

高速鐵路相關建設基金辦理站區開發之財務效益

高速鐵路相關建設基金係為配合高速鐵路通車計畫，辦理區段徵收開發計畫，交付高速鐵路車站用地及車站專用區予高速鐵路建設民間投資機構使用或開發，並整合周邊土地利用，另辦理高速鐵路車站聯外交通系統之相關建設，提供高速鐵路旅客便捷轉乘及資訊等服務，以增進高速鐵路整體營運效益。

◎ 陳西華 (交通部會計處約聘管理師)

壹、前言

交通部為落實行政院民國86年函示非營業特種基金簡併原則，爰修正已奉核定成立之「臺灣西部走廊高速鐵路土地開發基金」，合併「高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫」(以下簡稱土開計畫)及「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」(以下簡稱聯外計畫)，於

88年度成立「高速鐵路相關建設基金」(以下簡稱高鐵基金)，自行以發行乙類公債、經建會中長期資金借款與銀行借款方式，舉債支應高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南5個車站特定區區段徵收軌道路線、站體、站區廣場之用地及其他相關支出，與車站聯外道路工程等經費，後續以5個車站特定區區段徵收後，土地之處分收

入及高雄左營、苗栗、雲林及彰化車站周邊開發效益等，還本付息，期獲得自償之財務效益，同時達到減輕政府負擔。

貳、土開與聯外計畫之財務規劃

一、土開計畫財務規劃，係先以舉債方式支應高鐵5個車站特定區(面積約1,386.26

公頃)區段徵收土地所需之開發經費。區段徵收取得之土地除作為高鐵軌道路線、站區及交通設施用地與發給地主抵價地外，剩餘約304.43公頃土地，將以出租、設定地上權、有償撥用、讓售、標售、聯合開發等方式，回收高鐵基金所投入之區段徵收地價及地上物拆遷補償費、公共設施工程費、行政作業費、公債及銀行貸款利息費用等開發總成本662.19億元，達到區段徵收財務完全自償目標。

二、聯外計畫財務規劃，係部分自償，辦理高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄及未來新增苗栗、雲林等8個車站聯外道路系統38項改善計畫，非自償部分由國庫負擔，自償部分為工程經費326億

元，先以舉債方式支應，還款財源為高鐵左營、苗栗、雲林、彰化站站區開發淨效益、高鐵臺北至左營軌道沿線東側電纜槽及其投落點使用出租收益、台灣高鐵公司繳交營運回饋金及使用高鐵沿線及廠站用地、高鐵臺北車站用地及臺北車站隧道共構段結構物之租金收入。

參、土開計畫——高鐵5站特定區開發效益

一、發展定位

高鐵車站特定區開發之性質為新市鎮開發，為整合站區土地利用，提高土地價值，行政院於96年6月核定各站區之發展定位為：

(一) 桃園站：國際商務城，結合桃園國際機場優勢，規

劃建立「企業營運總部」，並提供會議、展覽、商務服務及企業群辦公室等機能。

(二) 新竹站：生醫科技城，以目前現正開發中之「生物醫學園區」為主軸，為提供其周邊相關住宿、休閒、購物等需求進行招商開發。

(三) 臺中站：娛樂購物城，於部分產專區內設立「中部行政中心」，引入政府機關帶動地方成長；另為改造都市環境，將興建人工平臺連結南北兩側土地，有效整合地區開發與環境限制。

(四) 嘉義站：休閒遊憩城，南臺灣風景帶北面入口之旅遊核心，帶動大阿里山風景帶發展。

(五) 臺南站：學研生態城，周邊地區發展尚未成熟，優

先以短期策略出租作業；
長期則以引入遊憩、生態
主題性產業等發展方向，
辦理招商開發。

二、發展策略

依高速鐵路車站特定區區
段徵收開發財務計畫，並考量
相關部門計畫及市場環境，依
各站定位研擬土地開發之策略
為：

- (一) 為帶動車站特定區發展，
將由政府率先投入公共建
設以創造特定區內的開發
商機，並配合市場環境，
推出招商案，引進投資、
建設產業。
- (二) 依據行政院研擬之發展定
位、「高鐵車站核心地區
整體規劃與招商策略」規
劃成果、不動產市場景氣
及各站區發展成熟度，配
合相關政策指示及部會合
作，持續推動，以創造政



府暨社會最大效益。

- (三) 利用車站周邊政府土地辦
理短期出租，提供生活機
能相關設施（如7-11、
麥當勞漢堡等生活機能）
；同時規劃短期活動，如
地區型活動或展覽，以吸
引人潮、了解特定區及養
地。
- (四) 環境綠化及地區空間地標
化，建立優質環境，提供
當地居民及往來旅客休憩
活動空間。

三、處理情形

土開計畫由5個車站特定
區，取得可回收開發經費之土
地面積共計304.43公頃，經由
出租、設定地上權、有償撥
用、讓售、標售、聯合開發等
各種處分方式，估計至108年可
陸續回收870.84億元（詳下頁
附表）。

目前截至97年2月止，實際
處分土地109.57公頃，收入為
276.68億元，扣除成本後賸餘

附表 可回收開發總成本之土地面積及處分收入表

截至97年2月

項目	財務計畫預計數		已執行數		待執行數	
	面積 (公頃)	金額 (億元)	面積 (公頃)	金額 (億元)	面積 (公頃)	金額 (億元)
原土地所有權人優先買回土地	3.44	4.76	3.44	4.76	-	-
高鐵附屬事業用地	32.05	93.84	32.05	93.84	-	-
有償撥用公設	20.22	13.51	4.58	4.93	15.64	8.58
讓售事業用地	6.76	14.30	6.29	13.18	0.47	1.12
剩餘可建地：						
住宅區	71.41	153.60	18.87	64.78	52.54	88.82
商業區	32.08	158.43	0.75	5.21	31.33	153.22
產業專用區	132.77	426.36	38.16	84.45	94.61	341.91
灌溉設施專用區	3.90	1.58	3.90	1.58	-	-
特定事業專用區	1.80	4.46	1.53	3.95	0.27	0.51
合計	304.43	870.84	109.57	276.68	194.86	594.16

約33億元，尚符合財務計畫預期。未來在97~108年間，尚待執行處分土地收入之目標約為594.16億元。其相關土地處理情形簡介如下：

(一) 已執行部分

1. 高鐵附屬事業用地依獎勵民間參與交通建設條例第15條規定，以設定地上權50年方式，提供台灣高鐵公司經營附屬事業，此部

分開發財源籌措係屬台灣高鐵公司自行籌措，無涉政府預算編列。預估開發淨效益633億元收入，依規定納入高鐵建設計算自償率，降低政府對高鐵建設出資額，減輕政府負擔。

2. 有償撥用公設及讓售事業用地，有償撥用文特、機關、環保設施、捷運車站、臺鐵路軌、站前廣場

等用地及讓售變電所、電力設施、天然氣設施、公用事業等用地之收入18.11億元。

3. 為配合「新竹生物醫學園區計畫」之執行，將高鐵新竹車站特定區產業專用區38.11公頃土地，依平均地權條例第55條規定，於92~94年間以開發成本84.35億元讓售行政院國科

會科管局，未來規劃為生物醫學科技園區，由臺灣大學籌劃。

4. 剩餘可建地之住宅區、商業區土地，標售結果多在桃園、新竹車站特定區，至96年底已售得69.99億元。

5. 原土地所有權人優先買回土地、讓售灌溉設施及特定事業專用區土地等收入10.29億元。

(二) 待執行部分

目前預計推動下列2項開發招商計畫：

1. 高鐵新竹車站特定區內商業區土地（世興段43地號）聯合開發招商計畫，土地面積約1,535坪，距高鐵新竹車站僅約150公尺，交通可及性與便利性均相當良好，且基地周邊已有多處推案興建中。經高鐵局訪談整合開發商意見及綜合檢討後，預定規劃採聯合

開發方式與民間合作，以合建分坪方式分配樓地板面積，取得不動產完整之所有權，後續處分原則將採出租方式，預估前5年平均每年租金淨收入約3,400萬元，以期獲得長期穩定收益。

2. 高鐵臺中車站特定區位於40公尺台1乙省道南側之產業專用區（二），基地面積廣達6.33公頃，距離高鐵臺中車站及臺鐵烏日車站約500~600公尺，因目前高鐵臺中車站周圍尚屬發展初期，大面積土地的開發風險過高，經高鐵局評估區域市場環境後，預計將細分出約6,000坪土地辦理標租，由土地承租者出資興建，並於興建完成後以出租建築物方式招商進駐或自行經營。依據大型開發案之營運需求，設定租期20年，興建期為2年

，營運期為18年，高鐵基金預估前10年平均每年租金淨收入約1,100萬元。高鐵局考量市場策略評估，預期藉由土地之標租可帶動當地發展，提升地價和租金水準，對臺中車站特定區區段徵收開發整體財務產生正面效益。

肆、聯外計畫——高鐵左營車站周邊開發效益

高鐵左營站區內可供開發土地，計有事業發展專用區、車站專用區之附屬事業使用面積及轉運專用區等3處，商業樓地板面積約2萬4,000坪可供招商收益。各區辦理情形如下：

一、事業發展專用區

基地面積3,195坪，以出租土地方式辦理招商，徵求民間開發經營。高鐵局94年10月與

新光三越開發股份有限公司完成開發經營契約之簽訂。新光三越擁有50年開發經營權，預計投資40億元，興建1棟集合觀光、購物、休閒、娛樂、餐飲、百貨零售等，商業樓地板面積約1萬8,000坪之商業百貨大樓，主體建物預計98年底完工，為左營車站引進人潮及商機，增加車站地區開發誘因並創造就業機會。高鐵基金依國有出租基地租金率調整方案，以申報地價年息5%計收土地租金，預期可收取地租（扣除地價稅）約1.26億元，另外以當年度實際營業額之0.3%估計可收取營業權利金約12.5億元，挹注聯外計畫經費財源。

二、車站專用區附屬事業開發大樓

車站專用區附屬事業基地北側緊鄰高鐵左營車站與臺鐵左營新站，為提升高雄左營地區旅運品質，強化捷運轉乘空

間及銜接周圍相關設施之便利性，進而帶動左營車站及周邊地區繁榮景象，由政府自行興建1棟地上5層地下2層鋼結構建物，其地下2樓與高雄捷運 R16 車站垂直共構，地上3樓並有連通走道連接高鐵車站與事業發展專用區之新光三越百貨大樓，工程完工後可提供高鐵、臺鐵、捷運車站旅運服務設施、百貨商場及停車場。預期轉運人潮川流不息，商業發展效益可觀，預計97年底完工後，招商出租商業空間予民間投資經營，估計10年租期可收取約5億元營業租金，納入高鐵基金作為聯外計畫經費財源。

三、轉運專用區

轉運專用區主要目的係供轉運之長、中程客運及公車案、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。另為配合服務大量轉運人潮之需求，將可提供商業、娛

樂事業、餐飲、百貨零售、金融服務、運輸服務、旅遊服務、辦公等都市計畫允許使用項目，惟此使用之商業總樓地板面積不得超過3,300平方公尺（約1,000坪）。規劃由政府自行興建地下3層，地面5層之建築物，地下3層均為停車場，1樓為候車大廳，2樓及3樓為1,000坪商業設施，3樓並有空橋連接臺鐵左營新站，4樓及5樓為辦公室，將來完工後，出租商業空間予民間投資經營，收益挹注高鐵基金作為聯外計畫經費財源。

伍、面臨問題與解決方式

土開計畫為辦理高速鐵路車站特定區開發所需之經費，係以舉債方式籌措支應，目前舉借金額約為234億元。由於區段徵收公共工程建設已接近完成，相關支出將可大幅減少，

未來最主要之財務負擔為每年約10億元之利息支出，如依財務計畫預期目標，辦理土地處分，原則應可達成百分之百自償目標。惟因95年間，經建會考量為整體開發使用公有土地，創造更高價值，並避免持續標售土地，影響土地之完整性或減少換地之彈性，要求高鐵局應先研議特定區內公有土地集中合併之可行性，並儘速邀集相關單位及地主展開協商，同時重新檢討高鐵車站特定區發展定位，致各站剩餘可建地延至96年5月始再辦理公開標售，因適逢房地產景氣逐漸降溫，至97年第1季公開標售情況均不如預期，對財務平衡產生影響。為謀積極改善，其因應方式為聘請專業開發顧問團隊，依據高鐵各站發展定位，配合市場條件及區域特性等因素，整體規劃多元化開發策略，舉辦投資說明會增加土地曝光率，分期分批辦理聯合開

發、出租招商或處分，同時繼續增強周邊公共設施，鼓勵政府機關進駐，提升站區發展成熟度，增進土地價值。

至聯外計畫中高雄左營站站區開發淨效益因規劃時之總體經濟預估與實際之景氣趨緩有所不同，另高雄市政府89年公告變更都市計畫核定開發上限較原估算為低等因素影響，致部分財源實際收益比原預估收益為低，未來除將積極辦理招商說明會吸引業者參加提供商機資料外，並蒐集投資人之建議，作為後續推動招商作業參考，期能提高租金收入。

陸、結語

高速鐵路相關建設基金藉由開發、處分站區土地，籌措車站特定區開發及高鐵聯外道路經費，除可帶動區域發展，亦能減輕政府財政負擔。現階段高鐵區段徵收作業已近尾

聲，聯外道路工程已完成院核第1階段6站28項子計畫之主體工程，達成高鐵通車營運前應完成目標，開發經費需求將大幅減少。往後計畫執行重心將移轉到土地開發投資經營層面，惟因站區位址多位於市郊，如何創造投資誘因，吸引產業進駐，營造群聚效應，實屬一大挑戰。且依以往經驗，新市鎮之開發，除政策規劃外，長期整體經濟成長景氣趨勢亦是重要影響因素。因此站區開發之成敗與否，實受限於許多主客觀因素，其中任一變數的改變，均可能影響執行結果，增加計畫之財務風險。爰為達成既定計畫目標，降低財務風險，後續將挑選具開發潛力之用地，推動聯合開發與建商合建分屋，同時視不動產市場行情積極招商及處分剩餘之可建地，清償債務並回收開發經費，達成財務自償效益。❖