

# 新北市捷運建設籌資與財務調度精進措施

新北市政府主計處為協助籌措新北市捷運建設所需經費，參與各捷運建設財務計畫研商、年度預算籌編及提供財源規劃與資金調度之建議，並提出 1. 以市地重劃盈餘補助捷運建設、2. 環狀線用地經費財務調度方案及 3. 擴大捷運周邊整體開發區實施增額容積初探等具體措施，以減輕市庫負擔，俾利捷運建設順利推展。

新北市政府主計處（林科員甘泉）

## 壹、前言

臺北都會區大眾捷運路網於松山線完工通車後，以臺北市為中心的捷運系統已趨成型，惟以整個大臺北都會區而言，需俟「三環三線」深入人口稠密地區並串聯現有路廊，以提供更完善的服務並使原有路線效益最大化（三環三線計畫路網詳附表）。捷運建設屬國家重大工程計畫，所需經費龐鉅，三環三線尚處興建及規劃之路線中，屬新北市負擔

部分保守估計約 2 千億元，如何籌措財源已成為當前重要議

題，本文謹就新北市政府籌措捷運經費之各項方案簡要說明。

附表 新北市捷運建設三環三線計畫路網表

計 畫		捷運路線
三 環	第 1 環	文湖線
		環狀線（第一 & 第二階段）
	第 2 環	中和新蘆線
		萬大—中和—樹林線
	第 3 環	板南線（含延伸頂埔段）
		三鶯線 機場捷運
三 線	淡海輕軌	
	汐止民生線	
	安坑線	

資料來源：新北市政府捷運工程處網站 <http://ntpdrt.npc.gov.tw/>。

# 創新變革精進獎勵項目



## 貳、新北市捷運建設多元籌資基本架構

新北市政府為推動捷運建設，自 100 年成立軌道建設發展基金（以下簡稱軌道基金）至今，陸續推動多條捷運路廊計畫，以軌道基金為中心、其他新北市所屬財務個體（普通基金、其他特種基金）為來源之捷運建設籌資平台架構已逐漸成型（圖 1），其中自償經費之回收及非自償經費挹注之機制與法令依據，均根據新北市現有制度，由主政機關新北市政府交通局及相關局處就各自業管部分訂之。

在自償性經費部分，自前行政院經建會提出「跨域加

值公共建設財務規劃方案」以來，地方政府皆須對於捷運建設 TIF（租稅增額融資，Tax Increment Financing）及 TOD（大眾運輸導向發展，Transit Oriented Development）外部效益進行內部化之規劃；至非自償性經費部分，除中央依自償率補助工程經費外，餘皆須由地方政府自籌財源支應。

## 參、新北市捷運建設籌資具體創新措施

新北市政府主計處（以下簡稱本處）於整體籌資架構下之角色，係參與各捷運建設財務計畫之成本檢討、效益挹注設定及提供財源規劃與資金調度之建議，相關具體措施說明

如後：

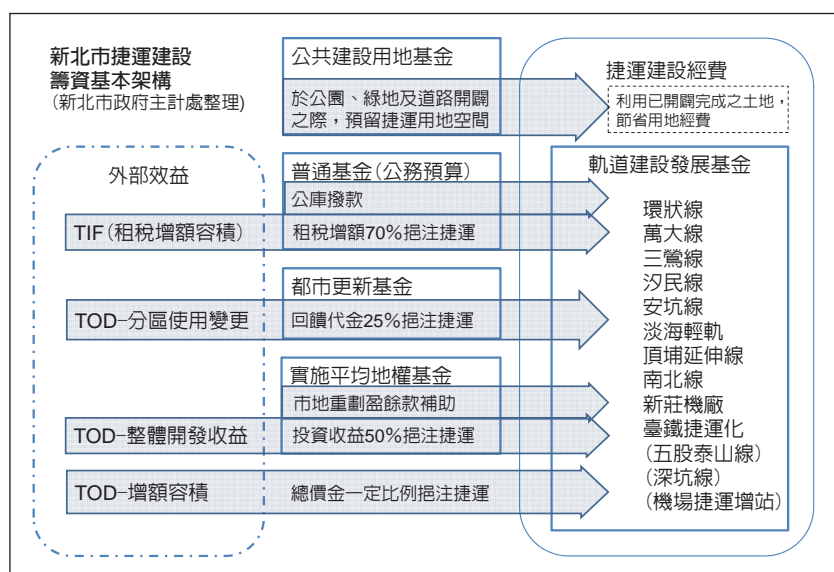
（一）市地重劃盈餘補助捷運建設

新北市實施平均地權基金（以下簡稱平均地權基金）主要業務係辦理新北市境內之區段徵收與公辦市地重劃，其中市地重劃辦竣結算後，開發盈餘款之二分之一需留供重劃區內增加建設、管理及維護。

本處提出由平均地權基金應付保管款（即前揭二分之一市地重劃盈餘款）補助捷運建設經費，獲採納後自 100 年至今持續主動協調主管機關處理預算編列及執行事宜。查該基金應付保管款補助軌道基金，自 100 年至 104 年共編列 165 億 6,286 萬 1 千元。

本處將應付保管款之運用範圍及捷運促進重劃區發展之特性結合，以作為新北市政府負擔捷運建設計畫非自償經費之資金來源，此調度方式係屬首創，且本處持續對兩基金（軌道、平均地權）預算編列與執行之疑義進行各項研析，並為健全法制，提出由中央修法將捷運建設明確納入重劃區盈餘款運用範圍之建議，俾增關各地方政府自籌財源管道。

圖 1 新北市捷運建設籌資基本架構圖



資料來源：作者自行繪製。

(二) 環狀線用地經費財務調度方案

捷運環狀線第一階段係新北市政府以行政契約委託臺北市政府辦理，爰場站及路線所需用地臺北市政府必須以開發主管機關取得，其中因 Y15 板橋站聯合開發用地屬新北市政府，臺北市政府依法須有償向新北市政府撥用之，惟於此一計畫中臺北市政府係被委託機關，新北市政府仍須編列預算交由臺北市政府完成該法定程序。

本處規劃環狀線用地經費財務調度方案，將該項資金 25 億元撥出與撥入時程調整於同一年間，於 104 年度編列預算執行有償撥用程序，其方法與效益說明如下：

1. 交通局單位預算 104 年度

編列來自臺北市政府撥用土地之對價歲入 25 億元。

2. 交通局單位預算同年編列 25 億元對軌道基金之投資，支應軌道基金供有償撥用之購建固定資產預算，使該基金長期債務舉借數大幅降低，並減輕債務利息負擔。

3. 軌道基金於 104 年度預算中增列 25 億元購建固定資產，供臺北市政府完成法定之有償撥用程序。

(三) 捷運周邊整體開發區實施增額容積初探

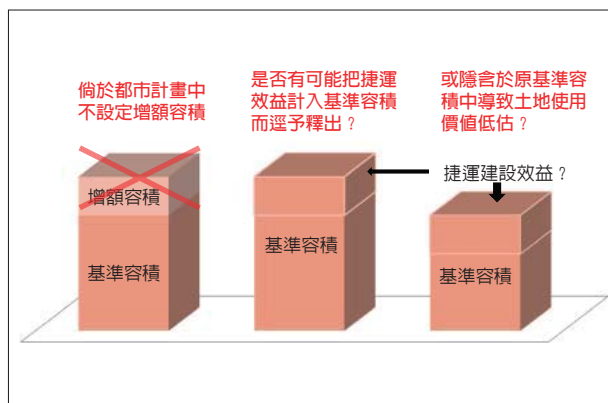
新北市現行自償性財源中增額容積設定之方式，未將整體開發區納入實施範圍中，爰增額容積之實現與價金收取受到相當大之限制，亦未符合增額容積設計初衷：

本處雖非 TOD 主管機關，仍秉積極開拓財源之精神，針對現有 TOD 增額容積效益挹注之規劃，與相關單位探討此限制之合理及必要性（圖 2、圖 3），以擴大財源；且將研析之結果專篇陳報市長，並交辦轉請相關機關研議，倘確實執行粗估可增加千億元以上之效益挹注。

肆、結語

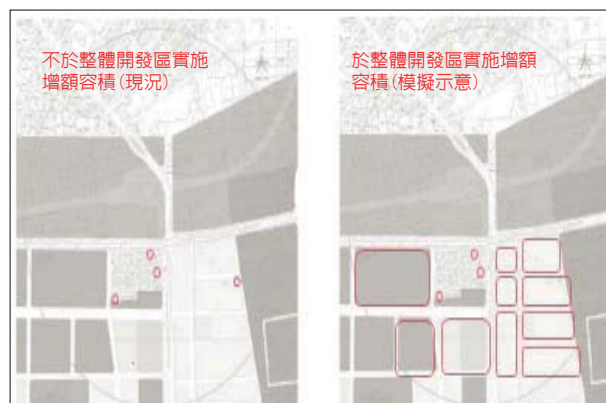
隨著環保意識抬頭以及民衆對於大眾運輸系統需求的提升，安全、舒適、準時的捷運系統蔚為各大都市之重要建設計畫，惟所需資金規模龐大，其財源之籌措係各級政府重要課題。對此，本處仍持續努力針對特種基金執行彈性研析及規劃，並提供有效之建言。❖

圖 2 不於整體開發區實施增額容積檢討示意圖



資料來源：作者自行繪製。

圖 3 環狀線 Y19 站周邊整體開發區模擬實施增額容積前後比較圖



資料來源：作者自行繪製，圖中資訊來自 102.12 臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）第二次修正計畫案。