

基隆市捷運建設 增加地方稅效益之探討

研究單位：基隆市稅務局

研究人員：林奇德科長

中華民國 110 年 6 月 7 日

研究發展報告名稱	基隆市捷運建設增加地方稅效益之探討
研究單位及人員	基隆市稅務局-林奇德
研究期間	自 110 年 1 月 1 日至 110 年 6 月 30 日
內容摘要	
未來基隆捷運願景，將一線接三線，可轉乘文湖線、板南線及汐東捷運，打通雙北交通任督二脈，在這個關鍵時刻，應做足功課，確保能知己知彼，以萬全的準備面對挑戰，包括增加稅收效益(交通部鐵道局「基隆南港間通勤軌道建設計畫」未有評估)，甚至是租稅增額融資機制或尋求稅收與公共建設良性循環等重要議題。 本研究以基隆市不動產市場、地方稅收問題、租稅增額融資機制切入，建構瞭解稅收與公共建設良性循環基礎，再借鏡 6 直轄市捷運計畫參數，運用電腦模擬增加地方稅效益，藉由連結稅收及都市發展等重大議題，提出租稅觀點下的基隆捷運及未來精進方向。 研究發現「稅收與都市發展息息相關」、「不動產稅基評估普遍低估」、「其他縣市捷運計畫部分參數不合理或與租稅實務不符」，以捷運七堵站模擬增加地方稅效益計 9,446 萬餘元，以 70%分配率計算為 6,612 萬餘元，增加稅收效益有限，惟在旅行時間節省及減少空氣噪音污染等龐大效益下，基隆捷運應盡速興建。建議基隆市稅務局應就本次成果及發現問題持續精進模擬增加地方稅效益能力；建構結合公共建設合理評估調整稅基之機制；協助以增加稅收效益評估資源分配，或藉由爭取中央建設及補助方式，強化稅收與城市發展之良性循環。	

備註：每一篇研究發展報告摘要以五百字為限，內容摘要請包含：1. 緒論 2. 研究改善內容結果及 3. 研究建議，並放置於研究發展報告目錄前，俾利審查委員審閱。

目錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機及目的.....	1
第二節 基隆市不動產及稅收現況.....	2
第二章 文獻回顧.....	9
第一節 不動產稅.....	9
第二節 租稅增額融資.....	10
第三節 文獻分析.....	14
第三章 其他縣市捷運建設增加地方稅效益.....	15
第一節 租稅增額基本條件.....	15
第二節 租稅增額參數設定.....	17
第四章 基隆捷運地方稅效益模擬.....	32
第一節 地方稅效益模擬條件設定.....	32
第二節 增加地方稅效益模擬.....	37
第五章 結論及建議.....	46
第一節、結論.....	46
第二節、建議.....	47
參考文獻.....	49

表目錄

表 1 國稅與地方稅明細表	3
表 2 本研究參考 6 都捷運建設計畫明細表	15
表 3 本研究參考 6 都捷運建設計畫基本條件表	15
表 4 本研究參考 6 都捷運建設計畫地價稅條件設定表	20
表 5 本研究參考 6 都捷運建設計畫房屋稅條件設定表	24
表 6 本研究參考 6 都捷運建設計畫土地增值稅條件設定表	27
表 7 本研究參考 6 都捷運建設計畫契稅條件設定表	29
表 8 公告地價及公告現值漲幅表	36
表 9 地價稅參數表	37
表 10 地價稅增加稅收估算表	38
表 11 房屋稅參數表	39
表 12 房屋稅增加稅收估算表	40
表 13 土地增值稅參數表	41
表 14 土地增值稅增加稅收估算表	41
表 15 契稅參數表	43
表 16 房屋稅增加稅收估算表	43

圖目錄

圖 1 基隆市價量變動趨勢圖	4
圖 2 基隆市建物第一次登記趨勢圖	5
圖 3 基隆市整體稅收趨勢圖	6
圖 4 基隆市 108 年度稅收占比圖	6
圖 5 基隆市個項稅收趨勢圖	7
圖 6 租稅增額融資機制示意圖	11
圖 7 車站 500 公尺範圍示意圖	16
圖 8 七堵車站周遭土地使用分區示意圖	34

第一章 緒論

稅收和公共建設的連結為城市發展關鍵之一，基隆市目前正改頭換面持續往現代化城市邁進，整合市公車、國道、省道客運及火車，更重要的是未來的基隆捷運，能讓市民通勤便利並擠身大臺北首都生活圈，在基隆市快速發展之時，實有探討重大建設增加地方稅收效益之需求，有助於稅收和公共建設能處在一個最適的均衡關係。本章主要探討研究動機及目的，以及基隆市地方稅收之現況。

第一節 研究動機及目的

壹、研究動機

「財政為庶政之母」說明財政為施政的基礎，沒有充足財政即公共事務難以推動，且政務推動有繁榮城市，創造更好生活環境之功效，特別是公共建設的興建，在新都市主義強調公共運輸導向型開發(Transit Oriented Development, TOD)原則下，捷運的推動是創造良好生活環境的顯學，「捷運宅」也成為買房的焦點，捷運除了反映絕佳生活品質外，更顯現提升整體不動產價值，活絡交易市場，實有厚植稅基並提升稅收之效益。

「以財政支援建設，以建設培養財政」是城市發展的理想，讓稅收與城市發展創造良性的循環，近年來基隆市不斷的投入資源，陸續導入及規劃公共建設，創造讓人民有感環境改善，許多市民在用腳投票移入基隆定居，但稅收與建設的良性循環不能中斷，必須一棒接一棒，如何評估公共建設創造的稅收效益一直以來都是關鍵的議題。

目前我國 6 都皆有捷運系統陸續興建中，如「臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線」、「淡海輕軌運輸系統」、「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站」、「臺中都

會區大眾捷運系統藍線」、「臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線」、「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設(第二階段)」等，豐富的經驗能借鏡納為基隆市所用，對基隆市稅收與城市發展的良性循環將產生許多助益。

貳、研究目的

基隆捷運為市民期盼多年之重大建設，說明了該建設之重要性不言而喻，應在各方面做足功課，確保能以萬全的準備面對挑戰，其中包括交通規劃、土地開發、觀光遊憩等議題，惟尚無增加稅收效益相關資訊，本研究能協助瞭解相關資訊。

建設與稅收息息相關，藉由評估基隆捷運增加稅收效益，能做為日後調整公告地價及房屋稅地段率之參考，提前預為因應，掌握先機，甚至相關資料能協助對外溝通，讓市民瞭解全國各縣市皆會對捷運建設周遭計算稅收增加效益，基隆市在調整時皆有參考。

藉由模擬基隆捷運增加稅收效益，能協助提前掌握類此案件實務操作方法，如系統設定選取所需資料及假設調整參數等，超前部屬以因應未來其他建設有評估需求。

第二節 基隆市不動產及稅收現況

評估重大建設增加稅收效益前，勢必需要對目前基隆市稅收及主要影響因素進行瞭解並分析其趨勢，以利掌握重大建設及稅收增加之循環架構。

壹、國稅與地方稅

依憲法第 107 條第 7 款規定國稅與省稅、縣稅之劃分，由中央立法並執行之，財政收支劃分法第 8 條及第 12 條規定區別國稅及地方

稅，另除財政收支劃分法明訂稅目外，地方稅尚包含特別稅課，指適應地方自治之需要，經議會立法課徵之稅，另依地方稅法通則第 2 條規定，地方稅尚包括地方制度法所稱之直轄市及縣（市）特別稅課、臨時稅課及附加稅課，與鄉鎮市的臨時稅課。

表 1 國稅與地方稅明細表

稅目		徵收機關
國稅	1. 所得稅	由財政部關務署負責徵收
	2. 遺產及贈與稅	由財政部所屬各地區國稅局負責稽徵
	3. 關稅	
	4. 營業稅	
	5. 貨物稅	
	6. 菸酒稅	
	7. 證券交易稅	
	8. 期貨交易稅	
	9. 礦區稅	
地方稅	1. 地價稅	由各直轄市及縣（市）地方政府所屬的稅捐機關負責稽徵
	2. 田賦	
	3. 土地增值稅	
	4. 房屋稅	
	5. 使用牌照稅	
	6. 契稅	
	7. 印花稅	
	8. 娛樂稅	
	9. 特別稅課	
	10. 臨時稅課	
	11. 附加稅課	

地方稅主要為不動產持有稅及不動產交易稅，可以得知不動產價值、數量及交易情況對地方稅收影響大。

貳、基隆市不動產現況

一、不動產交易市場

依清華安富房價指數，基隆市不動產價格整體趨勢向上；住宅市場交易量在 105 年上半年出現熱潮，交易量突破近 5 年平均水準，惟自 105 年下半年起因房地合一稅導致交易冷卻，整體住宅市場呈現價漲量縮情勢¹。

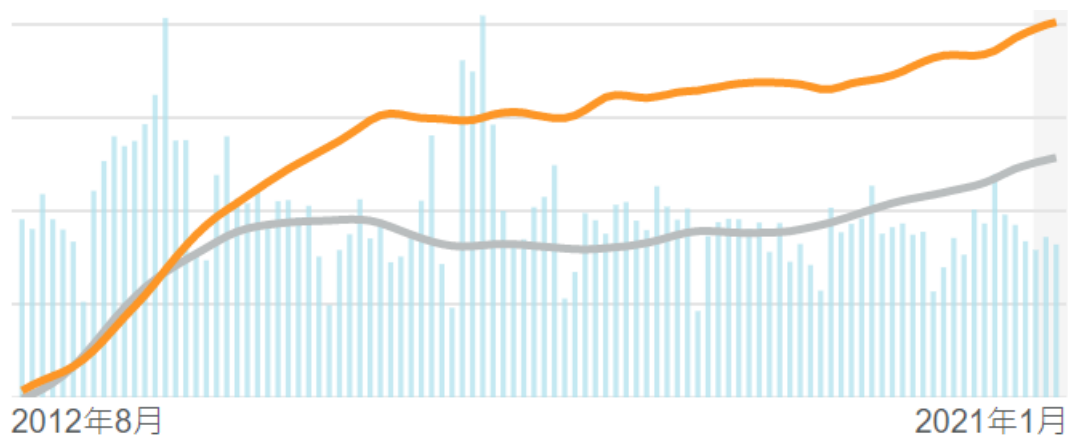


圖 1 基隆市價量變動趨勢圖

資料來源：好房網

二、不動產供給

基隆市建物存量總數約 18 萬戶，隨建物第一次登記戶數逐年增加，至各年度新完工戶數多寡直接影響增加幅度，基隆市近期增加戶數逐年上升，至 105 年及 106 年達到高點後降低，不過整體呈現增加趨勢。

¹ 參考好時價網站，網址：<https://www.houseplus.tw/report###E5%9F%BA%E9%9A%86>

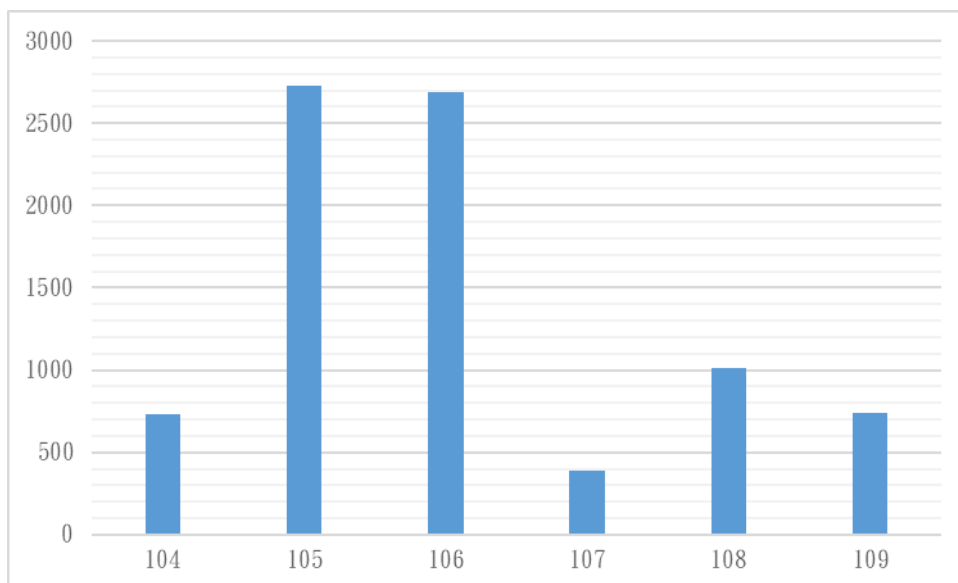


圖 2 基隆市建物第一次登記趨勢圖

資料來源：內政部統計處網站

三、不動產發展

基隆市近 5 年以市港再生及山海串聯打造港都新風貌，完成許多重大建設，包括東岸複合式商場、東西岸碼頭整改建、火車站南北站及廣場，未來還有城際轉運站、會展旅運大樓及捷運等，基隆市藉由都市設計及公共建設帶動城市風貌及生活機能提升，對不動產價值及吸引外移人口購屋皆有正向幫助。

參、基隆市稅收現況

一、整體稅收

基隆市開徵地方稅包含不動產持有稅、不動產交易稅及使用牌照稅等稅目，未包含統籌分配稅款下各年整體稅收約 30 億元至 35 億元，近年期以 105 年稅收 34.3 億元最高，106 年及 107 年逐年下降，108 年提升至 34.2 億元，相較 107 年 32.1 億元有明顯提升。

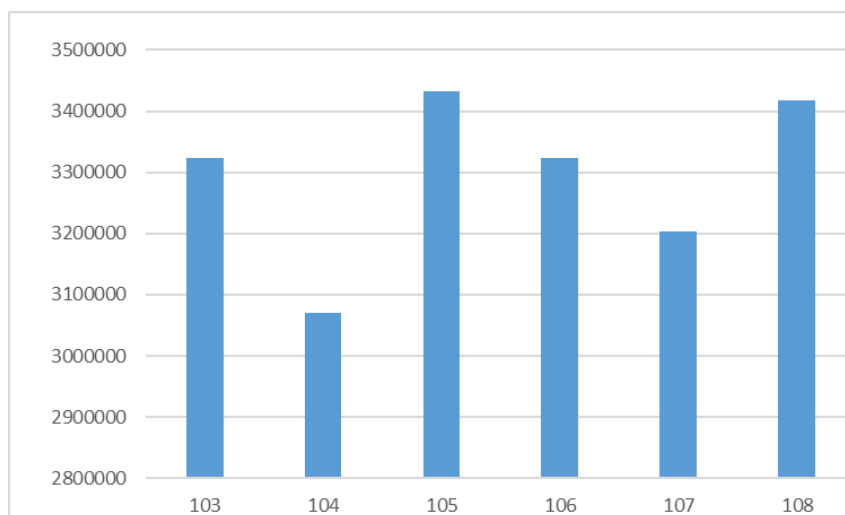


圖 3 基隆市整體稅收趨勢圖

資料來源：基隆市稅務局網站

二、個項稅收

(一)稅收占比

基隆市個項稅收中，以 108 年度稅收占比為例，主要稅目分別為地價稅約 29%、房屋稅及使用牌照稅約 23%及土地增值稅約 18%，該 4 項稅目合計為 93%，說明該 4 項稅目對整體稅收影響大。

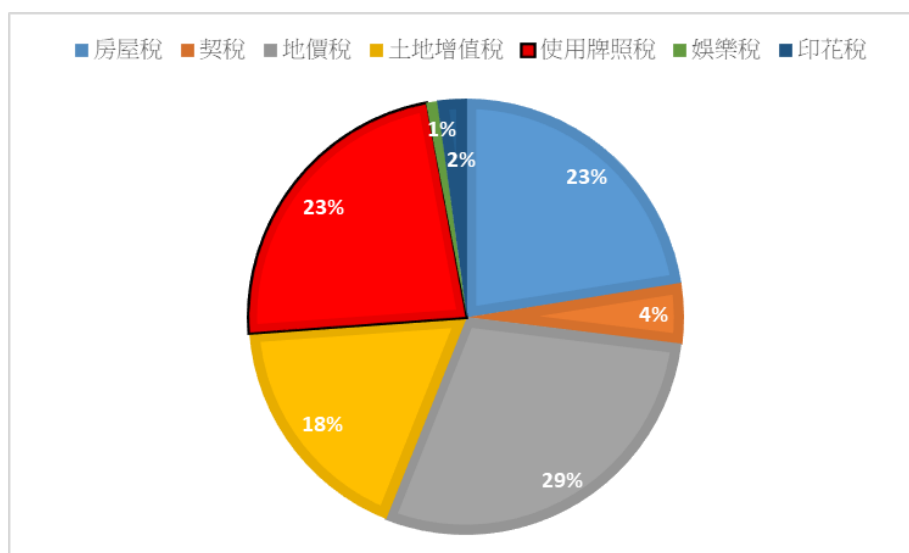


圖 4 基隆市 108 年度稅收占比圖

資料來源：基隆市稅務局網站

(二)稅收趨勢

稅目主要可以區分為不動產持有稅及交易稅，因持有稅以持有不動產作為課稅標的，稅收穩定，地價稅各年度稅收約 8.9 億元至 9.9 億元，房屋稅各年度稅收約 7.4 億元至 7.7 億元，至交易稅以不動產移轉作為課稅標的，無移轉則無稅，稅收波動較大，土地增值稅各年度稅收約 4.1 億元至 6.5 億元。

不動產持有稅收趨勢為逐年增加，以地價稅由 104 年 9 億元至 108 年 10 億元，增加幅度約 11%，至房屋稅增加幅度不明顯，由 104 年 7.4 億元至 108 年 7.7 億元，增加幅度約 4%，主要因為房屋稅有計算折舊，在未有新房屋及調高地段率情況下，稅收會有減少之現象。

不動產交易稅收趨勢未有一致性，土地增值稅近年以 105 年 6.4 億元最高，106 年及 107 年呈下降趨勢，108 年則提升為 6.1 億元，相較 107 年 4.1 億元增加幅度為 49%。

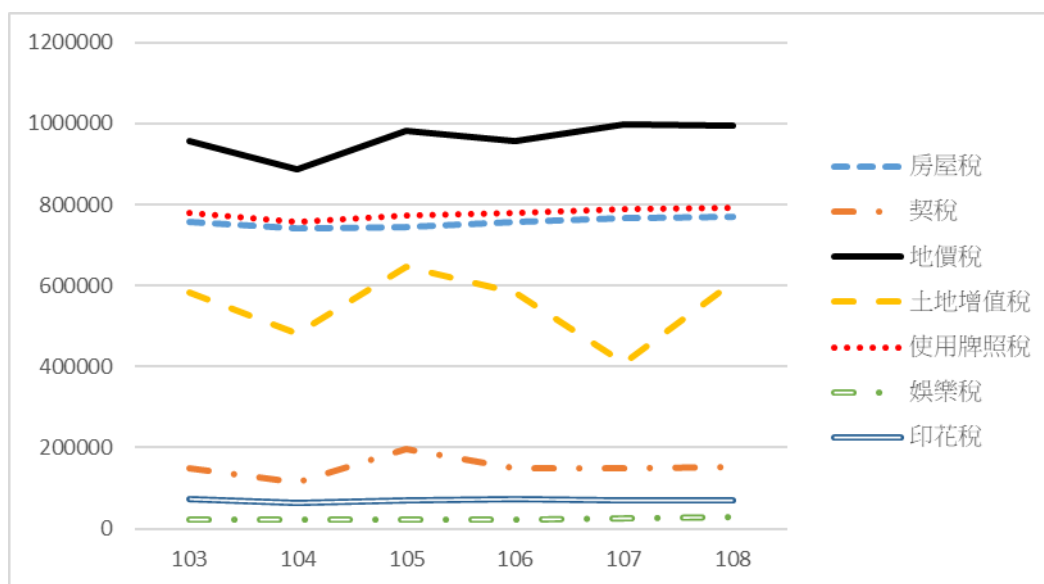


圖 5 基隆市個項稅收趨勢圖

資料來源：基隆市稅務局網站

肆、現況分析

依基隆市不動產及稅收資料，可以發現基隆市稅收與都市及不動產發展息息相關，概述如下：

- 一、受惠於導入都市規劃概念，以市港再生及山海串聯打造港都新風貌，並完成許多重大建設，基隆市房屋供給流量及價值皆屬樂觀，稅收呈現增加趨勢。
- 二、105 年房地合一稅對不動產交易影響大，縱然在基隆市快速發展下，短期稅收有影響，不過在 108 年度稅收已回到 105 年度高水平。
- 三、在房地合一稅抑制不動產投機後，未來稅收回歸到都市發展的基本面上，可以預期未來基隆市發展最重要的指標基隆捷運，對增加稅收效益大。
- 四、評估公共建設創造稅收效益及促進公共建設與稅收產生良性循環確有其重要性。

第二章 文獻回顧

文獻回顧著重在不動產稅及租稅增額融資(TIF)，前者有助於瞭解不動產稅主要問題及影響因素，後者則有助於瞭解公共建設增加稅收專款用以償還公共建設舉債之機制。

第一節 不動產稅

壹、不動產稅基

彭建文、吳森田、吳祥華(2007)以臺北市的大同區與內湖區為研究區域，以 259 筆實際不動產交易樣本取得不動產交易價格及座落地點，並推估這些樣本的實付地價稅額與房屋稅額，由此計算不動產實質稅率，結果顯示大同區之不動產實質稅率約在 0.1047%至 0.1484%之間，內湖區的不動產實質稅率則約在 0.076%至 0.1162%之間。王宏文(2010)以不動產交易實例來研究臺北市地價稅之公平性，結果顯示臺北市地價稅之估價比率約 18%。陳德翰、王宏文(2011)以實證分析臺北市 2007 至 2009 年不動產交易資料，結果顯示臺北市房屋稅之估價比率大多集中在 10%至 16%之間，估價比率之中位數為 14.79%，從市郊往開發越早的市中心，水平不公平就越嚴重；垂直不公平部分，低價位房屋具有累退性的問題，中高價位房屋則呈現累進性的現象，此外，低價位房屋的估價比率差異程度較大。

臺北市稅捐稽徵處 100 年度研究報告指出我國房屋稅主要存在「房屋與土地分離課稅」及「實際價格與課稅價格不一致」問題，長期改革方向為房地合併以實價為評定課徵不動產稅基礎；短期改革以儘速調整房屋構造標準單價表。基隆市稅務局 104 年度研究報告以比較法檢視已經進行調整房屋標準單價之縣市之資料並加以分析優劣，經與各種方案模擬分析後發現，基隆市房屋標準單價評定的房屋現值

確實低估許多，已不符合目前稅制所要求的公平原則，故建議「房屋標準單價應逐步調升」、「不追溯調整基準日之標準單價」、「建議總層數三十一層以上房屋標準單價以每三層逐層遞增」及「用途類別表依現況調整」。

貳、稅收影響因素

羅彩月(2018)以 2006 年至 2015 年間台灣 20 個縣市之每戶全年經常性收入、低收入戶人口比例、大專院校以上人口比例、都市計劃區人口比例、失業率、從業者身分結構-雇主比例與受雇者比例等為自變數，以綜合所得稅、營利事業所得稅、地價稅及土地增值稅 4 項稅收為應變數，使用多元迴歸分析法，探討自變數對應變數之影響，發現都市計劃區人口比例對於地價稅有顯著正向影響，從業者身分結構-受雇者比例對於地價稅有顯著負向影響，從業者身分結構-雇主比例對於土地增值稅有顯著正向影響。石代維(2019)指出近年房屋稅稅收增加的背景因素有「應稅房屋稅籍增加」、「鋼骨房屋普及帶動房屋價值成長」及「營業用及住家非自住用貢獻稅額增加」。

第二節 租稅增額融資

壹、發展背景

為都市開發需求，美國聯邦政府擴充其聯邦補助金（Federal Grant）制度，藉以推動大規模都市開發計畫，惟進入 1970 年代因長期參與越戰之龐大軍費，導致聯邦政府財政負擔加劇，爰陸續採行「租稅增額融資」（Tax Increment Financing，簡稱 TIF）機制，推動以地方自主財源支應都市再生計畫(何昇融，2011)。TIF 制度早在 1952 年於美國加州推動，1960 年明尼蘇達州、內華達州等亦隨之採行，目前已有 49 個州實施此制度(孫克難，2013)。

貳、TIF 機制

TIF 機制主要在開發計畫之區域內，以其不動產價格上升所產生之租稅增額作為租稅增額債（Tax Increment Bond，TIB）基礎的一種財務運用方式(何昇融，2011)，即評估公共建設未來稅收增額(地價稅、房屋稅、土地增值稅、契稅)辦理融資以支應開發建設所需成本，未來公共建設開闢完成後再以實際增加稅收償還債務。

計畫主辦機關需先行確認劃定實施 TIF 之範圍、期間、基年、稅目，據以審慎估算增加稅收。

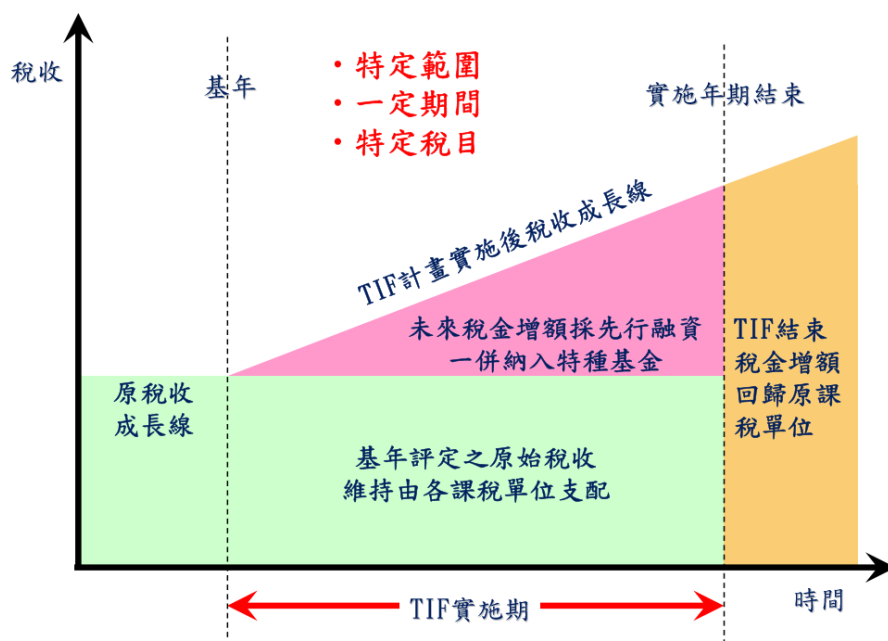


圖 6 租稅增額融資機制示意圖

資料來源：跨域增值公共建設財務規劃方案

參、租稅增額評估

一、稅收增額融資特區

稅收增額收入與 TID 規模呈正向相關，規模越大則稅收增額越多，惟地方政府為求計畫審查通過無限制擴張 TID 規模，將過度高估未來稅收增額。目前相關研究多以捷連場站周邊半徑 300-500 公尺為影響

範圍，賴宗裕、蘇偉強(2012)指出各車站周邊發展情況不一且各地財政條件有所差異，於創定 T1D 規模時，尚須考量其他相關因素限制，以避免高估未來稅收增額。

二、增加稅額估算

依行政院 101 年 7 月 24 日核定「跨域增值公共建設財務規劃方案」中租稅增額財源機制作業流程及分工，TIF 稅收估算方式如下：

(一)劃定 TIF 區內、實施期間之增額「地價稅」估算

1. 實施期間第 n 年之地價稅額估計數

(1) 若實施地區當年有公有土地變更使用情形：實施期間第 n 年之地價稅額估計數＝(實施地區第 n-1 年之全部申報地價總額－該地區內將於第 n 年變更使用之公有土地第 n-1 年申報地價) $\times$ (1＋實施地區第 n 年公告地價預估成長率) $\times$ 基年前 3 年實施地區平均稅率＋(實施地區第 n 年變更使用之公有土地當年申報地價 $\times$ 第 n 年該等土地平均稅率)。

(2) 若實施地區當年無公有土地變更使用情形：實施期間第 n 年之地價稅額估計數＝(實施地區第 n-1 年之全部申報地價總額) $\times$ (1＋實施地區第 n 年公告地價預估成長率) $\times$ 基年前 3 年實施地區平均稅率。

2. 實施地區該期間地價稅總額估計數＝實施第 1 年之地價稅額估計數＋實施第 2 年之地價稅額估計數＋……＋實施最後 1 年之地價稅額估計數。

3. 地價稅租稅增額估計數＝實施地區該期間地價稅總額估計數－(實施地區基年之地價稅額 $\times$ 實施年數)。

(二) 劃定 TIF 區內、實施期間之增額「房屋稅」估算

1. 實施期間第 n 年之房屋稅額估計數 = (實施地區第 $n-1$ 年房屋評定現值總額 - 該地區內將於第 n 年拆除之舊有房屋第 $n-1$ 年評定現值合計額) $\times$ (1 + 實施地區第 n 年房屋評定現值成長率) $\times$ 基年前 3 年實施地區平均稅率 + (第 n 年新建房屋之房屋評定現值合計額 + 第 n 年拆除重建房屋之房屋評定現值合計額) $\times$ 第 n 年該等房屋平均稅率。
2. 實施地區該期間房屋稅總額估計數 = 實施第 1 年之房屋稅額估計數 + 實施第 2 年之房屋稅額估計數 + $\cdots$ + 實施最後 1 年之房屋稅額估計數。
3. 房屋稅租稅增額估計數 = 實施地區該期間房屋稅總額估計數 - (實施地區基年之房屋稅額 $\times$ 實施年數)

(三) 劃定 TIF 區內、實施期間之增額「土地增值稅」估算

1. 實施地區該期間土地增值稅總額估計數 = 基年前 5 年實施地區每年平均土地增值稅申報案件之漲價總數額總額 $\times$ 實施年數 $\times$ (1 + 實施地區該期間公告土地現值預估成長率) $\times$ 基年前 5 年實施地區平均稅率。
2. 土地增值稅租稅增額估計數 = 實施地區該期間土地增值稅總額估計數 - (實施地區基年之土地增值稅額 $\times$ 實施年數)。

(四) 劃定 TIF 區內、實施期間之增額「契稅」估算

1. 實施地區該期間契稅總額估計數 = 基年前 3 年實施地區每年平均契稅申報案件之契價總額 $\times$ 實施年數 $\times$ (1 + 實施地區該期間房屋評定現值成長率) $\times$ 基年前 3 年實施地區平均稅率。
2. 契稅租稅增額估計數 = 實施地區該期間契稅總額估計數 - (實施地區基年之契稅稅額 $\times$ 實施年數)。

第三節 文獻分析

不動產稅一直存在稅基評估問題，除了有普遍低估價值之垂直不公問題外，更存在相同價值但稅額不同之水平不公問題，為了促進不動產稅公平，應盡可能掌握不動產價值，務實調整公告現值、公告地價、房屋標準單價及地段率等，都市發展對不動產價值影響大，重大公共建設開闢必須審慎評估並調整不動產稅。

租稅增額融資(TIF)機制即強調重大公共建設開闢增加地方稅之效益，藉以搭配融資手段籌措所需經費，其成敗關鍵在於增加稅額估算，如高估可能造成以融資方式籌措興建公共建設債務無法清償，低估則無法反映公共建設創造效益，造成公共建設計畫財務不可行，爰租稅增額融資(TIF)機制中增加稅額估算方式似能做為不動產稅基調整之參考，即參考其他縣市重大建設設算參數，能進一步對基隆市稅基評估問題有改善效果。

第三章 其他縣市捷運建設增加地方稅效益

其他縣市捷運建設可行性研究或綜合規劃會評估租稅增額融資效益，目前計畫集中在 6 都，計畫評估租稅增額融資時會由地方稅務局協助，為瞭解其評估相關參數設定，本章挑選 6 都各 1 處計畫以瞭解該地方政府評估增加地方稅效益，參考計畫如下表：

表 2 本研究參考 6 都捷運建設計畫明細表

縣市	計畫名稱
臺北市	臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發
新北市	淡海輕軌運輸系統綜合規劃
桃園市	桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站暨其土地整合發展計畫可行性研究
臺中市	臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究
臺南市	臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告
高雄市	高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設(第二階段)及周邊土地開發計畫可行性研究報告書

第一節 租稅增額基本條件

為瞭解其他縣市捷運系統增加地方稅效益評估，本節係參考 6 都各 1 處計畫，以瞭解租稅增額基本條件設定。

表 3 本研究參考 6 都捷運建設計畫基本條件表

計畫	基年	年期	實施期間	TID 範圍
臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段	109 年	30 年	110 年~139 年	站體 500 公尺
淡海輕軌運輸系統綜合規劃	101 年	30 年	101 年~130 年	站體 300 公尺
桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸	110 年	30 年	111 年~140 年	站體 500 公尺
臺中都會區大眾捷運系統藍線	103 年	30 年	105 年~134 年	站體 500 公尺
臺南先進運輸系統第一期藍線	113 年	30 年	114 年~143 年	站體 500 公尺
高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線	116 年	30 年	117 年~146 年	站體 500 公尺

壹、實施年期

挑選計畫設定年期皆為 30 年，惟未明白說明設定 30 年之基礎為何，似以軌道經濟耐用年限推估，即興建軌道後一定時間後須重置相關設備，爰租稅增額計算該使用期間，當然各設備使用年限有長有短，30 年應理解為平均年期，依臺中都會區大眾捷運系統後續路網藍線可行性研究，土建工程能達到 50 年，軌道使用年限僅 20 年。

貳、實施範圍(TID)

挑選計畫設定實施範圍除了新北市淡水輕軌設定為 300 公尺外，餘計畫設定範圍皆為距離站體 500 公尺區域，惟未明白說明設定基礎為何，依行政院經濟建設委員會第 1413 次委員會議就「桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)暨土地整合發展可行性研究報告書」結論：「增額容積之調增比例應考量地區發展條件予以提高，TIF 劃定區域及增額容積範圍皆不小於 500 公尺」，捷運系統設定實施範圍設定為距離站體 500 公尺似為共同認知。

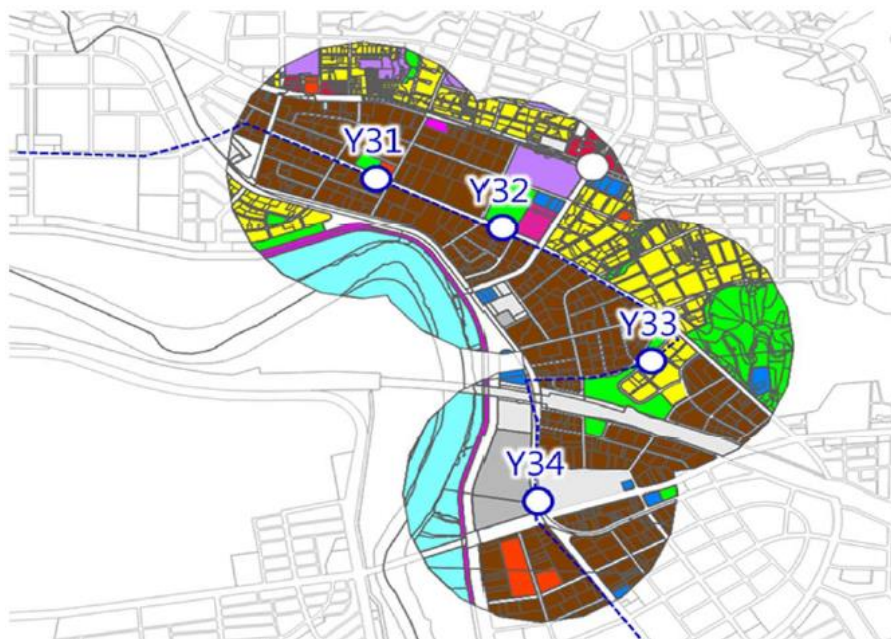


圖 7 車站 500 公尺範圍示意圖

資料來源：臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發

第二節 租稅增額參數設定

壹、地價稅

地價稅租稅增額各計畫皆依財政部訂定「租稅增額財源機制作業流程及分工」計算租稅增額財源數額，主要差異在於預估成長率及分配比率。

一、基年稅額及申報總額

計畫規劃評估可行性評估時，離實際開工營運有一段時間，除非後續滾動式檢討修正，不然僅能以過去資料推估基年稅額及申報總額，本研究挑選計畫操作方式可以區分為「歷史資料線性回歸或成長率計算」及「設定公告地價成長率」兩種。

(一)歷史資料線性回歸或成長率計算

該方式主要以歷史資料為基礎，如「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」將過往資料採年複合成長率推估或，「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站」則以線性迴歸方式分析，當然既然以歷史資料推估，計畫不同採用資料量亦不相同，有僅使用 5 年資料，或較大範圍以 15 年資料來推估，推估方式優點在於純以歷史資料推估，不會受到主觀意識影響，缺點則是有歷史資料所處時空背景無法反映實際狀況之風險。

(二)設定公告地價成長率

該方式以預估未來公告地價成長率後，在將可得最新地價稅資料，視與基年之年期落差數，以逐年乘上該公告地價成長率來估算，如「臺南先進運輸系統第一期藍線」及「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」皆採該方式，主要優點係不受歷史資料限制，得獨立以未來

時空背景推估成長率，缺點則是目前預估成長率通常過於主觀，是否能與事實貼近有疑慮。

二、預估成長率

預估成長率係影響未來地價稅租稅增額主要因素，各計畫皆以地政局歷年公告地價調幅作為推估基礎，不過部分計畫對如何將歷年公告地價調幅連結所設定預估成長率，導致部分計畫預估成長率似較為主觀。

(一)區分期間成長率

挑選計畫大多會區分期間設定成長率，不過設定概念差異大，如「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」及「淡海輕軌運輸系統綜合規劃」皆區分為興建期、營運初期及營運後期。

1. 興建期成長率較低：「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」主張興建期間將產生噪音、交通阻礙等負面影響，因而假設該段期間低於平均漲幅，營運初期受惠於捷運建設之可及性與便利性，因而有明顯高於自然成長率之地價漲幅，營運後期因經濟發展漸緩，而回歸至自然成長。
2. 興建期成長率最高：「淡海輕軌運輸系統綜合規劃」則呈現興建期考量捷運建設因素，地價已提前上漲，以平均漲幅推估，營運前期及後期則分別以平均漲幅 7 成及 5 成推估。另「臺中都會區大眾捷運系統藍線」及「臺南先進運輸系統第一期藍線」亦以興建期漲幅最高然後逐漸下降方式推估。

(二)單一成長率

「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設(第二階段)」未

區分時期，實施期間皆以每 3 年調高 1% 為設算原則。

三、捷運貢獻度及分配比率

捷運貢獻度及分配比率主要概念在於增加稅收因素多，非僅捷運建設造成，爰就捷運建設產生之增加稅收方挹注建設計畫。

(一) 捷運貢獻度

挑選計畫中除了「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」考量部分車站周邊土地過去已因鄰近捷運等因素造成地價漲價，故就各捷運場站區位與可及性條件之考量下，訂定不同捷運貢獻程度，其他計畫未區分捷運貢獻度，主要原因係其他縣市尚未形成捷運路網，較無車站周邊有鄰近其他車站之情形。

(二) 分配比率

挑選計畫主要皆以 100% 設定分配比率，除「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」設定分配比率為 70%，「淡海輕軌運輸系統綜合規劃」設定分配比率則為 50%。

表 4 本研究參考 6 都捷運建設計畫地價稅條件設定表

項目	基年地價稅額	基年申報地價總額	基年前 3 年實施地區平均稅率	公告地價預估成長率	捷運貢獻度	分配比率
臺北市	依 96 年至 106 年地價稅收資料，採年複合成長率推估應納稅額。	依 96 年至 106 年申報地價總額估算其複合成長率，以推估 109 年基年申報地價總額。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	依臺北市政府地政局歷年公告各行政區之公告地價調幅表推估本案場站涉及行政區之公告地價預估成長率。 興建期：假定為平均漲幅的 8 成。 營運初期：歷年公告地價成長率排名前 1/2 之平均值。 營運後期：依調查捷運車站周邊歷年公告地價成長率平均值設定。	各捷運場站訂定不同捷運貢獻程度。	70%
新北市	100 年地價稅資料	100 年地價稅資料	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	抽樣調查 TID 範圍土地近 6 年公告地價預估成長率。 興建期：假定為平均漲幅。 營運初期：假定為平均漲幅的 7 成。 營運後期：假定為平均漲幅的 5 成。	無	50%
桃園市	各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年（民國 92 至 106 年）之地價稅歷史資料，以線性迴歸分析基年地價稅額	各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年（民國 92 至 106 年）之地價稅歷史資料，以線性迴歸分析基年申報地價總額	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	參考已核定之「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站 TIF 稅收估算報告」及「桃園都會區大眾捷運系統航空城（綠線）暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」	無	100%
臺中市	-	-	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	規劃期不動產市場對於本計畫施行之不确定性較高，公告地價成長率設定為最小，設定為每二年調整 2%；施工期間不動產市場對於本計畫實現之預期較為確定，公告地價成長率設定為最大之每二年調整 4%；隨本計畫營運通車，計畫帶來之公共效益開始實現，前期公告地價成長率設定每二年調整 3%；營運通車後期公告地價成長率減緩恢復為每二年調整 2%。	無	100%
臺南市	以民國 105 年稅額為基礎乘上地價成長率估算。	以民國 105 年申報地價總額為基礎乘上地價成長率估算。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	參考臺南市 102、105 及 107 年度公告地價漲幅（4.43%、32.36%及-0.05%），假設本計畫自 105 年起共調整 19 次，通車前為-0.05%（1 次）及 1%（3 次），通車後調漲 2 次 5%，之後維持 2%成長。	無	100%
高雄市	以民國 102 年稅額為基礎乘上地價成長率估算。	以民國 102 年申報地價總額為基礎乘上地價成長率估算。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以各車站基年前 3 年（含基年）實施地區申報地價總額。	以每 3 年調高 1%為設算原則	無	100%

貳、房屋稅

地價稅租稅增額各計畫皆依財政部訂定「租稅增額財源機制作業流程及分工」計算租稅增額財源數額，主要差異在於新建拆除房屋現值及分配比率。

一、基年稅額及房屋評定現值

計畫規劃評估可行性評估時，離實際開工營運有一段時間，除非後續滾動式檢討修正，不然僅能以過去資料推估基年稅額及申報總額，本研究挑選計畫操作方式可以區分為「歷史資料線性回歸或成長率計算」及「設定公告地價成長率」兩種。

(一)歷史資料線性回歸或成長率計算

該方式主要以歷史資料為基礎，如「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」將過往資料採年複合成長率推估或，「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站」則以線性迴歸方式分析，當然既然以歷史資料推估，計畫不同採用資料量亦不相同，有僅使用 5 年資料，或較大範圍以 15 年資料來推估，推估方式優點在於純以歷史資料推估，不會受到主觀意識影響，缺點則是有歷史資料所處時空背景無法反映實際狀況之風險。

(二)設定新建、拆除房屋現值及及折舊率

該方式以預估未來新建、拆除房屋現值及及折舊率後，在將可得最新房屋稅資料，視與基年之年期落差數，以逐年計算新建、拆除房屋現值及及折舊率來估算，如「臺南先進運輸系統第一期藍線」及「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」皆採該方式，主要優點係不受歷史資料限制，得獨立以未來時空背景推估成長率，缺點則是目前預估資料通常過於主觀，是否能與事實貼近有疑慮。

二、折舊率及評定現值成長率

房屋稅額計算需考量折舊率，因為房屋稅不同地價稅按各年公告地價調整稅額，房屋稅計算標準單價後即固定，僅有地段率得依該區域發展情形調整，另房屋不同土地，需計算折舊率。

(一)折舊率

主要 1%設定為房屋折舊率，而「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」以 1%者預估為 80%(如鋼骨造及鋼筋混凝土造等)，1.2%者預估為 15%(如加強磚造及鋼鐵造等)，餘其它構造之折舊率 3.075% 預估為 5%加權平均計算折舊率為 1.133750%。

(二)評定現值成長率

評定現值成長率係考量捷運建設帶動實施區域發展，進而調高地段率，調高範圍各計畫設定不同，有 1 成房屋、5 成房屋及全部房屋，另各計畫設定可以區分為實施區間調整多次及僅通車時調整 1 次。

1. 實施期間調整多次：「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」設定每 3 年調升 1 級，共調整 6 次，「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」則設定房屋評定現值預估為每 3 年成長 2.4%。
2. 通車調整 1 次：大多計畫設定僅有通車後調整一次地段率，如「臺南先進運輸系統第一期藍線」設定捷運通車後預估 10%房屋之地段率由 140%調至 150%。

三、拆除及新建(含拆除重建)房屋評定現值總額

房屋稅地段率較為穩定，爰影響房屋稅主要因素係新建(含拆除重建)房屋評定現值，如實施地區有大片市地重劃土地，則能期待房

屋稅增加稅額龐大，反之，如已發展成熟，可供開發素地少，則房屋稅增加稅額少，爰預估新建(含拆除重建)房屋評定現值總額對增加稅額影響大。

(一)拆除房屋評定現值

各計畫設定拆除房屋評定現值主要以過往拆除資料平均數或占評定現值總額比例設定，僅「臺南先進運輸系統第一期藍線」係區分不同年度各以不同比例設定為拆除房屋評定現值²。

(二)新建(含拆除重建)房屋評定現值總額

各計畫設定新建(含拆除重建)房屋評定現值主要以過往新建(含拆除重建)房屋資料平均數或占評定現值總額比例設定，僅「臺南先進運輸系統第一期藍線」係區分不同年度各以不同比例設定為新建(含拆除重建)房屋評定現值³。

(三)新建房屋平均稅率

部分計畫區別基年實施地區平均稅率及新建房屋平均稅率，部分計畫未予區別，新建房屋平均稅率與基年實施地區平均稅率相同。

四、分配比率

分配比率主要概念在於增加稅收因素多，非僅捷運建設造成，爰就捷運建設產生之增加稅收方挹注建設計畫。挑選計畫除「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」設定分配比率為 70%外，其他計畫皆以 100%設定分配比率。

² 106~112 年為 n-1 年房屋總現值之 0.15%，113~128 年為 0.25%，129 年以後為 0.4%。

³ 新建房屋:106-108 年為 n-1 年房屋總現值之 0.18%，109-111 年為 0.36%，112-120 年為 0.9%，121-126 年為 0.36%，127 年以後為 0.18%。拆除重建房屋:假設為拆除舊屋現值之 3 倍，即介於第 n-1 年房屋總現值之 0.45%~1.2%。

表 5 本研究參考 6 都捷運建設計畫房屋稅條件設定表

項目	基年房屋稅額	基年房屋評定現值	折舊率	拆除之舊有房屋第 n-1 年評定現值總額	實施地區第 n 年房屋評定現值成長率	基年前 3 年實施地區平均稅率	第 n 年新建(含拆除重建)房屋評定現值總額	新建房屋平均稅率	分配比率
臺北市	依 96 年至 106 年房屋稅收資料，採年複合成長率推估得知應納稅額。以 TID 內課稅面積佔行政區課稅面積比例進行推估實施地區內基年實徵稅額。	依 96 年至 106 年房屋稅收資料，採年複合成長率推估得知評定現值。以 TID 內課稅面積佔行政區課稅面積比例進行推估實施地區內基年評定現值。	1%	95-106 年統計資料加總平均後，作為民國 107-109 年之推估值。再以基年前 5 年之平均值，推估拆除舊有房屋之評定現值總額。	假設自民國 113 年起，各車站周邊於 500 公尺範圍內約 1 成房屋，街路等級調高 1 級（10%），每三年調升 1 級，共調整 6 次，其餘各年增長率設定為 0%。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	新建房屋評定現值採基年（109 年）前 5 年平均數值估算，依課稅面積比例折算。	基年前 5 年新建房屋稅額除上基年前 5 年新建房屋之評定現值。	70%
新北市	100 年房屋稅資料	100 年房屋稅資料	1%	98-100 年房屋稅籍資料計算	5 成房屋於通車年調高 10%	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	近 6 年平均新建房屋平均現值計算。	基年前 3 年新建房屋稅額除上基年前 3 年新建房屋之評定現值。	100%
桃園市	各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年(民國 92 至 106 年)之房屋稅歷史資料實施地區面積佔各里之課稅面積比例估算，以線性迴歸分析基年房屋稅額	各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年(民國 92 至 106 年)之房屋稅歷史資料實施地區面積佔各里之課稅面積比例估算，以線性迴歸分析基年房屋稅評定現值	1%	近 15 年(民國 92 至 106 年)之各年度拆除房屋評定現值總額之平均值，計算基年前 5 年(106 至 110 年)之平均值。	參考已核定之「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站 TIF 稅收估算報告」及「桃園都會區大眾捷運系統航空城(綠線)暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」設定實施期間之房屋平定現值成長率。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	近 15 年(民國 92 至 106 年)新建與拆除重建房屋稅額及評定現值總額之平均值後，計算基年前 5 年(106 至 110 年)之平均值。	以基年前 5 年(民國 106 至 110 年)之平均稅率設定之。	100%
臺中市	-	-	-	-	本計畫設定房屋評定現值預估為每 3 年成長 2.4%。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	-	基年前 3 年新建房屋稅額除上基年前 3 年新建房屋之評定現值。	100%

臺南市	以民國 105 年稅額為基礎計算拆除、新建房屋及折舊後估算。	以民國 105 年房屋現值為基礎計算拆除、新建房屋及折舊後估算。	1%	106~112 年為 n-1 年房屋總現值之 0.15%，113~128 年為 0.25%，129 年以後為 0.4%。	捷運通車 114 年預估 10%房屋之地段率由 140%調至 150%。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	新建房屋：106-108 年為 n-1 年房屋總現值之 0.18%，109-111 年為 0.36%，112-120 年為 0.9%，121-126 年為 0.36%，127 年以後為 0.18%。 拆除重建房屋：假設為拆除舊屋現值之 3 倍，即介於第 n-1 年房屋總現值之 0.45%~1.2%。	同平均稅率	100%
高雄市	以民國 102 年稅額為基礎計算新建、拆除房屋及折舊率估算。	以民國 102 年現值為基礎計算新建、拆除房屋及折舊率估算。	1.13%	97、98、99、100 年舊屋拆除比例分別為 0.12%、0.06%、0.04%、0.16%，平均約為 0.1%	捷運通車 117 年預估 1 成房屋地段率由原 100%調至 110%。	以基年前 3 年（含基年）實施地區的實徵稅額加總除以基年前 3 年（含基年）實施地區房屋評定現值總額。	新建房屋：按實施區域前 5 年房屋新、重建及拆除之平均比率計算假設為房屋總現值之 0.65%。 拆除重建房屋：按實施區域前 5 年房屋新、重建及拆除之平均比率計算假設為房屋總現值之 0.65%。	同平均稅率	100%

參、土地增值稅

地價稅租稅增額各計畫皆依財政部訂定「租稅增額財源機制作業流程及分工」計算租稅增額財源數額，主要差異在於公告現值成長率及分配比率。

一、基年稅額及漲價總數額

計畫規劃評估可行性評估時，離實際開工營運有一段時間，除非後續滾動式檢討修正，不然僅能以過去資料推估基年稅額及漲價總數額，本研究挑選計畫皆以歷史資料推估，差異在於單純以平均數推估，或採年複合成長率計算。

二、預估成長率

預估成長率係影響未來地土地增值稅租稅增額主要因素，各計畫主要以地政局歷年公告現值調幅作為推估基礎，另「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站」有區分一般車站及轉乘交會站，後者預估成長率設定為前者 1.4 倍。

三、捷運貢獻度及分配比率

除「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」考量部分車站周邊土地過去已因鄰近捷運等因素造成地價漲價，故就各捷運場站區位與可及性條件之考量下，訂定不同捷運貢獻程度，且設定分配比率為 70% 外，其他計畫未區分捷運貢獻度，主要原因係其他縣市尚未形成捷運路網，較無車站周邊有鄰近其他車站之情形，且設定分配比率皆為 100%。

表 6 本研究參考 6 都捷運建設計畫土地增值稅條件設定表

項目	基年土地增值稅總額	基年前 5 年實施地區每年平均土地增值稅申報案件之漲價總數額	基年前 5 年實施地區平均稅率	公告土地現值預估成長率	捷運貢獻度	分配比率
臺北市	依 96 年至 106 年土地增值稅收資料，採年複合成長率推估應納稅額。	歷史租稅調查資料作估算。	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	調查各車站涉及行政區之歷年平均公告土地現值成長率，依歷年行政區(96 至 107 年歷史資料)，取其平均值乘以捷運貢獻度。	各捷運場站訂定不同捷運貢獻程度。	70%
新北市	100 年土地增值稅資料	96-100 年土地增值稅資料	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	抽樣調查 TID 範圍土地近 6 年公告現值預估成長率。	無	100%
桃園市	依各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年(民國 92 年至民國 106 年)之土地增值稅歷史資料，推估基年(民國 110 年)申報漲價總數額，乘以平均稅率後土地增值稅額	基年(民國 110 年)申報漲價總數額係依各車站 TIF 實施地區內各筆地號過去 15 年(民國 92 年至民國 106 年)之申報漲價總數額歷史資料平均值推估。	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	依據已核定之「桃園都會區大眾捷運系統航空城(綠線)暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」預估成長率設定為 2%，採較保守之設定一般車站以 1.50%估算預估成長率，轉乘交會站，以一般車站之 1.4 倍(2.10%)預估。	無	100%
臺中市	-	-	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	本計畫設定公告土地現值預估成長率為每年 2.7%。	無	100%
臺南市	以計畫核定年前 5 年之區間平均值估算，即 101 年~105 年實施地區之土地增值稅平均稅額估算。	以計畫核定年前 5 年之區間平均值估算，即 101 年~105 年實施地區之土地增值稅平均漲價數額估算。	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	參考臺南市 101~107 年度公告現值漲幅 (3.87%、4.71%、11.09%、12.49%、7.87%、1.3% 及 -0.04%)，預估未來公告土地現值成長將趨緩，本計畫設定實施地區實施期間公告土地現值依每年增加 1%，則實施期間(30 年)公告土地現值預估成長率係為(第 1 年成長率+第 30 年成長率)/2=(1+30%)/2=15.5%。	無	100%
高雄市	以 98~102 年實施地區之土地增值稅平均稅額設定為基年稅額。	以 98~102 年實施地區之土地增值稅平均漲價總數額設定為基年漲價總數額。	前 5 年土地增值稅額加總除以前 5 年漲價總數額加總。	參考 96~100 公告土地現值平均調幅，設定為 0.808%。	無	100%

肆、契稅

契稅租稅增額各計畫皆依財政部訂定「租稅增額財源機制作業流程及分工」計算租稅增額財源數額，主要差異在於房屋評定現值成長率及分配比率。

一、基年稅額及契價總額

計畫規劃評估可行性評估時，離實際開工營運有一段時間，除非後續滾動式檢討修正，不然僅能以過去資料推估基年稅額及漲價總數額，本研究挑選計畫皆以歷史資料推估，以平均稅額或契價推估。

二、房屋評定現值成長率

契稅係以房屋稅評定現值計算稅額，爰計畫會呼應其房屋稅租稅增額設定，如以計畫本身「增額房屋稅」對於實施地區房屋評定現值總額之推估結果計算成長率；以計畫本身設定房屋評定現值預估為每3年成長2.4%，即每年成長0.79%；以通車年度一次漲幅推估。

三、分配比率

分配比率主要概念在於增加稅收因素多，非僅捷運建設造成，爰就捷運建設產生之增加稅收方挹注建設計畫。挑選計畫除「臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段」設定分配比率為70%外，其他計畫皆以100%設定分配比率。

表 7 本研究參考 6 都捷運建設計畫契稅條件設定表

項目	基年契稅總額	基年前 3 年實施地區每年平均契稅申報案件之契價總額	基年前 3 年實施地區平均稅率	房屋評定現值成長率	分配比率
臺北市	依各行政區稅捐調查統計資料，並經以各車站 TID 課稅面積比例折算為契稅總額。	依各行政區稅捐調查統計資料，並經以各車站 TID 課稅面積比例折算為申報契價總額。	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	推導實施期間申報漲價總數額之總額後，再回推實施期間本計畫區域之房屋評定現值成長率值。	70%
新北市	98-100 年契稅資料	98-100 年契稅資料	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	5 成房屋於通車年調高 10%	100%
桃園市	依 TIF 實施地區過去 15 年(民國 92 至 106 年)之契稅總額平均值，推估至 TIF 基年(民國 110 年)之契稅總額。	依 TIF 實施地區過去 15 年(民國 92 至 106 年)之申報契價總額平均值，推估至 TIF 基年(民國 110 年)之申報契價總額。	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	依據已核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城(綠線)暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」之估算方法，將實施期間每年房屋評定現值之成長率與實施地區加總，再除以年數後可得。	100%
臺中市	-	-	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	本計畫設定房屋評定現值預估為每 3 年成長 2.4%，即每年成長 0.79%。	100%
臺南市	以計畫核定年前 3 年之區間平均值，作為契稅增額稅收之計算基礎，即以 103~105 年實施地區之契稅平均稅額估算。	以計畫核定年前 3 年之區間平均值，作為契稅增額稅收之計算基礎，即以 103~105 年實施地區之契稅平均契價總額估算。	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	依據本計畫「增額房屋稅」對於實施地區房屋評定現值總額之推估結果，依每年增加 0.06%，則實施期間(30 年)房屋評定現值成長率預估成長率係為(第 1 年成長率+第 30 年成長率)/2=(0.06%+1.8%)/2=0.93%。	100%
高雄市	以 100~102 年實施地區之契稅平均稅額設定為基年稅額。	以 100~102 年實施地區之契價平均總額設定為基年契價總額。	前 3 年契稅加總除以前 3 年申報契價總額。	依據本計畫「增額房屋稅」對於實施地區房屋評定現值總額之推估結果，可得 30 年實施期間之房屋評定現值成長率為 2.59%。	100%

伍、小結

各稅係依財政部訂定「租稅增額財源機制作業流程及分工」計算租稅增額財源數額，爰計算公式及推估項目大抵相同，重點在於各項目如何推估能合理反映捷運建設實際產生租稅增額，本研究於 6 都各挑選一個捷運建設計畫能有效幫助瞭解目前如何評估捷運建設所創造租稅效益，經綜整分析小結如下。

一、各計畫對租稅增額條件設定差異大

雖然各計畫目的皆為合理計算捷運建設創造租稅效益，不過條件設定差異大，且部分設定並未清楚說明其設定基礎，使得所設定條件似較為主觀，反映目前條件設定較為分歧，當然除了個案的特殊性外，可以發現設定條件必然有較為合理及不合理之處，尚待未來計畫實施後確認。

二、租稅增額主要關鍵為土地稅

受限於房屋評定現值計算方式，爰租稅增額主要在於土地價值提升所創造之租稅增額，即地價稅及土地增值稅增額，該部分依設定公告地價或公告現值成長率影響大，爰如何設定該成長率為估算關鍵。

三、部分參數設定不合理或不符實務經驗

1. 房屋稅地段率調整設定不符經驗：房屋稅地段率通常難以頻繁調整且有一定上限，爰條件設定於實施期間每 3 年皆上漲不符實務經驗。
2. 新建房屋應以實施區域可建築空地推估較為合理：房屋稅新建評定現值以歷史資料推估，惟實際影響實施區域新建評定現值係當地可建築素地多寡，以歷史資料推估可能與現實不符。

3. 以過往公告地價及現值成長率設定未能反映捷運建設效果：
部分計畫以過去土地公告地價及公告現值漲幅作基礎設定成長率，惟該成長率未能反映捷運建設帶來地價上漲效益，僅能反映該期間其他因素造成之地價上漲。
4. 未考量房屋稅評定現值折舊年期上限：房屋稅最高折舊年數為 60 年，如捷運建設年期設定為 30 年，則超過 30 年房屋不應仍以實施年間每年折舊估算，特別在目前超過 30 年房屋比率高情況下，恐產生一定程度誤差。

第四章 基隆捷運地方稅效益模擬

本研究計畫主要目的在於對目前相關重大建設興起的 TIF 概念能結合目前社會對地方稅稅基過低，有調整之期待，另外能讓基隆市稅務局有實際操作經驗，以增加基隆市稅務局在稅基調整時有新的思考方向，更強化未來租稅業務，況且基隆捷運作為本市歷年來最重要的建設，有關業務不僅只是直接關聯單位，其他局處亦應思考是否和其業管部分有間接連結，以利未來基隆捷運推動時，能迅速提供市府必要資訊參考，考量目前基隆捷運方案未確定，本章先由交通部鐵道局「基隆南港間通勤軌道建設計畫」中挑選較為明確之場站做模擬。

第一節 地方稅效益模擬條件設定

壹、基隆捷運建設計畫

一、交通部鐵道局「基隆南港間通勤軌道建設計畫」

交通部鐵道局 108 年 1 月「基隆南港間通勤軌道建設計畫」可行性研究報告(核定本)審查意見中包含：「有關土地開發部分，相關 TIF、TOD 並無相關試算，建議納入並以敏感度分析」，委託廠商中興工程顧問答覆：「將再補充土地開發效益部分及敏感度分析」，該計畫雖未有 TIF 效益模擬，但其他部分，如場站基本資料及經濟效益分析等，尚稱完整。

二、基隆輕軌改基隆捷運方案

就在經過「四長會議」後，基隆輕軌升級為中運量捷運，焦點著重在基捷要怎麼從八堵進入基隆市區、走哪裡，目前沒有定案，鐵道局原先規劃台鐵讓道不進基隆，再來又傳出基隆捷運可能不進基隆，變成「八堵捷運」，最後鐵道局再規劃台鐵、基捷共存，前交通部長林佳龍亦表示，台鐵與基隆捷運 2 套系統可以並存，技術上有可行性，

基隆河谷路廊有限，兩系統會有一段路線重複，但停靠站可以不同，過了八堵之後，路線安排可以更靈活，到達有需求但交通不便的地區，這方面要再分析公車路線、地方交通等因素⁴。

三、基隆捷運建設計畫未確定

基隆捷運建設計畫目前尚在規劃中，爰站體並未確認，考量研究計畫模擬地方稅效益，僅是期待能強化並結合目前社會對地方稅稅基過低，有調整之期待，爰地方稅模擬規劃就目前相對較為確定之六堵、七堵及八堵站擇一作模擬，並針對模擬過程提出結論。

貳、模擬條件設定

一、模擬場站選擇

目前較為確定之基隆轄區站體有六堵、七堵及八堵站，考量七堵站為目前基隆主要發展區域，近期在該區域稅基調高之可能性亦大，本研究計畫挑選七堵站為模擬分析站體。

二、實施範圍及年期

依土地使用分區資料可以發現，七堵車站周遭可建築使用區域為前站基隆河內住宅區及商業區及後站住宅區，最遠直線距離約 500 公尺，目前捷運計畫多以 500 公尺作為實施範圍，30 年為實施年期，本研究計畫參考其他計畫設定亦以該條件設定實施範圍及年期。

選定範圍後須確認範圍內地段地號及房屋稅籍編號方能以系統計算稅額或地價等資料，研究以 GIS 系統套入空照圖及地籍圖，再以人工方式確認範圍內地段及地號，房屋部分則以門牌為基礎，再以人工方式挑選範圍內房屋稅籍號碼，有了相關資料後方能以系統帶入計算所需稅額、地價及漲價總數額等資料。

⁴ 節錄自中時新聞網，林佳龍支持基捷台鐵共存方案，2021/04/01。



圖 8 七堵車站周遭土地使用分區示意圖

三、模擬條件設定

租稅模擬條件係參考 6 都捷運建設計畫及實務經驗設定各項租稅條件參數。

(一)基年設定

本研究主要目的在於實際操作租稅增額融資概念及瞭解基隆市操作結果可能面貌，在目前基隆捷運實際推動期程未明確下，以目前最新租稅資料年度 109 年作基年設定。

(二)捷運貢獻度

6 都捷運建設計畫僅有臺北市考量部分車站周邊土地過去已因鄰近捷運等因素造成地價漲價，故就各捷運場站區位與可及性條件之考量下，訂定不同捷運貢獻程度。七堵車站建置捷運系統係兩鐵共構，另租稅增加除了捷運系統外尚有其他因素，貢獻度設定為 50%。

(三)分配率

6 都捷運建設計畫分配率除臺北市設定 70%及新北市地價稅設定

50%外，其餘部分皆設定 100%，即增加租稅部分皆分配挹注捷運計畫財源，為避免模擬結果過於樂觀，分配率同臺北市設定為 70%。

(四)預估成長率

1. 公告地價預估成長率

參考基隆市七堵區 93 年至 110 年公告地價漲幅為-1.28%至 69.7%，部分極端值恐有其他因素影響予以剔除後，公告地價漲幅區間在-1.28%至 8.58%之間，其平均數為每兩年上漲 3.79%(歷史漲幅如屬每三年調整時期將換算為每兩年漲幅)。

另參考臺北市捷運計畫，公告地價成長率設定為興建期以平均漲幅 8 成設定，營運初期以公告地價成長率排名前 1/2 之平均值設定，營運後期以平均漲幅設定。

計畫年期 30 年以每 10 年區分為 3 個時期分別對應興建期、營運初期及營運後其，參考臺北市捷運計畫設定方式，第一期以公告地價平均成長率 8 成設定為每二年調整 3.03%(3.79%*80%)，第二期以公告地價成長率排名前 1/2 之平均值設定為每二年調整 6.55%，第三期以公告地價平均成長率設定為每二年調整 3.79%。

2. 房屋評定現值成長率

房屋評定現值成長主要在於地段率調整，參考捷運建設計畫有每三年固定調整、多次調整或一次調整設定，實務操作 30 年間以調整不超過二次較為合理，爰參考新北市淡海輕軌計畫參數 5 成房屋於通車年調高 10%，另實施年期 30 年僅調整一次似乎不符實務，綜整以 115 年及 124 年皆有 5 成房屋調高 10%地段率設定，以評定現值於該 2 個年度平均增加 5%計算。

3. 公告土地現值預估成長率

6 都捷運計畫主要以過去年度公告現值平均漲幅設定預估成長率，如臺中市預估成長率每年為 2.7%，高雄市預估每年為 0.808%，參考基隆市七堵區 93 年至 110 年公告現值漲幅為 -0.28%至 16.63%，101 年至 104 年漲幅較其他年度明顯偏高，恐有其他因素影響，予以剔除後公告現值漲幅區間在-0.28%至 4.32%之間，平均數為 1.65%。

表 8 公告地價及公告現值漲幅表

基隆市	公告地價漲幅(%)		公告現值漲幅(%)	
	全市	七堵區	全市	七堵區
93	0.19	-1.28	0.00	-0.28
94	-	-	0.30	-0.12
95	-	-	1.75	0.79
96	11.69	15.44	3.01	1.66
97	-	-	2.84	2.81
98	-	-	1.66	1.77
99	4.27	6.77	1.84	1.28
100	-	-	2.13	2.16
101	-	-	4.06	6.77
102	20.10	69.70	6.21	10.25
103	-	-	9.44	16.63
104	-	-	7.60	7.29
105	11.39	23.17	4.45	4.28

106	-	-	3.64	4.32
107	4.66	8.58	1.27	1.39
108	-	-	1.11	1.05
109	2.11	2.92	0.89	0.99
110	-	-	0.99	0.98

第二節 增加地方稅效益模擬

壹、地價稅

一、參數數值

模擬參數項目數值依條件說明設定，其中基年設定為 109 年，地價稅額及申報地價總額以範圍內地段地號帶入系統得出，地價稅參數如下表。

表 9 地價稅參數表

參數項目	設定數值
基年地價稅額	4,585,939 元
基年申報地價總額	629,804,437 元
基年前 3 年實施地區平均稅率	7.16%
公告地價預估成長率	3.03%、6.55%、3.79%/每兩年
捷運貢獻度	50%
分配比率	70%

二、增加稅收

地價稅增加金額模擬結果為 2,516 萬餘元，挹注 70%為 1,761 萬餘元，計算過程主要係依成長率及平均稅率預估各年度地價稅，在扣除基期地價稅即增加稅額，估算過程如下表。

表 10 地價稅增加稅收估算表

單位：元

年期	年度	申報地價總額	地價上漲率	平均稅率	地價稅預估數	地價稅增加稅收
D	109	629,804,437	-	-	-	-
D+1	110	629,804,437	0.00%	0.716%	-	-
D+2	111	648,887,511	3.03%	0.716%	4,646,035	60,096
D+3	112	648,887,511	0.00%	0.716%	4,646,035	60,096
D+4	113	668,548,803	3.03%	0.716%	4,786,809	200,870
D+5	114	668,548,803	0.00%	0.716%	4,786,809	200,870
D+6	115	688,805,832	3.03%	0.716%	4,931,850	345,911
D+7	116	688,805,832	0.00%	0.716%	4,931,850	345,911
D+8	117	709,676,648	3.03%	0.716%	5,081,285	495,346
D+9	118	709,676,648	0.00%	0.716%	5,081,285	495,346
D+10	119	756,160,469	6.55%	0.716%	5,414,109	828,170
D+11	120	756,160,469	0.00%	0.716%	5,414,109	828,170
D+12	121	805,688,980	6.55%	0.716%	5,768,733	1,182,794
D+13	122	805,688,980	0.00%	0.716%	5,768,733	1,182,794
D+14	123	858,461,608	6.55%	0.716%	6,146,585	1,560,646
D+15	124	858,461,608	0.00%	0.716%	6,146,585	1,560,646
D+16	125	914,690,843	6.55%	0.716%	6,549,186	1,963,247
D+17	126	914,690,843	0.00%	0.716%	6,549,186	1,963,247
D+18	127	974,603,093	6.55%	0.716%	6,978,158	2,392,219
D+19	128	974,603,093	0.00%	0.716%	6,978,158	2,392,219
D+20	129	1,011,540,551	3.79%	0.716%	7,242,630	2,656,691
D+21	130	1,011,540,551	0.00%	0.716%	7,242,630	2,656,691
D+22	131	1,049,877,937	3.79%	0.716%	7,517,126	2,931,187
D+23	132	1,049,877,937	0.00%	0.716%	7,517,126	2,931,187
D+24	133	1,089,668,311	3.79%	0.716%	7,802,025	3,216,086
D+25	134	1,089,668,311	0.00%	0.716%	7,802,025	3,216,086
D+26	135	1,130,966,740	3.79%	0.716%	8,097,722	3,511,783
D+27	136	1,130,966,740	0.00%	0.716%	8,097,722	3,511,783
D+28	137	1,173,830,380	3.79%	0.716%	8,404,626	3,818,687
D+29	138	1,173,830,380	0.00%	0.716%	8,404,626	3,818,687
合計						50,327,466
貢獻度(50%)						25,163,733
分配率(70%)						17,614,613

貳、房屋稅

一、參數數值

模擬參數項目數值依條件說明設定，其中基年設定為 109 年，房屋稅額及房屋評定現值以範圍內房屋稅編號帶入系統得出，區域內拆除房屋現值以基期前 3 年資料平均每年 809,967 元設定，新建房屋近年僅有 108 年有新建案，考量選定區域可建築空地少及都市更新耗費時間長，假設平均 5 年方有新建案，以 5 年平均新建房屋現值 15,699,480 元估算，房屋稅參數如下表。

表 11 房屋稅參數表

參數項目	設定數值
基年房屋稅額	25,455,627 元
基年房屋評定現值	1,726,635,300 元
折舊率	1%
拆除舊有房屋評定現值總額	809,967
房屋評定現值成長率	115 及 124 年 5 成房屋調高 10%
基年前 3 年實施地區平均稅率	1.46%
新建房屋評定現值總額	15,699,480
新建房屋平均稅率	1.50%
分配比率	70%

二、增加稅收

房屋稅增加金額模擬結果為 2,375 萬餘元，挹注 70% 為 1,662 萬餘元，計算過程主要係依折舊率、成長率及平均稅率算出各年度房屋稅預估數，在以預估數扣除基期房屋稅即增加稅額，估算過程如下表。

表 12 房屋稅增加稅收估算表

單位：元

年期	年度	房屋評定現值	拆除 房屋現值	評定現值 成長率	平均 稅率	新建房屋 評定現值	新增房屋 平均稅率	房屋稅 預估數	房屋稅 增加稅收
D	109	1,726,635,300	-	-	1.46%	-	-	-	-
D+1	110	1,724,258,460	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,180,453	-275,174
D+2	111	1,721,905,388	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,146,098	-309,529
D+3	112	1,719,575,848	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,112,087	-343,540
D+4	113	1,717,269,602	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,078,416	-377,211
D+5	114	1,714,986,419	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,045,082	-410,545
D+6	115	1,797,617,896	809,967	5.0%	1.46%	15,699,480	1.50%	26,251,501	795,874
D+7	116	1,794,531,230	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,206,436	750,809
D+8	117	1,791,475,430	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,161,821	706,194
D+9	118	1,788,450,189	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,117,653	662,026
D+10	119	1,785,455,200	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,073,926	618,299
D+11	120	1,782,490,161	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,030,636	575,009
D+12	121	1,779,554,773	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,987,779	532,152
D+13	122	1,776,648,738	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,945,351	489,724
D+14	123	1,773,771,763	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	25,903,348	447,721
D+15	124	1,858,725,261	809,967	5.0%	1.46%	15,699,480	1.50%	27,143,669	1,688,042
D+16	125	1,855,027,521	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	27,089,682	1,634,055
D+17	126	1,851,366,759	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	27,036,234	1,580,607
D+18	127	1,847,742,605	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,983,322	1,527,695
D+19	128	1,844,154,692	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,930,938	1,475,311
D+20	129	1,840,602,658	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,879,079	1,423,452
D+21	130	1,837,086,144	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,827,737	1,372,110
D+22	131	1,833,604,796	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,776,910	1,321,283
D+23	132	1,830,158,261	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,726,590	1,270,963
D+24	133	1,826,746,191	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,676,774	1,221,147
D+25	134	1,823,368,242	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,627,456	1,171,829
D+26	135	1,820,024,073	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,578,631	1,123,004
D+27	136	1,816,713,345	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,530,295	1,074,668
D+28	137	1,813,435,725	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,482,441	1,026,814
D+29	138	1,810,190,880	809,967	-	1.46%	15,699,480	1.50%	26,435,067	979,440
合計									23,752,229
分配率(70%)									16,626,561

參、土地增值稅

一、參數數值

模擬參數項目數值依條件說明設定，其中基年設定為 109 年，土地增值稅額及漲價總數以範圍內地段地號帶入系統得出，土地增值稅參數如下表。

表 13 土地增值稅參數表

參數項目	設定數值
基年土地增值稅總額	4,366,728 元
基年前 5 年平均申漲價總數額	41,834,729 元
基年前 5 年平均稅率	20.10%
公告土地現值預估成長率	1.65%
捷運貢獻度	50%
分配比率	70%

二、增加稅收

土地增值稅增加金額模擬結果為 3,532 萬餘元，挹注 70% 為 2,472 萬餘元，計算過程主要係依成長率算出每年漲價總數額增加數，再乘上平均稅率得出增加稅收金額，估算過程如下表。

表 14 土地增值稅增加稅收估算表

單位：元

年期	年度	漲價總數額	現值上漲率	平均稅率	漲價總數額 增加數	土地增值稅 增加稅收
D	109	41,834,729	-	-	-	-
D+1	110	42,525,002	1.65%	20.10%	690,273	138,745
D+2	111	43,226,665	1.65%	20.10%	1,391,936	279,779
D+3	112	43,939,905	1.65%	20.10%	2,105,176	423,140

D+4	113	44,664,913	1.65%	20.10%	2,830,184	568,867
D+5	114	45,401,884	1.65%	20.10%	3,567,155	716,998
D+6	115	46,151,015	1.65%	20.10%	4,316,286	867,574
D+7	116	46,912,507	1.65%	20.10%	5,077,778	1,020,633
D+8	117	47,686,563	1.65%	20.10%	5,851,834	1,176,219
D+9	118	48,473,392	1.65%	20.10%	6,638,663	1,334,371
D+10	119	49,273,202	1.65%	20.10%	7,438,473	1,495,133
D+11	120	50,086,210	1.65%	20.10%	8,251,481	1,658,548
D+12	121	50,912,633	1.65%	20.10%	9,077,904	1,824,659
D+13	122	51,752,691	1.65%	20.10%	9,917,962	1,993,510
D+14	123	52,606,611	1.65%	20.10%	10,771,882	2,165,148
D+15	124	53,474,620	1.65%	20.10%	11,639,891	2,339,618
D+16	125	54,356,951	1.65%	20.10%	12,522,222	2,516,967
D+17	126	55,253,841	1.65%	20.10%	13,419,112	2,697,241
D+18	127	56,165,529	1.65%	20.10%	14,330,800	2,880,491
D+19	128	57,092,260	1.65%	20.10%	15,257,531	3,066,764
D+20	129	58,034,283	1.65%	20.10%	16,199,554	3,256,110
D+21	130	58,991,848	1.65%	20.10%	17,157,119	3,448,581
D+22	131	59,965,214	1.65%	20.10%	18,130,485	3,644,227
D+23	132	60,954,640	1.65%	20.10%	19,119,911	3,843,102
D+24	133	61,960,391	1.65%	20.10%	20,125,662	4,045,258
D+25	134	62,982,738	1.65%	20.10%	21,148,009	4,250,750
D+26	135	64,021,953	1.65%	20.10%	22,187,224	4,459,632
D+27	136	65,078,315	1.65%	20.10%	23,243,586	4,671,961
D+28	137	66,152,107	1.65%	20.10%	24,317,378	4,887,793
D+29	138	67,243,617	1.65%	20.10%	25,408,888	5,107,187
合計						70,640,261
貢獻度(50%)						35,320,130
分配率(70%)						24,724,091

肆、契稅

一、參數數值

模擬參數項目數值依條件說明設定，其中基年設定為 109 年，契稅及契價總額以範圍內房屋稅編號帶入系統得出，契稅參數如下表。

表 15 契稅參數表

參數項目	設定數值
基年契稅總額	4,047,760
基年前 3 年平均契價總額	84,460,891 元
基年前 3 年平均稅率	5.91%
房屋評定現值成長率	115 及 124 年 5 成房屋調高 10%
分配比率	70%

二、增加稅收

契稅增加金額模擬結果為 992 萬餘元，挹注 70%為 694 萬餘元，計算過程主要係依成長率算出每年契價總數額增加數，再乘上平均稅率得出增加稅收金額，估算過程如下表。

表 16 契稅增加稅收估算表

單位：元

年期	年度	契價總數額	評定現值 上漲率	平均稅率	契價總額 增加數	契稅 增加稅收
D	109	84,460,891	—	—	—	—
D+1	110	84,460,891	—	5.91%	0	0
D+2	111	84,460,891	—	5.91%	0	0
D+3	112	84,460,891	—	5.91%	0	0
D+4	113	84,460,891	—	5.91%	0	0
D+5	114	84,460,891	—	5.91%	0	0
D+6	115	88,683,936	5.00%	5.91%	4,223,045	249,582
D+7	116	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+8	117	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+9	118	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+10	119	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+11	120	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+12	121	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582
D+13	122	88,683,936	—	5.91%	4,223,045	249,582

D+14	123	88,683,936	-	5.91%	4,223,045	249,582
D+15	124	93,118,132	5.00%	5.91%	8,657,241	511,643
D+16	125	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+17	126	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+18	127	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+19	128	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+20	129	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+21	130	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+22	131	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+23	132	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+24	133	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+25	134	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+26	135	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+27	136	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+28	137	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
D+29	138	93,118,132	-	5.91%	8,657,241	511,643
合計						9,920,882
分配率(70%)						6,944,617

伍、小結

一、模擬增加地方稅效益

本研究模擬基隆捷運七堵站實施範圍內增加地方稅效益為 9,415 萬餘元，挹注分配 70% 為 6,590 萬餘元。

稅目	增加稅收	分配率 70%
地價稅	25,163,733	17,614,613
房屋稅	23,752,229	16,626,561
土地增值稅	35,320,130	24,724,091
契稅	9,920,882	6,944,617
合計	94,156,975	65,909,882

二、基隆捷運建設財源計算租稅增額無實益

在基隆市稅基相對較低及實施區域可建築空地少情況下，模擬七堵車站實施範圍增加地方稅效益有限，僅 9,415 萬餘元，如以 70% 分配率，僅 6,590 萬餘元，爰捷運建設財源計算租稅增額無實益，模擬結果可以支持目前規劃基隆捷運財源未計算租稅增額。

三、增加稅收效益挹注周遭基礎建設經費需求

考量目前基隆市資源有限，如以增加稅收效益評估挹注實施地區基礎建設經費需求，能避免造成市庫額外負擔或增加公共債務，讓建設與財政達成均衡。

四、基隆捷運應著重經濟效益分析

事實上捷運建設不應狹隘以財務能否自償評估，更重要的是經濟效益評估，如旅行時間節省效益、公車營運成本節省效益、肇事成本節省、減少空氣及噪音污染之效益及土地使用提升效益等，如經濟效益能超過計畫未能自償部分，興建仍具效益。基隆捷運能快速連結基隆到臺北，串聯大臺北生活圈，經濟效益龐大，應盡速興建以加速基隆地區發展。

第五章 結論及建議

「以財政支援建設，以建設培養財政」是城市進步的重要方針，讓稅收與城市發展不斷創造良性循環，本研究藉由市民期盼多年的基隆捷運切入模擬增加地方稅收效益，並得出相關結論及建議。

第一節、結論

本研究藉由梳理目前稅收及不動產市場情況、文獻回顧及參考 6 都捷運建設計畫作為模擬基隆捷運增加稅收基礎，相關結論如下。

一、稅收與都市發展息息相關

依基隆市稅收及不動產資料，可以發現受惠於導入都市規劃概念，以市港再生及山海串聯打造港都新風貌，並完成許多重大建設，基隆市房屋供給流量及價值皆屬樂觀，稅收呈現增加趨勢。

二、不動產稅基評估普遍低估

不動產稅基有普遍低估價值之垂直不公問題外，更存在相同價值但稅額不同之水平不公問題，為了促進不動產稅公平，應盡可能掌握不動產價值，務實調整公告現值、公告地價、房屋標準單價及地段率等，都市發展對不動產價值影響大，重大公共建設開闢必須審慎評估並調整不動產稅。

三、各縣市捷運計畫增加稅收模擬參數不合理或與租稅實務不符

捷運計畫增加租稅效益計算應合理，參考各縣市計畫發現條件設定差異大，且部分設定並未清楚說明其設定基礎，另除了個案特殊性外，可以發現設定條件有諸多不合理之處，如房屋稅地段率調整設定不符經驗、以過往公告地價及現值成長率設定未能反映捷運建設效果及未考量房屋稅評定現值折舊年期上限等。

四、基隆捷運模擬結果增加稅收效益有限

選定七堵站做為模擬區域，模擬結果預估因捷運建設造成增加稅收效益為 9,415 萬餘元，如以 70%分配率計算挹注捷運建設經費為 6,590 萬餘元。模擬結果呈現基隆捷運建設財源計算租稅增額似無實益，可以支持目前規劃基隆捷運財源未計算租稅增額。

五、基隆捷運應著眼於經濟效益

捷運建設不應狹隘以財務能否自償評估，更重要的是經濟效益評估，如旅行時間節省效益、公車營運成本節省效益、肇事成本節省、減少空氣及噪音污染之效益及土地使用提升效益等，基隆捷運能快速連結基隆到臺北，串聯大臺北生活圈，經濟效益龐大，應盡速興建以加速基隆地區發展。

第二節、建議

研究結果能反映出未來可以努力精進地方，讓基隆市稅務局能在城市快速發展時一起挺身而出，相關建議如下。

一、持續精進模擬增加地方稅效益能力

本研究模擬基隆捷運建設增加稅收，參考財政部「跨域加值公共建設財務規劃方案」租稅增額財源機制及各縣市捷運計畫增加租稅參數設定暨計算過程，可以做為未來基隆市稅務局持續精進自身模擬租稅效益能力之基礎，並結合自身租稅實務經驗之優勢強化模擬增加地方稅效益能力，在基隆市快速發展時，當財務規劃有相關需求時即能快速反應，另研究過程與資訊討論藉由系統挑選所需資料，亦有助於未來持續就模擬增加地方稅效益議題強化系統運用，以減少人工作業時間，讓模擬過程更有效率。

二、公共建設結合稅基調整

稅收與城市發展息息相關，為了解決目前普遍稅基過低問題，應將租稅增額財源概念導入稅基調整，以公共建設為點，效益所及距離為線，實施區域為面，建構一套由公共建設出發，合理的評估調整稅基機制，讓公共建設效益能轉換為實質稅收。

三、稅收及城市發展均衡

考量目前基隆市資源有限，為避免造成市庫額外負擔或增加公共債務，或許能以增加稅收效益評估增加挹注經費，讓建設與財政達成均衡，且隨著城市發展逐漸成熟，增加稅收也會不斷提高，稅收與城市發展不斷創造良性循環，另目前基隆市稅收有限情況下，應該多向中央爭取相關補助或建設，以加速良性循環運作。

參考文獻

壹、期刊

1. 何昇融，2011，租稅增額融資(TIF)之探討，台灣經濟論衡，9(11)，第 39-60 頁。
2. 孫克難，2013，租稅增額融資(TIF)能否「過五關」？，經濟前瞻，第 99-105 頁。
3. 王宏文，2010，臺北市地價稅公平性之研究，行政暨政策學報，51，第 47-76 頁。
4. 彭建文、吳森田、吳祥華，2007，不動產有效稅率對房價影響分析—以臺北市大同區內湖區為例，臺灣土地研究，33(1)，第 49-66 頁。
5. 陳德翰、王宏文，2011，臺北市房屋稅公平性之研究—兼論豪宅稅之合理性，行政暨政策學報，53，第 115-126 頁。
6. 陳立瑩，2015，房屋稅標準單價之研究—以基隆市為例，基隆市稅務局研究報告。
7. 曾巨威、孫克難、卓輝華，2011，房屋稅課徵合理化，臺北市稅捐稽徵處專案研究計畫。
8. 石代維，2019，近年房屋稅徵收概況及稅制變動前後之比較，土地問題研究季刊，18(2)，第 94-106 頁。
9. 羅彩月，2018，影響綜所稅、營所稅、地價稅、土增稅收入因素之研究—以台灣 20 縣市為例，財金論文叢刊，28，第 42-55 頁。
10. 賴宗裕、蘇偉強(2012)，稅收增額融資(TIF)納入捷運建設計畫審查制度之財務分析，運輸計劃季刊，41(1)，第 33-53 頁。

貳、捷運建設計畫

1. 交通部高速鐵路工程局(2013)，淡海輕軌運輸系統綜合規劃。
2. 交通部鐵道局(2019)，基隆南港間通勤軌道建設計畫可行性研究報告(核定本)。
3. 桃園市政府(2020)，桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)G01 站延伸至中壢火車站暨其土地整合發展計畫可行性研究(台灣世曦公司規劃)。
4. 高雄市政府(2016)，高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設(第二階段)及周邊土地開發計畫可行性研究報告書。
5. 臺北市政府捷運工程局(2020)，臺北都會區大眾捷運系統環狀線東環段暨周邊土地開發計畫(中棧工程公司規劃)。
6. 臺中市政府(2018)，臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究。
7. 臺南市政府(2018)，臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告。