

臺中市議會第2屆第4次定期會

臺中市山手線計畫規劃山線由  
豐原直達海線臺中港之路線

專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 王義川

中華民國 105 年 10 月

# 目 錄

壹、本市捷運整體路網檢討初步規劃.....	1
貳、豐原副都心與海線臺中港之軌道路線規劃及辦理情形.....	3

# 臺中市山手線計畫規劃山線由豐原直達海線臺 中港之路線

## 專案報告

臺灣中部區域係由臺中、彰化、南投、苗栗生活圈所構成，其中臺中市為人口最集中之區域，就整體臺灣中部城市區域空間發展上而言，為中部區域之主要核心。而臺中市幅員廣大，縣市合併升格為直轄市後，成為六都中面積第二大城市，升格前因資源分配多集中於原臺中市，造成經濟發展及人口多集中於原市區之現象，故本府當務之急即為縮短城鄉差距以達均衡城市發展。

為此、本市為將山手線、捷運藍線、捷運綠線和副都心緊密串聯等作軌道串聯，已在今年度辦理「大臺中地區捷運路網檢討規劃暨臺中捷運系統初期路網可行性研究」，將依照目前大臺中人口結構發展、都市計畫檢討推動、經濟產業發展等因素，評估運輸需求，重新檢討規劃整體軌道路網，將透過輕軌建設將山手線之山線與海線做整體串聯。

### 壹、本市捷運整體路網檢討初步規劃

配合都市各區重大建設計畫、社會經濟發展以及人口旅次起訖調查，進行未來運輸需求等預測，發現未來旅運需求將以沙鹿海線地區、大里霧峰地區、烏日彰化地區、臺中都心地區及豐原潭子地區等五核心為主體，作緊密串連，相關旅次起迄分布如圖 1。

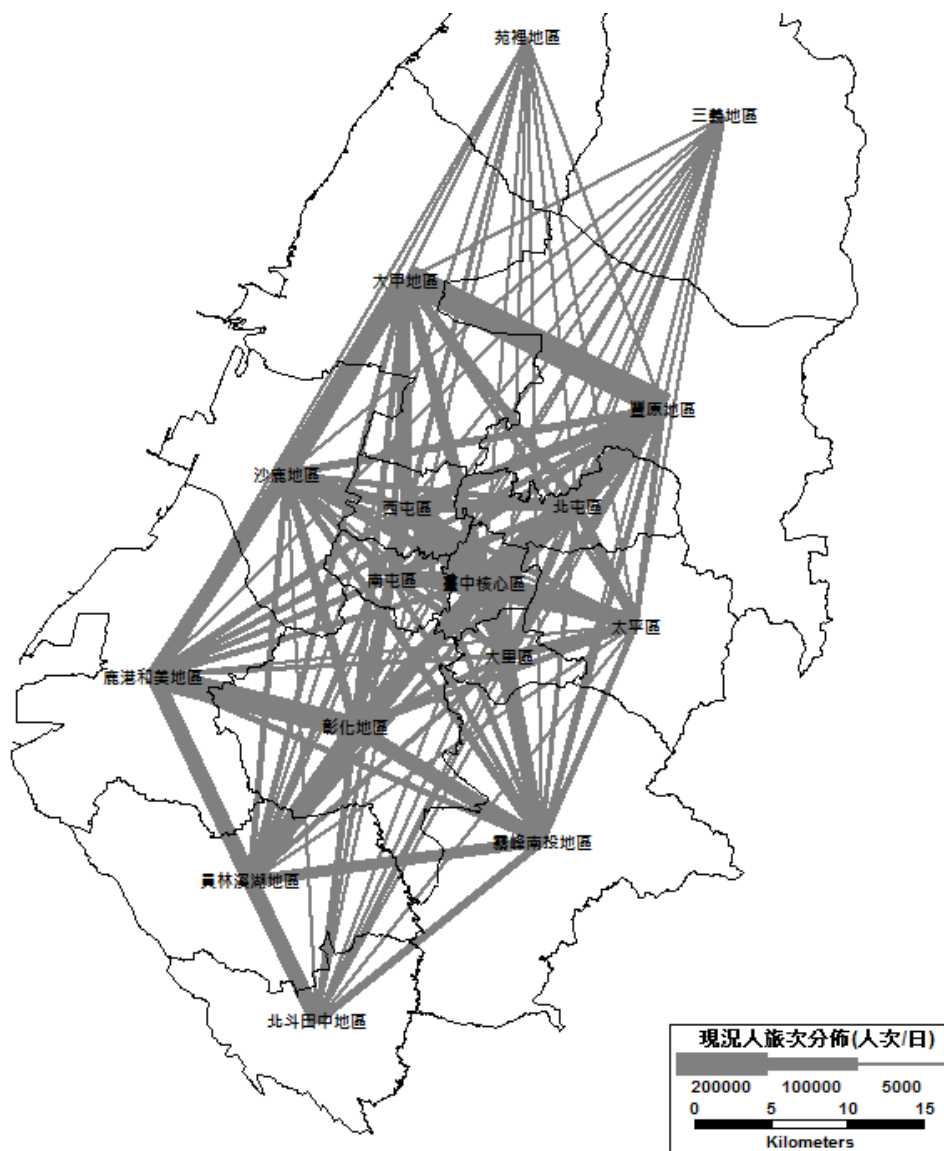


圖 1 旅運需求分布圖

基於臺中都會區旅運需求分佈特性及路網結構分析，並依據今年度臺中市辦理之大臺中地區捷運路網檢討規劃調查，經檢討本市都市內旅運需求軸線，將朝向建全整體軌道路網為未來推動方向，以下列四條路廊軸線進行辦理。

- (一)雙港海線與城中城：梧棲-沙鹿-清水-臺中
- (二)大平霧地區與城中城：臺中-大里-太平-霧峰
- (三)豐神雅地區與國際機場：大雅-神岡-豐原
- (四)科技走廊：神岡-大雅-西屯

依據大臺中地區捷運路網檢討初步規劃分析出山、海、屯區串聯臺中都心不同軸線之軌道路廊網，分別為微笑山手線、捷運綠線、捷運綠線延伸線、捷運藍線、雙港輕軌、大平霧輕軌捷運及規劃「豐原-神岡-大雅-西屯」輕軌路廊。

## 貳、豐原副都心與海線臺中港之軌道路線規劃及辦理情形

依旅運需求及配合現有規劃捷運路廊之檢討成果，建構出臺中整體軌道路網，此整體軌道路網規劃下，豐原副都心將可以透過山手線，服務「豐原-后里-大甲-臺中港」的山海線居民往來旅運需求，並以「豐原-神岡-大雅-西屯」評估規劃新的捷運路廊與雙港輕軌銜接，可服務「豐原-神岡-大雅-臺中國際機場-沙鹿-臺中港」的往來旅運需求，未來豐原副都心的市民可以依需求透過 2 條不同軌道路廊往返於海線之間，如圖 2。

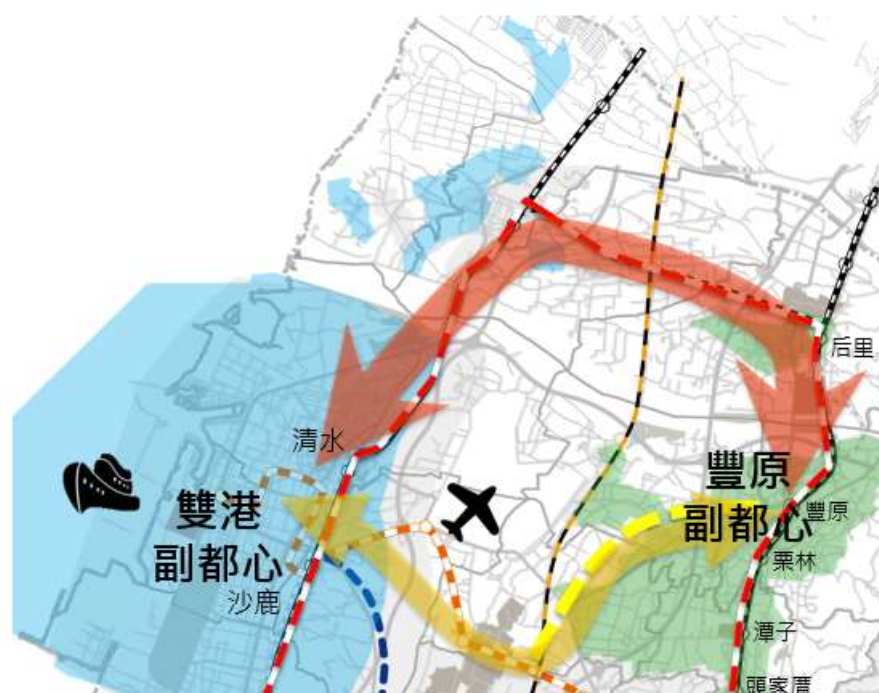


圖 2 豐原副都心與臺中港間軌道路線規劃圖

## 一、大臺中山手線計畫

本計畫為大臺中 123 計畫(一條山手線、兩個國際港、三大副都心)重要一環，計畫包含下環微笑線成功到追分雙軌化與山線鐵路高架化由大慶延伸至烏日，興建彩虹線由大甲至后里東西向鐵路連結臺鐵山、海線，海線鐵路大甲至追分雙軌高架化，建構大臺中山手線環城鐵路網，讓山、海、屯可以自由流動，解決交通和產業發展問題。

計畫除成功到追分雙軌化已獲國發會同意於明年開始執行工程規劃設計外，其餘部分於今(105)年 3 月通過交通部初審，另於 5 月 17 日進行複審審查，並已依審查意見修正於 7 月 27 日陳報交通部，交通部於 9 月 19 日完成書面審查，本局也於 9 月 26 日提供報告書給複審委員審議。

## 二、為強化豐原副都心軌道運輸系統，「豐原-神岡-大雅-西屯」輕軌路線將納入大臺中地區捷運路網檢討規劃，可服務豐原區、神岡區、大雅區與臺中都心連結，未來將編列預算進行本路廊規劃研究。

豐原利用原有的山線鐵路搭乘山手線環狀鐵路列車，到達海線至臺中港，或可以透過輕軌捷運，沿途行經神岡、大雅、西屯、臺中國際機場至臺中港，以兩個不同的軌道路廊與海線及延線據點串連，提供豐原與海線往返的市民更便捷、舒適及更優質的運輸服務，大幅提升豐原副都心的軌道運輸系統服務，並增加大臺中整體軌道路網的完整性。