

臺中市議會第3屆第1次定期會

## 交通局業務專案報告

(含捷運公司人員甄補高階與基層人員比例不當暨考試程序設計與實際執行、酒後代客駕車或指定駕駛政策、中央修法規範無人機市政府因應策略、文心路號誌標誌設置、臺中捷運進屯區(太平、大里、霧峰)、74線交通現況困境改善說明及解決方案、臺中捷運綠線、藍線進度)



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 108 年 4 月



# 第 3 屆第 1 次定期會 交通局業務專案報告

項次	案由	頁碼
1	捷運公司人員甄補高階與基層人員比例不當暨考試程序設計與實際執行(臺中捷運股份有限公司)	1-0
2	酒後代客駕車或指定駕駛政策	2-0
3	中央修法規範無人機市政府因應策略	3-0
4	文心路號誌標誌設置	4-0
5	臺中捷運進屯區(太平、大里、霧峰)	5-0
6	74 線交通現況困境改善說明及解決方案	6-0
7	臺中捷運綠線、藍線進度	7-0

## 總目錄

### 捷運公司人員甄補高階與基層人員比例不當

### 暨考試程序設計與實際執行

壹、前言.....	1-1
貳、年度目標與經營願景.....	1-1
參、臺中捷運公司人力組成要素.....	1-2
一、策略職位.....	1-2
二、管理職位.....	1-3
三、專業技術、營運服務職位.....	1-3
肆、年度用人策略.....	1-4
一、106 年度用人策略.....	1-4
二、107 年度用人策略.....	1-4
三、108 年度用人策略.....	1-5
伍、進用方式及考試程序設計.....	1-6
一、專才延攬招募作業程序.....	1-6
二、公開延攬招募作業程序.....	1-6
三、公開招考招募作業程序.....	1-6
陸、進用人力執行概況.....	1-7

## 酒後代客駕車或指定駕駛政策

壹、酒後代客駕車及指定駕駛政策辦理情形 .....	2-1
一、緣起 .....	2-1
二、辦理情形 .....	2-1
三、中央法規訂定情形 .....	2-3
貳、降低酒駕之修法及策進作為 .....	2-3
一、防制酒駕道路交通管理處罰條例修法說明 .....	2-4
二、策進作為 .....	2-5
三、結合臺中區監理所於殯儀館辦理酒駕再犯道安講習課程 .....	2-6
參、結論 .....	2-7

## 中央修法規範無人機市政府因應策略

壹、前言 .....	3-1
貳、民用航空法增訂遙控無人機專章說明 .....	3-1
一、中央政府管理權責部分 .....	3-1
二、直轄市、縣(市)政府權責部分 .....	3-2
參、遙控無人機管理規定辦理進度 .....	3-4
一、中央單位 .....	3-4
二、直轄市、縣(市)政府 .....	3-4
肆、臺中市策進作為 .....	3-4

## 文心路號誌標誌設置

壹、現況說明.....	4-1
貳、車道配置.....	4-1
參、停車規劃.....	4-2
一、車格設置原則.....	4-3
二、停車供需情形.....	4-5
三、檢討與改進.....	4-8

## 臺中捷運進屯區(太平、大里、霧峰)

壹、臺中整體軌道路網.....	5-1
貳、屯區都市發展現況及預測.....	5-3
一、屯區人口現況及成長分析.....	5-3
二、屯區重大建設.....	5-4
三、屯區交通運輸系統現況及發展.....	5-5
(一) 道路交通現況分析.....	5-5
(二) 運具使用現況.....	5-6
(三) 路廊需求分析與必要性.....	5-6
參、屯區捷運路廊規劃.....	5-7
一、南區—大里—太平—北屯.....	5-7
二、臺中大車站—太平.....	5-7
三、臺中大車站—大里—霧峰.....	5-8
肆、結語.....	5-9

## 74 線交通現況困境改善說明及解決方案

壹、台 74 線現況說明 .....	6-1
貳、短、中長期改善方案 .....	6-2
一、短期改善方案 .....	6-2
二、中長期改善方案 .....	6-4
參、增設匝道辦理進度說明 .....	6-5
一、增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道) .....	6-5
二、增設十九甲地區北向出口匝道 .....	6-7
三、增設六順橋南向入口匝道 .....	6-9
肆、結論 .....	6-10

## 臺中捷運綠線、藍線進度

壹、臺中捷運綠線進度報告 .....	7-1
一、計畫源起及目標 .....	7-1
二、臺中捷運綠線計畫說明 .....	7-1
三、目前辦理情形 .....	7-2
(一) 土建工程進度 .....	7-5
(二) 機電工程進度 .....	7-15
四、捷運綠線未來展望 .....	7-18
貳、臺中捷運藍線進度報告 .....	7-19
一、計畫緣起及目標 .....	7-19
二、臺中捷運藍線計畫說明 .....	7-19
三、目前辦理情形 .....	7-21



臺中市議會第3屆第1次定期會

捷運公司人員甄補高階與基層  
人員比例不當暨考試程序設計  
與實際執行專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

(臺中捷運股份有限公司)

中華民國 108 年 4 月



## 壹、前言

臺中捷運股份有限公司(以下簡稱臺中捷運公司)依據「大眾捷運法」、「臺中市臺中捷運股份有限公司組織自治條例」及「公司法」成立董事會，於 106 年 1 月 1 日登記設立，並依「公營大眾捷運股份有限公司設置管理條例」呈報臺中市政府核定公司章程、董事會組織規程、公司組織規程等相關文件，依「預算法」、「臺中市政府附屬單位預算執行要點」，編列附屬單位預算營業基金以營運臺中捷運烏日文心北屯線(以下簡稱捷運綠線)，臺中捷運公司設立登記資本額為新臺幣 10 億元。

隨著試運轉與初勘、履勘等任務工作在即，並配合捷運綠線工程實際進度、經營策略，進行各項準備工作及人員進用規劃與招募作業。

## 貳、年度目標與經營願景

在臺中市政府推動「交通任意門 i-door」的理念下，以及落實盧市長的施政願景，臺中捷運公司將以 107 年「測試」、108 年「試運轉」、109 年「初勘、履勘與通車營運」為接手營運之各年度目標，以利實踐智慧交通技術與服務整合成效，讓民眾透過公車、臺鐵、高鐵、捷運、i-Bike、停車場、轉運站等交通運具，將點與點間彼此串聯，可以自由且方便轉乘，落實交通任意門政策。

臺中捷運公司審視去年度營運準備工作及捷運工程實際進度，面對當前重要任務「培訓公司所有同仁的能力，順利完成營運前的接手工作，追求安全與系統穩定」，以期未來能夠提供「安全、效率、便捷」的大眾運輸服務。

## 參、臺中捷運公司人力組成要素

臺中捷運公司為使職等員額合理配置，特以參照國營事業員額合理化管理作業規定、各機關職稱及官等職等員額配置準則，訂有「臺中捷運股份有限公司職稱職等員額合理化作業規定」，並據以規劃年度用人計畫與用人費用之人力配置。

臺中捷運公司整體與個別部門組織的順利運作，各自扮演好各自角色與功能，並且緊密扣合(如圖 1)所示，從公司治理的角度而言，臺中捷運公司運作仰賴三個主要次級體系的職位和人力充分結合，包括：策略職位-首長、副首長；管理職位-一級至四級主管；專業技術、營運服務職位-專業技術及第一線營運服務人力，各職位之員額皆訂有比率配置，臺中捷運公司依人力專長結構、年齡結構、新陳代謝狀況及中長程訓練等因素，研訂中長程人力更新計畫，並審酌員額配置與運用合理性。

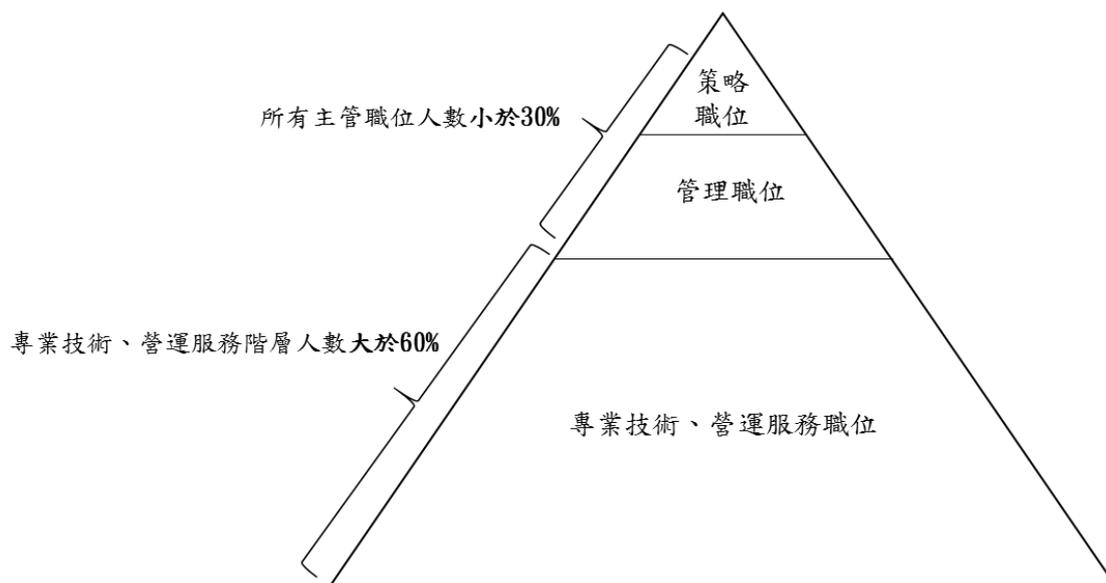


圖 1 臺中捷運公司人力組成配置圖

### 一、策略職位

係指臺中捷運公司的董事長、總經理與副總經理，其功能主要是提供和決定公司經營策略及營運之主要政策方向。

## 二、管理職位

其功能主要是協助機關首長領導與管理所屬部門，並將可用的營運資源，透過管理和領導等技能，規劃和釐定各項實踐營運政策目標的方案，並監督計畫之執行。依業務需要，臺中捷運公司主管職位人數以不超過全公司所有人數百分之三十為原則，如處長、主任、課長、組長、段長、股長等職位皆是歸類於此階層。

## 三、專業技術、營運服務職位

該類職位主要功能是接收管理階層指令，將政策轉換成實際推動的方案作為並有效率地達成，如提供營運服務或技術維修之第一線服務人員。專業技術職位如有高級工程(管理)師、正工程(管理)師、副工程(管理)師、控制工程師、助理工程(管理)師等職位；營運服務職位則是如資深領班、領班、技術員、行控資訊員、站務員等職位。

綜合上述說明，公司營運必須由三大職位系統結合，每一職位系統的主要職能皆定位清楚，並肩負不同政策過程角色與功能，臺中捷運公司亦會衡酌現階段營運任務與目標為基礎，據以規劃及進行人員進用之配置。

## 肆、年度用人策略

臺中捷運公司在年度用人策略上，皆係秉持人力精簡、支出摺節之原則，並按業務實際需求及配合營運計畫分階段逐步進用人力，以下分別簡述各年度用人策略。

### 一、106 年度用人策略

106 年度為臺中捷運公司成立元年，設立初始，以建構完善之組織架構、擬定可據以執行之法令規章與公司制度為主軸，爰，在有限之人事費用下，先行聘用中高階主管，以研擬公司營運架構及制度初步規劃；執行規劃公司組織(6處6室)制度，使各處室有明確之工作職掌及分工；擬定人事法令、營運規章等，使公司一切運作皆有規章制度可遵循。

在進用方式上，因臺中快捷巴士股份有限公司於解散後，經勞資協商提供勞工商定轉任至臺中捷運公司之選擇，故 106 年度有 35 位來自商定轉任同仁。

臺中捷運公司人員招募以透過公開招考進用方式為原則，然考量部分主管及專業職務需要實務經驗，尚須自業界延攬相關專業人才，因此中高階專業職務及中階主管職務採公開延攬方式招募；高階主管職務則採專才延攬方式招募。

### 二、107 年度用人策略

107 年度為測試階段，電聯車與相關機電系統設施將進行一系列試運轉測試工作，為此，公司人員需承接相關設施承商訓練並取得原廠認證後，方得培訓熟練系統操作人員作為種子教官及操作相關設施，並進一步訓練後續公司人員；同時依 ISO 標準，人員投入編製系統訓練教材及工作說明書，以建置臺中捷運系統自有的營運能力，為此達到效率與安全的經營願景。此外，為精進營運效率，建置公司資源管理系統及捷運營運資訊 E 化管理為必要工作，因此具有資訊背景的人員進用、

訓練與培育為 107 年的重要關鍵之一。

### 三、108 年度用人策略

108 年度隨著捷運綠線工程進度陸續完成、及試運轉時程在即，工、運務部門人員需配合系統整合測試作業的時程，由承包商系統工程師帶領專業技術階層人員，進行跟班系統測試，為營運準備作部署。此外，在各建物建築裝修、景觀工程、水電環控及機廠軌道鋪築，機電子系統進行設備安裝及測試後，旋即須進駐重要營運據點，熟悉未來接管捷運綠線系統操作任務的實體環境，此時，營運管理人員、運務及維修人員，在今年度便須陸續進用，並接受專業訓練、實務操作課程等完整訓練，以利熟稔營運環境並具備捷運綠線系統基本操作與維修技能。

捷運系統所需求之人力專長類別極為多元且專業，涵蓋維修技術、運務、經營管理領域，目前國內具有實際營運經驗人員多數集中於台北捷運、高雄捷運、桃園捷運以及台灣高鐵公司，具完整參與初勘、履勘作業之經驗人才獲取不易，且通車前依規定應完成之規章制度與準備工作眾多，除透過承商訓練課程與閱讀技術文件從中取得系統基本操作技能與維修技能外，更須透過具軌道經驗人才的領導與經驗傳授，統籌規劃通車前準備工作架構與盤點，以順利完成營運前的接手工作。

## 伍、進用方式及考試程序設計

臺中捷運公司積極建立一個重視專業技術工作環境，秉持「用人唯才」、「適才適所」的理念，透過公開管道方式，遴選及進用具專業且願意與臺中捷運公司共同打拼及成長之人才，並致力營造讓員工之間、員工與公司之間互相信任與尊重，讓每位員工在友善的環境下發揮自身才能。

臺中捷運公司目前在人員招募作業方式有 3 種，分別為專才延攬、公開延攬及公開招考等，各方式招募對象及程序如下說明：

### 一、專才延攬招募作業程序

主要以一、二級主管及需具專業實務經驗之職務為主，將自軌道同業或交通運輸業界延攬專業人才，經衡酌其專業知識，實務經驗、年資等條件並透過面談，了解其人員經歷及與臺中捷運公司經營理念後等整體評估後，予以延攬任用。

### 二、公開延攬招募作業程序

主要係延攬基層主管(三、四級主管)、專業職位及營運職位人員為主，依各職務所需工作條件設定報考資格條件於招募簡章中，該階段人才遴選原則著重於是否具軌道同業經驗等資格條件，經書面審酌報考資格條件後，符合者始可進入第二階段由內部及外部委員共同組成之面試，擇優錄取進用。

### 三、公開招考招募作業程序

主要係招考基層人員，依各職務所需工作條件設定報考資格條件於招募簡章中，該階段人才遴選原則著重於以社會新鮮人及有興趣投入軌道產業之基層技術人員為主，報考人需先進行筆試，再進行第二階段職涯發展測驗及面試，擇優錄取進用。

## 陸、進用人力執行概況

臺中捷運公司截至目前(108年3月31日)為止，共進用 231 人，離職人數共 33 人，其各年度人員進用概況如下表 1。

表 1 臺中捷運公司各年度人員進用概況統計表

年度	進用人數					離職人數
	商定轉任	公開延攬	公開招考	專才延攬	合計	
106	35	20	11	5	71	5 人
107	--	72	81	6	159	16 人
108	--	0	1 (註 1)	0	1	12 人
合計	35	92	93	11	231	33 人

備註：

1. 註 1 為 107 年度公開招考備取人員。
2. 臺中捷運公司董事長係由董事會推選產生，故未列於上表人數統計。
3. 離職人員不含第一任董事長，其人數統計至 108 年 3 月 31 日止。

此外，為配合捷運綠線工程進度及營運目標，截至目前(108年3月31日)止，主管職位進用人數計有 38 人，佔總進用人數之比例約為 16.45%(如表 2、圖 2 所示)，主管進用後，皆積極投入協助公司建立及研擬公司營運架構，使各人員有明確之工作職掌及分工，促使公司運作具有符合法令依據。其餘進用人員仍集中於專業技術、營運服務職位，計有 193 人，佔總進用人數之比例約為 83.55%(如表 2、圖 2)，此類人員進用後，旋即接受專業訓練、實務操作課程等完整訓練，以利熟稔營運環境並具備捷運綠線系統基本操作與維修技能。

表 2 臺中捷運公司 106~108 年度各職位之人員進用情形

階層 \ 年度	106 年度	107 年度	108 年度	合計	人數比例
一、二級主管職位 (含副總經理)	5 人	6 人	0 人	11 人	4.76%
三、四級主管職位	2 人	25 人	0 人	27 人	11.69%
專業技術、營運 服務職位	64 人	128 人	1 人	193 人	83.55%
合 計	71 人	159 人	1 人	231 人	100.00%

上表人數統計至 108 年 3 月 31 日止。

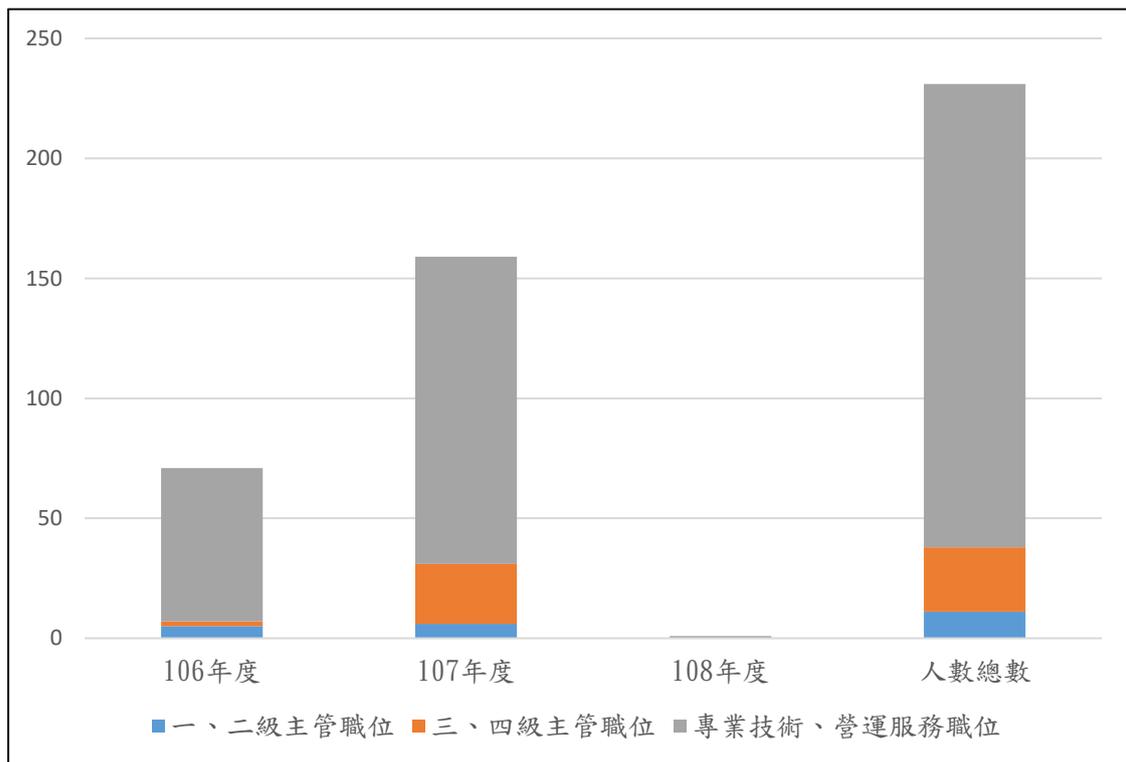


圖 2 臺中捷運公司 106~108 年度各職位人員進用情形

臺中市議會第3屆第1次定期會

# 酒後代客駕車或指定駕駛政策

## 專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 108 年 4 月



## 壹、酒後代客駕車及指定駕駛政策辦理情形

### 一、緣起

酒後駕車經常發生嚴重交通事故，本府交通局積極宣導「酒後不開車」觀念，本府警察局亦加強路邊攔檢勤務，另請本市各計程車隊提供酒後代客駕車服務，餐廳提供代客叫車服務，多管齊下，期能降低本市酒後駕車肇事件數，減少傷亡人數。

由於部分民眾喝酒後於隔日仍有用車需求，而隔日須重回現場取車造成麻煩，故捨棄搭乘計程車而勉強開車上路易肇事發生危險，因此酒後代客駕車服務可避免此一情形，由代駕司機協助代替喝酒民眾駕車，將人車安全送返家中。

酒後代客駕車、代客叫車與指定駕駛都是避免酒後駕車發生的方式，代客叫車是本市餐廳與計程車業者配合提供的服務，另指定駕駛係指同行中 1 人不喝酒，負責開車送喝酒的朋友回家。

### 二、辦理情形

目前本市共有 11 家計程車派遣業者提供酒後代客駕車服務，因汽車運輸業管理規則或其他相關法規針對酒後代客駕車服務尚未規定相關收費標準，本府交通局目前辦理方式說明如下：

#### (一) 酒後代客駕車費率：

本府交通局參酌本市計程車費率及其他縣市酒後代客駕車服務費用收費標準，並於 102 年 7 月 5 日邀集本市計程車業者研議後，在 11 公里內總收取車資不超過 1,000 元，每增加 2 公里除收取計程車車資外，

再加收 100 元方式收費。舉例而言：乘客搭乘里程數為 8 公里，計程車業者收取 1,000 元；若搭乘 13 公里則須收取 1,100 元。

(二) 計程車業者：

目前計有飛狗無線、國通無線、臺中無線、永隆無線、怡美車隊、友愛無線、大都會車隊、台灣大車隊、中華大車隊、大寶叫車衛星大車隊、星空派遣等 11 家派遣計程車業者提供酒後代客駕車服務。本府交通局已將上述 11 家業者叫車資訊，提供在本府交通局網站供民眾參考，且目前臺中市餐廳大多與上述業者有配合叫計程車服務，期能透過提高服務資訊能見度，以提高民眾接受度及使用率。

(三) 酒後代客駕車叫車服務執行情況：

飛狗無線每月平均約 10 通、國通車隊每月平均約 30 通、臺中無線每月平均約 75 通、永隆無線每月平均約 51 通、怡美車隊每月平均約 188 通、友愛無線每月平均約 5 通、大都會車隊每月平均約 5 通、台灣大車隊每月平均約 360 通、中華大車隊每月平均約 105 通、大寶叫車衛星大車隊每月平均約 5 通、星空派遣每月平均約 5 通，合計每月約 839 通。

表 1 本市提供酒後代駕業者資訊與每月平均代駕叫車次數

派遣計程車業者	叫車電話	每月平均代駕叫車次數
飛狗無線	(04)22878888／0800-358458	10
國通無線	(04)23758383／0800-058383	30
臺中無線	(04)22465555	75
永隆無線	(04)23720227	51
怡美無線	(04)24366666	188
友愛無線	(04)22763456	5
大都會車隊	(04)4499178#9／手機直撥 55178	5
台灣大車隊	40588888 #9／手機直撥 55688	360
中華大車隊	(04)25311222／0800-005007	105
大寶叫車衛星大車隊	(04)4128199／手機直撥 55808	5
星空派遣	(04)22991118	5
總計		839

(四) 指定駕駛政策：

交通部尚未針對酒後指定駕駛納入相關法規，僅呼籲民眾於社交場合若須飲酒者，亦應事先規劃指定駕駛。故目前仍以民眾自發性指定同行中之一人不喝酒為指定駕駛，負責開車送喝酒的朋友回家。

三、中央法規訂定情形

交通部已於 108 年 3 月 12 日邀集相關單位研商「代客駕車服務業定型化契約應記載及不得記載事項(草案)與定型化契約範本(草案)」，有關代客駕車服務業定型化契約應記載及

不得記載事項(草案)目前正依各方意見修正中，修正後交通部將報行政院審查核定。代客駕車服務定型化契約應記載及不得記載事項，俟公告實施後，再請經濟部商業司考量增列「代客駕車業」業別。另有關定型化契約範本，因非屬必要暫不提報行政院，後續如有需要再另召開會議審查；未來將視需要再增加管理強度，訂定或修訂相關法令。

## 貳、降低酒駕之修法及策進作為

立法院在朝野有高度遏止酒駕之共識下，於 108 年 3 月 26 日通過第一階段酒駕防制道路交通管理處罰條例行政罰之修正，經總統公布後始得施行。本次修法其中重點之一是同車共責規定，除了究責酒駕者外，更要大家一起幫忙，防止酒駕者上路。不能在明知駕駛人有喝酒情況下，不但沒有阻撓還一起上車。根據修法內容，違規酒駕者，年滿 18 歲以上同車乘客，處新台幣 600 元到 3000 元罰鍰(年滿 70 歲、心智障礙或汽車運輸業的乘客除外)。此項創新立法亦呼應指定駕駛之精神，相信藉由同車乘客團體力量的制約，確實達成防止酒駕者上路，落實酒駕零容忍的目標。

### 一、防制酒駕道路交通管理處罰條例修法說明

依據立法院院會三讀通過道路交通管理處罰條例修正案，修法後酒駕累犯、拒絕酒測等都將加重開罰，另外也新增「強制酒精鎖」、「車輛沒入」等處罰規定，綜觀此次修法共有以下幾大重點：

#### (一) 汽、機車駕駛人罰則分流

機車駕駛酒駕初犯，處 1.5 至 9 萬元罰鍰。汽車駕駛酒駕初犯，處 3 至 12 萬元罰鍰。汽機車均當場移置保管汽機車及吊扣其駕駛執照 1 至 2 年，若車上

載有未滿 12 歲兒童或肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 至 4 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。

#### (二) 酒駕累犯加重處罰

若 5 年內第 2 次酒駕「累犯」者，依照汽機車分流處 9 萬或 12 萬元罰鍰，第 3 次以上者按前次違反罰鍰加罰 9 萬元，以此累加。以汽車為例，累犯第 2 次最高可處 12 萬元罰鍰，第 3 次則加罰至 21 萬元罰鍰。駕駛人有酒駕、酒駕累犯致死或重傷等情事發生，吊銷駕照，並不得再考領駕照。

#### (三) 拒絕酒測加重處罰

酒駕拒測、拒檢者，由原本的 9 萬改為處以 18 萬元罰鍰，並累計重罰，如果 5 年內拒絕酒測 2 次，不論汽機車都處 36 萬元罰鍰，第三次則加罰至 54 萬元。

#### (四) 強制加裝酒精鎖

汽車駕駛人因酒駕累犯遭到吊銷執照，完成酒駕防制教育或酒癮治療、重新考領駕照，必須規定加裝酒精鎖，否則不能申請考照；不裝酒精鎖或是開其他沒有裝酒精鎖的車輛，可處 6000 元以上、1 萬 2000 元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。若由他人代吹解鎖，處罰行為人 6000 元以上、1 萬 2000 元以下罰鍰。而有關酒精鎖的規格、配置車種、配置期間、管理及其他應遵守事項，由交通部會同內政部訂定。

#### (五) 車輛沒入

汽車駕駛人有五年內二次酒駕、不依指示接受稽查、拒絕接受酒精濃度測試等情形，且肇事致人重傷或死亡，得依行政罰法之相關規定沒入該車輛。

## (六) 懲罰性賠償

汽車運輸業（公車、客運、計程車等）的職業駕駛人因執行職務駕駛汽車，因酒駕等致他人受有損害而應負賠償責任者，法院得因損害賠償請求權人（受害者）之請求，依侵害情節，酌定損害額 3 倍以下之懲罰性損害賠償金；對於過失所致損害，得酌定損害額 1 倍以下之懲罰性賠償。

## 二、策進作為

欲根本防制酒駕，除嚴懲重罰期能產生法治遏止力量外，亦應從教育面向及醫學治療面向等配合施行，方能治標兼治本。

(一) 汽車駕駛人，因違反道路交通管理處罰條例酒醉駕車之處罰規定，而遭吊銷駕駛執照時，如未依規定完成酒駕防制教育或酒癮治療，不得申請考領駕駛執照。前項酒駕防制教育及酒癮治療之實施對象、教育或治療實施機構、方式、費用收取、完成酒駕防制教育及酒癮治療之認定標準及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商衛生福利部定之。地方政府俟相關子法規定完成後，當積極配合相關應辦理事項。

(二) 酒駕防制從來沒有停止的一天，除非是零酒駕，否則國人皆無法滿意，今天道路交通管理處罰條例之修正只是一個階段性的成果，要達到零酒駕，政府和民間還要繼續合作，希望未來不再有人因酒駕而受傷或死亡。

## 三、結合臺中區監理所於殯儀館辦理酒駕再犯道安講習課程

(一) 鑒於近來酒駕事故造成多起憾事，為使酒駕再犯者知所警惕並提高本市民眾酒駕防制共識，本府與本市道安會報監理小組臺中區監理所合作，將規劃於本市生命禮儀管理處崇德殯儀館試辦酒駕再犯道路交通安全

全講習課程，現場布置跟靈堂一樣，除了掛有「臺中市因酒駕往生之 87 位亡靈」之輓聯外並放置一口棺木，期藉由場域轉換喚起酒駕再犯者對於生命價值的重視。

- (二) 當日課程規劃，第一階段由崇德殯儀館人員向酒駕再犯學員介紹生命結業流程課程，聽取大體入館流程；第二階段帶領學員進入預先佈置成告別式之廳堂，由市府長官、交通局葉局長、民政局長官及臺中區監理所長官共同簽署酒駕零容忍宣言；第三階段即正式進入道安講習課程。
- (三) 本府規劃此跨機關合作方式讓酒駕累犯於殯儀館上課，希望酒駕累犯學員能感受死亡、重視生命、重新審思生命的價值並領悟生命之脆弱，傳達給酒駕違規者，一旦肇事，將造成永難抹滅的傷害與兩造家庭的痛苦。酒後不開車是拯救自己，也是拯救他人，希望透過這種震撼形式的講習教育對參訓學員能有所警惕，講習過後，這輩子不要再犯。同時呼籲「酒駕零容忍」，酒後請「代客叫車」或「指定駕駛」，幫己也幫人。

## 參、結論

立法院已於 108 年 3 月 26 日通過第一階段酒駕防制道路交通管理處罰條例行政罰之修正，除透過警察同仁之強力執法外，配合目前本府推行之酒後代客駕車代客叫車或指定駕駛之輔助策略外，更透過再教育手段，於殯儀館辦理酒駕再犯道安講習課程政策，期望能夠降低酒駕發生避免衍生更多社會問題。



臺中市議會第3屆第1次定期會

中央修法規範無人機  
市政府因應策略專案報告



臺中市政府交通局  
報告人：局長 葉昭甫  
中華民國 108 年 4 月



## 壹、前言

鑒於近來國內外常有發生因遙控無人機操作不當造成人員受傷及飛航安全事件，且因應遙控無人機活動漸增，為明確相關管理方式，交通部民用航空局(以下簡稱民航局)借鏡美國、歐盟、日本等國家立法經驗並參酌國際民航組織規範，推動於「民用航空法」中增訂遙控無人機專章修正案。

「民用航空法」第 99 條之 9 至第 99 條之 19 無人機專章及第 118 條之 1 至第 118 條之 3 條文草案，業於 107 年 4 月 3 日經立法院三讀通過，並於 107 年 4 月 25 日經總統公布，惟正式施行日期將由行政院另訂之，目前尚未正式施行。

## 貳、民用航空法增訂遙控無人機專章說明

依民用航空法第 2 條第 1 項第 26 款規定，遙控無人機：指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作或其他經民航局公告之無人航空器。

民用航空法修正前，就遙控無人機飛航活動規範，係依據民用航空法第 34 條第 2 項規定：「航空站或飛行場四周之一定距離範圍內，禁止飼養飛鴿或施放有礙飛航安全之物體。但經民航局核准者，不在此限。」故在民用與軍民合用機場四周之一定距離範圍內，以遙控無人機進行飛行或空拍等活動均有妨礙航空器飛航作業之虞，應依相關規定向民航局申請。。

目前民用航空法無人機專章增訂後，遙控無人機飛航活動將分別由中央及直轄市、縣(市)政府管理，分工項目概述如下：

### 一、中央政府管理權責部分：

- (一) 禁航區、限航區及航空站或飛行場四周之一定距離範圍內，禁止從事遙控無人機飛航活動，由航空站、飛行場之經營人、管理人會同航空警察局取締。

(二) 自然人所有之最大起飛重量 250 公克以上之遙控無人機及政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機，應辦理註冊，且一定重量以上遙控無人機飛航應具射頻識別功能。政府機關(構)、學校或法人所有之遙控無人機、最大起飛重量達一定重量以上之遙控無人機等，操作人應經測驗合格，民航局發給操作證後，始得操作。

(三) 遙控無人機設計、製造、改裝，應向民航局申請檢驗。

## 二、直轄市、縣(市)政府權責部分：

(一) 禁航區、限航區及航空站或飛行場四周外距地表高度不逾 400 呎之區域，由直轄市、縣(市)政府依公益及安全之需要，公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項，但相關中央主管機關認有禁止或限制遙控無人機飛航活動之需要者，得提請所在地之直轄市、縣(市)政府公告之，直轄市、縣(市)政府應配合辦理。

(二) 政府機關(構)、學校或法人執行業務需在直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項外從事遙控無人機飛航活動，應申請直轄市、縣(市)政府會商相關中央主管機關同意。

(三) 未經同意於直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項外活動之遙控無人機，由直轄市、縣(市)政府取締；必要時得洽請警察機關協助取締。

簡言之，遙控無人機活動於民用航空法增訂遙控無人機專章後，於非禁航區、限航區及航空站或飛行場四周之距地表高度不逾 400 呎區域之活動、申請、管理及違規取締，均屬直轄市、縣(市)政府權責。

表 1 民用航空法修正前後中央政府及直轄市、縣(市)管理事項比較表

	民用航空法修正後	民用航空法修正前
中央政府 管理事項	<p>一、禁航區、限航區及航空站或飛行場四周之一定距離範圍內，禁止從事遙控無人機飛航活動，由航空站、飛行場之經營人、管理人會同航空警察局取締。</p> <p>二、最大起飛重量 250 公克以上之遙控無人機及政府機關（構）、學校或法人所有之遙控無人機，應辦理註冊，且一定重量以上遙控無人機飛航應具射頻識別功能。政府機關（構）、學校或法人所有之遙控無人機、最大起飛重量達一定重量以上之遙控無人機等，操作人應經測驗合格，交通部民用航空局發給操作證後，始得操作</p> <p>三、遙控無人機設計、製造、改，應向交通部民用航空局申請檢驗。</p>	<p>在機場四周之一定距離範圍內，以遙控無人機進行飛行或空拍等活動均有妨礙航空器飛航作業之虞，應依相關規定向交通部民用航空局申請。</p>
直轄市、 縣(市)管 理事項	<p>一、無禁航區、限航區及航空站或飛行場四周外距地表高度不逾 400 呎之區域，公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項。</p> <p>二、受理政府機關（構）、學校或法人申請在直轄市、縣（市）政府公告之區域、時間及其他管理事項外從事遙控無人機飛</p>	<p>無</p>

	<p>航活動事宜。</p> <p>三、未經同意於直轄市、縣(市)政府公告之區域、時間及其他管理事項外活動之遙控無人機，由直轄市、縣(市)政府取締。</p>	
--	---	--

### 參、遙控無人機管理規定辦理進度

#### 一、中央單位

民航局刻正辦理遙控無人機管理規則草案等之訂定及管理系統規劃開發，並就公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項擬定公告範本，未來公告遙控無人機活動區域部分，將可採正面表列及負面表列 2 種版本，並羅列從事遙控無人機活動時應遵守之規定，主要內容有，不得以遙控無人機投擲或噴灑任何物件、不得於人群聚集或室外集會遊行上空活動、應與高速公路、快速道路、鐵道、船艦、車輛、建築物保持安全距離等。

#### 二、直轄市、縣(市)政府

其他 5 都及縣(市)政府就無人機管理及執行方式，目前均尚在研議中。

### 肆、臺中市策進作為

近來本府接獲多起民眾反映遙控無人機防害人身安全、侵犯隱私問題及噪音等問題，希望本府能提出規範遙控無人機活動方式，避免人民的權益受到侵害，前開事件於遙控無人機專章正式施行，將可有效防患，現因遙控無人機專章尚未正式實施，本府正積極研議各項對應作為及分工，俟民用航空法遙控無人機專章正式施行後，依規定公告遙控無人機活動之區域、時間及其他管理事項。

另本府交通局亦持續瞭解其他 5 都就管理及執行方式，並將儘速召集相關單位研議本府管理作為。

臺中市議會第3屆第1次定期會

## 文心路號誌標誌設置

### 專案報告



臺中市政府交通局

報告人： 局長 葉昭甫

中華民國 108 年 4 月



## 壹、現況說明

配合臺中捷運綠線施工與營運，文心路以人本與綠色交通為概念重新規劃人行道與車道配置，文心路沿線由於捷運綠線行經，採用高架方式規劃，中央分隔島為捷運站體與墩柱設計，故無法採用一般消除分隔島增加左彎待轉區之設計，經研議與參考臺北市捷運高架沿線道路(如復興北路)設計方式後，為了疏解行駛至路口不同轉向的車流，包括左轉、直行與右轉，避免車輛於路口等候轉向時產生回堵情形，於路段起始與中段即劃設導引指向線，提醒用路人能預先變換車道依預行駛方向行駛車道，同時路口也較路段 3 車道增加為 4 車道，滿足車輛於路口左右轉時之需求。

另因文心車道配置調整於近路口端外側增加右轉車道，為利右轉車輛順利變換車道，故增加車輛漸變段長度 68 公尺路側繪設禁停紅線(其中 20 公尺係參考路口禁止變換車道線長度)，剩餘路段中未劃設紅線部分，在不影響人行道寬度前提下路側規劃停車格，接近集合式住宅周邊以機車格為主。

## 貳、車道配置

文心路路段中為 3 車道(如圖 5、圖 6)，內側快車道依「道路交通安全規則」第 99 條之規則，規劃設置禁行機車，其餘外側 2 車道供機車行駛；近路口處考量左轉車車道及不影響直行車通行，規劃最內側左轉車道並保持直線通行三車道；另考量機車起步較快，於綠燈亮起時可迅速通過路口，後方車輛依序前進，可提高車流順暢減緩壅塞情況，故將機車停等區劃設為 3 車道寬度。部分機車駕駛人為求時效於車陣中竄行，已透過宣導及警方或義交人員於路口進行勸導避免汽機車碰撞衝突。市府也將持續觀察文心路沿線之車流交通狀況，確保車行順暢與交通安全。



圖 1 文心路現況

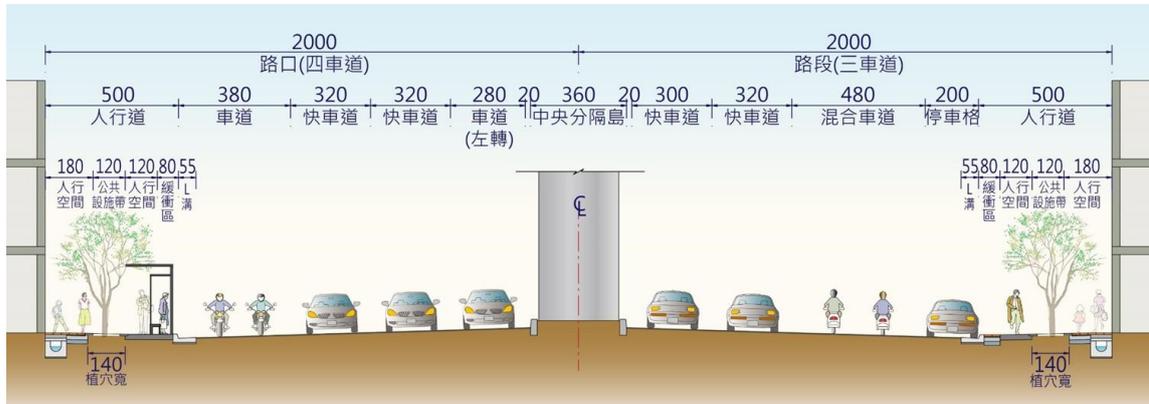


圖 2 文心路斷面圖

### 參、停車規劃

市區道路主要功能係為提供交通工具運輸使用，而每一種在道路上行駛的交通運具，其背後都代表著一個家庭，因此「交通安全」為本府交通局在交通規劃上之首要考量，在交通安全的前提下，針對市區道路之主、次幹道之區別，依路寬、路型之差異，並考量交通流量、道路服務水準等重要相關交通數據，合理規劃、分配車道數，以最大化道路交

通運輸之效率。

「路外為主、路邊為輔」是本府交通局停車政策核心思想，惟在路外停車場未充份提供市民停車空間之前，在道路「交通安全」及「交通運輸效率」滿足的前提下，適時規劃路邊車格供民眾停放，是必要且需要的權宜措施，而文心路、文心南路路邊車格之規劃，即是在此思維架構下，兼顧文心路、文心南路沿線停車需求(如圖 3)。

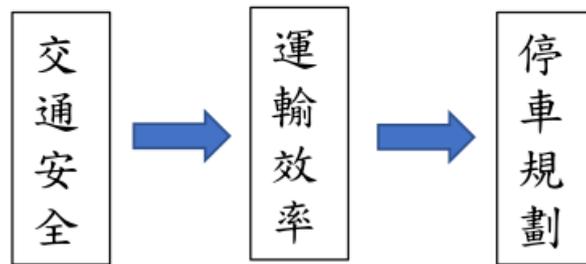


圖 3 道路交通規劃主次重點順序

## 一、車格設置原則

### (一)沿線商住家林位，確實有停車需求

文心路、文心南路(北屯路-建國北路)沿線商、住家林立，當地停車需求極高，自文心路捷運綠線施工以來，本府交通局一直接到民眾反映沿線停車不易，希望恢復路邊車格的聲音，本府交通局除逐步退縮或拆除捷運施工圍籬，以提高文心路車流運行效率外，106 年更重新檢討，將紅線改繪黃線，暫先開放部份路段可以臨時路邊停車。

### (二)考量行車安全應留設必要的禁停標線及公車停靠區後，剩餘空間再考量規劃停車格

為避免發生在無提供停車供給而造成民眾違規停車之情事發生，並考量文心路、文心南路上確實有汽、機車停車需求，故本府交通局在考量車道配置(路口處四車道不劃車格，路段中三車道規劃車格)後，並再考量行車安全應留設

必要的禁停標線及公車停靠區後，剩餘空間才依當地汽機車停車需求予以規劃汽、機車格供民眾停放(如圖 4、圖 5)。

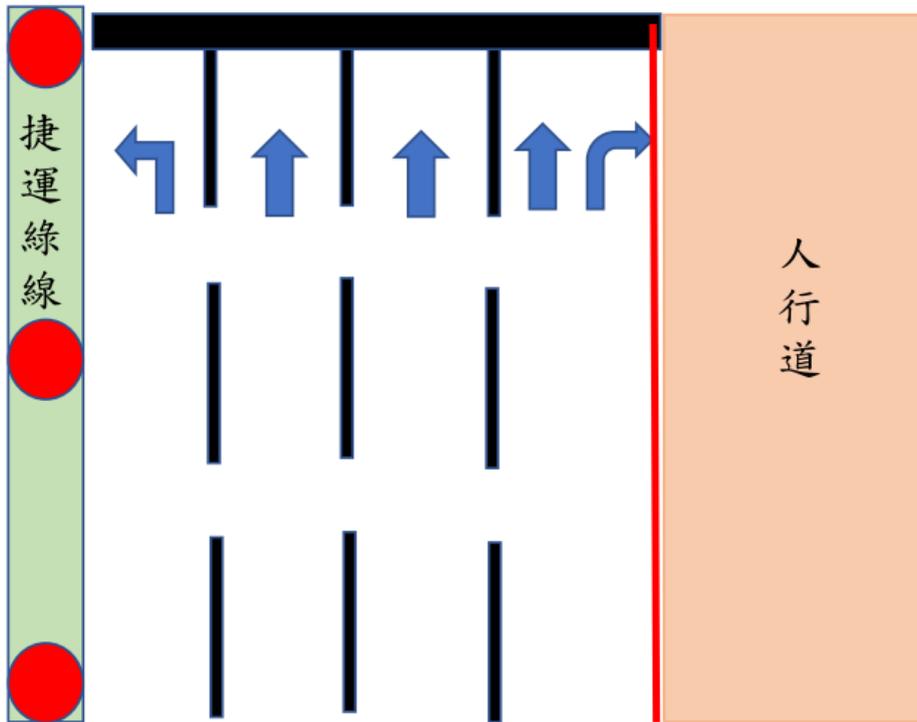


圖 4 路口處四車道，路邊不劃車格

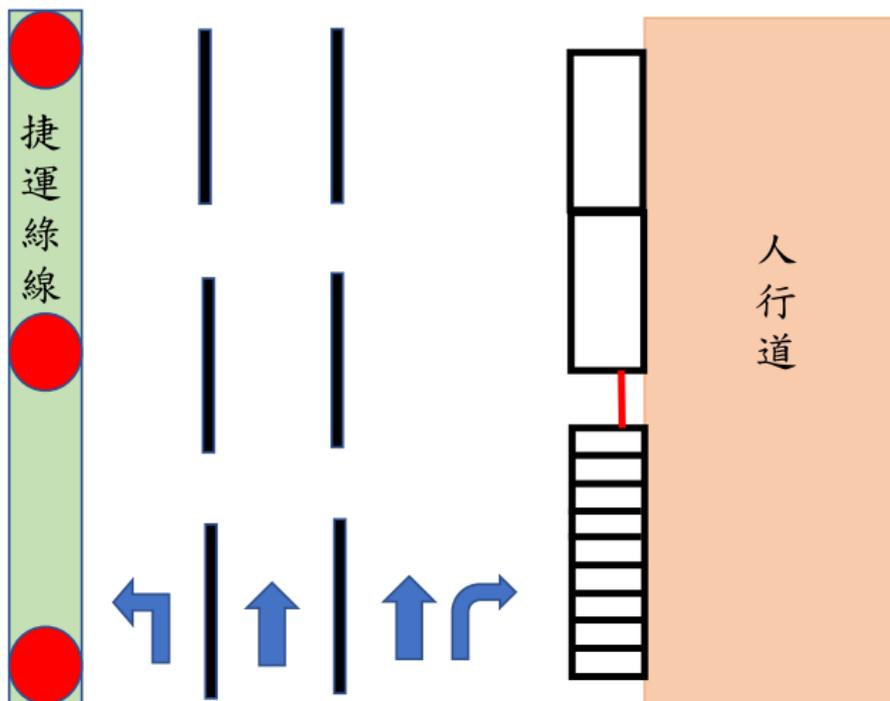


圖 5 路段中三車道，路邊規劃車格

### **(三)停車格規劃以機車格為主，汽車格為輔**

為達到都市人本通行空間營造，文心路、文心南路實施人行道禁停政策，為讓文心路沿線機車族有合法空間停車，避免人行道禁止停車衍生民怨，因此沿線停車格規劃以機車格為主，汽車格為輔，並依實際停車狀況作調整(如集合式住宅、銀行等地，機車停車需求高，就規劃機車格多一點)。

### **(四)開放騎樓停放機車**

為兼顧都市人本通行空間營造與文心路人行道禁停政策推行及沿線大量機車停車需求，並考量在地地方機車停車習慣(就近停放)及需求，因此本府交通局開放文心路、文心南路沿線騎樓可停放機車，以增加機車停車空間。

### **(五)先規劃汽車格，民眾再依據實際車格劃設情形，申請卸貨車格**

另對於卸貨車格設置部份，由於文心路、文心南路車格重新規劃，數量、位置均和原先大相逕庭，卸貨車格之設置與該街廓商店家息息相關，為避免預先規劃之卸貨車格不符地方共識、需求，故本府交通局先規劃汽車格，民眾再依據實際車格劃設情形，再向本府交通局申請卸貨車格，以符地方卸貨需求。

## **二、停車供需情形**

### **(一)機車部份**

依據本府交通局在 106 年 8 月時針對文心路、文心南路機車整體供需調查，調查顯示文心路、文心南路沿線人行道、騎樓機車數量約達 7,223 輛(平日假日調查結果之平均值)。

本府交通局在文心路沿線上規劃約 1,993 格機車格，於文心路橫交道路及周邊 500 公尺範圍內，再增加約 2,279 格

機車格，未來捷運站站體周邊亦會提供約 1,270 格機車格，合計共增加 5,542 格機車格(107 年 12 月統計，如附件 1)。此外，倘再加計文心路周邊 500 公尺範圍內，路邊原已劃設 9,227 格及路外停車場(如迪卡儂 BOT 案機車停車場、建國北機車停車場、大慶機車停車場、文心森林公園附屬機車停車場、市政公園機車停車場、市政大樓附屬平面機車停車場、漢口機車停車場等)已設置 4,973 格，文心路、文心南路(北屯路-建國北路)沿線周邊 500 公尺範圍內之機車格數(包括原有之路邊、路外數及新增數)多達 19,742 格。

此外、本府交通局為兼顧都市人本通行空間營造與文心路人行道禁停政策推行，並考量在地地方機車停車習慣及大量機車停車需求，因此開放文心路、文心南路沿線騎樓可停放機車，讓機車停車空間再大幅增加。

## (二)汽車部份

對於文心路汽車格來說，由於在規劃停車格時，以機車格考量為優先(因人行道禁停)，因此文心路人行道完工後，汽車格約 369 格，但在文心路周邊 500 公尺範圍內共有 24 場路外汽車停車場，合計可提供 4,798 格汽車格(如表 1)。

表 1 文心路、文心南路周邊約 500 公尺範圍內公有路外停車場

文心路(北屯路-南屯路) 文心南路(南屯路-建國北路)		周邊約 500 公尺範圍內 公有路外停車場	
名稱		格數	設置地點
1	三光停車場	63	北屯路上
2	民俗公園停車場	273	熱河路、旅順路二段
3	廣七廣場停車場	26	天津路、文昌東三街交口旁
4	山西停車場	26	北平路、山西路
5	大鵬臨時停車場	16	中清西二街、中清西二街 92 巷口

6	漢口立體停車場	372	漢口路、寧夏路口
7	銀聯三村停車場	172	何安三巷、甘州六街
8	河南停車場	19	河南路、重慶路口
9	忠義停車場	17	重慶路、甘肅路口
10	櫻花停車場	24	櫻花路、西屯路 208 巷
11	何厝停車場	29	四川路、四川路 120 巷、何厝市場旁
12	市政中心附屬地下停車場	493	臺灣大道、文心路、惠中路
13	市政中心附屬平面停車場	232	臺灣大道、文心路、惠中路
14	市政公園停車場	899	文心南三路、文心路、惠中路
15	大墩停車場	53	大容東街、大容東一街口
16	惠文停車場	317	惠文路、向上路口
17	ikea 停車場	492	惠文路、向上路口
18	萬壽棒球場附屬地下停車場	91	大墩路、向上路口
19	文心森林公園附屬停車場	148	惠文路(大墩七街-向上路間)
20	迪卡儂大墩南停車場	466	大墩南路、文心南五路口
21	正心停車場	100	文心南二路、大墩南路
22	豐功停車場	110	向心南路、永春東路口
23	豐樂停車場	360	向心南路、向心南七路口
24	大慶停車場	131	建國北路、文心南路口
	合計	4798	

### (三)納入收費，提高車格周轉率，間接實質擴大停車空間

為避免文心路、文心南路沿線汽車格被長期占用停放，以提高文心路、文心南路汽車格周轉率，間接實質擴大文心路、文心南路停車空間，本府交通局規劃文心路(北屯路-南屯路)、文心南路(南屯路-文心南七路)區段為累進費率收費(第 1 小時 20 元，第 2 小時 40 元，第 3 小時起，每小時 60

元，以半小時計費)，收費時間每日 8 時-20 時，不發售路邊停車月票；而文心路(文心南七路-建國北路)區段，因臨近 13 期重劃區，周邊尚未開發成熟，故以一般費率(20 元/時)收費，收費時間仍為每日 8 時-20 時，發售路邊停車月票，上述路邊汽車格收費措施，已於 108 年 3 月 1 日納入停車收費管理，成效良好，已大幅改善未收費時久占車格之情形，讓民眾更好停車。

### 三、檢討與改進

「路外為主、路邊為輔」是本府交通局停車政策核心思想，交通局針對本市人口密集停車需求迫切區域及配合未來公共運輸發展，日前已提出 12 案興建停車場計畫，已獲中央核定補助經費共 12.46 億元，共約可提供 3,278 格汽車格及 1,124 格機車格。另本府交通局為持續擴大路外停車供給，使都市土地有效利用，故今(108)年 3 月再提沙鹿區沙田路停車場等 4 案停車場立體化計畫向中央爭取前瞻計畫經費補助，屆時完工後約可再提供 1,188 格汽車格及 126 格機車格，

除此之外，本府交通局也持續檢討周邊路外空地，積極尋找公共設施閒置用地，或國防部、國財署尚未處分之土地，合作闢建臨時停車場供市民使用，同時亦提供停車場設置補助(以工代金)，以鼓勵民間閒置土地設置停車場，增加路外停車空間。

在路外停車場未充份提供市民停車空間之前，於道路「交通安全」及「交通運輸效率」滿足的前提下，適時規劃路邊車格供民眾停放，是必要且需要的權宜措施，惟路邊停車格劃設，與民眾生活息息相關，因此文心路車格剛劃設完成後，民眾及議員紛紛提出許多調整建議，惟民眾常因個人觀點不同，從人本交通，綠色運輸而言，有人建議文心路不應該畫車格，從汽機車使用者而言，有人反映汽車格應規劃多一點，有人覺得機車格不夠，有

人建議汽、機車格位置需調整，有人建議禁停紅線留設太長應調整為停車格，各方對停車格需求意見不同，頗為難解。本府交通局除持續實際觀察文心路停車格使用狀況及蒐集各種管道陳情意見，亦會適時調整(如有機車格閒置，評估調整為汽車格)以及檢討周邊路外停車場闢建之可行性，並盡力維護各方意見，以平衡文心路、文心南路汽、機車停車需求。



臺中市議會第3屆第1次定期會

臺中捷運進屯區  
(太平、大里、霧峰)  
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局  
報告人：局長 葉昭甫  
中華民國 108 年 4 月



## 壹、臺中整體軌道路網

本府以「交通任意門」作為交通政策的核心理念，打造以「大眾運輸為主、公路交通為輔」的運輸服務環境，持續建構大臺中整體軌道建設為基礎，結合公車、台鐵、高鐵、捷運、i-Bike、停車場、轉運站等交通服務，以及藉由智慧交通技術，讓民眾可以自由且方便轉乘，提升服務品質並持續培養大眾運輸的使用人次。

為符合未來運輸需求及區域均衡發展，並配合現已核定之捷運路線，分析出串聯本市山、海、屯與核心市區的軌道路網，分別為捷運綠線、捷運藍線、山海環線、捷運綠線延伸線、機場捷運、屯區捷運，如圖 1。期藉由推動低污染、省能源、智慧化的軌道運輸系統，提供市民安全舒適、環保且共生共榮的永續運輸環境，達到節能減碳之目的，成就綠能低碳城市。

## 大臺中軌道整體規劃路網



圖 1 大臺中軌道整體規劃路網

目前臺中市已躍升為全國第二大城，國際化城市具備便捷的交通基礎設施是必然的。在鐵路建設部分，臺中都會區鐵路高架化(豐原-大慶)第一階段已於 105 年 10 月通車，107 年 10 月第二階段正式通車，啟用了松竹、精武等 5 座新設車站，台鐵捷運化提供更多市民運輸服務。此外，由台鐵局施工中的成功追分鐵路雙軌化工程，106 年獲行政院納入前瞻基礎建設計畫，已於同年 11 月動工，並於 108 年 3 月 30 日完成南線軌道切換作業，預計 109 年完工。另外，本府刻正爭取的山海環線計畫，已於 108 年 3 月 19 日依限提送修正報告予交通部，並強調為健全本府財政，建設經費應比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央全額負擔。

在捷運建設部分，截至 108 年 3 月底，捷運綠線整體進度穩定超前達 82.91%，本府的首要任務即是讓捷運綠線儘速通車營運，並打造烏日地區成為三鐵共構的臺灣轉運中心；另外，攸關臺中捷運「十字軸線」的捷運藍線，則已完成綜合規劃作業簽約，後續將就整體路線方案檢討、車站規劃、工程技術標準、用地取得、土地開發、環境影響及都市計畫等進行規劃設計，目標 2 年內完成綜合規劃作業，1 年內完成基本設計，以加速工程進行。

捷運綠線延伸大坑及彰化則已於 108 年 3 月 5 日與彰化政府取得持續推動之共識，並於 108 年 3 月 21 日函請交通部儘速召會賡續審查，後續將全力爭取行政院核定。另本計畫屬捷運綠線主線之延伸，且屬跨區域之交通建設計畫，將請中央考量其特殊性及地方財政狀況等因素，建設經費可比照主線分攤比例辦理。

另外，機場捷運之可行性研究目前配合交通部民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」進行內容修正中，後續將積極與民航局溝通協調，以打造臺中國際機場聯外大眾運輸之骨幹。

## 貳、屯區都市發展現況及預測

由大里、太平、霧峰等行政區所構成之「大平霧」地區，為臺中市的重要核心，其中大里及太平更是原臺中縣人口最集中的區域，工商業發展興盛；而霧峰區則為大臺中進出南投縣之關隘。因此，透過臺中整體軌道路網的規劃，希冀臺中捷運進屯區，促進屯區交通便利性，並引導臺中市區發展核心擴大至大里、太平、霧峰地區。

### 一、屯區人口現況及成長分析

大平霧地區民國 108 年 3 月底人口總數為 470,393 人，約占臺中市人口數之 16.75%。其中大里區人口數為 212,382 人，在臺中市各區中排名第 3，僅次於北屯區及西屯區，為原臺中縣人口數最多之地區，人口密度約為臺中市人口密度之 6 倍；太平區人口數為 192,401 人，於臺中市各區中排名第 4，顯示大平霧地區為臺中市重要之人口集居地。

臺中市人口數由民國 97 年底 2,635,761 人增加至民國 107 年底 2,803,894 人，10 年內增加約 18 萬人，平均總增加率 0.64%，大平霧地區總人口亦持續成長，平均總增加率更達到 0.89%，均遠高於臺中市及中部區域近十年來之人口增加率。顯示大平霧地區為臺中市及中部區域人口穩定成長之地區，詳見表 1。

表 1 大平霧地區、臺中市近十年人口成長統計表

	大平霧地區	臺中市	中部地區
97 年底人口數	431,141	2,624,072	5,752,831
107 年底人口數	469,475	2,803,894	5,812,371
近十年增加人口數	38,334	179,822	86,540
近十年平均成長率	0.89%	0.64%	0.103%

註：中部區域包括臺中市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣

此外，依據 107 年 1 月 19 日發布實施之臺中市區域計畫各行政區人口趨勢與分派結果，屯區部分(大里、太平、霧峰)擁有眾多人口居住，考量其歷年發展情況皆為持續成長狀態，推估該區域人口至 115 年將持續呈現成長，詳見表 2。

表 2 大平霧地區人口推估分派一覽表

行政區	民國 110 年預估人口 (萬人)	民國 115 年預估人口 (萬人)
大里區	21.83	22.75
太平區	19.21	20.02
霧峰區	6.82	7.11
屯區區域人口	47.86	49.88

資料來源：臺中市區域計畫(107 年 1 月 19 日發布實施)

## 二、屯區重大建設

屯區地理區位及都市發展與原臺中市區緊密連接，因此無論在產業、交通、行政、休閒、居住、都市規劃各種面向上，本府持續投入相關建設。相關建設分類說明如下，如圖 2：

- (一) 產業園區：臺中軟體園區、中臺灣影視基地、大里夏田產業園區及太平產業園區。
- (二) 交通建設：台 74 新增大里霧峰(草湖地區)匝道、六順橋南入匝道、十九甲北出匝道、大里區益民國小地下停車場興建計畫、大里東榮立體停車場。
- (三) 行政中心：大里聯合行政中心、太平聯合行政中心、霧峰聯合行政辦公園區。
- (四) 運動休閒中心：太平國民運動中心、大里國民運動中心、霧峰健體中心、霧峰生態森林公園-公墓公園化計畫。

(五) 社會住宅及聚落更新：太平育賢段社會住宅、太平永億段社會住宅、大里光正段社會住宅、原民聚落安置－太平自強新村、原民聚落安置－霧峰花東新村。

(六) 都市規劃：大平霧都市計畫整併、擴大大里都市計畫、大里「公一」用地跨區市地重劃(第十五期市地重劃案)。

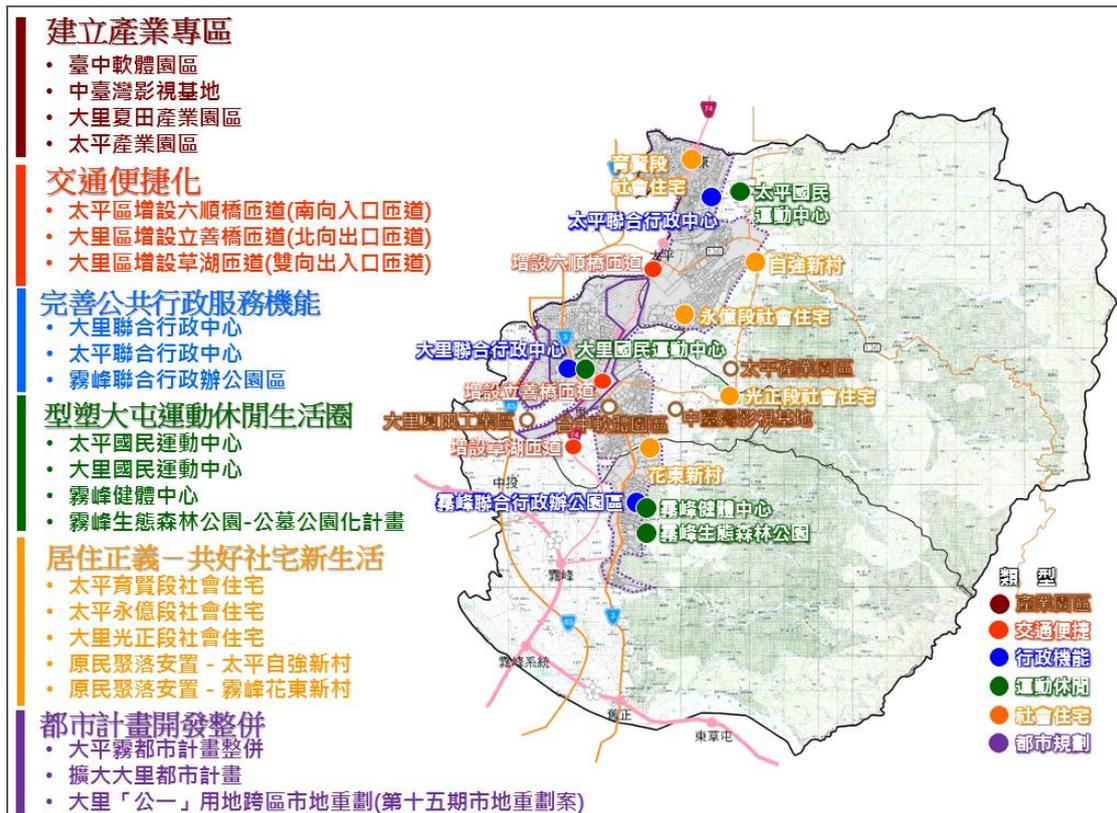


圖 2 大平霧地區都市建設計畫分佈示意圖

### 三、屯區交通運輸系統現況及發展

#### (一) 道路交通現況分析

目前大平霧地區人口總計約 47 萬人，交通需求日益升高，道路尖峰時段交通量日益升高，呈現經常性車多及壅塞情形。其中，太原路、振興路、東平橋、內新橋及立元一橋等多數路段，尖峰時段路況常有壅塞情形。

## (二)運具使用現況

調查大平霧地區運具使用係以汽機車為主，道路尖峰時段使用情形常有壅塞情形，因此，需有更便捷的大眾公共運輸服務，轉移民眾交通使用習慣，以改善大平霧地區交通現況。

## (三)路廊需求分析與必要性

依據大臺中各大分區之旅運分布，瞭解各區旅次需求情形，分析各大分區間往返運輸需求，並可得出屯區 3 大需求路廊，包含南區→大里→太平→北屯、核心市區→太平、核心市區→大里→霧峰等，如圖 3 所示。

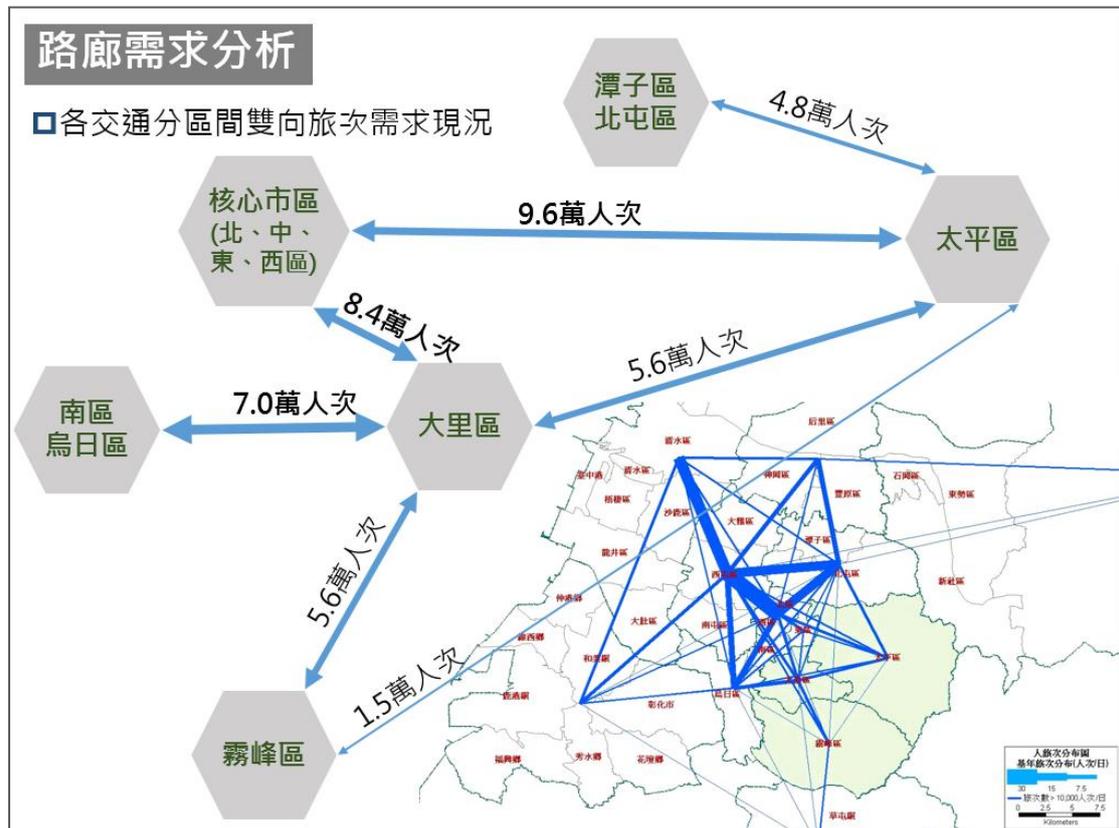


圖 3 大平霧地區旅運需求分佈示意圖

### 參、屯區捷運路廊規劃

大里、霧峰、太平等地區因近年來的人口、交通快速成長，所形成屯區 3 大需求路廊(南區→大里→太平→北屯、核心市區→太平、核心市區→大里→霧峰)，本府已針對屯區捷運(含大平霧捷運)進行規劃，希冀帶動屯區及市區觀光及經濟的發展，並能滿足通勤、通學旅次基本需求，有效帶動大臺中地區整體均衡發展。

#### 一、南區—大里—太平—北屯

自大慶站由文心南路往南至大里、太平再轉至北屯，與捷運綠線及其延伸線形成環狀路網之路廊。

- ✓ 服務人口：本路線主要服務大里、太平等行政區，沿線居住人口密集。
- ✓ 都市產業：本路線沿線可直接服務之主要據點包括：樹孝商圈、大里愛買商圈、大里聯合行政中心、大慶車站、中山醫學大學等，都市發展及旅運需求強度高。
- ✓ 觀光遊憩：沿線主要觀光遊憩據點包括：大坑風景區、大里運動公園、大里杙老街等觀光遊憩據點。
- ✓ 交通鏈結：西側可銜接台鐵大慶站及捷運綠線，東側端點於大坑經補庫銜接捷運綠線延伸線，將與捷運綠線架構出都會核心環狀軌道運輸系統。

#### 二、臺中大車站—太平

自臺中大車站往太平市中心，以滿足「市區-太平」間運輸需求，弭平長久區域間發展落差，促進都市均衡發展。

- ✓ 服務人口：本路線主要服務太平區，沿線居住人口密集。
- ✓ 都市產業：本路線沿線可直接服務之主要據點包括：臺中車站、台糖園區(三井 LaLaport 預定地)、台新醫院、太平

路商圈、新太平澄清醫院等，都市發展及旅運需求強度高。

- ✓ 觀光遊憩：沿線主要觀光遊憩據點包括：旱溪夜市、太平區運動場等觀光遊憩據點。
- ✓ 交通鏈結：本路線於臺中車站與台鐵、捷運藍線、機場捷運轉乘。

### 三、臺中大車站—大里—霧峰

自臺中大車站往屯區，以滿足「市區-屯區」間運輸需求，弭平長久區域間發展落差，促進都市均衡發展。

- ✓ 服務人口：本路線主要服務大里、霧峰等行政區，沿線居住人口密集。
- ✓ 都市產業：本路線沿線可直接服務之主要據點包括：臺中車站、中興大學、大里愛買商圈、大里聯合行政中心、青年高中、臺中軟體園區、霧峰市中心等，都市發展及旅運需求強度相當高。
- ✓ 觀光遊憩：沿線主要觀光遊憩據點包括：台糖園區(三井LaLaport 預定地)、忠孝路夜市、大里運動公園、臺中市纖維工藝博物館、台灣菇類文化館、台灣音樂文化園區、省議會紀念園區等。
- ✓ 交通鏈結：本路線於臺中車站與台鐵、捷運藍線、機場捷運轉乘。未來可與霧峰轉運站相互轉乘，可有效擴張服務草屯、南投方向之聯外大眾運輸服務範圍。

## 肆、結語

臺中縣市合併後，區域間聯繫日益緊密，對於大眾運輸需求隨之殷切，本府藉完善軌道運輸系統，連結原臺中縣及臺中市之發展密集區，弭平長久以來市區及屯區間之發展落差，促進都市均衡發展。另外，依運輸需求預測結果，未來屯區旅次量將持續增加，屯區周邊道路將更顯壅塞，故須逐步推動臺中捷運進屯區，以完善大臺中整體軌道路網，提供民眾便利交通服務。

本府目前已就捷運整體路網規劃(Master Plan)進行檢討，因軌道建設經費龐大，就政府財政負擔而言，實無法一蹴可幾，須根據各路線之需求、成本及效益等面向，分期分年逐線推動、逐段施工來分段落實，以避免政府資金支出過度集中，減少政府財政負擔。未來屯區(太平、大里、霧峰)將有三條主要運輸廊帶，完成後預估將可服務 50 萬以上的活動人口，將提供市民舒適的運輸環境，節省通勤、通學時間，同時增進大眾運輸使用便利性，改善道路交通瓶頸。

本府將積極推動臺中捷運進屯區之規劃，並循序提報可行性研究予中央審議，爭取補助經費興建，並將透過大眾運輸導向發展(Transit Oriented Development, TOD)策略，帶動捷運沿線發展，縮短城鄉差距，改善地方居住品質，進而促進區域均衡發展，以增進大平霧地區民眾生活的便捷，打造大臺中生活圈。



臺中市議會第3屆第1次定期會

74 線交通現況困境改善說明  
及解決方案專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 108 年 4 月



### 壹、台 74 線現況說明

臺中市主要道路為放射狀路網，台 74 線延著放射狀路網外圍，自大里、太平、北屯、潭子、西屯、南屯環繞台中市中心，形成串連臺中市通勤、旅遊之生活圈快速道路，另台 74 往南延伸可串連國道 3 號霧峰系統交流道及快官系統交流道，使得台 74 除服務旅居臺中市民外，尚具有服務中彰投之長途旅次功能，台 74 線之建設具體上縮短了旅行時間並減少中長程旅次直接穿越臺中市中心區車流量之功能，同時亦緩和地區聯外與通勤性旅次為主之高速公路系統的交通負荷。

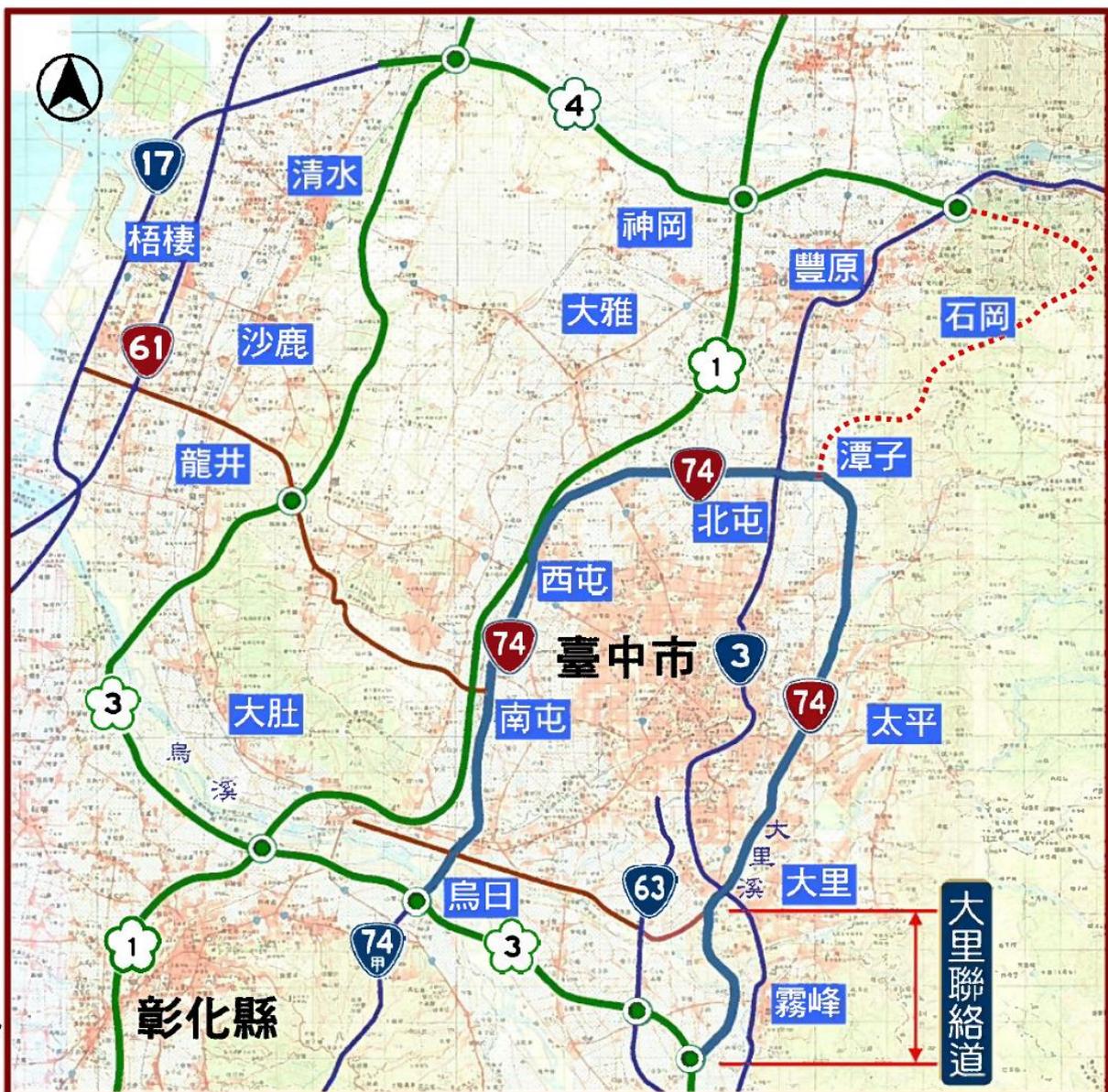


圖 1 生活圈道路系統

因台 74 線現況下交流道後，距離市區幹道路口較近，容易形成車流回堵，爰短期需透過交通管制手段，以疏緩車流壅塞，例如運用號誌時制調整、改善路口道路幾何及車道配置或是禁止左轉簡化號誌時相等策略，短期內達成緩解車流壅塞之效。

現況台 74 線東側路段多採分離型匝道、部分匝道間距較大，造成民眾行車繞行不便，亦容易集中於某一處交流道，形成路口瓶頸，解決道路壅塞，除透過短期交通管制，號誌調整手段市府陸續進行之外，中長期之策略，市府積極推動增設大里及霧峰地區匝道、十九甲北向出口匝道及六順橋南向入口匝道等台 74 線匝道建設計畫，其中增設大里及霧峰地區匝道為因應臺中軟體園區之成立，經地方民意建議及市府評估定案於草湖地區(大里霧峰增設交流道案)增設台 74 線鑽石型交流道，以增加強化溪南地區及霧峰往來台 74 線之連結、提升道路服務機能，改善交通瓶頸。

為配合草湖地區增設交流道，原中山路將延伸至台 74 線橋下平面，台 74 橋下將增設平面道路，做為連結台 74 線之聯外道路、建構溪南地區之道路路網，台 74 橋下平面道路往南沿伸連結霧峰，強化霧峰至市區的直達性。

另爭取中之六順橋南向入口匝道、十九甲地區北向出口匝道，增設完成後能改善繞行距離，並藉此改善車輛交通動線及部分瓶頸路段尖峰交通堵塞的情況，以落實臺中地區的永續發展，實現縮短城鄉差距、區域均衡發展的核心價值。

## 貳、短、中長期改善方案

### 一、短期改善方案

交通局持續滾動檢討現況台 74 線沿線路口交通壅塞，透過交通管制手段，陸續已改善南屯區向上路口、五權西路口、西屯區西屯路口、大雅交流道、北屯區松竹路口、太原路口及太平區中山路口等 7 處易壅塞路口。

其主要透過彈性燈號管制、調整車道配置、部分路口禁止左轉等交通管理方式，改善台 74 沿線 7 處路口，施行至今路口紓解效率提升、停等長度及等候週期縮短，改善幅度最高達 64%。(如表 1)

表 1 台 74 沿線交流道路口壅塞改善

橫交路口	排隊長度(公尺)		改善成效	改善策略
	改善前	改善後		
向上路口	1,200	400	60%	進城方向號誌綠燈遲閉、增設紅燈右轉
五權西路口	600	300	50%	進城方向號誌綠燈遲閉、環中路快車道綠燈晚開、增加下匝道綠燈秒數
西屯路口	280	100	64%	進城方向號誌綠燈遲閉、調整車道配置
松竹路口	600	250	58%	比照環中東路與德芳南路，實施側車道停止線後移、簡化號誌時相
太原路口	500	250	50%	平面快車道禁止左轉、增加下匝道綠燈時間
中山路口	50	40	27%	增加南向號誌綠燈遲閉、北向禁止左轉

為配合台 74 線松竹匝道封閉工程，車輛駕駛人須改道行駛，該址周邊道路(環中東路、松竹路、東山路、太原路、……)車流量因而增加，為紓解周遭區域車流，尖峰時段已協請警方及義交加派人力疏導，以利紓解壅塞車流及維護該路段行車安全與順暢。另查本府建設局近日進行太原路三段(環中東路至建和路)人行道拓寬工程，並封閉該路段最外側右轉車道，造成塞車情形嚴重，已函請本府建設局妥處改善(該路段進行道路重鋪工程，依當地車流狀況，配合重新調整車道配置，以維車流運作順暢)，且本局協助於太原路三段人行道緣石(往市區方向)與和順路口加裝回復型安全彈性柱及增繪黃黑相間斜紋線，以維行車及行人通行安全及順暢。

環中東路與太原路口通過性車流量龐大，車流動線極為複雜，本局已將號誌之綠燈時間妥適分配，並為維護交通安全減少衝突，故採用多時相號誌管制，以利紓解壅塞車流及維護該路段行車安全，考量仍需兼顧該路段各方向車流之紓解，故難以增加綠燈秒數，且上下班尖峰時段通勤車流大量集中湧現，實已超過路段之道路負荷，其餘時段則無等候過久現象，本局仍將觀察車流運行狀況，適時調整交通管制方式。

## 二、 中長期改善方案

台 74 線快速公路於太平至霧峰地區，因現況無完整上下匝道，造成民眾行車繞行不便，亦讓車流集中於現有交流道，造成交流量已大於現有道路容量，透過交通手段雖能有效緩解，惟為因應臺中日漸增長之人口，長遠計畫，市府積極推動增設台 74 線「大里及霧峰地區草湖匝道」、「十九甲北向出口匝道」及「六順橋南向入口匝道」計畫，透過增建交流道，以減少用路人繞行距離、達成分散現有匝道車流，俾建構暢通之快速道路系統，辦理情形如下(如圖 2)：

其中為配合草湖地區增設交流道，原中山路將延伸至台 74 線橋下平面，台 74 橋下將增設平面道路，做為連結台 74 線之聯外道路、健全溪南地區之道路路網，台 74 橋下平面道路往南沿伸連結霧峰，強化霧峰至市區的直達性。

另爭取中之六順橋南入匝道及十九甲地區北出匝道 2 案，完工後將能改善繞行距離，並藉此改善車輛交通動線及部分瓶頸路段尖峰交通堵塞的情況，以改善屯區之交通，提供更便捷的交通運輸服務，建構完善的生活圈道路系統。

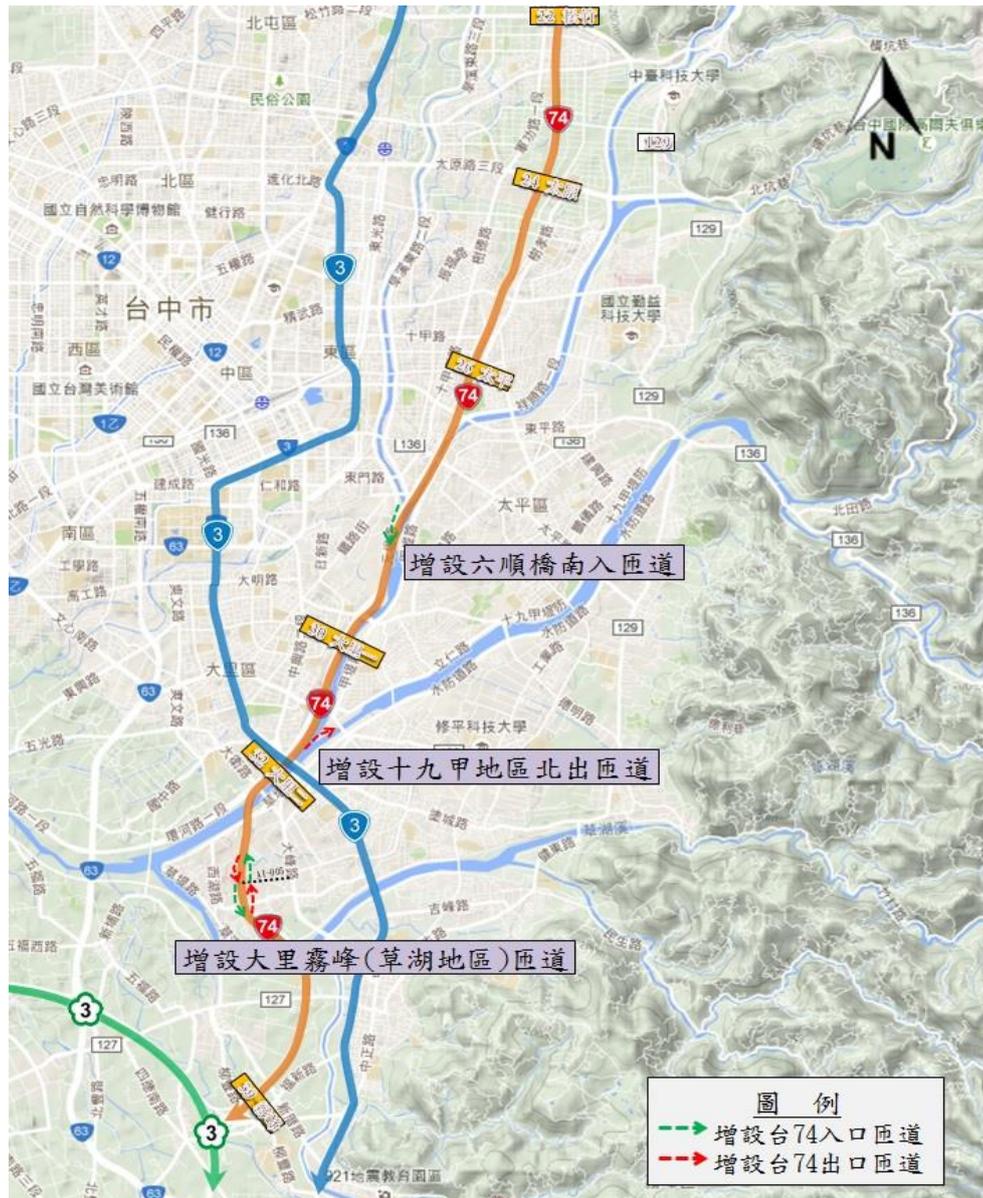


圖 2 台 74 線東側增設 3 處匝道

### 參、增設匝道辦理進度說明

#### 一、增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)

##### (一) 路線規劃

大里及霧峰匝道(草湖匝道)規劃於草湖地區，為一鑽石型交流道，主要服務大里、霧峰地區及分擔臺中軟體園區衍生車流，該路線藉由中山路 AI005 延伸道路聯接台 74 線及台 74 橋下平面沿伸至霧峰，擴大該交流道服務範圍至霧峰區（如圖 3）。



圖 3 增設大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)

## (二) 推動期程及最新進度

大里及霧峰地區增設匝道案(草湖匝道)已於 105 年 6 月 20 日獲交通部核定，用地部分由市府提供，並由交通局主政辦理用地取得作業中。期間交通局於 107 年 8 月 2 日、9 月 11 日、11 月 12 日及 108 年 1 月 25 日邀集相關單位召會研商用地取得事宜。本案兩次公聽會業於 107 年 10 月 29 日及 108 年 3 月 25 日辦理完成。並於 108 年 1 月 9 日與大里地政所辦理樁位點交作業。接續進行地上物查估作業以及協議市價查估，預計 108 年中旬召開協議價購會，將持續加速辦理。

工程部分由交通部公路總局辦理，本計畫施工前需進行環境差異影響分析作業，交通部公路總局已送環保署審查並於 108 年 1 月 31 日核備環差報告書，公總刻正辦理

工程作業中，預定 108 年年中細部設計完成，108 年 10 月施工，本匝道完工期程為 110 年底。

### (三) 經費概況

市府已編列用地所需經費 4 億 3 百萬元，工程部分由交通部公路總局辦理，工程經費約 5 億 8 仟多萬元，總合計經費約 9 億 8 仟多萬元。

### (四) 效益說明

工程完工後，台 74 線東側服務大里、霧峰、太平及東區之路網更加健全，改善台 74 線平面道路延線及台 3 線、136 線道平日尖峰壅塞情形，台 74 線大里霧峰匝道(草湖匝道)建設完工後預估可以分攤台 3 線 18% 的車流量，以及減少目前從台 74 線大里二交流道進出的車流量，平均可以縮短 2.8 公里繞行距離可有效改善交通瓶頸及節省用路人之旅行時間。

## 二、增設十九甲地區北向出口匝道

### (一) 路線規劃

規劃於十九甲地區設置一座北向出口匝道，以高架橋梁形式跨越大里溪，於立善橋頭新設平交路口，以立善橋為聯絡道，可服務往返大里十九甲地區及大里工業區的民眾，大幅縮短台 74 線至市區之繞行距離，並改善環中東路壅塞情況(如圖 4)。

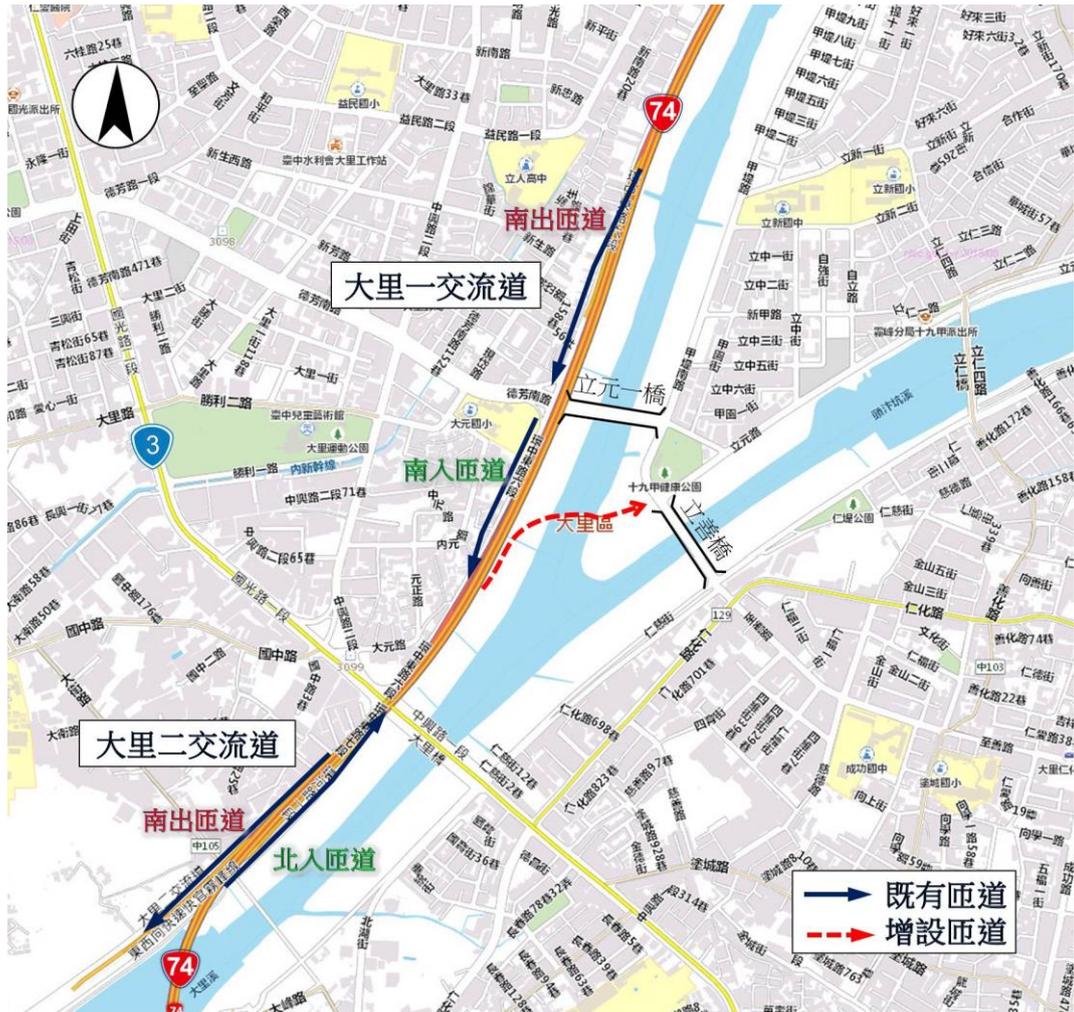


圖 4 增設十九甲地區北向出口匝道

## (二) 推動期程及最新進度

本計畫可行性評估報告於 104 年 11 月 5 日報公路總局審查，惟為確認跨河橋樑之安全性，公路總局 105 年 6 月 20 日函覆要求完成水文水理分析報告再提送審查，交通局 106 年 12 月 8 日完成報告並提送公路總局審查，公路總局 107 年 3 月 12 日函復意見請本府修正，期間多次與中央協調討論計畫內容，並於 108 年 2 月 1 日完成報告修正提送公路總局審查。公路總局於 108 年 2 月 23 日函復請本府再針對報告書內容進行修正，交通局已完成修正並於 108 年 3 月 28 日提供公路總局預審，市府將全力配合中央審查作業。

### (三) 經費概況

本案用地拆遷費約 7,414 萬元(由市府負擔)，工程部分由交通部公路總局辦理、所需經費約 2 億 7,923 萬元(由中央公路總局負擔)，總合計經費約 3 億 5,337 萬元。

### (四) 效益說明

匝道完工後預期可減少環中東路交通量約 57%，改善現況壅塞情形，減少車流繞行，周邊路網整體延滯亦可從 89.0 秒(F 級)改善為 45.2 秒(D 級)。

## 三、增設六順橋南向入口匝道

### (一) 路線規劃

規劃增設一座南向入口匝道於六順橋以南沿環中東路往南連接台 74 線主線，以環中東路、六順橋為聯絡道，可服務太平地區與東區的民眾，並且改善周邊道路交通壅塞現象。



圖 5 增設六順橋南向入口匝道

## (二) 推動期程及最新進度

本計畫可行性評估報告於 105 年 10 月 21 日報公路總局審查，歷經 2 次修正後公路總局於 106 年 4 月 28 日召開初核會議，期間多次與中央協調討論計畫內容，公路總局於 107 年 4 月 17 日召開審議委員會，交通局 107 年 7 月 17 日提送修正報告書，公路總局於 107 年 9 月 21 日函復審查意見，交通局已完成修正並於 108 年 2 月 1 日提送，公路總局於 108 年 4 月 2 日召開審查委員會議，市府將全力配合後續相關作業。

## (三) 經費概況

本案用地拆遷費約 4,579 萬元、地方道路工程費約 547 萬元(均由市府負擔)，匝道工程部分由交通部公路總局辦理、所需經費約 1 億 5,547 萬元，總合計經費約 2 億 673 萬元。

## (四) 效益說明

六順橋南向入口匝道建設完工後預計服務範圍包括大里、太平、東區，可分攤太平交流道南入車流 10.15%，降低周邊路網整體延滯 73.4 秒(E 級)至 39.0 秒(C 級)。

## 肆、結論

台 74 線大里及霧峰地區匝道(草湖匝道)已通過交通部核定，本府並已於 107 年度編列用地取得預算，目前辦理用地取得作業中；另交通部公路總局刻正辦理工程細部設計，工程預定 110 年底完成。十九甲北出匝道及六順橋南入匝道可行性評估報告，目前皆已陸續修正報告並陳報交通部公路總局審查中，市府均將全力配合公路總局審查作業，加速推動辦理，俾利本計畫得早日完工通車，同時本局將持續觀察與研議各路口之改善與績效，滾動式檢討各壅塞路段、路口，以短、中長期方案改善台 74 線沿線路口路段壅塞問題。

臺中市議會第3屆第1次定期會

## 臺中捷運綠線、藍線進度

### 專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 108 年 4 月



## 壹、臺中捷運綠線進度報告

### 一、計畫源起及目標

為建構本市完善大眾運輸網，並同時兼顧綠能交通，捷運綠線作為臺中第一條的捷運路線，連接烏日副都心及臺中都心之運輸系統，未來將作為都市與高鐵、臺鐵連結轉乘的橋梁，為臺中便捷交通奠定穩定的基礎，透過完善的交通網路，將可紓解臺中重要幹道壅塞車流，作為民眾可及性高之運具選擇，市府亦逐步規劃捷運之轉乘接駁公車路線，期透過無縫運輸服務等配套措施，除有效滿足民眾通勤、通學需求外，能減低私人運具、共同打造低碳的運輸方式，透過鼓勵民眾多搭乘大眾運輸系統促進都市發展(TOD)，改善都市環境品質，讓市民有更好的生活品質，更可帶動大臺中地區觀光發展，提高整體大眾運輸之使用率與運量。

### 二、臺中捷運綠線計畫說明

依據行政院於 93 年 11 月 23 日院臺交字第 0930052088 號函核示原則同意「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」計畫綜合規劃，並於 98 年動工。

#### (一) 工程經費：

總工程經費為 485.93 億元，中央補助款 328.34 億元(67.57%)，地方配合款 157.59 億元(32.43%)。

#### (二) 路線說明：

東起自臺中市北屯區松竹路二號橋附近，以高架型式沿松竹路西行跨越臺鐵再左轉至北屯路，沿北屯路至文心路四段路口前右轉文心路，經文心南路由中山醫學大學後方轉到建國路，並跨越環中路高架橋及穿越中彰快速道路後，沿鐵路北側跨越筏子溪進入高鐵臺中站區。

### (三) 場站規劃：

全長約 16.71 公里，共設置 18 座高架車站（圖 1），全線規劃有 6 站 7 處捷運車站共構的土地開發場站，並於 105 年開工。其中 G4 松竹站、G13 大慶站及 G17 臺中高鐵站為與臺鐵、高鐵的轉乘車站。



圖 1 臺中市捷運綠線路線圖

### 三、目前辦理情形

捷運綠線工程截至目前 108 年 3 月，實際進度達 82.91%，持續積極穩定超前推動，以期能儘速通車為民服務，相關接續工作如圖 2 所示。捷運綠線工程分為「土建工程」、「機電工程」及「土地開發及招商」三大部分，並由「CJ910 北屯機廠、G0 站及全線軌道區段標」、「CJ920 G3 至 G9 站及全線環控監控系統區段標」、「CJ930 G10 至

G17 站及全線電梯/電扶梯區段標」、「JJG091 出入口與土地開發場站共構第一區段標」、「JJG051 出入口與土地開發場站共構第二區段標」、「IJG031 G03 站出入口與行政大樓共構區段標」、「CJ900 電聯車、行車監控、供電、通訊、機廠維修設備、自動收費系統」等七個區段標組成。

全線高架車站土木建築已完成橋墩、橋梁、軌道、車站結構等工程，正持續進行車站水電環控及室內裝修工程，目前 CJ910 區段標已於 108 年 2 月 18 日完成竣工，其餘各標皆同步推動中，市府和臺北市政府捷運工程局嚴謹並持續進行各土地開發共構場站出入口建築基地結構體施工、捷運車站站體裝修收尾、車站與出入口水電環控施工以及地面景觀復舊施工。機電部分，18 列電聯車已於 106 年底運抵北屯機廠，並上主線測試，刻正進行機電子系統測試；另土地開發招商作業持續進行。

捷運綠線已於 107 年正式啟動試運轉，臺中捷運採無人自動駕駛，採用世界最先進的機電系統-通訊式列車控制技術(CBTC)，讓電聯車行進時，藉由無線通訊方式依預定班表行進及停靠，將電聯車控制於移動式閉塞區間，維持安全的行車間距，自動等級為世界最高等級的 GOA-4，安全等級亦是最高級的 SIL4。未來捷運綠線通車後，民眾從 G0 北屯總站至 G17 臺中高鐵站搭乘時間為 38 分鐘，臺中將正式邁入捷運時代。



圖 2 捷運綠線通車前工作項目

### (一)、土建工程進度

捷運主線土建工程自 102 年進場施工以來，各項作業如火如荼展開，包括橋梁、軌道、車站及出入口等工程多已完成，108 年度重點工程為主線車站室內裝修、水電環控、地面景觀復舊收尾，以及土開出入口建築工程等。各項工程歷程及進度彙整如表 1、2。

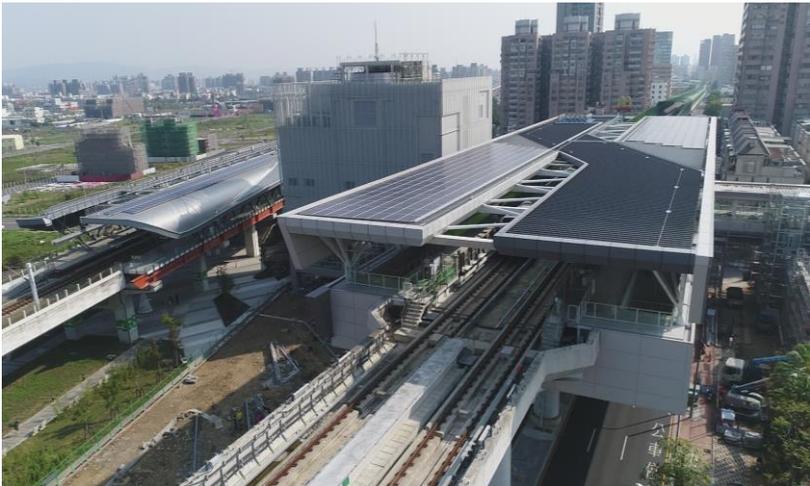
表 1 已完成土建工程彙整表

已完成工程	歷程說明	完成日期
橋梁工程	捷運綠線高架橋梁長約 15.94 公里，其中鋼構橋梁 37,037 噸、懸臂橋梁 9 處、場鑄橋面板 6,677 公尺及預鑄 U 型梁 634 支	105 年 6 月夜間在文心公益路口進行最後一跨上梁作業，全線高架橋梁完整串連成一線
軌道工程	捷運綠線採鋼軌鋼輪系統，包含 28,079 公尺無道碴道床軌道、13,491 公尺道碴道床軌道及 2,941 公尺浮動式道床軌道，全線以「連續長焊鋼軌」鋪設	於 106 年 5 月鋪設完畢
拆除圍籬，還路於民	捷運綠線行經松竹路、北屯路、文心路、文心南路、建國北路，施工圍籬自 102 年陸續佈設雙向長約 29.8 公里	隨捷運綠線施工進度持續穩定超前，並配合本府相關界面協調成果，全線施工圍籬於 107 年 4 月全數拆除完畢
路面 AC 刨封及文心路、文心南路人行道拓寬改善	為打造優質人行空間、並配合有效改善捷運沿線 AC 路面品質，交通局與建設局密切配合、委託辦理	自 106 年 12 月間陸續辦理開工，並於 107 年 12 月全數完成改善工程。

計畫	捷運沿線 AC 路面及文心路、文心南路人行道改善工程	
----	----------------------------	--

表 2 各車站、出入口施作進度及照片

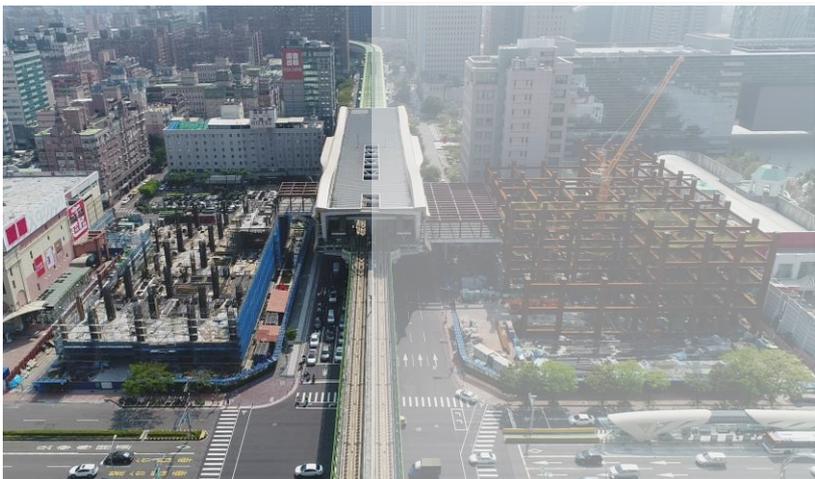
目前施作進度	目前各站照片
G0 北屯總站	
已於 108/02/18 申報竣工	
G3 舊社站	
施作車站外牆及車站內部裝修	

目前施作進度	目前各站照片
G3 舊社站 備援行控大樓共構出入口	
<p>出入口結構已施 築至 4 樓</p>	
G4 松竹站	
<p>施作車站外牆、車 站與出入口內部 裝修及地面景觀 復舊</p>	
G5 四維國小站	
<p>施作車站外牆、車 站內部與連通道 裝修及分隔島景 觀復舊</p>	

目前施作進度	目前各站照片
G5 四維國小站 共構出入口	
<p>已完成出入口結構體施作</p>	
G6 崇德文心站	
<p>施作車站外牆、車站內部與連通道裝修及分隔島景觀復舊</p>	
G6 崇德文心站 共構出入口	
<p>已完成出入口結構體施作</p>	

目前施作進度	目前各站照片
G7 中清文心站	
施作車站外牆、車站與出入口內部裝修及地面景觀復舊	
G8 文華高中站	
施作車站外牆及車站內部裝修	
G8 文華高中站 共構出入口	
出入口結構已施築至 2 樓	

目前施作進度	目前各站照片
G8a 櫻花文心站	
<p>施作車站外牆、車站內部與連通道裝修及分隔島景觀復舊</p>	
G8a 櫻花文心站 共構出入口	
<p>出入口結構已施築至 4 樓</p>	
G9 臺中市政府站	
<p>施作車站外牆及車站內部與連通道裝修</p>	

目前施作進度	目前各站照片
G9-1 臺中市政府站 共構出入口	
分區施作，出入口結構已施築至3樓	
G9-2 臺中市政府站 共構出入口	
分區施作，出入口結構已施築至3樓	
G10 水安站	
施作車站內部與連通道裝修	

目前施作進度	目前各站照片
G10 水安站 停車場共構出入口	
<p>G10 出入口地上 4 樓、地下 4 樓，結構體已施作完成，刻正進行室內裝修及地面景觀復舊作業。</p>	
G10a 文心森林公園站	
<p>施作車站內部裝修及地面景觀復舊</p>	
G11 南屯站	
<p>施作車站內部與連通道裝修</p>	

目前施作進度	目前各站照片
G11 南屯站 共構出入口	
<p>已完成出入口結構體施作</p>	
G12 豐樂公園站	
<p>施作車站內部裝修及地面景觀復舊</p>	
G13 大慶站	
<p>施作車站內部裝修及地面景觀復舊</p>	

目前施作進度	目前各站照片
G14 九張犁站	
施作車站內部裝修及地面景觀復舊	
G15 九德站	
施作車站內部裝修及地面景觀復舊	
G16 烏日站	
施作車站內部裝修及地面景觀復舊	

目前施作進度	目前各站照片
G17 臺中高鐵站	
施作車站外牆、車站與出入口內部裝修及地面景觀復舊	

各階段土木工程皆依既定進度順利進行中，本府將持續與臺北市政府捷運工程局密切配合，以符捷運綠線整體計畫期程。

## (二)、機電工程進度

捷運綠線電聯車採用自動駕駛設計，自動等級(GOA)及安全等級(SIL)均為目前世界最高級，系統具備自動駕駛、自動保護及自動監控功能，可確保營運行車安全，北屯機廠並設有行控中心，可隨時監控機廠、主線所有車輛之運行狀況，機廠內的五級維修廠及特種維修車輛，為具有救援、保養及大修等全功能之維修廠，目前捷運軌道已全線鋪設完成，機電系統也全線完成送電，機電子系統正密集進行測試中，後續將進行機電全系統整合測試、試營運驗證，再交由捷運公司進行模擬演練(如圖 3)，在通過交通部初、履勘審核作業後，捷運綠線即可通車營運。

機電工程可以分為供電、電聯車、通訊、行車監控、自動收費及機廠維修設備等六大子系統，供電系統已完

成所有安裝作業並全線送電;電聯車共計 18 列車已全數運抵北屯機廠，並於去(107)年 1 月完成全線無人自動駕駛自主測試(如圖 4、5) 電聯車測試情況，目前進行機電子系統測試作業，後續將進行「機電全系統動態整合測試」及「試營運驗證」，再交由捷運公司進行模擬演練及報請初、履勘作業，朝向儘速全線通車之目標邁進。

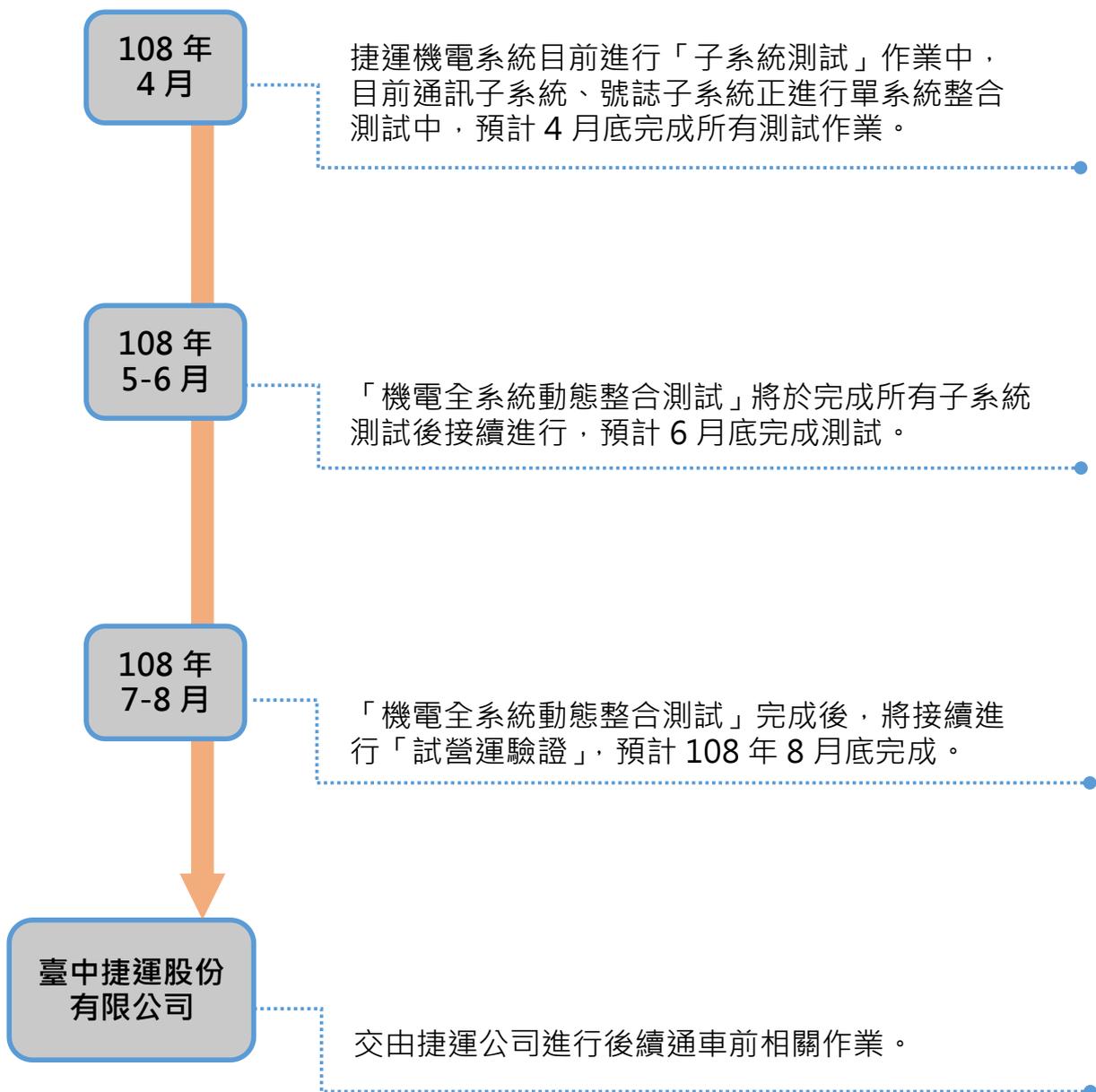


圖 3 機電工程需完成工項



圖 4 電聯車於主線測試情形



圖 5 電聯車於主線測試情形

#### 四、捷運綠線未來展望

接續去(107)年全線通車的高架捷運化鐵路，大臺中地區首條捷運綠線完成後，將持續推動捷運綠線延伸大坑及彰化計畫，目前已於108年3月21日函請交通部儘速召會賡續審查，並將爭取中央同意比照綠線經費分攤比例補助，以減輕市府財政負擔，再配合捷運藍線、機場捷運、大平霧捷運等，從點至線，線再擴大至大臺中都會區域，使大臺中地區成為交通便捷的代名詞。未來捷運綠線 G4 松竹站、G13 大慶站、G17 臺中高鐵站將分別與臺鐵松竹站、大慶站、新烏日站及高鐵臺中站相互轉乘，而捷運 G9 臺中市政府站與優化公車(300-310路)於市政府站轉乘，捷運綠線全線正式營運通車後，幹線公車及 iBike 將連結各捷運站，充分發揮臺中交通路網之便捷。配合電子票證系統，提供轉乘優惠，鼓勵使用大眾運具，朝永續綠色運輸城市發展。

交通建設是都市發展的首要條件，而臺中捷運綠線是未來大臺中交通網的代表性指標。結合捷運路網規劃，未來將透過捷運土地共構開發推動公共運輸導向 (TOD)，並落實區域均衡發展，此舉也是國際先進都市發展主流，將土地開發大樓與捷運站做緊密結合，大幅提升土地使用強度並兼顧交通需求，將可吸引商業及人口進駐，並同步帶動周邊整體發展，進一步貢獻捷運運量及營收，創造都市發展與捷運雙贏的成果。

## 貳、捷運藍線綜合規劃作業

### 一、計畫起源及目標

捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站共站方便轉乘，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉化搭乘綠色運具習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展。透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車之無縫整合，提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，未來將整合沿線地方建設資源，縮減城鄉差距；同時結合都市計畫並投入公共建設資源，引導人口、產業往捷運沿線發展，營造優質生活及交通環境。

### 二、臺中捷運藍線計畫說明

臺中捷運藍線可行性研究計畫於 99 年啟動，行政院已於 107 年 10 月 3 日正式核定。依據行政院院臺交字第 1070114003 號函核示核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」為基礎，綜合規劃計畫已於 108 年 3 月 14 日完成決標。

#### (一)、工程經費：

依據可行性研究核定內容，未來捷運藍線總建設經費 981.49 億元，用地取得費用需 34.04 億元，工程費用需 947.45 億元，其中工程經費由中央補助 452.79 億元(47.79%)，市府負擔 494.66 億元(52.21%)。

表 3 捷運藍線計畫經費分擔表

單位：億元

項目	中央政府	臺中市政府	合計
工程經費	452.79	127.71	580.5
自償性經費	-	366.95	366.95
用地取得及 拆遷補償費	-	34.04	34.04
合計	452.79	528.7	981.49

(二)、路線說明：

西起臺中港，沿著臺灣大道行經沙鹿火車站、市政府、臺中火車站至東區建德路(圖 6)。

(三)、場站規劃：

路線長度約 26.2 公里，全線共計設置 18 座車站，其中高架車站 9 座，地下車站 9 座。



圖 6 捷運藍線路線規劃示意圖

### 三、目前辦理情形

捷運藍線可行性研究報告已奉行政院核定，依據可行性研究之基礎及交通部頒定之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理綜合規劃相關作業，目前已於108年3月14日完成議價決標及簽約，得標廠商為台灣世曦工程顧問股份有限公司，刻正辦理綜合規劃作業，目標2年內完成，預估120年完工通車。綜合規劃費用中央核定7502.6萬，並已納入前瞻計畫。107年度編列3,000萬元(市庫負擔1,308萬，中央補助1,692萬元)，108年度中央補助1,000萬元(無市庫負擔)，109年度預計需3,502.6萬元(市庫負擔342.6萬，中央補助3,160萬元)，以中央負擔78%，市庫負擔22%辦理。

