

臺北縣都市計畫書

變更新莊都市計畫（含部分頭前地區）（部分農業區、住宅區、道路用地、停車場用地、工業區為捷運系統用地、停車場用地兼捷運系統用地、綠地、住宅區及道路用地）（配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線）案

臺北縣政府

中華民國九十五年三月

臺北縣變更都市計畫審核摘要表

都市計畫名稱	變更新莊都市計畫(含部分頭前地區)(部分農業區、住宅區、道路用地、停車場用地、工業區為捷運系統用地、停車場用地兼捷運系統用地、綠地、住宅區及道路用地)(配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線)案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。	
變更都市計畫機關	臺北縣政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關或土地權利關係人姓名	臺北縣政府	
本案公開展覽起迄日期	公開展覽	第一次：94 年 4 月 19 日起 30 天 第二次：94 年 10 月 27 日起 30 天
		第一次：刊登 94 年 4 月 19 日 21 日經濟日報 第二次：刊登 94 年 10 月 27 日 29 日工商時報
	公開說明會	第一次：94 年 5 月 11 日上午 10 時 第二次：94 年 11 月 11 日上午 10 時
		地點：新莊市公所
人民團體對本案之反映意見	第一次：無。 第二次：無。	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣級	臺北縣都市計畫委員會 94 年 6 月 30 日第 343 次會議審議通過
	部級	內政部都市計畫委員會 94 年 11 月 1 日第 620 次會議審議通過

第一章 緣起

臺北都會區大眾捷運系統初期路網已逐步興建完成，其後續路網亦陸續開始推動建設。捷運系統各路線除台北捷運系統環狀線(以下簡稱環狀線)外，均為軸輻型路網以臺北市為中心疏運旅客，對於臺北縣轄各市鄉間之交通聯繫助益有限，環狀線之建設目的即在健全臺北都會區大眾捷運系統之路網結構，未來可與內湖線、淡水線、新莊線、蘆洲支線、板橋線、中和線、新店線、木柵線、中正機場線等相交轉乘，提供更完善的大眾運輸服務。環狀線路線全長約 34.8 公里，預計劃設 31 個車站及 2 個機廠用地，擬分二階段興建，92 年 2 月 17 日通過環保署環評(詳見附錄一)，行政院於 93 年 3 月核定優先推動第一階段路線建設(詳見附錄二)，93 年 12 月 20 日核定財務計畫(詳見附錄三及第六章實施進度及經費)，94 年 1 月核定建造成本(詳見附錄四)，94 年 3 月 28 日奉交通部核定臺北縣政府為招商及興建主管機關(詳見附錄五)。

環狀線第一階段建設路線長約 15.8 公里，共 14 個車站，包括 1 個地下站(Y6 車站)、13 個高架站(Y7 車站至 Y19 車站)及環狀線新店機廠(南機廠)(詳見圖 1)。環狀線第一階段建設自 Y6 車站始(鄰新店線大坪林站)，至新店市民權路底駛出地下路段後，即以高架方式沿中和景平路、中山路、板橋板南路至新板橋車站，再經文化路、民生路至新莊思源路上，其中 Y17、Y18、Y19 車站等三站位於新莊都市計畫範圍內，除 Y17 車站即為新莊線之捷運系統用地(捷三)，無需辦理變更外，其餘二站所需用地與現行使用不符，爰辦理本次變更。

本縣新莊市頭前地區與三重市重陽橋引道附近地區、蘆洲市南港子地區等三處農業區，均為配合經濟部水利署執行臺

北防洪初期治理工程三重堤防與二重疏洪道三重地區拆遷戶安置計畫，變更都市計畫採土地重劃方式開發，以重劃開發後取得之抵費地配售予拆遷戶，新莊市頭前地區都市計畫主要計畫於 83 年 6 月 27 日以北府工都字第 202847 號公告發布實施及完成都市計畫變更後 90 年 3 月 5 日北府城規字第 068868 號公告發布實施，細部計畫於 85 年 7 月 24 日以北府工都字第 244759 號公告發布實施及完成細部計畫變更 90 年 12 月 31 日北府城規字第 468718 號公告發布實施；修正重劃計畫書報奉內政部 93 年 2 月 17 日內授中辦地字第 0930002265 號函核定後，於 93 年 2 月 27 日以北府地區字第 09300920251 號公告發布實施。

另為新莊頭前地區刻由臺北縣政府辦理市地重劃作業中，經檢核原東側 5 公尺道路配合未來交通需要，向西側拓寬 3 公尺以成為 8 公尺計畫道路，同時於本案辦理變更。

第二章 法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理。

第三章 變更理由

- 一、配合環狀線 Y18、Y19 車站設置所需，變更 Y19 車站所座落農業區供捷運系統使用，並配合臺北縣政府辦理新莊都市計畫第二次通盤檢討案，計畫圖重製成果，變更部分道路用地為捷運系統用地。
- 二、配合 Y18 車站之適宜位置及臺北縣政府刻正辦理新莊頭前市地重劃作業，調整原停車場用地並變更兼供捷運系統使用，以不影響重劃之財務計畫並符合環狀線設置之需。
- 三、另配合臺北縣政府辦理新莊頭前地區都市計畫，檢討交通系統需要，變更東側原 5 公尺道路為 8 公尺以符合未來

交通所需。

第四章 變更位置及基地現況

一、Y18 車站變更編號 1

本案編號位於思源路與幸福路交叉口東北側住宅區，鄰近省立臺北醫院、臺灣電力公司臺北西區營業處，周邊為工業區及住宅區。發展現況：思源路以東為工業及商業使用，包括汽車公司、汽車旅館及新莊花市等；以西則為住宅區，多屬住商混合的使用型式。工商使用者多為 2 層以下木造或臨時建物，而住商及住宅使用者以 3~5 層的 RC 建築為主。現因配合重劃工程，地上物已全部拆除。

二、變更編號 2

位於新莊（頭前地區）重劃區內，原為停車場用地。發展現況：思源路以東為工業及商業使用，包括汽車公司、汽車旅館及新莊花市等。工商使用者多為 2 層以下木造或臨時建物。現因配合重劃工程，地上物已全部拆除。

三、變更編號 3

（一）變更編號 3-1

位於新莊（頭前地區）重劃區東緣 5 公尺計畫道路，西側為住宅區東側為工業區。發展現況：思源路以東為工業為主，包括汽車公司、汽車旅館及新莊花市等，多為 2 層以下木造或臨時建物。現因配合重劃工程，除頭前加油站外，其餘地上物已全部拆除。

（二）變更編號 3-2

位於新莊中山路與頭前加油站旁之頭前工業區內。發展現況：變更位置目前為 16 樓之龍騰天下大廈及小美食品公司 4 樓工廠。

四、Y19 車站變更編號 4

(一) 變更編號 4-1

位於中山路、五工路交叉口西北側之農業區，現況為空地及二層樓家具賣場使用，鄰近五股工業區、頭前國中。發展現況：中山路北邊為農業區，但實際作農業使用者不多，多是接續頭前工業區，以作為汽車公司或家具賣場等工商業之使用，多為 2F 以下之臨時建物，另有少數的海鮮餐廳。

(二) 變更編號 4-2

位於中山路、五工路交叉口西北側之道路用地，現為道路（中山路及五工路）使用。

第五章 開發構想與變更內容

一、開發構想

環狀線係以 BOT 方式規劃推動，其公共設施劃設之項目、區位及土地使用面積分配比例、公共開放空間系統之配置、建築物高度及污水之處理等項目將由未來 BOT 廠商進行細部規劃，其結果需經過相關單位之審核通過後，方可實施。全案開發構想如下：

(一) 全線概念說明

捷運環狀線第一階段範圍由東南端之新店大坪林 Y6 車站起始，逐站向西北至五股工業區 Y19 車站為止，行經新店、中和、板橋、新莊等地區，沿線除十四張 Y7 車站擁山光水景外，其它各站皆穿梭於既有的都市水泥叢林中，城鎮風貌特色並不鮮明，因此有此機會將環狀線擺設其中，將成為老舊城鎮市容更新改造的推手。

環狀線最主要的功能乃是將從臺北市輻射出至大臺北都會區的各線獨立之捷運路線加以串連起來，使捷運路網更形完備，更加便利。

(二) 全線站體開發構想-各站開發構想

捷運系統環狀線於新莊路段共設置 Y17、Y18、Y19 三站，各站開發構想如下：

1.Y17 車站

本站位於主要道路思源路與中正路交叉口，為環狀線與新莊線之交會站，車站設計採高架方式，未來將與捷運新莊線頭前庄站共站，本站無土地開發。

2.Y18 車站

本站位於主要道路思源路與地區聯外道路幸福東路交叉

口，車站設計採高架方式，本站無土地開發。

3.Y19 車站

本站位於地區聯外道路中山路一段與主要道路五工路交叉口。車站設計採高架方式，未來將進行土地開發。

(三) 建築物量體配置

建築物量體造型與配置原則，應與周遭環境融合，避免突兀造成街道之壓迫性為創造豐富之都市景觀及天際線變化。規劃之車站可區分為出入口站體與月台層站體兩大部份，穿越層則隨基地特性位於出入口站體上方或月台層站體下方，由於環狀線第一階段除 Y6 車站外，皆為地面以上之高架車站，除銜接地面層之出入口站體，其它皆為高空站體。

就規劃量體而言，捷運出入口站體位於地面層，需有明確之自明性，易於辨識為第一要件，整體高度除特殊站需有特寬敞之空間外，其它一般站應儘可能精簡使用空間，以滿足機能為主要考慮重點。

由於內部皆為穿越之垂直動線空間，因此外觀儘量以通透明亮為主，至於月台層站體皆屬路軌上方高架車站，因此月台層站體除滿足內部機能空間外，空間應簡潔、明朗、動線明晰，外觀除需輕巧、素潔，應注意避免選用過於反光之建材，並於整體外觀造型上作適當之量體分割，以減輕龐大量體懸浮於空中之感受，而當穿越層位於月台層下方時，需整體考量其量體分割配比，以虛化手法，減低道路上方大量體之視覺衝擊。

(四) 環境保護措施

依據「民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃環境影響說明書(定稿本)」及「民間參與臺北捷運系統環狀

線先期規劃環境影響差異分析報告書」中所承諾辦理之環境保護措施擇要說明如下：

1. 施工階段環境保護措施

施工階段環境保護措施包括空氣污染防制、水污染防治、噪音防制、振動防制、廢棄物清理、生態保育及行道樹移植、文化資產保存、景觀美學及居家品質維護、交通維持、營舍管理及環境衛生維護、鄰產建物保護、排水及防洪措施、棄土運輸管理、地形及地質防護措施、沿線重大管線處理、防災措施等項。

2. 營運階段環境保護措施

營運階段環境保護措施包括空氣污染防制、水污染防治、噪音管制、振動防制、廢棄物清理、景觀美學、捷運車站整合公共藝術、生態保育、居家品質維護、交通維持、排水及防洪、其他環境保護措施等項。

(五) 景觀配置計畫

環狀線全線以「城市綠廊」串連起來，除路軌下方、墩柱立面皆需以景觀、植栽方式加以綠美化，車站周邊亦為景觀美化之重點，除可增加附近居民認同感與親和性，亦可活化整體車站意象，而車站區域景觀配置計畫應包含人行道、出入階梯及坡道、停車彎、路緣石、路燈與景觀燈、建築基座、地面鋪面、機踏車停車空間、與停車架、溝蓋板、街道傢俱、雕塑品與植栽美化等，若基地內有土地開發案，則需整體考量規劃，使其有一致性、延續性、協調性。

依環狀線第一階段各站基地特性，除 Y7 車站與南機廠擁有得天獨厚廣大之開放空間及綠意景緻外，其他各站皆受限於用地面積有限，扣除站體大樓或土地開發大樓後，地面所剩可供配置景觀植栽面積十分有限，

因此，各站景觀配置計畫宜以簡潔優雅為主要基調，避免太繁複之佈置，並考量建材日後維修時之可取得性及規格化、標準化。

在植栽方面儘可能選擇適於地方性之植栽，樹種選擇具耐旱、少病蟲害的原生樹種，要易維護、好整理為原則。

於特殊站考量引入“水”的元素，創造水的視覺、聽覺與觸覺的感受，但需注意防水處理，避免滲水現象。

(六) 旅次預測

「台北捷運環狀線第一階段路線 BOT 案運輸需求預測修正報告」中假設目標年捷運環狀線有兩種不同通車路線方案進行運量推估（方案一：Y1 車站至 Y29 車站全線通車；方案二：僅有第一階段路線通車）。以 92 年為基礎年，因考慮以民間參與方式辦理，且分二階段施工營運，估計約在 100 年可以完成第一階段通車，107 年完成第二階段通車，並以 134 年為研究目標年，以 110 年及 120 年為中間目標年，以符合民間參與之規劃需要。在此僅分析若目標年僅有第一階段路線通車(Y6 車站至 Y19 車站)，新莊地區各車站進出運量預測結果，如表 1。

表1 目標年全日各車站進出量表

編號	往新莊方向 (人旅次/日)		往新店方向 (人旅次/日)		合計 (人旅次/日)	
	進站	出站	進站	出站	進站	出站
Y17	4,610	17,735	17,935	5,637	22,545	23,372
Y18	9,716	10,776	11,481	10,102	21,198	20,878
Y19	-	29,373	27,648	-	27,648	29,373

資料來源：台北捷運環狀線第一階段路線 BOT 案運輸需求預測修正報告

(七) 轉乘設施

轉乘停車空間需求係參照「民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃環境影響說明書」中所推估之理論需

求，如表 2，各站所假設之運具轉乘比例部份，未來將依估計營運資料再行評估修訂，以符實際。

表2 環狀線車站暨轉乘設施配置表

車站編號	轉乘設施				
	公車停車彎	臨時車停靠彎	小型車停車位	機車停車位	自行車停車位
Y17	4	1	46	142	93
Y18	7	2	94	277	188
Y19	3	1	32	94	64

資料來源：民間參與台北捷運系統環狀線先期規劃環境影響說明書

(八) 污水處理

營運期間各車站及機廠所產生之洗車廢水、設備清洗廢水、車輛維修保養所更換之各種油類等，將收集至污水處理廠處理，其餘高架段及地下段車站人員、旅客所產生之生活污水則收集至公共污水下水道，若無公共污水下水道時，則將設置污水處理設施處理至符合放流水標準後排放，其污水處理設備須考量避免裂縫及滲漏產生，於槽體內部應有耐酸鹼等防蝕材料，故以避免因滲漏而污染地下水體水質。

二、環境影響概述

以下針對「民間參與臺北捷運環狀線先期規劃環境影響評估說明書」、「臺北捷運系統環狀線（第一階段路線）第一期總顧問委託技術服務基本報告（修正三稿）」對於鄰近土地使用衝擊、未來交通衝擊評估、停車場空間需求評估及都市防災避難場所設施之因應策略評估等內容綜合說明。

(一) 臺北捷運系統環狀線第一階段路線對於鄰近土地使用衝擊評估概述

環狀線計畫已於 92 年 2 月 17 日通過環保署環境影響評估審查，以下分析都市計畫變更後，對於車站附近及捷運沿線兩側之土地使用衝擊評估。

1. 車站附近

環狀線與新莊線、中正機場線交會之 Y17、Y19 車站均具轉乘功能，且各交會車站均在環狀線計畫之前已完成相關計畫，故周邊之改變情形以各交會站既有之規劃或發展情形為主，不致因環狀線計畫投入而有大幅改變，其中 Y19 車站與捷運中正機場線交會，預計會帶動五股工業區附近之再發展。

而 Y18 車站未與其他捷運線交會，鄰近土地使用將由於車站之設置而有小幅度之改變，其使用性質研判以商業及服務業為主；鄰近車站有較具規模之未發展用地或低度使用地區則可能有較大幅度改變。

2. 捷運沿線兩側

環狀線沿線兩側多屬已發展區，未來土地使用型態轉變不大。

3. 綜合評估

上述各可能改變使用型態之地區，就都市土地利用言均屬正面影響，惟應在指定範圍內整體開發，以改善都市景觀品質暨生活空間。

(二) 臺北捷運系統環狀線第一階段路線之交通衝擊評估

1. 平行道路交通量之改變

於未興建環狀線時，各平行幹道尖峰流量介於 1,250~4,130PCU 不等，以市區多車道 V/C 值評定其服務水準介於 B~E 級，以大漢橋往北之服務水準 E 級最差，思源路往北等服務水準為 D 級略好，其餘路段能維持在 C 級服務水準。

環狀線完工營運後，各平行幹道尖峰流量介於 1,030~3,450PCU 間，服務水準除大漢橋雙向為 D 級外，其餘各路段均能維持在 C 級服務水準，顯示環狀線計畫實

施有助於移轉道路交通量，多數市區幹道可因環狀線計畫之實施而改善其服務水準。

2. 新設車站附近車輛集結程度

預測結果以尖峰小時人次佔日旅次數之 12%計，各車站附近尖峰時集結之交通量約介於 19~297PCU 間，以 Y18 等站集結情形較顯著。由於各車站均已考量車輛集結可能預為留設停車彎或停車位，於細部設計時妥善安排停車場出入口動線可使其與主線交通衝擊降至最低。

(三) 臺北捷運系統環狀線第一階段路線停車場空間需求評估

停車空間需求係參照「民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃環境影響說明書」中所推估之理論需求，如表 2，各站所假設之運具轉乘比例部份，未來將依估計營運資料再行評估修訂，以符實際。

(四) 臺北捷運系統環狀線第一階段路線都市防災避難場所設施之因應策略評估

防災避難場所可利用鄰里單位內安全性高之公、私有建築物，或利用公園兼兒童遊樂場、停車場、學校、道路等屬開放空間之公共設施用地，以兼作避難防災場所和緊急疏散地區使用。

配合土地使用計畫建立完整的避難空間體系，分為捷運車站內避難空間及捷運車站外開放空間兩種層次：

1. 捷運設施用地應自法定留設空間規劃避難空間，作為防災淨空區域，而建築物內部則依相關建築法規留設避難空間。
2. 妥善規劃公共空間使用效能，停車場及綠地於平時應容許存放救災設施及物資，緊急時則作為安置避難空間之使用，並可供作逃生用避難動線。

三、變更內容

本案變更內容詳表 3。

為合理管制變更後捷運系統用地之使用，將考量每一車站之功能與特性、計畫人口、居住密度、鄰近土地使用、公共設施容受力、道路及其他公共運輸系統等詳加研訂細部計畫內捷運系統用地之建蔽率及容積率。

表3 變更新莊都市計畫（含部分頭前地區）（部分農業區、住宅區、道路用地、停車場用地、工業區為捷運系統用地、停車場用地兼捷運系統用地、綠地、住宅區及道路用地）（配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線）案變更內容明細表

變更編號	位置	變更內容		面積 (公頃)	變更理由	備註	
		原計畫	新計畫				
Y18 車站 1	1	位於思源路與幸福路交叉口東北側	住宅區	停車場用地兼捷運系統用地	0.40	興建捷運系統 Y18 高架車站、出入口。	原公展之主要計畫範圍茲因都市計畫樁位套繪調整，在面積不增加下修正車站範圍，以符合都市計畫發展。
2	2-1	位於新莊頭前重劃區內	停車場	綠地	0.10	配合市地重劃工程留設抽水設施之需	原公展之主要計畫範圍茲因都市計畫樁位套繪調整，在面積不增加下修正車站範圍，以符合都市計畫發展。
	2-2		停車場	住宅區	0.40	配合變更編號 Y18 車站所需用地調整原停車場為住宅區。	
3	3-1	位於新莊頭前重劃區內	住宅區	道路用地	0.46	配合頭前重劃區開發之交通系統需求。	變更範圍為新莊市興化段 241、685、684、682、683 等五筆土地。
	3-2	位於中山路與頭前加油站旁	工業區	道路用地	0.01		
Y19 車站 4	4-1	中山路五工路交叉口西北側	農業區	捷運系統用地	0.18	興建捷運系統 Y19 高架車站、出入口及相關設施及依大眾捷運法及相關辦法辦理之土地開發	變更範圍為新莊市興化段 787、788、802、803、803-1、804 等六筆土地。
	4-2		道路用地	捷運系統用地	0.06	依據「新莊都市計畫成果清理改算及展繪套合作業」成果圖疑義彙整：因該二省道中山路線型無違規劃原意，故以現況（已徵收開闢並通車多年）為準套繪計畫線。	

備註：

- 一、本計畫未指明變更部分，均應以原有計畫為準。
- 二、實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。
- 三、有關捷運系統用地，除了供作捷運相關設施使用外，其土地管制項目，於擬定細部計畫時訂定。

表4 變更新莊都市計畫(含部分頭前地區)(部分農業區、住宅區、道路用地、停車場用地、工業區為捷運系統用地、停車場用地兼捷運系統用地、綠地、住宅區及道路用地)(配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線)案地籍綜理表

1.Y18 車站(變更編號 1)

Y18	地段別	地 號	備註
1	頭前段頭前小段	804-819	部分
2	頭前段頭前小段	804-820	部分
3	頭前段頭前小段	804-821	全部
4	頭前段頭前小段	804-822	部分
5	頭前段頭前小段	828-13	部分
6	頭前段頭前小段	828-14	部分

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

2.Y18 車站(變更編號 2-1)

項次	地段別	地 號	備註
1	頭前段頭前小段	667-13	部分
2	頭前段頭前小段	667-14	部分
3	頭前段頭前小段	667-95	全部
4	頭前段頭前小段	667-96	部分
5	頭前段頭前小段	673-125	部分
6	頭前段頭前小段	673	部分

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

3.Y18 車站(變更編號 2-2)

項次	地段別	地 號	備註
1	頭前段頭前小段	673	部分
2	頭前段頭前小段	667-14	全部
3	頭前段頭前小段	667-96	部分

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

4.Y18 車站(變更編號 3-1)

項次	地段別	地 號	備註
1	頭前段頭前小段	421	部分
2	頭前段頭前小段	828	部分
3	頭前段頭前小段	237-55	部分
4	頭前段頭前小段	237-78	部分
5	頭前段頭前小段	262-15	部分
6	頭前段頭前小段	262-19	部分
7	頭前段頭前小段	262-42	部分
8	頭前段頭前小段	262-43	部分

項次	地段別	地 號	備註
9	頭前段頭前小段	262-8	部分
10	頭前段頭前小段	273-115	部分
11	頭前段頭前小段	273-3	部分
12	頭前段頭前小段	311-30	部分
13	頭前段頭前小段	311-4	部分
14	頭前段頭前小段	322-21	部分
15	頭前段頭前小段	322-22	部分
16	頭前段頭前小段	322-6	部分
17	頭前段頭前小段	322-7	部分
18	頭前段頭前小段	323-24	部分
19	頭前段頭前小段	323-3	部分
20	頭前段頭前小段	382-10	部分
21	頭前段頭前小段	382-61	部分
22	頭前段頭前小段	383-16	部分
23	頭前段頭前小段	383-24	部分
24	頭前段頭前小段	383-25	部分
25	頭前段頭前小段	383-8	部分
26	頭前段頭前小段	417-2	部分
27	頭前段頭前小段	421-5	部分
28	頭前段頭前小段	422-1	部分
29	頭前段頭前小段	422-2	部分
30	頭前段頭前小段	422-25	部分
31	頭前段頭前小段	422-30	部分
32	頭前段頭前小段	427-101	部分
33	頭前段頭前小段	427-102	部分
34	頭前段頭前小段	427-103	部分
35	頭前段頭前小段	427-104	部分
36	頭前段頭前小段	427-105	部分
37	頭前段頭前小段	427-116	部分
38	頭前段頭前小段	427-117	部分
39	頭前段頭前小段	427-118	部分
40	頭前段頭前小段	427-37	部分
41	頭前段頭前小段	427-40	部分
42	頭前段頭前小段	427-57	部分
43	頭前段頭前小段	427-58	部分
44	頭前段頭前小段	427-66	部分

項次	地段別	地 號	備註
45	頭前段頭前小段	433-154	部分
46	頭前段頭前小段	433-157	部分
47	頭前段頭前小段	433-158	部分
48	頭前段頭前小段	433-159	部分
49	頭前段頭前小段	433-160	部分
50	頭前段頭前小段	433-161	部分
51	頭前段頭前小段	433-162	部分
52	頭前段頭前小段	433-165	部分
53	頭前段頭前小段	433-26	部分
54	頭前段頭前小段	433-5	部分
55	頭前段頭前小段	433-7	部分
56	頭前段頭前小段	433-77	部分
57	頭前段頭前小段	433-81	部分
58	頭前段頭前小段	433-9	部分
59	頭前段頭前小段	434-41	部分
60	頭前段頭前小段	434-5	部分
61	頭前段頭前小段	458-2	部分
62	頭前段頭前小段	458-50	部分
63	頭前段頭前小段	488-100	部分
64	頭前段頭前小段	488-101	部分
65	頭前段頭前小段	488-106	部分
66	頭前段頭前小段	488-16	部分
67	頭前段頭前小段	488-63	部分
68	頭前段頭前小段	511-19	部分
69	頭前段頭前小段	511-20	部分
70	頭前段頭前小段	511-67	部分
71	頭前段頭前小段	511-68	部分
72	頭前段頭前小段	511-71	部分
73	頭前段頭前小段	511-72	部分
74	頭前段頭前小段	511-73	部分
75	頭前段頭前小段	539-56	部分
76	頭前段頭前小段	539-57	部分
77	頭前段頭前小段	539-78	部分
78	頭前段頭前小段	539-79	部分
79	頭前段頭前小段	539-80	部分
80	頭前段頭前小段	540-2	部分

項次	地段別	地 號	備註
81	頭前段頭前小段	540-29	部分
82	頭前段頭前小段	540-33	部分
83	頭前段頭前小段	540-8	部分
84	頭前段頭前小段	551-62	部分
85	頭前段頭前小段	551-7	部分
86	頭前段頭前小段	591-128	部分
87	頭前段頭前小段	591-129	部分
88	頭前段頭前小段	591-130	部分
89	頭前段頭前小段	591-133	部分
90	頭前段頭前小段	591-27	部分
91	頭前段頭前小段	591-28	部分
92	頭前段頭前小段	591-33	部分
93	頭前段頭前小段	609-101	部分
94	頭前段頭前小段	609-11	部分
95	頭前段頭前小段	609-154	部分
96	頭前段頭前小段	609-171	部分
97	頭前段頭前小段	609-172	部分
98	頭前段頭前小段	609-174	部分
99	頭前段頭前小段	609-249	部分
100	頭前段頭前小段	609-250	部分
101	頭前段頭前小段	609-250	部分
102	頭前段頭前小段	609-251	部分
103	頭前段頭前小段	609-252	部分
104	頭前段頭前小段	609-253	部分
105	頭前段頭前小段	609-254	部分
106	頭前段頭前小段	609-262	部分
107	頭前段頭前小段	609-5	部分
108	頭前段頭前小段	667-106	部分
109	頭前段頭前小段	667-107	部分
110	頭前段頭前小段	667-108	部分
111	頭前段頭前小段	667-27	部分
112	頭前段頭前小段	667-32	部分
113	頭前段頭前小段	667-40	部分
114	頭前段頭前小段	667-50	部分
115	頭前段頭前小段	828-18	部分
116	頭前段頭前小段	828-26	部分

項次	地段別	地 號	備註
117	頭前段頭前小段	828-60	部分
118	化成段	33	部分
119	化成段	74	部分
120	化成段	77	部分
121	化成段	80	部分
122	化成段	86	部分
123	化成段	179	部分
124	化成段	180	部分
125	化成段	33-2	部分
126	化成段	74-3	部分

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

4.Y18 車站 (變更編號 3-2)

項次	地段別	地號	使用面積(m ²)	備註
1	興化段	241	2.1567	部分
2	興化段	685	3.5459	部分
3	興化段	684	91.2176	部分
4	興化段	682	45.1142	部分
5	興化段	683	0.0848	部分
合計			142.1192	

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

5.Y19 (變更編號 4)

項次	地段別	地號	使用面積(m ²)	備註
1	興化段	787	147.5788	部分
2	興化段	788	707.1306	部分
3	興化段	802	243.3091	部分
4	興化段	803	984.8112	部分
5	興化段	803-1	227.7900	全部
6	興化段	804	43.8107	部分
合計			2,354.4304	

註：實際面積以核定圖辦理地籍分割測量為準。

第六章 實施進度及經費

一、臺北捷運系統環狀線第一階段路線財務計畫概述

行政院經建會業於 93 年 11 月 1 日第一一九一次委員會核定臺北捷運系統環狀線第一階段路線財務計畫內容概要如下，如表 5：

(一) 財務計畫有關用地費 79 億元部分，依據「中央對直轄市及縣市政府補助辦法」規定，臺北縣政府需自行負擔。惟因該府財政困難且舉債已達公共債務法規定上限，無舉債空間，經該府林代縣長於 93 年 8 月 3 日拜會 院長及依據行政院 93 年 9 月 6 日函示，略以：請再檢討計畫需地條件及用地規模，並將用地費併入 BOT 中一併研議，儘速完成財務計畫報核。此次臺北縣政府檢討結果提出之方案（將用地費分為路線用地費 11.7 億元及車站站場用地費 67.3 億元，路線用地費由臺北縣政府自行負擔，車站站場依促參法規定，由民間辦理聯合開發），原則同意，惟因民間可出資用地費約僅 52.8 億元，尚不足 14.5 億元，臺北縣政府同意自行負擔。

(二) 有關聯合開發用地之取得與處分，請臺北縣政府依據「促進民間參與公共建設法」及「大眾捷運法」相關規定辦理。

(三) 自償率為 53.2%。依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，扣除自償率後，中央補助臺北縣政府工程經費 85%，其餘 15%由臺北縣政府自行負擔。

嗣經縣府考量縣府財政能力，仍無法負擔站場用地費用，故於 94 年 8 月 15 日公告招商文件中，將站場用地費用納入民間出資之一部份。

表5 臺北捷運系統環狀線第一階段路線財務計畫表

單位：億元		政府辦理			民間出資	合計
		中央	縣府	小計		
政府辦理	政府投資工程經費	131.7	23.3	155.0	0	155.0
	路線用地取得費	0	11.7	11.7	0	11.7
	前置作業費	3.1	0.5	3.6	0	3.6
	政府補貼民間非自償之工程經費	60.1	10.6	70.7	0	70.7
小計		194.9	46.1	241.0	0	241.0
民間辦理	場站用地取得費	0	0	0	67.3	67.3
	場站開發工程款	0	0	0	104.4	104.4
	工程經費	0	0	0	80.3	80.3
	利息資本化	0	0	0	4.7	4.7
小計		0	0	0	256.7	256.7
合計		194.9	46.1	241.0	256.7	497.7
自償率		53.2%				

二、用地取得方式

- (一) Y18 車站 (停車場用地兼捷運系統用地) 綠地及道路之用地依土地重劃方式取得。
- (二) Y19 車站 (捷運系統用地) 之用地依徵購及土地開發方式取得。

三、開發方式

- (一) 依「促進民間參與公共建設法」及「大眾捷運法」採 BOT 方式辦理。
- (二) 協議價購之優惠辦法依「臺北縣大眾捷運系統環狀線開發用地協議價購優惠辦法」規定辦理。
- (三) 頭前重劃區部分依土地重劃方式辦理整體開發。

四、財源籌措

- (一) Y18 車站 (停車場用地兼捷運系統用地) 綠地及道路納入重劃負擔支應。(詳表 6)
- (二) Y19 車站 (捷運系統用地) 由開發廠商依「大眾捷運法」及其他相關規定, 自行籌措開發費用。(詳表 6)

表6 變更新莊都市計畫(含部分頭前地區)(部分農業區、住宅區、道路用地、停車場用地、工業區為捷運系統用地、停車場用地兼捷運系統用地、綠地、住宅區及道路用地)(配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線)案實施進度及經費表

公共設施用地種類	面積(公頃)		土地取得方式				開闢經費(百萬元)				主辦單位	預定完成期限(註一)		經費來源
			徵購(註二)	撥用(註三)	土地重劃	土地開發(註四)	土地徵購費	地上物補償費	工程費(註五)	合計		徵購勘測設計	施工	
停車場用地兼捷運系統用地	Y18	0.40	-	-	✓	-	-	-	349	349	臺北縣政府	96年01月	99年12月	納入重劃負擔支應
綠地	0.10		-	-	✓	-	-	-	1	1	臺北縣政府	95年06月	95年06月	納入重劃負擔支應
道路	0.47		-	-	✓	-	-	-	5	5	臺北縣政府	95年06月	95年06月	納入重劃負擔支應
捷運系統用地	Y19	0.24		—	—	✓	45	7	288	340	臺北縣政府	96年01月	99年12月	專案編列

備註：

- (一) 本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。
- (二) : 必要時得依一般徵收方式辦理。
- (三) 撥用方式，依相關規定辦理。
- (四) 依據大眾捷運法第七條及其他相關規定辦理之土地開發。
- (五) 係指土建部分工程費。