

## 第三章 運輸系統發展現況分析與預測

### 3.1 運輸系統發展現況分析

#### 3.1.1 道路系統

##### 1. 道路實質條件

萬大—樹林走廊主要是由台北都會區西南側萬華區、永和市、中和市、土城市、樹林市，乃至板橋市南側部份區域，往返台北市中心區，以及這幾個地區之間往來之旅次形成走廊，其涵蓋範圍可以橋樑為界，西北起自光復橋，東邊至中正橋所夾之範圍。針對萬大樹林線捷運路廊及周邊道路系統幾何條件現況彙整如表 3.1.1-1 所示，概述如后：

##### (1) 萬華地區：

萬華地區主要聯外道路包括和平西路、艋舺大道、西園路、莒光路、西藏路、萬大路等，為往返台北市區與三重市與板橋市的主要幹道。區內道路則包括東園街、青年路、廣州街、桂林路、貴陽街、峨嵋街、武昌街、漢口路、開封街、洛陽街等地區性連絡道路。

##### (2) 永和市：

永和市之主要幹道為永和路、中山路、福和路、林森路，為往返台北縣與台北市必經之道，區內道路包括竹林路、中興街、永平路、秀朗路、永貞路、保生路等連絡道路。

##### (3) 中和市：

中和市之主要幹道為中正路、中山路、連城路、景平路、中和路、興南路，區內道路包括板南路、錦和路、新生街、莒光路、圓通路、中興街、南山路等連絡道路。

##### (4) 土城市：

土城市之主要幹道為金城路、學府路、中華路，區內道路包括裕明路、明德路、信義路、立德街連絡道路。

##### (5) 樹林市：

樹林市之主要幹道為中正路、大安路、保安街、中山路、中華路，區內道路包括武林街、復興路、鎮前街、水源街、國凱街、太平街、東興街等連絡道路。

表 3.1.1-1 規劃範圍道路幾何特性彙整表

分段名稱	道路名稱	路權寬度(公尺)	分隔型式	車道配置(單向)	道路分級	路邊停車
萬華段	重慶南路	30	中央分隔	二快一混合	主要幹道	無
	西園路一、二段	30	中央分隔	二快一混合	主要幹道	有
	西藏路	30	中央分隔	二快一混合	主要幹道	有
	三元街	30	中央分隔	二快一混合	主要幹道	有
	萬大路	25	中央分隔	一快一混合	次要幹道	有
	莒光路	25	中央分隔	一快一混合	次要幹道	有
	東園街	11	無分隔	一混合	地區道路	有
	南海路	16	標線分隔	二快二混合	主要幹道	有
		16	標線分隔	一快一混合		
		25	標線分隔	一快一混合		
汀州路一段	15	標線分隔	一混合	次要幹道	有	
永和中和段	保生路	36	中央分隔	二快一混合	主要幹道	無
	中山路二段	25	中央分隔	二快一混合	主要幹道	無
	連城路	12	標線分隔	一快一混合	主要幹道	無
20		中央分隔	無			
土城段	金城路二、三、四段	35	中央分隔	二快一混合	主要幹道	有
	裕民路	15	標線分隔	一混合	地區道路	有
		20	標線分隔	雙向三車道	地區道路	無
板橋段	浮洲橋	20	中央分隔	二快一機車專用	聯外橋樑	無
	篤行路	20	中央分隔	二快一機車專用	地區道路	無
樹林段	中正路	20	中央分隔	一快一慢	主要幹道	無
	萬壽路一段	35	中央分隔	三快一慢	主要幹道	無
	中華路	18	中央分隔	一快一機車專用	地區道路	無

資料來源:本計畫整理分析。

## 2. 道路交通調查結果

本計畫交通調查項目，主要包括路口轉向交通量、路段交通量及路段旅行速率三個部份，有關交通調查計畫內容、調查地點、調查日期及調查成果詳圖 3.1.1-1 及附錄一，以下針對路口轉向交通需求及路段旅行速率部份，分析說明如后。

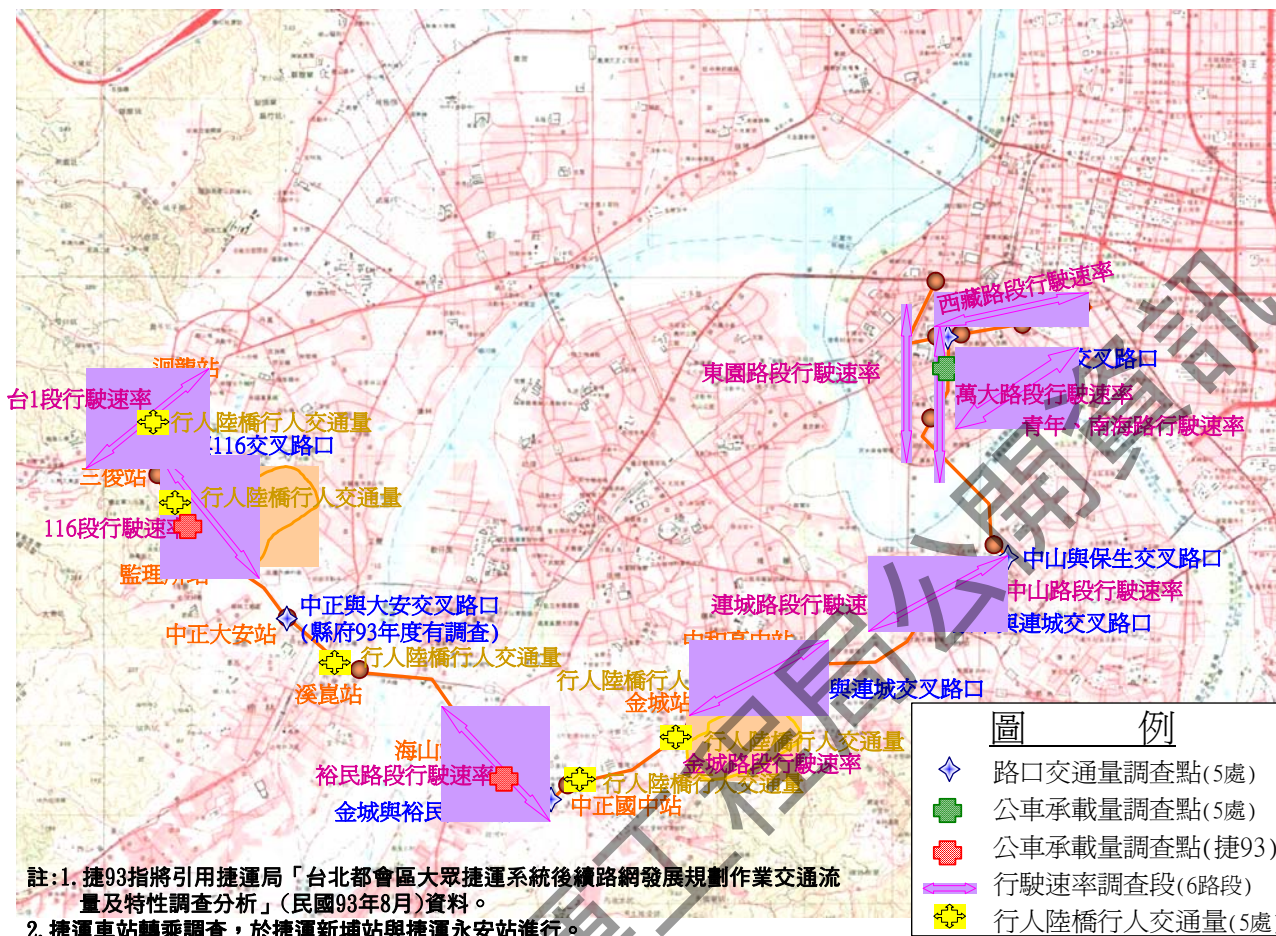


圖 3.1.1-1 本計畫交通調查地點位置示意圖

(1) 路口轉向交通量

針對萬大樹林線捷運路廊所行經路線，擇取沿線六處重要路口，分析其現況路口轉向交通特性。

A. 萬華段

本條捷運路廊經過台北市萬華區之主要路口為萬大路/西藏路口，其尖峰小時路口轉向交通圖詳圖 3.1.1-2。

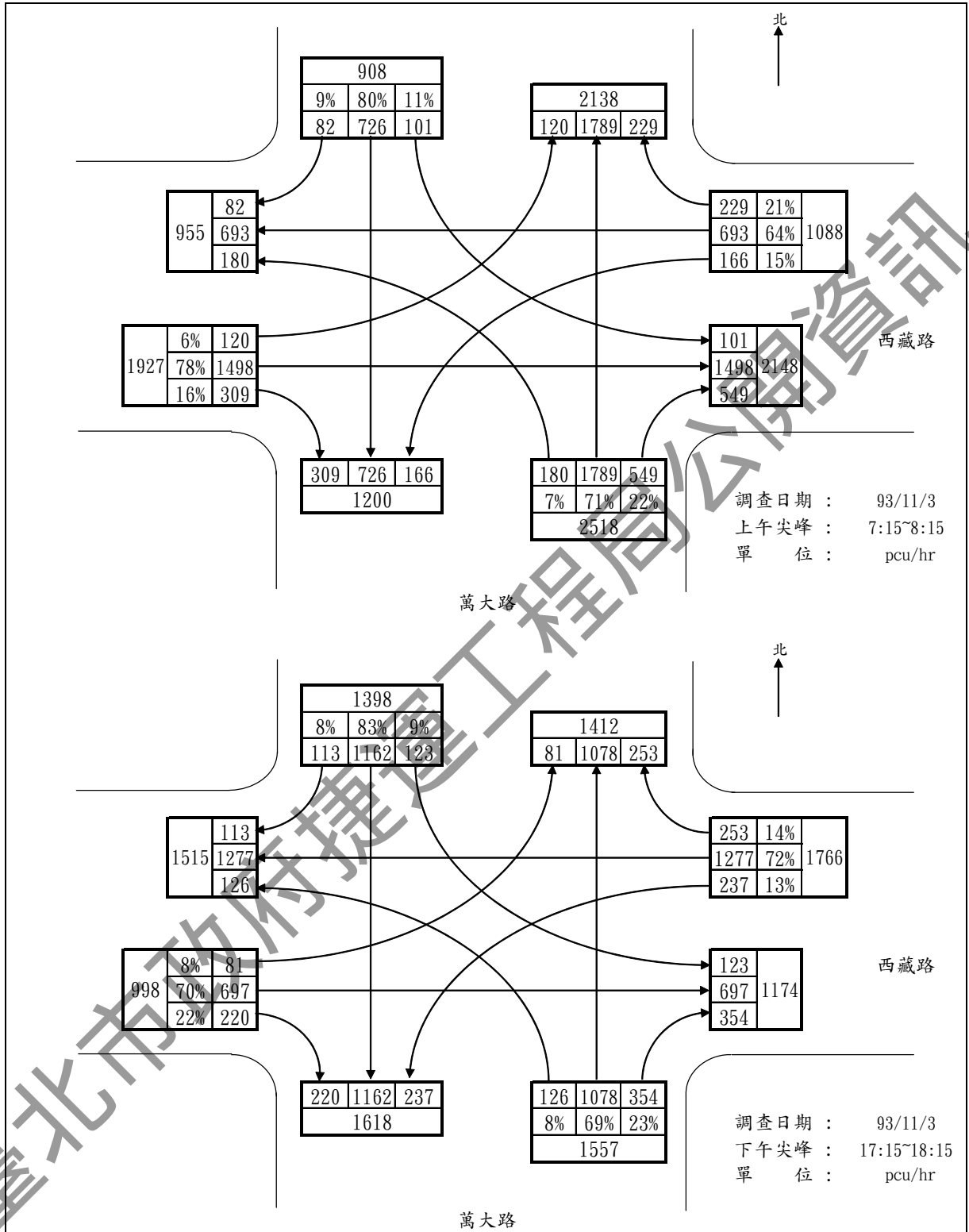


圖 3.1.1-2 萬大路/西藏路口尖峰小時路口轉向交通量圖

#### — 萬大路/西藏路口

該路口鄰近莒光新城及榮民之家，為位於傳統社區內之重要路口。其中萬大路往北通過台鐵萬華站後命為康定路，為串聯台北市萬華區南北之唯一要徑，而西藏路亦為貫通台北市中心與萬華區並連接萬板大橋通往台北縣板橋市之東西向走廊。

四個臨近路口方向中以萬大路往北尖峰總計交通量最高，上午尖峰達 2,518 PCU/HR，下午尖峰亦在 1,500 PCU/HR 以上；西藏路往東方向交通需求次之，上午尖峰達 1,927 PCU/HR，下午尖峰則為 998 PCU/HR；西藏路往西方向上午尖峰交通量為 1088 PCU/HR，下午尖峰為 1766 PCU/HR。萬大路往南交通需求最低，上午尖峰小時交通量為 908 PCU/HR，下午尖峰則增為約 1400 PCU/HR。

四個路口方向中左轉、直行、右轉比例不一，其中上午尖峰以萬大路往北右轉西藏路往東比例最高，此方向下午尖峰時亦維持最高比例的轉向。上下午尖峰以萬大路南向直行比例為最高。

#### B. 中永和段

本條捷運路廊經過台北縣永和市與中和市之主要路口為中山路/保生路口、景平路/連城路口、中正路/連城路口等，其尖峰小時路口轉向交通圖詳圖 3.1.1-3 至圖 3.1.1-5。

##### — 中山路/保生路口

台北縣永和中山路為一環狀道路，環永和市西南並續通往中和市完成環繞。保生路與新店溪沿岸之環河道路連接後，南向與中山路相交，為鄰近台北縣永和市與中和市交界處之重要交叉路口。為台北市中心進出台北縣西南地區必經的路口之一。該路口其中一方向(中山路 281 巷)為地區性單行道路，僅供北向，故中山路往西禁止左轉而往東禁止右轉。

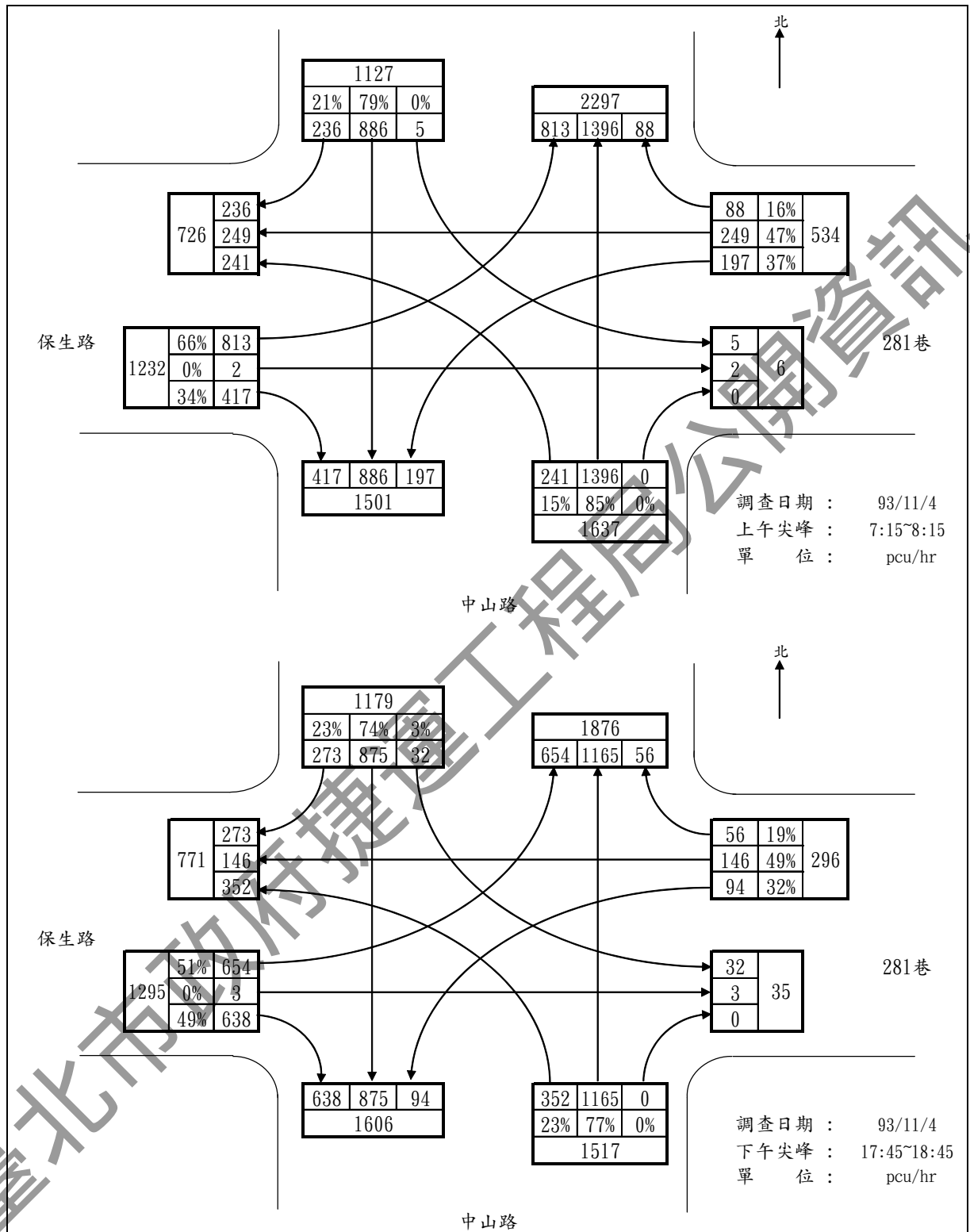


圖 3.1.1-3 中山路/保生路口尖峰小時路口轉向交通量圖

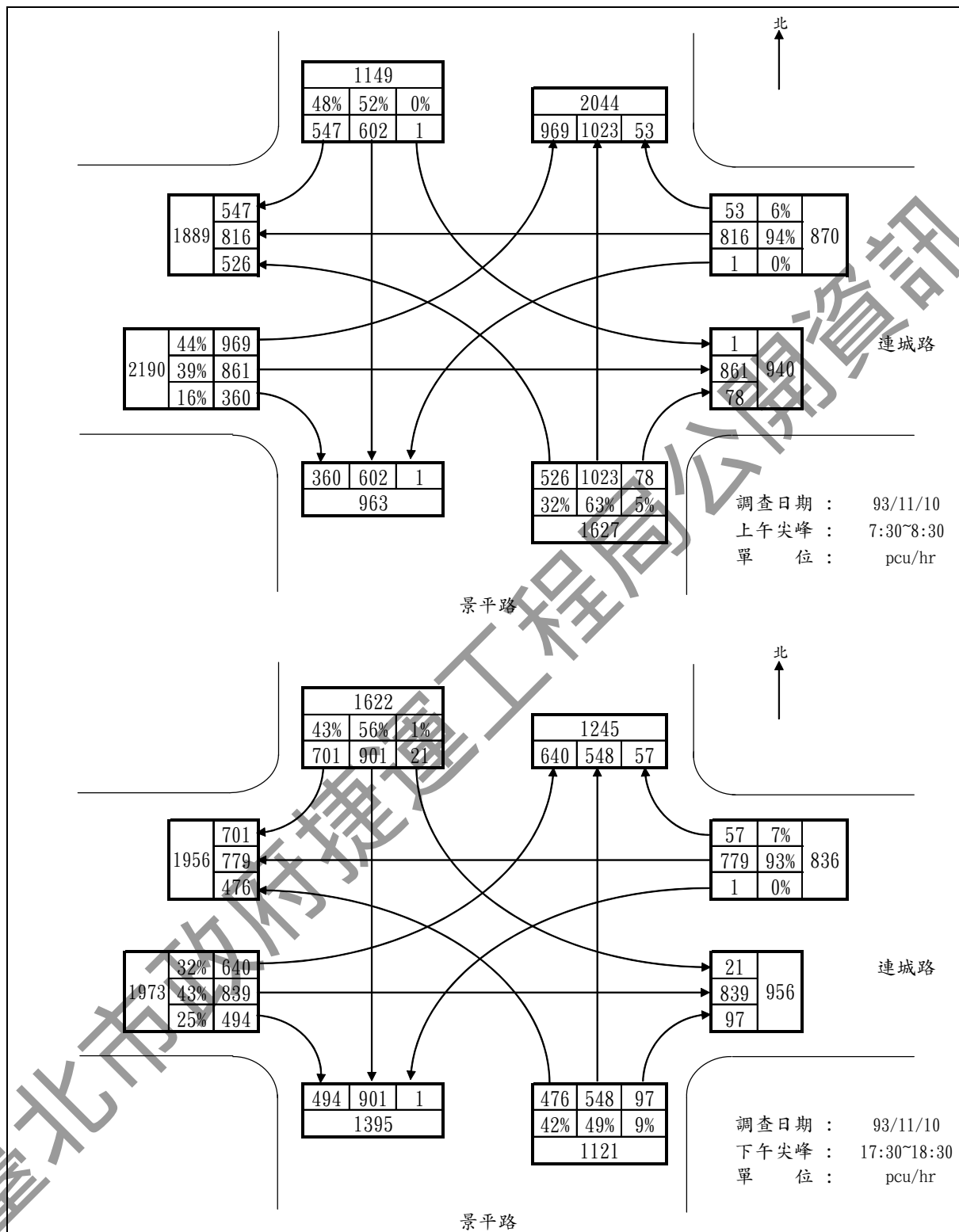


圖 3.1.1-4 景平路/連城路口尖峰小時路口轉向交通量圖

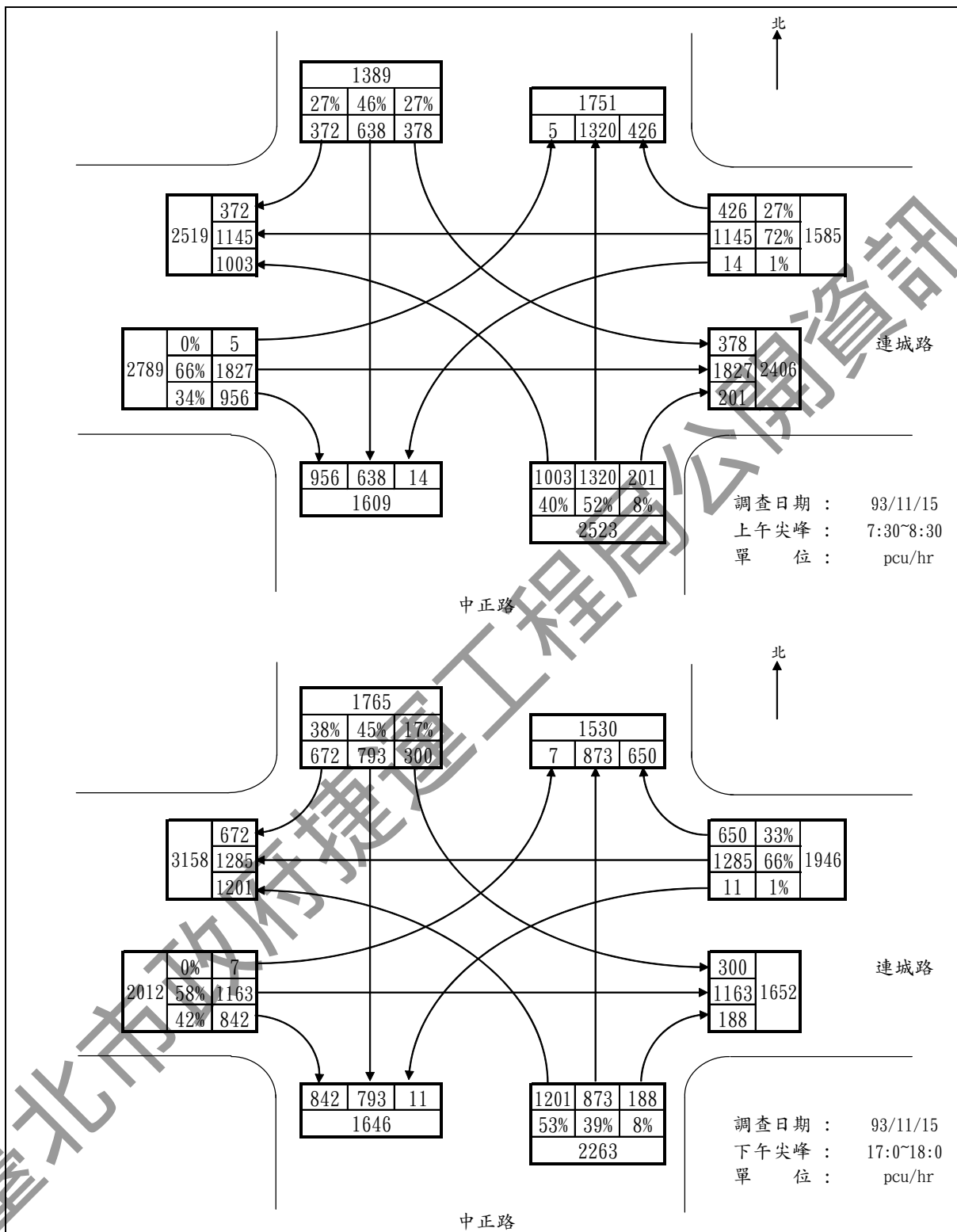


圖 3.1.1-5 中正路/連城路口尖峰小時路口轉向交通量圖



四個臨近路口方向中以中山路東向交通量最高，上午尖峰約為 1,637 PCU/HR，下午尖峰則為 1,1517PCU/HR，保生路往南方向上午尖峰有 1,232 PCU/HR，下午尖峰有 1,295 PCU/HR。中山路西向上下午尖峰分別為 1,127 PCU/HR 與 1,179PCU/HR。此三方向交通量差距不大，但中山路 281 巷上午尖峰約 500PCU/HR，下午尖峰僅約 300PCU/HR，交通量有限。

中山路往東方向幾乎為直行進市區需求，上下午尖峰約八成，僅約兩成車輛左轉。保生路往南方向車輛均需轉向，上午尖峰車輛右轉占 66%，左轉占 34%；下午尖峰則左右轉各占一半。中山路往西進入中和方向，亦以直行車為大宗，僅約兩成車輛右轉。

#### — 景平路/連城路口

連城路接續中山路而來，穿越中和市於進入土城市後更名為金城路，為連結兩市之主要幹道。景平路北向可連接華中橋到達台北市萬華區，向南則環中和市西北部而連接新店市。景平路連城路口尖峰時段交通量繁多。

四個臨近路口方向中，以連城路往東方向交通負荷最重，上午尖峰 2,190PCU/HR，下午尖峰 1,973PCU/HR；且此方向車流於路口轉向比例偏高，上午右轉車輛比例為 44%，左轉 16%，下午右轉比例 32%，左轉 25%。景平路雙向交通量全日尖峰幾乎相當，上午尖峰為北向稍高，下午則為南向稍高，其中直行車約占五成，轉西向者約占四成。交通量最低者為連城路往西方向，95%為直行需求，上下午各約 850 PCU/HR。

#### — 中正路/連城路口

此路口鄰近國道三號中和匝道，匝道出口位於中正路上，國道 64 號高架於中正路上空，並透過中正路與國道三號串連。因此本路口交通量、轉向比與車行速度應該偏高，車流行為較為複雜。

四個臨近路口方向中，以連城路東行交通量最高，上午尖峰 2,789 PCU/HR，下午尖峰 2,012 PCU/HR，其中將近六成為直行車輛，四成車輛左轉。中正路北向交通量亦高，上午尖峰 2,523 PCU/HR，下午尖峰 2,263 PCU/HR，下午尖峰左轉向高達 53%。連城路西行上午尖峰交通量 1,585 PCU/HR，下午

尖峰 1,946 PCU/HR，直行比例約 7 成，左轉向約 3 成。中正路往南上下午尖峰各約 1,500 PCU/HR，直行車流僅占約 45%，其餘以右轉向為多。

### C. 土城段

本研究選擇金城路/裕民路口為土城段尖峰小時路口轉向交通之研究對象，詳圖 3.1.1-6。

#### — 金城路/裕民路口

金城路為延伸中和市連城路而來，因此為連貫中和市與土城市之主要幹道之一。裕民路則介於土城市中心區與大漢溪之間，若再經由浮洲橋即可到達新莊市。

本路口四方向交通量差距懸殊，全日尖峰交通量以金城路往西方向最高，上午尖峰 2,367 PCU/HR，以直行方向為主約 73% 左轉則占 23%，下午尖峰則有 1,686 PCU/HR，直行方向 56%，左轉有 36%。交通量次高者為金城路西往東方向，上午尖峰 1,134 PCU/HR，下午尖峰則有 1,708 PCU/HR，兩段尖峰皆以直行為主將近九成。裕民路上交通量相較金城路減少許多，南向上午尖峰 1,236 PCU/HR，且七成車輛左轉，直行和右轉各占約 15%；下午尖峰僅有 990 PCU/HR，左轉需求約 60%。裕民路北向交通量上下午尖峰各只有 416 PCU/HR 與 337 PCU/HR，直行方向約 75%，左轉向較右轉向者為多。

### D. 樹林段

本研究選擇中正路/大安路口與中正路/萬壽路口兩者為樹林段尖峰小時路口轉向交通之研究對象，詳圖 3.1.1-7 與圖 3.1.1-8。

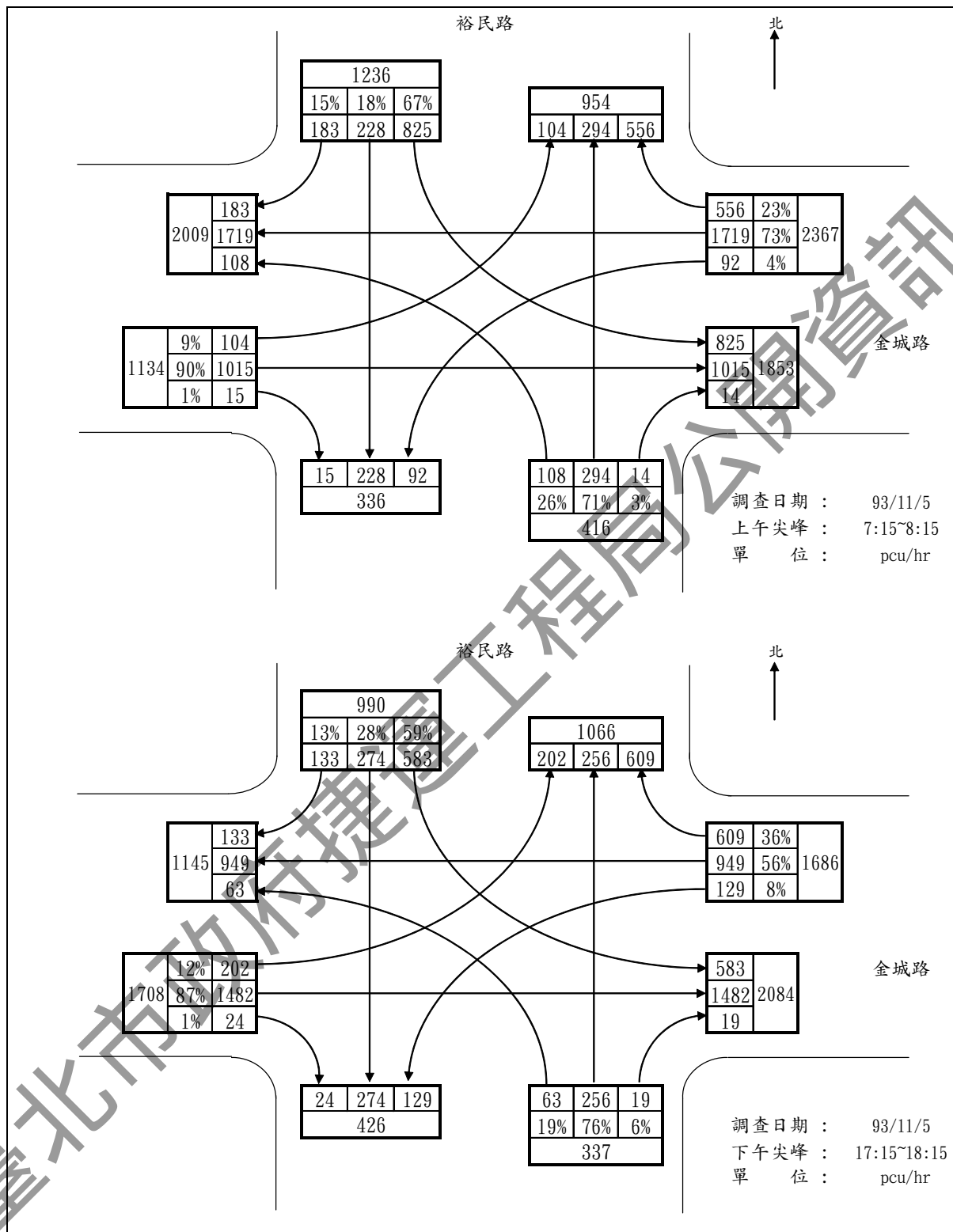


圖 3.1.1-6 金城路/裕民路口尖峰小時路口轉向交通量圖

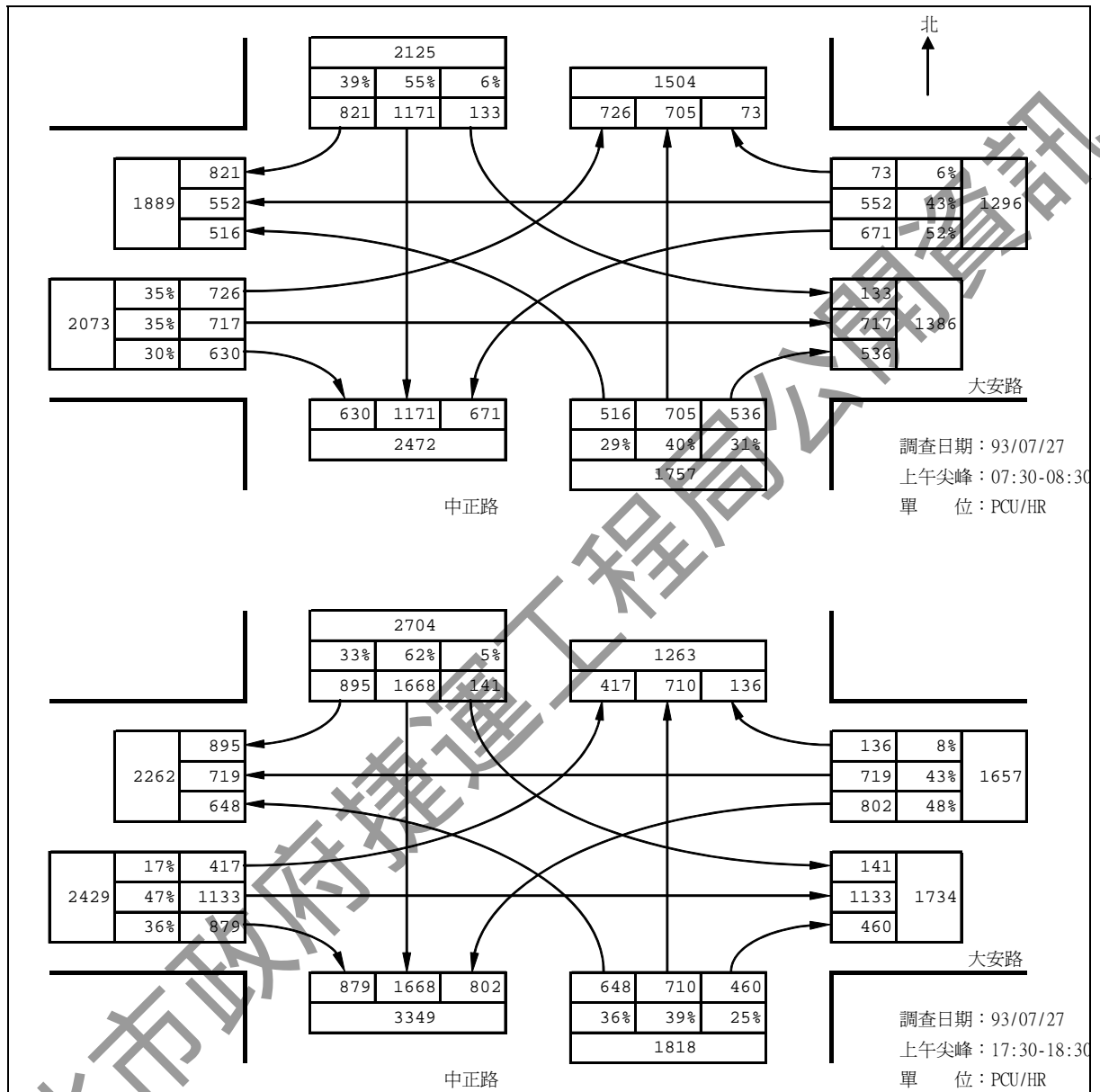


圖 3.1.1-7 中正路/大安路口尖峰小時路口轉向交通量圖

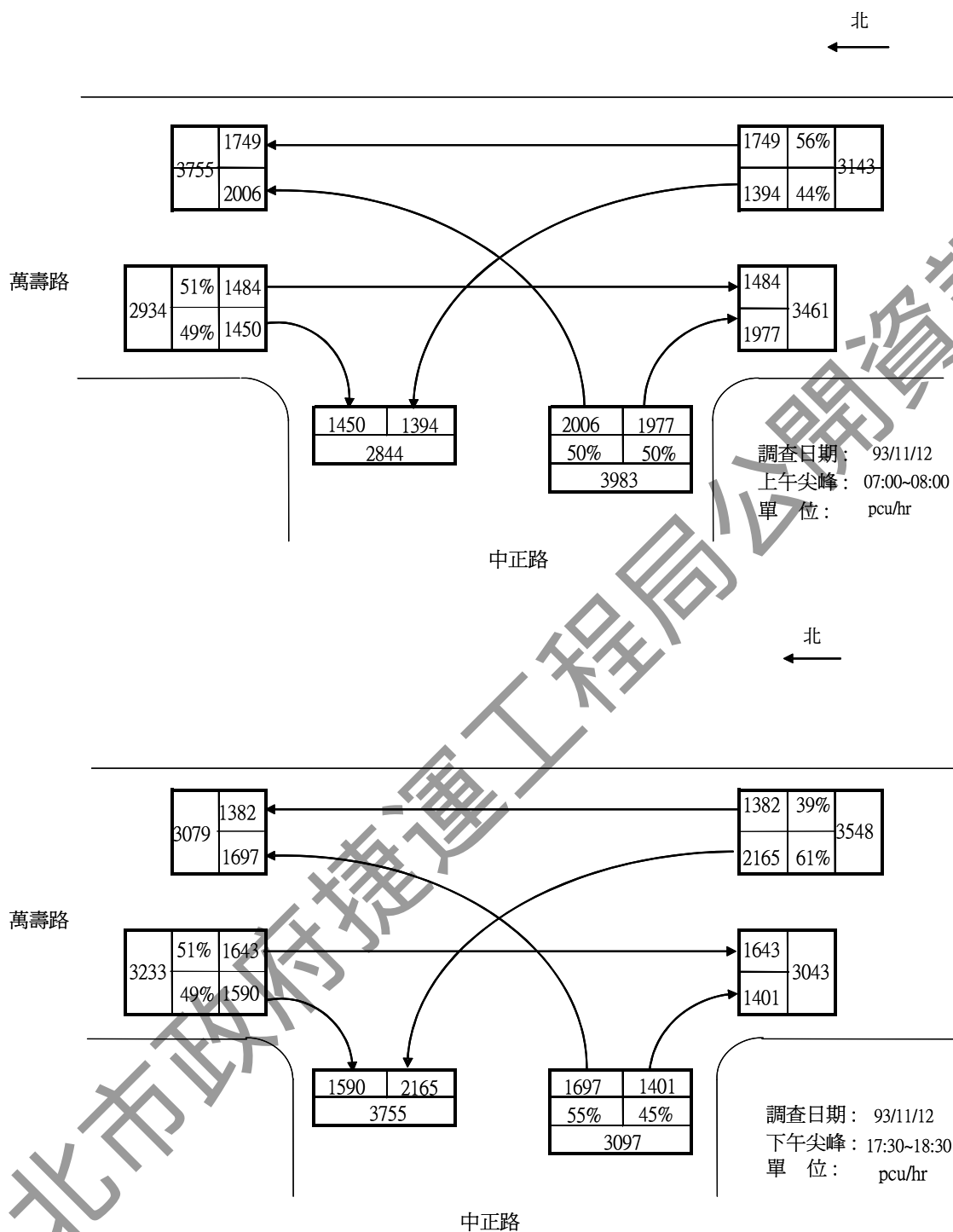


圖 3.1.1-8 中正路/萬壽路口尖峰小時路口轉向交通量圖

#### － 中正路/大安路口

中正路為連接板橋市浮洲橋與樹林陸橋而來，橫越樹林市之東北部到達桃園縣龜山鄉。大安路向東連接新莊市新樹路，向西延伸至樹林火車調度場為止。本路口匯聚新莊與樹林往來旅次。

本路口全日尖峰交通量以中正路往南方向最高，上午尖峰 2,125 PCU/HR，下午尖峰則有 2,704 PCU/HR，其中約六成為直行車輛，三成為左轉向。大安路往東方向交通需求居次，上午尖峰 2,073 PCU/HR，直行與左右轉約各占三分之一；下午尖峰 2,429 PCU/HR，直行者約 50%。中正路北向上下午尖峰交通量各約 1,800 PCU/HR，三轉向分佈平均。交通量最低者為大安路往西方向，直行約 40%，左轉約 50%。

#### － 中正路/萬壽路口

中正路為連接板橋市浮洲橋與樹林陸橋而來，橫越樹林市之東北部到達桃園縣龜山鄉。萬壽路則橫越新莊市與桃園縣龜山鄉。因此中正路萬壽路口為匯集樹林市、新莊市、桃園縣龜山鄉之交通重要路口。本路口配置為丁字型路口。

本路口尖峰交通量偏高，中正路樹林往龜山方向上午尖峰交通量 3,983 PCU/HR，下午尖峰 3,097 PCU/HR，左右轉需求約各半。萬壽路往東新莊方向與往西桃園方向交通量相當，東向上午尖峰 2,934 PCU/HR，下午尖峰 3,233 PCU/HR，直行與右轉約各占 50%。西向上午尖峰 3,143 PCU/HR，直行 56%左轉 44%，下午尖峰 3,548 PCU/HR，直行 39%右轉 61%。

### (2) 路段交通量

本計畫針對路線經過之重要道路，進行交通量資料之蒐集與調查分析，部份資料係利用本計畫路口交通量調查結果整理，部份資料係引用台北市政府捷運工程局「台北都會區大眾捷運系統後續路網發展規劃作業交通流量及特性調查分析」（民國 93 年 8 月），路段交通量統計結果整理如表 3.1.1-2 所示，各路段中交通量以樹林浮洲橋、萬壽路與萬華之萬大路為最高，且除了金城路與裕明路未達飽和流率(V/C 值<1)外，其餘道路於尖峰時間皆已達飽和流率(V/C 值>1)。

表 3.1.1-2 本計畫重要路段尖峰小時交通量統計表

調查路段	調查地點	方向	晨峰			昏峰		
			容量(C) PCU/HR	流量(V) PCU/HR	V/C	容量(C) PCU/HR	流量(V) PCU/HR	V/C
西藏路*	萬大路口	往東	2350	2731	1.16	2350	1304	0.55
		往西	2350	1087	0.46	2350	2279	0.97
萬大路*	西藏路口	往市中心	2050	3041	1.48	2050	1978	0.96
		往華中橋	2050	2829	1.38	2050	1946	0.95
中山路*	保生路	往永和	1550	1906	1.23	1550	1899	1.23
		往中和	1550	1565	1.01	1550	1814	1.17
連城路*	景平路口	往永和	1550	2426	1.57	1550	2261	1.46
		往土城	1550	2072	1.34	1550	2119	1.37
金城路	明德路口	往中和	2050	744	0.36	2050	1144	0.56
		往土城	2050	1670	0.81	2050	989	0.48
裕民路	海山高中	往土城	950	705	0.74	950	804	0.85
		往板橋	950	714	0.75	950	889	0.94
浮州橋	浮州橋	往板橋	3650	2753	0.75	3650	2516	0.69
		往樹林	3650	3968	1.09	3650	2380	0.65
中正路	國光客運 機料場	往板橋	2050	2353	1.15	2050	2166	1.06
		往樹林	2050	1560	0.76	2050	1097	0.54
萬壽路*	中正路口	往新莊	3100	3444	1.11	3100	3535	1.14
		往樹林	3100	3939	1.27	3100	2491	0.80

資料來源: 1.\*為本計畫調查整理。

2. 其他係整理自「台北都會區大眾捷運系統後續路網發展規劃作業交通流量及特性調查分析」(民國 93 年 8 月)。

### (3) 路段旅行速率

本計畫路段旅行速率係選取六條路徑進行調查,以掌握現況路段行駛時間及延滯情況,調查路段位置詳圖 3.1.1-1 及表 3.1.1-3,服務水準評估準則詳見表 3.1.1-4。針對各路段旅行速率調查結果,分析說明如后:

表 3.1.1-3 旅行速率調查路段彙整表

路 徑	區 間	幹道等級
南海路與西藏路	萬大路—汀州路	II
	汀州路—和平西路	III
	和平西路—羅斯福路	II
康定路與萬大路	和平西路—富民街 145 巷	II
中山路、連城路與金城路	保生路—中和路	II
	中和路—中正路	III
	中正路—裕民路	II
裕民路、浮洲橋與中正路	金城路—中華路	III
	中華路—萬壽路	II
南海路與青年路	西藏路—水源路	III
西園路與東園街	艋甲大道—富民街	II

表 3.1.1-4 各級幹道服務水準分級表

幹道等級	I	II	III
自由車流速率區間	50-60	40-50	30-50
一般自由車流速率	55	45	40
服務水準等級	平均旅行速率(公里/小時)		
A	≥ 51	≥ 43	≥ 33
B	≥ 39	≥ 32	≥ 25
C	≥ 34	≥ 27	≥ 20
D	≥ 29	≥ 23	≥ 16
E	> 21	> 17	> 10
F	≤ 21	≤ 17	≤ 10

資料來源：「2001 年台灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 90 年 3 月。

#### A. 南海路—西藏路

南海路—西藏路為萬大樹林線捷運路線乙方案之台北市區主要路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-5 所示。

由表中可知，本路段平均旅行速率約在 14-21 KPH 之間，服務水準僅能維持在 E~F 級，整體看來交通情況並不理想，路段旅行



速率偏低原因主要為路口延滯所造成。

若就個別路段言之，以汀州路至萬大路間服務水準較佳，但各小分段差異仍大。

#### B. 康定路—萬大路

康定路—萬大路為本計畫連接台北市區與台北縣之主要行經路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-6 所示。

本表中顯示，上下午尖峰各個方向平均旅行速率僅維持於 10~15 KPH，服務水準平均為 F 級，交通運轉情況不甚理想。

個別路段以民和街至莒光路間上午尖峰服務水準較佳，平均約可達 C 級。下午尖峰則以富民街至民和街間較佳，服務水準平均約為 D 級。

#### C. 中山路—連城路—金城路

中山路—連城路—金城路為本計畫行經中永和地區之主要路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-7 所示。

表中顯示，本路段整體服務水準還是不佳，平均旅行速率介於 17~21 KPH 之間，平均服務水準 E~F 級。

其中上下午尖峰均以中山路—連城路段服務水準最低，連城路—金城路段則略有改善，旅行速率在上午尖峰可達 45 KPH。

#### D. 裕民路—浮洲橋—中正路

裕民路—浮洲橋—中正路為本計畫連接台北縣土城市與樹林市跨越大漢溪之主要行經路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-8 所示。

表 3.1.1-5 南海路與西藏路各路段平日旅行速率與服務水準

位 置	路 段 長 度	平均旅行速率 (公里 / 小時)				幹 道 等 級	服 務 水 準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
區 間	公 尺	西   東	東   西	西   東	東   西	西   東	東   西	西   東	東   西	
萬大路 125巷	180	38.1	16.1	38.1	6.5	II	B	F	B	F
125巷 中華路	200	7.6	45.0	8.9	33.8	II	F	A	F	B
中華路 忠義國小	100	18.9	43.2	15.0	9.6	II	E	A	F	F
忠義國小 惠安街	100	40.0	30.9	45.0	12.4	II	B	C	A	F
惠安街 汀洲路	150	43.8	43.8	15.7	34.5	II	A	A	F	B
汀洲路 三元街	150	8.4	13.0	9.4	17.6	III	F	E	F	D
三元街 和平西路	100	4.3	27.0	8.9	24.5	III	F	B	F	C
和平西路 國語實小	150	27.0	13.7	27.9	6.5	II	C	F	C	F
國語實小 建國中學	100	32.7	14.0	37.2	27.7	II	B	F	B	C
建國中學 泉州街	120	14.7	19.3	18.5	8.4	II	F	E	E	F
泉州街 重慶南路	100	-	45.0	-	24.5	III	-	A	-	C
重慶南路 南昌路	200	-	11.4	-	24.0	II	-	F	-	D
南昌路 羅斯福路	200	-	42.4	-	25.4	II	-	B	-	D
總計	1850	18.5	20.9	21.1	14.2	II	E	E	E	F

資料來源：本計畫調查。

表 3.1.1-6 康定路與萬大路各路段平日旅行速率與服務水準

位 置	路 段 長 度	平均旅行速率 ( 公里 / 小時 )				幹 道 等 級	服 務 水 準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
區 間	公 尺	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	
富民街 493巷	120	14.1	25.9	13.0	33.2	II	F	D	F	B
493巷 東園街	150	4.2	18.6	20.3	27.9	II	F	E	E	C
東園街 長泰街	150	32.4	4.2	33.8	5.7	II	B	F	B	F
長泰街 322巷	150	16.4	10.1	7.6	23.5	II	F	F	F	D
322巷 德昌街	60	15.4	18.0	7.1	8.1	II	F	E	F	F
德昌街 民和街	100	13.8	14.6	27.0	28.4	II	F	F	C	C
民和街 雙和街	120	27.0	34.1	28.2	8.3	II	C	B	C	F
雙和街 西藏路	200	15.1	43.2	19.8	35.4	II	F	A	E	B
西藏路 85巷	80	29.8	8.3	26.2	22.7	II	C	F	D	E
85巷 莒光路	100	36.0	29.2	11.1	30.9	II	B	C	F	C
莒光路 艋舺大道	200	6.2	18.3	12.2	11.8	II	F	E	F	F
艋舺大道 203巷	80	12.9	9.1	11.8	9.3	II	F	F	F	F
203巷 和平西路	180	4.9	31.4	5.3	19.1	II	F	C	F	E
總計	1690	10.1	14.1	12.4	14.7	II	F	F	F	F

資料來源：本計畫調查。

表 3.1.1-7 中山路、連城路與金城路各路段平日旅行速率與服務水準

位置	路段 長度	平均旅行速率 (公里 / 小時)				幹 道 等 級	服 務 水 準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
		西	東	西	東		西	東	西	東
保生路	200	10.8	15.0	10.7	32.2	II	F	F	F	B
2巷										
2巷	150	33.8	32.4	24.5	10.7	II	B	B	D	F
光華街	250	39.7	25.0	22.0	34.2	II	B	D	E	B
131巷										
131巷	250	24.8	20.0	11.7	16.9	II	D	E	F	F
永和路	50	20.0	2.4	8.9	2.5	II	E	F	F	F
中和路										
中和路	300	6.8	17.5	7.2	17.3	III	F	D	F	D
景平路	350	19.6	25.9	14.4	30.0	III	D	B	E	B
安邦街										
安邦街	100	18.3	20.8	15.4	4.5	III	D	C	E	F
板南路	50	5.3	38.6	22.5	25.7	III	F	A	C	B
連勝街										
連勝街	60	4.9	7.1	10.6	7.0	III	F	F	E	F
174巷	120	15.1	12.7	11.0	30.9	III	E	E	E	B
174巷										
263巷	80	41.1	15.2	11.1	23.4	III	A	E	E	C
263巷										
265巷	150	32.4	29.5	11.8	26.6	III	B	B	E	B
錦和路	200	19.5	19.1	29.2	10.4	III	D	D	B	E
建一路										
建一路	250	14.8	8.7	25.7	10.3	III	E	F	B	E
中正路	150	5.3	24.5	13.0	5.8	II	F	D	F	F
中正路										
新生街	300	10.1	11.6	19.8	12.4	II	F	F	E	F
員山路										
員山路	250	9.2	20.5	11.1	16.8	II	F	E	F	F
中和高中	850	23.8	34.1	32.0	25.2	II	D	B	B	D
延吉街										
延吉街	150	10.6	18.6	16.2	20.8	II	F	E	F	E
延和路	200	34.3	18.2	17.7	33.8	II	B	E	E	B
延和路										
峰延街	220	10.3	28.6	19.2	34.9	II	F	C	E	B
峰延街										
延安街	220	15.8	10.8	32.1	11.0	II	F	F	B	F
立德路	30	13.0	16.2	13.0	17.1	II	F	F	F	E
立德路										
永豐路	450	30.6	45.4	15.5	30.0	II	C	A	F	C
立仁街										
立仁街	100	28.4	12.9	29.2	17.7	II	C	F	C	E
青雲路	400	20.1	27.3	23.7	41.1	II	E	C	D	B
青雲路										
裕民路										
總計	5880	16.8	21.4	19.2	19.1	II	F	E	E	E

資料來源：本計畫調查。

表 3.1.1-8 裕民路、浮洲橋與中正路各路段平日旅行速率與服務水準

位置	路段長度	平均旅行速率 (公里 / 小時)				幹道等級	服務水準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
區間	公尺	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	
金城路	150	18.8	15.1	17.2	22.8	III	D	E	D	C
學士路										
學士路	250	11.8	21.8	13.9	16.3	III	E	C	E	D
學府路										
學府路	500	23.7	17.5	17.6	13.9	III	C	D	D	E
裕生路										
裕生路	200	7.6	23.5	13.3	15.5	III	F	C	E	E
中央裕民										
中央裕民	200	15.1	20.8	13.4	9.8	III	E	C	E	F
中華路										
中華路	350	13.1	25.0	9.9	23.8	II	F	D	F	D
四川路										
四川路	200	6.1	34.8	9.3	19.3	II	F	B	F	E
華東路										
華東路	2500	22.8	48.1	32.5	37.5	II	E	A	B	B
大安路										
大安路	400	17.6	11.3	14.9	5.6	II	E	F	F	F
機料廠										
機料廠	600	19.3	42.1	25.3	7.2	II	E	B	D	F
監理所										
監理所	50	19.3	22.5	18.6	14.6	II	E	E	E	F
光武街										
光武街	700	37.6	32.3	29.3	15.4	II	B	B	C	F
保安街										
保安街	350	12.9	31.2	23.6	28.4	II	F	C	D	C
三俊街										
三俊街	150	22.2	27.0	25.3	30.6	II	E	C	D	C
忠義街										
忠義街	80	12.0	28.8	7.2	11.7	II	F	C	F	F
三福街										
三福街	200	5.3	15.5	7.5	13.0	II	F	F	F	F
萬壽路										
總計	6880	16.7	28.0	19.4	16.2	II	F	C	E	F

資料來源：本計畫調查。

表中可觀察得到，本路段之整體服務水準相較其他輕軌沿線路段已呈現較佳情況。上午尖峰北往南甚至可達平均 C 級程度，南往北則為 F 級；下午尖峰南往北平均 E 級，北往南平均 F 級。

個別路段以通過浮州橋後之中正路道路服務水準較佳，平均旅行速率最高可達 48KPH。浮州橋前金城路服務水準欠佳約 C~F 級，最高平均旅行速率僅約 35KPH。

#### E. 南海路—青年路

南海路—青年路為萬大樹林線捷運路線丁方案之台北市區主要路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-9 所示。

本表中顯示，上下午尖峰各個方向平均旅行速率僅維持於 15 KPH 左右，服務水準平均為 E 級，交通運轉情況仍舊不甚理想。

個別路段服務水準相當，最高可達 A 級，最低亦有 F 級出現。無特別突出之路段。

#### F. 西園路—東園街

康定路—萬大路為萬大樹林線捷運路線丙方案之台北市區主要路線，現況旅行速率調查結果與道路服務水準詳如表 3.1.1-10 所示。

本表中顯示，平均而言服務水準均欠佳，其中又以南往北方向之服務水準稍高，上午尖峰 E 級，下午尖峰 F 級。北往南方向則上下午尖峰均為 F 級。

個別路段服務水準幾乎相當，最高可達 A 級，最低有 F 級出現。無特別相異之路段。

表 3.1.1-9 南海路與青年路各路段平日旅行速率與服務水準

位置	路段 長度	平均旅行速率(公里 / 小時)				幹 道 等 級	服 務 水 準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
區間	公尺	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	
三元街	50	20.8	6.8	21.6	4.8	III	C	F	C	F
汀洲路										
汀洲路	50	13.8	30.0	15.0	22.5	III	E	B	E	C
詔安街										
詔安街	20	20	13.5	4.1	12.7	III	F	E	F	E
惠安街										
惠安街	150	31.2	9.3	24.9	7.8	III	B	F	C	F
中華路										
中華路	100	16.1	17.7	8.5	25.7	III	D	D	F	B
國興路										
國興路	300	14.0	25.3	13.1	19.5	III	E	B	E	D
260巷										
260巷	150	21.0	20.5	17.2	11.5	III	C	C	D	E
68巷										
68巷	60	24.0	5.2	22.3	20.9	III	B	F	C	C
106巷										
106巷	100	13.5	23.0	12.3	38.6	III	E	C	E	A
423巷										
423巷	60	5.9	20.9	8.0	5.8	III	F	C	F	F
152巷										
152巷	220	15.0	10.6	28.3	17.7	III	E	E	B	D
水源路										
總計	1260	14.0	13.8	13.4	14.6	III	E	E	E	E

資料來源：本計畫調查。

表 3.1.1-10 西園路與東園街各路段平日旅行速率與服務水準

位置	路段 長度	平均旅行速率(公里 / 小時)				幹 道 等 級	服 務 水 準			
		上午尖峰		下午尖峰			上午尖峰		下午尖峰	
		07:00-9:00		17:00-19:00			07:00-9:00		17:00-19:00	
區間	公尺	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	南   北	北   南	
萬大路	100	13.3	4.4	7.2	3.2	III	E	F	F	F
長泰街										
長泰街	80	23.4	27.0	22.7	24.7	II	D	C	E	D
東園國小										
東園國小	60	10.5	28.2	24.0	29.5	II	F	C	D	C
東園街40巷										
東園街40巷	80	21.6	25.4	19.6	6.9	II	E	D	E	F
德昌街										
德昌街	100	31.8	15.7	28.4	27.7	II	C	F	C	C
民和街										
民和街	100	8.7	31.8	6.9	13.2	II	F	C	F	F
66巷										
66巷	250	18.0	12.6	18.8	17.5	II	E	F	E	E
東園-西園										
東園-西園	50	7.8	1.8	5.0	3.4	II	F	F	F	F
西藏路										
西藏路	200	42.4	18.2	46.0	27.7	II	B	E	A	C
西園路140巷										
西園路140巷	50	18.6	16.9	18.0	14.2	II	E	F	E	F
莒光路										
莒光路	100	37.2	7.0	37.2	5.8	II	B	F	B	F
50巷										
50巷	100	25.1	30.9	23.5	13.2	II	D	C	D	F
龍船大道										
總計	1270	18.3	10.6	16.0	10.3	II	E	F	F	F

資料來源：本計畫調查。



### 3.1.2 大眾運輸系統

目前規劃範圍大眾運輸系統主要包括公車系統及捷運系統中和線與板南線，茲分別說明如下：

#### 1. 公車系統

##### (1) 公車路線

規劃範圍公車路線相當密集，尤其萬華區位於台北市西側邊緣，為台北縣永和市、中和市、板橋市過新店溪往返台北市中心區之必經地帶，不僅區內之東園站為許多公車路線之起站，另許多跨縣市服務之公車路線亦彙集於此，公車路線服務範圍相當廣，於台北市內東可達松山、信義、南港、內湖，北可達士林、北投，台北縣內以服務中永和、土城、三峽、板橋方向為主，少數公車路線服務可達三重、淡水等處。而公車行經道路，於萬華區規劃範圍內之主要道路為萬大路與西園路，中和市為連城路與中山路、土城以金城路為主，相關公車路線營運現況列示如表 3.1.2-1 所示。

##### (2) 公車乘載量

本計畫針對走廊內主要道路公車乘載情形進行資料蒐集與調查，整理得晨峰時段與昏峰時段之平均每部公車乘載人數如表 3.1.2-2 所示，其中中和市連城路、土城市金城路、裕民街、樹林鎮中正路資料係引用台北市捷運工程局辦理之「台北都會區大眾捷運系統後續路網發展規劃作業交通流量及特性調查分析」(民國 93 年 8 月)調查資料，萬大路與中山路為本計畫實際調查結果(詳細公車乘載調查資料詳見附錄二)，大致而言往北或往市中心區方向者以晨峰時段平均每部公車乘載人數較大，平均每部車乘載 20.7 人，昏峰時段平均每部車乘載 15.5 人，而往南或離開市中心區方向者以昏峰時段平均每部公車乘載人數較大，平均每部車乘載 18.0 人，晨峰時段平均每部車乘載 11.7 人。

表 3.1.2-1 規劃範圍公車路線營運現況表

路線	營運公司	起點	迄點	行經規劃範圍 主要道路	行駛里程 (公里)	班次數 (班次/日)	載客數 (人/班)
12	大都會	東園(萬華)	民生社區	萬大路、青年路	26	175	40
38	大都會	東園(萬華)	吳興街	西藏路、和平西路	22	134	23
52	欣欣	東園(萬華)	公館	萬大路、東園街	40.6	157	39
62	首都	三重(萬華)	東園	萬大路	26.8	257	44
201	台北	圓通寺(中和)	捷運龍山寺站	連城路、華中橋、 萬大路	16.4	8	9
202	指南	中和	市政府	華中橋、萬大路	31.1	335	30
204	首都	東園(萬華)	內湖	萬大路、西藏路	35	276	46
205	大有	中華技術學院 (南港)	萬華車站	萬大路、艋舺大道	37.8	182	22
212 正	大有	舊莊(南港)	青年公園	青年路、萬大路	36.3	159	23
212 直	大有	舊莊(南港)	青年公園	青年路、萬大路	34.4	466	34
214 正	中興	中和	內湖	連城路、景平路、 華中橋、萬大路	51.2	279	39
214 直	中興	中和	內湖	連城路	42.6	77	23
223	大南汽車	關渡	青年公園	國興路	48	329	40
234	台北	歡仔園(板橋)	台北	光復橋、西園路	14.6	427	16
246	光華	普濟堂站(士林)	果菜市場	萬大路、西藏路	38	79	22
260	大都會	東園	陽明山	萬大路、中華路	46	496	24
265	三重	土城	行政院	光復橋、西園路、 南寧路	14	1508	17
265 左	大南汽車	土城	成功中學	光復橋、西園路、 和平西路、南寧路	18	219	19
265 夜	三重	土城	行政院	光復橋、西園路、 和平西路、南寧路	16	12	4
275 正	台北	三峽	松山機場	金城路、連城路、 景平路、福和橋	66	125	17
275 副	台北	三峽	松山機場	金城路、連城路	60	140	12
275 區	台北	三峽	松山機場	金城路、連城路	46.4	243	30
297	東南	中和站	中山市場(中山 區)	中山路(中和)、中 正橋	21	56	11
307	台北、大 有	板橋國中	南松山、撫遠街	連城路、華中橋、 萬大路	45	1559	35
532	欣欣	東園	台北車站	萬大路、青年路	14	41	4
601	大都會	天母	東園	萬大路、中華路	20	421	29
628	大有	德霖學院	中華路	金城路、連城路	27	425	9
630	大都會	東園	東湖	萬大路、青年路、 南海路	22	1183	19
651	台北	板橋	台北市政府	萬板大橋、西藏 路、西園路	21	249	14
667	台北	板橋	京華城百貨	艋舺大道、華翠大 橋	22	444	15
673	欣欣	大鵬新城(新店)	東園	萬大路、中華路	20	167	6
701 副	台北	迴龍	台北	中正路、浮洲橋、 華江橋、和平西路	45.5	41	4

路線	營運公司	起點	迄點	行經規劃範圍 主要道路	行駛里程 (公里)	班次數 (班次/日)	載客數 (人/班)
703	台北	三峽	台北	華江橋、和平西路	50	16	11
703 副	台北	三峽	台北	華江橋、和平西路	46	32	4
705	台北	三峽	台北	光復橋、西園路	49	588	20
705 區	台北	土城	台北	光復橋、西園路	29	343	18
706	台北	三峽	台北	金城路、連城路、 中山路(中和)	49	586	18
706 區	台北	土城	台北	金城路、連城路、 中山路(中和)、中 正橋	16	462	22
907	欣欣	汐止	華江	和平西路	26	120	25
藍 28	欣欣	東園	捷運龍山寺站	萬大路、東園街、 西園路、和平西路	7.3	81	3
藍 29	欣欣	華中河濱公園	經青年公園-龍山 寺	萬大路、青年路、 和平西路、西藏路	14	81	5

資料來源：台北市政府交通局網站(<http://www.dot.taipei.gov.tw>)，民國 94 年。

表 3.1.2-2 規劃範圍公車乘載率調查

路段	調查地點	方向	晨峰 (人/車)	昏峰 (人/車)
萬大路	萬大國小	往市中心區	22.3	9.9
		往華中橋	7.2	16.7
中山路	保生路口	往永和	34.6	20.7
		往中和	15.2	35.5
連城路	景平路口	往永和	18.6	17.1
		往板橋	13.1	16.1
金城路	明德路口	往中和	9.9	14.9
		往板橋	16.3	13.1
裕民街	海山高工站	往中和	17.2	29.8
		往板橋	28.4	26
中正路	國光客運機料廠	往板橋	5.5	8.4
		往龜山	6.5	4.6
平均		往市中心區	20.7	15.5
		離開市中心區	11.7	18.0

資料來源：1. 「台北都會區大眾捷運系統後續路網發展規劃作業交通流量及特性調查分析」，台北市捷運工程局，民國 93 年 8 月。

2. 本計畫調查整理。

## 2. 捷運系統

### (1) 營運現況

目前台北捷運系統與本研究路線關係較密切者為中和線、板南線與新店線，於計畫路線方案甲中，未來可透過板南線之龍山寺站與本系統進行轉乘，而計畫路線方案乙中，則可透過新店線之中正紀念堂站與本系統進行轉乘。中和線、板南線與新店線營運現況說明如下：

#### A. 中和線

中和線為高運量捷運系統，全線均以地下型式興建，北起羅斯福路、和平東路口(和新店線之古亭站銜接)，沿著羅斯福路轉入師大路，至水源路旁之兒童交通公園後穿越新店溪，接永和路、中和路、景安路以迄中和南勢角。全長約 5.4 公里，設頂溪、永安、景安、南勢角等 4 個車站及一座機廠。目前中和線利用新店線北段(古亭站至台大醫院站)與淡水線連接，由北投可直接搭車至南勢角，自中和南勢角至台北車站全長 7.9 公里，搭捷運只要 14 分鐘，是來往中和與台北市區最佳的運輸工具。

#### B. 新店線

高運量捷運系統北起台北市公園路襄陽路口，沿公園路向南轉入羅斯福路，沿羅斯福路、經北新路南迄台北縣新店市台汽客運總站，主線 10.3 公里，支線 1.9 公里，共設 12 個地下車站及 1 座平面機廠。為早日提供台北都會區居民便捷的交通服務，新店線北段(即由台大醫院站至古亭站)先於 87 年底第一階段完工通車，而新店線全線(除小碧潭站外)則於 88 年 11 月 11 日完工通車。另為服務新店十四張地區民眾之需求，並配合新店機廠聯合開發；於機廠上方設置小碧潭站，與七張站間以區間車方式營運，並於 93 年 9 月 29 日完工通車。目前新店線與淡水線連接，旅客不須轉車，即可由新店直達台北車站與淡水。

#### C. 南港-板橋-土城線

南港-板橋-土城線包括南港線、板橋線及板橋延伸(土城)線，自南港線昆陽站經西門站再經板橋線龍山寺站、江子翠站至終點站永寧車站，全線全長約 23.7 公里，共設 20 個車站，均以地下型式興建，採高運量捷運系統，南港-板橋-土城線以東西向由

台北市中心區貫穿而過，搭乘南港-板橋-土城線旅客可於台北車站轉乘淡水、新店、中和線北達士林、北投、淡水等地，南到雙和與新店等地，於忠孝復興轉乘木柵線，到達木柵等地。

本計畫整理鄰近研究區域之中和線、板南線與新店線等之捷運車站之進、出站旅客人數如表 3.1.2-3 所示，以新埔站與西門站最多，平均每日進站人數分別 44,473 人與 39,785 人，出站人數分別 41,037 人與 40,396 人，而小南門站最少，平均每日進、出人數約僅 3,204 及 3,231 人。

表 3.1.2-3 規劃範圍各捷運車站進、出旅客人數表

路線	站名	進站(人/日)	出站(人/日)	合計(人/日)
板南線	新埔	38133	37033	75167
	江子翠	19700	19533	39233
	龍山寺	22100	21067	43167
	西門	49533	49967	99500
中和線	頂溪	24200	25200	49400
	永安市場	17700	17367	35067
	景安	17100	17033	34133
	南勢角	15667	14733	30400
新店線	中正紀念堂	21133	20967	42100
	小南門	4300	4733	9033

資料來源：「台北市交通統計年報」，台北市政府交通局，民國 98 年 9 月

## (2) 捷運接駁公車

除了透過中和線、板南線與新店線，可到達台北市區大部份範圍，以及淡水、新店及中、永和、板橋等地區外，亦可透過各個捷運車站之公車轉乘，更直接迅速抵達各個目的地，有關鄰近規劃範圍之捷運站接駁公車列示如表 3.1.2-4 所示。

表 3.1.2-4 規劃範圍各捷運車站接駁公車轉乘表

編號	捷運車站	起點	迄點	營運時間	班距
藍 2	西門站	新莊	捷運西門站	05:30-23:50	尖峰：10 分 離峰：15 分
藍 16	新埔站	土城工業區	捷運新埔站	06:00-24:00	尖峰：7-10 分 離峰：10-15 分
藍 17	新埔站	土城	捷運新埔站	06:00-23:00	尖峰：15 分 離峰：30-60 分
藍 18	新埔站	新莊	中和	06:00-23:00	尖峰：20 分 離峰：30-60 分
藍 19	新埔站	三峽	捷運新埔站	06:00-24:00	尖峰：15-20 分 離峰：20-30 分
藍 28	龍山寺站	東園	青年公園	06:00-24:00	尖峰：40 分 離峰：70-80 分
藍 29	龍山寺站	華中河濱公園	中華路	06:00-24:00	尖峰：15 分 離峰：30 分
藍 31	江子翠站	後埔	捷運江子翠站	05:30-21:50	尖峰：12-15 分 離峰：15-30 分
藍 32	新埔站	信義國小	江子翠	06:00-22:00	尖峰：20 分 離峰：30 分
藍 35	新埔站	樹林	捷運新埔站	06:40-22:50	尖峰：15-20 分 離峰：20-40 分
橘 1	景安站	錦繡	捷運景安站	05:30-24:00	尖峰：10 分 離峰：20 分
橘 2	永安市場站	中和	秀山	06:00-23:20	尖峰：9 分 離峰：15 分
橘 3	頂溪站	中和	捷運頂溪站	06:00-24:00	尖峰：7-10 分 離峰：15-20 分
橘 5	新埔站、景安站	板橋	捷運景安站	06:00-23:00	尖峰：15-20 分 離峰：30 分
綠 2 右	永安市場站	景美女中	中永和	06:00-24:00	尖峰：5-10 分 離峰：10-12 分
綠 2 左	永安市場站、景安站	景美女中	中永和	06:00-24:00	尖峰：5-10 分 離峰：10-12 分
綠 3	景安站	花園新城	捷運景安站	06:00-22:30	尖峰：20 分 離峰：30 分
綠 6	景安站	美之城	捷運景安站	06:00-22:30	尖峰：8-10 分 離峰：15-20 分
綠 8	景安站	台北小城	捷運景安站	06:00-22:30	尖峰：15 分 離峰：20 分

資料來源：1. 台北市公車路線查詢系統，台北市市民交通旅遊網，民國 94 年 1 月。  
2. 悠遊網網站，民國 94 年 1 月。

## (3) 捷運車站轉乘調查

根據目前已通車路線捷運系統的營運經驗，捷運車站因為旅客進出站搭車，成為新的旅次產生吸引點，衍生交通量與轉乘停車之需求，往往造成鄰近道路交通之衝擊，而機車與腳踏車之停車需求，往往佔據鄰近騎樓與巷道，造成附近居民之困擾，尤其是台北縣，幅員較大，通車路線較不密集，故旅客以機車與腳踏車轉乘比例高，捷運車站停車問題影響更大，為利後續本計畫進行捷運車站停車轉乘系統之估算分析與規劃，本計畫於民國 93 年 11 月中於鄰近之捷運系統選擇一端點車站(板南線新埔站)與中間車站(中和線永安市場站)進行捷運旅客轉乘行為調查，分別於新埔站與永安市場站進行 300 位與 100 位旅客之訪問調查，調查詳細結果詳見附錄二，茲簡要說明如下：

## A. 起訖點與捷運站之距離

依據問卷受訪者提供之旅次起訖點街道可估計其與捷運站之距離。若以行走時間 5 與 8 分鐘折算之行走距離，將前述起訖點與捷運間距分為 (1) <400 公尺 (2) 400~600 公尺 (3) >600 公尺等三級。則由問卷之統計資料(表 3.1.2-5)顯示新埔站上午搭車之乘客以起點距捷運站小於 600 公尺以下者居多 (60%)，下午搭車之乘客則以大於 600 公尺者居多 (53%)。永安市場站上午與下午搭車之乘客均以 600 公尺以下者居多 (71% 與 60%)。新埔站上、下午下車乘客，其目的地距捷運站均以大於 600 公尺者居多 (52% 與 59%)，而永安市場站上、下午下車之乘客則以小於 400 公尺者居多 (64% 與 60%)。顯然新埔站較永安市場站服務之範圍為廣，主要是新埔站周遭可供轉乘之大眾運輸路線較多。

表 3.1.2-5 起訖點與捷運站之距離統計

距離 (公尺)	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
<400	37%	21%	48%	64%	27%	31%	44%	60%
400~600	23%	27%	32%	16%	20%	11%	16%	28%
>600	40%	52%	20%	20%	53%	58%	40%	12%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

## B. 轉乘運具

新埔站進站旅客轉乘運具統計如表 3.1.2-6 所示，上午進站搭車之旅客以使用定期大客車、步行及機車（自己騎乘）到站之比例最高，分別達 39%、31%、16%，上午下車離站亦是以使用定期大客車、步行為最多分別達 47%、21%，第三、四高者則為機車（自己騎乘）與機車（乘客）分別皆達 7%；下午進站搭車之旅客仍以使用定期大客車、步行及機車（自己騎乘）到站之比例最高，分別達 38%、26%、21%，下午下車離站亦是以使用定期大客車、步行、機車（自己騎乘）為最多分別達 47%、32%、11%。

永安市場站上午進站搭車之旅客以使用步行、定期大客車及機車（自己騎乘）之比例最高，分別達 48%、28%與 16%，上午下車離站亦是以使用步行為最多達 60%，其次為機車（乘客）達 16%、機車（自己騎乘）達 12%；下午進站搭車之旅客除了使用其他運具者除外，以使用步行、定期大客車及機車（自己騎乘）之比例為最高，分別達 40%、16%、8%，下午下車離站者以使用步行、機車（自己騎乘）、定期大客車者為最多，分別達 60%、12%、8%。

表 3.1.2-6 捷運旅客轉乘運具比例統計

運具別	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
腳踏車	5%	4%	0%	0%	1%	0%	4%	4%
機車(自己)	16%	7%	16%	12%	21%	11%	8%	12%
機車(乘客)	4%	7%	4%	16%	7%	3%	4%	4%
小客(自己)	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
小客(乘客)	1%	4%	0%	0%	0%	3%	0%	0%
計程車	1%	9%	0%	0%	0%	3%	0%	8%
小貨車	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
定期大客車	39%	47%	28%	8%	38%	47%	16%	8%
步行	31%	21%	48%	60%	26%	32%	40%	60%
其他	3%	0%	4%	4%	7%	0%	28%	4%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。



由於新埔站目前暫時為板南線之端點站，服務範圍擴及台鐵板橋車站或是舊市中心一帶，服務範圍較大，故使用定期大客車與機車之比例較高；而永安市場站為路線中間站，服務範圍以車站鄰近為主，且車站緊鄰近街區為商業區，於第一條街廓後則即為密集之住宅區，故以步行到離站之比例明顯較高。

### C. 旅次目的

搭車乘客之旅次目的統計如表 3.1.2-7，於上午時以工作與上學者所佔比例較高，新埔站上午進站搭車之工作與上學者所佔比例約 89%，下車離站之工作與上學者則佔 46%，私務旅客亦高達 36%，下午上午進站搭車旅客工作與上學者所佔比例則約 47%，下車離站之工作與上學者則佔 44%，私務旅客亦高達 48%。

永安市場站上午進站搭車之工作與上學者所佔比例則約 52%，下車離站之則以私務與購物旅次為最多合計約佔 64%，下午進站搭車仍以私務旅次為最多，約佔 40%，其次為學校旅次則佔 20%，下車離站之則以私務旅次為最多，合計約佔 48%，其次為工作旅次約佔 24%。

由於台北都會區旅次有明顯方向性，上午尖峰上班上學旅次往台北市中心集中，而新埔站與永安市場站週邊土地使用以住宅與商業為主，故上午尖峰進站旅客以上班上學為多，而且由於車站鄰近有大型市場，上午下車離站旅次以私務或購物旅次為多。

表 3.1.2-7 捷運旅客旅次目的比例統計

旅次目的	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
工作	64%	27%	24%	8%	24%	12%	12%	24%
學校	25%	19%	28%	0%	23%	32%	20%	0%
公務	5%	9%	8%	4%	4%	3%	8%	0%
購物	0%	0%	8%	20%	8%	1%	4%	12%
社交娛樂	3%	5%	8%	16%	11%	3%	16%	16%
私務	3%	36%	20%	44%	19%	48%	40%	48%
其他	0%	4%	4%	8%	11%	1%	0%	0%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

## D. 性別

新埔站與永安市場站之捷運乘客不論上車與下車皆以女性所佔比例居高。

表 3.1.2-8 捷運旅客性別比例統計

性別	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
男	41%	33%	24%	36%	39%	31%	44%	28%
女	59%	67%	76%	64%	61%	69%	56%	72%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

## E. 年齡

新埔站與永安市場站之捷運乘客年齡層以不高於 40 歲者居多（至少 56%）。

表 3.1.2-9 捷運旅客年齡比例統計

年齡	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
20 歲	24%	19%	24%	20%	28%	48%	28%	20%
20-40 歲	63%	49%	48%	60%	56%	44%	40%	36%
40-60 歲	13%	24%	24%	20%	16%	8%	8%	24%
>60 歲	0%	8%	4%	0%	0%	0%	24%	20%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

## F. 職業

新埔站與永安市場站捷運乘客之職業以商業與服務業及學生所佔比例最高（至少 52%）。

表 3.1.2-10 捷運旅客職業比例統計

職業別	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
農漁業	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
製造業	4%	4%	0%	4%	4%	4%	0%	0%
商業	63%	47%	44%	44%	37%	31%	20%	28%
學生(中小)	0%	0%	0%	0%	3%	1%	4%	0%
學生(高中)	25%	21%	28%	24%	31%	52%	28%	28%
半工半讀	5%	1%	4%	4%	7%	4%	8%	4%
無	3%	20%	24%	24%	1%	3%	36%	40%
其他	0%	6%	0%	0%	17%	5%	4%	0%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

#### G. 年所得

新埔站與永安市場站捷運乘客之年所得至少 92% 在 100 萬以下，且近半數在 40 萬以下（至少 49%）。

表 3.1.2-11 捷運旅客年收入分類比例統計

年收入	上午				下午			
	新埔站		永安市場站		新埔站		永安市場站	
	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站	進站 搭車	下車 離站
40 萬	49%	49%	76%	76%	61%	61%	92%	88%
40-100 萬	43%	43%	24%	20%	34%	34%	8%	8%
100-500 萬	8%	8%	0%	4%	4%	4%	0%	4%
>500 萬	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：本計畫調查分析。

## 3.2 運輸系統建設計畫

### 3.2.1 公路系統

彙整鄰近地區重大交通建設如圖 3.2.1-1 所示，並說明如下：

#### 1. 特二號道路興建計畫

台北縣特二號道路是屬於「台北都會區快速道路系統」的一環，其興建將提供台北縣西側地區一南北向的快速公路運輸走廊，服務五股交流道與土城交流道間之交通需求，使其快速地進出西側的五股、新莊、板橋及土城等精華地區。

由於台北縣各市鄉鎮大部份以放射狀網路為主，各方向之通過性車流造成市中心區交通匯集與壅塞，特二號道路之功能便是以都會區外環線方式，透過較完善之交通工程技術及廣泛之服務功能來解決臺北縣內三重、新莊、板橋及中和間各道路容量之不足，以及因主要幹道及區域穿越聯絡道往往集於一身所造成的功能混淆，以根本解決都會區交通問題，並可作為臺北縣境內中山高與二高之聯絡道。

臺北縣特二號道路工程，修正計畫奉行政院 94 年 9 月核定，路線北起五股交流道，經新五路跨越新莊中正路（台一線），沿塹仔圳 60m 園道跨越新泰路、中正路（台一甲線）及大漢溪後，續沿板橋滄子溝左岸至土城環河路跨越城林橋，接大安路至中央路（台三線）路口止，全長 12.41 公里；另計畫包含「臺北縣特二號道路銜接土城交流道工程」及「滄子溝綠美化工程」，至於五股交流道以北路段，依行政院核示移出本計畫；核定計畫總經費 259 億元，計畫至民國 100 年完工通車。

本捷運系統計畫路線因方案之不同，如特二號道路原計劃路線不變則與本計畫可能交會於新店溪東側浮洲橋附近與新店溪東側城林橋附近，特二號道路於該路段因與中正機場捷運線共構工程已興建完畢，未來該路段將為本計畫捷運路線之工程控制點。

#### 2. 台北縣側環河快速道路建設計畫

，「台北都會區環河快速道路台北縣側建設計畫」，其工程全長 17.1 公里，工程總經費 315.69 億元，其工程範圍自三重市龍門路口起沿淡水河台北縣側跨台北橋、忠孝橋、中興橋、二重疏洪道左轉跨大漢溪至板橋華江橋，沿新店溪西左側經板橋、中和、永和至新店市安和路止。「臺北都會區環河快速道路臺北縣側建設計畫」自三重市北端起點沿淡水河經重陽橋、高

速公路橋、臺北橋、忠孝橋、中興橋跨越二重疏洪道至三重市金陵女中附近連接擬新建重翠橋跨大漢溪至板橋市江子翠地區；再沿大漢溪、新店溪經華江橋、西藏橋、光復橋、華中橋、中正橋、永福橋、福和橋至秀朗中和端接往新店市，另由臺北市水源快速道路向南延伸跨越景美溪後，沿新店溪至碧潭橋，本快速道路共計連接六個縣轄市：三重市、板橋市、中和市、永和市、新店市，全長約 21 公里，總經費約 343 億元，預定於民國 101 年 6 月全線完工。本計畫捷運路線於萬華段至中和高中前為地下段，於與環河道路交會處，應注意避開與環河快速高架道路基樁之衝突。臺北縣側環河快速道路建設計畫完工後，將與大台北地區各鄉鎮市道路之節點銜接，各主要交通要道之路口瓶頸、車流壅塞等交通問題將可獲得改善，並紓解市區道路之車流旅次、交通量，以達配合整體交通建設構置一完整交通動線，形成台北都會區環河道路運輸路網之延伸，與台北市環河道路成爲一互補路網，預料可大幅提昇尖峰時間道路服務水準。

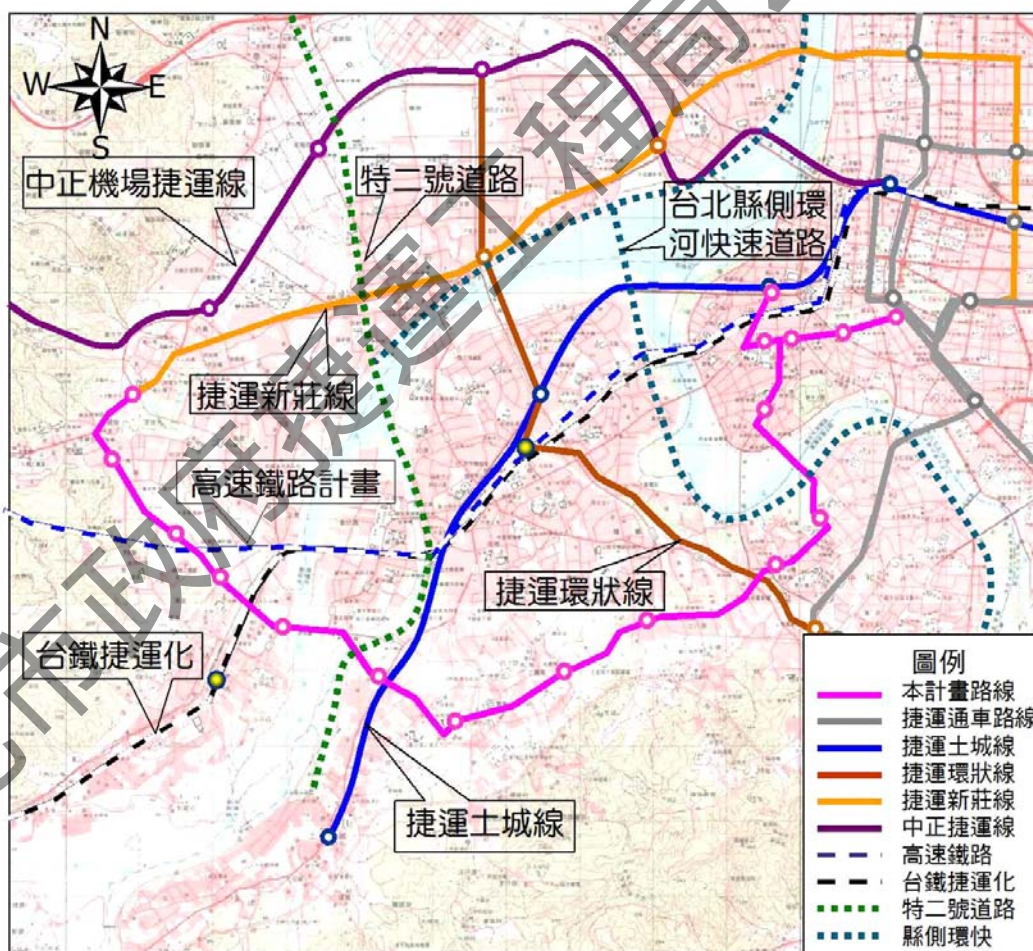


圖 3.2.1-1 規劃範圍相關交通建設計畫

### 3.2.2 軌道系統

## 1. 臺鐵捷運化

臺鐵捷運化已納入新十大建設計畫，期利用臺鐵既有之路網推動，將都會區臺鐵捷運化，以提昇臺鐵於都會區內服務通勤旅次之營運功能及品質。94 年度編列 19 億 3,400 萬元預算，包括辦理台鐵捷運化（含台鐵高雄至屏東潮州捷運化、台鐵都會區捷運化桃園段高架化、東部鐵路快捷化及台鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設（基隆至苗栗段），台鐵立體化（含高雄、台南市區鐵路地下化，台中都會區鐵路高架捷運化，員林、嘉義市區鐵路高架化）及台鐵支線功能化（含新竹內灣、沙崙支線）等。

與本計畫捷運路線較為相關的應為「台鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續鐵路建設（基隆至苗栗段）」屬於台鐵北部鐵路捷運化建設，主要工程內容包括，瓶頸路段改善工程、既有站場改善工程、增設簡易通勤車站、擴充車輛基地暨基地維修設施改善與擴充，及增購通勤電聯車 176 輛等，可大幅增加區間運載，另還包括，汐止站到南港站間擴建為 3 軌，路線長度約 4.7 公里，經費 30.54 億元。「台鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續鐵路建設（基隆至苗栗段）」計畫期程為 94 年到 102 年。

## 2. 台北都會區捷運系統

未來鄰近區域的捷運系統建設計畫有新莊線，與台北縣捷運環狀線，其中新莊線目前正在施工，台北縣捷運環狀線第一階段工程正在設計階段，其內容分述如下：

### (1) 新莊線

新莊線係在羅斯福路與和平東路口與新店線古亭站相交轉乘，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、三重至新莊中正路與中山路交會，至樂生療養院止，全長約 19.7 公里，設 16 個車站及 1 座機廠，預計於民國 102 年 2 月底全線完工通車，全線以地下型式建築，其中臺北市轄段將連接蘆洲線預定於民國 99 年 12 月先通車到忠孝新生站。於本規劃範圍新莊市內設有五站，中正路與中山路交會設迴龍站、新莊市中正路與民安路交會口設丹鳳站、新莊市中正路輔仁大學校園東側設輔大站、新莊市中正路新莊國中前設新莊站、新莊市中正路近思源路口設頭前庄站。本計畫路線尾端銜接迴龍站，便利樹林地區、土城民眾便利到達新莊、五股、三重等地。

### (2) 台北縣捷運環狀線

環狀線路線規劃自木柵經新店、中和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三

重、社子及士林，最後連接至內湖線，環繞台北縣市之地區作串聯，設有新店十四張及蘆洲兩機廠，規劃路線長約 34.8 公里，設 31 個車站，未來環狀線完成後可與內湖線、淡水線、蘆洲線、新莊線、板橋線、中和線、新店線、木柵線、安坑線、萬大線、社子士林北投區域輕軌運輸路網及中正機場線等相交轉乘。本計畫研究範圍可藉由本計畫路線於中和中山路轉乘環狀線，強化規劃範圍與北縣蘆洲、新莊、板橋、中和、新店、北市木柵、社子、士林、北投等地之大眾運輸。考量環狀線全線建造成本十分龐大，中央與各級政府財政困難的情況下，行政院經建會決議環狀線分兩階段興設計畫，先行同意環狀線第一階段路網（自新店線大坪林站交會站起至新莊五股工業區段），共 15.4 公里，並採民間投資 BOT 方式辦理。臺北縣政府審視現階段高捷、高鐵及 ETC 等民間參與重大交通建設計畫執行案例所遭遇之課題，考量改由政府自建之工程品質與安全較優 BOT 方式為佳，於 95 年 4 月正式宣佈本案改採政府自建。臺北縣府提報交通部於 95 年 11 月 8 日核定環狀線第一階段之地方主管機關改由臺北市政府擔任，修正財務計畫經交通部核轉行政院，經建會於 97 年 3 月 31 日第 1322 次會議審議原則同意，行政院於 97 年 4 月 30 日函復本案「照本院經濟委員會審議結論辦理」。目前正辦理細部設計作業中。

### 3. 高速鐵路計畫

台灣南 高速鐵 建設計畫係以民間投資興建及營運(BOT)方式辦 台  
 灣高速鐵 線 起台 南港，南迄高雄左營，全長約345 公 ，沿途設  
 置台 (含南港站及板橋站 座營運輔助站)、桃園、新竹、苗 、台中、  
 彰化、雲 、嘉義、台南、高雄等10 座 站；並於汐止、烏日及左營設  
 置3 處 輔基地，在高雄燕巢設置總機廠，新竹 家、嘉義太保設置工務、  
 電務維修段。興建工程自2000 3 月動工至2006 12 月底政府核准通  
 營運，一 時6 9 個月。未 台灣高鐵公司將續依合約規定投資興建高  
 鐵苗 、彰化、雲 三座 站、松山至汐止的軌道與機電系統、汐止基地  
 工程、南港 站的裝修以及桃園、新竹、台中、嘉義、台南五個 站站區  
 附屬事業用地約32 公頃的商業開發，逐漸達成台灣西部走 高速鐵 全  
 功能的營運，並期早日產出站區開發的效益， 挹注回收高鐵興建營運所  
 投資的成本。

高速鐵路約於里程 16K+400 處由新莊市進入樹林市、19K + 600 處由樹林  
 不進入龜山鄉。其間於樹林地區將跨越大安北路、俊英街、中正路、保安  
 路等路段。

## 3.3 運輸旅次需求

根據第二章對規劃範圍社經發展現況與預測分析，本計畫分析基年(民國 93 年)

並預測(民國 120 年)未興建本計畫路線時，萬華中正地區、中永和地區、土城板橋地區、樹林地區與整個規劃範圍私人運具與大眾運具旅次產生吸引情況如表 3.3-1 所示，說明如下：

#### 1. 規劃範圍

本計畫規劃範圍基年全日產生私人運具旅次數為 1795.2 千人次，至目標年將成長至 2220.5 千人次，成長 425.3 千人次，成長率約 24%，晨峰時段產生私人運具旅次數由基年 305.3 人次，成長至目標年為 346.5 千人次，成長 41.2 千人次，成長率約 13%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 271.2 千人次，成長至目標年為 320.4 千人次，成長 49.2 千人次，成長率約 18%。

而大眾運輸方面，基年全日產生大眾運輸旅次數為 817.3 千人次，至目標年將成長至 1151.9 千人次，成長 334.6 千人次，成長率約 41%。晨峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 164.0 人次，成長至目標年為 210.6 千人次，成長 46.6 千人次，成長率約 28%，昏峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 166.1 千人次，成長至目標年為 200.4 千人次，成長 34.3 千人次，成長率約 21%。



表 3.3.3-1 規劃範圍未興建本計畫路線旅次產生吸引預測

單位：千人次

全 日							
區域別	年期	私人運具		大眾運具		小計	
		產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
萬華中正地區	基年	436.7	743.9	232.0	410.1	668.7	1154.0
	目標年	479.5	814.7	284.1	547.2	763.6	1361.9
	成長量	42.8	70.8	52.1	137.1	94.9	207.9
中永和地區	基年	408.7	259.8	248.9	128.1	657.6	387.9
	目標年	519.1	442.7	347.1	262.7	866.2	705.4
	成長量	110.4	182.9	98.2	134.6	208.6	317.5
土城板橋地區	基年	562.8	271.9	243.4	131.8	806.2	403.7
	目標年	712.4	443.5	358.1	209.9	1070.5	653.4
	成長量	149.6	171.6	114.7	78.1	264.3	249.7
新莊樹林地區	基年	387.0	298.7	93.0	62.0	480.0	360.7
	目標年	509.5	318.6	162.6	79.8	672.1	398.4
	成長量	122.5	19.9	69.6	17.8	192.1	37.7
規劃範圍總計	基年	1795.2	1574.3	817.3	732.0	2612.5	2306.3
	目標年	2220.5	2019.5	1151.9	1099.6	3372.4	3119.1
	成長量	425.3	445.2	334.6	367.6	759.9	812.8
晨峰時段							
區域別	年期	私人運具		大眾運具		小計	
		產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
萬華中正地區	基年	58.0	99.7	48.9	79.3	106.9	179.0
	目標年	59.5	104.4	54.4	92.7	113.9	197.1
	成長量	1.5	4.7	5.5	13.4	7.0	18.1
中永和地區	基年	77.9	51.0	51.4	33.1	129.3	84.1
	目標年	87.0	80.6	61.6	62.3	148.6	142.9
	成長量	9.1	29.6	10.2	29.2	19.3	58.8
土城板橋地區	基年	101.4	47.1	47.1	30.6	148.5	77.7
	目標年	116.6	72.5	64.8	45.7	181.4	118.2
	成長量	15.2	25.4	17.7	15.1	32.9	40.5
新莊樹林地區	基年	68.0	44.6	16.6	13.2	84.6	57.8
	目標年	83.4	45.9	29.8	15.5	113.2	61.4
	成長量	15.4	1.3	13.2	2.3	28.6	3.6
規劃範圍總計	基年	305.3	242.4	164.0	156.2	469.3	398.6
	目標年	346.5	303.4	210.6	216.2	557.1	519.6
	成長量	41.2	61.0	46.6	60.0	87.8	121.0

表 3.3.3-1 規劃範圍未興建本計畫路線旅次產生吸引預測(續)

單位：千人次

區域別		年期		昏峰時段					
				私人運具		大眾運具		小計	
				產生	吸引	產生	吸引	產生	吸引
萬華中正地區	基年	56.5	110.3	43.5	94.9	100.0	205.2		
	目標年	58.5	113.9	48.6	120.1	107.1	234.0		
	成長量	2.0	3.6	5.1	25.2	7.1	28.8		
中永和地區	基年	75.2	38.3	50.0	24.2	125.2	62.5		
	目標年	88.6	60.8	58.6	43.6	147.2	104.4		
	成長量	13.4	22.5	8.6	19.4	22.0	41.9		
土城板橋地區	基年	84.0	41.3	50.3	25.8	134.3	67.1		
	目標年	102.6	64.2	62.2	36.4	164.8	100.6		
	成長量	18.6	22.9	11.9	10.6	30.5	33.5		
新莊樹林地區	基年	55.5	38.0	22.3	10.8	77.8	48.8		
	目標年	70.7	41.2	31.0	14.2	101.7	55.4		
	成長量	15.2	3.2	8.7	3.4	23.9	6.6		
規劃範圍總計	基年	271.2	227.9	166.1	155.7	437.3	383.6		
	目標年	320.4	280.1	200.4	214.3	520.8	494.4		
	成長量	49.2	52.2	34.3	58.6	83.5	110.8		

本計畫規劃範圍基年全日吸引私人運具旅次數為 1574.3 千人次，至目標年將成長至 2019.5 千人次，成長 445.2 千人次，成長率約 28%，晨峰時段吸引私人運具旅次數由基年 242.4 人次，成長至目標年為 303.4 千人次，成長 61.0 千人次，成長率約 25%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 227.9 人次，成長至目標年為 280.1 千人次，成長 52.2 千人次，成長率約 23%。而大眾運輸方面，基年全日吸引大眾運輸旅次數為 732.0 千人次，至目標年將成長至 1099.6 千人次，成長 367.6 千人次，成長率約 41%。晨峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 156.2 千人次，成長至目標年為 216.2 千人次，成長 60.0 千人次，成長率約 28%，昏峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 155.7 千人次，成長至目標年為 214.3 千人次，成長 58.6 千人次，成長率約 21%。

顯示規劃範圍由於人口持續成長，產生及吸引大量工作及商業旅次，旅次成長約 32%，其中目標年私人運具旅次發生量全日約增加 870.5 千人次，代表未來規劃範圍道路交通量將成長快速，道路系統之負荷將加重。

## 2. 萬華中正地區

本計畫分析萬華中正地區基年全日產生私人運具旅次數為 436.7 千人次，至目標年將成長至 479.5 千人次，成長 42.8 千人次，成長率約 10%，晨峰時段產生私人運具旅次數由基年 58.0 千人次，成長至目標年為 59.5 千人次，成長 1.5 千人次，成長率約 3%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 56.5 千人次，成長至目標年為 58.5 千人次，成長 2.0 千人次，成長率約 4%。而大眾運輸方面，基年全日產生大眾運輸旅次數為 232.0 千人次，至目標年將成長至 284.1 千人次，成長 52.1 千人次，成長率約 22%。晨峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 48.9 千人次，成長至目標年為 54.41 千人次，成長 5.5 千人次，成長率約 11%，昏峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 43.5 千人次，成長至目標年為 48.6 千人次，成長 5.1 千人次，成長率約 12%。

本計畫分析萬華中正地區基年全日吸引私人運具旅次數為 743.9 千人次，至目標年將成長至 814.7 千人次，成長 70.8 千人次，成長率約 10%，晨峰時段吸引私人運具旅次數由基年 99.7 千人次，成長至目標年為 104.4 千人次，成長 4.7 千人次，成長率約 5%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 110.3 千人次，成長至目標年為 113.9 千人次，成長 3.6 千人次，成長率約 3%。而大眾運輸方面，基年全日吸引大眾運輸旅次數為 410.1 千人次，至目標年將成長至 547.2 千人次，成長 137.1 千人次，成長率約 22%。晨峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 79.3 千人次，成長至目標年為 92.7 千人次，成長 13.4 千人次，成長率約 11%，昏峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 94.9 千人次，成長至目標年為 120.1 千人次，成長 25.2 千人次，成長率約 27%。

中正萬華地區由於人口成長較緩，旅次成長量約為 17%，萬華中正地區商業活動活絡，吸引旅次前來使得旅次吸引成長較快，目標年由於捷運路網陸續營運使得大眾運輸成長快速，但私人運具仍有 10%之成長量，由於萬華地區屬舊型商業區，區內道路皆不寬敞且目前交通量已大，路口服務水準不佳，未來私人運具運量增加，恐超出其道路系統之負荷，應謀求解決改善方針。

## 3. 中永和地區

本計畫分析中永和地區基年全日產生私人運具旅次數為 408.7 千人次，至目標年將成長至 519.1 千人次，成長 110.4 千人次，成長率約 27%，晨峰時段產生私人運具旅次數由基年 77.9 千人次，成長至目標年為 87.0 千人次，成長 9.1 千人次，成長率約 12%，昏峰時段私人運具產生旅次數由基年 75.2 千人次，成長至目標年為 88.6 千人次，成長 13.4 千人次，成長率約 18%。而大眾運輸方面，基年全日產生大眾運輸旅次數為 248.9 千人次，

至目標年將成長至 347.1 千人次，成長 98.2 千人次，成長率約 39%。晨峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 51.4 人次，成長至目標年為 61.6 千人次，成長 10.2 千人次，成長率約 20%，昏峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 50.0 千人次，成長至目標年為 58.6 千人次，成長 8.6 千人次，成長率約 17%。

本計畫分析中永和地區基年全日吸引私人運具旅次數為 259.8 千人次，至目標年將成長至 442.7 千人次，成長 182.9 千人次，成長率約 70%，晨峰時段吸引私人運具旅次數由基年 51.0 人次，成長至目標年為 80.6 千人次，成長 29.6 千人次，成長率約 58%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 38.3 人次，成長至目標年為 60.8 千人次，成長 22.5 千人次，成長率約 59%。而大眾運輸方面，基年全日吸引大眾運輸旅次數為 128.1 千人次，至目標年將成長至 262.7 千人次，成長 134.6 千人次，成長率約 105%。晨峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 33.1 人次，成長至目標年為 62.3 千人次，成長 29.2 千人次，成長率約 20%，昏峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 24.2 千人次，成長至目標年為 43.6 千人次，成長 19.4 千人次，成長率約 80%。

顯示中永和地區為台北市之重要衛星城市提供大量之居住面積，人口成長較快，旅次成長量約為 50%，將發生大量旅次往返台北市區，目標年捷運路網陸續營運使得大眾運輸旅次量成長相當快速，而私人運具旅次亦有相當高之成長，衍生之聯外交通量，將使其與台北市之聯絡橋樑道路負荷加重。

#### 4. 土城板橋地區

本計畫分析土城板橋地區基年全日產生私人運具旅次數為 562.8 千人次，至目標年將成長至 712.4 千人次，成長 149.6 千人次，成長率約 27%，晨峰時段產生私人運具旅次數由基年 101.4 千人次，成長至目標年為 116.6 千人次，成長 15.2 千人次，成長率約 15%，昏峰時段私人運具產生旅次數由基年 84.0 千人次，成長至目標年為 102.6 千人次，成長 18.6 千人次，成長率約 22%。而大眾運輸方面，基年全日產生大眾運輸旅次數為 243.4 千人次，至目標年將成長至 358.1 千人次，成長 114.7 千人次，成長率約 47%。晨峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 47.1 人次，成長至目標年為 64.8 千人次，成長 17.7 千人次，成長率約 38%，昏峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 50.3 千人次，成長至目標年為 62.2 千人次，成長 11.9 千人次，成長率約 24%。

本計畫分析土城板橋地區基年全日吸引私人運具旅次數為 271.9 千人次，至目標年將成長至 443.5 千人次，成長 171.6 千人次，成長率約 63%，晨峰時段吸引私人運具旅次數由基年 47.1 人次，成長至目標年為 72.5 千人

次，成長 25.4 千人次，成長率約 54%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 41.3 人次，成長至目標年為 64.2 千人次，成長 22.9 千人次，成長率約 55%。而大眾運輸方面，基年全日吸引大眾運輸旅次數為 131.8 千人次，至目標年將成長至 209.9 千人次，成長 78.1 千人次，成長率約 59%。晨峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 30.6 人次，成長至目標年為 45.7 千人次，成長 15.1 千人次，成長率約 49%，昏峰時段吸引大眾運具旅次數由基年 25.8 千人次，成長至目標年為 36.4 千人次，成長 10.6 千人次，成長率約 41%。

顯示土城板橋地區為台北市之重要衛星城市之一，提供大量之居住面積，人口成長較快，旅次成長量約為 42%，並產生大量旅次往返台北市，且以私人運具成長最快，衍生之聯外交通量，將加重其與台北市之聯絡橋樑道路負荷。

#### 5. 新莊樹林地區

本計畫分析新莊樹林地區基年全日產生私人運具旅次數為 387.0 千人次，至目標年將成長至 509.5 千人次，成長 122.5 千人次，成長率約 31%，晨峰時段產生私人運具旅次數由基年 68.0 千人次，成長至目標年為 83.4 千人次，成長 15.4 千人次，成長率約 23%，昏峰時段私人運具產生旅次數由基 55.5 千人次，成長至目標年為 70.7 千人次，成長 15.2 千人次，成長率約 27%。而大眾運輸方面，基年全日產生大眾運輸旅次數為 93.0 千人次，至目標年將成長至 162.6 千人次，成長 69.6 千人次，成長率約 75%。晨峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 16.6 人次，成長至目標年為 29.8 千人次，成長 13.2 千人次，成長率約 80%。昏峰時段產生大眾運輸旅次數由基年 22.3 千人次，成長至目標年為 31.0 千人次，成長 8.7 千人次，成長率約 39%。

本計畫分析新莊樹林地區基年全日吸引私人運具旅次數為 298.7 千人次，至目標年將成長至 318.6 千人次，成長 19.9 千人次，成長率約 7%，晨峰時段吸引私人運具旅次數由基年 44.6 人次，成長至目標年為 45.9 千人次，成長 1.3 千人次，成長率約 3%，昏峰時段私人運具旅次數由基年 38.0 人次，成長至目標年為 41.2 千人次，成長 3.2 千人次，成長率約 8%。而大眾運輸方面，基年全日吸引大眾運輸旅次數為 62.0 千人次，至目標年將成長至 79.8 千人次，成長 17.8 千人次，成長率約 29%。晨峰時段吸引大眾運輸旅次數由基年 13.2 人次，成長至目標年為 15.5 千人次，成長 2.3 千人次，成長率約 17%。昏峰時段吸引大眾運具旅次數由基年 10.8 千人次，成長至目標年為 14.2 千人次，成長 3.4 千人次，成長率約 31%。

顯示新莊樹林地區由於居住人口增加，旅次成長量約為 27%，其中以旅次產生成長較快，而私人運具使用量高且成長快速，衍生之聯外交通量，將

加重其聯外道路中正路負荷。而本地區大眾運輸使用比率約 23% 左右。與規劃範圍其他地區比較其大眾運輸使用比率偏低，有引進新捷運路線以轉移其私人運具旅次之潛在需求。

### 3.4 路線定位及功能

#### 3.4.1 萬大中和樹林線之定位

##### 1. 服務樹林、土城板橋、中永和及萬華中正-台北市東西區通勤旅次為目的

由前節之分析顯示樹林、土城板橋、中永和及萬華中正地區未來目標年之大眾運輸旅次將較現年成長約 1.26 倍，私人運輸旅次將較現年成長約 1.45 倍。而目前尖峰時段本走廊主要道路浮洲橋、中正路、中山路、連城路、金城路、萬大路、南海路與西藏路，道路服務水準皆已在 E ~ F 級，交通狀況不佳。為有效疏解此一交通需求定義捷運萬大中和樹林線以服務此通勤旅次需求為目的。

##### 2. 台北都會區大眾捷運系統之一環

捷運萬大中和樹林線非僅為地區捷運系統，而應為台北都會區大眾捷運系統之一環，與整體路網加以結合，發揮轉乘服務之功能，以提昇整體運輸服務績效。

#### 3.4.2 萬大中和樹林線之功能

捷運萬大中和樹林線將與其他捷運線進行轉乘服務，成為台北都會區捷運系統之一環，帶動地區面貌的改變。捷運萬大中和樹林線重要的功能簡述如下。

##### 1. 疏解萬華、中和、樹林、土城運輸走廊交通壅塞

如前節所述，部份本次要走廊因捷運系統未直接服務或轉乘不便，道路交通量逐年成長，已造成既有道路之壅塞，詳表 3.4.2-1 所示，如萬華、中和、樹林一帶因跨河橋樑(華中橋、浮洲橋)之連繫，以及萬華區萬大路、中和連城路、土城金城路、樹林部份地區都市發展成熟、人口相當密集，每日大量車流由樹林沿浮洲橋進入板橋、中和、或土城、中和沿金城路、連城路、華中橋、萬大路進入台北市中心區，已成明顯之運輸走廊，目標年相關道路皆已超過其負荷量，道路交通因壅塞而惡化，本捷運路線將可發揮部份轉移私人運具的效果，並促進建立大眾運輸環境。

表 3.4.2-1 萬華、中和、樹林、土城走廊重要路段尖峰小時交通量

調查路段	方向	93 年			120 年		
		容量(C) PCU/HR	流量(V) PCU/HR	V/C	容量(C) PCU/HR	流量(V) PCU/HR	V/C
西藏路	往東	2350	2731	1.16	2350	3598	1.53
	往西	2350	2279	0.97	2350	3357	1.43
萬大路	往市中心	2050	3041	1.48	2050	3969	1.94
	往華中橋	2050	2829	1.38	2050	3878	1.89
中山路	往永和	1550	1906	1.23	1550	2557	1.65
	往中和	1550	1814	1.17	1550	2462	1.59
連城路	往永和	1550	2426	1.57	1550	3797	2.45
	往土城	1550	2119	1.37	1550	3490	2.25
金城路	往中和	2050	1144	0.56	2050	3895	1.90
	往土城	2050	1670	0.81	2050	3981	1.94
裕民路	往土城	950	804	0.85	950	1814	1.91
	往板橋	950	889	0.94	950	1703	1.79
浮州橋	往板橋	3650	2753	0.75	3650	4745	1.30
	往樹林	3650	3968	1.09	3650	4886	1.34
中正路	往板橋	2050	2353	1.15	2050	3391	1.65
	往樹林	2050	1560	0.76	2050	3056	1.49
華中橋	往台北	3650	2186	0.60	3650	5206	1.43
	往中和	3650	4247	1.16	3650	5462	1.50

資料來源:本計畫調查與預測整理。

## 2. 促進萬大老舊社區之都市更新

萬華地區發展時間極早，早期萬華曾經是台北市最繁華的政治、文化、商業中心，但因城市發展、版圖擴張致使萬華沒落，甚至邊陲化之現象，目前面臨商業衰退、公共環境及設施與住宅品質待強化等課題，為照顧萬華地區居民，再造地方發展契機，重新翻轉發展軸線，加速舊市區再中心化，市政府提出萬華整體發展計畫，並興建十二號公園、規劃啓用西門徒步區啓用、大理街地區通過都市計畫案等建設，期望萬華的更新指日可待。

而都市更新除了透過土地使用重新規劃外，引進快速便捷的捷運系統，往往可為都市發展打上強心劑，透過近年來台北都會區捷運系統之陸續通車之經驗，捷運通車沿線地價皆有明顯上升，就算在房地產不景氣時，捷運沿線之房價與地價仍具抗跌性，如板橋江子翠與新埔地區便因板南線通車，便捷聯外交通，再加上文化中心與縣議會所在，都市計畫規劃較完善，綠地比高，已吸引台北市或台北縣中永和等過飽和地區之民眾之移民，許

多舊有公寓皆與建設公司合作改建高樓大廈，而使都市景觀煥然一新，這是引進捷運系統通車促進都市更新與開發極佳之例子。故為促進萬華地區都市更新，引進捷運系統是達成其軸線翻轉，促進萬華再生可行且重要之手段。

### 3. 提高樹林地區沿線土地使用效益

樹林地區因台北市與周圍發展較成熟之衛星都市之居住空間已漸達飽合，樹林成為新興熱門居住地點，人口成長快速，且未來仍有極大成長空間，而低山坡地開發必須受到限制，因此舊有發展走廊之低密度使用土地，老舊工業區，倉儲區用地及住宅區即有強列更新再利用之需求，藉由前述已通車捷運系統對沿線土地使用與都市發展型態影響之經驗，樹林地區實有引進本計畫路線將促進其都市發展與品質之提升。

### 4. 配合大眾運輸優先策略，強化大眾運輸整合服務

依據本研究分析中和、土城、樹林地區之旅次分佈與運具使用狀況，其中樹林地區大眾運輸系統提供之服務並不完善，公車系統因行馳道路擁擠，難以提供快捷之服務；鐵路系統因路線容量受限、站數少，若能引進本計畫路線同時整合各大眾運輸系統機能，提供長途、短途及接駁服務等完善之大眾運輸路網，提高大眾運輸使用便利性與服務品質，將可達成大眾運輸優先發展策略，鼓勵民眾搭乘大眾運輸，減少私人運具，改善道路交通之壅塞，減少空污與能源消耗之綠色運輸目標。

### 5. 加強整體捷運路網之健全性

捷運系統萬大—中和—樹林線將串連萬華、中和、土城、樹林等地區，藉與台北都會區捷運系統新莊線、土城線、環狀線、板橋線或中和線之銜接，形成由台北都會區外圍外環捷運系統，可更加強整體捷運路網之健全性。