

南港地區交通系統改善規劃

交通部運輸研究所

中華民國八十四年六月

交通運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：南港地區交通系統改善規劃 外文：Transportation System Plan for Nankang Area			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號 009104840417	運輸研究所出版品編號 84-46-1112	
主辦單位：運輸計畫組 主管：鄭組長賜榮 計畫主持人：鄭組長賜榮 研究人員：黃新薰、蘇振維、張瓊文			研究期間 自 83 年 10 月 自 84 年 5 月
關鍵詞：道路系統、車流特性分析、大眾運輸系統、南港經貿園區、運量預測與分析、交通衝擊影響分析、交通系統改善計畫、交通系統改善評估指標。			
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1; padding-right: 10px;"> <p>摘要：</p> </div> <div style="flex: 4;"> <p>近年來台北市經濟活動向東快速發展，加上六年國建計畫之推動，未來將有數項重大交通建設與大型基地開發計畫在南港地區陸續進行。正由於南港地區地形上及區位上之特性，使得過境交通問題已成為現階段南港地區交通運輸規劃上之重要考量課題，因此本研究主要之目的即在於檢討現有交通狀況與預測未來之交通需求，研擬南港地區可行之交通系統改善規劃方案。</p> </div> </div>			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
84 年 6 月		200	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
管制等級： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解密） <input type="checkbox"/> 限月（ <input type="checkbox"/> 解限日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 主辦單位視情況辦理解限） <input checked="" type="checkbox"/> 一般			
備註：本報告書內容不代表交通部意見。			

目錄

	頁次
第一章 緒論 -----	1
1.1 研究緣起 -----	1
1.2 規劃目標 -----	1
1.3 研究及規劃範圍 -----	2
1.4 規劃內容 -----	3
1.5 規劃程序 -----	4
第二章 南港地區現況背景說明 -----	6
2.1 南港地區社經背景說明 -----	6
2.2 南港地區交通現況分析 -----	11
2.3 南港地區相關交通建設時程 -----	14
第三章 重大建設對南港地區交通衝擊影響分析 -----	19
3.1 短期（86年）交通衝擊影響分析 -----	20
3.2 中期（90年）交通衝擊影響分析 -----	23
3.3 長期（99年）交通衝擊影響分析 -----	23
第四章 南港地區交通系統改善計畫研擬 -----	29
4.1 各年期交通系統改善計畫說明 -----	29
4.2 交通系統改善計畫評估指標之建立 -----	32
4.3 各年期之交通系統改善計畫研擬 -----	34
4.3.1 短期（86年）交通系統改善計畫研擬 -----	34
4.3.2 中期（90年）交通系統改善計畫研擬 -----	37
4.3.3 長期（99年）交通系統改善計畫研擬 -----	43
第五章 結論與建議 -----	49
5.1 結論 -----	49
5.2 建議 -----	50
附錄 -----	51

圖目錄

	頁次
圖1.1 南港地區區位示意圖 -----	2
圖1.2 南港區里界示意圖 -----	3
圖1.3 研究流程 -----	5
圖2.1 台北市與南港區民國71年與82年產業結構比較圖 -----	10
圖2.2 南港地區交通動線示意圖 -----	13
圖4.1 南港地區短期交通系統改善計畫示意圖 -----	36
圖4.2 南港地區中期交通系統改善計畫示意圖（一） -----	40
圖4.3 南港地區中期交通系統改善計畫示意圖（二） -----	42
圖4.4 南港地區長期交通系統改善計畫示意圖（一） -----	46
圖4.5 南港地區長期交通系統改善計畫示意圖（二） -----	48

表目錄

	頁次
表2.1 台北市及南港區人口成長表 -----	7
表2.2 台北市八十二年各區人口數、戶數及人口密度統計表 --	7
表2.3 南港區各里人口數 -----	8
表2.4 台北市產業人口統計表 -----	9
表2.5 南港區產業人口統計表 -----	10
表2.6 南港地區重要道路幾何特性 -----	12
表2.7 南港地區重要道路交通量與服務水準評估結果（晨峰）	15
表2.8 南港地區公車行駛狀況分析表 -----	16
表3.1 民國86年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園 區） -----	21
表3.2 民國86年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園 區） -----	22
表3.3 民國90年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園 區） -----	25
表3.4 民國90年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園 區） -----	26
表3.5 民國99年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園 區） -----	27
表3.6 民國99年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園 區） -----	28
表4.1 南港地區短期交通系統改善計畫 -----	30
表4.2 南港地區中期交通系統改善計畫 -----	31
表4.3 南港地區長期交通系統改善計畫 -----	32
表4.4 南港地區短期交通系統替選方案旅行時間評估指標值 --	34
表4.5 民國86年南港地區建議路網重要道路流量與服務水準 --	35
表4.6 南港地區中期替選方案旅行時間評估指標值 -----	37
表4.7 民國90年南港地區建議路網A重要道路流量與服務水準--	39
表4.8 民國90年南港地區建議路網B重要道路流量與服務水準--	41
表4.9 南港地區長期替選方案旅行時間評估指標值 -----	44
表4.10 民國99年南港地區建議路網A重要道路流量與服務水準 -----	45
表4.11 民國99年南港地區建議路網B重要道路流量與服務水準 -----	47

南港地區交通系統改善規劃

第一章 緒論

1.1 研究緣起

南港地區位於台北盆地東緣基隆河南岸，舊屬台北縣，後以台北市擴大行政區而併入台北市轄內。北隔基隆河與內湖相望，西臨松山區，東沿基隆河谷與汐止接壤，南方則與木柵、深坑、石碇以山為界。在都市發展上處於台北市東西軸向台北車站特定區、華山特定區、中山學園、信義計畫區發展之東端。在交通運輸上則屬基隆、汐止、宜蘭進出台北市之穿越點，故使南港成為台北都會區東北面之聯外孔道。

近年來台北市經濟活動向東快速發展，加上國建六年計畫的推動，未來將有數項重大交通建設與大型基地開發計畫在南港地區陸續進行。正由於南港地區地形上及區位上之特性，使得過境交通問題已成為現階段南港地區交通運輸規劃上之重要考量課題。而未來各項重大建設及南港經貿園區之開發對當地的交通勢將造成衝擊，因此進行南港地區未來各項交通改善計畫之規劃，使國內得享經濟轉型、技術提昇等開發之利，又能改善當地交通擁擠狀況，乃成為當前重要工作。

1.2 規劃目標

本計畫之目標在檢討現有交通狀況與預測未來之交通需求，研擬南港地區可行之交通系統改善規劃方案。

為配合相關重大工程之預計完成時間，本計畫之規劃目標年，依短、中、長期需要，分別設定於民國86、90、99年，並以基本資料之蒐集時間最接近之民國82年為基年。

1.3 研究及規劃範圍

本研究之社經及交通運輸研究範圍係以台北都會區作區域性之考量，而主要之規劃範圍則為南港行政區，相關區位如圖1.1所示。南港區整個行政地區包括合成、玉成、西新、東明、東新、南港、三重、新富、萬福、聯成、鴻福、成福、百福、新光、中南、中研、舊庄及九如等18個里，各里相關位置如圖1.2所示，面積合計約2,222.22公頃。

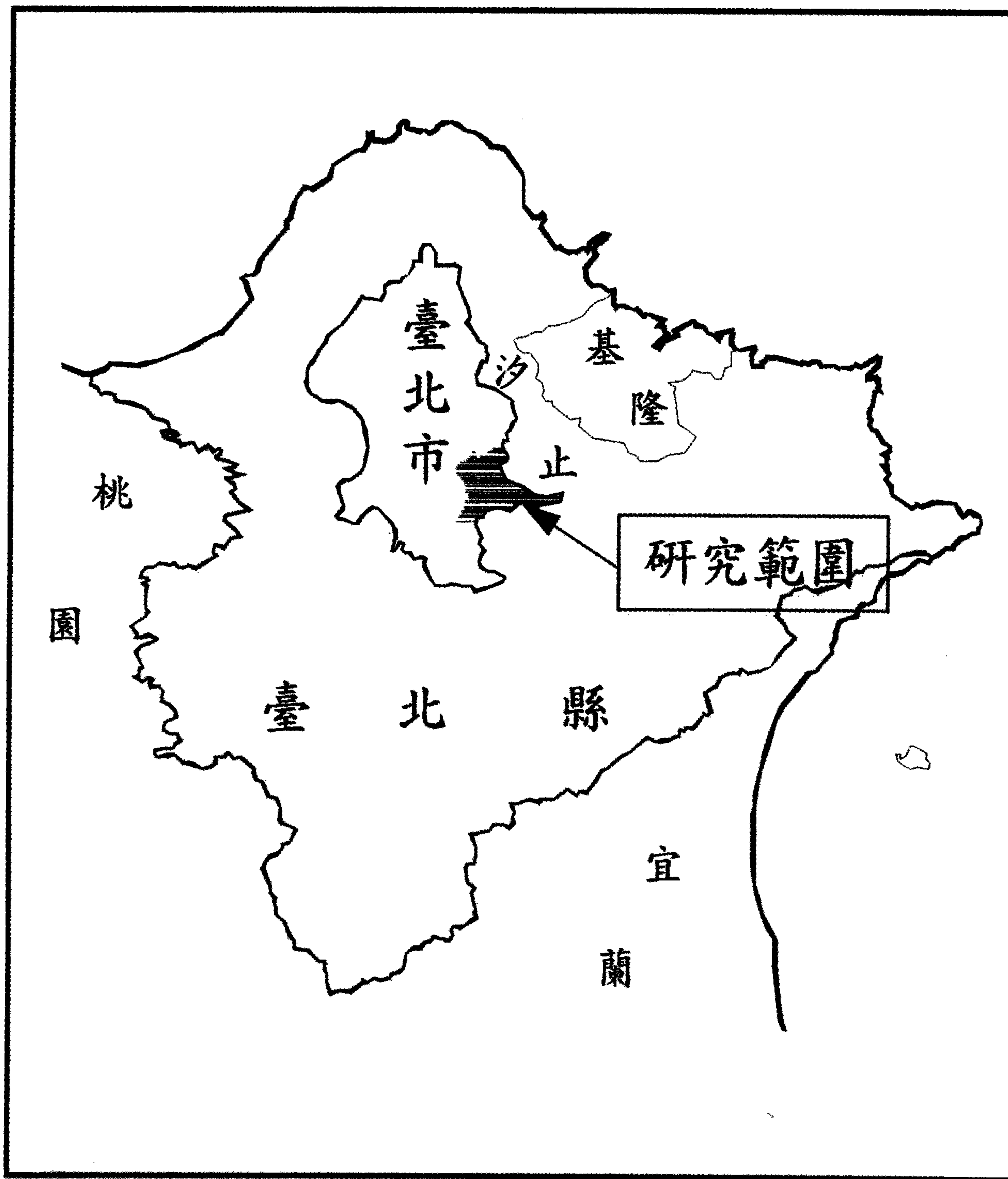


圖1.1南港地區區位示意圖

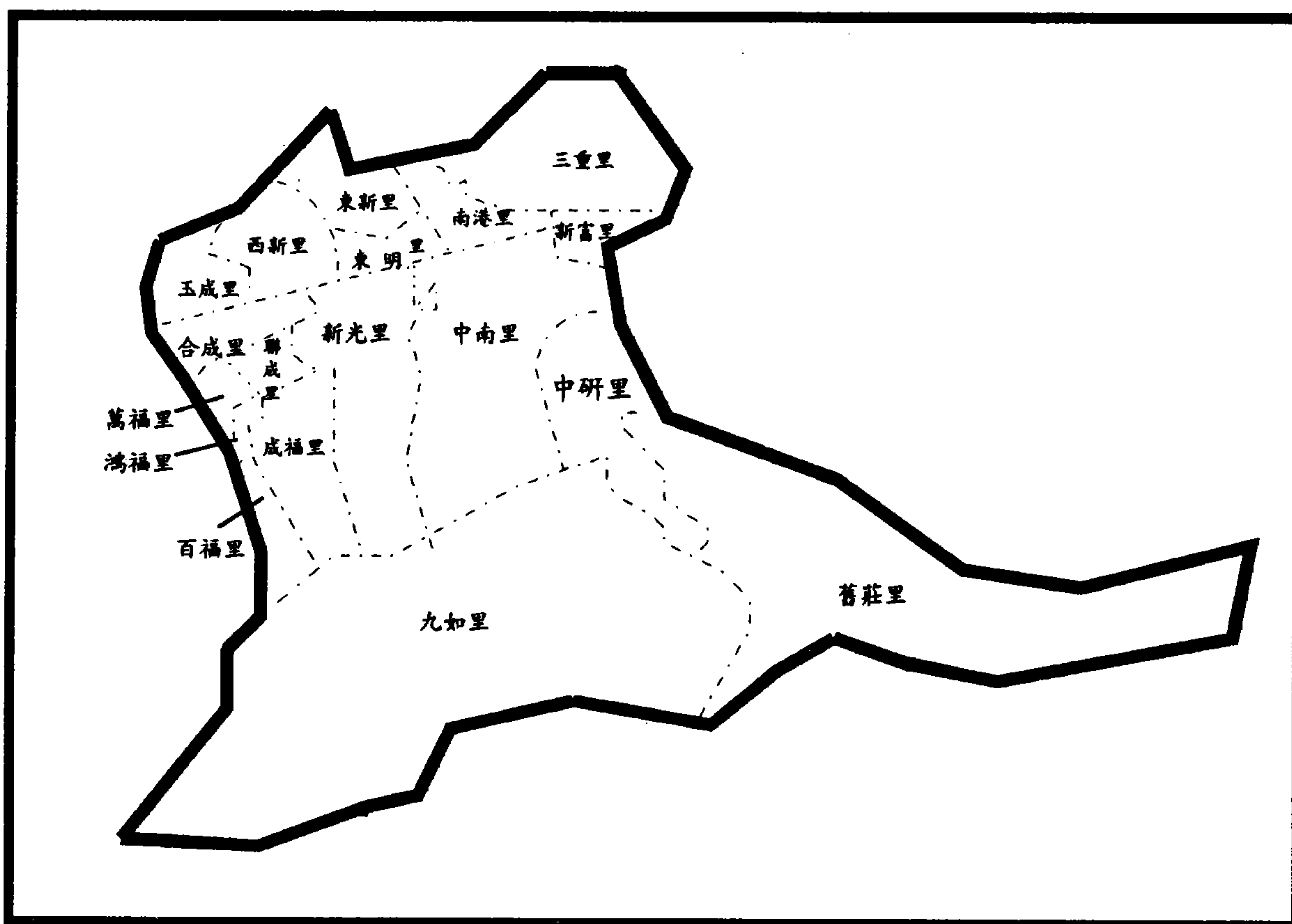


圖1.2 南港區里界示意圖

1.4 規劃內容

本研究之規劃內容涵蓋以下各項：

一、基本資料蒐集及調查

包括南港地區之社經資料、交通特性資料、道路系統及重大交通建設發展計畫、都市計畫及土地使用資料等。

二、分析與預測

前項資料之分析與檢討，並針對南港地區之交通特性現況進行評估，以了解問題癥結點，並預測未來交通成長情形，研擬短、中、長期改善計畫方案。

三、對策研擬

(一) 短期方案：積極運用交通工程、交通管理的方式以有效改善交通狀況。

(二) 中、長期方案：主要為整合南港地區現有及未來的交通運輸系統，研擬可行的替選方案，以達改善當地交通品質之目的。

1.5 規劃程序

本研究工作依前述內容計分為幾個項目進行，首先蒐集與本計畫有關的資料，包括社經、交通等資料，經分析、歸納後，用於進行現況運輸特性及地區發展分析，以了解旅次特性，依運輸需求分析模式之分析程序進行預測。之後，根據運量預測分析結果，研擬交通系統改善計畫，訂定績效評估指標，並依改善績效資料評估各計畫之優先順序，最後建議可行的方案。研究流程歸納如下：

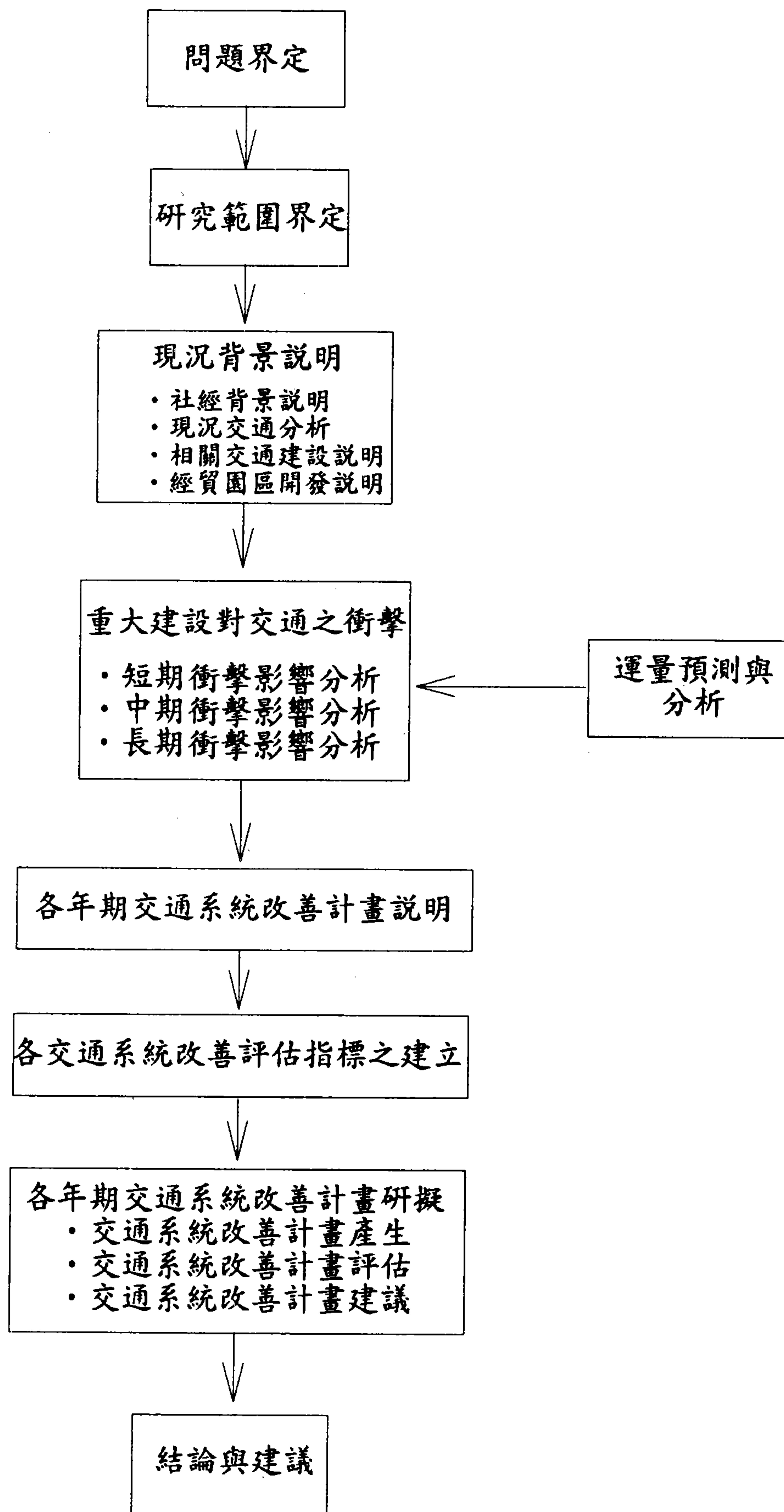


圖 1.3 研究流程

第二章 南港地區現況背景說明

2.1 南港地區社經背景說明

南港地區舊屬台北縣，後以行政區域擴大而併入台北市轄內，根據台北市政府的統計，南港區民國57年底時人口僅約4萬餘人，民國72年底人口超過10萬人，82年底的總人口數為115,177人。由表2.1中可發現自民國71年以後，南港區人口占全市人口的比例一直維持在4.1%~4.4%間，全區總人口數隨著全市人口數近二、三年來的減少亦呈現減少的趨勢。依據台北市綜合發展計畫，至民國99年台北市總人口將達350萬人，南港地區開發後預計人口將可達18萬人。

另南港區82年底計有32,705戶，平均每戶有3.52人，由表2.2可發現高於台北市平均每戶3.22人，僅次於內湖區每戶3.56人；土地面積約有2,222公頃，平均人口密度為51.83人／公頃，由表2.2亦可發現遠低於台北市總平均97.62人／公頃，僅略高於士林（46.69人／公頃）及北投（42.19人／公頃）。根據台北市政府「南港地區整體規劃與都市設計之研究」資料顯示，南港區各里中人口最多者為中研里，約有1萬餘人，其次為舊庄里及成福里各約有9千餘人，最少者為三重里僅約4千餘人，其中密度較高者為合成、東新、南港、萬福、鴻福、玉成、新高等里，密度較低者為九如、舊庄及中南等里，詳見表2.3，由上述說明可發現人口大部份集居於鐵路沿線及東側中央研究院附近地區，其餘廣大地區則人口稀疏。

民國82年台北市的總就業人口為111萬餘人，約為71年就業人口81萬餘人之1.36倍，約占82年台北市總人口數之41.8%。其中一級產業就業人口7千餘人，約占總就業人口數之0.6%，二級產業就業人口28萬餘人，約占總就業人口之25.4%，三級產業就業人口約82萬人，約占總就業人口數之74%。由表2.4可發現台北市自71年以來總就業人口約維持在總人口數之35%~41%，其中一、

二級產業就業人口所占總就業人口比例呈遞減現象，三級產業就業人口所占總就業人口比例呈遞增現象。

表2.1 台北市及南港區人口成長表

年 別	台北市		南港區		
	人口數(人)	年增率(%)	人口數(人)	年增率(%)	占全市比例%
71	2327641	2.49	95442	4.25	4.10
72	2388374	2.61	100692	5.50	4.22
73	2449702	2.57	103050	2.34	4.21
74	2507620	2.36	106828	3.67	4.26
75	2575180	2.69	110595	3.53	4.29
76	2637100	2.40	113190	2.35	4.29
77	2681857	1.70	114777	1.40	4.28
78	2702678	0.78	115584	0.70	4.28
79	2719659	0.63	117134	1.34	4.31
80	2717992	-0.06	117764	0.54	4.33
81	2696073	-0.81	117698	-0.06	4.37
82	2653245	-1.59	115177	-2.14	4.34

資料來源：台北市八十二年統計要覽

表2.2 台北市八十二年各區人口數、戶數及人口密度統計表

行政區別	人口數 (人)	占全市人口 比例(%)	戶數 (戶)	平均每戶 人口數	土地面積 (公頃)	人口密度 (人/公頃)
台北市	2653245	100	823104	3.22	27179.97	97.62
南港	115177	4.34	32705	3.52	2222.22	51.83
松山	213090	8.03	67259	3.17	1062.47	200.56
信義	245255	9.24	79148	3.10	1095.30	223.92
大安	335993	12.66	109513	3.07	1126.86	298.17
中山	226775	8.55	77990	2.91	1231.67	184.12
中正	175261	6.61	57386	3.05	733.60	238.91
大同	140922	5.31	41241	3.42	488.81	288.30
萬華	220896	8.33	67603	3.27	783.80	281.83
文山	223822	8.44	69235	3.23	3122.42	71.68
內湖	216149	8.15	64411	3.56	3197.51	67.60
士林	298419	11.25	86450	3.45	6391.43	46.69
北投	241486	9.10	70163	3.44	5723.88	42.19

資料來源：台北市八十三年統計要覽

表 2.3 南港區各里人口密度

里名	南港里	中南里	新富里	三重里	東新里	新光里	東明里	西新里	玉成里
人口(人)	6554	5179	5183	4079	7991	5532	4888	5511	5402
土地面積 (公頃)	45.78	130.72	12.00	103.29	35.36	181.00	65.86	50.51	27.67
人口密度 (人/公頃)	143.16	39.62	431.92	39.49	225.99	30.56	74.22	109.11	195.23
里名	合成里	成福里	萬福里	鴻福里	百福里	聯成里	舊庄里	中研里	九如里
人口(人)	6912	8320	4994	5190	5715	6049	9498	10689	7491
土地面積 (公頃)	17.00	135.00	15.00	16.00	16.00	14.00	569.32	187.31	600.40
人口密度 (人/公頃)	406.59	61.63	332.93	324.38	357.19	432.07	16.68	57.07	12.48

資料來源：台北市政府

南港區民國82年的總就業人口為6萬3千餘人，為71年該區就業人口3萬6千餘人之1.72倍，約占該區82年總人口數之55%，其中一級產業就業人口將近700人，約占該區就業人口之1.1%，二級產業就業人口約2萬6千人，約占該區總就業人口之40.9%，三級產業就業人口約3萬6千餘人，約占該區就業人口之58%。全區自71年以來，就業人口占總人口的比例由38.6%增加至54.9%，其中一級產業就業人口所占就業人口比例為遞減，二級產業就業人口比例除於76年時較高外，變化不大，三級產業就業人口比例略增，近十年來之各級產業就業人口及其比例詳如表2.5所示。

由上述分析中可發現，南港區與台北市近十年來之產業結構變動趨勢，除一級產業之比重係同樣逐年下降外，其餘略有不同，以同一時期之資料來看，南港區一、二級產業之比重均較台北市總平均之比重為大，三級產業比重則遠較台北市為小。

表2.4 台北市產業人口統計表

年 別	總人口 (千人)	就業人口			一級產業			二級產業			三級產業		
		人數 (千人)	佔總人 口比率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (千人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (千人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (千人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)
71	2328	815	35.0	4.8	15	1.8	15.4	267	32.8	4.3	533	65.4	4.9
72	2388	852	35.7	4.5	14	1.6	-6.7	280	32.9	4.9	558	65.5	4.7
73	2450	872	35.6	2.4	16	1.8	14.3	273	31.3	-2.5	583	66.9	4.5
74	2508	904	36.1	3.7	14	1.5	-12.5	270	29.9	-1.1	620	68.6	6.3
75	2575	959	37.3	6.1	13	1.4	-7.1	288	30.1	6.7	657	68.6	6.0
76	2637	1022	38.8	6.6	9	0.7	-30.8	296	29.0	2.8	716	70.1	9.0
77	2682	1069	39.9	4.6	8	0.7	-11.1	300	28.0	1.4	762	71.3	6.4
78	2703	1069	39.6	0	7	0.7	-12.5	286	26.7	-4.7	777	72.6	2.0
79	2720	1075	39.5	0.6	8	0.7	14.3	285	26.5	-0.3	781	72.7	0.5
80	2718	1104	40.6	2.7	10	0.9	25.0	305	27.7	7.0	789	71.5	1.0
81	2696	1103	40.9	-0.1	8	0.8	-20.0	284	25.7	-6.9	811	73.5	2.8
82	2653	1110	41.8	0.6	7	0.6	-12.5	282	25.4	-0.7	820	74.0	1.1

資料來源：台北市八十三年統計要覽

表2.5 南港區產業人口統計表

年 別	總人口 (人)	就業人口			一級產業			二級產業			三級產業		
		人數 (人)	佔總人 口比率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)	人數 (人)	佔就業 人口比 率 (%)	年增加 率 (%)
71	95442	36805	38.6	3.7	1858	5.0	-17.8	14729	40.0	7.0	20203	54.9	3.9
72	100692	41154	40.9	11.8	2244	5.4	20.8	16504	40.1	12.1	22406	54.4	10.9
73	103050	41328	40.1	0.4	1594	3.8	-29.0	16915	40.9	2.5	22818	55.2	1.8
74	106828	45045	42.2	9.0	1640	3.6	2.9	18686	41.5	10.5	24711	54.9	8.3
75	110595	50188	45.4	11.4	1713	3.4	4.5	20211	40.4	8.2	28263	56.3	14.4
76	113190	51306	45.3	2.2	2037	4.0	18.9	23959	46.7	18.5	25310	49.3	-10.4
77	114777	54731	47.7	6.7	2395	4.4	17.6	23363	42.7	-2.5	28973	52.9	14.5
78	115584	58325	50.5	6.6	1353	2.3	-43.5	24649	42.3	5.5	32323	55.4	11.6
79	117134	57015	48.7	-2.2	1324	2.3	-2.1	25723	45.1	4.4	29968	52.6	-7.3
80	117764	60595	51.5	6.3	1174	1.9	-11.3	26667	44.0	3.7	32754	54.1	9.3
81	117698	63216	53.7	4.3	960	1.5	-18.2	28988	45.9	8.7	33268	52.6	1.6
82	115177	63217	54.9	0	699	1.1	-27.2	25874	40.9	-10.7	36644	58.0	10.1

資料來源：台閩地區人口統計

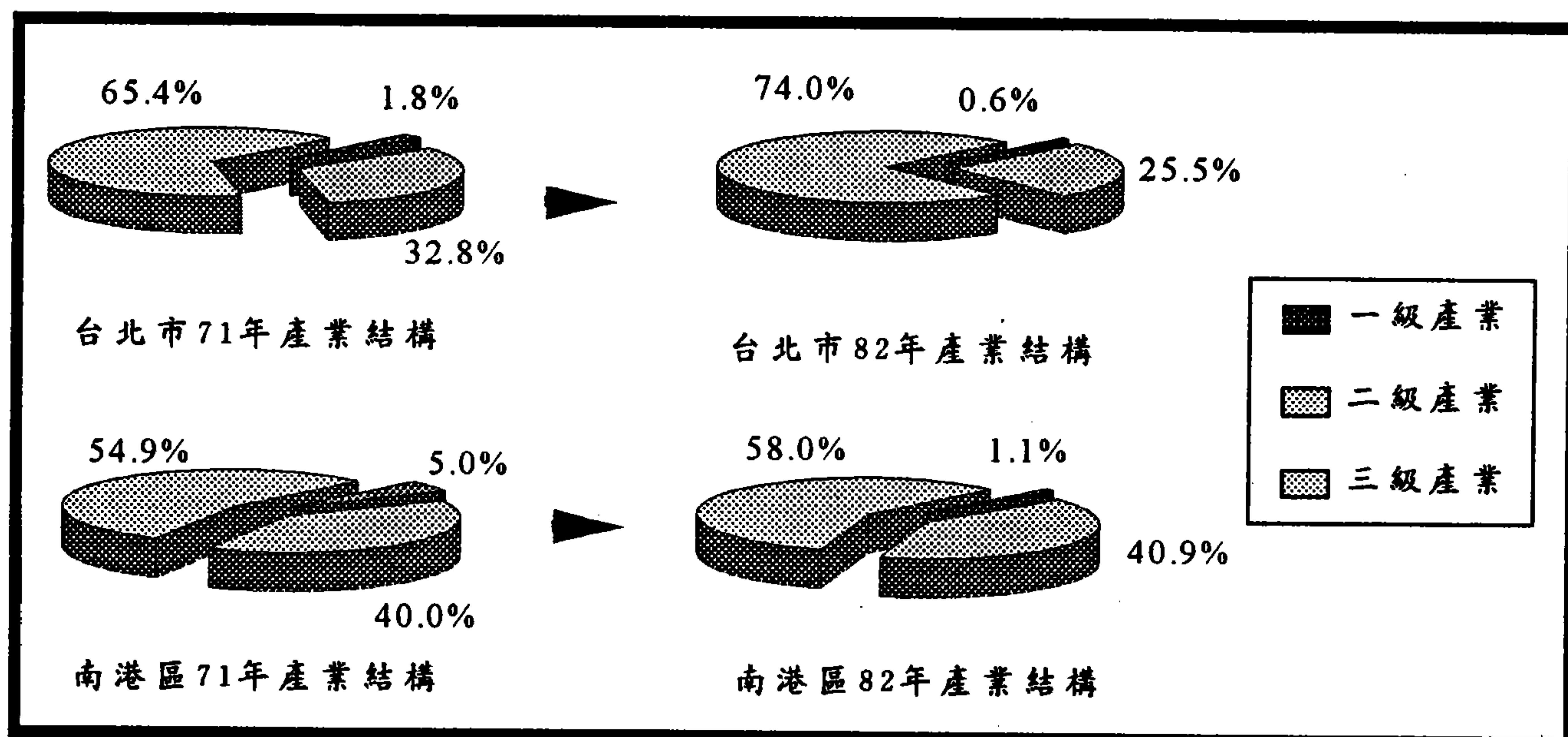


圖2.1 台北市與南港區民國71年與82年產業結構比較圖

2.2 南港地區交通現況分析

一、道路幾何現況

南港地區之街道主要以貫穿北部精華區為主，計有東西向之忠孝東路、南港路、重陽路；南北向之向陽路、三重路、興中路，興華路、研究院路等。上述道路系統之功能分類、幾何特性、道路容量及停車管制，詳如表2.6所示。

二、車流特性分析

因基隆及台北縣汐止地區陸續開發多個大型社區，加上汐止高密度、大面積之工業廠房林立，致使汐止與台北縣、市間往來之旅次量逐年大幅增加，該些旅次不外利用下列路線進出台北市：（如圖2.2）

1. 東西向旅次：大同路 \longleftrightarrow 南港路 \longleftrightarrow 台北市
2. 東西向旅次：大同路 \longleftrightarrow 研究院路 \longleftrightarrow 忠孝東路 \longleftrightarrow 台北市
3. 南北向旅次：大同路 \longleftrightarrow 南港路 \longleftrightarrow 三重路 \longleftrightarrow 康寧路 \longleftrightarrow 民權東路 \longleftrightarrow 台北市
4. 南北向旅次：東湖路 \longleftrightarrow 康寧路 \longleftrightarrow 三重路 \longleftrightarrow 南港路（忠孝東路） \longleftrightarrow 台北市

因此無形中更加重南港地區道路系統之交通負荷，尤其以南港路、研究院路及三重路較為嚴重，表2.7為南港地區重要道路系統晨峰交通量及服務水準現況。由表知，目前南港地區道路系統之瓶頸路段計有：

1. 南港路、台五線（向陽路～新台五線）。
2. 忠孝東路（向陽路～研究院路）。
3. 康寧路、三重路（東湖路～南港路）。
4. 研究院路（南港路～忠孝東路）。

經上述瓶頸路段統計，可發現晨峰通勤時間內，大部份南港地區主要幹道服務水準不佳，尤以南港路、忠孝東路、研究院路、台五線為最。

表 2.6 南港地區重要道路幾何特性

路名及其區位	道路 寬度 (M)	功能分類	方 向	車道數		分隔 型態	道路容量 PCU/HR	停車管制
				快	慢			
忠孝東路六段 (東新街-向陽路)	30	主要幹道	西	1	1	中央	2400	無管制
			東	1	1		2400	
忠孝東路七段 (向陽路-興中路)	25	主要幹道	西	1	1	中央	2400	無管制
			東	1	1		2400	
南港路二段 (向陽路-興華路)	20	主要幹道	西	1	1	標線	2000	無管制
			東	1	1		2000	
南港路一段 (興華路-三重路)	20	主要幹道	西	1	1	標線	2000	無管制
			東	1	1		2000	
南港路一段 (三重路-研究院路)	20	主要幹道	西	1	1	標線	2000	無管制
			東	1	1		2000	
南港路一段 (研究院路-南港橋)	30	主要幹道	西	2	1	標線	2000	無管制
			東	2	1		2000	
重陽路 (向陽路-三重路)	20	次要幹道	西	1	1	無分隔	1600	無管制
			東	1	1		1600	
研究院路一段 (南港路-忠孝東路)	25	主要幹道	南	1	1	中央	900	無管制 (有平交道)
			北	1	1		900	
研究院路一段 (忠孝東路-中研院)	25	主要幹道	南	1	1	中央	1800	無管制
			北	1	1		2000	
三重路 (南湖大橋-南港路)	18	次要幹道	南	1	1	標線	1500	無管制
			北	1	1		1800	
向陽路 (高速公路-南港路)	25	次要幹道	南	2	1	中央	2200	無管制
			北	2	1		2200	
向陽路 (南港路-忠孝東路)	25	次要幹道	南	2	1	中央	1600	無管制 (有平交道)
			北	2	1		1600	
惠民街 (重陽路-南港路)	12	地區性道路	南	1	0	無分隔	1000	無管制
			北	1	0		1000	
興中路 (重陽路-南港路)	12	地區性道路	南	1	0	無分隔	1000	無管制
			北	1	0		1000	
興華路 (重陽路-南港路)	12	地區性道路	南	1	0	無分隔	1000	無管制
			北	1	0		1000	

註：功能分類：主要幹道、次要幹道、地區性道路

資料來源：本研究調查整理

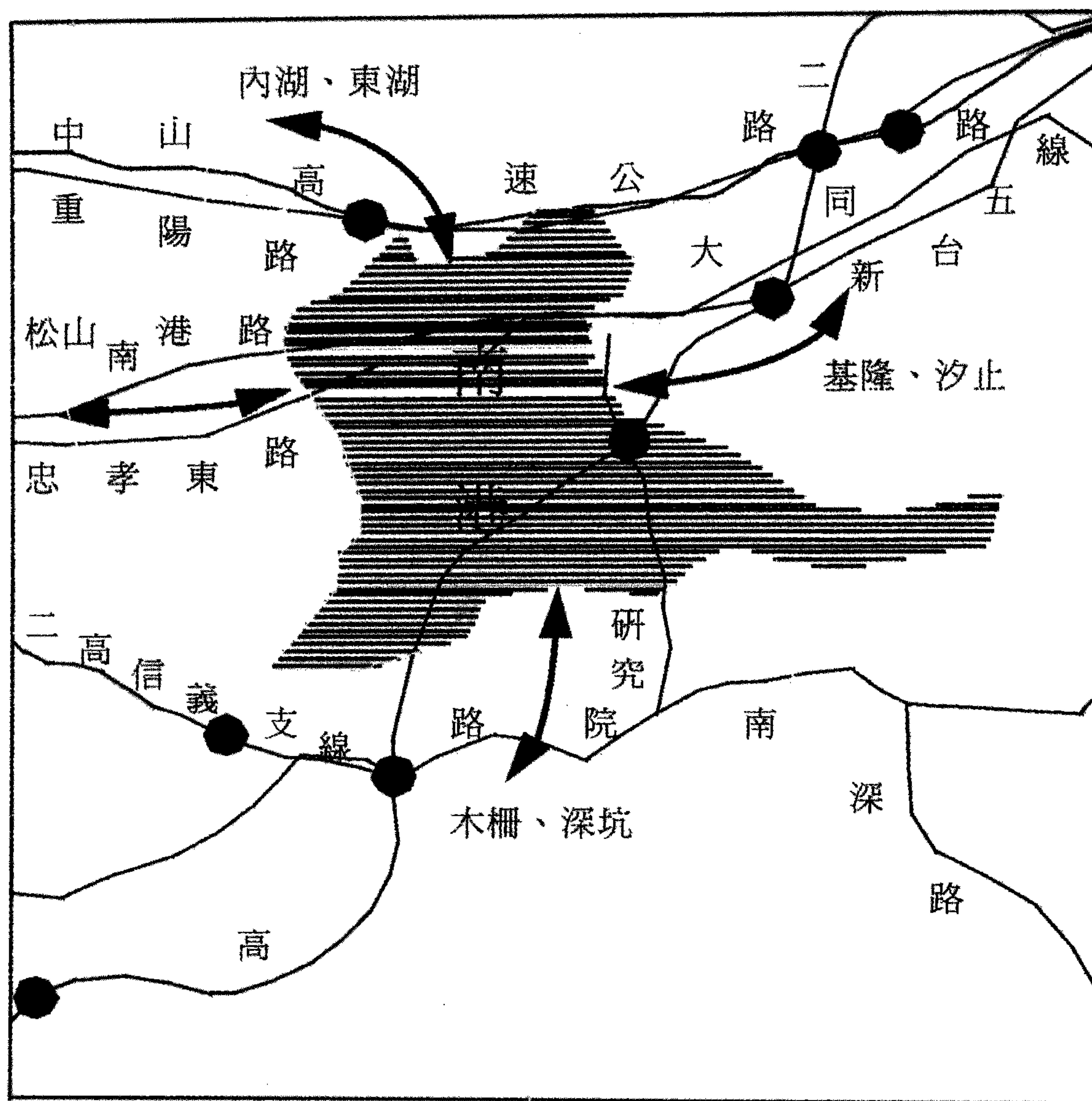


圖 2.2 南港地區交通動線示意圖

另外，南港地區現存兩大瓶頸路口，分別為向陽路口圓環以及南港路、研究院路口。其中向陽路口圓環係因號誌複雜、車流混亂、公車靠站、路邊違規停車及鐵道阻隔，以致尖峰時段路口擁擠；而南港路、研究院路口則因轉向車流比例大及受到平交道之阻隔，致造成壅塞。

三、大眾運輸系統現況分析

根據台北市政府交通局所提供之資料，目前行經南港地區之公車計有17線（詳如表2.8所示），大概可分為三類，包括1.行經南港往內湖（東湖）方向的路線，計有28、53、203、240、281、284等六線，目前尖峰可載客量約為2,400人／時，尖峰載客現況每小時約1,600人，尚未達可載客量之70%；2.往南至研究院路底或舊庄的路線，計有205、212、270、276、306、小5、小12等，其中前5線公車均為經南港路或忠孝東路往台北

車站方向的路線，尖峰可載客量達2,500人，尖峰載客現況約1,800人，約達可載客量之74%，另小5及小12乃是服務山區民眾之小型公車，每日班次固定；及3.往汐止、五堵方向的路線，計有51、311、605、福和板基線等，尖峰可載客量約為3,000人，目前尖峰載客現況1,300餘人，尚未達可載客量之5成。

2.3 南港地區相關交通建設時程

一、鐵路地下化：

為促進南港地區未來整體都市發展，並消除研究院路、向陽路等地之交通瓶頸，經研究結果顯示，鐵路地下化應延伸至南港研究院路後再爬升至地面，而南港客車場與貨車站亦以遷移至七堵調車場為宜。主要工程包括下列幾項：

1. 基隆路～大坑溪段鐵路地下化。
2. 南港客車場遷至七堵調車場。
3. 南港貨站遷至七堵調車場。
4. 松山、南港車站地下化。
5. 松山～七堵段三軌工程。

本計畫工期預計需8年3個月，總工程經費約為574億元（不含捷運藍線地下穿越貨場及松山、南港站興建多目標使用高層建築），工程完成後將可消除南港地區忠孝東路、研究院路、深坑、舊庄等處之連絡瓶頸。

二、基隆河快速道路

本計畫西起麥帥公路（南京東路六段）、成功路交叉處，沿向陽路南行至基隆河處折向東行，再沿基隆河南岸至南港橋為止，為南港地區對外聯絡的快速道路，預計於87年完成。本計畫完成後可有效降低南港地區對南港路與忠孝東路之依賴。

表 2.7 南港地區重要道路交通量與服務水準評估結果（晨峰）

路名 路段起迄	等 級	進城			出城		
		道路 流量	V/C	服務 水準	道路 流量	V/C	服務 水準
中山高速公路 汐止～內湖	I	4450	1.01	F	3518	0.80	D
重陽路 向陽路～三重路	IV	630	0.39	B	450	0.28	A
南港路、舊台五線 向陽路～三重路	IV	2209	1.38	F	789	0.39	A
三重路～研究院路	IV	1942	0.97	D	1031	0.51	B
研究院路～新台五線	III	2315	1.16	F	1501	0.75	D
忠孝東路 東新街～向陽路	II	2019	0.84	D	2233	0.93	E
向陽路～研究院路	III	2786	1.16	F	1599	0.70	C
康寧路、三重路 東湖路～安康路	IV	2701	1.23	F	1348	0.61	C
南湖大橋	IV	1944	0.97	D	971	0.49	B
南湖大橋～南港路	IV	1853	1.23	F	813	0.45	B
研究院路 南港路～忠孝東路	IV	1227	1.36	F	1247	1.39	F
忠孝東路～舊庄路	IV	1848	0.84	D	991	0.55	B

註：1. 等級中「I」表示為高速公路，「II」為快速道路，

「III」為郊區多車道公路，「IV」表市區道路。

2. 流量單位為PCU/Hr。

3. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準評析。

4. 資料來源：市區道路部份為83年台北市交通量調查，部份

則為本研究調查；高速公路為82年高公局調查。

表2.8 南港地區公車行駛狀況分析表

方向	路線別	路 線	尖峰 班距 (分)	尖峰可 載客量 (人/時)	尖峰載 客現況 (人/時)	供需比 (V/C)
往 內 湖	28	撫遠街—八德路—南港路—向陽路—成功路—內湖路—大直	13.5	311	174	0.56
	53	饒河街—八德路—新明路—成功路—康寧路—東湖國小	每日 2班	70 (人/班)	24	0.34
	203	東湖—三重路—南港路—八德路—松江路—中山北路—士林	4.5	933	784	0.84
	240	台北車站—忠孝東路—向陽路—內湖	12.5	336	128	0.38
	281	台北車站—忠孝東路—南港路—三重路—東湖	13	323	207	0.64
	284	東湖路—成功路—向陽路—忠孝東路—基隆路—和平東路—景美	10	420	294	0.7
	合 計			2393	1611	0.67
往 研 究 院 路 、 舊 庄	205	萬華—台北車站—八德路—南港路—研究院路—中華工專	6.5	646	530	0.82
	212	中華路—台北車站—忠孝東路—南港路—研究院路—舊庄	7.5	560	459	0.82
	270	軍史館—貴陽街—仁愛路—逸仙路—忠孝東路—研究院路—四分里	10	420	277	0.66
	276	萬華—台北車站—八德路—南港路—研究院路—舊庄	8	525	315	0.6
	306 (272)	三重—南京西東路—南港路—研究院路—胡適公園	11.5	365	292	0.8
	小5	南港—南港路—研究院路—舊庄路—南深路—大坑	—	—	—	—
	小12	南港—南港路—研究院路—富德公墓	—	—	—	—
	合 計			2516	1873	0.74
往 汐 止 基 隆	51	撫遠街—八德路—南港路—三重路—康樂路—伯爵山莊	12.5	336	235	0.70
	311	中和—公館—新生南路—松江路—八德路(或南京東路)—南港路—汐止—五堵	12.5	336	195	0.58
	605	台北車站—忠孝東路—敦化北路—南京東路—南港路—汐止—五堵	8	525	399	0.76
	福和 板基 線	基隆—八堵—七堵—六堵—五堵—汐止—南港—中和—板橋	5	840	507	0.60
	合 計			3037	1336	0.44

資料來源：台北市政府交通局。

三、捷運系統藍線及棕線

捷運系統棕線自中山國中站向北以地下方式穿越松山機場，於大直附近升回地面，再沿內湖路、文德路、成功路、康寧路至南湖大橋處，跨越基隆河後，進入南港經貿園區內機廠預定地，其中經貿園區內設有B10、B11二站，預計87年底完成。

捷運系統藍線目前昆陽站以東已確定全部地下化，至昆陽站的部份預定86年12月底以後完成，另於本區內設有南港站（BL17）及經貿園區站（BL18）二站，原則上將配合南港經貿園區之進度，於全區開發完成前完成。至於東延汐止、基隆與否則尚未定案。

四、北部區域第二高速公路

目前北二高中和至新竹路段已於82年通車，中和至汐止段則預計於84年通車，距離本區最近的交流道分別為汐止系統交流道及新台5線交流道，依路網起迄特性，應以新台5線交流道為主要的聯絡點。目前本區與新台5交流道之連絡僅能依賴狹窄的南港路與舊台5線。

五、中山高速公路汐止五股段拓寬工程

為紓解現有中山高速公路於台北都會區路段的壅塞，計劃自汐止系統交流道至五股交流道間以高架方式雙向各拓寬二至三車道，除起迄點外不與現有中山高速公路相連通。沿線並設有堤頂、下塔悠、環河北路、蘆洲等交流道，並於東湖康寧路增設與中山高速公路原線連絡的交流道，此交流道亦將是本區與中山高速公路連絡的主要孔道，本計畫預計於86年底完成。

六、北宜高速公路

該路線起自南港經石碇、坪林而至頭城，全長約30公里，目前該路線已全面發包，預計89年可完成，屆時若能配合建設完成南港連絡道路，對增進本區與蘭陽地區之連絡便利，有相當助益。

2.4 南港經貿園區開發計畫說明

「南港經貿園區整體規劃」係源自經濟部國營會於民國79年5月4日呈報行政院核可之「台灣肥料股份有限公司南港廠設置第二世貿」由行政院指示推動設立之南港經貿園區，位於惠民街以東、南港路以北、基隆河以西、以南地區，其開發時程原則上將分為短、中、長三期。短期主要為政策推動之主體建築，包括軟體園區與第二世貿中心，預計民國86年完成。中期為配合主體建築之相關建設，包括會議中心、觀光旅館及商務住宅，預計於民國90年完成。長期則為商業性質較強之設施，包括辦公大樓、文化設施、商業娛樂中心，預計於民國99年完成。

第三章 重大建設對南港地區交通衝擊影響分析

本章係探討與南港地區有關之重大建設對該地區交通之衝擊影響，包括各相關交通建設與經貿園區對南港地區交通衝擊影響，及其間之比較分析。主要從南港地區交通服務水準的變化探求南港地區於未來短、中、長期之運輸能量供需情況。

基礎資料部份主要採用台北市政府捷運局之台北都會區尖峰旅次資料及相對應之路網作為研究之依據。捷運局原有資料將台北都會區區分成330個交通分區、其中包括5個界外分區，涵蓋範圍至宜蘭、基隆、桃園、中壢等地。規劃年期分別為民國90年及110年，路網部分則以台北都會區現況路網為主，並包括計畫興建之台北市快速道路系統及北二高等。為再針對南港區作更進一步細微之分析，捷運局原將南港分成8個交通分區，本研究根據南港境內之社經特性將南港區分為18個分區，並且將路網再予檢查修正。

本研究就短（86年）、中（90年）、長期（99年）路網，依各既定計畫之時程，將增加的路網部份分別說明如下：

一、短期（86年）路網

1. 完成北二高中和汐止段。
2. 完成中山高汐止—五股段高架拓寬。
3. 完成東湖交流道。
4. 完成南湖大橋拓寬。
5. 完成三重路拓寬、重陽路延伸段及經貿園區內50公尺計畫道路。
6. 民權東路打通至康寧路。

二、中期（90年）路網

1. 完成基河快速道路至南湖大橋部份。
2. 完成捷運藍線（至昆陽站）。
3. 完成內湖延伸線（至經貿園區）。

三、長期（99年）路網

1. 完成鐵路地下化東延南港工程。
2. 完成捷運藍線至經貿園區。
3. 完成北宜高速公路。

以下將針對有、無經貿園區開發之狀況，分析南港地區配合相關建設計畫，其未來短、中、長期各目標年之交通狀況。

3.1 短期（86年）交通衝擊影響分析

表3.1為民國86年在沒有經貿園區建設下之南港地區重要道路流量與服務水準狀況，比較表3.1與表2.7中可看出此時期於南港地區之交通瓶頸路段與現況並無太大的差異，惟中山高速公路拓寬後對東西向的道路，包括原中山高、舊台五線、南港路、忠孝東路等，有紓解部份車流的作用，故於未來兩、三年內，東西向總車流量雖然有成長（就上述各重要道路檢查其屏柵線總通過交通量較現況部份約增加20%左右），但大致而言前述幾條道路服務至少還能維持原有的水準，其中原中山高的改善程度又較其他道路明顯；倒是南北向的道路情況惡化一些，其中三重路因本身有拓寬，加上南湖大橋亦已拓寬，服務水準稍有改善，另研究院路則是屬惡化的情況。

本時期之經貿園區開發包括軟體園區與第二世貿中心，預計開發完成後將引進6,000名員工進入園區服務，且第二世貿中心完成後，於展覽期間將吸引25,000人／日之參觀人潮，加上南港地區尖峰時段之既有車潮，經交通量指派分析後，預測86年有經貿園區建設下之重要道路交通量與服務水準狀況詳如表3.2所示。

由表3.2中可發現經貿園區所衍生之交通量對於南港地區重要道路之服務水準多在E級以下；比較表3.1及表3.2，總體而言屬於更惡化的趨勢，其中又以愈近經貿園區者惡化程度愈高，如忠孝東路、南港路、舊台五線、三重路等服務水準多已達F級，特別是與汐止銜接處仍是一重大的

交通瓶頸。另外由於南港路、研究院路口平交道尚未改善，該處仍將是南港地區交通的最大瓶頸之一。

表3.1 民國86年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水 準	流量	V/C	服務水 準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3320	0.75	D	2418	0.55	C
2. 東湖-內湖	2839	0.65	C	2120	0.48	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2702	0.61	C	1541	0.35	A
重陽路						
1. 向陽路-三重路	915	0.46	B	379	0.19	A
2. 三重路-南港路	1164	0.58	C	424	0.21	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	1896	0.95	E	1430	0.72	D
2. 向陽路-三重路	1950	1.08	F	1118	0.62	C
3. 三重路-研究院路	1940	1.08	F	1183	0.66	C
4. 研究院路-新台五線	2908	1.62	F	2246	1.25	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	2550	1.06	F	2276	0.95	E
2. 向陽路-研究院路	2816	1.17	F	1693	0.71	D
北二高						
1. 新臺五線-木柵	3032	0.46	B	3073	0.47	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2459	1.02	F	2268	0.95	E
2. 安康路-50M道路	1993	0.77	D	2633	1.01	F
3. 50M道路-南港路	2614	1.31	F	1059	0.59	C
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2331	0.90	E	1896	0.73	D
2. 南港路-忠孝東路	1356	1.51	F	1257	1.40	E
3. 忠孝東路-舊庄路	1362	0.68	C	1042	0.69	C
民權東路七段	1814	0.82	D	939	0.43	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

表3.2 民國86年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水 準	流量	V/C	服務水 準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3692	0.84	D	2590	0.59	C
2. 東湖-內湖	2976	0.68	C	2228	0.51	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2904	0.66	C	1630	0.37	B
重陽路						
1. 向陽路-三重路	981	0.49	B	423	0.21	A
2. 三重路-南港路	1180	0.59	C	475	0.26	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	2070	1.04	F	1471	0.82	D
2. 向陽路-三重路	2186	1.21	F	1130	0.63	C
3. 三重路-研究院路	2160	1.20	F	1385	0.77	D
4. 研究院路-新台五線	2978	1.65	F	2434	1.35	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	3035	1.26	F	2380	1.08	F
2. 向陽路-研究院路	2841	1.18	F	1718	0.78	D
北二高						
1. 新臺五線-木柵	3043	0.46	B	3208	0.49	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2982	1.24	F	2219	1.01	F
2. 安康路-50M道路	2146	0.83	D	2582	1.29	F
3. 50M道路-南港路	2721	1.36	F	1045	0.70	C
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2580	0.99	E	2019	0.92	E
2. 南港路-忠孝東路	1482	1.65	F	1297	1.44	F
3. 忠孝東路-舊庄路	1374	0.69	C	1086	0.60	C
民權東路七段	1900	0.86	D	1009	0.46	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

3.2 中期（90年）交通衝擊影響分析

本期已完成之重大交通建設包括基河快速道路至南湖大橋工程、捷運藍線至昆陽站及內湖延伸線至經貿園區等，其中經貿園區於本期內之開發主要為配合主體建築之相關建設，包括會議中心、觀光旅館及商務住宅等，預計尖峰時段將衍生10,000 PCU 之車流量，加上南港地區當時尖峰時段既有之車流量，經交通量指派分析後，預測民國90年南港地區之交通狀況如表3.3及表3.4所示，分別表示無、有貿園區影響之當地重要道路的流量與服務水準狀況。

經屏柵線交通量檢查發現，整體而言，瓶頸路段與民國86年相似，服務水準略差，其中有經貿園區開發者，園區週邊道路惡化程度較嚴重。

3.3 長期（99年）交通衝擊影響分析

本期已完成之重大交通建設包括鐵路地下化東延南港工程、捷運藍線至經貿園區、北宜高速公路及台北市東側山區快速道路等，其中經貿園區於本期內則為開發商業性質較強之設施，包括辦公大樓、文化設施、商業娛樂中心等，預計於尖峰時段內將衍生13,000 PCU 之車流量，預測民國99年南港地區道路系統於無、有經貿園區開發之情況下，晨峰交通量及服務水準分別如表3.5及表3.6所示。整體而言，瓶頸路段仍與前述年期相似，V/C值稍高，服務水準稍差。

綜合前述的說明分析，對於南港地區各年期有、無經貿園區開發之交通狀況歸納如下：

1. 南港地區主要的瓶頸如忠孝東路、南港路、舊台五線、三重路等服務水準不論年期多已達F級，特別是與汐止銜接處，受限於路廊地形仍是一重大的交通瓶頸。另外南港路、研究院路口平交道亦是南港地區交通的最大瓶頸之一，惟其於縱貫線鐵路地下化後，可獲得大幅度的改善。

2. 未來不管有、無經貿園區之開發，在既定重大交通建設陸續完成的情況下，南港地區之交通狀況雖無法獲得大幅度改善，但惡化速度尚稱緩和；其中於民國86年若無經貿園區開發，則可維持現有服務水準，不致惡化。
3. 未來不論任何年期，若加入經貿園區開發部份，則發現總體而言南港地區之交通狀況均較該年期現況略惡化，其中又以愈近經貿園區交通惡化程度愈高，特別是南港路。

表3.3 民國90年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3537	0.80	D	3936	0.89	E
2. 東湖-內湖	2762	0.63	C	2208	0.50	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2570	0.58	C	1604	0.36	B
基河快速道路						
1. 麥帥公路-南湖大橋	2602	0.87	E	1527	0.51	C
重陽路						
1. 向陽路-三重路	1146	0.72	D	527	0.33	A
2. 三重路-南港路	1278	0.71	D	510	0.28	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	2039	1.13	F	1464	0.81	D
2. 向陽路-三重路	2055	1.14	F	1163	0.65	C
3. 三重路-研究院路	2053	1.14	F	1202	0.67	C
4. 研究院路-新台五線	3060	1.70	F	2381	1.32	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	2643	1.20	F	2292	0.96	E
2. 向陽路-研究院路	2845	1.19	F	1710	0.71	D
北二高						
1. 新臺五線-木柵	3186	0.53	B	3079	0.51	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2610	1.09	F	2660	1.11	F
2. 安康路-50M道路	2367	0.91	E	2659	1.02	F
3. 50M道路-南港路	2696	1.50	F	1337	0.74	D
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2835	1.09	F	2106	0.81	D
2. 南港路-忠孝東路	1837	1.59	F	1528	1.70	F
3. 忠孝東路-舊庄路	2122	1.06	F	1592	0.80	D
民權東路七段	1959	0.89	E	1010	0.46	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

表3.4 民國90年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3936	0.89	E	2660	0.60	C
2. 東湖-內湖	2956	0.67	C	2210	0.50	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2908	0.66	C	1662	0.38	B
基河快速道路						
1. 麥帥公路-南湖大橋	2604	0.87	E	1544	0.51	C
重陽路						
1. 向陽路-三重路	1164	0.73	D	539	0.34	A
2. 三重路-南港路	1334	0.74	D	537	0.30	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	2234	1.12	F	1646	0.82	E
2. 向陽路-三重路	2318	1.29	F	1219	0.68	C
3. 三重路-研究院路	2154	1.20	F	1427	0.79	D
4. 研究院路-新台五線	3098	1.72	F	2444	1.36	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	3031	1.38	F	2430	1.01	F
2. 向陽路-研究院路	2899	1.21	F	1725	0.72	D
北二高						
1. 新臺五線-木柵	3216	0.54	C	3237	0.54	C
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2989	1.25	F	2320	0.97	E
2. 安康路-50M道路	2333	0.90	E	2633	1.01	F
3. 50M道路-南港路	2773	1.54	F	1101	0.61	C
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2924	1.12	F	2218	0.85	D
2. 南港路-忠孝東路	1912	2.12	F	1664	1.85	F
3. 忠孝東路-舊庄路	2206	1.10	F	1610	0.81	D
民權東路七段	1934	0.88	E	1021	0.46	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

表3.5 民國99年南港地區重要道路流量與服務水準（無經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3624	0.82	D	2634	0.60	C
2. 東湖-內湖	3098	0.70	C	2540	0.58	C
中山高拓寬 汐止系統-堤頂	2738	0.62	C	1702	0.39	B
基河快速道路						
1. 麥帥公路-南湖大橋	2456	0.82	E	1265	0.42	B
重陽路						
1. 向陽路-三重路	1123	0.56	C	635	0.32	A
2. 三重路-南港路	1389	0.69	C	542	0.27	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	2246	1.12	F	1567	0.78	D
2. 向陽路-三重路	2287	1.27	F	1287	0.72	D
3. 三重路-研究院路	2345	1.30	F	1398	0.78	D
4. 研究院路-基河快	3105	1.73	F	2413	1.34	F
5. 基河快-新台五線	3241	1.35	F	2756	1.15	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	2894	1.21	F	2415	1.01	F
2. 向陽路-研究院路	2956	1.23	F	1767	0.74	D
北二高						
1. 新臺五線-南港系統	3342	0.51	B	3157	0.48	B
2. 南港系統-木柵	2975	0.45	B	3312	0.50	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2842	1.18	F	2712	1.13	F
2. 安康路-50M道路	2356	0.91	E	2745	1.06	F
3. 50M道路-南港路	2795	1.55	F	1467	0.82	D
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2985	1.15	F	2215	0.85	D
2. 南港路-忠孝東路	2231	1.12	F	1680	0.81	D
3. 忠孝東路-舊庄路	2248	1.12	F	1275	0.64	C
北宜高速公路(南港系統交流)	3269	0.82	D	2245	0.56	C
民權東路七段	2018	0.92	E	1123	0.51	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

表3.6 民國99年南港地區重要道路流量與服務水準（有經貿園區）

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1.汐止系統-東湖	4045	0.92	E	2745	0.62	C
2.東湖-內湖	3237	0.74	D	2574	0.59	C
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	3189	0.72	D	1895	0.43	B
基河快速道路						
1.麥帥公路-南湖大橋	2436	0.81	D	1477	0.49	B
重陽路						
1.向陽路-三重路	1324	0.66	C	643	0.32	A
2.三重路-南港路	1456	0.73	D	632	0.32	A
南港路、舊臺五線						
1.玉成街-向陽路	2208	1.10	F	1689	0.84	D
2.向陽路-三重路	2468	1.37	F	1358	0.75	D
3.三重路-研究院路	2245	1.25	F	1536	0.85	D
4.研究院路-基河快	3185	1.77	F	2578	1.43	F
5.基河快-新台五線	3324	1.39	F	2845	1.19	F
忠孝東路						
1.玉成街-向陽路	3105	1.29	F	2544	1.06	F
2.向陽路-研究院路	2975	1.24	F	1824	0.76	D
北二高						
1.新臺五線-南港系統	3356	0.51	B	3415	0.52	B
2.南港系統-木柵	3297	0.50	B	2945	0.45	B
康寧路、三重路						
1.東湖路-安康路	3241	1.35	F	2432	1.01	F
2.安康路-50M道路	2467	0.95	E	2756	1.06	F
3.50M道路-南港路	2847	1.58	F	1154	0.64	C
50M道路、研究院路						
1.三重路-南港路	3014	1.16	F	2306	0.89	E
2.南港路-忠孝東路	2441	1.22	F	1723	0.86	D
3.忠孝東路-舊庄路	2375	1.19	F	1308	0.65	C
北宜高速公路(南港系統交流)	3315	0.83	D	2321	0.58	C
民權東路七段	2118	0.96	E	1221	0.56	C

註：1.流量單位為PCU/HR。

2.服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

第四章 南港地區交通系統改善計畫研擬

經由前述各時期交通狀況分析，發現南港地區的瓶頸主要在南港路、忠孝東路、研究院路等，因此本章在有經貿園區開發的情境下，依據各年期所需之交通系統改善迫切性及每一改善計畫施工工期之長短，分別研擬了短、中、長三個時期之交通系統改善計畫，而後藉本研究所構建之交通系統改善計畫評估指標，分別針對每一年期之各項替選方案進行評估，最後依評估結果排定各年期各改善計畫實施之優先順序，並研提本地區短、中、長期交通系統改善計畫。

4.1 各年期交通系統改善計畫說明

依據各年期所需之交通系統改善迫切性及每一改善計畫施工工期之長短等因素考量，本研究研擬本區短、中、長各時期交通改善計畫，其內容分別說明如下：

◎短期（86年）交通系統改善計畫內容說明

短期基礎路網所包括之各項既定建設計畫已於第三章說明，主要包括完成北二高中和汐止段、中山高汐止一五股段高架拓寬、東湖交流道、南湖大橋拓寬、三重路拓寬、重陽路延伸段、經貿園區內50公尺計劃道路及民權東路打通至康寧路等。另針對瓶頸路段，就施工時間長短與經費預算多寡等因素考量後，研擬下列兩項交通改善計畫（彙整如表4.1所示）：

1. 南港地區標誌、標線、號誌、停車、公車系統、瓶頸路口改善計畫（以下簡稱交通系統管理改善計畫）：

主要內容包括進行南港地區道路標誌、標線設置地點、號誌時制設計、停車場設置地點與數量、路邊停車管制、公車營運路線等問題之檢討與修正規劃，並配合各項交通管理規劃措施之確實要求與執行，俾改善本地區之整體交通。

其中，公車營運路線調整部份，可參考台北市政府都市發展局委託辦理之「南港經貿園區整體規劃交通系統規劃」中，為因應經貿園區開發，所進行之公車路線改善方案如附錄所示。

而在道路標誌、標線設置、號誌最適化、停車需求及禁止路邊停車管制與加強拖吊之路段部份，建議以本地區道路交通壅塞最為嚴重之瓶頸路段，如南港路全線（尤其是向陽路—研究院路段）、忠孝東路（向陽路—研究院路段）與研究院路（南港路—忠孝東路段）等路段，作為研究規劃及嚴格交通執法之重點地區，並於85年度前完成相關規劃。

本計畫對路網道路交通之影響在於提升部份路段之容量，及吸引民眾搭乘大眾運輸系統，降低私人運具旅次兩部份。

2. 自忠孝東路穿越高峰百貨後方山區，沿四分溪接研究院路之連絡道計畫（以下簡稱四分溪連絡道計畫）：

闢建自忠孝東路穿越高峰百貨後方山區，沿四分溪接研究院路之連絡道，以紓解部份忠孝東路與研究院路瓶頸交通量。

表 4.1 南港地區短期交通系統改善計畫

建設項目	承辦單位
進行南港地區道路標誌、號誌、停車、公車系統及瓶頸路口改善計畫之研究，並加以執行	台北市政府
闢建自忠孝東路穿越高峰百貨公司後方山區，沿四分溪接研究院路之連絡道	台北市政府

◎中期（90年）交通系統改善計畫內容說明

本期主要既定計畫為完成基河快速道路至南湖大橋路段、捷運藍線（至昆陽站）及內湖延伸線（至經貿園區）、北宜高速公路等項建設計畫。另研擬下列四項交通改善計畫（如表4.2所示）：

1. 基隆河快速道路延伸接北二高南港連絡道計畫（以下簡稱基河快接南港連絡道計畫）：

初步擬定路線係起於大坑溪口，跨越台北縣市界南港路、台五線、南向銜接北二高、北宜高速公路，長約1.45公里。本計畫工程費概估為15.3億元~16.3億元。

2.基隆河快速道路延伸接北二高新台五線交流道計畫（以下簡稱基河快接新台五線交流道計畫）：

初步擬定路線係起於大坑溪口，跨越基隆河，再循台五線銜接北二高新台五線交流道，長約1.65公里。本計畫工程費概估為14.8億元~17.5億元。

3.捷運系統內湖線延伸至研究院路計畫：

初步擬定路線方案係沿研究院路一段、二段、三段直至凌雲五村止，全線約2.4公里。車站部份則擬於中研院及凌雲五村附近各設一站。本計畫建造成本初步估計約為40億元（不含機廠及土地成本）。

4.自汐止中興路沿中山高南側開闢道路銜接台北新安康路計畫（以下簡稱沿中山高南側之銜接道路計畫）：

自汐止中興路沿中山高南側開闢道路銜接台北新安康路。以提供汐止進入台北市區之另一通勤路線，並藉以分散中山高或大同路、南港路之車流量。

表 4.2 南港地區中期交通系統改善計畫

建設項目	承辦單位
完成基河快速道路南湖大橋以東銜接新台五線交流道工程	台北市政府及相關省府單位
完成基河快速道路南湖大橋以東銜接南港系統交流道工程	台北市政府及相關省府單位
完成捷運系統內湖線延伸至研究院路	台北市政府
自汐止中興路沿中山高南側開闢道路銜接台北新安康路	台北市政府及台北縣政府

◎長期（99年）交通系統計畫內容說明

本期完成之既定建設計畫包括鐵路地下化東延南港工程、捷運藍線至經貿園區等項。另本研究研擬下列四項交通改善計畫（如表4.3所示）：

1.汐止高壓輸電線下計畫道路計畫（以下簡稱道11計畫）：

配合中興路與新安康路連接道路計畫，闢建北起康寧路，南至大同路之計畫道路。

2.新台五線延伸接中山高南側道路計畫：

配合中興路與新安康路連接道路計畫，將新台五線自大同路口向北延伸，銜接該連接道路，以增進地區路網輸運功能。

3. 安康路道路服務等級提昇計畫：

配合中興路與新安康路連接道路計畫，將安康路全線自內溝溪至向陽路路段提昇道路等級，以增加道路容量。

4. 東側山區快速道路計畫：

初步規劃路線自辛亥路三段157巷以東、北二高台北連絡道終點起，經辛亥隧道前左轉進入山區，蜿蜒北上，並跨越捷運系統中運量、臥龍街、信義路150巷、忠孝東路六、七段、捷運系統南港線、縱貫鐵路北基段及南港路圓環與成功橋相銜接；南連福和橋、水源快速道路及其向南延伸道路，北接台五線及中山高速公路。

路線全長約8.5公里，其中高架段總長4294公尺，隧道段總長5620公尺，平面段總長7086公尺（以上路段長均是雙向合計），路寬在24~56公尺間。

表 4.3 南港地區長期交通系統改善計畫

建設項目	承辦單位
闢建汐止高壓輸電線下計畫道路(道11)	台北縣政府
闢建新台五線延伸銜接中山高南側道路	台灣省政府
提昇安康路道路等級	台北市政府
東部山區快速道路	台北市政府

4.2 交通系統改善計畫評估指標之建立

本研究係以旅行時間評估指標為主要之評估指標。因該指標可以反應出不同年期、各替選方案間，南港地區用路者因道路的服務水準不同所花費總旅行時間與基礎方案的比值，經此有或無之方案績效比較，評估出方案優劣順序，以為興建前後順序之參考。

◎旅行時間評估指標 (L)

$$L_{ni} = \frac{(T_{Bi} - T_{ni})}{T_{Bi}} \quad (1)$$

$$T_{ni} = \sum_{j=1}^{340} \sum_{z=1}^{19} t_{jz(i)} + \sum_{z=1}^{19} \sum_{j=1}^{340} t_{zj(o)} \quad (2)$$

T_{ni} ：為第i年、第n方案臺北都會區內各分區進出南港地區總旅次之旅行時間總和。

T_{Bi} ：為第i年、基礎方案（有經貿園區、無其他之改善計畫方案）臺北都會區內各分區進出南港地區總旅次之旅行時間總和。

$t_{jz(i)}, t_{zj(o)}$ ：為臺北都會區內各分區進出南港地區，區到區之旅行時間。

本指標主要是以各年期各替選方案與各年期基礎方案間，針對臺北都會區各分區進出南港地區（全臺北都會區總分區劃為340分區，南港分區為52、53、98、99、194、233、290、292、331-340等18個分區）總旅次之旅行時間總和差之比值為之，藉以評估各替選方案間之優劣。當L值愈小時，代表該替選方案之總旅行時間相對基礎方案愈小，即代表該替選方案愈差，因為基礎方案係在有經貿園區開發所帶來之交通衝擊，且除已核定建設計畫外無任何新研擬建設計畫之情境方案，因此其交通狀況應為最差者使然。反之，若L值愈大時，即代表該替選方案愈佳。然若交通建設資源不受限制而得以完成所有的研擬建設計畫時，則本區之交通自當獲致較佳之改善結果，亦可有效縮短用路者旅行時間；惟當考量整體交通運輸資源分配，或建設計畫間功能有所重疊時，本研究將依旅行時間評估指標之評估結果，排定各年期各改善計畫實施之優先順序。

4.3各年期之交通系統改善計畫研擬

4.3.1短期（86年）交通系統改善計畫研擬

◎短期交通系統改善方案

配合前述短期之二項改善計畫及零方案，組合成本地區短期（86年）交通系統改善替選方案，茲分列如下：

方案1：無其他之改善計畫（零方案）。

方案2：交通系統管理改善計畫。

方案3：四分溪連絡道計畫。

方案4：交通系統管理改善計畫與四分溪連絡道計畫（全方案）。

◎短期交通系統改善方案評估

依據前4.2小節旅行時間評估指標（式（1））之計算，南港地區短期交通系統替選方案旅行時間評估指標如表4.4所示。由表知，民國86年實施方案1時，台北都會區進出南港地區晨峰總旅行時間約為16.8萬人旅次分鐘；實施方案4時，每日晨峰時段將可節省總旅行時間1.9萬分鐘，旅行時間評估指標值為11.38%；實施方案2時，其效益值為每日晨峰時段可節省1.5萬分鐘，旅行時間評估指標值為8.61%；實施方案3時，其效益約為實施方案2時之40%。故短期交通系統改善方案優先順序依次為方案4、方案2、方案3、方案1。

表 4.4南港地區短期交通系統替選方案旅行時間評估指標值

方 案	(1) (人旅次分鐘)	(2) (1)-B (人旅次分鐘)	(3) $\frac{[(1)-B]}{B}$ (%)
1.短期零方案	168,496	0	0.00%
2.交通改善方案	153,996	14,500	8.61%
3.四分溪建設案	162,958	5,538	3.29%
4.短期全方案	149,324	19,172	11.38%

備註：方案詳細內容請見4.1節。

◎短期交通系統改善計畫之建議

在短期民國86年時，因考量經貿園區開發將為南港地區帶來之交通衝擊，故除現有道路建設外，仍亟需有較佳之交通系統建設，而本研究短期所研擬的交通系統管理及四分溪連絡道建設計畫，就旅行時間評估指標而言，其改善南港地區交通之績效均高，故值得推動與執行。其經改善後之重要道路服務水準如表4.5所示。短期交通系統改善計畫（含已核定計畫）之示意圖，如圖4.1所示。

表4.5 民國86年南港地區建議路網重要道路流量與服務水準

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3434	0.78	D	2372	0.54	C
2. 東湖-內湖	2768	0.63	C	2040	0.46	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2701	0.61	C	1516	0.34	A
基河快速道路						
1. 麥帥公路-南湖大橋						
重陽路						
1. 向陽路-三重路	913	0.46	B	387	0.19	A
2. 三重路-南港路	1098	0.55	C	435	0.22	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	1926	0.96	E	1347	0.67	C
2. 向陽路-三重路	2033	1.13	F	1034	0.57	C
3. 三重路-研究院路	2010	1.12	F	1268	0.70	C
4. 研究院路-新台五線	2770	1.54	F	2228	1.24	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	2823	1.18	F	2179	0.91	E
2. 向陽路-研究院路	1713	0.71	D	658	0.27	A
北二高						
1. 新臺五線-木柵	2830	0.43	B	2937	0.45	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2774	1.16	F	2031	0.85	D
2. 安康路-50M道路	1996	0.77	D	2364	0.91	E
3. 50M道路-南港路	2532	1.27	F	957	0.53	B
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2400	0.92	E	1948	0.71	D
2. 南港路-忠孝東路	1751	1.95	F	867	0.96	E
3. 忠孝東路-舊庄路	1278	0.64	C	490	0.25	A
民權東路七段	1767	0.80	D	924	0.42	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

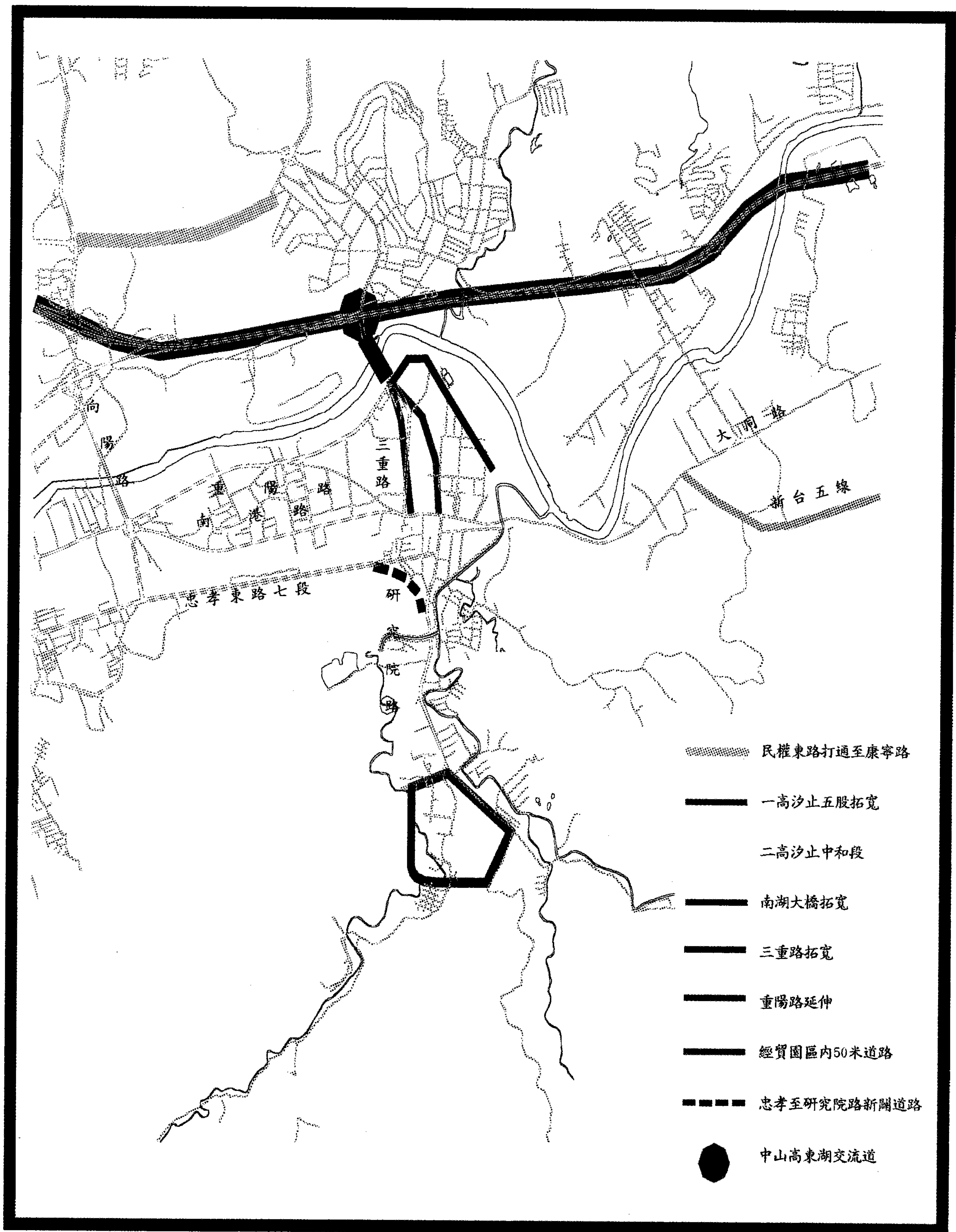


圖4.1 南港地區短期交通改善計畫示意圖

4.3.2 中期（90年）交通系統改善計畫研擬

◎中期交通系統改善方案

配合前述中期之四項改善計畫及零方案，分別組合成本地區中期（90年）交通系統改善替選方案，茲分列如下：

方案1：無研擬之建設計畫（零方案）。

方案2：基河快接南港連絡道計畫。

方案3：基河快接新台五線交流道計畫。

方案4：捷運系統內湖線延伸至研究院路計畫。

方案5：沿中山南側之銜接道路計畫。

方案6：上述四項建設計畫。（全方案）

◎中期交通系統改善方案評估

南港地區中期交通系統替選方案旅行時間評估指標如表4.6所示。由表知，民國90年實施零方案時，台北都會區進出南港地區晨峰總旅行時間約為19.3萬人旅次分鐘，較民國86年增加17.7%；若實施方案6時，每日晨峰時段將可減少總旅行時間1.8萬人旅次分鐘，而成為17.6萬人旅次分鐘，旅行時間評估指標值為9.19%；實施方案2時，其效益值為每日晨峰時段可節省1.2萬分鐘，旅行時間評估指標值為6.26%；實施方案5時，其效益值約為實施方案2之20%。故中期交通系統改善方案優先順序依次為方案6、方案2、方案3、方案4、方案5、方案1。

表 4.6 南港地區中期替選方案旅行時間評估指標值

方 案	(1) (人旅次分鐘)	(2) (1) - B (人旅次分鐘)	(3) [(1) - B] B (%)
1. 中期零方案	193,333	0	0.00%
2. 基河快南伸	181,224	12,109	6.26%
3. 基河快東延	189,215	4,118	2.13%
4. MRT內湖線南延	190,382	2,951	1.53%
5. 中山高南側道路	190,877	2,456	1.27%
6. 中期全方案	175,566	17,767	9.19%

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

◎中期（90年）交通系統改善計畫之建議

在中期民國90年時，若交通建設資源不受限制，則本研究建議中期之建設計畫，包括基河快接南港連絡道、基河快接新台五線交流道、及捷運系統內湖線延伸至研究院路、中山高南側道路計畫等四項計畫均予執行。然有關工程可行性、施工交通衝擊、用地拆遷補償及工程財務、益本比等問題仍需作進一步考量，其改善後之重要道路服務水準如表4.7所示。至交通系統改善計畫（含已核定計畫）示意圖，則如圖4.2所示。

惟當考量整體交通運輸資源分配及實施效益時，因捷運系統內湖線延伸至研究院路計畫之晨峰需求預測運量尚不足2,000人，而其所需之運量由公車之剩餘容量承運，當可充份滿足（現況年之公車路線容量為每日晨峰6,000旅次，民國90年本地區每日晨峰大眾運輸旅次運量為3,700旅次）。因此就運量而言，捷運系統內湖線延伸至研究院路計畫可延至民國110年以後再行考慮（民國110年本地區每日晨峰大眾運輸旅次運量方為5,700旅次）。而基河快接新台五線交流道計畫，由於在本期之效益不甚顯著，因此將其納入長期改善計畫中再予評估。故本研究建議僅執行基河快接南港連絡道建設計畫，其改善後之重要道路服務水準如表4.8所示。至交通系統改善計畫（含已核定計畫）示意圖，則如圖4.3所示。

表4.7 民國90年南港地區建議路網A重要道路流量與服務水準

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1.汐止系統-東湖	3538	0.80	D	2375	0.54	C
2.東湖-內湖	2657	0.60	C	1974	0.45	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2614	0.59	C	1494	0.34	A
基河快速道路						
1.麥帥公路-南湖大橋	2340	0.78	D	1388	0.46	B
2.南湖大橋-大同路	2109	0.70	C	1822	0.61	C
3.大同路-新台五線	1220	0.41	B	600	0.20	A
重陽路						
1.向陽路-三重路	1046	0.52	B	481	0.24	A
2.三重路-南港路	1199	0.60	C	480	0.24	A
南港路、舊臺五線						
1.玉成街-向陽路	1876	0.94	E	1411	0.71	C
2.向陽路-三重路	2083	1.16	F	1088	0.60	C
3.三重路-研究院路	1936	1.08	F	1274	0.71	C
4.研究院路-新台五線	2784	1.55	F	2182	1.21	F
忠孝東路						
1.玉成街-向陽路	2724	1.14	F	2170	0.90	E
2.向陽路-研究院路	1706	0.71	D	647	0.27	A
北二高						
1.新臺五線-木柵	2891	0.44	B	2890	0.44	B
康寧路、三重路						
1.東湖路-安康路	2686	1.12	F	2072	0.86	D
2.安康路-50M道路	2097	0.81	D	2350	0.90	E
3.50M道路-南港路	2493	1.38	F	983	0.55	C
50M道路、研究院路						
1.三重路-南港路	2408	0.93	E	1918	0.74	D
2.南港路-忠孝東路	2158	2.40	F	910	1.01	F
3.忠孝東路-舊庄路	1624	0.81	D	545	0.27	A
民權東路七段	1738	0.79	D	911	0.41	B

註：1.流量單位為PCU/HR。

2.服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

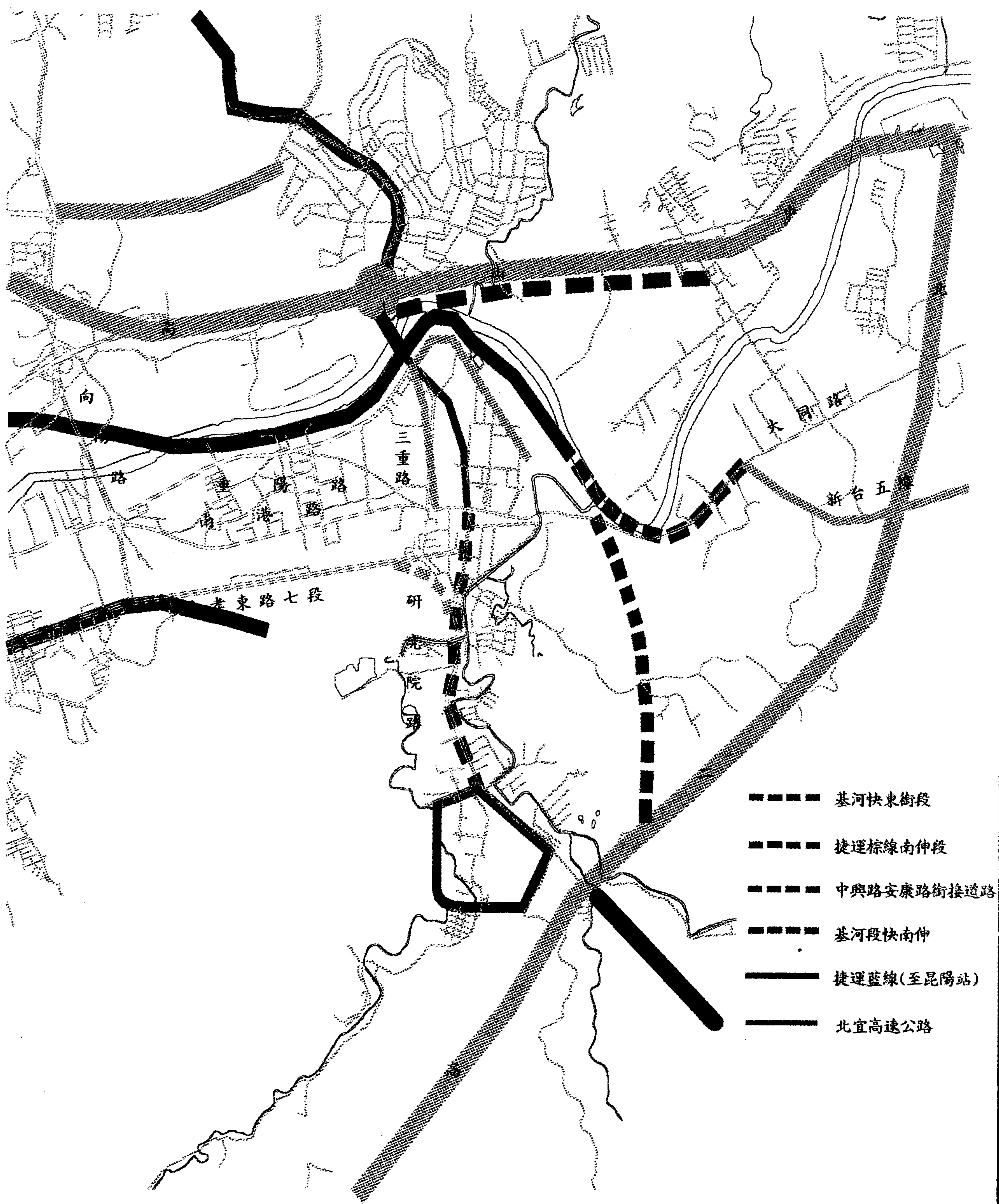


圖4.2 南港地區中期交通改善計畫示意圖(一)

表4.8 民國90年南港地區建議路網B重要道路流量與服務水準

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1. 汐止系統-東湖	3449	0.78	D	2280	0.52	C
2. 東湖-內湖	2590	0.59	C	1895	0.43	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2549	0.58	C	1457	0.33	A
基河快速道路						
1. 麥帥公路-南湖大橋	2282	0.76	D	1354	0.45	B
2. 南湖大橋-大同路	2098	0.70	C	1779	0.60	C
3. 大同路-新台五線	1156	0.39	B	569	0.19	A
重陽路						
1. 向陽路-三重路	1020	0.51	B	462	0.23	A
2. 三重路-南港路	1169	0.58	C	461	0.23	A
南港路、舊臺五線						
1. 玉成街-向陽路	1829	0.91	E	1355	0.68	C
2. 向陽路-三重路	2031	1.13	F	1045	0.58	C
3. 三重路-研究院路	1888	1.05	F	1223	0.68	C
4. 研究院路-新台五線	2715	1.51	F	2094	1.16	F
忠孝東路						
1. 玉成街-向陽路	2656	1.11	F	2083	0.87	E
2. 向陽路-研究院路	1663	0.69	C	621	0.26	A
北二高						
1. 新臺五線-木柵	2819	0.43	B	2775	0.42	B
康寧路、三重路						
1. 東湖路-安康路	2619	1.09	F	1989	0.83	D
2. 安康路-50M道路	2045	0.79	D	2256	0.87	D
3. 50M道路-南港路	2430	1.35	F	943	0.52	B
50M道路、研究院路						
1. 三重路-南港路	2347	0.90	E	1841	0.71	C
2. 南港路-忠孝東路	2105	2.34	F	873	0.97	E
3. 忠孝東路-舊庄路	1583	0.79	D	523	0.26	A
民權東路七段	1695	0.77	D	875	0.40	B

註：1. 流量單位為PCU/HR。

2. 服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

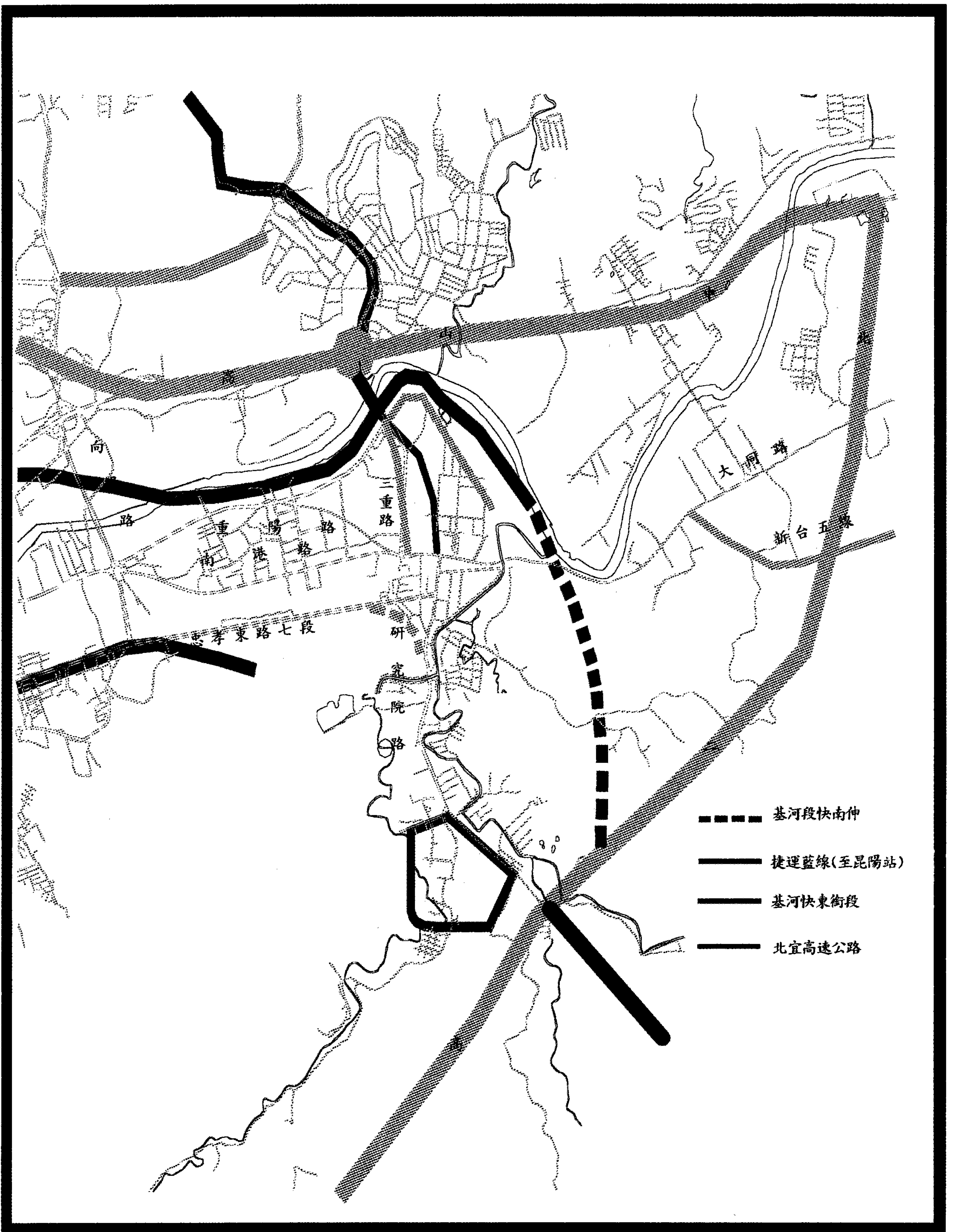


圖4.3 南港地區中期交通改善計畫示意圖(二)

4.3.3長期（99年）交通系統改善計畫研擬

◎長期交通系統改善方案

配合本研究建議由中期納入長期改善計畫之基河快接新台五線交流道計畫、及前述長期之四項改善計畫^[4]，與零方案、全方案，分別組成本地區長期（99年）交通系統改善替選方案，茲分列如下：

方案1：無其他之改善計畫。

方案2：基河快接新台五線交流道計畫。

方案3：道11計畫。

方案4：新台五線延伸接中山高南側道路計畫。

方案5：安康路道路等級提昇計畫。

方案6：東側山區快速道路計畫。

方案7：上述五項建設計畫。

◎長期（99年）交通系統改善計畫之評估

南港地區長期交通系統替選方案旅行時間評估指標如表4.9所示。由表知，民國99年實施方案1時，台北都會區進出南港地區晨峰總旅行時間約為24萬人旅次分鐘，較民國90年成長了22%；若實施方案7時，每日晨峰時段將可減少總旅行時間1.4萬人旅次分鐘，旅行時間評估指標值為5.97%；若實施方案6時，每日晨峰時段將可減少總旅行時間1.0萬人旅次分鐘，旅行時間評估指標值為4.22%；若實施方案3時，其效益值約為實施方案6之5%。故中期交通系統改善方案優先順序依次為方案7、方案6、方案2、方案5、方案4、方案3、方案1。

[4]：因本年期新台五線延伸接中山高南側道路計畫、安康路道路等級提昇計畫等二案與中期之中山高南側道路計畫有關，故當本年期進行此二案之評估時需將中山高南側道路計畫同時考慮。

表 4.9南港地區長期替選方案旅行時間評估指標值

方 案	(1) (人旅次分鐘)	(2) (1)-B (人旅次分鐘)	(3) [(1)-B] B (%)
1.長期零方案	246,894	0	0.00%
2.基河快東銜案	244,148	2,746	1.11%
3.道11計畫案	246,340	554	0.22%
4.臺五線延伸案	246,018	876	0.35%
5.安康路提昇案	244,217	2,677	1.08%
6.東側山快案	236,469	10,425	4.22%
7.長期全方案	232,166	14,728	5.97%

註：1.流量單位為PCU/HR。

2.服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

◎長期（99年）交通系統改善計畫之建議

在長期民國99年時，若交通建設資源不受限制，則本研究建議長期之建設計畫，包括東側山區快速道路、基河快銜接新台五線交流道、新台五線延伸接中山高南側道路、安康路道路等級提昇等四項計畫均予執行，然有關工程可行性、施工交通衝擊、用地拆遷補償及工程財務、益本比等問題仍需作進一步考量，其改善後之重要道路服務水準如表4.10所示。至交通系統改善計畫（含已核定計畫）示意圖，則如圖4.4所示。

惟當考量整體交通運輸資源分配及實施效益時，依據旅行時間評估指標研判，本研究建議僅執行東側山區快速道路建設計畫，其改善後之重要道路服務水準如表4.11所示。至交通系統改善計畫（含已核定計畫）示意圖，則如圖4.5所示。

表4.10民國99年南港地區建議路網A重要道路流量與服務水準

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1.汐止系統-東湖	3541	0.80	D	2571	0.58	C
2.東湖-內湖	2780	0.63	C	2243	0.51	C
中山高拓寬 汐止系統-堤頂	2693	0.61	C	1587	0.36	B
基河快速道路						
1.麥帥公路-南湖大橋	2660	0.89	E	1648	0.55	B
2.南湖大橋-大同路	2387	0.75	D	2108	0.64	C
3.大同路-新台五線	1438	0.48	B	678	0.21	A
重陽路						
1.向陽路-三望路	1097	0.55	C	620	0.31	A
2.三重路-南港路	1357	0.68	C	529	0.26	A
南港路、舊臺五線						
1.玉成街-向陽路	2194	1.10	F	1529	0.76	D
2.向陽路-三重路	2234	1.24	F	1256	0.70	C
3.三重路-研究院路	2291	1.27	F	1364	0.76	D
4.研究院路-新台五線	3034	1.69	F	2355	1.31	F
忠孝東路						
1.玉成街-向陽路	2827	1.18	F	2357	0.98	E
2.向陽路-研究院路	1911	0.80	F	749	0.31	A
北二高						
1.新臺五線-南港系統	3265	0.49	C	3081	0.47	B
2.南港系統-木柵	2907	0.44	B	3232	0.49	B
康寧路、三重路						
1.東湖路-安康路	2777	1.16	F	2647	1.10	F
2.安康路-50M道路	2302	0.89	E	2679	1.03	F
3.50M道路-南港路	2731	1.52	F	1432	0.80	D
50M道路、研究院路						
1.三重路-南港路	2704	1.04	F	1996	0.77	D
2.南港路-忠孝東路	2180	1.09	F	1183	0.59	C
3.忠孝東路-舊庄路	1696	0.85	D	1100	0.55	C
民權東路七段	1972	0.90	E	1096	0.50	B
東側山快	4238	1.51	F	3856	1.38	F

註：1.流量單位為PCU/HR。

2.服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

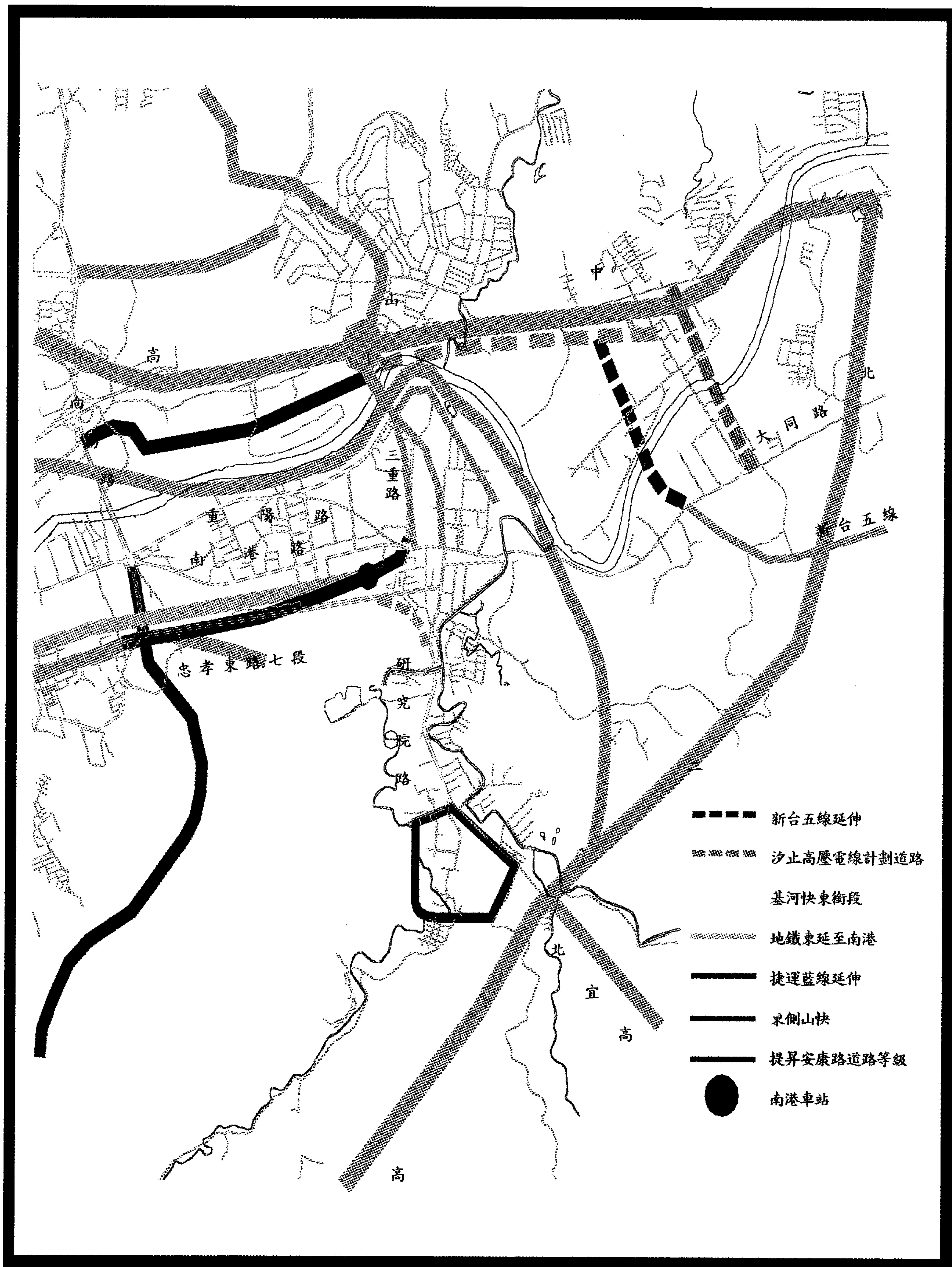


圖4.4 南港地區長期交通改善計畫示意圖(一)

表4.11 民國99年南港地區建議路網B重要道路流量與服務水準

路 段	進城方向			出城方向		
	流量	V/C	服務水準	流量	V/C	服務水準
中山高速公路						
1.汐止系統-東湖	3534	0.80	D	2196	0.50	C
2.東湖-內湖	2649	0.60	C	1857	0.42	B
中山高拓寬						
汐止系統-堤頂	2660	0.60	C	1534	0.35	A
基河快速道路						
1.麥帥公路-南湖大橋	2362	0.79	D	1533	0.51	C
2.南湖大橋-大同路	2292	0.76	E	1980	0.66	C
3.大同路-新台五線	1326	0.44	B	652	0.22	A
重陽路						
1.向陽路-三重路	1157	0.58	C	514	0.26	A
2.三重路-南港路	1272	0.64	C	506	0.25	A
南港路、舊臺五線						
1.玉成街-向陽路	1929	0.96	E	1351	0.68	C
2.向陽路-三重路	2156	1.20	F	1086	0.60	C
3.三重路-研究院路	1961	1.09	F	1229	0.68	C
4.研究院路-新台五線	2783	1.55	F	2062	1.15	F
5.基河快-新台五線	2904	1.21	F	2276	0.95	E
忠孝東路						
1.玉成街-向陽路	2713	1.13	F	2035	0.85	D
2.向陽路-研究院路	1713	0.72	D	676	0.28	A
北二高						
1.新臺五線-南港系統	2932	0.44	B	2732	0.41	B
2.南港系統-木柵	2881	0.44	B	2356	0.36	B
康寧路、三重路						
1.東湖路-安康路	2832	1.18	F	1946	0.81	D
2.安康路-50M道路	2155	0.83	D	2205	0.85	D
3.50M道路-南港路	2487	1.38	F	923	0.51	B
50M道路、研究院路						
1.三重路-南港路	2486	0.96	E	1822	0.70	C
2.南港路-忠孝東路	2133	1.07	F	907	0.45	E
3.忠孝東路-舊庄路	1642	0.82	D	572	0.29	A
民權東路七段	1767	0.80	D	924	0.42	B
東側山快	3951	1.41	F	3612	1.29	F

註：1.流量單位為PCU/HR。

2.服務水準依據「台灣地區公路容量手冊」所列標準。

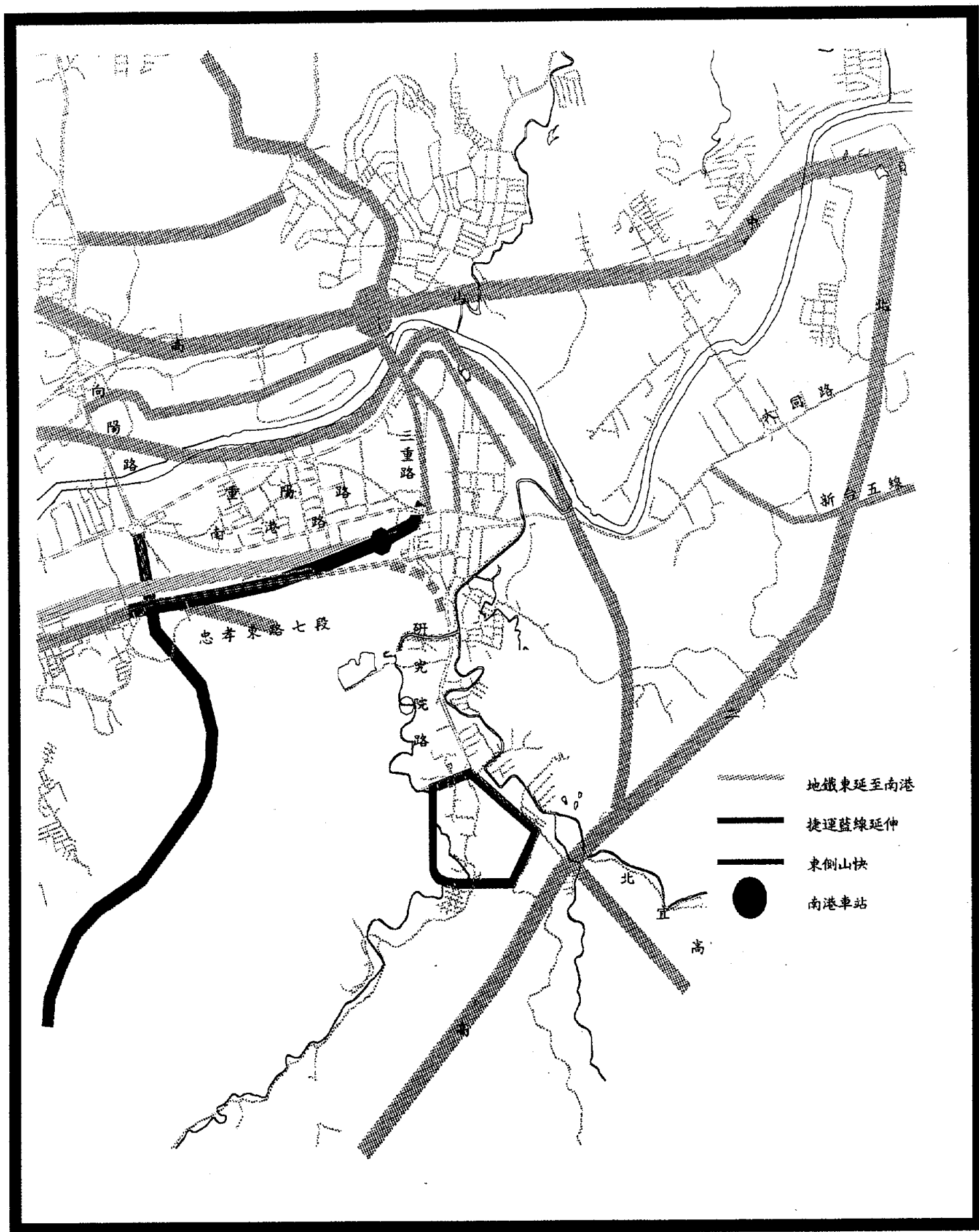


圖4.5 南港地區長期交通改善計畫示意圖(二)

第五章 結論與建議

5.1 結論

1. 南港地區主要的瓶頸如忠孝東路、南港路、舊台五線、三重路等服務水準不論年期及是否有、無經貿園區之開發多已達F級，特別是與汐止銜接處，受限於路廊地形仍是一重大的交通瓶頸。另外南港路、研究院路口平交道亦是南港地區交通的最大瓶頸之一，惟其於縱貫線鐵路地下化後，可獲得大幅度的改善。
2. 未來不管有、無經貿園區之開發，在既定重大交通建設陸續完成的情況下，南港地區整體之交通狀況雖無法獲得大幅度改善，但惡化速度尚稱緩和。
3. 在短期民國86年時，應完成北二高中和汐止段、中山高汐止—五股段高架拓寬、東湖交流道、南湖大橋拓寬、三重路拓寬、重陽路延伸段、經貿園區內50公尺計畫道路、民權東路打通至康寧路等項既定建設計畫。另考量經貿園區開發將為南港地區帶來之交通衝擊，故除現有道路建設外，仍亟需有較佳之交通系統建設，而本研究短期所研擬的交通系統管理及四分溪連絡道建設計畫，就旅行時間評估指標而言，其改善南港地區交通之績效均高，故值得推動與執行。
4. 在中期民國90年時，應完成基河快速道路至南湖大橋路段、捷運藍線（至昆陽站）及內湖延伸線（至經貿園區）、北宜高速公路等項既定建設計畫。另若交通建設資源不受限制時，則本研究建議中期之建設計畫，包括基河快接南港連絡道、基河快接新台五線交流道、及捷運系統內湖線延伸至研究院路、中山高南側道路計畫等四項計畫均予執行。惟當考量整體交通運輸資源分配及實施效益時，本研究建議僅執行基河快接南港連絡道建設計畫。
5. 在長期民國99年時，應完成鐵路地下化東延南港工程、捷運藍線至經貿園區等項既定建設計畫。另若交通建設資源不受限制時，則本研究建議長期之建設計畫，包括執行東側山區快速道路、新台五線延伸接中山高南側道路、中山高南側銜接道路計畫、安康路道路服務水準等級

提昇等四項計畫均予執行。惟當考量整體交通運輸資源分配及實施效益時，依據旅行時間評估指標研判，本研究建議僅執行東側山區快速道路建設計畫。

5.2 建議

本研究雖已針對南港地區短、中、長期交通系統作一通盤性整體規劃，但仍建議各執行單位於推動各項建設計畫時，注意下列事項：

1. 每一年期本研究建議列為優先改善或新建者，仍需就有關工程可行性、施工交通衝擊、用地取得、房屋拆遷補償及工程財務、益本比等問題作進一步考量。
2. 本研究限於時間、人力與資料限制，對於鐵路地下化東延南港專案完成後，所增新生地上闢建東西向快速道路延伸段（永吉路至研究院路）未加以探討，執行單位可將其納入於長期交通系統改善計畫中一併考量。

附錄
公車路線改善方案

路 線	原 路 線	新 路 線	備 考
循環一	無	轉運中心—重陽路—向陽路—昆陽站—忠孝東路—研究院路—南港路—重陽路	中期新闢 圖5-3-12
循環二	轉運中心—重陽路—向陽路—昆陽站—南港路—重陽路	北轉運中心—B10站—50公尺道路—三重路—南港路—台鐵南港站—忠孝東路—研究院路—B11/BL18南轉運中心—重陽路—北轉中心	長期改線 圖5-3-13
小彎線	無	商業娛樂中心—重陽路—向陽路—安康路—小彎地區	配合小彎停車場開闢 圖5-3-14
51 311綠 欣和	伯爵山莊—東湖—南港—松山 五堵—汐止—東湖—南港—松山—南京東路—松江路 汐止—伯爵山莊—東湖—南港—松山	合併為一線： 伯爵山莊—東湖—經貿園區—南港—松山—中崙	圖5-3-15
203	東湖—南港—松山—八德路—松江路—民權東路—圓山—士林	正線不變 新聞副線： 東湖—經貿園區—忠孝東路—光復北路—民權東路—新生北路—圓山—士林	加強對民權東路、光復北路沿線的服務 圖5-3-16
205	中華工專—南港—松山—八德路—忠孝西東路—中華路—萬華	中華工專—南港—松山—基隆路—和平東路西路—萬華	與276路區隔並增加和平東路的服務 圖5-3-17
212正線	舊庄—南港—向陽路—忠孝東路—永吉路—基隆路—忠孝東西路—中華路—小南門	舊庄—南港—向陽路—忠孝東路—永吉路—松山路—松德路—信義路—貴陽街—小南門	加強對信義路沿線的服務副線保留 圖5-3-18
256	大直—內湖—成功路—新明路—松山—南港—凌雲五村	大直—內湖—成功路—新明路—松山—南港車站—BL18站—凌雲五村	
272	蘆洲—三重—台北橋—重慶北路—南京東路—松山—南港玉成國小	蘆洲—重陽橋—士林—圓山—新生北路—民生東路—松山—重陽路—BL18站	與母線306路區隔 圖5-3-19
281	略	略	併240路
306	蘆洲—三重—台北橋—重慶北路—南京東路—松山—南港—中研院	蘆洲—三重—台北橋—重慶北路—南京東路—松山—南港—中研院—凌雲五村	胡適公園調度站撤消
311藍	中和—永和—永福橋—新生南路—八德路—松山	中和—永和—永福橋—師大路—金山南路—八德路—南港路—重陽路—北轉運中心	與311紅線區隔並增加金山南路的服務

公車路線改善方案(續)

路 線	原 路 線	新 路 線	備 考
指南6	動物園—深坑—南深路 —舊庄—南港路—向陽 路—內湖	新闢快速路線： 內湖—東湖—經貿園區 —北二高—中和—木柵 (深坑、新店)	原線不變動
板基線	基隆—汐止—南港—松 山—基隆路—福和橋— 永和—中和—板橋	新闢快速路線：基隆— 汐止—經貿園區—北二 高—中和—板橋	原線不變動
六堵線	中崙—松山—南港—汐 止—五堵—六堵工業區	南港車站—汐止—五堵 —六堵工業區	
新闢公車路線 (1)	無	凌雲五村—研究院路— 忠孝東路—永吉路—東 西向快速道路→敦化北 路→松山機場→復興北 路→東西向快速道路折 返	聯絡松山機與復興北 路、敦化北路
新闢公車路線 (2)	無	凌雲五村—研究院路— 南港路—八德路—東西 向快速道路→復興南路 →辛亥路→建國南路→ 東西向快速道路折返	連絡復興南路、辛亥 路、台大後門、大安公 園、台北工專等地
新闢公車路線 (3)	無	舊庄—研究院路—50公 尺計劃道路—南湖橋— 康寧路—金龍路—環山 路—自強隧道—至善路 —芝山岩—陽明醫學院 —忠誠路—榮總	連絡台北市外環道北 段、內湖、外雙溪、天 母、榮總等地
新闢公車路線 (4)	無	B11/BL18站—南港路— 八德路—長安東路→林 森南路→南海路→重慶 南路→博愛路→延平北 路→長安西路折返	連絡林森南路、南海學 園等地
新闢長途路線	無	B11/BL18站—中正機場 南港車站—宜蘭—羅東 南港車站—金山 南港車站—新竹 南港車站—台中	增加園區可及範圍

南港地區交通系統改善規劃

著者：交通部運輸研究所

發行人：張有恆

發行所：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路240號

電話：(02)7123121

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

地址：台北市敦化北路240號

電話：(02)7123121

中華民國政府出版品展售中心

地址：台北市衡陽路20號3樓

電話：(02)3821394

印刷者：萬達打字印刷有限公司

地址：台北市新生南路84之1號2樓

電話：(02)3639367

中華民國八十四年六月初版一刷

本書印製150冊·每冊工本費200元