

2.1.5.2 捷運車站周邊地區土地使用現況

本捷運路線相關場站周邊地區之土地及建物使用現況說明如下，並詳圖2.1-11~圖2.1-20所示，其各場站規劃詳見第7.2節。

一、臺中港機廠

臺中港機廠位於臺中港區內，臨近港區公園、臺中港旅客服務中心及中突堤檢查哨。

二、東海停車場

東海停車場位於臺灣大道北側保護區街廓上。

三、BA1車站

BA1車站位於臺中港內，其周邊土地使用包括臺中港務局、臺中港旅客服務中心及港區公園。

四、BA2車站

BA2車站位於臺灣大道與文化路交叉路口附近，鄰近梧棲國小，周邊土地使用以商業使用為主，其中夾雜部分住宅使用，商業使用以零售業為主。

五、BA3車站

BA3車站位於臺灣大道上童綜合醫院旁，鄰近梧棲體育場，周邊土地使用以住宅使用及停車場為主，並夾雜零星商業使用。

六、B1車站

B1車站鄰近沙鹿火車站，周邊土地使用為市地重劃區，目前以空地、住宅使用為主。

七、B2車站

B2車站鄰近靜宜大學，周邊土地使用以住宅及農業使用為主，商業使用則以汽車零售與相關服務業為主；車站周遭除部分商業使用為T棚或鐵皮結構外，建築物多為3~5層樓新建鋼筋混凝土結構，

屋況良好。

八、B3車站

B3車站鄰近弘光科技大學，周邊土地使用主要為住宅及農業使用，並夾雜部分商業及寺廟使用；車站周遭除部分工業使用為T棚或鐵皮結構外，建築物多為3~5層樓新建鋼筋混凝土結構，屋況良好。

九、B4車站

B4車站位於中棲路(現行臺灣大道)(50公尺)與鎮南路(7公尺)交叉路口附近，鄰近中華電信機房，周邊土地使用以山坡地為主，建物稀少，另有加油站及液化煤氣分裝場。

十、B5車站

B5車站位於臺灣大道(50公尺)與國際街(11公尺)交叉路口附近，其周邊土地使用南側以商業使用為主，北側以雜林草地及農業使用為主，其商業使用多為餐飲零售業，另外站區北側現況主要為雜草空地；車站周遭建築物臺灣大道南側多為4~6層樓鋼筋混凝土結構，屋況良好，臺灣大道北側主要為T棚或鐵皮結構。

十一、B6車站

B6車站位於臺灣大道(50公尺)與東大路(25公尺)交叉路口附近，鄰近東海大學及臺中榮民總醫院，周邊土地使用以商業及工業使用為主，商業使用以醫療用品販賣為主；車站周遭建築物以鐵皮結構為主，另有部分鋼筋混凝土結構，屋況不佳。

十二、B7車站

B7車站位於臺灣大道(50公尺)與工業一路(25公尺)交叉路口附近，鄰近台糖量販店，周邊土地使用多以住宅使用為主，沿街則為商業使用；車站周遭建築物以大樓型式為主，屋況良好。

十三、B8車站

B8車站位於臺灣大道(60公尺)與河南路(25公尺)交叉路口附近，鄰近秋紅谷廣場，周邊土地使用以住宅及商業使用為主，其商業使用以餐飲業、零售業與國道客運為主；車站周遭建築物多為

2~5層樓鋼筋混凝土結構及磚造結構，其屋況不佳，另有部分10層樓以上高樓，屋況良好。

十四、B9車站

B9車站位於臺灣大道(60公尺)與文心路(40公尺)交叉路口附近，鄰近臺中高級農業職業學校(興農股份有限公司教育合作實習農場)，周邊土地使用以商業使用及市政機能為主，其商業使用以餐飲零售業與大型賣場為主；車站周遭建築物以大樓型式為主，屋況良好。

十五、B10車站

B10車站位於臺灣大道(50公尺)與忠明南路(30公尺)交叉路口附近，鄰近忠明國小，周邊土地使用以住宅及商業使用為主，商業使用主要為商業大樓及餐飲業等；車站周遭建築物多為2~5層樓鋼筋混凝土結構，屋況良好。

十六、B11車站

B11車站位於臺灣大道(50公尺)與英才路(25公尺)交叉路口附近，鄰近本市消防局中港分隊、中正國小及綠園道，周邊土地使用以商業使用為主，其他尚包括停車、住宅等使用。在商業使用方面主要包括辦公大樓、臺中金典酒店及餐飲業等；車站周遭建築物5層樓以上鋼筋混凝土結構為主，整體屋況良好。

十七、B12車站

B12車站位於民權路(25公尺)與五權路(30公尺)交叉路口附近，鄰近臺中教育大學及其附設小學，周邊土地使用以商業使用為主，包括餐飲業、休閒娛樂業、金融業等；車站周遭建築物以鋼筋混凝土結構為主，沿街建物以低樓層建物較老舊，其餘屋況良好。

十八、B13車站

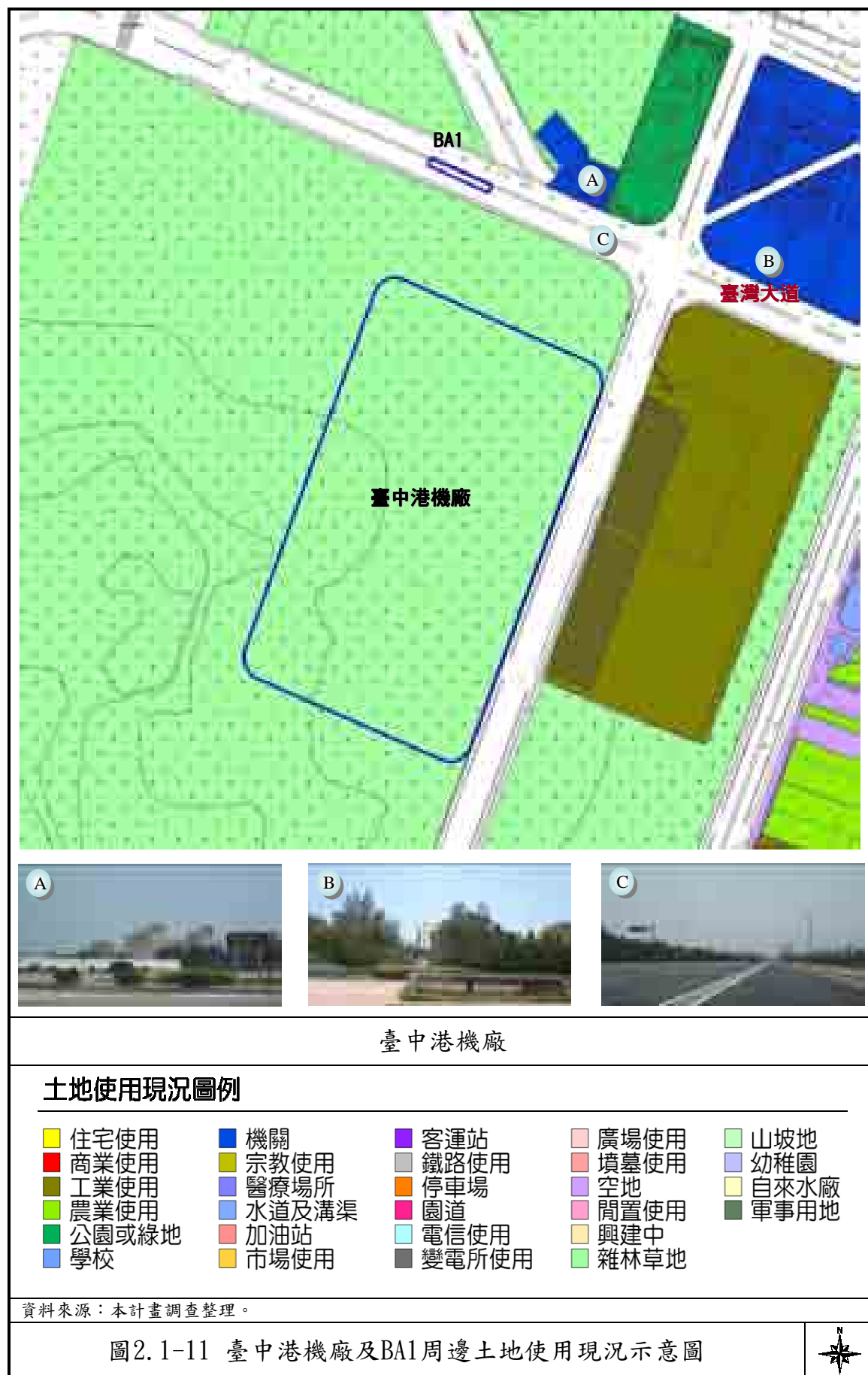
B13車站位於民權路(25公尺)與三民路(20公尺)交叉路口附近，周邊土地使用主要為商務辦公、行政及學校機能，包括臺中州廳、辦公大樓、臺中醫院及臺中護專、居仁國中等學校；車站周遭建築物多為樓層較高之鋼筋混凝土結構，整體屋況良好。

十九、B14車站

B14車站位於建國路(30公尺)與中正路(現行臺灣大道)(20公尺)交叉口附近，鄰近臺鐵臺中車站，亦為國道客運的聚集地，周邊土地使用主要包括辦公大樓、餐飲業、零售業及旅館等；車站周遭建築物多為2~4層樓鋼筋混凝土結構，另有部分磚造平房及10層樓以上高樓，建物分布密集，除八德街兩側建物較為老舊外，其餘屋況堪稱良好。

二十、B15車站

B15車站位於進德路與樂業一路交叉路口附近，已完成區段徵收工程。

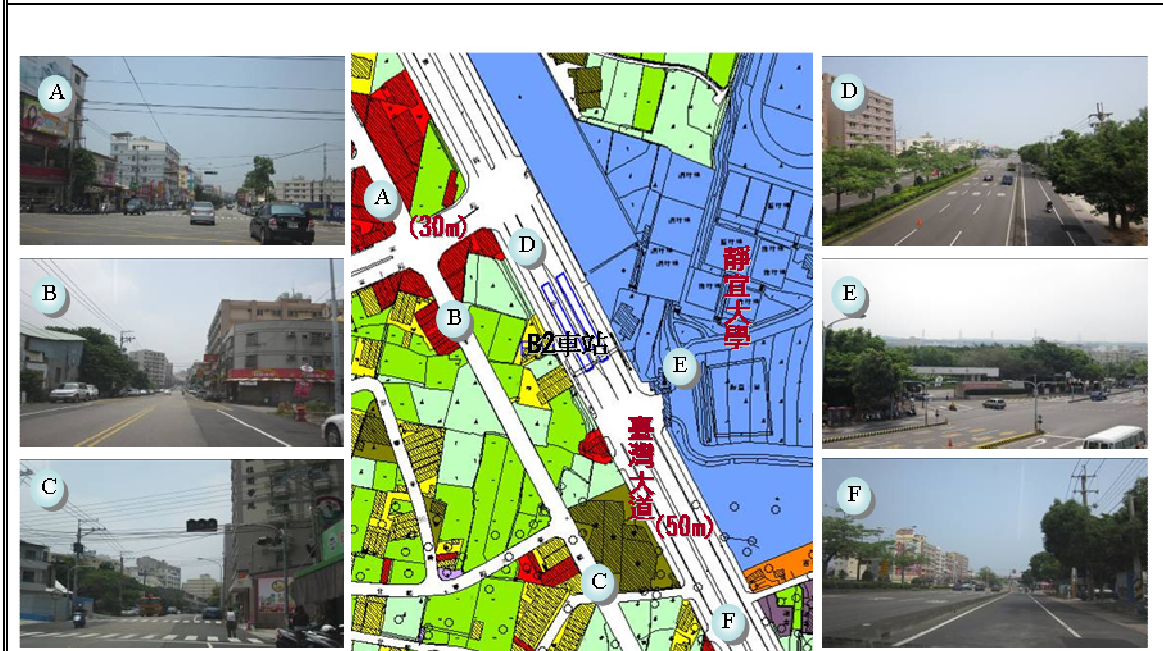








B1車站



B2車站

土地使用現況圖例

住宅使用	機關	客運站	廣場使用	山坡地
商業使用	宗教使用	鐵路使用	墳墓使用	幼稚園
工業使用	醫療場所	停車場	空地	自來水廠
農業使用	水道及溝渠	園道	閒置使用	軍事用地
公園或綠地	加油站	電信使用	興建中	
學校	市場使用	變電所使用	雜林草地	

資料來源：本計畫調查整理。

圖2.1-14 B1車站、B2車站周邊土地使用現況示意圖

















2.1.5.3地權地價分析

一、地權分析

捷運機廠及捷運車站周邊地區之地權現況詳表2.1-14及表2.1-15。

表2.1-14 機廠周邊地權分析表

車站	說明	土地權屬
臺中港機廠	臺中港機廠周邊之土地權屬以中華民國為主，零星土地為公有，車站與機廠之土地權屬為中華民國所有。	
東海停車場	東海停車場周邊之土地權屬以私有為主，零星土地為公有，停車場之土地權屬為私有。	

資料來源：中興地政事務所、中山地政事務所、中正地政事務所、太平地政事務所及清水地政事務所，100年3月。

表2.1-15 車站周邊地權分析表

車站	說明	土地權屬
BA1 車站	BA1車站周邊之土地權屬以中華民國為主，車站與機廠之土地權屬為中華民國所有。	
BA2 車站	BA2車站周邊土地權屬以私有地、臺中市為主，零星土地為中華民國、臺中農田水利會及未登錄地，周邊道路為臺中市所有，臺灣大道之土地權屬則為中華民國、臺中市所有，零星土地為未登錄地。	
BA3 車站	BA3車站周邊土地權屬以私有地為主，零星土地為公私共有、臺中市及臺中農田水利會及未登錄地，周邊道路為臺中市所有，臺灣大道之土地權屬則為中華民國所有。	
B1 車站	B1車站周邊土地權屬主要為公有地，公有地外側則為私有地。	

車站	說明	土地權屬
B2 車站	B2車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道之土地權屬為公有、市有、公私共有及私有地。	
B3 車站	B3車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道之土地權屬為公有、市有、公私共有及私有地。	
B4 車站	B4車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道之土地權屬為公有。	
B5 車站	B5車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道外側道路為市有，道路中央部分土地仍為私有地。	

車站	說明	土地權屬
B6 車站	B6車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道之土地權屬主要為市有。	
B7 車站	B7車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	
B8 車站	B8車站周邊土地權屬北側以私有地為主，南側土地主要為臺中市所有，臺灣大道之土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	
B9 車站	B9車站周邊土地權屬北側以私有地為主，南側新市政中心主要為市有夾雜部分私有地，臺灣大道之土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	

車站	說明	土地權屬
B10 車站	B10車站周邊土地權屬除北側忠明國小為臺中市所有外，多以私有地為主，臺灣大道之土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	
B11 車站	B11車站周邊土地權屬以私有地為主，臺灣大道之土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	
B12 車站	B12車站西南側臺中教育大學及其附屬小學土地權屬為公有，民權路之土地權屬包括公有、市有、公私共有、私有。	
B13 車站	B13車站民權路東北側周邊土地權屬以私有地為主，民權路西南側主要為公有及市有，民權路土地權屬為市有。	

車站	說明	土地權屬
B14 車站	B14車站周邊土地權屬以私有地為主，臺鐵臺中站及其鐵路用地為公有，周邊道路多為公有或市有。	
B15 車站	B15車站周邊土地權屬主要為市有。	

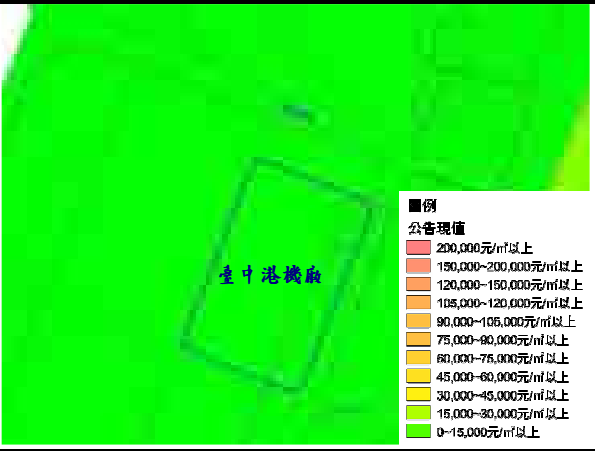
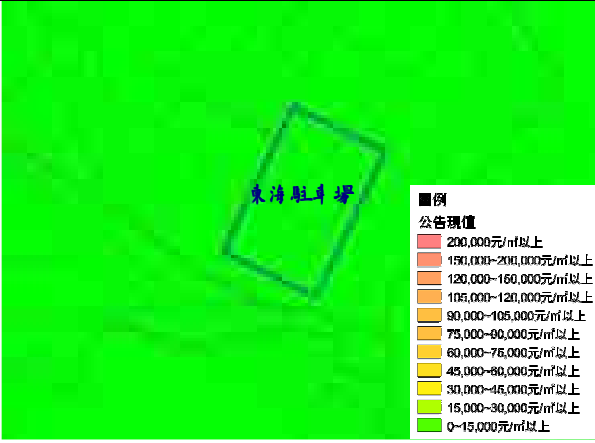
資料來源：中興地政事務所、中山地政事務所、中正地政事務所、太平地政事務所及清水地政事務所，100年3月。

二、地價分析

(一)公告現值

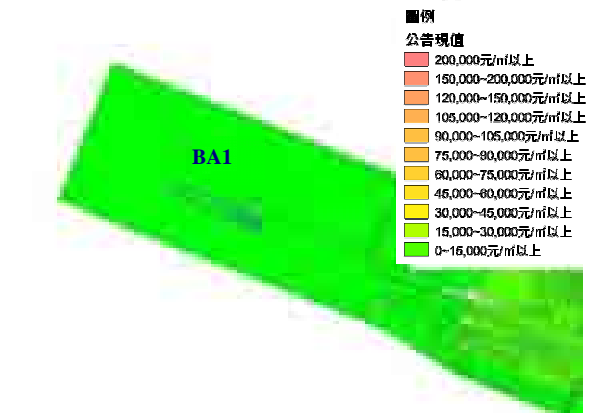

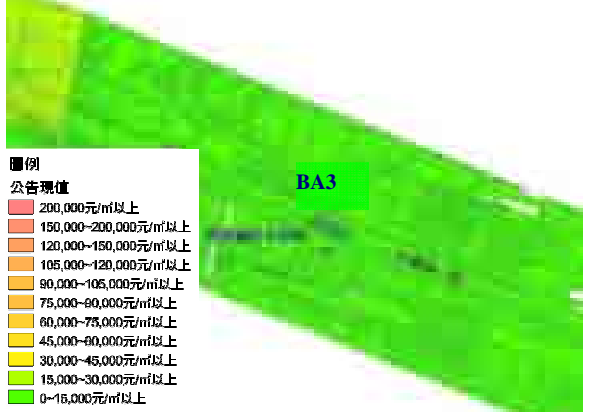
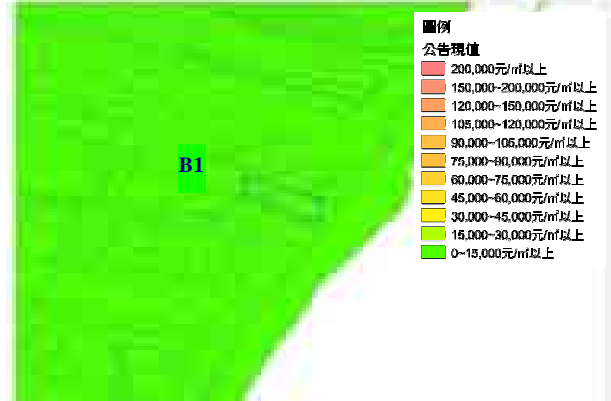
捷運機廠與捷運車站周邊地區之地價現況詳表2.1-16及表2.1-17所示。

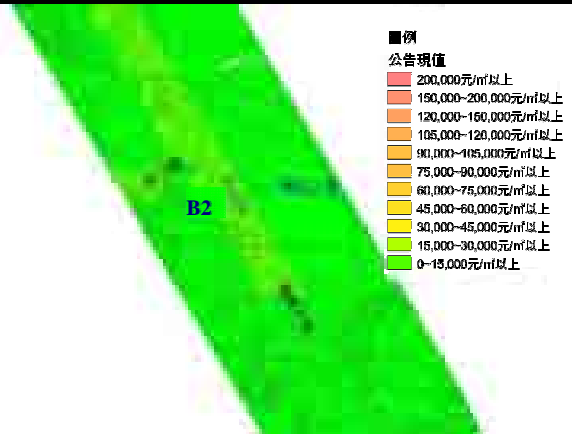
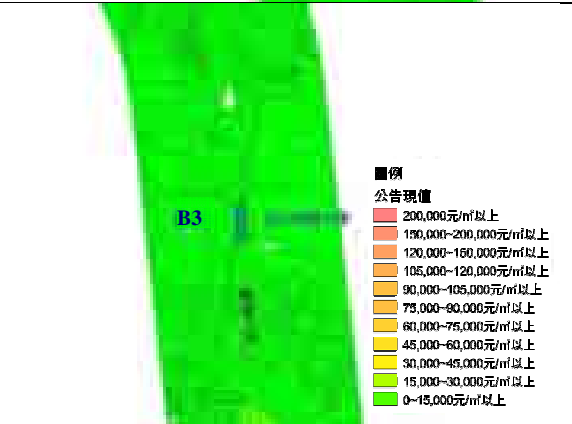
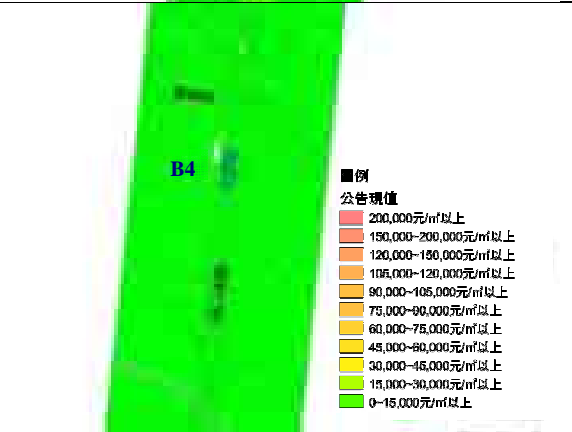
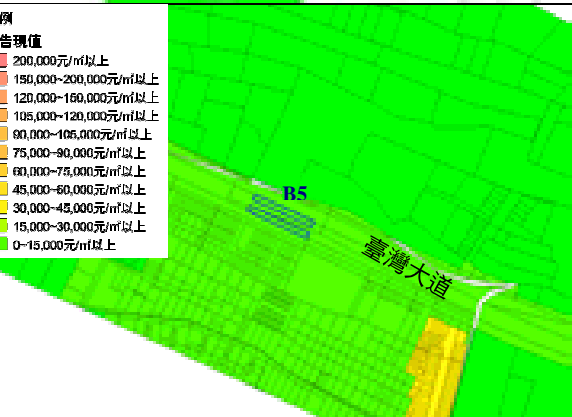
表2.1-16 機廠周邊地價分析表

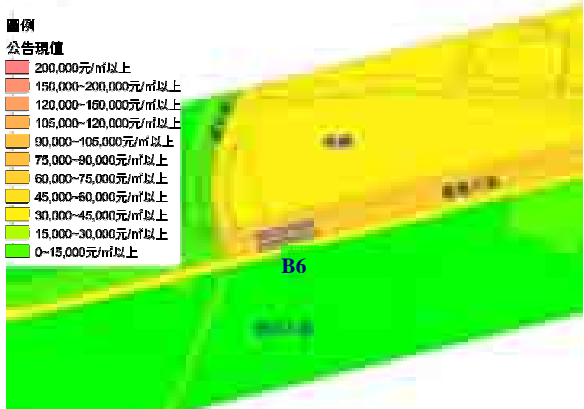

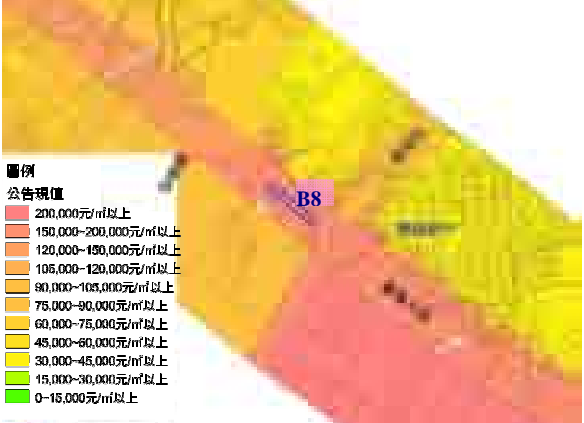
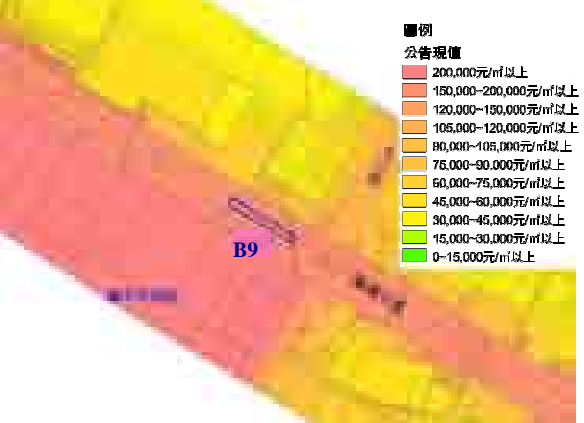
車站	說明	公告現值
臺中港機廠	臺中港機廠周邊地區土地公告現值為5,500元/m ² 至8,772元/m ² 不等。	 <p>■例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上
東海停車場	東海停車場周邊地區土地公告現值為3,400元/m ² 至8,500元/m ² 不等。	 <p>■例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上

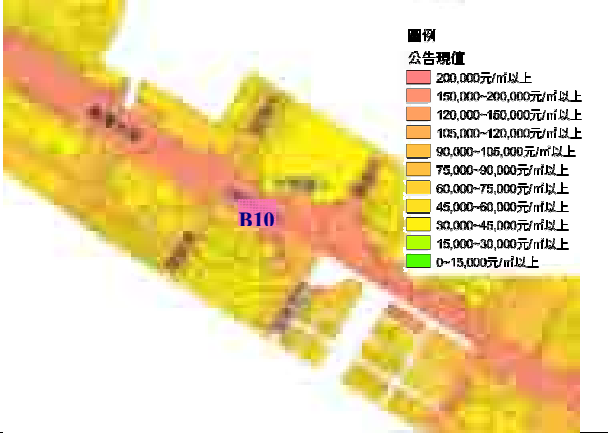
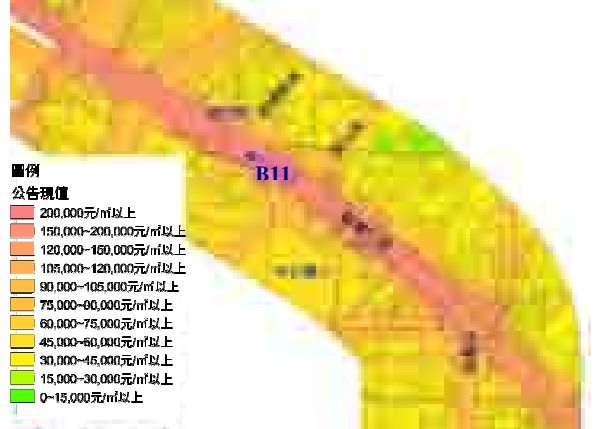
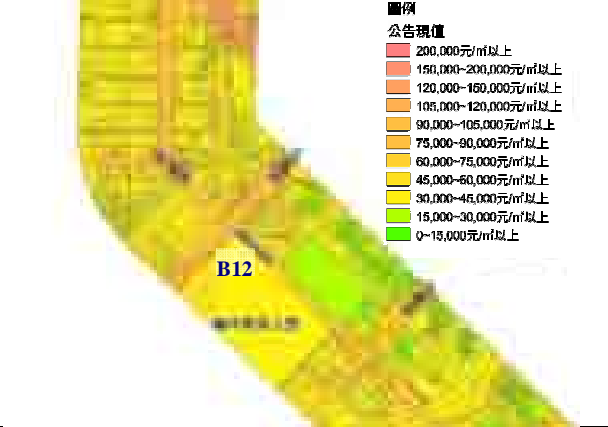
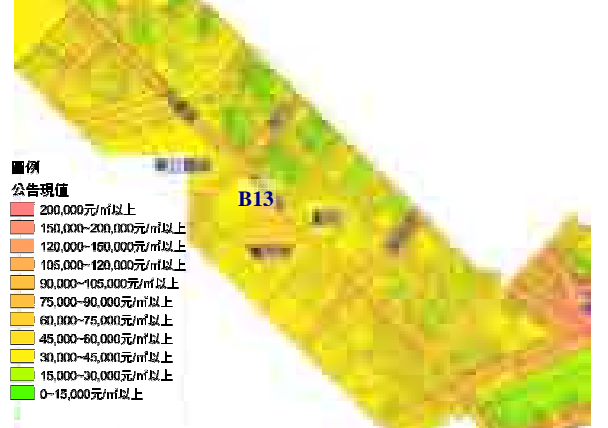
資料來源：中興地政事務所、中山地政事務所、中正地政事務所及清水地政事務所，103年。

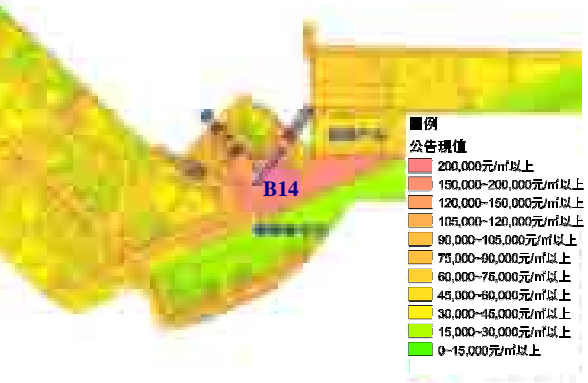
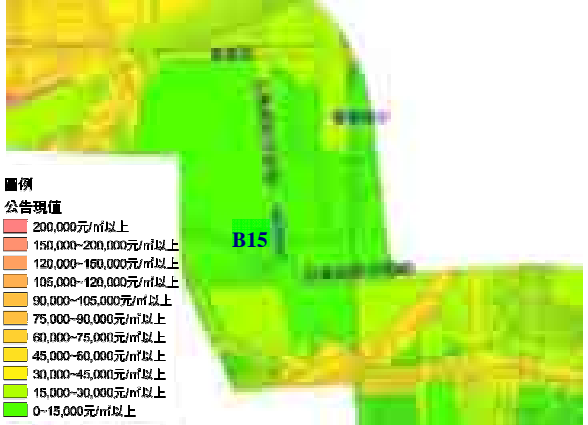
表2.1-17 車站周邊地價分析表

車站	說明	公告現值
BA1 車站	BA1車站周邊地區土地公告現值為4,400元/㎡至4,700元/㎡不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/㎡以上 150,000~200,000元/㎡以上 120,000~150,000元/㎡以上 105,000~120,000元/㎡以上 90,000~105,000元/㎡以上 75,000~90,000元/㎡以上 60,000~75,000元/㎡以上 45,000~60,000元/㎡以上 30,000~45,000元/㎡以上 15,000~30,000元/㎡以上 0~15,000元/㎡以上
BA2 車站	BA2車站周邊地區土地公告現值為14,300元/㎡至24,000元/㎡不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/㎡以上 150,000~200,000元/㎡以上 120,000~150,000元/㎡以上 105,000~120,000元/㎡以上 90,000~105,000元/㎡以上 75,000~90,000元/㎡以上 60,000~75,000元/㎡以上 45,000~60,000元/㎡以上 30,000~45,000元/㎡以上 15,000~30,000元/㎡以上 0~15,000元/㎡以上
BA3 車站	BA3車站周邊地區土地公告現值為12,600元/㎡至21,900元/㎡不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/㎡以上 150,000~200,000元/㎡以上 120,000~150,000元/㎡以上 105,000~120,000元/㎡以上 90,000~105,000元/㎡以上 75,000~90,000元/㎡以上 60,000~75,000元/㎡以上 45,000~60,000元/㎡以上 30,000~45,000元/㎡以上 15,000~30,000元/㎡以上 0~15,000元/㎡以上
B1 車站	B1車站周邊地區土地公告現值為9,000元/㎡至14,800元/㎡不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/㎡以上 150,000~200,000元/㎡以上 120,000~150,000元/㎡以上 105,000~120,000元/㎡以上 90,000~105,000元/㎡以上 75,000~90,000元/㎡以上 60,000~75,000元/㎡以上 45,000~60,000元/㎡以上 30,000~45,000元/㎡以上 15,000~30,000元/㎡以上 0~15,000元/㎡以上

車站	說明	公告現值
B2 車站	B2車站周邊地區土地公告現值為 9,200 元 / m ² 至 23,000 元 / m ² 不等。	
B3 車站	B3車站周邊地區土地公告現值為 10,500 元 / m ² 至 16,000 元 / m ² 不等。	
B4 車站	B4車站周邊地區土地公告現值為 4,100 元 / m ² 至 9,800 元 / m ² 不等。	
B5 車站	B5車站周邊地區土地公告現值為 10,000 元 / m ² 至 16,600 元 / m ² 元不等。	

車站	說明	公告現值
B6 車站	B6車站周邊地區土地公告現值為10,000元/m ² 至85,500元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上
B7 車站	B7車站周邊地區土地公告現值為52,600元/m ² 至120,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上
B8 車站	B8車站臺灣大道以北周邊地區土地公告現值為54,200元/m ² 至169,000元/m ² 不等，臺灣大道以南周邊地區土地公告現值為98,690元/m ² 至296,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上
B9 車站	B9車站西南側新市政中心附近公告現值為282,000元/m ² ，東南側愛買附近土地公告現值為70,000元/m ² 至172,000元/m ² 不等，臺灣大道以北周邊地區土地公告現值為10,000元/m ² 至85,500元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上

車站	說明	公告現值
B10 車站	B10車站太原路精誠路以東周邊地區土地公告現值為60,800元/m ² 至168,800元/m ² 不等，太原路精誠路以西周邊地區土地公告現值為64,000元/m ² 至166,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上
B11 車站	B11車站除部分臺灣大道土地公告現值為18,400元/m ² 外，其餘周邊地區土地公告現值為55,900元/m ² 至167,700元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上
B12 車站	B12車站周邊地區土地公告現值為34,500元/m ² 至104,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上
B13 車站	B13車站周邊地區土地公告現值為34,500元/m ² 至98,600元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000~200,000元/m²以上 120,000~150,000元/m²以上 105,000~120,000元/m²以上 90,000~105,000元/m²以上 75,000~90,000元/m²以上 60,000~75,000元/m²以上 45,000~60,000元/m²以上 30,000~45,000元/m²以上 15,000~30,000元/m²以上 0~15,000元/m²以上

車站	說明	公告現值
B14 車站	B14車站未來與臺鐵臺中車站共站，鐵路用地及臺中車站後站周邊地區土地公告現值為37,800元/m ² 至46,000元/m ² 不等，臺中車站前站周邊地區土地公告現值為48,500元/m ² 至166,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上
B15 車站	B15車站周邊地區土地公告現值為29,800元/m ² 至49,000元/m ² 不等。	 <p>圖例 公告現值</p> <ul style="list-style-type: none"> 200,000元/m²以上 150,000-200,000元/m²以上 120,000-150,000元/m²以上 105,000-120,000元/m²以上 90,000-105,000元/m²以上 75,000-90,000元/m²以上 60,000-75,000元/m²以上 45,000-60,000元/m²以上 30,000-45,000元/m²以上 15,000-30,000元/m²以上 0-15,000元/m²以上

資料來源：中興地政事務所、中山地政事務所、中正地政事務所及清水地政事務所，105年。

(二)土地市價

分析近年(104年2月~107年4月)計畫範圍周遭地區土地交易價格，於住宅區、商業區皆屬B9站周邊土地成交價格最高，詳表2.1-18所示。

表2.1-18 計畫區周邊住宅區及商業區土地成交價格一覽表

土地使用分區			
住宅區		商業區	
場站名稱	平均成交單價 (萬元/坪)	場站名稱	平均成交單價 (萬元/坪)
BA1	15.12	BA1	-
BA2	22.10	BA2	-
BA3	25.50	BA3	-
B1	21.96	B1	-
B2	17.22	B2	-
B3	10.56	B3	-
B4	14.67	B4	-
B5	18.48	B5	-
B6	18.37	B6	-
B7	21.57	B7	-
B8	25.77	B8	27.40
B9	26.97	B9	36.14
B10	25.50	B10	28.80
B11	26.69	B11	27.61
B12	24.18	B12	27.94
B13	24.98	B13	32.28
B14	21.17	B14	29.76
B15	23.60	B15	27.25

資料來源：內政部不動產交易實價查詢服務網。

2.2 上位計畫

茲綜各項上位計畫對本都會區訂定之相關發展目標，內容說明如后：

一、國土計畫法(民國105年)

國土計畫法為國土利用的最上位指導原則，並分成二層級之計畫體系，分別為全國國土計畫及直轄市、縣(市)國土計畫，並將臺灣土地分為國土保育地區、海洋資源地區、農業發展地區、城鄉發展地區，其中，城鄉發展區包括原先的都市計畫區，非都市計畫區裡的土地鄉村區、工業區、特定專用區等等。

二、全國國土計畫(107年5月發布實施)

(一)計畫年期

計畫年期為民國125年。

(二)相關內容概要

全國國土計畫載明全國國土空間之規劃原則、整體發展政策、國土及海域的保育或發展策略、農地資源的保護或發展策略、城鄉發展空間的發展策略、未來成長管理策略，及住宅、產業、運輸、重要公共設施等其他相關部門空間發展策略，以指導縣市國土計畫。

運輸部門空間發展策略有關軌道運輸與都市公共運輸之發展策略如下：

項目	策略
軌道運輸	<ol style="list-style-type: none"> 1. 整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，擴大軌道系統服務範圍。 2. 升級與活化既有軌道設施，提高整體運輸容量與服務水準。 3. 加強整合軌道運輸與土地使用開發，啟動因地制宜且可行的建置方案，帶動鐵路站區及沿線周邊土地更新再發展。 4. 適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍。
都市公共運輸	<ol style="list-style-type: none"> 1. 直轄市、縣(市)政府應因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。 2. 都市空間應導入大眾運輸導向發展(TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發

	<p>展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。</p> <p>3. 建立良好的公共運輸服務與完整規劃（如公車系統整合轉乘、站牌與候車空間調整、停車轉乘捷運規劃、人行與自行車動線規劃等），提升公共運輸使用率。</p> <p>4. 配合適當的私人運具管理策略（如實施路邊停車收費管理、加強違停拖吊、禁止路邊停車等），限制私人運具之成長與使用，強化運輸部門節能減碳效能。</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(三)與本計畫相關之概述

興建軌道運輸系統為提昇大眾運輸服務品質與能量的主要手段之一。本捷運路線完工通車後，結合臺中捷運綠線、雙港捷運及臺鐵系統，可有效形成本都會區捷運路網骨幹，建構本都會區高服務品質之軌道運輸系統，增進路網運輸效率並促進地區整體繁榮，達成都會區內、鄉鎮至地方中心間，30至60分鐘內之通勤交通服務之目標。

三、國土空間發展策略計畫(行政院經建會，民國99年2月)

本策略計畫確認國土發展所面臨的關鍵發展趨勢與課題，進而擘劃確立未來國土空間發展的願景、目標及發展構想，並擬定有關國土保育與永續資源管理、創新與產業經濟發展、城鄉永續發展、交通及通訊基礎建設之空間發展政策綱領，以及進一步從最根本的土地、資金、組織、法令、治理等五大面向研提國土空間治理之行動計畫，計畫願景如圖2.2-1所示。



資料來源：國土空間發展策略計畫(核定本)，民國99年2月。

圖2.2-1 國家空間發展策略計畫願景圖

(一)與本案相關之計畫概述

為打造優質生活健康的臺灣，除高品質的居住環境、具地

方風土文化特色與美質的景觀，以及豐富多元的人文、藝術與休閒生活；同時良好的治安、價格合宜的優質住宅、便捷的低碳公共運輸、普及的通訊網路系統、完善的醫療與社會福利服務，亦為未來發展優質健康生活城市所不可或缺的要素，而不同階層之城鄉體系透過合理的公共設施或公共服務資源配置，打造寧適的城鄉生活環境。

加強都會區域運輸系統與路網之整合，發展區域通勤鐵路路網及軌道系統之整合發展。以綠色人本運輸導向之模式發展並推動公共運，加強與土地使用之整合，設立公共運輸發展基金，促進公共運輸長期永續發展。

交通及通訊基礎建設必須滿足更大的機動力(mobility)需求，同時必須符合節能減碳、永續發展的目標，因此，其未來長期發展方向應為建立「無縫便捷」與「永續人本」的運輸環境。

(二)上位指導關係

永續發展、綠色交通、大眾運輸導向發展(Transit Oriented Development)、智慧型成長(Smart Growth)已成為全球都市發展趨勢，因此，我國目前以機動車輛為主的交通規劃及建設方向，有必要轉變成以人為本位的交通系統規劃管理，並推動以綠色運具為主要發展架構、以自然能源為主要機動力來源、展現對使用者的人性關懷及重視社區化與在地化建設。

過去都市運輸規劃係以公路導向為主、行車效率最大化為目標，隨著時間的累積，逐漸對都市環境產生負面衝擊，影響都市生活品質與安全。其次，都會區公共運輸的發展環境不佳，除臺北市以外，其餘縣市公共運輸使用比例均不及10%，明顯低於先進國家都市，有待重視與改善，滿足民眾基本行的需求與都市發展需要。是以本計畫定位為本都會區重要之東西向運輸廊道，強化本都會區公共運輸機能，以建立人性化、親和力、可靠性、舒適性及健康性的交通環境為目標，並推動以綠色運具為主要發展架構。

四、新世紀第三期國家建設計畫(行政院經建會，民國98年1月)

(一)與本案相關之計畫概述

2008年，全球經濟受美國金融危機蔓延影響，成長動能減緩，艱困情況為1930年代以來僅見。展望未來，全球經濟成長將趨和緩，且隨著新興經濟體開展全球布局、原物料價格波動、亞洲經貿結盟網絡成形，以及國際環保規範益趨嚴格，全球國力競賽將益趨激烈。未來政府將全力提振內需、創造就業，以因應外在環境之不利衝擊，維持國內經濟持續穩健成長。

為強化經濟體質，提升生活品質，政府決積極推動「愛臺12建設」，致力均衡區域發展，營造產業創新環境，加速智慧資本累積，打造城鄉新風貌，落實永續發展，以擴大國內需求，創造就業機會，改善投資環境，落實國土空間再造。其中公共建設著重整合高鐵、臺鐵與都會區捷運網，健全整體高快速公路網，建構全島便捷交通網路。

(二)上位指導關係

藉由空間改造，推動全島便捷交通網，計畫指導建設北中南都會區捷運網、北中南都市鐵路立體化及捷運化、東部鐵路提速、電氣化與雙軌化、高速公路與快速公路系統整合等，以達成優質旅行環境、健全物流環境、永續運輸環境之目標。

「節能減碳」已成為全民生活模式，各大都會區需建立便捷交通網，本計畫後續規劃建議提供「無接縫」優質軌道運輸服務，架構速度時代新交通網；使本市區中心至郊區1小時內可到達。

五、振興經濟擴大公共建設投資計畫(民國98年)

為能確保我國經濟穩健成長，促進國內需求，維持國內經濟成長動能，透過連續四年跨大加速辦理公共建設，並以加速推動愛臺12建設為政策主軸，挑選愛臺12建設中之指標性建設項目，優先辦理。

此計畫所稱公共建設投資計畫，指政府主辦之實質公共建設投資計畫，具提振景氣、指標性或有助於區域均衡發展，需擴增預算加速辦理，並期能達到下列目標，重點投資項目整理如表2.2-1所

示：

- (一)完善便捷交通網。
- (二)建構安全及防災環境。
- (三)提升文化及生活環境品質。
- (四)強化國家競爭力之基礎建設。
- (五)改善離島交通設施。
- (六)培育優質研發人力，協助安定就學及就業。

表2.2-1 振興經濟擴大公共建設投資計畫重點投資建設表

項次	目標	重點投資建設
一	完善便捷交通網	1. 都會區捷運； 2. 北中南都市鐵路立體化及捷運化； 3. 東部鐵路服務效能提升； 4. 臺鐵安全提升及支線改善； 5. 高快速公路健全路網。
二	建構安全及防災環境	1. 省道橋樑及危險路段防災； 2. 山坡地及沿海地層下陷地區防災； 3. 老舊校舍補強整建。
三	提升文化及生活環境品質	1. 自來水穩定供水及河川環境營造； 2. 農村再生； 3. 優質生活設施； 4. 下水道建設； 5. 原住民族基礎建設。
四	強化國家競爭力之基礎建設	1. 國際航空城； 2. 國家資通訊應用建設； 3. 都市及工業區更新； 4. 海岸新生。
五	改善離島交通設施	離島海運設施。
六	培育優質研發人才，協助安心就學及就業	1. 就學安全網； 2. 培育優質人力促進就業。

資料來源：1. 行政院經濟建設委員會，「振興經濟擴大公共建設投資計畫」，民國98年2月。
2. 本計畫整理。

六、愛臺12建設總體計畫(民國98年)

「愛臺12建設」為政府全力推動的「經濟發展新藍圖」，主要目的是希望藉由12項重點建設公共建設，再創經濟新奇蹟，以達到

「活力經濟、永續臺灣」的願景及經濟發展、社會公義及環境保護並重之目標。

計畫將以2009年至2016年計8年為期，優先投資於有利於厚植國家競爭力的建設，藉由促進區域適性發展、建構產業創新環境、打造城鄉嶄新風貌、加速智慧資本累積，以及重視環境永續發展等五大基本理念，選定十二項優先建設，並整合振興經濟擴大公共建設投資計畫、六大新興產業、水患治理計畫等當前重要施政計畫，加以落實推動，達成「活力經濟、永續臺灣」的願景及經濟發展、社會公義及環境保護並重之目標，計畫內容整理如表2.2-2所示。

表2.2-2 愛臺12建設總體計畫摘要表

項目	內容
願景目標	1. 擴大國內需求；2. 改善投資環境； 3. 強化經濟體質；4. 提升生活品質。
四大理念	1. 促進區域適性發展；2. 加速智慧資本累積； 3. 建構產業創新環境；4. 打造城鄉嶄新風貌； 5. 重視環境永續發展。
計畫內涵	包含便捷交通網、高雄港市再造、中部高科技產業新聚落、桃園國際航空城、智慧臺灣、產業創新走廊、都市及工業區更新、農村再生、海岸新生、綠色造林、防洪治水及下水道建設等十二項優先建設，總計包括284項實施計畫。
期程	2009年至2016年共計8年
經費	1. 總經費需求約3.99兆元，其中政府預算(含公務預算、特別預算及基金)為2.79兆元，佔總經費70%，民間投資為1.20兆元，佔總經費30%。 2. 政府預算部分(不含地方配合款)民國98及99年度已分別編列3,401.68億元及3,370.88億元。
預期經濟效益	一、可量化部分：
	1. 促進經濟成長—實質GDP規模年平均較未推動之情況提高2.95%。
	2. 增加就業機會—平均每年較未推動之情況增加24.7萬個工作機會。
	二、不可量化部分：
	1. 均衡城鄉發展，提升社會資本
	2. 改善基礎設施，營造優質生活環境
3. 建立生物多樣性生態系，落實國土保安及復育	
4. 培育優質人力，累積人力資本	

資料來源：行政院經濟建設委員會，「愛臺12建設總體計畫」，民國98年12月。

七、全國區域計畫(102年)

(一)計畫年期

計畫年期為民國115年。

(二)相關內容概要

全國區域計畫乃配合國土計畫法草案之空間計畫架構，整併現行臺灣北、中、南、東部等4個區域計畫，並針對全球氣候變遷趨勢，研擬土地使用調適策略原則與訂定農地需求總量及檢討使用管制規定滿足全國糧食安全需求。在國土永續發展之願景下，針對現階段區域發展課題，提出8項計畫目標及相關發展策略，以指導土地分區使用計畫及土地分區管制。土地使用計畫基本架構：

1. 劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理

- (1) 考量土地所在之環境特性與資源敏感情形，劃設環境敏感地區，並予以劃分為災害、生態、文化景觀、資源利用及其他類型，針對不同敏感程度進行差別管理。
- (2) 透過各目的事業主管機關之災害潛勢及防災地圖等相關資料，掌握易致災地區，並適度檢討調整其土地利用型態。

2. 配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討

- (1) 配合綜合治理計畫，就流域範圍進行整體規劃，針對河川上、中、下游地區，分別研擬空間發展策略。
- (2) 尚未污染或污染輕微的河川流域應加強自然環境保育。
- (3) 都市計畫地區與非都市土地開發案應進行逕流總量管制，規範透水面積、留設滯洪與蓄洪緩衝空間，並加強水資源回收利用。
- (4) 為確保水源供給、增加滯洪功能等目的所施設的人工湖、平面水庫等設施，視同資源利用敏感類之環境敏感地區，為避免影響周邊環境與污染水體，後續申請設施型使用分區變更之區位應與此類設施保持適當緩衝距離。

3. 整合產業發展需求，提升產業發展競爭力

- (1) 考量環境容受力，依據產業政策及其發展需求，直轄市、縣(市)區域計畫得指定劃設產業型之「新訂或擴大都市計畫」及「開發利用申請設施型使用分區變更區位」。

- (2)以現有產業園區、工業區為優先，連結研究機構與地區產學研資源，作為產業創新驅動平臺，提高創新產研能量。
 - (3)未來政府投入之重大公共建設區位應考量結合區域產業區位，並結合交通運輸節點周邊土地之整體開發，以發揮公共投資效益最大化，並扶植地方產業發展。
4. 檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展
- (1)直轄市、縣(市)區域計畫擬定產業需求用地總量時，應針對轄內之產業用地使用情形進行通盤檢討，針對老舊或低度使用工業區考量更新或釋出，而閒置未利用之產業土地應考量優先使用。
 - (2)改善既有工業區之基礎公共設施，以提升服務機能，提高產業進駐率。
 - (3)經檢討已無產業發展使用需求之土地，宜配合實際發展檢討調整為適當使用分區。
 - (4)政府應秉持主動整體規劃、分級分類原則，輔導未登記工廠朝遷廠、轉型或申請土地使用分區變更；位於農業土地上且有破壞優良農業生產環境之未登記工廠，宜有計畫引導遷至鄰近閒置產業用地、恢復農地農用。

(三) 與本計畫相關之概述

為了建構永續社會之發展，針對交通方面提出「綠色與智慧化運輸」之願景，藉由大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站(如高鐵車站、臺鐵車站、捷運車站等)及周邊土地使用強度；並考量地區發展需求，依所屬都市階層規劃相關公用及公共設施，建立綠運輸環境，以引導都市健全發展。

八、臺中市區域計畫(民國107年1月)

(一)計畫年期

計畫年期為民國115年。

(二)相關內容概要

1. 發展定位

考量臺中市自身之自然環境與社會經濟條件以及面臨之課題分析等，臺中市於國際階層應扮演東南亞與中國沿海的亞太門戶；在中部區域階層則為中部區域核心；並在「智慧創新」、「宜居城市」、「生活首都」、「生態城鄉」之願景下

提出「亞太新門戶、中部智慧環行城市、友善綠色城鄉」之發展定位，依據臺中既有之山、海、屯、都之不同特色，進行因地制宜、具有地方特色之發展策略，再據以訂定具體之土地使用指導原則以及各區域空間發展構想。

(1) 亞太新門戶—回應中國海西與南向政策，佈局亞洲國際戰略地位

A. 臺中雙港+高鐵門戶，打造臺中國際門戶

(A) 臺中國際機場與臺中港雙核心，隨著大臺中山手線環狀路網、捷運路網之形成，可有效提升雙港與內部產業之連結能力，並應尋求雙港合作。

(B) 透過雙港與高鐵站、三副都心串聯，應尋求先「客」後「貨」之發展，再尋求未來地區交通連結提升，雙港設備升級進而帶動雙港區域整體發展之機會。

B. 環狀網路交通，串起精機、中科形成科技產業走廊

(A) 中部地區中山高、中二高、國道四號、國道六號和環狀快速公路及生活圈道路陸續完成後，大眾運輸捷運之建設將使雙港成為臺中產業連結國際之亞太門戶。

(B) 雙港應設法整合大臺中山手線及其他運輸配套措施，還應落實活化雙港周邊特定區為多元加工腹地，並配合雙港智慧化物流配套設備的擴充，亦可搭配中科及中部區域創新產業與服務新經濟體系事業之發展。

C. 市港合作、港市合一，尋求合作共創雙贏

(A) 未來透過市府與港務公司共同出資成立合作平台模式，共同招商建設港區，攜手促進中部產業發展。

(B) 仿照高雄港區經驗，將較無使用需求之碼頭開放給臺中市民，做為遊憩及文創產業園區等。

(C) 未來臺中港區朝向遠洋發展，使臺中精密機械、臺中產業出口能直接由臺中港進出口。

(2) 中部智慧創意環行城市—大臺中山手線串起三副都+雙港+一都心，引動中部發展動能

A. 大臺中山手線引動發展能量，連動三副都、雙港、一都心，扮演中部政經要角

(A) 大臺中產業及城市發展之長遠策略，主要透過「大臺中山手線」連結雙港，打通山海屯的任督二脈，加上中運量 MRT 做為骨幹，再發展 LRT 以及公車運輸，作為輔助性服務系統。

(B)大臺中山手線串起三副都與雙港，包括豐原山城副都心、海線雙港副都心、烏日副都心、臺中國際機場、臺中港、臺中都心及屯區，從生活便利的面向上徹底改變臺中城市的運作。

B. 以三副都、一都心為發展成長極，進行成長管理邁向集約發展

(A)三個副都心，使得臺中市空間結構形成一中心三大塊的區域布局，其用意在於均衡城鄉發展，促進地盡其利、擴大公共設施空間，提升市民生活品質。

(B)不同特色與定位之成長極，海線雙港副都心扮演亞太新門戶與新興產業發展之角色；豐原山城副都心為行政副都心及具備山城觀光遊憩特質；烏日副都心扮演中臺灣交通樞紐與臺灣副首都之定位，而臺中主核心及屯區則是扮演主要的都會貿易成長極之角色。

(3)友善生態綠色城鄉因應氣候變遷與水共生，因地制宜發展城鄉魅力及自明性

A. 友善山海地景及自然生態，並發展低碳旅遊與特色鄉村

(A)維護大臺中重要藍綠生態基盤，提倡低碳旅遊打造低碳自行車旅遊路網，並以三副都一都心之特色，營造各鄉村之城鄉風貌及自明性，打造大臺中特色旅遊廊帶。

(B)進行「臺中清溪計畫」，以「與水共生」為發展理念，打造臺中筏子溪為生態迎賓河道，並提高綠川、柳川、梅川、麻園頭溪及早溪沿岸下水道接管率，營造周邊水與綠的河岸空間，重現臺中市河川、溪流的都市魅力。

B. 發展人本低碳運輸，引導都市朝向集中發展，控制都市擴張

(A)打造以人為本的公共環境，成為健康步行與自行車城市的示範區域，並規劃市區環狀觀光街車系統。

(B)設立公共轉運站，發展城鄉點對點便利交通，打造 1 小時內各城鄉區域間之便利通行生活圈。

2. 城鄉發展模式

(1)大臺中 123 施政方針

為使區域計畫能有效引導實質空間合理發展，並配合與國土計畫法之推動政策接軌，臺中市以兩山（大肚山脈、加里山山脈）、三河（大甲溪、大安溪水系、烏溪水系）之自

然環境為基礎，以本府施政方針「大臺中 123」作為指導。「1」係指以臺鐵山海線運輸軌道建構為環狀之大臺中山手線（目前已納入行政院前瞻基礎建設計畫），期能串連為臺中市兩大海空港、三個副都心及臺中市中心之骨幹；「2」係為臺中市與國際接軌之對外海空門戶：臺中港及臺中國際機場；「3」則是指三個副都心，包含烏日副都心、豐原山城副都心及海線雙港副都心，期能達成城鄉均衡、集約發展、避免都市擴張之任務；另屬於屯區（大里、太平、霧峰）部分，因與原臺中市互動密切，未來將整合原臺中市核心之擴大，納入臺中市都心治理範圍。



圖2.2-2 大臺中123施政方針概念示意圖

表2.2-3 臺中市三個副都心及臺中都心現況說明表

都心名稱	發展現況	涵蓋都市計畫
臺中都心及擴大屯區	面積： 約411.11km ² 現況人口： 約160.4萬人	大里都市計畫、擴大大里（草湖）都市計畫、大里（草湖地區）都市計畫、太平（新光地區）都市計畫、太平都市計畫、霧峰都市計畫
		臺中市都市計畫、大坑風景特定區計畫、中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫
烏日副都心	面積： 約80.4km ² 現況人口： 約13.1萬人	烏日都市計畫、高速公路王田交流道特定區計畫、大肚都市計畫
豐原山城副都心	面積： 約1,435.72km ² 現況人口： 約59萬人	豐原都市計畫、高速公路豐原交流道特定區計畫、潭子都市計畫、大雅都市計畫、后里都市計畫
		石岡水壩特定區計畫、新社都市計畫、東勢都市計畫
		梨山（松茂地區）風景特定區計畫、梨山（新佳陽地區）風景特定區計畫、梨山（環山地區）風景特定區計畫、谷關風景特定區計畫、梨山風景特定區計畫
海線雙港副都心	面積： 約287.58km ² 現況人口： 約44.2萬人	大甲都市計畫、大甲（日南地區）都市計畫、外埔都市計畫、大安都市計畫、鐵砧山風景特定區計畫
		臺中港特定區計畫

(2) 整體空間結構

在「智慧創新、宜居城市、生活首都、生態城鄉」之發展願景下，將臺中市劃分為四大主要成長極：「臺中都心+擴大屯區」、「海線雙港副都心」、「豐原山城副都心」、「烏日副都心」，及雙海空經貿港、2條產業軸帶、4條山海軸帶之空間發展結構。在上述空間發展結構下，為彰顯地方自明性與落實因地制宜的土地管理策略，同時考量各行政區之特色、發展機能與生活圈特性等因素，將全市區分為的8大策略區，以作為長期可賴以執行有效治理的空間單元。以下為整體空間結構的簡要說明：

- A. 臺中都心擴及屯區：以原本臺中市與屯區（大里、太平、霧峰）為發展主軸，係臺中市人口最多、發展動能最強之區域。
- B. 雙海空經貿港：臺中港與臺中國際機場為臺中市主要對外門戶。

- C. 兩條科技產業走廊：科技產業走廊與屯區的產業增值創新走廊，主要以智慧機械、航太產業、科技產業為發展主軸。
- D. 三個副都心：以后里、豐原、潭子、大雅、神岡為主的豐原山城副都心、以梧棲、沙鹿、龍井及清水為主的海線雙港副都心、以臺中高鐵站區及其周邊腹地為發展主體的新興烏日副都心。
- E. 四條山海軸帶：以臺三線為主的淺山休閒農業軸帶、以臺八線為主的深度山林溫泉體驗軸帶、大甲大安一帶的農業前花園高美濕地軸帶以及大肚溪口生態旅遊軸帶。
- F. 八大策略區：以各行政區之地理條件、人文環境及社經特性作為分野，界定長期推動有效治理的空間單元。

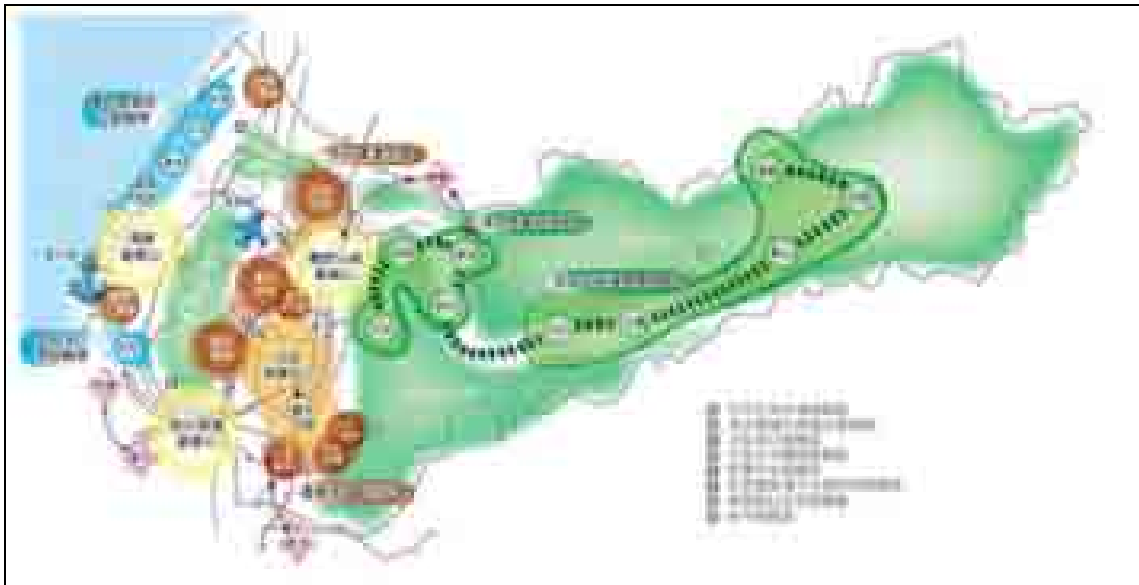


圖2.2-3 臺中市整體空間結構示意圖

表2.2-4 臺中市三個副都心及臺中都心現況說明表

都心名稱	八大策略分區	涵括行政區	主要機能
臺中都心 + 擴大屯區	大里、太平、霧峰策略區	大里、太平、霧峰	水與綠優質居住發展帶、零組件產業基地、農業觀光生態休閒
	原臺中市策略區	臺中市	科技產業走廊、水湳經貿核心、新市政行政核心、舊市區文化核心
烏日副都心	大肚、烏日策略區	大肚、烏日	中臺灣轉運物流門戶、商務會展功能、休閒娛樂中心、健康體驗產業、與水湳經貿連動成為會展雙引擎
豐原山城副都心	后里、豐原、潭子、大雅、神岡策略區	后里、豐原、潭子、大雅、神岡	水岸花都、花博觀光基地、人文宗教風光
	東勢、新社、石岡策略區	東勢、新社、石岡	臺中市後花園、客家小鎮、精緻農業、觀光休閒、台8線深山旅遊入口

都心名稱	八大策略分區	涵括行政區	主要機能
	和平策略區	和平	深度山林旅遊、原住民部落、上游水庫保護、重要生態棲地
海線雙港副都心	大甲、大安、外埔策略區	大甲、大安、外埔	臺中市前花園、精緻農業休閒帶、糧食保全地帶、低密度鄉村
	清水、梧棲、沙鹿、龍井策略區	清水、梧棲、沙鹿、龍井	海空雙港副都心、海線市鎮中心、濱海產業基地、濕地觀光旅遊軸帶

3. 交通運輸部門計畫

以「安全、人本、綠色」作為交通政策的三大核心理念，並以「大臺中地區環狀軌道運輸」的捷運建設及鐵路建設為基礎，搭配轉運站、公車、公共自行車等運輸系統之串聯與整合，建構大臺中「複合式交通運輸系統（MR. B&B）」。

政策目標則是透過完善的交通系統，進一步整合彰化與南投，乃至於雲林及苗栗的消費、觀光與投資能量，形成「環山手線經濟圈」，全面提升大臺中地區的生活品質、發展格局與國際能見度，相關發展策略說明如下：

(1) 發展複合式大眾運輸系統，提供快捷便利的大眾運輸服務

臺中捷運依大臺中運輸需求分析及道路基礎條件，歸納出主要旅運廊帶，規劃了大臺中山手線、捷運藍線、捷運綠線延伸至彰化、大坑地區、雙港捷運及大平霧輕軌捷運，將使臺中軌道路網更能發揮大眾運輸之綜效，並帶動區域發展及交通便利性。

配合「大臺中山手線」，形成大臺中環線，提升整體鐵路營運容量，將三個副都心及臺中都心緊密串連；「捷運藍線」為臺中都會區東西向的捷運骨幹，滿足沿線眾多商辦大樓、觀光休閒、醫療、學校及居民之旅運需求，大幅縮減旅行時間；「捷運綠線延伸線」向南連結臺中及彰化地區，強化烏日高鐵站中臺灣門戶地區之功能，向北連結大坑地區，成為往新社、東勢之觀光入口；雙港捷運串聯雙港副都心、臺中都心及屯區，優化機場聯外大眾運輸服務；大平霧輕軌捷運串聯大里、太平、霧峰地區，滿足屯區人口及產業急速成長的運輸需求。期以完整的軌道運輸連結原市區與原縣區，並推動成追線雙軌化，促成海線各城鎮車站皆可藉由臺鐵直接通達高鐵站，並與臺灣各都會中心直接連通，達到以大眾運輸為導向的發展（Transit Oriented Development, TOD）的效果。

(2) 發展海空雙港，與國際接軌

- A. 以臺中市為亞太地區間「人流」、「物流」的主要出入口，人流的部分包含商務客、一般觀光團客及散客等，做為連結南北核心的門戶，同時並創造流動的「人」願意在臺中市停留、觀光的消費環境；「物流」則爭取除高雄港以外的貨物在臺中港裝卸，另並利用自由貿易港區轉為自由貿易港區的契機，結合臺中市本地既有產業優勢（如精密機械產業），創造雙贏的發展機會。
- B. 成為港閩臺粵（KFTK）超級經濟圈的樞紐港（hub）：臺中海空港擁有很好的地理位置，在擴大海空港的硬體上的服務容量與增加對外國際航線航班，將可發展為 KFTK 超級經濟圈之樞紐港。

(3) 打造中臺交通轉運中樞門戶

- A. 配合「MR. B&B」計畫，以「Metro」捷運加上「Rail」鐵道，以軌道運輸作為骨幹，結合普及的「Bus」公車路網，搭配「Bike」公共自行車，結合八大轉運中心：臺中、朝馬、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲及霧峰，與公共自行車 369 計畫，建立出以人為本，安全方便以及綠色環保兼顧的複合式大眾運輸網。
- B. 臺中港及臺中國際機場定位為兩岸交通門戶，包括爭取廉價航空進駐、直航包機或郵輪商務觀光，並可以臺中為交通中樞，透過高鐵服務至北部及南部。
- C. 區域內提供便捷的高快速道路通往海運門戶-臺中港，利於貨物能快速地抵達與離開港區，並在港區附近設置物流儲運中心，增加船運公司貨櫃船停靠臺中港的外在環境誘因。

(4) 『對外暢通，對內人本』運輸系統之定位

未來的運輸系統定位為『對外「暢通」、對內「人本」』；對外「暢通」在兩岸方面，以空港為門戶，推動快速運輸航線走廊，輔以臺中地區便捷快道系統及高鐵系統，充分作為臺灣交通中樞的利基；對內「人本」，即以行人、大眾運輸系統優先為發展方向，塑造幸福的交通。

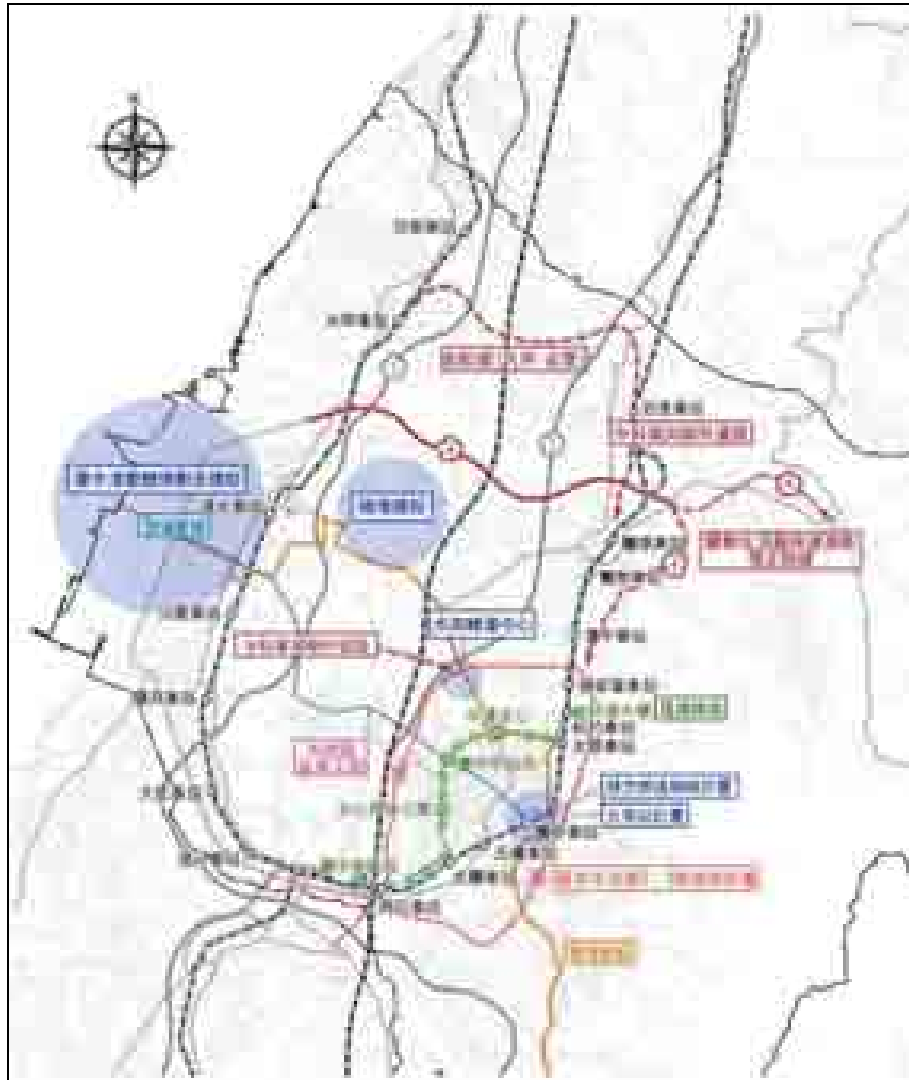


圖2.2-4 臺中市交通運輸系統發展願景示意圖

(三)與本計畫相關之概述

因應「亞太新門戶、中部智慧環行城市、友善綠色城鄉」之發展定位，臺中市除以「大臺中123」作為空間發展之指導，藉由「1」大臺中山手線串連「2」臺中港、臺中國際機場與「3」烏日、豐原山城及海線雙港副都心外，同時亦應以捷運路網做為骨幹，引動中部發展動能。捷運路網包含「捷運藍線」，為臺中都會區東西向的捷運骨幹，不僅滿足沿線眾多商辦大樓、觀光休閒、醫療、學校及居民之旅運需求，亦提升雙港與內部產業之連結能力，使雙港成為臺中產業連結國際之亞太門戶。

九、臺灣地區商港整體發展規劃(106年-110年)

(一)相關內容概要

主要針對基隆、臺中、高雄、花蓮四大港之定位加以探討，主要將以這四大港作為臺灣商港未來發展之指標，其定位如下：

1. 基隆港為全方位物流與亞太區域轉運樞紐國際商港，搭配臺北發展遠洋航線與海空聯運。
2. 臺中港規劃近洋航線與國際郵輪靠泊。
3. 高雄港是主要能源石化重工與加值型物流。
4. 花蓮港則是東部礦砂石與兼作觀光遊憩。
5. 其他港口：蘇澳、安平兩個則是以輔助為導向，布袋、金門、馬祖、澎湖等國內商港，定位仍以一般客貨及小三通運輸為主。

其中為能順應臺中港港埠發展整體需要，規劃相關建設計畫，包括：1. 臺中港海岸保全計畫。2. 臺中港貨櫃碼頭興建工程。3. 臺中港離岸風電作業碼頭興建工程。4. 臺中港港池航道水域維護疏浚工程。5. 臺中港南碼頭區及西碼頭區聯外道路整建改善工程。另應掌握兩岸海運直航器技，鼓勵商航開闢大陸二線港口與臺灣港口間定期航線。

(二)與本計畫相關之概述

臺中港發展定位為近洋航線與國際郵輪靠泊，未來藉由本捷運路線可直接提供作為觀光客前往市區之通工具，達到運輸目的。

十、2015經濟發展遠景公共建設套案(行政院公共工程委員會，民國95年10月)

(一)計畫年期

以民國104年為計畫目標年。

(二)與本計畫相關之概述

公共建設為國家發展的基石、國民生活品質與國家競爭力的重要關鍵，故任何開發中或已開發的國家，莫不重視公共建設的品質與建設績效，並投入可觀公共建設的經費，以振興經濟景氣、創造就業機會。政府施政更本諸「帶給大多數人民最

大方便」之原則，以經濟發展為基礎，考量全球化、政經情勢及需求面，並因應人口結構改變，擘劃國家2015年願景為建立繁榮、公義、永續美麗臺灣之生活環境，於交通運輸方面，經「便捷」之交通建設，形成「繁榮」家園，圓滿達成物流快速、運輸無接縫的「快易通」。

高鐵聯外交通及軌道運輸建設等，須再予擴充完備；高快速公路網絡架構已初步成形，為聯結國際海空港及主要科學園區以提高產業競爭力、增進路網運輸效率及聯結各生活圈，持續進行高快速公路相關建設；生活圈道路係民眾通勤及地區商業活動主要交通服務設施，予以整建以提升運輸效率，有其必要性；智慧型運輸系統及親和性指示標誌有助於提升運輸效率、節能減污，有必要持續落實推動。

(三)上位指導關係

鼓勵發展大眾運輸系統係行政院既定之政策，而興建軌道運輸系統也確為提昇大眾運輸服務品質與能量的主要手段之一。高鐵完工通車後，結合臺中捷運綠線、本捷運路線、雙港捷運及臺鐵系統，可有效形成本都會區捷運路網骨幹，建構本都會區高服務品質之軌道運輸系統，增進路網運輸效率並促進地區整體繁榮，達成都會區內、鄉鎮至地方中心間，30至60分鐘內之通勤交通服務之目標。

十一、前瞻基礎建設計畫

(一)實施期程

自民國106年至113年，共計8個年度。

(二)相關內容概要

為打造未來30年國家發展需要的基礎建設，政府積極規劃擴大全面性基礎建設投資，爰此，藉由「前瞻基礎建設計畫」推動八大建設計畫：建構安全便捷的軌道建設、因應氣候變遷的水環境建設、促進環境永續的綠能建設、營造智慧國土的數位建設、加強區域均衡的城鄉建設、因應少子化友善育兒空間建設、食品安全建設，以及人才培育促進就業建設。



圖2.2-5 前瞻基礎建設計畫示意圖

其中軌道建設包含「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化或通勤提速」、「都市推捷運」、「中南部觀光鐵路」，不僅可帶動相關產業發展，亦有助國內整體交通運輸發展，藉由軌道運輸系統分工與整合，提供國人友善、安全、便捷及可靠的軌道運輸系統服務，進而促進都市縫合、改善環境、擴大觀光發展，提升國人生活品質。

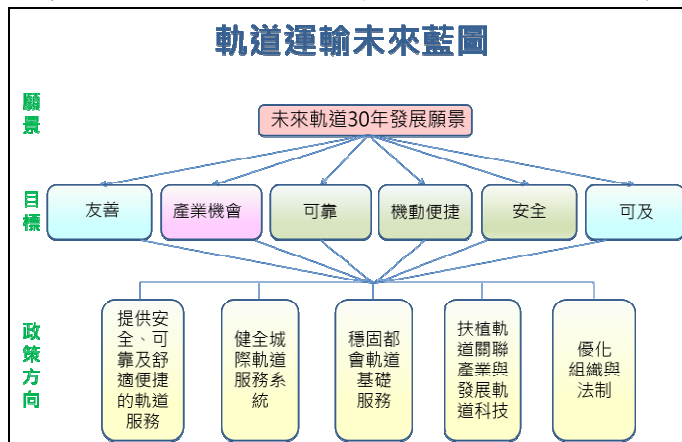


圖2.2-6 軌道運輸未來藍圖示意圖

有關「都市推捷運」推動主軸說明如下：

1. 提供「無接縫」優質軌道運輸服務，達成紓解都會區交通擁擠之目標。
2. 提升都會區交通運輸樞紐功能及服務品質，帶動捷運沿線產業發展。
3. 引入複合式軌道運輸系統，既可以享受既有的軌道設施所提供之服務，政府亦可避免面對延伸路線鉅額的建設成本及用地徵收等問題，並擴大軌道運輸服務範圍。

(三)與本計畫相關之概述

大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估規劃作業、臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業以及本計畫(臺中捷運藍線規劃作業)，業納入臺中市前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案，故本計畫核定後將盡速辦理綜合規劃，藉由便捷的軌道運輸系統服務，進而強化臺中都會區交通運輸樞紐功能及服務品質、促進都市縫合，提升全民生活品質並帶動捷運沿線之發展。

2.3 本都會區相關建設計畫

2.3.1 重要交通建設計畫

目前臺中市交通建設計畫分為鐵路及公路部分，鐵路部分包含臺中都會區鐵路高架捷運化計畫、捷運烏日文心北屯線計畫等等，公路部分包含台74銜接國1、國4(豐原-潭子、神岡-后里、東勢-豐原)等計畫，重大交通建設計畫說明如下：

一、 臺中都會區軌道建設計畫

臺中市在中部城市區域所扮演之角色為政經商業消費核心，作為主要核心都市提供都會機能，市府積極推動「大臺中123」都市發展構想，以一條大臺中山手線、二個國際海空港與三大副都心(豐原山城副都心、烏日高鐵副都心、海空雙港副都心)為發展主軸，來建構符合臺中市未來發展需求之運輸系統，並期望透過大眾運輸導向發展(TOD)的發展模式，期同時結合公車路網、iBike 系統建構 MR.B&B 的無縫複合交通環境，藉由城市發展基礎建設的鞏固，以有效帶動大台中地區整體均衡發展。

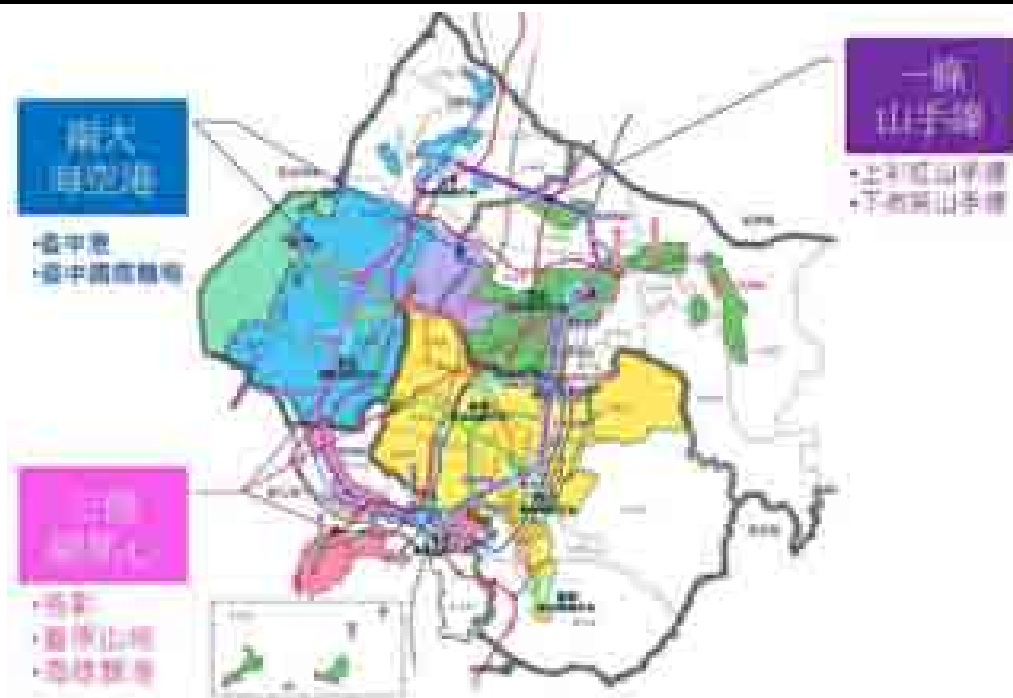


圖2.3-1 「大臺中123」發展構想空間佈局示意圖

而臺中市運輸系統未來發展架構依循上述發展願景，規劃以軌道運輸為骨幹並強化複合式公共運輸導向發展目標，建構臺中市不同發展層次之公共運輸網絡，透過不同公共運輸工具間之整合發展，創造更好的公共運輸環境。完整的軌道骨幹運輸路網架構在由高鐵、臺鐵、捷運及輕軌等軌道系統所架構之大眾運輸主動脈，提供大量快捷之骨幹運輸服務。各軌道交通建設計畫如圖 2.3-2 所示，並說明如下。



圖2.3-2 臺中都會區重要軌道交通建設計畫級初期路網圖

(一)捷運烏日文心北屯線

路線自臺中市北屯區松竹路二號橋附近起，往南經北屯路、文心路、文心南路後，沿建國北路與臺鐵縱貫線山線平行進入高鐵台中站與臺鐵新烏日站站區，全長約16.7公里，18座車站及1座機廠。目前已進行施工建設中。

捷運烏日文心北屯延伸線路線規劃以烏日文心北屯線核定之優先路線兩端進行延伸規劃，北屯-大坑段自G3站向東沿松竹路至經補庫止，烏日-彰化段自G17站向西經烏日轉往南跨越烏溪後，至金馬路與中山路口，行經區域包含本市烏日區、北屯區及彰化縣彰化市等地區，已於2015年底提出可行性研究計畫。

(二)捷運藍線

台中捷運藍線為台中捷運計畫中的路線，路線西起梧棲區台中港，以高架型式沿臺灣大道往東行進，穿越臨港路與港埠路，待行經民和路後正式轉以地下型式，於沿中華路往南至青年路再往東，經沙鹿轉運中心並銜接藍線沙鹿火車站，於穿越沙鹿市區後出土，採高架型式沿臺灣大道東行，跨越國道3號後至福安路及安和路間進入地下段，續沿臺灣大道東行至民權路口轉行民權路至建國路口後沿建國路及八德街，穿越臺鐵路線至樂業路後向南穿越臺糖用地，路線全長約26.2公里，已於2015年底提出可行性研究計畫。

(三)大台中捷運路網規劃暨雙港捷運系統可行性研究

台中市在縣市合併後，原市中心人口成長趨緩，甚至有遞減趨勢，人口逐漸往屯區與大里、烏日、潭子、沙鹿等周邊區域集中。考量台中市各區人口向外擴散的趨勢，市府規劃「大台中123」區域發展架構，以1條山手線、2個海空港、3大副都心為主軸，透過大眾運輸發展導向(TOD)的發展模式，串連既有主要都心、3大副都心(豐原山城副都心、烏日高鐵副都心、海空雙港副都心)及山海沿線次核心(含后里、大甲、清水、龍井等)，以有效帶動大台中地區整體均衡發展。2015年，臺中市政府規劃雙港捷運系統，路線西起自雙港副都心，經臺中機場、中部科學園

區、水湳智慧城、捷運綠線車站至臺中車站，轉乘便利，提升民眾搭乘意願，具運輸需求及必要性與效益性。此外，路線行經水湳智慧城、中科及沙鹿車站等地區，並結合沿線土地開發，開發效益高，同時促進TOD導向之發展，可有效均衡區域發展，帶動周邊經濟效益。

(四)臺中都會區鐵路高架捷運化計畫

臺中都會區鐵路高架捷運化是由交通部鐵路改建工程局所規劃，計畫將現有台中地區部分鐵路高架化，可消除平交道並改善因鐵路而阻礙兩旁發展之問題。已於民國98年9月動工。完工後將成為台鐵捷運紅線之一部分。

計畫效益可消除沿路17處平交道，改善交通堵塞和交通事故，以及消除兩側地區的阻礙，均衡都市發展。

計畫範圍北起臺中市豐原站以北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，全長21.7公里，計畫經費約372.41億元。改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等5座現有車站。新建栗林(原豐南)、頭家厝、松竹、精武、五權等5座高架通勤車站。其中松竹、大慶站與臺中捷運線G4、G13站預留轉乘機制。

計畫期程95年2月至107年10月。新設之通勤車站如下：

- (i) 栗林(原豐南)站：位於臺中市豐原街至祥和路間區段。
- (ii) 頭家厝站：位於中山路一段308巷(已改名為頭張東路)至386巷間。
- (iii) 松竹站：位於臺中市北屯區與松竹路交叉口南側。
- (iv) 精武站：位於臺中市精武路附近。
- (v) 五權站：位於臺中市林森路至五權路間區段。

前述臺鐵兼具都會區捷運功能暨增設通勤車站評估規劃，及其延續臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫等「臺鐵捷運化」之相關計畫，將辦理西部幹線捷運化之建設，並經行政院 92/12/17 第 2870 次會議決議通過列入「中央政府新十大建設」。

(五)大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫

本計畫內容係藉由規劃甲后線連接山線與海線鐵路，並將進行中的山線鐵路高架化豐原到大慶站，再往南延伸至規劃中三大副都心之一的烏日，將多核心都市發展南延至大慶烏日。另將規劃海線全線高架雙軌化銜接海線副都心，沿線由南往北成功、追分、大肚、龍井、沙鹿、清水、台中港、大甲，全線提升軌道旅運容量，一路環繞至銜接甲后線，使山手線帶動山線與海線城市間彼此通勤、文化、觀光遊憩及營造具地方特色的環城鐵路路廊。



圖2.3-4 臺中山海環線鐵路路線方案示意圖

(六)捷運綠線延伸可行性研究

本計畫內容臺中都會捷運烏日文心北屯線計畫之延伸範圍，包含G3

車站向東跨越早溪後延伸至臺中市大坑地區，及G17車站向南延伸至彰化市區，規劃範圍為本計畫路線及轉乘服務地區，延伸線所行經行政區包含臺中市烏日區、北屯區及彰化線彰化市等地區。本計畫已於2015年底提出可行性研究計畫提報交通部審議中。

(七)大平霧捷運可行性研究

本計畫由南區大慶車站起，經大里、太平、霧峰至北屯等地區，規劃路線周邊行經中山醫大、台中高工、大里聯合行政中心，接著往十九甲地區、永平地區、祥順運動公園、新光重劃區、新平國小周邊、坪林森林公園、廊子公園及中台科大等重要旅次進出點，沿途行經人口密集地區。未來屯區市民可透過大平霧捷運連結臺鐵、高鐵與其他捷運線，便利屯區交通，活絡產業與土地發展，解決屯區日益升高的交通需求。

二、八大轉運中心計畫

臺中市政府交通局計畫於臺中、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲、朝馬、霧峰等地區設置八個大型轉運中心，做為大臺中交通路網各地區彼此串聯的樞紐，打造一小時交通圈。其中，由於水湳、臺中及豐原三大轉運中心地點位於本市的重要交通樞紐，因此優先辦理，將整合國道客運及臺鐵等本市主要對外聯絡公共運輸系統，並結合iBike及規劃中之雙港捷運，提供往來南北民眾在轉運中心快速轉乘到臺中各區域，與本計畫有關轉運中心說明如下：

(一)臺中轉運中心

臺中轉運中心則位處鐵道、公路客運及市區公車的匯集處，也是市中心區複合式運輸中心，由於假日期間火車站附近交通易壅塞，預計該中心的設置可讓鐵路與市區公車具有良好的轉運機制，有助解決當前問題。由於臺中火車站新站高架化工程預計今年底完工，在臺中新站興建工程中，同時納入了臺中轉運站之興建計畫，結合車站運輸發揮加乘效果。後續預計於107年底完成轉運站與臺中新站間連通道施作工程，轉運中心即可於108年初正式啟用。

(二)水湳轉運中心

水湳轉運中心位於國道與台74旁，是國道客運進入市區的攔截點，為提升本市公共運輸使用率，達成綠色、宜居城市的目標，市府積極推動建構捷運(Metro)、鐵路(Rail)、轉運站(Bus)、自行車(Bike)等複合式公共運輸網(MR. B&B)。水湳轉運中心定位為「國道轉運為主、市區接駁為輔」，未來整合雙港捷運與幹線公車等本市主要公共運輸系統，提高公共運輸便利性。水湳轉運中心為複合型轉運中心，包含轉運大樓及商辦大樓，不僅解決當前車輛進入市區走臺灣大道造成壅塞的狀況，未來民眾利用國道客運進入水湳轉運中心後，將藉由公路客運、市區公車、輕軌、計程車及iBike轉乘，達到分流效果，快速往返大臺中各區域，同時享受良好的公共運輸服務品質。水湳轉運中心興建計畫預計111年完工。



圖2.3-5 水湳轉運中心示意圖

(三)沙鹿轉運中心

沙鹿轉運中心位於臺鐵沙鹿站後方的停車場用地(停57)，基地緊鄰臺鐵沙鹿站，地處雙港捷運副都心核心，完成後，可串連雙港捷運、山手線沙鹿車站及市區公車等轉運接駁，結合雙鐵與客運，成為海線轉乘中心，為海線地區重要門戶，其運輸服務系統包含臺鐵海線、雙港捷運、國道客運、市區公車，位處於鐵道、公車客運的匯集處，轉運中心的設置可讓鐵路與客運具有良好的轉運機制、場站資源共享，運輸資源集中整合，旅客選擇更多元。



圖2.3-6 沙鹿轉運中心示意圖

三、臺中都會區公路建設計畫

有關臺中都會區重要公路建設計畫如圖2.3-2所示。茲就主要公路建設計畫整理說明如下：



圖2.3-7 臺中都會區重大公路交通建設計畫示意圖

(一) 國道1號臺中路段增設系統交流道銜接臺74線交通改善工程

目前中山高速公路（國道1號）自大雅至彰化交流道路段，每遇尖峰時段時常呈現壅塞狀態，倘於國道與東側之中彰快速公路間增設一處匝道銜接，將增加另一替代道路選擇，供用路人快

速轉換使用，並可疏導短程旅次車流，以紓解國道之壅塞狀況。

另一方面臺中市東區、太平及大里等地區的民眾欲通往國道1號者，多利用臺灣大道、中清路直接穿越臺中市區，連接國道1號，增加此兩條幹道之通過性交通量，若未來生活圈4號線完工通車後，配合生活圈2號線高架工程（中清路地下道終點至台3線），預期車流將利用大雅交流道與國道1號聯繫，大雅交流道周邊交通狀況將更加擁擠。屆時人潮及車流將匯入本區域，當通過性車流與平面道路車流交織時，易造成交通瓶頸，降低道路服務水準，故希望於大雅交流道附近增加匝道，銜接中彰快速公路（生活圈2號線），除可加強中彰快速公路為國道之替代道路功能性外，亦可藉此構成大臺中地區完整之中、外環高快速公路網系統，發揮整體運輸效益。目前已將審查意見回復行政院核定中，預定民國111年完工。

(二) 生活圈四號線大肚延伸線(烏日-大肚-龍井)

建構龍井-大肚-烏日來往大里區域東西向主要幹道，延伸生活圈4號線形成補足台中都會區環狀路網，並串連南北向之高快速道路，與臺74線、國道1號、國道3號及省道臺1線之串聯，強化地區之發展相互結合。計畫道路長約15公里，目前進行環境影響評估作業中，俟環境影響評估審議通過後，再提報中央生活圈道路系統建設計畫申請補助，以爭取後續設計、監造及工程費用。

(三) 國道4號臺中環線豐原潭子段計畫

計畫範圍自國道4號臺中環線終點台3線西側約1.4公里處，利用臺中環線既有路廊高架通過豐原市農業區及第六公墓後，往南以隧道穿過豐原東南側山區，出隧道後跨越烏牛欄溪續往南延丘陵地轉西南，經過新田靶場北側再跨越中89鄉道、新田營區西北緣南行，終點於潭子聚興地區銜接台74線，全長約10.9公里。本計畫將構成大臺中地區完整外環高快速公路網；紓解國道1號豐原大雅段交通嚴重壅塞情形；提供臺中都會區東側快捷聯外運輸服務；改善臺中市豐原—北屯區間主要幹道之服務水準。建設計畫奉行政院決議照案通過，目前正辦理工程設計及用地徵收作業。

2.3.2 重要土地開發計畫

結合捷運沿線資源可界定為五大發展生活圈，分別為B12-B15車站為城中城生活圈、B7-B11車站為市政特區生活圈、B1-B6為大學城區生活圈、BA2-BA3為海線副都心範圍、BA1為臺中港2.0計畫範圍，有關各生活圈相關建設及地區重要資源詳圖2.3-8、圖2.3-9、圖2.3-10、圖2.3-11、圖2.3-12，另綜整與本計畫各捷運車站所在區位較具影響之相關重大開發建設計畫，詳表2.3-1。



圖2.3-8 相關重大開發建設分布示意圖(B12-B15)

市政特區生活圈(B7-B11)

A 產業相關建設計畫

- A8. 單元一整體開發
- A9. 水湳智慧城
(區段徵收整體開發254公頃)
(水湳國際會展中心、臺中綠美國智慧營運中心、中臺灣電影中心)
- A10. 水湳轉運中心(110年完工)
- A11. G9土地開發(108年完工)
- A12. 第二行政區區

B 觀光休閒建設計畫

- B5. 朝馬國民運動中心
- B6. 秋紅谷景觀生態公園

C 交通計畫

- C1. 捷運線線(109年試營運)

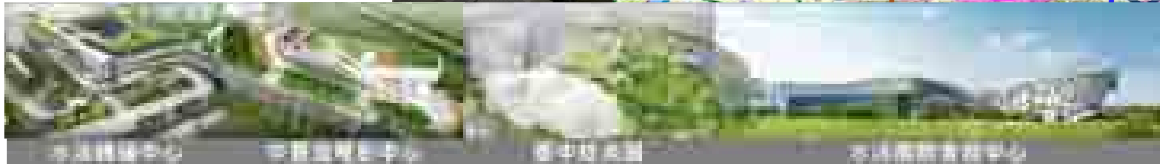
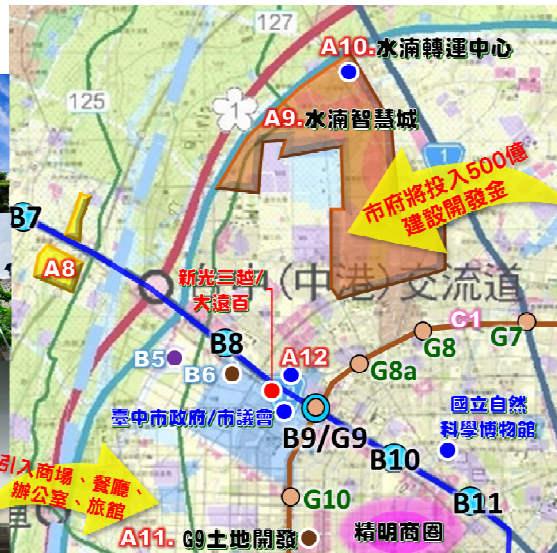


圖 2.3-9 相關重大開發建設分布示意圖(B7-B11)

大學城區生活圈(B1-B6)

A 產業相關建設計畫

- A9. 大肚山創新研發軸線
- A10. 沙鹿轉運站
- A11. 中科臺中基地
- A12. 臺中工業區
- A13. 公共設施用地市地重劃整體開發
- A14. 擴大臺中市都市計畫(新庄仔地區)
(鄉村區131公頃，擬採擴大都市計畫辦理)

B 觀光休閒建設計畫

- B4. 東海藝術街商園

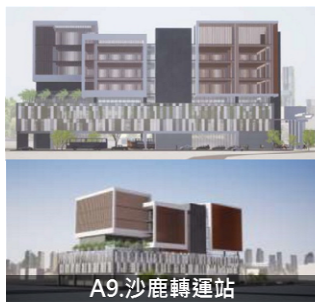


圖 2.3-10 相關重大開發建設分布示意圖(B1-B6)

海線副都心 (BA2-BA3)

一山手線、二海空雙港，梧棲漁港、高美溼地與大甲鎮瀾宮、三井OUTLET，將吸引超過4,000萬人次造訪

1 個市鎮生活圈 海空產業園區93公頃、軟研園區63公頃、社會住宅1300戶吸引人口進駐

- 市鎮中心商業發展及購物中心
- 車站TOD鄰里生活圈
- 3好1公道社會住宅

2 大海空產業帶

- 臺中港周邊-智慧物流及綠能產業
- A: 關連工業區**
- B: 擴大自由貿易港區**
- 臺中國際機場周邊-航空產業園區
- 清泉崗門戶計畫

3 個觀光遊憩區

- 濱海港灣遊憩區
- C: 優化國家級高美溼地周邊觀光服務**
- D: 大安濱海遊憩機能**
- E: 中部電力博物館&海洋生態館**
- 自然人文遊憩區
- F: 眷村文化園區&港區藝術中心**
- 山麓休閒遊憩區
- G: 大肚山自然公園**
- H: 蔡峰山公園**



圖2.3-11 相關重大開發建設分布示意圖(BA2-BA3)

臺中港2.0生活圈 (BA1)



圖2.3-12 相關重大開發建設分布示意圖(BA1)

表2.3-1 相關重大開發建設綜理表

計畫概述		綜合說明
城 中 城 生 活 圈 (B10-B15)	臺中市城中城再生綱要計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：臺中市城中城再生綱要計畫範圍，東界為自由路；南界為建成路；西以民生路、林森路為界；北則以五權路、公園路為界。計畫內容主要包含五大策略短中長期計畫，分別是「交通路網建置」、「經濟廊帶復」、「觀光效益提升」、「水綠景觀串連」、「文化地景再造」。 ■ 本捷運B13、B14、B15位於該計畫範圍內。
	臺中大車站計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：配合鐵路高架化之機會，執行交通運輸之整合建設，並透過公私部門聯合開發改善車站地區之環境景觀。以臺中火車站為核心，整合火車、公車、客運、輕軌，並透過整體開發「縱貫之心」，以空橋聯結火車站及 城轉運中心，由綠空鐵道計畫以及人行 步空間之改善，串連各個活動及文化節點。 ■ 辦理進度：車站廣場 107 年中完工。 ■ 鄰近本捷運 B14 站。
	城商業區開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於臺中車站西北側，係指於民國 82 年由臺開公司所進行的城重劃商業區總體規劃，基地面積約 8.48 公頃，開發總樓 達 6 萬 3 千多平方公尺，其主要引入機能包括：購物、飲食、休閒及文化等商業活動(低樓層)；辦公及住宅使用(高樓層)。 ■ 辦理進度：第二次通盤檢討已於 104 年 9 月發布實施。 ■ 鄰近本捷運B14及B15站。
	武段社會住宅	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：本基地位於 城轉運中心東側，周邊生活機能、文教休閒機能充足，交通便捷且條件優 ，定位為「時尚購物商場及青年創業住宅」，二 14 層之社會住宅，可提供約 332 戶住宅空間。 ■ 辦理進度：規劃設計階段。

1. 此類建設計畫多位於本市區東側及大臺中屯區，距離本計畫 B13至B15站較近；部分開發案已興闢完成進入營運階段。大臺中屯區交通可及性將隨生活圈四號線之通車而提升，可帶動潭子區、北屯區、太平區、大里區等地區發展。

2. 大型購物中心專用區計畫 經延 ，經都市計畫程 變更後更改開發規模及調整發展主軸，為近年本市區東側最大型之投資開發，本市區東側發展歷 ，多都市機能已逐漸 ，藉由都市更新及台糖之開發案，可有效活

計畫概述		綜合說明
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鄰近本捷運 B14 站。 	<p>化東側都市脈絡，未來配合本捷運之通車，將有效推動本市區東側之發展。</p> <p>3. 長期來，配合本捷運之通車營運，將有助於本捷運利用率之外，對火車站周遭地區住宅、辦公及商業市場之需求提昇亦有所助益。</p>
台糖湖濱生態園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：緊鄰臺中車站南側，總計畫面積 22.48 公頃，以台糖湖濱生態城作為開發主軸，初步規劃要蓋湖濱住商大樓、主題式購物中心、商務旅館。目前規劃一面積近 7 公頃人工湖公園、2 公頃市場及 9 公頃商業區。 ■ 辦理進度：區段徵收辦理完成。 ■ 本捷運 B15 站位於該計畫範圍內。 	
台中文化創意產業園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：基地臨臺中車站南側，面積約 6.34 公頃。其目標定位初期為「中部地區創意產業交流平臺」，主要功能包括「文化藝術融入」、「創意設計」及「展覽行」等；中長期為全國創意設計重鎮及國際創意。 ■ 辦理進度：已興闢完成開放參觀。 ■ 鄰近本捷運 B14 站。 	
臺中市體二用地都市更新計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：體二用地位於臺中一中之東側，更新範圍總面積約 10.6 公頃，主要劃設住宅區、公園兼兒童遊樂場及體育場用地。 ■ 辦理進度：已完成權利變換計畫。 ■ 鄰近本捷運 B14 及 B15 站。 	
臺中州廳及附近地區都市更新計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：基地為臺中州廳及議會等公家機關所在地，計畫面積約 4.7 公頃。新市政中心落成後，為延續臺中州廳周邊地區之都市活力並轉化其土地使用屬性，故導入文化、藝術、展演、商業及其他服務等機能，變更機關用地為「創意文化專用區」。 ■ 辦理進度：目前停止辦理更新招商作業，於 104.04.01 交由文化局以古蹟歷修復方面辦理。 ■ 緊鄰本捷運 B13 站。 	

計畫概述		綜合說明
	臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於臺中車站周邊地區，配合臺鐵高架捷運化計畫之推動，主要構想為高架新站與古蹟文化再利用建設及鐵路高架化後 空土地之多元利用。該計畫為本都會區捷運規劃的紅線，未來於豐原—大慶段將新增五處通勤車站，屆時此區段內將有 10 處車站，站距與捷運相當，配合班次密集之區間車可達成臺鐵捷運化之目標。 ■ 辦理進度：已通車啟用。 ■ 鄰近本捷運 B14 站，未來新臺中車站將與 B14 站連通。
	綠川環境營造計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：為改善綠川的水質及民眾生活品質，臺中市政府水利局將綠川環境營造計畫分為五段工程：綠川 天 水截流工程、旱溪引流工程、綠川現地處理工程、綠川排水環境營造計畫工程及綠川願景培力計畫。 ■ 辦理進度：已於 105 年完工。 ■ 鄰近本捷運 B14 站。
	綠空鐵道軸線計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：藉由目前臺中都會區鐵路高架捷運化計畫，臺鐵豐原至大慶段即將完成高架化，此計畫透過都市空間縫合之 考角度， 轉臺中舊城區之綠色軸線，以糖廠、舊酒廠，甚至到演武場之間 1.6 公里舊鐵道，以完善人行、自行車空間。 ■ 辦理進度：規劃設計階段。 ■ 鄰近本捷運 B14 站。
圈 市政特區生活 (B7-B11)	北屯機廠區段徵收案	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於北屯區，係配合臺中捷運烏日文心北屯線之推動，辦理變更主要計畫及擬定細部計畫作業，以取得臺中捷運烏日文心北屯線北屯機廠(含 G0 車站)、G3 車站及相關公共設施用地，同時期藉由都會區捷運之效能及多元機能之引入，帶動整體發展。 ■ 辦理進度：都市計畫審 閱，刻正辦理區段徵收作業。 ■ 未來本捷運若設置銜接線於 B4 站與綠線串連，則列車之維修亦能以北

1. 雖部分建設或開發計畫非在本捷運沿線，仍因為未來臺中捷運烏日文心北屯線及雙港捷運等路網串連而延伸服務範圍，另從

計畫概述		綜合說明
	屯機廠為維修中心。	本捷運沿線之發展現況可知本捷運沿線貫穿臺中市火車站、SOGO百貨、博物館附近地區、新市政中心、大遠百百貨、新光三越百貨、朝馬轉運站、中港轉運站、清醫院、榮總、東海大學等數個不同類型之發展地區，將有助於本捷運線之利用率外，對鄰近地區住宅、辦公及商業市場之需求提昇亦有所助益。 2. 綜上，在左列計畫預期近年將陸續開發完成並營運之基礎以及市區住商機能較佳條件影響下，B7、B8、B9車站周邊之住、商機能可望大幅提昇；B11至B5車站臺灣大道沿線之商、住、辦
臺中市整體開發單元開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：市府將本市後期發展地區變更為整體開發地區，同時為提高市地重劃之可行性，將其劃分為 14 處分區開發單元，除解除原後期發展區長 以來之限制發展，並導入開發 可機制、開發方式及開發優先次 原則，優先 勵土地所有權人彙整開發意願，擬定細部計畫及自辦市地重劃，以促進土地利用，帶動都市空間發展，其中整體開發單元二處交通用地(交 6)，係供交通建設之場站、轉乘設施、路線(軌道)、交流道、服務區等相關設施及附屬事業之使用。係採自辦市地重劃方式辦理。 ■ 辦理進度：已發布實施。 ■ 本捷運路線通過整體開發地區單元一。 	
中部科學園區特定區計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於本市大雅區及西屯區交界附近，計畫面積共計 3,100 公頃。土地使用除中部科學園區外，尚規劃園區事業區、住宅區、已發展住宅區、農業區(約 700 餘公頃)等，計畫人口數為 90,000 人。 ■ 辦理進度：已發布實施。 ■ 鄰近本捷運 B5 站及 B6 站。 	
大遠百開發案	<ul style="list-style-type: none"> ■ 位於新市政中心計畫範圍內緊臨新光三越百貨，商場面積 5.4 萬坪，為東南亞最大單一商場面積，產品定位為精品 店，預計進駐之精品品牌超過上百家。未來將與緊鄰之新光三越聯手形塑本都會區頂級百貨商圈。 ■ 辦理進度：營運中。 ■ 鄰近本捷運 B8、B9 站。 	
秋紅谷生態公園廣場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 原為國際會展中心預定地，面積約 3 公頃，經 BOT 解約土地釋出後將規劃為人工湖廣場，以滯洪池搭配綠美化工程，將同時兼具防洪、景觀、生態、休憩功能，成為七期及本市之重要入口意象。 	

計畫概述		綜合說明
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 辦理進度：已開闢完成開放使用。 ■ 緊鄰本捷運 B8 站。 	<p>公機能將因本計畫通車而形成生活廊道，極具發展潛力。長期來，此類建設將有效帶動本市新核心之發展，未來配合臺中捷運烏日文心北屯線及雙港捷運之通車營運，將有助於本捷運利用率之提昇。</p>
新市政中心計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位處臺灣大道、文心路交叉口西南側，計畫面積 107.26 公頃，公共設施用地約佔 17 公頃，包括市政府與市議會，目前為本市發展最為迅速之地區。 ■ 辦理進度：都市計畫已發布實施；市政府已完工且遷入運作。 ■ 本捷運 B9 及 B8 車站位於計畫範圍中；另 B9 站與臺中捷運烏日文心北屯線 G9 車站交會。 	
臺中大都會院	<ul style="list-style-type: none"> ■ 基地位於七期重劃區「公 3」用地上，面積約 5.8 公頃，定位為具國家水準及國際規模之地方層級表演機構，展演空間規劃包括一個大場、一個中場及一個實驗場。 ■ 辦理進度：已開闢完成開放使用。 ■ 鄰近本捷運 B8、B9 車站。 	
捷運 G9 車站周邊土地開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫 G9 車站出入口(1) 周邊劃定一處土地開發基地 0.3932 公頃，G9 車站出入口(2)，周邊劃定一處土地開發基地 0.4995 公頃，預計分別引入商業辦公及商業旅館使用機能。 ■ 辦理進度：民國 108 年完工。 ■ 鄰近本捷運 B9 站。 	
中部科學園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於本市大雅區及西屯區交界處，總面積共計 466 公頃。其藉由臺中高度都市化之產業環境及都市化機能，增強國際競爭發展基礎。至民國 103 年 11 月底統計資料顯示，營運中廠家達 128 家，土地出租率 100%。 ■ 辦理進度：營運階段。 ■ 鄰近本捷運 B5 站及 B6 站。 	

計畫概述		綜合說明	
	水湳智慧城	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：因應中部國際機場的設置，水湳機場終於在 93 年遷建至臺中國際機場。為加速推動水湳機場原址地區的再發展，計畫區未來將朝向「經貿生態園區」開發，並以經貿、創研、文化及生態為發展目標，計畫區面積約 254 公頃，以區段徵收整體開發方式，引入機能包括國際經貿園區、創新研究園區、生態住宅社區、文化商業區及中央生態公園等五大類。 ■ 辦理進度：區段徵收作業辦理中。 ■ 緊鄰本捷運 B8、B9 站。 	
	第二行政園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新市政中心對面興大附農校地，計畫部份文高用地變更為機關用地，供第二行政園區。 ■ 辦理進度：研議中。 ■ 緊鄰本捷運 B10 站。 	
大學城區生活圈(B1-B6)	臺達發工商綜合區購物中心開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 位於臺大道弘光科技大學南側，為因應「振興經濟方案」，減緩區域間不均衡發展之現象，並且配合本都會區整體經濟發展，以及臺中港新市鎮的開發預計興建購物中心及 店。 ■ 辦理進度：第一期水土保持工程完工，第二階段 備規劃中。 ■ 緊鄰本捷運 B4 站。 	本地區設站位置附近包含弘光科技大學、靜宜大學、沙鹿農工及梧棲童綜合醫院等平日流動人口較多之節點，配合週遭地區原有之基礎住商機能，應可逐步帶動臺中港區東西向軸線之發展。
	統合開發 儲 物流專用區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 正對於臺達發工商綜合專用區臺灣大道之另一側。預計引入食品常溫物流、 食品 發及物流、 食調理、研發及加工、食品及用品之轉運中心。 ■ 辦理進度：刻正辦理都市計畫法定程 。 ■ 緊鄰本捷運 B4 站。 	

計畫概述		綜合說明
大肚山創新研發軸線	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：大肚台地東麓鄰近國道交流道、高鐵台鐵車站、機場與環狀道路系統，並具既有鄉村區聚落鄰近大學與工商據點，具備交通便利及都市發展之潛力；大肚台地西麓則多為休閒、步道、森林公園等景觀資源，其淺山生態與開放空間地景更為大臺中都會之 休憩場域。計畫形塑大肚台地為兼具產業支 發展及生態休閒之機能定位，研擬生態遊憩、農地利用、鄉村聚落發展等產業及交通發展策略。 ■ 本捷運 B2 至 B7 車站位於計畫範圍中。 	
公共設施用地市地重劃整體開發	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：內政部為 善解決公共設施用地經劃設保留而 未取得之問題， 檢討變更不必要之公共設施保留地，爰於民國 102 年 11 月 29 日擬具「都市計畫公共設 施保留地檢討變更作業原則」，並補助各地方政府辦理都市計畫公共設施用地專案通盤檢討，檢討範圍包含臺中市轄區內 32 處主要計畫區及其範圍內之細部計畫區，總 計畫面積約 53,486.87 公頃。 ■ 辦理進度：市都委會審議中。 ■ 本捷運 BA1 至 B15 車站位於計畫範圍中 	
擴大臺中市都市計畫(新庄子地區)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：範圍內於非都市土地的鄉村聚落主要包含龍井區 部新庄子及清水區新 兩個鄉村聚落，由臺中市都市計畫、臺中港特定區、中科特定區都市土地包圍，鄰近都市土地主要為工業區、農業區、保護區及住宅區，現行非都市土地鄉村區 131 公頃。 ■ 辦理進度：規劃中。 ■ 鄰近本捷運 B5 站。 	

計畫概述		綜合說明
臺中港2.0生活圈(BA1-BA3) 海線副都心、	雙港副都心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：台中港特定區計畫總面積近 2 萬公頃，但計畫區內住宅區及商業區開闢率不及四成，土地閒置情形嚴重。為此，計畫以「1 個市鎮生活圈、2 大海空產業帶、3 個觀光遊憩區」之發展目標，連結市中心與海空雙港，利用都市計畫及跨區重劃等方式，藉以帶動雙港的發展。 ■ 本捷運 BA1、BA2、BA3 車站位於計畫範圍中。
	臺中港2.0	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：計畫將臺中港分為北、中、南三區發展，不僅強化其原有之工業及商業機能，更開創海洋經濟成為觀光港。臺中港南區將以工業為主，未來欲引進綠能產業及智慧物流；中區則以三井 outlet park 為中心，發展成商務觀光特區；北區則從高美濕地到海洋生態館與電力博物館，搭配雙港捷運，以海空聯運方式，發展郵輪遊、藍色海岸的生態遊憩的觀光地區。 ■ 本捷運 BA1 車站位於計畫範圍中。
	變更台中港特定區計畫(配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發)案	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：因應臺中港和臺中國際機場之發展，並配合交通部民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」計畫，此案基地位於臺中國際機場西側，面積約 121.80 公頃，計畫將以航空服務為核心，周邊增加支航空服務及產業專區，利發揮國際航空便捷性及重要性。 ■ 辦理進度：刻正辦理都市計畫法定程。 ■ 本捷運 BA1、BA2、BA3 車站位於計畫範圍中。
	大型購物中心(三井 O TLET PARK)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：已於 106 年 8 月 21 日動工，預估可順利於 107 年 12 月底完工營運，屆時將有 160 家店進駐，預計創造 1,500 個就業機會。 ■ 辦理進度：興建施工中。 ■ 緊鄰本捷運 BA1 站。

1. 此地區由於鄰近臺中港及臺中機場，配合「海線副都心」計畫及「臺中港2.0」計畫形成一生活圈，而本捷運之設置將成為此生活圈內重要之交通運具。
2. 左列計畫包含一、二、三級產業發展、觀光旅遊及生態保育，未來實後可為此地區增加工作機會、住宅空間，並提供多元生活機能，後續再加上捷運之興建，將使交通運輸更完善。
3. 未來捷運建設將與周邊土地開發計畫相輔相成，加強港區與市區連結，擴大生活圈之範圍，可有效地

計畫概述		綜合說明
大安港 祖主題園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：園區定位為海線觀光景點，計畫將「北大安」與「南高美」結合濱海人文景觀與建築景點打造觀光廊帶。園區內包含 祖文物及藝 品展示區、多 體展示區、多功能 體放 區及大型 會廳等多功能空間，提供多樣化休閒服務。 ■ 辦理進度：106 年底一期工程完 。 	引資源、 力投入，並引入各地觀光客源，進而帶動港區整體發展。
松 港開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：松 港 屬第二類政府，為因應未來發展趨勢及需求，計畫進行 港整體規劃及 港建設利用， 適結合 港擁有資源與鄰近遊憩區發展現況及現有公、私有土地的開發潛力，研擬除傳統 業功能改善或加強外，並可融合傳統 業運作兼高格調的休閒 業。 ■ 辦理進度：規劃設計已完成，預計 108 年 3 月底前完工。 	
高美濕地遊客服務中心暨體驗館	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：高美濕地為臺灣西部海岸線重要的自然生態資源，亦是中彰苗地區最大的草 海岸濕地。但 於近年來遊客量的增加，考量現有遊憩行為模式可能對濕地產生嚴重的衝擊、影響與破壞，期透過落實生態保育理念、生態旅遊和城市行 等觀點，規劃「高美公 68 公園暨遊客服務中心、體驗館新建工程」，以達成「遊客留在堤岸，草 留在濕地」的目標。 ■ 辦理進度：刻正辦理公告招商作業階段。 	
海洋生態館	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：「海洋生態館」以岩石作為建築物外觀，內部空間則以「濕地到海洋」為發展意象，館內建置水深 9 公尺、蓄水量 700 公 的大洋 ，展示台灣 類最豐富的水 及在地海洋動植物，並結合餐廳與露天 座等設施，達到生態環境教育與觀光發展的目標。 ■ 辦理進度：興建工程預計明年 3 月完工。 	

計畫概述		綜合說明
清水 村文化 園區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：設立於 1949 年間，屬於空軍第三供應處，其軍 舍名 為「信義新村」，園區於 101 年核定為全國 13 處 村文化保存計畫之一。園區展出和平新村、 聯二村、陽明新村、果貿一村、信義新村、忠新村、 二十村等七個清水在地 村特色文物，並不定期 辦相關活動， 引觀光人潮，帶動地區觀光發展。 ■ 辦理進度：第二期改善及修復工程進行中。 	
市鎮中心北側 土地規劃 體 研發專區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：配合台中港附近地區相關重大建設（如增設碼頭、引進外商等），為強化周邊相關產業配套服務，市鎮中心北側區域擁有多數閒置公有土地，故研提都市計畫變更及相關開發策略，推動 體及研發等相關產業發展，能有效促進公有土地之開發利用 性及提升整體土地利用效益，建構完善專業空間。 ■ 辦理進度：刻正辦理都市計畫法定程 。 	
梧棲三民段社 會住宅	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：位於梧棲區文化路 1 段、建國北街及文 路附近，近梧棲運動公園、梧棲國小、中正國小、梧棲國中、明德醫院，車行交通便捷、生活機能完善。未來預計提供 310 戶以上出 型社會住宅，透過海景、坡道、合院、中庭的概念，創造地區特色建築與永續、健康、安全之居住空間。 ■ 辦理進度：預計 107 年底完成設計作業、108 年初辦理工程發包 ■ 緊鄰本捷運 BA2 站。 	
關連一、二、 三期工業區整 體開發	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：關連工業區分三期開發，面積合計 527 公頃，第一期於 68 年完成整體開發，二、三期則以都市計畫方式劃設，多數屬於私人土地，目前二期已興建廠房土地約六至七成，三期約四至五成，使用率低，計畫建議優先開闢主要道路， 引廠商進駐，提升土地使用效益。 ■ 辦理進度：一期預定 107 年 3-6 月完成招標作業；二、三期為規劃設 	

計畫概述		綜合說明
	<p>計階段。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 緊鄰本捷運 BA3 站。 	
中部電力博物館	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：中部電力博物館將朝綠建築、低碳排建築的概念設計，展示電力設施，並透過 擬互動 AR/ R 模式，展示光電與文明發展歷程，及大甲溪發電廠等水力、太陽能、風能等再生能源；讓參觀民眾了解綠電來源，支持再生能源政策。 ■ 辦理進度：先期規劃階段。 	
臺中港遊碼頭	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：目前中部現階段 缺專用的遊 碼頭，為使臺中港休閒娛樂更多元化，帶動遊 活動之發展，遊 碼頭之設置將有利於港區發展水上休閒娛樂活動，促進藍色海岸的觀光發展。 ■ 辦理進度：已於 105 年完成遊 基地規劃。 	
臺中港遊輪碼頭	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：市府目前積極爭取國際郵輪靠泊台中港，結合郵輪業者並實施國際客船優 措施、 辦郵輪行 活動等，期能規劃優質之岸上旅遊行程，配合便捷之大眾運輸接駁，共同行 台中市之國際郵輪觀光。 ■ 辦理進度：規劃設計階段。 	
梧棲 港再造計畫	<ul style="list-style-type: none"> ■ 內容：梧棲 港位於台灣西海岸線中 點，是為第一類 港，擁有全國最大 貨直 中心，更是台灣觀光 市與休閒 業的發源地。梧棲 港未來將劃分為休閒產業區、 事作業區、行政管理區及綠地四區，透過整體營造及再造，規劃完善場域、相關設備及環境動線，期使未來梧棲 港能有嶄新的風貌。 ■ 辦理進度：刻正辦理各項改善及整建工程。 	

2.4 社會經濟發展預測分析

2.4.1 人口預測

一、相關計畫人口推計

依據行政院國家發展委員會人力規劃處最新人口推計臺灣未來總人口趨勢，如表2.4-1所示。顯示臺灣地區人口成長率逐年下降，於低推估時，總人口將於民國109年後開始減少，而中推估值於民國111年後開始減少，高推估值於民國116年後開始減少。

表2.4-1 臺灣地區未來人口推計成果表

推估 年期	總人口(千人)			總人口成長率		
	低	中	高	低	中	高
104	23,450	23,458	23,467	0.15	0.17	0.19
105	23,478	23,491	23,505	0.12	0.14	0.16
110	23,504	23,561	23,609	-0.05	0.01	0.06
115	23,313	23,497	23,650	-0.24	-0.1	0.02
120	22,907	23,264	23,579	-0.43	-0.27	-0.12
125	22,269	22,805	23,292	-0.65	-0.49	-0.33
130	21,412	22,111	22,758	-0.87	-0.7	-0.55
135	20,376	21,227	22,025	-1.07	-0.89	-0.72
140	19,201	20,201	21,156	-1.25	-1.04	-0.85
145	17,939	19,097	20,226	-1.41	-1.16	-0.92
150	16,628	17,952	19,274	-1.57	-1.27	-0.99

資料來源：中華民國人口推計（103至150年），行政院國家發展委員會。

二、本報告社經預測

本計畫社經預測係參考歷年成長變化，並參採相關報告之研究，相關社經預測模式說明如後：

(一)總量預測模式

本報告社經預測資料，參考歷年人口統計，以及週邊社經發展變化，主要預測單元多採用行政界線劃分，在分區至各式鄉鎮方式進行。

(二)交通分區發展預測模式

在交通分區發展預測方面，本報告係以比率及分配法分之，並以交通分區內未來是有實質建設計畫及其規模調整其佔行政分區之比例。其方法如下：

1. 若交通分區內並無實質建設，則以基年交通分區佔行政分區之比例列。
2. 若交通分區內未來有新增之重大開發，則以其增加之用地面積為基準，推估其所增加社經資料之量體，並重新調整整體都會區內各交通分區社經分配結果。

三、人口、及學人口預測成果

本都會區預估至民國130年人口總量成長為415.6萬人，年平均成長率約為0.14%，各行政分區未來年人口預測結果彙整於表2.4-2所示。由表中可看出本都會區的人口至民國120年仍呈穩定成長，從民國103年400.4萬人，民國110年410.2萬人，民國120年417.7萬人，成長率有逐年下降之趨勢；至民國130年415.6萬人，都會區總人口為負成長。而臺中市人口變化趨勢與都會區大致相同，至民國130年，由於主要活動人口將逐漸往市區集中，故臺中市人口尚可維持正成長，惟其成長率已趨近於零。

表2.4-2 本都會區人口預測總量彙整表

單位：人

縣市	年度	103年	110年	120年	130年	年平均成長率		
						100-110	110-120	120-130
臺中市		2,709,010	2,790,637	2,862,785	2,866,386	0.42%	0.26%	0.01%
彰化地區		1,093,112	1,107,328	1,110,100	1,090,500	0.18%	0.03%	-0.18%
南投地區		201,523	204,468	204,877	199,600	0.21%	0.02%	-0.26%
本都會區		4,003,645	4,102,433	4,177,762	4,156,486	0.35%	0.18%	-0.05%

：南投地區包括：草屯鎮及南投市

資料來源：本報告推估。

及學人口數預測中，結果如表2.4-3所示，整體本都會區於民國103~民國110年成長率預測有穩定0.03%~0.49%上升空間，但長期來在人口成長趨緩下，及學人口將持平或與人口成長趨勢相同，逐

漸下降。

表2.4-3 本都會區及學人口預測彙整表

單位：人

縣市	年度	110年	120年	130年	年平均成長率		
					103-110	110-120	120-130
臺中市		640,486	654,567	652,426	0.49%	0.22%	-0.03%
彰化地區		190,407	190,449	188,911	0.04%	0.00%	-0.08%
南投地區		41,222	41,179	40,672	0.03%	-0.01%	-0.12%
本都會區		872,115	886,195	882,009	0.37%	0.16%	-0.05%

資料來源：本報告推估。

2.4.2 家戶所得預測

家戶所得預測係參考本都會區近十年來家戶所得及家戶消費支出之成長狀況，並考量家戶戶量變化及產業結構變化進行修正調整，其目標年家戶所得狀況整理如表2.4-4所示，民國130年家戶所得總額約199.7萬元/戶，平均每戶可支配所得約為160.0萬元。

表2.4-4 本都會區家戶所得與消費狀況預測

單位：元/戶

地區別	年度	家庭戶數	平均每戶		
			所得總額	可支配所得	年平均成長率
臺中市	110	936,513	1,557,411	1,239,571	2.50%
	120	1,005,195	1,905,317	1,516,476	2.04%
	130	1,018,473	2,215,124	1,763,056	1.52%
彰化地區	110	320,058	1,263,942	1,035,717	2.41%
	120	333,291	1,532,029	1,255,396	1.94%
	130	336,940	1,772,077	1,452,099	1.47%
南投地區	110	67,478	1,464,947	1,130,175	2.49%
	120	70,802	1,783,445	1,375,889	1.99%
	130	71,734	2,069,260	1,596,390	1.50%
本都會區	110	1,324,049	1,411,702	1,131,466	2.47%
	120	1,409,288	1,720,857	1,379,058	2.00%
	130	1,427,147	1,997,125	1,600,426	1.50%

資料來源：本報告推估。

2.4.3 產業人口數預測

產業人口數預測工作，與地區人口年 結構、 動參與率、教育水準以及經濟發展有密切關係。為避免因不同假設而造成預測結果差異過大，本報告參考「第5期整體運輸規劃研究系列-城際運輸需求模式檢討及參數更新研究（3/3）」報告」之預測成果為基礎，進行本報告未來年及業人口預測工作。

產業人口量體大小表示旅次 引之強度，產業人口越多，表示越多人會到此地區工作，因此會產生越多的運輸需求。未來本都會區及業人口會持續成長，且以三級及業人口成長速率較快，而三級及業人口之旅次 引率均會大於一、二級產業人口之旅次 引率，顯示未來本都會區之運輸需求會持續上升，相對的也需增加運輸供給。

本都會區二、三級及業人口預估至民國130年成長總量約為76.6萬及90.9萬人，如表2.4-5所示，年平均成長率則因口成長幅度逐漸下降，民國102-130年之二、三級及業人口成長率分別為-0.24 及0.01，顯示本都會區產業結構之及業人口變化有往三級產業 移之現象。

表2.4-5 本都會區二、三級產業人口預測彙整表

單位：人

產業人數						
年期	110年		120年		130年	
產業別	二級及業	三級及業	二級及業	三級及業	二級及業	三級及業
臺中市	511,071	627,814	512,483	653,679	504,914	659,916
彰化地區	224,879	203,925	230,435	216,989	221,442	212,422
南投地區	37,979	35,520	41,914	36,974	40,176	36,663
本都會區	773,929	867,259	784,832	907,642	766,532	909,001
年均成長率						
產業別	二級及業	三級及業	二級及業	三級及業	二級及業	三級及業
臺中市	0.61%	0.82%	0.03%	0.40%	-0.15%	0.10%
彰化地區	0.02%	0.93%	0.24%	0.62%	-0.40%	-0.21%
南投地區	0.75%	0.93%	0.99%	0.40%	-0.42%	-0.08%
本都會區	0.44%	0.85%	0.14%	0.46%	-0.24%	0.01%

資料來源：本報告推估。

2.4.4 本捷運路線沿線社經預測

本捷運路線沿線為軸心向外延伸500公尺範圍之人口、及學人數、及業人口變化與汽機車持有增減結果彙整如表2.4-6所示。

表2.4-6 沿線500公尺及業、及學與車輛持有預測值

預測資料		單位	110年	120年	130年	年成長率	
						110~120	120~130
人口		千人	250.1	263.3	272.6	0.52%	0.35%
及業 人口	二級及業	41.4	43.6	50.1	0.52%	1.39%	1.29%
	三級及業	101.2	109.2	119.0	0.76%	0.86%	0.75%
及學 人口	學生	83.6	84.3	85.2	0.08%	0.10%	-0.02%
汽機車 持有輛	汽車	83.3	94.9	99.1	1.31%	0.43%	0.04%
	機車	159.6	176.8	180.8	1.03%	0.22%	0.23%

資料來源：本報告推估。