



第九章 財務計畫

9.1 計畫性質分析

由於本計畫「國道1號汐止收費站至汐五高架(汐止端)改善工程」並無金錢收入部分，所以不具有財務報酬率誘因，因此，對於財務計畫將以財源籌措為主要分析評估內容。

9.2 民間參與可行性分析

承前節所述，本案為高速公路國道1號改善工程，並無金錢收入，且基於國道通行之不可分割性，本案民間參與之可行性低，建議仍應採政府自辦方式進行建設。

9.3 分年資金需求

依據第八章方案評估結果，在各方案效益及工程經費差異不大之前提下，基於計畫分階段推動之可執行性，建議以方案丙(新增路堤匝道以調整集散道路動線)作為後續推動之建議方案，並依第六章之工程經費及工程預定進度，推估施工年期內各年之資金需求。本計畫分年經費概估結果如表9.3-1所示。

表 9.3-1 建議方案分年經費表

單位：萬元

作業項目	日曆年度							合計	
	第一年	第二年	第三年	第四年	第五年	第六年	第七年		
規劃設計費	1,024	5,128	2,463	0	0	0	0	8,615	
用地及拆遷補償	0	0	0	39,953	0	0	0	39,953	
工程建造費	直接工程費	0	0	8,442	0	25,101	125,506	100,404	281,761
	工程管理費	0	0	127	0	377	1,883	1,506	
	工程監造費	0	0	315	0	620	3,099	2,479	
	其他費用	0	0	349	0	1,052	5,258	4,206	
	工程預備費	0	0	34	0	100	502	402	
物價指數調整費	0	0	169	0	502	2,510	2,008	5,189	
合計	1,024	5,128	11,898	39,953	27,751	138,757	111,006	335,518	

資料來源：本計畫推估。



9.4 財源籌措計畫

9.4.1 財源籌措方式

依據國內高速公路投資計畫之財務特性，及其可能之興辦、籌資主體型態，初步彙整其財源籌措之可行途徑如表9.4-1所示。由於本計畫並無金錢收入部分，所以建設不具有自償性，因此初步排除「民間參與興建」方式來推動。有關經費來源部分，初步建議如下：

1. 國道公路建設管理基金
2. 中央編列預算

本規劃初步建議經費來源應由國道公路建設管理基金，否則建請由中央政府編列預算支應。

本計畫若採中央政府編列預算方式進行財源籌措，建議由交通部台灣區國道高速公路局編列預算，由交通部提列中央政府總預算，科目編列名稱建議為「國道1號汐止收費站至汐五高架(汐止端)改善工程」。

表 9.4-1 我國高快速公路財源籌措可行途徑彙整表

財務特性	興辦主體	籌資主體	資金來源
非自償	中央政府	中央政府	稅收 甲類公債 國庫券
自償		國道公路建設 管理基金	乙類公債 郵政儲金 銀行一般融資 專案融資
	民間興建團體	民間興建團體	股票 公司債 海外公司債 銀行一般融資 短期債款 專案融資

資料來源：交通部台灣區國道新建工程局，中橫快速道路第二階段可行性研究摘要報告，民國84年9月。



9.4.2 工程資金來源與運用

依據分年工程經費資金需求以及財源籌措方式，將本計畫建設所需工程資金來源與運用彙整於表9.4-2，其中用地費由地方新北市政府負擔。

表 9.4-2 建議方案資金來源與運用估算表

單位：萬元

年度	資金來源		資金運用				合計	工作內容
	地方支出	中央支出	規劃設計費	用地費	工程建造費	物價調整費		
第1年	-	1,024	1,024	-	-	-	-	規劃設計
第2年	-	5,128	5,128	-	-	-	-	規劃設計
第3年	-	11,898	2,463	-	9,267	169	11,898	規劃設計、施工
第4年	39,953	-	-	39,953	-	-	-	用地取得
第5年	-	27,751	-	-	27,249	502	27,751	施工
第6年	-	138,757	-	-	136,247	2,510	138,757	施工
第7年	-	111,006	-	-	108,998	2,008	111,006	施工
合計	39,953	295,565	8,615	39,953	281,761	5,189	335,518	-