

中國地理學會會刊
 第 28 期 民國 89 年 7 月
 Bulletin of the Geographical Society of China Located in Taipei
 No. 28, July 2000, pp. 39-54.

土地開發之社會衝擊評估之研究

Study of the Social Impact of the Land Development

莊翰華*

Han-Hwa Juang

摘 要

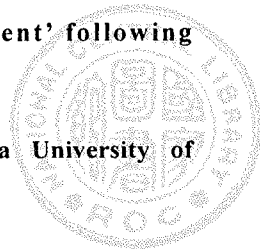
土地開發單位於從事環境影響評估作業常只注重自然環境分析，對於攸關社區居民權益的社會影響評估卻無詳實之評估作業。本文以「增設蘆洲交流道併附近土地開發案」為例，經由社會成本與效益分析之探討，評估土地開發是否對社區具有正面之效益，以為決策之參酌。

關鍵詞：土地開發、社會衝擊

Abstract

Environment Impact of the land development includes natural analysis and social evaluation, and the former is importantly considered, furthermore, as a case study of 'Lu-jou Interchange Development' following

* 國立彰化師範大學地理學暨研究所專任副教授
 Associate Professor, Department of Geography, National Changhua University of Education



indexes of decision to review social environmental impact.

Keywords: Land development, Social impact

壹、前言

土地開發係指土地於重新整理後，經由實質規劃之手段，達成土地使用之目的。然而，當土地經開發而改變其原先之用途或增加其使用強度時，定會對周遭環境產生衝擊；受衝擊之項目或影響層面，端視土地開發之型態及規模而定，一般而言受自然環境、社會環境與經濟、公共設施服務品質及交通衝擊等層面之影響；諸如：社區住宅、購物專用區或交通建設等不同類型之開發計畫，其對地方環境的衝擊層面及影響範圍，將因基地開發之規模大小有不同程度之波及效果。

目前政府單位均要求大宗土地開發案的開發單位必須有詳實的環境影響評估及財務計畫，以避免不當的土地開發行為。然而，一般的土地開發單位於從事環境影響評估作業時只注重自然環境分析，對於攸關社區居民權益的社會衝擊評估卻無詳實之評估作業。因此，為瞭解土地開發行為對社會環境產生之衝擊影響，本文擬經由社會成本與效益分析之探討，評估土地開發是否對社區具正面之效益，為加強說明此項效果，特以「增設蘆洲交流道併附近土地開發案」為例，作為本項分析的實例演證。

貳、社會衝擊評估之內涵

國內學者蕭新煌與王俊秀（1990）對社會環境影響評估的定義，界定社會環境影響的最簡單方法便是：強調對重大建設及開發計畫進行環境影響評估之際，必須以整合的觀點注意社會層面的衝擊，並加以嚴肅的評估。換言之，社會環境影響評估的意義在分析、預測、評估開發行為對特定社會人民生活環境品質及福祉可能造成的影響，以作為開發規劃決策過程之依據。姜蘭虹（1988）指出：理想的環境影響評估，是在事前評估各種影響。而社會



環境影響評估的首要目標是提供評估計畫之可行性、效益—損失與公平性的必要資料。Bowles (1987) 認為：社會影響評估報告是規劃過程中的一個構成要素，能幫助決策者瞭解社區的階層中什麼即將改變。但過去社會影響評估之研究大都屬於事後之研究，因此發展事前之分析方法有其必要性。

影響評估較偏向於心理學、社會學、經濟學及其他社會科學的領域，故其評估之內容較傾向於分析居民生活的環境品質、公共福利及有形或無形上的經濟效益考量，例如：高速公路興建造成社區生活環境之破壞與影響；工商綜合區、購物中心之設置使就業機會增加等。有鑑於進行社會環境影響評估時，須有輔助工具作為判斷土地開發對社會環境影響之依據，在經濟學的觀點而言，土地開發對社會環境的影響係屬外部性效果，也就是社會成本與社會效益。

由土地之經濟觀點而言，土地開發行為因改變原土地使用內容，或增加土地使用強度，多少將增加毗鄰土地的外部性成本，但也有可能是外部性效益，此外部性效果即為社會效益。例如新社區之開發、大型購物中心之設置或大型公共設施之建設，因變更原土地使用內容，導致大量的人口流通，自然造成公共設施需求之增加或原有公共設施之擁擠成本等，附近居民生活環境品質當然低落。但也可能因土地開發提供充分之公共設施，彌補地方上公共設施不足的窘境，甚至提供地方經濟繁榮之機會。為評估因土地開發行為對社會環境造成之影響，經由土地開發對地方社會效益之分析，將可提供規劃與決策時之參考。

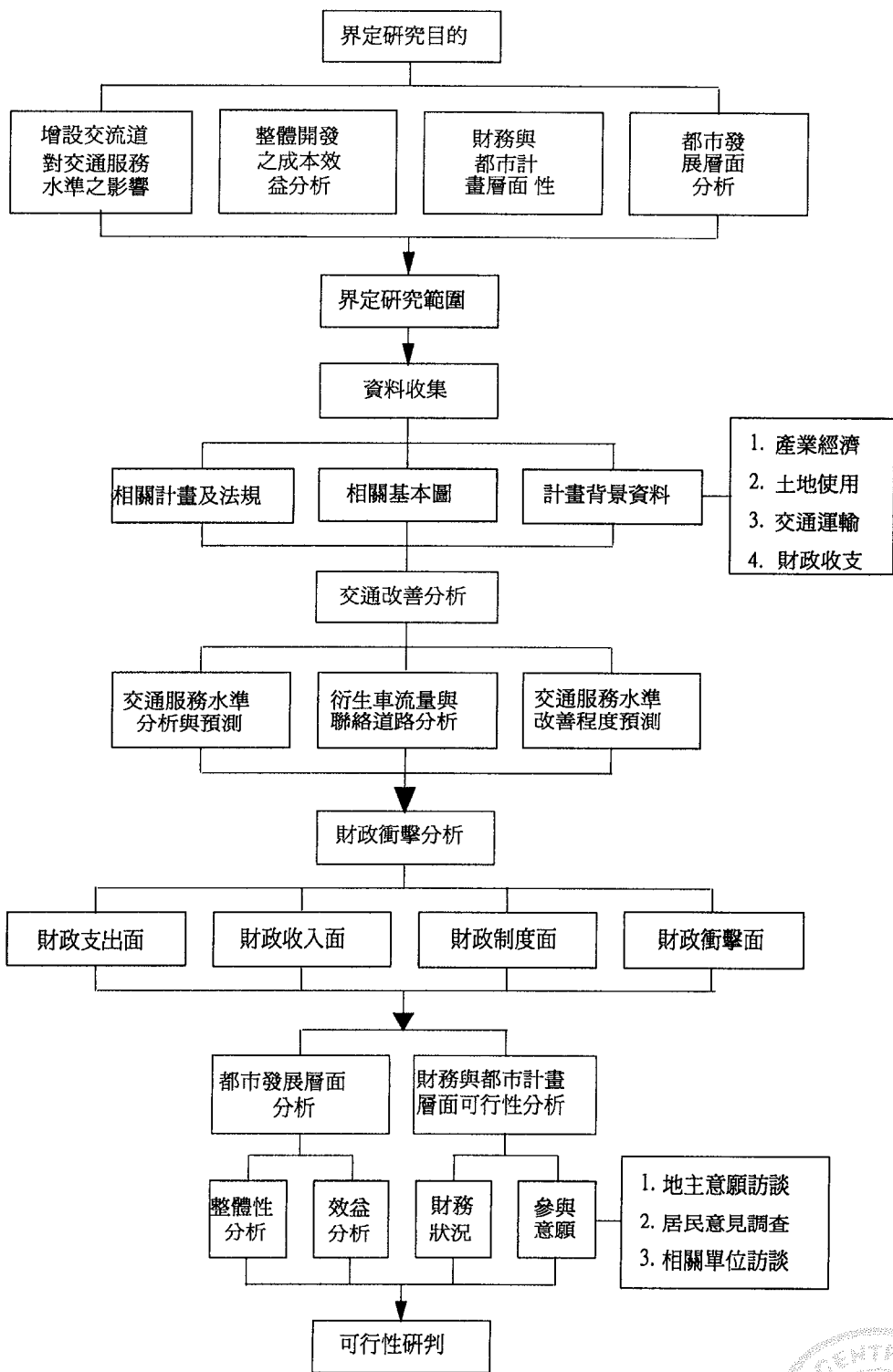
綜上可知，經由土地開發對地方社會效益之衝擊面有：交通、財政、財務、整體、意願、發展等面向，面向之分析可作為社會環境影響之評估工具（見圖一）。

參、土地開發之社會影響評估

「變更蘆洲都市計畫（配合蘆洲交流道及其聯絡道路用地取得方案）細部計畫」中有關本開發之內容如下：

1. 計畫人口：12,550 人。
2. 土地使用分區計劃設有住宅區、再發展區、商業區、工業區、批發倉儲專用區、車站專用區、加油站專用區等，其面積分配狀況如下：





圖一 土地開發之社會衝擊分析圖



- (1) 住宅區－本細部計畫住宅區因交流道設置而形成二個獨立單元，面積共約 18.1292 公頃，佔計畫面積之 33.15%。由於此二處住宅單元之區位條件類似，故本計畫僅訂定單一使用強度管制。
- (2) 再發展區－本細部計畫區劃設二處再發展區，面積約 0.9873 公頃，佔計畫面積之 1.8%。其主要功能乃在加速都市更新且提高本細部計畫開發之可行性。
- (3) 商業區－配合主要計畫精神，於本細部計畫區劃設四處地區商業中心，面積共約 3.3854 公頃，佔計畫面積之 6.18%。其主要功能乃在提供住宅鄰里之商業、娛樂、餐飲及購物等日常性服務，及彌補蘆洲市商業服務機能之不足。
- (4) 工業區－配合主要計畫之精神，於本細部計畫區劃設一處工業區，面積為 2.1989 公頃，佔計畫面積之 4.02%。
- (5) 批發倉儲專用區－因交流道設置後提高當地可及性與易行性，乃於本細部計畫區南側劃設三處批發倉儲專用區，面積共約 3.0835 公頃，佔計畫面積之 5.63%。可作為一般批發與倉儲服務使用。
- (6) 車站專用區－為提昇當地旅客轉運功能並加強其他運輸工具接駁服務，乃於本細部計畫區西側劃設一處車站專用區，面積約 0.6611 公頃，佔計畫面積之 1.21%。
- (7) 加油站專用區－配合主要計畫於細部計畫區劃設一處加油站專用區，面積約 0.0692 公頃，佔計畫面積之 0.13%。
- (8) 公共設施用地－
 - A. 公園：劃設三處公園，面積約為 0.5795 公頃，佔計畫面積 1.06%。
 - B. 綠地：劃設十三處綠地，面積共計 1.9821 公頃，佔計畫面積 3.62%。
 - C. 停車場：劃設五處停車場，面積約為 0.933 公頃，佔計畫面積 1.7%。
 - D. 道路：道路面積共 9.1580 公頃，佔計畫面積 16.73%。
 - E. 高速公路：高速公路面積共 10.2116 公頃，佔計畫面積



18.65%。

一、交通衝擊分析

本文公路路網供需分析中有關道路容量之估算，係以各年期所構建公路路網中道路等級對應之道路容量為基礎，並參酌交通部運輸研究所『臺灣地區公路容量手冊』進行分析，有關增設蘆洲交流道後，中山高速公路及蘆洲交流道鄰近道路於各年期尖峰小時路段流量與容量分析結果，茲就道路系統之供需狀況分述如下，以利評析增設蘆洲交流道是否具有必要性（見表一、表二）：

表一 蘆洲交流道鄰近道路各年期道路服務狀況分析

路名	路段	道路容量 pcu/hr	民國 100 年			民國 110 年		
			交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準
I-2 號路	蘆洲交流道 -中山一路	6000	5699	0.95	D	5984	1.00	E
I-2 號路	蘆洲交流道 -中正北路	6000	6682	1.11	E	7082	1.18	E
中正北路	四維路- 蘆洲交流道	5400	5356	0.99	D	5543	1.03	E
中正北路	蘆洲交流道 -中正北路 82 巷	5400	3658	0.68	C	3812	0.71	C
中山一路	信義路- 蘆洲交流道	5400	6502	1.20	F	6736	1.25	F
中山一路	蘆洲交流道 -永安北路	5400	4437	0.82	D	4668	0.86	D

表二 設置蘆洲交流道對鄰近道路之交通影響分析（民國 110 年）

路名	路段	道路容量 pcu/hr	設置蘆洲交流道			不設置蘆洲交流道		
			交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準
I-2 號路	蘆洲交流道 -中山一路	6000	5984	1.00	E	---	---	---
I-2 號路	蘆洲交流道 -中正北路	6000	7082	1.18	E	---	---	---
中正北路	四維路- 蘆洲交流道	5400	5543	1.03	E	5211	0.96	D
中正北路	蘆洲交流道 -中正北路 82 巷	5400	3812	0.71	C	5211	0.96	D
中山一路	信義路- 蘆洲交流道	5400	6736	1.25	F	6197	1.15	E
中山一路	蘆洲交流道 -永安北路	5400	4668	0.86	D	6197	1.15	E

(一) 臺北都會區交通網之交通影響分析

就臺北都會區而言，中山高速公路係兼具都會區內快速道路的功能，亦即中山高速公路除兼負臺北都會區聯外中、長程交通旅運服務外，同時亦為都會區內整體快速道路系統的一環。依本計畫模擬臺北都會區公路路網，並經路網分派進行道路交通量預測，以及路網運輸績效的評估後，發現增設蘆洲交流道後，將使蘆洲、三重、五股、新莊等地區之旅客能更便捷地利用臺北都會區的快速道路系統網路，產生相當正面的運輸績效（依本計畫之預測分析結果，於民國 100 年、110 年時，旅客總旅行時間每年分別節省約 364,058 小時與 380,390 小時，顯然旅客總旅行時間有明顯下降現象），特別是對都會區內較長程之旅次，於旅行時間之節省更是顯著。因此，就臺北都會區交通網的交通影響而言，蘆洲交流道之增設所產生的影響係正面遠大於負面。

(二) 中山高速公路之交通影響分析

民國 100 年與 110 年時，本文對於設或不設蘆洲交流道所進行的交通量預測結果，顯然設置蘆洲交流道並不致使中山高速公路的道路服務水準大幅惡化。因此，就整個中山高速公路（含高架段）的交通影響而言，蘆洲交流道之增設所產生的道路交通衝擊應屬有限。

(三) 蘆洲市區道路之交通影響分析

在蘆洲交流道鄰近地區相關重要道路的交通量預測結果，顯然蘆洲交流道的設置，將對道路產生相當程度之交通衝擊，惟不致使其嚴重惡化。因此，就蘆洲交流道鄰近地區之道路的交通影響而言，蘆洲交流道之設置所產生的影響雖負面稍大於正面，惟不可否認，將可享受增設交流道所帶來的交通便利。

綜合上述的彙整分析，顯然就交通影響層面而言，蘆洲交流道之增設所產生之正、負面衝擊均存在，然就交通運輸系統之改善規劃而言（特別是高速公路增設交流道），似乎宜以運輸系統之整體性效益作較主要的考量，是以本部分乃認為蘆洲交流道之設置必要性不高。

二、財政衝擊分析

透過財政衝擊分析之「每人乘數法」，將所預估所得之財政支出數與財政收入數做一比較，可瞭解此開發對地方財政之衝擊，以作為開發決策之參酌。以下便由財政衝擊分析的結果，對整體開發效益作一分析。

(一) 開發成本收入比較



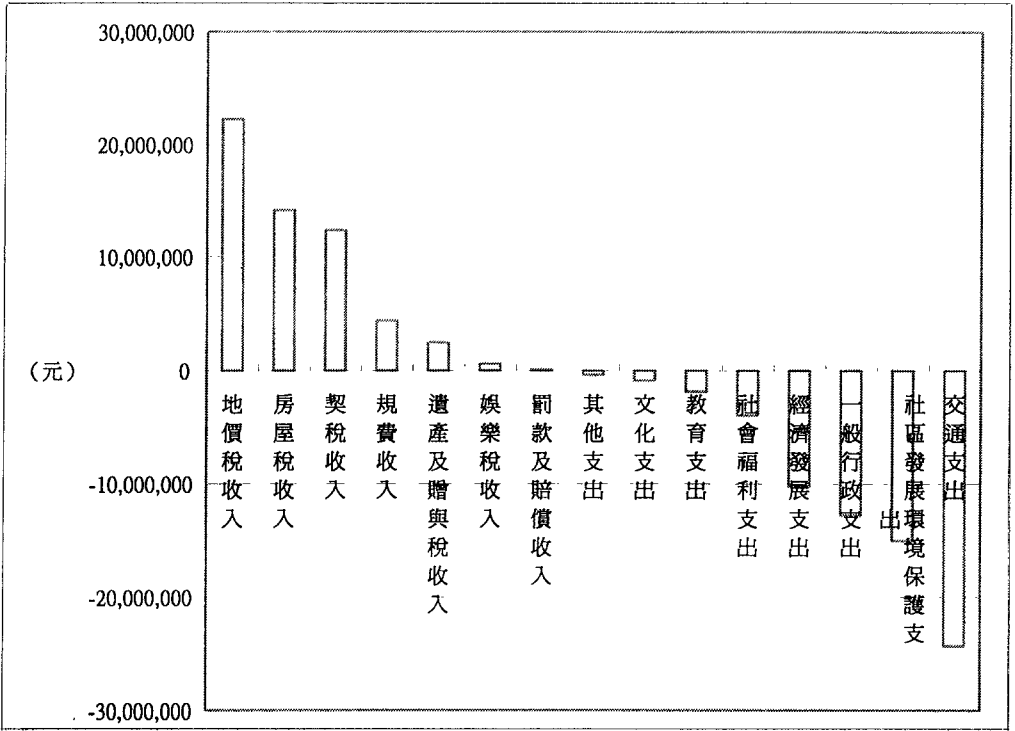
由表三及表四可知臺北縣及蘆洲市各個財政收支項目所佔總收支之比例，由圖二及圖三可知，臺北縣與蘆洲市在財政的收入金額與支出金額的情形。在交流道開發後，臺北縣政府主要增加的財政支出項目為各級學校教育支出（佔 50.96%）及教育支出（佔 20.60%），總支出金額為 237,280,600 元；蘆洲市在交流道開發之後，主要增加的財政支出項目為交通支出（35.01%）及社區發展環境保護支出（21.61%），總支出金額為 69,464,250 元。在地方財政收入衝擊方面，在開發之後，臺北縣政府所增加之財政收入主要為土地增值稅（佔 37.71%）及地價稅（佔 25.24%），總收入為 147,047,046 元；蘆洲市在交流道開發後，主要增加的財政收入項目為地價稅（佔 39.52%）及房屋稅（25.04%），總收入為 56,337,602 元。

表三 臺北縣財政收入支出比例表

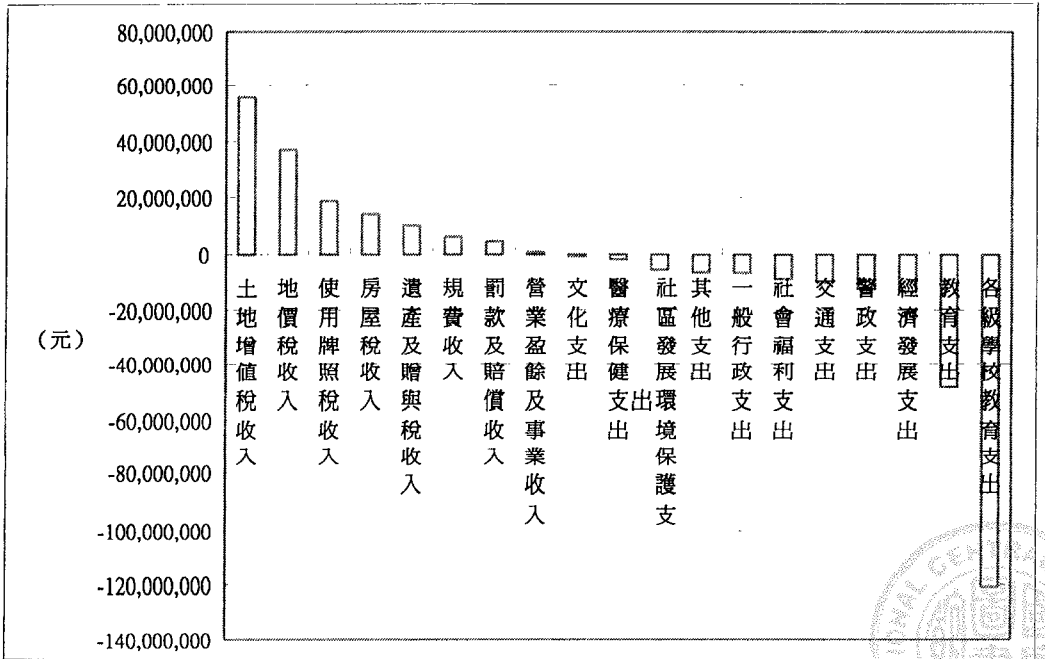
收 入 項 目	比例 (%)	支 出 項 目	比例 (%)
地 價 稅 收 入	25.24	一 般 行 政 支 出	2.85
土 地 增 值 稅 收 入	37.71	經 濟 發 展 支 出	5.81
房 屋 稅 收 入	9.59	教 育 支 出	20.60
使 用 牌 照 稅 收 入	12.64	文 化 支 出	0.29
契 稅 收 入	-	交 通 支 出	4.36
印 花 稅 收 入	-	社 會 福 利 支 出	3.80
娛 樂 稅 收 入	-	醫 療 保 健 支 出	0.76
遺 產 及 贈 與 稅 收 入	6.85	社 區 發 展 環 境 保 護 支 出	2.40
罰 款 及 賠 償 收 入	3.16	警 政 支 出	5.40
規 費 收 入	4.29	其 他 支 出	2.78
營 業 盈 餘 及 事 業 收 入	0.52	各 級 學 校 教 育 支 出	50.96
收 入 總 計	100.00	支 出 總 計	100.00

表四 蘆洲市財政收入支出比例表

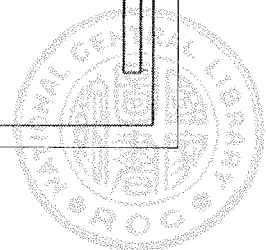
收 入 項 目	比例 (%)	支 出 項 目	比例 (%)
地 價 稅 收 入	39.52	一 般 行 政 支 出	18.42
土 地 增 值 稅 收 入	-	經 濟 發 展 支 出	14.73
房 屋 稅 收 入	25.04	教 育 支 出	2.68
使 用 牌 照 稅 收 入	-	文 化 支 出	1.29
契 稅 收 入	21.94	交 通 支 出	35.01
印 花 稅 收 入	-	社 會 福 利 支 出	5.71
娛 樂 稅 收 入	1.03	社 區 發 展 環 境 保 護 支 出	21.61
遺 產 及 贈 與 稅 收 入	4.47	其 他 支 出	0.56
罰 款 及 賠 償 收 入	0.17		
規 費 收 入	7.84		
營 業 盈 餘 及 事 業 收 入	-		
收 入 總 計	100.00	支 出 總 計	100.00



圖二 臺北縣財政收支比較圖

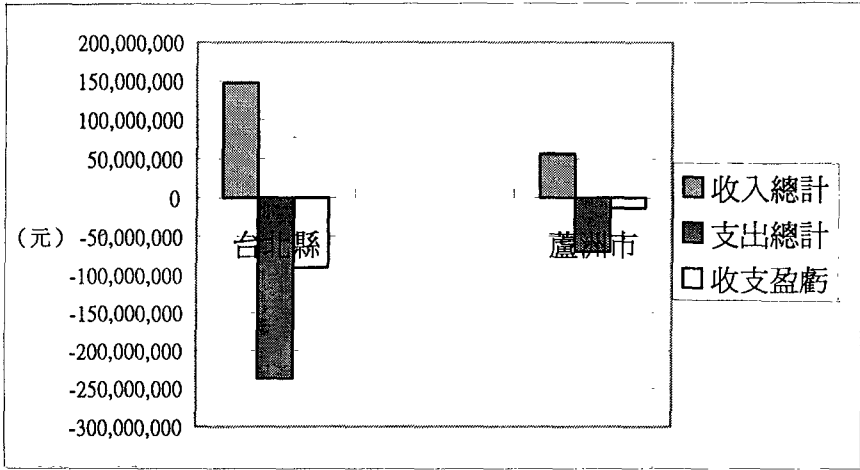


圖三 蘆洲市財政收支比較圖



（二）整體開發效益

由分析結果得知：開發之後，對臺北縣政府及蘆洲市之地方財政而言均是支出大於收入（見圖四），收支盈虧呈現負數，在臺北縣為負九千多萬元，在蘆洲市則為負一千三百多萬元，顯示此開發結果並不具地方政府財政利益條件，亦即本開發在財政環境之下是不具適宜性，整體而言為不具開發效益。



圖四 財政收支盈虧圖

三、財務衝擊分析

本文係依現場調查整理及分析之結果，用以估算辦理區段徵收之財物計畫有關拆遷補償費部份。由於考量時間、人力及經費所限，故本文僅能完成現場土地使用補調查工作，關於公私有土地權屬及土地公告現值等部份則無法逐一完成清查工作。故以下僅能針對地上物拆遷補償費部份重新估算，地價補償費部份及其他相關數據則引用自臺北縣地政局之估算版本，資料日期為八十八年八月二十一日（地政局提供）。根據上述計算結果，總開發經費估算如表五，顯示開發尚具利潤。

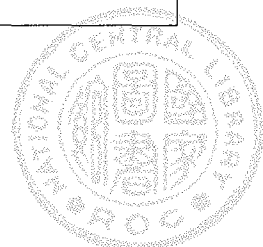
四、意願衝擊分析

以問卷從事計畫地區居民意願調查（283份）（見表六），結果顯示：本計畫範圍內之多數民眾對於設置蘆洲交流道之態度為不必要設置，意願上亦多數人表示不願意。再者，多數居民認為最可接受的開發方式為市地重劃，與政府原先規劃之區段徵收方式不同。若政府執意以此方式進行交流道之設

置與開發，勢必造成民眾抗爭與阻撓。為解決此一困境，本文從本次問卷調查及分析過程中所得之結論，做以下幾點建議，以供參考：

表五 區段徵收開發總經費估算表

項號	項目	備註
壹	基本資料	
一	開發總面積 (一) 公有土地面積 (二) 私有土地面積	35.1021 公頃 3.7728 31.3293
二	公共設施用地面積 (一) 無償撥用 (二) 有償撥用	14.8491 7.1603 7.6888
三	安置住宅面積	0.35
四	開發年期	3 年
五	抵價地面積	5.0127
六	可供標(讓)售土地面積	22.5791
貳	開發成本	
一	土地整理費 (一) 私有土地地價補償費 (二) 公有土地地價補償費 (三) 地上物補償費 (四) 地上物救濟金 (五) 臺電變電所遷移費	15,639,092,636 11,300,718,683 1,726,979,853 1,436,545,240 1,054,848,860 120,000,000
二	工程費 (一) 直接工程費 (二) 間接工程費 (三) 規劃設計監造費	501,682,000 402,488,000 78,668,000 20,526,000
三	行政及地籍整理費 (一) 測量及地及整理費 (二) 行政作業費 (三) 期前作業費	19,650,000 7,700,000 8,300,000 3,650,000
四	利息 (一) 土地整理費利息 (二) 工程費利息 (三) 行政及地籍整理費利息	4,197,056,204 4,061,660,027 130,292,836 5,103,341
參	總計	20,357,480,840
肆	可供標售價格(元/平方公尺) 換算每坪價格(元/坪)	90,161 297,531
伍	當地市價(元/坪)	300,000 - 320,000



表六 居民問卷調查結果整理表

	態度表示 (%)					績分 值 (分)
	非常必要	必要	無意見	不必要	非常不必要	
題目：您認為於蘆洲地區設置高速公路交流道之必要性？	15.55	20.49	16.25	24.73	22.97	2.86
	非常願意	願意	無意見	不願意	非常不願意	績分 值 (分)
題目：為配合國道高速公路於蘆洲地區設置交流道工程，您是否願意配合參與開發？	12.37	25.44	18.37	22.61	21.20	2.90
	態度表示 (%)					
	徵收	區段徵收	市地重劃	其它		
題目：您認為於蘆洲地區設置高速公路交流道，您最可接受的開發方式為何？	8.13	34.63	39.22	18.02		

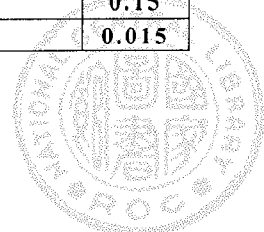
1. 開發、規劃過程中應多與地區民眾溝通協調。建議可採座談會之方式，廣泛討論，並於規劃決策時，多考量民眾意見。
2. 民眾反對設置之原因可能在於憂慮交流道設置後所帶來之大量車流，將使本地區現況已不是很好之交通，趨於癱瘓，故宜多著重交通之規劃與改善。
3. 民眾反對開發原因之一為土地及建物的拆遷補償，對於徵收補償作業宜詳盡考量，並與民眾多做溝通。
4. 民眾反對之原因尚有擔心開發工程圖利特定團體及人士，為避免此一問題，規劃過程宜多採公開化，並邀請民眾團體代表參與，進行監督。

五、發展衝擊分析

以開發案可能衝擊範圍（蘆洲、三重、五股）從事居民意願調查（395份）（見表七），結果顯示：受訪民眾認為增設蘆洲交流道後所能帶來的效益即交通可及性提高、對地區的經濟發展會有所幫助，就交通便利及經濟發展兩大項目的總評，其態度表示平均績分值为 2.76 分，趨向正面的看法。但

表七 受訪者之態度績分值總表

		態 度 表 示 (%)					績 分 值 (分)
		非常 不同意	不 同 意	沒 影 響	同 意	非常 同 意	
交通 便利 價值	1.設置蘆洲高速公路交流道可以縮短你通勤的時間？	6.08	12.91	32.91	34.68	13.42	0.36
	2.設置蘆洲高速公路交流道可增加蘆洲、三重、五股地區對外交通的門戶？	5.82	8.61	29.62	40.51	15.44	0.51
經濟性的 價值	3.設蘆洲高速公路交流道會帶動附近土地地價上漲？	5.06	10.38	17.72	49.11	17.72	0.64
	4.設置蘆洲高速公路交流道會增加附近地區的商業活動？	5.32	10.13	27.09	40.76	16.71	0.53
	5.設置蘆洲高速公路交流道會促進地區工業的發展？	5.32	14.43	32.15	36.20	11.90	0.35
	6.置蘆洲高速公路交流道可以增加地區民眾的就業機會（例如：商業活動、工程開發等所提供的就業機會）？	6.08	12.91	31.14	37.22	12.66	0.37
公共服務品質的 價值	7.設置蘆洲高速公路交流道因帶動事業活動的興辦，會增加治安警務成本的負擔？	1.77	6.58	18.99	53.16	19.49	-0.82
	8.設置蘆洲高速公路交流道因帶動事業活動的興辦，會導致地區街道交通阻塞的社會成本產生？	1.01	1.01	10.38	47.09	40.51	-1.25
	9.在交流道開發後，增加之車流會產生廢氣、噪音等污染，但基於交流道帶來的效益，所以我能夠忍受這些污染？	19.49	24.56	15.95	30.63	9.37	0.14
	10.設置蘆洲交流道後，諸如：公園、綠地等之公共設施服務品質會低落？	2.28	9.11	26.08	43.54	18.99	-0.68
總 分							0.15
平 均 績 分							0.015



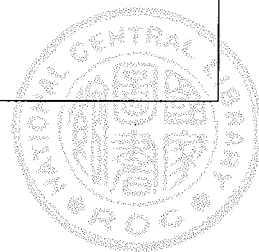
在公共服務設施方面的態度表示呈現相當負面之看法，尤其在交通阻塞方面，有高達八成七的受訪者非常憂心增設蘆洲交流道將使原本擁塞的道路更爲惡化。有六成三的民眾認爲一旦設置蘆洲交流道後，將使蘆洲、三重市的人口持續增加，且因本地區公共設施數量目前已呈現不足的狀態，故未來公共設施的服務水準勢必更爲低落，就公共服務品質所有項目的總評，其態度表示平均績分值爲-2.61分，趨向負面的看法；據受訪者表現之容忍力而言，要求生活環境品質更優於追求增設交流道所帶來之效益。

肆、土地開發之社會可行性省思

綜合以上之社會性的成本與效益、及其影響程度，可知在增設蘆洲交流道後衍生之效應，歸納民眾與計畫分析預期之社會效益結果顯示（見表八、表九）：就民眾對蘆洲交流道將衝擊地方路網、及公共設施服務品質將更形低落的預期而言，與預期之效益分析結果吻合，但對地方的繁榮發展的確仍有其助益。

表八 綜合影響分析表

項目		影響分析	備註
交通 層面	臺北都會區交通網	正面效益	運輸整體性效益之考量，蘆洲交流道之設置必要性不高
	中山高速公路	影響有限	
	蘆洲市區道路	負面效益	
財政 層面	列入開發經費	短期不具財政利益	爭取中央政府政策性補助
	不列入開發經費	整體不具開發效益	
財務 層面	標售地價與市價	稍具開發效益	
居民 意願 層面	交流道設置必要性	負面意見	規劃公開化，保障合法，多溝通
	配合開發意願	正面意願	
	開發方式接受度	市地重劃爲宜	
發展 層面	民眾預期效益 交通便利價值 經濟性的價值 公共品質價值	正面效益 正面效益 負面效益	公共設施服務品質低落，俾益地方繁榮發展
	計畫預期效益	生活環境品質降低	



表九 社會效益分析表

評估因素		社會			
		成本	效益		
項	目	歸屬			
民眾預期之效益	交通便利的價值： 縮短通勤時間 增加對外交通的門戶	社會大眾		√	
	經濟性的價值： 帶動地價上漲 增加地區的商業活動 促進地區的工業發展 提供就業機會	社會大眾		√	
	公共服務品質的價值： 警政治安維護成本 交通阻塞成本 對污染之忍受程度 公園、綠地服務品質	社會大眾	√		
	計畫之預期效益	農地轉用所引起之農民轉業問題	農民	√	
		工廠拆遷所引起之工廠員工轉業問題	工廠員工	√	
		人口增加所造成之各項擁擠	社會大眾	√	
		對地區發展之影響	社會大眾		√
		對政府稅收之影響	社會大眾		√
		對地區路網之衝擊	社會大眾	√	
對地區居住環境之影響		社會大眾	√		
增加工作機會		社會大眾		√	
與遠期路網搭配之效果	社會大眾		√		

附註：社會大眾指蘆洲、三重、五股三地區之民眾

伍、結語

雖說社會效益評估是決策者決策過程的重要參考依據，對人民的權益而言不啻是一項保障，然由於社會效益評估內容牽涉的層面太廣，很多評估項目無法予以量化或給予任何價值衡量，在這些無法予以量化衡量的評估項目中，其效益判斷的正確性就不免令人質疑。社會效益評估在效用上雖有其限度，但其輔助決策的功能卻不容忽視，尤其是公眾介入評估過程的觀點日益受重視的今日。為能使土地開發規劃考量更為周延，減低民眾對開發行為的疑慮，及提高計畫的可行性，政府機構應注重社會效益之評估，統籌社會效益評估之方向，擬定社會效益之本土化準則，以供未來作為評估政府大規模公共工程建設或民間大規模之土地開發案之依據，深入探討對地方社會效益衝擊之程度，落實規劃者的社會責任。

參考文獻

1. 莊翰華（1997）都市財政理論與實務，新竹：建都文化。
2. 莊翰華（2000）土地使用計畫面面觀，新竹：建都文化。
3. 莊翰華（2000）變更蘆洲都市計畫（配合蘆洲交流道及其聯絡道路用地取得方案）可行性之研究，臺北縣政府委託。
4. 黃文景，莊翰華（2000）“土地開發對地方社會效益衝擊之研究”，第四屆（2000）國土規劃論壇。

