

國家發展委員會 回應稿

國發會回應有關前瞻計畫軌道建設評論

發布日期：112年7月28日

針對媒體報導柯文哲前市長於臉書發表有關前瞻計畫軌道建設評論一事，國發會今（28）日回應如下：

一、軌道建設合乎程序及各方意見

國發會強調，台灣的城市發展或有其歷史因素的先後差異，但國家推動地方建設應透過積極盤點地方建設的需求，優先納入有助於區域平衡及聯合治理的跨縣市建設，以及過去投入不足、發展相對落後偏鄉地區的重要基礎設施。

國發會表示，進行軌道建設計畫審議時，為確保計畫完整性，皆會與財政部、行政院公共工程委員會及行政院主計總處等部會，針對自償性經費與財務分析等內容詳實審議，審議過程嚴謹，會議中除獲得地方政府對財政的承諾外，更需要包含地方議會的同意函，確保議會民意支持，始能通過計畫審核。計畫形成及審議過程中，皆考量各方意見後凝聚集體共識，非任何一個個人的想法。

目前推動中的軌道項目中，包括：正在興建中的計畫縫合城市土地的桃園市、台南市及嘉義市的鐵路立體化計畫，興建中的高雄捷運岡山路竹線與黃線，及可強化運輸能量的花東雙軌電氣化，或正在規劃作業中的新北市五股泰山輕軌、八里輕軌、台中市的捷運藍線，或正在修正計畫中的新北市淡海輕軌第二期等等。請教

柯前市長，哪一個項目，柯前市長認為應該要暫緩或停止計畫？

二、公共建設的資源投注是政府投資、非負債，整體提升台灣競爭力

前瞻基礎建設可達到三功能：

第一，提升整體公共建設水準、進而提升人民生活水準，並達到強化韌性的成效，尤其近幾年政府持續投資治水、道路整建、地下水等項目，使台灣的基礎建設更具防災韌性。

第二，佈局產業未來所需基礎建設，透過基礎建設的提升以強化民間投資動能，進而帶動整體經濟成長潛能。如發展離岸風電所需之碼頭、因應台商回台之工業區開發計畫、5G 應用需數位建設佈建、以及淨零轉型所需的建設經費，都納入前瞻基礎建設進行佈局。

第三，過去財務狀況差而無法建設的地區，可藉由前瞻基礎建設來進行補強，進而達到平衡區域發展。前瞻基礎建設經費平均每人獲配最多者為連江縣、台東縣、嘉義縣、澎湖縣，顯見透過前瞻基礎建設的確達到資源分配，中央政府有責任使資源不足的地方獲得更多的建設，而非坐視不管。近年來，相較於台北市能每年得到統籌分配稅款 440 億，上述四縣市每年僅能獲得台北市的十分之一、連江縣甚至每年僅有 4 億多元，前瞻基礎建設確實達到協助財務不佳縣市改善基礎建設之目的，對於資源不足的縣市，政治人物應保持同理心。

且除軌道建設外，另有水環境建設、綠能建設、數位建設、城鄉建設，項目繁多；鑑於部分建設期程調整及產業情勢變化，前瞻基礎建設計畫第三期因應數位轉型急迫性而大幅增加數位建設，尤其 5G、AI 及半導體相關項目，使得讓台灣搶得先機；而第四期

則因應 2050 淨零碳排政策，增加 100 億淨零轉型項目。中央以政策及預算引導整體國家走向，引導地方政府共同參與，何來「錢沾」之說？

三、政府舉債合理

施政應強調建設及政策是否在合理的成本內達到預期效益，並非強調一毛不拔。蔡總統執政近七年以來，包含前瞻基礎建設計畫特別預算(約 8400 億)、防疫紓困振興特別預算(約 8400 億)及年度公務預算，2021、2022 年中央政府負債佔前三年平均 GDP 的比率為 29.94% 及 29.34 佔當年度 GDP 比例則為 26.26% 及 26.13%。相較於馬政府時代負債佔當年度 GDP 比例的 28.8~34.0%，或其他鄰近國家，如新加坡(2021 年 163.89%) 及日本(2021 年 221.32%)，台灣因應建設需求的舉債，屬於合理範圍。

國發會強調，審議計畫的意見中，均要求地方提高自償率，囑咐地方政府應確實於地方財政可負擔額度內，考量地方整體施政次序與建設急迫性等因素，按期編列相關預算推動。

四、執行若有難度，可依程序變更

依審計部 111 年決算資料，前瞻計畫第 1 期至第 3 期特別預算軌道建設計畫經費執行情形實現率已達 83.07%，整體實現率為 89.06%。

國發會再次強調，如地方政府評估後續執行有難度，可依照程序進行計畫變更，報請中央審議，以達到資源合理運用之目的。

¹資料來源：財政部重要財政指標表 2-9，網址：<https://www.mof.gov.tw/multiplehtml/1481>

²資料來源：IMF，Global Debt Database(Dec2022)，網址：
https://www.imf.org/external/datamapper/CG_DEBT_GDP@GDD/SW