

## 第七章 分期執行計畫及經費研析

### 7.1 分期執行計畫

#### 7.1.1 計畫推動優先順序

##### 一、公共運輸分期發展計畫

##### (一) 推動期程設定

考量新竹縣市公共運輸使用率偏低，與政府財政狀況，並配合相關工程改善計畫，本計畫將公共運輸發展計畫之推動，建議分年分階段辦理。本計畫以 2 年為一期，分為短期執行方案（民國 101~102 年）、中期改善方案（民國 103~104 年）與長期方案（民國 104 年以後）等三階段研擬。

##### (二) 推動順序

茲分別就城際運輸重點路廊、都會區與偏遠地區等計畫，進行推動順序擬定原則說明：

##### 1. 城際運輸重點路廊

- (1) 城際運輸重點路廊大多牽涉到跨縣市合作，因此將採分階段推動策略逐次推動。
- (2) 優先辦理需求高但現況並無公車服務的地區，建議以新闢路線方式辦理，如科學園區與竹市、竹縣竹北之互往、湖口工業區接駁公車、科學園區與高鐵接駁等。
- (3) 軌道運輸如臺鐵、高鐵，旅次量大且有接駁需求存在，應先予滿足。
- (4) 針對跨縣市路線予以增闢，以提升都會生活圈內都市化地區互往之公車服務，如輕軌先導公車路線。

##### 2. 都會區

- (1) 新竹車站是新竹的門戶，宜優先進行後站國道客運轉運站之開發，將有助改善前站中華路的交通壅塞問題，且路線集中式有利民眾使用。
- (2) 公道五路轉運站因尚涉及規劃、設計、民間招商及施工等階段，耗時甚久，以本計畫設定期程工程完工啟用的機會不大，但仍應編列相關作業預算，分階段推動。
- (3) 市區公車相關改善事項需綜合考量路網配合與經費等因素，且尚需提供誘因與業者協調，使其有意願配合實施，因此需視市府財政狀況配合辦理。

### 3. 偏遠地區

由於需求反應式公車將改變偏遠地區民眾之公共運輸使用習慣，涉及鄉民使用意願，建議在規劃完成之前（含營運模式與收費標準等事項），先行進行地方居民之政策溝通與計畫說明，取得認同後再進行路線申請、招商與籌備事宜。

### 4. 其他配合措施推動

除以上事項外，尚有以下配合措施需推動

- (1) 資訊平臺整合，各項公共運輸工具之相關資訊供民眾查詢使用，需先進行相關資訊之蒐集與建置，且需進行新竹縣、市資訊整合介接。短期內應進行現有資訊之蒐集與補強，中期建議配合公共運輸路網發展，進行資訊系統介接與資訊網站更新設計。
- (2) 候車環境改善因涉及公車候車亭更新設計，建議優先進行公車站牌全面重新設計並更新公車候車亭。
- (3) 免費專車納入管理：免費專車逐漸納管措施與整體公車路網之推動關聯性較低，可以單獨由各縣市政府之道安會報機制內，要求與進行相關審議，建議納入例行性辦理事項。

### (三) 推動內容

經依據上述各主要計畫推動原則與分工，併同配合措施推動，兼顧新竹縣市政府之作業時程，研擬初步規劃期程分述如后，各階段執行計畫內容請參見表 7.1-1，說明如下：

#### 1. 短期執行方案

短期執行方案（民國 101-102 年），依與計畫內容，茲分別說明如下：

- (1) 城際運輸轉運接駁服務改善：市區公車路線尖峰時段加密班次，並且配合城際運輸延長末班車收班時間。
- (2) 配合觀光遊憩資源增設假日公共運輸路線：假日固定行駛新竹縣獅山南庄線、竹東內灣線及新竹市市區古蹟巡迴線等觀光旅遊路線。
- (3) 提高高鐵新竹站公共運輸使用率：增闢新竹高鐵站至竹科之快捷公車，形成完整的高鐵新竹站公共運輸網路。
- (4) 開闢湖口工業區接駁公車：闢駛湖口工業區對外至竹北之公車服務。
- (5) 闢駛新竹科學園區通勤專車：開闢新竹科學園區至新竹市區及新竹科學園區至竹北市的通勤專車路線，擴大公車營運路網。
- (6) 延長市區公車收班時間：配合城際運輸轉搭乘市區公車接駁需求，延長市區公車收班時間至夜間 22:00。

- (7) 竹科新莊站接駁車時刻調整：配合臺鐵內灣線時刻表，早上首班車提早至 6:30 發車，夜間末班車延長至 21:00，達成完整接駁的功能。
- (8) 轉運站規劃設計：完成新竹後站國道客運轉運站及公道五路轉運站之規畫設計作業。
- (9) 規劃需求反應式運輸服務：針對偏遠地區實施需求反應式運輸服務進行規劃，並完成前置作業及地方溝通協調事宜。
- (10) 改善候車環境：每年度針對主要民眾候車地點更新公車候車亭。

## 2. 中期執行方案

中期執行方案（民國 103-104 年），依計畫內容，茲分別說明如下：

- (1) 提供跨運具轉乘旅次轉乘優惠：整合城際運輸及市區公車或公路客運，提供跨運具轉乘優惠，吸引民眾使用公共運輸系統。
- (2) 開闢輕軌先導公車：配合竹竹苗輕軌系統發展，培養民眾使用大眾運輸系統之習慣，開闢輕軌先導公車路線。
- (3) 轉運站設置：主要為新竹後站國道客運轉完工啟用。
- (4) 公車路線調整避開擁塞路段：配合道路工程改善進度，調整公車路線。
- (5) DRTS 需求反應式運輸服務計畫實施：依據前期規劃與地方溝通結果，實行偏遠地區需求反應式運輸服務。
- (6) 改善候車環境：每年度持續針對主要民眾候車地點更新公車候車亭。
- (7) 免費公車納入市區公車或公路客運管理：檢討現有免費公車路線，將其納入市區公車或公路客運管理，再由政府補貼其經營成本，以輔助或彌補主要公共運輸系統。

## 3. 長期執行方案

長期執行方案（民國 104 年以後），就計畫內容茲，分別說明如下：

- (1) 提供完整轉乘資訊：配合各轉運站完工使用，提供城際運輸及市區公車之完整轉乘資訊。
- (2) 轉運站設置：主要為公道五路轉運站之工程完工啟用。
- (3) DRTS 需求反應式運輸服務計畫檢討：計畫內容為偏遠地區需求反應式運輸服務成效檢討，並持續視縣府財政狀況，檢討各偏遠地區之需求與推動。
- (4) 整合各公共運輸資訊優化資訊平臺：經由中短期執行方案累積收集各運輸系統資訊加以整合，建置完成公共運輸資訊資訊平臺。

表 7.1-1 公共運輸發展分階段執行方案

期別	項目	主要執行計畫
短期	城際運輸重點路廊	1. 城際運輸轉運接駁服務改善 2. 配合觀光遊憩資源增設假日公共運輸路線 3. 提高高鐵新竹站公共運輸使用率 4. 開闢湖口工業區接駁公車
	都會區	1. 闢駛新竹科學園區通勤專車 2. 延長市區公車收班時間 3. 竹科新莊站接駁車時刻調整 4. 轉運站規劃設計
	偏遠地區	1. 規劃需求反應式運輸服務
	其他配合措施推動	1. 改善候車環境
中期	城際運輸重點路廊	1. 提供跨運具轉乘旅次轉乘 2. 開闢輕軌先導公車
	都會區	1. 設置新竹後站國道客運轉運站 2. 公車路線調整避開擁塞路段
	偏遠地區	1. 實施需求反應式運輸服務
	其他配合措施推動	1. 改善候車環境 2. 免費公車納入市區公車或公路客運管理
長期	城際運輸重點路廊	1. 提供完整轉乘資訊
	都會區	1. 設置公道五路轉運站
	偏遠地區	1. 檢討需求反應式運輸服務成效
	其他配合措施推動	1. 整合各公共運輸資訊資訊平臺

## 二、道路建設計畫

### (一) 推動期程設定

配合相關工程改善計畫，並考量與政府財政狀況，道路建設計畫之推動，建議分年分階段辦理。本計畫以 5 年為一期，分為中期執行方案（民國 105~110 年）與長期方案（民國 111 年~115 年）等兩階段研擬。

### (二) 推動順序

依據現況交通環境以及第六章道路建設計畫對周邊道路的交通影響分析結果，彙整道路建設計畫推動順序如表 7.1-2，扼要說明如下：

1. 中期道路建設計畫以新竹縣市南北向連結、竹科園區南北向聯外、新竹工業區聯外、新竹市東西向連結為主，主要執行計畫為縣政二路延伸、嘉豐南路延伸、高鐵橋下道路延伸、117 線改善及公道五往東延伸等建設。
2. 長期道路建設計畫以臺 1 線交通環境改善、新竹生活圈道路建設為主，主要執行計畫為臺 1 線替代道路、公道三延伸及特二號道路等建設。

表 7.1-2 道路建設計畫分階段執行方案

期別	項目	主要執行計畫
中期	新竹縣市南北向連結	1. 縣政二路延伸 2. 嘉豐南路延伸
	竹科園區南北向聯外	1. 高鐵橋下道路延伸
	新竹工業區聯外	1. 117線改善
	新竹市東西向連結	1. 公道五往東延伸
長期	臺1線交通環境改善	1. 臺1線替代道路
	新竹生活圈道路建設	1. 公道三延伸 2. 特二號道路

## 7.1.2 計畫經費概估

### 一、公共運輸分期發展計畫

#### (一) 經費估算原則

經依上述各期建議辦理計畫及其相對配套措施，各項經費依下列原則估算：

1. 新闢路線之估列，僅就新闢路線所需增加之營運成本予以估列，至於既有路線調整（含變更、延駛或縮短者），均不納入計算。
2. 轉運站工程相關經費，多目標開發因涉及開發內容，本計畫僅就轉運站工程所需經費估列，並未含多目標使用開發之相關經費。
3. 整合資訊平臺，建議整合至新竹市已建置之竹塹網資訊平臺，以節省經費及人力，經費由新竹縣市協議分攤，列為長期縣市共同合作事項。

#### (二) 經費估算標準

各項經費之估列單價以下列標準核計：

1. 購車單價以低底盤公車 650 萬元/車、大型公車 450 萬元/車、中型公車 300 萬元/車估列。
2. 營運成本部分，都會生活圈範圍內之市區路線、跨縣市路線、縣境路線，均以新竹市核定市區公車路線每公里成本 47.509 元估列（總營運成本 52.109 元扣除車輛折舊 4.6 元而得），至於公路客運路線，則以 31.95 元/公里估列（總成本 35.5 元/公里扣除車輛折舊預估 3.55 元/公里而得）。
3. 轉運站之規劃與設計費，均概以工程總預估經費之 10% 估列。
4. 改善候車環境，公車候車亭以新竹縣市政府每期均設置 10 座，每座設置成本以 40 萬元估列。

## (三) 經費估算

經依各階段所預計之推動事項與相關經費編列原則，總經費分述如下：

## 1. 新闢路線

預計購置新車 60 輛（含新闢路線與輕軌先導路線），預期購車經費約為 2.7 億元，預估年營運成本為 2.0 億元（相關預算不含既有路網路線所需負擔之營運成本）。至另縣市共同部分，需由新竹縣市協議分擔比例，共同分擔，故未予分割計算。

## 2. 轉運站

新竹後站及公道五路轉運站規劃設計費用約 2,000 萬元（相關經費以轉運站工程所需經費估列，並未含多目標使用開發之相關經費）。

## 3. DRTS 推動

本計畫建議先行編列規劃設計費用 500 萬元，未來視實際與偏遠地區民眾宣導溝通後，再行編列實施預算。

## 4. 配套措施

(1) 公車候車亭預估 3,200 萬元。

(2) 整合資訊平臺，則由縣市共同出資 500 萬元建置。

## 二、道路建設計畫

本計畫於第六章建議之興建計畫，多屬中長程建設，部分已核定經費之計畫，以核定經費列計；如計畫已規劃完成但未核定經費，則以規劃之規模、年期所估算經費再乘以物價與地價上漲率，或以新單價估算經費，調整至以民國 101 為基年之經費；另其他本計畫建議或都市計畫區未辦理規劃或評估的道路，建設經費暫以編列規劃費或可行性評估費等，其後續之工程經費，待規劃或可行性完成後，再按當年單價估算建設經費。建設經費整理如表 7.1-3，說明如后：

表 7.1-3 地區道路改善建議經費彙整表

項次	計畫名稱	總建設經費 (億元)	工程費 (億元)	用地補償費 (億元)	說明
1	高鐵橋下連絡道延伸至竹科工程（中興路）	38.21	30.29	7.92	已辦理跨頭前溪西側河川橋，其餘正辦理環差分析中。
2	新竹生活圈公道五延伸新闢（往東）工程	32.00	20.65	11.35	新竹市路段施工中、新竹縣路段設計中
3	臺 1 線替代道路工程	38.21	30.29	7.92	辦理環評中
4	新竹市公道三(竹光路)延伸至灣潭地區新闢道路	19.67	5.54	14.13	已完成規劃設計，客雅溪防汛道路至牛埔東路段 380 公尺已獲得營建署補助經費
5	新竹科學工業園區特定區特二號道路	0.05	0.05	0.00	完成都市計畫
6	縣政二路延伸工程	0.05	0.05	0.00	本計畫建議
7	縣道 117 線文山路至新竹工業區改善工程	0.05	0.05	0.00	本計畫建議
8	嘉豐南路延伸工程	0.04	0.04	0.00	本計畫建議

### (一) 新竹地區已完成規劃或計畫中之重要道路建設計畫

#### 1. 高鐵橋下道路延伸至竹科工程（中興路）

本計畫按原規劃規模（含銜接臺 68 線匝道）總建設費用約為 38.21 億元，其中工程費約 30.29 億元，用地與補償費約 7.92 億元。為配合公道五建設形成路網，本計畫已完成跨頭前溪西側河川橋，並爭取納入「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年計畫（98-103）計畫」，交通部已核定興建路段起於高鐵六家興隆路起往南，沿高鐵橋下延伸跨越頭前溪，銜接東西向快速道路南寮竹東線（臺 68 線），聯絡至公道五，核定路段建設經費為 6.558 億元，其中工程費約 5.464 億元，用地與補償費約 1.049 億元。計畫正辦理環境影響差異分析中。

#### 2. 新竹生活圈公道五延伸新闢（往東）工程

本計畫計畫已核列於營建署 98-103 生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）中，核列總建設費用約 32.00 億元，其中工程費約 20.65 億元，用地與補償費約 11.35 億元。

#### 3. 臺 1 線替代道路工程

本計畫已完成規劃，按原規劃規模調整至以民國 101 年為基年之經費，總建設費用約為 38.21 億元，其中工程費約 30.29 億元，用地與補償費約 7.92 億元。

#### 4. 新竹公道三（竹光路）延伸至灣潭地區新闢道路

本計畫道路新竹市政府已完成設計，其中客雅溪北岸防汛道路至計畫道路終點長 380 公尺，已獲營建署 98-103 生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）經費補助。總建設費用約為 19.67 億元，其中工程費約 5.54 億元，用地與補償費約 14.13 億元。

#### 5. 新竹科學工業園區特定區特二號道路

本計畫為都市計畫道路。本計畫已完成都市計畫變更，未來需辦理規劃及環境影響評估，建議先編列工程規劃與環境影響評估經費 500 萬元，待完成後再按規劃成果編列工程。

### (二) 本計畫建議計畫

本計畫建議之地區道路計畫，主要功能在於按路廊需求補原建設計畫不足部分，包括三件地區道路改善建議及一件國道 1 號集散道路改善建議。

#### 1. 縣政二路延伸工程

本計畫跨越河川並進入新竹市都市計畫區，未來需先選線及辦理都市計畫變更，因此先編列可行性評估費用 500 萬元，檢討工程、法令、財物、都

計、經濟、環境等面向之可行性，再依評估結果提出工程預算與興建年期。

### 2. 117 線文山路至新竹工業區改善工程

117 線本計畫湖口台地，影響新竹工業區與國防部土地，建議先進行可行性研究，完成後再編列規劃、環評等費用，本計畫先編列可行性評估費用 500 萬元，檢討工程、法令、財物、經濟、環境等面向之可行性，再依評估結果提出工程預算與興建年期。

### 3. 嘉豐南路延伸工程

本計畫跨越河川並進入新竹市都市計畫區，未來需先選線及辦理都市計畫變更，因此先編列可行性評估費用 400 萬元，檢討工程、法令、財物、都計、經濟、環境等面向之可行性，再依評估結果提出工程預算與興建年期。

## 7.2 經費籌措及推動

### 7.2.1 經費籌措來源分析

#### 一、公共運輸發展計畫

公共運輸發展計畫除可循地方政府年度預算編列支應外，建議也可透過申請停車場基金、爭取相關中央專案補助、透過民間參與投資、認養、廣告互惠等方式，多元籌措財源，以持續建構人本、友善、永續的公車與公共運輸使用環境。

#### (一) 編列公務預算支應

循公務預算體系，定期編列執行預算，據以執行，而且在符合縣、市政府施政重點以及預算可合理負擔下，透過編列公務預算方式，協商由某一縣市政府單位統一負責發包執行，另一單位則全程參與討論與審查的方式進行，以利整合。

#### (二) 申請停車場基金支應

因應促進公共運輸發展政策，新竹市已將停車場基金修訂得支應公車等公共運輸發展相關支出，透過停管基金之運用，可改善往昔經費拮据之困境，有助挹注公共運輸之發展。

#### (三) 爭取中央專案補助

就中央政府專案補助方向，申請相關計畫經費，經費補助方向包括商圈改造、道路景觀及人行空間改善、公共運輸營運設施補助等相關中央政府專案補助。



#### (四) 促進民間參與

本計畫之轉運站開發，應考慮採多目標開發方式，結合商場及長途客運旅運服務，以設定地上權方式由民間機構支付權利金及地租等，以取得轉運站投資興建及營運之權利，因轉運站位於重要交通樞紐，有龐大的旅客潮及當地商機，吸引民間投資參與，不僅可減少政府直接經營之限制，並有效擷節政府財政與人力支出。

#### (五) 民間認養

基於社會形象提升及回饋社會，或者敦親睦鄰，目前各地方均有人行道鋪面養護、清潔綠美化、公園綠地、公車候車亭美化等街道家具，由企業或民間單位團體提出認養計畫的成功案例，仍值得持續推廣。

#### (六) 廣告互惠

部分設施係位於與民眾接觸頻繁的地點，具有商業價值，如公車站牌、候車亭、車內等，相關設施，如站牌設置、候車亭路線圖資訊、車內站名播報系統等，則可採廣告互惠方式建置，除可降低業者或政府負擔的成本外，亦可適當地美化相關設施。

### 二、道路建設計畫

現行(99.01.27修正)公路法第12條規定：「公路修建經費負擔原則如左：一、國道、省道：由中央及有關之直轄市或縣(市)政府共同負擔，其負擔比例，視直轄市或縣(市)政府負擔能力協議定之。二、縣道：由縣(市)政府負擔，但縣(市)政府財力不足時，得向上級政府申請補助。三、鄉道：由縣政府負擔。」顯現行公路法對於省道修建經費業已有「共同負擔」之規定，惟負擔比例為何則並無明確規定。另目前公路法(修正草案)則擬將「視直轄市或縣(市)政府負擔能力協議定之」修正為「視直轄市或縣(市)政府負擔能力定之」。

為利落實縮短城鄉差距、均衡區域發展之政策目標，並謀求全國之經濟平衡發展，行政院(主計處)於民國90年發佈實施「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」，以為地方向中央申請經費補助依循。依現行「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第7條規定，目前中央對直轄市、縣(市)政府之計畫型補助款，其中對交通建設計畫的最高補助比率為臺北市(第一級)不得超過50%，其他直轄市及縣(市)不得超過90%，如表7.2-1所示。惟經進一步檢視其對各直轄市及縣(市)之計畫型補助款的規定，主要係依據第8條規定，依各地方政府財力級次給予不同補助比率，除臺北市政府列為第一級外，臺灣本島其餘直轄市及縣(市)政府則依其最近三年度決算審定數之自有財源比率的平均值為其財力，並依序平均分列第二~五級，且由行政院主計處

每三年檢討一次，關於各地方政府財力分級現況，如表 7.2-2 所示。

依循上述的基本特性，本節將著重於探討未來道路修建經費的分擔原則，以為後續施政及推動工作分配參考。

表 7.2-1 中央對直轄市與縣（市）政府補助事項及最高補助比率表

機關名稱	補助事項	最高補助比率					備註
		第 1 級	第 2 級	第 3 級	第 4 級	第 5 級	
行政院客家委員會	推動客家文化保存及客庄建設計畫	-	78	84	86	90	
內政部	污水下水道工程計畫	-	88	92	94	98	
內政部	地籍圖重測計畫	-	85	89	91	95	
內政部、交通部	<b>生活圈道路交通系統建設計畫</b>	-	73	82	84	88	
內政部	聯合辦公大樓興建計畫	-	35	48	52	65	最高以補助新臺幣十億元為上限。
內政部	國土資訊系統計畫	-	78	84	86	90	
內政部	農村社區土地重劃工程費	-	77	80	82	86	
經濟部	縣(市)管河川防洪設施及區域排水重要建設計畫	-	70	78	82	90	
經濟部	無自來水地區供水改善計畫	-	65	69	71	75	
交通部	<b>大眾捷運系統規劃及建設計畫，但不含自償性經費</b>	50	78	84	86	90	
交通部	<b>都會區鐵路立體化計畫，但不含自償性經費</b>	50	78	84	86	90	行政院於審查各年度中央重大公共建設計畫時，可由交通部就鐵路地下化工程之補助比率酌予調降，以提高地方政府選擇高架化之誘因，減輕政府財務負擔。
交通部	<b>都會區快速道路系統建設計畫</b>	-	50	-	-	-	本項僅限於補助高雄市政府。
交通部	<b>高、快速公路交流道連絡道路改善工程計畫</b>	-	73	82	84	88	
行政院農業委員會	動物保護推動及畜禽產銷計畫	-	85	89	91	95	
行政院農業委員會	發展地方農業產業文化及發展休閒農業計畫	-	85	89	91	95	

資料來源：中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法（民國 99 年 08 月 31 日修正，民國 100 年 1 月 1 日施行）。

註：中央政府各主管機關依本表所列補助事項補助直轄市及縣(市)政府時，應依本辦法第十四條及第十五條規定，辦理計畫審查評比作業及管考工作。

表 7.2-2 各直轄市及縣(市)政府財力分級現況表

財力分級	直轄市及縣(市)
第 1 級	臺北市
第 2 級	新北市、臺中市、高雄市、桃園縣
第 3 級	臺南市、彰化縣、新竹市、嘉義市、金門縣
第 4 級	基隆市、宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣
第 5 級	嘉義縣、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、澎湖縣、連江縣

資料來源：交通部公路總局（自 100 年度起適用）。

## （二）一般性公路建設經費來源分析

一般性公路建設計畫之經費籌措來源，大致可包含政府歲入編列預算支應、發行建設公債、以及成立資本計畫資金等三方面，茲分析說明如下：

### 1. 由政府歲入編列預算支應

指公路建設經費係由政府逐年編列工程經費，而在預算編列上，依預算法第 5 條第 2 款：「繼續經費，依設定之條件或期限，分期繼續支用」，且預

算法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，編列各該年度預算」，故預算之編列是受有條件、期限、經費總額及各年度之分配額的限制。

依據前述說明，一般性公路之建設，依公務預算方式編列工程經費，其優點為政府部門對計畫本身具有操控性，可依照經濟效益之高低，訂定中長期經濟政策，而缺點為易因政府部門財務因素而影響其建設計畫的實施。

## 2. 發行建設公債支應

主要是各級政府就其財務狀況，分別以發行公債或借款來支應一般性公路之建設。依中央政府建設公債及借款條例第 5 條規定，各項建設財務計畫所列興辦經費總額，屬非自償比例部分之支出，以發行甲類公債或洽借甲類借款支應；屬自償比例部分之支出，以發行乙類公債支應。此外，為避免各級政府過度擴張舉債，依「公共債務法」第 4 條規定，各級政府在其總預算及特別預算內，年度舉債額度佔歲出預算比例不得超過 15%，所舉借之公共債務未償餘額，合計不得超過行政院主計處預估之前三年度名目國民生產毛額平均數之 48%，其中中央政府不得超過行政院主計處預估之前三年度名目國民生產毛額平均數之 40%、縣（市）政府不得超過 2%之規範。

對於一般性公路建設，通常中央以發行公債，而地方政府以洽借一般銀行借款來支應修建工程支出，再循預算程序編列預算償還貸款；惟年度預算之編列，各級政府將考慮公共債務法及循年度重要經建投資計畫先期作業程序覈實辦理。

## 3. 成立資本計畫基金

「資本計畫基金」是一種新的財務策略，類似於特種基金的財務操作，是因應重大建設所編列的特別基金，凡屬重大公共建設投資，可依預算法第 4 條規定成立資本計畫基金，按基金設立之目的，依據其收支保管及運用辦法暨相關法令規定，或政府重大建設計畫所定之財源及用途，評估業務實際需要，擬具業務計畫後，按計畫別逐一編列。資本計畫基金方式籌措財源，因其具自償性，此一經費不一定在中央編列，地方亦可編列。

為加強推動一般性公路建設，可配合道路沿線土地開發及相關產業發產，建立具自償性之公共建設方案，並儘量鼓勵民間投資，以減輕政府之財政負擔，對於民間不願意投資而其自償不足之計畫，為落實執行機關自籌經費之能力，以及強化工程成本控制觀念，統由政府指定之特種基金，編列附屬單位預算辦理。其所需資金，非自償部分由政府編列總預算或特別預算撥入該指定之基金，至於自償部分，則由該基金以舉債等方式自籌。其優點為自償部分之舉債，與政府一般發行公債或借款有所區別，並可將公營事業民

營化所得資金，以及公有財產處理收入充作非自償部分之財源，俾有效運用資金於公共建設用途。

## 7.2.2 改善推動單位建議

### 一、公共運輸計畫

彙整公共運輸計畫改善推動單位建議如表 7.2-3，扼要說明相關計畫推動分工原則如后：

表 7.2-3 公共運輸計畫改善推動單位建議表

期別	項目	主要執行計畫	改善推動單位
短期	城際運輸重點路廊	1. 城際運輸轉運接駁服務改善 2. 配合觀光遊憩資源增設假日公共運輸路線 3. 提高高鐵新竹站公共運輸使用率 4. 開闢湖口工業區接駁公車	新竹縣政府 新竹市政府 公路總局 工業區管理局 高鐵公司
	都會區	1. 闢駛新竹科學園區通勤專車 2. 延長市區公車收班時間 3. 竹科新莊站接駁車時刻調整 4. 轉運站規劃設計	新竹縣政府 新竹市政府 科學園區管理局 高鐵公司
	偏遠地區	1. 規劃需求反應式運輸服務	新竹縣政府 公路總局 路線所經鄉公所
	其他配合措施推動	1. 改善候車環境 2. 免費公車納入市區公車或公路客運管理	新竹縣政府 新竹市政府 公路總局
中期	城際運輸重點路廊	1. 提供跨運具轉乘旅次轉乘 2. 開闢輕軌先導公車	新竹縣政府 新竹市政府 公路總局
	都會區	1. 設置新竹後站國道客運轉運站 2. 公車路線調整避開擁塞路段	新竹市政府
	偏遠地區	1. 實施需求反應式運輸服務	新竹縣政府 公路總局 路線所經鄉公所
	其他配合措施推動	1. 改善候車環境	新竹縣政府 新竹市政府
長期	城際運輸重點路廊	1. 提供完整轉乘資訊	新竹縣政府 新竹市政府
	都會區	1. 設置公道五路轉運站	新竹市政府
	偏遠地區	1. 檢討需求反應式運輸服務成效	新竹縣政府 公路總局
	其他配合措施推動	1. 整合各公共運輸資訊資訊平臺	新竹縣政府 新竹市政府

#### (一) 新闢路線關駛推動分工原則

1. 路線全部位於新竹市境，由新竹市政府主辦。
2. 路線全部位於新竹縣境，由新竹縣政府提報需求，向公路總局申請，納入公路客運系統辦理。
3. 跨新竹縣市境之路線調整或新闢，建議由新竹縣市政府共同會銜成立聯營路

線審議委員會，並以聯營公車路線行駛。

4. 行經國道高速公路之路線，需向國道高速公路局申請同意，另行經科學園區之路線，亦需協調科學園區管理局辦理。
5. 銜接高鐵站之接駁公車路線，協調臺灣高鐵公司辦理。
6. 既有路線調整、變更、延駛或整併，涉及公路客運之路線，則需向公路總局提出申請，由公路總局審核辦理；涉及新竹市區公車之路線，則由新竹市政府審核辦理。

## (二) 轉運站執行分工原則

1. 高鐵之接駁改善，可協調高鐵公司辦理。
2. 涉及都市計畫變與推動，由縣市政府都市計畫單位負責協助辦理。

## (三) 需求反應式公車執行分工原則

需求反應式公車推動，因涉及新竹縣政府、各鄉公所等單位，相關工作分工說明如下：

1. 計畫前置作業、事前地方之溝通協調、與實施前之宣導，由新竹縣政府及鄉公所辦理。
2. 路線、班次、營運與收費模式則報請主管單位審查與核准。
3. 營運籌備與通車前準備，由鄉公所辦理。

## 二、道路建設計畫

彙整道路建設計畫改善推動單位建議如表 7.2-4，扼要說明相關計畫推動分工建議如后：

**表 7.2-4 道路建設計畫改善推動單位建議表**

項次	計畫名稱	主辦機關	說明
1	高鐵橋下連絡道延伸至竹科工程（中興路）	新竹縣	已辦理跨頭前溪西側河川橋，其餘正辦理環差分析中
2	新竹生活圈公道五延伸新闢（往東）工程	新竹市/營建署	新竹市路段施工中、新竹縣路段設計中
3	臺 1 線替代道路工程	新竹縣/新竹市	辦理環評中
4	新竹市公道三(竹光路)延伸至灣潭地區新闢道路	新竹市	已完成規劃設計，客雅溪防汛道路至牛埔東路段 380 公尺已獲得營建署補助經費
5	新竹科學工業園區特定區特二號道路	新竹市	完成都市計畫
6	縣政二路延伸工程	新竹縣/新竹市	本計畫建議
7	縣道 117 線文山路至新竹工業區改善工程	新竹縣	本計畫建議
8	嘉豐南路延伸工程	新竹縣/新竹市	本計畫建議

### (一) 新竹地區已完成規劃或計畫中之重要道路建設計畫

#### 1. 高鐵橋下道路延伸至竹科工程（中興路）

本計畫為配合公道五建設形成路網，已完成跨頭前溪西側河川橋，並爭取納入「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年計畫（98-103）計畫」，依道路鎖在區位，未來應由新竹縣政府執行。若能爭取納入「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6年計畫（98-103）計畫」中，則由營建署編列經費，新竹縣政府執行。

#### 2. 新竹生活圈公道五延伸新關（往東）工程

本計畫計畫已核列於營建署 98-103 生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）中，其中，新竹市路段由市政府執行，新竹縣路段由營建署執行。

#### 3. 臺 1 線替代道路工程

本計畫已完成規劃，按原規劃規模調整至民國 101 年，依道路所在區位及道路性質，未來新竹市路段由新竹市政府執行，新竹縣路段由新竹縣政府執行。

#### 4. 新竹公道三（竹光路）延伸至灣潭地區新關道路

本計畫道路新竹市政府已完成設計，其中客雅溪北岸防汛道路至計畫道路終點長 380 公尺，已獲營建署 98-103 生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）經費補助，未來由新竹市政府執行。

#### 5. 新竹科學工業園區特定區特二號道路

本計畫為都市計畫道路，未來由新竹市政府執行。

### 二、本計畫建議計畫

#### 1. 縣政二路延伸工程

本計畫跨越河川並進入新竹市都市計畫區，未來，新竹市路段由新竹市政府執行，新竹縣路段由新竹縣政府執行。

#### 2. 117 線文山路至新竹工業區改善工程

117 線本計畫湖口台地，影響新竹工業區與國防部土地，建議先進行可行性研究，完成後再編列規劃、環評等費用。依道路所在區位及道路性質，未來應由新竹縣政府執行。

#### 3. 嘉豐南路延伸工程

本計畫跨越河川並進入新竹市都市計畫區，未來，新竹市路段由新竹市政府執行，新竹縣路段由新竹縣政府執行。