

中華民國八十七年九月廿三日  
立法院交通委員會專案報告

# 高速鐵路暨各都會區大眾捷運系統規劃及執行情形

(口頭報告)

交通部部長 林豐正



# 高速鐵路暨各都會區大眾捷運系統規劃及執行情形

## 壹、前言

## 貳、高速鐵路建設計畫執行情形

## 參、大眾捷運系統建設計畫執行情形

### 一、台北都會區大眾捷運系統

#### (一) 初期路網

#### (二) 後續路網

### 二、高雄都會區大眾捷運系統

### 三、中正機場至台北大眾捷運系統

### 四、省轄都會區大眾捷運系統

#### (一) 規劃概況

1 台中都會區大眾捷運系統	十
2 台南都會區大眾捷運系統	十一
3 桃園都會區大眾捷運系統	十二
4 新竹都會區大眾捷運系統	十二
(二) 辦理情形	十二
(三) 尚待辦理事項	十三
肆、結語	十四

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

爲推動「發展大眾運輸」政策，建設城際間高速鐵路及都會區大眾捷運系統實刻不容緩，本部有感於責任重大，無時不以戒慎惕勵之心情，全力以赴，並承蒙各位委員大力支持，謹在此表示由衷的敬意和謝意。現在即以「高速鐵路暨各都會區大眾捷運系統規劃及執行情形」爲題簡要報告，敬請指教。

## 壹、前言

目前本部正積極推動南北高速鐵路建設與台北、高雄、台灣省轄都會區及中正機場至台北捷運系統建設，其中高速鐵路計畫及中正機場至台北捷運系統計畫係依據「獎勵民間參與交通建設條例」規定，以民間投資興建及營運（BOT）的方式辦理，均已完成甄

審作業，並分別與最優案件申請人完成興建營運合約或籌備合約的簽約程序。

在捷運系統建設方面，台北都會區大眾捷運系統初期路網木柵線及淡水線已分別於八十五年三月二十八日及八十六年十二月二十五日通車營運，其餘路線刻正展開施工作業中；另高雄捷運紅橘線規劃報告書已報奉行政院核定，至於其他都會區捷運系統刻正依程序報核中。

## 貳、高速鐵路建設計畫執行情形

台灣南北高速鐵路建設計畫案自民國八十年起已陸續完成高鐵系統之綜合規劃和基本設計，在運量預測、路線選定、場站位置選擇、用地取得作業、車站及站區聯外交通規劃、環境影響評估、機

電核心系統功能要求與財務規劃分析等各方面，均已獲得具體結果。

高速鐵路的路線規劃，北起台北車站，南迄高雄左營，全長約三百四十公里，沿線共經過十四個縣市，設置有台北、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄等十個車站，北中南三個維修基地及南部機廠。高鐵列車的營運最高時速為二百五十公里以上，路線運能為每日三十萬人次，台北至高雄行車時間可縮短至九十分鐘。未來南北高速鐵路建設完成後，整合台鐵及各都會區的捷運系統，形成高效率的大眾運輸網路，將建立西部走廊成爲「一日生活圈」，對於均衡台灣西部走廊區域發展具有正面的助益。

本部與台灣高速鐵路公司業於今（八十七）年七月二十三日簽訂「台灣南北高速鐵路興建營運合約」及「台灣南北高速鐵路站區開發合約」，以民國九十二年六月全線通車營運爲目標。目前除依合

約督促台灣高鐵公司把握建設時程，於最近期間展開工程建設外，更積極協調政府相關單位，推動政府應辦事項。因此，本部在簽約當日，隨即成立「政府應辦事項推動小組」，並已奉 行政院蕭院長同意成立行政院跨部會督導協調小組，針對各項政府應辦事項掌握時程，積極協調，全力推動。

南北高速鐵路建設是歷年來我國投資金額最高、規模最大的公共建設民間投資案，本投資案將可擴大內需，帶動我國經濟產業全面發展。依本部高鐵局委託顧問公司所進行的產業關聯分析，在建設期間可創造將近五千多億元的內需與平均每年十萬人次的就業量：

一、高鐵興建期間受惠最大的內需性產業包括營建工程、鋼鐵建材、金融保險、土地開發業等。工程包含水泥等材料產業預

估可達二千億元以上，所需鋼材估計達一百五十萬公噸以上，將使國內水泥、鋼鐵等業進入黃金成長期。

二、高鐵機電相關產業包括通訊、電纜、電機、軌道、車輛、號誌等，總經費達七百九十三億元以上。同時，因台灣高鐵公司將與國外設計顧問及系統業者合作，並進行技術轉移，對提升台灣軌道機電工程之產業技術有實質的助益。另高鐵計畫融資金額達二千億元以上，資金需求龐大，將為國內銀行業帶來明顯的商機，而在興建期間預期將為產險業帶來新台幣三十六億元以上的業務。

三、高鐵計畫工程龐大，且工期甚短，土建施工期限僅四年，必須投入大量人力始能完成，人力需求概估約需工程師二千四百人、本國技術勞工六千人、外籍勞工一萬一千人。此外透



過觀光、餐飲等相關產業及車站特定區附屬事業的蓬勃發展，將可創造更多的工作機會，對於提振內需型產業之景氣有極大的助益。

## 參、大眾捷運系統建設計畫執行情形

### 一、台北都會區大眾捷運系統

#### (一) 初期路網：

初期路網計有木柵線、淡水線、新店線、南港線、中和線、內湖線、板橋及土城延伸線等路線，總長合計約八六·八公里，其中木柵線及淡水線已分別於八十五年三月及八十六年十二月完工通車，其餘路線工程正積極進行中，至今（八十七）年八月底止，初期路網總進度已達七九·〇二%。另外，台

北市政府並以中和線於今年底完工通車爲目標。

(二) 後續路網：

1 新莊線及蘆洲支線總經費約一、六七七億元，扣除自償率一五·四一%後，中央補助七五%。目前台北市捷運局正積極辦理都市計畫變更及細部設計等先期作業，除三重都市計畫案刻由省都委會審查中，其餘都市計畫變更案均已發布或即將發布，另新莊機廠涉及樂生療養院整建計畫部分，該整建計畫案已招標完成進行評選作業中。

2 信義線、松山線，台北市捷運局研提之路線走廊已奉行政院原則同意在案，並完成環境影響評估審查作業。

3 淡海延伸線、中運量環狀線、汐止延伸線等，台北市捷運局均已完成可行性研究。

## 二、高雄都會區大眾捷運系統

(一) 高雄捷運第一期發展計畫之紅線(橋頭至臨海工業區)、橘線(中山大學至大寮)總長約四二·七公里，共設置三十七座車站及三座機廠，業經行政院核列為第一期第一階段辦理。計畫原預定時程為橘線九十一年六月完工通車，紅線為九十四年底完工通車。總經費為一、九五二億元，扣除自償率一一%後，中央補助七五%，約為一、三〇三億元，其餘省府負擔約九七億元，高雄市政府負擔約二一·五億元。

(二) 其執行方式，經考量國內民間投資環境日趨成熟，高鐵、機場捷運線以民間投資方式辦理之經驗，且奉 院長指示儘量以BOT方式辦理為宜，並請高雄市政府考量於八十八年度以後衡酌實際需要編列BOT相關經費。故高雄市捷運局目

前已暫緩BT顧問選聘作業，該局將俟地方議會通過有關顧問選聘預算科目更名之提案後，賡續辦理相關作業，為爭取時效，該局並積極辦理紅橘線用地取得、聯合開發及相關都市計畫變更等先期作業，期以民間參與投資的方式來加速推動高雄都會區捷運系統工程建設。

### 三、中正機場至台北大眾捷運系統

中正機場至台北捷運系統建設計畫案於八十五年十月三十日公告，經合格申請人於八十六年十一月二十一日提送投資計畫書等文件後，展開綜合甄審作業，並於今（八十七）年五月二十六日評定長生國際開發股份有限公司籌備處為最優申請人。

本部高鐵局業於今（八十七）年七月二日與長生國際開發股份有限公司籌備處簽訂「籌備合約」，籌備期間長生國際開發股

份有限公司籌備處須完成下列工作：環境影響評估審查程序、取得費率標準與調整時機及其許可方式、簽訂融資協議、協調土地取得、完成規劃報告書、興建營運合約之議訂等。

長生國際開發公司已於今（八十七）年八月十日完成公司設立登記，將於明（八十八）年十月前完成規劃報告書，由本部核轉行政院。並於行政院核定規劃報告書六個月內完成「興建營運合約」之簽訂。

#### 四、省轄都會區大眾捷運系統

台灣省目前正進行捷運系統規劃的都會區，包括台中、台南、桃園及新竹等四個都會區，其規劃概況及辦理情形說明如后：

##### （一）規劃概況：

##### 1 台中都會區大眾捷運系統

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠三條路線組成，總長六九點三公里，其中紅線服務潭子、臺中至中興新村之間的運輸走廊；藍線服務東海大學、臺中至太平之間的運輸走廊；綠線服務臺中市外圍的環狀運輸走廊，並連接高速鐵路烏日站。

## 2 台南都會區大眾捷運系統

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠及科園延伸線四條路線組成，總長七二點三公里，其中紅線服務臺南市安南區至臺南縣高速鐵路臺南站間的運輸走廊；藍線服務臺南縣安定鄉至臺南市安平區之間的運輸走廊；綠線服務臺南縣新化鎮至臺南市南區之間的運輸走廊；科園延伸線服務台南新市科學園區至新化間的運輸走廊。

### 3 桃園都會區大眾捷運系統

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠三條路線組成，總長四八點六公里，其中紅線服務中壢市、內壢至桃園龜山之間的橫向運輸走廊；藍線服務中正機場、高鐵青埔站至中壢市之間的運輸走廊；綠線服務桃園市區內的縱向運輸走廊。

### 4 新竹都會區大眾捷運系統

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍兩條路線組成，總長二十六公里，其中紅線服務新竹機場、新竹車站至高鐵六家站之間的運輸走廊；藍線服務高鐵六家站、新竹縣政府至牛埔之間的運輸走廊。

### (二) 辦理情形：

台灣省政府已將台中、台南及桃園等都會區大眾捷運系統規

劃報告書分別於今（八十七）年七月與八月間函送達本部，目前正由本部審查中，俟審查完竣，當儘速依大眾捷運法第十二條規定核轉行政院核定。至於新竹都會區大眾捷運系統規劃報告書部分，已於今年四月廿七日經台灣省政府大眾捷運系統指導委員會審核通過在案，台灣省政府住都處將於近期内提報省政會議，俟省政會議審核通過後即可函送本部。

（三）尚待辦理事項：

1 因行政院已訂頒「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」，其中第二點規定，機關辦理民間參與公共建設前，應依規定辦理可行性研究、先期規劃及必要之前置作業，機關完成先期計畫書後，應依有關規定報核。本部已要求台灣省政府立即再研提台中、桃園及台南等都會區捷運系統「民間投



資可行性研究及先期規劃」，希望能儘速完成報核及審核作業。

2 因省轄四個都會區大眾捷運系統設計畫工程浩大、經費高，以工程界的現況而言，勢難以同時發包施工，故本部將請台灣省政府本於主管機關立場，就整體運輸需求之急迫性，排定建設之優先順序，便於本部依其提報之順序將規劃報告書核轉行政院核定。

## 肆、結語

在當前多項重大公共建設同步推展，而政府財政日趨緊絀之際，單獨仰賴政府編列預算支應的傳統建設方式，勢必無法因應需要，因此推動「交通建設擴大民間參與」乃為本部重要的施政重點，且為當務之急，冀能藉此突破政府財力的限制，充分運用民間資源，

引進企業化經營的效率，加速完成公共建設，以高效率的大眾運輸網路帶動國家整體經濟發展。未來在推動高鐵及捷運建設的過程中，  
殷盼各位委員予以鼎力支持。

以上報告敬請指教，謝謝！

中華民國八十七年九月廿三日  
立法院交通委員會專案報告

高速鐵路暨各都會區大眾捷運系統規劃及執行情形

(書面報告)

交通部部長 林豐正



# 高速鐵路暨各都會區大眾捷運系統規劃及執行情形

## 壹、前言

## 貳、高速鐵路建設計畫執行情形

## 參、大眾捷運系統建設計畫執行情形

### 一、台北都會區大眾捷運系統

### 二、高雄都會區大眾捷運系統

### 三、中正機場至台北大眾捷運系統

### 四、省轄都會區大眾捷運系統

#### (一) 台中都會區大眾捷運系統

#### (二) 台南都會區大眾捷運系統

#### (三) 桃園都會區大眾捷運系統

一

一

九

九

一七

二一

二四

二四

二五

二七

(四) 新竹都會區大眾捷運系統	二八
(五) 省轄都會區大眾捷運系統推動方向	三十
肆、結語	三三

## 壹、前言：

目前本部正積極推動南北高速鐵路建設與台北、高雄、台灣省轄都會區及中正機場至台北捷運系統建設，其中高速鐵路計畫及中正機場至台北捷運系統計畫係依據「獎勵民間參與交通建設條例」規定，以民間投資興建及營運（BOT）之方式辦理，均已完成甄審作業，並分別與最優案件申請人完成興建營運合約或籌備合約之簽約程序。

在捷運系統建設方面，台北都會大眾捷運系統初期路網木柵線及淡水線已分別於八十五年三月二十八日及八十六年十二月二十五日通車營運，其餘路線刻正展開施工作業中，另高雄捷運紅橘線規劃報告書已報奉行政院核定，至於其他都會區捷運系統刻正依程序報核中。

## 貳、高速鐵路建設計畫執行情形

### 一、計畫主要内容及時程

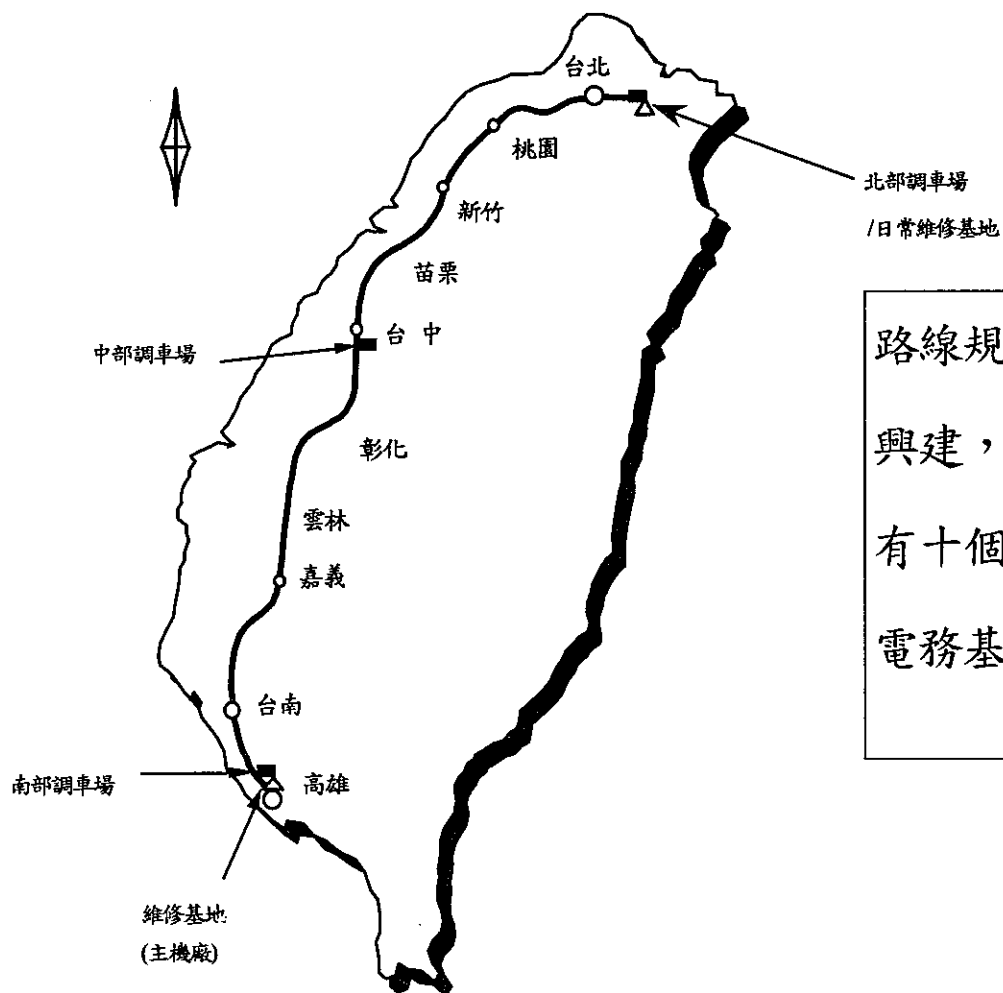
(一) 計畫主要内容

1. 高速鐵路建設計畫內容：包括路線土建工程、車站工程、維修基地工程、軌道工程、機電系統（含車輛、號誌、通信、供電系統及車站、調車場、維修基地之機電設施、行控中心）及站區開發。

2. 高速鐵路路線北起台北車站，南迄高雄左營，全長約三百四十公里，沿線共經過十個縣市，設置有台北、桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義、台南、高雄等十個車站，北中南三個基地及南部維修機廠。

3. 總工程經費為新台幣 4,316 億元，包括政府必須辦理事項新台幣 1,057 億元，及民間投資新台幣 3,259 億元。

● 台灣南北高速鐵路路線、車站及維修基地位置簡圖



路線規劃全長約 340 公里，約有 75% 路段採高架方式興建，為一專用路軌。沿線共經過十四個縣市，設置有十個車站、北中南三處基地、新竹及嘉義兩處工、電務基地及橋頭維修機廠。



● 高鐵系統營運目標

項目	營運目標
服務對象	客運
行車時間	台北到高雄（左營）之直達列車，在台中（烏日）站停車 $\infty$ 分鐘之條件下，須於 $\infty$ 分鐘以內到達；非直達列車在中間停靠四站，每站停靠時間 $\infty$ 分鐘之條件下，須在 $120$ 分鐘以內到達。
營運時間	每日營運時間至少 $18$ 小時
單向發車能力	尖峰時段可於 $\infty$ 小時內連續發車，其平均發車間隔在 $\infty$ 分鐘以內
列車運能	每列車 $800$ 客座位以上
路線運能	每日 $30$ 萬座位數 $\times 300$ 公里以上
訂售票方式	電腦訂票系統、車站自動售票機及窗口售票

● 高鐵系統工程特性

項目	基本特性
系統型式	鋼軌鋼輪式
軌距	標準軌距 1,435 公尺
設計速度（用於土建工程設計）	350 公里／小時（板橋—左營間）
軌道股數及型式	雙線上下行各一股道，長焊鋼軌
路線最小曲線半徑	6,250 公尺
路線最大坡度	25‰
行車調度	中央行車控制，集中調度
號誌系統	自動列車控制（ATC）
列車班距	系統設計須達每 3 分鐘可發一班車之要求
車上安全裝置	1. 駕駛艙內警醒裝置與緊急自動駕駛裝置 2. 行車設備自動檢測系統

(二) 計畫時程

- 79.07 成立交通部高速鐵路工程籌備處
- 80.10 完成台灣西部走廊高速鐵路綜合規劃
- 81.06 行政院核定綜合規劃報告
- 82.06 開始進行路線結構細部設計
- 85.10 公告徵求民間投資參與
- 87.07 交通部與台灣高速鐵路股份有限公司簽訂興建營運合約及站區開發合約，另簽訂「政府應辦事項備忘錄」與「合約執行備忘錄」
- 92.06 高速鐵路系統完工通車

二、計畫執行情形

(一) 合約執行情形

1. 本部與台灣高鐵公司自簽約日起開始依合約規定執行。為促使高鐵興建計畫儘早全面動工，高鐵局已擬訂品質管理、施工管理及時程管理作業規劃，近期將協助督導台灣高鐵公司完成主計畫時程、品保計畫書、環境影響評估續辦事項、設計準則與規範等要徑工作。

2. 高鐵局已取得 80% 的路線及場站用地，將依據雙方研訂之交地時程陸續交與台灣高鐵公司使用。台灣高鐵公司自合約議定後即展開各項工程規劃，並自本年初起進行土建承商資格審查作業，據瞭解該公司希望待政府應辦事項談定，釐清雙方之權利義務關係及工程界面責任後，再繼續辦理土建工程發包。本部已促請該公司儘早完成招商作業。

(二)「政府應辦事項備忘錄」辦理情形

1. 本部為協調辦理政府應辦事項，已成立「政府應辦事項推動小組」，聘請委員包括相關部會次長或副主委、省市政府相關單位首長，各縣市政府主任秘書，主辦融資銀行副總經理，台灣高鐵公司董事長以及本部相關司處首長等，以期加強溝通協調，集思廣益，共同努力解決問題。高鐵局內部亦成立專案小組，支援相關幕僚作業。

2. 為協調相關部會與地方政府配合，共同促成高鐵建設。本案已奉行政院核准成立跨部會小組，由江政務委員丙坤擔任召集人，負責重要議題的決策與督導政府應辦事項的推動。

(三)「合約執行備忘錄」辦理情形

高鐵局已與台灣高鐵公司議定合約條文澄清作業原則，雙方自八月十七日起進行

分組討論，本部預定在八十七年九月底前完成澄清作業。

### 參、大眾捷運系統建設計畫執行情形

#### 一、台北都會區捷運系統

##### (一) 初期路網

1. 辦理情形：初期路網計有木柵線、淡水線、新店線、南港線、中和線、板橋及土城延伸線等路線，總長合計約八六·八公里，其中木柵線及淡水線已分別於八十五年三月及八十六年十二月完工通車，其餘路線工程正積極進行，其中，中和線及新店線北段預定今年年底通車，為台北市捷運局目前趕工之目標，路線全長八·五公里，由台北車站沿著新店線台大醫院站、中正紀念堂站、古亭站，過新店溪，銜接中和線頂溪站、永安市場站、景安站、迄於南勢角站，通車後車行時間約十四分鐘，將可有效紓解中

永和及台北間聯外橋樑交通擁擠情形，大幅降低通勤、就學時間。目前工程進度順利，軌道已鋪設完成，正進行站體裝修、水電環控、出入口、通風口結構施築等。

## 2. 施工進度

截至八十七年七月底，捷運工程之預定總進度為七八·八九%，實際總進度為七八·七八%，落後0·一一%，各線執行進度如下：

淡水線工程	一〇〇	%
木柵線工程	一〇〇	%
新店線工程	九一·三一	%
南港線工程（含維修軌）	八三·七九	%
板橋線工程（含土城延伸線）	五八·二二	%
中和線工程	九二·七六	%
內湖線工程	四·〇五	%

## (二) 規劃後續路網

1. 新莊線及蘆洲支線：走廊研究報告書及財務計畫於八十七年七月獲行政院核定，目前台北市捷運局正繼續辦理細部設計發包及都市計畫變更等後續作業。本路線第三期特別預算案並經台北市議會第七屆第七次大會審議通過。

2. 內湖線系統變更可行性分析：經台北市捷運局向市議會提送「內湖線系統選擇分析報告」與「內湖線系統與路線選擇民意調查報告」，市議會議決略以：「捷運內湖線系統應採高運量系統辦理，並同意為辦理改採高運量系統規劃所需經費在台北捷運工程第三期特別預算項下支用」。本案該局目前依該會決議積極辦理高運量路線可行性規劃，預定八十八年初完成。

3. 信義線：為配合台北市國際金融中心及信義計畫區對外交通需要，台北市捷運局研提本路線規劃報告，經本部核轉行政院經建會審議結論略以：「信義線規劃報告，依



其路網規劃內容及交通需求分析，應屬可行亦有其必要，原則同意，工程經費是否合理，俟交通部就財務計畫審核結果報院時再詳為評估，並請交通部會同台北市府研究獎勵民間投資興建之可行性」，目前該局正辦理財務計畫及都市計畫等相關作業中。

4. 松山線：為服務南京東路沿線及北市東區發展之需求，台北市捷運局已完成松山線走廊研究規劃報告書，經本部於八十六年核轉行政院，審議結論略為：「松山線規劃報告，依其路網規劃內容及交通需求分析，應屬可行亦有其必要，原則同意，工程經費是否合理，俟交通部就財務計畫審核結果報院時再詳為評估，並請交通部會同台北市政府研究獎勵民間投資興建之可行性」。該局正辦理財務計畫及都市計畫等相關作業中。

5. 淡海線：走廊研究工作台北市捷運局已於八十六年十二月完成主要分析工作，環境

影響說明書並於八十七年七月審查通過，該局尚於辦理財務計畫中，預定八十七年底前循序提報中央審議。

6. 南港線東延段：台北市捷運局研提之走廊研究規劃報告書已奉行政院於八十七年六月十七日核復同意規劃路線，惟財務計畫另案審議，並研究採BOT之可行性，該局已據以推動後續作業。其中BL17站至BL18站間隧道工程與南港地區鐵路地下化、高鐵隧道共構，此部份委由本部地鐵處整體規劃設計。

7. 安坑延伸線及新店線機廠設站：台北市捷運局已完成可行性研究，建議自中和線南勢角站延伸至安坑安康路與安和路口，長度約3.3公里，設二座車站，後續擬配合安坑地區都市計畫通盤檢討之結果及相關重大開發計畫期程，爭取規劃經費，進行走廊研究、環境影響評估及開放民間投資可行性分析等作業；另新店線新店機廠設站該局已完成評估規劃並計畫於新店機廠內增設一車站，以提供地區居民便捷服務。

## • 初期路網簡介

路線別	院核定通車時程	里 程 (公里)	車站數 (站)	建造型式 (公里/站)		
				高架	地面	地下
淡水線	86.12.25全線通車	22.8	20	11.5/11	9.5/5	2.8/4
新店線	88.11.30	10.3	11	-	-	10.3/11
南港線 (含維護軌)	90.06.30	11.9	12	-	-	11.9/12
板橋線 (含土城延伸線)	90.06.30西門站至江子翠站 94.08.31全線通車	12.6	9	-	-	12.6/9
中和線	88.12.31	5.4	4	-	-	5.6/4
木柵線 (含內湖延伸線)	85.03.28全線通車 (內湖線重新規劃中)	23.8	23	21.2/22	-	2.6/1
合 計		86.8	79	32.7/33	9.5/5	45.6/41

## •後續路網簡介

路線別	起站	終站	里程 (公里)	車站數 (站)
新莊線	古亭站	新莊	19.7	15
蘆洲支線	台北大橋三重端	蘆洲	6.4	5
信義線	中正紀念堂	信義計畫區	6.2	6
松山線	西門站	松山後站	8.5	7
南港東延段	昆陽站	南港經貿園區	2.5	2
環狀線	大坪林站	士林	29.4	25
淡海線	紅樹林站	新埔工專北邊	10.8	6

註：因應地方民意之要求，擬規劃自中和線南勢角站延伸至安坑地區及南港線自經貿園區延伸至汐止地區，此二延伸線擬配合當地發展，爭取規劃經費，作進一步走廊研究、環境影響評估、民間投資可行性分析等工作。

## 後續路網各線規劃作業進度表

階段別 路線別	可行性 研究	走廊 研究	先期工 程調查	環境評 估核定	財務計 劃審議	計畫 核定	都計 公告
1.新莊線	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	
2.蘆洲支線	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	
3.信義線	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	
4.松山線	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	
5.南港東延段	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	██████████	
6.環狀線	██████████						
7.淡海線	▨▨▨▨▨▨	▨▨▨▨▨▨		▨▨▨▨▨▨	▨▨▨▨▨▨		
8.安坑延伸線	██████████						
9.汐止延伸線	██████████						

## 二、高雄都會區大眾捷運系統建設規劃及執行情形

(一) 規劃：高雄捷運系統紅橘線路網總長 12.7 公里，80 年元月已奉行政院核列為第一期第一階段辦理。其中紅線係由橋頭至臨海工業區，長 8.3 公里，北段 0.5 公里為高架其餘為地下，23 座車站、南北兩副機廠。橘線係由中山大學至大寮主機廠，長 14.4 公里，全部地下，14 座車站、大寮主機廠（行控中心、捷運總部）。紅、橘兩線均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。

### (二) 執行情形：

1. 考量國內民間投資環境之日趨成熟，高鐵、機場捷運線以民間投資方式辦理之經驗，並奉 院長指示，儘量以 BOT 方式辦理為宜，並請高雄市政府考量於八十八年度以後衡酌實際需要編列 BOT 相關經費。

2. 目前高雄捷運局已暫緩 BOT 顧問選聘作業，並向市議會提出有關民間參與捷運顧問服

務名稱之更名提案，該局將依行政院頒之「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」等相關規定，積極研擬「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設之可行性研究暨先期規劃報告」與規劃「整體建設主時程暨提早動工方案等相關配合事宜」，俟依程序函報行政院核定後，據以執行；另為爭時效，該局並積極辦理紅橘線用地取得、聯合開發及相關都市計畫變更等先期作業。期以民間參與方式來加速推動高雄都會捷運系統工程之建設。

● 紅、橘線路網核定經費

項次	科目	總價(百萬)	備註
(一)	工程造價	126,040	❖行政院 84.5.15 核定 (以 84 年幣值為標準)
1.	土木建築工程	91,099	
2.	機電系統工程	34,941	
(二)	物價指數調整	31,004	每年以 3.5%計
(三)	計畫管理及細部設計	9,423	工程造價之 6%
(四)	工務行政費	3,496	工程造價之 2%
(五)	土地取得費	16,890	
(六)	準備金	8,323	工程造價之 5%
	合計	195,176	



- 財務：總經費1952億元，自償率11%，中央補助總經費按扣除自償率後補助75%，計1,303億元。

各級政府經費分擔數額及比例詳表

摘 要	經費分擔數額 (億)	經費分擔比例 (%)
中央補助款	1,303	66.75
省政府配合款	97	4.96
高雄市政府負擔部分	337	17.29
事業自籌部分 (自償率)	215	11
合 計	1,952 (億)	100

註：事業自籌部份已向經建會申貸中長期資金，86年8月已獲通過核貸額度一四〇億元，並俟將來財務計劃修正後再作調整。

### 三、中正機場至台北捷運系統建設計畫

#### (一) 計畫主要内容及時程

##### 1. 計畫主要内容

- 興建範圍：包括路線、場站設施及相關附屬設施之設計與興建工程，附屬事業之建設，以及其他經主管機關核定之建設事項。
- 營運範圍：包括經營本捷運路線之旅客運送業務、路線、場站設施及相關附屬設施之維護及管理事項，附屬事業之經營管理與維護，以及其他經主管機關核定之營運事項。
- 經營期間為自政府核定營運後三十年。
- 經營期限屆滿時，應依獎參條例規定辦理資產移轉。

## 2. 計畫時程

- 85.10 公告徵求民間投資
- 86.02 至 86.04 進行申請人資格審查
- 86.12 至 87.05 進行投資計畫書綜合甄審
- 87.07 簽訂籌備合約
- 87.07 至 89.06 最優申請人進行籌備工作
- 89.06 簽訂興建營運合約

## (二) 計畫執行情形

1. 長生國際開發公司於八十七年八月十日完成公司設立登記，八月十五日完成營利事業登記，並聲明概括承受原公司籌備處在本計畫甄審、議約等作業階段所同意之各項約

定，及與政府達成之各項協議。

2. 高鐵局爲督導長生國際開發公司之籌備作業，已定期召開工作聯繫會報，長生國際開發公司在第一次會報中已提出「籌備事項預定時程表」，訂出籌備合約工作執行之主要工作時程。

3. 長生國際開發公司現正進行路線、場站之導線網及地形測量、工程測量、地質調查及鑽探工作，預定本年十一月完成。另與民航局、省公路局、台北市都發局、捷運局、交通局等單位，就相關工程進行協調溝通。

4. 高鐵局將協助其與相關政府機構聯繫，解決困難，並依「籌備事項預定時程表」督導其進行籌備工作。

#### 四、省轄都會區大眾捷運系統

台灣省重要都會區之捷運系統目前進行規劃者，包括台中、台南、桃園及新竹四個都會區，其規劃概況及執行情形說明如后：

##### (一) 台中都會區大眾捷運系統

###### 1、規劃概況

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠三條路線組成，總長六九點三公里，其中紅線由潭子沿中山路、台鐵路權、北屯路、雙十路、國光路、台三省道至中興新村，服務潭子—臺中—南投之運輸走廊；藍線由東海大學沿中港路、火車站、振興路、中興東路至太平市，服務台中—副都心—太平之運輸走廊；綠線由大坑沿文心路、文心南路、台鐵路權至烏日高鐵車站，服務臺中市屯區間及北屯—台中—烏日運輸走廊。各路線型式長度及車站數詳表一。

## 2、執行情形說明

本案之規劃報告書台灣省政府業於八十七年八月二十六日報送本部，目前正由本部審查中。本計畫除正辦理環境影響評估第二階段外，亦配合辦理各項先期作業，包括民間投資作業規範、營運新方向與附屬事業經營管理策略等計畫。

## (二)台南都會區大眾捷運系統

### 1、規劃概況

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠及科園延伸線四條路線組成，總長七點三公里，其中紅線由台南科技工業區正門口，經安明路、本田街、安中路、海佃路、文賢路、成功路，通過台南火車站下方，經大學路、林森路，轉東門路，穿越中山高速公路轉南一四七公路西側南行，後東轉南一五四公路南側，利用現有台糖鐵路佈設路線，經過一五一公路後轉南行，跨越高速鐵路路軌後沿高速鐵路東側

路權南行至高鐵台南站，服務臺南市安南區至臺南縣高鐵臺南站間的運輸走廊；藍線由台南縣安定鄉沿台十九省道南行，過鹽水溪後沿中華東路、國民路、大成路、海安路、永華路至與永平路交會口止，服務台南縣安定鄉至臺南市安平區間之運輸走廊；綠線由新化鎮沿台二十省道經永康市跨越中山高速公路沿中山南路、開元路西行，經開元陸橋後轉入台鐵縱貫線路權範圍南行，再沿成功路、永安街、都市計畫道路至維修機廠，服務臺南縣新化鎮至臺南市南區間之運輸走廊；科園延伸線由台二十省道，沿該縣溪車型堤防北行，跨鹽水溪、台一省道、大洲排水及二高台南環線後向北至縣一七八公路止，服務台南新市科學園區至新化間之運輸走廊。各路線型式長度及車站數詳表二。

## 2、執行情形說明

本案之規劃報告書業於八十七年八月五日函送本部，目前正由本部審查中。本

計畫同時進行各項先期作業，如運輸系統整合、管線調查等計畫。

### (三) 桃園都會區大眾捷運系統

#### 1、規劃概況

本建設計畫目標年建議路網由紅、藍、綠三條路線組成，總長四八點六公里，其中紅線由中壢市延平路與環南路口，沿延平路、中原路、中豐路、環北路、轉中華路行至台一號省道，經內壢中山路至桃園縣政府後轉復興路至桃園火車站，沿萬壽路至龜山，服務中壢市、內壢至桃園龜山間之橫向運輸走廊；藍線由中正機場經高鐵青埔站，沿四十米計畫道路至中壢市區，再行至中豐路、中央西路、中央東路、元化路，穿越新街溪，沿健行路接縣一一二號道路過環中東路至龍崗圓環，服務中正機場、高鐵青埔站至中壢市之運輸走廊；綠線由桃園經國路與莊敬路口沿經國路、春日路，穿越三民路及復興路至桃園火車站，再經介壽路行至大湳，服務桃園市區



內之縱向運輸走廊。各路線型式長度及車站數詳表三。

## 2、執行情形說明

本案之規劃報告書已於八十七年七月十七日函送本部，目前正由本部審查中。

本計畫除正辦理環境影響評估第二階段外，亦同步辦理各項先期作業，如運輸系統整合、管線調查地理資訊系統建置等計畫。

## (四)新竹都會區大眾捷運系統

### 1、規劃概況

本設計畫目標年建議路網由紅、藍兩條路線組成，總長二六公里，其中紅線由機場支線沿東大路往南，經過經國路、中央路、東門國小、跨越台鐵縱貫線，經體育場後沿博愛街經交大光復校區、自來水公司接水源路，轉光復路後沿光復路經

光復中學、清華大學、新竹交流道、科學園區、竹中關東橋，在竹中車站南側中興路上沿高鐵路線轉往高鐵六家站，服務新竹機場、新竹車站至高鐵六家站之運輸走廊；藍線由高鐵六家站沿計畫道路往西，經縣一一七、竹北交流道、新竹縣政府、縣政九路，跨台鐵縱貫線後經馬麟厝、頭前溪，經省立新竹醫院南側後轉經國路，沿經國路經東大路、客雅溪至牛埔，服務高鐵六家站、新竹縣政府至牛埔之運輸走廊。各路線型式長度及車站數詳表四。

## 2、執行情形說明

新竹都會區大眾捷運系統規劃於八十四年元月開始規劃，於八十六年九月完成路網規劃修正報告，於八十七年四月二十七日經台灣省政府大眾捷運系統指導委員會審核通過在案，將於近期內提報省政會議，俟省政會議審核通過後即可函報本部審查。目前亦同時正辦理環境影響評估第二階段作業。

(五)省轄都會區大眾捷運系統推動方向

因應行政院「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」及本部「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點」，規定機關辦理民間參與公共建設前完成先期計畫書報核，爲此，台中、桃園及台南捷運將增辦「民間投資可行性研究及先期規劃」，以加速計畫之推動。

表一：臺中捷運系統建議路線型式長度及車站統計表

路線別	路線型式	地面段		地下段		高架段		全線	
		長度 (公里)	度	長度 (公里)	度	長度 (公里)	度	總長度 (公里)	車站數 (座)
紅線(潭子~中興新村)		1		15.9		17.5		33.4	23
藍線(東海大學~太平)		1		11.2		5.5		16.7	14
綠線(大坑~高鐵烏日站)		0.8		18.4		1		19.2	17
合計		0.8		45.5		23.0		69.3	54

表二：臺南捷運系統建議路線型式長度及車站統計表

路線別	路線型式	地下段		高架段		全線		車站數	
		長度 (公里)	度	長度 (公里)	度	總長度 (公里)	度	總長度 (公里)	車站數 (座)
紅線(安南區~高鐵臺南站)		10.1		13.6		23.7		16	
綠線(新化鎮~臺南市南區)		16.6		—		16.6		13	
藍線(安定鄉~臺南市安平區)		—		20.4		20.4		15	
科園延伸線(科園~新化鎮)		—		11.6		11.6		3	
合計		26.7		45.6		72.3		47	

表三：桃園捷運系統建議路線型式長度及車站統計表

路線別	路線型式		全線總長度 (公里)	車站數 (座)
	地下段 長度 (公里)	高架段 長度 (公里)		
紅線(中壢市~龜山)	9.9	7.7	17.6	15
藍線(中正機場~龍崗)	6.5	15.8	22.3	14
綠線(桃園經國路~大湳)	5.9	2.8	8.7	7
合計	22.3	26.3	48.6	36

表四：新竹捷運系統建議路線型式長度及車站統計表

路線別	路線型式		全線總長度 (公里)	車站數 (座)
	地面段 長度 (公里)	高架段 長度 (公里)		
紅線(機場支線~高鐵六家站)	2.7	9.8	12.5	14
藍線(高鐵六家站~牛埔)	9.1	3.4	12.5	12
維修軌	—	1.0	1.0	—
合計	11.8	14.2	26.0	26

## 肆、結語

在當前多項重大公共建設同步推展，而政府財政日趨緊絀之際，單獨仰賴政府編列預算支應的傳統建設方式，勢必無法因應需要，因此推動「交通建設擴大民間參與」乃為本部重要之施政重點，且為當務之急，冀能藉此突破政府財力之限制，充分運用民間資源，引進企業化的經營效率，加速完成公共建設，以高效率的大眾運輸網路帶動國家整體經濟發展。未來在推動高鐵及捷運建設的過程中，殷盼各位委員予以鼎力支持，以上報告敬請指教。