

第二章 社經現況與發展預測

2.1 社經發展現況分析

2.1.1 人口

環狀線北環段及南環段路線行經臺北市中山區、文山區、士林區及新北市之三重區、新店區、新莊區、蘆洲區及五股區。此 8 個行政分區截至 100 年底止總人口數約 215 萬人，較民國 89 年時成長約 5.6%，年平均成長率為 0.55%，其中臺北市部分行政區約成長 0.61%，新北市部分行政區約成長 0.86%，顯示路線行經新北市行政區之人口成長較臺北市為高。

臺北都會區之人口成長除自然成長外，各地區發展潛力、交通便利性及地價均會影響居住區位之選擇，以本研究路線行經各行政分區歷年之人口成長而言，新北市部分近 10 年之人口成長幅度以蘆洲區最大，現況較民國 89 年成長 19.79%，人口增加約 3 萬人；其次為五股鄉成長 15.38%，增加約 2 萬人；新店區及新莊區之人口亦持續呈正成長，約較 10 年前成長 8~10%，人口增加約 6 萬人；顯示近 10 年來新北市部分之人口成長較集中於開發密度低，但已有捷運規劃或興建中之地區，如新店、新莊及蘆洲等地區。相較於新北市，臺北市部分因土地使用發展已趨於飽和，加上受到房地產價格高漲之影響，近 10 年人口成長已減緩，部分地區甚至呈現負成長之趨勢；環狀線北環段及南環段路線行經地區，以文山區而言，因其位於臺北市之外圍地區，近 10 年因捷運之便利性，區內以住宅發展為重心，成長幅度最大，約成長 5.26%；其次為中山區，近年受到內湖科技產業園區開發之帶動及捷運文湖線通車效應，住宅區發展較集中於大直地區，人口較 10 年前成長 3.98%；士林區之人口則自民國 88 年以後即呈負成長，現況較民國 89 年減少約 1 萬人。各行政分區人口成長詳見表 2.1-1 及圖 2.1-1。

表 2.1-1 環狀線北環段及南環段行經行政分區歷年人口成長

	89 年	91 年	93 年	95 年	97 年	99 年	100 年	89-100 年 成長率	平均年 成長率
中山區	215,532	217,569	216,868	219,582	218,675	220,126	224,102	3.98%	0.39%
文山區	253,131	256,528	258,046	261,417	261,825	262,307	266,442	5.26%	0.52%
士林區	294,443	291,493	288,921	288,212	285,945	284,539	287,072	-2.50%	-0.25%
臺北市小計	763,106	765,590	763,835	769,211	766,445	766,972	777,616	1.90%	0.19%
三重區	382,266	384,217	384,092	383,636	384,722	389,968	390,421	2.13%	0.21%
新店區	268,290	275,467	285,186	289,366	292,220	296,411	296,581	10.54%	1.01%
新莊區	372,175	380,334	386,941	392,472	398,178	402,204	404,089	8.57%	0.83%
蘆洲區	165,595	173,209	181,608	189,403	194,357	197,793	198,373	19.79%	1.84%
五股區	69,784	71,606	74,307	76,470	77,666	79,958	80,518	15.38%	1.45%
新北市小計	1,258,110	1,284,833	1,312,134	1,331,347	1,348,172	1,366,334	1,369,982	8.89%	0.86%
合計	2,021,216	2,050,423	2,075,969	2,100,558	2,114,797	2,133,306	2,147,598	6.25%	0.61%

資料來源：各行政區戶政事務所

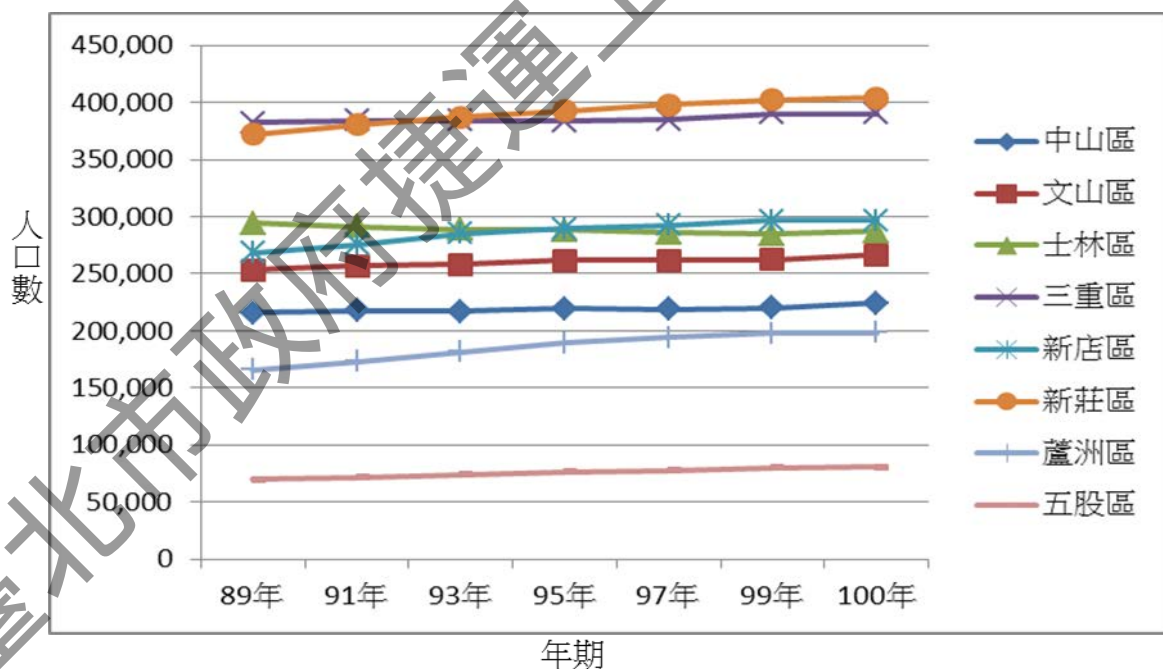


圖 2.1-1 環狀線北環段及南環段行經行政分區人口成長趨勢

2.1.2 產業發展現況

環狀線北環段及南環段行經行政分區之二、三級產業人口數可從臺閩地區工商及服務業普查資料得知，一級產業人口數則可從臺北市與新北市統計要覽之農戶人口數資料得知。臺閩地區工商及服務業普查每 5 年進行一次，最近一期之調查時間為民國 95 年，故引用民國 95 年之工商及服務業普查資料及 96 年臺北市(縣)統計要覽之農戶人口資料，作為產業發展現況分析之依據。

一、一級產業

臺北市主要之農業以觀光茶園及果園為主，本計畫整理民國 100 年臺北市與臺北縣(新北市)統計要覽之農戶人口資料，獲得規劃範圍一級產業人口如表 2.1-2 及表 2.1-3 所示，民國 98 年底規劃範圍內臺北市之中山區因位於臺北市中心，農地稀少，因此從事一級產業農業之人口很少，研究範圍內之中山區僅有 362 人，佔臺北市農戶人口之 1.63%；文山區位於臺北市最南邊，臨近新店地區之可種植土地面積較廣，農戶人口占臺北市農戶人口之 14%，士林區近年由於精緻農業發展，農戶人口比例最高，約占臺北市農戶人口之 31.93%。

民國 98 年底規劃範圍內新北市之行政區新店農地較多，農戶人口 4,372 人，約占新北市農戶人口之 3.87%；研究範圍內以五股區之農戶人口較多為 6,193 人，約占全新北市農戶人口之 5.49%，蘆洲區農戶人口最少約占全新北市農戶人口之 1.39%。

表 2.1-2 臺北市農戶人口(民國 98 年底)

	農戶人口(人)	佔臺北市比例(%)
松山區	506	2.27%
信義區	754	3.39%
大安區	425	1.91%
中山區	362	1.63%
中正區	184	0.83%
大同區	196	0.88%
萬華區	256	1.15%
文山區	3,114	14.00%
南港區	1,340	6.02%
內湖區	1,807	8.12%
士林區	7,103	31.93%
北投區	6,198	27.86%
臺北市合計	22,245	100.00%

資料來源：民國 98 年臺北市統計要覽。

表 2.1-3 新北市農戶人口(民國 98 年底)

行政區域	農戶人口(人)	占新北市比例(%)
板橋區	3,139	2.78%
三重區	3,250	2.88%
永和區	517	0.46%
中和區	1,372	1.22%
新莊區	3,934	3.49%
新店區	4,372	3.87%
土城區	2,554	2.26%
蘆洲區	1,574	1.39%
汐止區	3,896	3.45%
樹林區	4,790	4.24%
鶯歌區	3,630	3.22%
三峽區	13,404	11.88%
淡水區	11,957	10.60%
瑞芳區	2,261	2.00%
五股區	6,193	5.49%
泰山區	1,971	1.75%
林口區	5,107	4.53%
深坑區	2,173	1.93%
石碇區	3,199	2.83%
坪林區	3,221	2.85%
三芝區	5,938	5.26%
石門區	3,216	2.85%
八里區	5,419	4.80%
平溪區	2,041	1.81%
雙溪區	2,781	2.46%
貢寮區	3,093	2.74%
金山區	4,020	3.56%
萬里區	3,247	2.88%
烏來區	578	0.51%
新北市合計	112,847	100.00%

資料來源：民國 98 年新北市統計要覽。

二、二級產業

本計畫整理民國 90 年與 95 年行政院主計處臺閩地區工商及服務業普查資料，獲得環狀線北環段及南環段行經行政區二級產業人口如表 2.1-4 所示，民國 95 年環狀線北環段及南環段行經行政區之二級產業場所單位員工數為 293,831 人，較民國 90 年 324,816 人減少約 30,985 人，降幅約 9.5%。而其分布情形，以新北市之新莊區、三重區及臺北市之中山區所占比例最高，其次為新北市之新店區及五股區。

表 2.1-4 環狀線北環段及南環段行經行政區二級產業場所單位員工數

單位：人

區域別	90 年					95 年				
	礦業及土石採取業	製造業	水電燃氣業	營造業	小計	礦業及土石採取業	製造業	水電燃氣業	營造業	小計
中山區	15	50,816	0	16,874	67,705	4	36,212	561	14,572	51,349
文山區	12	1,638	619	2,890	5,159	1	802	876	3,685	5,364
士林區	7	20,100	630	3,861	24,598	4	10,380	554	3,469	14,407
臺北市小計	34	72,554	1,249	23,625	97,462	9	47,394	1,991	21,726	71,120
三重區	0	55,267	212	6,208	61,687	1	48,339	458	7,239	56,037
新店區	36	39,154	307	5,075	44,572	1	34,285	555	6,156	40,997
新莊區	0	72,939	531	4,779	78,249	0	68,556	650	6,193	75,399
蘆洲區	0	12,461	39	2,351	14,851	10	10,761	121	2,597	13,489
五股區	4	26,533	120	1,338	27,995	0	35,056	173	1,560	36,789
新北市小計	40	206,354	1,209	19,751	227,354	12	196,997	1,957	23,745	222,711
合計	74	278,908	2,458	43,376	324,816	21	244,391	3,948	45,471	293,831

資料來源：民國 90 年及 95 年臺閩地區工商及服務業普查（行政院主計處）。

三、三級產業

本計畫整理民國 90 年與 95 年行政院主計處臺閩地區工商及服務業普查資料，獲得環狀線北環段及南環段行經行政區三級產業人口如表 2.1-5 所示，民國 95 年環狀線北環段及南環段行經行政區三級產業場所單位員工數為 598,040 人，較民國 90 年 539,644 人，增加 58,396 人增幅為 10.8%。而其分佈情形，以臺北市之中山區為最高，士林區次之。

民國 95 年臺閩地區工商及服務業普查資料及臺北市(縣)統計要覽資料顯示，上述行政區之總及業人口約 92 萬 6 千人，其中約 64.6% 為三級產業及業人口，其次為二級產業，一級產業僅占極少之比例，各級產業及業人口分布如表 2.1-6 所示。

各地區及業人口之組成，以中山區三級產業及業人口所占之比例最高，約占全區及業人口之 84.8%；文山區三級產業則占全區及業人口之 77.8%，一級、二級各占 9.8% 及 12.4%，山區因有部分山坡地開發為精緻觀光農園，因此區內有較多之一級產業及業人口；新北市蘆洲區、新店區、三重區三級產業及業人口占全區之 56.9%、55.1% 及 55.1%；五股、新莊之及業人口則以二級產業所占比例較高，顯示此二行政區之產業發展較偏重於二級產業。各行政區各級產業及業人口組成參見表 2.1-7。

2.1.3 土地使用發展現況

本案環狀線北環段及南環段行經行政區涵蓋臺北市之中山區、文山區、士林區以及新北市之新店區、新莊區、蘆洲區及五股區，茲分就環狀線北環段及南環段所經各行政區之都市發展與土地使用現況說明如下：

一、南環段部分：

(一) 臺北市文山區

捷運系統環狀線南環段路線南端起自臺北市文山區，文山區位於臺北市之最南邊，為著名之文教區；捷運系統環狀線之路廊主要經過文山區之中心區域，包括秀明路、木柵路、興隆路等地區。捷運系統環狀線路線之起點木柵動物園附近，周邊目前仍以動物園為最主要之設施，其餘除低樓層商場、污水處理設施外，多為河灘地及草地。政治大學則為位於木柵動物園區以南，學校腹地廣大，校區主要位於指南路上，萬壽路之指南山莊亦屬政治大學校舍。景美溪以西秀明路附近多為住宅區，木柵國小亦位於此路段上。路線在木柵路、興隆路附近之路段則多為住商混合之使用型態，考試院則位於木柵路臨近辛亥路之地區。而路線由木柵路經過景美溪之南側區域，現況則為工業用地之使用型態。

表 2.1-5 環狀線北環段及南環段行經行政區三級產業場所單位員工數

單位：人

90 年										
區域別	批發及零售業	住宿及餐飲業	運輸、倉儲及通信業	金融及保險業	不動產及租賃業	專業、科學及技術服務業	醫療保健業	文化、運動及休閒服務業	其他服務業	小計
中山區	128,593	19,992	44,245	31,965	7,161	20,931	5,166	10,147	15,993	284,193
文山區	11,970	2,096	3,553	1,082	563	1,009	2,059	700	1,985	25,017
士林區	34,343	4,932	5,718	3,735	920	2,773	3,663	1,170	4,243	61,497
臺北市小計	174,906	27,020	53,516	36,782	8,644	24,713	10,888	12,017	22,221	370,707
三重區	43,246	1,757	11,016	3,686	1,867	2,166	1,972	1,485	3,131	70,326
新店區	16,503	1,765	4,146	1,293	763	1,605	1,903	1,527	2,794	32,299
新莊區	25,520	1,311	5,584	2,827	1,012	1,024	2,352	646	2,510	42,786
蘆洲區	10,355	632	1,287	727	744	427	442	316	698	15,628
五股區	5,470	218	652	228	380	534	104	23	289	7,898
新北市小計	101,094	5,683	22,685	8,761	4,766	5,756	6,773	3,997	9,422	168,937
合計	276,000	32,703	76,201	45,543	13,410	30,469	17,661	16,014	31,643	539,644
95 年										
區域別	批發及零售業	住宿及餐飲業	運輸、倉儲及通信業	金融及保險業	不動產及租賃業	專業、科學及技術服務業	醫療保健業	文化、運動及休閒服務業	其他服務業	小計
中山區	107,485	19,229	34,073	39,855	5,721	66,761	5,605	5,309	5,780	289,818
文山區	13,871	2,279	4,827	2,068	589	3,432	3,933	1,477	1,289	33,765
士林區	28,485	5,802	1,556	5,900	959	4,503	4,870	2,296	2,444	56,815
臺北市小計	149,841	27,310	40,456	47,823	7,269	74,696	14,408	9,082	9,513	380,398
三重區	44,804	2,768	4,764	4,063	1,155	8,345	3,464	1,605	2,095	73,063
新店區	25,712	2,989	3,522	1,829	696	12,655	5,340	993	1,535	55,271
新莊區	29,374	2,508	4,697	2,894	1,474	5,244	3,815	1,678	1,604	53,288
蘆洲區	11,166	1,333	1,407	855	803	1,466	1,129	760	796	19,715
五股區	10,067	926	785	373	477	2,760	410	220	287	16,305
新北市小計	121,123	10,524	15,175	10,014	4,605	30,470	14,158	5,256	6,317	217,642
合計	270,964	37,834	55,631	57,837	11,874	105,166	28,566	14,338	15,830	598,040

資料來源：民國 90 年及 95 年臺閩地區工商及服務業普查（行政院主計處）。

表 2.1-6 環狀線北環段及南環段行經行政區各級產業及業人口分布

區域別	一級	二級	三級	合計
中山區	471	51,349	289,818	341,638
文山區	4,248	5,364	33,765	43,377
士林區	10,239	14,407	56,815	81,461
臺北市小計	14,958	71,120	380,398	466,476
三重區	3,480	56,037	73,063	132,580
新店區	4,035	40,997	55,271	100,303
新莊區	4,041	75,399	53,288	132,728
蘆洲區	1,429	13,489	19,715	34,633
五股區	6,314	36,789	16,305	59,408
新北市小計	19,299	222,711	217,642	459,652
合計	34,257	293,831	598,040	926,128

資料來源：1. 民國 96 年臺北市(縣)統計要覽。

2. 民國 95 年臺閩地區工商及服務業普查及臺北市(縣)統計要覽。

表 2.1-7 環狀線北環段及南環段行經行政區各級產業及業人口組成

區域別	一級(%)	二級(%)	三級(%)
中山區	0.1	15.0	84.8
文山區	9.8	12.4	77.8
士林區	12.6	17.7	69.7
臺北市小計	3.2	15.2	81.5
三重區	2.6	42.3	55.1
新店區	4.0	40.9	55.1
新莊區	3.0	56.8	40.1
蘆洲區	4.1	38.9	56.9
五股區	10.6	61.9	27.4
新北市小計	4.2	48.5	47.3
合計	3.7	31.7	64.6

資料來源：本研究整理。

(二) 新北市新店區

捷運系統環狀線南環段由文山區轉入新北市新店區，主要經過新店區北端之民權路一帶，預定在大坪林站與環狀線第一階段路線銜接，並可與捷運新店線大坪林站轉乘，大坪林站附近為住商混合之使用型態，並有較高層之辦公大樓。中正路、民權路附近地區多為工業使用，其中遠東 ABC 工業園區即位於復興路以南之中正路、民權路口，為結合工廠與辦公室之廠辦工業區，產業以電子通訊相關產業居多，另位於北新路三段及民權路附近之臺北矽谷則多為電子通訊相關產業總部。民權路、北新路二側則因工業區帶動成為商業活動較密集之區域。

二、北環段部分：

(一) 新北市新莊區

捷運系統環狀線北環段路線接續環狀線第一階段於新莊區思源路向北由五工路進入新北產業園區，思源路西側為新莊區之中心，發展強度較高，主要為住宅使用，並有省立醫院及沿街之商業活動。東側則為發展較遲緩之工業用地，多為低樓層或鐵皮屋建築，有零星工廠分布其中。

(二) 新北市五股區

捷運系統環狀線北環段路線由新莊經五工路進入五股地區，再穿越二重疏洪道沿高速公路旁進行，接至四維路。新北產業園區為經濟部主管、整體規劃之工業使用型態，而四維路附近則聚集各式工廠，有些地區並呈現出住工混合之型態。

(三) 新北市蘆洲區

捷運系統環狀線北環段路線由五股區四維路進入蘆洲區，路線行經中山一路一帶，沿路之土地使用主要為農業以及工業使用，並混雜著住宅使用型態。而中山一路靠近徐匯中學附近，則多為住宅區以及沿街商店街，並有學校、公園等設施，附近居住密度較高。

(四) 臺北市士林區

捷運系統環狀線北環段路線在士林地區主要係沿中正路一帶分布；重陽橋至百齡橋間之路段為社子主要之商圈所在，現況多為住宅及商業使用型態。過百齡橋後，士林中正路與士商路附近主要為住宅使用，但亦有多處重要文教及公共設施，包括士林區行政中心、陽明國中、基河公園、士林高商及士林國中等。路線行經士林中正路之部分，為商業活動十分密集之地區，現況主要為住商混合使用型態。本地段由於銜接捷運淡水線士林站，接

近士林夜市，且為士林舊夜市之所在，因而活動人口密集，土地使用強度亦較高。路線沿中正路經雙溪公園、東吳大學至故宮博物院附近，現況多為住宅使用型態，且有多處公園、綠地。

(五) 臺北市中山區

臺北市中山區為臺北市發展較早地區，市區發展密集，以商業發展為主，環狀線北環段路線主要行經基隆河截彎取直後之大彎北段地區，為一新興開發地區，此區之主要土地使用以商業休閒娛樂及住宅區為主，南端臨基隆河堤為大型之住宅社區，北安路南側為美麗華購物商場，成為大直、內湖地區重要休閒、娛樂據點。

2.2 上位計畫及相關開發建設計畫

一、臺北市綜合發展計畫（民國 81 年）

依民國 81 年制訂之綜合發展計畫，其目標年為西元 2010 年（民國 99 年），研究範圍以臺北都會區為考量基礎，研究重點以臺北市為主，目標年計畫人口為 350 萬人，對於未來臺北市總體發展目標訂為：追求人文與自然結合、塑造人性化都市、躍升為高次元之國際化都市、發展具有中華文化特質之現代化都市，在空間上分為兩個部份，一為臺北市核心區，一為核心外環區，其在空間發展構想上之計畫內容如下：

(一) 臺北核心區：為政治、經濟中心。

1. 東、西區：為行政、商業、金融、文化核心地區。
2. 中區：為政治、辦公、居住混合地區。
3. 南、北區：以中、高密度住宅區為主。

(二) 核心外環區：

1. 士北區（士林、北投區）：中、低密度住宅區。
2. 南湖區（南港、內湖區）：中、低密度住宅區及發展技術密集之科學園區為主。
3. 文山區：為中、低密度住宅區。
4. 陽明區、指南區：為山景、文教遊憩區。
5. 基河區：為河濱遊憩活動區。

環狀線北環段及南環段行經港湖區、文山區、指南區及基河區，其發展功能構想包括：居住、商業、科技產業、遊憩文教等（詳見圖 2.2-1）。

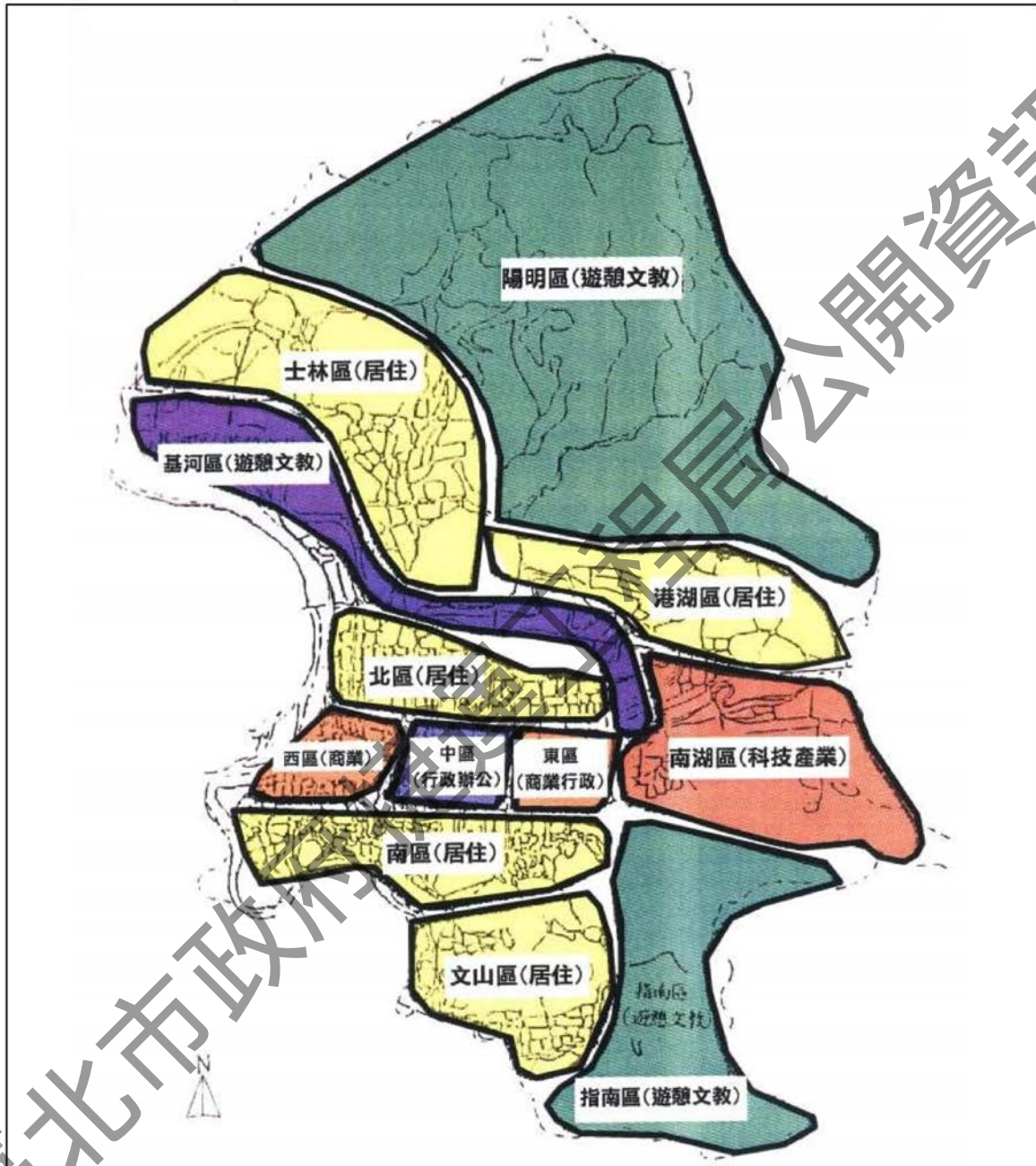


圖 2.2-1 臺北市空間功能分區發展構想圖 (臺北市綜合發展計畫)

二、修訂臺北市綜合發展計畫（民國 85 年）

依民國 85 年修訂之臺北市綜合發展計畫，短期目標年為 2001（民國 90 年），長期目標年為 2020 年（民國 109 年），計畫人口中成長量 314 萬至 325 萬人。計畫目標如下：

1. 藉由強化都市成長管理，建立永續都市發展模式。
2. 配合上位及相關政策計畫之修訂，重塑臺灣門戶都市之新風貌，以構建國際化之現代都市。
3. 規劃未來長期發展架構，建構臺北市都市發展與市政建設目標體系與實施策略。
4. 協調整合各部門，作為各部門中、長程計畫之依據。

臺北市未來發展係建立雙心雙軸的臺北市，雙心為臺北市新、舊核心，雙軸是指臺北市區之東西與南北兩大主運輸軸，東西軸包括：忠孝東路、仁愛路、信義路等，南北軸包括：松江、建國南北、敦化南等。在土地使用型態上，期望能以大眾運輸導向之概念，引導都市之發展以避免都市漫無方向之蔓延發展。

未來市區內之大眾運輸型態，將以結合現有之道路系統與陸續興建中之捷運系統為主，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之相連，臺北市土地使用發展型態也將沿著路向外延伸。

三、修訂新北市綜合發展計畫

「修訂新北市綜合發展計畫」為促使臺北都會區多核心都市空間架構的早日成形，以及滿足縣民之橫向移動運輸需求，應積極進行貫穿臺北市第一環人口密集地區之大眾運輸系統規劃，以及透過行駛區間快速公車、設置公車專用道等方式，強化高(快)速道路之大眾運輸機能，而對於具有觀光遊憩機能之臺北市第二環發展區，也可鼓勵行駛觀光公車、休閒巴士，以逐步建立大眾運輸生活圈。其短期目標以強化臺北市第一環城鎮之間的橫向聯絡，塑造具有休閒意象之大眾運輸走廊，為首要施政方針。該「修訂新北市綜合發展計畫」亦擬定相關機制如下：

1. 評估臺北市環狀捷運系統路線，以及銜接捷運文湖線、新莊線及蘆洲支線、機場捷運線、板南線、中和線之可行性。
2. 獎勵民間參與投資建設。
3. 配合捷運板南線、新莊線及蘆洲支線、機場捷運線之規劃施工進度，預先留設與未來之環狀軌道系統轉運所需之場站空間。
4. 進行安坑地區銜接捷運中和線、新店線之軌道系統可行性評估，以解決安坑地區之交通瓶頸問題。

5. 短期，可先開闢行駛安坑至新店、中和捷運車站之社區接駁巴士，以及環狀公車路線，以逐漸提高未來之運量。
6. 在環境衝擊容許情況下，合理提高沿線場站及鄰近地區容積率及商業使用強度，以重新塑造地方發展中心之意象。

四、臺北市產業軸帶規劃案

因應全球產業發展趨勢、打造有利國際投資之環境，規劃自南港經貿園區、基隆河截彎取直大小彎之工業區、內湖科技園區、臺北知識經濟產業園區、以迄關渡工業區為本市產業發展軸帶，以發展資訊、通信、生技等產業成為臺北市優勢產業主軸，未來並透過大眾運輸系統之連結，帶動產業軸帶之蓬勃發展(參見圖 2.2-2)。



圖 2.2-2 臺北市產業軸帶示意圖

(一)內湖科技園區

1. 本計畫區屬臺北市新興核心工業區位置，鄰近中山高速公路、松山機場、環東快速道路，可快速聯繫基隆港及桃園國際機場，交通條件便利。目前多數基地已開發完成，如圖 2. 2-3。
2. 本計畫區面積為 149. 72 公頃，包含科技工業區 A 區 68. 78 公頃、科技工業區 B 區 13. 88 公頃，及其他公共設施。
3. 產業發展定位：資訊、生技研發設計專區。



圖 2.2-3 內湖科技園區規劃範圍圖

(二) 基隆河截彎取直地區

1. 本計畫區屬基隆河截彎取直新生地區，範圍從基隆河中山橋至南湖大橋段，鄰近中山高速公路、環東基隆快速道路，交通條件便利。目前中山橋至成美橋段(大彎段)地區多數開發完成或正進行開發，成美橋至南湖大橋段(小彎段)地區則多數尚未開發。
2. 本計畫區面積共 272.53 公頃，大彎段約 237.55 公頃、小彎段約 34.98 公頃，如圖 2.2-4。
3. 產業發展定位：
 - 大彎南段：倉儲、物流、展覽專區；
 - 大彎北段：商業購物、娛樂專區；
 - 小彎北段：科技、策略產業區。



圖 2.2-4 基隆河截彎取直大小彎地區規劃範圍圖

(三) 南港經貿園區

1. 本園區位於臺北市南港區，鄰近中山高速公路，並有環東基河快速道路可通往市區及銜接北二高，捷運文湖線及南港線東延段亦均以此地為終點站。目前園區已開發完成，約 250 家企業進駐，約有 1 萬 4 千名員工。
2. 本計畫區面積約 86.95 公頃，主要有商業區、住宅區及軟體工業園區等，如圖 2.2-5。
3. 產業發展定位：

商業區：展覽、娛樂及辦公會議中心

軟體工業園區：軟體、資訊服務及生物科技產業。



圖 2.2-5 南港經貿園區規劃範圍圖

五、大內科都市計畫檢討案

臺北市政府為提供內湖科技園區未來發展腹地，延伸其發展動能並擴大科技產業群聚效應，已就內湖基隆河截彎取直大彎南段工業區及第五期重劃區內工商綜合特定專用區進行檢討，並計畫增加規定比照內湖科技園區允許使用之範疇，放寬科技發展相關產業進駐，建立彈性之土地使用管制機制，以促進臺北市科技產業之持續發展，提升臺北市產業競爭力，爰辦理「大內科都市計畫檢討案」（變更臺北市「基隆河（中山橋至成美橋段）計畫案（南段地區）」及「內湖區新里族段羊稠小段附近地區都市計畫案」計畫案）（如圖 2.2-6）。

本計畫案規劃構想如下：

- (一)維持大彎南段地區原供倉儲、物流產業使用之功能，區內工業區增加規定比照內湖科技園區允許使用項目範疇，放寬科技產業相關使用進駐。
- (二)取消五期重劃區工商綜合特定專用區內各分區允許使用組別比例之限制，並增加規定比照內湖科技園區允許使用項目範疇，放寬科技產業相關使用進駐。
- (三)五期重劃區原倉儲專業區，調整為供辦公服務使用之分區，以提供科技產業發展之辦公服務空間。
- (四)全區納入本府科技產業服務中心服務範疇，提升市府服務功能。

「大內科都市計畫檢討案」於 96 年 12 月 20 日公開展覽，97 年 2 月 20 日由本市都市計畫委員會第 578 次會議審議，於 97 年 8 月 5 日公告實施。

六、變更臺北市士林社子島地區主要計畫案

計畫範圍為通河西街以南、重陽大橋以北、環河北路以東、基隆河以西所圍成之區域。計畫面積 294 公頃，可容納居住人口約為 32,000 人，計畫目標年民國 114 年。本案於 91 年 12 月 17 日內政部都市計畫委員會第 549 次會議決議原則通過，惟附帶條件，應俟經濟部同意本案配合之防洪計畫後，始予核定，已於 100 年 6 月 9 日公告實施。

七、變更臺北市士林官邸暨附近地區主要計畫案

於民國 89 年 2 月 24 日公告實施，主要為保護區變更為公園及特定區用地，計畫面積 29.64 公頃，計畫人口 2,000 人，計畫目標年為民國 111 年。

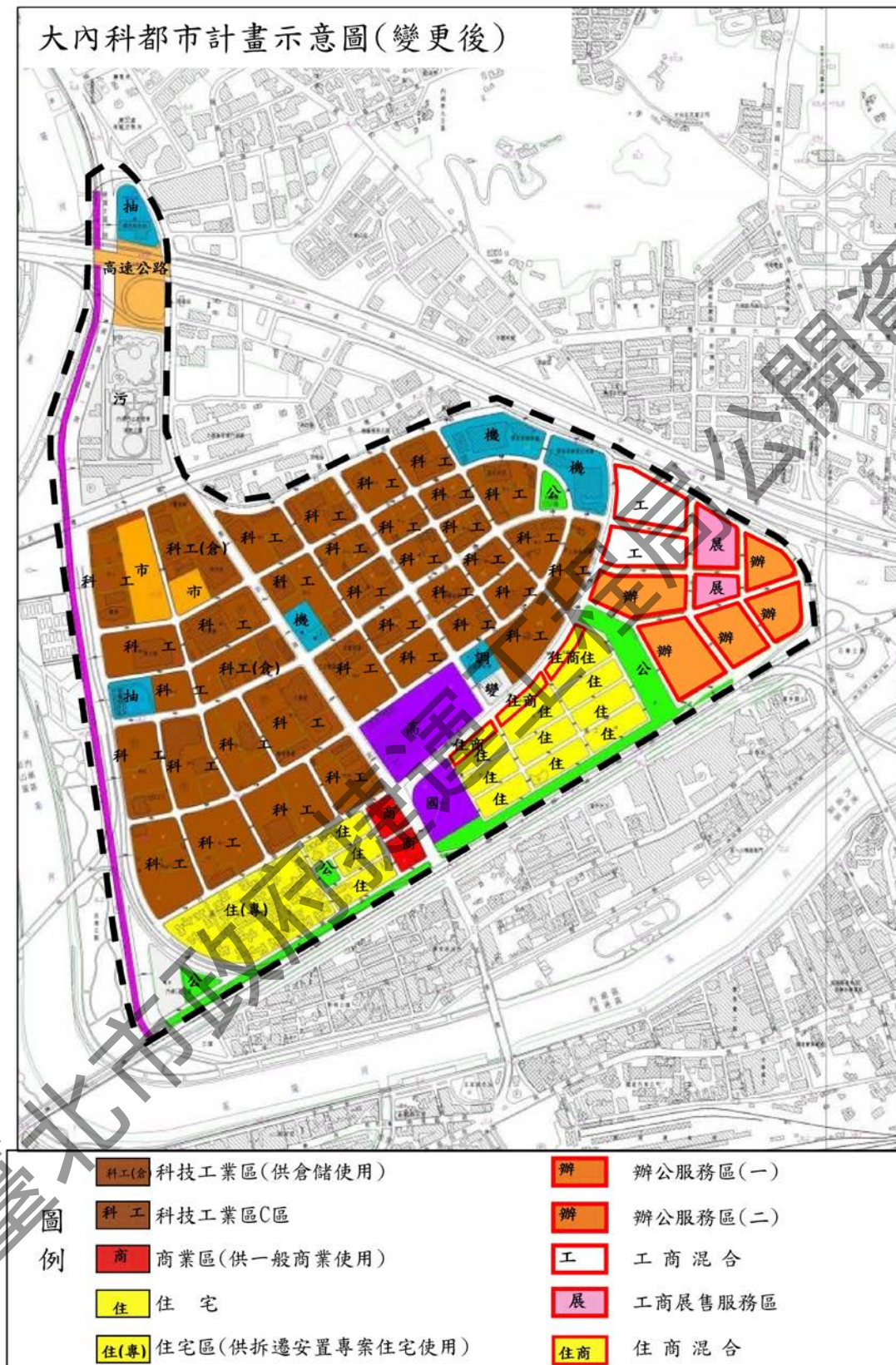


圖 2.2-6 大內科都市計畫示意圖

八、變更雙溪中游(劍南橋至望星橋段)都市計畫案

本案變更土地面積 25.47 公頃，結合河川區高灘地、生態堤防與河岸公園綠地，規劃水岸景觀遊憩綠帶，提供親山親水教育，遊憩服務等機能，計畫目標年為 94-100 年，本案已於 93 年 7 月公告實施，計畫區鄰近捷運系統環狀線 Y28 站。

九、北投士林科技園區規劃案-融合生產、生活、生態之產業園區

原「臺北媒體文化園區計畫」調整為「知識經濟產業園區」，92 年都市計畫委員會修正為「北投士林科技園區」，計畫區位於北投與士林交界，雙溪與基隆河匯流口附近，雙溪以南部分，包括承德路東西二側土地，雙溪以北側緊鄰關渡平原，承德路以西包括洲美里之一部分，承德路以東側及於文林北路所包圍之地區，面積約 194.29 公頃，計畫目標年為民國 117 年，計畫人口為 14,383 人。

十、文山區都市計畫通盤檢討案

文山區位於臺北市南端，面積 3,151 公頃，由於區內山坡地面積廣大，且部分山坡地之地質為中、高度環境敏感區，因此原主要計畫於山坡地劃設之住宅區實有檢討之必要；另因急速之社會經濟結構變遷，原發布之都市計畫缺乏整體調整機制而無法完全契合實際發展需求，都市發展面臨部分阻礙。且近年來由於捷運文湖線、新店線、北二高臺北聯絡道及興建中之信義支線等交通建設相繼進行及完成，為因應該等建設對文山區產生的交通衝擊及未來都市再發展之新契機，本案即針對文山區空間發展架構重新加以檢討。本案於 98 年 1 月 23 日公告實施。。

十一、貓空都市計畫案

貓空地區位於文山區指南里、老泉里，具有自然地景、登山步道及文化內涵，為發揚茶藝文化之精華，提供優質之休閒環境，並維護山坡地安全與保護生態資源，爰辦理本都市計畫案之檢討。本案臺北市政府於 96 年 12 月 11 日經內政部都市計畫委員會審查通過，並於 97 年 8 月 22 日公告實施。

十二、擬訂新莊都市計畫(配合副都市中心地區)細部計畫案

鑒於降低對於臺北市中心商業區服務機能之依賴，未來可與板橋新都心機能相輔相成，成為跨越大漢溪兩岸之雙子城，並提供新莊、泰山、五股形成之「新五泰共同生活圈」所需之都市機能，塑造成為具自主性都市機能之都會衛星城市，故於 90 年 12 月 20 日發布實施本計畫，計畫範圍為思源路以西，塹仔圳地區以東，中原路以北，中山路以南。計畫面積 100.305 公頃，土地使用計畫以住宅及商業為主，其中以商業區所占面積最大，計畫年期以 100 年為目標年。

十三、蘆洲都市計畫通盤檢討案

變更蘆洲都市計畫(第二次通盤檢討)係由蘆洲市公所擬定，於民國 93 年 2 月發布實施。本計畫之目標年為民國 100 年，計畫人口 177,000 人，計畫密度 770 人/公頃。新北市政府正辦理變更蘆洲都市計畫(第三次通盤檢討)，計畫目標年為民國 110 年，計畫人口 220,000 人，計畫密度 600 人/公頃，現正於新北市政府審議中。

十四、五股都市計畫通盤檢討案

五股都市計畫(第一次通盤檢討)係由新北市政府擬定，於民國 93 年 6 月發布實施。本計畫之目標年為民國 100 年，計畫人口 54,000 人，計畫密度 400 人/公頃。新北市政府現正辦理之「新訂五股(部分更寮及水碓地區)都市計畫」案已將垃圾山位處之農業區及部分非都市土地辦理新訂都市計畫，預計未來將以商業區及產業專用區為規劃內容，並以區段徵收方式辦理開發。

十五、新店都市計畫通盤檢討案

新店都市計畫(第二次通盤檢討)(第二階段)係由新北市政府擬定，於民國 90 年 7 月發布實施。本計畫之目標年為民國 94 年，計畫人口 236,000 人。新北市政府刻正辦理新店都市計畫(第二次通盤檢討)第三階段，刻正於新北市都市計畫委員會審議。

2.3 社經發展分析與預測

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，以臺北市、新北市、基隆市及桃園部分地區進行大範圍之社經發展趨勢推估，以民國 100 年為預測基年，預測民國 130 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。

2.3.1 人口預測

本研究人口預測係以行政院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，作為臺灣地區及北部區域之人口及家戶數總量控制，依歷年大研究範圍人口占北部區域總人口之比例假設預測年期之比例，以由上至下之推估方法預測臺北都會區之總人口控制總數。

一、臺灣人口總量預測

根據經建會之中推估預測，詳如表 2.3-1 所示，民國 99 年至 145 年之推計期間，人口成長率將由民國 99 年 2.0%，逐年下降至 112 年後將轉為負成長。總人口將由民國 99 年 2,317 萬人，增至 110 年之 2,344 萬人，較民國 99 年增加 27 萬人，預期至民國 111 年出生人數等於死亡人數，人口達到零成長後開始下降，估計當年之總人口為 2,345 萬人。至 140 年時，總人口將減至 2,074 萬人，較 99 年減少 243 萬人。

表 2.3-1 中華民國臺灣地區民國 99 年至 145 年人口推計

年別 (民國)	年底總人口(千人)			年底總人口成長率(%)			
	高	中	低	高	中	低	
99 年	23,169	23,165	23,161	2.1	2.0	1.8	到達零成長之年期
100 年	23,224	23,212	23,202	2.4	2.0	1.8	
110 年	23,541	23,443	23,333	0.6	0.2	-0.5	低(108 年)
115 年	23,566	23,413	23,187	-0.1	-0.6	-1.8	中(112 年)
120 年	23,490	23,256	22,875	-1.1	-1.9	-3.4	高(115 年)
130 年	22,836	22,383	21,627	-4.2	-5.5	-7.5	
140 年	21,492	20,741	19,541	-7.5	-9.3	-12.2	

資料來源：行政院經濟建設委員會，「中華民國臺灣地區民國 99 年至 145 年人口推計」，民國 99 年。

由於臺灣生育水準已遠低於需要維持穩定人口結構的替代生育水準。一般而言總生育數 2.1 個嬰兒數，始能達成人口替代之水準。臺灣自民國 73 年以來，總生育數即低於 2.1 人，復以近年來超低的總生育水準，未來總人口由正成長轉為負成長將是不可避免的趨勢。

二、臺北都會區人口總量預測

依據上述經建會之人口預測作為總量控制，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，預測本計畫臺北都會區人口總量，並與歷年相關臺北都會區運輸規劃或捷運系統規劃報告進行整理比較，詳見表 2.3-2。

由於臺北市近年人口已出現負成長，且都市發展已達飽和，故各計畫都已將臺北市人口下修。此外，臺灣地區人口總量將出現成長瓶頸，其他縣市開發計畫之移轉、臺北市房價偏高、新北市捷運系統陸續通車，臺北市人口預計仍呈現外移趨勢，本計畫預測民國 130 年臺北市人口約 259.6 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，人口至民國 110 年可達 399.2 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 年為 403.1 萬人左右，民國 130 年臺北都會區（不含龜山鄉）人口預計為 662.7 萬人左右。

表 2.3-2 臺北都會區人口預測結果彙整比較

單位：萬人

研究計畫		民國 110 年	民國 120 年	民國 130 年
新北市輕軌運輸 發展計畫 (民國 100 年)	臺北市	255.5	250.2	244.2
	新北市	409.6	414.3	406.8
	臺北都會區(不含龜山鄉)	665.1	664.5	650.0
淡水捷運延伸線綜 合規劃暨環境影響 評估 (民國 100 年)	臺北市	225.5	250.2	244.2
	新北市	398.3	403.2	396.2
	臺北都會區(不含龜山鄉)	623.8	653.4	640.4
本計畫	臺北市	267.7	264.0	259.6
	新北市	399.2	404.5	403.1
	臺北都會區(不含龜山鄉)	666.9	668.5	662.7

三、沿線行經行政區人口成長預測

臺北都會區各行政分區之人口分布預測，除參考人口分佈現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。雖然臺北都會區整體人口之自然成長將趨於負成長，各行政區間之人口成長變化多取決於人口遷移之社會成長。

本規劃研究範圍內人口成長尚有空間之區域為臺北市士林區、文山區及新北市地區，歷年之人口亦持續成長中，文山地區的人口近年雖略有成長，由於住宅區開發將逐漸飽和，使得人口成長將漸趨穩定，預估此區人口 130 年約 27.7 萬人；士林區歷年人口有下降之趨勢，預估此區人口於 130 年約為 28.4 萬人，年平均成長率約-0.03%；中山區歷年人口均在 21.5 萬人至 22 萬人之間，顯示此區人口發展已趨飽和，近年來大直地區住宅區及大彎北段之開發，對於此區人口成長之反映並不顯著，未來中山區之人口成長主要仍為自然成長，預估 130 年中山區之人口約為 20.9 萬人，年平均成長率約-0.23%；新北市各行政分區歷年人口均呈現正成長，新北市在土地使用發展上有較大之空間，相對於臺北市區，房地產價格較低，未來在可及性提高下，捷運所及地區仍將是吸引人口居住之地區，惟因臺北都會區人口成長有限下，新北市各地區之人口成長也將會趨緩，各分區之人口預測結果參見表 2.3-3 所示。

表 2.3-3 環狀線北環段及南環段行經各行政分區人口預測

單位：人

行政區	100 年	120 年預測	130 年預測	100-120 年 成長率	100-130 年 成長率
中山區	224,102	217,302	209,000	-0.15%	-0.23%
文山區	266,442	272,400	276,801	0.11%	0.13%
士林區	287,072	285,702	284,101	-0.02%	-0.03%
臺北市小計	777,616	775,404	769,902	-0.01%	-0.03%
三重區	390,421	394,501	391,197	0.05%	0.01%
新店區	296,581	308,398	304,600	0.20%	0.09%
新莊區	404,089	419,501	416,101	0.19%	0.10%
蘆洲區	198,373	208,002	210,602	0.24%	0.20%
五股區	80,518	86,599	86,302	0.36%	0.23%
新北市小計	1,369,982	1,417,001	1,408,802	0.17%	0.09%
合計	2,147,598	2,192,405	2,178,704	0.10%	0.05%

資料來源：本研究整理。

2.3.2 家戶數預測

家戶數多寡受到人口數與戶量大小之影響，本計畫將以上述 2.3.1 節人口預測資料為基礎，另以歷年戶量大小發展趨勢，推估各預測年期之戶量大小，以人口總量除以戶量大小，即為家戶數。

一、戶量預測

由於現代生活工商發達，社會價值觀改變，每戶生育子女數減少，晚婚與不婚族、頂客族增加，國內平均戶量有逐漸下降之趨勢。於民國 90 年時，臺北市平均戶量為 2.94 人，新北市為 3.10 人；至民國 100 年臺北市戶量為降為 2.65 人，新北市為 2.74 人。臺北市、新北市都會生活化趨勢明顯，平均戶量差距逐年縮小。

依據國外經驗，工商發達地區戶量亦有越來越小的趨勢，主要影響戶量的因子為出生率降低，新生兒無法補足死亡與遷出的家庭成員。另外，結婚率的降低與離婚率的提高亦大幅增加單身戶的數量。以臺北市為例，民國 96 年單獨生活戶佔總家戶數的 30.2%，至民國 100 年增加為 32.5%；同期期新北市則由 29.0% 增加為 31.58%，增加速度較臺北市更快。臺北都會區的共同生活戶戶量，平均以每年負 0.8% 的變化率減少，但都會區內的單身戶數的比例，卻以每年 1.34% 的成長率增加。特別是新北市單身戶數的比例每年的成長率為 1.43% 增加，應與新北市在都會化過程中，移入了大量的年輕與未婚就業人口有關。

本計畫推估區內各未來年期之戶量，主要考量單身戶（單獨生活戶）數比例的增加，共同生活戶平均戶量的減少趨勢，推估至民國 130 年，臺北都會區中臺北市的平均戶量約 2.35 人，新北市約 2.56 人。本計畫以此為基準，推估研究範圍內各行政區戶量如表 2.3-4 所示。

表 2.3-4 環狀線北環段及南環段行經各行政區戶量預測結果

單位：人/戶

行政區	民國 100 年	民國 120 年	民國 130 年
中山區	2.39	2.21	2.11
文山區	2.69	2.50	2.39
士林區	2.80	2.59	2.47
三重區	2.74	2.63	2.56
新店區	2.52	2.42	2.36
新莊區	2.90	2.80	2.72
蘆洲區	2.98	2.87	2.79
五股區	2.90	2.79	2.71

資料來源：民國 100 年為現況統計資料，其餘為本研究預測整理。

二、家戶數預測

利用 2.3.1 節預測之人口數與上述預測之戶量，本研究預估民國 130 年臺北都會區總家戶數約 262.7 萬戶，預測未來各行政區家戶數如表 2.3-5 所示。

表 2.3-5 環狀線北環段及南環段行經各行政區家戶數預測結果

單位：家戶數

行政區	民國 100 年	民國 120 年	民國 130 年
中山區	93,960	98,326	99,051
文山區	99,098	108,960	115,817
士林區	102,534	110,311	115,022
臺北市小計	295,592	317,597	329,890
三重區	142,515	150,001	152,812
新店區	117,904	127,433	129,068
新莊區	139,207	149,822	152,978
蘆洲區	66,457	72,475	75,483
五股區	27,777	31,038	31,846
新北市小計	493,860	530,769	542,187
合計	789,452	848,366	872,077

資料來源：民國 100 年為現況統計資料，其餘為本研究預測整理。

2.3.3 家戶所得預測

家戶所得主要用在反映與車輛持有、運具選擇間之關係，由於家戶所得僅有縣市統計資料，運輸需求分析使用之交通分區所得僅有透過家庭訪問調查資料得知，難有歷史趨勢資料可輔助進行推估。因此，未來預測年之所得變化擬以整體經濟成長趨勢反映整個都會區之所得成長變化，並據以推估家戶所得的未來發展趨勢。考慮國內生產毛額又與國家經濟發展、民間投資、金融環境與全球經濟景氣密切相關，故本研究範圍內家戶年所得預測方法，係先以國內生產毛額(GDP)成長趨勢來探知經濟成長情形，並假設臺北都會區之所得成長趨勢與全國趨勢相當，依此成長趨勢預測目標年之平均個人所得，並依目標年之人口預測與戶量預測資料，調整計算目標年之平均家戶所得。

一、國內生產毛額(GDP)預測

本計畫蒐集各相關單位從事之基礎經濟成長研究成果如表 2.3-6 所示，包括主計處、臺經院、中經院等相關單位發佈之短期經濟預測結果，以及環境、運輸相關研究計畫之長期之經濟成長預測，其中清華大學永續發展研究室之臺灣一般均衡模型(TAIwan General Equilibrium Model，簡稱 TAIGEM 模型)，曾先後用於評估能源價格與溫室氣體等總體經濟與產業經濟之影

響，頗受國內各界所重視。另交通部運輸研究所「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究(第四期)」主要目的為構建城際運輸需求模式，以為政策與計畫之分析評估工具，故針對城際旅運之相關社經變數係已進行完整之預測分析，可為本計畫設定經濟成長率之參考基礎。

表 2.3-6 國內生產毛額(GDP)成長率預測彙整比較

相關研究機構/計畫	年期(民國)	長期預測			
	短期預測	100	110	120	130
主計處	5.06%	-	-	-	-
台經院	5.72%	-	-	-	-
中經院	4.29%	-	-	-	-
WorldBank	5.0%	-	-	-	-
Globalinsight	4.72%	-	-	-	-
Economist	4.30%	-	-	-	-
永續四期	4.50%	4.37%	3.54%	3.28%	
TAIGEN	2.96%	2.87%	2.27%	2.02%	

資料來源：1.「運用總體經濟模型評估溫室氣體減量方案」，行政院環境保護署，民國 92 年。
2.「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究(第四期)」，交通部運輸研究所，民國 96 年。
3.各相關單位發佈新聞稿。
註：短期經濟預測以民國 100 年 3 月以後發佈新聞稿為整理依據，長期經濟預測係配合本計畫預測年期，以趨勢推估整理之。

由上述相關預測研究結果，可知國內生產毛額歷年之年成長率變化呈現逐年下降，在民國 80 年以前，大致維持二位數之年成長率，而民國 80 年以後隨著國內經濟成長趨緩，國內生產毛額年成長率已下降至 10% 以內，民國 90 年以後之成長率已降至 5% 以內。由於臺灣已邁入已開發國家之列，預期 GDP 成長變化將更為平穩，長期應可與已開發國家經濟成長狀況類似，故國內生產毛額之長期成長率預測約在 2%~3% 之間。藉由 GDP 成長率之設定，可推估未來各年期國內生產毛額總值如表 2.3-7 所示。

二、研究範圍家戶所得預測

依據前述臺北都會區之個人所得成長與全國個人所得成長相當之假設，在推估國內生產毛額成長趨勢後，運用全國與臺北都會區之人口數預測比值，即可獲臺北都會區個人平均所得成長倍數，同樣輸入戶數預測值後，即可得未來臺都會區家戶年所得成長倍數，預測結果如表 2.3-7 所示。藉由成長倍數之推估，配合未來人口數量與戶量調整結果，可依趨勢預測新北市與臺北市之家戶所得成長情形，預測結果詳表 2.3-8。

表 2.3-7 臺北都會區家戶所得成長倍數預測

項目 \ 年期(民國)	現況年	預測年			
	99	110	120	130	
國內生產毛額預測(GDP) (百萬元新台幣, 95年幣值)	14,206,316	20,740,791	25,783,049	31,429,393	
國內生產毛額成長倍數	-	1.46	1.81	2.21	
台北都會區平均每人年所得 成長倍數預測	-	1.45	1.75	2.18	
台北都會區平均家戶所得 成長倍數預測	-	1.41	1.72	2.14	

註：1. 表中成長倍數係以民國 99 年為計算基礎。

2. 本計畫預測彙整。

表 2.3-8 臺北都會區家戶所得成長預測

單位：萬元

地區	收入別	民國99年	民國110年	民國120年	民國130年
新北市	每人年收入	42.6	62.0	78.1	99.2
	每戶年收入	118.0	165.9	202.8	252.2
臺北市	每人年收入	60.8	86.6	107.6	135.3
	每戶年收入	161.9	227.6	278.2	346.0

資料來源：本計畫預測彙整

2.3.4 及業人口預測

關於未來年及業人口分析，係包含預估總及業人口數、產業結構及區位分布情形，而及業人口數之多寡通常受到未來重大產業發展計畫、地方發展比較利益、全國產業發展政策及地方總及業人口成長變遷趨勢而定。基此，本計畫進行及業人口預測工作時，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知識經濟科技園區、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。

整體而言，臺北都會區內的產業發展仍以三級為主，二級產業中之傳統製造業及業人口將逐漸減少，取而代之為電子製造業，臺北市

區內之產業園區之產業將以高科技產業研發為導向。

考量臺北都會區之及業人口與臺北都會區、週邊市鎮之人口成長趨勢，本研究預測民國 130 年臺北都會區一、二級產業及業人口數約 86 萬人，三級產業及業人口數約 318 萬人，其中臺北市約 219 萬人，新北市(含龜山)約 99 萬人。

各行政區之及業人口成長方面，一、二級產業以五股區之成長幅度較高，臺北市區之一、二級產業將逐漸向外遷移而呈負成長；三級產業之及業人口以士林區及新莊區之成長幅度最大。民國 130 年及業人口之預測結果參見表 2.3-9 及表 2.3-10。

表 2.3-9 規劃範圍行政區一、二級產業及業人口預測

單位：人

區域別	95 年調查結果	120 年預測	130 年預測
中山區	51,820	54,230	52,240
文山區	9,612	5,080	4,980
士林區	24,646	13,361	13,881
臺北市小計	86,078	72,671	71,101
三重區	59,517	44,940	43,640
新店區	45,032	31,710	30,210
新莊區	79,440	55,810	54,200
蘆洲區	14,918	5,370	4,770
五股區	43,103	45,720	46,520
新北市小計	242,010	183,550	179,340
合計	328,088	256,221	250,441

資料來源：1. 95 年資料為工商及服務業普查及農林漁牧普查數。
2. 本研究整理。

表 2.3-10 規劃範圍行政區三級產業及業人口預測

單位：人

區域別	95 年調查結果	120 年預測	130 年預測
中山區	289,818	421,610	436,230
文山區	33,765	63,820	66,333
士林區	56,815	87,486	88,182
臺北市小計	380,398	572,916	590,745
三重區	73,063	95,370	96,280
新店區	55,271	100,860	105,960
新莊區	53,288	85,150	93,860
蘆洲區	19,715	27,250	27,760
五股區	16,305	24,810	26,000
新北市小計	217,642	333,440	349,860
合計	598,040	906,356	940,605

資料來源：1. 95 年資料為工商及服務業普查結果。
2. 本研究整理。

2.3.5 就學與及學人口預測

一、就學人口預測

就學學生總人口數與學齡人口結構及在學率有關，學齡人口之定義一般為 6 至 21 歲之人口，考量近年研究所就學人數增加，本計畫將學齡人口之定義延長至 24 歲之人口，其中國小、國中之學生人口多集中於 6 至 14 或 15 歲之年齡層，高中(職)、大專以上之學生則較集中於 15 或 16 歲至 24 歲之年齡層人口。本研究之學齡人口預測，係以 16 歲為分界，6 歲以上至 16 歲為定義為國小、國中之學生人口，17 歲以上至 24 歲為高中(職)、大專以上之學生。本次推估就學人口，分成 16 歲上下兩類進行預測。

由於生育率偏低，人口數長期逐漸減少的趨勢。近十年來臺北市、新北市符合學齡人口定義的年齡按級距統計如表 2.3-11 與表 2.3-12 所示，呈現出明顯的下滑趨勢，且新北市學齡人口比例較臺北市學齡人口更高。依據經建會所推估長期人口結構趨勢（參考表 2.3-13），由於生育率之降低使人口結構更偏向中高齡化，學齡人口所占比例將比現況比例更低。另外，中小學學齡人口之在學率因教育普及，教育制度已邁入成熟而不致於有太大之變動，而在大專以上階段因高等教育需求日益增高有較大之成長。各年齡層之在學率現況與未來推估，如表 2.3-14 所示。

推估未來年規劃研究範圍內學生總人口數，係以未來人口預測結果乘以學齡人口佔總人口之比率，並乘以該學齡人口之在學率。有關學齡人口佔總人口之比率，係採用經建會人口預測之人口結構預測結果。由於未來年人口成長逐漸減緩並呈現高齡化現象，使得學齡人口比例逐年下降。而教育資源的增加及社會對教育之重視，高中以上學齡人口之在學率提高。預測未來規劃範圍各行政區就學人口如表 2.3-15 所示。

二、及學人口預測

蒐集整理民國 89 年、民國 94 年、民國 99 年研究範圍新北市、臺北市各級學生人數資料如表 2.3-16 所示。由於生育率遞減，學齡人口比例下降，國小、國中與高中職之學生數呈現遞減情形。另，近 10 年教育部開放眾多大專院校新設與升等，新北市、臺北市等區之大專院校學生有大幅增加之趨勢，惟隨人口老化，大專院校亦將呈現招生數減少之情況。

本次依據未來人口、就學率趨勢，以及未來各行政區之學校分布，預測未來規劃範圍各行政區及學人口如表 2.3-17 所示。

表 2.3-11 歷年臺北市學齡人口佔總人口比率

年期	民國 90 年		民國 95 年		民國 100 年	
	人數	占人口比例	人數	占人口比例	人數	占人口比例
5~9 歲	171,640	6.52%	148,006	5.62%	113,973	4.30%
10~14 歲	174,470	6.62%	170,903	6.49%	150,406	5.67%
15~19 歲	188,128	7.14%	162,824	6.19%	159,484	6.02%
20~24 歲	200,702	7.62%	176,243	6.70%	153,631	5.80%
合計	734,940	27.90%	657,976	25.00%	577,494	21.78%

資料來源：依臺閩地區人口統計年鑑資料與臺北市統計要覽資料，以每 5 歲為一個年齡級距。

表 2.3-12 歷年新北市學齡人口佔總人口比率

年期	民國 90 年		民國 95 年		民國 100 年	
	人數(人)	占人口比例	人數(人)	占人口比例	人數(人)	占人口比例
5~9 歲	267,337	7.40%	232,353	6.17%	180,882	4.62%
10~14 歲	271,027	7.51%	263,627	7.00%	228,694	5.84%
15~19 歲	298,241	8.26%	275,673	7.32%	269,741	6.89%
20~24 歲	337,769	9.36%	304,105	8.07%	280,268	7.16%
合計	1,174,374	32.53%	1,075,758	28.56%	959,585	24.50%

資料來源：依臺閩地區人口統計年鑑資料與新北市統計要覽資料，以每 5 歲為一個年齡級距。

表 2.3-13 未來年臺灣地區學齡人口佔總人口比率

年期	民國 99 年	民國 120 年	民國 130 年
6-11 歲	6.64%	4.32%	4.07%
12-17 歲	8.13%	4.46%	4.40%
18-21 歲	5.52%	3.11%	3.00%
21-24 歲	5.42%	3.31%	3.04%

資料來源：2010 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經建會，民國 99 年。

表 2.3-14 學齡人口在學率現況與推估

年齡層	民國 99 年	民國 120 年	民國 130 年
國小(6-11 歲)	98.0%	100.0%	100.0%
國中(12-14 歲)	97.5%	99.0%	99.0%
高中職(15-17 歲)	92.7%	92.0%	92.0%
大學以上(約 18-21 歲)	67.3%	68.0%	70.0%
研究所以上(約 22-24 歲)	-	27.1%	30.0%

備註：1. 民國 99 年之資料來源為教育部網站 - 教育統計指標資料。

2. 本計畫推估值中，18 至 21 歲為大學階段，22 歲-24 歲為研究所階段。

表 2.3-15 環狀線北環段及南環段行經各行政區就學人口預測

單位：人

地區別	120 年		130 年	
	16 歲以下	16 歲以上	16 歲以下	16 歲以上
中山區	15,189	14,972	13,400	14,049
文山區	19,040	18,761	17,752	18,605
士林區	19,969	19,681	18,218	19,096
臺北市小計	54,198	53,414	49,370	51,750
三重區	30,701	32,271	27,800	31,238
新店區	24,000	25,231	21,648	24,324
新莊區	32,646	34,317	29,569	33,230
蘆洲區	16,186	17,016	14,965	16,816
五股區	6,739	7,082	6,133	6,894
新北市小計	110,272	115,917	100,115	112,502
合計	164,470	169,331	149,485	164,252

資料來源：本研究預測整理。

表 2.3-16 臺北都會區各級學校學生人數變化趨勢

單位：人

年期	行政區	國小國中	高中職	大專以上	各級學校總計
民國89年	新北市	481,218	137,753	147,119	766,090
	臺北市	302,936	163,352	228,791	695,079
	小計	784,154	301,105	375,910	1,461,169
民國94年	新北市	457,489	103,537	146,811	707,837
	臺北市	282,442	136,761	231,416	650,619
	小計	739,931	240,298	378,227	1,358,456
民國99年	新北市	392,608	103,077	154,451	650,136
	臺北市	241,217	132,494	241,159	614,870
	小計	633,825	235,571	395,610	1,265,006
成長率(%)	新北市	-2.0%	-2.9%	0.5%	-1.6%
	臺北市	-2.3%	-2.1%	0.5%	-1.2%
	小計	-2.1%	-2.4%	0.5%	-1.4%

資料來源：教育部統計處網站，<http://www.edu.tw/statistics/>，民國99年。



表 2.3-17 環狀線北環段及南環段行經各行政區及學人口預測

單位：人

地區別	120 年		130 年	
	16 歲以下	16 歲以上	16 歲以下	16 歲以上
中山區	11,747	22,596	10,602	21,598
文山區	22,072	47,393	19,922	45,862
士林區	19,165	65,907	17,294	64,863
臺北市小計	52,984	135,896	47,818	132,323
三重區	30,704	17,014	27,939	16,792
新店區	19,667	31,298	17,900	31,040
新莊區	37,307	28,761	33,951	28,780
蘆洲區	19,015	2,176	17,304	2,148
五股區	6,090	0	5,543	0
新北市小計	112,783	79,249	102,637	78,760
合計	165,767	215,145	150,455	211,083

資料來源：本研究預測整理。

2.4 交通運輸系統現況

捷運系統環狀線規劃路線、場站、相關道路及分區示意如圖 2.4-1，其中 Y6(大坪林站)~Y19(新北產業園區站)屬環狀線第一階段施作範圍，96 年 11 月臺北縣(新北市)政府)已開始進行板南路拓寬等先期工程。本計畫將針對本路段 Y1~Y5 車站之南環段及 Y19A~Y29 車站之北環段等進行分析；依區位劃分，環狀線北環段及南環段路線經過臺北市與臺北市大部分，前者包括臺北市文山木柵地區之 Y1~Y4 車站、臺北市新店區 Y5 車站及士林中山地區之 Y24~Y29 車站，後者為臺北市五股蘆洲三重地區之 Y19A~Y23 車站，其中 Y1~Y5 車站統稱為南環段，Y19A~Y29 車站統稱為北環段。

2.4.1 道路系統及交通量現況

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

一、文山木柵地區：本區域道路及交通量現況說明如下：

(一)道路現況：彙整資料如表 2.4-1

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

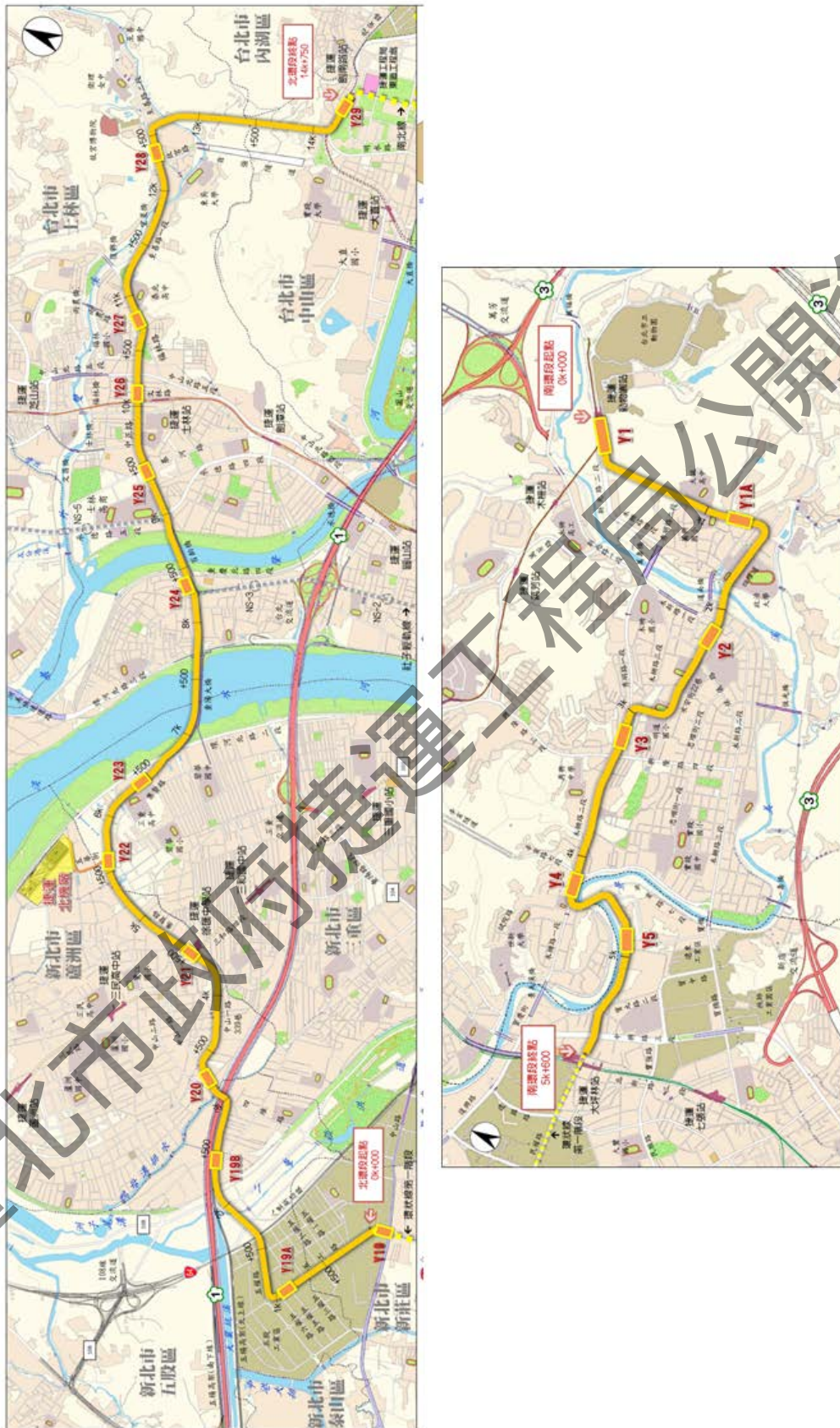


圖 2.4-1 捷運系統環狀線北環段及南環段可行性研究範圍相關道路及運輸系統區位分布示意圖

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

表 2.4-1 環狀線南環段文山木柵地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車格		單向 車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
新光路二段	40	V	V	1	1		實體分隔	捷運文湖線下方停車場
指南路二段	10	X	X		1		雙黃線	
秀明路一段	22	V			1		雙黃線 / 部分實體高差分隔	路肩公車停靠區、汽車停車格
秀明路二段	20	V			1		雙黃線	路肩公車停靠區、汽車停車格
木柵路二段	22~12	V	V	1	1		雙黃線	外側車道汽車停車格
木柵路一段	12~22	V		1	1		雙黃線	外側車道汽車停車格
木新路二段	20	X		1	1		雙黃線	
永安街 22 巷	15	V	V	1			雙黃線	戲曲專科學校前 22M
萬壽橋	30	X	X	1	2		雙黃線	
萬福橋	25	X	X	2	1	1	雙黃線	
景美溪橋	22	X	X	2		1	中央實體分隔	兩側人行步道

資料來源：本研究整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計如表 2.4-2

1. 萬福橋：本橋主要提供第二高速公路（國道 3 甲）萬芳交流道銜接新光路二段進入臺北市市立木柵動物園之道路，依其交通流量資料，除平日上午尖峰有利用往萬芳交流道的車流外，該路段可維持 A 級道路服務水準，可規劃為施工階段及完工後本區往高速公路之替代道路。

表 2.4-2 環狀線南環段文山木柵地區道路服務水準統計表

道路 名稱	尖峰時間		方向	交通量 (V)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
萬福橋	上午	07:30-08:30	北	303	A	(木柵路-萬福 橋頭) (99)	週日
		07:30-08:30	南	449	A		
	下午	18:00-19:00	北	317	A		
		18:00-19:00	南	380	A		
萬福橋	上午	07:30-08:30	北	847	B	(木柵路-萬福 橋頭) (99)	週四
		07:30-08:30	南	350	A		
	下午	17:45-18:45	北	423	A		
		17:45-18:45	南	408	A		
萬壽橋	上午	07:15-08:15	西	872	A	(萬壽橋-木柵 路) (100)	
		07:15-08:15	東	1006	A		
	下午	17:15-18:15	西	1175	A		
		17:15-18:15	東	794	A		
木柵路三段	上午	07:15-08:15	北	381	A	(秀明路口-木 柵路) (100)	
		07:15-08:15	南	601	B		
	下午	07:15-08:15	北	510	B		
		07:15-08:15	南	438	A		
木柵路四段	上午	07:45-08:45	北	2240	E	(軍功路口-木 柵路) (100)	
		07:45-08:45	南	1502	C		
	下午	17:45-18:45	北	1604	D		
		17:45-18:45	南	2443	E		
木柵路二段	上午	07:15-08:15	西	935	A	(興隆路口-木 柵路) (100)	
		07:15-08:15	東	1136	B		
	下午	17:00-18:00	西	979	A		
		17:00-18:00	東	754	A		
木新路(一)	上午	07:00-08:00	北	863	C	(木新路口-木 柵路) (100)	
		07:00-08:00	南	508	A		
	下午	17:45-18:45	北	543	A		
		17:45-18:45	南	724	B		
木新路(二)	上午	07:00-08:00	西	1539	D	(木新路-辛亥 路) (100)	
		07:00-08:00	東	1041	B		
	下午	17:45-18:45	西	1200	B		
		17:45-18:45	東	1028	A		

資料來源：1. 97、100 年臺北市交通流量及特性調查。

2. 本研究整理。

2. 萬壽橋：本橋為木柵地區通往貓空、政治大學、木柵動物園之重要聯通橋樑，依交通量調查顯示，該區域目前交通順暢正常。
3. 木柵路：本道路為景美、新店地區來往木柵地區之主要幹道，於萬芳路路口尖峰時間方向性明顯，評估應為上下班經高速公路往返木柵地區之車流，興隆路、辛亥路銜接木柵路原為進出木柵區域主要幹道，平時交通量即大，施工階段應儘量減少衝擊。
4. 木新路：本路為新店地區來往木柵地區之主要幹道，依據平常日的交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準一般為B級以上，上班尖峰服務水準為C級，經判斷應為上午尖峰時間木柵路三段舊市區車輛轉向往萬芳交流道之車流，惟其非位於環狀線南環段主線上，本路線仍可為大區域交通改道主要評估路線之一。
5. 永安街 22 巷：目前為雙向各一個混合車道，除公車停靠區外，路邊劃設有機車及小汽車停車位，限於道路使用現況 15 公尺寬，目前公車停靠站為往東單側停靠，並與指南路一段配對形成公車路線，屬地區性道路。

二、士林地區：本區域道路及交通量現況說明如下：

(一)道路現況：彙整資料如表 2.4-3

1. 百齡橋：橫跨基隆河上方，為臺北市通往社子地區及銜接臺北市三重區之重要聯外道路之一，同時為淡水、關渡、北投地區進出臺北市西側之交通要道，現況路寬約 40 公尺，雙向各配置 3 線快車道與 1 線慢車道，採快慢分隔路權，由於橋之兩端均為臺北市之重要幹道，往東為承德路、往西為重慶北路，尖峰時段車流量龐大，為聯外橋樑中經常性之瓶頸路段之一。
2. 中正路：中正路以東北-西南方向貫穿士林區，聯繫臺北市重要南北向道路，如中山北路、文林路、承德路以及重慶北路等，往東/北可通陽明山、天母一帶，往西越過百齡橋可至社子地區，再越過重陽橋尚可至臺北市三重，為臺北市銜接中山高速公路通往三重、蘆洲之主要橫向幹道，兼具服務地區鄰里道路之功能；中正路自士商路以西路段，路寬約 32 公尺，採實體綠帶分隔，單向配置 1 線快車道與 2 線混合車道，士商路以東路段，路幅逐漸增加為 40 至 50 公尺道路，同樣採實體綠帶分隔，單向配置 1 線快車道與 2 線混合車道，部分外側車道及路肩設置路邊停車格位。
3. 福林路：福林路銜接中正路與至善路，為通往仰德大道的主要聯絡道路，現況路寬約 20 公尺，採實體綠帶分隔，外側車道設置公車停靠區，單向配置 1 線快車道與 2 線混合車道，部分

外側車道設置路邊停車格位。

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

表 2.4-3 環狀線北環段士林地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
百齡橋	40	x	x	3		1	雙黃線	機車有專用道及匝道
中正路(一)	32	V	V	2	2		實體綠帶	士商路以西，外側車道公車停靠區、汽車停車格
中正路(二)	40~50	V	V	1	2		實體綠帶	士商路以東，外側車道公車停靠區
福林路	25	V	V	1	2		實體綠帶	外側車道公車停靠區
至善路一段	40	V	V	1	2		實體綠帶	路間提供混合車道
至善路二段	40	V	V	1	2		實體綠帶	路肩汽車停車格；力行街以東：1+1

資料來源：1. 97 年臺北市交通流量及特性調查(第三次)。

2. 本研究整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計如表 2.4-4

1. 中正路：本道路為臺北市東、西向重要幹道，除連結士林北投地區通往市區，亦可經百齡橋、重新橋連通社子、三重地區，為臺北市銜接中山高速公路通往三重、蘆洲之主要橫向幹道，兼具服務地區鄰里道路之功能，依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準分別為 D 級及 C 級程度，雖已提供 6~8 線車道供雙向使用，然假日加上來往陽明山地區遊憩車輛，沿線仍車多擁擠。

表 2.4-4 環狀線北環段士林地區道路服務水準統計表

道路 名稱	尖峰時間		方向	交通量 (V)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
百齡橋	上午	07:30-08:30	西	4070	F	中正路 (97)	
		07:30-08:30	東	8700	F		
	下午	17:30-18:30	西	6333	F		
		17:30-18:30	東	6389	F		
中正路(一)	上午	07:30-08:30	西	2467	A	承德路 (100)	
		07:30-08:30	東	2699	B		
	下午	17:30-18:30	西	3488	C		
		17:30-18:30	東	2486	A		
中正路(二)	上午	07:30-08:30	西	1067.8	A	文林路 (100)	
		07:30-08:30	東	2003.28	D		
	下午	17:30-18:30	西	1348.14	A		
		17:30-18:30	東	1485.54	B		
中正路(三)	上午	07:30-08:30	西	1161.24	A	文林路 (100)	
		07:30-08:30	東	2108.12	D		
	下午	17:30-18:30	西	1473.76	B		
		17:30-18:30	東	1687.76	B		
福林路	上午	0730-0830	西	2533	D	中正路 (96)	
		0730-0830	東	1701	B		
	下午	1715-1815	西	1440	B		
		1715-1815	東	2682	E		
至善路	上午	08:00-09:00	西	2080	B	故宮路 (100)	
		08:00-09:00	東	3198	D		
	下午	17:45-18:45	西	2712	D		
		17:45-18:45	東	2043	B		

資料來源：1. 96、97、100 年臺北市交通流量及特性調查。
2. 本研究整理。

2. 百齡橋：由於橋之兩端均為臺北市之重要幹道，尖峰時段車流量龐大，為聯外橋樑中經常性之瓶頸路段之一。依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段雙向服務水準為 F 級，其原因係本橋之服務範圍尚廣，且為進出臺北市西側地區最直接之孔道，故服務水準偏低其來有自。
3. 至善路：由於本區自然環境優美且至善路沿線觀光景點很多（如陽明山國家公園、中影文化城、故宮博物院、原住民博物館、張大千紀念館等），每逢假日遊客絡繹不絕。依據平常日之交通量調查資料顯示，其服務水準維持在 D 級程度。

三、大直地區：本區域道路及交通量現況說明如下：

(一)道路現況：彙整資料如表 2.4-5

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

表 2.4-5 環狀線北環段大直地區相關道路現況資料彙整

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

資料來源：本研究整理。

(二)交通量現況：道路服務水準統計如表 2.4-6。

1. 自強隧道：本隧道為天母、士林地區對外的重要通道，尖峰時間交通量龐大，服務水準分別為 E 級以下，且由於受制於隧道口北端故宮路線形不佳，南端隧道口之圓環車流相互干擾影響，導致自強隧道之服務水準不佳，為臺北市嚴重之交通瓶頸地點之一。
2. 北安路：本道路連接自強隧道與環東快速道間，捷運文湖線施工階段尖峰時間服務水準為 B、C 級，隨捷運文湖線 98 年 7 月完

工通車，因無施工障礙物之阻隔，且道路更寬廣，本區域行車可更為順暢。

表 2.4-6 環狀線北環段大直地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量(V)	服務水準	調查路口(年度)	備註
自強隧道	上午	08:00-09:00	北	1955	D	至善路(100)	往士林
		08:00-09:00	南	3120	F		往中山
	下午	17:45-18:45	北	2556	E		往士林
		17:45-18:45	南	2031	D		往中山
北安路	上午	08:00-09:00	東	2436	B	明水路(97)	往內湖
		08:00-09:00	西	3421	D		往圓環
	下午	17:45-18:45	東	2936	C		往內湖
		17:45-18:45	西	1813	A		往圓環

資料來源：本研究整理。

四、五股地區：本區域道路及交通量現況說明如下：

(一)道路現況：彙整資料如表 2.4-7

1. 五工路：五工路為新北產業園區主要道路，往北經五工一路連中山高速公路五股交流道，往東經疏洪道連通蘆洲，往南可聯絡日後新莊副都心及頭前重劃區，現況路寬約 20 公尺，依本計畫研究調查，道路之計畫寬度為 30 公尺，即可再自原有道路向兩側各拓寬 5 公尺。目前單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，本路段單側並有 3M 綠帶及 2M 人行道空間，目前為新北產業園區對外聯繫之主要幹道。
2. 五權路：本道路垂直五工路及五工路一段，為新北產業園區主要橫向聯繫道路，現況路寬約 30 公尺，部分採實體綠帶分隔，單向配置 1 線快車道與 1 線混合車道，路肩部分有路邊停車格位設置。
3. 五工一路：本道路位於二重疏洪道旁，經越堤道疏 9 號道路，為通往三重、蘆洲、五股行政中心之主要道路，因部分路段與五工路平行，可提供施工階段做為替代道路使用，現況路寬約 15 公尺，目前單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道。
4. 中興路一段：現況路寬約 12 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，本路往西南銜接中正北路，為五股區公所連絡三重地區道路連接四維路經越堤道可達新莊三重地區，亦可往東南聯通四維路往北穿越中山高速公路高架橋下方後可達蘆

洲，為本區域主要聯絡道路。

5. 其他：新北產業園區中共配置兩組配對單行道系統，分別為五權二路、三路及五權六路、七路，其中規劃路線行經之五權二路、三路配對單行現況路寬約 12 公尺，目前配置 1 線混合車道，並有路邊汽、機車停車格，於施工及營運階段將受影響，細部設計時須考量重新配置動線及停車規劃。

表 2. 4-7 環狀線北環段五股地區相關道路現況資料彙整

道路名稱	路寬	路邊停車		單向車道數			分隔型式	備註
		汽	機	快	混	機		
五工路	20	V	V	1	1		雙黃線	路肩停車
五權路	30	V	V	1	1		雙黃線	路肩停車
五工一路	15	V	x	1	1		雙黃線	路肩停車
五權二路	8	v	v		1		單行道	路邊停車
五權三路	8	v	v		1		單行道	路邊停車
中興路一段	12			1	1		雙黃線	

資料來源：本研究整理。

(二) 交通量現況：道路服務水準統計表如表 2. 4-8

1. 五工路：本道路主要服務對象為新北產業園區業者營運需求及員工上、下班交通旅次，依交通量調查顯示，本路段上、下午尖峰時間方向性明顯，上午為進入工業區車流，下午為離開工業區，惟下午下班時間分散，尖峰時間服務水準較上午略有改善。

表 2. 4-8 環狀線北環段五股地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 (V)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
五工路 (一)	上午	0745-0845	北	3214	F	中山路口 (95 年)	
		0745-0845	南	850	A		
	下午	1730-1830	北	977	A		
		1730-1830	南	2883	E		
五工路 (二)	上午	0800-0900	東	1227	C	五權二路 (96 年)	
		0800-0900	西	1677	D		

資料來源：本研究整理。

五、蘆洲三重區域：本區域道路及交通量現況說明如下：

(一)道路現況：彙整資料如表 2.4-9

1. 中山一路：本路段銜接五股四維路，與蘆洲三重三和路為五股通往蘆洲三重必經之路，現況路寬約 15 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車。
2. 三和路：現況路寬約 22 公尺，單側配置 1 線快車道與 1 線混合車道，目前捷運系統蘆洲線工程沿三和路進行，目前道路上圍籬多圍設於道路中央。
3. 集賢路：現況道路約 25~30 公尺，單側配置 2 線快車道與 1 線混合車道，採中央分隔路型，集賢路自重陽橋下往西/南方向可銜接中山一路通往蘆洲方向，經三和路往東至三重區中心，為新北市三重地區之重要地區性道路。
4. 重陽橋：重陽橋為臺北市、新北市間之重要聯絡橋樑，現況道路路寬約 20 公尺，採中央分隔、與機車專用車道分隔路型，單側配置 2 線快車道與 1 線機車專用車道，於臺北端銜接中正路與環河北路，尖峰時段車流量大，經常導致車流回堵至三重端。

表 2.4-9 環狀線北環段蘆洲三重地區相關道路現況資料彙整

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

資料來源：本研究整理。

(二)交通量現況：道路服務水準統計表如表 2.4-10

1. 重陽橋：重陽橋為臺北市、新北市間之重要聯絡橋樑，於臺北端銜接中正路與環河北路，尖峰時段車流量大，經常導致車流行進回堵至三重端。依據平常日之交通量調查資料顯示，尖峰時段服務水準為 E 級以下，下午尖峰方向性較上午明顯。
2. 集賢路：為新北市三重地區之重要地區性道路，依據平常日之

交通量調查資料顯示，尖峰時段服務水準維持在 A~D 級程度，且不論上、下午尖峰時間往北方向均較往南有更大車流，此情形反應捷運蘆洲線目前於三和路施工，致使用路人傾向利用行車較為通暢之集賢路接環河路或由重陽橋、臺北橋等聯外橋樑離開蘆洲三重地區。

表 2.4-10 環狀線北環段蘆洲三重地區道路服務水準統計表

道路名稱	尖峰時間		方向	交通量 (V)	服務水準	調查路口 (年度)	備註
中山一路 (一)	上午	07:30-08:30	西	1301	B	集賢路 (98)	
		07:30-08:30	東	1319	C		
	下午	17:30-18:30	西	1576	D		
		17:30-18:30	東	1531	D		
中山一路 (二)	上午	07:30-08:30	北	1212	B	集賢路 (98)	
		07:30-08:30	南	1509	D		
	下午	17:30-18:30	北	1582	D		
		17:30-18:30	南	1437	C		
集賢路	上午	07:30-08:30	東	758	A	三民路 (98)	
		07:30-08:30	西	696	A		
	下午	17:30-18:30	東	941	A		
		17:30-18:30	西	741	A		
重陽橋	上午	0730-0830	東	5086	E	97	往臺北
		0730-0830	西	7711	F		往三重
	下午	1730-1830	東	2819	B		往臺北
		1730-1830	西	6476	F		往三重

資料來源：1. 北市政府交通局統計資料(網站)。
2. 本研究整理。

2.4.2 大眾運輸系統現況

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

一、文山木柵地區：本路段公車資料彙整如表 2.4-11

- (一) 新光路：目前行駛新光路二段之公車共有 15 線，其中 5 條為捷運棕線（文湖線 4 線）及綠線（新店線 1 線）之轉乘接駁路線、1 條為小型公車路線、3 線為業者（指南客運）獨立營運路線、其他為一般聯營公車路線，最遠可達淡水、泰山。
- (二) 秀明路一段：目前行駛在秀明路二段之公車路線共有 4 線，其中 1 條為捷運棕線之轉乘路線、1 條為小型公車路線、2 線為一般聯營公車路線。
- (三) 木柵路：目前行駛在木柵路一、二段之公車路線共有 9 線，其中 2 條為捷運棕線之轉乘路線、7 線為一般聯營公車路線，可達石碇地區。
- (四) 木新路：目前行駛於木新路之公車路線共有 13 條公車路線行駛，其中 3 條為捷運棕線之轉乘路線、1 條為小型公車路線、8 線為一般聯營公車路線，可達深坑地區。

表 2.4-11 環狀線南環段文山木柵區域公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
動物園	新光路二段	236、282、294、295、237、611、指南客運 3(泰山至動物園)、指南客運 6(動物園至金龍寺)、綠 1、S12、棕 3、棕 6、棕 11、棕 15
政大	指南路	236、237、282、530、611、棕 3、棕 5、棕 6、棕 11、棕 15、綠 1、小 10、指南客運 1(泰山—指南宮)、指南客運 3(泰山—動物園)、指南客運 6(動物園—金龍寺)
永安街	永安街 22 巷	236、251、282、530、676、棕 3、指南客運 1(五股—指南宮)、指南客運 3(泰山—動物園)、指南客運 6(動物園—金龍寺)
再興中學	木柵路二段	253、294、647、660、666、671、915、棕 6、棕 12
光輝路口	木柵路一段	253、294、647、660、666、671、915、棕 6、棕 12
遠東工業園區	防汛道路	目前無公車(欣欣客運總站)

資料來源：本研究整理。

二、士林地區：本路段公車資料彙整如表 2.4-12

- (一) 中正路：目前行駛在中正路之公車路線共有 18 線，其中 7 條為捷運紅線之轉乘路線、1 條為幹線（重慶）、2 線為業者（指南客運）獨立營運路線、餘為一般聯營公車路線。
- (二) 至善路：目前行駛在至善路一、二段之公車路線共有 12 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、2 條為小型公車路線、1 條（重慶）幹線、餘為一般聯營公車路線，這些路線一端在故宮一帶，另一端在北門、士林、新光醫院、榮總、士林地方法院等。
- (三) 福林路：目前行駛在福林路之公車路線共有 10 線，其中 2 條為小型公車路線、餘為一般聯營公車路線。

表 2.4-12 環狀線北環段士林區域公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
社子里	延平北路六段	2、9、26、215、246、508、536、紅 7、紅 10、紅 15
士林區行政中心	中正路	55、206、223、250、302、304、508、601、紅 3、紅 7、紅 10、紅 12、紅 15、紅 19、紅 30、重慶幹線、指南 2(淡海-動物園)、指南 3(淡海-中和)
士林捷運站	中正路	111、206、255、303、304、620 區、620、紅 12、紅 15、紅 30、重慶幹線、S15、S16、S17、S18、S19
泰北中學	福林路	206、255、260 正、260 區、303、304 正、304 副、620、S15、S17
外雙溪站	至善路二段	304(承德、重慶)、紅 30、213、255、重慶幹線
梅林新村	至善路一段	645、304、267、620、255、S18、S19、S27

資料來源：本研究整理。

三、大直地區：本路段公車資料彙整如表 2.4-13

- (一) 士林自強隧道：目前經過自強隧道平行捷運系統環狀線之 7 條公車路線。
- (二) 北安路：目前行駛在至北安路之公車路線共有 9 線，其中 3 條為捷運紅線（北淡線 2 線）及藍線（板南線 1 線）之轉乘路線、餘為一般聯營公車路線，其中可達榮總、南港、天母、東湖等，加上捷運系統文湖線已於民國 98 年 6 月通車，本區域交通十分便利。

表 2.4-13 環狀線北環段內湖地區公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
劍潭寺站	北安路	33、42、72、111、208、222、247、256、267、286、286 副、287、620、620 區、646、902、紅 2、紅 16、藍 26

資料來源：本研究整理。

四、五股地區：本路段公車資料彙整如表 2.4-14

- (一)五工路：目前行駛在五工路之公車路線共有 4 線，其中 1 條為五股（鄉公所）免費接駁公車、餘為一般聯營公車路線。
- (二)中興路一段：目前行駛在中興路一段之公車路線共有 2 線。
- (三)五股四維路：目前四維路之公車路線有 3 條。

表 2.4-14 環狀線北環段五股地區公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
標準廠房	五工路	520(三重客運)、88、835、五股免費接駁公車
鴨母港	中興路一段	14、261、274、806、816

資料來源：本研究整理。

五、三重蘆洲地區：配合捷運蘆洲線於 99 年底前通車，經審議已通過於三重蘆洲地區新增 8 條公車路線，本路段目前公車資料彙整如表 2.4-15。

- (一)中山一路：目前行駛在中山路一段之公車路線共有 2 線。
- (二)三和路：目前行駛在三和路之公車路線共有 14 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、2 線為業者(三重客運)獨立營運路線、一條為蘆洲（市公所）免費巴士、餘為一般聯營公車路線。
- (三)集賢路：目前行駛在集賢路之公車路線共有 6 線，其中 1 條為捷運紅線之轉乘路線、5 條為一般聯營公車路線，本路線之公車旅客因為捷運系統環狀線可與淡水線士林站交會，故未來如環狀線北段完成後應有部分公車旅客可轉乘捷運系統環狀線。



表 2. 4-15 環狀線北環段蘆洲三重地區公車資料彙整表

調查站位	道路名稱	公車路線
寶隆工業區	中山一路	14、232、261(松山車站至蘆洲)、508、811(中興醫院至蘆洲)、816
溪墘	三和路	221、225、232(正副線)、264、306、508、634、659、704、811、816、紅 9、1202(原三重客運(淡海至板橋))、1205(原三重客運(觀音山至北門))、1207(原三重客運(公西至北門))、蘆洲免費巴士
尼加拉瓜公園	集賢路	634、811、816、紅 9
五華路口站	集賢路	634、811、815、816、紅 9
五華國小	集賢路	633、634、811、815、816、紅 9

資料來源：本研究整理

2.5 運輸系統建設計畫

捷運系統環狀線北環段及南環段係跨文山、新店、新莊、五股、蘆洲、三重、士林、中山等十個行政區，為利相關重大建設計畫之配合與避免計畫衝突，彙整交通相關計畫如圖 2.5-1 及表 2.5-1 所示。



圖 2.5-1 相關計畫位置示意圖

表 2.5-1 相關重大交通建設計畫

類別	編號	計畫名稱	說明	對本計畫影響	備註
軌道系統	1	捷運環狀線第一階段	環狀線第一階段自新店大坪林站以地下沿新店民權路過中正路後出土，續以高架沿中和景平路、中山路、板南路、板橋板新路、縣民大道至板橋火車站、文化路、民生路、新莊思源路、終於五工路（自新店線大坪林站交會站起至新莊新北產業園區段），共 15.4 公里，14 車站（地下 1 站，高架 13 站），1 座機廠（新店十四張農業區）。	- 與本計畫在新店線大坪林站處銜接 - 與本計畫 Y19 車站於五工路銜接	施工中，預計 105 年完工通車
	2	桃園國際機場聯外捷運系統	- 北自航空城起（並可銜接高鐵桃園站特定區）往南經桃園站後，銜接大湳、麻園及八德都市計畫區。全長約 29.3 公里、設 20 座車站。 - 與三鶯線及桃園捷運藍線銜接轉乘保留續向南延伸大溪都市計畫地區之彈性機制。提供蘆竹、南崁、桃園至八德間廊帶之運輸服務。 - 政府考慮財政下興建優先路線，含地下段 10.2 公里、高架段 7.0 公里（地下站 9 座、高架站 4 座）。	與捷運系統環狀線將於 Y19 車站交會提供轉乘	施工中，預計 103 年通車
	3	捷運新莊線	新北市轄段由臺北大橋北側地下穿越淡水河，止於樂生療養院前。臺北市區段南起新店線中正紀念堂及古亭站分別匯集至東門站後沿新生南路、松江路、民權西路至臺北大橋接新北市轄段，全長約 14.1 公里。	路線與捷運系統環狀線將於思源路、中正路口相互轉乘	局部通車，全線預定 106 年通車
	4	社子、士林、北投區域輕軌路網	- 依臺北市政府捷運工程局規劃分成東西及南北兩線，呈十字交叉。 - 東西線由捷運淡水線芝山站起向西延伸，跨基隆河進入社子島。 - 南北線由捷運淡水線北投站附近起，經關渡地區後沿重慶北路，至民權西路口接捷運新莊線。	該案計畫區南界為中正路，而本規劃範圍北環段路線沿既有道路中正路地下化	於 94 年函報交通部核轉行政院，目前交通部審議中尚未定案
公路系統	5	快速道路系統新北市特二號道路	北起五股區洲后路及成泰路交叉口附近，行經國道 1 號五股交流道，南迄國道 3 號土城交流道（主線）及中和交流道（中和支線），連接新莊、五股、板橋、土城及中和等地區，主線長約 16.6 公里；支線長約 4.5 公里。	該案位於捷運系統環狀線 Y10 至 Y20 車站路段之西側	預定 102 年底全線完工通車
	6	新北市側環河快速道路	- 為臺北都會區環河快速道路一部分。 - 計畫路線包括淡水河、大漢溪及新店溪，通過三重、板橋、中和、永和、新店等地區，路線自三重龍門路口起至新店安和路（縣道 111 線）止，全長約 23 公里。	該計畫在秀朗橋頭與捷運系統環狀線相交，且預留 16 公尺淨空，以利環狀線穿越	完工通車