

# 新北市政府 113 年度自行研究報告

## 「捷運民生汐止線臺北市段」 綜合規劃對汐東線及基隆捷運 的影響

研究機關：新北市政府捷運工程局

研究人員：程逸君、沈聲耀、黃維崧

研究期程：113 年 1 月至 12 月

## 新北市政府 113 年度自行研究成果摘要表

計 畫 名 稱	「捷運民生汐止線臺北市段」綜合規劃對汐東線及基隆捷運的影響
期 程	113 年 1 月至 12 月
經 費	無
緣 起 與 目 的	<p>「捷運民生汐止線臺北市段（以下簡稱民生線）」綜合規劃作業由臺北市政府捷運工程局委託本府捷運工程局代辦，考量捷運汐東線、民生線及基隆捷運三計畫採用一致性機電系統，整體應視為同一捷運路網，營運維修必須共用機廠，而社后機廠無法完全容納三計畫儲車及維修，故提出本次研究計畫，就未來基隆捷運與汐止民生線(民生線及汐東線)將採分階段通車及分線營運，分析後續列車運轉、列車服務計畫、列車採購計畫、路線容量及共用機廠等互相影響關係，提出如何降低營運維修成本，深化永續營運基礎，並做為我國推動軌道系通國產化之示範系統。</p>
方 法 與 過 程	<p>一、文獻回顧</p> <p>二、分析比較</p>

研究發現及建議	民生線計畫具完備汐東捷運及基隆捷運的路網綜效，亦為中央函囑推動的計畫，依據行政院核定汐東捷運及環狀線東環段的函示說明，考量汐東捷運延伸至臺北市內湖區舊宗路 SB07 站與捷運環狀線東環段轉乘，可大幅提升運量、財務效益及擴大路網服務，應加快建設，早日服務雙北及基隆市民。
備註	

# 目錄

壹、緣起 .....	1
一、研究動機 .....	1
二、研究目的 .....	2
三、研究範圍 .....	2
四、研究方法 .....	2
貳、上位計畫及相關計畫 .....	3
一、臺北市政府捷運工程局提報捷運整體路網 .....	3
二、本府捷運工程局提報捷運整體路網 .....	4
三、汐東捷運與基隆捷運之整合 .....	5
四、民生線計畫 .....	7
五、小結 .....	9
參、汐東捷運、基隆捷運整合與民生線規劃分析 .....	10
一、汐東捷運、基隆捷運整合 .....	10
二、民生線規劃 .....	13
三、小結 .....	16
肆、民生線規劃對汐東線及基隆捷運的影響 .....	17
一、對汐東捷運的影響 .....	17

二、 對基隆捷運的影響.....	17
三、 民生線後續推動課題.....	17
伍、 未來捷運推動策略與建議.....	18
陸、 參考文獻.....	19
一、 研究計畫.....	19
二、 相關核定公文.....	19

## 圖目錄

圖 2.1.1 臺北都會捷運設願景圖(112 年 4 月版).....	4
圖 2.2.1 新北市捷運建設願景圖(112 年 8 月版).....	5
圖 2.3.1 基隆捷運與汐東捷運整合後路線圖 .....	7
圖 2.4.1 捷運系統民生汐止線綜合規劃報告建議路線圖 .....	9
圖 3.1.1 全功能五級社后機廠配置 .....	13
圖 3.2.1 八堵機廠配置 .....	16
圖 5.1.1 三計畫整合後路線圖 .....	19

## 表目錄

表 3.1.1 列車運轉、營運班距及列車採購計畫表 .....	10
表 3.2.1 班距規劃表 .....	14
表 3.2.2 車隊需求分析 (含基隆捷運) .....	14

# 壹、緣起

## 一、研究動機

捷運汐止民生線規劃範圍起自臺北市區大稻埕至新北市汐止區，除跨越不同行政區位外，其中汐止區段部分路線更與交通部鐵道局辦理之「基隆南港間通勤軌道建設計畫」(以下簡稱「基隆捷運」)的路線方案重疊及產生衝突，爰為整合相關計畫，並考慮各有關單位/計畫推動期程差異，交通部於民國109年10月13日邀集臺北市/新北市/基隆市政府，召開北北基軌道路網政策溝通平台會議，確認基隆捷運與民生汐止線汐止到東湖段(以下簡稱「汐東捷運」)，將整合為LRRT(Light Rail Rapid Transit)中運量捷運系統優先推動。

捷運汐止東湖線綜合規劃報告已於112年1月13日奉行政院核定，另基隆捷運綜合規劃報告亦於113年1月31日奉行政院核定，後續興建及營運主管機關亦為本府，本府捷運工程局刻正辦理「捷運汐止東湖線路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫基本設計、專案管理暨相關委託技術服務案」，對汐東捷運/基隆捷運之路線、系統及營運等需求均有初步設計成果。

然為紓解汐止地區聯外道路交通壅塞，提供民眾便捷的公共運輸服務，提升汐止東湖線運量及轉乘便利性，路線若能續向西延伸至臺北市區段應有正面助益。爰臺北市捷運工程局委請本府捷運工程局代為辦理捷運民生線綜合規劃工作，以積極推動捷運民生線建設計畫，期能盡早服務地區民眾，造福地方。基於路網整體規劃，三線系統建議應採一致性，相容互通性並共用營運維修資源，並可供列車一車到底減少旅客換乘的不便，以符合大眾軌道運輸政策。

## 二、研究目的

捷運民生線與汐東捷運/基隆捷運定位係屬同一路網，分期推動，其列車運轉模式應如何整體規劃，共用營運維修資源，並結合中央國產化策略，以擴大本府輕軌國車國造成果。

## 三、研究範圍

參考民生線綜合規劃內容及中央核定之汐東捷運及基隆捷運計畫內容，分析提出相互影響關係及後續因應作為。

## 四、研究方法

(一) 文獻回顧

(二) 分析比較

## 貳、上位計畫及相關計畫

### 一、臺北市政府捷運工程局提報捷運整體路網

- (一) 臺北市政府捷運工程局依據107年交通部頒布的「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」相關規定，重點檢討臺北市境內捷運建設計畫，於108年修正提報「臺北都會區大眾捷運系統整體路網評估計畫報告」，並於109年3月經交通部同意備查。
- (二) 臺北市整體路網之規劃說明中3大理念，其一為提供主要運輸走廊往返市中心大量運輸能量，減少都會區中心轉乘旅次及擁擠人潮，使轉乘路徑有更多選擇；其二為機廠與營運調度資源共用，預先整合系統及機廠維修資源，降低未來採購及維護成本，並提高列車維修及調度的機動性；其三為規劃最佳轉乘動線，如相同方向以同一月台對向轉乘，縮短轉乘時間及提高轉乘效率。
- (三) 民國109年提送之整體路網中，除既有營運路線及已獲行政院核定路線外，考量時空環境變遷、臺北市東區及內科發展，臺北市推動規劃路線包括「民生汐止線綜合規劃」、「環狀線東環段可行性研究」及「社子線初步構想」，其中環狀線東環段已完成規劃作業，刻正細部設計中，汐止民生線路段則分別以汐東及臺北市段兩階段規劃路線，汐東路線綜合規劃報告已於112年1月獲行政院核定，其路段為SB10站(東湖)-SB15站(汐止區公所)，因此為健全臺北市北區東西向之捷運服務，本計畫之推動乃為完善臺北整體路網擘劃之民生汐止線，臺北都會

區捷運建設願景如圖2.1.1所示。



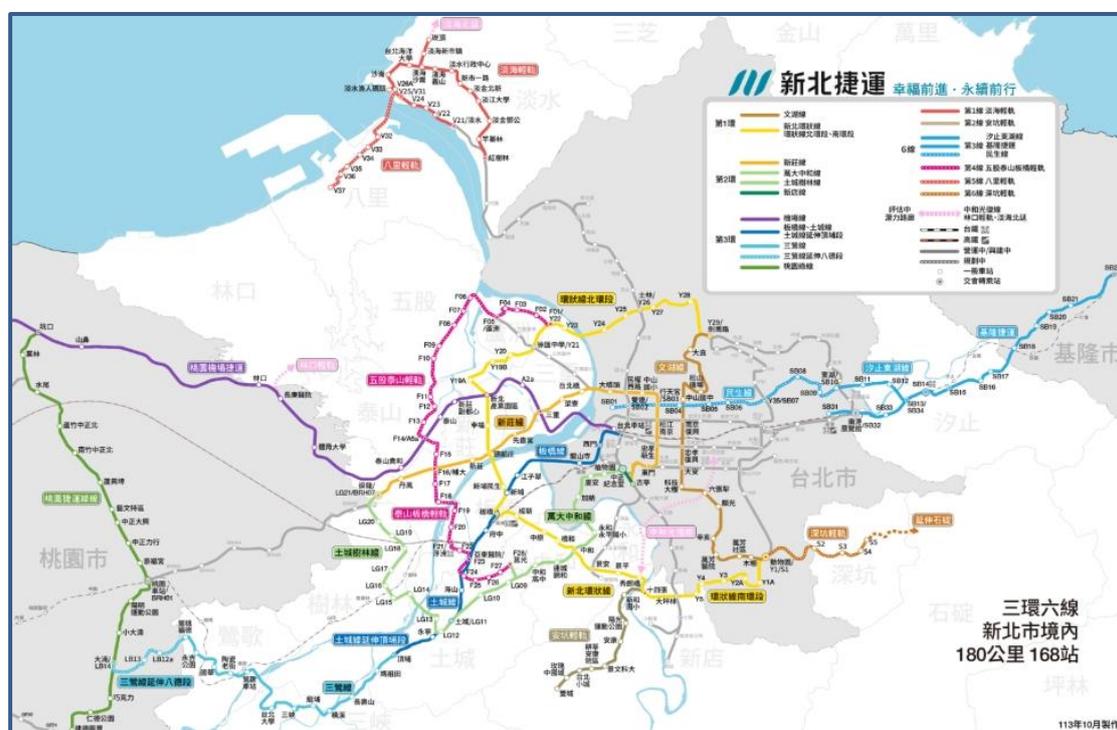
資料來源：臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

圖 2.1.1 臺北都會區捷運設願景圖(112 年 4 月版)

## 二、本府捷運工程局提報捷運整體路網

- (一) 新北市政府於民國99年提出捷運「三環三線」的捷運整體路網規劃概念，係以臺北都會區捷運路網已通車、興建中、規劃中的路線所構成，並增加新北市政府主辦的路線，其中第一環為文湖線加環狀線；第二環為萬大中和線、土城樹林線及新莊線、新店線；第三環則由板南線、土城延伸頂埔線、三鶯線與延伸八德段、桃園捷運綠線及桃園捷運機場線串連而成，三線是指淡海輕軌、安坑輕軌、捷運汐止民生線。
- (二) 由於捷運可帶來交通便利，與都市計畫及產業相輔相成，可帶來人口結構性的改變，包含住宅、商業、產業

及休閒之重新佈局，都市發展隨著捷運路網發展向外擴張，讓臺北都會區由核心蛋黃區往周邊衛星城市延伸發展。為了規劃更完善之新北市捷運整體路網，須因應未來新興都市發展區帶來之運輸需求，因此於110年國土計畫概要再提出「三環六線」之規劃理念，增加五股泰山輕軌(民國112年擴增為五股泰山板橋輕軌)、八里輕軌與深坑輕軌等路線，以縮短核心區與衛星城市之距離，提升大眾運輸使用率，如圖2.2.1所示。



資料來源：新北市政府捷運工程局官網

圖 2.2.1 新北市捷運建設願景圖(113 年 10 月版)

### 三、汐東捷運與基隆捷運之整合

(一) 交通部為使北北基軌道路網規劃方向能符合地方政府之國土發展構想與期待，109年10月召開「北北基軌道路網政策溝通平台起始會議」，與基隆市、新北市及臺北市等地方達成共識如下：

1. 基隆捷運計畫系統型式升級：

基隆捷運所採用之系統型式，將由LRT輕軌系統提升為具備自動列車運轉(ATO)裝置之LRRT中運量捷運系統。

2. 臺北端地下延伸至南港：

為便利轉乘臺、高鐵及捷運，擴大軌道服務範圍，臺北端將朝地下延伸至南港站方案規劃。

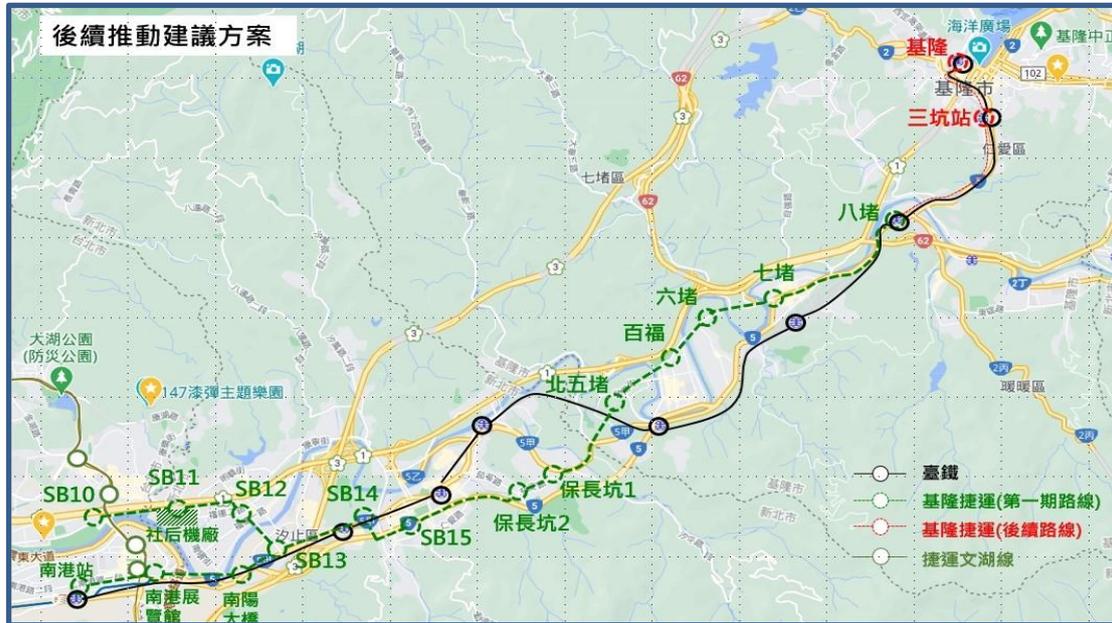
3. 民生汐止線與基隆捷運整合：

(1)基隆捷運與民生汐止線於大同路平行路段，民生汐止線與基隆捷運將整合，俾縮小結構量體並便利民眾轉乘，可解決兩線於汐止大同路段平行併存的龐大量體。

(2)民生汐止線東湖-汐止區公所路段(汐東捷運)應與基隆捷運計畫整合，社后機廠可提供汐東捷運與基隆捷運共用；民生汐止線大稻埕-東湖路段由臺北市政府本於權責適時推動。

(二) 考量汐東捷運由本府辦理綜合規劃，另基隆捷運綜規由交通部鐵道局辦理，基於前開四方政策共識下，續於綜合規劃階段雙方進一步獲致規劃整合原則，二計畫路線應視為一完整路網，路線間列車應可以直通運轉，爰兩計畫將於樟樹灣站(SB13)與汐止區公所站(SB15)間共用軌道及車站(SB13共站分設月台)，共用社后機廠，基隆捷運亦將以汐東捷運SB11-SB13間作為進出機廠線。因此，有必要採用相同機電參數，並配合直通營運之列車調度需要，車站月台設計應採用相同標準。相關土建、

機電、車站、營運模式、經費估算，並結合中央國產化策略與賡續擴大新北市政府輕軌國車國造成果，採用一致性的規格及標準，據以納入二計畫中執行。



資料來源：本府捷運工程局

圖 2.3.1 基隆捷運與汐東捷運整合後路線圖

#### 四、捷運民生汐止線臺北市段計畫

(一) 經交通部協商初步共識民生線後續由臺北市政府本於權責適時推動。其後汐東捷運行政院核定函內提及汐東捷運計畫延伸至臺北市內湖區舊宗路SB07站與捷運環狀線東環段轉乘，可大幅提升運量、財務票收及其他外部效益，請交通部督導臺北市政府妥予考量適時啟動。另基隆捷運核定函內亦提及為汐東捷運、基隆捷運及規劃中之民生線等3項計畫營運需求，後續如經評估須增設1座機廠，請交通部協調臺北市、基隆市及本市相關事宜，納入民生線綜合規劃報告，爰臺北市政府捷運工程局函文請本府捷運工程局延續捷運汐止東湖線辦理民生線綜合規劃等作業。

- (二) 為紓解汐止地區聯外道路交通壅塞，提供民眾便捷的公共運輸服務，提升汐止東湖線運量及轉乘便利性，路線若能續向西延伸至臺北市區段應有正面助益。為儘早推動民生線路線，本府與臺北市政府共同合作完成綜合規劃報告，並經臺北市政府推動小組審查通過。該計畫已於113年4月9日函送交通部核轉行政院審議。
- (三) 本案建議路線，起自民生西路與重慶北路路口設置起點站SB01站，沿民生西路過承德路路口，與淡水信義線雙連站交會並設置SB02站轉乘，過中山北路路口沿民生東路，經林森北路、新生北路排水箱涵及吉林路，與中和新蘆線行天宮站交會並設置SB03站轉乘，續沿民生東路經建國北路與龍江路路口，於遼寧街口設置SB04站，過民生東路敦化北路路口後，於光復北路路口前設置SB05站，續沿民生東路至三民路路口設置SB06站，穿過基隆河沿新湖一路至舊宗路，與環狀線Y35站交會並設置SB07站轉乘，續沿新湖一路穿過中山高速公路及內湖地區線形公園(湖興公園)後，向北轉至成功路與民權東路路口圓環，右轉至民權東路設置SB08站，沿民權東路經國醫中心向南穿越葫洲里山區，並跨越中山高速公路至安康路228巷，左轉至內湖焚化廠內設置SB09站，過內湖焚化廠後與汐東線SB10站銜接，調整後路線長度約11.02公里，共設9座車站，其中水平線形地下站7座、疊式線形地下站1座及高架站1座，規劃作業蒐集

相關資料彙整如圖2.4.1所示。



資料來源：臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

圖 2.4.1 捷運系統民生汐止線綜合規劃報告建議路線圖

## 五、小結

綜整上述汐東捷運與基隆捷運已整合為同一系統，採用相同機電參數，並配合直通營運之列車調度需要，車站月台設計應採用相同標準，另參採臺北市整體路網之規劃說明中理念，機廠與營運調度資源共用，預先整合系統及機廠維修資源，降低未來採購及維護成本，並提高列車維修及調度的機動性。故民生汐止線臺北市段計畫屬汐東捷運路線延伸，亦應採用相同系統及設計標準，共用機廠，以達直通運轉需求，降低營運維修經費與提升旅客服務品質。

## 參、 汐東捷運、基隆捷運整合與民生線規劃分析

### 一、 汐東捷運、基隆捷運整合

#### (一) 列車運轉、營運班距及列車採購計畫

1. 第一階優先路段SB10-SB15：班距6分鐘、短編組列車。
2. 第一階段SB07-SB15：班距6分鐘、短編組列車升級為長編組列車。
3. 第二階段SB01-SB15：全程車班距6分鐘、區間車班距5.4分鐘、長編組列車。

表 3.1.1 列車運轉、營運班距及列車採購計畫表

營運階段	汐民(汐東)全程車		民汐區間車		基隆捷運	運轉列車合計 (列)	檢修&備用車 (列)	車隊規模 (列)
	班距(分)	列車(列)	班距(分)	列車(列)	列車(列)			
第一階優先段 SB10-SB15+基捷	6	5 [短編組]	-	-	-	5 [短編組]	1 [短編組]	6 [短編組]
第一階段 SB07-SB15+基捷	6	9 [長編組]	-	-	17 [長編組]	17 [長編組]	3 [長編組]	20 [長編組]
第二階段 SB01-SB15+基捷	6	13 [長編組]	5.4	10 [長編組]	17 [長編組]	40 [長編組]	6 [長編組]	46 [長編組]

備註：檢修&備用車比率15%；基隆捷運車隊規模係參考其綜規報告111年10月修訂版

資料來源：捷運汐止東湖路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫綜合規劃報告（核定版）

#### (二) 路線容量

採用交通部運輸研究所「都會捷運系統容量分析軟體」進行路線容量分析，同時搭配號誌時隔與SB13~SB14間的運轉班距研析，其中SB10~SB15間交會處的容量會由汐東計畫與基隆捷運共用，在1:1分配下，尖峰時段可提供汐東捷運每小時10列次的運輸服務，可符合營運需求。

#### (三) 營運機構

基於汐東計畫多位於新北市轄區，且臺北市政府亦已正式函文同意由新北市政府擔任本計畫主管機

關，並考量未來新北市轄區內所有捷運系統的營運及營運監理配套法規完整，故將由新北大眾捷運股份有限公司辦理本計畫的營運事宜。另基隆捷運核定函內亦寫明後續由新北市政府續辦興建及營運。

#### (四) 機電系統

1. 車輛系統：延續我國已發展之基礎，採用鋼軌、鋼輪低底盤列車。
2. 供電系統：基隆捷運系統預計設置2座主變電站，且與汐東線電力整合、相互電力轉供、互為備援。
3. 號誌系統：依二計畫行駛路線行經環境條件、旅運需求、營運安全性及財務經濟性，採A型專屬路權，LRRT中運量捷運系統，具GOA2(含)以上自動駕駛(ATO)功能並設置月台門。機房設置以站台末端設置機櫃，機櫃設有雨遮等防護措施為原則。

#### (五) 國產化要求及配套之發包策略

1. 參採交通部頒布之「輕軌系統採購作業指引」為主，如有升級LRRT中運量捷運系統的部分則應參採交通部頒布「捷運軌道車輛技術標準規範-鋼軌鋼輪型式」及「捷運系統建設技術標準規範」辦理，期能透過基隆捷運落實相關國產化措施，進而鼓勵各縣市政府配合採用採購指引。
2. 考量汐東及基隆捷運係屬同一路線，其營運密不可分，且工程執行期程相近，基於兩者機電及軌道系統需相同，為避免分別採購造成不易相容之問題，汐東捷運之機電及軌道系統發包須與基隆捷運整合辦

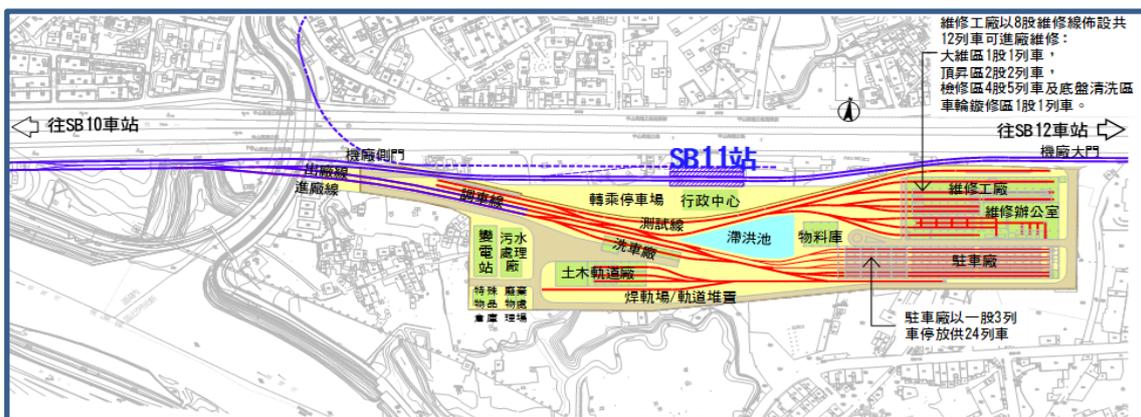
理，除可擴大國產化採購規模、激勵國內廠商投入意願，更有利於我國鐵道系統國產化之推動。

#### (六) 共用機廠

1. 社后機廠原即為前期民生汐止線所規劃設計的機廠，109年10月13日北北基軌道路網政策溝通平台4首長會議結論中，即說明「民生汐止線東湖-汐止區公所路段(汐東捷運)需與基隆捷運計畫整合，社后機廠可提供汐東捷運與基隆捷運共用。」，另鐵道局109年12月4日召開北北基軌道路網政策溝通平台工作小組第4次工作會議中，亦有「社后機廠請考慮預留汐止民生線大稻埕至東湖段延伸彈性」的結論；臺北市政府更表達「考量捷運系統機廠用地取得不易，因汐東捷運優先推動，建議以全功能機廠規劃考量保留路線延伸擴充之可能」。
2. 考量鄰近無適當機廠可提供汐東計畫與基隆捷運維修及駐車，故社后機廠將劃設為一座全功能的五級廠，除滿足汐東計畫與基隆捷運正常營運需求外，也預留未來民生線所需要的空間或部分設施。
3. 原劃設機廠面積達約13.4公頃，依各路線推動期程區分為2期辦理興建，其中第一期考量民生線的期程未定，故先針對汐東/基隆捷運需求，以約12.1公頃的範圍配置包含維修及駐車等全功能五級機廠；後續於民生線成案時，再取得其他1.3公頃用地，配置所需的駐車廠。惟於規劃過程所辦理的用地取得公聽會中，部分位於西南側聚落/農業區土地的民眾持續表

達反對參與開發、被徵收或拆遷的意願，為降低用地取得對民眾權益的影響，及交通部鐵道局於111年6月2日所召開「基隆捷運三級機廠需求規劃及未來場站開發運作」會議，說明鑒於民生線期程及規模未定，初期將先由汐東/基隆捷運計畫共同使用社后機廠。

4. 於此情境下，社后機廠將僅考量約26列車的駐車(汐東捷運6列短編組及基隆捷運20列長編組，駐車廠駐24列車，2列駐維修區)、26列車1~3級與全路網(46列車)4~5級維修的需求，可大幅縮減用地面積至約10.05公頃左右。



資料來源：捷運汐止東湖路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫綜合規劃報告（核定版）

圖 3.1.1 全功能五級社后機廠配置

## 二、民生線規劃

### (一) 列車服務規劃

本計畫規劃全程車營運模式為SB01~北五堵，並依尖峰站間運量需求及適宜折返位置，規劃尖峰時間於

SB01~SB13、SB01~SB08提供區間車服務。

表 3.2.1 班距規劃表

營運模式	尖峰時段	
	營運班距(min)	發車頻率(TU/h)
SB01 ↔ 北五堵	10	6
SB01 ↔ SB13	10	6
SB01 ↔ SB08	6	10
南港 ↔ 北五堵	10	6
南港 ↔ 八堵	7.5	8

備註：基隆捷運班距依整體考量方式配置班距。

資料來源：臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

### (二) 列車採購計畫

依捷運汐東線基本設計成果，社后機廠目前配置可停駐24列位，第1-3級維修佈設檢修軌共5列位可供33列車維修，第4-5級維修佈設大修軌2列位可滿足44列車維修，本計畫評估目標年本計畫、捷運汐東線及基隆捷運整體車隊規模共44列車。

表 3.2.2 車隊需求分析（含基隆捷運）

民汐線(含汐東)-線上列車(列)			基隆捷運-線上列車(列)		檢修&備用車(列)	車隊規模(列)
SB01~北五堵	SB01~SB13	SB01~SB08	南港~北五堵	南港~八堵		
10	7	7	5	10	4	44

備註1：考量汐東、基捷營運後累積之維修技術與經驗，民汐線可適當精進維修備用車比率調整至12.5%。  
備註2：依據整體路網重新配置基隆捷運班距及整體路網所需車隊數。

資料來源：臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

### (三) 路線容量

本計畫採用交通部運輸研究所「都會捷運系統容量分析軟體」進行路線容量分析，分析結果尖峰時段可提供捷運汐東線每小時22列次的運輸服務，可符合營運需求。

#### (四) 營運機構

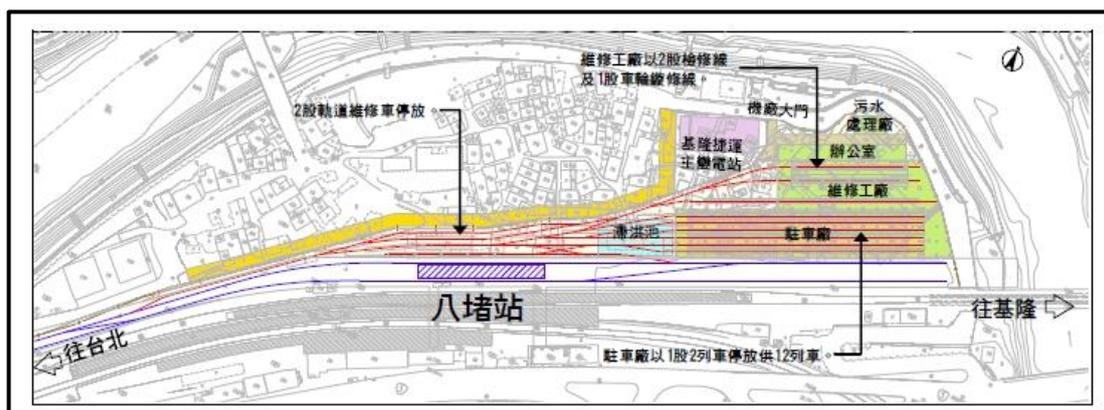
本計畫路線位於臺北市境內，為儘早推動民生線路線，本府與臺北市政府共同合作完成綜合規劃報告，核定後移轉臺北市政府辦理建設，另營運機構，考量雙北捷運公司於規劃階段均有參與，爰建議比照東環核定內容於完工前3年由雙北市府協議確認後續營運機構。

#### (五) 機電系統參數

1. 車輛系統：基於整體路網考量，民生線建議採用與汐東線及基隆捷運建設計畫相容之LRRT中運量捷運系統車型，確保全系統的一致性及相容性。
2. 供電系統：考量民生線與捷運汐東線銜接及共用機廠，故關聯計畫應採用相同系統型式，供電型式建議維持採用架空線系統。採用架空線。
3. 號誌系統：本計畫、捷運汐東線及基隆捷運屬同一軌道路網，故應採相同號誌系統，以達系統相容之目的。

#### (六) 新增機廠

考量汐東捷運、基隆捷運及未來民生線目標年的44列車營運維修需求，汐東捷運已規劃占地面積約10公頃的全功能五級社后機廠，該機廠配置可滿足駐車24列車、1-3級維修可滿足33列及4-5級維修可滿足44列車，無法滿足部分將於本計畫增設八堵機廠中考量。



資料來源：臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告

圖 3.2.1 八堵機廠配置

### 三、小結

基於交通部109年10月13日召開「北北基軌道路網政策溝通平台起始會議」，與基隆市、新北市及臺北市等地方達成之共識，基隆捷運由LRT輕軌系統提升為具備自動列車運轉(ATO)裝置之LRRT中運量捷運系統、汐東捷運應與基隆捷運計畫整合並共用機廠，並基於已獲中央核定之汐東捷運與基隆捷運規劃報告與成果。整體考量汐東捷運、基隆捷運與民生線計畫列車直通運轉需求，共用營運維修資源，並結合中央國產化政策與賡續擴大新北市政府輕軌國車國造成果，長期提升維修部件供應鏈韌性，降低營運維修成本，深化永續營運基礎，且依運量需求分析顯示屬中運量系統服務範疇，爰三個計畫建議採一致型式之LRRT中運量捷運系統，並做為我國推動軌道系統國產化之示範系統。

## 肆、民生線規劃對汐東線及基隆捷運的影響

### 一、對汐東捷運的影響

- (一) 汐東計畫財務修正：依工程發包決標結果及納入八堵機廠新增工程及用地費用分攤，辦理財務修正。

### 二、對基隆捷運的影響

- (一) 基隆捷運計畫財務修正：依工程發包決標結果及納入八堵機廠新增工程及用地費用分攤，辦理財務修正。
- (二) 基隆捷運八堵站及二期路網規劃：八堵機廠配置將影響八堵站設置位置，以及與臺鐵八堵站轉乘規劃，另機廠留設後續路廊延伸軌道配置，亦影響二期路廊延伸方向。
- (三) 基隆捷運盈虧權責及資產持有：因路線橫跨3市，依行政院核定公文，應於完工前3年完成確認3市可接受之作法，以利後續營運。

### 三、民生線後續推動課題

#### (一) 工程經費增加

主要係因本計畫系統改變、車輛國產化、民生/汐東/基隆3路線計畫路線視為同一路網，機廠納入基隆捷運駐車及維修需求等因素，造成本計畫建設經費高於原可行性研究方案經費，係配合中央政府政策，故建議由中央完全分擔應屬合理，後續視中央審議結果辦理。

#### (二) 八堵機廠後續處理

1. 經費分攤：目前已初步協調3市同意八堵機廠新增工程及用地費用將照原分攤原則納入各計畫，用地費由地方政府分擔，工程費依各計畫財務計畫計算地

方政府分攤及中央補助，惟基隆捷運非屬地方政府責任，新增工程費建議由中央完全分攤，後續視中央審議結果辦理。

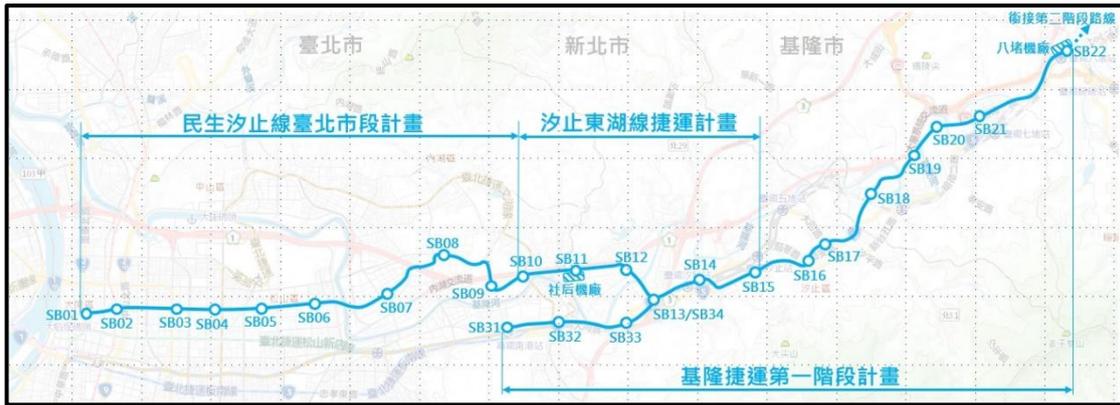
2. 都市計畫變更、環境差異分析及設計興建單位：因未來都市計畫及開發方式未明，後續視中央審議結果依核示內容納入指定計畫內辦理。
3. 土地開發：八堵機廠都市計畫變更尚未啟動，且未明確後續是否辦理開發，不確定因素高。

### (三) 營運單位

汐東線及基隆捷運計畫已確定未來由新北大眾捷運股份有限公司辦理營運事宜，而民生線考量雙北捷運公司於規劃階段均有參與，爰建議比照東環核定內容於完工前3年由雙北市府協議確認後續營運機構。

## 伍、 未來捷運推動策略與建議

捷運民生線計畫為橫互臺北都會區北側臺北市中心區一大內科—新北市汐止區運輸走廊之一，為汐止民生線最後一塊拼圖，更是地方民意的長期期待，不斷關心具體推動時程，考量本計畫將可改善汐止及內湖至臺北市區的交通瓶頸，帶動周邊產業發展及都市更新。本計畫經評估亦具財務及經濟效益，應盡早核定建設計畫，以符合社會期待並可促進沿線歷史街區、經貿商業、倉儲物流、科技產業都市發展，符合地區民眾期望之大眾運輸服務。



資料來源：本府捷運工程局

圖 5.1.1 三計畫整合後路線圖

## 陸、參考文獻

### 一、研究計畫

- (一) 捷運汐止東湖路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫  
綜合規劃報告(核定版)
- (二) 基隆南港間通勤軌道建設計劃綜合規劃報告(核定版)
- (三) 臺北都會區大眾捷運系統民生汐止線臺北市段暨周邊  
土地開發計畫綜合規劃報告(113年3月)

### 二、相關核定公文

元部分，同意貴部建議先暫予以補助，惟俟後續臺北市政府提報民生汐止線臺北市段或檢討延伸至舊宗路SB07站時，再一併檢討自償率及補助金額。

四、有關協調調新北市市政府擔任基隆捷運主管機關一節，後續俟基隆捷運綜合規劃提報時再議，屆時若尚未協調完成，則請依大眾捷運法指定之。

五、路線、營運調度、轉乘規劃部分：

(一)本計畫延伸至臺北市內湖區舊宗路SB07站與捷運環狀線東環段轉乘，可大幅提升運量、財務票收及其他外部效益，請督導臺北市政府妥予考量適時啟動。

(二)貴部考量未來基隆捷運加入營運後，本計畫營運端點站須由汐止區公所(SBI5)站改至樟樹灣(SBI3)站，旅客須在SBI3站轉乘，建議檢討SBI3站前後之線形調整，規劃折返調度設施，以利未來列車營運調度。另SBI5站之設置型式及規模，請協調新北市市政府於設計階段確認。

(三)本計畫SB10站與捷運文湖線東湖站轉乘距離約300公尺，採用人行空橋站外轉乘，請就高齡人口步行速率及轉乘便利性加以考量，建議考量設置相關步行輔具及設施之可行性。

六、依報告書經濟效益敏感度分析，本計畫當成本增加10%或效益減少10%，經濟益本比 $<1$ ，爰請新北市政府強化成本控管，並研擬增加運量措施。

正本：交通部  
副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、新北市政府、國家發展委員會管制考核處

檔 號：  
保存年限：

## 行政院 函

地址：100009臺北市忠孝東路1段1號  
承辦人：姚辰安  
電話：33566775  
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

受文者：新北市政府

發文日期：中華民國112年1月13日  
發文字號：院臺交字第1125000974號  
類別：普通行政  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：所報「捷運汐止東湖線路線規劃及沿線周邊土地整體開發計畫」綜合規劃報告書一案，原則同意，並照核復事項辦理。

說明：復111年10月13日交路(一)字第11117900618號函。  
核復事項：

一、本案係建構臺北市內湖區東湖與新北市汐止區間走廊的捷運路線，可與文湖線東湖站轉乘，攸關汐止與內湖地區通勤功能，提供民眾便捷的公共運輸服務，期望能改善汐止區尖峰時段交通壅塞問題，亟需儘速核定推動以應民意需求，有其興建必要，請加速推動。

二、本計畫核定總經費376.93億元，雖尚有部分路段由另案計畫協助分擔之98.47億元經費來源未確定，惟為加速建設之執行，同意先行匡列預算278.46億元，俾即刻啟動本計畫相關設計及工程發包作業。至由另案計畫協助分擔之經費，於本計畫核定後2年內如未核定到位，應由新北市政府提報修正計畫，並請協助該府邀相關單位協商確認，後續俟重新檢討財務計畫並配合修正綜合規劃報告核定後，續編列後續年度預算，以確保計畫推動之可行性。

三、新北市政府主張本計畫臺北市段0.81公里中央補助5.23億

規劃及建設計畫最高補助比例(臺北市50%、新北市78%)補助地方政府。有關基隆市分擔部分，核准中央補助比例為86%，以減輕基隆市負擔4.43億元。

(二)因新北市府等建議調整路線政行經保長坑，致基隆市衍生負擔經費1.5億元部分，改由中央全額負擔。

(三)綜上，本案總經費696.89億元，中央負擔519.98億元，臺北市府負擔57.54億元，新北市府負擔71.44億元，基隆市政府負擔47.92億元。

三、請基隆市政府成立捷運發展基金，推動各場站聯合開發以及車站整體開發區，並提早推動都市計畫擬定，以增加未來土地開發效益，降低市府財政負擔。

四、有關「自償性經費屬地方土地開發收益部分，未來實現後一定比例需繳回中央，該比例視後續協商結果訂之」一節，後續請參與前揭協商相關事宜。

五、有關本案盈虧權責、資產持有等議題，由新北市、臺北市、基隆市政府共同協調，研議可接受之作法，並於完工前3年完成確認，以利後續營運階段準備；並應協助前揭協調工作，以及適時納入於北北基軌道路網政策溝通平臺討論確認。

六、本計畫由新北市政府續辦興建及營運，併請新北市、臺北市、基隆市政府妥善規劃本計畫沿線各站轉乘設施(含停車場、接駁公車、公共自行車等)。

七、為汐東捷運、基隆捷運及規劃中之民生汐止線臺北市段等3項計畫營運需求，後續如經評估須增設1座機廠，請協調新北市、臺北市、基隆市政府相關事宜，納入民生汐止線臺北市段綜合規劃報告。

八、為落實總統宣示臺灣2050淨零轉型之目標，中長程公建設個案計畫應配合納入淨零、永續相關之規劃與設計。本



檔  
保存年限：

## 行政院 函

地址：100009臺北市忠孝東路1段1號

受文者：新北市政府

發文日期：中華民國113年1月31日

發文字號：院臺交字第1130001102號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文 請至附件下載區(https://attachmentnew.ev.gov.tw/attach/)以文號：1130001102 及識別碼：VZESQ 下載檔案

主旨：所報「基隆南港間通勤軌道建設計畫」綜合規劃報告及修正後可行性研究報告一案，准予依核定本並照核復事項辦理。

說明：

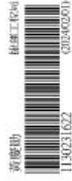
- 一、復112年10月6日交路(一)字第1127930031號函。
- 二、檢附「基隆南港間通勤軌道建設計畫」綜合規劃報告(核定本)及修正後可行性研究報告(核定本)各1份。

核復事項：

- 一、本計畫路線橫跨臺北市、新北市、基隆市，提供民眾通勤生活密集往來，計畫服務範圍擴及基隆河谷流域，有助於基隆河谷廊帶未來發展，並分擔臺鐵旅客運輸，增加臺鐵東部幹線運輸量能，符合發展大眾軌道運輸政策，後續請督導建設及營運主管機關新北市政府在確保工程安全與品質情況下，依所訂目標如期如質完工通車。至後續第二階段(八堵至基隆段)路線，請配合地方發展，續與基隆市政府協商規劃作業辦理方式。

二、經費分擔方式依下列原則處理：

- (一)用地費由各轄區地方政府負擔，工程經費除中央補助可行性研究階段南港至八堵建設經費85.07億元，其餘參酌中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法之大眾捷運系統



計畫未來細部設計階段時，請確實依循「淨零轉型12項關鍵戰略行動計畫」，積極推動運具電動化及無碳化、淨零綠生活，捷運站周遭除設置公共自行車外，接駁公車建議以電動化為原則。另請強化基隆河谷廠帶大眾運輸導向發展(TOD)效益，以達到人本交通、淨零減碳之目標。

正本：交通部

副本：財政部(含附件)、行政院主計總處(含附件)、行政院公共工程委員會(含附件)、臺北市政府(含附件)、國家發展委員會(含附件)、新北市政府(含附件)、國家發展委員會管制考核處(含附件)、基隆市政府(均含附件)(含附件)

文 號 註  
113/02/01 08-11

