

臺中市議會第3屆第2次臨時會

山海環線及捷運綠線延伸經補
庫交通部審查進度及經費補助

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 8 月

目錄

壹、大臺中山海環線交通部審查進度及經費補助	1
一、大臺中山海環線各分項計畫內容	2
(一) 臺中都會區鐵路高架捷運化	2
(二) 成功到追分雙軌化工程	4
(三) 山線鐵路高架大慶延伸烏日	5
(四) 海線鐵路雙軌高架化	6
(五) 大甲到后里新建甲后線鐵路	6
二、交通部審查進度說明	7
(一) 辦理歷程說明	7
(二) 交通部審查進度	7
三、經費分擔及爭取中央補助	7
貳、捷運綠線延伸線計畫交通部審查進度及經費補助	9
一、捷運綠線延伸線各分項計畫內容	9
(一) 捷運綠線延伸大坑	9
(二) 捷運綠線延伸彰化	9
二、交通部審查進度說明	10
(一) 辦理歷程說明	10
(二) 交通部審查進度	11
三、經費分擔及爭取中央補助	11
參、結語及後續推動方式說明	12

建構大臺中便捷的軌道系統成為大眾運輸的骨幹，是市府打造交通任意門的重要關鍵。目前捷運綠線工程進度超過 85%，穩定朝 109 年通車目標邁進；捷運藍線已在積極辦理綜合規劃作業；而大臺中山海環線及捷運綠線延伸線正在交通部審查中；機場捷運及大平霧捷運亦正積極規劃中。以下僅就本次臨時會各位議員所關心的山海環線及捷運綠線延伸經補庫的審查進度與經費補助逐一說明。

壹、大臺中山海環線交通部審查進度及經費補助

大臺中山海環線計畫為本府持續推動之重要政策，各分項計畫包含「臺中都會區鐵路高架捷運化」、「成功到追分雙軌化工程」、「山線鐵路高架大慶延伸烏日」、「海線鐵路雙軌高架化」及「大甲到后里新建甲后線鐵路」，如圖 1。



圖 1 大臺中山海環線計畫示意圖

一、大臺中山海環線各分項計畫內容

(一) 臺中都會區鐵路高架捷運化

臺中都會區鐵路高架捷運化計畫全長 21.7 公里，除將原有 5 座車站高架化外，亦增設栗林、頭家厝、松竹、精武及五權 5 座新的通勤車站，已於 107 年 10 月通車啟用，如圖 2。

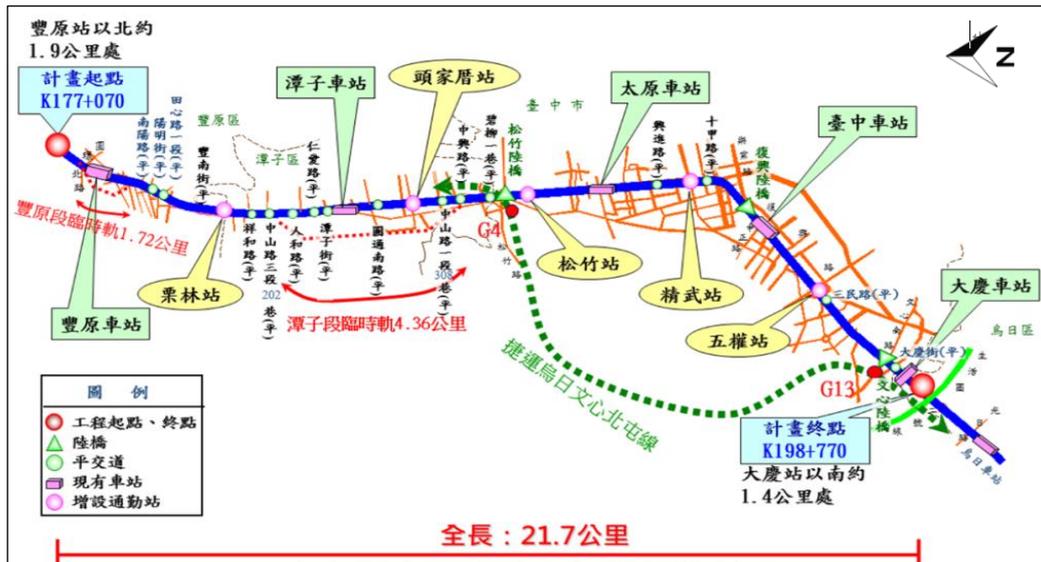


圖 2 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫



圖 3 栗林車站現況圖



圖 4 頭家厝車站現況圖



圖 5 松竹車站現況圖



圖 6 精武車站現況圖



圖 7 五權車站現況圖

(二) 成功到追分雙軌化工程

將臺鐵成功站至追分站升級為雙軌，列車可雙向對開，增加臺鐵營運容量及民眾搭乘便利性，估計可從目前每日由 22 班增加到 48 班次。計畫路線長 2.2 公里，經費 15.4 億元，經費由中央全額負擔，已於 106 年 11 月開工，預定 109 年完工，如圖 8。



圖 8 成功到追分雙軌化工程示意圖

(三) 山線鐵路高架大慶延伸烏日

山線鐵路高架大慶延伸烏日鐵路路廊部分，路線由高架大慶車站南側開始高架延伸，並在臺中高鐵站前降回平面，現在的烏日車站未來將規劃為高架車站。計畫路線全長 3.7 公里，預估經費為 71.43 億元，路線如圖 9。



圖 9 山線鐵路高架大慶延伸烏日示意圖

(四) 海線鐵路雙軌高架化

海線鐵路路廊規劃部分，路線將大甲車站、清水車站、沙鹿車站規劃雙軌高架，於沙鹿車站後以平面雙軌化規劃至追分車站。高架工程長約 10.9 公里，其餘約 15 公里為平面雙軌工程，預估經費為 344.76 億元，如圖 10。

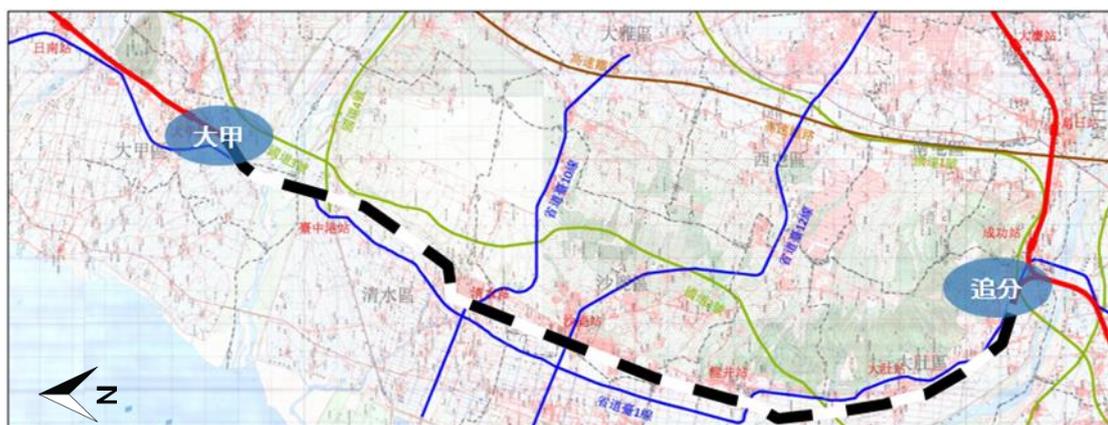


圖 10 海線鐵路雙軌高架化計畫示意圖

(五) 大甲到后里新建甲后線鐵路

新建甲后線路線自大甲站起往東行，路線分別跨越國道 3 號及高鐵後行經月眉山北側，並跨過國道 1 號後沿后科園區北側後，往南銜接至后里站，其中於沿途設置 3 處車站，路線全長 14.3 公里，預估經費 297.84 億元，如圖 11。



圖 11 大甲到后里新建甲后線鐵路示意圖

二、交通部審查進度說明

(一) 辦理歷程說明

目前大臺中山海環線計畫正持續進行中，辦理歷程如表 1。

表 1 大臺中山海環線計畫辦理大事紀

日期	辦理情形
103 年 10 月 3 日	可行性研究報告書提報交通部審議
104 年 9 月 30 日	交通部辦理初審會議
105 年 3 月 15 日	通過交通部初審
106 年 1 月 24 日	提送交通部修正報告書
107 年 6 月 12 日	交通部召開複審審查，結論為原則同意
107 年 11 月 9 日	交通部轉陳行政院審議
108 年 1 月 22 日	行政院函復交通部尚須修正
108 年 2 月 20 日	交通部函請本府一個月補充修正
108 年 3 月 19 日	提送交通部修正報告書
108 年 5 月 30 日	拜會台鐵局就報告書修正內容達成初步共識
108 年 7 月 30 日	函送補充資料予交通部

(二) 交通部審查進度

本府已於 108 年 3 月 19 日依交通部期限完成修正報告書報部，交通部於 108 年 5 月 15 日邀集本府召開內部討論會議，請本府與台鐵局研商補充山海環線遠期營運模式之論述內容，以作為後續推動大臺中山海環線審議之參考。本府已於 108 年 5 月 30 日拜會台鐵局討論達成共識，相關補充資料該局於 108 年 7 月 25 日確認內容無意見後，已於 108 年 7 月 30 日函復交通部。後續將持續配合交通部審議作業，加速核定本計畫。

三、經費分擔及爭取中央補助

依本府目前陳報交通部的方案，總經費為 714.02 億元，中央補助經費為 353.29 億元，地方政府負擔經費 360.73 億元，如表 2。惟考量鐵路屬於中央的財產，未來興建營運與產權歸屬中央，因此，本

府將全力爭取中央比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫、成功到追分雙軌化工程，由中央專案全額補助經費。

表 2 山海環線可行性研究計畫經費分擔表

項目	中央政府	臺中市政府		合計
		非自償經費	自償性經費	
工程經費	353.29	142.54	129.30	625.13
用地取得及 拆遷補償費	-	88.89	-	88.89
合計	353.29	360.73		714.02

單位：億元

貳、捷運綠線延伸線計畫交通部審查進度及經費補助

一、捷運綠線延伸線各分項計畫內容

(一) 捷運綠線延伸大坑

路線規劃自捷運綠線 G3 舊社站起，沿松竹路向東延伸，跨越台 74 號線至大坑經補庫地區。全線採高架型式規劃，全長 2.49 公里，新設 2 處車站，預估經費 69.11 億元，如圖 12。



圖 12 捷運綠線延伸大坑路線示意圖

(二) 捷運綠線延伸彰化

路線規劃自捷運綠線 G17 臺中高鐵站起，沿台鐵縱貫線及烏日區榮泉路佈設，跨越烏溪後至彰化縣境內。全線採高架型式規劃，全長 5.33 公里，新設 4 處車站，預估經費 134.04 億元，如圖 13。

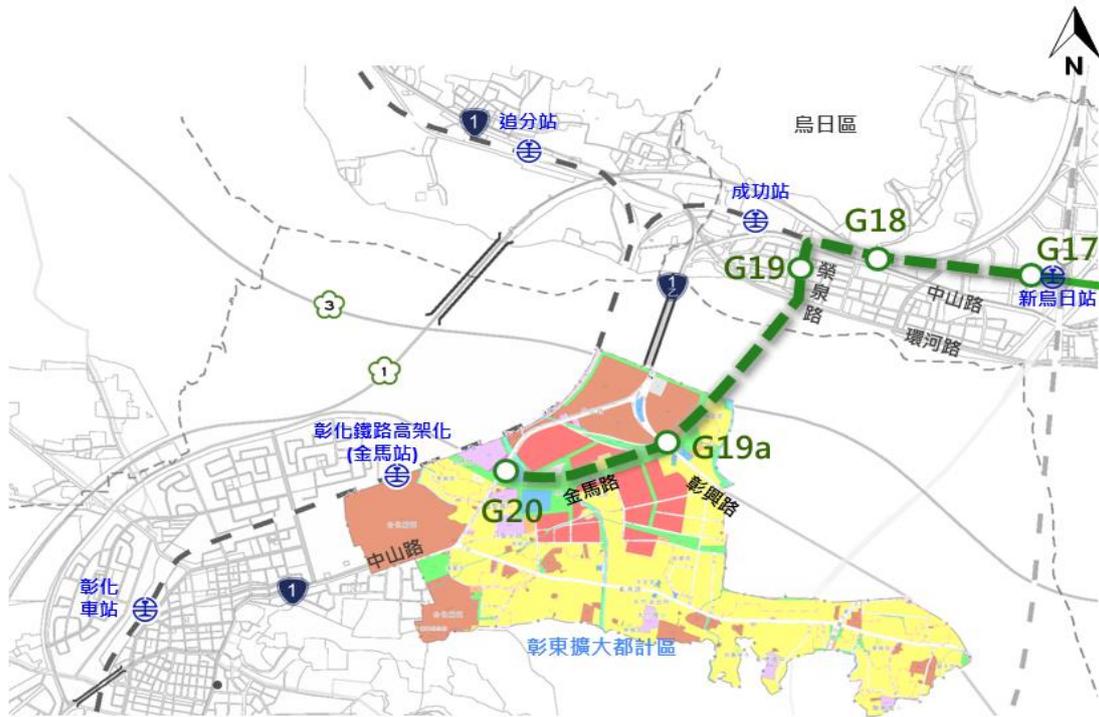


圖 13 捷運綠線延伸彰化路線示意圖

二、交通部審查進度說明

(一) 辦理歷程說明

目前本計畫尚在交通部審議中，辦理歷程詳如表 3。

表 3 捷運綠線延伸線計畫辦理大事紀

時間	辦理情形
103 年 9 月 30 日	可行性研究報告書提報交通部審議
105 年 3 月 29 日	通過交通部初審會議
106 年 9 月 13 日	納入行政院前瞻基礎建設第 1 期特別預算
107 年 9 月 27 日	向交通部提出修正報告書
107 年 12 月 12 日	交通部原訂召開複審會議審查，後因本市首長更迭，考量政策一致性，交通部來函取消會議。
108 年 3 月 5 日	邀集彰化縣政府協商，取得共識
108 年 3 月 21 日	函請交通部儘速召開複審委員會議
108 年 5 月 10 日	交通部召開審查會議，結論為修正後再提送審查
108 年 6 月 12 日	邀請北捷局研商延伸線機電整合議題

(二) 交通部審查進度

交通部於 108 年 5 月 10 日召開「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」第 31 次會議審議本計畫，部分委員認為捷運延伸線計畫常發生不易與主線機電系統相容的情形，未來招標時困難重重；建議計畫的各項單價必須審慎評估，以避免後續須調整經費、影響進度。故當天審查並未通過，交通部將於本府提送修正報告後，再召開委員會審議。

為了解延伸線實務推動的經驗，市府交通局於 108 年 6 月 12 日邀請臺北市政府捷運局召開機電整合討論會議。會中北捷局依其過去辦理捷運建設經驗，提供延伸線機電系統之參考成本單價以及相關因應策略建議。上述資料將納入經費估算與效益評估並儘速完成修正報告，預計 108 年 8 月底完成修正，並函報交通部儘速召開審查會議，以利計畫早日核定。

三、 經費分擔及爭取中央補助

捷運綠線延伸線總建設成本為 203.15 億元(此為 108 年 5 月 10 日交通部複審版本)，其中包含中央補助 93.72 億元，市府負擔 75.46 億元、彰化縣政府負擔 33.97 億元，經費分擔如表 4。

表 4 捷運綠線延伸線計畫經費分擔表

項目	中央政府	臺中市政府	彰化縣政府	合計
工程經費	93.72	25.76	5.73	125.21
自償性經費	-	42.99	25.35	68.34
用地取得及拆遷補償費	-	6.71	2.89	9.6
合計	93.72	75.46	33.97	203.15

單位：億元

註：上表經費數字為 108 年 5 月 10 日交通部審查版本，因目前正依審查意見修正中，故修正後之經費分攤表會再調整。

另外，108年3月14日立法院財政委員會考察本市前瞻軌道建設預算編列情形時，市府已表示本計畫屬捷運綠線之延續，且為跨區域之交通建設計畫，考量其特殊性及市府的財政狀況等因素，已於108年4月18日正式函文交通部，建議適用「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第7條規定，爭取行政院專案補助，並依捷運綠線主線補助比例，由中央負擔67.57%工程經費，以減輕地方政府財政負擔。

交通部雖於108年5月20日函復表示，目前全國各捷運計畫均依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請及審查作業要點」規定計算中央負擔款，惟本府仍將持續向中央爭取，並已於108年8月2日交通部召開之前瞻軌道建設進度說明會議中，重申希望捷運綠線延伸線能夠回歸合理的補助比例，以減輕地方財政負擔。

參、結語及後續推動方式說明

市府推動軌道建設的決心並未改變，仍將持續配合中央審查作業，希望早日完成山海環線及綠線延伸線的計畫核定，讓市民享受便利的大眾運輸服務。

目前山海環線可行性報告已回復交通部，希望能盡速審查通過並轉陳行政院核定。但考量市府現階段舉債額度十分有限，且山海環線計畫本身就是台鐵為主的運輸系統，產權歸屬中央，未來亦會由中央負責興建營運。因此市府仍然重申，請交通部協助向行政院爭取計畫專案全額補助。

而捷運綠線延伸彰化及大坑段，將是台中捷運系統首度跨越轄區，並與彰化整體軌道路網串聯的重要關鍵，除可擴大捷運綠線的服務範圍外，更帶動烏日高鐵特定區及北屯地區的繁榮。市府交通局將儘速完成報告書修正後，報請交通部再次審查，盼能早日核定並比照當年捷運綠線的補助比例，減輕本府的財政負擔，共創中央地方雙贏。