

4-4 捷運車站週邊地區小汽車使用率影響因素現況

本節將根據上章所整理出「捷運車站週邊地區小汽車使用率影響因素」之各現況及其程度進行整理。以下說明如下。

4-4-1 人口社經因素

「人口社經因素」包含下列三項：「小汽車運具持有程度」、「年平均所得程度」、「及業人口密度」。各項說明如下。

1. 小汽車持有程度

「小汽車持有程度」是以捷運車站週邊地區「平均每戶小汽車持有率」為輸入資料，進行群落分析後所得。

「平均每戶小汽車持有數」計算式組如下。

$$\text{平均每戶小汽車持有數(輛/戶)} = \frac{\text{地區小汽車持有數(輛)} * P}{\text{地區家戶數(戶)} * P}$$

$$\text{地區小汽車持有數(輛)} = \sum \text{車站所含各交通分區小汽車持有數(輛)}$$

$$\text{地區家戶數(戶)} = \sum \text{車站所含各交通分區家戶數(戶)}$$

$$P = \text{捷運車站週邊地區面積所佔比率}$$

計算方法為將捷運車站所包含交通分區之小汽車持有總數與家戶總數算出，再分別乘以週邊地區面積所佔之比率，後相除而得到「平均每戶小汽車持有數」。而進行程度之群落分析時，分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照使用程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以(1)「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、(2)「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出小汽車持有數在「發生旅次」方面與小汽車使用呈現正相關，意即小汽車持有程度越高則小汽車使用程度會越高，因此在群別關係(表 4-8)，是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-9 所示。

表 4-8 小汽車持有程度與群別關係表

程度	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

表 4-9 捷運車站週邊地區平均每戶小汽車持有數與程度

線別	站名	持有數	程度	線別	站名	持有數	程度
淡水 新店 線	景美站	0.88	3	板 南 線	昆陽站	0.98	4
	萬隆站	0.83	3		後山埤站	0.92	4
	公館站	0.93	4		永春站	0.85	3
	台電大樓站	0.89	3		市政府站	1.11	5
	古亭站	0.90	3		國父紀念館站	0.85	3
	中正紀念堂站	0.90	3		忠孝敦化站	0.87	3
	臺北車站區	0.81	2		忠孝復興站	0.89	3
	中山站	0.78	2		忠孝新生站	0.97	4
	雙連站	0.89	3		善島寺站	0.94	4
	民權西路站	0.80	2		西門站	0.76	2
	圓山站	0.86	3		龍山寺站	0.83	3
	劍潭站	0.99	4	木 柵 線	中山國中站	0.93	4
	士林站	0.88	3		南京東路站	0.95	4
	芝山站	0.86	3		大安站	0.87	3
	明德站	0.74	2		科技大樓站	0.95	4
	石牌站	0.78	2		六張犁站	0.86	3
	唎哩岸站	0.80	2		麟光站	0.87	3
	奇岩站	0.84	3		辛亥站	0.88	3
	北投站	0.83	3		萬芳醫院站	0.80	2
	復興崗站	0.69	1		萬芳社區站	0.90	3
	忠義站	0.70	1		木柵站	0.89	3
	關渡站	0.76	2		動物園站	0.94	4

資料來源：【3】、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 5；「稍高」= 4；「普通」= 3；「稍低」= 2；「低」= 1。

（2）持有數之單位為（輛/戶）。

2. 年平均所得程度

「年平均所得程度」是以捷運車站週邊地區「平均每人每年平均所得」為輸入資料，進行群落分析後所得。

「平均每人每年所得」計算式如下。

$$\text{每人每年平均所得(萬元/年)} = \frac{1}{n} * \sum_j \frac{\text{交通分區(j)平均年所得(萬元/戶)}}{\text{交通分區(j)平均戶量(人/戶)}}$$

n = 車站所包含交通分區個數

j = 車站所包含交通分區

計算方法為將捷運車站所包含交通分區之各區每人每年平均所得算出，再加以平均後得之。而進行程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出年平均所得在「發生旅次」方面與小汽車使用呈現正相關，意即所得程度越高則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-10），是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-11 所示。

表 4-10 年平均所得程度與群別關係表

程度	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

表 4-11 捷運車站週邊地區平均每人每年所得與程度

線別	站名	所得	程度	線別	站名	所得	程度
淡水新店線	景美站	51.30	4	板南線	昆陽站	54.86	4
	萬隆站	68.09	5		後山埤站	47.11	3
	公館站	47.61	3		永春站	60.14	5
	台電大樓站	52.79	4		市政府站	48.07	3
	古亭站	52.07	4		國父紀念館站	61.30	5
	中正紀念堂站	51.50	4		忠孝敦化站	49.15	3
	臺北車站區	38.48	2		忠孝復興站	47.55	3
	中山站	46.88	3		忠孝新生站	73.80	5
	雙連站	54.39	4		善島寺站	52.32	4
	民權西路站	54.25	4		西門站	40.91	2
	圓山站	47.59	3		龍山寺站	40.63	2
	劍潭站	30.51	1	木柵線	中山國中站	53.46	4
	士林站	52.43	4		南京東路站	52.60	4
	芝山站	56.01	4		大安站	60.55	5
	明德站	32.94	1		科技大樓站	62.04	5
	石牌站	35.71	1		六張犁站	57.47	4
	唎哩岸站	34.54	1		麟光站	43.55	3
	奇岩站	28.44	1		辛亥站	44.90	3
	北投站	30.18	1		萬芳醫院站	41.82	2
	復興崗站	51.32	4		萬芳社區站	40.40	2
	忠義站	40.48	2		木柵站	40.79	2
	關渡站	37.85	2		動物園站	25.33	1

資料來源：【3】、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 5；「稍高」= 4；「普通」= 3；「稍低」= 2；「低」= 1。

（2）所得之單位為（萬元/年）。

3. 及業人口密度程度

「及業人口密度程度」是以捷運車站週邊地區「及業人口密度」為輸入資料，進行群落分析後所得。

「及業人口密度」計算式如下。

$$\text{及業人口密度(萬人/平方公里)} = \frac{\text{地區及業人口數(萬人)} * P}{\text{地區面積(平方公里)} * P}$$

$$\text{地區及業人口數(萬人)} = \sum \text{車站所含各交通分區及業人口數(萬人)}$$

$$\text{地區面積(平方公里)} = \sum \text{車站所含各交通分區地區面積(平方公里)}$$

$$P = \text{捷運車站週邊地區面積所佔比率}$$

計算方法為將捷運車站所包含交通分區之各區及業人口總數與總面積算出，再分別乘以週邊地區面積所佔之比率，後相除而得到「及業人口密度」。而進程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照密度高低程度分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出及業人口密度在「吸引旅次」與小汽車使用呈現正相關，意即及業人口密度越高則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-12），是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-13 所示。

表 4-12 及業人口密度程度與群別關係表

程度	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

表 4-13 捷運車站週邊地區及業人口密度與程度

線別	站名	及業密度	程度	線別	站名	及業密度	程度
淡水新店線	景美站	9219	4	板南線	昆陽站	709	1
	萬隆站	5479	3		後山埤站	14036	2
	公館站	17305	2		永春站	23654	3
	台電大樓站	15413	2		市政府站	45325	4
	古亭站	25413	1		國父紀念館站	79358	5
	中正紀念堂站	31268	1		忠孝敦化站	79983	5
	臺北車站區	58965	1		忠孝復興站	50639	4
	中山站	46295	1		忠孝新生站	36578	3
	雙連站	35258	1		善島寺站	54109	4
	民權西路站	32662	1		西門站	23431	3
	圓山站	22829	1		龍山寺站	8831	2
	劍潭站	5709	1	木柵線	中山國中站	51577	4
	士林站	6906	2		南京東路站	73225	5
	芝山站	9272	2		大安站	45638	4
	明德站	4887	1		科技大樓站	32669	3
	石牌站	5348	1		六張犁站	8053	2
	唹哩岸站	3806	1		麟光站	4595	1
	奇岩站	2288	1		辛亥站	1744	1
	北投站	3187	1		萬芳醫院站	1847	1
	復興崗站	705	1		萬芳社區站	3181	1
	忠義站	1296	1		木柵站	411	1
	關渡站	1197	1		動物園站	505	1

資料來源：【3】、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 5；「稍高」= 4；「普通」= 3；「稍低」= 2；「低」= 1。

（2）及業密度之單位為（人/平方公里）。

4-4-2 土地使用因素

「土地使用因素」包含下列兩項：「住宅樓地板面積」、「工商樓地板面積」。各項說明如下。

1. 住宅樓地板強度

「住宅樓地板強度」是以捷運車站週邊地區「住宅樓地板面積比率」為輸入資料，進行群落分析後所得。

「住宅樓地板面積比率」計算式如下。

$$\text{住宅樓地板面積比率} = \frac{\text{車站週邊地區住宅樓地板面積(平方公尺)}}{\text{車站週邊地區工住商樓地板面積(平方公尺)}}$$

進行程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出住宅樓地板強度在「發生旅次」方面與小汽車使用呈現正相關，意即住宅樓地板強度越強則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-14），是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-15 所示。

表 4-14 住宅樓地板強度與群別關係表

程度	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

表 4-15 捷運車站週邊地區住宅樓地板面積比率與強度

線別	站名	比率	強度	線別	站名	比率	程度
淡水新店線	景美站	0.687	4	板南線	昆陽站	0.663	4
	萬隆站	0.828	5		後山埤站	0.726	4
	公館站	0.772	5		永春站	0.748	4
	台電大樓站	0.555	3		市政府站	0.424	2
	古亭站	0.609	3		國父紀念館站	0.266	1
	中正紀念堂站	0.313	1		忠孝敦化站	0.279	1
	臺北車站區	0.245	1		忠孝復興站	0.429	2
	中山站	0.237	1		忠孝新生站	0.473	2
	雙連站	0.229	1		善島寺站	0.356	1
	民權西路站	0.510	2		西門站	0.344	1
	圓山站	0.593	3		龍山寺站	0.661	4
	劍潭站	0.587	3	木柵線	中山國中站	0.333	1
	士林站	0.605	3		南京東路站	0.278	1
	芝山站	0.720	4		大安站	0.475	2
	明德站	0.807	5		科技大樓站	0.668	4
	石牌站	0.891	5		六張犁站	0.655	4
	唎哩岸站	0.792	5		麟光站	0.712	4
	奇岩站	0.767	5		辛亥站	0.899	5
	北投站	0.844	5		萬芳醫院站	0.902	5
	復興崗站	0.887	5		萬芳社區站	0.922	5
	忠義站	0.735	4		木柵站	0.922	5
	關渡站	0.874	5		動物園站	0.665	4

資料來源：台北市都市發展局、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 5；「稍高」= 4；「普通」= 3；「稍低」= 2；「低」= 1。

2. 工商樓地板強度

「工商樓地板強度」是以捷運車站週邊地區「工商樓地板面積比率」為輸入資料，進行群落分析後所得。

「工商樓地板面積比率」計算式如下。

$$\text{工商樓地板面積比率} = \frac{\text{車站週邊地區工商樓地板面積(平方公尺)}}{\text{車站週邊地區商住樓地板面積(平方公尺)}}$$

進行程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出工商樓地板強度在「吸引旅次」方面與小汽車使用呈現正相關，意即工商樓地板強度越強則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-16），是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-17 所示。

表 4-16 工商樓地板強度與群別關係表

程度	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

表 4-17 捷運車站週邊地區工商樓地板面積比率與強度

線別	站名	比率	強度	線別	站名	比率	程度
淡水新店線	景美站	0.313	2	板南線	昆陽站	0.337	2
	萬隆站	0.172	1		後山埤站	0.274	2
	公館站	0.228	1		永春站	0.252	2
	台電大樓站	0.445	3		市政府站	0.576	4
	古亭站	0.391	3		國父紀念館站	0.734	5
	中正紀念堂站	0.687	5		忠孝敦化站	0.721	5
	臺北車站區	0.755	5		忠孝復興站	0.571	4
	中山站	0.763	5		忠孝新生站	0.527	4
	雙連站	0.771	5		善島寺站	0.644	5
	民權西路站	0.490	4		西門站	0.651	5
	圓山站	0.407	3		龍山寺站	0.339	2
	劍潭站	0.413	3	木柵線	中山國中站	0.667	5
	士林站	0.395	3		南京東路站	0.722	5
	芝山站	0.280	2		大安站	0.525	4
	明德站	0.193	1		科技大樓站	0.332	2
	石牌站	0.109	1		六張犁站	0.345	2
	唎哩岸站	0.208	1		麟光站	0.288	2
	奇岩站	0.233	1		辛亥站	0.101	1
	北投站	0.156	1		萬芳醫院站	0.098	1
	復興崗站	0.123	1		萬芳社區站	0.078	1
	忠義站	0.265	2		木柵站	0.078	1
	關渡站	0.126	1		動物園站	0.335	2

資料來源：台北市都市發展局、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 5；「稍高」= 4；「普通」= 3；「稍低」= 2；「低」= 1。

4-4-3 捷運系統區位因素

「捷運系統區位因素」包含下列兩項：「捷運系統區位」、「旅行者成本效益」、「旅行者時間效益」。各項說明如下。

1. 捷運系統區位

「捷運系統區位」是以車站於捷運系統之平均旅行成本與平均旅行時間為輸入資料，進行群落分析後所得。

「捷運系統平均旅行成本」與「捷運系統平均旅行時間」之計算式如下。

$$\text{捷運系統平均旅行成本 (元 / 站)} = \frac{\sum \text{至捷運系統其他各站之旅行成本 (元)}}{\text{捷運車站數 (站)}}$$

$$\text{捷運系統平均旅行時間 (秒 / 站)} = \frac{\sum \text{至捷運系統其他各站之旅行時間 (秒)}}{\text{捷運車站數 (站)}}$$

進行程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出區位在「產生旅次」與「吸引旅次」方面與小汽車使用呈現正相關，意即捷運系統區位越外圍則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-18），是以程度「高」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-19 所示。

表 4-18 捷運系統區位與群別關係表

區位	高	稍高	普通	稍低	低
群別	5	4	3	2	1

附註：區位尺度之高低只在說明車站距離路網核心之程度

表 4-19 各車站捷運系統區位表

線別	站名	區位	線別	站名	區位
淡水新店線	景美站	4	板南線	昆陽站	3
	萬隆站	3		後山埤站	3
	公館站	3		永春站	2
	台電大樓站	2		市政府站	2
	古亭站	1		國父紀念館站	1
	中正紀念堂站	1		忠孝敦化站	1
	臺北車站區	1		忠孝復興站	1
	中山站	1		忠孝新生站	1
	雙連站	1		善島寺站	1
	民權西路站	1		西門站	1
	圓山站	1		龍山寺站	2
	劍潭站	1	木柵線	中山國中站	2
	士林站	2		南京東路站	1
	芝山站	2		大安站	1
	明德站	3		科技大樓站	1
	石牌站	3		六張犁站	2
	唎哩岸站	3		麟光站	2
	奇岩站	4		辛亥站	3
	北投站	4		萬芳醫院站	3
	復興崗站	4		萬芳社區站	4
	忠義站	5		木柵站	4
	關渡站	5		動物園站	4

資料來源：台北捷運公司、本研究整理

附註：（1）區位與給點之關係為：「高」=5；「稍高」=4；「普通」=3；「稍低」=2；「低」=1。

2. 旅行者成本效益

「旅行者成本效益」是以車站於捷運系統所需支付之最高票價為輸入資料，經除以捷運車站數後，將所得之值進行群落分析後所得。

「旅行者成本效益」計算式如下。

$$\text{旅行者成本效益} = \frac{\max(C)}{n}$$

$\max(C)$ = 捷運車站(i)於系統內所需支付之最高票價
 n = 捷運系統之車站數

進程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以(1)「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、(2)「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出旅行者成本效益在「產生旅次」與「吸引旅次」方面與小汽車使用呈現負相關，意即捷運系統之旅行者成本效益越高則小汽車使用程度越低，因此在群別關係(表 4-20)，是以程度「高」的群落給予較低點數之群別。結果如表 4-21 所示。

表 4-20 捷運系統旅行者成本效益與群別關係表

區位	高	稍高	普通	稍低	低
群別	1	2	3	4	5

表 4-21 捷運系統旅行者成本效益與群別

線別	站名	成本效益	群別	線別	站名	成本效益	群別
淡水新店線	景美站	1.1364	4	板南線	昆陽站	1.1364	4
	萬隆站	1.1364	4		後山埤站	1.1364	4
	公館站	1.0227	3		永春站	1.1364	4
	台電大樓站	1.0227	3		市政府站	1.0227	3
	古亭站	1.0227	3		國父紀念館站	1.0227	3
	中正紀念堂站	0.9091	2		忠孝敦化站	1.0227	3
	臺北車站區	0.9091	2		忠孝復興站	1.0227	3
	中山站	0.9091	2		忠孝新生站	0.9091	2
	雙連站	0.7955	1		善島寺站	0.9091	2
	民權西路站	0.7955	1		西門站	0.9091	2
	圓山站	0.7955	1		龍山寺站	1.0227	3
	劍潭站	0.9091	2	木柵線	中山國中站	1.0227	3
	士林站	0.9091	2		南京東路站	1.0227	3
	芝山站	1.0227	3		大安站	1.0227	3
	明德站	1.0227	3		科技大樓站	1.0227	3
	石牌站	1.0227	3		六張犁站	1.1364	4
	唎哩岸站	1.1364	4		麟光站	1.1364	4
	奇岩站	1.1364	4		辛亥站	1.1364	4
	北投站	1.1364	4		萬芳醫院站	1.2500	5
	復興崗站	1.2500	5		萬芳社區站	1.2500	5
	忠義站	1.2500	5		木柵站	1.2500	5
	關渡站	1.2500	5		動物園站	1.2500	5

資料來源：台北捷運公司、本研究整理

附註：（1）效益與給點之關係為：「高」= 1；「稍高」= 2；「普通」= 3；「稍低」= 4；「低」= 5。

3. 旅行者時間效益

「旅行者時間效益」是以車站於捷運系統到最遠車站所需花費之時間為輸入資料，經除以捷運車站數後，將所得之值進行群落分析後所得。

「旅行者時間效益」計算式如下。

$$\text{旅行者時間效益} = \frac{\max(T)}{n}$$

$\max(T)$ = 捷運車站(i)於系統內至最遠車站所需花費之時間
 n = 捷運系統之車站數

進程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照所得程度高低分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以(1)「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、(2)「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出旅行者時間效益在「產生旅次」與「吸引旅次」方面與小汽車使用呈現負相關，意即捷運系統之旅行者時間效益越高則小汽車使用程度越低，因此在群別關係(表 4-22)，是以程度「高」的群落給予較低點數之群別。結果如表 4-23 所示。

表 4-22 捷運系統旅行者時間效益與群別關係表

區位	高	稍高	普通	稍低	低
群別	1	2	3	4	5

表 4-23 捷運系統旅行者時間效益與群別

線別	站名	時間效益	群別	線別	站名	時間效益	群別
淡水新店線	景美站	53.41		板南線	昆陽站	56.34	
	萬隆站	50.84			後山埤站	53.48	
	公館站	47.73			永春站	51.25	
	台電大樓站	45.39			市政府站	49.02	
	古亭站	42.93			國父紀念館站	46.91	
	中正紀念堂站	40.18			忠孝敦化站	44.82	
	臺北車站區	36.70			忠孝復興站	42.82	
	中山站	33.25			忠孝新生站	40.34	
	雙連站	33.45			善島寺站	38.05	
	民權西路站	35.20			西門站	39.27	
	圓山站	37.66			龍山寺站	42.20	
	劍潭站	40.57		木柵線	中山國中站	47.27	
	士林站	42.98			南京東路站	45.48	
	芝山站	45.41			大安站	45.14	
	明德站	47.57			科技大樓站	47.16	
	石牌站	49.36			六張犁站	50.32	
	唎哩岸站	51.93			麟光站	52.43	
	奇岩站	54.00			辛亥站	55.73	
	北投站	56.36			萬芳醫院站	58.68	
	復興崗站	59.68			萬芳社區站	61.52	
	忠義站	62.50			木柵站	63.20	
	關渡站	64.80			動物園站	64.80	

資料來源：台北捷運公司、本研究整理

附註：（1）效益與給點之關係為：「高」= 1；「稍高」= 2；「普通」= 3；「稍低」= 4；「低」= 5。

4-4-4 運輸系統因素

「運輸系統因素」包含下列乙項：「公有停車位使用成本程度」。各項說明如下。

1. 公有停車位使用成本程度

「公有停車位使用成本程度」是以車站週邊地區「平均公有停車使用費率」作為輸入資料，進行群落分析後所得。

「平均公有停車使用費率」計算式如下：

$$\text{平均公有停車費率(元/小時)} = \frac{\sum \text{路邊路外停車費率(元/小時)}}{\text{費率種類數}}$$

計算方式為蒐集車站週邊地區公有路外、路邊的停車費率，然後再加以平均得之。進行程度之群落分析時分類的尺度是採「李克特五點尺度」，依照成本高低程度分成「高」、「稍高」、「中」、「稍低」、「低」等五類。同時採階層群落分析方法，並以（1）「歐基里德距離平方」為距離量測之單位、（2）「華德法」為群落判定方法。另外由於先驗知識指出公有停車位使用成本程度在「吸引旅次」方面與小汽車使用呈現負相關，意即公有停車位使用成本程度越低則小汽車使用程度越高，因此在群別關係（表 4-24），是以程度「低」的群落給予較高點數之群別。結果如表 4-25 所示。

表 4-24 公有停車位使用成本與群別關係表

區位	高	稍高	普通	稍低	低
群別	1	2	3	4	5

表 4-25 捷運車站週邊地區平均公有停車位使用成本與程度

線別	站名	停車成本	程度	線別	站名	停車成本	程度
淡水新店線	景美站	20	4	板南線	昆陽站	20	4
	萬隆站	20	4		後山埤站	30	3
	公館站	50	1		永春站	30	3
	台電大樓站	30	3		市政府站	40	2
	古亭站	30	3		國父紀念館站	40	2
	中正紀念堂站	45	1		忠孝敦化站	30	3
	臺北車站區	30	3		忠孝復興站	50	1
	中山站	30	3		忠孝新生站	30	3
	雙連站	40	2		善島寺站	30	3
	民權西路站	45	1		西門站	35	2
	圓山站	30	3		龍山寺站	20	4
	劍潭站	30	3	木柵線	中山國中站	50	1
	士林站	40	2		南京東路站	50	1
	芝山站	25	3		大安站	40	2
	明德站	20	4		科技大樓站	40	2
	石牌站	25	3		六張犁站	30	3
	唹哩岸站	20	4		麟光站	30	4
	奇岩站	20	4		辛亥站	20	4
	北投站	30	3		萬芳醫院站	20	4
	復興崗站	20	4		萬芳社區站	20	4
	忠義站	10	5		木柵站	20	4
	關渡站	10	5		動物園站	20	4

資料來源：台北市停車管理處、本研究整理

附註：（1）程度高低與給點之關係為：「高」= 1；「稍高」= 2；「普通」= 3；「稍低」= 4；「低」= 5。

（2）停車成本之單位為（元/小時）。