



統計應用分析報告

112年第1次(4月)

交通民意調查摘要分析

臺北市政府交通局統計室

112年8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，112年第1次是針對年滿18歲以上且居住在臺北市的民眾做電話訪查，本次調查主題包括「市民通勤(學)使用交通工具」、「疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查」、及「臺北市智慧號誌使用感受調查」等3項。

上班(學)通勤受訪市民主要使用的交通工具以機車所占比率最高(33.0%)，其次依序為捷運(22.7%)、自用小客車(18.2%)、公車(14.7%)、步行(4.8%)及自行車(3.1%)；和去年同期調查(111年4月)¹相較，以機車、自用小客車、公車及自行車為通勤主要交通工具的比率較去年各增加0.2、1.7、2.2及0.5個百分點，以捷運和步行為通勤主要交通工具的比率則減少1.1及2.6個百分點。

整體來看，臺北市交通滿意度以好評較多，59.5%滿意，33.6%不滿意，和去年同期調查(111年4月)²相較，市民對臺北市交通狀況的滿意度下降14.7個百分點。

受訪市民有85.0%平常有搭乘大眾運輸，其中58.9%在疫情期間曾因疫情關係而減少搭乘大眾運輸的頻率，減少搭乘的原因則以空間擁擠無法保持社交距離(65.5%)、擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(24.9%)及減少出門(21.4%)居多；疫情趨緩後，曾因疫情減少或增加搭乘大眾運輸的受訪民眾中，有32.7%表示會增加使用大眾運輸，62.2%會和以前一樣維持使用頻率，且受訪市民認為可以增加自己搭乘大眾運輸意願的作法，前三項依序為提供優惠票價(31.9%)、增加大眾運輸服務班次(31.7%)及擴大轉乘優惠範圍(29.5%)。

¹ 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象，111年及之前調查以15歲以上民眾為受訪對象。

² 同註1。

受訪市民有19.6%知道臺北市有推動設置動態號誌，且有7.2%感受到動態號誌系統建置路段的交通較以往順暢，另對於臺北市持續推動動態號誌，有79.8%贊同，3.6%不贊同；至於知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率則為7.0%，但對於臺北市持續推動感應性號誌，有72.8%贊同，18.1%不贊同，另受訪民眾對於過馬路時如果發現行人倒數秒數突然增加的感受，以感到更安心或覺得此設計很好的比率最多(44.2%)，懷疑行人倒數計時壞掉次之(26.7%)。

目 次

壹、前言.....	1
貳、調查概述.....	1
參、市民通勤(學)使用交通工具分析.....	3
肆、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查.....	9
伍、臺北市智慧號誌建置及使用情形調查.....	13
陸、結論與建議.....	18

表 目 次

表 1	調查樣本結構及加權檢定結果	2
-----	---------------------	---

圖 目 次

圖 1	臺北市居民通勤學型態	3
圖 2	臺北市居民通勤學地點	4
圖 3	臺北市通勤學居民之居住地與上班學地點差異	4
圖 4	臺北市通勤學居民主要使用交通工具	5
圖 5	臺北市通勤學居民主要使用交通工具類別	6
圖 6	臺北市通勤學居民單趟所需通勤時間	7
圖 7	臺北市通勤學居民單趟所需通勤費用	7
圖 8	臺北市通勤學居民單趟通勤費用與時間分布-按運具分	8
圖 9	臺北市交通滿意度	9
圖 10	每週搭乘大眾運輸天數	10
圖 11	大眾運輸搭乘時段.....	10
圖 12	因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率	11
圖 13	因疫情減少搭乘的大眾運輸工具	11
圖 14	因疫情減少搭乘大眾運輸的原因	12
圖 15	疫情趨緩後使用大眾運輸情形	12
圖 16	提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法	13
圖 17	對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受	14
圖 18	臺北市推動設置動態號誌知悉度	14
圖 19	動態號誌設置路口交通感受	15
圖 20	臺北市推動設置動態號誌贊同度	16

圖 21 對臺北市雙向 6 車道以上路口停等紅燈時間感受	16
圖 22 臺北市推動設置感應性號誌知悉度	17
圖 23 對行人倒數秒數增加的感受	17
圖 24 臺北市推動設置感應性號誌贊同度	18

112年第1次(4月)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18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；112年第1次交通民意調查主題包括「市民通勤(學)使用交通工具」、「疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查」及「臺北市智慧號誌建置及使用情形調查」等3項。

貳、調查概述

本調查於民國112年4月27日至4月30日間，對臺北市年滿18歲以上民眾進行電話訪問，有效樣本數計1,093人，在95%信心水準下，最大抽樣誤差為 ± 3.0 個百分點；為使樣本充分反映母體結構，增加樣本的代表性及可靠性，調查結果採用「多變數反覆加權」(Raking)方式，對「性別」、「年齡」、「行政區」等變數進行加權，俾與臺北市母體結構(112年3月)相符，加權後樣本並經適合度檢定與母體無顯著差異，本調查樣本結構概況與檢定結果參見表1。

表 1 調查樣本結構及加權檢定結果

項目別	母體		加權前樣本		卡方檢定 結果	加權後樣本		卡方檢定 結果
	人數	百分比	人數	百分比		人數	百分比	
總計	2,123,010	100.0	1,093	100.0		1,093	100.0	
男	990,065	46.6	512	46.8	p=0.870 無顯著差 異	509	46.6	p=0.998 無顯著差 異
女	1,132,945	53.4	581	53.2		584	53.4	
18-19歲	39,006	1.8	8	0.7		20	1.8	
20-24歲	117,266	5.5	23	2.1		60	5.5	
25-29歲	142,295	6.7	36	3.3		73	6.7	
30-34歲	153,155	7.2	43	3.9		79	7.2	
35-39歲	173,086	8.2	38	3.5		88	8.1	
40-44歲	214,560	10.1	75	6.9	p=0.000 有顯著差 異	110	10.1	p=1.000 無顯著差 異
45-49歲	194,179	9.1	87	8.0		100	9.2	
50-54歲	186,270	8.8	162	14.8		96	8.8	
55-59歲	186,304	8.8	130	11.9		96	8.8	
60-64歲	187,828	8.8	105	9.6		97	8.9	
65-69歲	179,272	8.4	129	11.8		93	8.5	
70-74歲	149,556	7.0	109	10.0		77	7.1	
70歲以上	200,233	9.4	143	13.1		104	9.5	
松山區	159,892	7.5	77	7.0		82	7.5	
信義區	178,918	8.4	105	9.6		92	8.5	
大安區	237,976	11.2	107	9.8		122	11.2	
中山區	185,424	8.7	93	8.5		95	8.7	
中正區	121,769	5.7	61	5.6		62	5.7	
大同區	102,290	4.8	58	5.3	p=0.762 無顯著差 異	53	4.8	p=1.000 無顯著差 異
萬華區	154,266	7.3	95	8.7		80	7.3	
文山區	219,928	10.4	112	10.2		114	10.4	
南港區	97,918	4.6	47	4.3		50	4.6	
內湖區	230,209	10.8	117	10.7		119	10.9	
士林區	228,974	10.8	118	10.8		118	10.8	
北投區	205,446	9.7	103	9.4		106	9.7	

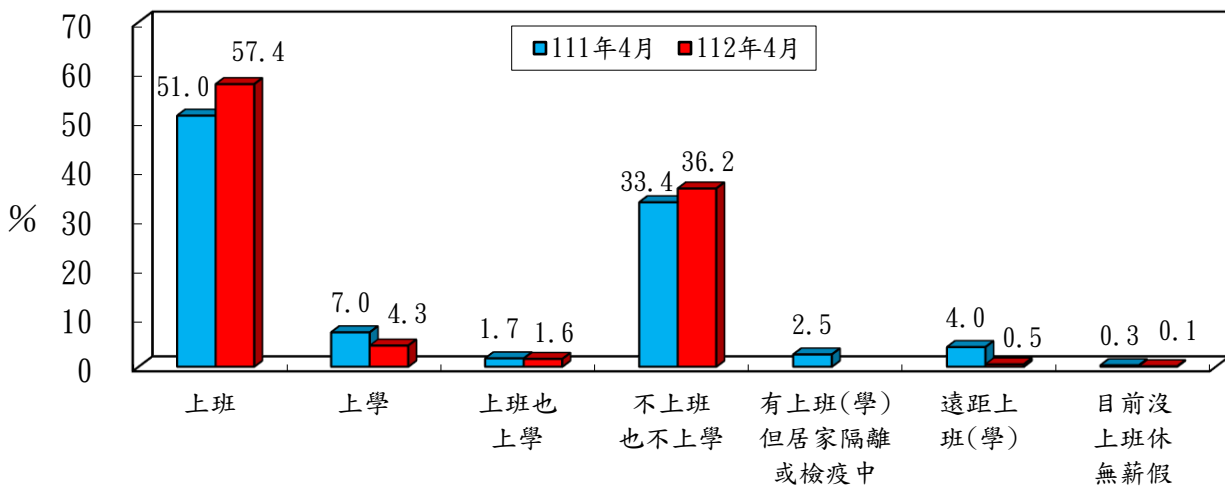
說明：母體人數資料來源為臺北市政府民政局 111 年 3 月人口統計。

參、市民通勤(學)使用交通工具分析

一、通勤(學)型態、地點及使用的交通工具

112年臺北市上班(學)比率63.3%(上班57.4%、上學4.3%、上班也上學1.6%)，較上年同期增加3.7個百分點。(詳圖1)

圖1 臺北市居民通勤學型態

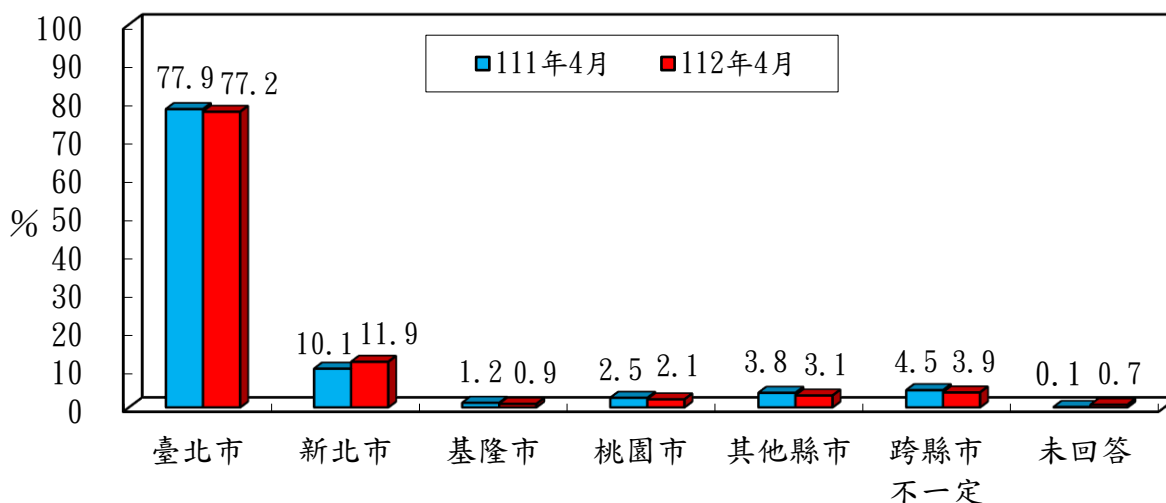


分析樣本:全體受訪者【N=1,093(111年), N=1,093(112年)】

註:111年調查以15歲以上民眾為受訪對象,112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

目前有上班或上學的受訪民眾中(占全體受訪者之63.3%)，77.2%上班(學)地點是在臺北市內，11.9%是在新北市，2.1%是在桃園市，在基隆市則有0.9%；若與上年同期比較，上班(學)地點在臺北市的比率減少0.7個百分點，在新北市的比率增加1.8個百分點，在桃園市及基隆市的比率則分別減少0.4及0.3個百分點。(詳圖2)

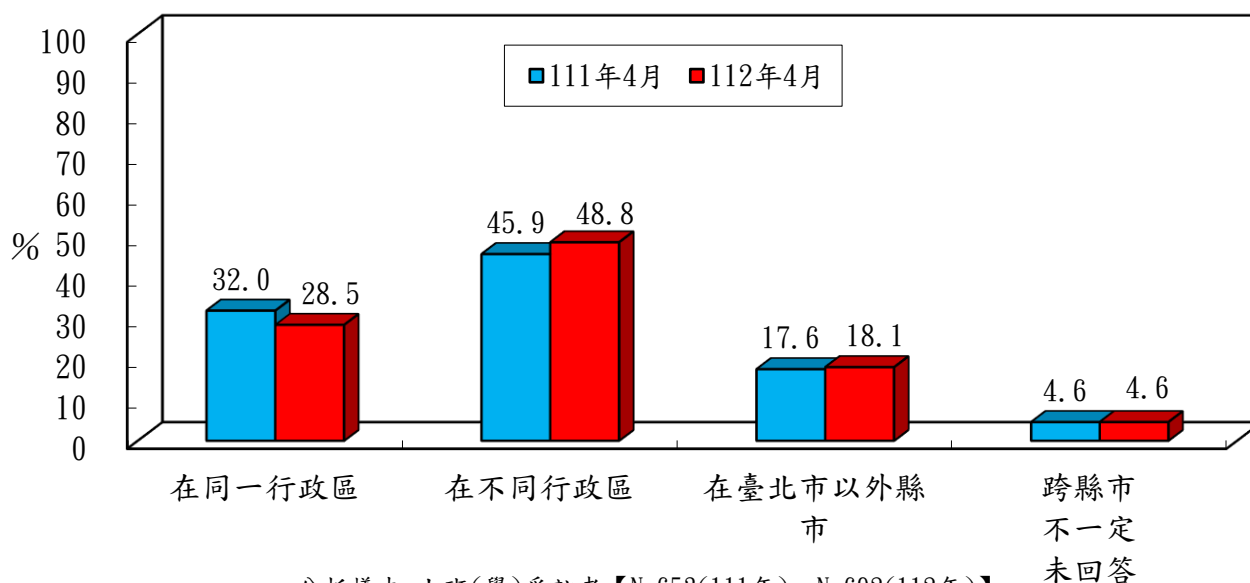
圖2 臺北市居民通勤學地點



分析樣本:上班(學)受訪者【N=653(111年), N=692(112年)】
 註: 111年調查以15歲以上民眾為受訪對象, 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

112年臺北市通勤學居民中, 有 28.5% 居住地與上班學地點是在同一行政區, 有 48.8% 是在本市內不同行政區, 分別較上年同期減少 3.5 個百分點、增加 2.9 個百分點。(詳圖 3)

圖3 臺北市通勤學居民之居住地與上班學地點差異

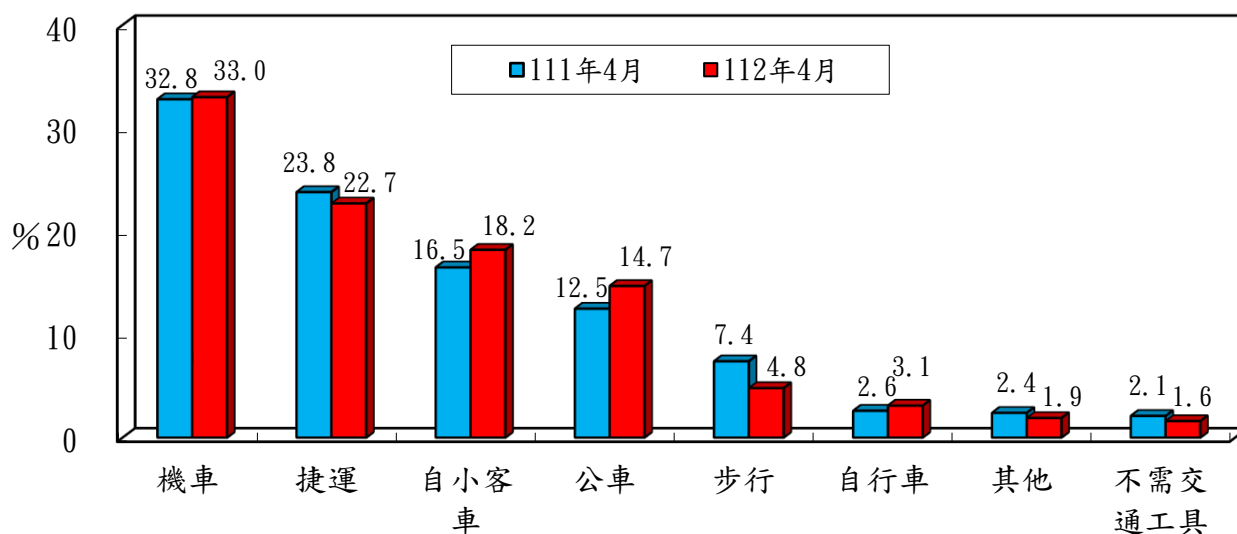


分析樣本:上班(學)受訪者【N=653(111年), N=692(112年)】
 註: 111年調查以15歲以上民眾為受訪對象, 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

112 年臺北市有上班或上學的市民中(占全體受訪者之 63.3%)，最常使用的交通工具以機車所占比率最高(33.0%)，其次是捷運(22.7%)，之後依序為自用小客車(18.2%)、公車(14.7%)、步行(4.8%)及自行車(3.1%)，使用其他交通工具(含計程車、交通車、鐵路、長途客運及其他交通工具等)的比率合計為 1.9%，另有 1.6%的人因住家和公司在同一地點等原因，上班(學)不需通勤交通工具。

與上年同期比較，臺北市通勤學居民主要使用公車上下班(學)的比率增加 2.2 個百分點最多，其次為自用小客車增加 1.7 個百分點。(詳圖 4)

圖 4 臺北市通勤學居民主要使用交通工具



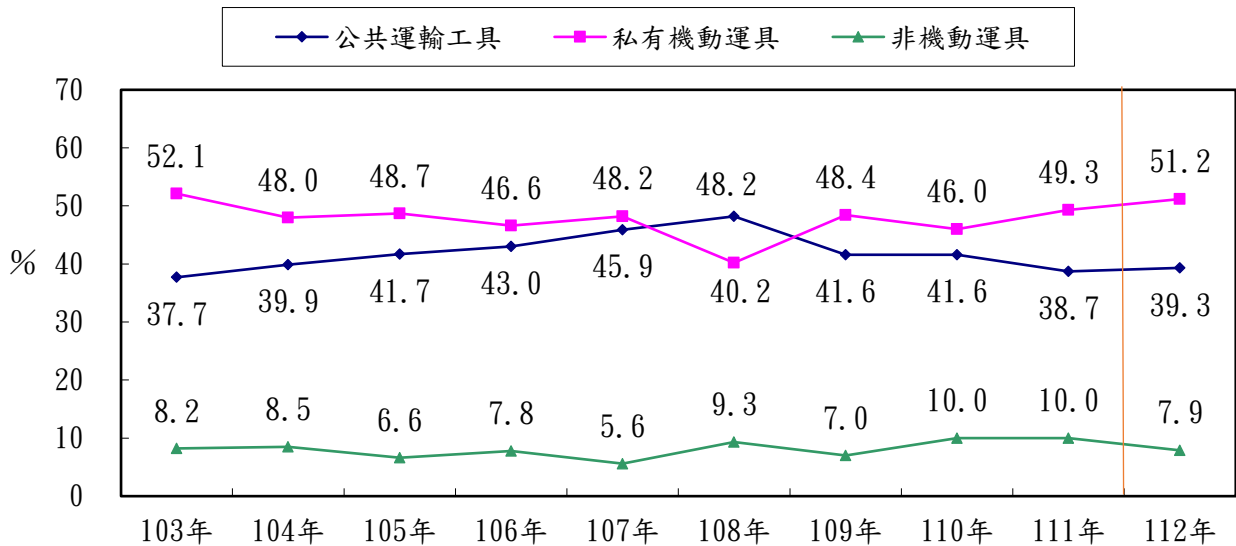
分析樣本:上班(學)受訪者【N=653(111年), N=692(112年)】

註:111年調查以15歲以上民眾為受訪對象,112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

觀察近 10 年調查趨勢，以公共運輸工具作為通勤學主要交通工具者，105 年首度突破四成(41.7%)，108 年再上升到 48.2%，創歷次調查新高，109 年降至 41.6%，110 年維持不變，111 年下跌至 38.7%，112 年則上升為 39.3%，增加 0.6 個百分點。

使用私人機動運具通勤者 104 年起則降到五成以下，108 年下滑到 40.2%，是歷次調查的最低點，109 年回升到 48.4%，110 年略減至 46.0%，112 年則回升至 51.2%，較上年同期調查上升 1.9 個百分點。(詳圖 5)

圖 5 臺北市通勤學居民主要使用交通工具類別



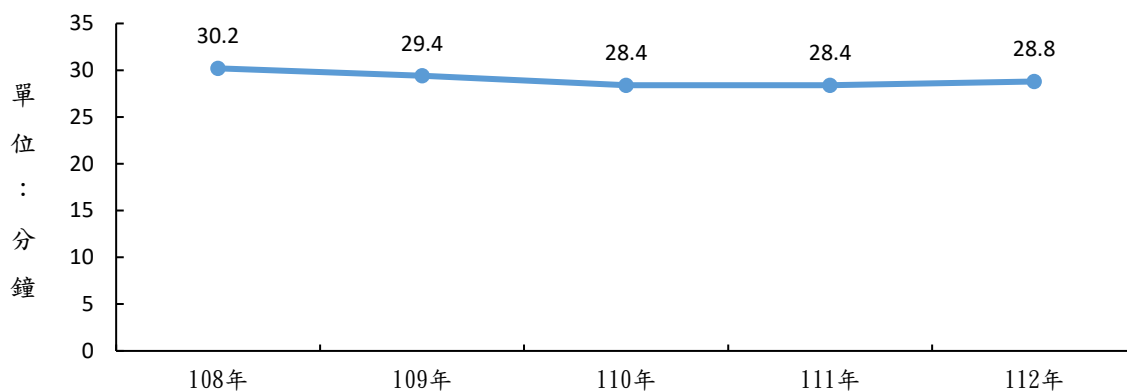
分析樣本：上下班(學)通勤市民

註：111年調查以15歲以上民眾為受訪對象，112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

二、通勤(學)交通費用及時間

112年臺北市通勤居民上班(學)所需單趟通勤時間為28.8分鐘，與去年同期上升0.4分鐘，長期來看通勤時間變化不大，近5年皆介於28.4-30.2分鐘之間；通勤單趟平均所需花費的交通費用為40.4元，較去年減少1.4元，觀察近5年，108年至110年皆在40元以內，111年起則升至40元以上。(詳圖6、圖7)

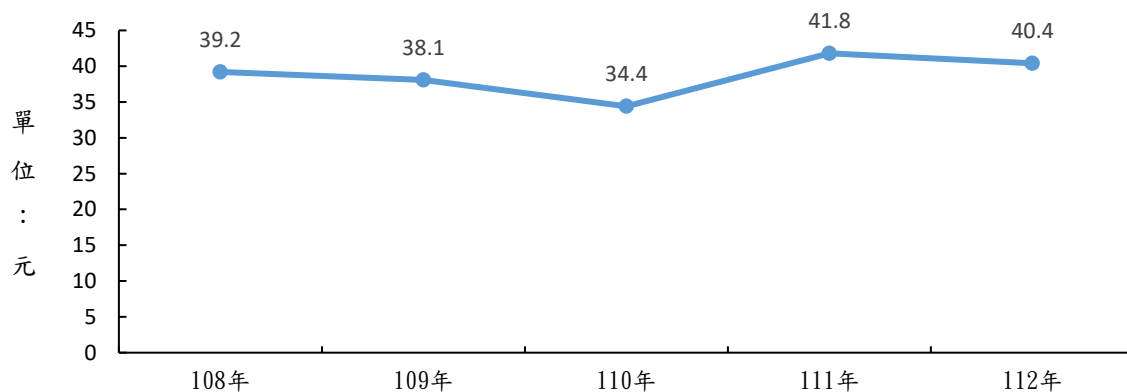
圖6 臺北市通勤學居民單趟所需通勤時間



分析樣本：上班(學)通勤市民

註：111年調查以15歲以上民眾為受訪對象，112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

圖7 臺北市通勤學居民單趟所需通勤費用

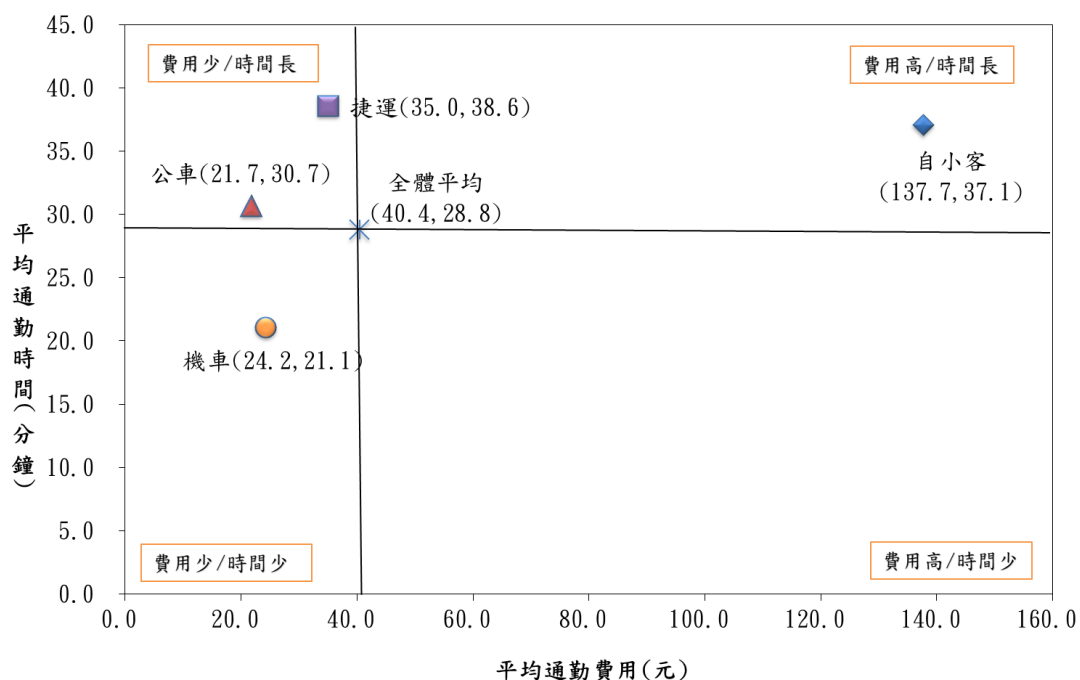


分析樣本：上班(學)通勤市民

註：111年調查以15歲以上民眾為受訪對象，112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

若就通勤使用交通工具觀察，自小客車屬於「費用高、時間長」、機車屬於「費用少、時間少」、捷運和公車則是「費用少、時間長」，其中使用公車通勤者的單趟通勤費用為21.7元雖與機車24.2元相近，但通勤時間則相對較長；使用自小客車者其通勤時間37.1分鐘，雖然較使用捷運者短，但其通勤費用137.7元則相對較高。(詳圖8)

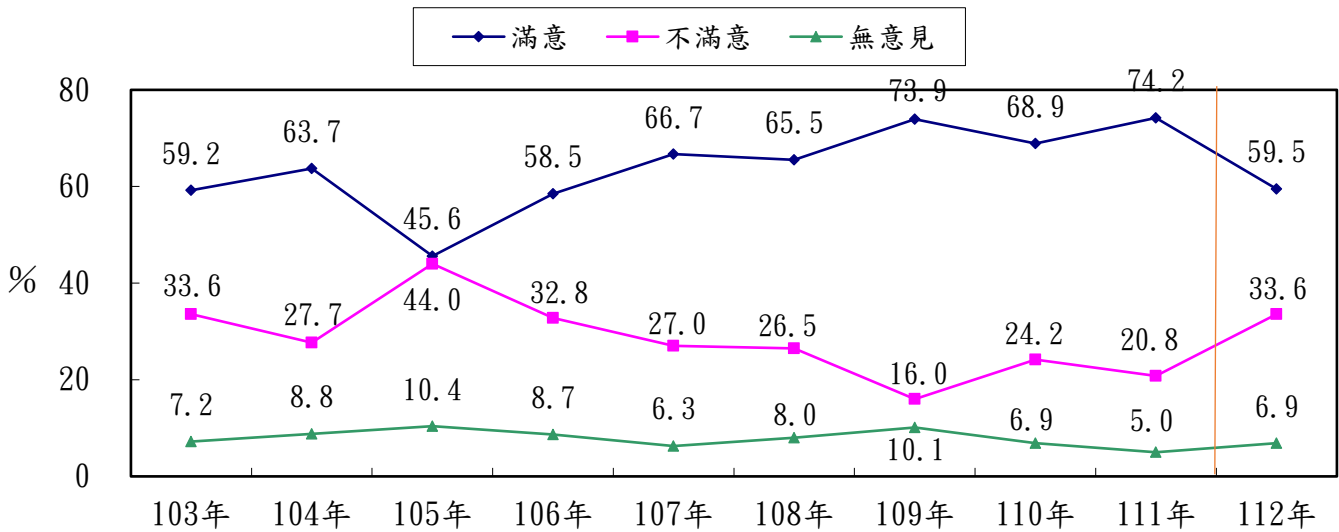
圖8 臺北市通勤學居民單趟通勤費用與時間分布-按運具分



三、交通整體滿意度

112年臺北市交通滿意度為59.5%，較去年減少14.7個百分點，觀察近10年，104年好評首次突破六成(63.7%)，105年滿意度大幅下滑到45.6%，為歷次調查的最低點；此後調查滿意度呈現攀升趨勢，109年的滿意度首度突破七成(73.9%)，112年調查則降為59.5%，是近10年調查的第4低點(詳圖9)；其中又以公共運輸工具為主要交通工具的受訪市民滿意度(67.1%)高於私有機動運具使用者的滿意比率(52.6%)。

圖9 臺北市交通滿意度



分析樣本：全體受訪者

註：111年調查以15歲以上民眾為受訪對象，112年調查以18歲以上民眾為受訪對象

肆、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查

受訪民眾中，有85.0%目前平常有在使用大眾運輸，其中29.0%每週搭1-2天、29.5%每週搭3-5天、9.5%每週搭乘6天及以上、17.0%每週搭乘天數不到1天，平常沒有搭乘大眾運輸者則占14.2%，平均搭乘大眾運輸的天數約為3.4天。(詳圖10)

至於搭乘大眾運輸的時段，平常有搭乘大眾運輸者有40.9%搭乘的時段是在平日尖峰時段(早上7-9點或下午5-8點)，46.2%是在平日離峰時段(早上7-9點或下午5-8點之外的時段)搭乘，43.6%通常會在假日時段搭乘，3.6%搭乘時段不一定。(詳圖11)

圖10 每週搭乘大眾運輸天數

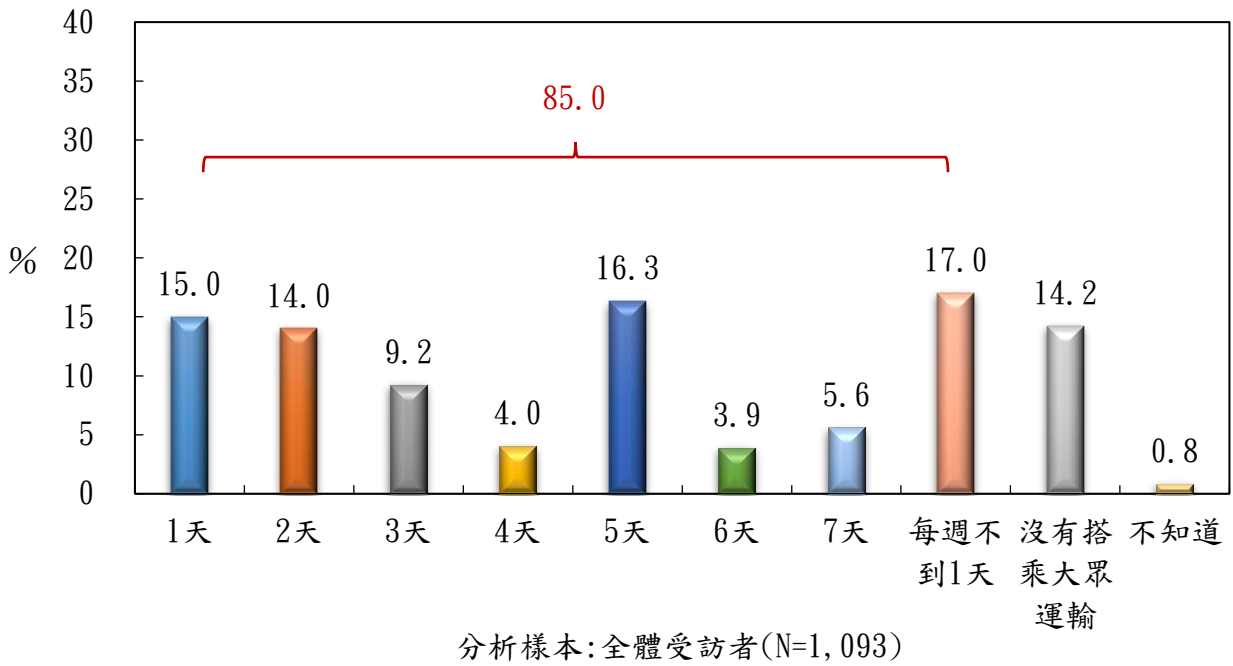
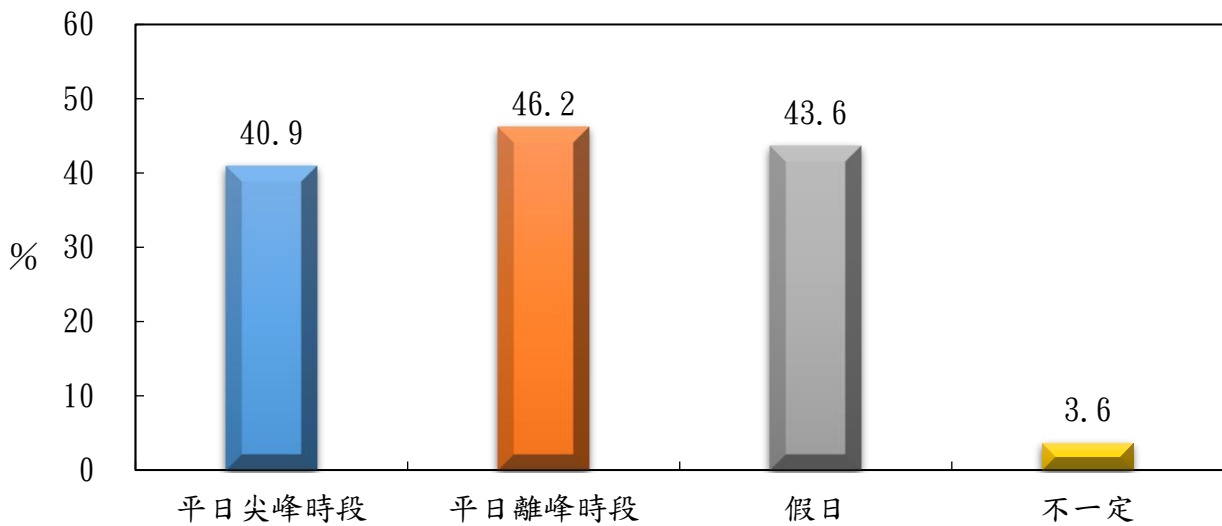
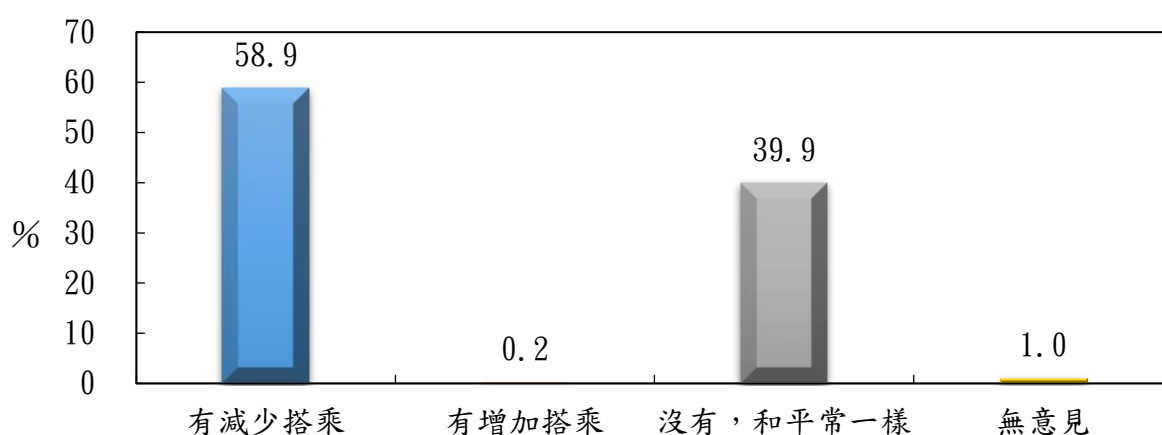


圖11 大眾運輸搭乘時段



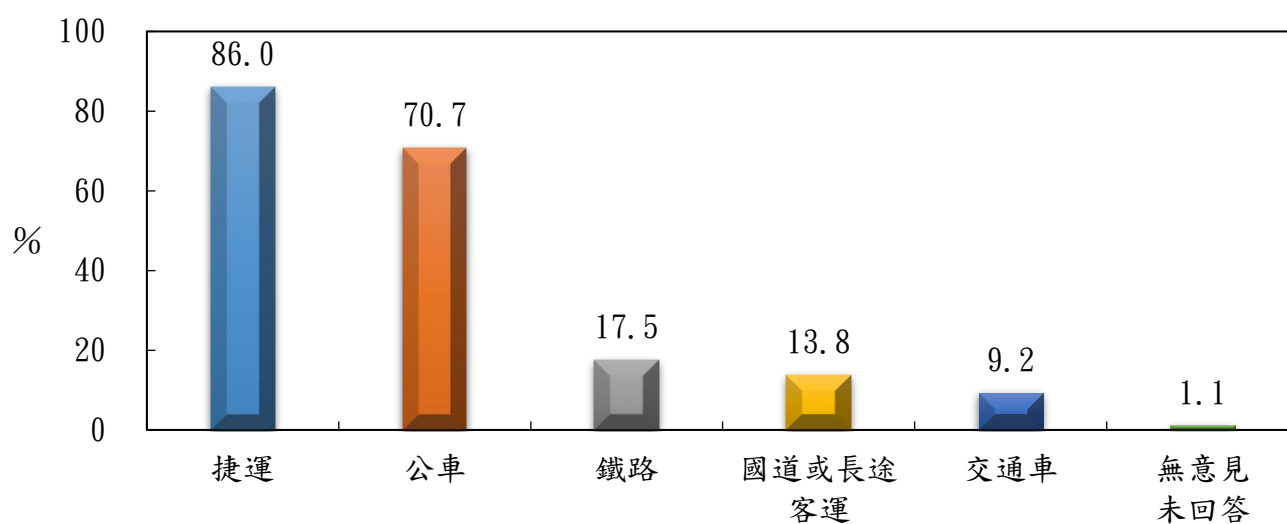
平常有搭乘大眾運輸者，有58.9%在109年至111年疫情期間曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸的頻率，0.2%增加搭乘，39.9%疫情期間搭乘頻率和平常一樣(詳圖12)；減少搭乘的大眾運輸則以捷運(86.0%)和公車(70.7%)為主，其次為鐵路(17.5%)、長途客運(13.8%)等(詳圖13)，減少搭乘大眾運輸的原因以空間擁擠無法保持社交距離(65.5%)為主，其次依序為擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(24.9%)、減少出門(21.4%)等。(詳圖14)

圖12 因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率



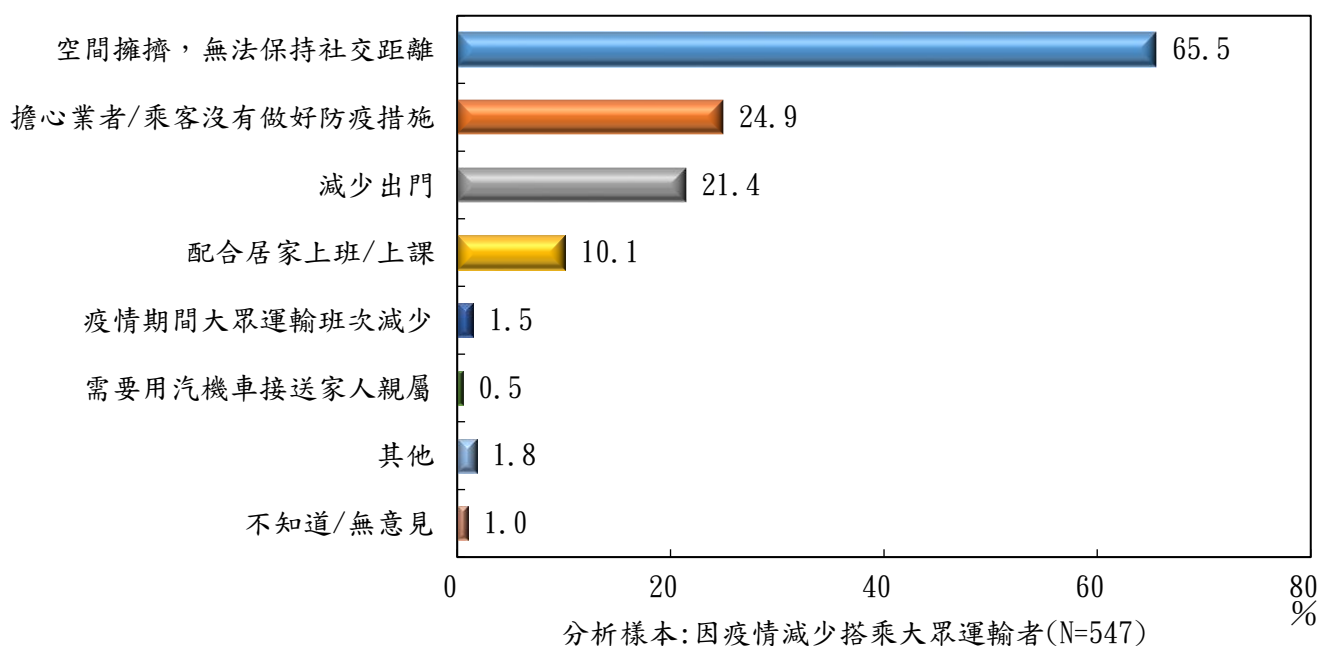
分析樣本：平常有搭乘大眾運輸者(N=929)

圖13 因疫情減少搭乘的大眾運輸工具



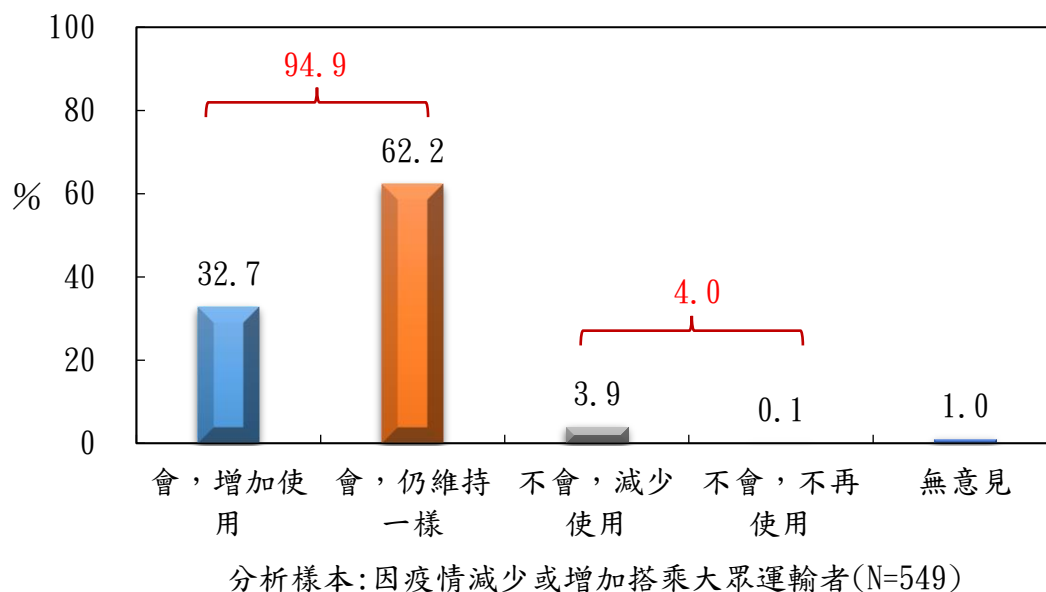
分析樣本：因疫情減少搭乘大眾運輸者(N=547)

圖14 因疫情減少搭乘大眾運輸的原因



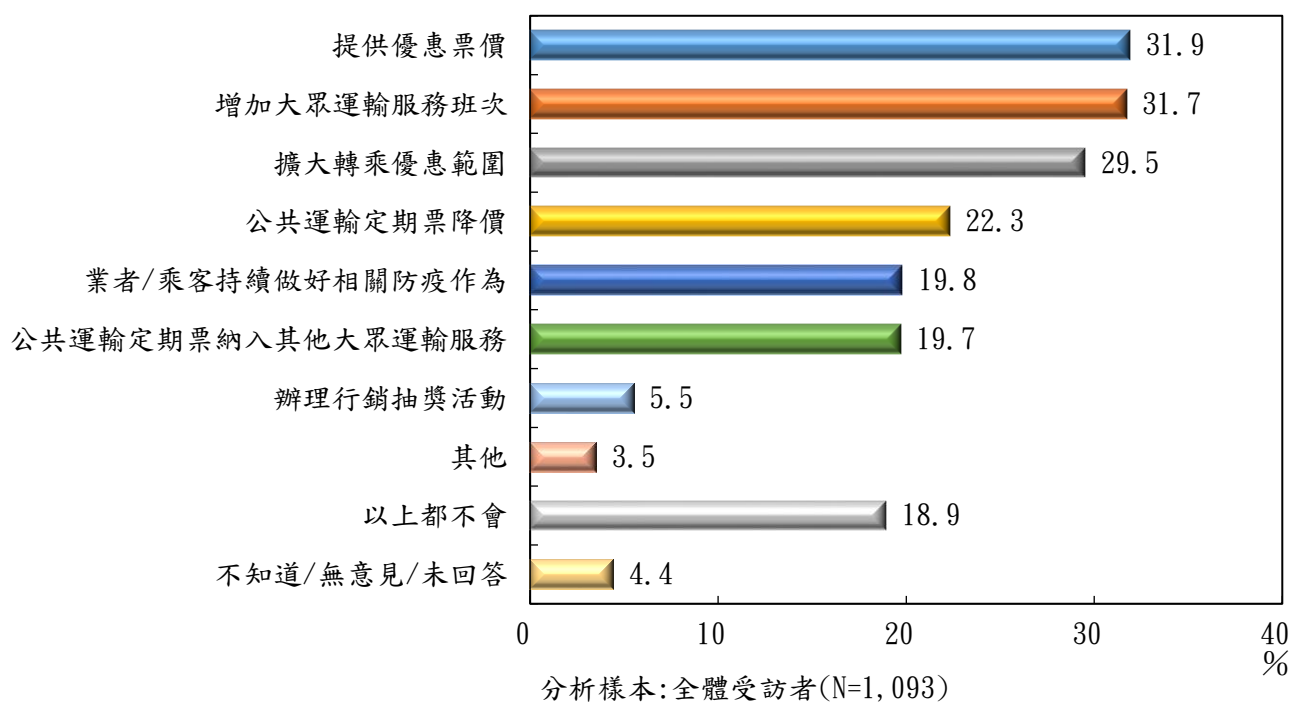
至於疫情趨緩後的大眾運輸使用情形，曾因疫情減少或增加搭乘大眾運輸的受訪民眾中，32.7%表示會增加使用大眾運輸，62.2%會和以前一樣維持使用頻率，共計94.9%的大眾運輸使用者表示會和以前一樣維持或增加使用大眾運輸，3.9%會減少使用，0.1%不再使用。(詳圖15)

圖15 疫情趨緩後使用大眾運輸情形



受訪民眾認為可以增加自己搭乘大眾運輸意願的作法，前三項依序為提供優惠票價(31.9%)、增加大眾運輸服務班次(31.7%)及擴大轉乘優惠範圍(29.5%)，18.9%覺得都無法提升自己搭乘大眾運輸的意願，4.4%無意見或未回答。(詳圖16)

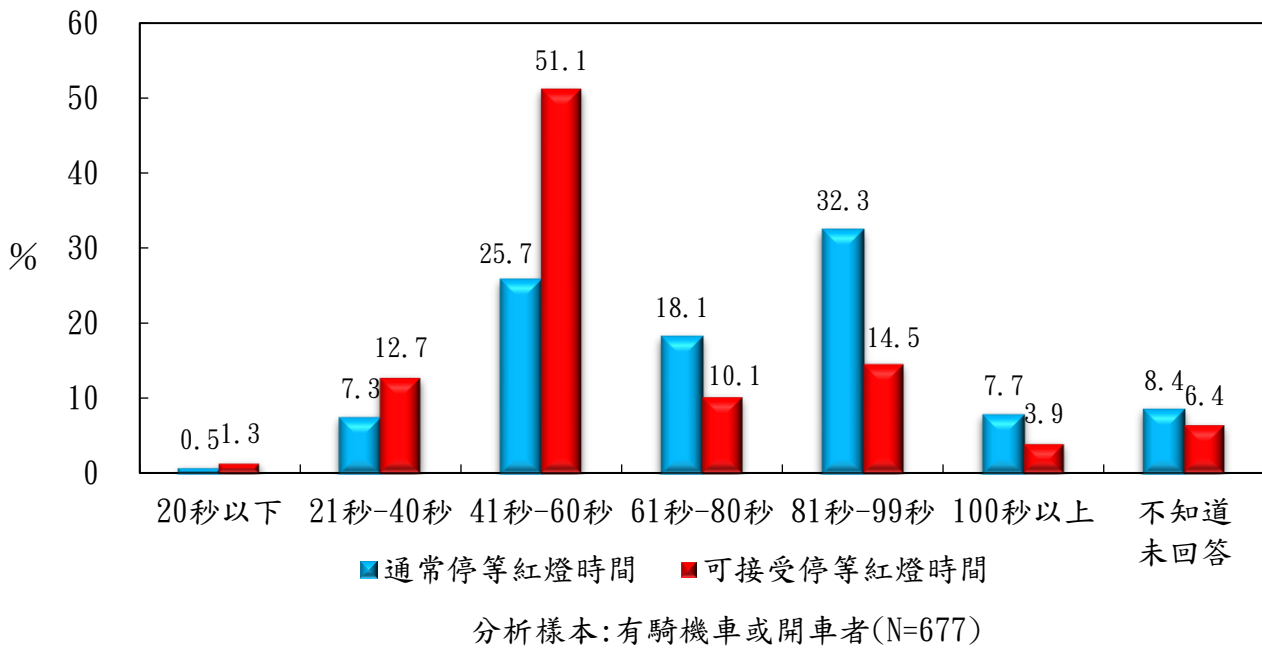
圖16 提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法



伍、臺北市智慧號誌使用感受調查

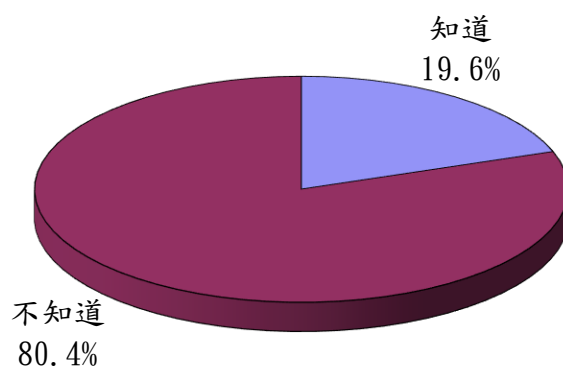
受訪民眾中，有61.9%平常有在騎機車或開車，其中24.0%只騎機車不開車、18.0%只有開車未騎機車，19.9%汽機車都有使用，38.1%平常都沒在騎機車或開車；而平常有騎機車或開車的受訪民眾中，在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時，通常停等紅燈的時間以81-99秒最多，占32.3%，可接受的停等紅燈時間則以41-60秒居多，占51.1%。(詳圖17)

圖17 對臺北市幹道路路口停等紅燈時間感受



有19.6%的受訪民眾知道目前臺北市設置的交通智慧號誌中有一種「動態號誌」，可依路口車流量大小調整行車紅綠燈秒數，減少汽機車停等紅燈的時間，80.4%不知道。(詳圖18)

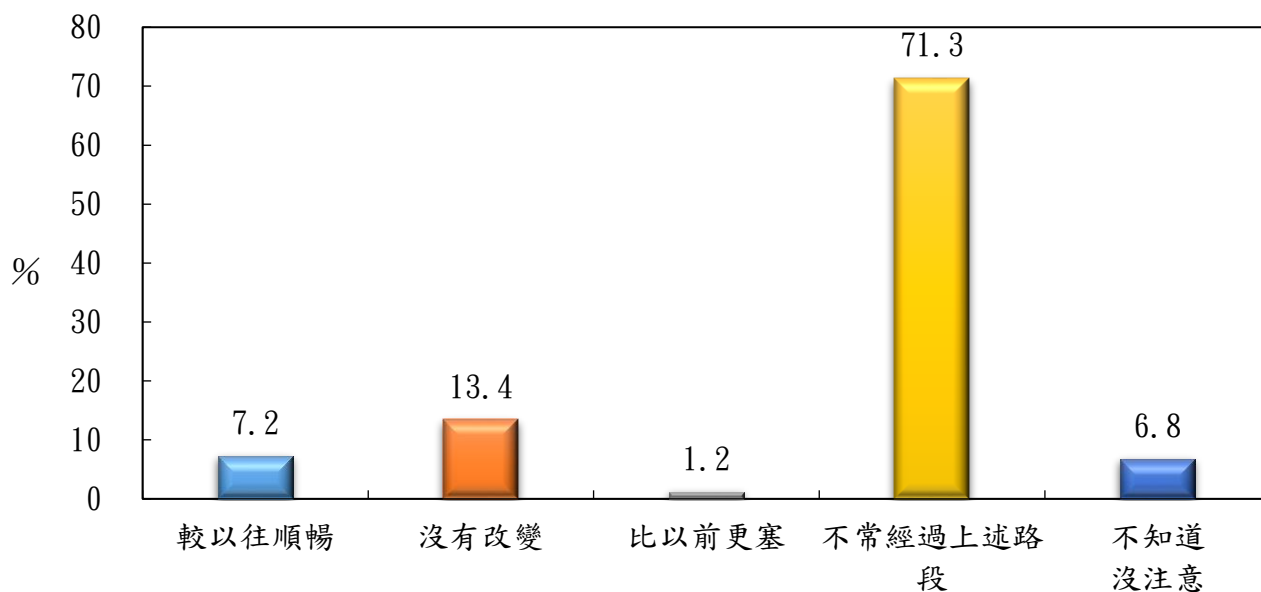
圖18 臺北市推動設置動態號誌知悉度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

受訪民眾有7.2%覺得在北投石牌路與大度路、南港展覽館周邊的南港路、忠孝東路與研究院路、台北車站周邊的市民大道及忠孝西路等完成動態號誌系統建置的區域交通較以往順暢，13.4%覺得沒有改變或和以前一樣，1.2%覺得比以前更塞，但有71.3%的駕駛人不常經過這些路段。(詳圖19)

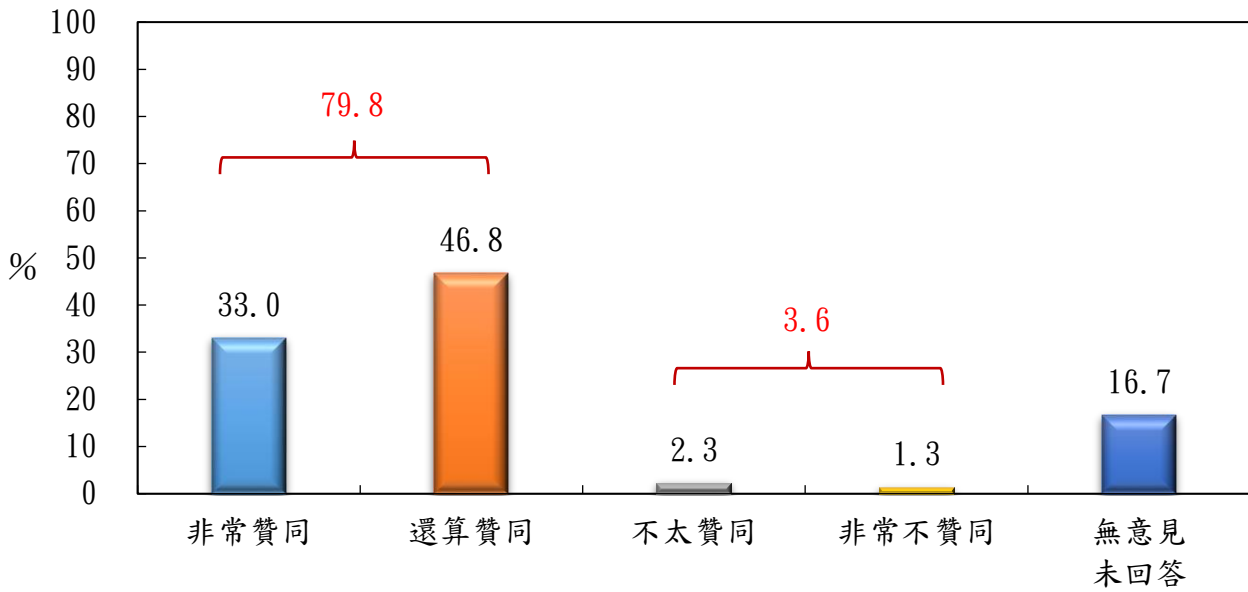
圖19 動態號誌設置路口交通感受



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

至於從贊同度來看，受訪民眾有79.8%贊同持續推動「動態號誌」，其中33.0%非常贊同，46.8%認為還算贊同；3.6%不贊同，16.7%的人無意見或未回答。(詳圖20)

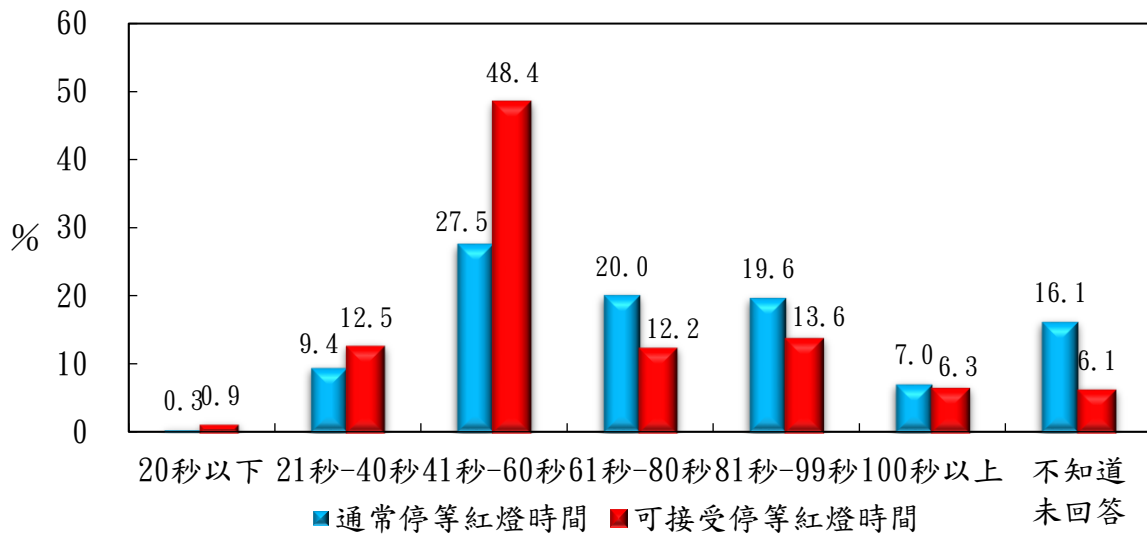
圖20 臺北市推動設置動態號誌贊同度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

受訪民眾中，有59.6%平常有在臺北市雙向6車道以上路口(如忠孝東路、信義路、承德路、重慶南北路等)走路過馬路的經驗；而這些民眾平常在臺北市雙向6車道以上路口過馬路時，通常停等紅燈的時間以41-60秒最多(27.5%)，可接受的停等紅燈時間亦以41-60秒居多。占48.4%。(詳圖21)

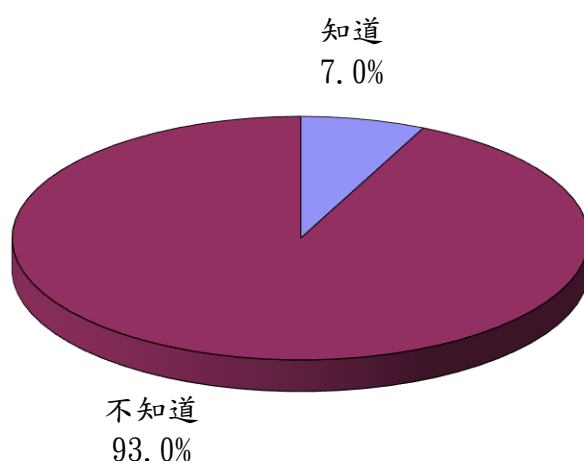
圖21 對臺北市雙向6車道以上路口停等紅燈時間感受



分析樣本:曾行經臺北市雙向6車道路口者(N=651)

有7.0%的受訪民眾知道交通智慧號誌中有一種「感應性號誌」，可自動偵測通行需求，如果旁邊沒有行人或車輛要通過，車輛可維持綠燈號誌持續運行，如果偵測到行人過馬路時間不夠時，也可以自動延長行人綠燈秒數，93.0%不知道。(詳圖22)

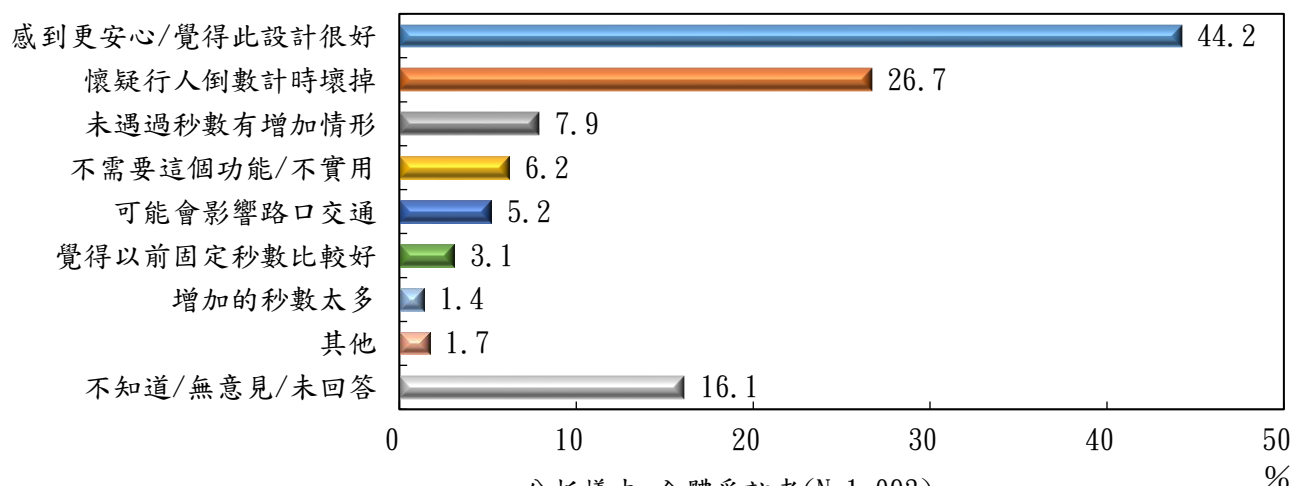
圖 22 臺北市推動設置感應性號誌知悉度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

至於對行人倒數秒數增加的感受，有44.2%受訪民眾認為如果在過馬路時發現行人倒數秒數突然增加，在會感到更安心或覺得此設計很好的，其次為懷疑行人倒數計時壞掉(26.7%)等。(詳圖23)

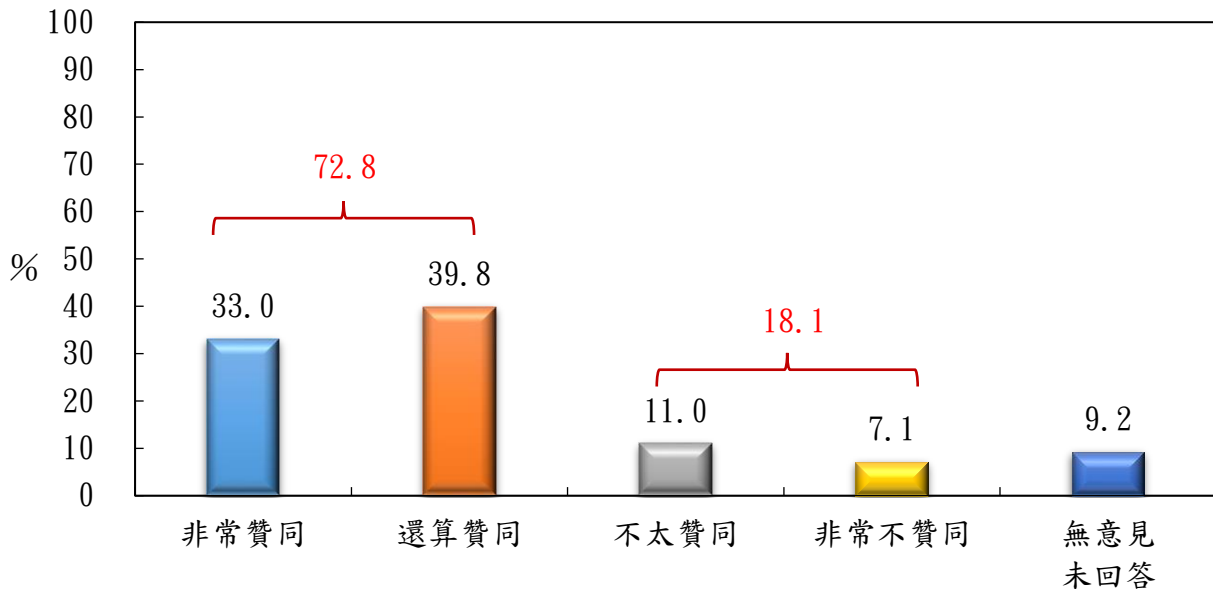
圖 23 對行人倒數秒數增加的感受



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

從贊同度來看，受訪民眾有72.8%贊同持續推動「感應性號誌」，其中33.0%非常贊同，39.8%認為還算贊同；18.1%不贊同，9.2%的人無意見或未回答。(詳圖24)

圖 24 臺北市推動設置感應性號誌贊同度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

陸、結論與建議

一、結論

(一)臺北市通勤居民平常上下班(學)使用公共運輸通勤比率為39.3%，各運具中以機車使用比率最高占33.0%

臺北市18歲以上有上班(學)的通勤居民中，平常上下班(學)最常使用的交通工具類別以使用私人機動運具之通勤者占51.2%最高，其次為公共運輸39.3%；各運具中以機車33.0%所占比率最高，其次依序為捷運22.7%、自用小客車18.2%、公車14.7%、步行4.8%及自行車3.1%。

(二)臺北市交通整體滿意度為59.5%，為近10年第4低點，其中又以公共運輸工具為主要使用者的滿意度較高

112年臺北市交通整體滿意度為59.5%，為近10年中的第4低點，至於不滿意度則為33.6%，為近10年調查中的次高；其中以公共運輸工具為主要交通工具的受訪市民滿意度為67.1%，高於私有機動運具使用者的52.6%。

(三)受訪民眾有85.0%平常有在使用大眾運輸；其中有40.9%是在平日尖峰時段搭乘

全體受訪民眾中，85.0%平常有在使用大眾運輸，其中29.0%每週搭1-2天，29.5%每週搭3-5天，每週搭達6天及以上者占9.5%，其餘17.0%每週搭乘天數不到1天；至於搭乘時段，有40.9%是在平日尖峰時段搭乘，46.2%是在平日離峰時段，43.6%在假日搭乘。

(四)平常有在使用大眾運輸的受訪民眾有58.9%因疫情關係減少搭乘大眾運輸，其中以減少搭乘捷運(86.0%)最多；減少搭乘的主因為空間擁擠無法保持社交距離(65.5%)

平常有在使用大眾運輸的受訪民眾中，有58.9%在疫情期間(109年至111年)因疫情關係減少搭乘大眾運輸，0.2%增加搭乘，39.9%和平常一樣，其中減少搭乘的大眾運輸種類以捷運(86.0%)和公車(70.7%)居多；至於減少搭乘的原因以空間擁擠無法保持社交距離(65.5%)為主，其次依序為擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(24.9%)及減少出門(21.4%)等。

(五)曾因疫情減少或增加搭乘大眾運輸的受訪民眾中，有32.7%在疫情趨緩後會增加使用；31.9%的受訪民眾認為提供優惠票價可以提高自己搭乘大眾運輸的意願

有32.7%曾因疫情減少或增加搭乘大眾運輸的受訪民眾中會在疫情趨緩後增加使用大眾運輸，62.2%會維持和以前一樣使用頻率，3.9%會減少使用，0.1%不再使用；另受訪民眾認為可以增加自己搭乘大眾運輸意願的作法，以提供優惠票價(31.9%)及增加大眾運輸服務班次(31.7%)居多，其次依序為擴大轉乘優惠範圍(29.5%)、公共運輸定期票降價(22.3%)等。

(六)有19.6%受訪民眾知道臺北市有推動設置「動態號誌」；7.2%覺得已建置動態號誌系統路段的交通較以往順暢；79.8%贊同臺北市持續推動「動態號誌」

全體受訪民眾中，有19.6%知道臺北市有推動設置「動態號誌」，80.4%不知道；所有受訪者對於動態號誌系統建置路段的交通感受，有7.2%覺得較以往順暢，13.4%覺得沒有改變，1.2%覺得比以前更塞；至於全體受訪民眾對於推動「動態號誌」的贊同比率為79.8%，其中33.0%非常贊同，46.8%還算贊同，不贊同者則占3.6%。

(七)有7.0%受訪民眾知道臺北市有推動設置「感應性號誌」；44.2%對於過馬路時發現行人倒數秒數突然增加而感到更安心或覺得此設計很好；72.8%贊同臺北市持續推動「感應性號誌」

全體受訪民眾中，有7.0%知道臺北市有推動設置「感應性號誌」，93.0%不清楚；所有受訪者對於過馬路時發現行人倒數秒數

突然增加的感受，以感到更安心或覺得此設計很好最高(44.2%)，其次為懷疑行人倒數計時壞掉(26.7%)；至於全體受訪民眾對於推動「感應性號誌」的贊同比率為72.8%，其中33.0%非常贊同，39.8%還算贊同，不贊同者則占18.1%，其中11.0%不太贊同，7.1%非常不贊同。

二、建議

(一)持續推動大眾運輸使用

調查結果可發現民眾使用公共運輸通勤的情形已有回升，惟私人運具通勤的比率仍高於公共運輸，因此未來除持續加強公共運輸清潔消毒等防疫作為外，亦可配合TPASS基北北桃都會通等優惠，以提升民眾搭乘大眾運輸的信心和意願。

(二)減輕道路交通負荷

112年交通滿意度雖仍以滿意居多，但較去年同期下滑，使用私人運具通勤的比率亦明顯高於公共運輸，因此未來除鼓勵市民使用公共運輸外，亦應注意相關減輕道路交通負荷之配合作為。

(三)加強智慧號誌及行人安全等政策相關宣導

無論是動態號誌或感應性號誌，都分別獲得逾七成民眾贊同應持續推動設置，但知道臺北市設有動態號誌或感應性號誌者卻都不到兩成，因此未來除了持續推動智慧號誌之設置外，亦應再加強相關宣導。