

本市鐵路立體化暨捷運優先 路網財源籌措狀況專案報告



報告單位：交通局

113 年 11 月 25 日

提供日期：113/11/25

簡報大綱

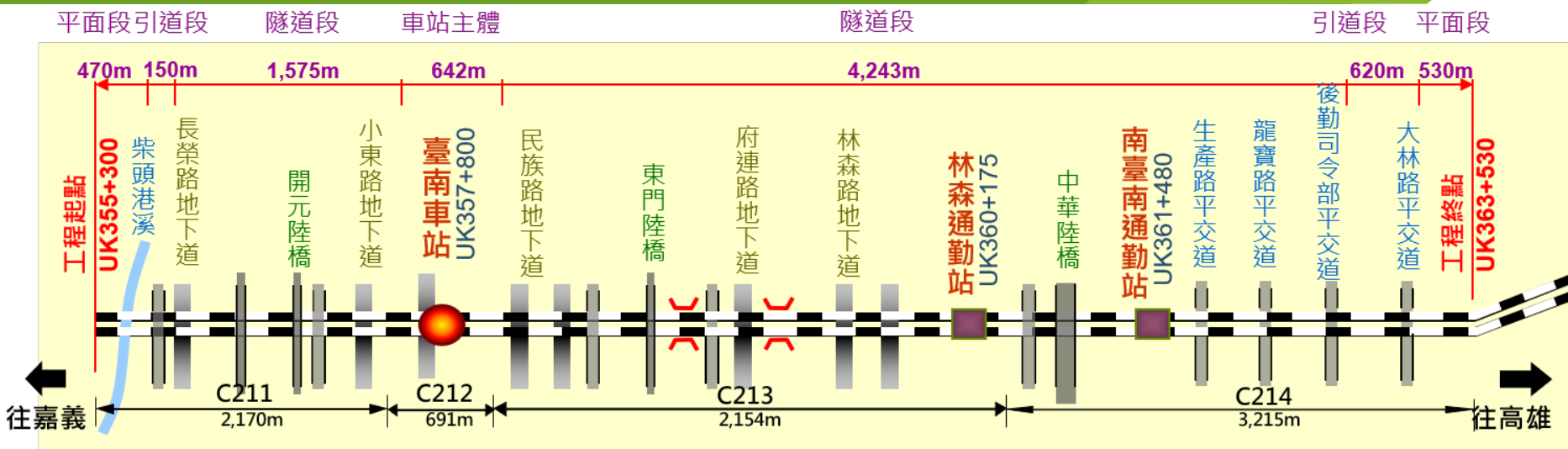
一 鐵路立體化規劃內容及經費預估情形

- ◆ 臺南市區鐵路地下化計畫
- ◆ 鐵路立體化延伸至永康地區計畫
- ◆ 新市地區鐵路立體化計畫

二 捷運優先路網規劃內容及經費預估情形

三 本府財源籌措

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-南鐵案



- 地下化工程範圍由大橋站以南為起點至大林路平交道以南為終點
- 將全長8.23公里之既有鐵路地下化，消除9處平交道，8處地下道(含人行)及5座陸橋(含鐵路橋涵)，計畫核定經費336.708億(經第二次修正計畫)
- 全線採**明挖覆蓋工法**，隧道段6,460m、引道段770m、平面段1,000m
- 臺南站改建為地下車站；增設林森、南臺南通勤站



一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-南鐵案

推動進度

□工程進度：

- ✓ 截至113年10月31日，C211標實際進度89.65%、C212標實際進度58.7%、C213標實際進度63.48%、C214標實際進度91.96%

□預計期程：

- 113年11月切換至地下軌道通車啟用；臺南站啟用

(註:國發會刻正審議鐵道局南鐵第三次修正計畫，地下化通車預計延至115年12月底)

- 115年11月林森站及南臺南站啟用

(註:三修計畫，林森站、南臺南站啟用期程分延至118年9月底、119年9月底)

- 115年11月整體計畫完工

(註:三修計畫，整體計畫延至120年3月底完工)

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-南鐵案

□南鐵案二修計畫分年編列情形

	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107
中央	0.82	0.479	1	1.576	1.145	3.565	1.399	3.132	5.204	29.750
地方	0	0.21	2.29	0	0	12.46	8.01	6.40	0	0

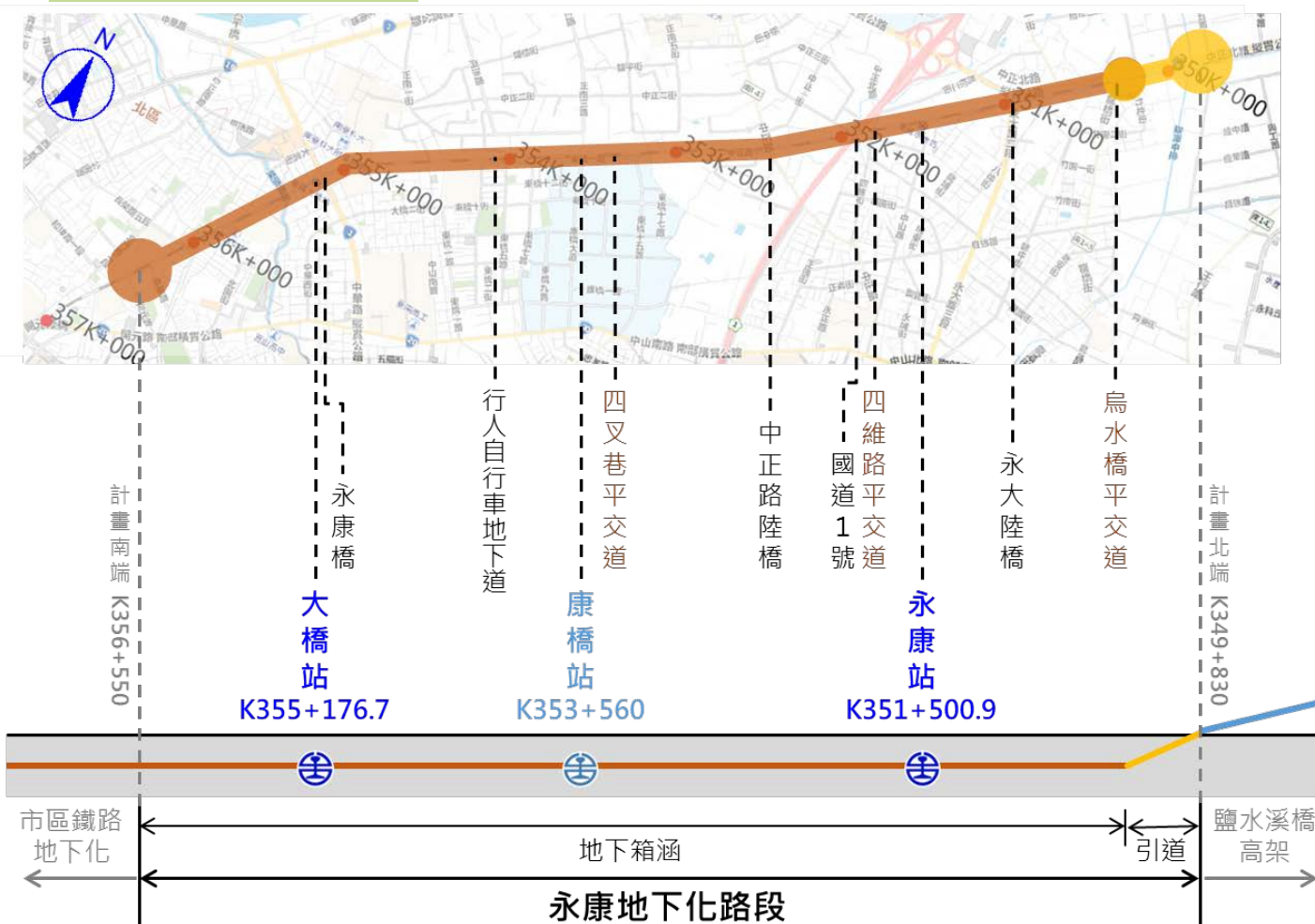
	108	109	110	111	112	113	114	115(及以後)
中央	29.95	21.835	32.616	23.594	39.442	41.105	39.417	18.591
地方	0	0	0	0	0	0	2.96 (預計)	9.754

單位：億元

- 總經費336.708億元，中央負擔294.62億元，地方支應42.088億元。截至113年，本府編列預算共29.374億元(實付29.374)，114年度預計編列2.96億元，後續年度尚需編列9.754億元
- 註:南鐵三修計畫預估為412.643億元，倘通過後本府負擔金額預估為51.58億元(12.5%)

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-永康案

規劃內容



計畫範圍

南端銜接「臺南市區鐵路地下化計畫」，烏水橋平交道北側約20公尺處出土銜接鹽水溪鐵路高架橋南端，全長6.72公里

工程項目

- 全線鐵路地下化
- 改建地下**大橋站** (三等站)
- 改建地下**永康站** (二等站)
- 新增地下**康橋站** (三等站)

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-永康案

推動進度

□計畫進度：

- ✓ 110年9月台鐵局同意推動
- ✓ 110年10月、111年2月提送交通部轉行政院審議
- ✓ 111年3月市議會同意推動
- ✓ 113年7月第8度提送交通部轉行政院審議(註:國發會已於10月24日函陳行政院，後續俟行政院意見辦理)

□預計期程：

- 113年底可行性研究核定
- 114年鐵道局辦理綜合規劃作業

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-永康案

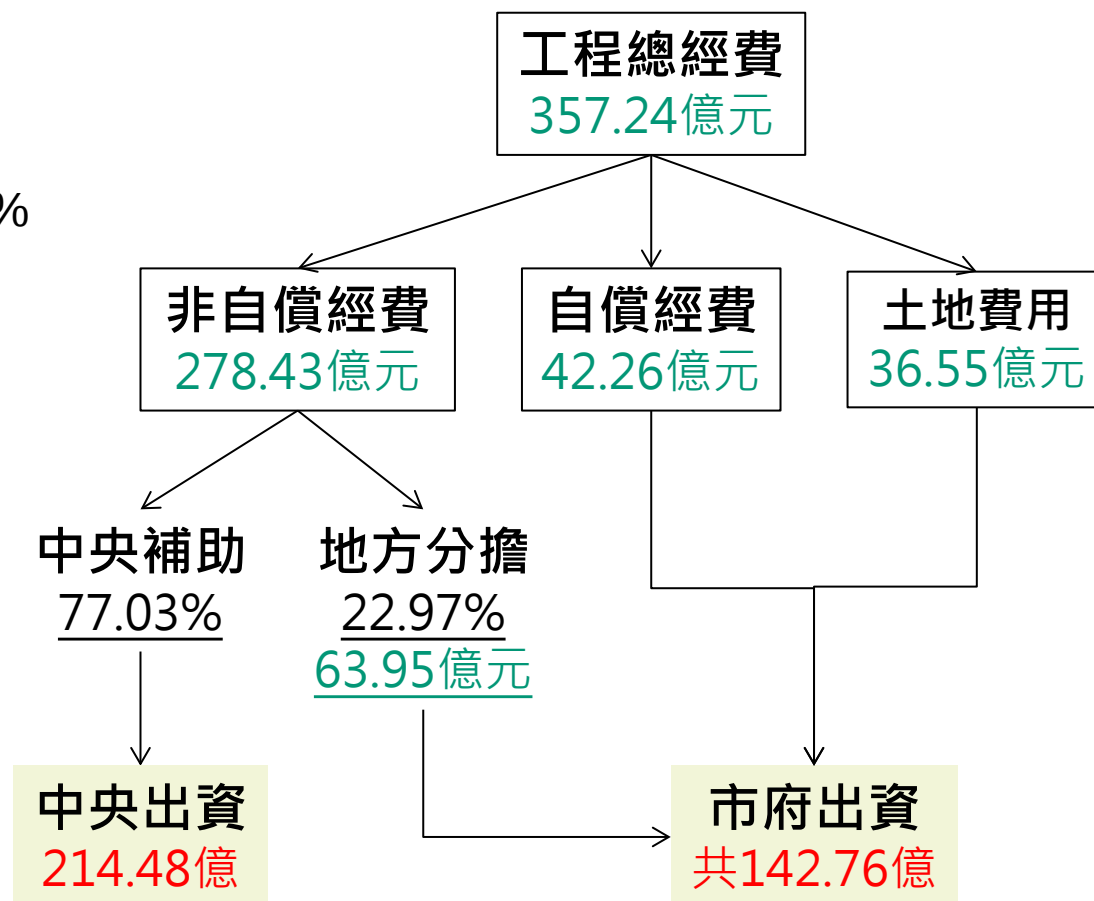
永康案地方經費分擔計算方式(可行性研究階段)

計畫自償率=11.68%

→非自償中央補助比例 77.03%

臺南市政府財力級次 (第三級)

自償率	非自償中央補助比例
≥14%	84%
13%	81%
12%	78%
11%	75%
10%	72%



一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-永康案

□永康案編列情形(可行性研究階段)

- 依「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」中央與地方政府經費分擔規定計算，總經費357.24億元，中央負擔214.48億元(60.04%)，地方支應142.76億元(39.96%)。
- 依可行性研究估算，工程期間約9年，分年預算原則依概估工程進度及中央地方分攤比例進行攤提。
- 參考桃園鐵路地下化，地方負擔約25%；後續可再爭取中央提高補助。

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-新市案

規劃內容

計畫評估範圍為新市區(北外環道路~西拉雅大橋)，經評估較適方案為鐵路高架化



計畫方案範圍

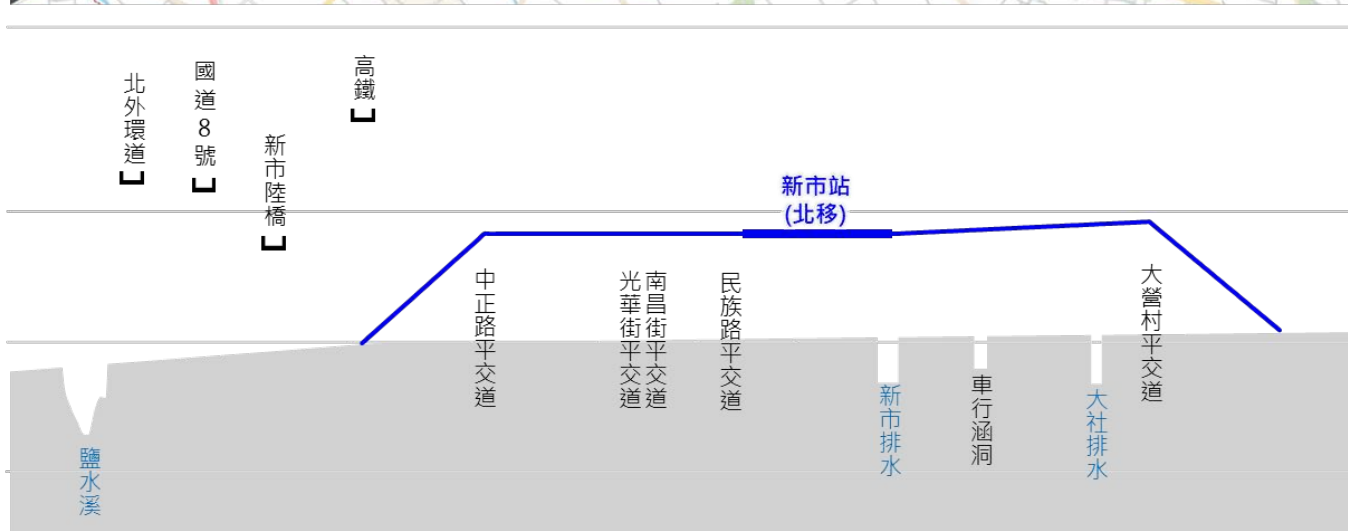
南端起自高鐵橋下，北至南科站南側，全長約4.6公里

方案工程項目

- 鐵路高架化
- 新市站改為高架型式，並北移設置於民族路平交道北側之農業區
- 沿線消除1處車行涵洞與5處平交道

額外配合項目

北移車站周邊之農業區配合區段徵收開發變更、新闢道路



一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-新市案

推動進度

□計畫進度：

- ✓ 110年5月啟動「臺南市新市至善化地區鐵路立體化可行性研究」，以新市市區高架作為計畫方案
- ✓ 113年5月起函送「臺南市新市地區鐵路立體化可行性研究」請臺鐵公司審查同意、刻正辦理中。
- ✓ 113年7月辦理新市鐵路立體化地方說明會
- ✓ 113年8月市議會同意推動
- ✓ 113年11月13日函報交通部審查

□後續預計：

- 取得臺鐵公司同意函

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-新市案

經費分擔

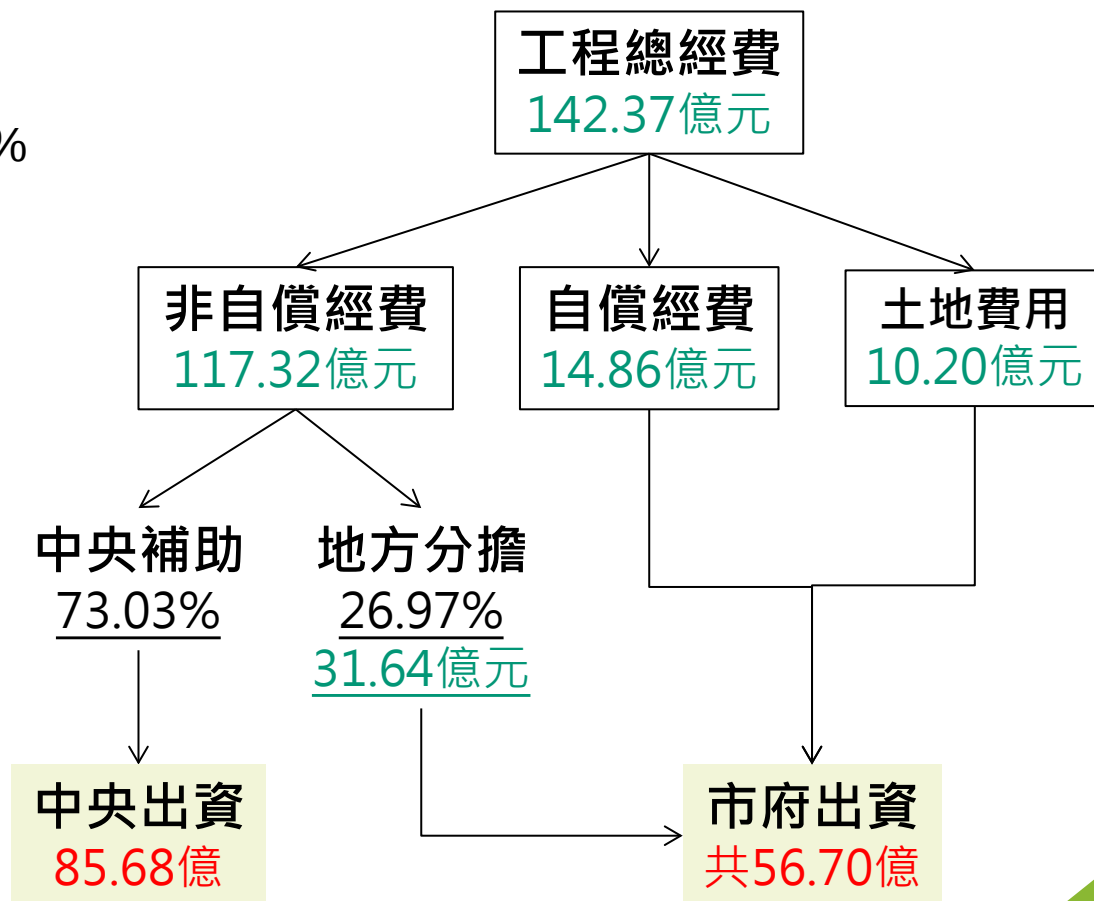
依鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點第八點之鐵路立體化計畫自償率與中央對各級政府非自償經費補助比率表計算

計畫自償率=10.34%

→非自償中央補助比例 73.03%

臺南市政府財力級次 (第三級)

自償率	非自償中央補助比例
≥14%	84%
13%	81%
12%	78%
11%	75%
10%	72%



一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形-新市案

□新市案編列情形(可行性研究階段)

- 依「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」中央與地方政府經費分擔規定計算，總經費142.37億元，中央負擔85.68億元(60.18%)，地方支應56.7億元(39.82%)。
- 依可行性研究估算，工程期間約6年，分年預算原則依概估工程進度及中央地方分攤比例進行攤提。
- 參考桃園鐵路地下化，地方負擔約25%；後續可再爭取中央提高補助。

一.鐵路立體化規劃內容及經費預估情形

- 中央經費來源：公務預算
- 地方經費來源：公務預算+自償性經費
=公務預算+土地開發效益
(包含基金) +租稅增額財源
+增額容積價金



二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

規劃內容

◆ 第一期藍線綜合規劃

- 大橋站-文化中心、仁德轉運站
- 長度約8.39公里，10座車站及1處機廠

◆ 第一期藍線延伸線可行性研究

- 藍線仁德轉運站-關廟、高鐵臺南站
- 長度約15.19公里，15座車站及1處機廠

◆ 綠線可行性研究

- 平實轉運站-地方法院站
- 長度約14.36公里，18座車站及1處機廠

◆ 紅線可行性研究

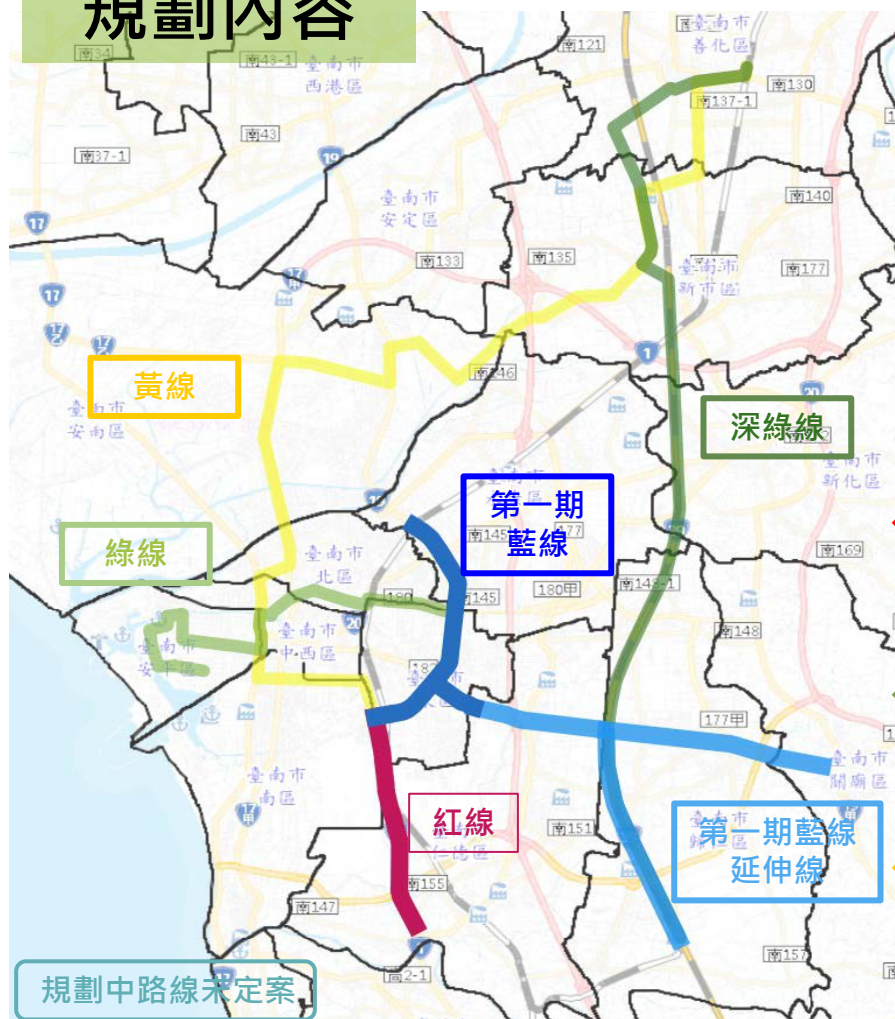
- 藍線文化中心站-嘉南藥理大學
- 長度約6.52公里，6座車站

◆ 深綠線可行性研究

- 藍延線BH01站-南科、善化站
- 長度約21.3公里，14座車站及1處機廠

◆ 黃線可行性研究

- 文化中心站-安南、南科、善化
- 長度約32.8公里



二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

推動進度



◆ 第一期藍線綜合規劃

- 113年5月提送交通部轉行政院審議，交通部8月22日核轉行政院，刻正依國發會意見修正。

◆ 第一期藍線延伸線可行性研究

- 113年9月提送交通部轉行政院審議，交通部11月15日核轉行政院。

◆ 紅線可行性研究

- 113年8月27日市議會審議同意，9月6日提報交通部審議。

◆ 深綠線可行性研究

- 113年10月底辦理地方說明會、11月11日完成期末報告審查。

◆ 綠線可行性研究

- 可行性研究修正，預計113年底完成可行性研究報告路線方案修正。

◆ 黃線可行性研究

- 113年10月23日交通部同意補助經費，刻正啟動可行性研究作業。

二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

□優先路網分年施工期程規劃

路線/年期	路線長 (公里)	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	
第一期 藍線	8.39	綜規			基設		統包												
藍線 延伸線	15.19	可研				綜規	基設		統包										
紅線	6.52	可研					綜規		基設		統包								
深綠線	21.3			可研			推動期程將依可行性研究成果規劃												
綠線	14.36	可研							推動期程將依可行性研究成果規劃										
黃線	32.8					可研			推動期程將依可行性研究成果規劃										

二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

□依大捷法第5條規定計算中央及地方政府分攤比例，經費分攤如下：

➤ 已陳報中央審議：

- A. 第一期藍線(自償率25.07%)：中央197.26億元(59.27%)、本府135.57億元(40.73%)，總經費332.83億元
- B. 第一期藍線延伸線(自償率25.06%)：中央455.38億元(59.98%)、本府303.81億元(40.02%)，總經費759.19億元
- C. 紅線(自償率25.01%)：中央167.27億元(60.20%)、本府110.62億元(39.80%)，總經費277.89億元

➤ 可行性研究期末成果：

- D. 深綠線(自償率25.02%)：中央572.86億元(62.57%)、本府342.68億元(37.43%)，總經費915.54億元

➤ 可行性研究修正：

- E. 綠線：除原高架路線方案外，刻正研議部分採潛盾工法地下化及往東延伸銜接深綠線之路線修訂方案。

➤ 可行性研究爭取中：

- F. 黃線：依111年交通部核定路網爭取可行性研究補助經費2千萬元，概估路線長度約32.8公里。

二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

□本府分攤自償性與非自償性經費

單位：億元

計畫名稱	中央補助	地方自籌			總經費
		自償性經費	非自償性經費	小計	
第一期藍線 (8.39公里)	197.26	83.84	51.73	135.57	332.83
藍延線 (15.19公里)	455.38	191.47	112.34	303.81	759.19
紅線 (6.52公里)	167.27	69.82	40.80	110.62	277.89
深綠線 (21.3公里)	572.86	218.85	123.83	342.68	915.54
合計	1392.77	563.98	328.70	892.68	2285.45

二.先進運輸系統規劃內容及經費預估情形

- ◆ 依大捷法第12條及捷運計畫審查作業要點第6條，本府應負擔土地、自償性與非自償性經費並應設置「臺南市軌道建設發展基金」專款專用，透過TIF財務規劃、土地開發收益管理、營運收益及融資等，統籌捷運建設財務運作，確保財務收支與營運之永續。
 - 租稅增額(TIF)：透過TOD整體規劃，結合都市發展，增加捷運週邊未來稅收，作為籌措建設財源。
 - 土地開發效益：妥善規劃場站開發，創造優質空間，提高計畫可行性與融資能力，以挹注捷運建設。

三.本府財源籌措

1

分年編列預算

依輕重緩急並視工程
實際付款期程分年編
列預算

2

提早啟動土地開發

成立軌道建設基金，
並透過土地開發、租
稅增額融資(TIF)及增
額容積等自償性收入
挹注建設經費

3

自償性工程款

提報本市公債委員會
審議，並發行「永續
發展債券」

4

非自償性工程款

優先自本市自有財源
支應，不足再舉借
「公共債務」

三.本府財源籌措

減輕交通建設成本

提早啟動土地開發作業

1. 於**綜合規劃階段**啟動土地開發作業
2. 透過**土地開發、租稅增額融資(TIF)**
及增額容積等自償性收入挹注建設經費

發行永續發展債券

1. 完成「**臺南市公債發行自治條例**」草案
2. 自償性工程款可透過本市公共債務管理委員會審議，計畫如具自償性，再發行永續發展債券
3. 依目前北高兩市發行永續發展債券為例，其票面利率較本市銀行借款低約**0.5%**
4. 如發行永續發展債券：
 - (1)鐵道建設：一年約可節省債息**0.28億元**
 - (2)捷運建設：一年約可節省債息**2.82億元**

三.本府財源籌措

台北、高雄、新北發行永續發展債券 皆用於捷運建設



台北

社會責任債券25億、75億
1.21%~1.26%

高雄

綠色債券20億
1.27%

新北

擬發行永續發展債券
目標100億

三.本府財源籌措

提升本市自有財源

進精策略

1. 合理評定地價
2. 適時調升房屋標準單價
3. 加強稅籍清理
4. 透過都市更新計畫，接續辦理**市地重劃、區段徵收、工業區開發**等，以強化非營業基金繳庫
5. **積極推動促參計畫**，招商引資，帶動本市產業發展，創造收入並節省政府支出

通過囤房稅2.0

1. 完成「**臺南市房屋稅徵收率自治條例**」修正草案
2. 減輕單一自住房屋稅率
3. 提高多屋族、空置或未有效利用之非自住房屋稅率

爭取統籌分配稅款有利指標

1. 財政努力：

- 「營利事業營業額」權重調降至30%
- 「科學園區產值」採外加權重計算
- 「歲入歲出決算賸餘年度數」採外加計分
- 「促參佔比」

2. 基本建設：

- 「土地面積」、「人口數」、「0-14歲人口」、「65歲以上人口」、「工業就業人口」、「農林漁牧就業人口」、「農林漁牧產值」、「再生能源裝置」、「AQI>100日數比」...等建議納入

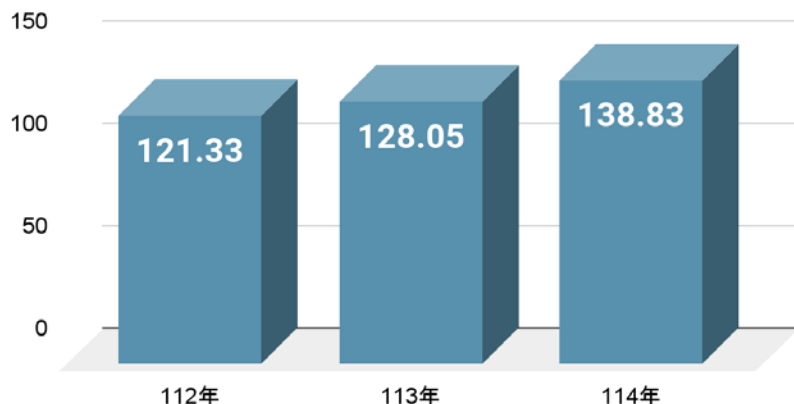
三.本府財源籌措

堅守財政紀律-舉借公共債務

每年得新增舉債額度約130億元

可舉債空間尚有1,292億元

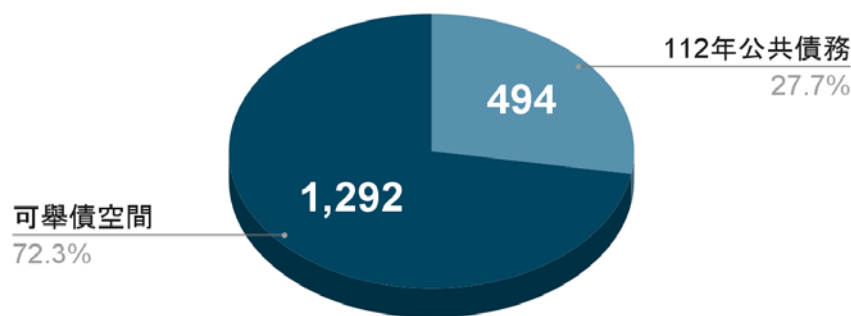
每年得新增舉債額度



前2年歲出總額15%平均數x前3年自籌財源平均成長率 - 強制還本數

114年法定舉債上限

單位：億元



長債：主計總處公布前3年GDP平均數x債務比率上限 - 上年度長債未償餘額

結語

- 1** 本市希望藉由重大交通建設完工後，能帶動台南市地區發展，並解決長久以來交通問題，同時透過營運後各項收入增加本府自償性財源，使本府先期投入經費能賡續收回
- 2** 本府近年來厲行開源節流的成果，人事費及工程採購發包等皆有預算賸餘數約50億元以上，在財務操作得宜情形下，112年底公共債務亦較111年底減少15億元，未來本府將賡續善用財務調度空間，戮力減少以舉借方式融通本項建設

簡報結束

