

調查報告

壹、案由：臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線、南港線東延段建設計畫自償性經費所舉借債務，已喪失原訂部分自籌財源之償債能力，迄未積極依法檢討並提出具體改善措施，究相關機關、人員是否違失等情乙案。

貳、調查意見：

審計部臺北市審計處（下稱臺北市審計處）民國（下同）101年度臺北市地方總決算審核報告伍、特別預算年度會計報告之審核中，有關臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網新莊線及蘆洲支線部分，及臺北市審計處91年度至100年度臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網南港線東延段特別決算審核報告，均提出捷運系統建設計畫自償性經費所舉借債務已喪失原訂部分自籌財源之償債能力，迄未積極依法檢討並提出具體改進措施等意見，爰依本院地方政府年度總決算審核報告審議小組決議，移財政及經濟委員會推派委員調查。案經洽請臺北市審計處到院簡報，及約詢臺北市副市長暨臺北市政府捷運工程局、財政局、主計處及臺北大眾捷運股份有限公司（下稱臺北捷運公司）等業務相關主管人員，並於103年7月4日赴臺北捷運公司履勘訪查。業已調查竣事，茲將調查意見臚列如后：

- 一、新莊線及蘆洲支線、南港線東延段各車站近年已陸續通車營運，惟臺北市政府仍沿循興建期間之作法，持續由該府償付利息，迄未由臺北捷運公司以兩路線營運收入償還自償性經費之貸款本金或利息，顯與行政院核定之財務計畫有違；又臺北市政府至本院調查始發現南港線東延段財務計畫，漏未計入130年度之淨

現金流出，致自償率高估超過 2%，詎該府主張因決算已於 101 年辦理完畢，故無修正財務計畫之必要，臺北市政府對於財務計畫檢核機制之缺失，及財務計畫堅持不予修正之理由，均有欠正當，核有怠失

- (一)「臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線走廊建設計畫之財務計畫」及「臺北都會區大眾捷運系統南港線東延段建設計畫之財務計畫」，分別經行政院於 87 年 7 月 15 日台 87 交字第 35318 號函及 90 年 6 月 13 日台 90 交字第 032764 號函核定，兩財務計畫明訂自償性財源由（省、）市政府代辦中長期貸款，在工程完工前，利息由（省、）市政府總預算負擔，完工後營運時，由營運單位償還貸款本金及剩餘期間利息。另有關前述「完工後營運時」之時間點，臺北市政府 103 年 4 月 24 日之函復資料表示，規劃後續路網各線之財務計畫時，係以一次完工通車為目標，惟為配合工程進度、當地居民需求與促進地區發展，經評估已達完工通車之路段，以分段通車方式提前營運，與財務計畫係以「全線完工通車」之目標進行規劃不同。
- (二)新莊線及蘆洲支線及南港線東延段之自償性經費中，屬臺北市政府應分攤部分之財源，分為舉借及市庫支應二種方式；其中新莊線及蘆洲支線於 91 年 11 月 1 日舉借新臺幣（下同）14 億元，101 年 1 月 16 日舉借 27.84 億餘元，合計約 41.84 億元，另南港線東延段於 91 年 11 月 1 日舉借 2 億元，101 年 2 月 1 日舉借 20 億元，合計 22 億元。依據該府提供之資料顯示，91 年迄今均持續償還利息，截至 102 年底，為前開所舉借之債務，新莊線及蘆洲支線已償付利息 3.58 億餘元，南港線東延段則已償付利息 1.03 億餘元。

(三)依據新莊線及蘆洲支線財務計畫，預估於 98 年完工，99 年起由營運單位分 15 年償還自償經費之貸款本金及利息；而該路線各車站實際係自 99 年 11 月 3 日至 102 年 6 月 29 日間陸續通車營運¹，而「新莊機廠」因工程延誤，預計遲至 108 年底方能全線完工，惟新莊機廠完工與否，對於該路線之營運狀況尚難謂有重大影響，且自 102 年 6 月 29 日起，該路線 21 個車站已全部具有開始營運取得收入之事實，亦應考量開始償還貸款本金及剩餘期間之利息。另依據南港線東延段財務計畫，預估營運期自 101 年開始，並自該年起，由營運單位分 19 年償還自償經費之貸款利息，自第 6 年起平均償還貸款本金；而南港線東延段 2 車站之實際營運時程略為提早，分別於 97 年 12 月 25 日、100 年 2 月 27 日完工通車，故南港線東延段已完全符合財務計畫所訂「完工後營運時」之時點，自應開始由營運單位償還自償經費之貸款利息。惟臺北市政府迄 102 年底，仍循興建期間之還款方式，持續由債務基金償付舉債之利息，兩路線迄未以營運收入償還自償性經費之貸款本金或利息，顯與行政院核定之財務計畫中所訂還本付息之時程未合。

(四)本院於約詢會議時提示南港線東延段之自償率計算有誤，請臺北市政府重新檢視，嗣該府於 103 年 4 月 24 日約詢補充說明資料說明，南港線東延段建設計畫之財務計畫自償率計算表，由於計算時未將 130 年之現金流入（100 年度現值）-493 百萬元（即

¹ 99 年 11 月 3 日通車營運：新莊線忠孝新生站、松江南京站、行天宮站、中山國小站、民權西路站、大橋頭站、蘆洲線三重國小站、三和國中生站、徐匯中學站、三民高中站、蘆洲站等 11 站。101 年 1 月 5 日通車營運：新莊線臺北橋站、菜寮站、三重站、先嗇宮站、頭前庄站、新莊站、輔大站等 7 站。101 年 9 月 30 日通車營運：新莊線東門站。102 年 6 月 29 日通車營運：新莊線丹鳳站及迴龍站等 2 站。

淨現金流出)納入，致 100 年度現值總計為 6,365 百萬元，自償率為 29.67%，中央與該府負擔比例分別為 35.165%；若加計前述-493 百萬元，則 100 年度現值總計為 5,872 百萬元，自償率降為 27.37%，中央與該府之負擔比例各為 36.315%；該府表示，因南港線東延段建設計畫工程已於 101 年度決算，中央政府及該府已依工程進度撥款支應，故無修正財務計畫之必要。惟自償率係自償性公共建設財務計畫之關鍵，影響財源之籌措及執行機關之財務責任，且已決算者僅興建期之收支，而財務計畫包括興建期及營運期，難謂無修正之必要。縱檢討後不加修正，亦須先經檢討不修正之理由亦為影響不重大，而非不加檢討，逕以已完成決算為託詞。況且財務計畫內容相關數據資料自應謹慎覆核，臺北市政府竟至本院調查始發現錯誤，該府允應全面檢視後續路網各路線之自償率有無類似錯誤，若錯誤之嚴重程度超出可容忍範圍，該等錯誤仍應更正。

(五)綜上，新莊線及蘆洲支線及南港線東延段自償性經費中，屬臺北市政府應分攤之部分，已分別舉借約 41.84 億元及 22 億元；除新莊機廠尚未完工外，兩路線各車站近年已陸續通車營運，惟臺北市政府仍沿循興建期間持續由債務基金償付舉債之利息，迄未由臺北捷運公司以兩路線之營運收入償還自償性經費之貸款本金或利息，顯與行政院核定之財務計畫有違；又臺北市政府至本院調查始發現南港線東延段財務計畫，漏未計入 130 年度之淨現金流出，致自償率高估超過 2%，詎該府主張因決算已於 101 年辦理完畢，故無修正財務計畫之必要，臺北市政府對於財務計畫檢核機制之缺失，及財務計畫不予修正之理由，均有欠正當。

二、臺北市政府未能確實掌握新莊線及蘆洲支線、南港線東延段二路線之損益，致未能適時控管該二路線之實際自償能力；且該府原訂部分自償財源已喪失償還該二路線所舉借債務之能力，迄未積極依法檢討並提出具體改善措施，且逕將當年度總預算將原自償性經費所舉債務悉數列為自償性債務，核與公共債務法等相關規定未合，核有缺失，應予檢討改善

(一)參照新莊線及蘆洲支線、南港線東延段兩路線之財務計畫所核算之自償率，係以各該路線營運評估年期內各年現金淨流入之現值總額除以工程興建年期內各年現金流出之現值總額，其中營運評估年期內各年現金淨流入主要係以營運票收減營運成本，並加計聯合開發收入、附屬事業收入等收入，再減除聯合開發成本、所得稅、資產增購及汰換成本等計算而得。又現行公共債務法第 5 條規定，地方政府在其總預算、特別預算及在營業基金、信託基金以外之特種基金預算內，所舉借之一年以上公共債務未償餘額預算數，應受債限管制；而公共債務未償餘額預算數，不包括以未來營運所得資金或經指撥特定財源作為償債財源之自償性公共債務；但具自償性財源喪失時，所舉借之債務即應計入。另依據 102 年 7 月 8 日修正之「自償性公共建設預算制度實施方案」第 14 點²略以：「計畫興建期間，各基金應注意經濟因素變動，逐年檢討其對計畫效益與自償財源之影響；如計畫效益或自償率較原定目標降低或難以達成者，應即提出改進措施或檢討停辦、緩辦。計畫完工營運後，每半年檢討營運情形及債務負擔狀況，如有無法達成原訂自償率之虞時，應

² 行政院 94 年 12 月 12 日院授主孝字第 0940009060 號函訂定訂定「自償性公共建設預算制度實施方案」。

即檢討提出改進措施，報主管機關核辦。但遇有重大問題或差異發生時應隨時檢討。各項自償性收入應按原訂財務計畫適時檢討控管，以確保自償率之達成，如確定無法達成原訂自償率及清償債務時，應由各基金擬具解決辦法，報請主管機關核轉行政院核定」。

(二)查臺北捷運後續路網之各路線損益並無定期彙報臺北市政府之機制，該府雖於 101 年曾函請臺北捷運公司提供部分路線之損益數據，惟仍未能確實掌握詳細資訊；且本院調查之初，該府僅函復臺北捷運公司各項收支係以全路網為計算基礎，並未有法定原則進行路線區分云云，嗣面囑臺北捷運公司提供新莊線及蘆洲支線、南港線東延段營運效益後，始獲相關數據；惟後續路網係具部分「自償」能力之建設計畫，自償能力與各該路線之損益情形息息相關，該府卻對各路線損益數據缺乏評估，忽視應適時檢討控管自償能力之責任，實有未洽，茲分述如下：

- 1、依據台北市政府函復資料顯示，101 年 10 月間，臺北市政府捷運工程局考量南港線東延段全線、新莊線及蘆洲支線部分路段營運已逾半年至 1 年半以上，臺北捷運公司應已具兩路線營運之相關票收、效益以進行評估與分析，並挹注捷運建設之必要資訊，故依據 99 年 8 月 21 日簽奉市長核定案，以北市捷財字第 10132271900 號函請臺北捷運公司提供兩路線之相關說明資料。臺北捷運公司函復略以，依新莊線及蘆洲支線財務計畫推估，100 年平均每公里日運輸收入應可達 85 萬元，惟以該公司營運至 101 年 9 月份結果檢視，該路線實際營運平均每公里日運輸收入僅 18 萬元，差

異達 4.7 倍。嗣臺北市政府捷運工程局就前開新莊線及蘆洲支線實際營運平均每公里日運輸收入僅 18 萬元乙節，再請臺北捷運公司提供該資料之詳細計算公式及原始資料等數據。臺北捷運公司函復該府表示，前述數據係由該公司各車站起迄運量矩陣資料，擷取新莊線及蘆洲支線平均每日運量人次，再乘以平均票價，計算出平均每公里日運輸收入。由前述相關函文可知，臺北市政府雖於 101 年 10 月 1 日函請臺北捷運公司提供新莊線及蘆洲支線、南港線東延段全線之營運效益等資料，惟該公司僅簡要提供新莊線及蘆洲支線資料，南港線東延段則付之闕如，嗣該府亦僅函請臺北捷運公司補充說明新莊線及蘆洲支線實際營運平均每公里日運輸收入之計算公式，對於缺漏之南港線東延段亦竟未再要求提供數據。

- 2、本院函請臺北市政府提供近 5 年後續路網各路線之營業收入、營業成本及營業費用損益等資料，該府表示臺北捷運公司各項收支係以全路網為計算基礎，並未有法定原則進行路線區分，故無各路線損益資料；嗣於約詢會議再面囑臺北捷運公司提供新莊線及蘆洲支線、南港線東延段營運效益評估，該公司於 103 年 4 月 24 日函復兩路線之損益資料，兩路線依各該路線財務計畫所列收支項目計算之 102 年度實際營運結果，分別虧損 10.71 億元、虧損 1.22 億元，與原財務計畫預估虧損 2.46 億元、盈餘 0.79 億元之營運情形相較，落差各達 8.25 億元（虧損增加 335%）及 2.01 億元（由盈轉虧，盈餘增加-254%）。各後續路網係具部分「自償」能力之建設計畫，自償能力與各該路線之損益情形息息相關，後續路網中，南港

線東延段之南港站最早開始營運，故自 97 年底即開始陸續產生相關營運資料，惟該府未能及時、確實掌握路線損益之金額及其計算方式，以致忽視應適時檢討控管新莊線及蘆洲支線、南港線東延段自償能力之責任，核有未洽。

- (三) 臺北捷運公司於 98 年 8 月 11 日簽報「有關臺北捷運系統後續路網自償性經費相關議題」時即稱，雖財務計畫書明，後續路網龐大自償經費與營運現況差距過大，非該公司所能負擔，且該公司依據當時資料推估，後續路網財務計畫所列自償經費本金及利息負擔，與預估未來 30 年稅前盈餘相較，差異高達 506 億元等情。依據前開 98 年 8 月 11 日簽，臺北市審計處於 100 及 101 年度抽查臺北市政府捷運工程局財務收支及決算時，提出通知事項略以，新莊線及蘆洲支線、南港線東延段建設計畫之自償性經費已舉借債務支應者，均已列入當年度總決算之自償性公共債務，未納入公共債務法債限管制，惟依據捷運工程局 101 年 1 月 12 日簽呈內容顯示，臺北市政府財主單位及臺北捷運公司均表示由營運單位全數承擔該自償性債務，顯不合理，且以營運單位之財務能力恐亦難以承擔，其可行性實值商榷。基此，前開捷運建設計畫完工營運後，顯有無法達成原訂自償率及清償債務之虞，臺北市政府迄仍未就營運單位近 2 年來實際經營前開兩路線之狀況，確實檢討及評估償債能力，並就其無法償付部分擬具解決辦法，以確保計畫原訂自償率之達成，即將原自償性經費所舉債務悉數列為當年度總預算之自償性債務，核與公共債務法等相關規定未合。又依據前述臺北捷運公司於 103 年 4 月 24 日提供本院新莊線及蘆洲支線、南港線東延段之實際營運結果，

確實與兩路線財務計畫預估之營運情形產生明顯落差，該公司甚至表示兩路線皆無自償能力，臺北市政府允應正視臺北市審計處之通知事項確實檢討改進。

- (四) 綜上，臺北市政府未能確實掌握新莊線及蘆洲支線、南港線東延段之路線損益，忽視應適時檢討控管自償能力之責任；依據前述臺北捷運公司提供本院之實際營運結果，確與其財務計畫預估之營運情形產生嚴重落差，恐有無法達成原訂自償率及清償債務之虞，臺北市政府迄仍未切實檢討近年來實際經營狀況，俾確實檢討及評估其償債能力，並就其無法償付部分擬具解決辦法，以確保計畫原訂自償率之達成，逕將原自償性經費所舉債務悉數列為當年度總預算之自償性債務，核與公共債務法等相關規定未合，臺北市政府允應正視臺北市審計處之通知事項，確實檢討改進。

三、後續路網各路線近年已陸續完工通車，惟臺北市政府迄未釐清償還後續路網自償性經費之權責機關，且自償性經費之還款財源亦尚未定案，又容忍臺北捷運公司擷取臺北市審計處之部分文字，予以移花接木，誤導其本意，而未予糾正，實有欠當

- (一) 行政院核定之新莊線及蘆洲支線、南港線東延段之財務計畫，皆敘明完工後營運時由營運單位償還貸款本金及剩餘期間利息。然臺北捷運公司於98年8月11日簽文中，即表達該公司從未承諾且無力負擔後續路網之自償性經費，又於103年4月24日函復本院資料中重申，捷運建設自償性經費應視為地方政府為爭取捷運建設所提出之承諾，及中央政府計算補助經費之依據，因此自償性財源應屬地方政府之責任，而營運機構既已明文不共有捷運系統財產，

自與自償性財源之籌措無涉；且財務計畫規劃時之時空背景與營運現況差距過大，自償性財源包含票箱及聯合開發收益，由於實際營運條件與規劃當時之假設已有相當出入，包含票價配合政府鼓勵大眾運輸，並未按市場機制調漲、因人口成長率下降，運量與原規劃條件產生差異、捷運公司負擔高額之政策性支出及聯開收入非歸屬於捷運公司等差異，造成臺北捷運公司無法依財務計畫負擔自償性經費。另該公司於103年3月10日「自償性經費分攤可行方案評估」二、（四）表示，「臺北市審計處明確表示自償性經費由營運單位承擔顯不合理」乙節，經查非屬實情，該段文字係臺北市審計處引用臺北市政府捷運工程局101年1月12日簽呈資訊，係臺北市政府財主單位及臺北捷運公司之部分發言內容，非臺北市審計處之意見。

- (二) 依據臺北市政府捷運工程局101年11月19日北市捷財字第10133254100號函略以，依行政院核定之新莊線及蘆洲支線、南港線東延段、信義線、松山線之財務計畫，皆敘明完工後營運時由營運單位償還貸款本金及剩餘期間利息，該府認為該自償性經費之償還責任實已確定歸屬於營運單位。嗣臺北市政府102年9月10日召開研商「臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網各線完工後營運時自償性經費之償還與利息分擔之權責機關」會議結論，該府認為臺北捷運公司因負擔系統重置經費、繳交變動租金及多項市府政策性支出，致盈餘有限，若仍需負擔自償性經費，對公司經營有其困難處，惟本案中央政府已表示營運後應由營運單位負擔，若捷運公司不負擔自償性經費，則需改由地方政府負擔，對該府預算恐產生排擠效果，故本案宜以該府最佳

之立場來檢討可行之方案。是以，新莊線及蘆洲支線、南港線東延段財務計畫雖明訂由營運單位償還自償性經費，惟臺北市政府亦無法忽視臺北捷運公司之實際負擔能力確非如預期。

(三)臺北捷運公司成立之初，相關財務計畫即已存在，自不應忽視應依財務計畫承擔所負擔之責任；另一方面，臺北捷運公司則認為，因目前實際營運條件與規劃當時之假設已有相當出入，故無法依財務計畫負擔自償性經費，臺北捷運公司之理由，如票價未調漲、運量與原規劃條件產生差異、負擔高額之政策性支出及聯開收入非歸屬該公司等。惟臺北市政府未就該公司說法提出具體回應，該府允應謹慎評估前開影響自償財源之因素及其他考量，釐清究竟係臺北捷運公司「付不起」或「不應付」，避免權責混淆；倘若評估後臺北捷運公司負擔自償性經費確有困難，臺北市政府允應召集相關單位研擬解決方案，避免影響臺北捷運之永續發展。

(四)有關自償性經費之償還來源，臺北捷運公司於 98 年間曾討論「捷運公司應以成本費用提列租金或以稅後盈餘發放股利方式挹注自償經費」議題，惟考量該時南港線東延段營運效益尚不明顯，建議觀察新莊線及蘆洲支線通車半年後，再予討論。該案於 98 年 8 月 21 日奉郝市長批示於 100 年 7 月後再討論相關細節。另依據前開 102 年 9 月 10 日研商會議結論，臺北市政府請臺北捷運公司檢討可行之方案，就承租捷運系統之租金收入、減少發放股利或以股本增資為手段等研擬可行之方案。嗣臺北捷運公司依據前開會議結論於 103 年 3 月 10 日檢送「自償性經費分攤可行方案評估」資料，認為以捷運系統租金收入、減少發放股利、股本增資償付自償性經費

之三方案均不可行，建議由臺北都會區大眾捷運系統土地開發基金盈餘挹注，較為可行，另臺北捷運公司以盈餘分配回饋股東之現金股利，亦可作為政府股東統籌運用財源。臺北市政府 102 年 4 月 24 日函復本院表示，因新莊線及蘆洲支線土地開發效益挹注捷運建設，暨臺北捷運公司繳納本府之變動租金與捷運營運盈餘股利發放挹注捷運建設原則，須再進一步檢討，故俟提出研擬方案後，再與新北市政府協調，俾據以辦理後續事宜。是以，迄本院調查之時，自償性經費之還款財源仍未確定，而前述臺北捷運公司研擬之各項方案之「可行性」與「不可行性」理由，臺北市政府允應再加以檢討評估，以求周妥。

(五) 綜上，後續路網各路線近年已陸續完工通車，惟臺北市政府就臺北捷運公司所提影響自償財源之各項因素，並無完整評估資料，迄未釐清償還後續路網自償性經費之權責機關，且自償性經費之還款財源，究竟是租金、股利、股本增資或土地開發基金盈餘，亦尚未定案；又容忍臺北捷運公司擷取臺北市審計處之部分文字，予以移花接木，誤導其本意，而未予糾正，均有欠當。

四、新莊線及蘆洲支線自償性經費中應由原臺灣省政府負擔部分，自 85 年迄今，均由臺北市政府代墊，累積多年，至 102 年 12 月止，衍生之利息超過 13 億元，總金額已近百億元，已占原臺灣省政府應負擔經費近 80%。臺北市政府雖多次與中央及新北市政府研商，惟仍未有共識，該府允應研提具體作為，釐清財政負擔，解決長期不合理現象

(一) 行政院於 86 年 9 月訂頒「建立自償性公共建設預算制度推動方案」（下稱推動方案），由負責公共建

設計畫之興建、管理營運機關，負責財源之籌措，以落實執行機關之財務責任，並強化工程成本控制，且自償性公共建設計畫屬自償部分之舉債，原則上係以各該計畫未來營運收入償付，其中第陸點有關財源籌措，明定非自償部分由政府負擔為原則，而自償部分則由基金自行籌措。另 87 年 10 月 28 日公布「臺灣省政府功能業務與組織調整暫行條例」（下稱暫行條例），自同年 12 月 21 日起施行，第 10 條第 4 項規定略以：「省政府 89 年度及其以後年度預算，由行政院納入中央政府總預算辦理。」

- (二) 依據臺北市政府提供之相關函稿資料，該府曾於 86 年 4 月 22 日函請原臺灣省政府（下稱原省府）撥付新莊線及蘆洲支線應負擔款，嗣原省府住宅及都市發展處則以 86 住都捷字第 007214 號函復，請該府提供依行政院核定後之經費分攤資料，俾辦理後續配合款編列相關事宜。惟當時新莊線及蘆洲支線財務計畫尚在審議中，至 87 年 7 月 15 日行政院始核定，同年 10 月即公布暫行條例。精省後，臺北市政府多次函請中央承接原省府應負擔款，該府認為行政院於 87 年 7 月 15 日函核定之財務計畫明確敘明，自償性財源由省、市政府總預算負擔，復依「暫行條例」第 10 條第 4 項規定，有關原省府 89 年度及其以後年度預算，係由行政院納入中央政府總預算辦理，故精省後，原省府應代辦自償性財源之中長期貸款 123.26 億元，不適用「推動方案」中央補助之款項規定，應依法由中央政府承受並負責籌措財源，其衍生之原省府負擔興建期自償經費之利息費用，亦應由中央政府一併承受負擔。惟依據行政院主計處（現已改稱主計總處）90 年 3 月 9 日台 90 處忠三字第 02175 號函及後續相關函文資料，該處

則認為，有關臺北捷運系統建設計畫後續路網新莊線及蘆洲支線中央補助款之款項限於非自償部分，精省後所承受原省府應負擔之款項雖包括自償與非自償二部分，惟依據推動方案，自償經費應由興建機關臺北市政府負責籌措，故原省府應負擔之自償性經費宜改由地方政府承接。精省後，原省府應負擔之非自償性經費，中央業依暫行條例第 10 條第 4 項規定予以承受納入中央政府總預算辦理，至原協商由受益之臺灣省（含臺北縣）與臺北市按路線長度比例共同舉債籌措之自償性經費部分，因其本不在中央補助之範疇內，且因精省前並未舉借籌款，非屬原省府負債，精省後自無暫行條例第 8 條第 1 項臺灣省之省有資產及負債由國家概括承受規定之適用。如前所述，是否由中央概括承接新莊線及蘆洲支線自償性經費原省府應代辦之中長期貸款及衍生之興建期利息費用，迄今仍無共識。

(三) 臺北市政府表示，新莊線及蘆洲支線自 85 年 7 月工程開始，原省府自始未撥款支應本計畫；精省後，原省府應負擔之自償性經費，因中央不願承接而遲未撥付，為利工程執行，避免延宕通車時程，損及民眾權益，該府迫於無奈，僅能由市庫存款資金調度支應。依據行政院核定之新莊線及蘆洲支線財務計畫，原省府應負擔自償性經費總計 123.26 億元，而自 85 年 7 月至 102 年 12 月止，依工程執行進度，該府代墊原省府應負擔自償性經費已達 98.56 億元，占原省府應負擔自償性總經費之比率已近 80%；另依臺北富邦商業銀行採用「市政建設貸款平均利率」估算，截至 102 年 12 月止衍生之利息費用約 13.52 億元。

(四) 102 年 4 月 18 日臺北市議會財政建設委員會就前開

代墊原省府負擔自償性經費乙節，決議請臺北市政府儘速請中央與新北市府償還市府代墊新蘆線應負擔自償性經費，立即採取扣押財產等積極措施，以維護市府權益。爰該府於 102 年 6 月 10 日邀集新北市政府及該府各單位召開會議，該會議結論略以：「經與會單位討論，建議本案仍再最後一次向中央繼續爭取（原）省府自償性財源，若中央還是不接受，則循法律途徑提起訴訟」。嗣臺北市政府及新北市政府分別於 102 年 8 月 14 日及同年 9 月 24 日函請中央承接新莊線及蘆洲支線原省府自償性經費，歷經多次公文往返，行政院主計總處於 103 年 1 月 29 日主預經字第 1030100248 號函略以，該計畫自償性經費臺北市政府透過舉借及資金調度方式由市庫先行墊付，俟通車後再由營運收入償付該府，其辦理方式尚符自償性公共建設之精神，該路線已於 100 年 12 月底陸續通車，顯見施工期間由該市政府暫代營運單位籌措之處理原則並無窒礙難行之處；考量本計畫已有自償性財源，目前係由臺北市政府轄管之臺北捷運公司及土地開發基金收取，自應依行政院核定財務計畫負償付之責，中央僅就非自償部分予以補助。遂臺北市政府於 103 年 3 月 14 日檢送本院之約詢資料表示，將依臺北市議會財政建設委員會之決議，向法院提起行政訴訟，要求中央承接原省府應負擔之自償性經費。

(五) 綜上，新莊線及蘆洲支線自償性經費中原應由省府負擔部分，自 85 年迄今，均由臺北市政府代墊，累積多年，至 102 年 12 月止，衍生之利息超過 13 億元，總金額已近百億元，已占原省府應負擔經費近 80%。臺北市政府雖多次與中央及新北市政府研商，惟仍未有共識，該府允應研提具體作為，釐清財政

負擔，解決長期不合理現象。

五、依大眾捷運法規定，大眾捷運系統若由政府建設，其財產管理辦法之訂定，係屬中央主管機關之責任，惟86年迄今已逾16年仍未完成，交通部允應儘速完成相關法制作業，以資遵循

(一)86年5月28日修正之大眾捷運法第25條第5項明訂政府建設之大眾捷運系統財產之管理辦法由中央主管機關定之；93年5月12日復基於授權明確性原則，修正該項規定為：「第3項財產之定義、範圍、管理機關、產權登記、交付、增置、減損、異動、處分、收益、設定負擔、用途、租賃及管理等等事項之辦法，由中央主管機關定之」；另同法第25條第3項規定：「政府建設之大眾捷運系統財產，依各級政府出資之比率持有。由中央政府補助辦理者，由路線行經之各該地方政府，按自償及非自償經費出資比率共有之，營運機構不共有大眾捷運系統財產；該財產以出租方式提供營運機構使用、收益者，營運機構應負責管理維護。」

(二)臺北市政府表示，由於捷運財產管理辦法尚由中央主管機關研訂中，故臺北市政府捷運工程局目前管有之各項捷運財產係暫登記為「臺北市」所有，嗣該府於103年3月19日以北市捷財字第10330556400號函請交通部儘速完成財產管理辦法制定作業，該府並表示，未來臺北捷運之產權，將依中央訂頒之「大眾捷運系統財產管理辦法」辦理。惟後續路網之新莊線及蘆洲支線已有區分自償性及非自償性經費，且新北市政府亦有出資，而該路線財產目前暫登記為臺北市所有，並非按大眾捷運法第25條第3項規定，由各級政府依其自償及非自償經費出資比率共有，臺北市政府未來允應依相關規

定檢討。

- (三)依前述大眾捷運法第 25 條第 5 項規定，政府建設之大眾捷運系統財產之管理辦法，由中央主管機關（交通部）訂定；另參照 101 年 5 月 22 日修正之中央行政機關法制作業應注意事項第 16 點略以，草擬法律制定、修正或廢止案時，對於應訂定、修正或廢止之法規命令，應一併規劃並先期作業，於法律公布施行後 6 個月內完成發布。查交通部路政司前於 91 年 12 月 3 日以路台營字第 0910401756 號函，檢送「大眾捷運系統財產管理辦法草案」（計 14 條），請臺北市政府、高雄市政府、高速鐵路工程局等研提意見。嗣交通部高速鐵路工程局於 97 年 9 月 15 日以高鐵七字第 0970025073 號函，檢送「大眾捷運系統財產管理辦法草案」（計 13 條），請財政部、臺北市政府、高雄市政府等相關單位研提意見。故交通部雖曾研提大眾捷運系統財產管理辦法草案，惟 86 年迄今已逾 16 年，仍未訂定完成，且該管理辦法包含財產之定義、範圍、管理機關、產權登記、交付、增置、減損、異動、處分、收益、設定負擔、用途、租賃及管理等多項事項，為使大眾捷運系統之財產管理作業有所依循，交通部允應儘速完成相關法制作業。
- (四)依大眾捷運法規定，大眾捷運系統若由政府建設，其財產管理辦法之訂定，係屬中央主管機關之責任，交通部雖曾於 91 年及 97 年間研提「大眾捷運系統財產管理辦法草案」，惟 86 年迄今已逾 16 年仍未完成，交通部允應儘速完成相關法制作業，以資遵循。

調查委員：馬秀如

陳永祥

葛永光