

## 第四章 交通運輸現況與發展

### 4.1 交通運輸系統現況

捷運系統環狀線規劃路線、場站、相關道路及分區示意如圖 4.1-1，本計畫將針對南環段 Y1~Y5 車站及之及北環段 Y19A~Y29 車站捷運路線相關道路之交通現況進行分析；依區位劃分，環狀線南環段包括臺北市文山木柵地區之 Y1~Y4 車站、新北市新店區 Y5 車站，北環段包括新北市五股蘆洲三重地區之 Y19~Y23 車站、臺北市士林中山地區之 Y24~Y29 車站。

#### 4.1.1 道路系統及交通量現況

本綜合規劃研究範圍路段於臺北市文山木柵地區之新光路二段、萬壽橋、秀明路、指南路二段、木柵路、木新路及士林地地區之百齡橋、中正路、福林路、至善路二段與大直地區之自強隧道、北安路等，新北市包括五股地區五工路、五權路、五工一路、中興路一段、四維路，蘆洲三重地區之中山一路、三和路、集賢路、重陽橋等路線行經區位及鄰近道路區域，為瞭解北環段及南環段沿線所經之道路交通狀況，除道路幾何狀況外，本計畫亦蒐集及整理現有計畫路線沿線交通量資料，並於 104 年補充調查重要路段交通量，作為日後分析施工及營運階段交通衝擊之評估參考依據。其中道路服務水準等級表依臺灣地區公路容量手冊及臺北市政府交通局規範，各分區分析說明如下：

##### 一、文山木柵地區

(一)道路現況：彙整資料如表 4.1-1

1. 新光路二段：本道路座落於臺北市立木柵動物園前，目前現況路寬約 40 公尺，單側配置 2 線公車專用道及 1 線快車道與 1 線混合車道，道路中間布設公車專用道，路肩、樹穴間設置機車停車位，景美溪堤內親水公園旁亦提供部分停車空間，環狀線 Y1 車站與捷運文湖線動物園站於本路段上銜接，本區域交通十分便利。
2. 秀明路：秀明路二段經萬壽橋進入秀明路一段銜接木柵路二段，為進入貓空、政治大學、臺北市立動物園之主要道路，現況路寬約 20~22 公尺，秀明路二段中央為標線分隔，單側配置 1 線快車道 1 線混合車道，秀明路一段單側配置 1 線快車道及 1 線混合車道，木柵國小附近區域路面高差，雙向車流同一平面行駛，形成類似中央實體分隔。



資料來源：本規劃整理

圖 4.1-1 捷運系統環狀線北環段及南環段研究範圍相關道路及運輸系統區位分布示意圖

3. 木柵路：本道路為景美、新店地區來往木柵地區之主要幹道，單側配置 1 快車道 1 混合車道，除一段頭及二段尾等部分路段為 12 公尺道路外，大都為 22 公尺寬道路，且外側車道配置約有 7 公尺寬度，及提供路邊停車格位，木柵路為捷運系統環狀線規劃配置南環段之主要路線道路，與木新路均為木柵地區重要道路。
4. 木新路：木新路與木柵路大部分為平行道路，為新店地區來往木柵地區之主要幹道，單側配置 1 快車道 1 混合車道現況路寬約 20 公尺，部分路段提供路邊停車格位，與木柵路、秀明路可互為地區替代道路。
5. 永安街 22 巷：目前為雙向各一個混合車道，除公車停靠區外，路邊劃設有機車及小汽車停車位，限於道路使用及現有 15 公尺寬之道路現況，目前公車停靠站為往東單側停靠，並與指南路一段配對形成公車路線，屬地區性道路。
6. 寶元路一段：為雙向各一個混合車道，單側畫設小汽車停格，路寬約 14 公尺，屬地區性道路。

表 4.1-1 環狀線南環段文山木柵地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車格		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
新光路二段	40	V	V	3	1		實體分隔	捷運文湖線下方停車場
指南路二段	12	X	X		1		雙黃線	
秀明路一段	22	V			1		雙黃線/部分實體 高差分隔	路肩公車停靠區、汽車停車格
秀明路二段	20	V		1	1		雙黃線	路肩公車停靠區、汽車停車格
木柵路二段	22~12	V	V	1	1		雙黃線	外側車道汽車停車格
木柵路一段	12~22	V		1	1		雙黃線	外側車道汽車停車格
木新路二段	20	X		1	1		雙黃線	
永安街 22 巷	15	V	V	1			雙黃線	戲曲專科學校前 22M
寶元路一段	14	X	X	1			單黃線	外側單側停車格劃設
萬壽橋	30	X	X	2	1		雙黃線	
萬福橋	25	X	X	2	1	1	雙黃線	
景美溪橋	22	X	X	2		1	中央實體分隔	兩側人行步道

資料來源：本規劃整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計如表 4.1-2

1. 景美溪橋：本橋係提供前往新店及景美地區之主要道路，往返新店、景美，進入木柵地區的多數公車路線接須行經此橋，依其交通流量資料，上、下午尖峰該路段僅可維持 E 級道路服務水準為瓶頸路段。

表 4.1-2 環狀線南環段文山木柵地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 PCU	行駛速率 (km/hr)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
景美溪橋	上午	07:15-08:15	西	1,452	19.08	E	(105)	週三
		07:15-08:15	東	1,369	19.10	E		
	下午	17:45-18:45	西	1,168	33.79	C		
		17:45-18:45	東	1,421	19.09	E		
萬福橋	上午	07:30-08:30	北	423	43.74	A	(104)	週三
		07:30-08:30	南	1,066	33.79	C		
	下午	18:00-19:00	北	265	46.08	A		
		18:00-19:00	南	455	43.27	A		
萬壽橋	上午	07:15-08:15	西	832	41.86	A	(104)	
		07:15-08:15	東	785	42.32	A		
	下午	17:00-18:00	西	906	41.14	A		
		17:00-18:00	東	676	43.39	A		
木柵路一段	上午	07:15-08:15	西	1,785	17.34	F	(辛亥路交岔口)(105)	
		07:15-08:15	東	1,769	17.49	F		
	下午	18:00-19:00	西	1,537	18.92	F		
		18:00-19:00	東	1,517	19.07	E		
秀明路一段	上午	07:30-08:30	西	603	43.04	A	(萬壽橋)(105)	
		07:30-08:30	東	938	41.79	A		
	下午	17:15-18:15	西	732	42.62	A		
		17:15-18:15	東	568	43.11	A		
木柵路二段	上午	07:15-08:15	西	1,019	35.60	A	(興隆路口-木柵路)(103)	
		07:15-08:15	東	1,084	34.02	B		
	下午	17:00-18:00	西	971	36.27	A		
		17:00-18:00	東	710	39.95	A		
木新路(一)	上午	07:30-08:30	北	763	31.55	B	(秀明路口)(104)	
		07:30-08:30	南	589	36.41	A		
	下午	18:00-19:00	北	455	39.50	A		
		18:00-19:00	南	791	30.83	B		
木新路(二)	上午	07:30-08:30	西	1,198	32.27	B	(辛亥路七段)(104)	
		07:30-08:30	東	780	38.97	A		
	下午	18:00-19:00	西	1,052	34.51	B		
		18:00-19:00	東	798	38.72	A		

資料來源：1. 103年臺北市交通流量及特性調查。

2. 本計畫104年進行補充調查

3. 本規劃整理。

2. 萬福橋：本橋主要提供第二高速公路（國道 3 甲）萬芳交流道銜接新光路二段進入臺北市市立木柵動物園之道路，依其交通流量資料，除平日上午尖峰有利用往萬芳交流道的車流外，該路段可維持 A 級道路服務水準，可規劃為施工階段及完工後本區往高速公路之替代道路。
3. 萬壽橋：本橋為木柵地區通往貓空、政治大學、木柵動物園之重要聯通橋樑，依交通量調查顯示，該區域目前交通順暢正常。
4. 木柵路：本道路為景美、新店地區來往木柵地區之主要幹道，於萬芳路路口尖峰時間方向性明顯，評估應為上下班經高速公路往返木柵地區之車流，興隆路、辛亥路銜接木柵路原為進出木柵區域主要幹道，平時交通量即大，施工階段應儘量減少衝擊。
5. 木新路：本路為新店地區來往木柵地區之主要幹道，依據平常日的交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準一般為 B 級以上，上班尖峰服務水準為 C 級，經判斷應為上午尖峰時間木柵路三段舊市區車輛轉向往萬芳交流道之車流，惟其非位於環狀線南環段主線上，本路線仍可為大區域交通改道主要評估路線之一。
6. 永安街 22 巷：因屬地區性道路且路邊劃設有機車及小汽車停車位，限於道路使用現況 15 公尺寬，目前公車停靠站為往東單側停靠，並與指南路一段配對形成公車路線，尖峰時段交通狀況尚屬良好。

## 二、士林地區

### (一)道路現況：彙整資料如表 4.1-3

1. 百齡橋：橫跨基隆河上方，為臺北市通往社子地區及銜接新北市三重區之重要聯外道路之一，同時為淡水、關渡、北投地區進出臺北市西側之交通要道，現況路寬約 40 公尺，雙向各配置 5 線快車道與 1 線慢車道，採快慢分隔路權，由於橋之兩端均為臺北市之重要幹道，往東為承德路、往西為重慶北路，尖峰時段車流量龐大，為聯外橋樑中經常性之瓶頸路段之一。
2. 中正路：中正路以東北-西南方向貫穿士林區，聯繫臺北市重要南北向道路，如中山北路、文林路、承德路以及重慶北路等，往東/北可通陽明山、天母一帶，往西越過百齡橋可至社子地區，再越過重陽橋尚可至新北市三重，為臺北市銜接中山高速公路及通往三重、蘆洲之主要橫向幹道；中正路自士商路以東路段，路寬約 30 公尺，採中央實體分隔，單向配置 3 線快車道與 1 線混合車道，部分外側車道及路肩設置路邊停車格位，

士商路以西路段，路幅逐漸增加為 40 至 50 公尺道路，同樣採中央實體分隔，單向配置 3 線快車道與 1 線混合車道。

3. 福林路：福林路為通往仰德大道的主要聯絡道路，中正路-至善路段現況路寬約 25 公尺，採中央標線分隔，外側車道設置公車停靠區，單向配置 2 線快車道與 1 線混合車道。
4. 至善路：現況至善路路寬約 40 公尺，採中央綠帶分隔，沿線設有路邊停車格位，單向各配置 3 線快車道與 1 線混合車道，至善路二段至力行街以東單向配置 1 快車道 1 混合車道，路肩部分並提供路邊停車格位；自故宮路以東可通往內/外雙溪一帶，往西越過復興橋則可連接仰德大道通往陽明山地區，或利用忠誠路往天母地區，此外，穿越雙溪公園貫穿福林路還可銜接中山北路、中正路通往士林、北投地區。由於本區自然環境優美且至善路沿線觀光景點眾多（如陽明山國家公園、中影文化城、故宮博物院、原住民博物館、張大千紀念館等），每逢假日遊客絡繹不絕，導致假日尖峰時段路口車多擁擠。

**表 4. 1-3 環狀線北環段士林地區相關道路現況資料彙整**

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
百齡橋	40	x	x	5		1	雙黃線	機車有專用道及匝道
中正路(一)	30	V	V	3	1		中央實體	士商路以東，外側車道公車停靠區、汽車停車格
中正路(二)	40~50	x	x	3	1		中央實體	士商路以西，外側車道公車停靠區
福林路	25	x	x	2	1		雙黃線	外側車道公車停靠區
至善路一段	40	V	V	3	1		中央綠帶	路間提供混合車道
至善路二段	40	V	V	3	1		中央綠帶	路肩汽車停車格；力行街以東:1+1

資料來源：本規劃整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計如表 4. 1-4

1. 中正路：本道路為臺北市東、西向重要幹道，除連結士林北投地區通往市區，亦可經百齡橋、重新橋連通社子、三重地區，為臺北市銜接中山高速公路及通往三重、蘆洲之主要橫向幹道，依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準分別為 D 級及 C 級程度，雖已提供 6~8 線車道供雙向使用，然假日加上來往陽明山地區遊憩車輛，沿線仍車多擁擠。
2. 百齡橋：由於橋之兩端均為臺北市之重要幹道，尖峰時段車流量龐大，為聯外橋樑中經常性之瓶頸路段之一。依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準為 F 級，其原因係本橋之服務範圍尚廣，且為進出臺北市西側地區最直接之孔道，故服務水準偏低其來有自。

表 4.1-4 環狀線北環段士林地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 PCU	行駛速率 (km/hr)	服務水準	調查路口 (年度)
百齡橋	上午	07:30-08:30	西	3,350	23.33	D	承德路 (103)
		07:30-08:30	東	6,112	7.05	F	
	下午	17:30-18:30	西	4,506	13.05	F	
		17:30-18:30	東	4,469	13.20	F	
中正路(一)	上午	07:30-08:30	西	2,169	32.81	B	承德路 (103)
		07:30-08:30	東	3,735	20.58	D	
	下午	17:30-18:30	西	2,882	24.81	D	
		17:30-18:30	東	2,476	29.09	C	
中正路(二)	上午	07:45-08:45	西	852	40.77	A	文林路 (103)
		07:45-08:45	東	1,666	30.94	B	
	下午	17:30-18:30	西	1,182	37.02	A	
		17:30-18:30	東	1,229	36.63	A	
中正路(三)	上午	07:45-08:45	西	918	40.01	A	文林路 (103)
		07:45-08:45	東	1,772	28.24	C	
	下午	17:30-18:30	西	1,296	35.90	A	
		17:30-18:30	東	1,547	32.38	B	
福林路	上午	0730-0830	西	1,298	35.87	A	中正路 (103)
		0730-0830	東	1,909	25.89	C	
	下午	1715-1815	西	1,675	30.88	B	
		1715-1815	東	1,096	38.07	A	
至善路	上午	07:30-08:30	西	1,969	33.29	B	故宮路 (103)
		07:30-08:30	東	808	43.44	A	
	下午	17:15-18:15	西	2,380	28.17	C	
		17:15-18:15	東	867	42.96	A	

資料來源：1. 103年臺北市交通流量及特性調查。  
2. 本規劃整理。

3. 至善路：由於本區自然環境優美且至善路沿線觀光景點很多（如陽明山國家公園、中影文化城、故宮博物院、原住民博物館、張大千紀念館等），每逢假日遊客絡繹不絕。依據平日之交通量調查資料顯示，其服務水準維持在 C 級程度。

### 三、大直地區

#### (一)道路現況：彙整資料如表 4. 1-5

1. 自強隧道：分別佈設南、北向雙孔隧道，連接大直、雙溪地區，路寬各約 10 公尺，單向各配置二車道，穿過自強隧道往南方向可銜接大直橋通往臺北市中心區、往東方向則可銜接堤頂大道，快速通往松山、南港與汐止方向，為天母、士林地區對外之重要通道。
2. 北安路：本路段寬約 42 公尺，從自強隧道南側出口開始至環東快速道路（堤頂大道），本道路與銜接內湖路一段，隨捷運文湖線完工通車及市府自行車道規劃設置完成，本路段已完成路面復舊工作，目前單向配置有 3 線快車道及 1 線混合車道。

表 4. 1-5 環狀線北環段大直地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
北安路	42	X	X	3	1		高架橋下實體綠帶分隔	捷運文湖線完工；本區已完成道路復舊
自強隧道	10	X	X	2		1	雙向分流	雙孔獨立(單側 10M)

資料來源：本規劃整理。

#### (二)交通量現況：道路服務水準統計如表 4. 1-6。

1. 自強隧道：本隧道為天母、士林地區對外的重要通道，尖峰時間交通量龐大，服務水準分別為 E 級以下，且由於受制於隧道口北端故宮路線形不佳，南端隧道口之圓環車流相互干擾影響，導致自強隧道之服務水準不佳，為臺北市嚴重之交通瓶頸地點之一。
2. 北安路：本道路連接自強隧道與環東快道間，通勤時段自強隧道往返內湖方向車流較高，但因捷運文湖線通車，尖峰時間服務水準為維持 D 級以上。

**表 4. 1-6 環狀線北環段大直地區道路服務水準統計表**

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 PCU	行駛速 率 (km/hr)	服務 水準	調查路口 (年度)	備註
自強隧道	上午	08:00-09:00	北	1,820	23.85	D	自強隧道 (103)	往士林
		08:00-09:00	南	3,501	6.60	F		往中山
	下午	17:45-18:45	北	2,555	16.50	E		往士林
		17:45-18:45	南	2,022	22.12	D		往中山
北安路	上午	08:00-09:00	西	2,282	33.75	B	自強隧道 (103)	往內湖
		08:00-09:00	東	3,212	24.81	D		往圓環
	下午	18:00-19:00	西	2,763	28.64	C		往內湖
		18:00-19:00	東	1,907	37.02	A		往圓環

資料來源：1. 103 年臺北市交通流量及特性調查。  
2. 本規劃整理。

#### 四、五股地區

##### (一) 道路現況：彙整資料如表 4. 1-7

1. 五工路：五工路為新北產業園區主要道路，往北經五工一路連中山高速公路五股交流道，往東經疏洪道連通蘆洲，往南可聯絡日後新莊副都心及頭前重劃區，現況路寬約 24 公尺，依本計畫研究調查，道路含退縮 3 米綠帶寬度為 30 公尺，即可再自原有道路向兩側各拓寬 5 公尺。目前單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，本路段單側並有 3M 綠帶及 2M 人行道空間，目前為新北產業園區對外聯繫之主要幹道。
2. 五權路：本道路垂直五工路及五工路一段，為新北產業園區主要橫向聯繫道路，現況路寬約 30 公尺(五工路-五工二路)，部分採實體綠帶分隔，單向配置 1 線快車道與 1 線混合車道，路肩部分有路邊停車格位設置。
3. 五工一路：本道路位於二重疏洪道旁，經越堤道疏 9 號道路，為通往三重、蘆洲、五股行政中心之主要道路，因部分路段與五工路平行，可提供施工階段做為替代道路使用，現況路寬約 15 公尺，目前單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道。
4. 中興路一段：現況路寬約 18 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，本路往西南銜接中正北路，為五股區公所連絡三重地區道路連接四維路經越堤道可達新莊三重地區，亦可往東南聯通四維路往北穿越中山高速公路高架橋下方後可達蘆洲，為本區域主要聯絡道路。

5. 四維路：現況路寬約 18 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，本路往南銜接疏洪東路，為更寮地區連絡三重地區道路連接越堤道可達新莊三重地區，亦可往北聯通穿越中山高速公路高架橋下方後可達蘆洲，為本區域主要聯絡道路。
6. 其他：新北產業園區中共配置兩組配對單行道系統，分別為五權二路、三路及五權六路、七路，其中規劃路線行經之五權二路、三路配對單行現況路寬約 12 公尺，目前配置 1 線混合車道，並有路邊汽、機車停車格，於施工及營運階段將受影響，細部設計時須考量重新配置動線及停車規劃。

**表 4. 1-7 環狀線北環段五股地區相關道路現況資料彙整**

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
五工路	24	√	√	1	1		雙黃線	路邊停車
五權路	30	√	√	1	1		雙黃線	路邊停車
五工一路	15	√	x	1	1		雙黃線	路邊停車
五權二路	8	√	√		1		單行道	路邊停車
五權三路	8	√	√		1		單行道	路邊停車
中興路一段	18			1	1		雙黃線	
四維路	18			1	1		雙黃線	

資料來源：本規劃整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計表如表 4. 1-8

1. 五工路：本道路主要服務對象為新北產業園區業者營運需求及員工上、下班交通旅次，依交通量調查顯示，本路段上、下午尖峰時間方向性明顯，上午為進入工業區車流，下午為離開工業區，惟下午下班時間分散，尖峰時間服務水準較上午略有改善。
2. 四維路：本道路銜接疏洪東路及二重疏洪道越堤道路，為更寮地區重要連外道路，依交通量調查顯示，本路段上、下午尖峰時間方向性明顯，上午為進入二重疏洪道越堤道路車流，下午為離開二重疏洪道越堤道路，惟下午尖峰車流較為分散，尖峰時間服務水準較上午略有改善。

表 4. 1-8 環狀線北環段五股地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 PCU	行駛速率 (km/hr)	服務 水準	調查路口 (年度)
五工路 (一)	上午	07:45-08:45	北	2181	10.76	F	中山路(台 1 線平面) 路口(104)
		07:45-08:45	南	733	37.56	A	
	下午	17:15-18:15	北	810	36.26	A	
		17:15-18:15	南	1444	23.09	D	
五工路 (二)	上午	07:30-08:30	北	1656	20.69	D	五權三路圓環路 口(104)
		07:30-08:30	南	543	40.79	A	
	下午	17:15-18:15	北	584	40.49	A	
		17:15-18:15	南	1556	21.82	D	
四維路	上午	07:30-08:30	北	869	34.69	B	更寮國小 (105)
		07:30-08:30	南	2203	12.50	F	
	下午	17:30-18:30	北	2089	14.25	F	
		17:30-18:30	南	1496	22.50	D	

資料來源：1. 本計畫 104 年、105 年補充調查。  
2. 本規劃整理。

## 五、蘆洲三重區域

### (一)道路現況：彙整資料如表 4. 1-9

1. 中山一路：本路段銜接五股四維路，與蘆洲三重三和路為五股通往蘆洲三重必經之路，現況路寬約 15 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車。
2. 三和路：現況路寬約 22 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道。
3. 集賢路：現況道路約 25~30 公尺，單側配置 2 線快車道與 1 線混合車道，採中央分隔路型，集賢路自重陽橋下往西/南方向可銜接中山一路通往蘆洲方向，經三和路往東至三重區中心，為新北市三重地區之重要地區性道路。
4. 重陽橋：重陽橋為臺北市、新北市間之重要聯絡橋樑，現況道路路寬約 20 公尺，採中央分隔、與機車專用車道分隔路型，單側配置 2 線快車道與 1 線機車專用車道，於臺北端銜接中正路與環河北路，尖峰時段車流量大，經常導致車流回堵至三重端。

表 4. 1-9 環狀線北環段蘆洲三重地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
中山一路	15			1	1		雙黃線	路肩停車
三和路	22	X	X	1	1		實體分隔	
集賢路	25~30	V	V	1	2		綠帶	外側車道公車停靠區 部分汽車停車格
重陽橋	20	X	X	3		1	實體分隔	機車有專用道及匝道

資料來源：本規劃整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計表如表 4. 1-10

1. 重陽橋: 重陽橋為臺北市、新北市間之重要聯絡橋樑，於臺北端銜接中正路與環河北路，尖峰時段車流量大，經常導致車流行進回堵至三重端。依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段服務水準為 E 級，下午尖峰方向性較上午明顯。
2. 集賢路：為新北市三重地區之重要地區性道路，依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段服務水準維持在 A~C 級程度，且不論上、下午尖峰時間往北方向均較往南有更大車流，此情形反應三和路交通狀況較差，致使用路人傾向利用行車較為通暢之集賢路接環河路或由重陽橋、臺北橋等聯外橋樑離開蘆洲三重地區。

## 六、路廊交通分析

(一) 北環段路廊：彙整資料如圖 4. 1-2 所示

五股往返三重蘆洲地區交通瓶頸在四維路(F 級)，三重蘆洲往返士林地區交通瓶頸在重陽橋(E 級)及百齡橋(F 級)，士林往返內湖地區瓶頸在白強隧道(F 級)，顯示北環段環狀路廊道路存在多處瓶頸路段，道路服務水準不佳，亟需引進北環段捷運路線，以提高大眾運輸服務品質，降低私人運具之使用，減少道路交通量，提升道路服務水準。

(二) 南環段路廊：彙整資料如圖 4. 1-2 所示

文山地區往返新店地區交通瓶頸在木柵路一段(F 級)及景美溪橋(E 級)，顯示南環段環狀路廊道路存在瓶頸路段，道路服務水準不佳，此路段為行經南環段沿線多數公車行駛所必經路線，為提高大眾運輸服務品質，降低私人運具之使用，減少道路交通量，提升道路服務水準，亟需引進南環段捷運路線。且南環段路線經新店與環狀線第一階段路線銜接後，可快速抵達中和、板橋、新莊等地區，轉乘現有臺北都會區捷運路網，至臺北都會區各角落更為便捷。

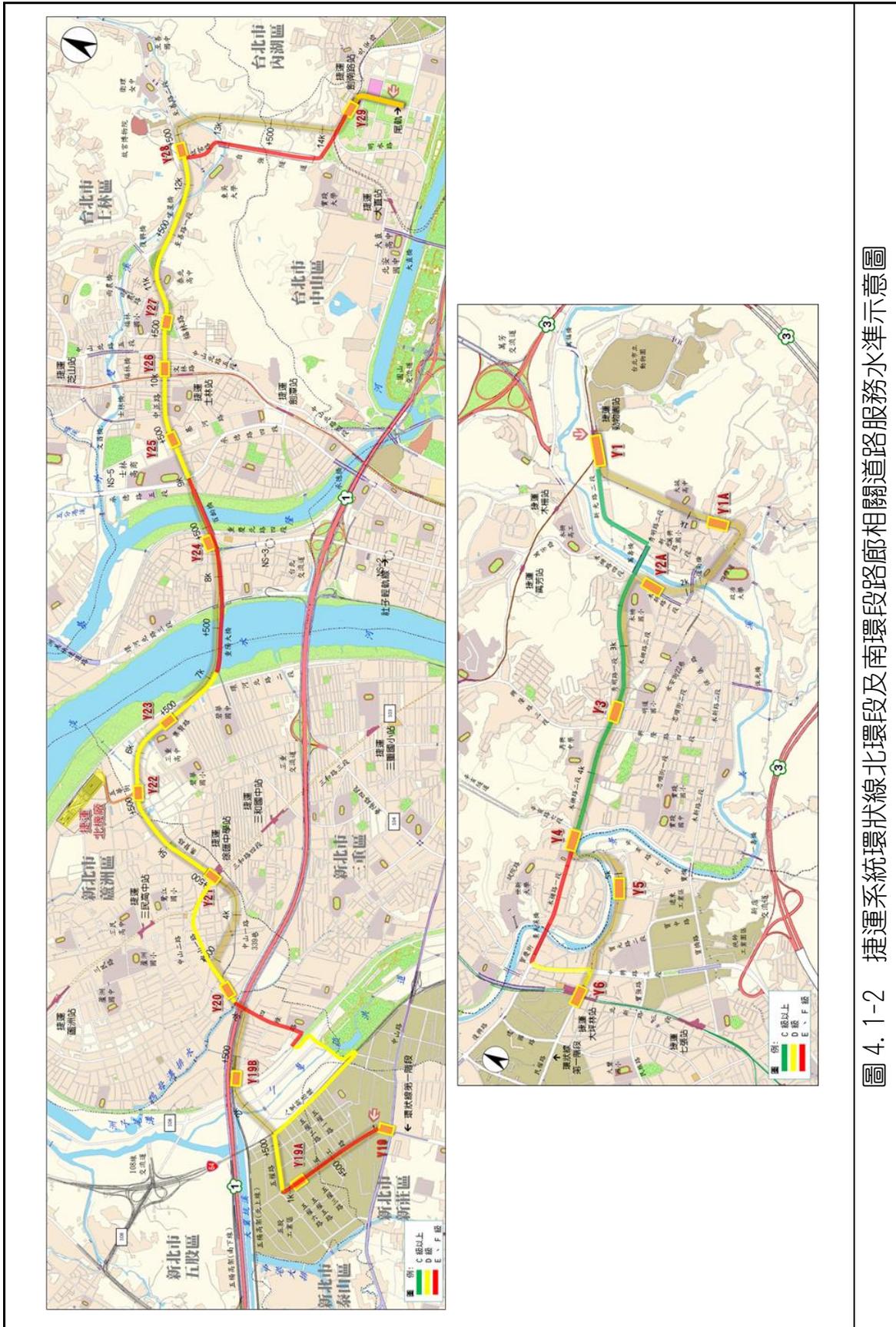
表 4. 1-10 環狀線北環段蘆洲三重地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 PCU	行駛速率 (km/hr)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
中山一路 (一)	上午	07:15-08:15	西	1656	23.50	D	徐匯廣場 (104)	
		07:15-08:15	東	543	42.17	A		
	下午	17:45-18:45	西	584	41.58	A		
		17:45-18:45	東	1556	24.46	D		
中山一路 (二)	上午	07:30-08:30	西	1150	32.66	B	溪墘公車站 (104)	
		07:30-08:30	東	1400	26.82	C		
	下午	17:30-18:30	西	1275	30.70	B		
		17:30-18:30	東	1322	28.59	C		
集賢路	上午	07:30-08:30	北	889	37.18	A	中山一路 路口(104)	
		07:30-08:30	南	1014	35.37	A		
	下午	17:45-18:45	北	979	35.88	A		
		17:45-18:45	南	1408	26.64	C		
重陽橋	上午	07:15-08:15	東	5682	15.65	E	重陽橋 (103)	往臺北
		07:15-08:15	西	3374	26.95	C		往三重
	下午	17:45-18:45	東	3035	31.03	B		往臺北
		17:45-18:45	西	4428	21.83	D		往三重

資料來源：1. 103 年臺北市交通流量及特性調查(重陽橋)。

2. 本計畫 104 年進行補充調查。

3. 本規劃整理。



## 4.1.2 大眾運輸系統現況

依據臺北地區聯營公車路線及本研究蒐集調查之資料，據以分析以瞭解在捷運系統環狀線北環段及南環段運輸走廊中，相關公車路線分布情形及此運輸走廊公車服務之密度，做為引進捷運系統環狀線時，對公車系統之衝擊依據並瞭解捷運系統施工時必要之因應，有關沿線臺北市聯營公車路線各分區資料說明如後。

### 一、文山木柵地區：本路段公車資料彙整如表 4.1-11，公車服務運能如表 4.1-12

- (一) 新光路：目前行駛新光路二段之公車共有 21 線，其中 6 條為捷運棕線（文湖線 4 線）及綠線（新店線 1 線）之轉乘接駁路線、1 條為小型公車路線、2 線為業者（指南客運）獨立營運路線、其他為一般聯營公車路線，最遠可達淡水、泰山。
- (二) 秀明路一段：目前行駛在秀明路二段之公車路線共有 4 線，其中 1 條為捷運棕線之轉乘路線、1 條為小型公車路線、2 線為一般聯營公車路線。
- (三) 木柵路：目前行駛在木柵路一、二段之公車路線共有 11 線，其中 3 條為捷運棕線之轉乘路線、8 線為一般聯營公車路線，可達石碇地區。
- (四) 木新路：目前行駛於木新路之公車路線共有 13 條公車路線行駛，其中 3 條為捷運棕線之轉乘路線、1 條為小型公車路線、8 線為一般聯營公車路線，可達深坑地區。

表 4.1-11 環狀線南環段文山木柵區域公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
動物園	新光路二段	236、282、294、295、237、611、676、679、793、933、1501、1503、綠 1、小 12、棕 3、棕 6、棕 11、棕 15、棕 18、棕 21
政大	指南路	236、237、282、295、530、611、676、679、1501、1503、棕 3、棕 5、棕 6、棕 11、棕 15、棕 18、棕 21、綠 1、小 10
永安街	永安街 22 巷	236、251、282、530、676、F627、棕 3、1501、1503、棕 6
中興公寓	木柵路二段	253、294、647、660、666、671、915、933、棕 6、棕 12
光輝路口	木柵路一段	253、294、647、660、666、671、915、棕 6、棕 12
遠東工業園區	防汛道路	目前無公車(欣欣客運總站)

資料來源：本規劃整理。

表 4.1-12 環狀線南環段文山木柵區域公車服務運能彙整表

路線	起訖	班次	105 年運量(人次)
236	東南科技大學-臺北車站	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：尖峰 10~15 分/離峰 10~15 分	7,691,337
237	捷運動物園站-捷運東門站	固定班次	150,412
251	東南科技大學-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分/離峰 15~20 分	4,370,412
253	景美女中-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分/離峰 15~20 分	2,204,546
282	動物園-圓環	平日：尖峰 10~15 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分/離峰 15~20 分	2,185,751
294	物園-仁愛國中	平日：0610 0640 0710 0800 0830 0930 1500 1530 1620 1650 1730 1830	88,831
295	動物園-臺北車站	固定班次	509,756
530	指南宮-捷運公館站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 20~30 分、假日：30 分	---
611	動物園站-松山車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,793,934
647	大崎腳-捷運市政府站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	1,758,911
660	深坑-圓環	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：1 固定班次	2,608,777
666	捷運景美站-石碇	固定班次	888,948
671	景美女中-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,006,717
676	動物園-行天宮	平日：0520 0720 1150 1410 1620、假日：0520 0720 1150 1410 1620	111,558
915	景美-捷運市府站	平日：尖峰 13~18 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	839,937
綠 1	新店-臺北市政府	平日：尖峰 7~10 分/離峰 12~20 分、假日：尖峰 15~20 分/離峰 20~30 分	2,984,346
小 12	捷運昆陽站-貓纜動物園站	固定班次	51,889
棕 3	捷運動物園-萬芳社區	平日：尖峰 15~23 分/離峰 22~30 分、假日：尖峰 30 分/ 離峰 60 分	178,627
棕 5	萬芳社區-指南宮	固定班次	202,611
棕 6	捷運動物園站-捷運市政府站	平日：尖峰 12 分/離峰 20 分、假日：20 分	2,150,571
棕 11	動物園-捷運公館站	固定班次	603,744
棕 12	景美-客家文化主題公園	固定班次	142,068
棕 15	捷運動物園站-貓空纜車	固定班次	331,759
棕 22	景美-青年路	平日：0630 0820 0930 1040 1200 1350 1520 1800 2100、 假日：0640 0820 0930 1040 1200 1350 1520 1800 2100	83,717
1501	五股-動物園	固定班次	--
1503	五股-動物園	固定班次	--
679	動物園-金龍寺	固定班次	360,044

資料來源：本規劃整理。

## 二、士林地區：本路段公車資料彙整如表 4.1-13，公車服務運能如表 4.1-14

- (一)中正路：目前行駛在中正路之公車路線共有 42 線，其中 8 條為捷運紅線之轉乘路線、4 線為內科通勤巴士、3 線為市民小巴、餘為一般聯營公車路線。
- (二)至善路：目前行駛在至善路一、二段之公車路線共有 17 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、2 條為捷運棕線之轉乘路線、2 條為小型公車路線、餘為一般聯營公車路線，這些路線一端在故宮一帶，另一端在北門、士林、新光醫院、榮總、士林地方法院等。
- (三)福林路：目前行駛在福林路之公車路線共有 23 線，其中 5 條為小型公車路線、6 條為捷運紅線之轉乘路線、餘為一般聯營公車路線。

表 4.1-13 環狀線北環段士林區域公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
社子里	延平北路六段	2、9、26、215、246、508、536、紅 7、紅 10、紅 15
士林區行政中心	中正路	255 區、206、223、250、300、302、303、304、508、536、557、601、618、620、68、紅 3、紅 7、紅 9、紅 10、紅 12、紅 15、紅 19、紅 30、市 12、市 8、內 17
士林捷運站	中正路	111、206、255 區、277、303、304、620 區、620、680、683、紅 12、紅 15、紅 30、S15、S16、S17、S18、S19、內 13、內 15、內 16、內 17、市 1、
泰北中學	福林路	109、206、255 區、260、260 區、300、303、304、557、620、680、683、S15、S16、S17、S18、S19、紅 3、紅 5、紅 10、紅 12、紅 15、紅 30、重慶幹線
外雙溪(至善)	至善路二段	300、304(承德、重慶)、紅 30、棕 13、棕 20、S18、S19、255 區
梅林新村	至善路一段	300、683、681、680、645、557、304(承德、重慶)、267、620、255 區、268、S18、S19

資料來源：本規劃整理。



表 4.1-14 環狀線北環段士林區域公車服務運能彙整表

路線	起訖	班次	105年運量(人次)
2	台北海院-臺大醫院	固定班次	197,350
9	社子國小-萬華	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	1,056,599
26	社子-行天宮	平日：0550 0730 0900 1020 1140 1300 1500 1630 1800 1930 2050 2200	69,255
68	洲美里-捷運劍潭站	固定班次	79,598
109	萬芳社區-陽明山	固定班次	321,842
111	新莊-陽明山	平日：尖峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分	362,344
206	天母-中華路	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	1,351,970
215	臺北海院-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：30 分	974,756
223	關渡-青年公園	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：20 分	4,135,782
246	普濟堂-東園	固定班次	98,677
250	後港里-永和	平日：0700 1000 1230 1600	34,343
255 區	雙溪-兒童樂園	平日：尖峰 8~10 分/離峰 12~15 分	1,513,716
260	陽明山-東園	固定班次	3,110,707
260 區	陽明山-臺北車站	固定班次	
267	捷運大湖公園站-天母	固定班次	699,329
268	大直-天母	固定班次	72,356
277	松德站-榮總站	平日：尖峰 4~06 分/離峰 10~15 分、假日：尖峰 20~30 分	4,362,630
300	故空-衡陽路	固定班次	67,027
302	關渡宮-萬華	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,228,904
303	捷運劍潭站-大坪尾	固定班次	398,465
304(承德)	故宮-永和	固定班次	241,736
304(重慶)	故宮-永和	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,480,262
508	泰山公有市場-大同之家	固定班次	7,277,390
536	台北海院-大同之家	固定班次	686,699
557	東吳大學-捷運劍潭站	固定班次	150,725
601	天母-東園	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：尖峰 15~20 分	6,223,199
618	新莊-士林	固定班次	62,495
620	國立科教館-中華科大	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 20~30 分	4,363,374
645	舊莊-榮總	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分	3,803,963
680	麟光-天母	固定班次	250,343
681	東湖-陽明山	固定班次	749,522
683	後港里-南港高工	固定班次	100,184
紅 3	社子-台北花市	固定班次	627,017
紅 5	捷運劍潭站-陽明山	平日：尖峰 4~8 分/離峰 8~15 分、假日：8~15 分	2,737,153
紅 7	捷運劍潭站-社子	固定班次	1,092,703
紅 9	蘆洲-捷運劍潭站	平日：尖峰 20 分/離峰 30 分、假日：30 分	1,244,856
紅 10	臺北海院-捷運劍潭站	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：12~15 分	1,598,863
紅 12	市立天文館-捷運石牌站	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	1,356,221
紅 15	天母-社子	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	1,134,853
紅 19	天母-士林	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：15~20 分	811,759
紅 30	故宮-捷運劍潭站	平日：尖峰 20 分、假日：60 分	858,246
棕 13	雙溪-捷運大直站	固定班次	510,024
棕 20	內科-故宮博物院	固定班次	57,218
S15	捷運劍潭站-擎天崗	固定班次	849,115
S16	捷運劍潭站-公館里	固定班次	194,391
S17	捷運劍潭站-新安里	固定班次	161,549
S18	捷運劍潭站-聖人瀑布	固定班次	395,536
S19	捷運劍潭站-平等里	固定班次	233,292
市民小巴 1	捷運劍潭站-風櫃嘴	固定班次	59,397
市民小巴 8	洲美-後港里	平日：尖峰分/離峰分、假日：尖峰分/離峰分	57,923
市民小巴 12	捷運芝山站-社子里	平日：尖峰分/離峰分、假日：尖峰分/離峰分	64,253
內科 13	天母-內湖科技園區	固定班次	--
內科 15	天母-內湖科技園區	固定班次	26,085
內科 16	北投-內湖科技園區	固定班次	81,496
內科 17	士林-內湖科技園區	固定班次	92,110

資料來源：本規劃整理。

### 三、大直地區：本路段公車資料彙整如表 4.1-15，公車服務運能如表 4.1-16

- (一) 士林自強隧道：目前經過自強隧道平行捷運系統環狀線之 7 條公車路線。
- (二) 北安路：目前行駛在至北安路之公車路線共有 33 線，其中 3 條為捷運紅線（北淡線 2 線）、棕線（1 線）及藍線（板南線 2 線）之轉乘路線、2 條內科通勤巴士、2 條南港軟體通勤巴士、餘為一般聯營公車路線，其中可達榮總、南港、天母、東湖等，加上捷運系統文湖線已於民國 98 年 7 月 4 日通車，本區域交通十分便利。

### 四、五股地區：本路段公車資料彙整如表 4.1-17，公車服務運能如表 4.1-18

- (一) 五工路：目前行駛在五工路之公車路線共有 7 線，其中 1 條為五股（鄉公所）免費接駁公車、其中 2 條為捷運橘線之轉乘路線、其餘為一般聯營公車路線。
- (二) 中興路一段：目前行駛在中興路一段之公車路線共有 3 線，其中 1 條為五股（鄉公所）免費接駁公車。
- (三) 五股四維路：目前四維路之公車路線有 8 條，其中 3 條為捷運橘線之轉乘路線。

### 五、三重蘆洲地區：配合捷運蘆洲線通車，於三重蘆洲地區新增 8 條公車路線，本路段目前公車資料彙整如表 4.1-19，公車服務運能如表 4.1-20

- (一) 中山一路：目前行駛在中山路一段之公車路線共有 10 線，其中 1 條為捷運橘線之轉乘路線、2 條為免費巴士、其餘為一般聯營公車路線。
- (二) 三和路：目前行駛在三和路之公車路線共有 14 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、3 線為業者（三重客運）獨立營運路線、其餘為一般聯營公車路線。
- (三) 集賢路：目前行駛在集賢路之公車路線共有 14 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、3 條為捷運橘線之轉乘路線、其餘為一般聯營公車路線，本路線之公車旅客因為捷運系統環狀線可與淡水線士林站交會，故未來如環狀線北段完成後應有部分公車旅客可轉乘捷運系統環狀線。

表 4. 1-15 環狀線北環段大直地區公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
捷運劍南路站	北安路	208、222、247、247 區、256、267、268、28、286 副、287 區、33、42、42 區、553、556、620、646 區、681、683、72、902、957、內 15、內 16、南軟(北投線)、南軟(天母線)、棕 20、紅 2、紅 3、紅 3 區、藍 20 區、藍 26、內湖幹線

資料來源：本規劃整理。

表 4. 1-16 環狀線北環段大直地區公車服務運能彙整表

路線	起訖	班次	105 年運量(人次)
28	大直-市政府	固定班次	179, 557
33	永春高中-大直美麗華	平日：尖峰 12~15 分/離峰 固定班次、假日：固定班次	1, 086, 732
42	大直-北門	固定班次	164, 029
42 區	大直-捷運圓山站	固定班次	63, 659
72	捷運麟光站-大直	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	1, 172, 953
208	中和-大直	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：10~15 分	4, 978, 370
222	內湖-衡陽路	平日：尖峰 7~10 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	2, 481, 370
247	東湖-衡陽路	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2, 126, 911
247 區	東湖-捷運圓山站	固定班次	270, 113
256	大直-松山車站	固定班次	54, 499
267	捷運大湖公園站-天母	固定班次	699, 329
268	大直-天母	平日：固定班次、假日：停駛	72, 356
287 區	東湖-臺北橋	平日：尖峰 5~8 分/離峰 10~15 分、假日：10~15 分	--
556	木柵象頭埔-捷運劍潭站	固定班次	492, 882
620	國立科教館-中華科技大學	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：20~30 分	4, 363, 374
646 區	東湖-捷運劍潭站	平日：固定班次、假日：停駛	106, 147
681	東湖-陽明山	固定班次	749, 522
683	後港里-南港高工	固定班次	100, 184
902	麟光站-捷運石牌站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：30 分	1, 785, 885
內科 15	天母-內湖科技園區	平日：固定班次、假日：停駛	26, 085
內科 16	北投-內湖科技園區	平日：固定班次、假日：停駛	81, 496
南軟(天母線)	天母-南港軟體園區	平日：固定班次、假日：停駛	17, 027
南軟(北投線)	新北投-南港軟體園區	平日：固定班次、假日：停駛	--
紅 2	汐止社后-捷運圓山站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	1, 600, 168
紅 3	社子-台北花市	平日：停駛、星期六及除夕：固定班次	627, 017
紅 3 區	社子站-內湖科技園區	固定班次	544, 986
棕 20	內科-故宮博物院	固定班次	57, 218
藍 20 區	大直-捷運昆陽站	固定班次	398, 839
藍 26	舊宗路-捷運市政府站	固定班次	1, 073, 241
286 副	福德街-行天宮	固定班次	--
553	東湖-捷運劍南路站	平日：固定班次、假日：停駛	--
957	淡海新市鎮-捷運劍南路站	平日：尖峰 10~20 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	--
內湖幹線	東湖-衡陽路	平日：尖峰 4~6 分/離峰 5~10 分、假日：10~15 分	29, 440

資料來源：本規劃整理。

**表 4. 1-17 環狀線北環段五股地區公車資料彙整表**

調查站位	道路名稱	公車路線
標準廠房	五工路	520(三重客運)、835、982、982 區、橋 17、橋 21、F223
鴨母港	中興路一段	640、641、F222
大同新村	四維路	14、261、274、806、816、橋 16、橋 17、橋 25

資料來源：本規劃整理。

**表 4. 1-18 環狀線北環段五股地區公車服務運能彙整表**

路線	起訖	班次	105 年運量(人次)
14	蘆洲-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	6,062,741
261	蘆洲-市政府	固定班次	112,495
274	蘆洲-臺北車站	平日：15~20 分、假日：固定班次	858,296
520	新北產業園區-捷運民權西路站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	902,000
640	五股-捷運臺大醫院	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,272,000
641	五股坑-臺北車站	固定班次	255,449
806	板橋-蘆洲	平日：尖峰 12~15 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	1,430,000
816	三重-捷運士林站	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	1,078,000
835	五股工業區-捷運台大醫院站	固定班次	434,000
982	新北產業園區-捷運大坪林站	平日：尖峰 6~10 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	3,120,000
982 區	新莊-府中	06:35 17:30	61,000
F222	陸光站-御史路	固定班次	602,272
F223 工業	臺北車站-五股	固定班次	
橋 16	三重-捷運三民高中站	平日：60 分、假日：90 分	34,000
橋 17	新北產業園區-捷運三民高中站	平日：尖峰 15 分/離峰 20~60 分、假日：尖峰 45~60 分	415,000
橋 21	迴龍-中港	平日：尖峰 12~15 分/離峰 20~30 分、假日：尖峰 20~60 分	884,000
橋 25	蘆洲-捷運三重國小站	固定班次	45,000

資料來源：本規劃整理。

表 4.1-19 環狀線北環段蘆洲三重地區公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
寶隆工業區	中山一路	14、232、508 區、806、816、927、928、F222、F311、橋 13
溪墘	三和路	221、225、225 區、232、232 副、232 快、306、508、508 區、內科 6、紅 9、1202(原三重客運(淡海至板橋))、1205(原三重客運(觀音山至北門))、1207(原三重客運(公西至北門))
尼加拉瓜公園	集賢路	811、815、816、926、926 副、927、928、F313、F316、橋 13、橋 19、紅 9
五華街站	集賢路	811、815、816、926、926 副、927、928、紅 9、橋 13、橋 19
五華國小	集賢路	508、508 區、669、811、815、816、紅 9、橋 18

資料來源：本規劃整理。

表 4.1-20 環狀線北環段蘆洲三重地區公車服務運能彙整表

路線	起訖	班次	105 年運量(人次)
14	蘆洲-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	6,062,741
221	蘆洲-臺北車站	平日：尖峰 12~15 分/離峰 15~20 分	2,220,262
225	蘆洲-民生社區	平日：尖峰 5~8 分/離峰 12~15 分、假日：15~20 分	3,835,316
225 區	蘆洲-松山機場	0700 1900	49,003
232	蘆洲-松山車站	固定班次	5,759,740
232 副	蘆洲-松山車站	平日：尖峰 7~10 分/離峰 10~15 分、假日：15~20 分	3,538,974
232 快	蘆洲-松山車站	0715 1630	35,114
306	蘆洲-凌雲五村	平日：尖峰 6~10 分/離峰 12~15 分、假日：15~20 分	8,556,159
508	泰山公有市場-大同之家	固定班次	7,277,390
508 區	蘆洲-惇敘高工	平日：尖峰 3~6 分/離峰 7~10 分、假日：8~15 分	1,862,759
669	三重-市政府	固定班次	304,488
806	板橋-蘆洲	平日：尖峰 12~15 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	1,430,000
811	蘆洲-聯合醫院中興院區	平日：尖峰 10~15 分/離峰 20~30 分、假日：20~30 分	1,488,000
815	三重-故宮博物院	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	2,035,000
816	三重-捷運士林站	平日：尖峰 10~12 分/離峰 15~20 分、假日：15~20 分	1,078,000
926	三重-板橋	固定班次	93,000
926 副	三重-板橋	平日：06:15 09:00 12:00 15:00 18:00	--
927	三重-八里	平日：尖峰 10~15 分/離峰 15~30 分、假日：20~30 分	1,058,000
928	三重-八里	固定班次	127,000
1202	淡海-板橋	尖峰 10~15 分/離峰 20~30 分	--
1205	觀音山-北門	固定班次	--
1207	公西-北門	固定班次	--
F222	陸光站-御史路	固定班次	602,272
F311	蘆洲國小-蘆洲區公所	固定班次	58,342
F313	中山一路 166 號-蘆洲派出所	固定班次	15,460
F316	蘆洲國小忠孝路-鷺江國小	固定班次	89,118
內科 6	蘆洲站-內湖科技園區	固定班次	56,270
紅 9	蘆洲-捷運劍潭站	平日：尖峰 20 分/離峰 30 分、假日：30 分	1,244,856
橋 13	三重-五股	平日：尖峰 20 分/離峰 30~60 分、假日：30~60 分	277,000
橋 18	蘆洲-五華街	平日：尖峰 15~20 分/離峰分、假日：30~40 分	290,000
橋 19	三重-五股	平日：尖峰 10~15 分/離峰 15~20 分、假日：尖峰 15~20 分	1,134,000

資料來源：本規劃整理。

## 六、北環段、南環段沿線 Ubike 周圍 500 公尺服務據點狀況：各區站位資料彙整如表 4. 1-21

整體而言場站周圍有 1~4 個服務據點。

表 4. 1-21 北環段、南環段沿線 Ubike 服務據點彙整表

分區	場站周圍服務據點
文山木柵區	捷運動物園站(2 號出口)、國立政治大學、文山行政中心、考試院、捷運大坪林站
士林區	福林公園、中正基河路口、臺北市立天文館
大直地區	捷運劍南路站(2 號出口)
五股地區	德音國小
蘆洲三重地區	進安公園、新北高中、重陽公園、捷運徐匯中學站(1 號出口)

資料來源：本規劃整理。

### 4. 1. 3 重要旅次發生點至重要聯外據點之現況旅行時間

本計畫計算研究範圍重要旅次點間使用大眾運輸及私人運具之旅行時間如表 4. 1-22 所示。表中顯示現況文山地區(政大)、五股地區(新北產業園區)、三重蘆洲地區(徐匯中學)、士林地區(故宮博物院)及內湖地區(內湖科技園區)間之往來交通之大眾運輸旅行時間皆相當長，表示大眾運輸之可及性差，同時大眾運輸旅行時間明顯高於私人運具時間，造成往來交通使用私人運具比率偏高，而南北環第二階段捷運系統之興建可大幅提高文山、五股、三重蘆洲、士林、內湖等地區大眾運輸之可及性，有效降低大眾運輸之旅行時間，抑制私人運具使用，減少相關道路交通量，因此環狀捷運系統之引進有其急迫性與必要性。

表 4. 1-22 重要旅次發生點至重要聯外據點旅行時間彙整表

單位：分鐘

旅行時間	方案別	大眾運輸	私人運具
政大-臺北火車站		50	28
政大-板橋火車站		60	35
政大-新北產業園區		120	36
新北產業園區-內湖科技園區		70	30
新北產業園區-三重蘆洲地區		65	16
新北產業園區-淡水及淡海新市鎮		120	40
徐匯中學-板橋火車站		42	23
徐匯中學-內湖科技園區		50	25
徐匯中學-政大		85	35
故宮博物院-臺北火車站		50	35
故宮博物院-政大		70	50
故宮博物院-三重蘆洲地區		55	40

資料來源：本計畫整理。

## 4.2 基年旅次特性分析

### 4.2.1 基年旅次分布

本計畫以臺北市政府捷運工程局之「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立 (TRTS-IV)」旅次分布資料為基礎，利用民國 103 年社經資料調整本計畫所建立之運輸需求模式，推估基年民國 103 年家工作、家就學、家其他與非家旅次起訖分布，分析研究範圍旅次之分布型態。所採用之旅次分布九大分區系統，如表 4.2-1 所示。

表 4.2-1 旅次分布涵蓋範圍說明

分區	涵蓋行政區
1. 臺北市中心一區	大同區、中山區
2. 臺北市中心二區	松山區
3. 臺北市中心三區	萬華區、中正區
4. 臺北市中心四區	大安區、信義區
5. 三重新莊蘆洲	新北市之三重區、新莊區、樹林區、五股區、蘆洲區、泰山區、八里區、林口區、桃園市龜山區
6. 雙和板橋	新北市之中和區、永和區、板橋區、土城區、三峽區、鶯歌區
7. 文山新店烏來	文山區、新北市之新店區、深坑區、烏來區、石碇區、坪林區、雙溪區、平溪區、貢寮區。
8. 士林北淡	士林區、北投區、新北市之淡水區、三芝區、石門區、金山區、萬里區。
9. 內湖港汊區	內湖區、南港區、及新北市之汐止區、瑞芳區

資料來源：本規劃整理。

本研究推估基年目標年晨峰時段 (AMPD) 與全日臺北都會區 9 大分區間旅次往來之旅次分布詳晨峰時段之表 4.2-2 及圖 4.2-1 與全日之表 4.2-3 及圖 4.2-2，本研究臺北都會區於晨峰時段產生有 239.66 萬人旅次，全日產生 1,355.84 萬人旅次 (人口 681 萬人，產生率 1.99 旅次/日-人)，由旅次分布圖表可以看出臺北都會區以臺北市中心區為旅次分布之重心，外圍之運輸廊帶也與市中心區形成相當高度之依存關係，以晨峰時段旅次量資料來看，臺北市中心區總旅次吸引量佔都會區旅次總量 46%，其中的 62% 是吸引外圍各大運輸廊帶進入，而外圍各大分區間也形成一環型運輸旅次需求帶，此一旅次分布情形，套用環狀線之環型路網架構串連以臺北市中心區輻射狀向外佈設各捷運線，正得以滿足臺北都會區各方向旅次分布之需求。

表 4.2-2 基年臺北都會區晨峰時段旅次 PA 矩陣

單位：萬人次

起 \ 迄	臺北市 中心一	臺北市 中心二	臺北市 中心三	臺北市 中心四	三重新 莊蘆洲	雙和 板橋	文山新 店烏來	士林 北淡	內湖 港汊區	合計
臺北市 中心一	5.24	1.40	1.11	1.72	0.69	0.52	0.45	1.54	1.01	13.68
臺北市 中心二	1.97	2.24	0.38	1.53	0.26	0.21	0.30	0.44	1.05	8.38
臺北市 中心三	2.22	0.79	2.96	2.82	0.71	1.35	0.69	0.70	0.62	12.86
臺北市 中心四	3.58	2.25	1.96	9.23	0.66	1.05	1.35	0.86	1.92	22.86
三重新 莊蘆洲	5.50	2.11	3.03	3.28	25.00	5.93	1.07	3.32	1.75	50.99
雙和 板橋	6.05	2.47	6.20	7.71	6.08	19.89	2.98	1.65	2.05	55.08
文山新 店烏來	3.05	1.54	2.16	4.20	0.81	2.21	6.42	0.78	1.38	22.55
士林 北淡	5.73	1.46	2.02	2.54	1.68	0.80	0.49	11.47	1.94	28.13
內湖 港汊區	2.92	2.42	0.91	3.54	0.62	0.63	0.96	1.23	11.90	25.13
合計	36.26	16.68	20.73	36.57	36.51	32.59	14.71	21.99	23.62	239.66

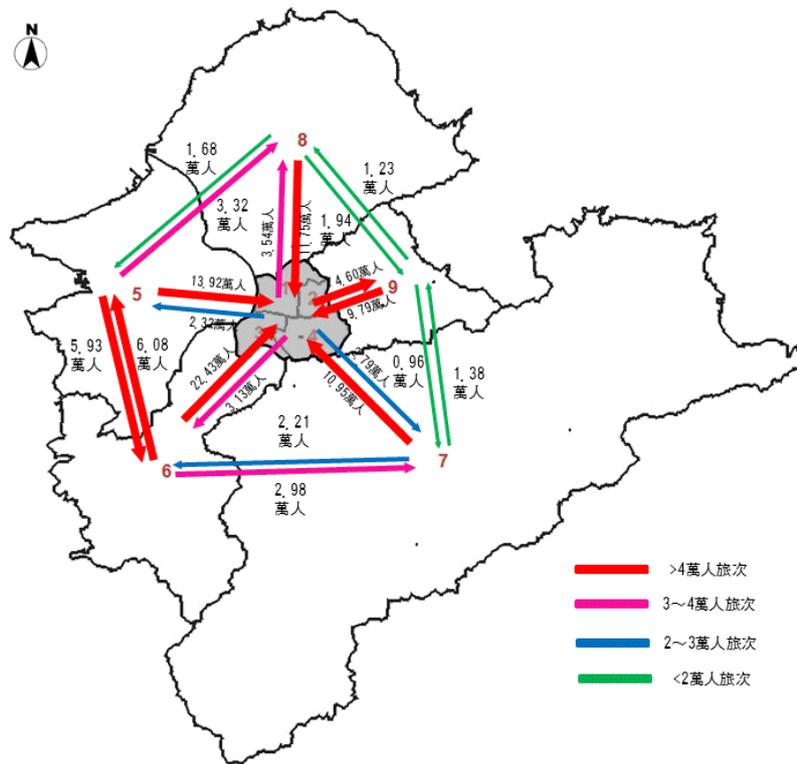
資料來源：本規劃整理。

表 4.2-3 基年臺北都會區全日旅次分布矩陣

單位：萬人次

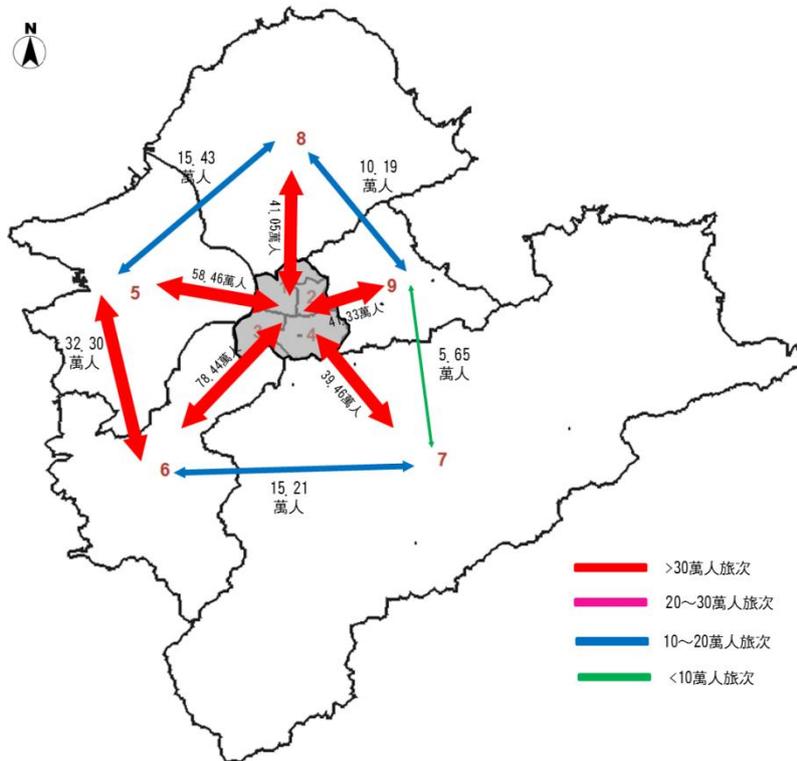
起 \ 迄	臺北市 中心一	臺北市 中心二	臺北市 中心三	臺北市 中心四	三重新 莊蘆洲	雙和 板橋	文山新 店烏來	士林 北淡	內湖 港汊區	合計
臺北市 中心一	26.85	9.24	9.65	14.91	19.38	21.03	9.03	17.75	12.06	139.90
臺北市 中心二	9.24	12.75	4.00	10.94	9.38	9.75	5.66	6.04	9.42	77.18
臺北市 中心三	9.65	4.00	19.66	14.67	13.53	22.56	8.40	7.41	4.94	104.82
臺北市 中心四	14.91	10.94	14.67	48.85	16.17	25.10	16.37	9.85	14.91	171.77
三重新 莊蘆洲	19.38	9.38	13.53	16.17	123.91	32.30	6.40	15.43	8.28	244.78
雙和 板橋	21.03	9.75	22.56	25.10	32.30	107.97	15.21	8.17	7.69	249.78
文山新 店烏來	9.03	5.66	8.40	16.37	6.40	15.21	32.37	3.79	5.65	102.88
士林 北淡	17.75	6.04	7.41	9.85	15.43	8.17	3.79	58.42	10.19	137.05
內湖 港汊區	12.06	9.42	4.94	14.91	8.28	7.69	5.65	10.19	54.54	127.68
合計	139.90	77.18	104.82	171.77	244.78	249.78	102.88	137.05	127.68	1,355.84

資料來源：本規劃整理。



資料來源：本規劃整理。

圖 4.2-1 基年臺北都會區晨峰時段外圍區域旅次產生吸引分布圖



資料來源：本規劃整理。

圖 4.2-2 目標年臺北都會區全日旅次分布圖

## 4.2.2 機車減量政策

臺北都會區平常日私人運具使用比率為 73.92%，大眾運輸為 26.08%，其中外圍地區大眾運輸使用比率為 24.00%，相較於都會區大眾運輸平均使用比率 26.08%，及與臺北市中心之大眾運輸使用比率 29.87% 比較仍顯偏低，亟需加強大眾運輸之規劃。

臺北都會區現況使用私人運具比例仍偏高(74%)，為提升捷運效益，將由兩方面著手，一方面加強私人運具使用之「推力」，抑制私人運具之使用，另一方面提高大眾運輸之「拉力」，提升大眾運輸的便利性，改善大眾運輸之服務品質，吸引民眾由私人運具轉移使用大眾運輸。其中，在推力部分，考量目前臺北都會區機車使用率偏高(39%)，且機車衍生之噪音、汙染、事故問題嚴重，故將著重於機車減量，而拉力部分，則強化公車、自行車與捷運之整合。

### 一、降低機車持有

為達機車減量，未來將設法降低燃油機車持有，降低民眾添購新車之慾望，並增加報廢或停止使用現有車輛之意願。根據資料，二行程與老舊機車所排放污染物的量是四行程機車的數倍之多，故考量新型機車經改良後所造之空氣汙染較老舊機車低，降低燃油機車之持有將於老舊機車優先實施。主要作法乃增加老舊機車使用上的不便，故將協調相關單位評估實施老舊車輛之定期檢驗，除現行 5 年以上機車在過戶時須實施臨時檢驗外，訂定老舊機車定期全車檢驗之相關規則，將老舊機車之定期檢驗納入例行工作。此外，配合提高監警聯合稽查之頻率，加強舉發未定期參加全車檢驗之車輛。除上述管制手段外，另一方面可提高報廢機車之回收獎勵，如：檢討提高二行程機車之回收獎勵金（目前只補助 1500 元）。此外，依現行規定，機車在出廠 5 年後，須每年完成排氣定期檢驗，然機車隨使用年份之增加，其造成之排氣汙染可能增加，故老舊機車之排氣管制理應有所調整。未來將協調相關單位訂定老舊機車與新購機車不同之排氣定檢年限，增加老舊機車排氣定檢之頻率，並透過頻繁之路邊排氣攔檢並處罰未定檢車主，加強策略之落實。

### 二、抑制機車使用

除降低機車持有外，在現有機車方面，將設法降低機車之使用頻率。實施策略包括提高機車使用成本、管制機車使用範圍及加強機車違規執法。在提高機車使用成本方面，目前將實施機車停車收費，並規劃由具有便利大眾運輸之地區(如：捷運站周邊)優先實施。收費方式亦將以計次收費為主，並將考量民眾接受度等實施狀況調整採取計時收費或採尖、離峰差異費率。

在管制機車使用範圍方面，未來將考量於具有便利大眾運輸但經常呈現交通擁擠之區域，管制機車進入範圍或時段。另逐步推動機車退出騎樓及人行道，並調整減少路邊機車停車格，以整頓機車停車秩序。此外，將配合加強機車違規執法，協調警察單位加強取締動態違規（如：闖紅燈、違規右轉、左轉等）之機車。並強化違規停車取締作業，確實執行違規停車之拖吊作業，另配合檢討提高拖吊車輛移置保管費用。

藉由上述策略，設法將以往機車未能付出之外部成本內部化，增加機車使用之阻力，提升抑制機車使用之效果。

### 三、提倡優質替代運具

目前臺北市與新北市市已陸續改善自行車相關軟、硬體設施，希望藉由提供良好的自行車使用環境，吸引民眾騎乘自行車轉乘捷運或公車，替代目前使用機車之短程運輸。後續將持續改善、建置自行車相關設施，包括自行車路網、自行車停車架，設置YouBike，以增加使用自行車之吸引力，提升民眾使用自行車之意願。

### 4.3 運輸系統建設計畫

捷運系統環狀線北環段及南環段係跨文山、新店、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山等八個行政區，為利相關重大建設計畫之配合與避免計畫衝突，彙整交通相關計畫如圖 4.3-1 及表 4.3-1 所示。



資料來源：本規劃整理。

圖 4.3-1 相關計畫位置示意圖

表 4.3-1 相關重大交通建設計畫

類別	編號	計畫名稱	說明	對本計畫影響	備註
軌道系統	1	捷運環狀線第一階段	<ul style="list-style-type: none"> <li>環狀線第一階段自新店大坪林站以地下沿新店民權路過中正路後出土，續以高架沿中和景平路、中山路、板南路、板橋板新路、縣民大道至板橋火車站、文化路、民生路、新莊思源路、終於五工路（自新店線大坪林站交會站起至新莊新北產業園區段），共 15.4 公里，14 車站（地下 1 站，高架 13 站），1 座機廠（新店十四張農業區）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>與本計畫在新店線大坪林站處銜接</li> <li>與本計畫在 Y19 車站於五工路銜接</li> </ul>	107 年底完成。
	2	桃園國際機場聯外捷運系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計畫路線由臺灣桃園國際機場第二期航站往東至台北車站特定專用區，往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口，全長 51.03 公里，共設二十二個車站，二座機廠。</li> <li>機場捷運系統興建完成後，將以軌道運輸系統串聯臺灣桃園國際機場至高鐵/臺鐵車站、臺北捷運淡水線、板南線及未來的新莊線、環狀線，形成更完備、更便捷的複合運輸系統。</li> </ul>	與捷運系統環狀線於 Y19 車站交會站內轉乘	106 年 3 月 2 日通車
	3	捷運中和新蘆線	<ul style="list-style-type: none"> <li>新莊線路線自古亭站起，北經杭州南路轉信義路、新生南路、松江路、民權東、西路至三重、新莊，全長約 19.7 公里，設 16 座車站，全線採地下方式建造，另設有 1 座機廠。</li> <li>蘆洲線東起臺北大橋西北側三重區三和路一段與環河北路交叉口之捷運新莊線道岔交會處，沿三重區三和路、蘆洲區中山一路轉三民路，至環河路前沿水溝溝 U 型迴轉，於蘆洲抽水站附近，跨越水溝溝抵達蘆洲機廠，全長約 6.4 公里，設 5 座車站，全線採地下方式建造，另設有 1 座機廠。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>與捷運系統環狀線於思源路、中正路口交會規劃站內轉乘</li> <li>與捷運系統環狀線於集賢路、中山一路口交會規劃站內轉乘</li> </ul>	除新莊機廠外全線已通車
	4	社子、士林、北投區域輕軌路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>依臺北市府捷運工程局規劃分成東西及南北兩線，呈十字交叉。</li> <li>東西線由捷運淡水線芝山站起向西延伸，跨基隆河進入社子島。</li> <li>南北線由捷運淡水線北投站附近起，經關渡地區後沿重慶北路，至民權西路口接捷運新莊線。</li> </ul>	該案計畫區南界為中正路，而本規劃範圍北環段路線沿既有道路中正路地下化布設，規劃站內轉乘	104 年 1 月起，市府團隊針對社子島開發計畫研析其他替選方案，俟其定案後，本局將配合區域發展與機廠用地問題，重新檢討社子輕軌計畫。
	5	五股泰山輕軌	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線起於三重區集賢路側北側綠帶，沿蘆洲地區 1-5 號銜接 11-14、1-9、號計畫道路至中正路，再轉至蘆洲線蘆洲站北側公園用地跨三民路後沿三民路西行，並跨越成蘆大橋西南側匝道及二重疏洪道右岸堤防，續沿成蘆大橋西側及左岸堤防道路上高架布設，並於新城五路/成功路路口穿越八里新店線高架橋進入洲子洋成功路，至成功路與新五路路口後轉至新五路西側，南行跨越國道 1 號後沿泰山地區北側農業用地西側行進至塹仔圳公園用地，再轉接貴子坑大排南側 30 公尺都市計畫道路，於公五/公兼體用地左轉跨越貴子坑大排至泰山地區之新北大道五段西側設置終點站，與機場捷運線 A5a 站轉乘，全長約 11.63 公里，共設 11 座車站 1 處機廠。</li> </ul>	與環狀線北環段 Y22 站規劃站外轉乘	由新北市政府辦理可行性報部審核中。
	6	臺北市東側南北向捷運系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>起自環狀線北環段劍南路站，全線採地下方式經敬業三路、沿樂群二路後轉進瑞光路，於瑞光宅後，西轉進陽光街 321 巷南方坡地，通過國 1 後進入舊宗路，經成美橋、南港路至松山新店線松山站（松山車站），後經松山路行經板南線永春站、沿松德路後轉松德路 168 巷經興雅國中與博愛國小後，轉至松仁路抵達淡水信義線象山站，再續往南行進入山岳隧道，路線略平行於信義快速道路，經過國 3 甲萬芳交流道後穿越景美溪至文湖線動物園站與環狀線南環段銜接。路線全長約 13.12 公里，共設 10 座地下車站及一座地下機廠。</li> </ul>	接續環狀線北環段及南環段，建造型式則與南環段及北環段一致之地下型式，俾接續南環段 Y1 站及北環段 Y29 站之隧道與軌道，形成一系統整合、營運整合及維修整合的全環路線。	辦理可行性研究作業中
公路系統	7	快速道路系統 新北市特二號道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>北起五股區洲后路及成泰路交叉口附近，行經國道 1 號五股交流道，南迄國道 3 號土城交流道（主線）及中和交流道（中和支線），連接新莊、五股、板橋、土城及中和等地區，主線長約 16.6 公里；支線長約 4.5 公里。</li> </ul>	該案位於捷運系統環狀線 Y10 至 Y20 車站路段之西側	完工通車
	8	新北市側環河快速道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>為臺北都會區環河快速道路一部分。</li> <li>計畫路線包括淡水河、大漢溪及新店溪，通過三重、板橋、中和、永和、新店等地區，路線自三重龍門路口起至新店安和路（縣道 111 線）止，全長約 23 公里。</li> </ul>	該計畫在秀朗橋頭與捷運系統環狀線相交，且預留 16 公尺淨空，以利環狀線穿越	完工通車

資料來源：本規劃整理。

## 4.4 路線定位及功能

在永續發展與節能減碳之總體發展目標下，優先發展大眾運輸已為政府既定之政策方向，透過大眾運輸層級架構的規劃，於不同服務需求的發展地區，提供適能、適性與合宜經濟之服務。而現階段，捷運建設更負擔了整合城市運作、提升發展效率的功能，捷運系統環狀線全線橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林及中山等 10 個行政區，以下就臺北都會區整體捷運路網發展、環狀線北環段及南環段周邊地區發展兩方面，提出環狀線北環段及南環段之功能定位及推動必要性。

### 一、臺北都會區整體捷運路網發展

臺北市政府捷運工程局於 76 年成立後，參酌各界對路網路線之意見，參考區域計畫單位之研究及都會區空間結構之發展，進行路網型態替選方案與優劣分析之研究，於 80 年完成之「臺北都會區大眾捷運系統後續發展路網評估報告」建議之路網，即在台北都會區捷運初期路網的架構下，將新莊線及蘆洲支線、松山線、信義線、環狀線、機場線等列入路網架構進行評估，並於 82 年獲交通部核備同意。

82 年核備之「臺北都會區大眾捷運系統後續發展路網評估報告」建議之路網，基於臺北都會區捷運路網在臺北市中心區以格狀路網連接重要之幹道，再往外沿重要廊帶以輻射狀路線向外擴展，而環狀線之規劃構想係規劃以環型路線串連臺北都會區輻射捷運路線，構成臺北都會區整體捷運路網，透過交會轉乘達到便捷運輸的目的，有效縮短捷運旅次時間。

臺北捷運環狀線規劃原由臺北縣政府（後改制為新北市政府）主辦，辦理相關規劃作業提報中央審查，行政院於 93 年 3 月 26 日核定本計畫分二階段興辦，優先辦理第一階段路線，至第二階段路線（北環段與南環段）則視第一階段路線辦理情形再行報核。

環狀線北環段與南環段為捷運整體路網架構之一部分，已完成可行性研究經中央審查通過，行政院已同意該路線納入臺北捷運整體路網具有可行性，本計畫路線完成綜合規劃並已考量路網整合規劃課題，如車站轉乘、機廠資源共用及系統相容。

捷運系統環狀線全線橫跨臺北市與新北市之行政轄區，包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林及中山等 10 個行政區，並可串聯已通車營運之捷運松山新店線、中和新蘆線、板南線、淡水信義線、文湖線及桃園國際機場捷運線，施工中之萬大-中和-樹林線第一階段及安坑線等捷運路線，可行性階段係與南北線串聯為一環線，則其環狀轉運功能將更加明顯，轉運路線將擴及信義線、南港線、松山線、民汐線，已涵蓋臺北都會區所有捷運

路線。如此串聯方式，則南北線、北環段及第一階段路線可串聯為一環狀路線，而南環段、第一階段路線及文湖線則串聯為另一環狀路線，詳圖 4.4-1。因此，環狀線為兼具服務環狀運輸走廊及轉運輻射捷運旅次之捷運路線。可提供大臺北都會區更便捷之旅運服務，充分發揮捷運路網之效益，並可有效提高捷運系統之可及性與機動性。



資料來源：本規劃整理。

圖 4.4-1 臺北都會區捷運整體路網發展願景圖(可行性階段)

鑒於臺北市捷運局於 94 年起展開規劃之捷運南北線係因應當時台北東側地區有民間艾思博公司規劃信義計畫區輕軌計畫之時空條件，故評估於基隆路西側提出捷運南北線規劃案，惟艾思博公司之信義輕軌計畫經本府審核不通過，又捷運南北線於 96 年間報交通部二次審查未通過，且指示未獲行政院核定之路線，可行性報告書必須重新依 100 年起交通部規定之「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」重新規劃可行性研究作業等。至於環評部分，經 98 年 7 月 29 日環保署環評委員會第 182 次會議決議須辦理第 2 階段環境影響評估，並將新店溪濕地水域生態納入評估項目，綜上所述原南北線並未成案。

捷運路線規劃須隨都市發展進行動態檢討，臺北市捷運局目前研議之臺北市東側南北向捷運系統（以下簡稱東環段）路線，由於原規劃捷運南北線之路線與松山線及信義線並無直接交會轉乘，且與環狀線秀朗橋站交會為地下與高架車站之交會轉乘，列車無法過軌形成環形路網營運服務，其對旅客整體之便利性與營運效率未臻理想。故考量環狀線北環段、南環段綜合規劃報告已完成送中央審議中，如可透過與環狀線東環段接續，採系統相容之鋼輪鋼軌中運量系統。建造型式則與南環段及北環段一致之地下型式，俾接續南環段 Y1 站及北環段 Y29 站之隧道與軌道，形成一系統整合、營運整合及維修整合的全環路線，串聯文湖線、松山線、板南線及信義線，且可與各交會站提供銜接轉乘服務，形成完整環狀線，採「一車到底」方式結合，類似日本東京「山手線」，屆時將橫跨新北市與本市包括文山、新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山、內湖、松山及信義等 13 個行政轄區，其中並有 14 座轉乘車站可串連文湖線、松山新店線、安坑線、中和新蘆線、萬大線、板南線、桃園機場線、淡水信義線及臺鐵等軌道路線，涵蓋臺北都會區所有捷運路線，將可有效提高捷運系統之可及性與機動性並大幅縮短旅次時間，建構完整捷運路網，詳圖 4.4-2。



資料來源：本規劃整理。

圖 4.4-2 臺北都會區捷運整體路網發展願景圖(綜規階段)

## 二、環狀線北環段及南環段周邊地區發展方面

### (一) 環狀線北環段及南環段周邊地區面臨之發展困境

捷運環狀線北環段及南環段完工後，北環段將對新北產業園區與國道一號北側包括：三重、蘆洲、社子、士林、中山地區造成影響，南環段將對臺北市立動物園以及政治大學大學城周邊、景美溪以北、新店遠東工業區造成影響，影響範圍橫跨臺北市及新北市重要之都市空間，以下就環狀線北環段及南環段周邊地區面臨之地區發展困境進行說明。

#### 1. 都市土地使用向外蔓延

臺北與新北都心皆具有良好的產業及居住區位條件，自民國 85 年 3 月 28 日捷運木柵線通車後，大臺北都會區隨捷運路網佈設，車站周邊、沿線及都會中心開始吸引人口、產業及商業活動聚集，而老舊社區沿街面亦為主要商業活動空間，然多見住宅頂樓加蓋，生活環境窳陋且雜亂問題，尤以捷運士林站、社子地區、木柵地區等周邊情形較為嚴重。此外，隨著市中心區之人口聚集、房價逐漸升高，導致都市發展向外蔓延，如新北產業園區南側，原民國 84 年的一般農業區以及農作廢耕地至 96 年開發為大面積的違章工廠以及住宅區，詳表 4.4-1 及圖 4.4-3、圖 4.4-4。

如何善用捷運環狀線北環段以及南環段建設契機，在人口聚集成緊湊都市的同時，配合大眾運輸場站位置，達成老舊社區更新，形塑優質都市意象且高效率的土地及空間使用，並透過人行、自行車道以及公共設施留設提昇生活品質，避免商業活動過度擴張至住宅區，使優質寧適住宅社區得以保存，並促使自然環境與生態與都市地區連結。

#### 2. 土地違規使用嚴重

二重疏洪道東側之五股非都市土地多見嚴重土地違規使用情形。在國道一號北側五股一般農業區，目前多為違規工廠使用，與國道一號南側之計畫工業區形成小型工廠聚集之工業地區，且許多空地閒置或堆放廢棄物，環境窳陋、街道髒亂狹小且欠缺連通性。如何透過捷運環狀線的佈設，重新翻轉都市邊緣地區的空間軸線，並提供友善的綠色交通網絡及改善產業環境，成為捷運環狀線周邊土地空間規劃重點之一。

國道一號北側與中山一路東側所圍之蘆洲都市計畫邊緣農業區，刻正辦理「蘆洲都市計畫通盤檢討」，依據都市計畫變更草案，土地使用分區將調整為商業區、住宅區以及公園綠地，目前，現況多為違規工廠使用，環境髒亂不堪，期待透過捷運站設置，加速地區都市景觀之改善。

表 4.4-1 民國 84 年至 96 年車站周邊地區都市土地使用分析表

樣區	計畫區		區位條件分析	樣區內土地利用變遷概述
1	非都市 土地	一般農業區	北側緊鄰新北產業園區 沿臺一省道可通往新莊副都心 越堤可至三重、蘆洲一帶 土地成本低廉	旱作、稻作→製造業、倉儲、住宅 使用等
2	三重都市計畫 蘆洲都市計畫		沿省道 103 線道(三和路)經臺北大橋 可通往臺北市及三重交流道 人口密集店面租金便宜	住宅區→沿街面餐飲業、零售業、 娛樂等
3	士林都市計畫		經重陽橋可通往新北市三重 經百齡橋可通往士林地區 沿臺 2 乙線可接至國道一號 人口密集店面租金便宜	住宅區→沿街市場、餐飲業、零售 業、娛樂等
4	士林都市計畫		鄰近士林官邸 鄰近士林區公所 鄰近士林夜市 商業活動力強	住宅區→沿街面餐飲業、零售業、 娛樂等
5	內湖都市計畫		鄰近內湖工業園區 經自強隧道可至士林地區 商業活動聚集且規模大	水道沙洲灘地→商業、住宅、娛 樂、機關使用等
6	文山都市計畫		鄰近臺北市立動物園 鄰近政大大學城 大學城都市更新獎勵 土地成本略低	閒置地→學校、住宅使用等
7	文山都市計畫		106 線道沿線 鄰近文山區公所 人口密集店面租金便宜	住宅區→沿街面餐飲業、市場、零 售業、娛樂等
8	新店都市計畫		位於遠東工業區內 產業鏈聚集 鄰近新店交流道 土地成本低廉	農作、稻作→工業使用等



### 3. 產業發展區域式微

新北產業園區屬非都市土地，為經濟部工業局編定開發工業區，自民國 73 年開發至今，區內公共空間較少，街道及水岸空間品質不佳，傳統產業形象不彰，缺乏零售、餐飲、休閒設施等支援性服務空間，造成新北產業園區無法提供產業之附加價值。此外，位於新店的遠東工業區，屬高科技產業聚集之工業區，除新加入的 HTC 總部，其餘廠房皆無法與周邊環境及水岸結合，同樣面臨動線規劃不佳，閒置土地頹圯等問題。

上述產業發展區環境，亦期望透過捷運系統建設以及相關更新計畫執行，改善周邊環境，強化產業價值，提昇區內環境品質，吸引高科技專業人才進駐，並朝向展售、觀光、知識密集等多元機能之創意園區發展。

### 4. 觀光活動鏈結性差

士林、中山、文山地區有許多著名觀光景點及重點商圈，遊憩資源豐富，而目前遊憩人口中本國遊客與國外旅客各佔一半，外國旅客以陸客或亞洲旅客居多，且客層遍及老、中、青，觀光型態有個人或團體，但由於大眾運輸、步行系統規劃及停車空間未臻完善，因此多為單日或半日的過境式旅遊模式。

透過捷運環狀線建設，將可串起士林、中山、文山等大臺北地區觀光景點，加強科學教育、博物館文創意象與深度，融合活力商圈魅力，抓緊喜愛生活體驗、健康、文化創意、美食饗宴、商務消費等各種偏好的國內、外旅客，成為 Long Stay 之「多元體驗」旅遊據點，激發當前觀光發展之潛能，創造觀光產業價值，也帶動文創產業向上提昇，增加自然生態遊憩特色。

### 5. 老舊住宅社區環境窳陋

新北市三重、蘆洲與臺北市士林、社子、文山地區為大臺北地區早期發展的都會地區，因此，居住人口密集，商業活動也多屬鄰里商業型態，伴隨著人口與商業逐漸聚集，造成周邊公共設施服務空間無法負荷、步行空間狹窄且佔用情形嚴重、停車空間不足等問題。因此未來可透過捷運車站佈設，帶動地區都市更新推動，並於周邊土地開發規劃之同時，考量周邊公共設施供給情形，避免 TOD 移入人口造成公共設施過重負擔，同時也應思考如何透過 TOD 規劃及租稅增額財源機制，協助車站周邊公共服務機能提升。

## (二) 捷運南北環發展願景

捷運環狀線北環段及南環段行經文山區、新店區、三重區、蘆洲區、士林區及中山區，各區發展方向都有其特色及需求，以士林區與文山區的歷史文化醞釀與創造更具發展特色。配合捷運建設維

持都市發展機能及維護地方文化歷史痕跡以塑造其自明性，兼顧新鎮所需生活便利及舊城之傳統意象。

新店、三重及蘆洲區長久以來為臺灣發展工商產業之主要地區。因應都市發展時間、特性與需求，產業創新及地方環境發展有提高之必要性。在倡導 SOHO 及 TOD 生活模式的當下，捷運及其周邊發展建設將可更有效且便利地提供與連結生活所需機能。

捷運環狀線北環段及南環段貫穿淡水河、基隆河兩大河川水系，擁有天然的藍色景觀資源與界線可供都市景觀設計運用與營造。再者，捷運路線周邊地區具有自然生態之山系與保護區，在提倡都市環境自明性之前提下更能發揮地方特色。於藍與綠資源配合下形塑優質且健康生活空間。

本計畫為運用及整合捷運沿線周邊地區發展特性、產業與自然資源及文化，建構以捷運車站為核心的生活鄰里單元。發展重點為下列三大項：

#### 1. 老舊住宅社區更新，融合商業、生態、觀光等資源再造

捷運環狀線北環段及南環段行經路線及各站之土地使用以住宅區及地方商圈為主。於塑造優良住宅環境及生活空間架構下，需於老舊地區推動更新，同時結合地區機能定位與地方特色，有效運用地景生態之優勢，重新打造及塑造具富地方特色意象的空間形式。

#### 2. 形塑以步行為主，以人為本的都市空間

為提供一個以捷運車站為發展核心，人行與自行車為發展架構的都市環境，強調捷運車站周邊都市規劃應保有其「有組織的複雜度」(organized complexity)，達到在步行可及的範圍內滿足居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運等基本生活機能，同時提高多元混合的使用機能，創造靈活多樣化的城市環境及體現人與自然和諧發展，以人為本的都市生活空間。

#### 3. 促進產業環境活化再造，提昇產業產能與動能

國家的發展有賴於產業的維護、推動與創新。新店、三重及蘆洲區為大臺北都會區重要的工商業發展地區之一，因此就維持臺灣產業發展之前提下，不容忽視臺灣產業的變遷轉型趨勢。為建構永續的生產生活環境，因應捷運建設契機及其所帶來之區位條件改善優勢，再造並強化產業生產環境，刺激產業創新能力與動能，將有助於產業發展及建構地方優質特色環境，間接刺激地方與國家之發展。