

臺鐵都會區捷運化桃園段
地下化建設計畫
第一次民意調查報告

中華民國 104 年 8 月

目 錄

壹、研究主旨.....	附 1-1
貳、研究方法.....	附 1-1
一、研究範圍及對象.....	附 1-1
(一)調查範圍.....	附 1-1
(二)調查對象.....	附 1-1
二、抽樣設計及樣本配置原則.....	附 1-2
(一)抽樣設計.....	附 1-2
(二)樣本數之決定與層樣本數之配置.....	附 1-2
三、調查方法.....	附 1-3
參、調查時間.....	附 1-4
肆、調查資料分析方式.....	附 1-4
伍、樣本適合度檢定.....	附 1-5
陸、總樣本調查結果分析.....	附 1-6
一、樣本分配情形.....	附 1-6
二、臺鐵鐵路影響範圍.....	附 1-10
(一)住家與最近臺鐵車站的距離.....	附 1-10
(二)住家受鐵軌影響的情形.....	附 1-10
三、對桃園鐵路立體化之高架化/地下化型式的認知分析.....	附 1-13
(一)對桃園鐵路高架化或地下化型式的認知.....	附 1-13
(二)對臺鐵桃園段高架化或地下化的預期觀感.....	附 1-17
四、對臺鐵桃園路段的看法分析.....	附 1-19
(一)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化.....	附 1-19
(二)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化的原因.....	附 1-21
(三)希望瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫的那些資訊.....	附 1-22
柒、主要影響區樣本調查結果分析.....	附 1-23
一、樣本分配情形.....	附 1-23

二、臺鐵鐵路影響範圍	附 1-25
(一)住家與最近臺鐵車站的距離	附 1-25
(二)住家受鐵軌影響的情形	附 1-25
三、對桃園鐵路立體化之高架化/地下化型式的認知分析	附 1-27
(一)對桃園鐵路高架化或地下化型式的認知	附 1-27
(二)對臺鐵桃園段高架化或地下化的預期觀感	附 1-28
四、對臺鐵桃園路段的看法分析	附 1-30
(一)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化	附 1-30
(二)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化的原因	附 1-31
(三)希望瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫的那些資訊	附 1-32
附錄一、調查問卷	附 1-34
附錄二、調查結果附表	附 1-39

摘要

1. 調查發現，雖有高達 87.8% 的受訪者表示在其住家是看不見也感受不到臺鐵鐵軌/火車的影響，而會受到臺鐵鐵軌/火車的影響者僅約佔 12.2%，然而由交叉分析顯示對於「住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動」的影響問題，居住在非臺鐵沿線行經區的民眾表示「看不見也感受不到」的比例高於居住臺鐵沿線行經區的民眾；另外，居住在臺鐵沿線行經里的民眾表示「看得見，且感受得到」或「看得見，但感受不到」的比例高於居住非臺鐵沿線行經里的民眾。
2. 約有 21.0% 的民眾表示其住家出入的主要動線會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響。且經分析顯示居住在桃園區、中壢區及平鎮區的民眾表示「會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」的比例較高，且居住臺鐵沿線行經行政區(里)的民眾表示「會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」的比例高於居住非臺鐵沿線行經行政區(里)的民眾。
3. 有 39.3% 的受訪民眾「清楚」臺鐵桃園路段高架化已經動工，然而有 30.8% 及 29.9% 「不清楚」或「完全不知道」臺鐵桃園路段高架化已經動工。且調查發現，居住在桃園、八德、平鎮、中壢等行政區的民眾表示「清楚」的比例超過 40%，高於居住其他行政區的民眾。另外，對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感，以認為「噪音仍然存在」者佔最多約 22.3%，其次為認為「無平交道,通行無阻隔」者佔 20.9%，而表示會「衝擊沿線景觀」者亦佔有 16.3%，然而也有 16.2% 表示無意見。
4. 有 51.7% 的受訪民眾「清楚」桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化，然而有 25.9% 及 22.4% 「不清楚」或「完全不知道」。且調查發現，除居住在大溪、新屋及復興等三個行政區的民眾表示「清楚」的比例低於 40%，且表示「不太清楚」或「完全不知道」的比例較高外，其他行政區的民眾表示「清楚」的比例均高於 40%，其中尤以平鎮、桃園、中壢、八德等四個行政區的民眾，表示「清楚」的比例甚至高於 50%。另外，對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感，認為「無平交道、通行無阻隔」者

- 佔最多約 29.1%，其次為認為「噪音減少」者佔 21.2%，而認為將「改善沿線景觀」者佔 16.5%、「房價上漲」者佔 7.7%，表示無意見者也有 13.0%。
5. 在受訪者得知臺鐵桃園路段目前高架化是已核定計畫，工期預估 110 年通車，經費約 400 億元。但若採地下化，則工期預估中央核定後 9 年(約 114 年底)通車，經費約 1,000 億元之相關訊息後，表示贊成「改為地下化」(56.6%)者佔較多數，而表示贊成「維持高架化」者約佔 26.4%，然而表示「無意見」者亦約 12.9%，另外約有 4.1%表示「不知道」或「其他」看法者。
 6. 這次調查表示「贊成」臺鐵桃園路段維持高架化的受訪者，對於其贊成維持高架型式的原因，以表示「經費較節省」(67.8%)、「已是既定計畫較快通過」(51.8%)、「可改善交通」(33.9%)及「用地拆遷範圍較小」(27.0%)等比例較多。而表示「贊成」臺鐵桃園路段改為地下化的受訪者，其贊成改為地下型式的原因，以表示「可改善交通」(68.0%)者佔最多數，其次依序為「噪音振動影響小」(63.0%)、「市容景觀較佳」(62.5%)、「可騰空鐵道土地增加公共設施」(48.5%)、「土地房價上漲較多」(27.3%)等比例較多。
 7. 對於希望政府再提供那些資訊，幫助進一步瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫的問題，由調查可知，以希望「提供詳細規劃方案」者佔最多數，約 38.1%；其次依序為「環境影響程度」(36.4%)、「經費」(33.4%)、「工期」(30.8%)、「用地拆遷範圍」(29.1%)，然而也有 17.1%表示「都不需要」。

壹、研究主旨

臺鐵桃園段於民國 87 年進行「桃園—中壢都會區鐵路立體化與車站土地利用」研究，經過綜合整體效益及工程可行性評估後，建議鐵路採用高架立體化方式辦理。之後，依上述建議辦理綜合規劃作業，於民國 98 年 2 月 27 日經行政院核定，同意辦理臺鐵桃園段高架化建設計畫，並納為桃園都會區大眾捷運路網之捷運紅線。

臺鐵桃園段高架化計畫辦理細部設計及發包施工期間，由於內壢、中壢路段現有鐵路路廊較為狹窄，為維持現有鐵路營運，並辦理鐵路高架施工，須局部徵收土地及辦理拆遷。為因應部分沿線居民希望改採地下化方式的訴求，本計畫將進行高架計畫改採地下化之可行性評估。

因此本研究目的是針對桃園市民眾進行對臺鐵桃園段改善之看法意見調查，以瞭解民眾對臺鐵桃園段採高架化或地下化之認知與看法，作為研擬政策參考，且納入未來規劃臺鐵桃園段設計之依據。

基於前述研究目的，本研究根據所設計之問卷，進行資料蒐集工作，並透過適當的統計方法進行研究分析，期望達到下列兩項目的：

- 一、瞭解民眾對臺鐵桃園段立體化採高架化或地下化的認知情形。
- 二、瞭解民眾對臺鐵桃園段採高架化或地下化相關議題的看法。

貳、研究方法

一、研究範圍及對象

(一)調查範圍

本研究之調查範圍為：以桃園市 13 個行政區為調查範圍。

(二)調查對象

以居住桃園市年滿 20 歲之民眾為調查對象。

二、抽樣設計及樣本配置原則

(一)抽樣設計

抽樣方法：採分層比例隨機抽樣法，即以桃園市之行政區為「層」，且依各「層」(行政區)所擁有之戶數佔桃園市之戶數比例，按比例配置各層之樣本數。

(二)樣本數之決定與層樣本數之配置

如果設 P 為本調查之全體對象的某一特徵的比例值， \hat{p} 為其估計值，若要求

$$P(|\hat{p} - P| \leq d) \geq 1 - \alpha$$

上式的意義係指以樣本比例 (\hat{p}) 估計母體比例 (P) 的最大可能抽樣誤差不超過一個很小的常數 d 時的可靠度至少為 $1 - \alpha$ 。根據抽樣理論，在要求之誤差界限(最大可能抽樣誤差上界) d 及可靠度 $1 - \alpha$ 下，由上式可得滿足條件之所需樣本數 n ；而所需樣本數 n 與要求之誤差界限(最大可能抽樣誤差)及其可靠度的關係如下表：

誤差上界 (d)	可靠度 ($1 - \alpha$)	樣本數 (n)	選擇
0.055	0.95	318	✓
0.035	0.95	784	✓
0.03	0.95	1,068	✓
	0.96	1,172	
	0.97	1,308	
	0.98	1,509	
	0.99	1,842	

因此，本調查計畫在考慮滿足抽樣誤差不超過3%且可靠度至少95%的抽樣設計要求下，樣本數將至少抽取1,068個有效樣本；且為考慮統計推論之效率，各行政區之一般民眾樣本數未達30人者將增至30人(其中因復興區戶數太少，與鄰近大溪區合併為一個行政區)。又為單獨分析臺鐵桃園段沿線行經區域與非行經區域之差異，其樣本數各取784人與369人，故此部份之總調查一般民眾樣本數為1,153人。

表2-1 桃園市戶數及所需抽樣之樣本數---按行政區分

行政區		戶數	比例(%)		依比例分配之樣本數		預計完成之樣本數		
沿線行經區域	桃園區	157,948	21.33		707	228		784	253
	中壢區	139,873	18.89			202			224
	龜山區	54,963	7.42			79			88
	八德區	64,454	8.70			93			103
	平鎮區	73,058	9.87			105			116
非行經區域	楊梅區	54,227	7.32		362	78		369	78
	大溪區	31,076	4.20	4.70		45	50		45
	復興區	3,733	0.50			5			5
	蘆竹區	54,593	7.37			79			79
	大園區	30,175	4.07			44			44
	龍潭區	39,628	5.35			57			57
	新屋區	15,641	2.11			23			30
	觀音區	21,221	2.87			31			31
合計		740,590	100.00		1,069		1,153		

資料來源：民國 104 年 5 月底桃園市人口統計資料，桃園市政府民政局。

三、調查方法

1. 本調查採用電話訪問調查方式，以電腦輔助電話調查設備（Computer Assisted Telephone Interviewing，CATI）進行電訪工作。

2. 替代樣本

回收問卷中之無效問卷(如拒答題數超過二成以上)或因特殊原因(如：電話空號、無人接、拒訪..等)而無法完成者，將改以替代樣本。而此替代樣本需自原抽樣層別中補抽出來。

3. 複查

在實地調查的作業期間包括調查規劃、準備、調查人員遴選、訓練、資料審查、彙送、整理統計及編製等事項，將採行集中督導控管，審查完成訪問的問卷，對於問卷內容有錯漏或矛盾之處，則用電話複查補問或更正，若無法補問更正者，則視填答情況判斷是否為有效問卷。

參、調查時間

本研究的調查工作，係自民國 104 年 8 月 13 日起至 8 月 20 日止。惟考量受訪者作習時間，進行問訪工作時間之規劃為一般日(週一至週五)晚上六點至九點半、例假日(週六至週日)為早上九點至十二點、下午一點半至五點半、晚上六點至九點半之時段。所有訪員都須在正式調查前做過完整與詳細的訪員訓練。

肆、調查資料分析方式

本研究主要應用 SAS 統計套裝軟體進行資料處理與分析的工作，且在研究中使用結構比分析、列聯表之關聯性分析(即卡方檢定)等統計方法進行不同主題的分析工作。

本研究的各項統計檢定，所設定的顯著水準皆以 $\alpha=0.05$ 為主，當檢定統計量之 P 值 (P-value) 小於此一顯著水準時，表示所檢定的問項具統計顯著性。其次，由於本研究中各個變項之交叉分析報表極多，因此在分析內容中，僅提列具統計顯著性或具特殊意義者說明之；至於複選題的部份，則僅進行結構比的呈現與說明。

伍、樣本適合度檢定

本項調查總計完成 1,164 個有效樣本，在 95%信賴水準下，估計抽樣誤差將不超過±2.87%。為能確定所蒐集的樣本分佈情況在控制變項上具母體的代表性，本研究將所抽取的 1164 個有效樣本，將其分佈在各行政區實際樣本個數與母體理論個數進行卡方適合度檢定(Chi-square goodness of fit test)，其結果如表 5-1 所示。表中所計算出的卡方檢定之卡方值為 $\chi^2 = 3.3$ (其 P-value=0.993)可知，在顯著水準 $\alpha=0.05$ 下，其樣本人數和理論人數的分佈在「行政區」控制變數中具一致性，即表示在「行政區」變數中，樣本人數和理論人數的分佈不具顯著差異，參見表 5-1。

表 5-1 各區實際有效樣本數與母體理論次數之適合度檢定

類別	行政區	樣本數	母體理論次數	檢定結果
沿線行經區域	桃園區	255	248	$\chi^2 = 3.3$ P-value=0.993
	中壢區	224	220	
	龜山區	90	86	
	八德區	103	101	
	平鎮區	117	115	
非行經區域	楊梅區	78	85	
	大溪區	46	49	
	復興區	5	6	
	蘆竹區	83	86	
	大園區	45	48	
	龍潭區	57	62	
	新屋區	30	25	
	觀音區	31	33	
合計		1,164	1,164	

註：當 P 值 ≤ 0.05 時，則以「*」註記，表示具顯著性。

陸、總樣本調查結果分析

一、樣本分配情形

本研究的調查工作至 8 月 20 日止共計完成有效樣本 1,164 人。至於此項調查有效樣本的詳細人口統計特徵等細項分佈，如表 6-1 所示。

表 6.1-1 樣本人口統計特徵之分配表

樣本數：1,164 人

類	別	比例(%)	類	別	比例(%)
性別：			居住行政區：		
男		43.8	桃園區		21.9
女		56.2	中壢區		19.2
年齡：			平鎮區		10.1
20-29 歲		11.1	八德區		8.8
30-39 歲		17.0	龜山區		7.7
40-49 歲		22.0	楊梅區		6.7
50-59 歲		23.3	大溪區		4.0
60 歲及以上		26.6	蘆竹區		7.1
教育程度：			大園區		3.9
小學及以下		9.2	龍潭區		4.9
國/初中		8.6	新屋區		2.6
高中/職		26.8	觀音區		2.7
專科		14.1	復興區		0.4
大學及以上		41.1	是否為臺鐵影響區域：		
拒答		0.3	臺鐵沿線行經區		67.8
行業：			非臺鐵沿線行經區		32.2
農林漁牧業		0.7	是否為臺鐵影響之里：		
工業		20.4	臺鐵沿線行經里		12.3
服務業		31.9	非臺鐵沿線行經里		87.7
軍公教		6.4			
學生		3.6			
家管		16.3			
無業/退休		20.6			
拒答		0.2			

表 6.1-2 桃園區各里分配表

樣本數：255 人

里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)
三元里	1.6	中興里	3.9	汴洲里	0.8	雲林里	3.1
三民里	1.2	文中里	1.2	忠義里	1.6	慈文里	1.2
大有里	1.6	文化里	.	明德里	0.4	新埔里	2.7
大林里	0.8	文昌里	0.4	東山里	0.4	會稽里	2.7
大興里	2.0	文明里	1.6	東門里	1.6	瑞慶里	1.2
大豐里	2.0	北門里	0.4	東埔里	1.2	福安里	0.8
中山里	3.5	北埔里	2.0	武陵里	0.8	福林里	2.0
中平里	0.8	永安里	1.2	長安里	1.2	龍山里	1.6
中正里	2.7	永興里	1.2	長美里	0.8	龍安里	1.2
中成里	2.4	玉山里	1.6	長德里	1.6	龍岡里	1.6
中信里	0.8	光興里	1.2	青溪里	0.8	龍祥里	0.4
中原里	2.4	同安里	1.6	信光里	1.6	龍壽里	1.2
中埔里	1.2	同德里	1.2	南門里	1.2	龍鳳里	0.8
中泰里	1.6	成功里	1.6	南埔里	1.2	豐林里	2.4
中聖里	0.8	自強里	1.6	建國里	2.0	寶山里	0.8
中路里	1.6	西門里	0.4	春日里	0.4	寶安里	1.2
中寧里	1.6	西埔里	0.8	泰山里	0.4	寶慶里	2.0
中德里	2.0	西湖里	0.4	莊敬里	2.7	其他	0.8

表 6.1-3 平鎮區各里分配表

樣本數：117 人

里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)
中正里	0.9	宋屋里	1.7	復興里	1.7	義民里	5.1
北安里	0.9	東安里	3.4	湧光里	0.9	義興里	5.1
北富里	2.6	東社里	1.7	湧安里	0.9	廣仁里	2.6
北華里	3.4	東勢里	2.6	華安里	3.4	廣達里	3.4
北貴里	2.6	金星里	3.4	貿易里	0.9	廣興里	3.4
北勢里	2.6	金陵里	1.7	新安里	4.3	龍恩里	0.9
北興里	0.9	南勢里	4.3	新英里	0.9	龍興里	0.9
平安里	2.6	建安里	3.4	新富里	1.7	鎮興里	0.9
平南里	6.0	高雙里	4.3	新貴里	1.7	雙連里	0.9
平興里	1.7	莊敬里	0.9	新勢里	2.6	其他	0.9
平鎮里	0.9	復旦里	1.7	新榮里	3.4		

表 6.1-4 中壢區各里分配表

樣本數：224 人

里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)
三民里	1.8	內壢里	1.8	東興里	1.3	新興里	0.4
山東里	1.8	文化里	1.3	林森里	0.9	過嶺里	0.9
中山里	3.1	月眉里	0.9	芝芭里	0.4	福德里	.
中央里	0.9	水尾里	1.3	金華里	1.3	德義里	0.9
中正里	1.3	正義里	1.8	青埔里	0.9	篤行里	.
中建里	0.4	永光里	0.9	信義里	0.4	興仁里	0.4
中原里	2.2	永福里	0.9	後寮里	1.8	興平里	0.4
中堅里	0.4	永興里	1.3	洽溪里	0.4	興和里	0.9
中榮里	0.4	石頭里	0.4	振興里	2.2	興南里	0.9
中興里	2.7	光明里	1.8	健行里	1.3	興國里	1.3
中壢里	0.4	成功里	.	莊敬里	1.8	龍平里	0.9
五福里	0.9	自立里	1.8	復華里	1.3	龍安里	0.9
五權里	2.2	自治里	.	復興里	4.0	龍岡里	.
仁和里	.	自信里	0.9	普仁里	5.8	龍昌里	1.3
仁美里	0.9	自強里	2.2	普忠里	0.4	龍東里	1.3
仁祥里	0.4	至善里	2.2	普強里	0.4	龍慈里	0.4
仁愛里	0.4	和平里	0.4	普義里	2.7	龍德里	0.4
仁義里	1.3	幸福里	0.9	普慶里	2.2	龍興里	3.1
仁福里	1.3	忠孝里	1.8	華勛里	0.4	舊明里	.
仁德里	0.9	忠義里	.	華愛里	0.4	拒答	0.4
內定里	.	忠福里	2.7	新明里	1.8		
內厝里	0.4	明德里	0.4	新街里	1.8		

表 6.1-5 八德區各里分配表

樣本數：103 人

里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)
大千里	3.9	大信里	1.0	大興里	3.9	瑞德里	.
大仁里	1.9	大勇里	.	大湳里	2.9	瑞興里	1.0
大正里	.	大強里	1.9	白鷺里	1.9	瑞豐里	2.9
大同里	1.0	大智里	1.9	竹園里	1.0	福興里	1.9
大安里	1.9	大發里	1.9	茄明里	2.9	廣隆里	3.9
大成里	3.9	大華里	2.9	茄苓里	1.0	廣德里	2.9
大竹里	.	大愛里	.	高明里	2.9	廣興里	1.9
大宏里	1.9	大義里	3.9	高城里	2.9	霄裡里	1.9
大和里	5.8	大榮里	1.0	陸光里	3.9	興仁里	3.9
大忠里	1.9	大漢里	.	瑞泰里	1.9	龍友里	1.0
大昌里	1.0	大福里	5.8	瑞祥里	1.0	大順里	1.0
大明里	3.9	大慶里	1.0	瑞發里	2.9	永豐里	.

表 6.1-6 龜山區各里分配表

樣本數：90 人

里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)	里名	比例(%)
大同里	3.3	中興里	8.9	迴龍里	.	樂善里	1.1
大坑里	4.4	公西里	.	陸光里	6.7	龍華里	.
大崗里	2.2	文化里	3.3	新路里	6.7	龍壽里	.
大湖里	4.4	兔坑里	2.2	新興里	4.4	龜山里	10.0
大華里	4.4	幸福里	3.3	新嶺里	.	嶺頂里	4.4
山頂里	2.2	長庚里	2.2	楓樹里	6.7	舊路里	.
山福里	2.2	南上里	1.1	福源里	.	其他	1.1
山德里	4.4	南美里	1.1	精忠里	7.8		

註：臺鐵桃園段沿線行經區域及其里別：

桃園區：三元里、大有里、中原里、中泰里、文明里、玉山里、成功里、
汴州里、忠義里、南門里、建國里、春日里、會稽里、福安里、
寶山里

中壢區：中建里、中原里、仁義里、內壢里、正義里、石頭里、自立里、
自強里、忠義里、東興里、復華里、普仁里、普忠里、德義里

平鎮區：北安里、北興里、平安里、平鎮里、宋屋里、高雙里、新富里、
新勢里、新榮里

八德區：茄明里、茄苓里、高明里、高城里、興仁里

龜山區：山頂里

二、臺鐵鐵路影響範圍

(一)住家與最近臺鐵車站的距離

受訪者之住家與最近臺鐵車站的距離方面，由表6.2-1可知，住家與最近臺鐵車站的距離情形，以表示需開車或騎車超過10分鐘者約50.7%最多，其次為需開車或騎車約10分鐘內者約佔22.3%，再者為需步行6-15分鐘內者約佔11.0%。

表6.2-1 住家離最近的臺鐵車站大約多遠之分佈 樣本數：1,164人

答 項	百分比 (%)
步行約 5 分鐘內	4.0
步行約 6~15 分鐘	11.0
開車或騎車約 10 分鐘內	22.3
開車或騎車超過 10 分鐘	50.7
公車或客運 10 分鐘內	1.2
公車或客運超過 10 分鐘	8.2
其他	0.9
不知道	1.6
合 計	100.0

(二)住家受鐵軌影響的情形

對於受訪者之住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動方面，由表6.2-2可知，高達87.8%的受訪者表示在其住家是看不見也感受不到臺鐵鐵軌/火車的影響，會受到臺鐵鐵軌/火車的影響者約佔12.2% [=看得見且感受得到(4.7%) + 看得見但感受不到(3.4%) + 看不見但感受得到(4.1%)]。

倘將「住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動」與基本資料進行交叉分析，則由表6.2-3可發現在性別、是否為臺鐵影響之區域及是否為臺鐵影響之里等變項上具統計顯著性，表示這些變項對「住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動」間具明顯的關聯性。

在是否為臺鐵影響區域方面，居住在非臺鐵沿線行經區的民眾表示「看不見也感受不到」的比例高於居住臺鐵沿線行經區的民眾。

在是否為臺鐵影響里方面，居住在臺鐵沿線行經里的民眾表示「看得見，且感受得到」或「看得見，但感受不到」的比例高於居住在非臺鐵沿線行經里的民眾。

表6.2-2 住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車或會感受到火車經過的
噪音或振動之分佈 樣本數：1,164人

答 項	百分比 (%)
看得見，且感受得到	4.7
看得見，但感受不到	3.4
看不見，但感受得到	4.1
看不見，也感受不到	87.8
合 計	100.0

表6.2-3 基本資料與住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車或會感受到
火車經過的噪音或振動之檢定結果

基本資料	P值	判定
性別	0.0008	*
年齡	0.8612	-
教育程度		
行業		
居住行政區		
是否為臺鐵影響區域	0.0265	*
是否為臺鐵影響之里	<0.0001	*

註：1.當 P 值 \leq 0.05 時，則以「*」註記，表示具顯著性。

2.表格中無 P 值係因至少有 20%的細格低於 5 次，故未執行檢定。

對於受訪者住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，由表6.2-4可知，有21.0%表示會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響，而表示沒有影響者約佔79.0%。

倘將「住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」與基本資料進行交叉分析，則由表6.2-5可發現僅性別、居住行政區、是否為臺鐵影響之區域及是否為臺鐵影響之里等變項上具統計顯著性，表示這些人口統計變數與是否為臺鐵影響區域或里等對「住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」間具明顯的關聯性。

在性別方面，男性表示「住家出入的主要動線會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」的比例高於女性；反之女性表示「不會」的比例高於男性。

在居住行政區方面，居住在桃園區、中壢區、平鎮區的民眾表示「會受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響」的比例高於居住其他行政區的民眾。

在是否為臺鐵影響區域方面，居住臺鐵沿線行經區的民眾表示「會」的比例高於居住非臺鐵沿線行經區的民眾。

在是否為臺鐵影響里方面，居住臺鐵沿線行經里的民眾表示「會」的比例高於居住非臺鐵沿線行經里的民眾。

表6.2-4 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響噪音或振動之分佈 樣本數：1,164人

答 項	百分比 (%)
是	21.0
否	79.0
不知道	0.1
合 計	100.0

表6.2-5 基本資料與住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響之檢定結果

基本資料	P值	判定
性別	0.0082	*
年齡	0.2210	-
教育程度	0.4724	-
行業	0.3993	-
居住行政區	<0.0001	*
是否為臺鐵影響區域	<0.0001	*
是否為臺鐵影響之里	<0.0001	*

註：當 P 值 ≤ 0.05 時，則以「*」註記，表示具顯著性。

三、對桃園鐵路立體化之高架化/地下化型式的認知分析

(一)對桃園鐵路高架化或地下化型式的認知

1.對於清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工的認知

對於清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工方面，由表6.3-1可知，表示「清楚」臺鐵桃園路段高架化已經動工者約佔39.3%，表示「不太清楚」者約佔30.8%，而表示「完全不知道」者亦佔29.9%。

倘將「清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工」與基本資料進行交叉分析，則由表6.3-2可發現在性別、居住行政區、是否為臺鐵影響區域、住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動及住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響等變項具統計顯著性，表示這些人口統計變數與是否為臺鐵影響區域、住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動、住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響等對「清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工」間具明顯的關聯性。

在性別方面，男性表示「清楚」臺鐵桃園路段高架化已經動工的比例高於女性。

在居住行政區方面，居住在桃園、八德、平鎮、中壢等行政區的民眾

表示「清楚」的比例超過40%，高於居住其他行政區的民眾；而居住在龜山、楊梅、大溪、蘆竹、大園、龍潭、新屋、觀音、復興等行政區的民眾表示「不太清楚」或「完全不知道」的比例高於居住其他行政區的民眾。

在是否為臺鐵影響區域方面，居住臺鐵沿線行經區的民眾表示「清楚」的比例高於居住非臺鐵沿線行經區的民眾；同樣地，在是否為臺鐵影響之里方面，居住臺鐵沿線行經里的民眾表示「清楚」的比例高於居住非臺鐵沿線行經里的民眾。

在住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動方面，看得見或看不見但都感受得到的民眾表示「清楚」的比例高於感受不到的民眾；而看得見但都感受不到的民眾表示「不太清楚」的比例高於其他情況的民眾。另外，在住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，會受影響的民眾表示「清楚」的比例高於不會的民眾。

2.對於清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化的認知

對於清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化方面，亦由表6.1可知，表示「清楚」桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化者約佔51.7%，表示「不太清楚」者約佔25.9%，而表示「完全不知道」者亦佔22.4%。

倘將「清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化」與基本資料進行交叉分析，亦由表6.3-2可發現僅性別、居住行政區、是否為臺鐵影響區域及住家離最近的臺鐵車站大約多遠等變項具統計顯著性，表示這些人口統計變數與是否為臺鐵影響區域、住家離最近的臺鐵車站大約多遠等對「清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化」間具明顯的關聯性。

在性別方面，男性表示「清楚」桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化的比例高於女性；反之，女性表示「完全不知道」的比例高於男性。

在居住行政區方面，除居住在大溪、新屋及復興等三個行政區的民眾

表示「清楚」的比例低於40%，且表示「不太清楚」或「完全不知道」的比例較高外，其他行政區的民眾表示「清楚」的比例均高於40%，其中尤以平鎮、桃園、中壢、八德等四個行政區的民眾，表示「清楚」的比例甚至高於50%。

在是否為臺鐵影響區域方面，居住臺鐵沿線行經區的民眾表示「清楚」的比例高於居住非臺鐵沿線行經區的民眾。

在住家離最近的臺鐵車站大約多遠方面，住家離最近臺鐵車站步行6-15分鐘內、開車或騎車10分鐘內的民眾表示「清楚」的比例高於其他時間距離的民眾；住家離最近臺鐵車站公車或客運超過10分鐘的民眾表示「不太清楚」的比例高於其他時間距離的民眾；又住家離最近臺鐵車站步行5分鐘內、開車或騎車超過10分鐘的民眾表示「完全不知道」的比例高於其他時間距離的民眾。

表6.3-1 清不清楚臺鐵桃園路段高架化已動工或改為地下化之分佈 樣本數：1,164人

答 項	清不清楚臺鐵桃園路段 高架化已經動工	清不清楚桃園市政府正推動 臺鐵桃園路段改為地下化
	百分比(%)	百分比(%)
清楚	39.3	51.7
不太清楚	30.8	25.9
完全不知道	29.9	22.4
合 計	100.0	100.0

表6.3-2 基本資料與清不清楚臺鐵桃園路段高架化已動工或改為地下化之檢定結果

基本資料	清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工		清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化	
	P值	判定	P值	判定
性別	0.0391	*	0.0001	*
年齡	0.0724	-	0.2789	-
教育程度	0.4316	-	0.7895	-
行業	0.7699	-	0.7195	-
居住行政區	<0.0001	*	0.0004	*
是否為臺鐵影響區域	<0.0001	*	<0.0001	*
是否為臺鐵影響之里	0.0642	-	0.4207	-
住家離最近的臺鐵車站大約多遠			0.0004	*
住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動	0.0309	*	0.8326	-
住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響	<0.0001	*	0.0597	-

註：1.當P值 \leq 0.05時，則以「*」註記，表示具顯著性。

2.表格中無P值係因至少有20%的細格低於5次，故未執行檢定。

(二)對臺鐵桃園段高架化或地下化的預期觀感

1.對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感

對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感，由表6.3-3可知，以認為「噪音仍然存在」者佔最多約22.3%，其次為認為「無平交道、通行無阻隔」者佔20.9%，而表示會「衝擊沿線景觀」者亦佔有16.3%，然而也有16.2%表示無意見。

倘將「臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感」與基本資料進行交叉分析，由表6.3-4可發現僅在年齡層變項具統計顯著性，表示這項人口統計變數與是否為臺鐵影響區域、住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響等對「臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感」間具明顯的關聯性。

在年齡層方面，20-29歲的民眾表示「衝擊沿線景觀」、「房價上漲」的比例高於其他年齡層的民眾；而30-39歲的民眾表示「無平交道、通行無阻隔」的比例高於其他年齡層的民眾；又60歲及以上表示「無意見」的比例高於其他年齡層的民眾。

在住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，會受影響的民眾表示「噪音仍然存在」、「無平交道、通行無阻隔」的比例高於不會的民眾。

2.對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感

對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感，亦由表6.3-3可知，認為「無平交道、通行無阻隔」者佔最多約29.1%，其次為認為「噪音減少」者佔21.2%，而認為將「改善沿線景觀」者佔16.5%、「房價上漲」者佔7.7%，表示無意見者也有13.0%。

又由表6.3-4可發現，倘將「臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感」與基本資料進行交叉分析，在各基本資料變項下均不具統計顯著性。

表6.3-3 對臺鐵桃園路段採高架化或地下化的預期觀感之分佈 樣本數：1,164人

答 項	高架化	地下化
	百分比(%)	百分比(%)
衝擊沿線景觀	16.3	1.3
改善沿線景觀	3.4	16.5
噪音仍然存在	22.3	1.0
噪音減少	2.6	21.2
房價上漲	3.0	7.7
房價下跌	3.2	0.4
無平交道，通行無阻隔	20.9	29.1
無意見	16.2	13.0
其他	4.0	4.3
不知道	8.1	5.3
拒答	.	0.1
合 計	100.0	100.0

表6.3-4 基本資料與對臺鐵桃園路段採高架化或地下化的預期觀感之檢定結果

基本資料	高架化		地下化	
	P值	判定	P值	判定
性別	0.0841	-	0.3509	-
年齡	0.0135	*		
教育程度				
行業				
居住行政區				
是否為臺鐵影響區域	0.0337	*		
是否為臺鐵影響之里				
住家離最近的臺鐵車站大約多遠				
住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車， 或會感受到火車經過的噪音或振動				
住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響	0.0004	*		

註：1.當 P 值 \leq 0.05 時，則以「*」註記，表示具顯著性。

2.表格中無 P 值係因至少有 20%的細格低於 5 次，故未執行檢定。

四、對臺鐵桃園路段的看法分析

(一)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化

關於臺鐵桃園路段目前高架化是已核定計畫，工期預估 110 年通車，經費約 400 億元。但若採地下化，則工期預估中央核定後 9 年(約 114 年底)通車，經費約 1,000 億元。

在受訪者得知上述相關訊息後，詢問其比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化方面，由表 6.4-1 可知，表示贊成「改為地下化」者佔較多數約 56.6%，而表示贊成「維持高架化」者約佔 26.4%，然而表示「無意見」者亦約 12.9%，另外約有 4.1% 表示「不知道」或「其他」看法者。

倘將「比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化」與基本資料進行交叉分析，由表 6.4-2 可發現僅在教育程度變項具統計顯著性，表示這項人口統計變數與住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動、住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響等對「比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化」間具明顯的關聯性。

在教育程度方面，大專及以上教育程度的民眾表示「維持高架化」的比例高於其他教育程度的民眾；而高中/職教育程度的民眾表示「改為地下化」的比例高於其他教育程度的民眾。

在住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動方面，看得見但感受不到或看不見但感受得到的民眾表示「維持高架化」的比例高於其他情況的民眾；而看得見且感受得到臺鐵鐵軌/火車影響的民眾表示「改為地下化」的比例高於其他情況的民眾。

在住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，會受影響的民眾表示「改為地下化」的比例高於不會的民眾。

表6.4-1 贊成臺鐵桃園路段維持高架化還是改為地下化之分佈 樣本數：1,164人

答 項	百分比(%)
維持高架化	26.4
改為地下化	56.6
無意見	12.9
其他	2.0
不知道	2.1
合 計	100.0

表6.4-2 基本資料與贊成臺鐵桃園路段維持高架化還是改為地下化之檢定結果

基本資料	P值	判定
性別	0.5378	-
年齡	0.4167	-
教育程度	0.0020	*
行業		
居住行政區		
是否為臺鐵影響區域	0.1531	-
是否為臺鐵影響之里	0.8099	-
住家離最近的臺鐵車站大約多遠		
住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動	0.0076	*
住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響	0.0072	*

註：1.當P值 \leq 0.05時，則以「*」註記，表示具顯著性。

2.表格中無P值係因至少有20%的細格低於5次，故未執行檢定。

(二)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化的原因

這次調查表示「贊成」臺鐵桃園路段維持高架化的307位受訪者中，對於其贊成維持高架型式的原因(可複選)，由表6.4-3可知，以表示「經費較節省」者佔最多數約67.8%，其次為「已是既定計畫較快通過」(51.8%)，再次為「可改善交通」(33.9%)。另外，其贊成維持高架型式的原因為「用地拆遷範圍較小」及「塑造現代感高架城市景觀」者，比例分別佔有27.0%及12.1%。

表6.4-3 贊成臺鐵桃園路段維持高架型式主要原因之分佈(可複選) 樣本數：307人

答 項	百分比(%)
已是既定計畫較快通過	51.8
經費較節省	67.8
用地拆遷範圍較小	27.0
塑造現代感高架城市景觀	12.1
可改善交通	33.9
其他	3.9
不知道	2.6
答 題 率	199.0

而這次調查表示「贊成」臺鐵桃園路段改為地下化的659位受訪者中，其贊成改為地下型式的原因(可複選)，由表6.4-4可知，以表示「可改善交通」(68.0%)者佔最多數，其次為「噪音振動影響小」(63.0%)，再次為「市容景觀較佳」(62.5%)。另外，其贊成改為地下化的原因為「可騰空鐵道土地增加公共設施」者亦超過40%，達48.9%，而原因為「土地房價上漲較多」者之比例有27.3%。

表6.4-4 贊成臺鐵桃園路段改為地下型式主要原因之分佈(可複選) 樣本數：659人

答 項	百分比(%)
可騰空鐵道土地增加公共設施	48.9
市容景觀較佳	62.5
噪音振動影響小	63.0
土地房價上漲較多	27.3
可改善交通	68.0
其他	2.1
不知道	0.8
答 題 率	272.5

(三)希望瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫的那些資訊

對於希望政府再提供那些資訊，幫助進一步瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)，由表6.4-5可知，以希望「提供詳細規劃方案」者佔最多數，約38.1%；其次依序為「環境影響程度」(36.4%)、「經費」(33.4%)、「工期」(30.8%)、「用地拆遷範圍」(29.1%)，然而也有17.1%表示「都不需要」。

表6.4-5 希望政府再提供那些資訊，幫助瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫之分佈(可複選)
樣本數：1,164人

答 項	百分比(%)
詳細規劃方案	38.1
用地拆遷範圍	29.1
環境影響程度	36.4
工期	30.8
經費	33.4
都不需要	17.1
無意見	9.3
其他	1.9
不知道	7.9
答 題 率	204.0

柒、主要影響區樣本調查結果分析

一、樣本分配情形

表 7.1-1 臺鐵沿線行經區樣本人口統計特徵之分配表 樣本數：789 人

類 別	%	類 別	%
性別：		行業：	
男	45.0	農林漁牧業	0.3
女	55.0	工業	18.5
年齡：		服務業	33.5
20-29 歲	9.9	軍公教	6.7
30-39 歲	17.1	學生	3.5
40-49 歲	21.9	家管	16.0
50-59 歲	22.6	無業/退休	21.3
60 歲及以上	28.5	拒答	0.3
教育程度：		居住行政區：	
小學及以下	8.5	桃園區	32.3
國/初中	8.1	中壢區	28.4
高中/職	24.8	平鎮區	14.8
專科	15.2	八德區	13.1
大學及以上	43.1	龜山區	11.4
拒答	0.3		

表 7.1-2 臺鐵沿線行經里樣本人口統計特徵之分配表

樣本數：143 人

類	別	%	類	別	%		
性別：			桃園區之里：			平鎮區之里：	
男		53.8	三元里		2.8	北安里	0.7
女		46.2	大有里		2.8	北興里	0.7
年齡：			中原里		4.2	平安里	2.1
20-29 歲		11.9	中泰里		2.8	平鎮里	0.7
30-39 歲		12.6	文明里		2.8	宋屋里	1.4
40-49 歲		23.1	玉山里		2.8	高雙里	3.5
50-59 歲		22.4	成功里		2.8	新富里	1.4
60 歲及以上		30.1	汴洲里		1.4	新勢里	2.1
教育程度：			忠義里		2.8	新榮里	2.8
小學及以下		11.2	南門里		2.1	八德區之里：	
國/初中		6.3	建國里		3.5	茄明里	2.1
高中/職		21.7	春日里		0.7	茄荃里	0.7
專科		13.3	會稽里		4.9	高明里	2.1
大學及以上		47.6	福安里		1.4	高城里	2.1
行業：			寶山里		1.4	興仁里	2.8
農林漁牧業		0.7	中壢區之里：			龜山區之里：	
工業		18.2	中建里		0.7	山頂里	1.4
服務業		36.4	中原里		3.5		
軍公教		6.3	仁義里		2.1		
學生		4.2	內壢里		2.8		
家管		14.0	正義里		2.8		
無業/退休		20.3	石頭里		0.7		
居住行政區：			自立里		2.8		
桃園區		39.2	自強里		3.5		
中壢區		34.3	東興里		2.1		
平鎮區		15.4	復華里		2.1		
八德區		9.8	普仁里		9.1		
龜山區		1.4	普忠里		0.7		
			德義里		1.4		

二、臺鐵鐵路影響範圍

(一)住家與最近臺鐵車站的距離

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者在關於住家與最近臺鐵車站的距離方面，由表7.2-1可知，住家與最近臺鐵車站的距離情形，以表示需開車或騎車超過10分鐘者約41.7%最多，其次為需開車或騎車約10分鐘內者約佔28.6%，再者為需步行約6-15分鐘內者約佔14.1%。

而臺鐵桃園段沿線行經的里別的受訪者在關於住家與最近臺鐵車站的距離方面，亦由表7.2-1可知，住家與最近臺鐵車站的距離情形，仍以表示需開車或騎車超過10分鐘者最多約佔29.4%，而需開車或騎車約10分鐘內者有28.7%；另外，需步行約6-15分鐘內或需步行約5分鐘內者分別約佔21.7%及11.9%。

表7.2-1 住家離最近的臺鐵車站大約多遠之分佈

單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
步行約 5 分鐘內	4.7	11.9
步行約 6~15 分鐘	14.1	21.7
開車或騎車約 10 分鐘內	28.6	28.7
開車或騎車超過 10 分鐘	41.7	29.4
公車或客運 10 分鐘內	1.6	0.7
公車或客運超過 10 分鐘	6.5	5.6
其他	1.3	0.7
不知道	1.5	1.4
合 計	100.0	100.0

(二)住家受鐵軌影響的情形

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者對於住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動方面，由表7.2-2可知，有高達86.3%的受訪者表示看不見也感受不到臺鐵鐵軌/火車的影響，而會受到臺鐵鐵軌/火車的影響者約佔13.7% [=看得見且感受得到(5.3%) + 看得見但

感受不到(4.3%)+看不見但感受得到(4.1%)]。

而臺鐵桃園段沿線行經里別的受訪者對於住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動方面，亦由表7.2-2可知，約67.8%的受訪者表示看不見也感受不到臺鐵鐵軌/火車的影響，會受到臺鐵鐵軌/火車的影響者約佔32.2% [=看得見且感受得到(16.1%)+看得見但感受不到(11.9%)+看不見但感受得到(4.2%)]。

表7.2-2 住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車或會感受到火車經過的噪音或振動之分佈

單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
看得見，且感受得到	5.3	16.1
看得見，但感受不到	4.3	11.9
看不見，但感受得到	4.1	4.2
看不見，也感受不到	86.3	67.8
合 計	100.0	100.0

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者對於住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，由表7.2-3可知，有27.1%表示有受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響，而表示沒有影響者約佔72.8%。

而臺鐵桃園段沿線行經的里別的受訪者對於住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響方面，亦由表7.2-3可知，有43.4%表示有受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響，而表示沒有影響者約佔55.9%。

表7.2-3 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響噪音或振動
之分佈 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
是	27.1	43.4
否	72.8	55.9
不知道	0.1	0.7
合 計	100.0	100.0

三、對桃園鐵路立體化之高架化/地下化型式的認知分析

(一)對桃園鐵路高架化或地下化型式的認知

1.對於清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工的認知

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者關於清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工方面，由表7.3-1可知，表示「清楚」臺鐵桃園路段高架化已經動工者約佔45.0%，表示「不清楚」者約佔28.0%，而表示「完全不知道」者亦佔27.0%。

而臺鐵桃園段沿線行經的里別的受訪者對於清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工方面看法則與臺鐵沿線行經的五個行政區之受訪者看法差不多。

表7.3-1 清不清楚臺鐵桃園路段高架化已動工之分佈 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
清楚	45.0	45.5
不太清楚	28.0	32.9
完全不知道	27.0	21.7
合 計	100.0	100.0

2.對於清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化的認知

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者關於清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化方面，由表7.3-2可知，表示「清楚」桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化者約佔56.3%，「不太清楚」者約佔24.6%，而表示「完全不知道」者佔19.1%。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者對於清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化方面看法則與臺鐵沿線行經的五個行政區之受訪者看法亦差不多。

表 7.3-2 清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化之分佈 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
清楚	56.3	53.8
不太清楚	24.6	28.0
完全不知道	19.1	18.2
合 計	100.0	100.0

(二)對臺鐵桃園段高架化或地下化的預期觀感

1.對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感，由表7.3-3可知，以認為「噪音仍然存在」者佔最多約22.4%，其次為認為「無平交道、通行無阻隔」者約佔21.3%，而表示會「衝擊沿線景觀」者亦佔有18.0%，另外也有14.1%表示「無意見」。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者對於臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感，亦由表7.3-3可知，則以認為「無平交道、通行無阻隔」者佔最多約25.9%，其次為認為「噪音仍然存在」者約佔18.2%，而表示會「衝擊沿線景觀」者有15.4%，另外也有11.2%表示「無意見」。

表7.3-3 對臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感之分佈

單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
衝擊沿線景觀	18.0	15.4
改善沿線景觀	3.3	4.2
噪音仍然存在	22.4	18.2
噪音減少	2.4	1.4
房價上漲	2.9	5.6
房價下跌	3.9	3.5
無平交道，通行無阻隔	21.3	25.9
無意見	14.1	11.2
其他	4.3	4.9
不知道	7.4	9.8
合 計	100.0	100.0

2.對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感，由表7.3-4可知，以認為「無平交道、通行無阻隔」者佔最多約30.4%，其次為認為「噪音減少」者佔20.3%，而表示會「改善沿線景觀」及「房價上漲」比例分別為17.9%與8.7%，然而也有10.8%表示「無意見」。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者對於臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感看法則與臺鐵沿線行經的五個行政區之受訪者看法差不多。

表7.3-4 對臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感之分佈

單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
衝擊沿線景觀	1.4	1.4
改善沿線景觀	17.9	14.7
噪音仍然存在	1.0	1.4
噪音減少	20.3	18.9
房價上漲	8.7	11.2
房價下跌	0.5	.
無平交道，通行無阻隔	30.4	31.5
無意見	10.8	10.5
其他	4.9	2.8
不知道	4.1	7.7
拒答	.	.
合 計	100.0	100.0

四、對臺鐵桃園路段的看法分析

(一)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者得知相關訊息後，詢問其比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化方面，由表7.4-1可知，表示贊成「改為地下化」者佔較多約58.2%，表示贊成「維持高架化」者約佔25.6%，而表示「無意見」者約12.0%。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者對於比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化方面看法則與臺鐵沿線行經的五個行政區之受訪者看法差不多。

表7.4-1 贊成臺鐵桃園路段維持高架化還是改為地下化之分佈 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
維持高架化	25.6	29.4
改為地下化	58.2	54.5
無意見	12.0	12.6
其他	2.4	1.4
不知道	1.8	2.1
合 計	100.0	100.0

(二)贊成臺鐵桃園段高架化或地下化的原因

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區中贊成臺鐵桃園路段維持高架化的202位受訪者表示，其贊成維持高架型式的原因(可複選)，由表7.4-2可知，以表示「經費較節省」者佔最多約69.3%，其次為「已是既定計畫較快通過」(56.4%)，再次為「可改善交通」(32.7%)。另外，其贊成維持高架型式的原因為「用地拆遷範圍較小」及「塑造現代感高架城市景觀」者，比例分別佔有25.7%及10.9%。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者贊成維持高架型式的原因看法則與臺鐵沿線行經的五個行政區之受訪者看法差不多。

表7.4-2 贊成臺鐵桃園路段維持高架型式主要原因之分佈(複選) 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：202 人	樣本數：42 人
已是既定計畫較快通過	56.4	57.1
經費較節省	69.3	64.3
用地拆遷範圍較小	25.7	23.8
塑造現代感高架城市景觀	10.9	9.5
可改善交通	32.7	28.6
其他	4.0	4.8
不知道	3.0	2.4
答 題 率	202.0	190.5

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區中贊成臺鐵桃園路段改為地下化的459位受訪者表示，其贊成改為地下型式的原因(可複選)，由表7.4-3可知，以表示「可改善交通」者佔最多約66.9%，其次為「市容景觀較佳」(66.4%)，再次為「噪音振動影響小」(64.1%)。另外，其贊成改為地下型式的原因為「可騰空鐵道土地增加公共設施」及「土地房價上漲較多」者，比例分別佔有49.5%及29.0%。

而臺鐵桃園段沿線行經里中贊成臺鐵桃園路段改為地下化的78位受訪者表示，其贊成改為地下型式的原因，亦由表7.4-3可知，則以表示「市容景觀較佳」者佔最多約69.2%，其次為「可改善交通」者佔65.4%，再次為「噪音振動影響小」(64.1%)。另外原因為「可騰空鐵道土地增加公共設施」及「土地房價上漲較多」者，比例分別佔有53.8%及41.0%。

表7.4-3 贊成臺鐵桃園路段改為地下型式主要原因之分佈(可複選) 單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：459 人	樣本數：78 人
可騰空鐵道土地增加公共設施	49.5	53.8
市容景觀較佳	66.4	69.2
噪音振動影響小	64.1	64.1
土地房價上漲較多	29.0	41.0
可改善交通	66.9	65.4
其他	2.6	1.3
不知道	0.9	1.3
答 題 率	279.3	296.2

(三)希望瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫的那些資訊

臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區之受訪者關於希望政府再提供那些資訊，幫助進一步瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫方面(可複選)，由表7.4-4可知，以希望「提供詳細規劃方案」者佔最多數，約40.8%；其次依序為「環境影響程度」(38.5%)、「經費」(35.6%)、「工期」(33.5%)、「用地拆遷範圍」(31.2%)，然而也有16.3%表示「都不需要」。

而臺鐵桃園段沿線行經里的受訪者關於希望政府再提供那些資訊，幫助進一步瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫方面，亦由表7.4-4可知，以希望「提供詳細規劃方案」者佔最多數，約44.8%；其次依序為「環境影響程度」(43.4%)、「經費」(38.5%)、「用地拆遷範圍」(34.3%)、「工期」(31.5%)，然而也有14.0%表示「都不需要」。

表7.4-4 希望政府再提供那些資訊，幫助瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫之分佈
(可複選)

單位：人；%

答 項	臺鐵桃園段沿線行經的行政區	臺鐵桃園段沿線行經的里
	樣本數：789 人	樣本數：143 人
詳細規劃方案	40.8	44.8
用地拆遷範圍	31.2	34.3
環境影響程度	38.5	43.4
工期	33.5	31.5
經費	35.6	38.5
都不需要	16.3	14.0
無意見	8.9	9.1
其他	2.0	1.4
不知道	6.2	6.3
答 題 率	213.1	223.1

附 錄

附錄一、第一次民意調查問卷

臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設第一階段意見調查--問卷

先生/女士您好：

先生(小姐)您好，我是淡江大學統計調查研究中心的訪問員，我姓_____，我們受桃園市政府委託，進行民眾對臺鐵桃園段改善意見之訪問調查，想要和您家裡的人做個簡單的訪問。

麻煩請家裡面年滿20歲的人來接受我們的訪問？我們想請教他一些問題，謝謝！

沒住20歲及以上的人→請中止訪問選「08」。

非住家→請中止訪問選「06」。

計畫主持人：溫博仕教授

連絡電話：02-23414678

1、請問您住在桃園市那一個行政區？

(01)桃園區→2、請問您住在桃園區的那一個里？[不知道改問路段，來不及找先輸「？」]

(02)中壢區→3、請問您住在中壢區的那一個里？

(03)平鎮區→4、請問您住在平鎮區的那一個里？

(04)八德區→5、請問您住在八德區的那一個里？

(05)龜山區→6、請問您住在龜山區的那一個里？

(06)楊梅區

(07)大溪區

(08)蘆竹區

(09)大園區

(10)龍潭區

(11)新屋區

(12)觀音區

(13)復興區

7、請問您的年齡大約幾歲？

(01)20~29歲 (02)30~39歲 (03)40~49歲 (04)50~59歲 (05)60歲及以上

一、鐵路影響範圍

8、請問您的住家離最近的臺鐵車站大約多遠？

(01)步行約5分鐘內

(02)步行約6~15分鐘

(03)開車或騎車約10分鐘內

(04)開車或騎車超過10分鐘

(97)其他,請說明_____

(98)不知道

9、請問您的住家是否看得見臺鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動？

(01)看得見，且感受得到

(02)看得見，但感受不到

(03)看不見，但感受得到

(04)看不見，也感受不到

10、請問您住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？

(01)是

(02)否

(98)不知道

(99)拒答

二、對桃園鐵路立體化之高架/地下形式的認知

11、請問您清不清楚臺鐵桃園路段高架化已經動工？
(01)清楚 (02)不太清楚 (03)完全不知道 (99)拒答

12、請問您清不清楚桃園市政府正推動臺鐵桃園路段改為地下化？
(01)清楚 (02)不太清楚 (03)完全不知道 (99)拒答

[第 13-14 題隨機提示]

13、請問您對臺鐵桃園路段採高架化的預期觀感為？(單選，請提示選項)
(01)衝擊沿線景觀 (02)改善沿線景觀 (03)噪音仍然存在 (04)噪音減少
(05)房價上漲 (06)房價下跌 (07)無平交道，通行無阻隔
(96)無意見 (97)其他,請說明_____ (98)不知道 (99)拒答

14、請問您對臺鐵桃園路段採地下化的預期觀感為？(單選，請提示選項)
(01)衝擊沿線景觀 (02)改善沿線景觀 (03)噪音仍然存在 (04)噪音減少
(05)房價上漲 (06)房價下跌 (07)無平交道，通行無阻隔
(96)無意見 (97)其他,請說明_____ (98)不知道 (99)拒答

三、對臺鐵桃園路段高架化/地下化的看法

請說明臺鐵桃園路段高架化/地下化初步的資料如下：

- 1.高架化是已核定，工期預估 110 年通車，經費約 400 億元。
- 2.地下化工期預估中央核定後 9 年(約 114 年底)通車，經費約 1,000 億元。

15、請問您比較贊成臺鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化？

(01)維持高架化 → 16、請問您贊成臺鐵桃園路段維持高架型式的主要原因為何？
(可複選，請提示選項)

- (01)已是既定計畫較快通過 (02)經費較節省
(03)用地拆遷範圍較小 (04)塑造現代感高架城市景觀
(97)其他,請說明_____ (98)不知道

(02)改為地下化 → 17、請問您贊成臺鐵桃園路段改為地下型式的主要原因為何？
(可複選，請提示選項)

- (01)可騰空鐵道土地增加公共設施 (02)市容景觀較佳
(03)噪音振動影響小 (04)土地房價上漲較多
(97)其他,請說明_____ (98)不知道

(96)無意見

(97)其他,請說明_____

(98)不知道

18、請問您希望政府再提供那些資訊，幫助您進一步瞭解臺鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)

- (01)詳細規劃方案 (02)用地拆遷範圍 (03)環境影響程度
(04)工期 (05)經費 (97)其他,請說明_____ (98)不知道

四、基本資料

19、請問您的教育程度？

(01)小學及以下 (02)國(初)中 (03)高中(職) (04)專科 (05)大學及以上

20、請問您目前工作的行業是？

(01)農林漁牧業

(02)工業(含礦業土石採取業、製造業、電力及燃氣供應業、營造業)

(03)服務業(含批發及零售業、運輸及倉儲業、住宿及餐飲業、資訊及通訊傳播業、金融及保險業、不動產業、專業.科學及技術服務業、支援服務業、醫療保健及社會福利服務業、藝術.娛樂及休閒服務業、其他服務業.等)

(04)軍公教

(05)學生 (06)家管 (07)無業/退休

(99)拒答

21、性別：(1)男 (2)女

訪問到此結束，非常感謝您的幫忙! 謝謝!

2、請問您住在桃園區的那一個里？[不知道改問路段,來不及找先輸「?」]

- (01)三元里 (02)三民里 (03)大有里 (04)大林里 (05)大興里 (06)大豐里
(07)中山里 (08)中平里 (09)中正里 (10)中成里 (11)中和里 (12)中信里
(13)中原里 (14)中埔里 (15)中泰里 (16)中聖里 (17)中路里 (18)中寧里
(19)中德里 (20)中興里 (21)文中里 (22)文化里 (23)文昌里 (24)文明里
(25)北門里 (26)北埔里 (27)民生里 (28)永安里 (29)永興里 (30)玉山里
(31)光興里 (32)同安里 (33)同德里 (34)成功里 (35)自強里 (36)西門里
(37)西埔里 (38)西湖里 (39)汴洲里 (40)忠義里 (41)明德里 (42)東山里
(43)東門里 (44)東埔里 (45)武陵里 (46)長安里 (47)長美里 (48)長德里
(49)青溪里 (50)信光里 (51)南門里 (52)南埔里 (53)南華里 (54)建國里
(55)春日里 (56)泰山里 (57)莊敬里 (58)朝陽里 (59)雲林里 (60)慈文里
(61)新埔里 (62)會稽里 (63)瑞慶里 (64)萬壽里 (65)福安里 (66)福林里
(67)龍山里 (68)龍安里 (69)龍岡里 (70)龍祥里 (71)龍壽里 (72)龍鳳里
(73)豐林里 (74)寶山里 (75)寶安里 (76)寶慶里 (97)其他,請說明:_____

3、請問您住在中壢區的那一個里？[不知道改問路段,來不及找先輸「?」]

- (01)三民里 (02)山東里 (03)中山里 (04)中央里 (05)中正里 (06)中建里
(07)中原里 (08)中堅里 (09)中榮里 (10)中興里 (11)中壢里 (12)五福里
(13)五權里 (14)仁和里 (15)仁美里 (16)仁祥里 (17)仁愛里 (18)仁義里
(19)仁福里 (20)仁德里 (21)內定里 (22)內厝里 (23)內壢里 (24)文化里
(25)月眉里 (26)水尾里 (27)正義里 (28)永光里 (29)永福里 (30)永興里
(31)石頭里 (32)光明里 (33)成功里 (34)自立里 (35)自治里 (36)自信里
(37)自強里 (38)至善里 (39)和平里 (40)幸福里 (41)忠孝里 (42)忠義里
(43)忠福里 (44)明德里 (45)東興里 (46)林森里 (47)芝芭里 (48)金華里
(49)青埔里 (50)信義里 (51)後寮里 (52)洽溪里 (53)振興里 (54)健行里
(55)莊敬里 (56)復華里 (57)復興里 (58)普仁里 (59)普忠里 (60)普強里
(61)普義里 (62)普慶里 (63)華勛里 (64)華愛里 (65)新明里 (66)新街里
(67)新興里 (68)過嶺里 (69)福德里 (70)德義里 (71)篤行里 (72)興仁里
(73)興平里 (74)興和里 (75)興南里 (76)興國里 (77)龍平里 (78)龍安里
(79)龍岡里 (80)龍昌里 (81)龍東里 (82)龍慈里 (83)龍德里 (84)龍興里
(85)舊明里 (97)其他,請說明:_____

4、請問您住在平鎮區的那一個里？[不知道改問路段,來不及找先輸「?」]

- (01)山峰里 (02)中正里 (03)北安里 (04)北富里 (05)北華里 (06)北貴里
(07)北勢里 (08)北興里 (09)平安里 (10)平南里 (11)平興里 (12)平鎮里
(13)宋屋里 (14)忠貞里 (15)東安里 (16)東社里 (17)東勢里 (18)金星里
(19)金陵里 (20)南勢里 (21)建安里 (22)高雙里 (23)莊敬里 (24)復旦里
(25)復興里 (26)湧光里 (27)湧安里 (28)湧豐里 (29)華安里 (30)貿易里
(31)新安里 (32)新英里 (33)新富里 (34)新貴里 (35)新勢里 (36)新榮里
(37)義民里 (38)義興里 (39)福林里 (40)廣仁里 (41)廣達里 (42)廣興里
(43)龍恩里 (44)龍興里 (45)鎮興里 (46)雙連里 (97)其他,請說明:_____

5、請問您住在八德區的那一個里？[不知道改問路段,來不及找先輸「?」]

- (01)大千里 (02)大仁里 (03)大正里 (04)大同里 (05)大安里 (06)大成里
(07)大竹里 (08)大宏里 (09)大和里 (10)大忠里 (11)大昌里 (12)大明里
(13)大信里 (14)大勇里 (15)大強里 (16)大智里 (17)大發里 (18)大華里
(19)大愛里 (20)大義里 (21)大榮里 (22)大漢里 (23)大福里 (24)大慶里
(25)大興里 (26)大湍里 (27)白鷺里 (28)竹園里 (29)茄明里 (30)茄苳里
(31)高明里 (32)高城里 (33)陸光里 (34)瑞泰里 (35)瑞祥里 (36)瑞發里
(37)瑞德里 (38)瑞興里 (39)瑞豐里 (40)福興里 (41)廣隆里 (42)廣德里
(43)廣興里 (44)霄裡里 (45)興仁里 (46)龍友里 (47)大順里 (48)永豐里
(97)其他,請說明:_____

6、請問您住在龜山區的那一個里？[不知道改問路段,來不及找先輸「?」]

- (01)大同里 (02)大坑里 (03)大崗里 (04)大湖里 (05)大華里 (06)山頂里
(07)山福里 (08)山德里 (09)中興里 (10)公西里 (11)文化里 (12)兔坑里
(13)幸福里 (14)長庚里 (15)南上里 (16)南美里 (17)迴龍里 (18)陸光里
(19)新路里 (20)新興里 (21)新嶺里 (22)楓樹里 (23)福源里 (24)精忠里
(25)樂善里 (26)龍華里 (27)龍壽里 (28)龜山里 (29)嶺頂里 (30)舊路里
(97)其他,請說明:_____

附錄二、第一次民意調查結果附表

附表 1、住家離最近的台鐵車站大約多遠？

	總計		步行 5 分鐘內		步行 6~15 分鐘內		開車或騎車 10 分鐘內		開車或騎車 超過 10 分鐘	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	471	4.0	128	11.0	260	22.3	590	50.7
性別：										
男	510	100.0	241	4.7	56	11.0	133	26.1	251	49.2
女	654	100.0	231	3.5	72	11.0	127	19.4	339	51.8
年齡：										
20~29 歲	129	100.0	21	1.6	10	7.8	32	24.8	64	49.6
30~39 歲	198	100.0	10	5.1	12	6.1	44	22.2	123	62.1
40~49 歲	256	100.0	8	3.1	34	13.3	67	26.2	130	50.8
50~59 歲	271	100.0	9	3.3	35	12.9	55	20.3	140	51.7
60 歲及以上	310	100.0	18	5.8	37	11.9	62	20.0	133	42.9
教育程度：										
小學及以下	107	100.0	7	6.5	12	11.2	12	11.2	48	44.9
國/初中	100	100.0	2	2.0	12	12.0	16	16.0	53	53.0
高中/職專科	312	100.0	9	2.9	29	9.3	70	22.4	164	52.6
大學及以上	164	100.0	9	5.5	17	10.4	42	25.6	82	50.0
拒答	478	100.0	20	4.2	58	12.1	120	25.1	240	50.2
拒答	31	100.0	.	.	.	.	.	.	31	100.0
行業：										
農林漁牧業	8	100.0	.	.	.	.	1	12.5	7	87.5
工業	237	100.0	11	4.6	28	11.8	52	21.9	125	52.7
服務業	371	100.0	15	4.0	38	10.2	93	25.1	198	53.4
軍公教	74	100.0	4	5.4	3	4.1	25	33.8	34	45.9
學生	42	100.0	1	2.4	4	9.5	11	26.2	19	45.2
家管	190	100.0	8	4.2	19	10.0	40	21.1	83	43.7
無業/退休	240	100.0	8	3.3	36	15.0	38	15.8	122	50.8
拒答	2	100.0	.	.	.	.	.	.	2	100.0
居住行政區：										
桃園區	255	100.0	13	5.1	47	18.4	63	24.7	99	38.8
中壢區	224	100.0	23	10.3	49	21.9	73	32.6	60	26.8
平鎮區	117	100.0	.	.	12	10.3	40	34.2	56	47.9
八德區	103	100.0	1	1.0	.	.	21	20.4	66	64.1
龜山區	90	100.0	.	.	3	3.3	29	32.2	48	53.3
楊梅區	78	100.0	10	12.8	16	20.5	29	37.2	20	25.6
大溪區	46	100.0	.	.	.	.	.	.	33	71.7
蘆竹區	83	100.0	.	.	.	.	2	2.4	71	85.5
大園區	45	100.0	.	.	.	.	2	4.4	37	82.2
龍潭區	57	100.0	.	.	.	.	.	.	47	82.5
新屋區	30	100.0	.	.	.	.	1	3.3	23	76.7
觀音區	31	100.0	.	.	1	3.2	.	.	25	80.6
復興區	5	100.0	.	.	.	.	.	.	5	100.0
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	789	100.0	37	4.7	111	14.1	226	28.6	329	41.7
非台鐵沿線行經區	375	100.0	10	2.7	17	4.5	34	9.1	261	69.6
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	143	100.0	17	11.9	31	21.7	41	28.7	42	29.4
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	30	2.9	97	9.5	219	21.4	548	53.7

附表 1(續)、住家離最近的台鐵車站大約多遠？

	公車或客運 10分鐘內		公車或客運 超過 10 分鐘		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
	總計	141	1.21	951	8.21	111	0.91	191	1.61
性別：								
男	51	1.01	291	5.71	61	1.21	61	1.21
女	91	1.41	661	10.11	51	0.81	131	2.01
年齡：								
20~29 歲	11	0.81	141	10.91	31	2.31	31	2.31
30~39 歲	.1	.1	81	4.01	.1	.1	11	0.51
40~49 歲	.1	.1	131	5.11	21	0.81	21	0.81
50~59 歲	61	2.21	221	8.11	11	0.41	31	1.11
60 歲及以上	71	2.31	381	12.31	51	1.61	101	3.21
教育程度：								
小學及以下	41	3.71	131	12.11	31	2.81	81	7.51
國/初中	31	3.01	91	9.01	21	2.01	31	3.01
高中/職	21	0.61	331	10.61	21	0.61	31	1.01
專科	21	1.21	101	6.11	.1	.1	21	1.21
大學及以上	31	0.61	301	6.31	41	0.81	31	0.61
拒答	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1
行業：								
農林漁牧業	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1
工業	31	1.31	111	4.61	41	1.71	31	1.31
服務業	.1	.1	221	5.91	21	0.51	31	0.81
軍公教	11	1.41	51	6.81	11	1.41	11	1.41
學生	11	2.41	61	14.31	.1	.1	.1	.1
家管	31	1.61	291	15.31	21	1.11	61	3.21
無業/退休	61	2.51	221	9.21	21	0.81	61	2.51
拒答	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1
居住行政區：								
桃園區	41	1.61	231	9.01	31	1.21	31	1.21
中壢區	51	2.21	61	2.71	51	2.21	31	1.31
平鎮區	.1	.1	41	3.41	11	0.91	41	3.41
八德區	21	1.91	121	11.71	.1	.1	11	1.01
龜山區	21	2.21	61	6.71	11	1.11	11	1.11
楊梅區	.1	.1	.1	.1	11	1.31	21	2.61
大溪區	.1	.1	121	26.11	.1	.1	11	2.21
蘆竹區	.1	.1	91	10.81	.1	.1	11	1.21
大園區	.1	.1	41	8.91	.1	.1	21	4.41
龍潭區	11	1.81	91	15.81	.1	.1	.1	.1
新屋區	.1	.1	51	16.71	.1	.1	11	3.31
觀音區	.1	.1	51	16.11	.1	.1	.1	.1
復興區	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	131	1.61	511	6.51	101	1.31	121	1.51
非台鐵沿線行經區	11	0.31	441	11.71	11	0.31	71	1.91
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	11	0.71	81	5.61	11	0.71	21	1.41
非台鐵沿線行經里	131	1.31	871	8.51	101	1.01	171	1.71

附表 2、住家是否看得見台鐵鐵軌/火車，或會感受到火車經過的噪音或振動？

	總計		看得見， 且感受得到		看得見， 但感受不到		看不見， 但感受得到		看不見， 也感受不到	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	55	4.7	39	3.4	48	4.1	1022	87.8
性別：										
男	510	100.0	37	7.3	17	3.3	27	5.3	429	84.1
女	654	100.0	18	2.8	22	3.4	21	3.2	593	90.7
年齡：										
20~29 歲	129	100.0	6	4.7	2	1.6	6	4.7	115	89.1
30~39 歲	198	100.0	9	4.5	7	3.5	6	3.0	176	88.9
40~49 歲	256	100.0	12	4.7	13	5.1	13	5.1	218	85.2
50~59 歲	271	100.0	11	4.1	10	3.7	11	4.1	239	88.2
60 歲及以上	310	100.0	17	5.5	7	2.3	12	3.9	274	88.4
教育程度：										
小學及以下	107	100.0	7	6.5	3	2.8	2	1.9	95	88.8
國/初中	100	100.0	4	4.0	2	2.0	2	2.0	92	92.0
高中/職專科	312	100.0	12	3.8	13	4.2	16	5.1	271	86.9
大學及以上	164	100.0	9	5.5	5	3.0	6	3.7	144	87.8
大學及以上	478	100.0	23	4.8	16	3.3	22	4.6	417	87.2
拒答	3	100.0	.	.	.	.	.	.	3	100.0
行業：										
農林漁牧業	8	100.0	1	12.5	.	.	.	.	7	87.5
工業	237	100.0	13	5.5	11	4.6	11	4.6	202	85.2
服務業	371	100.0	18	4.9	9	2.4	14	3.8	330	88.9
軍公教	74	100.0	1	1.4	2	2.7	4	5.4	67	90.5
學生	42	100.0	3	7.1	2	4.8	1	2.4	36	85.7
家管	190	100.0	7	3.7	8	4.2	7	3.7	168	88.4
無業/退休	240	100.0	12	5.0	7	2.9	11	4.6	210	87.5
拒答	2	100.0	.	.	.	.	.	.	2	100.0
居住行政區：										
桃園區	255	100.0	19	7.5	13	5.1	12	4.7	211	82.7
中壢區	224	100.0	11	4.9	17	7.6	6	2.7	190	84.8
平鎮區	117	100.0	4	3.4	3	2.6	13	11.1	97	82.9
八德區	103	100.0	6	5.8	1	1.0	1	1.0	95	92.2
龜山區	90	100.0	2	2.2	.	.	.	.	88	97.8
楊梅區	78	100.0	11	14.1	3	3.8	6	7.7	58	74.4
大溪區	46	100.0	.	.	.	.	.	.	46	100.0
蘆竹區	83	100.0	2	2.4	2	2.4	2	2.4	77	92.8
大園區	45	100.0	.	.	.	.	1	2.2	44	97.8
龍潭區	57	100.0	.	.	.	.	4	7.0	53	93.0
新屋區	30	100.0	.	.	.	.	2	6.7	28	93.3
觀音區	31	100.0	.	.	.	.	1	3.2	30	96.8
復興區	5	100.0	.	.	.	.	.	.	5	100.0
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	789	100.0	42	5.3	34	4.3	32	4.1	681	86.3
非台鐵沿線行經區	375	100.0	13	3.5	5	1.3	16	4.3	341	90.9
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	143	100.0	23	16.1	17	11.9	6	4.2	97	67.8
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	32	3.1	22	2.2	42	4.1	925	90.6

附表 3、住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？

	總 計		是		否		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	244	21.0	919	79.0	1	0.1
性別：								
男	510	100.0	125	24.5	384	75.3	1	0.2
女	654	100.0	119	18.2	535	81.8	.	.
年齡：								
20~29 歲	129	100.0	20	15.5	109	84.5	.	.
30~39 歲	198	100.0	34	17.2	164	82.8	.	.
40~49 歲	256	100.0	60	23.4	196	76.6	.	.
50~59 歲	271	100.0	61	22.5	210	77.5	.	.
60 歲及以上	310	100.0	69	22.3	240	77.4	1	0.3
教育程度：								
小學及以下	107	100.0	21	19.6	86	80.4	.	.
國/初中	100	100.0	21	21.0	79	79.0	.	.
高中/職專科	312	100.0	75	24.0	236	75.6	1	0.3
大學及以上	164	100.0	37	22.6	127	77.4	.	.
拒答	478	100.0	90	18.8	388	81.2	.	.
拒答	3	100.0	.	.	3	100.0	.	.
行業：								
農林漁牧業	8	100.0	1	12.5	7	87.5	.	.
工業	237	100.0	46	19.4	191	80.6	.	.
服務業	371	100.0	91	24.5	280	75.5	.	.
軍公教	74	100.0	12	16.2	62	83.8	.	.
學生	42	100.0	6	14.3	36	85.7	.	.
家管	190	100.0	36	18.9	154	81.1	.	.
無業/退休	240	100.0	52	21.7	187	77.9	1	0.4
拒答	2	100.0	.	.	2	100.0	.	.
居住行政區：								
桃園區	255	100.0	72	28.2	183	71.8	.	.
中壢區	224	100.0	75	33.5	148	66.1	1	0.4
平鎮區	117	100.0	29	24.8	88	75.2	.	.
八德區	103	100.0	23	22.3	80	77.7	.	.
龜山區	90	100.0	15	16.7	75	83.3	.	.
楊梅區	78	100.0	11	14.1	67	85.9	.	.
大溪區	46	100.0	1	2.2	45	97.8	.	.
蘆竹區	83	100.0	6	7.2	77	92.8	.	.
大園區	45	100.0	4	8.9	41	91.1	.	.
龍潭區	57	100.0	6	10.5	51	89.5	.	.
新屋區	30	100.0	2	6.7	28	93.3	.	.
觀音區	31	100.0	.	.	31	100.0	.	.
復興區	5	100.0	.	.	5	100.0	.	.
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	789	100.0	214	27.1	574	72.8	1	0.1
非台鐵沿線行經區	375	100.0	30	8.0	345	92.0	.	.
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	143	100.0	62	43.4	80	55.9	1	0.7
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	182	17.8	839	82.2	.	.

附表 4、清不清楚台鐵桃園鐵路段高架化已經動工？

	總 計		清楚		不太清楚		完全不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	457	39.3	359	30.8	348	29.9
性別：								
男	510	100.0	221	43.3	144	28.2	145	28.4
女	654	100.0	236	36.1	215	32.9	203	31.0
年齡：								
20~29 歲	129	100.0	49	38.0	39	30.2	41	31.8
30~39 歲	198	100.0	62	31.3	68	34.3	68	34.3
40~49 歲	256	100.0	109	42.6	75	29.3	72	28.1
50~59 歲	271	100.0	126	46.5	73	26.9	72	26.6
60 歲及以上	310	100.0	111	35.8	104	33.5	95	30.6
教育程度：								
小學及以下	107	100.0	40	37.4	37	34.6	30	28.0
國/初中	100	100.0	33	33.0	34	34.0	33	33.0
高中/職專科	312	100.0	119	38.1	89	28.5	104	33.3
大學及以上	164	100.0	67	40.9	58	35.4	39	23.8
拒答	478	100.0	195	40.8	141	29.5	142	29.7
拒答	3	100.0	3	100.0	.	.	.	.
行業：								
農林漁牧業	8	100.0	4	50.0	4	50.0	.	.
工業	237	100.0	85	35.9	77	32.5	75	31.6
服務業	371	100.0	151	40.7	107	28.8	113	30.5
軍公教	74	100.0	33	44.6	21	28.4	20	27.0
學生	42	100.0	15	35.7	13	31.0	14	33.3
家管	190	100.0	74	38.9	65	34.2	51	26.8
無業/退休	240	100.0	94	39.2	71	29.6	75	31.3
拒答	2	100.0	1	50.0	1	50.0	.	.
居住行政區：								
桃園區	255	100.0	132	51.8	62	24.3	61	23.9
中壢區	224	100.0	92	41.1	75	33.5	57	25.4
平鎮區	117	100.0	49	41.9	34	29.1	34	29.1
八德區	103	100.0	48	46.6	30	29.1	25	24.3
龜山區	90	100.0	34	37.8	20	22.2	36	40.0
楊梅區	78	100.0	21	26.9	33	42.3	24	30.8
大溪區	46	100.0	14	30.4	19	41.3	13	28.3
蘆竹區	83	100.0	22	26.5	28	33.7	33	39.8
大園區	45	100.0	11	24.4	14	31.1	20	44.4
龍潭區	57	100.0	18	31.6	18	31.6	21	36.8
新屋區	30	100.0	9	30.0	13	43.3	8	26.7
觀音區	31	100.0	7	22.6	11	35.5	13	41.9
復興區	5	100.0	.	.	2	40.0	3	60.0
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	789	100.0	355	45.0	221	28.0	213	27.0
非台鐵沿線行經區	375	100.0	102	27.2	138	36.8	135	36.0
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	143	100.0	65	45.5	47	32.9	31	21.7
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	392	38.4	312	30.6	317	31.0

附表 4(續)、清不清楚台鐵桃園鐵路段高架化已經動工？

	總 計		清楚		不太清楚		完全不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	457	39.3	359	30.8	348	29.9
8. 住家離最近的台鐵車站 大約多遠？								
步行 5 分鐘內	47	100.0	22	46.8	12	25.5	13	27.7
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	53	41.4	42	32.8	33	25.8
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	132	50.8	68	26.2	60	23.1
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	202	34.2	183	31.0	205	34.7
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	5	35.7	5	35.7	4	28.6
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	30	31.6	40	42.1	25	26.3
其他	11	100.0	7	63.6	2	18.2	2	18.2
不知道	19	100.0	6	31.6	7	36.8	6	31.6
9. 住家是否看得見台鐵鐵 軌/火車,或會感受到火車 經過的噪音或振動？								
看得見,且感受得到	55	100.0	31	56.4	14	25.5	10	18.2
看得見,但感受不到	39	100.0	11	28.2	17	43.6	11	28.2
看不見,但感受得到	48	100.0	24	50.0	10	20.8	14	29.2
看不見,也感受不到	1022	100.0	391	38.3	318	31.1	313	30.6
10. 住家出入的主要動線是 否受鐵路經過的平交道、陸 橋或地下道影響？								
是	244	100.0	129	52.9	60	24.6	55	22.5
否	919	100.0	328	35.7	299	32.5	292	31.8
不知道	1	100.0	.	.	.	.	1	100.0

附表 5、不清楚桃園市政府正推動台鐵桃園路段改為地下化？

	總 計		清楚		不太清楚		完全不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	602	51.7	301	25.9	261	22.4
性別：								
男	510	100.0	297	58.2	123	24.1	90	17.6
女	654	100.0	305	46.6	178	27.2	171	26.1
年齡：								
20~29 歲	129	100.0	60	46.5	34	26.4	35	27.1
30~39 歲	198	100.0	104	52.5	42	21.2	52	26.3
40~49 歲	256	100.0	126	49.2	74	28.9	56	21.9
50~59 歲	271	100.0	151	55.7	63	23.2	57	21.0
60 歲及以上	310	100.0	161	51.9	88	28.4	61	19.7
教育程度：								
小學及以下	107	100.0	49	45.8	33	30.8	25	23.4
國/初中	100	100.0	50	50.0	30	30.0	20	20.0
高中/職專科	312	100.0	163	52.2	76	24.4	73	23.4
大學及以上	164	100.0	85	51.8	46	28.0	33	20.1
拒答	478	100.0	253	52.9	115	24.1	110	23.0
拒答	3	100.0	2	66.7	1	33.3	.	.
行業：								
農林漁牧業	8	100.0	5	62.5	2	25.0	1	12.5
工業	237	100.0	128	54.0	52	21.9	57	24.1
服務業	371	100.0	200	53.9	89	24.0	82	22.1
軍公教	74	100.0	35	47.3	24	32.4	15	20.3
學生	42	100.0	18	42.9	12	28.6	12	28.6
家管	190	100.0	90	47.4	58	30.5	42	22.1
無業/退休	240	100.0	125	52.1	63	26.3	52	21.7
拒答	2	100.0	1	50.0	1	50.0	.	.
居住行政區：								
桃園區	255	100.0	147	57.6	68	26.7	40	15.7
中壢區	224	100.0	127	56.7	49	21.9	48	21.4
平鎮區	117	100.0	72	61.5	25	21.4	20	17.1
八德區	103	100.0	55	53.4	30	29.1	18	17.5
龜山區	90	100.0	43	47.8	22	24.4	25	27.8
楊梅區	78	100.0	34	43.6	25	32.1	19	24.4
大溪區	46	100.0	17	37.0	18	39.1	11	23.9
蘆竹區	83	100.0	35	42.2	15	18.1	33	39.8
大園區	45	100.0	22	48.9	11	24.4	12	26.7
龍潭區	57	100.0	24	42.1	18	31.6	15	26.3
新屋區	30	100.0	11	36.7	13	43.3	6	20.0
觀音區	31	100.0	14	45.2	6	19.4	11	35.5
復興區	5	100.0	1	20.0	1	20.0	3	60.0
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	789	100.0	444	56.3	194	24.6	151	19.1
非台鐵沿線行經區	375	100.0	158	42.1	107	28.5	110	29.3
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	143	100.0	77	53.8	40	28.0	26	18.2
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	525	51.4	261	25.6	235	23.0

附表 5(續)、清不清楚桃園市政府正推動台鐵桃園路段改為地下化？

	總 計		清楚		不太清楚		完全不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	602	51.7	301	25.9	261	22.4
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？								
步行 5 分鐘內	47	100.0	23	48.9	12	25.5	12	25.5
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	77	60.2	29	22.7	22	17.2
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	165	63.5	49	18.8	46	17.7
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	275	46.6	161	27.3	154	26.1
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	9	64.3	4	28.6	1	7.1
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	39	41.1	36	37.9	20	21.1
其他	11	100.0	6	54.5	3	27.3	2	18.2
不知道	19	100.0	8	42.1	7	36.8	4	21.1
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動？								
看得見,且感受得到	55	100.0	33	60.0	10	18.2	12	21.8
看得見,但感受不到	39	100.0	20	51.3	12	30.8	7	17.9
看不見,但感受得到	48	100.0	25	52.1	12	25.0	11	22.9
看不見,也感受不到	102	100.0	52	51.3	26	26.1	23	22.6
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？								
是	24	100.0	14	58.2	5	23.8	4	18.0
否	91	100.0	46	50.1	24	26.3	21	23.6
不知道	1	100.0	.	.	1	100.0	.	.

附表 6、對台鐵桃園路段採高架化的預期觀感為？

	總計		衝擊沿線景觀		改善沿線景觀		噪音仍然存在		噪音減少		房價上漲	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	190	16.3	39	3.4	260	22.3	30	2.6	35	3.0
性別：												
男	510	100.0	99	19.4	16	3.1	107	21.0	11	2.2	12	2.4
女	654	100.0	91	13.9	23	3.5	153	23.4	19	2.9	23	3.5
年齡：												
20~29 歲	129	100.0	26	20.2	7	5.4	26	20.2	5	3.9	10	7.8
30~39 歲	198	100.0	29	14.6	10	5.1	44	22.2	6	3.0	6	3.0
40~49 歲	256	100.0	39	15.2	8	3.1	64	25.0	5	2.0	9	3.5
50~59 歲	271	100.0	51	18.8	11	4.1	56	20.7	6	2.2	3	1.1
60 歲及以上	310	100.0	45	14.5	3	1.0	70	22.6	8	2.6	7	2.3
教育程度：												
小學及以下	107	100.0	14	13.1	2	1.9	23	21.5	.	.	2	1.9
國/初中	100	100.0	9	9.0	3	3.0	23	23.0	4	4.0	1	1.0
高中/職專科	312	100.0	40	12.8	11	3.5	74	23.7	10	3.2	12	3.8
大學及以上	164	100.0	27	16.5	6	3.7	34	20.7	4	2.4	6	3.7
拒答	478	100.0	99	20.7	17	3.6	106	22.2	12	2.5	14	2.9
拒答	3	100.0	1	33.3	.	.	.	.	.	.	.	.
行業：												
農林漁牧業	8	100.0	3	37.5	.	.	1	12.5	1	12.5	.	.
工業	237	100.0	36	15.2	11	4.6	56	23.6	5	2.1	6	2.5
服務業	371	100.0	65	17.5	8	2.2	91	24.5	12	3.2	10	2.7
軍公教	74	100.0	21	28.4	3	4.1	12	16.2	.	.	3	4.1
學生	42	100.0	6	14.3	3	7.1	14	33.3	.	.	1	2.4
家管	190	100.0	24	12.6	7	3.7	34	17.9	6	3.2	7	3.7
無業/退休	240	100.0	35	14.6	7	2.9	52	21.7	6	2.5	8	3.3
拒答	2	100.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
居住行政區：												
桃園區	255	100.0	56	22.0	7	2.7	64	25.1	8	3.1	7	2.7
中壢區	224	100.0	37	16.5	10	4.5	43	19.2	5	2.2	3	1.3
平鎮區	117	100.0	19	16.2	5	4.3	29	24.8	3	2.6	6	5.1
八德區	103	100.0	17	16.5	3	2.9	24	23.3	3	2.9	3	2.9
龜山區	90	100.0	13	14.4	1	1.1	17	18.9	.	.	4	4.4
楊梅區	78	100.0	9	11.5	3	3.8	15	19.2	3	3.8	2	2.6
大溪區	46	100.0	6	13.0	2	4.3	13	28.3	1	2.2	1	2.2
蘆竹區	83	100.0	10	12.0	3	3.6	18	21.7	3	3.6	4	4.8
大園區	45	100.0	6	13.3	1	2.2	8	17.8	3	6.7	1	2.2
龍潭區	57	100.0	9	15.8	3	5.3	12	21.1	1	1.8	2	3.5
新屋區	30	100.0	3	10.0	.	.	8	26.7	.	.	1	3.3
觀音區	31	100.0	5	16.1	.	.	8	25.8	.	.	1	3.2
復興區	5	100.0	.	.	1	20.0	1	20.0	.	.	.	.
是否為台鐵影響區域：												
台鐵沿線行經區	789	100.0	142	18.0	26	3.3	177	22.4	19	2.4	23	2.9
非台鐵沿線行經區	375	100.0	48	12.8	13	3.5	83	22.1	11	2.9	12	3.2
是否為台鐵影響之里：												
台鐵沿線行經里	143	100.0	22	15.4	6	4.2	26	18.2	2	1.4	8	5.6
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	168	16.5	33	3.2	234	22.9	28	2.7	27	2.6

附表 6(續 1)、對台鐵桃園路段採高架化的預期觀感為？

	總計		衝擊沿線景觀		改善沿線景觀		噪音仍然存在		噪音減少		房價上漲	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	190	16.3	39	3.4	260	22.3	30	2.6	35	3.0
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？												
步行 5 分鐘內	47	100.0	9	19.1	2	4.3	12	25.5	1	2.1	1	2.1
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	21	16.4	5	3.9	31	24.2	1	0.8	6	4.7
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	45	17.3	9	3.5	55	21.2	11	4.2	6	2.3
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	100	16.9	20	3.4	134	22.7	14	2.4	18	3.1
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	1	7.1	.	.	3	21.4	.	.	.	.
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	9	9.5	2	2.1	19	20.0	3	3.2	4	4.2
其他	11	100.0	2	18.2	1	9.1	4	36.4	.	.	.	.
不知道	19	100.0	3	15.8	.	.	2	10.5	.	.	.	.
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動?												
看得見,且感受得到	55	100.0	6	10.9	4	7.3	16	29.1	1	1.8	4	7.3
看得見,但感受不到	39	100.0	8	20.5	3	7.7	9	23.1	.	.	.	.
看不見,但感受得到	48	100.0	8	16.7	1	2.1	11	22.9	.	.	3	6.3
看不見,也感受不到	1022	100.0	168	16.4	31	3.0	224	21.9	29	2.8	28	2.7
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響?												
是	244	100.0	44	18.0	12	4.9	66	27.0	4	1.6	9	3.7
否	919	100.0	146	15.9	27	2.9	194	21.1	26	2.8	26	2.8
不知道	11	100.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

附表 6(續 2)、對台鐵桃園路段採高架化的預期觀感為？

	房價下跌		無平交道		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	371	3.21	2431	20.91	1891	16.21	471	4.01	941	8.11
性別：										
男	131	2.51	1241	24.31	811	15.91	191	3.71	281	5.51
女	241	3.71	1191	18.21	1081	16.51	281	4.31	661	10.11
年齡：										
20~29 歲	51	3.91	201	15.51	181	14.01	21	1.61	101	7.81
30~39 歲	101	5.11	541	27.31	231	11.61	91	4.51	71	3.51
40~49 歲	101	3.91	551	21.51	391	15.21	101	3.91	171	6.61
50~59 歲	71	2.61	611	22.51	431	15.91	121	4.41	211	7.71
60 歲及以上	51	1.61	531	17.11	661	21.31	141	4.51	391	12.61
教育程度：										
小學及以下	11	0.91	121	11.21	301	28.01	41	3.71	191	17.81
國/初中	41	4.01	151	15.01	221	22.01	51	5.01	141	14.01
高中/職專科	121	3.81	571	18.31	541	17.31	141	4.51	281	9.01
大學及以上	51	3.01	441	26.81	231	14.01	91	5.51	61	3.71
拒答	.1	.1	.1	.1	11	33.31	.1	.1	11	33.31
行業：										
農林漁牧業	.1	.1	.1	.1	21	25.01	.1	.1	11	12.51
工業	71	3.01	541	22.81	331	13.91	151	6.31	141	5.91
服務業	121	3.21	821	22.11	551	14.81	151	4.01	211	5.71
軍公教	31	4.11	231	31.11	51	6.81	11	1.41	31	4.11
學生	31	7.11	81	19.01	61	14.31	11	2.41	.1	.1
家管	81	4.21	291	15.31	431	22.61	51	2.61	271	14.21
無業/退休	41	1.71	461	19.21	441	18.31	101	4.21	281	11.71
拒答	.1	.1	11	50.01	11	50.01	.1	.1	.1	.1
居住行政區：										
桃園區	81	3.11	461	18.01	351	13.71	101	3.91	141	5.51
中壢區	111	4.91	511	22.81	331	14.71	121	5.41	191	8.51
平鎮區	41	3.41	251	21.41	161	13.71	41	3.41	61	5.11
八德區	21	1.91	301	29.11	111	10.71	51	4.91	51	4.91
龜山區	61	6.71	161	17.81	161	17.81	31	3.31	141	15.61
楊梅區	21	2.61	141	17.91	201	25.61	41	5.11	61	7.71
大溪區	.1	.1	91	19.61	51	10.91	.1	.1	91	19.61
蘆竹區	11	1.21	191	22.91	151	18.11	31	3.61	71	8.41
大園區	11	2.21	121	26.71	61	13.31	31	6.71	41	8.91
龍潭區	.1	.1	121	21.11	121	21.11	11	1.81	51	8.81
新屋區	11	3.31	41	13.31	81	26.71	21	6.71	31	10.01
觀音區	11	3.21	51	16.11	91	29.01	.1	.1	21	6.51
復興區	.1	.1	.1	.1	31	60.01	.1	.1	.1	.1
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	311	3.91	1681	21.31	1111	14.11	341	4.31	581	7.41
非台鐵沿線行經區	61	1.61	751	20.01	781	20.81	131	3.51	361	9.61
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	51	3.51	371	25.91	161	11.21	71	4.91	141	9.81
非台鐵沿線行經里	321	3.11	2061	20.21	1731	16.91	401	3.91	801	7.81

附表 6(續 3)、對台鐵桃園路段採高架化的預期觀感為？

	房價下跌		無平交道		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	371	3.21	2431	20.91	1891	16.21	471	4.01	941	8.11
8.住家離最近的台鐵車站大約多遠？										
步行 5 分鐘內	11	2.11	101	21.31	61	12.81	21	4.31	31	6.41
步行 6~15 分鐘內	51	3.91	241	18.81	181	14.11	81	6.31	91	7.01
開車或騎車 10 分鐘內	71	2.71	621	23.81	351	13.51	111	4.21	191	7.31
開車或騎車超過 10 分鐘	211	3.61	1161	19.71	1021	17.31	201	3.41	451	7.61
公車或客運 10 分鐘內	11	7.11	61	42.91	31	21.41	.1	.1	.1	.1
公車或客運超過 10 分鐘	21	2.11	231	24.21	181	18.91	51	5.31	101	10.51
其他	.1	.1	11	9.11	11	9.11	11	9.11	11	9.11
不知道	.1	.1	11	5.31	61	31.61	.1	.1	71	36.81
9.住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動？										
看得見,且感受得到	21	3.61	111	20.01	41	7.31	41	7.31	31	5.51
看得見,但感受不到	.1	.1	111	28.21	51	12.81	11	2.61	21	5.11
看不見,但感受得到	21	4.21	81	16.71	91	18.81	21	4.21	41	8.31
看不見,也感受不到	331	3.21	2131	20.81	1711	16.71	401	3.91	851	8.31
10.住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？										
是	111	4.51	621	25.41	161	6.61	111	4.51	91	3.71
否	261	2.81	1811	19.71	1731	18.81	361	3.91	841	9.11
不知道	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	11100.01	

附表 7、對台鐵桃園路段採地下化的預期觀感為？

	總計		衝擊沿線景觀		改善沿線景觀		噪音仍然存在		噪音減少		房價上漲	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	15	1.3	192	16.5	12	1.0	247	21.2	90	7.7
性別：												
男	510	100.0	6	1.2	78	15.3	3	0.6	115	22.5	35	6.9
女	654	100.0	9	1.4	114	17.4	9	1.4	132	20.2	55	8.4
年齡：												
20~29 歲	129	100.0	.	.	17	13.2	1	0.8	26	20.2	9	7.0
30~39 歲	198	100.0	3	1.5	36	18.2	1	0.5	39	19.7	22	11.1
40~49 歲	256	100.0	5	2.0	47	18.4	2	0.8	56	21.9	20	7.8
50~59 歲	271	100.0	5	1.8	46	17.0	4	1.5	61	22.5	17	6.3
60 歲及以上	310	100.0	2	0.6	46	14.8	4	1.3	65	21.0	22	7.1
教育程度：												
小學及以下	107	100.0	1	0.9	13	12.1	2	1.9	19	17.8	7	6.5
國/初中	100	100.0	2	2.0	7	7.0	.	.	30	30.0	7	7.0
高中/職專科	312	100.0	1	0.3	47	15.1	3	1.0	68	21.8	25	8.0
大學及以上	164	100.0	1	0.6	25	15.2	3	1.8	34	20.7	14	8.5
拒答	478	100.0	10	2.1	100	20.9	4	0.8	94	19.7	37	7.7
拒答	3	100.0	.	.	.	.	.	.	2	66.7	.	.
行業：												
農林漁牧業	8	100.0	.	.	.	.	.	.	4	50.0	1	12.5
工業	237	100.0	2	0.8	38	16.0	.	.	58	24.5	16	6.8
服務業	371	100.0	5	1.3	69	18.6	8	2.2	84	22.6	23	6.2
軍公教	74	100.0	2	2.7	19	25.7	.	.	12	16.2	8	10.8
學生	42	100.0	.	.	4	9.5	.	.	4	9.5	6	14.3
家管	190	100.0	4	2.1	31	16.3	1	0.5	37	19.5	17	8.9
無業/退休	240	100.0	2	0.8	31	12.9	3	1.3	47	19.6	19	7.9
拒答	2	100.0	.	.	.	.	.	.	1	50.0	.	.
居住行政區：												
桃園區	255	100.0	5	2.0	57	22.4	2	0.8	49	19.2	19	7.5
中壢區	224	100.0	3	1.3	44	19.6	2	0.9	42	18.8	20	8.9
平鎮區	117	100.0	1	0.9	21	17.9	2	1.7	21	17.9	12	10.3
八德區	103	100.0	1	1.0	8	7.8	1	1.0	20	19.4	9	8.7
龜山區	90	100.0	1	1.1	11	12.2	1	1.1	28	31.1	9	10.0
楊梅區	78	100.0	.	.	9	11.5	.	.	16	20.5	4	5.1
大溪區	46	100.0	1	2.2	8	17.4	.	.	12	26.1	.	.
蘆竹區	83	100.0	2	2.4	14	16.9	4	4.8	20	24.1	6	7.2
大園區	45	100.0	1	2.2	7	15.6	.	.	9	20.0	3	6.7
龍潭區	57	100.0	.	.	6	10.5	.	.	13	22.8	4	7.0
新屋區	30	100.0	.	.	5	16.7	.	.	6	20.0	.	.
觀音區	31	100.0	.	.	2	6.5	.	.	10	32.3	4	12.9
復興區	5	100.0	.	.	.	.	.	.	1	20.0	.	.
是否為台鐵影響區域：												
台鐵沿線行經區	789	100.0	11	1.4	141	17.9	8	1.0	160	20.3	69	8.7
非台鐵沿線行經區	375	100.0	4	1.1	51	13.6	4	1.1	87	23.2	21	5.6
是否為台鐵影響之里：												
台鐵沿線行經里	143	100.0	2	1.4	21	14.7	2	1.4	27	18.9	16	11.2
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	13	1.3	171	16.7	10	1.0	220	21.5	74	7.2

附表 7(續 1)、對台鐵桃園路段採地下化的預期觀感為？

	總計		衝擊沿線景觀		改善沿線景觀		噪音仍然存在		噪音減少		房價上漲	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	15	1.3	192	16.5	12	1.0	247	21.2	90	7.7
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？												
步行 5 分鐘內	47	100.0	.	.	11	23.4	.	.	11	23.4	1	2.1
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	2	1.6	22	17.2	.	.	27	21.1	14	10.9
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	2	0.8	49	18.8	2	0.8	52	20.0	14	5.4
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	9	1.5	88	14.9	10	1.7	129	21.9	48	8.1
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	.	.	3	21.4	.	.	2	14.3	3	21.4
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	2	2.1	15	15.8	.	.	17	17.9	9	9.5
其他	11	100.0	.	.	3	27.3	.	.	6	54.5	.	.
不知道	19	100.0	.	.	1	5.3	.	.	3	15.8	1	5.3
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動?												
看得見,且感受得到	55	100.0	.	.	5	9.1	1	1.8	13	23.6	5	9.1
看得見,但感受不到	39	100.0	.	.	9	23.1	.	.	7	17.9	3	7.7
看不見,但感受得到	48	100.0	1	2.1	7	14.6	1	2.1	9	18.8	6	12.5
看不見,也感受不到	1022	100.0	14	1.4	171	16.7	10	1.0	218	21.3	76	7.4
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響?												
是	244	100.0	2	0.8	49	20.1	5	2.0	51	20.9	19	7.8
否	919	100.0	13	1.4	143	15.6	7	0.8	196	21.3	71	7.7
不知道	1	100.0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

附表 7(續 2)、對台鐵桃園路段採地下化的預期觀感為？

	房價下跌		無平交道		無意見		其他		不知道		拒答	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	51	0.4	339	29.1	151	13.0	50	4.3	62	5.3	11	0.1
性別：												
男	31	0.6	165	32.4	62	12.2	25	4.9	17	3.3	11	0.2
女	21	0.3	174	26.6	89	13.6	25	3.8	45	6.9	.1	.1
年齡：												
20~29 歲	21	1.6	47	36.4	13	10.1	7	5.4	6	4.7	11	0.8
30~39 歲	.1	.1	59	29.8	16	8.1	15	7.6	7	3.5	.1	.1
40~49 歲	11	0.4	76	29.7	30	11.7	9	3.5	10	3.9	.1	.1
50~59 歲	21	0.7	75	27.7	37	13.7	9	3.3	15	5.5	.1	.1
60 歲及以上	.1	.1	82	26.5	55	17.7	10	3.2	24	7.7	.1	.1
教育程度：												
小學及以下	.1	.1	21	19.6	25	23.4	4	3.7	15	14.0	.1	.1
國/初中	.1	.1	25	25.0	21	21.0	11	1.0	7	7.0	.1	.1
高中/職	21	0.6	84	26.9	49	15.7	14	4.5	19	6.1	.1	.1
專科	11	0.6	59	36.0	17	10.4	6	3.7	4	2.4	.1	.1
大學及以上	21	0.4	150	31.4	39	8.2	25	5.2	16	3.3	11	0.2
拒答	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	11	33.3	.1	.1
行業：												
農林漁牧業	.1	.1	11	12.5	11	12.5	.1	.1	11	12.5	.1	.1
工業	11	0.4	74	31.2	26	11.0	12	5.1	10	4.2	.1	.1
服務業	21	0.5	109	29.4	38	10.2	18	4.9	14	3.8	11	0.3
軍公教	.1	.1	23	31.1	4	5.4	4	5.4	2	2.7	.1	.1
學生	21	4.8	18	42.9	5	11.9	2	4.8	1	2.4	.1	.1
家管	.1	.1	50	26.3	29	15.3	4	2.1	17	8.9	.1	.1
無業/退休	.1	.1	64	26.7	48	20.0	10	4.2	16	6.7	.1	.1
拒答	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	11	50.0	.1	.1
居住行政區：												
桃園區	.1	.1	70	27.5	29	11.4	13	5.1	11	4.3	.1	.1
中壢區	11	0.4	65	29.0	28	12.5	9	4.0	10	4.5	.1	.1
平鎮區	11	0.9	33	28.2	13	11.1	8	6.8	5	4.3	.1	.1
八德區	11	1.0	47	45.6	6	5.8	7	6.8	3	2.9	.1	.1
龜山區	11	1.1	25	27.8	9	10.0	2	2.2	3	3.3	.1	.1
楊梅區	.1	.1	20	25.6	19	24.4	3	3.8	7	9.0	.1	.1
大溪區	11	2.2	14	30.4	8	17.4	1	2.2	1	2.2	.1	.1
蘆竹區	.1	.1	19	22.9	11	13.3	2	2.4	4	4.8	11	1.2
大園區	.1	.1	11	24.4	6	13.3	1	2.2	7	15.6	.1	.1
龍潭區	.1	.1	17	29.8	9	15.8	2	3.5	6	10.5	.1	.1
新屋區	.1	.1	8	26.7	6	20.0	1	3.3	4	13.3	.1	.1
觀音區	.1	.1	9	29.0	4	12.9	1	3.2	1	3.2	.1	.1
復興區	.1	.1	1	20.0	3	60.0	.1	.1	.1	.1	.1	.1
是否為台鐵影響區域：												
台鐵沿線行經區	4	0.5	240	30.4	85	10.8	39	4.9	32	4.1	.1	.1
非台鐵沿線行經區	11	0.3	99	26.4	66	17.6	11	2.9	30	8.0	11	0.3
是否為台鐵影響之里：												
台鐵沿線行經里	.1	.1	45	31.5	15	10.5	4	2.8	11	7.7	.1	.1
非台鐵沿線行經里	5	0.5	294	28.8	136	13.3	46	4.5	51	5.0	11	0.1

附表 7(續 3)、對台鐵桃園路段採地下化的預期觀感為？

	房價下跌		無平交道		無意見		其他		不知道		拒答	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	51	0.41	3391	29.11	1511	13.01	501	4.31	621	5.31	11	0.11
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？												
步行 5 分鐘內	.1	.1	121	25.51	51	10.61	31	6.41	41	8.51	.1	.1
步行 6~15 分鐘內	11	0.81	271	21.11	201	15.61	61	4.71	91	7.01	.1	.1
開車或騎車 10 分鐘內	11	0.41	881	33.81	281	10.81	181	6.91	61	2.31	.1	.1
開車或騎車超過 10 分鐘	31	0.51	1791	30.31	731	12.41	201	3.41	301	5.11	11	0.21
公車或客運 10 分鐘內	.1	.1	31	21.41	21	14.31	11	7.11	.1	.1	.1	.1
公車或客運超過 10 分鐘	.1	.1	251	26.31	171	17.91	21	2.11	81	8.41	.1	.1
其他	.1	.1	21	18.21	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1
不知道	.1	.1	31	15.81	61	31.61	.1	.1	51	26.31	.1	.1
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動？												
看得見,且感受得到	.1	.1	161	29.11	71	12.71	31	5.51	51	9.11	.1	.1
看得見,但感受不到	11	2.61	81	20.51	61	15.41	31	7.71	21	5.11	.1	.1
看不見,但感受得到	.1	.1	121	25.01	71	14.61	51	10.41	.1	.1	.1	.1
看不見,也感受不到	41	0.41	3031	29.61	1311	12.81	391	3.81	551	5.41	11	0.11
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？												
是	.1	.1	751	30.71	201	8.21	151	6.11	81	3.31	.1	.1
否	51	0.51	2641	28.71	1311	14.31	351	3.81	531	5.81	11	0.11
不知道	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	.1	11	100.01	.1	.1

附表 8、比較贊成台鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化？

	總 計		維持高架化		改為地下化		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	307	26.4	659	56.6	150	12.9	23	2.0	25	2.1
性別：												
男	510	100.0	129	25.3	302	59.2	65	12.7	8	1.6	6	1.2
女	654	100.0	178	27.2	357	54.6	85	13.0	15	2.3	19	2.9
年齡：												
20~29 歲	129	100.0	35	27.1	73	56.6	16	12.4	3	2.3	2	1.6
30~39 歲	198	100.0	66	33.3	101	51.0	23	11.6	6	3.0	2	1.0
40~49 歲	256	100.0	70	27.3	145	56.6	30	11.7	5	2.0	6	2.3
50~59 歲	271	100.0	72	26.6	155	57.2	35	12.9	4	1.5	5	1.8
60 歲及以上	310	100.0	64	20.6	185	59.7	46	14.8	5	1.6	10	3.2
教育程度：												
小學及以下	107	100.0	24	22.4	54	50.5	20	18.7	.	.	9	8.4
國/初中	100	100.0	23	23.0	56	56.0	16	16.0	2	2.0	3	3.0
高中/職專科	312	100.0	63	20.2	187	59.9	51	16.3	6	1.9	5	1.6
大學及以上	164	100.0	56	34.1	80	48.8	19	11.6	6	3.7	3	1.8
拒答	478	100.0	140	29.3	281	58.8	43	9.0	9	1.9	5	1.0
拒答	3	100.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	.	.	.	.
行業：												
農林漁牧業	8	100.0	1	12.5	5	62.5	1	12.5	.	.	1	12.5
工業	237	100.0	60	25.3	141	59.5	28	11.8	6	2.5	2	0.8
服務業	371	100.0	107	28.8	206	55.5	40	10.8	9	2.4	9	2.4
軍公教	74	100.0	27	36.5	43	58.1	4	5.4	.	.	.	.
學生	42	100.0	13	31.0	21	50.0	7	16.7	1	2.4	.	.
家管	190	100.0	44	23.2	107	56.3	30	15.8	2	1.1	7	3.7
無業/退休	240	100.0	55	22.9	136	56.7	38	15.8	5	2.1	6	2.5
拒答	2	100.0	.	.	.	.	2	100.0	.	.	.	.
居住行政區：												
桃園區	255	100.0	68	26.7	152	59.6	22	8.6	9	3.5	4	1.6
中壢區	224	100.0	66	29.5	114	50.9	35	15.6	5	2.2	4	1.8
平鎮區	117	100.0	28	23.9	74	63.2	12	10.3	2	1.7	1	0.9
八德區	103	100.0	18	17.5	67	65.0	16	15.5	.	.	2	1.9
龜山區	90	100.0	22	24.4	52	57.8	10	11.1	3	3.3	3	3.3
楊梅區	78	100.0	21	26.9	43	55.1	11	14.1	1	1.3	2	2.6
大溪區	46	100.0	12	26.1	26	56.5	5	10.9	.	.	3	6.5
蘆竹區	83	100.0	34	41.0	40	48.2	5	6.0	1	1.2	3	3.6
大園區	45	100.0	12	26.7	23	51.1	10	22.2	.	.	.	.
龍潭區	57	100.0	13	22.8	31	54.4	9	15.8	2	3.5	2	3.5
新屋區	30	100.0	4	13.3	19	63.3	6	20.0	.	.	1	3.3
觀音區	31	100.0	8	25.8	18	58.1	5	16.1	.	.	.	.
復興區	5	100.0	1	20.0	.	.	4	80.0	.	.	.	.
是否為台鐵影響區域：												
台鐵沿線行經區	789	100.0	202	25.6	459	58.2	95	12.0	19	2.4	14	1.8
非台鐵沿線行經區	375	100.0	105	28.0	200	53.3	55	14.7	4	1.1	11	2.9
是否為台鐵影響之里：												
台鐵沿線行經里	143	100.0	42	29.4	78	54.5	18	12.6	2	1.4	3	2.1
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	265	26.0	581	56.9	132	12.9	21	2.1	22	2.2

附表 8(續)、比較贊成台鐵桃園路段維持高架化，還是改為地下化？

	總 計		維持高架化		改為地下化		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總 計	1164	100.0	307	26.4	659	56.6	150	12.9	23	2.0	25	2.1
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？												
步行 5 分鐘內	47	100.0	16	34.0	22	46.8	7	14.9	.	.	2	4.3
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	31	24.2	78	60.9	12	9.4	3	2.3	4	3.1
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	67	25.8	163	62.7	25	9.6	5	1.9	.	.
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	156	26.4	333	56.4	77	13.1	14	2.4	10	1.7
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	2	14.3	9	64.3	3	21.4	.	.	.	.
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	27	28.4	43	45.3	18	18.9	1	1.1	6	6.3
其他	11	100.0	4	36.4	5	45.5	2	18.2	.	.	.	.
不知道	19	100.0	4	21.1	6	31.6	6	31.6	.	.	3	15.8
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動？												
看得見,且感受得到	55	100.0	13	23.6	39	70.9	3	5.5	.	.	.	.
看得見,但感受不到	39	100.0	19	48.7	16	41.0	4	10.3	.	.	.	.
看不見,但感受得到	48	100.0	14	29.2	26	54.2	3	6.3	3	6.3	2	4.2
看不見,也感受不到	102	100.0	26	25.5	57	56.6	14	13.7	2	2.0	3	2.3
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？												
是	24	100.0	6	25.4	15	65.2	1	7.0	5	2.0	1	0.4
否	91	100.0	24	26.7	50	54.4	13	14.4	1	2.0	2	2.6
不知道	1	100.0	.	.	.	.	1	100.0	.	.	.	.

附表 9、贊成台鐵桃園路段維持高架型式的主要原因為何？(可複選)

	樣本數		答題數		已是既定計畫較快通過		經費較節省		用地拆遷範圍較小	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	307	100.0	611	199.0	159	51.8	208	67.8	83	27.0
性別：										
男	129	100.0	256	198.4	79	61.2	92	71.3	28	21.7
女	178	100.0	355	199.4	80	44.9	116	65.2	55	30.9
年齡：										
20~29 歲	35	100.0	55	157.1	11	31.4	19	54.3	9	25.7
30~39 歲	66	100.0	140	212.1	29	43.9	42	63.6	23	34.8
40~49 歲	70	100.0	150	214.3	45	64.3	52	74.3	20	28.6
50~59 歲	72	100.0	157	218.1	44	61.1	50	69.4	22	30.6
60 歲及以上	64	100.0	109	170.3	30	46.9	45	70.3	9	14.1
教育程度：										
小學及以下	24	100.0	48	200.0	10	41.7	18	75.0	4	16.7
國/初中	23	100.0	40	173.9	11	47.8	16	69.6	2	8.7
高中/職專科	63	100.0	112	177.8	31	49.2	41	65.1	15	23.8
大學及以上	56	100.0	112	200.0	31	55.4	37	66.1	15	26.8
拒答	140	100.0	298	212.9	76	54.3	96	68.6	46	32.9
拒答	1	100.0	1	100.0	.	.	.	.	1	100.0
行業：										
農林漁牧業	1	100.0	5	500.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0
工業	60	100.0	116	193.3	33	55.0	35	58.3	16	26.7
服務業	107	100.0	231	215.9	60	56.1	80	74.8	35	32.7
軍公教	27	100.0	61	225.9	17	63.0	20	74.1	10	37.0
學生	13	100.0	20	153.8	2	15.4	5	38.5	3	23.1
家管	44	100.0	80	181.8	18	40.9	29	65.9	10	22.7
無業/退休	55	100.0	98	178.2	28	50.9	38	69.1	8	14.5
居住行政區：										
桃園區	68	100.0	144	211.8	39	57.4	45	66.2	17	25.0
中壢區	66	100.0	136	206.1	44	66.7	46	69.7	18	27.3
平鎮區	28	100.0	51	182.1	11	39.3	19	67.9	7	25.0
八德區	18	100.0	34	188.9	10	55.6	15	83.3	4	22.2
龜山區	22	100.0	43	195.5	10	45.5	15	68.2	6	27.3
楊梅區	21	100.0	40	190.5	9	42.9	14	66.7	7	33.3
大溪區	12	100.0	22	183.3	5	41.7	7	58.3	3	25.0
蘆竹區	34	100.0	57	167.6	14	41.2	24	70.6	7	20.6
大園區	12	100.0	25	208.3	6	50.0	6	50.0	4	33.3
龍潭區	13	100.0	32	246.2	6	46.2	10	76.9	7	53.8
新屋區	4	100.0	8	200.0	1	25.0	2	50.0	1	25.0
觀音區	8	100.0	18	225.0	4	50.0	4	50.0	2	25.0
復興區	1	100.0	1	100.0	.	.	1	100.0	.	.
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	202	100.0	408	202.0	114	56.4	140	69.3	52	25.7
非台鐵沿線行經區	105	100.0	203	193.3	45	42.9	68	64.8	31	29.5
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	42	100.0	80	190.5	24	57.1	27	64.3	10	23.8
非台鐵沿線行經里	265	100.0	531	200.4	135	50.9	181	68.3	73	27.5

附表 9(續 1)、贊成台鐵桃園路段維持高架型式的主要原因為何？(可複選)

	樣本數		答題數		已是既定計畫較快通過		經費較節省		用地拆遷範圍較小	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
	-----		-----		-----		-----		-----	
總計	307	100.0	611	199.0	159	51.8	208	67.8	83	27.0
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？										
步行 5 分鐘內	16	100.0	35	218.8	10	62.5	10	62.5	5	31.3
步行 6~15 分鐘內	31	100.0	65	209.7	20	64.5	23	74.2	7	22.6
開車或騎車 10 分鐘內	67	100.0	133	198.5	40	59.7	47	70.1	18	26.9
開車或騎車超過 10 分鐘	156	100.0	309	198.1	68	43.6	105	67.3	45	28.8
公車或客運 10 分鐘內	2	100.0	2	100.0	.	.	1	50.0	.	.
公車或客運超過 10 分鐘	27	100.0	54	200.0	15	55.6	17	63.0	7	25.9
其他	4	100.0	8	200.0	3	75.0	3	75.0	1	25.0
不知道	4	100.0	5	125.0	3	75.0	2	50.0	.	.
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動?										
看得見,且感受得到	13	100.0	25	192.3	9	69.2	6	46.2	3	23.1
看得見,但感受不到	19	100.0	36	189.5	10	52.6	17	89.5	3	15.8
看不見,但感受得到	14	100.0	33	235.7	9	64.3	9	64.3	5	35.7
看不見,也感受不到	26	100.0	51	198.1	13	50.2	17	67.4	7	27.6
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響?										
是	62	100.0	139	224.2	40	64.5	44	71.0	21	33.9
否	245	100.0	472	192.7	119	48.6	164	66.9	62	25.3

附表 9(續 2)、贊成台鐵桃園路段維持高架型式的主要原因為何？(可複選)

	塑造現代感 高架城市景觀		改善交通		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	37	12.1	104	33.9	12	3.9	8	2.6
性別：								
男	11	8.5	40	31.0	4	3.1	2	1.6
女	26	14.6	64	36.0	8	4.5	6	3.4
年齡：								
20~29 歲	4	11.4	10	28.6	2	5.7	.	.
30~39 歲	9	13.6	34	51.5	2	3.0	1	1.5
40~49 歲	8	11.4	20	28.6	3	4.3	2	2.9
50~59 歲	12	16.7	23	31.9	4	5.6	2	2.8
60 歲及以上	4	6.3	17	26.6	1	1.6	3	4.7
教育程度：								
小學及以下	3	12.5	10	41.7	1	4.2	2	8.3
國/初中	3	13.0	4	17.4	2	8.7	2	8.7
高中/職專科	4	6.3	19	30.2	.	.	2	3.2
大學及以上	6	10.7	21	37.5	1	1.8	1	1.8
拒答	.	.	.	.	.	.	.	.
行業：								
農林漁牧業	1	100.0	1	100.0	.	.	.	.
工業	6	10.0	23	38.3	2	3.3	1	1.7
服務業	13	12.1	38	35.5	3	2.8	2	1.9
軍公教	4	14.8	9	33.3	.	.	1	3.7
學生	4	30.8	4	30.8	2	15.4	.	.
家管	5	11.4	12	27.3	3	6.8	3	6.8
無業/退休	4	7.3	17	30.9	2	3.6	1	1.8
居住行政區：								
桃園區	7	10.3	28	41.2	4	5.9	4	5.9
中壢區	8	12.1	18	27.3	.	.	2	3.0
平鎮區	5	17.9	6	21.4	3	10.7	.	.
八德區	.	.	5	27.8	.	.	.	.
龜山區	2	9.1	9	40.9	1	4.5	.	.
楊梅區	2	9.5	7	33.3	.	.	1	4.8
大溪區	2	16.7	4	33.3	1	8.3	.	.
蘆竹區	3	8.8	7	20.6	1	2.9	1	2.9
大園區	2	16.7	7	58.3	.	.	.	.
龍潭區	2	15.4	6	46.2	1	7.7	.	.
新屋區	2	50.0	2	50.0	.	.	.	.
觀音區	2	25.0	5	62.5	1	12.5	.	.
復興區	.	.	.	.	.	.	.	.
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	22	10.9	66	32.7	8	4.0	6	3.0
非台鐵沿線行經區	15	14.3	38	36.2	4	3.8	2	1.9
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	4	9.5	12	28.6	2	4.8	1	2.4
非台鐵沿線行經里	33	12.5	92	34.7	10	3.8	7	2.6

附表 9(續 3)、贊成台鐵桃園路段維持高架型式的主要原因為何？(可複選)

	塑造現代感 高架城市景觀		改善交通		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	37	12.1	104	33.9	12	3.9	8	2.6
8. 住家離最近的台鐵車站 大約多遠？								
步行 5 分鐘內	1	6.3	8	50.0	.	.	1	6.3
步行 6~15 分鐘內	5	16.1	10	32.3	.	.	.	.
開車或騎車 10 分鐘內	8	11.9	17	25.4	2	3.0	1	1.5
開車或騎車超過 10 分鐘	20	12.8	59	37.8	8	5.1	4	2.6
公車或客運 10 分鐘內	.	.	.	.	.	.	1	50.0
公車或客運超過 10 分鐘	3	11.1	9	33.3	2	7.4	1	3.7
其他	.	.	1	25.0	.	.	.	.
不知道	.	.	.	.	.	.	.	.
9. 住家是否看得見台鐵鐵 軌/火車,或會感受到火車 經過的噪音或振動?								
看得見,且感受得到	3	23.1	3	23.1	1	7.7	.	.
看得見,但感受不到	1	5.3	4	21.1	1	5.3	.	.
看不見,但感受得到	3	21.4	6	42.9	1	7.1	.	.
看不見,也感受不到	30	11.5	91	34.9	9	3.4	8	3.1
10. 住家出入的主要動線是 否受鐵路經過的平交道、陸 橋或地下道影響?								
是	11	17.7	19	30.6	3	4.8	1	1.6
否	26	10.6	85	34.7	9	3.7	7	2.9

附表 10、贊成台鐵桃園路段改為地下型式的主要原因為何？(可複選)

	樣本數		答題數		可騰空鐵道 土地增加 公共設施		市容景觀 較佳		噪音振動 影響小	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
	-----		-----		-----		-----		-----	
總計	659	100.0	1796	272.5	322	48.9	412	62.5	415	63.0
性別：										
男	302	100.0	836	276.8	154	51.0	192	63.6	193	63.9
女	357	100.0	960	268.9	168	47.1	220	61.6	222	62.2
年齡：										
20~29 歲	73	100.0	154	211.0	25	34.2	32	43.8	35	47.9
30~39 歲	101	100.0	265	262.4	50	49.5	57	56.4	60	59.4
40~49 歲	145	100.0	396	273.1	78	53.8	88	60.7	94	64.8
50~59 歲	155	100.0	468	301.9	85	54.8	106	68.4	111	71.6
60 歲及以上	185	100.0	513	277.3	84	45.4	129	69.7	115	62.2
教育程度：										
小學及以下	54	100.0	140	259.3	21	38.9	35	64.8	34	63.0
國/初中	56	100.0	155	276.8	25	44.6	35	62.5	36	64.3
高中/職	187	100.0	494	264.2	83	44.4	105	56.1	119	63.6
專科	80	100.0	237	296.3	45	56.3	57	71.3	55	68.8
大學及以上	281	100.0	769	273.7	148	52.7	179	63.7	171	60.9
拒答	1	100.0	1	100.0	.	.	1	100.0	.	.
行業：										
農林漁牧業	5	100.0	12	240.0	2	40.0	3	60.0	5	100.0
工業	141	100.0	353	250.4	60	42.6	75	53.2	86	61.0
服務業	206	100.0	584	283.5	115	55.8	131	63.6	135	65.5
軍公教	43	100.0	144	334.9	28	65.1	35	81.4	33	76.7
學生	21	100.0	38	181.0	5	23.8	7	33.3	10	47.6
家管	107	100.0	291	272.0	51	47.7	67	62.6	64	59.8
無業/退休	136	100.0	374	275.0	61	44.9	94	69.1	82	60.3
居住行政區：										
桃園區	152	100.0	436	286.8	78	51.3	104	68.4	103	67.8
中壢區	114	100.0	329	288.6	55	48.2	78	68.4	75	65.8
平鎮區	74	100.0	187	252.7	34	45.9	47	63.5	38	51.4
八德區	67	100.0	182	271.6	32	47.8	42	62.7	42	62.7
龜山區	52	100.0	148	284.6	28	53.8	34	65.4	36	69.2
楊梅區	43	100.0	111	258.1	20	46.5	24	55.8	25	58.1
大溪區	26	100.0	67	257.7	15	57.7	14	53.8	17	65.4
蘆竹區	40	100.0	116	290.0	27	67.5	23	57.5	25	62.5
大園區	23	100.0	50	217.4	7	30.4	10	43.5	14	60.9
龍潭區	31	100.0	72	232.3	10	32.3	16	51.6	18	58.1
新屋區	19	100.0	49	257.9	8	42.1	10	52.6	10	52.6
觀音區	18	100.0	49	272.2	8	44.4	10	55.6	12	66.7
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	459	100.0	1282	279.3	227	49.5	305	66.4	294	64.1
非台鐵沿線行經區	200	100.0	514	257.0	95	47.5	107	53.5	121	60.5
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	78	100.0	231	296.2	42	53.8	54	69.2	50	64.1
非台鐵沿線行經里	581	100.0	1565	269.4	280	48.2	358	61.6	365	62.8

附表 10(續 1)、贊成台鐵桃園路段改為地下型式的主要原因為何？(可複選)

	樣本數		答題數		可騰空鐵道 土地增加 公共設施		市容景觀 較佳		噪音振動 影響小	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
	-----		-----		-----		-----		-----	
總計	659	100.0	1796	1272.5	322	48.9	412	62.5	415	63.0

8. 住家離最近的台鐵車站 大約多遠?										
步行 5 分鐘內	22	100.0	64	290.9	10	45.5	13	59.1	16	72.7
步行 6~15 分鐘內	78	100.0	232	297.4	39	50.0	59	75.6	54	69.2
開車或騎車 10 分鐘內	163	100.0	440	269.9	87	53.4	98	60.1	101	62.0
開車或騎車超過 10 分鐘	333	100.0	884	265.5	157	47.1	197	59.2	209	62.8
公車或客運 10 分鐘內	9	100.0	27	300.0	4	44.4	8	88.9	4	44.4
公車或客運超過 10 分鐘	43	100.0	121	281.4	21	48.8	29	67.4	25	58.1
其他	5	100.0	15	300.0	3	60.0	4	80.0	3	60.0
不知道	6	100.0	13	216.7	1	16.7	4	66.7	3	50.0

9. 住家是否看得見台鐵鐵 軌/火車,或會感受到火車 經過的噪音或振動?										
看得見,且感受得到	39	100.0	110	282.1	20	51.3	26	66.7	31	79.5
看得見,但感受不到	16	100.0	47	293.8	7	43.8	11	68.8	10	62.5
看不見,但感受得到	26	100.0	74	284.6	15	57.7	17	65.4	18	69.2
看不見,也感受不到	57	100.0	156	270.8	28	48.4	35	61.9	35	61.6

10. 住家出入的主要動線是 否受鐵路經過的平交道、陸 橋或地下道影響?										
是	159	100.0	473	297.5	82	51.6	111	69.8	110	69.2
否	500	100.0	1323	264.6	240	48.0	301	60.2	305	61.0

附表 10(續 2)、贊成台鐵桃園路段改為地下型式的主要原因為何？(可複選)

	土地房價 上漲較多		改善交通		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	180	27.3	448	68.0	14	2.1	5	0.8
性別：								
男	84	27.8	205	67.9	7	2.3	1	0.3
女	96	26.9	243	68.1	7	2.0	4	1.1
年齡：								
20~29 歲	10	13.7	49	67.1	2	2.7	1	1.4
30~39 歲	27	26.7	70	69.3	1	1.0	.	.
40~49 歲	39	26.9	97	66.9	.	.	.	.
50~59 歲	54	34.8	102	65.8	8	5.2	2	1.3
60 歲及以上	50	27.0	130	70.3	3	1.6	2	1.1
教育程度：								
小學及以下	10	18.5	39	72.2	.	.	1	1.9
國/初中	17	30.4	40	71.4	1	1.8	1	1.8
高中/職	52	27.8	127	67.9	7	3.7	1	0.5
專科	25	31.3	54	67.5	1	1.3	.	.
大學及以上	76	27.0	188	66.9	5	1.8	2	0.7
拒答	.	.	.	.	.	.	.	.
行業：								
農林漁牧業	.	.	2	40.0	.	.	.	.
工業	34	24.1	95	67.4	3	2.1	.	.
服務業	59	28.6	138	67.0	5	2.4	1	0.5
軍公教	16	37.2	30	69.8	1	2.3	1	2.3
學生	1	4.8	14	66.7	1	4.8	.	.
家管	33	30.8	73	68.2	2	1.9	1	0.9
無業/退休	37	27.2	96	70.6	2	1.5	2	1.5
居住行政區：								
桃園區	42	27.6	104	68.4	3	2.0	2	1.3
中壢區	41	36.0	74	64.9	5	4.4	1	0.9
平鎮區	18	24.3	46	62.2	3	4.1	1	1.4
八德區	19	28.4	46	68.7	1	1.5	.	.
龜山區	13	25.0	37	71.2	.	.	.	.
楊梅區	12	27.9	29	67.4	1	2.3	.	.
大溪區	4	15.4	16	61.5	.	.	1	3.8
蘆竹區	11	27.5	30	75.0	.	.	.	.
大園區	3	13.0	16	69.6	.	.	.	.
龍潭區	7	22.6	21	67.7	.	.	.	.
新屋區	5	26.3	16	84.2	.	.	.	.
觀音區	5	27.8	13	72.2	1	5.6	.	.
是否為台鐵影響區域：								
台鐵沿線行經區	133	29.0	307	66.9	12	2.6	4	0.9
非台鐵沿線行經區	47	23.5	141	70.5	2	1.0	1	0.5
是否為台鐵影響之里：								
台鐵沿線行經里	32	41.0	51	65.4	1	1.3	1	1.3
非台鐵沿線行經里	148	25.5	397	68.3	13	2.2	4	0.7

附表 10(續 3)、贊成台鐵桃園路段改為地下型式的主要原因為何？(可複選)

	土地房價		改善交通		其他		不知道	
	上漲較多							
	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	180	27.3	448	68.0	14	2.1	5	0.8
8.住家離最近的台鐵車站 大約多遠?								
步行 5 分鐘內	7	31.8	15	68.2	3	13.6	.	.
步行 6~15 分鐘內	29	37.2	48	61.5	3	3.8	.	.
開車或騎車 10 分鐘內	40	24.5	107	65.6	5	3.1	2	1.2
開車或騎車超過 10 分鐘	86	25.8	229	68.8	3	0.9	3	0.9
公車或客運 10 分鐘內	3	33.3	8	88.9	.	.	.	.
公車或客運超過 10 分鐘	14	32.6	32	74.4	.	.	.	.
其他	1	20.0	4	80.0	.	.	.	.
不知道	.	.	5	83.3	.	.	.	.
9.住家是否看得見台鐵鐵 軌/火車,或會感受到火車 經過的噪音或振動?								
看得見,且感受得到	10	25.6	22	56.4	1	2.6	.	.
看得見,但感受不到	6	37.5	12	75.0	1	6.3	.	.
看不見,但感受得到	6	23.1	17	65.4	1	3.8	.	.
看不見,也感受不到	158	27.3	397	68.7	11	1.9	5	0.9
10.住家出入的主要動線是 否受鐵路經過的平交道、陸 橋或地下道影響?								
是	49	30.8	114	71.7	7	4.4	.	.
否	131	26.2	334	66.8	7	1.4	5	1.0

附表 11、希望政府再提供那些資訊，幫助您進一步瞭解台鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)

	樣本數		答題數		詳細規劃 方案		用地拆遷 範圍		環境影響 程度		工期	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	1164	100.0	2375	204.0	443	38.1	339	29.1	424	36.4	359	30.8
性別：												
男	510	100.0	969	190.0	177	34.7	120	23.5	168	32.9	144	28.2
女	654	100.0	1406	215.0	266	40.7	219	33.5	256	39.1	215	32.9
年齡：												
20~29 歲	129	100.0	259	200.8	54	41.9	37	28.7	53	41.1	38	29.5
30~39 歲	198	100.0	416	210.1	88	44.4	63	31.8	78	39.4	70	35.4
40~49 歲	256	100.0	543	212.1	96	37.5	82	32.0	109	42.6	87	34.0
50~59 歲	271	100.0	597	220.3	116	42.8	90	33.2	111	41.0	86	31.7
60 歲及以上	310	100.0	560	180.6	89	28.7	67	21.6	73	23.5	78	25.2
教育程度：												
小學及以下	107	100.0	149	139.3	21	19.6	11	10.3	13	12.1	15	14.0
國/初中	100	100.0	190	190.0	31	31.0	27	27.0	30	30.0	25	25.0
高中/職	312	100.0	611	195.8	110	35.3	81	26.0	104	33.3	80	25.6
專科	164	100.0	371	226.2	75	45.7	56	34.1	73	44.5	57	34.8
大學及以上	478	100.0	1051	219.9	206	43.1	164	34.3	204	42.7	182	38.1
拒答	3	100.0	3	100.0	.	.	.	.	.	.	.	.
行業：												
農林漁牧業	8	100.0	8	100.0	2	25.0	.	.	.	.	.	.
工業	237	100.0	493	208.0	99	41.8	65	27.4	98	41.4	79	33.3
服務業	371	100.0	788	212.4	139	37.5	121	32.6	147	39.6	119	32.1
軍公教	74	100.0	179	241.9	35	47.3	31	41.9	31	41.9	27	36.5
學生	42	100.0	77	183.3	21	50.0	8	19.0	14	33.3	12	28.6
家管	190	100.0	361	190.0	67	35.3	50	26.3	62	32.6	54	28.4
無業/退休	240	100.0	467	194.6	80	33.3	64	26.7	71	29.6	68	28.3
拒答	2	100.0	2	100.0	.	.	.	.	1	50.0	.	.
居住行政區：												
桃園區	255	100.0	561	220.0	100	39.2	83	32.5	100	39.2	94	36.9
中壢區	224	100.0	486	217.0	93	41.5	77	34.4	90	40.2	70	31.3
平鎮區	117	100.0	246	210.3	52	44.4	38	32.5	43	36.8	33	28.2
八德區	103	100.0	189	183.5	35	34.0	21	20.4	33	32.0	36	35.0
龜山區	90	100.0	199	221.1	42	46.7	27	30.0	38	42.2	31	34.4
楊梅區	78	100.0	149	191.0	27	34.6	20	25.6	25	32.1	22	28.2
大溪區	46	100.0	80	173.9	16	34.8	9	19.6	14	30.4	10	21.7
蘆竹區	83	100.0	167	201.2	29	34.9	22	26.5	29	34.9	24	28.9
大園區	45	100.0	75	166.7	11	24.4	9	20.0	12	26.7	11	24.4
龍潭區	57	100.0	100	175.4	15	26.3	15	26.3	18	31.6	10	17.5
新屋區	30	100.0	64	213.3	14	46.7	9	30.0	11	36.7	10	33.3
觀音區	31	100.0	53	171.0	8	25.8	8	25.8	11	35.5	7	22.6
復興區	5	100.0	6	120.0	1	20.0	1	20.0	.	.	1	20.0
是否為台鐵影響區域：												
台鐵沿線行經區	789	100.0	1681	213.1	322	40.8	246	31.2	304	38.5	264	33.5
非台鐵沿線行經區	375	100.0	694	185.1	121	32.3	93	24.8	120	32.0	95	25.3
是否為台鐵影響之里：												
台鐵沿線行經里	143	100.0	319	223.1	64	44.8	49	34.3	62	43.4	45	31.5
非台鐵沿線行經里	1021	100.0	2056	201.4	379	37.1	290	28.4	362	35.5	314	30.8

附表 11(續 1)、希望政府再提供那些資訊，幫助您進一步瞭解台鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)

	樣本數		答題數		詳細規劃 方案		用地拆遷 範圍		環境影響 程度		工期	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%

總計	1164	100.0	2375	204.0	443	38.1	339	29.1	424	36.4	359	30.8

8. 住家離最近的台鐵車站 大約多遠？												
步行 5 分鐘內	47	100.0	105	223.4	17	36.2	18	38.3	19	40.4	17	36.2
步行 6~15 分鐘內	128	100.0	262	204.7	49	38.3	40	31.3	42	32.8	38	29.7
開車或騎車 10 分鐘內	260	100.0	603	231.9	121	46.5	95	36.5	113	43.5	99	38.1
開車或騎車超過 10 分鐘	590	100.0	1146	194.2	211	35.8	149	25.3	204	34.6	167	28.3
公車或客運 10 分鐘內	14	100.0	34	242.9	7	50.0	5	35.7	8	57.1	6	42.9
公車或客運超過 10 分鐘	95	100.0	180	189.5	34	35.8	27	28.4	31	32.6	28	29.5
其他	11	100.0	21	190.9	3	27.3	2	18.2	5	45.5	3	27.3
不知道	19	100.0	24	126.3	1	5.3	3	15.8	2	10.5	1	5.3

9. 住家是否看得見台鐵鐵 軌/火車,或會感受到火車 經過的噪音或振動？												
看得見,且感受得到	55	100.0	112	203.6	21	38.2	19	34.5	17	30.9	18	32.7
看得見,但感受不到	39	100.0	99	253.8	17	43.6	17	43.6	16	41.0	17	43.6
看不見,但感受得到	48	100.0	86	179.2	17	35.4	12	25.0	10	20.8	14	29.2
看不見,也感受不到	1022	100.0	2078	203.3	388	38.0	291	28.5	381	37.3	310	30.3

10. 住家出入的主要動線是 否受鐵路經過的平交道、陸 橋或地下道影響？												
是	244	100.0	575	235.7	119	48.8	96	39.3	97	39.8	94	38.5
否	919	100.0	1799	195.8	324	35.3	243	26.4	327	35.6	265	28.8
不知道	1	100.0	1	100.0	.	.	.	.	.	.	.	.

附表 11(續 2)、希望政府再提供那些資訊，幫助您進一步瞭解台鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)

	經費		都不需要		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	389	33.4	199	17.1	108	9.3	22	1.9	92	7.9
性別：										
男	164	32.2	100	19.6	45	8.8	11	2.2	40	7.8
女	225	34.4	99	15.1	63	9.6	11	1.7	52	8.0
年齡：										
20~29 歲	40	31.0	21	16.3	12	9.3	1	0.8	3	2.3
30~39 歲	69	34.8	24	12.1	11	5.6	6	3.0	7	3.5
40~49 歲	95	37.1	42	16.4	15	5.9	5	2.0	12	4.7
50~59 歲	92	33.9	45	16.6	30	11.1	3	1.1	24	8.9
60 歲及以上	93	30.0	67	21.6	40	12.9	7	2.3	46	14.8
教育程度：										
小學及以下	19	17.8	27	25.2	19	17.8	.	.	24	22.4
國/初中	24	24.0	24	24.0	12	12.0	2	2.0	15	15.0
高中/職專科	101	32.4	58	18.6	41	13.1	6	1.9	30	9.6
大學及以上	66	40.2	23	14.0	8	4.9	4	2.4	9	5.5
拒答	179	37.4	66	13.8	27	5.6	10	2.1	13	2.7
拒答	.	.	1	33.3	1	33.3	.	.	1	33.3
行業：										
農林漁牧業	.	.	4	50.0	1	12.5	.	.	1	12.5
工業	84	35.4	32	13.5	14	5.9	5	2.1	17	7.2
服務業	139	37.5	58	15.6	35	9.4	7	1.9	23	6.2
軍公教	33	44.6	12	16.2	6	8.1	1	1.4	3	4.1
學生	9	21.4	8	19.0	4	9.5	1	2.4	.	.
家管	48	25.3	33	17.4	22	11.6	2	1.1	23	12.1
無業/退休	76	31.7	52	21.7	25	10.4	6	2.5	25	10.4
拒答	.	.	.	.	1	50.0	.	.	.	.
居住行政區：										
桃園區	103	40.4	42	16.5	18	7.1	8	3.1	13	5.1
中壢區	74	33.0	40	17.9	20	8.9	6	2.7	16	7.1
平鎮區	43	36.8	14	12.0	14	12.0	1	0.9	8	6.8
八德區	31	30.1	14	13.6	11	10.7	.	.	8	7.8
龜山區	30	33.3	19	21.1	7	7.8	1	1.1	4	4.4
楊梅區	25	32.1	12	15.4	7	9.0	2	2.6	9	11.5
大溪區	10	21.7	6	13.0	3	6.5	1	2.2	11	23.9
蘆竹區	30	36.1	18	21.7	6	7.2	1	1.2	8	9.6
大園區	10	22.2	12	26.7	7	15.6	1	2.2	2	4.4
龍潭區	15	26.3	12	21.1	7	12.3	1	1.8	7	12.3
新屋區	11	36.7	4	13.3	2	6.7	.	.	3	10.0
觀音區	7	22.6	5	16.1	4	12.9	.	.	3	9.7
復興區	.	.	1	20.0	2	40.0	.	.	.	.
是否為台鐵影響區域：										
台鐵沿線行經區	281	35.6	129	16.3	70	8.9	16	2.0	49	6.2
非台鐵沿線行經區	108	28.8	70	18.7	38	10.1	6	1.6	43	11.5
是否為台鐵影響之里：										
台鐵沿線行經里	55	38.5	20	14.0	13	9.1	2	1.4	9	6.3
非台鐵沿線行經里	334	32.7	179	17.5	95	9.3	20	2.0	83	8.1

附表 11(續 3)、希望政府再提供那些資訊，幫助您進一步瞭解台鐵桃園路段地下化計畫？(可複選)

	經費		都不需要		無意見		其他		不知道	
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計	389	33.4	199	17.1	108	9.3	22	1.9	92	7.9
8. 住家離最近的台鐵車站大約多遠？										
步行 5 分鐘內	19	40.4	6	12.8	6	12.8	2	4.3	1	2.1
步行 6~15 分鐘內	44	34.4	26	20.3	11	8.6	5	3.9	7	5.5
開車或騎車 10 分鐘內	103	39.6	25	9.6	22	8.5	8	3.1	17	6.5
開車或騎車超過 10 分鐘	189	32.0	113	19.2	53	9.0	7	1.2	53	9.0
公車或客運 10 分鐘內	5	35.7	2	14.3	1	7.1	.	.	.	.
公車或客運超過 10 分鐘	23	24.2	17	17.9	11	11.6	.	.	9	9.5
其他	4	36.4	3	27.3	1	9.1	.	.	.	.
不知道	2	10.5	7	36.8	3	15.8	.	.	5	26.3
9. 住家是否看得見台鐵鐵軌/火車,或會感受到火車經過的噪音或振動？										
看得見,且感受得到	17	30.9	11	20.0	3	5.5	3	5.5	3	5.5
看得見,但感受不到	18	46.2	6	15.4	4	10.3	2	5.1	2	5.1
看不見,但感受得到	15	31.3	12	25.0	3	6.3	1	2.1	2	4.2
看不見,也感受不到	339	33.2	170	16.6	98	9.6	16	1.6	85	8.3
10. 住家出入的主要動線是否受鐵路經過的平交道、陸橋或地下道影響？										
是	105	43.0	30	12.3	17	7.0	4	1.6	13	5.3
否	284	30.9	169	18.4	90	9.8	18	2.0	79	8.6
不知道	.	.	.	.	1	100.0	.	.	.	.

臺鐵都會區捷運化桃園段
地下化建設計畫
第二次民意調查報告

臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫

第二階段可行性研究

民意調查計畫

壹、調查目的

本計畫於第一階段初步可行性研究所辦理民意調查，係針對桃園市 13 個行政區為調查範圍，並區分計畫沿線行經區域(包括桃園、中壢、龜山、八德、平鎮)及其他非行經區域，就計畫初期之初步資料，以電話抽樣方式，廣泛地訪問民眾對於原鐵路高架化計畫與市府推動改採地下化計畫之意見。

第二階段可行性研究則整理地下化評估成果，再針對計畫沿線行經地區進行抽樣訪問調查，以深入瞭解鐵路兩側感受較為強烈、直接之民眾，對於採高架或地下型式之之看法與意見。

貳、研究方法

一、研究範圍及對象

(一)調查範圍

以台鐵桃園段改採地下化計畫沿線行經 55 里為調查範圍。

(二)調查對象

台鐵桃園段改採地下化計畫沿線行經 55 個里之里民與里長。

二、抽樣設計及樣本配置原則

針對本計畫台鐵路線研究範圍(台鐵桃園段地下化沿線)的里民與里長採取人員訪問的意見蒐集，每個里抽訪 11 位民眾(10 位里民及里長本人)的意見，五個行政區共計 55 里，因此樣本數為 605 人。

(一)調查方法

本研究的調查方法將以人員親訪方式進行。在各里中除訪問里長外，並以系統抽樣法抽加訪 10 位里民，故每里計 11 份有效樣本。而為爭取親訪受訪者的信任與合作，將請委託單位出具公函，以利調查作業的順利進行。

(二)樣本數之決定與層樣本數之配置

如果設 P 為本調查之全體對象的某一特徵的比例值， \hat{p} 為其估計值，

若要求 $P(|\hat{p} - P| \leq d) \geq 1 - \alpha$

上式的意義係指以樣本比例 (\hat{p}) 估計母體比例 (P) 的最大可能抽樣誤差不超過一個很小的常數 d 時的可靠度至少為 $1 - \alpha$ 。根據抽樣理論，在要求之誤差界限(最大可能抽樣誤差上界) d 及可靠度 $1 - \alpha$ 下，由上式可得滿足條件之所需樣本數 n ；而所需樣本數 n 與要求之誤差界限(最大可能抽樣誤差)及其可靠度的關係如下表：

根據抽樣理論，本調查計畫若考慮滿足抽樣誤差不超過 4%且可靠度至少 95%的抽樣設計要求下，樣本數將至少抽取 601 個有效樣本。因此，本調查計劃在各里之樣本數取 11 人(10 位里民及里長本人)，則在可靠度至少為 95%下，此 605 份有效樣本，其最大可能之抽樣估計誤差約為 3.98%。

誤差上界 (d)	可靠度 ($1 - \alpha$)	樣本數 (n)	選擇
0.04	0.95	601	✓

沿線行經里戶數及所需抽樣之樣本數---按里別分

行政區	里別	預計完成之 樣本數	行政區	里別	預計完成之 樣本數
桃園 (地下段)	萬壽里	11	中壢 (地下段)	興仁里	11
	武陵里	11		內壢里	11
	龍壽里	11		福德里	11
	龍祥里	11		自強里	11
	龍山里	11		中原里	11
	大林里	11		復華里	11
	玉山里	11		莊敬里	11
	福安里	11		自立里	11
	建國里	11		普忠里	11
	東山里	11		普仁里	11
	文化里	11		正義里	11
	文明里	11		健行里	11
	豐林里	11		東興里	11
	南門里	11		忠義里	11
	泰山里	11		仁義里	11
	中原里	11		德義里	11
	中山里	11		石頭里	11
	中德里	11		中榮里	11
	中泰里	11		仁愛里	11
	中聖里	11		北安里	11
龜山 (地下段)	山頂里	11	平鎮 (地下段)	新勢里	11
	山德里	11		新榮里	11
八德 (地下段)	茄明里	11		北勢里	11
	高城里	11		新富里	11
	高明里	11		廣仁里	11
	永豐里	11		宋屋里	11
				新英里	11
				新貴里	11
				平鎮里	11
合計樣本數 605					

附 錄

附錄一、第二次民意調查問卷



A0101 接觸地點：① 家 ② _____ 日期：8 / __, __ : __ 姓名：__
里長 居住地：八德區，永豐里

您好：本次訪問旨在獲取台鐵桃園段採高架化或改採地下化之看法與偏好，以供推動之參考，提供更好的服務！
主辦單位：桃園市政府 / 承辦單位：台灣世曦工程顧問股份有限公司

台鐵桃園段高架化或改採地下化問卷調查

一、台鐵桃園段採高架化或改採地下化之看法與偏好

1. 您是否知道台鐵桃園段高架化已經動工？
① 知道 ② 不太清楚 ③ 完全不知道 ④ 拒答
2. 您是否知道桃園市政府正推動台鐵桃園段改為地下化？
① 知道 ② 不太清楚 ③ 完全不知道 ④ 拒答
3. 最接近您居住地之台鐵車站為？
① 鳳鳴站（規劃新設） ② 桃園站 ③ 中路站（規劃新設） ④ 永豐站（規劃新設） ⑤ 內壢站
⑥ 中原站（規劃新設） ⑦ 中壢站 ⑧ 平鎮站（規劃新設）
4. 您是否知道台鐵桃園段高架化之規劃內容？您的認知是
① 知道 ② 大概清楚 ③ 聽說，但不清楚細節 ④ 完全不知道

您曾聽說或清楚以下內容，請圈選

- Ⓐ 4-1 全長約 16 公里，共設置 7 座車站（鳳鳴、桃園、中路、永豐、內壢、中原、中壢）
- Ⓑ 4-2 建設經費約 308 億元，若包括高架延伸平鎮站則約 367 億元
- Ⓒ 4-3 目前已施作桃園臨時車站，完成桃園-內壢臨時軌後將暫停工程
- Ⓓ 4-4 原預定 106 年底通車，但將因停工而延宕
- Ⓔ 4-5 高架化之路權寬度 25 公尺，需徵收拆遷部分私有土地及私有建物
- Ⓕ 4-6 未來平面路廊除鐵路高架橋外，預計留設雙向 2 車道，每車道寬約 5.5 公尺

5. 您對於台鐵桃園段高架化之規劃內容是否滿意？
① 非常滿意 ② 滿意 ③ 無意見 ④ 不滿意 ⑤ 非常不滿意
6. 您對於台鐵桃園段高架化的預期觀感為？（複選）
① 衝擊沿線景觀 ② 改善沿線景觀 ③ 噪音仍然存在 ④ 噪音減少 ⑤ 房價上漲 ⑥ 房價下跌
⑦ 道路交通改善有限 ⑧ 改善道路交通 ⑨ 無平交道，通行無阻隔 ⑩ 無意見

桃園市政府為了都市整體發展考量，避免如國道二號高架橋將市區分隔，加強土地利用美化景觀。故就技術層面考慮，以下列原則推動鐵路高架工程改採地下化

- 路線及車站配置：比照高架化
- 土地利用：軌道路線配置台鐵使用上層，捷運使用下層
- 路線延伸：至平鎮區

7. 您是否知道桃園市政府正在推動台鐵桃園段改採地下化之規劃內容？
① 知道 ② 大概清楚 ③ 聽說，但不清楚細節 ④ 完全不知道

您曾聽說或清楚以下內容，請圈選

- Ⓐ 7-1 全長約 18 公里，設置 8 座車站 鳳鳴、桃園、中路、永豐、內壢、中原、中壢、平鎮
- Ⓑ 7-2 建設經費約 1,032 億元
- Ⓒ 7-3 原則維持高架化的臨時軌，不浪費目前已完工之臨時軌工程
- Ⓓ 7-4 現由市政府積極推動，已完成可行性研究提報交通部審查中，預計 114 年底切換通車
- Ⓔ 7-5 地下化之路權寬度維持原高架化 25 公尺，惟配合施工空間需求 27 公尺，多出 2 公尺將以徵用或徵收地上權方式，完工後歸還地主，儘量減少地主損失
- Ⓕ 7-6 地下化後騰空路廊寬達 25 公尺，可留設雙向 4 車道、景觀植栽及其他公共設施

8. 您對於台鐵桃園段改採地下化之規劃內容是否滿意?
 ① 非常滿意 ② 滿意 ③ 無意見 ④ 不滿意 ⑤ 非常不滿意
9. 您對於台鐵桃園段改採地下化的預期觀感為?(複選)
 ① 衝擊沿線景觀 ② 改善沿線景觀 ③ 噪音仍然存在 ④ 噪音減少 ⑤ 房價上漲 ⑥ 房價下跌
 ⑦ 道路交通改善有限 ⑧ 改善道路交通 ⑨ 無平交道, 通行無阻隔 ⑩ 無意見
10. 您比較贊成台鐵桃園鐵路段維持高架化, 還是改採地下化?
 ① 維持高架化(跳 11 題, 無需答 12 題) ② 改採地下化(跳 12 題) ③ 都贊成, 趕快推動比較重要
 (續答 11 題, 12 題) ④ 都不贊成(跳 13 題) ⑤ 無意見(跳 13 題)
11. 如您贊成台鐵桃園段維持高架化的主要原因為何?(複選)
 ① 已是既定計畫, 可較快通車 ② 經費較節省 ③ 塑造現代感高架城市景觀
 ⑦ 其他 _____ ⑩ 不知道
12. 如您贊成台鐵桃園段改採地下化的主要原因為何?(複選)
 ① 鐵路建設為百年大計, 應選最佳方案 ② 可騰空鐵道土地增加公共設施 ③ 市容環境景觀較佳
 ④ 噪音振動影響小 ⑤ 土地房價上漲較多 ⑥ 可改善交通 ⑦ 其他 _____ ⑩ 不知道
13. 假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收, 請問您比較接受維持高架化, 還是改採地下化?
 ① 維持高架化(跳 14 題, 無需答 15 題) ② 改採地下化(跳 15 題, 無需答 14 題) ③ 都接受,
 趕快推動比較重要(續答 14 題, 15 題) ④ 都不接受, 不願被徵收土地(跳 16 題) ⑤ 無意見
 (跳 16 題)
14. 假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收, 接受維持高架化的主要原因為何?(複選)
 ① 已是既定計畫, 可較快通車 ② 整體經費較節省 ⑦ 其他 _____ ⑩ 不知道
15. 假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收, 接受改採地下化的主要原因為何?(複選)
 ① 整體環境改善, 可彌補損失 ② 土地房價上漲較多, 可彌補損失 ⑦ 其他 _____ ⑩ 不知道

二、基本資料

1. 性別: ① 男性 ② 女性
2. 年齡: ① 15~19 ② 20~29 ③ 30~39 ④ 40~49 ⑤ 50~59 ⑥ 60~64 ⑦ 65 歲以上
3. 教育程度: ① 國小(含)以下 ② 國中 ③ 高中/職 ④ 大學 ⑤ 研究所以上
4. 職業: ① 學生 ② 軍公教 ③ 農林漁牧 ④ 工(製造) ⑤ 服務 ⑥ 商 ⑦ 自由 ⑧ 待業/退休/家管
 ⑨ 其他 _____
5. 請問您個人是否擁有 ① 自小客車 ② 機車 ③ 自行車 ④ 無
6. 請問您從事經常性活動時, 最常使用之交通工具(單選)
 ① 小客車 ② 機車 ③ 自行車 ④ 計程車 ⑤ 步行 ⑥ 鐵路 ⑦ 公車客運 ⑧ 其他 _____
7. 您是否知道桃園市政府於 105 年 3 月 22 日中壢社福館、3 月 28 日桃園車站辦理台鐵桃園段改採地下化之說明會? ① 知道, 有參與 ② 知道, 沒有參與 ③ 不知道

附錄二、第二次民意調查結果附表

題一：您是否知道台鐵桃園段高架化已經動工？

		總計		知道		不太清楚		完全不知道		拒答	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100	216	47.06	116	25.27	127	27.67	0	0
性別	男	246	100	130	52.85	49	19.92	67	27.24	0	0
	女	213	100	86	40.38	67	31.46	60	28.17	0	0
年齡	15-19歲	10	100	3	30.00	2	20.00	5	50.00	0	0
	20-29歲	53	100	15	28.30	20	37.74	18	33.96	0	0
	30-39歲	94	100	32	34.04	36	38.30	26	27.66	0	0
	40-49歲	84	100	35	41.67	29	34.52	20	23.81	0	0
	50-59歲	98	100	53	54.08	16	16.33	29	29.59	0	0
	60-64歲	57	100	37	64.91	8	14.04	12	21.05	0	0
	65歲以上	63	100	41	65.08	5	7.94	17	26.98	0	0
教育程度	國小含以下	42	100	25	59.52	6	14.29	11	26.19	0	0
	國中	52	100	33	63.46	7	13.46	12	23.08	0	0
	高中/職	134	100	69	51.49	34	25.37	31	23.13	0	0
	大學	198	100	74	37.37	61	30.81	63	31.82	0	0
	研究所以上	33	100	15	45.45	8	24.24	10	30.30	0	0
職業	學生	30	100	8	26.67	10	33.33	12	40.00	0	0
	軍公教	69	100	53	76.81	7	10.14	9	13.04	0	0
	農林漁牧	0	0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	工(製造)	67	100	29	43.28	19	28.36	19	28.36	0	0
	服務	87	100	30	34.48	40	45.98	17	19.54	0	0
	商	60	100	30	50.00	13	21.67	17	28.33	0	0
	自由	25	100	9	36.00	7	28.00	9	36.00	0	0
	待業/退休/家管	119	100	56	47.06	20	16.81	43	36.13	0	0
	其他	2	100	1	50.00	0	0.00	1	50.00	0	0
使用交通工具	小客車	103	100	49	47.57	24	23.30	30	29.13	0	0
	機車	281	100	139	49.47	69	24.56	73	25.98	0	0
	自行車	18	100	4	22.22	7	38.89	7	38.89	0	0
	計程車	1	100	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0
	步行	16	100	5	31.25	4	25.00	7	43.75	0	0
	鐵路	15	100	6	40.00	6	40.00	3	20.00	0	0
	公車客運	25	100	13	52.00	5	20.00	7	28.00	0	0
	其他	0	0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
說明會	知道，有參與	22	100	20	90.91	1	4.55	1	4.55	0	0
	知道，沒有參與	44	100	30	68.18	7	15.91	7	15.91	0	0
	不知道	393	100	166	42.24	108	27.48	119	30.28	0	0
居住行政區	八德區	44	100	6	13.64	28	63.64	10	22.73	0	0
	中壢區	173	100	84	48.55	36	20.81	53	30.64	0	0
	桃園區	220	100	122	55.45	38	17.27	60	27.27	0	0
	龜山區	22	100	4	18.18	14	63.64	4	18.18	0	0
類別	里長	39	100	32	82.05	3	7.69	4	10.26	0	0
	里民	420	100	184	43.81	113	26.90	123	29.29	0	0

題二：您是否知道桃園市政府正推動台鐵桃園段改為地下？

		總計		知道		不太清楚		完全不知道		拒答	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	252	54.90	123	26.80	84	18.30	0	0
性別	男	246	100.00	152	61.79	50	20.33	44	17.89	0	0
	女	213	100.00	100	46.95	73	34.27	40	18.78	0	0
年齡	15-19歲	10	100.00	3	30.00	3	30.00	4	40.00	0	0
	20-29歲	53	100.00	14	26.42	23	43.40	16	30.19	0	0
	30-39歲	94	100.00	46	48.94	28	29.79	20	21.28	0	0
	40-49歲	84	100.00	37	44.05	28	33.33	19	22.62	0	0
	50-59歲	98	100.00	59	60.20	21	21.43	18	18.37	0	0
	60-64歲	57	100.00	42	73.68	11	19.30	4	7.02	0	0
	65歲以上	63	100.00	51	80.95	9	14.29	3	4.76	0	0
教育程度	國小含以下	42	100.00	29	69.05	6	14.29	7	16.67	0	0
	國中	52	100.00	31	59.62	15	28.85	6	11.54	0	0
	高中/職	134	100.00	77	57.46	38	28.36	19	14.18	0	0
	大學	198	100.00	95	47.98	57	28.79	46	23.23	0	0
	研究所以上	33	100.00	20	60.61	7	21.21	6	18.18	0	0
職業	學生	30	100.00	6	20.00	13	43.33	11	36.67	0	0
	軍公教	69	100.00	55	79.71	9	13.04	5	7.25	0	0
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	工(製造)	67	100.00	40	59.70	17	25.37	10	14.93	0	0
	服務	87	100.00	34	39.08	36	41.38	17	19.54	0	0
	商	60	100.00	34	56.67	15	25.00	11	18.33	0	0
	自由	25	100.00	8	32.00	9	36.00	8	32.00	0	0
	待業/退休/家管	119	100.00	73	61.34	24	20.17	22	18.49	0	0
	其他	2	100.00	2	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0
使用交通工具	小客車	103	100.00	60	58.25	25	24.27	18	17.48	0	0
	機車	281	100.00	158	56.23	70	24.91	53	18.86	0	0
	自行車	18	100.00	5	27.78	9	50.00	4	22.22	0	0
	計程車	1	100.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	步行	16	100.00	6	37.50	4	25.00	6	37.50	0	0
	鐵路	15	100.00	6	40.00	8	53.33	1	6.67	0	0
	公車客運	25	100.00	16	64.00	7	28.00	2	8.00	0	0
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
說明會	知道，有參與	22	100.00	22	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	知道，沒有參與	44	100.00	36	81.82	8	18.18	0	0.00	0	0
	不知道	393	100.00	194	49.36	115	29.26	84	21.37	0	0
居住行政區	八德區	44	100.00	6	13.64	30	68.18	8	18.18	0	0
	中壢區	173	100.00	101	58.38	38	21.97	34	19.65	0	0
	桃園區	220	100.00	141	64.09	40	18.18	39	17.73	0	0
	龜山區	22	100.00	4	18.18	15	68.18	3	13.64	0	0
類別	里長	39	100.00	35	89.74	3	7.69	1	2.56	0	0
	里民	420	100.00	217	51.67	120	28.57	83	19.76	0	0

題三：最接近您居住之台鐵車站？

		總計		鳳鳴站(規劃新設)		桃園站		中路站(規劃新設)		永豐站(規劃新設)		內壢站		中原始(規劃新設)		中壢站		平鎮站(規劃新設)	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	7	1.53	151	32.90	75	16.34	52	11.33	78	16.99	47	10.24	49	10.68	0	0
性別	男	246	100.00	2	0.81	75	30.49	39	15.85	29	11.79	41	16.67	27	10.98	33	13.41	0	0
	女	213	100.00	5	2.35	76	35.68	36	16.90	23	10.80	37	17.37	20	9.39	16	7.51	0	0
年齡	15-19歲	10	100.00	0	0.00	3	30.00	1	10.00	0	0.00	0	0.00	3	30.00	3	30.00	0	0
	20-29歲	53	100.00	0	0.00	12	22.64	10	18.87	2	3.77	11	20.75	17	32.08	1	1.89	0	0
	30-39歲	94	100.00	0	0.00	29	30.85	21	22.34	13	13.83	13	13.83	6	6.38	12	12.77	0	0
	40-49歲	84	100.00	3	3.57	27	32.14	16	19.05	11	13.10	12	14.29	6	7.14	9	10.71	0	0
	50-59歲	98	100.00	4	4.08	32	32.65	12	12.24	12	12.24	19	19.39	10	10.20	9	9.18	0	0
	60-64歲	57	100.00	0	0.00	22	38.60	8	14.04	9	15.79	12	21.05	3	5.26	3	5.26	0	0
	65歲以上	63	100.00	0	0.00	26	41.27	7	11.11	5	7.94	11	17.46	2	3.17	12	19.05	0	0
教育程度	國小含以下	42	100.00	0	0.00	17	40.48	6	14.29	5	11.90	10	23.81	1	2.38	3	7.14	0	0
	國中	52	100.00	1	1.92	29	55.77	4	7.69	9	17.31	4	7.69	2	3.85	3	5.77	0	0
	高中職	134	100.00	2	1.49	37	27.61	19	14.18	16	11.94	28	20.90	15	11.19	17	12.69	0	0
	大學	198	100.00	4	2.02	57	28.79	40	20.20	18	9.09	31	15.66	23	11.62	25	12.63	0	0
	研究所以上	33	100.00	0	0.00	11	33.33	6	18.18	4	12.12	5	15.15	6	18.18	1	3.03	0	0
職業	學生	30	100.00	0	0.00	4	13.33	7	23.33	1	3.33	3	10.00	11	36.67	4	13.33	0	0
	軍公教	69	100.00	0	0.00	27	39.13	14	20.29	8	11.59	9	13.04	5	7.25	6	8.70	0	0
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	工(製造)	67	100.00	0	0.00	13	19.40	11	16.42	8	11.94	21	31.34	6	8.96	8	11.94	0	0
	服務	87	100.00	4	4.60	23	26.44	15	17.24	8	9.20	12	13.79	15	17.24	10	11.49	0	0
	商	60	100.00	2	3.33	24	40.00	7	11.67	7	11.67	10	16.67	3	5.00	7	11.67	0	0
	自由	25	100.00	0	0.00	9	36.00	3	12.00	7	28.00	1	4.00	3	12.00	2	8.00	0	0
	待業/退休/家管	119	100.00	1	0.84	51	42.86	18	15.13	13	10.92	22	18.49	3	2.52	11	9.24	0	0
	其他	2	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	50.00	1	50.00	0	0
使用交通工具	小客車	103	100.00	2	1.94	30	29.13	13	12.62	14	13.59	22	21.36	10	9.71	12	11.65	0	0
	機車	281	100.00	2	0.71	100	35.59	49	17.44	32	11.39	45	16.01	28	9.96	25	8.90	0	0
	自行車	18	100.00	2	11.11	5	27.78	4	22.22	3	16.67	2	11.11	0	0.00	2	11.11	0	0
	計程車	1	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	步行	16	100.00	0	0.00	4	25.00	3	18.75	0	0.00	3	18.75	3	18.75	3	18.75	0	0
	鐵路	15	100.00	1	6.67	6	40.00	2	13.33	0	0.00	2	13.33	2	13.33	2	13.33	0	0
	公車客運	25	100.00	0	0.00	6	24.00	4	16.00	3	12.00	3	12.00	4	16.00	5	20.00	0	0
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
說明會	知道，有參與	22	100.00	0	0.00	9	40.91	3	13.64	0	0.00	3	13.64	3	13.64	4	18.18	0	0
	知道，沒有參與	44	100.00	0	0.00	15	34.09	4	9.09	5	11.36	3	6.82	5	11.36	12	27.27	0	0
	不知道	393	100.00	7	1.78	127	32.32	68	17.30	47	11.96	72	18.32	39	9.92	33	8.40	0	0
居住行政區	八德區	44	100.00	0	0.00	0	0.00	24	54.55	20	45.45	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0
	中壢區	173	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	77	44.51	47	27.17	49	28.32	0	0
	桃園區	220	100.00	0	0.00	136	61.82	51	23.18	32	14.55	1	0.45	0	0.00	0	0.00	0	0
	龜山區	22	100.00	7	31.82	15	68.18	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0

題四：您是否知道台鐵桃園段高架化之規劃內容？

		總計		知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	26	5.66	68	14.81	237	51.63	128	27.89
性別	男	246	100.00	19	7.72	46	18.70	117	47.56	64	26.02
	女	213	100.00	7	3.29	22	10.33	120	56.34	64	30.05
年齡	15-19歲	10	100.00	1	10.00	0	0.00	4	40.00	5	50.00
	20-29歲	53	100.00	0	0.00	7	13.21	31	58.49	15	28.30
	30-39歲	94	100.00	5	5.32	8	8.51	59	62.77	22	23.40
	40-49歲	84	100.00	3	3.57	14	16.67	49	58.33	18	21.43
	50-59歲	98	100.00	7	7.14	16	16.33	47	47.96	28	28.57
	60-64歲	57	100.00	5	8.77	14	24.56	22	38.60	16	28.07
	65歲以上	63	100.00	5	7.94	9	14.29	25	39.68	24	38.10
教育程度	國小含以下	42	100.00	3	7.14	3	7.14	18	42.86	18	42.86
	國中	52	100.00	3	5.77	12	23.08	23	44.23	14	26.92
	高中/職	134	100.00	8	5.97	21	15.67	71	52.99	34	25.37
	大學	198	100.00	10	5.05	27	13.64	110	55.56	51	25.76
	研究所以上	33	100.00	2	6.06	5	15.15	15	45.45	11	33.33
職業	學生	30	100.00	0	0.00	0	0.00	18	60.00	12	40.00
	軍公教	69	100.00	13	18.84	21	30.43	29	42.03	6	8.70
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	工(製造)	67	100.00	6	8.96	10	14.93	37	55.22	14	20.90
	服務	87	100.00	2	2.30	14	16.09	54	62.07	17	19.54
	商	60	100.00	1	1.67	8	13.33	32	53.33	19	31.67
	自由	25	100.00	2	8.00	3	12.00	14	56.00	6	24.00
	待業/退休/家管	119	100.00	2	1.68	12	10.08	52	43.70	53	44.54
	其他	2	100.00	0	0.00	0	0.00	1	50.00	1	50.00
使用交通工具	小客車	103	100.00	9	8.74	19	18.45	45	43.69	30	29.13
	機車	281	100.00	14	4.98	41	14.59	148	52.67	78	27.76
	自行車	18	100.00	1	5.56	2	11.11	11	61.11	4	22.22
	計程車	1	100.00	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00
	步行	16	100.00	0	0.00	0	0.00	10	62.50	6	37.50
	鐵路	15	100.00	2	13.33	3	20.00	7	46.67	3	20.00
	公車客運	25	100.00	0	0.00	2	8.00	16	64.00	7	28.00
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
說明會	知道，有參與	22	100.00	9	40.91	10	45.45	3	13.64	0	0.00
	知道，沒有參與	44	100.00	4	9.09	13	29.55	19	43.18	8	18.18
	不知道	393	100.00	13	3.31	45	11.45	215	54.71	120	30.53
居住行政區	八德區	44	100.00	0	0.00	6	13.64	34	77.27	4	9.09
	中壢區	173	100.00	10	5.78	27	15.61	91	52.60	45	26.01
	桃園區	220	100.00	13	5.91	34	15.45	98	44.55	75	34.09
	龜山區	22	100.00	3	13.64	1	4.55	14	63.64	4	18.18

題五：您對於台鐵桃園段高架化之規劃內容是否滿意？

		總計		非常滿意		滿意		無意見		不滿意		非常不滿意	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	8	1.74	137	29.85	183	39.87	121	26.36	10	2.18
性別	男	246	100.00	4	1.63	69	28.05	96	39.02	68	27.64	9	3.66
	女	213	100.00	4	1.88	68	31.92	87	40.85	53	24.88	1	0.47
年齡	15-19歲	10	100.00	0	0.00	2	20.00	7	70.00	1	10.00	0	0.00
	20-29歲	53	100.00	1	1.89	12	22.64	30	56.60	10	18.87	0	0.00
	30-39歲	94	100.00	3	3.19	25	26.60	44	46.81	19	20.21	3	3.19
	40-49歲	84	100.00	0	0.00	28	33.33	37	44.05	17	20.24	2	2.38
	50-59歲	98	100.00	2	2.04	30	30.61	35	35.71	30	30.61	1	1.02
	60-64歲	57	100.00	1	1.75	21	36.84	16	28.07	18	31.58	1	1.75
	65歲以上	63	100.00	1	1.59	19	30.16	14	22.22	26	41.27	3	4.76
教育程度	國小含以下	42	100.00	0	0.00	10	23.81	13	30.95	19	45.24	0	0.00
	國中	52	100.00	0	0.00	23	44.23	13	25.00	16	30.77	0	0.00
	高中/職	134	100.00	2	1.49	37	27.61	50	37.31	39	29.10	6	4.48
	大學	198	100.00	6	3.03	61	30.81	87	43.94	40	20.20	4	2.02
	研究所以上	33	100.00	0	0.00	6	18.18	20	60.61	7	21.21	0	0.00
職業	學生	30	100.00	0	0.00	7	23.33	20	66.67	3	10.00	0	0.00
	軍公教	69	100.00	2	2.90	18	26.09	31	44.93	17	24.64	1	1.45
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	工(製造)	67	100.00	0	0.00	21	31.34	29	43.28	15	22.39	2	2.99
	服務	87	100.00	2	2.30	33	37.93	33	37.93	16	18.39	3	3.45
	商	60	100.00	1	1.67	14	23.33	20	33.33	24	40.00	1	1.67
	自由	25	100.00	1	4.00	8	32.00	10	40.00	6	24.00	0	0.00
	待業/退休/家管	119	100.00	2	1.68	36	30.25	38	31.93	40	33.61	3	2.52
	其他	2	100.00	0	0.00	0	0.00	2	100.00	0	0.00	0	0.00
使用交通工具	小客車	103	100.00	2	1.94	22	21.36	41	39.81	33	32.04	5	4.85
	機車	281	100.00	5	1.78	89	31.67	110	39.15	73	25.98	4	1.42
	自行車	18	100.00	0	0.00	10	55.56	4	22.22	4	22.22	0	0.00
	計程車	1	100.00	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	步行	16	100.00	0	0.00	4	25.00	8	50.00	4	25.00	0	0.00
	鐵路	15	100.00	0	0.00	7	46.67	6	40.00	2	13.33	0	0.00
	公車客運	25	100.00	1	4.00	4	16.00	14	56.00	5	20.00	1	4.00
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
說明會	知道，有參與	22	100.00	2	9.09	5	22.73	8	36.36	6	27.27	1	4.55
	知道，沒有參與	44	100.00	0	0.00	17	38.64	12	27.27	12	27.27	3	6.82
	不知道	393	100.00	6	1.53	115	29.26	163	41.48	103	26.21	6	1.53
居住行政區	八德區	44	100.00	0	0.00	22	50.00	15	34.09	7	15.91	0	0.00
	中壢區	173	100.00	5	2.89	40	23.12	90	52.02	31	17.92	7	4.05
	桃園區	220	100.00	3	1.36	60	27.27	74	33.64	80	36.36	3	1.36
	龜山區	22	100.00	0	0.00	15	68.18	4	18.18	3	13.64	0	0.00

題七：您是否知道桃園市政府正在推動台鐵桃園段改採地下化之規劃內容？

		總計		知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	27	5.88	50	10.89	243	52.94	139	30.28
性別	男	246	100.00	22	8.94	28	11.38	126	51.22	70	28.46
	女	213	100.00	5	2.35	22	10.33	117	54.93	69	32.39
年齡	15-19歲	10	100.00	1	10.00	1	10.00	3	30.00	5	50.00
	20-29歲	53	100.00	1	1.89	4	7.55	30	56.60	18	33.96
	30-39歲	94	100.00	3	3.19	10	10.64	55	58.51	26	27.66
	40-49歲	84	100.00	4	4.76	8	9.52	52	61.90	20	23.81
	50-59歲	98	100.00	8	8.16	10	10.20	48	48.98	32	32.65
	60-64歲	57	100.00	2	3.51	13	22.81	23	40.35	19	33.33
	65歲以上	63	100.00	8	12.70	4	6.35	32	50.79	19	30.16
教育程度	國小含以下	42	100.00	4	9.52	2	4.76	15	35.71	21	50.00
	國中	52	100.00	4	7.69	8	15.38	24	46.15	16	30.77
	高中/職	134	100.00	7	5.22	11	8.21	76	56.72	40	29.85
	大學	198	100.00	11	5.56	26	13.13	106	53.54	55	27.78
	研究所以上	33	100.00	1	3.03	3	9.09	22	66.67	7	21.21
職業	學生	30	100.00	0	0.00	1	3.33	15	50.00	14	46.67
	軍公教	69	100.00	17	24.64	18	26.09	25	36.23	9	13.04
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	工(製造)	67	100.00	4	5.97	7	10.45	43	64.18	13	19.40
	服務	87	100.00	0	0.00	11	12.64	47	54.02	29	33.33
	商	60	100.00	2	3.33	4	6.67	37	61.67	17	28.33
	自由	25	100.00	2	8.00	3	12.00	10	40.00	10	40.00
	待業/退休/家管	119	100.00	1	0.84	6	5.04	65	54.62	47	39.50
	其他	2	100.00	1	50.00	0	0.00	1	50.00	0	0.00
使用交通工具	小客車	103	100.00	9	8.74	12	11.65	52	50.49	30	29.13
	機車	281	100.00	17	6.05	33	11.74	141	50.18	90	32.03
	自行車	18	100.00	1	5.56	1	5.56	10	55.56	6	33.33
	計程車	1	100.00	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00
	步行	16	100.00	0	0.00	0	0.00	10	62.50	6	37.50
	鐵路	15	100.00	0	0.00	0	0.00	14	93.33	1	6.67
	公車客運	25	100.00	0	0.00	3	12.00	16	64.00	6	24.00
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
說明會	知道，有參與	22	100.00	10	45.45	5	22.73	6	27.27	1	4.55
	知道，沒有參與	44	100.00	5	11.36	11	25.00	23	52.27	5	11.36
	不知道	393	100.00	12	3.05	34	8.65	214	54.45	133	33.84
居住行政區	八德區	44	100.00	0	0.00	9	20.45	24	54.55	11	25.00
	中壢區	173	100.00	10	5.78	20	11.56	96	55.49	47	27.17
	桃園區	220	100.00	15	6.82	19	8.64	109	49.55	77	35.00
	龜山區	22	100.00	2	9.09	2	9.09	14	63.64	4	18.18

題八：您對於台鐵桃園段改採地下化之規劃內容是否滿意？

		總計		非常滿意		滿意		無意見		不滿意		非常不滿意	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
總計		459	100.00	32	6.97	266	57.95	134	29.19	21	4.58	6	1.31
性別	男	246	100.00	22	8.94	142	57.72	70	28.46	9	3.66	3	1.22
	女	213	100.00	10	4.69	124	58.22	64	30.05	12	5.63	3	1.41
年齡	15-19歲	10	100.00	1	10.00	5	50.00	3	30.00	1	10.00	0	0.00
	20-29歲	53	100.00	0	0.00	24	45.28	27	50.94	1	1.89	1	1.89
	30-39歲	94	100.00	8	8.51	44	46.81	36	38.30	3	3.19	3	3.19
	40-49歲	84	100.00	3	3.57	51	60.71	26	30.95	4	4.76	0	0.00
	50-59歲	98	100.00	7	7.14	65	66.33	16	16.33	8	8.16	2	2.04
	60-64歲	57	100.00	6	10.53	35	61.40	13	22.81	3	5.26	0	0.00
	65歲以上	63	100.00	7	11.11	42	66.67	13	20.63	1	1.59	0	0.00
教育程度	國小含以下	42	100.00	2	4.76	27	64.29	11	26.19	2	4.76	0	0.00
	國中	52	100.00	4	7.69	37	71.15	9	17.31	2	3.85	0	0.00
	高中/職	134	100.00	9	6.72	80	59.70	36	26.87	7	5.22	2	1.49
	大學	198	100.00	16	8.08	107	54.04	66	33.33	6	3.03	3	1.52
	研究所以上	33	100.00	1	3.03	15	45.45	12	36.36	4	12.12	1	3.03
職業	學生	30	100.00	1	3.33	14	46.67	13	43.33	2	6.67	0	0.00
	軍公教	69	100.00	7	10.14	36	52.17	23	33.33	1	1.45	2	2.90
	農林漁牧	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	工(製造)	67	100.00	3	4.48	38	56.72	21	31.34	4	5.97	1	1.49
	服務	87	100.00	5	5.75	53	60.92	26	29.89	2	2.30	1	1.15
	商	60	100.00	4	6.67	40	66.67	12	20.00	3	5.00	1	1.67
	自由	25	100.00	0	0.00	11	44.00	10	40.00	3	12.00	1	4.00
	待業/退休/家管	119	100.00	11	9.24	74	62.18	29	24.37	5	4.20	0	0.00
	其他	2	100.00	1	50.00	0	0.00	0	0.00	1	50.00	0	0.00
使用交通工具	小客車	103	100.00	8	7.77	60	58.25	23	22.33	10	9.71	2	1.94
	機車	281	100.00	21	7.47	161	57.30	89	31.67	7	2.49	3	1.07
	自行車	18	100.00	0	0.00	12	66.67	5	27.78	1	5.56	0	0.00
	計程車	1	100.00	0	0.00	1	100.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	步行	16	100.00	0	0.00	9	56.25	6	37.50	1	6.25	0	0.00
	鐵路	15	100.00	0	0.00	10	66.67	4	26.67	0	0.00	1	6.67
	公車客運	25	100.00	3	12.00	13	52.00	7	28.00	2	8.00	0	0.00
	其他	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
說明會	知道，有參與	22	100.00	5	22.73	13	59.09	3	13.64	0	0.00	1	4.55
	知道，沒有參與	44	100.00	4	9.09	29	65.91	8	18.18	2	4.55	1	2.27
	不知道	393	100.00	23	5.85	224	57.00	123	31.30	19	4.83	4	1.02
居住行政區	八德區	44	100.00	0	0.00	36	81.82	7	15.91	1	2.27	0	0.00
	中壢區	173	100.00	13	7.51	83	47.98	62	35.84	13	7.51	2	1.16
	桃園區	220	100.00	19	8.64	132	60.00	59	26.82	6	2.73	4	1.82
	龜山區	22	100.00	0	0.00	15	68.18	6	27.27	1	4.55	0	0.00

題十：您比較贊成台鐵桃園鐵路路段維持高架化，還是改採地下化？

Q10		人	佔比
	總計	459	1.00
高架化 或地下 化	維持高架化	52	0.11
	改採地下化	315	0.69
	都贊成，趕快推 動比較重要	69	0.15
	都不贊成	6	0.01
	無意見	17	0.04

題十一（複選）：如您贊成台鐵桃園贊成台鐵桃園鐵路路段維持的主要原因為何？

Q11		人
贊成高 架主因	11-1	96
	11-2	62
	11-3	13
	11-4	0
	其他	7
	不知道	1

題十二（複選）：如您贊成台鐵桃園贊成台鐵桃園路段改採地下化的主要原因為何？

Q12		人
贊成地 下主因	12-1	150
	12-2	170
	12-3	215
	12-4	241
	12-5	117
	12-6	224
	其他	6
	不知道	2

題十三：假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收，請問您比較接受維持高架化還是改採地下化

Q13		人
因鐵路 立體化 而須市 價徵收	維持高架化	45
	改採地下化	269
	都接受，趕快推 動比較重要	44
	都不接受，不願 被徵收土地	33
	無意見	68

題十四（複選）：假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收，接受維持高架化的主要原因為何？

Q14		人
接受維持高架化主因	14-1	63
	14-2	47
	其他	5
	不知道	0

題十五（複選）：假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市價徵收，接受改採地下化的主要原因為何？

Q15		人
採地下化主因	15-1	268
	15-2	179
	其他	11
	不知道	5

題十、十三交叉分析：

十-您比較贊成台鐵桃園桃園路段維持高架化，還是採地下化？

十三-假設您有部分土地將因鐵路立體化而需市場徵收，請問您比較接受維持高架化，還是改採地下化？

Q10*Q13		Q13 假設有部分土地將因鐵路立體化而須市價徵收，比較接受高架化或是採地下化									
		維持高架化		改採地下化		都接受，趕快推動比較重要		都不接受，不願被徵收土地		無意見	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
Q10贊成台鐵桃園鐵路路段維持高架化或	維持高架化	32	6.97	7	1.53	1	0.22	5	1.09	7	1.53
	改採地下化	9	1.96	238	51.85	17	3.70	19	4.14	32	6.97
	都贊成，趕快推動比較重要	2	0.44	22	4.79	25	5.45	4	0.87	16	3.49
	都不贊成	2	0.44	0	0.00	0	0.00	4	0.87	0	0.00
	無意見	0	0.00	2	0.44	1	0.22	1	0.22	13	2.83
總計		45	9.80	269	58.61	44	9.59	33	7.19	68	14.81

題六、九（複選）：

六-您對於台鐵桃園段高架化的預期觀感為？

九-您對於台鐵桃園段改採地下化的預期觀感為？

	459	總計	
複選		人	%
高架化預期觀感	6-1	120	26.14
	6-2	58	12.64
	6-3	245	53.38
	6-4	28	6.10
	6-5	62	13.51
	6-6	54	11.76
	6-7	118	25.71
	6-8	135	29.41
	6-9	130	28.32
	6-10	26	5.66
	459	總計	
複選		人	%
地下化預期觀感	9-1	7	1.53
	9-2	200	43.57
	9-3	24	5.23
	9-4	229	49.89
	9-5	211	45.97
	9-6	5	1.09
	9-7	59	12.85
	9-8	137	29.85
	9-9	237	51.63
	9-10	15	3.27

題四、七之子項目複選（複選）：

四-您是否知道台鐵桃園段高架化之規劃內容？

七-您是否知道桃園市政府正在推動台鐵桃園段改採地下化之規劃內容？

Q4 複選		總計	知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
			人	%	人	%	人	%	人	%
				114	235		337		131	
高架化 內容	4-1	172	25	14.53	54	31.40	88	51.16	5	2.91
	4-2	71	16	22.54	31	43.66	22	30.99	2	2.82
	4-3	118	19	16.10	48	40.68	46	38.98	5	4.24
	4-4	96	20	20.83	39	40.63	37	38.54	0	0.00
	4-5	86	19	22.09	36	41.86	28	32.56	3	3.49
	4-6	52	15	28.85	23	44.23	13	25.00	1	1.92
	無	222	0	0.00	4	1.80	103	46.40	115	51.80

Q7 複選		總計	知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
			人	%	人	%	人	%	人	%
				111	132		311		143	
地下化 內容	7-1	150	23	15.33	42	28.00	84	56.00	1	0.67
	7-2	57	21	36.84	21	36.84	15	26.32	0	0.00
	7-3	67	16	23.88	22	32.84	27	40.30	2	2.99
	7-4	64	16	25.00	22	34.38	25	39.06	1	1.56
	7-5	45	16	35.56	12	26.67	15	33.33	2	4.44
	7-6	43	19	44.19	12	27.91	10	23.26	2	4.65
	無	271	0	0.00	1	0.37	135	49.82	135	49.82

題四與類別(里長、里民)做交叉分析：

四-您是否知道台鐵桃園段高架化之規劃內容？

Q4與類別		總計	知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
			人	人	%	人	%	人	%	人
高架化 內容	里長	39	13	33.33	15	38.46	9	23.08	2	5.13
	里民	420	13	3.10	53	12.62	228	54.29	126	30.00
地下化 內容	里長	39	16	41.03	13	33.33	8	20.51	2	5.13
	里民	420	11	2.62	37	8.81	235	55.95	137	32.62

題四與題一做交叉分析：

一-您是否知道台鐵桃園段高架化已經動工？

四-您是否知道台鐵桃園段高架化之規劃內容？

Q1*Q4		總計	知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
			人	人	%	人	%	人	%	人
	總計	459	26	5.66	68	14.81	237	51.63	128	27.89
是否已 知高架 化動工	知道	216	26	12.04	54	25.00	110	50.93	26	12.04
	不太清楚	116	0	0.00	11	9.48	84	72.41	21	18.10
	完全不知道	127	0	0.00	3	2.36	43	33.86	81	63.78
	拒答	0	0	0.00	0	0	0	0.00	0	0

題二與題七做交叉分析：

二-您是否知道桃園市政府正推動台鐵桃園段改為地下化？

七-您是否知道桃園市政府正在推動台鐵桃園段改採地下化之規劃內容？

Q2*Q7		總計	知道		大概清楚		聽說，但不清楚		完全不知道	
		人	人	%	人	%	人	%	人	%
		459	27	5.88	50	10.89	243	52.94	139	30.28
是否已知地下化動工	知道	252	27	10.71	40	15.87	143	56.75	42	16.67
	不太清楚	123	0	0.00	10	8.13	79	64.23	34	27.64
	完全不知道	84	0	0.00	0	0.00	21	25.00	63	75.00
	拒答	0	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00

題四子項目分析：

4-1 全長約 16 公里，共設置 7 座車站(鳳鳴、桃園、中路、永豐、內壢、中原、中壢)

4-2 建設經費約 308 億元，若包括高架延伸平鎮站則約 367 億元。

4-3 目前已施作桃園臨時車站，完成桃園-內壢臨時軌後將暫停工程。

4-4 原預定 106 年底通車，但將因停工而延宕。

4-5 高架化之路權寬度 25 公尺，需徵收拆遷部分私有土地及私有建物。

4-6 未來平面路廊除鐵路高架橋外，預計留設雙向 2 車道，每車道寬度約 5.5 公尺。

高架化之規劃內容									
4-1.Value	合計	1知道		2大概清楚		3聽說，但不清楚細節		4完全不知道	
		人	%	人	%	人	%	人	%
4-1	175	25	14.29	55	31.43	90	51.43	5	2.86
4-2	71	16	22.54	31	43.66	22	30.99	2	2.82
4-3	118	19	16.10	48	40.68	46	38.98	5	4.24
4-4	115	20	17.39	39	33.91	54	46.96	2	1.74
4-5	86	19	22.09	36	41.86	28	32.56	3	3.49
4-6	52	15	28.85	23	44.23	13	25.00	1	1.92
No	222	0	0.00	4	1.80	103	46.40	115	51.80

題四子項目與類別(里長、里民)做交叉分析：

4-1	合計	不知道		知道1個		知道2個		知道3個		知道4個		知道5個		知道6個	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
里民	420	219	52.14	73	17.38	56	13.33	37	8.81	17	4.05	4	0.95	14	3.33
里長	39	3	7.69	4	10.26	5	12.82	5	12.82	4	10.26	4	10.26	14	35.90
	459	222	48.37	77	16.78	61	13.29	42	9.15	21	4.58	8	1.74	28	6.10

題七子項目分析：

7-1 全長約 18 公里，共設置 8 座車站(鳳鳴、桃園、中路、永豐、內壢、中原、中壢、平鎮)

7-2 建設經費約 1032 億元。

7-3 原則維持高架化的臨時軌，不浪費目前已完工之臨時軌工程。

7-4 現由市政府積極推動，已完成可行性研究提報交通部審查中，預計 114 年底切換通車。

7-5 地下化之路權寬度維持高架化 25 公尺，惟配合施工空間需求 27 公尺，多出 2 公尺將以徵用或徵收地上權方式，完工後歸還地主，盡量減少地主損失。

7-6 地下化後騰空路廊寬達 25 公尺，可留設雙向 4 車道、景觀植栽及其他公共設施。

地下化之規劃內容									
7-1.Value	合計	1知道		2大概清楚		3聽說，但不清楚細節		4完全不知道	
		人	%	人	%	人	%	人	%
7-1	150	23	15.33	42	28	84	56	1	0.67
7-2	57	21	36.84	21	36.84	15	26.32	0	0.00
7-3	67	16	23.88	22	32.84	27	40.30	2	2.99
7-4	64	16	25.00	22	34.38	25	39.06	1	1.56
7-5	45	16	35.56	12	26.67	15	33.33	2	4.44
7-6	44	19	43.18	12	27.27	11	25.00	2	4.55
No	271	0	0.00	1	0.37	135	49.82	135	49.82

題七子項目與類別(里長、里民)做交叉分析：

7-1	合計	不知道		知道1個		知道2個		知道3個		知道4個		知道5個		知道6個	
		人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
里民	420	265	63.10	71	16.90	49	11.67	20	4.76	6	1.43	3	0.71	6	1.43
里長	39	6	15.38	6	15.38	5	12.82	6	15.38	1	2.56	5	12.82	10	25.64
	459	271	59.04	77	16.78	54	11.76	26	5.66	7	1.53	8	1.74	16	3.49



附錄二 95 年至 104 年稅收資料及 地價稅、房屋稅迴歸分析

壹、95年至104年稅收資料

1. 地價稅

	桃園車站		中路車站		永豐車站		內壢車站	
	應納稅額	申報地價	應納稅額	申報地價	應納稅額	申報地價	應納稅額	申報地價
95	8,894,916	2,180,804,686	20,348,612	4,011,574,513	13,225,702	2,849,363,351	39,334,652	7,568,669,731
96	8,725,827	2,165,394,485	20,174,681	4,048,676,068	15,316,588	3,758,685,429	47,062,496	8,416,734,899
97	8,946,472	2,180,505,955	20,923,090	4,767,278,451	16,016,242	3,757,748,573	47,396,635	8,377,339,325
98	10,463,780	2,192,667,220	20,809,580	4,759,317,956	16,034,986	3,749,357,738	48,848,944	8,382,017,467
99	10,915,400	2,247,079,931	21,340,437	4,832,789,836	19,454,684	4,355,961,145	51,155,598	8,443,635,527
100	10,945,692	2,234,115,161	21,369,755	4,868,638,835	19,789,978	4,374,736,660	52,169,347	8,448,962,769
101	11,171,586	2,233,457,978	21,765,362	4,873,311,135	19,767,676	4,379,955,184	51,820,200	8,433,777,833
102	17,952,716	2,255,576,645	42,785,613	5,339,312,926	35,170,240	4,699,589,662	80,289,038	8,631,354,177
103	18,072,106	2,258,767,505	42,508,144	5,359,395,473	35,002,233	4,702,258,453	80,965,378	8,630,011,311
104	18,100,087	2,247,458,868	42,874,708	5,409,735,253	37,110,242	4,722,148,643	80,700,588	8,623,904,226

	中原車站		中壢車站		平鎮車站	
	應納稅額	申報地價	應納稅額	申報地價	應納稅額	申報地價
95	37,068,992	5,301,254,525	12,427,379	3,278,545,689	16,370,573	3,131,714,274
96	40,749,660	5,790,617,966	13,012,856	3,423,211,588	17,713,388	3,415,500,275
97	41,766,858	5,873,028,416	13,043,318	3,445,255,309	17,545,018	3,410,253,016
98	45,357,058	6,259,075,219	13,634,118	3,441,356,797	18,311,382	3,399,208,496
99	46,596,690	6,371,350,269	15,321,340	3,668,373,683	22,451,090	4,121,227,166
100	46,920,375	6,363,155,320	17,631,424	3,667,295,551	24,649,197	4,368,401,126
101	47,230,099	6,379,560,782	19,373,120	3,663,927,368	25,904,764	4,401,883,101
102	56,206,620	6,689,647,596	33,324,413	3,918,812,775	41,977,642	4,940,748,185
103	56,356,464	6,693,987,733	33,370,793	3,954,152,954	41,983,878	4,996,244,566
104	56,440,106	6,685,589,196	33,446,468	3,965,268,966	41,811,276	4,930,061,503



2. 房屋稅

年度	桃園區文明里						桃園區龍壽里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	13,976,492	710,880,600	125,282	10,240,100	-	-	7,858,640	1,167,164,000	234,981	117,823,500	-	-
96	13,954,118	700,267,800	8,836	468,500	-	-	9,023,676	1,146,487,500	28,444	3,297,700	-	-
97	16,497,697	946,624,000	2,553,402	255,958,600	506	168,700	8,835,062	1,127,613,200	12,909	1,831,700	-	-
98	17,774,238	913,104,300	38,809	4,203,200	-	-	8,667,207	1,145,038,500	13,755	1,103,600	-	-
99	17,427,926	903,068,100	-	-	-	-	8,457,940	1,232,250,800	6,990	595,400	-	-
100	18,058,622	872,827,400	2,202	296,100	-	-	8,527,008	1,344,621,400	105,471	20,952,800	-	-
101	18,065,771	852,455,900	2,148	456,000	-	-	8,286,564	1,134,674,500	47,168	3,997,300	-	-
102	17,780,901	841,223,100	4,094	972,700	-	-	9,037,926	1,283,415,600	882,337	83,141,100	-	-
103	17,699,593	833,892,300	27,482	5,157,400	-	-	10,860,483	1,693,243,300	2,033,562	441,001,800	140	140,400
104	17,701,617	827020900	4,393	947,300	1,637	436,800	14,714,755	2,021,457,500	575,140	93,116,500	-	-

年度	桃園區民生里						桃園區南華里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	4,761,691	333,470,400	-	-	-	-	6,818,564	381,997,300	36,560	2,064,800	-	-
96	4,778,367	332,306,200	52,347	4,217,000	61	57,200	6,880,606	382,832,000	43,382	6,236,900	-	-
97	5,429,448	406,271,800	762,068	79,438,800	-	-	6,763,792	377,474,600	61,671	2,781,400	-	-
98	5,821,990	421,833,500	5,054	583,600	-	-	6,896,442	375,087,500	3,109	3,047,900	-	-
99	5,942,239	418,524,600	4,973	397,400	-	-	6,694,218	370,749,100	-	-	-	-
100	5,560,300	407,615,100	16,159	2,464,000	-	-	6,929,715	370,768,900	1,568	2,095,000	-	-
101	5,136,720	413,092,100	7,601	1,873,700	-	-	6,342,712	382,028,100	4,364	2,317,600	-	-
102	5,117,538	407,395,700	8,028	1,761,700	-	-	6,574,268	356,009,400	1,506	2,025,800	-	-
103	4,951,797	411,637,700	2,353	1,195,600	-	-	6,191,027	358,012,500	9,527	4,533,800	-	-
104	5,015,173	404,549,600	19,245	4,435,200	150	15,000	6,124,440	359,330,000	5,891	2,211,200	-	-



年度	桃園區萬壽里						桃園區文昌里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	2,105,488	365,442,800	779	975,800	-	-	4,269,254	227,443,500	38,405	2,893,200	-	-
96	2,139,645	359,414,100	-	-	715	333,400	4,176,581	220,137,400	65,216	5,403,200	-	-
97	2,075,481	355,845,500	-	-	-	17,100	4,120,920	219,802,400	-	705,600	-	-
98	2,048,177	519,364,300	-	167,135,900	-	-	3,326,294	236,567,900	-	-	36,058	3,606,200
99	2,049,790	515,469,100	-	-	-	-	3,248,347	232,137,000	-	-	-	-
100	2,027,594	519,225,300	-	-	-	-	3,177,187	255,414,100	11,076	28,479,800	-	-
101	1,976,208	516,732,600	-	-	-	-	3,135,397	252,822,300	1,937	28,132,100	-	-
102	1,955,654	521,611,500	-	8,179,000	-	-	3,075,184	249,840,100	10,784	27,784,200	-	-
103	1,866,127	516,412,800	24,763	2,773,500	-	-	3,004,269	245,960,700	10,666	27,436,800	-	-
104	1,850,344	508,574,100	-	371,500	-	-	3,179,484	242,948,000	10,822	27,089,000	-	-

年度	桃園區東山里						桃園區龍祥里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	6,645,567	451,395,900	-	-	-	-	7,478,189	1,892,227,200	882	928,400	-	-
96	7,189,888	443,784,400	476	437,400	-	-	7,931,400	1,959,199,400	152,781	56,230,400	-	-
97	6,391,178	442,224,000	-	-	-	-	9,760,076	2,098,069,300	1,658,012	225,411,900	15,399	2,004,500
98	6,351,071	430,309,800	23,030	2,815,900	-	-	11,492,660	2,129,306,000	20,436	1,242,300	-	-
99	6,126,077	428,035,700	-	-	-	-	11,901,438	2,152,798,800	287,594	44,932,800	-	-
100	6,129,520	428,831,000	313	4,089,600	-	-	11,564,923	2,182,164,800	10,892	1,719,800	-	-
101	6,082,885	415,950,200	311	1,015,500	18,415	1,526,800	10,969,017	2,142,393,200	59,342	5,735,700	2,269	347,600
102	5,636,453	407,801,700	307	1,069,400	-	-	11,147,408	2,166,396,400	125,224	8,136,900	-	-
103	5,535,986	406,012,700	305	2,246,400	-	-	10,974,998	2,146,565,500	47,006	23,682,000	-	-
104	5,818,118	417,060,600	223,303	24,818,800	1,684	1,514,400	11,414,891	2,192,402,800	177,309	31,035,800	-	-



年度	桃園區建國里						桃園區龍山里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	11,976,599	905,829,600	528,930	19,864,300	-	-	6,657,883	918,260,560	94,464	11,114,000	-	-
96	12,090,169	918,642,900	77,961	7,542,200	-	-	6,684,106	911,279,740	88,027	24,102,400	3,213	367,300
97	11,941,807	910,141,200	44,470	1,970,200	25,200	1,249,800	6,984,099	920,521,110	58,670	9,042,000	-	-
98	11,799,940	898,631,900	30,802	9,246,700	-	-	6,900,599	908,064,110	29,506	2,571,600	20,650	1,060,500
99	12,459,930	938,962,200	781,311	84,612,400	112	15,000	6,646,588	896,923,210	25,260	2,238,130	-	-
100	12,452,920	968,003,800	200,227	42,714,900	-	-	6,844,184	907,589,180	331,975	23,539,170	-	-
101	12,348,503	965,134,600	190,746	36,065,200	-	-	6,897,446	884,822,870	431,234	28,603,500	-	-
102	12,144,672	983,766,800	174,950	32,687,900	20,871	1,777,200	7,069,126	878,726,700	555,050	31,321,940	-	-
103	11,911,183	911,683,700	84,135	12,596,500	1,274	229,800	6,974,956	866,810,840	316,904	22,118,670	-	-
104	11,903,628	907,256,600	81,283	10,774,900	-	-	6,941,096	857,649,730	333,619	23,298,500	27,241	1,564,100

年度	桃園區中聖里						桃園區福安里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	22,474,414	1,894,885,100	1,809,645	306,331,800	-	-	9,384,160	832,787,800	7,955	2,216,200	-	-
96	24,510,139	1,846,575,200	13,899	938,600	-	-	9,578,065	820,691,600	25,624	3,686,800	-	-
97	23,723,844	1,811,988,500	-	-	-	-	9,403,856	820,139,261	52,354	10,427,300	-	-
98	23,353,718	1,777,799,800	-	-	-	-	9,969,312	854,702,400	712,046	51,265,700	-	-
99	24,374,216	1,812,364,300	856,738	69,720,300	-	-	9,786,905	851,836,300	24,919	2,192,600	-	-
100	23,364,351	1,825,164,200	-	-	-	-	9,741,025	846,764,000	2,862	337,800	-	-
101	22,970,189	1,812,574,100	-	-	-	-	9,498,529	824,716,000	500	132,700	886	221,700
102	22,633,236	1,762,823,200	236,043	32,552,000	773	307,400	9,274,242	813,505,900	494	130,800	967	258,000
103	22,593,827	1,822,710,100	10,942	3,306,200	-	-	9,141,397	815,272,900	11,769	6,373,900	-	-
104	22,593,827	1,822,710,100	10,942	3,306,200	-	-	9,123,452	796,102,200	11,769	1,971,300	-	-



年度	桃園區豐林里						桃園區武陵里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	13,244,617	1,022,246,200	13,392	7,822,100	-	-	40,925,253	1,822,013,480	61,155	14,617,400	-	-
96	13,643,369	964,662,900	14,920	1,593,300	957	159,700	41,781,710	1,800,944,300	131,777	5,529,500	-	-
97	13,273,863	943,828,300	116,938	10,194,400	-	729,900	40,598,914	1,777,040,900	15,913	1,172,100	-	-
98	13,481,462	959,177,300	3,140	785,200	-	-	40,386,314	1,779,235,600	4,883	459,200	-	-
99	13,190,483	948,953,000	39,627	4,274,500	-	-	44,232,075	1,794,404,300	1,576,614	54,031,000	4,878	918,500
100	13,082,836	959,193,400	265,359	36,780,900	-	-	39,917,623	1,783,490,400	3,721	14,056,500	-	-
101	12,890,367	963,633,500	53,424	9,061,800	-	-	39,377,822	1,754,626,600	9,261	14,333,800	-	-
102	12,457,283	980,595,900	52,783	8,891,300	346	190,100	38,981,193	1,808,368,500	1,001,906	82,550,900	-	-
103	11,944,594	984,745,000	64,638	10,895,500	-	-	43,706,786	1,767,346,100	3,133	13,501,300	-	-
104	11,757,893	892,399,900	62,303	11,363,400	-	-	37,733,429	1,746,654,200	90,070	22,582,600	-	-

年度	桃園區文化里						桃園區東門里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	44,894,908	2,011,349,600	7,324	1,869,100	-	-	18,817,246	1,314,453,200	6,089	39,899,700	-	-
96	44,736,620	1,983,123,500	65,437	4,868,500	-	-	19,635,441	1,263,753,600	11,802	1,180,200	-	-
97	43,937,444	1,963,408,900	-	-	-	-	18,533,795	1,251,455,700	77,680	7,850,300	-	-
98	42,460,068	1,936,550,900	-	-	-	-	18,932,574	1,310,395,900	47,873	5,592,300	-	-
99	40,104,014	1,910,340,100	293	1,003,500	-	-	19,009,671	1,261,324,600	8,895	12,179,500	-	-
100	39,061,853	2,189,914,300	273,678	299,050,300	-	-	18,703,945	1,272,874,000	4,926	11,489,800	-	-
101	38,749,388	2,164,202,100	290,162	294,557,400	-	-	18,000,165	1,221,122,200	9,347	792,300	-	-
102	39,660,680	2,136,716,700	305,810	290,064,000	-	-	17,537,433	1,256,125,900	7,120	607,200	-	-
103	39,090,984	2,115,486,400	310,762	287,925,500	-	15,644	16,820,982	1,399,809,100	30,273	5,056,000	-	-
104	38,506,458	2,064,312,900	324,024	283,263,000	159,800	4,129,000	16,492,158	1,385,098,100	4,693	485,300	-	-



年度	桃園區中泰里						桃園區雲林里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	16,251,126	1,085,745,000	88,408	11,560,200	-	-	13,292,841	11,184,173,400	4,677	3,386,700	-	-
96	16,603,993	1,084,072,700	32,746	3,704,500	-	-	13,551,214	11,573,339,031	11,779	2,035,900	-	-
97	16,557,440	1,068,018,000	-	-	-	-	13,436,777	11,326,806,651	11,513	1,017,400	-	-
98	16,876,241	1,212,775,400	654,542	159,255,800	-	-	13,052,943	11,442,891,187	9,143	3,554,400	-	-
99	20,152,671	1,295,459,400	-	-	-	-	13,214,407	11,125,613,081	-	-	-	-
100	18,360,009	1,194,453,400	-	-	-	-	12,861,436	10,977,482,900	-	-	-	-
101	17,520,562	1,157,505,500	-	-	-	-	12,439,070	10,848,436,200	19,854	1,642,000	-	-
102	17,171,606	1,136,201,100	-	-	-	-	12,332,343	10,927,538,000	-	303,400	-	-
103	16,853,249	1,120,715,000	13,499	5,691,500	-	-	11,983,459	5,153,589,600	127,419	21,299,700	-	-
104	16,425,983	1,101,511,900	43,322	4,121,400	-	-	11,979,164	10,764,264,600	53,359	6,654,200	-	-

年度	桃園區大豐里						桃園區中德里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	8,011,721	624,052,190	134,175	14,086,800	-	-	11,591,535	819,928,400	84,092	9,321,200	-	-
96	8,045,308	626,031,070	-	-	-	-	11,650,388	820,455,100	46,783	6,634,900	6,095	1,443,500
97	7,931,291	616,102,850	39,888	5,496,400	-	-	12,249,179	871,844,200	643,029	60,082,700	-	-
98	7,925,163	614,201,980	74,313	7,515,700	-	-	12,464,394	905,571,700	442,309	49,522,200	7,133	713,300
99	8,652,861	637,432,800	895,536	30,074,300	-	-	12,891,855	922,373,400	184,027	21,503,600	1,076	221,600
100	8,024,043	650,861,100	-	-	-	-	13,197,277	936,326,900	467,504	29,327,800	-	-
101	7,881,025	624,607,900	-	-	-	-	13,537,742	984,347,800	700,708	70,305,600	-	-
102	7,766,728	610,061,500	31,602	2,873,800	791	158,200	28,591,499	1,542,828,900	15,155,935	483,536,200	1,005	201,200
103	7,633,347	607,047,400	-	-	-	-	19,780,601	1,395,553,300	534,822	48,238,700	-	-
104	7,663,259	632,773,400	83,786	8,642,500	-	-	19,173,975	1,401,305,100	264,142	25,542,900	-	-



年度	桃園區南門里						桃園區玉山里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實 徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	16,036,816	1,367,702,600	257,641	45,628,500	-	-	7,752,603	787,661,500	101,967	18,401,700	-	-
96	17,026,059	1,476,177,400	1,161,040	144,308,000	-	-	8,027,163	807,752,800	104,320	30,113,900	133	53,100
97	17,842,479	1,496,626,600	697,250	32,627,100	-	-	8,142,939	799,179,300	124,449	10,055,900	-	-
98	17,355,060	1,496,956,500	98,782	12,197,700	-	-	8,060,604	789,058,500	14,650	1,672,000	-	-
99	16,938,348	1,476,135,100	5,385	769,500	-	-	7,951,073	782,143,383	16,977	2,378,800	-	35,200
100	16,403,633	1,462,424,655	9,823	2,942,600	-	-	8,064,306	816,058,400	282,272	79,793,500	-	-
101	16,576,166	1,453,381,400	135,406	12,096,800	-	-	11,808,830	1,009,195,100	3,269,357	195,797,200	-	-
102	16,210,370	1,439,579,300	75,077	8,176,000	7,320	-	15,803,514	1,090,228,800	34,349	1,451,900	228	245,000
103	15,643,383	1,432,496,300	27,650	10,524,200	-	-	10,392,427	1,070,851,900	38,244	7,714,400	1,474	368,700
104	15,623,090	1,384,511,100	5,716	2,695,200	1,770	354,300	10,349,777	1,039,255,400	14,516	4,001,400	6,901	449,700

年度	桃園區泰山里						桃園區中原里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	13,275,110	944,826,100	163,621	17,430,500	2,151	860,400	8,382,929	1,183,554,300	578,179	87,964,800	-	-
96	13,999,887	1,007,730,200	573,766	59,166,000	100	113,100	9,605,446	1,269,235,400	614,905	101,230,700	-	-
97	14,376,866	1,039,509,700	548,729	40,521,100	2,078	399,300	11,839,955	1,287,337,500	28,399	4,788,200	168	67,500
98	14,663,939	1,027,840,900	19,249	1,527,000	-	-	9,754,047	1,211,085,900	-	-	-	-
99	14,376,406	1,050,571,300	55,180	8,658,400	310	35,300	9,654,706	1,231,872,600	6,094	4,895,000	-	-
100	14,119,641	1,010,590,600	152,485	16,598,300	2,365	459,600	9,636,696	1,237,754,500	69,335	6,793,500	-	-
101	13,820,490	996,435,100	160,498	18,507,600	-	-	9,393,348	1,216,666,200	24,806	1,870,900	-	-
102	13,753,601	1,011,719,400	286,621	28,923,900	-	-	9,325,338	1,193,277,900	-	-	-	-
103	14,029,235	1,022,443,300	687,130	80,910,800	31,103	2,348,500	9,258,622	1,186,209,200	67,456	10,717,000	-	-
104	14,499,621	1,025,742,500	14,455	6,953,400	-	-	9,114,792	1,210,887,200	5,530	1,134,300	5,817	775,600



年度	八德區高明里						八德區高城里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋評定 現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	4,920,150	399,532,000	436,167	55,557,300	-	-	1,655,407	151,888,900	-	-	-	-
96	5,568,789	400,858,900	30,674	2,457,400	-	-	6,017,852	487,416,800	4,374,514	336,308,000	-	-
97	5,172,248	387,472,200	1,328	110,700	-	-	6,152,252	525,045,300	330,926	24,469,800	-	-
98	5,068,778	381,535,700	-	-	-	-	6,113,106	546,067,300	-	-	-	-
99	5,041,331	395,368,900	3,359	280,200	-	-	6,080,422	534,522,100	-	-	-	-
100	4,992,405	410,475,900	13,706	2,151,100	-	-	6,080,849	532,958,200	20,693	2,595,700	-	-
101	4,881,262	410,309,200	20,794	1,947,800	-	-	5,565,106	521,790,200	23,852	1,823,000	-	-
102	5,084,489	366,399,700	21,914	2,100,900	-	-	5,515,281	511,557,400	20,275	1,750,600	-	-
103	5,228,809	468,648,600	604,172	89,812,100	1,200	-	5,347,144	452,360,300	20,065	1,526,500	-	-
104	5,624,809	457,883,000	10,085	1,066,400	-	-	5,247,143	495,366,600	-	-	-	-

年度	八德區永豐里						八德區茄明里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋評定 現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	11,110,475	898,829,800	133,063	17,138,800	-	-	9,849,829	740,682,400	85,803	5,669,500	-	-
96	11,631,335	902,224,100	200,811	17,502,000	-	-	9,960,308	765,560,400	105,790	14,105,700	14,866	2,901,800
97	11,727,665	900,569,900	100,544	11,023,500	-	-	10,036,879	731,656,200	480,828	18,316,100	6,117	1,091,600
98	11,641,602	905,357,100	9,403	4,681,600	-	-	12,896,666	919,509,200	2,877,350	191,845,800	-	-
99	11,993,310	1,034,987,700	92,797	10,815,000	24,160	9,831,100	12,817,743	913,065,500	19,130	2,972,800	-	-
100	11,964,813	1,015,756,500	114,910	15,371,100	-	-	11,631,892	870,222,700	35,924	3,900,100	-	-
101	12,083,202	1,035,163,300	438,023	39,898,700	-	-	11,100,066	832,993,100	23,590	1,721,700	6,743	2,505,000
102	12,415,468	1,059,752,000	309,765	47,635,000	-	-	11,355,439	860,328,700	417,925	37,023,100	-	-
103	12,768,255	945,784,700	180,225	28,121,800	-	-	11,764,201	868,426,900	13,685	732,000	-	-
104	13,051,009	925,541,600	151,720	9,379,800	35,849	2,505,900	12,449,663	964,550,400	941,983	91,320,500	-	-



年度	中壢區正義里						中壢區東興里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	13,497,219	860,048,000	736,568	62,173,100	-	-	10,226,863	686,945,700	117,049	8,645,800	-	-
96	13,690,861	980,167,700	85,861	7,659,900	-	-	10,168,992	678,139,400	107,312	6,393,900	40,520	3,724,400
97	13,522,983	981,548,700	122,263	12,986,100	-	-	9,996,348	674,513,100	13,128	1,741,800	-	241,800
98	13,500,632	988,994,100	10,393	1,084,300	-	-	10,479,721	805,762,000	801,329	150,336,500	539	41,800
99	13,573,474	999,656,100	235,055	32,400,500	6,217	892,700	13,236,192	821,252,300	-	710,000	-	-
100	14,010,550	981,579,500	23,770	5,085,900	7,035	469,000	14,187,690	783,137,300	15,909	2,061,800	544	272,600
101	13,854,086	861,929,100	712,465	28,079,000	-	-	13,498,675	906,256,400	1,394,199	136,860,600	-	-
102	13,779,718	868,187,600	27,000	4,031,400	-	-	13,187,234	879,210,700	863	1,155,400	921	460,900
103	13,635,083	892,429,500	18,024	3,539,400	-	-	12,154,524	862,741,300	24,354	14,154,600	-	-
104	13,669,111	865,738,100	55,195	6,743,500	4,997	1,840,400	11,772,034	844,755,800	1,662	502,200	244	-

年度	中壢區信義里						中壢區普仁里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	10,266,576	986,142,800	26,112	8,377,500	-	-	14,310,863	1,248,291,700	60,566	20,576,100	-	-
96	10,348,547	1,068,286,300	38,507	5,149,300	-	-	14,360,311	1,282,706,900	240,227	33,114,300	-	-
97	10,343,531	1,017,199,700	146,981	12,113,900	-	-	13,999,742	1,259,801,800	77,592	7,439,800	2,298	358,600
98	10,189,721	1,023,610,100	47,450	6,038,300	-	-	14,684,174	1,256,392,600	68,214	6,637,500	6,916	1,105,200
99	10,149,172	1,029,889,300	3,486	524,400	17,462	1,397,000	14,671,357	1,256,589,200	279,102	21,630,600	14,113	1,179,400
100	10,043,182	1,005,986,200	39,815	5,514,700	-	-	14,597,316	1,242,902,800	23,395	1,990,100	-	-
101	10,848,054	193,150,300	1,099,749	82,737,100	-	-	13,875,452	1,242,315,800	215,702	24,811,100	1,102	154,500
102	10,675,435	1,064,090,200	19,589	17,136,100	-	-	13,824,704	1,237,981,000	16,177	1,792,400	-	-
103	10,280,092	1,061,301,600	31,994	4,662,800	-	-	13,469,514	1,218,847,700	25,323	6,748,800	-	-
104	10,137,083	1,043,565,200	33,525	6,794,400	-	-	13,579,325	1,205,778,800	59,903	13,139,700	-	-



年度	中壢區普忠里						中壢區德義里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋評定 現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	11,830,499	1,303,264,200	426,837	66,111,200	-	-	4,133,489	323,185,500	65,134	-	-	-
96	12,493,997	1,364,057,600	259,004	71,824,100	-	-	4,149,017	325,331,300	18,546	-	-	-
97	12,598,276	1,448,732,800	165,135	106,686,800	-	-	4,100,644	322,611,700	35,401	-	-	-
98	12,816,164	1,460,548,700	343,005	33,576,700	-	-	11,809,263	489,219,700	7,774,103	171,554,800	-	-
99	12,898,242	1,455,453,500	133,346	9,357,900	580	50,300	5,279,991	414,681,300	99,250	-	-	-
100	12,967,594	1,469,964,100	1,032,730	92,537,800	-	-	5,299,142	408,975,200	-	-	-	-
101	13,193,761	1,547,224,500	191,256	95,661,100	-	1,115,700	5,035,309	401,483,100	17,142	1,811,400	-	-
102	13,275,887	1,247,199,900	195,847	12,854,700	167	167,400	5,152,841	402,571,200	30,567	4,910,200	-	-
103	13,064,801	1,340,839,100	35,048	13,047,800	-	-	5,027,477	394,438,700	15,079	1,587,900	-	-
104	13,104,189	1,331,328,500	41,247	5,352,400	24,897	-	5,007,855	387,927,800	1,585	528,200	-	-

年度	中壢區仁義里						中壢區中原里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	13,717,656	1,216,038,300	2,603	511,900	-	-	11,910,648	755,222,100	1,159	1,132,300	-	-
96	15,892,312	1,797,158,100	1,018,273	53,258,600	-	-	11,844,536	759,952,200	24,045	5,615,000	-	-
97	16,053,789	1,287,960,800	562,623	27,402,200	12,035	3,105,100	11,716,625	751,123,400	2,700	207,300	-	-
98	15,705,126	1,175,498,400	1,290	144,600	26,419	2,355,200	11,563,005	732,285,300	8,333	1,027,800	-	-
99	16,239,156	1,096,599,600	804,422	85,035,100	-	-	11,473,419	740,742,400	30,028	4,339,800	-	-
100	16,802,129	1,364,730,300	394,179	17,408,400	-	-	11,240,954	769,811,900	25,428	2,048,000	-	-
101	16,549,558	1,177,143,900	-	-	6,398	639,900	11,260,129	730,429,300	68,799	6,538,100	-	-
102	17,094,423	1,594,566,400	695,953	228,813,200	-	-	11,289,742	724,160,400	201,890	25,282,300	-	-
103	18,937,438	1,615,767,500	8,488	2,106,700	-	-	11,287,468	728,148,100	11,585	2,107,700	-	-
104	18,974,953	1,353,863,800	-	-	1,389	185,200	11,323,894	719,508,600	15,879	4,030,200	-	-



年度	中壢區復華里						中壢區忠孝里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實徵 稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	23,823,002	1,883,511,600	64,572	7,094,300	-	-	7,820,197	976,676,120	45,461	5,849,760	-	-
96	27,826,345	1,970,106,000	797,470	61,020,900	-	-	7,886,519	901,102,020	-	-	-	-
97	31,172,632	1,904,794,800	99,037	13,859,900	-	-	8,750,946	923,223,890	1,031,712	79,747,980	-	-
98	32,059,643	1,964,863,600	903,977	47,335,000	1,807	327,400	8,603,635	1,780,841,560	-	4,402,900	2,364	331,600
99	31,923,353	1,985,996,500	3,278	1,544,600	-	-	8,500,083	1,766,366,300	24,737	3,024,630	-	-
100	32,150,254	1,984,989,500	44,747	15,147,500	92,411	21,675,800	8,549,081	1,832,826,700	69,693	3,982,500	-	-
101	31,407,360	1,992,209,800	133,814	57,340,200	343,943	39,525,300	8,441,505	1,692,918,880	10,039	869,770	-	-
102	29,809,088	1,884,891,800	68,698	48,319,500	-	-	8,448,607	1,762,314,830	1,349	192,710	-	-
103	33,984,039	2,073,328,500	4,866,549	266,111,400	-	-	8,196,534	1,759,367,260	7,588	669,100	-	-
104	45,067,227	2,983,654,800	16,051,551	1,123,815,600	-	-	8,113,190	1,680,216,510	1,475	1,119,600	896	284,200

年度	中壢區內壢里						中壢區福德里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	2,858,804	230,746,800	5,785	1,029,900	-	-	4,822,223	388,581,600	37,243	2,963,500	-	-
96	2,848,723	229,513,900	20,841	2,661,300	28,902	6,321,800	4,928,119	382,986,400	8,480	840,300	-	-
97	2,728,644	221,234,280	34,760	2,806,080	-	-	4,761,520	377,885,600	12,137	867,000	2,836	540,300
98	2,688,985	219,481,350	12,771	1,234,600	-	-	4,699,820	373,111,600	16,231	2,283,600	-	-
99	2,646,715	215,806,050	4,279	1,098,400	-	-	4,587,725	370,644,500	14,687	2,838,300	-	-
100	2,594,030	213,830,280	1,471	521,000	-	-	4,576,479	365,198,900	-	-	-	-
101	2,585,767	210,813,150	5,383	711,200	-	-	4,483,191	358,167,200	5,329	592,300	-	-
102	2,528,174	207,094,900	1,434	152,400	-	-	4,459,665	357,965,000	33,380	3,339,000	-	-
103	2,485,526	204,242,600	2,764	362,600	1,300	369,500	4,312,370	354,743,300	-	-	-	-
104	2,455,535	200,504,400	-	121,300	-	-	4,258,080	360,965,800	1,647	1,103,700	1,520	-



年度	中壢區忠義里						中壢區復興里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	20,307,723	1,217,750,000	1,074,862	66,303,700	-	-	29,591,988	2,348,774,890	1,897,199	184,492,500	110,451	9,575,400
96	21,477,591	1,303,211,800	533,840	66,692,100	-	-	30,811,050	3,219,529,300	1,141,589	97,445,010	-	-
97	30,054,023	1,651,543,919	6,899,194	341,655,400	942	188,400	33,385,287	6,734,089,910	2,524,475	165,127,400	-	-
98	29,612,379	1,655,285,400	976,363	58,058,400	-	-	32,692,893	7,611,629,350	73,220	58,509,450	4,067	1,358,700
99	28,870,940	1,722,516,500	502,456	55,517,900	4,480	294,500	32,034,131	7,599,130,500	62,174	54,836,400	-	-
100	35,206,483	2,155,214,200	7,531,087	466,846,400	-	-	33,010,385	7,817,894,240	875,016	159,268,470	-	-
101	34,825,098	2,001,380,600	307,234	23,678,600	-	-	35,515,117	7,853,689,510	2,002,207	230,399,500	-	-
102	31,148,817	1,914,986,400	456,681	65,987,400	55,723	-	34,880,201	7,801,807,620	980,246	113,260,400	35,305	4,784,900
103	31,352,832	1,973,589,700	617,773	85,479,900	3,457	531,400	34,707,867	7,669,037,200	652,072	60,803,600	-	-
104	33,419,022	2,002,382,600	401,922	80,540,800	647	173,400	35,591,330	11,133,143,770	418,875	118,839,400	2,999	805,500

年度	中壢區興仁里						中壢區自強里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房屋 稅額	拆除房屋 評定現值
95	9,875,901	1,047,576,900	30,457	5,356,900	-	-	7,340,721	656,898,700	32,289	4,455,600	-	-
96	11,071,459	1,140,909,000	1,102,759	94,145,000	204	204,100	7,369,276	667,501,300	35,823	3,148,700	-	-
97	11,069,952	1,144,315,500	104,691	7,988,900	-	-	7,210,108	694,991,800	-	14,652,900	-	-
98	12,343,143	1,419,988,600	1,472,729	117,886,100	-	-	7,152,539	746,065,400	4,346	362,300	-	-
99	12,731,353	1,412,082,800	25,240	2,166,100	-	-	7,918,239	859,383,500	730,635	103,527,500	-	-
100	18,172,857	1,562,534,100	6,098,174	183,791,400	-	-	8,503,725	934,358,900	-	-	-	-
101	13,426,006	1,480,150,100	-	541,900	294	147,300	7,974,595	699,315,400	-	1,400	-	-
102	13,434,381	1,352,424,100	9,290	1,268,400	-	-	7,898,431	750,971,300	1,442	691,600	-	-
103	13,082,385	1,292,540,800	17,720	2,644,400	-	-	7,641,282	775,936,000	6,303	755,400	537	215,100
104	13,194,994	1,269,573,700	5,262	1,459,300	-	-	7,544,336	758,786,200	42,998	5,365,300	-	-



年度	中壢區莊敬里						中壢區石頭里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋實徵 稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋評定 現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	8,080,273	846,568,600	129,089	10,950,300	-	-	20,381,350	1,283,146,300	164,092	14,081,800	-	-
96	8,244,282	837,241,800	10,752	1,595,500	-	-	20,547,010	1,277,467,900	6,925	3,663,400	-	-
97	8,373,575	850,462,400	337,516	26,374,400	-	-	20,434,583	1,334,486,700	67,860	5,858,600	-	-
98	8,281,314	844,062,100	78,770	6,645,600	-	-	20,221,446	1,322,041,400	154,723	8,730,300	-	-
99	8,224,596	836,322,000	7,031	1,758,800	-	-	24,134,817	1,379,609,700	3,270,456	150,767,400	-	-
100	8,177,217	855,562,000	154,579	31,445,200	-	-	21,001,479	1,148,342,000	19,808	3,222,000	-	-
101	8,286,736	850,424,500	62,684	6,485,100	-	-	20,194,746	1,140,908,400	15,332	1,475,300	-	-
102	8,212,293	845,032,400	38,936	9,424,900	-	-	20,073,883	1,132,862,800	34,488	4,245,300	-	-
103	8,085,540	835,128,300	15,692	3,490,100	-	-	19,385,142	1,105,885,300	3,982	8,510,900	-	-
104	7,986,623	821,601,600	1,349	449,000	-	-	17,938,537	1,102,834,900	1,991	2,339,400	333	-

年度	中壢區中榮里						中壢區自治里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	3,200,732	232,530,300	147,508		-	-	8,651,477	705,138,100	179,680	16,135,700	-	-
96	3,219,068	230,107,800	15,119		-	-	8,833,656	698,270,500	16,172	3,446,000	-	-
97	3,205,833	227,750,300	7,087		-	-	8,732,950	691,710,000	270,556	22,202,200	-	-
98	3,122,211	224,791,600	1,482		-	-	8,598,062	682,005,700	4,242	533,600	-	-
99	3,040,970	221,454,000	3,075		-	157,600	8,536,208	671,708,400	-	-	-	-
100	3,036,585	219,311,500	8,620		-	147,300	8,714,031	681,160,900	1,146	114,600	-	-
101	2,984,516	216,300,600	9,795		-	-	8,578,615	670,924,800	19,925	1,939,100	-	-
102	2,942,221	213,920,400	8,916		-	-	8,482,153	659,014,500	1,684	112,300	-	-
103	2,941,507	220,363,300	83,402	10,696,300	-	-	8,262,356	669,252,800	21,815	22,410,400	-	-
104	3,238,956	219,678,100	-	-	-	-	8,529,145	662,386,600	6,004	2,171,200	-	-



年度	中壢區自立里						平鎮區北華里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	15,442,071	1,309,722,900	-	-	-	-	6,562,375	706,100,900	1,295,471	158,798,000	-	-
96	15,833,496	1,297,882,100	-	-	-	-	7,478,261	668,486,200	197,305	23,658,300	2,604	439,000
97	15,297,930	1,277,512,900	-	-	-	-	7,281,524	641,291,200	4,095	342,000	-	-
98	14,994,958	1,257,905,900	-	-	-	-	7,115,229	658,112,300	23,712	2,998,600	4,101	501,900
99	15,044,536	1,239,727,600	-	944,900	-	-	7,120,985	716,473,700	55,446	13,866,300	-	-
100	14,637,454	1,218,183,400	-	-	-	-	7,204,299	687,598,600	83,169	14,730,200	-	-
101	14,221,644	1,199,667,100	-	-	-	-	7,324,445	689,107,900	68,418	5,413,600	-	-
102	14,072,399	1,180,032,700	-	-	-	-	7,203,546	621,891,600	-	-	-	-
103	13,666,044	1,160,674,400	-	-	-	-	7,342,289	629,184,100	319,835	29,788,400	661	698,200
104	13,315,806	1,141,718,600	2,520	1,002,100	-	-	7,760,640	692,479,400	446,321	52,744,200	366	122,100

年度	平鎮區北安里						平鎮區新勢里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	2,584,162	208,085,100	8,638	852,600	-	-	6,784,852	570,081,500	7,613	1,058,700	-	-
96	2,845,461	204,532,500	18,911	756,800	-	-	6,870,454	566,824,200	62,364	4,497,700	-	-
97	2,786,606	203,789,400	16,465	2,351,800	-	-	6,682,426	582,641,100	8,177	25,571,900	-	-
98	2,535,533	200,502,500	-	259,800	-	-	6,614,105	576,517,400	19,582	2,849,100	-	-
99	2,503,222	196,776,500	551	255,000	-	-	6,510,688	592,217,700	11,942	18,196,900	-	-
100	2,577,203	196,665,000	36,014	3,831,000	-	-	6,540,363	581,553,900	17,851	2,425,000	-	-
101	2,680,767	199,476,100	13,230	6,602,800	-	-	6,433,054	572,413,300	6,542	545,300	3,810	508,100
102	2,695,301	197,686,800	6,846	1,144,900	-	-	6,310,006	572,380,500	105,610	8,324,000	-	-
103	2,591,990	194,719,300	-	-	-	-	6,169,893	567,079,700	8,082	604,000	-	-
104	2,796,512	272,972,300	205,652	-	-	-	6,151,850	558,671,800	15,774	2,583,100	-	-



年度	平鎮區北勢里						平鎮區新富里					
	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值	房屋稅 實徵稅額	房屋 評定現值	新建房屋 實徵稅額	新建房屋 評定現值	拆除房 屋稅額	拆除房屋 評定現值
95	5,740,266	410,384,700	14,792	1,113,500	-	-	15,863,770	1,376,601,800	507,665	66,106,700	-	-
96	5,805,533	407,163,600	14,767	2,134,900	19,300	857,800	17,209,543	1,678,371,100	299,781	32,324,100	-	-
97	5,693,220	411,951,000	17,712	1,401,200	-	-	16,809,922	1,397,029,900	-	-	-	-
98	5,458,554	409,407,100	65,062	7,186,500	2,075	225,300	16,975,204	1,632,481,100	738,723	164,320,100	-	-
99	5,493,200	396,175,700	45,129	3,824,600	-	-	18,891,839	2,007,894,600	5,550	370,000	-	-
100	5,362,377	398,279,000	61,662	7,359,700	-	-	18,260,019	1,905,598,800	231,568	111,037,100	-	-
101	5,411,639	392,928,800	52,643	5,260,800	-	-	19,240,234	1,643,911,800	5,415	361,000	-	-
102	5,294,456	385,131,000	47,357	4,329,400	739	369,900	18,775,520	1,743,927,700	62,443	8,526,100	-	-
103	5,323,503	389,022,900	60,194	12,315,200	-	-	18,609,981	1,748,733,900	-	1,552,300	418	55,800
104	5,380,146	388,670,100	67,621	11,879,900	-	-	18,146,200	1,755,735,300	85,648	24,341,500	-	-



3. 土增稅

	桃園站		中路站		永豐站		內壢站	
	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額
95	95,407,193	458,637,027	8,218,860	40,178,071	6,988,231	37,602,449	13,916,832	84,951,066
96	35,107,469	208,511,378	3,844,403	20,065,487	11,797,666	47,718,862	13,083,115	314,512,753
97	23,662,846	110,331,073	13,936,456	53,783,644	40,205,369	142,762,870	11,067,246	68,693,293
98	31,842,302	152,236,735	20,086,933	84,975,086	15,449,180	66,774,181	45,966,704	223,927,922
99	48,010,375	222,171,268	5,027,622	23,532,763	10,008,079	53,206,246	21,794,548	102,666,343
100	69,151,218	287,155,584	13,864,645	61,451,089	19,431,451	94,836,008	15,767,958	94,189,616
101	28,734,108	146,273,564	11,095,371	73,095,790	22,673,186	108,286,199	19,926,777	112,555,593
102	42,079,986	210,929,209	7,008,328	37,098,047	18,683,904	88,315,089	21,533,451	115,640,847
103	56,101,453	242,443,454	35,254,416	155,532,969	41,060,163	191,629,785	35,705,272	254,297,265
104	32,476,042	164,028,543	17,766,903	100,265,666	29,586,577	152,385,865	28,027,812	155,857,893

	中原站		中壢站		平鎮站	
	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額
95	29,479,979	109,443,189	60,606,949	505,958,486	11,793,596	61,749,751
96	15,287,634	61,387,625	28,049,862	174,281,831	4,018,501	22,312,027
97	9,059,258	38,005,973	39,688,297	191,664,445	6,878,193	31,059,339
98	21,499,991	84,072,484	61,702,745	315,702,448	3,758,252	22,091,922
99	26,738,686	113,680,315	44,345,576	232,055,332	5,922,277	32,436,490
100	73,858,018	268,129,274	79,164,758	373,249,665	7,835,059	42,890,130
101	53,699,851	203,840,337	48,456,839	246,055,809	20,778,736	82,704,376
102	29,279,534	125,389,432	61,685,189	293,733,870	9,715,871	56,623,338
103	21,931,185	91,718,381	74,911,633	823,946,364	8,673,839	45,192,202
104	21,828,047	128,408,910	43,755,774	233,210,035	14,551,832	72,034,130



	桃園站沿線		中路站沿線		永豐站沿線		內壢站沿線	
	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額
95	12,537,055	56,520,407	2,036,505	14,790,366	2,713,236	14,352,315	3,441,877	16,688,339
96	4,840,696	32,129,923	10,600,412	43,199,287	5,129,266	23,747,223	6,713,899	24,629,767
97	27,148,552	130,730,228	5,921,315	32,264,987	2,810,167	14,637,869	3,312,474	19,298,754
98	4,609,453	26,458,454	6,066,265	29,650,670	23,570,636	110,695,062	3,357,035	23,356,856
99	13,217,233	57,473,708	7,257,930	35,234,639	5,124,216	27,197,820	4,836,047	24,803,440
100	12,362,826	62,306,190	7,512,152	38,507,955	2,773,440	17,612,079	3,030,288	15,779,344
101	12,563,015	59,322,524	10,187,449	53,937,808	6,537,738	34,859,088	1,794,187	10,897,481
102	22,463,957	85,059,682	33,287,820	117,360,136	3,443,799	22,614,277	3,883,167	18,510,954
103	10,109,537	63,977,022	23,142,723	106,781,449	7,570,609	43,761,442	26,867,202	107,083,690
104	15,686,295	97,180,752	9,571,990	47,212,518	6,810,872	48,785,266	3,499,919	20,519,409

	中原站沿線		中壢站沿線		平鎮站沿線	
	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額	實徵稅額	申報漲價數額
95	1,784,818	1,135,112,046	14,700,809	233,159,828	32,239,546	176,598,627
96	23,702,545	123,003,641	20,080,756	132,095,288	20,098,161	89,013,250
97	9,523,523	46,336,234	11,716,379	73,990,530	10,091,065	51,863,711
98	5,477,830	26,534,824	26,906,483	123,430,780	30,281,616	123,639,141
99	3,568,487	16,922,975	11,602,797	66,153,728	18,550,411	90,535,330
100	3,952,879	18,744,275	6,838,027	50,146,287	8,789,419	56,961,838
101	13,834,908	73,606,822	27,697,036	125,070,975	9,461,787	49,213,884
102	23,508,811	103,384,102	28,551,550	157,850,752	33,225,900	169,495,027
103	6,667,248	30,493,686	20,157,662	132,866,915	9,826,705	60,123,695
104	131,477,280	509,921,494	34,221,816	158,966,586	22,794,422	107,077,023



4. 契稅

年度	桃園區南門里		桃園區玉山里		桃園區文明里		桃園區南華里		桃園區豐林里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	10,306,173	192,790,942	1,908,917	32,375,243	1,908,917	32,375,243	1,379,303	24,249,526	2,615,120	49,217,953
96	8,370,951	140,203,962	2,765,194	48,025,622	2,765,194	48,025,622	1,536,501	28,834,326	1,833,425	31,261,030
97	3,745,210	63,549,943	715,637	12,897,413	715,637	12,897,413	915,331	15,282,553	2,636,706	44,195,073
98	3,426,305	57,385,474	1,081,131	18,848,372	1,081,131	18,848,372	2,223,278	39,421,962	2,440,213	41,229,137
99	3,050,424	51,274,928	1,360,872	23,825,800	1,360,872	23,825,800	1,400,036	29,026,684	2,588,927	44,632,922
100	3,130,065	52,407,984	3,757,521	64,124,812	3,757,521	64,124,812	501,490	8,879,200	3,867,259	65,469,452
101	2,581,479	44,218,107	15,470,551	260,254,331	15,470,551	260,254,331	1,150,533	22,073,823	2,129,094	36,436,979
102	2,807,823	49,642,701	2,737,845	46,359,330	2,737,845	46,359,330	1,453,376	26,969,767	1,846,196	31,519,003
103	1,948,016	33,937,572	1,082,671	18,345,382	1,082,671	18,345,382	884,557	15,886,378	1,211,475	23,504,701
104	3,371,974	56,868,060	673,149	12,015,549	673,149	12,015,549	844,279	18,217,317	1,340,959	22,912,581
年度	桃園區武陵里		桃園區泰山里		桃園區中山里		桃園區中聖里		桃園區中原里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	5,352,164	93,996,771	4,272,283	73,776,007	7,053,561	124,534,442	122,562	2,042,700	6,461,542	115,201,453
96	3,640,095	61,450,684	3,041,888	54,979,518	4,808,913	98,041,527	27,180,206	461,287,598	9,215,306	157,886,865
97	906,286	15,292,066	3,217,932	54,773,293	8,260,403	140,867,420	8,757,299	146,570,560	2,448,436	41,681,722
98	17,296,164	288,550,647	2,766,750	46,323,317	9,573,318	167,048,592	5,737,544	95,625,816	2,590,873	43,925,378
99	5,638,430	95,710,840	2,513,191	43,482,296	5,115,917	90,762,226	15,326,795	258,541,576	3,294,057	55,599,842
100	2,953,426	57,004,389	2,787,367	46,881,369	6,690,020	114,842,402	6,363,032	108,235,713	2,486,654	42,189,235
101	6,361,498	109,679,234	1,380,083	24,722,272	4,128,295	71,567,699	4,689,124	79,120,613	2,271,225	38,805,415
102	5,768,227	96,732,157	5,333,012	89,869,195	4,784,927	80,603,071	7,015,806	119,870,573	2,935,021	52,323,830
103	3,147,756	56,352,021	3,268,428	55,101,476	2,728,934	47,023,272	3,932,287	67,560,870	1,944,838	34,181,638
104	1,921,786	34,449,371	1,597,967	30,501,171	6,862,772	119,147,623	4,401,695	75,233,458	1,331,414	24,200,839
年度	桃園區中泰里		桃園區中德里		桃園區龍壽里		桃園區龍祥里		桃園區龍山里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	8,956,138	156,176,231	2,508,439	45,903,158	170,245	2,837,440	6,139,809	110,788,159	1,270,781	22,254,991
96	2,438,320	40,650,159	3,631,832	62,278,762	2,991,150	52,088,036	2,487,318	43,350,412	647,949	12,157,800
97	2,524,397	42,439,995	2,349,561	39,619,890	3,958,276	68,389,742	7,898,454	134,515,798	616,446	10,754,610
98	11,099,715	185,492,676	4,580,903	79,831,985	2,983,430	50,977,930	12,493,043	213,121,257	380,786	7,418,921
99	4,477,063	76,652,282	3,478,938	61,038,021	1,913,748	33,098,295	7,864,428	134,445,284	612,680	10,476,547
100	4,987,585	83,923,161	2,737,026	47,130,704	2,738,130	46,976,956	4,615,780	78,837,009	663,678	11,792,910
101	2,858,586	48,415,497	15,059,329	256,437,387	7,537,202	128,206,916	2,634,074	46,013,388	845,874	15,310,602
102	2,008,279	33,998,248	17,599,236	294,166,206	12,012,609	204,452,943	3,228,410	55,676,453	800,999	13,350,050
103	1,877,064	37,957,130	4,371,399	75,858,914	25,148,881	438,868,409	2,737,863	49,651,471	455,770	7,596,183
104	1,163,556	20,143,550	2,055,922	37,997,460	8,731,247	151,878,632	1,807,885	30,980,182	707,229	12,964,819
年度	八德區高明里		八德區高城里		八德區永豐里		八德區茄苳里		中壢區內壢里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	2,720,117	48,076,579	2,813,751	50,891,166	-	-	2,882,112	53,987,836	286,957	5,361,149
96	798,622	14,307,004	5,512,668	102,541,448	-	-	2,275,405	39,716,571	361,939	6,128,133
97	889,141	15,309,361	4,996,722	89,130,016	-	-	5,876,068	86,468,623	368,680	6,144,699
98	875,809	15,273,622	6,350,290	109,186,066	-	-	8,578,907	136,909,434	207,090	3,602,700
99	1,230,269	21,496,365	5,698,752	99,805,949	1,090,572	19,233,300	7,377,927	127,440,736	428,456	7,319,740
100	1,097,403	19,456,574	3,769,376	66,736,099	1,873,914	31,245,500	3,833,496	67,900,252	340,787	5,679,799
101	1,678,717	28,084,949	1,819,197	31,858,698	525,634	10,259,723	3,496,917	59,634,022	254,385	4,413,057
102	4,577,046	78,341,962	1,969,496	34,062,789	673,465	14,285,498	4,553,625	84,013,898	268,991	4,962,016
103	3,005,808	52,407,935	1,767,120	31,009,818	1,593,681	35,994,396	10,419,352	188,440,714	198,826	3,313,799
104	2,640,291	47,096,002	964,924	17,001,135	918,224	16,032,960	2,873,010	52,135,255	196,371	4,111,276
年度	中壢區普忠里		中壢區白立里		中壢區中原里		中壢區復華里		中壢區忠孝里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	7,818,123	134,839,556	14,824,186	265,511,057	6,461,542	115,201,453	34,755,956	584,162,359	3,797,647	76,041,861
96	2,910,816	48,698,698	10,453,293	184,193,406	9,215,306	157,886,865	1,741,788	31,071,244	4,430,409	76,637,819
97	1,830,189	31,295,013	10,683,461	185,904,275	2,448,436	41,681,722	2,711,581	46,697,258	4,002,101	69,968,900
98	2,746,773	47,349,057	13,044,792	225,013,753	2,590,873	43,925,378	1,601,041	28,959,413	2,047,608	35,286,310
99	3,801,411	63,526,480	6,912,975	119,296,056	3,294,057	55,599,842	1,748,965	29,149,523	3,013,061	51,106,997
100	3,667,398	68,302,206	4,968,100	88,206,399	2,486,654	42,189,235	1,530,738	26,277,423	2,157,954	38,744,987
101	2,815,946	47,190,970	3,982,351	68,421,575	2,271,225	38,805,415	3,560,341	60,069,635	1,983,431	35,675,746
102	2,522,088	43,718,051	5,035,289	86,460,550	2,935,021	52,323,830	10,087,517	182,218,283	2,490,259	44,218,124
103	1,655,336	28,466,691	3,882,244	70,652,491	1,944,838	34,181,638	70,665,911	1,179,935,396	1,507,426	26,002,902
104	1,274,812	22,634,895	2,756,901	50,725,590	1,331,414	24,200,839	7,210,654	131,210,852	1,772,770	30,697,993



年 度	中壢區福德里		中壢區忠義里		中壢區復興里		中壢區興仁里		中壢區自強里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	1,068,328	20,789,930	2,312,748	39,217,300	15,167,242	267,584,518	7,322,972	124,987,217	1,477,531	26,106,724
96	984,566	18,415,318	7,407,757	128,800,523	13,712,770	235,549,676	1,574,890	26,668,681	920,184	16,068,656
97	633,911	11,527,320	7,042,242	125,327,068	6,635,328	114,757,972	3,240,311	56,593,867	971,554	17,373,296
98	719,419	12,175,484	5,422,078	97,574,823	6,239,719	106,750,164	7,261,036	124,022,706	4,119,484	69,298,202
99	603,033	10,485,510	12,479,970	212,524,384	4,517,768	78,408,171	5,933,191	104,395,191	6,718,237	114,172,893
100	797,724	13,295,410	21,345,406	366,865,999	22,124,657	370,979,767	7,901,688	137,137,517	1,575,890	31,952,206
101	800,550	14,059,522	7,493,956	129,725,180	8,618,060	148,413,938	2,311,861	39,176,837	1,732,609	29,536,141
102	564,224	9,836,376	9,422,491	168,043,388	8,624,738	145,848,353	5,121,722	91,744,767	1,171,322	20,956,847
103	304,468	5,225,572	4,585,310	81,426,887	7,263,328	123,425,360	3,084,019	53,172,393	1,015,388	17,342,662
104	435,521	7,946,132	22,503,725	380,982,197	9,372,946	161,394,507	1,913,096	34,914,234	1,288,479	24,620,724
年 度	中壢區莊敬里		中壢區自治里		中壢區正義里		中壢區普仁里		中壢區德義里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	3,067,771	53,590,577	3,102,245	55,180,785	1,975,863	34,962,371	6,248,959	105,753,054	1,695,204	29,803,000
96	3,219,824	56,130,170	2,514,571	43,997,924	1,487,341	25,313,044	4,314,231	72,813,060	420,912	7,497,700
97	2,778,411	48,454,062	1,781,863	31,039,119	1,598,900	27,359,194	4,067,913	68,623,317	6,267,899	112,937,193
98	2,290,564	39,773,701	2,578,887	45,809,250	839,398	14,394,370	3,837,111	67,234,954	3,559,112	60,576,273
99	2,700,598	45,851,349	2,452,299	42,219,088	1,079,772	18,992,400	4,577,487	78,765,585	2,222,618	37,608,208
100	2,874,652	53,484,426	2,032,285	36,043,549	1,718,968	29,740,484	4,246,149	71,638,384	1,198,969	20,808,428
101	1,971,949	33,729,932	2,503,712	42,827,049	1,136,014	19,352,571	4,419,543	74,671,415	1,833,063	32,153,376
102	1,896,788	33,059,151	2,324,174	39,312,166	1,522,397	27,208,079	4,765,958	80,591,610	1,468,240	28,821,830
103	1,762,207	32,959,285	2,958,268	51,017,836	975,387	17,785,126	3,563,672	61,904,657	931,348	17,355,490
104	1,479,827	26,078,916	1,833,211	30,906,790	1,117,174	19,924,395	2,089,695	39,289,424	747,691	13,224,185
年 度	中壢區仁義里		中壢區中榮里		中壢區東興里		中壢區信義里		中壢區石頭里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	5,358,390	93,835,765	203,552	4,112,653	1,580,619	26,826,465	2,074,774	42,778,472	1,628,444	28,076,091
96	3,103,987	57,898,904	277,518	4,908,300	817,188	14,092,414	2,168,610	37,637,350	2,357,272	39,857,044
97	1,253,434	22,830,500	220,943	3,682,420	1,210,756	20,849,794	1,482,889	24,895,665	1,029,657	17,411,427
98	3,638,420	63,388,864	130,485	2,174,776	3,915,311	65,474,098	1,870,281	33,546,217	3,229,222	54,506,546
99	5,755,982	97,572,768	449,217	7,486,960	5,689,129	95,411,660	2,586,858	43,628,007	4,392,254	79,875,100
100	2,174,546	37,375,668	359,640	6,164,087	4,706,106	82,157,641	6,736,608	132,697,349	1,465,367	28,280,007
101	2,273,385	39,797,599	346,013	7,648,708	8,138,405	139,481,513	2,479,371	43,097,343	998,129	17,845,684
102	21,601,068	371,840,752	335,109	7,975,475	2,844,854	50,791,500	2,436,215	42,839,231	1,361,332	24,182,539
103	2,405,221	43,547,238	338,068	5,634,517	1,455,792	30,755,781	1,565,853	26,964,712	2,095,237	36,359,380
104	2,237,457	38,733,652	150,106	2,863,723	1,660,921	28,751,868	1,296,631	24,167,231	620,448	11,094,251
年 度	平鎮區北華里		平鎮區北安里		平鎮區北勢里		平鎮區新富里		平鎮區新貴里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	6,099,511	109,635,771	333,918	5,565,300	1,246,533	20,906,466	6,346,663	111,339,002	1,670,414	27,840,239
96	2,308,231	39,457,968	257,807	4,996,200	708,782	16,648,437	9,163,357	163,990,935	655,095	11,130,450
97	1,112,972	20,130,301	323,160	6,029,600	648,285	11,322,306	6,963,072	135,079,299	471,132	8,019,100
98	1,397,701	24,485,417	153,819	2,742,450	477,766	7,962,791	13,386,511	233,556,856	444,252	7,558,545
99	2,725,906	47,206,631	389,220	6,487,000	348,431	5,807,221	8,435,123	142,813,443	727,544	12,581,645
100	2,036,142	35,350,352	589,792	10,735,384	1,099,769	18,495,001	14,486,841	250,355,776	494,884	8,484,821
101	1,488,044	25,090,050	397,191	6,619,850	723,671	12,301,805	5,099,697	94,570,894	537,308	8,955,161
102	1,736,238	34,012,091	455,559	8,368,500	657,891	12,237,900	6,802,191	121,202,549	705,286	12,903,558
103	6,834,205	117,753,099	360,027	7,694,912	1,150,802	19,288,784	5,664,671	96,809,632	894,501	18,815,750
104	9,334,298	156,277,518	2,236,722	37,278,700	304,881	5,845,675	3,974,287	70,711,668	248,459	4,872,153
年 度	平鎮區新英里		平鎮區新榮里		平鎮區廣仁里		平鎮區宋屋里		平鎮區新勢里	
	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價	實徵稅額	申報契價
95	3,212,079	59,678,339	2,305,068	40,194,813	4,012,700	67,901,684	1,230,111	22,058,659	1,551,652	26,538,042
96	1,852,000	33,579,822	1,683,433	30,836,140	1,059,753	18,488,050	920,714	19,163,222	871,852	14,677,376
97	2,471,664	41,656,136	1,541,293	25,967,825	693,960	12,258,750	987,273	16,686,010	762,355	13,413,608
98	3,366,337	59,004,254	1,455,955	25,754,840	821,298	13,688,300	850,189	14,612,443	1,056,907	21,206,196
99	3,109,531	54,290,596	2,304,561	40,213,047	1,074,265	17,916,225	828,074	13,801,274	1,444,266	24,719,618
100	3,214,303	56,871,077	1,905,895	32,934,733	748,875	12,670,050	961,597	16,026,634	1,737,777	28,963,060
101	2,970,546	51,931,667	1,501,122	26,252,666	1,696,683	34,263,350	1,258,294	24,084,985	945,174	15,861,944
102	18,279,677	318,482,279	1,757,736	31,947,122	1,202,874	21,088,021	1,197,953	20,512,590	973,684	17,858,283
103	2,844,847	48,317,190	10,364,344	176,095,790	916,386	15,455,426	1,316,342	24,517,624	905,342	15,789,854
104	10,720,301	179,436,568	1,153,479	20,672,050	719,499	12,923,550	1,018,934	31,904,450	587,512	11,065,302



貳、地價稅95年至104年迴歸分析資料

1. 桃園站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.900439
R 平方	0.81079
調整的 R 平方	0.787139
標準誤	1837654
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.16E+14	1.16E+14	34.28106	0.000381
殘差	8	2.7E+13	3.38E+12		
總和	9	1.43E+14			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-105446684	20139126	-5.23591	0.000787	-1.5E+08	-5.9E+07	-1.5E+08	-5.9E+07	
X 變數 1	1184578	202319	5.855003	0.000381	718029.9	1651127	718029.9	1651127	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.893873
R 平方	0.79901
調整的 R 平方	0.773886
標準誤	16967751
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	9.16E+15	9.16E+15	31.80291	0.000487
殘差	8	2.3E+15	2.88E+14		
總和	9	1.15E+16			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	1171359550	1.86E+08	6.299252	0.000233	7.43E+08	1.6E+09	7.43E+08	1.6E+09	
X 變數 1	10534907	1868088	5.639407	0.000487	6227089	14842726	6227089	14842726	



2. 中路站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.821829
R 平方	0.675403
調整的 R 平方	0.634829
標準誤	6358665
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	6.73E+14	6.73E+14	16.64597	0.003534
殘差	8	3.23E+14	4.04E+13		
總和	9	9.97E+14			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-256705149	69685580	-3.68376	0.006186	-4.2E+08	-9.6E+07	-4.2E+08	-9.6E+07	
X 變數 1	2856233	700066	4.079948	0.003534	1241878	4470588	1241878	4470588	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.934473
R 平方	0.873239
調整的 R 平方	0.857394
標準誤	1.85E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.89E+18	1.89E+18	55.11105	7.45E-05
殘差	8	2.75E+17	3.44E+16		
總和	9	2.17E+18			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-10246633918	2.03E+09	-5.04431	0.000996	-1.5E+10	-5.6E+09	-1.5E+10	-5.6E+09	
X 變數 1	151493839	20406834	7.423682	7.45E-05	1.04E+08	1.99E+08	1.04E+08	1.99E+08	



3. 永豐站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.909445
R 平方	0.827091
調整的 R 平方	0.805477
標準誤	4094002
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	6.41E+14	6.41E+14	38.26714	0.000263
殘差	8	1.34E+14	1.68E+13		
總和	9	7.75E+14			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-254743513	44866792	-5.67777	0.000466	-3.6E+08	-1.5E+08	-3.6E+08	-1.5E+08	
X 變數 1	2788265	450734.8	6.186044	0.000263	1748869	3827661	1748869	3827661	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.920324
R 平方	0.846996
調整的 R 平方	0.82787
標準誤	2.49E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	2.74E+18	2.74E+18	44.28615	0.00016
殘差	8	4.95E+17	6.19E+16		
總和	9	3.24E+18			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-14004081840	2.73E+09	-5.13562	0.00089	-2E+10	-7.7E+09	-2E+10	-7.7E+09	
X 變數 1	182302134	27394147	6.654784	0.00016	1.19E+08	2.45E+08	1.19E+08	2.45E+08	



4. 內壢站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.895488
R 平方	0.801898
調整的 R 平方	0.777136
標準誤	7584035
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.86E+15	1.86E+15	32.38329	0.000459
殘差	8	4.6E+14	5.75E+13		
總和	9	2.32E+15			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-414803358	83114603	-4.99074	0.001065	-6.1E+08	-2.2E+08	-6.1E+08	-2.2E+08	
X 變數 1	4751534	834974.8	5.690632	0.000459	2826079	6676989	2826079	6676989	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.739861
R 平方	0.547395
調整的 R 平方	0.490819
標準誤	2.2E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	4.67E+17	4.67E+17	9.675453	0.014434
殘差	8	3.87E+17	4.83E+16		
總和	9	8.54E+17			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	905565394	2.41E+09	0.375914	0.716754	-4.6E+09	6.46E+09	-4.6E+09	6.46E+09	
X 變數 1	75277139	24200673	3.110539	0.014434	19470287	1.31E+08	19470287	1.31E+08	



5. 中原站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.96339
R 平方	0.928121
調整的 R 平方	0.919136
標準誤	1959205
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	3.97E+14	3.97E+14	103.2984	7.52E-06
殘差	8	3.07E+13	3.84E+12		
總和	9	4.27E+14			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限	95% 上限	95% 下限	95.0% 上限	95.0%
截距	-170664420	21471228	-7.94852	4.57E-05	-2.2E+08	-1.2E+08	-2.2E+08	-1.2E+08	
X 變數 1	2192299	215701.4	10.16358	7.52E-06	1694890	2689707	1694890	2689707	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.932952
R 平方	0.8704
調整的 R 平方	0.8542
標準誤	1.74E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.63E+18	1.63E+18	53.72857	8.15E-05
殘差	8	2.43E+17	3.04E+16		
總和	9	1.88E+18			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限	95% 上限	95% 下限	95.0% 上限	95.0%
截距	-7761008606	1.91E+09	-4.06123	0.003627	-1.2E+10	-3.4E+09	-1.2E+10	-3.4E+09	
X 變數 1	140720958	19198007	7.329977	8.15E-05	96450275	1.85E+08	96450275	1.85E+08	



6. 中壢站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.904966
R 平方	0.818963
調整的 R 平方	0.796334
標準誤	4141645
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	6.21E+14	6.21E+14	36.18998	0.000318
殘差	8	1.37E+14	1.72E+13		
總和	9	7.58E+14			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-252478977	45388925	-5.56257	0.000533	-3.6E+08	-1.5E+08	-3.6E+08	-1.5E+08	
X 變數 1	2743090	455980.2	6.015811	0.000318	1691598	3794583	1691598	3794583	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.969331
R 平方	0.939602
調整的 R 平方	0.932052
標準誤	63809827
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	5.07E+17	5.07E+17	124.4543	3.73E-06
殘差	8	3.26E+16	4.07E+15		
總和	9	5.39E+17			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-4155478336	6.99E+08	-5.94233	0.000345	-5.8E+09	-2.5E+09	-5.8E+09	-2.5E+09	
X 變數 1	78372848	7025231	11.15591	3.73E-06	62172637	94573059	62172637	94573059	



7. 平鎮站地價稅

(1) 實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.923353
R 平方	0.852581
調整的 R 平方	0.834154
標準誤	4418759
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	9.03E+14	9.03E+14	46.26713	0.000138
殘差	8	1.56E+14	1.95E+13		
總和	9	1.06E+15			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95%	上限 95.0%	95.0%
截距	-302383406	48425855	-6.24426	0.000247	-4.1E+08	-1.9E+08	-4.1E+08	-1.9E+08	
X 變數 1	3309098	486489.4	6.801994	0.000138	2187251	4430944	2187251	4430944	

(2) 申報地價

迴歸統計	
R 的倍數	0.965377
R 平方	0.931953
調整的 R 平方	0.923447
標準誤	2.01E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	4.41E+18	4.41E+18	109.5651	6.03E-06
殘差	8	3.22E+17	4.03E+16		
總和	9	4.73E+18			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95%	上限 95.0%	95.0%
截距	-18898911389	2.2E+09	-8.59344	2.6E-05	-2.4E+10	-1.4E+10	-2.4E+10	-1.4E+10	
X 變數 1	231260659	22093557	10.46733	6.03E-06	1.8E+08	2.82E+08	1.8E+08	2.82E+08	



參、房屋稅95年至104年迴歸分析資料

1. 桃園站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.376265
R 平方	0.141575
調整的 R 平方	0.034272
標準誤	520662.2
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	3.58E+11	3.58E+11	1.319395	0.283884
殘差	8	2.17E+12	2.71E+11		
總和	9	2.53E+12			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	13775586	5706016	2.414221	0.042229	617489.1	26933683	617489.1	26933683	
X 變數 1	65844	57323.02	1.148649	0.283884	-66343.1	198031.2	-66343.1	198031.2	

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.667518
R 平方	0.44558
調整的 R 平方	0.376278
標準誤	20078257
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	2.59E+15	2.59E+15	6.429506	0.034947
殘差	8	3.23E+15	4.03E+14		
總和	9	5.82E+15			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	708683614	2.2E+08	3.220694	0.012226	2.01E+08	1.22E+09	2.01E+08	1.22E+09	
X 變數 1	5605158	2210543	2.535647	0.034947	507635.8	10702680	507635.8	10702680	



2. 中車站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.725091
R 平方	0.525757
調整的 R 平方	0.466477
標準誤	475273.3
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	2E+12	2E+12	8.869006	0.017652
殘差	8	1.81E+12	2.26E+11		
總和	9	3.81E+12			

係數										
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	下限 95.0%	上限 95.0%
截距	-5408290	5208593	-1.03834	0.329474	-1.7E+07	6602746	-1.7E+07	6602746		
X 變數 1	155831	52325.87	2.978088	0.017652	35167.35	276494.7	35167.35	276494.7		

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.952122
R 平方	0.906535
調整的 R 平方	0.894852
標準誤	11756131
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.07E+16	1.07E+16	77.59388	2.17E-05
殘差	8	1.11E+15	1.38E+14		
總和	9	1.18E+16			

係數										
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	下限 95.0%	上限 95.0%
截距	-329675785	1.29E+08	-2.55885	0.033707	-6.3E+08	-3.3E+07	-6.3E+08	-3.3E+07		
X 變數 1	11401216	1294307	8.808739	2.17E-05	8416538	14385894	8416538	14385894		



3. 永豐站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.81666
R 平方	0.666934
調整的 R 平方	0.6253
標準誤	348586.7
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.95E+12	1.95E+12	16.01924	0.003937
殘差	8	9.72E+11	1.22E+11		
總和	9	2.92E+12			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-8174074	3820215	-2.13969	0.064808	-1.7E+07	635357.2	-1.7E+07	635357.2	
X 變數 1	153605	38378.13	4.002404	0.003937	65104.65	242104.9	65104.65	242104.9	

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.911872
R 平方	0.83151
調整的 R 平方	0.810449
標準誤	23216675
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	2.13E+16	2.13E+16	39.48057	0.000237
殘差	8	4.31E+15	5.39E+14		
總和	9	2.56E+16			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	
截距	-785670996	2.54E+08	-3.0879	0.014937	-1.4E+09	-2E+08	-1.4E+09	-2E+08	
X 變數 1	16060711	2556072	6.283357	0.000237	10166399	21955023	10166399	21955023	



4. 內壢站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.848379
R 平方	0.719746
調整的 R 平方	0.684714
標準誤	641949.6
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	8.47E+12	8.47E+12	20.54555	0.001917
殘差	8	3.3E+12	4.12E+11		
總和	9	1.18E+13			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	95.0%
截距	-13394976	7035224	-1.90399	0.093393	-3E+07	2828279	-3E+07	2828279	
X 變數 1	320356	70676.33	4.532719	0.001917	157376.1	483335.9	157376.1	483335.9	

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.858249
R 平方	0.736591
調整的 R 平方	0.703665
標準誤	1.66E+08
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	6.14E+17	6.14E+17	22.37098	0.001483
殘差	8	2.2E+17	2.74E+16		
總和	9	8.34E+17			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	95.0%
截距	-6632206971	1.82E+09	-3.65271	0.006469	-1.1E+10	-2.4E+09	-1.1E+10	-2.4E+09	
X 變數 1	86274355	18240603	4.729797	0.001483	44211449	1.28E+08	44211449	1.28E+08	



5. 中原站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.760633
R 平方	0.578563
調整的 R 平方	0.525883
標準誤	1123905
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.39E+13	1.39E+13	10.98265	0.010635
殘差	8	1.01E+13	1.26E+12		
總和	9	2.4E+13			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	95% 下限	95.0% 上限	95.0%
截距	-19851034	12317042	-1.61167	0.145699	-4.8E+07	8552116	-4.8E+07	8552116	
X 變數 1	410068.2	123737.8	3.314008	0.010635	124728.3	695408.1	124728.3	695408.1	

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.679284
R 平方	0.461427
調整的 R 平方	0.394106
標準誤	68444566
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	3.21E+16	3.21E+16	6.854071	0.030744
殘差	8	3.75E+16	4.68E+15		
總和	9	6.96E+16			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	95% 下限	95.0% 上限	95.0%
截距	-355823053	7.5E+08	-0.47437	0.647914	-2.1E+09	1.37E+09	-2.1E+09	1.37E+09	
X 變數 1	19728148	7535499	2.618028	0.030744	2351257	37105039	2351257	37105039	



6. 中壢站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.593553
R 平方	0.352305
調整的 R 平方	0.271343
標準誤	376622
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	6.17E+11	6.17E+11	4.351485	0.070453
殘差	8	1.13E+12	1.42E+11		
總和	9	1.75E+12			

係數								
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
截距	4522790	4127458	1.095781	0.305063	-4995146	14040725	-4995146	14040725
X 變數 1	86496	41464.72	2.086021	0.070453	-9121.52	182114.1	-9121.52	182114.1

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.139696
R 平方	0.019515
調整的 R 平方	-0.10305
標準誤	55062321
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	4.83E+14	4.83E+14	0.159227	0.700309
殘差	8	2.43E+16	3.03E+15		
總和	9	2.47E+16			

係數								
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
截距	778152974	6.03E+08	1.289536	0.233241	-6.1E+08	2.17E+09	-6.1E+08	2.17E+09
X 變數 1	2418998	6062162	0.399032	0.700309	-1.2E+07	16398369	-1.2E+07	16398369



7. 平鎮站

(1) 房屋稅實徵稅額

迴歸統計	
R 的倍數	0.539991
R 平方	0.29159
調整的 R 平方	0.203039
標準誤	111262.2
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	4.08E+10	4.08E+10	3.292903	0.107128
殘差	8	9.9E+10	1.24E+10		
總和	9	1.4E+11			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	95.0%
截距	2626340	1219339	2.153905	0.063389	-185461	5438141	-185461	5438141	
X 變數 1	22228	12249.56	1.814636	0.107128	-6019.05	50476.03	-6019.05	50476.03	

(2) 房屋稅評定現值

迴歸統計	
R 的倍數	0.509433
R 平方	0.259522
調整的 R 平方	0.166963
標準誤	26265730
觀察值個數	10

ANOVA					
	自由度	SS	MS	F	顯著值
迴歸	1	1.93E+15	1.93E+15	2.803838	0.132572
殘差	8	5.52E+15	6.9E+14		
總和	9	7.45E+15			

係數									
	係數	標準誤	t 統計	P-值	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%	95.0%
截距	-55167766	2.88E+08	-0.19165	0.852788	-7.2E+08	6.09E+08	-7.2E+08	6.09E+08	
X 變數 1	4842158	2891762	1.674466	0.132572	-1826257	11510572	-1826257	11510572	



附錄三 以臺鐵土地開發回饋交換 鐵路騰空路廊使用

臺鐵桃園段改採地下化並增設通勤車站後，預期可小幅提升本業票箱收入（受限於票價無法調漲），但因站體空間擴大，同時增加臺鐵局的營運、維修成本。再者，桃園市政府因都市建設需要，亦有使用鐵路騰空路廊之需求，依據現行相關法令，如「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償無償劃分原則」，原則應採有償撥用，此一用地取得成本則將增加市府財政負擔。因此，桃園市府配合重大建設計畫及都市發展需求，與臺鐵局研商合作策略，一方面期望提升鐵路車站與管有土地之發展機會，降低臺鐵局因為鐵路立體化所產生的營運成本增加，或臺鐵土地（騰空路廊）提供做為公共設施之損失；另一方面，桃園市政府也希望透過與臺鐵局的協商合作，讓市政府減少公共設施開闢的土地取得負擔，早日落實市政建設的目標，提高桃園地區的生活環境品質與交通安全。

臺鐵管有土地受限於國有財產法不得任意處分或移轉產權，惟鐵路地下化之推動有利於臺鐵站區開發，基於平等互惠原則，桃園市政府建議臺鐵地下化土地開發可併同地下化騰空路廊及桃林鐵路路廊之再利用綜合考量，以車站土地開發回饋負擔與鐵路路廊土地交換之方式，早日促進重大建設計畫之實現，達成地方政府與中央互利互惠之雙贏模式。

建議策略包括：

一、提高車站開發容積：鐵路地下化後增加道路系統與公共空間，都市計畫變更階段兼顧都市發展需求與環境容受力，適度提高車站開發容積。

原臺鐵桃園段高架化計畫僅辦理桃園、中壢等二處車站開發，站區土地使用分區變更為交通用地，容積率比照周邊商業區採 380%。

地下化計畫規劃除辦理辦理桃園、中壢車站外，亦建議納入內壢車站，共計三處車站開發。由於鐵路地下化騰空路廊布設之道路系統由高架化雙向 2 車道增加為雙向 4 車道，且無高架站體及鐵路高架橋阻隔後，站區開發基地更為完整，可提供更多的公共設施空間，如廣場、綠帶、停車場、轉乘設施等，增加鐵路廊帶之環境容受力，整體土地開發利用條件提升，應可檢討提高車站樓



地板面積，以進一步發揮地下車站之建設效益及 TOD 規劃理念。地下化站區開發容積率初步評估可於 380%~520%範圍內進行檢討。

相較於原高架化計畫，地下化計畫增加內壢車站開發，調升車站開發基地容積率，又因地下化建設改善環境景觀，應可提高土地價值。後續都市計畫變更階段，桃園市政府將再就環境容受力、車站開發成本、不動產市場行情、容積空間使用需求等，與臺鐵局討論協商車站開發容積及其他相關事宜。

表 1 鐵路地下化後車站開發面積估計表

車站	桃園車站	中壢車站	內壢車站
土地面積(m ²)	40,300	52,961	29,730
現行土地使用分區	車站專用區	鐵路用地	鐵路用地
容積率	380~520%	380~520%	380~520%
回饋比例	40%	40%	40%

二、跨區(異地)變更回饋：採「都市計畫跨區變更負擔回饋」方式，變更臺鐵土地使用分區辦理土地開發

參考高雄輕軌使用臺鐵高雄臨港線路廊之案例，配合臺鐵高雄臨港線鐵路停駛，高雄市政府於臺鐵鐵路騰空路廊規劃布設輕軌設施，然因臺鐵屬獨立計算盈虧之公營事業單位，應依行政院訂頒「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」第 1 項第 2 款規定，辦理有償撥用始能開闢。後經行政院經建會(現已改制為國發會)、交通部路政司、內政部營建署、交通部臺灣鐵路管理局、交通部鐵路改建工程局及高雄市政府協調後達成共識，部分鐵路騰空路廊土地採「跨區變更負擔回饋」方式取得土地、其餘路線及高雄輕軌機廠預定地由高雄市政府採「先租用再有償撥用」方式取得土地。

以桃林鐵路為例，經檢討，已停駛之桃林鐵路沿線於六福路(五福車站)附近(詳圖 1)，有一臺鐵局管有之狹長土地，面積約 8,313m²，其中西側綠地 2,261m²，鐵路用地 6,052m²。為促進周邊地區發展及臺鐵土地活化利用，市府將協助以都市計畫變更方式(如變更為商業區)，透過整體規劃促使臺鐵土地開發，並讓管有腹地更為完整。

初步構想如下：



1. 將西側綠帶調整集中至基地北側，可完整使用並隔離高鐵，做為公共設施保留地。
2. 將鐵路用地專案變更為商業區，並回饋 40% 土地(面積 2,420m²，包括基地內 8m 寬騰空路廊 + 周邊畸零地)予桃園市政府。則商業區面積為 3,632m²，其中六福路北側商業區面積約 1,266m²，六福路南側商業區面積約 2,566m²。



圖 1 桃林鐵路五福車站土地開發基地分區示意圖

表 2 桃林鐵路五福車站土地開發前後分區面積初步試算

	開發前		開發後	
	土地分區	面積(m ²)	土地分區	面積(m ²)
六福路北	綠地	1,306	綠地(集中北側)	2,261
	鐵路用地	3,515	商業區	1,266
	-	-	騰空路廊(8m)	1,294
	小計	4,821	合計	4,821
六福路南	綠地	955	商業區	2,566
	鐵路用地	2,537	騰空路廊(8m)	926
	小計	3,492	合計	3,492
整體開發基地	綠地	2,261	綠地	2,261
	鐵路用地	6,052	騰空路廊(寬 8m)	2,220
	-	-	商業區	3,832
	合計	8,313	合計	8,313



三、臺鐵與桃園市政府協議地下化後站區土地開發與「鐵路地下化、桃林鐵路騰空路廊」土地使用權利，以達中央、地方互惠雙贏

基於臺鐵營運與資產處分特殊性及平等互惠原則，考量臺鐵營運損失與資產減損，桃園市政府後續將與中央及臺鐵局協商，市府以車站開發容積增加及跨區變更負擔回饋方式，帶動臺鐵土地資產之活用，促成鐵路地下化建設之順利推動；並建議比照臺鐵「南港專案」及「萬板專案」，臺鐵局將桃園段地下化及桃林鐵路之騰空路廊，無償提供市府使用因鐵路地下化建設騰空之 25m 路廊，作為開闢道路、輕軌及埋設公共管線使用，另桃林鐵路路廊土地產權歸市府，可供市府建設捷運棕線、輕軌、道路...等，以達中央、地方互利雙贏。

未來需協調事宜說明如下：

(一)鐵路地下化衍生成本及騰空路廊土地價值

1. 估算鐵路地下化騰空路廊之臺鐵土地(不含桃園、內壢、中壢車站可開發範圍)，以桃園市政府辦理 1/2 持分有償撥用時所需費用。
2. 估算桃園市境之桃林鐵路騰空路廊(不含五福車站可開發範圍)，辦理有償撥用時所需費用。

(二)桃園市政府協助臺鐵土地變更開發

1. 桃園、內壢、中壢車站因地下化提高環境容受力，開發容積率可由原高架化 380% 予以調升，初步評估容積 520%，後續都市計畫審議階段再行研議開發強度與回饋比例。
2. 評估跨區變更回饋辦理方式，初步評估協調站區變更需回饋之土地部分以鐵路地下化及桃林鐵路騰空路廊抵充。
3. 以平等互惠及不增加臺鐵局虧損之原則下，評估最適之土地開發規模，並結合都市計畫回饋機制換取市府無償使用第(一)項鐵路地下化及桃林鐵路騰空路廊之權利。

(三)其他

1. 臺鐵地下化車站開發之大樓共構基礎費用可納入本計畫建設經費。
2. 另考量臺鐵楊梅及埔心等站區之用地開發，請臺鐵局再與本府協調資源分配。
3. 其他屬非都市土地範圍或土地分布較零星者，可於綜合規劃階段再予詳談。



附錄四 說明會意見暨辦理情形對照表

一、臺鐵桃園段高架化改採地下化可行性研究說明會(第一場次)

(一)時間：105年3月22日(星期二)下午7時

(二)地點：桃園市中壢區社福館5樓演藝廳(桃園市中壢區元化路159號)

(三)主持人：桃園市政府秘書長游建華

(四)到場人數：195人(男：136人，女：59人)

(五)意見彙整與處理情形對照表

發言人/項次	發言意見	機關處理情形
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. 市府最近爭取臺鐵太魯閣、普悠瑪號延伸行駛到中壢站，甚至楊梅站，其中折返點臺東、花蓮、樹林、新竹都三個月台，七堵站四個月台，如果要在中壢站折返，起碼要設三個月台，為何只設兩個？目前設計應思考未來營運規劃。 2. 沿線採兩線軌道，未來是否有擴充方案，不然發生事故會影響很大。地下化是否會減少不必要事故，包括桃園段或新竹段、埔心以南，因上午通勤尖峰都是從新竹以南發車，應思考更好的方案讓臺鐵發更多的車到桃園區間，而不是只是同一路廊變地下化，對通勤族沒有改善，只方便到開車族。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 列車始發與折返涉及相關整備、補給、清潔作業，故係以維修基地所在位置為分界，樹林、七堵、花蓮等車站係與基地緊鄰，配合進出廠需要設置多座月台。 目前花東線普悠瑪號列車由樹林站發車，列車整備工作於樹林基地進行，隨臺北機場遷至桃園富岡基地(102年1月10日第一階段啟用)，經市府積極爭取，臺鐵局已在研議花東線普悠瑪號延伸至桃園站、中壢站，應可在富岡基地整備發車，而非在中壢站折返故不需額外增設月台，仍以兩島式月台為規劃方向。 2. 考量臺鐵桃園段路廊寬度有限，目前規劃地下化軌道配置與高架化相同，除桃園站以北採3軌外，桃園站至平鎮站間路線段均採2軌設置。 配合列車調度及緊急事故處理需求，已分別於鳳鳴-桃園、桃園-中路、永豐-內壢、內壢-中原、中原-中壢、中壢-平鎮間規劃設置橫渡線。臺鐵桃園段列車排班將視未來臺鐵局營運計畫而定，惟市府站在全體市民立場，將爭取合理營運方案，增加桃園段停靠站點。
2	<p>以前規劃高架案，中原陸橋要拆掉，因陸橋影響中山東路一段兩側店面生意三十幾年，造成店家關門，地下化案應該也要拆除中原陸橋。</p>	<p>地下化計畫可行性研究階段針對沿線平交道、陸橋、地下道均以廢除、恢復平面為原則，後續綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業，屆時尚會針對騰空路廊利用，兩側交通連通及都市發展縫合進行詳盡的評估。</p>
3 中壢區 莊敬里 里長劉邦茂	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路立體化是為了消除平交道的安全、快速，及減少東西阻隔的地方發展。93年鐵路局城鄉規劃改善三個車站，包括內壢、楊梅、富岡，其中內壢車站跟後站莊敬廣場遙遙相望，因為大家在等鐵路立體化；97年發生學生跨越鐵軌死亡意外，因前後站無通行設施，後經陳情臺鐵局於97年完成天橋，給居民很多方便也帶動後站發展，所以大家都很期待鐵路立體化。 	<ol style="list-style-type: none"> 1、3. 地下化計畫可行性研究階段針對沿線平交道、陸橋、地下道均以廢除、恢復平面為原則，後續綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業，屆時尚會針對騰空路廊利用，兩側交通連通及都市發展縫合進行詳盡的評估。 2. 臺鐵內壢車站現有3座月台，主要使用第一、二月台。鐵路地下化後改採1島式、2岸壁式月台，共4座月台，可改善目前尖峰時段人潮擁擠情形。



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
	<p>2. 內壢火車站是臺鐵三等車站的第一名，每天出入約 2 萬人，但站務人員數量依舊，月台小小的擠滿人，上星期民眾陳情下班時月台有人昏倒，輪椅擔架送不進去。</p> <p>3. 內壢地區有 4 個平交道，包括遠東、興仁路、內壢南方(精忠街)、自立新村，總長約 1200 公尺，內壢火車站在中間。自 91 年，內壢陸續興建 3 個國宅，約 3800 戶，人口一直成長，而內壢南方(精忠街)平交道當時未拓寬前僅 6m，拖板車卡住，發生多起車禍，後爭取平交道拓寬時，臺鐵局也是用高架化在即推託。</p> <p>4. 希望儘快推動鐵路立體化，政策不要再搖擺不定。</p>	<p>4. 市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。</p>
4	<p>1. 鐵路地下化後，平交道事故或塞車問題都會解決。</p> <p>2. 內壢車站旁邊廣二土地在日據時代是可建築用地，後來被劃為廣二用地 50 年，我們一樣納稅，沒有獲得減免跟優惠，現在房子不能貸款、不能賣、不敢修，對我們很不公平。希望重新檢討，廣一、廣三空著應多加利用，廣二現在的住宅跟店面不應該拆掉。</p>	<p>1. 地下化計畫可行性研究階段針對沿線平交道、陸橋、地下道均以廢除、恢復平面為原則，後續綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業，屆時尚會針對騰空路廊利用，兩側交通連通及都市發展縫合進行詳盡的評估。</p> <p>2. 鐵路地下化於後續綜合規劃階段同步辦理都市計畫變更作業，將納入民眾意見，檢討評估內壢車站旁邊廣二之土地使用分區。</p>
5	<p>板橋鐵路地下化後，都市發展跟以前差很多，桃園是一個大都市，應該推動地下化，不要高架化。</p>	<p>感謝支持。市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。</p>
6 中壢區 普忠里 里長許志煒	<p>大家都支持地下化，希望地下化能快一點。我們普忠里新中北路 249 巷 11 弄在 611 大水災時淹到 1.55 公尺，納莉颱風時也淹了 60 公分，因為鐵路路基被沖刷了，怕危險築了一道牆，我們這邊變成水池，希望能先以專案辦理改善，減少民眾損失。</p>	<p>感謝支持。市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。</p> <p>關於普忠里新中北路淹水問題，將另由本府工務局、水務局及中壢區公所評估處理。</p>
7	<p>對支持高架或地下沒有意見，趕快做就好。剛剛說高架慢是因為用地取得，我覺得是執行單位出問題，全省各鐵路立體化都是鐵改局做，為何桃園段是臺鐵局做，應該趕快交接，鐵改局做進度才會快。如果地下化照原本高架化的臨時軌做，應該趕快進行，為何拖到現在，有爭議的可以先暫停，其他段的用地跟臨時軌為什麼不能做，現在臨時軌進度不到 10%，</p>	<p>市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，可行性研究辦理期間召開之工作會議中，亦向臺鐵局反映地下化臨時軌不變動，目前仍可按原設計、原進度施工。後續除持續反映臨時軌工程外，待可行性研究審查通過後，亦將向交通部協商由鐵工局續辦綜合規劃及設計、施工，以加速鐵路地下化建設。</p>
8	<p>1. 感謝桃園市長傾聽我們的聲音，有魄力推動鐵路地下化。錯誤的決策比貪汙更可怕，如果做了高架，過了幾年還是要拆，鐵路地下化不會再拆，我們應該要有宏觀的態度。</p> <p>2. 蓋地下化會花很多錢，但要為後代子孫思考。經費由中央、地方分攤，但以前公共建設會有受益費，如果地下化可以讓我們受益，贊成跟我們收一點費用。</p>	<p>1. 感謝支持。市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。</p> <p>2. 鐵路建設配合中央規定，會辦理周邊土地整體開發計畫，其目的在於鐵路立體化後可帶動周邊地區發展，提升相關土地或不動產價值，稅收亦會增加，再由所增加之稅收提撥部分回饋公共建設，此精神與工程受益費類似，但不會額外增加民眾負擔，且可形成都市發展之正向循環。</p>
9	<p>希望政府傾聽民意，趕快落實做到，不然</p>	<p>市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取</p>



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
中壢區 普仁里 里長張鳳凰	說明會不知要開到何年何月何日。	中央儘快核定計畫。
10	<ol style="list-style-type: none"> 1. 我很早就贊成要做地鐵，不做地鐵，桃園市會落後其他縣市很多。板橋當初做了地鐵，交通方便，地價漲了很多。 2. 我住內壢中華路，為何被劃入廣二用地，從民國 42 年租房子住在這，後來買了房子不是廣二用地，蓋房子不用申請，民國 61 年左右，都市計畫把我們改成廣場用地，那時資訊不發達，老百姓不知道，後來知道來不及了。之前跟宋楚瑜省長溝通，回答我等桃園鐵路地下化後改為商業區或住宅區，政府不應該搶奪人民財產，霸佔人民土地。希望現在的政府能變更廣二用地為住宅區或商業區。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 感謝支持。市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。 2. 鐵路地下化於後續綜合規劃階段同步辦理都市計畫變更作業，將納入民眾意見，檢討評估內壢車站旁邊廣二之土地使用分區。
11	<ol style="list-style-type: none"> 1. 不管高架或地下，大家都期待趕快施工，既然要改成地下化，施工進度要加快。大家也關心是否會拆到民宅，以及普義路陸橋是否會拆，普義路陸橋造成兩側店面不能使用。另外，若現在陸橋兩側不能使用，未來鐵路高架化兩側居民也都會受害，所以希望推動地下化。 2. 中原大學男生宿舍旁是鐵路沿線最低窪的地方，每次下大雨都會淹水，鐵路地下化期程可能 8 年，希望淹水問題可以先改善。 3. 因鐵路高架化一直沒實施，內壢後站無法發展，改為地下化後，內壢前後站結合，未來內壢發展應該再做思考，廣二用地民眾一直陳情但沒有解決，希望都市計畫配合鐵路地下化能一併檢討。 4. 鐵路高架臨時軌從內壢到中壢只做一小部分，因為土地沒有徵收，臨時軌私有地沒有租用，現在要中央同意鐵路高架改地下還要一段時間，是否能先處理臨時軌問題，跟地主溝通，臨時軌工程能繼續進行以縮短地下化期程。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地下化計畫可行性研究階段針對沿線平交道、陸橋、地下道均以廢除、恢復平面為原則，後續綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業，屆時尚會針對騰空路廊利用，兩側交通連通及都市發展縫合進行詳盡的評估。 2. 關於中原大學男生宿舍旁淹水問題，將另由本府工務局、水務局及中壢區公所評估處理。 3. 鐵路地下化於後續綜合規劃階段同步辦理都市計畫變更作業，將納入民眾意見，檢討評估內壢車站旁邊廣二之土地使用分區。 4. 市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，可行性研究辦理期間召開之工作會議中，亦向臺鐵局反映地下化臨時軌不變動，目前仍可按原設計、原進度施工。後續將持續反映臨時軌工程，以加速鐵路地下化建設。
12	捷運用潛盾施工，對居民影響最小，鐵路地下化是否也用潛盾施工。	鐵路地下化潛盾施工須採用大斷面潛盾機，且在營運中鐵路下方施作，可接受之工程風險較高，與捷運採小斷面潛盾機，且多在道路下方施作不同。 經綜合評估國內外鐵路地下化案例及目前國內技術發展，現階段以明挖覆蓋工法估算用地、經費及工期，待綜合規劃階段再進行完整研析。
13	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路地下化的自償率是-8%，如何變成正值。 2. 另外捷運綠線在蘆竹以北是高架化，有沒有考慮一併變成地下化。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路立體化自償率之計算，票箱收入僅計立體化前後之收入增量，自償率多為負值，以目前提送至交通部審查桃園段地下化版本，只計本業收入之自償率為-5.16%，但加計車站開發及周邊土地開發效益後，自償率可提升至 6.39%。後續尚會與臺鐵局討論增加車站開發效益、降低營運維護成本之可行



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
		<p>性。</p> <p>2. 捷運系統採高架或地下化主要考量工程、用地條件及財務課題，捷運綠線於 G13 以北蘆竹路段採高架化規劃，並於 105 年 3 月 21 日獲國發會審查通過。</p>
14	<p>1. 我住中山東路新街溪旁邊，如果房子要被拆遷，會不會只拆一半，另一半就不管。</p> <p>2. 很多居民經濟上有問題，若拆遷要搬家可以，但沒有拿到錢連搬家的能力都沒有，市府如何解決這個問題。</p> <p>3. 鐵路地下化為何不併考量捷運也地下化，不用再搞輕軌多此一舉。</p>	<p>1. 如鐵路地下化拆遷民宅造成該棟房子無法居住時，一般以整棟拆除方式辦理，並依「桃園縣興辦公共設施拆遷建築改良物補償自治條例」規定給予拆遷補償費。</p> <p>2. 後續市府將與徵收拆遷地主及住戶溝通，瞭解民眾意見及困難，並針對土地徵收之私有地主，將研擬合理、可行之補償、獎勵措施。</p> <p>3. 臺鐵桃園段捷運化、地下化後，平均站距縮短至 2 公里以內，已具都會區高運量軌道系統之服務功能。再增加平行地下化捷運之用地、財務可行性低，且會衍生捷運與臺鐵之運具競爭。鐵路地下化後騰空路廊之輕軌規劃為更長期之願景構想，現階段以景觀綠帶、公共設施及道路系統為主。</p>
15	<p>平鎮有二十幾萬人，這次地下化有在平鎮設站，一定要實現。</p>	<p>感謝支持。市府刻正積極推動鐵路高架化改採地下化，路線由高架化終點中壢車站延伸至平鎮車站，目前可行性研究報告已提送交通部，將持續爭取中央儘快核定計畫。</p>



二、臺鐵桃園段高架化改採地下化可行性研究說明會 (第二場次)

(一)時間：105 年 3 月 28 日 (星期一) 下午 7 時

(二)地點：臺鐵桃園車站舊站大廳(桃園市桃園區中正路 1 號)

(三)主持人：桃園市政府秘書長游建華

(四)到場人數：170 人(男：138 人，女：32 人)

(五)意見彙整與處理情形對照表

發言人/項次	發言意見	機關處理情形
1 鄭寶清 委員	1. 已跟行政院及交通部協商，院長及部長均支持地下化，於 5 月 20 日卸任前可通過可行性初評及複評。因地下化車站開發會有收入，經費分攤不用擔心，鐵路地下化對市區發展及桃園建設有助益，希望市民支持能儘快完成。 2. 捷運綠線已於 3 月 21 日獲國發會審查通過，預計下個月發包 PCM 標。	感謝委員支持。
2 陳賴素美 委員	鄭市長非常認真努力，桃園市立委也非常關心桃園市重大交通建設，不管捷運或鐵路地下化，均與未來桃園市整體市容、環境及建設相關，可帶動地方向上發展力量，希望桃園升格六都後，能成為先進、繁榮的都會區。	感謝委員支持。
3	桃園車站有無預辦登機服務?民眾來桃園市區消費，行李透過預辦登機直接到機場，可讓觀光客更方便，提振桃園經濟。	桃園機場預辦登機及行李托運服務，須在桃園機場捷運線車站配合行李處理設施及直達車行李車廂方能實施。目前規劃於機場捷運線臺北車站(A1 站)設有預辦登機服務，新北產業園區站(A3 站)、高鐵桃園站(A18 站)及中壢車站(A23 站)則預留行李處理系統之空間，於未來擴充使用。桃園車站並未與桃園機場捷運線銜接，無法安全管制行李托運，未提供預辦登機服務。
4	臺鐵桃園段附近沒有平行道路，桃園市民通勤多依賴鐵路，目前規劃通勤站只有 2 軌，未來是否增加至 3 軌，避免事故發生造成很大的影響。	考量臺鐵桃園段路廊寬度有限，目前規劃地下化軌道配置與高架化相同，除桃園站以北採 3 軌外，桃園站至平鎮站間路線段均採 2 軌設置。配合列車調度及緊急事故處理需求，再分別於鳳鳴-桃園、桃園-中路、永豐-內壢、內壢-中原、中原-中壢、中壢-平鎮間設置橫渡線。
5	1. 簡報提到地下化經費要 1000 億元，但桃園市只負擔 100 億元，這是指 1 年負擔還是全部負擔 100 億元。 2. 高架化計畫規劃的區段徵收是否還繼續適用，範圍為何。	1. 目前預估地下化總經費約需 1,032 億元，市府將爭取比照臺南、高雄鐵路地下化之中央經費補助案例，則桃園市政府負擔之地下化經費合計約需 111~222 億元。後續尚會與中央協商實際負擔額度。 2. 高架化計畫原為取得橋下路段 50~60 公尺寬「園林大道」所需用地，並引導新設車站周邊地區發展，故遴選沿線具發展潛力之農業區辦理區段徵收。惟「園林大道」用地取得存有爭議，已調整為 25 公尺寬路廊，並取消周邊農業區開發，故目前已無區段徵收計畫。 地下化計畫路廊寬度維持 25 公尺，採一般



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
		徵收取得，因鐵路下地後，騰空路廊之利用方式改變，後續綜合規劃階段將再重擬都市計畫變更作業，重新檢討沿線之土地使用分區及土地開發方式。
6	<ol style="list-style-type: none"> 1. 桃園段鐵路捷運化可以做到什麼程度，區間車班次要夠密才能達到捷運化效果。 2. 高架化因土地取得困難造成進度落後，但地下化土地取得會變容易嗎，土地徵收是否比高架化更多。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路捷運化係指縮短、加密站距及班距，目前臺鐵樹林-汐止捷運化路段於尖峰班距可達 5~10 分鐘，已接近臺北捷運高運量路線班距(約 3~7 分鐘)。桃園段鐵路捷運化列車排班屬臺鐵局事權，將視未來營運計畫而定，惟市府站在全體市民立場，將爭取合理營運方案，增加桃園段停靠站點。 2. 土地取得事涉民眾權益，不論鐵路採高架或地下化，均需與地主長期溝通，後續市府針對土地徵收之私有地主，將研擬合理、可行之補償、獎勵措施。目前地下化計畫永久路權寬度維持原高架化 25 公尺，原則上土地徵收範圍與高架化計畫相當。其中針對中壢車站南側臨時軌布設規劃調整至承德路，故尚會減少該路段之徵收拆遷數量。
7 李光達 議員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地下化會增加 2m 的作業區，將來採徵收地上權，完工後還給地主，若未來這些土地辦理開發時，地下室的開挖是否會影響到民眾權益。 2. 地下化計畫的規劃設計是否已決標，若以後由鐵工局辦綜合規劃，今天可行性研究成果是否會被推翻。 3. 車站站體設計及周邊應納入停車場、巴士站、轉運站等相關規劃。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依交通部頒「鐵路兩側禁建限建辦法」，交通部為維護鐵路興建及行車安全，得於鐵路路線兩側及其上空、地下劃定禁建範圍。而後續辦理鐵路地下化沿線都市計畫變更，尚會訂定兩側建物退縮及建蔽率、容積率之土地使用分區管制要點，均將充分、完整考量鄰房安全及地主權益。 2. 目前地下化計畫為可行性研究階段，獲中央審查通過後，再由交通部指定機關辦理綜合規劃及設計。可行性研究提報中央時，交通部、臺鐵局、鐵工局等均會參與審查討論，故可行性研究同意通過之成果已具中央、地方之共識，綜合規劃屬於延續性而更細緻的評估報告。 3. 綜合規劃及都市計畫變更作業階段，均會考量各車站之停車轉乘及周邊公共運輸設施需求。
8	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沿線村里最清楚地下化或高架化的問題及影響的權益，能否針對鐵路沿線民眾辦理小型說明會。 2. 鐵路沿線緊鄰大樓多，施工上如何加強鄰房安全，未來水電瓦斯等地下管線亦應一次施工完成。 3. 大部分的鄉親認同採地下化，但列車要停站才有用，像爭取普悠瑪停靠桃園站。 4. 緊鄰臺鐵的土地變更及徵收應完整考量，避免造成民眾權益損失。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 視鐵路沿線民眾需求，市府均可配合辦理小型說明會。 2. 依交通部頒「鐵路兩側禁建限建辦法」，交通部為維護鐵路興建及行車安全，得於鐵路路線兩側及其上空、地下劃定禁建範圍。而後續辦理鐵路地下化沿線都市計畫變更，尚會訂定兩側建物退縮及建蔽率、容積率之土地使用分區管制要點，均將充分、完整考量鄰房安全及地主權益。此外，配合地下化騰空路廊，亦會納入地下管線之整體規劃、設計、施工。 3. 鐵路列車調度、停靠屬臺鐵局事權，需視未來營運計畫而定，惟市府站在全體市民立場，將爭取合理營運方案，增加桃園段停靠站點。 4. 後續市府將與徵收拆遷地主及住戶溝通，瞭解民眾意見及困難，並針對土地徵收之私有地主，將研擬合理、可行之補償、獎勵措施。



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
9	民國 100 年宣布高架化動工,4 年後什麼都沒有,現在如果地下化有共識,希望儘快定案、施工。	市府考量桃園市發展願景,刻正積極推動鐵路高架化改採地下化桃園段地下化建設,目前可行性研究報告已提送交通部,將持續爭取中央儘快核定計畫,民眾的支持亦會加速中央核定。
10 林正峰 議員	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高架化也會消除平交道、陸橋、地下道,不是只有地下化才消除,不要誤導民眾。 2. 不是只有地下化站體開發可以賺錢,高架也可以做站體開發,兩者有什麼差別,要對百姓說清楚。 3. 民國 114 年地下化不可能完工,還有廢棄土問題,桃園市沒有棄土場。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高架化及地下化計畫針對沿線平交道、陸橋、地下道均以廢除、恢復平面為原則,兩者消除數量於提送交通部可行性研究報告中均有充分說明。 2. 高架化及地下化計畫均會辦理車站開發,主要差異為不同方案之土地面積、容積率、可開發之樓地板面積、開發營建成本、不動產市場行情及開發產品設定等。現階段可行性研究為初步評估假設,後續綜合規劃及都市計畫變更階段尚會進一步研析。 3. 市府為加速推動臺鐵桃園段地下化建設,參考以往鐵路地下化案例,已初步研擬多項策略,包括沿用高架化臨時軌、提高綜合規劃線形精度、爭取一階環評、維持原高架化 25m 路權、提前溝通土地取得、工程要徑優先設計等,後續中央審議階段均會持續協商,期能 114 年通車。關於工程執行重要課題,如廢棄土問題,將於下一階段之綜合規劃、都市計畫變更、環評中辦理。
11	桃園車站高架化站址在舊站位置,中正路往來延平路必須繞行,未來地下化希望前站中正路能直接連接延平路到八德區。	桃園車站站區屬臺鐵局管有之車站專用區,未來鐵路地下化後,前後站中正路與延平路能否銜接連通將於綜合規劃及都市計畫變更階段,就兩側土地發展、車站開發配置及交通轉運需求進行整體規劃評估。
12 蘇家明 議員 助理簡憲昭	高架化延宕主因為土地取得及都市計畫變更,目前規劃地下化 114 年通車,108 年開工,距現在只剩 2 年 8 個月,都市計畫、土地取得都還沒做,108 年要如何開工,地政局、都發局有無參與,都市計畫、土地取得期程如何安排。	鐵路立體化計畫之綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業,目前預估地下化計畫於 107 年獲行政院核定後,107 年底完成都市計畫變更,108 年底完成土地取得。 本案辦理期間地政局、都發局均參與、出席相關會議,為加速前述工作,目前地下化規劃維持原高架化 25m 路權,以減少都市計畫變動幅度,並有利於市府掌握土地取得困難點,如中壢車站南側臨時軌即於地下化計畫中建議調整至承德路以減少拆遷。
13	地下化建設經費高,若桃園市不跟中央政府拿補助,由市府自己編列預算推動,桃園市稅收是否都花在地下化,是否會造成預算排擠。	目前國內鐵路地下化案例中,臺南市政府補貼建設經費 12.5%,高雄市政府補貼 25%。本府比照相關案例向中央爭取專案協商,預估負擔金額約 111~222 億元,在財務負擔能力範圍內。後續尚會與中央協商實際負擔額度。
14	今天說明會似乎是單方面的說法,民眾意見與建議是否會納入報告或可以公開回應。	3 月 22 日及 3 月 28 日兩場次說明會之民眾意見及機關處理情形均會納入可行性研究報告中。
15 桃園區 南門里 里長吳宏泰	南門里有陸橋、地下道、平交道,唯獨南山街受鐵路阻斷無法連通,現在里民或南門國小學童往來鐵路兩側要透過臺 4 線(三民路)繞行,阻隔原因包括東生紡織廠跟不能增設鐵路平交道之規定,建議辦理鐵路地下化時要把南山街打通,解決交通問題。	鐵路地下化於後續綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業。由於鐵路兩側南山街於都市計畫中為可連通之都市計畫道路,目前受鐵路阻隔之情形應可於鐵路地下化後打通調整為平面道路。



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
16	今天主要談綠線、藍線與臺鐵轉乘，是採地下化處理，其他桃園都會捷運線，如棕線的規劃是否也採地下化。	捷運系統採高架或地下化主要考量工程、用地及財務課題，捷運棕線係採全線高架化之單軌系統規劃。
17	<ol style="list-style-type: none"> 捷運棕線採高架化設計，未來與臺鐵、綠線如何銜接轉乘。 桃園、中壢車站能否採用地標式建築設計，之前高架化桃園車站由潘冀設計，中壢車站由宗邁設計，未來地下化站體是否會融合高架化設計，不改變太多，或可引進國際建築師設計。 建議車站開發大樓引進大型商場或飯店。 	<ol style="list-style-type: none"> 因土地空間不足，捷運棕線於桃園端起點設於桃園火車站東側，利用已廢除桃林鐵路車站月台空間設站，與臺鐵、綠線採站外轉乘。 桃園、中壢車站是否採用地標式建築設計可於都市計畫變更階段，就都市整體景觀風貌與都委會委員討論。 目前車站開發初步評估將引入商業設施，後續由
18 蔡永芳 議員	<ol style="list-style-type: none"> 改採地下化後，高架化臨時軌有無浪費，施工採明挖或潛盾工法，工程有無問題。 住在鐵路旁邊很多民眾提到區段徵收，是過去朱立倫縣長時代推動 60m 園林大道才辦理區徵，現在已經沒有 60m 園道案，地下化 25m 永久路權採一般徵收。 高架化跟地下化計畫路權都是採 25m，這部分都市計畫可以延續，期程應該沒問題。 	<ol style="list-style-type: none"> 依目前規劃，鐵路改採地下化之臨時軌沿用高架化成果，不會造成浪費。施工則考量國內外鐵路地下化案例及目前國內技術發展，現階段以明挖覆蓋工法估算用地、經費及工期，待綜合規劃階段再進行完整研析。 高架化計畫原為取得橋下路段 50~60 公尺寬「園林大道」所需用地，並引導新設車站周邊地區發展，故遴選沿線具發展潛力之農業區辦理區段徵收。惟「園林大道」用地取得存有爭議，已調整為 25 公尺寬路廊，並取消周邊農業區開發，故目前已無區段徵收計畫。 地下化計畫路廊寬度維持 25 公尺，採一般徵收取得，因鐵路下地後，騰空路廊之利用方式改變，後續綜合規劃階段將再重擬都市計畫變更作業，重新檢討沿線之土地使用分區及土地開發方式。 感謝委員支持。鐵路立體化計畫之綜合規劃階段將同步辦理都市計畫變更作業，為加速工作，目前地下化規劃維持原高架化 25m 路權，以減少都市計畫變動幅度，並有利於市府掌握土地取得困難點，如中壢車站南側臨時軌即於地下化計畫中建議調整至承德路以減少拆遷。
19	建議在桃園臨時車站放置鐵路地下化平面圖或模型展示。	目前鐵路地下化方案尚未獲中央審查同意，後續尚有可能變動，故暫不於桃園臨時車站展示，關於本案之相關資訊可於桃園市政府捷運工程處網頁上取得。
會後民眾 書面意見	<p>緣由 105 年 03 月 28 日晚七時，原桃園市火車站大廳由世曦公司簡報，臺鐵高架改為地下化可能性評估說明會，市府指派市府長官蒞臨有桃園市桃園區長、李議員、邱議員、里長、各市民等關心此案（桃園市（直轄市）百年重大建設）。</p> <p>蔡英文總統及鄭市長大力支持此案，為桃園市（直轄市）百年重大建設，深感慶幸桃園市市民，本人也十二萬分讚同，些許建言臺鐵鐵路高架改地下化如下：</p> <p>一、規劃應以現有鐵路為中心點，倘若不足土地須徵收、徵用或地上權取得，應由中心點平均往外規劃，減少因偏向一邊，造成單邊地主或所有權人重大損</p>	<ol style="list-style-type: none"> 鐵路立體化施工階段需先完成臨時軌，再利用目前平面軌道空間施作永久軌，由於臨時軌僅能設於現有鐵路單側，故土地取得無法由現有鐵路兩側平均往外規劃，而以用地取得可行性高、拆遷量少為規劃原則。 感謝建議，針對鐵路地下化需辦理土地取得之私有地主，市府將會研擬合理、可行之補償、獎勵措施。 通勤車站之基地腹地較小，若辦理開發需整合周邊私有土地或未開發公共設施用地，又鐵路車站開發方式及相關法規與捷運車站不同，開發彈性較小。此外，車站開發屬於臺鐵局事權，綜合規劃階段將再行協調、討論。



發言人/項次	發言意見	機關處理情形
	<p>失，因而引起民眾不滿及抗爭。</p> <p>二、上述不足土地須徵收、徵用或地上權取得，應該可以比照高鐵模式，以地異地、移轉容積方式取得、或用擴大都市計畫徵收後土地，優先互益補償拆遷戶、所有權人。</p> <p>三、尚可規劃其他通勤車站比照臺北市車站、新北市板橋車站、捷運站聯合開發、地下街、國民住宅等，市府也可以創造更大稅收及資金溢注。</p> <p>四、建議鐵路地下化後，地上可規劃道路疏解臺1線擁擠交通(桃園至中壢或至平鎮)，若能再規劃捷運紅線那當然最好。</p> <p>五、桃園市市府應該可以比照臺中擴大都市縫合計畫，把餅做大取得更多抵價地及公有土地等，一則市府可創造更多稅收(如抵價地標售、撥用等)、稅賦(地價稅、房屋稅、契稅、土地增值稅、遺產稅、贈與稅等)，二則引進更多人口、創造更多就業機會等。</p>	<p>4. 鐵路地下化後騰空路廊之使用將綜合評估各路段都市發展及交通需求後，訂定使用方式，目前規劃方案包括景觀綠帶、人行步道、自行車道及汽車道，長期願景則評估輕軌可行性。</p> <p>5. 感謝建議，各項軌道建設規劃階段，除車站站區及路線段之土地使用分區調整外，均會辦理車站周邊之整體都市發展與土地開發評估，其中即考量都市計畫之變更與檢討，地方產業結構的調整，以及公共建設帶動土地、不動產價格提升可增加挹注的稅收。</p>



附錄五 市府歷次工作會議意見暨辦理情形對照表

一、第一次工作小組會議 (104/05/22)

項次	會議結論	辦理情形
一	為不影響捷運綠線與機場捷運延伸線完工通車期程及降低鐵路地下化施工困難度，有關桃園、中壢地下站與 G07 站、A23 站站體配置一節，請世曦蒐集各項資料(如：車站共構、分構，建設經費，車站選址…)，以提出最佳方案。	經近期工作會議討論，考量臺鐵開挖及爬坡能力，建議本案採臺鐵在上、捷運在下之路線方案，相關議題如線形規劃、桃園、中壢車站與綠線 G07 站、機場捷運 A23 站之整合規劃構想等已於 7/8 第四次工作會議中提報說明，另亦已於 7/17 「機場捷運 A23 站與臺鐵中壢站地下化站體工程配置會議」向高鐵局提報說明。
二	明挖與潛盾兩種施工工法對民宅拆遷數量影響所採評估方法為何。	依 7/7 現勘及與貴局討論結果，考量施工中風險，本案地下化原則採用明挖工法，於路廊寬度不足、用地拆遷困難路段方評估潛盾工法可行性，後續完成臺鐵路廊沿線用地取得可行性評估後，將綜整提出工法建議。
三	有關本計畫潛盾工法工作井選址部分，請世曦研議妥適地點。	依 7/7 現勘及與貴局討論結果，考量施工中風險，本案地下化原則採用明挖工法，於路廊寬度不足、用地拆遷困難路段方評估潛盾工法可行性，後續完成臺鐵路廊沿線用地取得可行性評估後，將綜整提出工法建議。
四	請世曦以樂觀及保守方式評估本計畫所需施工期程。	配合辦理，待路線方案確認後，本案將考量不同情境，評估樂觀及保守之施工期程。
五	為縮短興建期程、減少民房拆遷及降低施工經費等，本計畫將採新工法(潛盾施工)施工，惟全臺鐵路地下化皆採明挖覆蓋施工方式，故本府後續將邀集產官學共同研討本計畫運用新技術之可行性。	依 7/7 現勘及與貴局討論結果，考量施工中風險，本案地下化原則採用明挖工法，於路廊寬度不足、用地拆遷困難路段方評估潛盾工法可行性，後續完成臺鐵路廊沿線用地取得可行性評估後，將綜整提出工法建議。 另為探討潛盾工法之可行性，預計 8/4 召開工程技術研討會，邀請國內外專家學者進行案例分析及討論。



二、第二次工作小組會議 (104/06/05)

項次	會議結論	辦理情形
一	請世曦評估鐵路高架化計畫實際完工通車期程及建設經費。	目前鐵路高架化計畫因用地取得及都市計畫變更尚未完成致進度延宕，預估實際完工通車期程約為民國 110 年，建設經費可能超過 400 億元。
二	考量目前捷運綠線與機場捷運延伸線已在審議及施工，請世曦評估以下臺鐵車站與捷運車站間配置方案： 1. 鐵路地下化計畫配合捷運綠線 G07 站與機場捷運延伸線 A23 站之原高程施工，預計其實際完工通車期程及建設經費。 2. 優先考量鐵路地下化在捷運綠線 G07 站及機場捷運延伸線 A23 站上方施作並考慮新街溪高程影響，在其技術可行下，地下化預計完工通車期程及建設經費。 3. 考量現有條件，以影響捷運綠線 G07 站及機場捷運延伸線 A23 站最小情形下，提出工程技術可行方案，其預計完工通車期程及建設經費。	經近期工作會議討論，考量臺鐵開挖及爬坡能力，建議本案採臺鐵在上、捷運在下之路線方案，相關議題如線形規劃、桃園、中壢車站與綠線 G07 站、機場捷運 A23 站之整合規劃構想等已於 7/8 第四次工作會議中提報說明，另亦已於 7/17 「機場捷運 A23 站與臺鐵中壢站地下化站體工程配置會議」向高鐵局提報說明。 依目前規劃成果，預估本計畫建設經費約為 1,047.16 億元，若在修訂原綜規報告、一階環評、加速都計變更、採用統包發包等情境設定下，預計地下化通車期程為 114 年底。
三	為縮短興建期程，減少民房拆遷及降低施工經費等，本計畫擬定採潛盾施工，惟全臺鐵路地下化皆採明挖覆蓋施工，爰預計本(104)年 6 月底邀集產官學共同研討本計畫採用潛盾工法之技術可行性。	依 7/7 現勘及與貴局討論結果，考量施工中風險，本案地下化原則採用明挖工法，於路廊寬度不足、用地拆遷困難路段方評估潛盾工法可行性，後續完成臺鐵路廊沿線用地取得可行性評估後，將綜整提出工法建議。 另為探討潛盾工法之可行性，預計 8/4 召開工程技術研討會，邀請國內外專家學者進行案例分析及討論。
四	為利推動鐵路地下化計畫，請臺鐵局及本府相關局處協助提供本計畫所需各項圖資資料。	感謝各相關單位協助提供。
五	本計畫預計本(104)年 8 月底提出初步可行性評估報告，後續並於本(104)年 9-10 月擬具說帖及備妥桃園、中壢地下站與 G07、A23 站站體配置及轉乘規劃 BIM 模型拜會中央說明。	遵照辦理。相關說帖摺頁已陸續提供，桃園、中壢地下站與 G07、A23 站轉乘之 3D 模擬刻正進行製作。



三、工作計畫書審查會議 (104/06/15)

項次	各單位及委員意見	審查意見回覆
1	本計畫第一階段目前作業以工程技術可行性、用地取得、初步財務費用及通車期程為主。	敬悉，本計畫第一階段作業除單位意見所述之外，並將依據本案服務建議徵求書所列項目辦理，包括工程研究(線形、工法等)、用地取得、工程經費、鐵路高架與地下方案比較分析、推動期程及初步財務評估等。
2	有關桃園、中壢地下車站與捷運綠線 G07 站、機場捷運延伸線 A23 站站體配置及轉乘規劃，除考量技術可行性外，應增加初步財務評估資料以供參考。	車站規劃除考量技術課題外，同時會將工程經費及初步財務估算納入評估，補充說明於 2.8 節 路線及場站規劃之其他研究重點內容中(詳 P. 24)。
3	本計畫目前為每兩周召開工作小組會議，其第 46 頁預定工作期程應排定每兩週工作進度，以利工作小組會議討論及滾動式管考計畫執行情形。	原表 4-1 列出主要工作大項，提供快速瞭解兩階段之提送時程。遵照指示另補充細部工作項目進度表，詳表 4-2 (P. 45)。
4	應敘明原桃高計畫之桃園臨時站及臨時軌對本計畫之影響。	補充說明於 2.5 節 五、特殊工程問題點分析之內容中(詳 P. 18)。
5	倘本計畫後續執行進入環境影響評估第二階段，其完工通車時程應配合修正。	補充說明於 2.1 節之計畫目標年(詳 P. 5)。
6	工作計畫書應敘明如何推動計畫為主，其研究規劃內容篇幅不宜過多，請配合修正(如：第 13 頁選擇路線方案…)。	遵照指示刪減第二章部分規劃內容。惟部分內容有助於說明計畫後續之工作方向及範疇，例如工法初步比較、路線微調方案及替代方案等，故建議酌予保留其基本內容。
7	第 10 頁民意調查中若信心水準未達 0.95 以上，後續如何因應。	民意調查作業為達到所設定之 95%信心水準，則必須有相對應之足夠樣本數，本計畫將委託專業民意調查機構辦理，進行足夠樣本數之調查，確保調查品質及可信度。
8	第 13 頁表 2.4-1 鐵路地下化建設經費部分，因本計畫最佳化線型尚未定案，爰建議刪除，其相關建設經費於初步可行性評估報告中載明。	遵照指示刪除建設經費內容。
9	本計畫範圍於第 16 頁標示為 21.75 公里而第 24 頁標示為 21.5 公里，請釐清。	應為 21.75 公里，修正誤植處(本修正版為第 23 頁)。
10	有關本計畫之 3D 電腦模型應採用 BIM 模擬捷運綠線 G07 站、機場捷運延伸線 A23 站與桃園、中壢地下站站體配置與轉乘，請補充相關工作內容。	補充說明於 2.15.2 節中(P. 36)，本計畫將依 貴處可行性評估決策結果之最佳方案，提供捷運綠線 G07 站、機場捷運延伸線 A23 站與桃園、中壢地下站站體符合概念設計 (Conceptual Design) 之車站量體 3D 電腦模型以呈現轉乘動線路徑。



四、第三次工作小組會議 (104/06/22)

項次	會議結論	辦理情形
一	考量本計畫建設經費、完工期程及對捷運綠線與機場捷運延伸線之影響，以本計畫在捷運綠線及機場捷運延伸線上方施作，且桃園車站與 G07 站採共構共站，中壢車站與 A23 站採共構分站為較佳方案。	經近期工作會議討論，綠線 G07 站與桃園車站將朝共構共站方向評估，機場捷運 A23 站與中壢車站則朝向共站不共構方向規劃。
二	請台鐵世曦將本次工作小組會中所提意見納入初步可行性研究評估報告，並於下次會議提出說明： 1. 請世曦考量本計畫技術可行性，評估臺鐵車站與捷運車站間各種路線配置方案下，所需建設經費、完工期程、用地範圍及對捷運綠線與機場捷運延伸線之影響：(1)維持原鐵路高架化。(2)鐵路地下化在捷運綠線 G07 站及機場捷運延伸線 A23 站上方施作。(3)為節省本計畫建設經費，鐵路高架化與地下化並行之規劃。 2. 捷運綠線 G07 站址，請世曦評估利用桃園後站之台銀土地，除可減少臺鐵地下化之影響，亦可擴大桃園站規模，對未來發展有相當助益。	1. 經近期工作會議討論，考量臺鐵開挖及爬坡能力，建議本案採臺鐵在上、捷運在下之路線方案，相關議題如線形規劃、車站介面處理等已於 7/8 第四次工作會議中提報說明。 2. 經近期工作會議討論，綠線 G07 站與桃園車站將朝共構共站方向評估，G07 站用地係使用臺鐵路權，路權外其他出入口之設置與用地需求建議於捷運綠線計畫中研析。
三	本計畫每兩週召開一次工作小組會議，應排定每兩週工作進度與決議追蹤事項，以利工作小組會議討論及滾動式管考計畫執行情形。	配合辦理。
四	本計畫路線定案後，將儘速召開專家學者會議研討本計畫採用潛盾工法之技術可行性。	配合辦理，預計 8/4 召開。
五	請世曦於本(104)年 8 月底提出初步可行性評估報告，俾利市長選擇最適當路線方案。	配合辦理。



五、第四次工作小組會議之前置作業會議 (104/07/03)

項次	會議結論	辦理情形
一	鳳鳴至桃園間是否有設置三股道之必要，請台灣世曦就運量及調度妥善考量。	已配合評估，並於 7/20「桃園鐵路地下化股道配置數量暨施工可行性研商會議」提報說明。
二	為利鐵路地下化推動，捷運綠線 G07 站及機場捷運 A23 站皆採鐵路在上捷運在下之配置方式，請世曦公司就桃園車站與中壢車站立體化配置加強平面與立面圖說表達及高程確認，至於評估過程各種方案之說明應予精簡。	已加強補充桃園車站與中壢車站之平面與立面圖說，並於 7/8 第四次工作會議及 7/17「機場捷運 A23 站與臺鐵中壢站地下化站體工程配置會議」提報說明。
三	A23 站其橫渡線調降 2 公尺、採行地盤改良，並由高鐵局先作捷運車站之模式應屬可行，請加強說明，以利正式會議中各單位瞭解及支持。	已初步評估 A23 站橫渡線配合鐵路地下化調降之線形配置，約需下降 3.2m，相關臨時工程、永久工程之項目及預估經費已於 7/17「機場捷運 A23 站與臺鐵中壢站地下化站體工程配置會議」提報說明。
四	中壢站里程 67.3KM，埔心站 73.1KM 且皆設有四股道，故平鎮站應無設置二島四股道之必要性，請世曦公司就火車運行調度層面妥善考量；另為利平鎮站區域發展，地下化應於過平鎮站後始轉為平面化，請世曦公司就鐵路轉為平面化之位置就交通及工程經費妥慎評估。	已配合評估，地下化路線於過平鎮站後出土轉為平面，另已於 7/20「桃園鐵路地下化股道配置數量暨施工可行性研商會議」提報平鎮站股道配置說明，本次會議亦將補充說明。
五	本可行性研究應將鐵路地下化後原有平面路廊鄰近可利用之公有土地，請世曦公司進行調查，供未來設置逃生口及通風口之用，另可行性報告書中亦要交代逃生口及通風口與其他建築物配合之彈性。	配合辦理，目前刻正清查臺鐵路廊兩側都市計畫及土地權屬，將於後續完成逃生口、通風口設置區位遴選及用地取得可行性評估。
六	請世曦公司研議兼顧不影響已佈設臨時軌、用地取得難易（如中原大學站）、施工風險及經費等面向評估，各路段地下化應採行潛盾或明挖施工。	依 7/7 現勘及與貴局討論結果，本案地下化原則採用明挖工法，於路廊寬度不足、用地拆遷困難路段方評估潛盾工法可行性，後續完成臺鐵路廊沿線用地取得可行性評估後，將綜整提出工法建議。
七	請地政局及都市發展局參採「臺南市區鐵路地下化計畫」之補償措施與拆遷戶安置計畫，研擬較佳的補償措施，以利後續計畫之推動。	後續將於報告中納入地政局及都市發展局之相關建議與策略。
八	請世曦公司將鐵路地下化後原有平面路廊改為道路使用之經費概算，納入未來可行性報告書中。	配合辦理，本案經費將納入騰空路廊設置道路費用。



六、A23站現勘(104/07/07)

項次	會議結論	辦理情形
—	機場捷運 A23 站橫渡線經現場勘查南側及東側連續壁尚未完成，若配合鐵路地下化高程，僅需將橫渡線高程調降約 3.2 公尺，依目前工程進度搭配中間樁加深及地盤改良等工程手法即可達成，故本案後續桃園市政府將正式行文協商高鐵局協助辦理。	已初步評估 A23 站橫渡線配合鐵路地下化調降之線形配置，以及相關臨時工程、永久工程之項目及預估經費，並已於 7/17 「機場捷運 A23 站與臺鐵中壢站地下化站體工程配置會議」提報說明。



七、機場捷運 A23 站與台鐵中壢站地下化站體工程配置會議 (104/07/17)

項次	會議結論	辦理情形
一	機場捷運 A23 站配合穿越台鐵地下化僅需加深一層，以原設計站區範圍施作，未來規劃與台鐵地下化車站於 B1 層連通轉乘，原出口 A 及出口 B 可整合於台鐵中壢站內，未來通車後亦可依台鐵中壢站進度先以臨時出入口方式提供旅客進出。	配合辦理，目前規劃 A23 站原則以原設計站區範圍施作，並將出入口整合於台鐵中壢站內，相關內容已納入初步可行性研究報告 6.2.2 節。
二	機場捷運過鐵路隧道分三階段施作（詳後附圖），且應併同軌道支承版一併施作，未來宜整合單一機關施工，若無願意整合，桃園市政府亦可以考慮進行代辦。	台鐵中壢車站於施工期間軌道採三階段切換施作方式已納入初步可行性研究報告 5.2.2 節。
三	機場捷運潛盾工程可持續施工，但請高鐵局注意潛盾隧道與橫渡線下降後之高程是否得以銜接。	敬悉。
四	A23 站橫渡線下降，提供未來捷運 A23 站轉乘便利，車輛爬升坡度減緩等效益，故所增加經費建議由原機場捷運經費支應，必要時將陳請桃園市府高層與交通部長官另行協商。亦建請機場捷運之設計單位進行工期與經費估算，以利後續辦理。	捷運 A23 站因鐵路地下化衍生增加費用，現階段列入本計畫經費內，詳 9.2.2 節。後續經費來源及拆分方式將待市府與交通部協商後，調整報告內容。
五	台鐵中壢地下化車站可行性配置如會議資料，採二島四股道月寬 10 公尺配置。至於臨時站旅客跨越月台天橋與地下道、未來地下站停車場規劃，俟未來規劃設計時再作細部設計。	目前規劃之臺鐵中壢站係採二島四股道月寬 10 公尺配置，相關內容已納入初步可行性研究報告 6.2.2 節。



八、桃園鐵路地下化股道配置數量暨施工可行性研商會議 (104/07/20)

項次	會議結論	辦理情形
一	中壢車站以南臨時軌可於平鎮區承德路舊鐵道權上佈設，以避免拆遷民房，惟因應承德路線形，列車通過時需予降速，考量目前中壢站未停靠之列車每日不逾十次，造成排點影響應有限。若台鐵局會後研議仍有困難，可針對部份另召開會議專案研討。	目前規劃中壢車站以南路段臨時軌係布設於承德路上，相關內容已納入初步可行性研究報告 5. 2. 4 節。
二	因於中壢站及埔心站皆已設有 2 月台 4 股道，足供台鐵列車待避使用，為避免拆遷沿線民房、徵收地及擲節經費，新設平鎮站為通勤車站，市府建議採 2 岸 2 股道配置。而台鐵局認為新設車應以 2 島 4 股道為設計原則。就該議題尚無法達成共識，因此如有必要請台鐵局檢討列車運行排班後，再另案研商。然未來平鎮站如規劃停靠對號列車供民眾搭乘時，本府同意共同分擔其經費，否則此部分隧道延長、拆遷民房及徵收土地等各項用由中央或台鐵局負擔。	依營運可行性評估結果，平鎮車站採 2 岸 2 股道配置應屬可行，且採 2 島 4 股道時，將增加站區面積及路線長度，不利用地取得及計畫經費，故建議採 2 岸 2 股道。相關內容已納入初步可行性研究報告 5. 3 節。
三	配合鐵路地下化，隧道與河川交會處，新街溪及老街溪採共構方式施工，其餘採穿越河川方式施工，相關施工時須配合上下游整治及保護措施與復原等經費，請台灣世曦工程顧問股份有限公司（以下簡稱：世曦公司）納入整體經費考量，並請檢核沿線河川及水圳之處理方式之處理方式皆已納入可行性報告中。	鐵路地下化沿線橫交水圳處理已納入初步可行性報告 5. 2. 5 節，與新街溪及老街溪將採共構方式施工。 相關施工時須配合上下游整治及保護措施與復原等所需經費亦已納入計畫經費中，詳 9. 2. 2 節經費編列之其他工程項。
四	鐵路地下化後，沿線立體交叉之橋樑與地下道，原則採拆除及回填方式將道路恢復平面，相關經費請恢復平面，相關經費請世曦公司納入整體經費考量。至於平交道採分批間隔先行施作支承版，亦先納入可行性報告，以利未來進行規劃時深入研議。	鐵路地下化後，沿線橫交設施處理已納入初步可行性報告 5. 2. 6 節。 相關經費亦已納入計畫經費中，詳 9. 2. 2 節經費編列之明挖覆蓋隧道工程之橫交結構處理項。
五	舊有鐵路地下化後之騰空土地利用，由於本府亦負擔部分經費，故需有無償使用作為綠帶及道路、輕軌等交通設施之權益。	舊有鐵路地下化後之騰空土地利用方式及願景圖已納入初步可行性報告 7. 5 節。
六	地下化後鐵路必要之通風口、逃生口等凸出物應設置於路廊二側，如有利用私有地，可採設定地上權之方式辦理。若由本府徵收之土地，其採都市更新、聯合開發等利用方式請世曦公司納入可行性報告內。	地下化後鐵路必要之通風口、逃生口等凸出物設置於路廊二側等相關說明已納入初步可行性報告第七章。包括 7. 1 節說明設置於路廊外側之原則，以及 7. 2 節、7. 3 節之用地取得法規與方式。惟因明確方式尚需與臺鐵局及桃園市政府都發局研議，現階段用地費用以徵收方式估算。
七	由於本市鐵路緊鄰民房，為避免增加施工拆遷民房，鐵路路權範圍請以二軌道間距 4 公尺為原則進行佈設，最多不宜超過 4. 11 公尺，若其他單位認為軌道需用間距為 4. 5 公尺，本府將在可行性報告內就技術需求進行敘述，供未來交通部進行審查時據以判斷。	本計畫鐵路路權之二軌道間距係以 4 公尺規劃，詳初步可行性報告 4. 1 節。



九、第五次工作小組會議 (104/07/24)

單位	會議意見	辦理情形
臺灣鐵路管理局	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新設車站應以 2 島 4 股道為設計原則，7 月 20 日「桃園鐵路地下化股道配置數量暨施工可行性研商會議」中討論平鎮車站採 2 岸 2 股配置，會後回報本局尚未獲內部同意。 2. 鐵路部分臨時軌因都市計畫尚未發布，故無法取得用地施作。 3. 鐵路地下化原規劃終點，請研議略為延長，以消除平鎮延平路平交道。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵囑知悉，後續工作依桃園市政府與中央及相關單位協調結果辦理。 2. 遵囑知悉，後續工作依桃園市政府與中央及相關單位協調結果辦理。 3. 延平路平交道位於工程終點位置，該處永久軌幾乎已銜接至原地面既有軌高程，僅餘臨時軌的銜接段，如為消除延平路平交道，路線勢必由其下方穿越，工程終點需往南移，將增加工程範圍及建設經費；此外，本工程終點台 66 陸橋至埔心車站間建物密集，工程終點再往南延亦將造成大範圍的建物拆遷，用地取得困難性高，故現階段初步可行性研究未將延平路平交道納入本計畫地下化範圍內。
高速鐵路工程局	<ol style="list-style-type: none"> 1. 機場捷運 A23 車站市府建議變更部分，因變動幅度相當大，若後續需依照此方式辦理，建議併由台鐵地下化計畫施作，且需報交通部及行政院核准後始得變更。 2. 另橫渡線調降 3.21 公尺，初估變更費用約 1.1 億，既桃市府表示同意負擔此變更設計部分費用。請明確列入會議紀錄，或另函知高鐵局，以利後續配合辦理施作。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵囑知悉，後續工作依桃園市政府與中央及相關單位協調結果辦理。 2. 遵囑知悉，後續工作依桃園市政府與中央及相關單位協調結果辦理。
結論	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路地下化隧道線形採不變台鐵局目前施作的臨時軌為原則配置，目前本府進行鐵路地下化可行性研究並不影響臨時軌施工，請台鐵局依原訂進度施作臨時軌，以利後續整體計畫之推動。 2. 由於鐵路量體空間需求遠大於捷運，且爬坡能力較捷運差，故鐵路與捷運路線相交時採鐵路在上捷運在下方式規劃。 3. 台鐵地下化桃園站與捷運綠線 G07 站採共站共構方式配置。捷運綠線 G07 站配合鐵路地下化所衍生增加經費，納入日後鐵路地下化專案計畫中支應。 4. 台鐵地下化中壢站與捷運延伸線 A23 站採穿堂層連通，以共站不共構方式配置。未來俟鐵路地下化奉中央核定後，建議將 A23 站下降站體 5.7 公尺，以不變更站體既有面積及位置之方式，以變動最小為原則辦理，鄰鐵路側之連續壁同時作必要之調整，本府將依程序函請交通部及高鐵局配合辦理，至於所需經費另案研議，相關行政程序本府將全力配合。 5. 機場捷運 A23 橫渡線區 (CROSSOVER) 配合鐵路地下化調降 3.2 公尺，市府已函文交通部及高鐵局配合辦理，至於增加經費，市府將另案與交通部及高鐵局協商，若有需要市府先行墊支，未來於鐵路地下化工程專案再行歸墊沖銷，請交通局研議後簽請市長同意墊支。本案 	<p>已納入初步可行性研究報告，詳 4.2 節。地下化方案之路線定線原則將沿用高架化計畫臨時軌，再依地下化斷面需求調整永久軌位置。</p> <p>已納入初步可行性研究報告，詳 4.2 節。地下化方案之路線定線原則將採臺鐵在上、捷運在下，並就工程範圍、開挖量體、爬坡能力及施工難度等面向進行評估。</p> <p>目前概估捷運綠線 G07 站配合鐵路地下化所衍生增加經費約 14.2 億元，並已納入本計畫地下化經費內，詳初步可行性研究報告 9.2.2 節。</p> <p>台鐵地下化中壢車站與機場捷運延伸線 A23 站之整合配置初步規劃構想，詳初步可行性研究報告 6.2.2 節，以站體變動最小為原則辦理，後續綜合規劃階段可再行檢討、修正。</p> <p>機場捷運延伸線 A22-A23 間橫渡線調降評估已納入初步可行性研究報告，詳 5.2.2 節、圖 5.2-7；衍生增加費用約 1.1 億元，詳報告 9.2.2 節，並已納入表 9.2-2 經費估算之相關工程配合費用項。</p>



單位	會議意見	辦理情形
	若高鐵局有行政程序需市府協助部分，市府各單位將全力配合。高鐵局亦可就市府前次函請調降橫渡線之函文回復，供市府據以簽辦。	
	6. 未來鐵路地下化僅影響機場捷運 A23 站及其橫渡線，機場捷運列車仍可利用 A21 站橫渡線作軌道轉換，持續通車至 A22 站，截至目前尚在進行可行性評估階段，不影響機場捷運，故仍請高鐵局依原進度施作。	遵囑知悉。
	7. 機場捷運穿越台鐵中壢站區部分，需改採明挖覆蓋隧道施工，所需一併施作之台鐵臨時軌及軌道支承版，屆時請未來規劃單位考量由同一機關一併施工以減少介面。	機場捷運穿越台鐵中壢站區改採明挖覆蓋施工後，台鐵中壢站須分階段切換軌道，如初步可行性研究報告 5. 2. 2 節、圖 5. 2-11，建議與機場捷運合併施工。
	8. 請研議未來台鐵中車站、永豐站、中原站及平鎮站採區段徵收或聯合開發方式辦理，其開發所獲得利益在扣除成本後，可部分挹助工程經費，其細節納入後續規劃階段辦理。	台鐵中車站、永豐站、中原站及平鎮站之車站出入口整合周邊土地辦理土地開發課題，尚需與桃園市都發局、台鐵局討論，第一階段初步可行性研究尚未納入，建議於後續第二階段可行性研究或綜合規劃階段再行研議。
	9. 中壢車站以南採明挖隧道方式，臨時軌先佈設於平鎮承德路舊鐵道路權上，並以不拆遷民房為原則進行施工，經現勘後確認可行；該路段地下隧道參考日本在營運中鐵路下方之卵粒石層潛盾隧道施工案例，則採鐵路下方以潛盾工法施工方式亦屬可行。此路段施工方式選擇，俟未來進入規劃階段再詳細比較列車運轉安全、施工安全及民意等面向擇優辦理。	中壢車站以南臨時軌佈設於平鎮承德路舊鐵道路權上之相關規劃，詳初步可行性研究報告 5. 2. 4 節，施工法於現階段以明挖覆蓋評估，後續綜合規劃階段可再行研析潛盾工法可行性。
	10. 中壢站及埔心站皆已設有 2 月台 4 股道，足供台鐵列車待避使用，為避免拆遷沿線民房、徵收民地及擲節經費，市府建議平鎮站採行 2 岸 2 股道配置。請台鐵局詳加考量，若仍認為確有 2 島 4 股道之需求，且承諾未來停靠對號列車供平鎮民眾搭乘時，本府方同意分擔其經費，否則此部分造成之隧道延長、拆遷民房及徵收土地等各項費用由中央或台鐵局負擔。	依初步可行性研究報告之營運可行性評估結果，建議平鎮車站採 2 岸 2 股道配置，詳 5. 3 節。
	11. 本計畫就鐵路原高架化改為地下化可行性針對技術部分進行探討，至於環境影響評估、財務計畫及運量等分析，因各站區細部配置、開發規模強度及交通動線等均尚未有具體內容，因此建議環境影響評估、財務計畫及運量等於後續規劃階段再行研議。	環境影響初步分析、初步財務評估等工作均為契約規定第一階段初步可行性研究應辦事項，而運量預測結果需提供營運可行性評估及財務票箱收入計算。由於未接獲市府相關暫停或減作函文，契約亦尚未變更，故本次初步可行性研究報告仍納入辦理，後續綜合規劃階段可再行檢討、修正。
	12. 穿越鐵路之各類管線於規劃階段，再行進一步詳細規劃採吊掛、遷移或保護方式維持；桃園大圳亦於規劃階段詳細研擬通水方式，以利施工。	遵囑知悉。
	13. 台鐵局訴求鳳鳴桃園間以三股道配置，於規劃階段時，再行研議確認。	依初步可行性研究之營運可行性評估結果，建議鳳鳴桃園間以三股道配置，詳 5. 3 節。
	14. 鐵路地下化後沿線立體交叉之橋梁與地下道，採拆除及回填之方式恢復為平面道路，相關經費納入整體經費考量，至於地下化施工過程中配合交通維持，既有橋梁托底保護或新闢	鐵路地下化沿線橫交設施處理已納入初步可行性研究報告，詳 5. 2. 6 節；施工所需費用則已納入 9. 2. 2 節工程經費之橫交結構處理項。



單位	會議意見	辦理情形
	臨時平交道，俟規劃階段再進一步評估。	
	15. 配合鐵路地下化，隧道穿越河川經市府水務局同意採共構方式施工，相關施工時須配合上下游整治及保護措施與復原等經費，請台灣世曦工程顧問有限公司（以下簡稱：世曦公司）納入整體經費考量，以避免規劃階段經費暴增。	鐵路地下化沿線水圳處理已納入初步可行性研究報告，詳 5. 2. 5 節，考量鐵路線形高程，建議新街溪、老街溪渠底與隧道頂板共構；施工所需及上下游整治、保護等費用則已納入 9. 2. 2 節工程經費之其他工程項。
	16. 鐵路地下化所需通風口及逃生口需規劃於路廊二側，為避免通風口及逃生口突出物造成都市景觀衝擊，請未來規劃單位研議納入周邊整體建設或聯合開發等整合周邊建物之方式，以避免板橋新板特區高鐵逃生口豎立在社區大樓前之情況。亦請都發局配合研議未來納入都市設計或開發管制相關事項以配合現況。請世曦公司納入可行性報告書中。未來規劃單位若有需配合事項本府亦將全力協助。	已配合納入初步可行性研究報告，鐵路地下化所需通風口及逃生口設於騰空路廊二側等相關說明詳 7. 1 節用地勘選原則。通風口及逃生口與周邊環境、建設整合之相關說明詳報告書 7. 3 節。
	17. 請都發局參考臺南市政府「『臺南市區鐵路地下化計畫』補償措施、整建重建機制」研擬各項容積獎勵及移轉等補償措施，配合未來規劃單位研議因鐵路地下化工程沿線需拆遷及徵收用地之補償事宜。	遵囑知悉。
	18. 原配合鐵路高架化所定之站區土地利用及交通規劃，與改採地下化之發展不同，請各單位配合在下一階段進行規劃時，配合調整修正，以縮短整體規劃期程。	遵囑知悉。
	19. 鐵路路權範圍以軌道間距 4 公尺進行佈設，地下化隧道連續壁外緣為路權範圍，而連續壁向外延伸 1 公尺為施工所需空間，完工後將無需用，故該延伸 1 公尺空間研議以徵用方式，於施工完成後歸還原地主。	鐵路地下化之軌道間距採 4m 佈設規劃，詳初步可行性研究報告 4. 1 節、圖 4. 1-4。用地取得方式則於連續壁向外延伸 1m 施工空間採徵用方式，連續壁 1m 採徵收地上權方式，施工完成後歸還原地主，詳初步可行性研究報告 7. 3 節、圖 7. 3-1。
	20. 未來原鐵道路廊騰空土地，可規劃為林道、自行車道、人行道或佈設輕軌等利用方式，由於鐵路地下化工程款、拆遷補償及用地費，市府皆共同分擔，故未來原路廊市府可無償進行使用，以利地方發展。	鐵道騰空路廊願景規劃已納入初步可行性研究報告，並建議提供市府無償使用，詳 7. 5 節。
	21. 為利產、官、學界瞭解營運鐵路下方卵粒石層潛盾隧道施工案例，本府結合中國土木水利工程學會、大地工程委員會、中華民國大地工程學會、中華民國隧道協會，訂於 8 月 4 日於本府 13 樓公務人力訓練中心舉行「臺鐵桃園段地下化建設工程技術研討會」，會中將邀請國際相關實績廠商進行案例介紹，請各單位屆時踴躍參加。	已於 8 月 4 日配合辦理工程技術研討會。
	22. 原世曦公司承攬可行性研究第一階段需評估之 TIF 及 TOD 等項目，由於現階段僅進行可行性評估，尚無具體內容可供依循，詳細評估並無實質效益，請交通局研議，先予暫停或減作。	針對第一階段初步可行性研究應辦工作之 TIF 及 TOD 部分，因未接獲市府相關暫停或減作函文，契約亦尚未變更，故本次初步可行性研究報告仍納入辦理。



十、「鐵路地下化預定進度暨工程用地取得方式」會議(104/08/25)

項次	會議結論	辦理情形
一	桃園市鐵路地下化案，在都市計畫、人民陳情、軌道定線及環境影響評估等工作項目中，由於鐵路改建工程局、臺灣鐵路管理局及桃園市政府皆有鐵路高架化計畫之經驗，且臨時軌已經開始施作，因此鐵路地下化評估期程為會議資料所列之樂觀情境 11.5 年；若綜合規劃與建設計畫合併辦理，且在建設計畫中另加俟環境影響評估核定後再行施工之但書，相關作業即可同步辦理，整體計畫期程應可再予縮短。	計畫期程已配合縮短，預計 106 年底中央核定，108 年動工，114 年底地下化通車，詳報告書 9.1 節。
二	經與會各單位研議，為配合鐵路地下化施作連續壁，由原高架都市計畫 25 公尺路權線增加 2 公尺，在不變動臨時軌的原則下，路幅外緣側 1 公尺以徵收地上權方式辦理；連續壁施工所需之作業空間，以再向外徵用 1 公尺，於施工完畢後歸還原地主方式辦理。並於土地使用管制規則中規範新築建物地下室退縮及開挖率，即可兼顧民眾權益與用地取得。	地下化路權範圍採 25m，施工中所需額外 2m 空間採徵收地上權跟徵用方式取得，相關說明詳 7.3 節。
三	未來鐵路地下化所留設之通風口與逃生口，為整合私有土地開發提供較佳的都市景觀，可於土地使用管制規則內採容積獎勵方式，鼓勵民眾提供建物部分空間予需地機關臺鐵局，作為通風口與逃生口之用。	鐵路地下化所留設通風口與逃生口之用地取得原則詳 7.1 節，取得方式詳 7.3 節，建議納入都市計畫土管要點，減少景觀衝擊及影響地主權益。
四	平鎮站股道規劃，臺鐵局為增加營運規格需設置四股道，市府為樽節開支及避免拆遷建議設置二股道，由於各有其立場，故此部分於可行性階段暫先不予定案，未來於規劃階段再以路線容量需求作專業考量，必要時可參採各國路線容量計算公式或委請交通部運輸研究所協助評估較佳方案。	遵照辦理，平鎮車站股道評估詳 5.3 節。



十一、初步可行性研究報告審查會議(104/09/24)

單位	會議意見	辦理情形
臺灣鐵路管理局	1. 可行性研究報告內容應依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定項目辦理，部分議題建議於可行性階段研究釐清，如平鎮車站的軌道配置採兩島四股道方案。	本計畫依桃園市政府規劃，建議採修訂高架化計畫綜合規劃之作業、審議方式提報交通部，平鎮車站依目前營運可行性評估結果，應採 2 岸 2 股道即可滿足需求，相關評估詳 5. 3 節；另針對採 2 島 2 股道之影響亦進行相關評估，考量用地範圍將大幅增加，故建議採 2 岸 2 股道配置。
	2. 請補充地下化隧道平鎮端取消延平路三段 411 巷平交道之路線方案。	已補充取消延平路平交道，採改道及增設陸橋兩方案，詳 5. 2. 3 節。
高速鐵路工程局	1. 尊重市府對於地下化主體工程之論述。	敬悉。
	2. 臺鐵中壢車站地下化後，機場捷運延伸線 A23 站須變更設計，用地範圍勢必變動，請修正相關文字。	簡報相關文字已刪除。
	3. 中壢車站施工中軌道分第一、第二階段切換，係指機場捷運 A23 站可先施工，建議應敘明可先行施工之條件，包括 A23 站變更設計及相關審查作業，至少需時 1 年以上。	遵照辦理，A23 站可先行施工之相關文字說明已納入報告 5. 2. 2 節。
鐵路改建工程局	1. 報告中預計在綜合規劃未核定時即先進行工程設計，對設計費用的取得可能會有問題，請再確認。	為加速本計畫推動，建設期程安排上建議於綜合規劃提報中央審議期間，經已確認路線方案及大致的工程經費，而檢討財務計畫之同時，即啟動設計作業，以往亦有南港專案先行啟動設計之案例。
	2. 近年因政府財政不佳，大型公共建設推動較困難，且交通部已頒布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，要點規定之補助比例與報告所提經費分攤方式不同，請確認。	鐵路立體化工程投資金額龐大，但新增票箱收入及土地開發效益挹注有限，財務指標要達到「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之自償率門檻甚為困難。參考各鐵路立體化計畫，均考量公共建設必要性、公益性與地方政府財務，以中央對各級政府非自償經費補助之最高比率計算中央補助金額。本案地下化計畫將以修訂原高架化計畫方式提報辦理，並建議經費分攤應比照高雄計畫、臺南計畫、原高架化計畫等案例，後續採「專案協商」方式與中央研商經費分攤比例。
桃園市政府地政局	1. 報告 P7-6，建議將土地徵收條例第 57 條納入法令依據。	遵照辦理。已納入計畫書中。
	2. 報告 P7-23，目前徵收地上權的案例較少，費用採市價 50% 計算是否適當請再斟酌。另依土地徵收條例第 57 條，徵收地上權因事業的興辦，致不能為相當之使用時，土地所有權人可在施工之日起至完工後一年內請求徵收，這部分費用是否也納入考量。	本計畫採用挖覆蓋方式辦理，依「交通事業穿越私有土地之上空或地下地上權徵收補償辦法」附表二/註 3「於地面以明挖方式向下施工者，其地上權補償率依地下深度 0 公尺之標準計算。」所述，故採補償率 50% 計算。另本計畫以不多徵收私有地為原則，故連續壁 1 公尺範圍，擬採地下穿越之徵收地上權方式取得，並以此估算用地費。未來都市計畫變更、用地取得、施工至完工後一年內，土地所有權人仍可請求徵收，費用則於實際發生時處理。



單位	會議意見	辦理情形
	3. 報告預估的土地市價大約是目前公告現值 1.5 至 2.5 倍，比對 104 年公告現值大約為市價的 90%，考量未來土地價格成長的空間，報告預估用地費用應屬合理。	敬悉。
	4. 報告 P7-29，騰空路廊將提供市府無償使用，考量符合土地管用合一原則，建議可採無償撥用，對市府使用權較有保障。	因騰空路廊地面層係作為道路使用，都市計畫擬變更為鐵路兼供道路使用(鐵路用地)，依法市府得無償使用，無需取得所有權或管理權，故建議仍維持無償使用。
	5. 報告 P7-12，臨時路權 1m 採徵用較無問題，圖 7.3-1 請區隔臨時性路權及永久性路權，並加強圖說表示方式。	已修正圖 7.3-1，標註臨時性路權及永久性路權。
桃園市政府財政局	1. 高架化計畫當時臺北縣財力等級第二級之中央補助上限為 85%，配合地下化計畫及目前中央補助比例，新北市之補助上限則降為 78%，新北市政府可能會有其他意見。	經費分攤比照原高架計畫時，係依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」及地方政府財力級次估算中央補助比例，目前桃園市、新北市均屬第二級。 後續尚會以「專案協商」方式與中央研商經費分攤比例，並再與新北市政府協商經費分攤方式。
	1. 報告 2.2.1 節的上位計畫請著重於相關計畫與本計畫的關聯性，另表 2.2-1 的相關計畫請更新至最新計畫，並註明各計畫的推動年期、擬定單位、辦理進度等。	遵照辦理。已補充市府最新上位及相關計畫與補充說明推動年期、擬定單位、辦理進度等內容。
	2. 報告 P10-7，桃園車站的土地使用分區為車站專區，非鐵路用地，請修正。	遵照辦理，已修正為車站專用區。
	3. 報告 P7-19，中路站南側為農業區，因農業區開發仍是以區段徵收為主，請刪除市地重劃。	遵照辦理，已刪除市地重劃。
	4. 報告 P7-21，中原站位置北移後與原高架化計畫不同，建議補充說明北移的好處。另中原站南側出入口農業區產權屬中原大學，校方曾提出希望變更為文教區，市都委會委員則要求學校將多塊土地併同辦理個案變更，因此該農業區要辦理整體開發有困難。	已補充說明中原站北移至普忠路之交通及用地取得優點。 因農業區變更為文教區應回饋部分土地予市府，故本計畫南側出入口得以變更回饋方式取得，該方式已納入用地取得其他方式之中。
桃園市政府都市發展局	5. 報告 P7-20，目前永豐站北側綠地及南側市場用地尚未辦理開發，建議於報告中載明周邊公共設施用地應與鐵路地下化一併配合處理。	本計畫已考量此一問題，建議得配合目前刻正辦理之公共設施通盤檢討，以減半徵收之整體開發變更回饋方式取得。但如該計畫時程無法配合本計畫地下化時程，則改以徵收方式取得。
	6. 報告 P7-28，內壢車站於高架化計畫時原規劃為商業大樓，但因北側廣場用民眾抗爭地取得困難，表 7.5-1 所提建議變更為交通用地或車站用地，因發展腹地有限，建議評估內壢站是否適合作為商業核心。	鐵路高架化與地下化計畫對於取得土地之開發利用並不完全相同，後續規劃階段仍可向地主、民眾溝通尋求最佳方案。現階段考量對臺鐵營運財務之挹注，以及內壢車站仍為地方交通轉運及經濟商業中心，故建議仍維持該站為複合型商業發展型態。
	7. 報告 P10-6，表 10.1-4 永豐車站地區建坪銷售單價為每坪 8 萬元，與一般桃園市每坪 10 至 20 萬元有落差，請再釐清市場行情價格。	原為誤植，永豐車站地區建坪銷售單價約為 16 萬元/坪，換算單位容積市場收益已修正為 24 萬元/坪。



單位	會議意見	辦理情形
桃園市政府捷運工程處	1. 高架化計畫的中原車站設於中原大學後方，聯外道路狹小，交通服務功能不佳，建議考量車站北移至普忠地下道側，以普忠地下道回填後的平面道路作為聯外道路，以提供較佳的進出動線。	高架化計畫的中原車站位置詳圖 6. 2-17，本計畫所建議之中原車站位置則為普忠路西側，如圖 6. 2-18，未來配合普忠地下道回填為平面道路，可提供較佳的聯外服務。最終車站位置可於綜合規劃階段再行研議確認。
桃園市政府工務局	1. (書面意見)建議可針對 11-5 頁，鐵路地下化方案對於高架化在建工程之影響，如臨時軌超出原規劃使用年限、臨時軌租地期限延長及採地下化須中止執行中契約等影響及其相關因應方式加強說明，以利了解影響層面及後續是否可妥適處理。	臨時軌部分用地係採一年一約方式與地主洽租，目前規劃之承租期至民國 106 年止，故地下化計畫之執行超出原規劃之使用年限部分，建議延續前期之租地方式，採一年一約與地主洽租至工程結束為止。相關文字已補充於報告 11. 2 節。原高架化契約中止的影響及因應方式尚需與臺鐵局、鐵工局溝通協商，建議於後續規劃階段再行研議。
結論	1. 本案規劃平鎮車站採二岸二股配置，臺鐵局若建議採兩島四股配置，應提出需求分析，並具體承諾未來停靠對號列車。由於兩島四股配置將導致隧道大幅延長，衍生經費及用地拆遷量大增問題，辦理都市計畫變更及用地取得時，若無合理營運需求及公共利益訴求，勢必無法通過土地徵收審議，亦無法向土地所有權人交代。現階段依臺鐵局路線容量評估，採兩岸兩股設置營運可行，臺鐵局若仍需設置兩島四股，可備妥運轉需求資料，於後續本案提報交通部辦理綜合規劃時協商討論。	敬悉。
	2. 地下化引道段列車爬升時須加速，不宜設置平交道，請顧問公司於報告中研提利用隧道平鎮端設置車輛引道，作為替代延平路三段 411 巷平交道之可行方案。	已補充取消延平路平交道，採改道及增設陸橋兩方案，詳 5. 2. 3 節。
	3. 中壢車站與機場捷運 A23 站介面之相關說明，請顧問公司依高鐵路意見修正補充。	已依高鐵路意見修正，相關簡報取消 A23 站用地範圍不變動等文字，A23 站可先行施工之前提條件說明已納入報告 5. 2. 2 節。
	4. 現階段進行臺鐵桃園段地下化可行性研究，已針對不同隧道施工法評估其可行性，目前以採用明挖覆蓋工法為原則。	敬悉。
	5. 依交通部頒布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定，地方政府皆無法符合鐵路立體化自償率門檻值。以往其他直轄市如高雄計畫與台南計畫之鐵路立體化案例中央補助比例高，均非依照審查作業要點規定，桃園市為直轄市，鐵路立體化兼具捷運化功能，若有不同經費分攤方案，可於後續本案提報交通部辦理綜合規劃時協商討論。	敬悉。
	6. 請顧問公司研提將中原車站移往北移至普忠路側，以供日後綜合規劃參考。	高架化計畫的中原車站位置詳圖 6. 2-17，本計畫所建議之中原車站位置則為普忠路西側，如圖 6. 2-18，未來配合普忠地下道回填為平面道路，可提供較佳的聯外服務。最終車站位置可於綜合規劃階段再行研議確認。



單位	會議意見	辦理情形
	7. 本次會議各與會代表意見請顧問公司配合修正或加以說明，並納入報告書。	配合辦理。



十二、交通部臺灣鐵路管理局104年11月4日鐵企研字第1040036998號函 補充意見

項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
1	桃園站、內壢站、中壢站採 2 島式月台，4 股道路線布置，各月台長度 330 公尺，各月台寬度 11 公尺，各路線有效長度 450 公尺。	桃高計畫桃園、內壢、中壢車站係採 2 島 4 股道配置，月台最大寬度為 10m，桃園及中壢車站月台長度 330m、內壢車站月台長度 300m，有效長度約 450m 左右。 本計畫係將原鐵路高架化的縱斷面高程調整至地下，主要為縱斷面改變，各車站平面配置皆維持與原桃高計畫相同之規模。桃高計畫之車站配置已能符合使用需要，如將月台寬度增加至 11m，將增加站區用地拆遷及工程費用，徒增民怨，建議維持貴局辦理桃高計畫之車站配置規模。
2	鳳鳴站採 1 島式、1 岸壁式月台及 3 股道配置，各月台長度 250 公尺。島式月台寬度 11 公尺，岸壁式月台寬度 5 公尺。	桃高計畫鳳鳴車站係採 1 島、1 岸壁、3 股道配置，月台長度 260m，島式月台最大寬度 8.3m、岸壁式月台寬度 3.5m。 本計畫於工程起點經鳳鳴車站至鳳鳴里平交道附近皆維持桃高計畫之工程設計，鳳鳴車站之平面、縱斷面亦皆維持桃高計畫規模。又鳳鳴站為通勤車站，因桃高計畫之配置規模已能符合使用需要，為避免造成站區用地拆遷及工程費用增加，建議維持貴局辦理桃高計畫之鳳鳴車站配置。
3	桃園站-平鎮站間各捷運化車站建議採 1 島式月台，2 股道路線布置，島式月台長度 260 公尺，島式月台寬度 11 公尺。	桃高計畫各捷運化車站(除鳳鳴車站外)皆採 2 岸壁、2 股道配置，月台長度採 260m，岸壁式月台寬度為 5m。 本計畫係將鐵路高架化縱斷面高程調整至地下，各車站平面配置皆維持與桃高計畫相同之規模。 車站月台由岸壁式改為島式，最主要的影響為車站站區東西主正線軌道需要往外大幅度撐開，以符合雙軌間設置島式月台之空間需求，將導致車站前後路線段所需路權大幅增加，衍生用地拆遷及工程費用，建議維持貴局辦理桃高計畫各捷運化車站配置規模。
4	桃園站、內壢站、中壢站等行車室及運轉室空間配置(含各捷運化車站)、電扶梯、升降梯、旅運售票、設施、動線需求等設施及設置地點規劃應與臺鐵局討論。	所提較詳盡之空間需求建議於綜合規劃階段再由規劃單位與貴局討論。本報告於現階段係就設站站址、車站型式、站體及與捷運等轉乘關係進行工程與用地可行性研討。
5	桃園段地下化建設各站月台及路線名稱訂定，請由東側至西側順序編訂。	桃高計畫各車站月台名稱係由西側往東側訂定，主要因為桃高計畫各車站周邊發展以西側為主(前站)，依往例月台由前站往後站方向編定，故本報告沿用之。月台編號之命名不影響相關工程配置，後續本報告修訂時將移除相關文字，建議於綜合規劃階段再與貴局確認。而路線名稱則依路線方向性與屬性由海側往山側依序命名為西正線、中正線及東正線。
6	桃園段地下化建設計畫，建議略為延伸，以消除「延平路」平交道，確保行車安全。	經評估自平鎮區延平路平交道下方穿越，工程終點需往南移約 1 公里，將增加工程費及大量用地拆遷。由於本計畫已達原桃高計畫及延伸平鎮計畫之目的，建議如消除平鎮區延平路平交道可利用隧道頂板空間設置迴轉道(如南港專案汐止高架光復街方案)或以公路立體化方式處理，初步分析詳提送交通部報告 5.2.3 節。 「延平路」平交道處理方式建議於後續綜合規劃階段再由規劃單位與貴局商議。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
7	第 1-1 頁：略以…並納為桃園都會區之捷運紅線…。據悉行政院應從未將桃園段高架化納為桃園都會區之捷運紅線，請再確認。	本府(原桃園縣政府)原規劃桃園捷運紅線平行臺鐵，後因推動臺鐵桃園段立體化建設兼具捷運化功能，且本府承諾不爭取捷運紅線，鐵路立體化計畫始獲得核定。本府基於大眾軌道路網之轉乘銜接服務功能，將臺鐵桃園段立體化納為桃園都會區大眾捷運路網之一部分，並編列為桃園捷運紅線，此為本府就大眾運輸觀點之宣導政策，相關說明將於後續報告修訂時補充。
8	第 5-36 頁：依資料顯示延平路平交道軌面高程與地面高程相同，平交道要如何廢除，本報告似無交代。	消除延平路平交道可利用隧道頂板空間設置迴轉道(如南港專案汐止高架光復街方案)或以公路立體化方式處理，初步分析詳送交通部報告 5. 2. 3 節。「延平路」平交道處理方式建議於後續綜合規劃階段再由規劃單位與貴局商議。
9	表 4. 1-1 臺鐵路線設計準則，其中正線最小軌道中心距離為 4, 000mm，惟目前規定已改為 4, 500mm。	桃高計畫由貴局辦理時，考量兩側私有土地取得困難，採用正線軌道中心距 4. 00m 設計，以儘量樽節用地及工程費用，並減少民怨。依「鐵路建設作業程序」第 23 條所訂「新建軌道應在 4. 5 公尺以上，但特殊情形得縮減至 4 公尺」，亦明訂特殊情形之但書。因臺鐵桃園段沿線為都市發展核心，臺鐵用地狹小，兩側受既有建物限制，間距由 4. 0m 增加至 4. 5m 將大幅增加兩側民宅拆遷，應可適用該作業程序之特殊情形，故比照貴局辦理桃高計畫之 4. 00m 雙軌間距配置。
10	目前規定最大縱坡隧道 15%，其餘 25%，報告 P4-5 雖說地下化隧道最大縱坡 15%，出土段最大縱坡 25%，但圖 4. 3-3 縱面示意圖中可明顯看出平鎮車站以南的隧道段採縱坡 25%，不符規定。	本報告為儘量縮減地下化範圍，路線於中壢車站往南皆以最大縱坡度爬升，至平鎮車站則以能滿足穿越老街溪的最小深度為控制點，平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度 25% 符合規定。
11	鐵路高架化計畫新北市政府負擔 6. 87 億元，而本地化報告要新北市政府負擔 40. 71 億元，惟新北市政府部分不論高架或地下化所作的工程相同，卻要其增加負擔，是否業與新北市政府協調過？	本報告現階段將新北市段之推動納入整體計畫評估，工程費與用地費之計算基礎與當時高架化計畫設定不同，經費分攤方式及分攤比例亦與當時有所差異，故負擔費用不同。後續中央、桃園、新北之經費分攤將再以專案協商方式確認。
12	高架化大部分工程設計皆已完成至期中階段，且已於 101 年 11 月報經公共工程委員會辦理經費審議通過，目前為止並無經費超出預算的情況，該報告隨言論述因物價調整、用地以市價計算等因素最終費用會超出 400 億元。若依此邏輯，該報告用地亦無以市價估算，計畫核定日尚屬未知，若期程稍延遲同樣要面臨物價調整，該地下化報告估需 1, 031 億元，恐亦不正確。	高架化計畫原定完工年期為 106 年底，但因目前進度落後，初步評估即便繼續執行亦可能要至 111 年方會完工，故 400 億元為延後完工所推估之費用，包括用地費改以目前市價計算、工程可能延後 5 年之物調及衍生間接費用增加。然因未詳細估算，為避免誤解，後續報告修正時將刪除 400 億元之相關文字。
13	第 7-23 頁提及租用面積約 40, 537. 8m ² ，費用 3, 243 萬元，平均 800 元/m ² ，施工期間約 8 年，是否嚴重低估？	依國產署法令規定，國有非公用不動產租金，除另有規定外，依下列計算方式計收：(一)基地：年租金為當期土地「申報地價總額乘以百分之五」。其中申報地價係以「公告地價」作為申報地價之依據。土地所有權人依據公告地價增減 20% 申報地價。土地所有權人未於公告期間申報地價者，以公告地價 80% 為其申報地價。政府並依申報地價課徵地價稅。因此，租用費用係以公告地價(不另考量增減情形)進行估算，公告地價亦會視不同區域而有所不同，低至 1, 700 元/m ² ，高至 20, 000 元/m ² ，故 800 元/m ² 係為公告地價乘



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
		百分之五及計算年限及租用面積後之平均值。
14	第 11-1 頁提及高架化計畫寬度 25m，建物拆遷約 379 棟，而地下化以施工用地需求寬度 27m 計拆遷 394 棟。且本報告多次提及沿用高架臨時軌，施工需求 2m 部分用地以高架化永久軌側路權向外推，然經套圖目前高架 25m 路權線多處已緊鄰建物，若直接以 25m 路權線外推，為何地下化拆遷數僅比高架化多 15 棟？地下化評估應將預計用地範圍套繪出來，作確實的檢討。	本計畫計算用地取得及建物拆遷，皆依平面配置之路線段、緊急逃生口、車站段之配置劃定所需路權，並套繪地形以清查受影響建物。而本計畫用地寬度 27m，相較於高架化 25m 增加 2m，因此造成中壢車站以北至中原車站間，相較於桃高計畫有較大的建物拆遷。然而中壢車站以南至平鎮區德育路平交道間，由於兩側建物緊鄰，於桃高計畫時有大量建物拆遷並衍生民眾抗爭，故本報告於中壢車站以南採改道平鎮區承德路設置臨時軌方式，相較於桃高計畫可大幅減少建物拆遷量，因此合計與桃高計畫之建物拆遷量差異不大。
15	承上，本報告所述高架臨時軌先行施作，後續地下化皆可沿用，不無疑問。	不論是鐵路高架化或地下化明挖覆蓋工法，既有鐵路營運皆不能中斷，故皆需設置臨時軌，本計畫係以原桃高計畫臨時軌為基準，採偏移永久軌之方式，故可沿用原桃高計畫的臨時軌，請參閱報告書 4.2 節說明。
16	鐵路路線設計準則請依據最新的「鐵路修建養護規則」及「鐵路建設作業程序」等相關規則，作為路線規劃設計之準則。	本報告依據最新的「鐵路修建養護規則」及「鐵路建設作業程序」等相關規則，作為路線規劃準則，若因現地環境條件較為特殊，則均比照桃高計畫辦理。
17	建請規劃站區內之停車場及商場分設獨立電表，另本案使用範圍尚涉及本局出租標的區域，請提前告知工程時程。	本報告為高架方案改為地下化之可行性評估，主要針對線形、工程、用地、與捷運系統轉乘、經費等項目進行初步分析，較為細節如獨立電表等內容建議綜合規劃或設計階段再行納入。
18	第 9-6 頁規劃及設計階段費用金額，與依第 9-4 頁採直接工程成本之 4.0% 結果不符，請查明修正。	本報告直接工程成本中，相關工程配合費用乙項為桃園捷運綠線、機場捷運線工程因桃園鐵路地下化而衍生費用，金額 2,528.92 百萬元已內含相關變更設計費用，故規劃及設計階段費用之估算，係先扣除直接工程成本的相關工程配合費用，再以 4.0% 計算之。後續報告修正時將補充說明。
19	第 9-8 頁依本局新增營運維護成本模式，係以地下化後新增加營運維護成本計算，爰此請再檢視 9.3 營運維護成本敘述及表 9.3-1 分年營運維修成本之計算並修正，另該表下列說明 1 及 2 相同，是否有誤植，請釐清修正。	本報告車站、路線營運維護成本之估算基礎資料為引用北宜直鐵案貴局提供資料，另參考貴局 104 年 7 月 16 日鐵企研字第 1040024290 號函附件所列部分資料調整。表 9.3-1 說明重複誤植，將予以修正。
20	第 10-53 頁票箱收入以較上一年度成長率來看，120 年期 10%、130 年期 8% 及 140 年期 8%，成長率為最高及次高，其原因及理由為何？	本計畫假設鐵路票價調整係數為每 10 年調升 5%，分別發生於 120 年、130 年、140 年，故該年度票箱收入成長率高於其他年度。
21	報告書第 10-4 頁，鐵路沿線房地市場潛力分析 1 節，請說明開發收益假設之依據為何？是否有高估之嫌？	本計畫所推估之開發淨效益係以單位容積市場收益扣除單位容積營建及管銷成本進行估算。其中，單位容積市場收益參考實價登錄網站與住展雜誌彙整不動產市場行情，另考量政府近年研訂「奢侈稅」、「房地合一稅」等對房市交易產生影響之政策，再加上近年桃園地區許多新興開發區之土地釋出等因素，相關容積市場收益已採較保守設定。營建及管銷成本則詳報告書說明，係參考估價師公會成本法公報進行推估。
22	報告書第 10-7 至 10-9 頁「車站土開效益」1 節，第 10-7 頁桃園、中壢及內壢車站現行土地使用分區有誤，桃園車站為車專區（無容積），中壢車站及內壢車站現為鐵路	桃園車站為車站專用區，中壢車站為部分交通用地、部分鐵路用地，內壢車站為鐵路用地，已修正於提送交通部報告之表 10.1-5。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	用地，請予以更正。	
23	且上述車站現非屬高強度容積使用之分區，若依規劃公司評估未來土地開發效益容積率設定為 380% (第 10-8 頁)，該容積之調整方式為何？請予以說明釐清。若採都市計畫變更方式辦理，變更為高密度發展之土地是否有扣除回饋與帳列成本、單價是否符合當地交易行情等事項，請予以釐清說明。	為達到車站多元使用及提升土地使用效率，本計畫車站專用區之容積率參考桃園市都市計畫商業區及「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵捷運化桃園段高架建設計畫)案」公展版草案，將容積率訂為 380%。 現階段本報告辦理財務可行性評估，有關都市計畫變更方案係考量貴局土地之活化利用，故相關財務試算僅就開發淨收益進行推估，係參考一般不動產開發經驗進行分析。 一般都市計畫變更案，由低強度的公共設施用地變更為高強度的可開發用地，會涉及回饋與帳列成本等議題，惟目前本計畫之都計變更回饋比例未定；再者鐵路沿線仍有其他貴局管有之大面積土地，透過鐵路地下化之推動，可考量將站區外之土地回饋予地方政府，然相關事項仍有待後續協商。目前係為初步財務估算，建議後續綜合規劃階段，待開發方案更確定後再進行較詳細的財務估算。
24	另本案捷運化地下車站開發，新設車站包含鳳鳴、中路、永豐、中原及平鎮車站，請規劃公司評估本次新設五個捷運化車站開發大樓之效益評估，並帳列成本估算。	鳳鳴、中路、永豐、中原及平鎮車站站區因鐵路用地較小，出入口多須利用鐵路範圍外土地，若辦理車站開發需取得更多的周邊土地方具開發價值，將涉及都市計畫變更及私有土地取得等問題。現階段建議以桃園、內壢、中壢等 3 站估算，後續綜合規劃階段再綜合評估新設通勤車站是否辦理開發。
25	本局開發淨效益 50% 挹注計畫建設經費，應依前開規定計算，本研究計畫計算土地開發效益 (第 10 章)，建請應予以修正。	本報告考量貴局之營運財務，且現階段財務估算變動性高，故採保守估算，以 30% 作為挹注建設比例。貴局同意開發淨效益 50% 挹注計畫建設經費，本府同意配合修正。



十三、交通部臺灣鐵路管理局104年12月25日鐵企研字第1040042176號函 審查意見

項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
一	場站配置：桃園、內壢、中壢等三站，鳳鳴車站、桃園-平鎮間捷運化車站(中路、永豐、中原)、平鎮車站等站場，建議設置如下：	桃園-平鎮間捷運化車站(中路、永豐、中原)、桃園、內壢、中壢車站係採 2 島 4 股道配置，月台最大寬度為 10m，桃園及中壢車站月台長度 330m、內壢車站月台長度 300m，有效長度約 450m 左右。
	1. 桃園、內壢、中壢 3 站採 2 島式月台、4 股道路線設置；各月台長度 300 公尺、寬度 11 公尺，各路線有效長度 450 公尺。	本計畫係將原鐵路高架化的縱斷面高程調整至地下，主要為縱斷面改變，各車站平面配置皆維持與原桃高計畫相同之規模。桃高計畫之車站配置已能符合使用需要，如將月台寬度增加至 11m，將增加站區用地拆遷及工程費用，徒增民怨，建議維持貴局辦理桃高計畫之車站配置規模。
	2. 鳳鳴站採 1 島式、1 岸壁式月台及 3 股道設置；各月台長度 260 公尺。島式月台寬度 11 公尺、岸壁式月台寬度 6 公尺。	桃高計畫鳳鳴車站係採 1 島、1 岸壁、3 股道配置，月台長度 260m，島式月台最大寬度 8.3m、岸壁式月台寬度 3.5m。 本計畫於工程起點經鳳鳴車站至鳳鳴里平交道附近皆維持桃高計畫之工程設計，鳳鳴車站之平面、縱斷面亦皆維持桃高計畫規模。又鳳鳴站為通勤車站，因桃高計畫之配置規模已能符合使用需要，為避免造成站區用地拆遷及工程費用增加，建議維持貴局辦理桃高計畫之鳳鳴車站配置。
	3. 桃園-埔心間(中路、永豐、中原、平鎮)各捷運化車站建議 1 島式月台、2 股道路線布置；島式月台長度 260 公尺，島式月台寬度 11 公尺。	桃高計畫各捷運化車站(除鳳鳴車站外)皆採 2 岸壁、2 股道配置，月台長度採 260m，岸壁式月台寬度為 5m。 本計畫係將鐵路高架化縱斷面高程調整至地下，各車站平面配置皆維持與桃高計畫相同之規模。車站月台由岸壁式改為島式，最主要的影響為車站站區東西主正線軌道需要往外大幅度撐開，以符合雙軌間設置島式月台之空間需求，將導致車站前後路線段所需路權大幅增加，衍生用地拆遷及工程費用，建議維持貴局辦理桃高計畫各捷運化車站配置規模。
	4. 桃園、內壢、中壢站等行車室及運轉室空間配置、(含各捷運化車站)電扶梯、升降梯、旅運售票、設施、動線需求等設置及設置地點規劃應與臺鐵局討論。	所提較詳盡之空間需求建議於綜合規劃階段再由規劃單位與貴局討論。
	5. 桃園段地下化建設各站月台及路線名稱訂定，由東側至西側順序編定(1040106 鐵運轉字第 1030043988 號函修訂)。	遵照辦理。
6. 平鎮區延平路(三段 411 巷)平交道，市府擬規劃利用隧道引道端上方設置車輛迴轉車道將其消除 1 節，請納入可行性研究報告列為計畫應辦事項。惟該府前開消除平交道規劃方案，並未修正平鎮車站以南隧道坡度大於千分之 15 之問題，併請納入考量。	由於本計畫已達原桃高計畫及延伸平鎮計畫之目的，建議如消除平鎮區延平路平交道可利用隧道頂板空間設置迴轉道(如南港專案汐止高架光復街方案)或以公路立體化方式處理，初步分析詳送交通部報告 5.2.3 節。 「延平路」平交道處理方式建議於後續綜合規劃階段再由規劃單位與貴局商議。 本報告為儘量縮減地下化範圍，路線於中壢車站	



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
		往南皆以最大縱坡度爬升，至平鎮車站則以能滿足穿越老街溪的最小深度為控制點，平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度 25%符合規定。
二	工程可行性：平鎮車站以南隧道縱坡消除延平路平交道、軌道中心距離、臨時軌佈設(承德路舊鐵道)、電力、電訊、號誌等工程項目建議如下：	
	1. 目前規定最大縱坡隧道 15%，其餘 25%。報告 P4-5 敘明地下化隧道最大縱坡 15%，出土段最大縱坡 25%，但圖 4.3-1 及 4.3-3 縱面示意圖中明顯平鎮車站以南的隧道段採縱坡 25%且長約 1 公里，不符鐵路修建養護規則。又平鎮車站採 10%坡度佈設(符合不摘掛車輛車站標準)及出土段最大縱坡度採 25%規劃，雖符合本局路線設計準則規定，但坡度過大易造成行車事故，建議改善。	平鎮車站由於覆土淺，故車站以南即為出土段，採用引道最大縱坡度 25%，如審查意見所述，係符合相關定線規定。
	2. 本局建設作業程序規定新建或改建者，曲率半徑特甲級及甲級線不得小於 1000 公尺。	本計畫路線與原桃高計畫路線相同，皆係在既存的鐵路路廊內為立體化工程，因此路線幾何受制於現況環境之限制，鐵路兩側往往已有建物緊鄰，導致路線無法大幅度變動曲線半徑，僅能維持與現況的曲線半徑雷同之標準，與完全新闢或局部路線改建之情況有別，是故在鐵路建設作業程序中亦訂有特殊情況除外之但書規定，而桃高計畫與本計畫即屬該特殊情況，應不受曲線半徑不得小於 1000 公尺之限制，但最小曲線半徑仍需符合特甲級不得小於 300 公尺之最下限標準。
	3. P11-1 及 P11-4 提及高架化計畫寬度 25 公尺建物拆遷約 379 棟，而地下化以施工用地需求寬度 27 公尺計拆遷 399 棟。且本報告多次提及延用高架臨時軌，施工需求 2 公尺部分用地以高架化永久軌側路權向外推，然經套圖目前高架 25 公尺路權線多處已緊臨建物，若直接以 25 公尺路權線外推為何地下化拆遷數僅比高架化多 20 棟？之前本局提出此問題市府回復係因中壢站以南預計採承德路施作臨時軌，故減少該處房屋拆遷數量總合起來與桃高計畫差異不大。惟經查鳳鳴平交道~建國東路平交道(約 1.15 公里)、紹興街 76 巷~桃園站(約 600 公尺)、中原車站~中壢車站(約 1.2 公里)皆是建物綿密且緊鄰高架路權線，若再由高架路權線外推 2 公尺，將會大幅增加需拆除建物，而市府所提承德路附近減少拆遷，該建物密集處僅約 300 公尺，總合下來地下化需拆徐建物應不僅只比高架化多 20 棟，故仍建議地下化評估應將預計用地套繪出來，作詳實的檢討。	1. 地下化施工用地需求較桃高計畫寬 2m，經檢討桃園車站以北、中原至中壢車站、中壢車站至德育路平交道等三處建物密集路段：桃園車站以北至鳳鳴車站為三股道正線，規劃採用軌道支承鉸工法，限縮地下化用地於桃高計畫永久路權內，因此無增加拆遷量；中原至中壢車站於中原陸橋以北因永久軌往山側偏移並增加施工用地寬度，於中原陸橋以南於海側設置臨時軌，均會增加建物拆遷數量；中壢車站至德育路平交道間之臨時軌改道承德路，可減少建物拆遷。整體而言，本計畫地下化與桃高計畫建物拆遷數量差異，在桃園車站以北應相同，在中壢車站北段與南段則互有增減，整體觀之並無大幅度的數量增加。 2. 詳細建物拆遷評估屬綜合規劃範疇，建議再由規劃單位與貴局研議。
	4. 高架化計畫臨時軌工程已奉行政院同意(交通部 104 年 11 月 5 日交路(一)字第 10418900155 號函(諒達))，於完成桃園~內壢路段後暫停，除該路段，已承租土地將復舊還地，故報告 11.6 節請予修正。	相關文字已更新納入，詳 105 年 3 月版報告 14.1 節。
5. 請依前揭交通部 104 年 11 月 5 日函意見：本	有關本府推動臺鐵桃園段改採地下化，屬已奉行	



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	案請依循「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」程序重新擬定新興計畫辦理。	政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。
6.	本局建議本案軌道皆採版式軌道及導電軌，以減少日後養護成本。本報告 9.2 節雖有提到導電軌工程，但軌道方面未明確指出是版式軌道，建請軌道工程所採用軌道形式應明確說明。	已補充採版式軌道說明，詳 105 年 3 月版報告 12.2.1 節，軌道型式評估屬綜合規劃範疇，建議再由規劃單位與貴局研議。
7.	電力部分：新設內壢變電站(採 GIS 設置)地點(建議永豐站南側直線處)及金額(計畫期初報告未列入)，請顧問公司詳估供電方式及預估金額。	電力部分之詳細規劃屬綜合規劃範疇，建議於後續階段再由規劃單位與貴局討論。
8.	電訊部分： (1)隧道段沿線電話數量應比照板橋南港間(每 50 公尺 1 只)，高架段(每 1000 公尺 1 只)設置。 (2)沿線基地台(合中繼)均改為漏波電纜。 (3)隧道段應增設照明、通風、監控、門禁管制、變電站、逃生梯口、發電設備等。 (4)桃園、中壢 SDH 骨幹機房請選設。	電訊部分之詳細規劃屬綜合規劃範疇，建議於後續階段再由規劃單位與貴局討論。
9.	號誌部分：所須經費地下化永久軌 8 億元，臨時軌 5 億元(含中壢、內壢臨時站及富岡軍用月台)共 13 億元，不包括目前高架段臨時軌之經費。	本計畫參考桃高計畫案編列臨時軌及臨時車站(桃園、內壢、中壢)號誌系統預算約 4.6 億元，併地下化永久軌約 11.9 億元。
三	土地開發及財務效益：商業空間、土地取得、開發效益、收入與成本、暨其他事項建議如下：	
	1. 第六章「路線及車站規劃」，P6-7 圖示僅於桃園車站劃設商業空間，位置於售票大廳兩側，相關面積尚未定案；其餘新建車站於 P6-18 圖示中皆無規劃商業空間，僅旅運販賣區域。考量旅運商機，建議於中壢車站增設商業空間。	各車站商業空間需求等相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續再由規劃單位與貴局研議。
	2. 第七章用地取得可行性分析，其鐵路騰空路廊擬建置人行步道及通勤型自行車道之綠帶系統，變更為「鐵路用地(兼供道路使用)」，提供桃園市府無償使用 1 節，請以都市計畫變更回饋方式辦理。	1. 經查「國有公用財產無償提供使用之原則」所列之無償使用第二點至十一點，設置行人步道或自行車道使用得無償使用外，道路使用非屬無償使用事項，故修正為鐵兼道地面層之使用，由桃園市政府及台鐵局以協議方式辦理。 2. 都市計畫變更回饋方式屬綜合規劃範疇，建議後續再與貴局研議。
	3. 報告書「7.5 都市計畫變更初步構想」1 節(P7-30)，依現行都市計畫規定，各車站似無法供作商業使用。爰請規劃單位應依土地使用性質規劃適當使用分區，明確開發及土地取得方式，並依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」計算都市計畫回饋義務負擔，納入財務計畫計算，俾符實際。	桃園車站於第二次通盤檢討變更為車站專用區，其並無於土管有特別之規定，僅載名因應車站改建及車站地區整體規劃之需要使用。其餘車站現行為鐵路用地，無法供作商業使用，後續如要進行商業使用需變更都市計畫，將於後續綜合規劃階段與貴局研議。
4. 依照『鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點』第五點第四項財務專章規定，財務可行性分析係粗估周邊土地開發淨效益；都市計畫變更後地方政府無償取得之回饋	本計畫鐵路用地均屬國有地，未來都市變更後地方政府無償取得之回饋用地，為整體改善都市景觀與環境品質，建議優先提供作為公共設施或開放空間使用。若要進行商業使用或辦理開發需變	



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	效益，應一併納入計算。	更都市計畫，將於後續綜合規劃階段與貴局研議。
5.	簡報 P. 27，有關車站土地開發效益評估部分，目前桃園、中壢及內壢站似有涉及徵收私有土地，請規劃公司釐清徵收土地是否仍能供土地開發使用，其土地效益評估基礎應扣除徵收之私有土地為原則。	經查，現行車站土地使用分區部分，僅桃園站之車站專用區內有部分私有地情形，中壢及內壢站之鐵路用地並無私有地之情形。本計畫可行性研究階段之車站開發範圍係以臺鐵持有站區各地號土地為原則。 另有關私有地是否能徵收作為土地開發使用部分，因桃園站已於第二次通盤檢討時變更為車站專用區，因非屬公共設施用地且無專法(如大眾捷運系統土地開發辦法)，故無法以徵收取得私有地後辦理土地開發，故如要辦理土地開發但需徵收私有地問題時，建議變更為交通用地方式辦理。
6.	交通部前已責成本局陳報資產活化償債計畫，將本局可開發資產全數列管作為償債用途，101年10月18日業獲行政院備查(行政院院臺交第1010056646號函)，行政院同意其中有關鐵路立體化開發淨效益部分，50%作為償債財源及50%挹注個案建設經費。有關「鐵路立體化原則同意50%挹注交通建設經費」1節，係指開發淨效益部分，爰應回歸審查作業要點規定，桃園市政府應先確認都市計畫變更草案，並研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程，再覈實估算本局土地開發淨效益(扣除新增營運成本)，方符審查作業要點之意旨。	本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋40%土地，亦即各車站僅有60%土地進行開發。 有關車站開發效益亦依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。為保守評估效益，假設未來台鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之8%。經估算，30年營運期間加計物價上漲率共可挹注3,142百萬元(當年幣值)。
7.	本案開發效益之計算，皆未考量開發成本，應與實際不符。請規劃單位考量新增營運成本、維護成本、開發成本(土地開發成本、建設成本、稅捐)等成本項目，依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五條規定重新檢視修正。	有關車站開發效益亦依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。為保守評估效益，假設未來台鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之8%。經估算，30年營運期間加計物價上漲率共可挹注3,142百萬元(當年幣值)。
8.	依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點之規定，地方政府承諾事項應包括提供鐵路營運機構之優惠措施，請補充說明。	鐵路營運機構之優惠措施擬於後續審議或綜合規劃階段再行與交通部及台鐵局研商討論。
9.	報告書 P9-9 頁營運維護成本是否依新增營運維護成本計算，請再確認。	車站路線營運維護成本已依據貴局 104 年 7 月 16 日鐵企研字第 1040024290 號函附件所列資料更新。
10.	報告書 P10-54 頁表內有關「票箱收入」部分，市府回覆說明略以：「本計畫假設鐵路票價調整係數為每 10 年調升 5%...」。惟本案調整前與調整後的票收成長幅度約略相同，惟票價調整後若運量增加情況下，成長幅度有限，爰此本案的假設是否合理，請再檢視。	票價調整每 10 年調升 5%主要參考「台鐵桃園段高架化建設計畫延伸至平鎮(含增設平鎮站)可行性研究」，「票箱收入」已重新評估，詳 105 年 3 月版報告 13.1.4 節
11.	桃園市政府擬循臺北市及新北市之「萬板專案」、「南港專案」等案例，規劃無償使用開闢為道路、人行道或其他供公眾使用設施1節，經查臺北市「萬板專案」及「南港專案」係依據該案綜合規劃之財務計畫，臺北市政府並非採都市計畫變更回饋方式取得公共設施用地，而係以地下化後，部分騰空土地，再分	遵照辦理，有關後續配合車站開發須變更改用地之捐贈回饋事項，如用地取得及未來使用方式將待各相關單位協調確認後，於綜合規劃之財務計畫中載明。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	配予臺北市政府作為公共設施用地。爰請市府將本案用地取得事宜納入後續綜合規劃之財務計畫研議辦理。	



十四、交通部鐵路改建工程局審查意見

項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
一、用地取得可行性		
1	第 7 章，原桃園鐵路高架計畫因用地取得困難，導致工程期程延後，但若改採地下化，其工程所需用地增加，用地取得新增範圍及影響戶數面積均應充分揭露，並提出因應對策。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫地下化施工用地寬度約需 27m，為減少私有地主損失，建議維持原桃高計畫 25m 寬路權，多餘 2m 採私有地徵用及徵收地上權方式辦理，故私有地徵收範圍原則與桃高計畫相當。 2. 地下化施工用地需求較桃高計畫寬 2m，經檢討桃園車站以北、中原至中壢車站、中壢車站至德育路平交道等三處建物密集路段：桃園車站以北至鳳鳴車站為三股道正線，規劃採用軌道支承板工法，限縮地下化用地於桃高計畫永久路權內，因此無增加拆遷量；中原至中壢車站於中原陸橋以北因永久軌往山側偏移並增加施工用地寬度，於中原陸橋以南於海側設置臨時軌，均會增加建物拆遷數量；中壢車站至德育路平交道間之臨時軌改道承德路，可減少建物拆遷。整體而言，本計畫地下化與桃高計畫建物拆遷數量差異，在桃園車站以北應相同，在中壢車站北段與南段則互有增減，整體觀之並無大幅度的數量增加。 3. 詳細建物拆遷評估屬綜合規劃範疇，建議再由規劃單位與貴局研議。 4. 鐵路地下化後，可減輕高架化所帶來沿線居民長期之景觀與噪音衝擊，部分私地主相對之接受程度較高，本府將持續與私地主溝通協調。
2	第 7 章，採徵用之用地範圍，日後還地於民該用地未來緊鄰地下化結構並未留設緩衝空間，於都市計畫及建築管理是否配套有退縮建築規定。	鐵路地下化後兩側私有地之緩衝空間，於後續都市計畫土地使用分區管制要點將配合訂定建築退縮相關規定。
3	第 7 章，採用設定地上權方式取得用地，惟該用地係屬永久路權範圍，另部分路權以徵收方式辦理，其用地取得之一致性及公平性，恐造成被徵收質疑。	目前配合鐵路高架化擬訂之都市計畫鐵路用地寬度為 25 公尺，地下化計畫考量避免增加私有地徵收，以及台鐵騰空路廊之利用，維持高架化 25 公尺路權範圍，並採徵用或設定地上權方式取得 25 公尺以外用地。
二、工程技術可行性		
1	第 4 章，4.1 定線設計標準 (P4-1) 1. 所依據之規範及標準，部分已修訂新版本，請修正。2. 表 4.1-1 部份項目之設計標準值有誤，如月台寬度、車站坡度等，請修正。	配合補充修正。
2	第 5 章，圖 5.2-5 (P5-22) 目前桃園臨時站已啟用 (1 岸壁 1 島式月台 3 股道)，圖 5.2-5 「臺鐵桃園站與捷運綠線 G07 站分構方案南北向剖面圖」內之臺鐵臨時軌工程為 4 股道，與現況不符，建議修正。	配合修正，詳 105 年 3 月版報告圖 5.2-6。
3	第 5 章，圖 5.2-11 (P5-26) 目前中壢臨時後站已發包施工 (第 4~8 股已拆除停用)，圖 5.2-11 「臺鐵中壢車站施工中軌道三階段切換示意圖」之現況留有第 4~8 股，與現況不符，建議修正。	配合修正，詳 105 年 3 月版報告圖 5.2-12。
三、機電及號誌系統		



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
1	第 4 章、第 5 章、第 7 章，鐵路用地應依照鐵路法第 7 條之規定辦理。另依據「鐵路修建養護規則」第 45 條規定「隧道內避車洞之間距依下列規定：一、軌距一千零六十七公厘者：大型：特甲級線為六百公尺，……小型：特甲級線為二十公尺……避車洞之設置，應注意下列事項：……(三)雙線隧道避車洞對稱設於兩側。(四)大型避車洞得設置休憩設備。(五)新建隧道內如有必要設置變壓器及號誌設備箱時，應另設電氣設備專用洞。(六)……新建之隧道應設於隧道起點起每二十公尺處。」請於 4.1 節補充前述設置避車洞之規定，並繪製避車洞、號誌電氣設備專用洞於路線配置之標準斷面圖(應含橫縱尺寸標示)。請於第 5 章補充說明，倘若綜合規劃及設計階段依法規設置避車洞之位置將需拆除民宅及徵收(用)大量私地，工程設計之調整原則。該調整原則仍應符合臺鐵局從業人員之安全需求及職業安全衛生法規最低限制。請於第 7 章補充說明，當避車洞位置無法依前述工程設計調整原則達成安全設置，而必須徵收私地時，貴府於用地徵收(用)階段協調民意之構想。	避車洞相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
2	第 5 章，因高架化計畫已完成基本設計及經費審議，且貴府所提高架化延伸平鎮案亦經交通部初步審查確定路線及工程規模，請列表說明改採地下化後「號誌系統」部分之工程技術異同比較，俾供瞭解先前作業成果是否可延用至地下化方案，以及因應地下化而新增之技術課題。高架化計畫之細部設計及施工因配合貴府需求未能如期推動，臺鐵局號誌系統規範近幾年已有諸多更新，前述之技術異同比較應將臺鐵局最新需求納入考量，併予敘明。	號誌系統相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
3	第 5 章，未見機電相關工程分析描述，請補充說明。	機電工程相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
4	第 5 章、第 7 章，有關隧道通風工程，通風井數量涉及經費與用地相關議題，請補充說明。	隧道通風工程，通風井數量等相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
5	第 9 章，針對表 9.2-2 經費估算表中機電工程相關項目編列原則，請補充說明。	機電工程相關規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
6	第 9 章，9.2 經費需求實施計畫一、工程數量概估原則(一)明挖覆蓋隧道工程，是否有考量電車線之壁龕及開關等電車線設備之需求機制。	已有考慮，細部規劃屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
7	第 9 章，倘若地下化方案仍有施作臨時軌號誌工程之需要，請將 P9-6 及 P9-7 所列號誌系統經費比照「軌道工程」區分為臨時軌部分及永久軌部分。	後續配合將號誌系統經費比照「軌道工程」區分為臨時軌部分及永久軌部分。
8	第 9 章、表 9.2-2 臺鐵桃園地下化計畫總經費估算表，F. 導電軌工程單價 22,500,000，與臺鐵桃園段地下化計畫總經費估算表(新北市段)F. 導電軌工程，單價 2,330,872 有所差異，請澄清說明確認	應為誤植，後續將配合修正。
9	報告書，電車線系統以導電軌系統規劃，其行車	依臺鐵局建議地下化採導電軌系統，建議後續審



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	速度為每小時十幾公里設計本案?營運最高車速為每小時十幾公里。	查或綜合規劃階段再與貴局及臺鐵局協商採傳統隧道電車線或導電軌系統。
10	報告書，桃園地下化為何電車線系統僅採導電軌規劃設計，其原因何在?請澄清說明與確認。	依臺鐵局建議地下化採導電軌系統，建議後續審查或綜合規劃階段再與貴局及臺鐵局協商採傳統隧道電車線或導電軌系統。
11	報告書，請評估傳統隧道電車線系統與採用導電軌系統之差異及工程造價等差異及效益為何。	依臺鐵局建議地下化採導電軌系統，建議後續審查或綜合規劃階段再與貴局及臺鐵局協商採傳統隧道電車線或導電軌系統。
12	報告書，地下化隧道內是否有考量電車線中性區間 N/S 及 S/P 設置或移設與相關工程經費之需求。	電車線中性區間 N/S 及 S/P 設置等相關工程屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
13	其他，有關係統保證及獨立驗證與認證作業，請補充。	系統保證及獨立驗證與認證作業屬綜合規劃範疇，建議後續階段再由規劃單位與貴局討論。
四、計畫工期及經費估算之合理性		
1	第 7 章，報告 7-12 頁敘述鶯歌鳳鳴端到桃園用地範圍與原高架化計畫相通，但改地下化後新北市路段之用地經費須從原 2.83 億提高至 9.54 億，其差別為何請補述說明。	原高架化計畫用地費採公告現值加四成計算，本案地下化用地費則依現行法規採市價估算，故用地成本增加。經比較 95 年公告現值加四成 (21,420 元/m ²)，104 年住宅區市價 (12~18 萬元/m ²) 約成長為 5.6~8.4 倍，工業區約為 1.5~2.9 倍，非都地區則約為 1.7~2.5 倍，故改地下化後新北市段用地費從原 2.83 億提高至 9.54 億應為合理推估。
2	第 7 章，第 7-24 頁，7.4 用地拆遷經費估算一土地取得費用 (一) 永久性路權費用 2. 撥用：費用約 191,429 萬元，經核算費用約為 191,430 萬元；3. 小計：面積約 107,179.56m ² 、費用約 606,657 萬元，經核算面積約 107,179.55m ² 、費用約 606,658 萬元；(三) 臨時性路權 (徵用或租用) 費用 1. 徵用：費用約 63,258 萬元，經核算費用約為 63,256 萬元；2. 租用：費用約 2,373 萬元，經核算費用約為 2,370 萬元；3. 小計：費用約 65,631 萬元，經核算費用約 65,626 萬元。第 7-25 頁，(四) 總用地取得費用合計約 765,587 萬元，經核算合計約 765,584 萬元；新北市約 84,216 萬元 (8.42 億元)，經核算新北市約 84,260 萬元 (8.43 億元)；桃園市約 681,371 萬元 (68.14 億元)，經核算桃園市約 681,324 萬元 (68.13 億元)。以上請查明修正。	合計數字差異原因為小數點四捨五入至整數位所造成，已重新調整更新，詳 105 年 3 月版報告表 9.4-2、表 9.4-3。
3	第 7 章，第 7-26 頁，表 7.4-2 新北市段臨時性路權 (徵用或租用) 用地費用，住宅區列合計 4,608，經核算合計 4,607；租用欄總計 100，經核算總計 99；合計欄總計 4,715，經核算總計 4,714。第 7-27 頁，表 7.4-3 桃園市段永久性路權 (25m) 用地費用，乙種工業區列合計 88,036，經核算合計 88,037；住宅區列合計 52,807，經核算合計 52,808；河川區列合計 448，經核算合計 449；廣場用地列合計 4,757，經核算合計 4,756；非都市用地列合計無數字，經核算合計 13,947；撥用欄總計 121,045，經核算總計 121,047；合計欄總計 527,110，經核算總	合計數字差異原因為小數點四捨五入至整數位所造成，已重新調整更新，詳 105 年 3 月版報告表 9.4-2、表 9.4-3。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	計 527, 112。以上請查明修正。	
4	第 7 章，第 7-28 頁，表 7. 4-4 桃園市段臨時性路權(徵收地上權或撥用)費用，綠地用地列合計 1, 511，經核算合計 1, 510。第 7-29 頁，表 7. 4-5 桃園市段臨時性路權(徵用或租用)用地費用，倉庫區列合計 1, 000，經核算合計 999；營區列合計 134，經核算合計 133；體育場用地列合計 48，經核算合計 47；徵用欄總計 58, 643，經核算總計 58, 641；租用欄總計 2, 273，經核算總計 2, 271；合計欄總計 60, 916，經核算總計 60, 912。以上請查明修正。	合計數字差異原因為小數點四捨五入至整數位所造成，已重新調整更新，詳 105 年 3 月版報告表 9. 4-4、表 9. 4-5。
5	第 9 章，表 9. 1-1(P9-2)預定建設期程表規劃未核定前進行細部設計及都市計畫變更，依規定於程序上是否合宜，請再評估。	本府基於鐵路地下化為重大公共工程建設，將積極推動本案，加快作業速度。鐵路、捷運等軌道計畫之都市計畫變更書圖製作於綜合規劃辦理期間即可同步展開；另考量綜合規劃中央審查後期多針對財務與經費分攤，可優先同步辦理地下化工程要徑之設計作業。援例南港專案第一細設標，亦在建設計畫核定前即辦理細部設計。
6	第 9 章，表 9. 2-2 臺鐵桃園段地下化計畫總經費估算表(P9-6)內一般機電工程之鳳鳴車站與標準地下車站皆為地下車站，但經費差 4 倍多，請說明。	考量鳳鳴車站並非完整的地下化車站，另參考鳳鳴車站已完成之細部設計成果，估計一般機電工程約需 7 千萬元。
7	第 9 章，請說明 P9-6 及 P9-7 地下化計畫總經費估算表是否包含原核定高架化計畫下已執行之部分？亦或為本案俟行政院核定改採地下化方案後所需之新增費用？因原計畫臨時軌工程尚在進行，請釐清經費差異起算時間點，並敘明幣值換算基準。	本計畫地下化規劃高架化臨時軌及臨時車站不變動，並納於總經費中臨時軌之相關工項，故已包含高架化計畫目前已執行之部分。由於高架化臨時軌工程後續執行期程尚不確定，本計畫估算基準均統一採 104 年幣值。
8	第 9 章，第 9-9 頁，表 9. 3-1 分年營運維修成本，日曆年 116 列合計數 683. 15，經核算合計 683. 16；日曆年 117 列合計數 696. 82，經核算合計 696. 81；日曆年 124 列合計數 800. 42，經核算合計 800. 43；日曆年 128 列合計數 866. 40，經核算合計 866. 41；日曆年 130 列合計數 901. 41，經核算合計 901. 40；日曆年 132 列合計數 937. 82，經核算合計 937. 83；日曆年 141 列合計數 1, 120. 79，經核算合計 1, 120. 78；日曆年 143 列合計數 1, 166. 07，經核算合計 1, 166. 06；維修費欄合計 10, 196. 75，經核算合計 10, 196. 74；合計欄合計 27, 170. 84，經核算合計 27, 170. 83。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次營運維修成本依交通部臺灣鐵路管理局 104 年 7 月 16 日鐵企研字第 1040024290 號函修正更新，調整詳 105 年 3 月版報告第十二章 12. 3 節，表 12. 3-1。
9	第 10 章，本計畫桃園及中壢車站分別與桃園捷運綠線及機場捷運車站共站，TIF 實施範圍目前僅排除中壢車站，請確認桃園車站 TIF 是否亦列入其他計畫。	遵照辦理。桃園車站之開發效益未來將列入捷運棕線中估算，中壢車站則列入捷運綠線估算，故周邊土開及 TIF 皆排除桃園車站、中壢車站，僅計算其沿線 200 公尺範圍（詳 105 年 3 月版報告第 11 章 P11-29 一、實施地區）。
10	第 10 章，第 10-9 頁，表 10. 1-7 車站土地開發效益挹注金額，年期 D+10 列合計數 117, 361, 249，經核算合計 117, 361, 248；年期 D+11 列合計數 119, 708, 474，經核算合計	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次修正調整詳 105 年 3 月版報告第八章表 8. 2-8 車站土地開發效益挹注金額。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	119, 708, 473; 年期 D+13 列合計數 124, 544, 696, 經核算合計 124, 544, 695; 年期 D+15 列合計數 129, 576, 302, 經核算合計 129, 576, 301; 年期 D+18 列合計數 137, 507, 408, 經核算合計 137, 507, 407; 年期 D+21 列合計數 145, 923, 961, 經核算合計 145, 923, 962; 年期 D+25 列合計數 157, 952, 789, 經核算合計 157, 952, 788; 年期 D+27 列合計數 164, 334, 081, 經核算合計 164, 334, 082; 年期 D+30 列合計數 174, 392, 642, 經核算合計 174, 392, 641; 年期 D+31 列合計數 177, 880, 495, 經核算合計 177, 880, 494; 年期 D+32 列合計數 181, 438, 104, 經核算合計 181, 438, 105。以上請查明修正。	
11	第 10 章, 第 10-9 頁, 表 10. 1-7 車站土地開發效益挹注金額, 年期 D+35 列合計數 192, 543, 568, 經核算合計 192, 543, 567; 土地租金欄合計 3, 819, 688, 098, 經核算合計 3, 819, 688, 095; 營運權利金欄合計 936, 492, 636, 經核算合計 936, 492, 635; 合計欄合計 5, 835, 258, 120, 經核算合計 5, 835, 258, 116。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 本次修正調整詳 105 年 3 月版報告第八章表 8. 2-8 車站土地開發效益挹注金額。
12	第 10 章, 第 10-14 頁, (二)開發收益, 第 4 行, 128. 66 億元, 經核對 10-19 頁, 表 10. 1-17 全線周邊土地開發效益挹注金額合計為 128. 12 億元; (二)開發收益, 1. 優先開發基地-平鎮車站車專區, 第 7 行 23. 5 萬元及第 8 行 14. 5 萬元, 經核對 10-15 頁, 表 10. 1-14 平鎮車站之車專區土地開發價格估算表為 23. 6 萬元及 14. 2 萬元。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算, 詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-15~表 11. 3-22。
13	第 10 章, 第 10-15 頁, 第 2 行, 1. 29 至 1. 40 百萬(當年幣值), 經核對 10-19 頁, 表 10. 1-17 全線周邊土地開發效益挹注金額為 1. 26 至 1. 37 億元(當年幣值)。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算, 詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-24、表 11. 3-25。
14	第 10 章, 第 10-18 頁, 第 7 行, 萬元; 第 8 至 10 行, 百萬元, 經核對 10-19 頁, 表 10. 1-17 全線周邊土地開發效益挹注金額為億元(當年幣值)。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算, 詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-27、表 11. 3-28。
15	第 10 章, 第 10-19 頁, 表 10. 1-17 全線周邊土地開發效益挹注金額, 年期 D+4 列合計數 744, 664, 270, 經核算合計 744, 664, 269; 年期 D+5 列合計數 759, 557, 555, 經核算合計 759, 557, 554; 優先開發基地欄合計 660, 466, 013, 經核算合計 660, 466, 012; 其他具開發潛力基地欄合計 12, 151, 139, 067, 經核算合計 12, 151, 139, 065; 合計欄合計 12, 811, 605, 079, 經核算合計 12, 811, 605, 077。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-29。
16	第 10 章, 第 10-28 頁, 表 10. 1-21 桃園區地價稅增額估算表, 地價稅增額欄合計 433, 904, 292, 經核算合計 433, 904, 294。第	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位, 本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算, 詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-4~表 11. 3-11。



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
	10-29 頁，表 10. 1-22 八德區地價稅增額估算表，地價稅額估計數欄合計 328, 195, 785，經核算合計 328, 195, 787，地價稅增額欄合計 46, 993, 534，經核算合計 46, 993, 532。以上請查明修正。	
17	第 10 章，第 10-30 頁，表 10. 1-23 中壢區地價稅增額估算表，地價稅額估計數欄合計 2, 854, 250, 464，經核算合計 2, 854, 250, 461，地價稅增額欄合計 413, 045, 125，經核算合計 413, 045, 128。第 10-31 頁，表 10. 1-24 平鎮區地價稅增額估算表，地價稅額估計數欄合計 493, 503, 695，經核算合計 493, 503, 692，地價稅增額欄合計 71, 872, 348，經核算合計 71, 872, 352。第 10-32 頁，表 10. 1-25 各區地價稅增額估算表，地價稅額估計數欄各區合計及年期列部份合計皆有差。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算，詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-4~表 11. 3-11。
18	第 10 章，第 10-37 頁，表 10. 1-29 八德區房屋稅增額估算表，房屋稅額估計數欄合計 336, 553, 083，經核算合計 336, 553, 082；房屋稅增額欄合計 90, 787, 507，經核算合計 90, 787, 508。第 10-38 頁，表 10. 1-30 中壢區房屋稅增額估算表，房屋稅額估計數欄合計 1, 878, 211, 041，經核算合計 1, 878, 221, 039。第 10-39 頁，表 10. 1-31 平鎮區房屋稅增額估算表，房屋稅增額欄合計 127, 190, 452，經核算合計 127, 190, 451。第 10-40 頁，表 10. 1-32 各區房屋稅增額估計彙總表，房屋稅增額估計數欄部份區合計及年期列部份合計皆有差。以上請查明修正	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算，詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-15~表 11. 3-22。
19	第 10 章，第 10-43 頁，表 10. 1-35 各區土地增值稅增額估計彙總表，土地增值稅租稅增額估計數列各區數字與第 10-44 頁，表 10. 1-36 各區土地增值稅增額估計彙總表各欄合計數有尾差。第 10-44 頁，表 10. 1-36 各區土地增值稅增額估計彙總表，土增稅增額估計數欄各區合計及年期列部份合計皆有差。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算，詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-24、表 11. 3-25。
20	第 10 章，第 10-47 頁，表 10. 1-39 各區契稅增額估計彙總表，契稅稅租稅增額估計數列各區數字與第 10-48 頁，表 10. 1-40 各區契稅增額估計彙總表各欄合計數有尾差。第 10-48 頁，表 10. 1-40 各區契稅增額估計彙總表，契稅額估計數欄各區合計及年期列部份合計皆有差。以上請查明修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次修正後以各車站 TID 範圍分別計算，詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-27、表 11. 3-28。
21	第 10 章，第 10-49 頁，表 10. 1-41 各項稅收增額分年估計彙總表，各項稅增額欄數字合計與第 10-32、10-40、10-44、10-48 頁皆有尾數差。以上請查明檢視修正。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，詳 105 年 3 月版報告第 11 章表 11. 3-29。
22	第 10 章，第 10-57 頁，表 10. 2-4 臺鐵立體化相關案例各級政府經費分擔情形，高雄計畫各項資料請再檢視。	高雄計畫經費分攤係依據 98 年 1 月 19 日經建會第 1350 次委員會議紀錄，通過交通部提報「振興經濟擴大公共投資計畫—高雄市區鐵路地下化計畫修正計畫」，總經費 718.61 億元，中央款



項次	臺鐵局審查意見	辦理情形
		504.8345 億元，高雄市政府配合款 168.2782 億元，捷運部分負擔 45.4975 億元。
23	第 10 章，第 10-59 頁，表 10.2-6；第 10-60 頁，表 10.2-7、表 10.2-7，各欄及各列合計數字，請再檢視。	遵照辦理。加總尾數不一致是因為四捨五入進位，本次調整詳 105 年 3 月版報告第 13 章表 13.4-2~表 13.2-8。
五、報告完整性		
1	其他，請補經濟效益分析章節。	後續配合補充經濟效益分析章節。
2	其他，本計畫依交通部指示須依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請及審查作業要點」：1. 請附上該要點可行性研究檢核評估表 2. 財源籌措方式請依據該要點施行 3. 請於報告補充說明地方政府承諾事項等相關內容	有關本府推動臺鐵桃園段改採地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。 財源籌措之中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。 地方政府承諾事項中，本府已於 101 年 10 月訂定「桃園縣軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」，有關鐵路營運機構之優惠措施擬於後續審議或綜合規劃階段再行與交通部及台鐵局研商討論。
3	報告書，以下為文字誤植，請再重新確認：1. 4-2 頁，表 4.1-1，部分標準誤植，請更正。2. 7-25 頁，用地費文字與表格之費用不符。	文字誤植已配合修正。



十五、可行性研究修正報告協調會議 (105/11/29)

單位	會議意見	辦理情形
新北市政府	1. 有關簡報內容用地費依市價估算由地方政府負擔，工程費用依物調比例調整，針對此原則本府無意見。	感謝新北市政府協助。
	2. 另簡報第 4 頁新北段長 2.12km，其範圍包含桃園市部分路段，請依照市界長度確實區分。	簡報第 4 頁所提 2.12km 部分僅列為優先施工路段，新北市所需負擔經費，仍採原高架案經費分攤精神，其中用地調整以市價估算，工程費以原高架案新北市分攤工程費再以 1.5% 物調率調整修正，與優先施工路段長度無關。
鐵路改建工程局	1. 請桃園市政府依照 105 年 11 月 9 日召開本案審查會委員之意見，修正報告書內容有關財務評估章節，以折現率 3%、完工後 30 年年期分析，並以折現率 5.35% 進行敏感度分析。	遵照辦理，財務評估已修正採折現率 3%、完工後 30 年年期分析，並以折現率 5.35% 進行敏感度分析，詳報告書 13.1.1 節參數設定及 13.2.1 節敏感度分析。
	2. 另臺鐵局票收扣除營運成本若為負值則不納入自償率計算。	本計畫本業自償率為負值(-5.17%)，故計算經費分攤之財務自償率(20.21%)已扣除本業收入及營運成本，詳報告書 13.1.4 節、表 13.1-9，及 13.4.1 節。
臺灣鐵路管理局	有關本案未來本局與貴府權益分配依報告書附錄三內容方式執行，本局原則不反對。	感謝臺鐵局協助。
結論	1. 有關新北鳳鳴段里程請依市界長度確實區分，採原高架費用精神修正後，一併納入報告書送審。	遵照辦理。新北市所需負擔經費，仍採原高架案經費分攤精神，其中用地調整以市價估算，工程費以原高架案新北市分攤工程費再以 1.5% 物調率調整修正，與優先施工路段長度無關。
	2. 報告書請依照交通部鐵路改建工程局所提意見，修正財務評估章節內容。	已配合鐵工局意見修訂財務評估章節，詳第十三章。
	3. 本府與臺鐵局未來權益分配細節，俟本可行性研究通過後，於綜合規劃階段再作詳細討論。	遵照辦理。
	4. 請本府捷運工程處就上述各單位所提之意見修正報告書後，儘速函報交通部轉行政院審議。	遵照辦理。

正 本

檔 號：

保存年限：

桃園市議會

函

機關地址：33049桃園市桃園區三民路一段九號

330

桃園市桃園區縣府路1號

聯絡電話：(03)3322191#561

電子郵件：tyccb234@tycc.gov.tw

承辦人：方信翔

受文者：桃園市政府

發文日期：中華民國105年09月13日

發文字號：桃議議工字第1050008233號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：

主旨：貴府為積極推動「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究計畫」，請求本會鼎力支持共同向中央爭取儘速核定一案，復如說明二，請查照。

說明：

- 一、復 貴府105年9月10日府交捷字第1050213625號函。
- 二、本計畫係本市重大交通運輸建設，全體市民期盼早日興建完成。本會同意貴府推動本計畫，請貴府儘速將本計畫陳報交通部轉行政院核定，儘早辦理興建事宜。

正本：桃園市政府

副本：本會議事組

議長 邱奕勝

**105.04.21「臺鐵都會區桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」
初審會議各單位意見**

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
一、行政院主計總處			
1	查行政院 104 年 12 月 30 日函核示，「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」(以下簡稱機場捷運延伸線計畫)A23 站前橫渡線調降高程及後續配合臺鐵桃園段地下化調整工程所需費用均由桃園市政府支付。	A23 站前橫渡線調降高程及後續配合臺鐵桃園段地下化調整工程所需費用，係臺鐵捷運化之一環，相關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。
2	復查「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」(以下簡稱鐵路立體化建設審查要點) 第 2 點及第 14 點規定，地方政府得自籌經費辦理鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究，或依該要點規定提出計畫書向交通部申請補助；已奉行政院核定計畫，因配合法規異動或經費基準調整而未涉及其他實體計畫修正者，不適用本要點規定。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍表示不適用該要點。
3	茲以桃園市政府所提高架化改採地下化方案，尚非配合法規異動或經費基準調整之修正，自應依鐵路立體化建設審查要點規定辦理，惟經檢視該府所提可行性研究報告，其自償率僅 6.4%，未達該要點規定之自償率補助門檻 14%。爰本案仍宜請桃園市政府依鐵路立體化建設審查要點規定檢討修正，另有關機場捷運延伸線等相關計畫，因配合臺鐵桃園段高架化改採地下化所增加經費及項目，如已納入本計畫者，其經費負擔方式仍請依上開行政院函核示辦理	本案係臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。
二、行政院公共工程會			
1	依報告書 P14-4，如改採地下化因施工(地下連續壁)需要將較高架化增加 2 公尺的路權範圍，且報告書附錄一民意調查中，現臺鐵桃園段沿線行經的五個行政區，及現沿線行經里別的受訪者，多表示看不見也感受不到臺鐵鐵軌/火車的影響。爰建請強化本計畫改採地下化之原因及目的，並釐清如改成地下化後是否能解決目前因徵收所衍生之抗爭問題。	廣泛的民調無法特定去區別受訪居民住家係位於鐵路附近，或是遠離鐵路，鐵路高架化影響最劇的是鐵路兩側附近的民眾，其對於噪音震動的感受也是最強烈的，而距離鐵路較遠者受噪音振動影響較微，是故無法體會，但鐵路地下化後對於騰空土地則有不同的願景，這是顯而易見的，是故本計畫已召開的兩場民眾說明會，皆受到民意廣泛的支持。	經協商，意見單位維持原意見，本府已召開的兩場民眾說明會，皆受到民意廣泛的支持。
2	本計畫出土段最大縱坡，交通部臺鐵局及鐵工局已多次提出建議，且本計畫為國家重大新建工程，應就現行規範及未來營運	隧道段最大縱坡度採 15%，出土段最大縱坡度採 25%，係依據臺鐵局「鐵路建設作業程序」第 13 條第 1 款及	經協商，意見單位表示仍應考

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	安全性全盤考量，尊重未來興建及維運單位之專業意見；爰有關出土段（實務設計應以隧道段保守設計）最大縱坡採千分之25 是否有實際案例？臺鐵各列車是否均可達此要求？是否影響車速及未來營運調度？請於報告書中加強說明。	「鐵路修建養護規則」第7條，補充於第四章、4.1節，皆符合鐵路定線規範，可達行車安全與營運調度所需，另可於後續綜合規劃階段續行檢討。	量營運單位需求，本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
3	本案現階段為可行性研究，在替代方案評估章節，除地下化方案外，在與原高架的比較部分，應有更多內容，請補充評比其他非地下化方案，並可表格化依權重選出優選方案。	遵照辦理，鐵路立體化型式僅高架化及地下化兩種，原高架化方案已有評估，故本計畫係採地下化評估已屬明確。補充高架化與地下化分析比較詳十五章、15.1節。	無意見，資料已補充。
4	報告書中對物價調整費採每年預估上漲率2.0%計算，並將工程建造費、地價調整費與地上物拆遷補償費等項有納入計算；按「公共建設工程經費估算編列手冊」對物價調整費係以直接工程成本、間接工程成本及工程預備費合計採升冪依分年計算投入經費，且參考近期軌道計畫案件，多以1.5%昇冪計算物調費，請檢討調整該費用。	工程建造費即包括直接工程成本、間接工程成本及工程預備費，另土地取得亦會有市價隨年成長情形，本案地下化之工程建造費及用地費上漲率皆採2%，是否改採1.5%，建議於綜合規劃階段再檢討修訂。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
5	報告書P14-4，本案地下化單位造價（不含用地）為52.50億/公里，已接近捷運重運量系統單位造價，是否合理？建議可再蒐集比較類似案例（如其他縣市）單位造價	地下化造價與鐵路深度有關，本計畫建設經費係經核實評估無特別差異狀況，故建議於綜合規劃階段依各工項規劃成果再行調整。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
6	平鎮車站部分隧道坡度設計採千分之10，依表4.1-1「臺鐵路線設計準則」項次13（車站，新建），設計標準為0（極限值為千分之2）不符標準，且本站為縱貫線其營運車輛頻繁，請檢討修正；另本車站高架案設計原採2島4股，地下化後改採2岸2股，建議應維持原本營運規劃為宜。	依據不摘掛車輛的車站縱坡度可達10%，平鎮車站為通勤站，採此標準完全符合規範，補充於第四章、4.1節。且原桃高計畫國際路站與永豐路站等2通勤站，皆以10%縱坡度規劃，故並無不妥。 更好的標準常代表所需代價更高，建議於未來綜合規劃階段再研議。 另平鎮車站南北端的中壢與埔心車站皆為2島4股道配置，可供營運調度，而平鎮車站鄰近中壢車站，其定位為通勤車站，2岸壁2股道已足敷運轉。	經協商，意見單位表示仍應考量營運單位需求，本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
7	G07站為桃園捷運綠線，目前已完成綜合規劃階段，如因應本案須將該站下移13公尺，可能增加之工程經費及工期，請詳細補充於報告書內。	桃園捷運綠線G07站配合鐵路地下化調整所需經費已如實編列於本計畫內，詳報告第十二章、表12.2-1及表12.2-2。 捷運綠線工程要徑為機廠土建施工	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		及機電系統設計、製造、施工、測試，G07 站調降不致影響捷運整體工期。	告書。
8	A23 站因本案採地下化，需要調降 5.7 公尺，該站橫渡線連續壁已施工完成，該連續壁現如採地下化降挖 3.21 公尺，且因強度不足須以中間柱補強，其降挖後防水如何處理？及 A23 站可能增加之工程經費及工期，請詳細於補充報告書內。	<p>因應橫渡線下降 3.21m，中間樁(尚未施工)須配合加長。由於連續壁已施工完成，配合設計開挖面下降 3.21m，可採取措施包括：增設地中壁及加強支撐系統勁度以補強連續壁、連續壁單元接頭增加止水灌漿防止漏水、底板採分區開挖確保安全。由於連續壁底部已貫入砂岩層(夾頁岩)，不致因開挖面下降衍生砂湧問題。</p> <p>機場捷運線 A23 站配合鐵路地下化調整所需經費已如實編列於本計畫內，詳報告第十二章、表 12.2-1 及表 12.2-2。</p> <p>經查原 A23 站工期 5 年，自 105 年施工 110 年通車，A23 站配合鐵路地下化下降 5.7 公尺變更設計總工期增為 6 年，自 105 年施工 111 年完成。高鐵局評估需俟鐵路地下化綜合規劃核定後始可進行穿越鐵路隧道設計，惟本府規劃穿越鐵路隧道於可行性通過即參考臺鐵七堵調車廠案例進行設計，並於 108 年綜合規劃核定後施工，工期 4 年(約 111 年)通車，則鐵路地下化僅影響機場捷運通車期程 1~2 年。</p>	經協商，審查單位建議以營運單位意見為主，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
9	報告書 P14-4，新增票箱收入部分，原高架化方案為 35.02 億元，改採地下化後增加為 72.46 億元，請補充說明評估之合理性。	原高架化以民國 119 年為目標年，票箱收入以營運 30 年之 105-134 年為評估範圍，本案地下化以 130 年為目標年，營運 30 年則為 115-144 年，營運期間運量預測大於高架化案；另高架化預測 119 年平均通勤運距約為 17-25 公里，本案地下化預測 130 年平均通勤運距約可增加為 21-30 公里，故票箱收入成長主因為營運年期不同所反映之運量及平均運距增加。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
10	現施工方式規劃明挖覆蓋工法，但報告書中亦保留潛盾工法，其經費變動及施工難度建請比較說明。	可行性研究階段蒐集國內外鐵路地下化工法案例，針對明挖覆蓋工法及潛盾工法之介紹評估詳報告 5.1.1~5.1.3 節，建議現階段採明挖覆蓋工法為主，若有用地取得問題，於綜合規劃階段再就環境條件進一步評析。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		經召開相關會議討論，臺鐵局及鐵工局均要求本計畫地下化應採明挖覆蓋工法。	
三、財政部國庫署			
1	運量需求部分：依報告書第 3-8 頁，目標年臺鐵新增通勤車站全日運量可增加 38.2 千人次，為檢視各車站運量估算及增設之合理性，請桃園市政府補充本路廊各車站周邊 500 公尺範圍內之服務人口數，避免因各車站間運輸之替代率影響運量之預測。	本計畫路線線形及車站配置均比照高架化規劃，故除原臺鐵 3 個既有車站外，增設 5 個通勤車站。遵照辦理，補充本路廊各車站周邊 500 公尺範圍內之服務人口數，詳第三章、3.1 節。	經協商，國庫署表示尊重。
2	<p>財務計畫部分：</p> <p>(1)有關桃高計畫依行政院 104 年 10 月 2 日院臺交字第 1040052224 號函，業明確核復後續如擬改採地下化方式辦理，因此衍生增加之經費，不宜由中央再予補助；另依行政院 104 年 12 月 30 日院臺交字第 1040068490 號函復有關機場捷運延伸線調降 A23 站前橫渡線高程 3.2 公尺所需費用負擔案，業指示所需費用應由桃園市政府支付，爰報告書第 12-5 頁有關鐵路地下化影響所衍生相關工程配合費用，請依前揭相關函示辦理。</p> <p>(2)有關經費分攤建議參考桃高計畫高架化方案、高雄鐵路地下化計畫及臺南市區鐵路地下化計畫部分，鑒於前揭 3 項計畫行政院核定時，該等計畫均未適用「跨域增值公共建設財務規劃方案」，本案援引相關計畫之分攤比率，容有疑義；另本案由原核定高架方案改採地下化，已大幅增加總建設經費，依前揭方案推動實施基本原則，仍應依行政院核定「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」相關規定辦理，桃園市政府財力級次為第 2 級，依該要點中央政府經費補助門檻為 14%，本案之財務自償率僅 6.39%，中央應不予補助。</p> <p>(3)本案由原高架方案改採地下化，計畫目標調整騰空路廊使用，藉由鐵路車站開發及周邊土地開發，提高鐵路建設自償率，惟本案加計車站土地開發、TIF 及 TOD 效益，計畫自償率僅 6.39%，目標年營收比小於 1，顯示財務不具可行性且開發效益有限；另由原高架改採地下化方案，總經費增加幅度高達 180%，仍請桃園市政府審慎評估高架改採地下化之必要性。</p>	<p>(1)桃園市政府已同意先行墊支「機場捷運延伸至中壢火車站」A23 站前橫渡線高程調降費用新台幣 1 億 1,000 萬元(已撥付 7,000 萬元)，未來將從本計畫歸墊。</p> <p>本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措及中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。</p> <p>(2)本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。</p> <p>另本案屬臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措之中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。</p> <p>(3)有關本府推動臺鐵桃園段改採地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。</p> <p>本計畫就都市發展、土地利用、環境保育、改善交通及景觀美化皆有其必要性，故本府基於鐵路地下化為重大公共工程建設，將積極推動本案，加快作業速度。</p> <p>(4)本案為桃園臺鐵高架化轉軌地下化且為重大公共工程建設，係屬臺鐵捷運化之一環，本府將積極推動本</p>	<p>經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	<p>(4)本案總體經費高達 1,031.87 億元，鑑於當前眾多軌道建設持續興建中，經費需求多已進入高峰期，桃園市政府目前仍有多項興建中軌道計畫(如桃園綠線、桃園機場捷運延伸中壢火車站計畫)，另有規劃中路網(如桃園棕線)刻正送審中，基於國家整體財政健全，建請交通部全面盤點現行及規劃中之相關軌道計畫，覈實估算未來各年度計畫經費需求情形及中程歲出概算容納能力，並請桃園市政府同步盤點各計畫併行推辦可能面臨之財源籌應問題。</p> <p>(5)報告書第 13-33 頁所提建議中央政府可發行甲類公債籌措建設經費「非自償」部分等文字，依預算法第 6 條規定，歲入歲出之差短，以公債、賒借或以前年度歲計賸餘撥補之。鑒此，中央政府發行公債，係通盤考量政府整體財政狀況予以匡定該年度政府所需融資財源額度，並非為特定計畫所為，為避免造成誤解，請予以刪除相關文字。</p>	<p>案，有關財源籌措及中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。</p> <p>(5)遵照辦理，財源籌措策略已刪除發行公債項目。</p>	
3	<p>用地取得部分：報告書第 4-6 頁永久軌需配合地下化與臨時軌之間距調整，部分路段將因此造成較大建物拆遷，建議於綜合規劃檢討因應 1 節，鑒於桃高計畫原採高架方案因用地取得困難導致進度落後，若改採地下化後，用地取得問題宜併為因應檢討。</p>	<p>地下化施工所需廊帶較高架化多 2m，將採徵收地上權或徵用，完工後所有權仍屬原地主，可確保原地主開發權益。</p> <p>建議於綜合規劃階段檢討用地取得相關議題。</p>	<p>經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。</p>
四、財政部賦稅署			
1	<p>請在報告書中補充說明各稅引用 95 至 104 年歷史資料。另有關 105 年至 107 年資料，依報告第 11 章第 17 頁及第 33 頁所載，房屋稅及地價稅稅額係以年期作為解釋變數，以線性迴歸推估而得，請說明各稅估算所依據線性公式，並舉例說明如何估算上開 105 年至 107 年資料。</p>	<p>配合補充說明各稅引用 95 至 104 年歷史資料補充於附錄二。</p> <p>配合辦理，各稅估算之線性迴歸公式補充於第十一章、11.3.4 節，相關迴歸分析資料整理於附錄二。</p>	<p>無意見。</p>
2	<p>請提供各稅 EXCEL 計算內容(含計算公式)俾利檢視。</p>	<p>已配合於 4 月 20 日提供各稅計算之 excel 檔案予賦稅署。</p>	<p>無意見。</p>
五、新北市政府			
1	<p>有關鐵路立體化在本市轄段境內，原已經行政院核定桃園段高架化建設計畫且建設執行在案，另本府已協予配合於 104 年 3 月 6 日完成發布實施高架化於本市轄段都市計畫變更，且編列所需配合經費預算</p>	<p>敬悉。</p>	<p>無意見。</p>
2	<p>有關桃園市政府政策改採地下化建設並提</p>	<p>本府初步評估新北段與桃園段鐵路</p>	<p>無意見。</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	報本案可行性報告一案，已將本府與桃園市政府先前協議，將本市轄段工程仍採行原高架化建設計畫與桃園地下化工程起點移至桃園市境內之共識，納入前該可行性計畫之替代方案中，另前開替代方案除經專業顧問評估工程可行且經台鐵局表示無影響營運，爰本市境內維持依桃園高架化計畫辦理應屬可行。	立體化個別辦理具可行性，相關評估已納入可行性研究報告書。	
3	原核定計畫訂於 106 年底完工，本市民眾及民意殷切期盼如期完成，並促進地方發展。惟計畫在桃園市政府推行地下化後導致建設延宕至 115 年完工，對本市權益影響甚大，為維持本市權益，本市境內工程應持續依高架化計畫賡續辦理。	敬悉。	無意見。
4	在原計畫持續推動執行之前提下，因現行徵收法令變更，導致增加本市轄段用地費用部分，本府同意依實際徵收發價費用覈實負擔經費。至工程建造費，仍應維持原核定計畫本府應負擔款。	敬悉。	無意見。
六、交通部路政司			
1	有關桃園市政府所提臺鐵桃園鐵路地下化可行性研究報告，行政院國發會，包含今日行政院主計總處、財政部國庫署以及交通部意見，都是請市政府依據「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定辦理，其他衍生費用(包含相關計畫工程界面須配合辦理調整事項)請市政府支付，但是市政府目前無法符合上述要求，故建議與中央採專案協商方式辦理。因本案涉及政府整體財政規劃及資源調配，為公共交通建設重大議題，業已納入 520 新舊政府交接相關事宜中，520 前僅能就技術性議題予以處理。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。 另本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，地下化確有其公益性及必要性，有關財源籌措及中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。	無意見。
2	有關新北市政府希望新北鳳鳴路段能繼續施作部分，因臺鐵桃園高架計畫已陳報行政院同意於完成桃園～內壢路段臨時軌工程後，計畫先予暫停，雖然新北市政府轄內之用地及規劃內容未因桃園市政府所提地下化計畫而有異，惟桃園市政府既已表明暫緩辦理都市計畫變更作業，原高架計畫已難順利執行，請新北市政府能予體諒。	敬悉。	無意見。
七、交通部總務司			
1	茲因國產局已於 102 年 1 月 1 日改制為國產署，爰有關計畫書所敘「國產局」用語	配合修正。	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	請釐正。另表 9.2-1 所載「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」業經行政院以 104 年 11 月 18 日院臺財字第 1040059450 號函修正，併請釐正。		
2	計畫書第 9-12 及 9-24 頁所敘「臨時性工程」，私有土地以徵收地上權，公有土地以持分撥用辦理，惟於完工後，該等土地如何處理？「地下連續壁」列為臨時性路權之緣由，以及計畫書第 9-21 頁、第 14-6 頁所敘「減半徵收」作為私有土地用地取得方式之依據等節，請併予補充說明。	「臨時性路權」於施工期間及完工後之土地處理方式均相同，1m 施工空間需求採私有地徵用、公有地租用，施工完後將歸還予所有權人。 「1m 地下連續壁」因於地下穿越及採徵收地上權方式，穿越部分，於都市計畫須變更加註附帶條件，註明供地下穿越使用，於施工期間拆除地上建物，完工後所有權仍屬原地主，不影響私地主於原使用分區之使用權利，永豐站出入口屬未徵收公共設施保留地，將參酌內政部營建署「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」辦理用地取得，另報告書配合修正內容。	無意見。
3	依計畫書第 9-31 頁及會議簡報第 22 頁所敘，本案改採地下化平面騰空之路廊可優先考量設置「景觀綠廊」或「綠廊+車道」，長期而言，可保留空間作為「綠廊+輕軌」，桃園市政府建議由該府與臺鐵局協議方式辦理或由該府無償使用等節，請說明其法令依據	桃園市政府需負擔土地徵收經費及分攤建設經費，未來土地產權登記為中華民國國有，臺鐵局為管理單位，市府要再使用卻仍須再次付費，並不合理，建議比照南港專案辦理，或循都市計畫變更地目為鐵兼道(道兼鐵)等方式協議提供市府使用，將於綜合規劃階段再行研議。	無意見。
八、交通部會計處			
1	行政院 104 年 10 月 2 日院臺交字第 1040052224 號函及本部 104 年 11 月 5 日交路(一)字第 1048900155 號函，有關臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化致計畫無法賡續執行一案，已明確函知桃市府： (1)推行計畫由高架化改採地下化需依鐵路立體化審查要點規定重新擬定新興計畫。 (2)臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫辦理綜合規劃於 94、98 年分別獲桃市府同意配合辦理，片面改變政策所衍生計畫總經費增加至 1,031.87 億元，不宜由中央補助，需由桃市府負擔，爰本案中央分攤經費應以原核定計畫經費 199.75 億元為上限。	本案臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
2	<p>「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」(以下稱鐵路立體化審查要點)第14點後段,已奉行政院核定之計畫因配合法規或經費基準調整而未涉及其他實體計畫修正者,不適用本要點。查臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫於98年奉行政院核定執行,現桃園市政府擬將高架化改地下化,涉及計畫實體變動,爰「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化計畫」不論是以修正原計畫或重行提送新計畫方式提送均需適用鐵路立體化審查要點。</p>	<p>本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化,屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更,諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。</p> <p>另本案臺鐵高架化轉軌地下化,係屬臺鐵捷運化之一環,有關財源籌措及中央、地方經費分攤,仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫,以專案協商方式研議討論。</p>	<p>經協商,意見單位維持原意見,本府仍表示不適用該要點,並建議以專案協商研議。</p>
3	<p>請桃園市政府依鐵路立體化審查要點第5點規定,提出具體承諾保證未來將提供優惠措施予臺鐵局,並請將經臺鐵局同意之臺鐵用地變更回饋地方政府比例及面積列為「地方政府承諾事項」。</p>	<p>相關開發權益討論非可行性研究階段事宜,且事涉交通考量、區位、都市計畫、社經發展,在規劃階段始有具體細節規劃,建議於綜合規劃階段雙方協商研議。</p> <p>配合後續規劃作業,本府建請臺鐵局提供具體需求建議。</p>	<p>經協商,意見單位維持原意見,本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。</p>
4	<p>依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」之財力分級,桃園市政府財力級次為第2級,爰依鐵路立體化審查要點規定該府所提送計畫自償率最低需達14%,方能獲得中央對非自償經費之補助,本計畫(含新北鳳鳴段)之財務評估(含車站土地開發效益、TIF及TOD效益)6.39%、本計畫(不含新北鳳鳴段)之財務評估(含車站土地開發效益、TIF及TOD效益)6.59%(p13-29),均未達計畫補助門檻,依鐵路立體化審查作業要點規定亦無中央與地府政府進行專案協商工程經費比例之例,倘此例一開,恐引發各級地方政府援引比照。</p>	<p>本案臺鐵高架化轉軌地下化,係屬臺鐵捷運化之一環,有關財源籌措及中央、地方經費分攤,仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫,以專案協商方式研議討論。</p>	<p>經協商,意見單位維持原意見,本府仍建議以專案協商研議。</p>
5	<p>另查國發會104年3月3日開會研商本部「交通部鐵路建設計畫中央公務預算與臺鐵營業基金分擔方式及項目原則」綜合規劃報告會議指示:「為有效確保地區交通之投資效益及避免地方新興計畫過度衝擊臺鐵營運,建議後續地方政府提報計畫時應一併擬具對臺鐵營運之衝擊評估分析。」1節,應請桃園市政府依國發會審查意見辦理。</p>	<p>本計畫係依原高架計畫轉軌地下化,路線車站規劃與高架化相同,對臺鐵營運無不同影響。</p>	<p>經協商,意見單位維持原意見,並表達應補充於報告書內,本府維持原答覆內容,將本項意見以附錄列入報告書。</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
6	臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫及臺南市區鐵路地下化計畫(綜合規劃均98年核定)、高雄市區鐵路地下化計畫(綜合規劃95年核定)等計畫均為鐵路立體化審查要點及「跨域加值公共建設財務規劃方案」制定前核定，桃園市政府提報『臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化』計畫之工程經費分攤尚無法比照前揭計畫來核算中央與地方政府應負擔經費。	本案臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。
7	本計畫無論採高架化或地下化，新北市政府部分所作之工程均相同，然其經費負擔將因改為地下化後由6.87億元攀升至17.73億元~38.65億元，似不合理，請桃園市政府先與新北市政府協調並達成共識，以利本計畫順利推動。	若新北市決議依桃高計畫繼續施工，桃園市政府表示尊重，爰桃園段改採地下化納入報告書與原規劃延伸段全段地下化方案併陳審議。另若新北市同意依延伸段全段地下化規劃案，新北市僅需負擔原高架計畫經費依年期調整後之金額，目前推估約14.27億元(用地費依市價調整，約9.54億元，工程費加計物調費，約分攤4.73億元)，其餘納入桃園段由桃園市政府以專案協商方式研議中央及地方經費分攤。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。
8	本計畫鐵路騰空路廊，除做為臺鐵車站聯外道路外，亦規劃打造為人本、綠色交通空間，考量高雄鐵路地下化計畫鐵路騰空土地作為綠園道用地因台鐵局主張應採有償撥用，與高雄市政府產生歧見，已逾4年仍未解決，為避免本計畫發生類似情事，應請桃園市政府與臺鐵局協商確認後，於本報告書明確表明未來規劃方向及土地撥用方式。	騰空土地撥(使)用係屬綜合規劃階段研商細節，建議於綜合規劃階段進行研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
9	報告書(P.8-8)車站土地開發效益係以不動產市值為估計基礎，惟查台鐵局為利車站整體規劃、後續維管及未來車站重建之需，其車站開發均以設定地上權或出租等方式辦理，以避免出售後難以管理，爰本案開發方式及效益應基於實況重新檢討。另報告書(P.13-7)顯示周邊土開TOD效益中「分區變更效益」及「車專區開發效益」可挹注本計畫10.38億元，惟內容未敘及土地管有機關為何，建請補充。本案土開效益倘涉及臺鐵局管有土地，應先經該局同意後辦理。	有關車站開發效益為依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。為保守評估效益，假設未來臺鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之8%。車站開發效益將再與臺鐵局討論開發方式後修正。本案地下化周邊土開效益中關於「分區變更效益」及「車專區開發效益」並未涉及臺鐵局管有土地，均為私有土地，已補充土地權屬說明。建議於綜合規劃階段進行整體考量	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
10	本案鐵路從高架改為地下化後，新增1站通勤車站，臺鐵新增票箱收入由35.02億	原高架化以民國119年為目標年，票箱收入以營運30年之105-134年為	經協商，意見單位維

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	元上修至 72.46 億元，增加 37.44 億元 (106.91%)，由於新增車站僅為票箱收入轉移，整體票收並未增加，另運量亦不因立體化型式(由高架化改為地下化)而有所變動，其估算似不合理；另(P.10-54)表 10.2-2 顯示，票箱收入自 115 年通車營運至 144 年止，成長高達 279%，又附屬事業收入(廣告)約為票箱收入之 2%，本案票箱收入及附屬事業收入預估是否合理，建議應一併經臺鐵局確認及同意後，再將計畫報本部審議。	評估範圍，本案地下化以 130 年為目標年，營運 30 年則為 115-144 年，營運期間運量預測大於高架化案；另高架化預測 119 年平均通勤運距約為 17-25 公里，本案地下化預測 130 年平均通勤運距約為 21-30 公里，亦較高架化案增加，故票箱收入成長主因為營運年期不同所反映之運量及平均運距增加。	持原意見，並表達應補充於報告書內且應與台鐵局達成共識，本府維持原答覆內容，將本項意見以附錄列入報告書。
11	依行政院 101 年 10 月 18 日同意備查之臺鐵局資產活化償債計畫，鐵路立體化資產開發淨效益需 50%作為償債財源，爰本案土地開發效益若有歸屬臺鐵局者，應依該原則辦理。	本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40%土地，亦即各車站僅有 60%土地進行開發。建議於未來綜合規劃階段再進一步研商。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
12	本計畫租稅增額財源實施範圍排除桃園車站周邊 500 公尺已劃定屬「桃園棕線捷運」之 TID 及中壢車站周邊 500 公尺已劃定屬「桃園機場捷運」之 TID(p11-27)，查機場捷運延伸至中壢計畫之財務效益檢討結果為中壢火車站周邊 500 公尺(A23 站)100~104 年無 TIF、106~120 年有實際收益，且中壢火車站為鐵路及捷運共構共用，建議桃園市政府將中壢車站 TIF 於臺鐵都會區捷運化桃園段高架化改採地下化計畫或機場捷運延伸至中壢計畫擇一納入。	中壢車站 TIF 因已納入機場捷運延伸中壢收益，爰本計畫未納入中壢車站 TIF。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
13	本計畫總經費 1,031.87 億元，自償率約 6.39%，係以周邊土開及租稅增額財源 141.82 億元加計台鐵局淨效益-61.5 億元(新增票箱收入 72.46 億元、車站開發及廣告收入 32.87 億元，扣除新增營運維修成本 166.83 億元)。其中臺鐵局自償率為 -3.46%，推估桃園市政府自償率為 9.85%，考量臺鐵局淨效益為負值，而本計畫或桃園市政府自償性收益並未補助臺鐵局新增成本，爰計算自償率時，建議臺鐵局淨效益歸零計算，僅納入桃園市政府之開發淨效益，以符實情。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，有關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。	經協商，意見單位維持原意見，本府仍建議以專案協商研議。
14	計畫估列臨時軌工程新北段長度 3.718 公	表 12.2-2、表 12.2-3 為新北、桃園	已配合修

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	里、經費 8.923 億元(總經費估算表 12.2-3, p12-7)、桃園段長度 32.172 公里、經費 7.7213 億元(總經費估算表 12.2-6, p12-9), 臨時軌合計總長 35.89 公里、經費 8.6136 億元, 與計畫總經費估算表臨時軌長度 36.8 公里、經費 8.832 億元(表 12.2-2, p12-6)不符, 且行政院 104 年 10 月 2 日函復同意「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」於臨時軌工程完成桃園車站北端至內壢車站以北路段後先予暫停, 惟本計畫估算臨時軌工程經費均未提及是否扣除已施作部分, 請釐清後敘明修正。	全線辦理鐵路地下化之計畫經費, 表 12.2-6 則為新北段與地下化桃園段脫鉤採個別辦理後, 桃園段之計畫經費。由於個別辦理時, 新北段依原高架化計畫線形施作, 工程終點與桃園段地下化起點不相同, 故表 12.2-6 的臨時軌長度與表 12.2-2 不同。本案為臺鐵高架化轉軌地下化, 計畫經費包含已施作之臨時軌, 未來計畫經費核定後, 應扣除原高架化計畫已完工支付之臨時軌費用, 相關文字已補充說明詳第十二章、12.2.2 節。	正, 無意見。
15	本計畫直接工程成本之相關配合費用計入 25.2892 億元(p12-4), 其屬桃園捷運綠線、機場捷運線工程因桃園鐵路地下化而衍生之工程費用(含變更設計費用), 此為桃園市政府政策變動所衍生之費用, 建議依本部 104 年 11 月 5 日函示由桃市府全額負擔。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化, 係屬臺鐵捷運化之一環, 地下化確有其公益性及必要性, 延伸相關計畫增加費用, 依計畫審查結論經費應編列於桃園鐵路地下化工程, 仍建議以專案協商方式研議討論。	經協商, 意見單位維持原意見, 本府仍建議以專案協商研議。
16	本計畫財務效益所納入之臺鐵局營運收入、支出原則應以新增部分為限, 營運收入(表 13.1-3, p13-6)敘明係依有無設置車站所增加之票箱收入及其他收入, 然營運維修成本分年估列數(表 12.3-1 及表 12.3-2, p12-11~12)則未敘明是否扣除臺鐵局原有營運成本, 建請查明補敘。	營運票箱收入及營運維修成本均為地下化後扣除現行平面鐵路之車站票箱收入及營運維護成本之新增數額, 已於報告中補充說明, 詳第十二章、12.3 節。	已補充說明, 無意見。
17	本計畫第 13 章財務风险分析敘及營運運量不足之因應方式之一為由「初期政府利用補貼方式至運量穩定為止, 避免營運無法損益平衡出現財務缺口」(p13-36), 建請桃市府預估營運量可能不足數及財務缺口, 並補充由何級政府辦理補貼。	本報告為可行性研究階段, 建議於綜合規劃階段再行研議。	經協商, 意見單位維持原意見, 本府仍建議於綜合規劃階段再行研議。
18	計畫估列用地費 76.56 億元(新北 8.42 億元、桃園 68.14 億元)、拆遷補償費 6.26 億元(新北 0.38 億元、桃園 5.88 億元), 用地及拆遷補償費合計 82.28 億元(含新北鳳鳴)、76.56 億元(不含新北鳳鳴)(p9-25), 惟與財務評估表(表 13.1-10 及 13.1-11, p13-10~11)所列用地費現值分別為 81.39 億元及 72.76 億元不符, 建請釐清修正。	報告書 9.4 節用地費 76.56 億元、拆遷補償費 6.26 億元係以基年 104 年幣值估算(未計算因年期增加之調整費), 合計 82.82 億元。十三章財務評估表(表 13.1-10 及 13.1-11)計算用地費之依據則為 12.2.2 節之計畫總經費及分年預算, 除 82.82 億元(104 年幣值)外, 尚包含辦理作業費 1.24 億元及逐年 2%調整費 5.68 億元, 合計用地費 89.74 億元(當年幣	經重新檢視, 財務計算過程無誤, 無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		值)。 表 3.1-10、表 13.1-11 現值欄位係將當年幣值金額再以 3%折現率計算，此間用地費已產生作業費、調整費、折現率之差異，故與第九章金額不同。 經重新檢視，財務計算過程無誤。	
19	表 11.2-5 車站周邊土地辦理調整分區之開發效益估算表(p11-23)與表 13.1-5 臺鐵桃園段地下化分區變更挹注效益表(p13-7)所列土地面積及估算挹注金額不符，請查明修正。	土地面積為誤植，表 13.1-5 配合修正，詳第十三章；挹注金額部分，表 11.2-5 為 104 年幣值，表 13.1-5 則為當年幣值，故金額不相同。	已配合修正誤植部分。經重新檢視，財務計算過程無誤，無意見。
20	表 11.2-6 車站周邊土地實施增額容積之開發效益估算表(p11-25)與表 13.1-7 臺鐵桃園段地下化增額容積挹注效益表(p13-8)所列增額容積價金不符，請查明修正。	表 11.2-6 為 104 年幣值，表 13.1-7 則為當年幣值，故兩處金額不相同。	經重新檢視，財務計算過程無誤，無意見。
九、交通部運輸研究所			
1	臺鐵桃園段係轄內目前唯一鐵路運輸主幹，有關鐵路未來的走向，建議市府先提出整體城市未來發展願景，並依序擬訂發展主軸、策略、措施，再進而探討本個案計畫之推動可行性，以強化計畫推動必要性。	配合補充桃園市發展願景及鐵路地下化建設必要性，詳第二章、2.6 節。	無意見。
2	計畫範圍前於 98 年 2 月 27 日奉院核定以高架化辦理，而今市府因應新民意的考量下提報改為地下化乙事，建議市府於後續各審查階段，應具完整之前後立場說明，以茲因應。	遵照辦理，臺鐵桃園段高架化改採地下化主要為桃園都會區不同時期於社經發展、人口成長、升格直轄市、願景規劃及民眾意向的變化，詳第二章、2.6 節。	無意見。
3	查貴府於 104 年 11 月 27 日府交捷字第 1040309961 號函(諒達)所示，因計畫範圍含蓋新北市，有關報告估算之用地、分攤等費用，是否與新北市政府獲致共識，建議說明。	本府與新北市政府於 105 年 1 月 28 日召開協調會，已達成新北段與桃園段鐵路立體化可個別辦理之共識，建議於本案地下化可行性研究於國發會審查階段再行研議確認。	無意見。
4	本計畫係「高架化改地下化可行性」，非僅工程面的地下化可行性，有關原高架化之各標案契約終止所需成本，以及已施作完成之高架化工項成本(除臨時軌外)，應納入後續效益分析之成本項，以符實際。	目前高架化僅施作臨時軌及桃園臨時車站，於地下化工程均可保留無須拆除，相關費用已納入計畫經費。	無意見。
5	依據鐵路立體化建設作業要點規定，建請補充沿線與其他公共運輸系統整合規劃及相關配套措施，俾利報告完善。	1. 本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，非屬新闢路線，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		<p>綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。</p> <p>2. 本案僅係依臺鐵高架化規劃轉軌地下化，其相關數據應與高架化一樣，自可符合鐵路之運轉。</p> <p>3. 相關各公共運輸系統可於綜規階段配合都市計畫、社經、交通需求等，統合做妥善規劃。</p>	
6	報告書交通系統現況部分，僅表列各站客貨運總量，似顯不足，建議補充計畫範圍之鐵路線況容量、目前路線使用率(平、假日)、客座利用率，以利後續審查瞭解。	本案僅係依臺鐵高架化規劃轉軌地下化，非屬新闢路線，其相關數據應與高架化相同，自可符合鐵路之運轉。	無意見。
7	P2-24 道路系統現況內容過於簡略，請補充道路容量、平假日交通量及服務水準，另本計畫總計行經約 20 處平交道，有關尖峰時間各平交道處之交通量情形，亦請補充或調查。	<p>1. 本案僅係依臺鐵高架化規劃轉軌地下化，非屬新闢路線，相關道路系統內容於高架化計畫規劃階段均已研析，其相關數據應與高架化相同，自可符合鐵路之運轉。</p> <p>2. 配合辦理，補充整理相關資料詳第二章、2.4 節。</p>	無意見。
8	地下化定線原則應符合臺鐵建設作業規定，有關計畫末段坡度達千分之 24.5，是否符合臺鐵縱坡設計規定(規定為千分之 15 以下)，建請正式函文方式洽詢臺鐵局。	平鎮端終點段為出土段，依據臺鐵局「鐵路建設作業程序」第 13 條第 1 款及「鐵路修建養護規則」第 7 條，縱坡上限為 25%，故本案地下化規劃符合規定，相關規範整理補充於第四章、4.1 節。	無意見。
9	P5-40 路線容量估算方式，所採行之公式參數多為定值，相較實際臺鐵現況，路線條件、控制條件及交通條件均有所不同，所推計之容量恐有高估之嫌，爰建議採用本所開發之鐵道容量分析軟體，並比較現況與地下化後，各路段容量變化，以資精確。	臺鐵現行所用公式已運用多年，亦經實務長期驗證，並無不妥，若改另以其他模式分析，建議於綜合規劃階段再行檢核。	無意見。
10	地下化因開挖面積、檔土壁體施作及產生大量土方等因素，常理應較高架化工期長，有關報告書規劃施工工期是否過於樂觀(僅 7 年，竟同高架化工期)，建議核實概估。	地下化工程要徑為中壢車站，經檢討工期，中壢車站可於綜合規劃階段先行辦理設計，計畫核定後即刻動工，可縮短整體設計施工時間，於計畫核定後 7 年切換通車。	無意見。
11	路線所設車站同原高架化計畫之規劃，惟表 14.1-1 票箱收入由原 35.02 億增至 72.46 億(地下化僅新增平鎮通勤車站)，似顯不合理，建請務實調整。	1. 高架化以民國 119 年為目標年，票箱收入以營運 30 年之 105-134 年為評估範圍，本案地下化以 130 年為目標年，營運 30 年則為 115-144 年，營運期間整體預測旅運量大於高架化案。	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		2. 高架化預測 119 年平均通勤運距約為 17-25 公里，本案地下化預測 130 年平均通勤運距約可增加為 21-30 公里，亦大於高架化案。 3. 考量票箱收入每 10 年票價成長 10%、5%及不予調整情況，經評估採每 10 年票價成長 5%計算較合理。 4. 綜上，票箱收入成長主因為營運年期不同所反映之運量成長、平均運距增加及票價調漲。	
12	有關未來鐵路地下化後，平面騰空路廊可成為桃園-中壢間台 1 線替代道路條件，建議補充補充車流移轉成效，俾利強化本計畫推動必要性。	遵照辦理，補充必要性詳第二章、2.6 節。	無意見。
十、交通部高速鐵路工程局			
1	工程界面及範圍： 中壢車站地下化高程雖經桃園市府內部研議，惟目前臺鐵桃園段地下化建設計畫正進行可行性研究尚未定案，A23 站前橫渡線本局已配合桃園市政府要求調整高程(調降 3.2M)，且桃園市政府亦要求 A23 站配合退縮 6 公尺，調降 5.7 公尺；惟迄今該可行性及計畫等尚未奉行政院核定，且上述 A23 車站、穿越鐵路隧道共構段等介面資訊亦須再經細部設計後方可定案。爰請桃園市政府儘速正式提供 A23 車站、穿越鐵路隧道共構段等介面資訊。另報告書中 P.5-24 中提及機場捷運延伸線二出入口併入臺鐵局共開大樓，此一構想適法性請釐清。	本計畫鐵路地下化目前為可行性研究階段，已初步研析機場捷運 A23 站穿越鐵路隧道共構段等介面規劃構想，詳報告書 5.2.2 節，詳細介面資訊於後續 A23 站變更設計階段討論確認。 機場捷運 A23 站二出入口係設於中壢車站站區，已調整文字說明以保留後續規劃、設計彈性，詳報告書 5.2.3 節。	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。
2	衍生費用及工期： (1)依據行政院 104 年 12 月 30 日院臺交字第 1040068490 號函轉國發會意見核示略以：「二、本案桃園市政府擬將中壢車站(A23 站)前橫渡線調降 3.2 公尺部分，依前述行政院 104 年 10 月 2 日核示原則，因非原計畫核定範疇，且避免未來各地方政府援引比照，爰本案 A23 站前橫渡線調降高程(1.1 億元)及後續倘配合台鐵桃園段地下化調整工程(10 億元)所需費用均由桃園市政府支付。」。 (2)上述 A23 車站、穿越鐵路隧道共構段等所需費用，目前初估 A23 車站配合台鐵桃園段地下化調整工程(10 億元)，與本報	(1) (2)機場捷運 A23 站配合臺鐵桃園段地下化調整工程所需費用，係臺鐵捷運化之一環，相關財源籌措及中央、地方經費分攤，仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式研議討論。 (3)經查原 A23 站工期 5 年，自 105 年施工 110 年通車，A23 站配合鐵路地下化下降 5.7 公尺變更設計總工期增為 6 年，自 105 年施工 111 年完成。高鐵局評估需俟鐵路地下化綜合規劃核定後始可進行穿越鐵路隧道設計，惟本府規劃穿越鐵路隧道於可行性通過即參考臺鐵七堵調車廠案	經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	<p>告書表 12.2-1 所估列費用相當，至於穿越鐵路隧道共構段因目前介面資訊不足無法估計，惟所衍生費用依上述行政院核定函原則應全數由桃園市政府支付。</p> <p>(3)至於工期之評估，依據工地現場推估未來鐵路若採地下化方案，至少需歷經 1 年可行性研究、2 年綜合規劃(含環評)、1.5 年設計發包及 1.5 年捷運與台鐵共構段施工，推估約需 6~7 年後方可提供予本計畫進場施工；後續捷運之站體及穿越鐵路隧道施工尚需至少 4 年以上之作業時間，故總計約 10~11 年方可完成。如此將使本局辦理之機場捷運延伸線無法如期如旨完工通車營運，中壢地區民眾勢必被迫接受捷運延後通車之事實。</p>	<p>例進行設計，並於 108 年綜合規劃核定後施工，工期 4 年(約 111 年)通車，則鐵路地下化僅影響機場捷運通車工期 1~2 年。</p>	
3	<p>報告 5.2.2 一、2(P.5-24) 有關 A23 車站出入口 A 及 B 可納入未來站區聯開大樓乙節，需重新評估計算 A23 車站逃生容量之適法性。</p>	<p>機場捷運 A23 站出入口 A 及 B 係設於中壢車站站區，已調整文字說明以保留後續規劃、設計彈性，詳 5.2.3 節。A23 站逃生容量建議後續於綜合規劃階段討論確認。</p>	<p>經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。</p>
4	<p>報告 5.2.2 二(P.5-26) 有關 A23 車站軌道分三階段切換及施工步驟乙節，依報告目前配置主要以第 3 月台營運，旅客經由高架聯通道往返前站與第三月台，主要開挖及物料進出亦藉由前站與第三月台間進行，並與 A23 車站工區施工又隔著路軌營運區間，恐對台鐵營運、施工動線及施工安全產生影響，請重新評估可行方案。</p>	<p>以往鐵路地下化建設多有類似施工處理案例，如松山車站。中壢車站施工之工區長度約 500m，旅客進出月台與施工物料、車輛進出工區動線可採區隔、分流方式處理，輔以工區管理及交通維持管制，不致影響台鐵營運、施工動線及施工安全。</p>	<p>經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。</p>
5	<p>報告 5.2.2 二(P.5-27)有關 A23 車站可先行動工及變更設計時程及影響工期 1 年乙節，恐需相關單位(包括台鐵局用地交付、桃園市政府交維計畫、設計顧問及監造、A23 站施工廠商意願等)配合，考量可行性研究、規劃(含環評)、變更設計及發包，依本局捷工處初估至少 6~7 年才可進場施工。</p>	<p>經查原 A23 站工期 5 年，自 105 年施工 110 年通車，A23 站配合鐵路地下化下降 5.7 公尺變更設計總工期增為 6 年，自 105 年施工 111 年完成。高鐵局評估需俟鐵路地下化綜合規劃核定後始可進行穿越鐵路隧道設計，惟本府規劃穿越鐵路隧道於可行性通過即參考臺鐵七堵調車廠案例進行設計，並於 108 年綜合規劃核定後施工，工期 4 年(約 111 年)通車，則鐵路地下化僅影響機場捷運通車工期 1~2 年。</p>	<p>經協商，本項審查意見及本府答覆以附錄列入報告書。</p>
<p>十一、交通部臺灣鐵路管理局</p>			
1	<p>P6-1 及 P14-7 皆有提及替代方案新北市依高架化計畫執行，地下化計畫與高架化計</p>	<p>全線地下化方案及新北與桃園個別辦理之替代方案均具可行性，故採兩</p>	<p>無意見。</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	畫切分，財務估算、經費分擔等也有將此方案作初步估算，惟本報告最後似未提及要否採行此方案或依原本規劃。	案併陳方案提報交通部討論後確認。	
2	第 4.2 節(P4-6)說明「臺鐵採地下化明挖覆蓋工法時總用地寬度為 27m，較高架化用地寬度 25m 增加 2m，其中永久軌明挖覆蓋隧道斷面寬度約為 15.05m，臨時軌與擋土壁體採最小間距 3m 規劃，因此臨時軌與永久軌標準間距為 8.525m。由於鐵路地下化採明挖覆蓋工法時仍需設置臨時軌，因此，現況已施工之臨時軌原則可沿用，在臨時軌定線維持不動之原則下，永久軌位置需配合地下化與臨時軌之間距調整，需再往永久軌側偏移 2.525m，但部分路段將因此造成較大的建物拆遷，建議於綜合規劃階段檢討因應」，內壢以南路段即有此段所述若往永久軌道偏移將造成較大建物拆遷的情形，故本局於 104 年 11 月 4 日鐵企研字第 1040036998 號函即已提出高架化所規劃臨時軌不見得適用的意見，而桃市府多次要求本局持續施作臨時軌工程，若後續綜規因建物拆遷而需調整臨時軌，先行施作將造成公帑浪費之情形。	立法院交通委員會 105 年 4 月 13 日視察桃園地區交通建設時，臺鐵局表示目前僅計畫施作桃園至內壢臨時軌完成，桃園市政府尊重，至於內壢至中壢臨時軌佈設建議於未來綜合規劃階段進一步研議，並無造成公帑浪費之情形。	無意見。
3	第 5.2.4 節所述中壢站至德育路間利用承德路施作臨時軌方案，若採此方案中壢車站至德育路間預計永久軌寬度為何？該處最窄處僅約 16M，縱使不施作臨時軌僅施作永久軌，是否能如報告所述可避免拆除建物？另按本報告，改地下化受影響的住戶與原本高架化影響的住戶為不同的人，日後勢必面對挑戰，且報告 9.3 節提及「地下化施工中臨時路權寬度(27m)較永久路權(25m)多 2m，在侵損私有地主權益最小之考量下，其中因施工空間需求之 1m 用地採徵用或租用方式取得，1m 連續壁之設施空間則採徵收地上權方式取得。」，因有不同土地取得方式造成不公平性，故仍建議地下化評估應將預計用地套繪出來，並提出較具體因應及補償的對策，宜在可行性研究階段就與地方民眾及民意代表說明清楚此等情形。	(1)本計畫明挖覆蓋段採用標準斷面配置，地下隧道內壁及擋土壁寬度達 2.5m，地下結構含擋土壁總寬為 15.05m，應可在路幅最狹窄處(16m)施工，援引南港專案向陽路南港高工旁鐵工局施工案例，其技術可行。 (2)不同土地取得方式係考量未來路權取得及都市計畫變更方式之差異，目前配合鐵路高架化擬訂之都市計畫鐵路用地寬度為 25 公尺，地下化計畫考量避免增加私有地徵收，以及臺鐵騰空路廊之利用，維持高架化 25 公尺路權範圍，範圍內私有土地採徵收取得，25 公尺以外用地則採徵用或設定地上權方式取得，可確保民眾權益。目前 27 公尺用地範圍已於 3 月 22 日、3 月 28 日說明會中向地方民眾報告，後續配合都市計畫變更將再就詳細土地取得情形跟地方民眾說明，初步並無持反對意見者。 (3)詳細建物拆遷評估屬綜合規劃範疇，建議於綜合規劃階段再研議。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點，如后，以附錄列入報告書。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
4	<p>7.2.1 節(P7-7)將桃園前站廣場納入開發，7.2.2 節(P7-11)將中壢車站後站民宅也納入開發，惟此 2 處均涉有私人土地，之前本局辦理都市計畫變更時，有部分機關及委員認為車站有作商業開發，不完全符合僅作公眾利益使用，故土地管理機關曾要求在此私有土地取得必須以議價方式辦理，而不可以徵收方式辦理以避免爭議，故本報告若是確定車站是此範圍，後續土地取得恐有難度。</p>	<p>因本報告為可行性研究階段，目前先僅就工程、財務、期程評估皆屬可行作探討，針對用地取得及土地整體開發等問題，建議於綜合規劃階段再研議。</p>	<p>無意見。</p>
5	<p>土地開發效益部份：第 8.2.2「車站土地開發財務與效益分析」1 節，財務嚴重高估，未符合市場機制，請重新考量評估。</p> <p>(1)本案開發效益之計算，僅考量開發營建成本，應與實際不符，請規劃單位考量新增土地成本、營運成本、維護成本、開發成本（土地開發成本、建設成本、稅捐）等成本項目，依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五條規定重新檢視修正。</p> <p>(2)桃園車站、中壢車站及內壢車站之都市計畫變更，係配合鐵路立體化之需求，爰站區內仍有車站、地下軌道及文化設施等使用，其商業使用部分不易達到 60%，其財務明顯高估，請考量目前市場機制，重新評估，並建議該土地效益評估基礎，應扣除站區內涉及徵收私有土地之面積為原則。</p> <p>(3)本次報告書 P8-8 估算未來桃園車站、中壢車站及內壢車站不動產粗效益高達 233.57 億元，然本局受限於現行法令規定無法自行處分及或採合作開發方式辦理，爰該不動產之價值亦不代表本局之開發效益，建議規劃公司應先確認都市計畫變更草案，並研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程，再覈實估算臺鐵路土地開發淨效益，俾符實際。</p>	<p>本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。</p> <p>(1)有關車站開發效益亦依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。為保守評估效益，假設未來臺鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之 8%。經估算，30 年營運期間加計物價上漲率共可挹注 3,142 百萬元(當年幣值)。</p> <p>(2)本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40%土地，亦即各車站僅有 60%土地進行開發。另有關私有地是否能徵收作為土地開發使用部分，因桃園站已於第二次通盤檢討時變更為車站專用區，因非屬公共設施用地且無專法(如大眾捷運系統土地開發辦法)，故無法以徵收取得私有地後辦理土地開發，故如要辦理土地開發但需徵收私有地問題時，建議變更為交通用地方式辦理。</p> <p>(3)桃園車站於第二次通盤檢討變更為車站專用區，其並無於土管有特別之規定，僅載明因應車站改建及車站地區整體規劃之需要使用。其餘車站現行均為鐵路用地，無法供作商業使用，後續如要進行商業使用需變更都市計畫，將於後續綜合規劃階段與貴</p>	<p>經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點如后，以附錄列入報告書。</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		局研議。	
6	都市計畫變更及回饋部分：第 9.5「都市計畫變更構想」1 節，請整體考量各車站站區及周邊地區之整體規劃，並依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點之規定，評估桃園站、中壢站、內壢站未來建議應變更為何種使用分區較佳？且其回饋計算應扣除車站、地下軌道及文化設施等車站相關附屬使用設施之面積，俾符實際。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。 桃園、中壢及內壢三站因區位具有開發潛力，本計畫擬辦理土地開發，變更都市計畫時視用地權屬情形變更為車站專用區或交通用地，回饋計算方式則依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」辦理，未來可研議於變更都市計畫書內敘明。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點如后，以附錄列入報告書。
7	第九章「用地取得可行性分析」第 9-31 頁，「其鐵路騰空路廊之都市計畫土地使用分區主要變更為『鐵路用地(兼供道路使用)』，由桃園市政府與臺鐵局以協議方式辦理。」1 節，建議由桃園市政府辦理 1/2 持分有償撥用，由該府整體規劃利用。	本報告為可行性研究階段，目前先僅就工程、財務、期程評估皆屬可行作探討，建議後續於綜合規劃階段再與貴局研議。	無意見。
8	第 10.1 節(P10-1)，第一項中敘述「初步研判地下化需重新辦理環境影響評估」，但第三項又說「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化案為在建工程，地下化案實施環境影響評估時係以高架化案變更辦理審查，非新案送審，故原審查結論並無廢止仍然有效，無須辦理停工。」，既然要重新環評，為何又有原審查結論仍有效無須辦理停工之說？	地下化重新辦理環評期間，因尚未獲環保署審查通過，故原高架化案環評結論並無廢止仍然有效，兩者並無衝突，可無須辦理停工，繼續進行臨時軌工程。	無意見。
9	P13-8 3. 「增額容積價金」(略以)：「…民國 110 年至 134 年之 25 年期間出售，加計每年 1.5%的物價上漲率後…」與 P13-1 物價上漲率 2%假設矛盾，請說明。	1.5%屬誤植，已配合修正，詳第十三章。	無意見。
10	P13-10 表 13.1-10[本計畫全線(含新北鳳鳴段)財務評估表]與 P13-11 表 13.1-11[本計畫桃園段(不含新北鳳鳴段)財務評估表]中維修費用估算相同，依 P12-11 維修費依路線型式分為工務及電務兩部分計算，兩者所涵蓋的路線長度不同，維修費用是否會相同？請再釐清。	遵照辦理修正內容，詳第十三章。	無意見。
11	P14-5 14.2 節 結論「路線初步規劃」1 節，依據本局「鐵路建設作業程序」：隧道長度超過 300 公尺者，其坡度除有特殊情形外，不得超過千分之 15，本案中平鎮車站站內	平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度 25%符合規定，縱坡度調降之方案及其影響建議於綜合規劃階段再行研議。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	坡度已達千分之 10，緊接出土段以最大坡度千分之 25 規劃，下行停靠區間列車運轉時分勢必增加，影響整體列車排點運行，請工程規劃單位依「鐵路建設作業程序」另研議出土段坡度過大之改善方案。		八點 如后，以附錄列入報告書。
12	P14-7 提及請交通部採修訂「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」方式辦理，若依本報告所述，將變成計畫名稱為高架化實質內容卻是地下化之情形，甚是不合理。桃園市政府所提出地下化，實際上就是另一新計畫，應依現行新計畫申報程序辦理，若確定執行地下化計畫，原高架化計畫就應予終止。	有關本府推動臺鐵桃園段改採地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，並非終止原高架化計畫。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點 如后，以附錄列入報告書。
13	依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點之規定：「地方政府辦理本計畫可行性研究，內容應…(略以)將下列事項納入報告書陳報交通部」，其該內容包含「都市計畫變更草案」、「土地開發初步評估分析」、「財務專章」及「地方政府承諾事項」等項目，請依該審查作業要點之規定，於本案可行性研究規劃階段提出相關規劃，並補充說明。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點 如后，以附錄列入報告書。
14	另考量本案係採鐵路地下化之規劃，建議規劃公司應評估中路站、永豐站、中原站及平鎮站等站區及周邊土地之土地使用性質，規劃適當使用分區，明確開發及土地取得方式，並依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」計算都市計畫回饋義務負擔，納入財務計畫計算。	1. 本報告為可行性研究階段，目前先僅就工程、財務、期程評估皆屬可行，針對評估中路站、永豐站、中原站及平鎮站等站區及周邊土地之土地使用性質，規劃適當使用分區，明確開發及土地取得方式，建議綜合規劃階段再與貴局研議。 2. 另都市計畫變更回饋方式亦屬綜合規劃範疇，仍建議後續再與貴局研議。	無意見。
15	臺鐵局償債計畫 101.10.18 奉行政院同意備查，有關鐵路立體化開發淨效益原則同意 50%挹注個案交通建設經費，50%作為償債計畫，爰請回歸審查作業要點規定，應先確認都市計畫變更草案，並研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程，再覈實估算臺鐵局土地開發淨效益(扣除新增營運成本)，方符審查作業要點之意旨。	本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40%土地，亦即各車站僅有 60%土地進行開發。 有關車站開發效益亦依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。為保守評估效益，假設未來臺鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之 8%。經估算，30 年營運期間加計物價上漲率共可挹注 3,142 百萬	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點 如后，以附錄列入報告書。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
		元(當年幣值)。	
16	依照『鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點』第五點第四項財務專章規定，財務可行性分析係粗估周邊土地開發淨效益，都市計畫變更後地方政府無償取得之回饋效益，應一併納入計算。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。 本計畫鐵路用地均屬國有地，未來都市變更後地方政府無償取得之回饋用地，為整體改善都市景觀與環境品質，建議優先提供作為公共設施或開放空間使用。若要進行商業使用或辦理開發需變更都市計畫，將於後續綜合規劃階段與貴局研議。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點如后，以附錄列入報告書。
17	為減少線形坡度及減省經費，穿堂層與月台層共用地下1層或與大廳共同設置，則可降低車站及隧道開挖深度。計畫範圍內東門溪及老街溪底為控制隧道深度之原因，如以水利工程克服，該二橫交水路可避免隧道挖深，亦可減省工程經費且避免平鎮端引道坡度近千分之25。	1. 本報告為儘量縮減地下化範圍，路線皆以最淺及最短化進行規劃，範圍內因東門溪及老街溪深度因素，皆採用溪底高程做為隧道控制高程，並配合水利工程以避免路線往南再增加，且平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度25%符合規定。 2. 有關貴局建議將穿堂層與月台層共用地下1層或與大廳共同設置，將影響未來營運空間，如貴局確定此一建議，建議可納入綜合規劃階段進行研議。	無意見。
18	為增加桃園至中壢區間之軌道容量提升運能，並減少房屋拆遷，降低拆遷費用，鐵路地下化案施工中，可考慮採地上及地下營運模式，山側、海側半半施工，利用隧道上方及隧道內各作一軌之臨時軌運行，原施作臨時軌地下空間可施作第三軌。	建議仍依原高架方案配置。因涉營運車輛行駛管理，需請臺鐵局確認採地上或地下各一軌臨時軌營運模式可行，建議於綜合規劃階段再與貴局研議。	無意見。
19	簡報P14:至民130年桃園埔心間最大路線利用率為81%，而目前桃園埔心間桃園-中壢間路線利用率已達88%，僅有2軌，未來容量必定不足，應藉此地下化案，建議將路線施作至四軌，提升路線容量。	本計畫路線線形及車站配置均比照高架化規劃，路線使用率分析符合需求。	經協商，意見單位提供補充意見綜整共八點如后，以附錄列入報告書。
20	地下化案建議施作上下雙層田字型四軌，請規劃公司評估。	建議仍依原高架方案配置。如貴局建議此方案，敬請另案陳辦，建議於綜合規劃階段再行研議	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
21	以台北捷運為例，中正紀念堂站即為上下雙層月台，上下雙層四軌應屬可行，請桃園市政府參考。	建議仍依原高架方案配置。如貴局建議此方案，敬請另案陳辦，建請於綜合規劃階段再行研議。	無意見。
22	過去鐵路施工的錯誤經驗勿再重蹈覆轍，如「南港專案」有一段路線僅 2 軌，致路線容量不足。	本計畫路線線形及車站配置均比照高架化規劃，路線使用率分析符合需求	無意見。
十二、交通部鐵路改建工程局			
1	桃園市政府規劃 27 公尺的路權寬度內有 1 公尺寬採徵收地上權方式取得，惟該範圍仍屬永久設施上方，將有用地取得公平性之疑慮，且恐產生援引比照效應，須請桃園市政府再行研議。	原鐵路高架化即計劃徵收 25 米，地下化施工所需廊帶較高架化多 2 米，將採徵收地上權或徵用，完工後所有權仍屬原地主，可確保原地主開發權益。另設定地上權於花東鐵路電氣化已有前例。未來用地取得桃園市政府承諾協助辦理。	無意見。
2	修正版報告書附錄針對本局研提之審查意見答覆表中表示，中壢車站以北部分區段因增加施工用地寬度，將增加拆遷量，而中壢車站以南至德育路平交道因臨時軌改道承德路，故可減少拆遷量，因此互有增減，惟報告書僅估算總拆遷量約增加 20 戶，似表示部分原桃高計畫將拆建物無須拆遷，但原無須拆遷之建物必須配合地下化拆除，影響民眾權益甚鉅，建請釐清。	原鐵路高架化即計畫徵收 25m，地下化施工所需廊帶較高架化多 2m，將採徵收地上權或徵用，施工期間須拆除地上建物，但完工後所有權仍屬原地主，可確保原地主開發權益。 鐵路高架化橋梁貼近民宅僅約 3m，地下化則可騰出 25m 道路或公共設施空間，大幅改善鐵路兩側環境品質，亦有助於地價、房價成長，提高私有地土地價值。 若綜合規劃階段內壢-中壢段辦理都市計畫變更仍有用地拆遷問題，臨時軌線形尚可做必要微調，避免拆遷。市府配合調查鐵路由高架改採地下化所增加或減少拆遷之戶數已補充於報告書第五章、5.2.8 節。	已補充於報告書第五章。
3	工程技術及營運可行性分析： 在現有營運路線下進行潛盾施工，其風險相當高，我國目前尚未有相關案例，請再詳細評估是否可行。	此階段為可行性研究，因此工程技術評估明挖覆蓋及潛盾工法兩種工法。本計畫建議以明挖覆蓋工法為主，未來尊重施工單位需求評估。	無意見。
4	如中壢車站南側臨時軌布設(承德路改道)將影響承德路兩側居民進出動線，請於可行性階段即應徵詢住民意見，且臨時軌配置規劃並未符合「桃園市消防通道劃設及管理作業程序規定，消防通道至少應保持 3.5 公尺淨寬，以利救援車輛順利抵達救援區域」之規定，請桃園市政府應釐清可行性。	經檢核中壢車站南側承德路段臨時軌配置斷面，詳報告書圖 5.2-20，臨時軌兩側車道未有小於 3.5m 淨寬之路段，承德路段皆符合消防通道淨寬規定，詳第五章、5.2.5 節。 另與本府消防局研析，實務面可採設置消防栓或小型消防水箱車輛(車輛寬小於 2.5m)配合拉水帶救援，故具安全可行性。	無意見。
5	本案平鎮車站及以南爬升坡度大，是否已	隧道段最大縱坡度採 15%，出土段最	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	與臺鐵局確認符合鐵路修建養護規則，且若為出土段，則是否會影響新光路平交道消除後之道路功能	大縱坡度採 25%，係依據臺鐵局「鐵路建設作業程序」第 13 條第 1 款及「鐵路修建養護規則」第 7 條，整理詳第四章、4.1 節，皆符合鐵路定線規範。 新光路平交道載於報告書 5.2.4 節第一項，於施工期間仍可維持通行。第三項延平路北及南平交道出土段處理，未來以規劃替代路線或高架跨越，初步評估詳第五章、5.2.4 節，建議綜合規劃階段可再行評估研議。	
6	迄點出土段影響現有新光路平交道及台 66 線路橋下道路通行，桃園市府規劃兩方案，請詳細評估各方案對於用路人交通之衝擊，以及對於原道路兩側居民之影響。	遵照辦理，相關評估整理詳第五章、5.2.4 節。	無意見。
7	報告書預定建設期程表，依據行政院 104 年修訂之「政府公共建設計畫前期作業實施要點」規定，須於計畫核定後才可編列設計費用，爰規劃未核定前進行細部設計及都市計畫變更，依規定於程序上是否合宜，請再評估。	若有先行設計需求，建請相關單位應為重大建設積極爭取，比照南港專案七堵調車場先行設計案例，本計畫地下化要徑工程先進行設計，未來優先爭取交通部及行政院核准。	意見單位維持原意見，桃園市政府表示尊重並將積極爭取先行設計。
8	桃園車站、中壢車站與捷運工程若無法同時施工，其界面處理及施工安全應再深入檢討。	桃園車站地下化與捷運綠線 G07 站採共站共構，依照兩計畫設計施工期程，可配合同時施工。 中壢車站地下化與機場捷運 A23 站採共站分構，本計畫已初步規劃施工介面三階段處理構想，詳報告書 5.2.2 節，詳細介面資訊於後續綜合規劃及 A23 站變更設計階段討論確認。	同意配合依照行政程序。
9	新北市鳳鳴段與桃園地下化應研究整合，以取得較佳縱面線形。	敬悉。桃園市政府尊重新北市政府意見，未來視交通部及行政院決策後配合辦理。	無意見。
10	依桃園計畫延伸平鎮可行性報告說明，未來捷運橘線將規劃與平鎮車站共站，將增加平鎮站臺鐵運量，且依 103 年 11 月 19 日第 2 次審查會議結論：本計畫路線之利用率偏高，將影響臺鐵列車營運穩定度，為免造成路線容量不足，符合營運需求，建議規劃 2 島 4 股道站體規模…，本次檢核平鎮車站採用 2 軌道應具營運可行性研析因素，並無上述考量，請釐清。	平鎮車站南北端的中壢與埔心車站皆為 2 島 4 股道配置，可提供列車營運調度，而平鎮車站鄰近中壢車站，其定位為通勤車站，2 岸 2 股道已足敷運轉。若營運路線容量有需要再調整，建議於未來綜合規劃階段再研議。	無意見。
11	請確依「重大公共建設計畫證照許可行政	建議未來綜合規劃階段考量整體期	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	作業精進實施要點」，將須證照許可項目及評估各證照提出申請與審查核可之合理時程納入報告書。	程後，再檢討證照許可項目及評估各證照提出申請與審查核可之合理時程。	
12	請與臺鐵局研商確認沿線及相關場站除鐵路及車站使用外，是否有其他使用需求，並將研商結果納入報告。	建議後續綜合規劃階段協請臺鐵局提供沿線其他設施使用需求，再於規劃階段進一步研議(含埔心站、楊梅站)。	無意見。
13	為確保鐵路地下化工程施工中及營運後之公共安全，相關自動化之安全監測系統，如：振動（鑽掘振動、長期行車振動）、地下水位、結構體變形量或位移、地層變位、支撐應變（荷重、傾斜）、地震、火災…等告警偵測系統及減災與避災措施等防災監測技術研發等相關經費宜請納入本計畫考量。	自動化之安全監測系統屬綜合規劃範疇，建議後續規劃階段再行研議。	無意見。
14	桃園市政府於附錄審查意見答覆表回應將於後續補充經濟效益分析章節，惟本次提送之報告仍未針對經濟效益進行分析，請桃園市政府應納入相關內容	遵照辦理，經濟效益評估已納入補充於可行性研究報告，整理詳第十二章、12.4節。	無意見。
15	原審查意見表 9.2-2 之經費表經答覆配合修正，經查尚未修正。	所述表 12-3 導電軌工程單價誤植，配合修正。	無意見。
16	經費估算表前次意見其中僅答覆臨時軌，而三軌是否有包含電車線系統之經費，尚未答覆。	配合修正表 12.2-2、表 12.2-3、表 12.2-6，詳第十二章、12.2.2 節，納入臨時軌電車線、電訊、號誌等系統之經費。	無意見。
17	第 4、5、7 章 1. 有關避車洞及號誌電氣設備專用洞（號誌壁龕）設置方案可行性，雖經貴府認定屬於綜合規劃階段作業，為求本可行性研究完整性，仍請於第 4 章敘明「鐵路修建養護規則」有關避車洞、號誌電氣設備專用洞之規定。 2. 請於第 5 章及第 9 章臚列貴府所認定屬於綜合規劃階段應辦項目，並敘明貴府願意協助用地取得作業之承諾。	1. 配合補充第 4 章有關避車洞、號誌電氣設備專用洞之規定，詳第四章、4.1 節。 2. 貴局所述避車洞、號誌系統、隧道通風井等機電工程規劃皆屬綜合規劃範疇，建議於該階段再行研議，本階段不敘明。另本府承諾協助辦理用地取得作業。	無意見。
18	第 5 章 1. 有關號誌系統工程可行性，雖經貴府認定屬於綜合規劃階段作業，為求本可行性研究完整性，仍請於第 5 章敘明「地下化計畫」與「高架化計畫」之號誌系統「異同比較」，並臚列貴府所認定屬於綜合規劃階段應辦項目。 2. 臺鐵局號誌系統規範近幾年已有諸多更新，建議前述號誌系統「異同比較」將	1. 本案屬高架化轉軌地下化，相關機電工程除通風逃生外，規劃均為沿用高架化規劃設計，其餘機電工程屬綜合規劃範疇，建議後續規劃階段再行研議。 2. 本計畫係以高架化相同路線及車站配置轉軌為地下化，並未變動臺鐵相關營運內容，臺鐵機電工程均屬技術成熟系統，建議後續綜合規劃階段	無意見。

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	臺鐵局最新需求納入考量。	協請臺鐵局提供號誌系統使用需求，再於規劃階段進一步研議。 另補充計畫機電系統工程詳第五章、5.3節。	
19	第9章 1. 貴府前次答覆將比照「軌道工程」，將號誌系統工程經費區分為臨時軌及永久軌部分，惟所提105年3月修訂版報告，表12.2-2、表12.2-3、表12.2-6之內容仍未修訂。 2. 貴府於105年4月21日初審會議表示，地下化計畫之臨時軌沿用高架化計畫之臨時軌，永久軌線形比照高架化計畫配置，爰系統機電工程方案無重大差異。查高架化計畫已於102年3月25日通過經費審議，高架化延伸至平鎮可行性研究亦於103年11月19日經交通部第二次審查會議原則通過，各階段工程經費已臻明確，為求本可行性研究完整性，仍請參酌前期規劃設計成果，將各階段工程經費明確分列。	1. 配合修正表12.2-2、表12.2-3、表12.2-6，詳第十二章、12.2.2節，納入臨時軌電車線、電訊、號誌等系統之經費。 2. 已參考相關高架化計畫經費及單價編列情形，調整本計畫工項單價，詳第十二章、12.2.2節，納入臨時軌電車線、電訊、號誌等系統之經費。	無意見。
20	第5章 未見機電相關工程分析描述，請補充說明。本意見屬前次審查意見，經貴府回覆屬綜合規劃範圍，惟本組仍建議補充。	歷次鐵路立體化專案可行性研究之機電工程均屬概述分析，補充本計畫機電系統工程詳第五章、5.3節。 因本計畫係以高架化相同路線及車站配置轉軌為地下化，並未變動臺鐵相關營運內容，臺鐵機電工程均屬技術成熟系統，建議詳細評估分析於後續綜合規劃階段再行研議。	無意見。
21	第2章 針對表12.2-2經費估算表中機電工程相關項目估列原則，請補充說明。本意見屬前次審查意見，經貴府回覆屬綜合規劃範圍，惟本組仍建議補充。	歷次鐵路立體化專案可行性研究之機電工程均屬概述分析，補充本計畫機電系統工程詳第五章、5.3節。	無意見。
22	第5、9章 有關隧道通風工程，通風井數量涉及經費、功能及用地相關議題，請補充說明。本意見屬前次審查意見，經貴府回覆屬綜合規劃範圍，惟本組仍建議補充。	配合修正，工程經費已編列隧道通風工程經費，詳第十二章、表12.2-2、表12.2-3、表12.2-6。另補充隧道通風說明，詳第五章、5.3.2節。	無意見。
23	有關系統保證及獨立驗證與認證作業，請補充。本意見屬前次審查意見，經貴府回覆屬綜合規劃範圍，惟本組仍建議補充。	配合修正，工程經費已編列系統獨立驗證與認證費用，詳第十二章、12.2.2節。	無意見。
十三、交通部臺灣鐵路管理局補充綜整意見			
1	原意見第11項：平鎮車站站內坡度達10%，本局各類車種類多樣，各車站均有列車	平鎮車站坡度10%符合「鐵路建設作業程序」不摘掛車輛之正線，得增至	同意市府說明

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	<p>停車摘掛及摘解之可能，建議應依據本局「鐵路建設作業程序」第十三條第一項第(五)款：站內之正線坡度，兩終端道岔間（道岔外方係下坡道時，應自道岔外20公尺處起算）及列車停留區域內，應設在水平線上，正線、側線為3.5‰以下，新建之場站為2‰以下及第二項：坡度設計時，應儘量以最佳之條件規劃，以減少對列車牽引噸數之影響規定辦理。</p>	<p>千分之10之規定，後續可於綜合規劃階段再行研議。</p>	
2	<p>原意見第19項：目前桃園-中壢及桃園-埔心間路線容量約220列次/日，路線利用率約95%（210/220）。未來桃園-中壢間將增設3座通勤車站，平均每班列車將增加運行時間至少3分鐘，路線容量將下降至約180列次，路線利用率則將超過100%（200/180）。</p>	<p>1. 現況內壢站無待避功能，而高架化與地下化計畫均將於內壢站增設待避月台及股道，可提升桃園-內壢、內壢-中壢容量。 2. 地下化軌道配置均與高架化計畫相同。依高架化綜規評估，桃園-內壢109年路線容量254列次/日，路線利用率79.92%；119年容量263列次，利用率96.96%。 3. 依地下化可行性評估，桃園-內壢130年路線容量298列次/日，路線利用率81.5%。 4. 經以上評估，桃園-中壢-平鎮採2股道均可滿足營運需求。 5. 建議綜合規劃階段再行研議預留三軌或四軌擴充機制。</p>	<p>同意市府說明</p>
3	<p>故建議該區間路線應擴增為三單線或四單線。</p>	<p>不同土地取得方式係考量未來路權取得及都市計畫變更方式之差異，目前配合鐵路高架化擬訂之都市計畫鐵路用地寬度為25公尺，地下化計畫考量避免增加私有地徵收，以及臺鐵騰空路廊之利用，維持高架化25公尺路權範圍，範圍內私有土地採徵收取得，25公尺以外用地則採徵用或設定地上權方式取得，可確保民眾權益。目前27公尺用地範圍已於3月22日、3月28日說明會中向地方民眾報告，目前初步並無持反對意見者。 依往例，臺鐵局及鐵工局均未在可行性研究跟民眾溝通，因可行性研究階段作業精度較低，且尚未獲中央核定同意改採地下化，宜於後續綜合規劃及都市計畫變更階段再就詳細土地取得情形跟地方民眾說明。</p>	<p>同意市府說明</p>
4	<p>本局所提原意見第3項應修正為：按本報告，改地下化，其受影響的住戶與原本高架化影響的住戶為不同的人，日後勢必面對挑戰，且報告9.3節提及「地下化施工中臨時路權寬度(27m)較永久路權(25m)多2m，在侵損私有地主權益最小之考量下，其中因施工空間需求之1m用地採徵用或租用方式取得，1m連續壁之設施空間則採徵收地上權方式取得。」因有不同土地取得方式造成不公平性，故仍建議地下化評估應將預計用地套繪出來，並提出較具體因應及補償的對策，宜在可行性研究階段就與地方民眾及民意代表說明清楚此等情形。</p>	<p>有關本府推動臺鐵桃園段改採地下</p>	<p>經協調，台</p>
5	<p>本局仍主張該府提及請交通部採修訂「臺</p>	<p>有關本府推動臺鐵桃園段改採地下</p>	<p>經協調，台</p>

項次	審查意見	桃園市政府答覆	協商結果
	<p>鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」方式辦理，若依本報告所述，將變成計畫名稱為高架化實質內容卻是地下化之情形，甚是不合理。桃園市政府所提之地下化，除平面位置與高架化計畫相近外，不論工程技術、財務狀況或者環境影響皆完全不同，實際上就是另一新計畫，應依現行新計畫申報程序辦理。若確定執行地下化計畫，原高架化計畫就應予終止。</p>	<p>化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，並非終止原高架化計畫。</p>	<p>鐵局無意見</p>
6	<p>有關原意見第 11 項，平鎮車站以南至桃園鐵路地下化終點，坡度超過千分之 15，因引道段仍於出土段以下，考量與隧道段相同之潮濕度、鋼軌黏著力及車輛牽引力因素，應依隧道段不得超過千分之 15 之規定，坡度拉緩至千分之 15 以下規劃設計。</p>	<p>平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度 25% 符合規定，縱坡度調降之方案及其影響建議於綜合規劃階段再行研議。</p>	<p>同意市府說明</p>
7	<p>有關原意見第 5、15 項之審查意見，涉及本局土地開發效益部分，經查桃園市政府係以估算車站站體之不動產價值作為本局開發效益，惟桃園市政府主張之回復意見，涉及本局財產處分，本局經管國有公用不動產應依國有財產法第 11 條、第 32 條規定作事業目的直接使用，且依同法第 28 條「主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。」，本局經管國有公用不動產不得為任何處分，爰不應將本局建物價值納入開發效益計算。</p>	<p>臺鐵管有土地雖屬國有土地，受限於相關法令不得任意處分或移轉產權，惟後續配合鐵路地下化建設仍具開發效益。考量土地開發與資產價值評估涉及許多細節事項，如都市計畫變更方案、應回饋土地比例、開發強度等均尚未確定，故於可行性階段僅就臺鐵既有站區土地之可能資產價值進行評估。依據以往民間參與公共建設之專案規劃，公有土地辦理開發後之政府收益來源主要有二；一為土地租金；二為權利金，視情況均設定為建物開發價值之 6% 至 10%。本計畫可行性階段則依據一般土地開發方式就土地資產開發價值進行評估，考量臺鐵營運事業特殊性，且相關收益需配合償債，故依據周邊土地不動產行情評估土地資產辦理開發之可能收益，並僅以該收益之 8% 挹注建設。</p>	<p>同意市府說明，文字說明請納入可行性研究報告。</p>
8	<p>另有關原意見第 5、6、13、15、16 項等各審查意見，桃園市政府以本案係屬桃園鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告之建案變更為由，認定本案不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」作為回應依據，影響本局土地開發權益甚鉅，請依現行新興計畫申報程序辦理。</p>	<p>另有關原意見第 5、6、13、15、16 項等各審查意見，桃園市政府以本案係屬桃園鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告之建案變更為由，認定本案不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」作為回應依據，影響本局土地開發權益甚鉅，請依現行新興計畫申報程序辦理。</p>	

105.05.17「臺鐵都會區桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」

審查會議各單位意見

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
工程技術	廖副組長耀東	依照市府簡報資料，本案應不是很單純的多拆 20 棟，而是不同路段有增有減，因此本案民眾參與意見應該要充分確認。	原桃園高架化計畫所擬訂之都市計畫鐵路用地寬度為 25 公尺，本計畫施工中臨時路權寬度(27m)較原計畫路權(25m)多 2m，在侵損私有地主權益最小之考量下，其中因施工空間所需之 1m 用地採徵用或租用方式取得，1m 連續壁之設施空間則採徵收地上權方式取得，以確保民眾權益。 為減少沿線建物拆遷，依沿線建物現況分以下 3 路段進行說明： 1. 內壢以北路段 內壢以北臨時軌已施作路段，將於山側增加 2 公尺用地取得，此路段相鄰建物稀疏，故地下化增加拆遷量少。 2. 內壢至中壢以南路段 目前尚未施作臨時軌，於特殊路段必要時可於 25m 高架路權範圍內，採用軌道支承板工法施作地下化隧道，可避免增加建物拆遷。 3. 中壢車站南側規劃於平鎮區承德路施作臨軌，亦無須拆遷民宅。 經評估建物拆遷數量，桃園高架化含延伸至平鎮所需拆遷 384 棟 RC 建物，原規劃地下化 27m 施工中用地範圍需拆遷 399 棟 RC 建物，倘特殊路段採調整路線及軌道支承板，初估拆遷數可降至 314 棟 RC 建物。相關評估整理詳 9.3 節。 綜上，本計畫評估民宅拆遷數將較原高架計畫少，未來綜合規劃階段及細部設計階段可進一步詳細研析。
	馮委員正民	高架化改地下化之拆遷住戶雖統計由 379 棟增加至 399 棟，數字上似乎只增加 20 棟，惟請確定是否受影響的是同一批住戶，且如地下化受影響之住戶與高架化不同，恐會引來新一批民眾進行抗爭。	
	何委員芳子	高架化用地取得階段已遭遇困難，而改地下化後拆除民房由 379 棟增加為 399 棟，其中 4、5 層樓棟數減少，而 6、7 層樓棟數增加，市府應加強對於住民之溝通協調及提出具體有效策略。	
	行政院交通環境資源處	地下化用地取得之路權範圍增加，請市府將拆遷建物詳細戶數納入報告書，且應妥善召開說明會確實將資訊揭露給受影響之民眾。	
	周局長永暉	用地方面，地下化所需要使用的土地較多，請市府用心解決徵收拆除民地的問題。	
	王副司長穆衡	桃園市政府針對初審會議之審查意見回復，仍有部分技術面議題留待綜合規劃	非屬可行性研究階段範疇之議題，仍建議於綜合規劃階段再行研議。

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
		階段再行研議，建議應再篩選哪些問題是會大幅影響工程經費期程，並於本可行性研究階段先確認釐清。	
	周局長永暉	工程方面，桃園市政府於105.5.6與臺鐵局溝通，市府大部分都同意臺鐵局的要求，要落實在綜合規劃階段，請桃園市政府信守會議結論，列入綜合規劃內執行。	遵照辦理。
	新北市政府	請桃園市政府將鳳鳴段列為本計畫優先通車路段。	尊重新北市政府意見，本次修訂考量新北鳳鳴段維持原高架化計畫與桃園段改採地下化個別辦理具工程可行性，亦兼顧新北市鳳鳴車站先行通車，報告以本計畫(不含新北鳳鳴段)為建議方案。
用地取得	陳專門委員玉雯	施工中臨時性用地撥用所需經費高達1.23億元，有沒有可能符合其他借用的規定，如國產法等，以降低用地經費。	<p>施工中臨時性用地採撥用取得為地下連續壁範圍(寬1m)，因有地下設施物，私有地依法得採徵收地上權方式辦理，公有地則應依「國有財產法第38條」及「國有不動產撥用要點」第5點辦理撥用，後續綜合規劃階段可再由申撥機關洽管理機關協議撥用事宜。</p> <p>施工中臨時性用地租用者為因應施工所需範圍(寬1m)，完工後歸還土地，而依國有財產法第40條規定，借用期間不得逾三個月，考量本案施工時間，目前以租用估算費用，是否得以借用方式可於綜合規劃階段再與管理機關協議。</p>
	廖副組長耀東	原桃高計畫經過9次專案小組會議，於103年6月通過都市計畫方案，本案因拆遷建物數及範圍均改變，後續都市計畫程序需重新進行。	將配合地下化計畫調整都市計畫內容，後依程序報送內政部審議。
	馮委員正民	涉及各權益關係人如臺鐵局的土地撥用及都市計畫回饋比例等，現階段所有能承諾的皆應在此階段承諾清楚。	目前本計畫於可行性研究階段，建議於規劃階段協商。
	賴委員宗裕	區段徵收的面積在資料上不容易看出來，該面積影響區段徵收可行性；若區段徵收有盈餘，依相關法令能否挹注本計畫，請市府確認；土地徵收範圍應以	1. 為因應平鎮地區快速發展，本案配合鐵路地下化建設之推動，增設平鎮車站，並配合平鎮區行政園區開發計畫，增加周邊都市發

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
		<p>事業所必須為限，慎防過於擴大徵收面積造成人民財產的損害，違反比例原則。</p>	<p>展機能，落實 TOD 發展理念，有關區徵面積補充修正於第 11 章 11.2.2 節、11-21 頁。</p> <p>2. 政府辦理各項開發計畫非以獲利為考量，以財務平衡為主要目標。</p> <p>3. 目前配合鐵路高架化擬訂之都市計畫鐵路用地寬度為 25 公尺，地下化計畫考量避免增加私有地徵收，以及臺鐵騰空路廊之利用，維持高架化 25 公尺路權範圍，範圍內私有土地採徵收取得，25 公尺以外用地則採徵用(租用)或設定地上權方式取得，另已研議內壢以南特殊路段採微調線形及調整工法(詳 9.3 節)，以減少拆遷戶數，可確保民眾權益，不致過度取得用地。</p>
		<p>請確認本計畫時程是否會因國土計畫法而造成影響。</p>	<p>本案所經地區於國土計畫法皆為劃定為城鄉發展地區，辦理交通建設不會產生影響，且本案屬重大交通建設，原土地使用亦為鐵路使用，屬國土計畫法之特例使用規定，如所經地區為國土保育地區或農業發展地區，亦可依規定興建。</p>
	<p>財政部賦稅署</p>	<p>報告書(頁 11-32)倒數第 2 行有關「各站之估算係數詳見『附錄一』」文字建議修正為「附錄二」。</p>	<p>遵照辦理，修正詳 11-34 頁。</p>
		<p>報告書(頁 11-34)表 11.3-3 註於營運初期(D+13 年、D+16 年、D+19 年、「D+23 年)」文字建議修正為「D+22 年)」。</p>	<p>遵照辦理，修正詳 11-36 頁。</p>
	<p>莊委員孟翰</p>	<p>土地徵收及開發效益過於樂觀，應將不動產景氣低迷等現況納入考量。</p>	<p>桃園市 104 年總推案金額為 2,174.84 億元，相較於民國 103 之 2,696.68 億元，年減幅為 19.35%，對照臺北市同期年減幅為 39.12%，新北市為 35.65%，顯示桃園市仍具一定之不動產發展潛力，惟考量整體環境景氣狀況，相關土地開發效益亦依據發展現況與產權複雜度進行保守評估。</p>

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
	何委員芳子	另用地取得之期程也過於樂觀，且若期程延長也將導致工程經費及用地費隨之增加，請一併納入考量。	本案為高架劃轉軌地下化，相關評估及作業期程可適當縮短，本府亦將積極協助協調地方民意，以利用地取得作業。
適法性	王副司長穆衡	桃園市政府主張本案採「專案協商」協調中央與地方之經費分攤比例，在「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」(下稱鐵路立體化審查要點)頒行之後，以交通部之立場仍認為應依據該要點規定辦理，以免影響該要點之延續性及審議標準一致性。	<p>本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，並符合交通部「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第十四項規定：</p> <p>1. 臺鐵桃園段地下化實具公益性及必要性，且有都市、環境、交通、景觀、防災及推動國家政策等顯著外部效益無法內部化。(其外部效益整理詳第十六章)</p> <p>2. 本案無法內部化之外部效益顯著(詳第十六章)，應屬交通部「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第十四項之辦理外部效益無法內部化之鐵路改善計畫，應符合不適用該要點規定。另本計畫係桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化之舊案變更，建議採舊案或新案，及中央與地方財務分攤議題仍採政策專案協商方式辦理。</p>
	洪委員玉芬	依據行政院 104.10.2 函示，本計畫還是要適用鐵路立體化審查要點，衍生之費用由地方政府自行負擔。	
	馮委員正民	法律可行性方面，本計畫應該還是要適用鐵路立體化審查要點，如要採專案協商，一定要有強而有力的理由來主張不適用該要點，否則往後其他立體化計畫可能皆會主張專案協商。	
	財政部國庫署	本署非常認同審查委員的專業意見，財政部基於公共建設計畫會審的角色，希望有一致性審查規則，避免日後其他政府援引比照，其中包括是否應適用鐵路立體化審查要點，本案涉及計畫實質變更無庸置疑，可視為新案；即便不視為新案，依作業要點第 14 點規定，已奉行政院核定計畫，…未涉及其他實體計畫修正者，始不適用本要點規定。至於桃園市政府建議以專案協商方式處理，除依交通部林委員(由王副司長代表)說明，自作業要點訂定後未再有專案協商方式處理外，另依「跨域增值公共建設財務規劃方案」推動實施基本原則第 1 點規定，已核定計畫未申請變更修正經費者，將不溯及既往要求增列財務策略。換言之，已核定計畫申請變更修正經費者，應依跨域增值方案進行財務策略規劃，並依相關作業要點辦理。依作業要點規定，桃園市政府財力級次為第 2 級，本案財務自償率僅 6.39%，未達補助	

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
		門檻 (14%)，中央不予補助。	
財務面	黃研究委員耀生	本案自償率僅 6%，且市府也提及多項效益無法量化，致難以有客觀標準來判斷能否核給經費。 有關經濟效益評估章節，如「審查作業說明」的意見，請市府再詳細檢討補充。	<p>本次報告修訂納入鐵路沿線具開發潛力工業區土地，自償率(含本業虧損)已提升至 14.25%；又因台鐵本業虧損之原因甚多，應不宜完全歸責於市府推動鐵路地下化建設，評估自償率(不含本業虧損)可再提升至 20.02%，相關說明補充詳報告第十三章。</p> <p>公共工程建設除考量財務層面之成本支出與效益收入外，尚有許多可量化或不可量化之外部社會經濟效益無法反映在財務現金流。臺鐵桃園段高架化計畫改採地下化有其必要性且外部效益顯著(詳第十六章)，其主要效益包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地下化經濟效益達 1,823 億元，益本比大於 1，具可行性。 2. 新闢桃園—中壢平鎮 25m 道路，經費達 590 億元，且執行難度極高。 3. 桃園市賦稅實徵淨額達 1,900 億元，回撥市庫金額卻僅約 700 億元，中央支持桃園推動鐵路地下化應屬合理。 4. 桃園市工商產值貢獻卓著，「亞洲矽谷計畫」發展基礎完備。 5. 高架化切割桃園都會區，地下化重整都會核心空間架構，都市縫合發展完整。 6. 縫合鐵路兩側土地，活化使用機能，提升開發價值，潛在開發效益達 86 億元。 7. 騰空路廊新闢道路改善桃園-中壢廊帶交通，服務沿線 153 萬市民。 8. 地下化後騰空路廊綠美化，消弭鐵路噪音，翻轉市容景觀。 9. 配合中央社會住宅政策，鐵路地
	王副司長穆衡	本案與行政院核定之臺鐵桃園段高架化計畫在工程經費、期程及影響範圍已顯著不同，故在審查過程中，以新興計畫辦理審核較為妥適，惟目前本案自償率僅為 6.39%，未達鐵路立體化審查要點所訂最低門檻，以及建議採「專案協商」與中央協商經費分攤比例，將影響本案財務規劃。	
	王副司長穆衡	本計畫由高架改採地下化所衍生之費用，目前依據行政院 104.10.2 函示，不宜再由中央補助。	
	洪委員玉芬	市府認為本計畫都市縫合之效益非常大，但目前計畫自償率僅 6%，應可再將帶狀發展加入財務效益內，使本計畫達到自償率門檻 14%。	
	馮委員正民	財務可行性方面，原核定計畫如果地方政府有強烈的改變需求，認為將可創造很多的效益，則可考慮將地方與中央的財政比例適度調整，中央不須負擔更多經費，由地方透過增值收益承諾吸收則為計畫推動最快的方法。	
		本案應屬於新興計畫，但新興計畫是否可採用專案方式辦理，需再考量前述所提之後續效應。惟地方若能負擔大部分增加經費，亦可視為一種專案處理方式。	
林委員雪花	桃園高架計畫原已成案，桃園市政府擬將已定案之計畫改為地下，故報告書中應加強說明高架化改地下化之原因。本案在經費上之大幅度增加，但看不出相應增加的具體效益來支持改地下化的主張。故本案效益應該要增加，並應詳述如何彌補本計畫增加之經費需求對於中央及地方造成之財務衝擊。		

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
	賴委員宗裕	桃園市尚有捷運綠線及棕線等計畫同時推動，如再納入本案，將對地方財政產生排擠作用，請市府提出因應做法，針對中央之財務排擠問題亦同。	下化改善居住、交通環境，實現居住正義。
	莊委員孟翰	本計畫對於桃園長期發展之效益高，從大臺北生活圈整體發展來看也是適合的方向，惟應視為新興計畫推動較為客觀，且同時須解決中央及地方財務負擔問題。	
	何委員芳子	<p>鐵路地下化就都市空間結構發展、環境景觀及都市競爭力的提升皆有正面效果，尤其桃園市是大臺北生活圈的一環，就未來發展，鐵路地下化的效果值得期待。惟本案涉及財務及用地徵收諸多問題，應就高架化改採地下化之必要性與可行性做更多的分析。</p> <p>桃園市政府於本案之財務負擔將排擠桃園市本身其他建設，故桃園市政府應提出未來 10 年的短中長期計畫發展構想，提出優先發展順序。</p>	
	行政院交通環境資源處	今天另場會議將審查臺中市政府提報臺中山海線鐵路可行性研究，該案依照鐵路立體化審查要點評估，總經費 926 億元，臺中市政府擬負擔 520.3 億元，惟本經費分擔方式桃園市政府建議採專案協商方式辦理，恐引起各地方政府援引辦理，對政府整體財政造成衝擊，必須審慎考量。	
	行政院公共工程委員會	各委員對於工程、財務、期程均明確表達意見，請市府將地下化優於高架化之理由補充於報告書內，並加強量化比較之說明。	
	財政部國庫署	桃園市政府表示本案係基於社政經環境及民眾利益而提出修正，惟無論社會、政經環境如何改變，總要務實面對財源問題，中央政府截至本（105）年 4 月底止累計未償餘額高達 5 兆 4 千億元，本部賡續戮力控管債限；而桃園市政府近期推動 4 項重大交通建設計畫，總經費需求高達 2,320 億餘元，勢必對地方及	

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
		中央施政產生排擠效應。倘桃園市政府認為本案最具優先性，在不新增中央政府負擔前提下，市府有財力支應，本署尊重。	
		本案修正後總經費由 308 億元新增為 1,031 億元，因桃園市政府變更新增經費，依行政院 104 年 10 月 2 日函及 12 月 30 日函，均指示因變更新增經費應由桃園市政府支付；本案所提經費建議負擔方式，中央由近 200 億元提高至 682 億元或 903 億元，基於小範圍民眾利益而由全民買單，其合理性值得商榷。	
	王副司長穆衡	本案新北市端工程內容與經費係兩案併陳，勢必後續還是需要桃園市政府協調確定方案，後續送審時才會比較容易進行討論。	經本府 105 年 1 月 28 日召開協調會議，對於新北市表示應依桃高計畫繼續施工，本府表示尊重，爰建議桃園段改採地下化辦理，新北鳳鳴段則依原高架化辦理，並於本次修訂為本計畫之建議方案。
	洪委員玉芬	<p>本計畫改採地下化後，新北市政府分攤經費所增加部分，需洽該市府協商。</p> <p>本計畫對於臺鐵局優惠措施及回饋比例等應納入地方政府承諾事項並於報告中清楚呈現。</p>	<p>依新北市意見於新北鳳鳴段依桃高計畫繼續施工，本府經評估具可行性，故尊重新北市政府意見。本次修訂考量新北鳳鳴段維持原高架化計畫與桃園段改採地下化個別辦理具工程可行性，亦兼顧新北市鳳鳴車站先行通車，報告以本計畫(不含新北鳳鳴段)為建議方案。</p> <p>遵照辦理，地方政府承諾事項補充詳第十五章。臺鐵局優惠措施建議以活化臺鐵土地方式，以不增加臺鐵虧損及公平互惠為原則，相關策略構想整理於附錄三，可於後續綜合規劃及都市計畫變更階段持續磋商。</p>
	周局長永暉	財務方面，地下化後的鐵路管理維護費比高架化多很多，請市府忠實呈現所有需要的項目經費，例如桃園市政府應採有償撥用方式處理鐵路騰空路廊，所衍生的成本皆須據實表達。	<p>本案地下化之車站路線營運維護成本係依據臺鐵局 104 年 7 月 16 日鐵企研字第 1040024290 號來函附件所列資料更新，已如實反映地下化之管理維護成本。</p> <p>另桃園市政府需負擔土地徵收經費及分攤建設經費，未來土地產權登</p>

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
			記為中華民國國有，臺鐵局為管理單位，市府要再使用卻仍須再次付費，並不合理，建議比照南港專案辦理，或循都市計畫變更地目為鐵兼道(道兼鐵)等方式協議提供市府使用，將於綜合規劃階段再行研議。
	賴委員宗裕	雖然本案自償率僅為 6%，但其中增額容積之推估仍可能過於樂觀，請說明市場評估依據為何，且諸如航空城或其他鄰近計畫之開發規劃將與本案增額容積產生市場需求的排擠，故應就市場結構重新檢視。	<p>1. 本案增額容積挹注基地係依據基地建物現況與土地權屬進行遴選，僅納入未來 30 年內較有開發或更新潛力者。依據桃園市相關都市規劃，車站周邊一定範圍內(500-800 公尺)均屬重點發展地區，本案亦已考量捷運棕線與機場捷運線之財源競合性，將桃園與中壢車站周邊地區排除。</p> <p>2. 此外，為保守估算增額容積可能開發量與價金，將住宅區可增額上限設定為 10%；商業區可增額上限設定為 20%，未來鐵路地下化之推動，將大幅改善鐵路周邊環境品質，開發商對鐵路沿線周邊土地需求亦將以站區為中心，故應不會出現市場需求排擠之情況。</p>
	新北市政府	<p>本案新北市鳳鳴段之都市計畫已於 104. 3. 6 發布實施，土地取得費用同意依實負擔。</p> <p>本計畫之推動不應增加本市府工程經費之負擔。</p>	<p>本項意見業於 105 年 5 月 5 日提送複審報告書中修正。</p> <p>敬悉。</p> <p>本次修訂尊重新北市政府對於新北鳳鳴段維持原高架化計畫之意見，經評估，新北鳳鳴段與桃園段改採地下化個別辦理具工程可行性，亦兼顧新北市鳳鳴車站先行通車，報告以本計畫(不含新北鳳鳴段)為建議方案。</p>
綜合/其他	胡委員兼副召集人湘麟	鐵工局擔任本案初審工作，初審過程中主要議題已彙整在「審查作業說明」中，請委員參考，後續討論如有需要，將請相關同仁再予說明。	敬悉。

類別	審查委員/審查單位	審查意見	本府答覆
他	周局長永暉	桃園段鐵路無論採高架或地下化，臺鐵路原則上皆樂觀其成，惟工程、用地及財務等三方面皆須確認有無問題。	經評估本計畫工程技術、用地及財務等三方面皆屬可行。
	廖副組長耀東	本案環境影響評估的時程請仔細評估掌控。	敬悉。
	馮委員正民	本報告期程預估過於樂觀，建議環評、都計等項目時程都應再寬估。	本案為高架化轉軌地下化，相關評估及作業期程可適當縮短。
	行政院交通環境資源處	依照行政院研商 520 交接作業相關事宜第 1 次及第 3 次會議決定，本案已納入新舊政府交接項目內，留待新政府決定。另各機關跨年度計畫尚未報院者，除具急迫性外，均請暫緩處理。	新政府已於 105 年 5 月 20 日完成交接，敬請相關機關支持本計畫推動，以利桃園地方發展。
	行政院公共工程委員會	前次初審會議中，本會已就工程技術及經費提供意見在案，經檢視市府回應說明，表示將納入綜合規劃再檢討，因綜合規劃係由交通部鐵工局續辦，本會尊重交通部決定，惟未來經費及工期應在可行性核定之結果額度內。	敬悉。

「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化」可行性研究
105 年 9 月版修正報告書
審查意見彙整表

105.11.09

單位	項次	審查意見	本府回應
關鍵議題彙整	1	<p>計畫必要性:</p> <p>(1) 依桃園市政府規劃，鐵路高架改地下化後，經費由 308 億元增加為 950 億元，臺鐵路廊完全騰空，作為道路、自行車、人行、綠帶空間較寬大，亦可考慮與周邊土地整合開發，對廊道兩側土地使用融合較佳。市府目前規劃於騰空廊帶建構 25 公尺寬、雙向 4 車道之平面道路，作為桃園-中壢間台 1 線替代道路，分擔都會區車流，屆時台 1 線尖峰服務水準可改善至 D 級。惟依以往經驗，道路改善後，常提高民眾使用私人運具之意願，間接鼓勵私人運具之使用，公共運輸使用率則隨之降低，平行騰空路廊之臺鐵運量恐受直接衝擊，宜請市府妥確認其車流轉移成效與對其他運具之影響，與強化其必要性。</p> <p>(2) 市府評估鐵路地下後，將原本使用公路運具之部分運量，移轉至鐵路系統，減少空氣污染，惟承上，屆時 25 公尺寬、雙向 4 車道之平面道路，是否將引進更多車流，對於騰空廊帶沿線之空氣品質及環境衝擊，仍應審慎因應，以加強騰空廊帶新設公路之必要性論述。</p>	<p>交通需求不變下，改善道路壅塞情形，減少車輛延滯、提升車行速率，對改善空氣污染應有正面效益，另相較於高架化，地下化對路廊環境影響更小。</p> <p>臺鐵桃園段地下化後，預計規劃桃園-中壢段騰空土地為平面道路，主要做為地下化臺鐵車站的聯外動線，以及桃園、中壢市區台 1 線地區性車流之替代道路。<u>目前台 1 線屬桃園道路之需求領導，非供給領導，路線容量及服務水準對市區的發展有迫切改善的需求</u>，騰空土地後將具台 1 線多處路段交通壅塞的紓解效果，評估詳 16.2 節、16-13 頁。</p> <p>目前桃園-中壢走廊居住人口逾 150 萬人，僅有台 1 線一條南北向雙向 4 車道幹道，完全無法滿足都會區現況及長期發展之基本使用需求。且地區道路功能及旅次特性與臺鐵不同，臺鐵負責中長程輸運，較易產生競合者為高快速公路系統。<u>故臺鐵路廊平面道路不致與臺鐵大眾運具產生排擠現象。</u></p> <p>實際上，改善平面道路交通也同時改善公車、社區巴士等鐵路接駁運具的服務品質，臺鐵騰空路廊更將規劃留設良好的自行車道及步行空間(詳圖 9.5-1、圖 16.2-15)，反可吸引、鼓勵民眾採用綠色運具轉乘鐵路，更符合臺鐵捷運化及公共運具無縫接駁之目標。私人運具則可藉由停車費率、拖吊執法等提高使用成本之交通管理手段控制。</p>
	2	<p>計畫公益性:</p> <p>(1) 本修正報告計畫範圍起點南移至新北市與桃園市交界，未包含原桃園高架計畫之新北市端工程，惟該區段包含新增鳳鳴車站與消除鳳</p>	<p>(1) 新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由中央政策決定，本府均可配合。</p> <p>(2) 有關高鐵局辦理機場捷運延伸線 A23 車站配合臺鐵桃園段地下化</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>鳴平交道，明顯影響新北市民權益，請桃園市政府與新北市政府妥為協商確認並補充說明。</p> <p>(2) 機場捷運延伸線 A23 車站如配合臺鐵桃園段地下化調整工程，整體 A23 站施工工期約 7 年(約 113 年底)，影響機場捷運延伸線計畫完工通車時程，超過 2 年，請市府將 A23 車站施作介面與排程，納入臺鐵桃園段地下化一併考量。</p> <p>(3) 車站新建與改建後，能否及時提供合宜的運具轉乘計畫，對增進公眾效益至關重要，故請桃園市政府提出車站及鐵路廊帶周邊之都市計畫及轉乘接駁設施，提供民眾最大公共利益，站前廣場並應將旅客服務與地方特色結合，並整合附近商圈，展現城鄉新風貌。</p> <p>(4) 本案倘軌道支承板工法適用範圍有限，中原站至中豐陸橋拆遷量將由 48 棟增加為 133 棟，故拆遷住民之權益應予妥善處理，市府宜提出具體之安置計畫，例如將安置住宅配合車站都市計畫變更設置於車站鄰近，以維民眾權益。</p>	<p>調整工程之期程可再進行討論研議，相關施作介面及排程可先進行初步規劃，並在綜合規劃及基本設計階段進行細部規劃。</p> <p>(3) 車站新建與改建後之運具轉乘計畫，本府可於綜合規劃及基本設計階段配合研議。</p> <p>(4) 高架化路廊為 25m，地下化施工中路廊寬 27m，將增加拆遷量，故本計畫提出於特殊路段採用軌道<u>支承板工法</u>，具工程可行性，可大幅度減少地下化拆遷量。未來都市計畫變更及用地取得階段，本府均會協助辦理相關用地拆遷事宜，如有相關安置需要，將配合本府社會住宅進行安置。</p>
3		<p>計畫可行性:</p> <p>(1) 本可行性研究評估範圍較原高架化計畫新增平鎮站，且平鎮站兩岸壁兩股之配置方式與原「臺鐵桃園段高架化延伸至平鎮可行性研究」第 2 次審查會結論之兩島四股不同，應請桃園市政府於可行性研究階段分析對爾後路線容量之影響，並提出合理之鐵路行車計畫。</p> <p>(2) 本計畫如由高架改為地下，中原站至中豐陸橋拆遷量將由 48 棟增加為 133 棟，以目前高架計畫徵收並不順利，要再增加拆遷戶數，恐將導致沿線居民強烈反彈。而依桃園市政府建議，於綜合規劃階段再行研議部分用地徵收困難路段改用支承板工法，以維持高架計畫所需用地範圍，惟依桃園市政府目前提供之資料，尚不足以確認該工法是</p>	<p>(1) 臺鐵於桃園埔心站及中壢站已設有待避空間，依目前 2 股路線利用率 81.5%尚有餘裕，另平鎮站如依高架化設兩島四股將增加拆遷量，爰平鎮站以 2 岸壁兩股配置為宜，相關評估可詳 5.4 節。</p> <p>(2) 高架化路廊為 25m，地下化施工中路廊寬 27m，故會增加拆遷量，故本計畫提出於特殊路段採用軌道<u>支承板工法</u>，具工程可行性，可大幅度減少地下化拆遷量。未來都市計畫變更及用地取得階段，本府均會協助辦理相關用地拆遷事宜，如有相關安置需要，將配合本府社會住宅進行安置。本府於 105 年 3 月 22 日及 3 月 28 日召開兩場地方說明會，地方民眾並未表達反對地下化意見，但高架化拆遷之困難及抗爭，係因民眾反對高架化，橋下道</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>否可行。若該工法不可行，拆遷問題或將成為計畫難以推動之主因。</p> <p>(3) 有關本案經費負擔部分，桃園市政府主張本案因外部效益無法內部化，爰不適用「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」之規定，建議以專案協商方式辦理，惟本計畫自償率已由原6.39%提升至20.02%，達要點規定自償率14%門檻，似已無外部效益難以內部化之問題，故建議適用「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」為宜。</p>	<p>路僅有5m(尚無人行道)，民宅甚至貼近高架橋僅3m。地下化後已無衝擊民眾環境品質的高架橋及噪音，民眾多能接受地下化的必要性拆遷。</p> <p>(3) 桃園年創稅1900億，居全國第三，且相關基礎建設均落後其他5都，而中央回撥統籌分配給桃園僅不足700億元，且台中鐵路高架化經費全數由中央負擔，而桃園鐵路高架化308億元經費，本府卻要負擔101.83億元，約占總經費33.1%，另台南鐵路地下化地方政府負擔總經費12.5%，爰仍建請專案協商分攤經費。</p>
	4	<p>其他待釐清或補充事項：</p> <p>(1) 桃園市政府建議「新北市鳳鳴站維持高架化方案」與「桃園市境鐵路地下化」脫鉤辦理，故何者屬於舊案變更，何者屬於新興計畫，且兩者之主辦機關為何，經費需求與分配，均須於本階段可行性研究釐清，以利後續陳報審議。</p> <p>(2) 行政院前已函文表示若其他計畫(如桃園捷運與機場捷運)因配合本案而衍生之費用應一併由桃園市政府負擔，請桃園市政府確認其經費分攤細項。</p> <p>(3) 本案所研擬之土地開發方式、效益預估等內容，因部分涉及臺鐵局管有土地，請與臺鐵局確認其合理性，且本計畫可能造成臺鐵局營運虧損擴大，宜請桃園市政府提出具體回饋優惠措施，並與臺鐵局確認同意。</p> <p>(4) 本案尚未依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定附上議會同意函。</p>	<p>(1) 新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由中央政策決定，本府均可配合。</p> <p>(2) 考量鐵路與捷運爬坡能力不同，如採捷運計畫不變，以台鐵地下化配合下降高程，本計畫將增加200億元以上經費，而本府以整體最經濟方式採「台鐵在上、捷運在下」規劃，相關捷運計畫調整之費且桃園為國門之都，地下化將有助都市整體發展，相關建設配合調整所衍生經費用應納入本計畫整體經費內，並專案協商分攤經費。</p> <p>(3) 本府已多次與臺鐵局進行協商，由市府協助活化台鐵土地及增加車站開發價值以回饋及交換臺鐵相關路廊使用(詳報告附錄三)，於後續於綜合規劃階段再行細部討論。</p> <p>(4) 配合辦理，已於本次提送報告書中附上議會同意函，詳報告附表。</p>
行政院 主計總處	1	<p>有關桃園市政府所提，本計畫應屬交通部「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第14點規定之辦理外部效益無法內部化之鐵路改善計畫，並經行政院核定者，得不適用上開要點，爰中央與地方經費</p>	<p>公共工程建設除考量財務層面之成本支出與效益收入外，尚有許多可量化或不可量化之外部社會經濟效益無法反映在財務現金流。臺鐵桃園段高架化計畫改採地下化有其必要性且外部效益顯著，符合審查作業要點第14條</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>分攤方式，建議另案以專案協商方式辦理一節：</p> <p>(1) 鑒於本案財務計畫專章已明確估算出本計畫可實現之車站土地開發、周邊土地開發及增額租稅財源等自償性收入合計至少達 266.29 億元(當年幣值)，該等收入未來確實可由桃園市政府回收，且參酌近期臺中市政府與彰化縣政府所提相關市區鐵路立體化建設計畫，均係以相同模式估算自償性財源及據以核算中央與地方經費分攤比例，故應無所提外部效益無法內部化之情形。</p> <p>(2) 另查桃園捷運航空城捷運線計畫核定總經費 982.64 億元，自償率為 41.77%，鑒於本計畫擬由原高架化改採全線地下化辦理，經過路段多屬人口稠密、商業活動頻繁之地區，且依其經濟效益評估，土地增值效益合計高達 826.17 億元(當年幣值)，故本案周邊土地開發等自償性財源籌措能力，應不亞於桃園捷運航空城捷運線計畫，建請貴部協助桃園市政府積極將該等外部效益內部化，提高計畫自償率，以提升本案財務可行性。</p>	<p>規定，其主要效益包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 地下化經濟效益達 1,823 億元，益本比大於 1，具可行性。 (2) 新闢桃園—中壢平鎮 25m 道路，經費達 590 億元，且執行難度極高。 (3) 桃園市賦稅實徵淨額達 1,900 億元，回撥市庫金額卻僅約 700 億元，中央支持桃園推動鐵路地下化應屬合理。 (4) 桃園市工商產值貢獻卓著，「亞洲矽谷計畫」發展基礎完備。 (5) 高架化切割桃園都會區，地下化重整都會核心空間架構，都市縫合發展完整。 (6) 縫合鐵路兩側土地，活化使用機能，提升開發價值。 (7) 騰空路廊新闢道路改善桃園-中壢廊帶交通，服務沿線 153 萬市民。 (8) 地下化後騰空路廊綠美化，消弭鐵路噪音，翻轉市容景觀。 (9) 配合中央社會住宅政策，鐵路地下化改善居住、交通環境，實現居住正義。 <p>捷運計畫之財務評估與鐵路立體化最大不同處，在於捷運為新興計畫，本業票收可完全納入自償率計算；鐵路立體化為改善計畫，本業票收只計增量；此外，鐵路沿線多為既成發展區，周邊可開發土地及 TIF 稅收成長，不若新建之捷運計畫，且鐵路車站沒有捷運車站依大眾捷運法可採聯合開發之法源。故鐵路立體化建設之自償性財源籌措能力一般低於捷運計畫，也因此，鐵路立體化計畫之補助門檻為 14%，捷運建設第二級政府財力級次之補助門檻為 25%。然而，即便已降低鐵路立體化建設門檻，欲達成門檻值之困難度仍高。</p> <p><u>本計畫已積極提升鐵路沿線土地開發效益，惟考量地方財政負擔及本計畫不可量化之外部社會經濟效益龐大，建請中央以專案協商模式辦理經費分攤。</u></p>
	2	依本案財務計畫評估結果，自償率為	(1) 有關本府推動臺鐵桃園段改採地

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>20.02%，對照「鐵路立體化計畫自償率與中央對各級政府非自償經費補助比率表」，中央補助比率為78%，惟上開自償率如加計臺鐵本業新增虧損-5.77%（累計至144年約95億餘元，當年幣值），整體計畫自償率實際僅為14.25%，則中央補助比率應為60.75%。本案用以計算中央補助比率採用之自償率，是否同意排除臺鐵本業虧損後計算，仍請考量下列情形，審慎卓核：</p> <p>(1) 查臺中市政府與彰化縣政府前提報之「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化計畫」及「彰化市鐵路高架化計畫」，其本業自償率分別為2.48%及1.27%，均未因鐵路立體化建設計畫造成臺鐵新增營運虧損。本案桃園市政府所提以臺鐵土地開發回饋交換鐵路騰空路廊使用之方式，是否足以彌平前開虧損缺口，仍請補充說明。</p> <p>(2) 考量本案係為應地方政府所提需求，新增車站數量、面積等因素，導致臺鐵營運虧損擴大，宜請桃園市政府提出具體財務回饋方案，並以不增加臺鐵整體財務負擔為原則。</p>	<p>下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。財源籌措之中央、地方經費分攤則建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫，以專案協商方式與中央研議討論。</p> <p>(2) 有關鐵路營運機構之優惠措施，已初步整理如附錄三，以促進臺鐵土地利用活化方式辦理。後續審議或綜合規劃階段將再行與交通部及台鐵局研商討論。</p>
	3	<p>查行政院104年10月2日函核示略以，臺鐵桃園段鐵路高架化計畫中央前已編列預算執行，後續如擬改採地下化辦理，宜請審慎評估工程銜接作業之可行性，且因此衍生增加之經費，不宜再由中央補助，爰有關本計畫經費分攤，仍請依上開行政院函核示辦理。</p>	<p>考量鐵路與捷運爬坡能力不同，如採捷運計畫不變，以台鐵地下化配合下降高程，本計畫將增加200億元以上經費，而本府以整體最經濟方式採「台鐵在上、捷運在下」規劃，相關捷運計畫調整之費用應納入本計畫整體經費內，並專案協商分攤經費。</p>
	4	<p>另查行政院104年12月30日函核示略以，「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」A23站前橫渡線調降高程及後續配合臺鐵桃園段地下化調整工程所需費用均由桃園市政府支付。有關上開因臺鐵桃園段改採地下化衍生增加經費是否已納入本計畫，請予以補充說明，其經費負擔方式並</p>	

單位	項次	審查意見	本府回應
		請依上開行政院函核示辦理。	
行政院 公共工程 委員會	1	本會前於105年4月21日及5月17日研提意見，其中有關出土段之最大縱坡及平鎮車站隧道坡度部分，因涉及相關規範及營運需求，且將造成工程經費大幅變動，致影響可行性階段財務計畫之評估結果，實不宜於綜合規劃階段再行研議，考量規範主管機關及營運機關皆屬交通部權責，建請交通部於現階段審議作業中務必釐清確認。	本案為儘量縮減地下化範圍，路線於中壢車站往南皆以最大縱坡度爬升，至平鎮車站則以能滿足穿越老街溪的最小深度為控制點，平鎮車站以南即為出土段並非隧道段，故採用引道最大縱坡度25%符合規定。 依附錄六交通部初審會議、附6-18頁、臺鐵局意見項次11，以及附6-21頁、鐵工局意見項次5，平鎮端最大縱坡度經審查同意符合相關定線規定。
	2	另查行政院105年9月22日院台交字第1050037085號函核定之「捷運計畫經費增加責任分擔機制及工務行政費、物調合理比例」報告，有關物價調整費係建議採年增率 1.5%，爰仍建議本案參照該報告內容檢討修正。	參考北宜直鐵案例物價調整費係採年增率 2%，故本計畫比照該報告書物調率計算相關經費，若有其必要性，建議於綜合規劃階段再行計算。
財政部 賦稅署	1	有關報告書第 11-35 頁表 11.3-2 各站 TID 基年前 3 年地價稅平均稅率估算表「07 年(基年)」欄，建議修正為「107 年(基年)」。	該處為誤植，已配合修正為「107 年(基年)」。
財政部 國庫署	1	<p>經費分擔部分：</p> <p>(1) 查本次計畫修正後自償率已納入車站開發、TIF 及 TOD 效益後計算為 14.25%，惟桃園市政府表示因外部效益無法內部化，爰建議本計畫經費分擔原則依本要點第 14 點之不適用條件，報陳行政院專案協商乙節，鑒於本要點係交通部奉行政院核定後於 101 年 8 月 21 日發布實施，目的做為各地方政府提出鐵路立體化(含延伸)計畫需求有一致遵循原則，有關第 14 點所訂不適用條件略以：交通部所屬鐵路機關(構)為辦理因應重大交通緊急需要或外部效益無法內部化等之鐵路新建或改善計畫；或配合法規異動或經費基準調整而未涉及其他實體計畫修正者。本計畫性質是否符合桃園市政府所稱不適用本要點規定情事，請交通部釐清，以利審議。</p> <p>(2) 行政院前已於 104 年 10 月 2 日函核示，原「臺鐵都會區捷運化桃園</p>	<p>(1) 本案符合審查作業要點第 14 條規定，另已積極提升鐵路沿線土地開發效益，惟考量地方財政負擔及本計畫不可量化之外部社會經濟效益龐大，建請中央以專案協商模式辦理經費分攤。</p> <p>(2) 考量鐵路與捷運爬坡能力不同，如採捷運計畫不變，以台鐵地下化配合下降高程，本計畫將增加 200 億元以上經費，而本府以整體最經濟方式採「台鐵在上、捷運在下」規劃，相關捷運計畫所衍生之費用應納入本計畫整體經費內，並專案協商分攤經費。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>段高架化建設計畫」因桃園市政府推行鐵路地下化，致無法賡續執行案，原則尊重交通部決定。惟中央前已編列相關預算執行，後續如擬改採地下化方式辦理，因此衍生增加經費，不宜由中央再予補助在案，本計畫相關經費補助等事項處理原則，建議應在此原則下辦理。</p>	
	2	<p>計畫效益部分：</p> <p>(1) 本計畫緣起因應桃園都會區快速發展，搭乘鐵路運輸之旅客急遽成長之需求，惟本計畫僅計入本業收入自償率為-5.77%，其需求性及必要性尚請補充。</p> <p>(2) 另報告書第 12-17 頁表 12.4-7 本計畫(不含新北鳳鳴段)經濟效益評估效益項彙總表，納入土地增值效益乙項，請補充其計算內涵，釐清與財務評估相關效益有無重複計算情形。</p>	<p>(1) 桃園為國門之都，地下化將有助都市整體發展，本案經重新檢討，已考慮並評估可開發土地的可行性，並將開發效益納入計畫，自償率逾 20%，遠高於僅計入本業收入自償率為-5.77%。</p> <p>僅計本業收入之自償率於分子項主要為票收與營運維護成本，均涉及臺鐵管理層面，本計畫推動之需求性及必要性則可詳第十六章，主要為外部效益龐大，更有益於桃園整體之長期發展。</p> <p>(2) 經濟效益評估中之土地增值效益主要為推動鐵路地下化建設帶來之私人與臺鐵土地 104 年至 120 年的地價增值總效益，主要基於鐵路地下化對車站及沿線周邊土地將帶來更多正面影響之考量，故本計畫假設鐵路地下化推動後，周邊 500 公尺之住宅區、商業區與車專區土地每年平均地價可上漲 5%，而其中 40% 方屬鐵路地下化創造之效益，此為不動產持有價值之增加。</p> <p>財務評估中 TOD(周邊土地分區變更、增額容積等回饋效益)及 TIF 稅收增額則為實際開發、買賣、繳稅所增加之金額，與前者經濟效益不同，故無重複計算情形。</p>
	3	<p>近年地方因應施政需要提報多項鐵路及捷運等建設計畫，中央投入軌道類重大公共建設經費資源需求龐大，依行政院林院長前於立法院施政方針報告，為具體管控國家財政狀況，未來每一會計年度應歸零思考，嚴格按照施政優先順序分配資源，重大計畫經</p>	<p>敬悉。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		費分配，必須經過嚴格政策效果評估，爰請交通部補充中程歲出概算額度容納情形，以及通盤檢視提出如何透過各項交通建設計畫，確實發揮建設及在地發展優勢，併提升臺鐵整體運輸系統營運效率與服務品質，以挹注未來相關建設計畫經費需求。	
內政部營建署	1	<p>本案「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」，其原高架化涉及都市計畫變更部分，前業經本部都市計畫委員會 99 年 3 月 16 日第 726 次會、99 年 4 月 27 日第 729 次會（報告）、102 年 5 月 14 日第 803 次會及 103 年 6 月 10 日第 829 次會審決在案，合先敘明。</p> <p>本案擬採地下化，因需重新辦理規劃及相關環評作業，將延宕審議時程延長通車期程，是否符合桃園市民意與政策？建議相關單位應加強協調並與民眾持續溝通，以利後續工程推進。</p>	遵囑知悉。經本府分別於 105 年 3 月 22 日及 3 月 28 日召開兩場地方說明會，地方民眾並未表達反對，並請本府儘速推動。故本府後續仍將積極與中央部會協商溝通，以利本計畫推動順遂。
新北市 政府	1	桃園市政府在本次修正報告中以避免本市鳳鳴車站建設及通車時程延宕為由，將本市境內工程（含鳳鳴車站）從可行性研究中剔除，將地下化計畫工程起點南移 170m 至桃園新北市界。此將使得本市境內工程既無法依照原核定之高架計畫持續進行又無法與改採地下化建設計畫中辦理，對本市權益影響甚大。為不損及本市市民權益下，建請重啟原核定之桃園鐵路高架化計畫將本市轄段工程依原計畫期程、經費完成	本府樂觀其成，新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由中央政策決定，本府均可配合。
	2	本案原計畫部分路段係包含本市轄區，任何計畫變動理應尊重本市並先與本市協調，本次計畫變更不僅逕將本市轄區排除，且未作任何協調與告知，有違常理，仍請予重視既有計畫之銜接。	原本案規劃改採地下範圍包含新北鳳鳴段，而將地下化計畫工程起點南移 170m 至桃園境內，則地面段可與新北維持高架化設計線型銜接，故 <u>新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由政策決定，本府樂觀其成，本府均可配合。</u>
交通部 路政司	1	桃園市政府先前所提地下可行性研究報告之工程內容與經費係兩案併陳，亦即分為包含及不包含新北市路段，惟該府所函報本次修正報告不含新北鳳鳴路段，請該府補充說明與新北市	新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由中央政策決定，本府均可配合。

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>政府協調結果。</p> <p>2 因桃園市政府推動鐵路地下化而暫緩辦理都市計畫變更作業，造成原高架化計畫先予暫停，行政院 104 年 10 月 2 日院臺交字第 1040052224 號函有關國家發展委員會 104 年 9 月 22 日發國字第 1041201827 號函示：「...惟中央前已編列相關預算執行，後續如擬改採地下化方式辦理，宜請審慎評估工程銜接作業之可行性，且因此衍生增加之經費，不宜由中央再予補助」。惟目前相關計畫工程介面包括捷運綠線 G07 站調降與桃園車站共構、機場捷運延伸線橫渡線調降、機場捷運 A23 站潛盾隧道改明挖施工、機場捷運 A23 站調降變更等 4 項衍生之配合費用合計約 25.29 億元，桃園市政府係一併納入地下化總經費內，宜請該府釐清是否符合上開函示內容。</p> <p>3 本次報告內容新增附錄三，建議以臺鐵土地開發回饋交換鐵路騰空路廊使用，其中涉及臺鐵局資產減損及新增營運維修成本費用等事宜，建議桃園市政府再與臺鐵局研商。</p>	<p>考量鐵路與捷運爬坡能力不同，如採捷運計畫不變，以台鐵地下化配合下降高程，本計畫將增加 200 億元以上經費，而<u>本府以整體最經濟方式採「台鐵在上、捷運在下」規劃，相關捷運計畫調整之費用應納入本計畫整體經費內，並專案協商分攤經費。</u></p> <p>本府已多次與臺鐵局進行協商，由市府協助活化台鐵土地及增加車站開發價值以回饋及交換臺鐵相關路廊使用，後續於綜合規劃階段再行細部討論。</p>
交通部會計處	1	<p>本次報告書經檢視仍有本處前提審查意見未修正且與鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點（以下稱鐵路立體化審查要點）規定不合，說明如下：</p> <p>(1) 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫因桃園市政府擬改採地下化，致總經費由 367.11 億元(含平鎮高架)大幅增加，及桃園捷運綠線、機場捷運延伸線計畫需配合改採地下化而增加工程經費 25.29 億元(p12-5)，均屬桃園市政府政策變動所衍生(含變更設計費用)。前請依本部 104 年 11 月 5 日函示由桃市府全額負擔政策變更所衍生經費增加部分，獲桃市府回復：採專案協商方式研議，仍與鐵路立體化審查要點規定不合。</p> <p>(2) 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化</p>	<p>(1)(2)(3)本案符合鐵路立體化審查作業要點第 14 條規定，不可量化之外部效益龐大，建請中央以專案協商模式辦理經費分攤。</p> <p>又桃園為國門之都，地下化將有助都市整體發展，相關建設配合調整所衍生經費仍建議納入本計畫，專案協商分攤經費。</p> <p>(4) 臺鐵票收及附屬事業收入等項於 105 年 4 月 21 日交通部初審會議及 5 月 17 日交通部複審會議，臺鐵局均無相關意見，故本次提送資料相同。</p> <p>(5) 本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40%土地，亦即各車站僅有 60%土地進行開發。車站開發效益則依據桃園市周邊</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>建設計畫、臺南市區鐵路地下化計畫、高雄市區鐵路地下化計畫等均為鐵路立體化審查要點及「跨域增值公共建設財務規劃方案」制定前核定，前請桃園市政府提報『臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化』計畫之工程經費分攤尚無法比照前揭計畫來核算中央與地方政府應負擔經費，獲桃市府回復：仍建議參考原桃高計畫、高雄計畫、臺南計畫等以專案協商方式研議，仍與鐵路立體化審查要點規定不合。</p> <p>(3) 本次推行計畫由高架化改採地下化，涉及計畫實體變動，前請需依鐵路立體化審查要點規定重新擬定新興計畫報核，獲桃市府回應：本案屬舊案變更，諒不適用鐵路立體化審查要點，仍與鐵路立體化審查要點規定不合。</p> <p>(4) 有關臺鐵局相關收入預估，前請先徵得臺鐵局確認及同意，惟本次修正後報告書之票箱、附屬事業收入等均與前次提送資料相同，並未說明是否已取得臺鐵局同意，考量財務評估應核實估算，爰應先徵得臺鐵局之確認及同意後，再將計畫報本部審議。</p> <p>(5) 報告書 P.8-8 車站土地開發效益係以不動產市值為估計基礎，並以其 8%挹注建設經費，惟考量臺鐵局為利車站規劃及維管之需，其車站開發均以設定地上權或出租等方式辦理，且依行政院 101 年 10 月 18 日同意備查之臺鐵局資產活化償債計畫，其開發淨效益需 50%作為償債財源，爰本案開發方式、效益及可挹注建設經費金額應基於實況重新檢討，並經臺鐵局確認及同意。</p> <p>(6) 有關補充對臺鐵營運之衝擊評估分析，據復本計畫路線車站規劃與高架化相同，對臺鐵營運無不</p>	<p>不動產建造成本、銷售行情及稅捐作為評估基礎，估算結果僅為開發粗效益，考量未來開發涉及事項如變更方案、回饋比例、開發強度皆尚未確定，且臺鐵土地有其開發限制性，故依據以往民間參與公共建設之專案規劃經驗，公有土地辦理開發之政府收益來源主要有為土地租金與權利金，多視情況設定為建物開發價值之 6%至 10%。本計畫可行性階段已考量臺鐵營運事業特殊性，且後續收益有償債需求，故依據<u>周邊土地不動產行情評估土地資產辦理開發之可能收益</u>，並僅以該收益之 8%挹注建設。</p> <p>(6) 地下化之車站、路段軌道配置與高架化相同，故無營運影響，其營運規劃詳見 5.4 節。對臺鐵局之主要影響為地下化後增加營運成本，其成本增加情形詳見 12.3 節，本府已多次與臺鐵局協商，由市府協助活化台鐵土地及增加車站開發價值以回饋及交換臺鐵相關路廊使用(詳報告附錄三)，後續於綜合規劃階段再行細部討論。</p> <p>(7) 配合辦理，關於騰空路廊規劃方向及土地撥用方式，將於綜合規劃階段持續與臺鐵局協商，獲得共識後，研議結果將列入報告書內。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>同影響，惟考量本計畫係屬新興計畫，且原高架化計畫尚無分析對臺鐵營運之衝擊，為有效確保本計畫投資效益及避免過度衝擊臺鐵局營運，仍請桃園市府補充相關評估分析。</p> <p>(7) 前請桃園市府表明鐵路騰空路廊未來規劃方向及土地撥用方式，據復需俟後續綜合規劃階段進行協商研議，考量前述事項涉及臺鐵局權益及影響本計畫順利推動與否，請桃園市府於綜合規劃階段與臺鐵局討論獲得共識後，將研議結果明確列入報告書內。</p>	
	2	<p>桃園市政府尊重新北市府維持臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫鳳鳴車站採高架，本次報告書已將新北鳳鳴段脫鉤辦理(P.4-9)，是否已與新北市府獲致共識，建請於本計畫書補充敘明。</p>	<p>新北市鳳鳴段依原高架化計畫續辦，或併入本計畫由中央政策決定，本府均可配合。</p>
	3	<p>本次報告書土開收益大幅增加 93 億元，主係納入「次優先調整分區」27 處工業區之開發效益(P.11-23)，惟報告書內並未說明該 27 處土地管有機關為何，建請補充；若涉及臺鐵局管有土地，應先經該局同意後辦理，並配合修正報告書臺鐵局自償性收益及各機關自償性經費分攤。</p>	<p>次優先調整分區 27 處工業區多以私人土地為主，並無涉及臺鐵局管有土地。未來開發效益來源則主要係地主捐贈回饋市府之可建築用地處分價值。</p>
	4	<p>本次報告書財務評估彙整表(P13-11 表 13.1-10)列示計畫自償率 14.25%、工程費自償比 15.69%，較前版報告書自償率 6.77%、工程費自償比 7.46% 大幅增加，已符合鐵路立體化審查要點規定最低自償率 14% 門檻，建請桃園市政府依據本次報告書自償率以內插法換算非自償中央補助比率，並據以計算本計畫中央、地方經費分攤數額。</p>	<p>本計畫已試算若參照鐵路立體化審查要點規定之中央、地方經費分攤，詳表 13.4-2。</p> <p>有關本府推動臺鐵桃園段改採地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更，諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。建議經費分攤應比照高雄計畫、臺南計畫，採「專案協商」方式與中央研商經費分攤比例。</p>
	5	<p>報告書附錄三 P.3-2 臺鐵局鐵路用地變更為商業區之回饋比例為 40%，惟查「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第 5 點規定，都市計畫變更適用「都市計畫國</p>	<p>本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，依桃園市都市計畫變更公設用地為可發展用地之回饋通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40% 土地，</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		營事業土地檢討變更處理原則」(回饋比例為 20%~30%)，且土地開發若涉及鐵路營運機構管有用地者應經該機構同意，爰有關臺鐵局鐵路用地變更回饋比例 1 節，建請先行洽該局確認及同意。	亦即各車站保守估算僅有 60%土地未來可進行開發。後續如相關都市計畫變更方案依據「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」辦理，應回饋比例可再予降低。 本府已多次與臺鐵局進行協商，由市府協助活化台鐵土地及增加車站開發價值以回饋及交換臺鐵相關路廊使用，於後續於綜合規劃階段再行細部討論。
交通部 總務司	1	查桃園市政府業以 105 年 6 月 21 日府法申字第 1050152223 號令公布「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」，並以第 10501522231 號公告廢止「桃園縣興辦公共設施拆遷建築改良物補償自治條例」在案。此外，「國有非用公用不動產交換辦法」、「非都市土地變更編定執行要點」業分別經財政部 105 年 1 月 26 日台財產管字第 10500015154 號令、內政部 104 年 12 月 30 日內授中辦地字第 1041311281 號令修正部分條文及規定，爰旨揭報告書表 9.2-1「鐵路設施用地取得相關法令條文一覽表」所引敘之上開條文及規定，請配合釐正。	配合辦理，表 9.2-1 已依最新相關法規修改更新。
交通部 交通事業 管理 小組		無意見	感謝貴單位協助。
交通部 運輸研 究所	1	有關本所前於 105 年 4 月所提意見之回覆說明(報告書附錄六)，建請桃園市政府針對第 5、8、9、10、12 點意見再行檢視，並配合逐項修正或補充報告內容。	第 5 點：有關沿線與其他公共運輸系統整合規劃，詳報告書第 15 章、15.2 節，本府將於綜規階段，進一步配合研商規劃。 第 8 點：計畫末段坡度千分 24.5，是否符合臺鐵縱坡設計規定。臺鐵路線設計相關規定整理詳表 4.1-2，另依附錄六交通部初審會議、附 6-18 頁、臺鐵局意見項次 11，以及附 6-21 頁、鐵工局意見項次 5，經審查同意符合相關定線規定。 第 9 點：路線容量估算，係依臺鐵局現行所用公式，經實務長期驗證，並無不妥。

單位	項次	審查意見	本府回應
			<p>第 10 點：有關施工期是否過於樂觀，經檢討中壢車站為工程要徑，如於綜合規劃階段先行辦理設計，計畫核定後即刻開工，可縮短整體設計施工時間。</p> <p>第 12 點：有關平面騰空路廊作為台 1 線替代道路，車流移轉成效。鐵路地下化後，平面騰空路廊新闢道路規劃採雙向 4 車道，除提供地下化車站聯外運輸，另可紓解桃園-中壢間台 1 線車流。預估台 1 線市區路段服務水準可由現況 E~F 級改善至 D 級，說明詳見 16.2 節、16-13 頁。</p>
	2	<p>本案前依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第 12 條規定，交通部已於 105 年 5 月 17 日召開鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查會議，爰本計畫已屬新興計畫，且應於該要點架構下進行審查。</p>	<p>(1) 原桃高計畫規劃 60m 園林大道，預估拆遷戶數達 4,000 戶，都市計畫變更及用地取得困難，爰於 100 年修正為現有 25m 路廊寬，惟高架化橋梁兩側平面道路約寬 5m，部分高架結構物距民宅約 3m，不利車輛進出及防災，且高架化將桃園市分割南北，造成都市發展衝擊，故民眾反對意見大。據此，本府為順應民意及推動地方建設發展，爰將桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化之舊案變更。</p>
	3	<p>查上開要點第 14 條「交通部所屬鐵路機關(構)為辦理因應重大交通緊急需要或外部效益無法內部化等之鐵路新建或改善計畫，並經行政院核定者；...不適用本要點規定。」，該條係針對「交通部所屬鐵路機關(構)」所辦理之計畫，本案依要點第 5 條由桃園市政府辦理可行性研究，爰無適用第 14 條之條件。</p>	<p>(2) 另臺鐵桃園段高架化計畫改採地下化有其必要性且外部效益顯著，符合審查作業要點第 14 條規定，另已積極提升鐵路沿線土地開發效益。惟考量地方財政負擔及本計畫不可量化之外部社會經濟效益龐大，建請中央以專案協商模式辦理經費分攤。</p>
	4	<p>有關經濟效益分析，建請依本所「102 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，社會折現率以 5.35% 進行估算，財務折現率則請依國發會規定採 3.0% 進行估算。</p>	<p>折現率之選用以整體社會之資金成本率為依據，因應全球長期低利率環境，並參考近期其他捷運計畫，本計畫規劃採用折現率 3%。經濟效益評估則考量運研所建議值，於敏感度分析估算折現率由 3% 提高至 5.5% 時，各項經濟效益指標之變動情形，詳表 12.4-10、表 12.4-11、12-20 頁。</p>
	5	<p>報告書第三章運量預測分析部分，僅呈現目標年(130 年)分析結果，未見基</p>	<p>基年分析可詳報告書第 2.2 節、2.4 節等社經發展與交通系統現況分析。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		年分析結果，建請補充，俾利檢視預測合理性。	
	6	本計畫地下化縱坡度應符合臺鐵建設作業相關規定，有關計畫末段出土段仍屬隧道特性，惟其坡度達千分之24.58，是否符合臺鐵設計規定(隧道規定為千分之15以下)，建請正式函文洽詢臺鐵局。	臺鐵路線設計相關規定整理詳表4.1-2，另依附錄六交通部初審會議、附6-18頁、臺鐵局意見項次11，以及附6-21頁、鐵工局意見項次5，經審查同意符合相關定線規定。
	7	有關未來鐵路地下化後，平面騰空路廊可成為桃園-中壢間台1線替代道路條件，建請補充車流移轉成效，俾利強化本計畫推動必要性。	鐵路地下化後，平面騰空路廊新闢道路規劃採雙向4車道，除提供地下化車站聯外運輸，另可紓解桃園-中壢間台1線車流。預估台1線市區路段服務水準可由現況E~F級改善至D級，說明詳見16.2節、16-13頁。
交通部 高速鐵路工程局	1	<p>針對桃園市政府答覆初審意見項次1:</p> <p>(1) 出入口A、B若不以聯合開發方式辦理，僅考慮共構設置，需一併注意基地內原A23車站通風井排氣問題。</p> <p>(2) A23車站下降5.7公尺，則出入口C基地範圍是否需調整請一併考量，並將都市計畫變更、用地徵收時程納入。</p>	<p>(1) 機場捷運A23站A、B出入口設於中壢車站站區，7.2.2節所評估方案已考量A23車站通風、排氣設施，配合臺鐵地下化納入車站整體共構規劃。</p> <p>(2) 7.2.2節所評估方案即為A23車站下降5.7公尺之初步配置，出入口C仍位於原A23車站出入口用地內，該處土地使用分區(原為停二用地)配合A23站已變更為捷運系統用地，故無都市計畫變更或增加用地徵收範圍。</p>
	2	<p>針對桃園市政府答覆初審意見項次2:</p> <p>(1) (2)之意見： 依據本局於105年6月30日及8月11日邀集桃園市政府及相關單位召開機場捷運延伸線後續處理會議結論：雙方朝地下化方式處理，A23車站由高鐵局先行辦理變更設計及施作；A23站至少下降5.7公尺及退縮6公尺相關工程要求，初估所衍生之費用為10億元，高鐵局將於市府經費到位後辦理(比照橫渡線模式)。</p> <p>(3) 依原CM01標契約A23車站於102年12月28日開工至109年1月25日土建工實質完工，契約工期約6年，並非5年(截至目前A23站仍無法動工，持續辦理展延，目前已停工近兩年)，為配合台鐵桃</p>	<p>(1)(2)本府已同意依貴局分年經費需求，墊支衍生費用，惟貴局提出106年度即需經費，尚請貴局配合於106年辦理A23站變更設計。</p> <p>(3)有關貴局辦理機場捷運延伸線A23車站配合臺鐵桃園段地下化調整工程之工期可再進行討論研議，相關施作介面及排程可先進行初步規劃，並在綜合規劃及基本設計階段進行細部規劃。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>園段地下化調整工程，於台鐵桃園段地下化核定後，A23 站後續辦理變更設計及計畫修正報核之時間至少需 2.5 年，另考量捷運與台鐵共構段發包及期程施工期程，推估約需 6~7 年後方可提供捷運之站體及穿越鐵路隧道施工，A23 站由地下 2 層變更為地下 3 層，需增加 1 年施工工期，整體 A23 站施工工期約 7 年(約 113 年底)，影響機場捷運延伸線計畫完工通車時程，遠超過 2 年，請規劃團隊納入桃園段鐵路地下化與 A23 車站施作介面及相關排程一併考量。</p>	
	3	<p>針對桃園市政府答覆初審意見項次 3: 同編號 1 之(1)項之說明。</p>	<p>報告 5.2.2 一、2 有關 A23 車站出入口 A 及 B 及逃生容量適法性，應屬綜合規劃階段辦理規劃。</p>
交通部 臺灣鐵路管理局	4	<p>針對桃園市政府答覆初審意見項次 4: 圖 5.2-15 臺鐵中壢車站施工中軌道三階段切換示意圖中分三階段切換及施工步驟乙節，施工期間主要以第 3、4 月台營運，對緊鄰的 A23 車站工區(深 24.7m、工期長達 6~7 年) 將增加開挖風險及 A23 站下穿台鐵中壢站區之長度及經費，另 A23 站若配合退縮至第四月台(第 7 股道)之後退縮距離將大於 6m 以上，恐將增加鄰房拆遷爭議，建請施工期間切換為第 1、2 月台營運，以減少退縮範圍、降低施工風險及鄰房拆遷困擾，並俾利台鐵營運及旅客進出動線。</p>	<p>圖 5.2-15 中壢車站三階段施工程序主要考量減少鐵路切換次數，並讓機場捷運 A23 站可先行施工。 A23 站若配合退縮至第四月台之後，雖然退縮距離大於 6m，但經評估無增加民房拆遷問題。另施工期間是否切換為 1、2 月台營運，詳細施工細節及流程建議可行性研究核定後，於綜合規劃及設計階段可再進行檢討與細部規劃。</p>
	5	<p>針對桃園市政府答覆初審意見項次 5: 同編號 2 之(3)項之說明。</p>	<p>有關貴局辦理機場捷運延伸線 A23 車站配合臺鐵桃園段地下化調整工程之期程可再進行討論研議，相關施作介面及排程可先進行初步規劃，並在綜合規劃及基本設計階段進行細部規劃。</p>
	1	<p>本案係鐵路地下化之規劃與原奉行政院核定之鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之規劃意旨及土地規劃影響範圍截然不同，故本案應依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點之規定：「地方政府辦理本計畫可行性研究內</p>	<p>「都市計畫變更草案」可詳 9.5 節；「土地開發初步評估分析」可詳第八章、第十一章；「財務專章」可詳第十三章；「地方政府承諾事項」可詳 15.3 節，其中提供鐵路營運機構優惠措施之構想詳附錄三、成立基金詳表 15.3-1、負擔之經費額度詳 13.4.1 節、</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>容包含「都市計畫變更草案」、「土地開發初步評估分析」、「財務專章」及「地方政府承諾事項」等項目，請依該審查作業要點之規定，於本案可行性研究階段提出相關規劃，補充說明。</p>	<p>地方議會同意文件詳附表。</p> <p>本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化，係屬臺鐵捷運化之一環，並符合交通部「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第十四項規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺鐵桃園段地下化實具公益性及必要性，且有都市、環境、交通、景觀、防災及推動國家政策等顯著外部效益無法內部化。 2. 本案無法內部化之外部效益顯著，應屬交通部「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第十四項之辦理外部效益無法內部化之鐵路改善計畫，應符合不適用該要點規定。 <p>另本計畫係桃園臺鐵高架化轉軌地下化，屬已奉行政院核定鐵路高架化之舊案變更，建議採舊案或新案，及中央與地方財務分攤議題仍採政策專案協商方式辦理。</p>
	2	<p>土地開發效益部份：第 8.2.2「車站土地開發財務與效益分析」1 節，財務嚴重高估，未符合市場機制，請重新考量評估。</p> <p>(1) 本案開發效益之計算，僅考量開發營建成本，未考量土地成本，並直接採開發效益為粗效益之 8% 作為規劃依據，欠缺實際依據，恐有高估之情形，請規劃公司應依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點規定「審視都市計畫變更草案」、「土地開發初步評估分析」等項目，考量新增土地成本、營運成本、維護成本、開發成本(土地開發成本、建設成本、稅捐)等成本，重新檢視修正，俾符實際。</p> <p>(2) 桃園車站、中壢車站及內壢車站之都市計畫變更，係配合鐵路立體化之需求，除需配合市政府要求辦理都市計畫回饋變更外，其餘土地仍須供作為車站、地下軌道及文化設施等使用，按目前鐵路立體化站區</p>	<p>(1) 有關車站開發效益係依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐進行評估。考量未來開發涉及事項如變更方案、回饋比例、開發強度皆為尚未確定因素，故為保守評估效益，假設未來臺鐵可挹注本案建設經費之開發淨效益為開發粗效益(未計土地成本)之 8%。經估算，30 年營運期間加計物價上漲率共可挹注 3,142 百萬元(當年幣值)。</p> <p>(2) 本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40% 土地，亦即各車站僅有 60% 土地進行開發。再者，考量臺鐵營運事業特殊性，且後續收益有償債需求，故可挹注收益僅以一般土地資產開發收益之 8% 評估。至於各車站可開發土地面積亦依據現況產權登記資料，以臺鐵管有土地或公有土地為主。(桃園站車專區地籍面積與都計分區面積</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		<p>商業使用部分不易超過 25%，其財務效益明顯高估，請考量目前市場機制，重新評估，並建議該土地效益評估基礎，應以扣除站區內涉及徵收私有土地之面積為原則。</p> <p>(3)且本次報告書 P8-8 估算未來桃園車站、中壢車站及內壢車站不動產粗效益高達 233.57 億元，然本局受限於現行法令規定無法自行處分或採合作開發方式辦理，爰該不動產之價值亦不代表本局之開發效益，建議規劃公司應先確認都市計畫變更草案，並研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程，再覈實估算臺鐵局土地開發淨效益，俾符實際。</p>	<p>不盡符合，可行性研究階段為保守評估，採車專區之計畫面積進行財務評估基礎，故車專區內屬私有土地已排除，納入部分臺鐵管有之倉庫區土地。)</p> <p>(3)桃園車站於第二次通盤檢討變更為車站專用區，其並無於土管有特別之規定，僅載明因應車站改建及車站地區整體規劃之需要使用。其餘車站現行均為鐵路用地。考量臺鐵營運事業特殊性，且後續收益有償債需求，故本計畫依據周邊土地不動產行情評估土地資產辦理開發之可能收益，並僅以該收益之 8%挹注建設。為加速地下化計畫時程推動，鐵路用地開發涉及都市計畫變更作業，於綜合規劃階段方可詳細討論，故建議於規劃段再行確認。</p>
	3	<p>都市計畫變更及回饋部分：第 9.5「都市計畫變更構想」1 節，請整體考量各車站站區及周邊地區之整體規劃，並依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點之規定，評估桃園站、中壢站、內壢站未來建議應變更為何種使用分區較佳？俾利後續估算土地開發效益時，符合實際。另回饋計算應扣除車站、地下軌道及文化設施等車站相關附屬使用設施之面積，以符實際。</p>	<p>9.5 節建議桃園站維持車站專用區，中壢站、內壢站可變更為交通用地、車站用地或車站專用區。車站土地開發效益於可行性研究階段已估算如上項所述，鐵路用地開發涉及都市計畫變更作業，於綜合規劃階段方可詳細討論，故建議於該階段再行確認。</p>
	4	<p>建議規劃公司評估中路車站、永豐車站、中原車站及平鎮車站等站區及周邊土地之土地使用性質，規劃適當使用分區，明確規劃土地開發及土地取得方式，並依「都市計畫國營事業土地檢討變更處理原則」計算都市計畫回饋義務負擔，納入桃園市政府所獲得的效益計算。</p>	<p>中路、永豐車站、中原及平鎮車站等站區及周邊土地使用性質詳 9.3 節、表 9.3-4 至表 9.3-7，出入口多屬於私有土地，一處國有土地，取得方式包括以最小使用範圍協議價購、徵收、撥用等。目前考量私有土地取得正當性，以協議價購/徵收為主，並依此估算土地取得費用。</p>
	5	<p>臺鐵局償債計畫 101.10.18 奉行政院同意備查，有關鐵路立體化原則同意 50%挹注交通建設經費，係指開發淨效益部分，爰請回歸審查作業要點規定，應先確認都市計畫變更草案，並研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程，再覈實估算臺鐵局土地</p>	<p>本計畫屬可行性研究階段，為保守估算車站土開效益，已依桃園市都市計畫變更處理之一般通則，建議桃園車站、內壢車站與中壢車站變更後，應捐贈回饋 40%土地，亦即各車站僅有 60%土地進行開發。</p> <p>車站開發效益方面，依據桃園市周邊</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
		開發淨效益(扣除新增營運成本),方符審查作業要點之意旨。	不動產建造成本、銷售行情及稅捐作為評估基礎,估算結果僅為開發粗效益,考量未來開發涉及事項如變更方案、回饋比例、開發強度皆為尚未確定因素,且臺鐵土地有其開發限制性,故依據周邊土地不動產行情評估土地資產辦理開發之可能收益,並僅以該收益之8%挹注建設。經估算,30年營運期間加計物價上漲率共可挹注3,142百萬元(當年幣值)。
	6	依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點第四項財務專章規定,財務可行性分析係粗估周邊土地開發淨效益,都市計畫變更後地方政府無償取得之回饋效益,一併納入計算。	本案桃園臺鐵高架化轉軌地下化,屬已奉行政院核定鐵路高架化可行性研究及綜合規劃報告書之舊案變更,諒不適用交通部「鐵路立體化建設計畫及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。 本計畫鐵路用地均屬國有地,未來都市變更後地方政府無償取得回饋用地,考量整體都市環境品質與周邊公共設施需求,建議優先提供作為公共設施或開放空間使用。若要進行商業使用或辦理開發需變更都市計畫,建議於後續綜合規劃階段與貴局研議。
	7	第 8-7 頁表 8.2-3 至表 8.2-5 桃園車站、中壢車站及內壢車站等開發營建成本估計表小計與加總不符,且稅捐係以營建費用 1%估計,與 8-6 頁敘述不符,故相關敘述計算請再檢視並修正。	1.感謝指正,係為文字誤植,稅捐以營建費用之 1%估算,已修正 P8-6 頁說明。 2.表 8.2-3 至表 8.2-5 之總計係包括工程費用小計、貸款利息、稅捐以及管理費(總務及人事、銷售、風險)小計之加總,原表格易造成誤解,已修正表格內容呈現方式,以利了解。
	8	第 9-30 頁 一、土地取得費用中(三)臨時性路權(徵用或租用)費用金額分別為徵用約 63,258 萬元、租用 2,373 萬元,小計 65,631 萬元,與 9-34 頁表 9.4-3 本計畫(不含新北鳳鳴段)臨時性路權(徵用或租用)用地費用金額不同,請修正。	9-30 頁數字誤植,已修正更新與表 9.4-3 一致。
	9	第 13-14 頁 一、變數資料說明(一)建造成本投入自 104 年至 116 年的說明,與第 13-1 頁評估年期中的評估及興建期假設不同,請查明修正。	本計畫自 104 年規劃,預計 114 年底地下化工程完工通車,騰空路廊工程則於 115 年底完工。已統一 13-1 頁設計興建期及 13-14 頁建造成本投入時期之敘述。

單位	項次	審查意見	本府回應
	10	平鎮車站坡度超過千分之 10 建議應考量月台與車廂高度之一致性及旅運(無障礙)使用層面。	平鎮車站縱面坡度(含坡度折減率)為千分之 10，此標準與桃高計畫的國際路站與永豐路站相同，未來月台高程將配合軌道縱面有約 1%的坡度。「市區道路及附屬工程設計規範」第 14.1 節規定無障礙通路縱坡度宜低於 5%，故符合相關規定。
	11	<p>有關電務部分：</p> <p>(1)增設 25KV 隧道電車線變電站供電、位置及設施。</p> <p>(2)電車線部分請採用導電軌方式設計，確保隧道漏水時不影響電車線設備。</p> <p>(3)引導段電車線請規畫與導電軌採用之重疊方式，非採用交接方式辦理。</p> <p>(4)為了系統完整性，鶯歌站 EI 連鎖系統請列入考量。</p> <p>(5)鶯歌-桃園間三軌化列入規劃設計。</p> <p>(6)號誌壁龕尺寸建議(長*深)：</p> <p>A.出發號誌機：15m*2.25m</p> <p>B.進站號誌機：15m*2.25m</p> <p>C.中途閉塞號誌機：15m*2.25m</p> <p>壁龕上方不能有遮蔽物，以利設備安裝。</p> <p>(7)號誌機設置請將視距、簡易站位置列入考量。</p> <p>(8)相關通訊系統，應採先建後拆之方式辦理。</p>	現階段為可行性研究，建議電務部分詳細內容與相關規定納入後續綜合規劃及設計階段。
交通部鐵路改建工程局	1	本案規劃鐵路地下化後，騰空土地可作為臺 1 線替代道路，是否會間接鼓勵民眾使用私人運具，而轉移原有大眾運輸搭乘旅次，而造成與其他運具的排擠現象，請再補充分析。	<p>臺鐵桃園段地下化後，預計規劃桃園-中壢段騰空土地為平面道路，主要做為地下化臺鐵車站的聯外動線，以及桃園、中壢市區台 1 線地區性車流之替代道路，確實具有台 1 線目前局部路段交通壅塞的紓解效果，評估詳 16.2 節、16-13 頁。</p> <p>目前桃園-中壢走廊居住人口逾 150 萬人，僅有台 1 線一條南北向雙向 6 車道幹道，完全無法滿足都會區現況及長期發展之基本使用需求。且地區道路功能及旅次特性與臺鐵不同，臺鐵負責中長程輸運，較易產生競合者為高快速公路系統。故臺鐵路廊平面道</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
			<p>路不致與臺鐵大眾運具產生排擠現象。</p> <p>實際上，改善平面道路交通也同時改善公車、社區巴士等鐵路接駁運具的服務品質，臺鐵騰空路廊更將規劃留設良好的自行車道及步行空間(詳圖 9.5-1、圖 16.2-15)，反可吸引、鼓勵民眾採用綠色運具轉乘鐵路，更符合臺鐵捷運化及公共運具無縫接駁之目標。私人運具則可藉由停車費率、拖吊執法等提高使用成本之交通管理手段控制。</p>
	2	<p>請地方政府於現階段提出車站公共運輸轉乘之具體想法，車站應將旅客服務與地方特色結合，並結合城鄉新風貌及經濟部商圈等。</p>	<p>有關地下化車站公共運輸轉乘構想，需配合整體都市計畫、交通政策等進行評估，故建議於規劃段再行研議。</p>
	3	<p>本案加設平鎮站，請於報告書補充說明對於路線容量之影響，並提出合理臺鐵行車計畫。</p>	<p>增設平鎮站之營運評估詳 5.4 節及表 5.4-10，屬於中壢-埔心段，2 股路線利用率評估為 81.5%。</p>
	4	<p>針對 105.05.17 審查會議答覆表內容，有關桃園市府答覆特殊路段採路線調整及軌道支承板方式進行，請先確認其可行性，另答覆內容所提及之各項附錄及項次均未納入報告書內容，請確認後補充。</p>	<p>軌道支承工法於臺北松山車站與高雄三塊厝站已有類似案例，本府評估可行，詳報告書 9.4 節。簡易分析斷面圖詳報告書圖 9.4-1，詳細採用之工法建議後續綜合規劃階段依規劃單位需求評估考量。</p> <p>遵照辦理。</p>
	5	<p>本次報告書之自償率達 20.02%，已達「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定自償率 14% 門檻，惟報告書財務效益仍說明本案外部效益無法內部化，爰主張以專案協商中央與地方負擔比例，請確認其合理性。</p>	<p>審查作業要點第十四條並無涉及計畫自償率之限制，而本計畫有明顯之外部效益無法內部化，符合該條文規定，故於第十六章詳加說明。</p> <p>台中鐵路高架化經費全數由中央負擔，而桃園鐵路高架化 308 億元經費，本府卻要負擔 101.83 億元，約占總經費 33.1%，另台南鐵路地下化地方政府負擔總經費 12.5%；桃園年創稅 1900 億，居全國第三，但相關基礎建設均落後其他 5 都，爰仍建請專案協商分攤經費。</p>
	6	<p>請重新檢視「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究檢和評估表」內容之正確性，如臺鐵局優惠措施檢核、以及議會同意函部分。</p>	<p>臺鐵局優惠措施整理詳附錄三，所提構想已初步與臺鐵局溝通，後續綜合規劃及都市計畫變更階段將持續與臺鐵局協商可行之優惠措施。</p> <p>議會同意函詳見附表、相關檢核表單。</p>

單位	項次	審查意見	本府回應
	7	5.3 機電系統工程(p.5-43) 本計畫因改採地下化，故請評估原臺鐵局變電站供電設備是否可充足供應車輛系統所需(包含越區供電)，並應考量供電系統工程可行性及相關費用。	本案由高架改為地下化，車輛是在既有供電區間運行，地下化後里程數並無太大變動，亦非新增軌道路線，故原變電站供電應可行。 供電系統工程所需相關經費已編列於表 12.2-2、導電軌工程(配合審查意見修改名稱為永久軌電車線工程)費用內。
	8	5.3 機電系統工程(p.5-43) 本章節並無評估電車線電力遙控系統(SCADA)，請補充說明 SCADA 設備建置及銜接於臺鐵局現有系統之架構模式，並考量工程之可行性及相關費用。	參考台鐵花東鐵路及南迴潮州鐵路均有新舊電車線電力遙控系統(SCADA)銜接案例，故技術可行。 SCADA 仍維持現有系統之架構模式，並無改變或修正，地下化將採先建後拆方式辦理。 SCADA 相關經費已編列於表 12.2-2、導電軌工程(已配合審查意見修改名稱為永久軌電車線工程)費用內。
	9	5.3.1 電車線系統(p.5-43) 本文所提供導電軌系統示意圖詳實標示設備尺寸與型式，恐涉及特定廠商設備建議刪除該示意圖，避免限制特定廠商設備。	遵照辦理。已刪除 5-43 頁導電軌系統示意圖。
	10	表 5.3-1 鐵路電車線系統型式(p.5-44) 該表所彙整電車線系統設備型式應為目前臺鐵局現階段所使用設備，並非各鐵路電車線系統型式，建議該表表頭修改為臺鐵局電車線系統型式；另該表已列出電車線系統型式與土建結構頂板高度最小需求及電氣淨空條件，應檢視與土建預留結構高程是否衝突，確保本計畫所評估明挖覆蓋或潛盾工法之可行性。	配合辦理，表 5.3-1 名稱已改為「臺鐵電車線系統型式」。 本計畫規劃之地下明挖隧道係比照高雄計畫，土建預留結構高程可滿足該表雙接觸線或導電軌系統。
	11	表 12.2-2 本計畫(不含新北鳳鳴段)計畫總經費估算表(p.12-6) 本報告於 5.3.1 電車線系統章節中(p.5-43)敘明：「略以..電車線系統型式可於後續綜合規劃階段，依不同隧道型式選擇適當電車線型式加以配合。」 在尚未確認本工程採用何種型式電車線系統前，建議表中項次 F 導電軌工	配合辦理，表 12.2-2 原 F.導電軌工程已修改為永久軌電車線工程。

單位	項次	審查意見	本府回應
		程修改為永久軌電車線工程。	
	12	5.3.2 一、傳輸系統(p5-45)，台鐵係使用同步光傳輸網路(SDH)作為傳輸骨幹，建議註明。	配合辦理，補充「台鐵係使用同步光傳輸網路(SDH)作為傳輸骨幹」等文字說明。
	13	請補充說明電梯電扶梯之設置方式及經費編列於表 12.2-2 本計畫(不含新北鳳鳴段)計畫總經費估算表之何項？	電梯、電扶梯之設置構想可詳 7.2 節之車站初步規劃，經費均已編列於表 12.2-2、一般機電工程之各車站費用內。

交通部 105 年 11 月 9 日「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查會」第 6 次會議-
 審查桃園市政府提報「臺鐵都會區桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」
 會議意見及辦理情形對照表

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
張勝雄委員	<p>一、桃園鐵路地下化後騰空路廊規劃做為台 1 線替代道路使用，從過去經驗來看，新建道路可能很快又達到飽和，以興建公路解決公路問題均無法達到成效，甚至可能產生更大的困難。</p>	<p>1. 桃園鐵路地下化後所騰空的 25m 路廊，係本計畫所衍生之外部效益，可用於設置公共設施，對市容景觀遠較高架為佳。</p> <p>2. 臺鐵桃園段地下化並增設通勤站後，原本就會產生車站聯外交通需求，而臺鐵路廊與台 1 線平行，亦具有紓解台 1 線現況壅塞的效果，評估詳 16.2 節、16-11 頁。因此，桃園市推動鐵路改採地下化之重要原因之一，係為有效利用市區受限之土地空間，而非單純以興建公路解決公路問題。</p> <p>3. 未來騰空路廊視都市發展需求，依據地區環境及需求，可規劃道路、綠地、人行道、自行車道、廣場、轉運站及未來發展輕軌等智慧運輸等。此一空間廊帶極難在桃園市區以都市計畫方式取得，而鐵路改採地下化即為改善桃園整體市容環境之重大契機。</p>
	<p>二、在路廊 25m 的寬度之下，有些區段的淨空僅有 3 至 5 公尺，其所占工程範圍長度的多寡為何？</p>	<p>1. 25m 路權永久軌側淨寬 3m 處有建物之長度約 4.8 公里。</p> <p>2. 鐵路高架化全線 15 公里永久軌高架結構物距離外緣路權線旁為 3m (詳報告書圖 16.2-5)，其中部分為台鐵用地或平行巷道，旁無建物，而南華街到中路段、內壢站到中壢站間及德育路到中豐路橋段，緊鄰民宅，此區段為高架時期民眾抗爭激烈區域。</p>
	<p>三、桃園市工業產值全台第一，但桃園市政府規劃本案的土地開發，將原來的工業區變更為住宅區或商業區，請評估對桃園工業產值的影響。</p>	<p>1. 本計畫規劃之工業區變更為住宅或商業區，均非屬大型工業區，係夾雜於桃園-中壢核心區，與商業區及住宅區混合一起之工業用地。</p> <p>2. 桃園市工業產值主要來自於市境內經濟部編訂之七處工業區：桃園幼獅、龜山、平鎮、大園、觀音、林口工三、中壢工業區與桃園市政府開發工業園區：包括桃園市環保科技園區、大潭濱海特定工業區、桃園科技工業園區等。本計畫規劃變更之工業用地則以鐵路沿線之都市計畫工業用地為主，目前桃園市都市計畫工業區面積約為 3,131.38 公頃，本計畫所列 30 處工業用地變更總面積合計約</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
		<p>143.23 公頃，僅佔全市都市計畫工業區 4.57%。再者，依據《桃園市產業發展暨都市計畫工業區檢討策略》，桃園、中壢、八德、平鎮區為住商機能發展區，因鄰近桃園、中壢兩大桃園市主要都會核心區，故建議以都會發展中樞為整體都市發展定位，透過工業區重組之手段，將工業空間轉移至大桃園科技工業園區及桃園航空城地區，達產業群聚效應，並提高都市土地價值，換言之，本計畫有關工業區之變更規劃對於桃園工業產值影響應有限。</p>
	<p>四、地下化對環境衝擊為何？是否較高架化為優？應審慎評估。</p>	<p>報告書已有地下化環境影響說明，以及與高架化之比較，詳第十章。地下化僅施工階段土石方量較高架化多，於施工短期衍生之空氣、噪音等環境影響略大，可於該階段進行灑水、交通維持等改善措施，但完工通車後之空氣、噪音、日照、生物環境、景觀等項均優於高架化，整體環境衝擊優於高架化。本案後續於綜合規劃階段將依規定辦理環境影響評估或環差，並提送環保署審查。</p>
	<p>五、以國外的案例而言，例如德國與日本，仍有很多營運中的高架軌道，如柏林、京都車站，並未聽到有都市縫合的問題，車站開發確實十分重要，但也未必以地下化為主，倒是多利用跨站式月台進行整體開發，以解決都市縫合的問題。</p>	<p>桃園市已於民國 104 年升格為直轄市，近年桃園市區發展快速，人口集中造成衍生之交通需求量大，然而桃園市現行道路狹小，時常造成交通壅塞之情形。鐵路地下化除為促進都市縫合外，未來亦可利用騰空路廊增加都市開放空間，提升生活環境品質與機能，對於未來桃園市整體道路規劃有相當正面之影響，且對於整體都市景觀效益亦較高架化為高。</p>
	<p>六、若未來仍採用高架化建設，則可以考慮對於沿線居民進行補償，例如高架下路廊做為公車專用道，或者對於周遭土地以調整容積率方式，提高土地價值，增加高架化建設對於民眾的效益。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原高架化計畫規劃 60m 園林大道，因需拆遷 4000 餘戶民房，後改為 25m 之鐵路高架化，惟仍無法獲民眾支持而抗爭不斷，政策無法落實。 2. 臺鐵桃園段路廊寬度不足，高架化後平面道路僅有單向 5m 寬(尚無人行道)，難以設置公車專用道，且步行環境不佳。道路狹窄將無法吸納兩側土地開發甚至提高容積率之衍生交通需求，土地價值亦會受到影響。 3. 另跨鐵路兩側居民多有反應環境不佳，造成店面經營不易，25m 路廊高架化之列車震動噪音及環境品質，將無法符合民眾期望。本府所推動地下化，可善用有限土地資源，改善公共運輸及步行環境，更有利於土地開發及土地價值之提升，相對高架更易獲得民眾支持。

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
林雪花委員	<p>一、本地下化計畫經濟效益之內部報酬率僅 4.65%，遠低於原高架化計畫之 18%，為何大幅增加投資卻使經濟效益嚴重下降，請補充說明原因。</p> <p>二、請交通部承辦單位針對各地方政府所提之立體化建設計畫規範統一的財務估算假設基礎，例如評估年期、物價調整參數，以及折現率設定等。</p> <p>三、本計畫各項效益評估，並未清楚交代各項依據，無法判斷其正確性，請補充各項變數的內容及計算方式。</p>	<p>相較於高架化，地下化之經濟效益可增加交通之路網旅行時間節省、行車成本節省及空氣汙染成本減少等效益，另兩側土地增值幅度預期亦高於高架化，故整體之經濟效益預估由高架化 1,069.62 億元提升至地下化 1,706.40 億元，成長約 60%。惟地下化興建成本約為高架化之 3 倍，為內部報酬率、益本比等指標下滑之主要原因。</p> <p>地下化另有其他不易量化、難以納入經濟效益指標之外部效益(詳第十六章)，包括地下化後騰空路廊 25m 可增加之公共設施空間、都市空間重整效應、環境改善後刺激桃園工商產業發展、帶動國家政策如「亞洲矽谷計畫」與興建社會住宅，以及沿線逾 150 萬市民對於桃園景觀市容環境等優化後，對於生活品質與城市榮譽感、土地認同感的提升。以上外部效益均高於高架化計畫，亦是地下化計畫大幅增加投資可產生之重要效益。</p> <p>本計畫評估營運年期 30 年、物價調整率 1.5~2%(原採 2%，本次修訂依會議結論調整為 1.5%)、折現率 3%，均比照近年重大軌道(捷運及鐵路)計畫規劃階段之參數設定值，後續若交通部另有統一調整，本府將配合辦理。</p> <p>經濟效益評估之基本假設可詳 12.4.1 節，12-12 頁，各項估算參數主要依據交通部運輸研究所「102 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，詳表 12.4-1~表 12.4-6。各項效益之內容及計算方式亦請詳 12.4.2 節。</p>
賴宗裕委員	<p>一、本案從高架改地下需增加 600 多億的經費，其社會經濟與外部效益的評估應具體說明，來獲得支持，例如城市景觀如何改造，且在預估可產生之社會效益的同時，應提出具體的配套作法，讓效益是可實現的，避免流於空談。</p>	<p>本案由高架化改採地下化之經濟效益評估詳見 12.4 節，預估由高架化 1,069.62 億元提升至地下化 1,706.40 億元，成長約 60%，不易量化之外部效益詳見第十六章，包括地下化後騰空路廊 25m 可增加之公共設施空間、都市空間重整效應、環境改善後刺激桃園工商產業發展、帶動國家政策如「亞洲矽谷計畫」與興建社會住宅，以及沿線逾 150 萬市民對於桃園景觀市容環境等優化後，對於生活品質與城市榮譽感、土地認同感的提升。</p> <p>其中公共設施、市容景觀、交通系統及都市空間重整將於後續辦理都市計畫變更時詳實規劃並具體落實；目前本府已陸續推動社會住宅建設，亦為中央重要政策，待本案可行性研究獲行政院核定後，將會針對通勤車站配合周邊土地開發(如工業區變更之回饋地)，評估社會住宅計畫。</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	<p>二、本計畫將大幅增加中央與地方財務負擔，桃園市現亦同時要推動捷運綠線與棕線，需編列數百億配合款，對於地方的財政是否會產生排擠效應，市府應針對財務衝擊提出短中長期的因應措施。</p> <p>三、本計畫自償率提高的原因之一為提高增額容積 60 多億元，但以目前市場現況有施行的困難，請核實評估所提出的增額容積在市場實現度。</p>	<p>不論是桃園捷運綠線或棕線、鐵路地下化建設等，均為桃園市桃近年規劃之重要公共建設，相關財源亦已完善規劃，短期內除成立基金，以市府既有稅收與近年區徵、重劃盈餘支應融通；中期將透過 TIF 等各項財源整合挹注；長期則期望落實 TOD 規劃願景，逐步強化桃園市都市發展利基，確保人口與投資移入，促使土地開發效益落實。財源籌措與相關策略可詳 13.4.2 財源籌措方式及 13.4.3 財務策略分析。</p> <p>1. 根據統計，今（105）年 1 至 10 月房地產交易量較去年同期減縮，縮減幅度最高的區域更達 61%，惟桃園市是六都中唯一交易數量沒有減縮的城市，主要原因為桃園整體交通可及性提高，且房價較雙北低，市府會持續努力，帶動桃園成長。依據該統計，桃園市有 7 個區房地產交易數量上漲，包含龜山、大園、中壢、平鎮、龍潭、桃園、楊梅等區。事實上，桃園人口成長將近 8 萬人，顯示移居桃園已成為趨勢。此外，桃園平均房價對於上班族、中產階級或年輕首購族來說，較能負擔，也吸引新興人口移居桃園。</p> <p>2. 本計畫增額容積挹注基地係依據基地建物現況與土地權屬進行遴選，僅納入未來 30 年內較有開發或更新潛力者；此外，為保守評估增額容積可能開發量與價金，相關容積價金設定亦依目前不動產市價採保守設定，依照內政部營建署「以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點」，住宅區可增額上限設定為 10%、商業區設定為 20%，增額容積效益估算上已盡可能降低市場開發風險。</p>
左昭德委員	<p>一、各計畫財務參數假設的不一致，請交通部應規範。</p> <p>二、報告書 13-27 頁，以民間財務投資案的角度而言，是不具財務可行性，本案提出的其他外部經濟效益，包含可貨幣化、不可貨幣化及不可量化等，並未說服委員本地下化較原高架案更好，惟本案仍值得持續推動，請提出本案經濟效益的產生其假</p>	<p>本計畫評估營運年期 30 年、物價調整率 1.5~2%（原採 2%，本次修訂依會議結論調整為 1.5%）、折現率 3%，均比照近年重大軌道（捷運及鐵路）計畫規劃階段之參數設定值，後續若交通部另有統一調整，本府將配合辦理。</p> <p>感謝委員支持。 本計畫不可量化之外部效益可詳第十六章，包括地下化後騰空路廊 25m 可增加之公共設施空間、都市空間重整效應、環境改善後刺激桃園工商產業發展、帶動國家政策如「亞洲矽谷計畫」與興建社會住宅，以及沿線逾 150 萬市民對於桃園景觀市容環境等優</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	<p>設、推演過程，以及未來追蹤可查核的事項，同時城市的發展、城市的景觀及市民的支持度等效益亦應被衡量，以強化說明本計畫值得投資。</p> <p>三、因應市場不景氣，地產相關效益數值應再降低，而建議考慮以交通環境改善，引入更多產業來提高產值等角度計算效益。</p>	<p>化後，對於生活品質與城市榮譽感、土地認同感的提升。以上外部效益均高於高架化計畫，亦是地下化計畫大幅增加投資可產生之重要效益。</p> <p>經濟效益評估之基本假設可詳 12.4.1 節，12-12 頁，估算方式詳 12.4.2 節，各項估算參數主要依據交通部運輸研究所「102 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，詳表 12.4-1~表 12.4-6。</p> <p>可行性研究辦理之初(104 年 8 月)曾進行民意調查，詳報告附錄一，後市府亦多次進行民調，均顯示市民支持度過半，且隨著地下化計畫資訊越趨明確，民眾更為瞭解後，民意支持度隨之上升已近八成。</p> <p>有關本計畫相關開發效益估算已考量近年來房市交易價格，且因應市場不景氣趨勢，採較保守價金或行情價格進行估算。</p>
林旺根委員	<p>一、原高架化案曾在都委會有過激烈的討論，受影響的民眾也在持續的抗爭中，因此市政府對本案的分析應更加道地，例如目前民眾對於房產持有稅提高已深有感受，未來 TIF 及 TOD 能否順利取得，應審慎評估民眾接受度。</p> <p>二、請重新思考將桃園現有工業用地大量變更的適當性，是否影響民眾的就業機會。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 原高架化計畫規劃 60m 園林大道，因需拆遷 4000 餘戶民房，後改為 25m 之鐵路高架化，惟仍無法獲民眾支持而抗爭不斷，政策無法落實。高架化下道路狹窄將無法吸納兩側土地開發，土地價值亦會受到影響。另跨鐵路兩側居民多有反應環境不佳，造成店面經營不易，25m 路廊高架化之列車震動噪音及環境品質，將無法符合民眾期望。本府所推動地下化，可善用有限土地資源，改善公共運輸及步行環境，更有利於土地開發及土地價值之提升，相對高架更易獲得民眾支持。 2. 本計畫在估算 TIF 時，考量實際情形與民眾接受度，在稅基設定以 95 年至 104 年之稅收資料作評估基礎；成長率之設定也較自然成長率低，整體評估較為保守。 3. TOD 方面，為避免評估情形過於樂觀，在增額容積及調整分區之基地選取皆以周邊地區在未來 30 年較有潛力之地區為主。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫工業區變更為住宅或商業區，均非大型工業區，係夾雜於桃園-中壢核心區，與商業區及住宅區混合一起之工業用地。 2. 桃園市工業產值與就業人口主要集中於市境內經濟部編訂之七處工業區：桃園幼獅、龜山、平鎮、大園、觀音、林口

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
		<p>工三、中壢工業區與桃園市政府開發工業園區：包括桃園市環保科技園區、大潭濱海特定工業區、桃園科技工業園區等。本計畫規劃變更工業區則以鐵路沿線之都市計畫工業區為主，目前桃園市都市計畫工業區面積約為 3,131.38 公頃，本計畫所列 30 處工業區變更總面積合計約 143.23 公頃，僅佔全市都市計畫工業區 4.57%。再者，依據《桃園市產業發展暨都市計畫工業區檢討策略》，桃園、中壢、八德、平鎮區為住商機能發展區，因鄰近桃園、中壢兩大桃園市主要都會核心區，故建議以都會發展中樞為整體都市發展定位，透過工業區重組之手段，將工業空間轉移至大桃園科技工業園區及桃園航空城地區，達產業群聚效應，並提高都市土地價值，換言之，本計畫規劃之變更基地對於桃園工業產值影響有限，而因應桃園市產業發展願景，工業區變更並非在於減少工業用地，而是採產業用地重置策略，建議部分較具污染性之工業遷離人口密集發展區。未來這些部分都市核心地區工業區變更後，其商業活動亦會帶來相當程度的就業機會，故對於市民就業機會之影響不致過大。</p>
	<p>三、市府雖提出有大部分民意支持鐵路地下化，但仍有 2 成的民眾未表達支持，因此在計畫後續推動的程序與分析(含方案採擇、都市計畫審議、聽證會等)應更加慎重處理。</p>	<p>遵照辦理。後續綜合規劃、都市計畫變更及環境影響評估階段，均須依法辦理工聽會、公開展覽說明會等工作，民眾意見均可獲得充分表達，本府亦會善盡瞭解溝通的責任，以促進鐵路地下化順利推動。</p>
	<p>四、鐵路高架化並非不具都市縫合效果，道路仍可串接，且仍可產生 TIF 與 TOD 的效益，因此較難說服僅有地下化才可達到此效果。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高架化對於解決橫向交通雖有縫合效果，惟其高架量體落於 25m 路廊僅能設置單向 5m 寬車道，將成為窳陋地區，對交通線與面所造成的縫合效果有限。 2. 桃園市已於民國 104 年升格為直轄市，近年桃園市區發展快速，人口集中造成衍生之交通需求量大，然而桃園市現行道路狹小，時常造成交通壅塞之情形。鐵路地下化除為促進都市縫合外，未來亦可利用騰空路廊增加都市開放空間，提升生活環境品質與機能，對於未來桃園市整體道路規劃有相當正面之影響，將較高架化計畫帶來更多稅收增長與產業轉型契機，且對於整體都市景觀效益亦較高架化為高。
	<p>五、拆遷戶從高架化改成地下化，其</p>	<p>地下化路廊寬度 25m 維持與高架化相同，惟</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	中受影響的住戶增減情形，應請市府加以說明。	<p>施工範圍需求 27m，故會增加部分拆遷量。針對高架化改成地下化之拆遷戶主要增加路段可詳表 9.4-1，已整理中原大學至中豐陸橋段之拆遷比較。另為減少拆遷衝擊，報告提出軌道支承版工法，可縮小施工範圍至 25m(與高架化相同)，詳表 9.4-2 及圖 9.4-4~圖 9.4-6。</p> <p>本府於本報告辦理期間，已召開兩次說明會，並多次與高架化抗爭拆遷住戶溝通。待可行性研究核定後，後續綜合規劃與都市計畫變更階段，仍會持續溝通，以順利推動鐵路地下化建設。</p>
莊孟翰委員	<p>一、在財務問題可解決的前提下，地下化對於桃園發展是正面的，可藉由軌道經濟調節目前桃園的交通問題。</p> <p>二、用地徵收困難，在市價攀高的情況下，其拆遷問題應加以思考。</p> <p>三、建議市府在進行財務計畫時，應考量桃園現況房市問題。</p> <p>四、未來地價將影響經濟效益，可運用地價的成長帶動稅收的增加，納入自償率進行計算。</p>	<p>感謝委員支持。</p> <ol style="list-style-type: none"> 鐵路地下化施工範圍需 27m 寬，較原高架路權 25m 寬 2m，其中 1m 採徵收地上權，另 1m 採徵用，僅拆除地上物，且係用實際建築成本補償，土地所有權仍歸原地主，不影響後續開發權益，故實務上並無困擾，且地下化後土地價格增高，目前沿線民眾皆無反對意見。 地下化路廊寬度 25m 維持與高架化相同，惟施工範圍需求 27m，故會增加部分拆遷量。針對高架化改成地下化之拆遷戶主要增加路段可詳表 9.4-1，已整理中原大學至中豐陸橋段之拆遷比較。另為減少拆遷衝擊，報告提出軌道支承版工法，可縮小施工範圍至 25m(與高架化相同)，詳表 9.4-2 及圖 9.4-4~圖 9.4-6。 本府於本報告辦理期間，已召開兩次說明會，並多次與高架化抗爭拆遷住戶溝通。待可行性研究核定後，後續綜合規劃與都市計畫變更階段，仍會持續溝通，順利推動鐵路地下化建設。 <p>桃園市 104 年總推案金額為 2,174.84 億元，相較於 103 年之 2,696.68 億元，年減幅為 19.35%，對照臺北市同期年減幅為 39.12%，新北市為 35.65%，顯示桃園市仍具一定之不動產發展潛力，惟考量整體環境景氣狀況，相關土地開發效益亦已依據不動產行情、基地發展現況與產權複雜度進行保守評估。</p> <p>已依據財政部研訂公式，將推動鐵路地下化後各項稅收(地價稅、房屋稅、土增稅、契稅)增額之效益進行估算，並納入自償率計算。</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	五、桃園仍有新開發地區可藉由都市重劃發展社會住宅等，利用桃園儲備土地，也可同時紓解大臺北地區人口老化及房價問題，因此傾向支持本案推動。	感謝委員支持。
謝慧娟組長 (代表郭翡玉 委員出席)	一、簡報第 11 頁，新北市鳳鳴車站是否仍維持高架化方案，通車期程與經費均不變動，請補充說明。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地下化計畫之新北市鳳鳴車站高程及設計均與原高架化計畫相同。本府原建議新北鳳鳴段與桃園段地下化個別辦理，即為考量不變動鳳鳴車站通車期程與經費。因本次會議結論裁示新北市鳳鳴段應納入本計畫，程序上新北市鳳鳴段將於綜合規劃階段獲行政院核定後，方能進行後續設計施工，故通車期程與經費可能會有變動。 2. 因原高架化新北市段已接近設計完成，建議將新北市鳳鳴段列為優先施工路段，在工程及營運可行下，於行政院核定綜合規劃後即先行辦理設計施工，先行完工通車。
	二、本計畫經費如包含新北市段，則應超過目前評估的 950 億元。	依本次會議結論，物調率下修為 1.5%，桃園段總經費約 901.73 億元(內含機場捷運降挖衍生費用 11.1 億元，由本府負擔)，納入新北市段 62.36 億元後，總經費約 964.09 億元。
	三、簡報第 14 頁，地下化方案用地需求寬度為 27 公尺，雖後續有 2 公尺採用徵用等方式取得，是否仍表示施工過程所需範圍仍較高架化寬。	地下化永久路權範圍 25m 與高架化相同，施工期間寬度需求則約 27m，較高架化寬 2m，惟施工後開發權益仍歸原地主，並未衝擊民眾權益。為減少施工加寬 2m 所增加之建物拆遷量，本計畫於特殊路段評估採用軌道支承版工法，詳 9.4 節，可減少施工用地寬度需求。
	四、簡報第 15 頁，若採 27 公尺寬徵收土地，高樓層的棟數將增加，受影響的戶數大增，請桃園市政府積極與民眾溝通。	地下化路廊寬度 25m 維持與高架化相同，惟施工範圍需求 27m，故會增加部分拆遷量。針對高架化改成地下化之拆遷戶主要增加路段可詳表 9.4-1，已整理中原大學至中豐陸橋段之拆遷比較。另為減少拆遷衝擊，報告提出軌道支承版工法，可縮小施工範圍至 25m(與高架化相同)，詳表 9.4-2 及圖 9.4-4~圖 9.4-6。 本府於本報告辦理期間，已召開兩次說明會，並多次與高架化抗爭拆遷住戶溝通。待可行性研究核定後，後續綜合規劃與都市計畫變更階段，仍會持續溝通，以順利推動鐵路地下化建設。
	五、簡報第 22 頁，市府與臺鐵局在土地使用的持分與交換原則將影響計畫的整體收益，應補充說明相關細	與臺鐵局土地使用持分與交換為雙方互惠原則，並可平衡臺鐵營運虧損，不致影響計畫的整體收益。現階段騰空路廊考量車站特

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	節。	性、地區環境及道路系統，評估可採綠帶、道路及其他公共設施使用，後續都市計畫變更階段將再與臺鐵局協商詳細之土地使用方式及交換原則。
	六、簡報第 23 頁，市府提出以專案協商方式計算中央與地方經濟負擔，依據中央對直轄市補助辦法第 10 條規定，專案型補助目前均由行政院以個案核定的方式處理。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
	七、行政院 104 年 10 月函示所增加經費不宜再由中央補助，若市府希望以協商方式，需有強而有力的說明。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
	八、簡報第 33 頁，機場捷運延伸中壢段，其配合鐵路地下化所增加的經費應由市府負擔。	依本次會議結論，機場捷運延伸中壢段因鐵路地下化所增加的經費已承諾由本府負擔，經費分攤情形詳 13.4.1 節。
	九、桃園捷運綠線前係以桃園鐵路高架化為前提進行審議，若桃園鐵路地下化確定後，桃園捷運綠線須重新提報行政院，財務計畫相關變動應請市府列入評估。	捷運綠線未來 PCM 作業階段將綜合檢討全線用地取得、替代方案等全盤考量，若涉及工程期程與經費需辦理設計變更，屆時再提報。
	十、有關市府主張本計畫不適用「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」(以下簡稱鐵路立體化作業要點)第 14 條規定，因本要點為交通部訂定，請交通部先行確認處理。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
林繼國委員	一、有關本計畫是否符合鐵路立體化作業要點第 14 條規定，本計畫自償率已達要點規定門檻，因此無外部效益無法內部化的問題存在，且要點第 14 條規定適用對象為交通部所屬機構，本計畫為桃園市政府辦理之可行性研究，因此建議本計畫仍適用要點規定計算自償率及分攤比例。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
黃耀生研究 委員 (代表李國興 委員出席)	一、本計畫自償率已達 20.02%，故應無外部效益無法內部化問題，且其他地方政府相關計畫仍依鐵路立體化作業要點辦理，因此若本計畫要求排除要點規定，將有行政院處理方式不一致的困擾，若要專案處理，必須加強論述。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
廖耀東副組 長 (代表許文龍 委員出席)	一、各鐵路立體化計畫適用鐵路立體化作業要點之一致性，請交通部審慎因應。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	<p>二、自償性經費不一定可以及時到位，市府應成立基金調度，但如何確保施工期間資金能及時到位，市府與施工單位雙方應有協調機制。</p>	<p>本府已成立桃園市軌道建設發展基金，相關辦法規定詳報告書 15.3 節及表 15.3-1，可配合本府相關預算編列，支應施工期間經費需求。另桃園市議會已同意支持鐵路地下化建設，公函詳見報告書附表。</p>
	<p>三、本計畫所可能產生的社會及行政成本，包含拆遷戶的處理安置，應由市府加強前端溝通，以利後續辦理聽證及都市計畫審議更加順利進行。</p>	<p>1. 配合辦理。本府持續進行用地取得及建物拆遷之民眾溝通，迄今已召開兩場次說明會，並多次與原高架化計畫拆遷戶溝通協商。待可行性研究獲行政院核定後，配合綜合規劃公聽會及都市計畫變更公開展覽說明會，本府均會協助交通部與地方民眾溝通，以順利推動鐵路地下化建設。</p> <p>2. 本計畫地下化拆遷數量，未來透過適當規劃後將不較高架化為多，如有全拆戶將妥善規劃安置計畫，除比照高架計畫之措施外，若有必要將特案處理。</p>
	<p>四、本案環境影響評估或環境差異分析所需的時程應充分納入考量。</p>	<p>環境影響評估已納入本計畫規劃期程，詳報告書 12.1 節及表 12.1-1。</p>
<p>鐘清達副局長 (代表鹿潔身委員出席)</p>	<p>一、本計畫所召開的各場會議中市府承諾事項，請桃園市政府應落實辦理。</p>	<p>本府於相關工作會議、協商會議及中央審查會議承諾事項均會落實辦理。</p>
	<p>二、未來設計施工請務必依照鐵路建設作業程序規定進行規劃。</p>	<p>依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，後續綜合規劃及設計施工將由交通部指定機關辦理，本府將傾力協助，以順利推動鐵路地下化建設。</p>
	<p>三、未來騰空路廊如做為道路使用，依國產法的規定，應以有償撥用方式取得辦理，爰市府應有明確的財務計畫。</p>	<p>現階段騰空路廊考量車站特性、地區環境及道路系統，評估可採綠帶、道路及其他公共設施使用，後續都市計畫變更階段將再與臺鐵局協商詳細之土地使用方式，並依國產法規定辦理。</p>
	<p>四、因市府對於桃園、內壢與中壢車站的站場開發方案尚未明確列出，是否有辦法達到市府所預估的 233 億元的效益，請桃園市政府補充確認，並依鐵路立體化作業要點第 7 點規定辦理，以利後續精確計算提撥自償經費。</p>	<p>本計畫屬可行性研究階段，有關車站開發效益依據桃園市周邊不動產建造成本、銷售行情及稅捐作為評估基礎，估算結果僅為開發粗效益，考量未來開發涉及事項如變更方案、回饋比例、開發強度皆尚未確定，且臺鐵土地有其開發限制性，故依據以往民間參與公共建設之專案規劃經驗，公有土地辦理開發之政府收益來源主要有為土地租金與權利金，多視情況設定為建物開發價值之 6% 至 10%。本計畫可行性階段已考量臺鐵營運事業特殊性，且後續收益有償債需求，故依據周邊土地不動產行情評估土地資產辦理開發之可能收益，並僅將該收益之 8% 挹注地下化建設。詳細開發方案建議於綜合規劃階段再行研議。</p>

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	五、前述車站於設計施工時，應強化共構基礎，以利後續可往上興建，增加開發效益與發展。	目前為可行性研究階段，車站經費已考量開發之共構基礎，後續綜合規劃及設計階段可再進行更詳盡的評估。
新北市政府	一、本府已撥付 2 億 3 千多萬進行本計畫新北市段的施作，且都市計畫均已發布實施，惟因桃園市主張改採地下化，因此本路段暫停。	敬悉。
	二、建議恢復原高架化計畫新北市段工程，持續施工至新北市與桃園市銜接介面後，再接續辦理桃園段工程，若無法恢復施作，則應納入本計畫辦理，且經費不應再增加。	本府原建議新北鳳鳴段與桃園段地下化個別辦理，為考量儘量不變動鳳鳴車站通車期程與經費。因本次會議結論裁示新北市鳳鳴段應納入本計畫，本次修訂已配合辦理，並建議將新北市鳳鳴段列為優先路段，在工程及營運可行下，於行政院核定綜合規劃後即先行辦理設計施工，先行完工通車。
財政部國庫署	一、本案經費分攤方式，應依鐵路立體化作業要點辦理。	本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
	二、簡報第 29 頁，桃園市賦稅實徵淨額，中央對地方財政資源是以中央統籌分配稅款單一面向考量，為避免混淆建議刪除相關內容。	尊重國庫署意見，惟桃園市確有創稅能力，但因過去受限為縣級地方政府及財務，以致各項建設相較其他五都均落後，仍希望中央支持桃園交通建設，將可更進一步提升桃園的創稅能力
會議結論	一、本計畫自償率已達「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定門檻，請桃園市政府依上開要點規定重新估算自償率，及中央與桃園市政府分攤經費額度。	配合辦理。本次修訂已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」，估算計畫自償率、工程費自償比及中央、地方經費分攤，說明詳 13.1.4 節、13.4.1 節。
	二、桃園捷運綠線 G07 站及機場捷運延伸線 A23 站等配合本案所衍生之費用，請依行政院 104 年 10 月 2 日院臺交字第 1040052224 號及 104 年 12 月 30 日院臺交字第 1040068490 號函示，衍生增加經費，不宜由中央再予補助之原則辦理。	計畫經費及經費分攤方式已配合調整。桃園綠線 G07 站降挖 14.2 億元約佔綠線計畫總經費 1.4%，可於綠線設計階段調整吸納，超出部分由本府負擔，不列入本計畫經費。機場捷運 A23 站降挖費用則列入本計畫經費以編列預算，並已承諾由本府負擔，詳 13.4.1 節經費分攤。
	三、新北市鳳鳴段將影響新北市市民權益，請將該鳳鳴段納入本計畫一併評估。	本府原建議新北鳳鳴段與桃園段地下化個別辦理，為考量儘量不變動鳳鳴車站通車期程與經費。配合本次會議結論，本次修訂已納入新北市鳳鳴段，並建議將新北市段列為優先路段，在工程及營運可行下，於行政院核定綜合規劃後即先行辦理設計施工，先行完工通車。
	四、請與臺鐵局協商確認本計畫地下化後騰空土地之有償撥用方式及廊帶使用規劃。	已於 105 年 11 月 29 日由本府召開協調會議，後俟綜合規劃階段進一步依據用地無償使用辦法或跨區權利交換方式辦理。

審查委員/ 審查單位	審查意見	本府答覆
	<p>五、桃園市政府提報「臺鐵都會區桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」報告，請桃園市政府就上述議題釐清及各單位所提之意見進行答覆及修正報告書後，函報本部，並由鐵工局檢視確認後，再循程序函報行政院審議。</p>	<p>感謝交通部協助，已依委員及各單位意見進行答覆及修正報告書。</p>

行政院秘書長 106 年 2 月 9 日院臺交字第 1060003165 號函

意見及辦理情形對照表

單位	意見	本府答覆
行政院	<p>(一)請協助桃園市政府就下列各項修正計畫書後，再行報核：</p> <p>1. 本案由高架化改為地下化，因此增加龐大經費，應請桃園市政府加強論述其改採地下化之必要性。有關經費分攤部分，請基於交通建設中央主管機關立場評估檢討並提出一具體建議方案後，再行報院。</p>	<p>(1)鑒於桃園發展急促，原桃高計畫已不受民意支持，致計畫推動受阻，故本府改採地下化，而行政院前文旨在增加地下化門檻，表示額外新增經費由地方政府負擔，以阻止地方政府競相提出地下化訴求，現民意情勢變更，不宜適用。</p> <p>(2)臺鐵桃園段由高架化改採地下化之必要性論述詳見報告書第十六章。主要包括地下化之經濟效益、騰空路廊之道路交通效益、都市發展縫合、兩側土地活化、改善市容環境、桃園市稅收及產業貢獻、支持中央政策(亞洲矽谷計畫、社會住宅)等。</p> <p>(3)桃園市人口持續成長，產業發展為臺灣最蓬勃活絡地區，桃園機場增建擴建、航空城開發、亞洲矽谷等多項國家重大指標性建設在此生根。就長遠考量，鐵路改採地下化帶來整體空間環境改善，以及都市再成長之契機與動能，具有合理性及必要性。</p>
	<p>2. 自償性經費部分，其中周邊土地開發效益 152.5 億元之假設參數為住宅區增額容積 10%、商業區增額容積 20%、申請率(實現率)為 70%、車站開發僅限桃園、內壢與中壢三車站，為本案計畫範圍屬精華區，且桃園市政府表示，本案地下化將可活化兩側土地、提升開發價值、帶動產業發展、擴大桃園創稅能力，具顯著外部效益，請桃園市政府及新北市政府調增相關容積及土地開發範圍，將外部效益內部化。</p>	<p>(1)本案周邊土地開發效益 152.5 億元包括平鎮車站車專區開發效益、工業區變更回饋收益及增額容積價金，詳報告 11.2 節。</p> <p>(2)增額容積設定住宅區 10%，商業區 20%，係依行政院已核定之捷運綠線建設計畫案例。再考量現地條件，實施範圍為車站周邊 500m 及鐵路沿線兩側 200m，惟部分住宅區鄰接道路僅 8m，基地縱深不足，受限於建築技術規則，建物高度有一定限制，即使調升增額容積上限，可適用申請基地仍有限。後續綜合規劃階段可配合規劃單位再行檢討。</p> <p>(3)捷運系統有「大眾捷運法」等毗鄰土地開發之明確法源，近年仍因作業程序及民眾意識改變而屢生爭議。鐵路建設無類似法源，車站開發更需考量私有地取得之正當性與必要性。本案可行性階段以桃園、內壢與中壢三站規劃土地開發，係因車站位於市中心區，旅運量大，具市場性，且臺鐵管有之基地面積充裕；其餘通勤車站利用臺鐵路廊增</p>

單位	意見	本府答覆
		<p>設，公有地面積有限，若要辦理開發，均需額外取得私有地，其難度甚高且易衍生社會爭議。後續綜合規劃階段同步辦理都市計畫變更時，尚可重新檢討評估。</p> <p>(4)桃園鐵路地下化可帶動兩側土地活化及開發，在通勤車站開發尚有疑慮下，針對各車站周邊及鐵路沿線已評估其他可行之土地開發方式，如平鎮車站車專區及沿線共 30 處之工業區變更，並考量工業區變更條件及地主意願，區分優先及次優先實施地區(詳圖 11.2-2、圖 11.2-3)。</p> <p>(5)本案依據鐵路沿線發展現況與基地特性，已確實並合理將周邊土地開發等效益內部化。除此之外，尚有其他外部效益(詳見第十六章)，建請中央核定本案並進入綜合規劃階段。</p>
	<p>3. 鐵路立體化之效益必須在地方都市縫合、土地開發及合理化鐵路營運機構之財務結構，然本案由原高架化改為地下化，將大幅增加未來臺鐵局營運成本，如何協助臺鐵土地變更開發，請與桃園市政府協商提出具體方案，並納入計畫。</p>	<p>(1)本案已提出本府將協助提高車站開發容積，並提供跨區(異地)變更回饋，詳見報告附錄三。</p> <p>(2)因相關討論細節涉及都市計畫變更，後續於綜合規劃階段，本府將秉持互惠互利原則，綜合考量土地使用、車站開發、跨區權益交換、協助辦理招商及其他相關措施與臺鐵局協商。</p>
	<p>4. 本計畫所規劃工程造價(52.5 億元/公里)、物調費、車站造價均偏高，另自償率偏低及工程坡度過大等問題，請一併重新檢討。</p>	<p>(1)依交通部鐵工局民國 100 年統計資料，臺北鐵路地下化總長度約 35 公里，總建設經費約 1800 億元，高雄鐵路地下化總長度 17.76 公里，經費接近 1000 億元，兩案平均每公里造價均超過 50 億元，本案工程造價應在合理範圍。本案提報交通部階段已由鐵工局審查經費，各單價編列亦屬合理。</p> <p>(2)本案 105 年 9 月版物調率為 2.0%，於 105 年 12 月版已依相關單位意見修正為 1.5%。</p> <p>(3)可行性研究之車站規劃尚未達設計程度，故相關單價係參考其他鐵路建設案例，再考量車站特性與基地條件酌予調整。本案桃園、內壢、中壢車站造價較高係因規劃辦理土地開發，故須考量共構基礎費用，建設費用高於單純車站。本案提報交通部階段已由鐵工局審查計畫經費，各單價編列應屬合理。</p> <p>(4)本案線形已依據臺鐵局「鐵路建設作業程序」及「鐵路修建養護規則」規定規劃，皆符合鐵路定線規範。後續綜合規劃階段可再配合檢討調整。</p>

單位	意見	本府答覆
		<p>(5)本府經歷次交通部審查會議意見，已依照「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」達自償率20.21%，已符合規定之14%補助門檻。</p> <p>(6)本案可行性階段路線、經費及財務等評估均依相關規定辦理，而實際建設經費係於綜合規劃階段核定，後續綜規作業尚可進一步檢討調整。</p>
	<p>5. 本案用地取得需拆遷建物共 399 棟，因拆遷數量龐大，請桃園市政府事前與民眾溝通，審慎規劃執行策略。</p>	<p>(1)原高架化估算將拆遷 379 棟，若含高架延伸平鎮則為 384 棟。</p> <p>(2)本案地下化為避免較高架化增加拆遷量，路線規劃上即考量不變動高架臨時軌路線，永久性路權範圍與高架相同採 25m。惟因施工寬度 27m 需求，拆遷建物略有增加，共計約 399 棟。</p> <p>(3)為確保民眾權益，本案參考高雄計畫案例，提出軌道支承版工法，可縮小施工寬度，大幅減少拆遷量(詳 9.4 節)。此外，本案將中壢車站南段臨時軌改道承德路，避免原高架化計畫大量拆遷民宅及衍生民怨(詳 5.2.5 節)。</p> <p>(4)本府推動鐵路改採地下化以來，均持續與地方民眾溝通，辦理說明會，並針對桃園市及鐵路沿線民眾進行問卷訪談，目前均獲得正面回應。後續綜合規劃階段亦將協助交通部，積極、審慎處理土地取得及建物拆遷課題。</p>
	<p>6. 新北市鳳鳴段部分，依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，中央補助款不含用地費，而非自償性經費應依該辦法規定之比例分攤經費，請據以修正。</p>	<p>新北鳳鳴段用地費依 104 年土地市價估算約 954 百萬元，係由新北市政府負擔，詳報告書 13.4.1 節，表 13.4-4。</p> <p>經歷次交通部審查會議意見及本府與新北市政府多次協商結果，因新北段與原高架化計畫內容相同，建議維持原高架化分攤方式，再依土地市價及工程物調調整所需負擔經費，詳報告書 13.4.1 節。</p>
	<p>7. 請補充本案於貴部中程歲出概算納入情形。</p>	<p>本案可行性研究報告書已初步估列中央與地方經費分攤之分年預算需求，詳第十三章，13.4.1 節，表 13.4-3、表 13.4-5，提供交通部納入中程歲出參考。</p>
	<p>(二)本案原高架化路線與「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」(以下簡稱桃園捷運綠線計畫)於桃園站共構，若本案改採地下化，請依本院 105 年 4 月 20 日院臺交字第 1050020574 號函示事項，桃園捷運綠線計畫應一併重新檢討報院。</p>	<p>目前桃園綠線專案管理(PCM)刻正進行作業，經評估不超出捷運綠線計畫核定之經費額度及工期，而工程設計將於綜規階段辦理基本設計時詳加討論。未來若涉及工程期程與計畫經費之增加，屆時將依相關規定提報捷運綠線財務修正計畫。</p>
	<p>(三)桃園市政府與立法委員前於 106</p>	<p>敬悉。</p>

單位	意見	本府答覆
	年1月18日召開記者會，發布本案經國家發展委員會審議通過消息，顯與事實有所出入，為免生爭議，請加強與桃園市政府溝通本案審議情形。	

檔 號：

保存年限：

行政院 函

受文者：交通部

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：(02)3356-6784

聯絡人：曹慈容(02)3356-7093

發文日期：中華民國106年7月31日

發文字號：院臺交字第1060023646號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：所報「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」報告書一案，同意照辦，另說明三所列事項併請辦理。

說明：

- 一、復106年7月3日交路(一)字第1068800112號函。
- 二、本計畫可與桃園航空城捷運線、桃園機場捷運線形成桃園都會區通勤軌道網絡，符合國際發展綠運輸潮流趨勢並兼具節能減碳的環保效果，原則同意進入綜合規劃階段。
- 三、請依下列事項辦理後續綜合規劃：
 - (一)經費分攤部分，本院104年10月2日院臺交字第1040052224號函核示事項略以，後續如擬採地下化方式辦理，因此衍生增加之經費，不宜由中央再予補助，爰中央負擔款應維持原高架方案之199.75億元；惟依桃園市政府本次提送之方案，擬按「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」中央負擔款劇增為538.69億元，顯與本院前所核示不符，請基於中央主管機關立場與桃園市政府就分擔事宜達成共識，並提出中央及地方分擔之具體金額建議報院。
 - (二)自償性經費181.7億元部分，其中周邊土地開發效益152.5億元之假設參數為住宅區增額容積10%、商業區增額容積20%、申請率(實現率)為70%、車站開發僅限桃園、內壢與中壢三車站，惟本案計畫範圍屬精華區，且桃園市政府表示，本案地下化將

106/07/31 ~ 106/08/08



1060024108

可活化兩側土地、提升開發價值、帶動產業發展、擴大桃園創稅能力，具顯著外部效益，請桃園市政府及新北市政府調增相關容積及土地開發範圍，將外部效益內部化。

- (三)鐵路立體化之效益必須在地方都市縫合、土地開發及合理化鐵路營運機構之財務結構，然本計畫由原高架化改為地下化，將大幅增加未來臺鐵局營運成本，如何協助臺鐵土地變更開發，請與桃園市政府協商提出具體方案，並納入計畫。
- (四)本計畫所規劃工程造價(52.5億元/公里)、物調費、車站造價均偏高，另自償率偏低、工程坡度過大及新增通勤站之容量等問題，請一併重新檢討。
- (五)本計畫用地取得需拆遷建物共399棟，因拆遷數量龐大，請桃園市政府事前與民眾溝通，審慎規劃執行策略。
- (六)新北市鳳鳴段部分，依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，中央補助款不含用地費，而非自償性經費應依該辦法規定之比例分攤經費，請據以修正。

正本：交通部

副本：財政部、本院公共工程委員會、本院主計總處、國家發展委員會



檔 號：
保存年限：

交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號
傳真：(02)23899887
聯絡人：蔡福財
聯絡電話：(02)2349-2153
電子郵件：tsairfwu@motc.gov.tw

受文者：桃園市政府

發文日期：中華民國106年8月14日
發文字號：交路字第1060024108號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(1060024108-0-0.pdf)

主旨：關於「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」報告書一案，如說明，請查照

說明：

- 一、依據行政院106年7月31日院臺交字第1060023646號函辦理（影附原函）。
- 二、旨案可行性研究業奉行政院核復：「同意照辦」，請依行政院核復說明事項依權責確實檢討辦理。

正本：桃園市政府、新北市政府、交通部鐵路改建工程局

副本：交通部臺灣鐵路管理局、交通部運輸研究所、本部會計處（以上均含附件）

2017-08-14
09:55:34

裝

訂

線

