

各性別綠運輸移轉及交通狀況滿意度對後續政
策實施方向之影響

臺北市交通管制工程處

2018.10.26

一、研究目的

探討本市市民由私人運具移轉使用綠運輸運具之情況及對臺北市交通狀況之滿意度，並分析不同性別移轉之情形，試擬後續政策可能之實施方向。

二、研究方法

利用臺北市政府交通局 106 年第 2 次及 107 年第 1 次臺北市交通民意調查資料進行分析。

三、調查結果

(一) 臺北市交通狀況滿意度

106 年度 7 月調查報告顯示，男性對臺北市交通狀況滿意度為 50.4%，女性為 50.5%；107 年度 5 月調查報告顯示，男性對臺北市交通狀況滿意度為 64.4%，女性為 68.7%。顯示男、女性別對於臺北市交通狀況滿意度皆為上升，且性別間滿意度差異不大。(如圖 1)

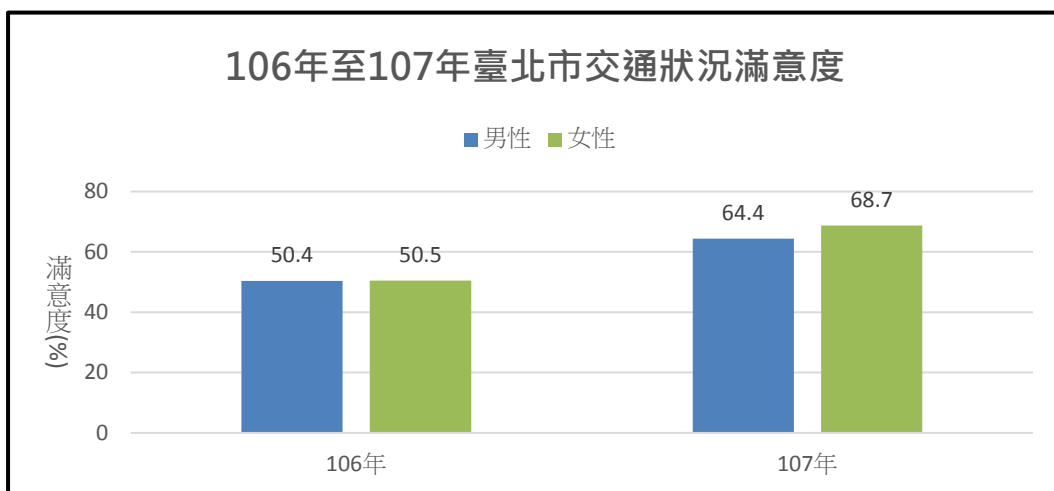


圖 1、106 年至 107 年臺北市交通狀況滿意度

而進一步觀察滿意原因，107年男性對交通狀況滿意原因前3名為公車、捷運班次及路線多(41.2%)、交通順暢不塞車(31.3%)、轉乘便利(方便)(16.1%)；女性對交通狀況滿意原因前3名為公車、捷運班次及路線多(51.6%)、交通順暢不塞車(24.6%)、轉乘便利(方便)(24.8%)。(如圖2、圖3)

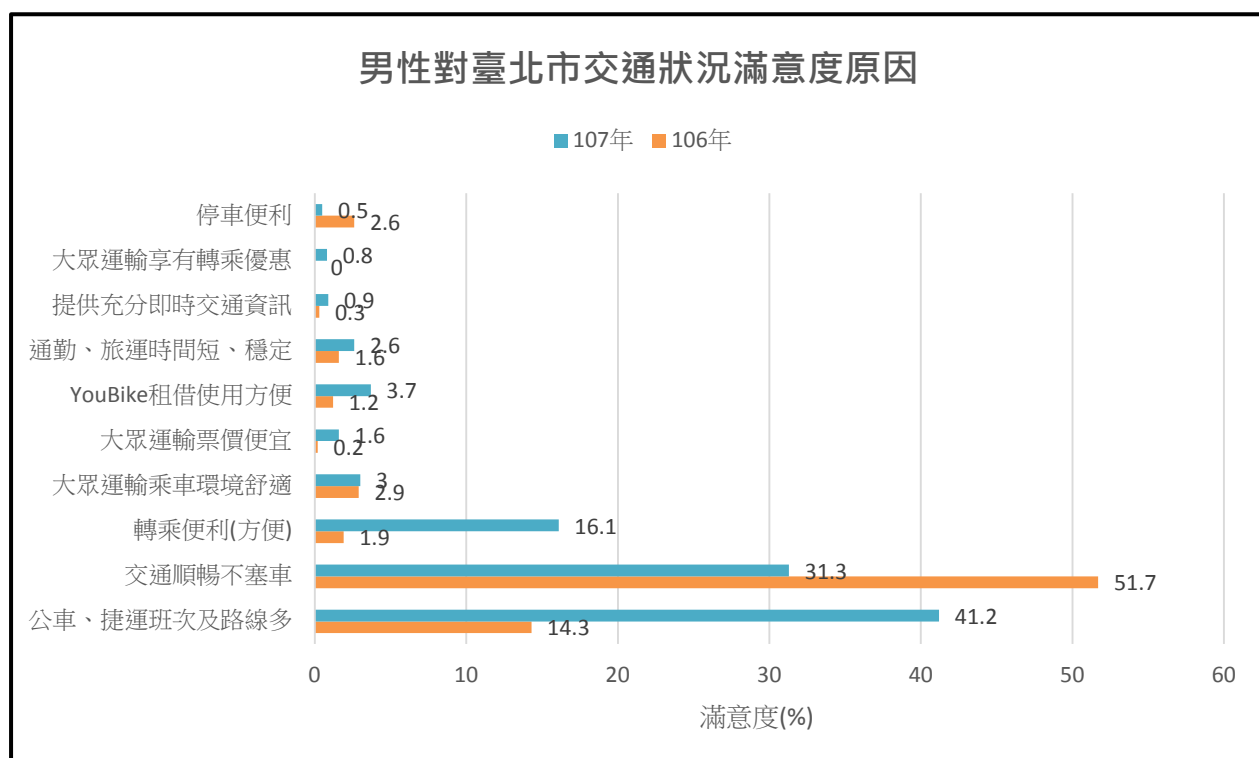


圖2、男性對臺北市交通狀況滿意度原因

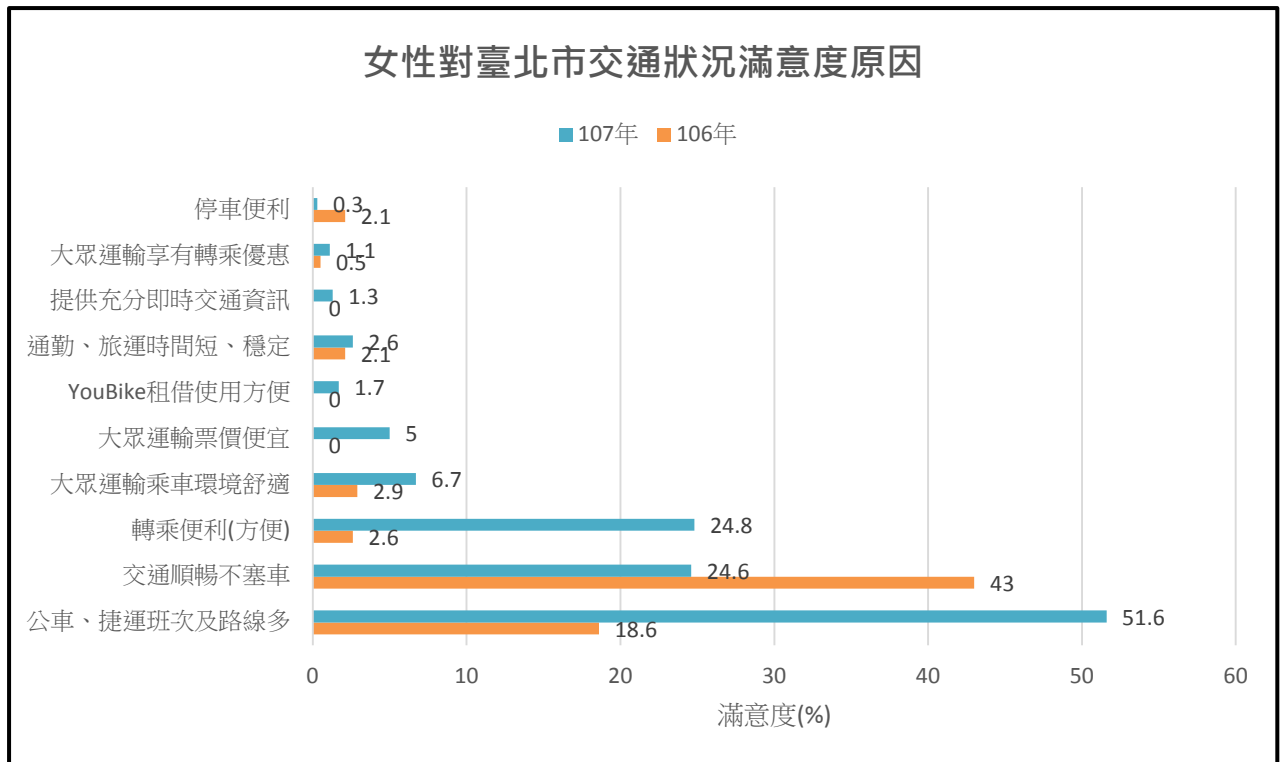


圖 3、女性對臺北市交通狀況滿意度原因

106 年與 107 年調查結果相比，在「公車、捷運班次及路線多」、「轉乘便利(方便)」、「大眾運輸乘車環境舒適」、「大眾運輸票價便宜」、「YouBike 租借使用方便」、「通勤、旅運時間短、穩定」、「提供充分即時交通資訊」及「大眾運輸享有轉乘優惠」等原因上，滿意度皆有上升；而在「交通順暢不塞車」及「停車便利」等原因上，滿意度呈下降趨勢。「公車、捷運班次及路線多」和「轉乘便利(方便)」等 2 原因，男、女性別皆有明顯上升。

(二)不同性別通勤使用運具情形

依調查結果顯示，受訪市民約有 63.9%通勤(學)族，有 36.1%為不上班亦不上學之非通勤族。以性別來區別，男性通勤(學)比例為

73.7%，女性通勤(學)比例為 55.3%。(如圖 4)

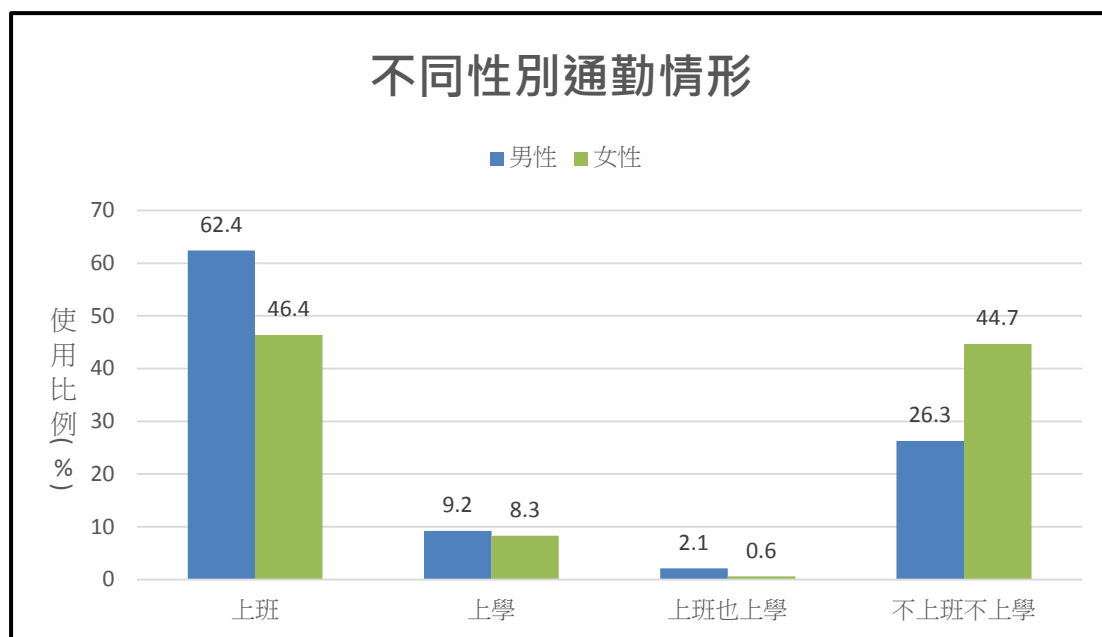


圖 4、不同性別通勤情形

針對民眾外出最常使用之交通工具，男性有 55.3%使用私人運具(汽、機車)，有 36.5%使用公共運輸(捷運、公車)，有 4.8%使用自行車；女性有 27.7%使用私人運具(汽、機車)，有 63.9%使用公共運輸(捷運、公車)，有 3.5%使用自行車。(如圖 5)

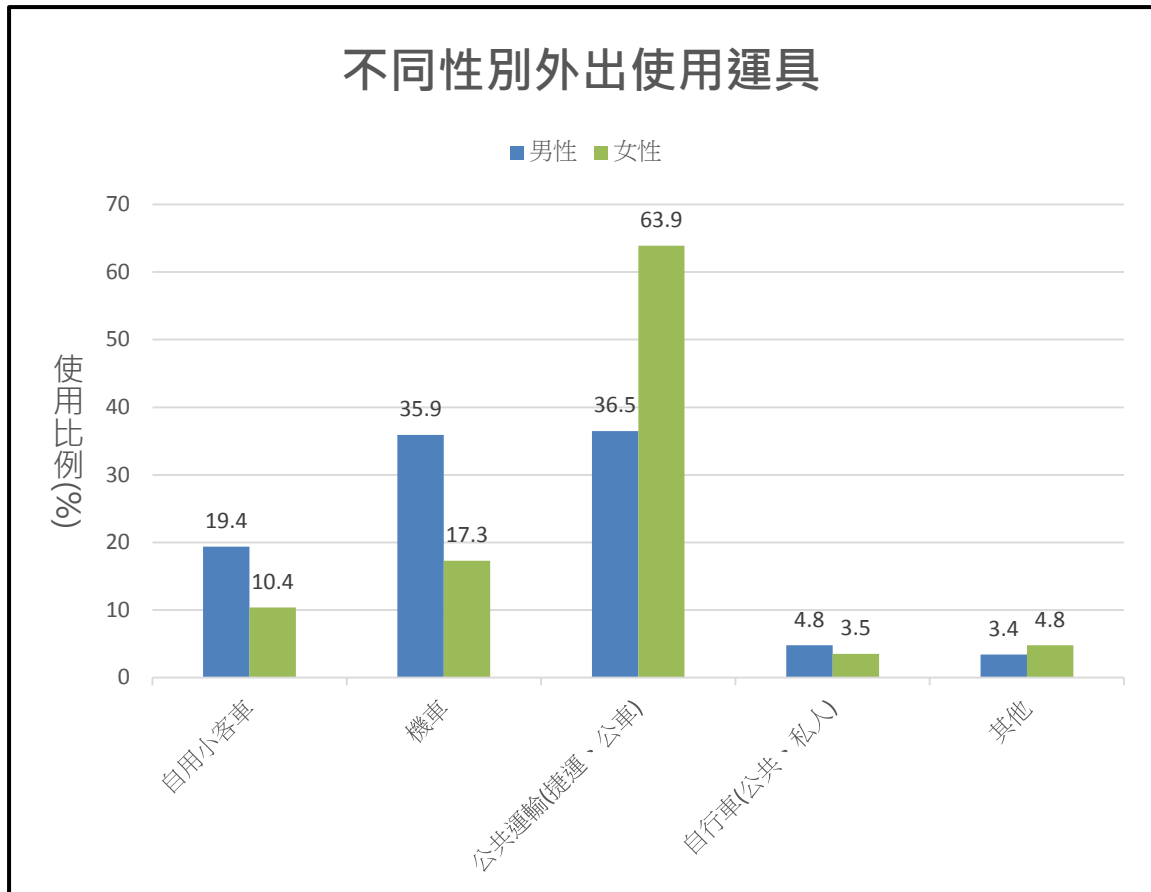


圖 5、不同性別外出使用運具

使用私人運具通勤者，男性乘載率為 1.34 人，女性乘載率為 1.31 人。

(三)不同性別通勤費用及停車費用

調查結果顯示，男性通勤平均費用為 45.5 元，女性通勤平均費用為 39.1 元；男性通勤停車平均費用為 41.7 元，女性通勤停車平均費用為 28.7 元。(如圖 6)

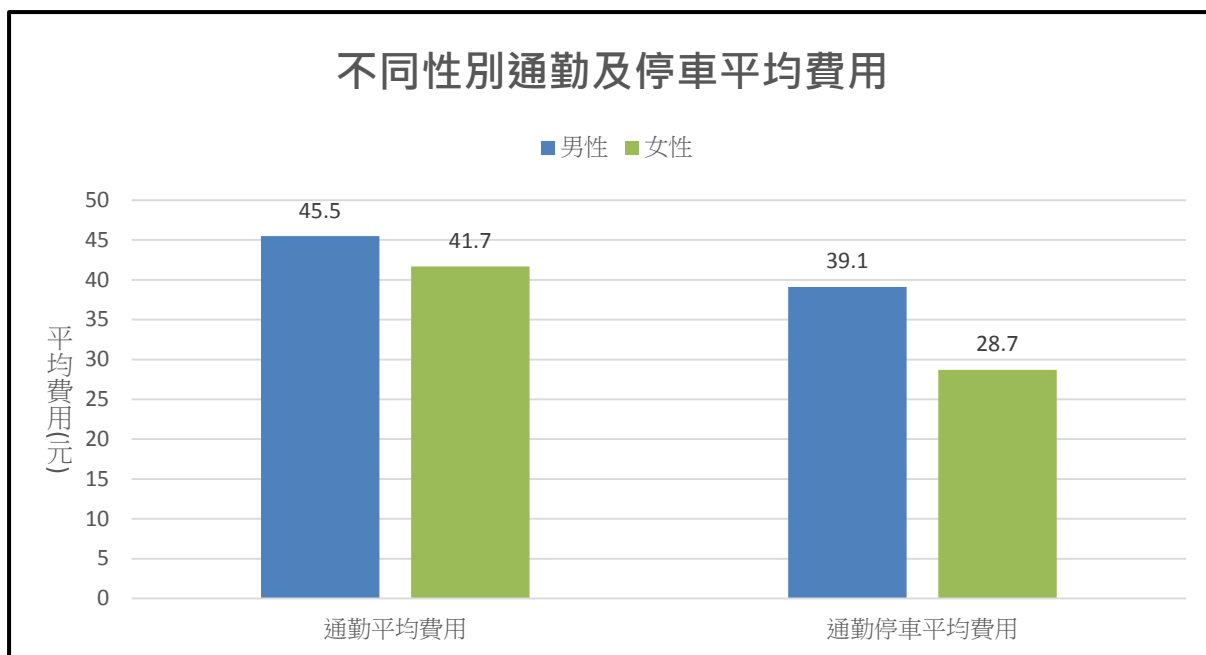


圖 6、不同性別通勤及停車平均費用

(四)不同性別對於移轉公共運具影響因素

1. 相關因素影響

以調查結果顯示，男性因【附近有捷運站】改為使用公共運具之比例為 18.0%，其次為因【住家到公司或學校不需轉乘】為 8.0%，【提供大眾運輸工具票價優惠】為 5.6%，無搭乘大眾運輸工具通勤意願為 54.2%；女性因【附近有捷運站】改為使用公共運具之比例為 17.6%，其次為因【住家到公司或學校不需轉乘】為 9.6%，【縮短大眾運輸通勤時間】為 9.0%，無搭乘大眾運輸工具通勤意願為 49.6%。

2. 停車費用因素影響

男性每日停車費用平均接受上限為 142.8 元，女性每日停車費用平均接受上限為 88.1 元，超過此上限可能會考慮使用公共運輸。

(五) 通勤地點與居住地點之差異

通勤地點以新北市(14.3%)、中山區(12.3%)、內湖區(9.5%)、信義區(9.2%)、松山區(8.9%)較多。(如圖 7)

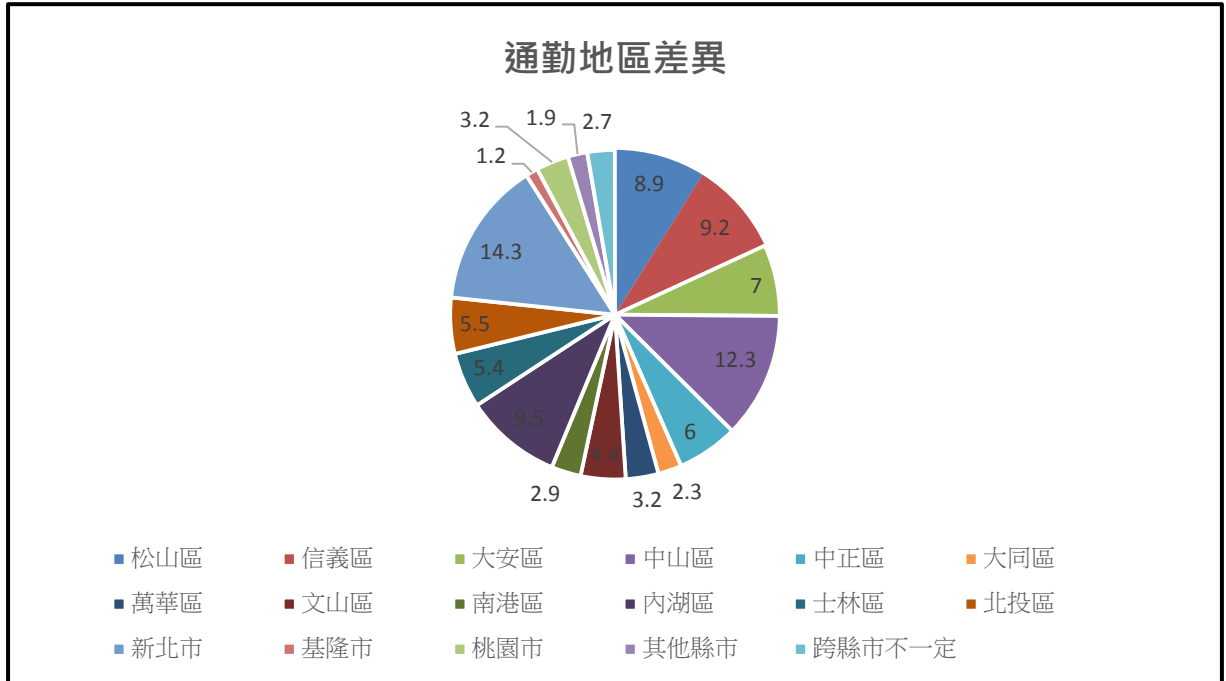


圖 7、通勤地點差異

將居住地區與通勤地區之差異一併觀察，調查結果則顯示居住地區和通勤地區一致比例均最高；而【大同區、南港區往返信義區】、【士林區往返中山區】、【信義區、中正區、大同區、萬華區、南港區、北投區往返新北市】比例偏高。(如表 1、表 2)

表 1、居住地區與通勤地區之差異

通勤地區 居住地區	松山區	信義區	大安區	中山區	中正區	大同區	萬華區
松山區	37.3	6.5	3.1	2	4	-	-
信義區	10.4	26.6	7.3	11.2	6.9	-	-
大安區	14.1	6	38.5	3.6	5	-	-
中山區	1.4	5.5	-	41.5	3.2	-	-
中正區	-	12.7	7.4	3.4	35.6	-	9.4
大同區	5.9	20.8	-	9.6	4.2	20	-
萬華區	3.8	14.3	1.2	2.1	3.2	-	29.8
文山區	9.7	1.7	11.9	11.9	8.4	-	1.7
南港區	3.3	20	3.4	-	10.5	6.7	-
內湖區	9.7	7.7	1.5	10.7	1.6	-	0.7
士林區	1.8	4.7	2.9	24.6	1	8.3	0.8
北投區	9.1	3.2	2.9	7.5	4.4	0.9	0.9

表 2、居住地區與通勤地區之差異(續)

通勤地區 居住地區	文山區	南港區	內湖區	士林區	北投區	新北市	基隆市	桃園市	其他縣市	跨縣市不 一定
松山區	-	-	15	-	-	5.9	-	4.5	10.1	11.7
信義區	1.4	1	3.1	3.1	-	24.4	-	4.5	-	-
大安區	-	-	8.7	-	3	13.3	1.8	2.2	3.7	-
中山區	10.5	-	1.4	1.8	6.7	10.7	5.7	-	3	8.6
中正區	-	-	4.1	-	-	27.5	-	-	-	-
大同區	4.4	-	14.9	2.8	-	17.4	-	-	-	-
萬華區	1	4.6	6.8	-	-	21.3	-	8.5	-	3.6
文山區	25.6	2.5	7	0.9	-	11.6	-	6.2	0.9	-
南港區	1.5	22.3	5.5	7.6	-	17.3	-	-	-	1.9
內湖區	2.9	8.2	36.2	1.5	3.8	6	3.9	4	-	1.6
士林區	-	-	1.5	30.8	5.4	13.3	-	2.4	2.6	-
北投區	-	1.7	6	5.5	33	15.9	-	2.6	1.7	4.5

四、結論

依前述調查結果，107 年「公車、捷運班次及路線多」和「轉乘便利(方便)」滿意度與 106 年相比，有明顯上升趨勢，可推論幹線公車、幹線公車轉乘優惠、捷運(公車)定期月票等政策，在一定程度上有提升大眾運輸滿意度的效用。

男性通勤(學)比例較女性為高，且多數傾向使用私人運具，尤其

在機車運具選擇上，明顯較女性比例為多，此外，男性通勤、停車費用及停車費用接受度上限皆較女性為高；女性約有 44.7%不需通勤(學)，較男性 26.3%為高，通勤(學)者多數傾向使用公共運輸運具，比例上明顯較男性為多，通勤、停車費用及停車費用接受度上限皆較男性為低。推論可能因工作型態、經濟狀況或車輛持有情況，使得在調查結果上顯示女性較多比例依賴公共運輸運具，而男性較多比例能容忍較高停車及通勤費用。

在轉移公共運具相關因素影響之層面上，男性與女性之影響因素前兩高差別不大，皆為【附近有捷運站】、【住家到公司或學校不需轉乘】；第三高影響因素，男性為【提供大眾運輸工具票價優惠】，女性為【縮短大眾運輸通勤時間】。兩者之【無搭乘大眾運輸工具通勤意願】比例均接近 50%。

民眾通勤地區較集中於新北市、中山區、內湖區、信義區、松山區，可推論前述區域商辦較為聚集；而在居住地區與通勤地區之差異層面，民眾較可能會選擇離通勤地點較近之區域居住，以減少通勤時間及距離。

由此可見，針對通勤(學)族群及較可能有意願轉換為公共運具之族群，通勤時間、花費及轉乘次數為較可能影響轉移運具之誘因，性別間差異不大。現行交通政策方向宜以增加公共運輸之可及性及易行

性為主，增加停車費用、減少公共免費停車空間、減少公共運輸通勤費用為輔。

因此，持續規劃完善捷運、公車路網系統，整合既有路線、建立完備轉乘系統與場站，發展最前/後一哩路之交通便捷服務(例如環狀線建設、公共自行車場站增設、跳蛙公車等)，推動轉乘及月票優惠，擴大機車停車格收費範圍，提高收費停車格費用等，為現行政策方案之可行方向。