

臺中市議會第3屆第6次定期會

# 大臺中地區山海線計畫

## 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 110 年 10 月 21 日

## 目錄

壹、計畫說明.....	1
貳、計畫內容及經費分攤 .....	2
一、路線規劃 .....	2
二、中央、地方經費分攤 .....	3
參、交通部審議歷程及審查意見說明 .....	4
肆、議員關心議題及回應說明 .....	7
議題(一)：由中央全額負擔經費，核定後加速計畫執行。 .....	7
議題(二)：交通部正辦理「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)」可行性研究，與山海環線計畫內容是否有差異，市府要如何與中央合作推動? .....	8
議題(三)：山線高架化(烏日-大慶)計畫之前已獲交通部原則同意，是否考慮將山線、海線、甲后線等子計畫拆開，以加速計畫核定。 .....	9
伍、目前辦理進度 .....	10
陸、結語及後續推動 .....	10

## 壹、計畫說明

為建構臺中環城鐵路網，市府自 102 年起辦理「大臺中地區山海環線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」，各項子計畫包含山線鐵路高架化延伸至烏日、海線鐵路雙軌暨部分高架化及新建甲后線鐵路，以建構東西向鐵路連結山、海線，強化山城、海線地區之間交通聯繫，提升鐵路整體運能及促進都市縫合發展。

山海環線計畫推動歷程如表 1。

表 1 山海環線大事紀

日期	事項
102 年 9 月 26 日	「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」決標
103 年 10 月 3 日	報告書函報交通部審議
105 年 3 月 15 日	交通部初審通過
105 年 5 月 17 日	交通部召開第 1 次複審審查會議
105 年 11 月 9 日	交通部召開第 2 次複審審查會議
106 年 3 月 23 日	行政院納入前瞻計畫
106 年 7 月 5 日	交通部召開第 3 次複審審查會議
107 年 6 月 12 日	交通部召開第 4 次複審審查會議
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，請市府檢討確認是否按原計畫推動
108 年 2 月 20 日	交通部函復市府，請市府依行政院函示於 1 個月內檢討後再行報部
108 年 3 月 19 日	修正報告書函報交通部，並以正式公文表明將依原計畫持續推動
108 年 10 月 8 日	交通部召開第 5 次複審審查會議
109 年 5 月 21 日	修正報告書函報交通部

109年12月9日	交通部鐵道局召開預審會
110年2月18日	交通部鐵道局召開會議與市府討論海線後續推動方式及經費分攤
110年3月17日	臺鐵局召開會議與市府討論營運模式及台鐵用地開發利益分配
110年5月4日	修正報告書函報交通部
110年7月7日	交通部檢送中央各單位書面審查意見

## 貳、計畫內容及經費分攤

### 一、路線規劃(詳如圖 1)

- (一)山線鐵路高架延伸至烏日:路線由大慶車站南側開始高架延伸,並在臺中高鐵站前降回平面,烏日車站規劃為高架車站,計畫路線全長 3.7 公里。
- (二)海線鐵路雙軌暨部分高架化:規劃大甲車站、清水車站及沙鹿車站路段為高架雙軌化,於沙鹿車站後至追分車站則規劃平面雙軌化。高架雙軌段全長約 10.9 公里,平面雙軌段全長約 15 公里。
- (三)新建甲后線鐵路:路線自大甲站起往東行,路線跨越國道 3 號及高鐵後行經月眉山北側,跨過國道 1 號後沿后科園區北側,往南銜接至后里站,沿途設置 3 處車站,路線全長 14.3 公里。



圖 1 大臺中山海環線計畫示意圖

## 二、中央、地方經費分攤

交通部於 101 年 8 月 21 日發布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」(目前更名為「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」)。山海環線計畫依該作業要點規定，計算中央及地方分擔經費，總經費 714.02 億元，中央負擔 437.46 億元，地方負擔 276.56 億元，詳如下表 2。

參考「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」案例，於 87 年臺灣省政府原規劃採地下化方式辦理，惟因地下化經費龐大，考量地方財務負擔，經中央與地方協調後，採高架化方案，由中央全額負擔及興建，計畫於 95 年核定。

考量市府財政能力有限，且山海環線為臺鐵系統，完工後屬於國有財產，未來產權及營運皆歸屬中央，仍期盼交通部協助爭取行政院同意延續「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，由中央專案全額負擔及興建。

表 2 中央、地方經費分攤

	土地取得	自償性	非自償	合計
臺中市	88.89	83.39	104.28(19.25%)	276.56(38.7%)
中央	0	0	437.46(80.75%)	437.46(61.3%)
總計	88.89	83.39	541.74	714.02

註：非自償經費中央補助比例係依據政府財力級次第三級計算 (單位:億元)

### 參、交通部審議歷程及審查意見說明

交通部歷次及近期審查會議之主要審查意見及會議結論整理如下表 3：

表 3 交通部歷次審查會議歷程

日期	審查會議	主要審查意見與會議結論
105.5.17	交通部第 1 次 複審會議	<p><b>主要審查意見：</b></p> <p>一、建設經費昂貴，建議海線及甲后線研擬替代方案。</p> <p>二、計畫效益有限，財務可行性尚有疑慮。</p> <p>三、請洽臺鐵局確認票箱收入、土開效益等數據。</p> <p><b>會議結論：</b></p> <p>請市府依審查意見補充修正，由相關機關加以檢視，釐清各項疑慮，循序提報審議。</p>
105.11.9	交通部第 2 次 複審會議	<p><b>主要審查意見：</b></p> <p>一、建議山線、海線及甲后線分路線提報，並評估甲后線改採其他軌道型式。</p>

		<p>二、請釐清山線鐵路及捷運烏日文心線高架界面。</p> <p>三、請洽臺鐵局確認負擔自償性經費。</p> <p>四、請釐清甲后線及捷運藍線之競合問題及優先順序。</p> <p>五、本計畫經費龐大，請補充說明必要性。</p> <p><b><u>會議結論：</u></b></p> <p>請臺中市政府就各委員研提之意見補充修正後，再函報交通部審議。</p>
106.7.5	交通部第3次複審會	<p><b><u>主要審查意見：</u></b></p> <p>一、經費過於昂貴，交通改善、運量增加之效益有限，計畫必要性不足。</p> <p>二、票箱收入評估過於樂觀，請市府承諾針對臺鐵營運虧損之補償回饋或優惠措施。</p> <p>三、海線高架化必要性不足。</p> <p><b><u>會議結論：</u></b></p> <p>一、山線(大慶-烏日)須再進一步審議。</p> <p>二、海線(大甲-追分)請評估是否採平面雙軌。</p> <p>三、甲后線(大甲-后里)請另案評估推動必要性及系統型式。</p>
107.6.12	交通部第4次複審會	<p><b><u>主要審查意見：</u></b></p> <p>一、計畫財務效益不高。</p> <p>二、請補充臺鐵局具體補償回饋或優惠措施。</p>

		<p>三、土開構想缺乏明確必要性及可行性，停車場開發應核實估算停車需求，配合都市計畫及土地開發強度。</p> <p>四、甲后線建設經費高，運量預測過於樂觀。</p> <p><b>會議結論：</b></p> <p>一、山線(烏日-大慶)原則同意辦理。</p> <p>二、海線替代方案(雙軌化暨部分高架化)原則同意辦理，工程形式及高架化範圍須再進一步探討。</p> <p>三、甲后線暫不做結論，後續於「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查會」就整體軌道路網深入探討。</p>
108.10.8	交通部第5次複審會	<p><b>主要審查意見：</b></p> <p>一、土地開發效益過於樂觀。</p> <p>二、請與臺鐵局研商場站開發構想。</p> <p>三、經費分攤應依審查作業要點計算。</p> <p><b>會議結論：</b></p> <p>一、山線(烏日-大慶)前次審查已同意，經費分攤應依審查要點規定辦理。</p> <p>二、海線平面雙軌化路段原則由中央出資，高架化路段範圍尊重市府規劃，高架化路段之經費分攤應依審查要點規定辦理。</p> <p>三、甲后線請與臺鐵局研商營運模式。</p>



109.12.9	交通部鐵道局 預審會議	<p><b><u>主要審查意見:</u></b></p> <p>一、環線欲達成每小時4班次往復之營運目標，必須完成相關配套措施。</p> <p>二、山海環線計畫包含3子計畫，形成中區鐵路網，請本府於報告書中敘明環線營運之初期、中期、整體營運模式、推動期程以及需搭配之車輛數、車輛調度方式、維修基地、調度站、用地規劃，以及相關權責單位等資料。</p> <p><b><u>會議結論:</u></b></p> <p>一、交通部鐵道局正辦理「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)可行性研究」計畫，請本府與鐵道局就海線計畫之經費拆分及後續執行方式先行討論。</p> <p>二、有關山海環線營運模式及臺鐵用地開發利益分配，請本府與臺鐵協商並取得共識。</p>
----------	----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 肆、議員關心議題及回應說明

**議題(一)：由中央全額負擔經費，核定後加速計畫執行。**

◆ 回應說明：

本局持續推動大臺中山海環線計畫，計畫內容包含山線高架延伸烏日、海線雙軌暨部分高架化及新建甲后線鐵路。預期可強化山、海線地區交通聯繫，促進都市空間縫合及提升鐵路運能。計畫總經費為714.02億元，其中山線高架延伸烏日為71.43億元、海線鐵路雙軌化暨部分高架化為344.75

億元、甲后線為 297.84 億元。考量地方財政能力有限，且鐵路屬國有財產，未來營運及產權皆歸屬中央。將持續爭取比照臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央專案全額補助興建，後續綜合規劃階段由交通部鐵道局統籌辦理，可加速計畫執行。

**議題(二)：交通部正辦理「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)」可行性研究，與山海環線計畫內容是否有差異，市府要如何與中央合作推動？**

◆ 回應說明：

山海環線計畫與交通部鐵道局正辦理之「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)可行性研究委託技術服務」目前皆為可行性研究階段，兩計畫重疊範圍為大甲至追分段，差異處為山海環線沙鹿至大甲段為高架段，兩計畫範圍比較如表 4。海線雙軌化(談文至追分)施作長度 38.3 公里，總經費預估為 123 億元。山海環線海線段(大甲至追分)施作長度 25.9 公里，其中高架段 10.9 公里，平面段 15 公里，總經費預估約 344.75 億元。經費較高係因施作臨時軌，徵收用地較多、工程費用增加且施工期程較長。

目前交通部鐵道局「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)可行性研究委託技術服務」已於 110 年 8 月 25 日進行期末報告審查，原則修正後通過，該計畫建議採全線施作，分段開工方式辦理。

上述兩可行性研究計畫若經行政院核定後，將由交通部鐵道局接續辦理綜合規劃，屆時可針對海線平面雙軌化及立

體化之範圍及工程銜接界面進行整合，並研議臺鐵營運模式及車輛調度基地，以完善中部鐵路網。

表 4、「臺鐵海線雙軌化(談文至追分)」及山海環線計畫範圍比較

名稱	大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究	臺鐵海線雙軌化(談文至追分)可行性研究
計畫內容	高架雙軌段10.9公里，平面雙軌段15公里，共25.9公里。	平面雙軌化路段共38.3公里。
簡易圖說		

議題(三)：山線高架化(烏日-大慶)計畫之前已獲交通部原則同意，是否考慮將山線、海線、甲后線等子計畫拆開，以加速計畫核定。

◆ 回應說明：

山海環線各項子計畫皆是中部山海線鐵路串聯成環的關鍵，市府仍期望中央可一次核定山海環線計畫，分階段逐步推動建置，山、海線鐵路串聯成環，使大臺中整體軌道路網發揮綜效，以符合市民期望。

## 伍、目前辦理進度

市府於 110 年 5 月 4 日將修正報告函報交通部審議後，交通部於 110 年 7 月 7 日檢送中央各單位書面審查意見，請市府修正後再報部。審查意見主要為在臺鐵票價不調漲及海線雙軌平面路段之工程費用自本計畫扣除前提下，重新計算財務可行性；以及甲后線屬於新闢鐵路路線，不符合相關要點，宜將甲后線自計畫剔除。考量山海環線皆為中部鐵路成環之關鍵，本府仍將持續爭取中央一次核定計畫，分期推動建置，預計 110 年 10 月將修正報告書函報交通部，並積極爭取中央核定。

## 陸、結語及後續推動

市府推動山海環線鐵路，連結山海屯都區域往來交通，提供民眾便捷的鐵路運輸，弭平長久以來山城及海線地區間之發展落差，促進都市均衡發展，打造大臺中生活圈。

大臺中山海環線計畫是臺中市重要交通建設，市府自 102 年開始推動至今，已歷經交通部多次審議，而盧市長上任後推動決心未改變，持續積極向中央爭取。各項子計畫(山線鐵路高架延伸至烏日、海線鐵路雙軌化暨部分高架化、新建甲后線鐵路)皆維持原規劃方案，以完善山海成環的鐵路建設，市府會持續積極配合中央審議作業，爭取中央加速核定。

地方建設需要中央的支持，考量市府財政能力有限，且山海環線是臺鐵系統，完工後屬於國有財產，未來營運及產權都是歸屬於中央。因此市府期盼延續當年臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，由中央專案全額負擔及興建，以早日實現山海環線建設，帶動中部區域發展。