

第十三篇

第二章

第三節

壹、規劃捷運路網

一、初期路網規劃

行政院於民國七十五年三月核定臺北都會區大眾捷運系統初期路網，核准先行推動興建四條路線，總長七十點三公里；臺北市政府捷運工程局成立後，因應臺北都會區整體發展規劃、活絡捷運路網的機能，經權衡都會區發展趨勢、博納輿情眾議，修正初期路網總長增為九十、六公里，設八十一個車站。其中捷運內湖線奉行政院核定採用高架中運量方式興建，因當地部分民眾對該路線建造方式較有疑義，經過與地方民意及台北市議會之溝通協調，於九十年一月九日始獲定案；另因應民眾及臺北市政府交通局與交通部、民航局等單位之要求於松山機場增設捷運車站。

(一)內湖線：

捷運內湖線於九十年一月九日獲台北市議會議決：「同意內湖線採原行政院核定中運量高架路線興建」。相關基本設計及細部設計作業已展開，進行用地取得及發包施工等前置作業。該細部設計約需一年半的時間可完成，施工標大直段部份預計九十一年三月起發包施工；全線主體高架工程則預定於九十二年初開工，如一切順利，全線預定民國九十七年六月底完工，經交通部通過履勘程序同意後，即可對外開放營運。

(二)內湖線增設松山機場站案：

基於地方民意及相關政府單位反映，臺北市政府捷運工程局已完成內湖線自中山國中站至大直 B1 車站間路線調整並增設松山機場之規劃報

告，本路線調整案業經行政院同意在案，以配合松山機場旅運需求，提昇大眾運輸服務及紓解周邊交通擁塞情形。有關本路線調整及增設車站所需增加工程經費，行政院公共工程委員會同意核列 61 億 2340 萬 1 千元。

二、後續發展路網規劃

臺北市政府捷運工程局於民國八十年就都市發展、工程可行性、運輸、營運、經濟、財務及對環境衡量等因素，以多目標評選方式評估不同路網方案之優劣，提出後續路網評估報告及分期發展計畫。交通部召開之「大眾捷運系統建設協調委員會第五次委員會」會議決議：同意備查。至此後續發展路網方大致定案，後續路網各線概述如后：

(一)新莊線：

臺北市政府為解決捷運新莊、信義線地下穿越之相關事宜，成立「捷運新莊、信義線（中正區、大安區）路線段地下穿越評估案審查委員會」，審查結論摘述如下：

1、基於捷運系統整體路網功能、營運需求、工程設計標準及施工可行性之考量，確實無法完全避免地下穿越。臺北市政府捷運工程局所提修正案係將部分路線段改由中正紀念堂綠地下方佈設，不但可大幅減少穿越戶，而且有利於工程施工，應為較可行之方案。

2、臺北市政府捷運工程局應於設計及施工階段對潛盾施工穿越路段特別加強建物保護、施工監測及財物保險等相關措施，以確保住戶安全及工程品質。另建議臺北市政府捷運工程局應考慮於施工期間，將上述各項相關措施及工程進展情形於臺北市政府捷運工程局網站上公佈，透過宣導讓沿線居民充分瞭解，並應持續與民眾加強溝通說明。

3、臺北市政府捷運工程局應依發布實施之「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」，估算被穿越戶之補償費，並提供充分資訊予相關民眾參考，同時加強與民眾溝通說明以爭取共識。

(二)信義線：

由中正紀念堂至信義計劃區，長約六・四公里，設七站(含中正紀念堂站)，全線以高運量地下型式建造，路線規劃報告書等，為加速辦理本線建設作業，已研提信義線以專案融資方式興建，正循程序報核中。另信義線 R06 車站配合國際金融中心提前施工乙案，業經台北市議會會議議決通過，有關經費先由臺北市政府市庫墊付，俟該路線財務計畫核定後，再由臺北市政府捷運工程局編列預算歸墊。該車站已於今（九十）年十二月底完成細部設計，預定九十一年辦理發包。

(三)松山線：

由西門站經中華路、塔城街、南京西、東路至南松山，長約八・五公里，設八站(含西門站)，規劃路線已奉行政院核定在案；至於財務計畫，鑑於各級政府財源籌措困難，擬比照信義線方式就引進民間參與投資建設方式進一步研析相關事宜，本案已完成各車站出入口設施用地檢討規劃作業，並進行都市計畫禁建及都市計畫變更前置作業，另沿線地質鑽探、地形測量及管線調查等工作皆已完成。

(四)環狀線：

基於時空環境變遷極大，環狀線原規劃路線有必要重新檢討與調整，同時計畫朝向開放民間參與投資興建，交通部指定環狀線後續規劃作業由臺北縣政府辦理，臺北縣政府已委由工程顧問公司進行「民間參與捷運系統環狀線之可行性研究」。

(五)南港線東延段：

由南港線昆陽站起，沿忠孝東路七段東行，止於南港路、研究院路口東側之南汐公園下方，全長約二·五公里，全線以高運量地下化方式興建，設二站（BL17 站及 BL18 站），其中部分路段（約七四〇公尺）與地鐵、高鐵地下化案共構。本案之走廊研究規劃報告書已奉行政院核定，財務計畫則亦奉行政院核定，目前已完成都市計畫變更作業。由於該路線之 BL17 站至 BL18 站間須配合地鐵及高鐵地下化共構工程，因此為提前服務南港地區，BL17 站將預計於民國九十七年底先完工，BL18 站則須至民國九十九年底完工。

(六)淡海線：

由淡水線紅樹林站至淡海新市鎮，長約十·八公里，設六個高架車站，現已完成環境影響評估、走廊研究規劃及財務計畫。交通部於審查會中，主席張家祝次長建議本案後續應採民間投資參與方式辦理，臺北市政府捷運工程局現已就交通部暨所屬相關單位審查之意見，研提補充資料並函復交通部儘速審議本案。

(七)安坑線：

因應安坑地區之快速發展及地方民意之建議，臺北市政府捷運工程局已研訂完成「捷運系統安坑延伸線走廊研究規劃工作計畫書」，自八十八年九月起開始進行規劃，並依大眾捷運法之規定召開公聽會，會後並就民意反映與其他評估項目作綜合評估，又陸續與臺北縣政府等相關單位協調，經向臺北縣政府林副縣長簡報本案，就丙案及丁案路線擇一達成共識，臺北市政府將以兩案併陳方式完成規劃報告書，循序送請中央核定，規劃報告書預定於九十一年年初完成。

(八) 三鶯線

交通部請臺北市政府捷運工程局先行檢視可行性研究成果及彙整地方反映意見，自行辦理系統技術選擇與財務效益分析項目，併同民間參與之可行性彙整成冊後，再行研議，臺北市政府捷運工程局依交通部意見撰寫相關報告書，將報交通部爭取規劃經費推動後續作業。

(九) 社子線

臺北市政府捷運工程局已於九十年二月底完成「捷運系統延伸服務社子地區可行性研究」作業，由於社子島開發案涉及區內居民遷置、填土工程．．．等關鍵事項，故開發期程尚無法確定，另關渡、北投、洲美地區都市開發型態與期程亦尚未確認，後續臺北市政府捷運工程局將與臺北市政府各權責單位協商相關事宜，並依交通部規定辦理「社子、士林、北投區域捷運路網」之民間參與研究及先期規劃報告書，並預定於九十一年六月底完成後循序報核。

(十) 萬大線

1、台北市議會陳嘉銘議員等臨時提案：「捷運萬大支線（龍山寺 | 青年公園 | 果菜公司 | 環南市場）應作初期評估規劃以造福廣大市民」乙案，現臺北市政府捷運工程局已完成「捷運系統延伸服務萬大地區可行性研究工作計畫書」，並完成萬大地區補充交通量調查，以了解本地區旅次特性。

2、本案預定以一年期間進行可行性研究，目前已完成社經、人口與相關工程計畫資料蒐集，並篩選可能的路線方案，作進一步的工程可行性、營運可行性、經濟財務可行性分析，預定於九十一年三月底完成評估作業，並提出可行性研究報告。

貳、推展土木建築設計

土木建築細部設計

捷運新莊線、蘆洲支線及木柵延伸(內湖)線各路段均已積極展開細部設計作業，其中有關新莊線臺北縣轄段各區段標均已完成設計，並由臺北市政府捷運工程局陸續辦理發包施工；台北市轄段除東門站及大橋國小站外，CK570B 及 CK570C 二標已完成設計並於九十一年一月底辦理發包作業；蘆洲支線已完成細部設計，並辦理發包施工。另就木柵延伸(內湖)線民眾所關切之課題分別於基本設計前、基本設計階段、建築造型概念等辦理座談會，邀請民意代表、地方首長、社區代表、里長及居民代表參加，以汲取專業意見納入設計考量，後續仍將不斷與民眾溝通說明；對於捷運南港線東延段計畫分為共構段與非共構段，共構段係捷運隧道從高鐵及台鐵隧道中間穿越後三鐵共構並行，為配合地鐵處「南港專案」鐵路地下化工程推動，已委託地鐵處代辦設計及施工；非共構段則由臺北市政府捷運工程局積極推動相關事宜，其細部設計費用已爭取由市庫先行墊支並獲臺北市議會支持同意，目前細部設計顧問遴選招標作業，已於九十一年一月三十一日完成遴選作業，並開始細部設計作業。另為積極推動信義線，其所需細部設計費用擬由市庫先行墊支，以使細部設計得以儘速推動，目前已排入臺北市議會審議中，將俟臺北市議會通過後即可辦理細部設計顧問遴選作業，同時臺北市政府捷運工程局並擬以專案融資方式興建，正循程序報核中。

為因應紓解捷運木柵線動物園站假日之人潮，臺北市政府捷運工程局接受臺北捷運公司之委託辦理車站站體擴建暨增設第二出入口工程自辦規劃設計案，其內容包含土木、結構、建築、水電、環控、電梯、電扶梯、機電系統工程，並於九十年九月完成相關發包文件及辦理後續發包及施工監造事宜，且於九十年十二月二十七日動工。

另依「大眾捷運系統兩側禁限建辦法」第四條及第六條規定；在限建範圍內之建築物建造時，應經地方主管機關之審核，惟在相關配套措施未制定，故委託中華顧問工程司修訂大眾捷運系統兩側公、私有建築物與廣告物禁止及限制建築辦法，以制定禁限範圍劃設基準、管制審核標準及相關審核制度，此項法制化、公開化之作業，除可避免民眾之質疑及誤解外，亦可在民眾權益適當之保障下使捷運設施獲得保護之目的。

對於納莉颱風來襲造成臺北捷運系統淹水受損事宜，臺北市政府捷運工程局除日以繼夜辦理抽水搶救作業外，並完成淹水檢討報告，除配合監察院調查及臺北市議會質詢外，亦配合學者專家成立之「臺北市政府納莉颱風災後重建推動委員會」，提出具體改善建議供委員會審議確定，臺北市政府捷運工程局刻正依審議結果積極辦理防洪設施改善事宜，並預定於防汛期前完成改善。

參、工程施工

一、板橋線第二階段及土城線施工

（一）板橋線第二階段及土城線第一區段標（CD550 標工程）由廠商大陸工程公司得標承攬，已於八十八年七月三十一日開工，目前府中站及南子站正進行車站開挖支撐及結構底版工作、明挖覆蓋隧道段正在施作開挖支撐、結構底版、側牆，土城機廠則進行建築結構及管線施工、場地整理，另潛盾隧道於九十年六月四日開始掘進，已完成板橋站至府中站間下行線潛盾隧道工程；上行線已進行正式掘進。其中板橋線府中站及隧道工程，榮獲行政院公共工程品質金質獎，並於九十年十二月二十一日由陳總統頒獎表揚。

（二）土城線第二區段標（CD551 標工程）由廠商榮工公司得標承攬，已於八十八年五月十五日開工，海山站、土城站已完成車站連續壁、

中間柱、站體開挖、車站底版，及第一、二升層側牆等，目前進行工程項目為穿堂層中版、第三升層側牆；永寧站目前進行工程項目為車站連續壁、中間柱、箱涵結構及北側工作井支撐系統；永寧站因受管線遷移延遲影響，進度落後較大，正督促廠商全力趕趕中。潛盾隧道部分，三部潛盾機已於九十年九月十日起陸續發進。

二、新莊線及蘆洲支線施工

（一）新莊線 **CK570D** 標工程，於九十年五月三十一日決標，由廠商中華工程公司與日商大豐營造公司團隊聯合承攬得標，已於九十年八月十七日開工，目前施作臨時圍籬及聯合開發基地建物拆除。

（二）新莊線 **CK570E** 標工程於九十年六月二十八日決標，由廠商榮工公司與日商鹿島建設聯合承攬得標，已於九十年九月十九日開工，目前施作臨時圍籬。並於九十一年一月二十二日開始施築連續壁。

（三）蘆洲支線 **CL700A** 標工程於九十年九月二十六日決標，由廠商日商清水營造工程與太平洋建設公司聯合承攬得標，並已於九十年十二月四日開工。

（四）蘆洲支線 **CL700B** 標工程於九十年十一月八日決標，由廠商日商鹿島營造、榮民工程公司與泛亞建設公司聯合承攬得標，並於九十一年一月十四日開工。

三、信義線施工

（一）信義線 **CR283A** 標 **R06** 車站 **E** 出入口通道工程，於八十九年十一月八日開工，並於九十年十一月九日竣工。

（二）信義線 **CR283B** 標 **R06** 車站超高壓電力箱涵及污水下水道遷移工程，於九十年二月十五日決標，由偉邦營造公司得標承攬，於九十年

四月二日開工，目前施作超高壓電力箱涵結構及污水下水道推進管工程。

四、新店機廠增設小碧潭站施工

新店線小碧潭站工程（CH520 標工程），於九十年二月十四日決標，由廠商森業營造公司得標承攬，已於九十年四月二日開工，目前施作小碧潭站站體結構。

五、工地安全衛生

在工地安全衛生及環保管理方面，臺北市政府捷運工程局一向極為重視，平時即嚴格執行稽查施工標工地安衛環保設施、工務所及工程處安衛環保管理績效，並依工程特性定期針對安衛環保重點項目實施專案稽查，預先發覺危害因素並避免意外事故發生；故在安全衛生管理的努力得到行政院勞委會的肯定，分別獲頒八十九年臺北市及全國性「推行勞工安全衛生優良單位」優良獎。臺北市政府捷運工程局另繼續第五年執行為期六年之「初期路網建設環境監測及評估分析計畫」委託研究案，以長期監控捷運工程施工對環境之影響。

肆、聯合開發

一、協議簽約（蘆洲線）

依台北縣政府發布實施之徐匯中學站（捷一）用地及蘆洲站（捷六）用地得作聯合開發使用。

（一）徐匯中學站捷一用地召開聯合開發用地協議價購暨聯合開發協議會及建物拆遷補償說明會，即將與地主辦理簽約手續。

（二）蘆洲線蘆洲站捷六用地兩次召開聯合開發用地協議價購暨聯合開發協議會及建物拆遷補償說明會，即將與地主辦理簽約手續。

二、概念設計與基地評選（內湖線）

內湖線之聯合開發相關作業目前正配合細部設計顧問就月台型式及捷運設施內容規劃設計，繼續辦理聯合開發概念設計作業及後續事宜。

三、台北車站特定專用區交九用地開發案

本基地位於台北車站特定專用區北側，居臺鐵台北車站、公路轉運站及捷運系統淡水線臺北車站之要衝，是台北市交通門戶之門檻，可通達全市各區。經行政院核定交由臺北市政府代為主辦興建、營運、移轉（B O T）之開發，現正辦理招標事宜。

行政院經濟建設委員會「臺北車站特定專用區交九用地開發小組第七次會議」，會中原則同意臺北市政府之建議，並作成決議：（一）考量目前房地產景氣低迷，本案投資金額龐大及投資意願不高等因素，原則同意臺北市政府建議，將「台北車站特定專用區交九用地開發辦理原則」中有關投資條件之開發權利金及簽約時繳納之相關費用，採分期付款繳納方式辦理。（二）本案臺北市政府建議「開發權利金」分二階段支付，第一階段自簽約日起至取得使用執照期間分三期繳納五十%金額，第二階段自取得使用執照後五年期間分五期繳納五十%金額一節，因考量台灣鐵路管理局為配合捷運開發，先前已無償提供土地供臺北市政府使用，故建議優先將第一階段所繳納金額中的三十%付予台灣鐵路管理局，其他各期款項再按權益比分配。（三）「台北車站特定專用區交九用地開發辦理原則」（修正本）部分條文需配合繳款方式辦理變更，再修正後一併報院核備。（四）本開發案之招標文件授權臺北市政府核定後逕行辦理招商，並請臺北市政府將定稿之招標文件函送本會備查。另依上述結論據以修正完成招標文件，並循行政程序報府核定及上網招標公告辦理招商作業。

四、招租作業

聯合開發建物已完成計有四站，木柵線科技大樓站公有不動產分別由美商大都會人壽保險公司、中信証券公司、中國農民銀行及臺北市政府捷運工程局南區工程處承租。第二棟聯合開發大樓木柵線大安站，分別由德欣証券投顧公司及宏基聯網科技公司承租。另新店線景美站（交三）聯合開發公有不動產由聯立財信有限公司承租。台北車站（交一）聯合開發大樓公有不動產由臺北市私立文成補習班承租。

五、新店線大坪林捷四、五聯合開發建物施工

臺北市政府捷運工程局接受內政部委託辦理捷運新店線大坪林站捷四、五基地國有土地參與聯合開發建築物之設計、施工專案，於九十年九月十日取得建造執照。施工標並於九十年十一月九日完成發包，刻正順利進行施工中。

伍、財源與預算

一、經費來源

（一）台北都會區大眾捷運系統初期計畫財源由中央補助五〇％、地方政府負擔五〇％（以本市三十六・八七五％、台灣省一三・一二五％為負擔比例），分一、二、三期跨年度編列特別預算。

（二）後續路網新莊線及蘆洲支線財務計畫奉行政院八十六年三月廿八日台八十六交字第一二一六四號函及八十七年七月十五日台八十七交字第三五三一八號函核定各級政府分擔建設經費比例如下：

1 中央：中央補助款負擔比例以行政院核定折現率七・五％設算自償率一五・四一％，由總經費扣除自償率後中央補助七五％計。

2 自償性財源：由省市政府代辦中長期貸款，在工程完工前之利息由省、市政府總預算負擔，完工後營運時由營運單位償還貸款本金及剩

餘期間利息。

3 省、市政府：以扣除自償性財源及中央補助款後由省、市政府依轄區路線長度比例(七一・五五%：二八・四五%)分擔計算。

二、歲出預算執行

(一) 初期路網第一期工程特別預算

工程範圍包括淡水線、木柵線(忠孝東路至動物園段)工程及新店線、南港線之先期作業，預算金額為 1046 億 1642 萬 8852 元，依預算執行期程已於八十三年度辦理決算，決算數為 1043 億 8762 萬 8236 元，達預算數之九九・七八%。截至九十年十二月三十一日止，歲出累計分配數為 1009 億 3319 萬 5270 元，已累計支用 1001 億 8718 萬 7462 元，達分配數之九九・二六%。

(二) 初期路網第二期工程特別預算

工程範圍包括木柵線(中山國中至忠孝東路段)、南港線及維修線、新店線工程，預算金額為 1553 億 9764 萬 6914 元，截至九十年十二月三十一日止，歲出累計分配數為 1445 億 1457 萬 9359 元，已累計支用 1413 億 5310 萬 198 元，達分配數之九七・八一%。

(三) 初期路網第三期工程特別預算

工程範圍包括板橋線及土城線、中永和線、內湖線，聯合開發工程及後續發展路網先期作業，預算金額為 1816 億 345 萬 5242 元，截至九十年十二月三十一日止，歲出累計分配數為 834 億 188 萬 7073 元，已累計支用 815 億 5019 萬 5140 元，達分配數之九七・七八%。

(四) 後續路網新莊線及蘆洲支線第一期特別預算

預算數 1 億 3579 萬 3190 元，已於八十六年度辦理決算，決算數為 1

億 2473 萬 7540 元，截至九十年十二月三十一日止，歲出累計分配數為 1 億 3579 萬 3190 元，累計支用 1 億 2472 萬 9790 元，達分配數之九一・八五％。

（五）後續路網新莊線及蘆洲支線第二期特別預算

預算數 1 億 3396 萬 8855 元，已於八十七年度辦理決算，決算數為 1 億 2524 萬 8850 元，截至九十年十二月三十一日止，歲出累計分配數為 1 億 3396 萬 8855 元，已累計支用 1 億 2524 萬 8550 元，達分配數之九三・四九％。

（六）後續路網新莊線及蘆洲支線第三期特別預算

預算數 1609 億 2023 萬 7 千元，截至九十年十二月三十一日止歲出累計分配數 256 億 9499 萬 1814 元，已累計支用 245 億 9056 萬 6219 元，達分配數之九五・七 0 ％。

三、財產管理

為確保捷運系統能夠永續經營及促進大眾運輸系統健全發展，必須成立「捷運固定資產重置基金」，特訂定「臺北市臺北都會區捷運固定資產重置基金收支保管及運用辦法」，並經臺北市府市政會議審議通過與發布；基金管理委員會設置要點亦已發布在案，並召開第一次管理委員會審議九十一年度重置基金預算，預計於九十一年度基金成立後即展開運作。

陸、諮詢服務

臺北市府捷運工程局於九十年一月三十一日與高雄捷運公司簽訂合約，為我國政府機關對民間公司首度提供技術諮詢服務，也是國內捷運工程首度落實技術移轉之具體案例，對國內日後推動捷運工程之技術「自立自主」具有指標性的意義，截至九十年十二月三十一日止計服務 197 人次，1032

人日，共收取約 1140 萬元之服務費。另於九十年八月，為爭取擴大服務範圍，經高雄捷運公司完成內部程序後由臺北市政府捷運工程局接辦其「獨立檢核顧問」服務，總費用六年為新台幣 1 億 4 仟萬元。