

第七章 結論與建議

本研究旨在探討活動於捷運車站週邊地區內之小汽車使用程度及其特性，針對此一主題，本研究第一部份根據所研析之小汽車使用因素，進行捷運車站週邊地區內之小汽車使用特性，第二部分根據特性分析之結果進行捷運車站週邊地區內之小汽車使用程度判別模式之建立，本章將歸納研究過程中所得之結論，並提供建議如下。

7-1 結論

1. 捷運車站週邊地區小汽車使用影響因素應分為包含三大項：
 - I. 人口社經因素：為地區內「人」在社會經濟特徵方面所表現出來的特性。
 - II. 土地使用特性：為地區內土地使用之特性。
 - III. 運輸系統變數：為都市內整體運輸系統所表現出來之特性，其中可再分為「大眾運輸系統」、「一般運輸系統」與「道路交通系統」等三類。
2. 台北市捷運車站週邊地區小汽車使用現況之特性為：
 - I. 產生旅次：大致上隨著離都市核心越遠，小汽車使用率會越漸升高。而照旅次活動之分不將之分成核心區與外圍區來觀察則發現：
 - 外圍區：捷運車站週邊地區小汽車使用率較不易受到小汽車使用影響因素的干擾。
 - 核心區：捷運車站週邊地區小汽車使用率較易受到小汽車使用影響因素的干擾。
 - II. 吸引旅次：
 - 外圍區：隨著離都市核心越遠，小汽車使用率會越漸升高，且捷運車站週邊地區小汽車使用率較不易受到小汽車使用影響因素的干擾。
 - 核心區：大致上各車站週邊地區小汽車使用率平均而言較外圍區為低，然市區內幾個重要的商業活動中心相對來說小汽車使用率均屬較高。

3. 經判別分析後，捷運車站週邊地區小汽車使用程度判別式之說明變數如表 7-1、表 7-2 所示：

表 7-1 產生旅次判別式說明變數表

模組	小汽車持有程度	平均所得程度	住宅樓地板面積強度	捷運系統區位	旅行者成本效益
外圍區	+		+	+	+
核心區	+	+			+

附註：有“+”號為採用。

表 7-2 吸引旅次判別式說明變數表

模組	捷運系統區位	旅行者成本效益	公有停車設施使用成本	工商樓地板面積強度
外圍區		+	+	
核心區	+		+	+

附註：有“+”號為採用。

經檢驗後，判別函數之判中率分別是：(1) 發生旅次外圍區模組 84.21%；(2) 發生旅次核心區模組 88%；(3) 吸引旅次外圍區模組 63.16%；(4) 吸引旅次核心區模組 72%；判定結果皆屬良好。

7-2 建議

1. 在資料蒐集方面由於本研究所需的資料尺度較小，現行政府公部門之統計資料或調查報告中多僅有大尺度之資料，然而在都市運輸相關課題的研究中，例如捷運車站週邊地區之研究所需資料之尺度多半較小，因此建議日後相關之統計資料在都市內可細分到各里，以便更多研究課題的探討與研究精確度的提昇。
2. 由於社會經濟與土地使用活動持續不斷，故各項旅運行為有可能隨之變動，為顧及模式之準確性與適時性，如使用本研究之模式建議至少兩年需重新校估模式參數，以確保模式之判別能力。
3. 本研究採用判別分析法建立之判別式，其中各因素之高低程度是以因素間相對程度而定，然而對於台北市而言，各因素究竟多少屬於高、屬於低的門檻值，目前並無相關研究，建議日後可朝此方向深入探討。

4. 本研究之研究資料多半取得自台北市政府委託亞聯工程顧問公司進行調查，並完成出版「台北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校（二）」資料，該套資料多半計算自台北市政府交通局進行長程運輸規劃時所用之 DOTSII 資料庫，建議日後研究可考慮將本研究之架構撰寫成程式模組納入該資料庫中，一方面拓展該分析資料庫之應用，一方面亦可配合模組程式之開發進行資料庫參數的修正與本模式參數的校正，以解決上述第二點建議之問題。
5. 雖然在發生旅次方面模式的判中率優良，然而在吸引方面的但種率卻較低，歸納其中原因可能為資料處理上的問題，或是有許多可能影響的變數因資料取得因素均未考量，而這些因素有可能更具影響力，建議日後研究可在朝此方面著手，找出真正具關鍵影響性之小汽車使用影響因素。
6. 根據本研究之發現，市郊區之小汽車使用率程度一般仍屬偏高，且不易受小汽車使用影響因素的影響而降低，如欲降低該類地區之小汽車使用程度應多強調捷運優於小汽車之優勢推行促進大眾運輸方案。