



統計應用分析報告

110年第3次

交通民意調查摘要分析

臺北市政府交通局統計室

111年1月

摘要

臺北市政府交通局自民國91年起按年委外辦理交通民意調查，近年來原則上每年辦理3次民意調查，110年第3次調查主題為「路口行人安全改善計畫」及「臺北市30公分放大型行人專用號誌」，分別以目前設有「行穿線退縮」的4個指定路口及設有「30公分放大型行人專用號誌」的4個指定路口之15歲以上用路人為調查對象。

受訪用路人有19.8%知道臺北市部分路口設有行穿線退縮的設計，對於路口行穿線退縮的作法，受訪用路人有84.5%表示支持，2.0%不支持，13.5%無意見。

在可複選的情形下，受訪用路人支持路口行穿線退縮的原因以駕駛比較容易看見行人最高(71.2%)，其次為可避免車輛直接撞上行入(57.6%)，再其次為行人比較容易看見轉彎車輛(44.2%)；不支持的原因以車輛轉彎時還是會有視線死角最高(5人次)，其次為增加車輛等候時間(3人次)及行人行走距離加長(3人次)。

有85.8%的受訪用路人認為路口行穿線退縮有助於保護自己過馬路的安全，6.5%覺得沒有幫助；至於對駕駛安全的提升，有79.3%的受訪用路人認為有幫助，7.3%覺得沒有幫助。

受訪用路人在比較放大版和未放大的兩種行人專用號誌秒數時，有78.2%認為放大版較清楚，1.2%認為未放大較清楚，18.3%覺得都清楚，0.5%覺得都不清楚。

在可複選的情形下，受訪用路人認為較適合設置放大版行人專用號誌的地點以醫院、療養院等相關機構最高(77.0%)，其次為學校(70.8%)，再其次為穿越長一點的路口(66.8%)。

有95.8%的受訪用路人對於放大版行人專用號誌的清晰度表示滿意，1.0%的人覺得不滿意，3.2%無意見；其中不滿意的受訪者反映的不滿意原因主要為尺寸還不夠大(3人次)及亮度不足(2人次)。

有93.5%的受訪用路人認為30公分放大版行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，3.0%覺得沒有幫助，3.5%無意見。

目 次

壹、前言.....	1
貳、調查概述.....	1
參、路口行人安全改善計畫.....	4
肆、臺北市30公分放大型行人專用號誌.....	8
伍、結論與建議.....	11

表 目 次

表 1	路口行人安全改善計畫調查樣本結構	2
表 2	30 公分放大型行人專用號誌調查樣本結構	3
表 3	路口行穿線退縮對駕駛安全提升的助益-案運具區分	8
表 4	對行人專用號誌尺寸的辨識感受-按年齡區分	9
表 5	放大型行人專用號誌對年長者過馬路安全性助益-按年齡區分	11

圖 目 次

圖 1	路口行穿線退縮知曉度及使用經驗	4
圖 2	路口行穿越線退縮設計的支持度	5
圖 3	支持路口行穿線退縮原因	5
圖 4	不支持路口行穿線退縮原因	6
圖 5	路口行穿線退縮對提升行人過馬路安全的助益	7
圖 6	路口行穿線退縮對駕駛安全提升的助益	7
圖 7	對行人專用號誌尺寸的辨識感受	8
圖 8	對 30 公分放大型行人專用號誌優先設置地點需求	9
圖 9	對 30 公分放大型行人專用號誌清晰度評價及不滿意原因	10
圖 10	放大型行人專用號誌對年長者過馬路安全性助益	11

110 年第 3 次臺北市交通民意調查摘要分析

壹、前言

為了解臺北市民眾對於各項交通施政與交通改善等滿意度看法，並據以評估臺北市各項交通政策實施成效，臺北市政府交通局自民國 91 年起按年委外辦理交通民意調查，近年來原則上每年辦理 3 次民意調查，第 1 次是針對年滿 15 歲以上且居住在臺北市的民眾做電話訪查，第 2 次是針對年滿 18 歲以上且居住在臺北市的汽、機車駕駛人做電話訪查；前 2 次的調查有效樣本至少會完成 1,068 份，第 3 次則是採實地面訪的方式辦理；110 年第 3 次交通民意調查主題包括「路口行人安全改善計畫」及「臺北市 30 公分放大型行人專用號誌」¹等 2 項。

貳、調查概述

本調查於民國 110 年 10 月 30 日至 11 月 13 日間辦理，路口行人安全改善計畫主題以目前設有「行穿線退縮」的 4 個指定路口為調查區域範圍，分別為中華路與漢口街口、忠孝西路與重慶北路口、西園路與和平西路口、民生東路與敦化北路口；臺北市 30 公分放大型行人專用號誌主題以目前設有「30 公分放大型行人專用號誌」的 4 個指定路口為調查區域範圍，分別為和平西路 1 段與重慶南路口、青年路與青年路 152 巷口、仁愛路 4 段與大安路口、仁愛路 4 段與仁愛路 4 段 266 巷口，每個主題各路口分配 150 個樣本，共計樣本數 1,200 份；由於本次調查的 2 項面訪調查主題受訪樣本均為為行經路口的 15 歲以上用路人，調查樣本之人口變項目前並無相關或適合的調查母體統計資料可供參考，因此本項調查將無法進行樣本代表性檢定，調查將以原始調查資料呈現調查結果，不進行資料加權處理。

¹ 本主題依委辦單位需求，65 歲以上年長者受訪樣本需占全體受訪樣本之 50%。

表 1 路口行人安全改善計畫調查樣本結構

人口特性	樣本數	全體	中正區 中華路與 漢口街口	中正區 忠孝西路 與重慶北 路口	萬華區 西園路與 和平西路 路口	松山區 民生東路 與敦化北 路口
性別						
男	258	43.0	46.7	43.3	33.3	48.7
女	342	57.0	53.3	56.7	66.7	51.3
年齡						
15-19 歲	46	7.7	8.7	8.7	8.0	5.3
20-24 歲	59	9.8	12.7	15.3	6.0	5.3
25-29 歲	74	12.3	16.7	9.3	8.7	14.7
30-34 歲	59	9.8	8.7	9.3	7.3	14.0
35-39 歲	58	9.7	8.7	8.0	6.7	15.3
40-44 歲	65	10.8	12.0	8.0	6.0	17.3
45-49 歲	35	5.8	4.7	5.3	6.7	6.7
50-54 歲	35	5.8	3.3	6.7	6.7	6.7
55-59 歲	50	8.3	9.3	10.0	9.3	4.7
60-64 歲	40	6.7	4.7	7.3	9.3	5.3
65-69 歲	35	5.8	4.0	4.7	12.7	2.0
70-74 歲	27	4.5	2.7	5.3	8.7	1.3
75 歲以上	17	2.8	4.0	2.0	4.0	1.3
居住所在地						
臺北市	365	60.8	63.3	50.0	68.7	61.3
松山區	42	7.0	3.3	1.3	2.0	21.3
信義區	19	3.2	3.3	0.7	4.7	4.0
大安區	20	3.3	4.7	1.3	3.3	4.0
中山區	26	4.3	5.3	2.0	1.3	8.7
中正區	39	6.5	12.0	8.7	3.3	2.0
大同區	30	5.0	2.7	14.0	2.0	1.3
萬華區	114	19.0	18.7	10.7	44.0	2.7
文山區	17	2.8	2.7	2.0	2.0	4.7
南港區	12	2.0	4.7	1.3	1.3	0.7
內湖區	13	2.2	2.0	2.0	0.7	4.0
士林區	24	4.0	2.7	5.3	2.7	5.3
北投區	9	1.5	1.3	0.7	1.3	2.7
新北市	161	26.8	28.0	29.3	20.0	30.0
基隆市	11	1.8	0.0	2.7	2.0	2.7
桃園市	28	4.7	2.0	8.0	4.7	4.0
其他縣市	35	5.8	6.7	10.0	4.7	2.0

表 2 30 公分放大型行人專用號誌調查樣本結構

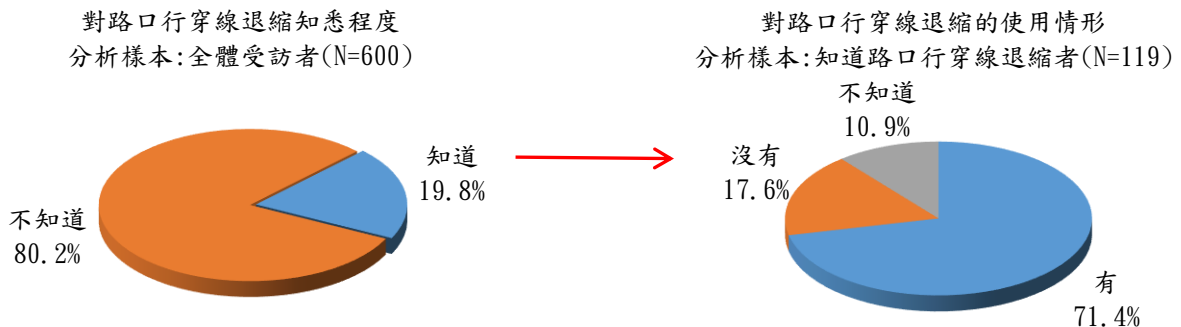
人口特性	樣本數	全體	中正區 和平西路 一段與重 慶南路口	萬華區 青年路與 青年路 152 巷口	大安區 仁愛路四 段與大安 路口	大安區 仁愛路四 段與仁愛 路四段 266 巷口
性別						
男	255	42.5	50.0	38.7	43.3	38.0
女	345	57.5	50.0	61.3	56.7	62.0
年齡						
15-19 歲	18	3.0	4.7	5.3	1.3	0.7
20-24 歲	27	4.5	4.7	3.3	4.0	6.0
25-29 歲	21	3.5	5.3	2.0	4.0	2.7
30-34 歲	27	4.5	7.3	0.7	4.7	5.3
35-39 歲	25	4.2	1.3	7.3	3.3	4.7
40-44 歲	42	7.0	6.7	8.0	6.7	6.7
45-49 歲	21	3.5	2.7	4.0	6.0	1.3
50-54 歲	37	6.2	8.0	8.0	4.0	4.7
55-59 歲	33	5.5	4.0	5.3	5.3	7.3
60-64 歲	49	8.2	5.3	6.0	10.7	10.7
65-69 歲	94	15.7	16.0	14.7	17.3	14.7
70-74 歲	103	17.2	20.0	21.3	10.0	17.3
75 歲以上	103	17.2	14.0	14.0	22.7	18.0
居住所在地						
臺北市	492	82.0	82.0	92.7	79.3	74.0
松山區	12	2.0	0.7	0.0	4.7	2.7
信義區	29	4.8	0.7	0.7	11.3	6.7
大安區	141	23.5	3.3	0.0	43.3	47.3
中山區	10	1.7	0.7	0.7	4.0	1.3
中正區	119	19.8	72.7	2.7	2.0	2.0
大同區	1	0.2	0.0	0.7	0.0	0.0
萬華區	144	24.0	2.7	87.3	3.3	2.7
文山區	11	1.8	1.3	0.7	2.7	2.7
南港區	11	1.8	0.0	0.0	4.0	3.3
內湖區	10	1.7	0.0	0.0	2.7	4.0
士林區	1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.7
北投區	3	0.5	0.0	0.0	1.3	0.7
新北市	90	15.0	16.0	4.7	15.3	24.0
基隆市	4	0.7	0.0	0.0	1.3	1.3
桃園市	3	0.5	0.7	0.7	0.7	0.0
其他縣市	11	1.8	1.3	2.0	3.3	0.7

參、路口行人安全改善計畫

一、受訪用路人有 19.8%知道臺北市部分路口設有行穿線退縮的設計，其中有 71.4%曾路過或走過；換算為全體受訪用路人行走過的比率為 14.2%

全體受訪用路人中，有19.8%知道臺北市部分路口設有行穿線退縮的設計，80.2%不清楚有此項設施；知道的受訪者中，有71.4%曾路過或走過設有行穿線退縮的路口，17.6%沒有此經驗，10.9%不確定或不知道；換算全體受訪用路人有14.2%知道且曾行走過設有行穿線退縮的路口。(詳圖1)

圖 1 路口行穿線退縮知曉度及使用經驗



二、受訪用路人有 84.5%支持路口行穿線退縮的設計，其中支持的原因以駕駛比較容易看見行人最多(71.2%)

全體受訪用路人中，支持路口行穿線退縮的比率為 84.5%(41.8%非常支持，42.7%還算支持)，2.0%不支持(1.7%不太支持，0.3%非常不支持)，另有 13.5%無意見(詳圖 2)；其中支持的原因前 3 項為駕駛比較容易看見行人(71.2%)、可避免車輛直接撞上行人(57.6%)及行人

比較容易看見轉彎車輛(44.2%)(詳圖 3);至於不支持的原因共計 12 人次回答,前 3 項原因為車輛轉彎時還是會有視線死角(41.7%,5 人次)、增加車輛等候時間(25.0%,3 人次)及行人行走距離加長(25.0%,3 人次)。(詳圖 4)

圖2 路口行穿越線退縮設計的支持度

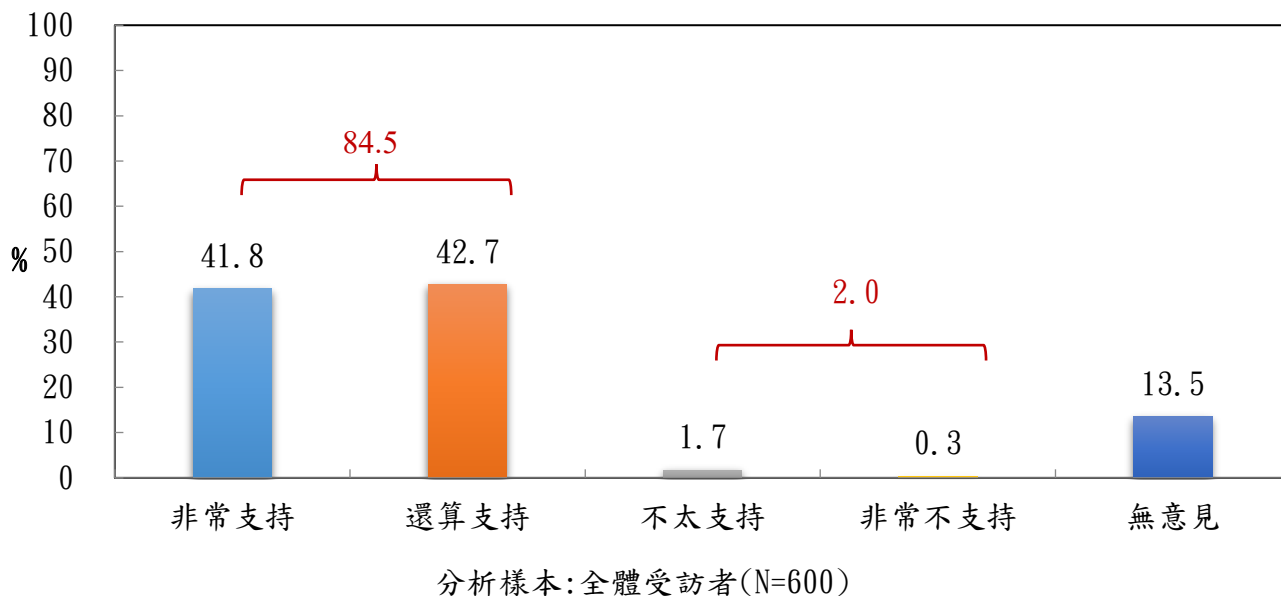


圖3 支持路口行穿線退縮原因

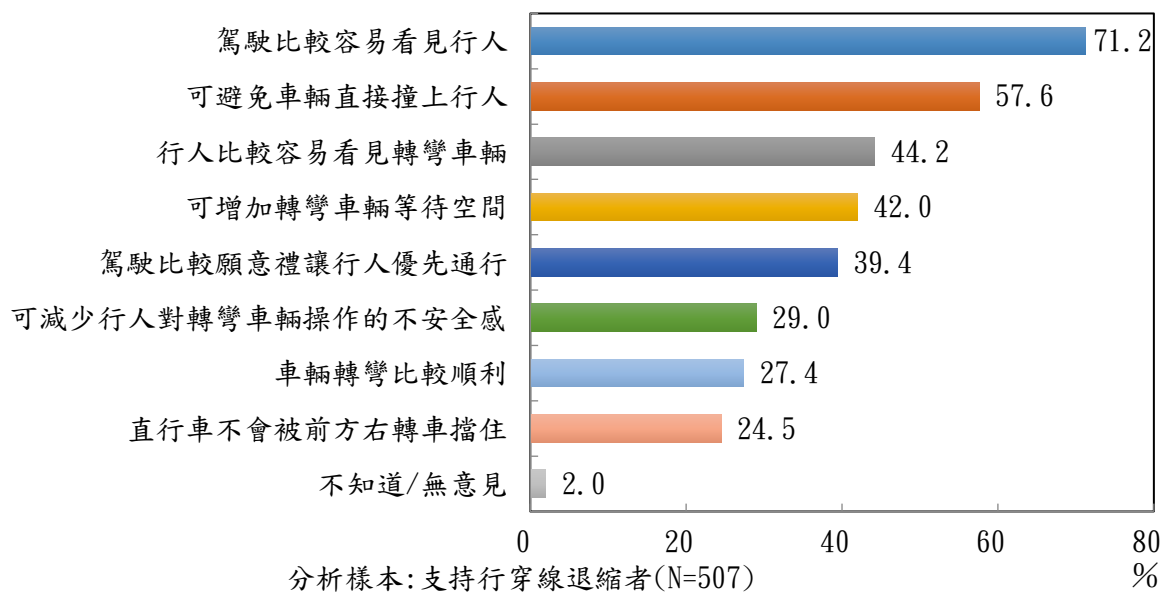
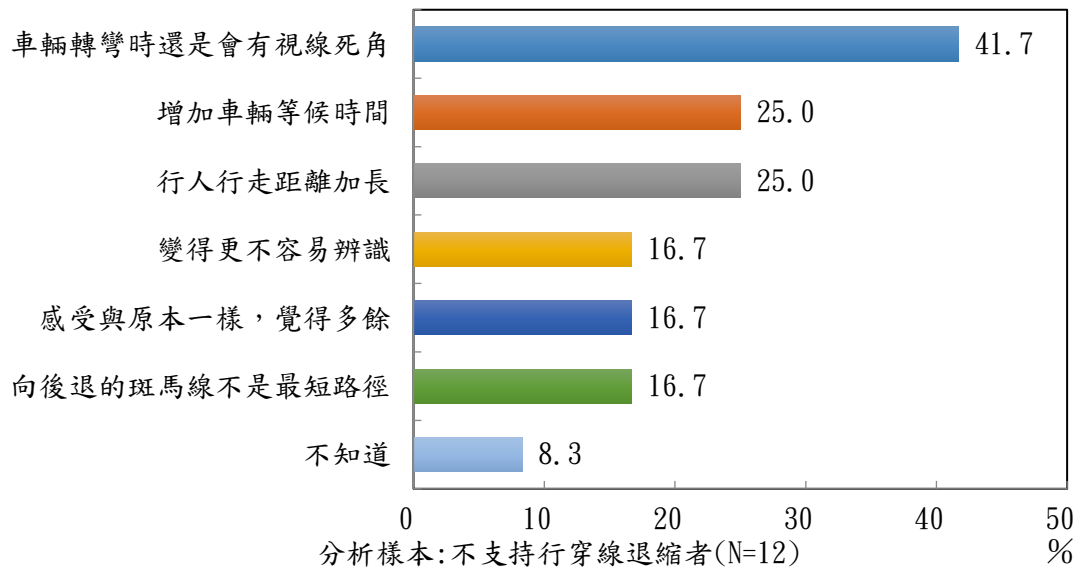


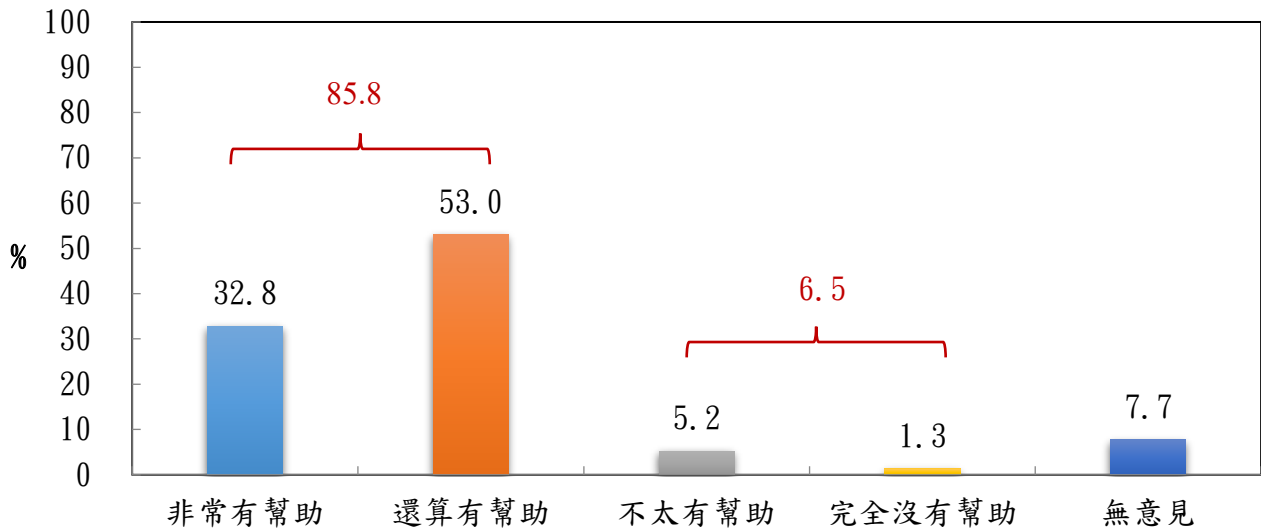
圖4 不支持路口行穿線退縮原因



三、有85.8%的受訪用路人認為路口行穿線退縮的設計有助於提升行人過馬路的安全；79.3%認為有助於提升駕駛安全

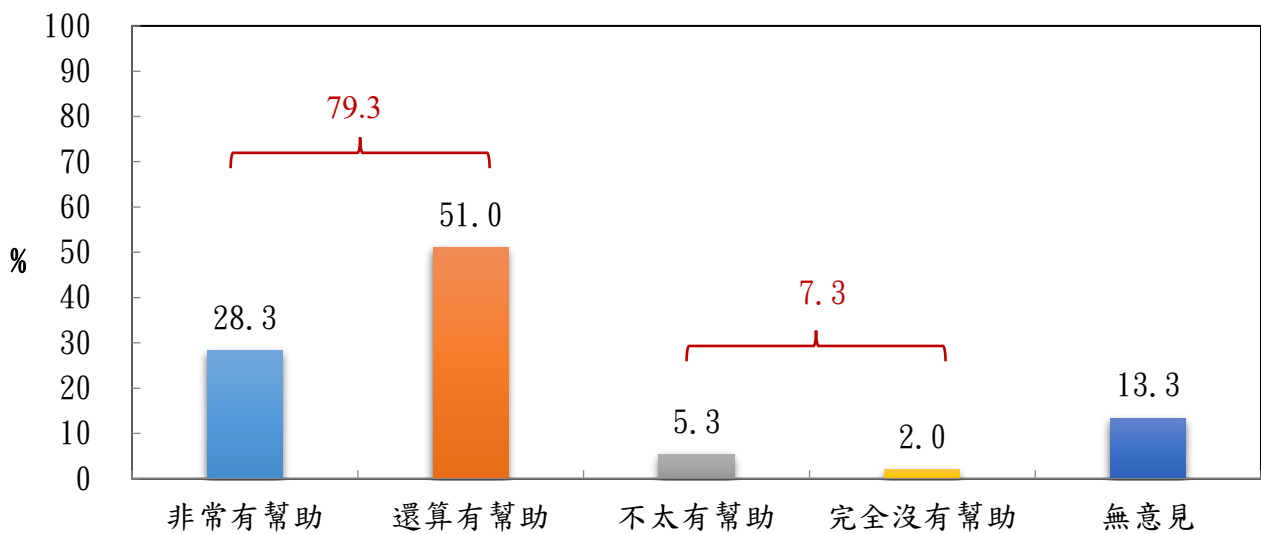
全體受訪用路人中，有 85.8%認為路口行穿線退縮有助於提升行人過馬路的安全(32.8%非常有幫助，53.0%還算有幫助)，6.5%覺得沒有幫助(5.2%不太有幫助，1.3%完全沒有幫助)，7.7%無意見(詳圖 5)；至於提升駕駛安全的方面，有 79.3%的受訪用路人認為有幫助(28.3%非常有幫助，51.0%還算有幫助)，7.3%覺得沒有幫助(5.3%不太有幫助，2.0%完全沒有幫助)，13.3%無意見。(詳圖 6)

圖5 路口行穿線退縮對提升行人過馬路安全的助益



分析樣本:全體受訪者(N=600)

圖6 路口行穿線退縮對駕駛安全提升的助益



分析樣本:全體受訪者(N=600)

另從平常使用的交通工具來看，汽機車駕駛人有 83.9%認為路口行穿線退縮有助於提升駕駛安全，比率明顯高於非汽機車駕駛人(77.0%)(詳表 3)。

表3 路口行穿線退縮對駕駛安全提升的助益
-按運具區分

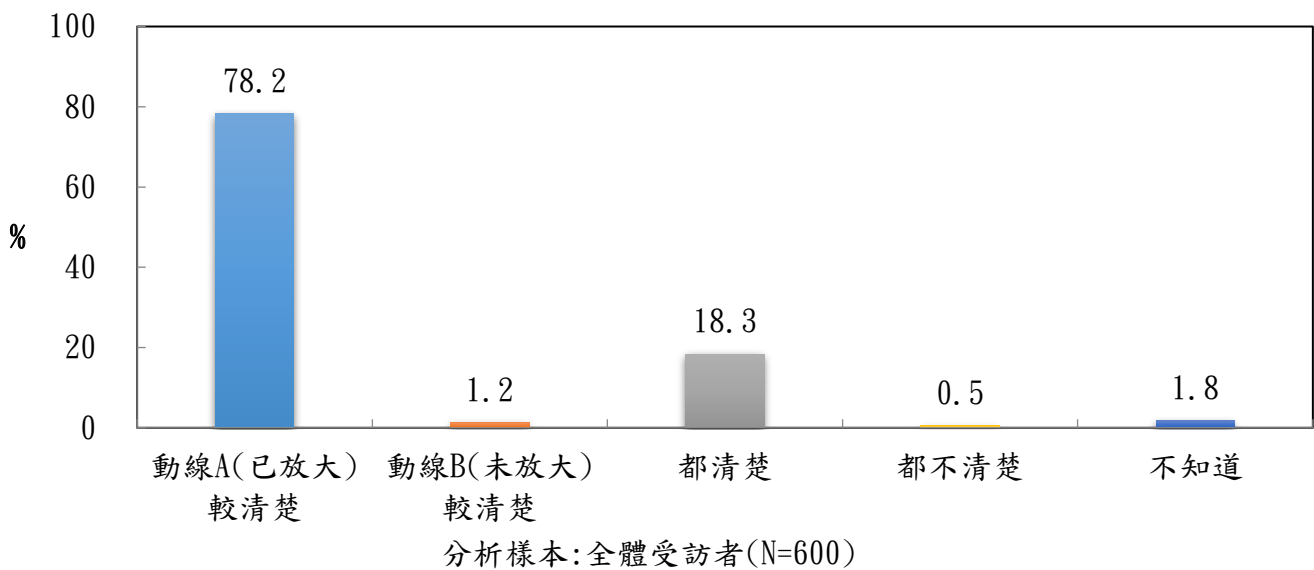
平常使用的交通工具	樣本數	有幫助			沒有幫助		
		合計	非常有幫助	還算有幫助	合計	不太有幫助	非常沒有幫助
汽機車駕駛人	205	83.9	31.2	52.7	8.8	5.9	2.9
非汽機車駕駛人	395	77.0	26.8	50.1	6.6	5.1	1.5

肆、臺北市 30 公分放大型行人專用號誌

一、受訪用路人在比較放大版和未放大的兩種行人專用號誌秒數時，有 78.2%認為放大版較清楚

調查發現，全體受訪用路人有78.2%認為放大版的行人專用號誌秒數較未放大的清楚，1.2%覺得未放大的較清楚，18.3%認為兩種都很清楚，0.5%覺得都不清楚，1.8%無意見。(詳圖7)

圖7 對行人專用號誌尺寸的辨識感受



以年齡來看，65歲以上之年長用路人有80.7%認為放大版行人專用號誌秒數較清楚，比率略高於15-64歲的受訪用路人5.0個百分點。
(詳表4)

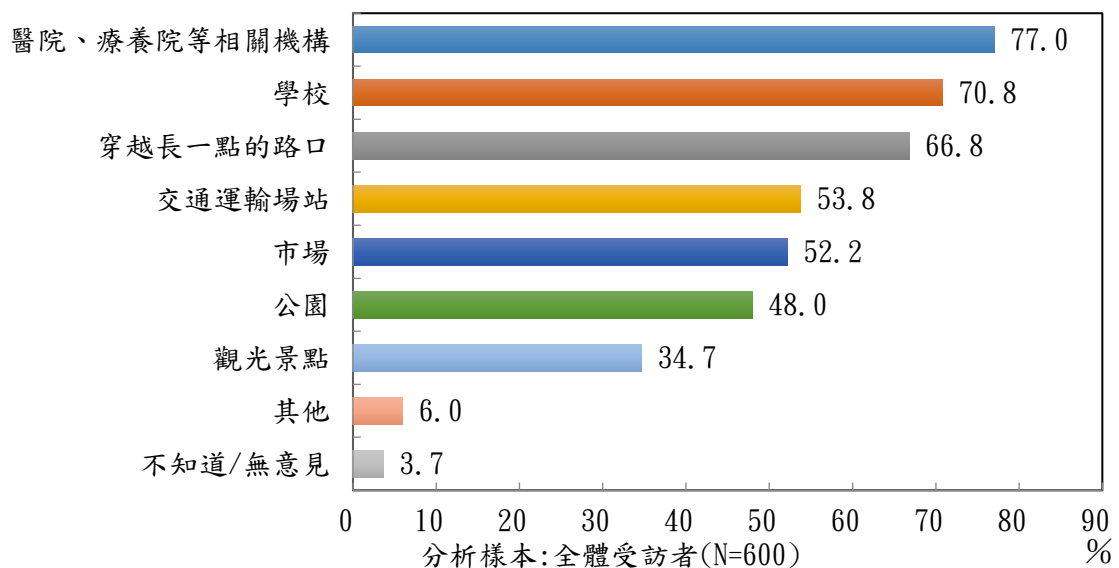
表4 對行人專用號誌尺寸的辨識感受-按年齡區分

人口特性	樣本數	已放大較清楚	未放大較清楚	都清楚	都不清楚	不知道
年齡						
15-64 歲	300	75.7	1.0	20.7	0.0	2.7
65 歲以上	300	80.7	1.3	16.0	1.0	1.0

二、受訪用路人認為放大版的行人專用號誌較適合優先設置的地點以醫院、療養院等相關機構的比率最高(77.0%)

可複選的情形下，受訪用路人認為放大版的行人專用號誌較適合優先設置的地點以醫院、療養院等相關機構的比率最高(77.0%)，其次依序為學校(70.8%)、穿越長一點的路口(66.8%)、交通運輸場站(53.8%)、市場(52.2%)、公園(48.0%)及觀光景點(34.7%)等。(詳圖8)

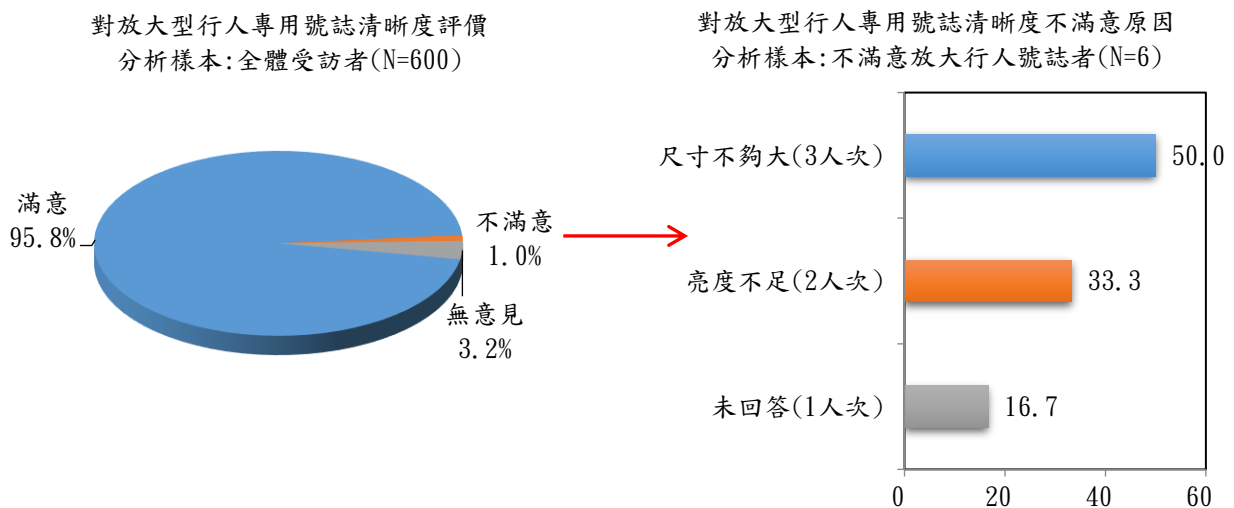
圖8 對30公分放大型行人專用號誌優先設置地點需求



三、95.8%的受訪用路人滿意放大版行人專用號誌的清晰度，1.0%的人覺得不滿意；另有93.5%的受訪用路人認為30公分放大版行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，3.0%覺得沒有幫助

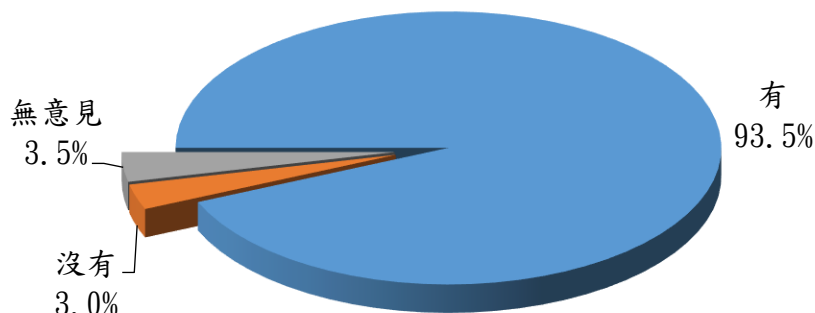
調查發現，95.8%受訪用路人對於放大版行人專用號誌的清晰度表示滿意，1.0%的人覺得不滿意，3.2%無意見；其中不滿意的受訪者(共計6人次)反映的不滿意原因主要為尺寸還不夠大(3人次)及亮度不足(2人次)。(詳圖9)

圖9 對30公分放大型行人專用號誌清晰度評價及不滿意原因



另有93.5%的受訪用路人認為30公分放大版行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，3.0%覺得沒有幫助，3.5%無意見。(詳圖10)

圖10 放大型行人專用號誌對年長者過馬路安全性助益



分析樣本:全體受訪者(N=600)

以年齡來看，65歲以上之年長用路人有95.7%肯定放大型行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，好評略高於15-64歲用路人(91.3%)。(詳表5)

表5 放大型行人專用號誌對年長者過馬路安全性助益
-按年齡區分

人口特性	樣本數	有	沒有	不知道
年齡				
15-64 歲	300	91.3	4.3	4.3
65 歲以上	300	95.7	1.7	2.7

伍、結論與建議

一、結論

(一)受訪用路人對行穿線退縮的支持度為84.5%；其中支持行穿線退縮的原因前三項為駕駛比較容易看見行人(71.2%)、可避免車輛直接撞上行人(57.6%)及行人比較容易看見轉彎車輛(44.2%)

全體受訪用路人中支持路口行穿線退縮的比率則為84.5%(其中41.8%非常支持,42.7%還算支持),2.0%不支持(其中1.7%不太支持,0.3%非常不支持),另有13.5%無意見;在可複選的情形下,支持原因以駕駛比較容易看見行人(71.2%)最高,其次為可避免車輛直接撞上行人(57.6%),再其次為行人比較容易看見轉彎車輛(44.2%),其他支持原因包含可增加轉彎車輛等待空間(42.0%)、駕駛比較願意禮讓行人優先通行(39.4%)、可減少行人對轉彎車輛操作的不安全感(29.0%)、車輛轉彎比較順利(27.4%)及直行車不會被前方右轉車擋住(24.5%)等。

(二)受訪用路人有85.8%認為路口行穿線退縮的作法有助於保護行人過馬路的安全;79.3%受訪用路人認為路口行穿線退縮的作法有助於駕駛安全提升

有85.8%受訪用路人認為路口行穿線退縮的作法有助於保護行人過馬路的安全,6.5%覺得沒有幫助,7.7%無意見;另有79.3%受訪用路人認為路口行穿線退縮的作法有助於駕駛安全提升,7.3%覺得沒有幫助,13.3%無意見,其中受訪者平常使用的交通工具中是汽機車者有83.9%認為有助於駕駛安全提升,高於非汽機車者(77.0%)6.9個百分點。

(三)受訪用路人有78.2%認為放大版行人專用號誌秒數較未放大的清楚;有95.8%受訪用路人滿意放大版行人專用號誌的清晰度

全體受訪用路人在比較放大版和未放大的兩種行人專用號誌秒數時,有78.2%認為放大版的行人專用號誌秒數較未放大的清楚,1.2%覺得未放大的較清楚,18.3%認為兩種都很清楚,0.5%覺得都不清楚,1.8%無意見;另有95.8%受訪用路人對於放大版行人專用號誌的清晰度表示滿意,1.0%不滿意,3.2%無意見。

(四)93.5%的受訪用路人認為30公分放大版行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性；其中65歲以上之年長用路人有95.7%覺得有幫助

全體受訪用路人中有93.5%認為30公分放大版行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，3.0%覺得沒有幫助，3.5%無意見；其中65歲以上之年長用路人有95.7%肯定放大型行人專用號誌有助於提升年長者過路口的安全性，高於15-64歲用路人(91.3%)4.4個百分點。

二、建議

(一)持續評估推動路口行穿線退縮

由調查結果來看，路口行穿線退縮的作法廣獲受訪用路人所支持，且多數用路人認為此項作法有助於保護行人過馬路和提升駕駛安全，未來可廣續評估推動。

(二)於醫療相關機構或學校附近和路幅較大等路口優先設置放大版行人專用號誌

受訪用路人有近八成認為放大版行人專用號誌的秒數較未放大版清楚，九成以上肯定放大版的清晰度和有助於提升過馬路的安全性，未來可參酌用路人意見，優先在醫療相關機構或學校附近和路幅較大等路口優先設置放大版行人專用號誌。