近地區市地重劃區」盈餘款，補助「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林（第二期工程）」款項，續於110年度依平均地權條例施行細則第84-1條規定，按工程實際決算數轉列收入，致業務收入較預計增加。

四、重要審核意見

（一）持續規劃辦理捷運場站土地開發挹注捷運建設經費，惟間有對投資人提出開發大樓結構安全疑義未即時釐清妥處，致終止投資契約，且已營運通車路網仍有眾多場站未開發，致鉅額土地開發效益遲未實現等情事，亟待研謀善策，以利軌道建設永續發展。

捷運工程局依大眾捷運法第7條及大眾捷運系統土地開發辦法規定，規劃辦理大眾捷運系統路線之場站土地及其毗鄰地區土地開發，除降低土地取得阻力，並挹注大眾捷運建設所需經費，110年列管之開發基地計有淡海輕軌等5路線、30處場站。經查執行情形，核有：1.環狀線（第一階段）中和站（Y11）及中原站（Y13）2場站之土地開發案，因未即時妥適處理投資人對開發大樓與捷運設施共構部分之結構安全性疑義，自108年12月簽訂投資契約迄111年3月已逾2年餘，開發進度僅止於規劃設計階段，且與投資人對該項疑義之後續處理措施未有共識，而終止投資契約，須重啟2場站之投資招商，延遲取得土地開發效益；2.綜合規劃報告預估環狀線（第一階段）及淡海輕軌土地開發效益各計80.10億元、30.64億元，合計110.74億元，預計107年、111年可挹注完竣，惟因淡海輕軌原規劃開發4場站，縮減為僅辦理淡水行政中心（V07）、淡水漁人碼頭（V26）2場站，目前尚未徵得投資人並興建開發建物，另環狀線（第一階段）規劃辦理10場站開發作業，除秀朗橋站（Y8）、景平站（Y9）已簽訂投資契約，惟僅辦理開工或申請建造執照作業，暨中和站（Y11）及中原站（Y13）因終止投資契約，需重新啟動招商作業外，其餘6站亦未徵得投資人，迄110年底各該捷運路線之鉅額土地開發效益全數未實現，影響自償性財源回收挹注軌道建設經費，亦未能如期償還自償性債務等情事，經函請研謀善策。據復：1.刻正籌備中和站及中原站土地開發重新招商及招商顧問等採購作業，結構安全性疑義將納入招商顧問工作項目，據以辦理財務評估及擬定招商要件；2.將持續辦理各場站招商及履約作業，以加速回收自償性經費，另將依土地開發效益實際情形評估修正淡海輕軌財務計畫。

（二）成立大眾捷運股份有限公司營運淡海輕軌，惟運量不足致連年虧損，且電子票證鎖卡或補票溢扣款之客訴事件頻仍，嗣提升相關解卡措施，卻存有票箱收入短收風險，亟待妥謀善策，俾利輕軌永續經營。

市政府為滿足淡水地區運輸需求，辦理淡海輕軌運輸系統建設計畫，路線總長度計13.99公里，共20座車站，車站屬無閘門式月台，路網包括綠山線、第一期藍海線，及第二期藍海線，其中綠山線及第一期藍海線分別於107年12月24日、109年11月15日通車，由新北大眾捷運股份有限公司營運。經查淡海輕軌營運情形，核有：1.110 年平均日運量9,782 人次，僅達綜合規劃報告預估平常日 4萬 4,494 人次之 21.98%、例假日 4 萬 8,025人次之 20.37%，衍生票箱收入大幅縮減，且108至110年營運結果，分別虧損1億7,333萬餘元、1億6,664萬餘元、2億3,621萬餘元，不利捷運系統永續經營，須藉由捷運工程局以現金增資方式挹注營運資金，成為市政府財政負擔；2.淡海輕軌自107年12月營運起至110年12月止，因民眾未正確完成電子票證刷卡作業，致鎖卡或補票溢扣款之客訴案件計390件，票證異常案件頻仍，雖已提升解卡相關措施，惟解卡作業便利性仍不足，且改按已營運區間最低票價（20元）向民眾收取補票資費，卻有造成票箱收入短收風險等情事，經函請研謀妥處。據復：1.將積極走訪淡海新市鎮社區，提升通勤民眾搭乘意願，並持續研議吸引旅客搭乘方案；2.已與電子票證公司研議，透過調整後台資訊欄位記錄旅客進出站搭乘資訊方式，可有效改善鎖卡問題，及不影響票箱收入，另將持續強化月台刷卡區域視覺效果，以引導旅客刷卡搭乘輕軌。



淡海輕軌無閘門式月台

（圖片來源：新北市政府施政成果網資料）

（三）安坑輕軌及環狀線（第一階段）捷運系統將自 112 年起由新北捷運公司承接營運，惟均尚未確定營運人力來源，影響安坑輕軌執行人員訓練及環狀線（第一階段）啟動現場交接時程等情事，亟待研謀妥處，以提供高品質軌道運輸服務。

市政府依大眾捷運法第25條規定，於107年設立新北大眾捷運股份有限公司（下稱新北捷運公司）營運境內捷運，110年係營運淡海輕軌綠山線及第一期藍海線，預計自112