

## 第三章 都市及運輸系統發展現況與預測

前章已就沿線之土城區、三峽區、鶯歌區與桃園八德市有關之上位指導計畫及相關重要建設計畫作一摘述，這些計畫之執行及建設之完成導引規劃範圍未來之都市發展方向，本章將說明規劃範圍之都市及運輸系統發展現況，並參酌前述各項計畫之內容及發展構想推估規劃地區未來之人口及產業人口及分佈，以作為本研究運量預測之基礎。

### 3.1 都市發展現況

#### 3.1.1 土地使用

##### 一、土城地區

土城區早期以農業發展為主，農地集中於土城區的中部，水旱田則分佈於西北部大漢河流域沿線狹長地區，自民國 64 年土城工業區成立以來，土地使用型態已逐漸由原有的農業使用轉為工業、住宅及商業使用，目前土城區即為一以工業發展為主的城鎮。除此以外，中部靠近土城交流道附近有多處煤礦，海山煤礦即為台灣北部著名的煤礦產區。

土城區的土地使用以工業與住宅使用為主，工業使用主要集中於中華路以東及中央路兩側的地區，土城工業區位於土城西南方近大漢溪處，頂埔工業區位於土城區的南方，永豐工業區設置於東北部的北二高以南地區。土城區因工業剛興起時，未仔細考慮污染的問題，被認為不適於居住的地區，現因都會區結構與產業生產型態的改變，促使土城工業區進行更新，期使土城工業區在面臨產業整體發展的改變，有新的面貌。中央路以南至北二高間，原屬國防部陸軍後勤學校之用地因應中央「挑戰 2008 國家發展重點計畫」之「國際創新研發基地計畫」、「產業高值化計畫」及「營運總部計畫」指導原則下，本府將該校址土地變更為「高科技產業專用園區」，本案並於 91 年 6 月經行政院經建會核定為重大投資案，目前已開發完成，進駐廠商有鴻海精密工業股份有限公司、

大霸電子股份有限公司及正崙精密工業股份有限公司。

土城區的住宅使用多分佈於中華路以西，金城路、學府路及明德路一帶，另有部分的住宅區座落於土城工業區中，屬於土城工業區之員工住宅。主要的商業使用集中於中央路一段、金城路沿線，重要的機關位於土城區的中心位置，金城路一段及光明路相交地區。

## 二、三峽地區

三峽舊名「三角湧」，因三峽溪、大漢溪與橫溪三條溪在此匯集而名，位於台北盆地的西南角，為新北市與桃園縣交接處，北接鶯歌區、樹林區、土城區，東鄰新店區、烏來區，西南為桃園縣大溪鎮與復興鄉。三峽區有 90% 以上由 1,000 公尺以下的丘陵地所組成，區內山多平地少，自然景觀資源豐富。

由於距離台北都會區中心區較遠，都區發展程度較低，鎮內共有二處都區計畫，包括三峽都市計畫及台北大學特定區計畫面積共計 532.63 公頃。計畫目標年分別為民國 90 年及 105 年。三峽都市計畫是以三峽區公所附近之市街為中心，計畫人口為 50,000 人，計畫居住密度為每公頃 400 人。台北大學特區計畫計畫人口數為 29,500 人，計畫居住密度為每公頃 475 人。

在三峽都市計畫範圍內之都市發展用地中，以住宅使用所佔之比例最高，工業、商業等之使用面積較小，顯示其工、商業的發展較不發達。

台北大學特定區位於樹林柑園地區南部與北二高三鶯交流道右側沿線之土地，除了台北大學校區外，主要之土地使用分區為住宅區，著重於社區型住宅之發展，以因應台北大學城開發後所可能引入之居住人口與商業。

## 三、鶯歌地區

鶯歌為臺灣陶瓷發展最早的地區之一，目前亦為臺灣之陶瓷重鎮。

東與樹林區相接，西與八德市、桃園市毗鄰，南與三峽區、大溪鎮相鄰，北與龜山鄉相連。地形上以丘陵山坡地居多，平地所佔比例不到三分之一，由於其土質多變適合拉坯，又具有林業資源，皆為早期陶瓷發展之重要條件，尤其是現在的尖山埔街一帶，為當時窯場設置最多的地區，鶯歌的陶業就由尖山開始發展起來，即為現在鶯歌著名的陶瓷老街。

鶯歌的發展主要集中於西部及南部，鶯歌區內共有二處都市計畫區，一為鶯歌都市計畫，另一為鶯歌鳳鳴地區計畫，土地使用現況以住宅及工業為主。鶯歌舊街區的土地使用發展是以鶯歌火車站為市街中心，逐漸向西發展，鐵路以北的住宅發展較快速；鳳鳴地區之土地使用主要沿鶯桃路兩側附近地區發展。

鶯歌區的工業發展以陶瓷產業為主，工業區區位良好，交通便捷，大多分佈於中正一路及中山路以北及鶯桃路兩側，商業主要集中於尖山埔路、建國路及國慶路，沿街的土地使用為住宅與商業混合型態，鳳鳴地區的鶯桃路沿線亦有部分為商業使用。

由於鶯歌區的產業發展已逐漸由原有之陶瓷工業生產轉型為觀光產業，尤其尖山埔街陶瓷老街更新再造及陶瓷博物館之落成，加上北二高的便利性，使得鶯歌區成為臺灣重要之陶瓷觀光重鎮，因而帶動鶯歌區三級產業之發展。

#### 四、八德地區

八德原名「八塊厝」至民國 35 年才改名為「八德鄉」，於 84 年升格為「八德市」，是桃園縣第四個縣轄市，面積約 33.71 平方公里，是桃園最小的行政區域。

八德地區農地面積雖約佔總面積五成，但從事農作人口卻不到一成，大多數以工商製造業為主。八德市緊臨桃園市，以工商發展為主，加上北二高內環線經過及大湳交流道設置，更提高了八德市的可及性，工業區集中於福德一街、和平街附近，及建國路附近之建國工業區，其他亦小型工業廠房則散佈於八德市區內。

八德市住宅多沿著台四線兩側發展，主要集中於八德與大湳都市計畫區一帶。大湳都市計畫區為八德市人口較密集區，區內有許多軍眷村，在推動老舊眷村改建計畫後，其中金門新城及陸光二村改建後對於住宅供給有相當的助益。八德地區則因住宅區用地少，人口成長較大湳都市計畫區少。興豐路旁有榮民之家及國防大學的設立，亦為八德市重要的地標之一。

### 3.1.2 歷年人口成長與現況

依表 3-1-1 規劃範圍歷年人口所示，截至民國 99 年底土城、三峽、鶯歌及八德地區之總戶籍登記人口數約 60 萬人，較民國 81 年時增加約 18 萬人，平均年成長率 2.5%，其中新北市境內的土城、三峽、鶯歌地區之人口年平均成長率，均高於新北市的年平均成長率 1.3% 及臺北都會區的 0.6%，顯示此三行政區為臺北都會區及新北市境內，近十年來人口成長較為快速的地區。以人口的分布而言，土城區現況戶籍登記人口約 23 萬人，約佔規劃範圍的四成，其次為桃園縣的八德市約 17 萬人，三峽區人口數約 10 萬人，鶯歌區人口數則約 8 萬人。

規劃範圍內近二十年之歷年人口成長，土城區人口成長在民國 83 年至 85 年為幅度最大，至民國 86 年以後之人口成長則逐漸趨緩，年平均成長率為 3.4%；三峽、鶯歌及八德地區之人口成長較為平緩。成長趨勢圖如圖 3-1-1 所示。

表 3-1-1 規劃範圍歷年人口成長

行政區	土城區		三峽區		鶯歌區		八德市		合計	
	人口數	年成長	人口數	年成長	人口數	年成長	人口數	年成長	人口數	年成長
81年	148111		62993		68275		137953		417332	
82年	155814	5.20%	64554	2.48%	69429	1.69%	142822	3.53%	432619	3.66%
83年	171629	10.15%	66361	2.80%	69667	0.34%	152821	7.00%	460478	6.44%
84年	188170	9.64%	69989	5.47%	71209	2.21%	148899	-2.57%	478267	3.86%
85年	202436	7.58%	73462	4.96%	72300	1.53%	151759	1.92%	499957	4.54%
86年	211115	4.29%	76116	3.61%	74622	3.21%	154412	1.75%	516265	3.26%
87年	219793	4.11%	78770	3.49%	76944	3.11%	158133	2.41%	533640	3.37%
88年	224897	2.32%	80936	2.75%	78581	2.13%	161700	2.26%	546114	2.34%

89年	230208	2.36%	82880	2.40%	80397	2.31%	164933	2.00%	558418	2.25%
90年	231938	0.75%	84189	1.58%	81643	1.55%	166355	0.86%	564125	1.02%
91年	234125	0.94%	85185	1.18%	82498	1.05%	167085	0.44%	568893	0.85%
92年	235729	0.69%	85964	0.91%	82604	0.13%	168665	0.95%	572962	0.72%
93年	236202	0.20%	86958	1.16%	83468	1.05%	169703	0.62%	576331	0.59%
94年	236345	0.06%	88764	2.08%	84443	1.17%	170695	0.58%	580247	0.68%
95年	237000	0.28%	91395	2.96%	85001	0.66%	171697	0.59%	585093	0.84%
96年	237443	0.19%	95024	3.97%	85656	0.77%	172125	0.25%	590248	0.88%
97年	238230	0.33%	97967	3.10%	86258	0.70%	173585	0.85%	596040	0.98%
98年	238897	0.28%	100637	2.73%	86589	0.38%	175127	0.89%	601250	0.87%
99年	238477	-0.18%	103450	2.80%	86821	0.27%	176868	0.99%	605616	0.73%
81-99年 成長		61.01%		64.22%		27.16%		28.21%		45.12%
平均 成長率		3.4%		3.6%		1.5%		1.6%		2.5%

資料來源：土城區、鶯歌區、三峽區、八德市戶政事務所

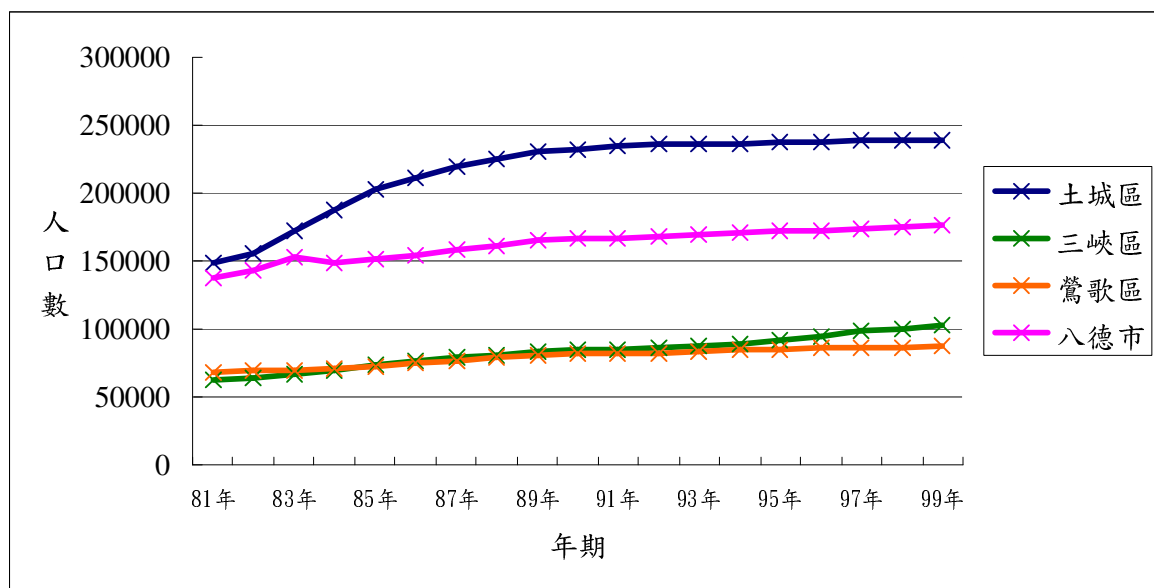


圖 3-1-1 規劃範圍歷年人口成長趨勢圖

### 3.1.3 產業結構與發展現況

#### 一、產業結構

依 95 年臺閩地區工商普查及新北市、桃縣縣政府主計處統計資料顯示，新北市樹林區、鶯歌區、三峽區及桃園縣八德市之產業仍以二級產

業為主，二級產業的及業人口數為 94,985 人，佔總及業人口的 52%，其次為三級產業，佔總及業人口的 34%。規劃範圍各級產業及業人口數，結構現況詳如表 3-1-2 及圖 3-1-2 所示。

土城區的產業發展以二級產業為主，二級產業及業人約佔總及業人口的 60%，其次為三級產業，佔總及業人口的 37%，從事農業的一級產業人口數僅佔 3%；三峽區的產業則以一級產業為主，一級產業及業人口佔總及業人口的 37%，二級產業及三級產業的發展較為接近，各佔總及業人口的 30%及 33%；鶯歌區的及業人口中，以二級產業所佔的比例最高，佔總及業人口的 60%，其次則為三級產業與一級產業。八德市的產業發展以二級產業為主，二級產業及業人約佔總及業人口的 53%，其次為三級產業與一級產業，各佔總及業人口的 31%及 16%。土城區、三峽區、鶯歌區及八德市各有其產業發展背景，造就其產業特質，以下將再就規劃範圍內，各級產業之發展趨勢及分佈作進一步的分析。

表 3-1-2 規劃範圍產業結構現況（民國 95 年）

	土城區		三峽區		鶯歌區		八德市		規劃範圍	
	及業人口	百分比	及業人口	百分比	及業人口	百分比	及業人口	百分比	及業人口	百分比
一級	2,390	3%	11,429	37%	3,900	14%	8,036	16%	25,768	14%
二級	43,767	60%	9,224	30%	15,818	56%	26,176	53%	94,985	52%
三級	27,266	37%	10,042	33%	8,417	30%	15,541	31%	61,266	34%
合計	73,423	100%	30,695	100%	28,135	100%	43,433	100%	182,019	100%

資料來源：新北市、桃園縣統計要覽及臺閩地區工商普查結果

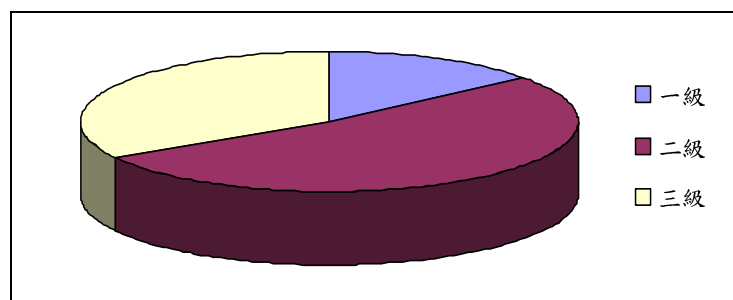


圖 3-1-2 規劃範圍產業結構組成

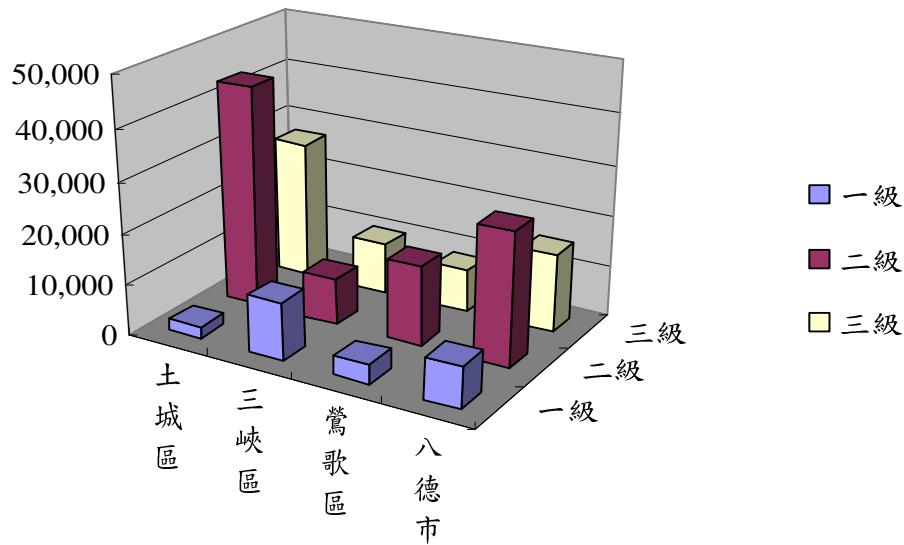


圖 3-1-3 規劃範圍各地區產業結構組成

## 二、一級產業

所謂一級產業係指農、林、漁牧業，根據新北市及桃園縣統計要覽資料農戶人口資料顯示，民國 95 年規劃範圍之農戶數為 4,905 戶，總農業人口為 19,417 人，其中以三峽區從事農業的人口數最多，農戶數為 1,933 戶，農業人口數約 11,424 人；其次為八德市，農戶數 1,703 戶，農業人口 8,036 人；土城區最少，農戶數共 515 戶，農戶人口數為 2,390 人。規劃範圍內之農戶人口數分佈如表 3-1-3 所示。

由於土城及鶯歌地區之農業生產不若三峽地區發達，耕地面積有逐年減少的趨勢。三峽地區之主要農產品有茶葉、竹筍及柑橘，其中又以茶葉的產量最高，亦最為著名，此外，三峽為新北市綠竹筍的重要產區，為傳統竹木製品等工藝產品的重要來源，近年來，走向精緻農業的發展，使得三峽地區的農業發展極具潛力，亦使得農地的面積不減反增。八德市早期以農業起家，目前的農業以種植良質米及精緻蔬菜著名。

表 3-1-3 規劃範圍農戶人口數(民國 95 年)

年度	土城區	三峽區	鶯歌區	八德市	合計
農戶數	515	1933	754	1703	4905
農戶人口	2,390	11,424	3,900	8,036	25,750

資料來源：新北市統計要覽、桃園縣統計要覽

### 三、二級產業

規劃範圍民國 95 年的二級產業及業人口數為 94,985 人，其中以土城區所佔的比例最高，其次為八德市，三峽區所佔的比例最低，規劃範圍二級產業及業人口數參見表 3-1-4。

以歷年二級產業的變化趨勢而言，土城區、鶯歌區及八德市的二級產業及業人口在民國 70 年至 75 年呈正成長，民國 75 年以後則有逐漸減少的趨勢；三峽區的二級產業及業人口則是逐年緩慢的減少。由於影響產業發展的因素極為複雜，產業的轉型、外移、人口成長趨緩及就業率降低等原因都可能造成及業人口的減少。各地區二級產業歷年人口成長趨勢參見圖 3-1-4。

表 3-1-4 規劃範圍二級產業及業人口數

年度	土城區	三峽區	鶯歌區	八德市	合計
70	32,355	12,489	17,225	25,319	87,388
75	46,061	11,274	20,842	32,102	110,279
80	44,688	11,946	20,047	30,967	107,648
85	44,817	10,586	16,413	31,625	103,441
90	38,575	8,129	11,624	22,651	80,979
95	43,767	9,224	15,818	26,176	94,985

資料來源：臺閩地區工商普查結果



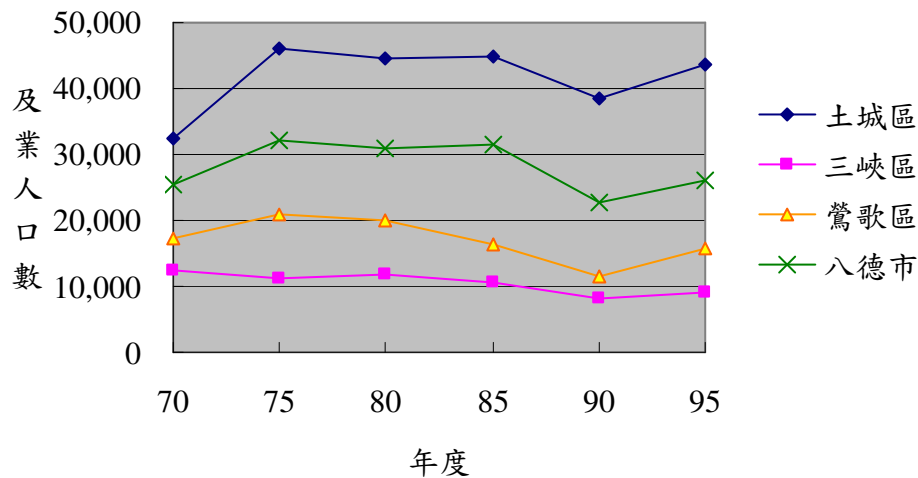


圖 3-1-4 二級產業及業人口成長趨勢

以民國 95 年臺閩地區工商業普查結果顯示，土城區的二級產業以製造業為主，從業員工數亦以製造業為最多，製造業中又以金屬製品製造業、電力及電子機械器材製造修配業為大宗，為新北市新興製造業重鎮，區內位於頂埔地區的土城工業區，更是因為北二高通車後提高其交通可及性，使得此區成為新興技產業最為青睞的工業區之一，臨近新開發之頂埔高科技專用園區，亦將引入大型的高技科產業進駐，使得土城區逐漸成為新北市重要的高技製造業生產區。工業主要分佈於土城工業區、土城交流道附近工業區及中華路二側工業區。

三峽區的二級產業發展並不發達，主要的以紡織業、塑膠品製造業、機械設備製造修配業、電力及電子機械器材製造修配業等產業為主。

鶯歌區早年即以陶瓷產業聞名，工廠多分佈於尖山附近，二級產業主要為非金屬礦物製品製造業，電子業、機械修配業及金屬製造業等產業較不發達。

八德市因其交通的便利性，吸引許多企業設廠，產業類別以電力及電子機械器材製造修配業、金屬製造業、機械設備製造修配業及紡織業為多。

#### 四、三級產業

規劃範圍民國 95 年的三級產業及業人口數為 61,266 人，其中以土城區所佔的比例最高，約佔規劃範圍的六成，其次為三峽及鶯歌，規劃範圍三級產業及業人口數參見表 3-1-5。

三級產業的總及業人口數在民國 75 年至 85 年間之成長速度最快，其中又以土城區的成長最為顯著，其次為八德市，三峽及鶯歌地區的成長則在民國 80 年至 95 年成長較快。規劃範圍的三級產業成長較二級產業的成長顯著，顯示三級產業將成為區內產業的發展主力，尤其是土城將由原來以二級產業發展為主的地區，成為二、三級產業混合發展的型態。各市鎮三級產業歷年人口成長趨勢參見圖 3-1-5。

表 3-1-5 規劃範圍三級產業及業人口數

年度	土城區	三峽區	鶯歌區	八德市	合計
70	2,668	2,410	2,192	3,130	10,400
75	3,481	2,607	2,467	3,469	12,024
80	8,852	3,213	3,141	5,764	20,970
85	20,736	5,626	5,305	11,489	43,156
90	19,696	6,482	5,681	11,011	42,870
95	27,266	10,042	8,417	15,541	61,266

資料來源：臺閩地區工商普查結果

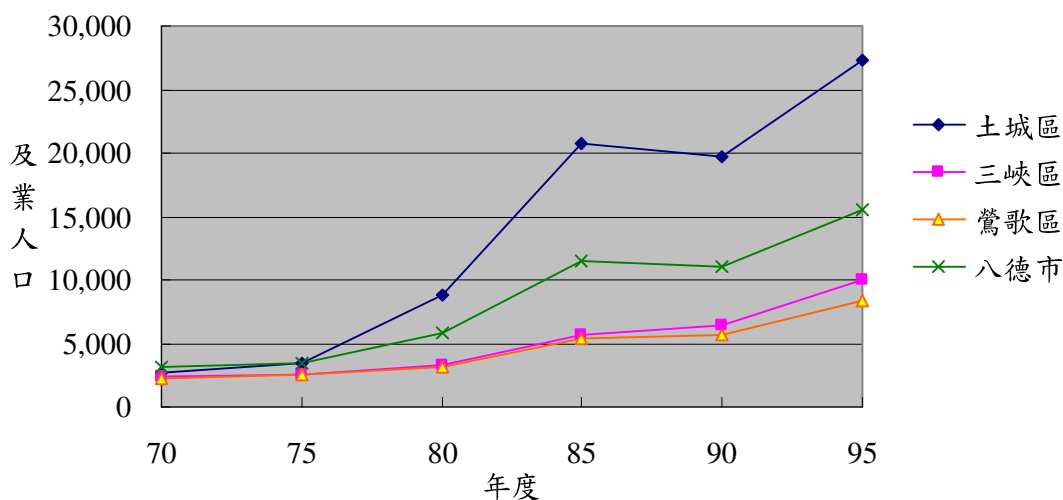


圖 3-1-5 三級產業及業人口成長趨勢

土城區的三級產業中以批發及零售業最多，其次為運輸、倉儲及通信業，從業員工數亦以批發、零售業為最多。近年來土城區的三級產業蓬勃發展，其成長速度並不亞於二級產業，雖然土城區一直以來都屬於工業城市，以三級產業及業人口的成長看來，其三級產業的發展不容忽視。

三峽區和鶯歌區的三級產業及業人口有逐年增加的趨勢，多是以提供居民日常生活用品之批發零售及餐飲業為主，此二市鎮因有豐富的自然景觀、陶瓷產業等觀光資源及文化資產，都帶動此地區的三級產業的發展。

八德市的商業型態以批發零售、餐飲業的一般商業及工商服務業為主。

## 3.2 交通運輸現況分析

### 3.2.1 道路系統現況

本案規劃範圍內之聯外道路及橋樑包含北二高、臺三線、114 縣道、110 縣道、三鶯大橋及柑園大橋等。現況說明如下，其幾何特性整理如表 3-2-1 所示。

#### 一、北部第二高速公路

為三號國道，北二高於規劃範圍周邊區域穿越中和、板橋、土城、樹林、三峽、鶯歌等地區，設有中和交流道、土城交流道、三鶯交流道及鶯歌系統交流道。為服務規劃範圍內往來台北都會區之對外長途聯絡要道。路寬 40 公尺，中央分隔，主線為雙向 8 車道。鶯歌地區為於北二高西側，東側為三峽地區及臺北大學特定區。

#### 二、國道 2 號（桃園內環道）

國道二號又稱為機場支線，自北二高鶯歌系統交流道起，往西經鶯歌、八德、桃園、蘆竹、大園等地，至中正國際機場止，其間並與中山高速公路交會，沿線設置大湳交流道、桃園市交流道、機場系統交流道

、大園交流道。本規劃範圍之鶯歌鳳鳴地區、八德地區旅次大多利用大浦交流道對外聯繫。

### 三、臺3線

東起自台北市與板橋區間華江橋，為聯絡土城、三峽、桃園縣大溪鎮間之主要幹道，於三峽地區名為中正路與介壽路，計畫寬度為30公尺，現況為20公尺，佈設雙向4車道，道路兩側住宅及商業活動較密集。

### 四、114縣道

起自板橋浮州橋至桃園中壢，為聯絡板橋、樹林、鶯歌、八德地區間主要道路，行經樹林區市區、山佳火車站、鶯歌區市區，都市計畫道路寬度為20公尺，將逐年拓寬。114縣道於鶯歌段為雙向4車道。

### 五、110縣道

起自三峽介壽路至桃園中壢，為聯絡三峽、鶯歌、桃園市間主要道路，行經三峽區市區、臺北大學、北二高三鶯交流道、鶯歌區市區，路寬20~30公尺，佈設為雙向4車道。

### 六、環河道路

#### (一) 大漢溪北側

自蘆洲沿淡水河及大漢溪堤防行經蘆洲、三重、新莊、樹林，至樹林高架跨越縱貫鐵路後與114縣道銜接，提供上述地區通過性交通避開市區擁擠路段之替代道路。規劃範圍內沿線橫交橋樑包括城林橋、柑園大橋。

#### (二) 大漢溪南側

起自中和秀朗橋，沿新店溪及大漢溪堤防行經中和、永和、板橋，至土城、三峽交界處與臺三線銜接，提供上述地區通過性交通避開市區擁擠路段之替代道路。規劃範圍內沿線橫交橋樑包括城林橋、

柑城橋。

#### 七、北 85（三樹路、民生街）

起自樹林地區 114 縣道，經柑園大橋、臺北大學特定區與三峽復興路（110 縣道）銜接。民生街現況寬度為 20 公尺，佈設為雙向 4 車道；三樹路、佳園路三段與台北大學特定區東側相鄰，寬度為 40 公尺，佈設為雙向 8 車道。本道路為聯絡三峽地區與樹林地區，以及樹林柑園地區與山佳地區之聯絡道路，通過性交通與地區性交通大多行經於此。

#### 八、北 84（柑園街一、二段）

起自樹林柑園地區與土城工業區交界處之柑城橋，經柑園國小與北 85（佳園路）相交，行經柑園國中通往鶯歌三鶯路，與三鶯大橋三峽端銜接。柑園街道路現寬 8 米，佈設為雙向二車道。

#### 九、柑園大橋

柑園大橋全長約 700 公尺，北起樹林佳園路一段，南至佳園路二段，主要聯絡山佳地區、柑園地區、臺北大學特定區與三峽地區，雙向佈設二快二混合車道，中央標線分隔。

#### 十、三鶯大橋

三鶯大橋主要聯絡鶯歌地區與三峽地區，全長約 600 公尺，橋面寬 15 米，北起鶯歌文化路，南至三峽復興路銜接高速公路三鶯交流道，雙向佈設二快二混合車道，中央分隔。

表3-2-1 規劃範圍主要道路幾何特性分析表

道路 編號	道路名稱	路寬 (現況)	功能分類	雙向車道數		分隔型態
				快	混合	
臺3	土城中央路四段	20M	主要幹道	4	2	中央分隔
	三峽介壽路	20M	主要幹道	4	2	中央分隔
	三峽中正路	20M	主要幹道	2	2	中央分隔
縣110	三峽復興路	30M	次要道路	4	2	中央分隔
	鶯歌文化路	20M	次要道路	2	2	標線分隔
	鶯歌鶯桃路	25M	次要道路	2	2	標線分隔
縣114	鶯歌中正一路	20M	次要道路	2	2	中央分隔
	八德興豐路	20M	次要道路	2	2	中央分隔
北85	民生街	20M	地區道路	2	2	標線分隔
	佳園路三段	40M	地區道路	6	2	中央分隔
北84	柑園街一、二段	8M	地區道路		2	標線分隔
	環河道路(北側)	15-20M	主要幹道		2	標線分隔
	環河道路(南側)	20M	主要幹道		2	標線分隔

資料來源：本研究整理

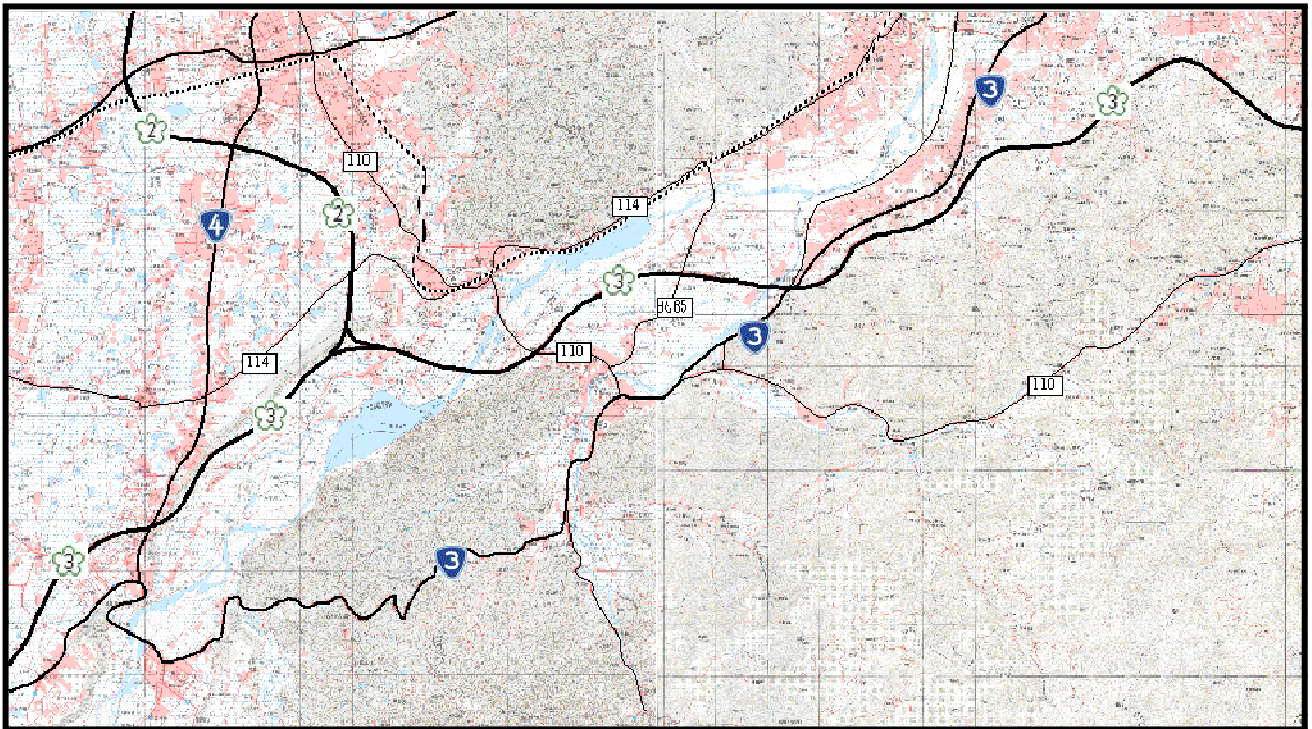


圖3-2-1 規劃範圍道路系統示意圖

### 3.2.2 大眾運輸系統現況

本地區大眾運輸系統主要為公車及台鐵火車，公車以聯營公車及地區客運為主，搭乘台鐵火車之居民則經由鶯歌、山佳與樹林火車站進出本地區。

#### 一、公車系統

服務本規劃範圍之公車路線詳細內容整理如表 3-2-2，可概分三種路線，一為由三鶯地區經板橋或三重至臺北市區，如 705、首都客運，另一路線則由三鶯地區經中和、永和地區進入臺北市區，如 275、706，另一路線則由鶯歌地區經鳳鳴地區進入桃園市區，如桃園客運。

表3-2-2 規劃範圍公車路線表

	路線	起訖站名	班距(分)(尖峰/離峰)	100年11月運量
聯營公車	702	三峽—台北	15-20/30-40	142,311
	705	三峽—台北	7-10/10-15	372,709
	706	三峽—台北	4-6/5-10	660,358
臺北客運	275 正	德霖技術學院—松山機場	12-15/15-20	224,655
	275 副	三峽—松山機場	15-20/30-50	125,416
	703 正	三峽—台北	20-30/30-60	5,600
	703 副	三峽—台北	20-30/30-61	4,264
	812	三峽—板橋	12-15/20-30	100,553
	833 三鶯文化假日巴士	三峽—鶯歌	固定班次	免費巴士
	908	三峽—中和景安站	7-10/15-20	199,919
	910	三峽—捷運府中站	8-12/15-20	255,689
	916	三峽—土城永寧站	4-6/5-10	234,952
	917	鶯歌—土城永寧站	固定班次	13,738
	921	三峽—中和景安站	10-15/20-30	231,885
	922	三峽—土城永寧站	8-10/15-20	199,233
	1078	三峽—白雞	固定班次	19,924
	1079	三峽—新店	固定班次	65,014
	藍 46	三峽—土城永寧站	固定班次	21,123

資料來源：本計畫調查整理

## 二、鐵路系統

臺鐵系統主要擔負都會區域際運輸之服務，運輸容量較高但可及性



較低，規劃範圍內設有山佳及鶯歌兩站，山佳及鶯歌站則僅停靠莒光號等級以下列車，居民大部分利用通勤電車往返台北市區。

臺灣鐵路管理局目前推動「臺鐵捷運化」，主要希望藉由增設通勤車站、加開電車等方式，以加速快、成本低之通勤電車為主力，並將針對民眾需求，強化小站轉乘措施，及注意改善資訊系統，使旅客方便轉乘，提升都會區運輸服務。鶯歌站新建跨站式站房及自動驗票系統已於92年1月落成啟用，山佳新站亦於100年9月20日完工啟用，可提昇對三峽、鶯歌地區旅客之服務。

### 3.2.3 現況交通量分析

為瞭解規劃範圍主要道路之交通負荷及服務水準，以作為進一步評估建構大眾運輸系統需求之參考，並據以提供建立運輸需求模式之輸入資料，作為檢核相關參數之基礎，本府交通局於100年間辦理「提升新北市大眾運輸使用效率可行性研究案」，完成路段交通量調查與公車承載量調查，同時參考新北市96及98年度轄區主、次要道路交通流量調查成果報告，詳細檢討規劃範圍內主要道路之道路交通及公車承載量等服務現況及捷運可行路線。本案調查範圍以土城頂埔、三峽、鶯歌及部分八德地區為主，調查之道路系統涵括臺三線、114縣道、110縣道等主要道路及三鶯大橋及柑園大橋等主要聯絡橋樑，依據道路服務水準分級（如表3-2-3），本案相關調查結果整理如圖3-2-2~3-2-5所示。

表3-2-3 道路服務水準等級表

服務水準	交通量/路段容量	交通性質
A	小於0.5	自由車流
B	0.50~0.65	穩定車流（少許延滯）
C	0.66~0.75	穩定車流
D	0.76~1.0	接近不穩定車流
E	1.0~1.2	不穩定車流
F	大於1.2	強迫車流

資料來源：臺灣地區公路容量手冊

分析本案規劃範圍內相關路段交通服務水準現況，整體而言，市區道路路口上下午尖峰多為E或F級，如土城頂埔地區之中央路四段、三鶯交流道兩側之三峽復興路及鶯歌文化路、八德地區之介壽路二段等，至於外圍路段，因有較多替代性，故上下午尖峰雙向服務水準尚能維持在D級以上。

公車承載量方面，調查結果整理如圖3-2-6~3-2-9所示。上下午尖峰承載量大多在20人以下，主要原因包含鶯歌地區社區免費接駁巴士路線較多，而降低市區公車使用，以及位屬台北都會區外圍，過長的旅行時間影響搭乘意願，惟本府近期闢駛行經高速公路接至捷運站之快速公車，包含908、910、916、921及922等路線，雖採二段票收費，於尖峰時間仍幾乎是班班滿座，也顯示提供便捷的大眾運輸服務，是可提升民眾使用大眾運輸之意願。

臺鐵運量部分，三峽、鶯歌地區居民以使用鶯歌車站為主，依臺灣鐵路管理局資料顯示，鶯歌火車站平均每日往返臺北市（萬華、臺北、松山、南港）旅次將近 8,000 人次，其中以臺北車站居多，約佔總旅次 77%左右，由鶯歌至臺北之旅次為 2,946 人次，由臺北至鶯歌之旅次為 3,191 人次。

表 3-2-4 規劃範圍臺鐵每日平均運量

	起迄站	山佳	鶯歌
起站	<b>臺北市</b>	<b>696</b>	<b>3831</b>
	南港	27	112
	松山	86	408
	臺北	518	2,946
	萬華	65	365
迄站	<b>臺北市</b>	<b>782</b>	<b>4,107</b>
	南港	30	121
	松山	88	412
	臺北	596	3,191
	萬華	68	383

資料來源：臺灣鐵路管理局

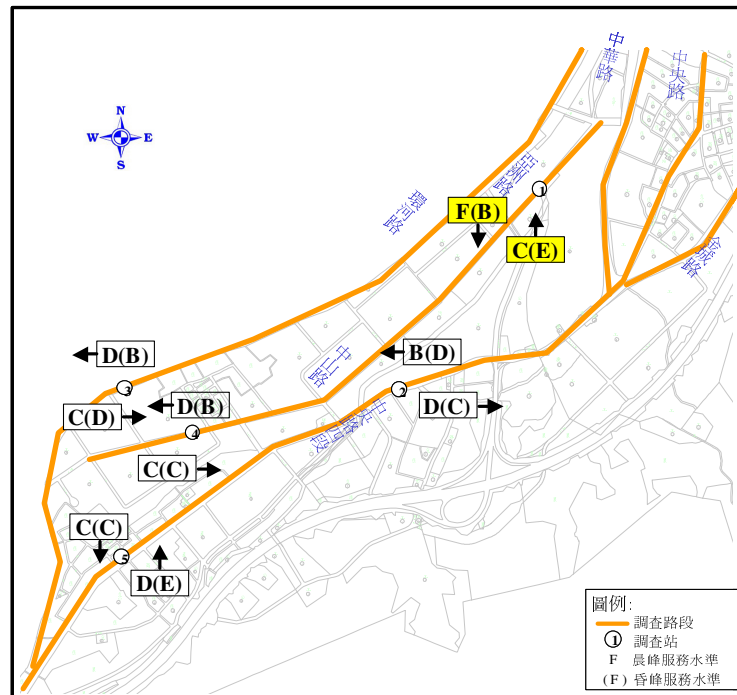


圖3-2-2 規劃範圍主要道路路段服務水準調查結果（土城地區）

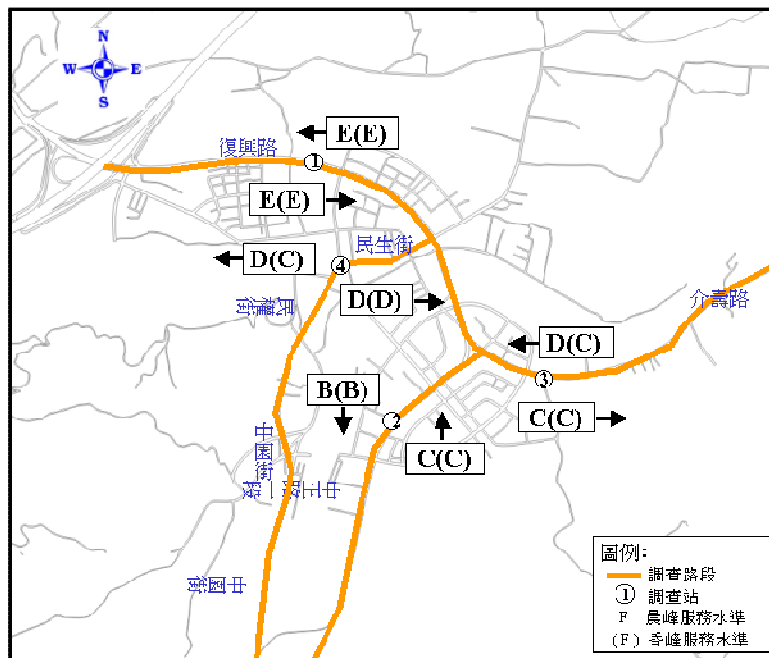


圖3-2-3 規劃範圍主要道路路段服務水準調查結果（三峽地區）

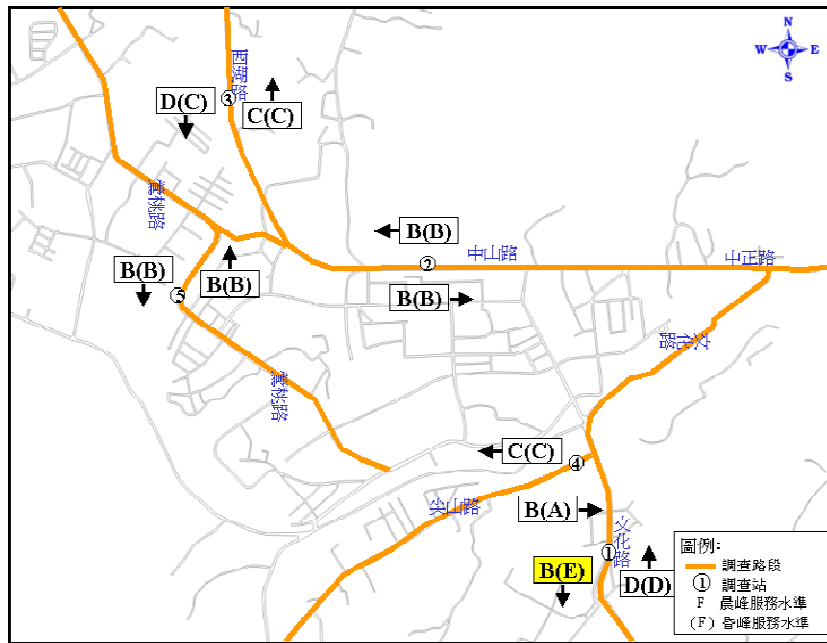


圖3-2-4 規劃範圍主要道路路段服務水準調查結果（鶯歌地區）

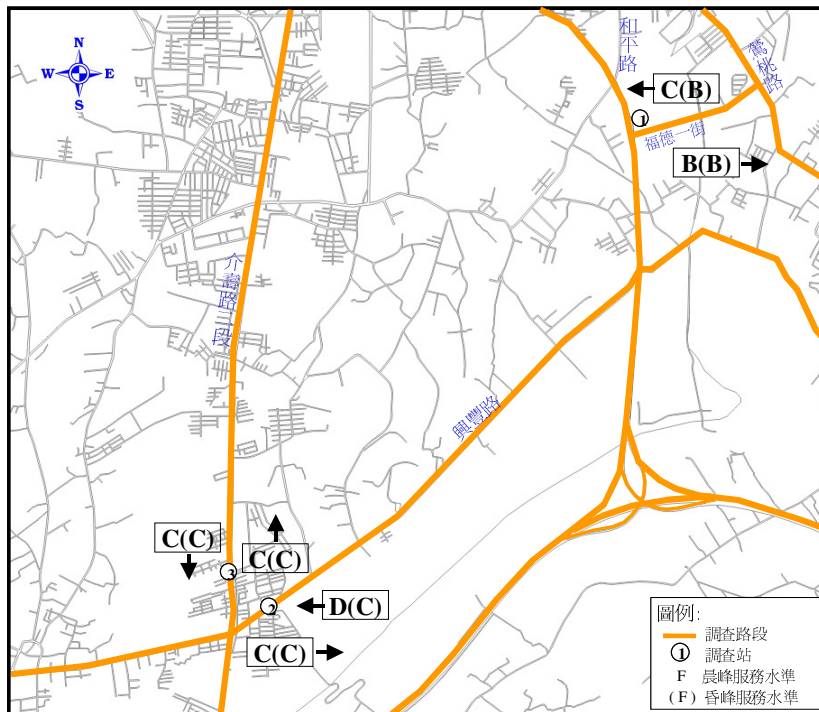


圖3-2-5 規劃範圍主要道路路段服務水準調查結果（八德地區）

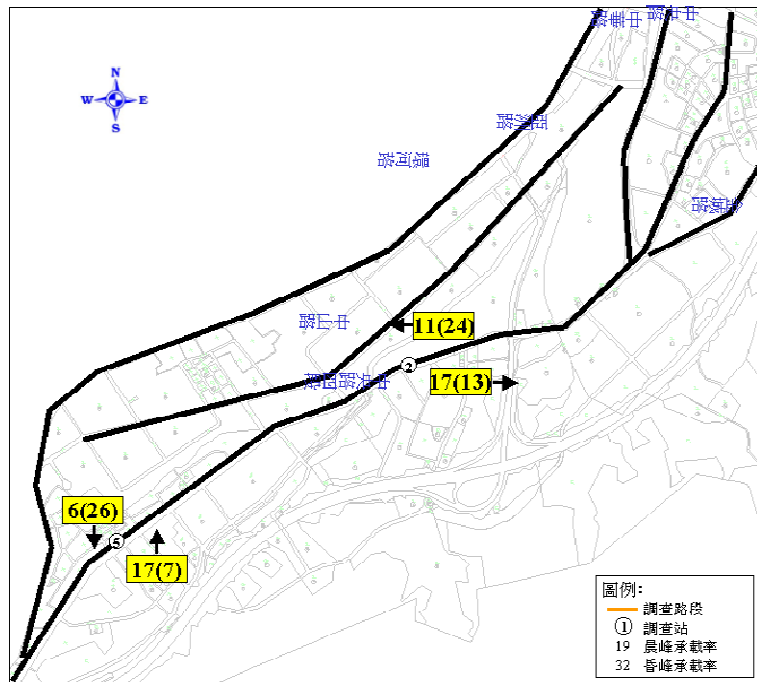


圖3-2-6 規劃範圍尖峰小時公車承載量統計結果（土城地區）

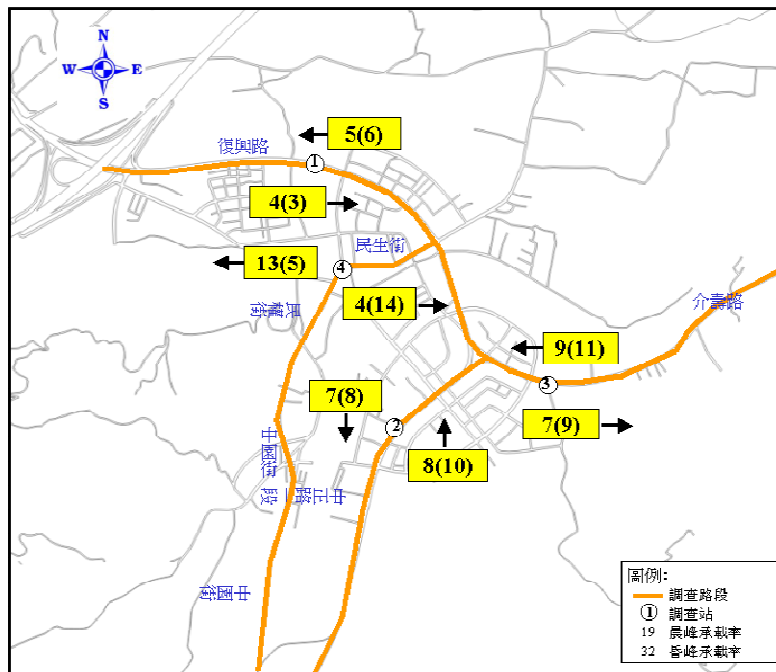


圖3-2-7 規劃範圍尖峰小時公車承載量統計結果（三峽地區）

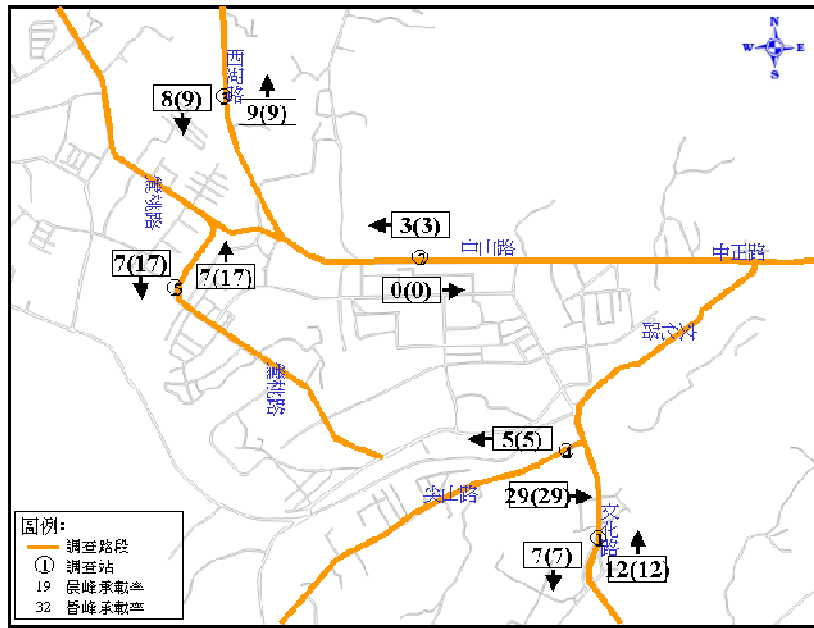


圖3-2-8 規劃範圍尖峰小時公車承載量統計結果（鶯歌地區）

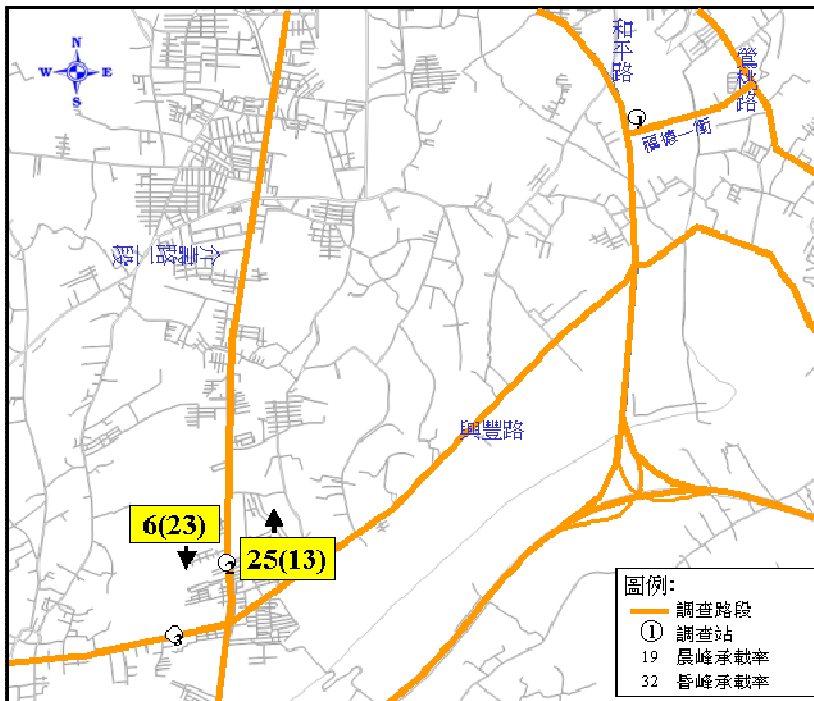


圖 3-2-9 規劃範圍尖峰小時公車承載量統計結果（八德地區）

### 3.3 人口與產業預測

本研究對人口與及業人口的預測方面主要是採由上而下之預測方式，以台北市、新北市、基隆市及桃園部分地區為大研究範圍進行社經發展趨勢推估，以民國 99 年為預測基年，預測民國 120 年之人口與及業人口數，再分派至各行政分區（中研究區），最後再分派至各交通分區，做為運量預測之輸入資料。

#### 3.3.1 人口預測

以經建會之人口預測結果為主要指導原則，採用其高、中推計人口預測結果，以由上至下之推估方法預測大研究範圍之總人口，再依歷年大研究範圍人口佔北部區域總人口之比例分別假設預測年期之比例，推估大研究範圍之總人口數，預測民國 120 年時大研究範圍人口約 790 萬人。

台北都會區各行政分區之人口分佈預測，除了參考基年之人口分佈狀況及歷年人口成長趨勢外，同時考量地區發展特性、土地使用發展潛力以及重大發展計畫之期程，以作為行政分區人口分派結果重要依據。依據經建會對台灣地區人口成長之研究，由於台灣地區普遍之生育年齡提高、生育率下降等因素，未來可能造成人口的零成長，本研究依表 3-3-1 規劃範圍歷年人口成長資料，顯示歷年來規劃範圍人口成長穩定，假設未來年人口成長趨緩的狀況下，預測土城區之人口成長應以自然成長為主，惟因本區之高科技產業的轉型與發展，將可造成人口的社會增加，預測民國 120 年時人口可達 25 萬人，較民國 92 年時成長 6.6%；三峽區在台北大學特定區持續開發，預計將吸引人口之遷移，增加入住之人口，預測未來年三峽區應有較高的人口成長率，預測民國 120 年時人口可達 12 萬人，較民國 99 年時成長 14.2%；另外，考量鶯歌在觀光產業發展的帶動下，加上未來有大型眷村社區的改建計畫，人口成長亦極富潛力，預測民國 120 年時人口可達 9.5 萬人，較民國 99 年時成長 9.8%；桃園縣八德市未來將有國防大學、中央研究院（八德分院）、中央大學（八德分部）的設置，以及相關重大建設的開發，將可帶動地方繁榮，預測

民國 120 年時人口可達 21 萬人，較民國 99 年時成長 18.2%。

表 3-3-1 目標年民國 120 年人口預測

	99年	120年	成長率
土城區	238,477	251,298	5.4%
三峽區	103,450	118,114	14.2%
鶯歌區	86,821	95,337	9.8%
八德市	176,868	209,019	18.2%
規劃範圍	<b>605,616</b>	<b>673,768</b>	<b>11.25%</b>

資料來源:本研究整理

### 3.3.2 及業人口

由一地區各級產業的及業人口除可了解其產業發展的重心，更可作為運量預測模式中旅次吸引的重要因子。本研究在及業人口的推估方面，一級產業之歷史資料參考統計要覽歷年農戶人口數，二、三級產業主要參考五年進行一次之工商普查歷史資料。而為使研究成果能更加審慎合理，本研究特別將未列於工商業之公教員工數納入三級產業及業人口，亦將未登記之部分二、三級工商業列出考量，因此本研究所涵蓋之二、三級產業將較工商普查之結果廣泛。

在台北都會區及業人口預測方面，本研究蒐集歷年各級產業人口及公教員工等資料整合並調整後，以直線迴歸、指數迴歸等數學方式推估民國 120 年之總及業人口數控制總數為 405.6 萬人。另以各級產業之消長分別推估臺北市、新北市、基隆市及桃園部分地區之各級產業所佔比例，具以推估大研究區之各級產業及業人口，再將各級產業及業人口分派至各行政分區及交通分區。

參考土城區現有的計畫包括「土城都市計畫」及「變更土城（頂埔



地區)都市計畫」,本研究假設民國 120 年之都市發展將依循上述計畫之規劃內容發展,因此依據計畫中工、商業土地使用分佈之情形,將土城區推估之民國 120 年之各級產業及業人口總數分派至各交通分區中,以作為運量預測模式之輸入資料之一。

由於土城區之都市發展型態將由過去之工業發展轉型為一工商發展之都市,其商業發展亦將隨著人口穩定成長而產生其區域性之需求,北二高帶來的便利性與工業區的更新與再利用,將提昇了土城區產業的層次,服務型的三級產業將伴隨高科技產業發展而需求日增。根據本研究之推估,120 年之土城區一二級產業及業人口約為 5.8 萬人,三級產業及業人口可達 4.1 萬人。

三峽區之發展主要以一級產業為主,預測未來三峽區之一二級產業不致有大幅度的成長,惟受到臺北大學特定區開發及觀光的发展將可帶動其三級產業的成長。估計 120 年之三峽區一二級產業及業人口約為 2.4 萬人,三級產業及業人口約 1 萬人。

鶯歌區近年來陶瓷產業發展蓬勃,未來仍為全國重要的陶瓷發展重心,二級產業和三級產業相輔相成將為本區的發展的特色。預估 120 年一二級產業及業人口約為 2.7 萬人,三級產業及業人口可達 1 萬人。

桃園縣八德市的工商業發展蓬勃,未來可成為桃園縣北區之新興工商都市,預測 120 年一二級產業及業人口約為 8.4 萬人,三級產業及業人口可達 17.7 萬人。

表 3-3-2 目標年 120 年及業人口預測

	一二級產業		三級產業	
	120年	成長率	120年	成長率
土城區	58,029	45.0%	40,718	106.7%
三峽區	23,627	2.4%	9,823	51.5%
鶯歌區	27,096	96.7%	10,011	76.2%
八德市	35,258	9.0%	17,707	60.8%

規劃範圍	144,010	31.9%	78,259	54.8%
------	---------	-------	--------	-------

資料來源:本研究整理

### 3.4 運輸旅次需求

根據前述對規劃範圍社經發展現況與預測分析，本研究分析基年（民國 99 年）並預測目標年（民國 120 年）未興建三鶯線時，其影響範圍包括土城、三峽、鶯歌及桃園縣八德地區與整個研究範圍間之旅次產生、吸引之情況，以瞭解三鶯線影響地區對整個研究範圍在目標年之需求量，及比較預測目標年較基年旅次需求量成長情形，相關資料區分產生與吸引兩種旅次方向，以說明進出三鶯線影響地區之運輸旅次需求情形，詳表 3-4-1。

表3-4-1 規劃範圍未興建三鶯線晨峰時段旅次產生吸引預測一覽表

單位：千人旅次

運具別		私人運具		大眾運具		小計	
	項目	產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
土城、三峽、鶯歌、八德地區	基年	71.7	53.0	28.7	23.5	100.4	76.5
	目標年	123.5	85.1	55.1	35.5	178.6	120.6
	成長倍數	1.7	1.6	1.9	1.5	1.78	1.58

資料來源：本研究整理

本研究分析基年（民國 99 年）規劃範圍（土城、三峽、鶯歌、八德地區）晨峰時段（尖峰 2 小時）產生使用私人運具旅次數約 71.7 千人旅次，大眾運輸旅次數約 28.7 千人旅次，使用運具比為私人運具佔 71%，

大眾運具佔 29%，吸引至規劃範圍之使用私人運具旅次約 53 千人旅次，使用大眾運具旅次約 23.5 千人旅次，使用運具比為私人運具佔 69%，大眾運具佔 31%，故現況顯示往來規劃範圍一般民眾選擇交通工具仍以私人運具為主，原因在於私人運具可以滿足及門服務以及機動性高之需求，同時規劃範圍屬於臺北都會區較外圍區域，大眾運輸服務進入市區旅行時間過長較難滿足一般旅次需求。

本研究依目標年（民國 120 年）在尚未興建三鶯線的情況下，進行規劃範圍整體發展之預測，以之與基年作一比較，提供對規劃範圍未來發展與現況之差異瞭解，藉由此項訊息，研判如何提出最佳方案，包括是否引進捷運三鶯線，期使未來整體運輸市場得以最適發展與分配。本研究預測目標年規劃範圍將產生使用私人運具旅次數約 123.5 千人旅次，大眾運輸旅次數約 55.1 千人旅次，使用運具比為私人運具佔 69%，大眾運具佔 31%，吸引至規劃範圍之使用私人運具旅次約 85.1 千人旅次，使用大眾運具旅次約 35.5 千人旅次，使用運具比為私人運具佔 70%，大眾運具佔 30%，推估結果為規劃範圍旅次產生成長達 1.78 倍，增加約 78.2 千人旅次，規劃範圍旅次吸引成長約 1.58 倍，增加約 44.1 千人旅次，可以看出在目標年規劃範圍預測其地區發展強度大，故旅次成長量很大，不論產生量與吸引量均有相當成長，然就私人運具與大眾運具間之運具比來看，大眾運具使用比率雖略有提高，但仍以私人運具為主要選擇運具，因此在此區域具有引進新的軌道運輸工具，提昇大眾運輸使用率之潛在需求；配合捷運路網之逐步擴充與完整，都會民眾將越來越能接受使用快捷、便利的大眾運輸系統，透過轉乘方式之結合，到達個人的旅次目的地。

以來往規劃範圍之旅次方向性來看，未來由規劃範圍往其他地區之旅次需求量較大，在整體運輸服務之規劃應注意符合地區之需求，尤其旅次成長量在 1.5 至 1.8 倍之間，規劃範圍由土城至三峽到鶯歌、八德，地區性主要聯外道路系統仍仰賴一條主幹道（中央路、介壽路、復興路、中山路、鶯桃路）聯貫，北二高及環河道路加上特二號快速道路系統，主要均服務通過性交通量，使區內道路系統負荷降低，但規劃範圍本身運輸需求量之成長，道路系統又無拓寬計劃，使得主要幹道擁擠問題

無法解決，因此評估未來運輸策略，應提供較佳的大眾運輸服務，吸引地區民眾多多使用大眾運具，減少私人運具使用，以紓解交通擁擠、停車需求、交通肇事等問題，同時推展大眾軌道運輸，除了對運輸市場之影響外，對於環境衝擊，例如空氣污染、噪音、振動等項目，均能有效降低對環境之負面衝擊。

### 3.5 路線定位及必要性

捷運三鶯線從功能定位上可視為臺北捷運系統由捷運土城線延伸的接駁支線（如圖 3-5-1），提供大臺北都會區外圍衛星市鎮的聯外軌道運輸服務，以及作為北桃都會區循大漢溪走廊互通往來的大眾運輸系統，並扮演都會區西南端三鶯生活圈城市再發展的觸媒。長期來看，在北臺都會廊帶形成及桃園捷運系統逐步規劃推動，大臺北地區與桃園地區的軌道路網可由桃園國際機場捷運線（北側）、臺鐵縱貫線（中區）、捷運三鶯線（南側）構成，因此，捷運三鶯線除作為臺北捷運系統的延伸支線，亦為北臺都會廊帶軌道運輸系統系統的一環。

此外，近年大臺北都會區的快速發展，其脈絡呈現從鐵路車站為核心轉變為以捷運車站為核心，從單點核心至多點核心再至廊帶及區域的整合發展，而原本的衛星市鎮形成都會區多核心區位後，也促使了外圍新市鎮如淡水、林口、三峽、鶯歌的成長，而目前結合捷運建設與都市計畫，以 TOD（大眾運輸為導向之都市發展）為規劃概念的政策走向，亦促進地區發展並引發都市更新契機，如淡水的淡水捷運延伸線及林口的桃園國際機場捷運線。三鶯地區都市計畫人口約 20 萬人，與本市、臺北市、桃園縣具有居住、就業、通學上的緊密關係，且其生活環境良好，適合發展為現今住宅政策下的宜（移）居城市，並具備豐富文化特色及觀光資源，為本府設定為重點發展的文化雙子城，因此考量地方長期發展，亦有必要延伸臺北都會區捷運系統服務範圍，以滿足三鶯地區之大眾運輸需求，降低私人運具使用率，改善聯外道路交通瓶頸，並有效帶動觀光遊憩旅次。



圖3-5-1 臺北都會區捷運系統路網示意圖