

# 附錄 11

## 綜合運輸規劃

# 綜合運輸規劃

## 壹、公共運輸發展計畫

### 一、公共運輸發展

#### (一) 公共運輸預算

過去五年(96-100)本市公共運輸預算、資本門預算以及公共運輸預算占資本門預算之比例如下表所示。

**表 1 過去五年公共運輸預算**

單位：百萬元，%

項目	96	97	98	99	100	五年平均
公共運輸預算(百萬元)	1,053.67	3,510.45	3,436.31	3,789.07	12,470.38	4,851.98
資本門總預算(百萬元)	9,679.58	28,600.20	25,015.11	22,153.87	32,217.65	23,533.28
公共運輸預算占資本門總預算之比例(%)	10.89%	12.27%	13.74%	17.10%	38.71%	18.54%

#### (二) 都市(會)人口規模適宜性

臺北都會區之空間範圍涵蓋臺北市與本市，截至民國 100 年 8 月底，臺北市人口為 2,639,064 人，本市人口為 3,908,632 人，臺北都會區合計為 6,547,696 人，佔臺閩地區總人口數 23,193,638 人之 28.23%。

#### (三) 公共運輸使用普遍性

臺北都會區最近 5 年(民國 96 年~100 年)捷運及聯營公車之平均日運量逐年上升，由民國 96 年 286.9 萬人次/日提昇至今(100)年 331.3 萬人次/日。

**表 2 臺北都會區大眾運具使用人數 人次/日**

	公車	捷運	大眾運輸
96 年	1,729,064	1,140,355	2,869,419
97 年	1,774,395	1,221,518	2,995,913
98 年	1,779,242	1,267,048	3,046,290
99 年	1,774,882	1,384,840	3,159,722
100 年	1,783,199	1,529,750	3,312,949

依據交通部於民國 98 年與民國 99 年年進行「民眾日常使用運具狀況調查」得知：

- 1.最常使用之交通工具－公共運具使用率：98 年臺北市使用率為 44.5%、本市為 30.7%；99 年臺北市使用率為 47.9%、本市為 30.7%。
- 2.公共運輸使用率：98 年臺北市使用率為 34.1%、本市為 24.9%；99 年臺北市使用率為 37.6%、本市為 25.9%。
- 3.通勤學旅次－公共運輸使用率：由分析資料得知，98 年臺北市使用率為 38.4%、本市為 27.4%；99 年臺北市使用率為 42.8%、本市為 31.1%。

經由上述分析得知：

- 1.交通部於民國 98 年與 99 年針對對臺閩地區年滿 15 歲以上民眾進行電話訪問，無論由所有旅次之公共運輸使用率、最常使用之交通工具－公共運具使用率、通勤學旅次－公共運輸使用率，皆以臺北市公共運輸使用率最高，比例高達 34.1%~47.9%、本市位居第 3 比例高亦達 24.9%~31.1%。
- 2.針對最常使用交通工具使用率，由交通部或本府電話訪問資料分析得知，臺北市公共運具使用率高達 42%~48%，平均亦高達 45%。本市公共運具使用率亦達到 31%。
- 3.地方交通問題以尖峰時段最為嚴重，由民眾通勤學旅次運具使用率，進而瞭解政府應提供最何種最適性運具以解決各區域交通擁塞問題，經交通部電話訪問分析資料得知，無論臺北市或

本市之民眾仍以利用公共運具為主要通勤運具，其使用率約 27.4%~42.8%，因此臺北都會區在永續發展上應可考量興建大量輸運、快速、便捷、安全之捷運系統，以服務實際居住在臺北都會區 679 萬人（佔台閩地區總人口數 2,319 萬人之 29.2%）。

## 二、臺北捷運第三階段路網規劃

臺北市與本市在交通政策上皆採取以公共運輸為主、私人運具為輔的策略；在大眾運輸策略上，均以捷運系統為骨幹，公車系統為輔，以提供整合大眾運輸系統之無縫隙接駁服務，提升大眾運輸服務品質，提高大眾運輸之使用率。

大眾捷運系統發展是臺北都會區整體運輸系統與大眾運輸系統發展之核心，臺北市政府與本府都以持續推動捷運建設，建構都會完整捷運路網，提升整體捷運路網效益為兩市之大眾運輸政策重點。

以下針對未來捷運新莊線本市段、信義線、松山線、環狀線第一階段、…等捷運線逐步完成後的台北捷運第三階段路網規劃內容說明如下：

### （一）興建健全路網追求路網最適化與服務面最大化

臺北都會區的發展逐漸向外圍擴散，隨著國內經濟快速成長使市中心區逐漸達到飽和，同時在都市快速發展的情形下，私人機動車輛數快速成長，致道路建設無法滿足旅次需求的成長速度，道路交通擁擠問題日益嚴重，聯外運輸走廊及市中心區內主要幹道交通擁塞且逐漸向外延伸，也因為公車服務路線長，行車速率慢，服務品質無法符合社會的要求，因此，高品質、高效率且能大量快速輸運乘客的捷運系統需求因應而生。

臺北捷運之發展與成就受到民眾的肯定，隨著第二階段路網的陸續完工通車將提昇臺北都會區周邊區域的可及性，在目前已營運與施工中之路網架構下，捷運未及服務地區的民眾多表達歡迎捷運路線服務地區運輸之強烈需要，透過民意代表、政府單位服務信箱、說明會等管道，向政府單位陳請，同時本府捷運工程局也以建構更為完整之

捷運路網為目標，持續就捷運路網未及服務地區與路線延伸進行研究與規劃，因此臺北捷運將在第一階段與第二階段既定路網架構下，綜合都會發展、地方需求、整體運輸等考量因素，追求整體捷運路網最佳化之建設，進行第三階段路網規劃，其規劃目標如下：

- 1.臺北都會區捷運路網最適化，興建捷運路線主要為服務一、二階段主要運輸走廊以外之次要走廊，使得臺北市與本市透過捷運系統四通八達，並可紓解道路交通擁擠的情形，提升民眾行的便利，進而提高生活環境品質。
- 2.構建完整環型路網，以利民眾可以透過捷運轉乘快速便捷來往臺北市與本市，共創臺北市與本市一體雙贏。
- 3.配合政府施政計畫、兼顧臺北市與本市區域計畫及都市計畫之發展規劃，規劃捷運路線以期達到施政計畫目標。

## (二) 第三階段規劃各捷運線運輸功能

第三階段路網各規劃路線考量及說明如下，路線如圖 1 所示：

- 1.「民生汐止線」：臺北都會區民汐走廊周邊民生社區、內湖至汐止地區人口居住密度高，許多金融辦公大樓、科技廠商進駐、大型量販業集中，另國醫中心亦自臺北市南區遷移至此，臺北市東區的民生社區、內湖至汐止地區精華地帶間旅運需求，分散捷運路網各路線間尖峰時段的轉乘旅次，因此民生汐止線的規劃擴大捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益。



圖 1 臺北都會區捷運路網第三階段：規劃中路網示意圖

2. 「環狀線北環段及南環段」：捷運系統環狀線全線橫跨大臺北市與本市之文山、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，全線建設完成後可串聯已通車營運之捷運新店線、中和線、板橋線、淡水線、蘆洲線及文湖線，施工中之新莊線、桃園國際機場捷運線、萬大-中和-樹林線及規劃中之安坑線、社子線及南北線共 12 條捷運線，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。環狀線行經地區之人口數於 99 年底已達 200 多萬人，如此龐大之交通旅次，若無大眾捷運之服務，交通服務品質將很難提升。
3. 「南北線」：捷運木柵線以東至內湖區間之廣大區域為近年來住宅、商業、科技快速發展之區域，因臺北市東區之旅次成長量相當快速，南北向往來交通流量龐大；臺北市內湖科技園區從業員工數已超過 10 萬人，每天尖峰時段進出內科之交通流量已遠大於既有道路容量，短期交通管理措施已難以有效解決，

且隨著大內科之發展，需求量更大；中、永和地區的發展密度高，僅有中和線服務亦顯不足，因此規劃南北線。另本府早先完成環狀線的規劃案中，其北端劍南路站，南端動物園站，如再規劃一南北線串連環狀線（然目前僅五股至新店之第一階段路線核定），完整環型路網完成後，結合目前規劃中路網，未來可與 14 條捷運路線相交轉乘，讓乘客可以透過這些捷運路線，很方便、很快速地往來臺北市本市間。故南北線係為完整環型路網之東段，為銜接捷運新店線、木柵線、信義線、南港線、松山線、內湖線及環狀線等捷運路線，縮短轉車的距離與時間，並強化臺北都會區東側區域大眾運輸路網之服務功能。

4. 「三鶯線」：土城線延伸至頂埔站後，帶動土城至三峽、鶯歌方向次走廊的交通需求，並且三峽臺北大學的遷設及附近臺北大學城的開發，為三峽地區引入大量的人口及產業，而三峽、鶯歌地區亦具有豐富的文化產業及觀光資源，如三峽老街、鶯歌陶瓷博物館、鶯歌陶瓷老街等，為臺北都會區重要的觀光地區，因應此一地區的觀光產業的發展須強化臺北至三鶯地區走廊的大眾運輸服務。此外，為擴大臺北都會區捷運服務範疇，臺北捷運三鶯線更可進一步向桃園八德地區延伸與桃園都會區捷運路網銜接服務，可大幅提昇三鶯線運輸效能，改善地區交通環境，加速地區產業及觀光之發展。
5. 「安坑線」：新店安坑地區於都市計畫管制前，聯外道路周邊大型住宅社區之開發數量龐大，由於該地區交通壅塞問題嚴重，且交通尖峰特性明顯，加強大眾運輸服務方能改善交通問題，同時配合新店地區與安坑地區都市計畫通盤檢討計畫之展開，安坑地區發展捷運系統之各項配合條件已為成熟。
6. 「社子、士林、北投區域輕軌路網」：臺北都會區近年逐漸朝向東區及北投士林等多核心發展，惟位於淡水河與基隆河交匯之社子島及關渡平原，因政府為賡續開發計畫、促進地方發展，希望藉由提供便捷之大眾運輸路網，支持社子的開發建設、溝通社子與鄰近區域之往來，並藉由平衡都市發展，達到土地有

效運用之目的。

上述路線中之民生汐止線、環狀線北環段及南環段、三鶯線與安坑線等已納入本府捷運三環三線政策中。

### 三、積極提昇臺北都會區公共運輸使用作法

#### (一) 近 5 年執行公共運輸政策

在永續發展下，追求交通政策對生態環境、土地的消耗最小化，維持環境的最適承载力，為符合「綠色交通」及「低碳生活」的市政發展願景，本府交通政策的發展以打造低碳城市，公共運輸優先，建構無縫公共運輸路網為政策發展方向，達到交通與都市生活結合，創造臺北都會區高品質都市生活及優質運輸環境。

有關提升公共運輸施政計畫，包括：

1. 落實「大眾運輸優先政策」，持續辦理年度聯營公車服務性路線虧損補貼、聯營公車價差補貼，推動低底盤公車、社區市民小巴並擴大公車動態資訊系統至全部公車路線。
2. 廣續擴建智慧型運輸系統(ITS)，完成整合公車動態資訊、大眾運輸轉乘資訊查詢，及提昇公車動態資訊系統及大眾運轉乘資訊查詢之準確性。
3. 落實人本交通，捷運車站地區沿線行人空間整頓作業。
4. 落實「人本運輸關懷服務」，廣續推動低底盤公車、復康巴士、社區市民小巴及敬老愛心車隊運輸服務計畫。
5. 廣續檢核臺北都會區捷運第三階段路網規劃。
6. 強化臺北捷運設施設備，提昇捷運系統安全與效能，捷運乘車環境品質。
7. 整合大眾運輸服務，強化轉乘接駁功能，提昇捷運路網效能。
8. 促進公車路網系統多元發展。

9.強化大眾運輸業經營與管理。

10.發展藍色公路。

臺北市府與本府委託辦理相關計畫，包括：

1.臺北都會區大眾捷運系統第三階段路網規劃摘要及興建優先順序評估報告

2.捷運施工時公車路線及轉乘執行計畫

3.臺北市即時交通資訊網建置、擴充及系統維護案

4.公車路線站位站牌資料調查暨 GIS 管理系統建置

5.聯營公車計費制度影響評估

6.臺北市科技軸帶交通發展計畫

7.臺北市聯營公車營運服務指標評鑑

8.臺北縣綜合運輸規劃暨修訂交通政策白皮書

9.提升新北市大眾運輸使用效率可行性研究

10.新北市輕軌運輸系統發展計畫

11.2011 年新北市交通政策白皮書編修計畫

12.100-101 年度綠色交通推廣計畫

13.臺北都會區整體運輸需求預測模式建立與應用(TRTS-IV)

## (二) 臺北市提昇未來公共運輸政策

臺北市交通政策白皮書揭示未來將採取以公共運輸為主、私人運具為輔的策略，發展整合且健全的交通運輸體系，整合之大眾運輸系統體系，提昇大眾運輸服務品質，健全大眾運輸業者營運環境，強化計程車運輸與管理，以提高大眾運輸之使用率。為提升大眾運輸之競爭力，以提高公共運輸使用率，未來將採取下列措施：

➤ 營造舒適及無障礙運輸環境—強化無障礙環境介面整合。

- 1.低地板公車普及化：100 年 6 月底已有 649 輛低地板公車（含 107 輛油電動力混合車），今(100)年下半年將再引進 392 輛低地板公車，使本市低地板公車數量達 1,041 輛，未來除山區或道路條件限制外，全面提供低底盤公車。分階段實施目標：2013 年佔 30%，2016 年佔 50%，2020 年佔 70%。
- 2.運輸場站設施人性化：考量規劃交通工程通用設計相關措施、規劃建置高齡者旅運資訊服務系統。

► 提高大眾運輸使用率—發展無縫運輸、加強 TOD 導向都市發展

1.發展無縫運輸：

- (1)強化需求反應式服務：小復康巴士做為家至捷運站及捷運站至目的地之接駁，由每車每日平均行駛里程為 86.45 公里，至 2020 年提升每車每日平均趟次至 12 趟次，敬老愛心車隊之車輛數佔全市計程車數達 30%。

- (2)提供便利大眾運輸資訊服務。

2.加強 TOD 導向都市發展：

- (1)新開發地區大眾運輸導向發展。

- (2)提高大眾運輸場站密度：市中心步行。公車系統將配合捷運路線之陸續完工通車，強化其接駁功能，市中心區步行 300 公尺距離內可到達公車候車站及 500 公尺距離內可到達捷運車站，構成一個綿密且便利之大眾運輸路網，至 2020 年大眾運輸之運量比例達到 70%。

► 檢討運輸服務及費率補貼機制—合宜運輸服務與補貼機制。

- 1.大眾運輸費率合理化：檢討費率結構及補貼機制，推動里程計費及轉乘免費讓票價公平合理，促使市民使用大眾運輸。
- 2.為利推動大眾運輸優先政策，及健全整體大眾運輸系統之財務結構，同時使補貼款發揮更大效益，未來朝向推動財務上以統收統支方式運作，成立公共運輸處負責統籌大眾運輸優先政策

之各項方案之推動與落實，達到健全財務、永續經營之目標。

➤ 聰明交通－發展智慧運輸。

1.擴大資訊增值應用：公車到站資訊全面提供並擴大使用共完成 383 條路線、582 座智慧型站牌建置，100 年 5 月平均每日網頁瀏覽次數約 10 萬 1,847 次，電話語音查詢約 1,480 次，手機查詢次數約 10 萬 9,726 次。多元管道適時適地提供交通資訊，目標 2020 年時增加至少 1 倍資訊使用者，並讓民眾可節省至少 15 % 以上之旅行時間。

2.交通資訊整合管理：整合新北市與臺北市公車、交通監控及停車資訊及管理，目標為達到北北基區域交通管理。

➤ 創造有利大眾運輸發展環境－TOD 導向都市發展

道路空間重分配，於鄰近大眾運輸場站範圍 500 公尺內之道路，重新配置符合人本理念之人行綠化步道；鄰近之商辦大樓、社區與大眾運輸場站間布設接駁型之自行車道；於鄰近大眾運輸場站範圍 500 公尺內之主要道路，停車內部化。

➤ 節能減碳（減少機動運具使用化石燃料及污染排放）－引進綠色運具。

推廣低污染大眾運具，考量低污染/一般大眾運具差別運價，運價與票價差額政府補貼，鼓勵業者引進低污染公車，各階段目標為 2013 年達 20%、2016 年達 50%、2020 年達 100%。

➤ 營造綠色運輸環境－創造舒適步行與自行車環境

1.提供更舒適人行空間：「每人享有人行空間」（取代「道路面積」）納入都市發展指標。訂定更舒適的人行道寬度標準（如主要道路應有 15-20 米寬之人行道、次要道路應有 10 米以上）。

2.擴增市區自行車道及停車設施：完成捷運為主、公車為輔、公共自行車為網絡之公共運輸服務網擴增市區自行車道，每年增加 50 公里。配合市區自行車道擴增，於適切地點亦配合增設自

行車停車架，每年平均增設 500 個公共自行車架。

### (三) 本本市提昇未來公共運輸政策

本市之交通政策白皮書揭示，未來在交通規劃理念與方向上，透過交通需求管理的手段(Transportation demand management, TDM)，以提升公共運輸使用、合理化使用成本，達到機動車輛減量效果，間接減少道路擁擠。在運輸系統發展定位上，未來的運輸系統定位將回歸人本，以行人、公共運輸系統優先為發展方向，未來將持續推動捷運建設，同時配合中央政策，短期以公車捷運系統（BRT）或快速公車、幹線公車進行服務。以及提升公共運輸使用意願—讓搭車人貼心，大眾運輸發展除軌道系統外，更應著重公車系統的服務，提高系統服務品質，並強化大眾運輸整合服務，提升民眾的使用意願，除大眾捷運發展外同時擴大公共運輸系統服務範圍，讓費率合理化，提高整體大眾運輸使用比例，以降低機動車輛使用。

提高大眾運輸使用比例之具體作法包括：

- 1.整合大眾運輸路網，提供無縫服務。
- 2.配合捷運通車整合路網，以臺鐵、捷運、幹線公車及快速公車建構骨幹大眾運輸系統。
- 3.偏遠地區提供骨幹服務，配合地區公車接駁，提供準點、及點服務。
- 4.以社區巴士、偏遠地區(撥召)公車擴大捷運服務範圍，考量需求納入現有鄉鎮免費巴士路線。
- 5.推動低底盤、低污染的高服務品質公車。
- 6.票證整合、里程計費、轉乘不加價。
- 7.資訊平臺整合，地圖化提供充足的服務資訊。

### (四) 臺北都會區公共運輸發展績效目標

臺北市政府之公共運輸發展績效目標為：（a）提升大眾運輸旅

次比例至 70%；(b) 引進低污染大眾運具 100%；(c) 強化無障礙環境 0 縫隙。

本市政府之公共運輸發展績效目標為：(a) 市區公共運輸比例以 50% 的使用率、(b) 郊區公共運輸比例則以 30% 的使用率做為 2030 年的目標。

#### 四、臺北都會區未來展望

##### (一) 臺北市都市發展將為雙心雙軸

在臺北都會都市體系的發展構想下，臺北市的都市發展模式將呈雙心雙軸發展，「雙心」是指臺北市內的新、舊核心，兩者皆以行政、商業為主要的服務機能，西邊的舊核心在機能上主要是由中央政府各機關結合西門町、臺北車站週邊等地區，東邊則以臺北市政府市政大樓為中心結合信義計畫推動發展的新核心。除了兩大核心外，臺北市為了均衡發展也在南區及北區之既有大型地方活動中心發展為次核心。

「雙軸」是指臺北市區內的東西與南北兩大主運輸軸。東西軸包括了忠孝東路、仁愛路、信義路等；南北軸包括了松江路、建國南北路、敦化南北路等。臺北市近年推動的重大都市計畫包括：臺北車站特定專用區（淡水河至華山創意文化特定專用區）整體規劃、臺北機場周邊地區都市更新再開發之規劃、關渡平原（包括大度路南北兩側、洲美平原、社子島及北士科技園區）規劃案、社子島計畫案、南港車站沿線土地規劃案、「臺北科技走廊」計畫（自南港經貿園區、內湖科技園區、北投士林科技園區、迄關渡工業區），並透過都市更新為臺北市區注入活力，改造都市空間及活化地區商機。

##### (二) 本市勾勒一核、二環、三帶、四軸、五心、六區發展藍圖

未來本市依據空間的依存性勾勒出一核、二環、三帶、四軸、五心、六區之發展藍圖，板橋市為發展的主核心，將成為臺北都會區新的交通樞紐中心、行政中心、商業與業務中心及大型公園與開放空間的現代化都市景觀；二環 為水環、山環，水環為藍色公路環，主要

以遊憩、景觀、休閒、產業及觀光功能；山環為東南遊憩環，主要以遊憩、景觀、文化活動及各種宗教活動機能；三帶為管理成長、成長管理、環境管理帶；四軸為中山高軸線、北二高軸線、特二號軸線、八里新店軸線；五心為土城、瑞芳、新店、新莊、淡水等地方中心，架構出多核心的發展型態；六區為海山、重新、大文山、土樹、東北角、北海岸等六個地區。軸線的發展以淡水河西為本市的主要重點帶，平衡淡水河兩岸間的發展，以環狀的運輸交通通勤線縮短城鄉發展。透過捷運、特一號、特二號等環狀的交通運輸軸線連接，改善以往臺北市為核心的輻射狀交通，加強本市各區之間的連繫。運用北二高與中山高穿越本市的優勢，配合原有的工業環境，發展高附加價值的高科技產業。

(三) 未來都會區土地使用型態以大眾運輸導向的概念，引導都市的發展，將可以避免都市漫無方向的蔓延。

不論是已發展區或是未發展地區，於未來土地使用預期在強度上仍有著更為高度密集，而未來都會區內的大眾運輸型態，將是結合現有的道路系統（含公車專用道）與陸續興建中的捷運系統為主，因此在土地使用型態上，如能以大眾運輸導向的概念，引導都市的發展，將可以避免都市漫無方向的蔓延。隨著捷運路網向都會區地方中心都市乃至於與桃園國際機場的相連，臺北市土地使用發展型態也將沿著捷運路網向外延伸。

(四) 臺北都會區大眾捷運系統第二階段路網完成後，捷運串連臺北市及本市，擴大了臺北都會區生活圈。

臺北都會區大眾捷運系統第二階段路網完成後，數條 L 型路線於臺北市核心區相互銜接成格狀服務，此 L 型路線兩端向外圍衛星城市延伸，連接聯外運輸走廊，提供市區外圍民眾進入市中心後有較多的選擇；透過各條 L 型路線之組合，除可提供各聯外運輸走廊輻射型路網外，於臺北市核心地區因彼此銜扣，因而構成格狀之路網，可提供核心地區最佳之運輸服務，又因此一格狀路網，可分散核心地區之集中度，避免加重新、舊核心之負擔，減少不必要進入市中心區之旅次

，如再搭配接駁公車路線，將可形成一非常綿密、便利的大眾運輸路網。

完成後將使臺北都會區捷運路網架構形成市核心地區格狀路網（南港線、信義線、松山線、木柵線、新莊線市區段、淡水線），結合聯外重要運輸走廊之輻射狀路線（淡水線、蘆洲線、新莊線本市區段、板橋土城線、中和線、新店線、桃園國際機場聯外捷運系統）構建出更為完整的捷運路網架構，將使臺北都會區民眾透過捷運路網之擴充，四通八達之便利運輸，提高了每日各種活動之可及性，也有效地縮短旅行時間，紓緩了道路交通擁擠的問題，也因捷運串連臺北市與本市，擴大了臺北都會區生活圈。

（五）透過全環捷運線連結各運輸走廊捷運線，使臺北都會區捷運路網整體架構更為完整與便利。

臺北都會區第二階段路網中，尚包含路線案已奉行政院核定之環狀線第一階段路線之建設作業。臺北都會區大眾捷運系統環狀路線之規劃考量，係結合市中心區格狀路網與聯外重要運輸走廊輻射狀路網之基礎架構下，透過環型路線串連整合為完整捷運路網架構，中央亦相當肯定環狀線之功能與重要性，惟考量中央與地方政府財政狀況，先行核定環狀線第一階段路線，本市與臺北市亦透過雙方合作，由臺北市政府捷運工程局承接本府規劃完成並報中央核定之環狀線第一階段工程建設與土地開發作業，同時臺北市政府更提出完整之環狀路網架構，考量由本府規劃之環狀線與臺北市政府捷運工程局規劃之南北線結合而成，未來將透過系統整合、票證整合，一車到底營運方式達成全環串連之目的，使臺北都會區捷運路網整體架構更為完整與便利。

（六）配合捷運路網逐步建設完成，本府亦已著手研擬相關配套方案因應措施。

配合捷運路網逐步建設完成，地方政府亦已著手研擬相關配套方案因應措施，如本府擬訂交通整體發展願景，配合捷運沿線及場站周邊都市更新，以大眾運輸導向發展(TOD)規劃重新調整都市機能，建

構捷運生活圈，積極推動捷運路線周邊先期規劃，並且為了達到綠色交通新作為，配合捷運通車規劃接駁型公共自行車、廣設腳踏車架、增設接駁公車等具體計畫；而本府施政方向則以「打造城市的新願景」為目標擬訂「建設臺北十大策略」之具體可行建設策略方向，配合捷運通車推動捷運路線周邊都市更新、進行公車路線調整接駁服務、增設社區小巴運輸服務做為住宅與捷運、公車站之中繼接駁交通工具、建構市民腳踏車道路網，推動腳踏車變成市區通勤可以使用的交通工具。

### （七）早日達成綠色交通、環境永續之里程碑

都會區次要運輸走廊大眾運輸需求仍有很大發展空間，故相關捷運建設計畫，逐年排定計畫期程編列預算配合推動，都市發展朝大眾運輸導向之發展為必然之趨勢與方向，未來當持續擴大捷運與公車路網，提供民眾更安全、舒適、便捷之大眾運輸環境作為都市運輸政策發展之方針，接續進行路網擴充與完整之建設計畫，俾早日達成綠色交通、環境永續之里程碑！

## 貳、大眾捷運系統整體路網評估計畫

### 一、計畫緣起

隨著臺北都會區捷運路線之相繼完工，捷運系統已成為臺北都會區大眾運輸之骨幹。近年來，新北市人口數呈現穩定成長，並因應新北市升格為直轄市，各大公共建設及土地開發計畫陸續推行，在未來更具高度發展潛力之趨勢下，新北市應循序漸進地構建層次分明之大眾運輸路網架構，以滿足新北市境內對於大眾運輸之殷切需求。

為配合交通部朝中運量、輕軌及公車捷運(Bus Rapid Transit, BRT)之發展方向及新北市提出私人運具減半之施政目標，新北市政府希望以前瞻的角度，及早規劃遠期路網，並提出合適的規劃方向及推動時機。

### 二、相關計畫

## (一) 臺北縣整體發展規劃

因應新北市於民國 99 年底正式升格為「新北市」，新北市城鄉局依據各新北市地理條件及環境資源特質，及各重大建設對地方帶來之效應，將新北市分為「七大策略分區」及「三大新都心」，使各鄉鎮在其所屬空間布局下，分別擔負其空間功能，達到國際宜居城市之施政遠景，有關七大策略分區範圍與功能定位如圖 2 所示。



圖 2 新北市七大策略分區空間分布

## (二) 臺北縣交通政策白皮書

### 1. 發展願景：大河之縣 • 宜居之城 • 綠色交通

(1) 施政願景：大河之縣 • 宜居之城

(2) 運輸願景：綠色交通

### 2. 發展目標：減少機動車輛需求，創造綠色宜居之城

綜整新北市基本的發展條件，本計畫歸納未來在交通運輸發展上，新北市主要將面臨之限制如下：

(1) 道路拓寬不易、計畫道路寬度不足，難以因應未來發展需求；

(2) 捷運完工，新北市、市間道路仍壅塞；

(3)假日遊憩旅次強度高，道路乘載不足。

### 3.規劃方向

考量新北市現況限制與未來發展趨熱，針對未來交通運輸基本規劃方向如下：

- (1)機動車輛減量
- (2)道路留設人本空間或供大眾運輸使用
- (3)提高道路使用效率
- (4)建立多元遊憩路網
- (5)加強交通執法

### 4.發展策略

依據綜合運輸發展願景、發展目標與規劃方向，擬定新北市綜合運輸發展目標與策略架構如下：

- (1)提升大眾運輸使用意願
- (2)創造舒適、友善的人本空間
- (3)營造合理停車環境
- (4)創造結合自然條件的低碳遊憩運輸
- (5)強化道路使用效能
- (6)加強執法，確保規劃目標

## 三、社經發展現況

### (一) 人口趨勢

臺北都會區(包含臺北市、新北市與基隆市)自民國 89 年至 99 年底，總人口數由 660.3 萬人成長至 690.0 萬人，共增加 29.7 萬人，年平均成長率為 0.44%，如表 3 所示。其中，新北市增加約 32.9 萬人，顯示臺北都會區之人口除新北市外，已逐漸呈現成長停滯之現象。

表 3 臺北都會區歷年人口統計

單位：人

年期 (民國)	新北市		臺北市		基隆市		臺北都會區		臺閩地區	
	總人口	成長 率(%)	總人口	成長 率(%)	總人口	成長 率(%)	總人口	成長 率(%)	總人口	成長 率(%)
89	3,567,896	-	2,646,474	-	388,425	-	6,602,795	-	22,276,672	-
90	3,610,252	1.19	2,633,802	-0.48	390,966	0.65	6,635,020	0.49	22,405,568	0.58
91	3,641,446	0.86	2,641,856	0.31	391,450	0.12	6,674,752	0.60	22,520,776	0.51
92	3,676,533	0.96	2,627,138	-0.56	392,242	0.20	6,695,913	0.32	22,604,550	0.37
93	3,708,099	0.86	2,622,472	-0.18	392,337	0.02	6,722,908	0.40	22,689,122	0.37
94	3,736,677	0.77	2,616,375	-0.23	391,727	-0.16	6,744,779	0.33	22,770,383	0.36
95	3,767,095	0.81	2,632,242	0.61	390,633	-0.28	6,789,970	0.67	22,876,527	0.47
96	3,798,015	0.82	2,629,269	-0.11	390,397	-0.06	6,817,681	0.41	22,958,360	0.36
97	3,833,730	0.94	2,622,923	-0.24	388,979	-0.36	6,845,632	0.41	23,037,031	0.34
98	3,873,653	1.04	2,607,428	-0.59	388,321	-0.17	6,869,402	0.35	23,119,772	0.36
99	3,897,367	0.61	2,618,772	0.44	384,134	-1.08	6,900,273	0.45	23,162,123	0.18
年平均 成長率	-	0.89	-	-0.11	-	0.11	-	0.44	-	0.39

資料來源：內政部戶政司網站，<http://www.moi.gov.tw/stat/>，民國100年。

## (二) 產業發展

### 1. 就業人數

就業人口方面(如表 4)，新北市、臺北市之就業人口皆呈現成長趨勢，以新北市之成長幅度最大。就業人數之變化與各縣市之 15 歲以上人口數、勞動參與率與失業率有關，其中以新北市最高 99 年就業人口為 180 萬人，其次為臺北市之 117 萬人，三級產業比例皆有增加趨勢；勞動參與率部分，新北市勞動參與率介於 58~59%，臺北市勞動參與率介於 55~57%；失業率部分，新北市為 3.8%~5.9%，臺北市為 3.7%~5.8%，近年來因經濟環境變化大，失業率近 6.0%，但長期而言，失業率將呈現逐漸緩和趨勢。

### 2. 及業人數

觀察民國 90 年至 95 年之變化，二、三級產業及業人口年平均成長率為 3.22%。二級產業年平均及業人口成長 0.63%，其中又以營造業增長幅度最多；三級產業年平均及業人口成長

6.07%，以專業技術、醫療、教育與社會服務業成長最多，其次為批發、零售及住宿與餐飲業，如表 5 所示。

**表 4 臺北都會區歷年就業人口產業發展趨勢**

地區	年期	就業人口 (千人)	各級產業比例(%)			勞動參與率 (%)	失業率(%)
			一級	二級	三級		
新北市	93	1628	0.9	37.7	61.4	58.3	4.6
	94	1664	0.7	37.8	61.5	58.4	4.1
	95	1708	0.6	37.5	61.8	58.7	3.8
	96	1708	0.6	37.5	61.8	58.7	3.8
	97	1783	0.6	37.7	61.6	59.3	4.1
	98	1773	0.5	37.1	62.4	59.0	5.9
	99	1796	0.4	36.3	63.3	58.3	5.2
平均成長率		1.72%	1.65%	-10.38%	-0.63%	0.50%	0.00%
臺北市	93	1134	0.3	19.3	80.4	55.8	4.2
	94	1135	0.2	19.3	80.5	55.5	3.9
	95	1143	0.2	19.4	80.4	55.2	3.7
	96	1143	0.2	19.4	80.4	55.2	3.7
	97	1182	0.3	18.8	81.0	56.3	4.0
	98	1168	0.2	19.3	80.6	56.5	5.8
	99	1174	0.2	19.3	80.5	56.3	5.2
平均成長率		0.59%	0.58%	-7.07%	-0.05%	0.01%	0.15%

資料來源：1.就業、失業統計，行政院主計處，93~99年。

2.本計畫整理。

**表 5 新北市二、三級產業及業人口變化**

單位：人

項目		民國 90 年	民國 95 年	年平均成長率
二級產業	礦業及土石採取業	195	141	-6.28%
	製造業	460,880	469,453	0.37%
	水電燃氣業	6,115	6,768	2.05%
	營造業	62,346	70,098	2.37%
	小計	529,536	546,460	0.63%
三級產業	批發、零售及住宿與餐飲業	269,495	337,963	4.63%
	運輸倉儲及通信業	64,223	67,720	1.07%
	金融保險及不動產業	33,272	40,758	4.14%
	專業技術、醫療、教育與社會服務業	43,424	147,625	27.73%
	藝術、娛樂、休閒及其他服務業	21,042	23,872	2.56%
	小計	431,456	579,285	6.07%
總計		960,992	1,125,745	3.22%

備註：1.民國90及95年二級與三級產業別經本計畫整理為四項與五項。

2.工商及服務業普查每五年調查一次，最新資料年期為民國95年。

資料來源：90年及95年工商及服務業普查，行政院主計處，民國90年、95年。

### 3.車輛持有

截至民國 99 年底新北市小汽車持(如圖 3)有小於臺北市之 246.9(輛/千人)及臺閩地區之 250.6(輛/千人)，持有率在近年呈現微幅下降之趨勢；新北市機車持有低於臺閩地區之 640.9(輛/千人)，但高於臺北市之 418.0(輛/千人)，持有率在近年來呈現微幅緩升之趨勢。由此可知，新北市之機車持有高於臺北市，顯示在新北市機車仍為主要之通勤交通工具之一，大眾運輸仍存在相當大之改善空間。

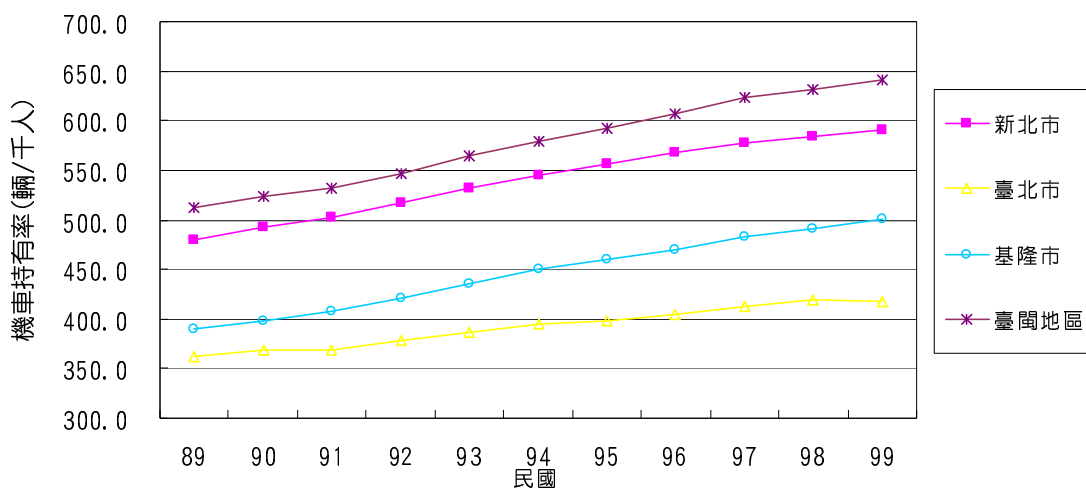


圖 3 臺閩地區及臺北都會區機車持有率

### 4.所得成長趨勢

臺灣各縣市地區家戶所得雖受國內外大環境景氣及地區產業差異之影響偶有起伏，以民國 98 年為例，全臺灣平均家戶所得為 112.8 萬元，其中新北市則為 117.8 萬元，居全臺第 6 位，較 97 年 122.2 萬元排名第 4 位略微下降；而臺北市為 162.0 萬元，居全臺之冠；基隆市為 107.3 萬元，居全臺第 9 位。臺灣地區及臺北都會區各行政區歷年家戶所得變化趨勢如表 6 所示。

表 6 歷年家戶所得變化

單位：新臺幣(元)

年期(民國)	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
新北市	1,153,690	1,142,103	1,160,816	1,146,693	1,166,321	1,197,480	1,192,907	1,161,741	1,221,746	1,177,787
臺北市	1,630,330	1,596,257	1,605,896	1,593,474	1,583,262	1,615,538	1,627,979	1,652,624	1,634,790	1,620,452
基隆市	1,094,019	1,003,245	944,630	927,585	1,093,045	1,103,987	991,806	1,043,712	1,020,069	1,072,815
臺灣地區	1,139,336	1,108,461	1,111,550	1,112,233	1,122,966	1,133,642	1,151,338	1,162,366	1,150,912	1,128,201

資料來源：臺灣地區家戶收支調查網站，<http://win.dgbas.gov.tw/fies/index.asp>，民國99年。

#### 四、交通運輸現況

##### (一) 大眾運輸系統

新北市地區主要大眾運輸系統包含軌道系統、公車系統及藍色公路。大致上可以臺北市為分界，臺北市以西之大新莊、大新板都心地區之大眾運輸相當發達，搭乘捷運、高鐵、臺鐵與公車均相當便利，至於其他地區則僅少數軌道系統通過。

##### 1. 軌道系統

(1) 高鐵、臺鐵：高鐵自南港於新北市境內設置板橋站，採東西走向橫越，目前之通勤乘客可經捷運板南線於板橋車站轉乘，未來亦可透過捷運環狀線及公車系統串接；臺鐵縱貫線採東西走向橫越，另設有平溪支線，可由瑞芳站或侯硐站轉乘，目前之通勤乘客大多搭乘臺鐵至臺北車站或板橋站轉乘捷運系統。

(2) 捷運系統：包括已通車之捷運淡水線、中和線、新店線、板南線及蘆洲線等，另尚有規劃或興建中之新莊線、機場捷運線、環狀線、萬大樹林線、三鶯線、民汐線、及安坑線等，未來逐線完工後將形成完善之捷運路網，成為區內最主要之軌道系統。

## 2.公車系統

公車系統主要功能為提供市區內通勤旅次與城際間運輸服務，目前新北市聯營公車營運呈現逐年成長狀況，不論車隊規模與每日載客數均穩定增加，現每日約有 623 輛公車營運，主要以行駛市區道路為主，少部分亦有行駛國道往返外縣市。

### (二) 交通特性分析

由表 7 及圖 4 顯示臺北港灣地區屏柵線(SL5)交通量最多，計有 306,085~306,416 pc/日；其次為大漢溪(SL1)及三鶯地區屏柵線(SL6)，介於 207,368~227,571 pc/日之間，大新店屏柵線(SL2)再次之，交通量約為 151,293~155,432 pc/日；而新北市東側運輸走廊(SL3)及大新莊地區屏柵線(SL7)較少，介於 76,043~109,837 pc/日之間；金九地區屏柵線(SL4)交通量最少，計有 32,492~32,789pc/日。

車種組成部分，新北市東側運輸走廊(SL3)及臺北港灣地區屏柵線(SL5)之小客車比例最高，約佔 75.4%~83.8%，其次為機踏車佔 8.4%~12.3%，而大貨車再次之佔 5.7%~8.3%。金九地區屏柵線(SL4)及大新店屏柵線(SL2)小客車比例最高佔 55.3%~64.4%，機踏車次之佔 28.7%~37.3%，大貨車再次之佔 2.3%~5.4%。大漢溪(SL1)及三鶯地區屏柵線(SL6)亦以小客車為主，約佔 49.3%~51.0%，其次為機踏車佔 42.3%~44.2%，大貨車佔 2.0%~3.1%。大新莊地區屏柵線(SL7)則以機踏車所佔比例最高，約為 58.7%~60.6%，其次為小客車佔 31.3%~32.5%，小貨車再次之佔 3.6%~4.0%，大貨車佔 2.2%~2.3%。

**表 7 屏柵線全日交通量分析**

屏柵線名稱	方向	車種						合計	
		小客車	計程車	小貨車	大貨車	大客車	機踏車	車輛數/日	pc/日
SL1 大漢溪	往北	159,790	1,032	7,645	6,359	2,492	140,436	317,754	225,203
		50.3%	0.3%	2.4%	2.0%	0.8%	44.2%	100%	
	往南	155,015	1,013	7,037	6,282	2,267	132,943	304,557	217,306
		50.9%	0.3%	2.3%	2.1%	0.7%	43.7%	100%	
SL2 大新店	往西	129,803	4,034	3,556	5,316	2,723	83,510	228,942	155,432
		56.7%	1.8%	1.6%	2.3%	1.2%	36.5%	100%	
	往東	128,363	4,144	3,692	6,303	2,968	86,522	231,992	151,293

		55.3%	1.8%	1.6%	2.7%	1.3%	37.3%	100%	
SL3 新北市東側 運輸走廊	往西	83,535	9	88	8,061	4,013	9,196	104,902	107,911
		79.6%	0.0%	0.1%	7.7%	3.8%	8.8%	100%	
	往東	91,758	8	59	6,223	2,314	9,172	109,534	109,837
		83.8%	0.0%	0.1%	5.7%	2.1%	8.4%	100%	
SL4 金九地區	往西	24,156	0	2	2,078	602	11,852	38,690	32,789
		62.4%	0.0%	0.0%	5.4%	1.6%	30.6%	100%	
	往東	24,315	0	1	2,033	560	10,841	37,750	32,492
		64.4%	0.0%	0.0%	5.4%	1.5%	28.7%	100%	
SL5 臺北港灣 地區	往北	171,132	1,125	6,430	18,773	1,866	27,641	226,967	306,085
		75.4%	0.5%	2.8%	8.3%	0.8%	12.2%	100%	
	往南	175,427	961	6,430	18,621	1,738	28,567	231,744	306,416
		75.7%	0.4%	2.8%	8.0%	0.7%	12.3%	100%	
SL6 三鶯地區	往北	148,673	2,786	4,158	8,501	4,017	133,191	301,326	207,368
		49.3%	0.9%	1.4%	2.8%	1.3%	44.2%	100%	
	往南	164,200	2,804	4,220	10,113	4,648	136,242	322,227	227,571
		51.0%	0.9%	1.3%	3.1%	1.4%	42.3%	100%	
SL7 大新莊地區	往西	43,823	1,853	5,087	3,106	1,240	84,828	139,937	76,043
		31.3%	1.3%	3.6%	2.2%	0.9%	60.6%	100%	
	往東	45,931	2,141	5,650	3,290	1,337	82,887	141,236	80,587
		32.5%	1.5%	4.0%	2.3%	0.9%	58.7%	100%	

資料來源：本計畫整理。

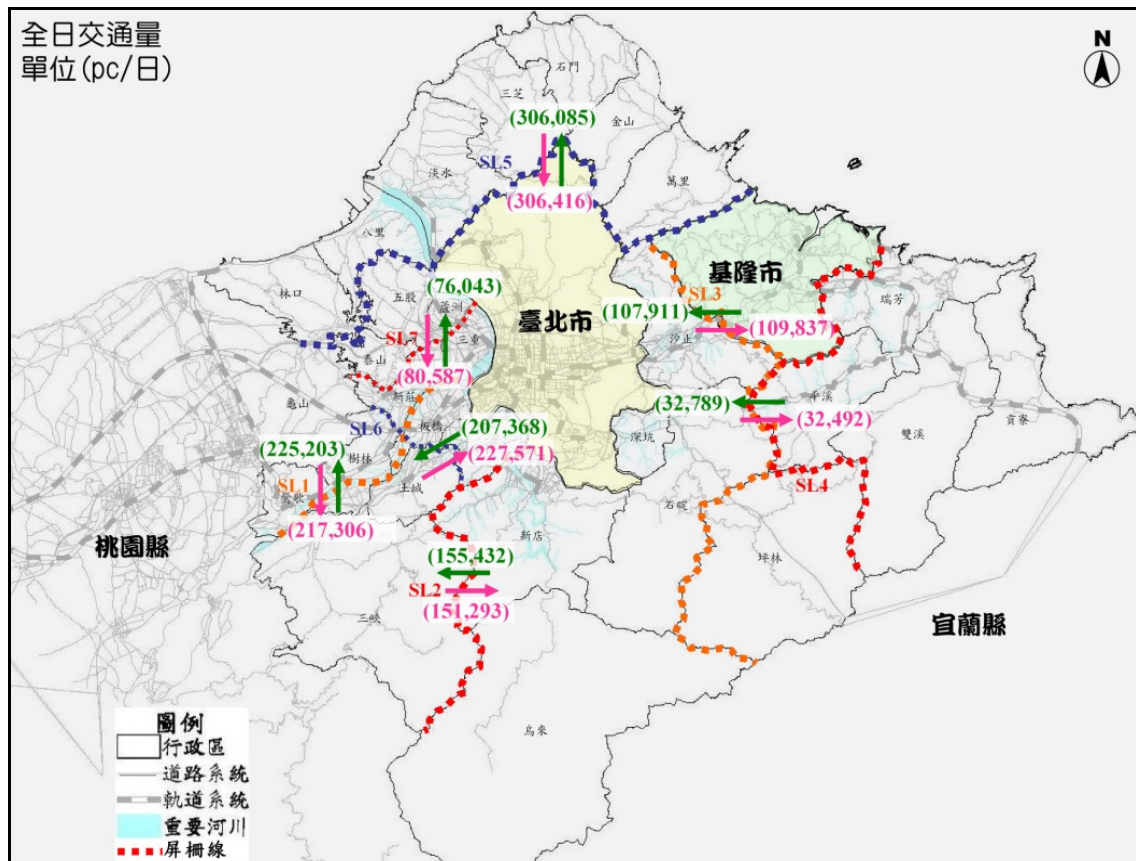


圖 4 屏柵線全日交通量

### (三) 人口預測

參考經建會「2010年至2060年臺灣人口推計」之高、中、低推計之人口預測作為本計畫總量控制，並根據各縣市人口成長趨勢，以及未來產業分布情形，相關重大開發建設計畫，預測民國130年臺北市人口約244.2萬人；新北市人口因捷運系統陸續通車，交通可及性與便利性增加，至民國115年人口約415.2萬人，後續受臺灣地區整體趨勢影響，將難再大幅成長，至民國130年人口約406.8萬左右；基隆市亦受整體人口負成長之影響，民國130年人口約36.5萬左右(如表8)。

表 8 臺北都會區人口總量預測

年期		地區	新北市		臺北市		基隆市	
		臺灣地區	人口數 (萬人)	佔臺灣 地區比 例	人口數 (萬人)	佔臺灣 地區比 例	人口數 (萬人)	佔臺灣 地區比 例
人口 預 測	民國 85 年	2,151.9	342.1	15.90%	260.5	12.11%	37.4	1.74%
	民國 90 年	2,239.7	361.0	16.12%	263.4	11.76%	39.1	1.75%
	民國 95 年	2,286.7	376.7	16.47%	263.2	11.51%	39.1	1.71%
	民國 99 年	2,316.2	389.7	16.83%	261.9	11.31%	38.4	1.66%
	民國 100 年	2,321.2	393.9	16.97%	260.9	11.24%	40.2	1.73%
	民國 105 年	2,337.9	404.5	17.30%	259.6	11.10%	38.4	1.64%
	民國 110 年	2,344.3	409.6	17.47%	255.5	10.90%	39.0	1.66%
	民國 115 年	2,341.3	415.2	17.73%	253.8	10.84%	38.4	1.64%
	民國 120 年	2,325.6	414.3	17.81%	250.2	10.76%	38.4	1.65%
	民國 125 年	2,291.9	411.6	17.96%	248.4	10.84%	37.3	1.63%
	民國 130 年	2,238.3	406.8	18.17%	244.2	10.91%	36.5	1.63%
年 平 均 成 長 率	民國 85~90 年	0.80%	1.08%	/	0.22%	/	0.88%	/
	民國 90~99 年	0.37%	0.85%		-0.06%		-0.20%	
	民國 99~115 年	0.07%	0.40%		-0.20%		0.00%	
	民國 115~130 年	-0.30%	-0.14%		-0.26%		-0.34%	

備註：民國99年前資料為內政部統計處人口靜態統計歷史資料。

資料來源：1.2010年至2060年臺灣人口推計，行政院經建會，民國99年。

2.本計畫預測整理。

#### (四) 家戶所得預測

家戶所得之成長趨勢則依國內生產毛額成長趨勢，計算未來人口數量與戶量調整後，即可得未來臺北都會區家戶年所得成長率，預測結果如表 9 所示。

表 9 臺北都會區家戶所得預測

單位：元

行政區	收入別	民國 90 年	民國 98 年	民國 110 年	民國 120 年	民國 130 年
新北市	每人年收入	368,364	418,151	674,770	849,952	1,117,066
	每戶年收入	1,142,103	1,177,787	1,740,906	2,163,513	2,563,775
臺北市	每人年收入	554,378	602,469	891,904	1,195,912	1,592,148
	每戶年收入	1,596,257	1,620,452	2,336,789	2,879,505	3,646,036
基隆市	每人年收入	339,224	403,730	542,940	686,026	830,982
	每戶年收入	1,003,245	1,072,815	1,419,406	1,763,968	2,102,408

資料來源：本計畫整理預測。

#### (五) 及業人口預測

及業人口預測首先進行總及業人口預測，再依各級產業人口比例進行各級產業人口預測。總及業人口與人口年齡結構、勞動參與率及經濟景氣息息相關。總及業人口之預測先由各年期 15 歲以上之人口預測結果乘上勞動參與率，再減去失業人口。15 歲以上之人口結構，係依歷年人口結構趨勢，並參考經建會長期人口推計，繼而再利用有業人口佔及業人口之比例，與未來提供之就業機會分布(考量新北市臺北港特定區、新莊副都心、新板特定區、淡海新市鎮、林口新市鎮、五股新市鎮、北大特定區、頭前重劃區、泰山塹仔圳重劃區等與臺北市之南港園區、內湖科技園區與信義計畫區等陸續完成開發)計算總及業人口數，再依各行政區產業結構推估臺北都會區及新北市各行政區之一、二級與三級產業人口，如表 10 所示。

表 10 臺北都會區及業人口預測

單位：人

行政區	民國 99 年		民國 110 年		民國 120 年		民國 130 年	
	一、二級	三級	一、二級	三級	一、二級	三級	一、二級	三級
新北市	554,454	706,398	543,546	860,832	530,231	919,518	529,009	971,416
臺北市	312,229	1,709,173	255,851	1,991,504	251,862	2,114,793	247,087	2,175,500
基隆市	24,734	76,353	24,681	79,108	24,674	91,048	23,768	87,522
臺北都會區	954,243	2,521,025	913,278	2,969,542	901,367	3,165,458	896,964	3,275,237

備註：民國99年資料係利用95年普查資料推估。

資料來源：本計畫預測整理。

## 五、運輸需求分析與預測

### (一) 現況旅次分布型態

#### 1. 家工作旅次

新北市家工作旅次以產生為主，全日工作旅次產生量達 187 萬人次，主要前往目的地為臺北市。其中，以大新板都心為最高，全日工作旅次產生量達 79.0 萬人次；其次為大新莊都心，全日工作旅次產生量達 48.4 萬人次；再其次為大新店地區，全日工作旅次產生量達 28.8 萬人次，如表 11。

表 11 民國 99 年臺北都會區家工作旅次 PA 表

單位：人次/日

起	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	280,993	144,485	11,453	27,243	35,671	300	133	276,077	1,804	12,234	790,392
大新莊都心	84,709	186,964	24,820	8,942	11,220	172	93	147,163	798	19,442	484,322
臺北港灣都心	10,243	31,610	84,102	1,658	3,776	39	248	45,146	5,180	8,157	190,158
三鶯地區	22,494	10,087	1,201	23,903	1,464	19	4	7,797	63	4,452	71,484
大新店地區	48,928	27,611	2,966	4,690	52,846	1,263	421	142,787	4,348	2,264	288,124
坪林地區	39	23	2	3	158	3,563	1	75	1	2	3,867
金九地區	1,653	1,940	596	106	5,447	605	13,642	11,508	9,459	148	45,103
臺北市	210,542	214,654	43,879	12,767	110,805	1,208	882	1,151,278	9,022	11,237	1,766,274
基隆地區	8,983	12,083	5,391	573	27,999	185	8,718	90,055	72,636	1,043	227,666
龜山地區	10,821	16,041	4,291	5,171	727	12	4	4,422	48	11,085	52,620
合計	679,404	645,497	178,699	85,056	250,113	7,366	24,145	1,876,309	103,359	70,063	3,920,011

## 2. 家就學旅次

新北市家就學旅次產生吸引量差異不大，全日家就學旅次產生量達 55.3 萬人次，主要前往目的地除界內旅次外，仍是以臺北市為主。其中，以大新板都心為最高，全日家就學旅次產生量達 27.1 萬人次；其次為大新店地區，全日家就學旅次產生量達 10.1 萬人次；再其次為大新莊都心，全日家就學旅次產生量 9.2 萬人次，如表 12。

表 12 民國 99 年臺北都會區家就學旅次 PA 表

單位：人次/日

起	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	76,412	34,923	5,099	7,679	13,295	33	244	126,350	2,775	4,421	271,231
大新莊都心	17,016	18,760	3,837	1,659	2,851	7	82	43,003	1,577	2,905	91,696
臺北港灣都心	4,145	6,328	12,270	470	1,107	3	133	19,816	2,824	983	48,077
三鶯地區	7,095	3,191	547	5,790	822	2	12	7,286	162	1,635	26,541
大新店地區	16,944	8,212	1,507	1,254	11,236	78	352	57,636	3,062	732	101,014
坪林地區	93	50	7	7	101	362	2	237	6	4	867
金九地區	528	370	194	33	558	2	5,011	3,330	3,296	28	13,350
臺北市	71,563	54,382	12,451	5,102	28,997	94	1,014	338,803	9,503	4,246	526,155
基隆地區	6,222	4,492	3,462	442	5,282	7	3,053	32,274	38,363	357	93,954
龜山地區	2,493	3,009	685	845	254	1	6	3,251	108	1,125	11,776
合計	202,510	133,717	40,058	23,280	64,504	587	9,908	631,985	61,675	16,436	1,184,661

資料來源：本計畫整理。

## 3. 家其他旅次

新北市家其他旅次以產生為主，全日家其他旅次產生量達 189 萬人次，主要前往目的地為臺北市。其中，以大新板都心最高，全日家其他旅次產生量達 65.1 萬人次；其次為大新莊都心，全日家其他旅次產生量達 56.9 萬人次；再其次為大新店地區，全日家其他旅次產生量達 31.1 萬人次，如表 13。

## 4. 非家旅次

新北市非家旅次以產生為主，全日非家旅次產生量達 155

萬人次，主要前往目的地為臺北市。其中，以大新板都心為最高，全日非家旅次產生量達 70.5 萬人次；其次為大新莊都心，全日非家旅次產生量達 41.3 萬人次；再其次為大新店地區，全日非家旅次產生量達 27.5 萬人次，如表 14。

**表 13 民國 99 年臺北都會區家其他旅次 PA 表**

單位：人次/日

起 \ 迄	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	278,871	61,659	10,279	20,293	21,521	3	64	256,229	1,320	14,727	664,966
大新莊都心	104,889	173,701	32,775	6,371	10,126	1	65	219,366	10,193	22,688	580,176
臺北港灣都心	12,458	23,549	130,830	1,966	1,702	0	91	51,051	17,973	18,848	258,469
三鶯地區	14,976	3,455	1,378	18,755	1,080	0	2	5,653	51	6,911	52,262
大新店地區	62,328	10,216	1,805	3,081	57,868	81	381	147,993	26,811	1,059	311,624
坪林地區	560	67	7	26	848	1,772	13	589	20	7	3,908
金九地區	661	172	155	19	1,503	6	11,817	2,663	29,293	13	46,302
臺北市	216,365	116,586	51,779	4,727	95,020	10	618	1,574,273	58,038	7,180	2,124,595
基隆地區	1,165	777	2,640	36	5,785	0	2,571	11,379	185,822	74	210,250
龜山地區	10,673	8,859	7,086	5,887	489	0	2	7,497	392	12,329	53,214
合計	702,947	399,042	238,734	61,160	195,943	1,874	15,625	2,276,693	329,913	83,836	4,305,767

資料來源：本計畫整理。

**表 14 民國 99 年臺北都會區非家旅次 PA 表**

單位：人次/日

起 \ 迄	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	210,596	94,817	15,695	23,950	46,719	97	150	292,923	3,278	17,187	705,411
大新莊都心	62,046	139,060	26,586	8,144	11,124	20	85	143,674	2,395	19,567	412,702
臺北港灣都心	5,088	13,677	38,256	1,056	2,330	9	194	20,287	6,234	5,916	93,048
三鶯地區	9,325	4,181	1,393	11,809	972	5	5	4,973	103	4,617	37,383
大新店地區	36,511	19,028	3,354	4,229	55,938	454	353	144,627	8,204	2,503	275,202
坪林地區	64	43	7	9	248	1,583	6	391	28	4	2,382
金九地區	632	745	324	56	2,597	81	6,599	6,679	10,465	76	28,255
臺北市	118,331	140,621	44,136	9,325	103,526	376	926	885,190	18,190	15,007	1,335,628
基隆地區	5,251	7,200	4,571	445	24,303	55	5,692	50,472	105,245	829	204,063
龜山地區	4,466	5,364	3,193	2,707	382	1	3	3,540	72	6,550	26,278
合計	452,310	424,736	137,515	61,730	248,139	2,682	14,014	1,552,755	154,214	72,256	3,120,351

資料來源：本計畫整理。

## 5.總旅次

新北市總旅次以產生為主，全日總旅次產生量達 590 萬人次，主要前往目的地為臺北市。其中，以大新板都心為最高，全日總旅次產生量達 243.2 萬人次；其次為大新莊都心，全日總旅次產生量達 156.9 萬人次；再其次為大新店地區，全日總旅次產生量達 97.6 萬人次，如表 15。

**表 15 民國 99 年臺北都會區總旅次 PA 表**

單位：人次/日

起 \ 迄	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	846,871	335,884	42,526	79,164	117,206	432	592	951,578	9,177	48,568	2,432,000
大新莊都心	268,660	518,485	88,017	25,116	35,321	201	326	553,206	14,964	64,602	1,568,897
臺北港灣都心	31,934	75,164	265,458	5,149	8,915	51	666	136,299	32,211	33,904	589,751
三鶯地區	53,891	20,914	4,519	60,257	4,338	26	23	25,709	380	17,615	187,670
大新店地區	164,711	65,068	9,633	13,254	177,889	1,876	1,507	493,043	42,425	6,559	975,965
坪林地區	755	183	23	45	1,355	7,280	21	1,291	55	17	11,024
金九地區	3,474	3,226	1,268	214	10,105	694	37,069	24,181	52,513	266	133,010
臺北市	616,801	526,243	152,245	31,921	338,349	1,688	3,439	3,949,544	94,753	37,669	5,752,651
基隆地區	21,621	24,553	16,063	1,496	63,369	247	20,034	184,181	402,066	2,303	735,933
龜山地區	28,452	33,273	15,254	14,610	1,853	14	15	18,710	619	31,089	143,889
合計	2,037,171	1,602,993	595,006	231,226	758,700	12,510	63,692	6,337,741	649,162	242,591	12,530,791

資料來源：本計畫整理。

### (二) 運具組成

新北市機車使用比率為 41.03%，小客車使用比率為 32.60%，大眾運輸使用比率為 26.37%，相較於都會區大眾運輸平均使用比率 29.18%，及與臺北市之大眾運輸使用比率 32.99% 比較仍顯偏低，亟需加強大眾運輸之規劃，如表 16。

表 16 民國 99 年臺北都會區大眾運輸旅次運具比率

單位：%

迄起	大新板都心	大新莊都心	臺北港灣都心	三鶯地區	大新店地區	坪林地區	金九地區	臺北市	基隆地區	龜山地區	合計
大新板都心	27.32	24.54	26.47	28.87	35.41	26.43	33.71	36.31	39.27	22.16	30.64
大新莊都心	24.54	10.48	12.82	23.16	32.48	25.03	21.38	23.62	17.00	12.50	18.79
臺北港灣都心	26.47	12.82	14.70	18.22	35.95	29.60	21.77	24.38	21.27	7.37	17.88
三鶯地區	28.87	23.16	18.22	22.53	33.01	24.53	32.14	38.35	35.68	15.55	26.66
大新店地區	35.41	32.48	35.95	33.01	26.23	26.71	23.94	41.15	33.07	29.96	35.83
坪林地區	26.43	25.03	29.60	24.53	26.71	19.00	14.21	35.57	29.49	25.32	22.68
金九地區	33.71	21.38	21.77	32.14	23.94	14.21	19.61	31.19	13.21	20.42	19.47
臺北市	36.31	23.62	24.38	38.35	41.15	35.57	31.19	33.13	32.54	23.03	32.99
基隆地區	39.27	17.00	21.27	35.68	33.07	29.49	13.21	32.54	18.21	16.25	22.53
龜山地區	22.16	12.50	7.37	15.55	29.96	25.32	20.42	23.03	16.25	8.01	15.26
合計	30.64	18.79	17.88	26.66	35.83	22.68	19.47	32.99	22.53	15.26	29.18

資料來源：本計畫整理。

### (三) 新北市旅次產生吸引預測

新北市基年與目標年旅次產生吸引如表 17 所示。計畫範圍基年(民國 99 年)全日旅次產生與吸引量分別為 5,898.3 千人與 5,301.3 千人，至目標年(民國 130 年)將成長至 7,328.2 千人與 5,792.8 千人，成長倍數分別為 1.24 與 1.09。

基年晨峰時段旅次產生與吸引量分別為 906.7 千人與 864.3 千人，至目標年(民國 130 年)將成長至 1,098.3 千人與 906.4 千人，成長倍數分別為 1.21 與 1.05。

### (四) 臺北都會區旅次產生吸引分布預測

新北市晨峰時段與全日總產生旅次(如表 18~表 19)，晨峰時段總旅次達 109.8 萬人次，全日總旅次產生量達 732.8 萬人次，主要前往目的地為臺北市。其中，以大新板都心最高，晨峰時段總旅次達 41.2 萬人次，全日總旅次產生量達 272.2 萬人次；其次為大新莊都心，晨峰時段總旅次達 27.5 萬人次，全日總旅次產生量達 198.8 萬人次；再其次為大新店地區，晨峰時段總旅次達 15.8 萬人次，全日總旅次產生量達 113.2 萬人次。

表 17 新北市基年與目標年旅次產生吸引成長分析

單位:千人旅次

全日						
年期	私人運具		大眾運具		小計	
	產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
基年(99年)	4,306.5	3,939.4	1,591.8	1,361.9	5,898.3	5,301.3
目標年(130年)	4,346.5	3,540.1	2,981.7	2,252.7	7,328.2	5,792.8
成長倍數	1.01	0.90	1.87	1.65	1.24	1.09
晨峰時段						
年期	私人運具		大眾運具		小計	
	產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
基年(99年)	639.7	621.2	267.0	243.1	906.7	864.3
目標年(130年)	671.4	561.0	427.0	345.3	1098.3	906.4
成長倍數	1.05	0.90	1.60	1.42	1.21	1.05

資料來源：本計畫預測整理。

表 18 臺北都會區目標年晨峰時段總旅次 PA 表

單位：人次/小時

起	大新板 都心	大新莊 都心	臺北港 灣都心	三鶯 地區	大新店 地區	坪林 地區	金九 地區	臺北市	基隆 地區	龜山 地區	合計
大新板都心	151,450	52,114	7,377	11,310	23,765	16	137	151,072	2,219	12,379	411,838
大新莊都心	48,921	81,953	12,068	3,324	7,855	4	53	106,833	1,324	13,106	275,440
臺北港灣都心	11,493	22,743	67,640	1,104	3,970	3	86	50,415	4,862	11,224	173,540
三鶯地區	14,948	4,935	1,093	14,523	1,628	1	11	7,443	139	5,316	50,039
大新店地區	25,144	7,851	1,317	1,519	32,916	37	123	81,083	7,126	1,195	158,311
坪林地區	301	77	15	15	802	786	12	1,101	95	12	3,218
金九地區	744	445	176	41	2,433	20	8,831	4,684	8,483	74	25,932
臺北市	93,050	63,736	13,967	3,852	59,047	31	364	604,850	12,318	7,193	858,409
基隆地區	3,892	2,583	2,164	145	14,281	4	2,337	32,905	74,370	323	133,003
龜山地區	6,100	6,447	3,217	2,563	453	0	6	4,294	82	10,534	33,696
合計	356,043	242,884	109,033	38,396	147,151	903	11,961	1,044,680	111,019	61,356	2,123,427

資料來源：本計畫整理。

表 19 臺北都會區目標年全日總旅次 PA 表

單位：人次/日

迄 起	大新板 都心	大新莊 都心	臺北港 灣都心	三鶯 地區	大新店 地區	坪林 地區	金九 地區	臺北市	基隆 地區	龜山 地區	合計
大新板都心	930,482	322,459	39,661	66,671	150,922	39	471	1,136,129	7,932	66,802	2,721,571
大新莊都心	358,529	532,778	84,516	23,312	56,092	12	324	827,504	11,943	92,880	1,987,889
臺北港灣都心	55,957	116,109	510,008	5,882	18,351	25	748	290,406	36,146	66,261	1,099,893
三鶯地區	70,947	23,279	4,560	71,037	7,073	5	40	39,597	410	24,500	241,449
大新店地區	176,221	60,210	9,197	9,873	233,432	133	1,153	587,336	45,920	8,754	1,132,230
坪林地區	1,240	372	53	63	2,826	4,786	118	3,419	403	96	13,375
金九地區	2,182	1,792	918	160	8,469	66	52,189	18,221	47,519	275	131,792
臺北市	584,283	415,313	106,755	21,785	388,631	86	2,382	4,266,028	86,256	39,024	5,910,541
基隆地區	16,778	15,220	17,831	879	73,343	65	20,647	169,572	447,975	1,866	764,174
龜山地區	37,676	39,341	18,568	15,020	2,385	2	20	26,785	454	56,553	196,803
合計	2,234,293	1,526,873	792,067	214,681	941,526	5,217	78,092	7,364,997	684,957	357,012	14,199,716

資料來源：本計畫整理。

### (五) 運具組成預測分析

新北市目標年晨峰時段機車使用比率為 43.47%，小客車使用比率為 18.00%，大眾運輸使用比率為 38.52%；全日機車使用比率為 38.27%，小客車使用比率 21.84%，大眾運輸為 39.89%。其大眾運輸晨峰及全日使用比率仍較都會區大眾運輸平均使用比率 43.95%與 44.30%稍低，與臺北市之大眾運輸使用比率 50.80%與 50.50%比較仍顯偏低，大眾運輸之規劃仍有加強必要。

## 六、路網構建

### (一) 主要運輸廊道分析

#### 1. 旅次需求分析

##### (1) 臺北都會區

未來臺北都會區主要運輸廊帶經目標年旅次蛛網分布觀之，如圖 5 所示。說明如下：

- ◆ 旅次仍以臺北市中心為核心向外放射，包括有臺北-板橋-土樹走廊、臺北-雙和-新店走廊、臺北-三重-新莊走廊、臺北-淡水走廊、臺北-汐止-基隆走廊、及臺北-三重-蘆洲

等放射狀走廊。

- ◆ 臺北市中心外環圍繞內湖、士林、北投、五股、泰山、新莊、板橋、中和、永和、新店、文山、南港形成環形走廊。
- ◆ 另於文山、新店、永和、中和、土城、樹林、新莊形成西南環走廊。

由目標年臺北都會區旅次分布預測結果分析，前 15 大運輸廊帶約佔臺北都會區總旅次約 70%。主要廊帶為臺北市往返板橋，旅次數達 786,481 人次/日，佔總旅次 9.00%；臺北市↔新店每日亦達 678,937 人次，佔總旅次 7.77%；其次依序為臺北市↔中和、臺北市↔三重、及臺北市↔淡水等。

由上述結果可知，臺北都會區主要呈現仍以臺北市為中心，向外分布之旅次型態，包括有臺北-板橋-土樹走廊、臺北-雙和-新店走廊、臺北-三重-新莊走廊、臺北-淡水走廊、臺北-汐止-基隆走廊、及臺北-三重-蘆洲走廊等放射狀走廊，各主要廊帶旅次數及佔總旅次百分比如表 20 所示。

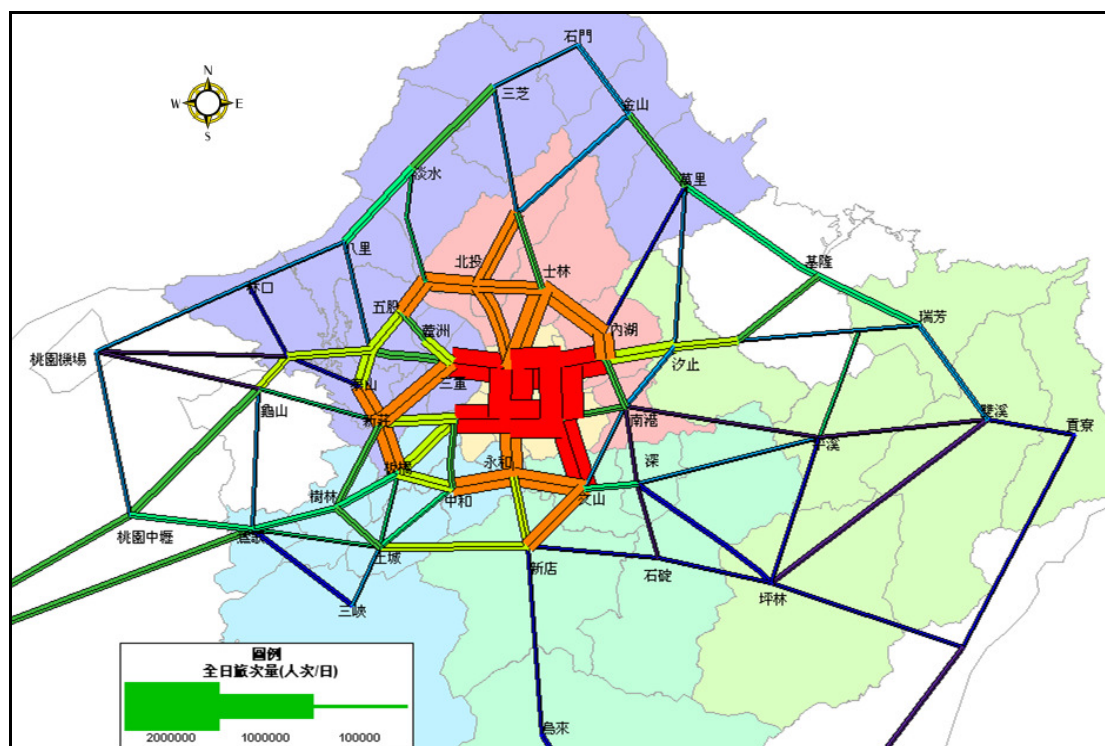


圖 5 目標年臺北都會區主要運輸廊帶旅次需求

**表 20 目標年(民國 130 年)臺北都會區主要運輸廊帶旅次需求**

排序	廊帶	旅次數(人/日)	比例(%)
1	臺北市↔板橋	786,481	9.00
2	臺北市↔新店	678,937	7.77
3	臺北市↔中和	633,441	7.25
4	臺北市↔三重	633,152	7.25
5	臺北市↔淡水	513,243	5.87
6	臺北市↔汐止	467,823	5.35
7	臺北市↔基隆市	419,856	4.81
8	臺北市↔永和	443,720	5.08
9	臺北市↔新莊	415,951	4.76
10	臺北市↔蘆洲	286,832	3.28
11	臺北市↔土城	249,605	2.86
12	臺北市↔五股	115,555	1.32
13	板橋↔新莊	112,283	1.29
14	板橋↔中和	110,632	1.27
15	臺北市↔樹林	100,096	1.15

資料來源：本計畫預測整理。

## (2)新北市境內

由目標年新北市境內旅次分布預測結果分析，前 30 大運輸廊帶約佔新北市境內總旅次約 60%。主要廊帶為板橋往返新莊，旅次數達 112,283 人次/日，佔總旅次 4.57%；板橋↔中和每日亦達 110,632 人次，佔總旅次 4.50%，其次依序為板橋↔土城、新店↔中和、及新莊↔三重等。

由上述結果可知，新北市境內主要呈現以板橋、新莊雙核心為發展中心，外環並圍繞五股、泰山、中和、永和、新店形成環形走廊，另於新店、永和、中和、土城、樹林形成西南環走廊。各主要廊帶旅次數及佔總旅次百分比如表 21 所示。

**表 21 目標年(民國 130 年)新北市境內主要運輸廊帶旅次需求**

排序	廊帶	旅次數(人/日)	比例(%)
1	板橋↔新莊	112,283	4.57
2	板橋↔中和	110,632	4.50
3	板橋↔土城	83,138	3.38
4	新店↔中和	79,441	3.23
5	新莊↔三重	71,371	2.91
6	板橋↔新店	62,064	2.53
7	板橋↔三重	60,018	2.44
8	汐止↔基隆市	51,839	2.11
9	板橋↔樹林	48,185	1.96
10	瑞芳↔基隆市	46,444	1.89
11	三重↔蘆洲	44,387	1.81
12	中和↔土城	44,176	1.80
13	中和↔永和	44,009	1.79
14	新莊↔中和	43,922	1.79
15	新莊↔樹林	43,150	1.76
16	新店↔永和	39,279	1.60
17	新莊↔龜山	37,341	1.52
18	板橋↔永和	35,635	1.45
19	新莊↔土城	32,606	1.33
20	新莊↔泰山	30,703	1.25
21	三重↔中和	28,648	1.17
22	新莊↔五股	28,463	1.16
23	新莊↔蘆洲	28,454	1.16
24	新莊↔林口	28,210	1.15
25	三重↔五股	25,930	1.06
26	新莊↔新店	24,639	1.00
27	新店↔土城	24,566	1.00
28	土城↔樹林	23,452	0.95
29	林口↔龜山	22,882	0.93
30	板橋↔五股	22,716	0.92

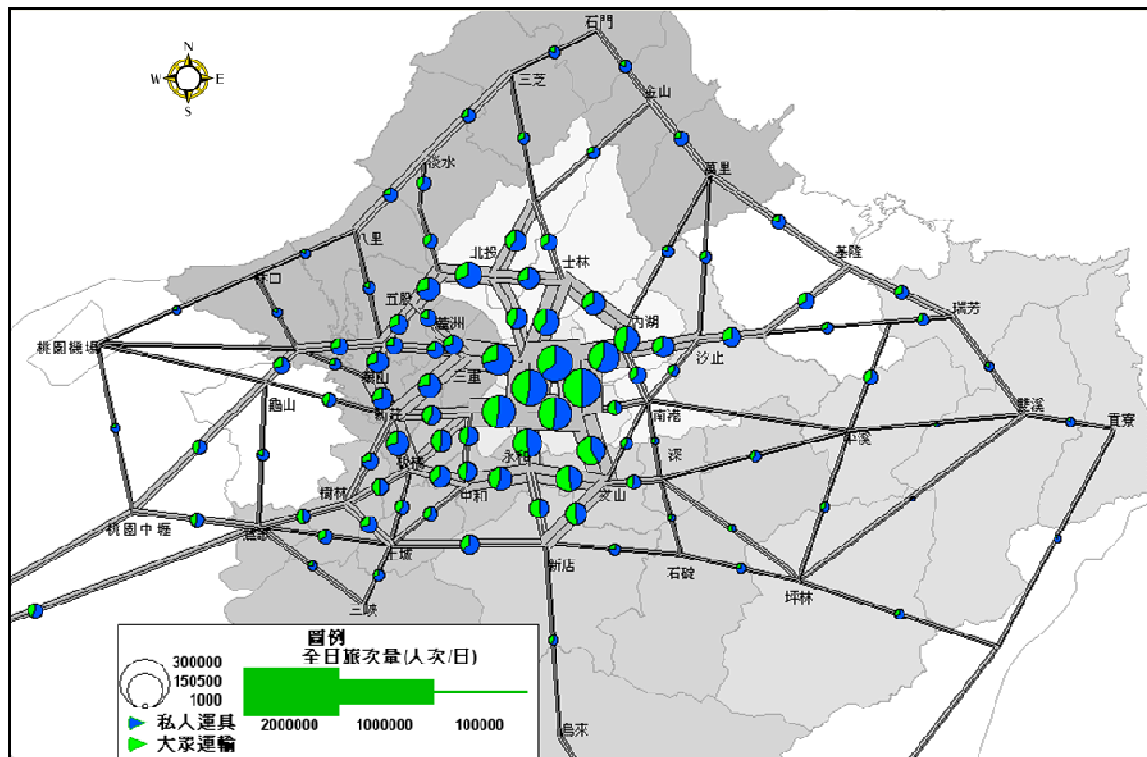
資料來源：本計畫預測整理。

## 2.運具使用分析

### (1)臺北都會區

未來臺北都會區主要運輸廊帶運具使用分析如圖 6 所示。  
說明如下：

- ◆ 臺北市中心主要廊帶因大眾捷運路網較密，密度較高，大眾運輸使用率介於 40%~60%；外圍運輸廊帶大眾運輸使用率隨著離市中心距離越遠，大眾運輸使用率越低。
- ◆ 由士林、北投、五股、泰山、新莊、板橋至樹林，即北側至西側外環帶，廊帶旅次量大，大眾運輸使用率偏低，仍有提升之空間，可加強廊帶大眾運輸系統之串聯。
- ◆ 而外圍鄉鎮因較為分散，應加強捷運路線端點站接駁服務，尤其新北市依山傍海，並蘊含豐富文史文化資源，應加強觀光遊憩景點大眾運輸之串聯與服務。



由目標年臺北都會區主要運輸廊帶運具使用結果分析，臺北市中心主要廊帶因大眾捷運路網較密，密度較高，大眾運輸使用率介於 40%~60%；外圍運輸廊帶大眾運輸使用率隨著離市中心距離越遠，大眾運輸使用率越低。

已有捷運服務之廊帶包含臺北市↔板橋、臺北市↔新店、臺北市↔中和、臺北市↔汐止、臺北市↔永和及臺北市↔土城等，大眾運輸使用率均高於 50%，各主要運輸廊帶運具使用分析如表 22 所示。

**表 22 目標年(民國 130 年)新北市境內主要運輸廊帶運具使用分析**

排序	廊帶	旅次數(人/日)		比例(%)	
		私人	大眾	私人	大眾
1	臺北市↔板橋	352,556	433,925	45	55
2	臺北市↔新店	293,035	385,901	43	57
3	臺北市↔中和	253,101	380,340	40	60
4	臺北市↔三重	357,930	275,222	57	43
5	臺北市↔淡水	287,377	225,867	56	44
6	臺北市↔汐止	210,833	256,990	45	55
7	臺北市↔基隆市	210,933	232,787	48	52
8	臺北市↔永和	188,925	230,931	45	55
9	臺北市↔新莊	214,903	201,048	52	48
10	臺北市↔蘆洲	168,223	118,609	59	41
11	臺北市↔土城	116,355	133,251	47	53
12	臺北市↔五股	74,973	40,582	65	35
13	板橋↔新莊	75,866	36,417	68	32
14	板橋↔中和	57,026	53,606	52	48
15	臺北市↔樹林	58,407	41,689	58	42

資料來源：本計畫預測整理。

## (二) 軌道路網架構

本計畫將都會區軌道系統依大眾運輸層級架構，分為城際骨幹、都會幹線及次骨幹三個層次。

### 1. 城際骨幹

城際骨幹以高速鐵路、區域鐵路(臺鐵)為主，提供臺北都會區往來西部與東部走廊之服務，形成全島一日生活圈。

### 2. 都會幹線

以高運量或中運量捷運系統為主，基本上即是目前臺北都會區捷運基礎路網(第一及第二階段)。完成後新北市境內 20 萬人口以上之地區如板橋、新莊、中和、永和、新店、土城、三重、蘆洲皆可享受捷運之服務，而這些城市人口密度除因新店、土城土地面積較大，平均人口密度較低外，其餘人口密度皆在每平方公里兩萬人以上，顯示臺北都會區捷運基礎路網確已涵蓋服務都會區人口最為稠密之地區。

惟若將基礎路網與運輸廊帶相疊合，如圖 7 所示，發現仍有以下幾個運輸廊帶仍未有捷運提供服務：

- (1)黃軸：由臺北市內湖往西經士林、北投、蘆洲、三重、新莊、板橋、中和、永和至新店地區之走廊。
- (2)綠軸：由五股、三重往東經臺北市大同、中山、松山、內湖、至汐止、基隆地區之走廊。
- (3)紅軸：由臺北市士林、內湖、松山、信義、文山等區至中永、新店地區之走廊。
- (4)藍軸：由土城至三峽、鶯歌、桃園之走廊。
- (5)靛軸：淡水至淡水漁人碼頭、淡海新市鎮。

針對上述走廊，相關單位已在辦理規劃中，如黃軸未來將以規劃中之環狀線提供服務，綠軸為汐止民生線，紅軸為南北

線，藍軸為三鶯線，靛軸為淡水延伸線。上述路線配合已營運及興建中之捷運路線，將構成新北市完整之捷運路網，提供便捷之大眾運輸服務。

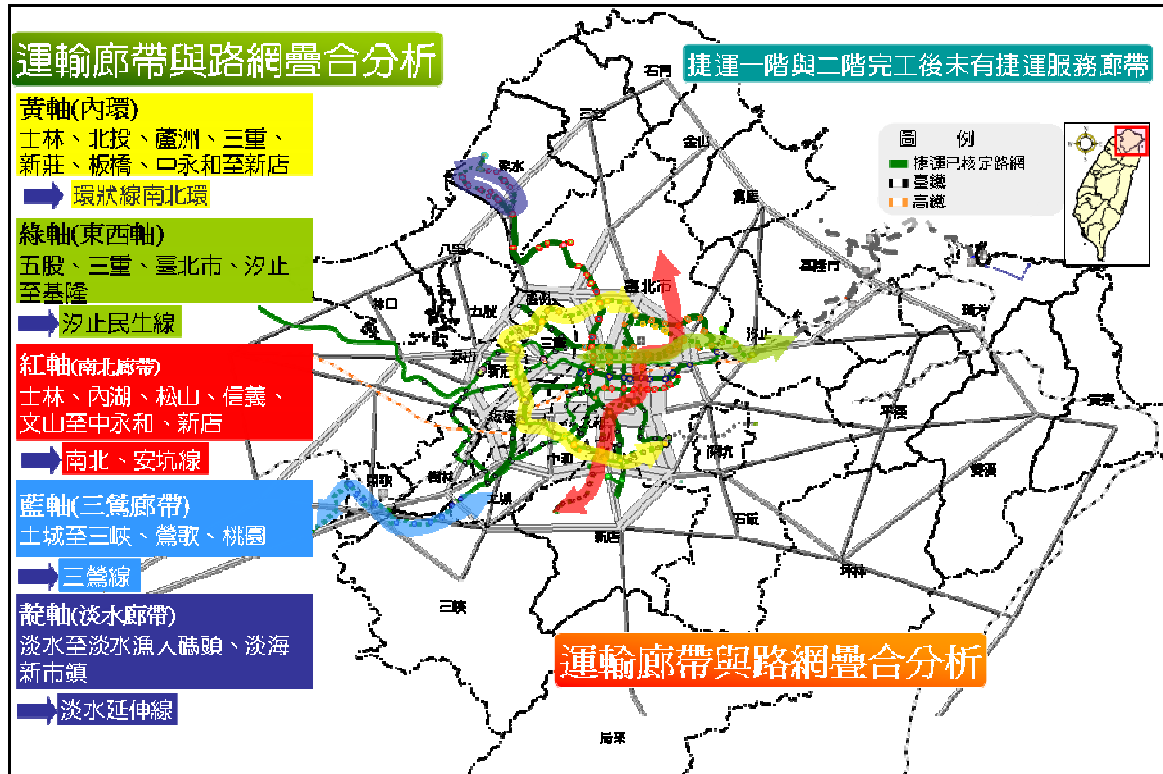


圖 7 臺北都會區捷運基礎路網與運輸廊帶疊合

### 3.次骨幹

本計畫主要目標即在既有城際骨幹、都會幹線下構建次骨幹系統，依路廊型式區分為「都會串聯」、「捷運延伸」、「捷運接駁」及「觀光遊憩」等四種型態，說明如下：

**都會串聯：**新北市運輸廊帶旅次量大，無軌道系統直接服務，大眾運輸使用率偏低，仍有提升之空間，可加強廊帶大眾運輸系統之串聯，並提供各行政區市中心間之直接服務。

**捷運延伸：**捷運系統因路線長度或營運之考量，系統延伸並不具經濟性或路廊未達設置捷運系統門檻，可採輕軌系統或BRT系統提供延伸性之服務。

**捷運接駁：**新市鎮開發強度提高，人口陸續進駐，因大眾運輸系統不便，私人運具使用率高，可由骨幹運輸場站規劃高

效率大眾運輸系統，提供接駁轉乘服務。

**觀光遊憩：**新北市年遊憩總旅次 2,000 萬人次，惟大眾運輸不便，宜加強觀光遊憩景點大眾運輸之串聯與服務。

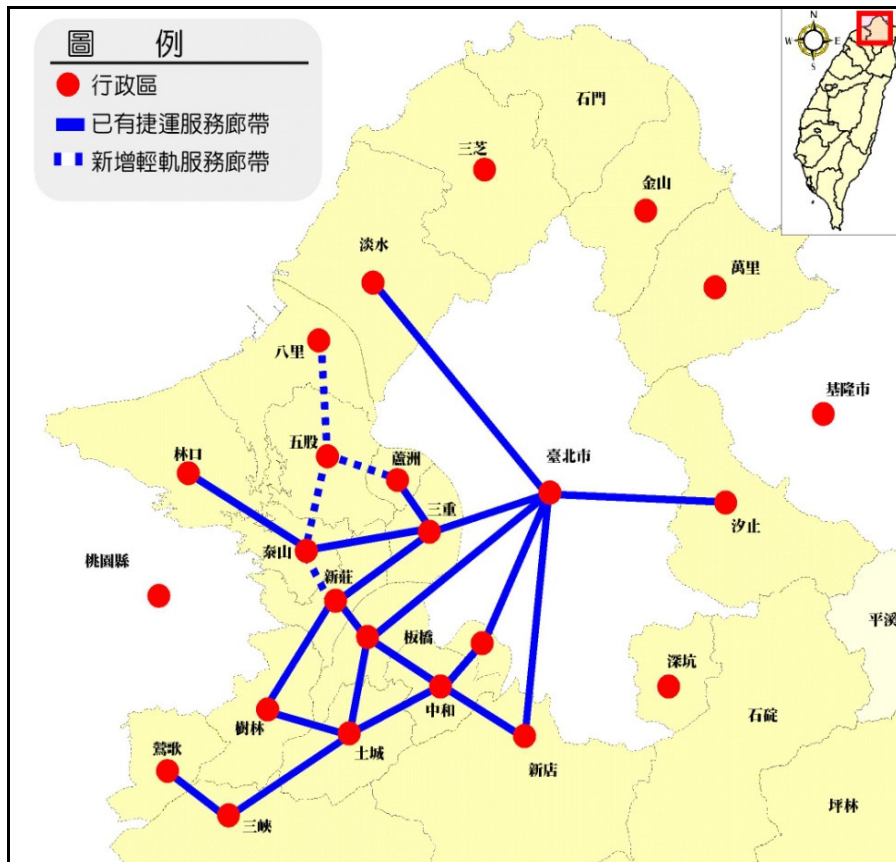
### (三) 運輸走廊搜尋

#### 1.既有軌道系統服務廊帶分析

既有軌道系統包括城際骨幹、都會幹線，如圖 8 所示，考量未來開發需要及運輸需求，建議以下走廊可增加軌道系統服務。

(1)蘆洲-五股-泰山-新莊-板橋:配合沿線都市更新及土地開發計畫，將市府刻正辦理之五股捷運可行性研究路線延伸至新莊、板橋。

(2)八里-蘆洲：配合臺北商港開發，可續接蘆洲-三重-臺北市核心走廊。



## 2.新興發展區軌道系統需求分析

新北市近年有多項土地開發及都市更新計畫，在發展大眾運輸政策及促進新興發展區之成長考量下，透過軌道系統之建立，連結至鄰近捷運路線應是新北市輕軌發展之重要方向。茲就各重大新興發展區輕軌發展說明如下：

- (1)新板特區：即新板橋車站周邊地區，目前雖有捷運板南線及環狀線，但以新板特區發展定位及其樞紐區位而言，與其他地區應有更便捷之大眾運輸系統串聯服務。
- (2)臺北港特定區：應結合鄰近幹線型路網，延伸銜接五股、蘆洲及淡水地區之軌道系統。
- (3)淡海新市鎮：目前高鐵局規劃中之「淡水捷運延伸線」即配合淡海新市鎮開發，而結合淡水老街觀光遊憩，亦兼具觀光功能。
- (4)林口新市鎮：配合機場捷運線，提供本區巡迴型大眾運輸服務。

## 3.觀光遊憩區位及路廊需求分析

配合重要觀光區位及其鄰近軌道系統延伸大眾運輸服務，茲就較具潛力之區位說明下：

- (1)深坑線：提昇木柵動物園-深坑觀光遊憩及大眾運輸便利性。
- (2)淡水-八里線：利用淡水捷運延伸線延伸，提昇淡水-八里廊帶觀光遊憩潛力及大眾運輸便利性。
- (3)淡水-三芝線：利用淡水捷運延伸線延伸，提昇淡水-三芝廊帶觀光遊憩潛力及大眾運輸便利性。
- (4)萬里-金山線：於基隆端將基隆輕軌西一線延伸至金山，提昇萬里、金山地區大眾運輸便利性，並串連觀光遊憩景點。

## 4.運輸走廊路線建議

依據運輸走廊搜尋，各運輸走廊方案按路廊型式區分，如圖 9 所示並說明如下：

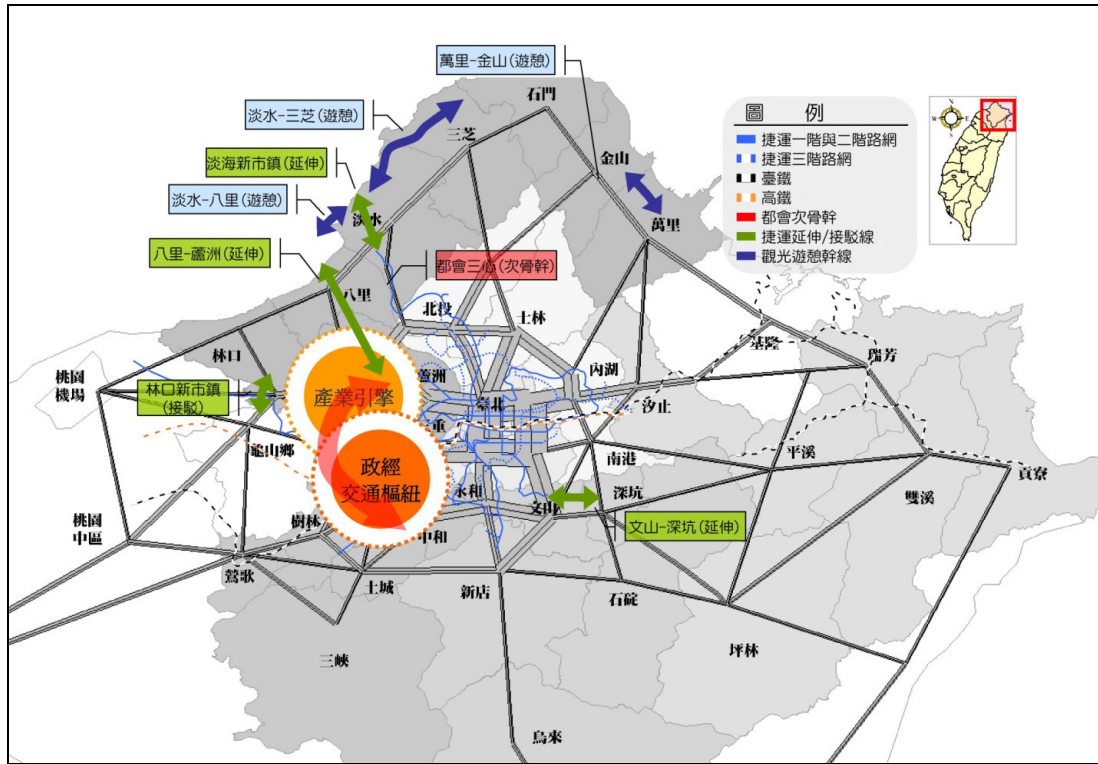


圖 9 新北市輕軌系統路網架構

### (1)都會串聯

將基礎路網加上已完成綜合規劃之路線，包括三鶯線、民汐線、安坑線、環狀線(第二階段)、南北線等，與運輸廊帶圖疊合，如圖 6-5 所示，臺北都會區捷運輻射型路網將涵蓋大部分廊帶，惟過去捷運路網主要仍以臺北市單一核心發展為主，故以多條「L」形路線由周邊穿越市中心，將旅客集中於市中心轉乘。

未來將成為「一主二副」，即「一主」為臺北市中心、「二副」為大新莊與大新板都心，尤其大新板都心之板橋車站將為四軌共站(臺鐵、高鐵、板南線、環狀線)，加上國道客運轉運站與公車轉運中心，將成為新北市交通樞紐，紓解臺北車站旅次與交通過度集中與負荷之情形。

而大新莊與大新板都心往北可串連五股新市鎮，往南則

串連新莊、板橋地區，此一路廊於目標年捷運路網仍無路線提供服務，故建議新增加此一路廊服務，由於路廊串連大新莊都心與大新板都心，本計畫稱為新都心線。

## (2) 捷運延伸線與接駁路線

由於新北市幅員廣大，外圍地區人口分布較為分散，許多新社區或造鎮計畫距離原市區皆有一段距離，如淡海新市鎮、林口新市鎮、三峽臺北大學城及安坑或深坑等地區。

這些地區有的開發程度較高，如安坑或深坑地區，大型山坡地社區大規模開發，但因聯外路廊有限，尖峰時段交通擁擠問題嚴重；有的則因較為偏遠，聯外交通便利性不足，開發程度較慢，如淡海新市鎮；而林口新市鎮與三峽臺北大學城近年來開發強度提高，若不未雨綢繆，未來同樣面臨交通擁擠之問題。

上述路廊可能未達設置捷運系統門檻，或捷運系統自身因路線長度或營運之考量，原系統延伸並不具經濟性，則建議採輕軌系統或 BRT 系統提供延伸性之服務，目前規劃中之三鶯線、安坑線、深坑線、淡水捷運延伸線均屬於此一類型之路線。

另由於林口新市鎮近年來開發強度提高，人口陸續進駐，以及龜山地區有長庚醫院、長庚大學、體育大學及華亞科技園區，近年人口亦持續成長，惟因大眾運輸系統不便，私人運具使用率高，建議可由機場捷運線於林口地區之車站如 A9 站，建置新市鎮內輕軌路線與其銜接，提供林口與龜山地區無接縫大眾運輸服務。

## (3) 觀光遊憩幹線

新北市依山傍海，並蘊含豐富文史資源，依地緣關係與發展特色可歸納為四大軸，包括「北海岸濱海遊憩軸」、「東北角山海遊憩軸」、「大文山山林遊憩軸」與「三鶯水岸

藝文遊憩軸」。

「東北角山海遊憩軸」包括金九與平溪地區已有深澳支線復駛計畫，並於瑞芳地區加以串連；「三鶯水岸藝文遊憩軸」已有三鶯線肩負遊憩運輸功能，並與三鶯纜車串連；「大文山山林遊憩軸」因地形上多屬山區，且觀光景點分散，建議以觀光小巴提供捷運站至觀光景點接駁服務。

「北海岸濱海遊憩軸」沿線觀光景點密集，如野柳、金山溫泉、朱銘美術館、富基漁港、白沙灣等，假日吸引相當多之遊憩旅次，目前沿線以省道臺 2 線為主要運輸路徑，惟省道臺 2 線於基隆端與淡水竹圍地區皆有瓶頸問題，為鼓勵民眾使用大眾運輸，減少私人運具使用，短期內應加強公路客運之服務，長期可評估於淡水端將淡水捷運延伸線往北延伸至三芝或往南延伸至八里；於基隆端將基隆輕軌西一線延伸至金山，串連觀光遊憩景點，並成為海岸線觀光遊憩移動新地標。

## 5. 小結

茲依「都會串聯」、「捷運延伸/接駁」及「觀光遊憩」等路廊型式，彙整新北市輕軌系統潛力路廊如表 23 所示。將新北市高鐵、臺鐵、捷運系統及本計畫建議軌道路線套疊，未來新北市軌道願景路網詳如圖 10 所示。

**表 23 新北市輕軌系統潛力路廊**

路廊類型	走廊分布	備註
都會串聯	五股(蘆洲)-泰山-新莊-板橋	本計畫建議
捷運延伸\ 接駁	文山-深坑	新北市交通局規劃(深坑線)，本計畫調整
	淡水-淡海新市鎮	高鐵局規劃(淡水捷運延伸線)
	八里-蘆洲	本計畫建議
	桃園機場捷運-林口新市鎮	本計畫建議
觀光遊憩	淡水-三芝	本計畫建議
	淡水-八里	本計畫建議
	萬里-金山	本計畫建議

資料來源：本計畫整理。



圖 10 新北市軌道系統願景圖

## 七、路線方案

依據社經資料分析及運輸需求預測結果，考量都市計畫發展、相關重要設施、地形地物特性、環境影響、施工期間之交通衝擊及民眾意見等因素，研提可行之路線方案，俾作為經濟、財務評估之基準及後續決策推動之參考。依已建立之整體路網架構，分別針對不同地區之運輸需求或提供將來發展之契機，研擬各運輸走廊可能之路線方案如后：

### (一) 新都心線

服務蘆洲、五股、新莊及板橋地區。新都心線之路線區分為「蘆洲-泰山」及「泰山-板橋」兩路段，分述如下：

#### 1. 「蘆洲-泰山」路段

路線北起捷運蘆洲線蘆洲站(與蘆洲站轉乘)，沿蘆洲之三

民路西行，於成蘆大橋西南側跨越二重疏洪道及八里新店線高架橋進入洲子洋自辦市地重劃開發案 30 公尺計畫道路。路線全長約 8.11 公里，計畫設置 8 座車站，其中高架段長約 6.14 公里，地面段長約 1.97 公里。

## 2. 「泰山-板橋」路段

路線往南延伸沿泰山 30 公尺都市計畫道路往南向轉至 30 公尺都市計畫道路、塔寮坑溪南側，再行經新莊都市計畫農業區、民安西路(北 71 線)及瓊林南路 305 巷東北側、跨越大漢溪後，沿臺鐵北側(大觀路一段 38 巷)、跨越湳仔溝，續沿縣民大道銜接台北捷運板南線府中站。路線全長約 9.8 公里，預定設置 7 座車站。

### (二) 淡水-八里線

為將「淡水捷運延伸線」由淡水地區跨越淡水河延伸八里之路線。路線方案擬利用「淡水捷運延伸線」於淡水鎮沙崙路與中正路(B6 以南)附近往南岔出，沿沙崙路往南與計畫中之淡江大橋共構跨越淡水河後，隨八里端匝道轉往博物館路行經十三行博物館，沿都市計畫道路北側之綠地往西，於商港路東側都市計畫區綠帶設置終點站，路線全長約 5.0 公里。預定於八里地區設置 3 座車站。

### (三) 深坑線

為服務木柵動物園至深坑、國道 5 號高速公路石碇服務區之路線。路線起自捷運木柵線動物園站，沿新光路二段、木柵路四段、台北連絡道萬方交流道匝道，經台北連絡道穿越木柵交流道後，連接深坑地區之文山路(106 線)直至國道 5 號之石碇服務區。路線長度約 9.1 公里，共設 6 座車站。

### (四) 八里-蘆洲線

為連繫八里及蘆洲地區之路線。路線北起八里十三行博物館南側，因八里地區現有道路路幅狹窄，往/來路線分別行駛中華路(臺 15 線)及忠孝路，於八里東端再合併沿臺 15 線(龍米路)往南經關渡大橋

後，續成子寮地區之成泰路四段(103 線道)轉成蘆大橋至蘆洲地區之三民路，與台北捷運蘆洲站轉乘。路線全長約 12.3/11.7 公里，預定設置 9 座車站。

#### (五) 林口新市鎮線

為林口地區區內運輸路線，路線以國道 1 號為界，區分為 I、II 兩路段，路線總長 15.485 公里預定設 14 座車站。

##### 1. 路段 I

國道 1 號以北路段，沿文化一路、仁愛路、新寮路、粉寮路、中山路及文化三路設置雙向路線。

##### 2. 路段 II

國道 1 號以南路段，路線沿文化三路、復興三路、華亞三路及文化二、三路間布設，其中沿文化二、三路路段為雙向路線，華亞科技園區周邊之復興三路、華亞三路及文化二路則以單向環狀路線布設。

#### (六) 淡水-三芝線

為擴大「淡水捷運延伸線」由淡海新市鎮至三芝地區之路線。由淡水捷運延伸線之綠山線設轉運站後，往北沿淡海新市鎮二、三期重劃區之都市計畫道路 (以現況沙崙路寬度 50 公尺往北延伸) 布設，至聖約翰科技大學後轉東接入省道台 2 線，總長約 11.6 公里，規劃設置 4 座車站。

#### (七) 萬里-金山線

串聯萬里及金山之運輸路線，偏重遊憩導向。路線沿省道臺 2 線經萬里、野柳、翡翠灣及核二廠等著名地點，進入金山，全長約 12.6 公里，規劃設置 7 座車站。

### 八、配套措施建議

#### (一) 建立無縫公共運輸路網

未來新北市內之公共運輸系統發展首要應結合軌道運輸及快速公車之服務，構建公共運輸骨幹及次骨幹路網，並配合接駁公車規劃，擴大公共運輸服務範疇。

### 1.捷運建設持續推動

在軌道運輸服務之提升上，除現有臺鐵及捷運服務外，應優先善用臺鐵路網，提升臺鐵通勤服務功能，再配合捷運第三階段路網推動，逐步擴增軌道運輸服務範圍。

### 2.輕軌運輸發展計畫

就當前捷運路線之串聯及延伸規劃已成為新北市交通政策重要之一環，並配合交通部朝中運量、輕軌及公車捷運(Bus Rapid Transit, BRT)等方向發展及新北市提出之私人運具減半施政目標等政策，透過本計畫，期待以前瞻角度，及早規劃遠期路網，並提出合適規劃方向及推動時機。

### 3.闢駛快速公車路線

考慮北縣快速道路路網逐漸成形，縣內高快速道路路網完整之基礎下，闢駛行駛於高快速道路之快速公車，藉以提供便捷、快速之跨區域大眾運輸服務，並連繫至周邊臺鐵及捷運車站，擴增服務效益。

### 4.先導公車培養運量

新北市及臺北市政府刻正積極推動新北市境內規劃中之捷運路網路線，包含三鶯線、民汐線、安坑線、環狀線(第二階段)、及南北線等，惟各路線目前仍處於審議階段，尚未核定施作，為避免交通建設停滯，影響地方發展，可透過捷運先導公車培養捷運路廊之先期運量，以利捷運建設推動，並滿足現況運輸需求，培養大眾運輸使用量。

## (二) 因應捷運二階路網通車，重整現有公車路網

由於捷運系統僅提供走廊式之運輸服務，步行範圍以外之地區，

則須仰賴其他公共運輸工具如公車之輔助配合，方能達成由線至面之無縫服務，以發揮其最大之功效。

捷運系統接駁公車之規劃，應視捷運系統之通車時程，逐步實施，並根據接運需求，適時檢討修正，使公車接運之效能，能發揮最大效果。平行接運路線之公車，亦應事先規劃檢討，避免與捷運系統產生過度之競爭，減少運輸資源之浪費。

### （三）偏遠地區骨幹接駁取代直達，提供基本運輸服務

因應新北市幅員廣大，且外圍鄉鎮市人口密度相對較低，偏遠地區公車路線營運難以達到收支平衡，未來針對偏遠地區之公車服務，應以骨幹系統之接駁服務取代直達，提供與主要場站銜接之基本服務，以減少政府財政負擔，期能達到永續經營之目標。具體作為如下：

- 1.為改善偏遠地區運輸需求較低，而公共運輸缺乏服務或不具經濟效益之問題，建議提供撥召公車服務。
- 2.服務地區以偏遠具公共運輸不普及、發車密度較低之地區為主，建議以三芝、三峽、瑞芳等地區，優先推動。

### （四）形塑便捷公共運輸轉乘環境

#### 1.推動轉運站整體規劃與建置

新北市未來公共運輸路網之發展，必須在鐵路系統、捷運系統及公車幹線之重要車站建立轉運中心，再藉由轉運中心匯集其它公車路線，並發展接駁轉運公車，使新北市境各地均可藉由大眾運輸間之接駁轉乘快速地到達其目的地。除已建置之板橋、淡水客運、新店客運轉運站外，建議於五股、三峽、土城、小碧潭、金山、瑞芳及烏來等地設置不同功能類型之轉運接駁設施，提高轉乘便利性。

#### 2.改善城際運輸場站服務品質

評估國道客運車站設置之需求，尋找合適土地，興建路外車站提高服務品質，有效降低對車流之影響；並配合地區性公

共運輸接駁系統，提高國道客運路線服務範圍與品質。

### (五) 營運面

由於新北市幅員廣大，市區道路狹窄，交通服務水準不佳，傳統大眾運輸系統以公車行駛，其營運速率慢，較難吸引民眾搭乘，故以往新北市大眾運輸使用率偏低。在捷運系統通車後，由於具獨立路權，營運速率穩定，縣府亦積極配合推動接駁公車，在長期努力之下，整體大眾運輸使用率已有大幅提昇，未來推動相關輕軌系統計畫，在營運面亦必須有適當之配套措施。

#### 1. 公車路線調整

目前新北市之捷運系統僅板南線、蘆洲線、南勢角線及新店線四條呈線狀之服務，部分主要走廊尚無捷運，仍依賴公車提供大眾運輸服務，故捷運與公車之功能尚無顯著區別，未來在軌道系統逐步建立，形成路網之後，主要運輸走廊以捷運、輕軌等專用路權系統服務，公車則以服務次要走廊、接駁、巡迴性路線為主。而在各軌道路線逐步發展的過程中，配合每一條路線的通車，其相關之平行公車路線將配合減班或整併，而車站接駁型路線則必須增加並配合軌道系統班距。

#### 2. 轉乘優惠及費率整合

大眾運輸與私人運具最大差異在於，大眾運輸為多種運具(捷運、輕軌、公車)、多個營運組織構成的路網，使用者常常必須在各運具及各營運單位間轉乘，以往由於缺乏資訊傳遞及電子票證技術，使得大眾運轉乘者必須重覆支付基本運價，增加旅行成本，降低了民眾使用意願。在電子票證普及後，收費系統有能力辨識轉乘者而給予優惠，進而提高使用意願，目前臺北捷運與聯營公車轉乘優惠即是實際案例。未來新北市輕軌系統之營運勢必也將面臨與捷運及公車之轉乘優惠議題，在研擬相關營運策略時必須納入考量。

#### 3. 私人運具停車收費管理

小客車、機車等私人運具雖然方便性高，但在寸土寸金的都市地區，汽、機車停車卻造成交通及都市發展問題，目前新北市市區利用公共設施(包括道路)之汽車停車多已納入收費管理，未來應進一步將機車停車納入收費管理，一方面藉由使用者付費之手段抑制停車需求，另一方面使私人運具使用成本合理化，可提高大眾運輸使用率。