

臺中市議會第4屆第6次定期會

臺中市各軌道建設、轉運中心及 TOD
（大眾運輸導向發展）推動進度檢討
暨本市中央及地方社會住宅推動情形、
直接興建規劃進度及輪候制檢討
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

報告人

臺中市政府捷運工程局 局長蘇瑞文

臺中市政府交通局 局長葉昭甫

臺中市政府都市發展局 局長李正偉

中華民國 114 年 10 月 3 日

目錄

壹、前言	2
貳、本市各軌道建設推動進度(報告機關：捷運工程局)	3
一、 捷運藍線	4
二、 捷運綠線延伸線	10
三、 機場捷運(橘線)	13
四、 捷運藍線延伸太平	15
五、 屯區捷運環狀線(紫線)	17
六、 崇德豐原線(紅線)	19
七、 機場捷運(橘線)延伸海線地區	21
八、 山海環線	23
參、本市轉運中心推動進度(報告機關：交通局)	26
一、 豐原轉運中心	26
二、 大臺中轉運中心	30
三、 水湳轉運中心	32
四、 烏日轉運中心	34
肆、本市 TOD(大眾運輸導向發展)推動進度檢討(報告機關：都市發展局)	35
一、 捷運藍線建設計畫都市計畫變更情形	35
二、 都市計畫審議進度	36
三、 捷運藍線建設計畫 TOD 大眾運輸導向發展規劃內容	38
伍、本市中央及地方社會住宅推動情形、直接興建規劃進度及輪候制檢討(報告機關：都市發展局)	38
一、 本市中央及地方社會住宅推動情形及規劃進度	38
二、 本市社會住宅輪候制度說明	42
陸、結語	43

壹、 前言

臺中市地理位置優越，南北交通樞紐區位適中，具備發展為全國重要交通門戶之條件。本府為建構便捷道路網絡與完善公共運輸服務，持續推動本市重大交通建設。以軌道路網作為大眾運輸骨幹，自 110 年 4 月首條捷運烏日文心北屯線(綠線)通車後，即積極展開後續建設。捷運藍線自基本設計審議通過後，隨即辦理工程發包、都市計畫變更及用地取得等作業，並導入獨立查證與確證 (IV&V) 機制，確保系統設計及建造均符合國際標準，加速推動藍線計畫，並已於 114 年 6 月 26 日正式開工。後續本市將持續推進綠線延伸、機場捷運(橘線)、捷運藍線延伸太平、屯區捷運環狀線(紫線)、崇德豐原線(紅線)、機場捷運延伸海線地區及鐵路山海環線等路線，逐步建構四通八達之軌道路網。

同時，市府積極推動四大轉運中心規劃與興建，整合鐵路、捷運、客運及市區公車等多元運具，提升轉乘便利性與服務效能。各轉運中心除具交通功能，亦結合商業、休閒及在地文化，帶動周邊發展，營造便捷、舒適且具韌性的交通環境。

此外，本報告除說明本市各軌道路網與轉運中心建設進度，亦就捷運建設相關都市計畫變更審議、TOD (大眾運輸導向發展) 規劃，以及中央與地方社會住宅推動現況及輪候制度加以說明，以作為都市建設與居住政策施行之重要依據，並確保公共建設與社會住宅協調並進，實現宜居城市之願景。

綜上所述，有關本市軌道建設、轉運中心建設、TOD 推動、中央及地方社會住宅推動情形興辦規劃及輪候制檢討等，均將於以下專案報告中詳述，敬請各位議員女士、先生給予各項工作策勵與支持，使相關業務均能順利推展，謹此敬致誠摯謝忱！

貳、 本市各軌道建設推動進度(報告機關：捷運工程局)

臺中市正致力規劃軌道建設為大眾運輸系統骨幹，「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」於 110 年 4 月 15 日經交通部原則同意備查(如圖 1-1 所示)。臺中捷運綠線已於 110 年 4 月 25 日通車，為建構完善的軌道路網，本市正積極推動包含捷運藍線、綠線延伸線、機場捷運(橘線)、藍線延伸太平、屯區捷運環狀線、崇德豐原線(紅線)、橘線延伸海線及鐵路山海環線等路線，期建構近期軌道路網，以發揮路網成形之效應。將可連結海港(臺中港)、空港(臺中國際機場)、高鐵(臺中高鐵站)及臺鐵(山、海線)，並強化市區與山海屯區的交通網絡，提供市民便捷的軌道運輸服務。

目前捷運藍線核心機電系統暨機廠與主變電站統包工程已於 114 年 6 月 26 日舉行開工典禮；另土建工程細部設計及監造案 BD01、BD02 及 BD03 標分別於 114 年 5 月 9 日、5 月 16 日及 5 月 20 日決標，並持續進行都市計畫變更及用地取得作業。另捷運綠線延伸線綜合規劃目前已進到期末階段，機場捷運(橘線)可行性研究已獲交通部同意並於行政院審查階段，藍線延伸太平、屯區捷運環狀線及山海環線可行性研究則皆在交通部審查階段。

另外市府積極爭取中央補助辦理崇德豐原線(紅線)、機場捷運(橘線)延伸海線地區可行性研究，目前 2 案均已決標啟動相關規劃作業，未來市府會加速完成可行性規劃報告後提送交通部審議。市府將全力爭取中央早日核定各項計畫，加速建構中部民眾期待已久的交通重大建設，打造更便利、舒適、快捷的生活圈。



圖 1-1、臺中市整體軌道路網願景圖

一、捷運藍線

(一) 計畫內容說明

捷運藍線規劃路線全長 24.8 公里，全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共有 20 座車站以及 1 座機廠，路線西起臺中港，沿臺灣大道串聯市政府、臺中車站，東至新建國市場(如圖 1-2 所示)。路線沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並規劃多處轉乘節點，如沙鹿及臺中車站轉乘臺鐵，秋紅谷、中港轉運站及臺中車站轉乘國道客運，

市政府轉乘捷運綠線等，全線串聯海港及臺中火車站之門戶，落實弭平山、海地理隔閡落差，促進都市均衡及帶動中部地區經貿人文及觀光旅遊發展。

捷運藍線綜合規劃報告書於 110 年 3 月 4 日提報中央審議，經歷次審查程序後，已於 113 年 1 月 29 日獲行政院核定；另環境影響說明書於 111 年 9 月 7 日通過環境影響評估大會審查。市府 111 年同步啟動基本設計前置作業，並於 112 年完成各項先期調查作業，後依行政院審查綜合規劃之建議事項修正基本設計成果，經行政院公共工程委員會審議後於 113 年 10 月 29 日通過基本設計。

為有效推動捷運藍線進度，市府積極開展各項作業，114 年陸續完成機電系統暨機廠與主變電站統包工程、土木工程細部設計及監造標決標作業，並於 114 年 6 月 26 日辦理開工典禮；此外，同步積極辦理都市計畫變更及用地取得作業，全力朝民國 123 年完工通車目標邁進，以符合市民期待。

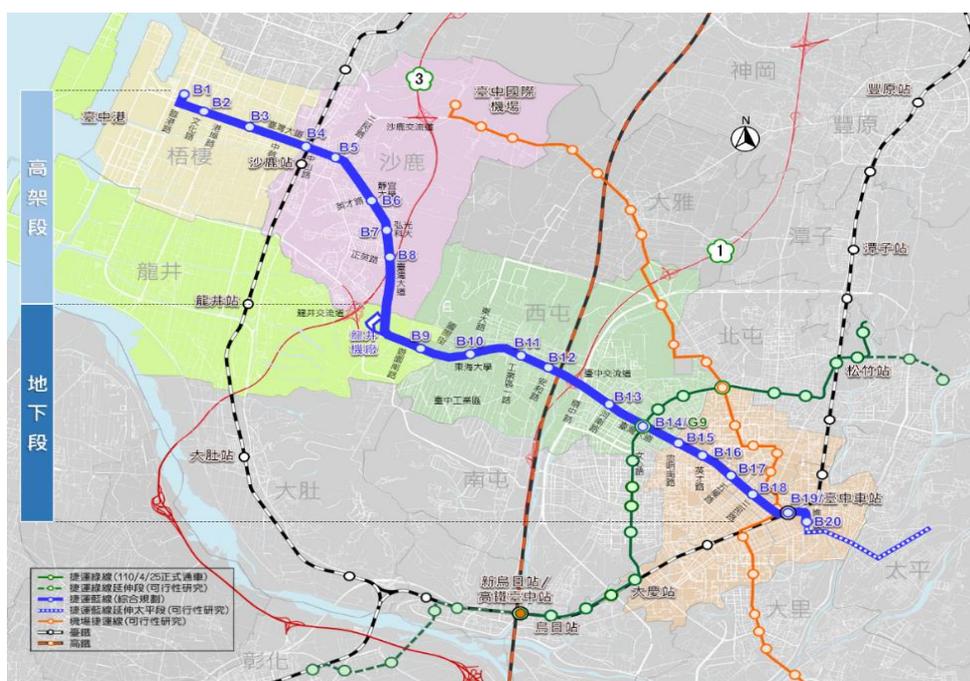


圖 1-2、臺中捷運藍線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

1、都市計畫變更部分：

- (1) 主要計畫變更部分，涉及台中港特定區計畫、臺中市都市計畫主要計畫等 2 處都市計畫區，本府於 114 年 5 月 9 日檢送第一階段(龍井機廠)案計畫書圖予內政部，經 114 年 6 月 10 日內政部都市計畫委員會第 1080 次會議審議，決議修正後通過；業經內政部 114 年 8 月 7 日核定，臺中市政府 114 年 8 月 18 日公告發布實施。另其餘主要計畫變更內容將由內政部都市計畫委員會再召開專案小組會議繼續討論。
- (2) 細部計畫變更部分，市府於 114 年 3 月 27 日召開本市都市計畫委員會專案小組第 9 次會議，已完成土地使用分區管制規定及回饋等內容初步建議意見，經 114 年 7 月 1 日臺中市都市計畫委員會第 151 次會議審議修正後通過，後續俟主要計畫審議通過後，配合公告發布實施。
- (3) 另為 B9 站出入口整併及捷運設施所需，於 114 年 1 月 24 日公告公開展覽「變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)」案及其細部計畫，變更「農業區」為「捷運系統用地」，已經 114 年 7 月 1 日臺中市都市計畫委員會第 151 次會議審議通過；其中涉及主要計畫部分，市府 114 年 8 月 1 日已函送內政部都市計畫委員會。

2、機電系統暨機廠工程部分：

「臺中捷運藍線 BM01 標機電系統暨機廠與主變電站統包工程」已於本(114)年 4 月 2 日決標，同年 6 月 26 日舉行開工典禮，刻正依契約期程辦理本工程各項計畫書

等文件送審事宜及提供核心機電系統參數以滿足土建細部設計需求，將持續展開機廠土建設施及機電系統細部設計作業。

此外，龍井機廠已陸續進行施工圍籬架設(如圖 1-3)、工址探勘等部分工項，本年底前將持續進行植栽補植(如圖 1-4)、假設工程、地形、地質及現況調查、整地等。



圖 1-3、臺中捷運藍線龍井機廠工址圍籬



圖 1-4、臺中捷運藍線龍井機廠工址植栽調查與健檢

3、土木建築工程部分：

- (1) 捷運藍線土建工程 BD01、BD02 及 BD03 標細部設計暨監造委託技術服務已於 114 年 5 月全數決標，刻正執行細設階段各項規劃設計及補充調查工作。
- (2) BD01 標（高架段，B1 車站至 B8 車站（不含龍井機廠出土段））目前已完成細部設計期中報告審查(如圖 1-5、圖 1-6)，預計 114 年底完成期末審查，俟期末報告審查完成後，辦理工程標案招商說明會及招標文件公開閱覽。
- (3) BD02 標（地下段，自龍井機廠出土段（含）至 B14 車站）及 BD03 標（地下段，自 B15 車站至 B20 車站），預計於 115 年上旬提送土建工程期中報告、115 年下旬提送土建工程期末報告。



圖 1-5、捷運藍線高架段期中報告審查會議



圖 1-6、捷運工程局局長率隊實地視察

4、場站出入口之聯合開發部分：

捷運土地開發是推動軌道建設與城市進步的重要引擎，藉由土地開發創造之效益不僅能為捷運建設挹注穩健財源，並透過公私協力模式實現政府、土地所有權人與投資人共享捷運土地開發成果，達到「共創三贏」的價值。此一模式不僅能保障土地所有權人權益、創造投資人投資契機，同時使政府得以擷節財源、有效運用土地資源，推動軌道建設永續發展。

本府捷運綠線土地開發成果已逐步展現，目前 7 處土開基地中已有 1 處順利完工交屋，本府亦取回不動產並辦理標租售作業，顯示土地開發作業已發揮挹注財務的正向效益、另 2 處正積極施工中、3 處進入規劃設計作業階段，以及 1 處待招商。

捷運藍線土地開發作業正配合整體捷運建設期程推進行中，目前已完成第一期招商顧問委託專業服務標案，並已著手準備第二期招商顧問招標案，同時規劃於明年依都

市計畫變更進度辦理捷運開發區用地取得，並視進度啟動招商作業，期能為未來軌道建設提供有力的財源支持。

綜上，捷運土地開發的推動不僅能挹注龐大的軌道建設資金、降低公共財政壓力，更能帶動周邊都市更新與產業活化、塑造宜居、便利且具國際競爭力的城市風貌。透過土地開發，捷運建設與都市發展得以相輔相成，實現交通便捷、經濟繁榮、生活品質提升的多重正面效益，為未來城市發展持續注入成長的動能。

二、捷運綠線延伸線

(一) 計畫內容說明

大坑風景區為臺中市民日常最重要的登山及休閒場所，捷運綠線延伸大坑將可紓解大坑假日車潮擁擠的情形，並透過轉運接駁銜接新社、石岡、東勢等遊憩區；另外，捷運綠線延伸彰化將帶動中彰兩縣市共榮發展，並規劃串連台鐵及彰化輕軌，促進兩縣市觀光發展、增加通勤便利性(如圖 1-7 所示)。

目前綜合規劃成果，大坑延伸段規劃由捷運綠線舊社站延伸至大坑經補庫地區，路線長 2.481 公里並增設 2 座高架車站(如圖 1-8 所示)。彰化延伸段由捷運綠線高鐵臺中站往烏日高鐵特定區及彰化市延伸，端點將與彰化鐵路高架化新設的金馬站銜接，路線長 7.457 公里並增設 6 座高架車站(如圖 1-9 所示)。

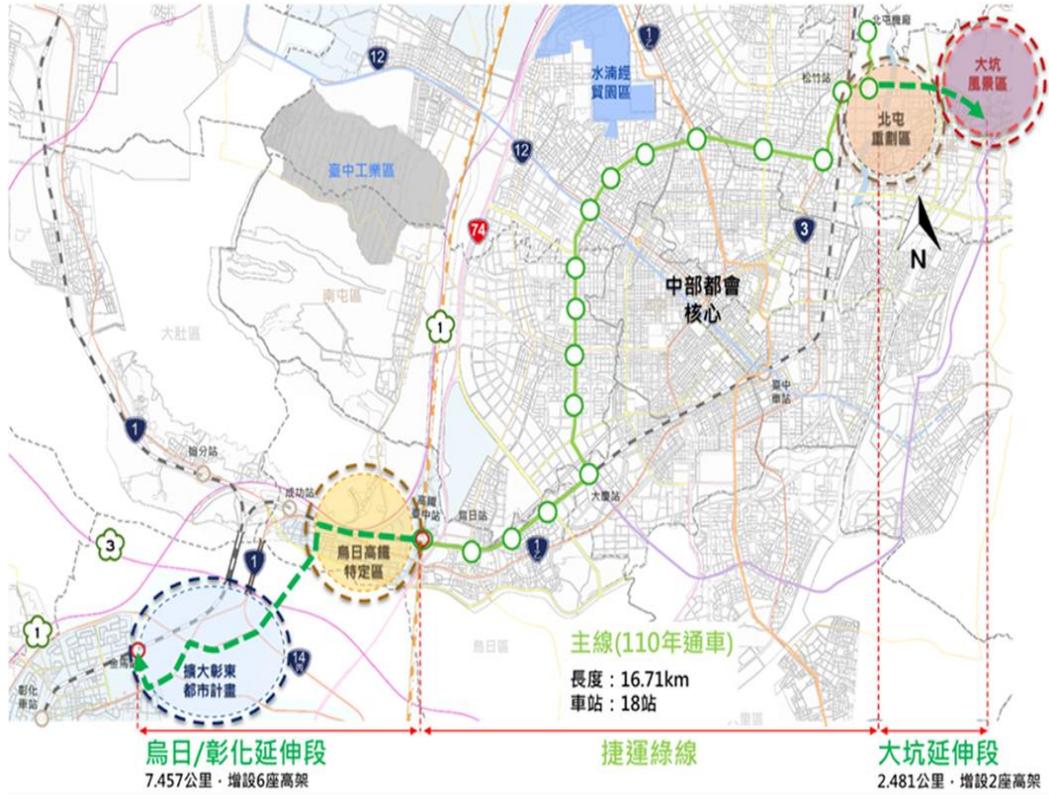


圖 1-7、捷運綠線延伸線路線示意圖



圖 1-8、北屯段示意圖



圖 1-9、烏日彰化段示意圖

(二) 辦理進度說明

114 年捷運綠線延伸大坑、彰化可行性研究於 109 年 7 月經交通部審查通過，113 年 1 月 31 日獲行政院核定。市府 113 年 6 月 28 日完成綜合規劃技術服務案採購決標，依契約及相關規定辦理綜合規劃、環境影響評估及都市計畫變更等作業。

114 年 4 月 22 日完成期中報告核定，其後接續辦理綜合規劃期末報告、環境影響說明書、捷運設施用地及開發用地使用分區之都市計畫變更書圖。

1. 綜合規劃部分，於 114 年 5 月 26、27、28 日召開綜合規劃公聽會與都市計畫變更公開展覽前座談會，向大眾說明本計畫期中報告規劃成果，針對民眾及各單位意見納入研析，續以進行期末報告，114 年 8 月 20 日顧問公司提出綜合規劃及周邊外部效益挹注之期末報告，刻正審查中。

2. 環境影響說明評估部分，114 年 7 月 31 日顧問公司提送環境影響調查成果報告，並於 114 年 9 月 9 日核定；114 年 9 月 15、16 日舉辦環境影響說明書公開會議，依據相關法規將民眾意見納入報告書中，將於 114 年 10 月 20 日前由顧問公司提出。
3. 都市計畫變更書圖部分，依據歷次工作會議討論，顧問公司將於 114 年 10 月 20 日前提送都市計畫變更書圖(期末報告)，以利後續變更相關作業。

三、機場捷運(橘線)

(一) 計畫內容說明

機場捷運(橘線)串連臺中國際機場、都會核心地區及屯區，沿中清路、國光路及中興路等臺中市主要交通幹道規劃，連接機場及火車站，並與捷運綠線、藍線及臺鐵系統銜接，對於大臺中地區公共運輸及都市整體發展皆具重要性及效益性。未來亦將服務「臺中機場 2040 年整體規劃」、「機場園區計畫」、「水湳經貿園區」、「臺中大車站」及「十五期重劃區」等開發計畫，促進人流、物流快速流通，奠定中臺灣產業觀光生活圈之基礎。機場捷運(橘線)路線全長約 29.23 公里，規劃高架車站 15 座、地下車站 11 座，共設有 26 座車站(如圖 1-10 所示)。

另外捷運橘線延伸至南投為未來發展目標，目前由南投縣政府進行該縣整體軌道路網計畫中，本府將積極持續協助南投縣爭取中央支持，期盼早日實現台中捷運延伸南投願景，提供民眾更便利的城際大眾運輸服務，共創中投一日生活圈。

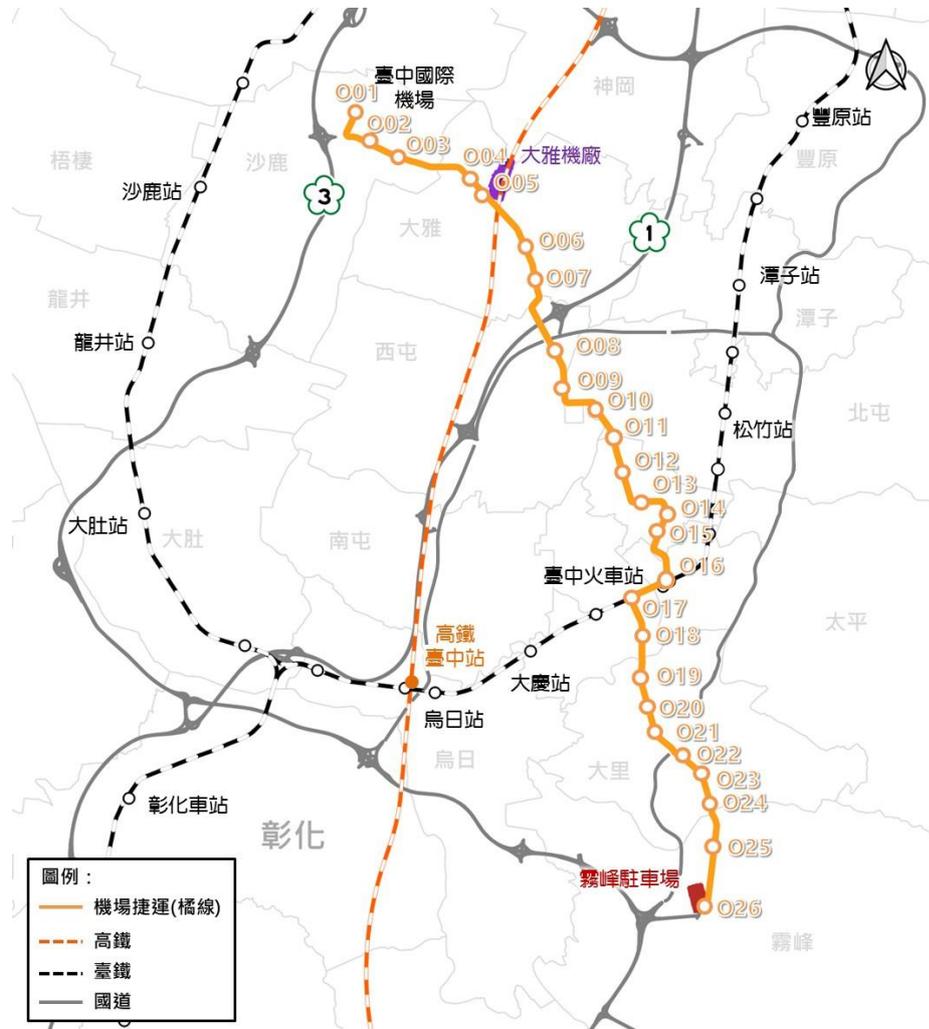


圖 1-10、機場捷運(橘線)路線示意圖

(二) 辦理進度說明

可行性研究報告於 110 年 4 月 9 日提報交通部審查，交通部於 110 年 12 月 15 日召開初審會議，市府依審查意見完成修正後於 111 年 4 月 1 日再提報交通部續審。

已依交通部鐵道局 111 年 10 月 6 日研商會議各單位意

見完成修正報告，並於 112 年 9 月 14 日再次提報中央續審。已依交通部鐵道局 113 年 1 月 23 日提供之書面意見補充及修正完成，並於 113 年 3 月 28 日再提送中央審查。

交通部已於 113 年 7 月 2 日召開委員會審議，結論為原則同意，市府已依委員及各單位意見完成報告書補充與修正作業，並於 113 年 10 月 1 日提送交通部，該部於 114 年 7 月 4 日核轉行政院審議。

交通部於 114 年 7 月 28 日函轉行政院秘書長意見要求補充促參評估文件，市府旋即於 114 年 8 月 1 日補充促參自評表予交通部，刻正由交通部檢核補件資料中，後續將由交通部送行政院續審。市府持續積極配合中央審議程序爭取計畫核定，以配合臺中國際機場發展及早建構中部地區國際機場聯外捷運系統。

四、捷運藍線延伸太平

(一) 計畫內容說明

因應太平、大里及霧峰等地區近年人口、交通快速成長，考量鐵路及台 74 線東側缺乏與捷運路網之連結，市府積極推動「捷運藍線延伸太平」，加強臺中核心市區東西向路廊運輸效能，將串聯捷運藍線、臺鐵及屯區捷運環狀線(紫線)，改善太平地區聯外交通服務。

捷運藍線延伸太平規劃自太平區東平路向西延伸經太平路、振興路，至進德路銜接捷運藍線 B20 站，串聯台中火車站。屬中運量捷運系統，預計採地下化方式興建，路線全長約 4.66 公里，沿線規劃設置 4 座地下車站(如圖 1-11 所示)。

交通部於 113 年 5 月 15 日辦理現勘，113 年 6 月 20 日召開初審會議，市府依各單位意見修正後，於 113 年 11 月 22 日提送「捷運藍線延伸太平」報告書修正並提送交通部審查。交通部於 114 年 2 月 11 日以書面回復審查意見，市府隨即於 114 年 3 月 12 日再次提送交通部審查。

交通部於 114 年 5 月 8 日回函要求針對促參評估結果補件，市府亦積極回應，於 114 年 6 月 13 日完成補件並再次提送交通部審查，交通部於 114 年 7 月 21 日函復並同意將 114 年 6 月 13 日補陳之促參文件(免送促參提案平台自評檢核表)納入報告書，市府修正後，於 114 年 8 月 1 日已再提送交通部審查，展現市府推動捷運計畫的決心，力求早日取得核定。

五、屯區捷運環狀線(紫線)

(一) 計畫內容說明

因應北屯區、太平區、大里區及霧峰區等行政區近年人口、交通快速成長，考量鐵路及台 74 線東側缺乏與捷運路網之連結，市府積極推動「屯區捷運環狀線」，加強臺中核心市區東側之環狀路廊運輸效能，將串聯捷運綠延、藍延、紫線及臺鐵等大眾運輸工具，形成完整環狀網絡，大幅改善市區東側區域聯外交通服務。

屯區捷運環狀線(紫線)規劃自北起銜接捷運綠延 G1 站(松竹路一段與軍福十六路交叉口)，往南行經祥順路、太平區中山路後，再往南銜接永義路，並於永義路/太平路口與藍線延伸太平轉乘，接著再往南銜接永平路、太提西路、立仁路、立元路，並於德芳南路/國光路口與機場捷運線(橘線)轉乘，最後至文心南路與建國南路口，與臺鐵及捷運大慶站轉乘，可與綠線、藍線、橘線及台鐵形成完整環狀網絡。屬中

運量捷運系統，預計採高架化方式興建，路線全長約 16.3 公里，沿線規劃設置 16 座高架車站(如圖 1-12 所示)。

本計畫可串連捷運綠線延伸、藍線延伸太平、機場捷運(橘線)、綠線及臺鐵等路網，完工後，將強化北屯區、太平區、大里區及南區之運輸效能，提升公共運輸服務綜效與競爭力，增加本市東側南北向路廊運輸效能，優化整體路網便利性，紓解本市東側既有道路瓶頸，整體改善交通運輸系統服務水準。

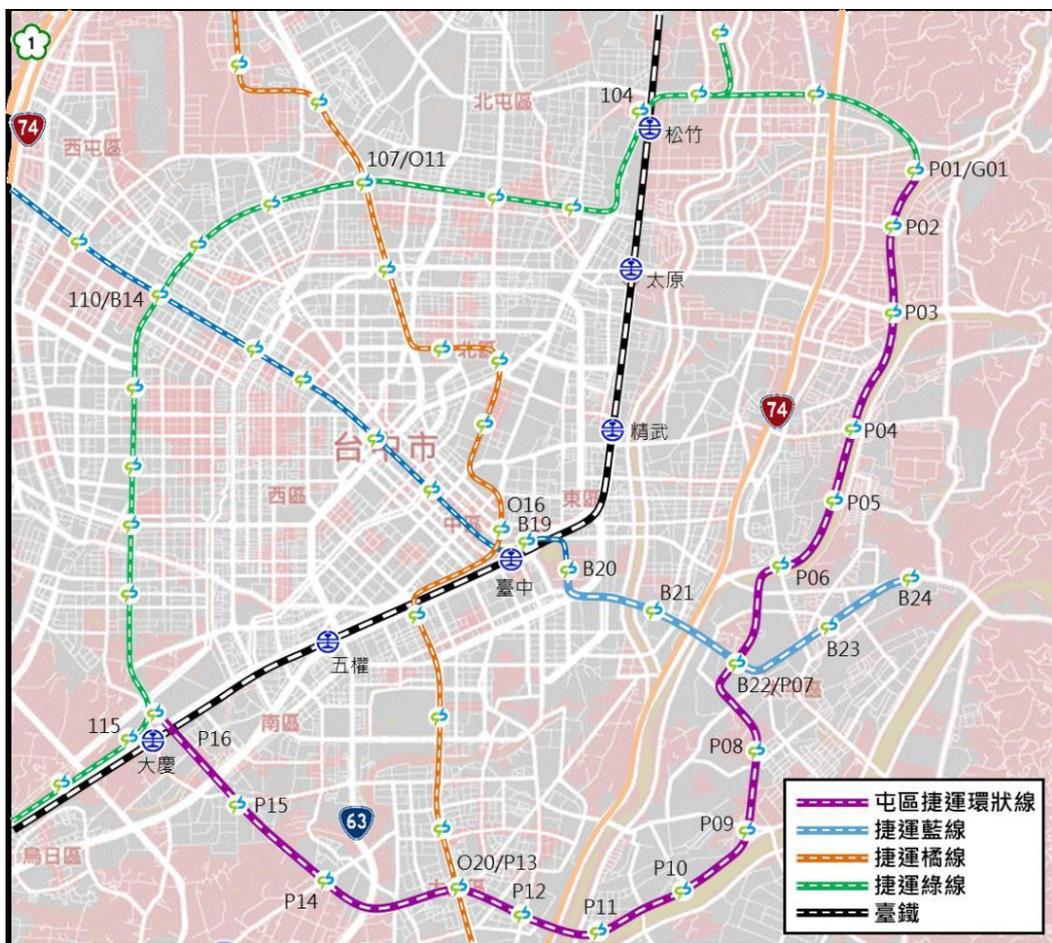


圖 1-12、屯區捷運環狀線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

可行性研究報告同「捷運藍線延伸太平」案於 112 年 5 月 30 日交通部審查意見，將原屯區捷運計畫拆分成「捷運

藍線延伸太平」及「屯區捷運環狀線」等 2 份報告書，並於 113 年 3 月 26 日同步提送交通部審查。

交通部於 113 年 5 月 15 日辦理現勘，113 年 6 月 20 日召開初審會議，市府依各單位意見修正後，於 114 年 1 月 9 日完成「屯區捷運環狀線」報告書修正並提送交通部審查。交通部於 114 年 4 月 11 日函復審查意見，市府依各單位審查意見，於 114 年 7 月 4 日完成「屯區捷運環狀線」報告書修正並提送交通部審查。

六、崇德豐原線(紅線)

(一) 計畫內容說明

因應北區、北屯區、潭子區、神岡區及豐原區等地區近年人口、交通快速成長，市府積極推動「崇德豐原線(紅線)」，具體實現「山城地區公共運輸均衡發展」的願景，積極打通臺中捷運系統北向延伸的關鍵幹道，串聯一中商圈、崇德商圈、漢神洲際購物中心及潭雅神綠園道等商圈廊道，透過捷運延伸可強化與市中心間的連結，縮短通勤時間，並帶動沿線轉運節點、生活圈與都市更新的發展。

依照交通部 110 年同意備查之「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫報告」，崇德豐原線(紅線)規劃以高架型式自崇德路與三民路路口開始，沿線依序行經崇德路、承德路、豐原大道一段、中正路等道路，止於豐原大道與中正路路口。屬中運量捷運系統，預計採高架方式興建，路線長度約 11.8 公里，預計設置 9 座高架車站(如圖 1-13 所示)。

本計畫完工後，將與綠線於文心崇德站形成轉乘節點，並與規劃中之機場捷運線(橘線)銜接，形成完整的南北軌道幹線，建構完整且高效的軌道轉乘網絡，強化大臺中整體

(二) 辦理進度說明

本案可行性研究總經費為新臺幣 2,000 萬元，交通部於 113 年 10 月 18 日核定補助「臺中都會區大眾捷運系統崇德豐原線可行性研究」1,170 萬元，一次核定，分 3 年補助，另於 113 年 11 月 20 日同意將補助金額 1,170 萬元分為 114 年補助 819 萬元，115 年補助 351 萬元；另地方自籌款 830 萬元。

本案於 114 年 2 月 26 日公告招標、114 年 4 月 21 日決標，決標金額 1,980 萬元。本案已於 114 年 6 月 9 日核定工作執行計畫書，並於 114 年 9 月 2 日提送期中報告書，預計 114 年 10 月 9 日召開期中報告審查會議。捷運工程局將陸續完成期中報告、期末報告書後，續提送中央審議。

七、機場捷運(橘線)延伸海線地區

(一) 計畫內容說明

考量近年海線沙鹿、清水等地區人口與經濟發展迅速，市府持續聆聽地方民意與建議，故延續機場捷運(橘線)可行性研究規劃內容，初步規劃自中清路六段往西延伸至海線地區，串連重要觀光景點及運輸場站，如服務清水港區藝術中心、梧棲漁港、臺中海洋館等知名景點，以及串連捷運藍線、臺鐵清水車站等主要交通樞紐(如圖 1-14 所示)。

本案從服務人口、都市產業、觀光遊憩及交通整合等多面向均可創造顯著效益，市府透過啟動可行性研究，針對相關路線、車站位置及系統型式等進行詳細規劃及評估，期藉由捷運路網的串聯，帶動海線地區整體觀光發展。



圖 1-14、機場捷運(橘線)延伸海線地區區位圖

(二) 辦理進度說明

本案可行性研究總經費為新臺幣 2,000 萬元，交通部於 114 年 1 月 24 日核定補助「臺中都會區大眾捷運系統機場捷運(橘線)延伸海線地區可行性研究」1,170 萬元，一次核定，分為 114 年補助 147 萬元、115 年補助 418 萬元、116 年補助 605 萬元；另本府自籌款 830 萬元。

本案於 114 年 4 月 9 日公告招標、114 年 6 月 9 日決標，決標金額 1,980 萬元。本案已於 114 年 7 月 21 日核定工作執行計畫書，刻正進行期中階段作業，預計 114 年 10 月 19 日前提出期中報告書。陸續將完成期中報告、期末報告後，再提送中央審議。

八、山海環線

(一) 計畫內容說明

山海環線計畫包含山線高架延伸烏日、海線雙軌暨部分高架化以及新增甲后線(如圖 1-15 所示)，路線詳細說明如下：

- 1、**山線高架延伸烏日**：延續臺中鐵路高架捷運化，山線鐵路高架化由大慶站南延至烏日站，改建烏日高架車站，總長約 3.7 公里。
- 2、**海線雙軌暨部分高架化**：規劃大甲至沙鹿雙軌高架化，沙鹿以南至追分則為平面雙軌，大甲站、清水站、沙鹿站改建為高架車站，高架段長 10.9 公里、平面段長 15 公里。
- 3、**新增甲后線**：連結海線大甲站及山線后里站，共增設 3 座車站，總長約 14.3 公里。



圖 1-15、山海環線路線示意圖

(二) 辦理進度說明

「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」已依交通部 113 年 1 月 30 日書面意見指示，將計畫拆分為山線、海線及甲后線三本報告書，並於 113 年 2 月 23 日再次提送中央審查，交通部已於 113 年 3 月 29 日將山線及海線計畫案轉陳行政院審議。

期間歷經數次審查意見修正，捷運工程局亦配合修正後續提送修正報告於中央審查，近期交通部鐵道局於 114 年 5 月 2 日再次函復審查意見，針對中央所提攸關計畫經費估算基期部分及財務計畫出具意見部分，捷運工程局亦已妥善詳盡回覆並已於 114 年 7 月 16 日將補充修正後報告書再次提送交通部審查，積極爭取中央早日核定計畫，刻正由交通部審查中。

甲后線係為山海環線可行性研究案中的環線，交通部於 114 年 1 月 15 日召開研商甲后線計畫審查流程會議，捷運工程局已依該次會議紀錄，於 114 年 3 月 3 日函復交通部鐵道局，說明甲后線營運模式原則規劃以臺灣鐵路股份有限公司採國營方式辦理，並請交通部鐵道局確認後續審查程序及市府待辦理事項，以利計畫推動；交通部鐵道局再於 114 年 3 月 19 日函復要求甲后線計畫，應於提報審查前，先與國營臺鐵公司就國營鐵路所涉之興建單位、營運機構、用地取得、資產處理、重置、預算來源等相關課題先行協商取得共識，納入報告書後再行提報審查。

考量甲后線規劃銜接臺鐵山線及海線，以完善北臺中之軌道路網服務，可促進大臺中地區山海線地區均衡發展，捷運工程局刻正邀集臺灣鐵路公司進行協商，期以達國營鐵路方式營運辦理之共識，進而持續爭取交通部檢討將甲后線納

入臺鐵鐵路路線，由中央規劃興建營運。

九、小結

近年本市隨著經濟成長與都會持續擴張，各區域間聯繫日益緊密，對於大眾運輸之需求更加殷切，因此市府規劃建構完善的軌道路網，並結合臺鐵、市區公車、多元計程車及 YouBike 等運具，方便民眾轉乘不同交通工具前往目的地，打造以公共運輸發展為導向的宜居城市。

因此，市府正加速各軌道路線推動進程，爭取中央早日核定各項計畫，儘早完整臺中軌道路網。未來本市捷運路網將從綠線單一路線，逐步推動成與捷運藍線交會形成的十字路網，並接續與機場捷運(橘線)構成雙十字軸線，建構出臺中捷運系統骨幹後，由屯區捷運與捷運綠線串聯成環形路網，並持續向外輻射發展。未來再搭配崇德豐原線、橘線延伸海線的規劃，擴大服務範圍，打造四通八達的軌道路網，以提供市民更便利的運輸服務。

參、 本市轉運中心推動進度(報告機關：交通局)

臺中市有著地理位置的優勢，為提升大眾運輸使用率，市府規劃多處交通樞紐，完善不同屬性的公共運輸服務，以提升公共運輸服務效能，透過各節點不同功能的整合，更強化各區域的運輸轉乘便利性，市府積極推動四大轉運中心「豐原、大臺中、水湳及烏日」，其中，豐原轉運中心已於 111 年啟用，大臺中轉運中心預計 115 年上半年竣工，水湳轉運中心預計 115 年上半年竣工，烏日轉運中心籌備規劃中，各轉運中心辦理情形說明如下。

一、 豐原轉運中心

本市豐原區之豐原轉運中心已於 111 年 9 月 9 日開始啟用，站體為地下 2 層、地上 5 層，其中地下 2 層為機車停車空間備有 849 席機車格，地上 5 層分別為：1 樓轉運中心，其公車轉運空間設有 6 席客運月臺，目前有 41 條公車路線進駐及 2 條國道客運路線停靠；2 樓為商場；3 樓至 5 樓汽車停車空間備有 296 席汽車格，近半年尖峰使用率為 8.5 成、平均使用率約 6 成。



圖 2-1、轉運中心暨停車場建物外觀



圖 2-2、月台川廊裝置藝術

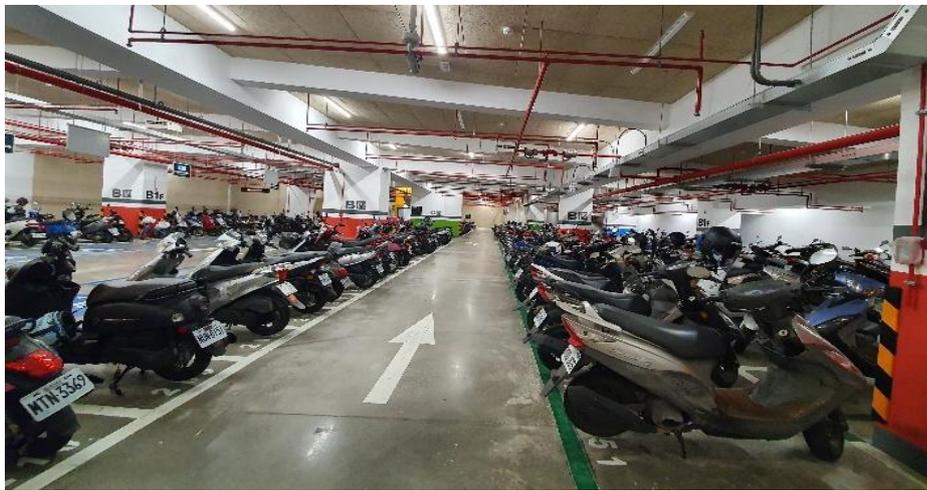


圖 2-3、轉運中心 B1 機車停車區



圖 2-4、汽車停車區(親子專用停車格位)

豐原轉運中心現已依據促參法以 OT 方式委由台灣全聚德股份有限公司續為投資招商並營運管理，為讓轉運中心有更多元功能，營運廠商於 2 樓商場引進「Once fitness 單次健身」，主打沒有綁約壓力的單次健身中心業者進駐營業。轉運中心除了提供乘客運用鐵路、客運、公車、一般車輛、計程車、腳踏車等 7 種交通工具，多元又便利的大眾交通運輸，使民眾移動時有更多選擇外，還能串連成搭車新「運動」的潮流，成為具備商業機能、公共運輸轉乘服務並結合運動休閒生活的停車場兼轉運站。

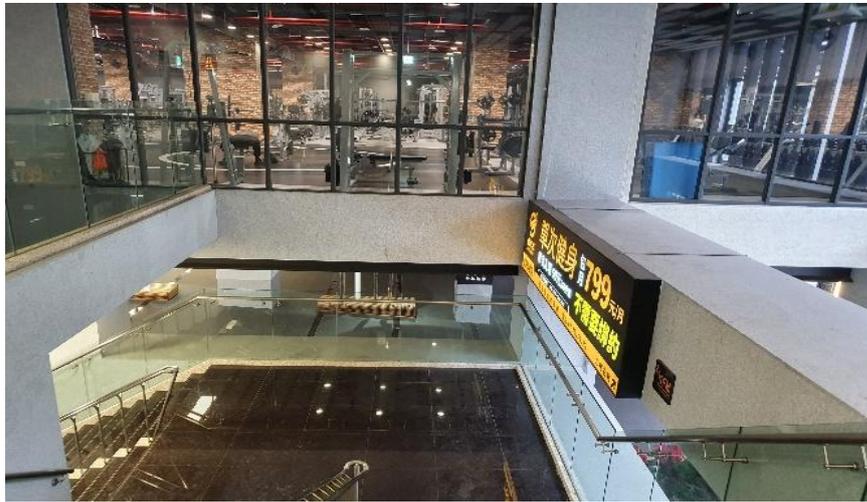


圖 2-5、Once fitness 單次健身



圖 2-6、Once fitness 單次健身房環境

為提高豐原轉運中心場站各空間利用，帶動豐原山城區域性經濟發展，營運廠商於 1F 廊道及川堂區域持續與在地藝文團體、小農或文創業者合作，不定期舉辦成果發表(如勞工局輔導視障樂團表演、校園音樂/舞蹈社團表演及慈濟音樂成果發表會等)或年節假日及周末舉辦各式活動，如餐車與文青形象市集、街頭藝人現場演出，邀請民眾來喝咖啡、嚐美食、欣賞表演及採購工藝品等活動，民眾搭車還能逛市集，帶動外地民眾搭車來消費，除活絡人潮帶來商機，更提升 OT 案投資效益。



圖 2-7、梅苓全人音樂教室學生表演



圖 2-8、卓蘭高中熱音社表演



圖 2-9、慈濟社團南非鼓友隊



圖 2-10、假日市集活動

二、大臺中轉運中心

大臺中轉運中心透過立體連通平台創造人車分流，減少火車站前廣場與主要道路的交通壓力，並縫合車站南北兩側，使行人通行更為順暢安全。同時，轉運中心的整體規劃預留捷運藍線與橘線串聯的彈性，以便未來交通系統擴充，實現更高效率的公共運輸網絡。完工後將達成「7 接 7 轉」的多模式轉乘目標——整合鐵路、客運、捷運、公車、汽機車、計程車、自行車等七種交通方式，讓旅客南來北往皆可無縫

轉乘。

另為解決周邊停車需求，大臺中轉運中心規劃地下三層立體停車場，可提供 506 個汽車停車位與 1,469 個機車停車位，再加上平面層 12 席大客車車位，以紓解舊城區易因停車造成的路邊停車、交通阻塞問題，還能提升火車站與公共運輸接駁的便利性與舒適度，待未來啟用後，將成為舊城區交通樞紐，帶動商業機能與都市空間的活化，並為市民提供更完善、更友善、更具韌性的交通運輸環境。

目前大臺中轉運中心興建工程實際進度為 70.71%，停車場結構體已完成目前辦理裝修作業，另二樓人工平台與部分地面結構也在同步施作中，預計於 115 年上半年竣工，市府將持續督促工程團隊確保工程品質及施工安全無虞下，加緊施作，期能早日完工服務市民，提供便交通帶動區域繁榮。



圖 2-11、大臺中轉運中心現況空照圖



圖 2-12、大臺中轉運中心完工模擬圖

三、水湳轉運中心

水湳轉運中心具有地理位置優勢，周邊水湳經貿園區重大建設國際會展中心、臺中綠美圖、中央公園、臺中流行影音中心等公共設施，且位處交通便利之處近國道 1 號大雅交流道及台 74，可匯集國道客運，適合作為城際運輸的中繼站，(如圖 2-14、圖 2-15 所示)，便捷的無縫轉乘也將成為水湳經貿園區之重要交通門戶。

水湳轉運中心規劃為地上 4 層、地下 3 層(各樓層配置配置如圖 2-13)，地上 1 層為市區公車月台、地上 2 層及 3 層為國道客運月台，地上 4 層為辦公空間及店鋪等，地下停車場設置汽車格 614 席(低碳車位 278 席)、機車格 1,253 席、自行車 604 席，並於地下 1 層預留未來機場捷運(橘線)穿堂層之連通道界面，並為確保國道客運服務品質及守護乘客的安全，水湳轉運中心規劃全台首創膠囊式司機休息室。



圖 2-13、水湳轉運中心樓層配置圖

有關水湳轉運中心工程進度，工程已於 111 年 9 月 15 日開工，進度穩定推動中，截至 114 年 9 月 12 日，工程進度約 90.31%，預計 115 年上半年竣工。

有關後續營運部分，本府交通局刻正辦理水湳轉運中心促參案，並規劃採 ROT 及 BOT 模式辦理，為配合周邊重大建設陸續到位，將優先辦理水湳轉運中心 ROT 招商，並於公告招商階段，同步辦理南側第二期基地 BOT 招商文件撰擬。

其中水湳轉運中心 ROT 部分，先期規劃已於 114 年 9 月 2 日通過，目前進行至招商文件撰擬階段，預計 9 月底辦理公開閱覽。另為加速招商作業，本府交通局已於 114 年 4 月 30 日辦理招商座談會，積極探尋潛在廠商投資意願，並出席 114 年 7 月 4 日財政部所舉辦之招商大會，持續釋出相關訊息，盼引進民間資源，創造多元及優質的服務，打造民眾、企業及市府三贏局面，以利後續發包作業順利。



圖 2-14、水湳轉運中心新建工程空拍圖



圖 2-15、水湳轉運中心模擬圖

四、烏日轉運中心

本府交通局正辦理「中臺灣轉運站旅運需求調查、區位路網優化調整及烏日轉運站促參可行性評估、先期規劃」標案，期中報告書已於 114 年 7 月 21 日核備，目前正進行至期末報告階段，預計 114 年 9 月完成旅運需求調查及區位路網優化調整，並接續辦理促參可行性評估及先期規劃。

肆、本市 TOD(大眾運輸導向發展)推動進度檢討(報告機關：都市發展局)

一、捷運藍線建設計畫都市計畫變更情形

捷運藍線西起臺中港，沿臺灣大道至臺中車站，全長 24.8 公里，幅員橫跨本市梧棲區、沙鹿區、龍井區、西屯區、西區、北區、中區、東區等 8 處轄區，設置 20 處車站、1 處機廠、1 處主變電站及備援行控中心，配合「臺中捷運藍線」路線辦理都市計畫個案變更，涉及變更 3 處主要計畫，分別為「台中港特定區都市計畫」、「臺中市都市計畫主要計畫」及「中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫」；另所屬各細部計畫配合辦理增訂土地使用分區管制要點等相關事項。

本次都市計畫變更係針對出入口、通風井及其他捷運設施(不含高架橋柱墩)辦理變更，並依各站及相關附屬設施設置需求變更為「捷運系統用地」或「捷運開發區」。主要係以各場站周邊公有土地或極具住商發展潛力土地為優先考量，其變更後主要分為 3 種樣態，第一，倘公共設施用地得以多目標使用方式作為捷運相關設施使用，則以多目標方式辦理，原則不變更；第二，倘單純作為捷運相關設施使用，則變更為「捷運系統用地」，相關用地以「徵購」方式取得；第三，倘當地商業發展成熟，或具有高度商業發展潛力，則變更為「捷運開發區」，後續以聯合開發方式辦理，並予以容積獎勵，提高地主參與聯合開發之意願。

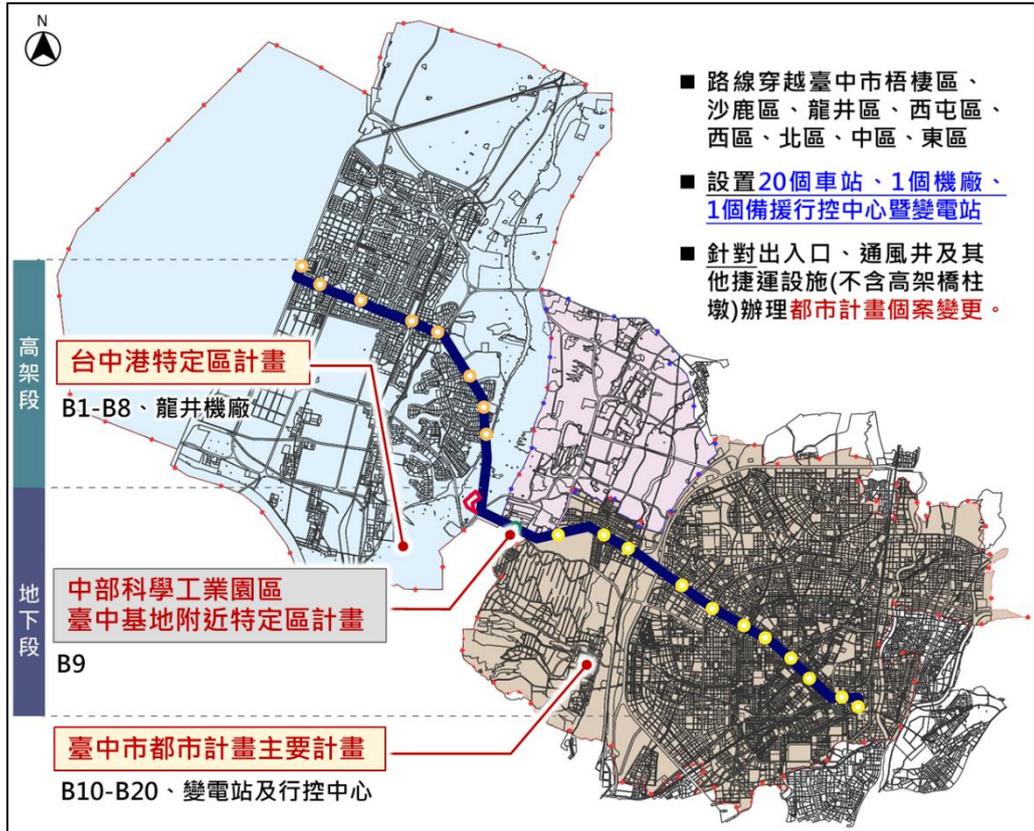


圖 3-1、捷運藍線路線行經各都市計畫範圍示意圖

二、都市計畫審議進度

「變更台中港特定區都市計畫（配合臺中都會區大眾捷運統藍線建設計畫）案」及「變更臺中市都市計畫主要計畫（配合臺中都會區大眾捷運統藍線建設計畫）案」業經 113 年 7 月 3 日臺中市都市計畫委員會第 145 次會議審議修正後通過，本府業於 113 年 8 月 15 日提報內政部審查。目前內政部國土署已於 113 年 9 月 9 日、114 年 3 月 26 日召開 2 次都市計畫委員會專案小組聽取簡報會議。

其中配合設置龍井機廠，業於 114 年 6 月 10 日內政部都市計畫委員會第 1080 次會議審決通過「變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)(第一階段)案」，變更「保護區」為「捷運系統用地」，本府業以 114 年 8 月 18 日府授都計字第 1140237356 號公告發布實施。

另為整併 B9 站出入口 D 及捷運相關附屬設施所需，辦理「變更中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫（配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫）案」，亦經 114 年 7 月 1 日臺中市都市計畫委員會第 151 次會議審議通過，本府業於 114 年 8 月 1 日提請內政部審查，待其召開相關會議審議。

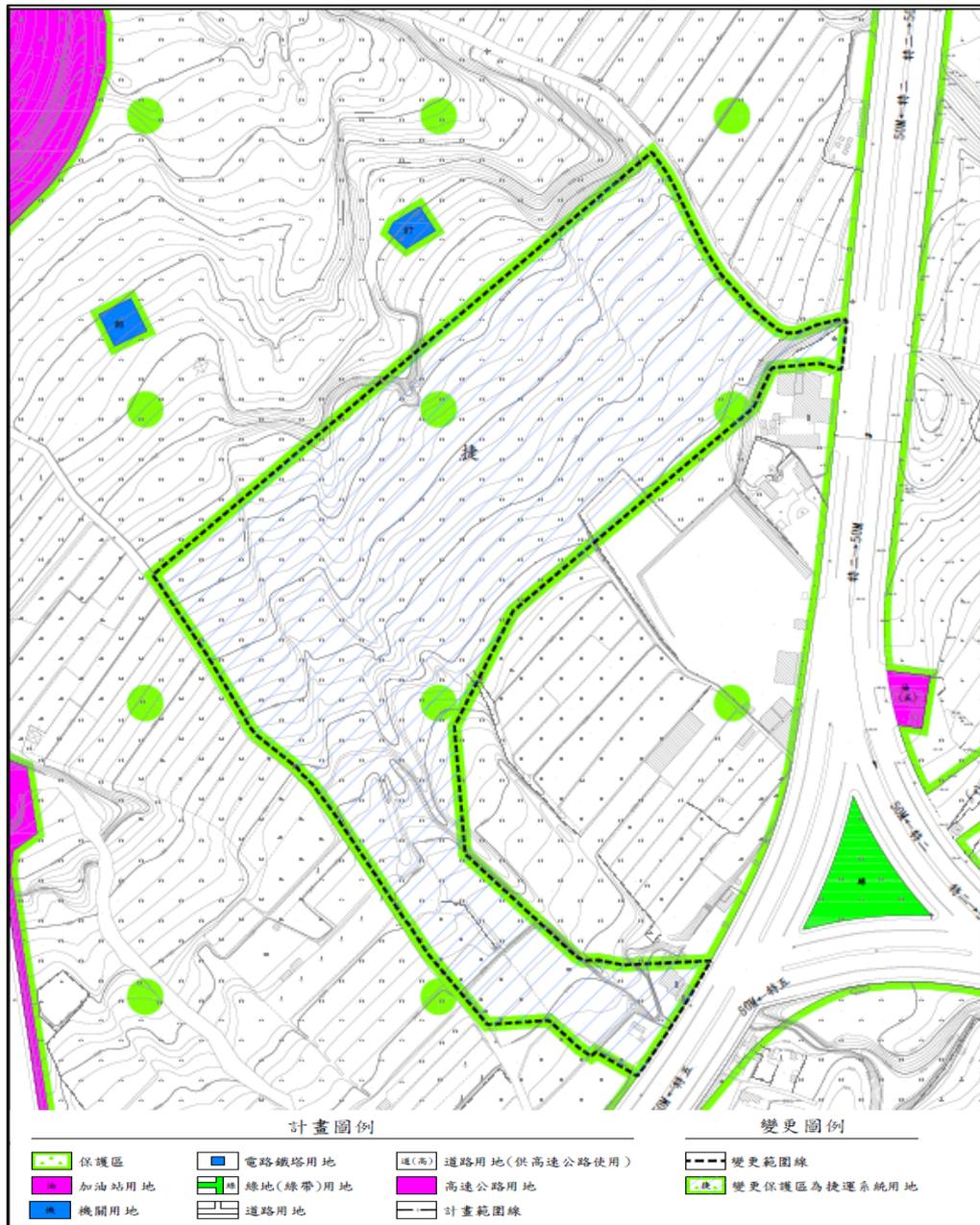


圖 3-2、變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)圖(第一階段)

三、 捷運藍線建設計畫 TOD 大眾運輸導向發展規劃內容

依循行政院 113 年 1 月核定之「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」所示，TOD 都市發展策略已納入評估，以車站為區域發展節點，評估 TOD 都市發展潛力、場站周邊地區土地開發之合理影響範圍界定、場站周邊土地開發基地選取原則、周邊增額容積範圍、可實施街廓選定原則等內容。

另依據內政部都市計畫委員會 113 年 9 月 9 日第 1 次專案小組會議，亦提出增額容積規劃社會住宅用地機制之相關建議，本府業已由捷工局、都市發展局、住宅處等相關單位共同研析，於都市計畫書內補充大眾運輸導向都市發展規劃、增額容積劃定初步原則、社會住宅留設等相關內容，作為後續都市計畫通檢規劃準則參酌，並配合後續都市計畫審議程序辦理。

伍、 本市中央及地方社會住宅推動情形、直接興建規劃進度及輪候制檢討(報告機關：都市發展局)

一、 本市中央及地方社會住宅推動情形及規劃進度

(一) 本市中央興辦社會住宅：

目前國家住都中心於臺中市社會住宅興辦進度，截至 114 年 9 月 10 日經查建管申報資料及國家住都中心網站「中央興辦社會住宅計畫」最新資訊，共有 15 處基地約 4,961 戶已發包決標，7 處基地約 976 戶規劃設計中。

1、已申報開工：潭子區頭家安居、西屯區惠民安居、南屯區春社安居 A、烏日區榮泉安居、北屯區廊子安居、北屯區東光好室、北屯區松竹好室、霧峰區吉峰安居、北區明新安居以及南屯春社安居 B 等 10 處基地。

2、已發包：西屯區石平好室 A、西屯區石平好室 B、北屯區新平好室、北屯區國豐安居、太平區永富好室等 5 處基地。

3、規劃中：南屯區龍鎮好室 AB、北屯區國豐安居 BC、南屯區寶文好室、沙鹿區明秀好室及北屯區竹興好室等 7 處基地。

總計目前國家住都中心對外公開於臺中市境內興辦社會住宅戶數共 22 處 5,937 戶(實際興辦進度仍依中央公開資訊為主，案件 9 及案件 24 公開資訊已移除)。

表 1、中央於臺中市興辦社宅案件彙整 (統計時間：114 年 9 月)

執行階段	案件名稱	戶數	完工期程	備註
已發包	1 潭子區頭家安居	490	116 年	申報開工 工程 8 樓版
	2 西屯區惠民安居	210	116 年	申報開工 工程 9 樓版
	3 南屯區春社安居 A	402	117 年	申報開工 工程 1 樓版
	4 烏日區榮泉安居	206	117 年	申報開工 工程 2 樓版
	5 北屯區廊子安居	1,430	118 年	已取得雜照 工程 2 樓版
	6 霧峰區吉峰安居	534	117 年	申報開工 工程基礎版
	7 北屯區東光好室	123	116 年	申報開工 工程 2 樓版
	8 北屯區松竹好室	110	116 年	申報開工 工程 4 樓版
	9 南屯區春安安居	-	-	國家住都中心申請建造階段因依對於現行土地使用分區管制規定回饋 15%基準容

執行階段	案件名稱	戶數	完工期程	備註
				積計算方式有疑慮,故暫時下架
	10 西屯區石平好室 A	156	-	
	11 西屯區石平好室 B	83	-	申報開工
	12 北屯區新平好室	154	-	申報開工 工程放樣
	13 北區明新安居	293	-	申報開工 工程放樣
	14 南屯區春社安居 B	394	-	
	15 北屯區國豐安居	216	-	
	16 太平區永富好室	160	-	申報開工 工程放樣
已發包基地小計		4,961		
規劃中	17 南屯區 龍鎮好室 A	88	-	-
	18 南屯區 龍鎮好室 B	111	-	-
	19 北屯區 國豐安居 B	80		
	20 北屯區 國豐安居 C	294		
	21 南屯區 寶文好室	195		
	22 沙鹿區 明秀好室	112		
	23 北屯區 竹興好室	96		
	24 西屯區中平安居 A	592	-	西屯區中平安居 A 基地因計畫道路開闢問題,暫從國家住都中心官方網站下架
規劃中基地小計		976		
總計		5,937		

資料來源：國家住宅及都市更新中心網站，<https://sh.hurc.org.tw/>。

註：上表資料為對外正式公布資訊，未包含部分中央已納入興辦計畫之規劃中基地。

(二) 本市本府興辦社會住宅：

興辦社會住宅是市府相當重視的政策，為照顧市民朋友及弱勢家庭居住需求，臺中市政府自 106 年持續推動「只租不售」的社會住宅，並以市場租金行情 5-7 折出租，力求減輕市民居住負擔，讓臺中市更宜居，吸引青年人移居打拼。

目前本市已完工社會住宅基地共計 14 處(3,668 戶)，興建中基地共計 16 處(6,563 戶)，規劃中基地共計 1 處，總計興辦戶數已達 10,450 戶(興辦戶數以實際竣工數量為準)，照顧青年、弱勢家庭安居臺中。

表 1、本府於臺中市興辦社會住宅案件彙整 (統計時間：114 年 9 月)

執行階段	案件名稱	戶數	完工期程	入住時間
已完工	1 豐原安康一期好宅	200	已完工	107 年 04 月
	2 大里光正一期好宅	201	已完工	108 年 05 月
	3 南屯精科好宅 (民間回饋)	190	已完工	109 年 07 月
	4 太平育賢一期好宅	300	已完工	109 年 10 月
	5 梧棲三民好宅	300	已完工	111 年 03 月
	6 北屯北屯好宅	220	已完工	111 年 09 月
	7 南屯建功 1 號好宅 (民間回饋)	78	已完工	112 年 03 月
	8 太平育賢二期好宅	428	已完工	112 年 12 月
	9 東區台中公園一期好宅	802	已完工	113 年 03 月
	10 南屯建功 2 號好宅 (民間回饋)	91	已完工	113 年 12 月
	11 南屯建功 3 號好宅 (民間回饋)	98	已完工	113 年 12 月
	12 太平長億好宅	160	已完工	114 年 06 月
	13 東區協園好宅	100	已完工	114 年 07 月
	14 西屯國安一期好宅	500	已完工	114 年 09 月

執行階段	案件名稱	戶數	完工期程	入住時間	
小計		3,668			
興建中	15	北屯巨蛋一期好宅	560	114 年	-
	16	豐原安康二期好宅	500	115 年	-
	17	大里光正二期好宅	232	115 年	-
	18	太平育賢三期好宅	250	114 年	-
	19	西屯市政好宅	400	115 年	-
	20	烏日高鐵好宅	270	114 年	-
	21	南屯建功 5 號好宅 (民間回饋)	101	114 年	-
	22	西屯中央公園好宅	127	116 年	-
	23	東區干城好宅	481	117 年	-
	24	西屯國安二期、三期 好宅 (原太原段基地易地興 建)	780	118 年	-
	25	北區豬事圓滿好宅	1,085	118 年	-
	26	南屯建功 6 號好宅 (民間回饋)	13	117 年	-
	27	大里光正三期好宅	600	117 年	-
	28	北屯洲際好宅	840	118 年	-
29	北屯巨蛋二期好宅	300	117 年	-	
30	東區台中公園二期好 宅	24	115 年	-	
小計		6,563			
規劃設計 中	北區中央市場好宅	219	-	-	
總計		10,450			

二、本市社會住宅輪候制度說明

目前本府興辦社會住宅，除第一次招租採「抽籤制」外，入住後均開放「隨到隨辦」申請，屬各基地輪候制。因此，民眾如錯過第一次承租申請或新增居住需求時，不需要再苦

等社會住宅 3 年租約到期才能重新參加抽籤，可以隨時向本處申請遞補承租，並依據登記時間輪候遞補；未來本市興辦社會住宅基地倘全數完工入住，將逐步轉型「輪候制」之入住方式。

有關「隨到隨辦」遞補順序，一般民眾申請，依申請順序遞補；關懷戶部分以原住民戶優先遞補，再遞補關懷戶，原住民戶比率 8%、關懷戶比率 40%。關懷戶或一般戶遞補名冊用罄時，得互由另一身分別遞補名冊依序遞補。

陸、 結語

近年本市隨著經濟成長與都會持續擴張，各區域間聯繫日益緊密，因此交通的便利性顯得更加重要。為完善不同交通運具間之連結，本府規劃建構完善的軌道路網，將會持續爭取中央早日核定各項軌道建設計畫，並透過轉運中心的建設，結合鐵路、捷運、國道客運、市區客運、汽機車、計程車及自行車等運具，完成「7 接 7 轉」成為重要轉運樞紐，打造公共運輸新核心願景。同時，市府亦透過 TOD 策略與都市計畫配合，引導土地利用與周邊發展，並結合社會住宅政策，實現交通建設與居住正義並行。藉由多元規劃與中央、民間資源挹注，臺中市將朝向便捷、友善、永續的宜居城市邁進，全面提升市民福祉與城市競爭力。