第四章、聚落與中心都市之互動

第一節、人口活動與中心都市互動

深坑鄉在未來整體發展的方向上，面臨了極重要的都市角色轉換機會：北二高以及未來的北宜高速公路，在深坑鄉東西兩側分別設置木柵交流道和石碇交流道，連接這兩條高速公路的外環道大部分將經過深坑鄉，並且在深坑鄉內設有一出口，以方便鄉內車輛通行。透過北二高木柵交流道、外環道出口的設置，以往都會區邊緣不具決定性區位的深坑，將有機會扮演整個台北都會區東邊的交通節點。藉由交通區位的便利，人口增加速度過快，反應出的現象是深坑鄉人口往來於都市與鄉鎮之間日益頻繁。

為了要進一步瞭解深坑鄉人口在都市與鄉鎮之間的脈動關係，特別對深坑鄉內 200 位居民作問卷調查與分析，其目的在探討深坑鄉人口外出活動的地區與範圍，也包括深坑鄉各村人口外出活動年齡層、教育層及各村人口外出活動量的差異比較，分述如下：

一、深坑鄉人口外出活動地區：

表 4－1－1、鄉內居民受訪者之基本資料表

題　　目	分　　析
受訪者年齡	15～25 歲（18% ），25～35 歲（27% ），35～45 歲（24% ），45 ～55 歲（25% ）55 ～65 歲（6% ）
居住地	深坑村（19% ），埔新村（29% ），萬順村（21% ），賴仲村（12% ），萬福村（6% ），昇高村（5% ），土庫村（7% ），阿柔村（1% ）
居住時間	少於 1 年（1% ），1 年（3% ），2 年～5 年（36% ），6 年～10 年（15 % ），10 年以上（45% ）
主要外出地點	深坑鄉內（32.5% ）、台北縣市（44% ）、台北市（19.5% ）、其他縣市（4% ）
外出主要原因	工作就業（59.1 % ）就學讀書（20 % ）購物休閒（9.6 % ）就醫看診（11.3 % ）

資料來源：本研究整理。

表 4－1－2、深坑鄉人口外出活動地區統計表

深坑鄉人口外出活動地區	人口數（人）	百分比（% ）
深坑鄉境內	65	32.5
台北縣區	88	44
台北市（非文山區）	38	19
台北市（文山區）	1	0.5
其他（基隆、桃園縣市）	8	4
合計	200	100

資料來源：本研究整理。

根據深坑鄉人口外出活動地區問卷調查統計所得，深坑鄉內 200 位居民中，有 65 位居民日常生活的活動空間範圍，皆在深坑鄉境內佔調查總人口數的 32.5% ，主因是鄉內居民大多從事飲食店或餐飲服務業等。而固定外出活動於台北縣地區的人口數佔總人口數的 44% 居最多，大部份居民採固定方式來往於北縣之間，如汐止鎮、新店市、中永和市、三重及新莊市為主，其交通區位也較近之故。見表（4－1－2）

深坑人口外出活動於台北市（非文山區）地區的人口數佔 19% ，人口來往於以台北市東區為主的地帶，如南港、松山區這些較具有大型工商業分布地點。反而人口外出活動於鄰近的台北市（文山區）人口比例最少只佔 0.5% ，因為北市文山區屬於文教區的性質，較少有謀生的機會。其他人口外出地區如基隆、桃園縣市只佔 4% 。由以上統計得知，深坑鄉人口外出活動地區，大致分佈於台北縣市區域，很少超過桃園縣市以南的地帶。

所以，深坑人口外出活動方向主要朝向西邊，並且使用北二高系統的深坑與木柵連絡道、新店、中永和交流道，通往台北縣市的鄉民最頻繁與便捷。見圖（4－1－1、 4－1－2）

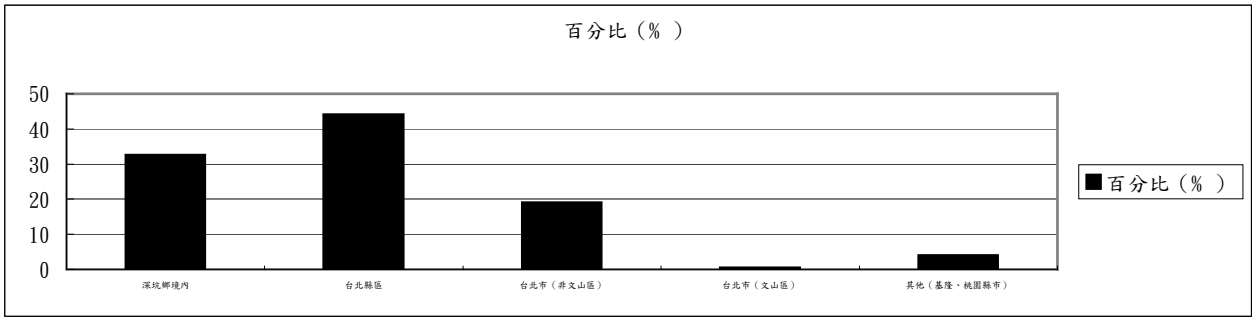

圖 4－1－1、深坑鄉人口外出活動地區百分比圖

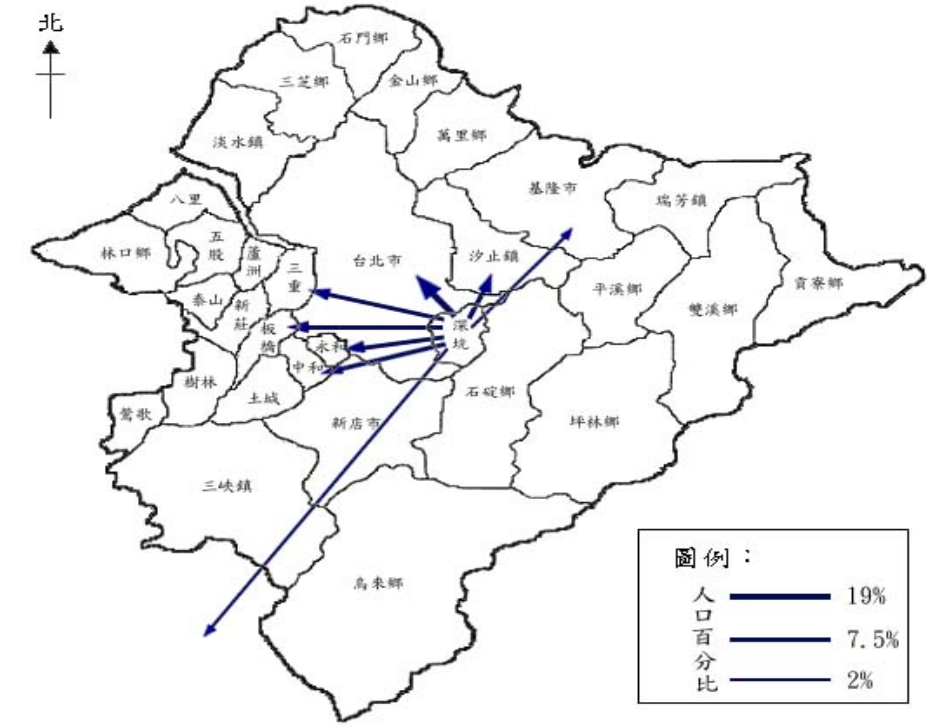

圖 4－1－2、深坑鄉人口外出比例圖

二、深坑鄉各村人口外出活動量：

表 4－1－3、深坑鄉各村人口外出活動量統計表

深坑鄉各村人口外出活動量	人口數（人）	百分比（% ）
深坑村	8	6.9
埔新村	20	17.4
萬順村	15	13
賴仲村	18	15.7
萬福村	16	14
昇高村	12	10.4
土庫村	21	18.3
阿柔村	5	4.3
合計	115	100

資料來源：本研究整理。

根據深坑鄉各村人口外出活動量統計（表 4－1－3）中得知，在深坑鄉八個聚落中，人口外出活動量最大的村落為土庫村、埔新村和賴仲村，這三村外出活動總人口的比例共佔了 51.4% 佔半數以上，而這三村皆緊鄰在景美溪北岸 106 縣道上，表示村內有較多的中小型家庭，人口密集度高，有許多的新興住宅大樓，這其中的居民多屬年紀層較輕者的居民，生活機能大多仰賴外地工作或謀生為主。

而萬順、萬福、昇高三村也以 106 縣道為居民活動的出入地帶，其人口外出活動量也佔了 37.4% 居次。並且這三村皆屬老舊村落，住宅空間有限，平時除了老一代的住民外，大多新一代的青少年，皆尋求至外地謀生工作。

反觀阿柔村因境內多山丘地形，原本居民人口數就很少的情況下，除了老舊建築物外，農田、廢棄用地較多，其人口外出活動量只佔 4.3% 最少。至於深坑村境內原為深坑鄉老街所在位置的因素，該鄉居民年齡層較老，並且居住此地時間也較久，大多居民仰賴豆腐老街的飲食文化維生，所以人口外出活動量也並不顯著佔 6.9% 偏低。見圖（4－1－2）：

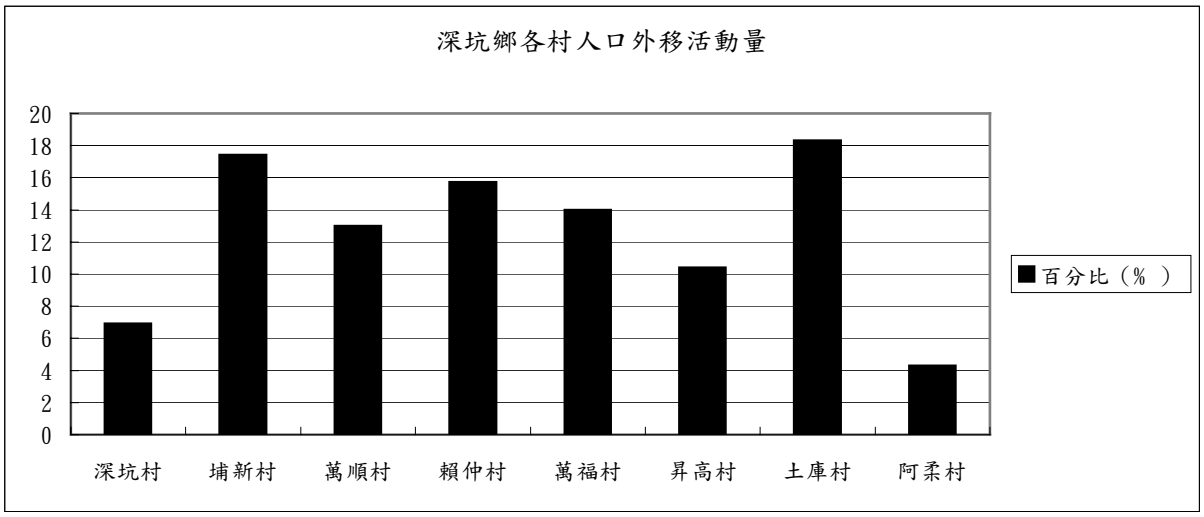

圖 4－1－3、深坑鄉各村人口外出活動量百分比圖

三、深坑鄉各村人口外出活動年齡層：

表 4－1－4、深坑鄉各村人口外出活動年齡層統計表

深坑鄉各村人口外出活動年齡層	年齡層人口數（人）					年齡層百分比（% ）				
	15－25 歲	25－35 歲	35－45 歲	45－55 歲	55－65 歲	15－25 歲	25－35 歲	35－45 歲	45－55 歲	55－65 歲
深坑村	2	3	3	0	0	1.7	2.6	2.6	0	0
埔新村	4	9	5	2	0	3.5	7.8	4.4	1.7	0
萬順村	3	5	6	1	0	2.6	4.4	5.2	0.9	0
賴仲村	2	8	5	3	0	1.7	7.0	4.4	2.6	0
萬福村	3	4	7	2	0	2.6	3.5	6.0	1.7	0
昇高村	1	3	6	1	1	0.9	2.6	5.2	0.9	0.9
土庫村	5	6	6	3	1	4.4	5.2	5.2	2.6	0.9
阿柔村	0	2	3	0	0	0	1.7	2.6	0	0
合計	115 人					17.4	34.8	35.6	10.4	1.8
						100%				

資料來源：本研究整理。

由外出活動年齡層表中統計得知：深坑鄉各村中普遍以 25－45 歲的年齡層，人口外出活動量最大共佔 70.4% ，因為此年齡層是較具備有工作能力的人口階層。並隨著年齡層的增加而人口外出活動量遞減，甚至於到了 55－65 歲有工作能力的人口年齡層間，人口外出活動量遞減至 1.8% 。見表（4－1－4）

至於深坑鄉各村中，以埔新村及賴仲村的 25－35 歲的人口年齡層，人口外出活動量最顯著，這當然與該地區大多是中小家庭為主的新興住宅區有關，因為該區房屋價位較便宜，年輕人剛出社會較無經濟實力，以致在 25－35 歲的年輕鄉民選擇此區居住，工作地點在外，感覺經濟負擔也較小。

另外，萬福、萬順、昇高及土庫四村在 35－45 歲的人口年齡層，人口外出活動量較顯著，大多屬於中年階層，在深坑鄉居住有一段時間，房屋所有大多屬於祖產，較有能力做些小生意或自行在外地投資開店。

而阿柔村和深坑村人口年齡層自 45 歲以後，幾無人外出外地，村內集居較多年長的住民，尤其是深坑村祖宅很多，皆從事雜貨店、小吃店居多，以賺取日常生活費為主。而阿柔村 45 歲以後的居民，也利用祖厝旁的幾分田地，種植蔬菜、芋頭及番薯來度日，甚少到都市中外出活動。

所以，深坑鄉各村中，普遍還是以 35－45 歲的人口年齡層，人口外出的活動量較顯著，而其次是 25－35 歲的人口年齡層，可看出年輕人比老年人更容易遷徙，大多數的遷徙都集中在年輕人口，為一般大家所肯定接受的通則（劉念華 1994）。而這些人口年齡層大部份集中在埔新、萬順、賴仲、萬福、昇高、土庫共五村，而阿柔村和深坑村兩村所佔的比例最少。見圖（4－1－4）：

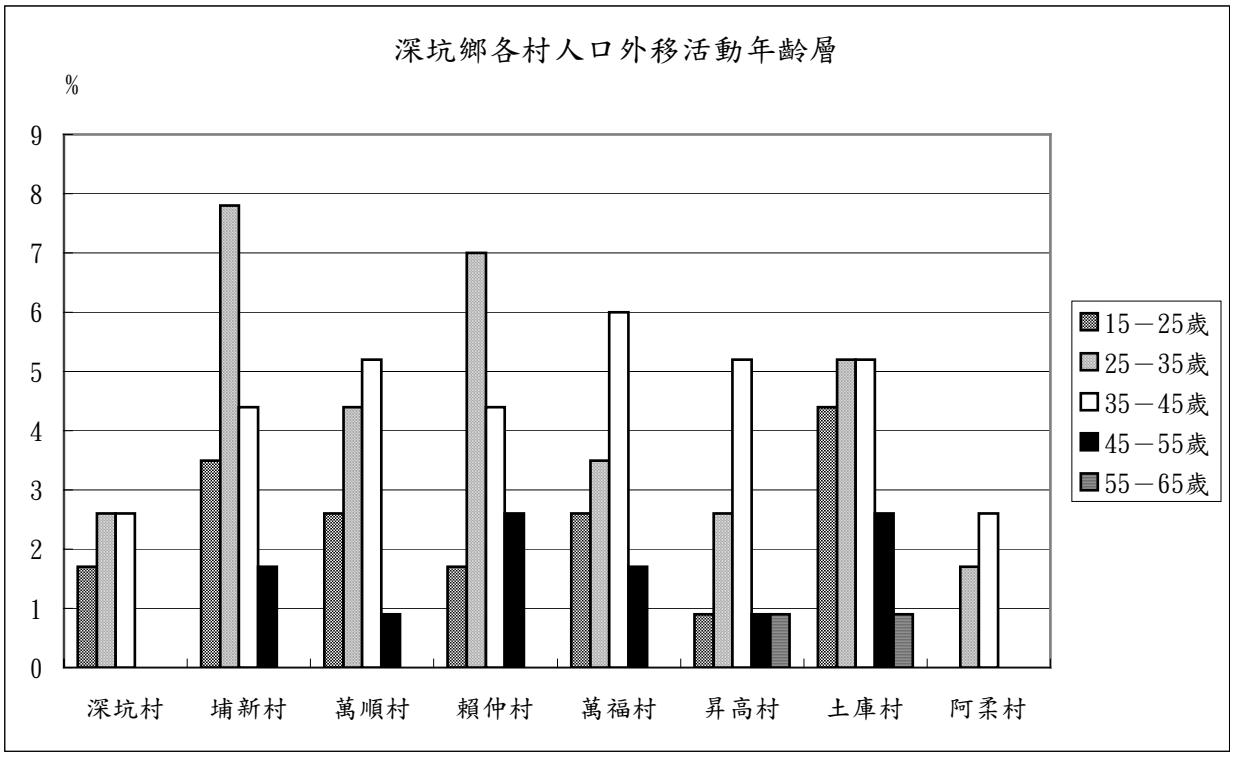

圖 4－1－4、深坑鄉各村人口外出活動年齡層百分比圖

四、深坑鄉各村人口外出活動教育層：

表 4－1－5、深坑鄉各村人口外出活動教育層統計表

深坑鄉各村人口外出活動教育層	中小學以下（人/百分比）	高中職（人/百分比）	大專院校（人/百分比）
深坑村	2/1.7	4/3.5	2/1.7
埔新村	3/2.6	9/7.8	8/7.0
萬順村	2/1.7	7/6.0	6/5.2
賴仲村	4/3.5	8/7.0	6/5.2
萬福村	3/2.6	5/4.3	8/7.0
昇高村	2/1.7	8/7.0	2/1.7
土庫村	6/5.2	12/10.4	3/2.6
阿柔村	3/2.6	2/1.7	0/0
合計	21.6%	47.7%	30.4%
	115 人（100% ）		

資料來源：本研究整理。

一般而言，受教育程度高者，外出活動的機率較大，以便接受外界較優的謀生機會。反之，受教育程度低者，外出活動的機率較小。也說明了居民教育程度的高低，相對會影響人口外出活動的機率大小。

由深坑鄉各村人口外出活動教育層統計分析得知，發現各村中以高中職教育程度人口比例最高佔 47.7% ，大專程度以上者佔 30.4% 次之，這表示深坑鄉居民外出活動教育層偏低，且中小學程度也佔有 21.6% 之多，顯示出外出人口中大多以勞工背景色彩居多。見表（4－1－5）

再由深坑鄉各村分佈來看，埔新村、萬福村、萬順村、賴仲村四村內，有較高比例的人力素質，土庫、阿柔兩村的人力素質偏低，其因為深坑鄉較老舊的村落是主因。深坑鄉八個村中就有六個村以高中職學歷人口為最多；有七個村以大專院校學歷人口居次；中小學以下學歷人口只以土庫村超過見 5% 較顯著。這表示深坑地區教育水準以漸次提升。見圖（4－1－5）：

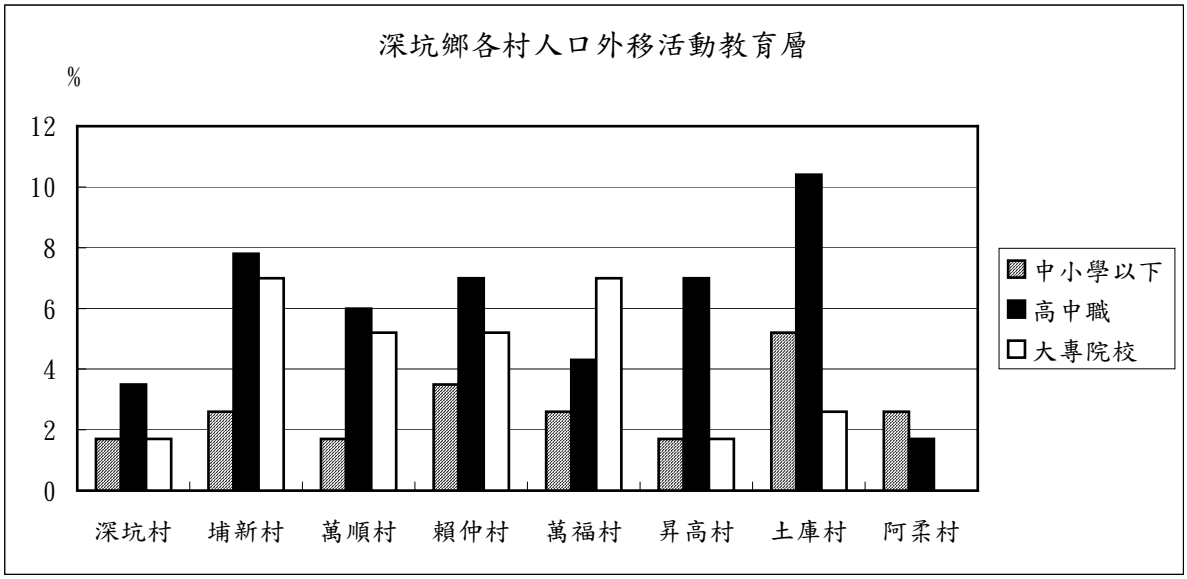

圖 4－1－5、深坑鄉各村人口外出活動教育層百分比圖

五、深坑鄉人口來往頻率：

表 4－1－6、深坑鄉人口來往頻率統計表

深坑鄉人口來往頻率	人口數（人）	百分比（% ）
每天來往	75	65.2
幾天來往	24	20.9
每週來往	11	9.6
2－3 週來往	3	2.6
每月來往	2	1.7
合計	115	100

資料來源：本研究整理。

由表（4－1－6）中得知，在深坑鄉人口來往於中心都市頻率次數而言，每天來往的人口比例最高佔 65.2% ，其大多數鄉民都需到外謀生行動，並有 20.9% 的鄉民是幾天來往，部份是以作生意或定期外出因素為主，而只需每週來往者佔 9.6% ，2－3 週及每月來往者比例甚低只佔 4.3% 。這表示深坑鄉大多數鄉民都需仰賴外出謀生活動，來維持基本的生活。見圖（4－1－6）：

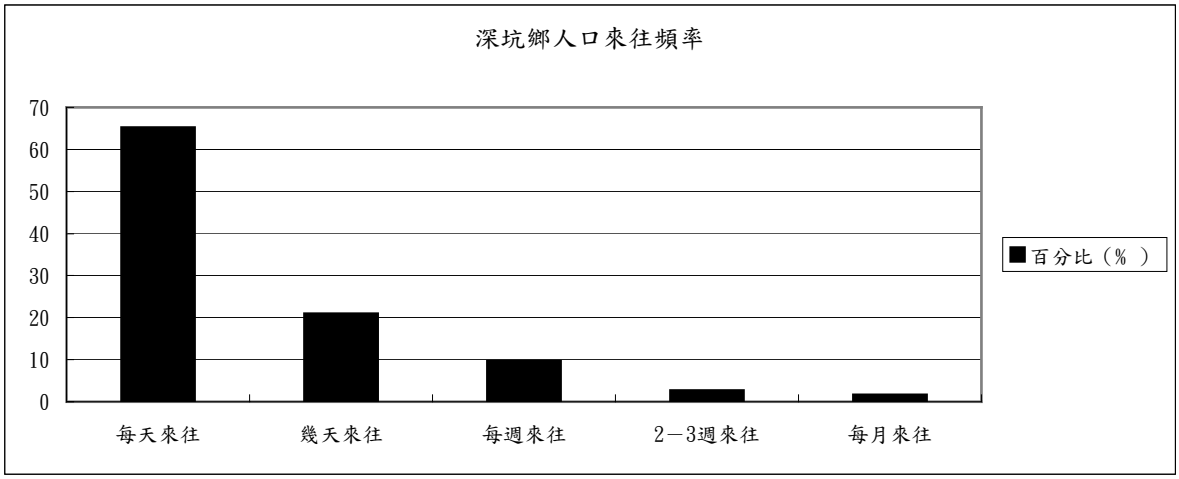

圖 4－1－6、深坑鄉人口來往頻率百分比圖

六、深坑鄉人口來往所需時間：

表 4－1－7、深坑鄉人口單程所需時間統計表

深坑鄉人口單程所需時間	人口數（人）	百分比（％ ）
半小時以內	45	39.1
1 小時	57	49.6
1－2 小時	10	8.7
2 小時以上	3	2.6
合計	115	100

資料來源：本研究整理。

根據表（4－1－7）統計，人口來往於中心都市之間所需時間長短，也代表了鄉民外出活動範圍的大小指標。根據統計得知，以耗費半小時以內的比例佔 39.1% ，而 1 小時以內的比例佔 49.6% 為最多者，換言之，1 小時以內行程的比例共佔 88.7% ，其顯示大多數鄉民外出活動範圍並不遠。反之，需 1 小時以上者只佔 11.3% 偏少數，這也顯示深坑鄉人口向外的易達性頗高。見圖（4－1－7）：

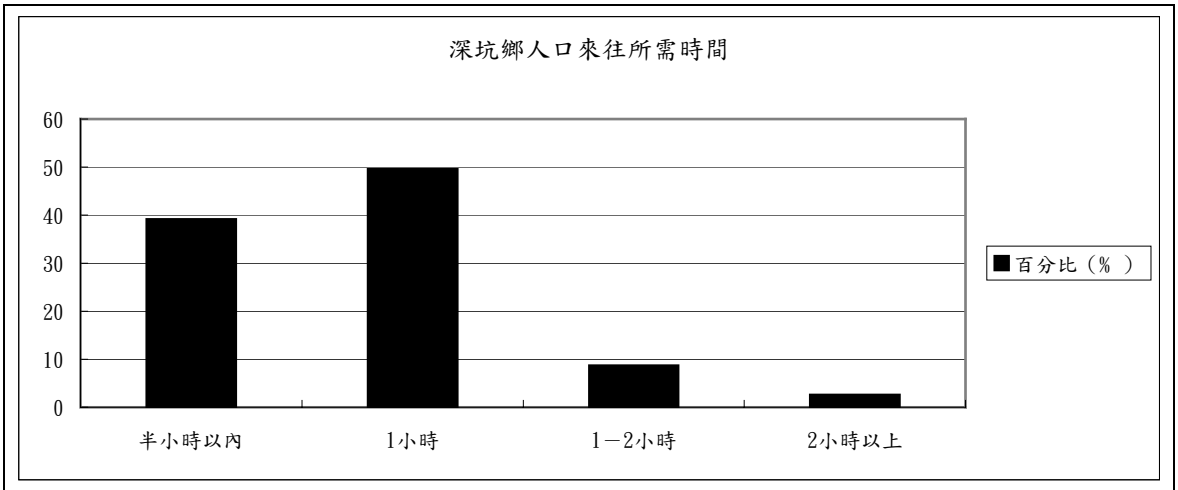

圖 4－1－7、深坑鄉人口單程所需時間百分比圖

七、深坑鄉人口來往距離長短感受度：

表 4－1－8、深坑鄉人口來往距離長短感受度統計表

深坑鄉人口來往距離長短感受度	人口數（人）	百分比（% ）
快速	43	37.4
普通	52	45.2
稍趕	12	10.4
急迫	8	7.0
合計	115	100

資料來源：本研究整理。

由表（4－1－8）中得知，由於大多數的鄉民必須仰賴外出活動來維持家計生活，在外出的距離長短，是必影響個人對來往過程感受程度。根據統計得知，有 37.4% 的鄉民認為方便快速，並有 45.2% 的鄉民認為還可以接受。反之，仍然有 17.4% 的鄉民認為感受急迫與匆忙。所以，居民感受度的好壞，大致反應了來往目的地的遠近及過程中交通的流暢與否。由表中得知，深坑鄉民合計有 82.6% 感受度良好，這代表外出還算順利。見圖（4－1－8）：

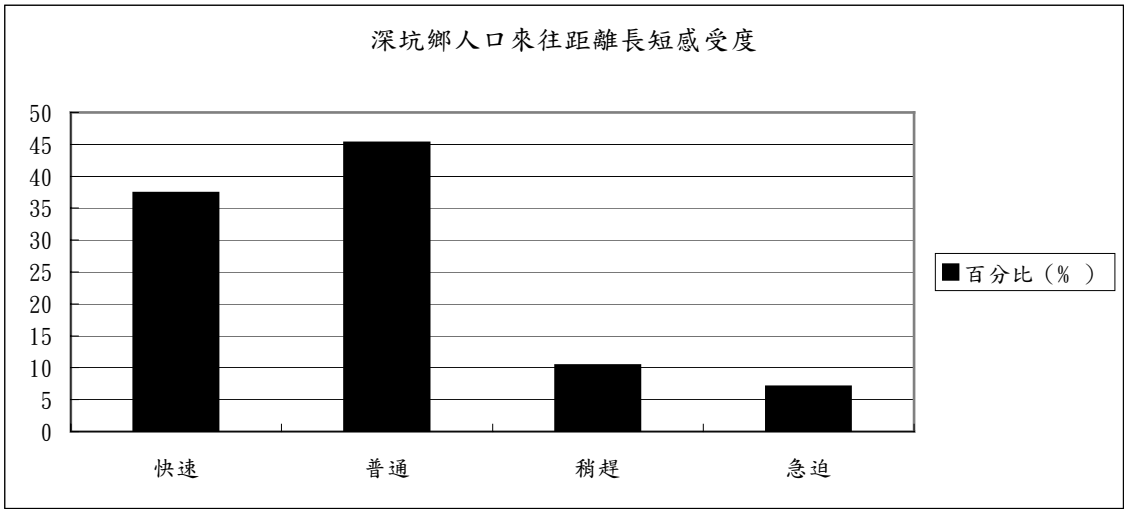

圖 4－1－8、深坑鄉人口來往距離長短感受度百分比圖

八、深坑鄉人口外出原因

表 4－1－9、深坑鄉人口外出原因統計表

深坑鄉人口外出原因	人口數（人）	百分比（% ）
工作就業	68	59.1
就學讀書	23	20.0
購物休閒	11	9.6
就醫看診	13	11.3
合計	115	100

根據表（4－1－9）統計表中，對深坑鄉人口外出原因作分析，由於深坑鄉境內的較大型的工業地區（CIA 智慧型工業園區），僅限於在 106 縣道上，雖然製造了部份的就業機會，但工業地區內就業者，大多為台北市區外來工作技術人員，並非本鄉內的原鄉居民，所以對深坑鄉來說就業機會幫助不大。

根據人口外出原因統計表看出，本鄉有將近 59.1% 的居民外出工作居多，以尋求更多的就業機會。本鄉缺乏各高級大專院校、職校，在東南路上雖然有東南技術學院的設立，也吸引了不少從外地來的年輕人到此求學，但本鄉居民受教育機會地點依舊缺乏，故鄉民向外求學的人口比例也偏高佔 20% ，以尋求更多的進修機會。

在深坑鄉內無大型的醫學醫院，境內大多為較小的個人醫療診所，鄉民為了求更高的醫療品質，有必要外出就醫看診，其外出就醫看診的比例佔了 11.3% 。至於，有 9.6% 的鄉民外出的原因為購物休閒，來充實更多的日常生活所需品。

所以，在深坑鄉內居民外出原因，以外出工作者最多為其主因，而出外讀書者居次，至於購物休閒與就醫看診也有 10% 以上的比例。見圖（4－1－9）：

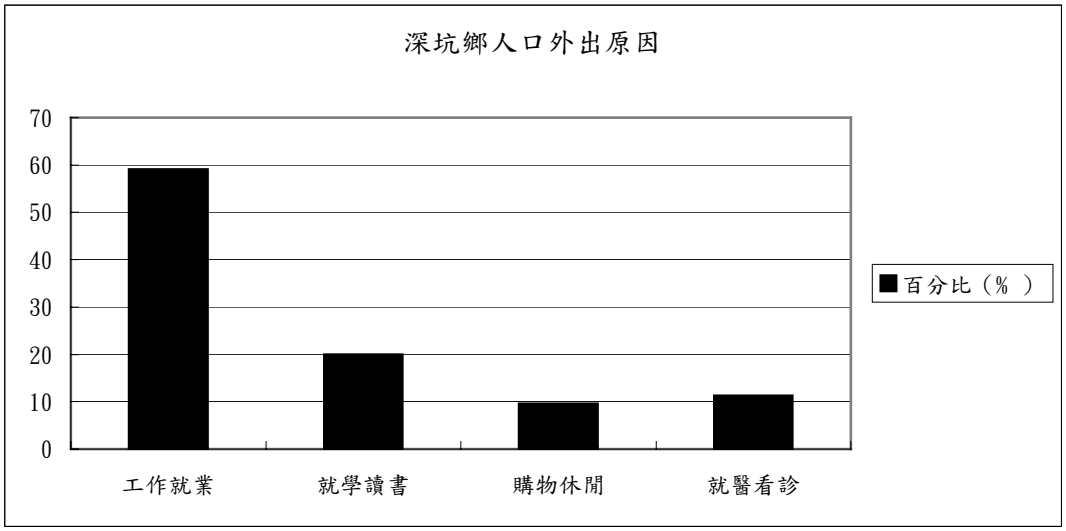

圖 4－1－9、深坑鄉人口外出原因百分比圖

第二節、交通運輸與中心都市互動

深坑鄉位於台北盆地之東緣，西北、西南分別鄰近北市之南港區和文山區，東端則和石碇鄉接壤；有 106 號縣道向西通往台北市的木柵、景美區，向東則為通往石碇鄉之主要聯絡道路，而南港區則有 109 號縣道可通往南港舊莊路一段。並且隨著北二高之完工通車後，本地可就 近由木柵交流道經北二高主線，北向聯絡汐止、基隆，南向 通達桃園、新竹；此外，未來北宜高速公路之興建完工，還可藉 由石碇交流道就近聯絡東部之宜蘭、花蓮。見圖（4－2－1）

深坑鄉在交通區位上將扮演一重要的角色，以往鄉內地方性的交通層級將轉變成為地域性路網的必經之地，此種轉變放在目前的道路系統上，可以明顯的知道深坑鄉與中心都市在交通往來的互動上，將會日益頻繁。本章節先究目前深坑地區已有的交通系統與運輸作實際的介紹。其次，並對當地的交通流量作實際調查，借此窺探出本鄉交通出入的互動關係，以備瞭解到深坑鄉居民對外發展的狀況。

一、交通系統與運輸：

深坑鄉現況之道路系統如圖（4－2－1）所示，以縣道 106 為鄉內最主要之道路，兼負聯外及區內服務的功能，其它重要道路尚包括國道 3、國 3 甲、國道 5、縣道 109、深坑及石碇交流道連絡道路等，說明如下：

（一）國道 3（北部區域第二條高速公路）

國道 3 北由南港進入本鄉，於本鄉與台北市文山區交界處設置木柵交流道後離開鄉境進入文山區，木柵交流道並設有聯絡道聯繫至深坑之主要發展區。

（二）國 3 甲（二高台北聯絡道）

國 3 甲由台北市區辛亥路經由文山區至國道 3 木柵交流道止，除做為二高台北市區之聯絡道外，亦為台北市區與本鄉間之捷徑。

（三）國道 5（北部區域第三條高速公路）

國道 5 北由南港、汐止進入深坑鄉與石碇鄉之間，其交界處設有石碇交流道出口，國道 5 可連通雪山隧道繼續前往宜蘭縣頭城鄉。路線全長約 31 公里，以隧道及橋樑為主。

（四）縣道 106

縣道 106 由台北市文山區經深坑鄉、石碇鄉通往平溪鄉、瑞芳鎮，於深坑鄉境內路寬 10－15 公尺，佈設雙向二車道，目前為木柵、深坑、石碇、平溪間之主要幹道。

（五）縣道 109

縣道 109（南深路）為深坑、南港間之地區性聯絡道路，路寬 10－12 公尺，佈設雙向二車道，行經南港、深坑間之丘陵地，於南港端係銜接研究院路，交通量不大，服務水準尚可。

（六）深坑及石碇交流道連絡道路

深坑及石碇交流道連絡道路（文山路），可連繫北二高木柵交流道及深坑市區與北宜高速公路石碇交流道，形成縣道 106 線於深坑地區之外環道路，其路寬為 22 公尺，中間分隔路型，佈設雙向四車道。

（七）其它都市計畫道路

目前有都市計畫道路的二、三、五號道路。二號道路即深坑老街，計畫路寬為 12 公尺，為深坑村、埔新村與縣道 106 之聯繫道路。三號及五號道路分別為昇高村及阿柔村聯繫縣道 106 的道路，計畫路寬度皆為 12 公尺。

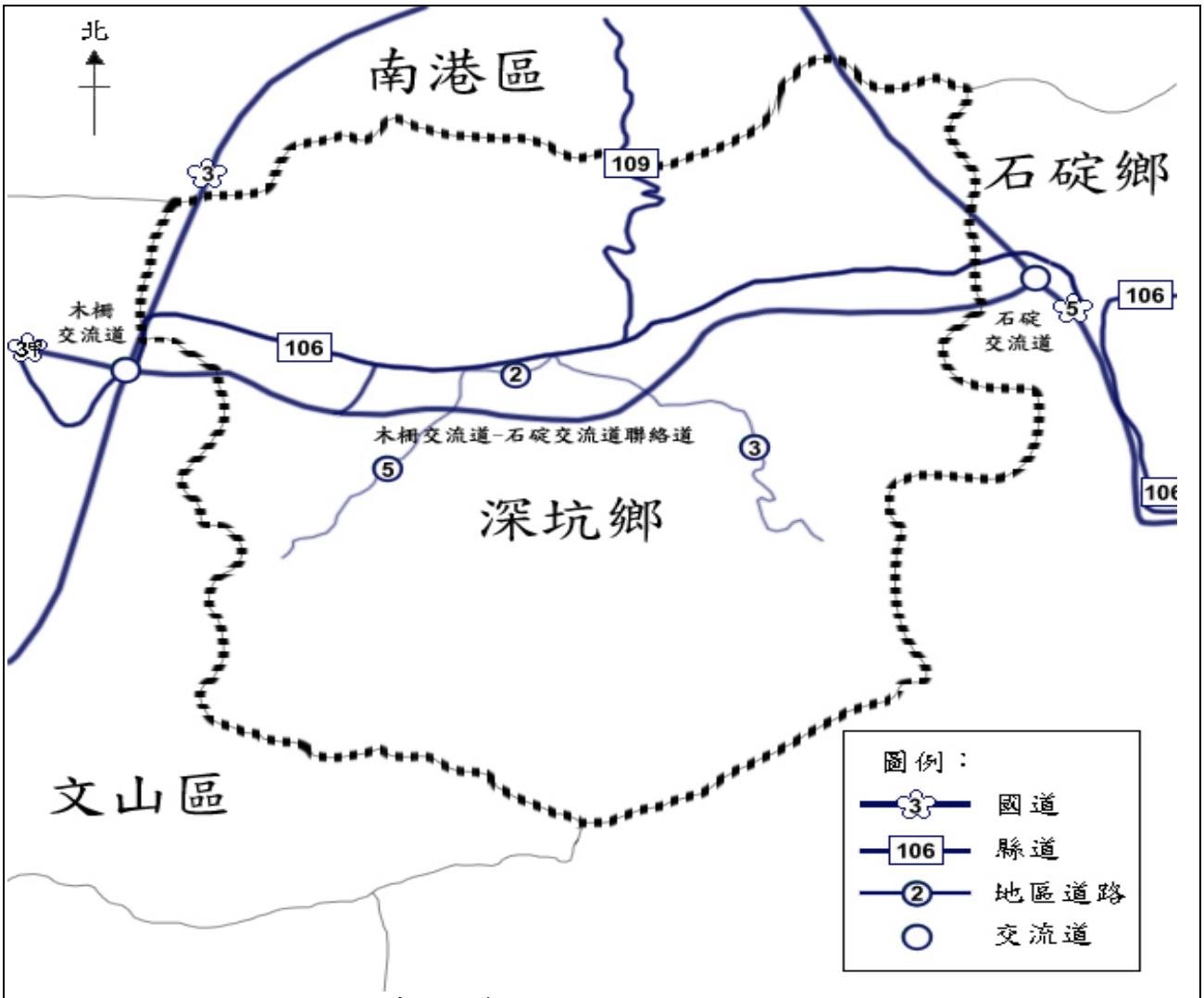

圖 4－2－1、深坑鄉現況道路系統示意圖

（八）大眾運輸系統

深坑鄉目前之大眾運輸系統概況可分為公車系統及社區巴士兩大類，說明如下：

1、深坑鄉公車系統

包括市區公車及公路客運，其路線及班次如表所示，均於深坑鄉境內行駛於縣道 106。欲到達深坑鄉，可選擇搭乘捷運木柵線於木柵站下車，轉搭乘台北市聯營 660 號公車、台北市聯營 666 號公車、台北客運 15 號公車均可。或於景美、木柵等站搭乘台北市聯營 660 號公車，也可於景美、木柵等站搭乘台北市聯營 666 號公車。或於台北客運之木柵站搭乘台北客運 15 號公車。參閱表（4－2－1）、圖（4－2－2）：

表 4－2－1、深坑鄉公車系統現況一覽表

路線編號	起站	迄站	區間車	平常日發車間距	例假日發車間距	服務業者
15	樹林	野人谷	－	固定班次	固定班次	台北客運
16	木柵	平溪	－	固定班次	固定班次	台北客運
236	深坑站	台北車站	捷運公館站－深坑	分峰 07－10 分 離峰 10－15 分	10－15 分	欣欣客運
251	深坑站	台北車站	捷運公館站－深坑	分峰 07－15 分 離峰 15－20 分	15－20 分	欣欣客運
660	土庫	園環	－	15－20 分	20 分	指南客運
666	捷運景美站	石碇	－	尖峰 20 分 離峰 60 分	60 分	欣欣客運
旅遊公車	板橋	坪林茶藝博物館	－	－	週日固定班次	台北客運
旅遊公車	新店	金瓜石	－	－	例假日固定班次	指南、基隆客運

資料來源：各客運公司（2003）。

圖 4—2—2、深坑鄉公車路線分佈圖

2、深坑鄉鄉內的社區巴士

鄉內的社區巴士係由深坑鄉公所負責營運，主要在於提供本鄉偏遠地區居民進出市區之服務，外來遊客之使用機會較少。在八十八年九月十三日正式上路，二輛新式的中型巴士已於鄉內五條路線往返通車，深坑鄉民可於行駛路線中隨招隨停，免費搭乘，為鄉民的一大福音。見（照片、4-2-1）

照片、4-2-1 社區巴士

本鄉幅員廣大一０六縣道北碇公路主要路段，民營公車只經過這條路線以及通往臺北市南港地區的一０九線，許多位於山區的大型社區或部分深山產業道路旁的居民，長久以來都無法享受大眾運輸工具的便利。由鄉公所自己經營免費的社區巴士，解除鄉民在交通上的不便。社區巴士共規劃五條行經路線，以行政中心為主，穿梭各偏遠村落及產業道路，方便鄉民洽公、購物，避免老弱婦孺出外時發生危險，而且隨招隨停，完全免費。深坑鄉社區

巴士行駛路線及班次如表所示：見表（4－2－2）

表 4－2－2、深坑鄉社區巴士營運路線班次一覽表

路線名稱	起迄站	每日班次數時間	行駛路線
東線（昇高村、土庫村、賴仲村）	公所大門至深坑國小	《07:00》《08:00》《10:00》《17:20》《12:35》《16:05》共 6 次（到達終點後，原路線反方向駛回公有市場，例假日不行駛。）	【公所大門】→【南深公路】→【崩山】→【青山雄觀】→【風格山莊】→【大坪】→【土庫尖】→【電發工業】→【106 線公路】→【深美橋】→【樂口福】→【快速道路】→【烏月】→【旺耽】→【昇高橋】→【深坑國小】
西線（萬順村、萬福村、阿柔村）	深坑國小	《07:00》《12:35》《10:00》《16:05》共 4 次（到達終點後，原路線反方向駛回公有市場，例假日不行駛。）	【深坑國小】→【南深公路】→【三腳木】→【大坑】→【外大坑土地廟】→【萬壽山莊】→【內大坑】→【居正山莊】→【草地尾】→【臺北企銀】→【天龍宮】→【來來釣魚池】→【中正橋】→【深坑國小】
	中正橋至大崙尾	《07:50》《15:00》共 2 次（到達終點後，原路線反方向駛回公有市場，例假日不行駛。）	【中正橋】→【來來釣魚池】→【粯腳坑】→【炮子崙 10 號】→【安養中心】→【大崙尾】

資料來源：深坑鄉公所社區巴士時段表，民國 94 年 6 月。

二、道路功能：

深坑鄉主要道路為北石公路（即 106 縣道，又可分為草地尾路、東南路、深坑路、草地頭路、土庫路、賴仲坑路等），向西連接台北市文山區木柵路，向東連接石碇、平溪、瑞芳等鄉鎮（圖所示）。另一主要道路為南深公路（即 109 縣道），連接南港與深坑兩地。另一為北二高深坑端連絡道與北宜高速公路石碇段相接（即文山路、106 縣道外環道路）。見圖（4－2－3）：

（一）、主要道路：

106 號縣道是深坑鄉最主要的道路，負擔了大部份的交通運輸量。向西連接台北市文山區木柵路，向東連接石碇、平溪、瑞芳等鄉鎮；其次是為 109 號縣道，這條道路於公賣局深坑倉庫東側與 106 號縣道連接，向北銜接台北市南港區之舊莊路後，再通往研究院路；109 號縣道主要是深坑通往台北市南港區的捷徑。

1、北石公路

（1）草地尾路：此道路功能為主要道路和聯外道路，其寬度為 10 公尺，分隔型態以中央標線（黃單虛線）為主，車道數目由四線道減為二線道。

（2）東南路：此道路功能為主要道路，其寬度為 10 公尺，分隔型態以中央標線（黃單虛線）為主，車道數目為二線道。因為路邊停車情形嚴重，再加上東南工專及金寶、立業電子公司造成的車潮，導致交通擁擠現象產生。

（3）深坑路：此道路功能為主要道路，其寬度為 8 公尺，分隔型態以中央標線（黃單虛線及雙黃線）為主，車道數目為二線道。此路段因為緊臨深坑老街，在假日時必需面臨大量車潮及人潮。路邊違規停車情形嚴重，所以此路段設有立體停車場，以因應停車的需求。

（4）賴仲坑路：此道路功能為主要道路，其寬度為 9 公尺，分隔型態以中央標線（雙黃線）為主，此區為雙向單線道，在賴仲坑路尾接近土庫路，有北宜高木柵－石碇連絡道。

（5）土庫路：此道路其寬度為 10 公尺，分隔型態以中央標線（雙黃線）為主，此路段屬於聯外道路和主要道路，此路段有一私人停車場。

2、南深公路（即 109 縣道）：

此道路功能為主要道路，為連接台北市南港區之聯外道路，其路寬為 5 公尺，分隔型態以中央標線（雙黃線）為主，於南港墓園處分為兩道路，通往南港墓園之路寬為 2.5 公尺，道路分隔型態無標線；通往南港之路寬為 4.5 公尺，其道路分隔型態以中央標線（雙黃線）為主，公車方面有指南客運 6 號經過。

3、北二高深坑端連絡道與北宜高速公路石碇段：

此道路其寬度為 13 公尺，路平坦，分隔型態以中央標線（雙黃實線）為主，為雙向之線道。可紓解往木柵方向的車潮，避免通過性交通，雖在尖峰時期車流量大，但因路質優良，可方便通往北二高的車流量。

（二）、次要道路：

次要道路的功能主要是提供各村落與主要道路間的連繫，以及村與村間的連繫，目前鄉內之次要道路有都市計畫的二、三、五號道路。

二號計畫道路即是一般所稱的深坑街，計畫寬度為 12 公尺，主要負責深坑村與 106 號縣道的連繫。目前深坑街的寬度不一，在老街部分僅 5 公尺，深坑國小前已拓寬為 12 公尺，而自深坑國中至公賣局西側路段則尚未完全開闢。

三號計畫道路為昇高村連絡 106 號縣道的道路，計畫寬度為 12 公尺，目前狀況是由深

坑國中前深坑街南側分出至昇高橋後，向東南經深美變電所向北接 106 號縣道。五號計畫道路為阿柔村連繫 106 號縣道的道路，計畫寬度為 12 公尺，目前狀況是經中正橋向南後接產業道路。

1、深坑街：

深坑街為連接北石公路與巷道的次要道路，路寬為 4 公尺的單行道，道路兩旁一邊為黃線禁止停車，另一邊為白線。深坑街具有觀光及餐飲特色，假日時吸引大批人潮湧入，造成人車爭道的情形。此街是屬於單行道，但違規逆向行駛情形相當嚴重。

2、次要道路 1：

屬於次要道路，其路寬為 6 公尺，道路分隔型態以中央標線，另有標誌為時速限制 30。有兩座橋位於此道路上，其一為深美橋，其橋寬為 8.5 公尺，屬於雙線道；另有昇高橋，其橋寬為 8.5 公尺，其道路分隔型態以中央標線（雙黃線）。

3、次要道路 2：

屬於次要道路，其路寬為 4.5 公尺，道路分隔型態無標線。明福橋位於此道路上，其橋寬為 4.5 公尺，道路分隔型態無標線，橋身以有裂痕。且此道路過明福橋後路況不良，且道路彎曲起伏大，有標誌為時速限制 20 公尺。

（三）、產業道路：

產業道路是目前深坑鄉非都市計畫區的主要聯絡道路，其中較為重要的有土庫村產業道路、大坑外股產業道路、昇高村產業道路以及阿柔村產業道路。寬度多為 5 公尺。主要道路、次要道路和產業道路間的聯絡網並不完整，不能有效的疏解鄉內交通流量。

1、大坑外股產業道路：

此條產業道路路寬為 2.2 公尺，也是無中央標線，前段四周有住屋，且路面校平坦，後段人煙稀少無人居住。

2、阿柔村產業道路：

阿柔村產業道路分左右兩條產業道路通往深山，路寬度皆為 3 公尺。

3、產業道路 1：

此條產業道路路寬為 2.5 公尺，也是無中央標線，路面太多為碎石子，位置偏僻，較少有車輛經過於此。

4、產業道路 2：

本道路主要為通往貓空之產業道路，全長約為 10.1 公里，路寬為 5－8 公尺，行程時間約為 20－30 分鐘，其道路可分為 4 段加以說明，前段（0－7 公里）為完整的柏油路面，中段（7－8 公里）還未鋪設柏油之砂石路，造成前往有些困難，後段（8－8.8 公里）較危險，不但傾斜度非常大，而且欠缺安全措施，末段（8.8－10.1 公里）為一狹小之柏油路，如將來此道路完善的規劃，可提供未來發展貓空與深坑兩地觀光事業的良好交通條件。

5、產業道路 3：

屬於產業道路，其路寬為 3 公尺，道路分隔型態為中央標線。此道路於福壽橋時另分一道路通往玉皇宮，路寬為 4.5 公尺。

6、產業道路 4：

屬於產業道路，其路寬為 3 公尺，道路分隔型態為無中央標線。此道路為新闢之道路，道路狹窄。

7、產業道路 5：

屬於產業道路，為通往土庫尖之道路，其路寬為 4 公尺，道路分隔型態為無中央標線。

此道路兩邊有白色停車線，道路路勢陡峭，沿線道路只有少許路燈之設置。

圖 4－2－3、深坑鄉鄉內道路系統示意圖

三、交通流量的計算：

基於深坑鄉境內，特殊之土地使用、靜態之道路系統和當地人文特色，在非假日與假日，分別選擇出交通流量的測點，計算交通流量次數、行駛的方向見圖（4－2－4）。所以，在交通流量測點選擇與流向分析上，作一調查與解釋。

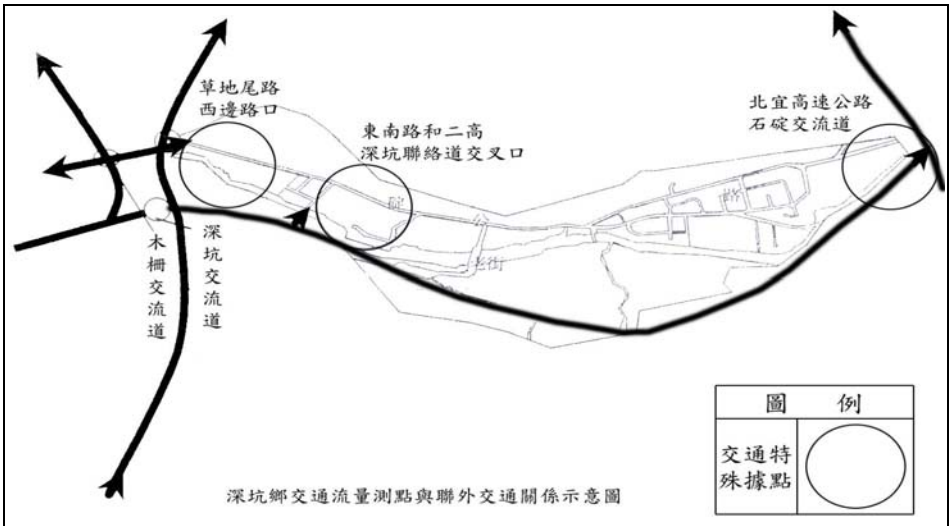

圖 4－2－4、深坑鄉交通流量測點與聯外交通關係示意圖

（一）、非假日、假日之交通流量的測點及選擇理由：

1、草地尾路西邊路口

由台北市木柵區進入台北縣深坑鄉，其交點即是草地尾路西邊路口，且需通過萬安橋和萬福橋；由文山區道路的四車道變為草地尾路的二車道，其使用此道路交通的狀況，及其便利性是否有利。

2、東南路和二高深坑聯絡道交叉口

北二高深坑聯絡道和北二高木柵交流道相接，可通往汐止、中和等地，提供深坑鄉和鄰近居民便利之交通。藉此調查深坑鄉居民和鄰近居民對北二高深坑聯絡道和北二高木柵交流道的使用情形，且欲得知其交通流向。

3、北宜高速公路石碇交流道

基隆、汐止等地居民可藉由北宜高速公路石碇交流道進入深坑鄉境內，藉此調查鄰近地區居民對北宜高石碇交流道使用情形，且欲得知其交通流向。

深坑鄉其交通流量的分佈因老街為一觀光據點，在假日時會帶動人潮、車潮，與一般之鄉鎮不同，所以將之區分為假日與非假日交通流量；假日交通流量則為星期日。本研究所測之非假日，即是星期一。交通流量調查時間以上午八點至下午六點為止。調查如下表（表 4－2－3）：

表 4－2－3、交通流量調查時間及測點概況統計表

日期/星期	車輛通過數量 PCU （入鄉）/（出鄉）	時間	天氣	測點
1 月 1 日/六	1187/1022 2789/1085 2522/1224 1097/1378	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	草地尾路西邊路口
1 月 1 日/六	2923/1098 3921/1455 4111/3791 2745/3856	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
1 月 1 日/六	2168/1043 2943/1922 3331/2315 2245/2989	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	北宜高速公路石碇交流道
1 月 9 日/日	1164/1029 1352/1097 1476/1245 1044/1324	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	草地尾路西邊路口
1 月 9 日/日	2998/1067 4156/2876 3978/4187 2391/4997	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
1 月 9 日/日	2212/1178 3786/2975 3912/3579 2466/3798	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	北宜高速公路石碇交流道
1 月 31 日/一	599/373 985/786 879/698 897/847	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	草地尾路西邊路口
1 月 31 日/一	1845/886 1108/946 1059/843 1224/1378	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
1 月 31 日/一	1134/890 1079/1080 1064/934 1156/1087	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	北宜高速公路石碇交流道
2 月 1 日/二	573/625 448/554 786/448 945/897	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	草地尾路西邊路口
2 月 1 日/二	1334/963 1069/954 1101/1034 1246/1396	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	東南路和二高深坑聯絡道交叉口

2月1日/二	1245/868 1085/965 1361/990 1234/1058	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	北宜高速公路石碇交流道
2月2日/三	632/546 584/753 959/854 895/968	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	草地尾路西邊路口
2月2日/三	1274/1047 1413/1198 1354/1034 1273/1199	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
2月2日/三	1302/978 1239/1076 1323/1185 1234/1267	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	北宜高速公路石碇交流道
2月3日/四	574/625 957/768 989/845 745/993	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	草地尾路西邊路口
2月3日/四	1399/956 1145/1064 1245/1083 1288/1298	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
2月3日/四	1175/934 1434/965 1211/1184 1325/1289	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	陰	北宜高速公路石碇交流道
2月4日/五	568/765 997/678 965/857 877/812	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	草地尾路西邊路口
2月4日/五	1454/1152 1390/1194 1598/1157 1233/1326	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	東南路和二高深坑聯絡道交叉口
2月4日/五	1113/1179 1441/1158 1468/1223 1267/1289	08：00－10：00 10：00－12：00 12：00－14：00 14：00－18：00	晴	北宜高速公路石碇交流道

資料來源：本研究調查整理。

由表（4－2－3）交通流量調查表中得知：在深坑地區的三個主要測點道路，在一週中以假日（星期六、日 ）時段車輛的流量數居多，每兩小時車行數量皆在 2000 輛以上，其中入鄉的車行數量以使用東南路和二高深坑聯絡道交叉口處車行數量最高，入鄉的車行數量最高可達每兩小時約 4156 輛次，其高峰時間在早上的 10：00－12：00 及下午的 12：00－

14：00。利用此道路的民眾大多屬台北縣市及桃竹縣市地區居多，外來車輛大多利用週休二日時段到深坑老街一遊為目的，且多屬於短暫時間的停留，即在深坑老街享受用餐完畢後便驅車離開。而利用此道路出鄉巔峰時段在 12：00－14：00 其車行數量約在 4187 輛次，即東南路和二高深坑聯絡道交叉口處為深坑鄉的主要對外輸通幹道。

由於北宜高速公路石碇交流道的設置，每逢假日由此道路入鄉的車行數量也逐漸增加，利用此道路的民眾大多屬台北市汐止、南港區及基隆市區，其巔峰時段在早上的 10：00－12：00 及下午的 12：00－14：00，車行數量最高可達每兩小時約 3912 輛次，而利用此道路出鄉的車行數量約在 3879 輛次，尤其在星期日下午 12：00－14：00 時段為巔峰時刻。

每逢假日時，使用草地尾路西邊路口段入鄉的車行數量較少，在週休二日時車行數量最高約 2789 輛次，入鄉的民眾以台北市南區、北縣新店市及中永和市居多，它們大多先在木柵動物園旅遊完畢後，便又驅車前往本鄉老街觀光用餐，完畢後，出鄉的民眾大多選擇使用便捷的二高深坑聯絡道離開本鄉，以致出鄉的車行數量降低至最低約 1178 輛次，時間在星期日下午 14：00－18：00 之間。

在週休二日完畢後，進入到週一上班開始，進入本鄉的民眾大幅減少，以交通流量調查表中統計，以草地尾路西邊路口入鄉的車行數量自星期一到星期五，皆維持在 1000 輛次以下，相對出鄉的車行數量也少了許多，即使巔峰時段 12：00－14：00，其車行數量每兩小時維持約在 800 輛次左右。可見平時多數外來民眾大多來此辦公或洽商為目的，短暫時間便驅車離開。而平時使用二高深坑聯絡道進出本鄉的情況，可保持在千輛次以上，其中以星期五的 12：00－14：00 入鄉時間 1598 輛次最多，這與週五的小週末有關。

綜合上述所言，深坑老街是深坑鄉觀光之特殊據點，所以假日帶動大量人潮、車潮。在假日時，鄰近民眾大都使用北二高由深坑聯絡道及北宜高速公路石碇交流道前往深坑老街，由週休二日（星期六、日 ）調查的車行數量上明顯大增，這足以證明在早上的 10：00－12：00 及下午的 12：00－14：00 是民眾入鄉的高峰時間，一般民眾大多只停留 1－2 小時，在下午的 14：00－18：00 是離鄉的高峰時間。即使在平時上班時間，部份民眾也常使用北二高在鄉內就業通勤，可見北二高之通行，增加了鄰近地區民眾進入本鄉或鄉民對外休憩之範圍及便利。同時，也提升深坑交通區位易達性，帶來更多的商機。

反觀，週一至週五時間，進入本鄉的車行數量大幅降低許多，使用北二高、北宜高入鄉的高峰時間在早上的 08：00－10：00，離鄉的高峰時間在下午的 14：00－18：00，除了少數民眾到此就業、洽商外，大多是原鄉居民到外縣市工作往反的現象。此時的深坑老街人潮顯得冷清很多，原有的縣道 106（草地尾路西邊入口）車流狀況稀少，入鄉、出鄉的車行數量在白天（08：00－18：00）來說，每二小時保持在千輛以下，只有部份鄉民利用此道對外出入而已。

小結：深坑地區居民對外聯絡道路，大都以北二高木柵、深坑交流道為進出深坑地區主，其次是使用北宜高深坑、石碇交流道為進出方式，其兩者均以縣道 106 為輔，在假日週休二日為車流量最大時刻。只有少部分居民使用 109 縣道進出本鄉，而周一到周五的上班時刻車流量大幅減少許多。見圖（4－2－5）：

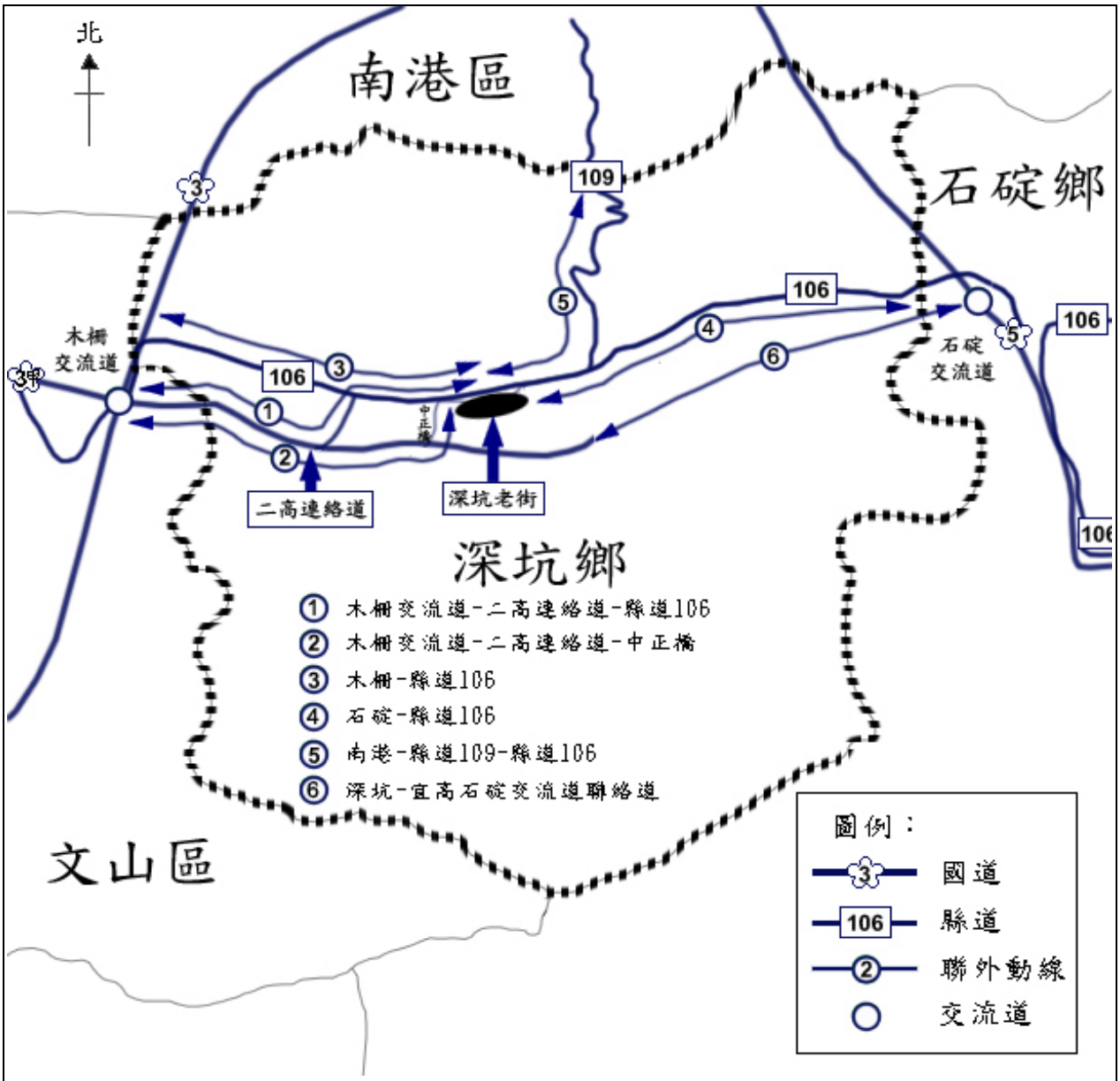

圖 4－2－5、深坑地區聯外交通動線示意圖

第三節、生活購物與中心都市互動

地方生活圈之建立，乃為台灣地區綜合開發計畫及各區域計畫為促進「區域均衡」目標的一個手段，其主要的目的在於避免人口過份集中於高層級之都市，造成人口與產業過疏或過密之現象，並減少公共設施投資浪費，縮小區域差距，增進國民福祉，以及國土之有效利用。

地方生活圈之構想，乃以未來都市體系中地方生活中心以上之都市核心，依通勤、購物活動距離、行政區劃分、產業活動、地理環境及發展潛力為因素，劃定影響範圍，然後以此範圍作為區域開發之人口分佈、產業區位以及都市建設之規劃主體，從事整體之規劃與重點之開發建設。依國土綜合開發計畫之構想，深坑地方生活圈在台灣地區地方生活圈中，其定位乃為一般生活圈，其功能包含科技工業、基礎工業及農業生產，下文乃將簡單介紹深坑地方居民生活圈的特性，以更進一步了解深坑地方生活圈的特質。

一、深坑地方生活圈分析

依照台北都會區發展模式分三環：『居住環境內環』是最具居住規模地區，包括北市及北縣六縣轄市；『產業環境中環』依其與都市中心距離遠近而決定其發展模式，距離近則著重技術密集產業，遠則發展勞力密集產業，包括五股、蘆洲、泰山、樹林、土城、鶯歌、汐止；『自然環境外環』則依天然遊憩資源特性加以分類，包括石門、三芝、淡水、八里、林口、三峽、烏來、深坑、石碇、坪林。

並且依照台北縣城鄉發展政策白皮書（民國 90 年），將深坑地區劃為第二級中度發展區（成長管理區），因為目前此區有人口持續成長、產業環境落後、土地需求量壓力以及城鄉發展失衡等問題。未來以成長管理的對策，訂定管理策略、加速產業升級。深坑為一丘陵低山系統，都市位階屬一般鄉鎮，生活圈以新店市為核心點，包括永和、中和、新店、平溪、深坑、石碇、坪林、烏來及台北市中正、中山、大安、文山區。

而地方生活圈調查目的在了解地方生活圈中心都市與周圍地區之間的社會關係或依賴關係，因此所選擇的指標必須能反映中心發展都市與周圍地區日常生活依存關係的各種指標；換言之，就是選擇日常生活中人們向生活圈與聚落中心都市移動的各種指標。這裏所謂人們日常生活中的移動是指通勤、購物等人們，每天為了生產活動或消費活動而作的場所移動，因此與長期或永久性的遷徙在本質上是不相同的。

本研究透過居民的意願調查，以通勤、購物為指標，由居民日常活動地點來探討地方生活圈的範圍。過程中，為深入調查分析地方購物圈，將一般商品從初級用品（包括家庭日常用品、普通服飾）、中級用品（日常電器用品）至高級用品（進口家俱、古董、事務機器等）分成 3 種不同的等級，作為調查分析的項目，由居民問卷統計結果顯示加以說明。

地方生活圈為中心都市對周圍地區之影響，究竟至何種程度為界限，事實上是不易劃定的，因為從緊鄰中心都市的郊區至較遠的邊緣均受其影響，僅程度上之分別而已，這種現象可以通勤或購物為指標加以衡量。至於地方購物圈的劃定標準，則參考行政院經建會都市規

劃處「台灣地區都市體系之研究」，及深坑鄉實際發展現況，設定下列標準來劃定各通勤圈及購物圈之範圍。

1、通勤圈：

何鄉鎮其通勤人口中有 5%以上每日通勤前往甲地，且其本身亦非其他鄉鎮之就業中心者，則該鄉鎮劃入甲地之通勤影響範圍。以甲地為中心都市包括其所影響之鄉鎮劃為一個通勤圈。

2、購物圈：

合乎下列條件之一者劃為甲地之購物影響範圍。以甲地為中心都市及其所影響之鄉鎮即劃為一個購物圈。

（1）、任何鄉鎮有 20%以上之住戶，其購物地點為甲地者。

（2）、任何鄉鎮有 10%至 20%之住戶，其購物地點為甲地，且緊鄰甲地購物影響範圍所及地區，本身又非其他鄉鎮之購物中心者。

二、深坑鄉地方生活圈現況調查與分析

本部份依照前面所述，以通勤、購物為指標，透過深坑 100 位居民意願調查，由居民日常活動地點來探討地方生活圈的範圍，茲就本調查結果分析如下：

表 4－3－1、鄉內居民受訪者之基本資料表

題　　目	分　　析
受訪者年齡	15～25 歲（18% ），25～35 歲（27% ），35～45 歲（24% ），45 ～55 歲（25% ）55 ～65 歲（6% ）
居住地	深坑村（19% ），埔新村（29% ），萬順村（21% ），賴仲村（12% ），萬福村（6% ），昇高村（5% ），土庫村（7% ），阿柔村（1% ）
居住時間	少於 1 年（1% ），1 年（3% ），2 年～5 年（36% ），6 年～10 年（15 % ），10 年以上（45% ）
主要外出地點	台北縣市（42% ）、台北市（32% ）、台北縣新店區（18% ）、其他縣市（8% ）
外出原因	工作通勤（59.1 % ）、就學讀書（20 % ）、購物休閒（9.6 % ）、就醫看診（11.3 % ）

資料來源：本研究整理。

（一）、通勤圈：

表 4－3－2、深坑鄉居民工作通勤區統計表

深坑鄉居民工作通勤區	人口數（人）	百分比（% ）
台北縣新店區	18	18
台北縣（非新店區）	42	42
台北市（非文山區）	29	29
台北市（文山區）	3	3
其他（基隆、桃園縣市）	8	8
合計	100	100

資料來源：本研究整理。

由表（4－3－2）中得知：深坑鄉居民工作地點大致分佈在台北縣市附近，其中以台北縣（非新店區）者居多數佔 42% ，工作地點包括台北縣三重市、新莊市、板橋市及中永和地區為主，其原因是台北縣較具有更多的就業機會，北縣區域大多分佈各行各業的公司及工廠，而吸引人口大量移入本區。

而工作通勤區以台北市（非文山區）者居次佔 29% ，包括北市信義、南港、汐止、松山等區較多，這些區境內分布了許多的中小型工業區是主因。而台北縣新店區工作通勤者佔 18% ，而在台北市（文山區）工作通勤區者居最少數佔 3% ，其因文山區就業工作機會偏低之因素關係，並有 8% 居民遠至基隆、桃園縣市工作，以尋找更多的工作機會。

所以，深坑鄉居民工作通勤區仍然以大台北地區為主，甚少居民因為工作而通勤到桃園縣市以南，以北也不超過基隆市，鄉民比較不會因為工作而造成通勤上的問題。見圖（4－3－1）：

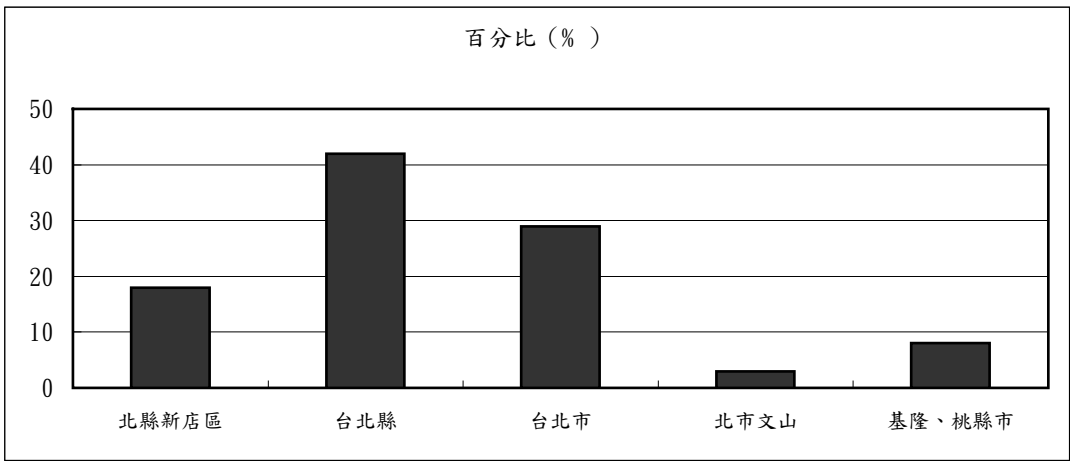

圖 4－3－1、深坑鄉居民工作通勤區百分比圖

（二）、購物圈：

表 4－3－3、深坑鄉居民購物活動區統計表

深坑鄉居民購物活動區	初級用品/百分比	中級用品/百分比	高級用品/百分比
台北縣新店區	27	22	13
台北縣（非新店區）	36	33	38
台北市（非文山區）	23	26	31
台北市（文山區）	11	14	9
其他（基隆、桃園縣市）	3	5	9
合計	100	100	100

資料來源：本研究整理。

由表（4－3－3）統計中得知：對深坑鄉內居民而言，其前往及對其較具吸引力的中地，有台北縣、台北市、基隆、桃園縣市等為主。

深坑鄉居民購物用品種類，在初級用品方面，主要購物活動區以台北縣（非新店區）、台北縣新店區為最多約有 63% ，這表示深坑鄉大多居民主要購物活動區分佈在台北縣。其次則為台北市（非文山區）佔 23% ，基隆、桃園縣市佔的比例最少約 3% 。

至於中級用品方面，主要購物活動區仍然以台北縣（非新店區）為最多約有 33% ，而台北市（非文山區）居次也佔 26% ，台北縣新店區則佔 22% 。在高級用品方面，仍然以台北縣（非新店區）為最多約有 38% ，而台北市（非文山區）佔 31% ，此時前往台北縣新店區購物居民下降只佔 13% ，台北市（文山區）及基隆、桃園縣市均各佔 9% 為最少數。

所以，由圖（4－3－2、4－3－3）中即可看出深坑鄉居民選購物品等級，在初級、中級用品方面，均選擇距離較近而且物價較平實的台北縣地區購買。在高級用品方面，鄉民購物地區則部份人口偏向選擇台北市為主。

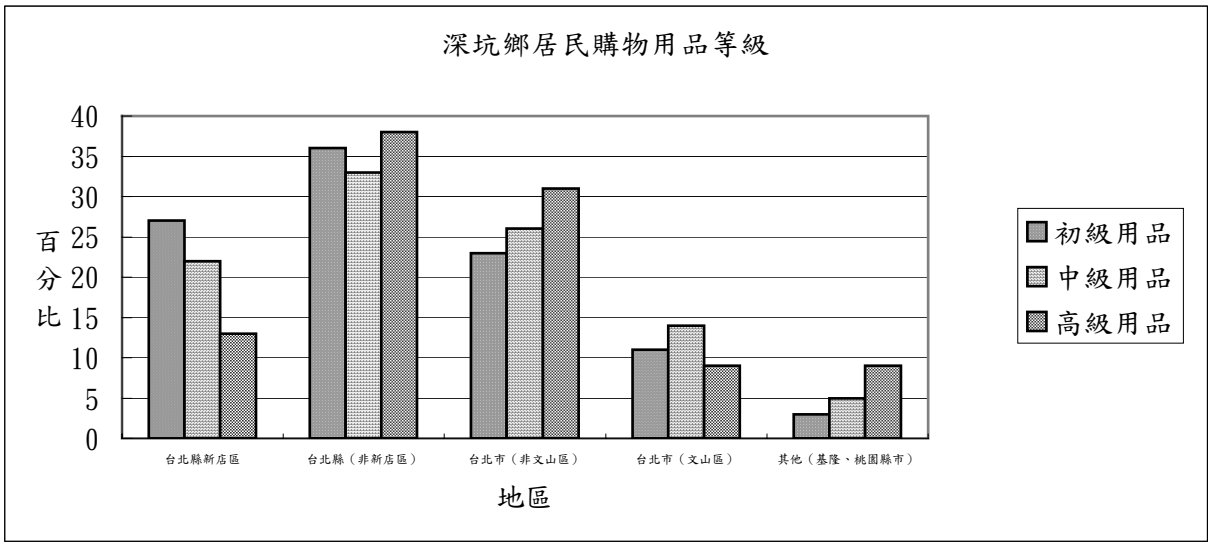

圖 4－3－2、深坑鄉居民購物用品等級圖

（三）、空間活動頻率變化：

表 4－3－4、深坑鄉居民購物次數統計表

深坑鄉居民購物活動區	每天一次/%	每週一次/%	每二週一次/%	每月一次/%	半年一次/%
台北縣新店區	4	9	7	2	0
台北縣（非新店區）	10	14	9	5	1
台北市（非文山區）	8	9	8	4	3
台北市（文山區）	2	1	1	1	0
其他（基隆、桃園縣）	0	0	0	1	1
合計	100				

資料來源：本研究整理。

在前往各個地區間購物之頻率，依據一天一次之日週期以及每週一次、每二週一次與每月一次周週期及半年一次月週期，此類購物週期性高之商品多為日常及中級用品，如菜類、食品多為一天一次之日週期以及每週一次，而藥品、衣物（外出服）則以每二週一次的周週期為主，因為日常必需或常用品所跨越距離不大，多依賴鄰近的中地。

依表（4－3－4）中統計得知：每天一次及每週一次前往台北縣（非新店區）、台北市（非文山區）頻繁居多共佔 41% 。至於每月一次、半年一次此種購物頻率至少是周週期及季週期以上，其購買物品多為換季、較高級用品，如冰箱、電器、汽車等物品需常特意至較

高位階之中地購物，在本區則以台北縣、台北市為最主要的購物地點，其居民購物活動空間頻率也最高佔 13% 。

而前往基隆、桃園縣地區購物活動空間頻率，隨著距離路途的遠離而購物頻率下降，甚至於只佔不到 2% 。除了因為特殊原因，如購物者對物品的喜好或依賴性、獨特性，才會增加購物者到距離更遠的地區購物次數。所以，深坑鄉居民購物次數仍與距離遠近有關，距離愈近購物次數愈多，距離愈遠則購物次數愈少。見圖（4－3－3）：

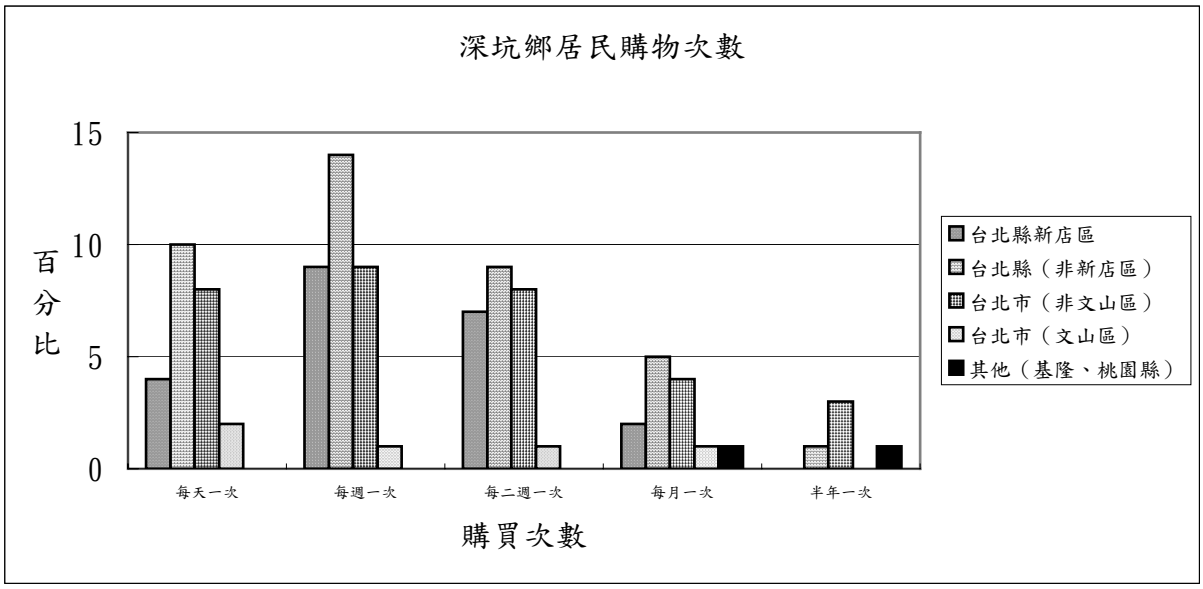

圖 4－3－3、深坑鄉居民購物次數百分比圖