

**變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺灣  
桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車  
站建設計畫）書**

**桃園縣政府**

**中華民國九十九年六月**

## 桃園縣 變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫）書	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
擬定都市計畫機關	桃園縣政府	
自擬細部計畫或申請 變更都市計畫之機關 名稱或土地權利關係 人 姓 名	交通部高速鐵路工程局	
本 案 公 開 展 覽 起 迄 日 期	公 開 展 覽	
	說 明 會	
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見		
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	縣 級	
	部 級	

# 目 錄

壹、前言 .....	1
貳、捷運場站規劃概述.....	5
參、法令依據 .....	7
肆、變更位置 .....	7
伍、變更理由 .....	9
陸、變更內容 .....	10
柒、實施進度及經費.....	14
捌、土地使用分區管制要點.....	15
玖、其他 .....	17

## 附件

附件一	桃園縣政府認定重大設施建設計畫函 .....	附一-1
附件二	行政院核定函.....	附二-1
附件三	環境影響評估審查通過函 .....	附三-1
附件四	A22 及 A23 車站運量預測及轉乘設施量估算.....	附四-1
附件五	99 年 5 月 19 日「機場捷運延伸線 A22、A23 車站出入口(含通風井)位置及轉乘設施數量、設置位置確認與都市計畫變更作業相關事宜」會議紀錄 .....	附五-1

## 圖目錄

圖一	臺灣桃園國際機場聯外捷運建設計畫路線示意圖.....	3
圖二	捷運路線及車站位置示意圖.....	4
圖三	A22 站平面配置圖.....	6
圖四	A23 站平面配置圖.....	6
圖五	變更位置示意圖.....	8
圖六	變更內容示意圖.....	12

## 表目錄

表一	A22 及 A23 站基本設計資料表.....	5
表二	變更內容明細表.....	10
表三	變更前後土地使用面積對照表.....	13
表四	實施進度及經費表.....	15

## 壹、前言

### 一、計畫緣起

桃園縣近年來工商業發展迅速，繼臺北、高雄與臺中都會區，已成為臺灣第四大都會區。而航空城發展計畫業由行政院核定，將在機場周邊引入加值產業，以提升國家整體競爭力，並凸顯國際門戶意象。

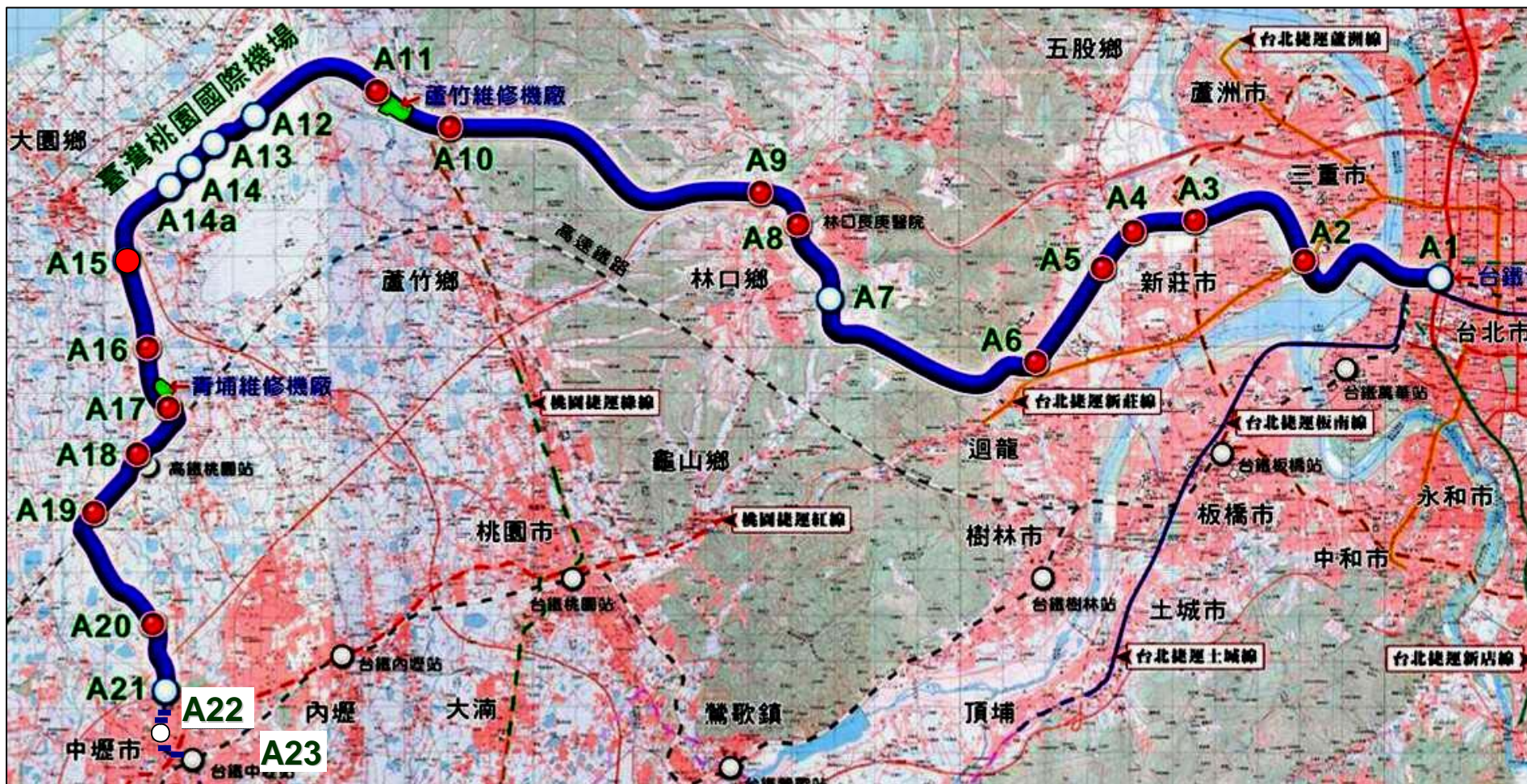
桃園國際機場為臺灣地區最重要的國家門戶，為因應未來永續發展需求，行政院於民國 93 年 3 月核定「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」(以下簡稱「機場捷運」，如圖一)，其中包含桃園捷運藍線自臺灣桃園國際機場 B1 站(目前更名為 A13 站)至中壢 B8 站(目前更名為 A21 站) 路段。機場捷運路線全長約 51.03 km，範圍涵蓋臺北市、臺北縣及桃園縣等三個行政區，自臺北端之 A1 車站起，至中壢端 A21 站為止，沿線共設置 15 座高架車站及 7 座地下車站，並配置青埔與蘆竹兩處機廠。

機場捷運除服務臺北至桃園國際機場的旅客需求，更為高鐵桃園站主要的聯外公共運輸系統，延伸至中壢火車站可提供中壢市民便捷的大眾運輸系統，整合機場捷運路線與臺鐵西部幹線為完整路網，並串聯桃園國際機場、高速鐵路、高鐵桃園車站特定區生活圈及區域城際鐵路的功能，以增進服務旅次，促成重要公共運輸系統間的無縫銜接。

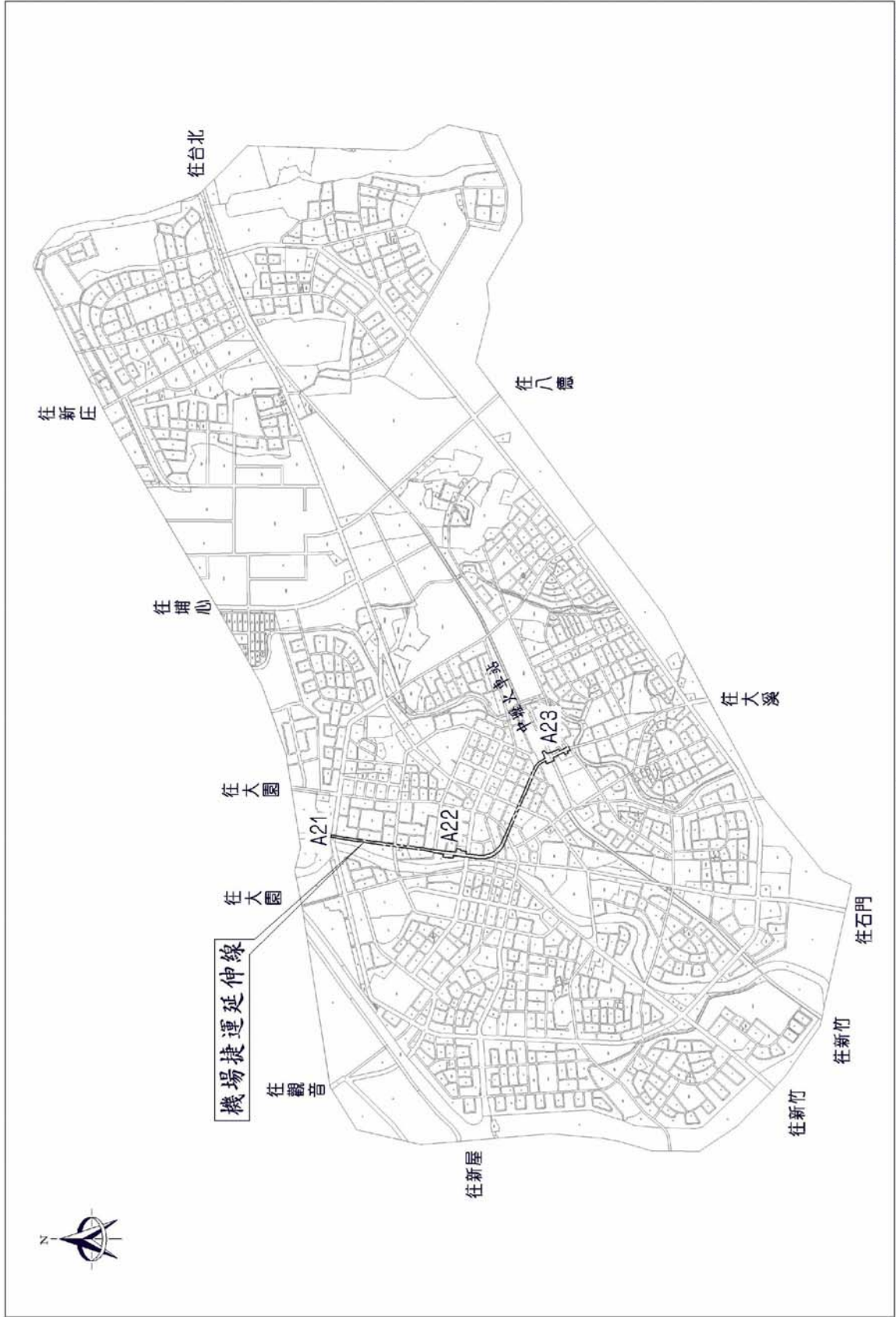
為因應地方民意需求，高鐵局積極辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」，並奉行政院 99 年 4 月 15 日院臺交字第 0990018887 號函核定(詳附件二)；同時桃園縣政府 99 年 4 月 29 日府城規字第 0990150929 號函將「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫」(以下簡稱本計畫)列為縣府施政方針(詳附件一)。另，本路段係屬「桃園都會區大眾捷運系統規劃環境影響評估報告書」內 B1~B10 所載路線，該報告書業於民國 90 年 1 月經行政院環保署審查通過(民國 90 年 1 月 16 日 90 環署綜字第 0004030 號函)，其中原 B8~B10 站路段(現為 A21~A23 站)因路線範圍有調整，須辦理環差陳報作業並經環保署於民國 98 年 8 月 26 日環境影響評估審查委員會第 183 次會議審核修正通過，並於 98 年 9 月 4 日以環署綜字第 0980079582 號函示審核修正通過(詳附件三)。

本計畫全線均採地下化方式設計，由機場捷運 A21 環北站(不含)起，沿中豐路南行，至中央西路與中豐路口附近設置 A22 站後，路線續直行至中山路附近東轉穿越民宅下方至中正路，後沿中正路至目前臺鐵中壢火車站位址下方，設置與未來臺鐵中壢高架火車站共站的捷運 A23 站。路線全長約 2.04 km，共設置 A22 站及 A23 站 2 座車站(捷運路線及車站位置詳圖二)。

本變更案乃依「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫」之規劃內容，配合辦理都市計畫變更作業，以利後續用地取得及工程施工等相關事宜。



圖一 臺灣桃園國際機場聯外捷運建設計畫路線示意圖



圖二 捷運路線及車站位置示意圖



## 貳、捷運場站規劃概述

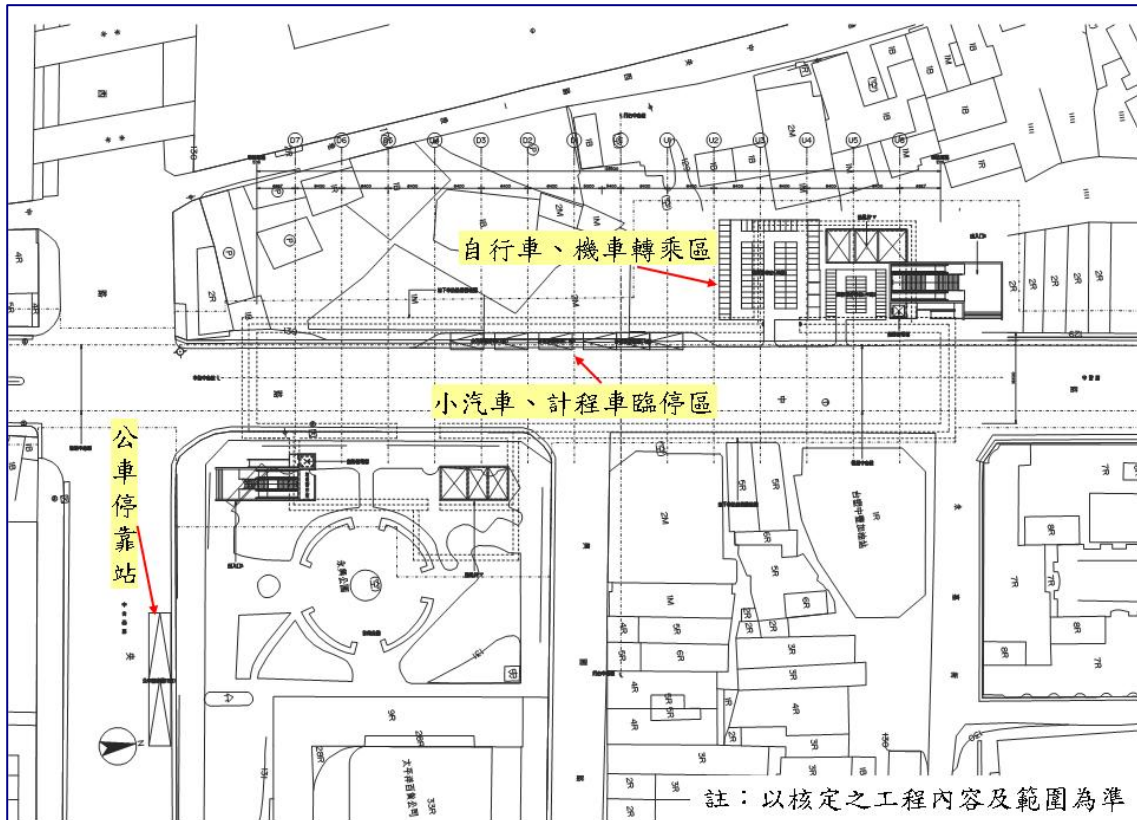
本計畫沿線設置之捷運車站包括 A22 及 23 車站 (位置詳圖二)，各車站之規劃內容概略如表一，基本規劃之平面配置如圖三、圖四，規劃預測之運量、臨停設施及停車設施數量需求請參考附件四。

表一 A22 及 A23 站基本設計資料表

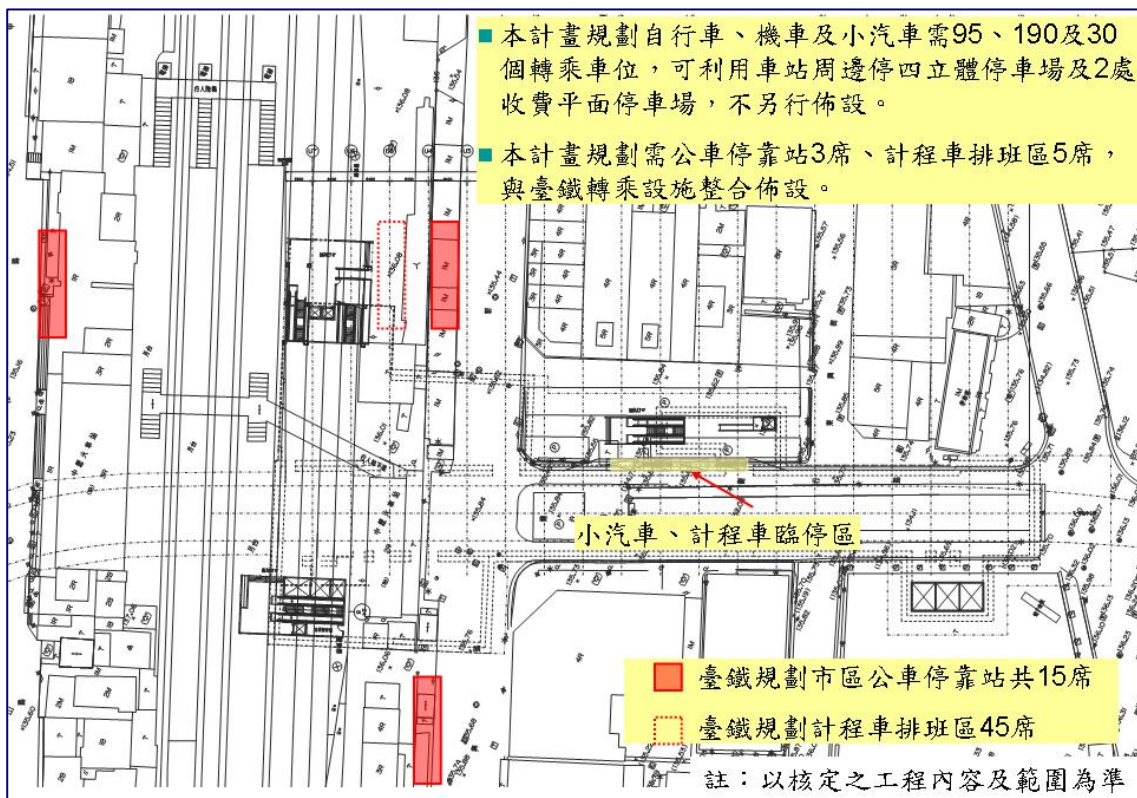
1	站名	A22 站	A23 站	
2	出入口位置	中豐路與中央西路口附近	中壢火車站	
3	車站型式	地下一島	地下一島	
4	車站面積	約 8,200 m <sup>2</sup>	約 9,100 m <sup>2</sup>	
5	尖峰小時運量(普通車、129 年)			
	上車 (人旅次/小時)	570	2,560	
	下車 (人旅次/小時)	280	470	
6	轉乘設施 (民國 129 年)		規劃需求量	
	臨停設施	公車停靠站(席)	2	與臺鐵設施整合規劃 (註 2)
		機車臨停區(席)	1	2
		汽車臨停區(席)	2	3
		計程車上下客區(席)	1	1
		計程車排班區(席)	3	與臺鐵設施整合規劃 (註 2)
	停車設施	腳踏車位(席)	47	95
		機車位(席)	89	190
		汽車位(席)	0	30

註 1：參考臺北捷運 31 站、桃園市包含火車站等 6 處 98 年底實際到離站運具比，估算本計畫之轉乘設施。

註 2：A23 站之公車停靠區與計程車排班區轉乘設施需求建議納入臺鐵高架中壢車站設施整合規劃，不另佈設。另，考量車站周邊公車路線數計 12 條，將來需考量臺鐵高架化後之公車設施佈設予以整合規劃，臺鐵將於前後站路緣側留設各 5 席市區公車席位計 3 處、於近中和路側共計佈設 8 席路外中長程客運公車月台，並於新興路側共計佈設 45 席路外計程車排班區。



圖三 A22 站平面配置示意圖



圖四 A23 站平面配置示意圖

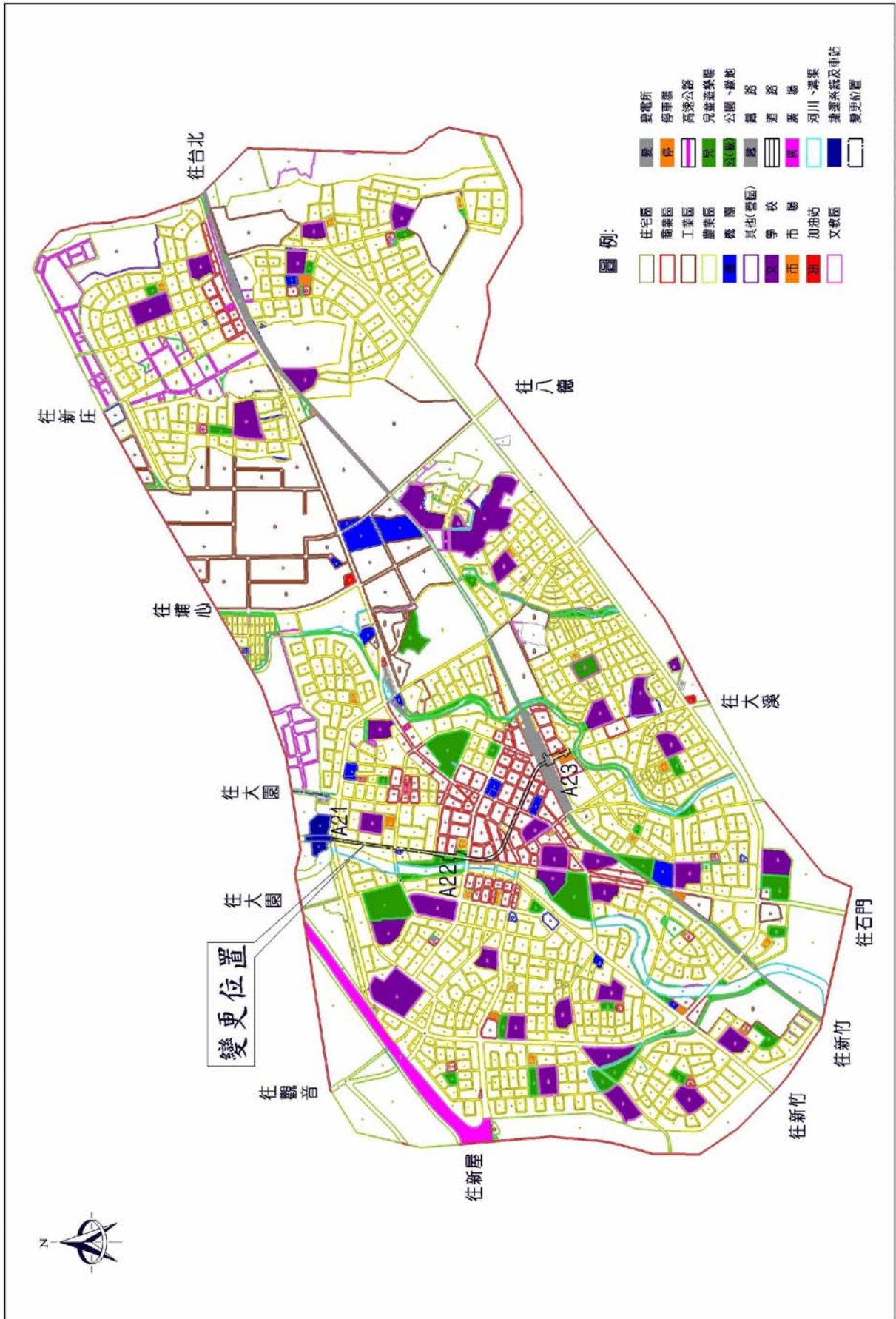
### 參、法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

### 肆、變更位置

臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫，由機場捷運 A21 環北站(不含)起，沿中豐路南行，至中央西路與中豐路口附近設置 A22 站後，路線續直行至中山路附近東轉穿越民宅下方至中正路，後沿中正路至目前臺鐵中壢火車站位址下方，設置與未來臺鐵中壢高架火車站共站的捷運 A23 站，全線均採地下化方式設計。

變更位置為計畫區中豐路、永興公園（公八）、老街溪東側綠地、中央西路、中山路、民生路、中正路、中壢火車站、健行路及其兩側停車場（停二、停三）等附近地區，包含部分道路用地、商業區、綠地用地、公園用地、鐵路用地及停車場用地，變更位置詳圖五。



V2:\1025P\JALD\1025PTALDO07LDGN

圖五 變更位置示意圖

## 伍、變更理由

- 一、配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫之路線及場站設置需求，提供中壢地區使用臺灣桃園國際機場快速而便捷之運輸及轉乘服務。
- 二、位於本都市計畫區之 A22 及 A23 捷運車站，依臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫預測之運量、臨停設施及停車設施數量需求等（運量及轉乘設施量估算詳附件四），規劃各場站及其相關附屬設施。
- 三、行經本都市計畫區之捷運路線以地下方式通過，捷運路線平均路權寬約 21 公尺，依大眾捷運法第 18 條、第 24-1 條及「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」於圖上標註路權範圍。

## 陸、變更內容

為提供臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫之路線、車站、出入口、轉乘設施、相關機電設施及其必要設施所需用地，將變更部分道路用地為「道路用地（兼供捷運系統使用）」及「道路用地(兼供捷運車站使用)」、變更部分綠地為「捷運車站用地」及「捷運車站用地（兼供道路使用）」、變更部分公園用地為「捷運車站用地」、變更部分鐵路用地為「交通用地」、變更部分停車場用地為「捷運車站用地」等，以達捷運系統營運、滿足車站所需設置空間以及人員進出轉乘順利便捷等目的，變更面積合計約 4.55 公頃，詳細變更內容如表二，變更內容詳圖六，變更前後土地使用面積對照如表三。

表二 變更內容明細表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
1	計畫區北隅，中豐路路	道路用地 (1.09公頃)	道路用地（兼供捷運系統使用） (1.09公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫路線相關設施所需用地	
2	計畫區中心區，中豐路與永嘉街交叉口附近	綠地 (0.15公頃)	捷運車站用地 (0.15公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A22 車站出入口與相關設施所需用地	A22 車站
3	計畫區中心區，中豐路與中美路交叉口附近	綠地 (0.06公頃)	捷運車站用地（兼供道路使用） (0.06公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A22 車站出入口與相關設施所需用地	A22 車站
4	計畫區中心區，中豐路與中央西路交叉口附近	道路用地 (0.48公頃)	道路用地(兼供捷運車站使用) (0.48公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A22 車站出入口與相關設施所需用地	A22 車站
5	計畫區中心區，中豐路與中央西路交叉口附近	公園用地 (公八) (0.12公頃)	捷運車站用地 (0.12公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A22 車站出入口與相關設施所需用地	A22 車站
6	計畫區中心區，中豐路與中央西路交叉口附近	道路用地 (公頃) (0.25公頃)	道路用地（兼供捷運系統使用） (0.25公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫路線相關設施所需用地	

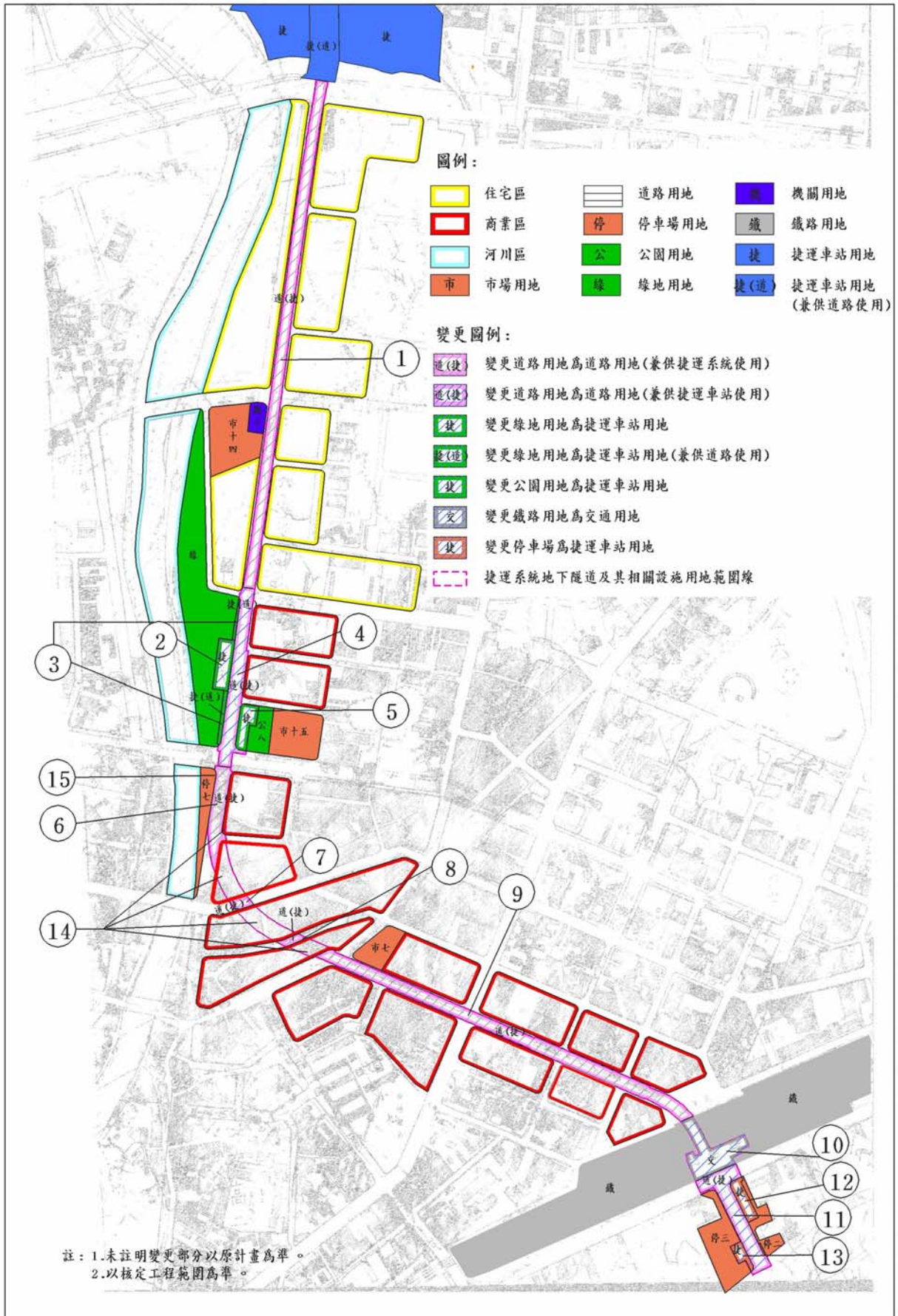
編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
7	計畫區中心區，中山路	道路用地 (0.04公頃)	道路用地（兼供捷運系統使用） (0.04公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫路線相關設施所需用地	
8	計畫區中心區，民生路	道路用地 (公頃) (0.03公頃)	道路用地（兼供捷運系統使用） (0.03公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫路線相關設施所需用地	
9	計畫區中心區，中正路	道路用地 (0.95公頃)	道路用地（兼供捷運系統使用） (0.95公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫路線相關設施所需用地	
10	計畫區中心區，中壢火車站	鐵路用地 (0.36公頃)	交通用地 (0.36公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A23 車站出入口與相關設施所需用地	A23 車站、 註 3
11	計畫區中心區，中壢火車站南側新興路與健行路	道路用地 (0.39公頃)	道路用地（兼供捷運車站使用） (0.39公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A23 車站出入口與相關設施所需用地	A23 車站
12	計畫區中心區，中壢火車站南側、健行路東側停車場	停車場用地（停二） (0.11公頃)	捷運車站用地 (0.11公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A23 車站出入口與相關設施所需用地	A23 車站、捷運車站地下設施得不受退縮地規範
13	計畫區中心區，中壢火車站南側、健行路西側停車場	停車場用地（停三） (0.06公頃)	捷運車站用地 (0.06公頃)	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫 A23 車站出入口與相關設施所需用地	A23 車站、捷運車站地下設施得不受退縮地規範
14	計畫區中心區，中壢路東側、中央西路與大同路間	商業區 (0.44公頃)	商業區 (0.44公頃) 註4	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫相關設施所需用地。	
15	計畫區中心區，中壢路東側、中央西路與大同路間	停車場用地（停七） (0.01公頃)	停車場用地（停七） (0.01公頃) 註4	配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫相關設施所需用地。	

註：1. 表內面積以依據核定圖實際分割測量之面積為準。

2. 以核定之工程範圍為準。

3. 土地使用管制內容與「擬定中壢平鎮都市擴大修訂計畫（配合臺鐵捷運化桃園段高架化建設計畫）細部計畫案」核定之「交通用地」內容一致。

4. 不變更分區類別，供依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」之捷運系統工程路線穿越其土地下方。



圖六 變更內容示意圖



表三 變更前後土地使用面積對照表

項目		變更前面積 (公頃)	面積增減 (公頃)	變更後計畫	
				面積(公頃)	百分比(%)
土地 使用 分區	住宅區	871.16	-	871.16	41.42
	商業區	76.75	-	76.75	3.65
	工業區	226.19	-	226.19	10.75
	保存區	0.65	-	0.65	0.03
	農業區	323.93	-	323.93	15.40
	文教區	6.53	-	6.53	0.31
	河川區	33.21	-	33.21	1.58
	行政區	2.12	-	2.12	0.10
	加油站專用區	0.05	-	0.05	0.00
	農會專用區	0.28	-	0.28	0.01
	其他(營區)	30.37	-	30.37	1.44
	小計	1,571.24	0.00	1,571.24	74.70
公共 設施 用地	捷運車站用地	2.61	0.44	3.05	0.15
	捷運車站用地(兼供道路使用)	0.71	0.06	0.77	0.04
	道路用地(兼供捷運系統使用)	-	2.36	2.36	0.11
	道路用地(兼供捷運車站使用)	-	0.87	0.87	0.04
	交通用地	-	0.36	0.36	0.02
	機關	19.27	-	19.27	0.92
	學校	114.75	-	114.75	5.46
	市場	7.59	-	7.59	0.36
	加油站	0.92	-	0.92	0.04
	變電所	0.59	-	0.59	0.03
	停車場	3.32	-0.17	3.15	0.15
	體育場	10.34	-	10.34	0.49
	廣場	2.67	-	2.67	0.13
	兒童遊樂場	1.26	-	1.26	0.06
	公園	45.48	-0.12	45.36	2.16
	綠地	37.74	-0.21	37.53	1.78
	溝渠	0.98	-	0.98	0.05
	水質監測站	0.03	-	0.03	0.00
	社區活動中心	1.70	-	1.70	0.08
	鐵路用地	14.90	-0.36	14.54	0.69
	道路用地	267.16	-3.23	263.93	12.55
快速道路用地	0.17	-	0.17	0.01	
小計	532.19	0.00	532.19	25.30	
合計		2,103.43	0.00	2,103.43	100.00

註：1.變更前及變更後計畫面積僅供參考，表內面積以依據核定圖實際分割測量之面積為準。

2.變更前面積係依「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫第二次變更)書」為準。

## 柒、實施進度及經費

### 一、開發主體

按 99 年 3 月 15 日行政院經建會第 1383 次會議結論（六）：「本案由交通部興建，並請桃園縣政府成立單一窗口推動，負責營運、重置及聯合開發工作」，本計畫開發主體為交通部。

### 二、用地取得

本次變更範圍內之土地取得方式係依「土地徵收條例」、「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及其相關規定辦理。

「車站地區」用地取得方式，私有土地辦理協議價購或一般徵收取得，公有土地則辦理撥用取得。

「路線段」用地取得方式，私有地得以設定地上權、土地註記等方式辦理或協議價購、徵收及其他方式取得，將在不影響工程興建及安全之條件下協議辦理；公有地得以撥用或同意使用、設定地上權或土地註記等方式辦理，須經與土地管理機關協調後決定。

既成道路（係指本計畫路權範圍內尚未取得之計畫道路）用地取得費用，由桃園縣政府負擔。

### 三、開發經費及來源

臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫開初估總建設經費 138.01 億元(其中含用地取得成本約 29.28 億元及臺鐵設施臨遷費約 3.5 億元)，經行政院經建會第 1383 次委員會議審議本案原則同意，除桃園縣政府同意負擔既成道路私有土地取得費用約 8.33 億外，其餘部分暫由中央政府匡列前三年(99、100、101 年)經費，俟財務計畫報核通過後，同時確認中央及地方應負責任與補助額度。

此外，按行政院經建會第 1383 次會議結論（二）略以：「...至於整體財務計畫應加強檢視全線周邊可建築土地以調高容積或活化土地及相關站場周邊土地開發收益挹注等方式修正調整本案自償率，以樽節預算支出，並請交通部督請桃園縣政府於 100 年底提出修正財務計畫報核」。

#### 四、實施進度

臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫預定於民國 107 年 6 月完工通車，並於通車後執行為期 1 年的全系統可靠度、可用度及可維修度作業，全計畫期程至民國 108 年 6 月止。

表四 實施進度及經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式						開發經費(單位：億元)			主辦 單位	預定 完工 期限	經費來源	備註
		同意 使用	撥 用	協 議 價 購	徵 收	設 定 或 徵 收 地 上 權	註 記	土地及 地上物 補償費	土木建 築工程 費	機電設 備工 程費及 其他				
道路用地(兼供 捷運系統使用) 及 道路用地(兼供 捷運車站使用)	3.23	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8.33	—	—	桃園 縣政 府	107年 6月	由桃園縣政 府編列預算	
交通用地、捷運 車站用地及 捷運車站用地 (兼供道路使 用)	1.31	✓	✓	✓	✓	✓	✓	20.95	—	—	交通 部		編列預算	含地下 穿越商 業區及 停車場 部份
合計	4.54							29.28	108.73					

註：1.本表所列開發經費及預定完成期限得視主管機關財務狀況酌予調整。

2.表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

3.相關費用參照「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」之費用計列，並須依行政院經建會第 1383 次委員會議審議，請交通部督請桃園縣政府於 100 年底提出修正財務計畫報核，俟財務計畫報核通過，同時確認中央及地方應負責任與補助額度，後續建設均應回歸「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定辦理。

#### 捌、土地使用分區管制要點

本次變更後之「捷運車站用地(兼供道路使用)」及「捷運車站」用地相關管制規定，依民國 93 年發布實施之「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合中正國際機場聯外捷運系統建設計畫)」土地使用分區管制要點規定辦理，惟考量提高公有土地利用效率，本捷運之「通風口」不計入建蔽率，且捷運車站地下設施得不受退縮地規範。

另，本次變更後之「道路用地(兼供捷運車站使用)」、「道路用地(兼

供捷運系統使用)」及「交通用地」係屬原計畫未劃設之公共設施用地，故增列於原土地使用分區管制要點第十一點之公共設施項目，並增訂其相關管制規定，分述如下：

一、道路用地(兼供捷運車站使用)之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 380%，並得作以下使用：

1. 車站、轉運中心及捷運相關附屬設施（含捷運變電站）。
2. 道路或快速道路。

前項第一款，亦得供下列附屬事業項目使用：餐飲業、休閒娛樂業(不得經營特種服務業)、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室等及經主管機關核定許可設立之使用項目。

第一項供捷運設施(車站、通風口、出入口、轉乘設施、捷運變電站)使用部分得不計入總樓地板面積；並得適用「建築技術規則」建築設計施工篇第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計之相關規定。

二、道路用地(兼供捷運系統使用)之建蔽率及容積率不予規定，並得作道路、捷運系統及其相關附屬設施使用。

三、交通用地之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 380%，並得作以下使用：

1. 供鐵路路線、場、站及相關附屬設施使用。
2. 供捷運路線、場、站及相關附屬設施使用。
3. 供道路使用。
4. 交通用地辦理土地開發時，其使用管制應依都市計畫法台灣省施行細則有關商業區之規定辦理，惟住宅使用不得超過總法定容積之三分之一。

前項供鐵路、捷運設施使用部分及地下停車場不計入容積；建築申請時，除地下設施得不受退縮地規範外，應自周界至少退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地。

前述「交通用地」之管制內容，係按「變更中壢平鎮都市擴大修訂計畫(配合臺鐵捷運化桃園段高架化建設計畫)-交通用地與鐵路用地部份」之土地使用分區管制規定辦理，該案目前尚於內政部審議中。

此外，有關捷運路線段地下穿越「商業區」、「停車場」部分，不變更土地使用分區類別，增列供依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理地下及審核辦法」之捷運系統工程路線穿越其土地下方。

## 玖、其他

- 一、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫穿越本計畫區之道路用地部分，得依大眾捷運法第 18 條：「大眾捷運系統工程建設機構因施工需要，得使用河川、溝渠、涵洞、堤防、道路、公園及其他公共使用之土地。但應事先通知各有關主管機關」、第 24-1 條：「大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機關同意」辦理。
- 二、依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第 2 條：「大眾捷運系統主管機關於確定捷運工程需穿越公、私有土地之上空或地下時，應將穿越部分使用之空間範圍，以適當之圖說公告之。…」及其第 6 條：「需地機構應於依第二條規定公告期滿後，豎立路線中心樁或邊界樁，計算座標，並檢送空間範圍公告圖說、樁位座標表、樁位圖及有關資料送請當地直轄市或縣(市)地政機關據以辦理地籍逕為分割、測量及登記。前項穿越空間範圍位於都市土地者，准照都市計畫樁測定及管理辦法有關規定...。」
- 三、捷運穿越地下部份依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第 8 條：「依前條協議不成立者，需地機構應報請主管機關徵收地上權。前項擬徵收之穿越部分，已依都市計畫程序註明捷運系統工程穿越於計畫圖上者，都市計畫主管機關應核發無妨礙都市計畫證明文件..。」
- 四、有關捷運系統地下隧道及其相關設施用地穿越商業區、停車場用地範圍以交通部核定路權範圍為準，除依大眾捷運法第 19 條之規定另案辦理外，於申領建築執照前，其有關設計須

經捷運主管機關同意。

五、捷運車站用地(兼供道路使用)得供指示(定)建築線。

六、本次變更都市計畫未註明變更者皆以原計畫為準。

## 附件一 桃園縣政府認定重大設施建設計畫圖

電子公文

桃園縣政府 函

檔 號：  
保存年限：

地址：33001桃園縣桃園市縣府路1號  
承辦人：姜芝妍  
電話：03-3322101#5225

受文者：交通部高速鐵路工程局

發文日期：中華民國99年4月29日  
發文字號：府城規字第0990150929號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：

主旨：有關 貴局為推動臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設，請本府納入施政方針並申請依都市計畫法第27條第1項第4款辦理個案變更都市計畫乙案，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴局99年4月8日高鐵七字第0990008153號函。
- 二、旨開計畫已列為行政院專案列管重大建設之一，影響本縣發展甚鉅，為本府施政方針之一，本府同意本案符合都市計畫法第27條第1項第4款規定得辦理都市計畫個案變更。請依「都市計畫書圖製作規則」規定製作都市計畫書、圖過府，俾憑後續依法定程序辦理。
- 三、本案計畫內容尚須依都市計畫法規定，經本縣及內政部二級都市計畫委員會審議通過，並經內政部核定後，始得公告實施。

正本：交通部高速鐵路工程局

副本：本府交通處、本府城鄉發展處都市更新科、本府城鄉發展處城鄉規劃科

2010/04/29  
36:47:03

第1頁，共1頁

收 99.4.30 08:30  
文 高鐵0990010278 號



## 附件二 行政院核定函

正本

路政司  
行政院 函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號  
傳 真：02-33566920

10052

臺北市仁愛路1段50號  
受文者：交通部

發文日期：中華民國99年4月15日  
發文字號：院臺交字第0990018887號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文

主旨：所報「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」報告書一案，照本院經濟  
建設委員會審議結論辦理。

說明：

- 一、復99年1月7日交路字第0990000161號函暨99年1月12日交路  
字第0990000389號書函。
- 二、影附本院經濟建設委員會99年3月31日總字第0990001442號  
致本院秘書長函暨檢附原附件各1份。

正本：交通部

副本：本院主計處、本院公共工程委員會（均含附件）、本院經濟建設委員會（無附件）

交通部總收文 30342 號

中華民國 99. 4. 16

第1頁

第1頁共4頁

檔名：099030342-AA.WDL

附二-2

正本

檔號:  
保存年限:

### 行政院經濟建設委員會 函

地址：10020台北市賓慶路3號  
電話：02-2316-5300  
承辦人：黃淑婷  
電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長  
發文日期：中華民國99年3月31日  
發文字號：總字第0990001442號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文

主旨：奉 交議，交通部陳報「『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』報告書」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長99年1月15日院臺交字第0990002384號函。
- 二、本案經本會於99年3月2日邀請 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部、桃園縣政府等相關機關會商，嗣經交通部依該會議結論於99年3月10日以交路(一)字第0990002134號函送修正報告至本會後，提99年3月15日本會第1383次委員會議討論，獲致結論如次：
  - (一)為整合機場捷運路線與臺鐵西部幹線為完整路網，並串聯桃園國際機場、高速鐵路、青埔車站特定區生活圈，以提升服務旅次，促成重要公共運輸系統間的無縫銜接，本案原則同意。
  - (二)本案所需經費暫匡列前三年(99、100、101年)經費，至於整體財務計畫應加強檢視全線周邊可建築土地以調高容積或活化土地及相關站場周邊土地開發收益挹注等方式修正調整本案自償率，以擲節預算支出，並請交通部督請桃園縣政府於100年底提出修正財務計畫報核。

再行核辦

99.4.12  
核 查

第1頁共2頁

行政院總收文 99年04月01日  
099000014427

檔名：099030342-AA.WDL

第3頁共4頁

- (三)本案經費補助原則，俟財務計畫報核通過，同時確認中央及地方應負責任與補助額度，後續建設均應回歸「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定辦理。
- (四)本案工程預備費標準比照信義線東延段覈實匡列，另增採購電聯車一列部分，為兼顧一次採購原則同意辦理。
- (五)周邊土地開發應配合捷運開發時程同時完成，實際工程費用請依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定辦理。
- (六)本案由交通部興建，並請桃園縣政府成立單一窗口推動，負責營運、重置及聯合開發工作。
- (七)請交通部邀集相關單位檢討整合有關未來捷運興建、營運(平準)、重置、聯合開發及相關基金制度，並針對中央與地方政府夥伴關係之權責分工予以釐清，並配合研修大眾捷運法以為規範。另針對捷運場站設施之經費編列標準，請交通部通案檢討擬訂。

三、檢附「『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』報告書」5份。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處

主任委員 蔡勳雄

## 附件三 境影響評估審查通過函

檔 號：  
保存年限：

## 行政院環境保護署 函

地址：10042 台北市中華路1段83號  
承辦單位：綜計處 承辦人  
聯絡電話：23117722 分機  
傳真電話：23312958  
電子信箱：jychang@epa.gov.tw

受文者：交通部高速鐵路工程局

發文日期：中華民國98年9月4日  
發文字號：環署綜字第0980079582號  
附件：如說明二(098E012873\_1\_257909.PDF)

主旨：有關「桃園都會區大眾捷運系統規劃第二次環境影響差異分析報告(B9車站~B10車站路線變更)」案，經本署環境影響評估審查委員會第183次會議審核修正通過，請查照。

說明：

- 一、依據貴局98年6月30日高鐵六字第0980015920號函辦理。
- 二、檢附本署98年9月3日環署綜字第0980079083號書函及會議紀錄影本乙份。
- 三、請依上開會議決議補充、修正後，經本署轉送有關委員、專家學者及相關機關確認後，納入定稿，送本署核備。
- 四、如有不服本處分，得於文到之次日起30日內，備具訴願書並檢附本處分，經由本署轉送行政院提起訴願。

正本：交通部高速鐵路工程局  
副本：2009/09/04  
37:02:22

署長 沈世宏

本案依照分層負責規定授權單位主管決行

路政司

檔 號：  
保存年限：

行政院環境保護署 函

電子公文

地址：10042 台北市中華路1段83號

承辦單位：綜計處 承辦人

聯絡電話：(02) 23117722 分機

傳真電話：23312958

電子信箱：jychang@epa.gov.tw

受文者：交通部

發文日期：中華民國99年3月12日  
發文字號：環署綜字第0990021346號  
附件：

主旨：有關交通部高速鐵路工程局辦理「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」乙案，本署補充說明如說明二，請查照。

說明：

- 一、依據交通部99年3月10日交路(一)字第0990002134號函副本辦理。
- 二、「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統」之路線包括臺灣桃園國際機場—三重站、三重站—台北車站及臺灣桃園國際機場—中壢等三路段，並分別辦理「中正國際機場聯外捷運系統中正國際機場至三重站段建設計畫環境影響說明書」、「中正國際機場聯外捷運系統三重站至台北站段建設計畫環境影響說明書」、「桃園都會區大眾捷運系統規劃環境影響評估報告書」3案環境影響評估在案。
- 三、「桃園都會區大眾捷運系統規劃環境影響評估報告書」環境影響說明書已經本署審查，有條件通過，並於90年1月16日以(90)環署綜字第0004030號公告審查結論在案，後曾辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺灣桃園國際機場至三重站段建設計畫及桃園都會區大眾捷運系統規劃環境影響差異分

第1頁，共2頁

交通新築執照 24933 號  
中華民國 99.3.15

析報告(增設A4及A14a車站)」及「桃園都會區大眾捷運系統規劃第二次環境影響差異分析報告(B9車站~B10車站路線變更)」二次環境影響差異分析報告。臺灣桃園國際機場一中壢段係將原「桃園都會區大眾捷運系統規劃環境影響評估報告書」藍線(B1站-B13站)之一部分(B1站-B8站)納入且更名為A13站-A21站，並將A21站至中壢火車站(A23站)路段，即原桃園捷運藍線B8站-B10站，列為機場捷運後續延伸路線。

- 四、本案周邊土地發展計畫若有違本署「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」，則應辦理環境影響評估；另若有涉上開環境影響評估書之變更，則應依環境影響評估法第16條及其施行細則第36條至第37條規定辦理。

正本：行政院經濟建設委員會  
副本：交通部

署長 沈世宏

本案依照分層負責規定授權單位主管決行

48819

第2頁，共2頁

第2頁共2頁

檔名：099024933-AA.WDL



## 附件四 A22 及 A23 車站運量預測及轉乘設施量估算

# 1. 運量預測結果說明

## 1.1 路網假設說明

本計畫係以民國 94 年機場捷運模式中之分析路網為基礎，並參考近年臺北、桃園地區重大交通建設計畫，針對影響本計畫較大之建設計畫編修於分析路網中，重要路網假設說明如后：

- 一、假設 103 年機場捷運全線已通車營運，A21 至 A23 段於 107 年完工通車。
- 二、臺鐵捷運化於 104 年以後已通車營運。
- 三、依據民國 98 年 1 月桃園捷運路網更新版，桃園捷運綠線於 106 年通車營運，並與機場捷運於 A15 車站(大園站)轉乘。
- 四、參考桃園國際機場修訂主計畫，第一航廈改善後，一、二航廈總容量約達 3,250 萬人/年，假設民國 119 年以後機場第三航廈已興建完成，分攤一、二航廈客運量。
- 五、桃林鐵路因未來發展方向尚未明確，暫不納入本計畫分析路網中。
- 六、假設臺北捷運環狀線於民國 104 年通車營運。
- 七、分析路網中假設國道 1 號五股楊梅段高架拓寬通車、國道 2 號、國道 3 號拓寬工程於民國 107 年後均已竣工通車。

## 1.2 全日上下車運量

本計畫各年期全日運量彙整如表 1.2-1 所示，直達車運量部分，全日運量以民國 129 年最大，約 50,000 人/日，平均成長率約 3.14%左右；普通車部分，運量亦以民國 129 年為最高，平均每日運量約 177,500 人/日。

表 1.2-1 各年期直達車與普通車全日運量彙整

單位：人旅次/日

年期	民國 103 年	民國 107 年	民國 119 年	民國 129 年
直達車運量	22,400	30,700	41,000	50,000
成長率	-	11.32%	2.20%	2.00%
普通車運量	121,000	136,300	172,400	177,500
成長率	-	4.05%	1.82%	0.29%
全線運量	143,400	167,200	213,400	227,500
成長率	0	5.25%	1.89%	0.64%

### 一、直達車全日運量

各年期直達車各站上下車運量彙整如表 1.2-2，民國 103 年機場捷運主路線通車初年全線運量約 22,400 人/日，其後運量以平均每年 2.47% 逐年成長，至民國 129 年全日運量達到最大，平均每日約 50,000 人/日，平均年成長率約維持在 2%~4% 左右。民國 129 年以 A1 車站進出站量最大，全日合計共約 4.2 萬人進出車站，A14 及 A13 車站運量次之。

表 1.2-2 直達車各年期全日上下車運量彙整表

單位：人旅次/日

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A14	-	-	-	-	7,100	7,100	8,800	8,800
A13	5,500	5,500	7,200	7,200	6,300	6,300	7,800	7,800
A12	4,900	4,900	6,700	6,700	5,600	5,600	6,900	6,900
A8	1,100	1,100	2,000	1,900	2,100	2,000	2,300	2,100
A3	100	200	2,100	2,100	2,900	2,800	3,600	3,500
A1	10,800	10,700	12,900	13,000	17,000	17,200	20,600	20,900
合計	22,400	22,400	30,900	30,900	41,000	41,000	50,000	50,000

### 二、普通車全日運量

各年期普通車各站上下車運量彙整如表 1.2-3 所示，民國 103 年路線通車初年全線運量約 121,000 人/日，民國 107 年因 A21 延伸至 A23 車站的影響，運量維持較高的成長率，其後每年運量逐年成長，至民國 129

年運量達到最高，平均每日約 177,500 人/日，各車站以 A1 車站每日 5.1 萬人次進出最高，A2、A18、A6 車站次之；桃園縣內除 A18 外，以 A11 最高，A23 及 A19 車站次之。

表 1.2-3 普通車各年期全日上下車運量彙整表

單位:人旅次/日

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A23	0	0	6,300	6,000	7,100	7,000	7,600	7,400
A22	0	0	3,000	2,400	3,400	2,800	3,700	3,100
A21	2,500	2,400	1,700	2,200	2,200	2,700	2,300	2,900
A20	1,700	1,100	1,900	2,100	2,700	2,100	2,800	2,400
A19	2,200	2,900	7,700	7,900	6,700	8,000	6,900	8,200
A18	3,800	4,400	8,600	9,100	8,800	9,300	10,000	10,500
A17	1,400	1,300	3,300	2,700	3,200	2,800	3,400	2,900
A16	1,800	1,600	4,700	2,800	3,800	3,500	3,900	3,500
A15	1,600	1,900	3,100	2,900	4,800	4,500	5,400	5,100
A14a	2,500	2,400	2,600	2,600	2,900	2,900	3,200	3,200
A14	0	0	0	0	4,200	4,300	5,300	5,300
A13	3,000	3,000	6,000	6,000	3,800	3,800	4,700	4,700
A12	2,700	2,600	5,600	5,500	3,400	3,400	4,100	4,100
A11	4,400	4,400	6,200	8,100	8,700	8,900	9,100	9,400
A10	3,000	2,900	3,700	2,900	5,500	4,300	5,600	4,300
A9	5,500	6,200	4,500	4,800	6,000	6,600	6,000	6,500
A8	6,400	6,200	5,400	6,000	8,100	8,300	8,000	8,200
A7	4,300	4,700	3,400	4,300	6,400	7,500	6,300	7,400
A6	6,400	7,700	4,700	5,100	9,400	9,800	9,300	9,600
A5	8,200	6,900	7,100	6,200	8,400	7,500	8,400	7,500
A4	8,700	8,800	7,600	7,300	9,500	9,300	9,300	9,100
A3	5,200	5,700	3,800	4,000	9,000	9,300	8,800	9,200
A2	24,800	24,000	18,300	18,300	19,200	17,200	18,900	17,000

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A1	20,900	19,900	17,100	17,100	25,200	26,600	24,500	26,000
合計	121,000	121,000	136,300	136,300	172,400	172,400	177,500	177,500

### 1.3 尖峰上下車運量

本計畫以上午尖峰時段為分析之尖峰小時，各年期尖峰運量彙整如表 1.3-1。其中直達車與普通車運量均以民國 129 年為最高，主要因民國 119 年以後人口、旅次量及機場出入境運量仍維持成長的趨勢。民國 129 年直達車尖峰小時運量約 3,260 人/小時，普通車約 25,930 人/小時。

表 1.3-1 各年期直達車與普通車尖峰小時運量彙整表  
單位:人旅次/小時

年期	民國 103 年	民國 107 年	民國 119 年	民國 129 年
直達車運量	1,350	1,890	2,720	3,260
成長率	-	11.87%	2.84%	1.83%
普通車運量	15,290	17,470	24,750	25,930
成長率	-	4.54%	2.72%	0.47%
全線運量	16,640	19,360	27,470	29,190
成長率	-	5.18%	2.73%	0.61%

#### 一、直達車尖峰小時運量

各年期直達車尖峰時間各站上下車運量彙整如表 1.3-2，民國 103 年機場捷運主路線通車初年尖峰小時運量約 1,350 人/小時，其後運量逐漸成長，至民國 129 年達到最大，尖峰小時運量約 3,260 人/小時，以 A1 車站上下車量最大，約 2,700 人/小時上下車，A14、A13、A12 車站次之，主要服務客群以大臺北地區前往機場的旅客為主。

表 1.3-2 直達車各年期尖峰小時上下車運量彙整表

單位:人旅次/小時

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A14	0	0	0	0	10	870	20	1,070
A13	10	640	10	880	10	770	10	950
A12	10	560	10	810	10	680	10	840
A8	150	0	160	30	350	40	350	40
A3	30	0	310	10	420	10	520	10
A1	1,150	150	1,400	160	1,920	350	2,350	350
合計	1,350	1,350	1,890	1,890	2,720	2,720	3,260	3,260

## 二、普通車尖峰小時運量

各年期普通車尖峰小時各站上下車運量彙整如表 1.3-3，可知全線運量自通車初年 15,290 人/小時，成長至民國 129 年 25,930 人/小時達到最大。其中民國 107 年因 A21 延伸至 A23 車站影響，運量成長幅度較大，平均約 4.54%的年成長率；民國 107 年至 119 年則因人口及旅次量仍持續成長，普通車約維持 2.72%的年成長率；民國 119 年以後因人口及旅次量成長幅度趨緩，運量成長幅度有限，每年僅約 0.47%的成長幅度。各車站中以 A1 車站尖峰小時合計約 4,550 人/小時進出最高，A2、A18、A6 車站次之；桃園縣內除 A18 外，以 A11 上下車運量較高，A23 及 A15 車站次之。

表 1.3-3 普通車各年期尖峰小時上下車運量彙整表

單位:人旅次/小時

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A23	0	0	1,570	410	2,330	460	2,560	470
A22	0	0	330	220	510	270	570	280
A21	1,540	130	160	210	170	340	180	350
A20	330	70	150	80	280	250	310	260
A19	60	20	240	80	710	190	750	190
A18	240	610	1,070	1,220	1,700	1,880	1,930	1,960

車站	民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
	上車	下車	上車	下車	上車	下車	上車	下車
A17	120	130	190	80	470	230	490	230
A16	210	140	270	150	600	280	660	280
A15	380	170	480	210	1,300	710	1,460	810
A14a	760	30	820	30	890	30	970	30
A14	0	0	0	0	30	1,970	40	2,400
A13	30	1,430	40	1,600	20	1,760	40	2,150
A12	20	1,260	30	1,420	20	1,560	30	1,900
A11	1,070	490	1,390	500	2,470	1,170	2,820	1,190
A10	360	110	390	110	610	140	630	140
A9	170	250	190	250	1,240	1,110	1,220	1,080
A8	580	1,700	670	2,140	760	2,230	750	2,200
A7	960	460	980	470	1,050	560	1,040	550
A6	740	1,300	770	1,290	1,400	2,160	1,390	2,140
A5	1,410	1,280	1,360	1,290	1,600	1,570	1,610	1,560
A4	1,200	370	1,210	370	550	200	550	190
A3	800	590	800	610	1,580	1,570	1,540	1,540
A2	2,330	2,580	2,390	2,590	2,280	1,640	2,260	1,610
A1	1,980	2,170	1,970	2,140	2,180	2,470	2,130	2,420
合計	15,290	15,290	17,470	17,470	24,750	24,750	25,930	25,930

## 1.4 尖峰站間運量

### 一、直達車尖峰站間運量

直達車各年期尖峰時間站間運量彙整如表 1.4-1，可知直達車尖峰最大站間運量以民國 129 年為最高，位於 A8-A3 車站間，約可達 2,870 人/小時，主要因尖峰時間直達車服務對象以大臺北地區往來機場的旅客為主，故呈現往南(機場)方向大於往北方向的趨勢，A8 車站以南各站，越靠近機場站間運量逐漸減少。

表 1.4-1 直達車各年期尖峰小時站間運量彙整表

單位: 人旅次/小時

年期		民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
起迄站		往北	往南	往北	往南	往北	往南	往北	往南
A14	A13	0	0	0	0	10	870	20	1,070
A13	A12	10	640	10	890	20	1,640	30	2,020
A12	A8	20	1,200	20	1,700	30	2,320	40	2,860
A8	A3	150	1,180	160	1,710	360	2,340	360	2,870
A3	A1	150	1,150	150	1,400	350	1,920	350	2,350
最大站間量		150	1,200	160	1,710	360	2,340	360	2,870

## 二、普通車尖峰站間運量

普通車各年期尖峰時間站間運量彙整如表 1.4-2，可知普通車尖峰時間站間運量主要以機場最為主要分界點，機場以南，北向運量大於南向運量，越靠近機場站間運量越高；機場以北則反之，呈現南向大於北向的趨勢，越靠近臺北市區，站間運量越高，最大尖峰時間站間運量出現在民國 129 年，位於 A14a-A14 車站間，約可達 6,060 人/小時。

表 1.4-2 普通車各年期尖峰站間運量彙整表

單位: 人旅次/小時

年期		民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
起迄站		往北	往南	往北	往南	往北	往南	往北	往南
A23	A22	0	0	1,570	410	2,330	460	2,560	470
A22	A21	0	0	1,820	550	2,720	610	2,990	610
A21	A20	1,540	130	1,940	720	2,830	890	3,110	900
A20	A19	1,870	200	2,080	790	3,090	1,120	3,400	1,140
A19	A18	1,930	220	2,070	620	3,450	960	3,790	970
A18	A17	2,130	790	2,340	1,040	3,820	1,510	4,360	1,570
A17	A16	2,130	800	2,400	990	3,930	1,380	4,490	1,440
A16	A15	2,300	900	2,610	1,080	4,310	1,440	4,930	1,500
A15	A14a	2,640	1,030	3,020	1,220	5,100	1,640	5,840	1,760
A14a	A14	2,780	440	3,170	580	5,300	980	6,060	1,040



年期		民國 103 年		民國 107 年		民國 119 年		民國 129 年	
起迄站		往北	往南	往北	往南	往北	往南	往北	往南
A14	A13	2,780	440	3,170	580	4,110	1,730	4,610	1,950
A13	A12	1,700	760	2,220	1,190	3,030	2,390	3,310	2,760
A12	A11	730	1,030	1,170	1,530	1,850	2,750	1,890	3,210
A11	A10	970	690	1,420	890	1,760	1,360	1,780	1,470
A10	A9	1,020	490	1,470	660	1,880	1,010	1,900	1,100
A9	A8	1,150	700	1,600	850	3,010	2,010	3,000	2,060
A8	A7	760	1,430	770	1,490	1,920	2,390	1,910	2,420
A7	A6	1,370	1,540	1,370	1,580	2,310	2,290	2,290	2,310
A6	A5	2,060	2,790	2,060	2,790	2,870	3,610	2,840	3,610
A5	A4	2,230	2,830	2,220	2,880	3,840	4,550	3,780	4,500
A4	A3	3,320	3,090	3,310	3,130	4,240	4,600	4,170	4,530
A3	A2	3,930	3,490	3,910	3,540	3,400	3,750	3,340	3,700
A2	A1	2,170	1,980	2,140	1,970	2,470	2,180	2,420	2,130
最大站間量		3,930	3,490	3,910	3,540	5,300	4,600	6,060	4,530

## 2. 運量預測結果檢核

### 2.1 本計畫與國外機場聯外軌道比較分析

因本計畫預測之直達車與普通車在服務客群定位上有所差異，直達車主要以機場出入境旅客為主要服務對象，故本節乃蒐集香港赤鱗角機場及香港快線年運量進行比較分析，藉以作為本計畫直達車運量的檢核參考。現況香港機場為中國大陸機場通往國際的轉運樞紐，轉機旅客眾多，依據「新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒之規劃」報告分析，年運量中約有60%為轉機旅客，故本計畫乃以實際可能搭乘軌道運輸出入境旅客進行分析，比較結果彙整如表 2.1-1。

在假設香港出入境旅客佔機場總客運量 50%的情況下，民國 97 年香港快線運量約佔機場總出入境旅客數的 44%，本計畫預測民國 129 年機場捷運直達車運量約佔桃園國際機場總運量 39%，雖桃園地區大眾運輸使用比例較香港為低，但考慮到機場巴士與軌道費率的差異，運量預測結果應屬

合理。

表 2.1-1 桃園國際機場與香港赤鱗角機場比較分析表

	香港赤鱗角機場(97年)	桃園國際機場(129年)
機場到市中心距離(km)	34	36
軌道費率(NT元)	435	150
機場巴士費率(NT元)	144~174	125
機場出入境運量(萬人/年)	2,429.1	4,189.4
軌道運量(萬人/年)	1,060.1	1,625.0
軌道運量佔出入境旅客比例	44%	39%

- 註: 1. 香港機場巴士及軌道費率係依現況匯率進行估算。  
 2. 表中以香港機場出入境運量佔機場總運量 50% 估算。  
 3. 機場捷運年運量乘數為 325 日/年。

## 2.2 本計畫與民國 94 年機場捷運運量預測結果比較

本計畫與民國 94 年機場捷運運量預測結果比較彙整如表 2.2-1，說明如后：

表 2.2-1 與前期運量預測結果比較

直達車運量											
項目	本計畫預測結果				前期規劃預測結果				差異比例		
	103年	107年	119年	129年	101年	109年	119年	129年	通車初年	119年	129年
全日運量	22,400	24,100	41,000	50,000	19,900	27,000	35,500	43,600	12.6%	15.5%	14.7%
尖峰運量	1,350	1,440	2,720	3,260	1,210	1,810	2,390	2,880	11.6%	13.8%	13.2%
尖峰最大站間運量	1,200	1,290	2,340	2,870	1,040	1,600	2,050	2,490	15.4%	14.1%	15.3%
尖峰率	6%	6%	7%	7%	6%	7%	7%	7%	-	-	-
普通車運量											
項目	本計畫預測結果				前期規劃預測結果				差異比例		
	103年	107年	119年	129年	101年	109年	119年	129年	通車初年	119年	129年
全日運量	121,000	136,300	172,400	177,500	122,900	129,800	153,600	172,500	-1.5%	12.2%	2.9%
尖峰運量	15,290	17,470	24,750	25,930	15,480	17,390	22,090	24,900	-1.2%	12.0%	4.1%
尖峰最大站間運量	3,930	3,910	5,300	6,060	3,970	4,470	5,420	5,140	-1.0%	-2.2%	17.9%
尖峰率	13%	13%	14%	15%	13%	13%	14%	14%	-	-	-

- 註: 1. 表所列前期預測結果係指民國 94 年高鐵局「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫運輸需求-預測補充修正報告」之預測結果。  
 2. 通車初年係指前期規劃之民國 101 年與本計畫預測民國 103 年之預測結果。

### 一、直達車

本計畫通車初年約較前期預測增加約 12.6%，民國 129 年的運量預測結果則較前期預測結果增加約 14.7%，主要係因依據民航局最新機場修訂主計畫之預測結果，未來年桃園國際機場出入境旅客量大幅成長所致。各年期最大站間運量則約較前期預測增加約 14~15%。尖峰率則因本計畫與前

期均參考「機場進出人次的分時分佈調查結果」進行機場出入境旅客旅次分時推估，故與前期規劃之預測結果相近，約維持在 6%~7% 間。

## 二、普通車

本計畫通車初年較前期規劃預測結果約低 1.5%，主要因近年來人口成長趨緩，再加上過境旅館站周邊，華航園區開發工程開發規模較前期略為縮減所致；民國 119 年之預測結果則與前期預測有較大差異，主要係因前期規劃於 119 年假設僅通車至 A21 車站，與本計畫有較大的不同；本計畫與前期規劃民國 129 年均假設已通車至 A23 車站，本計畫預測結果則略較前期規劃預測結果增加約 3%，除因機場出入境人數預測增加外，本計畫分析路網中桃園捷運綠線於 A15 車站與藍線銜接轉乘，亦為運量增加的因素之一。

尖峰時間站間運量則較前期預測結果增加約 17.9%，因最大站間運量產生在 A14-A14a 車站間，推究其主要原因，可能係因機場出入境人數成長，加上桃園捷運綠線通車後，部分桃園八德地區旅客轉乘前往大園、高鐵桃園站等地所致。

### 2.3 本計畫車站各年期運量增量

本計畫係以機場捷運 A21 站至 A23 站段為範圍，未來年俟完工後，部分 A21 車站運量將有移轉效果，故本節針對運量增量部分除新增 A22 站、A23 站運量增加外，亦須將 A21 車站進出站減少量部分納入計算，彙整如表 2.3-1。可知民國 107 年通車初年本計畫將為主線帶來 1.41 萬人旅次增量，民國 129 更增加至 1.78 萬人旅次增量，約占全線普通車總運量 10%。

表 2.3-1 本計畫各年期普通車運量增量

單位：人旅次/日

年期	107 年		119 年		129 年	
	進站	出站	進站	出站	進站	出站
新增車站增加運量	9,300	8,400	11,500	9,800	9,800	10,500
A21 車站減少運量	2,400	1,200	2,200	1,300	2,600	1,400
合計	6,900	7,200	9,300	8,500	8,700	9,100
全線運量增量	14,100		17,800		17,800	
全線總運量	136,300		172,400		177,500	
增量占全線運量比例	10.34%		10.32%		10.03%	

### 3.車站轉乘設施量估算

根據前述全日、尖峰時間運量預測結果，本計畫針對增設之 A22 站及 A23 站進行轉乘設施量的估算，分析流程如圖 3-1 所示，其中到離站運具的轉乘比例部分，則參考桃園地區與類比臺北捷運車站之旅客到離站調查資料進行估算。

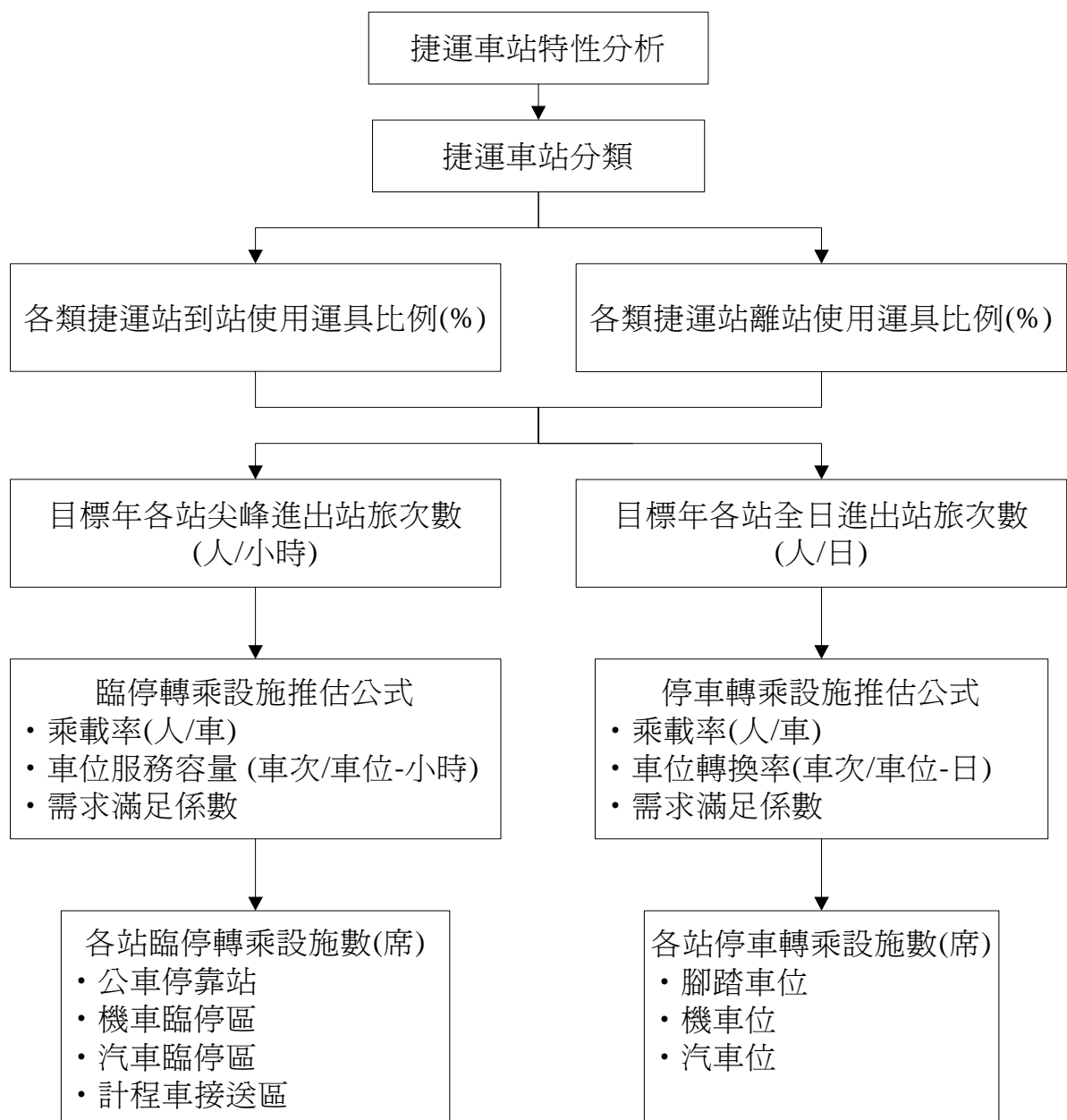


圖 3-1 轉乘設施量估算流程圖

### 3.1 轉乘運具比例

本計畫參考民國 99 年「桃園都會區捷運車站停轉乘設施需求檢討與規劃」期中報告，其一工作項目為 98 年底進行共計 31 處臺北捷運站、6 處桃園地區調查，各點分別調查 384 份有效樣本，其中桃園地區共計調查桃園火車站、介新街、永和市場、南平路、國際路、永豐路等六處，除了桃園火車站與臺北捷運各調查站主要於車站閘門付費區前調查外，其餘站點皆以桃園捷運車站預定地周遭 500 公尺範圍公車站候車亭作為調查站點。

因本計畫 A22 車站較屬於市區住商混合區，故乃以 98 年臺北捷運府中、永和市場站及桃園市 5 地區(桃園火車站除外)調查結果作為 A22 車站之旅客到離站運具轉乘比例；A23 車站因未來為臺鐵及捷運共站，且為端點站，然其大眾運輸不若臺北捷運站發達，故本計畫乃以 98 年捷運永寧站及桃園火車站調查結果作為 A23 車站之旅客到離站運具轉乘比例，彙整如表 3.1-1。

表 3.1-1 A22-A23 站到離站運具比

	步行	腳踏車	機車 P&R	汽車 P&R	機車 K&R	汽車 K&R	計程車	客運公車	火車	合計	註
A22 站	51%	5%	11%	0%	3%	2%	3%	25%	0%	100%	類比 98 年捷運府中、永和市場站及桃園市 5 地區(桃園火車站除外)調查值
A23 站	31%	5%	12%	2%	2%	6%	2%	30%	10%	100%	類比 98 年捷運永寧站、桃園火車站調查值

### 3.2 轉乘設施量估算

本計畫針對轉乘設施量的估算，採用各年期最大進出站運量進行推估，並依據前節所述旅客轉乘運具比例，推估本計畫兩處車站的臨時停車位(公車停靠站、機車臨停區、汽車臨停區、計程車接送區)，及長時間停車位設施需求量(腳踏車位、機車位、汽車位)，推估公式說明如下：

#### 一、公車、計程車、汽機車接送之臨時停車位需求

臨時停車位(席)=[尖峰到站+離站旅次數(人次/小時)]×各轉乘運具分配比(%)÷乘載率(人/車)÷車位服務容量(車次/車位-小時)×需求滿足係數

說明:車站周邊臨時停車時間短則數十秒，長則數分鐘，車站周邊臨停設施的設置，應滿足尖峰時段臨停需求，避免尖峰時段臨停區長度不足，

衍生之車輛回堵主線車道問題。

## 二、自行車、機車、自用小汽車之停車轉乘車位需求

長時間停車位(席) = 全日到站旅次數(人次/日) × 各轉乘運具分配比例(%) ÷ 乘載率(人/車) ÷ 車位轉換率(車次/車位-日) × 需求滿足係數

說明: 長時間停車應滿足全日停車需求, 惟停車場進出口需考量尖峰時段車輛進出量, 避免進入停車場之汽機車回堵一般車道。

上述公式中有關乘載率、平均臨停時間及車位轉換率等參數, 係參考前期規劃之假設參數彙整如表 3.2-1, 此外為避免需求低估影響道路交通流, 臨停設施需求滿足係數採 1.1; 長時間停車需求則採 1.0 的需求滿足係數, 車站臨停及停車設施需求估算結果彙整 3.2-2~3。

表 3.2-1 轉乘設施推估公式相關參數值

項目	臨停轉乘設施				停車轉乘		
	公車	機車	汽車	計程車	腳踏車	機車	汽車
乘載率(人/輛)	20	1	1.3	1.4	1.0	1.2	1.3
平均臨停時間(分鐘/車次)	3	1	1	1	—	—	—
車位轉換率(車次/小時)	20	60	60	60	—	—	—
需求滿足係數	1.1	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0
停車轉換率 (日/次)	A22 車站	—	—	—	4	4	4
	A23 車站	—	—	—	4	4	4

資料來源: 1. 「臺北都會區大眾捷運系統規劃手冊」, 臺北市捷運局, 民國 94 年。

2. 「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案交通規劃」, 高雄捷運公司, 民國 92 年。

3. 「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫運輸需求-預測補充修正報告」, 高鐵局, 民國 94 年。

表 3.2-2 民國 129 年本計畫各車站臨停設施需求數量

車站	機車臨停車位	小汽車臨停車位	計程車上下車區	公車停靠站	計程車排班區
A22	1	1	1	2	3
A23	2	3	1	3	5

- 註: 1.公車停靠站初步以需求人數除公車乘載率概算而得,實際設計時應以車站周邊服務路線數、班距、乘客進出主要動線進行佈設。原則上,1路緣側公車席位可提供6-10路線停靠(以班距5-10分鐘計)。
- 2.為提高乘客搭乘公車之自明性,A23站臺鐵與捷運車站之公車席位應整合共同留設,且以市區公車路線停靠為優先(目前週邊市區公車路線數計12條),但僅供營運停靠,不作為營運調度長期停放席位;長途客運轉運改至B8轉運站;如公車路線為端點型,以路外月台席位停靠為主;如為非端點型公車路線(by pass rout)則於路緣側(約有6米人行道寬)佈設停靠站牌,目前臺鐵已於3處出入口路緣側留設各5席市區公車席位、於近中和路側共計佈設8席路外中長程客運公車月台。
- 3.計程車排班係數以計程車上下車區之3倍計,除非路緣側有腹地,否則應於路外停車場中預留,以提高捷運車站臨停秩序;但考量A23站為中壢主要大眾運輸客運場站,其計程車排班係數應適度提高為計程車上下車區至少5倍,應與臺鐵轉乘設施整合佈設,目前臺鐵已於新興路側共計留設45席路外計程車排班區。
- 4.臨停設施區位以佈設在車站主要出入口路緣側,並需考量乘客進出之主要動線。
- 5.根據99年5月19日高鐵局與桃園縣政府協調會議結論,中豐路出入口共佈設2席小汽車臨停區;中央西路出入口佈設2席公車停靠區。

表 3.2-3 民國 129 年本計畫各車站停車設施需求數量

車站	自行車停車位	機車停車位	小汽車停車位
A22	47	89	0
A23	95	190	30

- 註: 1.停車位的佈設應考量設施營運成本效益,需求小於50席數量以下,建議不進行另行於路外側佈設,或者以利用路邊停車,或引導乘客使用步行可及範圍內使用率較低之路外停車場。
- 2.參考北捷小型車停車收費實際營運結果,98年底調查結果顯示6成以上車站小型車P&R比例僅在0.5%以下;最高主要為端點型車站,依次為動物園站小型車運具占4%、紅樹林與永寧站占3%、新店與北投站占2%。
- 3.A23站建議不另行佈設路外停車場,可利用中壢市公所中北路、健行路口停四立體停車場、平面停車場2處收費停車場,停四現佈設144席小汽車停車位,99年4月日均使用率為30%;平面停車場面積約0.45公頃,現佈設80席小汽車停車位、635席機車停車位,小汽車每小時均收費30元,月租3600元,機車每次20元。

本計畫所推估之轉乘設施需求係僅針對捷運進出站量進行估算,未來設計車站實體配置時,應綜合考量周邊的開發狀況,及當地的運具使用特性進行修正。此外,A23車站將與臺鐵中壢站共站,轉乘設施需求應綜合考量捷運、臺鐵及周邊基地實際開發的衍生量。

**附件五 99年5月19日「機場捷運延伸線 A22、A23  
車站出入口(含通風井)位置及轉乘設施數  
量、設置位置確認與都市計畫變更作業相關事  
宜」會議紀錄**



正本

檔 號：  
保存年限：

## 交通部高速鐵路工程局 函

機關地址：22041臺北縣板橋市縣民大道2段7號9樓  
承辦人：林政男  
電 話：(02)8072-3333分機7201  
傳 真：(02)8969-1572  
電子郵件：cnlin@nthsrl.hsr.gov.tw

受文者：第七組

發文日期：中華民國99年5月25日  
發文字號：高鐵七字第0990012205號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：會議紀錄

主旨：檢送本局99年5月19日召開之「機場捷運延伸線A22、A23  
車站出入口(含通風井)位置及轉乘設施數量、設置位置確  
認與都市計畫變更內容相關事宜討論」會議紀錄乙份，請  
查照。

正本：桃園縣政府、中興工程顧問股份有限公司、本局第二組、第五組、站區開發組  
、第七組

副本：

第1頁共1頁



\*0991402042\*

## 「機場捷運延伸線 A22、A23 車站出入口(含通風井)位置及轉乘設施數量、設置位置確認與都市計畫變更內容相關事宜討論」會議紀錄

- 一、會議時間：中華民國99年5月19日下午2時30分
- 二、會議地點：本局10樓視訊會議室
- 三、主持人：盧副總工程司湘華、張副處長新福 記錄：林政男
- 四、出席單位：如簽名單(詳附件)。
- 五、會議簡報：詳參簡報資料。
- 六、討論：略。
- 七、會議結論：
  - (一) 議題一：車站出入口、通風井位置確認

### 1.A22車站：

- (1)於永興公園及綠地各規劃出入口乙處供旅客進出使用。
- (2)原規劃通風井X位置由綠地調整至永興公園側。
- (3)西北側通風井Y由路邊移往內側配置,以提高車站自明性及降低景觀衝擊。

### 2.A23車站：

- (1)桃園縣政府同意規劃出入口A、B及C三處，各連通客運轉運站、台鐵高架中壢車站及後站東側停車場，並先行辦理都市計畫變更相關事宜。
- (2)通風井X及Y各配置於台鐵用地範圍內及後站西側停車場內。
- (3)考量本計畫推動時程，縣府同意本站出入口都市計畫變更先行送審，至聯合開發部份另案處理。

### (二) 議題二：車站轉乘設施數量與配置位置確認

1. 有關不同運具乘載率、平均臨停時間及車位轉換率等參數，原則同意高鐵局推估之基準及劃設之數量。惟A23站之到離站運具比例推估值，建議應以端點站(如捷運永寧站)作類比。

## 2. A22車站轉乘設施數量與配置位置：

- (1)同意採方案二規劃，原小汽車停車格位移由路邊停車提供，其空間則增加自行車及機車停車格位，共劃設47個自行車及89個機車停車格位。
- (2)臨停設施原則依配置位置考量，惟小汽車臨停需求高，建議盡量增加劃設臨停空間，未來通車後若有增加需求時，縣府交通處再行配合規劃。

## 3. A23車站轉乘設施數量與配置位置：

- (1)請高鐵局先行了解台鐵中壢高架車站轉乘設施之規劃情形，並進一步再與台鐵局確認納入該計畫案一併規劃相關轉乘設施，同時於都市計畫變更送審文件中敘明。
- (2)請總顧問檢討於不納入縣府為台鐵局規劃之共構大樓一併設置轉乘設施需求時，研提A23站停車及臨停設施之解決方案。

### (三) 議題三：都市計畫變更內容相關事宜確認

經雙方討論有關都市計畫變更草案內容決議如下：

#### 1. A22車站：

- (1)永興公園內捷運路權所需之「公園用地」變更為「捷運車站用地」。
- (2)捷運用地路權範圍內範圍內之「綠地」變更為「捷運車站用地」，同時部份土地考量周邊都市更新後指定建築線之需要，變更為「捷運車站用地(兼供道路使用)」。
- (3)捷運路權範圍內之「道路用地」變更為「道路用地(兼供捷運車站使用)」。
- (4)有關前述公園及綠地變更涉及公共設施補足部分，請桃園縣政府納入「水岸景觀(老街溪兩側)更新地區」或中壢平鎮擴大都市計畫第三次通盤檢討變更案一併配合考量。

#### 2. A23車站：

- (1)捷運路權範圍內之「停車場用地」變更為「捷運車站用地」。

- (2)捷運路權範圍內之「道路用地」變更為「道路用地(兼供捷運車站使用)」。
- (3)車站位於「交通用地」、「廣停用地」之「地下設施」，建議在土地使用管制規定中加入「惟捷運車站地下設施得不受退縮規範」。
- (4)有關縣府建議C19聯開基地現階段即併入本案辦理都計變更，因囿於聯開財務可行性評估尚未進行，開發基地範圍及開發主辦機關等尚未奉核，為免影響本計畫都市計畫變更送審時程，及考量車站開工前須完成都市計畫變更、用地取得、都市設計審議及特種建築物申請等多項工作，時程甚緊，故建議現階段仍以設置獨立出入口方式推動；因車站出入口C動工時程較晚，若相關單位能積極推動仍有機會納入聯合開發，本案宜於開發案明確後，以另案辦理都市計畫變更方式進行。

### 3.路線段部分：

- (1)捷運路權範圍內之「道路用地」變更為「道路兼供捷運系統使用」。
- (2)依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，桃園縣政府同意協助辦理穿越公告及樁位公告等事項。
- (3)捷運地下穿越商業區、停車場下方部份，不變更分區類別，僅於土地使用分區管制要點中註明依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」供捷運系統工程路線穿越其土地下方使用，縣府將協助配合核發無礙都計證明文件。

八、臨時動議：基於有效縮短時程，建請縣府於本案都市計畫變更獲縣都委會審議通過後，比照機場捷運線台北縣轄車站相關案例，容許本局先行提送車站「都市設計審議」基本書圖文件送縣府先行檢視，以利本局辦理後續特種建築物及綠建築候選證書等之申辦，提請討論。

臨時動議決議：桃園縣政府原則同意協助辦理。

九、散會：下午5時15分。

## 交通部高速鐵路工程局 出席會議簽名單

會議名稱	機場捷運延伸線 A22、A23 車站出入口(含通風井)位置及轉乘設施數量、設置位置確認與都市計畫變更內容相關事宜討論會議	
主 席	蔣湖華 張新福	
時 間	民國 99 年 5 月 19 日 (星期三) 下午 2 時 30 分	
地 點	本局第 10 樓視訊會議室 (1029)	
記 錄	林政男	
出(列)席單位	出(列)席人員職稱及姓名	出(列)席人員職稱及姓名
桃園縣政府	通處副處長 張新福	張世寧
		張宇函
	城鄉發展處	鄭春長
		黃 芝 芳
第 二 組	張玉麟	吳文娟
第 五 組		王 明 山
站區開發組		簡 志 凱
第 七 組	王 弘 財	李 廷 欽
中興顧問公司	劉 正 英	謝 如 磐 謝 榮 惠 程 欣 薛 雲 球