

臺中市政府交通局
中程施政計畫
(104 年至 107 年度)

臺中市政府交通局中程施政計畫(104 至 107 年度)

【目 錄】

壹、環境情勢分析與發展課題	3
一、環境情勢分析	3
二、優先發展課題	6
貳、現有計畫執行成效與資源分配檢討	13
一、現有計畫執行成效	13
二、資源分配檢討	17
參、策略績效目標與衡量指標	21
一、策略績效目標	21
二、衡量指標	23
肆、計畫內容摘要	31
一、建構永續安全路網	31
二、落實人本綠色交通	31
三、強化中部轉運樞紐	32
四、健全複合公共運輸	34
五、提升智慧運輸科技	35
伍、中程施政計畫經費總需求表	36
陸、計畫關聯表	39

壹. 環境情勢分析與發展課題

一、環境情勢分析

(一)都市交通發展趨勢

本市要朝向國際城發展，惟合併升格為直轄市後，如何建構城市區域的競爭優勢，打造擁有運籌能力的世界級都市，配合低碳、綠能、智慧的發展主軸，引導臺中市步入世界城市之列，有鑒於此，世界級城市的發展經驗正是最好的學習目標或借鏡，其中交通發展趨勢歸納以下重點：

1. 永續運輸蔚為主流

由於全球經濟快速發展，導致都市生活環境急遽惡化、環境污染、能源短缺等問題。永續發展規劃思潮的興起，源於1992年巴西里約熱內盧召開的「聯合國環境與發展會議(UNCED)」，通過「21世紀議程(Agenda21)」，促請各國研擬永續發展的具體政策與目標。

2. 減緩全球暖化與能源消耗，改變私人運具使用習慣為首要之務

在京都議定書(1997)訂定各會員國之節能與溫室氣體減量目標後，歐美等工業化國家開始積極規劃具備減量效果之策略，並分階段檢視落實成效。

由能耗之觀點來看，機動車輛為交通部門能耗之主要來源，因此，如何有效移轉私人運具，為節能減排的關鍵。交通面向之節能減排主要策略，即是從「提升運具使用能源效率」、「移轉私人運具使用」等兩大方向著手。

3. 人本思維與宜居城市，作為城市規劃之內涵與願景

在全球化城市浪潮及以大臺中市作為生活大區的目標下，應追求的不僅是國內城市之標竿，更應追求世界級的水準。現有英國經濟學人資訊社

(Economist Intelligence Unit)對全球 140 個城市進行宜居城市(Global Livability)的評比,與交通相關的指標為道路服務品質和大眾運輸水準;另有美世公司(Mercer)亦有類似的評比,與交通相關指標有大眾運輸水準、交通堵塞及空氣污染等。

4. 智慧型運輸系統(Intelligent Transportation Systems)

智慧型運輸系統(Intelligent Transportation Systems)係由電子、通訊、導航、乘客資訊、電腦以及控制等技術整合而成,透過所提供即時資訊的溝通與連結,改善人、車、路等運輸次系統之間的互動關係,進而藉由公共運輸的智慧化及無縫接駁服務,落實「無縫運輸」,增進運輸系統之安全、效率與舒適,同時減少擁擠、能源消耗與污染,讓有限的運輸資源發揮最大的效果與效率。

(二) 本市交通發展之 SWOT 分析

臺中市位於臺灣中心位置且交通區位良好,境內有中山高速公路、第二高速公路、國道四號、中彰快速道路及中投公路等高快速道路系統行經,並有臺鐵、高鐵於本市設站,而清泉崗機場更為中部地區重要空運場站,且臺中港肩負區域內重要貨物進出口等,因此各大長途運輸公司紛紛擇定本市外圍設置客貨運轉運站,以增加營運效率,顯見本市交通做為臺灣的運輸轉運樞紐,中部區域的運輸核心之發展潛力。

雖本市交通便利且為中部區塊之消費中心,然根據過去都市交通發展之軌跡,仍存在以下 SWOT 分析之條件與限制:

1. 優勢優勢 (STRENGTH)

(1) 位置居中,具備陸海空運的聯外優勢。

(2) 腹地廣大，農工業發展土地充足，中小企業網絡完整，具備深厚的精密產業基礎。

2. 劣勢 (WEAKNESS)

(1) 核心城市國際形象待提升。

(2) 公車與捷運系統缺乏，大眾運輸機能不佳。

(3) 空間管理制度僵化，法令與現況脫節。

3. 機會 (OPPORTUNITY)

(1) 重大交通建設日漸明朗。

(2) 中部科學園區的設置，帶動高科技產業進駐效應。

(3) 高鐵通車後，與臺灣主要城市交通的時空距離縮小。

(4) 三通的政策走向，構築臺中海空港的經貿轉運功能。

(5) 國際市場的開放，增加中部產業發展規模。

4. 威脅與隱憂 (THREAT)

(1) 全球化下，國際生產要素的全面競爭。

(2) 國內區域間的資源競爭激烈。

(3) 高鐵時代，與北南都會區的人口吸推力的競逐。

(4) 經濟發展下，對中臺灣環境資源的衝擊。

二、優先發展課題

(一)當前交通問題診斷

隨著臺中縣市合併，調整運輸政策、重建整體運輸結構是必要之行動，而政策結構之調整需立基於宏觀的角度、創新的思維下，並掌握運輸發展現況與相關課題。

綜上所述，探討之範疇是在安全便捷、以人為本、觀光休閒、e 化、生態永續、活化產業等宏觀角度、創先思維之前提下，探討公路、鐵路、海空等硬體建設之現存課題，檢視可活絡產業經濟之物流與觀光遊憩之課題，再佐以先進科技的輔助，創造智慧化交通系統，達成智慧生活目標。

1. 道路路網分布偏重於西側區域，缺乏東西向快速道路服務

大臺中區域的道路路網分佈綿密，其道路路網分布與發展重心廊帶較偏重於台 3 線以西之區域，東半側山區地帶(石岡、東勢、新社)與西側發展廊帶之連結相對較為不便，部分重要交通孔道更因缺乏功能對等之替代道路且車流量多，以致降低道路服務水準。而東半側山區地帶觀光遊憩產業發展蓬勃，對連繫西半側地區的公路需求與便利性需求日增，故如何增進東西兩側連繫之便捷性為一重要課題。另經過大臺中核心區的高快速服務道路皆以南北向為主，東西向則分布於外環地，缺乏穿越核心區之東西向快速道路服務，無法充分發揮疏導與分散車流之功效。

2. 大臺中區域軌道計畫眾多，但整合度不足

大臺中區域軌道系統已呈初步的網狀結構，如何使其進一步發揮結構化的服務功能顯然為一極重要課題。目前臺鐵在大臺中區域有「臺中都會區鐵路高架捷運化」工程；另臺中捷運烏日文心北屯線(綠線)已開始動工。上述之外，大臺中區域尚有若干處於研議階段或由地方政府提案要求興建的捷運建設，包括臺中捷運之橘線、藍線、綠

線延伸線、大臺中山手線等。在此發展背景下，大臺中區域軌道系統之發展應有整體路網的考量，即應致力使臺鐵系統可以提供較完備的區域通勤鐵路的功能，且與高鐵更緊密的結合以發揮雙鐵的路網整合經濟效益；有鑑於此，本局將積極推動中臺灣捷運路網檢討規劃，將橘線延伸至清水及霧峰、紅線延伸至后里、綠線環狀延伸至大里及太平，進而形成臺中內環；綠線高架延伸至彰化市區，甚至以輕軌的方式到鹿港，藉此整合大臺中整體區域軌道計畫，以完整的軌道運輸連結原市區與原縣區之捷運系統，並推動海線雙軌捷運化，促成海線各城鎮車站皆可藉由台鐵直接通達高鐵站，並與台灣各都會中心直接連通。

近年來，屯區發展快速，造成臺中市旅次鏈型態以屯區間相互聯繫者為多，加上場站用地覓得不易，屯區旅次的服務亦僅能由市中心原場站發車之路線以延伸方式來滿足，缺乏搭乘之直達性，因此不僅造成旅行時間虛耗，亦使車輛調度及班次調整缺乏管理彈性。

此外，業者基於利潤考量，紛紛申請行經幹道、學校、商圈等黃金路線，因此公車路線重疊情形嚴重，造成資源浪費及營運績效低落。

3. 缺乏快速、穩定之公共運輸系統

臺中都會區地理範圍涵蓋臺中市以及彰化縣、南投縣部分市鄉鎮，由於工商蓬勃發展及快速都市化結果，各縣市間往來密切，且近年來休閒、觀光產業發展，使得臺中市成為中臺灣區域中心之都市機能日趨明顯；但目前臺中都會區外環衛星市鎮間之橫向聯繫仍舊仰賴私人運具，在土地資源有限情況下，無法無止盡地建設公路系統以滿足車輛需求，且臺中都會區捷運系統規劃迄今已逾 10 年，進度嚴重落後，因此，加速推動興建快速、穩定之公共運輸系統，以紓解並改善交通困境，實為當務之急。

另，近年來，屯區發展快速，造成臺中市旅次鏈型態以屯區間相互聯繫者為多，加上場站用地覓得不易，屯區旅次的服務亦僅能由市中心原場站發車之路線以延伸方式來滿足，缺乏搭乘之直達性，因此不僅造成旅行時間虛耗，亦使車輛調度及班次調整缺乏管理彈性。

此外，業者基於利潤考量，紛紛申請行經幹道、學校、商圈等黃金路線，因此公車路線重疊情形嚴重，造成資源浪費及營運績效低落。

4. 大臺中海空雙港缺乏良好聯外公共運輸系統

臺中港面對未來的國際郵輪商機，有必要提供適當之公共運輸服務。另臺中國際機場的公車系統，連結鄰近臺中市區、清水、高鐵臺中站等地區之公車路線少，班次亦不多，時間過久且多未與航空公司班表配合，明顯未能提供給旅客便利之公共運輸服務。

5. 臺中產業園區與臺中港間尚未能緊密銜接相互配合

縣市合併後大臺中的產業物流，若能有效串連所有相關產業園區，並且結合臺中港特定區之發展，則應可發揮最大之效果：除可為大臺中吸引更多產業進駐，發揮產業群聚之效應外，亦可促使大臺中地區無論產業、社會或經濟都能蓬勃發展，進而鞏固大臺中的地位，方能與北、高兩市抗衡。

6. 道路容量有限，大眾運輸服務品質待加強

大臺中的遊憩公共運輸系統大多有路網涵蓋範圍不足、車齡老舊、服務品質不佳等問題，直接影響民眾搭乘意願，因此，到臺中遊憩的旅客多以私人運具為主要交通方式，間接增加景點周邊道路的交通負荷，加上景點的有限空間，常無法容納過多的私人運具，造成停車的問題嚴重，而過多的私人運具更造成惡劣的空氣品質，對優美的風景區產生不良的環境衝擊，在上述惡性循環下，遊憩品質大幅降低，嚴重影響遊客的再訪意願及對遊憩區的觀感，將不利於大臺中觀光的发展。

7. 自行車路網仍欠缺連續性

目前大臺中的自行車道與後續規劃建置計畫，皆是單獨性的自行車「路段」，缺乏規劃完整且具連續性的大臺中自行車道路網推動機制。未來將自行車道視為串聯大臺中生活圈、通勤運輸、遊憩區之「綠廊」，塑造新興之「綠色廊道網絡」。除改善既有自行車道之舒適度與安全性外，同時檢討既有古蹟、歷史建築、寺廟、休閒觀光遊憩據點之分布情形，規劃可串聯既有景點、具有遊憩休閒潛力之路線，建置大臺中具連續性之自行車系統，進而帶動地方及區域之旅遊風

潮。

8. 各縣市交控中心尚未完全整合

大臺中區域與彰化、南投、苗栗等縣相鄰，彼此間旅次需求強烈，目前各縣均分別建置初步之交通控制中心，因此未來可與各縣及中區高速公路之交控中心進行整合與溝通，進行跨區域之交通控制管理，以達交控最佳化之目標。

(二) 未來優勢發展課題

本局提出「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」的建設為基礎，搭配轉運站、公車、公共自行車等系統的串聯，建構起「複合式交通運輸系統」。

永續交通政策目標則是要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。

1. 以「安全」交通為願景

安全是回家最近的路，這道理大家都知道，但交通設施、交通工具及駕駛人為因素，常常帶來交通事故悲劇，雖然零交通事故幾乎不可能，但執政者如果可以把零交通事故當成目標，各單位才有方向，才能動起來，藉由不斷的檢討改善，就可以降低事故數，保障民眾生命財產安全。

2. 以「人本」交通為願景

過去以車為主之發展，缺乏對人的公平性思維，交通要服務的本質是人的移動而非車輛本身，1個人開著1輛大車佔用了大部份道路，而騎自行車者或步行者卻被擠壓於小部份空間，這就欠缺對人本身公平性之重視，人本交通之本質就是要提升對人的平等、公平對待，故應強化對高承載率運具、自行車及行人之交通服務。

3. 以「綠色」交通為願景

利用對於環境及能源消耗較為有利的運輸工具來達成同樣的社會經

濟活動的目的，是為綠色交通之意義，交通發展之目標不應單純以速率來思考，而應增加強調可靠性、健康性、親近性，以減少壓力，增加快樂感。

為了達到「安全、人本、綠色」三大願景，本局提出五大政策方向作為中程施政主軸：

- (1) 建構永續安全路網
- (2) 落實人本綠色交通
- (3) 強化中部轉運樞紐
- (4) 發展複合公共運輸
- (5) 提升智慧運輸科技

貳. 現有計畫執行成效與資源分配檢討

一、現有計畫執行成效

(一) 加強交通標誌標線改善

辦理全市各項交通標誌標線改善工程，改善全市交通環境，提升道路服務品質。103 年度完成熱拌標線繪設長度 56,871 平方公尺、刨除熱拌標線 3,187 平方公尺，油漆標線繪設長度 903.2 平方公尺、刨除油漆標線 386.446 平方公尺，反射鏡增設及修護 84 處以方便民眾辨識。

(二) 構建友善之人行示範空間

以臺灣大道一、二段及其他重要行人路口為示範道路，實行人優先路權線施作，臺灣大道共計完成 16 處路口施做，其餘路口街廓部分完成 10 處路口施作。希望透過原有的枕木紋行人穿越道線旁再加上兩道行人優先路權線，強調行人路權，明確區分行走範圍，同時也參考交通部「道路交通標誌標線號誌設置規則」修訂之人行道鋪面顏色，以綠色為基底鋪設；並在路口兩端加上全國首創的活潑橘黃色腳丫子，告知用路人行人行走方向性，也象徵該區域為行人專屬空間。

(三) 行人倒數計時器設置工程

至 103 年度止，共計辦理行人倒數計時器設施約 446 處，有效提昇行人行走之安全性。

(四) 假日及夜間交通號誌委外緊急搶修

本案之工程期限為每年自 1 月 1 日起至 12 月 31 日止，執行非假日(當日 17:30—隔日 08:30)、例假日(當日 08:30—隔日 08:30)交通號誌故障緊急搶修工程。

(五) 智慧型運輸系統-交通控制中心

臺中市交通管理系統是全國第一套利用 GPRS 無線通訊技術運用於路口號誌管理之智慧化交通管理系統；本系統可作為路口即時監督管控、遠端遙控調整時制計畫，達成縮短行車時間、節省能源消耗，進而改善行車安全及提升交通運行效率。

目前本系統已陸續在環中路、大雅路、中清路、五權(西)路、文心(南)路、忠明(南)路、崇德路、北屯路、進化(北)路、復興路等四環五軸之重要聯外道路之 451 處路口建置無線傳輸號誌控制器(臺灣大道部分則因應優化公車專用道優先號誌系統由優化公車專用道行控中心控制)，同時於本市主要幹道交叉路口設置路況監視攝影機，並設置高架式車輛偵測器收集交通參數，利用資訊可變標誌與臺中即時交通資訊網發佈提供交通相關資訊供用路者參考。

(六) 建置發光路名牌

本局 103 年選擇臺中市交通流量最大之臺灣大道為示範道路，將臺灣大道沿線路口林立之號誌桿、路名牌桿及標誌桿，做充分調查並予以共桿整合，設置新式自發光式路名指示牌，並結合號誌桿之共桿設計，採用 LED 節能發光設備及部分太陽能供電，增加道路資訊辨識效果，以達節能減碳環保永續發展、提升用路人行車安全，並達到美化市容之功效。

(七) 安全路口交通工程計畫

有別以往利用肇事斑點圖來分析路口交通事故型態，本局引用插示圖方法及理論分析本市易肇事路口事故型態，針對事故原因以預防方式設置相關交通

設施，減少潛在肇事因素，提升路口交通安全，將易肇事路口改善為安全路口。

（八）大臺中公共自行車道租賃系統

臺中市公共自行車(iBike)初期配合大眾運輸，以臺中火車站至朝馬轉運站沿線為主軸，向外延伸 2 公里範圍設置租賃站。未來將進一步以朝馬轉運站至靜宜大學區段為主軸，向外延伸 3.0 公里範圍內為規劃範圍，並由臺中車站至朝馬轉運站往外再擴充 1.0 公里及加密前期規劃範圍設站。之後再進一步以臺中市境內主要臺鐵車站為主軸，向外延伸 3.0 公里範圍內佈設租賃站，預計目標全臺中市建置 300 站。

本局將針對 iBike 站點周遭檢視行人與自行車之友善空間，依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」規定，透過標誌標線進行改善，提升行人與自行車之友善通行空間。

（九）臺中都會區捷運綠線建設計畫

截至 2014 年 12 月底止，本計畫預定進度 66.92%，實際進度 58.5%，落後原因為用地取得延遲及工程發包流標。依據 2009 年核定修正計畫，本案預定於 2016 年 10 月完成，現因受機電系統工程招標作業、用地取得困難及土地徵收條例修訂等影響，致用地取得費用增加及期程延長而須辦理修正計畫，預定於 2015 年 1 月與北捷局就相關工程進度與捷運完工時程研商確認後，提報修正計畫送中央審議。

（十）鐵路立體化工程推動計畫

提供都會區快鐵之便捷交通，消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展並消除鐵路沿線 17 處平交道，改善平交道所造成之交通問題。第 1 次修正計畫總經費增加為 372.41 億（原計畫為 288.31 億元），刻正辦理第 1 次修正計畫財務評估，經重新檢討後，計畫總經費調減為 365.13 億元，刻正陳報行政院審議中。預計 104 年 12 月底第一階段通車，106 年 3 月整體計畫完成。

（十一）辦理捷運藍、橘線可行性研究

本局於 99 年 8 月 23 日奉交通部同意補助捷運藍線可行性研究部分經費 800 萬元，併同本府 400 萬元經費辦理捷運藍線可行性研究，另於 99 年動支 1,000 萬元經費辦理捷運橘線可行性研究。

藍、橘線可行性研究報告業於 103 年 8 月 19 日函報交通部審議，刻正依交通部審查意見修正報告書，後續完成報告書修正後本局仍將積極爭取核定，俾利續辦綜合規劃等相關作業。

（十二）便民停車措施及提昇公共停車場使用效能

有效改善本市停車環境及運用民間資源並提昇政府效能，鼓勵民間參與本市停車收費業務，以委託廠商代為經營管理公有路外停車場及開立路邊停車繳費單等方式，提昇公共服務效率，以發揮最大停車管理效益。除依法提供 2% 之身障車格外，另為便利親子同車之民眾車輛停放，另於新市政大樓及陽明大樓地下停車場等 45 場停車場劃設 141 席親子優先停車格，提供親子同車之民眾便利尋找車位。

（十三）建立合理停車費率及差別費率制度，增進停車周轉率

都市之停車費率因各路段商業繁榮程度不同而有高低之分，這是各國各主要都市的常態，本市各商業區停車空間有限，造成各商業區區域性路邊停車格一位難求之情形，若要提高停車位週轉率，避免停車位遭部分車輛長期佔用，仍需透過費率機制，讓路邊停車位能供短時間洽公購物民眾停放，故對於位於尚未達實施累進費率之條件，但停車需求強度又高於一般收費路段之區域，即停車需供比介於 0.8~1.0 之路段區域，採用差別費率停車收費制度管理，並自 96 年 8 月 1 日起，持續於五權西路等聯外道路及新光三越商圈、中友百貨商圈、一中商圈、公益商圈、逢甲商圈、草悟道、美術園道、科博館、中國醫藥大學附設醫院等周邊道路實施差別費率收費，已有效達到降低路邊停車需求、增加周轉率並間接擴大停車供給。另依「路外停車場為主、路邊停車場為輔」之原則，持續擴大路邊停車收費路段，以建構公平、合理之停車環境。

（十四）持續增進停車場供給效能

本局將持續闢建路外停車場，解決停車供給嚴重不足之問題，本局 101 年度新建 4 處路外停車場，北屯區民俗公園地下停車場、大墩國中地下停車場、秋紅谷平面停車場及清水區牛罵頭平面停車場，共計新增 629 席小型車停車格位，1,175 席機車停車格位；而 102 年度新建 7 處路外停車場，西區假日廣場地下停車場、潭子區精忠新城停車場、東區停 15 停車場、北屯區細停 175(天祥)停車場、南區細停 59(城隍)停車場、大肚區廣停三停車場及大雅

區雅楓停車場，共計新增 623 席小型車停車格位，449 席機車停車格位；103 年度新建 6 處路外停車場，北區健行停車場、北區細停 171 停車場、西屯區銀聯三村停車場、北屯區平田停車場、大里區仁美段 168-1 地號停車場及大里軟體園區停車場，共計新增 498 席小型車停車格位，242 席機車停車格位；另尚有 3 處路外停車場興建中，分別為大肚區兒一地下停車場、南區細停 2 停車場及西區細停 178 停車場，完成後可再新增 284 席小型車停車格位，276 席機車停車格位。未來將陸續開闢路外停車場，以符合停車政策「路外為主，路邊為輔」之概念，恢復道路原有寬度面貌。

(十五) 持續新增多元管道繳納停車費

為提供車主更便利的繳費服務，目前業已提供服務，如下清單：

1. 超商查詢機繳費：自 100 年 12 月 1 日起開放統一超商的 ibon、全家超商的 FamiPort、來來 OK 超商的 OK-go、萊爾富超商的 Life-ET 等超商多媒體機可查詢及列印繳費期限內之繳費單或補繳通知單，及舉發違規後之停車費補繳單，且停車繳費單超過繳費期限 7 天內（逾期催繳單寄出前）仍可在超商補列印繳費。
2. 金融機構代扣：自 101 年 12 月 1 日起提供金融機構代扣停車費服務，目前已有 89 家加入代扣行列，民眾於申請扣款核准日後之停車單將在繳費期限截止前會自動從帳戶扣款。
3. 全國繳費網-晶片金融卡：自 102 年 6 月 10 日起，推出便捷之停車費網路線上繳費服務，透過網路連線至「全國繳費網」(<https://ebill.ba.org.tw>)

點選「交通費」項下的「臺中市停車費」，輸入車牌號碼及車種，查詢未繳納之停車費，並使用「晶片金融卡」即時繳費，24小時皆可隨時繳納，且免負擔手續費用。

4. 信用卡繳費：自 103 年 9 月 16 日起，推出「信用卡」網路繳費，民眾可利用智慧型手機下載上述「臺中 e 停車」App 或用 3C 產品連結至臺中市停車管理處網站(<http://tcparking.taichung.gov.tw>)，點選「信用卡繳費」，即可查詢「繳費期限內」停車費並進行繳費，且該信用卡繳費免收手續費，讓車主不受時間、空間限制，24 小時皆可隨時上網繳納，不用再至超商亦可輕易繳交停車費。

104 年度將推出「全國繳費網-活期帳戶扣款繳納停車費」，不必出門也可進行臺中市停車費即時查詢及繳費服務，皆可利用手機或電腦進行全國繳費網-活期帳戶扣款繳費，24 小時不受時空限制、不需舟車勞頓浪費油錢至臨櫃或超商繳費、亦不需頂著烈日或冒著風雨，輕輕鬆鬆隨時隨地即可完成臺中市停車費繳納作業。

二、資源分配檢討

自 101 年度至 104 年度，本局經費支出（含本預算及基金），按執行預算之課別分與說明如下：

（一）交通規劃科

辦理本市整體交通改善規劃業務、新闢道路交通設施規劃與施工、交通號誌新設、管理與維護、交通號誌工程施工監督及監工人員指派、交通號誌工程

之查驗、複驗及驗收人員指派、交通號誌工程器材車輛之購置與管理、交通號誌設施及管線之遷移協調、緊急搶修案件之處理、交通控制中心之管理與維護、交通管制計畫、交通衝擊評估及人民陳情案件處理等工作。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 0.3%。

(二) 運輸管理科

公共運輸督導管理、大眾捷運運輸業及公有大眾捷運系統財產督導、船舶業務管理管理等事項。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 1.4%。

(三) 交通工程科

辦理交通設施工程設計施工業務、交通標誌標線維護管理、交通工程業務管理、停車格位新設與調整、停車格位新設與調整及違規標誌查報、通勤型自行車道設施建設維護管理及相關業務人民陳情案件處理等工作。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 0.6%。

(四) 交通行政科

道路安全會報綜合業務、道路交通安全教育與政令宣導、道路交通安全改善評估、重要工程施工期間交通維持計畫審議督導、停車相關業務督導、緊急應變處理、防災、法制、車輛行車事故鑑定及覆議督導等事項。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 0.04%。

(五) 停車管理處

1. 停車規劃課:停車政策之擬訂、停車費率之訂定、違規拖吊相關業務、拖吊場人員管理。
2. 設施工程課:停車場規劃興建、停車場工程維護、停車場登記證核發事宜、停車系統規劃。
3. 停車管理課:停車收費管理、停車管理員管理、停車管理及拖吊管理資訊系統業務發展。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 0.27%。

(六) 公共運輸處

1. 綜合規劃課：一般公共汽車運輸業、捷運公車系統及船舶等綜合規劃事項及智慧型公車運輸系統資訊整合分析。
2. 營運管理課：一般公共汽車運輸業、捷運公車系統及船舶之營運管理及運價初審或核備等事。
3. 運輸稽查課：公共運輸業行車業務稽查、行車事故統計分析、服務指標評鑑及獎懲核定、違反運輸相關法規裁罰、訴願事項。

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 22.4%。

(七) 捷運工程處

1. 綜合規劃課:有關大眾捷運及其他軌道運輸系統路網規劃、路線及場站規劃、捷運資訊系統之整體規劃、土木建築之設計審查、環境影響評估、運輸系統整合、公共設施之配合規劃、營運規劃、財務規劃、人力規劃、培訓。

2. 機電系統課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統設備、月台門、號誌、通訊、電力、電車線、通風、車輛、水電空調、自動收費系統、電梯、電扶梯、機廠設施之規劃、設計、採購、安裝、測試、審查、驗收、運轉、維修等事項。
3. 捷運工程課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統工程路線、場站及附屬設施之先期調查、土木、建築、景觀、水電環控、工程之發包、施工管理及興建營運合約之合約管理等事項。
4. 開發路權課：有關大眾捷運及其他軌道運輸系統用地取得、路權管理、土地開發及開發合約之管理等事項

104 年度歲出預算佔本局主管總經費支出 71.7%。

參. 策略績效目標與衡量指標

一、策略績效目標

(一) 業務面向策略績效目標

1. 建構永續安全路網 (策略績效目標 1)

交通安全很重要，但往往執政者不會花足夠的預算投入交通安全的提升與改善，因為它的效果是隱性的，但既然重要就應該去做，況且臺中市交通安全與其它各縣市比較起來排名均為後段班，還有很多須努力的地方，所以我們提出「消除危險易肇事路段路口，提升全體市民行的安全」、「相容性低的運具分流，減少混合車流衝突」。

2. 落實人本綠色交通 (策略績效目標 2)

全球暖化與能源短缺的問題日益嚴重，發展大眾運輸及綠色運具(自行車、步行等)已是世界潮流，臺中市未來應該走在這潮流之前端。

都市空間與運輸環境之發展應由以往強調效率轉而重視人本、綠色空間的營造，都市交通服務除滿足活動的可及性與可動性外，更需符合人性化與環境保護之要求，這些觀念不應該只是口號，必須要有步驟、有決心，一步一步去落實完成，因此我們提出「整合人行步道、公共自行車與大眾運輸系統，逐步落實發展無縫無障礙之交通服務系統」。

3. 強化中部轉運樞紐 (策略績效目標 3)

臺中市位居臺灣地理中心，是南來北往之要道，國道客運路線如果於臺中市交會轉運可以發揮更好的週轉效率；此外，臺中市與周邊縣市活動

習習相關，已逐步發展成為一個大都會生活圈，往海側、往山城均可能藉臺中市所建立的公共運輸骨幹系統轉運接駁至目的地，因此我們提出「建構臺中客運城：建立各層級轉運中心，強化公共運輸整體服務面與服務效率」。

4. 健全複合公共運輸（策略績效目標 4）

臺中縣市合併升格後，整個都市發展之佈局，不應停留於以前的市政計畫與縣的鄉鎮計畫，都市的核心必須擴大化，此擴大化並非人口的集中擴大，而是都市好的機能與鄉鎮好的機能必須結合，使都市核心生活機能擴大化，原鄉鎮生活品質也得以提升，因此在交通部份，我們提出以軌道路網建設整合都市發展機能，包括「仿效日本東京山手線，連結台鐵山線與海線的東西向大甲-后里線」、「市區雙環軌道系統—其一為捷運綠線環狀化，另一為山手線內環的潭子-清水線」，以及「捷運與輕軌系統的整合發展」，有了這些軌道運輸骨幹之建立，配合健全的公車系統，才能將沿線各種生活所需之機能結合起來，平衡城鄉差距，邁向國際大都市之列。

5. 提升智慧運輸科技（策略績效目標 5）

運用先進科技於運輸系統，使有限的運輸資源作最有效的利用，以增進「行」的便利，提昇人民生活品質，有效地改善交通運輸問題。另，利用運輸科技與停車管理措施，改善停車秩序，並提高停車週轉率，建置

路外停車場，以滿足基本停車需求。藉由改善停車秩序與增加車流順暢性，進而發展地區經濟，提升市民生活品質。

(二) 人力面向策略績效目標

提昇人員能力與素質。

(三) 經費面向策略績效目標

依據採購法及相關規定執行預算並以增進交通安全為目標。

二、衡量指標

前述五大政策主軸，希望 4 年內降低每年肇事率 10%、提昇 iBike 騎乘次數 4 年共 1,000 萬人次、公共運輸的使用率 4 年提昇 20%、公共運輸的使用率 4 年提昇 15%、服務涵蓋人口比例達 60%及增加停車空間後，至 107 年約可使駕駛尋找車位的時間減少 5 分鐘，以下區分為業務面向及人力面向兩大類，依各該等計畫研提達成衡量指標、標準及各年度目標值如下所示：

(一) 業務面向

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值				
						104	105	106	107	
一	建構永續安全 路網 (10%)	一	安全路口 交通工程 計畫 (5%)	1	統計 數據	易肇事路口 (段)交通工程 研析與改善數 量	25 處	25 處	25 處	25 處
		二	汽機車分 流交通工 程計畫	1	統計 數	易肇事之無號 誌化路口機車 分流號誌、標誌	10 處	10 處	10 處	10 處

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
			(5%)		據	標線設置數量				
二	落實人 本綠色 交通 (10%)	一	人本道路 空間推動 計畫 (5%)	1	統計 數據	配合建設局完 成人行道改善 (標誌或號誌設 施遷移)	2 處	4 處	6 處	8 處
		二	增加自行 車道長度 (5%)	1	進 度 控 管	設置公共自行 車站數 104 年規劃(進 度 20%) 105 年規劃並施 作 40 公里(進度 40%) 規劃並施作 100 公里(進度 65%) 施作 100 公 里、公共自行車 300 站，9 千輛 (進度 100%)	20%	40%	65%	100%
三	強化中 部轉運 樞紐 (5%)	一	八大轉運 中心轉運 人次(5%)	1	進 度 控 管	年轉乘運量 104 年規劃(進 度 20%) 105 年設計(進 度 50%) 106 年工程施作 (進度 75%) 107 年 30 萬人 次(進度 100%)	20%	50%	75%	100%

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
四	健全複 合公共 運輸 (25%)	一	公車汰舊 換新(3%)	1	統計 數據	市區公車新增 營業車輛數(輛 /年)	100	100	100	100
		二	提升公車 候車環境 品質(3%)	1	統計 數據	候車亭新增數 量 (座/年)	25	30	40	50
		三	增加公車 資訊系統 (3%)	1	統計 數據	智慧型站牌新 增數量(座/年)	130	150	150	150
		四	提升公車 轉乘量 (3%)	1	統計 數據	平均每月轉乘 運量	150 萬人	155 萬人	160 萬人	165 萬人
		五	提升國 道、自行車 與公車之 轉乘量 (3%)	1	進 度 控 管	配合轉運站建 置及整合國道 客運電子票 證，提供民眾透 過使用電子票 證搭乘國道客 運轉乘市區客 運及自行車等 優惠措施，預估 各年度可提昇 轉乘運量之成 長趨勢。 1. 104 年轉運站 規劃 (20%) 2. 105 年轉運站	20%	50%	75%	100%

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
					設計 (50%) 3. 106 年 5 萬人次 (75%) 4. 107 年 10 萬人次 (100%)					
	六	推動山手 線整體軌 道運輸建 設(2%)	1	進度 控管	爭取相關研究 計畫核定 本局目前辦理 之「大臺中地區 山海線鐵路雙 軌高架化建置 計畫可行性研 究」持續陳報爭 取中央核定。 (進度 20%) 交通部指定所 屬機關(構)為 主辦機關,辦理 山手線後續綜 合規劃招標作 業、決標及進行 履約。(進度 40%) 交通部指定所 屬機關(構)完 成山手線綜合 規劃並陳報中 央審議。(進度 50%) 山手線綜合規 劃獲中央核 定。(進度 100%)	20%	40%	50%	100%	

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標	評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值				
						104	105	106	107	
四	健全複 合公共 運輸 (25%)	七	中臺灣捷 運路網檢 討規劃 (3%)	1	進度控 管	辦理中臺灣地 區軌道路網檢 討規劃案預擬 發包作業(20%) 中臺灣地區軌 道路網檢討規 劃案決標並進 行履約(40%) 完成中臺灣地 區軌道路網檢 討規劃案，並依 規劃成果，選擇 優先路線辦理 可行性研究 (50%) 完成優先路線 可行性研究，並 陳報中央審議 (100%)	20%	40%	50%	100%
		八	推動臺中 捷運建 設，加速捷 運早日完 工(5%)	1	進度控 管	推動「臺中都會 區大眾捷運系 統烏日文心北 屯線建設計畫」 、104年軌道工程 進場施工(進度 25%) 、105年北屯機廠 機電設備進場 安裝(進度50%) 、106年機電系統 開始測試(進度 75%) 、107年完成捷運	25%	50%	75%	100%

策略 績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
					主線工程(不含 土開共構部 分)(進度 100%)					
五	提升智慧 運輸科技 (20%)	一	智慧交通 發展計畫 (5%)	1	統計 數據	號誌路口納入 Web化號誌管理 系統	10 處路 口	15 處路 口	20 處路 口	30 處路 口
		二	興建公共 路外停車 場(5%)	1	統計 數據	新增公共路外 停車場停車格 數量	400 格	500 格	600 格	700 格
		三	持續路外 停車場收 費(5%)	1	統計 數據	新增公共路外 停車場收費格 位數量	400 格	400 格	400 格	400 格
		四	增設機車 格位(5%)	1	統計 數據	新增公有路 邊、路外停車場 機車格位數量	7千 格	8千 格	9千 格	1萬 格

(二) 人力面向

策略績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估 體制	評估 方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
一	合理調整機 關員額，建立 活力政府(10	一	依法足額 進用身心 障礙人員	1	統 計 數	是否依法足額進 用身心障礙及原 住民人員	1	1	1	1

策略績效目標		衡量指標							
		衡量指標	評估體制	評估方式	衡量標準	年度目標值			
						104	105	106	107
%)	及原住民人數(5%)		據	1 代表是 0 代表否				
		分發考試及格人員比例(5%)	1	統計數據	機關提報考試職缺數÷機關年度總出缺數)×100%	40%	40%	40%	40%
二	提升公務人力素質，建構優質行政團隊 (5%)	公務人員終身學習(2%)	1	統計數據	本府所屬機關學校年度內學習時數達 40 小時(含與業務相關學習時數達 20 小時)之公務人員人數/本府所屬機關學校公務人員總數	80%	85%	90%	90%
		員工通過語文檢定(3%)	1	統計數據	員工已通過語文檢定總數(通過英檢人數)/現有員額(經過銓審之總人數)×100% (每年 2%成長)	29%	31%	33%	35%

(三)經費面向

策略績效目標		衡量指標							
		衡量指標	評估體制	評估方式	衡量標準	年度目標值			
						104	105	106	107

策略績效目標		衡量指標								
		衡量指標		評估體制	評估方式	衡量標準	年度目標值			
							104	105	106	107
一	節約政府支出，合理分配資源（15%）	一	經常門預算執行率（7%）	1	統計數據	（經常門實支數+應付未付數+節餘數）/經常門預算數*100%	80%	80%	80%	80%
		二	資本門預算執行率（8%）	1	統計數據	（資本門實支數+應付未付數+節餘數）/資本門預算數*100%	80%	80%	80%	80%

肆. 計畫內容摘要

一、建構永續安全路網

(一) 安全路口交通工程計畫

有別以往利用肇事斑點圖來分析路口交通事故型態，本局引用插示圖方法及理論分析本市易肇事路口事故型態，針對事故原因以預防方式設置相關交通設施，減少潛在肇事因素，提升路口交通安全，將易肇事路口改善為安全路口。本計畫透過新的理論及作法，檢討與分析路口多事故發生原因，針對每個原因以預防事故角度提出改善策略，並對工程面策略落實改善，以期更有效改善多事故路口並提升交通安全。

(二) 汽機車分流交通工程計畫

針對本市轄區內易肇事之無號誌化路口加強機車分流號誌、標誌標線之規劃設置，期以明確機車分流，改善路口二段式左轉、待轉區、停等區及路段設置機車優先道、專用道或車道顏色管理等「汽機車分流」措施，或機車自撞路段安全改善措施以提供用路人明確的路權資訊，增進行車秩序與行車安全。

二、落實人本綠色交通

(一) 人本道路空間推動計畫

為建立以人為本之優質生活環境，辦理本市轄內道路行人安全設施、交通號誌標誌、標線之維護改善及汰舊換新，以提供行人用路人安全及必要之指示資訊，維護交通安全。

另本市人行道因公共設施帶，往往導致「人行淨空間」寬度不足 1.5M，期透過調查現有本市人行道現況及人行淨空間寬度，據以研擬改善方案，交由本府人行道主管機關建設局辦理施工改善，以改善人行道系統。

(二) 臺中市自行車道串連計畫

推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，將現有之自行車道里程數 425.7 公里擴建為 600 公里，並使之各路口完整串聯，逐步構建自行車道路網，期藉由市區自行車道路網搭配自行車租賃站服務，鼓勵民眾使用無能耗、零污染的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，打造便捷完善的綠色大眾運輸環境，建構臺中市低碳樂活城市，以落實建構「大臺中市低碳城市，發展綠色經濟與生活。」

三、強化中部轉運樞紐

(一) 臺中市八大轉運中心建置計畫

大臺中地區自合併改制後腹地幅員遼闊，交通運輸結構隨之改變。考量長距離客運一線到底服務方式將無法提升營運效率，為兼顧市中心、偏遠、觀光等地區及長途客運民眾轉乘需求，亟需規劃以結合多樣化大眾運具，需求服務為導向之轉運中心，將跨區域之旅次透過大眾運輸系統間之轉換（如國道客運、公路客運、市區公車、捷運及臺鐵等），接駁至目的地。爰此，於本市規劃臺中、朝馬、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲及霧峰等八大轉運中心滿足旅運需求。

四、健全複合公共運輸

(一) 大臺中山手線總顧問計畫

本市自縣市合併升格為直轄市後，幅員擴大且人口數倍增，原設有鐵路縱貫線於竹南站至彰化站間分成山線及海線，兩者相距 10 至 16 公里，藉由連結臺中鐵路山線與海線，打造環狀的軌道運輸。此外，透過推動清水以南至成功站的雙軌化，貫通環狀線下緣的山手線，以及山海線大甲至后里「甲后線」等兩線，建立區域外環鐵路系統以完整臺中都會區路網結構。有鑒於軌道系統建置後將影響當地區域交通發展及交通特性，爰本計畫預先因應交通影響及研擬建置後不同運具之間的交通運輸規劃，整合原有道路設施及公共運輸設施，強化複合式公共運輸導向發展。

(二) 公共運輸發展計畫

為吸引民眾使用大眾運輸服務，培養其乘車習慣，透過路網整合、闢駛公車路線、改善車輛與候車環境品質、降低民眾候車焦慮感以及其他例行性營運管理措施(如：市區汽車客運業服務評鑑、公車服務行銷)等方式，期使本市公共運輸市佔率持續提升。

(三) 臺中市公共運輸轉乘策略計畫

公車為都市大眾運輸系統之母，強化公共運輸轉乘服務能活化整體都市交通運輸，改變都市運具使用習慣並紓緩道路交通壅塞壓力，達到都市永續經營之目標。為使有限大眾運輸資源能發揮最大效用，本局於 104 年 7 月推動「10

公里免費公車」計畫，民眾只要持電子票證便可享受刷卡 10 公里免費優惠，俾進一步提升民眾使用大眾運輸習慣，另將積極研擬各項轉乘策略，鼓勵民眾轉乘時使用電子票證搭乘各公共運具，朝向研擬各公共運具(含客運、公車、鐵路、公共自行車等)之轉乘優惠措施，以降低民眾乘車負擔並提昇民眾轉乘意願。

另配合轉運中心之建置，研擬國道(公路)客運轉乘市區客運及國道(公路)客運轉乘公共自行車之轉乘優惠措施，提供民眾便捷、優惠之大眾運輸轉乘服務，進而帶動整體公共運輸市佔率，提昇本市公共運輸服務品質。

(四) 推動山手線整體軌道運輸建設

下環微笑山手線、上環彩虹甲后線及臺鐵山線延伸路段

弭平本市境內山線及海線長期因地形所造成之空間阻隔，提升鐵路整體運能，促進都市縫合發展，打造大臺中生活圈，創造鐵路山手線之整體共榮願景。

(五) 中臺灣捷運路網檢討規劃

橘線延伸至清水及霧峰、紅線延伸至后里、綠線環狀延伸至大里及太平，進而形成臺中內環；綠線高架延伸至彰化市區，甚至以輕軌的方式到鹿港。

(六) 持續推動捷運烏日文心北屯線建設工程

完成捷運主線工程及土開共構設計、特建及用地取得、施工等作業，並供捷運機電設施進場施作，以期早日試營運通車。

五、提升智慧運輸科技

(一) 臺中市智慧交通發展計畫

無所不在即是 Ubiquitous 之意，「u 化」是繼 e 化、M 化後的新發展趨勢和理念，透過科技網路的整合應用，提供民眾全面、一路到底、無所不在、無遠弗屆的數位化生活服務。本計畫即是希望透過智慧運輸系統的建置，整合所有交通資訊，藉由多樣的資訊媒體，提供無所不在的交通資訊給予用路人。

(1)強化中心間聯繫運作改善整體路網效率

- a. 協調整合區域間之號誌控制，發展即時動態號控策略
- b. 提供路廊替代道路資訊，促進路網有效利用

(2)建立簡易且多元之交通資訊查詢平台

- a. 提供多元之即時交通資訊查詢管道
- b. 提供災害即時交通道路資訊

(3)都市交通管理智慧化

都市交通管理系統智慧化-交通號誌管理系統 Web 化

(二) 停車空間管理系統計畫

持續闢建路外停車場，增進路外停車場供給效能為解決停車供給嚴重不足之問題，將持續闢建路外停車場及新增停車導引資訊看板等設施，除由本局繼續辦理路外停車場自行興建外，亦以 BOT 方式鼓勵民間興建停車場，以增加停車供給。其次，於停車收費區內藉由獎勵民間利用空地設置路外停車場之方式，逐步擴大路外停車空間。

伍、中程施政計畫經費總需求表

單位：千元

策略績效目標計畫名稱	以前年度已列預算數	104年度	105年度	106年度	107年度	108年度以後經費需求	104至107年度合計	總計	計畫性質		備註
									公共建設	社會發展	
1. 建構永續安全路網	10,150	10,150	10,150	10,150	10,150	10,150	40,600	60,900			
1.1 安全路口交通工程計畫	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000	60,000	√		
1.2 汽機車分流交通工程計畫	150	150	150	150	150	150	600	900	√		
2. 落實人本綠色交通	0	0	8,000	0	0	0	8,000	8,000			
2.1 人本道路	-	-	2,000	-	-	-	2,000	2,000	√		

策略績效目標計畫名稱	以前年度已列預算數	104年度	105年度	106年度	107年度	108年度以後經費需求	104至107年度合計	總計	計畫性質		備註
									公共建設	社會發展	
空間推動計畫											
2.2臺中市自行車道整合平台計畫	-	0	6,000	0	0	0	6,000	6,000	√		
3.強化中部轉運樞紐	5,750	6,000	12,000	106,000	100,000	6,000	224,000	235,750			
3.1臺中市八大轉運中心建置計畫	5,750	6,000	12,000	106,000	100,000	6,000	224,000	235,750	√		
4.健全複合公共運輸	4,819,065.6	7,610,111	9,496,000	8,333,740	3,683,600	13,256,900	29,123,451	47,197,416.6			
4.1.大臺中山手線總顧問計畫	-	-	2,000	2,000	2,000	-	6,000	6,000	√		
4.2持續辦理營業車輛汰舊換新作業		500,000	450,000	400,000	350,000	350,000	1,700,000	2,561,936			
4.3提升公車候車環境品質		23,500	14,000	14,000	14,000	14,000	65,500	92,996	√		

策略績效目標計畫名稱	以前年度已列預算數	104年度	105年度	106年度	107年度	108年度以後經費需求	104至107年度合計	總計	計畫性質		備註
									公共建設	社會發展	
4.4 公共運輸轉乘策略計畫	0	466,819	480,000	500,000	520,000	540,000	1,966,819	2,506,819	√		
4.5 提昇國道、自行車與自行車之轉乘				2,740	4,600	6,900	7,340	14,240	√		
4.6 推動山手線整體軌道運輸建設	633.6	792	0	0	0	0	792	1425.6	√		
4.7 中臺灣捷運路網檢討規劃	0	0	2,000	8,000	8,000	2,000	16,000	18,000	√		
4.8 推動臺中捷運建設，加速捷運早日完工	4,293,000	6,619,000	8,548,000	7,407,000	2,785,000	12,344,000	25,359,000	41,996,000	√		
5. 提升智慧運輸科技	205,000	325,000	482,750	212,750	212,750	205,750	1,234,000	1,644,750			
5.1 智慧交通發展計畫	23,500	0	7,000	7,000	7,000	0	21,000	21,000	√		

策略績效目標計畫名稱	以前年度已列預算數	104年度	105年度	106年度	107年度	108年度以後經費需求	104至107年度合計	總計	計畫性質		備註
									公共建設	社會發展	
5.2 興建公共路外停車場	200,000	320,000	470,000	200,000	200,000	200,000	1190,000	1,590,000	√		
5.3 持續路外停車場收費	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	20,000	30,000	√		
5.4 增設機車格位	0	750	750	750	750	750	3,000	3,750	√		
總計	5,039,965.6	7,952,011	10,089,000	8,662,640	4,006,500	13,478,800	30,630,51	49,148,816.6			

陸、計畫關聯表