

86-56-1133

台北都會區大眾捷運系統初期路網營運
前後交通及土地使用調查
— 第一階段木柵線部份

交通部運輸研究所

中華民國八十六年九月

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：台北都會區大眾捷運系統初期路網營運前後交通及土地使用調查—第一階段木柵線部份			
國際標準書號（或叢刊號）		政府出版品統一編號 009104860530	運輸研究所出版品編號 86-56-1133
本所主辦單位：運輸計畫組 主管：林志明 計畫主持人：林志明 研究人員：張瓊文 聯絡電話：(02)349-6812 傳真號碼：(02)545-0428		合作研究單位：淡江大學交通管理學系 計畫主持人：陳敦基、劉士仙、邱顯明 研究人員：王士玫、余穎宏、黃淑娟、廖曉萍、劉惠芳、林新敏、巫永隆、林秋淨、張惠芬 地址：台北縣淡水鎮英專路151號 聯絡電話：(02)623-6517	研究期間 自82年9月 至86年4月
關鍵詞： 中運量捷運系統、衝擊研究、土地使用、運具轉移、交通流量、環境噪音			
摘要： 木柵線係國內第一條營運之中運量捷運系統。本研究主要針對營運前後捷運沿線之土地使用、交通特性、運具使用特性及環境噪音進行調查、分析與比較。研究結果將有助於吾人了解捷運系統之引進對沿線土地使用、環境及交通之衝擊。本研究包括了土地使用、運具使用移轉特性、交通屏柵線、路口轉向交通量及環境噪音等特性資料之調查、蒐集與分析。			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
86年9月	451	500	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"/> 限閱（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 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：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROGRAM
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE : The Land Use and Traffic Surveys along Taipei MRT Mucha Line before and after Its Commercial Operation			
ISBN(OR ISSN)	UNIFORM SERIAL CODE FOR GOVERNMENT PUBLICATIONS 009104860530	IOT SERIAL NUMBER 86-56-1133	
DIVISION : Transportation Planning Division DIVISION CHIEF : Tyh-Ming Lin PRINCIPAL INVESTIGATOR : Tyh-Ming Lin PROJECT STAFF : Chiung-Wen Chang PHONE : (02)349-6812 FAX : (02)545-0428		PROJECT PERIOD FROM September, 1993 TO April, 1997	
RESEARCH AGENCY : Department of Transportation Management, Tamkang University PRINCIPAL INVESTIGATOR : Dun-Ji Chen, Shih-Sien Liu, Hsien-Ming Chiu PROJECT STAFF : Shih-Mei Wang, Ying-Hung Yu, Shu-Chuan Huang, Hsias-Ping Liao, Hui-Fang Liu, Chi-Ming Lin, Yung-Long Wu, Chiou-Ching Lin, Hui-Fen Chang ADDRESS : 151, Ying-Chuan Road, Tamshui, Taipei County 25137, Taiwan, R.O.C. PHONE : (02)623-6517			
KEY WORDS: Medium-Capacity rapid transit system; Impact study; Land use; Modal split; Traffic volume; Environment noise			
ABSTRACT : Mucha Line will be the first commercialized Medium-Capacity Rapid Transit Line in Taiwan area. Before and after its commercial operation, this study conducts surveys of land use patterns, traffic characteristics, modal split and environmental noise in the surrounding areas along the route. The principle tasks cover data collections, surveys and analysis in many aspects, such as land use survey, screen line traffic survey, intersection turning traffic survey, passenger mode choice survey and environmental noise survey. Some significant results found in this study are highlighted, and these could be used to clarify the impacts of Mucha Line on traffic and land use patterns after the comparative study.			
DATE OF PUBLICATION September, 1997	NUMBER OF PAGES 451	PRICE 500	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of Ministry of Transportation and Communications.			

目錄

	頁次
第一章 緒論	1
1.1 研究緣起	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究範圍	3
1.4 調查內容	5
1.4.1 沿線土地使用現況調查	5
1.4.2 個體運具選擇問卷調查	7
1.4.3 沿線主次要幹道與屏柵線之交通特性調查	9
1.4.4 大眾運輸乘載率調查	11
1.4.5 環境噪音調查	13
1.4.6 轉運站停車需求特性調查	14
第二章 營運前沿線土地使用狀況調查	17
2.1 資料蒐集與調查方法	17
2.2 木柵線沿線各車站影響圈內人口與社經特性分析	22
2.2.1 中山國中站地區特性	23
2.2.2 南京東路站地區特性	28
2.2.3 忠孝復興站地區特性	32
2.2.4 大安站地區特性	36
2.2.5 科技大樓站地區特性	40
2.2.6 六張犁站地區特性	44
2.2.7 麟光站地區特性	48
2.2.8 辛亥站地區特性	52
2.2.9 萬芳醫院站地區特性	56
2.2.10 萬芳社區站地區特性	60
2.2.11 木柵站地區特性	64
2.2.12 動物園站地區特性	68
2.3 捷運木柵線營運前土地使用狀況分析	72
2.3.1 中山國中站土地使用狀況	77

	頁次
2.3.2 南京東路站土地使用狀況	82
2.3.3 忠孝復興站土地使用狀況	88
2.3.4 大安站土地使用狀況	94
2.3.5 科技大樓站土地使用狀況	99
2.3.6 六張犁站土地使用狀況	105
2.3.7 麟光站土地使用狀況	111
2.3.8 辛亥站土地使用狀況	117
2.3.9 萬芳醫院站土地使用狀況	122
2.3.10 萬芳社區站土地使用狀況	127
2.3.11 木柵站土地使用狀況	132
2.3.12 動物園站土地使用狀況	137
2.4 沿線影響圈內地價分佈	142
2.5 木柵線車站影響圈產業變化	156
 第三章 個體運具選擇調查	 161
3.1 調查計畫與實施	161
3.1.1 調查目的	161
3.1.2 調查範圍	161
3.1.3 調查內容	161
3.1.4 調查方法與抽樣設計	163
3.1.5 調查實施結果	167
3.2 基本資料分析	171
3.2.1 通車前受訪者基本資料分析	171
3.2.2 通車後受訪者基本資料分析	176
3.3 交叉分析	183
3.3.1 通車前交叉分析	183
3.3.2 通車後交叉分析	200
3.4 關聯性分析	222
3.4.1 通車前關聯性分析	222
3.4.2 通車後關聯性分析	225

	頁次
3.5 通車前後旅次行為特性之比較分析.....	228
3.5.1 旅次行為基本資料比較.....	228
3.5.2 捷運轉移者特性比較分析.....	234
3.6 小結.....	237
3.6.1 通車前調查分析.....	237
3.6.2 通車後調查分析.....	238
3.6.3 通車前後調查比較分析.....	239
第四章 交通特性調查.....	241
4.1 主次要幹道交叉路口之交通特性.....	241
4.1.1 調查地點幾何配置及交通管制狀況.....	246
4.1.2 調查結果.....	254
4.1.3 通車前後之比較.....	296
4.2 屏柵線交通流量調查.....	297
4.2.1 調查結果.....	300
4.2.2 通車前後之比較.....	304
4.3 小結.....	309
第五章 大眾運輸乘載率調查.....	311
5.1 調查計畫.....	311
5.2 捷運車站沿線公車站運量分析.....	321
5.3 公車路線別上下車旅次分析.....	339
5.4 營運前後比較分析.....	348
5.4.1 捷運車站週邊公車站服務運量分析.....	348
5.4.2 公車路線分析.....	354
5.5 小結.....	354
第六章 停車需求調查.....	355
6.1 調查目的.....	355
6.2 調查結果.....	358

	頁次
6.3 通車前後之比較分析.....	377
第七章 沿線環境噪音調查.....	379
7.1 噪音之定義及衡量.....	379
7.2 木柵線營運前後沿線環境背景噪音.....	388
7.2.1 選站說明.....	388
7.2.2 結果分析.....	393
第八章 結論與建議.....	411
8.1 結論.....	411
8.2 建議.....	416
參考文獻.....	419
附錄	
附錄1 個體運具選擇調查表.....	421
附錄2 木柵線個體運具選擇問卷調查原始資料說明.....	429
附錄3 產業分類.....	435
附錄4 期中報告會議記錄問題處理情形.....	439
附錄5 期末報告會議記錄問題處理情形.....	445

表目錄

	頁次
表1.1 木柵線興建及營運相關事項時程說明	2
表1.2 木柵線沿線土地使用資料來源概要表	6
表1.3 木柵線沿線噪音調查觀測地點	14
表2.1 木柵線各車站影響範圍里名一覽表	19
表2.2 建物結構及樓層面積量測工作底稿表	20
表2.3 土地使用現況面積量測工作底稿表	21
表2.4 木柵線沿線各車站影響圈之社經特性	22
表2.5 中山國中站人口戶量統計表	25
表2.6 中山國中站影響圈產業別分析	26
表2.7 中山國中站82年產業別分析	27
表2.8 南京東路站影響圈人口戶量統計表	29
表2.9 南京東路站影響圈產業別分析	30
表2.10 南京東路站82年產業別分析	31
表2.11 忠孝復興站影響圈人口戶量統計表	33
表2.12 忠孝復興站影響圈產業別分析	34
表2.13 忠孝復興站82年產業別分析	35
表2.14 大安站影響圈人口戶量統計表	37
表2.15 大安站影響圈產業別分析	38
表2.16 大安站82年產業別分析	39
表2.17 科技大樓站影響圈人口戶量統計表	41
表2.18 科技大樓站影響圈產業別分析	42
表2.19 科技大樓站82年產業別分析	43
表2.20 六張犁站影響圈人口戶量統計表	45
表2.21 六張犁站影響圈產業別分析	46
表2.22 六張犁站82年產業別分析	47
表2.23 麟光站影響圈人口戶量統計表	49
表2.24 麟光站影響圈產業別分析	50
表2.25 麟光站82年產業別分析	51
表2.26 辛亥站影響圈人口戶量統計表	53

	頁次
表2.27 辛亥站影響圈產業別分析	54
表2.28 辛亥站82年產業別分析	55
表2.29 萬芳醫院站影響圈人口戶量統計表	57
表2.30 萬芳醫院站影響圈產業別分析	58
表2.31 萬芳醫院站82年產業別分析	59
表2.32 萬芳社區站影響圈人口戶量統計表	61
表2.33 萬芳社區站影響圈產業別分析	62
表2.34 萬芳社區站82年產業別分析	63
表2.35 木柵站影響圈人口戶量統計表	65
表2.36 木柵站影響圈產業別分析	66
表2.37 木柵站82年產業別分析	67
表2.38 動物園站影響圈人口戶量統計表	69
表2.39 動物園站影響圈產業別分析	70
表2.40 動物園站82年產業別分析	71
表2.41 木柵線各車站地區建築類型之住宅單位比較	73
表2.42 木柵線各車站地區普通住宅單位數比較表	74
表2.43 木柵線各車站地區有人居住家宅按平均總樓地板面積分	75
表2.44 木柵線各車站地區有人居住家宅單位數按權屬別分	76
表2.45 木柵捷運沿線房屋成交價格表	142
表2.46 木柵線車站鄰近地區公告地價表	143
表2.47 木柵線沿線產業消長	157
表3.1 通車前問卷調查執行結果	169
表3.2 通車前電話訪問執行情形	169
表3.3 通車後問卷調查執行結果	170
表3.4 通車後電話訪問執行情形	170
表3.5 通車前基本社經特性分析	174
表3.6 通車前旅次行為特性分析	175
表3.7 通車後基本社經特性分析	180
表3.8 通車後旅次行為特性分析	181
表3.9 通車前一般旅次主要運具與旅次目的交叉分析	186

表3.10	通車前一般旅次主要運具與次要運具交叉分析	186
表3.11	通車前一般旅次主要運具與性別交叉分析	186
表3.12	通車前一般旅次主要運具與年齡交叉分析	187
表3.13	通車前一般旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析	187
表3.14	通車前一般旅次主要運具與機車持有數交叉分析	188
表3.15	通車前一般旅次主要運具與家戶所得交叉分析	188
表3.16	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與主要運具交叉分析	189
表3.17	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與旅次目的交叉分析	189
表3.18	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與接駁運具交叉分析	190
表3.19	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與性別交叉分析	190
表3.20	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與年齡交叉分析	191
表3.21	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與小汽車持有數交叉分析	191
表3.22	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與機車持有數交叉分析	191
表3.23	通車前一般旅次搭乘捷運之意願與家戶所得交叉分析	192
表3.24	通車前一般旅次進出捷運車站分佈統計	192
表3.25	通車前動物園旅次主要運具與次要運具交叉分析	195
表3.26	通車前動物園旅次主要運具與性別交叉分析	195
表3.27	通車前動物園旅次主要運具與年齡交叉分析	196
表3.28	通車前動物園旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析	196
表3.29	通車前動物園旅次主要運具與機車持有數交叉分析	196
表3.30	通車前動物園旅次主要運具與家戶所得交叉分析	197
表3.31	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與主要運具交叉分析	197
表3.32	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與性別交叉分析	198
表3.33	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與年齡交叉分析	198
表3.34	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與小汽車持有數交叉分析	198
表3.35	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與機車持有數交叉分析	199
表3.36	通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與家戶所得交叉分析	199
表3.37	通車前動物園旅次各捷運車站進站人數分佈統計	200
表3.38	通車後一般旅次主要運具與旅次目的交叉分析	202
表3.39	通車後一般旅次主要運具與次要運具交叉分析	203

	頁次
表3.40 通車後一般旅次主要運具與考慮因素交叉分析	203
表3.41 通車後一般旅次主要運具與性別交叉分析	204
表3.42 通車後一般旅次主要運具與年齡交叉分析	204
表3.43 通車後一般旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析	204
表3.44 通車後一般旅次主要運具與機車持有數交叉分析	205
表3.45 通車後一般旅次主要運具與家戶所得交叉分析	205
表3.46 通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與主要運具交叉分析	206
表3.47 通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與旅次目的交叉分析	206
表3.48 通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與性別交叉分析	207
表3.49 通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與年齡交叉分析	207
表3.50 通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與家戶所得交叉分析	208
表3.51 通車後一般旅次搭乘捷運者進出捷運車站分佈統計	208
表3.52 通車後動物園旅次主要運具與次要運具交叉分析	211
表3.53 通車後動物園旅次主要運具與考慮因素交叉分析	211
表3.54 通車後動物園旅次主要運具與性別交叉分析	212
表3.55 通車後動物園旅次主要運具與年齡交叉分析	212
表3.56 通車後動物園旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析	212
表3.57 通車後動物園旅次主要運具與機車持有數交叉分析	213
表3.58 通車後動物園旅次主要運具與家戶所得交叉分析	213
表3.59 通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與主要運具交叉分析	214
表3.60 通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與性別交叉分析	214
表3.61 通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與年齡交叉分析	214
表3.62 通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與家戶所得交叉分析	215
表3.63 通車後動物園旅次進入各捷運車站人數分佈統計	215
表3.64 捷運旅次通車前主要運具與旅次目的交叉分析	217
表3.65 捷運旅次通車前主要運具與性別交叉分析	217
表3.66 捷運旅次通車前主要運具與年齡交叉分析	218
表3.67 捷運旅次通車前主要運具與小汽車持有數交叉分析	218
表3.68 捷運旅次通車前主要運具與機車持有數交叉分析	218
表3.69 捷運旅次通車前主要運具與家戶所得交叉分析	219

	頁次
表3.70 捷運旅次上車接駁運具與旅次目的交叉分析.....	219
表3.71 捷運旅次上車接駁運具與性別交叉分析	220
表3.72 捷運旅次上車接駁運具與年齡交叉分析	220
表3.73 捷運旅次上車接駁運具與小汽車持有數交叉分析.....	220
表3.74 捷運旅次上車接駁運具與機車持有數交叉分析.....	221
表3.75 捷運旅次上車接駁運具與家戶所得交叉分析.....	221
表3.76 捷運旅次進出捷運車站分佈統計.....	222
表3.77 通車前一般旅次各交叉項相關性分析表	224
表3.78 通車前動物園旅次各交叉項相關性分析表.....	225
表3.79 通車後一般旅次各交叉項相關性分析表	226
表3.80 通車後動物園旅次各交叉項相關性分析表.....	227
表3.81 通車後捷運旅次各交叉項相關性分析表	227
表3.82 木柵線通車前後一般旅次之主要運具使用比例表.....	228
表3.83 木柵線通車前後一般旅次之次要運具使用比例表.....	229
表3.84 木柵線通車前後一般旅次選擇運具考慮因素之比例分佈表.....	229
表3.85 木柵線通車前後一般旅次不搭乘捷運之原因比例表	230
表3.86 木柵線通車前後動物園旅次之主要運具使用比例表	231
表3.87 木柵線通車前後動物園旅次之次要運具使用比例表	232
表3.88 木柵線通車前後動物園旅次選擇運具考慮因素之比例分佈表.....	233
表3.89 木柵線通車前後動物園旅次不搭乘捷運之原因比例表	233
表3.90 木柵線通車前後使用運具之意願與行為之比例變化表	235
表3.91 木柵線通車前後各年齡層乘客選搭捷運之意願與行為比例表.....	236
表3.92 木柵線通車前後各家戶所得層乘客選搭捷運之意願與行為比例表.....	237
表4.1 路口轉向交通量調查表	243
表4.2 交叉路口服務水準與車道最大流量	244
表4.3 通車前交叉路口尖峰小時交通流量表(上午).....	255
表4.4 通車前交叉路口尖峰小時交通流量表(下午).....	256
表4.5 通車前交叉路口上午尖峰小時車種組成及左轉比例表	273
表4.6 通車前交叉路口下午尖峰小時車種組成及左轉比例表	273
表4.7 通車前交叉路口服務水準	274

	頁次
表4.8 通車後交叉路口尖峰小時交通流量表(上午).....	276
表4.9 通車後交叉路口尖峰小時交通流量表(下午).....	277
表4.10 通車後交叉路口上午尖峰小時車種組成及左轉比例表.....	294
表4.11 通車後交叉路口下午尖峰小時車種組成及左轉比例表.....	294
表4.12 通車後交叉路口服務水準.....	295
表4.13 路段及屏柵交通流量調查表.....	299
表4.14 通車前上下午尖峰小時屏柵線交通量統計表.....	301
表4.15 通車後上下午尖峰小時屏柵線交通量統計表.....	303
表5.1 木柵線營運前後沿線影響圈內公車路線起迄.....	314
表5.2 木柵線營運前後沿線影響圈內公車營運機構.....	315
表5.3 木柵線營運前各公車路線不同時段發車時間間隔.....	317
表5.4 木柵線營運後各公車路線不同時段發車時間間隔.....	318
表5.5 營運前後各公車路線之放大係數.....	319
表5.6 木柵線營運前公車進入市區方向各公車站上下車人數.....	324
表5.7 木柵線營運後公車進入市區方向各公車站上下車人數.....	325
表5.8 木柵線營運前公車離開市區方向各公車站上下車人數.....	333
表5.9 木柵線營運後公車離開市區方向各公車站上下車人數.....	334
表6.1 停車需求調查表.....	357
表6.2 木柵線營運前中山國中站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	360
表6.3 木柵線營運前忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	361
表6.4 木柵線營運前科技大樓站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	362
表6.5 木柵線營運前麟光站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	363
表6.6 木柵線營運前萬芳社區站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	364
表6.7 木柵線營運前動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	365
表6.8 木柵線營運前忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日).....	366
表6.9 木柵線營運前動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日).....	367
表6.10 木柵線營運後中山國中站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表.....	369

表6.11	木柵線營運後忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表	370
表6.12	木柵線營運後科技大樓站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表	371
表6.13	木柵線營運後麟光站路邊(街道與巷道)停車需求現況調查結果表	372
表6.14	木柵線營運後萬芳社區站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表	373
表6.15	木柵線營運後動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表	374
表6.16	木柵線營運後忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)	375
表6.17	木柵線營運後動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)	376
表7.1	環境噪音與談話效果	382
表7.2	談話距離與其聲音位準之關係	382
表7.3	道路交通噪音管制標準	387
表7.4	聯邦公路局設定之噪音量	387
表7.5	施工前木柵線沿線日間均能音量及現存噪音源(民國77年)	388
表7.6	木柵線營運前後噪音調查測站位置與調查時間及項目	389
表7.7	營運前各測站點儀器使用位置之分配	392
表7.8	營運後各測站點儀器使用位置之分配	393

圖目錄

	頁次
圖1-1 計畫研究範圍示意圖.....	4
圖1-2 木柵線沿線交叉路口調查地點示意圖.....	10
圖1-3 木柵線影響範圍屏柵線調查地點示意圖.....	12
圖2-1 木柵線影響圈土地使用調查範圍.....	18
圖2-2 中山國中站車站區位及歷史變遷圖.....	78
圖2-3 中山國中站附近地區土地使用現況圖.....	79
圖2-4 中山國中站附近地區建物樓層分佈圖.....	80
圖2-5 中山國中站附近地區公共設施分佈圖.....	81
圖2-6 南京東路站車站區位及歷史變遷圖.....	83
圖2-7 南京東路站附近地區土地使用現況圖.....	84
圖2-8 南京東路站附近地區建物樓層分佈圖.....	85
圖2-9 南京東路站附近地區公共設施分佈圖.....	86
圖2-10 忠孝復興站車站區位及歷史變遷圖.....	90
圖2-11 忠孝復興站附近地區土地使用現況圖.....	91
圖2-12 忠孝復興站附近地區建物樓層分佈圖.....	92
圖3-13 忠孝復興站附近地區公共設施分佈圖.....	93
圖2-14 大安站車站區位及歷史變遷圖.....	95
圖2-15 大安站附近地區土地使用現況圖.....	96
圖2-16 大安站附近地區建物樓層分佈圖.....	97
圖2-17 大安站附近地區公共設施分佈圖.....	98
圖2-18 科技大樓站車站區位及歷史變遷圖.....	101
圖2-19 科技大樓站附近地區土地使用現況圖.....	102
圖2-20 科技大樓站附近地區建物樓層分佈圖.....	103
圖2-21 科技大樓站附近地區公共設施分佈圖.....	104
圖2-22 六張犁站車站區位及歷史變遷圖.....	107
圖2-23 六張犁站附近地區土地使用現況圖.....	108
圖2-24 六張犁站附近地區建物樓層分佈圖.....	109
圖2-25 六張犁站附近地區公共設施分佈圖.....	110
圖2-26 麟光站車站區位及歷史變遷圖.....	113

圖2-27	麟光站附近地區土地使用現況圖.....	114
圖2-28	麟光站附近地區建物樓層分佈圖.....	115
圖2-29	麟光站附近地區公共設施分佈圖.....	116
圖2-30	辛亥站車站區位及歷史變遷圖.....	118
圖2-31	辛亥站附近地區土地使用現況圖.....	119
圖2-32	辛亥站附近地區建物樓層分佈圖.....	120
圖2-33	辛亥站附近地區公共設施分佈圖.....	121
圖2-34	萬芳醫院站車站區位及歷史變遷圖.....	123
圖2-35	萬芳醫院站附近地區土地使用現況圖.....	124
圖2-36	萬芳醫院站附近地區建物樓層分佈圖.....	125
圖2-37	萬芳醫院站附近地區公共設施分佈圖.....	126
圖2-38	萬芳社區站車站區位及歷史變遷圖.....	128
圖2-39	萬芳社區站附近地區土地使用現況圖.....	129
圖2-40	萬芳社區站附近地區建物樓層分佈圖.....	130
圖2-41	萬芳社區站附近地區公共設施分佈圖.....	131
圖2-42	木柵站車站區位及歷史變遷圖.....	133
圖2-43	木柵站附近地區土地使用現況圖.....	134
圖2-44	木柵站附近地區建物樓層分佈圖.....	135
圖2-45	木柵站附近地區公共設施分佈圖.....	136
圖2-46	動物園站車站區位及歷史變遷圖.....	138
圖2-47	動物園站附近地區土地使用現況圖.....	139
圖2-48	動物園站附近地區建物樓層分佈圖.....	140
圖2-49	動物園站附近地區公共設施分佈圖.....	141
圖2-50	中山國中站車站地區地價分佈圖.....	144
圖2-51	南京東路站車站地區地價分佈圖.....	145
圖2-52	忠孝復興站車站地區地價分佈圖.....	146
圖2-53	大安站車站地區地價分佈圖.....	147
圖2-54	科技大樓站車站地區地價分佈圖.....	148
圖2-55	六張犁站車站地區地價分佈圖.....	149
圖2-56	麟光站車站地區地價分佈圖.....	150

	頁次
圖2-57 辛亥站車站地區地價分佈圖	151
圖2-58 萬芳醫院站車站地區地價分佈圖	152
圖2-59 萬芳社區站車站地區地價分佈圖	153
圖2-60 木柵站車站地區地價分佈圖	154
圖2-61 動物園站車站地區地價分佈圖	155
圖3-1 家戶電話調查流程圖	164
圖3-2 公司機關調查流程圖	165
圖3-3 學校現場調查流程圖	165
圖3-4 動物園旅次調查流程圖	166
圖3-5 捷運旅次調查流程圖	166
圖3-6 木柵線通車前後一般旅次之主要運具使用比例分佈圖	228
圖3-7 木柵線通車前後一般旅次之次要運具使用比例分佈圖	229
圖3-8 木柵線通車前後一般旅次選擇運具考慮因素之比例分佈圖	230
圖3-9 木柵線通車前後一般旅次不搭乘捷運之原因比例分佈圖	230
圖3-10 木柵線通車前一般旅次搭乘捷運意願之比例分佈圖	231
圖3-11 木柵線通車前後動物園旅次之主要運具使用比例分佈圖	232
圖3-12 木柵線通車前後動物園旅次之次要運具使用比例分佈圖	232
圖3-13 木柵線通車前後動物園旅次選擇運具考慮因素之比例分佈圖	233
圖3-14 木柵線通車前後動物園旅次不搭乘捷運之原因比例分佈圖	234
圖3-15 木柵線通車前動物園旅次搭乘捷運意願之比例分佈圖	234
圖3-16 木柵線通車前後使用運具之意願與行為之比例變化圖	235
圖3-17 木柵線通車前後各年齡層乘客選搭捷運之意願與行為比例圖	236
圖3-18 木柵線通車前後各家戶所得層乘客選搭捷運之意願與行為比例圖	237
圖4-1 木柵線捷運主次要幹道交叉路口調查位置圖	242
圖4-2 臨界流動分析	245
圖4-3 通車前(復興北路、民權東路)路口幾何配置圖	246
圖4-4 通車前(復興北路、民生東路)路口幾何配置圖	246
圖4-5 通車前(復興北路、南京東路)路口幾何配置圖	247
圖4-6 通車前(復興南路、忠孝東路)路口幾何配置圖	247

	頁次
圖4-7 通車前(復興南路、仁愛路)路口幾何配置圖.....	248
圖4-8 通車前(復興南路、信義路)路口幾何配置圖.....	248
圖4-9 通車前(復興南路、和平東路)路口幾何配置圖.....	249
圖4-10 通車前(辛亥路、興隆路)路口幾何配置圖.....	249
圖4-11 通車後(復興北路、民權東路)路口幾何配置圖.....	250
圖4-12 通車後(復興北路、民生東路)路口幾何配置圖.....	250
圖4-13 通車後(復興北路、南京東路)路口幾何配置圖.....	251
圖4-14 通車後(復興南路、忠孝東路)路口幾何配置圖.....	251
圖4-15 通車後(復興南路、仁愛路)路口幾何配置圖.....	252
圖4-16 通車後(復興南路、信義路)路口幾何配置圖.....	252
圖4-17 通車後(復興南路、和平東路)路口幾何配置圖.....	253
圖4-18 通車後(辛亥路、興隆路)路口幾何配置圖.....	253
圖4-19 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號1).....	257
圖4-20 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號1).....	258
圖4-21 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號2).....	259
圖4-22 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號2).....	260
圖4-23 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號3).....	261
圖4-24 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號3).....	262
圖4-25 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號4).....	263
圖4-26 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號4).....	264
圖4-27 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號5).....	265
圖4-28 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號5).....	266
圖4-29 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號6).....	267
圖4-30 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號6).....	268
圖4-31 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號7).....	269
圖4-32 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號7).....	270
圖4-33 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號8).....	271
圖4-34 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號8).....	272
圖4-35 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號1).....	278
圖4-36 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號1).....	279

	頁次
圖4-37 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號2).....	280
圖4-38 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號2).....	281
圖4-39 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號3).....	282
圖4-40 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號3).....	283
圖4-41 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號4).....	284
圖4-42 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號4).....	285
圖4-43 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號5).....	286
圖4-44 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號5).....	287
圖4-45 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號6).....	288
圖4-46 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號6).....	289
圖4-47 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號7).....	290
圖4-48 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號7).....	291
圖4-49 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號8).....	292
圖4-50 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號8).....	293
圖4-51 木柵線捷運影響範圍屏柵線調查地點圖.....	298
圖4-52 北端屏柵線往北小時流量變化圖.....	305
圖4-53 北端屏柵線往南小時流量變化圖.....	306
圖4-54 南端屏柵線往北小時流量變化圖.....	307
圖4-55 南端屏柵線往南小時流量變化圖.....	308
圖5-1 木柵線沿線影響圈公車路線(營運前).....	312
圖5-2 木柵線沿線影響圈公車路線(營運後).....	313
圖5-3 營運前捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向上車旅客數.....	326
圖5-4 營運後捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向上車旅客數.....	327
圖5-5 營運前捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向下車旅客數.....	328
圖5-6 營運後捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向下車旅客數.....	329
圖5-7 營運前捷運車站影響圈內各公車站離開市區方向上車旅客數.....	335
圖5-8 營運後捷運車站影響圈內各公車站離開市區方向上車旅客數.....	336
圖5-9 營運前捷運車站影響圈內各公車站離開市區方向下車旅客數.....	337
圖5-10 營運後捷運車站影響圈內各公車站離開市區方向下車旅客數.....	338
圖5-11 尖峰時間進入市區方向上車服務運量.....	350

	頁次
圖5-12 尖峰時間進入市區方向下車服務運量	350
圖5-13 非尖峰時間進入市區方向上車服務運量	351
圖5-14 非尖峰時間進入市區方向下車服務運量	351
圖5-15 尖峰時間離開市區方向上車服務運量	352
圖5-16 尖峰時間離開市區方向下車服務運量	352
圖5-17 非尖峰時間離開市區方向上車服務運量	353
圖5-18 非尖峰時間離開市區方向下車服務運量	353
圖6-1 木柵捷運系統沿線停車需求調查範圍位置圖	356
圖7-1 談話干擾與距離之關係	383
圖7-2 噪音發生時間累積分佈(a)及 L_x 計算(b)示意圖	384
圖7-3 木柵機廠測站音量分佈(營運前)	397
圖7-4 科技大樓站東側測站最大音量分佈(營運前)	398
圖7-5 科技大樓站東側測站均能音量分佈(營運前)	399
圖7-6 麟光站北側測站最大音量分佈(營運前)	400
圖7-7 麟光站北側測站均能音量分佈(營運前)	401
圖7-8 大安站南側測站最大音量分佈(營運前)	402
圖7-9 大安站南側測站均能音量分佈(營運前)	403
圖7-10 木柵機廠測站音量分佈(營運後)	404
圖7-11 麟光站北側測站最大音量分佈(營運後)	405
圖7-12 麟光站北側測站均能音量分佈(營運後)	406
圖7-13 科技大樓站東側測站最大音量分佈(營運後)	407
圖7-14 科技大樓站東側測站均能音量分佈(營運後)	408
圖7-15 大安站南側測站最大音量分佈(營運後)	409
圖7-16 大安站南側測站均能音量分佈(營運後)	410

第一章 緒論

1.1 研究緣起

台北都會區大眾捷運系統初期路網共有五條路線，其中由木柵動物園至中山國中之中運量捷運系統(棕線)—通稱木柵線，已於 85 年 3 月 28 日通車，其興建及營運相關事項及時程說明(詳見表 1.1)。由於木柵線為台灣地區首次通車之捷運系統路線，故其營運績效之表現與通車前後，對都市社經系統、運輸系統及至環境系統等各層面皆具有結構性轉變意涵及比較性研究價值。

事先(ex ante)與事後(ex post)資料之搜集與調查係為分析事物從無至有演變過程之必要手段，亦為吾人分析事物因果關係與發展脈絡之重要依憑。木柵線捷運系統之營運對國內運輸的發展具有劃時代之里程碑意義，由此次營運前後所搜集與調查之社經、交通及環境各系統之資料，將可獲得諸多寶貴經驗與研究訊息。對實務界而言，「事前事後分析」有「鑑往古知今」之價值，因透過相關經驗之傳承乃至代價之付出，將可使其他線捷運系統或其他都市在發展捷運系統之過程中有「前車之鑑」可資參考，進而獲取系統營運之最佳績效。對學術界而言，經由主管部門廣泛蒐集及調查所建立之「事前事後資料庫」，在學術界財力資源有限前提下，此一資料庫更形彌足珍貴。若得開放提供學術界進行相關課題之研究，從土地使用特性演變，運具轉移選擇行為、道路交通特性分析、大眾運輸系統評估，以至環境影響等課題，而由學術界所獲得之各項研究成果將可回饋至實務界，以支持實務發展。由此可知，台北都會區大眾捷運系統初期路網營運前後之交通與土地使用各項資料之搜集與調查，無論對實務界與學術界，或都計部門，運輸部門及環保部門等，皆具積極性意義與功能。

表 1.1 木柵線興建及營運相關事項時程說明

相關事項	時程	備註
計畫核定	75 年 4 月	台北市捷運初期路網核定
初步設計	75 年 11 月~77 年 3 月	鼎捷顧問公司負責
細步設計	77 年 9 月~78 年 8 月	馬特拉公司負責
施工期間	77 年 12 月~83 年 10 月	從和平東路基礎工程到帽標列縫工程完工
試車階段	83 年 5 月~85 年 3 月	捷運局、台北捷運公司
試乘時間	85 年 3 月	台北捷運公司負責
通車營運	85 年 3 月 28 日	台北捷運公司

資料來源：本研究根據捷運局資料整理

1.2 研究目的

台北都會區大眾捷運系統初期路網—第一階段木柵線部份營運前後之道路交通特性、大眾運輸服務狀況、土地使用特性及環境品質等資料之蒐集與調查，基本上具有下述幾項目的與功能：

一、在土地使用方面：

捷運系統引進之後，沿線影響圈內土地使用型態與強度是否產生明顯變化，而進行聯合開發之車站是否與預期規劃目標與功能相符，皆應進行有系統之全面性調查，方可瞭解捷運系統對社經系統之影響結果。

二、在運輸功能方面：

捷運系統通車後是否已使都市運輸需求發生結構性變化，而道路交通需求(尤指私人運輸—機車與小汽車)轉移至捷運系統之情形是否已減少私人運具使用，改善都市道路擁塞之目的。上述功能僅就木柵線之觀察，尚難獲得明確結論，理應待捷運系統初期路網

全面通車後才能有所定論(故有待持續性觀察)，由此將可確認捷運系統之運輸角色，並評估捷運系統之建設效益。然而木柵線之初步觀察結果，基本上仍可視為進行後續觀測之參考基礎。

三、在運輸規劃方面：

透過木柵線捷運系統通車前後之運具選擇調查，以瞭解捷運系統通車後之運具轉移(Modal Switching)行為之運輸規劃參數或轉移行為指標，而可做為國內其他都市規劃類似捷運系統或預測捷運系統未來需求之重要資訊與參考經驗。

四、在環境品質方面：

木柵線係為高架之中運量系統，其對都市環境與空間之影響遠超乎地下化之大眾捷運系統，從噪音、顫動乃至景觀等因素皆可能帶給沿線居民若干衝擊與不便。因此，透過通車前後各項環境因素之實測，將可瞭解此類系統對環境品質之衝擊程度，進而可做為其他都市選擇與規劃此類捷運系統之重要參考依據。

1.3 研究範圍

中運量木柵線全長 10.5 公里。南起木柵動物園，沿萬芳路、興隆路、辛亥路、穿過福舟山區隧道，經和平東路再向北沿復興南北路、民權東路到中山國中，是台北南北走向的捷運次幹線，經過松山區、中山區、大安區及文山區等處於新市區與舊市區之交接地帶。全線除經過山區部份以隧道通過外，其餘均以高架方式興建。木柵線沿線共設 12 處車站分別為中山國中、南京東路、忠孝復興、大安、科技大樓、六張犁、麟光、辛亥、萬芳醫院、萬芳社區、木柵、動物園，其研究範圍如圖 1-1 所示。

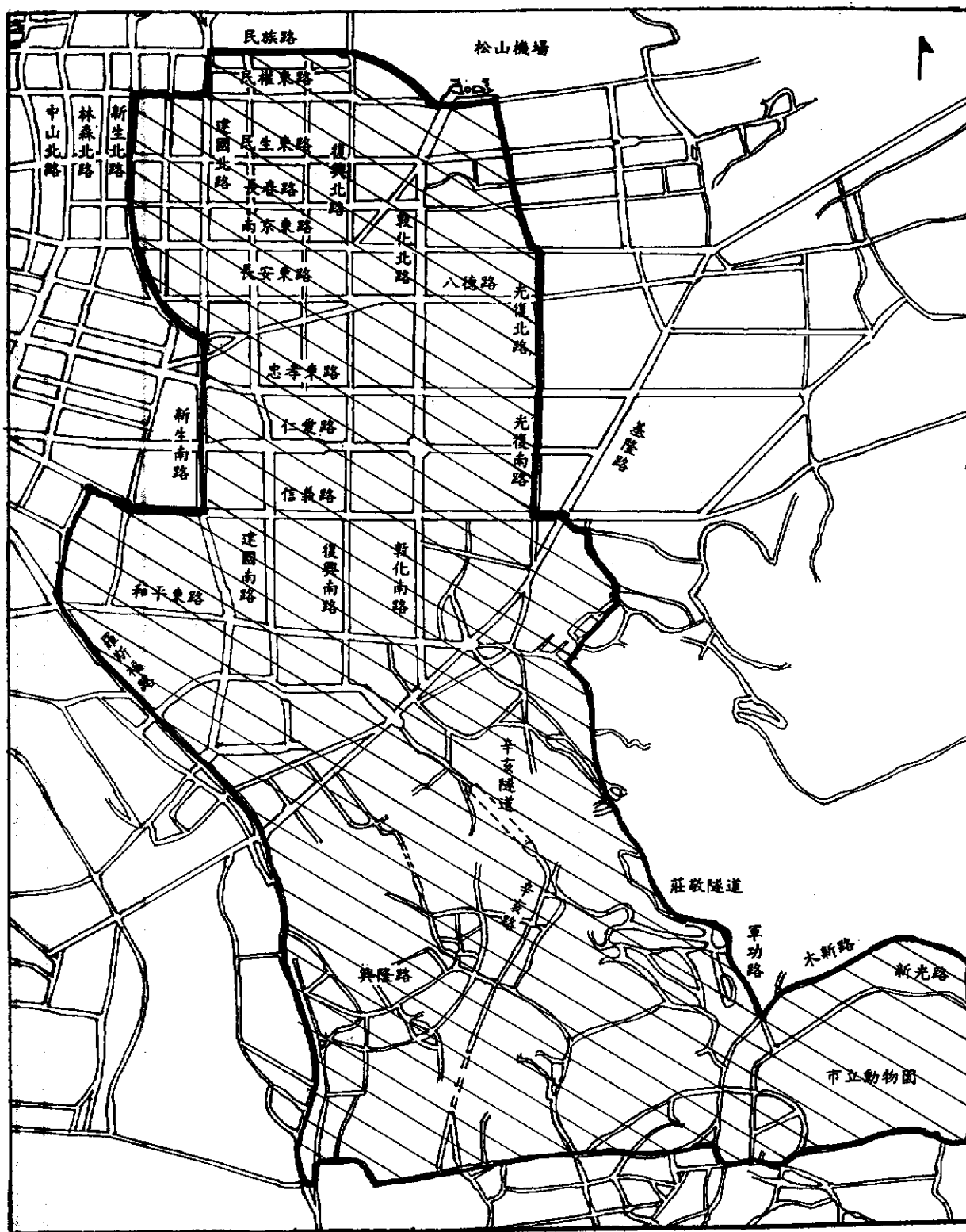


圖 1-1 計畫研究範圍示意圖

1.4 調查內容

本計畫主要調查項目包括：

- (一)營運前沿線土地使用現況調查
- (二)營運前後個體運具選擇問卷調查
- (三)營運前後沿線主次要幹道與屏柵線交通特性調查
- (四)營運前後大眾運輸乘載率調查
- (五)營運前後沿線環境噪音調查
- (六)營運前後轉運站停車需求特性調查

1.4.1 沿線土地使用現況調查

一、資料涵蓋內容

土地使用的變化需要較長時日，故本研究在土地使用資料整理工作上僅就營運前之使用狀況加以蒐集、調查、分析，對於木柵線營運之前資料的分析上，本計畫除蒐集與參考民國 77 年國立台灣大學土木工程研究所有關木柵線中運量之報告【1】，做定性的描述外，並配合實際進行調查方式更新資料。

主要工作內容包括：

- (1)界定各車站地區之調查範圍。
- (2)土地使用與活動現況調查

包含土地使用、公共設施、建物狀況、地區活動及社經人口基本資料。

二、資料蒐集方法

本研究主要係以密度單位面積分析區域特性(包括產業結構與成長)，以都市計畫面積與已開發面積分析地區之土地使用特性，並以地區之平均建蔽率與平均容積率探討土地使用強度特性，因此各項資料之蒐集即予調查方法係依表 1.2 方式進行。

表1.2木柵線沿線土地使用資料來源概要表

	項目	資料蒐集來源	工作內容
營運前	人口資料	內政部營建署之戶口檔 內政部79年工商普查報告	登錄
	社經資料	內政部營建署之戶口檔	登錄
	土地使用資料	台大土研所報告【1】 實地調查	整理 調查
	地價資料	台北市政府地政處	登錄
營運後	地價資料	台北市政府地政處	登錄

1.4.2 個體運具選擇問卷調查

台北捷運木柵線通車前與通車後之樣本資料蒐集，包括捷運線沿線居民及以捷運沿線區域為目的地者之現況運具選擇旅運資料。

一、問卷設計

過去相關旅運需求模式之分析，多以既有運具實際發生選擇行為(即顯示性偏好)之資料為基礎，利用總體模式進行運量預測，較少蒐集事前選擇行為(即敘述性偏好)資料。因此於通車前本研究為瞭解既有現況各運具與捷運系統間之轉移行為及一般旅行者之運具選擇行為特性，故在問卷設計上利用顯示性偏好法及敘述性偏好法之問卷方法，藉以滿足構建個體運具轉移行為模式之所需資料。通車後由問卷中加入回溯性設計取得搭乘捷運之乘客於捷運引進前，選擇運具之偏好資料。但為求問卷設計之精簡，避免受訪者填答因過於冗長而產生誤差，且亦冀望能確實掌握模式建立所需的完整資訊，因此在問卷設計上須滿足下列六個特點：

- (一)問卷中應包含旅運者目前使用與可能使用之替代運具間相關旅運屬性與偏好水準，並取得新運具系統(捷運系統)加入後，屬性水準改變之情形。
- (二)問卷資料須簡明扼要，易於回答。
- (三)可反映所有不同旅次目的者之偏好結構。
- (四)可同時獲得所有相關屬性之水準。
- (五)各運具屬性水準，應易於獲得。

基於上述之特點，可由旅運者對旅次與運具選擇資料中獲得現況資料(即顯示性偏好資料)，至於敘述性偏好資料，則端賴對捷運系統情境組合之設計，藉以瞭解受訪者搭乘捷運之偏好水準。

二、調查範圍

本次調查範圍即界定在木柵線捷運系統沿線 12 個車站影響圈與其可及之服務範圍。

三、調查對象

主要調查對象將包括下列各類旅運者：

(一)通車前

- 1.一般旅次：含通勤與非通勤者
- 2.動物園旅次：遊客

(二)通車後

- 1.一般旅次：含通勤與非通勤者
- 2.動物園旅次：遊客
- 3.捷運旅次：搭乘捷運之乘客

四、問卷調查內容(如附錄 1)

本調查內容可分為三大項：

(一)旅運者一般旅次特性

(二)旅運者運具使用特性

(三)旅運者對捷運系統偏好及行為特性資料

五、調查方法

本文綜合考慮各種調查方式之優點與人力、經費運用等因素後將調查方法依資料獲得之途徑，區分為家戶電話訪問及學校、公司機關與動物園旅次之面訪。主要的調查方法與過程分述如下：

(一)家戶電話訪問調查

自木柵線所經過之中山區、松山區、大安區及文山區，再由上述行政區電話號碼中之前三碼所代表的區域性，配合後四碼之隨機亂數，進行電話抽樣調查。

(二)學校抽樣訪問調查

調查員至木柵線沿線學校內，對學校學生與部份教職員工面訪調查。

(三)公司機關抽樣調查

以木柵線沿線車站週圍 500 公尺內之機關行號做為調查之範圍，以隨機抽樣之方式進行面訪問卷調查。

(四)動物園訪問調查

調查員至動物園內對遊客進行現場問卷調查。

1.4.3 沿線主次要幹道與屏柵線之交通特性調查

一、調查內容

為瞭解木柵線通車營運後對沿線主次要幹道路交通量之影響，必須調查沿線主次要幹道路在通車前後之交通特性資料，以評估中運量系統通車後之交通影響。本研究主要進行沿線附近主要交叉路口之服務水準及轉向流量之變化情形及研究地區內通過主要地形屏障相關主要道路上之交通流量變化情形等二項調查，以探討木柵線通車前後沿線主次要幹路交通量之影響。

二、調查範圍

(一)主要交叉路口流量調查

- 1.復興北路—民權東路
- 2.復興北路—民生東路
- 3.復興北路—南京東路
- 4.復興南路—忠孝東路
- 5.復興南路—仁愛路
- 6.復興南路—信義路
- 7.復興南路—和平東路
- 8.辛亥路—興隆路

調查地點之位置詳見圖 1-2。

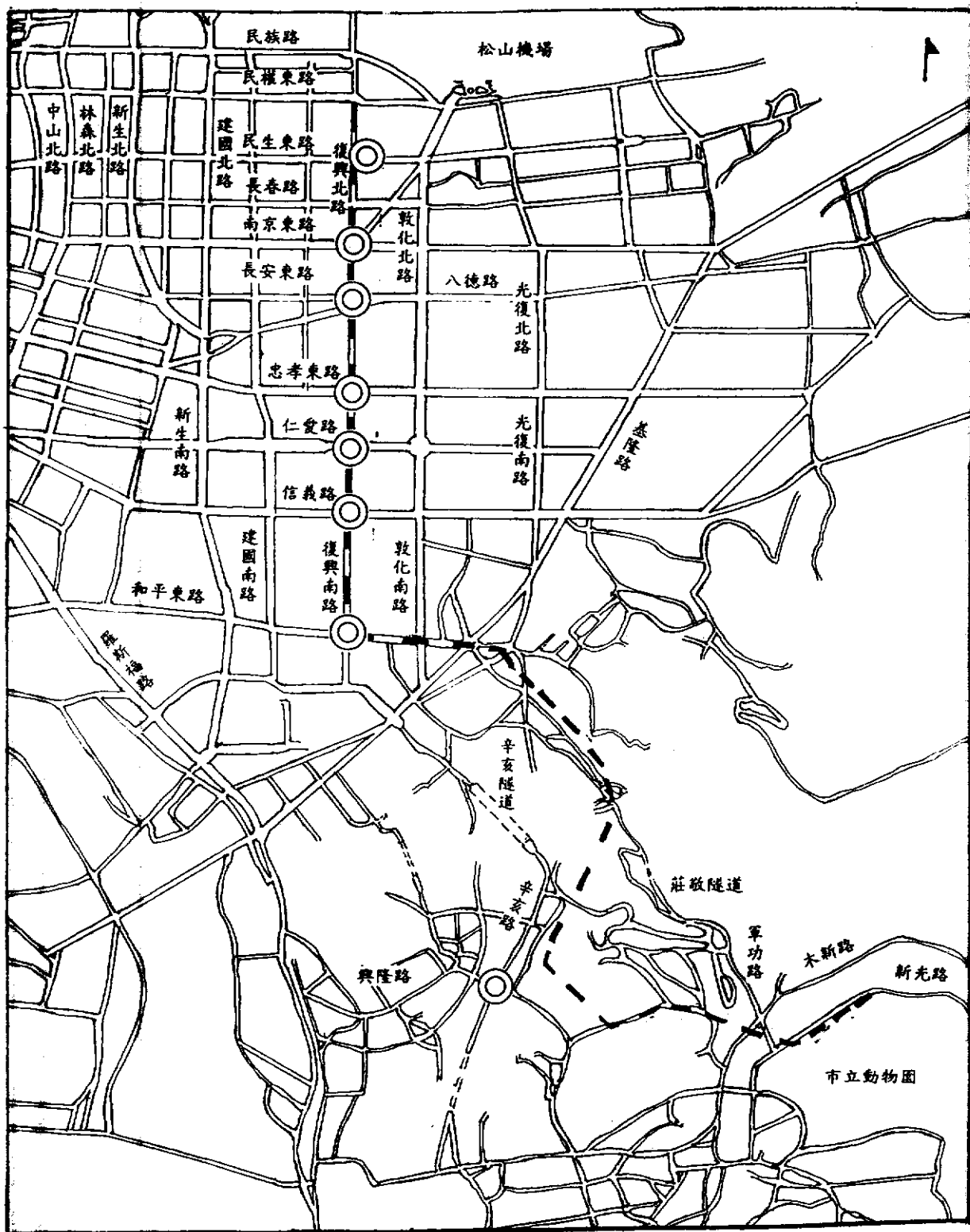


圖1-2 木柵線沿線交叉路口調查地點示意圖

(二)屏柵線流量調查

以分隔景美及市區之山脈及縱貫鐵路為基礎，主要調查下列道路之交通量，詳細調查地點圖 1-3 所示。

1. 臥龍街(莊敬隧道)
2. 辛亥路三段(辛亥隧道)
3. 羅斯福路(興隆路口)
4. 敦化北路(復旦橋)
5. 復興北路(地下穿越道)
6. 建國北路(高架橋)

三、調查時間

(一)主要交叉路口流量調查：

通車前之調查於民國 82 年 10 月 15 日星期五，通車後之調查於民國 85 年 11 月 17 日星期五進行，工作日上下午尖峰時間各 3 小時，上午尖峰為 6:00~9:00，下午尖峰為 16:00~19:00。

(二)屏柵線流量調查：

與路口調查同時進行，調查該日 6:00~22:00 之流量。

1.4.4 大眾運輸乘載率調查

一、調查內容

為瞭解木柵線通車後對於公車系統乘載率之影響。必須調查與該線行駛方向相同程度較高之相關公車路線在通車前後乘載率變化情形，亦即各相關路線之乘客起迄變化情形。

二、調查對象

包含受捷運木柵線影響程度較高之 74、282、285、293、294、295、298、505、237、復興-敦化線等 10 條路線於木柵

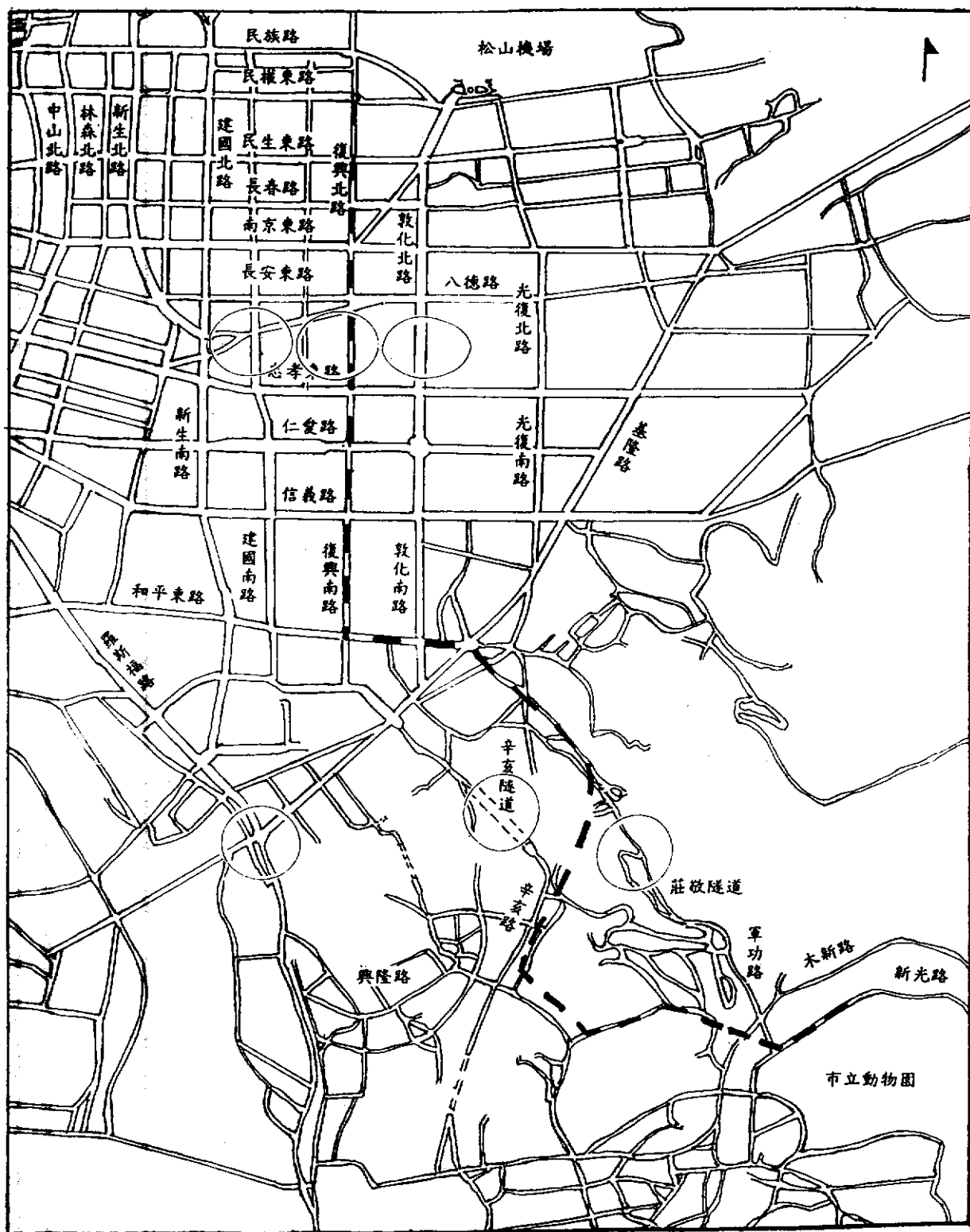


圖1-3 木柵線影響範圍屏柵線調查地點示意圖

線通車前後之營運狀況；另外於營運後再增加調查因路線調整而落入影響圈內之 209、611 及 258 三線之營運狀況。

三、調查方法

- (一)依據各線站位循序編號，並製作各該站之站號卡。派人至車上分發每一位乘客上車站之站號卡，下車時收回站號卡，且同一站下車者放在一起如此即可瞭解每一位乘客搭乘公車之起迄情形。
- (二)依據(一)項調查結果，再依尖峰、非尖峰每小時發車車次與實際調查車次數，按比例放大為一個小時之乘客起迄分佈量，並依往、返程與尖峰、非尖峰分別計算。
- (三)由此資料可推估各站尖峰、非尖峰每小時上、下車人數，進而推估各站之間之乘載率。其方法為由第一、第二站之站間人數減去第二站之下車人數再加上第二站之上車人數即可得第二、三站之人數，再除以路線單位時間容量，即可得各站間之乘載率。其平均乘載率則可由各站間乘載率乘以各站間距離之總和，除以相關路線總長度得之。

四、調查時間

營運前之調查於民國 82 年 11 月中旬之工作日尖峰、非尖峰時間(7:00~9:00、10:00~11:00、14:00~15:00、17:00~19:00)各取三車次，而營運後於民國 85 年 11 月上旬相同時段調查。

1.4.5 環境噪音調查

一、調查內容

由於中運量之車道暴露在外面，其噪音水準將比地下化捷運高。雖然採用膠輪支撐，可適度減少噪音，但其噪音量對外界環境預期仍將產生相當之干擾，其影響有評估之必要。所以評估木柵線營運前後交通噪音之污染，應以沿線居民的感受為依據。本研究係蒐集(營運前)、調查(營運後)對沿線不同土地使用及不同距離內之噪音量，再根據不同土地使用之感受程度以評估其相對之噪音影響。

二、調查項目

(一)調查對象

依據各車站附近土地使用類別及沿線介於兩站間之地點選取下列地點為調查對象，如表 1.3 所示。

表 1.3 木柵沿線噪音調查觀測地點

住宅區	商業區	學校醫院區	兩站之間
萬芳社區站	中山國中站	大安站	科技大樓—六張犁站間
麟光站	忠孝復興站	萬芳醫院站	忠孝復興—南京東路站間

(二)調查事項

測量木柵線沿線兩側與住戶距離 50 公尺處、距離 100 公尺處等，近、中、遠三處之噪音。

(三)調查與分析方法

1. 針對調查地點做連續 18 小時之噪音量取樣。
2. 根據每小時噪音量(分貝)之變化，分析其噪音量之分佈情形及尖峰時間之所在。
3. 以通車前後噪音量之差異值為變數，以 t 統計值檢定其通車前後噪音量變化是否顯著。
4. 採用徐淵靜與楊正君(1990)所建立之判別模式中，居民對於噪音之感受程度的四個分級，以擬定交通噪音程度分級標準。

三、調查時間

營運前為資料蒐集，營運後於民國 85 年 12 月下旬調查沿線測站噪音。

1.4.6 轉運站停車需求特性調查

一、調查對象

依據車站轉運功能選擇四~六個捷運車站，進行小汽車之停車

需求調查。

二、調查範圍

各具轉運功能捷運車站之影響圈 300~500 公尺內地區。

三、調查時間

通車前於民國 82 年 12 月 10 日至 24 日進行六個車站之工作日調查，民國 83 年 4 月 3 日與 5 日進行假日需求調查，調查時段為 9:00~11:00、14:00~16:00、17:00~19:00。

通車後於民國 85 年 11 月 14 日至 26 日進行六個車站之工作日與假日停車需求調查，調查時間與通車前相同。



第二章 營運前沿線土地使用狀況 調查

交通運輸與土地使用是都市發展中最重要之兩項建設工作，彼此互為影響。以中運量木柵線之興建而言，已然增加其沿線影響範圍內之可及性並提供較多之運具選擇機會，以可及性效果來看，近年來已明顯地反應在地價之增值上，造成了該沿線附近土地使用類別與土地使用強度之改變，因此，在中運量木柵線營運前後，沿線之土地使用與使用者之社經狀況，應有相當程度之變動。據此，調查分析木柵線完成前後土地使用的改變與影響，除有助於營運單位對其使用者特性了解，進而研擬有效之營運服務政策外，對於日後台灣其他地區興建中運量系統，亦能提供完整之參考資訊，並樹立優良之典範。惟土地使用之變化並非短時間內可顯現，因此本章僅就營運前沿線影響範圍內之各項相關人口社經及土地使用狀況等資料，加以蒐集、調查與分析，以做為後續各項研究參考依據。

以下就各資料之蒐集、調查與分析分別說明。

2.1 資料蒐集與調查方法

國內有關台北都會區空間結構研究之相關計畫與論文，大多從人口分佈、產業結構、交通路網、土地使用型態以及區域經濟等角度來探討。為分析木柵線沿線發展趨勢，本研究擬就空間之人口、商業與製造業空間結構並配合土地使用狀況調查，對木柵線沿線十二個車站之影響範圍內之社經衝擊，做進一步分析。

一、影響圈之界定

為能了解木柵線沿線發展趨勢，本研究參考相關文獻之標準【1】，界定沿線各車站八百公尺步行範圍內為影響圈，進行資料蒐集與調查分析，其內容包含人口及社經等相關資料，其研究與調查範圍如圖 2-1 所示，其相對應之行政里別如表 2.1 所示。

表 2.1 木柵線各車站影響範圍里名一覽表

車站	行政區	里別
中山國中站	松山區	民福、松基
	中山區	下埤、江寧、江山、朱馥、龍洲
南京東路站	松山區	中正、中崙、福成
	中山區	朱馥、龍洲、埤頭、力行、復華
忠孝復興站	松山區	中崙、敦化、福成
	大安區	德安、仁慈、和安、仁愛、義村、昌隆、誠安、光武
	中山區	埤頭
大安站	大安區	德安、仁慈、和安、龍圖、新龍、龍陣、龍雲、龍生、住安、群賢、群英
科技大樓站	大安區	龍圖、新龍、龍陣、龍雲、龍生、住安、群賢、群英、虎嘯、臥龍、龍淵、龍門
六張犁站	大安區	法治、全安、虎嘯、芳和、黎元、黎孝
	信義區	黎平
麟光站	大安區	黎和
	信義區	黎順、黎忠
辛亥站	文山區	興泰、興昌
萬芳醫院站	文山區	興豐、興光、興家、興得、興業、興安
萬芳社區站	文山區	萬芳
木柵站	文山區	博嘉
動物園站	文山區	萬興

註：本表係以木柵線沿線 800 公尺影響圈內所涵蓋之行政區里

二、資料來源

本章主要重點在分析各車站影響圈內之人口社經狀況與木柵線沿線發展趨勢，資料來源見表 1.2，另外為了解營運前土地及建物使用情形，本研究於民國 82 年 5 月上旬進行土地使用調查，本調查主要調查項目及內容請參照表 2.2、表 2.3。

表 2.2 建物結構及樓層面積量測工作底稿表

區里街廓

[illegible]

附註：

鄰近車站編號:

建物結構號碼對照表

量測員：

0:地上無建築物 1:木造 2:磚造 3:鐵架搭建、石棉瓦
4:鋼筋混凝土(R.C) 5:其它

地下室請於樓層欄裡標明(例如:地下一樓B1,地下二樓B2)

2.2 木柵線沿線各車站影響圈內人口與社經特性分析

有關木柵線沿線各車站影響圈之社經特性已彙整如表 2.4 所示，以下將就各車站之特性進行分析。

表2.4 木柵線沿線各車站影響圈之社經特性

各車站資料		員 工 數	各 行 業 家 數			建物延面積 (m ²)	土地面積 (m ²)	營 業 額 (千元)	單位面積 營業額 (元/m ²)
			總家數	總行在 此	總行不在 此				
中山國中	70	11,355	1,160	1,124	36	178,282	113,629	5,991,614	33,608
	75	39,652	3,947	3,718	229	614,962	801,221	70,697,905	114,963
	80	39,397	4,213	149	3,913	735,273	228,431	172,172,263	234,161
南京東路	70	52,284	3,784	3,489	295	809,600	864,475	46,749,239	57,744
	75	64,965	4,702	4,297	405	2,062,973	777,708	147,514,818	71,506
	80	91,332	6,575	314	5,647	1,327,171	1,095,227	437,853,084	329,915
忠孝復興	70	43,130	3,706	3,507	199	655,846	1,040,751	34,115,933	52,018
	75	42,049	3,778	3,569	209	697,566	309,758	61,476,233	88,130
	80	70,493	6,371	236	5,899	1,512,088	1,125,917	275,031,971	181,889
大 安	70	22,855	2,326	2,246	80	395,365	372,527	17,991,615	45,506
	75	26,220	2,452	2,348	104	500,391	134,096	39,465,298	78,869
	80	45,513	4,389	128	4,133	794,768	235,860	167,295,332	210,496
科技大樓	70	15,359	1,905	1,855	50	326,265	281,214	12,766,028	39,128
	75	17,366	2,042	1,962	80	326,395	1,421,578	23,152,329	70,934
	80	37,464	3,853	90	3,673	525,499	158,199	137,485,880	261,629
六 張 犁	70	10,054	1,319	1,299	20	152,323	70,842	5,846,275	38,381
	75	15,295	2,021	1,967	54	210,324	72,732	15,893,282	75,566
	80	15,133	2,258	41	2,176	272,943	64,674	68,505,452	250,988
國 光	70	3,111	342	340	2	33,608	19,877	1,216,030	36,183
	75	11,197	1,083	947	91	195,493	72,216	23,275,348	119,060
	80	3,129	569	3	563	87,936	65,069	3,218,577	36,601
辛 亥	70	613	85	84	1	17,191	16,556	321,154	18,682
	75	2,318	521	516	5	24,321	8,999	980,088	40,298
	80	590	154	0	154	8,779	5,751	692,252	78,853
萬芳醫院	70	2,011	461	460	1	47,523	59,000	1,144,899	24,091
	75	3,243	753	743	10	37,711	12,922	1,544,538	40,957
	80	2,988	921	6	909	74,774	39,464	3,270,545	43,739
萬芳社區	70	464	44	44	0	25,616	117,200	100,550	3,925
	75	300	72	71	1	2,779	8,245	101,619	36,567
	80	490	124	1	122	18,038	10,428	472,779	26,210
木 柵	70	1,389	131	130	1	39,113	126,105	364,179	9,311
	75	758	93	89	4	5,770	31,733	196,387	34,036
	80	196	54	1	52	3,895	5,584	137,558	35,317
動物園	70	187	10	10	0	1,070	10,207	60,224	56,284
	75	505	121	115	6	7,014	19,716	144,477	20,598
	80	1,083	159	1	157	61,506	68,779	1,088,774	17,702

資料來源：本研究整理

2.2.1 中山國中站地區特性

本站位於民權東路與復興北路交叉南側約 100 公尺處。

一、車站影響地區

本站因鄰近松山機場及榮星花園，在距離捷運站步行 10 分鐘內的範圍，則南北大致涵蓋了松山機場以南之新興住宅區及五常國中、國小附近，並延伸到興安國宅為止；在行政區上包括了民福、松基、江山、下埤、江寧、龍洲、朱馥等 7 個里。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

影響圈範圍內民國 79 年底總人口約 54,000 人。較民國 75 年之 45,000 人增加 7,000 人。民國 75 年之居住密度以江山里最高，每公頃約 810 人。朱馥里、朱昌里位於江山里南側，為低密度發展，建物多屬老舊。由民國 75 年至 79 年四年之間，朱馥里發展快速，其中人口增加約 5,500 人，戶量則增加約 1,100 戶，到民國 84 年底總人口約 43,476 人。密度每公頃 427 人。其中以朱馥里密度最高每公頃有 898 人。自民國 79 年間，行政區調整後其影響圈內之人口均呈現小幅度的波動。見表 2.5。

(二)經濟特性

根據民國 80 年工商普查資料顯示，本站影響圈之就業員工數將近四萬人，其中三級產業員工數有 33,580 人，次級產業僅有 5,817 人，就家數而言，總家數共有 4,215 家，三級產業有 3,858 家，次級產業有 357 家，就建物延面積而言，三級產業有 643,771 平方公尺，次級產業有 91,502 平方公尺，可見本影響圈乃以三級產業為主，而次級產業亦佔相當之比重。本影響圈產業結構之成長情況雖無法從其員工數及土地面積來觀察(受圈域差異限制)，但由其產業單位樓地板面積之營業額為 11 萬元，至民國 80 年則達 23 萬元足見其經濟成長之迅速。本區之三級產業中以國際貿易業之員工數最多，其次為零售業、批發業；而各種服務業亦佔相當比率，商業活動之發展則將趨

向較高層級之服務性行業，見表 2.6。另外從調查資料得知，本站影響圈之產業結構在二級產業方面以顯著減少，而三級產業，增加較快的主要為個人服務業、批發零售業；而國際貿易業則有明顯減少的趨勢。見表 2.7。

表2.5中山國中站人口戶量統計表

行政區里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
		人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計	1.0180	45,303	12,657	32,900	10,528	46,961	13,772	54,084	14,070	43,476	20,793
松山區	0.1305	4,455	1,221	5,893	1,684	7,868	2,307	7,457	1,924	7,067	2,324
民福里	0.1095	3,335	914	2,353	672	2,910	852	4,871	1,265	4,374	1,487
松基里	0.1055	7,737	2,120	7,125	2,036	8,552	2,508	9,363	2,453	8,416	2,765
江山里	0.1855	14,013	4,028	5,082	1,452	7,747	2,272	9,530	2,358	2,399	7,031
下埤里	0.1695	3,902	1,069	4,668	1,334	6,311	1,851	8,208	2,292	8,081	2,592
中山區	0.0855	2,967	813	619	177	4,976	1,459	6,691	1,898	6,135	2,207
江寧里	0.0780	2,417	662	2,662	761	2,406	706	7,946	1,880	7,004	2,387
龍洲里											
朱馥里											

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.6中山國中站影響圈產業別分析

產業類別分類	公司總數			場所人數			總公司			分支			單位土地面積			樓地板面積(平方公尺)			營業收入			(千元)
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	
一、農、林、牧、漁、水產業																						
二、工業																						
三、商業																						
	四、服務業																					

資料來源：行政院工商普查報告

表2.7.7 中山國中站82年產業別分析

產業別	公司總數 年別	樓地板面積(平方公尺)		土地面積(平方公尺)		土地與樓地板容積率
		82年		82年		
食品布尺木竹製品造紙業	25		10922		8462	129%
化學石油 非金屬礦物業	11		4447		4447	100%
金屬機械 電子器材業	51		6590		6554	101%
雜項工業類	1		12		12	100%
水電燃氣業	2		150		150	100%
營造業	31		2676		2436	110%
批發業	76		8232		8059	102%
零售業	278		17861		14981	119%
綜合零售業	24		802		802	100%
國際貿易業	60		66702		9482	703%
餐飲業	114		8089		7187	113%
旅館業	20		3000		750	400%
運輸倉儲通訊業	30		6279		5579	113%
金融業	4		440		320	138%
保險業	3		1920		1920	100%
經紀業	18		4829		2829	171%
法律與工商服務業	70		14057		10175	138%
機械設備雜貨業	21		1018		1018	100%
環境衛生服務業	0		0		0	0%
社會服務業	43		1833		1475	124%
文化及康樂服務業	30		4463		3203	139%
個人服務業	172		26641		13147	203%

資料來源：本研究調查

2.2.2 南京東路站地區特性

本站位於南京東路、復興北路、慶城街之交叉口、路口五個轉角落之使用分別為兄弟飯店、先施百貨、彰化銀行及大同公司產品展示部、哈帝速食、揚昇智慧辦公大樓，均為 12~15 樓之商業辦公大樓。

一、車站影響地區

本區在距離捷運車站步行 10 分鐘內之範圍包括：北以民生東路為界，南以市民大道為界，東以敦化北路為界，西以建國北路為界。在行政區上包括中山區之朱馥里、龍洲里、埤頭里、力行里、復華里及松山區之中正里、中崙里、福成里等。

本站由南京東路往東經松山、麥帥公路可直達基隆，西側之松江路向北可達大直、士林地區，東側之敦化北路向北可達松山機場，向南可經公館至景美、永和地區。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本區於民國 75 年人口有 37,817 人，密度每公頃有 380 人，其中以龍洲里密度最高每公頃有 582 人。自民國 79 年間，行政區調整後，其影響圈內相關之里名，已取消或併入現有之里內。民國 84 年人口有 47,643 人，密度公頃有 480 人，其中以朱馥里密度最高每公頃有 897 人，除松山區之中正、中崙、與福成里人口略有增加外，其他行政區里人口均呈現減少的趨勢。(表 2.8)

(二)經濟特性

由民國 80 年之工商普查資料顯示，本影響圈之白天就業員工數已超過其居住之人口數，此乃本站特有之現象。民國 79 年之影響圈為範圍，則其居住人口數有五萬人，而其白天就業員工數則達九萬人，足見本圈域日夜間人口差距之大，且於本區尚有二大型百貨公司及餐飲業 601 家，故南京東路站之重要性及發展潛力實不容忽視。本影響圈之產業結構以三級產業為主，且有繼續擴大之趨勢，國際貿易及各類服務行業所佔比例甚大，零售業、批發業、營造業亦相當發達。(表 2.9)

表2.8南京東路站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		0.9927	30,194	8,002	32,282	8,970	37,817	10,896	49,777	12,875	47,643	16,068
松山區	中崙里	0.0912	4,157	1,088	4,368	1,184	4,420	1,228	4,722	1,048	4,973	1,562
	中正里	0.2750	6,202	1,624	6,886	1,866	8,017	2,227	9,279	2,287	9,825	3,122
	福成里	0.1260	5,048	1,321	5,987	1,622	6,594	1,932	3,047	698	3,409	1,042
中山區	復華里	0.1155	3,216	881	3,087	882	2,720	798	4,788	1,364	3,983	1,562
	埤頭里	0.1060	1,722	490	4,615	1,319	4,840	1,419	5,701	1,471	4,813	1,733
	力行里	0.1155	4,465	1,123	4,058	1,159	3,844	1,127	7,585	2,229	7,501	2,453
	龍洲里	0.0855	2,967	813	619	177	4,976	1,459	6,691	1,898	6,135	2,207
	朱馥里	0.0780	2,417	662	2,662	761	2,406	706	7,964	1,880	7,004	2,387

資料來源：內政部營建署

表無此項資料

表2.9南京東路站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所人數			總公司			分支單位			土地面積(平方公尺)			樓地板面積(平方公尺)			營業收入		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
年別	100	116	128	2424	1895	1883	49	43	40	51	73	48	85975	42710	16572	70078	45412	28887	870383	1390543785	15484032
食品布尺木竹製品連紙業	57	70	115	1432	1357	1766	19	10	48	38	60	19	36203	26484	67031	24507	35200	45434	252229	483413034	42735780
化學石油 非金屬礦物業	83	124	148	2852	3577	4732	40	32	54	43	92	39	33076	116707	61267	29886	128421	82914	566834	750590275	41613962
金屬機械 電子器材業	16	35	21	257	511	257	6	6	7	10	29	7	1084	2427	4031	4212	8237	7671	16013	102815998	1664271
雜項工業類	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水電燃氣業	115	129	182	7281	5225	6498	114	127	6	1	2	170	5850	10414	9256	13280	16057	21280	2836181	2823611086	13748686
營造業	371	474	594	14246	12565	15136	228	218	155	143	256	283	162188	198742	158157	141963	233327	186186	4541640	5550974178	115246731
小計	700	842	513	6173	7923	6010	676	819	13	24	23	487	78620	293288	20833	149643	1752095	81883	6441679	13783648298	24484820
批發業	1070	1069	1001	5389	7208	5389	993	1029	16	77	40	969	62047	40490	41243	83764	148310	93405	4091768	9377826640	44356324
零售業	2	3	28	429	881	1046	2	3	2	0	0	24	499	6295	9240	4702	51716	51084	646796	2707470151	3347724
綜合零售業	1230	763	1915	12249	7696	18317	1211	742	52	19	21	1812	70870	114494	127538	196842	113609	312887	27945231	27568412119	99613557
國際貿易業	84	186	681	986	1593	4334	83	182	1	1	4	379	6237	6517	9003	14269	23243	56054	210710	601263836	2968862
餐飲業	6	19	16	918	2905	865	6	18	2	0	1	12	15022	22985	48019	51931	187924	38987	552260	1890134650	1640184
旅館業	159	205	504	8530	9123	15099	131	170	42	28	35	420	220002	119525	144776	145395	113153	139892	953313	5298911211	58887917
運輸倉儲通訊業	27	39	117	1111	2080	3722	15	17	7	12	22	103	228666	66101	42795	27386	62157	85043	2120810	42015061292	41450965
金融業	3	21	22	52	999	4925	3	13	4	0	8	14	221	1770	11927	263	13106	21776	16669	4367692711	20527764
保險業	82	125	179	847	931	3657	82	124	5	0	1	169	3573	4004	30483	8664	19815	65676	543399	1692987612	10179738
經紀業	186	255	555	2362	2797	8283	183	253	7	3	2	541	6751	4513	12884	18128	30489	82652	911893	1656436426	11042327
法律與工商服務業	16	18	26	626	918	116	13	13	1	3	5	24	614	6430	911	5340	28788	2289	524845	948162671	356564
機械設備租賃業	11	14	27	42	175	313	11	14	1	0	0	25	1077	217	335	662	1355	1850	11941	132038621	219965
環境衛生服務業	82	94	42	792	2015	615	82	93	1	0	1	40	24336	10096	23760	21263	41981	30123	403806	346525288	704878
社會服務業	13	15	106	129	132	1998	13	14	3	0	1	100	5078	4435	390978	32897	7458	54738	43512	161266380	2206563
文化及康樂服務業	198	183	249	1184	1081	1307	195	178	2	3	5	245	17662	7160	22345	20293	16398	22646	276949	4128903693	618201
個人服務業	3869	3851	5981	41819	48457	76196	3699	3682	159	170	169	5364	741475	708320	937070	781442	2611597	1140985	45697381	1.16677E+11	322606353
小計																					
三級產業																					

資料來源：行政院工商普查報告

表2.10 南京東路站82年產業別分析

產業別	公司總數 年別	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	33	8581	8581	100%
化學石油 非金屬礦物業	26	9688	3482	278%
金屬機械 電子器材業	40	10085	8285	122%
雜項工業類	7	2935	2935	100%
水電燃氣業	1	30	30	100%
營造業	41	10855	10605	102%
批發業	69	20711	14627	142%
零售業	403	19792	18104	109%
綜合零售業	53	9602	6875	140%
國際貿易業	341	109560	26082	420%
餐飲業	328	24751	17875	138%
旅館業	260	6790	1000	679%
運輸倉儲通訊業	133	45724	20858	219%
金融業	82	45415	24076	189%
保險業	53	43639	9209	474%
經紀業	47	28955	6765	428%
法律與工商服務業	279	60128	40361	149%
機械設備雜貨業	12	4250	4250	100%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	246	17277	10529	164%
文化及康樂服務業	98	13321	9923	134%
個人服務業	550	17370	16058	108%

資料來源:本研究調查

另外從調查資料得知，本站影響圈之產業結構以三級產業為主，增加較快的主要為國際貿易業、個人服務業、批發零售業，其它三級產業也有繼續增加的趨勢。(表 2.10)

2.2.3 忠孝復興站地區特性

本站位於忠孝東路與復興南路路口之南端。由於台北都會區東西向捷運幹道(藍線)與本線相交於此，倍增忠孝復興站區域位置之重要性。

一、車站影響地區

捷運站為中心，步行 10 分鐘內之可及範圍。東至敦化北路，南至仁愛路，西至正義新村，北以市民大道為界。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本影響圈之人口數為木柵線各站中最多之一區，79 年人口密度每公頃 341 人，其中以光武里密度最高每公頃達 1,400 人之多，為本區平均人口密度之四倍。由此可知本站之活動人口數亦高，為一旅次產生之重要站。但至民國 84 年本影響圈之人口數有漸減之趨勢，小家庭之戶數顯著增加，人口數從 76,322 人減為 72,421 人，而家戶數則從 19,951 增加為 24,140 戶，其中除松山區之福成里與大安區之仁慈里人口與戶數有增加外，其餘地區人口皆有減少的趨勢。(表 2.11)

(二)經濟特性

本區之產業結構主要仍以三級產業為主，但其強度並不如前幾站，員工數所佔之比率為 84 %；而次級產業尚有成長之趨向，在次級產業中主要以金屬、機械、電子器材業所佔比例為高，三級產業則以國際貿易、零售業、營造業及服務業居多。(表 2.12)。本影響圈之產業結構雖和上述各站無多大的差異，惟本區有百貨公司四家，且頂好市場亦在本影響圈內，故其經濟活動及商業休閒活動，將吸引大量的旅次發生，因此本站之區位則愈顯重要。

表2.11忠孝復興站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		2.2396	38,935	10,431	50,426	14,028	51,844	14,364	76,322	19,951	72,421	24,140
	敦化里	-	-	-	-	-	2,618	714	8,544	2,601	8,838	2,667
松山區	中崙里	0.9120	4,157	1,088	4,368	1,184	4,420	1,228	4,722	1,048	4,973	1,562
	福成里	0.1260	5,048	1,321	5,987	1,622	6,594	1,832	3,047	698	3,409	1,042
大安區	德安里	0.0657	4,148	1,118	4,501	1,257	4,435	1,286	6,819	1,695	5,700	1,967
	仁愛里	0.1169	3,552	957	3,494	976	3,580	1,038	6,832	1,823	6,342	2,128
	義村里	0.1624	3,067	827	2,976	831	3,236	938	7,803	2,066	7,419	2,598
	光武里	0.0655	2,587	697	4,100	1,145	3,927	1,138	9,251	2,685	8,435	3,058
	仁慈里	0.1729	1,510	407	4,535	1,267	2,981	864	5,002	1,262	5,499	1,809
中山區	昌隆里	0.0840	4,154	1,120	4,882	1,364	4,655	1,349	5,235	1,180	4,540	1,491
	和安里	0.3355	4,562	1,230	6,782	1,894	6,260	1,814	8,277	2,175	7,502	2,375
	誠安里	0.0927	4,362	1,176	4,186	1,169	4,298	1,246	5,089	1,247	4,951	1,710
	埤頭里	0.1060	1,788	490	4,615	1,319	4,840	917	5,701	1,471	4,813	1,733

資料來源：內政部營建署 -表無此項資料

表2.12忠孝復興站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所數			總公司數			分支單位			土地面積 (平方公尺)			樓地板面積 (平方公尺)			營業收入 (千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
二級產業	67	78	98	1356	1217	1066	35	47	25	32	31	48	32085	7576	6659	85008	21045	18881	336133	883711632	8835344
食品及木竹製品製造業	57	40	84	1399	799	1205	15	6	37	42	34	10	121012	41093	13891	33523	52400	27654	146887	121959164	26905909
化學石油 非金屬礦物業	53	59	119	1123	2455	1592	26	23	42	27	36	35	7188	18375	29848	17297	42711	35861	161191	609257763	36816474
金屬機械 電子器材業	12	11	23	122	180	171	3	4	7	9	7	9	844	1913	945	2873	2554	6261	89930	378715338	1035038
鑄造工業業	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水電燃氣業	128	112	249	8407	4556	7489	126	110	4	2	2	241	9248	2756	4788	17179	10499	24758	3492004	3210899473	12928451
營造業	317	300	573	12607	9207	11524	205	190	115	112	110	343	170377	71713	56131	155880	129209	113415	4226145	5204543370	86521216
小計	1063	612	512	5558	5133	5529	688	601	12	13	11	488	46312	19853	179336	96206	65862	197947	4651392	11317651853	15401259
三級產業	999	1253	1430	3753	5053	6026	1659	1213	15	28	40	1400	46290	36489	35977	88835	75583	111085	1837453	4347322368	1206451
批發業	8	4	38	243	81	1562	4	2	3	3	2	32	3450	81	15026	9029	401	112932	20834	7002439	8291408
綜合零售業	1232	556	1752	10886	5254	16759	1220	541	44	12	15	1664	62557	97425	87945	173056	65304	329210	20420722	13054394881	79666140
國際貿易業	116	129	315	1463	1330	3451	16	128	7	0	1	301	12234	9935	8706	26024	21429	50372	449814	523765355	2771478
餐飲業	2	5	14	15	1257	1140	1	5	0	1	0	14	45	8544	8836	180	54892	61355	5010	1112681089	1532675
旅館業	117	120	263	3176	2665	3385	105	104	19	12	16	225	648231	20639	60808	75060	22406	53638	913508	1253665116	8300857
運輸倉儲通訊業	15	21	64	423	766	1417	8	5	1	7	16	62	3840	6489	12093	7882	16682	39160	11200	2997226967	6557881
金融業	4	6	16	164	950	2117	2	3	2	2	3	12	46	681	8139	544	11242	31361	3990	3556335983	28994383
保險業	119	84	142	1330	1084	2151	115	82	6	4	2	130	4750	1724	18003	17367	14671	45346	847332	2612437556	4806828
經紀業	244	261	672	2880	2048	6807	242	258	7	2	3	658	5149	3912	10932	22952	25095	81147	762371	828940151	7205000
法律與工商服務業	10	6	32	72	507	124	10	5	0	0	1	32	262	3601	499	1198	21125	3423	33393	47092173	211223
機械設備租賃業	7	15	32	217	334	679	7	15	1	0	0	30	216	200	512	614	781	3452	67417	72226541	668727
環境衛生服務業	78	116	72	2491	3254	3038	77	115	1	1	1	70	51168	27056	44180	71936	131218	149488	1832066	2397126869	2820769
社會服務業	16	8	158	225	33	3199	13	8	1	3	0	156	3471	942	558126	7613	626	97076	44313	15604876	7278012
文化及康樂服務業	161	162	286	1078	722	1585	154	157	2	7	5	282	8161	4317	20668	16102	13491	167877	302762903	1097664	188510755
個人服務業	4191	3358	5798	33774	30471	58969	4321	3242	121	95	116	5556	896182	241888	1069786	614598	540808	1398673	32068692	44446237120	188510755
小計																					

資料來源：行政院工商普查報告

表2.13 忠孝復興站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	70	9948	15968	62%
化學石油 非金屬礦物業	27	3850	3250	118%
金屬機械 電子器材業	72	7272	6302	115%
雜項工業類	8	810	810	100%
水電燃氣業	4	4200	4200	100%
營造業	69	5886	5416	109%
批發業	111	10556	10700	99%
零售業	1204	92402	91100	101%
綜合零售業	179	98838	17538	564%
國際貿易業	508	88173	38817	227%
餐飲業	738	80090	64984	123%
旅館業	77	16835	4615	365%
運輸倉儲通訊業	163	43388	38158	114%
金融業	157	44020	15812	278%
保險業	16	2204	1962	112%
經紀業	87	7642	5962	128%
法律與工商服務業	736	152466	101722	150%
機械設備雜貨業	46	4337	3717	117%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	309	70605	52518	134%
文化及康樂服務業	274	60542	69426	87%
個人服務業	717	86829	73145	119%

資料來源：本研究調查

另外從調查資料得知，本站經濟特性與南京東路站相似，但強度並不如南京東路站，本區百貨公司聚集，且頂好市場在本影響圈內，故其經濟活動及商業休閒活動，吸引大量的旅次發生，強化了本站的功能。在土地使用強度方面，本區二級產業呈現下降之趨勢，本區之產業結構主要仍以三級產業為主，因此本站之區位則愈顯重要。(表 2.13)

2.2.4 大安站地區特性

本站位於信義路與復興南路口之南側。由於信義路被規劃為中長期捷運路線，本站將具有轉運之功能。

一、車站影響地區

本站步行10分鐘內的影響圈範圍，其行政區包括德安、仁慈、和安、龍圖、新龍、龍陣、龍雲、龍生、住安、群賢、群英等11個里。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

影響圈內民國75年底總人口的43,745人，於民國79年底總人口增加至75,524人，但至民國84年本影響圈之人口數近年來有漸漸減少之趨勢，和安里等仍屬低密度，日後的發展仍具有相當的潛力，小家庭之戶數顯著增加，人口數從75,524減為73,549人，而家戶數則從19,257戶增加為24,067戶，其中除仁慈里與新龍里人口與戶數有增加外，其餘地區人口皆有減少的趨勢。(表 2.14)

(二)經濟特性

三級產業為本影響圈內主要的產業，總家數有4,389家。由南京東路站、忠孝東路站到信義路站，商業發展強度由5,991家，忠孝東路站5,799家，至本站4,030家，有漸減的趨勢。但由空間分布言，再來之加上東區信義計畫未來之發展，由南京東路向南至本影響圈內，繼而向東至信義計畫副都心很有可能連為帶狀商業區發展。

表2.14大安站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		1.2651	30,027	8,093	40,194	11,227	43,745	22,669	75,524	19,257	73,549	24,067
	德安里	0.0657	4,148	1,118	4,501	1,257	4,435	1,286	6,819	1,695	5,700	1,967
	龍生里	0.0655	3,432	925	3,870	1,081	4,311	11,250	7,180	1,623	6,993	2,238
	新龍里	0.0690	3,753	1,011	2,876	803	4,495	1,303	6,843	1,849	7,197	2,419
大安區	住安里	0.0356	2,080	561	2,558	715	2,645	767	7,968	1,987	7,411	2,204
	仁慈里	0.1729	1,510	407	4,535	1,267	2,981	864	5,002	1,262	5,499	1,809
	龍雲里	0.1271	2,742	739	4,802	1,341	5,501	1,594	5,849	1,412	5,865	1,876
	群賢里	0.0901	-	-	3,059	854	2,926	848	7,119	1,990	7,040	2,383
	和安里	0.3353	4,562	1,230	6,782	1,894	6,260	1,814	8,277	2,175	7,502	2,375
	龍牌里	0.0946	3,745	1,009	4,069	1,137	4,455	1,291	4,776	1,152	4,361	1,439
	龍圖里	0.1192	3,193	861	2,954	825	2,754	798	7,417	1,816	7,216	2,355
	群英里	0.0901	862	232	188	53	2,982	854	8,274	2,296	8,765	3,002

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.15大安站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所人數			總公司			分支			地 面 積 (平方公尺)			樓 地 板 面 積 (平方公尺)			營 業 收 入 (千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
二 級 產 業																					
食品布疋木竹製品造紙業	40	53	57	455	588	1654	31	33	20	9	20	17	12178	2973	12958	17632	14022	17090	98947	154540880	17157575
化學石油 非金屬礦物業	30	27	38	598	719	503	14	5	16	16	22	6	16190	13436	5984	22277	49035	11173	126675	524133920	5569602
金屬機械 電子器材業	28	30	63	451	2254	1304	17	14	23	11	16	17	2130	12417	18963	6491	32130	32207	62482	629930754	27182580
織造工業類	8	8	5	26	202	28	3	7	2	5	1	1	232	642	33	1612	1232	165	3475	80348576	110551
水電燃氣業	1	1	0	115	92	0	0	0	0	1	1	0	660	4077	0	1465	662	0	0	0	0
營造業	114	92	196	4343	3225	4787	113	92	2	1	0	192	8697	2173	4275	14495	7978	18959	2977828	2670602040	8624733
小計	221	211	359	5988	7080	8276	178	151	63	43	60	233	40087	35718	42213	63972	105059	79594	3269407	4059556170	58645041
三 級 產 業																					
批發業	478	406	372	3421	2923	3071	461	395	5	17	5	362	44157	13185	23253	75373	46120	53039	2779141	5755917019	6741880
零售業	711	815	1013	3143	3153	3732	703	802	7	8	31	999	23705	20935	13589	67313	50332	61886	4250952	3154123898	7900983
綜合零售業	3	2	23	191	64	352	2	1	2	1	1	19	3307	58	3566	7933	232	28613	414	3600000	1704345
國際貿易業	686	351	1227	5722	3208	10752	681	343	29	5	8	1169	36116	12421	27748	93189	42665	150415	10327710	7482080402	47976567
餐飲業	64	80	178	667	662	1994	64	80	5	0	0	168	5198	6379	6920	10042	11658	27594	131862	332110085	4522788
旅館業	3	5	8	12	1329	1103	3	5	0	0	0	8	91	9603	8440	235	58458	60135	5476	1128919239	1525088
運輸倉儲通訊業	70	93	177	1811	1337	1485	67	88	6	3	5	165	94264	1832	3141	67670	5219	8620	410494	783348653	4599158
金融業	12	13	48	485	168	719	8	6	0	4	7	48	6489	737	6061	9384	3369	23679	12088	391385866	785556
保險業	1	7	8	10	948	3455	1	3	1	0	4	6	11	662	9770	132	11288	44748	2384	2793552217	20065723
經紀業	63	65	119	446	697	1485	62	64	3	1	1	113	1576	1892	13329	7920	15681	38623	449798	1462828763	4844198
法律與工商服務業	147	180	472	1733	1272	4560	147	179	5	0	1	462	4109	3243	39365	16533	19174	66644	407742	564050337	4363840
機械設備租賃業	3	3	23	14	14	97	3	3	0	0	0	23	33	51	357	127	200	1673	889	42497785	66795
環境衛生服務業	8	9	19	101	60	502	7	9	0	1	0	19	203	157	293	421	304	2081	4888	13509433	471657
社會服務業	50	62	52	428	1482	1784	50	62	0	0	0	52	4030	16989	19930	10999	94958	109229	145921	1143768018	1390602
文化及康樂服務業	11	2	102	78	2	1345	11	2	2	0	0	98	525	45	7163	2991	178	23199	36065	536000	1232178
個人服務業	23	134	189	724	524	801	120	130	0	3	4	189	4404	2936	10722	9211	10939	14996	111360	181294568	458933
小計	2333	2227	4030	18986	17843	37237	2390	2172	65	43	67	3900	228218	91125	193647	379493	370775	715174	19077184	2523522283	108650291

資料來源：行政院工商普查報告

表2.16大安站82年產業別分析

產業別	公司總數		樓地板面積(平方公尺)		土地面積(平方公尺)		土地與樓地板容積比
	年別	82年	82年	82年	82年	82年	
食品布尺木竹製品造紙業		19		1250	12550		10%
化學石油 非金屬礦物業		10		2390	2390		100%
金屬機械 電子器材業		35		4276	3193		134%
雜項工業類		6		460	257		179%
水電燃氣業		31		6602	6082		109%
營造業		65		5719	5719		100%
批發業		458		37340	28298		132%
零售業		69		11506	7356		156%
綜合零售業		134		15803	5811		272%
國際貿易業		278		23496	19598		120%
餐飲業		35		5851	671		872%
旅館業		31		33862	5659		598%
運輸倉儲通訊業		60		46886	13170		356%
金融業		4		940	940		100%
保險業		24		10555	7902		134%
經紀業		132		19983	17028		117%
法律與工商服務業		13		838	993		84%
機械設備雜貨業		0		0	0		0%
環境衛生服務業		91		89867	81949		110%
社會服務業		38		10683	10311		104%
文化及康樂服務業		136		12782	11516		111%
個人服務業		147		298172	271259		110%

資料來源：本研究調查

目前零售業頗為發達，未來商業功能將朝向服務業發展，尤其配合世界貿易中心設置於信義計畫區內，與其有密切相關之國貿業，日後將會在本地區內迅速成長，見表 2.15。另外從調查資料得知，本站之主要產業仍以三級產業為主，然而本區之發展型態與中山國中至忠孝復興站間之型態有明顯的不同，未來因繼續開發可望與前兩站連成帶狀商業區。(表 2.16)

2.2.5 科技大樓站地區特性

本站位於和平路與復興南路口北側。

一、車站影響地區

本站步行 10 分鐘內的影響圈範圍，其行政區包括龍圖、新龍、龍陣、龍雲、龍生、住安、群賢、群英、虎嘯、臥龍、龍淵、龍門等 12 個里。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

民國 75 年底本影響圈內人口總數約 39,387 人，至民國 79 年，其服務人口數量增加將近八萬人。至民國 84 年人口有 77,363 人。密度為每公頃 835 人，其中以群英里人密度最高每公頃有 972 人，除新龍里、群英里外，其餘地區人口皆有減少的趨勢。(表 2.17)

(二)經濟特性

經濟產業特性及強度在本區有漸為遞減趨勢，尤其商業活動之功能不若南京東路站、忠孝東路站以及大安站來的活躍。而本區日後發展的趨勢，仍會著重於居住活動。(表 2.18)

另外從調查資料得知，本站已接近都市過渡地區，經濟特性與強度均有下降的現象，影響圈內有成功國宅及因應居住活動所生之三級產業，發展型態與大安站附近之產業型態亦有不同。影響圈內以零售業、餐飲業與法律工商服務業增加最快，而國貿業與法律顧問公司的規模逐漸縮小。但未來仍可能有繁榮的經濟活動。(表 2.19)

表2.17科技大樓站影響圈人口戶量統計表

行政區里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
		人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		24,510	6,606	29,254	8,172	39,387	11,308	78,357	20,038	77,363	25,629
臥龍里	0.2352	4,703	1,268	4,878	1,363	4,672	1,354	4,261	804	3,563	1,305
龍生里	0.0655	3,432	925	3,870	1,081	4,311	1,250	7,180	1,623	6,993	2,238
新龍里	0.0690	3,753	1,011	2,876	803	4,495	1,303	6,843	1,849	7,197	2,419
住安里	0.0356	2,080	561	2,558	715	2,645	767	7,968	1,987	7,411	2,204
龍雲里	0.1271	2,742	739	4,802	1,341	5,501	1,594	5,849	1,755	5,865	1,876
虎嘯里	-	-	-	-	-	-	-	3,801	962	3,652	1,420
大安區	-	-	-	-	-	-	-	10,199	2,235	9,839	3,095
龍洲里	-	-	-	-	-	-	-	7,119	1,990	7,040	2,383
群賢里	0.0901	-	-	3,059	854	2,926	848	4,776	1,152	4,361	1,439
龍陣里	0.0946	3,745	1,009	4,069	1,137	4,455	1,291	7,417	1,816	7,216	2,355
龍圖里	0.1192	3,193	861	2,954	825	2,754	798	4,670	1,569	5,461	1,893
龍門里	-	-	-	-	-	4,646	1,239	8,274	2,296	8,765	3,002
群英里	0.0901	862	232	188	53	2,982	864				

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.18科技大樓站影響圖產業分析別

產業類別	公司總數				場所人數				總公司				土地面積 (平方公尺)				樓地板面積 (平方公尺)				營業收入 (千元)			
	70	75	80	85	70	75	80	85	70	75	80	85	70	75	80	85	70	75	80	85	70	75	80	85
二級產業	食品布尺木竹製品造紙業																							
	27	56	39	217	1333	1699	24	42	11	3	14	18	8889	10911	14413	8012	13279	19682	81229	627462431	14734841			
	23	21	27	461	382	597	17	8	10	6	13	6	26004	11031	5542	23931	14122	27884	141369	522658945	15581474			
	31	35	57	508	643	1414	19	17	21	12	18	15	3993	9647	4899	7400	31894	27382	114876	794544281	29188061			
	3	8	5	8	237	26	0	7	2	3	1	1	30	650	41	208	1478	224	0	108289613	100531			
三級產業	水電燃氣業																							
	2	2	1	122	954	67	0	0	0	2	2	1	1788	1218018	5853	2593	64612	5853	0	0	0			
	營造業																							
	109	83	172	1964	2528	3341	108	83	2	1	0	168	4287	2059	3623	11470	7819	15982	1592082	2014151844	4083232			
	195	205	301	3280	6077	7144	168	157	46	27	48	209	44991	1252316	34371	53614	133204	97007	1929556	4067107114	63688139			
小計	批發業																							
	402	416	355	2625	2861	3171	387	400	2	15	16	351	28900	16324	5816	46293	45409	34243	1352350	4683683695	6738437			
	零售業																							
	645	729	868	2541	2590	3147	639	658	10	6	11	848	23306	15140	11972	52061	42767	48612	1316341	2053364013	5701367			
	綜合零售業																							
	2	1	18	6	1	151	1	1	1	1	0	16	76	8	866	165	66	4021	600	2600000	1023412			
	國際貿易業																							
	483	274	1065	3493	1704	8783	479	270	19	4	4	1027	23129	5353	20261	61788	26951	123826	6579829	4562211250	40907569			
	餐飲業																							
	39	47	154	246	198	1527	39	47	3	0	0	148	3074	1130	6385	4164	4204	24046	44124	77003344	3939609			
	旅館業																							
	2	3	5	3	8	159	2	3	0	0	0	5	74	177	653	215	630	6817	466	1826520	103655			
	運輸倉儲通訊業																							
	72	107	185	1910	910	1115	70	104	2	2	3	181	93578	5289	3182	66444	3386	6770	386810	283925357	638218			
	金融業																							
9	9	47	413	130	555	6	4	0	3	5	47	6194	367	3353	8150	2957	15684	12977	317301969	1252995				
保險業																								
1	1	4	4	20	2667	1	1	0	0	0	4	7	6	3333	33	66	28456	8	10237425	3017639				
經紀業																								
35	35	74	272	126	650	35	35	1	0	0	72	1251	856	7465	3732	4503	20169	391454	477253644	2130052				
法律與工商服務業																								
100	125	393	773	808	5933	100	125	2	0	0	389	2907	2031	42259	9692	8792	76774	193082	304174814	6669077				
機械設備租賃業																								
2	2	26	61	25	97	2	2	0	0	0	26	28	43	334	139	152	1791	1485	177552285	86851				
環境衛生服務業																								
4	5	17	61	23	254	4	5	0	1	0	17	90	83	200	162	240	1259	1485	177552285	86851				
社會服務業																								
49	54	49	784	512	124	49	54	0	0	0	49	58138	96542	566	34837	9595	4029	1150556	33804	3022299	993370			
文化及康樂服務業																								
10	4	100	59	25	1162	10	4	3	0	1	94	484	371	4775	2801	4771	17136	123377	232175125	444025				
個人服務業																								
137	159	192	561	721	825	136	159	1	1	2	190	5091	24737	12408	10552	25842	14859	123377	13202302332	73797741				
小計																								
1992	1971	3552	13812	10662	30320	1960	1872	44	33	42	3464	246327	168457	123828	301228	180331	428492	11615063	13202302332	73797741				

資料來源:行政院工商普查報告

表2.19 科技大樓站82年產業別分析

產業別	年別	公司總數	樓地板面積(平方公尺)	土地面積(平方公尺)	土地與樓地板容積比
	82年	82年	82年	82年	82年
食品布尺木竹製品造紙業	32	3217	3217	100%	100%
化學石油 非金屬礦物業	0	0	0	0%	0%
金屬機械 電子器材業	22	1238	1235	100%	100%
雜項工業類	2	214	214	100%	100%
水電燃氣業	2	60	60	100%	100%
營造業	7	464	404	115%	115%
批發業	78	15239	5214	292%	292%
零售業	281	20332	20092	101%	101%
綜合零售業	47	4438	4438	100%	100%
國際貿易業	53	5938	2216	268%	268%
餐飲業	196	11933	11176	107%	107%
旅館業	1	30	30	100%	100%
運輸倉儲通訊業	16	2139	2127	101%	101%
金融業	13	2800	2800	100%	100%
保險業	2	222	222	100%	100%
經紀業	4	302	302	100%	100%
法律與工商服務業	162	21336	8205	260%	260%
機械設備雜貨業	8	708	708	100%	100%
環境衛生服務業	3	900	300	300%	300%
社會服務業	47	4454	3534	126%	126%
文化及康樂服務業	19	1585	1533	103%	103%
個人服務業	70	4544	4344	105%	105%

資料來源：本研究調查

2.2.6 六張犁站地區特性

本站位於基隆路與和平東路交叉口東南側。

一、車站影響地區

本站步行 10 分鐘內的影響圈範圍，其行政區包括大安區之法治、全安、虎嘯、芳和、黎元、黎孝里與信義區之梨平等里。亦即和平東路三段、基隆路二、三段、樂利路、崇德街、嘉興街及居安街附近。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本區民國 75 年底約有 31,499 人。本站以當地居民為主要服務對象，其中黎順、黎春、黎富三個里於民國 79 年調整行政區時，取消、併入其它里。(表 2.20)

(二)經濟特性

商業發展仍以服務當地居民之三級產業為主，其中零售業為本地區主要三級產業，而服務業在整個三級產業中之比例顯著較科技大樓站為低。(表 2.21)

另外從調查資料得知，本影響圈內公司數以零售業、餐飲業、法律工商服務業與文化康樂服務業增加最快，而零售業與的規模逐漸縮小，相反的法律顧問公司的規模有增加並分散的趨勢。(表 2.22)

表2.20六張犁站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		1.2515	10,322	2,782	28,682	8,009	31,499	9,160	36,458	9,195	35,014	11,631
	黎孝里	0.3255	-	-	5,637	1,575	7,951	2,305	8,751	2,263	8,254	2,722
大安區	芳和里	0.1945	3,013	812	4,277	1,195	4,174	1,239	7,560	1,836	7,063	2,264
	虎嘯里	0.1431	-	-	3,728	1,041	3,517	1,019	3,801	962	3,652	1,420
	全安里	0.1290	3,798	1,024	4,575	1,275	5,015	1,454	4,848	1,317	4,869	1,644
	黎元里	0.4353	-	-	6,417	1,792	6,757	1,959	6,622	1,561	6,307	1,937
信義區	法治里	0.0241	3,511	946	4,048	1,131	4,085	1,184	4,876	1,256	4,869	1,644
	黎平里	0.0648	1,835	495	3,950	1,103	4,178	1,211	7,575	1,932	7,490	2,533

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.2.1六張犁站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所人數			總公司			分支			土地面積 (平方公尺)			樓地板面積 (平方公尺)			營業收入 (千元)		
年別	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
食品布匹木竹製品連紙業	29	44	19	212	1033	340	26	37	2	3	7	17	9519	12425	4859	9685	10922	7045	85651	414811650	171168
化學石油 非金屬礦物業	10	9	17	178	155	503	7	4	7	3	5	1	1045	391	1239	10000	1609	21329	454249	21082516	13007717
金屬機械 電子器材業	24	51	33	969	1301	419	19	35	8	5	16	17	2640	11398	1888	7387	35234	4012	31202	1525556827	876583
織造工業類	2	7	5	144	192	42	2	7	1	0	0	3	67	593	40	201	1408	172	0	149130927	76273
水電燃氣業	0	0	2	0	0	92	0	0	1	0	0	0	0	0	0	106	0	0	1407	732390	0
營造業	105	119	134	1810	2549	1973	105	119	0	0	0	134	3908	2419	1470	10336	10178	7072	1976953358	1990307	29064001
批發業	170	230	210	3313	5230	3369	159	202	19	11	28	172	17179	27226	9602	37609	59351	41037	1303492	4087535278	29064001
零售業	243	348	225	1277	2600	1928	243	336	2	0	12	221	16290	13262	3404	31217	37304	18977	960890	3042351087	4071277
綜合零售業	505	752	672	1533	2514	2243	497	740	7	8	12	658	20241	19890	33711	41248	51851	120234	545834	1549932094	17035189
國際貿易業	3	1	11	8	54	218	2	0	0	1	0	11	112	1100	1476	301	2885	3104	2460	0	135917
餐飲業	255	253	451	1960	1462	3627	254	247	9	1	6	433	12878	8192	6130	33646	25910	43050	2673139	2213394065	14274520
旅館業	13	46	84	54	174	360	13	46	1	0	0	82	600	1200	1174	1866	4147	6434	15913	52636336	438569
運輸倉庫通訊業	1	0	1	6	0	7	1	0	0	0	0	1	158	0	165	330	0	1155	735	0	3373
金融業	70	164	169	1129	1415	795	70	163	0	0	1	169	2941	2138	1605	4187	3751	2462	380257	41683428	301163
經紀業	4	9	13	9	107	201	4	5	0	0	4	13	254	627	1044	377	2133	4898	3443	14481157	857284
保險業	1	4	1	4	136	21	1	3	0	0	1	1	7	50	17	33	359	446	8	26295825	5486
機械設備租賃業	20	23	21	79	82	204	20	23	1	0	0	19	516	502	526	1500	2551	2875	23898	30383348	498395
法律與工商服務業	47	104	155	356	537	1157	47	104	0	0	0	155	1353	1756	1944	3965	7043	12802	68311	171935652	1043774
機械設備租賃業	4	0	19	69	0	56	4	0	0	0	0	19	153	0	206	222	0	1102	28737	0	70889
環境衛生服務業	6	13	22	344	78	142	6	13	1	0	0	20	191	191	236	438	859	896	28108	21294210	49604
社會服務業	45	70	39	203	229	88	45	70	0	0	0	39	2211	2136	780	4510	6556	2649	41386	117138502	80852
文化及康樂服務業	4	5	28	42	29	266	4	4	0	0	1	28	276	338	477	2274	4831	3059	33094	3583100	315650
個人服務業	91	133	137	302	394	451	91	133	1	0	0	135	5211	4466	2177	6741	7961	7763	76779	105512204	259509
小計	1312	1925	2048	7375	9811	11764	1302	1887	22	10	37	2004	63392	55848	55072	132855	158141	231906	4882992	7896123008	39441451

資料來源：行政院工商普查報告

表2.22 六張犁站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	7	660	570	116%
化學石油 非金屬礦物業	2	40	40	100%
金屬機械 電子器材業	8	700	700	100%
雜項工業類	0	0	0	0%
水電燃氣業	0	0	0	0%
營造業	0	0	0	0%
批發業	28	1545	995	155%
零售業	107	9135	6865	133%
綜合零售業	22	2717	2647	103%
國際貿易業	16	2000	1160	172%
餐飲業	97	8465	6690	127%
旅館業	20	2000	220	909%
運輸倉儲通訊業	6	670	670	100%
金融業	10	4980	4980	100%
保險業	4	3640	3570	102%
經紀業	18	14920	2570	581%
法律與工商服務業	169	83300	15220	547%
機械設備雜貨業	9	700	350	200%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	48	3845	2175	177%
文化及康樂服務業	221	4840	905	535%
個人服務業	64	4015	2880	139%

資料來源：本研究調查

2.2.7 麟光站地區特性

本站位於和平東路與臥龍街交叉口處。

一、車站影響地區

本站因與六張犁站距離甚近，且東南面緊臨福舟山區，故影響範圍縮小為場站 500 公尺範圍地區。其行政區包括大安區之黎和與信義區之黎順、黎忠二里，主要街道為和平東路三段及臥龍街、富陽街。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本站影響圈內受地形影響，服務人口不多，在過去人口變遷的過程中，人口呈現小幅變動現象。本區民國 84 年底約有 14,660 人，密度每公頃有 104 人，其中以黎忠里人密度最高每公頃有 965 人。(表 2.23)

(二)經濟特性

影響圈內至民國 80 年底共有 569 家公司，其中以三級產業 526 家主要型態，而其中又以零售業 238 家為最主要之商業型態。(表 2.24)

另外從調查資料得知，二級產業在本區有逐漸減少與移出的趨勢，本影響圈公司數以三級產業增加最快，而餐飲業與金融產業有集中的現象，相反的法律顧問公司與服務業則有分散的趨勢。(表 2.25)

表2.23麟光站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		1.4120	11,028	2,972	12,048	2,916	13,430	3,893	15,495	4,352	14,660	4,894
大安區	黎和里	0.8515	4,591	1,237	5,097	1,424	6,274	1,819	4,652	1,162	4,507	1,502
信義區	黎順里	-	-	-	-	-	-	-	4,749	1,258	4,742	1,665
	黎忠里	0.5605	6,437	1,735	6,951	1,492	7,156	2,074	6,094	1,932	5,411	1,727

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.24麟光站影響圈產業別分析

產業類別分組	公司總數			場所人數			總公司			分公司			單位土地面積 (平方公尺)			樓地板面積 (平方公尺)			營業收入 (千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
二級產業	5	19	5	86	141	33	5	7	0	0	0	0	5	1138	322	1728	2404	391	16770	14522189	20926
食品、木材、竹製品、造紙業	2	11	0	19	195	0	2	1	0	0	0	0	0	112	348	0	231	0	11776	0	0
化學、石油、非金屬礦物製品	10	29	11	389	1016	519	10	9	0	0	0	0	11	816	3067	776	2645	2744	259108	438018434	281211
金屬機械、電子器材	1	5	0	51	52	0	1	1	0	0	0	0	0	160	147	0	250	1091	0	13027	1300000
織造業	0	0	1	0	0	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49132	0	49398	0	0	192563
水電燃氣業	37	35	26	989	2487	262	37	35	0	0	0	0	26	1377	1169	607	9868	2152	156004	5125059386	343435
營造業	55	99	43	1534	3891	922	55	53	0	0	0	0	43	3603	5053	50649	27637	54685	456685	5578900009	838135
批發業	78	96	41	425	696	272	78	94	0	0	0	0	41	5326	2370	816	10379	3983	333384	805379131	333625
零售業	147	249	238	418	1417	508	145	236	0	2	13	238	7845	5555	7461	12128	20227	12372	144210	1029922369	593605
綜合零售業	1	3	3	4	451	17	0	2	0	1	1	3	36	478	49	162	3796	312	0	3025020584	11315
國際貿易業	32	157	93	259	1420	511	32	151	3	0	6	87	11120	2773	1418	3421	19378	7320	161731	5591319359	1108619
餐飲業	0	37	12	0	359	32	0	35	0	0	2	12	0	1143	204	0	3888	847	0	9395951	21664
旅館業	0	2	0	0	11	0	0	2	0	0	0	0	0	95	0	0	1056	0	0	3549670	0
運輸倉儲通訊業	23	28	62	299	294	432	23	23	0	0	5	62	2047	814	1389	1605	5744	1371	235431	129521893	93935
金融業	0	8	0	0	163	0	0	2	0	0	0	0	0	3014	0	0	4581	0	0	516063543	0
保險業	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	37	0	0	188	0	0	0	0
經紀業	7	21	3	27	129	22	7	21	0	0	0	3	283	342	804	403	2768	935	5232	82589571	8543
法律與工商服務業	11	103	31	49	901	133	11	90	0	0	13	31	325	47882	610	782	171304	2314	12770	1117574910	89642
機械設備租賃業	3	4	2	12	62	13	3	4	0	0	0	2	138	78	44	166	702	152	3703	109519375	7476
環境衛生服務業	3	1	8	14	2	157	3	1	0	0	0	8	74	4	103	238	43	442	10480	132804	35563
社會服務業	15	33	2	23	155	4	15	33	0	0	0	2	719	685	46	702	2524	143	6994	38007905	3082
文化及康樂服務業	0	4	7	0	7	35	0	4	0	0	0	7	0	122	100	0	311	648	0	3877721	23953
個人服務業	18	41	24	83	210	71	18	40	0	0	1	24	1301	869	1176	1329	2915	2412	19111	52143826	49420
小計	338	788	526	1613	6279	2207	335	738	3	3	50	520	29214	66261	14420	31315	248716	33251	933046	12598582612	2380442

資料來源：行政院工商普查報告

表2.25麟光站82年產業別分析

產業別	年別	公司總數		樓地板面積(平方公尺)		土地面積(平方公尺)		土地與樓地板容積比	
		82年		82年		82年		82年	
食品布尺木竹製品造紙業		1		60		60			100%
化學石油 非金屬礦物業		0		0		0			0%
金屬機械 電子器材業		0		0		0			0%
雜項工業類		0		0		0			0%
水電燃氣業		0		0		0			0%
營造業		0		0		0			0%
批發業		23		240		80			300%
零售業		1		400		400			100%
綜合零售業		4		310		280			111%
國際貿易業		1		30		30			100%
餐飲業		14		960		870			110%
旅館業		0		0		0			0%
運輸倉儲通訊業		3		2140		2140			100%
金融業		1		50		50			100%
保險業		0		0		0			0%
經紀業		0		0		0			0%
法律與工商服務業		3		210		210			100%
機械設備雜貨業		0		0		0			0%
環境衛生服務業		0		0		0			0%
社會服務業		0		0		0			0%
文化及康樂服務業		0		0		0			0%
個人服務業		9		1056		856			123%

資料來源：本研究調查

2.2.8 辛亥站地區特性

本站位於辛亥隧道南端辛亥路西側，萬美街口附近。

一、車站影響地區

本站之影響範圍因山形之阻隔及道路系統配置之關係，本站服務範圍較小，為辛亥路四段沿線(即國花山莊、南方庭園等住宅區)。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本站為通過辛亥隧道進入木柵區之第一站，為台北市郊區，因此人口數及密度並不如市區各站，民國 79 年本影響圈之人口數僅約 7,000 人，密度每公頃亦僅有 90 人。民國 84 年本影響圈之人口數僅約 8,000 人，密度每公頃有 100 人，其活動量相比較而言，並不大(表 2.26)。

(二)經濟特性

本影響圈之產業結構為三級產業與次級產業之混合型，次級產業以營造業員工數最多，三級產業則以運輸倉儲、零售業與批發業所佔之比例較高，產業有嚴重外移之趨勢(表 2.27)。

另外從調查資料得知，二級產業中水電燃氣業在本區規模逐漸增加的趨勢，以公司規模而言，零售業有減少的現象，而成衣製造與金屬電子業之土地使用強度也有顯著減少。本影響圈公司數以零售業、餐飲業、與葬儀有關的服務業增加最快，產業在區域內亦有嚴重外移趨勢(表 2.28)。

表2.26辛亥站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		0.7790	-	-	5,472	1,520	6,014	1,648	7,125	1,789	7,998	2,612
文山區	興昌里	0.4750	-	-	2,224	618	2,902	795	3,805	936	4,275	1,352
	興泰里	0.3040	-	-	3,248	902	3,112	853	3,320	853	3,723	1,260

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.27辛亥站影響圈產業分析

產業類別	公司總數			場所			人數			總公司			分支			單位			土地面積			樓地板面積			營業			收入		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80			
食品布尺木竹製品造紙業	2	15	0	104	124	0	2	14	0	1	1	0	182	481	0	596	1540	0	63139	60186054	0	60186054	0	0	63139	60186054	0			
二化學石油非金屬礦物業	2	5	1	41	213	8	2	4	0	0	1	1	9900	256	56	4620	1122	23	114671	75825304	10048	75825304	0	0	114671	75825304	0			
鐵金屬機械電子器材業	3	16	1	43	179	7	3	15	0	0	1	1	3453	738	40	3487	1768	160	16472	112039811	4558	112039811	0	0	16472	112039811	0			
產雜項工業類	0	2	0	0	20	0	0	2	0	0	0	0	0	54	0	0	215	0	0	12697092	0	12697092	0	0	0	12697092	0			
業水電燃氣業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
營造業	4	29	10	58	467	116	4	29	0	0	0	10	337	412	151	3377	1157	461	9671	134423259	54200	134423259	0	0	9671	134423259	0			
小計	11	67	12	246	1003	131	11	64	0	1	3	12	13872	1941	247	12080	5802	644	203953	395171520	68806	395171520	0	0	203953	395171520	0			
批發業	22	82	18	136	309	148	22	80	0	0	1	18	1284	1415	278	2050	4740	1439	64888	96055830	265672	96055830	0	0	64888	96055830	0			
零售業	32	230	41	71	412	92	32	230	0	0	0	41	1151	3324	3621	2904	9722	2679	31665	211626524	135567	211626524	0	0	31665	211626524	0			
綜合零售業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
國際貿易業	9	74	6	26	113	68	9	74	0	0	0	6	364	1147	329	1079	3276	1464	13940	87865252	155296	87865252	0	0	13940	87865252	0			
餐飲業	0	16	0	0	37	0	0	16	0	0	0	0	0	195	0	0	651	0	0	10194705	0	10194705	0	0	0	10194705	0			
旅館業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
運輸倉儲通訊業	10	79	47	147	399	52	10	79	0	0	0	47	171	657	385	424	993	493	28693	81098004	23916	81098004	0	0	28693	81098004	0			
金融業	0	1	1	0	12	19	0	0	0	0	1	1	0	32	212	0	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
保險業	0	2	0	0	10	0	0	2	0	0	0	0	0	26	0	0	108	0	0	972054	0	972054	0	0	0	972054	0			
經紀業	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0			
法律與工商服務業	1	9	7	1	22	20	1	9	0	0	0	7	33	93	112	96	448	437	4520	7318411	13045	7318411	0	0	4520	7318411	0			
機械設備租賃業	1	1	2	31	3	6	1	1	0	0	0	2	16	8	65	63	33	172	920	940000	2278	940000	0	0	920	940000	0			
環境衛生服務業	0	2	4	0	3	18	0	2	0	0	0	4	0	10	128	0	41	305	0	500000	7176	500000	0	0	0	500000	0			
社會服務業	4	9	2	0	20	5	4	9	0	0	0	2	118	162	34	275	555	149	2500	24802197	4354	24802197	0	0	2500	24802197	0			
文化及康樂服務業	4	5	2	4	7	7	4	5	0	0	0	2	167	157	37	272	291	163	424	3510000	3890	3510000	0	0	424	3510000	0			
個人服務業	3	47	11	7	153	23	3	47	0	0	0	11	68	1459	302	178	2481	722	3056	37013785	12228	37013785	0	0	3056	37013785	0			
小計	86	557	142	423	1500	459	86	554	0	0	2	142	3372	8685	5504	7341	23445	8135	150606	561896762	623446	561896762	0	0	150606	561896762	0			

資料來源：行政院工商普查報告

表2.28 辛亥站82年產業別分析

產業別	年別	公司總數	樓地板面積(平方公尺)	土地面積(平方公尺)	土地與樓地板容積比
	82年	82年	82年	82年	82年
食品布尺木竹製品造紙業	2	47	47	100%	100%
化學石油 非金屬礦物業	0	0	0	0%	0%
金屬機械 電子器材業	4	158	158	100%	100%
雜項工業類	0	0	0	0%	0%
水電燃氣業	2	1880	1880	100%	100%
營造業	0	0	0	0%	0%
批發業	3	157	157	100%	100%
零售業	40	2184	1942	112%	112%
綜合零售業	8	440	410	107%	107%
國際貿易業	1	25	25	100%	100%
餐飲業	15	769	769	100%	100%
旅館業	0	0	0	0%	0%
運輸倉儲通訊業	3	234	234	100%	100%
金融業	6	272	212	128%	128%
保險業	0	0	0	0%	0%
經紀業	1	30	30	100%	100%
法律與工商服務業	7	286	286	100%	100%
機械設備雜貨業	3	182	182	100%	100%
環境衛生服務業	0	0	0	0%	0%
社會服務業	10	1025	555	185%	185%
文化及康樂服務業	6	442	362	122%	122%
個人服務業	20	859	815	105%	105%

資料來源：本研究調查

2.2.9 萬芳醫院站地區特性

本站位於辛亥路與興隆路交叉口東側 300 公尺，興隆路三段萬芳醫院附近。

一、車站影響地區

本站由於位處木柵與台北間之交通要衝，預期本站將成為木柵通勤人口之主要轉運站。因此，本站之影響範圍，本站預期提供景美溪以西之木柵區居民轉乘用。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本影響圈之人口數於 75 年有 26,000 多人，平均密度為每公頃 173 人，為景美木柵地區，人口聚集規模最大的一站；且於近十幾年人口仍不斷持續成長著，又本區為台北市郊，居民往市中區活動旅次之產生應有相當的潛力，至民國 79 年人口增加至 38,000 多人；中國工商專校、警察學校及萬芳醫院又分佈於本站附近，因此本站將來所可能服務之旅客將會有相當的規模。民國 84 年有 35,000 多人，平均密度為每平方公里 23,278 人，為景美木柵地區，人口聚集規模最大的一站，居民往市中區活動旅次之產生應有相當的潛力。(表 2.29)

(二)經濟特性

萬芳醫院站於民國 80 年之影響圈內日間之就業人口數有 2,988 人，較 75 年略微減少，其單位樓地板面積營業額之成長稍有增加約 10%(見表 2.30)。於此影響圈之產業中，仍以三級產業為主，民國 80 年共有 840 家，佔各級產業總家數約 91 % 之多，三級產業中又以零售業、運輸倉儲、個人服務業、批發業、營造業及國際貿易業佔大部份。本站由於地理位置特殊，深具地方中心之特性，其經濟發展潛力甚強，將來極可能成為台北市之另一核心地區。另外從調查資料得知，以三級產業為主，其中又以零售業、運輸倉儲、個人服務業、批發業、營造業及國際貿易業佔大部份。商業分布主要為服務社區居民及學生的一般零售業、個人服務業及零星之修理服務業、小型製造業等(表 2.31)。

表2.29萬芳醫院站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		1.5120	4,774	1,301	16,648	4,674	26,206	7,626	38,240	9,547	35,197	11,426
	興得里	0.2540	4,774	1,301	3,628	1,008	4,513	1,236	6,593	1,547	6,618	2,140
文山區	興光里	0.8690	-	-	2,224	618	2,902	795	8,120	1,042	4,626	1,416
	興豐里	-	-	-	3,894	1,038	3,905	1,225	7,120	2,260	7,053	2,383
	興業里	0.1540	-	-	3,543	1,037	4,428	1,346	5,904	1,792	5,426	1,802
	興安里	0.2350	-	-	3,359	973	4,304	1,264	5,005	1,546	5,283	1,734
	興家里	-	-	-	-	-	6,154	1,760	5,498	1,360	6,191	1,951

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.30 萬芳醫院站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所數			人數			總公司			分支			單位上地			面積 (平方公尺)			樓地板面積 (平方公尺)			營業額			收入 (千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
一、食品及飲料製造業	22	20	11	176	146	94	22	19	0	0	0	0	0	0	0	11	41171	581	1995	8189	523	1995	314179	67228516	69029	314179	67228516	69029		
二、化學及石化業	1	6	3	274	214	20	1	4	1	4	1	4	2	1	0	2	1	38917	269	3324	1172	299	3324	244622	75825304	5901	244622	75825304	5901	
三、金屬機械及電子器材業	10	22	18	102	263	140	10	21	3	0	1	12	606	1041	962	1183	2485	2174	46818	136287880	92973	46818	136287880	92973	46818	136287880	92973			
四、織造業	1	2	3	7	20	64	1	2	0	1	0	3	23	54	133	90	215	301	4200	12697092	58717	4200	12697092	58717	4200	12697092	58717			
五、水電熱氣業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
六、營造業	33	41	46	357	533	391	33	41	0	0	0	46	2118	527	18712	4319	1717	16894	134365	168281857	258903	134365	168281857	258903	134365	168281857	258903			
七、批發業	67	91	81	916	1176	709	67	87	4	1	4	73	82835	2472	20629	17105	7584	23039	744184	460320649	485523	744184	460320649	485523	744184	460320649	485523			
八、零售業	44	127	46	203	530	223	44	125	0	0	2	46	2913	2083	769	9006	7450	4002	65864	358887463	242894	65864	358887463	242894	65864	358887463	242894			
九、綜合零售業	262	320	386	507	607	928	261	320	0	1	0	386	8813	4882	5925	18582	15481	24045	268065	333896262	1146556	268065	333896262	1146556	268065	333896262	1146556			
十、國際貿易業	1	0	3	1	0	23	1	0	0	0	0	3	19	0	75	72	0	318	2169	0	6500	119927	147287679	1031069	119927	147287679	1031069			
十一、旅館業	50	102	82	194	183	437	17	102	1	0	0	80	2947	1605	2188	6873	4571	8252	3685	15450105	0	3685	15450105	0	3685	15450105	0	3685		
十二、餐館業	4	22	0	14	50	0	0	22	0	0	0	19	0	0	223	0	0	1278	0	0	0	1278	0	0	1278	0	0	1278		
十三、運輸倉儲通訊業	17	109	177	74	601	216	17	108	0	0	1	177	526	1064	1290	1558	1606	1790	62924	129141993	99833	62924	129141993	99833	62924	129141993	99833			
十四、金融業	0	4	5	0	49	47	0	2	0	0	4	5	0	331	628	9	0	108	9	0	0	9	0	0	9	0	0	1085	0	
十五、保險業	0	2	1	0	10	5	0	2	0	0	0	3	170	0	5149	242	0	2490	3676	0	1941	3676	0	1941	3676	0	1941			
十六、法律與工商服務業	2	0	5	9	0	16	2	0	1	0	0	0	16	206	166	309	595	761	1191	5829	82475	5829	14623091	82475	5829	14623091	82475			
十七、機械設備租賃業	5	19	16	42	37	78	5	19	0	0	0	11	23	28	189	23	116	712	1440	1966000	17345	1440	1966000	17345	1440	1966000	17345			
十八、環境衛生服務業	1	2	11	3	11	21	1	2	0	0	0	5	0	10	76	0	41	303	0	500000	6082	0	500000	6082	0	500000	6082			
十九、社會服務業	0	2	5	0	3	16	0	2	0	0	0	12	663	329	527	958	1485	1114	10330	44506517	24190	10330	44506517	24190	10330	44506517	24190			
二十、文化及康樂服務業	10	22	12	71	55	41	10	22	0	0	0	14	46	157	341	62	291	1155	119	3510000	23239	119	3510000	23239	119	3510000	23239			
二十一、個人服務業	1	5	14	1	7	33	1	5	0	0	0	58	1253	1790	1137	3780	3774	4153	18854	52074025	68493	18854	52074025	68493	18854	52074025	68493			
二十二、小計	24	70	58	78	203	140	34	70	0	0	0	7	836	17814	12769	18835	42417	37330	51735	1102815189	2785022	51735	1102815189	2785022	51735	1102815189	2785022			

資料來源：行政院工商普查報告

表2.31 萬芳醫院站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	4	574	574	100%
化學石油 非金屬礦物業	0	0	0	0%
金屬機械 電子器材業	3	430	430	100%
雜項工業類	0	0	0	0%
水電燃氣業	0	0	0	0%
營造業	1	140	140	100%
批發業	7	771	771	100%
零售業	87	10981	10981	100%
綜合零售業	9	1224	1060	115%
國際貿易業	1	100	100	100%
餐飲業	62	7677	7537	102%
旅館業	0	0	0	0%
運輸倉儲通訊業	3	154	98	157%
金融業	0	0	0	0%
保險業	0	0	0	0%
經紀業	0	0	0	0%
法律與工商服務業	12	954	954	100%
機械設備雜貨業	6	751	751	100%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	54	4116	1214	339%
文化及康樂服務業	14	1768	1768	100%
個人服務業	45	5268	5268	100%

資料來源：本研究調查

2.2.10 萬芳社區站地區特性

本站位於萬芳路、萬和街交叉口南側之保護區用地上。

一、車站影響地區

本站預期服務範圍以萬芳社區及其邊緣發還原地主興建之住宅區居民為主。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本影響圈79年之人口數有9,181人，為一低密度之住宅區，其密度每公頃僅有34人，至84年也只增加為10,514人，其主要受地形之限制，發展強度小(表2.32)。

(二)經濟特性

本影響圈之經濟特性，產業結構以服務當地居民之零售、運輸業為主。但無大規模之行業，初級產業及次級產業已漸退化(表2.33)。

另外從調查資料得知，二級產業中的成衣製造與營造業增加較快，而三級產業則以零售業、餐飲業與社會及個人服務業增加最快(表2.34)。

表2.32 萬芳社區站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公里)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計		-	-	-	-	-	-	-	9,181	2,432	10,514	3,460
文山區	萬芳里	-	-	-	-	-	-	-	9,181	2,432	10,514	3,460

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.33萬芳社區站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所人數			總公司數			分支單位			面積(平方公尺)			樓地板面積(平方公尺)			營業收入(千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
一級產業																					
食品、木材、竹製品、造紙業	1	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	155	0	0	420	0	0	0	0
化學、石油、非金屬礦物業	0	2	1	0	0	22	8	0	2	0	0	0	0	590	0	767	412	0	28328068	7408	0
金屬機械、電子器材業	3	2	1	47	17	3	8	2	0	0	0	1	626	36	33	476	50	46	12565	3280819	2535
織造、紡織、皮革業	2	0	0	95	0	0	2	0	0	0	0	0	118	0	0	194	0	0	8939	0	0
水電、燃氣業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
營造業	5	3	4	46	35	13	5	3	0	0	0	4	163	32	116	494	132	182	5756	12812590	13154
小計	11	7	6	191	74	24	16	7	0	0	0	6	1037	1634	739	1319	949	640	27680	44421477	23097
二級產業																					
批發業	12	7	13	226	57	125	12	7	1	0	0	11	286	175	898	817	425	1738	65874	27639472	160063
零售業	16	24	21	26	41	57	16	24	0	0	0	21	543	489	898	928	781	1618	20702	13548990	41117
綜合零售業	0	0	1	0	0	0	18	0	0	0	0	1	0	0	1000	0	0	2000	0	0	0
國際貿易業	0	16	7	0	25	35	0	16	0	0	0	7	0	114	300	0	273	365	0	14339054	125421
餐飲業	2	2	0	4	4	0	2	2	0	0	0	0	55	35	0	130	46	0	725	780000	0
旅館業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0
運輸倉儲通訊業	0	25	64	0	100	154	0	24	0	0	0	64	0	5822	6111	0	334	1018	0	7912430	29513
金融業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
保險業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
經紀業	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	10	0	0	40	0	0	5571
法律與工商服務業	0	0	2	0	0	0	41	0	0	0	0	2	0	0	0	129	0	189	0	0	32585
機械設備租賃業	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	26	0	0	118	0	0	1580
環境衛生服務業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
社會服務業	1	2	1	2	3	1	0	2	0	0	0	1	60	37	30	44	86	40	764	1400000	960
文化及康樂服務業	0	0	4	0	0	0	26	0	0	0	0	4	0	0	260	0	0	260	0	0	51522
個人服務業	0	5	3	11	10	4	6	5	0	0	0	3	133	30	76	532	78	88	1318	2220000	1350
小計	31	81	118	269	240	466	36	80	1	0	1	116	1077	6712	9689	2451	2023	17998	89383	67839946	449682

資料來源：行政院工商普查報告

表2.34 萬芳社區站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	11	760	676	112%
化學石油 非金屬礦物業	1	100	100	100%
金屬機械 電子器材業	5	276	276	100%
雜項工業類	0	0	0	0%
水電燃氣業	1	600	600	100%
營造業	8	480	390	123%
批發業	5	316	316	100%
零售業	15	927	927	100%
綜合零售業	5	748	448	167%
國際貿易業	0	0	0	0%
餐飲業	8	519	519	100%
旅館業	1	52	52	100%
運輸倉儲通訊業	2	10064	10064	100%
金融業	0	0	0	0%
保險業	0	0	0	0%
經紀業	0	0	0	0%
法律與工商服務業	2	87	87	100%
機械設備雜貨業	0	0	0	0%
環境衛生服務業	1	52	52	100%
社會服務業	6	396	396	100%
文化及康樂服務業	0	0	0	0%
個人服務業	26	1658	1658	100%

資料來源：本研究調查

2.2.11 木柵站地區特性

車站位於木柵路四段與軍功路交叉口西側街廓內。

一、車站影響地區

本站由於未來交通建設(如北二高交流道等)之相繼投入，將成為木柵地區的交通要衝。包括軍功一、二村、博嘉社區、及木柵路四段居民、木柵高工。本站預期提供景美溪以東之木柵居民與深坑鄉通勤台北市之旅次在此轉乘。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性

本影響圈之人口數有 4,464 人，為一低密度之住宅區，其住宅度每公頃僅有 34 人，其主要受地形之限制，發展強度小。民國 84 年人口反而減少至 4,056 人，而家戶數則從 859 戶增加為 1,273 戶。(表 2.35)

(二)經濟特性

本影響圈之經濟特性，產業結構以服務當地居民之零售、運輸業為主。但無大規模之行業，初級產業及次級產業已漸退化。(表 2.36)

另外從調查資料得知，本影響圈之發展以二級產業中的金屬電子製造業增加較顯著，不論公司數，規模與集中度皆有顯著增加，而三級產業則以零售業、批發業與社會及個人服務業增加最快。(表 2.37)

表2.35木柵站影響圈人口戶量統計表

行政區里名	面積 (平方公尺)	69		72		75		79		84	
		人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計	2.7090	-	-	-	-	9,332	2,645	7,238	2,124	4,056	1,273
文山區博嘉里	2.7090	-	-	-	-	9,332	2,645	7,238	2,124	4,056	1,273

資料來源：內政部營建署

-表無此項資料

表2.36木柵站影響圈產業別分析

產業類別分類 年別		公司總數			場所人數			總公司數			分支單位			土地面積 (平方公尺)			樓地板面積 (平方公尺)			營業收入 (千元)		
		70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
二級產業	食品布尺木竹製品連紙業	3	0	1	13	0	5	3	0	0	0	0	1	169	0	49	307	0	80	2010	0	929
	化學石油 非金屬礦物業	0	2	1	0	22	6	0	2	0	0	0	1	0	1566	2000	0	767	700	0	28328068	19293
	金屬機械 電子器材業	6	2	0	104	17	0	6	2	0	0	0	0	943	36	0	692	50	0	75235	3280819	0
	鐵理工業業	3	0	0	525	0	0	2	0	0	0	0	0	1821	0	0	6223	0	0	12565	0	0
	水電燃氣業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	營造業	11	3	2	240	35	12	11	3	0	0	0	2	1636	32	50	885	132	91	113515	12812590	17005
三級產業	批發業	18	10	2	260	96	8	18	10	0	0	0	2	898	216	55	1340	746	132	79608	38523020	12797
	零售業	70	29	17	161	49	39	70	29	0	0	0	17	4344	513	736	6239	999	1033	89708	18740670	40425
	綜合零售業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	國際貿易業	19	4	54	29	11	5	19	1	0	0	2	827	130	124	344	425	296	18517	18860734	26294	
	餐飲業	12	2	0	32	4	0	12	2	0	0	0	0	808	35	0	991	46	0	7927	780000	0
	旅館業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	運輸倉儲通訊業	1	36	23	1	259	100	1	32	0	0	4	23	8	27298	1694	16	825	544	151	10223165	9607
	金融業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	保險業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	經紀業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	法律與工商服務業	2	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	58	0	0	36	0	0	447	0	0
	機械設備租賃業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	環境衛生服務業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	社會服務業	2	3	1	11	5	4	2	3	0	0	0	1	176	60	90	276	152	180	1354	2050000	3900
	文化及康樂服務業	0	1	0	0	251	0	0	1	0	0	0	0	0	1928	0	0	0	0	0	76171895	0
個人服務業	10	6	3	23	11	11	10	6	0	0	0	3	595	34	786	1370	118	839	2656	2500000	7308	
小計	115	106	50	546	704	173	120	102	1	0	4	48	7714	30214	3485	10612	5239	3024	200368	167849484	100331	

資料來源:行政院工商普查報告

表2.37 木柵站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	0	0	0	0%
化學石油 非金屬礦物業	0	0	0	0%
金屬機械 電子器材業	4	10170	10170	100%
雜項工業類	0	0	0	0%
水電燃氣業	0	0	0	0%
營造業	0	0	0	0%
批發業	3	580	580	100%
零售業	3	325	325	100%
綜合零售業	4	560	560	100%
國際貿易業	0	0	0	0%
餐飲業	3	210	210	100%
旅館業	0	0	0	0%
運輸倉儲通訊業	0	0	0	0%
金融業	0	0	0	0%
保險業	0	0	0	0%
經紀業	0	0	0	0%
法律與工商服務業	0	0	0	0%
機械設備雜貨業	0	0	0	0%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	2	140	140	100%
文化及康樂服務業	0	0	0	0%
個人服務業	4	2350	2350	100%

資料來源:本研究調查

2.2.12 動物園站地區特性

本站位於動物園入口廣場右側。

一、車站影響地區

本站是為台北市居民假日休閒重要之遊憩點，服務範圍應包括文山區萬興里。

二、人口及社經屬性

(一)人口特性(表 2.38)

由於本影響圈為一觀光區，故其居住人口甚少，然自動物園遷入後，人口有增加之趨勢。

(二)經濟特性

本站所欲服務之旅次並非通勤旅次，而是休閒娛樂之旅次，故其產業結構仍以服務來此遊覽之旅客為主的運輸、零售業為主。(表 2.39)

另外從調查資料得知，本站所欲服務之旅次並非通勤旅次，而是休閒娛樂之旅次，故其產業結構仍以服務來此遊覽之旅客為主的運輸、零售業為主。本區主要為提供台北市民假日遊憩之據點。商業活動(博愛商店區)亦以服務遊客為主，然生意清淡。(表 2.40)

表2.38動物園站影響圈人口戶量統計表

行政區	里名	面積 (平方公尺)	69		72		75		79		84	
			人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量	人口	戶量
總計			-	-	5,913	1,397	6,951	1,759	8,234	1,627	6,811	2,180
文山區	萬興里		-	-	5,913	1,397	6,951	1,759	8,234	1,627	6,811	2,180

資料來源：內政部警建署

-表無此項資料

表2.39動物園站影響圈產業別分析

產業類別	公司總數			場所人數			總公司			分支單			土地面積(平方公尺)			樓地板面積(平方公尺)			營業			收入(千元)		
	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80	70	75	80
二級產業	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	231	0	0	297	0	0	0	0	6744
食品、木材、竹製品、造紙業	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	231	0	0	297	0	0	0	0	6744
化學、石油、非金屬礦物業	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	0	1757	80	0	28328068	0	3189	3189
金屬機械、電子器材業	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	231	0	73	231	0	4340819	0	10746	10746
織造業	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3085	0	0	5130	0	0	0	0	243558
水電、燃氣業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
營造業	0	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	202	0	178	380	0	17347214	0	53232	53232
小計	0	11	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3829	0	2008	6118	0	50016101	0	317469	317469
三級產業	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	639	0	495	818	0	32300472	0	103131	103131
批發業	5	42	53	12	66	85	5	41	0	0	0	0	0	0	0	1788	416	1086	2401	12801	29563436	0	113618	113618
零售業	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159	0	0	436	0	0	0	0	0
綜合零售業	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159	0	0	436	0	0	0	0	0
國際貿易業	2	24	12	0	33	74	2	24	0	0	0	0	0	0	0	516	132	411	1339	1780	24774034	0	273766	273766
餐飲業	1	2	8	1	4	28	1	2	0	0	0	0	0	0	0	745	85	46	1056	170	7800000	0	25326	25326
旅館業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
運輸倉儲通訊業	1	48	28	3	171	70	1	45	0	0	0	0	0	0	0	7063	97	987	689	652	24200980	0	10223	10223
金融業	0	1	3	0	35	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	2063	58	0	0	0	0	0
保險業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
經紀業	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	77	0	0	0	0	0
法律與工商服務業	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	330	0	0	330	0	0	0	0	4000
機械設備租賃業	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	198	0	0	198	0	0	0	0	14317
環境衛生服務業	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7626
社會服務業	0	3	1	0	4	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	44	0	119	40	0	1960000	0	1120	1120
文化及康樂服務業	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31348	0	0	47420	0	0	0	0	207670
個人服務業	0	7	12	0	15	39	0	7	0	0	0	0	0	0	0	53	22047	0	526	0	4130000	0	10508	10508
小計	9	138	147	16	397	804	9	133	0	0	5	147	207	17645	64950	730	5338	15403	55388	117708942	771305	771305	771305	771305

資料來源：行政院工商普查報告

表2.40 動物園站82年產業別分析

產業別	公司總數 82年	樓地板面積(平方公尺) 82年	土地面積(平方公尺) 82年	土地與樓地板容積比 82年
食品布尺木竹製品造紙業	0	0	0	0%
化學石油 非金屬礦物業	0	0	0	0%
金屬機械 電子器材業	0	0	0	0%
雜項工業類	0	0	0	0%
水電燃氣業	0	0	0	0%
營造業	0	0	0	0%
批發業	0	0	0	0%
零售業	0	0	0	0%
綜合零售業	0	0	0	0%
國際貿易業	0	0	0	0%
餐飲業	8	2474	1579	157%
旅館業	0	0	0	0%
運輸倉儲通訊業	2	80330	80330	100%
金融業	0	0	0	0%
保險業	0	0	0	0%
經紀業	0	0	0	0%
法律與工商服務業	0	0	0	0%
機械設備雜貨業	0	0	0	0%
環境衛生服務業	0	0	0	0%
社會服務業	0	0	0	0%
文化及康樂服務業	0	0	0	0%
個人服務業	0	0	0	0%

資料來源：本研究調查

2.3 捷運木柵線營運前土地使用狀況分析

以下對各車站及沿線影響範圍內之住宅活動及土地使用做一描述。

由蒐集與調查資料得知，木柵線各車站影響範圍之人口及社經屬性大致也呈現兩個區域特性，一為舊市區之內環各站，包括中山國中與六張犁間之各站，商業化特徵明顯；二為改制後文山區之景美木柵地區之各站，其各影響圈內，除了因為萬芳社區、木柵動物園之開發，其就業人口有上升之趨勢外，其餘各站之人口和及業人口數都明顯減少。在住宅方面，受限於資料之完整性，僅根據建築類型、住宅面積等指標，來分析木柵捷運線中山國中站至麟光站之住宅特性(請參考表 2.41 至 2.44)。由資料顯示，從民國 69 年、79 年至 82 年的十三年間，在商業區之住宅，傳統農村式建築有顯著減少之趨勢。五樓以下公寓，除商業中心南京東路、忠孝復興與大安站顯著減少，並改建成大廈公寓，其他地區皆有增加之趨勢，麟光站附近五樓以上公寓仍佔大多數，各地區大樓以上公寓明顯增加，表示由於地價之上漲，大廈式的住宅方式更新已被接受，值得注意的是南京東路站因三級產業蓬勃發展，大樓以上公寓明顯增加且增加迅速，而住宅使用情形，根據住宅面積來看，民國 79 年中山國中至忠孝復興站，住宅面積皆超過三十坪，根據實地調查結果發現，民國 82 年時中山國中、南京東路站與辛亥站附近，平均樓地板面積有減少趨勢，而忠孝復興與六張犁，平均使用之住宅面積增加，顯示其住家水準，較前幾年有改善。在住宅所有權方面，各地區均無明顯改變。

表2.42木柵線各車站地區普通住宅單位數比較表

車站名	69			79			69			79			69			79		
	有人居住			有人居住			空			空			其它非住宅			其它非住宅		
	住宅單位	百分比	住宅單位	住宅單位	百分比	住宅單位	住宅單位	百分比	住宅單位	住宅單位	百分比	住宅單位	住宅單位	百分比	住宅單位	住宅單位	百分比	住宅單位
中山國中	5,595	85.97%	14,070	88.15%	857	13.17%	948	5.94%	56	0.86%	944	5.91%	6,508	5.91%	944	5.91%	15,962	5.91%
南京東路	17,907	85.30%	12,875	88.31%	2,876	13.70%	1,088	7.46%	211	1.01%	616	4.23%	20,994	4.23%	616	4.23%	14,579	4.23%
忠孝復興	10,367	85.78%	19,236	82.52%	1,592	13.17%	2,266	9.72%	127	1.05%	1,810	7.76%	12,086	7.76%	1,810	7.76%	23,312	7.76%
大安	11,406	86.51%	19,257	88.97%	1,689	12.81%	1,414	6.53%	89	0.68%	974	4.50%	13,184	4.50%	974	4.50%	21,645	4.50%
科技大樓	10,509	89.39%	19,364	87.13%	1,174	9.99%	1,856	8.35%	74	0.63%	1,003	4.51%	11,757	4.51%	1,003	4.51%	22,223	4.51%
六張犁	8,022	90.66%	11,127	81.86%	773	8.74%	1,646	12.11%	53	0.60%	820	6.03%	8,848	6.03%	820	6.03%	13,593	6.03%
麟光	2,501	87.63%	3,894	81.09%	320	11.21%	671	13.97%	33	1.16%	237	4.94%	2,854	4.94%	237	4.94%	4,802	4.94%
辛亥	0	0	1,789	88.26%	0	0	188	9.27%	0	0	50	2.47%	0	2.47%	50	2.47%	2,027	2.47%
萬芳醫院	0	0	8,196	86.47%	0	0	1,067	11.26%	0	0	215	2.27%	0	2.27%	215	2.27%	9,487	2.27%
萬芳社區	0	0	2,432	90.85%	0	0	205	7.66%	0	0	40	1.49%	0	1.49%	40	1.49%	2,677	1.49%
木柵	0	0	859	80.36%	0	0	201	18.80%	0	0	9	0.84%	0	0.84%	9	0.84%	1,069	0.84%
動物園	0	0	1,627	81.88%	0	0	259	13.03%	0	0	101	5.08%	0	5.08%	101	5.08%	1,987	5.08%

資料來源：內政部營建署

表 2.43 木柵線各車站地區有人居住家宅按平均總樓地板面積分

車站名	69 住宅總數	79 住宅總數	82 住宅總數	69 平均樓地板面積 (坪)	79 平均樓地板面積 (坪)	82 平均樓地板面積 (坪)
中山國中	5,595	14,070	14,150	25.72	32.44	28.96
南京東路	17,907	12,875	24,097	26.31	30.37	35.12
忠孝復興	10,367	19,236	8,081	30.9	32.156	36.63
大安	11,406	19,257	14,484	30.7	0	38.96
科技大樓	10,509	19,364	15,815	36.86	0	34.33
六張犁	8,022	11,127	6,198	32.38	29.03	26.44
麟光	2,501	3,894	4,384	32.58	28.7	17.64
辛亥	0	1,789	4,016	0	33.37	35.64
萬芳醫院	0	8,196	3,430	0	31.47	35.13
萬芳社區	0	2,432	2,222	0	28.15	22.05
木柵	0	859	487	0	38.47	26.73
動物園	0	1,627	0	0	33.62	0

資料來源：內政部營建署

2.3.1 中山國中站土地使用狀況

一、土地使用(圖 2-2、圖 2-3)

(一)都市計劃

民權東路與復興北路交會口北側之復興北路沿街面為第三種住宅區(住 3-1)，交會口南側復興北路沿街面及民權東路沿街面為第三種住宅區(住 3-2)。復興北路東側，民權東路北側地區為第三種住宅區；復興北路東側，民權東路南側地區主要為第三種住宅區，以及國中用地，市場用地及公園用地；復興北路西側，民權東路南側地區為第三種住宅區及中興大學法商學院；復興北路西側，民權東路北側地區為第三種住宅區，國中國小用地及公園用地。

(二)使用現況(圖 2-4、圖 2-5)

復興北路辦公大樓林立，並有許多服務上班族之服務業分佈，民權東路之發展則較晚，但亦朝辦公大樓發展。街廓內則為住宅，民權東路以南，復興北路以東為七層高級住宅，餘則多屬四層之老舊住宅區。車站附近並有二家規模頗大之超級市場(僑果、東帝士)，所服務之階層範圍頗廣。

二、地區活動特性

本站鄰近地區約有 1/4 之地區屬松山機場及國防部自立新村範圍，其餘 3/4 之土地則發展為住宅及商業使用。區內因受飛航管制，多數建物高度均受限制，致土地使用強度仍屬偏低。目前之商業型態在住宅區內有一般零售、小商店、超級市場、文具、傢俱、速食店等。沿主要道路則大多數為高級辦公大樓或高層住宅大廈。高級智慧型的電腦、資訊大樓有匯集本區之趨勢，沿民權東路已形成汽車銷售展示之中心地帶。未來本區之商業活動有漸趨層次較高之服務業型態及較高級商品、飲食店之趨勢。

本站影響圈位於台北市中心商業區北側，圈內零售業、餐飲、法律工商服務業、與個人服務業之公司數在木柵線通車後有顯著的增加，其它產業則相對的變動並不顯著。三級產業大多沿主要道路(復興北路、民權東路)分佈。因其路幅較寬敞，多為矗立的高樓大廈，為台北目前較具規模之商業區。

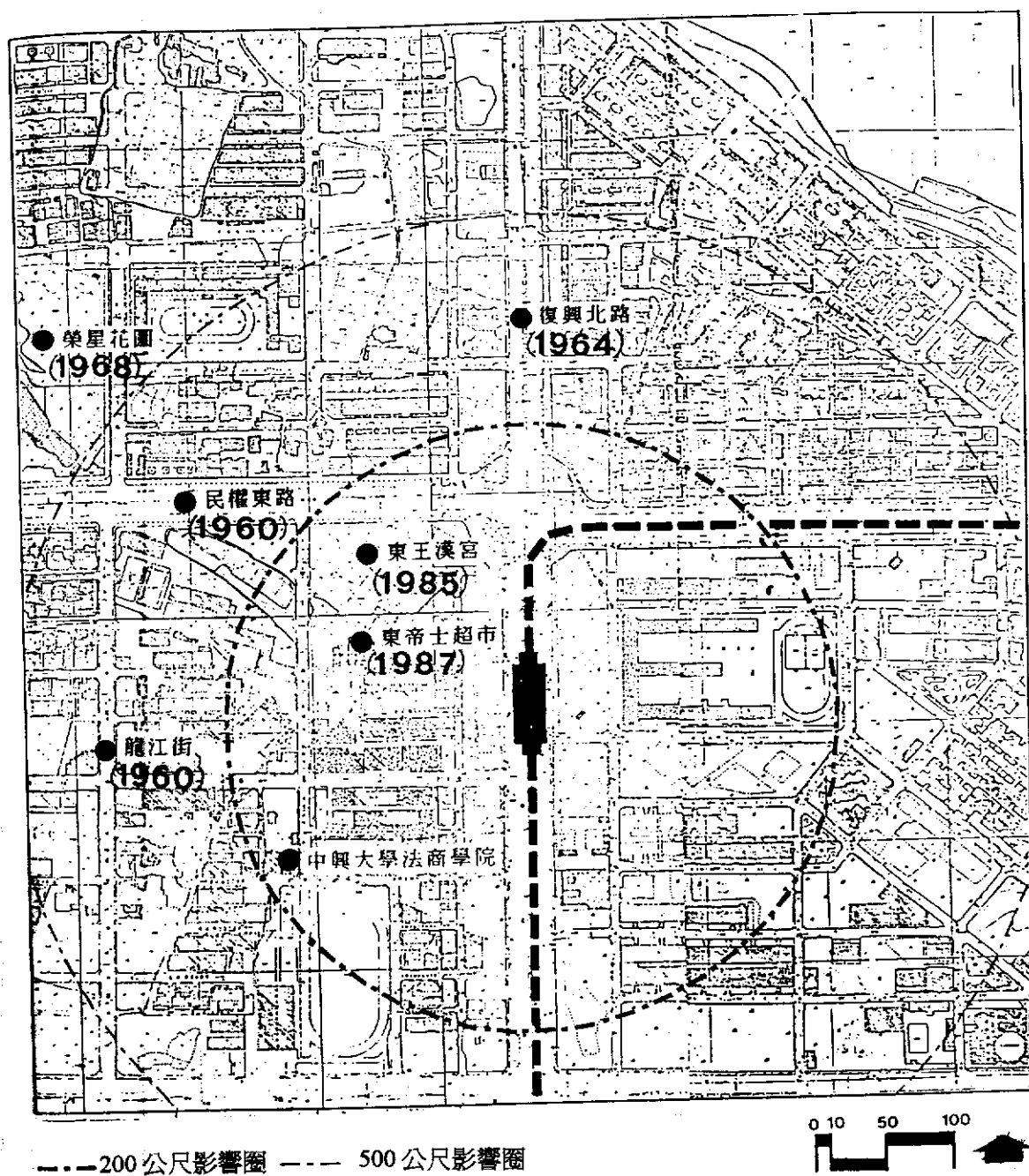


圖2-2 中山國中站車站區位及歷史變遷圖

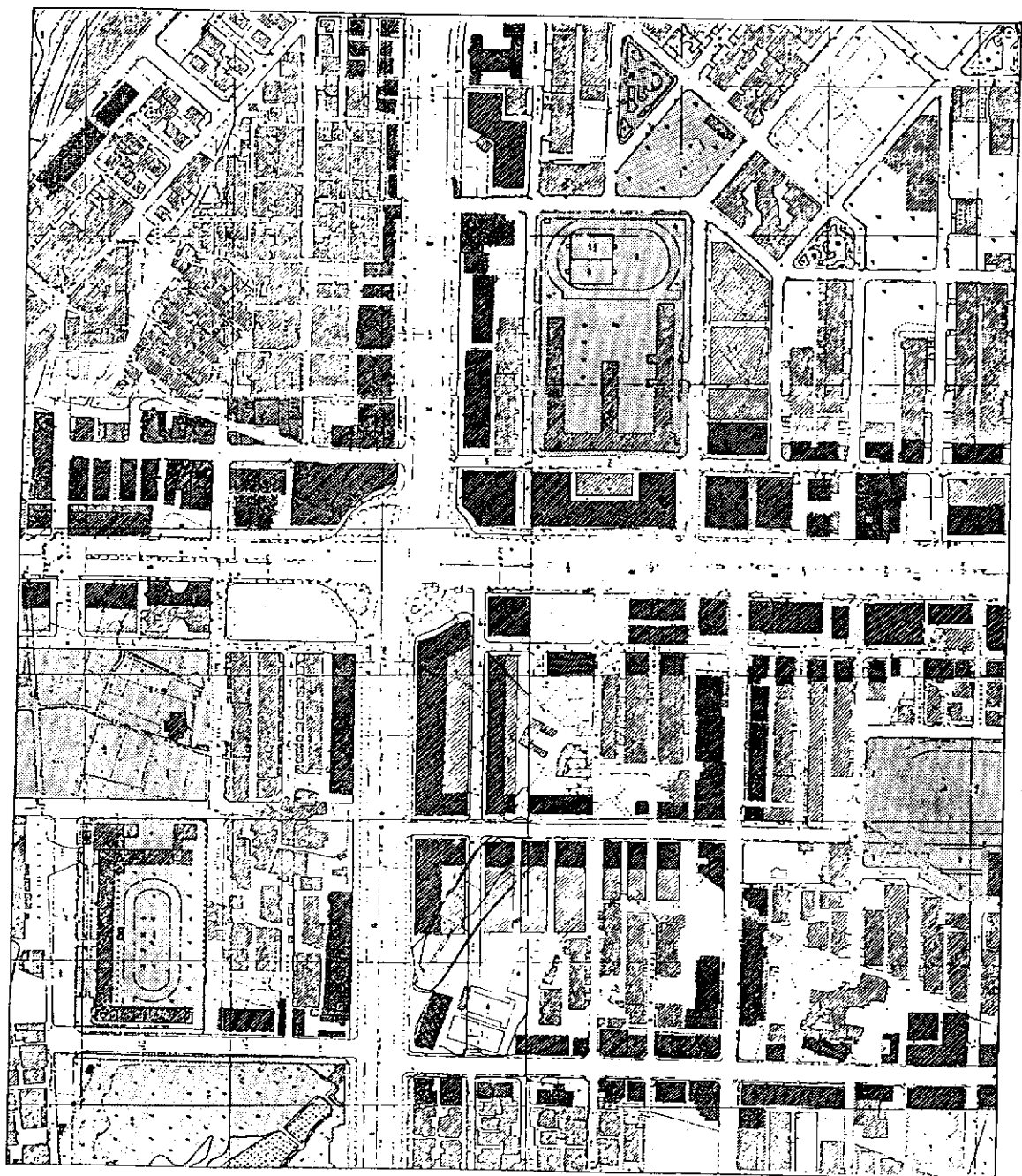


圖2-3 中山國中站附近地區土地使用情况圖

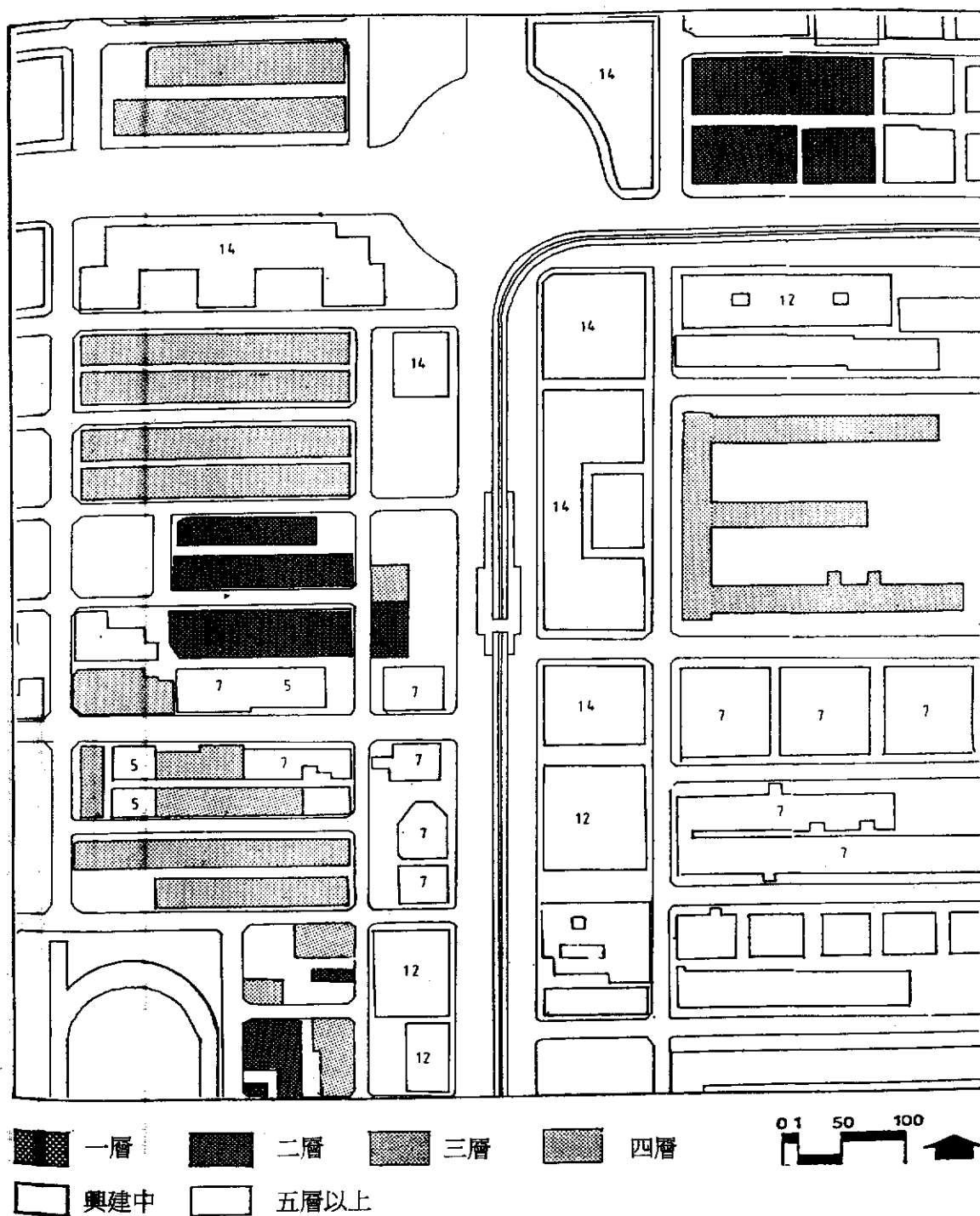


圖2-4 中山國中站附近地區建物樓層分佈圖

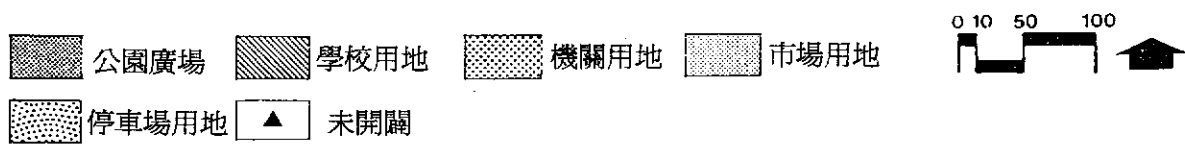
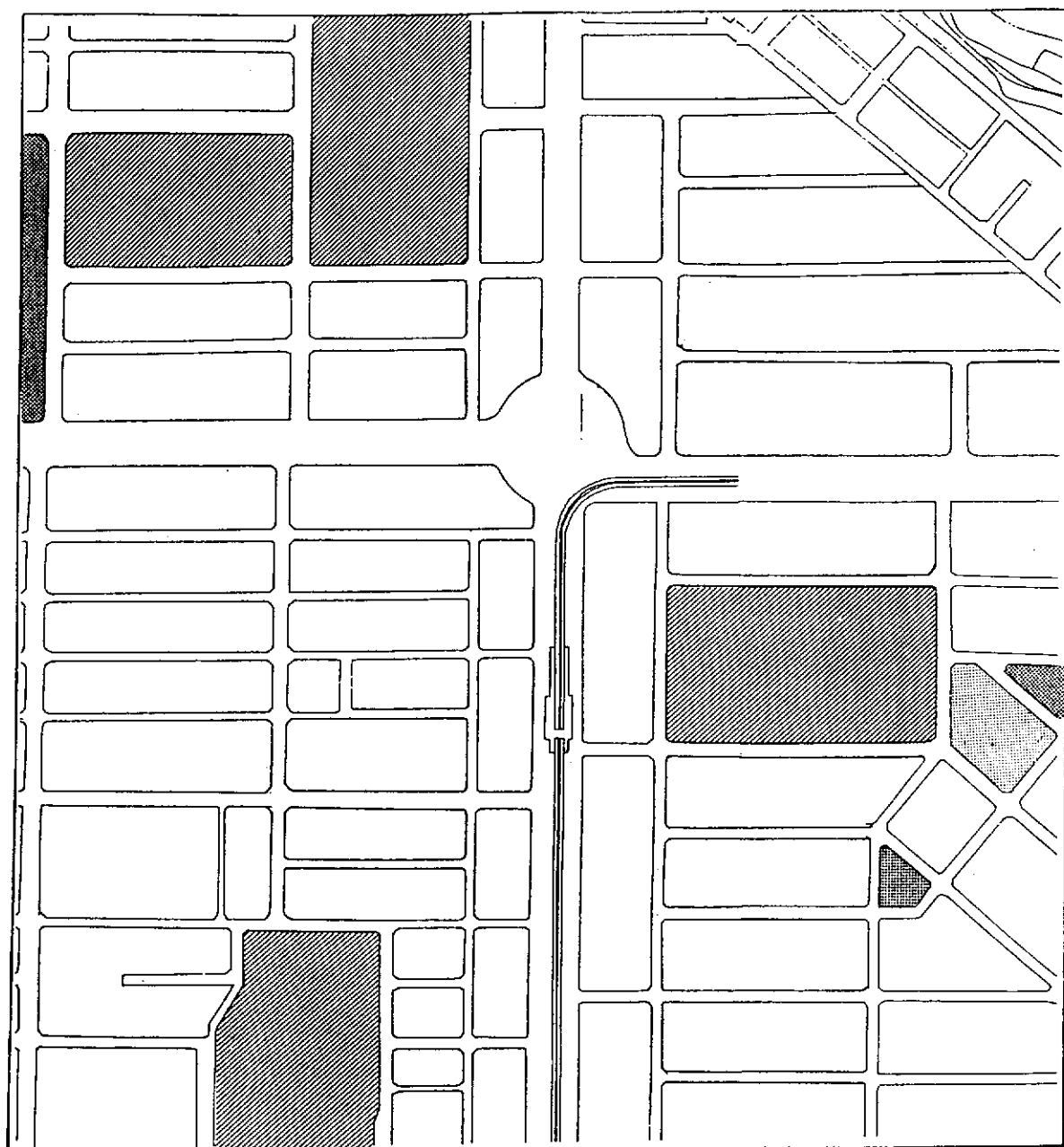


圖2-5 中山國中站附近地區公共設施分佈圖

2.3.2 南京東路站土地使用狀況

一、土地使用

(一)都市計劃(圖 2-7)

南京東路及復興北路、長春路沿街面為路線商業區(商二)。復興北路東側、南京東路北側地區主要為第三種住宅區及公園用地；復興北路東側、南京東路南側地區為第三種住宅區及國中國小用地；復興北路西側、南京東路南側地區主要為第三種住宅區；復興北路西側、南京東路北側地區為第三種住宅區及公園用地。

(二)使用現況(圖 2-8)

本區主要以商業和住宅區為主，前者多為路線商業區，後者以街廓區如下：

- 1.南京東路以北，復興北路以西多為四樓以上住宅，建築物狀況普遍老舊。
- 2.南京東路以南，復興北路以西多為四～六樓住宅，建築物狀況普遍老舊。
- 3.南京東路以北，復興北路以東多為七樓新建高級住宅，少數六樓以住宅已有部份改建為七樓。
- 4.南京東路以南，復興北路以東除少數四樓公寓外，多為七樓高級住宅，建築物狀況約在 10 年以內。

幹道沿線，南京東路及復興北路兩側多為 12~15 樓高級辦公大樓等建築物狀況除少數為 20 年以上外，其餘大都為 10 年左右興建。另外八德路及長安東路、長春路兩側建築物普遍老舊多數四樓以下店舖住宅，少數已改建為七樓店舖住宅。南京東路、復興北路兩側辦公大樓林立，一樓多為銀行或高級企業之門市部(如大同、賓士汽車等)，二樓以上多為辦公室，少數為餐飲或休閒設施、服務辦公人員之商業則分佈於住宅區巷道內，先施百貨、ATT 服飾之設立係針對當地之辦公、住宅人口。

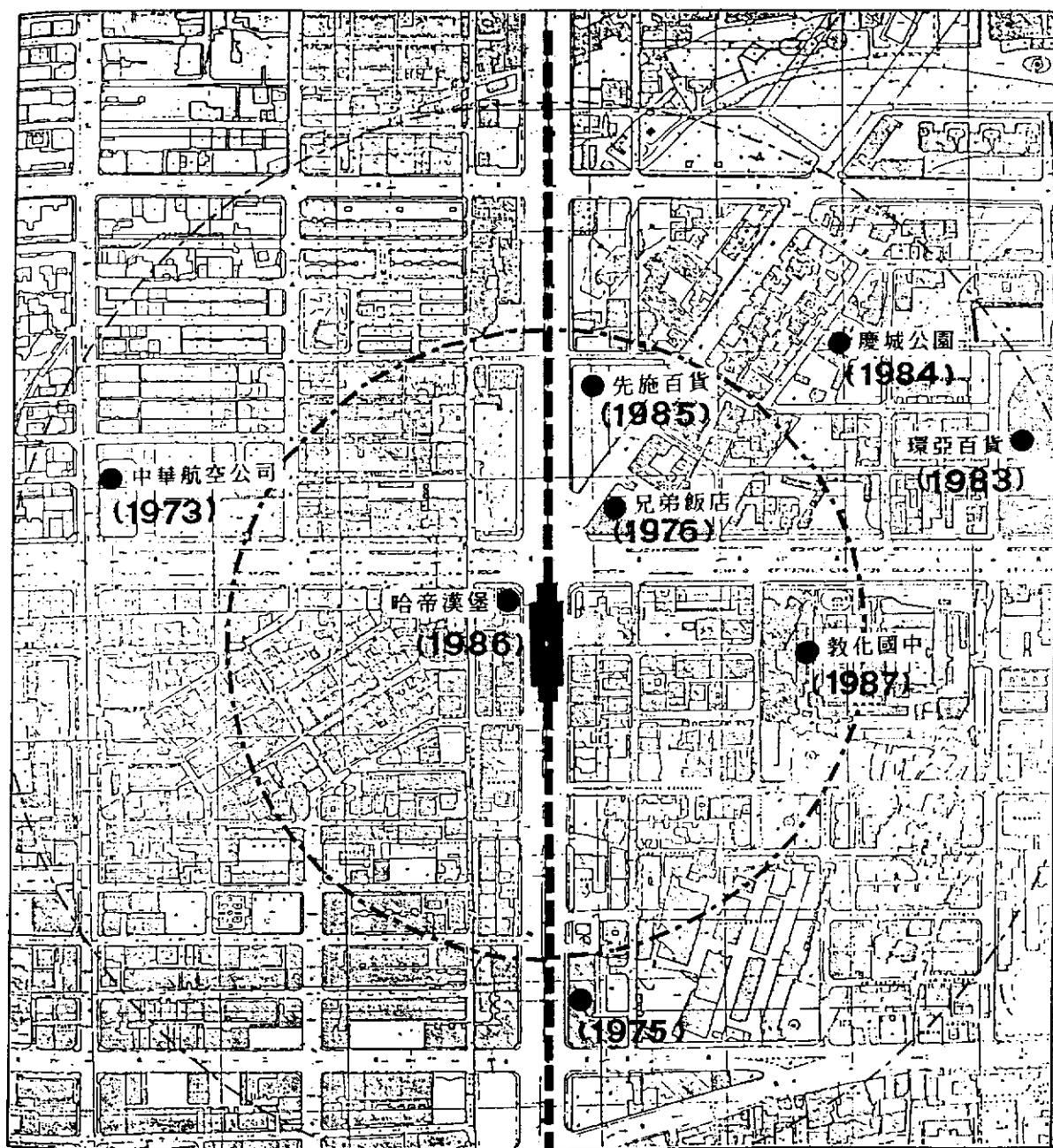


圖2-6 南京東路站車站區位及歷史變遷圖



圖2-7 南京東路車站附近地區土地使用現況圖

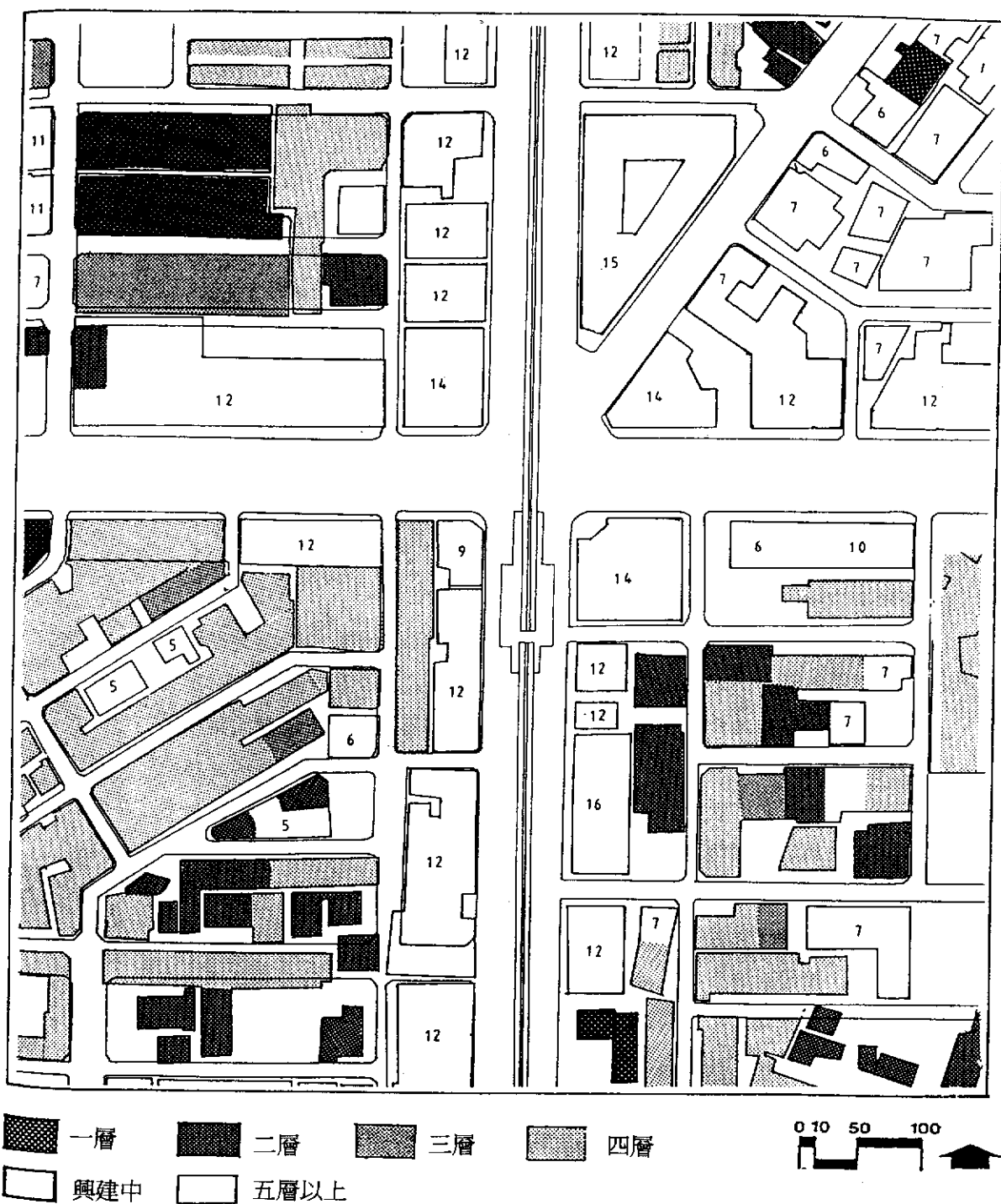


圖2-8 南京東路站附近地區建物樓層分佈圖

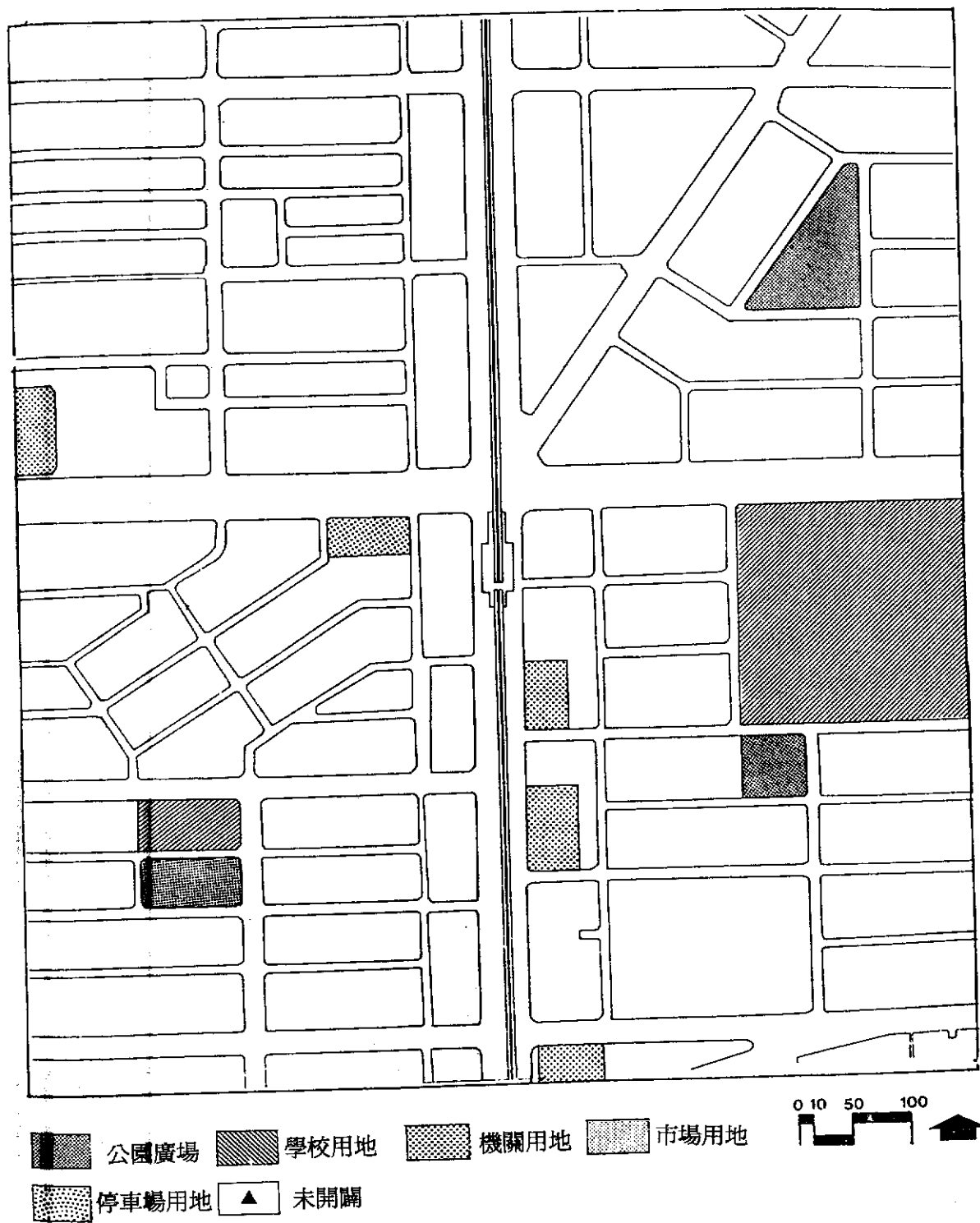


圖2-9 南京東路站附近地區公共設施分佈圖

(三)公共設施(圖 2-9)

本計劃地區配道有公園綠地十三處，市場用地三處，機關用地二處，學校用地三處(敦化國小、敦化國中、中興大學)變電所用地二處及加油站用地兩地。本計劃地區原計劃各類公共設施用地之服務水準，經檢討結果與內政部訂頒檢討標準比較，均略不足。但由於本計劃地區大部份均已發展，且無適當之公地可資劃設，故於七十四年第二次通盤檢討中規定原計劃除配合實際情形及需要擬酌予變更外，其餘全部保留，為加速都市計劃區內公共設施用地凡符合「都市計劃公共設施用地多目標使用方案」規定者，得視將來實際需要作多目標使用。

二、地區活動特性

商業群聚有沿著道路發展的情形，如南京東路之環亞百貨至兄弟飯店一帶，慶城街一帶，復興北路一帶。此群聚類型屬辦公單元所主導之商業機能種類。區內之公司行號大致沿著南京東路、敦化北路及復興北路三條幹線分佈，而中小型辦公單元亦散布於巷道之內。附近之餐廳、飯店、麵館及早上、中午之攤販等，具有服務上述上班族外食之功能。研究區內為了提供各行業之公司行號商業金錢之往來而有多家銀行，如：中國國際商業銀行、台灣中小企銀、彰化銀行、世華銀行、合作金庫等。

本區由於係屬台北市內之黃金地段，一般民眾無論在此上班或居住大都屬中上階層。間接導致了往日之商業結構發生變化，經營型態日趨大型化、高級化。在商業結構變化的過程中，街區內商業單元隨住宅單元的增加而緩慢成長；當時之商業行為與街區居民日常生活有關，包括雜貨店、棉被行、麵包店、水電行、腳機車修理店等。而在市場設立之後，兄弟大飯店、芝麻百貨、環亞百貨開幕後，商業群聚的組成有了很大的變化，如先施百貨、高級消費品、高級進口傢俱、三悅外銷成衣等中高級商品店及東區海霸王、巧利比速食、名格西餐廳等之相繼設立，說明了結構變化前後之改變。服飾店及大型百貨店提供了購物機能，西餐廳及兄弟飯店之咖啡廳、環亞百貨公司內之休閒設施提供休閒文化機能，而復興北路上的汽車販賣及汽車修理、照片沖洗等則提供了服務性的機能。

至民國 82 年時本站影響圈土地已高度利用，土地使用配合產業的調整，已呈現穩定狀態，在主要幹線內側仍以五樓以下老舊住

宅居多，住商混合與違建雜陳。商業群聚有沿著道路發展的情形，如南京東路之環亞百貨至兄弟飯店一帶，慶城街一帶，復興北路一帶。此群聚類型屬辦公單元所主導之商業機能種類，近年來並沒有顯著改變。而以百貨公司為之環亞與中興百貨一帶，夜生活 Pub 類型之酒館近年來也有增加的現象。而近年新成立的銀行與各大金融公司分行也進駐於復興北路與敦化北路兩側，其它地區性之活動則改變並不明顯。

2.3.3 忠孝復興站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-11、圖 2-12)

(一)都市計劃

忠孝東路及復興南路沿街面為路線商業區(商 2)。復興南路東側地區主要為(住 4)；復興南路西側、忠孝東路北側地區為(住 3)、公園綠地及市場用地。

(二)使用現況

本區主要以全市性商業及高級住宅區為主。其中，忠孝東路及復興南路為沿街商業區使用。場站之東北向街廓內主要為頂好商業區及高級住宅區，東南向復興南路側頗多駱陋區。有「名人巷」之稱的高級住宅區也在本站附近，且現已有高消費型態之商業入侵之現象。西北向街廓，在公園與市民大道之間為環境較差之住宅區，其餘為高級住宅。西南向街廓內主要為國宅，路口轉角有大片未開發土地。

(三)公共設施(圖 2-13)

本區之公共設施已全部開發完成。

二、地區活動特性

(一)商業活動

1. 東區

頂好商圈為高消費性商業，如舶來品店、珠寶、高級餐飲...之集中處，是東區 CBD 之發源地。由於國際化領導流行

之意象，加以 60 年代出口導向所帶來的經濟成長，使大眾購買力提升。本區吸引大量人潮，大百貨公司、名店，大型世界性連鎖餐飲，紛紛搶攤，帶動商業發展。不僅高購買力之消費者增多，以中低收入者及學生...為消費主體之商業型態，如成衣、遊樂場、甚至地攤，也迅速成長。

2. 車站附近地區

本站東南向之名人巷高住宅區因受頂好商圈影響，高級餐飲、名店、高級傢飾、古董、俱樂部...也日漸增多，擴延至仁愛路一帶。惟與復興南路鄰接面，為廊廂區及台電變電所阻隔。復興南路沿街商業活動明顯降低，多為辦公住宅大樓，或廊廂區。商業以汽車服務，住宅街廓內則為日常性消費活動。復興南路以西之忠孝東路段，沿街零售店密集，業種較多，如電器行、進口家飾、名牌童裝、連鎖糕餅店、西服店...。此外，正義新村亦已發展成名品店之型態。

總之，本區之商業活動特性以金融、辦公、及零售、餐飲、服務業為主；消費型態具多樣性，有高價位商品，也有中低價位商品。服飾業是最大的群落，餐飲次之。消費者屬性一般時間以附近上班族、居民、青少年為主。夜晚、假日則成為全市型逛街活動，消費者屬性複雜。

3. 居住活動

本區為具歷史背景之高級住宅區，一般為 4-7F 公寓，巷道寬而整齊，每戶陽台花草茂盛，居民多為中上收入之居民。仁愛路與忠孝東路間為更高級之住宅區，建材形式及設計的均甚講究，巷內高級汽車成列。



圖2-10 忠孝復興站車站區位及歷史變遷圖

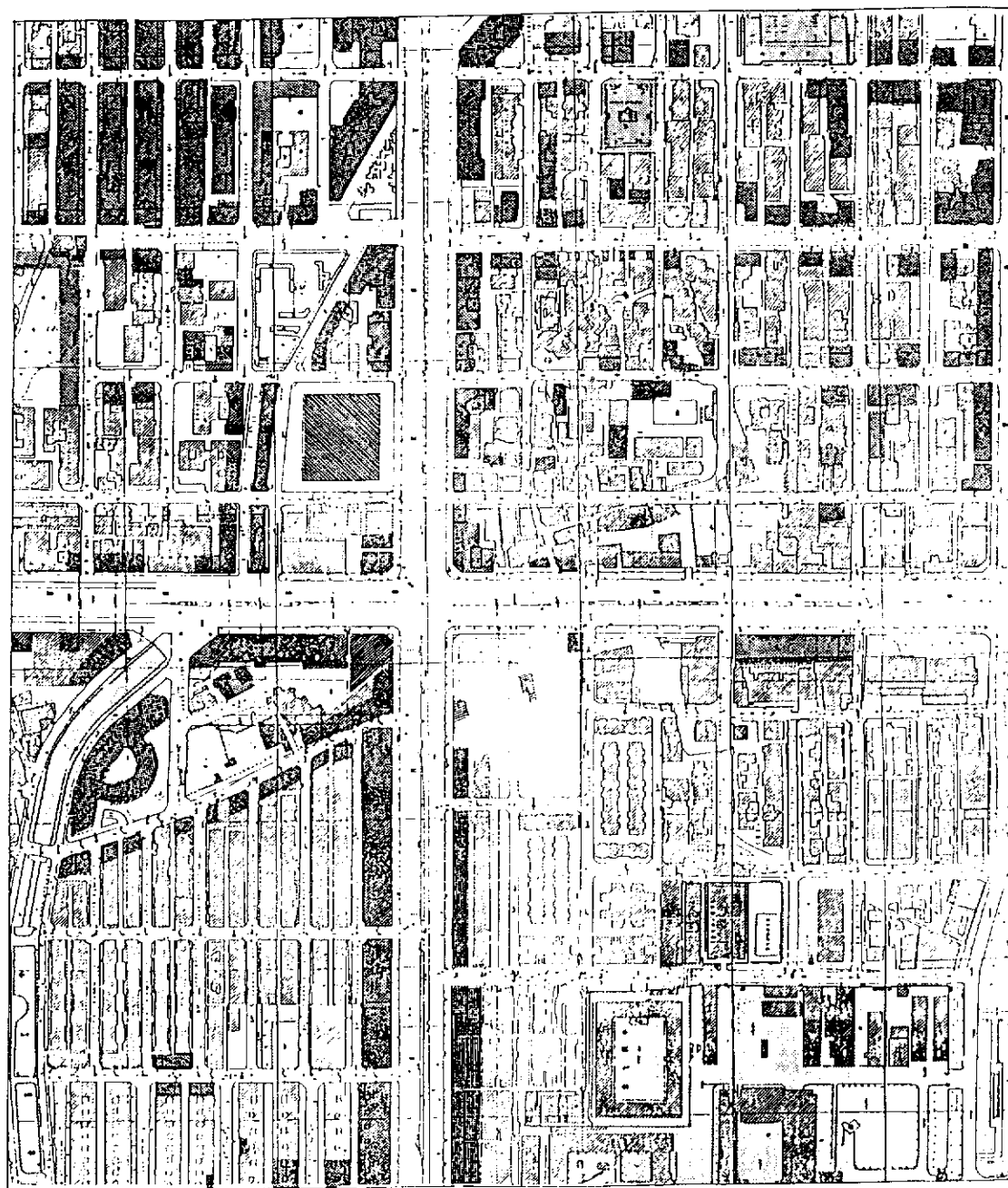


圖2-11 忠孝復興站附近地區土地使用現況圖

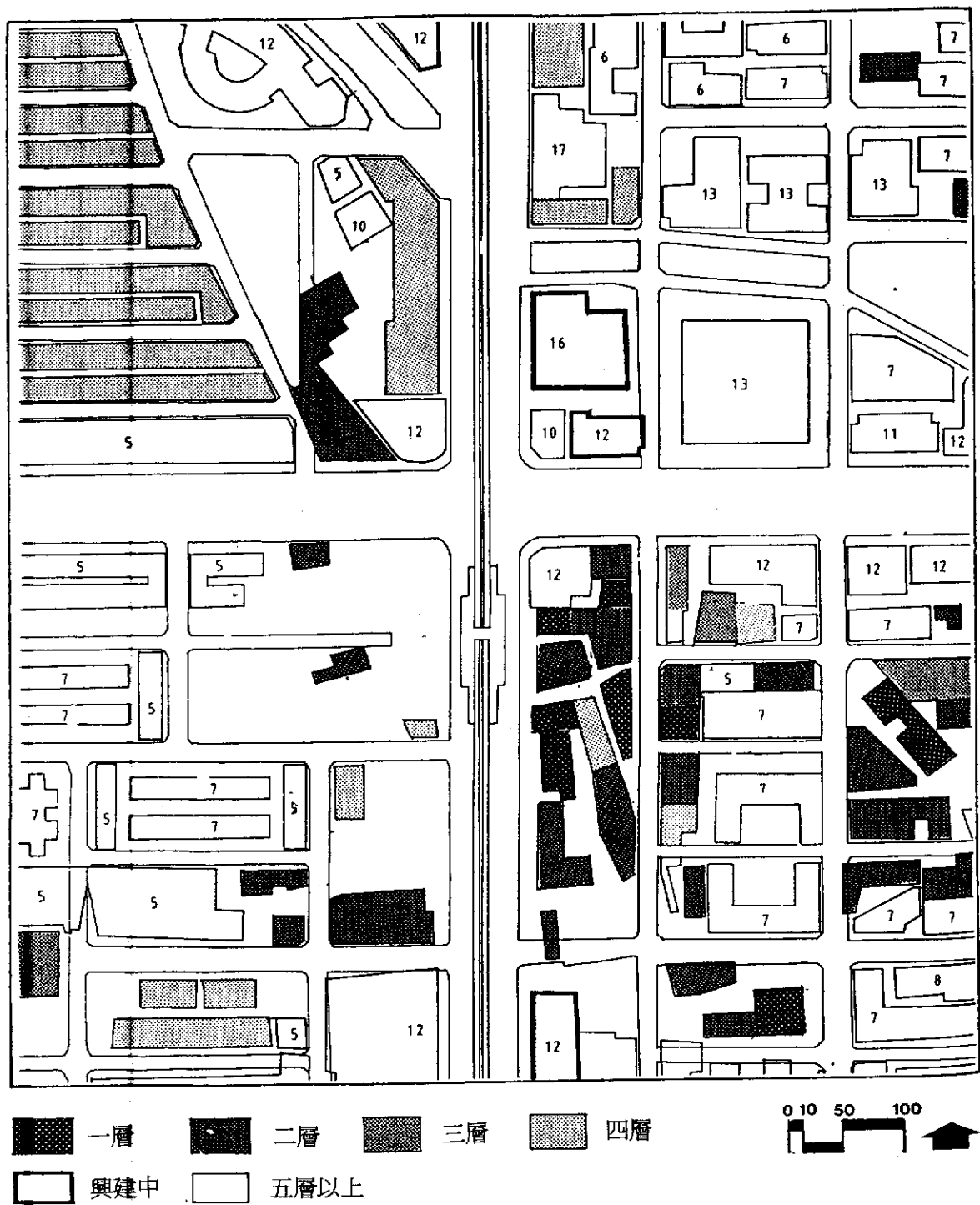


圖2-12 忠孝復興站附近地區建物樓層分佈圖

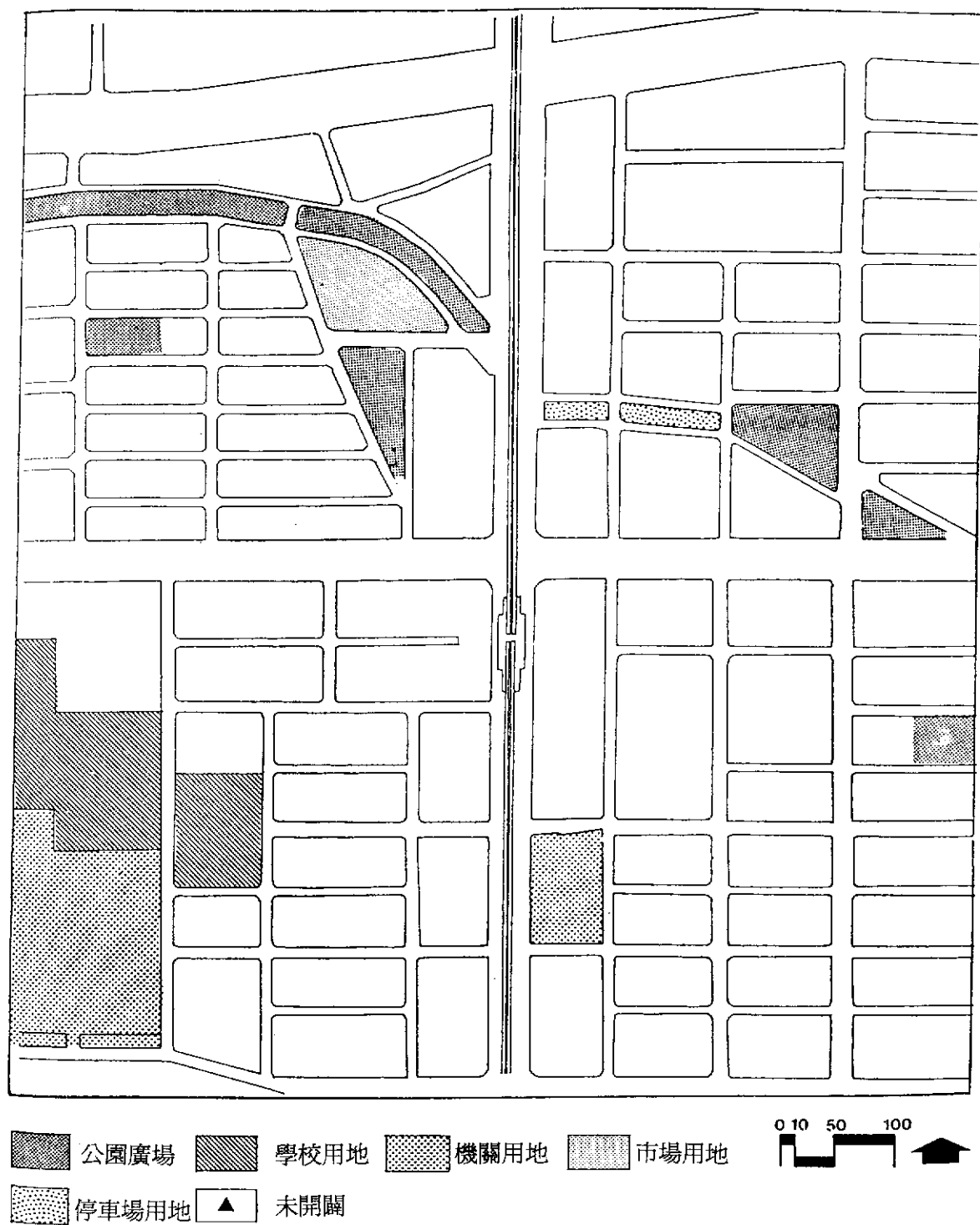


圖2-13 忠孝復興站附近地區公共設施分佈圖

2.3.4 大安站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-15、圖 2-16)

(一)都市計劃

信義路與復興南路沿街面均為淨深30公尺之路線商業區。信義路北側、復興南路東側地區以第四種住宅區為主，其中夾雜著零星的公園、綠地；信義路南側、復興南路東側以第三種住宅區為主，並夾雜著國中及國小用地；信義路南側、復興南路西側以第三種住宅為主，並夾雜著高中及國中用地；信義路北側、復興南路西側包括師大附中及第三種住宅區。

(二)使用現況

1.商業使用

復興南路沿街路線商業多為四層樓建築，興建年代較早而多顯陳舊，主要商業項目為汽、機車買賣，修理服務及零件，裝潢店，及一般零售業。信義路沿街商業則多為12樓建築，發展狀況已趨於飽和，多為傢俱、燈飾、髮廊、文具店等。在信義路與復興南路交叉口的12樓水晶大廈，其第一樓做公教福利中心使用。信維市場位於信義路南側，復興南路東側，市場規模不大，內部髒亂，使用層級混雜。大安路則為小吃夜市。

2.住宅使用

信義路北側，復興南路東側地區，大多為7樓較高級之公寓住宅，但紅十字會右側部份為破舊窳陋的一樓住宅。信義路南側，復興南路東側地區，大多為3~4樓公寓，較破舊，夾雜著幾戶有較大宅地的獨戶平房或2樓洋房。信義路南側，復興南路西側，大安高工旁新建現代化高級公寓。大安國宅亦為新建之國民住宅，但其周圍為窳陋地區。信義路北側，復興南路西側為高級7~12樓公家獨棟住宅。

3.建物狀況

信義路與復興南路交叉附近的建築物均為新建不久的12樓大廈。沿復興南路路邊的建築物已有部份改建為7~12

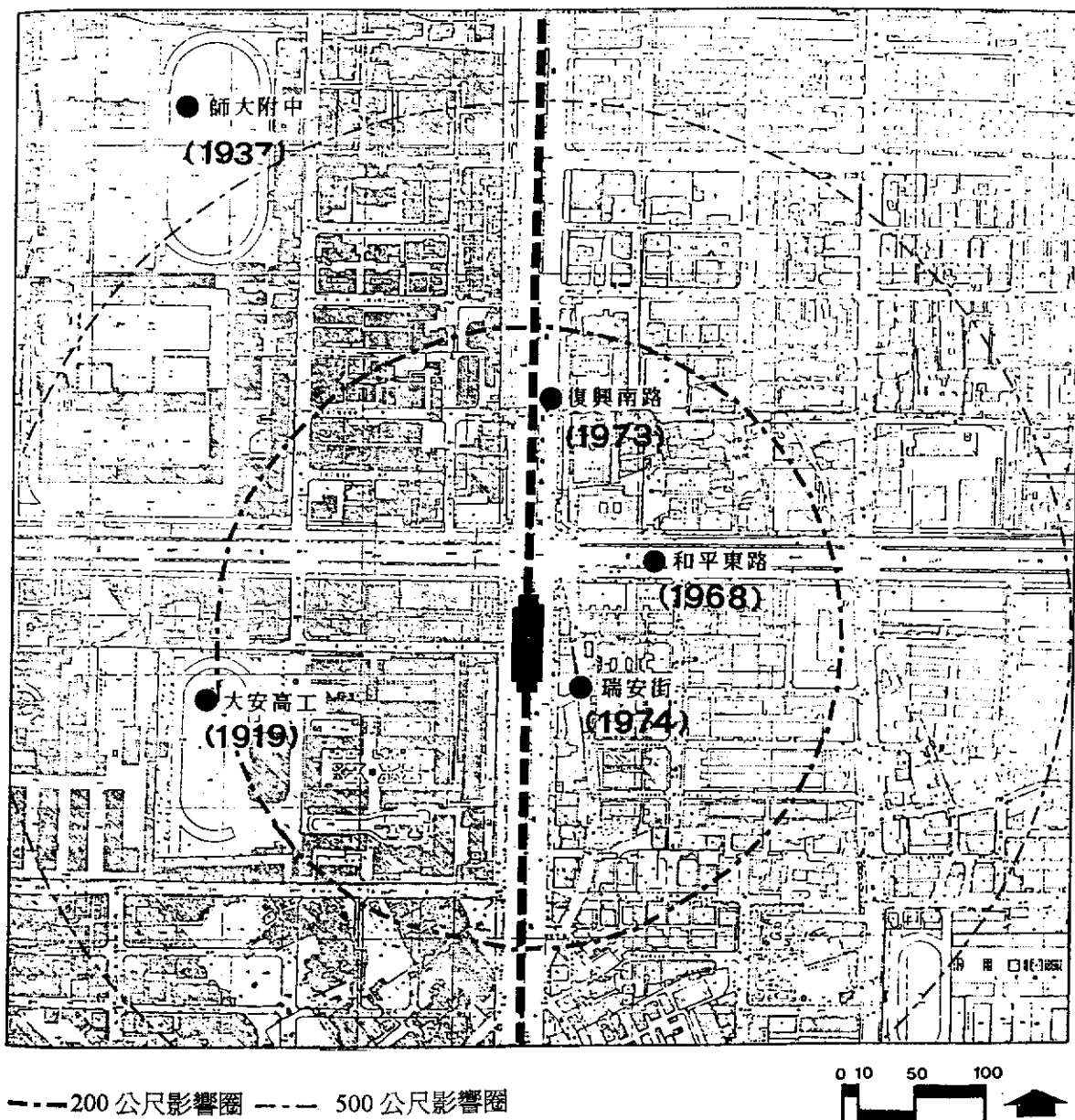


圖2-14 大安站車站區位及歷史變遷圖

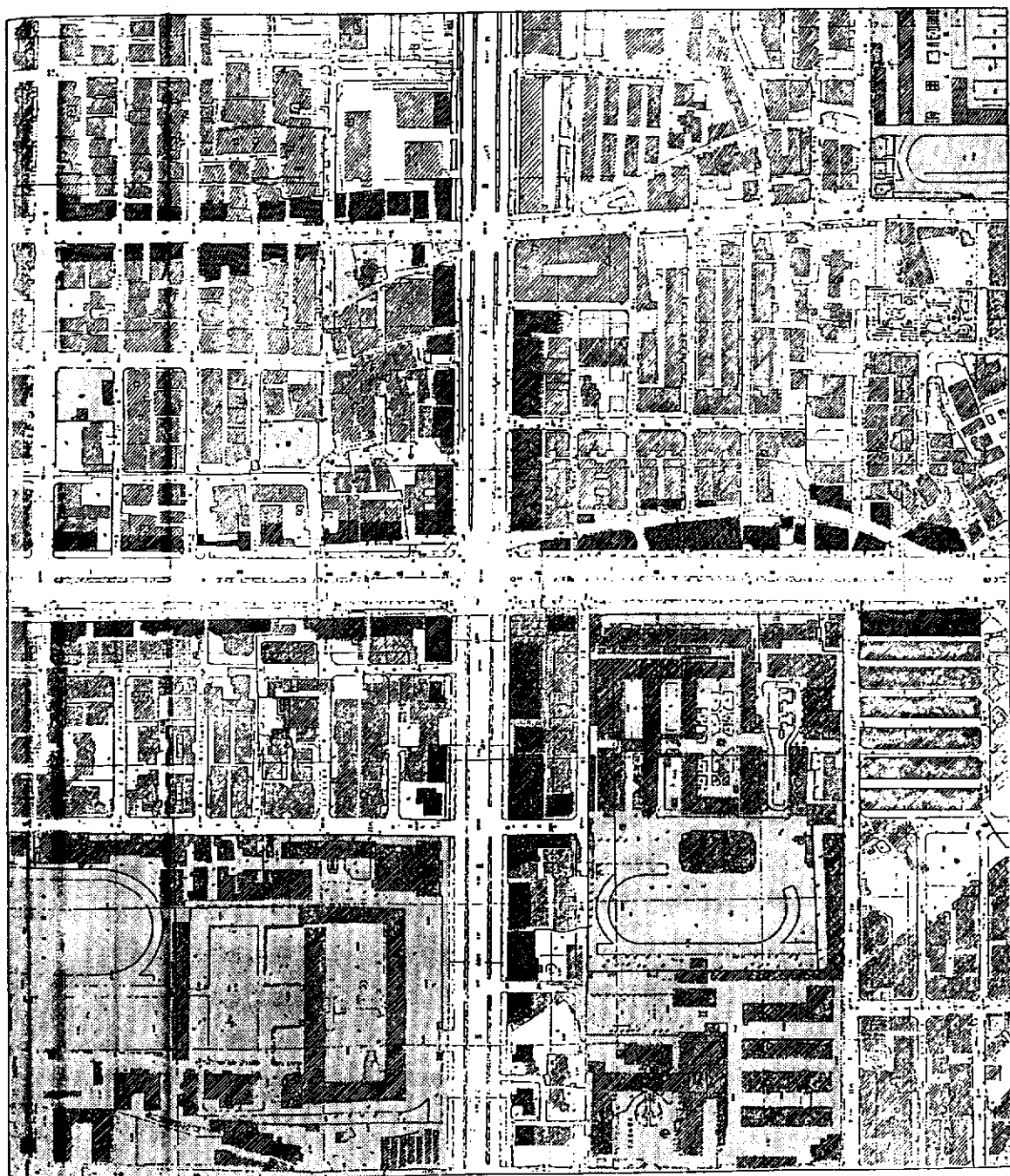


圖2-15 大安站附近地區土地使用現況圖

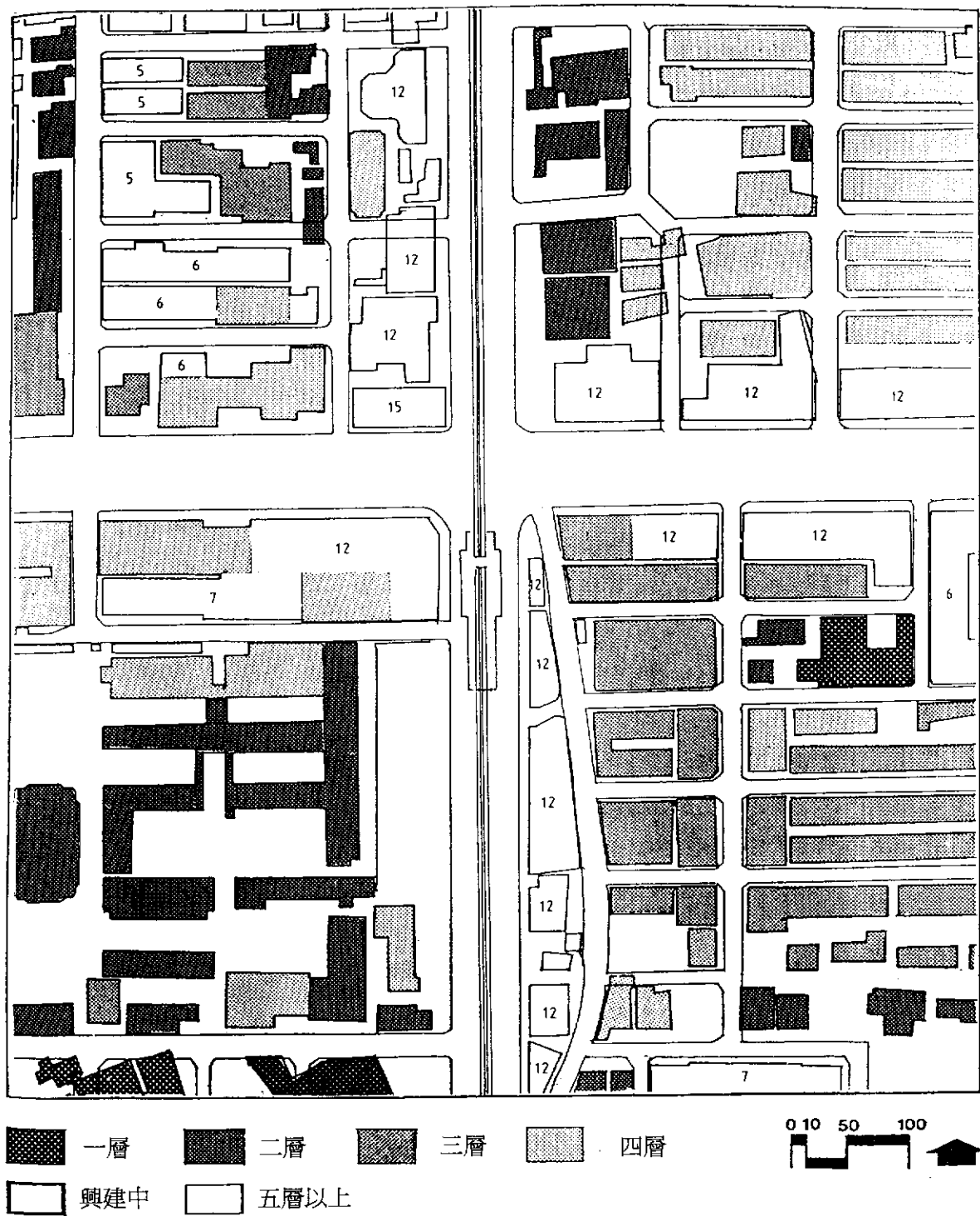


圖2-16 大安站附近地區建物樓層分佈圖

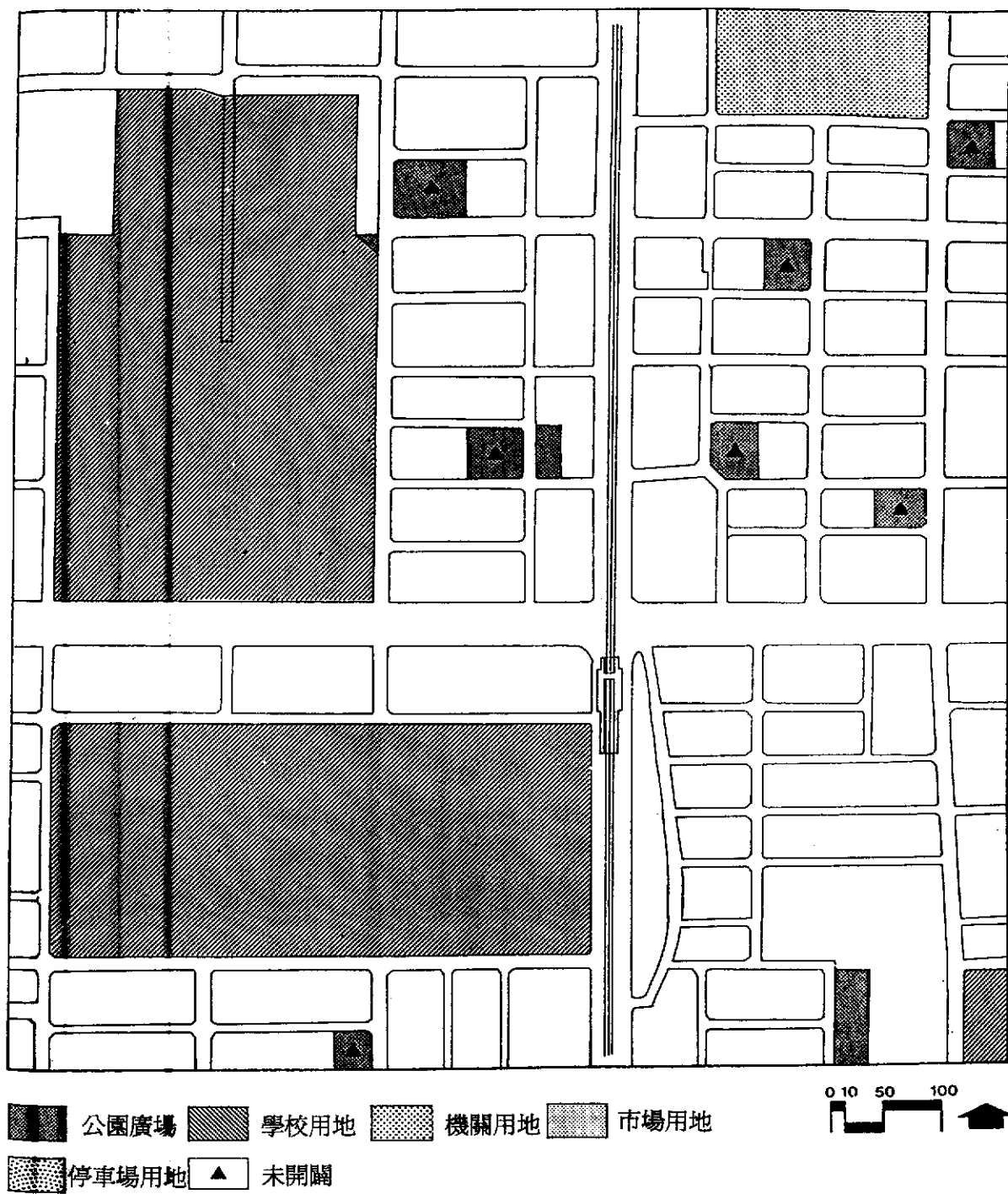


圖2-17 大安站附近地區公共設施分佈圖

樓的大樓，但亦有部份保持 3 ~ 4 舊樓。沿信義路路邊的建築物多新建為 12 樓高樓。復興南路一段右側為 7 樓狀況良好的高級公寓，而左側則為 3 ~ 4 樓廬陋公寓。瑞安街路型不佳，建物老舊。

(三)公共設施(圖 2-17)

1.學校

本區有師大附中及大安高工，以及大安路二段附近的大安國中及建安國小。開平中學及文化大學分部(前再興國小所在)也在本區附近。

2.機關

復興南路右側有世界紅十字會台灣分會及該會婦女部，信義路上則有電信局及郵政總局，大安高工左側為美國在台協會，復興南路與信義路交會口為大安區公所，復興南路與仁愛路交叉口有仁愛醫院及福華飯店，復興南路與信義路交叉口有中小企業銀行及公教福利中心。

3.在本區的邊緣有安東公園與台北市第七號公園；信義路上有信維市場。

2.3.5 科技大樓站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-19、圖 2-20)

(一)都市計劃

和平東路及復興南路沿街面，除復興南路西側沿街面車站附近有一停車場用地外，其餘均為路線商業區；和平東路北側、復興南路東側地區主要為第三種住宅區；和平東路南側、復興南路西側地區為第三種住宅區、國小用地及小部份公園用地；和平東路北側，復興南路西側地區為第三種住宅區及小部份公園用地。

(二)使用現況

1.商業使用

本區主要商業活動分佈於復興南路兩側，大安路底成功國宅附近及安東市場附近。復興南路兩側之商業使用為汽車修護、材料行、裝潢等。商業活動強度較高之地區為安東市場附近，一般而言，建物 1F 為市場，2F 則為百貨商品。

2.住宅使用

大安路底成功國宅及安東市場附近為本區主要住宅區，成功國宅為一 18 樓純住宅大廈，國宅附近為 5~7 樓店舖住宅，1F 多為商業使用。復興南路西側，除部份為 1~2 樓磚造平房外，大部份私有地已改建為 7F 公寓，雖然出入巷道較小，但規劃尚佳。建國南路東側大安國宅，建物較新。美國在臺協會西側，大多為 4F 建齡較久之建物，為早期較佳之公寓住宅。

3.建物狀況

大安路底，成功國宅附近為 7F 店舖住宅，成功國宅為 18 樓純住宅大廈，及安東市場附近 7F 公寓住宅，建物狀況良好。復興南路兩側部份改建為 12 樓大廈，部份仍為 2~4 樓店舖住宅，場站預定出口位置。場站出口對面亦為獨棟住宅，建物狀況尚佳，為都市計劃停車場用地。停車場用地西側為 1F 磚造建物，出入巷道狹小、建物窳陋。

(三)公共設施(圖 2-21)

1.市場

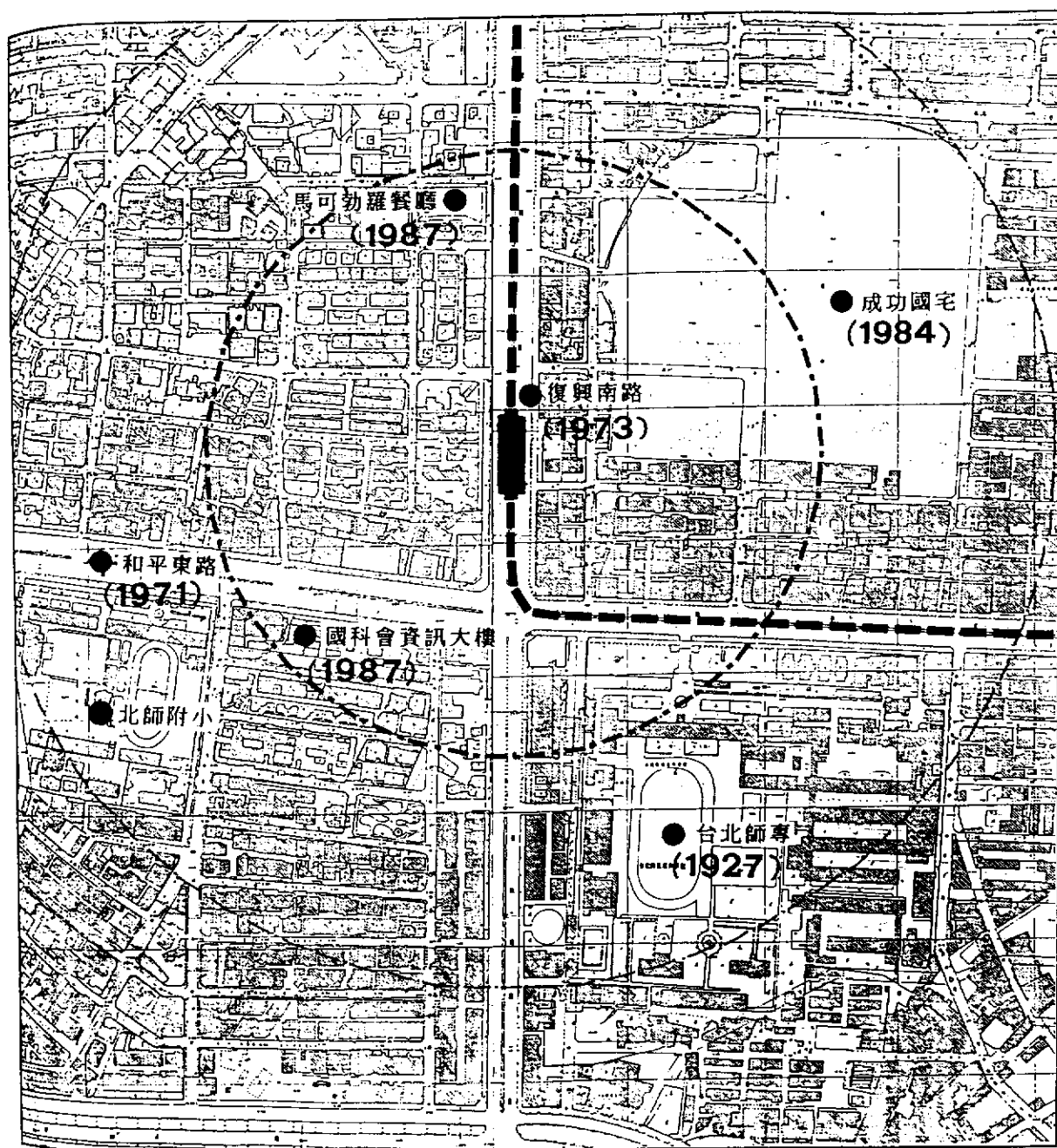
本區主要有安東市場，該市場為一新建 4F 建築，1F 為市場、2F 為百貨商場，是本區居民主要的購物地點。

2.學校

本區主要學校有大安國中、建安國小、開平中學、國立台北師院。

3.公園

本區主要鄰里公園有四處，已開闢一處位於和平東路二段 180 巷內。未開闢三處為位於復興南路 160 巷、和平東路二段 175 巷以及成功國宅旁。



--- 200 公尺影響圈 --- 500 公尺影響圈



圖2-18 科技大樓站車站區位及歷史變遷圖



圖2-19 科技大樓站附近地區土地使用現況圖

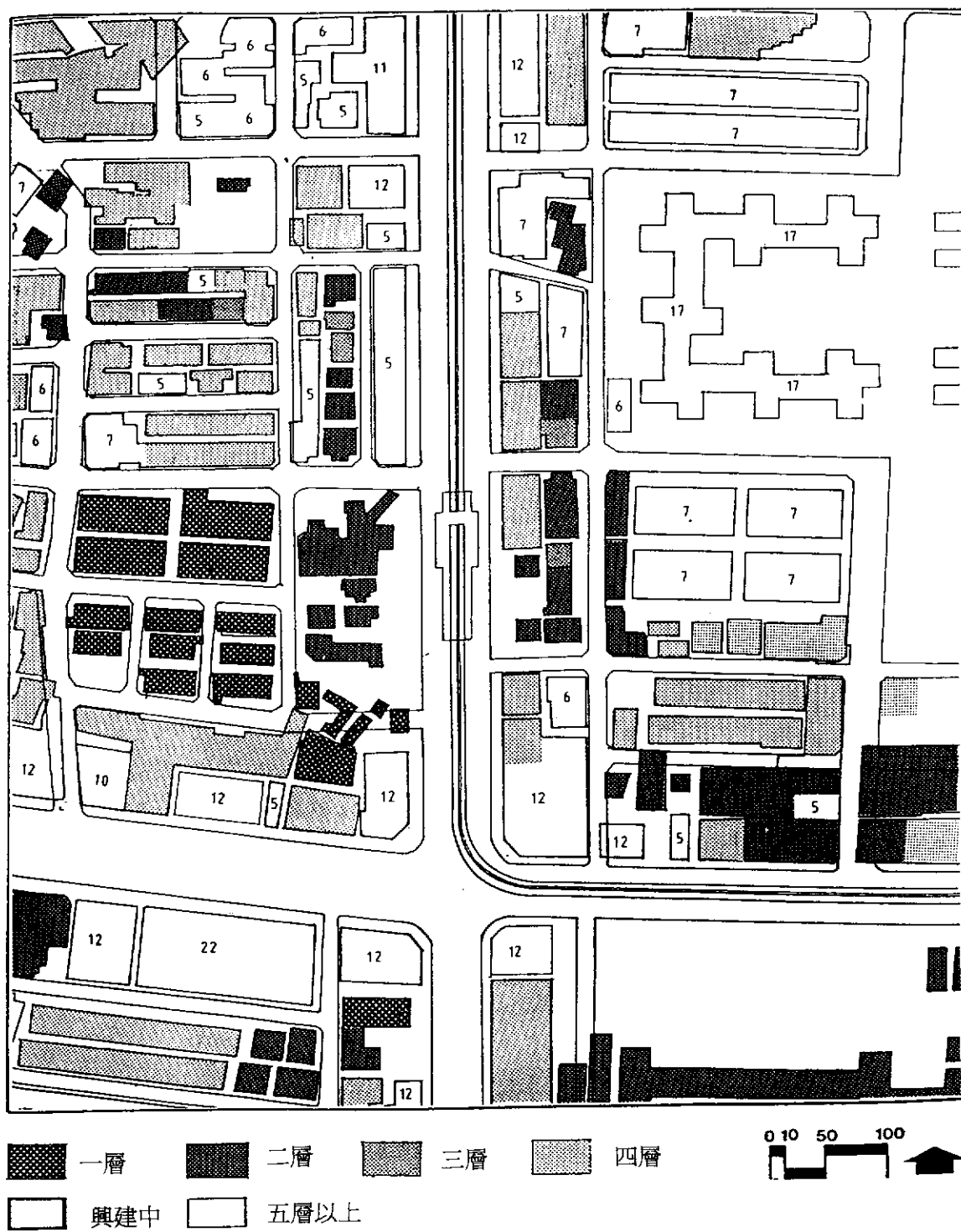


圖2-20 科技大樓站附近地區建物樓層分佈圖

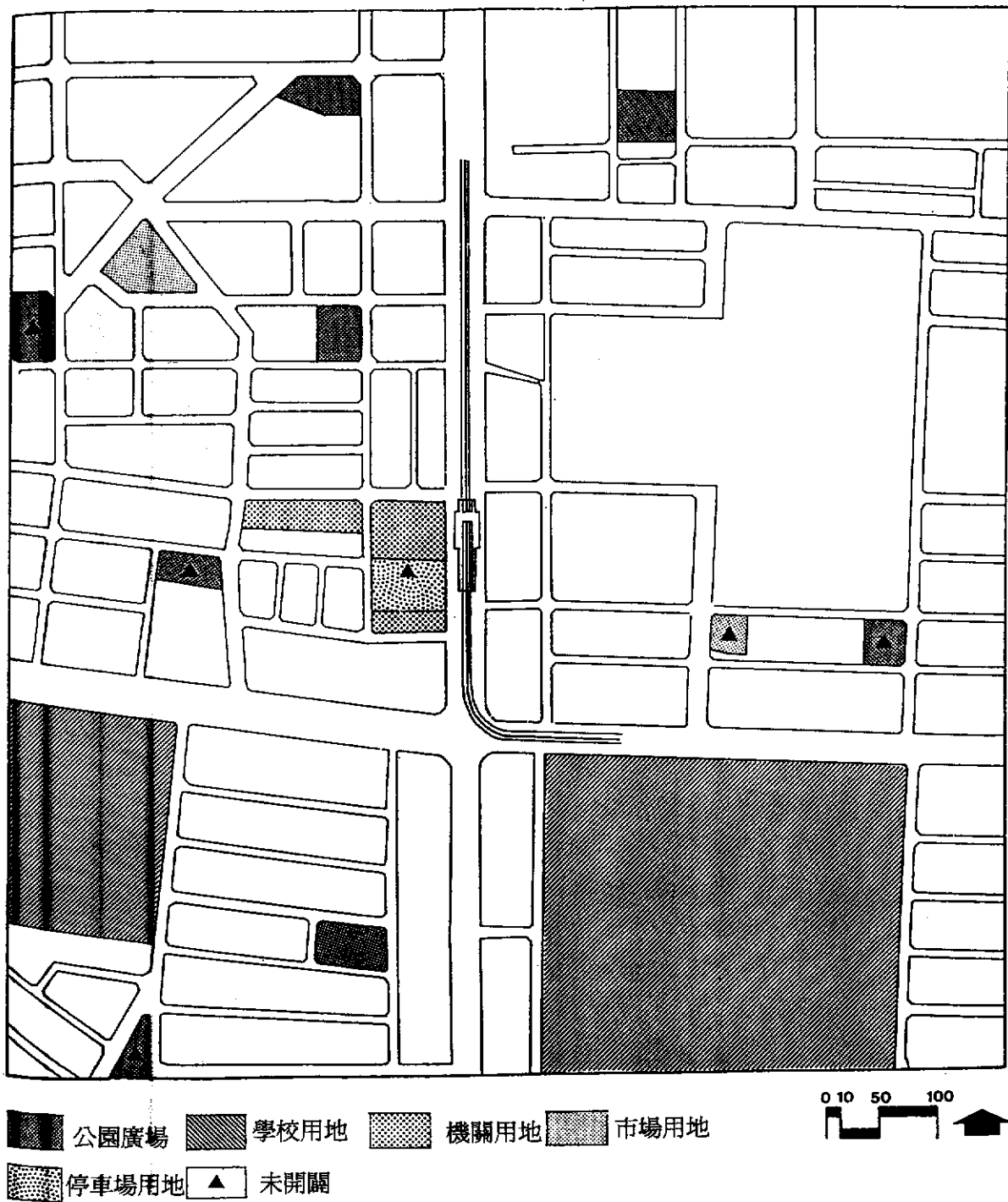


圖2-21 科技大樓站附近地區公共設施分佈圖

2.3.6 六張犁站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-23、圖 2-24)

(一)都市計劃

基隆路及和平東路交會口圓環北側之基隆路沿街面及圓環西側和平東路沿街面為路線商業區。其他部份則為第三種住宅區。

(二)使用現況

1.住宅使用

本區主要的住宅區分佈於和平東路二段和基隆路二段間，樂利街、通安街社區及基隆路三段和和平東路三段間，嘉興街、安居街、樂業街間所形成之住宅區。樂利街 7F 高級住宅為主，規劃較佳，環境品質較好，私用轎車停車狀況及幼稚園、托兒所林立，可以看出本區居民為中上所得。嘉興街、安居街為較老舊之住宅區，大部份住宅為 4F 公寓，近和平東路口，已有部份改建為 7F 住宅，近福利總處，有多處窳陋地區為 1F 磚造低矮建物，環境品質較差。崇德街為典型連棟店舖住宅，建齡已久，出入巷道甚為狹小。

2.建物狀況

基隆路與和平東路兩側，已有部分建物改建為 12 樓大廈，其中以和平東路、安居街口最多，大部分為新建不久。樂利街、通化街，主要為 7F 之高級公寓住宅，規劃較佳，建物狀況良好。嘉興街、安居街，近和平東路大部份已改建為 7F 高級公寓住宅，惟樂業街一帶仍為 4F 老舊公寓住宅。嘉興街 363 巷附近，十分窳陋，多數為 1F 之磚造建物，品質甚差。崇德街兩側為 2~4 樓之店舖住宅，建齡較久但維護尚佳，六張犁市場為一搭建之市街型市場，頗為老舊。

(三)公共設施(圖 2-25)

1.學校

基隆路二段有喬治工商。通安街、樂利街底有立人小學。

嘉興街底有大安國小及芳和國中。

2. 市場

本區之主要市場為六張犁市場，但僅為二樓 R.C 建物。惟市場週圍有黃昏市場販賣物品。辛亥路三段興隆超市，為一新興之超級市場，為一多目標使用之市場，其上為市立圖書館大安分館，服務範圍較大。

3. 公園

本區內已開闢之公園有嘉興公園及通化街之通化公園，皆為小型鄰里公園，另一計劃鄰里公園位於和平東路三段 119 巷內。

二、地區活動特性

(一) 商業活動

本區住商混合使用情形普遍，主要商業活動分佈於和平東路、基隆路兩側、樂利路、崇德街、嘉興街、安居街。這些商業多屬沿街店鋪住宅。其中和平東路、嘉興街口及安居街口之商業活動層級較高，有銀行、診所、餐飲業。和平東路近圓環處沿街有十多家汽機車修護，主要是延續復興南路汽車、機車零件、材料，形成很強烈之商業特性。

(二) 活動特性分析

本區主要供住宅使用，除和平東路上之汽機車修護、材料行外，商業活動皆以服務本區之居民為主。樂利街環境品質較佳，幼稚園林立，可見本區居民大多夫妻就業之小家庭，且由私用轎車之數量來看，居民大多應為中上所得家庭。

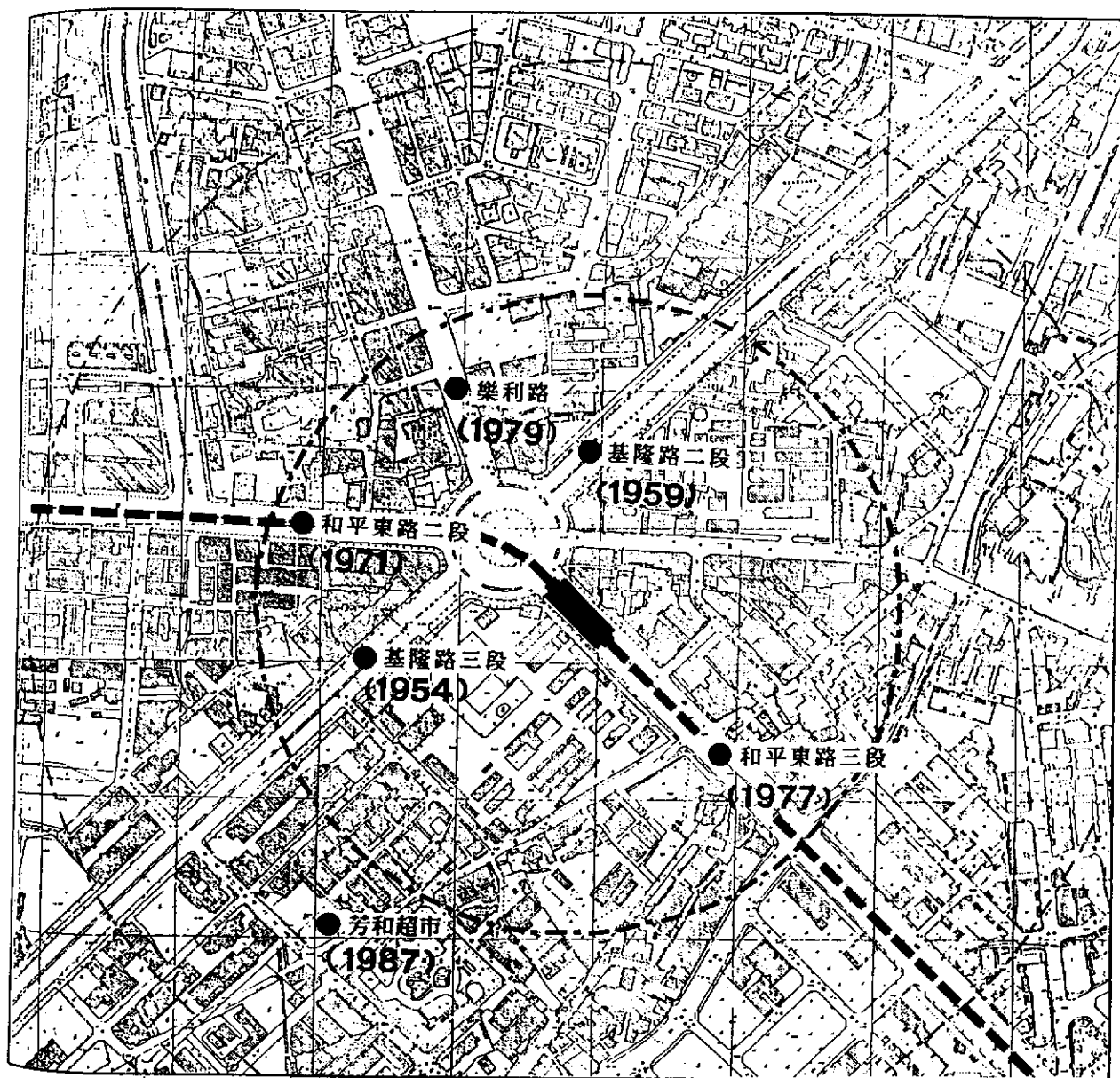


圖2-22 六張犁站車站區位及歷史變遷圖

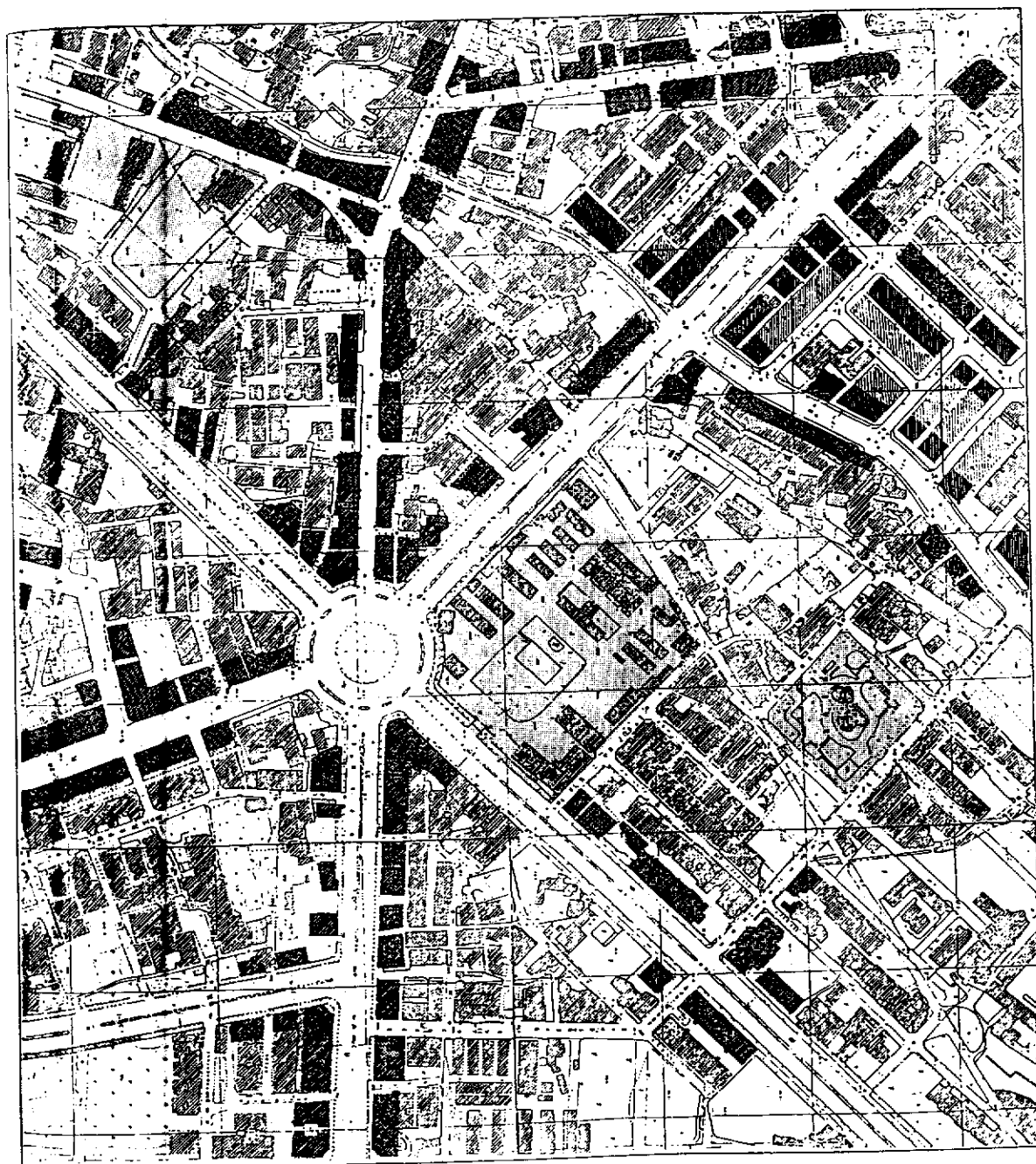


圖2-23 六張犁站附近地區土地使用現況圖

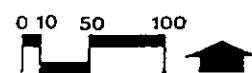
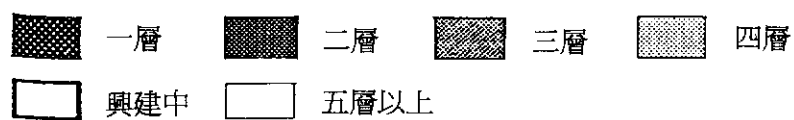
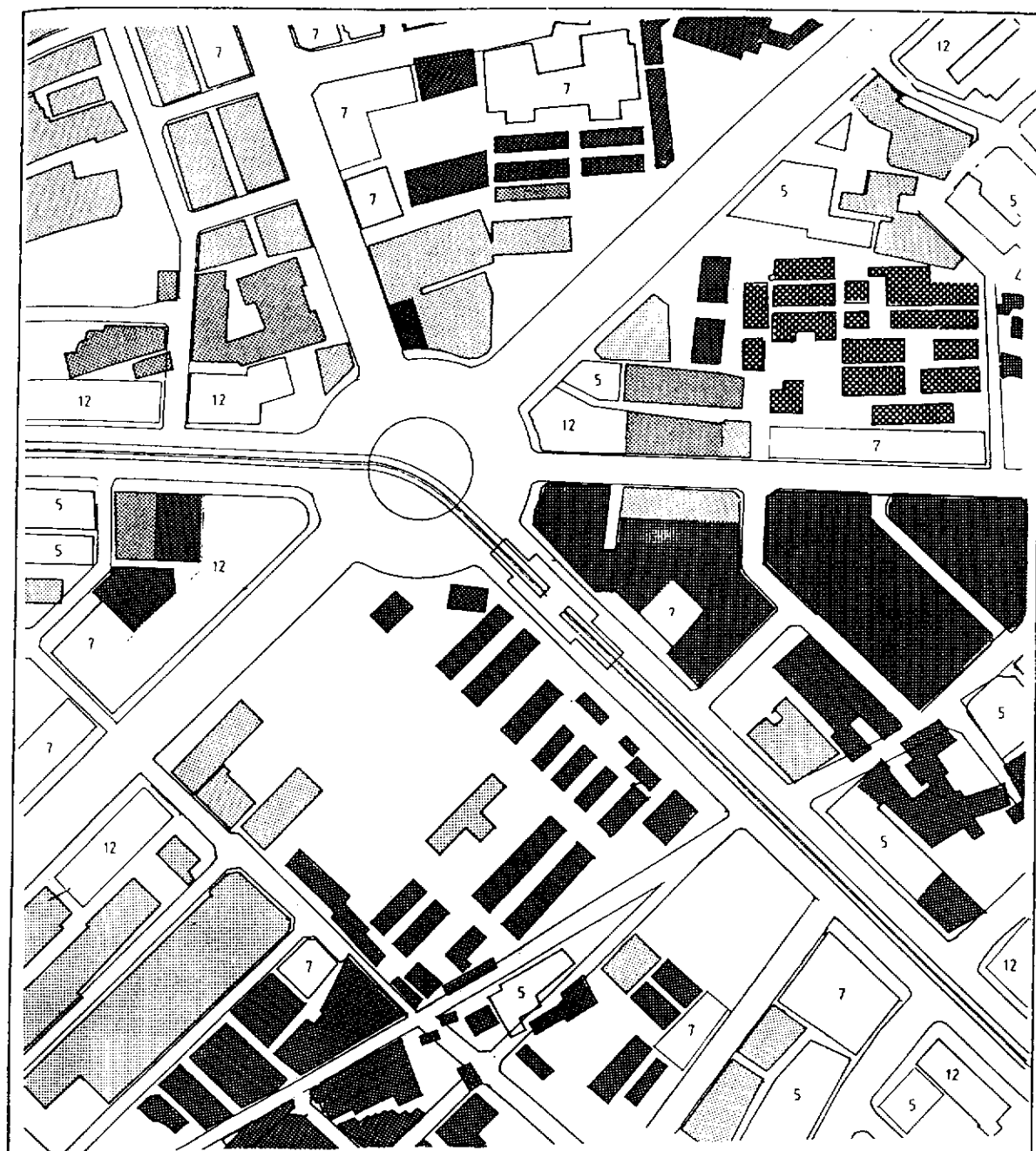


圖2-24 六張犁站附近地區建物樓層分佈圖

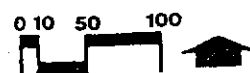
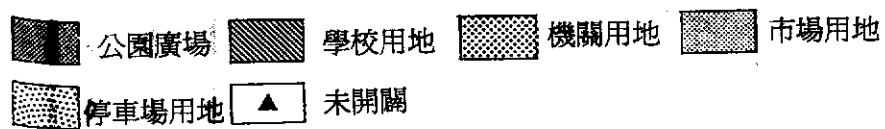
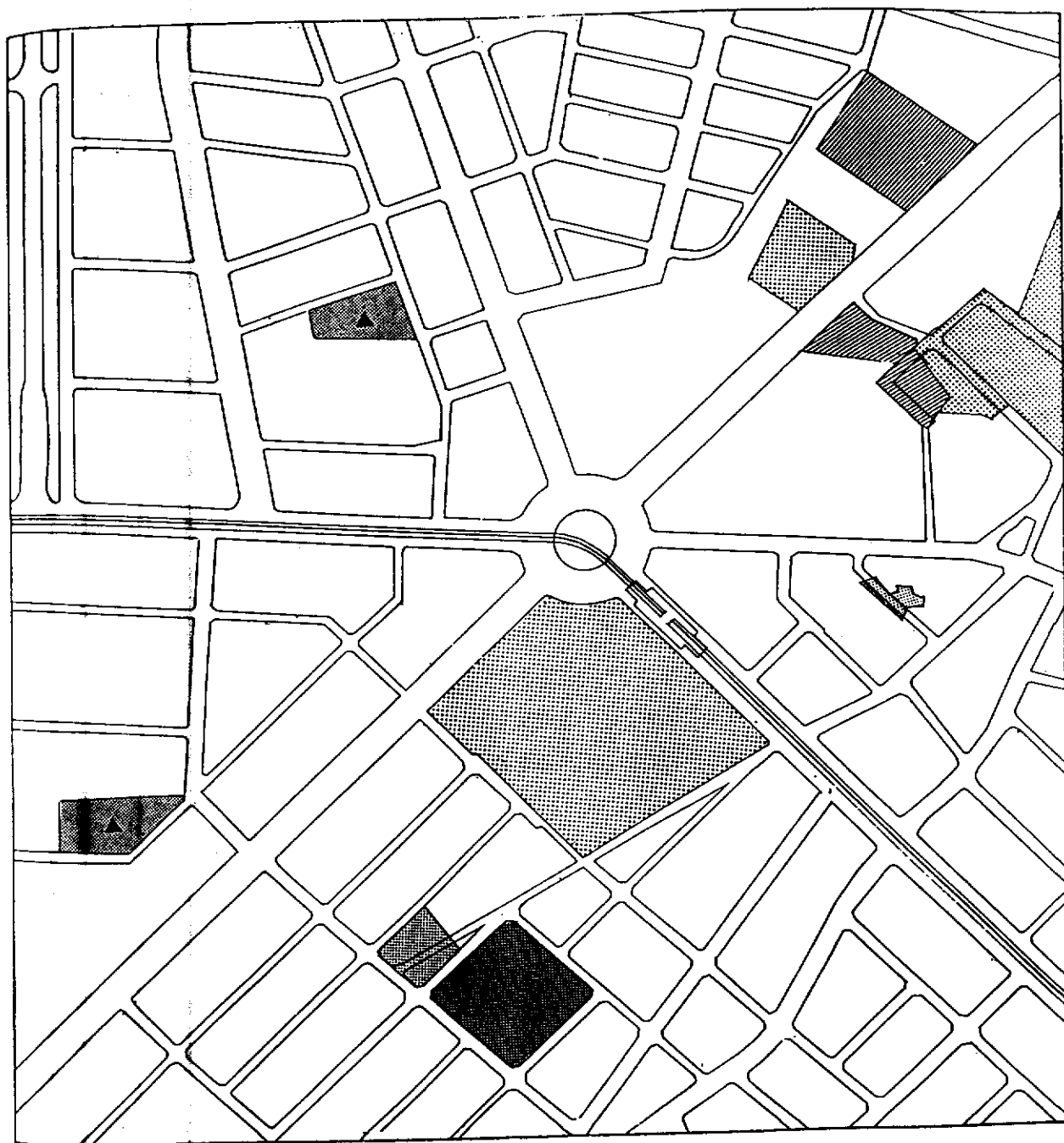


圖2-25 六張犁站附近地區公共設施分佈圖

2.3.7 麟光站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-27、圖 2-28)

(一)都市計劃

住宅區為第三種住宅區，居住密度 900 人／公頃。商業區為第一種商業區，居住密度 600 人／公頃。

(二)使用現況

和平東路三段兩側為 2~4 樓店舖住宅，部份改建為 7~12F 大樓。和平東路改為 12 公尺道路後，道路兩側一為軍營，一側為 1F 磚造平房，臥龍街、樂業街附近為 7F 新建之住宅公寓。富陽街底，臥龍街底，以及麟光新村舊地，則改建為 5F 公寓之社區。麟光新村靠近和平東路則改建為 7F 高級公寓住宅。黎忠市場附近為 4~5 樓公寓住宅，建物狀況尚佳。崇德街靠六張黎公墓一側為 1F 磚造平房，甚為破舊。富陽街兩側為 2~4 樓店舖住宅，部份改建為 7F。巷道內則多改建為 5F 公寓。

1. 公共設施(圖 2-29)

(1)市場

本站附近主要市場為黎忠市場，為 2F 之建物，維護狀況不佳。該市場地下室及 1F 作市場使用，2F 為黎忠里民眾活動中心，目前使用狀況不佳。

(2)學校

本區之學校有大安國小、和平國中及芳和國中。

(3)公園

本區唯一之鄰里公園位於富陽街及和平東路口。

(4)加油站

位於臥龍街與富陽街口。

二、地區活動特性

(一)商業活動

本區之主要商業活動分佈於和平東路三段及富陽街口，和平東路上主要商業活動為汽機車修護、裝潢、油漆、家電等活動一直延續至臥龍街口。富陽街為沿街店舖住宅之商業活動型式，兩側多為3~4樓店舖住宅，部份改建為7F，商業活動從崇德街一直延續至臥龍街，而以崇德街一端商業活動較盛，服務對象為崇德街與臥龍街間居民。本區另一商業活動集中於黎忠市場附近，黎忠市場銷售情況並不理想，反而對面和平東路三段308巷與安居街間的巷子，形成一市集市場，商業活動從早晨持續到中午。

(二)住宅使用

本區除和平東路三段兩側，富陽街側為商業活動外，大部份皆為純住宅區。臥龍街近芳和國中段為較差之住宅區，大多為4F之公寓住宅，部份仍為1F磚造住宅，至樂業街附近則為較高級之7F公寓住宅，富陽街、臥龍街口則大規模興建5F公寓社區，一直延續至臥龍街底。麟光新村舊址，目前都已改建為7F高級公寓住宅位於場站正後方。富陽街兩側，大都已改建為5F公寓，近和平東路三段196巷附近建物狀況較佳，崇德街靠六張犁公墓一側部份為1F磚造建物。和平東路三段由30公尺寬改為12公尺寬後，便無商業活動，一側為軍方用地，一側靠山坡則為1F磚造平房。

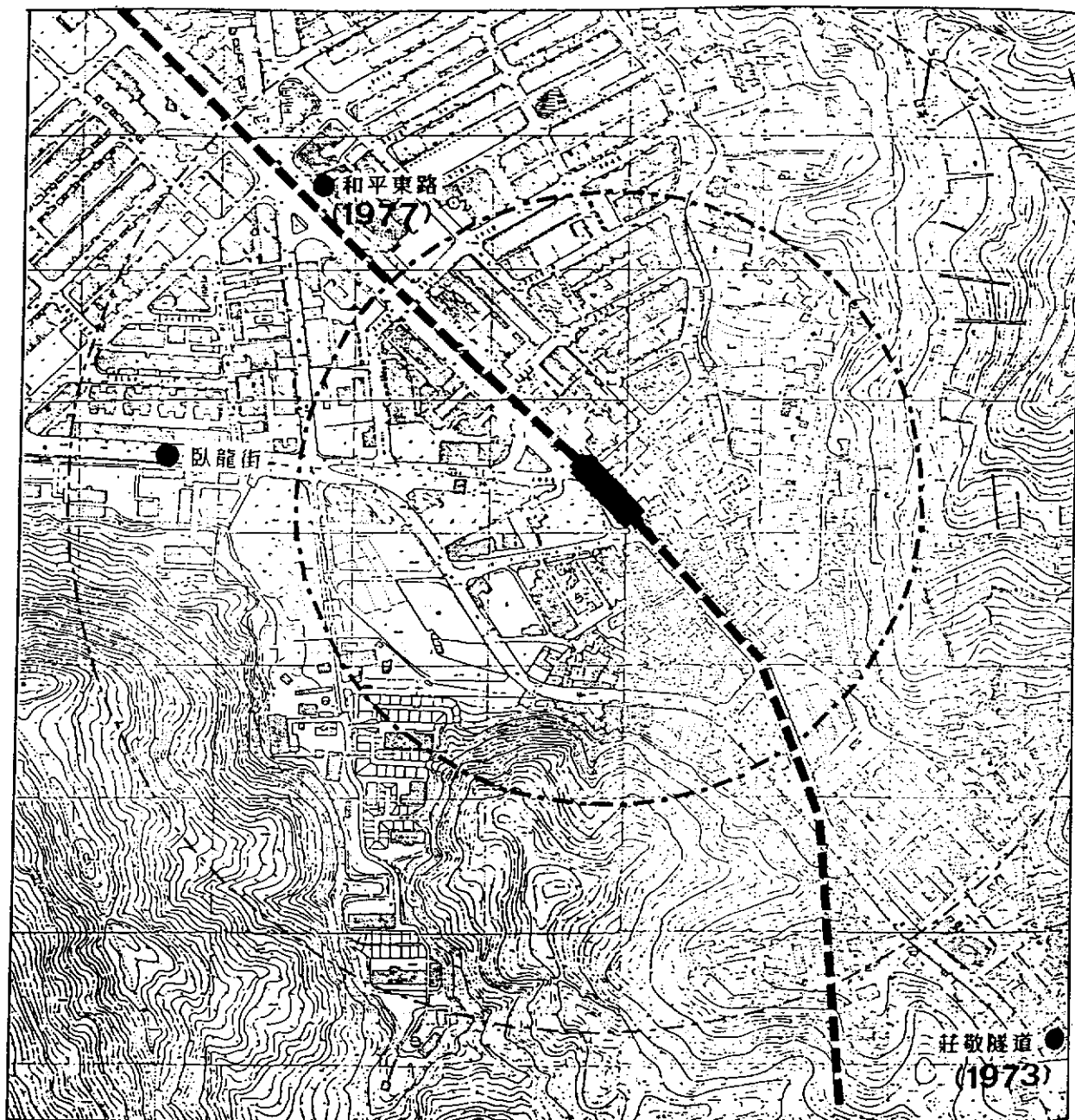


圖2-26 麟光站車站區位及歷史變遷圖

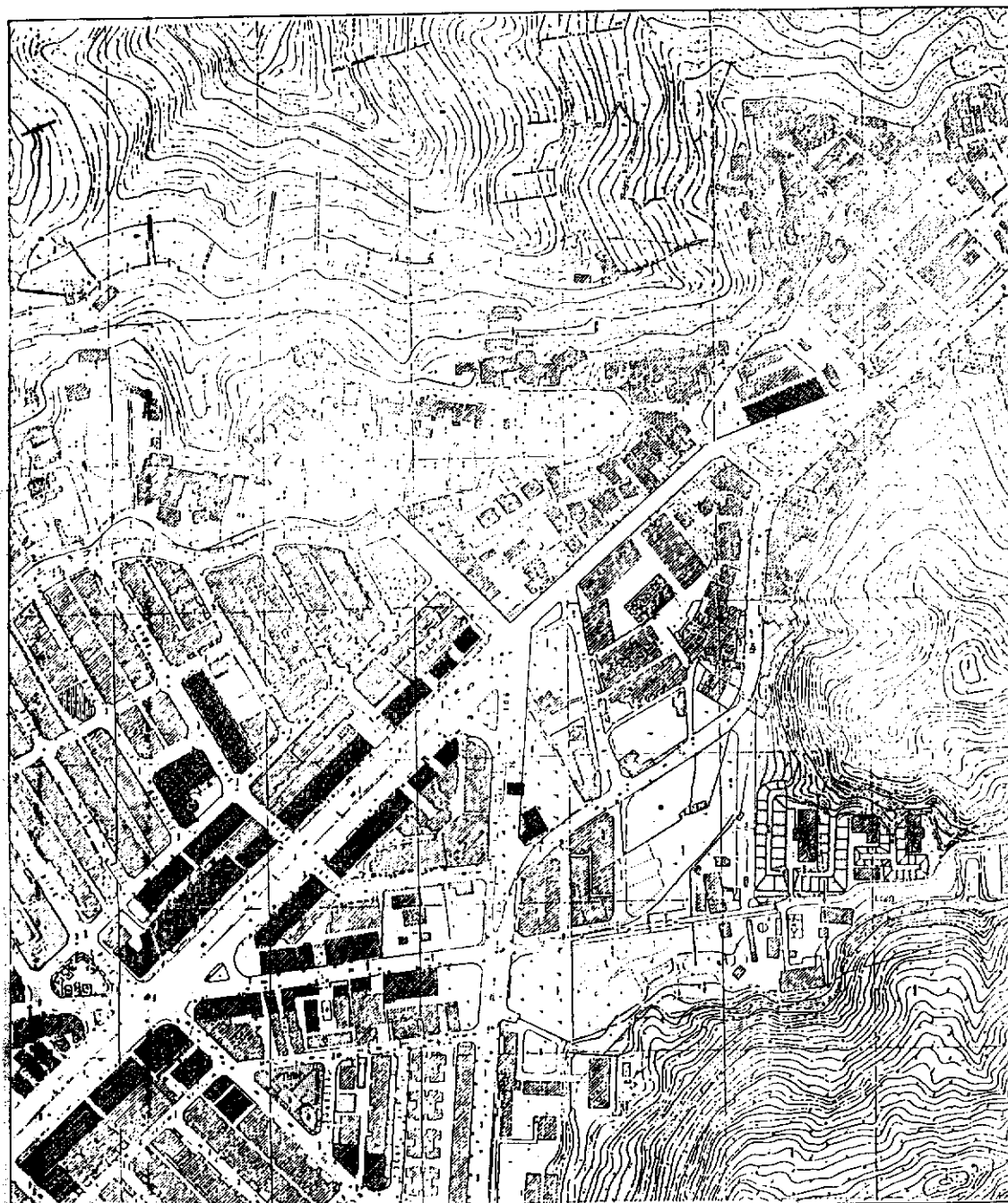
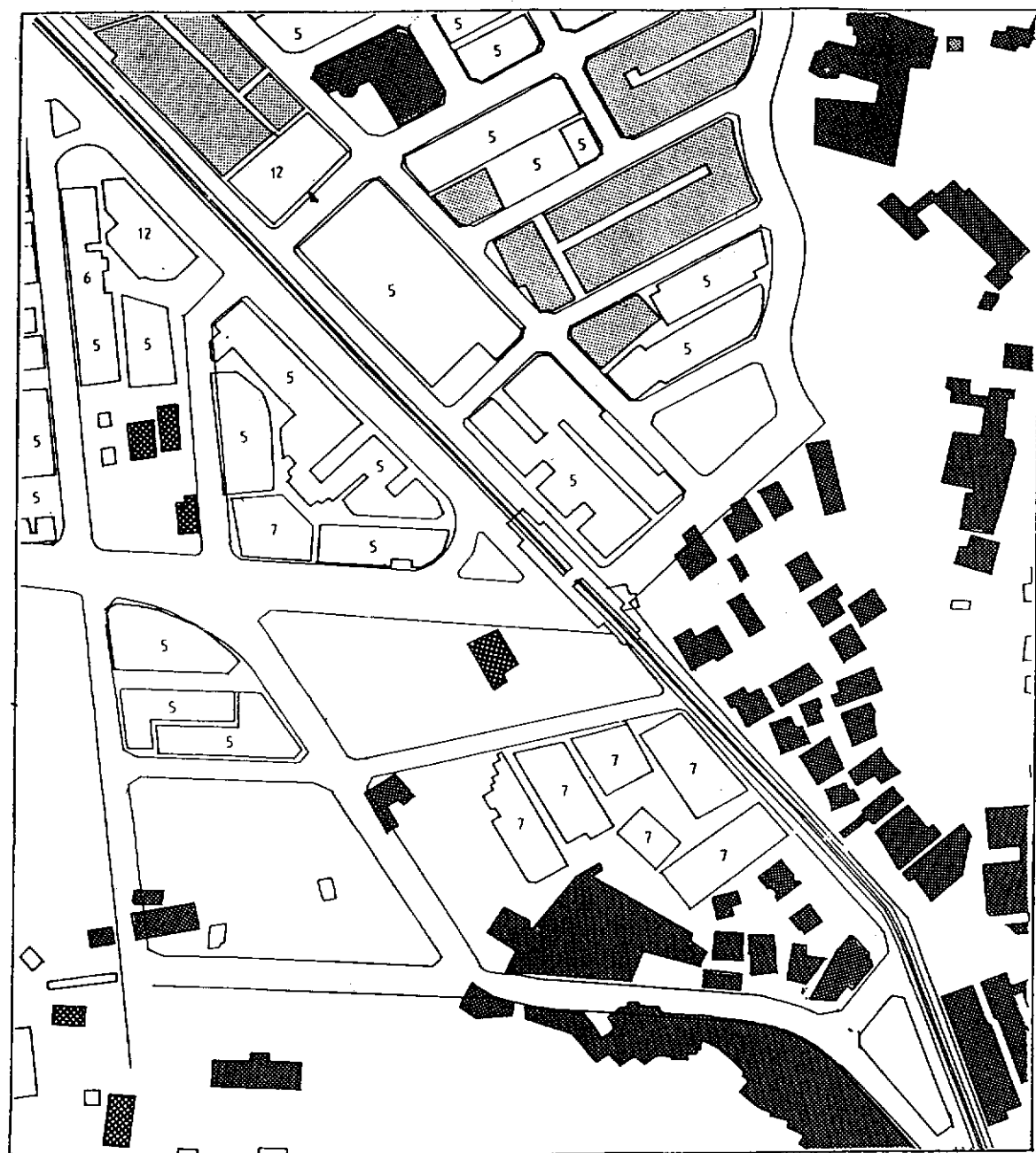


圖2-27 麟光站附近地區土地使用現況圖



一層 二層 三層 四層
 興建中 五層以上

0 10 50 100

圖2-28 麟光站附近地區建物樓層分佈圖

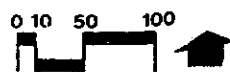
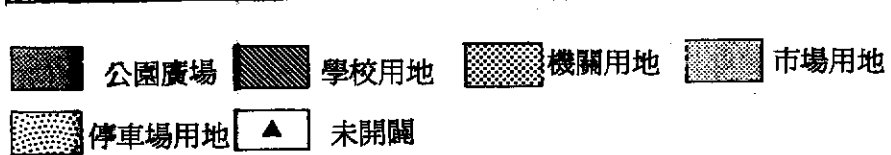
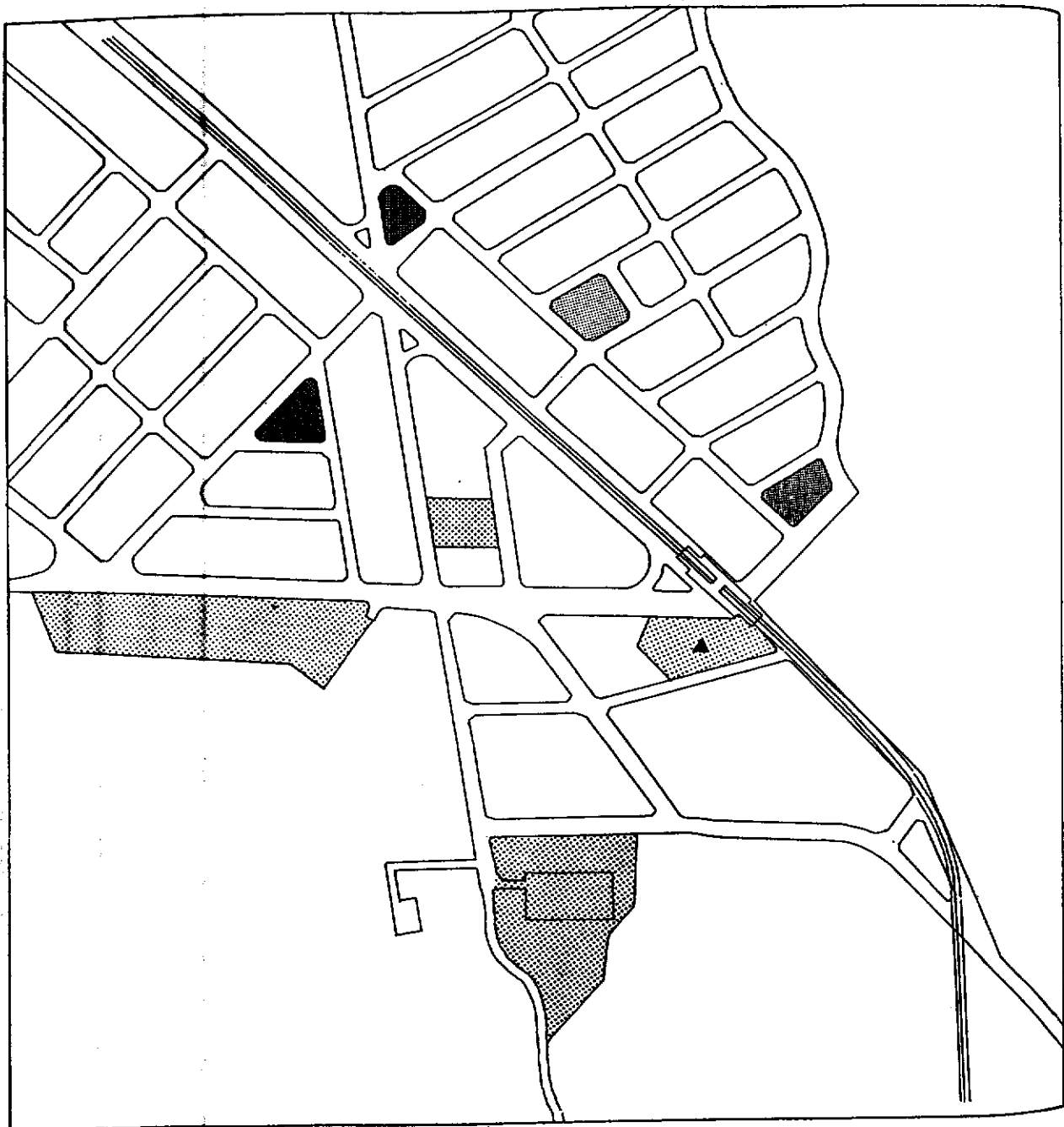


圖2-29 麟光站附近地區公共設施分佈圖

2.3.8 辛亥站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-31、圖 2-32)

(一)都市計劃

辛亥路東側地區為國小、國中、高中用地及第二種住宅區。
辛亥路西側地區為商一、住二、停車場、市場及公園用地。

(二)使用現況

- 1.本區位在辛亥隧道南端出入口附近，福舟山區南側為大片濫葬之墓地，場站對面為空軍通信營區及憲兵營區。
- 2.住宅零星分布於辛亥路兩側，居住人口約 4,500 人。車站南邊，部份為公有土地，為 1F 窳陋戶，多營木材行及葬儀社。其後為 4F 公寓，住戶多為勞動階層，居住品質欠佳。辛亥路東北側之南方庭園為獨立之高級住宅社區，國花山莊則為 2~3F 高級別墅區，其前方之 5F 公寓為中收入住宅；公園、綠地極為缺乏。
- 3.商業：多沿辛亥路兩側分佈。

(三)公共設施(圖 2-33)

本區計劃中有大型公園一座，學校三所(高中、國中、國小各一)，其他尚有市場、停車場用地。然目前本區土地乃有三分之一為既有之墓區。計劃之學校預定地目前為軍營所在。

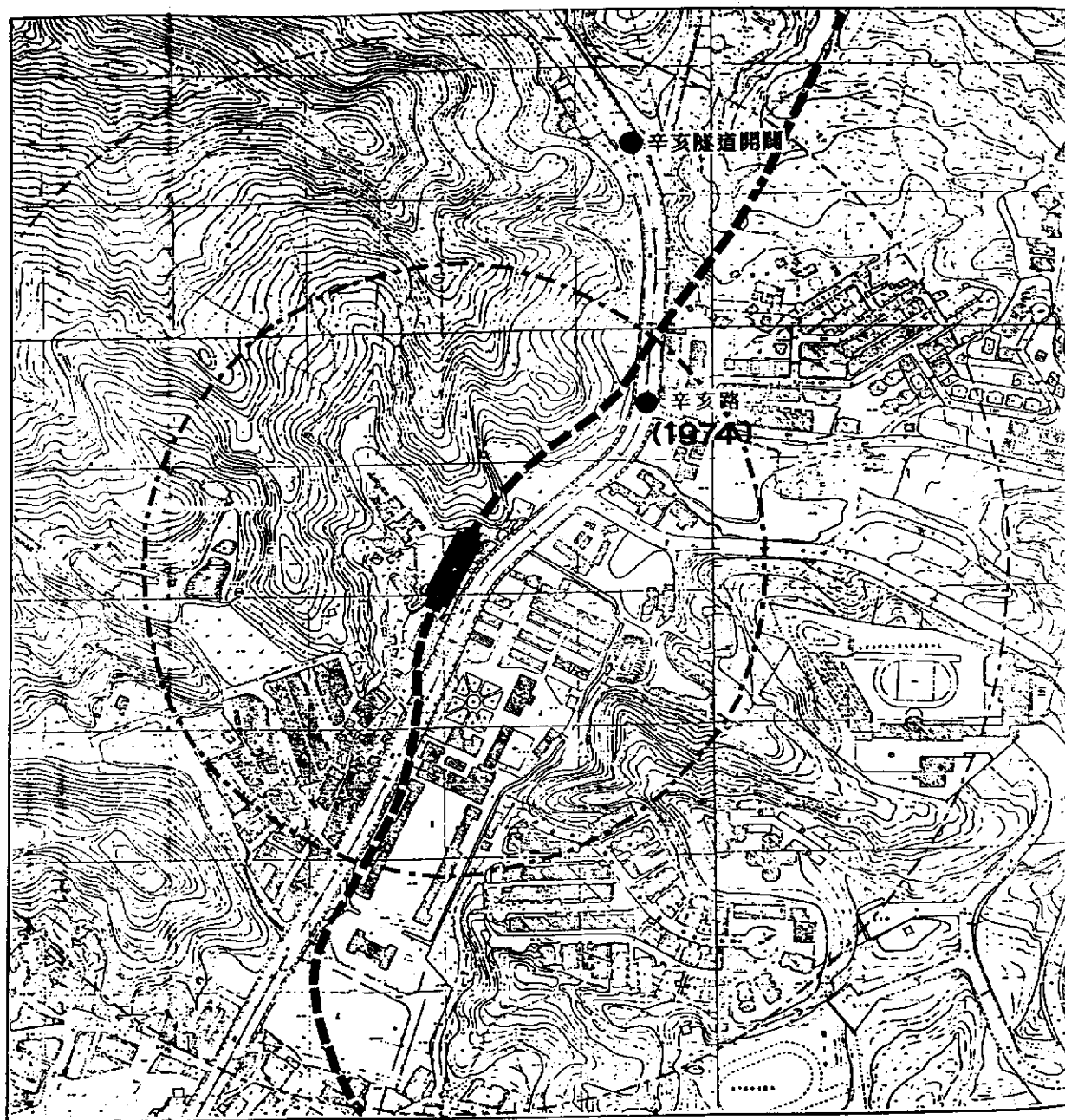
二、地區活動特性

(一)商業活動

沿街商業多為修理服務業、葬儀社、零星之小型製造業、廢鋼筋處理場及部份社區型商業。

(二)居住活動

本區居住活動呈兩極化現象：南方庭園、國花山莊居住者皆為高收入之有車階級，其日常消費、休閒活動皆在市區內發生，為獨立之社區。而辛亥路兩側零星之 4~5F 公寓，由於公



--- 200 公尺影響圈 --- 500 公尺影響圈

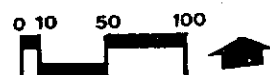


圖2-30 辛亥站車站區位及歷史變遷圖

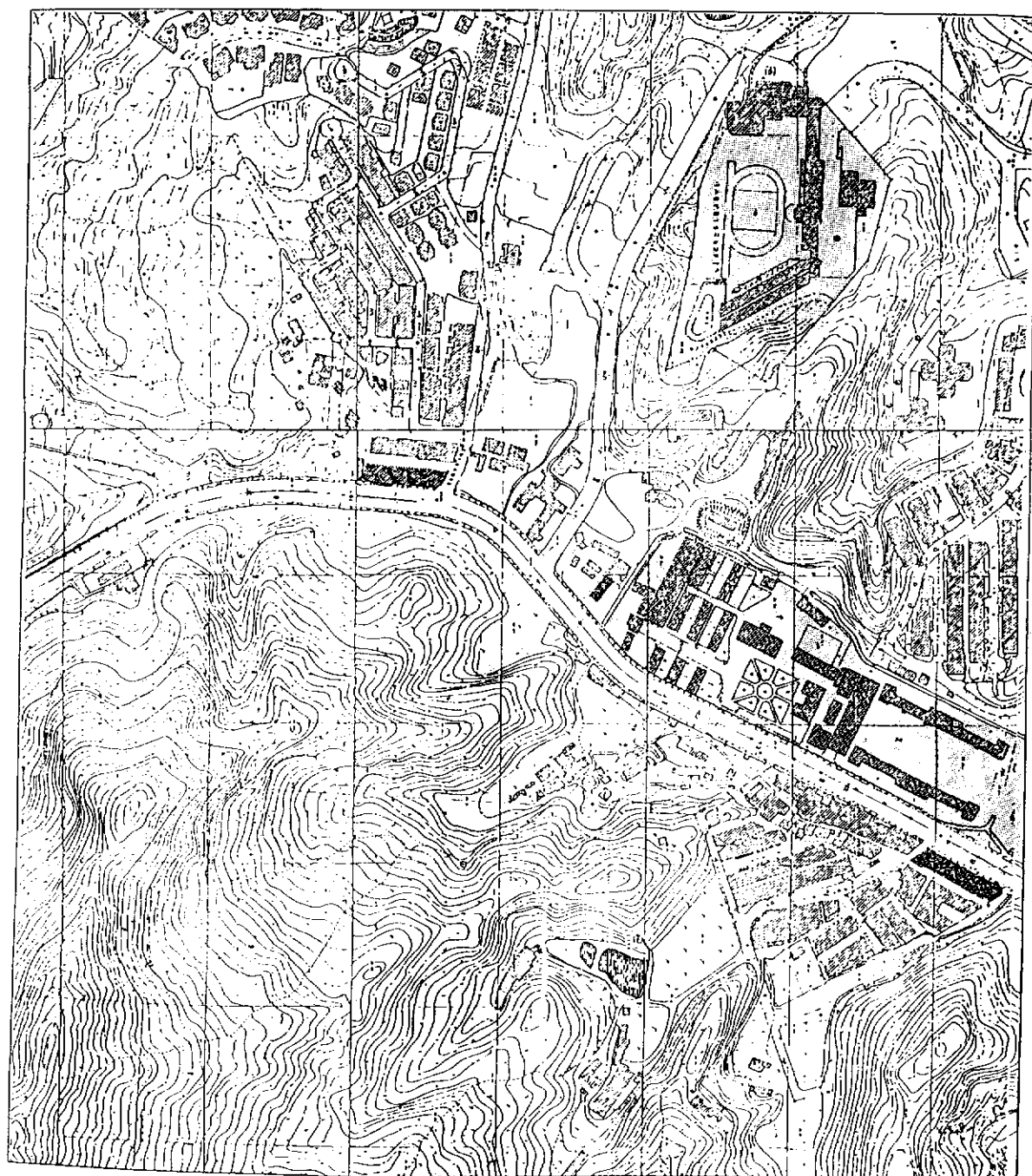


圖2-31 辛亥站附近地區土地使用現況圖

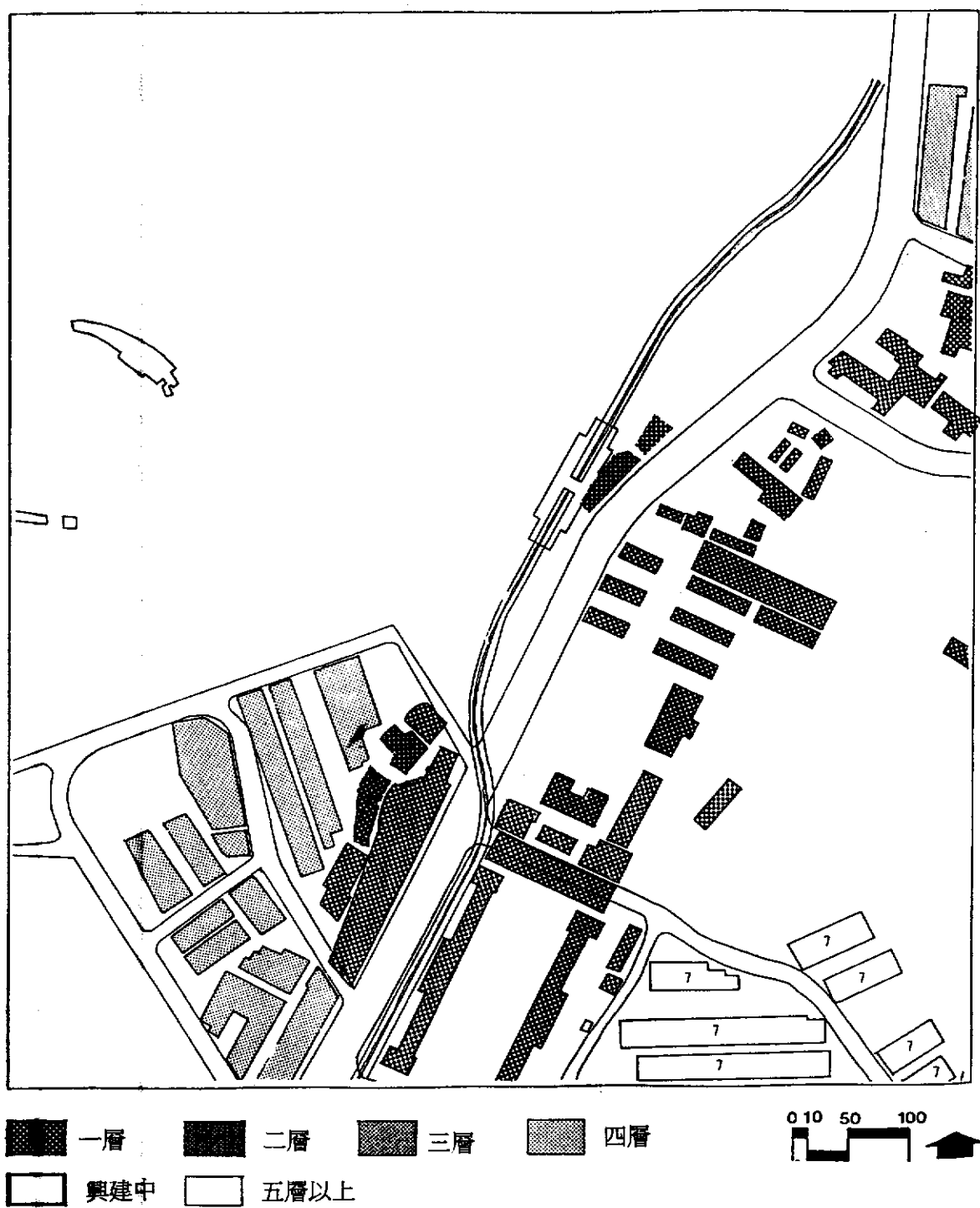


圖2-32 辛亥站附近地區建物樓層分佈圖

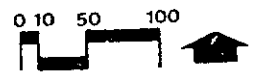
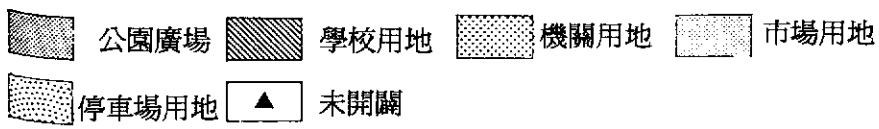
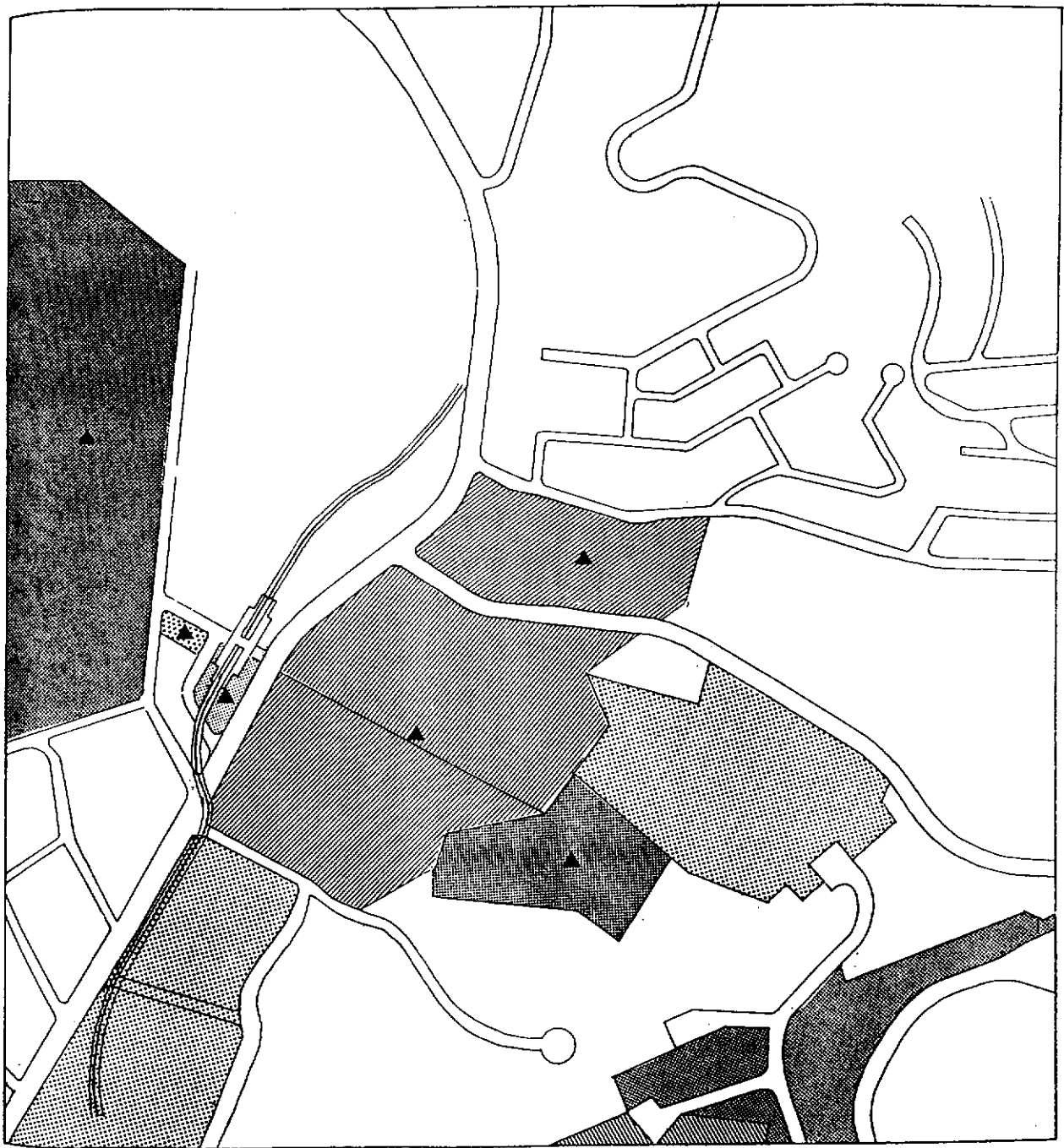


圖2-33 辛亥站附近地區公共設施分佈圖

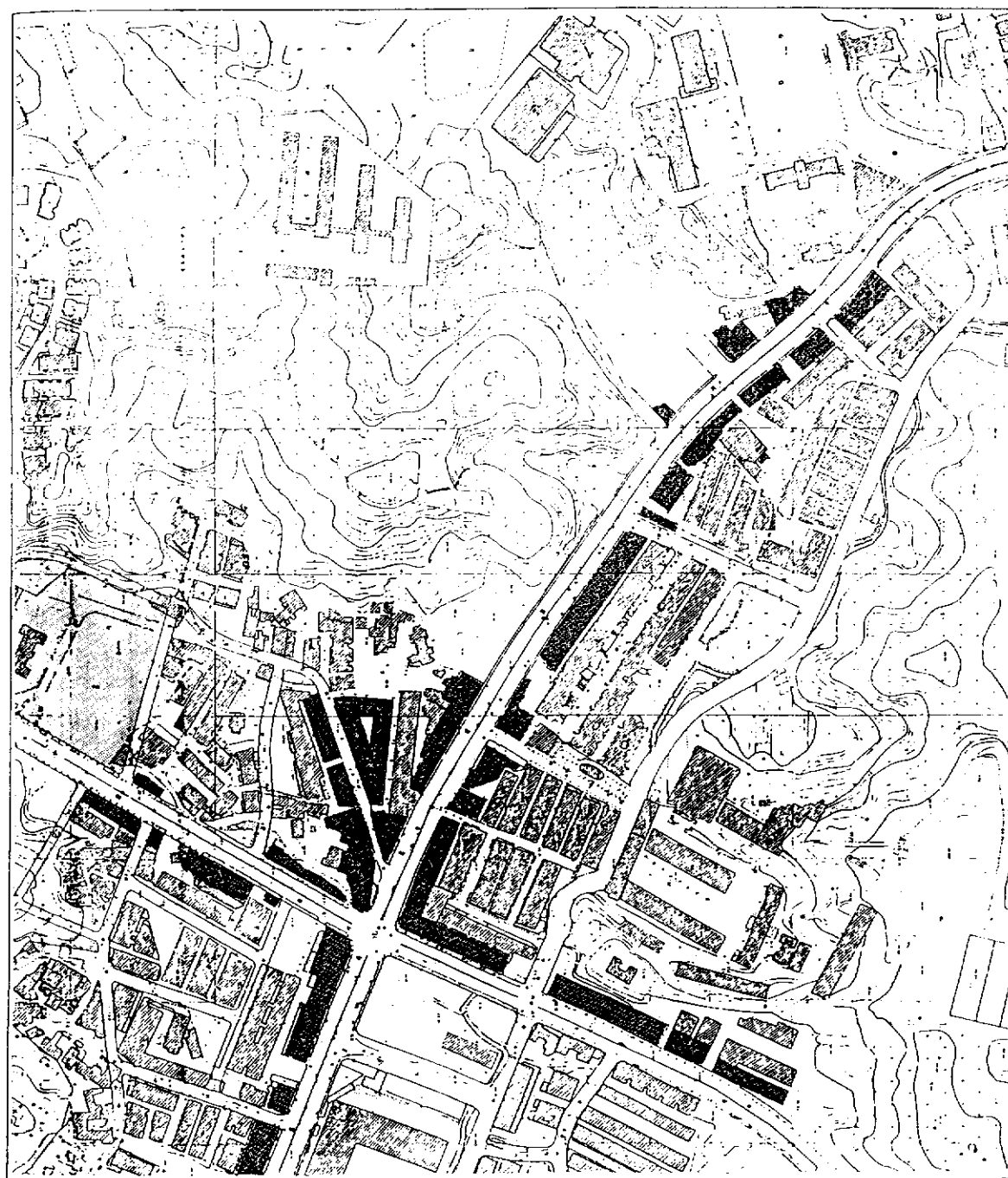


圖2-35 萬芳醫院站附近地區土地使用情况圖

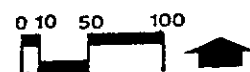
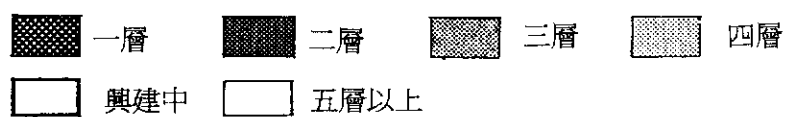
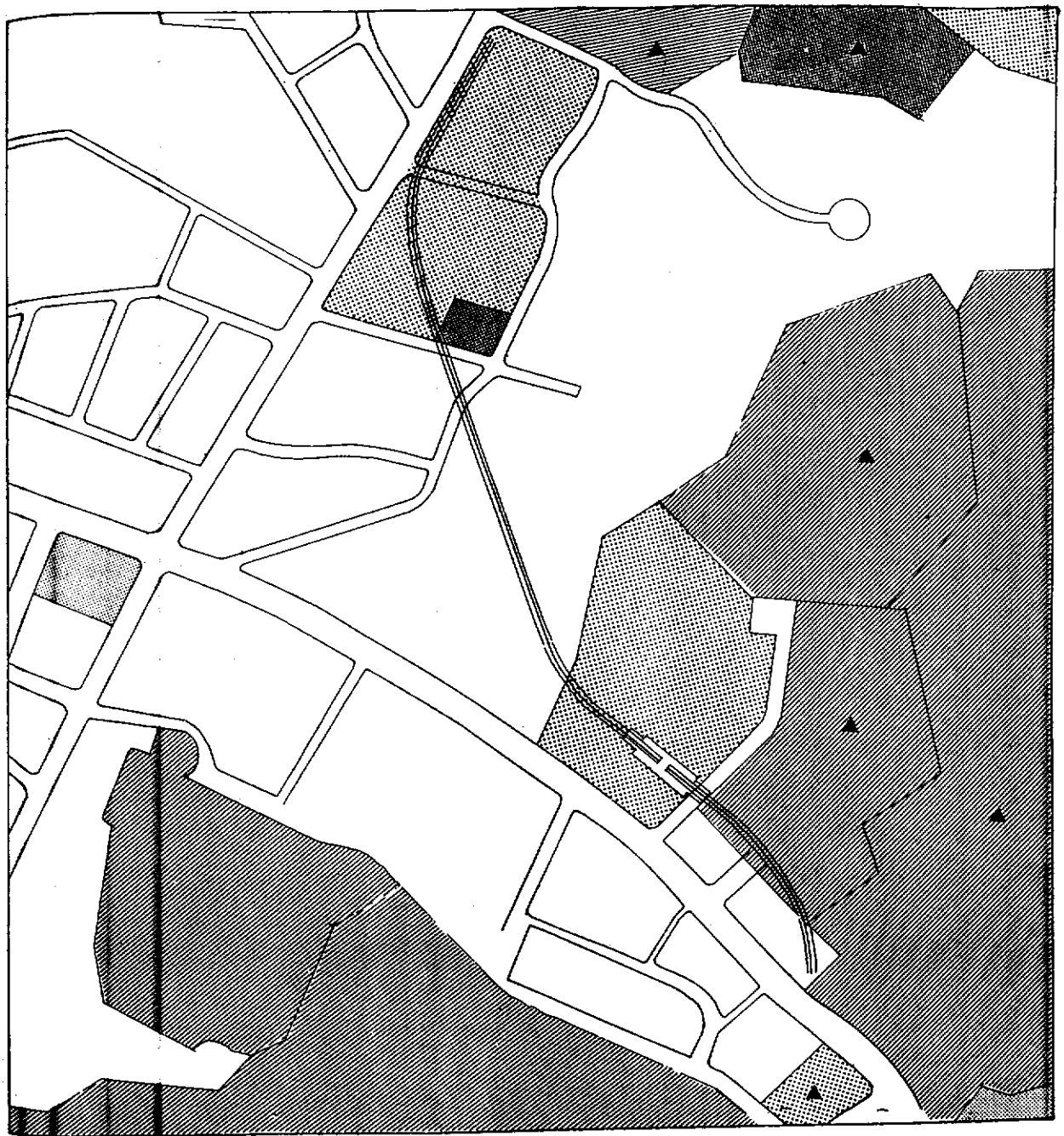


圖2-36 萬芳醫院站附近地區建物樓層分佈圖



公園廣場 學校用地 機關用地 市場用地
 停車場用地 ▲ 未開闢

圖2-37 萬芳醫院站附近地區公共設施分佈圖

二、地區活動特性

(一)商業活動

由於大量人口集居，興隆路沿街商業分布相當密集，主要為服務社區居民及學生的一般零售業，個人服務業及零星之修理服務業，小型製造業等。第一層級的商業中心位於木柵舊商業區，為木柵地方性的商業中心。其次為大規模的鄰里性商業中心，一個位於辛亥路與興隆路交叉口，一位於興隆路與木柵路交叉口，主要的商業帶則分佈於：

1. 寶橋路以東，木新路沿線。
2. 木柵路三段。
3. 興隆路三段、木新路。

商業區之分佈特性大致有三：

1. 商業中心之形成係由臨街商業發展而形成。
2. 臨街商業仍為此區商業發展之主要型式。
3. 商業中心與商業帶已有層級分化現象。

2.3.10 萬芳社區站土地使用狀況

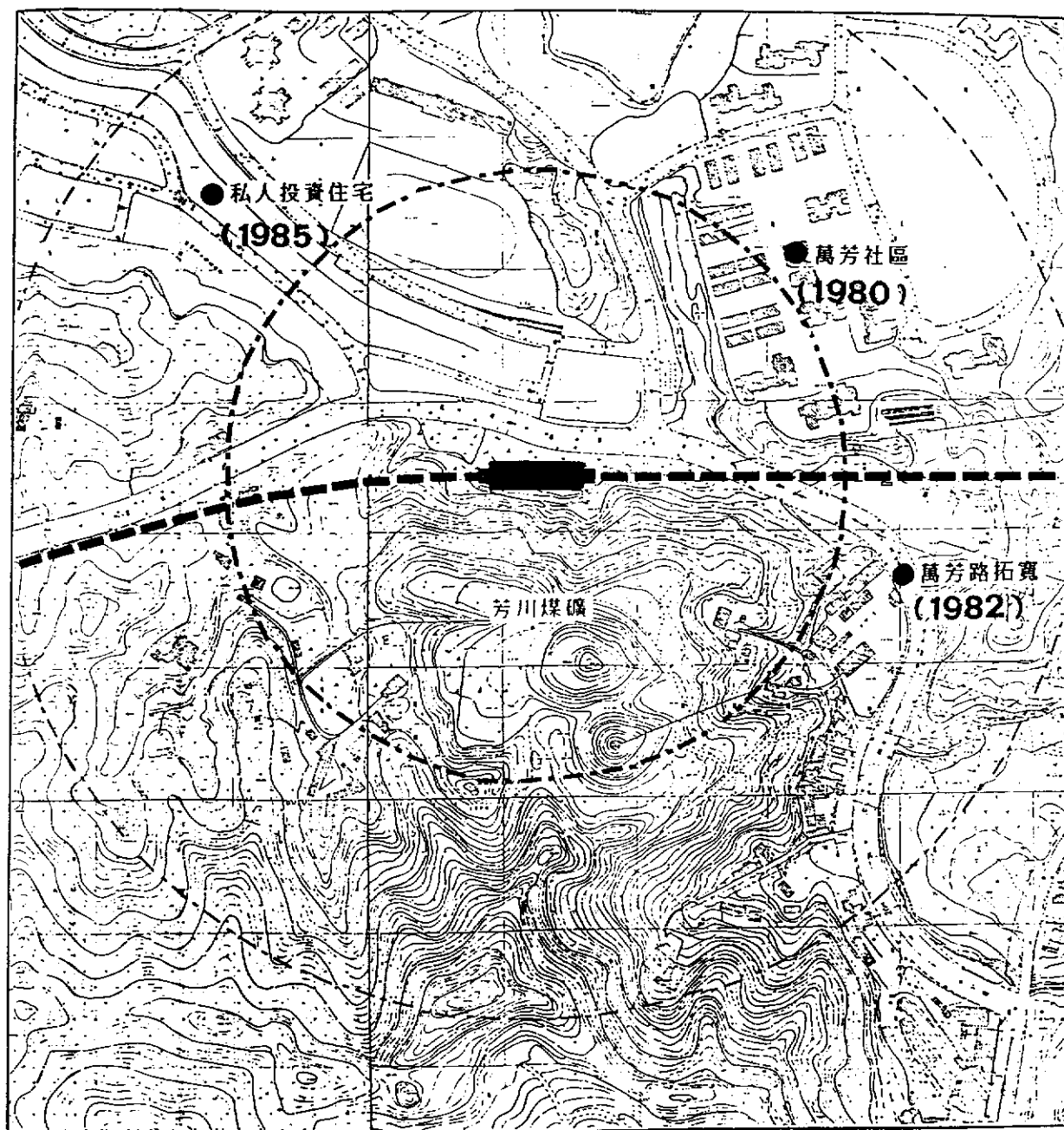
一、土地使用現況(圖 2-39、圖 2-40)

(一)都市計劃

萬芳路南側地區為保護區，萬芳路北側包括國小用地，綠地，第二、第三種住宅區及商業用地。

(二)使用現況

本區可區分為四大鄰里單元，其中第一鄰里右側部份，及第二鄰里係重劃後發回原地主。第一鄰里單元為私人投資興建之五樓雙併住宅。第二鄰里因地形限制，離國宅尚存有一段距離，開發較為緩慢。近來已有私人投資興建高級住宅。國宅區部分，依分期分區發展計劃已完成所有工程，包括第一鄰里 1,641 戶及第二鄰里 542 戶。原計劃 74 年開發完成 4,000 所。



--- 200 公尺影響圈 --- 500 公尺影響圈



圖2-38 萬芳社區站車站區位及歷史變遷圖



圖2-39 萬芳社區站附近地區土地使用情况圖

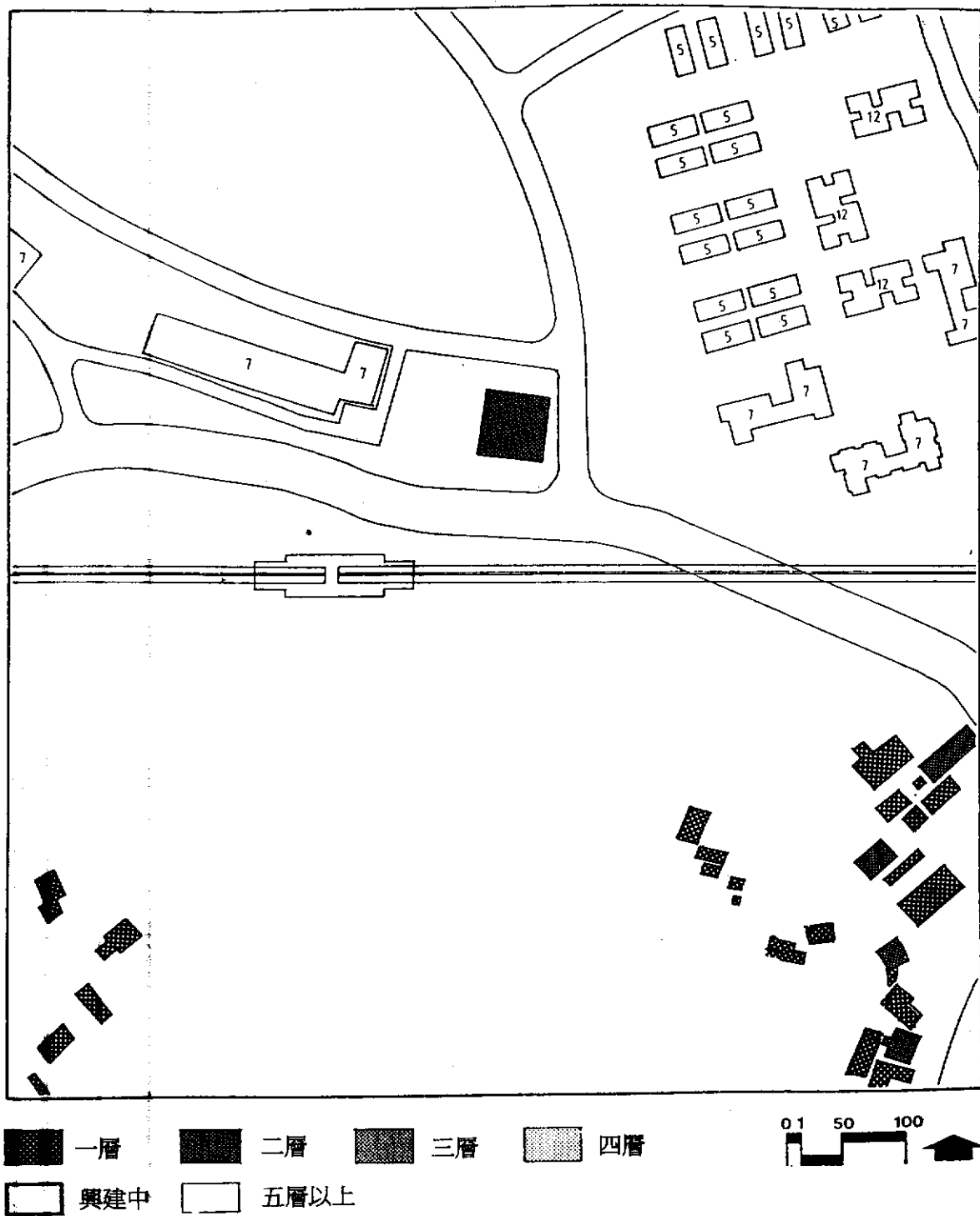


圖2-40 萬芳社區站附近地區建物樓層分佈圖

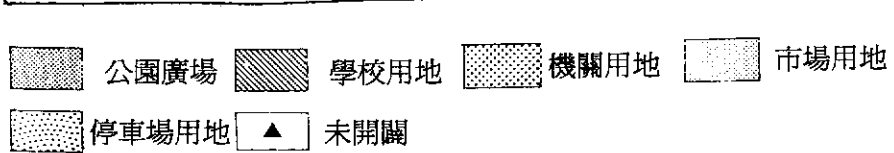
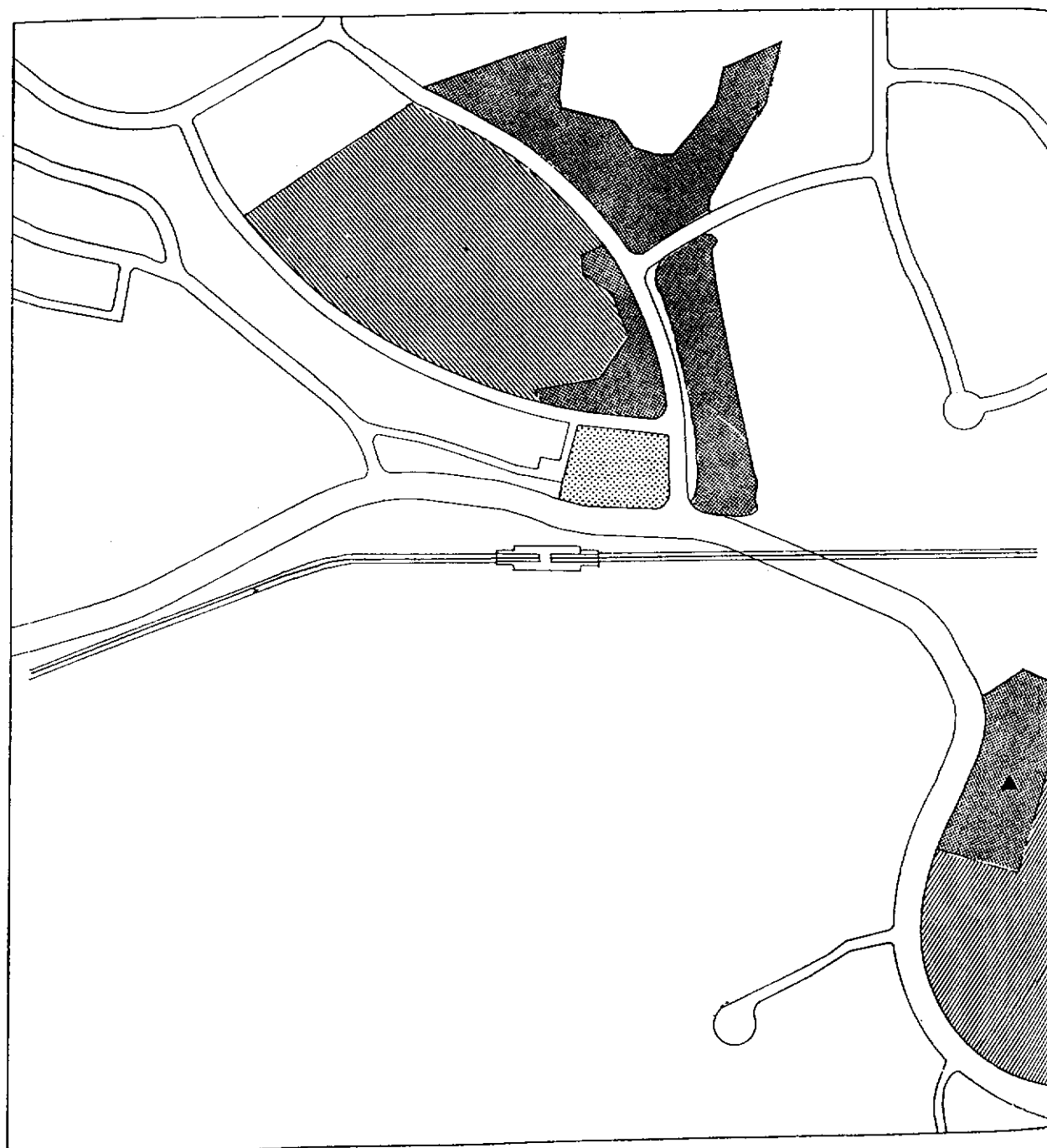


圖2-41 萬芳社區站附近地區公共設施分佈圖

本區萬芳路南側原為芳川煤礦，並劃為都市計劃保護區，現擬計劃開闢為公園。

(三)公共設施(圖 2-41)

萬芳社區為一獨立而完整的社區，有規劃完善之公園、綠地、學校、機關及事業用地，且都已陸續開闢。

二、地區商業活動特性

本區之購物活動約略可分為買菜、日用品、及一般性服務等三個層次，由於社區中心小型商店街尚未完工，各鄰里間產生了日常服務的小規模零售店，本區居民買菜的週期為一週一次或兩次，平常在區內的菜攤或流動攤販購買小量的蔬菜，星期假日再到區外去購買，或是職業婦女下班時由其上、下班附近購買後順便帶回，區外的買菜地點 60 % 是在木柵的興隆市場，其次是和平超市。購買日用品大多以社區內的小商店為主，職業婦女亦常利用下班時間帶回，區外的購買地點以公教中心為主。一般性的服務需求幾乎都在社區外求得滿足。

2.3.11 木柵站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-43、圖 2-44)

本站北側地區包括第二種住宅用地、國小用地、市場用地、停車場用地及公有事業用地(欣欣公司汽車修理廠)；南側地區則包括第二種住宅區、學校用地及綠地。軍功一、二村為國軍眷區，目前二村已改建為七層集合住宅，一村因地勢低窪，尚未更新，居住環境窳陋。車站附近現有零星之一般零售業及小型製造業，博嘉社區居民多為低收入之勞工階層，巷弄狹小，缺乏開放空間。

(一)公共設施(圖 2-45)

本區目前僅國小、高工各一所，魚市場、停車場用地皆尚未開發，公園，綠地甚為缺乏。本區有大片之機關(政大國際關係研中心)，學校(政治大學)，及公園(市立動物園)用地，但尚缺乏鄰里之公園綠地。

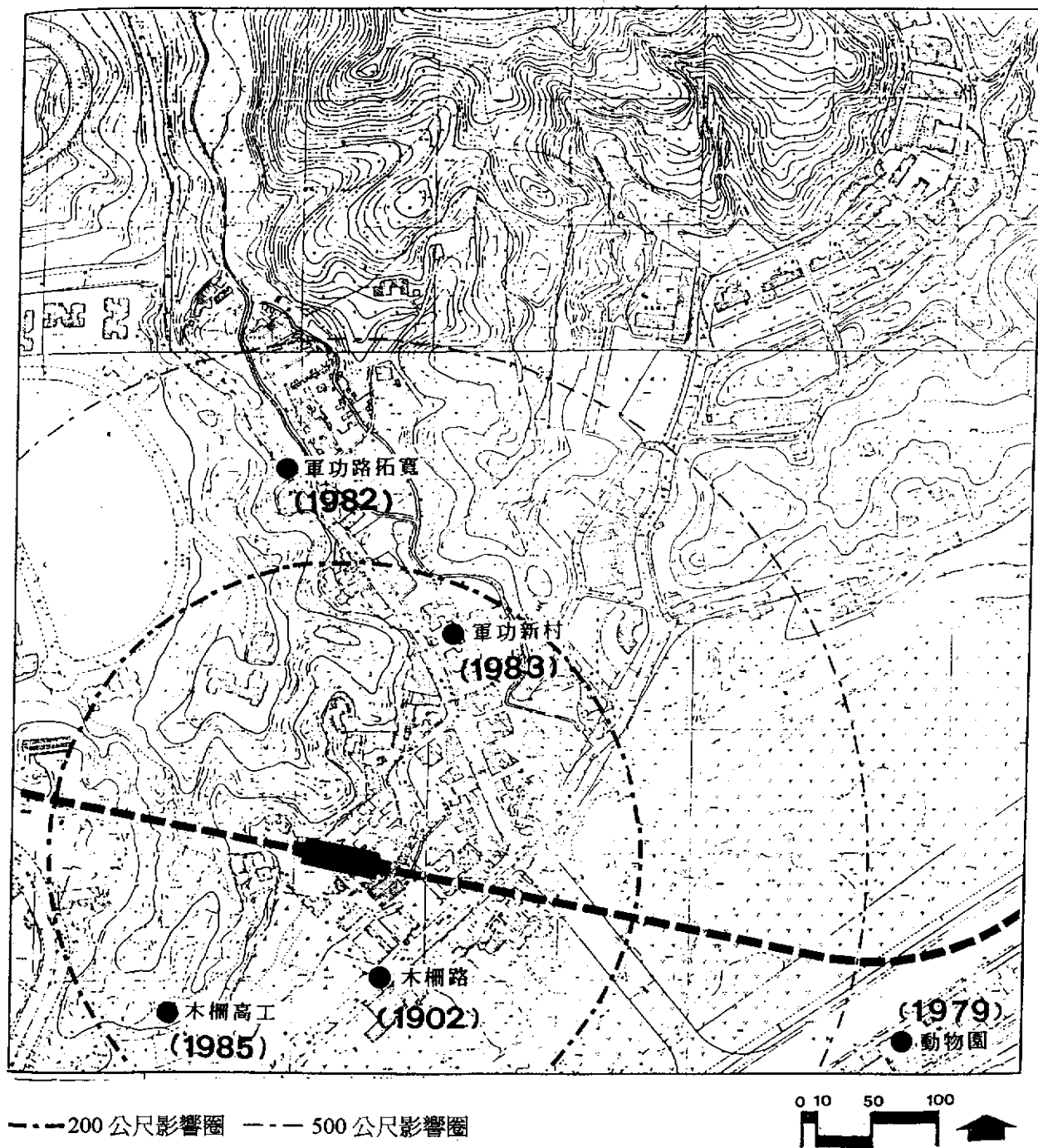


圖2-42 木柵站車站區位及歷史變遷圖

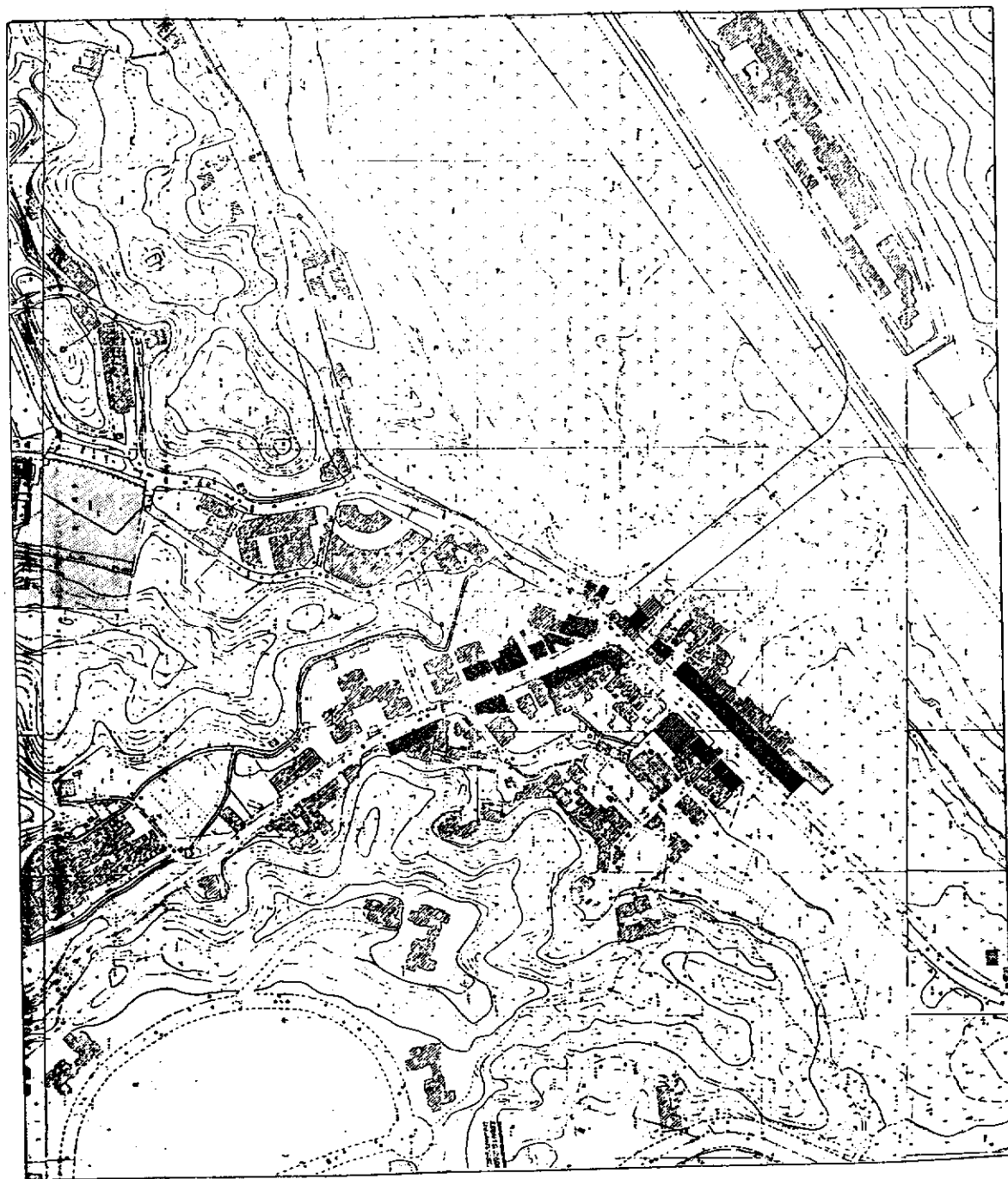


圖2-43 木柵站附近地區土地使用現況圖

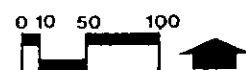
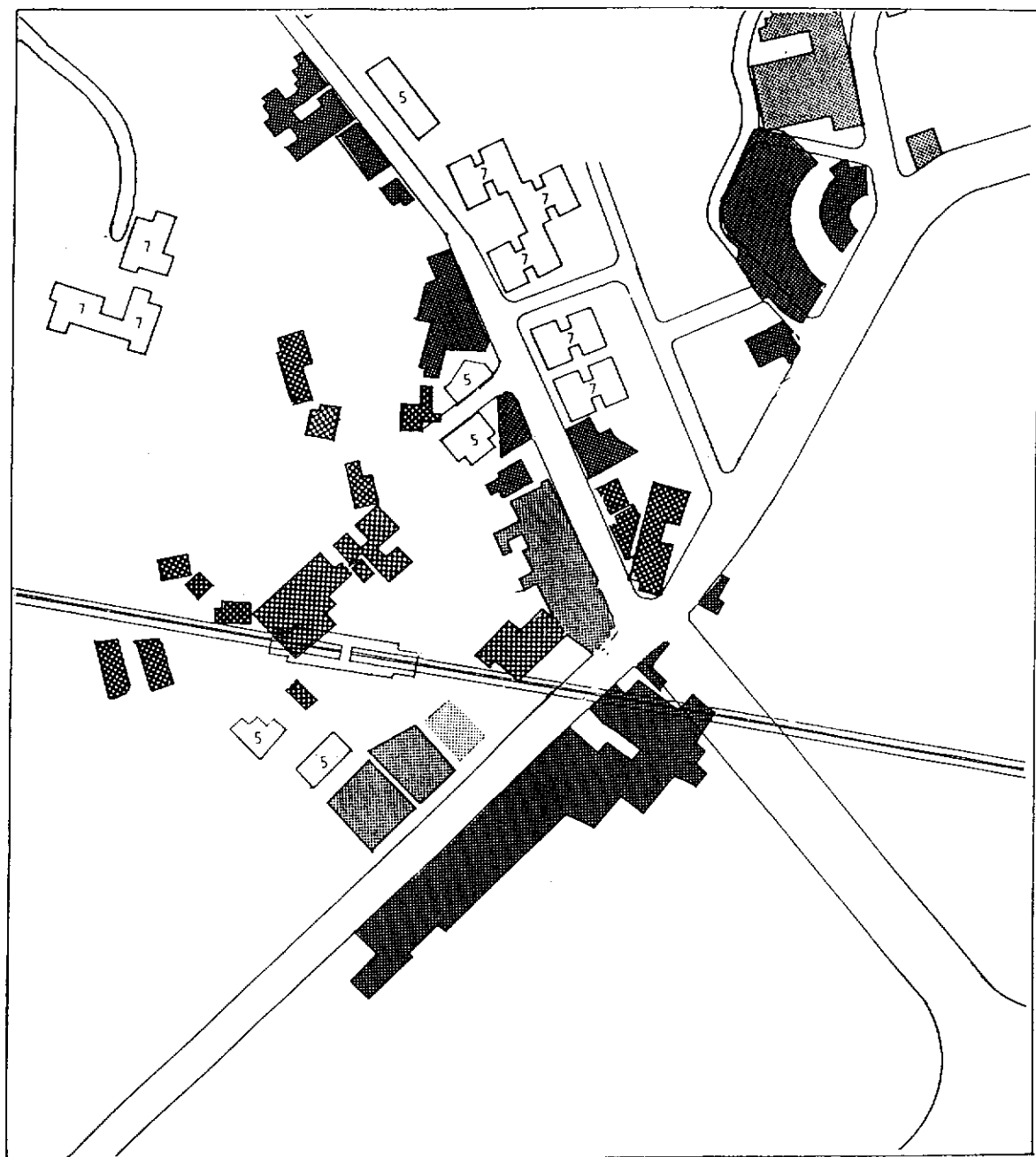


圖2-44 木柵站附近地區建物樓層分佈圖

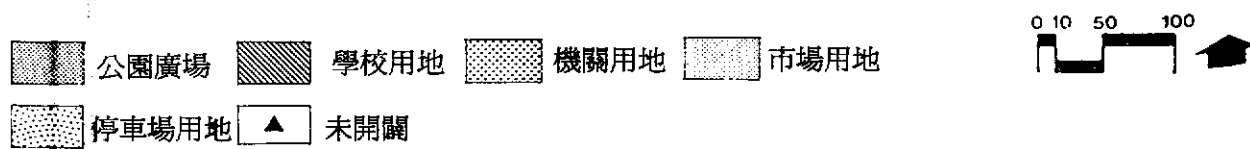
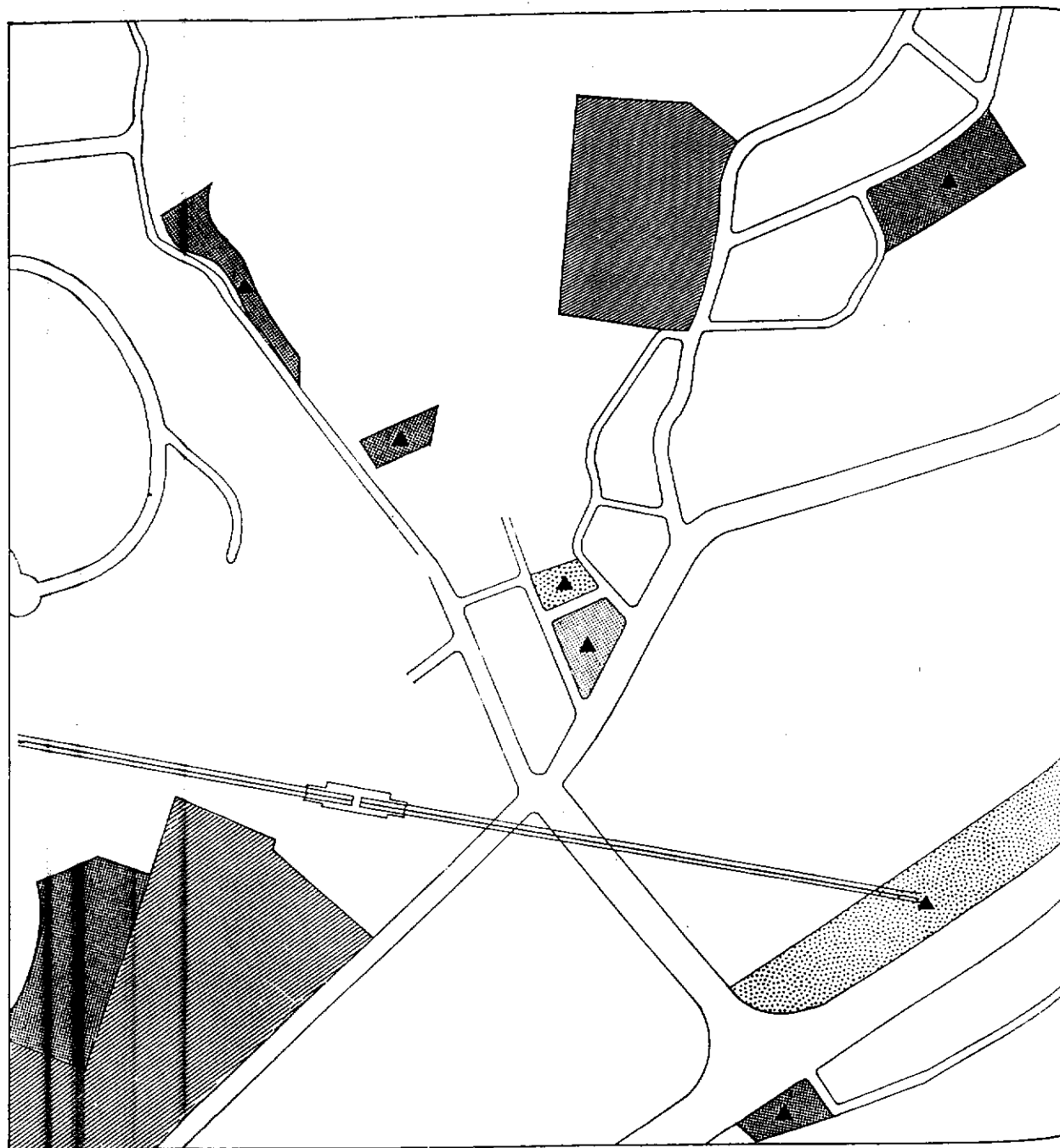


圖2-45 木柵站附近地區公共設施分佈圖

二、地區活動特性

軍功路、木柵路交口附近之商業，僅可提供一般之日用品消費。軍功新村自成一區，偶爾會利用萬芳社區之公園、綠地，作為晨昏活動之場所。博嘉社區因公園、綠地缺乏，居民之居住活動只限於室內活動。

2.3.12 動物園站土地使用狀況

一、土地使用現況(圖 2-47、圖 2-48)

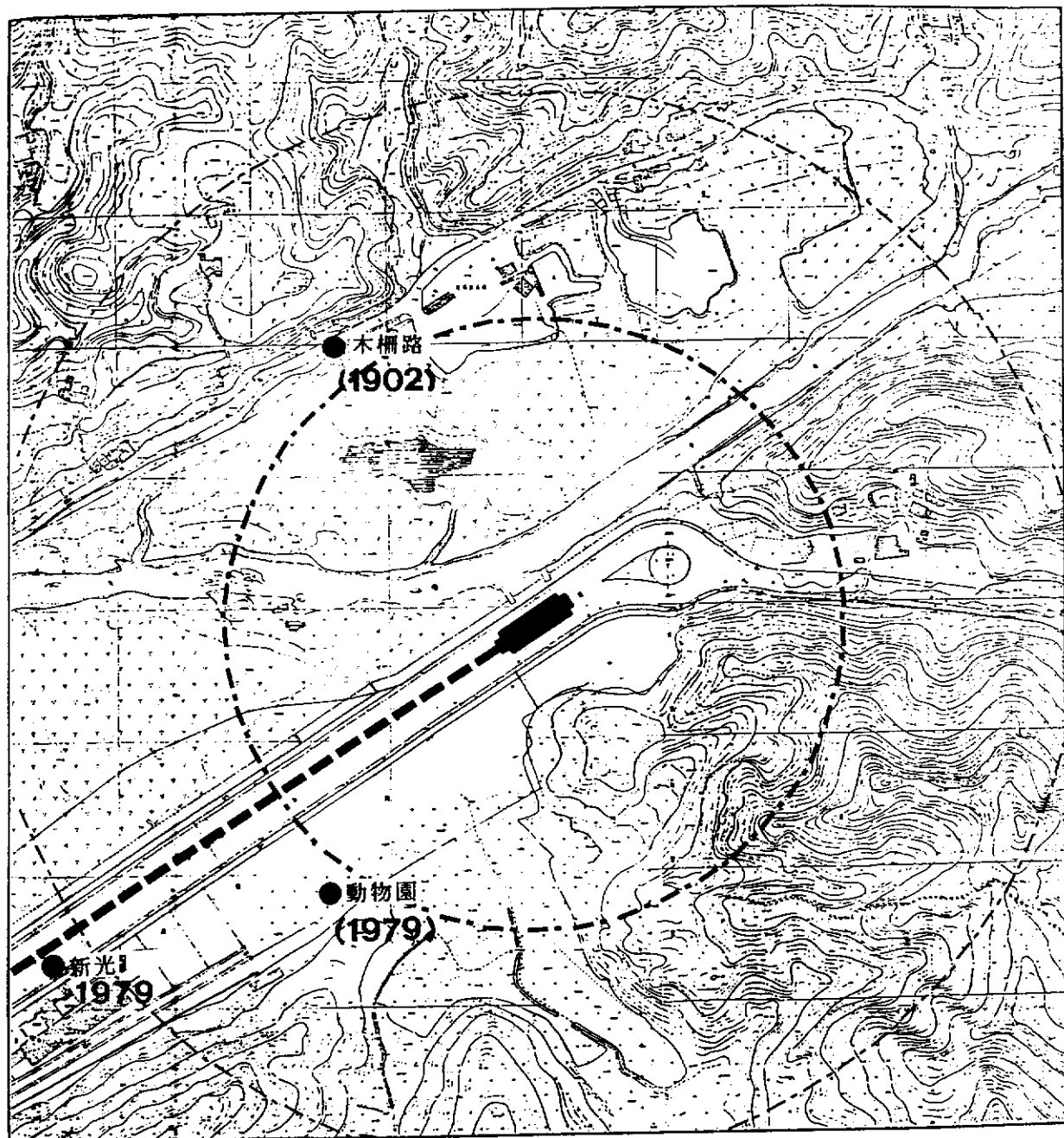
新光路北側地區主要為保護區及沿街面一部份停車場用地；新光路南側地區沿街面為機關用地、商業用地、停車場用地、南側其他部份則為動物園用地。

(一)公共設施(圖 2-49)

本區皆為公園用地及保護區，並包括大型停車場。

二、地區活動特性

本區主要為提供台北市民假日遊憩之據點。商業活動(博愛商店區)亦以服務遊客為主，然生意清淡。



----- 200 公尺影響圈 ----- 500 公尺影響圈

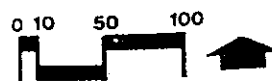


圖2-46 動物園站車站區位及歷史變遷圖

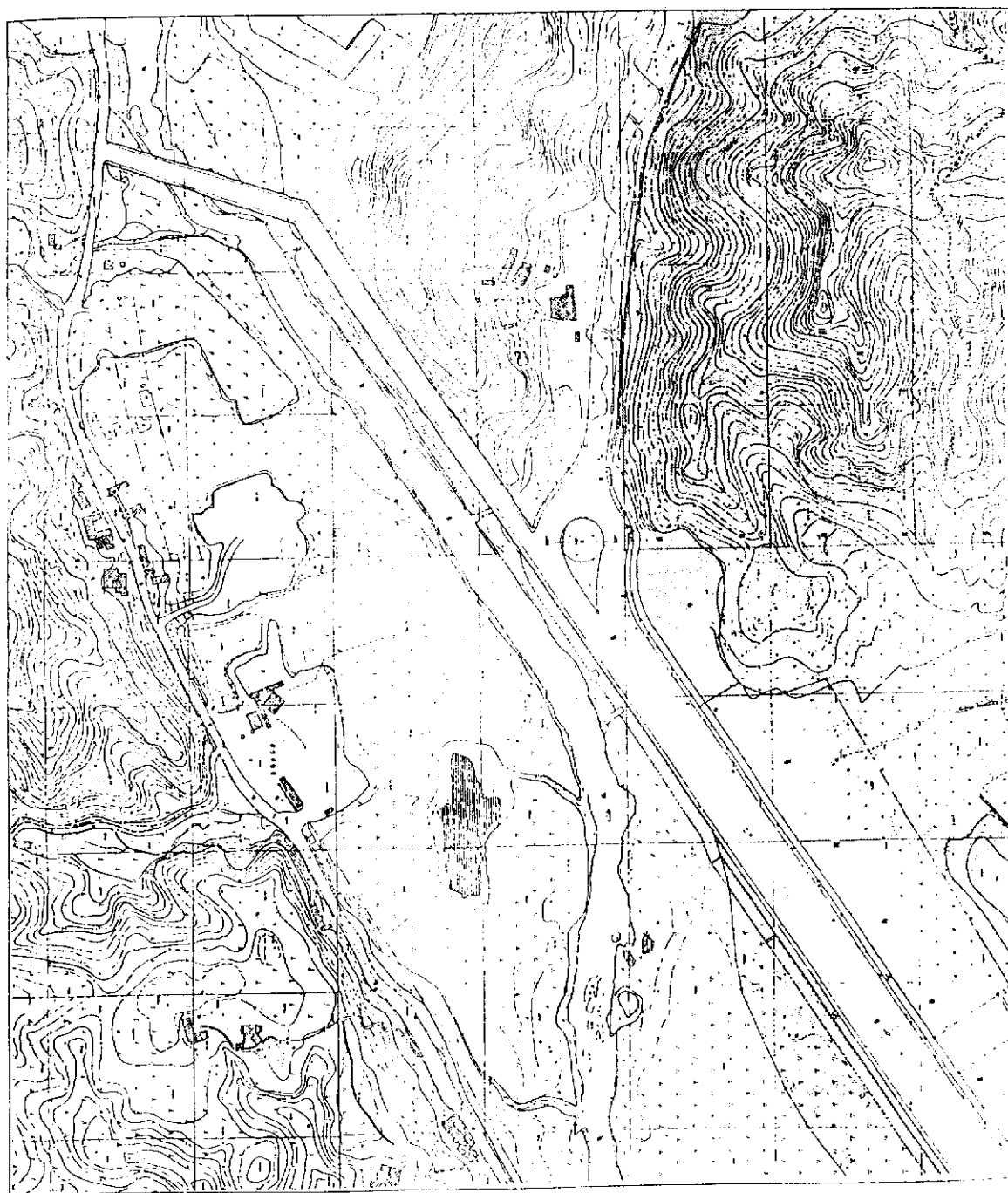


圖2-47 動物園站附近地區土地使用情况圖

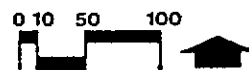
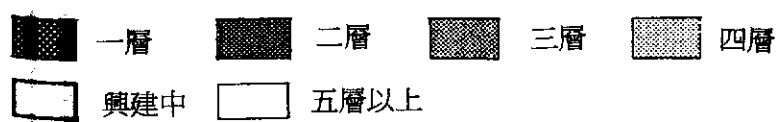
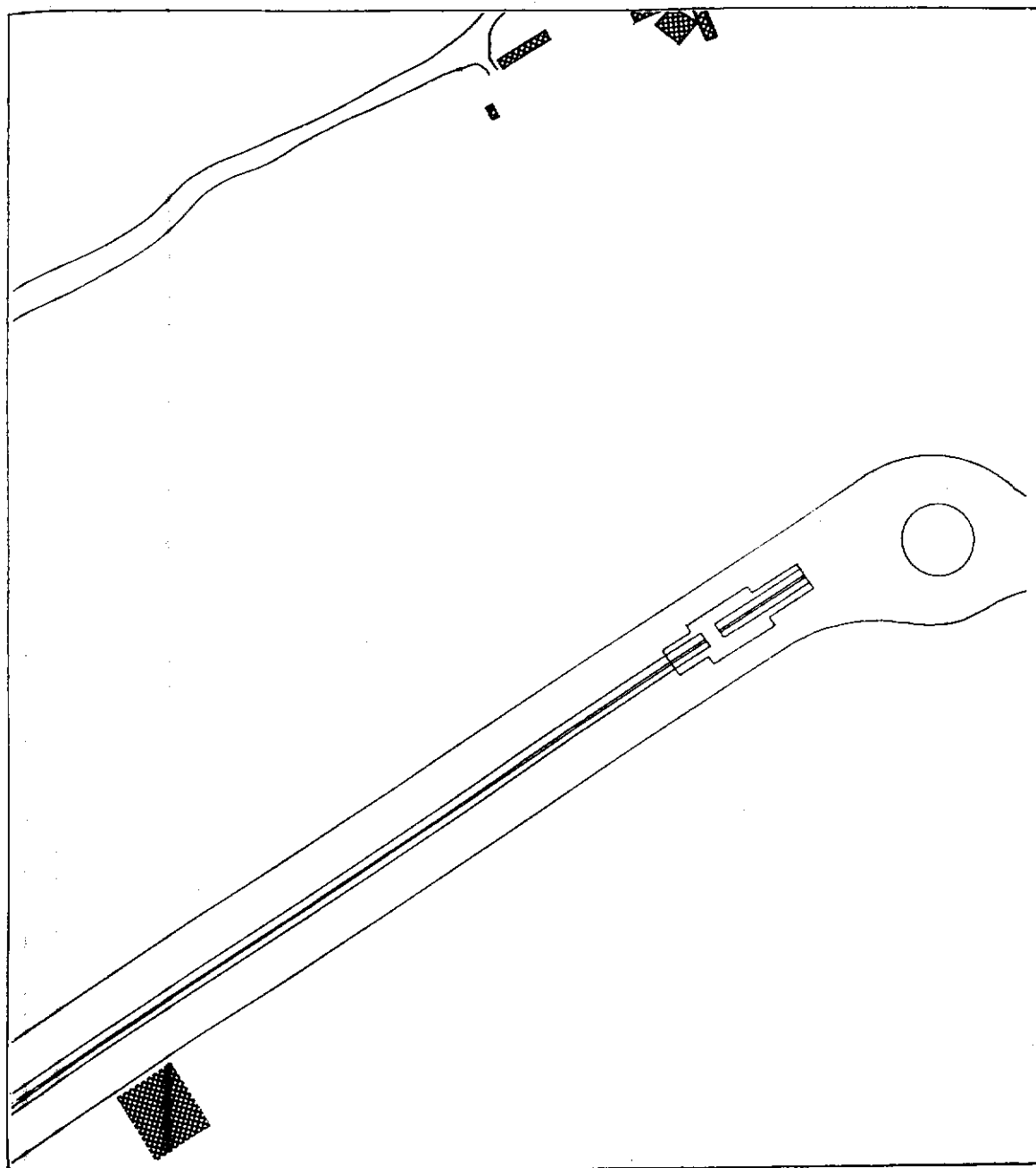


圖2-48 動物園站附近地區建物樓層分佈圖

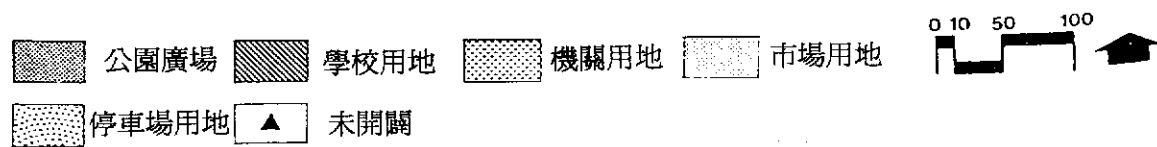
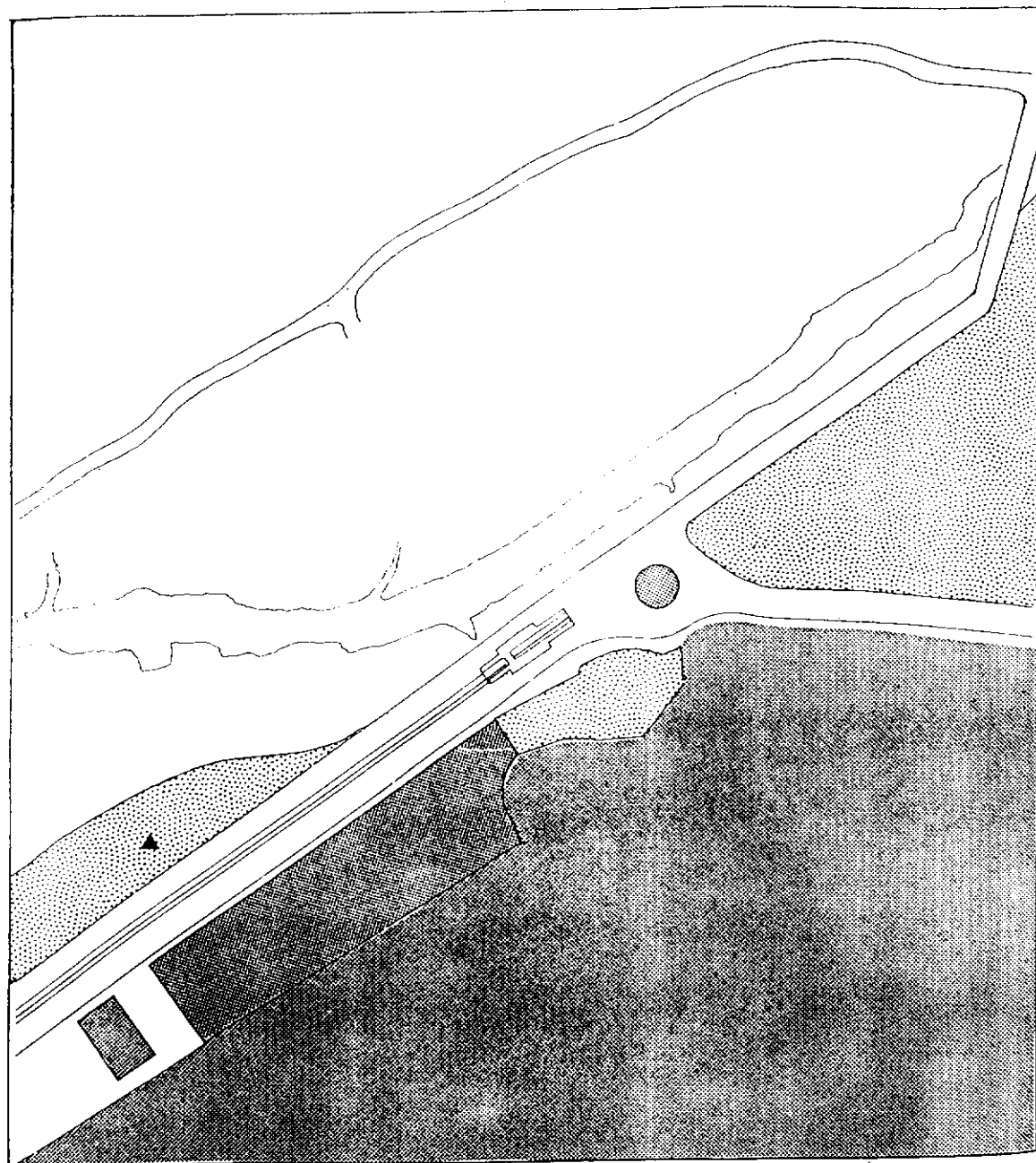


圖2-49 動物園站附近地區公共設施分佈圖

2.4 沿線影響圈內地價分佈

公共建設對地價之影響，近年來，如國內高速鐵路之籌設，沿線土地之炒做未演先轟動，地價的上漲，已明顯反應在交通所帶來之便利性上。捷運木柵線沿線之地價亦然，根據台北市地政處之公告地價，路線價之定義為路線緊鄰沿線之土地每坪價格，其它稱為區段價；不論是區段價，亦或是路線價，民國 75 年與民國 81 年有顯著的成長，各區段之價格仍以南京東路與忠孝東路一帶最高，往外遞減，其中六張犁站附近路線價及敦化南路之主要商圈與高級住宅區附近，地價則近似忠孝東路之商業中心區之地價，詳細請參考(表 2.46 及圖 2-50 至圖 2-61)。

在房屋成交價格方面，由文山區於民國 81 年間新屋平均每坪約在 21 萬元左右，上升到民國 86 年初每坪 25 萬元之成交單價的情況顯示，由於其沿線影響範圍內可及性的改善，近年來房價已受到明顯的影響。表 2.45 為太平洋房屋近五年來之公寓成交價格概況表。

表 2.45 木柵捷運沿線房屋成交價格表

區位	房屋交易價 (萬元/坪)	區位	房屋成交價格 (萬元/坪)
中山國中站	24.49 萬	中山國中~南京東路	26.08 萬
南京東路站	43.51 萬	南京東路~忠孝復興	29.89 萬
忠孝復興站	26.54 萬	忠孝復興~大安	30.60 萬
大安站	29.41 萬	大安~科技大樓	37.49 萬
科技大樓站	36.99 萬	科技大樓~六張犁	24.85 萬
六張犁站	26.59 萬	六張犁~麟光	23.53 萬
麟光站	22.07 萬	麟光~辛亥	*
辛亥站	22.74 萬	辛亥~萬芳醫院	20.71 萬
萬芳醫院站	18.37 萬	萬芳醫院~萬芳社區	*
萬芳社區站	21.49 萬	萬芳社區~木柵	*
木柵站	20.52 萬	木柵~動物園	*
動物園站	*		

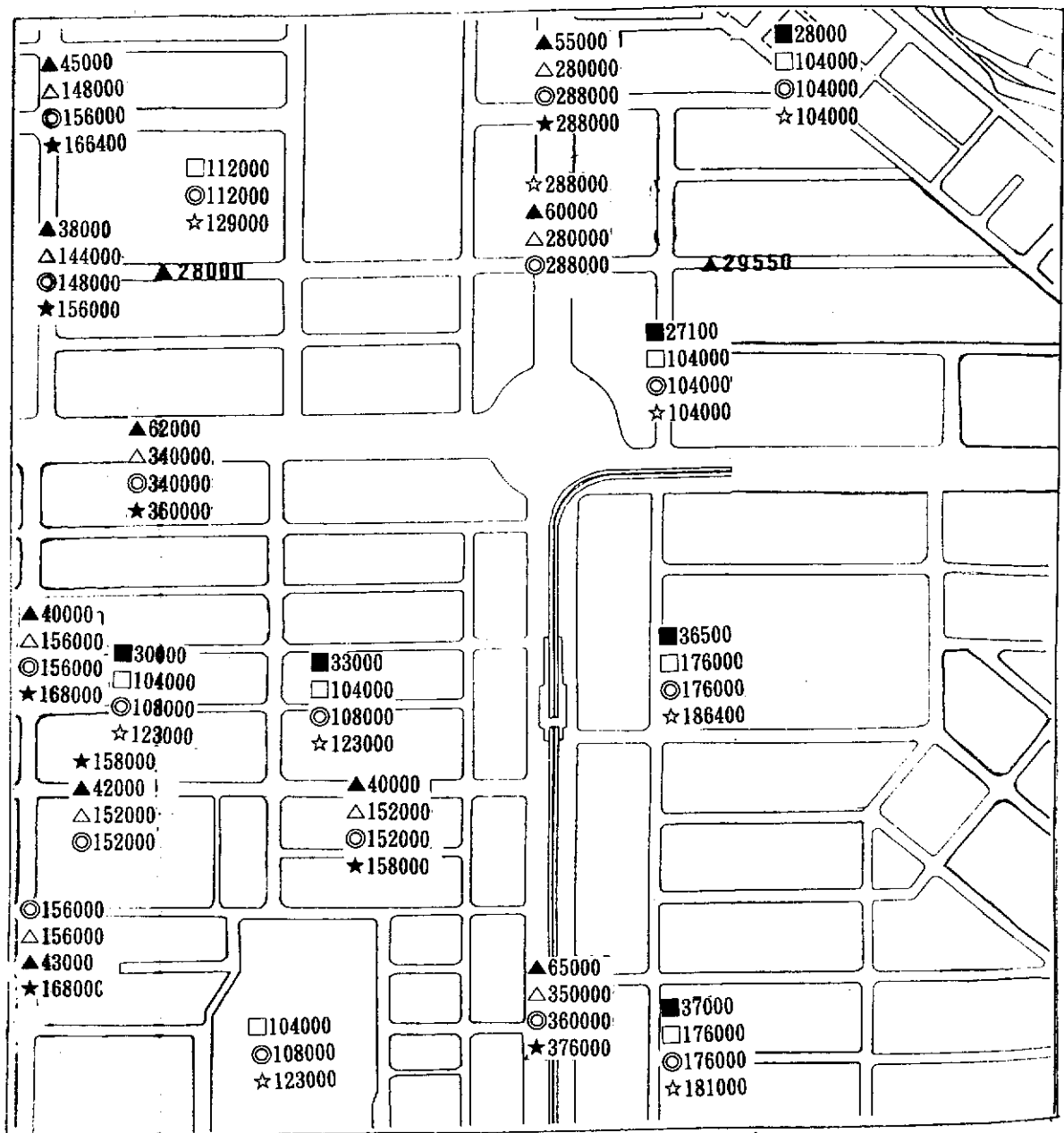
資料來源：太平洋房屋(近五年之房屋交易價格)

表 2.46 木柵線車站鄰近地區公告地價表

單位：元／坪

捷運 站名	75年區段價		81年區段價		82年區段價		85年區段價		75年路線價		81年路線價		82年路線價		85年路線價	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高	最低	最高
中山國中站	27100	37000	104000	176000	104000	176000	104000	176000	28000	186400	144000	350000	148000	360000	282000	376000
南京東路站	32000	39000	120000	160000	106000	164000	121000	149800	42800	149800	140000	560000	140000	560000	162000	560000
忠孝復興站	22500	53200	108000	176000	112000	182000	102000	197000	48500	197000	280000	560000	288000	560000	312000	578000
大安站	37000	45600	128000	160000	128000	160000	144000	173000	47500	173000	200000	420000	200000	436000	210000	449000
科技大樓站	23800	46600	104000	136000	104000	140000	117000	151000	36783	151000	184000	380000	184000	392000	152000	436000
六張犁站	20000	33000	104000	128000	104000	128000	108000	149000	8000	149000	125000	480000	125000	504000	131700	535000
麟光站	380	27000	4500	104000	4500	104000	4500	108000	7500	108000	120000	230000	120000	230000	7200	242000
辛亥站	100	50000	23000	60000	24000	62400	28000	125600	2500	125600	114000	120000	114000	120000	125600	125600
萬芳醫院站	3520	21000	20000	64000	24000	64000	28000	160000	3200	160000	106000	140000	112000	152000	125600	160000
萬芳社區站	270	8600	4500	82000	4500	84000	4500	84000	0	84000	0	0	0	0	0	0
木柵站	540	13300	3600	64000	3600	64000	3600	64000	2000	76000	18000	25000	25800	64000	7600	31200
動物園站	350	2000	3600	34000	3600	34000	3600	41600	2500	41600	2500	0	0	0	0	0

資料來源：台北市政府地政局



- | | |
|----------|----------|
| ■ 75年區段價 | ▲ 75年路線價 |
| □ 81年區段價 | △ 81年路線價 |
| ○ 82年區段價 | ◎ 82年路線價 |
| ☆ 85年區段價 | ★ 85年路線價 |

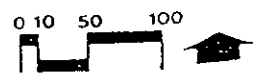


圖 2-50 中山國中站車站地區地價分佈圖

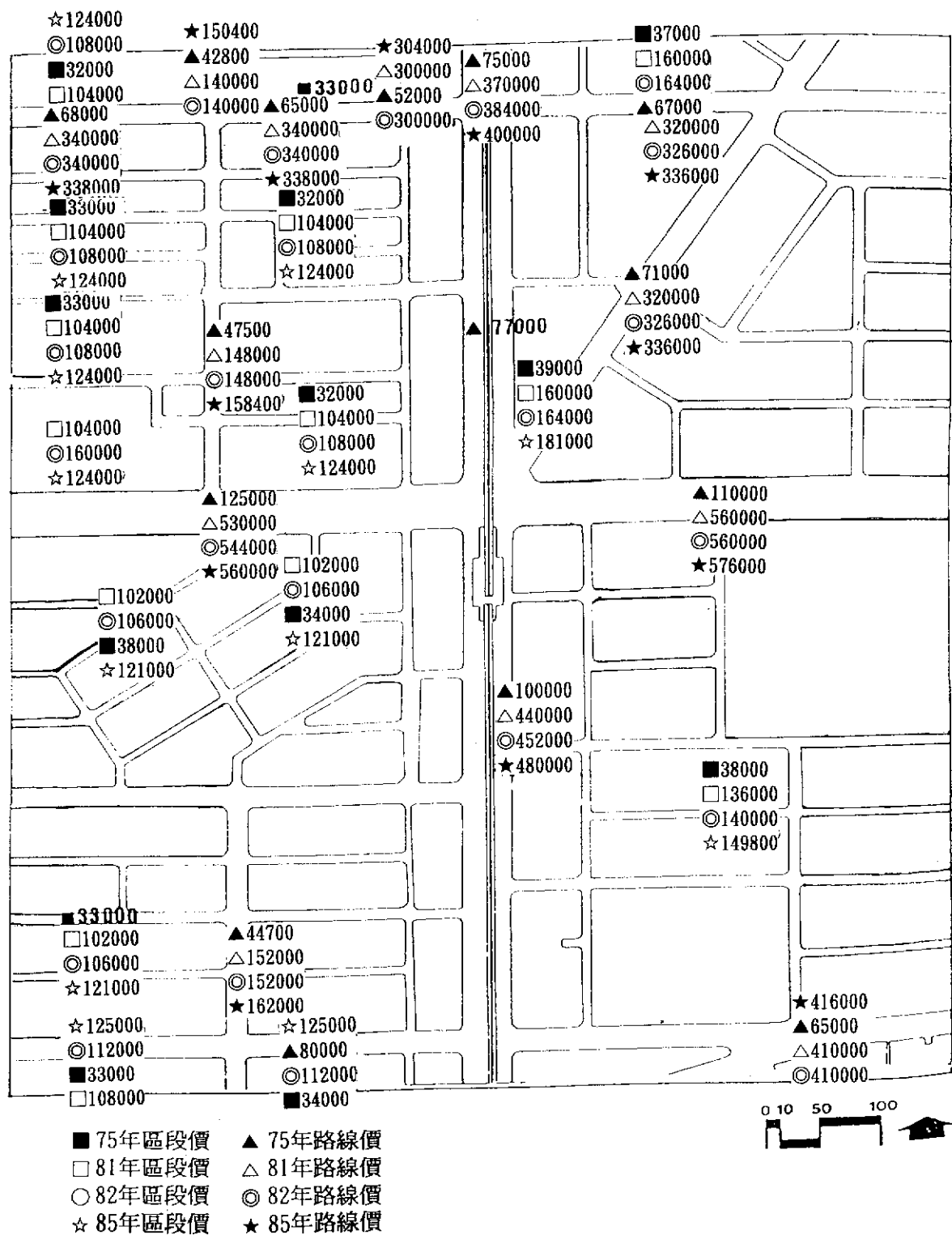
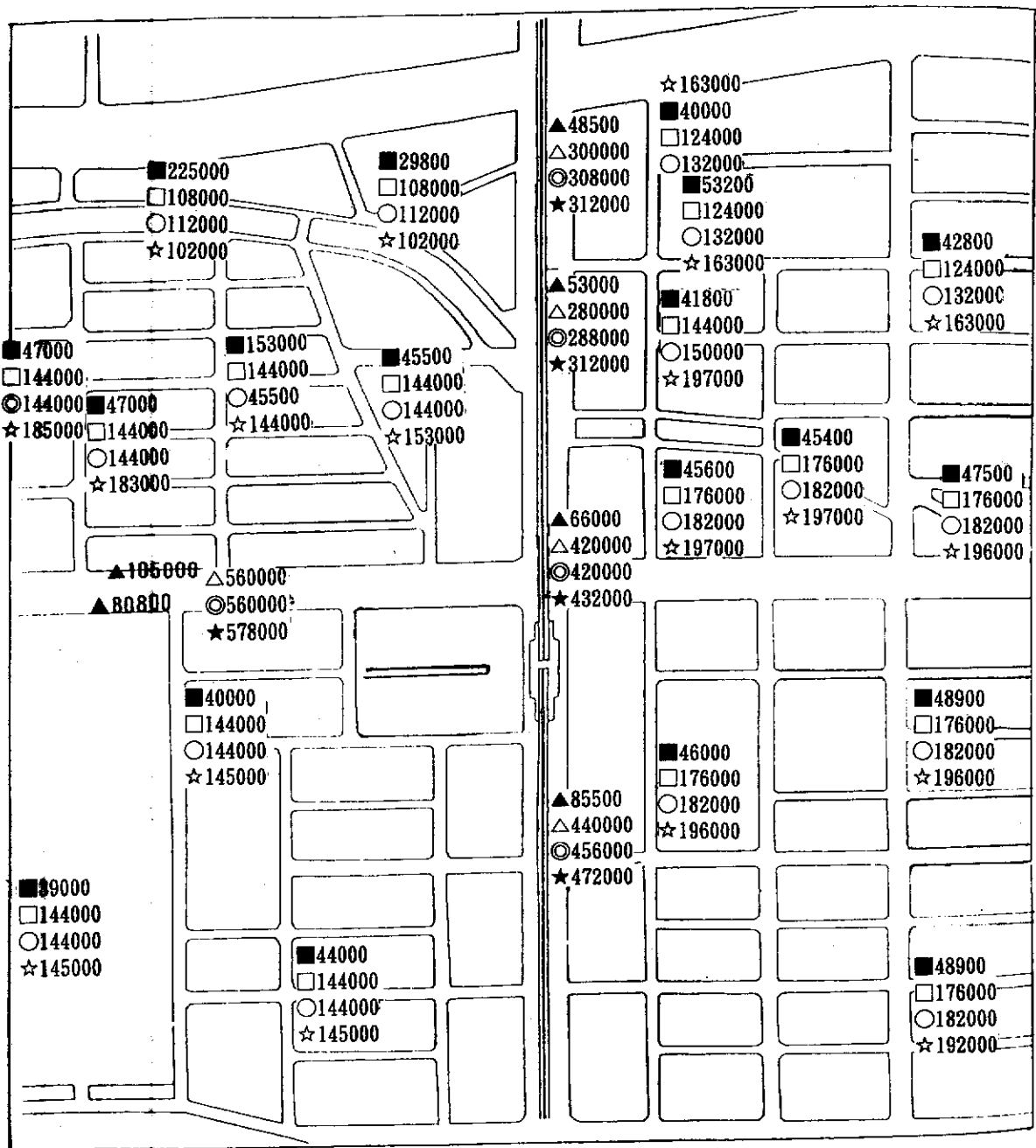


圖 2-51 南京東路站車站地區地價分佈圖



- 75年區段價 ▲ 75年路線價
 □ 81年區段價 △ 81年路線價
 ○ 82年區段價 ◎ 82年路線價
 ☆ 85年區段價 ★ 85年路線價

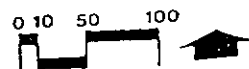


圖 2-52 忠孝復興站車站地區地價分佈圖

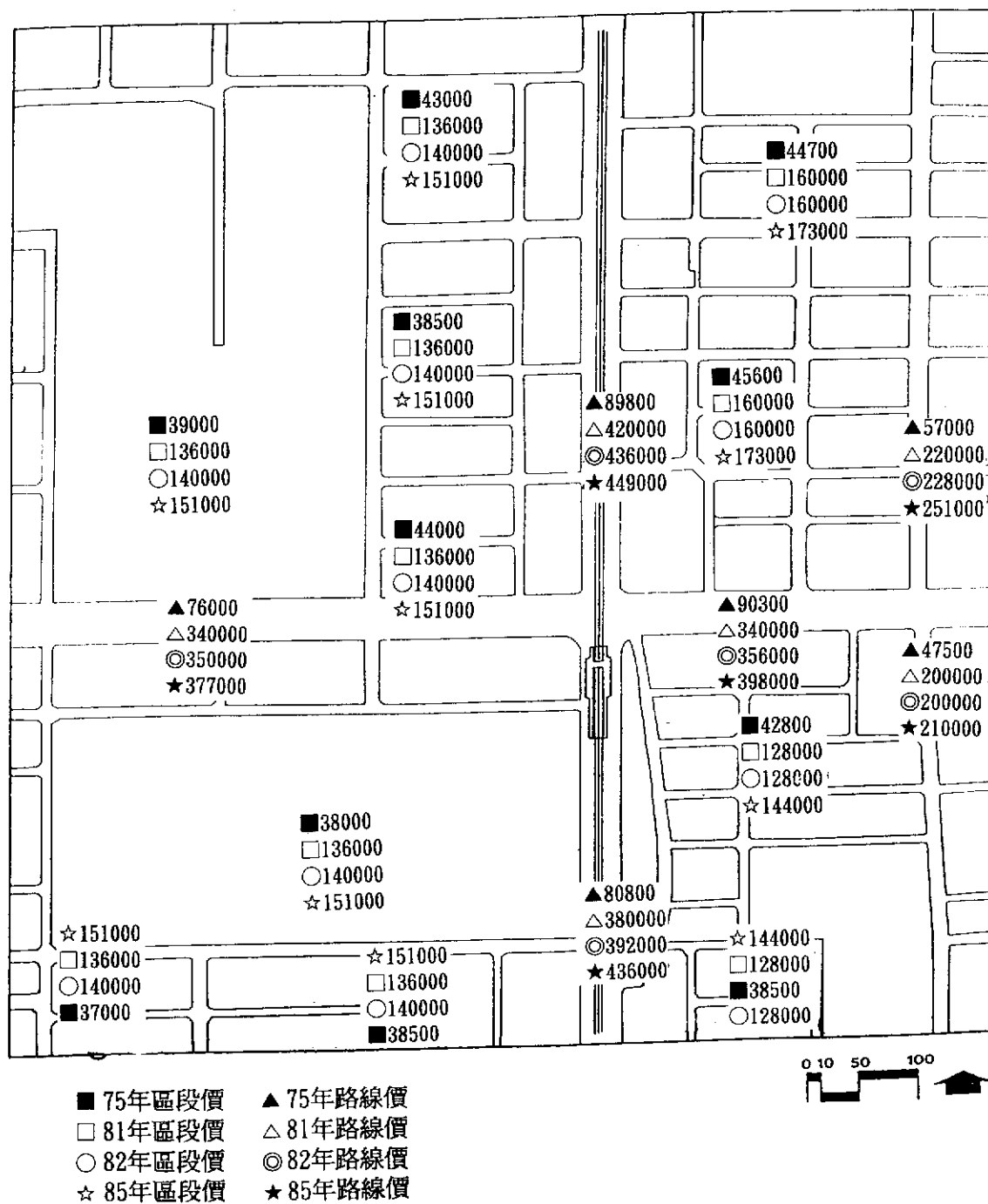


圖 2-53 大安站車站地區地價分佈圖

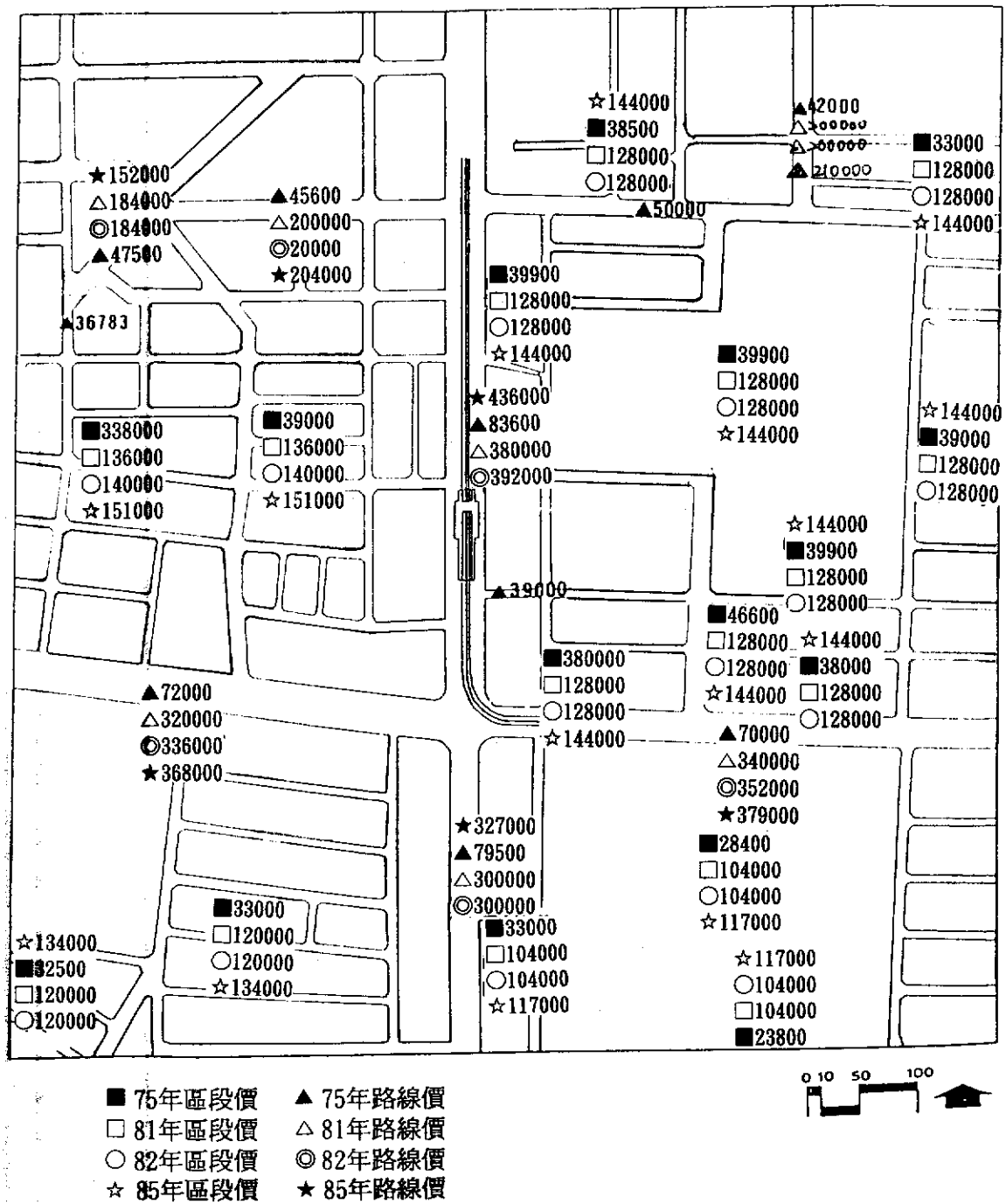


圖 2-54 科技大樓站車站地區地價分佈圖

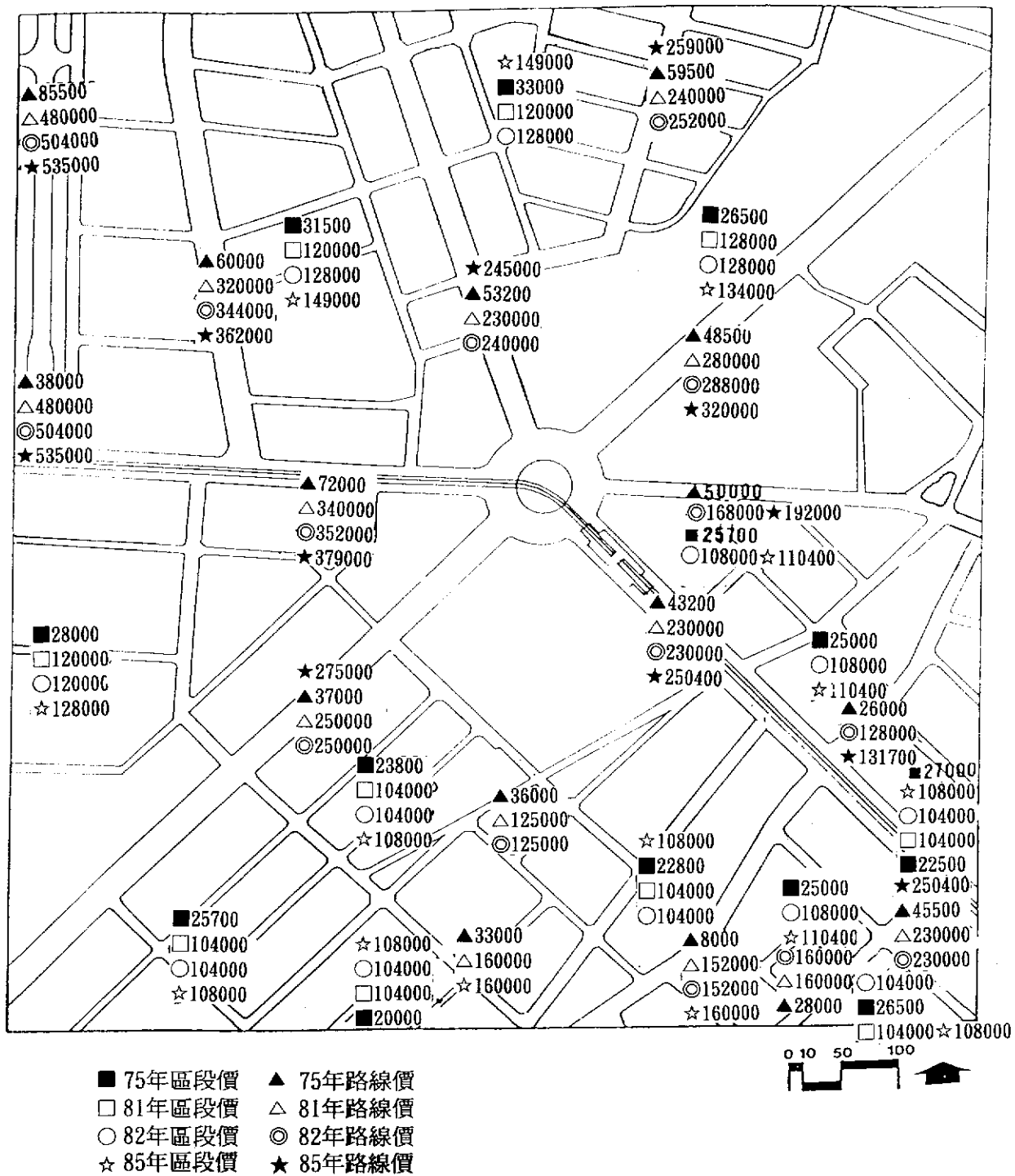


圖 2-55 六張犁站車站地區地價分佈圖

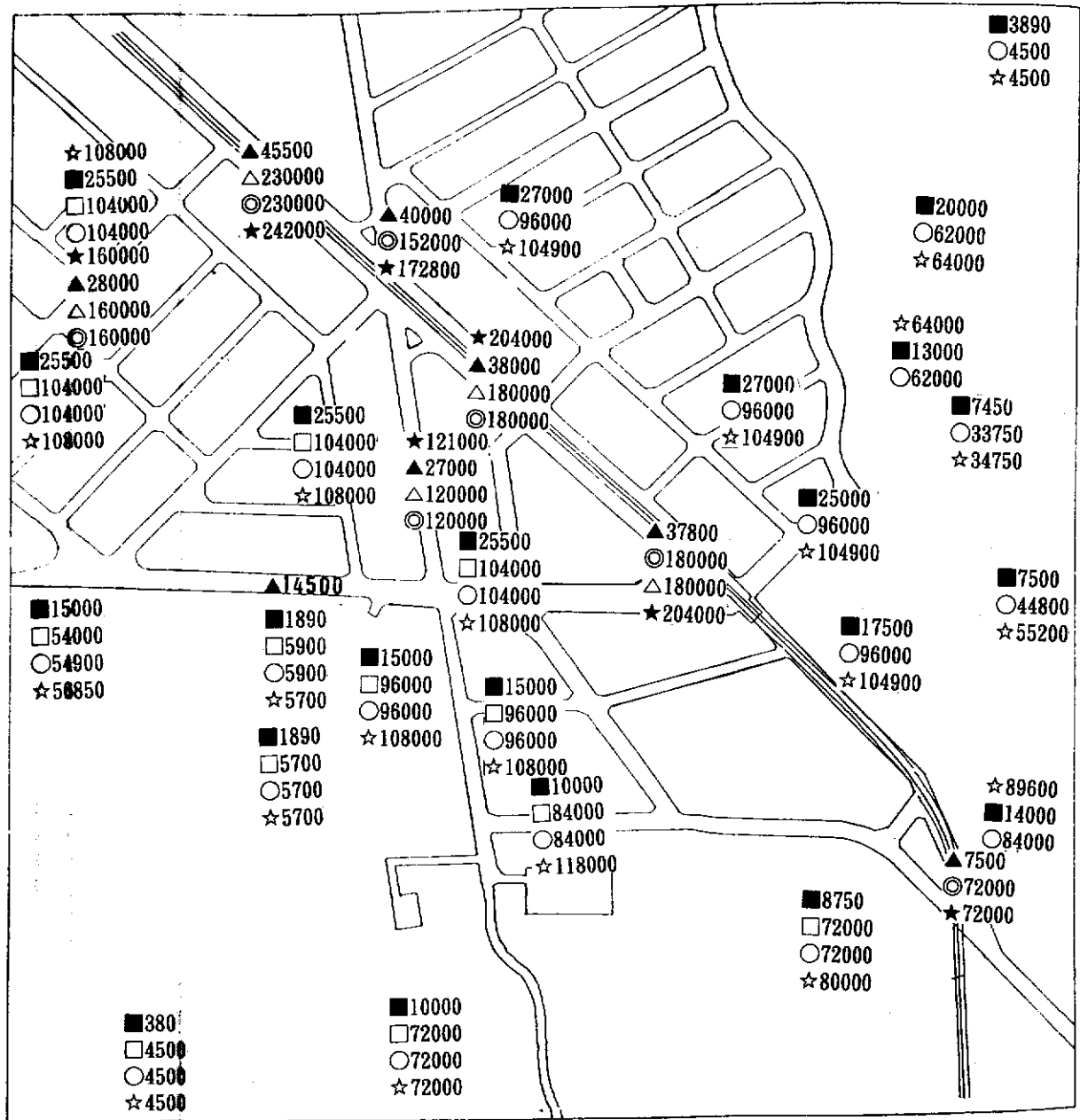


圖 2-56 麟光站車站地區地價分佈圖

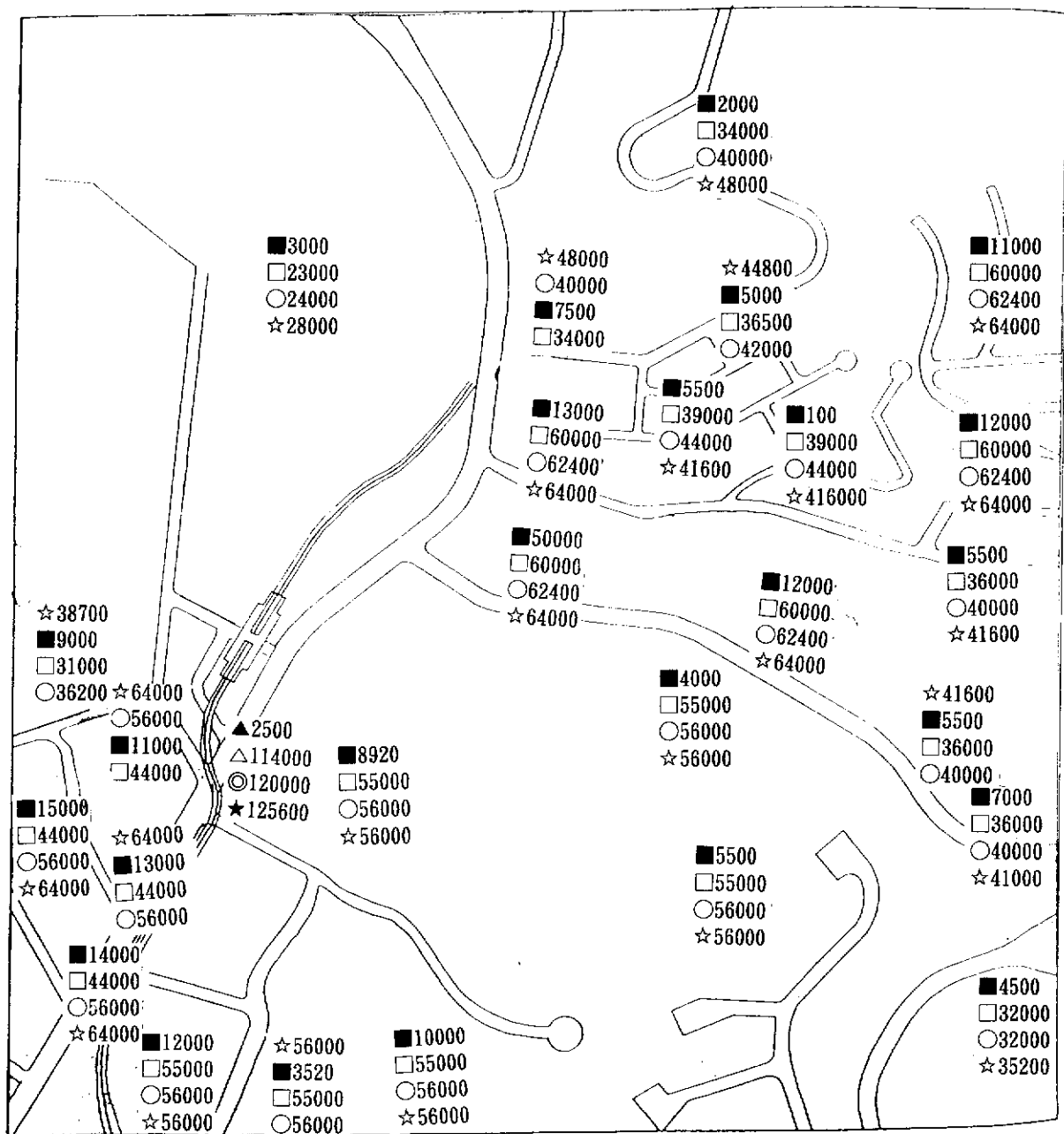


圖 2-57 辛亥站車站地區地價分佈圖

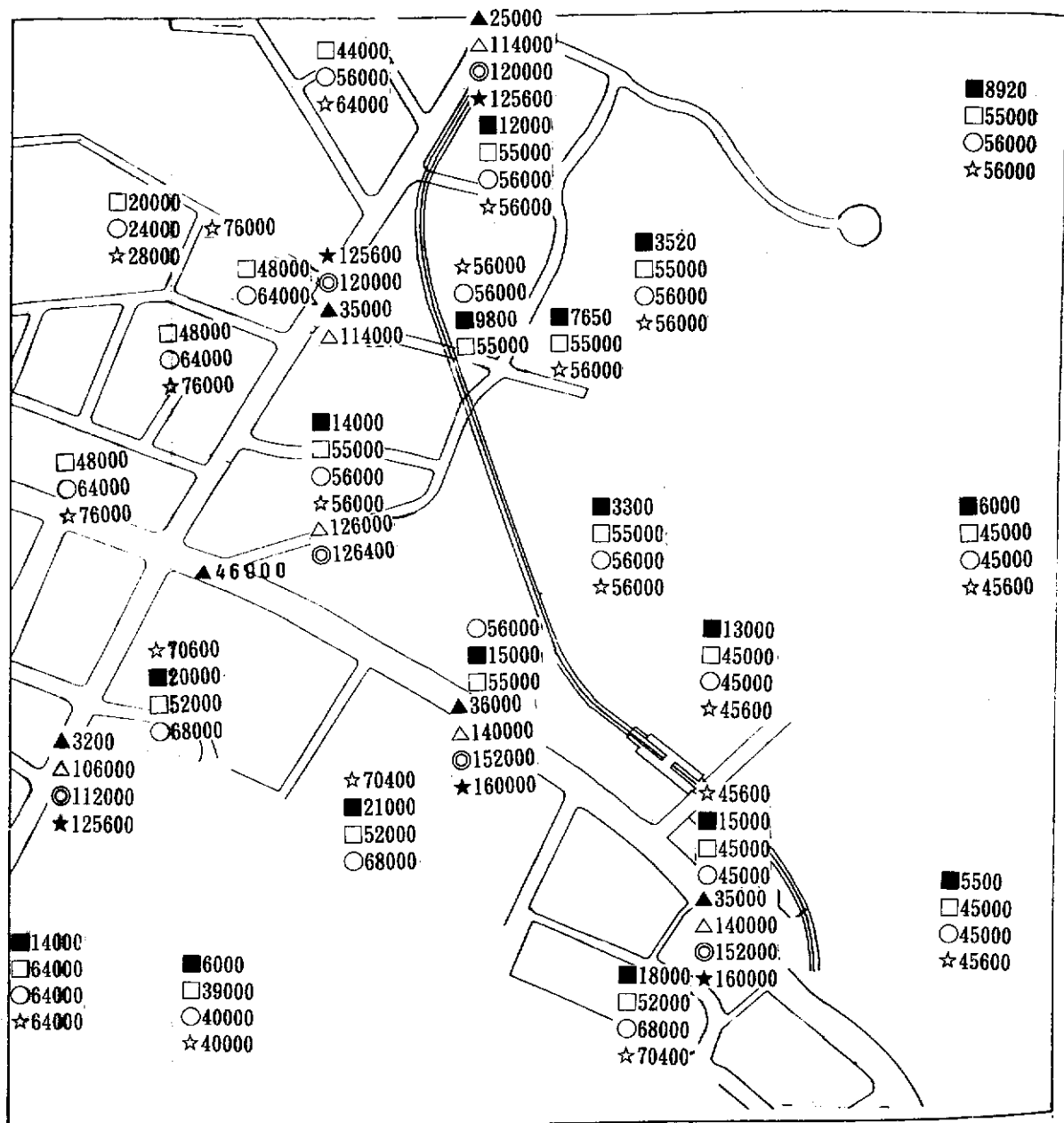


圖 2-58 萬芳醫院站車站地區地價分佈圖

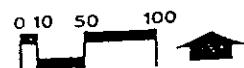
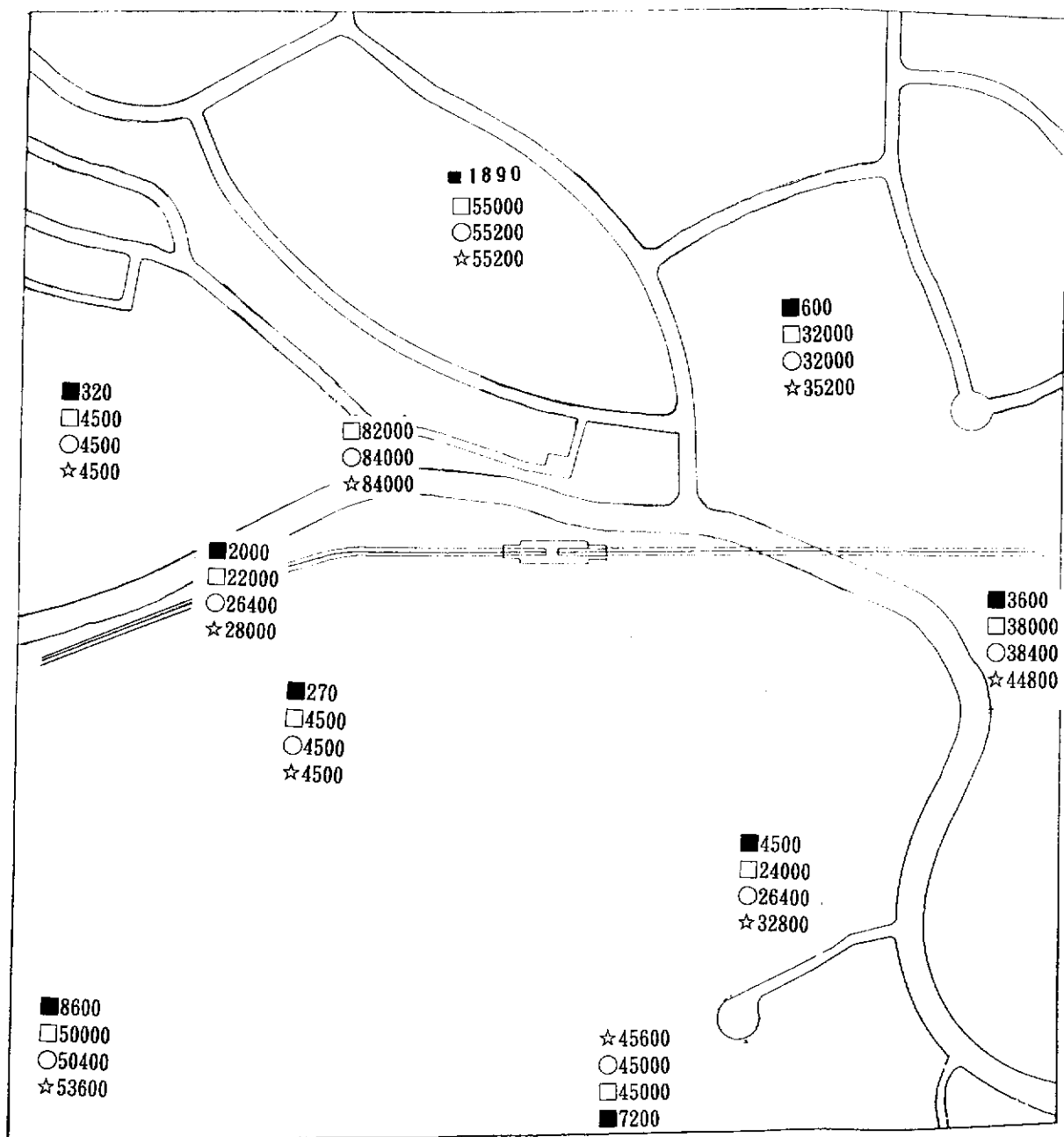


圖 2-59 萬芳社區站車站地區地價分佈圖

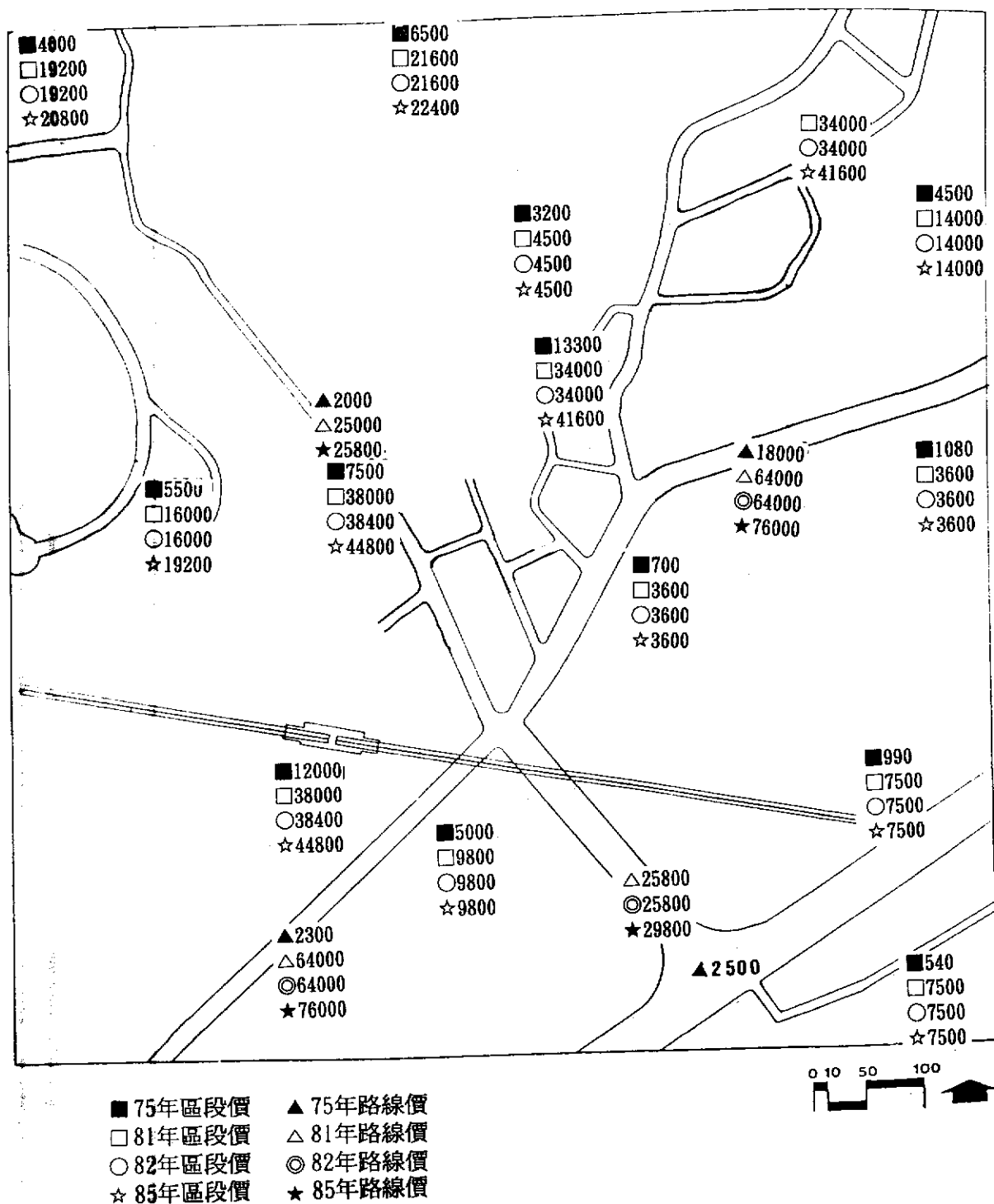
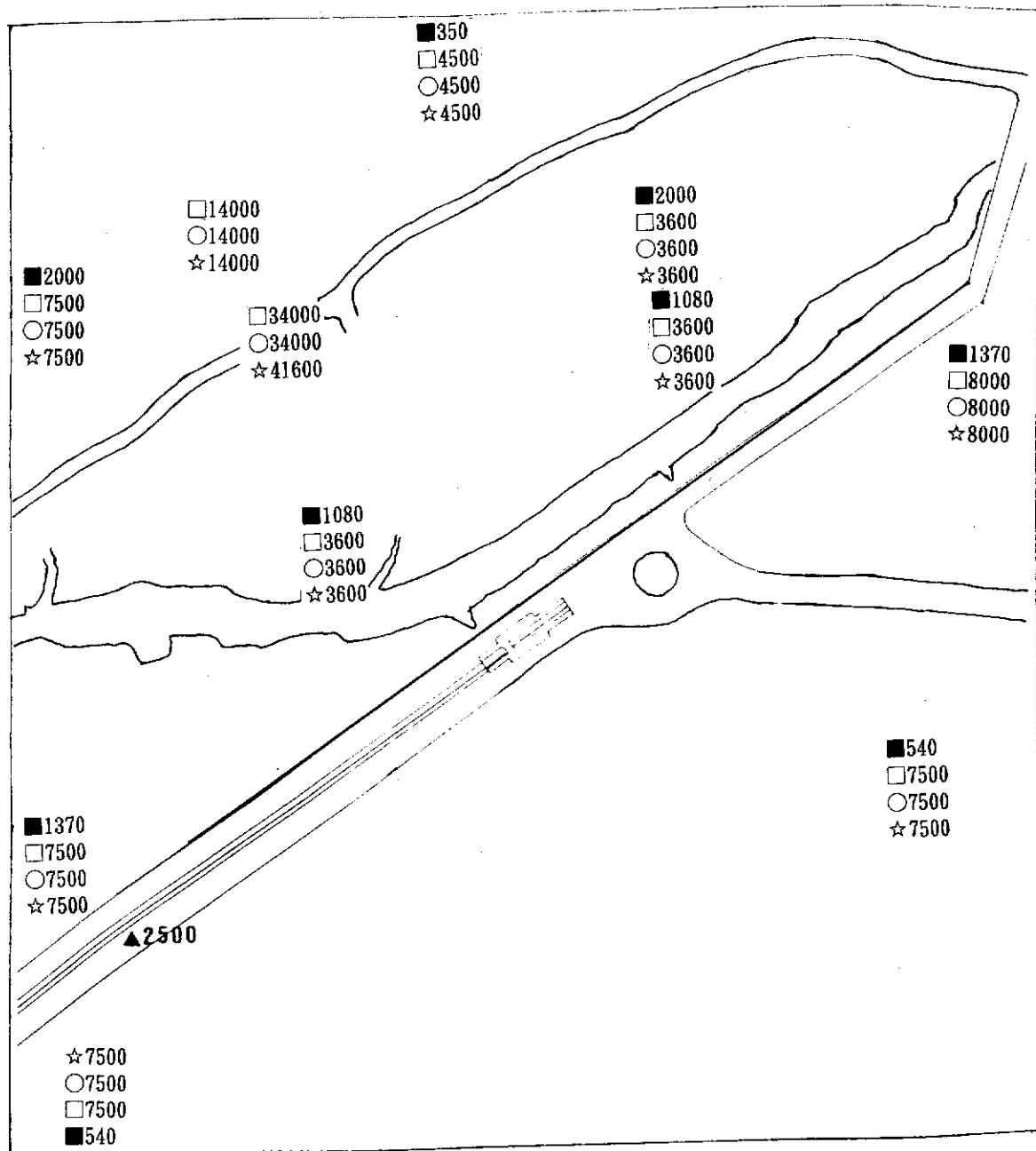


圖 2-60 木柵站車站地區地價分佈圖



- | | |
|----------|----------|
| ■ 75年區段價 | ▲ 75年路線價 |
| □ 81年區段價 | △ 81年路線價 |
| ○ 82年區段價 | ◎ 82年路線價 |
| ☆ 85年區段價 | ★ 85年路線價 |

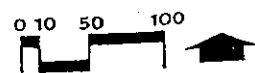


圖 2-61 動物園站車站地區地價分佈圖

2.5 木柵線車站影響圈產業變化

對捷運木柵線沿線車站影響圈而言，土地使用調查主要目的在於瞭解捷運木柵線的引進，由於交通上的便利性增加，對產業與土地使用所帶來的衝擊。

根據捷運木柵線沿線各車站影響圈產業在民國 70、75、80 年之產業類別來分，主要仍以三級產業為主，二級產業為輔。以下首先說明「產業活動強度」分類之定義：

- 一、主要產業：以民國 70~80 年之資料為基礎，若其公司總數明顯較其他類別產業大者，歸類為主要產業。
- 二、增加產業：以民國 70~80 年之資料為基礎，若其公司總數之改變明顯較其他類別產業增加者，歸類為增加產業。
- 三、減少產業：以民國 70~80 年之資料為基礎，若其公司總數之改變明顯較其他類別產業減少者，歸類為減少產業。
- 四、集中產業：以民國 70~80 年之資料為基礎，若產業別之土地使用強度有顯著增加者，表示公司規模變大或相同產業有聚集在一起的現象。
- 五、擴散產業：以民國 70~80 年之資料為基礎，若產業別之土地使用強度有顯著減少者，表示公司規模變小或相同產業有擴散的現象。

根據各車站之主要產業、增加產業、減少產業、集中產業與擴散產業之界定，可以看出個車站影響圈產業變遷概況，而從都市空間結構上，以整個木柵線來看，則可以瞭解捷運木柵線產業的軌跡。捷運木柵線各車站之產業改變狀況整理成(表 2.47)，由表中資料可知，木柵線沿線產業與土地使用的變化，茲就沿線各分區之狀況大致說明如下：

一、核心商業區：

自中山國中站、南京東路站到忠孝復興站為主要的核心商業區，主要產業分別為零售業、個人服務業、餐飲業、法律工商服務業。其中南京東路站從土地使用強度來看有產業集中的趨勢，是旅館業、保險業、經紀業、文化及康樂服務業高度集中的區域，反應了本區實際為東區之商業核心與產業活動消費中心。中山國中站與

表 2.47 木柵線沿線產業消長

捷運車站	主要產業		增加		集中	分散		人口	房屋交易價 (萬元/坪)
中山國中站	零售 個人服務 餐飲 法律工商服務 批發	零售 個人服務 餐飲 法律工商服務 批發	零售 個人服務 餐飲 工商服務	零售 個人服務 餐飲 法律 工商服務	產業無集中現象	雜項工業 綜合 零售保險 批發	減少	減少	24.49 萬
南京東路站	零售 個人服務 餐飲 法律 商服務 國際貿易	零售 個人服務 餐飲 法律 商服務 國際貿易	零售 個人服務 餐飲 同上 國際貿易	零售 個人服務 餐飲 法律 同上 國際貿易	旅館 保險經紀 文化康樂服務	環境衛生服務 餐飲法律 工商 綜合零售	減少	減少	43.51 萬
忠孝復興站	同上	同上	零售 個人服務 工商服務	零售 個人服務 餐飲 法律 工商服務	產業無集中現象	二級及其它三級產業	減少	減少	26.54 萬
大安站	零售 文化康樂服務 餐飲 律工商服務 綜合零售	零售 文化康樂服務 餐飲 律工商服務 綜合零售	批發 國際貿易 個人服務	批發 國際貿易 個人服務	餐飲	二級及其它三級產業	減少	減少	29.41 萬
科技大樓站	零售 個人服務 餐飲 法律工商服務 國際貿易	零售 個人服務 餐飲 法律工商服務 國際貿易	零售 餐飲 法律工商服務	零售 餐飲 法律工商服務	產業無集中現象	雜項工業 保險 金融 餐飲	減少	減少	36.99 萬
六張犁站	法律工商服務 零售 餐飲	法律工商服務 零售 餐飲	文化康樂 法律工商服務 售 餐飲	文化康樂 法律工商服務 售 餐飲	產業無集中現象	法律工商服務 水電燃氣	減少	減少	26.59 萬
麟光站	零售	零售	批發 餐飲 個人服務	批發 餐飲 個人服務	餐飲 金融	金屬機械電子器材 機械設備雜貨 服務	減少	減少	22.07 萬
辛亥站	零售 個人服務 餐飲 社會 服務	零售 個人服務 餐飲 社會 服務	零售 個人服務 餐飲 服務	零售 個人服務 餐飲 社會 服務	水電燃氣 餐飲	二級及三級產業	增加	增加	22.74 萬
萬芳醫院站	同上	同上	同上	同上	產業無集中現象	製品造紙 金融 餐飲 批發	減少	減少	18.37 萬
萬芳社區站	製品業零售 個人服務	製品業零售 個人服務	製品業 個人服務 零售	製品業 個人服務 零售	製品造紙 餐飲 旅館	機械設備雜貨 經紀	增加	增加	21.49 萬
木柵站	金屬機械電子 個人服務	金屬機械電子 個人服務	金屬機械電子 批發零售 個人服務	金屬機械電子 批發零售 個人服務	金屬機械電子 批發零售 個人服務	運輸倉儲通訊	減少	減少	20.52 萬
動物園站	餐飲 運輸倉儲通訊	餐飲 運輸倉儲通訊	餐飲	餐飲	產業無集中現象	個人服務 運輸倉儲通訊	減少	減少	無交易價格

資料來源：本研究整理

其他兩站不同的是批發業也是主要產業。從增加產業來看，未來中山國中與南京東路站附近發展軌跡相同，仍以主要產業增加聚集的型態發展，同時國際貿易業在南京東路站影響圈內也有集中的現象。而忠孝復興站附近的產業發展型態中則以零售、餐飲與法律工商服務業增加較多，反而在個人服務業的發展上與前兩站相比較則有趨緩的現象。而主要產業當中，中山國中站的批發業、南京東路站的餐飲業與法律工商服務業、及忠孝復興站的所有主要產業都有公司規模遞減與產業向外圍擴散的現象。

二、商業中心地區

本區包括大安站、科技大樓站與六張犁站等影響圈範圍，主要產業中可明顯的看出以零售業與餐飲業較多，而法律工商服務業的公司有逐漸向六張犁站遷移聚集的趨勢。此外大安站則延續忠孝復興站的產業脈動，產業類別仍以文化康樂活動為主，而科技大樓站由於商業大樓的開發，如資策會智慧型商業辦公大樓的使用與捷運車站聯合開發，帶動整區國貿與個人服務業的發展，從增加產業來看，科技大樓站仍以三級產業發展為主，而大安站附近的批發業、國貿與個人服務業則有明顯增加的趨勢，本區整體來看，似乎仍以科技大樓站的商業發展為地區中心，而大安站則有銜接兩個區域發展，融合兩個商業中心成為一體的發展趨勢。六張犁站附近這幾年的開發，三級產業的迅速增加而迫使二級產業中之水電燃氣類產業有明顯規模減小，外移至辛亥站的現象，此外二級產業中的營造業與三級產業中之經紀業也有顯著減少的趨勢。

三、邊緣地區

麟光站受地形影響，東南面臨福舟山區，過去公路交通係以莊敬隧道與木柵軍功路一帶的萬芳社區相連，山區多為墓地使用，是以發展較緩慢。本站影響圈內服務人口不多，過去主要以分散的小型零售業為主，由於捷運木柵線的興建，帶動本區的土地開發與商業機會，產業近年來以批發業、餐飲與個人服務業增加最快，而其中有較大規模的飯店餐飲與銀行移入本區，二級產業中金屬機械電子製造業有外移的現象，聯帶的以機械電子為主的雜貨業也有類似經營規模縮小的現象。

四、過渡地區

本區包括辛亥站與萬芳醫院兩站，由於與市區聯絡受山岳阻

隔，辛亥隧道係區域內對外交通的孔道，因此產業自成一格，主要產業以零售業、個人服務業、餐飲業與社會服務業為主，主要產業仍然在持續增加當中，其中辛亥站附近的營造業有減少的現象，相反的水電燃氣類產業有從僅以一山相隔的六張犁移入且集中的現象，大型餐館在地區開發下也陸續進駐區內，提供較佳的服務。二級產業有外移至萬芳社區與木柵站一帶的現象。

五、外圍地區

本區包括萬芳社區站與木柵站兩站，從主要產業類別看出，係以二級產業中製造業為主，三級產業的零售與個人服務業為輔，其中萬芳社區有較大規模的成衣製造業，而木柵站則以金屬電子製造業為主，且二級產業有增加與土地使用強度增強的現象，為少數台北市區二級產業之製造業為主要發展之區域，其中較特別的是萬芳社區站一帶，大型餐飲、旅館有集中的趨勢，而運輸倉儲業也有從木柵站移入的現象，說明了萬芳社區產業發展所扮演的角色為一地區轉運中心，而木柵站之批發、零售與服務業正可以輔助萬芳社區的發展。

六、市郊地區

本區僅含動物園站，地區性產業係以提供來動物園遊客的餐飲服務為主，由於地廣人稀，土地較市區便宜，運輸倉儲業於是應運而生。

綜合而言，捷運木柵線沿線之產業改變，受到捷運木柵線引進的衝擊究竟多少，其實目前尚難以劇下結論，不過從區域人口的改變可以發現，全線約 11 公里的路線，近年來人口持續減少，僅有辛亥站與萬芳社區站之人口有顯著增加，此兩站受木柵捷運線的影響在土地使用上有較明顯的衝擊，而其它範圍則屬於產業變遷的自然消長，因此在產業之衝擊上，全面性的影響並不顯著，反而對郊區在產業的空間發展結構的重組上，由於可及性的改變，有較大的變化。



第三章 個體運具選擇調查

3.1 調查計畫與實施

3.1.1 調查目的

在一般運輸規劃中，有關運具之需求分析多以旅行者在既有運具市場中實際發生之選擇行為(即顯示性偏好)為資料，而較少蒐集事前的選擇態度(即敘述性偏好)。為瞭解捷運系統通車後，既有各運具與捷運系統間之可能轉移行為(Switching behavior)及一般旅行者之運具選擇行為特性，乃進行本項個體運具選擇問卷調查。

本次調查內容包括「事前行為」及「事後行為」部份，即木柵線捷運系統通車前和通車後，一般旅行者(包括通勤、非通勤及遊憩旅次)對捷運系統之選擇偏好。如此，由捷運系統營運前後運具選擇行為資料之比較，將可瞭解旅行者在事前態度與事後行為之差異；從而尋因納果，探求其變化脈絡，對捷運系統引進之事先規劃與事後營運，當能提供更詳實具體且有依據之研究與分析資訊。

3.1.2 調查範圍

本次調查範圍即界定在木柵線捷運系統沿線 12 個車站影響圈與其可及之服務範圍。

3.1.3 調查內容

本計畫問卷調查內容分為三類：(內容詳見附錄)

- 一、一般旅次：調查方法以電話訪問和公司行號、學校面訪或擇期回收。
- 二、捷運旅次：調查方法為至捷運車站內訪問(此項僅於通車後調查)。
- 三、動物園旅次：至木柵動物園調查訪問。

此外，依據調查時間之不同分為木柵線通車前與通車後調查，個別之調查內容說明如下：

一、通車前問卷調查內容

(一)旅行者旅次特性調查之項目如下：

- 1.旅次目的
- 2.旅次起迄點
- 3.旅次出發時間
- 4.旅次長度(距離)
- 5.旅行者社經特性

(二)旅行者運具使用特性調查之項目如下：

- 1.主要使用運具及替選運具
- 2.選擇運具主要考慮因素
- 3.起迄點間旅行時間與旅行成本
- 4.運具使用頻率
- 5.運具共乘情形

(三)旅行者對捷運系統偏好及行為特性資料調查之項目如下：

- 1.使用捷運系統之起迄站及實際花費時間與費用
- 2.選擇運具主要考慮因素
- 3.對捷運系統之搭乘意願
- 4.對捷運系統之熟悉程度
- 5.至捷運車站使用之接駁運具
- 6.使用捷運系統所願支付之票價水準及可接受之乘車時間

二、通車後問卷調查內容

(一)旅行者旅次特性調查之項目如下：

- 1.旅次目的
- 2.旅次起迄點
- 3.旅次出發時間
- 4.旅次長度(距離)
- 5.旅行者社經特性

(二)旅行者運具使用特性調查之項目如下：

- 1.主要使用運具及替選運具
- 2.選擇運具主要考慮因素
- 3.起迄點間旅行時間與旅行成本
- 4.運具使用頻率

(三)旅行者對捷運系統偏好及行為特性資料調查主要項目如下：

- 1.使用捷運系統之起迄站及實際花費時間與費用
- 2.選擇捷運系統主要考慮因素
- 3.不會使用捷運系統之理由
- 4.捷運通車前使用之運具
- 5.至捷運車站使用之起迄接駁運具

3.1.4 調查方法與抽樣設計

本計畫所採用之調查方法依各類旅次型態，通車前問卷可區分為「一般旅次」和「動物園旅次」，通車後問卷區分為「一般旅次」、「動物園旅次」及「捷運旅次」。通車前或通車後，其「一般旅次」問卷均為3000份，「動物園旅次」各為1000份。而通車後為能了解搭乘捷運系統的旅客，其所具有之旅次特性，因此設定另行調查「捷運旅次」問卷1000份，本計畫綜合考量各種調查方式之優點與人力運用等等因素後，主要採用下列調查方式，分述如下：

一、一般旅次

(一)家戶電話訪問調查

- 1.調查方法：自木柵線所經區域劃分為四個行政區—松山區、中山區、大安區及文山區，再由此四區電話號碼中之前三碼所代表的區域，配合後四碼之隨機亂數，進行抽樣調查。其流程如下圖 3-1。
- 2.調查對象：家住松山、中山、大安、及文山區之旅次發生者。

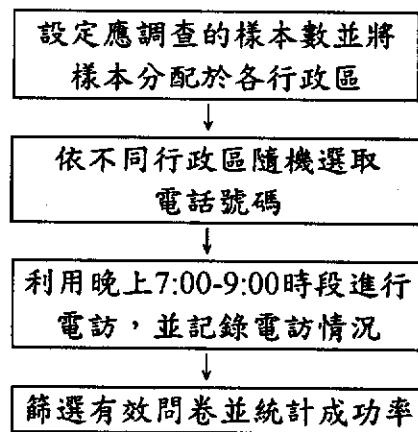


圖3-1家戶電話調查流程圖

(二)公司機關訪問調查

1.調查方法：以木柵線沿線車站方圓500公尺內的公司機關行號做為調查之範圍，以隨機抽取機關行號，並由調查員面訪調查。其流程如下圖3-2。

2.調查對象：工作地點在松山、中山、大安、文山區之通勤者。

(三)學校現場訪問調查

1.調查方法：派調查員至各學校內進行面訪調查，因學校配合調查意願不一，故通車前與通車後抽樣學校略為更動，但原則上抽樣調查的學校皆在捷運木柵線沿線影響範圍內。其流程如下圖3-3。

2.調查對象：上述各大專院校及高中職之師生。

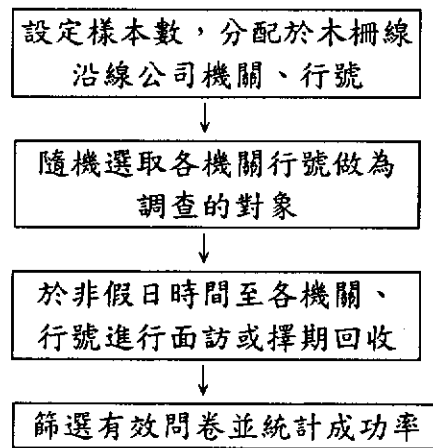


圖3-2公司機關調查流程圖

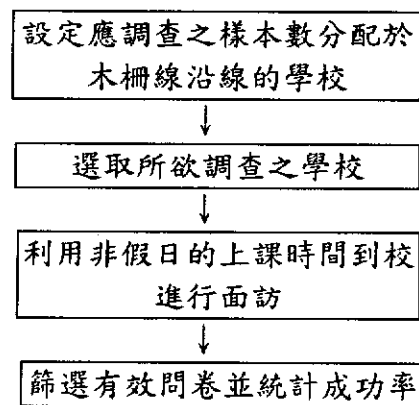


圖3-3學校現場調查流程圖

二、動物園現場訪問調查

(一)調查方法：調查員於國定例假日至台北市立木柵動物園進行現場訪問。其流程如下圖3-4。

(二)調查對象：赴動物園之遊客。

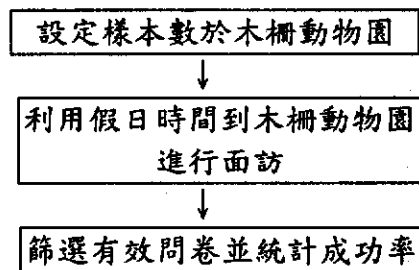


圖3-4 動物園旅次調查流程圖

三、捷運旅次

(一)調查方法：調查員至捷運車廂內對旅客進行訪問調查。依捷運時段運量分配調查之樣本數，經由捷運公司所提供之尖離峰運量資料，得知尖離峰運量比約為1:1。其流程如下圖3-5。

(二)調查對象：搭乘捷運之旅客。

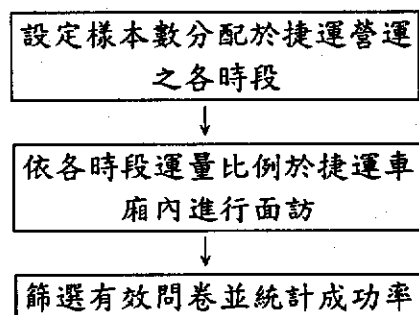


圖3-5 捷運旅次調查流程圖

3.1.5調查實施結果

有關本次運具問卷調查整體執行結果，其執行情形如下。

一、通車前調查實施結果(詳見表3.1)

(一)一般旅次方面

1.採用家戶電訪者，抽樣數 7152 份，回收樣本數為 2037 份，回收率為 28.5 %，有效樣本數為 1987 份，有效率為 97.5 %。其中表 3.2 為電話訪問之執行情形，得知四行政區域，實際完成訪問的樣本數與完成回收率：分為中山、松山區 620 份，回收率為 21.4 %；大安區 799 份，回收率為 31.5 %；文山區 610 份，回收率為 36.0 %；整體完成率為所有抽樣數的 28.5 %。

2.學校採用面訪調查，抽樣數為 1200 份，有效樣本數 862 份，有效率 95.8 %。

3.公司行號採面訪方式，抽樣數 2000 份，有效樣本數 409 份，有效率 95.4 %。

(二)遊憩旅次方面

採用現場面對面訪問調查，抽樣數1600份，有效樣本數為1076份，有效率為99.4%。

(三)所有旅次方面

本次運具選擇問卷調查總抽樣數為11952份，總回收樣本數為4472份，回收率為37.4%，總有效樣本數為4356份，總有效率97.42%。調查執行期間自八十二年三月中旬至五月下旬，而調查地點詳見表3.1。

二、通車後調查實施結果(詳見表3.3)

通車前調查於公司與學校調查部分，曾採用先發放後回收之方式調查，但因樣本之回收率偏低，影響調查時間與成本，故通車後調查即改變為一對一之面訪。

(一)一般旅次方面

1.採用家戶電訪者，抽樣數4633份，回收樣本數為1580份，回收率為35.6%，有效樣本數為1514份，有效率為95.8%。其中表3.4為電話訪問之執行情形，得知四行政區域，實際完成訪問的樣本數與完成回收率：分為中山、松山區422份，回收率為28.3%；大安區627份，回收率為36.9%；文山區531份，回收率為36.8%；整體完成率為所有抽樣數的34.1%。

2.學校採用面訪調查，抽樣數為660份，有效樣本數618份，有效率93.6%。

3.公司行號採面訪方式，抽樣數955份，有效樣本數912份，有效率95.2%。

(二)捷運旅次方面

採用捷運車廂上面訪調查，抽樣數1069份，有效樣本數為1018份，有效率為95.2%。

(三)動物園旅次方面

採用現場面對面訪問調查，抽樣數1158份，有效樣本數為1027份，有效率為88.6%。

(四)所有旅次方面

本次運具選擇問卷調查總抽樣數為8275份，總回收樣本數為5422份，回收率為65.5%，總有效樣本數為8089份，總有效率93.8%調查執行期間自八十五年十月中旬至十一月下旬，而調查地點詳見表3.3。

三、通車前後調查實施結果比較分析

基於通車前之調查經驗，通車後調查即針對通車前之調查方式予以改良，如將所有的抽樣皆採面訪方式進行，並且對調查員做完整詳細之講解及減少調查人員之流動率，使得通車後整體回收率及有效率都能較通車前提高許多。

表3.1通車前問卷調查執行結果

調查對象	調查方法	調查樣本數分析					調查時間	調查地點
		總抽樣數	回收樣本數	有效樣本數	回收率 %	有效率 %		
一般旅客	家戶電話訪問	7152	2037	1987	28.5	97.5	82年3月中旬-4月底	見註(一)
	學校現場面訪	1200	900	862	75.0	95.8	82年5月下旬	見註(二)
	公司行號面訪	2000	452	431	22.6	95.4	82年5月中旬	見註(三)
	動物園旅次	1600	1083	1076	67.7	99.4	82年3月下旬-4月上旬	見註(四)
總計		11952	4472	4356	37.4	97.4		

註(一)以松山、中山、大安、及文山區為調查區域。

註(二)調查學校:中興法商、中國工商、政治大學、大安高工及開平高中等。

註(三)以捷運木柵線沿線距車站方圓500公尺內的公司行號為調查對象。

註(四)台北市立木柵動物園。

表3.2通車前電話訪問執行情形

分區	松山區 中山區	大安區	文山區	總計
訪問情形				
接受訪問	620	799	610	2037
完成問卷	21.4%	31.5%	36.0%	28.5%
受訪者拒訪	205	410	185	800
	7.0%	16.1%	10.8%	11.2%
電話未能接通	2044	1294	912	4250
	70.6%	51.0%	53.1%	59.4%
其他	20	35	12	75
	0.7%	1.4%	0.7%	1.0%
總計	2895	2538	1719	7152
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表3.3通車後問卷調查執行結果

調查對象	調查方法	調查樣本數分析					調查時間	調查地點
		總抽樣數	回收樣本數	有效樣本數	回收率 %	有效率 %		
一般旅次	家戶電話訪問	4633	1580	1514	35.6	95.8	10月上旬-11月中旬	見註(一)
	學校現場面訪	660	660	618	100	93.6	10月上旬-11月中旬	見註(二)
	公司行號面訪	955	955	912	100	95.5	10月旬-11月中旬	見註(三)
捷運旅次	車廂調查	1069	1069	1018	100	95.2	10月上旬-11月中旬	見註(四)
動物園旅次	現場調查	1158	1158	1027	100	88.6	10月中旬-11月中旬	見註(五)
總計		8275	5422	5089	65.5	93.8		

註(一)以松山區、中山區、大安區、文山區為調查區域。

註(二)調查學校有：國立台北師院、中興法商大學、文化大學城區部、中國工商專校、政治大學。

註(三)以捷運木柵線沿線車站方圓500公尺內的公司行號為調查對象。

註(四)以捷運車廂內旅客為調查對象。

註(五)以木柵動物園為調查地點。

表3.4 通車後電話訪問執行情形

分區	松山區	大安區	文山區	總計
訪問情形	中山區			
接受訪問	422	627	531	1580
完成問卷	28.3%	36.9%	36.8%	34.1%
受訪者拒訪	351	308	300	959
	23.5%	18.1%	20.8%	20.7%
電話未能接通	532	525	443	1500
	35.7%	30.9%	30.7%	32.4%
其他	186	240	168	594
	12.5%	14.1%	11.7%	12.8%
總計	1491	1700	1442	4633
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

3.2 基本資料分析

在受訪者基本資料分析方面，將分別就捷運木柵線通車前和通車後二方面予以探討。

3.2.1 通車前受訪者基本資料分析

一、社經特性分析

(一) 一般旅次部份

男女性別比例分佈幾乎相等；年齡層集中在「21-40」歲，共佔5成5；職業以「從商」為多，佔33%，其次為「學生」佔25%；就教育程度而言，「大學和高中(職)之間」程度佔87%，其中以「大學」程度為最多，佔29%；汽車持有數為「1輛」之受訪者達51%，機車持有數為「1輛」者達36%遠低於汽車持有數為「1輛」者，但機車持有數多於「1輛」的比例33%，遠大於汽車持有數大於「1輛」者(17%)；而家戶所得大多介於「4萬至8萬」，佔48%。詳見表3.5。

(二) 遊憩旅次部份

男女性別比例為62：38；受訪對象年齡層以「21-40歲」為最多，約佔78%；「學生」與「從商」的比例分佈最多，分別佔23%及28%；學歷大多介於「大學與高中(職)」程度之間，比率佔超過8成，其中以「高中職」和「大學」程度最多，各約佔3成；有6成的受訪者其汽車持有數為「1輛」，機車持有數介於「1-2輛」的有62%，而家戶所得有47%是介於4-8萬。詳見表3.5。

二、旅次行為特性分析

(一) 一般旅次部份

1. 就旅次目的方面

因旅次目的可能與抽樣分佈有關，但因無法確知母體資料，故基於分析需求等因素，將部分樣本(公司、學校)逕行分配，所幸其結果與隨機抽樣之電話訪問分析結果並無太大差異。

以「上班旅次」比例最高，約佔57%，其次為「上學」約佔23%，再者分為「購物」(10%)、「娛樂社交」和「洽公商務」(4%)等目的。詳見表3.6。

2.使用運具方面

一般旅次受訪者以使用「公車」、「機車」最多，各佔36%及25%，其次為「小汽車」佔22%，而大概只有7%的受訪者願意選擇「一定會搭乘捷運」為主要運具，其中使用私人運具的比例接近6成。而次要運具(主要替代交通工具)方面，以「計程車」的39%最高，其次是「公車」約佔3成左右，再者為「機車」佔1成。詳見表3.6。

3.使用主要運具考慮因素(複選題)

有74%絕大多數的受訪者在乎其「方便性」，其次是「省時」、「便宜」各佔41%、29%，故乘客相當在乎運具使用上的方便與否。詳見表3.6。

4.搭乘捷運意願方面

選擇「一定會搭」及「很可能會搭」的受訪者超過3成，但選擇「可能不會搭」或「一定不會搭」亦有4成左右。詳見表3.4。

5.不願意搭乘捷運的因素方面

以「不方便」的比例最高佔40%，可見捷運通車後若未能構建完善的接駁系統，則可能無法吸引大多數的乘客搭乘。其次是「費時」和「不安全」各佔24%及18%。可見民眾對捷運系統仍有安全上的顧慮。詳見表3.6。

(二)動物園旅次部份

1.使用運具方面

受訪者至各調查的遊憩地點以「小汽車」的比例最高，約佔5成，其次是「搭公車」和「機車」各佔20%和17%，由此可知近7成受訪者係以私人運具為前往有關遊憩地點之交通工具。而次要

之使用運具(指主要替代運具)以「公車」的38%比例為最高。詳見表3.6。

2.使用主要運具考慮因素

使用主要運具的考慮因素，有83%的受訪者在乎其「方便性」，另有48%的受訪者在乎「省時性」，顯見民眾使用運具的主要考量為方便及快速與否。詳見表3.6。

3.搭乘捷運的意願方面

就目前所提供的票價及搭乘時間，有超過半數的受訪者表示「一定會搭乘」或「可能會搭乘」，表示「可能不會搭」或「一定不會搭乘」佔近2成，詳見表3.6。

4.不願意搭乘捷運的因素方面(複選題)

不願意搭乘捷運的因素以「不方便」佔41%為最高，而「費時」亦有36%，其中擔心「不安全」的比例較一般旅次低，只佔9%。民眾對「費時」的考量，可能是意指轉乘的不方便或不順路。詳見表3.6。

表3.5 通車前基本社經特性分析

旅次項目		一般旅次		動物園旅次	
		人數	%	人數	%
性別	男	1562	47.6	668	62.0
	女	1718	52.4	408	38.0
年齡	20歲以下	609	18.6	149	13.8
	21-30歲	966	29.5	410	38.1
	31-40歲	854	26.0	433	40.2
	41-50歲	560	17.1	69	6.4
	51-60歲	167	5.1	6	0.6
	60歲以上	124	3.8	9	0.9
職業	軍公教	401	12.2	152	14.1
	學生	821	25.0	251	23.3
	商	1065	32.5	299	27.8
	工	220	6.7	167	15.5
	農	6	0.2	8	0.7
	自由業	272	8.3	104	9.7
	家管	274	8.4	58	5.4
	其他	221	6.7	37	3.4
學歷	研究所以上	123	3.8	61	5.7
	大學	937	28.6	327	30.4
	專科	784	23.9	265	24.6
	高中職	1019	31.1	347	32.2
	國中	254	7.7	53	4.9
	國小及以下	163	5.0	22	2.1
汽持有車數	0輛	1030	31.4	253	23.5
	1輛	1679	51.2	642	59.6
	2輛	427	13.0	131	12.2
	2輛以上	144	4.4	50	4.7
機持有車數	0輛	1016	31.0	213	19.8
	1輛	1178	35.9	409	38.0
	2輛	711	21.7	258	24.0
	2輛以上	375	11.4	196	18.2
家庭所得	2萬以下	70	2.1	16	1.5
	2-4萬	336	10.2	144	13.4
	4-6萬	829	25.3	281	26.1
	6-8萬	727	22.2	224	20.8
	8-10萬	569	17.3	183	17.0
	10-12萬	296	9.0	91	8.4
	12-14萬	128	3.9	40	3.7
	14萬元以上	325	9.9	97	9.0

表3.6 通車前旅次行為特性分析

旅 次		一 般 旅 次		動 物 園 旅 次	
項 目		人 數	%	人 數	%
旅次目的	上班	1852	56.5	0	0
	上學	745	22.7	0	0
	洽公、商務	131	4.0	0	0
	購物	314	9.6	0	0
	娛樂、社交	145	4.4	1076	100.0
	其他	93	2.8	0	0
主要使用運具	小汽車	723	22.0	549	51.0
	計程車	159	4.8	77	7.1
	機車	821	25.0	184	17.1
	公車	1189	36.3	215	20.0
	交通車	39	1.2	36	3.3
	其他	349	10.6	15	1.5
次要使用運具	小汽車	209	6.4	90	8.4
	計程車	1281	39.1	264	24.5
	機車	337	10.3	180	16.7
	公車	1033	31.5	414	38.4
	交通車	44	1.3	26	2.4
	其他	376	11.5	102	9.5
選擇考慮因素	省時	1333	40.6	512	47.6
	便宜	958	29.2	214	19.9
	方便	2411	73.5	891	82.8
	舒適	345	10.5	231	21.5
	安全	688	21.0	247	23.0
	唯一選擇	272	8.2	70	6.5
	其他	27	0.8	6	0.6
搭捷運意願	一定會搭	212	6.5	117	10.9
	很可能會搭	901	27.5	445	41.3
	不一定會搭	871	26.6	311	28.9
	可能不會搭	674	20.5	117	10.9
	一定不會搭	622	19.0	86	8.0
不搭因乘捷運素的	費時	799	24.4	392	36.4
	太貴	223	6.8	5	3.3
	不方便	1313	40.0	445	41.4
	不舒適	26	0.8	10	0.9
	不安全	594	18.1	104	9.4
	其他	325	9.9	90	8.4

3.2.2通車後受訪者基本資料分析

一、社經特性分析

(一)一般旅次部份

「男女」性別比例分佈幾乎相等；年齡層集中在「21-30歲」，共佔5成5；職業以「從商」為多，佔3成，其次為「學生」為28%；就教育程度而言，「大學至高中職」程度佔86%，其中以「大學」程度為最多，佔39%；汽車持有數為「1輛」之受訪者達55%，機車持有數為「1輛」者達38%遠低於汽車持有數為「1輛」者，但機車持有數多於「1輛」的比例約5成，遠大於汽車持有數大於「1輛」者(21%)；而家戶所得大多介於「6萬至10萬」，佔43%。詳見表3.7。

(二)動物園旅次部份

「男女」性別比例為54：46；受訪對象年齡層以「21-40歲」為最多，約佔59%；「從商」與「學生」的比例分佈最多，分別佔24%及27%；學歷大多介於「大學與高中(職)」程度之間，比率佔超過8成，其中以「高中職」和「大學」程度最多，各約佔3成；有56%的受訪者其汽車持有數為「1輛」，機車持有數在1輛以上者約有85%，而家戶所得有近5成是介於「6-10萬」。詳見表3.7。

(三)捷運旅次部份

「男女」性別比例分佈64：36；年齡層集中在「21-40歲」，共佔5成4；職業以「從商」為多，佔4成，其次為「學生」為22%；就教育程度而言，「大學至高中職」程度佔86%，其中以「大學」程度為最多，佔36%；汽車持有數為「1輛」之受訪者達54%，機車持有數為「1輛」者達42%，較汽車持有數為「1輛」者，所佔之比例為低，而家戶所得大多介於「6萬至10萬」佔42%。詳見表3.7。

二、旅次行為特性分析

(一)一般旅次部份

1.就旅次目的方面

以「上班旅次」比例最高，約佔 55 %，其次為「上學」約佔 25 %，再其次分為「購物」(6 %)、「洽公商務」(6 %)和「娛樂社交」(3 %)等目的。詳見表 3.8。

2.使用運具方面

一般受訪者以使用「機車」、「公車」最多，各佔 36 %及 31 %，其次為「小汽車」佔 21 %，其中使用私人運具的比例接近 6 成，只有 7 % 的受訪者是使用「捷運系統」。次要運具(主要替代交通工具)方面，以公車的 34 %最高，其次是「計程車」約佔 26 %，再者為「機車」佔 14 %，亦有 8 %是選擇「捷運」。詳見表 3.8。

3.不願意搭乘捷運的理由

受訪者不願意搭乘捷運的主要理由是「不順路」(55%)，其次是「轉車不方便」「步行太遠」，各佔(23%)(20%)。超過一半的受訪者是因「不順路」而不搭捷運，相關單位似乎可從加強捷運接駁系統的完整性著手。詳見表 3.8。

4.使用主要運具考慮因素(複選題)

有絕大多數的受訪者(83 %)在乎運具的「方便性」，其次是「省時」、「便宜」各佔 28 %、17 %，顯示乘客相當在乎運具使用上的「方便性」，此與多數因「不順路」和「轉車不方便」而不願搭乘捷運之情形，正可相呼應。詳見表 3.8。

5.搭乘捷運者通車前之使用運具

目前使用捷運系統為交通工具者，於通車前所使用的運具以「公車」的 67%最高，其次為「小汽車」(13%)，再者為機車(10%)，由此可知原本使用大眾運輸工具者較易轉移至捷運系統。詳見表 3.8。

6.至捷運車站之接駁方式

搭乘捷運者至捷運車站之接駁方式，以「步行」(75%)最多，其次為「公車」(18%)，再者為「機車」(4%)。詳見表 3.8。

7.至目的地之接駁方式

搭乘捷運者出捷運車站至目的地之接駁方式，以「步行」(93%)最多，其次為「公車」(6%)。詳見表 3.8。

(二)動物園旅次部份

1.使用運具方面

受訪者至動物園以開「小汽車」的比例最高，約佔 4 成，其次是搭「捷運」佔 3 成，再者為「機車」佔 13%，由此可知通車前原本以「小汽車」(51%)、「公車」(20%)為交通工具，通車後各約有 1 成的乘客轉移至「捷運」系統，而「機車」則約有 5% 是轉移至捷運系統，因此就動物園旅次而言，捷運系統的加入營運對各運具運量的轉移頗具影響力。而次要運具以「公車」的 28% 和「捷運」的 24% 最高。詳見表 3.8。

2.使用主要運具考慮因素

使用主要運具的考慮因素，有 85% 的受訪者在乎其「方便性」，另有 29% 的受訪者在乎「省時性」，顯示民眾使用運具的主要考量為方便及快速與否。詳見表 3.8。

3.不願意搭乘捷運的因素方面(複選題)

不搭乘的因素以「轉車不方便」佔 29% 為最高，而「步行太遠」「不知在何處搭乘」各佔 12%。詳見表 3.8。

4.搭乘捷運者通車前之使用運具

目前使用捷運系統為交通工具者，於通車前所使用的運具以「公車」佔 39% 最高，其次為「小汽車」(33%)，再者為機車(23%)，由此可知原本使用大眾運輸工具者較易轉移至捷運系統。詳見表 3.8。

5.至捷運車站之接駁方式

搭乘捷運者至捷運車站之接駁方式，以「步行」(35%)最多，其次為「公車」(32%)，再者為「機車」(14%)。詳見表 3.8。

(三)捷運旅次部份

1.就旅次目的方面

以「上班旅次」比例最高，約佔45%，其次為「休閒娛樂」約佔14%，再者依序為「上學」(12%)、「洽公商務」(10%)和「娛樂社交」(8%)等目的。因利用捷運系統至木柵動物園的旅次佔所有捷運總運量的比例不低，因此捷運旅次「休閒娛樂」目的乘客比例會略高。詳見表3.8。

2.次要運具方面

當捷運系統不能使用時，次要運具(主要替代交通工具)方面，以搭乘「公車」的54%最高，其次是「小汽車」「機車」各約佔16%，再者為「計程車」佔13%。詳見表3.8。

3.使用捷運系統之考慮因素(複選題)

有75%絕大多數的受訪者因捷運系統的「方便性」而選擇搭乘，其次是「省時」佔63%，故乘客相當在乎運具使用上的「方便性」和「省時性」，尤其是超過6成的乘客肯定捷運系統所帶來的省時效益。詳見表3.8。

4.搭乘捷運者通車前之使用運具

目前使用捷運系統為交通工具者，於通車前所使用的運具以「公車」的55%最高，其次為「小汽車」(19%)，再者為機車(16%)，顯示原本使用大眾運輸工具者較易轉移至捷運系統。詳見表3.8。

5.至捷運車站之接駁方式

搭乘捷運者至捷運車站之接駁方式，以「步行」(59%)最多，其次為「公車」(25%)，再者為「機車」(7%)。詳見表3.8。

6.至目的地之接駁方式

搭乘捷運者出捷運車站至目的地之接駁方式，以「步行」(86%)最多，其次為「公車」(12%)。詳見表3.8。

表3.7通車後基本社經特性分析

項目	旅次	一般旅次		捷運旅次		動物園旅次	
		人數	%	人數	%	人數	%
性別	男	1470	48.3	366	36.0	550	53.6
	女	1574	51.7	652	64.0	477	46.4
年齡	20歲以下	541	17.8	146	14.3	161	15.7
	21-30歲	1010	33.2	388	38.1	294	28.6
	31-40歲	689	22.6	259	25.4	310	30.2
	41-50歲	481	15.8	93	9.1	123	12.0
	51-60歲	213	7.0	109	10.7	87	8.5
	60歲以上	110	3.6	23	2.3	52	5.1
職業	軍公教	369	12.1	90	8.8	100	9.7
	學生	876	28.8	220	21.6	246	24.0
	商	926	30.4	397	39.0	277	27.0
	工	188	6.2	39	3.8	139	13.5
	農	3	0.1	2	0.2	4	0.4
	自由業	314	10.3	142	13.9	133	13.0
	家管	187	6.1	67	6.6	88	8.6
	其他	181	5.9	61	6.0	40	3.9
學歷	研究所以上	168	5.5	77	7.6	44	4.3
	大學	1203	39.5	367	36.1	288	28.0
	專科	703	23.1	274	26.9	240	23.4
	高中職	716	23.5	234	23.0	309	30.1
	國中	154	5.1	45	4.4	87	8.5
	國小及以下	100	3.3	21	2.1	59	5.7
汽持有車數	0輛	718	23.6	197	19.4	161	15.7
	1輛	1681	55.2	549	53.9	580	56.5
	2輛	522	17.1	236	23.2	232	22.6
	2輛以上	123	3.9	36	3.6	54	5.3
機持有車數	0輛	652	21.4	259	25.4	149	14.5
	1輛	1141	37.5	430	42.2	375	36.5
	2輛	763	25.1	191	18.8	246	24.0
	2輛以上	488	15.8	138	13.5	257	25.0
家庭所得	2萬以下	14	0.5	3	0.3	5	0.5
	2-4萬	166	5.5	45	4.45	48	4.7
	4-6萬	470	15.4	103	10.1	156	15.2
	6-8萬	670	22.0	178	17.5	241	23.5
	8-10萬	650	21.4	248	24.4	160	15.6
	10-12萬	422	13.9	165	16.2	169	16.5
	12-14萬	210	6.9	94	9.2	103	10.0
	14萬元以上	442	14.5	182	17.9	145	14.1

表3.8通車後旅次行為特性分析

旅次		一般旅次		捷運旅次		動物園旅次	
項	目	人數	%	人數	%	人數	%
旅次目的	上班	1675	55.0	460	45.2	0	0
	上學	769	25.3	126	12.4	0	0
	洽公、商務	164	5.4	104	10.2	0	0
	購物	173	5.7	59	5.8	0	0
	娛樂、社交	101	3.3	78	7.7	0	0
	休閒遊憩	76	2.5	147	14.4	1027	100%
	其他	86	2.8	44	4.3	0	0
主要使用運具	捷運	215	7.1	1018	100	308	30.0
	小汽車	644	21.2	0	0	406	39.5
	機車	1084	35.6	0	0	128	12.5
	公車	952	31.3	0	0	115	11.2
	計程車	99	3.3	0	0	34	3.3
	交通車	46	1.5	0	0	24	2.3
	其他	4	0.1	0	0	12	1.2
次要使用運具	捷運	240	7.9	0	0	246	24.0
	小汽車	283	9.3	170	16.7	181	17.6
	機車	419	13.8	165	16.2	140	13.6
	公車	1043	34.3	552	54.2	288	28.0
	計程車	797	26.2	127	12.5	95	9.3
	交通車	21	0.7	0	0	7	0.7
	其他	241	7.9	4	0.4	70	6.8
選擇因素	省時	836	27.5	645	63.4	300	29.2
	便宜	522	17.1	42	4.1	95	9.3
	方便	2513	82.6	767	75.3	874	85.1
	舒適	242	8.0	82	8.1	151	14.7
	安全	171	5.6	16	1.6	59	5.7
	其他	165	5.4	40	3.9	169	16.5
不搭捷運之理由	票價太貴	286	9.4			36	3.5
	轉車不方便	706	23.2			293	28.5
	步行太遠	608	20.0			124	12.1
	不安全	305	10.0			86	8.4
	不舒適	76	2.5			23	2.2
	不順路	1661	54.6			95	9.3
	不知在何處	175	5.7			128	12.5
	其他	202	6.6			129	12.6

表3.8通車後旅次行為特性分析(續)

項 目		一般旅次		捷運旅次		動物園旅次	
		人數	%	人數	%	人數	%
捷 運 主 要 車 運 具 之	小汽車	28	13.2	181	17.8	99	32.5
	機車	22	10.4	164	16.1	70	23.0
	公車	142	67.0	564	55.4	120	39.3
	計程車	18	8.5	105	10.3	14	4.6
	交通車	0	0	2	0.2	1	0.3
	其他	2	0.9	2	0.2	1	0.3
至 捷 運 方 車 站 接 式 駁	步行	158	74.5	599	58.8	106	34.8
	機車	8	3.8	74	7.3	43	14.1
	腳踏車	2	0.9	2	0.2	1	0.3
	公車	37	17.5	258	25.3	98	32.1
	小汽車	3	1.4	65	6.4	38	12.5
	計程車	3	1.4	20	2.0	17	5.6
	其他	1	0.5	0	0	2	0.7
至 目 的 方 地 接 式 駁	步行	198	93.4	874	85.9	308	100.0
	機車	0	0	5	0.5	0	0
	腳踏車	0	0	1	0.1	0	0
	公車	12	5.7	124	12.2	0	0
	小汽車	0	0	3	0.3	0	0
	計程車	2	0.9	10	1.0	0	0
	其他	0	0	1	0.1	0	0

3.3 交叉分析

3.3.1 通車前交叉分析

一、一般旅次部份

(一) 主要運具與旅次特性交叉分析

1. 主要運具與旅次目的交叉分析

上班旅次的受訪者中有 32% 係使用公車為通勤運具，其次為小汽車佔 29%；上學旅次中有 50% 是使用公車，其次為機車 28%；洽公商務旅次以使用小汽車(佔 34%) 為最多；購物旅次有 37% 是使用公車；娛樂社交旅次以使用公車(39%) 為最高。詳見表 3.9。

2. 主、次要運具交叉分析

當原先所使用的交通工具無法使用時，小汽車受訪者中有 41% 會改乘計程車，計程車之受訪者中有 48% 會改搭公車，機車受訪者中有 51% 會改搭公車，公車的受訪者約有 58% 改搭計程車，由上可知，機車的使用者較無其他運具可選擇，其改用大眾運具(包括捷運)之可能性最高。詳見表 3.10。

(二) 主要運具與社經特性交叉分析

1. 主要運具與性別交叉分析

男性以「機車」「小汽車」為交通工具最多，各約佔 3 成，其次為「公車」(23%)。女性以「公車」為交通工具最多(49%)，其次為「機車」(18%)。詳見表 3.11。

2. 主要運具與年齡交叉分析

「20 歲以下」以「公車」為交通工具的佔多數(55%)，其次是「機車」佔 22%；「20-30 歲」以「機車」為運具為多(38%)，其次是「公車」(36%)；「31-40 歲」則使用「小汽車」最多(34%)，其次是「公車」(27%)；「41-50 歲」亦是使用「小汽車」最多(41%)，其次是「公車」(30%)；「50 歲以上」則多以「公車」為主要運具。由此可知，隨年齡和經濟條件的增長，使用運具亦從「公車」轉至「機車」再轉至「小汽車」。詳見表 3.12。

3. 主要運具與小汽車持有數交叉分析

家戶為「無車階級」主要以「公車」和「機車」交通工具為最多，各佔47%、32%；家戶擁有小汽車「1輛」者，以「公車」為運具最多(34%)，其次是「小汽車」(28%)；小汽車「2輛(含)以上」者，以「小汽車」為運具最多，其次是「公車」或「機車」。顯示家戶小汽數亦影響受訪者之使用運具。詳見表3.13。

4.主要運具與機車持有數交叉分析

家戶為「無機車」主要以「公車」交通工具為最多，約佔45%；家戶擁有機車「1輛」者，主要以「公車」交通工具為最多(36%)，「2輛」及「2輛以上」者，皆以「機車」為運具最多，各佔39%、53%，其次亦皆為「公車」。因此機車持有數愈高，使用機車的比例愈高。詳見表3.14。

5.主要運具與家戶所得交叉分析

家戶所得在「10萬以下」以「公車」和「機車」為主要運具為最多；家庭所得在「12萬以上」以「小汽車」和「公車」為主要運具者最多。搭公車的比例亦隨家戶所得的增加而遞減，以「小汽車」為主要運具者則相反。詳見表3.15。

(三)搭乘捷運意願與旅次特性交叉分析

1.搭乘捷運意願與主要運具

各類運具各有3-4成，表示「一定會搭」和「很可能會搭」，其中以「計程車」和「機車」為主要運具者的比例最低，各約佔3成。而各類運具亦有3-4成，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」。詳見表3.16。

2.搭乘捷運意願與旅次目的

各旅次目的各有3-4成，表示「一定會搭」和「很可能會搭」，但亦有3-4成，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」。旅次目的對搭乘意願影響較不明顯。詳見表3.17。

3.搭乘捷運意願與接駁運具

至捷運車站搭車的接駁運具為「小汽車」「機車」「公車」「計程車」各約有5成以上之乘客表示「可能不會搭」和「一定不會搭」。民眾對於搭乘捷運系統仍須以其他交通工具轉乘並不習慣。而以「腳踏車」和「步行」為接駁運具，則約各有4成表示「一定會搭」和「很可能會搭」。詳見表3.18。

(四)搭乘捷運意願與社經特性交叉分析

1.搭乘捷運意願與性別

男、女性的受訪者各約有3成5左右的受訪者，表示「一定會搭」或「可能會搭」。表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔4成。男女性搭乘意願皆相當一致。詳見表3.19。

2.搭乘捷運意願與年齡

各年齡層選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者介於3-4成之間，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔3-4成。其中「20歲以下」選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者最低(27%)，而且其表示「可能不會搭」和「一定不會搭」的比例最高(26%)詳見表3.20。

3.搭乘捷運意願與持有小汽車數

「小汽車持有數」影響民眾搭乘捷運之意願並不大，選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者介於3-4成之間，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔4成。詳見表3.21。

4.搭乘捷運意願與持有機車數

「持有機車數」不論為多少時，其選擇捷運的偏好都差不多，即選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者皆介於3-4成之間，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔4成。此比例與汽車持有數之情形差不多。詳見表3.22。

5.搭乘捷運意願與家戶所得

各階層「家戶所得」之搭乘意願比例皆相差不多，即選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者介於3-4成之間，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔4成。詳見表3.23。

(五)進出捷運車站分佈統計

並非所有一般旅次受訪者皆行經木柵線或以沿線為旅次之起迄點。由表3.24可知，可利用捷運為運具之乘客以大安、中山國中及六張犁站為進站次數最多者，出站次數最多者為動物園、忠孝復興及南京東路站。

表3.9通車前一般旅次主要運具與旅次目的交叉分析

主要運具 旅次目的地	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	538	29.0	61	3.3	488	26.3	588	31.7	26	1.4	151	8.2	1852	100
%	74.4		38.4		59.4		49.5		66.7		43.3			
上學	37	5.0	16	2.1	210	28.2	371	49.8	12	1.6	99	13.3	745	100
%	5.1		10.1		25.6		31.2		30.8		28.4			
洽公商務	45	34.4	23	17.6	34	26.0	23	17.6	1	0.8	5	3.8	131	100
%	6.2		14.5		4.1		1.9		2.6		1.4			
購物	45	14.3	38	12.1	55	17.5	117	37.3	0	0	59	18.8	314	100
%	6.2		23.9		6.7		9.8		0		16.9			
娛樂社交	36	24.8	15	10.3	19	13.1	56	38.6	0	0	19	13.1	145	100
%	5.0		9.4		2.3		4.7		0		5.4			
其他	22	23.7	6	6.5	15	16.1	34	36.6	0	0	16	17.2	93	100
%	3.0		3.8		1.8		2.9		0		4.6			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.10通車前一般旅次主要運具與次要運具交叉分析

主要運具 次要運具	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
小汽車	15	7.2	18	8.6	79	37.8	86	41.1	1	0.5	10	4.8	209	100
%	2.1		11.3		9.6		7.2		2.6		13.8			
計程車	295	23.0	36	2.8	203	15.8	688	53.7	11	0.9	48	3.7	1281	100
%	40.8		22.6		24.7		57.9		28.2		13.8			
機車	110	32.6	14	4.2	25	7.4	165	49.0	2	0.6	21	6.2	337	100
%	15.2		8.8		3.0		13.9		5.1		6.0			
公車	238	23.0	77	7.5	415	40.2	101	9.8	23	2.2	179	17.3	1033	100
%	32.9		48.4		50.5		8.5		59.0		51.3			
交通車	7	15.9	1	2.3	6	13.6	25	56.8	0	0	5	11.4	44	100
%	1.0		0.6		0.7		2.1		0		1.4			
其他	58	15.4	13	3.5	93	24.7	124	33.0	2	0.5	86	22.9	376	100
%	8.0		8.2		11.3		10.4		5.1		24.6			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.11通車前一般旅次主要運具與性別交叉分析

主要運具 性別	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	493	31.6	48	3.1	513	32.8	352	22.5	13	0.8	143	9.2	1562	100
%	68.2		30.2		62.5		29.6		33.3		41.0			
女	230	1.3	111	6.5	308	17.9	837	48.7	26	1.5	206	12.0	1718	100
%	31.8		69.8		37.5		70.4		66.7		59.0			
合計	723		159		821		1159		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.12通車前一般旅次主要運具與年齡交叉分析

主要運具 年齡	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		其他	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	31	5.1	18	3.0	132	21.7	334	54.8	12	2.0	82	13.5	609	100
%	4.3		11.3		16.1		28.1		30.8		23.5			
21-30歲	127	13.1	34	3.5	371	38.4	345	35.7	4	0.4	85	8.8	966	100
%	17.6		21.4		45.2		29.0		10.3		24.4			
31-40歲	293	34.3	66	7.7	179	21.0	227	26.6	11	1.3	78	9.1	854	100
%	40.5		41.5		21.8		19.1		28.2		22.3			
41-50歲	202	36.1	23	4.1	107	19.1	166	29.6	9	1.6	53	9.5	560	100
%	29.7		14.5		13.0		14.0		23.1		15.2			
51-60歲	56	33.5	7	4.2	24	14.4	56	33.5	3	1.8	21	12.6	167	100
%	7.7		4.4		2.9		4.7		7.7		6.0			
60歲以上	14	11.4	11	8.9	8	5.7	61	49.6	0	0	30	24.4	124	100
%	1.9		6.9		1.0		5.1		0		8.6			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.13通車前一般旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析

主要運具 汽車數	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	23	2.2	52	5.0	331	32.1	486	47.2	12	1.2	126	12.2	1030	100
%	3.2		32.7		40.3		40.9		30.8		36.1			
1輛	476	28.4	80	4.8	364	21.7	567	33.8	24	1.4	168	10.0	1679	100
%	65.8		50.3		44.3		47.7		61.5		48.1			
2輛	172	40.3	21	4.9	91	21.3	105	24.6	2	0.5	36	8.4	427	100
%	23.8		13.2		11.1		8.8		5.1		10.3			
2輛以上	52	36.1	6	4.2	35	24.3	31	21.5	1	0.7	19	13.2	144	100
%	7.2		3.8		4.3		2.6		2.6		5.4			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.14通車前一般旅次主要運具與機車持有數交叉分析

主要運具 機車數	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	304	29.9	68	6.7	34	3.3	454	44.7	23	2.3	133	13.1	1016	100
%	42.0		42.8		4.1		38.2		59.0		38.1			
1輛	262	22.2	48	4.1	312	26.5	426	36.2	10	0.8	120	10.2	1178	100
%	36.2		30.2		38.0		35.8		25.6		34.4			
2輛	107	15.0	32	4.5	277	39.0	230	32.3	2	0.3	63	8.9	711	100
%	14.8		20.1		33.7		19.3		5.1		18.1			
2輛以上	50	13.1	11	2.9	198	52.8	79	21.1	4	1.1	33	8.8	375	100
%	6.9		6.9		24.1		6.6		10.3		9.5			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.15通車前一般旅次主要運具與家戶所得交叉分析

主要運具 家戶所得	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	5	7.1	2	2.9	20	28.6	33	47.1	0	0	10	14.3	70	100
%	0.7		1.3		2.4		2.8		0		2.9			
2-4萬元	37	11.0	17	5.1	98	29.2	144	42.9	2	0.6	38	11.3	336	100
%	5.1		10.7		11.9		12.1		5.1		10.9			
4-6萬元	152	18.3	30	3.6	193	23.3	330	39.8	12	1.4	112	13.5	829	100
%	21.0		18.9		23.5		27.8		30.8		32.1			
6-8萬元	132	18.2	35	4.8	191	26.3	271	37.3	8	1.1	90	12.4	727	100
%	18.3		22.0		23.3		22.8		20.5		25.8			
8-10萬元	152	26.7	25	4.4	168	29.5	179	31.5	6	1.1	39	6.9	569	100
%	21.0		15.7		20.5		15.1		15.4		11.2			
10-12萬元	94	31.8	22	7.4	65	22.0	91	30.7	4	1.4	20	6.8	296	100
%	13.0		13.8		7.9		7.7		10.3		5.7			
12-14萬元	37	28.9	11	8.6	22	17.2	50	39.1	2	1.6	6	4.7	128	100
%	5.1		6.9		2.7		4.2		5.1		1.7			
14萬元以上	114	35.1	17	5.2	64	19.7	91	28.0	5	1.5	34	10.5	325	100
%	15.8		10.7		7.8		7.7		12.8		9.7			
合計	723		159		821		1189		39		349		3280	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.16通車前一般旅次搭乘捷運之意願與主要運具交叉分析

搭乘意願	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
主要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
小汽車	61	8.4	206	28.5	169	23.4	145	20.1	142	19.6	723	100
%	28.8		22.9		19.4		21.5		22.5			
計程車	16	10.1	31	19.5	46	28.9	33	20.8	33	20.8	159	100
%	7.5		3.4		5.3		4.9		5.3			
機車	36	4.4	227	27.6	214	26.1	177	21.6	167	20.3	821	100
%	17.0		25.2		24.6		26.3		28.6			
公車	76	6.4	346	29.1	336	28.3	236	19.8	195	16.4	1189	100
%	35.8		38.4		38.6		35.0		31.4			
交通車	4	10.3	16	41.0	8	20.5	9	23.1	2	5.1	39	100
%	1.9		1.8		0.9		1.3		0.3			
其他	19	5.4	75	21.5	98	28.1	74	21.2	83	23.8	349	100
%	9.0		8.3		11.3		11.0		13.3			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.17通車前一般旅次搭乘捷運之意願與旅次目的交叉分析

搭乘意願	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
旅次目的地	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	132	7.1	532	28.7	490	26.5	368	19.9	330	17.8	1852	100
%	62.3		59.0		56.3		54.6		53.1			
上學	22	3.0	181	24.3	190	25.5	172	23.1	180	24.2	745	100
%	10.4		20.1		21.8		25.5		28.9			
洽公商務	14	10.7	30	22.9	45	34.4	20	15.3	22	16.8	131	100
%	6.6		3.3		5.2		3.0		3.5			
購物	25	8.0	99	31.5	78	24.8	67	21.3	45	14.3	314	100
%	11.8		11.0		9.0		9.9		7.2			
娛樂社交	13	9.0	38	26.2	37	25.5	28	19.3	29	20.0	145	100
%	6.1		4.2		4.2		4.2		4.7			
其他	6	6.5	21	22.6	31	33.3	19	20.4	16	17.2	93	100
%	2.8		2.3		3.6		2.8		2.6			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.18通車前一般旅次搭乘捷運之意願與接駁運具交叉分析

搭乘意願 接駁運具	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
小汽車	3	3.3	11	12.2	26	28.9	33	36.7	17	18.9	90	100
%	1.4		1.2		3.0		4.9		2.7			
機車	15	3.5	105	24.4	96	22.3	97	22.6	117	27.2	430	100
%	7.1		11.7		11.0		14.4		18.8			
公車	18	3.0	130	21.8	143	24.0	153	25.7	151	25.4	595	100
%	8.5		14.4		16.4		22.7		24.3			
計程車	3	6.6	3	6.6	16	32.2	14	28.0	14	28.0	50	100
%	1.4		0.3		1.8		2.1		2.3			
腳踏車	9	12.2	19	25.7	19	25.7	14	18.9	13	17.6	74	100
%	4.2		2.1		2.2		2.1		2.1			
步行	163	8.5	621	32.4	551	28.8	333	17.4	248	12.9	1916	100
%	76.9		68.9		63.3		48.4		39.9			
其他	1	0.8	12	9.6	20	16.0	30	24.0	62	49.6	125	100
%	0.5		1.3		2.3		4.5		10.0			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.19通車前一般旅次搭乘捷運之意願與性別交叉分析

搭乘意願 性別	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	102	6.5	432	27.7	377	24.1	331	21.2	320	20.5	1562	100
%	48.1		47.9		43.3		49.1		51.4			
女	110	6.4	469	27.3	494	28.8	343	20.0	302	17.6	1718	100
%	51.9		52.1		56.7		50.9		48.6			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.20通車前一般旅次搭乘捷運之意願與年齡交叉分析

搭乘意願 年齡	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	24	3.9	143	23.5	162	26.6	142	23.3	138	22.7	609	100
%	11.3		15.9		18.6		21.1		22.2			
21-30歲	58	6.0	272	28.2	242	25.1	195	20.2	199	20.6	966	100
%	27.4		30.2		27.8		28.9		32.0			
31-40歲	58	6.8	246	28.8	249	29.2	168	19.7	133	15.6	854	100
%	27.4		27.3		28.6		24.9		21.4			
41-50歲	50	8.9	150	26.8	142	25.4	108	19.3	110	19.6	560	100
%	23.6		16.6		16.3		16.0		17.7			
51-60歲	13	7.8	55	32.9	48	28.7	31	18.6	20	12.0	167	100
%	6.1		6.1		5.5		4.6		3.2			
60歲以上	9	7.3	35	28.5	28	22.0	30	24.4	22	17.9	124	100
%	4.2		3.9		3.2		4.5		3.5			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.21通車前一般旅次搭乘捷運之意願與小汽車持有數交叉分析

搭乘意願 汽車數	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		一定不會搭	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	52	5.0	269	26.1	311	30.2	210	20.4	188	18.3	1030	100
%	24.5		29.9		35.7		31.2		30.2			
1輛	112	6.7	468	27.9	404	24.1	355	21.1	340	20.3	1679	100
%	52.8		51.9		46.4		52.7		54.7			
2輛	35	8.2	131	30.7	121	28.3	79	18.5	61	14.3	427	100
%	16.5		14.5		13.9		11.7		9.8			
2輛以上	13	9.0	33	22.9	35	24.3	30	20.8	33	22.9	144	100
%	6.1		3.7		4.0		4.5		5.3			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.22通車前一般旅次搭乘捷運之意願與機車持有數交叉分析

搭乘意願 機車數	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	69	6.8	294	28.9	274	27.0	215	21.2	164	16.1	1016	100
%	32.5		32.6		31.5		31.9		26.4			
1輛	87	7.4	305	25.9	306	26.0	239	20.3	241	20.5	1178	100
%	41.0		33.9		35.1		35.5		38.7			
2輛	38	5.3	198	27.8	207	29.1	139	19.5	129	18.1	711	100
%	17.9		22.0		23.8		20.6		20.7			
2輛以上	18	4.8	104	27.7	84	22.4	81	21.6	88	23.5	375	100
%	8.5		11.5		9.6		12.0		14.1			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.23通車前一般旅次搭乘捷運之意願與家戶所得交叉分析

搭乘意願 家戶所得	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		一定不會搭	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	4	5.7	22	31.4	18	25.7	12	17.1	14	20.0	70	100
%	1.9		2.4		2.1		1.8		2.3			
2-4萬元	19	5.7	90	26.8	96	28.6	60	17.9	71	21.1	336	100
%	9.0		10.0		11.0		8.9		11.4			
4-6萬元	49	5.9	232	28.0	228	27.5	180	21.7	140	16.9	829	100
%	23.1		25.7		26.2		26.7		22.5			
6-8萬元	38	5.2	208	28.6	196	27.0	153	21.0	132	18.2	727	100
%	17.9		23.1		22.5		22.7		21.2			
8-10萬元	36	6.3	158	27.8	145	25.5	121	21.3	109	19.2	569	100
%	17.0		17.5		16.6		18.0		17.5			
10-12萬元	27	9.1	82	27.7	70	23.6	63	21.3	54	18.2	296	100
%	12.7		9.1		8.0		9.3		8.7			
12-14萬元	9	7.0	33	25.8	36	28.1	22	17.2	28	21.9	128	100
%	4.2		3.7		4.1		3.3		4.5			
14萬元以上	30	9.2	76	23.4	82	25.2	63	19.4	74	22.8	325	100
%	14.2		8.4		9.4		9.3		11.9			
合計	212		901		871		674		622		3280	100
%	100		100		100		100		100		100	

表 3.24 通車前一般旅次進出捷運車站分佈統計

進站 出站	中山國中	南京東路	忠孝復興	大安	科技大樓	六張犁	麟光	辛亥	萬芳醫院	萬芳社區	木柵	動物園	合計
中山國中	0	34	30	29	26	0	0	2	5	2	15	48	191
南京東路	4	0	14	16	17	1	0	2	1	4	7	52	118
忠孝復興	3	15	2	12	13	0	1	0	5	5	16	38	110
大安	7	19	14	0	8	4	0	2	1	3	10	125	193
科技大樓	10	29	21	13	0	11	1	3	1	2	11	49	151
六張犁	10	40	43	17	15	0	3	2	2	1	11	24	169
麟光	2	10	5	4	8	1	0	0	0	2	6	9	47
辛亥	3	21	10	6	15	3	0	0	4	1	1	8	72
萬芳醫院	5	11	31	12	10	6	0	4	1	3	11	18	112
萬芳社區	4	15	18	13	10	5	1	2	10	0	6	3	87
木柵	7	12	17	11	18	7	0	1	6	7	0	4	90
動物園	7	3	3	1	1	2	1	0	2	0	1	1	23
合計	58	209	213	134	141	40	7	18	38	30	95	380	1363

二、動物園旅次部份

(一)主要運具與旅次、社經特性交叉分析

1.主、次要運具交叉分析

當原先所使用的交通工具無法使用時，小汽車受訪者中有 38%會改乘「公車」，其次是「計程車」(26%)；計程車之受訪者中有 53%會改搭公車，機車受訪者中有 51%會改搭公車；公車的受訪者約有 30%改搭計程車為最多。詳見表 3.25。

2.主要運具與性別交叉分析

男性以「小汽車」為交通工具最多約佔 6 成，其次為「機車」(20%)。女性亦以「小汽車」為交通工具最多(41%)，其次為「公車」(32%)。無論男女性皆以選擇小汽車為運具最多，可能因動物園旅次距離較長的緣故。詳見表 3.26。

3.主要運具與年齡交叉分析

「20 歲以下」以「公車」為交通工具的佔多數(46%)，其次是「機車」佔 30%；「21 歲以上」皆以「小汽車」為運具之比例最高，其次才是「公車」和「機車」，搭乘「計程車」之比例亦隨年齡增加而增加。詳見表 3.27。

4.主要運具與小汽車持有數交叉分析

家戶為「無車階級」主要以「公車」和「機車」交通工具為最多，各佔 40%、29%；家戶擁有小汽車「1 輛以上」者，皆以「小汽車」為運具者最多(6 成以上)，其次皆是「公車」和「機車」各約佔 1 成多。詳見表 3.28。

5.主要運具與機車持有數交叉分析

機車數「0-2 輛以上」皆以「小汽車」為交通工具最多(4-6 成)；其次是「公車」和「機車」。而機車持有數愈高，使用機車的比例愈高。詳見表 3.29。

6.主要運具與家戶所得交叉分析

各家戶所得階層皆以「小汽車」為主要運具比例最高，而所

得愈高使用小汽車的比例就愈高；而家戶所得在「8萬以下」使用「公車」的比例較高，搭公車的比例隨家戶所得的增加而遞減，「小汽車」則反之。詳見表 3.30。

(二)搭乘捷運意願與旅次、社經特性交叉分析

1.搭乘捷運意願與主要運具

各類運具各有 5 成以上，表示「一定會搭」和「很可能會搭」，其中以「公車」為主要運具者比例最高(58%)，而以「機車」為主要運具者所佔比例最低(46%)。而表示「可能不會搭」和「一定不會搭」以公車的比例最低(11%)，顯示公車乘客未來轉移至捷運系統的比例會最高。詳見表 3.31。

2.搭乘捷運意願與性別

男、女性的受訪者各約有 5 成左右的受訪者，表示「一定會搭」或「可能會搭」。表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔 2 成。男女性搭乘意願皆相當一致。詳見表 3.32。

3.搭乘捷運意願與年齡

各年齡層選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者在 5 成左右，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔 2 成左右。詳見表 3.33。

4.搭乘捷運意願與持有小汽車數

車輛持有數「0-2 輛」者選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例皆在 5 成以上，而車輛持有數為「2 輛以上」者則只有 4 成。表示「可能不會搭」和「一定不會搭」的受訪者中，以車輛持有數為「0 輛」者比例最低(14%)。故家中無小汽車者捷運通車後轉移至捷運系統較容易。詳見表 3.34。

5.搭乘捷運意願與持有機車數

「持有機車數」不論為多少時，其選擇捷運的偏好都差不多，即選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者皆在 5 成左右，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔 2 成。詳見表 3.35。

6. 搭乘捷運意願與家戶所得

各階層「家戶所得」之搭乘意願比例亦相差不多，即選擇「一定會搭」或「可能會搭」的比例者介於5成之間，表示「可能不會搭」和「一定不會搭」亦各約佔1-2成之間。詳見表3.36。

(三) 進捷運車站次數統計

可搭乘捷運至動物園之乘客由至中山國中、南京東路及忠孝復興站搭乘捷運為最多。詳見表3.37。

表3.25 通車前動物園旅次主要運具與次要運具交叉分析

主要運具	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		其他	
次要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
小汽車	27	30.0	8	8.9	14	15.6	25	27.8	13	14.4	3	3.3	90	100
%	4.9		10.4		7.6		11.6		36.1		20.0			
計程車	144	54.5	13	4.9	36	13.6	63	23.9	5	1.9	3	1.1	264	100
%	26.2		16.9		19.6		29.3		13.9		20.0			
機車	113	62.8	12	6.7	5	2.8	44	24.4	5	2.8	1	0.6	180	100
%	20.6		15.6		2.7		20.5		13.9		6.7			
公車	207	50.0	41	9.9	108	26.1	42	10.1	10	2.4	6	1.4	414	100
%	37.7		53.2		58.7		19.5		27.8		40.0			
交通車	16	61.5	1	3.8	7	26.9	2	7.7	0	0	0	0	26	100
%	2.9		1.3		3.8		0.9		0		0			
其他	42	41.2	2	2.0	14	13.7	39	38.2	3	2.9	2	2.0	102	100
%	7.7		2.6		7.6		18.1		8.3		13.3			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.26 通車前動物園旅次主要運具與性別交叉分析

主要運具	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
性別	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	380	56.9	38	5.7	133	19.9	86	12.9	24	3.6	7	1.0	668	100
%	69.2		49.4		72.3		40.0		66.7		46.7			
女	169	41.4	39	9.6	51	12.5	129	31.6	12	2.9	8	2.0	408	100
%	30.8		50.6		27.7		60.0		33.3		53.3			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表 3.27 通車前動物園旅次主要運具與年齡交叉分析

主要運具 年齡	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	17	11.4	13	8.7	45	30.2	69	46.3	3	2.0	2	1.3	149	100
%	3.1		16.9		24.5		32.1		8.3		13.3			
21-30歲	183	44.6	17	4.1	109	26.6	84	20.5	13	3.2	4	1.0	410	100
%	33.3		22.1		59.2		39.1		36.1		26.7			
31-40歲	305	70.4	36	8.3	21	4.9	49	11.3	15	3.5	7	1.6	433	100
%	55.6		46.8		11.4		22.8		41.7		46.7			
41-50歲	38	55.1	8	11.6	8	11.6	9	13.0	4	5.8	2	2.9	69	100
%	6.9		10.4		4.3		4.2		11.1		13.3			
51-60歲	3	50.0	1	16.7	0	0	1	16.7	1	16.7	0	0	6	100
%	0.5		1.3		0		0.5		2.8		0			
60歲以上	3	33.3	2	22.2	1	11.1	3	33.3	0	0	0	0	9	100
%	0.5		2.6		0.5		1.4		0		0			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表 3.28 通車前動物園旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析

主要運具 汽車數	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	30	11.9	40	15.8	73	28.9	100	39.5	4	1.6	6	2.4	253	100
%	5.5		51.9		39.7		46.5		11.1		40.0			
1輛	398	62.0	29	4.5	89	13.9	93	14.5	24	3.7	9	1.4	642	100
%	72.5		37.7		48.4		43.3		66.7		60.0			
2輛	86	65.6	7	5.3	16	12.2	16	12.2	6	4.6	0	0	131	100
%	15.7		9.1		8.7		7.4		16.7		0			
2輛以上	35	70.0	1	2.0	6	12.0	6	12.0	2	4.0	0	0	50	100
%	6.4		1.3		3.3		2.8		5.6		0			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表 3.29 通車前動物園旅次主要運具與機車持有數交叉分析

主要運具 機車數	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	132	62.0	17	8.0	7	3.3	50	23.5	4	1.9	3	1.4	213	100
%	24.0		22.1		3.8		23.3		11.1		20.0			
1輛	234	57.2	36	8.8	53	13.0	71	17.4	10	2.4	5	1.2	409	100
%	42.6		46.8		28.8		33.0		27.8		33.3			
2輛	109	42.2	15	5.8	61	23.6	58	22.5	11	4.3	4	1.6	258	100
%	19.9		19.5		33.2		27.0		30.6		26.7			
2輛以上	74	37.8	9	4.6	63	32.1	36	18.4	11	5.6	3	1.5	196	100
%	13.5		11.7		34.2		16.7		30.6		20.0			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.30通車前動物園旅次主要運具與家戶所得交叉分析

主要運具	小汽車		計程車		機車		公車		交通車		其他		合計	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	6	37.5	1	6.3	3	18.8	6	37.5	0	0	0	0	16	100
%	1.1		1.3		1.6		2.8		0		0			
2-4萬元	57	39.6	15	10.4	31	21.5	33	22.9	7	4.9	1	0.7	144	100
%	10.4		19.5		16.8		15.3		19.4		6.7			
4-6萬元	127	45.2	17	6.0	48	17.1	68	24.2	17	6.0	4	1.4	281	100
%	23.1		22.1		26.1		31.6		47.2		26.7			
6-8萬元	127	56.7	12	5.4	35	15.6	47	21.0	1	0.4	2	0.9	224	100
%	23.1		15.6		19.0		21.9		2.8		13.3			
8-10萬元	100	54.6	15	8.2	28	15.3	31	16.9	6	3.3	3	1.6	183	100
%	18.2		19.5		15.2		14.4		16.7		20.0			
10-12萬元	46	50.5	7	7.7	19	20.9	14	15.4	2	2.2	3	3.3	91	100
%	8.4		9.1		10.3		6.5		5.6		20.0			
12-14萬元	26	65.0	1	2.5	7	17.5	6	15.0	0	0	0	0	40	100
%	4.7		1.3		3.8		2.8		0		0			
14萬元以上	60	61.9	9	9.3	13	13.4	10	10.3	3	3.1	2	2.1	97	100
%	11.7		7.1		4.7		4.7		8.3		13.3			
合計	549		77		184		215		36		15		1076	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.31通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與主要運具交叉分析

搭乘意願	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
主要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	人數	人數	人數
小汽車	57	10.4	226	41.2	151	27.5	72	13.1	43	7.8	549	100
%	48.7		50.8		48.6		61.5		50.0			
計程車	10	13.0	38	49.4	18	23.4	6	7.8	5	6.5	77	100
%	8.5		8.5		5.8		5.1		5.8			
機車	13	7.1	72	39.1	60	32.6	18	9.8	21	11.4	184	100
%	11.1		16.2		19.3		15.4		24.4			
公車	33	15.3	93	43.3	64	29.8	17	7.9	8	3.7	215	100
%	28.2		20.9		20.6		14.5		9.3			
交通車	3	8.3	11	30.6	13	36.1	1	2.8	8	22.2	36	100
%	2.6		2.5		4.2		0.9		9.3			
其他	1	6.7	5	33.3	5	33.3	3	20.0	1	6.7	15	100
%	0.9		1.1		1.6		2.6		1.2			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.32通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與性別交叉分析

搭乘意願 性別	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	84	12.6	265	39.7	190	28.4	67	10.0	62	9.3	668	100
%	71.8		59.6		61.1		57.3		72.1			
女	33	8.1	180	44.1	121	29.7	50	12.3	24	5.9	408	100
%	28.2		40.4		38.9		42.7		27.9			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.33通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與年齡交叉分析

搭乘意願 年齡	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	6	4.0	68	45.6	46	30.9	15	10.1	14	9.4	149	100
%	5.1		15.3		14.8		12.8		16.3			
21-30歲	35	8.5	174	42.4	124	30.2	49	12.0	28	6.8	410	100
%	29.9		39.1		39.9		41.9		32.6			
31-40歲	59	13.6	172	39.7	117	27.0	44	10.2	41	9.5	433	100
%	50.4		38.7		37.6		37.6		47.7			
41-50歲	13	18.8	27	39.1	19	27.5	8	11.6	2	2.9	69	100
%	11.1		6.1		6.1		6.8		2.3			
51-60歲	2	33.3	2	33.3	1	16.7	1	16.7	0	0	6	100
%	1.7		0.4		0.3		0.9		0			
60歲以上	2	22.2	2	22.2	4	44.4	0	0	1	11.1	9	100
%	1.7		0.4		1.3		0		1.2			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.34通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與小汽車持有數交叉分析

搭乘意願 汽車數	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	36	14.2	95	37.5	85	33.6	25	9.5	12	4.7	253	100
%	30.8		21.3		27.3		21.4		14.0			
1輛	66	10.3	271	42.2	174	27.1	71	11.1	60	9.3	642	100
%	56.4		60.9		55.9		60.7		69.8			
2輛	15	11.5	58	44.3	37	28.2	12	9.2	9	6.9	131	100
%	12.8		13.0		11.9		10.3		10.5			
2輛以上	0	0	21	42.0	15	30.0	9	18.0	5	10.0	50	100
%	0		4.7		4.8		7.7		5.8			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.35通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與機車持有數交叉分析

搭乘意願 機車數	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	28	13.1	85	39.9	60	28.2	23	10.8	17	8.0	213	100
%	23.9		19.1		19.3		19.7		19.8			
1輛	51	12.5	170	41.6	116	28.4	41	10.0	31	7.6	409	100
%	43.6		38.2		37.3		35.0		36.0			
2輛	24	9.3	109	42.2	73	28.3	33	12.8	19	7.4	258	100
%	20.5		24.5		23.5		28.2		22.1			
2輛以上	14	7.1	81	41.3	62	31.6	20	10.2	19	9.7	196	100
%	12.0		18.2		19.9		17.1		22.1			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表3.36通車前動物園旅次搭乘捷運之意願與家戶所得交叉分析

搭乘意願 家戶所得	一定會搭		很可能會搭		不一定		可能不會搭		一定不會搭		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	2	12.5	5	31.3	5	31.3	1	6.3	3	18.8	16	100
%	1.7		1.1		1.6		0.9		3.5			
2-4萬元	17	11.8	56	38.9	47	32.6	15	10.4	9	6.3	144	100
%	14.5		12.6		15.1		12.8		10.5			
4-6萬元	28	10.0	120	42.7	87	31.0	26	9.3	20	7.1	281	100
%	23.9		27.0		28.0		22.2		23.3			
6-8萬元	23	10.3	100	44.6	61	27.2	25	11.2	15	6.7	224	100
%	19.7		22.5		19.6		21.4		17.4			
8-10萬元	24	13.1	74	40.4	43	23.5	22	12.0	20	10.9	183	100
%	20.5		16.6		13.8		18.8		23.3			
10-12萬元	11	12.1	34	37.4	28	30.8	12	13.2	6	6.6	91	100
%	9.4		7.6		9.0		10.3		7.0			
12-14萬元	4	10.0	21	52.5	9	22.5	3	7.5	3	7.5	40	100
%	3.4		4.7		2.9		2.6		3.5			
14萬元以上	8	8.2	35	36.1	31	32.0	13	13.4	10	10.3	97	100
%	6.8		7.9		10.0		11.1		11.6			
合計	117		445		311		117		86		1076	100
%	100		100		100		100		100		100	

表 3.37 通車前動物園旅次各捷運車站進站人數分佈統計

進站 出站	中山國中	南京東路	忠孝復興	大安	科技大樓	六張犁	麟光	辛亥	萬芳醫院	萬芳社區	木柵	動物園
動物園	55	51	48	41	35	24	12	18	14	15	9	0

3.3.2 通車後交叉分析

一、一般旅次部份

(一) 主要運具與旅次特性交叉分析

1. 主要運具與旅次目的交叉分析

「上班旅次」的受訪者中有 36% 係使用「機車」為通勤運具，其次為「小汽車」佔 29%，再者為「公車」為 25%；「上學旅次」中有 46% 是使用「公車」，其次為「機車」40%；「洽公商務」旅次有 39% 是使用「機車」為最多；「購物」旅次有 39% 是使用「公車」；「娛樂社交」旅次以 38% 使用「公車」為最高。詳見表 3.38。

2. 主、次要運具交叉分析

當原先所使用的交通工具無法使用時，搭乘「捷運」的受訪者有 64% 會改搭「公車」，「小汽車」受訪者中各約 33% 會改乘「計程車」和「公車」，「機車」受訪者中有 57% 會改搭「公車」，「公車」的受訪者約有 58% 改騎「機車」，由上可知，「機車」的使用者較無其他運具可選擇，其改用大眾運具之可能性最高。詳見表 3.39。

3. 主要運具與選擇因素(可複選)交叉分析

搭乘捷運之乘客其選擇捷運的因素以「方便」「省時」的比例最高，各佔 66% 和 57%；「小汽車」和「機車」之受訪者皆有 9 成是考慮其「方便性」；「公車」的受訪者是以運具之「便宜」特性被吸引的比例最高(74%)；「計程車」以「方便性」為最多(76%)。詳見表 3.40。

(二) 主要運具與社經特性交叉分析

1. 主要運具與性別交叉分析

男性以「機車」為交通工具最多(45%)，其次為「小汽車」(30%)，再者為「公車」(18%)。女性以「公車」為交通工具最多(44%)，其次為「機車」(27%)，再者為「小汽車」(13%)。詳見表 3.41。

2. 主要運具與年齡交叉分析

「20歲以下」以「公車」為交通工具的佔多數(52%)，其次是「機車」佔35%；「21-30歲」以「機車」為主要運具佔多數(51%)，其次是「公車」(26%)；「31-40歲」則使用「小汽車」最多(34%)，其次是「機車」(31%)；「41-50歲」亦是使用「小汽車」最多(41%)，其次是「公車」(25%)；「50歲以上」則多以公車為主要運具。由此可知，隨年齡和經濟條件的增長，使用運具亦從「公車」轉至「機車」再轉至「小汽車」。詳見表 3.42。

3. 主要運具與小汽車持有數交叉分析

家戶為「無車階級」主要以「機車」和「公車」交通工具為最多，各約佔4成；家戶擁有小汽車「1輛」者，以「機車」為運具最多(35%)，其次是「公車」(31%)；小汽車「2輛以上」者，以「小汽車」為運具最多(41%)，其次是「機車」(26%)。顯然家戶小汽車數亦影響受訪者之使用運具。詳見表 3.43。

4. 主要運具與機車持有數交叉分析

家戶為「無機車」主要以「公車」交通工具為最多，約佔47%；家戶擁有機車1輛以上者，皆以「機車」為運具最多，其次亦皆為「公車」。因此機車持有數愈高，使用機車的比例愈高。詳見表 3.44。

5. 主要運具與家戶所得交叉分析

家戶所得在「12萬以下」者，以「機車」和「公車」為主要運具最多；「12萬以上」者，主要運具以「小汽車」和「機車」為最多。「捷運」「小汽車」「計程車」乘客之家戶所得階層皆以「8-10萬」為最多；「機車」「公車」乘客之家戶所得階層以「6-8萬」為最多，約略可看出「機車」「公車」之乘客，其家戶所得水準通常較低。詳見表 3.45。

(三) 不搭捷運之原因與旅次特性、社經特性交叉分析

1. 不搭捷運之原因與主要運具交叉分析

各類「主要運具」皆以「不順路」、「轉車不方便」及「步行太遠」為不搭乘捷運理由的前三名，由此可知，捷運系統接駁系統的不完善，是造成乘客不願搭乘的主因。詳見表 3.46。

2. 不搭捷運之原因與旅次目的交叉分析

各類「旅次目的」皆以「不順路」、「轉車不方便」及「步行太遠」為不搭乘捷運理由的前三名。其中「上學」旅次有 2 成的受訪者表示捷運票價過高，可見現行票價確實造成學生的額外負擔，相關單位可考慮對學生給予票價折扣。詳見表 3.47。

3. 不搭捷運之原因與性別、年齡、家戶所得交叉分析

各類受訪者對各項不願搭乘原因的比例皆差異不大，亦皆以「不順路」、「轉車不方便」及「步行太遠」為前三名。詳見表 3.46、表 3.47 及表 3.48。

(四) 進出捷運車站分佈統計

以捷運為運具之乘客以科技大樓、六張犁及中山國中站進站的為最多，出站則以中山國中站、南京東路及大安站為最多。詳見表 3.49。

表3.38通車後一般旅次主要運具與旅次目的交叉分析

主要運具 旅次目的地	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	115	6.9	482	28.8	597	35.6	412	24.6	35	2.1	32	1.9	2	0.1	1675	100
%	53.5		74.8		55.1		43.4		35.4		69.6		50.0			
上學	47	6.1	36	4.7	308	40.1	357	46.4	7	0.9	12	1.6	2	0.3	769	100
%	21.9		5.6		28.4		37.5		7.1		26.1		50.0			
洽公商務	7	4.3	53	32.3	64	39.0	21	12.8	19	11.6	0	0	0	0	164	100
%	3.3		8.2		5.9		2.2		19.2		0		0			
購物	21	12.1	25	14.5	42	24.3	67	38.7	18	10.4	0	0	0	0	173	100
%	9.8		3.9		3.9		7.9		18.2		0		0			
娛樂社交	7	6.9	19	18.8	25	24.8	38	37.6	12	11.9	0	0	0	0	101	100
%	3.3		3.0		2.3		4.0		12.1		0		0			
休閒遊憩	9	11.8	19	25.0	18	23.7	24	31.6	4	5.3	2	2.6	0	0	76	100
%	4.2		3.0		1.7		2.5		4.0		4.3		0			
其他	9	10.5	10	11.6	30	34.9	33	38.4	4	4.7	0	0	0	0	86	100
%	4.2		1.6		2.8		3.5		4.0		0		0			
合計	215		644		1084		952		99		44		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.39通車後一般旅次主要運具與次要運具交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
次要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
捷運	0	0	43	17.9	67	27.9	120	50.0	9	3.8	1	0.4	0	0	240	100
%	0		6.7		6.2		12.6		9.1		2.2		0			
小汽車	23	8.1	6	2.1	126	44.5	101	35.7	26	9.2	1	0.4	0	0	283	100
%	10.7		0.9		11.6		10.6		26.3		2.2		0			
機車	21	5.0	127	30.3	11	2.6	242	57.8	14	3.3	3	0.7	1	0.2	419	100
%	9.8		19.7		1.0		25.4		14.1		6.5		25.0			
公車	138	13.2	212	20.3	613	58.8	14	1.3	39	3.7	25	2.4	2	0.2	1043	100
%	64.2		32.9		56.5		1.5		39.4		54.3		50.0			
計程車	29	3.6	217	27.2	169	21.2	368	46.2	2	0.3	11	1.4	1	0.1	797	100
%	13.5		33.7		15.6		38.7		2.0		23.9		25.0			
交通車	0	0	7	33.3	3	14.3	10	47.6	1	4.8	0	0	0	0	21	100
%	0		1.1		0.3		1.1		1.0		0		0			
其他	4	1.7	32	13.3	95	39.4	97	40.2	8	3.3	5	2.1	0	0	241	100
%	1.9		5.0		8.8		10.2		8.1		10.9		0			
合計	215		644		1084		952		99		44		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.40通車後一般旅次主要運具與考慮因素交叉分析

主要運具	捷運	小汽車	機車	公車	計程車	交通車	其他
考慮因素	人數	人數	人數	人數	人數	人數	人數
選「省時」	123	129	431	117	31	3	2
佔該項總數之%	57.2	20.0	39.8	12.3	31.3	6.5	50.0
選「便宜」	14	20	139	340	2	6	1
佔該項總數之%	6.5	3.1	12.8	35.7	2.0	13.0	25.0
選「方便」	141	567	989	702	75	36	3
佔該項總數之%	65.6	88.0	91.2	73.7	75.8	78.3	75.0
選「舒適」	33	126	29	27	22	5	0
佔該項總數之%	15.3	19.6	2.7	2.8	22.2	10.9	0
選「安全」	13	58	16	80	2	2	0
佔該項總數之%	6.0	9.0	1.5	8.4	2.0	4.3	0
選「其他」	6	32	27	88	6	5	1
佔該項總數之%	2.8	5.0	2.5	9.2	6.1	10.9	25.0

表3.41通車後一般旅次主要運具與性別交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
性別	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	67	4.6	439	29.9	659	44.8	257	17.5	30	2.0	16	1.1	2	0.1	1470	100
%	31.2		68.2		60.8		27.0		30.3		34.8		50.0			
女	148	9.4	205	13.0	425	27.0	695	44.2	69	4.4	30	1.9	2	0.1	1574	100
%	68.8		31.8		39.2		73.0		69.7		65.2		50.0			
合計	215		644		1084		952		99		46		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.42通車後一般旅次主要運具與年齡交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
年齡	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	44	8.1	17	3.1	188	34.8	282	52.1	0	0	10	1.8	0	0	541	100
%	20.5		2.6		17.3		29.6		0		21.7		0			
21-30歲	65	6.4	132	13.1	519	51.4	263	26.0	23	2.3	5	0.5	3	0.3	1010	100
%	30.2		20.5		47.9		27.6		23.2		10.9		75.0			
31-40歲	52	7.5	231	33.5	214	31.1	149	21.6	34	4.9	8	1.2	1	0.1	689	100
%	24.2		35.9		19.7		15.7		34.3		17.4		25.0			
41-50歲	35	7.3	196	40.7	104	21.6	118	24.5	16	3.3	12	2.5	0	0	481	100
%	16.3		30.4		9.6		12.4		16.2		26.1		0			
51-60歲	14	6.6	53	24.9	42	19.7	83	39.0	10	4.7	11	5.2	0	0	213	100
%	6.5		8.2		3.9		8.7		10.1		23.9		0			
60歲以上	5	4.5	15	13.6	17	15.5	57	51.8	16	14.5	0	0	0	0	110	100
%	2.3		2.3		1.6		6.0		16.2		0		0			
合計	215		644		1084		952		99		46		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.43通車後一般旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
汽車數	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	58	8.9	200	30.7	21	3.2	308	47.2	40	6.1	24	3.7	1	0.2	652	100
%	27.0		31.1		1.9		32.4		40.4		52.2		25.0			
1輛	102	8.9	264	23.1	385	33.7	354	31.0	22	1.9	13	1.1	1	0.1	1141	100
%	47.4		41.0		35.5		37.2		22.2		28.3		25.0			
2輛	34	4.5	121	15.9	375	49.1	201	26.3	26	3.4	6	0.8	0	0	763	100
%	15.8		18.8		34.6		21.1		26.3		13.0		0			
2輛以上	21	4.3	59	12.1	303	62.1	89	18.2	11	2.3	3	0.6	2	0.4	488	100
%	9.8		9.2		28.0		9.3		11.1		6.5		50.0			
合計	215		644		1084		952		99		46		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.44通車後一般旅次主要運具與機車持有數交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
機車數	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	40	5.6	12	1.7	317	44.2	305	42.5	31	4.3	13	1.8	0	0	718	100
%	18.6		1.9		29.2		32.0		31.3		28.3		0			
1輛	130	7.7	371	22.1	596	34.9	518	30.8	47	2.8	25	1.5	4	0.2	1681	100
%	60.5		57.6		54.1		54.4		47.5		54.3		100			
2輛	39	7.5	213	40.8	137	26.2	106	20.3	20	3.8	7	1.3	0	0	522	100
%	18.1		33.1		12.6		11.1		20.2		15.2		0			
2輛以上	6	4.9	48	39.0	44	35.8	23	18.7	1	0.8	1	0.8	0	0	123	100
%	2.8		7.5		4.1		2.4		1.0		2.2		0			
合計	215		644		1084		952		99		46		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.45通車後一般旅次主要運具與家戶所得交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		其他	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	0	0	4	28.6	4	28.6	4	28.6	2	14.3	0	0	0	0	14	100
%	0		0.6		0.4		0.4		2.0		0		0			
2-4萬元	14	8.4	14	8.4	75	45.2	58	34.9	2	1.2	2	1.2	1	0.6	166	100
%	6.5		2.2		6.9		6.1		2.0		4.3		25.0			
4-6萬元	32	6.8	56	11.9	186	39.6	181	38.5	9	1.1	6	1.3	0	0	470	100
%	14.9		8.7		17.2		19.0		9.1		13.0		0			
6-8萬元	35	5.2	103	15.4	262	39.1	238	35.5	18	2.7	14	2.4	0	0	670	100
%	16.3		16.0		24.2		25.0		18.2		30.4		0			
8-10萬元	57	8.8	139	21.4	206	31.7	215	33.1	23	3.5	9	1.4	1	0.2	650	100
%	26.5		21.6		19.0		22.6		23.2		19.6		25.0			
10-12萬元	27	6.4	99	23.5	150	35.5	118	28.0	16	3.8	10	2.4	2	0.5	422	100
%	12.6		15.4		13.8		12.4		16.2		21.7		50.0			
12-14萬元	21	10.0	55	26.2	71	33.8	50	23.8	12	5.7	1	0.5	0	0	210	100
%	9.8		8.5		6.5		5.3		12.1		2.2		0			
14萬元以上	29	6.6	174	39.4	130	29.4	88	19.9	17	3.8	4	0.9	0	0	442	100
%	13.5		27.0		12.0		9.2		17.2		8.7		0		0	
合計	215		644		1084		952		99		46		4		3044	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.46通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與主要運具交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
主要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
捷運	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0		0		0		0		0		0		0		0	
小汽車	25	3.9	165	25.6	117	18.0	74	11.3	25	3.9	396	61.2	37	5.7	49	7.6
%	8.7		23.4		19.1		24.2		32.9		23.8		21.1		24.3	
機車	130	12.0	293	27.0	266	18.0	112	10.3	27	2.5	616	56.8	70	6.5	86	7.9
%	45.5		41.5		43.8		36.7		35.5		37.1		40.0		42.6	
公車	126	13.2	221	23.2	194	20.4	102	10.7	15	1.6	571	60.0	55	5.8	47	4.9
%	44.1		31.3		31.9		33.4		19.7		34.4		31.4		23.3	
計程車	0	0	20	20.2	26	26.3	15	15.2	7	7.1	47	47.5	12	12.1	11	11.1
%	0		2.8		4.3		4.9		9.2		2.8		6.9		5.4	
交通車	5	10.9	7	15.2	4	8.7	2	4.3	2	4.3	28	60.9	1	2.2	9	19.6
%	1.7		1.0		0.7		0.7		2.6		1.7		0.6		4.5	
其他	0	0	0	0	1	25.0	0	0	0	0	3	75.0	0	0	0	0
%	0		0		0.2		0		0		0.2		0		0	

表3.47通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與旅次目的交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
旅次目的地	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	104	6.2	363	21.7	293	17.5	146	8.7	36	2.1	931	55.6	86	5.1	128	7.6
%	36.4		51.4		48.2		47.9		47.4		56.1		49.1		63.4	
上學	147	19.1	217	28.2	192	25.0	93	12.1	14	1.8	430	55.9	46	6.0	30	3.9
%	51.4		30.7		31.6		30.5		18.4		25.9		26.3		14.9	
洽公商務	8	4.9	44	26.8	40	24.4	18	11.0	9	5.5	85	51.8	12	7.3	12	7.3
%	2.8		6.2		6.6		5.9		11.8		5.1		6.9		5.9	
購物	11	6.4	22	12.7	39	22.5	24	13.9	7	4.0	75	43.4	12	6.9	14	8.1
%	3.8		3.1		6.4		7.9		9.2		4.5		6.9		6.6	
娛樂社交	7	6.9	22	21.8	16	15.8	14	13.9	4	4.0	48	47.5	6	5.9	6	5.9
%	2.4		3.1		2.6		4.6		5.3		2.9		3.4		3.0	
休閒遊憩	2	2.6	19	25.0	12	15.8	6	7.9	3	3.9	43	56.6	5	6.6	8	10.5
%	0.7		2.7		2.0		2.0		3.9		2.6		2.9		4.0	
其他	7	8.1	19	22.1	16	18.6	4	4.7	3	3.5	49	57.0	8	9.3	4	4.7
%	2.4		2.7		2.6		1.3		3.9		3.0		4.6		2.0	

表3.48通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與性別交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
性別	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	135	9.2	355	24.1	303	20.6	150	10.2	49	3.3	848	57.7	87	5.9	111	7.6
%	47.2		50.3		49.8		49.2		64.5		51.1		49.7		55.0	
女	151	9.6	351	22.3	305	19.4	155	9.8	27	1.7	813	51.7	88	5.6	91	5.8
%	52.8		49.7		50.2		50.8		35.5		48.9		50.3		45.0	

表3.49通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與年齡交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
年齡	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	91	16.8	139	25.7	120	22.2	53	9.8	9	1.7	289	53.4	30	5.5	29	5.4
%	31.8		19.7		19.7		17.4		11.8		17.4		17.1		14.4	
21-30歲	120	11.9	256	25.3	232	23.0	106	10.5	23	2.3	543	53.5	67	6.6	62	6.1
%	42.0		36.3		38.2		34.8		30.3		32.7		38.3		30.7	
31-40歲	38	5.5	148	21.5	135	19.6	78	10.7	15	2.2	364	52.8	33	4.8	50	7.3
%	13.3		21.0		22.2		24.3		19.7		21.9		18.9		24.8	
41-50歲	18	3.7	101	21.0	72	15.0	36	7.5	10	2.1	285	59.3	21	4.4	33	6.9
%	6.3		14.3		11.8		11.8		13.2		17.2		12.0		16.3	
51-60歲	11	5.2	46	21.6	35	16.4	23	10.8	13	6.1	109	51.2	17	8.0	21	9.9
%	3.8		6.5		5.8		7.5		17.1		6.6		9.7		10.4	
60歲以上	8	7.3	16	14.5	14	12.7	13	11.8	6	5.5	71	64.5	7	6.4	7	6.4
%	2.8		2.3		2.3		4.3		7.9		4.3		4.0		3.5	

表3.50通車後一般旅次不搭乘捷運之原因與家戶所得交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	0	0	3	21.4	0	0	0	0	0	0	12	85.7	1	7.1	0	0
%	0		0.4		0		0		0		0.7		0.6		0	
2-4萬元	20	12.0	32	19.3	36	21.7	19	11.4	6	3.6	88	53.0	4	2.4	10	6.0
%	7.0		4.5		5.9		6.2		7.9		5.3		2.3		5.0	
4-6萬元	49	10.4	112	23.8	92	19.6	45	9.6	10	2.1	266	56.6	24	5.1	31	6.6
%	17.1		15.9		15.1		14.8		13.2		16.0		13.7		15.3	
6-8萬元	74	11.0	164	24.5	103	15.4	66	9.9	24	3.6	379	56.6	43	6.6	49	7.3
%	25.9		23.2		16.9		21.6		31.6		22.8		24.6		24.3	
8-10萬元	63	9.7	157	24.2	140	21.5	65	10.0	13	2.0	329	50.6	43	6.6	38	5.8
%	22.0		22.2		23.0		21.3		17.1		19.8		24.6		18.8	
10-12萬元	30	7.1	87	20.6	81	19.2	33	7.8	6	1.4	250	59.2	24	5.7	29	6.9
%	10.5		12.3		13.3		10.8		7.9		15.1		13.7		14.4	
12-14萬元	17	8.1	53	25.2	58	27.6	29	13.8	6	2.9	96	45.7	14	6.7	12	5.7
%	5.9		7.5		9.5		9.5		7.9		5.8		8.0		5.9	
14萬元以上	33	7.5	98	22.2	98	22.2	48	10.9	11	2.5	241	54.5	22	5.0	33	7.5
%	11.5		13.9		16.1		15.7		14.5		14.5		12.6		16.3	

表3.51通車後一般旅次搭乘捷運者進出捷運車站分佈統計

出站 進站	中山國中	南京東路	忠孝復興	大安	科技大樓	六張犁	麟光	辛亥	萬芳醫院	萬芳社區	木柵	動物園	合計
中山國中	0	1	2	9	5	1	0	1	7	0	0	5	31
南京東路	1	0	1	4	2	0	0	1	3	1	0	1	14
忠孝復興	4	0	0	2	2	0	1	0	1	2	0	3	15
大安	7	3	0	0	1	0	1	1	1	0	2	1	17
科技大樓	9	14	9	3	0	0	1	0	2	0	0	2	40
六張犁	3	3	2	8	5	0	1	0	5	2	0	3	32
麟光	1	1	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	8
辛亥	1	5	1	2	0	1	1	0	0	2	2	0	15
萬芳醫院	9	5	5	1	1	1	0	0	0	0	0	0	22
萬芳社區	0	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6
木柵	2	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	8
動物園	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4
合計	38	36	22	34	18	4	7	4	23	7	4	15	212

二、動物園旅次部份

(一)主要運具與旅次特性交叉分析

1.主、次要運具交叉分析

當原先所使用的交通工具無法使用時，搭乘「捷運」的受訪者有 39% 會改搭「公車」，「小汽車」受訪者中各約 35 % 會改乘「捷運」，其次是改乘「公車」(26%)；「機車」受訪者中有 41 % 會改搭「公車」，其次是「捷運」(24%)；「公車」的受訪者約有 47% 改搭「捷運」，由上可知，「捷運」對其他運具的使用者亦頗具吸引力。詳見表 3.52。

2.主要運具與選擇因素(可複選)交叉分析

搭乘捷運之乘客其選擇捷運的因素以「方便」「省時」的比例最高，各佔 71% 和 56%；「小汽車」和「機車」之受訪者皆有 9 成以上是考慮其「方便性」；「公車」的受訪者是以其「方便」特性被吸引的比例最高(74%)，其次是「便宜」(38%)；「計程車」亦以「方便性」為最多(88%)，其次是「舒適性」(32%)。詳見表 3.53。

(二)主要運具與社經特性交叉分析

1.主要運具與性別交叉分析

男性以「小汽車」為交通工具最多(47%)，其次為「捷運」(27%)，再者為「機車」(14%)。女性以「捷運」為交通工具最多(34%)，其次為「小汽車」(31%)，再者為「公車」(17%)。詳見表 3.54。

2.主要運具與年齡交叉分析

「20 歲以下」以「捷運」為交通工具的佔多數(48%)，其次是「機車」佔 22%；「21-30 歲」亦以「捷運」為主要運具佔多數(34%)，其次是「小汽車」(25%)；「30 歲以上」則皆以使用「小汽車」最多，其次才是「捷運」。由此可知，較年輕的受訪者較多以「捷運」為其主要運具，「捷運」已明顯取代公車原有的地位；較年長者則還是使用「小汽車」為主。詳見表 3.55。

3.主要運具與小汽車持有數交叉分析

家戶為「無車階級」主要以「捷運」(38%)和「機車」(27%)交通工具為最多；家戶擁有小汽車「1輛」者，以「小汽車」為運具最多(44%)，其次是「捷運」(31%)；小汽車「2輛以上」者，以「小汽車」為運具最多(51%)，其次是「捷運」(22%)。民眾對於出門休閒旅遊還是以私人運具為主，畢竟機動性較高。詳見表 3.56。

4.主要運具與機車持有數交叉分析

此項無論機車持有數為多少，皆以「小汽車」為主要交通工具者為最多，其次是選擇「捷運」。詳見表 3.57。

5.主要運具與家戶所得交叉分析

家戶所得在「4萬以下」主要運具以選擇「捷運」為最多，其次是「機車」；「4萬以上」者主要運具則以「小汽車」和「捷運」為最多。詳見表 3.58。

(三)不搭捷運之原因與旅次特性、社經特性交叉分析

1.不搭捷運之原因與主要運具交叉分析

各類運具皆以「轉車不方便」為不搭乘捷運理由的比例最高；以「機車」及「公車」為主要運具者，其次要選項為「步行至車站太遠」；以「小汽車」、「計程車」為主要運具者之次要選項為「不知至何處搭乘」。詳見表 3.59。

2.不搭捷運之原因與性別、年齡、家戶所得交叉分析

各類受訪者對各項不願搭乘原因的比例皆差異不大，幾乎皆以「轉車不方便」、「步行太遠」及「不知在何處」為前三名。詳見表 3.60、表 3.61 及表 3.62。

(四)進出捷運車站次數統計

以捷運為運具之乘客進站以中山國中、南京東路及忠孝復興站為最多。

表3.52通車後動物園旅次主要運具與次要運具交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
次要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
捷運	3	1.2	142	57.7	31	12.6	54	22	6	2.4	6	2.4	4	1.6	246	100
%	1.0		35.0		24.2		47.0		17.6		25.0		33.3			
小汽車	95	52.5	1	0.6	28	15.5	21	11.6	19	10.5	12	6.6	5	2.8	181	100
%	30.8		0.2		21.9		18.3		55.9		50.0		41.7			
機車	68	48.6	52	37.1	0	0	19	13.6	1	0.7	0	0	0	0	140	100
%	22.1		12.8		0		16.5		2.9		0		0			
公車	120	41.7	105	36.5	52	18.1	2	0.7	6	2.1	2	0.7	1	0.3	288	100
%	39.0		25.9		40.6		1.7		17.6		8.3		8.3			
計程車	19	20.0	57	60.0	10	10.5	9	9.5	0	0	0	0	0	0	95	100
%	6.2		14.0		7.8		7.8		0		0		0			
交通車	2	28.6	4	57.1	0	0	0	0	0	0	1	14.3	0	0	7	100
%	0.6		1.0		0		0		0		4.2		0			
其他	1	1.4	45	64.3	7	10.0	10	14.3	2	2.9	3	4.3	2	2.9	70	100
%	0.3		11.1		5.5		8.7		5.9		12.5		16.7			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.53通車後動物園旅次主要運具與考慮因素交叉分析

主要運具	捷運	小汽車	機車	公車	計程車	交通車	其他
考慮因素	人數	人數	人數	人數	人數	人數	人數
選「省時」	171	62	43	9	9	5	1
佔該項總數之%	55.5	15.3	33.6	7.8	26.5	20.8	8.3
選「便宜」	18	10	18	44	3	0	2
佔該項總數之%	5.8	2.5	14.1	38.3	8.8	0	16.7
選「方便」	217	381	122	97	30	18	9
佔該項總數之%	70.5	93.8	95.3	84.3	88.2	75.0	75.0
選「舒適」	45	78	4	7	11	6	0
佔該項總數之%	14.6	19.2	3.1	6.1	32.4	25.0	0
選「安全」	18	27	1	4	3	5	1
佔該項總數之%	5.8	6.7	0.8	3.5	8.8	20.8	8.3
選「其他」	34	5	1	4	1	4	1
佔該項總數之%	11.0	1.2	0.8	3.5	2.9	16.7	8.3

表3.54通車後動物園旅次主要運具與性別交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
性別	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	147	26.7	258	46.9	74	13.5	36	6.5	17	3.1	15	2.7	3	0.5	550	100
%	47.7		63.5		57.8		31.3		50.0		62.5		25.0			
女	161	33.8	148	31.0	54	11.3	79	16.6	17	3.6	9	1.9	9	1.9	477	100
%	52.3		36.5		42.2		68.7		50.0		37.5		75.0			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.55通車後動物園旅次主要運具與年齡交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
年齡	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	78	48.4	10	6.2	36	22.4	30	18.6	5	3.1	2	1.2	0	0	161	100
%	25.3		2.5		28.1		26.1		14.7		8.3		0			
21-30歲	100	34.0	74	25.2	69	23.5	35	11.9	6	2.0	5	1.7	5	1.7	294	100
%	32.5		18.2		53.9		30.4		17.6		20.8		41.7			
31-40歲	68	21.9	178	57.4	14	4.5	25	8.1	11	3.5	11	3.5	3	1.0	310	100
%	22.1		43.8		10.9		21.7		32.4		45.8		25.0			
41-50歲	19	15.4	82	66.7	5	4.1	11	8.9	2	1.6	2	1.6	2	1.6	123	100
%	6.2		20.2		3.9		9.6		5.9		8.3		16.7			
51-60歲	27	31.0	36	41.4	3	3.4	12	13.8	7	8.0	1	1.1	1	1.1	87	100
%	8.8		8.9		2.3		10.4		20.6		4.2		8.3			
60歲以上	16	30.8	26	50.0	1	1.9	2	3.8	3	5.8	3	5.8	1	1.9	52	100
%	5.2		6.4		0.8		1.7		8.8		12.5		8.3			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.56通車後動物園旅次主要運具與小汽車持有數交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		其他	
汽車數	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	61	37.9	8	5.0	44	27.3	31	19.3	11	6.8	5	3.14	1	0.6	161	100
%	19.8		2.0		34.4		27.0		32.4		20.8		8.3			
1輛	180	31.0	254	43.8	51	8.8	64	11.0	14	2.4	11	1.9	6	1.0	580	100
%	58.4		62.2		39.8		55.7		41.2		45.8		50.0			
2輛	50	21.6	119	51.3	25	10.8	19	8.2	8	3.4	8	3.4	3	1.3	232	100
%	16.2		29.3		19.5		16.5		23.5		33.3		25.0			
2輛以上	17	31.5	25	46.3	8	14.8	1	1.9	1	1.9	0	0	2	3.7	54	100
%	5.5		6.2		6.3		0.9		2.9		0		16.7			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.57通車後動物園旅次主要運具與機車持有數交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
機車數	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	47	31.5	65	43.6	9	6.0	14	9.4	9	6.0	4	2.7	1	0.7	149	100
%	15.3		16.0		7.0		12.2		26.5		16.7		8.3			
1輛	113	30.1	166	44.3	25	6.7	40	10.7	17	4.5	10	2.7	4	1.1	375	100
%	36.7		40.9		19.5		34.8		50.0		41.7		33.3			
2輛	76	30.9	81	32.9	47	19.1	33	13.4	3	1.2	2	0.8	4	1.6	246	100
%	24.7		20.0		36.7		28.7		8.8		8.3		33.3			
2輛以上	72	28.0	94	36.6	47	18.3	28	10.9	5	1.9	8	3.1	3	1.2	257	100
%	23.4		23.2		36.7		24.3		14.7		33.3		25.0			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.58通車後動物園旅次主要運具與家戶所得交叉分析

主要運具	捷運		小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	1	20.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	5	100
%	0.3		0.0		1.6		0.9		0		4.2		0			
2-4萬元	17	37.0	6	13.0	12	26.1	8	17.4	1	2.2	2	4.4	0	0.0	46	100
%	5.5		1.5		9.4		7.0		2.9		8.3		0			
4-6萬元	46	30.5	52	34.4	21	14.0	20	13.3	5	3.3	6	4.0	1	0.7	151	100
%	14.9		12.8		16.4		17.4		14.7		25.0		8.3			
6-8萬元	72	30.5	93	39.4	29	12.3	27	11.4	5	2.1	5	2.1	5	2.1	236	100
%	23.4		22.9		22.7		23.5		14.7		20.8		41.7			
8-10萬元	50	29.1	73	42.4	14	8.1	23	13.4	5	2.9	3	1.7	4	2.3	172	100
%	16.2		18.0		10.9		20.0		14.7		12.5		33.3			
10-12萬元	50	29.6	73	43.2	23	13.6	14	8.3	5	3.0	3	1.8	1	0.6	169	100
%	16.2		18.0		18.0		12.2		14.7		12.5		8.3			
12-14萬元	27	26.2	46	44.7	10	9.7	10	9.7	6	5.8	3	2.9	1	1.0	103	100
%	8.8		11.3		7.8		8.7		17.6		12.5		8.3			
14萬元以上	45	31.0	63	43.5	17	11.7	12	8.3	7	4.8	1	0.7	0	0.0	145	100
%	14.6		15.5		13.3		10.4		20.6		4.2		0			
合計	308		406		128		115		34		24		12		1027	100
%	100		100		100		100		100		100		100		100	

表3.59通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與主要運具交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
主要運具	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	人數	%	人數
捷運	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小汽車	7	1.5	167	41.1	49	11.8	48	11.8	12	3.0	65	16.0	70	17.0	84	20.7
機車	12	9.4	54	42.2	37	28.9	27	21.7	8	6.3	8	6.3	17	13.3	15	11.7
公車	15	13.0	51	44.3	36	31.3	9	7.8	2	1.7	10	8.7	20	17.4	7	6.1
計程車	0	0	15	44.1	2	5.9	1	2.1	1	2.9	1	2.9	15	44.1	7	20.6
交通車	2	8.3	5	20.8	0	0	1	4.2	0	0	8	33.3	3	12.5	11	45.8
其他	0	0	1	8.3	0	0	0	0	0	0	3	25.0	3	25.0	5	41.7

表3.60通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與性別交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
性別	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	23	4.2	157	28.5	57	10.4	55	10.0	17	3.1	54	9.8	66	12.0	89	16.2
女	13	2.7	136	28.5	67	14.0	31	6.5	6	1.3	41	8.6	62	13.0	40	8.4

表3.61通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與年齡交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
年齡	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	%	人數
20歲以下	12	7.5	25	15.5	19	11.8	15	9.3	5	3.1	6	3.7	13	8.1	14	8.7
21-30歲	12	4.1	73	24.8	42	14.3	15	5.1	7	2.4	25	8.5	37	12.6	36	12.2
31-40歲	6	1.9	101	32.6	31	10.0	29	9.4	6	1.9	43	13.9	40	12.9	48	15.5
41-50歲	3	2.4	53	43.1	14	11.4	15	12.2	1	0.8	13	10.6	19	15.4	16	13.0
51-60歲	3	3.4	26	29.9	13	14.9	9	10.3	3	3.4	6	6.9	13	14.9	5	5.7
60歲以上	0	0	15	28.8	5	9.6	3	5.8	1	1.9	2	3.8	6	11.5	10	19.2

表3.62通車後動物園旅次不搭乘捷運之原因與家戶所得交叉分析

考慮因素	票價太貴		轉車不方便		步行至車站距離太遠		擔心不安全		不舒適		不順路		不知至何處搭乘		其他	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	0	0	1	20.0	1	20.0	0	0	0	0	0	0	1	20.0	1	20.0
2-4萬元	3	6.3	6	12.5	8	16.7	5	10.4	2	4.2	1	2.1	7	14.6	6	12.5
4-6萬元	6	3.8	37	23.7	20	12.8	9	5.8	2	1.3	17	10.9	14	9.0	25	16.0
6-8萬元	14	5.8	72	29.9	30	12.4	20	8.3	7	2.9	24	10.0	27	11.2	29	12.0
8-10萬元	5	3.1	46	28.8	15	9.4	11	6.9	2	1.3	20	12.5	26	16.3	15	9.4
10-12萬元	2	1.2	57	33.7	24	14.2	18	10.7	4	2.4	15	8.9	18	10.7	21	12.4
12-14萬元	4	3.9	33	32.0	10	9.7	12	11.7	3	2.9	9	8.7	18	17.5	11	10.7
14萬元以上	2	1.4	41	28.3	16	11.0	11	7.6	3	2.1	9	6.2	17	11.7	21	14.5

表3.63通車後動物園旅次進入各捷運車站人數分佈統計

進站	中山國中	南京東路	忠孝復興	大安	科技大樓	六張犁	麟光	辛亥	萬芳醫院	萬芳社區	木柵	動物園
出站												
動物園	104	56	76	26	14	12	3	4	5	1	4	0

三、捷運旅次部份

(一)通車前使用運具與旅次、社經特性交叉分析

1.通車前使用運具與旅次目的交叉分析

「上班旅次」之受訪者中有 58%在捷運通車前係使用「公車」為通勤運具，其次為使用「小汽車」和「機車」者，各佔 17%；「上學旅次」中在捷運通車前有 74%是使用公車，其次為「機車」(17%)；「洽公商務」旅次以使用「機車」(38%)和「小汽車」(32%)為最多；「購物旅次」有 54 %是使用「公車」；「娛樂社交旅次」以使用「公車」比例為最高。詳見表 3.64。

2.通車前使用運具與性別交叉分析

搭乘捷運的男性以「公車」為通車前的交通工具最多(39%)，其次為「小汽車」(30%)，再者為「機車」(20%)。女性以「公車」為交通工具最多(65%)，其次為「機車」(14%)，再者為「小汽車」(11%)。詳見表 3.65。

3.通車前使用運具與年齡交叉分析

此部份各年齡層皆通車前使用之運具皆以使用「公車」為絕大多數，而次要比例在「30歲以下」者為「機車」；「30歲以上」佔次要比例的是使用「小汽車」。詳見表 3.66。

4.通車前使用運具與小汽車、機車持有數交叉分析

此部份無論汽、機車持有數為多少，通車前使用之運具皆以使用「公車」為絕大多數，次要比例者皆為「機車」或「小汽車」。詳見表 3.67、3.68。

5.通車前使用運具與家戶所得交叉分析

各所得階層之受訪者在捷運通車前皆以使用「公車」為最多；其中，家戶所得「8萬以下」之次要比例使用運具為「機車」。家戶所得「8萬以上」之次要比例使用運具則為「小汽車」。詳見表 3.69。

(二)上車接駁運具與旅次目的、社經特性交叉分析

1.上車接駁運具與旅次目的交叉分析

「各旅次目的」的受訪者至捷運車站搭車的接駁方式皆以「步行」為主，其次為搭乘「公車」轉乘。而「上學旅次」中約有近4成的捷運乘客，是使用「公車」為接駁工具。詳見表 3.70。

2.通車前使用運具與性別、年齡、汽機車持有數和家戶所得交叉分析

各類受訪者使用之各類接駁方式所比例皆十分相近，其中步行約佔6成，公車則佔2成多。詳見表 3.71、表 3.72、表 3.73、表 3.74 及表 3.75。

(三)進出捷運車站次數統計

進站以中山國中、萬芳醫院及南京東路站為最多，出站則以忠孝復興、南京東路及中山國中為最多。詳見表 3.76。

表3.64捷運旅次通車前主要運具與旅次目的交叉分析

主要運具 旅次目的	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		其他	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	77	16.7	75	16.3	267	58.0	39	8.5	1	0.2	1	0.2	460	100
%	42.5		45.7		47.3		37.1		50.0		50.0			
上學	7	5.6	21	16.7	94	74.6	3	2.4	1	0.8	0	0	126	100
%	3.9		12.8		16.7		2.9		50.0		0			
洽公商務	33	31.7	9	8.7	39	37.5	23	22.1	0	0	0	0	104	100
%	18.2		5.5		6.9		21.9		0		0			
購物	9	15.3	7	11.9	32	54.2	11	18.6	0	0	0	0	59	100
%	5.0		4.3		5.7		10.5		0		0			
娛樂社交	7	9.0	20	25.6	39	50.0	12	15.4	0	0	0	0	78	100
%	3.9		12.2		6.9		11.4		0		0			
休閒遊憩	40	27.2	25	17.0	72	49.0	10	6.8	0	0	0	0	147	100
%	22.1		15.2		12.8		9.5		0		0			
其他	8	18.2	7	15.9	21	47.7	7	15.9	0	0	1	2.3	44	100
%	4.4		4.3		3.7		6.7		0		50.0			
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.65捷運旅次通車前主要運具與性別交叉分析

主要運具 性別	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	110	30.1	73	19.9	143	39.1	37	10.1	2	0.5	1	0.3	366	100
%	60.8		44.5		25.4		35.2		100		50.0			
女	71	10.9	91	14.0	421	64.6	68	10.4	0	0	1	0.2	652	100
%	39.2		55.5		74.6		64.8		0		50.0			
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.66捷運旅次通車前主要運具與年齡交叉分析

主要運具 年齡	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		其他	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	4	2.7	19	13.0	120	82.2	1	0.7	1	0.7	1	0.7	146	100
%	2.2		11.6		21.3		1.0		50.0		50.0			
21-30歲	46	11.9	98	25.3	211	54.4	32	8.2	1	0.3	0	0	388	100
%	25.4		59.8		37.4		30.5		50.0		0			
31-40歲	73	28.2	34	13.1	117	45.2	34	13.1	0	0	1	0.4	259	100
%	40.3		20.7		20.7		32.4		0		50.0			
41-50歲	22	23.7	3	3.2	49	52.7	19	20.4	0	0	0	0	93	100
%	12.2		1.8		8.7		18.1		0		0			
51-60歲	32	29.4	8	7.3	54	49.5	15	13.8	0	0	0	0	109	100
%	17.7		4.9		9.6		14.3		0		0			
60歲以上	4	17.4	2	8.7	13	56.5	4	17.4	0	0	0	0	23	100
%	2.2		1.2		2.3		3.8		0		0			
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.67捷運旅次通車前主要運具與小汽車持有數交叉分析

主要運具 汽車數	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	5	2.5	35	17.8	135	68.5	22	11.2	0	0	0	0	197	100
%	2.8		21.3		23.9		21.0		0		0			
1輛	101	18.4	95	17.3	307	55.9	42	7.7	2	0.4	2	0.4	549	100
%	55.8		57.9		54.4		40.0		100		100			
2輛	66	28.0	26	11.0	107	45.3	37	15.7	0	0	0	0	236	100
%	36.5		15.9		19.0		35.2		0		0			
2輛以上	9	25.0	8	22.2	15	41.7	4	11.1	0	0	0	0	36	100
%	5.0		4.9		2.7		3.8		0		0			
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.68捷運旅次通車前主要運具與機車持有數交叉分析

主要運具 機車數	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		其他	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	55	21.2	9	3.5	152	58.7	43	16.6	0	0	0	0	259	100
%	30.4		5.5		27.0		41.0		0		0			
1輛	78	18.1	75	17.4	235	54.7	38	8.8	2	0.5	2	0.5	430	100
%	43.1		45.7		41.7		36.2		100		100			
2輛	26	13.6	42	22.0	108	56.5	15	7.9	0	0	0	0	191	100
%	14.4		25.6		19.1		14.3		0		0		0	
2輛以上	22	15.9	38	27.5	69	50.0	9	6.5	0	0	0	0	138	100
%	12.2		23.2		12.2		8.6		0		0		0	
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.69捷運旅次通車主要前運具與家戶所得交叉分析

主要運具	小汽車		機車		公車		計程車		交通車		其他		合計	
家戶所得	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	0	0	1	33.3	2	66.7	0	0	0	0	3	100	3	100
%	0		0.6		0.4		0		0					
2-4萬元	4	8.9	12	26.7	28	62.2	1	2.2	0	0	45	100	45	100
%	2.2		7.3		5.0		1.0		0					
4-6萬元	8	7.8	23	22.3	68	66.0	4	3.9	0	0	103	100	103	100
%	4.4		14.0		12.1		3.8		0					
6-8萬元	24	13.5	28	15.7	106	59.6	19	10.7	1	0.6	178	100	178	100
%	13.3		17.1		18.8		18.1		50.0					
8-10萬元	44	17.7	44	17.7	136	54.8	21	8.5	1	0.4	248	100	248	100
%	24.3		26.8		24.1		20.0		50.0					
10-12萬元	35	21.2	15	9.1	95	57.6	20	12.1	0	0	165	100	165	100
%	19.3		9.1		16.8		19.0		0					
12-14萬元	16	17.0	21	22.3	45	47.9	12	12.8	0	0	94	100	94	100
%	8.8		12.8		8.0		11.4		0					
14萬元以上	50	27.5	20	11.0	84	46.2	28	15.4	0	0	182	100	182	100
%	27.6		12.2		14.9		26.7		0					
合計	181		164		564		105		2		2		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.70捷運旅次上車接駁運具與旅次目的交叉分析

接駁運具	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
旅次目的	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
上班	279	60.7	29	6.3	1	0.2	115	25.0	27	5.9	9	2.0	460	100
%	46.6		39.2		50.0		44.6		41.5		45.0			
上學	68	54.0	8	6.3	1	0.8	48	38.1	1	0.8	0	0	126	100
%	11.4		10.8		50.0		18.6		1.5		0			
洽公商務	72	69.2	4	3.8	0	0	18	17.3	8	7.7	2	1.9	104	100
%	12.0		5.4		0		7.0		12.3		10.0			
購物	34	57.6	4	6.8	0	0	15	25.4	6	10.2	0	0	59	100
%	5.7		5.4		0		5.8		9.2		0			
娛樂社交	50	64.1	5	6.4	0	0	18	23.1	3	3.8	2	2.6	78	100
%	8.3		6.8		0		7.0		4.6		10.0			
休閒遊憩	70	47.6	23	15.6	0	0	30	20.4	18	12.2	6	4.1	147	100
%	11.7		31.1		0		11.6		27.7		30.0			
其他	26	59.1	1	2.3	0	0	14	31.8	2	4.5	1	2.3	44	100
%	4.3		1.4		0		5.4		3.1		5.0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.71捷運旅次上車接駁運具與性別交叉分析

接駁運具 性別	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
男	208	56.8	31	8.5	2	0.5	79	21.6	41	11.2	5	1.4	366	100
%	34.7		41.9		100		30.6		63.1		25.0			
女	391	60.0	43	6.6	0	0	179	27.5	24	3.7	15	2.3	652	100
%	65.3		58.1		0		69.4		36.9		75.0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.72捷運旅次上車接駁運具與年齡交叉分析

接駁運具 年齡	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
20歲以下	81	55.5	10	6.8	1	0.7	51	34.9	3	2.1	0	0	146	100
%	13.5		13.5		50.0		19.8		4.6		0			
21-30歲	222	57.2	46	11.9	1	0.3	103	26.5	10	2.6	6	1.5	388	100
%	37.1		62.2		50.0		39.9		15.4		30.0			
31-40歲	150	57.9	15	5.8	0	0	52	20.1	32	12.4	10	3.9	259	100
%	25.0		20.3		0		20.2		49.2		50.0			
41-50歲	59	63.4	2	2.2	0	0	23	24.7	7	7.5	2	2.2	93	100
%	9.8		2.7		0		9.3		16.9		10.0			
51-60歲	72	66.1	0	0	0	0	24	22.0	11	10.1	2	1.8	109	100
%	12.0		0		0		9.3		16.9		10.0			
60歲以上	15	65.2	1	4.3	0	0	5	21.7	2	8.7	0	0	23	100
%	2.5		1.4		0		1.9		3.1		0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.73捷運旅次上車接駁運具與小汽車持有數交叉分析

接駁運具 汽車數	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	118	59.9	16	8.1	0	0	56	28.4	2	1.0	5	2.5	197	100
%	19.7		21.6		0		21.7		3.1		25.0			
1輛	314	57.2	45	8.2	2	0.4	142	25.9	38	6.9	8	1.5	549	100
%	57.2		60.8		100		55.0		58.5		40.0			
2輛	146	61.9	11	4.7	0	0	52	22.0	21	8.9	6	2.5	236	100
%	24.4		14.9		0		20.2		32.3		30.0			
2輛以上	21	58.3	2	5.6	0	0	8	22.2	4	11.1	1	2.8	36	100
%	3.5		2.7		0		3.1		6.2		5.0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.74捷運旅次上車接駁運具與機車持有數交叉分析

接駁運具 機車數	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
0輛	156	60.2	5	1.9	1	0.4	73	28.2	18	6.9	6	2.3	259	100
%	26.0		6.8		50.0		28.3		27.7		30.0			
1輛	258	60.0	30	7.0	1	0.2	103	24.0	30	7.0	8	1.9	430	100
%	43.1		40.5		50.0		39.9		46.2		40.0			
2輛	111	58.1	18	9.4	0	0	51	26.7	9	4.7	2	1.0	191	100
%	18.5		24.3		0		19.8		13.8		10.0			
2輛以上	74	53.6	21	15.2	0	0	31	22.5	8	5.8	4	2.9	138	100
%	12.4		28.4		0		12.0		12.3		20.0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.75捷運旅次上車接駁運具與家戶所得交叉分析

接駁運具 家戶所得	步行		機車		腳踏車		公車		小汽車		計程車		合計	
	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%	人數	%
2萬元以下	0	0	0	0	0	0	2	66.7	1	33.3	0	0	3	100
%	0		0		0		0.8		1.5		0			
2-4萬元	29	64.4	6	13.3	0	0	9	20.0	1	2.2	0	0	45	100
%	4.8		8.1		0		3.5		1.5		0			
4-6萬元	61	59.2	12	11.7	0	0	27	26.2	1	1.0	2	1.9	103	100
%	10.2		16.2		0		10.5		1.5		10.0			
6-8萬元	103	57.9	9	5.1	1	0.6	49	27.5	11	6.2	5	2.8	178	100
%	17.2		12.2		50.0		19.0		19.6		25.0			
8-10萬元	154	62.1	17	6.9	1	0.4	57	23.0	15	6.0	4	1.6	248	100
%	25.7		23.0		50.0		22.1		23.1		20.0			
10-12萬元	96	58.2	11	6.7	0	0	42	25.5	13	7.9	3	1.8	165	100
%	16.0		14.9		0		16.3		20.0		15.0			
12-14萬元	56	59.6	6	6.4	0	0	24	25.5	6	6.4	2	2.1	94	100
%	9.3		7.1		0		9.3		9.2		10.0			
14萬元以上	100	54.9	13	7.1	0	0	48	26.4	17	9.3	4	2.2	182	100
%	16.7		17.6		0		18.6		26.2		20.0			
合計	599		74		2		258		65		20		1018	100
%	100		100		100		100		100		100		100	

表3.76捷運旅次進出捷運車站分佈統計

進站	出站	中山國中	南京東路	忠孝復興	大安	科技大樓	六張犁	麟光	辛亥	萬芳醫院	萬芳社區	木柵	動物園	合計
中山國中		0	7	58	37	31	23	5	3	22	5	26	61	278
南京東路		3	0	0	14	21	7	3	3	13	6	17	18	105
忠孝復興		16	7	0	6	9	5	0	4	10	4	14	19	94
大安		13	5	5	0	2	1	0	1	7	2	9	10	55
科技大樓		22	28	14	0	0	1	1	0	8	0	5	9	88
六張犁		22	18	11	4	2	0	0	1	7	0	4	2	71
麟光		6	7	3	3	2	0	0	0	5	0	3	1	30
辛亥		7	8	9	6	2	0	0	0	0	0	1	1	34
萬芳醫院		33	41	26	8	4	2	1	0	0	0	0	2	117
萬芳社區		3	11	14	4	3	3	0	2	0	0	0	1	41
木柵		9	14	14	12	2	8	2	1	2	1	0	2	68
動物園		10	9	9	9	3	1	0	0	0	0	0	0	37
合計		144	155	161	102	81	51	12	15	74	18	79	126	1018

3.4 關聯性分析

為瞭解不同特性因素間之相關性，本研究乃以卡方(χ^2)分配進行各不同主要因素間之「獨立性」檢定(詳見註1)。因獨立性檢定僅限於檢定各單選題交叉項之相關性，故此處若遇複選題之交叉項則不予以分析，檢定結果以下分述之。

3.4.1 通車前關聯性分析

一、一般旅次部份

(一) 主要運具與旅次行為特性間

主要運具與旅次目的有相關性，即會因旅次目的之差別而會選擇不同的運具。主要運具與次要運具有相關性，即目前所使用的運具與其主要替選運具間，具有某種程度的關聯性。詳見表3.72。

(二) 主要運具與社經特性方面

性別、年齡、汽機車持有數及家戶所得與主要運具均有相關性。
。詳見表3.77。

(三)搭乘意願與旅次特性方面

主要運具、接駁運具及旅次目的與搭乘捷運意願皆具有相關性。
。詳見表3.77。

(四)搭乘意願與社經特性方面

除家戶所得外，其餘社經特性與搭乘捷運意願皆具有相關性。
意即家戶所得的多寡與搭乘捷運意願之強度，兩者之間並無直接的
關係，故另將家戶所得區分為「高、低所得」(低所得意指4萬以下
，4萬以上即為高所得)，所得到的結果亦是不相關。詳見表3.77。

二、動物園旅次部份

(一)主要運具與次要運具

主要運具與次要運具亦具有其相關性。詳見表3.78。

(二)搭乘意願與主要運具

受訪者之使用運具與搭乘捷運意願具有相關性。詳見表3.78。

(三)搭乘意願與社經特性

性別、年齡、小汽車持有數與搭乘意願均具有相關性。機車持
有數和家戶所得則與搭乘意願不具有相關性，另將機車持有數區分
為「有、無機車」、家戶所得區分為「高、低所得」，但其結果亦
呈現不相關。詳見表3.78。

【註1】卡方獨立性檢定

若母體和樣本係依照兩個或兩個以上之標準分類時，一般可利用卡方統
計量以檢定此些分類標準間是否相互獨立。檢定方法如下：

虛無假設(H_0)：兩因素間無關。

對立假設(H_1)：兩因素間有關。

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(o_i - e_i)^2}{e_i} \quad \text{其自由度 } v = (r-1)(c-1)$$

若 $\chi^2_0 > \chi^2_{(1-\alpha, v)}$, 則拒絕 H_0 。

另外，亦可利用 P-value 檢定：

P 值 = $P(\chi^2 > \chi^2_0) < \alpha$ ，則拒絕 H_0 。

表3.77通車前一般旅次各交叉項相關性分析表

項次	交叉項		χ^2 值	p 值	相關性
1	旅次目的	主要運具	403.38	0	有
2	次要運具		787.62	0	有
3	性別		378.79	0	有
4	年齡		517.45	0	有
5	小汽車持有數		392.34	0	有
6	機車持有數		503.44	0	有
7	家戶所得		160.32	0	有
1	主要運具	搭乘便捷運之意願	46.61	0.00066	有
2	旅次目的		55.21	0.00004	有
3	接駁運具		270.76	0	有
4	性別		10.87	0.02798	有
5	年齡		45.59	0.00469	有
6	小汽車持有數		29.11	0.00379	有
7	機車持有數		21.70	0.04097	有
8	家戶所得 (高、低所得)		24.57 (3.6)	0.65084 (0.46758)	無 (無)

表3.78通車前動物園旅次各交叉項相關性分析表

項次	交叉項		χ^2 值	p值	相關性
1	次要運具	主要運具	158.63	0	有
2	性別		71.67	0	有
3	年齡		248.94	0	有
4	小汽車持有數		233.56	0	有
5	機車持有數		93.14	0	有
6	家戶所得		53.41	0.02389	有
1	主要運具	搭乘捷運之意願	38.48	0.00722	有
2	性別		10.84	0.02837	有
3	年齡		30.49	0.04221	有
4	小汽車持有數		20.47	0.04856	有
5	機車持有數 (有、無機車)		7.99 (1.44)	0.78551 (0.83724)	無 (無)
6	家戶所得 (高、低所得)		18.96 (1.66)	0.89911 (0.79756)	無 (無)

3.4.2通車後關聯性分析

一、一般旅次部份

(一)主要運具與旅次行為特性間

主要運具與旅次目的和次要運具有相關性。詳見表3.74。

(二)主要運具與社經特性方面

性別、年齡、汽機車持有數及家戶所得與主要運具均有相關性。
。詳見表3.79。

二、動物園旅次部份

(一)主要運具與次要運具

主要運具與次要運具亦具有其相關性。詳見表3.80。

(二)主要運具與社經特性

性別、年齡、汽機車持有數及家戶所得與主要運具均有相關性。
。詳見表3.80。

三、捷運旅次部份

(一)通車前主要運具與旅次目的

旅次目的與通車前使用之主要運具間具有某種程度的相關性，意即不同旅次目的之搭乘捷運旅客與其通車前所使用之交通工具，具有一定的關聯性。詳見表3.81。

(二)通車前主要運具與社經特性

性別、年齡、汽機車持有數及家戶所得與通車前主要運具均具有相關性，意即使用捷運系統的乘客，其某一社經條件與通車前的使用運具，有某種程度的關係。詳見表3.81。

(三)上車接駁方式與旅次目的

至捷運車站搭車之接駁方式與旅次目的具相關性。詳見表3.81。

(四)上車接駁方式與社經特性

性別、年齡及機車持有數與上車接駁方式均具有相關性，而小汽車持有數和家戶所得則與上車接駁方式不具有相關性，另將「小汽車持有數」區分為「有、無小汽車」，所得到的結果即呈現相關性，「家戶所得」區分為「高、低所得」，但結果亦是無相關性。詳見表3.81。

表3.79通車後一般旅次各交叉項相關性分析表

項次	交叉項		χ^2 值	p值	相關性
1	旅次目的	主要運具	415.75	0	有
2	次要運具		1089.34	0	有
3	性別		84.92	0	有
4	年齡		239.92	0	有
5	小汽車持有數		341.21	0	有
6	機車持有數		549.70	0	有
7	家戶所得		210.26	0	有

表3.80通車後動物園旅次各交叉項相關性分析表

項次	交叉項		χ^2 值	p值	相關性
1	次要運具	主要運具	421.47	0	有
2	性別		49.20	0	有
3	年齡		253.23	0	有
4	小汽車持有數		134.86	0	有
5	機車持有數		52.82	0.00003	有
6	家戶所得		54.58	0.00923	有

表3.81通車後捷運旅次各交叉項相關性分析表

項次	交叉項		χ^2 值	p值	相關性
1	旅次目的	通車前運具	105.01	0	有
2	性別		84.91	0	有
3	年齡		149.30	0	有
4	小汽車持有數		71.77	0	有
5	機車持有數		65.99	0	有
6	家戶所得		67.65	0.00076	有
1	旅次目的	上車接駁運具	64.65	0.00024	有
2	性別		30.08	0.00001	有
3	年齡		76.00	0	有
4	小汽車持有數 (有無小汽車)		21.83 (13.12)	0.11225 (0.02339)	無 (有)
5	機車持有數		30.04	0.01176	有
6	家戶所得 (高、低所得)		30.37 (3.52)	0.69097 (0.62458)	無 (無)

3.5 通車前後旅次行為特性之比較分析

3.5.1 旅次行為基本資料比較

假設通車前後兩次調查均足以代表母體，則針對通車前後所進行之調查結果依據各填答項目加以比對得下列分析結果：

一、一般旅次

(一) 主要運具比較

木柵線通車後以「機車」為主要運具者所佔的比例達 36%，較通車前所佔的比例 25% 高出許多，至於通車前後之「小汽車」和「計程車」使用比例變動不大，公車則減少 5%。木柵線通車後民眾使用捷運的比例約有 7%。木柵線通車前後各主要運具所佔之比例詳如下表所示。

表3.82 木柵線通車前後一般旅次之主要運具使用比例表

項目	捷運(%)	小汽車(%)	計程車(%)	機車(%)	公車(%)	交通車(%)	其他(%)
通車前	0	22	5	25	36	1	11
通車後	7	21	3	36	31	0	0

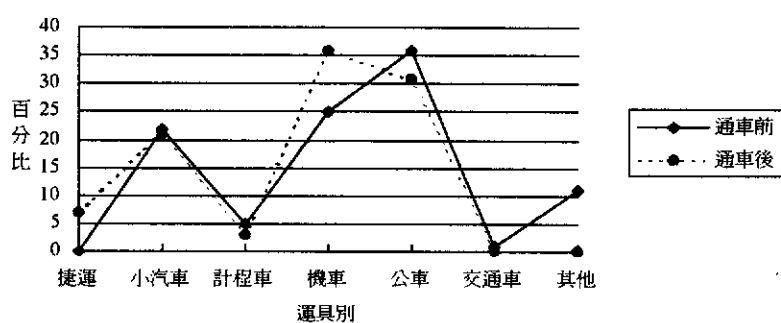


圖 3-6 木柵線通車前後一般旅次之主要運具使用比例分佈圖

(二)次要運具比較

通車後以「計程車」為次要運具者約佔總數之26%，遠較通車前以「計程車」為次要運具者所佔比例假(40%)為低，其餘「公車」、「機車」及「小汽車」變動比例不大，而捷運約佔8%。通車前後各次要運具所佔之比例詳如下表所示。

表3.83 木柵線通車前後一般旅次之次要運具使用比例表

項目	捷運(%)	小汽車(%)	計程車(%)	機車(%)	公車(%)	交通車(%)	其他(%)
通車前	0	6	40	10	32	1	11
通車後	8	9	26	14	34	1	8

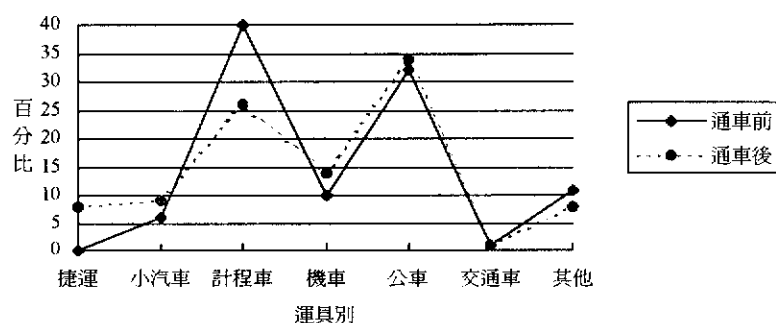


圖3-7 木柵線通車前後一般旅次之次要運具使用比例分佈圖

(三)選擇運具之考慮因素比較

通車前「省時」(41%)、「便宜」(29%)和「安全」(21%)的比例較通車後的比例高，各佔28%、17%及6%，詳見表3.84及圖3-8。尤其「安全」為兩者差異最大的一項，可能因為捷運系統真正運作後對民眾而言，較為具體，「安全」之不確定感降低許多。

表3.84 木柵線通車前後一般旅次選擇運具考慮因素之比例分佈表

項目	省時(%)	便宜(%)	方便(%)	舒適(%)	安全(%)	唯一選擇(%)	其他(%)
通車前	41	29	74	11	21	8	1
通車後	28	17	83	8	6	0	5

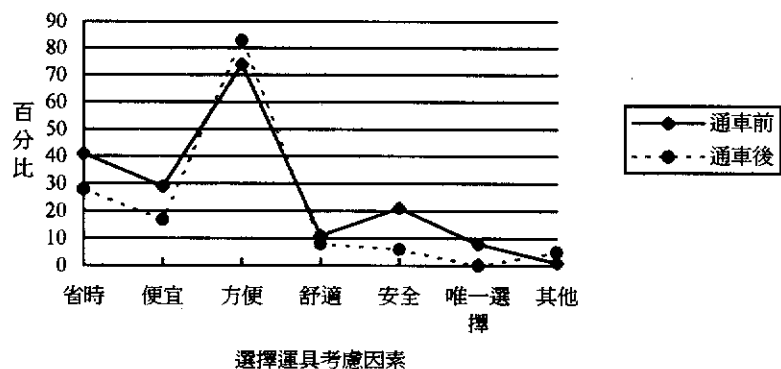


圖3-8 木柵線通車前後一般旅次選擇運具考慮因素之比例分佈圖

(四)不搭乘捷運的理由比較(複選題)

因通車後此題選項增多，為和通車前之選項比較，因此將通車後「轉車不方便」、「步行至車站太遠」及「不順路」等因素納入「不方便」一項中。故由下表、圖可知，通車後民眾不願搭乘的主因為「不方便」，而「不方便」包含了「轉車不方便」、「步行至車站太遠」及「不順路」等因素，其中亦以「不順路」所佔的比例最高(55%)。通車後「不安全」因素只佔10%亦低於通車前的18%，顯示民眾對於捷運系統的營運逐漸有信心。因此若能改善接駁系統或許能增加民眾搭乘的誘因。

表3.85 木柵線通車前後一般旅次不搭乘捷運之原因比例表

項目	太貴(%)	不方便(%)	不舒適(%)	不安全(%)	其他(%)
通車前	7	64	1	18	10
通車後	9	98	3	10	12

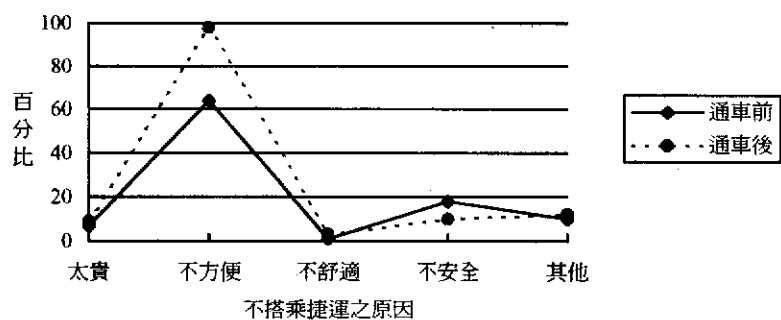


圖3-9 木柵線通車前後一般旅次不搭乘捷運之原因比例分佈圖

(五)搭乘意願與實際搭乘情形

通車後一般旅次的受訪者實際搭乘捷運的比例為7%，而通車前受訪者搭乘意願顯示「一定會搭乘」佔6%「可能會搭乘」佔27%，似乎以「一定會搭乘」的比例較接近實際搭乘狀況。如下圖所示。

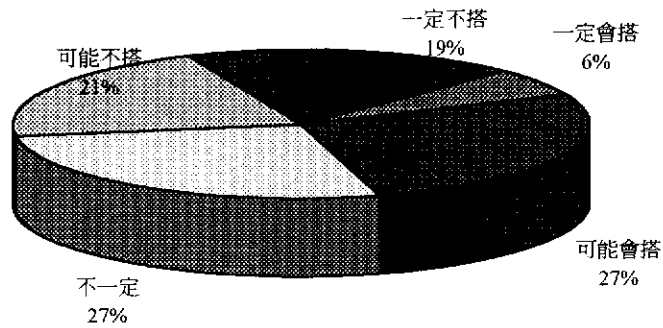


圖3-10 木柵線通車前一般旅次搭乘捷運意願之比例分佈圖

二、動物園旅次

(一)主要運具比較

通車後因使用「捷運」者佔30%，同時「小汽車」和「公車」使用比例也顯示較通前減少一成左右，「機車」和「計程車」則各減少5%左右。因此顯示捷運通車後對「小汽車」和「公車」的影響頗大。動物園旅次於通車前後主要運具使用比例之分佈詳如下表所示。

表3.86 木柵線通車前後動物園旅次之主要運具使用比例表

項目	捷運(%)	小汽車(%)	計程車(%)	機車(%)	公車(%)	交通車(%)	其他(%)
通車前	0	51	7	17	20	3	2
通車後	30	40	3	13	11	2	0

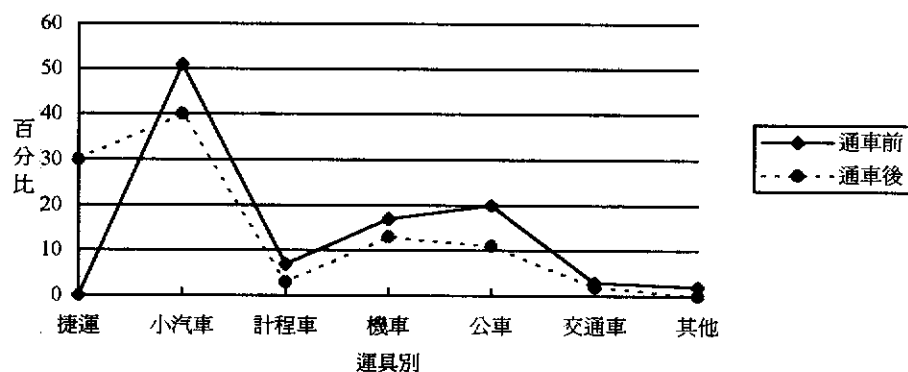


圖3-11 木柵線通車前後動物園旅次之主要運具使用比例分佈圖

(一)次要運具比較

通車後次要運具為「捷運」者佔24%，另使用其他運具為次要運具者之比例皆有下降。其中使用「計程車」者由佔25%降為佔9%，使用「公車」者由佔38%降為佔28%。「計程車」減少16%，「公車」減少12%，「小汽車」減少10%，可見替代運具也一部份轉移至捷運系統。如下表所示。

表3.87 木柵線通車前後動物園旅次之次要運具使用比例表

項目	捷運(%)	小汽車(%)	計程車(%)	機車(%)	公車(%)	交通車(%)	其他(%)
通車前	0	8	25	17	38	2	10
通車後	24	18	9	14	28	1	7

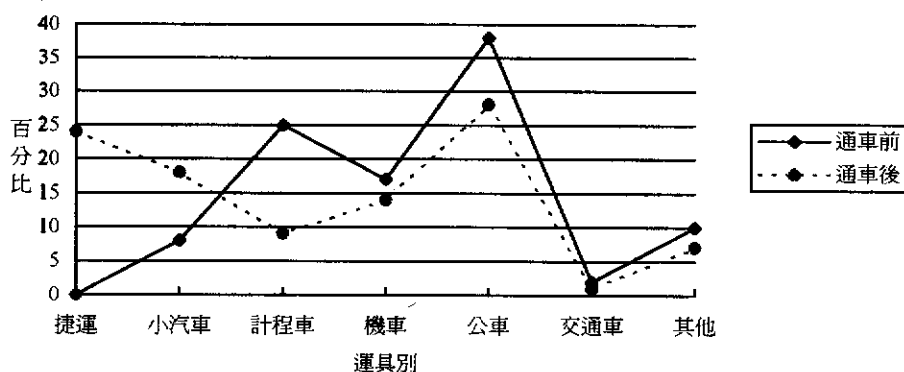


圖3-12 木柵線通車前後動物園旅次之次要運具使用比例分佈圖

(三)選擇運具之考慮因素比較(複選題)

通車前選擇「省時」(48%)、「便宜」(20%)和「安全」(23%)的比例較通車後的比例高。

表3.88 木柵線通車前後動物園旅次選擇運具考慮因素之比例分佈表

項目	省時(%)	便宜(%)	方便(%)	舒適(%)	安全(%)	其他(%)
通車前	48	20	83	22	23	7
通車後	29	9	85	15	6	16

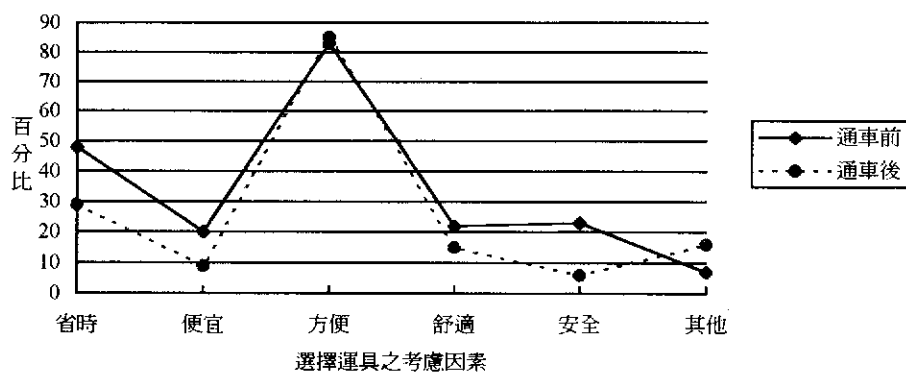


圖3-13 木柵線通車前後動物園旅次選擇運具考慮因素之比例分佈圖

(四)不搭乘捷運的理由比較(複選題)

通車後因「不順路」(9%)的情形大幅減少，因此總計「不方便」因素只佔五成，較通車前的近八成為低，而「票價太貴」「不安全」兩者的比例差異不大。初步推斷為票價對民眾而言因「動物園旅次」偶爾為之，故並不在意。如下圖所示。

表3.89 木柵線通車前後動物園旅次不搭乘捷運之原因比例表

項目	太貴(%)	不方便(%)	不舒適(%)	不安全(%)	其他(%)
通車前	3	78	1	10	8
通車後	4	50	2	8	25

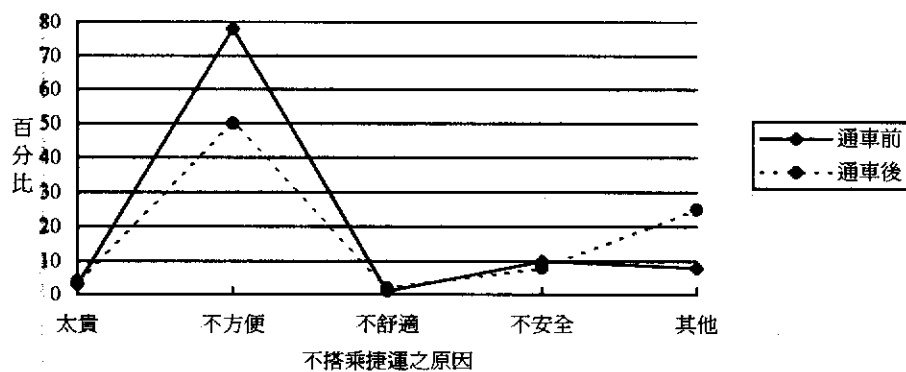


圖3-14 木柵線通車前後動物園旅次不搭乘捷運之原因比例分佈圖

(五)搭乘意願與實際搭乘情形

通車後一般旅次的受訪者實際搭乘捷運的比例為30%，介於通車前受訪者搭乘意願顯示「一定會搭乘」佔11%與「可能會搭乘」佔41%的二比例間。

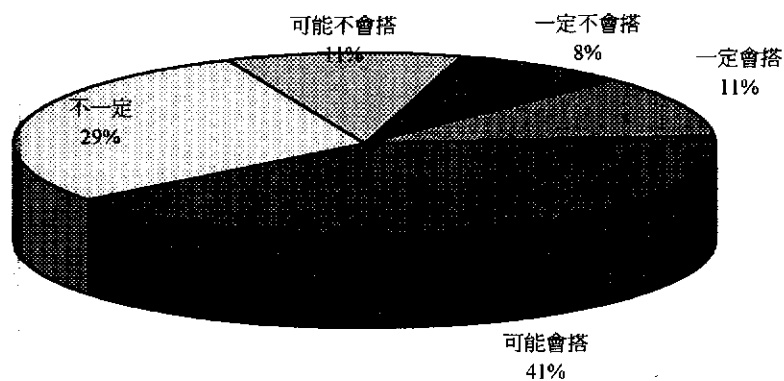


圖3-15 木柵線通車前動物園旅次搭乘捷運意願之比例分佈圖

3.5.2 捷運轉移者特性比較分析

因通車前一般旅次表示一定會搭捷運的比例(6%)和實際搭乘捷運的比例(7%)較相近，所以另外就通車後捷運旅次與通車前一般旅次表示一定會搭

的受訪者兩者，比較彼此間的旅次、社經特性是否存在差異，藉以此了解通車前之速敘性偏好和通車後顯示性偏好兩者間的異同。

一、通車前後使用運具之意願與行為比較

捷運旅次乘客於通車前之使用運具大多數是「公車」(56%)，但在通車前表示一定會搭乘捷運的乘客卻只有35%是使用「公車」。而捷運旅次通車前使用運具為「小汽車」者佔18%，而通車前表示一定會搭乘捷運的乘客開「小汽車」者則達29%，各項比例詳如表3.90所示。由此可發現以「公車」與「小汽車」這兩種運具為主要運具的乘客，在通車前表示一定會搭的比例和通車後的行為有明顯的落差，此亦顯示搭乘捷運者多為原先使用「公車」者，而以「小汽車」為主要運具者，在捷運通後多數仍未被捷運所吸引，繼續以小汽車為主要運具。

表3.90 木柵線通車前後使用運具之意願與行為之比例變化表

項目	小汽車(%)	機車(%)	公車(%)	計程車(%)	交通車(%)	其他(%)
通車前一般旅次表示一定會搭乘捷運者之主要運具使用%	29	17	35	8	2	9
通車後捷運旅次於通車前之主要運具使用%	18	16	56	10	0	0

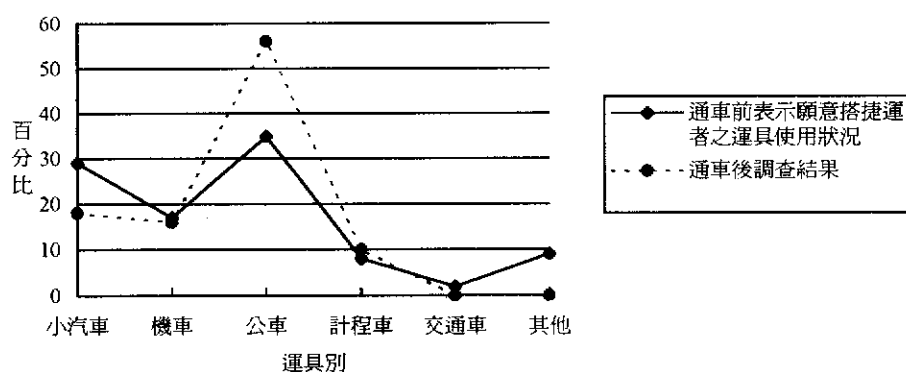


圖3-16 木柵線通車前後使用運具之意願與行為之比例變化圖

二、年齡

捷運旅次中以「21-30歲」佔38%的比例為最高，「31-40歲」佔25%次之，最低為「60歲以上」者僅佔2%，與通車前選擇一定會搭者比較，可發現其中「41-50歲」者佔24%，與真正的捷運旅次中所佔比例9%差異相當大。顯示實際搭乘現象和意願有差距，且實際搭乘「捷運」之乘客其年齡層多數集中在「21-40歲」之間，即較年輕的上班族接受程度較高；「20歲以下」因多在就學階段可能因較無經濟來源，則寧願選擇較便宜的「公車」搭乘。

表3.91 木柵線通車前後各年齡層乘客選搭捷運之意願與行為比例表

項目	20歲以下 (%)	21-30歲 (%)	31-40歲 (%)	41-50歲 (%)	51-60歲 (%)	60歲以上 (%)
通車前一般旅次 一定會搭者	11	28	27	24	6	4
通車後捷運旅次	14	38	25	9	11	2

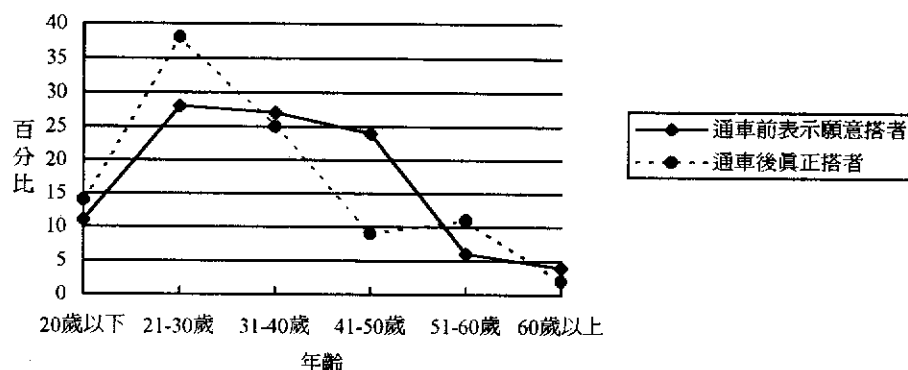


圖3-17 木柵線通車前後各年齡層乘客選搭捷運之意願與行為比例圖

三、家戶所得

通車前表示一定會搭乘捷運的乘客家戶所得「4-6萬」佔23%為比例最高之家戶所得階級，較之捷運旅次乘客家戶所得「4-6萬」只佔10%，而「8-10萬」佔25%為比例最高之家戶所得階級。顯示捷運票價並不如較低所得民眾所預期的低，當然此一現象也會受年所得增加的影響，使得所有所得階層皆往上移動。

表3.92 木柵線通車前後各家戶所得層乘客選搭捷運之意願與行為比例表

項目	2萬以下	2-4萬	4-6萬	6-8萬	8-10萬	10-12萬	12-14萬	14萬以上
通車前一般旅次一定會搭者	2	9	23	18	17	13	4	14
通車後捷運旅次	0	4	10	17	25	16	9	19

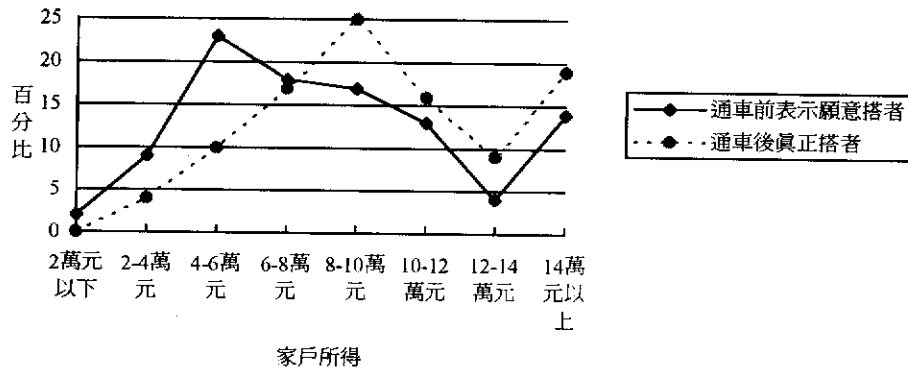


圖3-18 木柵線通車前後各家戶所得層乘客選搭捷運之意願與行為比例圖

3.6 小結

本次調查內容主要即針對「通車前」與「通車後」運具選擇行為皆予以調查，由捷運系統營運前後運具選擇行為資料之比較，將可瞭解旅行者在事前態度與事後行為之差異；對捷運系統引進之事先規劃與事後營運，當能提供更詳實具體且有依據之研究與分析資訊。

3.6.1 通車前調查分析

一、旅次行為特性分析

「一般旅次」主要運具以「公車」和「機車」為主，「動物園旅次」主要運具為「小汽車」。搭乘意願以「動物園旅次」較高。而此兩種旅次之不願搭乘之因素皆以「不方便」最高，而搭乘理由亦皆以「方便」、「省時」最多。

二、交叉分析

(一)一般旅次

「一般旅次」如上班旅次主要是使用「公車」與「小汽車」最多，上學旅次使用「公車」最多。在使用運具方面，「男性」使用「汽機車」為多；「女性」以使用「公車」為多。「年齡」較長者使用「小汽車」比例較多。若家戶「汽機車數」較多者，則使用汽機車的比例較高。「家戶所得」愈高使用小汽車的情形愈普遍。在搭乘意願方面，各類旅次行為特性和社經條件，對搭乘之意願影響並不明顯。

(二)動物園旅次

在使用運具方面，「男性」使用「汽機車」為多；「女性」以使用「小汽車」為多。「年齡」較長者使用「小汽車」、「計程車」比例較多。若家戶「汽機車數」較多者，則使用汽機車的比例較高。「家戶所得」愈高使用小汽車的情形愈普遍。在搭乘意願方面，以「公車」的受訪者搭乘意願較高，「小汽車數」愈高搭乘意願愈低。

3.6.2通車後調查分析

一、旅次行為特性分析

「一般旅次」主要運具以「機車」和「公車」為主，「動物園旅次」主要運具以「小汽車」和「捷運」為主。而「一般旅次」不願搭乘之因素以「不順路」最高；「動物園旅次」不願搭乘之因素以「轉車不方便」最高。而三種旅次搭乘理由亦皆以「方便」、「省時」最多，而且搭乘捷運者通車前使用運具皆以「公車」為最多。

二、交叉分析

(一)一般旅次

「一般旅次」上班旅次主要是使用「汽機車」為多，上學旅次使用「公車」最多。在使用運具方面，「男性」使用「汽機車」為多；「女性」以使用「公車」為多。「年齡」較長者使用「小汽車」比例較多。若家戶「汽機車數」較多者，則使用汽機車的比例較高。「家戶所得」愈高使用小汽車的情形愈普遍。

(二)動物園旅次

在使用運具方面，「男性」使用「汽車」為多；「女性」以使用「捷運」為多。「年齡」較長者使用「小汽車」比例較多。若家戶「汽機車數」較多者，則使用汽機車的比例較高。「家戶所得」愈高使用小汽車的情形愈普遍。

(三)捷運旅次

「上班、上學旅次」捷運通車前主要是使用「公車」為多，洽公商務亦主要使用「汽機車」為主。在通車前使用運具方面，各類旅次行為特性和社經條件，對通車前使用運具的運具皆以「公車」為主。至接駁運具方面，各類旅次目的和社經條件，皆以「步行」為主，其中「上學旅次」有4成是使用「公車」接駁。

3.6.3通車前後調查比較分析

一、旅次行為基本資料分析

(一)一般旅次

通車後使用捷運系統只有7%，且機車使用者亦增加一成。通車前民眾對使用運具之「安全性」較在乎。通車後「不搭乘捷運的理由」以「不順路」所造成「不方便」的比例最高。通車後實際搭乘的比例與通車前表示一定會搭的比例相近。

(二)動物園旅次

通車後使用捷運系統有三成，大部份由「小汽車」及「公車」的乘客所轉移。通車後民眾對使用運具之「安全性」不如通車前重視。通車後「不搭乘捷運的理由」以「轉車不方便」所造成「不方便」的比例最高。通車前表示一定會搭和可能會搭者佔五成，高於通車後實際搭乘的比例。

二、捷運轉移者特性比較分析

「公車」與「小汽車」這兩種運具在通車前表示一定會搭的比例和通車後的行為有明顯的落差，而通車後一般旅次使用運具之趨勢皆大致能和捷運旅次的趨勢相近。搭乘「捷運」之乘客其年齡層較通車前更集

中在「21-40歲」之間。通車後「捷運旅次」之乘客較通車前表示「一定會搭」的乘客家戶所得高許多。

第四章交通特性調查

4.1 主次要幹道交叉路口之交通特性

主要路口交通流量流向調查係為獲知各調查路口之流量、流向分佈及交通組成，以做為判斷木柵線通車營運前後對沿線主要幹、次道路口交通特性影響之基準。

一、調查地點

- (一)復興北路—民權東路
- (二)復興北路—民生東路
- (三)復興北路—南京東路
- (四)復興南路—忠孝東路
- (五)復興南路—仁愛路
- (六)復興南路—信義路
- (七)復興南路—和平東路
- (八)辛亥路—興隆路

調查地點之位置詳見圖 4-1。

二、調查時間

通車前之調查於民國八十二年十月十五日，通車後之調查於民國八十五年十一月十七日，調查該日上下午尖峰時間各三小時，上午尖峰為7:00至10:00，下午尖峰為16:00至19:00。

三、調查方法

於每一調查站配置若干名調查員(視路口情況而定)及一名組長。調查位置應擇視野良好且不影響交通之處。每十五分鐘，調查員就路口設站位置，將所有通過停止線之車輛，按流向(右轉、直行、左轉)、車種(大型車、小型車、機車)，以人工計數所通過之車輛數，並記錄於「路口轉向交通量調查表」內，見表4.1。

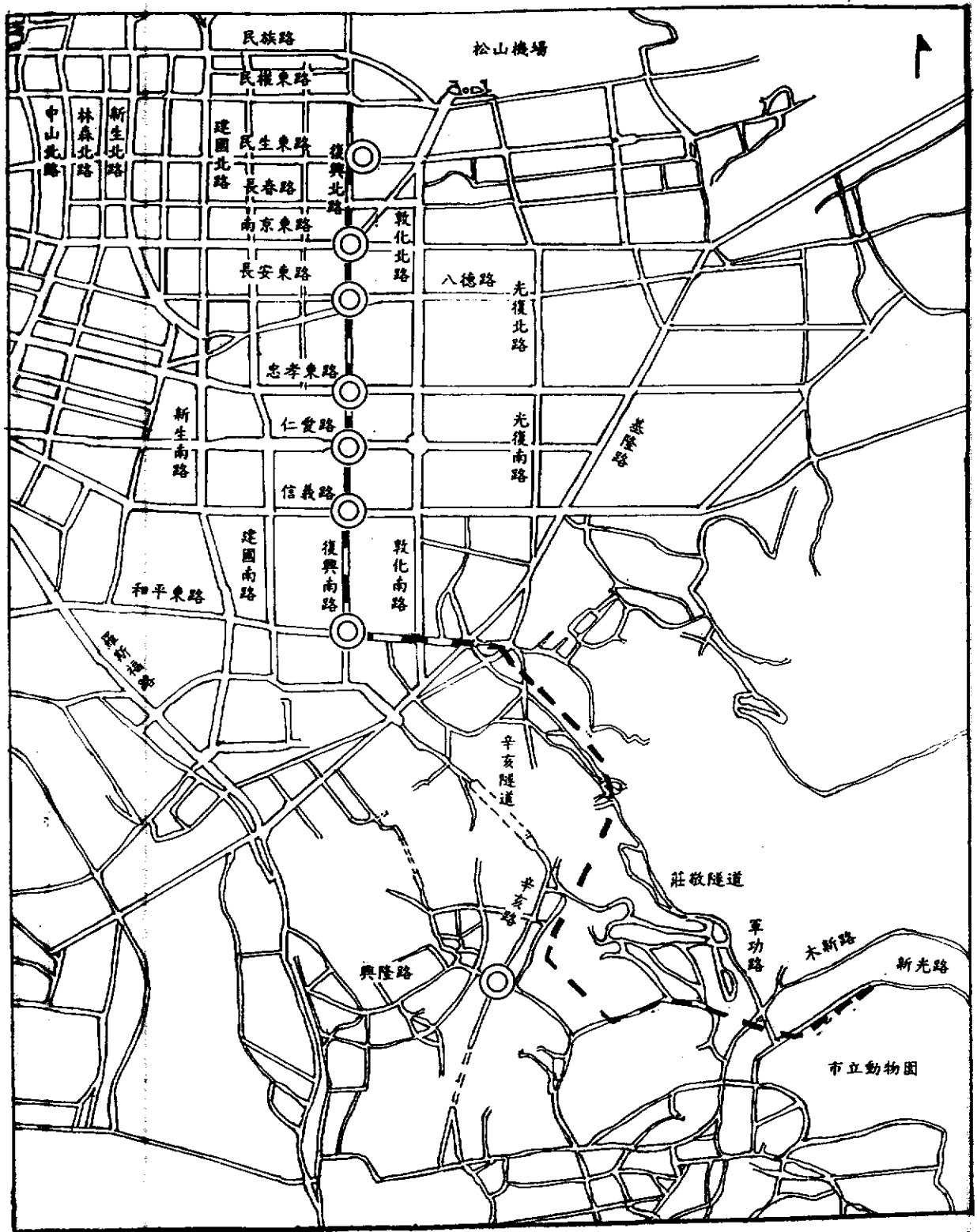



圖 4-1 木柵線捷運主次要幹道交叉路口調查位置圖

表4.1路口轉向交通量調查表

站名：				方向：由 往						
臨近路口編號：				日期： 年 月 日						
調查員：				督導員：						
車型		左轉			右轉			直行		
時	分	大型車	小型車	機車	大型車	小型車	機車	大型車	小型車	機車
	00~15									
	15~30									
	30~45									
	45~60									
	00~15									
	15~30									
	30~45									
	45~60									
	00~15									
	15~30									
	30~45									
	45~60									

四、資料整理

(一)將各車種依當量換算係數，換算為小客車單位(P.C.U.)，換算公式如下：

1 輛大型車=1.6 P.C.U.

1 輛小型車=1.0 P.C.U.

1 輛機踏車=0.3 P.C.U.

然後將連續15分鐘的小客車單位數，累加得各臨近路段(Approach)之連續一小時小客車單位流量。

(二)將上述計算所得每一臨近路段之各時段連續一小時之小客車單位流量(P.C.U.)予以加總，以找出任何一小時小客車單位流量最高者即為該路口之尖峰小時，而於該尖峰小時所通過的流量即尖峰小時流量。

(三)由於木柵線營運前復興北路為單行道，致使其單向之車道數為8，此超過現行 HCM 單向車道上限數為6，故於服務水準預估時無法使用美國 HCM 手冊與運研所之「台灣公路容量手冊」HCM 手冊評估相關路口之服務水準，故改採用臨界流動分析(許添本，民國71年)，其基本分析程序如圖4-2。表4.2顯示交叉路口服務水準與車道最大流量之關係。

表4.2 交叉路口服務水準與車道最大流量

服務水準	流量/容量 (V/C)	平均每車延滯 (秒/車)	車道最大流量(pcu/小時)		
			二時相	三時相	四時相
A	≤ 0.6	≤ 15.0	1200	1140	1080
B	≤ 0.7	15.1~30.0	1400	1340	1270
C	≤ 0.8	30.1~45.0	1600	1530	1460
D	≤ 0.9	45.1~60.0	1800	1700	1650
E	≤ 1.0	60.1~80.0	2000	1900	1800
F	-	> 80.0	-	-	-

資料來源：運輸計劃季刊，第14卷第四期，「臨界流動分析」在評估混合車流交叉路口交通改善效益之研究，張學孔

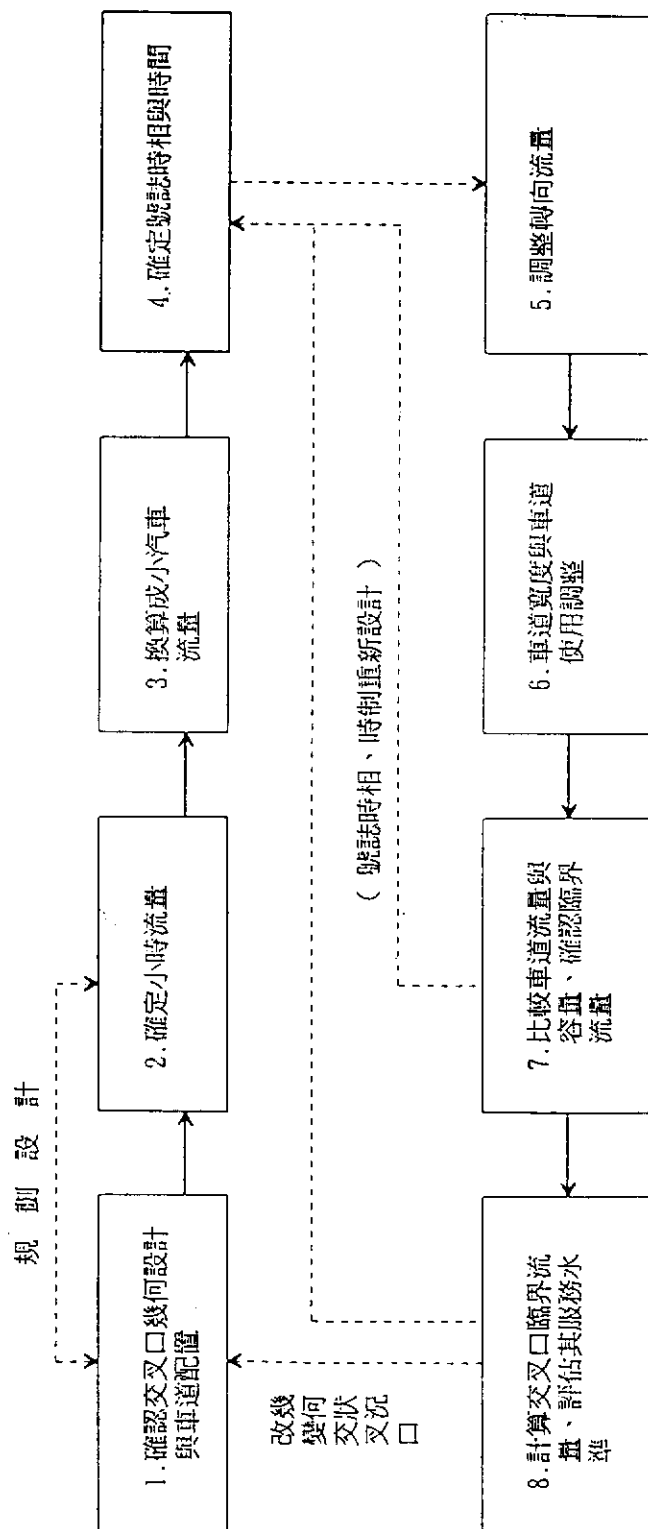


圖 4-2 臨界流動分析

4.1.1 調查地點幾何配置及交通管制狀況

通車前後各調查地點之路口幾何配置及交通管制狀況，如圖 4-3 至圖 4-18 所示。

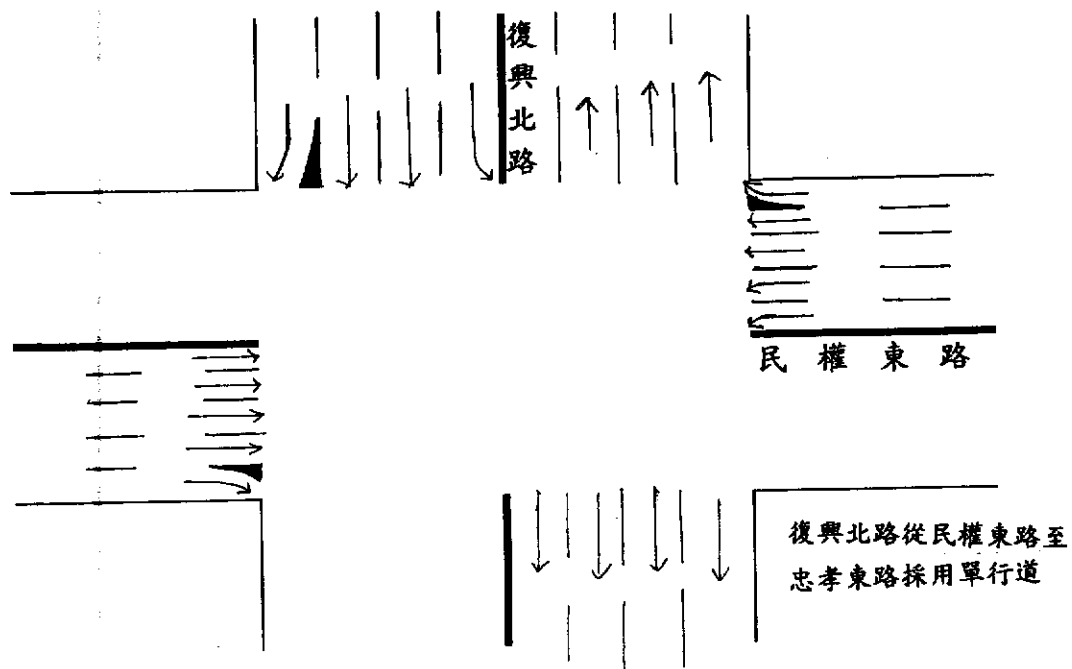


圖 4-3 通車前(復興北路、民權東路) 路口幾何配置圖

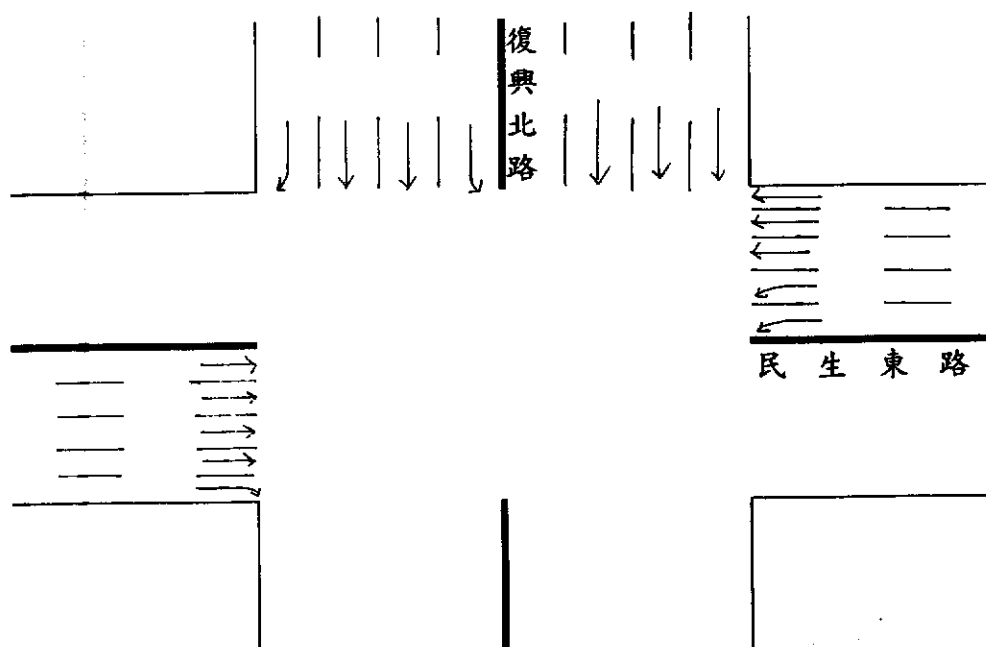


圖 4-4 通車前(復興北路、民生東路) 路口幾何配置圖

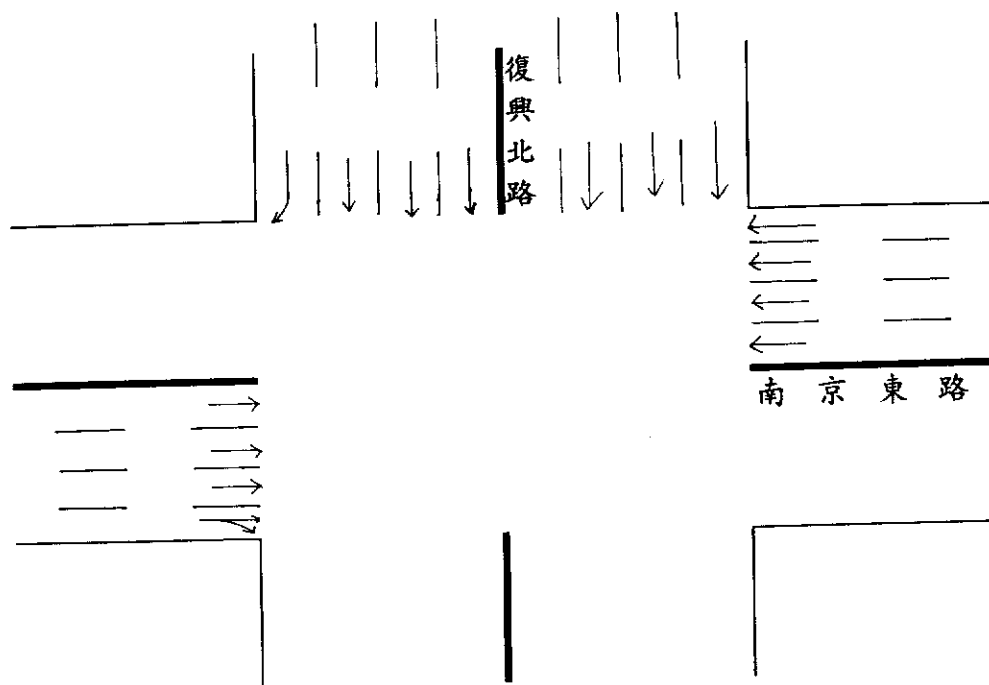


圖 4-5 通車前(復興北路、南京東路) 路口幾何配置圖

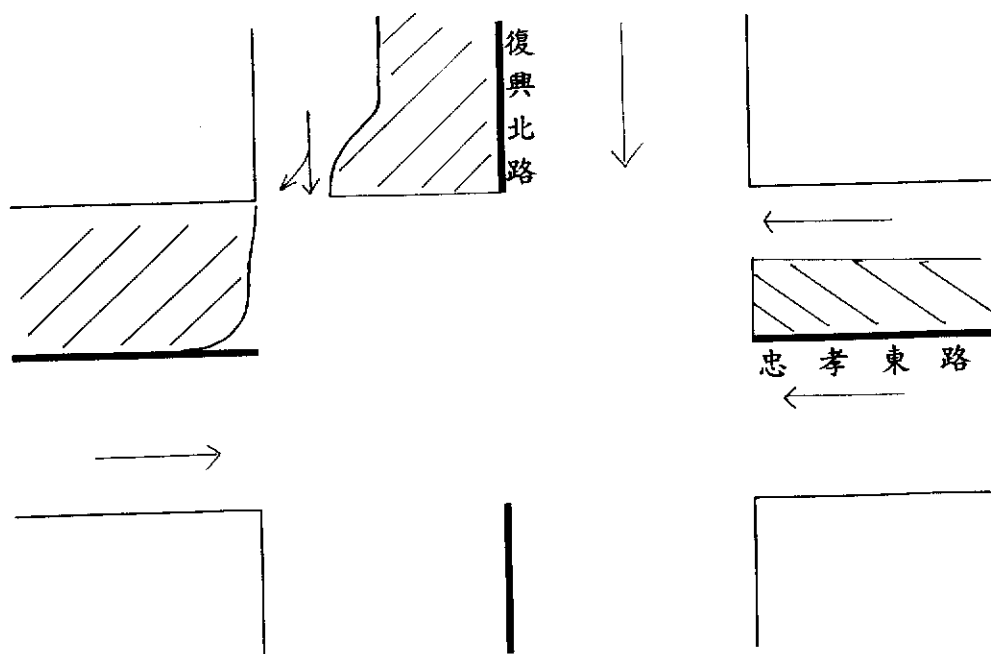


圖 4-6 通車前(復興南路、忠孝東路) 路口幾何配置圖

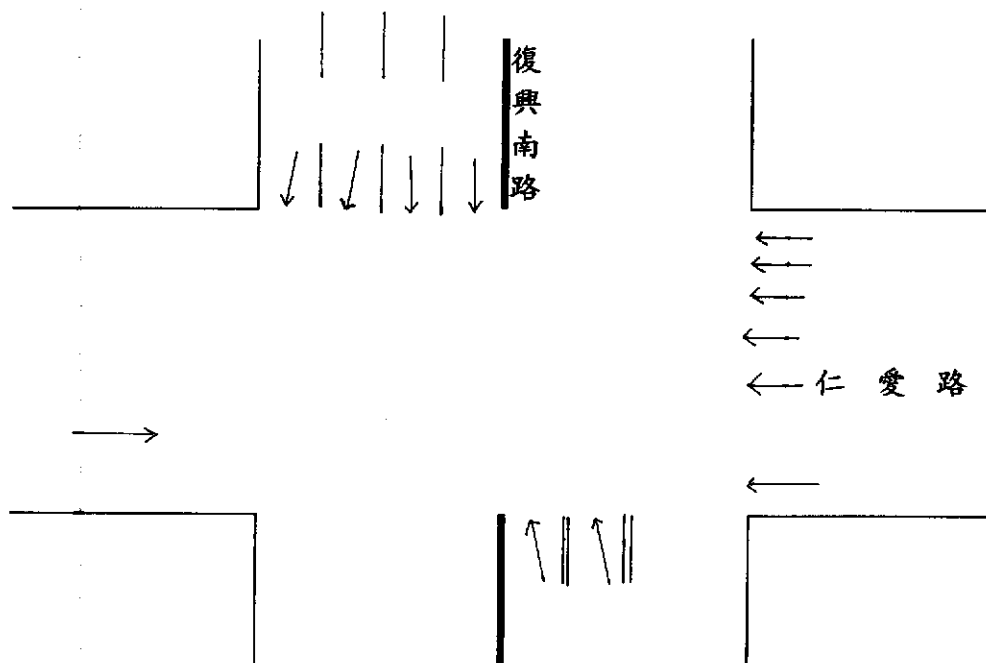


圖 4-7 通車前(復興南路、仁愛路) 路口幾何配置圖

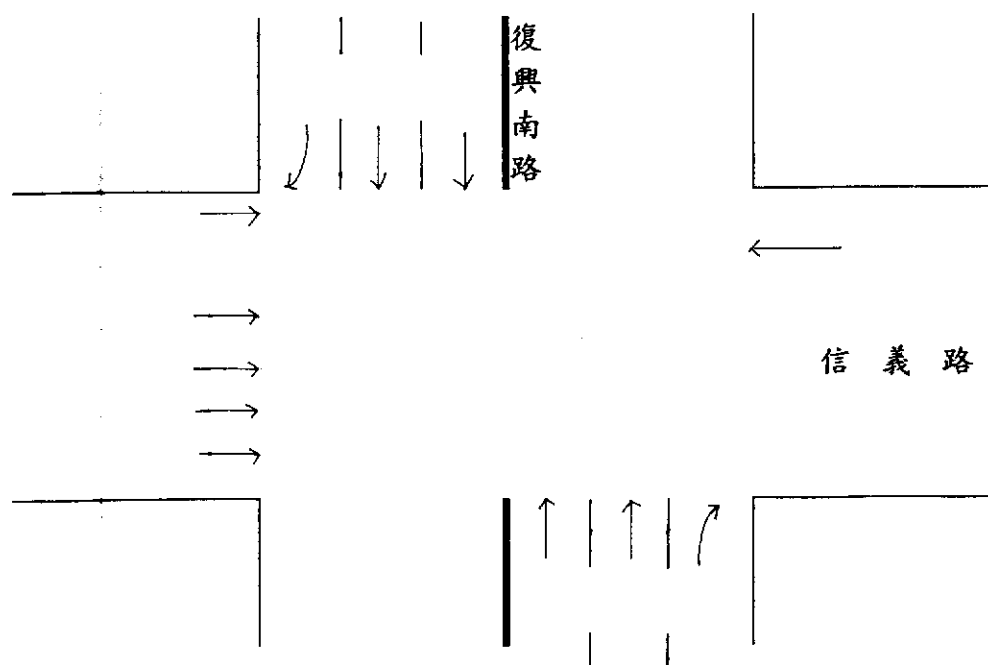


圖 4-8 通車前(復興南路、信義路) 路口幾何配置圖

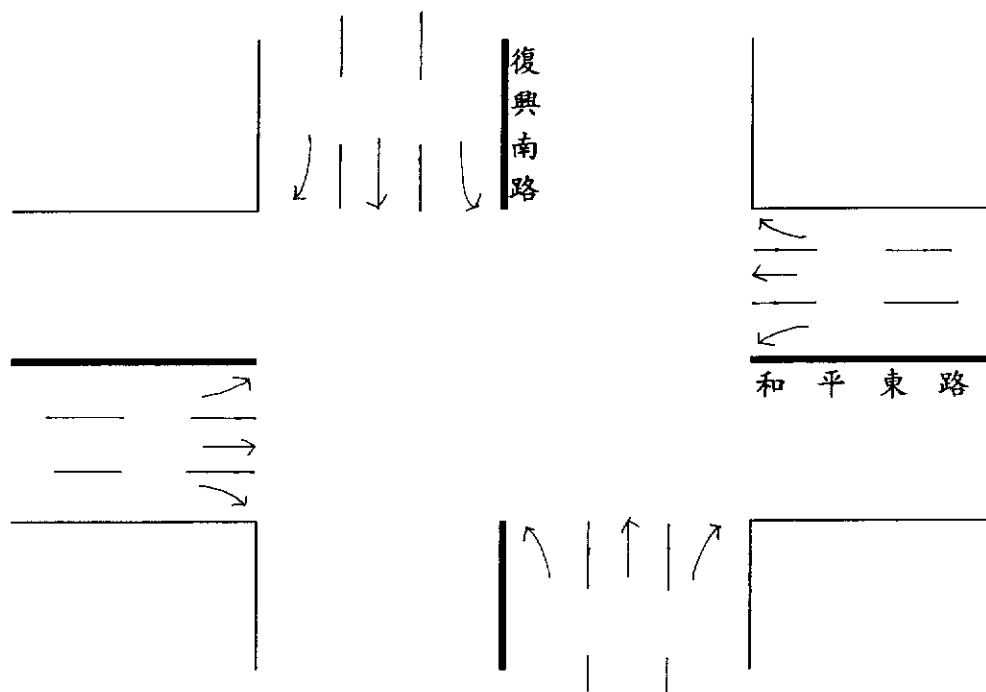


圖 4-9 通車前(復興南路、和平東路) 路口幾何配置圖

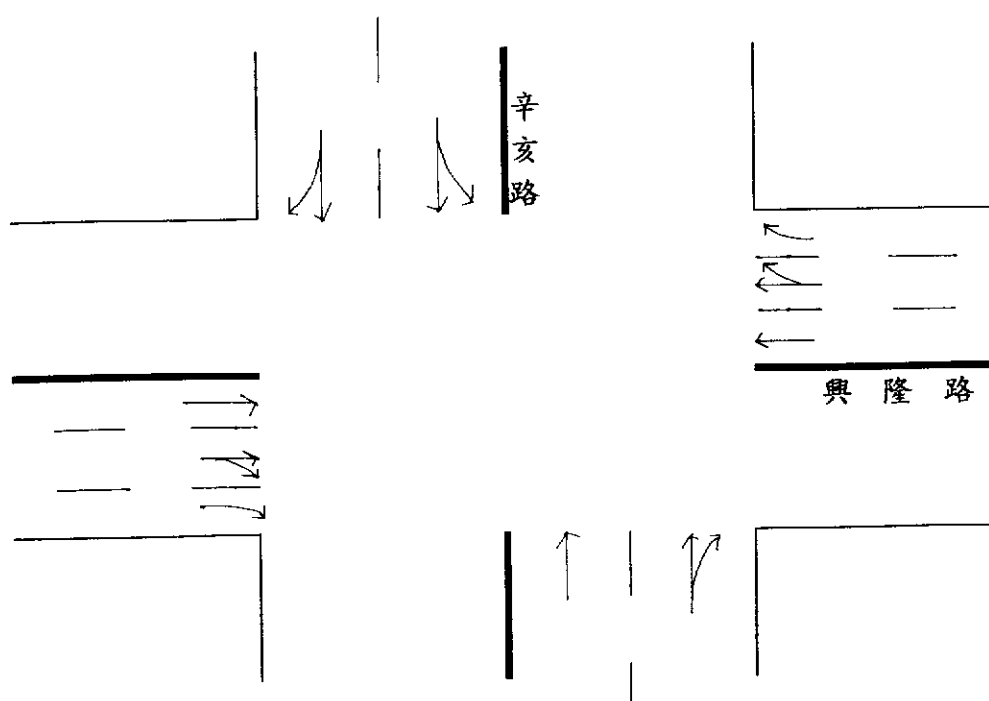


圖 4-10 通車前(辛亥路、興隆路) 路口幾何配置圖

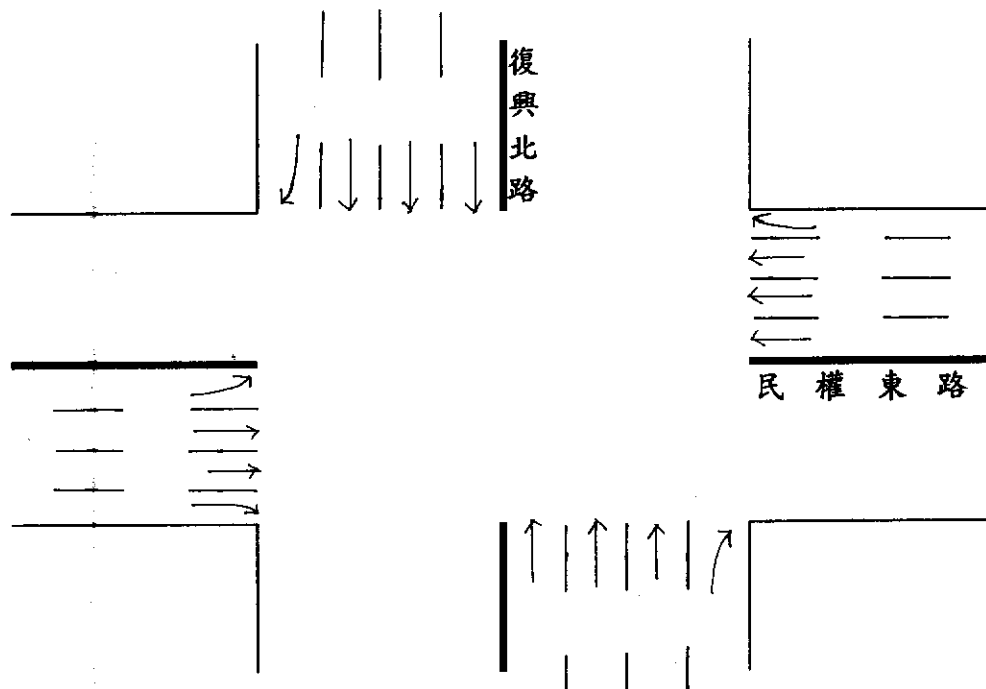


圖 4-11 通車後(復興北路、民權東路) 路口幾何配置圖

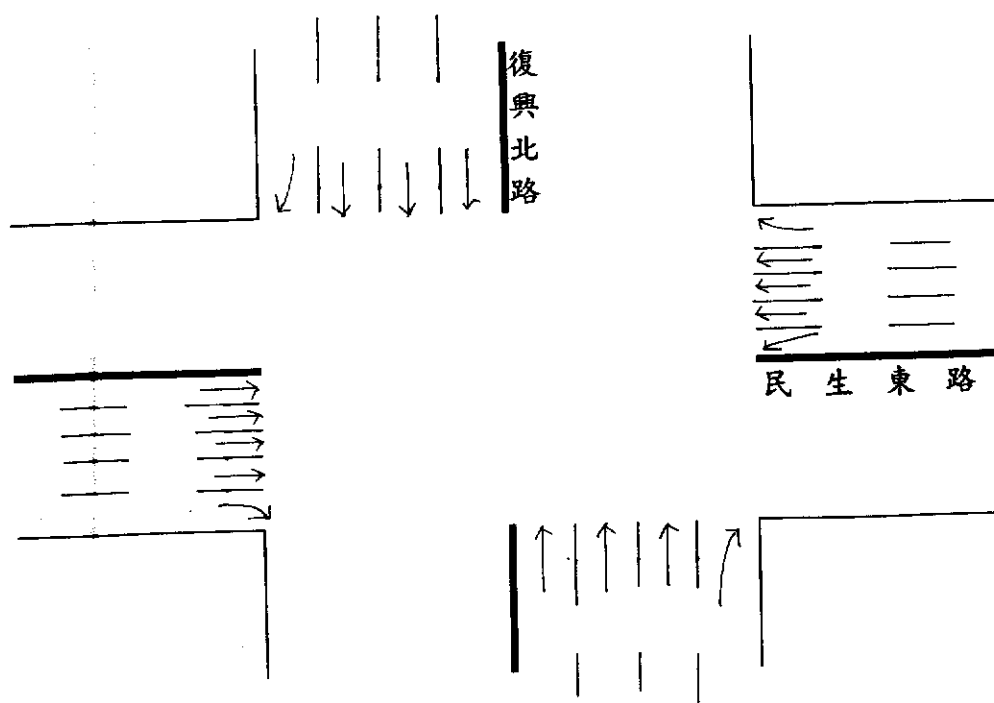


圖 4-12 通車後(復興北路、民生東路) 路口幾何配置圖

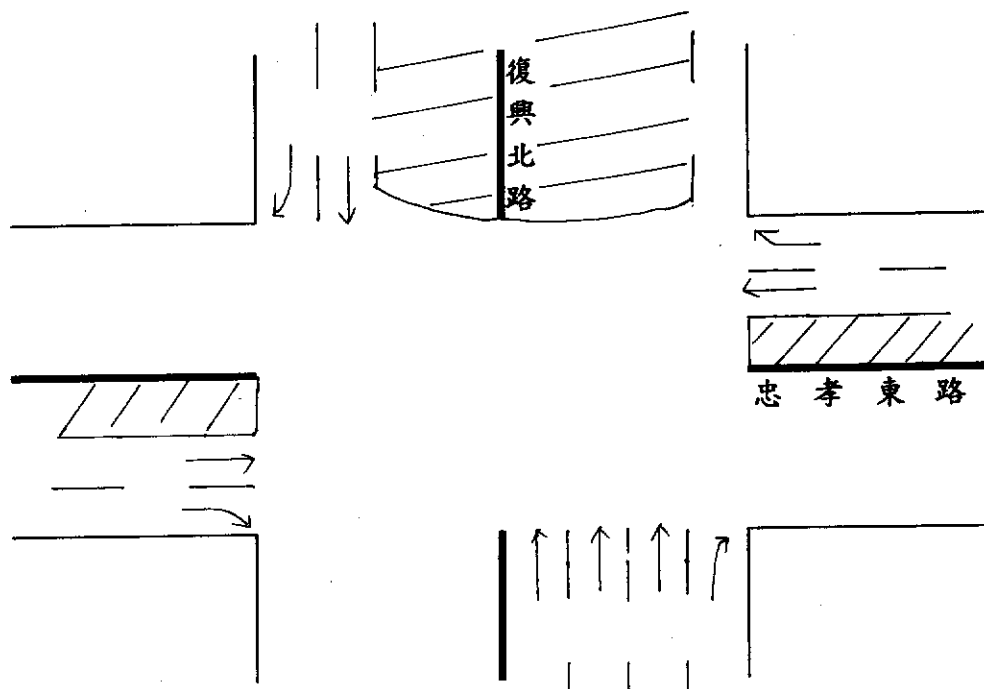


圖 4-13 通車後(復興北路、南京東路) 路口幾何配置圖

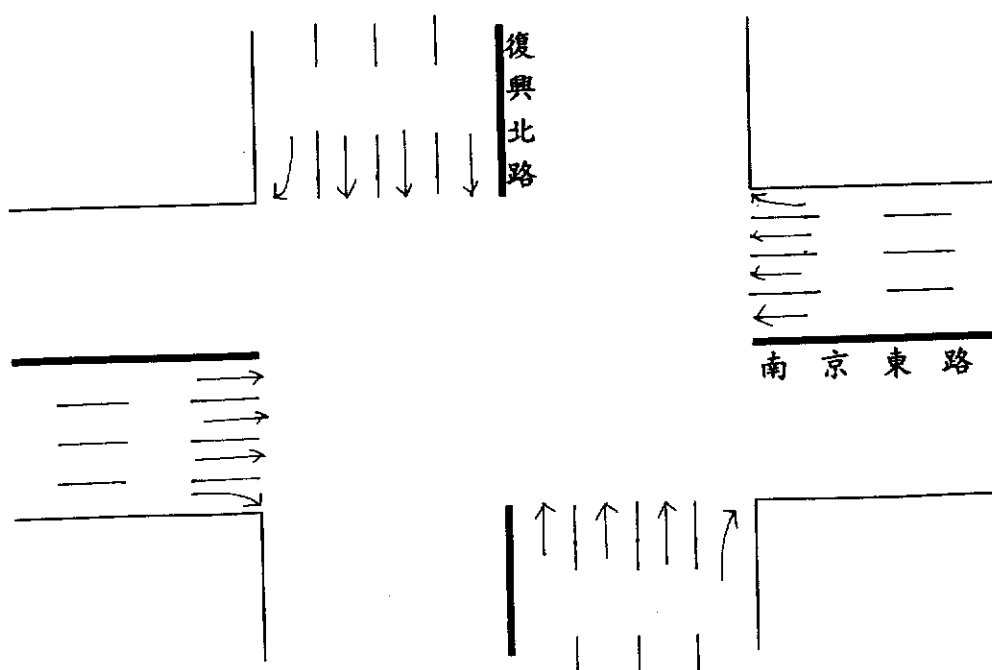


圖 4-14 通車後(復興南路、忠孝東路) 路口幾何配置圖

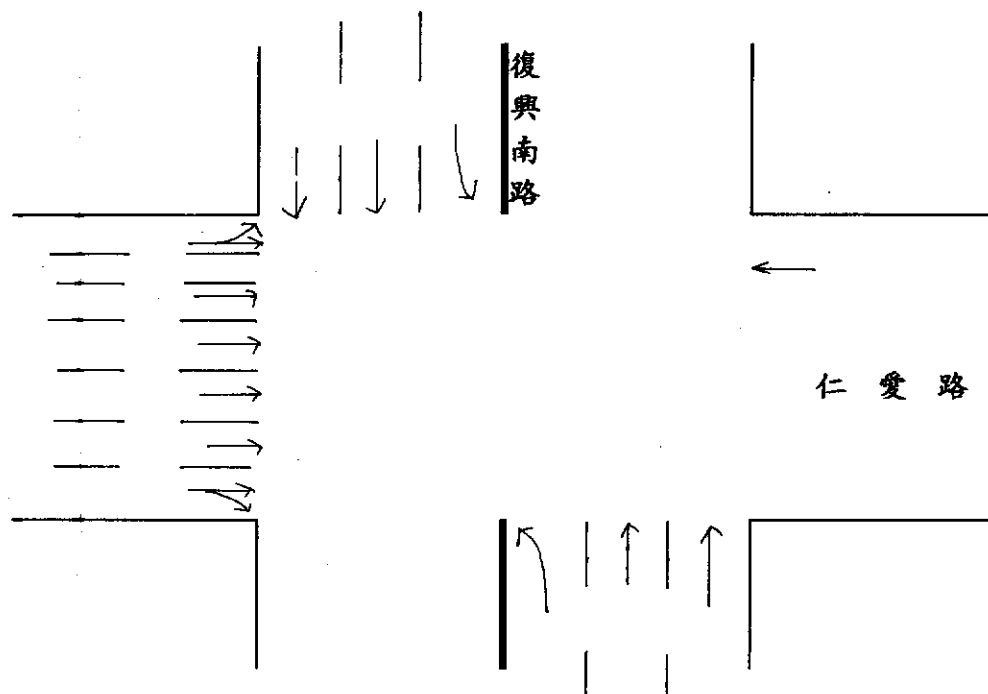


圖 4-15 通車後(復興南路、仁愛路) 路口幾何配置圖

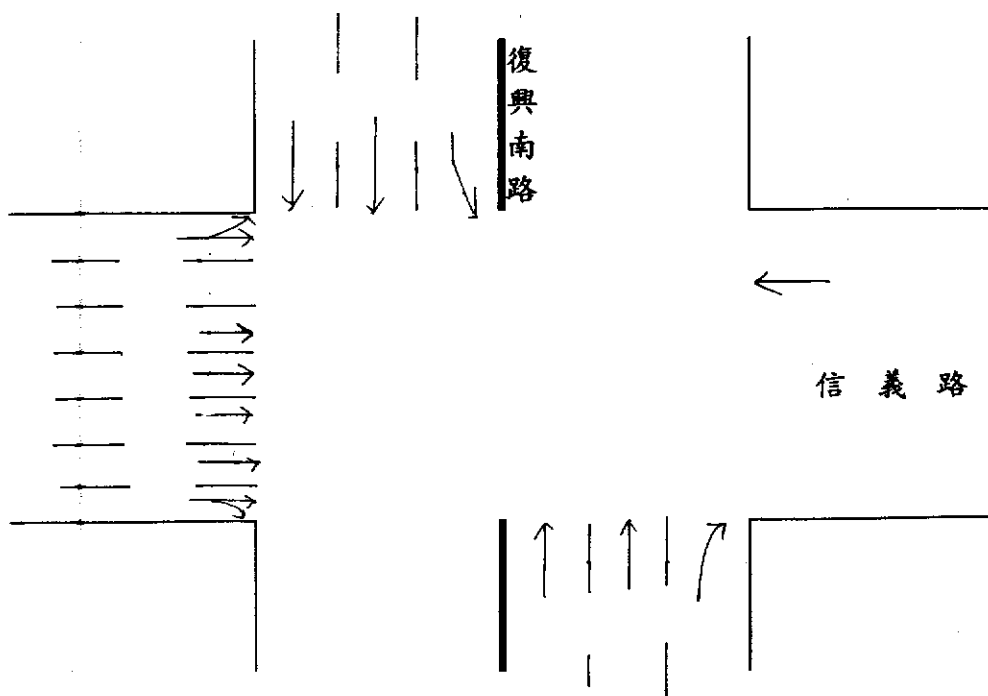


圖 4-16 通車後(復興南路、信義路) 路口幾何配置圖

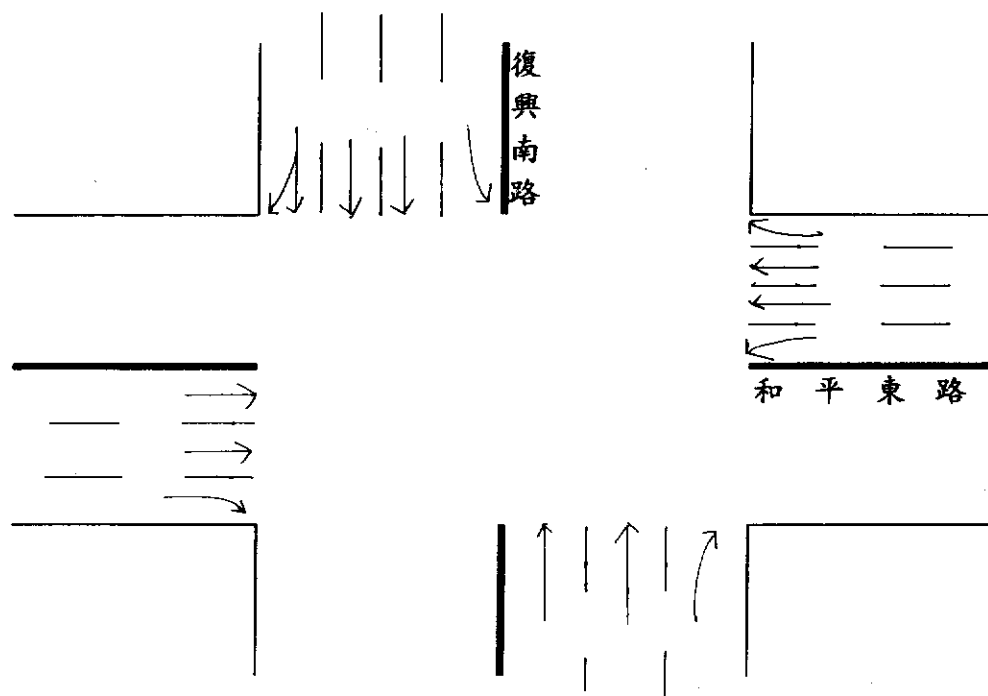


圖 4-17 通車後(復興南路、和平東路) 路口幾何配置圖

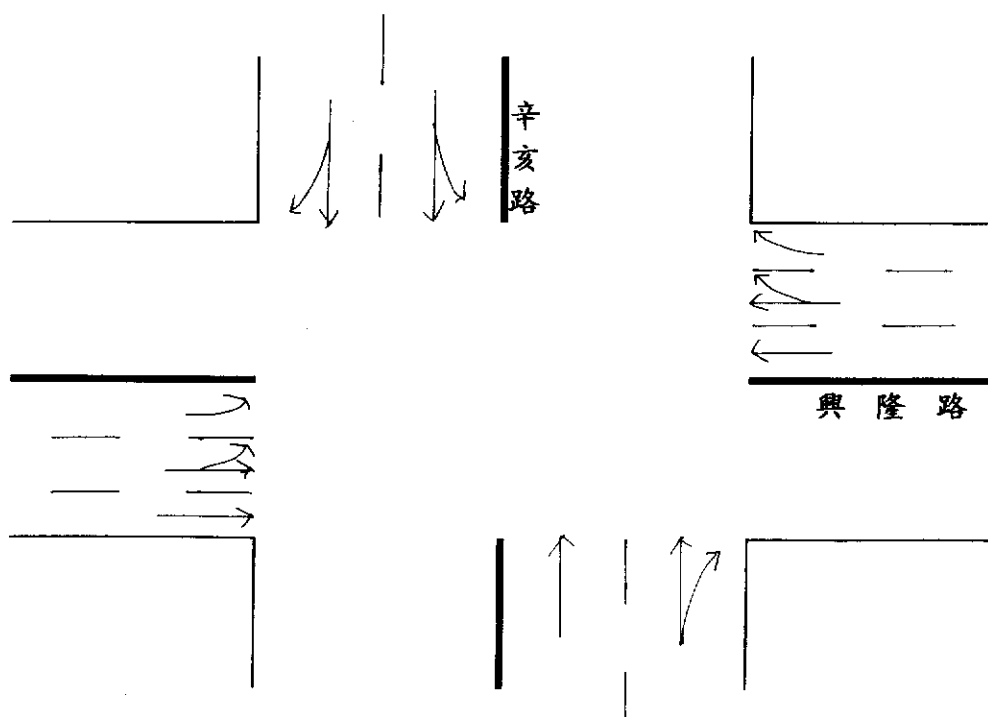


圖 4-18 通車後(辛亥路、興隆路) 路口幾何配置圖

4.1.2 調查結果

一、通車前之調查結果

- (一)主要路口交通流量流向調查各調查路口之上述資料分為上、下午，如表 4.3 及表 4.4 及圖 4-19 至圖 4-34 所示。由表中資料顯示，南端路口之尖峰小時多為 7:45 至 8:45，越接近北端其尖峰小時則往後延半小時左右，就調查結果而言除仁愛路、信義路及部分復興北路因其為單行道，以致某一方向流量偏高外，其餘與復興北路相臨路口其流量均較復興南路相接者為高，此可能因前者位於商業興茂之東區所致。
- (二)如表 4.4 所示，下午尖峰小時在忠孝東路以北之路口多為 17:00 至 18:00，而以南之路口則在 17:30 至 18:30。至於遠端之興隆路與辛亥路口，其尖峰小時則為 16:45 至 17:45，其流量分布亦與上午情形一致，即北端流量較高。
- (三)表 4.5 及表 4.6 各路口車種組成之上午尖峰時間統計表所示，各路口車種組成以小型車、機車所佔比例較高。在上午尖峰時間信義路以北，小型車所佔比例約在 50% 上，而機車則為 40% 左右；在信義路以南則機車所佔比例均在 50% 以上，而汽車則約 40% 左右。大型車不論在任何一路口其比例皆在 5% 以下。此一現象顯示一般上班族次仍偏以自用運具為主。而在下午尖峰時間則機車所佔比例相對的提高，而小型車比例則相對的降低一些。大型車所佔比例除了仁愛—復興南路所佔比例超過 5% 外，其餘各路口仍在 5% 以下。此一現象可能肇因於通過仁愛路之公車路線為數不少。
- (四)由表 4.5 及表 4.6 亦可看出，由於各相關路段為單行道者不多，且不少路口有轉彎限制，以致除了仁愛路—復興南路及興隆路口外，其餘路口左轉比例均在 20% 以下，且上、下午之差異不大，約在 20% 左右。
- (五)表 4.7 顯示相關交叉路口之服務水準。由表中資料可看出所有路口皆為 F 級服務水準，且和平東路與復興南路路口 v/c 比高達 2.11，因興建木柵線東西向高架道路，使和平東路往基隆路方向路寬縮小，服務水準下降。

表4.3通車前交叉路口尖峰小時交通流量表(上午)

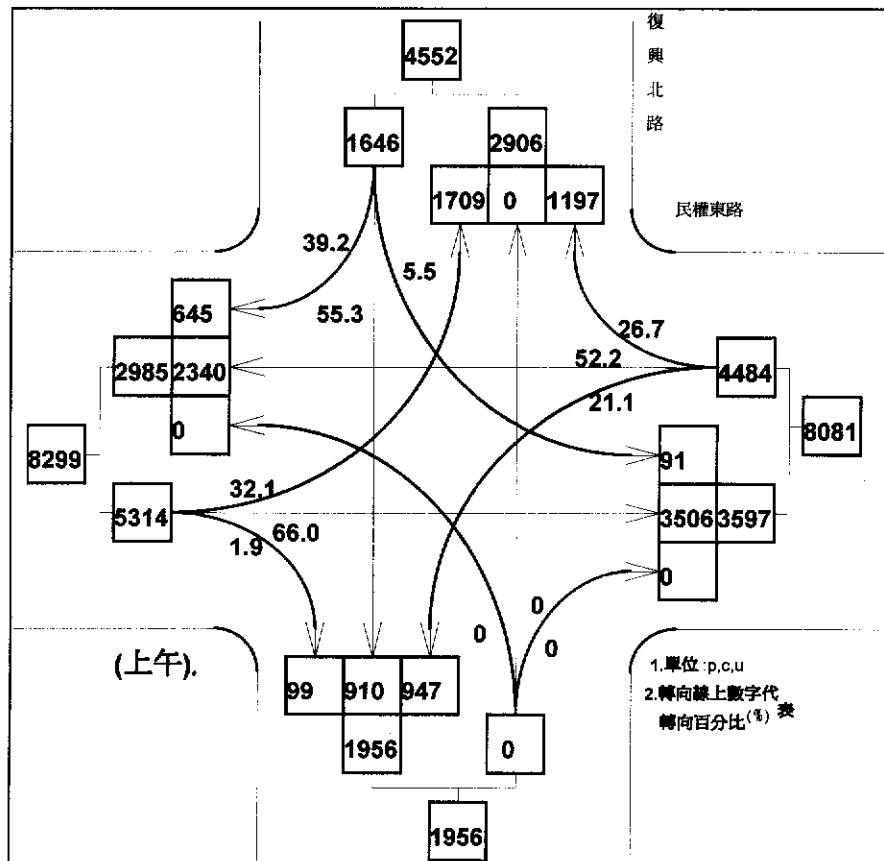
交叉口名稱	起時	峰時	時間	道路編號	尖峰小時 流量	路口轉				轉				向				流				量											
						左		右		轉		直		轉		直		轉		直		轉		直		轉							
						大型車	小型車	機車	小計	大型車	小型車	機車	小計	大型車	小型車	機車	小計	大型車	小型車	機車	小計	大型車	小型車	機車	小計	大型車	小型車	機車	小計				
						輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛	輛			
復興北路 (東、西)	8 30	9			輛 PCA 4484	2	4	780	936	18	7	800	947	98	147	1817	1817	1254	376	3169	2340	68	136	761	989	180	72	1009	1197				
						22	40	49	59	1	0	72	99	53	80	2744	2744	2275	683	5072	3506	30	60	1102	1433	542	217	1674	1709				
						4	0.91	2213	1646	6	11	464	557	194	78	664	645	23	35	628	628	825	248	1476	910	19	38	35	46	19	8	73	91
						1	0.97	3995	3220	19	34	696	835	40	16	755	885	20	30	1912	1912	1308	392	3240	2334	0	0	0	0	0	0	0	0
復興北路 (東、西)	8 0	9			輛 PCA 3859	0	0	0	0	0	0	0	0	26	39	2078	2078	1766	530	3870	2647	9	18	697	906	719	288	1425	1212				
						15	27	552	662	330	132	897	821	8	12	1486	1486	1486	446	2980	1944	7	14	323	420	72	29	402	463				
						1	0.96	5431	3764	0	0	0	0	0	0	0	0	125	188	2835	2835	2471	741	5431	3764	0	0	0	0	0	0	0	0
						3	0.95	6016	4724	0	0	0	0	0	0	0	0	168	252	2824	2824	1923	577	4915	3653	0	0	701	911	400	160	1101	1071
復興北路 (東、西)	8 15	9			輛 PCA 3802	0	0	826	991	751	300	1577	1292	14	21	1327	1327	1422	376	2593	1724	10	20	508	660	266	106	784	787				
						1	0.9	1422	1200	20	36	0	0	0	0	20	36	116	174	863	863	423	127	1402	1164	0	0	0	0	0	0	0	0
						3	0.81	3183	2477	0	0	0	0	0	0	0	0	142	213	1578	1578	1099	330	2819	2121	3	6	229	298	132	53	364	357
						4	0.89	4985	3534	0	0	247	296	115	46	362	342	18	27	2271	2271	2088	626	4377	2924	1	2	186	242	59	24	246	267
復興北路 (東、西)	8 15	9			輛 PCA 4652	17	31	401	481	192	77	610	589	361	542	2948	2948	1912	574	5221	4063	0	0	0	0	0	0	0	0				
						29	52	876	1051	693	277	1598	1381	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	77	0	0	0	0	51	77	7	14	0	0	0	0	7	14	
						3	0.88	58	91	0	0	0	0	0	0	0	0	154	231	1142	1142	1579	474	2875	1847	17	34	463	602	231	92	711	728
復興北路 (東、西)	7 45	8			輛 PCA 203	0	0	0	0	0	0	0	0	107	161	0	0	0	0	107	161	21	42	0	0	0	0	21	42				
						3	5	0	0	0	3	5	10	15	567	567	854	256	1431	838	6	12	459	597	277	111	742	720					
						0	239	287	105	42	344	329	109	164	3563	3563	3342	1003	7014	4729	4	8	221	287	60	24	285	319					
						13	23	328	394	21	8	362	425	35	53	1022	1022	1315	395	2372	1469	6	12	0	0	0	0	6	12				
復興北路 (東、西)	7 45	8			輛 PCA 1947	3	5	129	155	56	22	188	183	68	102	1076	1076	1277	383	2421	1469	4	8	128	166	71	28	203	203				
						11	20	141	169	40	16	192	205	10	15	704	704	776	233	1490	952	4	8	174	226	82	33	260	267				
						11	20	199	239	249	100	459	358	91	137	1020	1020	2709	813	3820	1969	12	24	112	146	35	14	159	184				
						3	0.92	4438	2511	7	13	132	158	130	52	269	223	10	15	504	504	1408	422	1922	941	7	14	84	109	17	7	108	130
復興北路 (東、西)	7 45	8			輛 PCA 1280	5	9	11	13	16	6	32	29	46	69	407	407	434	130	887	606	5	10	347	451	459	184	811	645				
						5	0	4	5	0	4	5	26	39	558	558	982	295	1566	892	0	10	13	16	6	26	19	9	88	99			
						10	18	533	640	665	266	1208	924	49	74	565	565	646	194	1260	832	7	14	58	75	23	9	88	99				
						21	38	273	328	481	192	775	558	25	38	574	574	597	179	1196	791	9	18	77	100	65	26	151	144				

資料來源：本研究調查

表4.4通車前交叉路口尖峰小時交通流量表(下午)

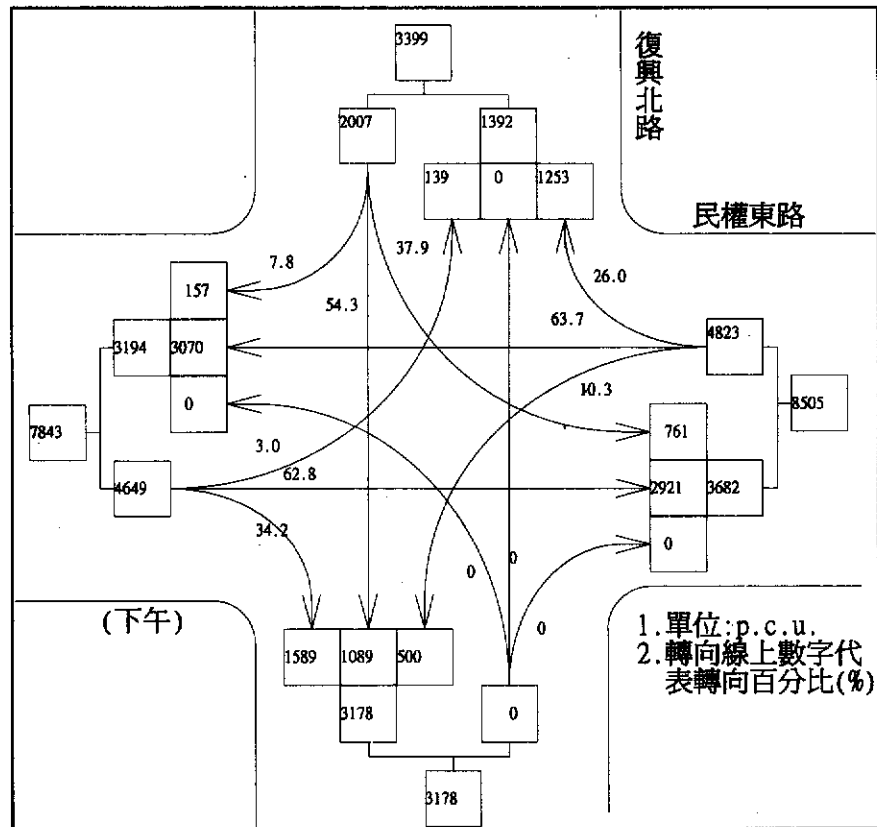
交叉路口 名稱	尖峰小時 起時 分	每 時 分	時 分	路 線	尖峰小時 流量 (veh)	左												口				轉				直				向				流				量																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
						大型車						小型車						機車		轉		直		轉		直		轉		直		轉		直		轉		直		轉																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
						機車		小型車		大型車		機車		小型車		大型車		機車		小型車		大型車		機車		小型車		大型車		機車		小型車		大型車		機車		小型車		大型車																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
						機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車	小型車	機車

資料來源:本研究調查



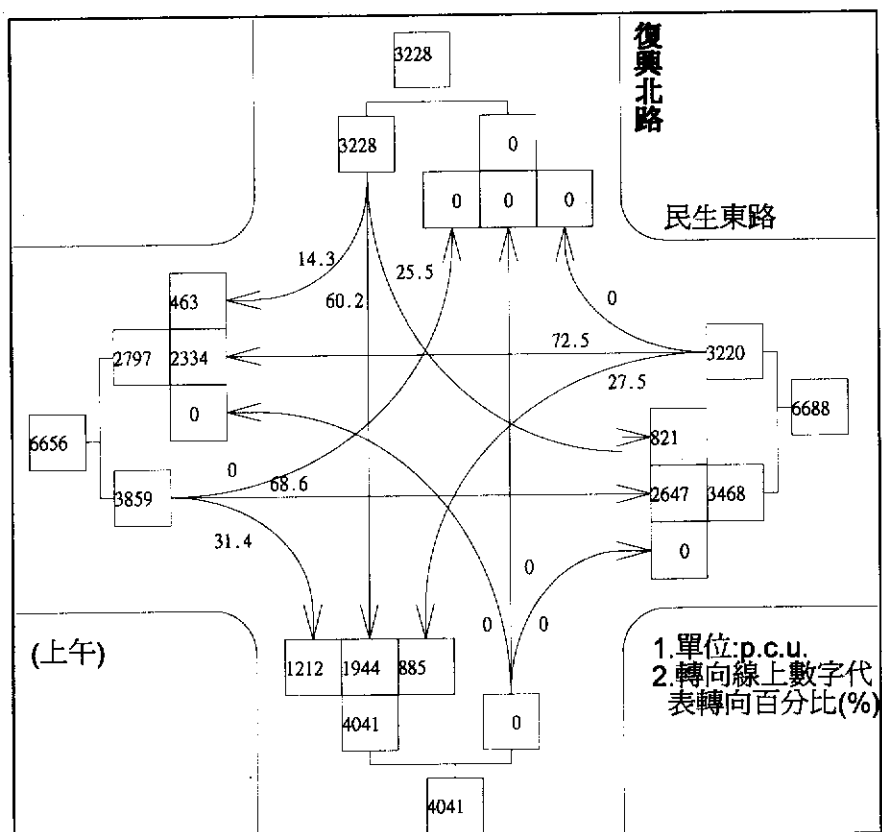
資料來源:本研究調查

圖4-19 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號1)



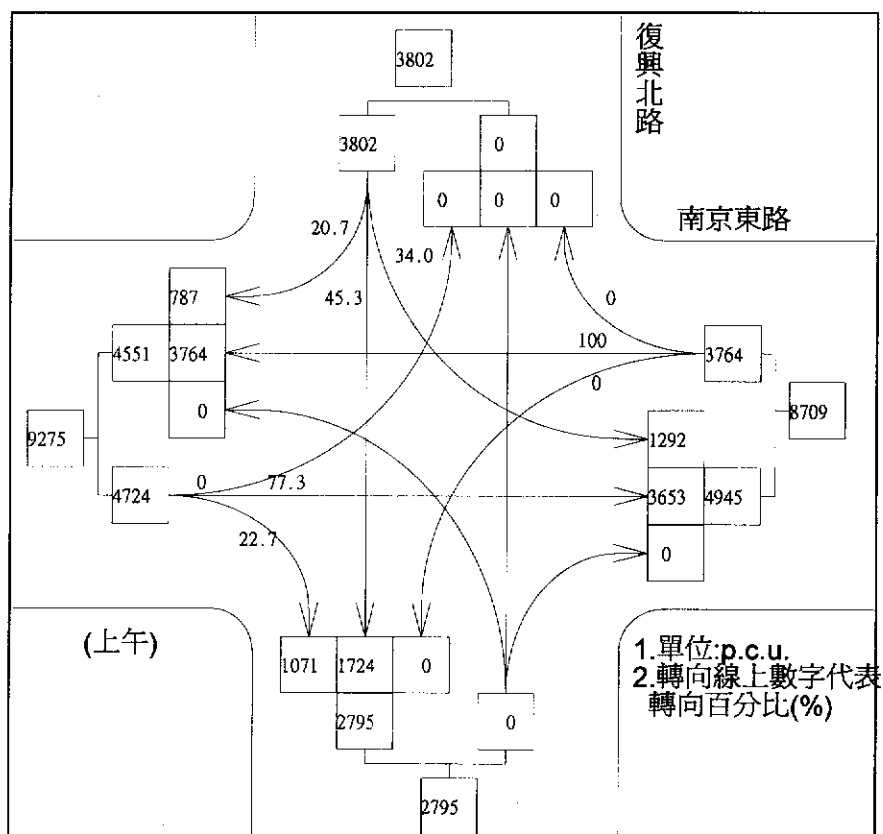
資料來源:本研究調查

圖4-20 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號1)



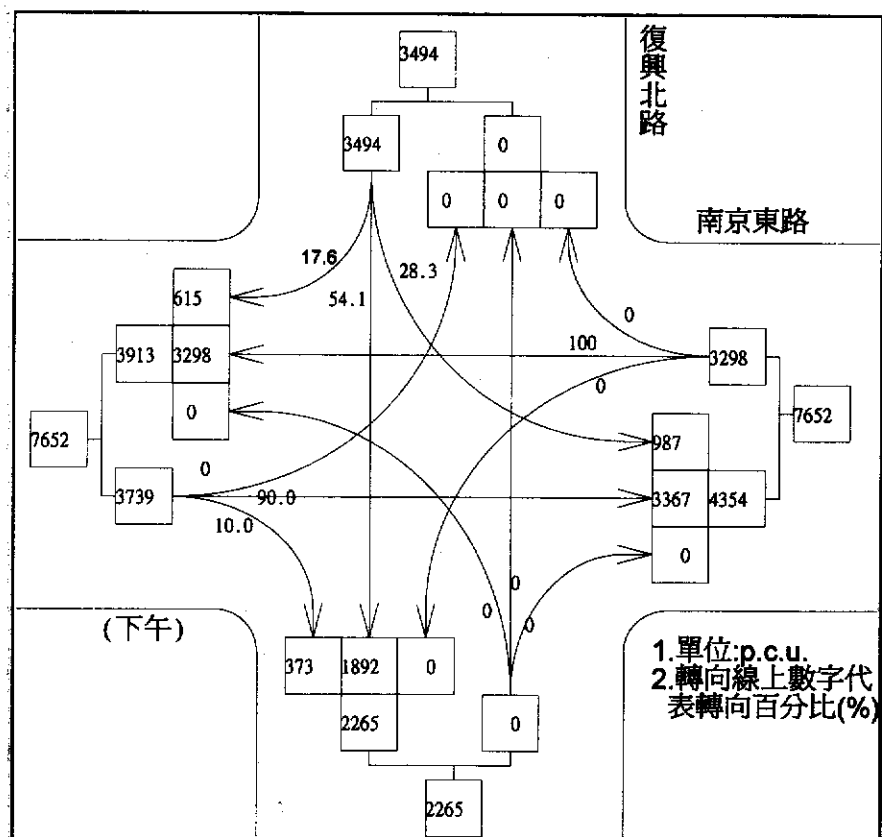
資料來源:本研究調查

圖4-21 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號2)



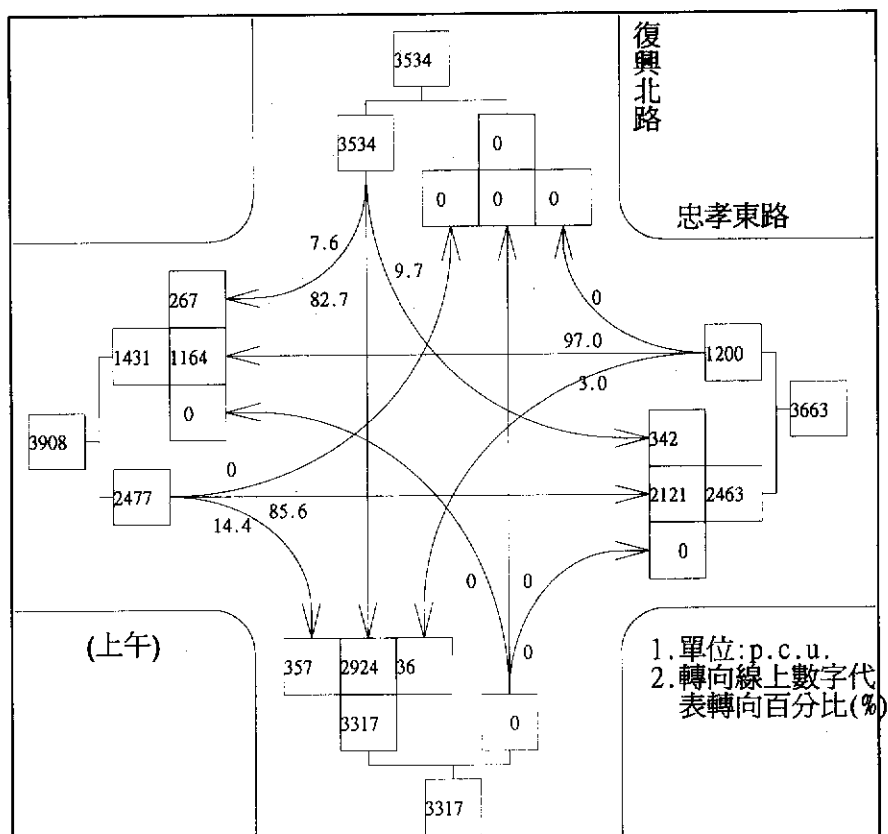
資料來源:本研究調查

圖4-23 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號3)



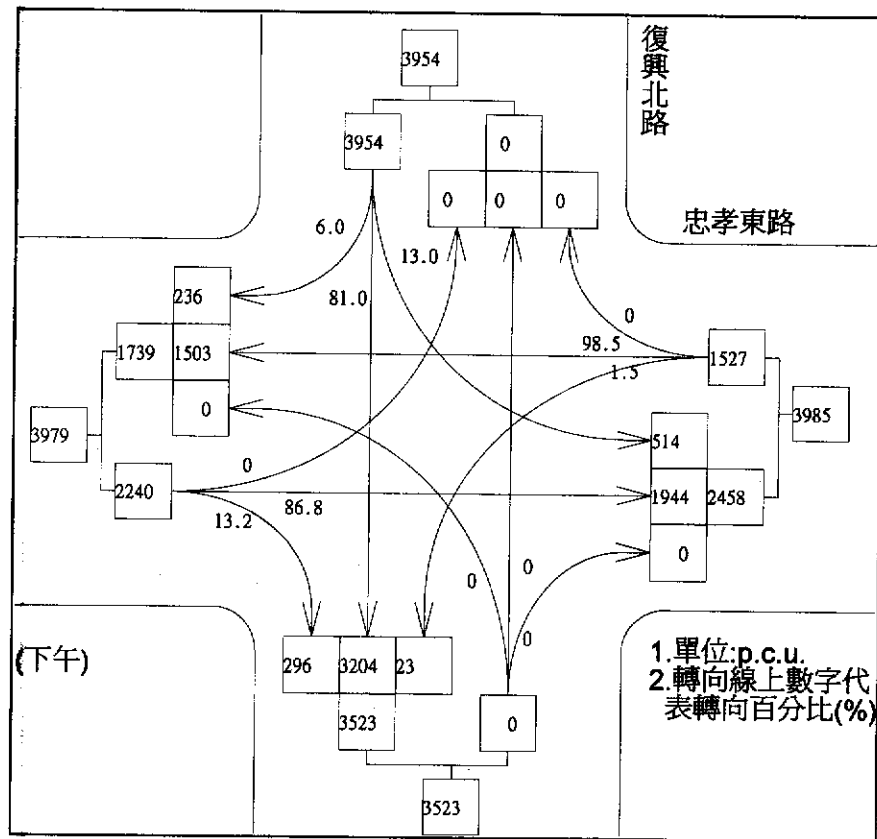
資料來源:本研究調查

圖4-24 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號3)



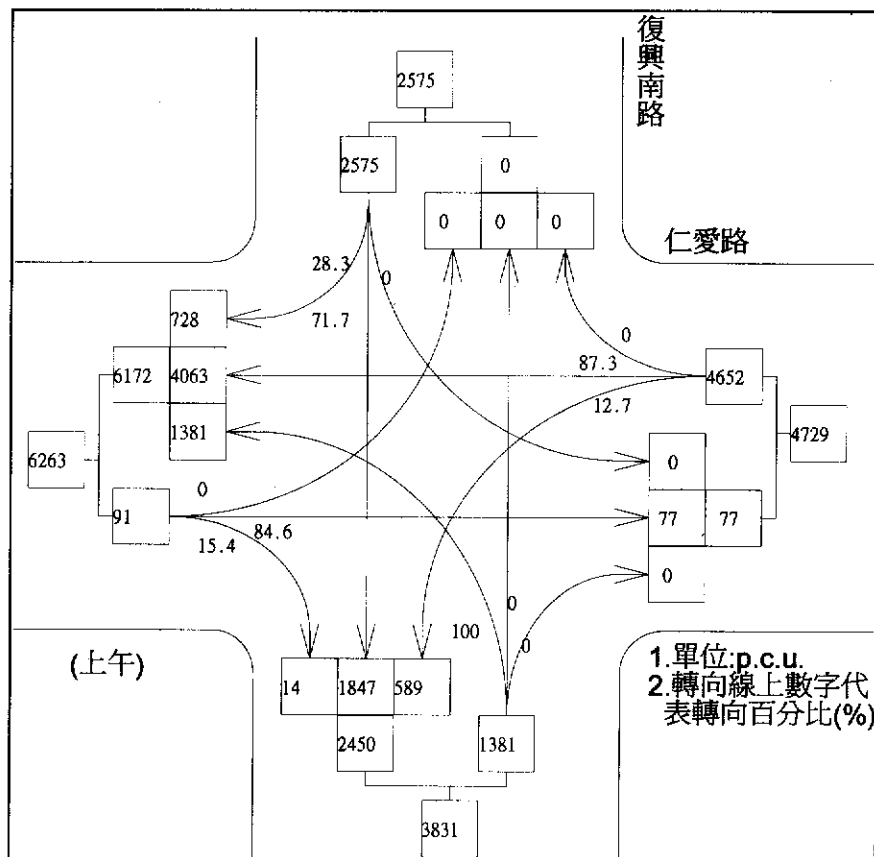
資料來源:本研究調查

圖4-25 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號4)



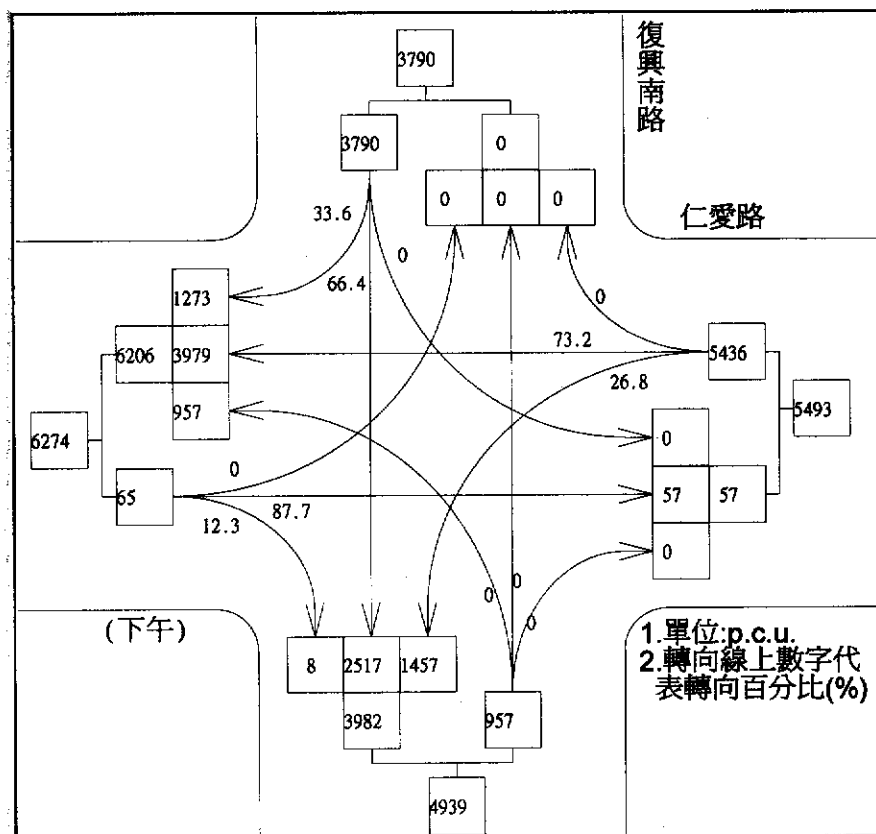
資料來源:本研究調查

圖4-26 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號4)



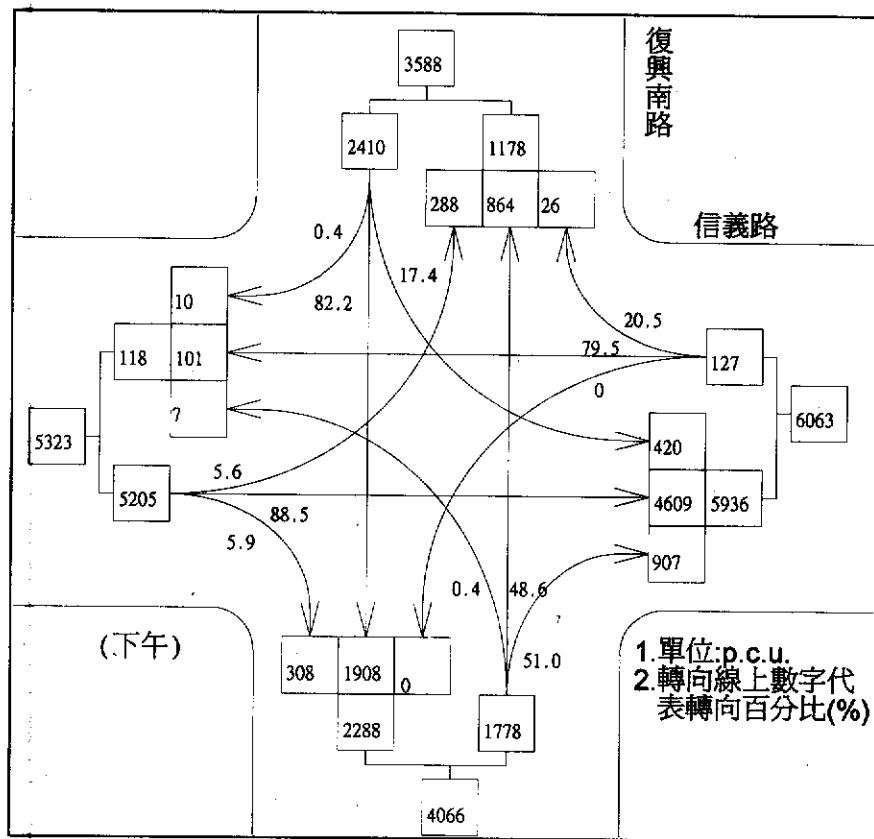
資料來源: 本研究調查

圖4-27 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號5)



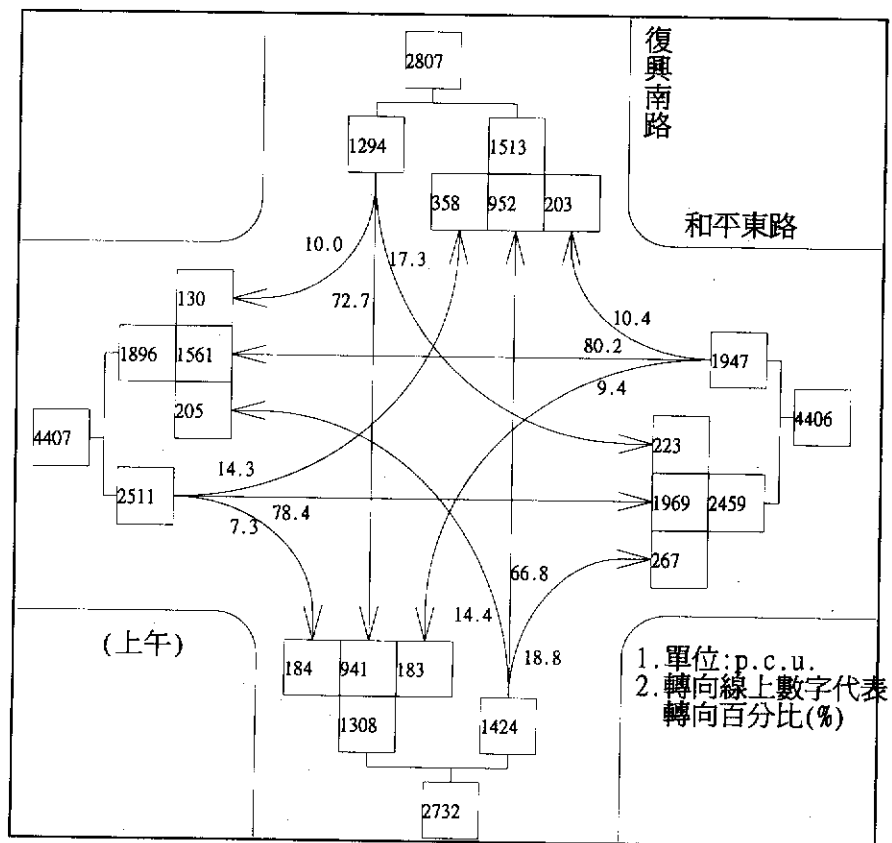
資料來源:本研究調查

圖4-28 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號5)



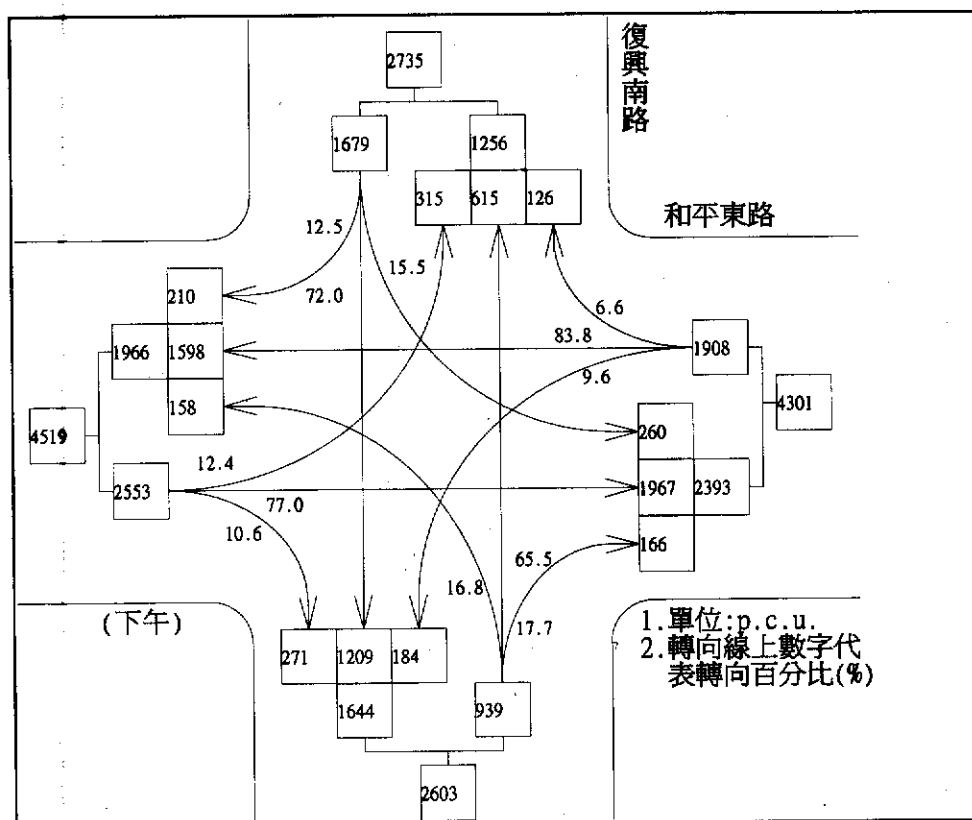
資料來源: 本研究調查

圖4-30 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號6)



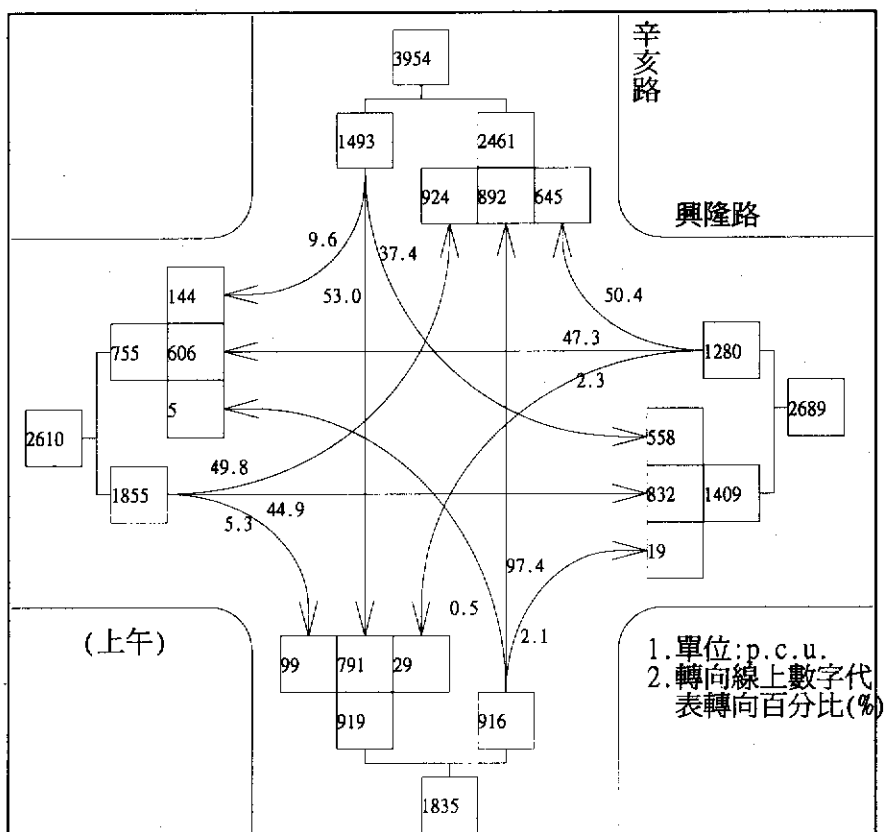
資料來源:本研究調查

圖4-31 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號7)



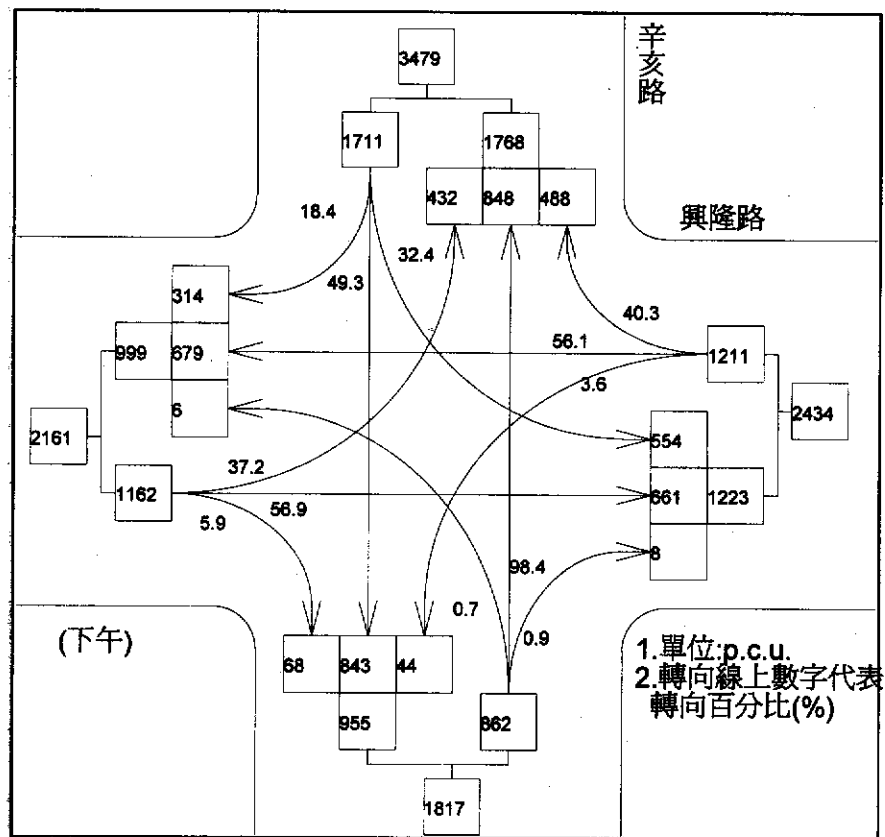
資料來源:本研究調查

圖4-32 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號7)



資料來源:本研究調查

圖4-33 通車前主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號8)



資料來源:本研究調查

圖4-34 通車前主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號8)

表 4.5 通車前交叉路口上午尖峰小時車種組成及左轉比例表

站號	交叉路口名稱	大型車 百分比	小型車 百分比	機車 百分比	左轉 百分比
1	民權東路--復興北路	2.29%	59.82%	37.89%	14.77%
2	民生東路--復興北路	0.77%	57.07%	42.16%	16.56%
3	南京東路--復興北路	1.93%	55.00%	43.06%	10.51%
4	忠孝東路--復興北路	3.13%	56.04%	40.83%	5.25%
5	仁愛路--復興南路	5.74%	52.65%	41.61%	22.64%
6	信義路--復興南路	2.47%	50.44%	47.09%	8.39%
7	和平東路--復興南路	2.07%	38.32%	59.61%	13.50%
8	興隆路--辛亥路	2.54%	42.69%	54.77%	27.33%

表 4.6 通車前交叉路口下午尖峰小時車種組成及左轉比例表

站號	交叉路口名稱	大型車 百分比	小型車 百分比	機車 百分比	左轉 百分比
1	民權東路--復興北路	2.55%	58.80%	38.65%	12.20%
2	民生東路--復興北路	1.03%	52.29%	46.68%	14.94%
3	南京東路--復興北路	2.09%	54.75%	43.16%	9.37%
4	忠孝東路--復興北路	2.48%	48.63%	48.88%	6.96%
5	仁愛路--復興南路	13.78%	31.09%	55.13%	23.56%
6	信義路--復興南路	1.88%	49.08%	49.04%	7.51%
7	和平東路--復興南路	1.90%	29.63%	68.47%	12.96%
8	興隆路--辛亥路	4.11%	47.21%	48.68%	20.95%

表4.7通車前交叉路口服務水準

路口名稱	時間	臨界交通量				合計 (V)	容量 (C)	V/C	服務水準
民權東路(東.西)	上午	710	1709	547	—	2966	1900	1.56	F
復興北路(南.北)	下午	837	1612	289	—	2738	1900	1.44	F
民生東路(東.西)	上午	511	1212	903	—	2626	1900	1.38	F
復興北路(南.北)	下午	464	1069	933	—	2466	1900	1.29	F
南京東路(東.西)	上午	1082	1421	—	—	2513	2000	1.25	F
復興北路(南.北)	下午	948	1086	—	—	2034	2000	1.01	F
忠孝東路(東.西)	上午	1114	1072	—	—	2186	2000	1.09	F
復興南路(南.北)	下午	1021	1175	—	—	2196	2000	1.09	F
仁愛路(南.北)	上午	846	836	1016	—	2698	1900	1.42	F
復興南路(南.北)	下午	841	579	1384	—	2804	1900	1.47	F
信義路(東.西)	上午	907	468	1360	—	2735	1900	1.43	F
復興南路(南.北)	下午	1089	462	1325	—	2876	1900	1.51	F
和平東路(東.西)	上午	941	345	1969	394	3549	1800	1.97	F
復興南路(南.北)	下午	1209	286	1967	346	3838	1800	2.11	F
興隆路(東.西)	上午	1016	606	614	615	2851	1800	1.58	F
辛亥路(南.北)	下午	679	609	661	448	2397	1800	1.35	F

資料來源:本研究調查

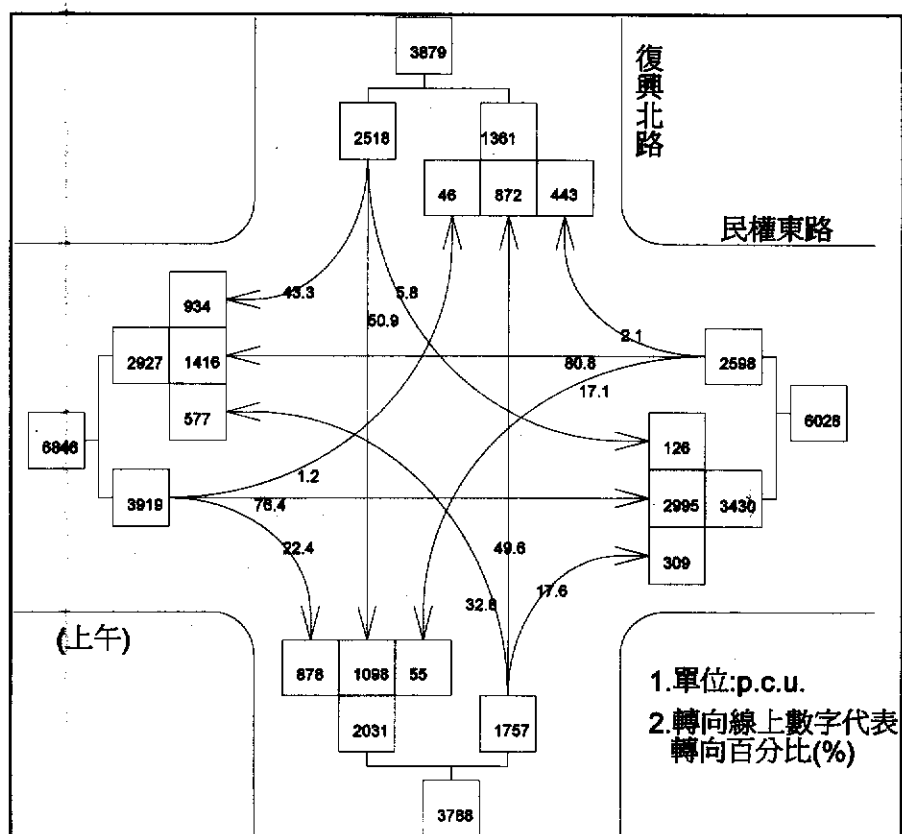
二、通車後之調查結果

- (一)表 4.8 及表 4.9 及圖 4-35 至圖 4-50 為各主要路口交通流量流向調查資料。由表中資料顯示，南端路口之尖峰小時多為 7:45 至 8:45，越接近北端其尖峰小時則往後延半小時至 45 分鐘左右。其流量分布而言，與復興北路相連各路口，其流量均較復興南路路口為高，如同通車前交通狀況一樣，南端路口只有仁愛路口有較高之流量。下午尖峰小時除了復興北路、民生東路口與復興南路、仁愛路路口外，其餘路口多為 17:15 至 18:30 之間，其流量分佈亦與上午狀況相似，一般而言北端較高。
- (二)各路口車種組成以小型車、機車所佔比例較高。在上午尖峰時間在信義路以北，小型車所佔比例約在 45% 以上，而機車則為 45% 左右；在信義路以南則機車所佔比例均在 50% 以上，而汽車則約 40% 左右。大型車不論在任何一路口其比例皆在 5% 以下。此一現象顯示一般上班旅次仍偏向以自用運具為主。而在下午尖峰時間在北端之路口(民權、民生及南京)發生小型車比例降低，機車比例稍微提高之趨勢。而忠孝、仁愛、信義、和平東路及興隆路則發生小型車比例提高，而機車比例降低的情況。大型車所佔比例仍在 5% 以下。而小型車在和平東路與復興南路路口則在通車前後及上下午尖峰小時，皆為最小，在 3-4 成左右。
- (三)由表 4.10 及表 4.11 亦可看出，南京、忠孝、仁愛其左轉比例低於 5%，其餘路口左轉比例均在 10 至 15% 之間，且上、下午之差異很大，如民權、民生及和平東路，可能肇因於東區上班族，下班後選擇復興南北路做為返家之路線所致。
- (四)由表 4.12 可看出所有路口皆為 F 級服務水準，且有些路口 v/c 比高達 1.74。

表 4.8 通車後交叉路口尖峰小時交通流量表(上午)

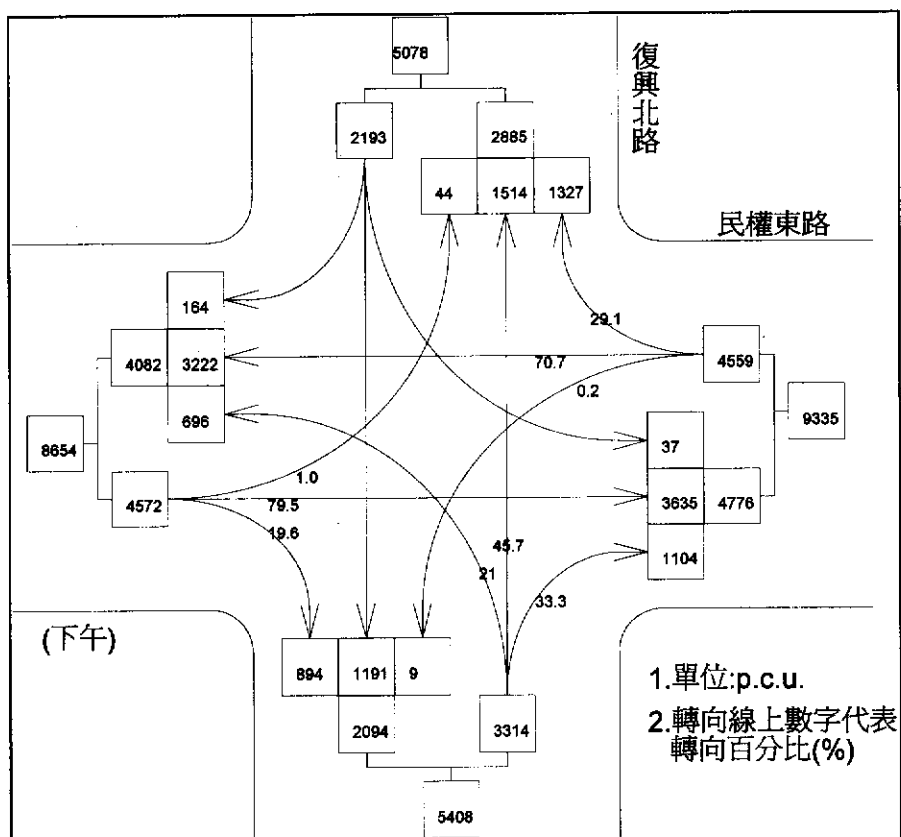
交叉路口 名稱	起 時	分	時	分	間 隔 時	路口 編號	在每 小時 (組)	尖峰小時 流量		左				轉				右				轉														
								PCE/A		小型車		機車		小計		大型車		小計		機車		小計		大型車		小計		機車		小計						
								輛	PCE/A	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou	輛	pou					
								輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛						
								輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛						
								輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛		輛						
民權東路 (東西)	8	30	9				1	0.96	5872	4359	4	9	0	0	0	4	9	108	162	2456	2456	2013	604	4577	3222	85	170	750	975	456	182	1291	1327.4			
復興北路 (南北)							2	0.89	4281	3314	15	35	382	573	176	88	573	696	34	51	987	987	1588	476	2609	1514	34	68	678	881	387	155	1099	1104		
民生東路 (東西)	8	0					3	0.95	6307	4572	19	44	0	0	0	0	19	44	70	105	2832	2832	2325	698	5227	3635	37	74	456	593	568	227	1061	894		
復興北路 (南北)							4	0.92	2611	2193	3	7	530	795	73	37	606	838	35	53	845	845	977	293	1857	1191	32	64	60	78	56	22	148	164		
民生東路 (東西)	8	0	9				1	0.95	3814	2889	13	30	0	0	0	0	19	10	32	39	24	36	1867	1867	1403	421	3294	2324	4	8	360	468	124	50	488	526
復興北路 (南北)							2	0.93	3853	2718	0	0	0	0	0	0	0	0	11	17	1189	1189	1588	476	2788	1682	0	0	678	881	387	155	1065	1036		
南京東路 (東西)	8	15	9	15			3	0.91	5390	3994	0	0	0	0	0	0	0	29	44	2004	2004	1875	563	3908	2610	7	14	867	1127	608	243	1482	1384			
復興北路 (南北)							4	0.94	5164	4276	28	64	311	467	178	89	517	620	63	95	2489	2489	2489	1578	473	4130	3057	7	14	423	590	87	35	517	599	
忠孝東路 (東西)	8	15	9	15			1	0.97	6204	4300	2	5	0	0	0	0	2	5	134	201	2456	2456	2564	769	5154	3426	25	50	678	881	345	138	1048	1069		
復興北路 (南北)							2	0.87	3655	2445	19	44	0	0	0	0	0	19	44	67	101	1167	1167	1588	476	2822	1744	13	26	345	449	456	182	814	657	
忠孝東路 (東西)	8	15	9	15			3	0.93	3436	2592	35	81	0	0	0	0	35	81	16	24	1663	1663	1346	404	3025	2091	75	150	167	217	134	54	376	421		
復興北路 (南北)							4	0.93	3436	2592	35	81	0	0	0	0	35	81	16	24	1663	1663	1346	404	3025	2091	75	150	167	217	134	54	376	421		
忠孝東路 (東西)	8	15	9	15			1	0.91	2443	1726	17	39	0	0	0	0	17	39	128	192	873	873	1174	352	2175	1417	0	0	188	244	63	25	251	270		
復興北路 (南北)							2	0.89	4802	2692	14	32	0	0	0	0	14	32	65	98	1339	1339	3080	924	4484	2361	1	2	196	255	107	43	304	300		
忠孝東路 (東西)	8	15	9	15			3	0.85	3226	2392	9	21	0	0	0	0	9	21	173	260	1634	1634	1026	308	2833	2260	2	4	237	308	145	58	384	370		
復興北路 (南北)							4	0.85	4543	3264	11	25	0	0	0	0	11	25	19	29	2367	2367	1882	565	4268	2960	0	0	192	250	72	29	264	278		
仁愛路 (東西)	8	15	9	15			1	0.95	38	57	0	0	0	0	0	0	0	38	57	0	0	0	0	38	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
復興南路 (南北)							2	0.93	6006	3996	36	83	0	0	0	0	36	83	16	24	2560	2560	3004	901	5580	3485	0	0	302	393	88	35	390	428		
復興南路 (南北)							3	0.85	6928	5061	0	0	25	38	297	149	322	186	45	68	3467	3467	2678	803	6190	4338	34	68	551	456	31	12	416	537		
復興南路 (南北)							4	0.84	5238	3833	17	39	376	564	538	269	931	872	267	401	1167	1167	2345	704	3779	2271	5	10	523	680	0	0	528	690		
信義路 (東西)	7	45	8	45			1	0.88	4210	2348	16	37	0	0	0	0	16	37	99	149	1124	1124	2804	841	4027	2114	17	34	115	150	35	14	167	198		
復興南路 (南北)							2	0.92	2093	1612	15	35	156	234	47	24	218	292	14	21	756	756	807	242	1577	1019	5	10	193	251	100	40	298	301		
復興南路 (南北)							3	0.9	41	65	0	0	0	0	0	0	0	35	53	0	0	0	0	35	53	0	0	0	0	0	0	6	12	17		
復興南路 (南北)							4	0.93	2559	1508	8	18	145	218	156	78	309	314	14	21	547	547	1512	454	2073	1022	9	18	97	126	71	28	177	173		
和平東路 (東西)	7	45	8	45			1	0.9	3344	2069	13	30	134	201	76	38	223	269	65	98	987	987	1934	580	2986	1665	2	4	87	113	46	18	135	136		
復興南路 (南北)							2	0.96	1420	1067	14	32	104	156	63	32	181	220	25	38	456	456	602	181	1083	674	4	8	116	151	36	14	156	173		
復興南路 (南北)							3	0.91	5017	2766	15	35	167	251	278	139	460	424	57	86	968	968	968	3251	975	4276	2029	19	38	189	246	73	29	281	313	
復興南路 (南北)							4	0.91	3609	1876	15	35	134	201	264	132	413	368	14	21	529	529	2387	716	2930	1266	26	52	105	137	135	54	266	243		
復興南路 (南北)							1	0.96	4863	2685	14	32	13	20	26	10	53	62	83	125	1091	1091	3212	964	4386	2179	10	20	287	373	127	51	424	444		
復興南路 (南北)							2	0.9	4189	3522	0	0	6	9	7	3	13	12	95	143	2100	2100	939	282	3134	2524	16	32	604	785	422	169	1042	986		
復興南路 (南北)							3	0.92	4356	3042	13	30	289	434	367	147	669	610	58	87	1251	1251	1945	584	3254	1929	14	48	332	432	77	31	433	510		
復興南路 (南北)							4	0.94	3532	2427	27	62	336	504	423	169	786	735	41	62	767	767	1435	431	3243	1259	13	26	234	304	256	102	303	413		

資料來源：本研究調查



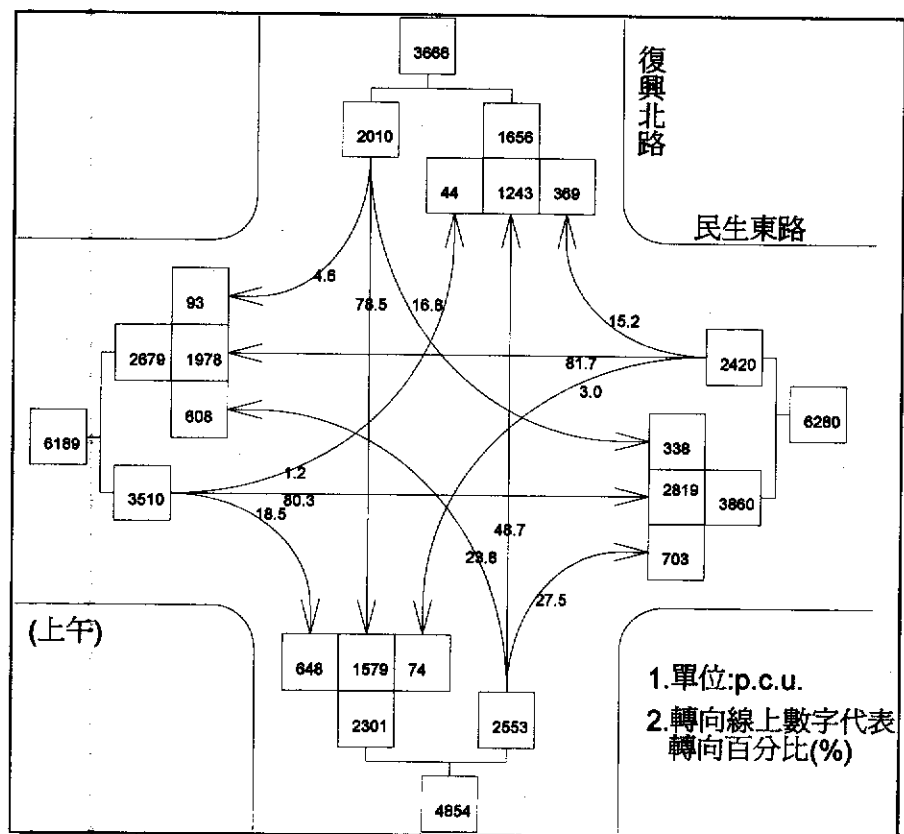
資料來源:本研究調查

圖4-35 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號1)



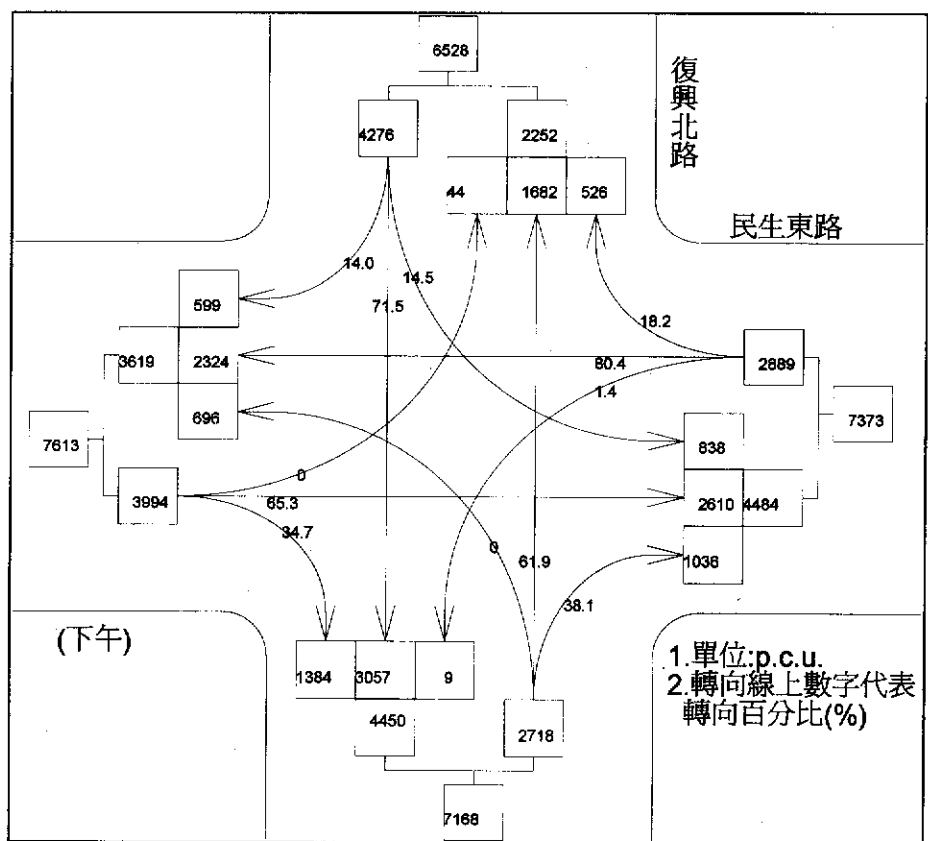
資料來源:本研究調查

圖4-36 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號1)



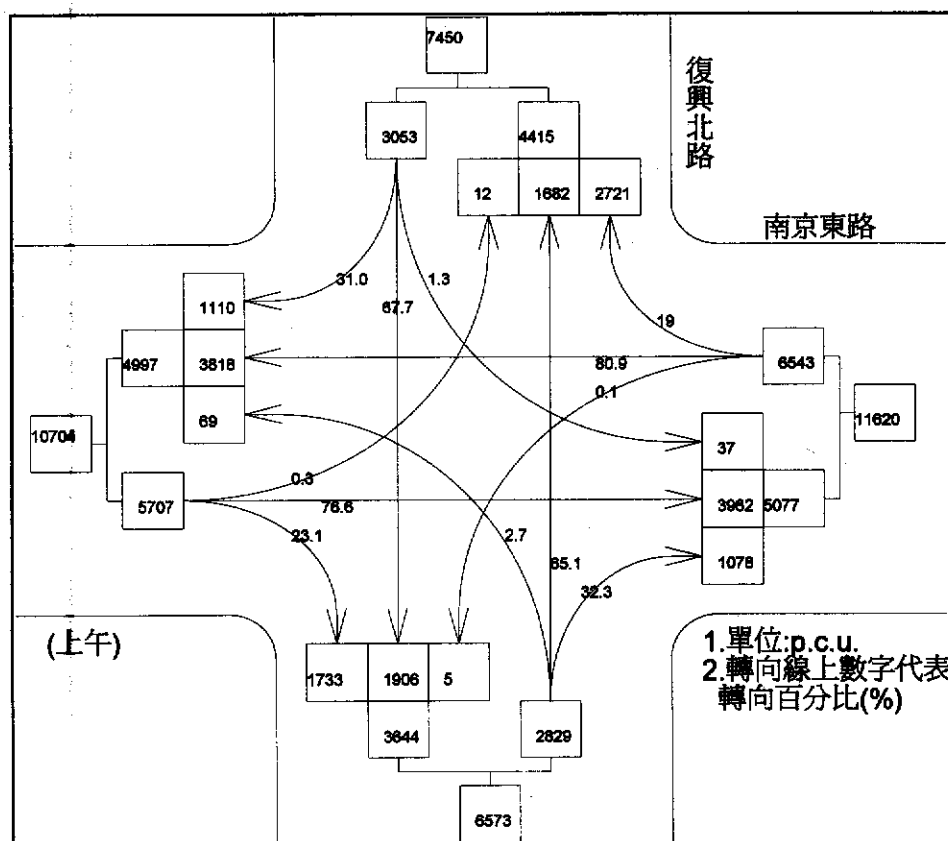
資料來源:本研究調查

圖4-37 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號2)



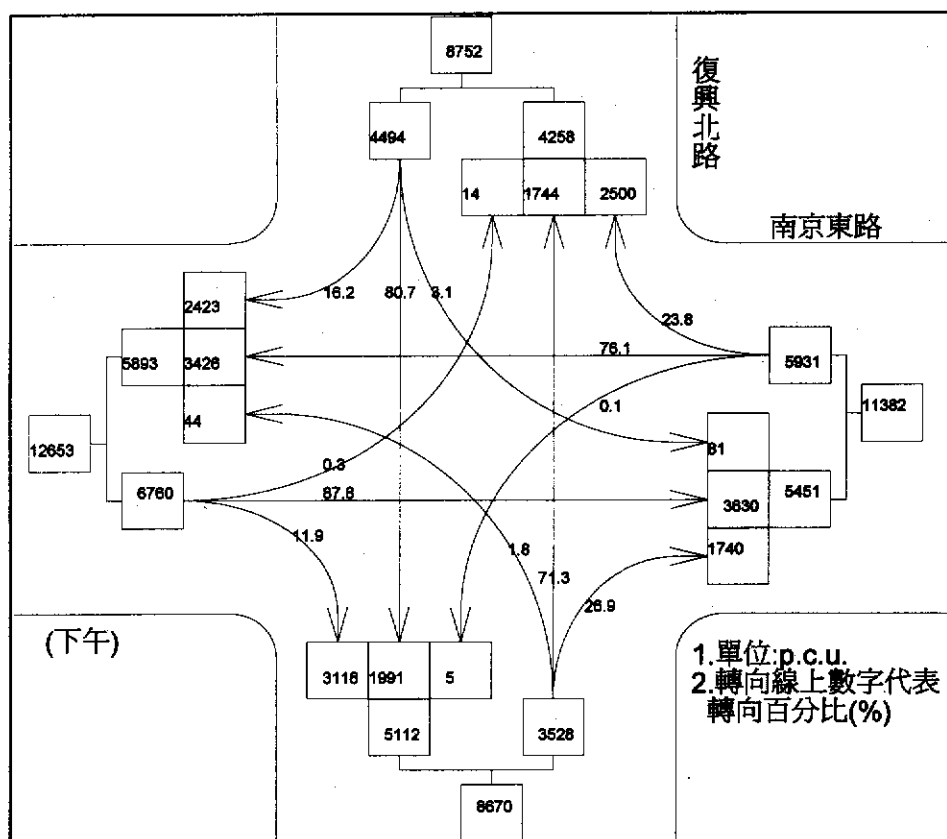
資料來源:本研究調查

圖4-38 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號2)



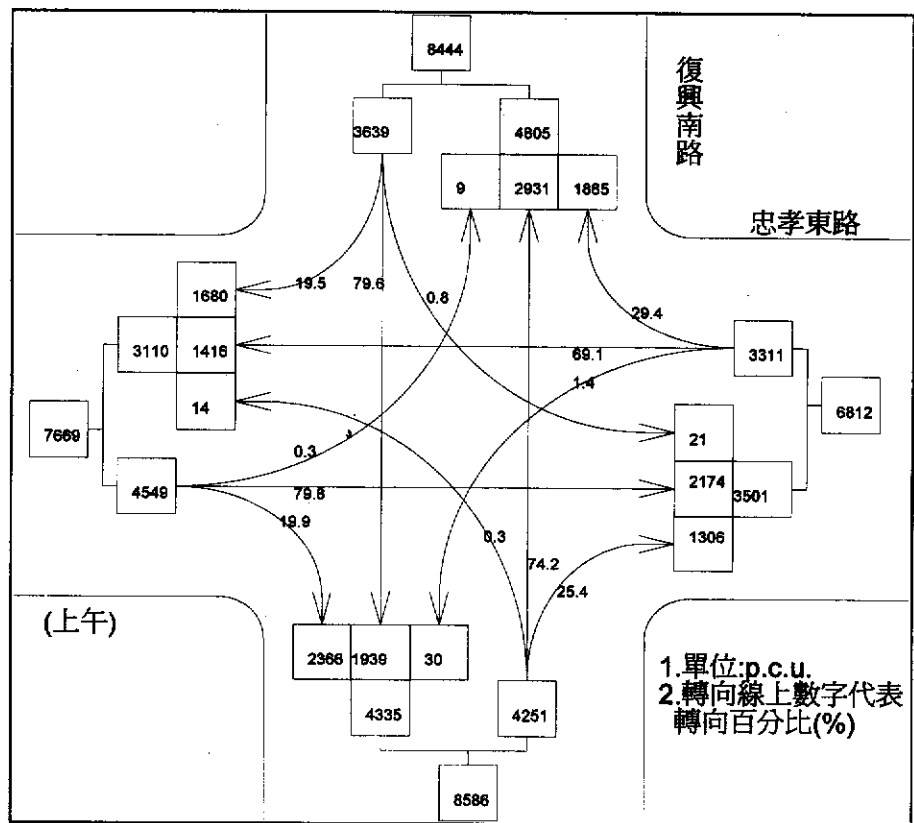
資料來源:本研究調查

圖4-39 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號3)



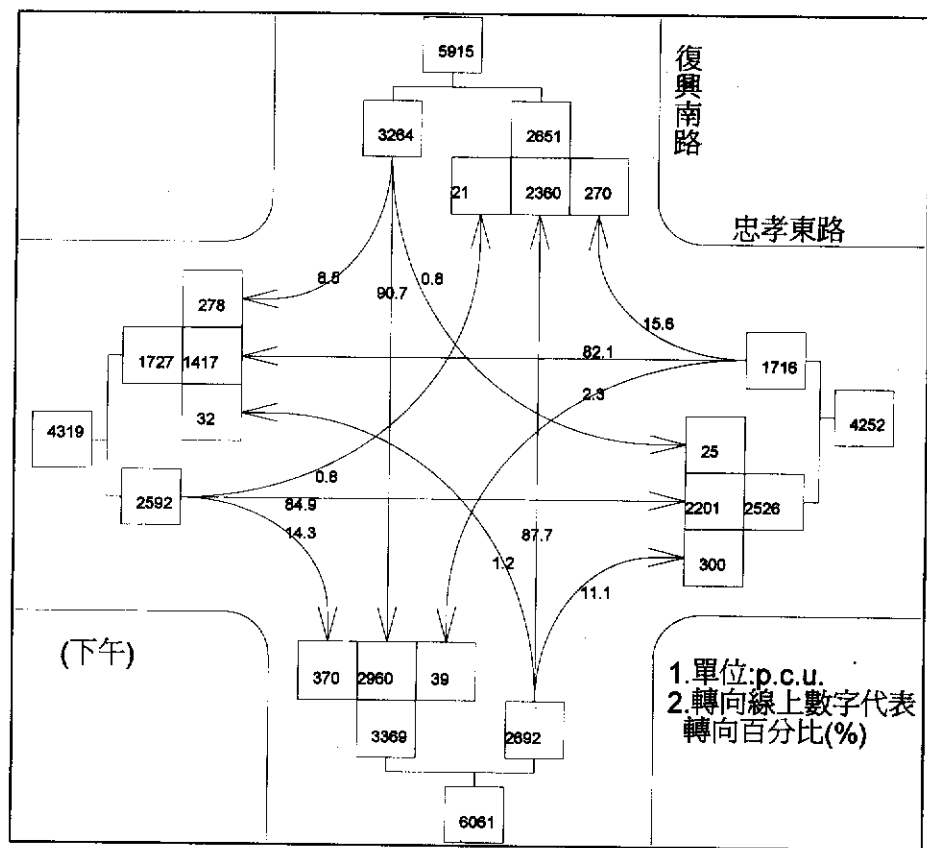
資料來源:本研究調查

圖4-40 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號3)



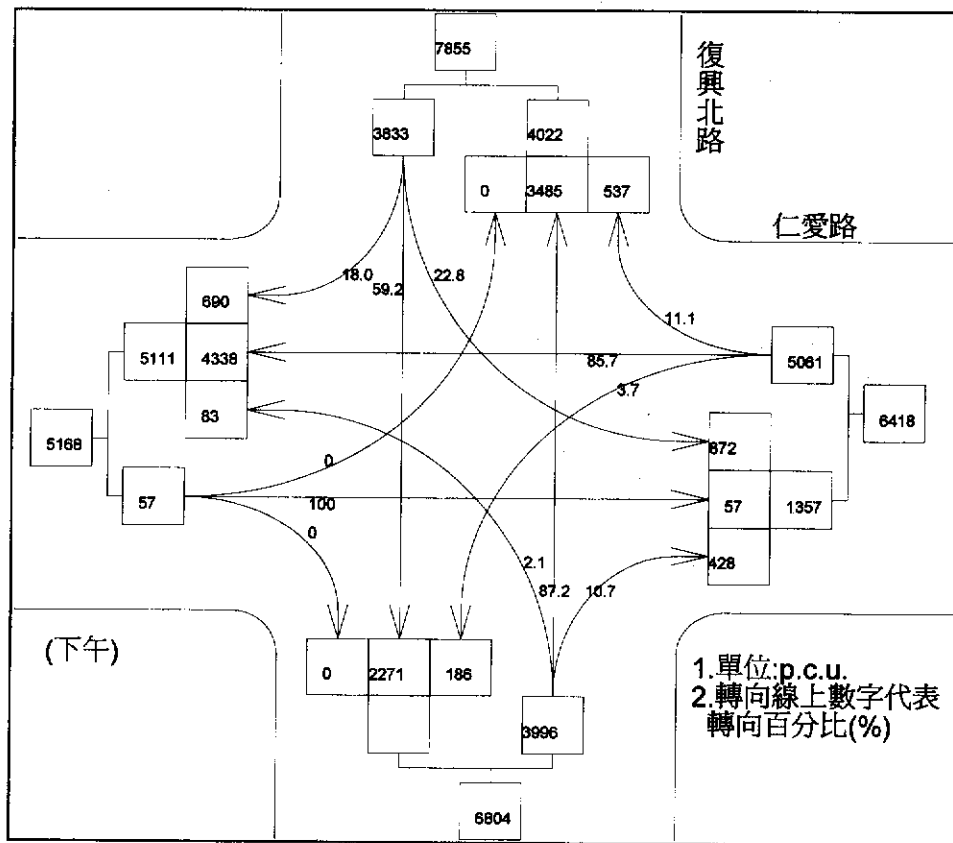
資料來源:本研究調查

圖4-41 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號4)



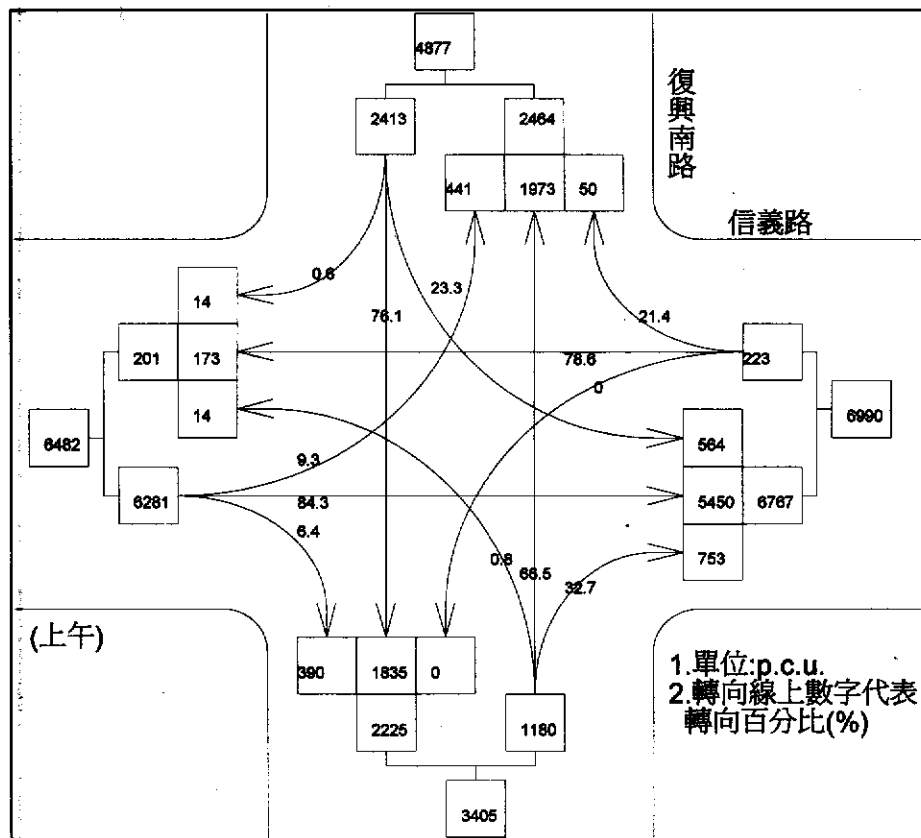
資料來源:本研究調查

圖4-42 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號4).



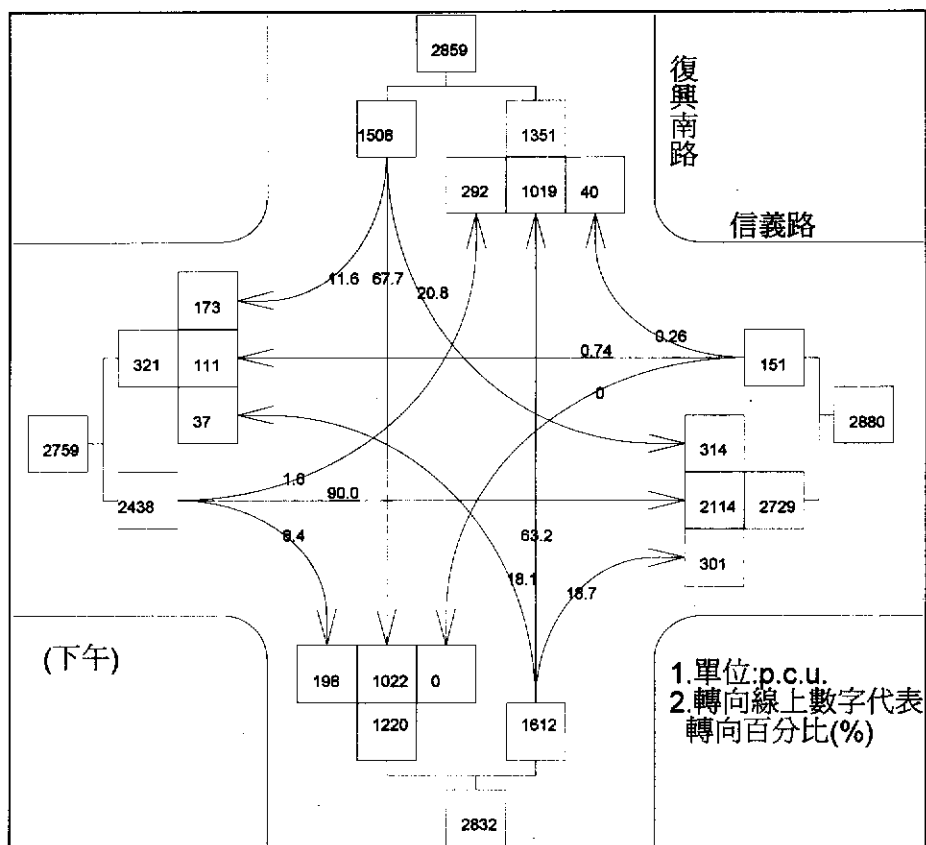
資料來源:本研究調查

圖4-44 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號5)



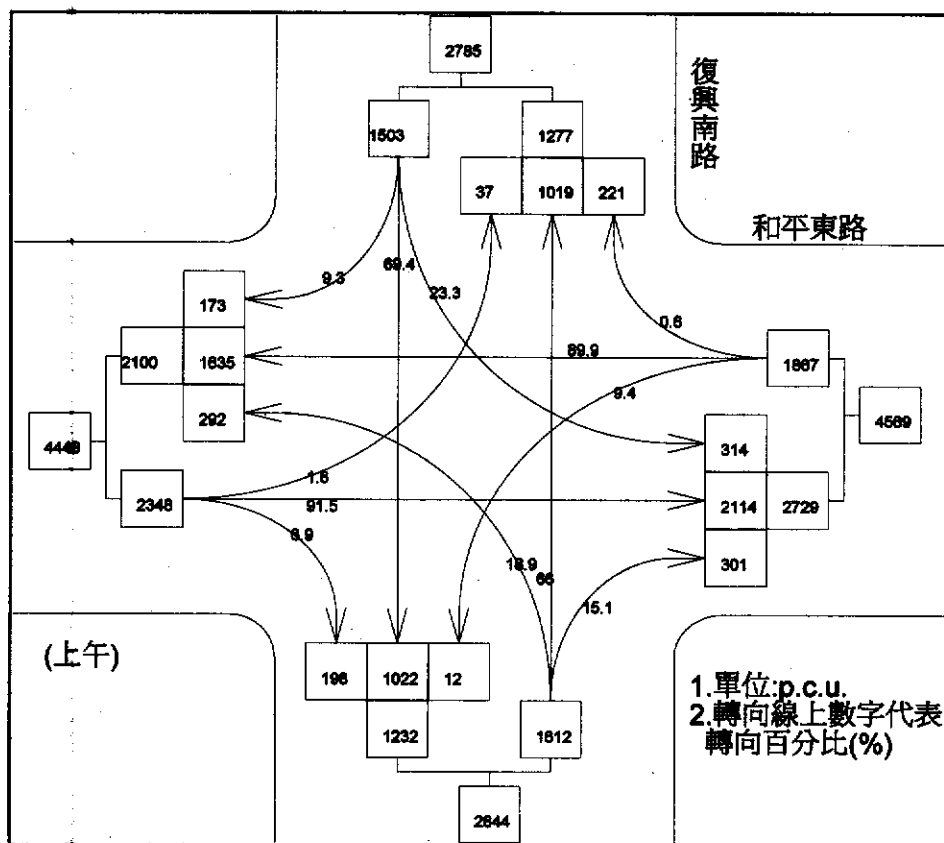
資料來源:本研究調查

圖4-45 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號6)



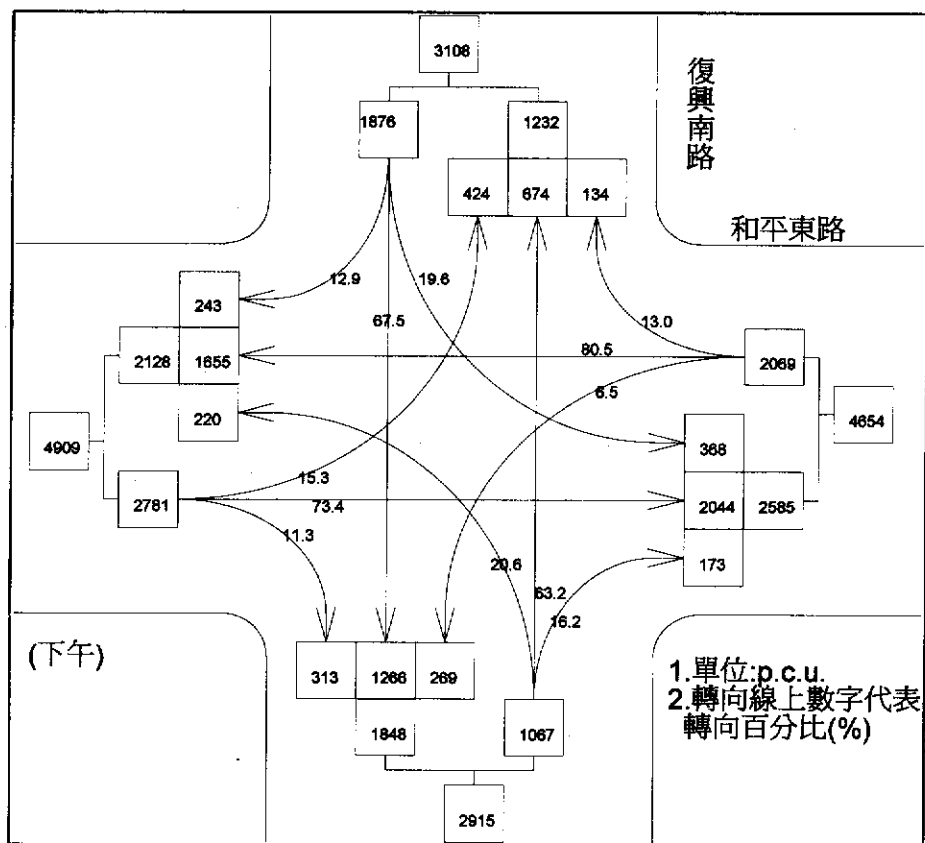
資料來源:本研究調查

圖4-46 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號6)



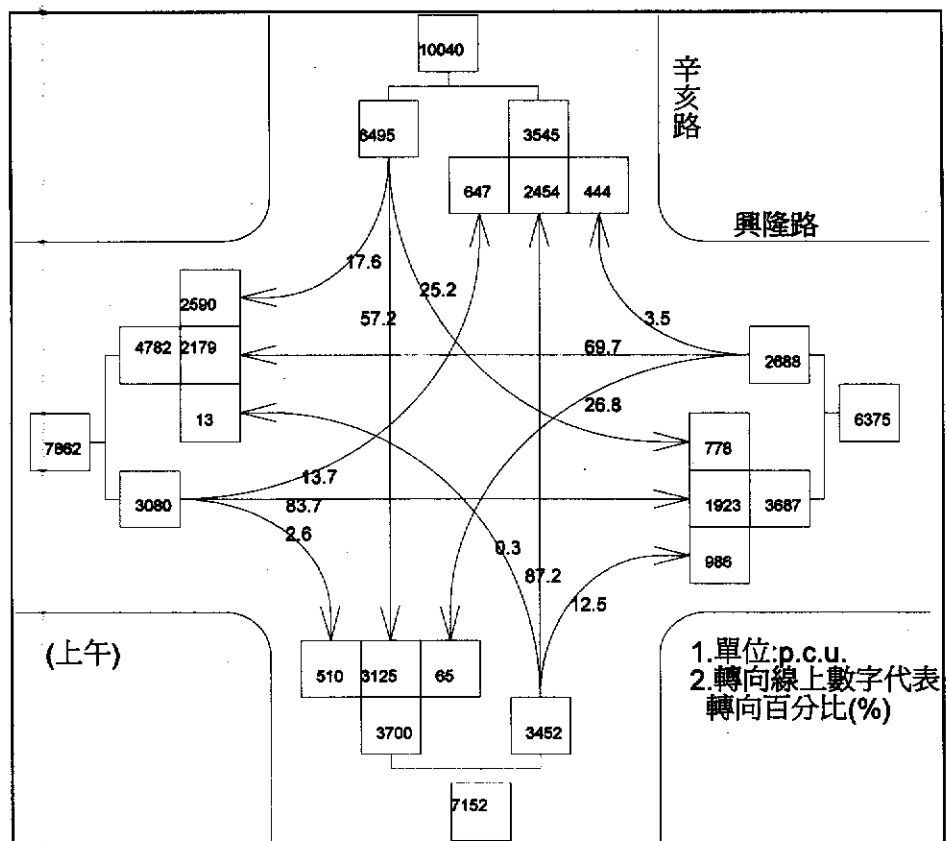
資料來源: 本研究調查

圖4-47 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號7)



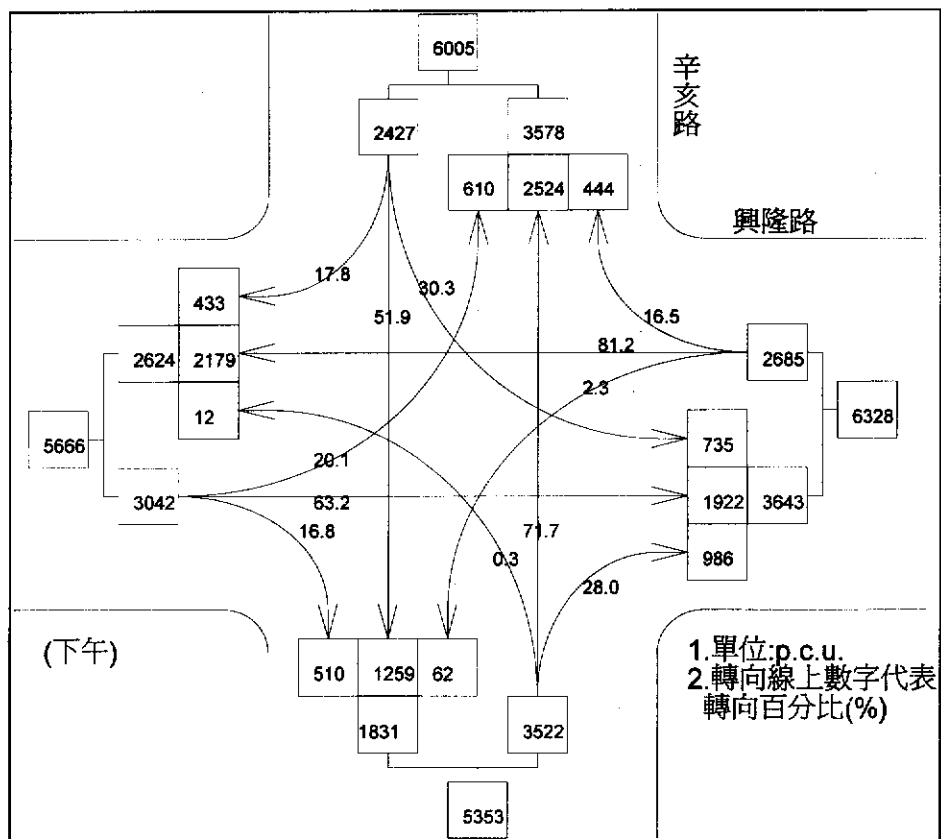
資料來源:本研究調查

圖4-48 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號7)



資料來源:本研究調查

圖4-49 通車後主要路口上午尖峰小時流量流向圖(站號8)



資料來源:本研究調查

圖4-50 通車後主要路口下午尖峰小時流量流向圖(站號8)

表 4.10 通車後交叉路口上午尖峰小時車種組成及左轉比例表

站號	交叉路口名稱	大型車 百分比	小型車 百分比	機車 百分比	左轉 百分比
1	民權東路--復興北路	5.74%	72.12%	19.86%	10.84%
2	民生東路--復興北路	2.31%	78.45%	18.83%	4.75%
3	南京東路--復興北路	7.21%	72.58%	20.21%	1.06%
4	忠孝東路--復興北路	6.82%	70.56%	22.42%	1.14%
5	仁愛路--復興南路	5.78%	70.47%	25.42%	8.81%
6	信義路--復興南路	7.35%	58.83%	32.92%	11.62%
7	和平東路--復興南路	6.10%	53.04%	41.77%	16.46%
8	興隆路--辛亥路	5.70%	66.35%	29.42%	12.16%

表 4.11 通車後交叉路口下午尖峰小時車種組成及左轉比例表

站號	交叉路口名稱	大型車 百分比	小型車 百分比	機車 百分比	左轉 百分比
1	民權東路--復興北路	6.67%	74.54%	18.79%	15.46%
2	民生東路--復興北路	5.50%	74.53%	19.98%	10.13%
3	南京東路--復興北路	9.03%	70.00%	20.97%	0.90%
4	忠孝東路--復興北路	4.82%	75.68%	19.50%	0.65%
5	仁愛路--復興南路	5.04%	71.77%	23.19%	0.80%
6	信義路--復興南路	7.64%	71.44%	20.93%	11.12%
7	和平東路--復興南路	6.89%	63.42%	29.69%	9.13%
8	興隆路--辛亥路	5.15%	71.51%	23.35%	11.01%

表4.12通車後交叉路服務水準

路口名稱	時間	臨界交通量				合計 (V)	容量 (C)	V/C	服務水準
民權東路(東.西)	上午	809	1908	598	-	3315	1900	1.74	F
復興北路(南.北)	下午	1009	1723	347	-	3079	1900	1.62	F
民生東路(東.西)	上午	774	1289	1003	-	3066	1900	1.61	F
復興北路(南.北)	下午	645	1156	1045	-	2846	1900	1.50	F
南京東路(東.西)	上午	1078	1733	-	-	2811	2000	1.41	F
復興北路(南.北)	下午	1034	1123	-	-	2157	2000	1.08	F
忠孝東路(東.西)	上午	1278	1178	-	-	2456	2000	1.23	F
復興南路(南.北)	下午	1085	1207	-	-	2292	2000	1.15	F
仁愛路(南.北)	上午	876	908	1123	-	2907	1900	1.53	F
復興南路(南.北)	下午	896	608	1404	-	2908	1900	1.53	F
信義路(東.西)	上午	934	509	1512	-	2955	1900	1.56	F
復興南路(南.北)	下午	1123	573	1406	-	3102	1900	1.63	F
和平東路(東.西)	上午	987	345	1345	456	3133	1800	1.74	F
復興南路(南.北)	下午	1266	289	678	378	2611	1800	1.45	F
興隆路(東.西)	上午	1123	657	698	623	3101	1800	1.72	F
辛亥路(南.北)	下午	765	698	660	571	2694	1800	1.50	F

資料來源:本研究調查

4.1.3 通車前後之比較

- 一、由於復興北路於通車後自單向道恢復為雙向通行，同時敦化南路之不平衡車道亦恢復為平衡車道，在加上市民大道局部通車及捷運圍籬局部撤離。因此各相關路口車流動向可說大有變動，但是由各路口之交通量調查，除了受流向改變影響部份路口之流量分佈外，其它交通特性變化不大，所以可說影響似乎不大。
- 二、尖峰時間，各路口之通車前後沒有多大變動。下午尖峰時間，民權、民生、南京及興隆路較通車前延後 15 分鐘外，其餘並無大變動。至於通車前之復興北路北端之各路口流量高於復興南北路南端的各路口，於通車後則差異較為減少。由於復興南北路由單向改為雙向，故比較路口總交通量因基準不同而無法衡量。但就南端信義路以南等三個路口因車流方向並無變化，可做為流量增減之參考，但比較三者變化情形，則以和平東路成長 7% 左右，而興隆路路口則大量成長，故亦無一定論。
- 三、汽機車之比例變化，則因路口而異大約在 90% 以上，大型車之比例低於 5%，乃是通車前後所共有的情況。至於上下午尖峰的汽機車比例消長情形，民權、民生及南京則與通車前之情況一樣，在下午尖峰時間機車比例提高，而小型車比例降低之情形。而忠孝、仁愛、信義、和平東路及興隆路則是於通車後發生小型車比例上昇，而機車比例降低之情況。一般而言，北端路口小型車比例減少，機車增加；南端則相反。
- 四、在木柵線通車後，復興北路改為雙向通行，並在尖峰時間有些路口實施禁止左轉，所以通車後左轉比例較通車前下降。
- 五、各個路口之服務水準在通車前後皆為於 F 級，並無多大變化。

4.2 屏柵線交通流量調查

一、調查地點

以分隔景美及市區之山脈及縱貫鐵路為屏柵線主要調查地點，詳細調查地點如圖 4-51 所示。

- (一)臥龍街(莊敬隧道)
- (二)辛亥路三段(辛亥隧道)
- (三)羅斯福路(基隆路口)
- (四)敦化北路(復旦橋)
- (五)復興北路(地下穿越道)
- (六)建國北路(高架橋)

二、調查時間

通車前之調查於民國八十二年十月十五日，通車後之調查於民國八十五年十月十七日，於該日 6:00 至 22:00 在上述調查地點進行調查。

三、調查方法

於每一調查站配置若干名調查員(視路段情況而定)及一名組長。調查位置應選擇視野良好且不影響交通之處。每十五分鐘，調查員就路段南北向設站位置，將所有通過停止線之車輛，按車種(大型車、小型車、機車)，以人工計數所通過之車輛數，並記錄於「屏柵線交通量調查表」內(如表 4.13)。

四、資料整理

(一)將各車種依當量換算為小客車單位(P.C.U.)，換算公式如下：

1 輛大型車=1.6 P.C.U.

1 輛小型車=1.0 P.C.U.

1 輛機踏車=0.3 P.C.U.

然後將連續 15 分鐘的小客車單位數，累加得各臨近路段(Approach)之連續一小時小客車單位流量。

(二)將上述計算所得每一臨近路段之各時段連續一小時之小客車單位流量(P.C.U)予以加總。根據交通量，比較各方向每小時交通量之變化情形。

表 4.13 路段及屏柵交通流量調查表

站號:		站名:						
方向:往								
日期	年	月	日	星期:	天氣:	調查員:		
時間	小客車	小貨車	大客車	大貨車	聯結車	機車	合計	
:00~ :15								
:15~ :30								
:30~ :45								
:45~ :00								
:00~ :15								
:15~ :30								
:30~ :45								
:45~ :00								
合 計								

4.2.1 調查結果

一、通車前之調查結果

- (一)於上述地點之尖峰小時流量調查結果列於表 4.14。由表中資料顯示在南端之三路段(羅斯福路、基隆路口、辛亥與莊敬隧道)其上午尖峰小時較北端之三路段(復興北路地下道、復旦橋、建國北路高架橋)約早半小時左右。至於下午尖峰小時則除了建國北路高架橋外，均在 17:15 至 18:15 左右。
- (二)由表 4.14 所示，各屏柵路段車種組成以小客車、機車所佔比例最高，其次為小貨車，而大客車、大貨車及聯結車，此三種車種所佔比例甚低。小型車及機車所佔比例高達 90%，顯示自用運具仍為主要交通工具。除了建國北路高架橋因屬汽車專用道，故雖有平面道路，其小型車佔 70%以上外，其餘路段汽、機車比例約佔 30%至 60%間，在不同路段，汽機車互佔鰲頭。
- (三)各調查地點之各小時交通流量變化，分屏柵線南北端路段顯示於圖 4-52、4-53、4-54 及 4-55。其上午尖峰時段大致在 7 時至 9 時，下午尖峰時段則大致在 17 時至 19 時之間。
- (四)屏柵線南端路段，基本上仍有上下午尖峰小時之差異，在進城方向，上午尖峰之流量遠大於下午尖峰之流量。而在出城方向，則下午尖峰之流量遠大於上午尖峰。交通流量較大之地點為羅斯福路口及辛亥隧道。而莊敬隧道之流量為以上兩者的二分之一左右，所以屏柵線南端路段之尖峰特性與上下班之方向性較北端明顯。
- (五)屏柵線北端路段，除了復旦橋北向流量有一顯著之上午尖峰外，其餘流量變化較小，尤其是復旦橋南向流量。因此，除了復旦橋北向流量外，其餘流量均無顯著之方向性，其尖峰特性也不明顯。
- (六)屏柵線南北端路段之流量變化差異，或許是地理位置(南端路段位於市郊區之分界處，而北端路段則位於市中心附近)所致。

表4.14通車前上下午尖峰小時屏柵線交通量統計表

路段 名稱	尖峰 小時	時間	方向 (往)	尖峰小時 因素 (PHF)	尖峰小時流量		各 車 種						流 量 (輛/時)				車種百分比		
					輛	P.C.U	小客車	小貨車	大客車	大貨車	聯結車	機車					小型車	大型車	機車
辛亥隧道	7:45-8:45	上午	木柵	0.97	3721	2621	1740	255	41	27	12	1646	53.61%	2.15%	44.24%	木柵	53.61%	2.15%	44.24%
	17:15-18:15	下午	木柵	0.91	4921	3066	1947	210	47	7	7	2703	43.83%	1.24%	54.93%				
	7:30-8:30	上午	臺北	0.82	5891	3583	2235	265	9	35	6	3341	42.44%	0.85%	56.71%				
	17:15-18:15	下午	臺北	0.91	3703	2623	1713	308	46	24	6	1606	54.58%	2.05%	43.37%				
復興北路 地下道	8:00-9:00	上午	復興	0.9	4290	2971	2325	18	18	3	0	1899	55.24%	0.49%	44.27%	復興	55.24%	0.49%	44.27%
	17:15-18:15	下午	南路	0.96	4812	3705	3172	47	6	1	0	1586	66.90%	0.15%	32.96%				
	8:15-9:15	上午	士林	0.88	9738	7605	6187	389	33	30	2	3097	67.53%	0.67%	31.80%				
	16:45-17:45	下午	士林	0.9	8690	7401	6563	448	40	35	3	1901	77.23%	0.90%	21.88%				
建國北路 高架橋	8:15-9:15	上午	新店	0.9	8665	8014	7053	535	44	42	0	991	87.57%	0.99%	11.44%	新店	87.57%	0.99%	11.44%
	16:45-17:45	下午	新店	0.92	9145	7937	6313	922	100	6	1	1803	79.11%	1.17%	19.72%				
	7:30-8:30	上午	景美	0.93	2929	1701	777	31	204	8	1	1908	27.59%	7.27%	64.14%				
	17:15-18:15	下午	景美	0.93	5715	3487	1980	53	285	4	1	3392	35.57%	5.07%	59.35%				
羅斯福路 基隆路	7:30-8:30	上午	公館	0.94	5082	3732	2659	39	258	8	0	2118	53.09%	5.23%	41.68%	公館	53.09%	5.23%	41.68%
	17:15-18:15	下午	公館	0.85	2602	1768	1032	42	195	1	0	1332	41.28%	7.53%	51.19%				
	8:00-9:00	上午	南京	0.92	9673	6305	4710	0	87	1	0	4875	48.69%	0.91%	50.40%				
	17:15-18:15	下午	東路	0.88	8891	4892	3069		61	3	0	5758	34.52%	0.72%	64.76%				
復興橋	8:00-9:00	上午	忠孝	0.93	2833	2051	1567	14	79	0	0	1173	55.81%	2.79%	41.40%	忠孝	55.81%	2.79%	41.40%
	17:15-18:15	下午	東路	0.96	3988	2489	1653	93	56	3	0	2183	43.78%	1.48%	54.74%				
	7:30-8:30	上午	臺北	0.9	2433	1577	1089	32	20	19	4	1260	46.44%	1.77%	51.79%				
	17:30-18:30	下午	臺北	0.84	1259	870	572	42	30	15	4	596	48.77%	3.89%	47.34%				
莊敬隧道	7:30-8:30	上午	木柵	0.9	1930	1200	720	42	25	48	0	1095	39.48%	3.78%	56.74%	木柵	39.48%	3.78%	56.74%
	17:30-18:30	下午	木柵	0.91	2392	1460	963	35	25	10	1	1358	41.72%	1.51%	56.77%				

二、通車後之調查結果

- (一)通車後除了在路口流量分析所陳述之車流流向變化外，南端則亦有重大變化，除了水源快速道路貫通至新店外，最大之變化為北二高台北連絡道之通車，此一連絡道導引由基隆、汐止進出台北地區之交通量。為了調查木柵地區利用此一道路之情形，特於木柵交流道增設一站。
- (二)於上述地點之尖峰小時流量調查結果列於表 4.15。由表中資料顯示在南端之三路段(羅斯福路、基隆路口、辛亥與莊敬隧道)其上午尖峰小時較北端之三路段(復興北路地下道、復旦橋、建國北路高架橋)約早半小時至 45 分鐘左右。至於下午尖峰小時則除了建國北路高架橋外，均在 17:15 至 18:15 左右。
- (三)由表 4.15 所示，各屏柵路段車種組成以小客車、機車所佔比例最高，其次為小貨車，而大客車、大貨車及聯結車，此三種車種所佔比例甚低。小型車及機車所佔比例高達 90%，顯示自用運具仍為主要交通工具。除了建國北路高架橋因屬汽車專用道，故雖有平面道路，其小型車佔 80%以上。
- (四)各調查地點之各小時交通流量變化，分屏柵線南北端路段顯示於圖 4-54 及 4-55。其上午尖峰時段大致在 7 時至 9 時，下午尖峰時段則大致在 17 時至 19 時之間。
- (五)屏柵線南端之主要流量在羅斯福路與辛亥路上；進城方向，上午尖峰較為顯著，出城方向則以下午尖峰較為突出。而莊敬隧道之流量為其他兩者的二分之一左右。而木柵交流道，其流量則為莊敬隧道之一半，且兩者之尖峰小時並不明顯。
- (六)屏柵線北端各路段與南端各路段相較，其尖峰小時較不明顯；往景美方向，其下午尖峰較上午尖峰流量高，尤其是建國北路差距較為顯著；往士林方向，復旦橋往北其尖峰及方向性並無多大差異，可能是因為復旦橋於調查期間正好進行拆除工作所致。而復興北路則有相同之情形。而建國北路往士林方向，其上午尖峰較下午尖峰小時顯著，方向性則較不明顯。

表4.15通車後上下午尖峰小時屏柵線交通量統計表

路段名稱	尖峰小時	時間	方向(往)	尖峰小時因素(PHF)	尖峰小時流量		各車種						流量(輛/時)				車種百分比			
					輛	P.C.U	小客車	小貨車	大客車	大貨車	聯結車	機車					小型車	大型車	機車	
辛亥隧道	7:45-8:45	上午	木柵	0.94	3936	2628	1930	68	24	11	3	1900	50.76%	0.97%	48.27%					
	17:45-18:45	下午		0.89	5068	3011	1960	80	38	14	0	2976	40.25%	1.03%	58.72%					
	8:00-9:00	上午	臺北	0.97	5712	3245	2054	43	32	17	2	3564	36.71%	1.10%	62.39%					
	17:15-18:15	下午		0.97	3207	2065	1384	117	37	5	1	1663	46.80%	1.34%	51.86%					
復興北路	8:15-9:15	上午	南京	0.91	4775	2905	1961	90	23	6	1	2694	42.95%	0.06%	56.42%					
	18:15-19:15	下午	東路	0.93	5185	3214	2251	55	26	5	3	2845	44.47%	0.07%	54.87%					
	8:30-9:30	上午	忠孝	0.94	4767	3259	2578	11	13	1	0	2164	54.31%	0.54%	45.40%					
	18:45-19:45	下午	東路	0.88	4945	3886	3408	10	8	0	0	1519	69.12%	0.16%	30.72%					
建國北路 高架橋	8:45-9:45	上午	長安	0.87	10179	7778	6494	168	38	9	2	3468	65.45%	0.48%	34.07%					
	17:15-17:15	下午	東路	0.86	7779	7288	6514	348	30	92	2	793	88.21%	1.59%	10.19%					
	8:45-9:45	上午	忠孝	0.92	9064	8331	7294	557	30	67	0	1116	86.62%	1.07%	12.31%					
	18:15-19:15	下午	東路	0.93	12771	10463	8405	725	52	147	1	3441	71.49%	1.57%	26.94%					
羅斯福路 基隆路	7:45-8:45	上午	景美	0.92	5505	3899	2693	41	27	247	2	2495	49.66%	5.01%	45.32%					
	20:00-21:00	下午		0.91	4557	2653	1300	102	29	225	0	2901	30.77%	5.57%	63.66%					
	8:00-9:00	上午	公館	0.91	5962	3781	2765	20	26	6	2	3143	46.71%	0.57%	52.72%					
	19:00-20:00	下午		0.96	2359	1671	1273	70	9	7	2	998	56.93%	0.76%	42.31%					
敦化北路	7:30-8:30	上午	南京	0.94	3377	2321	1726	35	60	3	0	1553	52.15%	1.87%	45.99%					
	19:30-20:30	下午	東路	0.96	3269	2255	1692	55	43	0	0	1479	53.44%	1.32%	45.24%					
	9:15-10:15	上午	忠孝	0.85	2254	1832	1477	109	33	5	0	630	70.36%	1.69%	27.95%					
	19:30-20:30	下午	東路	0.96	3338	2614	2200	34	38	3	0	1063	66.93%	1.23%	31.85%					
莊敬隧道	8:15-9:15	上午	木柵	0.84	2127	1175	672	76	7	4	0	1368	35.17%	0.52%	64.32%					
	17:45-18:45	下午		0.93	2272	1227	664	81	13	7	0	1507	32.79%	0.88%	66.33%					
	7:30-8:30	上午	臺北	0.86	2618	1709	1269	15	18	3	0	1313	49.05%	1.18%	23.04%					
	17:45-18:45	下午		0.94	1598	1004	713	10	13	2	0	860	45.24%	0.94%	53.82%					
木柵聯絡 道	7:30-8:30	上午	木柵	0.76	512	540	405	52	27	28			89.26%	10.74%						
	19:30-20:30	下午		0.88	648	682	516	64	3	65			89.51%	10.49%						
	7:45-8:45	上午	臺北	0.91	1147	1163	1031	84	7	25			97.21%	2.79%						
	17:15-18:15	下午		0.88	830	845	726	75	12	17			96.51%	3.49%						

4.2.2 通車前後之比較

- 一、通車前後之上下午尖峰時間並沒有多大改變。
- 二、由圖 4-52 至圖 4-55 可以看出屏柵線之流量略有增加外，其 16 小時之流量變化趨勢，於通車前後，並無明顯改變，這種狀況在南端屏柵線尤其顯著。而在北端屏柵線則因動向、車道數改變，所以復興北路及敦化北路有顯著變化，但實際調查資料則是變化不大。通車前北端屏柵線於上下午尖峰時段之流量方向性並不明顯，通車後於下午尖峰時段之流量方向性明顯為往南。至於南端屏柵線於通車前上午尖峰之方向性均為往北(即進城方向)，下午尖峰之方向性均為往南(即出城方向)。
- 三、通車前因有忠孝東路之捷運圍籬，影響復旦橋與復興北路地下道之流量，通車後圍籬雖大部分撤離，但是由於高架橋之拆除及地下道之填平工程影響下，其主要衝擊為車流動方向之改變，使得通車後較不具方向性。

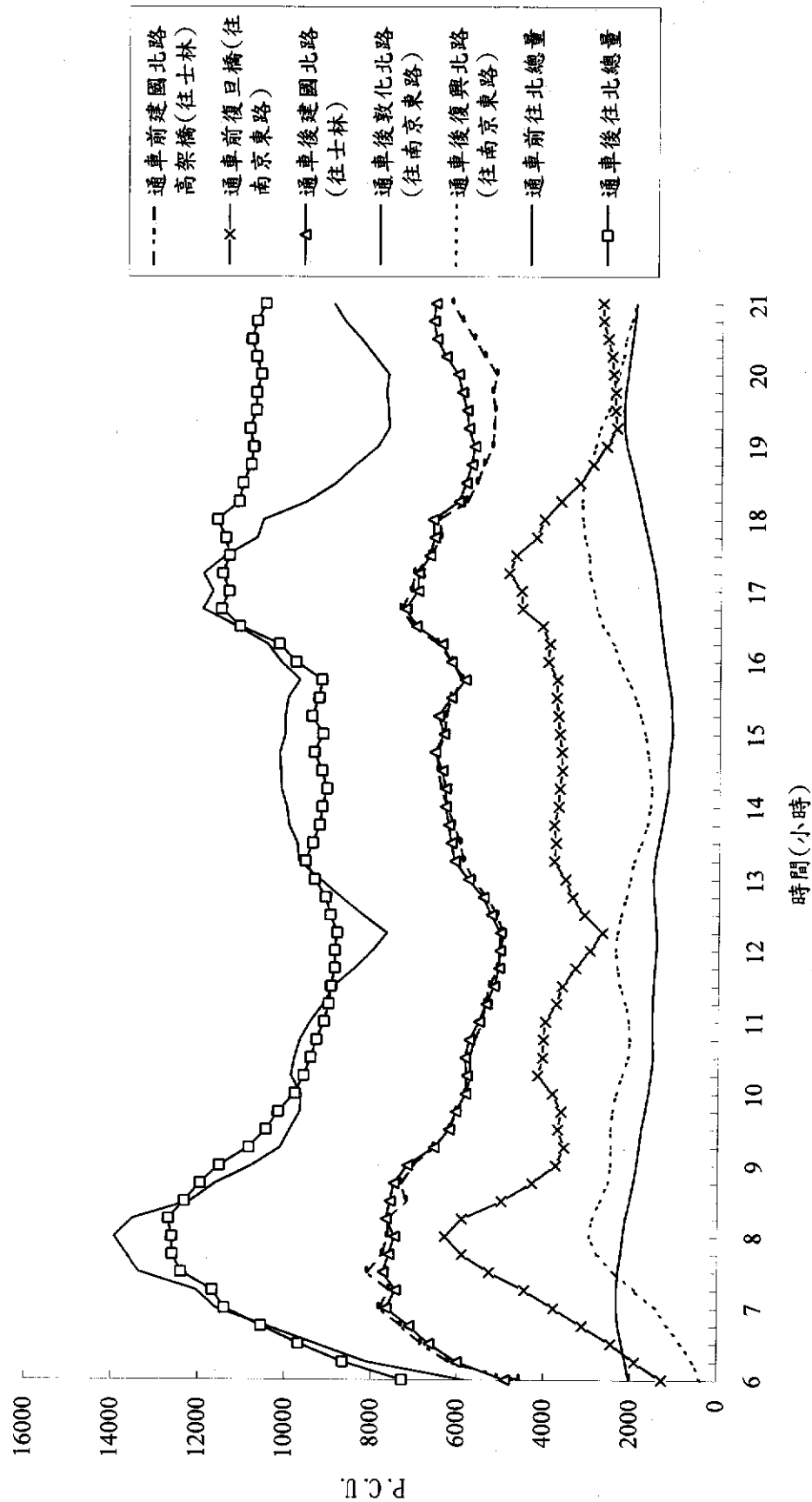


圖4-52北端屏橋線往北小時流量變化圖

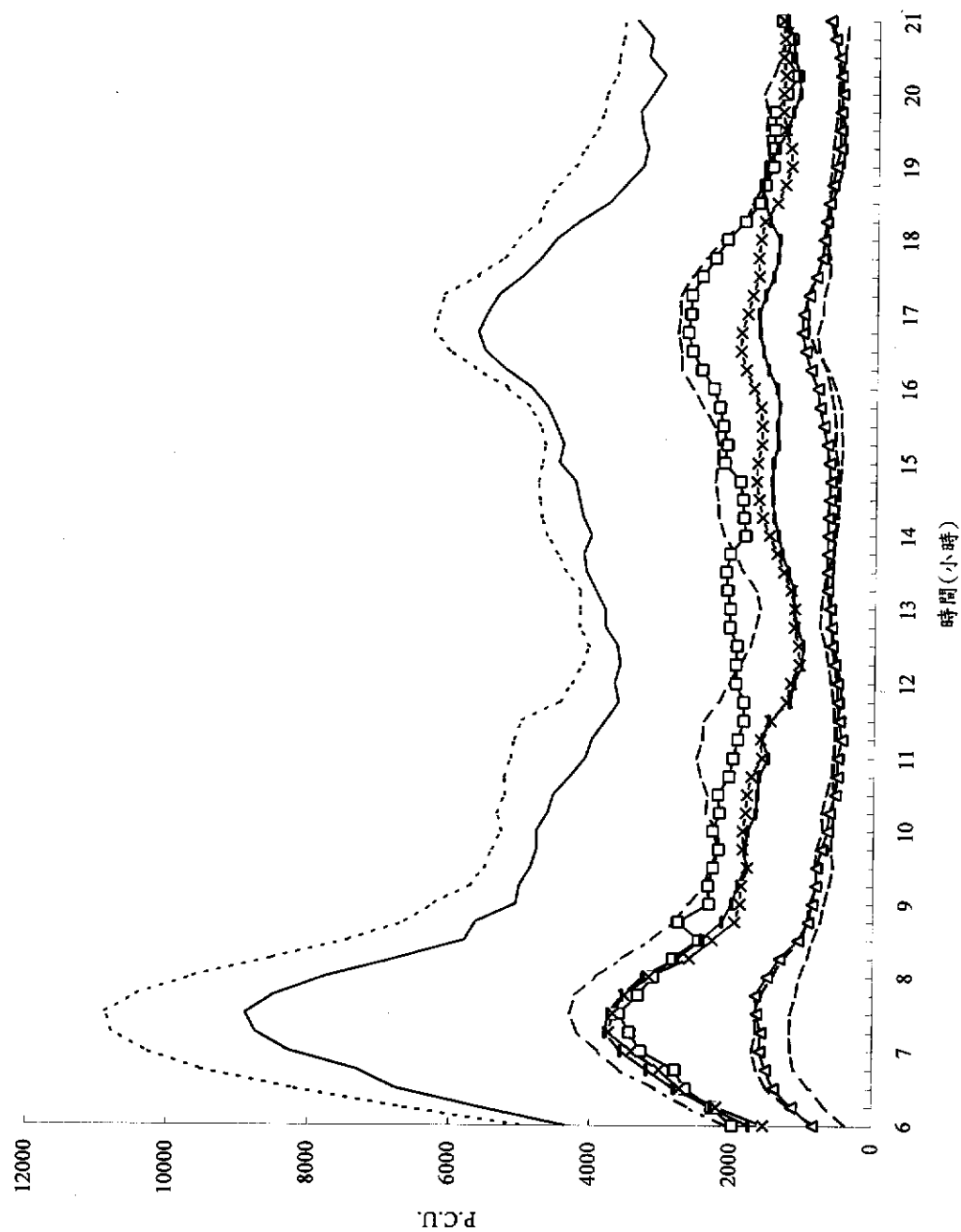


圖4-54南端屏柵線往北小時流量變化圖

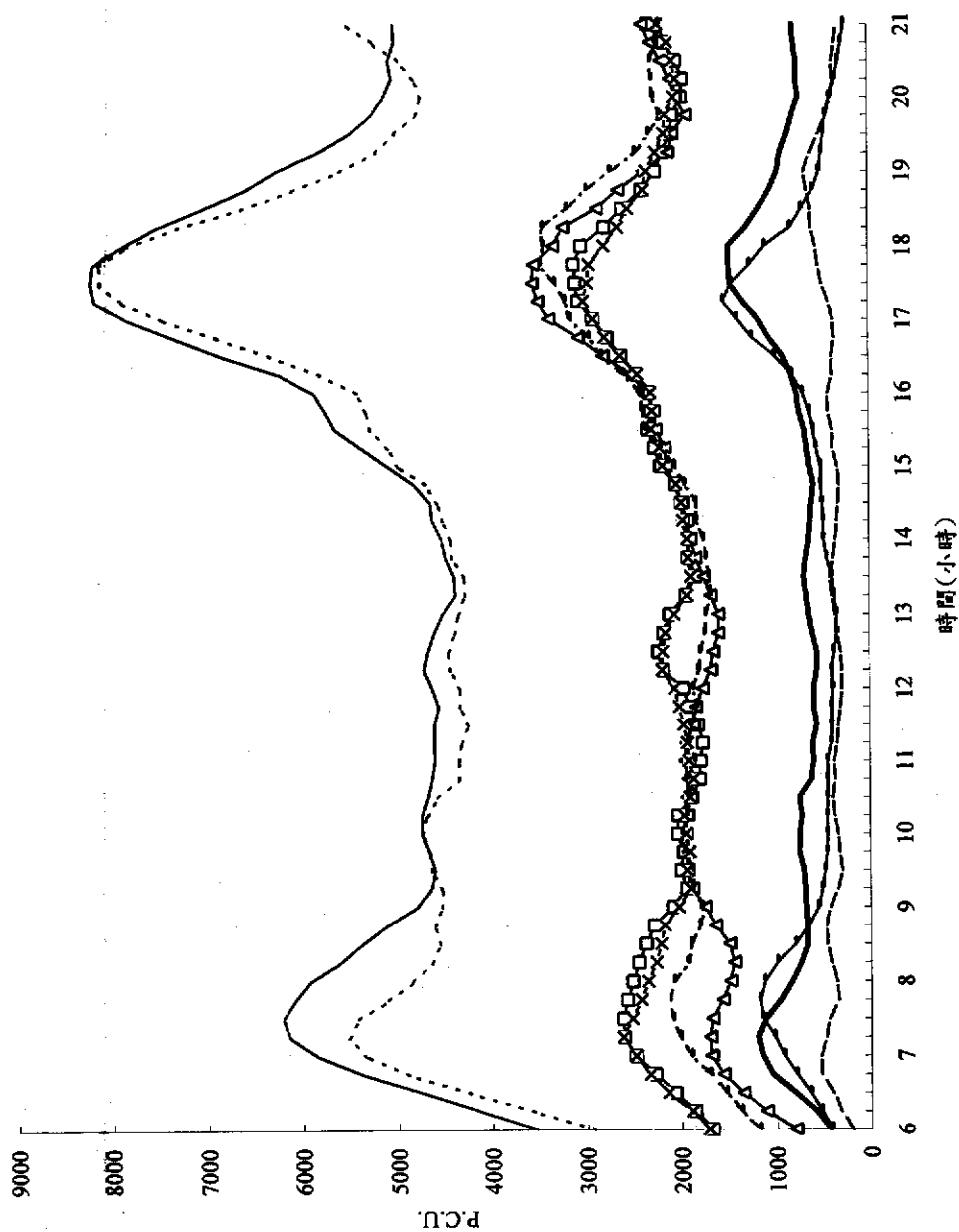


圖4-55南端屏柵線往南小時流量變化圖

4.3 小結

一、主要幹道交叉路口特性

- (一)除了受流向改變影響部分路口之流量分佈外，其它交通特性變化不大。
- (二)汽機車仍為主要運具，其在各路口之比例，於通車前後並無巨大變化。
- (三)左轉比例因受禁止左轉設施及車流動向之變化而降低。
- (四)各個路口服務水準皆在 F 級，所以並無顯著改善。

二、屏柵線交通特性

- (一)受車流動向改變影響較大，尤其是北端屏柵線之方向性改變。
- (二)尖峰小時、車種及流量變化，於通車前後並無明顯改變。
- (三)南端屏柵線之尖峰小時及方向性較為明顯。
- (四)北二高台北連絡道並沒有改變木柵地區之通勤行為。
- (五)木柵線通車對研究地區之交通特性似無明顯之改變，這可能是肇因於其為單線操作，沿線各站缺乏相關停車轉運規劃及捷運事故頻傳有關。

第五章大眾運輸乘載率調查

台北都會區人口眾多，公車在市民日常生活中扮演著極重要的角色。在木柵捷運線引進後，由於提供了一項新的大眾運輸工具，增加市民選擇不同運具的機會，故對週遭影響圈範圍內之公車營運應有一定程度之影響。為了解此種衝擊，本研究亦針對捷運影響圈範圍內之公車路線於木柵線營運前、後之運量作一調查分析，茲分別說明如下。

5.1 調查計畫

一、工作內容

捷運木柵線係以高架之方式建造，具有絕對之路權與班次密集之特性。因此對於同方向使用其它運具之旅次，將造成相當程度之影響。根據木柵線營運前後之公車路線資料，木柵捷運沿線影響圈之公車路線可整理如圖 5-1 及圖 5-2。本研究所定義之平行公車路線為公車行經道路長度有 2/3 以上落在影響範圍內。

營運前後影響路線共計為 74、209、237、258、282、285、293、294、295、298、505、611，復興—敦化線十三條公車路線，如表 5.1。木柵線營運前後經過捷運沿線的公車單位由三家增為四家(增加指南客運公司)如表 5.2。主要受影響之路線多為公車處所經營，沿線所經之商業中心區(如南京東路、忠孝東路與大安站附近)仍為主要的運量集中地區。

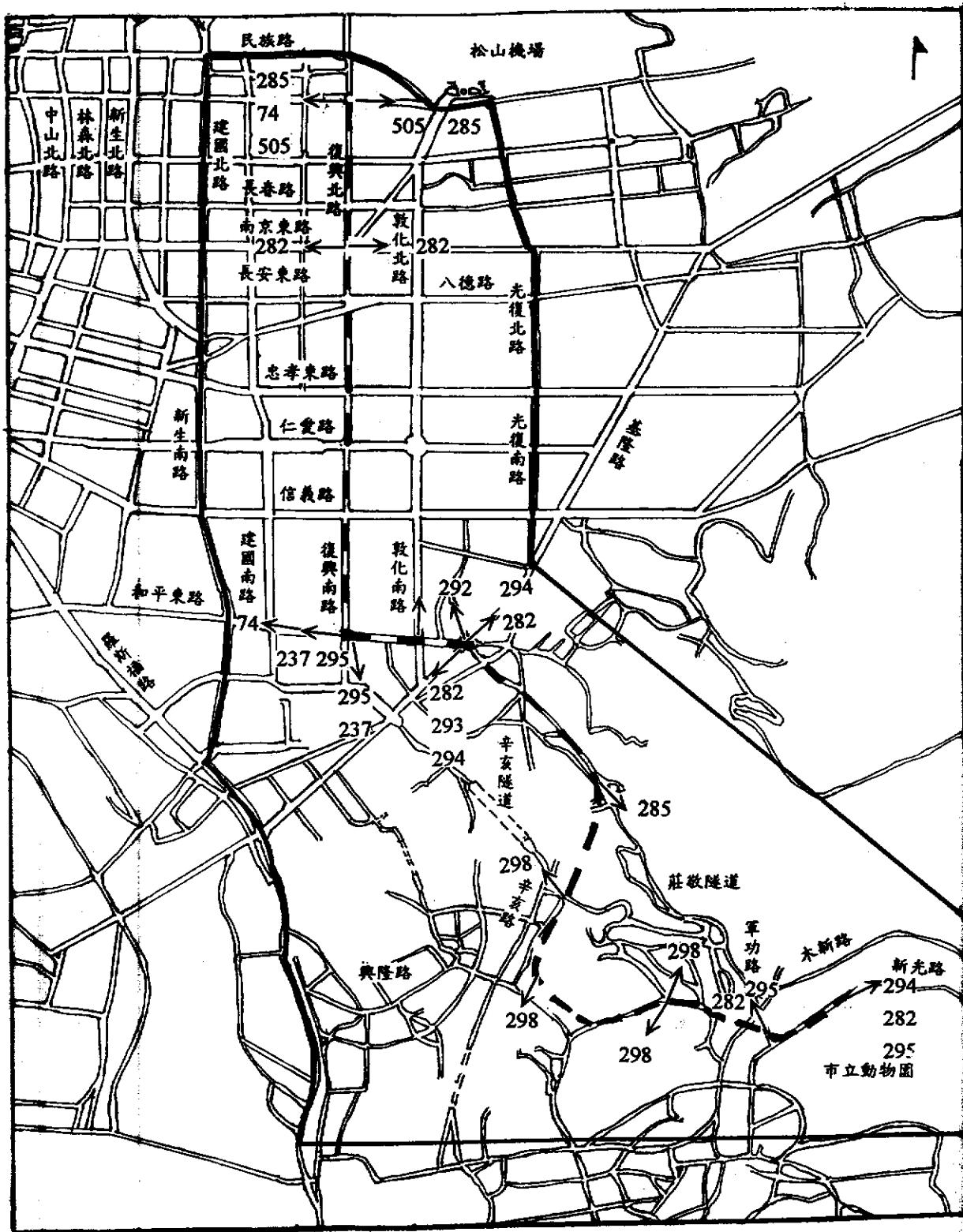


圖5-1 木柵線沿線影響圖公車路線(營運前)

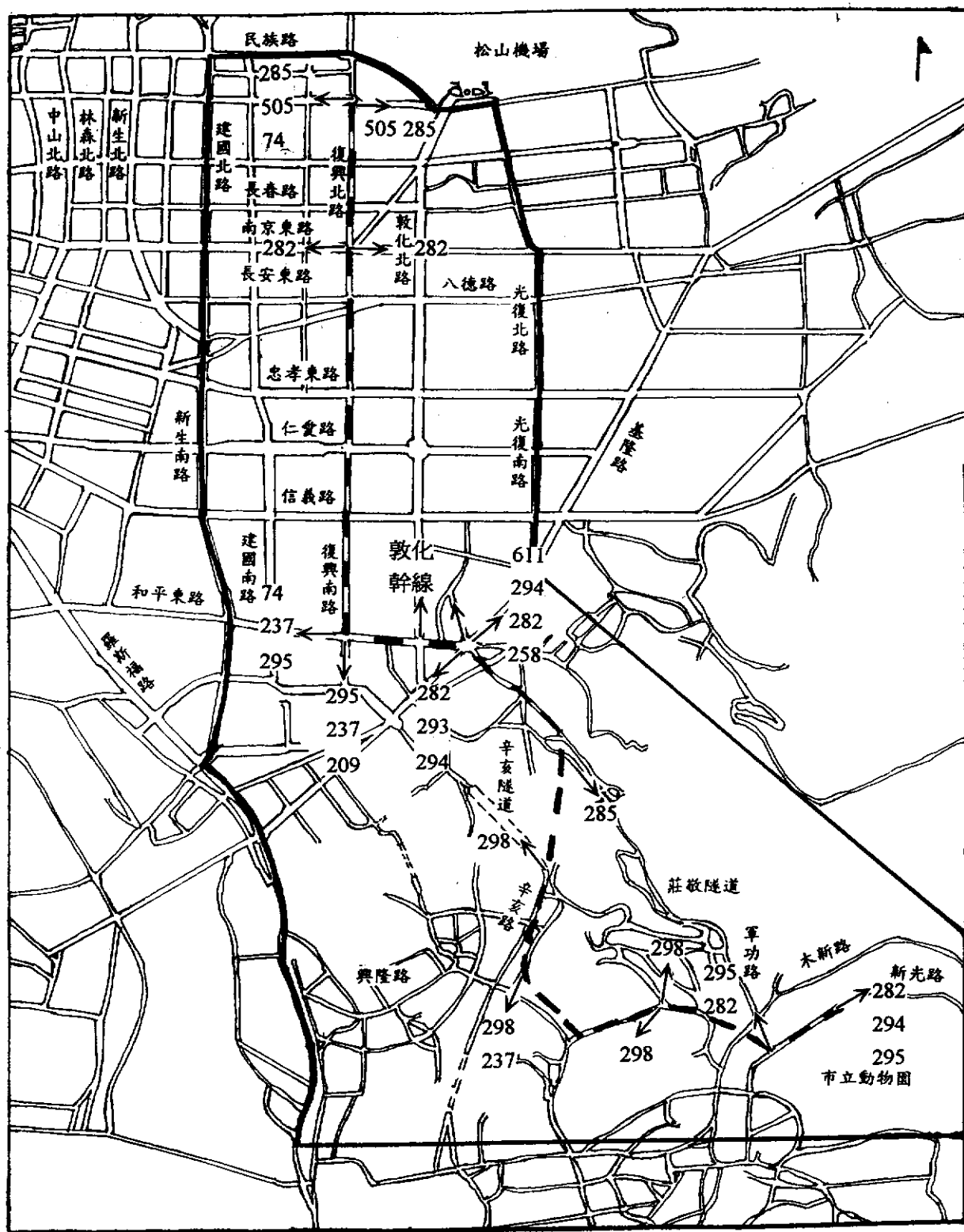


圖5-2 木柵線沿線影響圖公車路線(營運後)

表5.1 木柵線營運前後沿線影響圍內公車路線起迄

營運前	營運後	公車路線別	起迄站	單位	相關行經道路
◎	◎	74	建國北路-景美女中	市公車	民族東路 民權東路 復興北路
◎	◎	237	政大-台北車站	欣欣	和平東路 辛亥路 興隆路 木柵路
◎	◎	282	動物園-圓環	指南	南京東西路 光復南北路 和平東路 臥龍街 軍功路 新光路
◎	◎	285	麟光-榮總	市公車	新生北路 民權東路 敦化南路
◎	◎	293	萬芳社區-台北車站	市公車	富陽街 和平東路 安和路 崇德街
◎	◎	294	動物園-台北車站	市公車	木柵路 信義路 和平東路 辛亥路 新光路
◎	◎	295	動物園-台北車站	市公車	和平東路 復興南路 辛亥路 新光路
◎	◎	298	萬芳社區-第二果菜市場	市公車	建國南北路 辛亥路 興隆路 木柵路 萬芳路 萬美街
◎	◎	505	復興北村-新店	市公車	復興北路 民權東路 羅斯福路 新生南路
◎	◎	敦化幹線	建國北站-公館	市公車	松江路 民權東路 敦化南北路 基隆路 羅斯福路 舟山路
	◎	611	動物園-松山車站	光華	秀明路 木柵路 木新路 興隆路 辛亥路 基隆路
	◎	258	電子公司-永春高中	欣欣	木柵路 臥龍街 基隆路 永吉路
	◎	209	景美-中華路	市公車	辛亥路 興隆路 信義路

註:85年公車運量調查時611、258及209落入調查範圍

表 5.2 木柵線營運前後沿線影響圈內公車營運機構

公車單位	聯營公車 (路線數)
北市公車管理處	8
欣欣客運公司	1
光華客運公司	1
指南客運公司	1

二、調查方法

公車旅次起迄量調查，多以號碼牌辨識旅客上下站之動向，經常由於事前準備或預測偏誤，以致辨識牌準備不夠或車上擁擠等特殊原因，造成資料搜集的偏差，影響公車旅次之調查結果。是以本調查以旅客編碼的方式取代以車站別編碼之方式，以減少因號碼牌無法收回所產生之困擾，並能減少調查員需要攜帶大量之辨識號碼卡片。

(一)公車旅次OD起迄量調查方法

以發號碼牌方式計算起迄人數，其程序如下：

1. 將某路線之各站牌加以順序編號，起站為 1，每車兩位調查員。
2. 記錄路線號碼，調查時之公車行駛方向(如景美至松山)或(松山至景美)以及公車起始站發車與終點站到達時間。
3. 調查方式與調查表內容：

調查員一	調查員二
上車旅客	下車旅客
號碼	號碼
第一站 1	
2	
.	
(旅客號碼牌) 20 △ _____ 1 (車站號碼牌編號)	
第二站 21	2

22 18
 . 20
 29 △ ____ 2
 第三站 不停 ____ 3
 第四站 30 1
 31 29
 32 △ mark this no. ____ 4
 最後一站 全下完
 ____ 最後一張

資料調查之填寫表格如下：

矩陣一(起站控制碼)		矩陣二(下車旅客碼)	
站號	旅客控制碼	站號	旅客控
1	20	2	2
2	29	2	18
3	0	2	20
4	32	3	0
.....		4	1
l a s t - 1	100	4	29
表旅客數共計 100		5	.

三、調查時間

為了解上、下午尖峰與離峰公車上下車旅次之特性，調查工作以四階段進行，並針對各時段之班車間距比例，推測各時段旅次之動向與各車站之運量大小。進而分析捷運木柵線之引進對公車旅次影響之範圍與運量的大小，以及其各捷運車站區位特性之分析與比較。木柵線營運前後各路線時段之班次間距如表 5.3 及表 5.4。

表5.3木柵線營運前各公車路線不同時段發車時間間隔

公車路線	7:00-9:00	10:00-11:00	14:00-15:00	17:00-19:00
復興敦化路	20分鐘 (7:00-8:00)	—	—	—
74	5—6分鐘	7—8分鐘	5分鐘	5分鐘
237	4—5分鐘	5—6分鐘	4—5分鐘	3—4分鐘
282	6分鐘	7分鐘	8分鐘	7分鐘
285	6—7分鐘	8分鐘	7分鐘	5—6分鐘
293	每日一班	—	—	—
294	15—20分鐘	20—30分鐘	15—20分鐘	12—20分鐘
295	30分鐘	1小時	30分鐘	1小時
298	30分鐘	1小時	30分鐘	5:30、6:00、 8:00各一班
505	5—6分鐘	7—8分鐘	6分鐘	5—10分鐘

調查時間：民國八十二年十一月八日

調查時段：(1)7:00 — 9:00

(2)10:00—11:00

(3)14:00—15:00

(4)17:00—19:00

表5.4木柵線營運後各公車路線不同時段發車時間間隔

公車路線	7:00-9:00	10:00-11:00	14:00-15:00	17:00-19:00
復興敦化路	5-10分鐘	5-10分鐘	5-10分鐘	5-10分鐘
74	5-15分鐘	5-15分鐘	5-15分鐘	5-15分鐘
209	8-12分鐘	15-30分鐘	15-30分鐘	8-12分鐘
237	7-15分鐘	15-20分鐘	15-20分鐘	7-15分鐘
258	固定班次7:00	固定班次10:40	固定班次14:00	固定班次18:10
282	8-12分鐘	8-12分鐘	8-12分鐘	8-12分鐘
285	7-12分鐘	7-12分鐘	7-12分鐘	7-12分鐘
293	每日一班	每日一班	每日一班	每日一班
294	15-30分鐘	15-30分鐘	15-30分鐘	15-30分鐘
295	20-30分鐘	1小時	1小時	20-30分鐘
298	30分鐘	1小時	1小時	30分鐘
505	2-4分鐘	5-8分鐘	5-8分鐘	2-4分鐘
611	8-10分鐘	10-15分鐘	8-10分鐘	10-15分鐘

調查時間：營運後之調查時間為民國八十五年十一月八日分下列時段調查。

- (1) 7:00- 9:00
- (2) 10:00-11:00
- (3) 14:00-15:00
- (4) 17:00-19:00

四、資料處理

基本上，由於乘客以順序方式取得號碼牌，因此在OD表之求解上，可利用上述兩表以簡化搜尋之程序。由於公車旅次OD調查，為一單方向之調查，因此所推估之OD表為一上三角矩陣形式之起迄表，其搜尋之FORTRAN電腦程式如下。

雙迴圈控制

DO 站號 i = 1, last-1

icount=0

DO 站號 j = i + 1, last

DO 旅客 n = 1, 旅客數

if IB(n,i)<j then goto skip

```

if IB(n,3)<>0 then goto skip if IB(n,1)>j then
  O D(i,j)=icount
  j=j+1
icount=0 (可節省 loop 次數) endif
if IB(n,2)<=IA(i) then icount=icount+1 IB(n,3)=1
endif
skip          continue

```

為得到尖峰與非尖峰之公車運量，根據各公車路線發車間距，推估放大係數。例如：294 路，上午尖峰為 7 時-9 時，班距每小時 15 分-20 分一班，所以一小時有 3-4 班，故上午尖峰計有 6-8 班，取其平均值為 7，所以放大係數為 7。表 5.5 為各公車路線之放大係數。

表 5.5 營運前後各公車路線之放大係數

公車路線	營運前			營運後		
	時間(小時)	班距(分鐘)	放大係數	時間(小時)	班距(分鐘)	放大係數
294	7-9	15-20	7	7-9	15-30	5.33
	10-11	20-30	2.5	10-11	15-30	2.67
	14-15	15-20	3.5	14-15	15-30	2.67
	17-19	12-20	8	17-19	15-30	5.33
295	7-9	30	4	7-9	20-30	2.5
	10-11	60	1	10-11	60	1
	14-15	30	2	14-15	60	1
	17-19	60	2	17-19	20-30	2.5
298	7-9	30	4	7-9	40	3
	10-11	60	1	10-11	30	2
	14-15	30	2	14-15	40	3
	17-19	5:30,6:00	2	17-19	30	2
505	7-9	5-6	22	7-9	2-4	45
	10-11	7.5	8	10-11	5-8	9.75
	14-15	6	10	14-15	5-8	9.75
	17-19	5-10	18	17-19	2-4	45

表 5.5 營運前後各公車路線之放大係數 (續)

公車路線	營運前			營運後		
	時間(小時)	班距(分鐘)	放大係數	時間(小時)	班距(分鐘)	放大係數
293	每日一班	每日一班	-	固定班次	每日四班	1
74	7-9	5-6	20	7-9	2-5	32
	10-11	7-8	7.5	10-11	7-10	7.25
	14-15	5	12	14-15	7-10	7.25
	17-19	5	24	17-19	3-5	32
237	7-9	4-5	24	7-9	7-15	12.5
	10-11	5-6	10	10-11	15-20	3
	14-15	4-5	12	14-15	7-15	3
	17-19	3-4	30	17-19	15-20	12.5
282	7-9	6	20	7-9	8-12	12.5
	10-11	7	8.5	10-11	8-12	6.25
	14-15	8	7.5	14-15	8-12	6.25
	17-19	7	17	17-19	8-12	12.5
285	7-9	6-7	17	7-9	7-12	15
	10-11	8	7.5	10-11	7-12	6.75
	14-15	7	8.5	14-15	7-12	6.75
	17-19	5-6	20	17-19	7-12	15
敦化幹線	7:00	1	1	7-9	5-10	32
	7:20	1	1	10-11	7-10	7.25
	7:40	1	1	14-15	7-10	7.25
	8:00	1	1	17-19	5-10	32
209	-	-	-	7-9	8-12	12.5
	-	-	-	10-11	15-30	3
	-	-	-	14-15	15-30	3
	-	-	-	17-19	8-12	12.5
258	-	-	-	7-9	7:00	1
	-	-	-	10-11	10:40	1
	-	-	-	14-15	14:00	1
	-	-	-	17-19	18:10	1
611	-	-	-	7-9	8-10	13.5
	-	-	-	10-11	10-15	5
	-	-	-	14-15	10-15	5
	-	-	-	17-19	8-10	13.5

資料來源:台北市公車處

-:表無此資料

5.2 捷運車站沿線公車站運量分析

為了解木柵線營運前後沿線各公車站之運量變化情形，以下就調查結果，分別分析營運前、後之尖峰與非尖峰時段之進入市區方向(往北)及離開市區方向(往南)各公車站之上、下車總旅客數變化情形，見表 5.6-表 5.9、圖 5-3-圖 5-10。

一、公車進入市區方向

(一)上午尖峰時間

1.營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次集中於大安、科技大樓、六張犁、動物園等站，達 600 人左右，顯示地區特性以住宅區為主；而下車旅次之分佈狀況，則以中山國中、六張犁、大安、南京東路及科技大樓等站居多，其中中山國中之下車旅次更達 1400 人旅次，顯示地區特性為商業區及學校等旅次吸引地區。由上述結果呈現出大安、六張犁、科技大樓站等範圍兼具住商混合之特質。

就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次主要集中於大安區公所、中國工商專校、志清崗、復興路口、黎和里等站，介於 160-270 人，其他多於 100 人以下，地區特性以住宅區為主；公車下車旅次則多集中於五常街口、長庚醫院、大安區公所、中國工商專校等站，介於 280-500 人，其他站多為 100 人以下。由上、下車旅次可知上車旅次較平均分散於各站，而下車旅次，則較為集中於上述各站，並以通勤旅次為主。

2.營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次集中於中山國中、科技大樓、六張犁、大安、南京東路站等站，旅次量約在 200 至 800 人左右。

就影響圈外之公車站而言，範圍內公車上車旅次主要集中於建國北路與麟光等站，介於 400-600 人，其他多介於 100 人以下。由上、下車旅次可知以通勤短旅次為主。

(二)下午尖峰時間

1.營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次主要集中於動物園、忠孝復興、六張犁、大安、中山國中等站，介於 750-1500 人；公車下車旅次則集中於中山國中、南京東路、科技大樓、大安等站，介於 500-1400 人。由此結果顯示上述各站均具住商混合之特質，其中以學生及上班族旅次居多。

就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次主要集中於政大、復旦橋、大誠高中、台北學苑、仁愛國中等站，介於 300-850 人，其他站多為 100 人以下；公車下車旅次則集中於台北學苑、榮星花園、長庚醫院、復旦橋、萬芳路口等站，介於 200-650 人，其他站多在 100 人以下。顯示其上車旅次多產生於學區及商政機構地區，而以住宅區及公車轉運點為終點站。

2. 營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次主要集中於市中心區等站，約 600-1400 人；公車下車旅次則集中於科技大樓、六張犁、中山國中、南京東路、萬芳醫院等站，介於 400-600 人。

就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次主要集中於復興北路之中興百貨，旅次量最大約有 1100 人、南京東路、民生東路、與建國北路等站，介於 200-400 人，其他站多為 100 人以下；公車下車旅次則集中於龍江路、仁愛路口。顯示主要上下車旅次量之起迄點多在捷運營運範圍之外。

(三) 上午非尖峰時間

1. 營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次，主要集中於六張犁、忠孝復興、動物園、科技大樓、中山國中等站，約 150-370 人；公車下車旅次則集中於中山國中、六張犁、南京東路、科技大樓、動物園等站，約 150-300 人。其上、下車旅次遠小於尖峰時間，而以住宅、學區等地之旅次居多。

就影響圈外之公車站別而言，公車上車旅次集中於復旦橋、市立體育場、仁愛國中、坡心、黎忠市場等站，約 60-100 人，其他站多在 20 人以下；而公車下車旅次，則以長庚醫院、台北學苑、榮星花園等站之旅次較多約 55-90 人，其他站多在 20 人以下。其中以與家庭旅次有關之地區為旅次產生點，如市場、醫

院、學校等。

2. 營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上下車旅次，主要集中於市中心區，約 60-300 人。就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次集中於黎忠市場與長春路口，約 100 多人；而公車下車旅次，則以懷生國中、民生東路口等站之旅次較多約 40-160 人，其他站多在 20 人以下。其中以與家庭旅次有關之地區為旅次產生點，如市場、醫院、學校等。

(四)下午非尖峰時間

1. 營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次主要集中於動物園、六張犁、忠孝復興、中山國中等站，介於 200-330 人之範圍；公車下車旅次主要集中於中山國中站，約達 500 人，以大安、六張犁、動物園、南京東路等站居次，約 150-270 人。其旅次特性與上午非尖峰時間相似。

就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次以政大站最高，約 185 人，而以復旦橋、仁愛國中二站居次，約 80 人，其他站多在 20 人以下，顯示大學生之通勤旅次發生時間較為彈性（不一定集中於尖峰）；而公車下車旅次則集中於榮星花園、長庚醫院、大安區公所、青峰里、富錦街口等站，約 70-160 人，其他站多在 20 人以下，其旅次亦多產生於與家庭旅次有關之地區。

2. 營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，其旅次特性與上午非尖峰時間相似，仍以短旅次為主。就影響圈外之公車站而言，公車上車旅次以懷生國中、仁愛國中與科技大樓站較高，約在 100 人上下；而公車下車旅次則集中於懷生國中，長春路口，其餘各站均在 100 人旅次以下，其旅次亦多產生於與家庭旅次有關之地區，並無明顯之起迄集中的現象。

表5.6木柵線營運前公車進入市區方向各公車站上下車人數

時段	類別	上車旅次(人)	下車旅次(人)
上午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	大安站、科技大樓站、六張犁 站、動物園站 (600) 萬芳醫院站 (480) 萬芳社區站 (420)	南京東路站 (600) 科技大樓站 (600) 六張犁站 (800) 中山國中站 (1400) 大安站 (750)
	捷運車站影響 園外之公車站	中國工商專校 (270) 大安區公所 (260) 志清崗 (240) 復興南路口 (170) 黎和里 (160)	五常街口 (500) 長庚醫院 (350) 大安區公所 (300) 中國工商專校 (280)
上午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	六張犁站 (280) 忠孝復興站 (200) 動物園站 (200) 科技大樓站 (170) 大安站 (150)	中山國中站 (370) 動物園站 (140) 科技大樓站 (150) 南京東路站 (150) 六張犁站 (180)
	捷運車站影響 園外之公車站	復旦橋 (100) 市立體育場 (80) 仁愛國中 (75) 坡心 (60) 黎忠市場 (60)	長庚醫院 (90) 台北學苑 (60) 榮星花園 (55)
下午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	忠孝復興站 (220) 中山國中站 (200) 動物園站 (330) 科技大樓站 (160) 六張犁站 (220)	南京東路站 (150) 中山國中站 (490) 動物園站 (170) 六張犁站 (200) 大安站 (270)
	捷運車站影響 園外之公車站	政大 (185) 復旦橋 (80) 仁愛國中 (80)	榮星花園 (160) 長庚醫院 (110) 大安區公所 (90) 青峰里 (80) 富錦街口 (70)
下午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	忠孝復興站 (1200) 中山國中站 (750) 動物園站 (1500) 六張犁站 (900) 大安站 (800)	科技大樓站 (600) 大安站 (500) 中山國中站 (1400) 南京東路站 (1000)
	捷運車站影響 園外之公車站	政大 (850) 復旦橋 (600) 大誠高中 (3530) 台北學苑 (350) 仁愛國中 (300)	台北學苑 (650) 榮星花園 (320) 長庚醫院 (200) 復旦橋 (200) 萬芳路口 (200)

資料來源：本研究整理

表5.7木柵線營運後公車進入市區方向各公車站上下車人數

時段	類別	上車旅次(人)	下車旅次(人)
上午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	中山國中站 (807) 科技大樓站 (637) 六張犁站 (380) 南京東路站 (245) 大安站 (216)	南京東路站 (632) 科技大樓站 (381) 忠孝復興站 (286) 中山國中站 (255) 大安站 (245)
	捷運車站影響 園外之公車站	麟光 (405) 建國北路站 (640) 松山機場 (224) 南京東路口 (250) 長庚醫院 (160)	南京東路 (707) 復興北路 (450) 忠孝東路 (539) 仁愛路 (654) 民生東路口 (405)
上午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	中山國中站 (265) 忠孝復興站 (153) 南京東路站 (137) 科技大樓站 (87) 六張犁站 (62)	忠孝復興站 (297) 大安站 (91) 科技大樓站 (82) 南京東路站 (69) 六張犁站 (68)
	捷運車站影響 園外之公車站	黎忠市場 (81) 長春路口 (108) 復興北路口 (87) 中山國中 (45) 成功國宅 (41)	懷生國中 (162) 民生東路口 (59) 中山國中 (45) 復興北路口 (45)
下午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	忠孝復興站 (211) 中山國中站 (153) 南京東路站 (126) 科技大樓站 (87) 六張犁站 (82)	南京東路站 (244) 忠孝復興站 (175) 科技大樓站 (166) 六張犁站 (92) 大安站 (91)
	捷運車站影響 園外之公車站	科技大樓 (63) 懷生國中 (108) 仁愛國中 (95) 政大 (76) 長春路口 (54)	六張犁 (55) 政大 (70) 懷生國中 (162) 長春路口 (99) 芝麻大廈 (54)
下午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	忠孝復興站 (1669) 中山國中站 (854) 科技大樓站 (809) 南京東路站 (682) 大安站 (594)	科技大樓站 (557) 六張犁站 (480) 中山國中站 (472) 南京東路站 (471) 萬芳醫院站 (449)
	捷運車站影響 園外之公車站	復興北路口 (1088) 建國北路口 (352) 民生東路口 (270) 忠孝東路口 (200) 南京東路 (500)	復興北路 (270) 民生東路口 (300) 龍江路口 (405) 仁愛路口 (430) 建國北路口 (495)

資料來源：本研究整理

進入市區方向

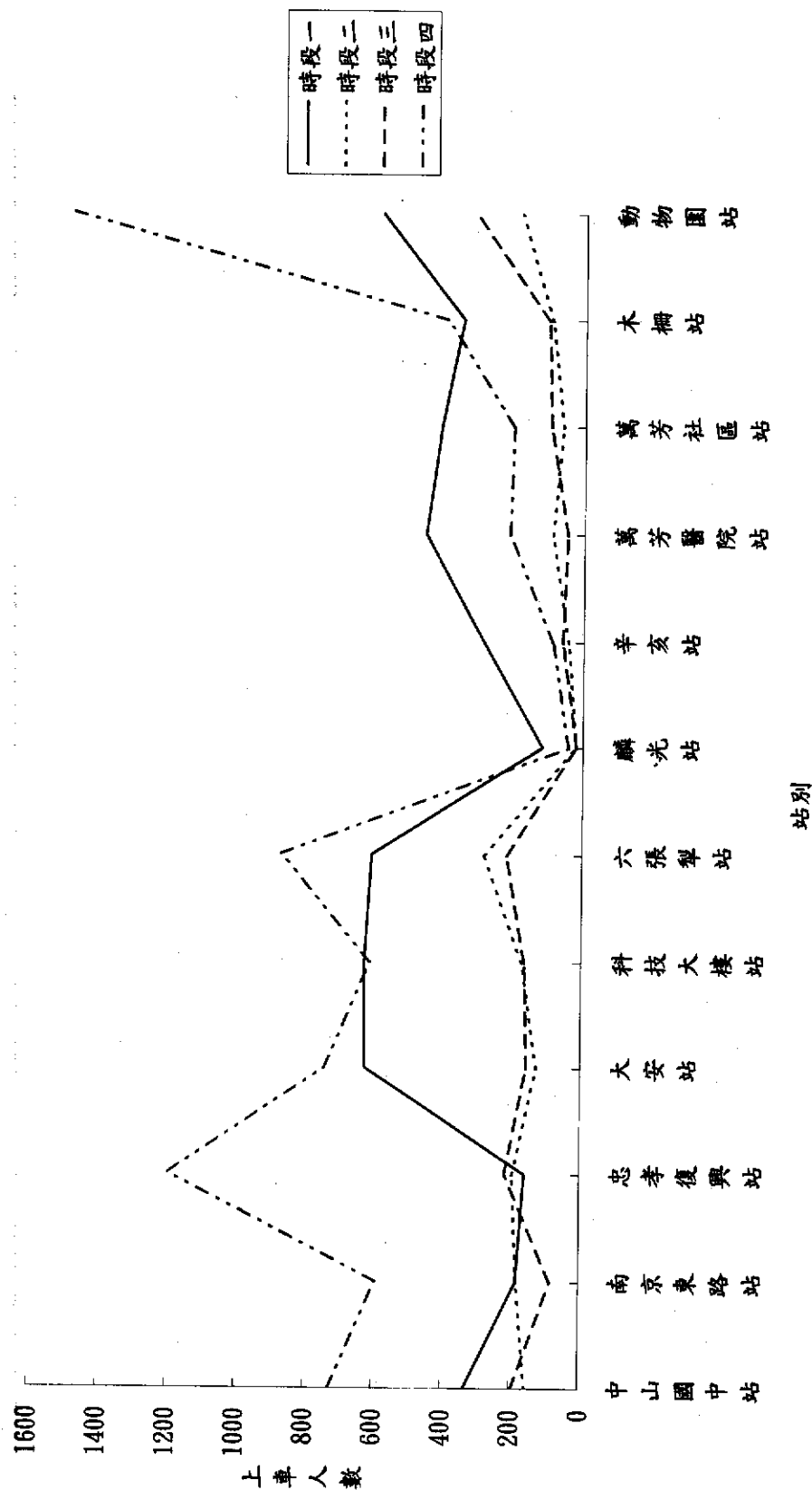


圖5-3營運前捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向上車旅客數

進入市區方向

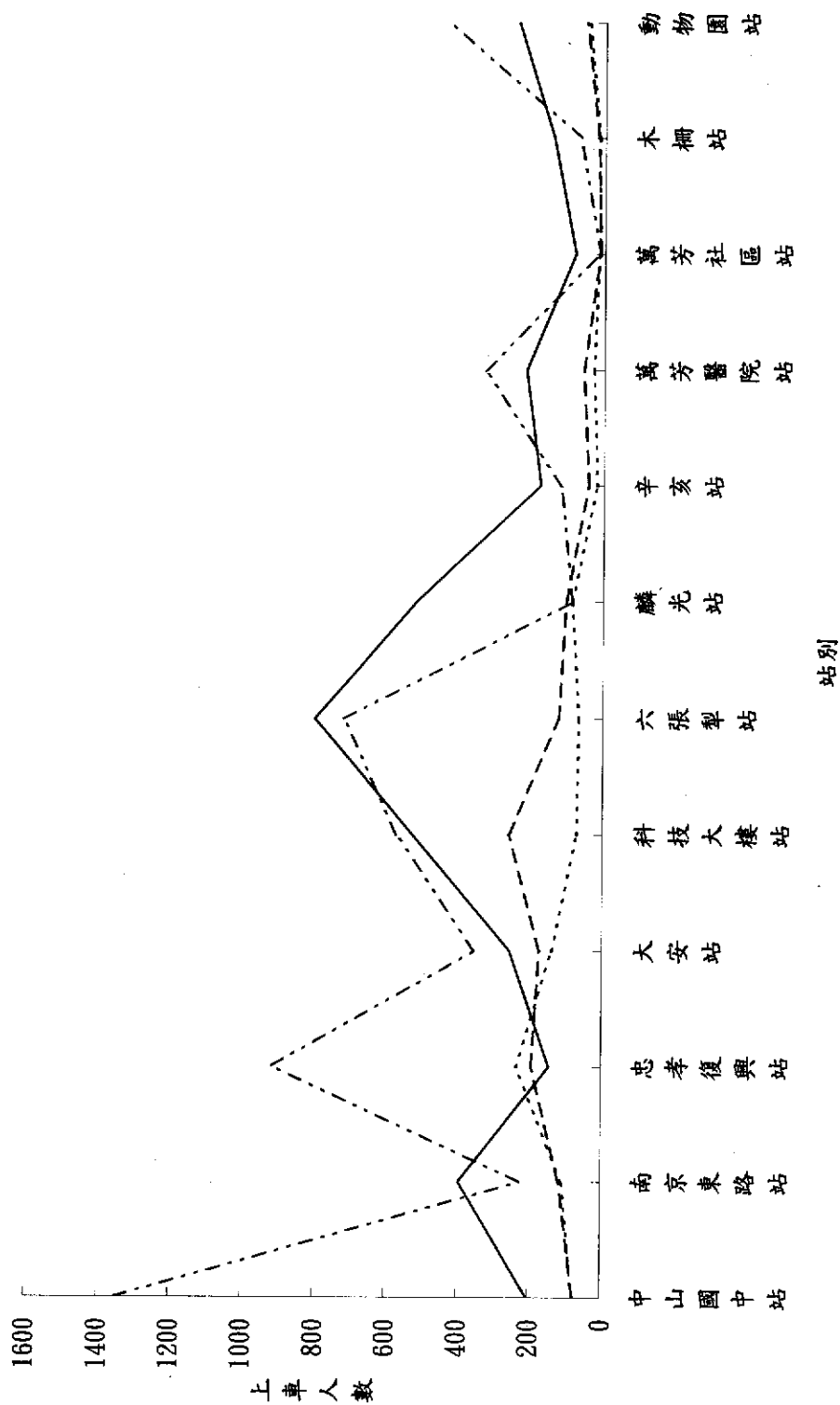


圖5-4營運後捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向上車旅客數

進入市區方向

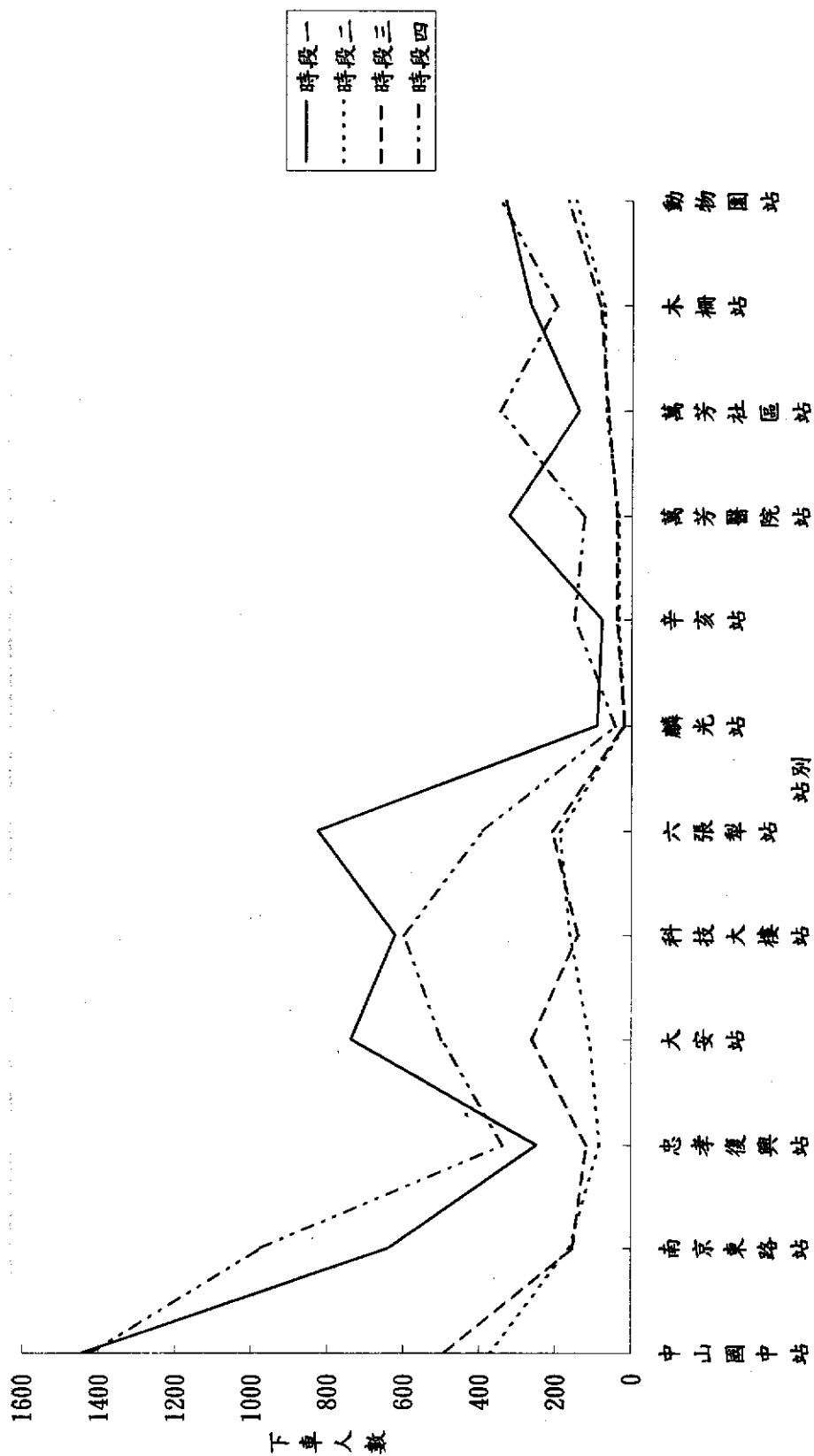


圖5-5營運前捷運車站影響範圍內各公車站進入市區方向下車旅客數

進入市區方向

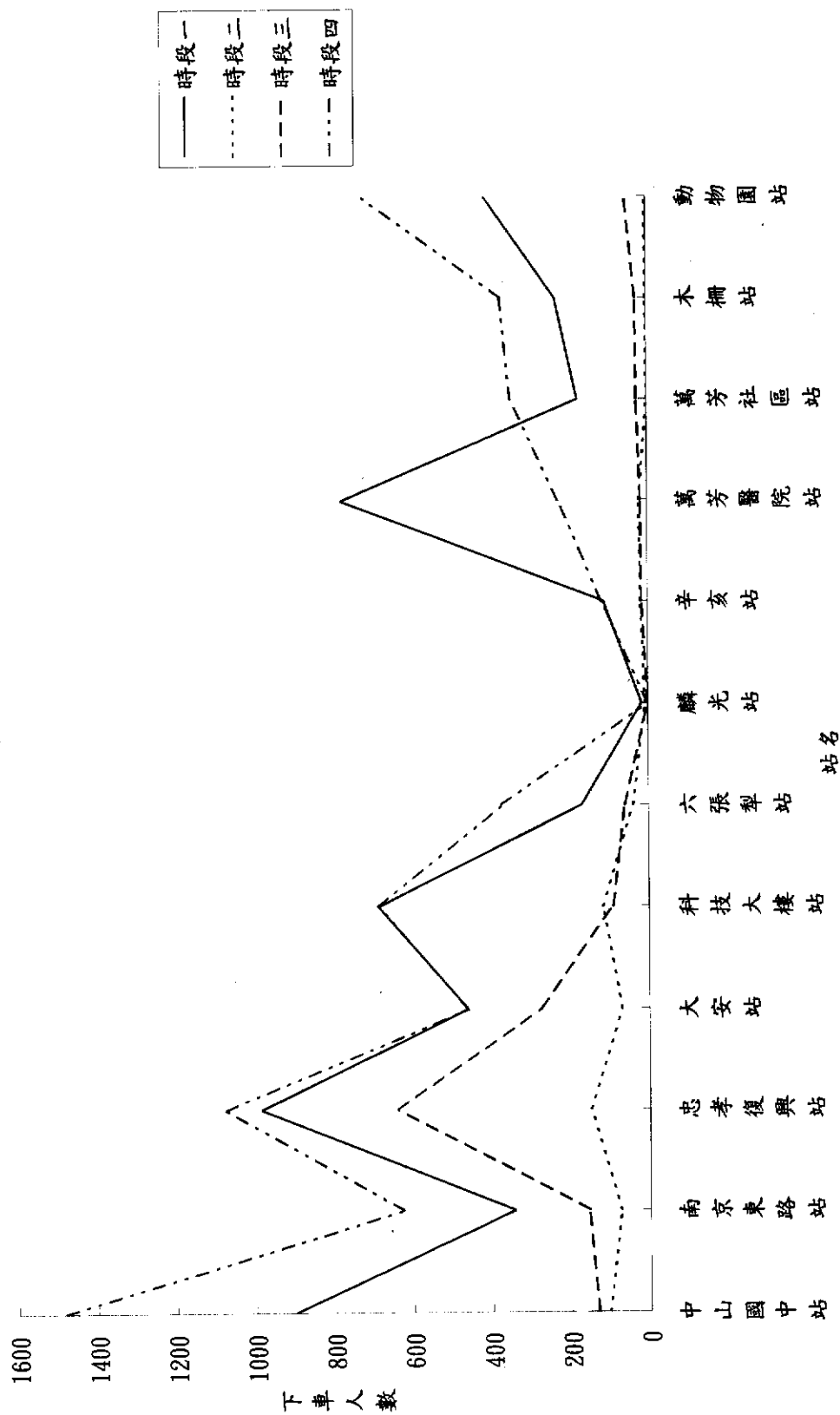


圖5-6營運後捷運車站影響圈內各公車站進入市區方向下車旅客數

二、公車離開市區方向

(一)上午尖峰時間

1.營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次高度集中於中山國中站，約 1400 人旅次，而南京東路站、科技大樓站、六張犁站居次，約 450-600 人旅次，其他站則於 100-200 人左右；公車下車旅次，則平均集中於南京東路、動物園、中山國中、忠孝復興、六張犁等站，約 600-800 人旅次。

就影響圈外之公車站而言，其上車旅次主要集中於榮星花園、五常國中、建國北路、國際青年活動中心、喬治中學等站，約 180-300 人旅次；其下車旅次集中於政大、木柵高工、復旦橋、育達商職、市立體育場、坡內坑、中國工商專校等站，約 200-250 人旅次，其他多為 50-100 人旅次。

2.營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次高度集中於六張犁站，約 800 人旅次，而南京東路站、科技大樓站、麟光站居次，約 450-600 人旅次，其他站則於 100-200 人左右；公車下車旅次，則平均集中於科技大樓、大安站、中山國中、忠孝復興、萬芳醫院等站，約 600-800 人旅次。

就影響圈外之公車站而言，其上車旅次主要集中於榮星花園、五常街口、龍江路、南京東路、長春路口等站，約 300-600 人旅次；其下車旅次集中於麟光、長春路、建國北路、長庚醫院等站，約 200-300 人旅次，其他多為 50-100 人旅次。

(二)下午尖峰時間

1.營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次顯著集中於中山國中、科技大樓、南京東路等站，約 1100-1400 人旅次，以萬芳社區站及大安站次之，約 600-800 人旅次；公車下車旅次亦顯著集中於六張犁、萬芳醫院、木柵、忠孝復興及科技大樓等站，約 800-1200 人旅次。

就影響圈外公車站而言，其上車旅次主要集中於萬芳國中、復興南路口、中國工商專校、中泰賓館及五常國中等站，約 350-600 人，其他站多在 100 人以下；其下車旅次主要集中於中國工商專校、復旦橋、興泰里、景文高中、政大等站，約 400-600 人旅次，其他站多在 100 人左右。

2. 營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次顯著集中於中山國中、科技大樓、忠孝復興等站，約 1100-1400 人旅次，以六張犁站及動物園站次之，約 600-800 人旅次；公車下車旅次亦顯著集中於忠孝復興、科技大樓、中山國中、南京東路、動物園等站，約 600-1400 人旅次。

就影響圈外之公車站而言，其上車旅次主要集中於南京東路、仁愛國中、忠孝東路、大安高工、市立體育場，約 350-800 人旅次，其他站多在 100 人以下；其下車旅次主要集中於建國北路、仁愛路口、松山機場、富陽街口等站，約 300-900 人旅次，其他站多在 100 人左右。

(三) 上午非尖峰時間

1. 營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次集中於中山國中、六張犁、南京東路、科技大樓、大安等站，約 120-200 人旅次；公車下車旅次則集中於大安、六張犁、中山國中、動物園等站，約 100-220 人旅次。

就影響圈外之公車站而言，其上車旅次主要以大安高工、喬治中學、五常街口、台北學苑、復興北路、仁愛醫院等站較多，約 40-60 人旅次，其他站均於 10-20 人旅次左右；其下車旅次以仁愛國中、大安國中、建國南路、木柵區公所、木柵農會等站較多，約 45-80 人旅次，其他約為 20 人旅次左右。

2. 營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次集中於中山國中、忠孝復興、南京東路、科技大樓、六張犁等站，約 130-240 人旅次；公車下車旅次則集中於大安、忠孝復興、六張犁、科技大

樓、南京東路等站，約 60-150 人旅次。

就影響圈外之公車站而言，其上車旅次主要以長春路口、復興北路、芝麻大廈、國立台北師院等站較多，約 40-100 人旅次，其他站均於 10-20 人旅次左右；其下車旅次以懷生國中、麟光站、南京東路、政大、建國北路等站較多，約 45-160 人旅次，其他約為 20 人旅次左右。

(四)下午非尖峰時間

1.營運前

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次主要集中於中山國中站及南京東路站，約 400-550 人旅次，而以科技大樓、六張犁、大安、忠孝復興等站次之，約 150-200 人旅次；公車下車旅次則集中於六張犁、動物園、忠孝復興、中山國中、萬芳社區等站，約 120-250 人旅次。

就影響圈外之公車站別而言，其上車旅次主要集中於復興北路、五常街口、長春路口等站，約 100-200 人旅次，其他站多為 50 人旅次以下；其下車旅次集中大於政大、仁愛國中、復旦橋、坡心、成功國宅等站，約 60-110 人旅次，其他站則介於 10-30 人旅次。

2.營運後

就捷運車站影響圈內之公車站而言，公車上車旅次主要集中於科技大樓站及忠孝復興站，約 200-260 人旅次，而以六張犁、大安、南京東路等站次之，約 110-200 人旅次；公車下車旅次則集中於忠孝復興站約為 600 人旅次，中山國中、大安、南京東路等站次之，約 120-250 人旅次。

就影響圈外之公車站別而言，其上車旅次主要集中於懷生國中、自來水廠、長春路口等站，約 50-100 人旅次，其他站多為 50 人旅次以下；其下車旅次集中大懷生國中、長春路、復興北路、大安區公所、忠孝東路等站，約 60-110 人旅次，其他站則介於 10-30 人旅次。

表5.8木柵線營運前公車離開市區方向各公車站上下車人數

時段	類別	上車旅次(人)	下車旅次(人)
上午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	六張犁站(450) 科技大樓站(600) 中山國中站(1400) 南京東路站(600)	忠孝復興站(600) 中山國中站(640) 動物園站(700) 南京東路站(800) 六張犁站(600)
	捷運車站影響 園外之公車站	榮星花園(300) 五常國中(250) 建國北路(200) 國際青年活動中心(180) 喬治中學(180)	政大、木柵高工、復旦橋、 育達商職(250) 市立體育場(230) 坡內坑(220) 中國工商專校(200)
上午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	科技大樓站(130) 大安站(120) 南京東路站(150) 六張犁站(150) 中山國中站(200)	六張犁站(220) 動物園站(100) 中山國中站(120) 大安站(220)
	捷運車站影響 園外之公車站	大安高工(60) 喬治中學(60) 五常街口、台北學苑、復興北 路、仁愛醫院(40)	仁愛國中(80) 大安國中(70) 建國南路(50) 木柵區公所(45) 木柵農會(44)
下午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	科技大樓站(200) 忠孝復興站、大安站、六張犁 站(150) 中山國中(540) 南京東路站(400)	忠孝復興站(210) 六張犁站(250) 動物園站(250) 中山國中站(200) 萬芳社區站(120)
	捷運車站影響 園外之公車站	復興北路(200) 五常街口(125) 長春路口(100) 第二果菜市場(70)	政大(110) 仁愛國中(70) 復旦橋(70) 坡心(60)
下午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	中山國中站(1400) 南京東路站(1100) 萬芳社區站(800) 科技大樓站(1200) 大安站(600)	六張犁站(1200) 萬芳醫院站(1100) 木柵站(1100) 科技大樓站(800) 忠孝復興站(800)
	捷運車站影響 園外之公車站	萬芳國中(600) 復興南路口(400) 中國工商專校(400) 中泰賓館(380) 五常街口(350)	中國工商專校(600) 復旦橋(500) 政大(400) 景文高中(400) 興泰里(400)

資料來源：本研究整理

表5.9木柵線營運後公車離開市區方向各公車站上下車人數

時段	類別	上車旅次 (人)	下車旅次 (人)
上午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	六張犁站 (800) 科技大樓站 (528) 麟光站 (517) 南京東路站 (395) 大安站 (256)	忠孝復興站 (986) 中山國中站 (901) 萬芳醫院站 (777) 科技大樓站 (686) 大安站 (459)
	捷運車站影響 園外之公車站	民權東路口 (455) 龍江路口 (510) 五常街口 (360) 南京東路口 (360) 長春路口 (360)	麟光站 (300) 八德路口 (135) 長春路口 (165) 建國北路站 (160) 長庚醫院 (192)
上午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	忠孝復興站 (235) 大安站 (138) 南京東路站 (107) 麟光站 (85) 中山國中站 (78)	忠孝復興站 (150) 科技大樓站 (117) 中山國中站 (104) 南京東路站 (72) 大安站 (69)
	捷運車站影響 園外之公車站	第二果菜市場 (135) 長春路口 (108) 復興北路 (81) 芝麻大廈 (45) 國立台北師院 (35)	懷生國中 (162) 麟光站 (40) 南京東路口 (45) 政大 (18) 建國北路 (22)
下午 非尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	科技大樓站 (259) 忠孝復興站 (194) 大安站 (172) 六張犁站 (121) 南京東路站 (115)	忠孝復興站 (638) 大安站 (276) 南京東路站 (155) 中山國中站 (132) 科技大樓站 (91)
	捷運車站影響 園外之公車站	自來水廠 (80) 懷生國中 (108) 長春路口 (54) 仁愛醫院 (45) 中山國中 (45)	懷生國中 (162) 長春路口 (99) 復興北路口 (98) 大安區公所 (90) 忠孝東路口 (88)
下午 尖峰	捷運車站影響 園內之公車站	中山國中站 (1347) 忠孝復興站 (913) 六張犁站 (718) 科技大樓站 (572) 動物園站 (431)	中山國中站 (1482) 忠孝復興站 (1074) 動物園站 (715) 科技大樓站 (685) 南京東路站 (626)
	捷運車站影響 園外之車站	忠孝東路 (384) 南京東路口 (855) 市立體育場 (352) 仁愛國中一 (416) 大安高工 (306)	建國北路 (992) 仁愛路口 (405) 黎忠市場 (165) 松山機場 (352) 富陽街口 (105)

資料來源：本研究整理

離開市區方向

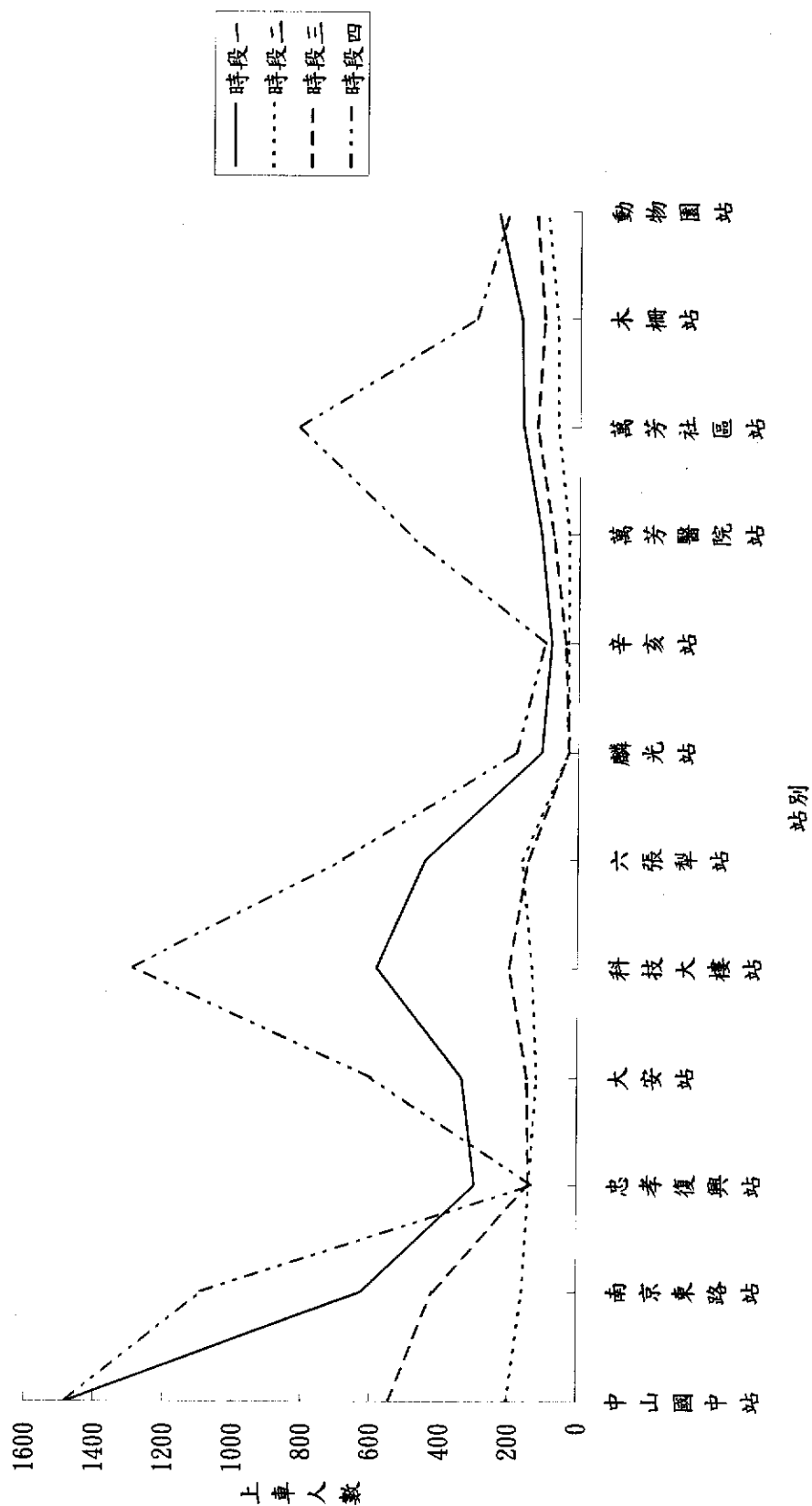


圖5-7營運前捷運車站影響範圍內各公車站離開市區方向上車旅客數

離開市區方向

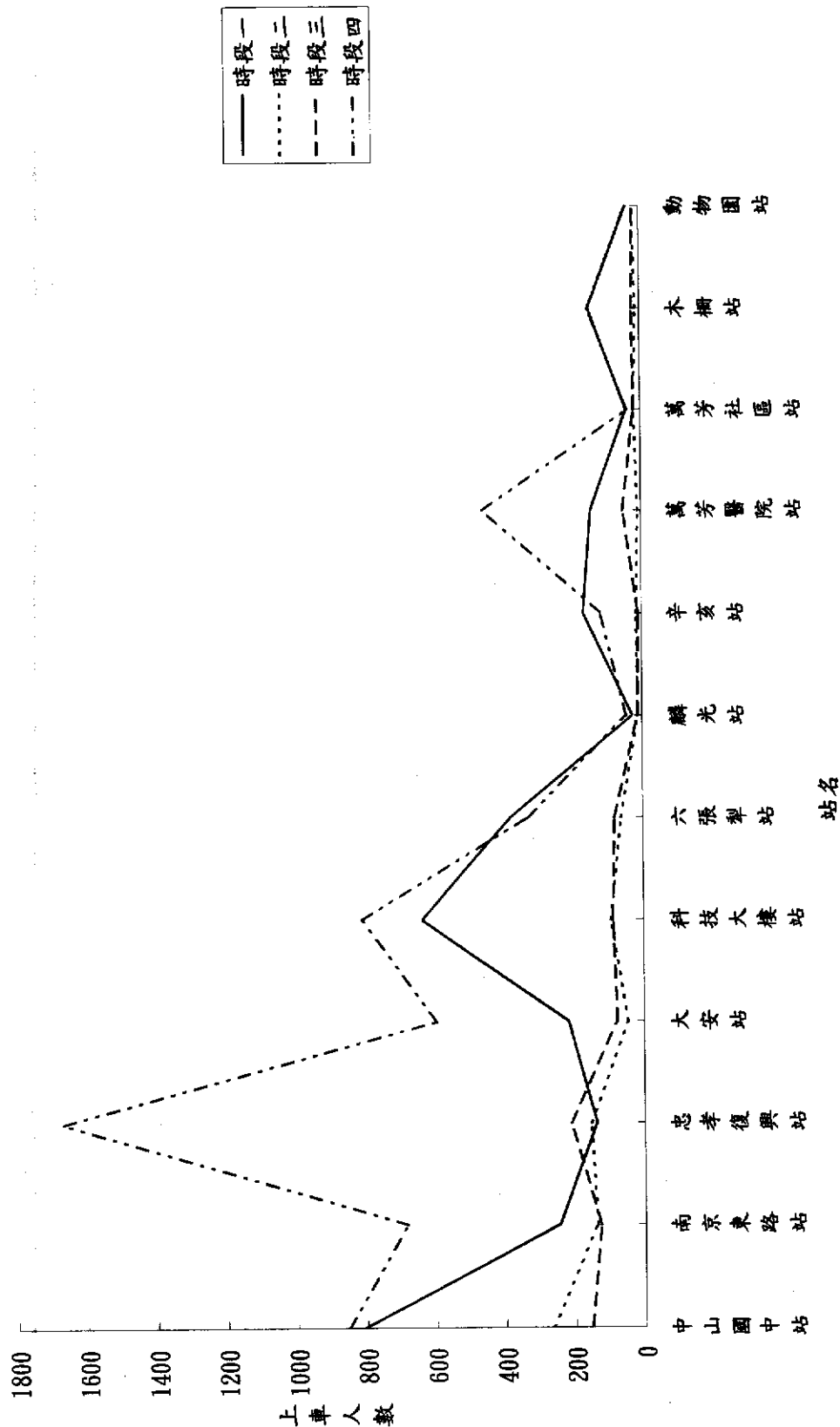


圖5-8營運後捷運車站影響圖內各公車離開市區方向上車旅客數

離開市區方向

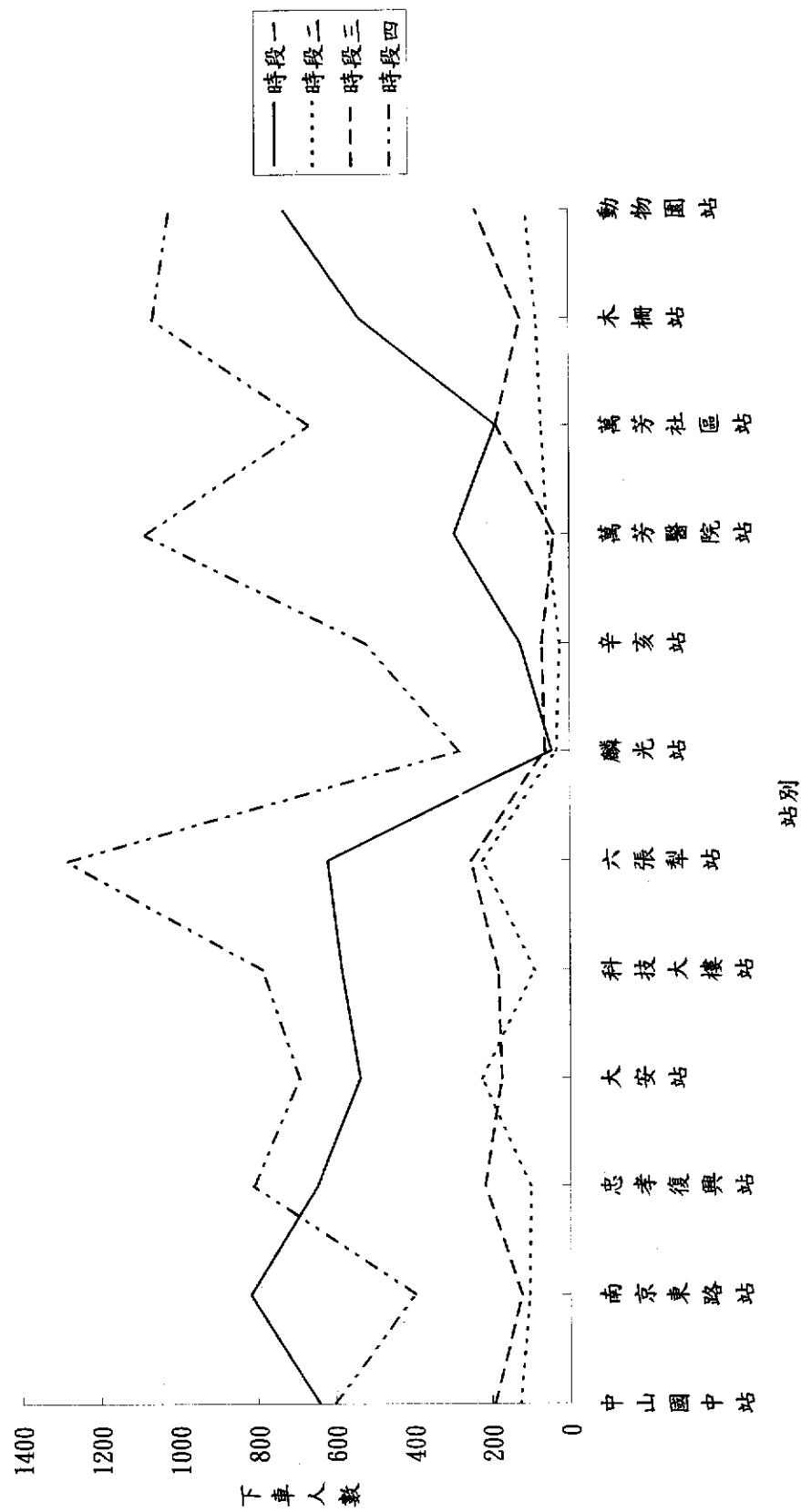


圖5-9營運前捷運車站影響圈內各公車站離開市區方向下車旅客數

離開市區方向

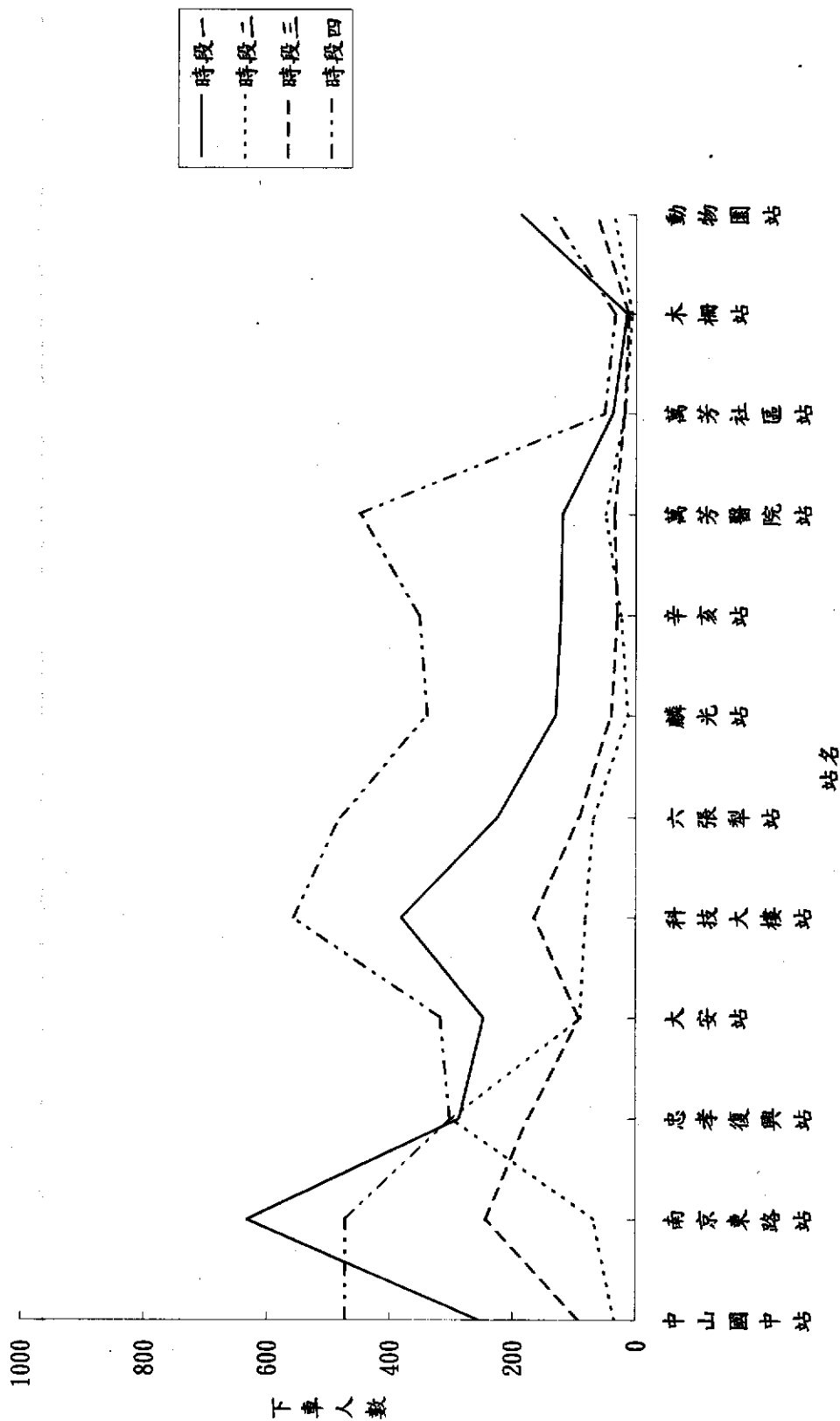


圖5-10營運後捷運車站影響範圍內各公車站離開市區方向下車旅客數

5.3 公車路線別上下車旅次分析

依據前一節之尖峰與非尖峰公車上下車旅次特性分析結果，我們對上、下車旅次量較高之公車站所屬路線，作進一步的分析，以作為木柵捷運線與公車路線之營運間互動關係的參考。以下內容就公車進入市區方向、公車離開市區方向及不同時段作討論。

一、公車進入市區方向

(一)上午尖峰時間

1.74路

營運前：其上車人數以公館站的量最高，達320人，而居次之站亦多分佈於公館站前後，約100-180人；下車人數以長庚醫院站最高，達340人，其他以公館後幾站及敦化南北路上的站居次，約100-150人。顯示此路線分別以公館及長庚醫院附近為其上、下車旅次之聚集點，其中公館為公車轉運點。

營運後：其上車人數以景美國中站的運量最高，達100人，而居次之站亦多分佈於景美國中至公館站間，約70人；下車人數以公館、師大分部與大安站至中山國中站較多，達50至90人。顯示此路線與捷運木柵線重疊路線部份上午尖峰上下車旅次減少，公車起點多以公館一帶為其上車旅次之據點，其中公館為公車轉運點，而下車地點則分散於木柵線市中心區沿線上。

2.237路

營運前：其上車人數以興隆路及木柵路一帶量較大，部分站在150-200人左右，其他地區則為平均分佈狀況；其下車人數則集中於中國工商專校及台北車站兩站，約250-300人，其他以自來水廠至復興南路口(辛亥路、和平東路)及愛國東路口一帶居次，約120-190人。顯示該線以木柵一帶的學區及公車轉運點為其上、下車旅次之聚點。

營運後：其上車人數以興隆路及木柵路一帶量較大，在50-80人左右，其他地區則為平均分佈狀況；其下車人數則集中於萬芳醫院，中國工商專校及科技大樓站等站，約100-300人。顯示該線旅客以捷運木柵線步行十分鐘以上的

區域服務旅次較多，而萬芳醫院站已漸次成為區域工作的中心。其次則仍有部份旅次以國際青年中心與科技大樓站為其上班、公車轉運或轉搭捷運至中心區下車旅次之聚點。

3.285路

營運前：其上、下車人數最高者分別為黎和里及榮總兩站，約120-150人，其他則平均分散於各站，數量多在20-30人。

營運後：其上、下車人數最高者分別為麟光站、黎忠市場、富陽街與成功國宅站，約100-400人，其他站則旅次較少，從劍潭站至榮總之旅次則甚少，而下車旅次則分佈於建國北路口、松江路與劍潭至銘傳管理學院一帶，顯示本路線目前主要以服務長距離旅次為主，重要起迄點運量與木柵線並無重疊現象。

4.505路

營運前：其上車人數顯著集中於景美區公所該站，達528人，以該站至公館等站(羅斯福路上)居次，約100-200人，其他以少量平均分散於各站；下車人數則集中於松江新村及五常街口兩站，約300-500人，其他分散於大安分局至中華日報站(新生南路、松江路)。

營運後：其上車人數主要集中於碧潭至公館站間，運量達100至400人；下車人數則集中於民生東路一帶，該路線與木柵線運量亦無明顯重疊現象。

5.復興敦化路(營運前僅晨峰有車，載客量稀少)

營運後：主要以服務公館與敦化南、北路上之旅次為主。其上車人數以公館至成功國宅的量最高，達100人，而居次之站亦多分佈於市立體育館至長庚醫院之間，約70人；下車人數以南京東路至民生東路站較多，長庚醫院附近達200人。

(二)下午尖峰時間

1.74路

營運前：其上車人數主要集中於長春路口至懷生國中(復興北路)及公館等站，約200-400人，其他則以少量平均分散於各站；下車人數以公館站最高，達216人，其他以仁愛

醫院至憲光公寓站居次，多在100人左右。該線以上車人數之集中程度較高。

營運後：其上車人數主要集中於信義路至仁愛路之間、復興北路口一帶，師院附小及公館等站，約50-300人，其他則以少量平均分散於各站；下車人數以忠孝東路至民生東路之間最多，達250人。該線上下車旅次以短程旅次較高。

2.237路

營運前：其上車人數高度集中於台北車站，達1410人，其他集中於台北車站至自來水處站(和平東路為主)，約150-400人左右；下車人數則集中於中國工商專站及司法新村站附近(興隆路、木柵路)，約300-600人。顯示其上車旅次其中於公車轉運點，下車旅次以木柵區住家為主。

營運後：其上車人數高度集中於政治大學，工商專校站，約在100至300人；下車人數則無集中的現象。顯示其下午尖峰旅次以學生旅次為主，運量受木柵捷運線之影響並不明顯。

3.285路

營運前：其上車人數以中泰賓館及台北學苑兩站居首，約300-400人，以福林橋站至富錦街口站間(中山北路、新生北路、民權東路)居次，約100-200人左右；下車人數以復旦橋站最高，達480人，其他集中於五常國中至黎和里一帶(敦化南路為主)，約100-200人左右。顯示其上車旅次以敦化南路上之上班族及通勤者為主，多為短程旅次。

營運後：其上車人數以犁忠市場、成功國宅站較多，約100-400人，其於旅次則散佈於各站之間；下車人數主要集中於天母一帶，約50-100人左右。顯示除少部份短程旅次公車與木柵線有重疊外，其上下車旅次多以松江路與天母間之旅次較多。

4.505路

營運前：其上車人數以公館站最高，達306人，其次亦集中於公館附近幾站，約100-250人；下車人數以五常街口站至童軍活動中心站(民權東路、松江路)較多，約150-250人左右。顯示其上車旅次多產生於公館附近之公車轉運

點。

營運後：其上車人數在下午尖峰各站平均上車旅次與其它路線相比，運量皆很大，達40至450人；下車人數則集中於南京東路至民生東路一帶，約200-500人左右。該路線之運量並未受到木柵線明顯的影響。

5.復興敦化路

營運後：其上車人數以仁愛路之遠東百貨、忠孝東路之SOGO百貨至南京東路之環亞百貨最多，達400人；下車人數以南京東路至民生東路站較多，長庚醫院附近達200人。

(三)上午非尖峰時間

1.74路

營運前：其上、下車人數僅分別以大安高工及景美國中兩站量稍多，為60人，其他則平均分散於該路線上。顯示此時段以學區附近之住家為主。

營運後：其上、下車人數僅分別以大安高工站量稍多，為60人，其他則平均分散於該路線上，下車以忠孝東路至復興北路口之中興百貨旅次較多。顯示此時段以學區附近之住家旅次為主。

2.285路

營運前：其上車人數以榮總站最高，達203人，其他多在40人以下，且平均分散；下車人數以復旦橋站及仁愛國中站較高，分別為113人及83人，其他平均分散於該線上。

營運後：其上車人數以犁忠市場、成功國宅站較多，約20-80人，其於旅次則平均分散於該線上。

(四)下午非尖峰時間

1.74路

營運前：其上車人數僅以公館站較高，為132人，其他則平均分散，多在40人以下；下車人數則平均分散於該線上，多在50人以下。

營運後：其上車人數僅以景美國中較高，為108人，另外科技大樓與忠孝東路旅次居次、其他則平均分散，多在40人以下；下車人數則分散於大安站至中山國中站之間。

2.237路

營運前：其上車人數僅以政大站較高，為168人，其他則稀疏分散於該線上，多在40人以下；下車人數則集中於台北車站及青峰里兩站，分別為103人及72人。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

3.285路

營運前：其上車人數集中於仁愛國中站前後幾站，約30-70人；下車人數分佈於市立體育場站附近、銘傳管理學院及榮總附近。

營運後：其上車人數集中於麟光新村至長庚醫院站間，約30-70人；下車人數分佈於松江路與天母一帶附近。

4.505路

營運前：其上車人數以公館站較高，為80人，其他則分散於該線上，多在40人以下；下車人數以榮星花園站最高，為100人，其他亦多在40人以下。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

二、公車離開市區方向

(一)上午尖峰時間

1.74路

營運前：其上車人數以建國北路站最高，為180人，以中山國中、長春路口及懷生國中站居次，約100-120人，其他多分佈在建國北路站至師院附小站間(復興北路為主)，約在50人左右；下車人數以仁愛醫院、金門街及三軍總醫院三站較高，為100人，其他則分散於該線上，多在50人以下。

營運後：其上車人數以長春路口站最高，為70人，以中山國中、建國北路及仁愛國中站居次，約50人，其他多分佈在建國北路站至師院附小站間(復興北路為主)，約在50人左右；下車人數以和平東路沿線上公車較高，多在50人以下。

2.237路

營運前：其上車人數以台北車站最高，為480人，其他多分佈於台北車站至國立台北師院站間，集中現象明顯；下車人數以博物館及政大站較多，為168人，其他集中於台北

車站至中國工商專校站間。顯示其旅次多為短程者。

營運後：其上車人數以台北車站最高，為400人，其他則集中於萬芳醫院站；下車人數以重慶南路及金華街、中國工商專校、政大站較多。顯示其旅次多為短程或長程旅次，且過去以轉乘復興南北路的公車旅次已不復再見。

3.282路

營運前：其上車人數以圓環及赤峰街兩站最高，約200-260人，其他則集中於南京東路口站至育樂幼稚園站間(南京東西路、光復南北路)，介於20-100人；下車人數以育達商職、坡內坑及木柵高工站較多，約220-260人，其他分佈於南京東路至光復北路間及木柵農會前後幾站。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

4.285路

營運前：其上車人數以劍潭站最多，為340人，其他則平均分散於該線上；下車人數以觀光協會、市立體育場及復旦橋站較多，約在200人左右，其他則分佈於觀光協會站至成功國宅站間(民權東路、敦化南北路)。

營運後：其上車人數以榮總與松江路站最多，為300人，其他則以天母至銘傳間旅次較多；下車人數以松江路口、長春路與麟光新村旅次最多。

5.295路

營運前：其上車人數顯著集中於國際青年中心站，為124人，其他則非常零星；下車人數亦顯著集中於中國工商專校站，為156人。可明顯地看出其旅次以上學通勤旅次為主。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

6.505路

營運前：其上車人數以榮星花園及濟南路口兩站較高，約220-240人，其他則平均分散於該線上；下車人數以台大及公館兩站最高，分別為396人及220人，其他亦平均分散於該線上(除前幾站以外)。

營運後：其上車人數以復興北村至民權東路站較高，約200人，其他則平均分散於公館與萬隆路兩站；下車人數以中華日報、台大、公館與新店最高，其他亦平均分散於該線

上。

7.611路

營運後：其上車人數顯著集中於六張犁站至中國工商專校，達50人，其他以少量平均分散於各站；下車人數則集中於木新路與政大較多，該路線與木柵線運量亦無明顯重疊現象，主要服務對象多為上學旅次。

(二)下午尖峰時間

1.237路

營運前：其上車人數以政大站最高，為810人，以大誠高中及師大站次之，約為240-300人，其他則平均分散於該線上；下車人數顯著集中於台北車站，為1590人，集中現象較上車人數明顯，其他則平均分散於該線上。顯示其上車旅次以學區附近之通勤者為主，以公車轉運點為主要終站。

營運後：其上車人數以台北站最高，為410人，以金山南路、萬芳醫院次之，其他則平均分散於該線上；下車人數顯著集中於和平東路之師大至大安森林公園一帶與萬芳醫院及木柵中心區與政大。顯示其上車旅次以學區附近之通勤者為主。

2.285路

營運前：其上車人數明顯集中於成功國宅站至觀光協會站間(敦化南北路、民權東路)，多在100-250人，但以福林橋站最高，為400人；下車人數亦明顯集中於劍潭站至榮總站(中山北路、忠誠路)約在100-250人。

營運後：其上車人數明顯集中於天母、松江路、八德路與坡心；下車人數亦明顯集中於天母、長春路至八德路間之敦化北路上與麟光新村站。此路線具有較明顯的麟光新村至松江路口與天母間之公車起迄旅次。

3.505路

營運前：其上車人數集中於公館站至清真寺站(羅斯福路、新生南路)，約為100-180人；其下車人數亦集中於大安分局站至復興北村站間，以榮星花園及中華日報站較高，分別為180人及162人。

營運後：其上車人數集中於五常街至清真寺站之新生南路沿線上

與公館站，其中中華日報與公館站為新店方向之主要轉運中心，旅次達一千多人；其下車人數亦分散於長安東路站至新店站之間。

4.74路

營運前：其上車人數主要集中於長春路口至懷生國中及公館等站，約200-400人，其他則以少量平均分散於各站；下車人數以公館站最多，達216人，其他以仁愛醫院至憲光公寓站居次，多在100人左右。

營運後：其上車人數以長春路口站至大安站最高，為70人；下車人數以中興百貨與師大站較多。

(三)上午非尖峰時間

1.74路

營運前：其上、下車人數分別以市立體育場站及長庚醫院站附近稍多，其他則平均分散於該線上，多在45人以下，無太明顯之集中現象。

營運後：其上車人數分別以市立體育場站及長庚醫院站附近稍多，下車則有集中於SOGO百貨附近的現象。

2.237路

營運前：其上、下車人數均平均分散於該線上，多在30人以下。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

3.285路

營運前：其上車人數平均分散於黎和里至長庚醫院站間(和平東路、敦化南北路)，約在15-60人；下車人數則平均分散於該線上，多在30人以下。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

(四)下午非尖峰時間

1.74路

營運前：其上車人數以復興北路站最高，為96人，其他則集中於建國北路站至仁愛醫院站間(復興南北路為主)，約10-50人；其下車人數以懷生國中站最高，為108人，其他則分散於該線上。

營運後：其上車人數以中山國中至忠孝復興站最高；其下車人數

分散以中興百貨至公館之沿線上。

2.237路

營運前：其上車人數主要分佈於景文中學站至國際青年活動中心站間(木柵路、興隆路及辛亥路)，約在10-20人；下車人數則以台北車站最高，為90人，其他則平均分散於該線上。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

3.282路

營運前：其上、下車人數均零星分散於該線上，且均在35人以下。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

4.285路

營運前：其上車人數主要分佈於黎和里站至長庚醫院站間(和平東路、敦化南北路)，約15-60人；下車人數則分散於該線上。

營運後：其上車人數主要分佈於天母地區；下車人數則分散於該線上之民生東路至信義路間之敦化路沿線上，顯示商業旅次較多。

5.505路

營運前：其上車人數主要分佈於景美區公所站至公館站間(羅斯福路)，約16-40人；下車人數則主要分佈於大安分局站至五常街口站間(新生南路、松江路為主)，約8-32人。

營運後：與營運前運量相仿並無多大改變。

5.4 營運前後比較分析

木柵線在營運後從每日平均 4 萬人次之運量與沿線公車運量減少來看，在運具轉移上以扮演了成功的角色，尤其是對較長途之公車旅次之衝擊與影響，營運前之公車上車旅次主要集中在忠孝東路至和平東路之間，現已移轉至民權東路至忠孝東路站間之商業區，而下車旅次方面，在營運前之動物園、木柵站為主要下車地點，現已移至萬芳社區與萬芳醫院地區，而忠孝東路及南京東路商圈使用公車之人數比營運前反而有增加的現象，大多為商業洽公與娛樂為主的短程旅次約 1200 人，以下將就捷運車站週邊之公車站服務運量及改變較大之公車路線分別討論。

5.4.1 捷運車站週邊公車站服務運量分析

捷運木柵線自通車營運以來，評價兩極化的發展，然而對公車旅次的影響，若以捷運車站影響圈所涵蓋的公車站視為同一區位，將平行方向的公車路線運量在營運前後加以分析比較，則不難看出捷運對公車的影響，若以進入與離開台北市車站方向來分，並以尖峰特性歸類，可以得到以下具體結論。

一、捷運木柵線進入市區方向

(一) 上午尖峰時間

從六張犁站上車到忠孝復興站與中山國中站間之中心商業區上班的公車短程旅次有增加的現象。(圖 5-11、圖 5-12)

(二) 下午尖峰時間

- a. 自捷運通車後動物園往中山國中站方向，並以科技大樓站為轉運站之公車旅次人數減少，已有轉移至捷運的現象。(圖 5-11、圖 5-12)
- b. 忠孝復興站至中山國中站方向的旅次有明顯增加的現象，顯示下午尖峰到商業區之購物、娛樂旅次之公車旅次增加。
- c. 萬芳社區已漸成為區域發展中心，與木柵線平行方向的公車上下

旅次已有大幅的減少，區域性的公車旅次相對增加，區域人口在捷運木柵線通車後有顯著的增加，因此可能長距離之公車通勤人口有逐漸改變住宅區位及轉移至捷運或私人運具的可能。

(三)上午非尖峰時間

公車運量並無明顯變化，顯示公車在票價上對購物與洽公者仍具有吸引力。(圖 5-13、圖 5-14)

(四)下午非尖峰時間

營運後最大的改變是，由科技大樓站至忠孝復興站上車人數增加，然而旅次迄點多分散在捷運木柵線範圍之外，以往北投榮總方向之旅次居多，而以郊區為起點の旅次多集中於商業中心之中山國中至忠孝復興站下車，顯示非尖峰時間公車使用者多為郊區之商業旅次及一些購物旅次。(圖 5-13、圖 5-14)

二、捷運木柵線離開市區方向

(一)上午尖峰時間

中山國中生、大安站、萬芳社區站、萬芳醫院站，在上午尖峰上車人數有顯著減少。

(二)下午尖峰時間

萬芳醫院站上車人數增加，顯示一個新的郊區中心區逐漸形成。位於中心商業區之忠孝復興站之的上車旅次到麟光站與萬芳醫院站之間下車旅次有增加的現象。此外由萬芳社區到動物園方向之短程公車旅次有增加的現象。

(三)上午非尖峰時間

從中山國中生至六張犁站短程之洽公或購物旅次增加。六張犁到萬芳醫院之非尖峰旅次減少。(圖 5-15、圖 5-16)

(四)下午非尖峰時間

公車運量並無明顯變化。

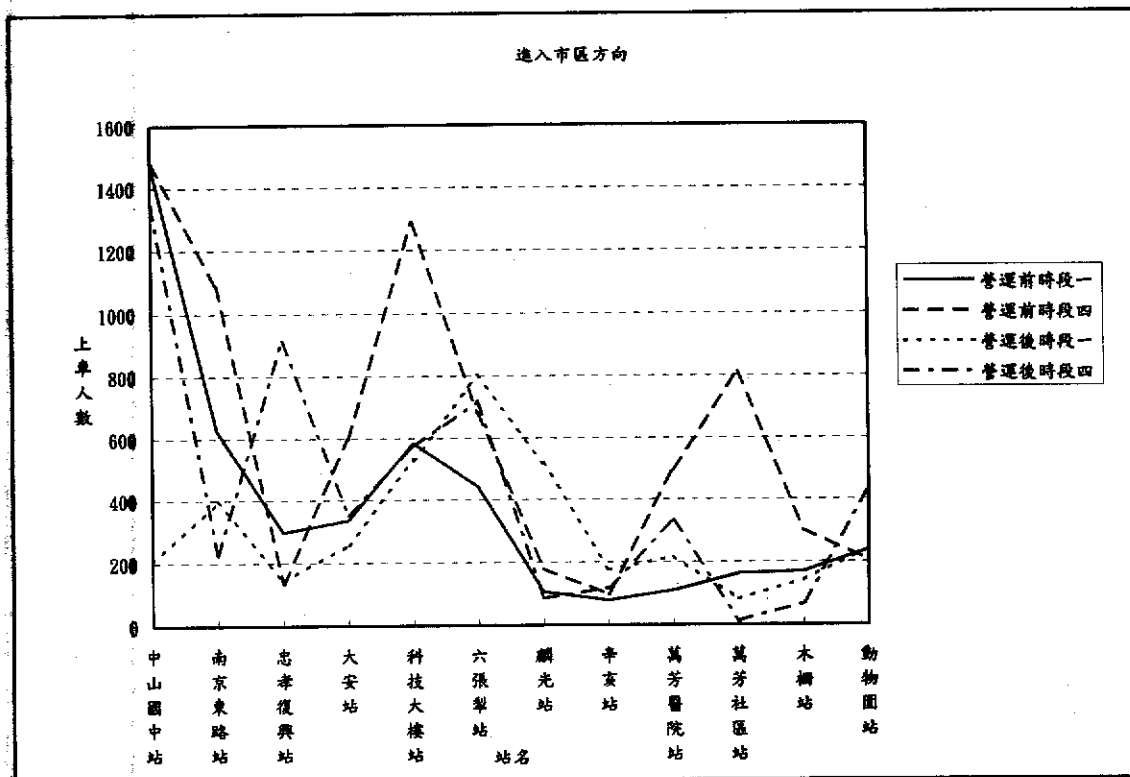


圖5-11尖峰時間進入市區方向上車服務運量

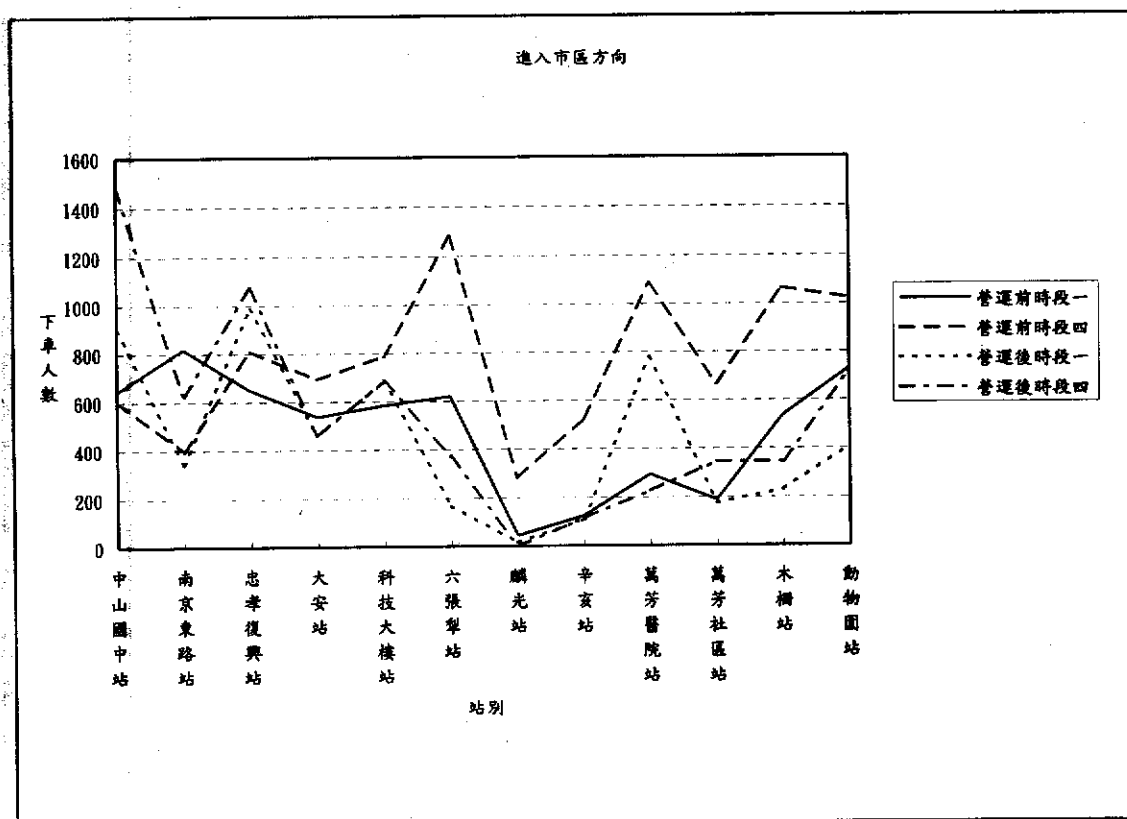


圖5-12尖峰時間進入市區方向下車服務運量

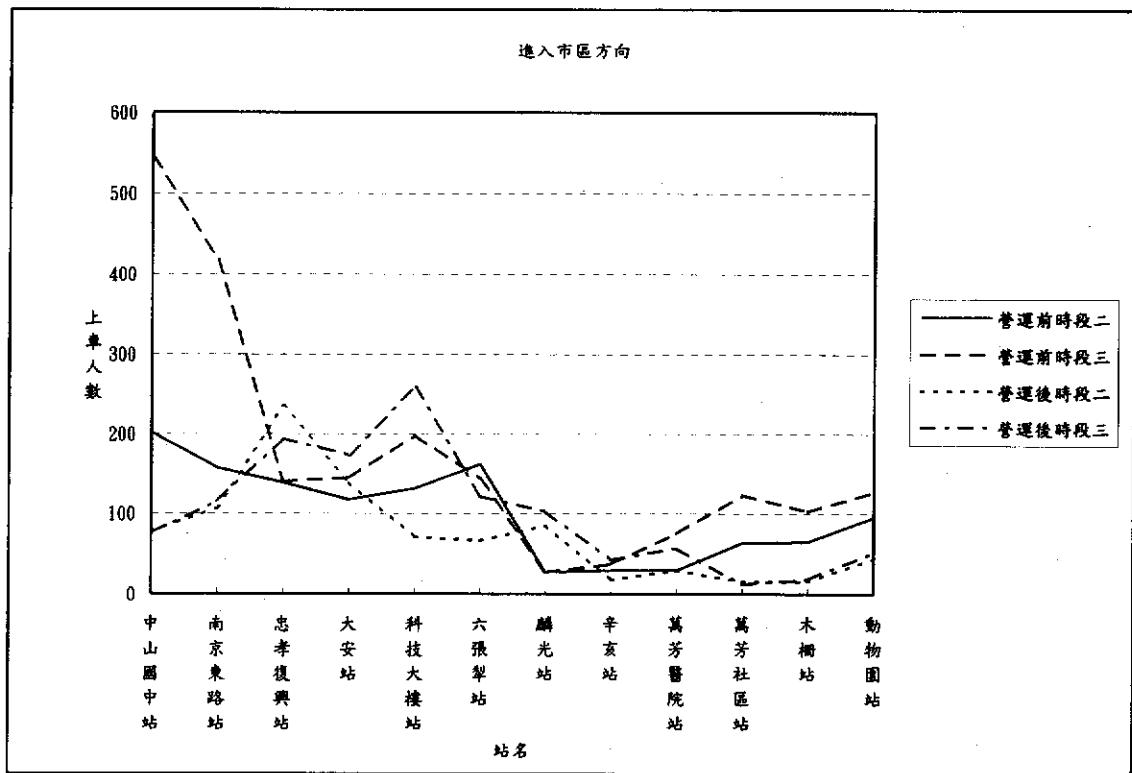


圖5-13非尖峰時間進入市區方向上車服務運量

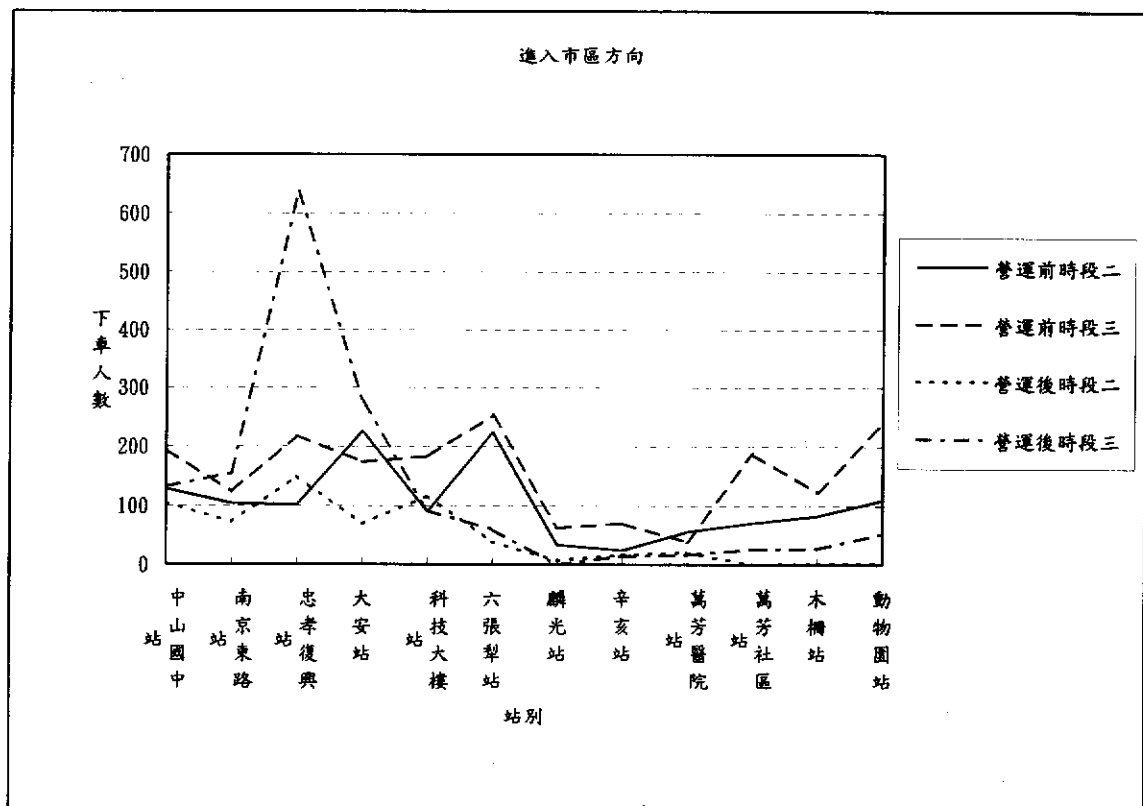


圖5-14非尖峰時間進入市區方向下車服務運量

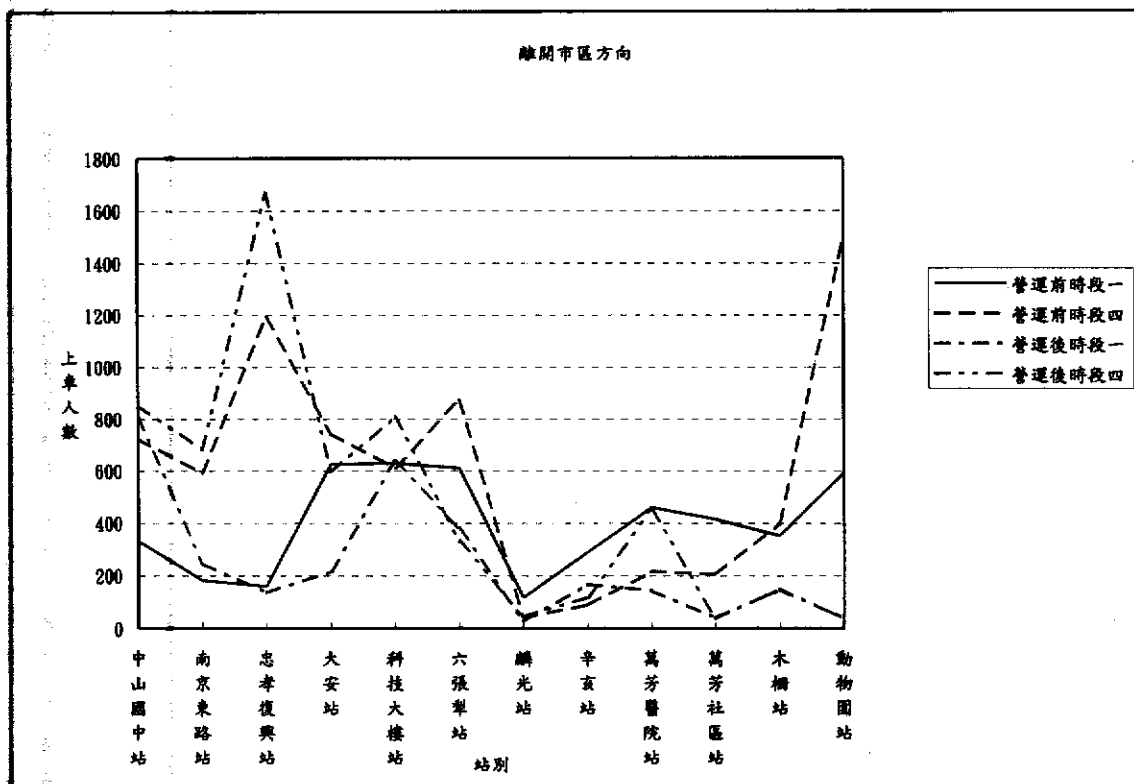


圖5-15尖峰時間離開市區方向上車服務運量

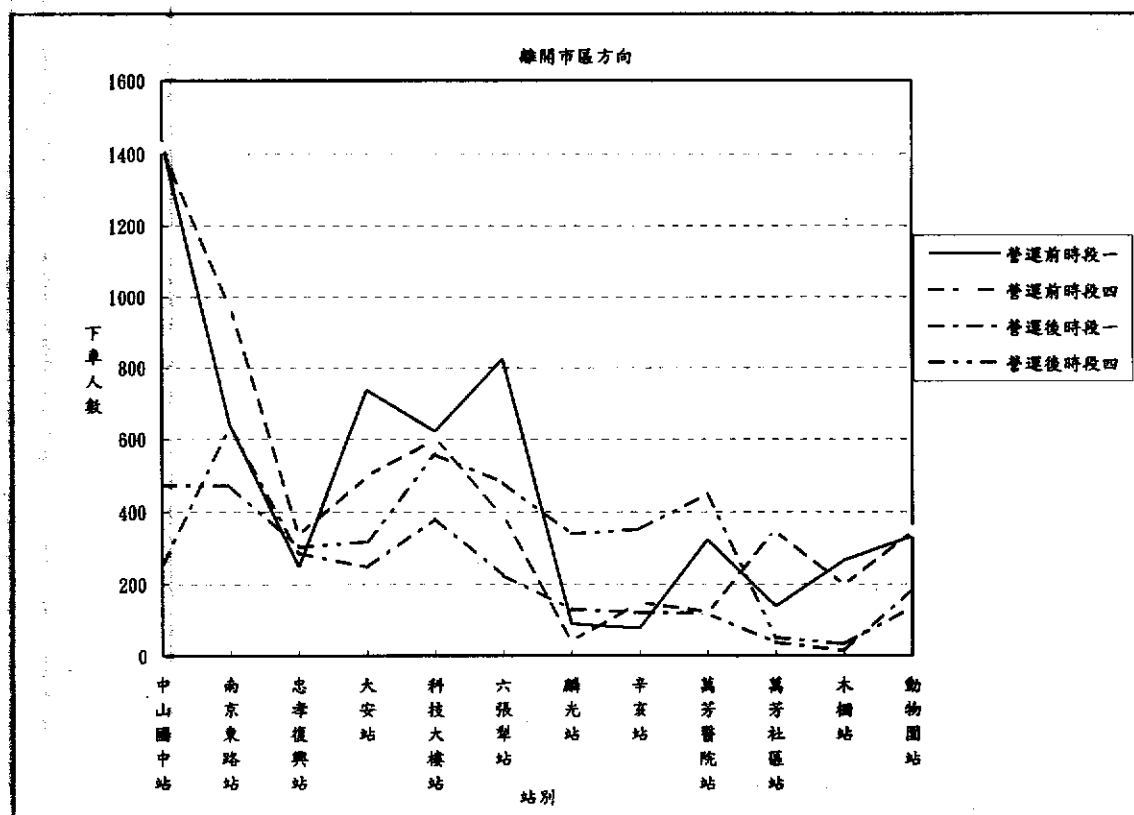


圖5-16尖峰時間離開市區方向下車服務運量

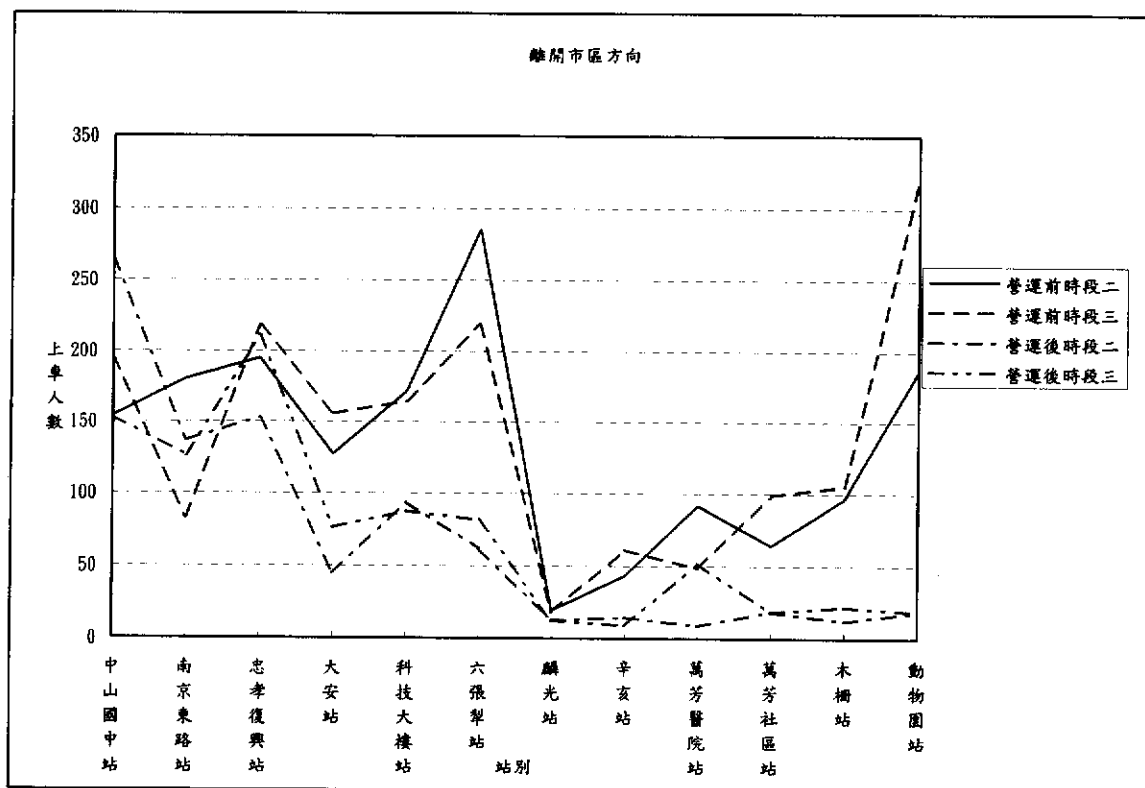


圖5-17非尖峰時間離開市區方向上車服務運量

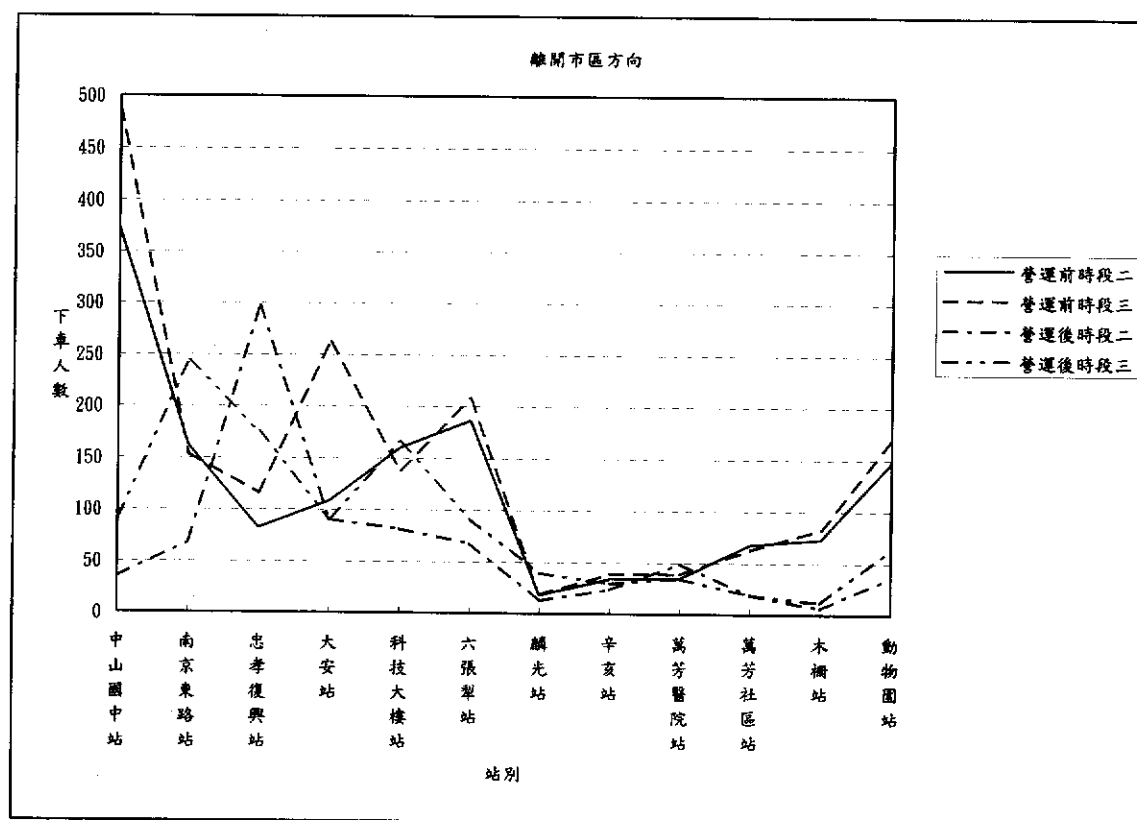


圖5-18非尖峰時間離開市區方向下車服務運量

5.4.2 公車路線分析

經前述各路線之營運前後之營運狀況分析知，木柵線營運前後受影響較明顯者有237及74兩線，茲就此二路線之情況再加說明如下：

- 一、237路：在上午尖峰進入市區方向，上車人數仍以興隆路與木柵路一帶為主要上車站，下車站則轉移至萬芳醫院和科技大樓站之間，部份旅次在此轉乘捷運至市中心區，此表示萬芳醫院一帶仍是地區性商業中心；而科技大樓站則是木柵方向進入市區的公車轉運中心。而下午尖峰原本集中於和平東路上之上車旅次，則轉向237沿線之學校，顯示237路線中工作及商業旅次已轉移至捷運，然而237路線則是以服務學生通勤旅次為主之公車路線。有一點值得注意的是在下午尖峰原來利用科技大樓站為轉乘之旅次已漸漸減少，並已轉移至捷運木柵線上。
- 二、74路：捷運木柵線營運前在復興南北路上下之公車旅次，大多為237路線轉乘旅次，集中於科技大樓站附近上車，自捷運通車後，復興南北路上下之公車旅次多來自於當地居民，且多在非尖峰時間搭乘。

5.5 小結

自捷運木柵線通車以來，比較觀察其前後公車運量變化，可以歸納下面兩點結論：

- 一、動物園至中山國中間之長距離(由市區跨越至郊區)公車旅次有減少的趨勢，且商業中心區由忠孝復興站至中山國中站之短程(市區內)公車旅次在上午非尖峰時段有增加的現象。
- 二、公車路線方面變化較大的為 237 路線，其中可能因通勤旅次已轉移至捷運，然而 237 路線則是以服務學生通勤旅次為主之公車路線。有一點值得注意的是在下午尖峰原來利用科技大樓站為轉乘之旅次已漸漸減少，並已轉移至捷運木柵線上。

第六章停車需求調查

6.1 調查目的

本調查之主要目的係在探討木柵線週邊之停車需求。惟限於經費，本研究無法進行周詳停車需求調查。此一調查仍針對現有停車供給下，其實際使用情形作一了解，而無法對潛在之需求做一詳細之評估。

一、調查對象

依據車站轉運功能原則上，選擇4至6個捷運車站進行小汽車之停車需求調查。為了充分顯示不同地區之情形，故於郊區及市區南、北端各選擇兩個車站進行工作日之停車需求調查，而於沿線兩處較能吸引人潮處進行假日之停車需求調查。詳細調查地點如下：

工作日

- (一)中山國中站
- (二)忠孝復興站
- (三)科技大樓站
- (四)麟光站
- (五)萬芳社區
- (六)動物園站

假日

- (一)忠孝復興站
- (二)動物園站

二、調查範圍

上述車站之影響圈300至500公尺內，以既成巷道或地上物為分界點。(圖6-1)

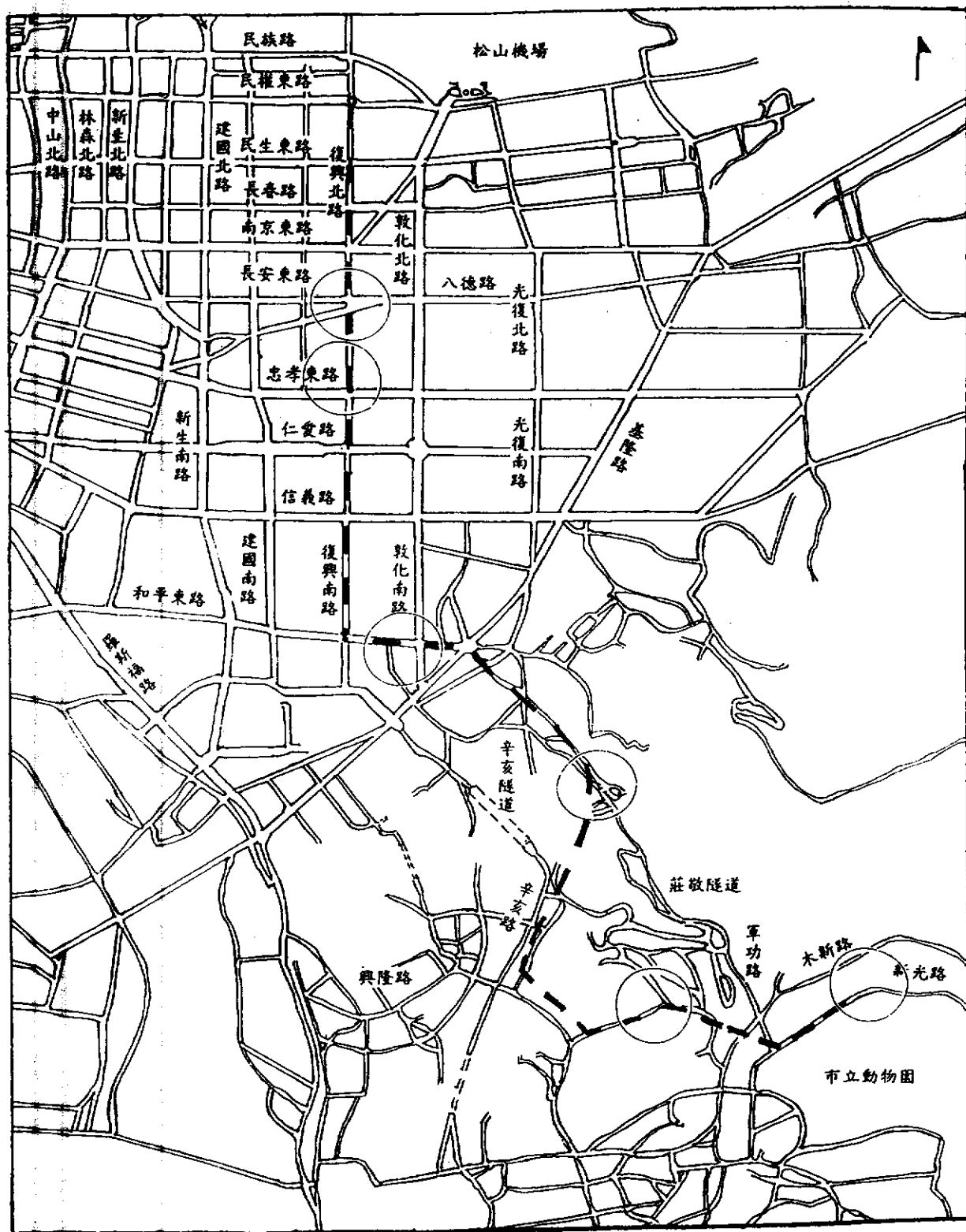


圖 6-1 木柵捷運系統沿線停車需求調查範圍位置圖

表 6.1 停車需求調查表

分區		調查日					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
		0900-1000					
		1000-1100					
		1400-1500					
		1500-1600					
		1700-1800					
		1800-1900					
		0900-1000					
		1000-1100					
		1400-1500					
		1500-1600					
		1700-1800					
		1800-1900					
		0900-1000					
		1000-1100					
		1400-1500					
		1500-1600					
		1700-1800					
		1800-1900					
		0900-1000					
		1000-1100					
		1400-1500					
		1500-1600					
		1700-1800					
		1800-1900					

三、調查時間

(一)營運前

於民國八十二年十二月十日至十二月二十四日間進行營運前工作日之調查，而於民國八十三年四月三日及五日進行假日之調查。於該日之尖峰、非尖峰時間分三段時間進行調查(9:00-11:00、14:00-16:00、17:00-18:00)。

(二)營運後

85年11月14日~11月26日進行營運之調查。

四、調查方法

調查人員分早、午、晚三班，每一小區派調查員一名，各持調查表格(如表6.1)。在負責區域於每一時段記錄實際停車數量，並標明路邊的黃線及紅線和停車格位類別。表中將路邊停車格位分為計時收費停車場及計次收費停車場兩種，同時也紀錄無格位之路邊停車處(包括巷道、街道及空地)及違規停車數。

6.2 調查結果

一、通車前之調查結果

(一)表6.2為中山國中站附近之停車需求調查結果。由表中可看出其四個時段之停車量並無明顯之需求變化，可能肇因於其需求多屬於長時需求(大於3小時)或者供給明顯不足，致使稍有車輛離去，他車即立刻停入。而計時停車位仍有少許空位，這可能導因於其短時需求較少，或者車主選擇可免費停車之位置。

(二)表6.3為忠孝復興站附近之工作日停車需求調查結果。由表中可知該三段時間內需求變化不大，其產生原因應與中山國中站類似。計時收費停車場多接近飽和狀態。可見該地區之停車供給遠低於其需求。

(三)表6.4顯示科技大樓站附近之工作日停車需求。表中資料顯示停車需求變化不大，但是其計時收費停車場使用率不佳，此乃因違規停車取締不力，致使違規停車較使用收費停車位者為多。

(四)表6.5為麟光站附近之工作日停車需求調查結果，由表中資料顯其

需求變化情形亦和上述車站一樣變化不大，且其違規停車量不大，這可能肇因於取締嚴格或相關巷道提供適當之停車供給。

(五)表6.6顯示萬芳社區站之工作日停車需求。由表中資料可知其尖峰時間為17:00至19:00，此乃因為在住宅區，白天居民開車上班，故需求不大，而下班後返家之停車需求較大。

(六)表6.7為動物園站之工作日停車需求調查結果。此表顯示其需求甚小且以14:00至16:00為尖峰，但是其停車量也不大，此乃因動物園站附近住家甚少，且其平時旅客亦不多。

(七)表6.8顯示忠孝復興站之假日停車需求。由表中資料可知其早上時段為離峰時段，這可能因為假日一般居民起床較晚，至於午班及晚班其需求增大且兩者差距不大。從假日與工作日需求比較結果可以看出，假日停車需求約為工作日需求的二分之一。顯示假日逛頂好商圈人數雖多，但其上班之停車需求量遠大於逛街人潮之需求量。

(八)表6.9為動物園站之假日停車需求調查結果。此表顯示其假日需求大為提高，其差距至為明顯。動物園乃為最大停車需求吸引點，且14:00-16:00為其尖峰時段，此乃肇因於假日活動開始較晚，故早上停車需求較少，且動物園於16:00左右閉園，故16:00後到達之旅次大為減少。

表6.2木柵線營運前中山國中站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：科技大樓站		調查日期：82/12/21(二)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興北路 以東 民權東路 以北	一	0900-1000	28	23	15	111	—
		1000-1100	28	27	14	109	—
		1400-1500	28	23	12	102	—
		1500-1600	28	24	19	111	—
		1700-1800	28	26	22	107	—
		1800-1900	28	21	17	113	—
復興北路 以西 民權東路 以北	二	0900-1000	54	31	29	96	—
		1000-1100	54	32	25	99	—
		1400-1500	54	31	20	106	—
		1500-1600	54	32	21	93	—
		1700-1800	54	30	24	102	—
		1800-1900	54	31	28	114	—
復興北路 以西 民權東路 以南	三	0900-1000	30	16	15	391	—
		1000-1100	30	16	12	386	—
		1400-1500	30	29	36	336	—
		1500-1600	30	19	24	354	—
		1700-1800	30	22	37	379	—
		1800-1900	30	27	22	383	—
復興北路 以東 民權東路 以南	四	0900-1000	36	18	14	223	—
		1000-1100	36	18	15	220	—
		1400-1500	36	16	7	214	—
		1500-1600	36	17	11	220	—
		1700-1800	36	12	19	229	—
		1800-1900	36	17	13	231	—

資料來源：本研究調查

表6.3木柵線營運前忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：忠孝復興站		調查日期：82/12/21(二)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路以西 忠孝東路以南	一	0900-1000	94	91	27	-	187
		1000-1100	94	94	26	-	179
		1400-1500	94	93	19	-	171
		1500-1600	94	90	22	-	184
		1700-1800	94	89	31	-	189
		1800-1900	94	91	25	-	190
復興南路以東 忠孝東路以南	二	0900-1000	10	9	21	-	503
		1000-1100	10	10	23	-	480
		1400-1500	10	10	19	-	499
		1500-1600	10	10	47	-	531
		1700-1800	10	10	36	-	527
		1800-1900	10	10	49	-	541
復興南路以東 忠孝東路以北	三	0900-1000	153	153	23	-	44
		1000-1100	153	153	20	-	37
		1400-1500	153	150	27	-	41
		1500-1600	153	153	22	-	54
		1700-1800	153	153	29	-	55
		1800-1900	153	153	19	-	59
復興南路以西 忠孝東路以北	四	0900-1000	82	63	11	-	71
		1000-1100	82	79	7	-	62
		1400-1500	82	77	6	-	53
		1500-1600	82	82	9	-	59
		1700-1800	82	70	8	-	67
		1800-1900	82	67	15	-	73

資料來源：本研究調查

表 6.4 木柵線營運前科技大樓站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：科技大樓站		調查日期：82/12/21(二)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路 以西 和平東路 以南	一	0900-1000	40	39	97	—	289
		1000-1100	40	35	103	—	284
		1400-1500	40	37	87	—	270
		1500-1600	40	38	79	—	264
		1700-1800	40	32	99	—	277
		1800-1900	40	30	84	—	292
復興南路 以東 和平東路 以南	二	0900-1000	37	17	92	—	341
		1000-1100	37	14	86	—	332
		1400-1500	37	11	77	—	320
		1500-1600	37	16	64	—	327
		1700-1800	37	14	89	—	339
		1800-1900	37	10	69	—	350
復興南路 以東 和平東路 以北	三	0900-1000	31	17	21	—	47
		1000-1100	31	10	16	—	40
		1400-1500	31	9	17	—	29
		1500-1600	31	12	13	—	33
		1700-1800	31	11	24	—	46
		1800-1900	31	14	19	—	52
復興南路 以西 和平東路 以北	四	0900-1000	31	0	17	11	0
		1000-1100	31	0	14	6	0
		1400-1500	31	0	11	3	0
		1500-1600	31	0	9	7	0
		1700-1800	31	0	19	13	0
		1800-1900	31	0	13	9	0

資料來源：本研究調查

表6.5木柵線營運前麟光站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：麟光站		調查日期：82/12/24(五)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
和平東路 以北	一	0900-1000	0	0	7	0	249
		1000-1100	0	0	8	0	246
		1400-1500	0	0	6	0	209
		1500-1600	0	0	10	0	236
		1700-1800	0	0	12	0	239
		1800-1900	0	0	9	0	250
和平東路 以南 臥龍街	二	0900-1000	0	0	11	0	160
		1000-1100	0	0	18	0	155
		1400-1500	0	0	13	0	151
		1500-1600	0	0	17	0	153
		1700-1800	0	0	19	0	157
		1800-1900	0	0	16	0	161
和平東路 以南 臥龍街	三	0900-1000	0	0	0	0	269
		1000-1100	0	0	2	0	264
		1400-1500	0	0	1	0	252
		1500-1600	0	0	1	0	258
		1700-1800	0	0	3	0	266
		1800-1900	0	0	2	0	271

資料來源：本研究調查

表6.6木柵線營運前萬芳社區站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區:萬芳社區		調查日期:82/12/16(四)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
萬安街	21、22、37、56巷	0900-1000	0	0	0	378	48
萬和街		1000-1100	0	0	0	362	33
萬樂街		1400-1500	0	0	0	332	62
萬美街		1500-1600	0	0	0	341	76
		1700-1800	0	0	0	365	89
		1800-1900	0	0	0	386	109
萬利街	2、30、32、59巷	0900-1000	0	0	0	71	43
		1000-1100	0	0	0	80	55
		1400-1500	0	0	0	119	65
		1500-1600	0	0	0	93	51
		1700-1800	0	0	0	137	73
		1800-1900	0	0	0	149	84

資料來源:本研究調查

表6.7木柵線營運前動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：動物園站		調查日期：82/12/17(五)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止停 車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
新光路 二段至 木柵機場	—	0900-1000	1801	33	0	0	0
		1000-1100	1801	41	0	0	0
		1400-1500	1801	77	0	0	0
		1500-1600	1801	66	0	0	0
		1700-1800	1801	34	0	0	0
		1800-1900	1801	14	0	0	0

資料來源：本研究調查

表6.8木柵線營運前忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)

分區：忠孝復興站		調查日期：83/04/05(二)假日					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路 以西 忠孝東路 以南	一	0900-1000	94	17	2	—	136
		1000-1100	94	18	2	—	136
		1400-1500	94	39	6	—	163
		1500-1600	94	50	12	—	160
		1700-1800	94	45	10	—	145
		1800-1900	94	43	13	—	152
復興南路 以東 忠孝東路 以南	二	0900-1000	10	8	11	—	221
		1000-1100	10	7	9	—	223
		1400-1500	10	10	48	—	271
		1500-1600	10	10	11	—	230
		1700-1800	10	9	23	—	280
		1800-1900	10	7	27	—	265
復興南路 以東 忠孝東路 以北	三	0900-1000	153	24	26	—	21
		1000-1100	153	26	27	—	21
		1400-1500	153	153	105	—	41
		1500-1600	153	153	92	—	27
		1700-1800	153	153	102	—	34
		1800-1900	153	151	107	—	31
復興南路 以西 忠孝東路 以北	四	0900-1000	82	48	31	—	42
		1000-1100	82	52	31	—	42
		1400-1500	82	82	43	—	38
		1500-1600	82	82	50	—	45
		1700-1800	82	75	41	—	38
		1800-1900	82	77	43	—	37

資料來源：本研究調查

表6.9木柵線營運前動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)

分區：動物園站		調查日期：83/04/03(日)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車 黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
新光路 二段至 木柵機場	一	0900-1000	1801	382	2	11	-
		1000-1100	1801	854	18	17	-
		1400-1500	1801	1789	424	106	-
		1500-1600	1801	1794	457	115	-
		1700-1800	1801	1328	168	47	-
		1800-1900	1801	254	55	9	-

資料來源:本研究調查

二、通車後之調查結果

- (一)表6.10為中山國中站附近之停車需求調查結果。由表中可看出車站附近各區之停車量其並無明顯之變化，此可能肇因於其需求多屬於長時需求(大於3小時)或者供給明顯不足，致使稍有車輛離去，他車即立刻停入。而計時停車位仍有少許空位，這可能導因於其短時需求較少，或者車主選擇可免費停車之位置。
- (二)表6.11為忠孝復興站附近之工作日停車需求調查結果。由表中可知該三段時間內需求變化不大，其產生原因應與中山國中站類似。計時收費停車場多接近飽和狀態。可見該地區之停車供給遠低於其需求。
- (三)表6.12顯示科技大樓站附近之工作日停車需求。表中資料顯示停車需求變化不大，但計時停車位使用率較通車前之使用率大為提高，此可能為違規取締率提高所致。
- (四)表6.13為麟光站附近之工作日停車需求調查結果，由表中資料顯示其停車需求變化並不大，且其違規量不大，此可能乃因為附近巷道提供足夠之停車供給。
- (五)表6.14顯示萬芳社區站之工作日停車需求。其三個時段之停車量變化不大，顯示萬芳社區居民在捷運通車後，居民以捷運當作上下班之交通工具，因此其一天中之變化率不大。其次由於附近有足夠之停車供給，故無任何違規停車之產生。
- (六)表6.15為動物園站之工作日停車需求調查結果。此表顯示其需求甚小且以10:00至11:00為尖峰狀態，但是其停車量也不大，此乃因動物園附近住家甚少且其平時旅客亦不多。而所有停車需求乃為動物園所吸引之旅次造成。
- (七)表6.16顯示忠孝復興站之假日停車需求。由表中資料知道停車需求在一天中之變化不大，由於位於熱鬧之東區，停車供給有限，故所能提供之空間均為車輛充份使用，而與平常日相較，其需求量僅微量減少，此可能因其為主要購物中心所致。
- (八)表6.17為動物園站之假日停車需求調查結果。此表顯示其假日需求大為提高，其差距至為明顯。動物園乃為最大停車需求吸引點，且14:00-16:00為其尖峰時段，此乃肇因於假日活動開始較晚，故早上停車需求較少，且動物園於16:00左右閉園，故16:00後到達之旅次大為減少。

表6.10木柵線營運後中山國中站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：中山國中站		調查日85/11/14(四)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止停車黃 線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興北路 以東 民權東路 以北	一	0900-1000	0	0	18	41	354
		1000-1100	0	0	13	47	321
		1400-1500	0	0	21	50	326
		1500-1600	0	0	24	45	330
		1700-1800	0	0	18	55	341
		1800-1900	0	0	23	57	354
復興北路 以西 民權東路 以北	二	0900-1000	109	100	10	117	308
		1000-1100	109	97	8	128	301
		1400-1500	109	99	11	124	284
		1500-1600	109	102	13	127	297
		1700-1800	109	105	7	130	311
		1800-1900	109	108	12	133	309
復興北路 以西 民權東路 以南	三	0900-1000	50	43	11	95	314
		1000-1100	50	45	14	101	329
		1400-1500	50	46	18	94	293
		1500-1600	50	48	10	98	298
		1700-1800	50	50	13	103	351
		1800-1900	50	50	17	105	357
復興北路 以東 民權東路 以南	四	0900-1000	34	30	12	0	391
		1000-1100	34	28	10	0	406
		1400-1500	34	32	13	0	387
		1500-1600	34	33	8	0	393
		1700-1800	34	34	11	0	410
		1800-1900	34	34	15	0	408

資料來源：本研究調查

表6.11木柵線營運後忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：忠孝復興站		調查日期：85/11/19(二)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路以西 忠孝東路以南	一	0900-1000	18	18	6	5	182
		1000-1100	18	18	4	4	184
		1400-1500	18	17	4	3	174
		1500-1600	18	16	2	8	187
		1700-1800	18	18	3	10	191
		1800-1900	18	16	8	11	208
復興南路以東 忠孝東路以南	二	0900-1000	18	10	4	20	218
		1000-1100	14	12	2	18	227
		1400-1500	14	13	4	16	215
		1500-1600	14	14	6	14	206
		1700-1800	14	14	5	23	239
		1800-1900	14	14	8	27	243
復興南路以東 忠孝東路以北	三	0900-1000	130	124	5	18	13
		1000-1100	130	127	4	20	8
		1400-1500	130	129	7	19	20
		1500-1600	130	130	12	22	17
		1700-1800	130	130	14	24	18
		1800-1900	130	130	10	25	21
復興南路以西 忠孝東路以北	四	0900-1000	27	27	3	25	0
		1000-1100	27	26	9	23	0
		1400-1500	27	25	10	29	0
		1500-1600	27	27	17	31	0
		1700-1800	27	23	13	27	0
		1800-1900	27	26	15	29	0

資料來源：本研究調查

表6.12木柵線營運後科技大樓站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區:科技大樓站		調查日期:85/11/20(三)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止停 車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路 以東 和平東路 以北	一	0900-1000	84	83	12	0	173
		1000-1100	84	81	8	0	182
		1400-1500	84	79	11	0	191
		1500-1600	84	82	16	0	186
		1700-1800	84	84	14	0	213
		1800-1900	84	84	13	0	218
復興南路 以西 和平東路 以北	二	0900-1000	78	74	7	20	297
		1000-1100	78	73	10	21	319
		1400-1500	78	72	14	17	317
		1500-1600	78	74	12	23	305
		1700-1800	78	76	16	27	355
		1800-1900	78	78	21	26	358
復興南路 以西 和平東路 以南	三	0900-1000	71	64	10	0	204
		1000-1100	71	62	3	0	208
		1400-1500	71	66	6	13	214
		1500-1600	71	71	9	11	225
		1700-1800	71	70	23	18	221
		1800-1900	71	71	17	11	223
復興南路 以東 和平東路 以南	四	0900-1000	32	30	21	141	62
		1000-1100	32	29	14	129	58
		1400-1500	32	28	17	139	66
		1500-1600	32	31	19	136	63
		1700-1800	32	30	28	140	73
		1800-1900	32	32	24	143	78

資料來源:本研究調查

表6.13木柵線營運後麟光站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：麟光站		調查日期：85/11/21(四)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止 停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
和平東路 以北	一	0900-1000	0	0	3	0	311
		1600-1100	0	0	5	0	332
		1400-1500	0	0	3	0	326
		1500-1600	0	0	6	0	328
		1700-1800	0	0	8	0	369
		1800-1900	0	0	12	0	397
和平東路 以南 臥龍街	二	0900-1000	0	0	6	42	48
		1000-1100	0	0	7	53	51
		1400-1500	0	0	2	54	64
		1500-1600	0	0	0	57	70
		1700-1800	0	0	3	70	59
		1800-1900	0	0	10	86	64
和平東路 以南 臥龍街	三	0900-1000	0	0	0	156	140
		1000-1100	0	0	4	186	151
		1400-1500	0	0	1	128	162
		1500-1600	0	0	2	137	166
		1700-1800	0	0	4	151	193
		1800-1900	0	0	6	164	215

資料來源：本研究調查

表6.14木柵線營運後萬芳社區站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區:萬芳社區		調查日期:85/11/22(五)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止停車 黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
萬安街	21、22、 37、56巷	0900-1000	0	0	0	357	251
萬和街		1000-1100	0	0	0	345	262
萬樂街		1400-1500	0	0	0	351	251
萬美街		1500-1600	0	0	0	343	240
		1700-1800	0	0	0	368	306
		1800-1900	0	0	0	374	313
萬利街	2、30、 32、59巷	0900-1000	0	0	0	71	132
		1000-1100	0	0	0	73	131
		1400-1500	0	0	0	72	124
		1500-1600	0	0	0	75	128
		1700-1800	0	0	0	87	125
		1800-1900	0	0	0	89	126

資料來源:本研究調查

表6.15木柵線營運後動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表

分區：動物園站		調查日期：85/11/26(二)					
街巷位置		調查時段	計次收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
新光路 二段至 木柵機場	—	0900-1000	1801	216	0	0	0
		1000-1100	1801	224	0	0	0
		1400-1500	1801	206	0	0	0
		1500-1600	1801	176	0	0	0
		1700-1800	1801	36	0	0	0
		1800-1900	1801	7	0	0	0

資料來源：本研究調查

表6.16木柵線營運後忠孝復興站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)

分區：忠孝復興站		調查日期：85/11/17(日)					
街巷位置		調查時段	計時收費停車		違規停車數	未劃停車格位禁止停車黃線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
復興南路以西 忠孝東路以南	一	0900-1000	18	17	0	0	153
		1000-1100	18	15	1	4	171
		1400-1500	18	18	2	4	181
		1500-1600	18	18	3	7	194
		1700-1800	18	16	1	5	190
		1800-1900	18	18	4	11	217
復興南路以東 忠孝東路以南	二	0900-1000	18	12	2	18	164
		1000-1100	14	13	1	17	171
		1400-1500	14	14	5	16	174
		1500-1600	14	13	6	24	211
		1700-1800	14	14	7	21	221
		1800-1900	14	14	3	26	228
復興南路以東 忠孝東路以北	三	0900-1000	130	106	2	17	10
		1000-1100	130	117	4	21	9
		1400-1500	130	130	21	20	9
		1500-1600	130	126	22	24	8
		1700-1800	130	130	31	16	12
		1800-1900	130	128	34	20	10
復興南路以西 忠孝東路以北	四	0900-1000	27	20	6	24	0
		1000-1100	27	23	7	28	0
		1400-1500	27	27	10	25	0
		1500-1600	27	27	13	23	0
		1700-1800	27	27	16	29	0
		1800-1900	27	27	15	32	0

資料來源：本研究調查

表6.17木柵線營運後動物園站路邊(街道與巷道)停車需求調查結果表(假日)

分區：動物園站		調查日期：85/11/24(日)					
街巷位置		調查時段	計次收費停車		違規停車 數	未劃停車格位禁止停車黃 線	
街巷名稱	路段位置		停車位	停車數		街道	巷道
新光路 二段至 木柵機場	一	0900-1000	1801	387	0	0	0
		1000-1100	1801	822	0	0	0
		1400-1500	1801	1692	0	0	0
		1500-1600	1801	1577	0	0	0
		1700-1800	1801	75	0	0	0
		1800-1900	1801	9	0	0	0

資料來源：本研究調查

6.3 通車前後之比較分析

- 一、由於公車專用道之使用及停車規劃之改善，計時收費停車位於各車站附近互有增長，但由於一位難求其使用率皆在90%以上。
- 二、通車後停車量一般而言皆有所增加，這是因為小汽車擁有率逐年提高，使各街、巷道之停車量皆有所增加。
- 三、違規車輛數大為減少，這可能由於加強違規停車取締，使車主不敢行險，這亦可由科技大樓站計時收費停車使用率於通車後大為提高之事實佐證。
- 四、就車站相鄰地區之通車前後停車需求之比較可以看出有較明顯變化區域如下：

- (一)萬芳社區居民於通車前使用小型車來上下班，使得停車需求班後出現尖峰，但於通車後，居民改為搭乘捷運系統，使得一天中之停車位並未出現變化。
- (二)忠孝復興站於通車後之停車需求不增而有少許減少，此可能乃肇因於停車不易，使得部分民眾使用其它交通工具至此站相鄰地區，但由於停車減少有限，可以看出其影響並不顯著。
- (三)動物園區通車前後需求變化在平常日並不大，此乃因為平常需求不大。但假日則由於動物園吸引旅次大增，附近交通阻塞，使用木柵線之意願大增，就可由其停車輛減少看出。即使在下午尖峰時段仍有相當停車空位看出，且可由全日總停車量下降三成反應出來。

此一調查係針對木柵線沿線具有代表性之車站進行現有停車供給之使用情況進行調查，調查結果乃實際停車供給之使用狀況，因限於經費無法針對潛在之停車需求進行調查分析，故所得結論並不能反應實際停車之需求。此外，由於木柵線之轉乘設施規劃並不完整，且其為單線通車，故其服務範圍尚不明顯，效用亦尚不易發揮。

歸納整個調查結果，木柵線通車後沿線停車需求量略有增加，而各站鄰近地區之停車量變化上，除動物園旅次及沿線住宅區居民之通勤旅次因明顯地轉向使用木柵線，而使停車情況變化較大外，大部分車站相鄰地區於各個調查時段所調查得之停車量變化不大。

第七章沿線環境噪音調查

為了解捷運木柵線沿線營運前後之背景噪音分佈現況，以作為未來於營運階段時對其產生噪音之影響比較基礎，作為改善噪音之參考，乃進行捷運木柵線沿線環境噪音調查。事前之資料主要以搜集為主，資料之引用，以交通大學徐淵靜教授之調查資料為主(民 81)；營運後資料於 85 年 12 月下旬調查而得。以下將說明噪音之定義及交通噪音評估標準。

7.1 噪音之定義及衡量

一、定義

一般說來，聲音為人類生活中獲取情報之必要手段，其中樂音又具有調劑心情之功能。除上述之聲音以外，其他像會干擾情報之獲取、情緒或對生理產生不良影響之聲音皆屬噪音。

噪音之定義，各國皆大同小異，分別為：

(一)英文：Noise

按美國文粹大辭典之說明為：

1. 是一種音響，尤其是強大、雜亂而不規則的，或令人不愉快之音響(disagreeable sound)。
2. 是一種不定型而持續性之干擾聲音，使信號（包括語音）不明瞭或減弱其特性者稱之。

(二)日文：噪音或騒音

由日本之「騒音用語事典」對其說明：

1. 噪音被認為是代表除了「樂音」(music sound)以外，非週期性且無明確振動數之複合音響，或稱之為非樂音。

2. 騒音則習慣用以代表有公害之音響；凡是隨著人類活動所產生，且對人的健康或生活環境有危害之音響。

因此，若基於公害或對人體健康的觀點，則噪音是無害，而騒音為有害之音響。

(三) 中文：噪音

中文裡目前並未對有害或無害之噪音，以不同之文字予以區別；而依噪音管制法之規定：噪音指發生之聲音超過管制標準而言。噪音對人體健康之影響，不僅對聽覺具傷害性，對生理、心理亦具傷害性；而一般對噪音之概念，係指一切為人所不想要、不喜歡聽到之聲音。其定義如下：

- (1) 一般正常耳朵覺得聽不慣之強大音響。
- (2) 使人覺得不愉快之音響。
- (3) 妨害聽取會話之音響。
- (4) 妨害思考能力之音響。
- (5) 妨害休息或睡眠之音響。
- (6) 會引起生理上各種障礙之音響等。

綜合上述，凡是引發人類在心理上或生理上有不適反應之音響，皆屬於『噪音』；另外，噪音之來源，依音源存在之性質，在都市內大致上可分為工廠噪音及一般環境噪音等兩大類。一般環境噪音是泛指工廠內部以外之噪音，包括交通噪音、工商業噪音、營建工程噪音及其他噪音等。其中交通噪音又可依交通系統分道路交通噪音、鐵路交通噪音及航空交通噪音等三項。

二、噪音之衡量

聲音之測定一般以音壓位準(SPL)及音強位準(SIL)為基本之測定對象，然而人對於聲音之感受，不僅止於音壓或音強位準之變化，同時亦受音頻高低之影響；因之，音壓位準考慮人耳對頻率之反應，一般因A權尺度與人之反應較類似，而作為測度單位分貝之加權，即A權分貝(dB(A))。

人對噪音之感受之決定因素一般可包括：噪音之性質(大小、成分)，背景噪音與該噪音特性，噪音之持續時間及發生時期，噪音特性，對該噪音之經驗等。

一般研究噪音對工作效率之影響，多以聽取及思考為主要項目。在吵雜之環境噪音下，當其響度超過某一程度時，會造成談話干擾；一般而言，音量愈大、音頻愈廣，其干擾度愈大，且說話者為使別人能聽清楚自己的聲音，會隨環境之需要，如噪音量增加或距離加大，而提高自己的音量。如表 7.1、表 7.2 及圖 7.1 噪音對談話干擾之影響。

表7.1環境噪音與談話效果

環境噪音 (300至4,800Hz)	談話距離	談話效果
45dB以下	普通聲音在10英尺	可以輕鬆交談
55dB	普通聲音在 3英尺 較大聲音在 6英尺	尚可以交談
65dB	極大聲音在12英尺 較大聲音在 2英尺 極大聲音在 4英尺 叫嚷聲音在 8英尺	可以間斷性交談
75dB	極大聲音在 1英尺 叫嚷聲音在 2至3英尺	極少機會能交談 極少機會能交談

資料來源:【2】

表7.2談話距離與其聲音位準之關係

談話距離 (ft為單位)	談話聲音的響度(單位(dB))			
	普通聲音	較大聲音	極大叫聲	叫嚷聲音
0.5	71	77	83	89
1	65	71	77	83
2	59	65	71	77
3	55	61	67	73
4	53	59	65	71
5	51	57	63	69
6	49	55	61	67
12	43	49	55	61

資料來源:【2】

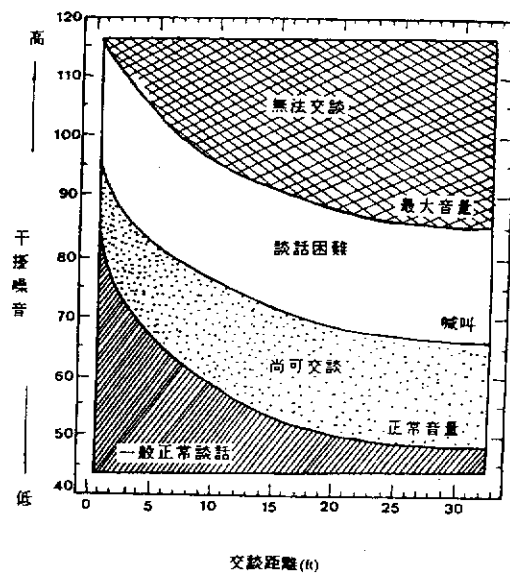


圖7-1談話干擾與距離之關係

資料來源：Environmental Impact Assessment

至於對交通噪音之評估方面，道路交通噪音可分因道路上車輛行駛，行人步行或交通管制設施(有聲號誌、平交道)等之運作而產生之噪音。又可分為純由交通運作所產生之車輛交通噪音及涵蓋道路整個區域包括沿道商業活動、工作等所產生之地域噪音兩種。近年來由於道路車輛之數量增加、大型化、快速化等影響，交通發生之車輛噪音已佔壓倒性之大比例，因此一般所謂道路交通噪音已是專指車輛交通噪音。

交通噪音之特徵為車輛音源移動，受音點之噪音量會隨車輛位置之變動而隨時在變化，同時在高交通量下，前述之過程將複雜重複作用而形成不規則之變動。因之評估交通噪音對人之影響時，不僅要以噪音之物理量與噪音之發生次數、持續時間及噪音之變化幅度等以及上述之因素加以組合，同時以感覺量及心理量

來處理。聲音位準A權分貝尺度，雖同時考量物理及生理效果，但對噪音發生之時辰、持續時間及反覆效果等特性，均無法顯示。為使噪音位準之測定，得以有效反映人對噪音之反應，一般對道路交通噪音測定所採用之指標為：

噪音發生時間位準(L_x)

由於交通噪音之變化很不規則，故在表示某時段之噪音時，多使用統計方法，如以目視方式之等時間間隔，讀取噪音計上之瞬時值，並將各值以大小順序排列，作成累積次數曲線(詳見圖7-2)。此項噪音位準發生時間之累積分佈(cumulative distribution)，乃表示噪音位準與時間性之最有效方法，若須測量某地區有多少時發生噪音超過某一位準值，則可採用 L_0 ， L_{10} ， L_{50} ， L_{90} 等指標。其中：

L_0 ：某一時段之最大噪音位準。

L_{10} ：某一時段有10%之時間，噪音超過指示位準之下限值。

L_{50} ：某一時段有50%之時間，噪音超過指示位準之下限值。

L_{90} ：某一時段有90%之時間，噪音超過指示位準之下限值。

又 L_{10} 為認定「平均尖峰噪音」之有效指標。

L_{20} 為認定「背景噪音」之有效指標。

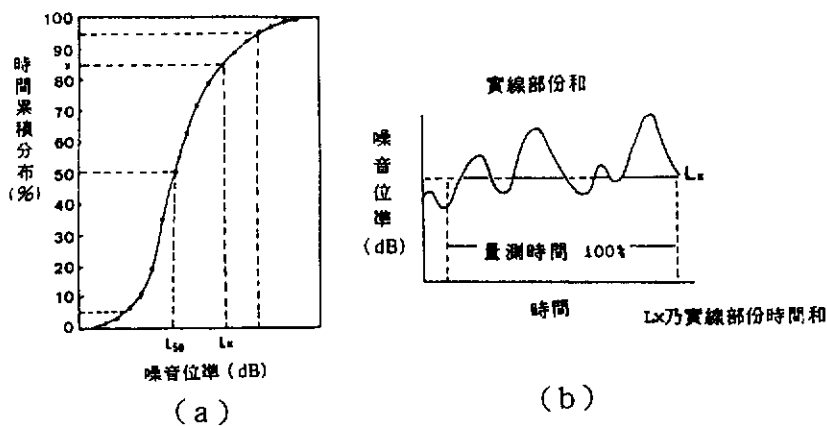


圖7-2噪音發生時間累積分佈(a)及 L_x 計算(b)示意圖

資料來源：【2】

由於鐵路噪音特性與一般道路交通噪音特性有諸多之差異，尤其是在於鐵路列車係屬專用路權、固定班次，且基於行車安全之顧慮，其班次並不能如道路車輛般具有較高之行車密度，同時其音量也會隨列車車廂種類數量、行駛速度、機車頭牽引、供電與動力傳輸方式等不同，而有不同發生之大小、感受時間較短與每日固定時間產生之週期特性等。

從過去相關領域之研究或調查文獻中可發現，常用在鐵路噪音評估或其音量衡量標準，大致上約有以下二種：

(一)最大音量(L_{max})

此種方法通常係量測於某固定測定時段內，依此時段所有通過列車所產生之最大音量值為基礎，再據以各取樣時段所測得前幾次之最大音量，求其平均最大音量或轉換為其它不同之評估需求之評估方式。如下諸式：

$$L_{max} = \left(\sum_{i=1}^m L_{maxi} \right) / k$$
$$L_r = L_{max} + 10 \log N - c$$

其中：

L_{maxi} 係指第 i 取樣時段所測得之最大音量值

L_{max} 表量測時內取樣 m 次中 k 次最大音量之平均值

m 表量測時內之取樣次數

k 表取至第 k 個最大音量值之次數

L_r 表評估時段內之平均最大音量值

N 表於某評估時段內所通過之總列車數

c 為參數值

基本上採用 L_{max} 評定指標之優缺點，大致上有：

1. 易取得資料或量測。
2. 對感受或曝露時間較短之音源，且不特定發生時間及次數也不少之音源，採用 L_{max} 指標較易隨音源特性而表現其

音量。

3. 通常對所感受或曝露時間較短，且音量遠高於背景音量之音源，較易由 L_{max} 指標來反映其音量與環境背景之差異，而評估其所產生之影響感受程度。
4. 若所採用取樣之量測時間，無法有效地反映音源之特性時，將會造成評定其影響程度之感受誤差；甚至於對環境背景音源之干擾影響情形，也將無法客觀地評估之。

(二)均能音量(L_{eq})

此種方法通常係量測某一固定時段內，其噪音能量之時積分平均值，再以各取樣時段所測得之音量值，求其平均音量或再轉換為其它不同需求之評估方式。又採用 L_{eq} 指標之優缺點大致上有：

1. 在對交通噪音之評估上，已被較多之國家所認同使用。
2. 較易反映某一特定量測時段內之環境背景音源音量，及於此一時段內音量之時間性與影響感受程度。
3. 不易反映鐵路音源音量之曝露或持續時間特性，亦即不易判定突發其來之鐵路音源特性。目前我國草擬中之有關道路交通管制標準如表 7.3。

表7.3道路交通噪音管制標準

地 區	時 段	均 能 音 量 (Leq) 分 貝		
		早、晚	日 間	夜 間
第一類或第二類管制區內 10公尺以下道路		60(55)	65(60)	55(50)
第一類或第二類管制區內 緊鄰10公尺(含)以上道路地區		70(60)	75(65)	60(55)
第三類或第四類管制區內 緊鄰10公尺以下道路地區		70(65)	75(70)	65(60)
第三類或第四類管制區內 緊鄰10公尺(含)以上道路地區		75(70)	80(70)	70(65)

資料來源:【2】

說明:

- 1.表中數值為緊鄰道路地區居民可請求改善標準。
- 2.()括弧內暫定為道路交通噪音改善依據之環境音量標準。
- 3.時段區分
 - 早 一指上午五時至上午七時。
 - 日間一指上午七時至晚上八時。
 - 晚 一指晚上八時至上午十時(鄉村)或十一時(都市)。
 - 夜間一指晚上十時(鄉村)或十一時(都市)至翌日上午五時。
- 4.管制區之劃分
 - 第一類管制區:第一、二種住宅區;風景區;保護區。
 - 第二類管制區:第三、四種住宅區。
 - 第三類管制區:住宅環境噪音現況較嚴重者;商業區;住宅商業混合區。
 - 第四類管制區:工業區。

有關對美國之相關噪音基準如表7.4。

表7.4聯邦公路局設定之噪音量

土地種類	設定噪音量	土 地 使 用
A	60dB(A)外界	需要特別安靜之活動場地,如劇院。
B	70dB(A)外界	住宅、旅館、醫院、學校、公園、圖書館。
C	55dB(A)外界	住宅、旅館、醫院、學校、公園、圖書館。
D	75dB(A)外界不限	A、B類中未包括之已開發土地未開發土地。

資料來源:【2】

7.2 木柵線營運前後沿線環境背景噪音

為瞭解興建捷運木柵線前後沿線噪音的變化情形，在「初期路網環境影響評估報告」[8]中於木柵線沿線選擇了十個測站，每個測站分別在距路線中心線 0 公尺、30 公尺及 100 公尺處設立測點，進行連續二十四小時均能音量(Leq)的量測，茲將測點路段、主要噪音源及日間均能音量的測量結果列於表 7.5 中，由表中顯示交通噪音為該路線的主要噪音源，在 BR2 站至 BR6 站間以復興南北路交通噪音為主要噪音源，在 BR6 站至 BR13 站間以和平東路、辛亥路、興隆路、萬芳路及地區道路噪音為主要音源。

表7.5施工前木柵線沿線日間均能音量及現存噪音源（民國77年）

路段別	主 要 噪 音 源	日間均能音量 (dB(A))		
		0公尺	30公尺	100公尺
BR-1至BR-3	復興北路及民權東路之交通噪音	73	69	67
BR-4	復興南路及忠孝東路之交通噪音	76	69	67
BR-5	復興南路及信義路之交通噪音	76	78	66
BR-6	復興南路、和平東路及臥龍街交通噪音	79	73	70
BR-7	和平東路之交通噪音	78	72	71
BR-8	和平東路、臥龍街及街道之交通噪音	76	69	68
BR-9	辛亥路及街道之交通噪音	81	71	69
BR-10	興隆路、萬芳路及街道之交通噪音	77	63	64
BR-11	萬芳路之交通噪音	74	72	73
BR-12至BR-13	新光路之交通噪音	70	63	58

資料來源：台北都會區大眾捷運系統初期路網環境影響評估報告，捷運局（77.6）

註：本報告完成時木柵線北段係自復興北路東轉民權東路，並於民權東路敦化北路口設有BR1站，惟其後因木柵線將自復興北路延伸至內湖，故取消BR1站及BR1至BR2間之路段。

7.2.1 選站說明

為能詳細瞭解木柵線營運前沿線具有代表性之測站位置，測站點之選擇原則如下：

- 一、可代表沿線設施不同所引發之噪音特性。
- 二、可代表不同營運操作速率下所引發之噪音量。
- 三、沿線土地使用型態或建物分佈。

四、各設站處是否有不能避免之背景音源、招牌遮蔽、以及住戶或公司是否願意配合。依上述原則，最後選擇之四個不同特性測站分為：車站型、轉彎路段型、平直路段型及機廠型等四種；而每一測站之測點數及調查項目，除木柵機廠站僅取二個測點、及不調查新光路交通量與車速外，其餘三個測站均以取六個測點為原則，分位於平面道路兩側之人行道側、木柵線高架結構兩側護欄上方 0.5 公尺高處、及與木柵線高架主體結構護欄等高處再高約一公尺之臨近路側建物外側，且同時抽調尖峰及非尖峰時段之交通量與車速；而在捷運木柵線營運後之噪音測站，以此四站為分析及測試之標準。各測站中之測點，除少數位於軌道兩旁測點，操作上有安全顧慮，因此主管單位無法同意實施外，其餘測點與營運前相同，請參見表 7.6 所示。

表 7.6 木柵線營運前後噪音調查測站位置與調查時間及項目

項目	測站	大安站南側	科技大樓站東側	麟光站北側	木柵機廠
測站位置		大安高工 福華名廈	三圓建設	泰安動物醫院 民宅	木柵動物園北側
選站特性		1. 車站型 2. 進出車站加減速區 3. 學校區及商住區	1. 轉彎路段型 2. 主要幹道路口處 3. 商業區	1. 平直路段型 2. 住商區	1. 機廠型 2. 車輛維修保養 及調度
調查時間 (營運前)		81年09月16日 至 81年09月17日	81年09月09日 至 81年09月10日	81年09月15日 至 81年09月16日	81年09月03日 至 81年09月03日
調查時間 (營運後)		85年12月26日	85年12月27日	85年12月23日	85年12月28日
量測時間 (營運前)		早上05:30至 晚上24:00止	早上05:30至 晚上24:00止	早上05:30至 晚上24:00止	早上05:30至 晚上24:00止
量測時間 (營運後)		早上07:00至 晚上22:00止	早上07:00至 晚上22:00止	早上07:00至 晚上22:00止	早上07:00至 晚上22:00止
調查項目		1. 噪音量 2. 頻率	1. 噪音量 2. 頻率	1. 噪音量 2. 頻率	1. 噪音量 2. 頻率

資料來源:本研究整理

一、量測時段及取樣設定

營運前，每一測站點之調查時段均係自早上 05：30 時至凌晨 24：00 時止(係參考木柵線所擬訂之營運時段)，共計 18 小時 30 分鐘。上述調查時段依調查需求不同，可分成下列二種取樣方式：

- (一)於 07：00 時至 08：00 時、10：00 時至 11：00 時、14：00 時至 15：00 時、18：00 時至 19：00 時、22：00 時至 23：00 時等五個不同時段，各任取一小時之音量調查，係以每 0.5 秒記錄一次取樣之音量值；同時在此五個時段內，於每一小時內任意抽取一或三次之五分鐘時間，予以量測各頻率帶之音量分佈。
- (二)除上述五個時段外，其餘各時段則以每十分鐘記錄一次取樣之分佈音量值，主要含 Leq 、 L_{max} 。

營運後，每一測站點之調查時段均係自早上 07：00 時至晚上 22：00 時止(係參考木柵線之營運時段)，共計 15 小時，並以每十分鐘記錄一次取樣之分佈音量值，主要包含 Leq 、 L_{max} 。至於各測站點所用計錄器為 NL-10A 與 NL-14 型之噪音量測器共四台。調查時間為八十五年十二月二十三日至二十八日止。

二、測點配置及背景現況

(一)木柵機廠(機廠型)

分設於機廠內之臨近維修場及保養廠房南側，以及臨近中運量測試線北側等兩測點。臨近維修場及保養廠房南側測站：有持續性之車輛裝配或馬達音源，另有斷續性之施工推土機作業及工程人員進出時所用之汽機車音源。

臨近中運量測試線北側測站：有每五分鐘約四趟來回之二節車廂車輛測試作業音源，另有斷續性之施工推土機作業及工程人員進出時所用之汽機車音源。

(二)大安站南側測站(車站型)

本測站北側約二十公尺處之木柵線大安站尚未完竣，故仍有部份受施工音源之影響。本測站處所臨之復興南路因木柵線信義站車站主體工程尚未完竣而仍佔用兩側各約一車道寬之路面，亦即南向與北向之車道數分別有一快一慢車道與一慢車道，另外監測當天日間每小時約有二架飛機過(其音量約 84 至 86dB)，本測站佈設六個測點位置及其背景設施。

- 1.G1、H1分設於離大安高工校門口約50公尺之人行道側、福華名廈出入口前之人行道側。而距G1北側約12公尺處設有公車停靠站及其路邊設有收費停車位。
- 2.G2、H2分設於大安高工校內且與H1測點之水平距離約20公尺之椰子樹上、及復興南路二段福華名廈之四樓高的民宅窗戶外（以協調住民同意，調查時間內暫不使用冷氣機），約20公尺高。
- 3.G3、H3分設於面對大安高工、福華名廈間之木柵線護欄上方高約0.5公尺處。

(三)科技大樓站東側測站(轉彎路段型)

本測站係近臨復興南路及和平東路路口，臨近並無特殊之背景音源。其中，復興南路以東之和平東路兩側均為一快車道一慢車道，而復興南路以西之和平東路兩側均為二快車道一慢車道；又和平東路以南之復興南路兩側均為二快車道一慢車道，而和平東路以北之復興南路兩側則各為一快車道一慢車道。至於本測站所佈設六個測點位置及其背景設施。

- 1.G1、H1分設於三圓建設與禮賢名廈等二面臨和平東路二段兩側之人行道上。
- 2.G2、H2分設於面臨和平東路二段之三圓建設(捷城公司)與禮賢名廈(正弘公司)等二大廈之四樓高外側處。捷訊公司四樓之冷氣機已事先徵求該公司之配合，於量測時間內暫時關閉不開，故G2測點並不受冷氣機音源之干擾，同時該公司也願暫不使用G2所在之教室上課。

3.G3、H3分設於三圓建設與禮賢名廈間之和平東路二段木柵線高架結構兩側護欄上方0.5公尺高處。

(四)麟光站北側測站(平直路段型)

本測站處之和平東路三段為南向及北向各有一快車道及一慢車道。設六個測點位置及其背景設施；其中，

1.G1、H1分設於面臨和平東路三段383號(臨泰安動物醫院側)及388號前之人行道兩側處。其中，H1適設於汽車修護店前，故日間將會受到來自該店修車時之試車排氣音源影響；另外，距G1南側約25公尺處亦設有公車停靠站。

2.G2、H2分設於面臨和平東路三段383號四樓高--泰安動物醫院招牌上方、及388號四樓高--震立電話招牌北側。其中，G2測點有時會受到民宅使用冷氣機之音源影響；而H2測點之民宅窗戶旁之冷氣機則未見其使用。

3.G3、H3分設於面臨和平東路三段383號及388號間之木柵線高架結構兩側護欄上方0.5公尺高處。

(五)儀器使用位置分配

至於各測站點所用數位計錄器、SV-73及頻率監測位置之分配情形，則分別為如表7.7及表7.8所示。

表7.7營運前各測站點儀器使用位置之分配

測站別	頻率監測位置 測點	SV-73噪音計		NL-10A 噪音計	TEAC DR-F1數位記錄器 **				
		CH-1	CH-2		CH-1	CH-2	CH-3	CH-4	CH-5
大安站南側	G1	G2,H2	G1,H1	G3,H3	H2	H1	H3	G2	G3
科技大樓站東側	G3	G2,H2	G1,H1	G3,H3	H2	H1	H3	G2	G1
麟光站北側	G1	G2,H2	G1,H1	G3,H3	H2	H1	H3	G2	G3
木柵機廠	H1			G1,H1	H1	G1			

資料來源:【2】

表7.8營運後各測站點儀器使用位置之分配

測站別	測點
大安站南側	H1, H2, H3, G1, G3
科技大樓站東側	H1, H2, G1, G2
麟光站北側	H1, H2, G1, G2
木柵機廠	H1, G1

註：測站點請參考營運前位址

7.2.2 結果分析

一、營運前

若根據鐵路噪音量衡量之兩個指標：1.最大音量(Lmax)2.均能音量(Leq)來量測大安站、科技大樓站、麟光站與木柵機廠站之噪音量分佈，且按調查之時間概分為下列五個時段。

- 1.上午尖峰 (7 - 8AM)
- 2.上午非尖峰(10 - 11AM)
- 3.下午非尖峰(14 - 15PM)
- 4.下午尖峰 (18 - 19PM)
- 5.夜間 (22 - 23PM)

每個時段若以十分鐘為單位記錄其最大音量與均能音量，則各捷運車站之相關測點音量分佈如圖 7-3 至圖 7-9。

在背景噪音方面，大安站、和平東路之科技大樓站與麟光站之夜間背景噪音有明顯較低之現象。而較靠近商業中心區之大安站與科技大樓站，背景噪音在其它時段則無顯著不同。至於較遠離都心之麟光站則上午尖峰背景噪音量較大，下午尖峰次之，而上、下午非尖峰時間之噪音量則無明顯差異。對於木柵機廠站之噪音量而言，其上午非尖峰之背景噪音則較上午尖峰有明顯偏高之現象。

在最大音量方面，科技大樓站與麟光站之夜間背景噪音有明顯較低之現象，在其它時段則無顯著不同。至於商業中心區與木柵機廠站，全天各時段之最大音量，則無明顯差異。

若以各捷運車站之背景噪音，在不同時段之比較，可明顯看出木柵機廠在上午非尖峰時最高，平均之均能音量約為 80 分貝，已超過道路交通噪音在第四類工業區之標準，緊臨道路居民可請求改善之均能音量日間管制標準，有進一步改善之必要。而信義站與和平東路之科技大樓站夜間均能音量顯著較低，約為 68 分貝，然而也到達道路交通噪音在第三類住、商混合使用地區之臨界管制夜間的均能音量標準。至於最大噪音量與其它時段各捷運車站之背景噪音，則難以進一步區隔。然而，就其平均之背景噪音而言，都超過允許之底線，顯示捷運沿線之四個站之噪音管制，已到容忍之極限，需要及早謀求改善。

二、營運後

若根據鐵路噪音量衡量之兩個指標 1.最大音量(Lmax)2.均能音量 (Leq)來量測信義站、和平站、麟光站與木柵機場之噪音量分佈。由於量測噪音時，捷運營運僅至晚上十點，故根據營運前後之資料僅對下列四個時段資料進行分析。

- 1.上午尖峰 (7-8AM)
- 2.上午非尖峰(10-11AM)
- 3.下午非尖峰(14-15PM)
- 4.下午尖峰 (18-19PM)

每個時段若以十分鐘為單位記錄其最大音量與均能音量，則各捷運車站之相關測點音量分佈如圖 7-10 至圖 7-16。

在背景噪音方面，在捷運通車後，各車站附近，下午非尖峰時段的背景噪音明顯最低。和平東路之科技大樓站之背景噪音全天有明顯偏高之現象，且背景噪音在早上尖峰與晚上尖峰時段為四個測站最高背景噪音，分別為 79 分貝與 78 分貝。而較靠近商業中心區之大安站，背景噪音與麟光站及科技大樓站相比也有顯

著偏低的現象。至於較遠離都心之麟光站則上午尖峰與非尖峰背景噪音量較大，下午尖峰次之，噪音量界於 75 與 73 分貝之間。對於木柵機廠站之噪音量而言，由於附近無居家人口與交通車流，因此噪音有明顯偏低的現象，其上午非尖峰之背景噪音則較上午尖峰有明顯偏高之現象，分別為 60 與 54 分貝。

若以各站背景噪音之測點來看，放置在私人住家牆外且與捷運高架橋平行的高度的測點，所測得之背景噪音最高，顯示背景噪音源並不完全來自於路面車流的振動。

在最大音量方面，與背景噪音雷同，以科技大樓站最高、麟光站居次，大安站再次，而木柵機廠最低。若以測量時段來看，最大噪音全天各時段並無明顯差異之現象。和平東路之科技大樓站之最大噪音全天有偏高之現象，達 90 分貝以上。較特別者為麟光站的上午非尖峰時段最大噪音達 91 分貝，由於其背景噪音在該時段較低，因此對居家環境品質影響較大，值得注意，而木柵機廠之最大噪音量有明顯比其它車站較低的現象，然其最大音量亦達 70 分貝上下。

若以各捷運車站之背景噪音，在不同時段之比較，可明顯看出科技大樓站之背景噪音在上午非尖峰時最高，平均之均能音量約為 79 分貝，已臨界道路交通噪音在第四類工業區之標準，而晚上時段平均之均能音量約為 78 分貝，緊臨道路居民可請求改善之均能音量日間管制標準，有進一步改善之必要。而信義站與和平東路之科技大樓站夜間均能音量顯著較低，約為 70 分貝，然而也到達道路交通噪音在第三類住、商混合使用地區之臨界管制晚上的均能音量標準。至於最大噪音量与其它時段各捷運車站之背景噪音，介於 85 至 92 分貝之間，都超過允許之底線，顯示捷運沿線之四個站之噪音管制，已到容忍之極限，需要及早謀求改善。

三、營運前後比較分析

在背景噪音方面，在捷運通車前後，大安車站附近背景噪音並無顯著改變，維持在 71 分貝。和平東路之科技大樓站之背景噪音在通車後有明顯增加的現象，由 76 分貝增加至 78 分貝。至於較遠離都心之麟光站在上下午尖峰時段通車後之背景噪音有下降的現象，顯示有可能因為部份車流已轉移至搭乘捷運，至於木柵機廠通車後之背景噪音也有下降的現象。

在最大音量方面，只有木柵機廠在通車後最大噪音有顯著降低外，其餘各站除大安站下午非尖峰時間最大音量由 86 分貝降至 81 分貝有顯著不同外，麟光站上午尖峰時間最大音量由 90 分貝降至 87 分貝亦有顯著不同外，其餘均無明顯的改變。顯示捷運電聯車並不是最大噪音的來源，反而因為捷運的通車，減少了汽機車的引擎與喇叭聲等，才可能是最大音量之來源。

木柵機廠測站音量分佈

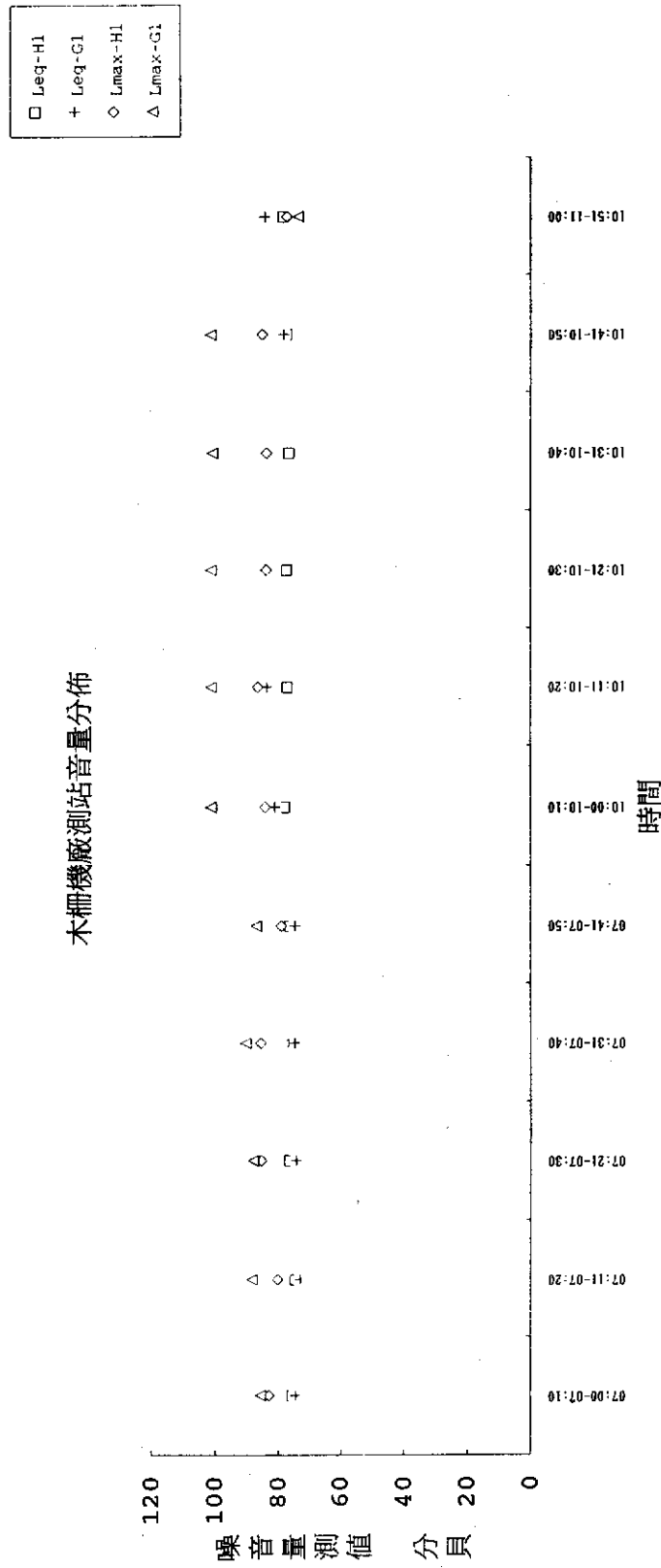


圖7-3 木柵機廠測站音量分佈 (營運前)

科技大樓站東側測站音量分佈

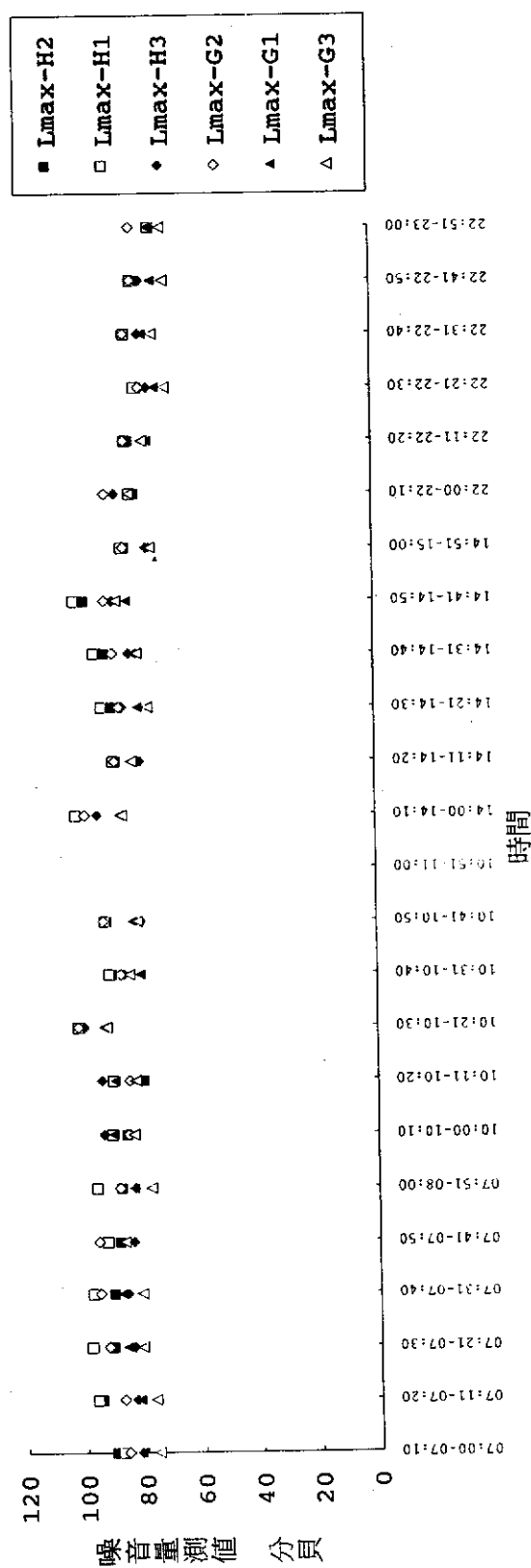


圖7-4 科技大樓站東側測站最大音量分佈 (營運前)

科技大樓站東側測站音量分佈

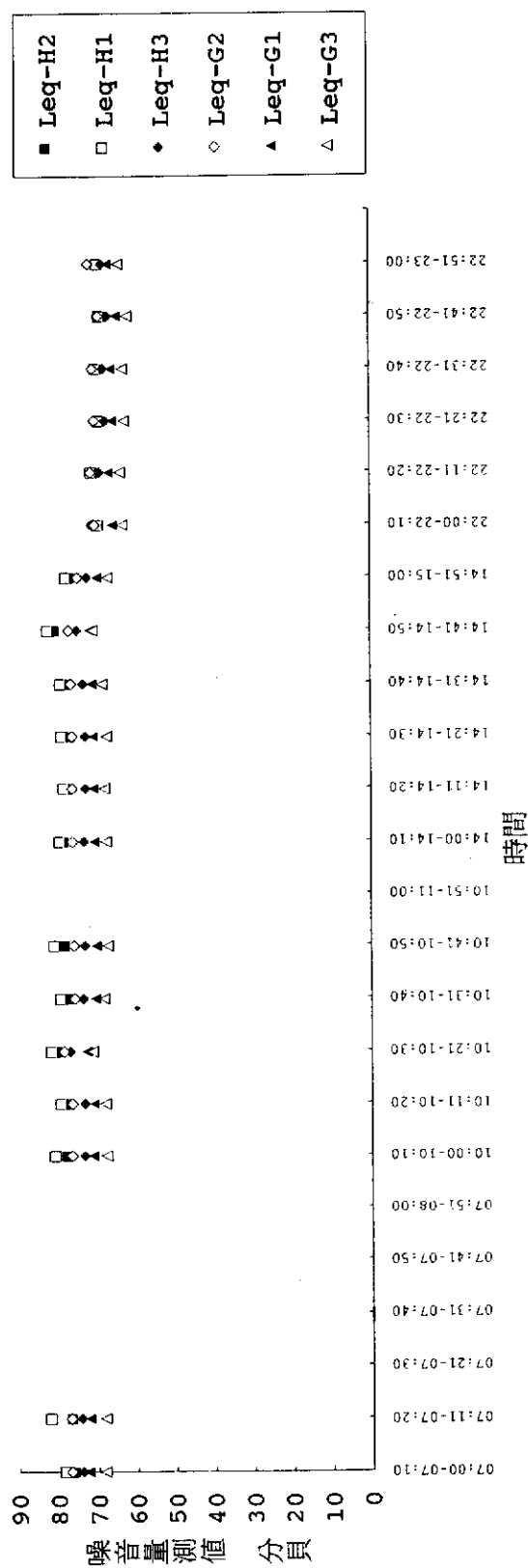


圖7-5 科技大樓站東側測站均能音量分佈 (營運前)

麟光站北側測站音量分佈

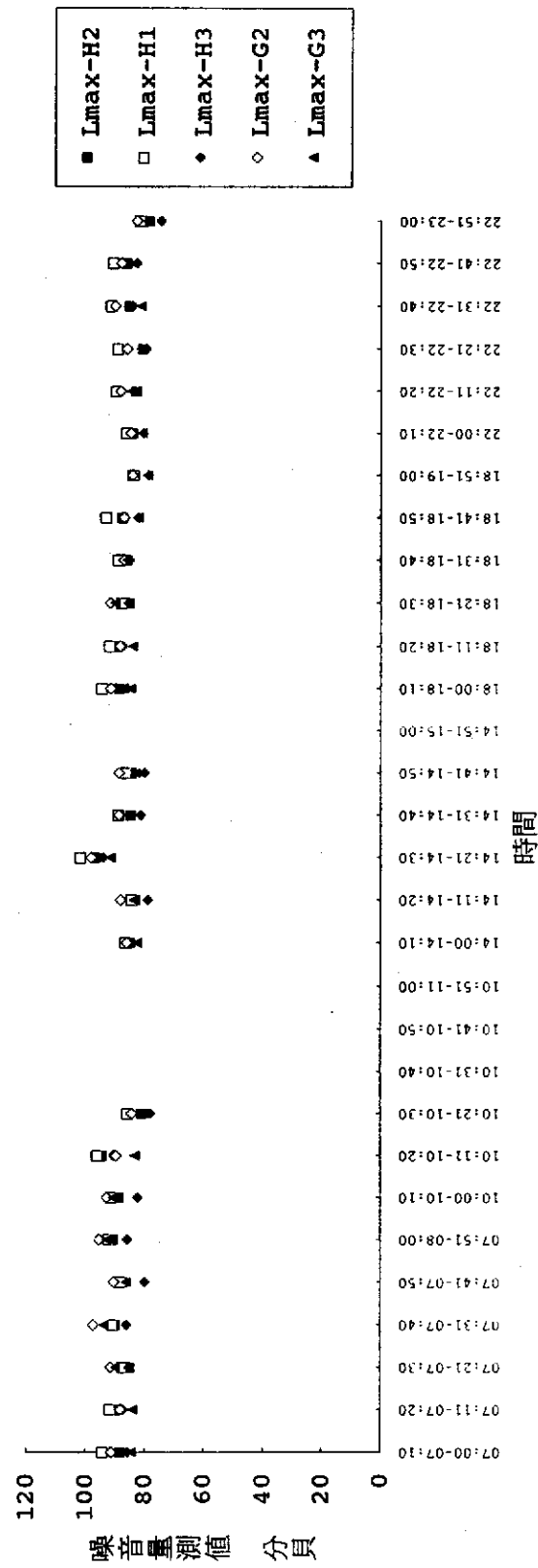


圖 7-6 麟光站北側測站最大音量分佈 (營運前)

麟光站北側測站音量分佈

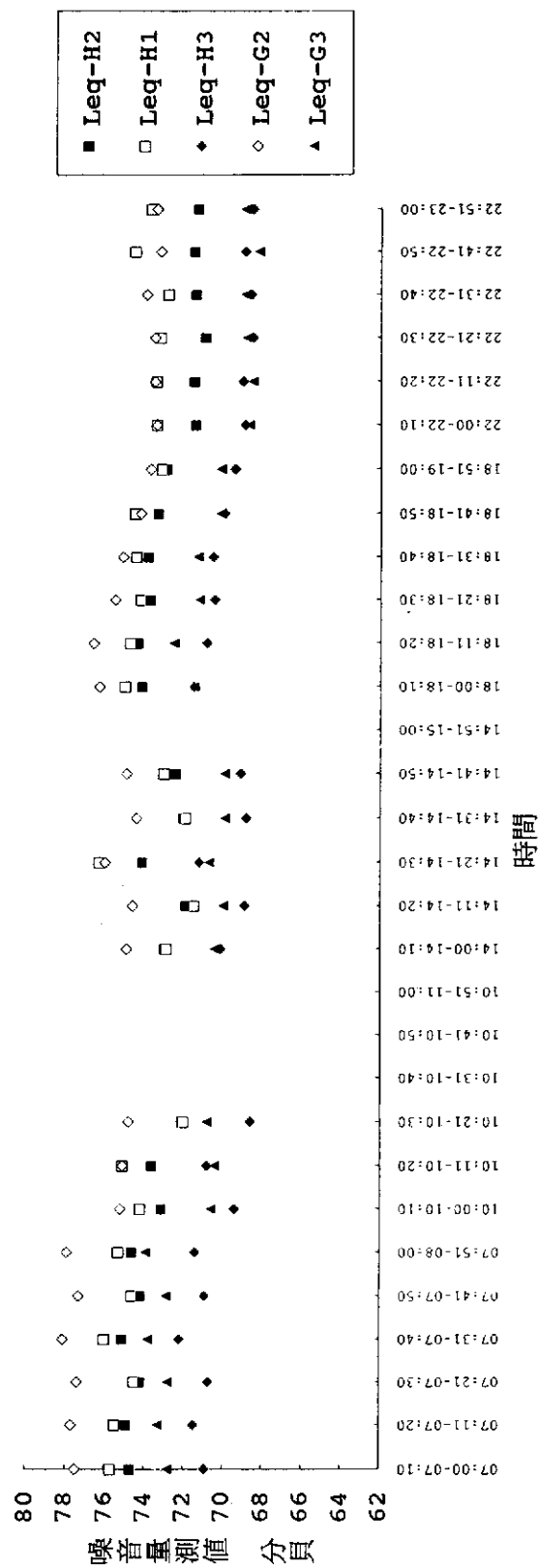


圖7-7 麟光站北側測站均能音量分佈 (營運前)

大安站南側測站音量分佈

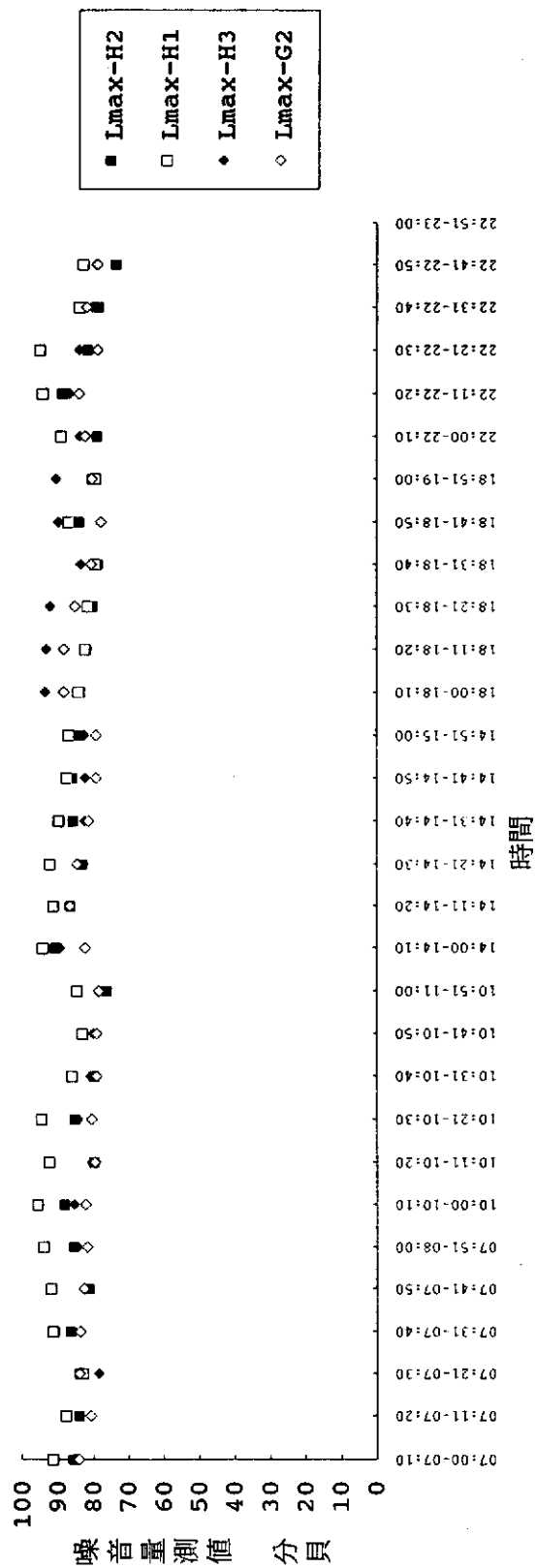


圖7-8 大安站南側測站最大音量分佈 (營運前)

大安站南側測站音量分佈

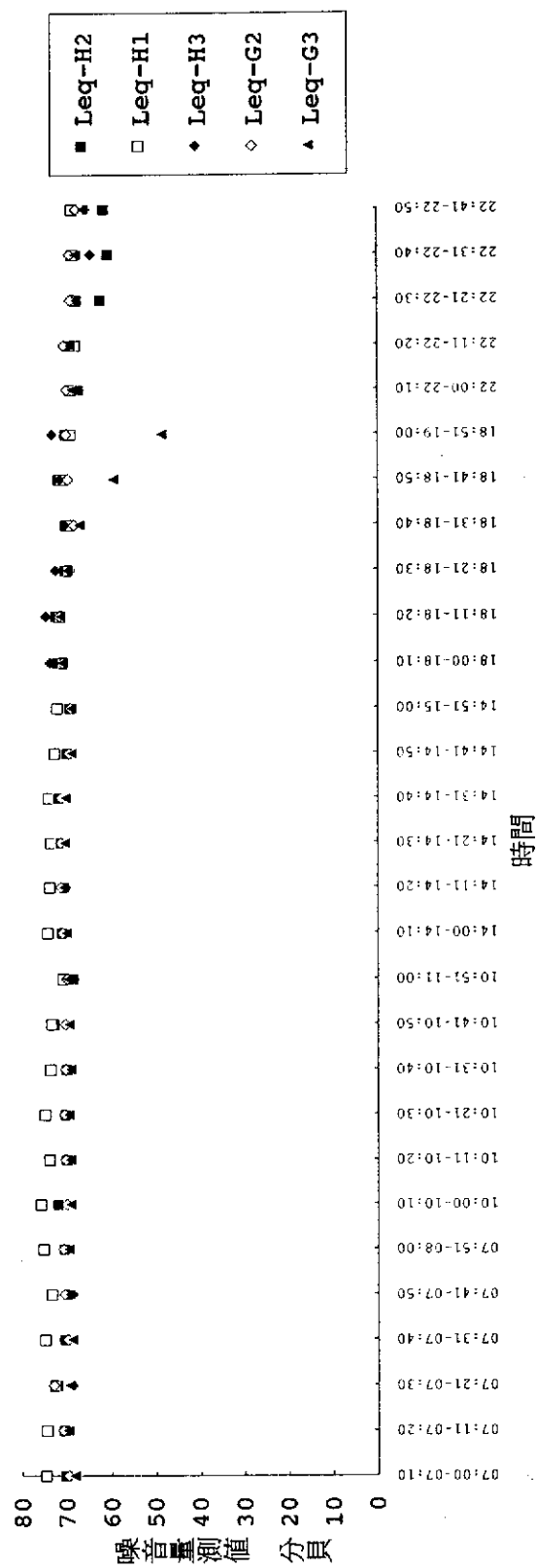


圖7-9 大安站南側測站均能音量分佈 (營運前)

木柵機廠測站音量分佈

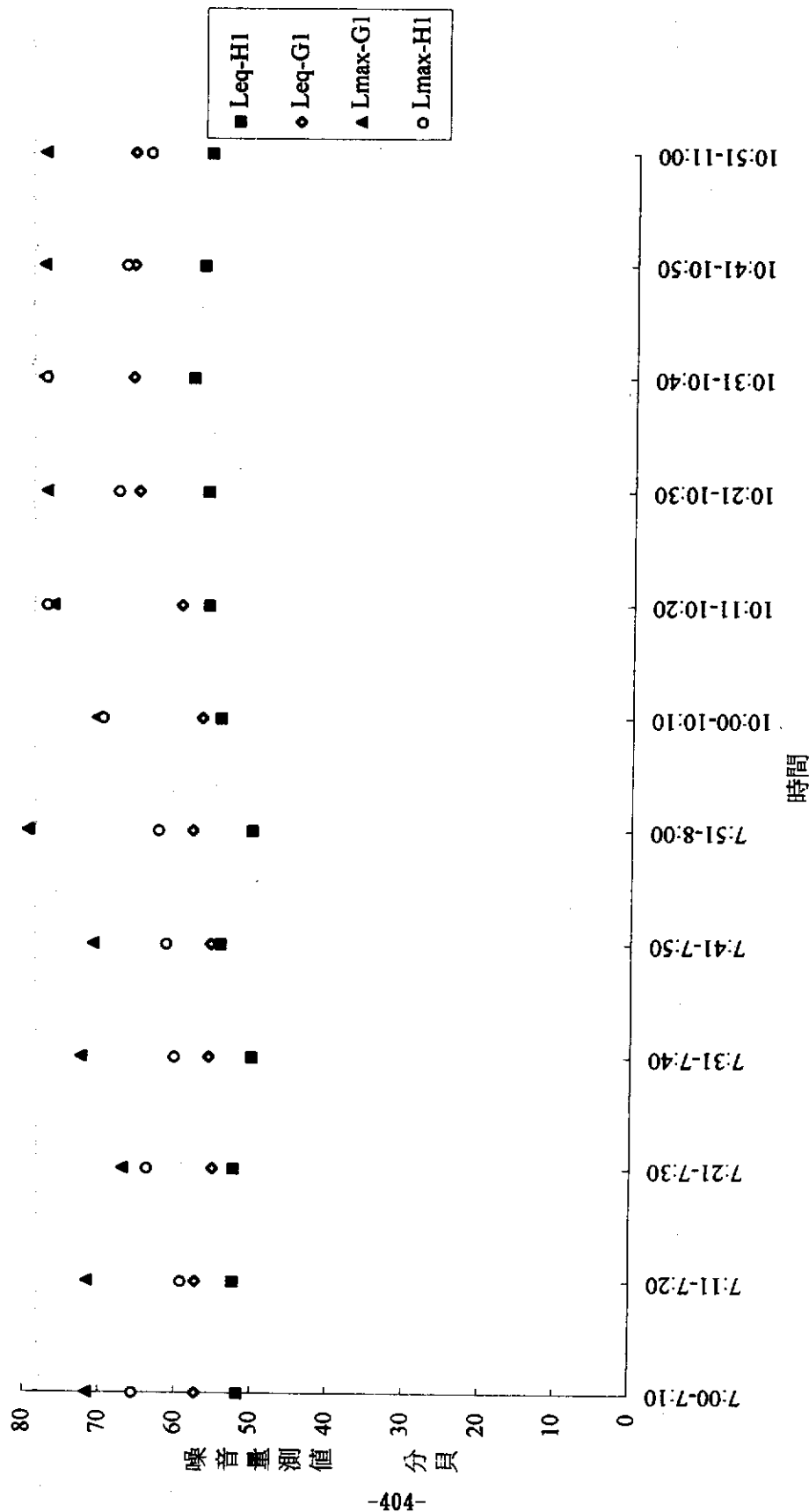


圖7-10 木柵機廠測站音量分佈 (營運後)

麟光站北側測站音量分佈

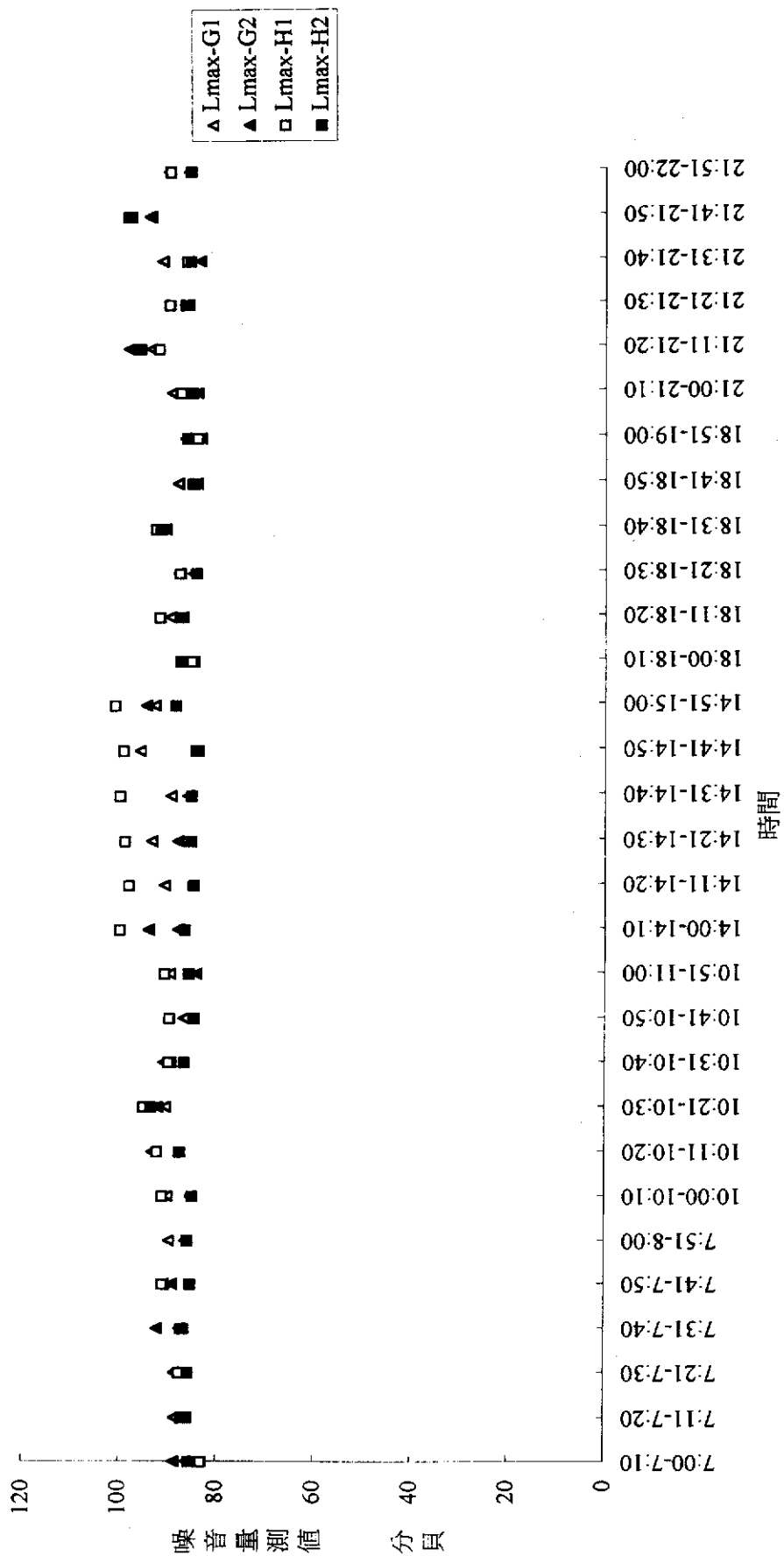


圖7-11 麟光站北側測站最大音量分佈(營運後)

麟光站北側測站音量分佈

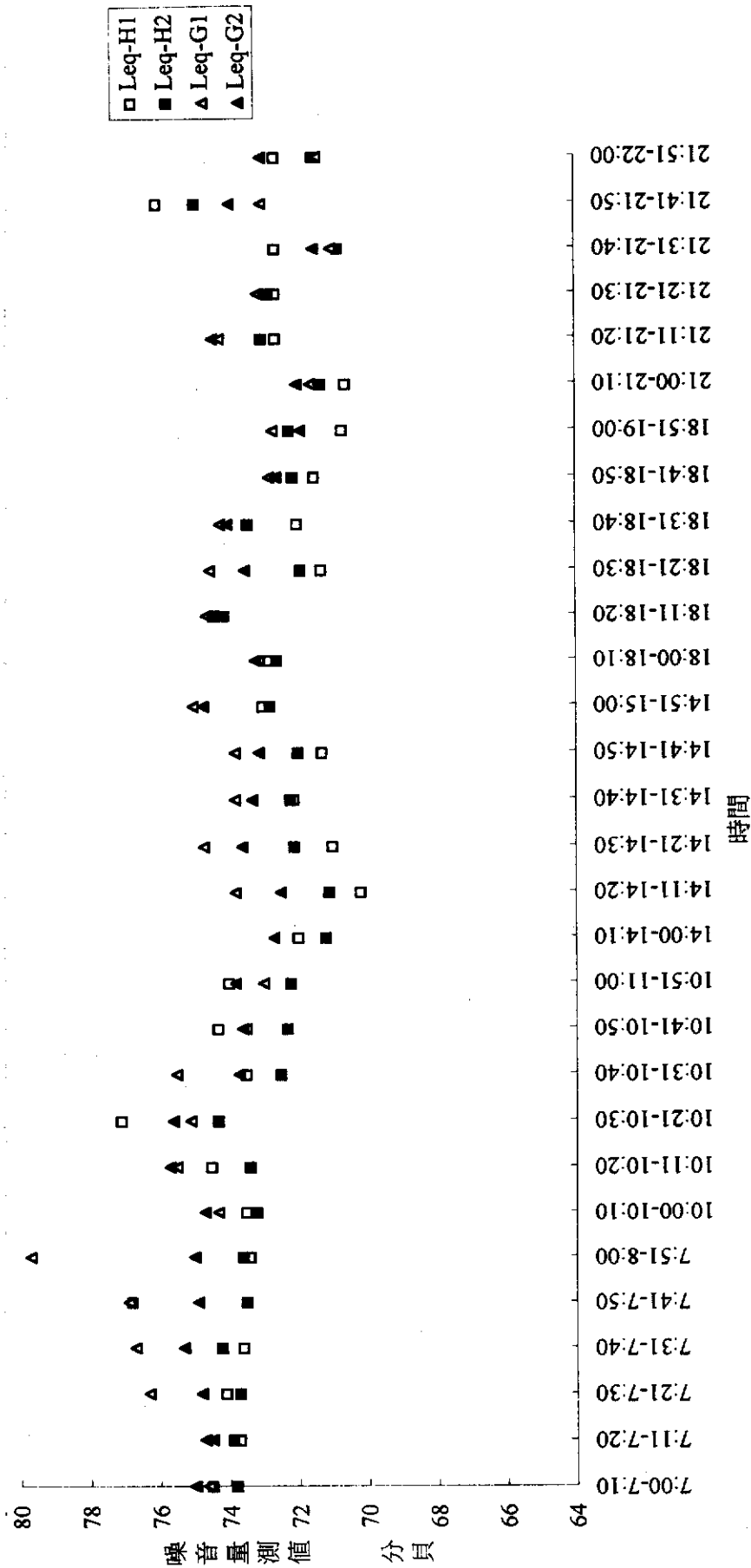


圖7-12 麟光站北側測站均能音量分佈(營運後)

科技大樓站東側測站音量分佈

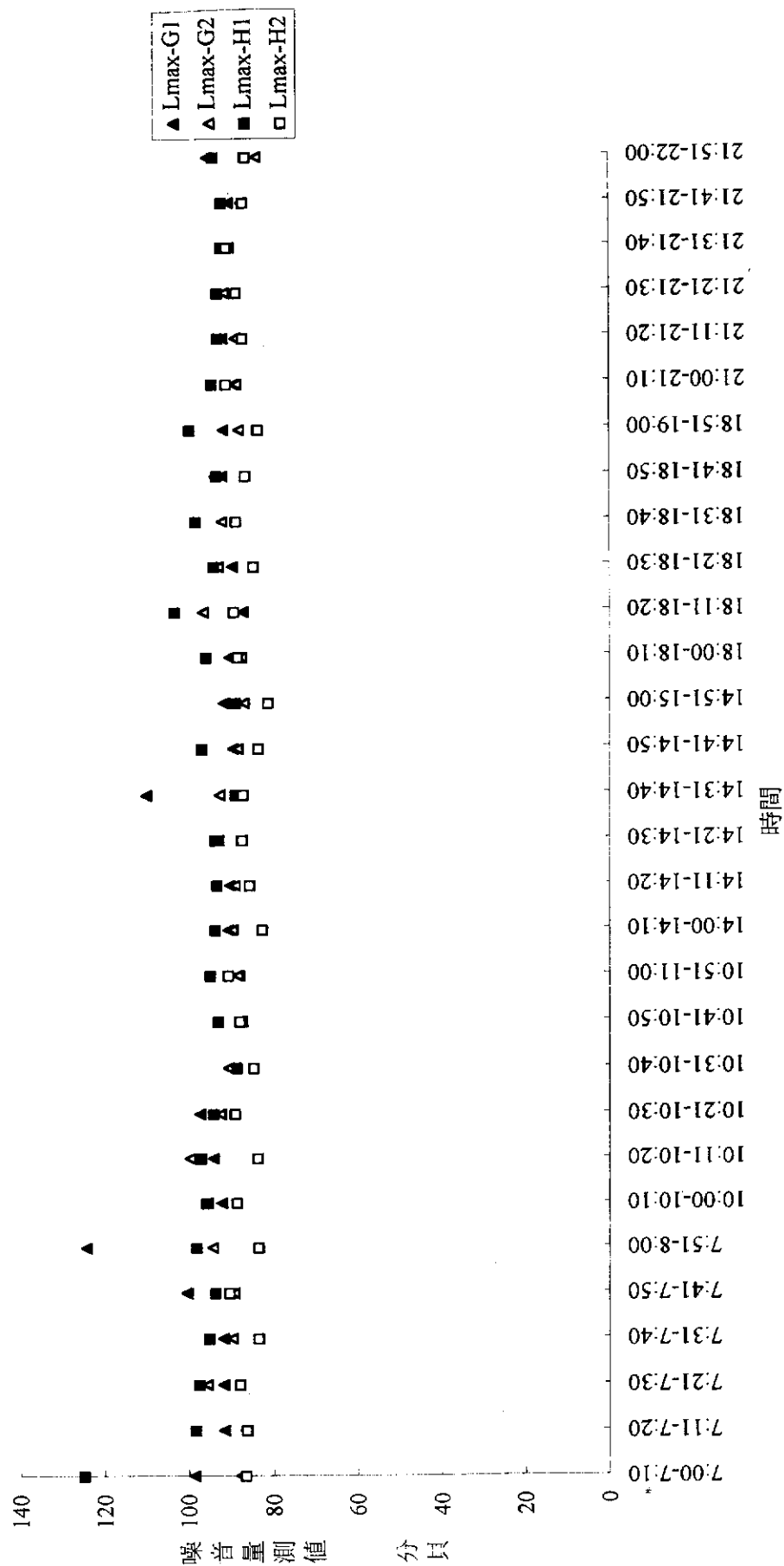


圖 7-13 科技大樓站東側測站最大音量分佈(營運後)

科技大樓站東側測站音量分佈

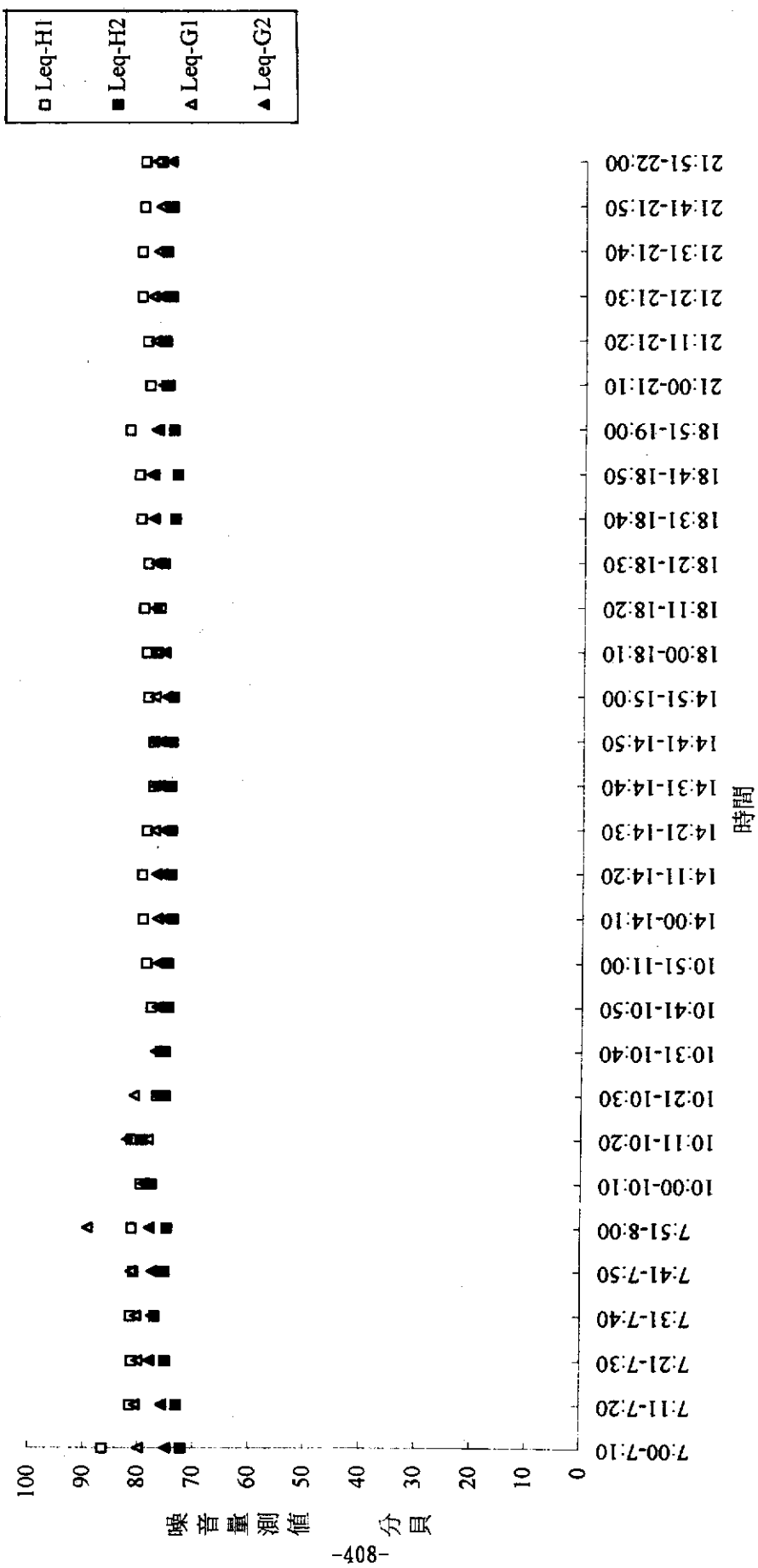


圖7-14 科技大樓站東側測站均能音量分佈 (營運後)

信義站南側測站音量分佈

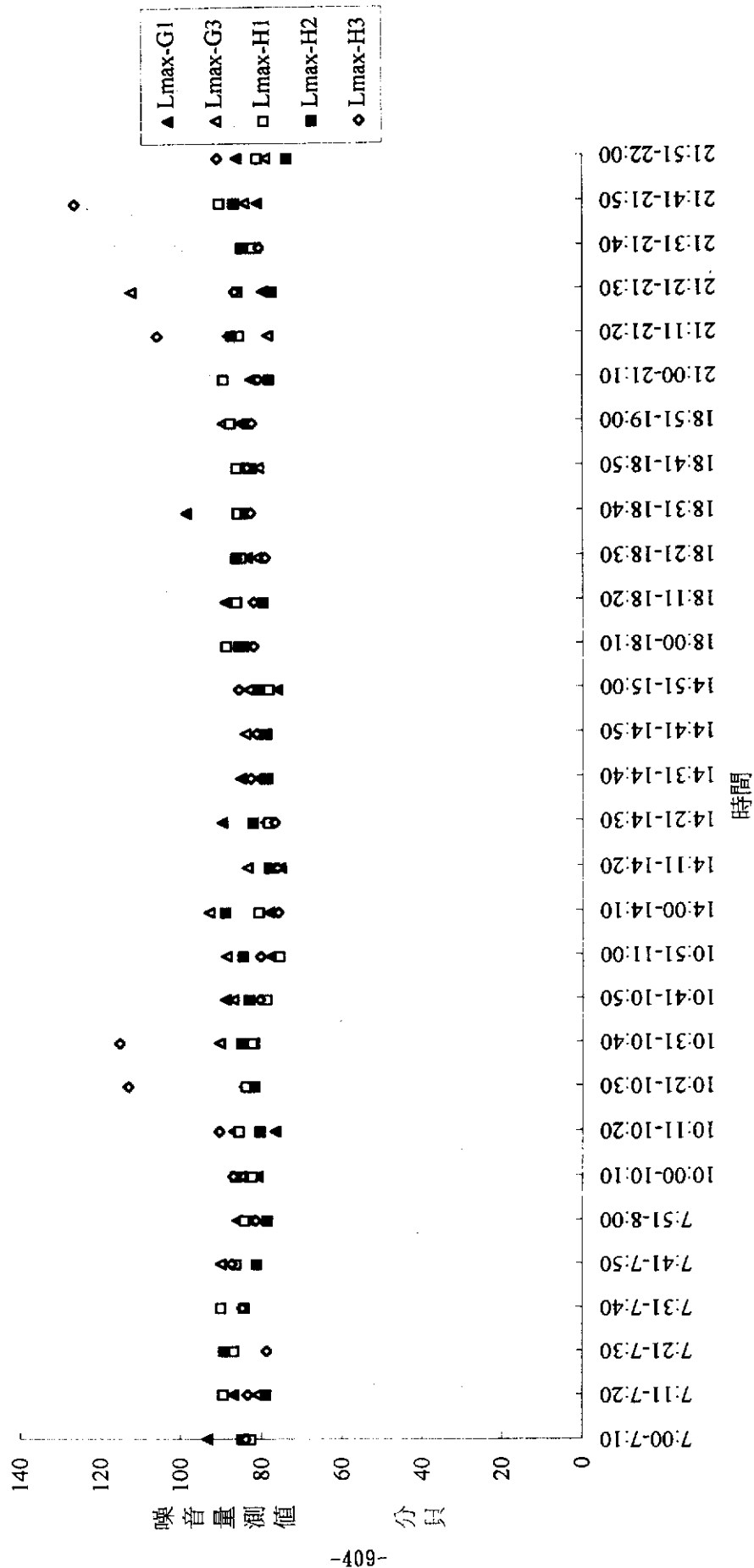


圖7-15 大安站南側測站最大音量分佈 (營運後)

信義站南側測站音量分佈

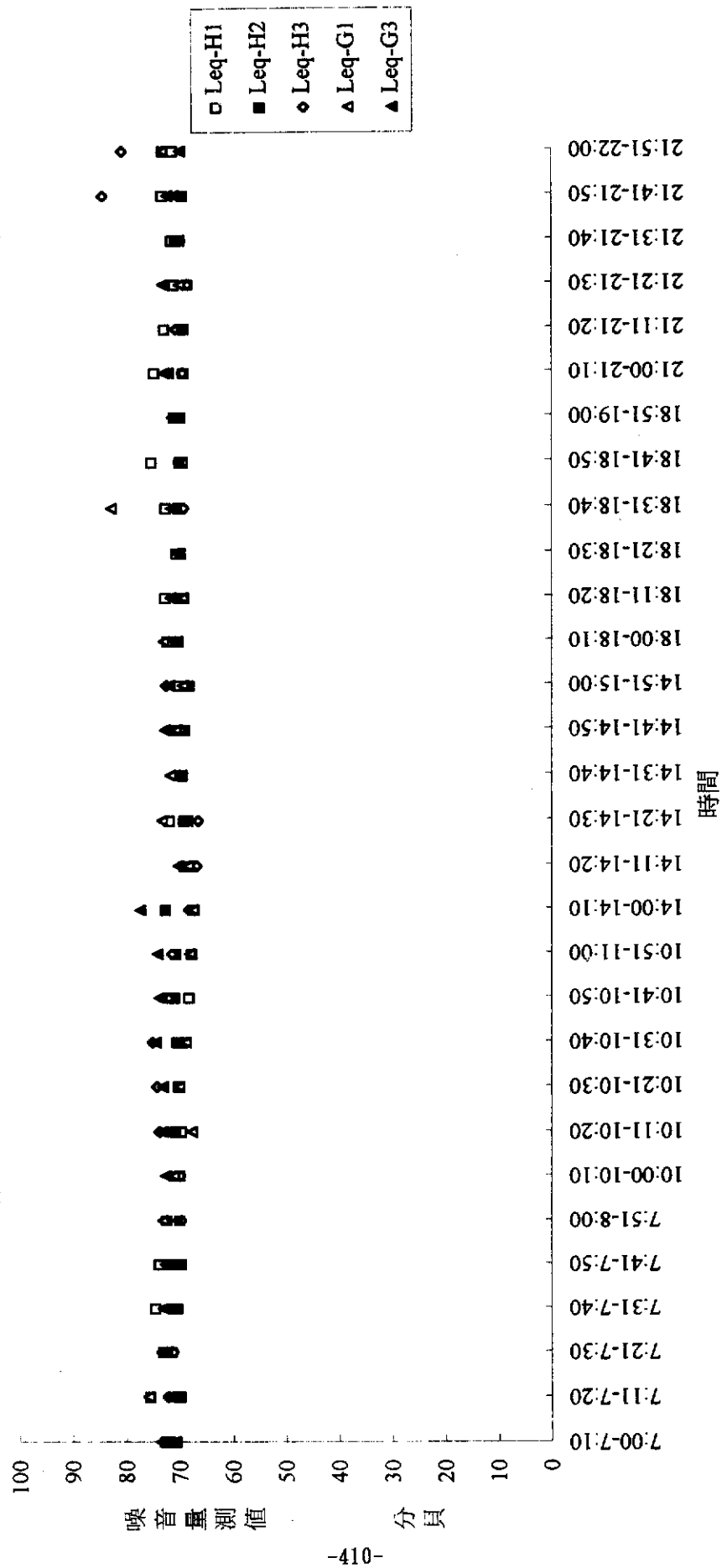


圖7-16 大安站南側測站均能音量分佈(營運後)

第八章 結論與建議

捷運木柵線係台灣地區第一條中運量運輸系統，其營運績效之表現與通車前後之觀察，對都市社經系統、運輸系統及環境系統等各層面皆具有結構性意涵及比較性研究價值，本調查在土地使用上透過土地使用特性資料，分析木柵線沿線產業結構變遷特性，並以問卷調查方式瞭解一般運具與捷運使用者的社經特性與運具選擇影響分析；此外，根據屏柵線及路口轉向調查資料，瞭解木柵線有關公車起迄特性與道路服務水準，並由大眾運輸乘載率調查瞭解木柵線營運後，對公車營運與需求之衝擊。最後茲就「土地使用」、「運具選擇」、「交通流量特性」、「大眾運輸承載」、「停車需求」及「環境噪音」等六部分之資料蒐集、調查與分析結果歸納結論與建議，說明如下。

8.1 結論

一、木柵線沿線土地使用部分

捷運木柵線沿線之產業改變，受到捷運木柵線引進的衝擊究竟多少，因為距通車後僅有半年之距，其實目前尚難以劇下結論，不過從近年來區域人口的改變可以發現，全線 10.5 里的路線，人口持續減少，僅只有辛亥站與萬芳社區站之人口近年來有顯著增加，此兩站可能可以歸納為在土地使用上，受木柵捷運線較明顯的衝擊，至於其它範圍應該屬於產業的自然消長與變遷，因此在產業之衝擊上，全面性的影響並不顯著。對郊區在產業空間發展結構的重組上，由於可及性的改變，有較大的變化。

就受木柵線影響範圍內之地區而言，萬芳社區有較大規模的成衣製造，而木柵站則以金屬電子製造業為主，且二級產業有增加與土地使用強度增強的現象，為少數台北市區二級產業之製造業為主要發展之區域，其中較特別的是，大型餐飲、旅館有集中

的趨勢，而運輸倉儲業也有從木柵站移入萬芳地區之趨勢而顯現出產業集中的現象。

二、個體運具選擇部分

(一)通車前調查

「一般旅次」大部份使用之主要運具為「公車」和「機車」，此選擇情形則係兼顧使用成本及方便性的結果。「動物園旅次」則因地利之便，民眾之搭乘捷運之意願顯得較高。此外，各類旅次選擇運具之偏好會因「性別」、「年齡」及「所得」之不同而有所差異。

(二)通車後調查

通車後「動物園旅次」使用「捷運」的比例只僅次於「小汽車」，因此「捷運系統」已對動物園遊憩旅次在運具選擇的結構上產生重大的改變。至於「一般旅次」運具選擇情形，則因選擇捷運之旅次佔總運量之比例很小，故即使捷運通車後，整體運具選擇結構和通車前相比較並沒有顯著改變。至於「捷運旅次」方面，其乘客大部份皆由公車轉移而來，顯示吸引私人運具之使用者搭乘捷運的效果並不明顯。

(三)通車前後調查比較

民眾於通車前所表現搭乘捷運的意願，似乎在通車後並沒有顯現出來，除「動物園旅次」兩者差距較小外，「一般旅次」部份其差異則相當大。整體而言，捷運的誕生在「動物園旅次」方面確實有轉移私人運具至大眾運輸的效果。

三、交通流量特性部分

此次木柵線通車前後交通特性調查，因木柵線有數次因故延後通車，以致前後調查時間相差三年之久。其間先後有市民大道及北二高連絡道之通車及復興北路車流動向之改變及敦化南路雙向車道數之改變，故其前後流量之改變較無法只歸因於木柵線通車之影響，針對此兩次交通特性調查結果，可得下列結論。

(一)主要幹道交叉路口特性

- 1.經調查復興北、南路與辛亥路的民權東路、民生東路、南京東路、忠孝東路、仁愛路、信義路、和平東路及興隆路等八個主要幹道交叉路口，發現通車後除和平東路口交通量略減外，其餘路口之流量均略增。但總體而言，除受流向改變影響部份路口之流量分佈外，其它交通特性變化不大。
- 2.汽機車仍為主要運具，其在各路口之比例，於通車前後並無劇大變化。
- 3.左轉比例因受禁止左轉設施及車流動向之變化而降低。
- 4.各個路口服務水準皆在F級，並無顯著改善。

(二)屏柵線交通特性

- 1.受車流動向改變影響較大，尤其是在北端屏柵線顯現之方向性改變。
- 2.尖峰小時、車種及流量變化，通車前後並無明顯改變。
- 3.南端屏柵線之尖峰小時及方向性較為明顯。
- 4.整體而言，由調查資料知，木柵線通車對研究地區之屏柵線交通特性似無明顯之改變，顯示木柵線通車並未對其他運具之使用造成重大之衝擊（特別是私人運具部分），此結

果與運具選擇問卷調查結果相同。

四、大眾運輸乘載率調查部分

自捷運木柵線通車以來，比較觀察其前後公車運量變化，可以歸納下面兩點結論：

- (一)動物園至中山國中間之長距離公車旅次有減少的趨勢，然而商業中心區由忠孝復興站至中山國中站之短程公車旅次在上午非尖峰時段有增加的現象。
- (二)公車路線方面變化較大的為 237 路線，其中工作及商業旅次大都已轉移至捷運，現況則以服務學生通勤旅次為主。有一點值得注意的是在下午尖峰原來利用科技大樓站為轉乘之旅次已漸漸減少，顯然已轉移至捷運木柵線上。

五、環境噪音調查部分

若根據鐵路噪音量衡量之兩個指標：1.最大音量(Lmax) 2.均能音(Leq)來量測木柵線通車前後大安站、科技大樓站、麟光站與木柵廠各站之噪音量分佈，可得下列結論。

- (一)在背景噪音方面，在捷運通車前後，大安車站附近背景噪音並無顯著改變，維持在 71 分貝。和平東路之科技大樓站之背景噪音在通車後有明顯增加的現象，由 76 分貝增加至 78 分貝。至於較遠離都心之麟光站，在上下午尖峰時段通車後之背景噪音均有下降的現象，顯示有可能因為部份車流已轉移至搭乘捷運，至於木柵機廠通車後之背景噪音也有下降的現象。

(二)在最大音量方面，只有木柵機廠在通車後最大噪音有顯著降低外，其餘各站除大安站下午非尖峰時間最大音量由 86 分貝降至 81 分貝有顯著不同外，麟光站上午尖峰時間最大音量由 90 分貝降至 87 分貝亦有顯著不同外，其餘均無明顯的改變。

(三)顯示捷運電聯車並不是最大噪音的來源，反而因為捷運的通車，吸引了部分旅次，因而使汽機車使用量減少，使得汽機車的引擎與喇叭聲大為減少，如此觀來，汽機車才可能是最大噪音量之來源。

六、停車需求特性部分

此一調查係針對木柵線沿線具有代表性之車站進行現有停車供給之使用情況進行調查，調查結果乃為實際停車供給之使用狀況，因限於經費無法針對潛在之停車需求進行調查分析，故所得結論並不能反應實際停車之需求。此外，由於木柵線之轉乘設施規劃並不完整，且其為單線通車，故其服務範圍尚不明顯，效用亦尚不易發揮。

歸納整個調查結果，木柵線通車後沿線停車需求量較通車前略有增加。而就各站鄰近地區之停車量變化而言，除動物園旅次及沿線住宅區居民之通勤旅次因明顯地轉向使用木柵線，而使停車情況變化較大外，大部分車站相鄰地區於各個調查時段所調查得之停車量變化不大。

8.2 建議

本計畫因限於經費及時間，部分調查僅可就衝擊之趨勢作初步之分析，後續仍需要相關單位就個別工作重點逐項進行更深入的探討，故根據此次進行研究調查之結果，提出以下建議：

一、土地使用調查方面

- (一)本調查所使用之資料為行政院主計處民國 70 年、75 年及 80 年工商普查資料及本研究單位所進行之調查資料，由於前後資料涵蓋之行政區里面積不同，造成引用資料難以使用，因此未來在進行相關研究時，應須注意資料來源之一致性。
- (二)由於土地使用所探討範圍甚廣，且工作量較大，故建議未來能以專案方式辦理且延長研究時間至少半年以上。才能得到較正確之結果。

二、個體運具選擇調查方面

- (一)由於家戶電話訪問是由各分區電話號碼中之前三碼所代表的區域，配合後四碼之隨機亂數進行抽樣調查，但僅由電話號碼前三碼並無法正確區分各樣本區，因某一前三碼可能涵蓋許多分區，如此容易造成抽樣失敗率的增加，故建議後續研究於進行此類調查時須特別注意此一問題。
- (二)由於此次調查由於經費和時間有限，未能就調查區域內進行廣泛且普遍性的調查，以至可能疏漏對某類對象及地點的調查抽樣，建議以後研究調查應包含對各級學校學生的抽樣調查。
- (三)後續研究可就位於捷運木柵線服務範圍內之起迄者深入研究其搭乘行為及意願。

(四)因捷運路網尚未形成，必然對民眾之搭乘意願及交通環境的轉變有實質影響，因此建議續路網形成後，此項研究應可繼續進行。

(五)新運具(捷運系統)之引進究竟可吸引多少百分比的私人運具旅次亦是一項重點，後續應深入研究

三、交通特性調查方面

為利於比較，建議應儘量掌握時效，於相同外在條件下進行交通特性調查較具代表性。除屏柵線外，交叉路口調查可由台北市歷年交通流量調查取得相關資料，故建議再增加調查通車地區主要幹道之延滯及行駛速率，此類資料較能反應相關道路之服務水準及交通特性變化。

四、公車乘載率調查方面

調查結果顯示，對平行之公車路線運量衝擊不甚顯著，且平行路線起迄點多在捷運木柵線範圍之外，在比較通車前後分析上，如何將資料適當切割，方足以反應捷運對公車乘載之衝擊，值得進一步探討。

五、停車需求調查方面

由於經費有限，無法進行完整的停車需求分析，建議以後類似之停車需求調查與分析應事先爭取較多之預算，以進行周詳停車需求變化分析。

六、噪音調查方面

在噪音調查部份，在進行通車前後資料蒐集時，基於安全考量，無法得到捷運公司許可，以致無法得到與通車前所有相同測點之噪音量測值，所以本研究僅能就所能調查之資料進行比較分析。故建議有相同性質之研究時，請相關單位能妥善安排調查事宜。

參考文獻

1. 淡江大學交通管理系，「台北都會區大眾捷運系統淡水線營運前交通及土地使用調查」，交通部運輸研究所，民國八十五年。
2. 國立交通大學交通運輸研究所，「捷運木柵線營運前背景噪音調查」，行政院環保署，民國八十一年。
3. 國立台灣大學土木工程學研究所，「木柵線沿線及車站地區之都市計劃檢討與土地開發規劃及民意調查分析」，台北市政府捷運工程局，民國七十五年。
4. TRANSPORTATION RESEARCH BOARD，「HIGHWAY CAPACITY MANUAL」，National Research Washington DC，1985。
5. 交通部運輸研究所，「臺灣地區公路容量手冊」，民國七十九年十月。
6. 張學孔，「臨界流動分析在評估混合車流交叉口交通改善效益之研究」，運輸計劃第十四卷第四期。
7. 許添本，「號誌化交叉口容量分析及應用—臨界流動方法之發展」，國立臺灣大學土木研究所碩士論文，民國七十一年六月。
8. 台北市政府捷運工程局，「台北都會區大眾捷運系統初期路網環境影響評估報告」，民國七十七年六月。

附錄 1 個體運具選擇調查表

(通車前)

個體運具選擇問卷調查

A 1 一般旅次電話及郵寄回收問卷

※ 問卷編號：_____

您好：

這是一項交通部運輸研究所委託的研究調查，主要目的在瞭解您對捷運系統木柵線的看法，以作為未來捷運木柵線通車後營運管理之參考。敬請撥冗詳細填寫，謝謝您的支持與協助！
淡江大學交通管理學系 敬上

壹、受訪者的旅次行為

一、請問您今天這次出門的主要目的是：

1. ☐ 上班 2. ☐ 上學 3. ☐ 洽公商務 4. ☐ 購物 5. ☐ 娛樂社交 6. ☐ 其他

二、您這次出門的時間是：☐ 上午 ☐ 下午 _____ 點 _____ 分

出發地點在 _____ 路(街) _____ 段 (或 _____ 路(街)與 _____ 路(街)交叉口)

目的地點在 _____ 路(街) _____ 段 (或 _____ 路(街)與 _____ 路(街)交叉口)

三、使用交通工具的情形：

(1) 請問您這次出門主要使用的是那種交通工具？

1. ☐ 小汽車 2. ☐ 計程車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 交通車 6. 其它

上述交通工具您平均一週使用幾次？ _____ 次

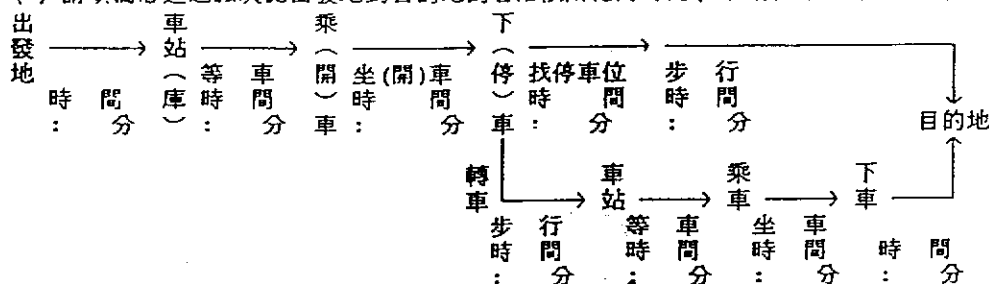
(2) (搭公車、交通車者免填) 請問您是否與人共乘？ 1. ☐ 否 2. ☐ 是

車上一共有幾人(連同駕駛，計程車扣 1 人)？ _____ 人

(3) 如果您原來使用的交通工具不能使用時，您可能考慮改搭(或曾搭過)那種交通工具？

1. ☐ 小汽車 2. ☐ 計程車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 交通車 6. ☐ 其它

(4) 請填寫您這趟旅次從出發地到目的地的各階段所花的時間(若無該狀況時，請填 0)：



(5) 單程所花費的總交通費用 _____ 元；(您若使用小汽車，其中停車費 _____ 元、通行費 _____ 元)

(6) 您若使用小汽車或機車，請估計您這趟旅次單程的距離約：_____ 公里

四、請問您選擇交通工具時，主要的考慮因素是：(可複選 1-3 項)

1. ☐ 省時 2. ☐ 便宜 3. ☐ 方便 4. ☐ 舒適 5. ☐ 安全 6. ☐ 唯一選擇 7. ☐ 其他 _____

五、請問您這次出門的路線是否可搭乘木柵線捷運系統到達目的地？ 1. ☐ 是 2. ☐ 否 (請參考附圖)

六、請問您對捷運系統是否熟悉？ 1. ☐ 很熟悉 2. ☐ 大概曉得 3. ☐ 沒概念

七、像您今天這樣的旅程，若您選擇搭乘捷運系統，您認為合理且願意支付的票價是多少：_____ 元

八、像今天這樣的旅次，您覺得花多少時間以內您就願意搭乘捷運系統：_____ 分鐘

九、像今天這樣的旅次，若您搭乘捷運木柵線(請參考附圖)，上車的車站是在 _____ 站； 下車的車站是在 _____ 站。由捷運公司提供的資料知道，您這次若搭捷運系統需花費時間 _____ 分鐘，票價是 _____ 元。(請參考附表)

☆ 請續答背面問題 ☆

十、像今天這樣的旅次，您是否會搭乘捷運系統？

1. ☐ 一定會搭 2. ☐ 很可能會搭 3. ☐ 不一定 4. ☐ 可能不會搭 5. ☐ 一定不會搭
您的理由是：

1. ☐ 省時(或費時) 2. ☐ 便宜(或太貴) 3. ☐ 方便(或不方便) 4. ☐ 舒適(或不舒適)
5. ☐ 安全(或不安全) 6. ☐ 其他_____

十一、如果捷運木柵線通車後，您將會使用那種交通工具到捷運車站？

1. ☐ 小汽車 2. ☐ 機車 3. ☐ 公車 4. ☐ 計程車
5. ☐ 腳踏車 6. ☐ 步行 7. ☐ 其他_____

貳、個人基本資料(本部份資料僅供研究使用，絕對不做其他任何用途)

請問您

一、性別： 1. ☐ 男 2. ☐ 女
二、年齡： 1. ☐ 20歲以下 2. ☐ 21~30 歲 3. ☐ 31~40 歲
4. ☐ 41~50 歲 5. ☐ 51~60 歲 6. ☐ 60歲以上
三、職業： 1. ☐ 軍公教 2. ☐ 學生 3. ☐ 商 4. ☐ 工
5. ☐ 農 6. ☐ 自由業 7. ☐ 家管 8. ☐ 其他____
四、學歷： 1. ☐ 研究所以上 2. ☐ 大學 3. ☐ 專科
4. ☐ 高中(職) 5. ☐ 國中 6. ☐ 國小及國小以下

五、府上擁有小汽車數：_____輛； 小汽車駕照：_____人

您是否擁有小汽車駕照：1. ☐ 是 2. ☐ 否

您是否隨時可使用小汽車：1. ☐ 是 2. ☐ 否

六、府上擁有機車數：_____輛； 機車駕照：_____人

您是否擁有機車駕照：1. ☐ 是 2. ☐ 否

您是否隨時可使用機車：1. ☐ 是 2. ☐ 否

七、個人每月平均所得：1. ☐ 沒收入 2. ☐ 1萬元以下 3. ☐ 1~2萬元 4. ☐ 2~4萬元

5. ☐ 4~6萬元 6. ☐ 6~8萬元 7. ☐ 8~10萬元 8. ☐ 10萬元以上

八、府上每月平均所得：1. ☐ 2萬元以下 2. ☐ 2~4萬元 3. ☐ 4~6 萬元 4. ☐ 6~8萬元

5. ☐ 8~10萬元 6. ☐ 10~12萬元 7. ☐ 12~14萬元 8. ☐ 14萬元以上

★★ 爲了繼續瞭解您對捷運系統通車後的看法，以爲捷運公司改進之參考，
麻煩您留下聯絡的資料，以便日後再向您請教。謝謝合作！

• 受訪者姓(名)：_____ 聯絡電話：_____
• 通訊地址：_____

填寫完畢後，麻煩您摺疊後直接投入郵筒。再次謝謝您的合作，並祝您健康快樂！
若有疑問歡迎來電洽詢，電話(02)6215656 轉 598，王小姐。

淡水郵政 1 - 638 號信箱

木柵線捷運系統研究小組 收

個體運具選擇問卷調查(通車前)

B 1 動物園旅次現場訪問問卷

* 問卷編號：_____

您好：

這是一項交通部運輸研究所委託的研究調查，主要目的在瞭解您對捷運系統木柵線的看法，以作為未來捷運木柵線通車後營運管理之參考。敬請撥冗詳細填寫，謝謝您的支持與協助！
淡江大學交通管理學系 敬上

壹、動物園旅次資料

一、請問您今天到動物園的主要目的是：(可複選)

1. ☐ 休閒遊憩 2. ☐ 家庭親子活動 3. ☐ 教育性 4. ☐ 交誼活動 5. ☐ 其他_____

二、您這次出門的時間是：☐ 上午 ☐ 下午 _____ 點 _____ 分

到達的時間是：☐ 上午 ☐ 下午 _____ 點 _____ 分

出發地點在____(市鄉鎮) _____路(街) _____段

(或_____路(街)與_____路(街)交叉口)

三、使用交通工具的情形：

(1) 請問您這次出門主要使用的是那種交通工具？

1. ☐ 小汽車 2. ☐ 計程車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 交通車 6. ☐ 其它 _____

上述交通工具您平均一週使用幾次？_____次

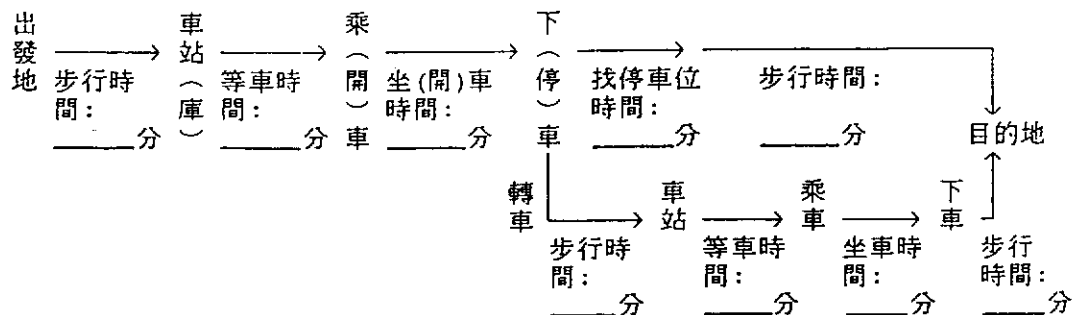
(2) (搭公車、交通車者免填) 請問您是否與人共乘？ 1. ☐ 否 2. ☐ 是

車上一共有幾人(連同駕駛，計程車扣1人)？_____人

(3) 如果您原來使用的交通工具不能使用時，您可能考慮改搭(或曾搭過)那種交通工具？

1. ☐ 小汽車 2. ☐ 計程車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 交通車 6. ☐ 其它 _____

(4) 請填寫您這趟旅次從出發地到目的地的各階段所花的時間(若無該狀況時，請填0)：



(5) 單程所花費的總交通費用：_____元；(若您使用小汽車，其中停車費 _____元、通行費 _____元)

(6) 若您使用小汽車或機車，請估計您這趟旅次單程的距離約：_____公里

四、請問您選擇交通工具時，主要的考慮因素是：(可複選 1-3項)

1. ☐ 省時 2. ☐ 便宜 3. ☐ 方便 4. ☐ 舒適 5. ☐ 安全 6. ☐ 唯一選擇 7. ☐ 其他_____

五、請問您這次出門的路線是否可搭乘木柵線捷運系統到達目的地？ 1. ☐ 是 2. ☐ 否 (請參考附圖)

六、請問您對捷運系統是否熟悉？ 1. ☐ 很熟悉 2. ☐ 大概曉得 3. ☐ 沒概念

* 請問您是來自那一縣市？ 1. ☐ 台北市 -----> 續答下面問題

2. ☐ 其他 縣市 --> 跳至第十及以後問題

☆ 請續答背面問題 ☆

- 七、像您今天這樣的旅程，若您選擇搭乘捷運系統，您認為合理且願意支付的票價是多少：_____元
- 八、像今天這樣的旅次，您覺得花多少時間以內您就願意搭乘捷運系統：_____分鐘
- 九、像今天這樣的旅次，若您搭乘捷運木柵線（請參考附圖），上車的車站是在_____站；
下車的車站是在_____站。由捷運公司提供的資料知道，您這次若搭捷運系統需花費時間_____分鐘，票價是_____元。（請參考附表）
- 十、像今天這樣的旅次，您是否會搭乘捷運系統？
1. ☐ 一定會搭 2. ☐ 很可能會搭 3. ☐ 不一定 4. ☐ 可能不會搭 5. ☐ 一定不會搭
您的理由是：
1. ☐ 省時 (或費時) 2. ☐ 便宜 (或太貴) 3. ☐ 方便 (或不方便) 4. ☐ 舒適 (或不舒適)
5. ☐ 安全 (或不安全) 6. ☐ 其他 _____
- 十一、請問您平均多久來動物園一次？
1. ☐ 半個月 2. ☐ 半月~1個月 3. ☐ 1~2個月 4. ☐ 2~3個月 5. ☐ 3~6個月
6. ☐ 半年以上
- 十二、如果可以搭捷運系統到動物園，您是否會較常來？ 1. ☐ 是 2. ☐ 否
- 十三、請問您這次到動物園有多少人同行（自己不算）？ _____人

貳、個人基本資料 (本部份資料僅供研究使用，絕對不做其他任何用途)

請問您

- 一、性別： 1. ☐ 男 2. ☐ 女
- 二、年齡： 1. ☐ 20歲以下 2. ☐ 21~30 歲 3. ☐ 31~40 歲
4. ☐ 41~50 歲 5. ☐ 51~60 歲 6. ☐ 60歲以上
- 三、職業： 1. ☐ 軍公教 2. ☐ 學生 3. ☐ 商 4. ☐ 工
5. ☐ 農 6. ☐ 自由業 7. ☐ 家管 8. ☐ 其他 _____
- 四、學歷： 1. ☐ 研究所以上 2. ☐ 大學 3. ☐ 專科
4. ☐ 高中 (職) 5. ☐ 國中 6. ☐ 國小及國小以下
- 五、府上擁有小汽車數：_____輛； 小汽車駕照：_____人
您是否擁有小汽車駕照：1. ☐ 是 2. ☐ 否
您是否隨時可使用小汽車：1. ☐ 是 2. ☐ 否
- 六、府上擁有機車數：_____輛； 機車駕照：_____人
您是否擁有機車駕照：1. ☐ 是 2. ☐ 否
您是否隨時可使用機車：1. ☐ 是 2. ☐ 否
- 七、個人每月平均所得： 1. ☐ 沒收入 2. ☐ 1萬元以下 3. ☐ 1~2萬元 4. ☐ 2~4萬元
5. ☐ 4~6萬元 6. ☐ 6~8萬元 7. ☐ 8~10萬元 8. ☐ 10萬元以上
- 八、府上每月平均所得： 1. ☐ 2萬元以下 2. ☐ 2~4萬元 3. ☐ 4~6 萬元 4. ☐ 6~8萬元
5. ☐ 8~10萬元 6. ☐ 10~12萬元 7. ☐ 12~14萬元 8. ☐ 14萬元以上

★★ 爲了繼續瞭解您對捷運系統通車後的看法，以爲捷運公司改進之參考，
麻煩您留下聯絡的資料，以便日後再向您請教。謝謝合作！

- 受訪者姓 (名)：_____ 聯絡電話：_____
- 通訊地址：_____
- 調查日期：_____ 調查時間：_____

(通車後)

問卷類別：一般旅次及捷運旅次

問卷編號：

您好：

這是一項交通部運輸研究所委託的研究調查，主要目的在瞭解您對捷運系統木柵線的看法，以做為捷運木柵線營運管理之參考。敬請撥冗詳細填寫，謝謝您的支持與協助！

交通部運研所暨淡江大學交通管理學系 敬上

一、請問您今天出門的主要目的是：

1. ☐ 上班 2. ☐ 上學 3. ☐ 洽公商務 4. ☐ 購物 5. ☐ 娛樂社交 6. ☐ 休閒遊憩 7. ☐ 其他

二、請問您今天出門主要使用的交通工具是？

1. ☐ 捷運 2. ☐ 小汽車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 計程車 6. ☐ 交通車 7. ☐ 其他_____。

三、出發地點 1. ☐ 松山區 2. ☐ 中山區 3. ☐ 大安區 4. ☐ 文山區 5. ☐ 北市其他區 6. ☐ 非台北市

目的地點 1. ☐ 松山區 2. ☐ 中山區 3. ☐ 大安區 4. ☐ 文山區 5. ☐ 北市其他區 6. ☐ 非台北市

四、請問您使用此交通工具的次數為何？

1. ☐ 幾乎每天 2. ☐ 一週3-4次 3. ☐ 一週1-2次 4. ☐ 一個月2-3次 5. ☐ 很少使用。

五、您會選擇此交通工具，主要考慮因素是：（可複選）

1. ☐ 省時 2. ☐ 便宜 3. ☐ 方便 4. ☐ 舒適 5. ☐ 安全 6. ☐ 其他_____。

六、如果今天您使用的交通工具因故不能使用時，您可能考慮改用那種交通工具？（單選）

1. ☐ 捷運 2. ☐ 小汽車 3. ☐ 機車 4. ☐ 公車 5. ☐ 計程車 6. ☐ 交通車 7. ☐ 其他

七、請填寫今天您這一趟旅程，從出發地到目的地各階段所花的時間，若無該狀況請填 0。

（以下三種類型，請選擇您所使用的交通工具回答問題）

（1）開小汽車、騎機車者回答此問題：

步行至車庫_____分，開（騎）車_____分，找停車位_____分，步行至目的地_____分

（2）搭公車、捷運但不需轉車者、及搭計程車、交通車者回答此問題：

步行至車站（站牌）_____分，等車_____分，坐車_____分，步行至目的地_____分。

（3）搭公車、捷運需轉車者回答下列問題：

（須兩段轉車請填1-4，須前段轉車請填1.2.4，須後段轉車請填2.3.4）

1. 步行至站牌（車庫）_____分，等車（開、騎車）_____分，坐車（找停車位）_____分，

2. 步行至轉車站（捷運站）_____分，等車_____分，坐車_____分，

3. 步行至轉車站_____分，等轉車_____分，坐車_____分，

4. 步行至目的地_____分

◎請問今天這一趟旅程，所需支出的單程費用共（另包括燃料、停車、轉車費用）_____元

◎這一趟旅程您若是使用小汽車或機車，請估計您這趟旅程單程距離約_____公里。

八、您今天這一趟旅程不搭捷運系統的主要理由（可複選）【此題搭乘捷運者不必填寫本題】

1. ☐ 票價太貴 2. ☐ 需要轉車不方便 3. ☐ 到車站步行距離太遠 4. ☐ 擔心不安全 5. ☐ 不舒適
6. ☐ 與目的地不順路 7. ☐ 不知至何處搭乘 8. ☐ 其他

請繼續回答背面問題

※個人基本資料 (本部份資料僅供研究使用, 絕對不做其他任何用途)

- (1) 性別: 1. ☐男 2. ☐女。
(2) 年齡: 1. ☐20歲以下 2. ☐21-30歲 3. ☐31-40歲 4. ☐41-50歲 5. ☐51-60歲 6. ☐60歲以上。
(3) 職業: 1. ☐軍公教 2. ☐學生 3. ☐商 4. ☐工 5. ☐農 6. ☐自由業 7. ☐家管 8. ☐其他____。
(4) 學歷: 1. ☐研究所以上 2. ☐大學 3. ☐專科 4. ☐高中(職) 5. ☐國中 6. ☐國小及國小以下。
(5) 府上擁有小汽車數: _____輛; 您個人是否有小汽車駕照: 1. ☐是 2. ☐否。
(6) 府上擁有機車數: _____輛; 您個人是否有機車駕照: 1. ☐是 2. ☐否。
(7) 全 household 每月平均所得: 1. ☐2萬元以下 2. ☐2-4萬元 3. ☐4-6萬元 4. ☐6-8萬元 5. ☐8-10萬元
6. ☐10-12萬元 7. ☐12-14萬元 8. ☐14萬元以上。

※若今天這一趟旅程您是搭乘捷運者請回答虛線內問題

九、像今天這樣旅次您搭乘捷運木柵線, (參考下列編號) 上車車站是在 _____ 站; 下車車站是 _____ 站。

1. 中山國中 2. 南京東路 3. 忠孝復興 4. 大安 5. 科技大樓 6. 六張犁 7. 顯光 8. 辛亥 9. 萬芳醫院 10. 萬芳社區 11. 木柵 12. 動物園

十、(1) 您使用何種交通工具到捷運車站搭車?

1. ☐步行 2. ☐機車 3. ☐腳踏車 4. ☐公車 5. ☐小汽車 6. ☐計程車 7. ☐其他。

(2) 下捷運站後, 您使用何種交通工具到目的地?

1. ☐步行 2. ☐機車 3. ☐腳踏車 4. ☐公車 5. ☐小汽車 6. ☐計程車 7. ☐其他。

十一、捷運尚未通車時, 像今天的旅次您出門主要使用的是那種交通工具?

1. ☐小汽車【請答下列(1)】 2. ☐機車【請答下列(1)】 3. ☐公車【請答下列(2)或(3)】
4. ☐計程車【請答下列(2)】 5. ☐交通車【請答下列(2)】 6. ☐其他_____。

請填寫捷運尚未通車時, 此一旅程從出發到目的地各階段所花的時間, 若無該狀況請填 0。

(1) 開小汽車、騎機車者回答此問題:

步行至車庫 _____ 分, 開(騎)車 _____ 分, 找停車位 _____ 分, 步行至目的地 _____ 分

(2) 搭公車但不需轉車者、搭計程車、交通車者回答此問題:

步行至站牌(車站) _____ 分, 等車 _____ 分, 坐車 _____ 分, 步行至目的地 _____ 分。

(3) 搭公車需轉車者回答此問題:

步行至站牌(車站) _____ 分, 等車 _____ 分, 坐車 _____ 分, 步行至轉車站 _____ 分,
等轉車 _____ 分, 坐車 _____ 分, 步行至目的地 _____ 分

◎請問今天這一趟旅程, 所需支出的單程費用 (另包括燃料、停車、轉車費) _____ 元

◎這一趟旅程您若是使用小汽車或機車, 請估計您這趟旅程單程距離約 _____ 公里。

※填寫後, 麻煩您寄回或傳真[Fax: (02)622-1135], 感謝您的支持與合作, 祝您健康快樂!

9	9	1	5	2
淡水郵政 1-541 號信箱				
淡江大學交管系陳敦基副教授收				
廣告回信				
台灣北區郵政管理局登記				
北台字第7932號				
免貼郵票				

(通車後)

問卷類別：動物園旅次

問卷編號：

您好：

這是一項交通部運輸研究所委託的研究調查，主要目的在瞭解您對捷運系統木柵線的看法，以做為捷運木柵線營運管理之參考。敬請撥冗詳細填寫，謝謝您的支持與協助！

交通部運輸研究所暨淡江大學交通管理學系 敬上

一、出發地點：

1. ☐松山區 2. ☐中山區 3. ☐大安區 4. ☐文山區 5. ☐北市其他區 6. ☐非台北市

二、請問您多久至木柵動物園一次？

1. ☐半個月以內 2. ☐半個月~個月 3. ☐1~3個月 4. ☐3~6個月 5. ☐半年至1年 6. ☐1年以上

三、今天至動物園的旅程，您主要使用的是那種交通工具？

1. ☐捷運 2. ☐小汽車 3. ☐機車 4. ☐公車 5. ☐計程車 6. ☐交通車 7. ☐其他_____。

四、您會選擇此一交通工具，主要考慮因素是：(可複選)

1. ☐省時 2. ☐便宜 3. ☐方便 4. ☐舒適 5. ☐安全 6. ☐其他_____。

五、如果此交通工具因故不能使用時，您可能考慮改用那種交通工具？(單選)

1. ☐捷運 2. ☐小汽車 3. ☐機車 4. ☐公車 5. ☐計程車 6. ☐交通車 7. ☐其他_____。

六、請填寫您這一趟旅次從出發地到目的地各階段所花的時間，若無該狀況請填0。

(以下三種類型，請選擇您所使用的交通工具回答問題)

(1) 開小汽車、騎機車者回答此問題：

步行至車庫_____分，開(騎)車_____分，找停車位_____分，步行至目的地_____分

(2) 搭公車、捷運但不需轉車者、搭計程車、交通車者回答此問題：

步行至站牌(捷運站)_____分，等車_____分，坐車_____分，步行至目的地_____分。

(3) 搭公車、捷運需轉車者回答此問題：

1. 步行至站牌(車庫)_____分，等車(開、騎車)_____分，坐車(找停車位)_____分，

2. 步行至轉車站(捷運站)_____分，等車_____分，坐車_____分，

3. 步行至目的地_____分

◎請問今天這一趟旅程，所需支出的單程費用(包括燃料、停車及轉車費)_____元

◎這一趟旅程您若是使用小汽車或機車，請估計這趟旅程單程距離約_____公里。

七、您這一趟旅程不搭捷運系統的主要理由(可複選)【此題搭乘捷運者不必填寫本題】

1. ☐票價太貴 2. ☐需要轉車不方便 3. ☐到車站步行距離太遠 4. ☐擔心不安全 5. ☐不舒適
6. ☐與目的地不順路 7. ☐不知至何處搭乘 8. ☐其他

請繼續回答背面問題

※個人基本資料（本部份資料僅供研究使用，絕對不做其他任何用途）

- (1) 性別：1. ☐男 2. ☐女。
(2) 年齡：1. ☐20歲以下 2. ☐21~30歲 3. ☐31~40歲 4. ☐41~50歲 5. ☐51~60歲 6. ☐60歲以上。
(3) 職業：1. ☐軍公教 2. ☐學生 3. ☐商 4. ☐工 5. ☐農 6. ☐自由業 7. ☐家管 8. ☐其他
(4) 學歷：1. ☐研究所以上 2. ☐大學 3. ☐專科 4. ☐高中（職） 5. ☐國中 6. ☐國小及國小以下
(5) 府上擁有小汽車數：_____輛； 您個人是否有小汽車駕照：1. ☐是 2. ☐否。
(6) 府上擁有機車數：_____輛； 您個人是否有機車駕照： 1. ☐是 2. ☐否。
(7) 全家每月平均所得：1. ☐2萬元以下 2. ☐2~4萬元 3. ☐4~6萬元 4. ☐6~8萬元
5. ☐8~10萬元 6. ☐10~12萬元 7. ☐12~14萬元 8. ☐14萬元以上。

※若今天這一趟旅程您是搭乘捷運者請回答下面問題

八、像今天這樣的旅程您搭乘捷運木柵線，（參考下列編號）上車車站是在_____站。

1. 中山國中 2. 南京東路 3. 忠孝復興 4. 大安 5. 科技大樓 6. 六張犁 7. 麟光 8. 辛亥 9. 萬芳醫院 10. 萬芳社區 11. 木柵 12. 動物園

九、您使用何種交通工具到捷運車站搭車？

1. ☐步行 2. ☐機車 3. ☐腳踏車 4. ☐公車 5. ☐小汽車 6. ☐計程車 7. ☐其他。

十、當捷運尚未通車時，像今天這樣的旅程您出門主要使用的是那種交通工具？

1. ☐小汽車【請答下列（1）】 2. ☐機車【請答下列（1）】 3. ☐公車【請答下列（2）或（3）】
4. ☐計程車【請答下列（2）】 5. ☐交通車【請答下列（2）】 6. ☐其他_____。

請填寫捷運尚未通車時，像今天這樣的旅程，從出發到目的地各階段所花的時間。

（以下三種類型，請選擇您所使用的交通工具回答問題）

(1) 開小汽車、騎機車者回答此問題：

步行至車庫_____分，開（騎）車_____分，找停車位_____分，步行至目的地_____分

(2) 搭公車但不需轉車者、搭計程車、交通車者回答此問題：

步行至站牌（車站）_____分，等車_____分，坐車_____分，步行至目的地_____分。

(3) 搭公車需轉車者回答此問題：

步行至站牌（車站）_____分，等車_____分，坐車_____分，步行至轉車站_____分，
等轉車_____分，坐車_____分，步行至目的地_____分

◎請闡這一趟旅程，所需支出的單程費用（包括燃料、停車、轉車費用）_____元

◎這一趟旅程您若是使用小汽車或機車，請估計這趟旅程單程距離約_____公里。

附錄2木柵線個體運具選擇問卷調查原始資料說明

木柵線通車前個體運具選擇問卷調查原始資料說明 一般旅次 檔名：be-data.sav

欄位	項 目	欄位	項 目	欄位	項 目
1	序號	25	通行費	47	機車數
2	主要目的	26	距離	48	駕照數
3.4.5	出門時間	27	考慮因素	49	是否有駕照
6	出發地點	28	是否可搭捷運	50	可否用機車
7	目的地點	29	是否熟悉	51	個人所得
8	主要運具	30	願支付票價	52	家戶所得
9	頻率	31	願搭時間		
10	共乘	32	上車車站		
11	幾人	33	下車車站		
12	次要運具	34	搭捷運時間		
13	步行時間	35	搭捷運票價		
14	等車時間	36	搭捷運意願		
15	坐車時間	37	理由		
16	步行時間	38	接駁工具		
17	轉車步行時間	39	性別		
18	等車時間	40	年齡		
19	坐車時間	41	職業		
20	步行時間	42	學歷		
21	總時間	43	小汽車數		
22	交通費	44	駕照數		
23	每月交通費	45	是否有駕照		
24	停車費	46	可否用小汽車		

木柵線通車前個體運具選擇問卷調查原始資料說明
動物園旅次 檔名：bc-zdata.sav

欄位	項 目	欄位	項 目	欄位	項 目
1	序號	25	距離	47	是否有駕照
2	主要目的	26	考慮因素	48	可否用小汽車
3,4,5	出門時間	27	是否可搭捷運	49	機車數
6	到達時間	28	是否熟悉	50	駕照數
7	出發地點	29	來自縣市	51	是否有駕照
8	主要運具	30	願支付票價	52	可否用機車
9	頻率	31	願搭時間	53	個人所得
10	共乘	32	上車車站	54	家戶所得
11	幾人	33	下車車站		
12	次要運具	34	搭捷運時間		
13	步行時間	35	搭捷運票價		
14	等車時間	36	搭捷運意願		
15	坐車時間	37	理由		
16	步行時間	38	頻率		
17	轉車步行時間	39	是否會常來		
18	等車時間	40	同行人數		
19	坐車時間	41	性別		
20	步行時間	42	年齡		
21	交通費	43	職業		
22	每月交通費	44	學歷		
23	停車費	45	小汽車數		
24	通行費	46	駕照數		

木柵線通車後個體運具選擇問卷調查原始資料說明

一般旅次、捷運旅次 檔名：af-data.sav

af-

rdata.sav

欄位	項 目	欄位	項 目	欄位	項 目
1	序號	23	步行時間	45	上車接駁
2	主要目的	24	交通費	46	下車接駁
3	主要運具	25	距離	47	未通車時使用運具
4	出發地點	26	太貴	48	步行時間
5	目的地點	27	轉車不方便	49	等車時間
6	頻率	28	太遠	50	坐車時間
7	省時	29	不安全	51	步行至轉車站時間
8	便宜	30	不舒適	52	等車時間
9	方便	31	不順路	53	坐車時間
10	舒適	32	不知何處	54	步行至目的地時間
11	安全	33	其他	55	交通費
12	其他	34	性別	56	距離
13	次要運具	35	年齡		
14	步行時間	36	職業		
15	等車時間	37	學歷		
16	坐車時間	38	小汽車數		
17	步行至轉車站時間	39	是否有駕照		
18	等車時間	40	機車數		
19	坐車時間	41	是否有駕照		
20	步行至轉車站時間	42	家戶所得		
21	等轉車時間	43	上車車站		
22	坐車	44	下車車站		

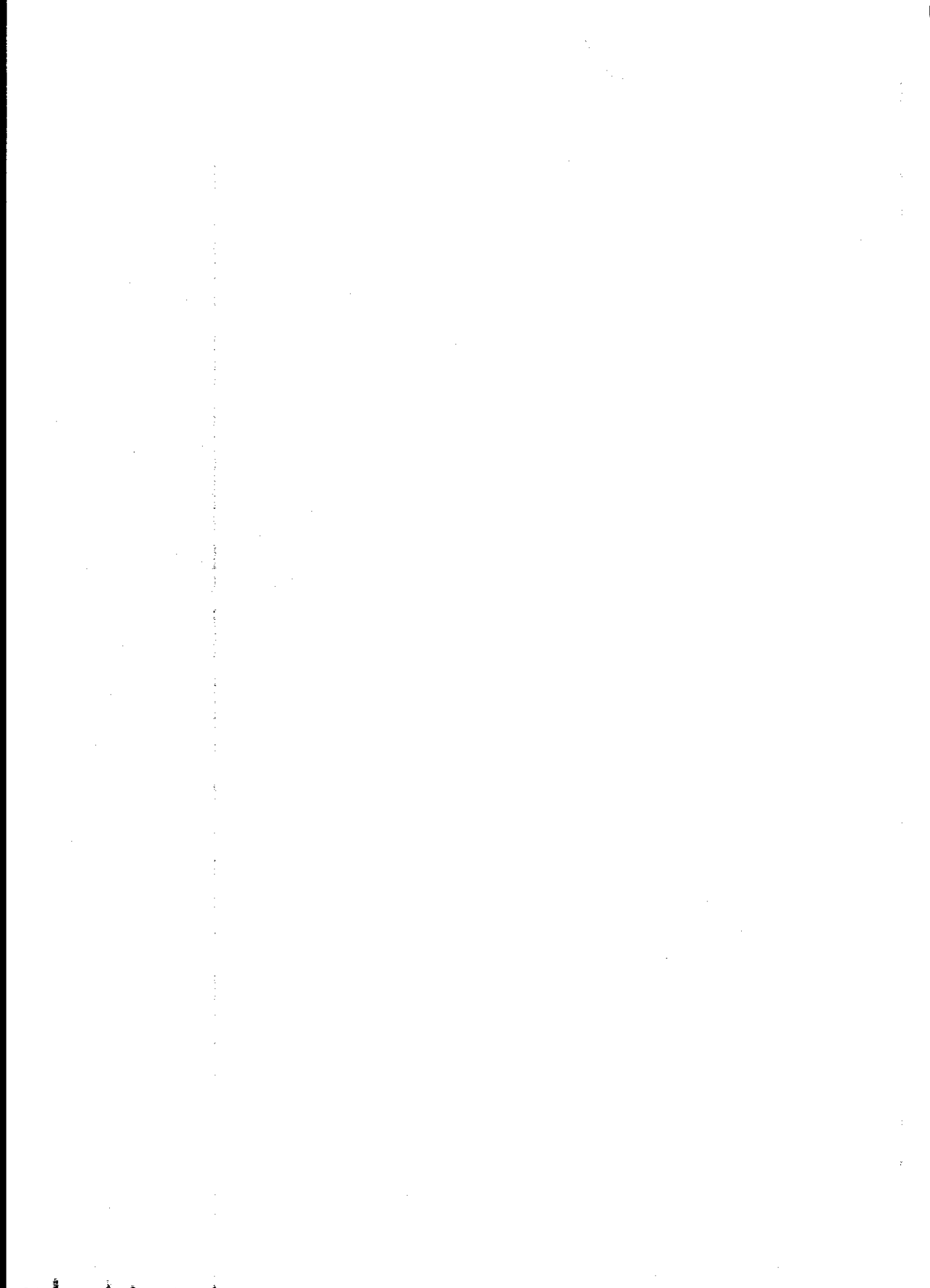
木柵線通車後個體運具選擇問卷調查原始資料說明

動物園旅次 檔名：af-zdata.sav

欄位	項 目	欄位	項 目	欄位	項 目
1	序號	23	太遠	45	等車時間
2	出發地點	24	不安全	46	坐車時間
3	頻率	25	不舒適	47	步行至目的地時間
4	主要運具	26	不順路	48	交通費
5	省時	27	不知何處	49	距離
6	便宜	28	其他		
7	方便	29	性別		
8	舒適	30	年齡		
9	安全	31	職業		
10	其他	32	學歷		
11	次要運具	33	小汽車數		
12	步行時間	34	是否有駕照		
13	等車時間	35	機車數		
14	坐車時間	36	是否有駕照		
15	步行至轉車站時間	37	家戶所得		
16	等車時間	38	上車車站		
17	坐車時間	39	上車接駁		
18	步行至目的地時間	40	未通車時使用運具		
19	交通費	41	步行時間		
20	距離	42	等車時間		
21	太貴	43	坐車時間		
22	轉車不方便	44	步行至轉車站時間		

各地理分區所屬區域之編碼

編號	地理分區	編號	地理分區	編號	地理分區
01	松山區	13	淡水、八里	25	桃竹苗
02	信義	14	新莊、泰山、林口	26	中部地區
03	大同	15	三重、蘆洲、五股	27	南部地區
04	大安	16	板橋	28	東部地區
05	南港	17	樹林、龜山、鶯歌		
06	中正	18	土城、三峽		
07	文山	19	中和		
08	內湖	20	永和		
09	中山	21	新店		
10	士林	22	汐止		
11	北投	23	基隆		
12	萬華	24	其他北縣		



附錄3 產業分類

	編號	產業別	內容	編碼
第一級產業	01	礦業	煤礦業	05
			石油、天然氣及地熱礦業	06
			金屬礦業	07
			非金屬礦業	08
			土石採取業	09
第二級產業	02	食品布尺木竹製品造紙業	食品製造業	11
			菸草製造業	12
			紡織業	13
			成衣及服飾品製造業	14
			皮革、毛皮及其製造業	15
			木竹製品製造業	16
			家具裝設品製造業	17
			紙漿、紙及紙製品製造業	18
			印刷及有關事業	19
	03	化學石油 非金屬礦物業	化學材料製造業	21
			化學製品製造業	22
			石油及煤製品製造業	23
			橡膠製品製造業	24
			塑膠製品製造業	25
			非金屬礦物製造業	26
	04	金屬機械 電子器材業	金屬基本工業	27
			金屬製品製造業	28
			機械設備製造修配業	29
			電力及電子機械材製造修配業	31
			運輸工具製造修配業	32
			精密器械製造業	33
	05	雜項工業類	雜項工業製品製造業	39
	06	水電燃氣業	電力供應業	41
			氣體燃料供應業	42
			暖氣及熱水供應業	43
			自來水供應業	44

第二級產業	07	營造業	土木工程業 建築工程業 電路及管道工程業 油漆、粉刷、裱蓆業 其他營造業	45 46 47 48 49
	08	農畜水產批發業	農、畜、水產品批發業	511
	09	食品雜貨批發業	食品雜貨批發業	512
	10	布疋衣著服飾批發業	布疋、衣著、服飾品批發業	513
	11	建材批發業	建材批發業	522
第三級產業	12	家具及裝設品批發業	家具及裝設品批發業 五金及家庭日常用品批發業	514 515
	13	化學製品油漆、醫藥品、化妝品批發業	化學製品批發業 藥類、化妝品批發業	516 517
	14	燃料石油批發業	燃料批發業	523
	15	金屬器材批發業	首飾及貴金屬批發業	526
	16	機械、電器、儀器、眼鏡、鐘錶、照相器材批發業	鐘錶、眼鏡批發業 機械器具批發業 照相器材批發業	521 524 527
	17	車輛及其零件批發業	車輛零件及自行車批發業	525
	18	文教、康樂用品批發業	文教、康樂用品批發業	518
	19	其他批發業	未分類其他批發業	529
	20	文教、康樂用品零售業	文教、康樂用品零售業	538
	21	其他零售業	農、畜、水產品零售業 食品、飲料零售業 布疋、衣著、服飾品零售業 家具及裝設品零售業 五金及家庭日常用品零售業 化學製品零售業 藥類、化妝品零售業 鐘錶、眼鏡零售業 建材零售業 燃料零售業 機械器具零售業 車輛及車輛零件零售業 首飾及貴金屬零售業 照相器材零售業 中古商品零售業 郵購業 其他零售業	531 532 533 534 535 536 537 541 542 543 544 545 546 547 548 551 559
	22	百貨公司業	百貨超市業	561
	23	便利商店	其他綜合零售	569
	24	國際貿易業	國際貿易業	570

第三級產業	25	餐飲業	餐館業 速食餐飲業 小吃店業 飲料店業 餐盒業 其他飲食業	581 582 583 584 585 589
	26	旅館業	旅館業	880
	27	運輸倉儲通信業	陸上運輸業 水上運輸業 航空運輸業 運輸服務業 倉儲業 通信業	611 612 613 614 615 620 631 632
	28	金融業	銀行業 票券金融業 信用合作社業 農會、漁會信用部 其他金融業	651 652 653 654 659
	29	保險業	人身保險業 財產保險業 社會保險業 保險輔助業 再保險業 其他保險業	671 672 673 674 675 679
	30	經紀業	證券業 期貨業 不動產經紀業 市場及展示場管理業	661 662 681 682
	31	法律及工商服務業	法律服務業 會計服務業 土木建築服務業 商品經紀業 顧問服務業 資訊服務業 廣告業 設計業 機械設備租賃業 運輸工具設備租賃業 物品租賃業 其他工商服務業	711 712 720 730 740 750 760 770 781 782 783 790
	32	環境衛生服務業	環境衛生及污染防治服務業	810

第三級產業	33	社會服務業	教育訓練服務業	821
			學術研究及服務業	822
			醫療保健服務業	823
			社會福利服務業	824
			人民團體	825
			其他社會服務業	829
	34	文化及康樂服務業	新聞出版業	831
			期刊、雜誌出版業	832
			書籍出版業	833
			其他出版業	834
			電影片製作業	841
			電影片發行業	842
			電影片映演業	843
			廣播業	851
			電視業	852
			廣播電視節目供應業	853
			戲劇、舞蹈及技藝表演業	861
			音樂演奏業	862
			文學及藝術業	863
			娛樂業	870
	35	個人服務業	汽車服務業	891
			修理服務業	892
			洗染業	893
			家事服務業	894
			其他個人服務業	899

附錄 4 期中報告會議記錄問題處理情形

專家學者	意 見	處 理 情 形
羅永光教授	1.有關事前事後研究宜作持續調查研究，會更有價值。	請運研所委託單位參考。
	2.所引用之資料需要在檢核篩選，並注意其一致性，以誤用資料，例如：木柵線已無松山機場站故此地點名稱宜作適當之說明或修正，以避免誤解。	已做修正。
	3.關於轉乘需求部分我國的情況與國外可能不同，此部分可多著墨探討。依個人主觀判斷腳踏車之轉乘需求可能不小，可多注意。	已納入調查項目中，見 3.2.2 節。
	4.整個研究報告之分析重點，應針對成果應用對象事先加以考量。	已秉此原則進行分析。
黃台生教授	1.進行本研究之主要目的為何？應先加以釐清，如此方可依前述目標有明確的架構，作為研究之基礎。	如緒論之研究緣起及目的所述。
	2.捷運系統對交通、環境及土地使用等之衝擊影響除探討其影響強度外，影響範圍之探討界定亦是一重要課題。	土地使用之影響範圍界定為 800 公尺步行範圍內，進行影響評估，對於環境部份，主要針對捷運電車噪音所造成之影響，一般以 10 公尺以內設置測點來衡量，而交通影響則透過平行路線 800 公尺範圍內之公車載運量之變化來界定其影響，均已納入報告中。
	3.「自然成長」之影響與「捷運系統」本身所造成之影響如何區分是一重要課題，建議應列出調查時之背景狀況，以利了解資料之基礎。	已依此原則處理。
	4.公車系統部分應儘可能多考量垂直路線，以多了解轉運之情況。	垂直部份路網對捷運木柵線之運量影響不大，限於調查經費本計劃不予考慮。
	5.運具選擇及土地使用事前調查部分可僅做現象描述，暫不作推論，而事後調查部分預料應有相當程度之變化，比較重要。	1.運具選擇部份，已於文章中做事前及事後之比較分析。 2.土地使用部分，其影響於近期內並不顯著，所以無法探討。

專家學者	意見	處理情形
	6.報告中有部分資料引用似有問題，請注意檢核並更新。	已更新。
韓復華教授	1.本報告內容充實應予以肯定	感謝肯定。
	2.本報告中自行調查之資料與引用之資料應於文章中說明清楚，且自行調查之資料應列明調查時間及樣本數。	已依此原則撰寫。
	3.背景資料方面，噪音部分引用 81 年資料建議應先釐清自然交通量成長的部份；另地價資料方面應先釐清經濟成長的部分。	已納入考量。
	4.本事前事後研究之焦點建議可針對政府推動大眾運輸之立場來思考。	已納入考量。
林國顯副組長	1.簡報資料中表 2.2 是否為資料登錄錯誤請再校核。	已更新資料。
	2.短期內流量、運量等資料有助於原車站規模規劃相關預測量之驗證。	略。
	3.關於土地使用影響方面，對都市外土地所產生之變化亦可能有一定程度之影響，此部分影響可能原研究影響範圍(原 500-800 公尺)無法涵蓋。	一般捷運對土地衝擊比較，多分析直接影響範圍，衍生性影響資訊多半不易直接獲得，因此調查部份多不予考慮。
	4.規劃中之幹線公車對原有捷運車站規劃之衝擊亦是一可思考的問題。	幹線公車除復興-敦化線納入考慮，其餘由於與捷運路線垂直方向，影響不大，因此不予考慮。
運計組第二章部份	(1)所有社經資料表請加列成長率欄。其中表 2.41 至 2.44 請補充 75 年資料；人口戶量統計表請加列人口密度欄。	表 2.41-2.44 因為 10 年之工商普通資料，所以並未蒐集 75 年資料。人口密度僅就具有重大改變之區里進行探討，並於文中說明。
	(2)請補充各車站附近地區最近之都市計畫圖。	已在文中補充說明。
	(3)表中資料有欠缺部份是否請加註明原因，並請加註資料來源。	已修正，請參照各表。
	(4)p2-26 應由表 2.11 及 2.12 方可顯示民國 80 年南京東路站影響圈之白天就業員工數已超過其居住人口數。	請參照表 2.8 及 2.9，p28 及 p29。
	(5)p2-29 餐飲業家數與表 2-12 所示有所不同，請修正之。	已修正，請參照表 2.9，p29。

專家學者	意見	處理情形
	(6)地價部份圖、表請補充單位資料並請註明區段價及路線價之定義。	已加入，見 p141。
第三章部份	(1)表 3.3 中性別項中，一般旅次人數部份所列「42」，請註明意義。	已在表中說明。
	(2)由表 3.4 中「搭乘捷運偏好」項，「一定會搭」與「很可能會搭」兩項總和為 1071 人，但後面幾個旅次偏好與其他項目交叉分析表中「一定會搭」與「很可能會搭」兩項總和，與前者並不一致，請說明原因。	因交叉項目有部份樣本未填答某項，而有遺失資料發生，以致兩處總和不一致。
	(3)表 3.5 之名稱與內容似不符請再檢查一下。	已更正。
	(4)表 3.21 及 3.22 之進出站次係數根據那一項調查結果統計而來，請說明。	已更正。
第四章部份	(1)頁次放錯，p4-4 應為 p4-27；p4-29 應為 p4-30 調換。	已修正。
	(2)p4-3 及 p4-29 中機車換算當量，建議可採本所最近之調查結果 0.53。	因調查之機車數量龐大，若使用 0.53 機車所佔 cpu 比例過大，且機車所使用道路面積於而言，0.3 較能反應現況。
	(3)p4-19 之圖中地點是否可使用代碼或其它容易視別之方式，以利閱讀。	已修正，見圖 4-19 至 4-50。
	(4)交通特性等流量資料是否與台北市政府所調查的資料比較過？請說明。	已與台北市政府所調查的資料比較過。
第五章部份	(1)表 5.1 中平均車間距之算法為何？是該站公車路線數之總平均車間距，或每一路線之車間距，另請加註資料來源。	見 p317；已修正
	(2)請說明 p5-2 中所列「時段一、二、三、四」是否與 p5-22 中所列之時段相同？另外請加列各路線計調查多少車次。	是；已加入。
	(3)第 5-3 及 5-4 節所指之「公車起迄」應說明為「公車起迄站」資料，以免誤解；並請列出每一條路線之 O-D 站表。	請見資料庫磁片。

專家學者	意 見	處 理 情 形
	(4)請說明 p5-2 中公車服務運量之計算基準；缺少圖 5-1。	請見 p309；5-1 調查計劃，圖 5-1 已補上。
	(5)本章相關調查均未說明調查日期及調查之樣本數，請說明。	已於第一章
第六章部份	(1)請說明所調查之停車需求是否包括私人停車場資料。	本研究停車需求調查部份，只調查路邊停車，並未包括路外及私人停車場。
第七章部份	(5)第 7-5 節選站說明乙節，若資料係引用自其他報告，應於文章中敘明；另相關圖、表應敘明資料來源。	已於文章中說明。

專家學者	意見	處理情形
運管組	1.個體運具選擇調查中，似未以比例抽樣方式設計各種旅次(即一般旅次、捷運旅次及動物園旅次)問卷數量。可能無法進一步放大為母體旅次數，亦無法進行各種旅次數之比較。	因為無法確知母體資料，因此將此三部份調查依經費額度與分析需求等。因素進行樣本分配，而此三部份均採獨立分析，故無上述疑慮。若欲行旅次放大，則仍宜在確知母體比例下再篩取，或依該比例調整相關特性之統計分析。
	2.增加公車旅次起迄路線與木柵線平行者之乘客運量於捷運營運前後之差異分析。並分為與木柵線同一路線者(如復興北路沿線)、間隔一條路者(如敦化南北路及建國南北路)，以進一步分析木柵線與公車路線之競爭情形。	1.已加入各路線在捷運車站週邊公車站之運量前後比較。 2.由於各公車路線經過調整後，行經路段之長短不一，無法進一步分析比較。
	3.用之資料來源與參考之文獻宜於報告適當位置列明，以資參考。	已處理，見各表。
	4.旅次起迄均落於研究範圍內宜獨立挑出比較其「前後差異」及轉移至捷運比例。	已處理，見 p166。
	5.之調查資料顯示「不方便」為民眾未選擇捷運的主要因素，建議研究單位再依據不同運具或受訪者屬性詳予分析。	已處理。
文書處理 部份	(1)圖 1-1、2-1，請加上圖註，以標明圖形意義，以資判認。	已遵照處理，見 p4、p10、p11。
	(2)各調查站之人口戶量統計表中，部份欄位以「.....」表之(如表 2.5)部份卻以「-」表之(如表 2.31)，是否有不同涵義？若有不同請加註說明，若無則請統一，並加註，以提高易讀性。此外，資料缺乏者應進一步標明為「未能蒐集」或「原本即無此資料」以資分別。	已補充說明。

附錄 5 期末報告會議記錄問題處理情形

專家學者	意 見	處 理 情 形
台北市政府 交通局	1.近年來因為相關管制措施不同，道路特性時有變動，本計畫調查所得之資料恐怕無法直接比較，另由報告內容似乎顯示交通況沒有改善，此部份請研究單位再考量。	1.關於不同時期道路管制措施，已加入文章中，見 4.1.1 節。 2.本研究之調查結果顯示除因動向改變致使各動向流量大變外，其車種比例、左轉比例、尖峰小時並無多大改善。報告各街口雖仍為 F 級服務水準，但其流量容量比已大有改善。
	2.文章內容敘述多疏漏或與實際狀況不符，請更正。	已逐一修正。
	3.報告中所統計之營運前後公車路線表與本局資料有出入，請再檢核。	請參考資料來源。
	4.請於報告中列明選擇路線之標準。	已於報告中說明，見 p309。
	5.請註明各項資料，特別是圖、表之資料來源。	已分別加註。
	6.5.1.3 及 5.2.3 節名稱為「公車 OD 旅次特性分析」，但內容為主要站之上下車旅次分析，請修正。	第五章之章節編排已作調動，5.1.3 及 5.2.3 節已更名為「5.3 公車路線別上下車旅次分析」見 p337。
	7.市公車路線名稱請由「號」改為「路」。	已更正，見 p337-p345。
	8.本報告調查分析結果營運後平行路線較營運前為多，與常理認知有差距，請再說明。	本調查僅依影響圈內平行公車做調查，路線數增加與否為公車處業務，是否有違常理研究單位無可置評，然依香港經驗，確有路線增加之現象。
	9.報告中第 331 頁，611、258、209 等三路行駛路線並未調整，但為配合捷運木柵線通車營運，計增闢 209 路區間車、258 路區間車、公路客運台北石碇線區間車、公路客運土庫坡內坑區間車及調整 50 路延駛至捷運木柵站。	以修正表 5.1 之表現方式，見 p312。

專家學者	意見	處理情形
台北市政府 捷運局	1.本調查工作極有價值，其資料展現方式可依據不同單位實際需要應用。	略。
	2.後續可就服務範圍內之 O-D 者深入研究其搭乘行為及意願。	已納入後續研究建議。
	3.俟後續網路形成後，研究應繼續進行。	已納入後續研究建議。
	4.新運具(捷運系統)之引進究竟可吸引多少百分比的私人運具旅次亦是一項重點，後續應深入研究。	已納入後續研究建議。
	5.捷運車站停車週轉率之調查也很重要，可做為停車管制措施之參考。	週轉率調查限於預算本計劃無法調查。
	6.由於木柵線位於台北市境內，相關的土地使用分區管制目前為止並未變動，但未來檢討時本部份的衝擊亦相當重要，建議爾後相關會議能請本府都發局參加。	略。
台北市政府 捷運公司	1.本研究所進行之捷運旅次特性調查分析可以作為本公司未來行銷推廣策略之參考。	略。
	2.木柵線之路線長度為 10.5 公里，且並未到松山機場，請研究單位就相關文字內容予以修正。	已修正，見 p3、p7。
	3.報告中有關營運前後比較部份之圖、表下方請加入營運前後之「%」以利讀者了解。	已參酌處理。
	4.5.1.2 及 5.2.2 節中「各捷運車站服務容量分析」依其內容，可修改為「各捷運車站週邊公車站服務容量分析」。	答：已修正，見 p377。
	5.於道路交通特性調查分析部份，建議後續可以加入相關的次要幹道調查分析。	略。
羅永光教授	1.建議本報告之結論可用加入簡單的圖表表達重點，以利了解。此外，對於其它相關單位已有的資源與資料應儘量整合，一併表達。	已參酌處理。

專家學者	意見	處理情形
羅永光教授	2.第八章結論應充分表現本階段之研究分析之結果，強調沒特別之衝擊並說明原因。	已修正，見 p409-p414。
	3.人口部份由於台北市本身即有人口外移之現象，故應將自然成長因素交待清楚。	人口外移與成長受諸多因素影響，無法清楚界定，需另外專案討論。
	4.地價是一重要的因素要，多費一些功夫，分析並展現其變化(自然成長部份應予剔除)另外除了車站附近外，站與站間地區所受到的一些影響亦需要說明。	本計劃有蒐集 75-84 年車站週圍地價變化，見 p143-p154。
	5.調查抽樣數的要求需要說明，另就調查結果亦可對於抽樣問題做檢討建議。	抽樣數係由運研所決定，在各類旅次分配之樣本數依調查方法及其特性，所抽調數依以往調查經驗均可達一定信賴度與精確度。至於抽樣過程所獲經驗與檢討均已納入結論與建議中。
	6.就分析結果而言，公車所受到的衝擊程度並不明顯，是否受平行路線影響不大，請仔細說明。	已於文中說明，見 p346。
	7.p3-21 中「至捷運站接駁方式」與「至目的地接駁方式」請加以說明以免混淆；p3-72 最後一行「所得高許多」的原因需要再說明；p4-59 最後一行「缺乏停車規劃」所含之意義為何，需要說明；p5-46 結論 1.中「長距離」、「短距離」起加以界定清楚。	已分別於文中加強註明，見 p180、p237、p307、p352。
黃台生教授	1.應加強表達本計畫之成果，文章之用詞需再修正(例如 p1-1,p5-3,p5-22 等)。	已處理，見 p1、p309、p337。
	2.第二章、第五章文章小節內容有部份雷同，需要再修正。	已修正。
	3.有些表沒有單位，請補充如(表 2.31)。	已修正。

專家學者	意見	處理情形
黃台生教授	4.第二章部份表的內容因區里調整的關係列成不同的表，但表性質有雷同的部份應予調整如(p.2-3p2-150)。	已調整，見 p19。
	5.第五章的內容不是「容量分析」及「公車OD旅次特性分析」請修改名稱，或調整內容。	已調整，見 p337。
	6.結論中有內容完全重覆(p8-4)請調整。	已調整內容，見 p409。
	7.若有時間的話可考慮再整理資料，深入分析，若有些非本案的主要推論可考慮刪除，例如屏柵線中之建國北路高架橋之交通量變化及違規停車減少等現象，未必是受木柵線影響，故此部份的文詞可考慮刪除。	建國高架橋交通量因係在平面與高架跨越鐵路處同時進行調查，故無法加以分隔難以消除高架橋部份，雖然未必受木柵線影響，但因已進行調查，故建議仍列入報告以供參考。
黃承傳教授	1.本報告重點表達並不清楚，如第八章的「建議」即需大幅修正。	已遵照處理，見 p413。
	2.本計劃由於調查時間差距極大，且受其他相關因素影響，再推論部份需要仔細考慮，以免不必要之誤解。	已依此原則處理。
	3.公車路線圖看起來並不清楚，請再整理。	已處理，見 p310、p311。
	4.p3-64、p3-65、p3-66 中營運前後之「%」是否增加，請再檢核。	已確認無誤。
交通部運輸研運工組	1.交通特性調查應考慮假日時段並與台北市交工處之交通流量調查作一比較。	已遵照辦理並已補充於文章中。
	2.第七章太多篇幅解釋噪音定義，應加入環保署頒訂之噪音管制標準。	已加入。
運資組	1.第一章宜先就木柵線興建、通車使末加以敘明，包括計劃核定、初設、細設、施工、試乘、通車等時程，以對照本報告各項調查進行時間之安排。	已納入文中，見 p2。
	2.各表格宜加註資料來源。	已加入，見各表。

專家學者	意見	處理情形
	(3)圖 2-63、2-73，請以列表或圖註方式，標明各產業別編號所代表之產業，以資辨別。(可於表 2.54 上加上一欄標明各產業編號)。	產業編號已於附錄中說明請參考。
	(4)圖 5-2、5-5 之圖名建議將服務容量改為運量，因前單位為座位數或延座公里，後者為實載乘客數。	已更正，見 p324-p327、p333-p336。
	(5)第 4-59 頁及 7-35 頁第一段文章似有文字缺漏，請再檢查彙補。	已遵照處理，見 p273、p392。
運計組 第一章部份	1.所用文詞為不確定口氣或採用錯誤的資料請加以更正。(p1-1p1-3p1-5p1-13 等)	已處理。
第二章部份	(1)文章編排方式讓人不易了解重點，且其中有許多重複者(如 2.1.3 與 2.2.3 二節,2-150 與 2-2 等)，請研究單位在重新整理編寫文章。	已重新編排章節。
	(2)所有社經資料表請加列成長率欄。	已參酌處理。
	(3)表中資料有欠缺部份請加註原因及資料來源；另影響範圍營運前後應予統一，以利比較分析。	已處理。
	(4)地價部份圖、表請補充單位資料並請註明區段價及路線價之定義。	已加入，見 p141。
第三章部份	(1)請說明抽樣設計之概念(即原抽樣樣本分配與母體關聯)，以免後續分析偏誤。	由於母體無法確知，因無普查性資料庫參考，本研究乃將事前與事後之樣本分佈，依據社經與行為特性變數，進行無母數分析，結果相當一致，可增加吾等對抽樣的應用信心。見 3.2.1 節。
	(2)通車前後之調查，抽樣回收，事後調查則以能降低拒訪情形。	略。
	(3)缺乏進出捷運站分佈資料分析。	已增加分析內容。
	(4)營運前後比較不應直接以「比例變化值」來看，比例的變化僅能提供趨勢分析，對於其間真正的差距，應需要併同其樣本代表性，再深入探討。	同意。

專家學者	意見	處理情形
第四章部份	(1)請加註調查地點調查時之幾何佈設或管制狀況。另請說明本調查結果是否曾與台北市政府所調查之資料比較過？	1.關於不同時期道路管制措施，已加入文章中，見 4.1.1 節。 2.本研究之調查結果顯示除因動向改變致使各動向流量大變外，其車種比例、左轉比例、尖峰小時並無多大改善。報告各街口雖仍為 F 級服務水準，但其流量容量比已大有改善。
第五章部份	(1)本章主要為調查結果分析，其編排方式建議依照所定義之受影響路線的各種狀況，輔以蒐集的背景資料進行比較分析，以利了解重點。(例如先定義影響路線、說明調查方法，其次就營運前後重複說明的部份應予整合等)	已修正。
	(2)「各捷運車站服務容量分析」於本章中有何作用？且定義為何？均請詳細說明。	第五章之章節編排已作調動，5.1.3 及 5.2.3 節已更名為「5.3 公車路線別上下車旅次分析」見 p337。
	(3)請加註調查日期及樣本數(調查多少車次)，並請列出每一車路線之 OD 站表。	已於文中說明調查方法及樣本推估方式，見 p316-318。
第六章部份	(1) 6.4 節第一段話前後推論關係不明請修正。	已遵照辦理，見 p375。
第七章部份	(1)本章編排稍紊亂，令人無法立即了解重點，且其資料究竟為收集而得到或本計畫調查而得，交待的不清楚；另有部份內容重複程度高，請研究單位根據本章之內容重點及最新背景資料予以修正更新。	已修正。
	(2)營運後調查中所進行之「十分鐘交通量抽測」之意義為何請說明。	由於文章中並未需要如此說明，故已作修正。
	(3)請加列參考文獻	已加入，見 p415。

專家學者	意 見	處 理 情 形
	(4)所有圖、表之資料來源請加列清楚，所有原始資料之建檔格式請說明清楚，而原始資料(含報告、磁片)於本計畫結束後應全部送本所一份。另報告編寫格式請依本所規定始用 WORD 編排。	已遵照辦理。

台北都會區大眾捷運系統初期路網營運前後
交通及土地使用調查—第一階段木柵線部份

出版者：交通部運輸研究所

地址：台北市敦化北路 240 號

電話：(02) 3496789

經銷處：交通部運輸研究所運輸資訊組

三民書局：台北市重慶南路一段 61 號

正中書局：台北市衡陽路 20 號 3 樓

五南文化廣場：台中市中山路 2 號

新進圖書廣場：彰化市光復路 177 號

青年書局：高雄市青年一路 141 號

印刷者：全能辦公事務用品有限公司

地址：台北市復興北路 33 號 5 樓

電話：(02) 7734633 · 7734634

中華民國八十六年九月初版一刷

本書印製 190 冊 · 每冊工本費 500 元