

檔 號：

保存年限：

交通部鐵道局 函

地址：22041新北市板橋區縣民大道2段7號9樓

聯絡人：葉淑華

聯絡電話：02-8072-3333#5201

傳真：02-8969-1519

電子信箱：swyeh@rb.gov.tw

受文者：內政部營建署

發文日期：中華民國107年9月28日

發文字號：鐵道產字第1073602776號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(附件一)

主旨：檢送直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表資料1份，請查照。

說明：依據交通部107年9月20日交路字第1070028676號函轉貴署107年9月17日營署綜字第1071284174號函辦理。

正本：內政部營建署

副本：交通部路政司、本局規劃組、本局土木建築組、本局工程管理組、本局各工程處

電 2018/09/28 文
交 12:00:02 章

綜合計畫組



1070074784

「直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表」

—交通部鐵道局業管計畫

一、興建中計畫

1. 機場捷運延伸線計畫(表 1-1)
2. 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫(表 1-2)
3. 嘉義市區鐵路高架化計畫(表 1-3)
4. 臺南市區鐵路地下化計畫(表 1-4)
5. 高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)(表 1-5)
6. 臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫(表 1-6)

二、辦理規劃中計畫

1. 桃園都會區鐵路地下化計畫(表 2-1)
2. 花東鐵路雙軌化計畫(表 2-2)
3. 臺鐵南港至花蓮提速改善計畫(表 2-3)
4. 基隆南港間通勤軌道建設計畫(表 2-4)
5. 恆春觀光鐵路建設計畫(表 2-5)

表 1-1

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站 規劃報告及周邊土地發展計畫
2、進度	☒ 已核定，時間：99 年 4 月 15 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 規劃中，預計報核時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	本計畫於 89 年辦理「桃園都會區大眾捷運系統規劃報告」及 92 年辦理「中正國際機場至桃園都會區軌道系統綜合規劃報告」時，已將原桃園捷運藍線 B1~B10 路段列為優先辦理路線，本計畫路線係原規劃路線之部分路段(原 B8~B10 段)，故本計畫係屬機場捷運計畫路線延伸之交通建設，並可串聯桃園國際機場、高鐵桃園站及臺鐵中壢火車站等交通節點，提供無接縫的運輸系統服務。
4、區位及範圍	本計畫由機場捷運 A21 環北站(不含)起，全線採地下化方式前進，路線沿中豐路南行，至中央西路路口設置 A22 老街溪站，繼續往南於中山路附近東(左)轉穿越民宅至中正路，並在中正路下方設置橫渡線，最終在目前臺鐵中壢火車站下方設置 A23 中壢站，詳附圖。
5、計畫期程	99 年 4 月至 118 年 7 月。
6、計畫內容概述	路線全長 2.06 公里，共設 2 站，計畫經費 138 億元。
7、計畫效益	本計畫將桃園國際機場、高鐵桃園站及臺鐵中壢車站相互連結，串聯臺北、桃園捷運路網與高速鐵路及臺鐵西部幹線等城際公共運輸系統，使旅客達成一車到底及無接縫之運輸服務；且可加速國際航空城、高鐵桃園車站特定區及中壢都會區的都市發展，提昇捷運路網整體運輸的效益。 配合臺鐵中壢車站立體化工程共構施作，並結合沿線既有都市發展計畫整體規劃，提供安全、便捷、舒適之捷運系統，帶動地方繁榮發展。

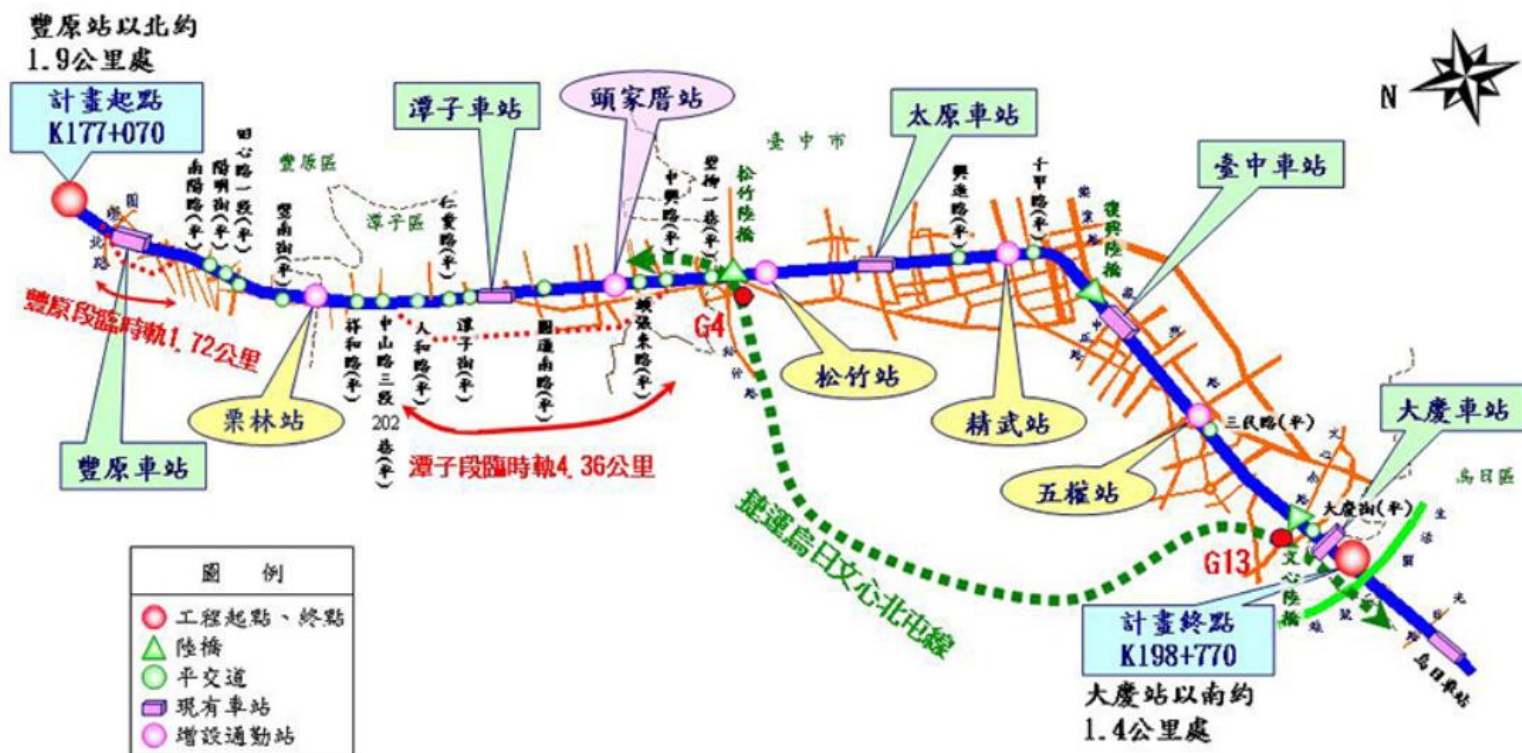


機場捷運延伸線計畫路線及車站示意圖

表 1-2

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	臺中都會區鐵路高架捷運化計畫
2、進度	☒ 已核定，時間：95 年 2 月 13 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 規劃中，預計報核時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	90 年 4 月交通部邀集臺中市政府研商「臺中市區鐵路地下化工程」決議朝撙節經費方向，就原規劃之工程內容、建造型式、施作範圍、推動期程及財務計畫等再作檢討。92 年 4 月經建會邀集臺中縣、市政府開會研商結論略以：本計畫可一併將潭子、豐原地區鐵路高架納為替選方案，並就工程、財務可行性、計畫自償率及效益等進行詳細評估後報核。因應臺鐵轉型及臺中、豐原車站地區都市更新發展、消除鐵路對市區之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統。
4、區位及範圍	本計畫路線所在縣市為臺中市，北起豐原站以北 1.9 公里，南迄大慶站以南 1.4 公里，將現有鐵路改建為高架，詳附圖。
5、計畫期程	95 年 2 月至 109 年 6 月。
6、計畫內容概述	路線全長 21.7 公里，共設 10 站，包括既有車站 5 站(豐原、潭子、太原、臺中、大慶)，新增通勤車站 5 站(栗林、頭家厝、松竹、精武、五權)，計畫經費 310.45 億元。
7、計畫效益	1. 提供都會區快鐵之便捷交通，消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。 2. 消除鐵路沿線 17 處平交道，改善平交道所造成之交通問題。 3. 改善市容景觀、提昇都會區環境生活品質，提昇都市土地利用價值，增加經濟效益。



臺中都會區鐵路高架捷運化計畫工程範圍示意圖

表 1-3

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	嘉義市區鐵路高架化計畫
2、進度	☒ 已核定，時間：106 年 9 月 6 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 規劃中，預計報和時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	為改善鐵路阻隔影響市區發展及消除平交道產生之交通安全問題，促進嘉義市區都市縫合，爰辦理本計畫。
4、區位及範圍	本計畫範圍北起嘉義市牛稠溪以北即森永廠平交道南側40公尺(K291+737)，南至嘉義縣水上鄉水頭村(K302+637)。
5、計畫期程	106 年 9 月至 115 年 9 月。
6、計畫內容概述	本計畫路線全長約10.9公里，高架段約7.9公里、高架車站2處(嘉北及嘉義站)、平面車站1處(北回歸線站)、新建車輛基地(水上)，計畫經費238.98億元。
7、計畫效益	1. 消除鐵路沿線兩側地區發展阻隔，均衡都市發展。 2. 結合區域性大眾運輸工具，提供都會快捷之運輸交通。 3. 改善平交道所造成之交通瓶頸，提升鐵路交通之安全性。 4. 消彌鐵路平交道，改善交通瓶頸確保行車安全。 5. 強化鐵路沿線市容景觀並提昇土地利用價值，促進嘉義市區之經濟發展。



嘉義市區鐵路高架化路線及車站示意圖

表 1-4

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	臺南市區鐵路地下化計畫
2、進度	☒ 已核定，時間：98 年 9 月 9 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間： ☐ 規劃中，預計報核時間： 年 月 日 ☐ 其它：
3、緣起及目的	因應臺鐵轉型及臺南車站地區都市更新發展、消除鐵路對市區之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統，研議辦理「臺南市區鐵路地下化計畫」，行政院於 98 年 9 月 9 日核定本計畫，於 105 年 12 月 29 日核定修正計畫。
4、區位及範圍	本計畫路線所在縣市為臺南市，北起大橋車站南端，南至大林路平交道以南約 0.53 公里，詳附圖。
5、計畫期程	98 年 9 月至 113 年 6 月。
6、計畫內容概述	路線全長 8.23 公里，共設 3 站，包括臺南車站地下化，新增通勤車站 2 站(林森、南臺南)，計畫經費 293.6 億元。
7、計畫效益	1. 提供都會區快鐵之便捷交通。 2. 消除沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。 3. 消除沿線 9 處平交道、4 處地下道及 3 處陸橋，改善橫交道路所衍生之交通問題，增進行車安全。 4. 改善鐵路行車所產生之噪音、振動等環境公害問題。 5. 改善市容景觀、提昇都會區環境生活品質。 6. 提昇都市土地利用價值，增加經濟活動力。

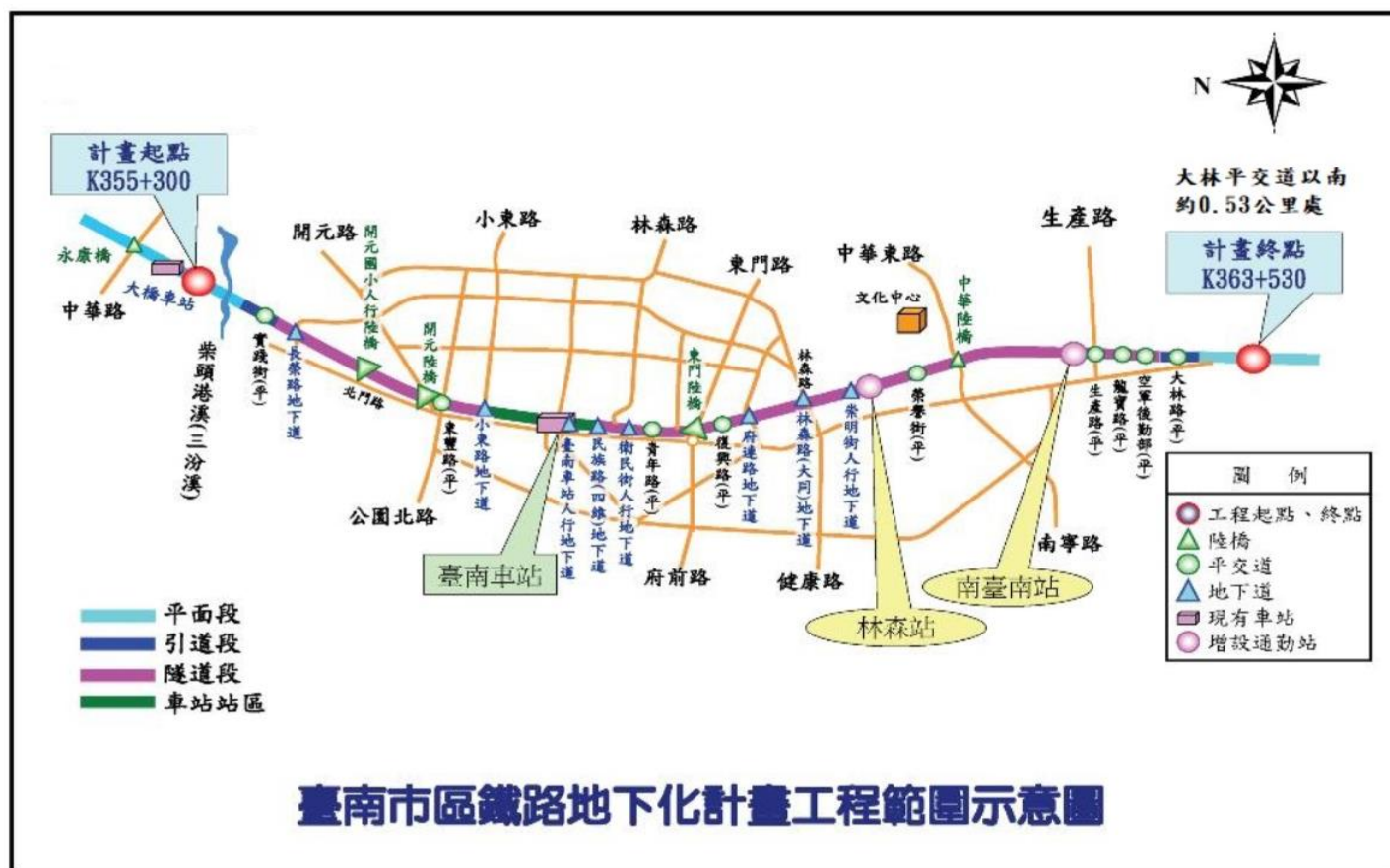


表 1-5

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)
2、進度	☒ 已核定，時間：95 年 1 月 19 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 規劃中，預計報和時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	有鑒於臺北市區鐵路地下化工程完工通車後，對於促進都市整體發展、改善市區交通延滯等均有顯著效益，普獲各界肯定及支持。因此高雄都會區民眾、民意代表及各層級單位對於高雄地區鐵路地下化之推動期望甚高，爰推動高雄地區鐵路地下化計畫。
4、區位及範圍	高雄左營大中二路以南至鳳山大智陸橋西側間，長約 15.37 公里，詳附圖。
5、計畫期程	第一階段鐵路地下化通車為 107 年 10 月，整體計畫期程(包含第二階段地面工程)為通車後 5 年。
6、計畫內容概述	(1)高雄左營大中二路以南至鳳山大智陸橋西側間，設置長約 15.37 公里單孔雙軌隧(引)道一座。 (2)增設 7 處台鐵捷運化地下通勤車站(內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、民族站、科工館站、正義站)，及將原有之左營(舊城)、高雄及鳳山車站地下化。
7、計畫效益	(1)鐵路地下化後，可消除沿線 7 處平交道及 16 處公路立體交叉。 (2)縫合及織補原被切割之都市紋理及活動系統。 (3)帶動原站區及鐵路沿線周邊土地更新再發展。 (4)重構高雄市交通路網、強化大眾運輸的發展。



高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)路線及車站示意圖

附件 1-6

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程計畫
2、進度	☒ 已核定，時間：102 年 6 月 3 日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 規劃中，預計報和時間：____ 年 ____ 月 ____ 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	建構環島鐵路電氣化路網為國家既定政策，環島鐵路目前未電化路段包含南迴線及屏東線潮州至枋寮段，本路段為環島鐵路電化路網之最後一哩。 行政院於 102 年 6 月 3 日核定本計畫，優先完成電氣化路網，並強化鐵路安全性，逐步建構全島一日生活圈願景。
4、區位及範圍	計畫所在縣市為臺東縣、屏東縣，南迴線西起枋寮站，東至台東站，全長約 98.2 公里；潮枋段北起潮州站，南至枋寮站，長約 25.2 公里，詳附圖。
5、計畫期程	102 年 7 月至 111 年 3 月。
6、計畫內容概述	本計畫路線總長約 123.4 公里，原線鐵路之電氣化，一併改善沿線之鐵路橋涵、隧道、邊坡保護、車站、平交道及機電設備等。
7、計畫效益	1. 鐵路快捷化：提升列車速率，期以 90 分鐘從高雄直達臺東為願景，並疏解公路容量不足問題。 2. 動力一元化：達成車種簡化目標、增加列車調度靈活性。 3. 節能減碳：減少廢氣排放，改善隧道、車站及車內空氣品質，符合永續綠色大眾運輸。 4. 促進東部觀光：改善車站服務效能，配合遊憩據點分布與運具整合，建立接駁公共運輸及兩鐵遊憩系統。

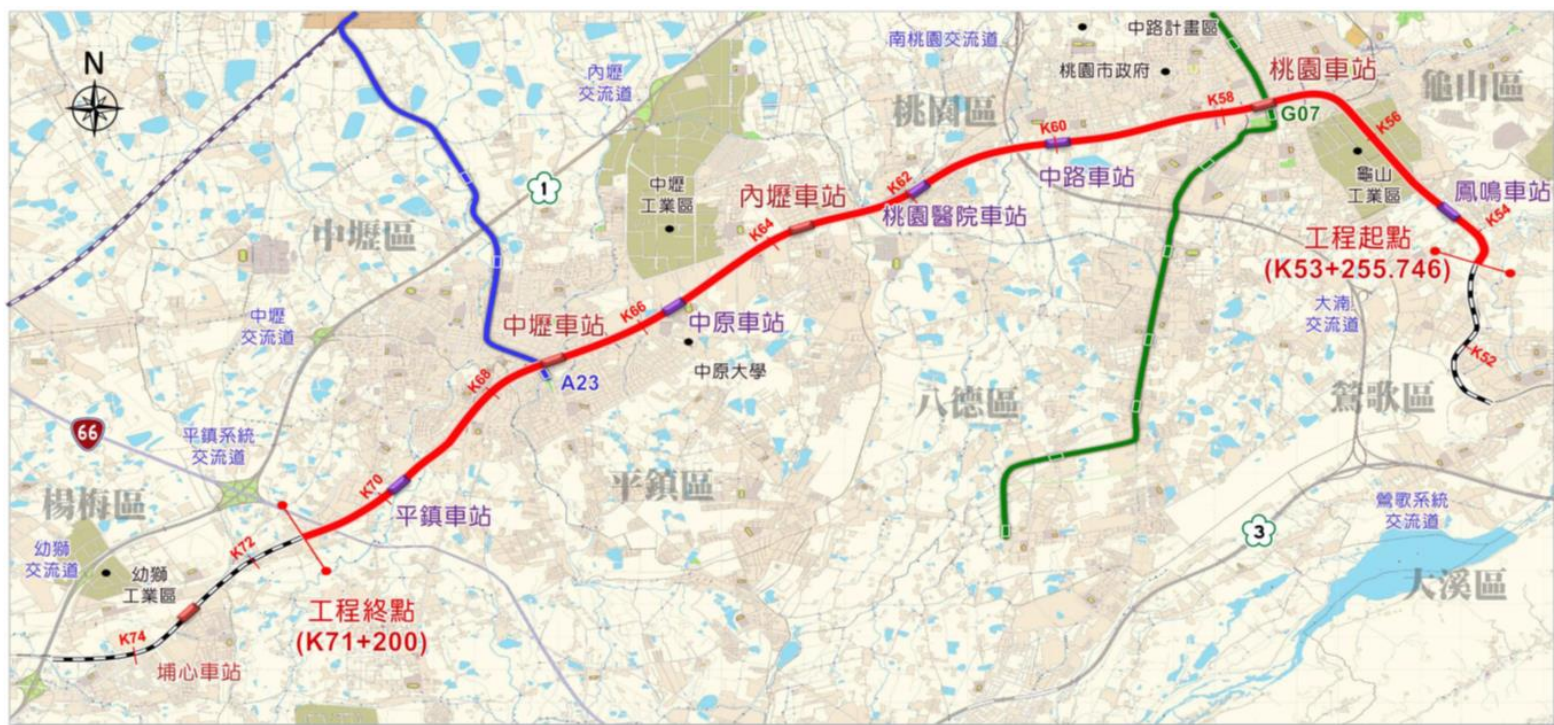


臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程路線及車站示意圖

表 2-1

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	桃園都會區鐵路地下化計畫
2、進度	☐ 已核定，時間：____年____月____日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____年____月____日 ☒ 綜合規劃中，預計報核時間：108年4月30日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	桃園市政府辦理之「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」，業奉行政院106年7月31日核定，並已列入前瞻基礎建設計畫。本計畫可與桃園航空城捷運線、桃園機場捷運線形成桃園都會區通勤軌道網路，符合國際發展綠運輸潮流趨勢並兼具節能減碳的環保效果。
4、區位及範圍	本計畫路線自新北市鶯歌區鳳鳴陸橋北側至桃園市平鎮區台66線附近，詳附圖。
5、計畫期程	於106年1月委託綜合規劃技術顧問辦理，預定108年1月完成綜合規劃期末報告。計畫核定後，預計10年完工。
6、計畫內容概述	路線長17.945公里，共設8站，包括既有車站3站(桃園、內壢、中壢)，新增通勤車站5站(鳳鳴、中路、桃園醫院、中原、平鎮)。
7、計畫效益	1. 依106年7月31日行政院核定之可行性研究報告書所列，計畫自償率15.05%，自償性經費181.7億元，包括車站土地開發、租稅增額、增額容積等效益。 2. 本計畫除改建既有桃園、內壢及中壢站，另增設5座通勤站(鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮站等)，沿線消除平交道20處、陸橋8座、地下道8處，其中桃園車站與捷運綠線G07站、中壢車站與機場捷運A23站銜接轉乘。



桃園都會區鐵路地下化計畫路線及車站示意圖

附件 2-2

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	花東地區鐵路雙軌電氣化計畫
2、進度	☐ 已核定，時間：____年____月____日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____年____月____日 ☒ 綜合規劃中，預計報核時間：109 年 3 月 31 日 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	為符合東部永續發展構想，促進花東地區整體觀光發展，交通部鐵道局前辦理「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」及「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」，完成臺鐵列車動力一元化，提升花東地區鐵路運輸聯外效能。。 爰此，為因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，滿足民眾返鄉及觀光需求與落實節能減碳政策，期能以鐵路建設作為東部地區公共運輸主軸，爰啟動「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」。
4、區位及範圍	花蓮縣花蓮車站至臺東縣知本車站  The map illustrates the railway route from Hualien Station (花蓮站) in the west to Zhenmin Station (三民站) in the east. Key stations marked along the route include Hualien (花蓮), Shoufeng (壽豐), Nanyang (南平), Guangfeng (光復), and Taitung (臺東). The map also shows surrounding geographical features and other transportation infrastructure like highways.

5、計畫期程	計畫核定後 7 年
6、計畫內容概述	花蓮縣花蓮車站至臺東縣知本車站沿線現有單軌區段雙軌化，約 112.65 公里。
7、計畫效益	1. 提昇效率，雙線運轉降低延誤的衝擊，建構東部可靠、準點的鐵道服務 2. 擴充運能，結合定型化班表充分發會鐵路運輸功能，同時滿足區內與聯外運輸需求 3. 互為備援，降低災害風險與影響，提高事故容受力，維持穩定的運輸服務

表 2-3

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容						
1、計畫名稱	臺鐵南港至花蓮提速改善計畫						
2、進度	☐ 已核定，時間：____年__月__日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____年__月__日 ☒ 綜合規劃中，預計報核時間：109 年 12 月底 ☐ 其它：_____						
3、緣起及目的	考量臺鐵東部一票難求及國道五號雪隧壅塞，爰啟動臺鐵南港至花蓮提速改善計畫。						
4、區位及範圍	規劃範圍位於臺鐵南港-花蓮間 						
5、計畫期程	計畫核定後 13 年						
6、計畫內容概述	路廊評選首就交通運輸、地區發展、工程執行、環境影響及經濟財務各方面綜合考量，研擬 2 個新路線方案，經綜合評估以「新方案 2」南港-雙溪-大溪-頭城為優選方案。 <table border="1"> <tr> <td colspan="2">■ 新方案一</td> </tr> <tr> <td>1. 工程範圍</td> <td>自臺北南港站至宜蘭頭城，全長 36.3 公里</td> </tr> <tr> <td>2. 隧道工程</td> <td>3 座長隧道，總長 32.8 公里</td> </tr> </table>	■ 新方案一		1. 工程範圍	自臺北南港站至宜蘭頭城，全長 36.3 公里	2. 隧道工程	3 座長隧道，總長 32.8 公里
■ 新方案一							
1. 工程範圍	自臺北南港站至宜蘭頭城，全長 36.3 公里						
2. 隧道工程	3 座長隧道，總長 32.8 公里						

	3. 車站工程	頭城車站
	■ 新方案二	
	1. 工程範圍	自臺北南港站經宜蘭大溪站至頭城站，全長 53 公里
	2. 隧道工程	2 座長隧道，總長 35.8 公里
	3. 車站工程	1. 新建 2 車站：雙溪新站(與雙溪站共站)、烏石港站 2. 改建 3 車站：大溪車站、龜山車站、頭城車站
7、計畫效益	1. 提供東台灣快捷的鐵路運輸服務。 2. 與宜蘭線鐵路形成路網，促進區域發展。 3. 創造東部以鐵路運輸為主軸，落實東部低碳旅遊「快速到達、悠游慢活」的觀光及生活環境。	

表 2-4

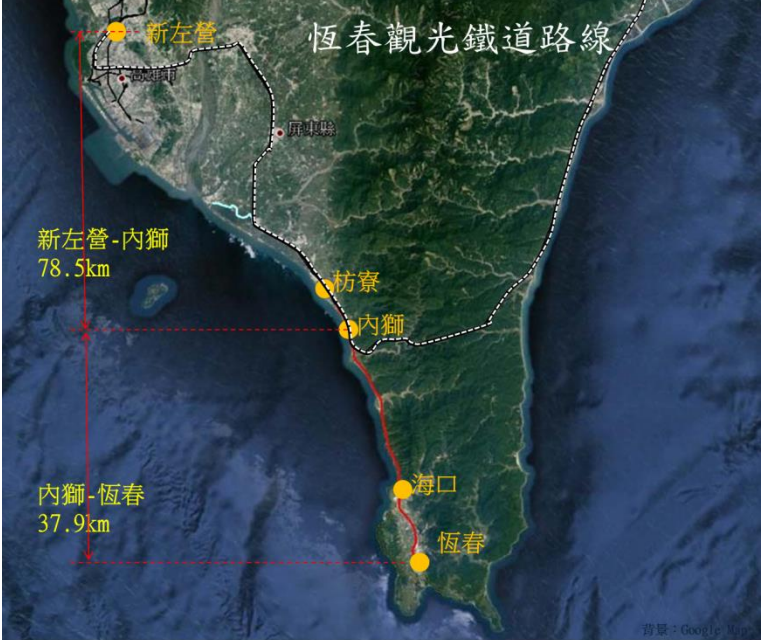
直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	基隆南港間通勤軌道建設計畫
2、進度	☐ 已核定，時間：____年__月__日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____年__月__日 ☒ 可行性研究規劃中，預計報核時間：107 年 12 月底 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	臺鐵樹林-七堵間為東、西路線重疊路段，此區間需同時服務基隆-臺北間短途通勤旅客以及臺北花蓮/臺東間城際運輸，已造成容量瓶頸，實有必要檢討基隆南港間鐵路運輸瓶頸改善。
4、區位及範圍	路線範圍為基隆至南港。 
5、計畫期程	可行性研究核定後 9 年
6、計畫內容概述	● 第一階段構想：於七堵-八堵間，增設橫渡線。（已施工完成）

	● 第二階段構想：利用臺鐵第 3 軌往南延伸南港展覽館，並考量增設一軌，並導入「輕軌」服務概念;未來可延伸市區，目前尚未定案。
7、計畫效益	1. 滿足基隆捷運化服務需求。 2. 舒緩東部一票難求問題。 3. 七堵場站配合開發，帶動基隆河谷廊帶產業發展及促進觀光發展。 4. 引進新穎軌道服務，減少轉乘及提供舒適、便利、服務優質的公共運具，未來具有延伸彈性。

表 2-5

直轄市、縣(市)國土計畫交通運輸部門空間發展計畫彙整表

項目	內容
1、計畫名稱	恆春觀光鐵路計畫
2、進度	☐ 已核定，時間：____年__月__日 ☐ 已完成草案，預計核定時間：____年__月__日 ☒ 可行性研究規劃中，預計報核時間：107 年 12 月底 ☐ 其它：_____
3、緣起及目的	本計畫目的係以鐵路系統串聯恆春半島社區部落與生態旅遊線，兼顧地方觀光經濟發展與生態永續，提供汽機車以外的另一種選擇。續配合觀光局辦理之恆春半島觀光發展藍圖規劃成果，朝車站結合社區模式發展，創造地方特色，適時搭配攔截圈減少私人運具進入墾丁，最終目標在平衡鄉鎮發展，減輕墾丁國家公園環境壓力。
4、區位及範圍	路線範圍為屏東縣枋山鄉至屏東縣恆春鎮。 
5、計畫期程	計畫核定後 6 年半。
6、計畫內容概述	1. 新建鐵路由內獅站起至恆春站止，路線全長約 37.9km，其中路堤長度約 19.2km，橋梁長度約

	18.7km，採單軌電化傳統鐵路系統。 2. 新設 7 座車站，其中楓港、車城、五里亭等 3 站為高架車站，新枋山、竹坑、海口、恆春等 4 站為平面車站，另改建 1 座車站(內獅站)，共計 8 座車站。 3. 本計畫總經費約 231.4 億元。
7、計畫效益	1. 健全公共運輸骨幹，舒緩恆春半島交通問題 2. 發展鐵路觀光模式，豐富恆春半島旅遊元素 3. 串聯活化地區景點，帶動恆春半島整體發展 4. 引進綠色節能運具，維護恆春半島生態環境