

112年第1次(4月)臺北市交通 民意調查報告

調查主題：

1. 市民通勤（學）使用交通工具調查
2. 疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查
3. 臺北市智慧號誌使用感受調查

委託單位：臺北市政府交通局

執行單位：聯合報系民意調查中心

調查日期：民國112年4月27-30日

聯合行銷研究股份有限公司

摘 要

臺北市政府交通局為瞭解臺北市民眾對於交通局各項交通施政、交通改善情形與意向，作為施政決策參考，特辦理112年臺北市交通民意調查。本次調查以居住臺北市年滿18歲以上的臺北市民眾為調查受訪對象，調查時間自民國112年4月27日起至4月30日止；調查方式採用電腦輔助電話調查系統（UDN-CATI系統）進行，以RDD隨機撥號方式取後四碼隨機抽樣，共計完成1,093份有效樣本，在95%信心水準下，總體百分比估計值之抽樣誤差為±3.0個百分點，事後並依人口特性進行多變項反覆加權處理，以充分反映母體結構。調查結果摘述如下：

一、市民通勤(學)使用交通工具調查

- (一) 受訪市民在上下班(學)通勤時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%)等。
- (二) 和去年同期調查(111年4月)相較¹，使用捷運和步行通勤的主要交通工具比率較去年各減少1.1及2.6個百分點，而使用自用小客車和公車通勤的主要交通工具比率各增加1.7及2.2個百分點。
- (三) 從歷年調查趨勢來看，111年搭公車通勤的比率是近10年新低(12.5%)，112年回升至14.7%；騎乘機車通勤的比率近3年(110-112年)呈持續增加，112年升至33.0%，是近10年調查的次高點。
- (四) 以公共運輸工具、私有機動運具和非機動運具來區分²，上班(學)通勤市民上下班(學)時所使用主要交通工具，有51.2%為私有機動運具，39.3%為公共運輸，7.9%為非機動運具。
- (五) 從歷年調查趨勢來看，近3年來受新冠肺炎疫情影響，搭公共運輸工具通勤者由108年的48.2%逐年下滑至111年的38.7%，112年疫情趨緩後略回升至39.3%；使用私有機動運具通勤者從110年的46.0%到112年增加為51.2%，是近10年的次高點。至於非機動運具通勤使用者在110和111年都上升至10.0%，是近10年的高點，但112年減少2.1個百分點。

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，調查趨勢比較分析解讀時應留意此限制。

² 綠運輸包括公共運輸及非機動運具；公共運輸工具包括捷運、公車、計程車、交通車、鐵路、長途客運、共享汽機車；私有機動運具包括機車及自小客車；非機動運具包括私有自行車、共享自行車及步行。

- (六) 上班(學)通勤市民上班(學)所花費的交通費用逾五成都不超過40元(53.1%)，平均上班(學)通勤交通費用為40.4元，較去年同期減少1.4元。至於上班(學)通勤時間近七成都不超過30分鐘(68.1%)，平均為28.8分鐘，較去年同期調查略增0.4分鐘。
- (七) 整體來看，臺北市18歲以上受訪民眾中對於目前臺北市的交通狀況以好評居多，59.5%滿意，33.6%不滿意。和去年同期調查(111年4月)相較³，市民對臺北市交通狀況的滿意度下滑14.7個百分點；不滿意比率增加12.8個百分點。

二、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查

- (一) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有85.0%表示平常有搭乘大眾運輸，其中近五成每週搭乘天數不到3天(46.0%)，39.0%每週搭乘天數達3天及以上。從搭乘時段來看，平日離峰時段搭乘大眾運輸的比率(46.2%)高於平日尖峰時段(40.9%)和假日(43.6%)。
- (二) 大眾運輸搭乘使用者中，有58.9%表示在疫情期間曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸的頻率，0.2%有增加搭乘，39.9%疫情期間搭乘大眾運輸頻率和平常一樣。
- (三) 可複選的情形下，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情減少搭乘的大眾運輸以捷運(86.0%)和公車(70.7%)為主；減少搭乘的原因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；至於改使用的替代的運輸工具則以自用汽車(32.8%)、自用機車(29.9%)和步行(18.8%)較多。
- (四) 目前疫情已趨緩，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，3.9%會減少使用，0.1%不再使用。
- (五) 在提示選項且可複選的情形下，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%)等。

³ 112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，調查趨勢比較分析解讀時應留意此限制。

三、臺北市智慧號誌建置及使用情形調查

- (一) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有61.9%表示平常有在騎機車或開車(24.0%只騎機車、18.0%只有開車，19.9%兩者都有)；這些汽機車駕駛人平常經過主要幹道路口所停等紅燈時間以81-99秒最多(32.3%)，41-60秒居次(25.7%)；受訪民眾可接受的停等時間以41-60秒居多(51.1%)。
- (二) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有19.6%知道臺北市有推動設置動態號誌，且全體受訪者中有7.2%感受到動態號誌系統建置路段的交通較以往順暢；對於臺北市持續推動動態號誌，高達八成民眾表示贊同(79.8%)，僅3.6%反對。
- (三) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有59.6%表示平常有走過臺北市雙向6車道的經驗(17.6%經常、42.0%偶爾)；這些受訪民眾平常在走過臺北市雙向6車道馬路時所停等紅燈的時間以41-60秒最多(27.5%)，其次為61-80秒(20.0%)及81-99秒(19.6%)；但若從受訪民眾可接受的停等時間來看，則以41-60秒居多(48.4%)。
- (四) 臺北市18歲以上受訪民眾中，知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率不到一成(7.0%)；不過，對於臺北市持續推動感應性號誌，超過七成民眾表示贊同(72.8%)，18.1%反對設置感應性號誌。
- (五) 可複選情形下，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%)，不過也有26.7%表示會懷疑行人倒數計時壞掉，其他感受比率都低於一成。

目 錄

壹、調查主旨.....	1
貳、研究設計與方法.....	5
參、調查結果分析.....	15
一、市民通勤(學)使用交通工具調查.....	15
二、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查.....	40
三、臺北市智慧號誌使用感受調查.....	54
肆、性別分析專章.....	71
伍、結論與建議.....	74
附錄一、交叉分析表.....	81
附錄二、調查問卷及各題百分比.....	113

圖 目 錄

圖3-1 市民上班(學)通勤型態.....	16
圖3-2 市民上班(學)通勤地點.....	17
圖3-3 通勤市民居住地點和上班(學)地點差異.....	20
圖3-4 市民上下班(學)通勤主要使用交通工具.....	21
圖3-5 市民上下班(學)通勤主要使用交通工具(依性別分).....	23
圖3-6 近10年市民上下班(學)通勤主要使用交通工具趨勢比較.....	25
圖3-7 市民每天上班(學)通勤交通費用.....	27
圖3-8 市民每天上班(學)通勤費用趨勢比較.....	29
圖3-9 市民上班(學)通勤所需時間.....	30
圖3-10 近10年市民上班(學)通勤時間趨勢比較.....	32
圖3-11 依通勤地點分析平均單趟通勤(學)費用與時間之關聯.....	33
圖3-12 依交通工具分析平均單趟通勤(學)費用與時間之關聯.....	34
圖3-13 市民對臺北市交通的整體評價.....	36
圖3-14 近10年市民對臺北市交通的整體評價趨勢變化.....	38
圖3-15 每週搭乘大眾運輸天數.....	40
圖3-16 大眾運輸搭乘時段.....	42
圖3-17 因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率.....	44
圖3-18 疫情發生迄今臺北市公共運輸載客量變化.....	45
圖3-19 因疫情減少搭乘的大眾運輸工具.....	46
圖3-20 因疫情減少搭乘大眾運輸的原因.....	47
圖3-21 因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具.....	48
圖3-22 因疫情增加搭乘的大眾運輸工具.....	49
圖3-23 疫情趨緩後使用大眾運輸情形.....	50
圖3-24 提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法.....	52
圖3-25 平常騎車或開車情形.....	54
圖3-26 對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受.....	56
圖3-27 臺北市幹道路口可接受停等紅燈時間累進百分比.....	57
圖3-28 臺北市推動設置動態號誌知悉度.....	58
圖3-29 動態號誌設置路口交通感受.....	59
圖3-30 臺北市推動設置動態號誌贊成度.....	61
圖3-31 臺北市雙向6車道以上路口行穿經驗.....	63
圖3-32 對臺北市雙向6車道以上路口停等紅燈時間感受.....	64

圖3-33 臺北市雙向6車道以上路口可接受停等紅燈時間累進百分比.....	65
圖3-34 臺北市推動設置感應性號誌知悉度.....	67
圖3-35 對行人倒數秒數增加的感受.....	68
圖3-36 臺北市推動設置感應性號誌贊成度.....	69

表 目 錄

表2-1 撥號結果表.....	11
表2-2 加權前調查樣本代表性檢定.....	13
表2-3 加權後調查樣本代表性檢定.....	14
表3-1 通勤市民上班(學)地點.....	18
表3-2 通勤市民居住地點和上班(學)地點差異分析.....	20
表3-3 通勤市民通勤主要交通工具分析(按性別及行政區分).....	23
表3-4 近10年市民上下班(學)通勤主要使用交通工具各期調查比較分析..	26
表3-5 各通勤運具使用者在不同通勤地點的交通費用及通勤時間.....	35
表3-6 近10年市民對臺北市交通整體滿意度調查比較.....	38
表3-7 一年來市民對臺北市交通整體評價變化.....	39
表3-8 動態號誌重點改善路段車輛旅行時間事前事後減少比例.....	60

壹、調查主旨

一、調查緣起

改善都市交通並重整交通秩序一直是臺北市的重要施政項目，這主要因為城市交通機能的良窳，關係到民眾的日常生活品質甚鉅。市府團隊以提供市民安全、可信賴、高品質、高效率及整合性的交通設施及運輸服務，促進都市經濟及社會發展，同時維護永續都市環境為目標。

考量民眾是否感受到市府施政的進步與用心，在民主時代更是評價施政績效的重要指標，為考核政策推動之執行績效及反映民意需求，臺北市政府交通局特規劃定期民意調查，確實追蹤臺北市民對於交通現況的評價。

「112 年臺北市交通民意調查」延續歷年調查精神，希望透過符合現代社會科學準則的調查研究方法，從民眾的角度檢驗臺北市交通環境，瞭解民眾對於各項交通施政與交通改善滿意度的看法。希望藉由直接傾聽基層市民的聲音，據以評估臺北市各項交通政策實施之成效，並針對各項措施之改善程度，研擬未來施政方向與進度掌控。

本次為本年度第1次調查，主要在瞭解臺北市18歲以上民眾對於臺北市政府各項交通施政、交通改善之滿意情形與意向，作為施政決策參考。

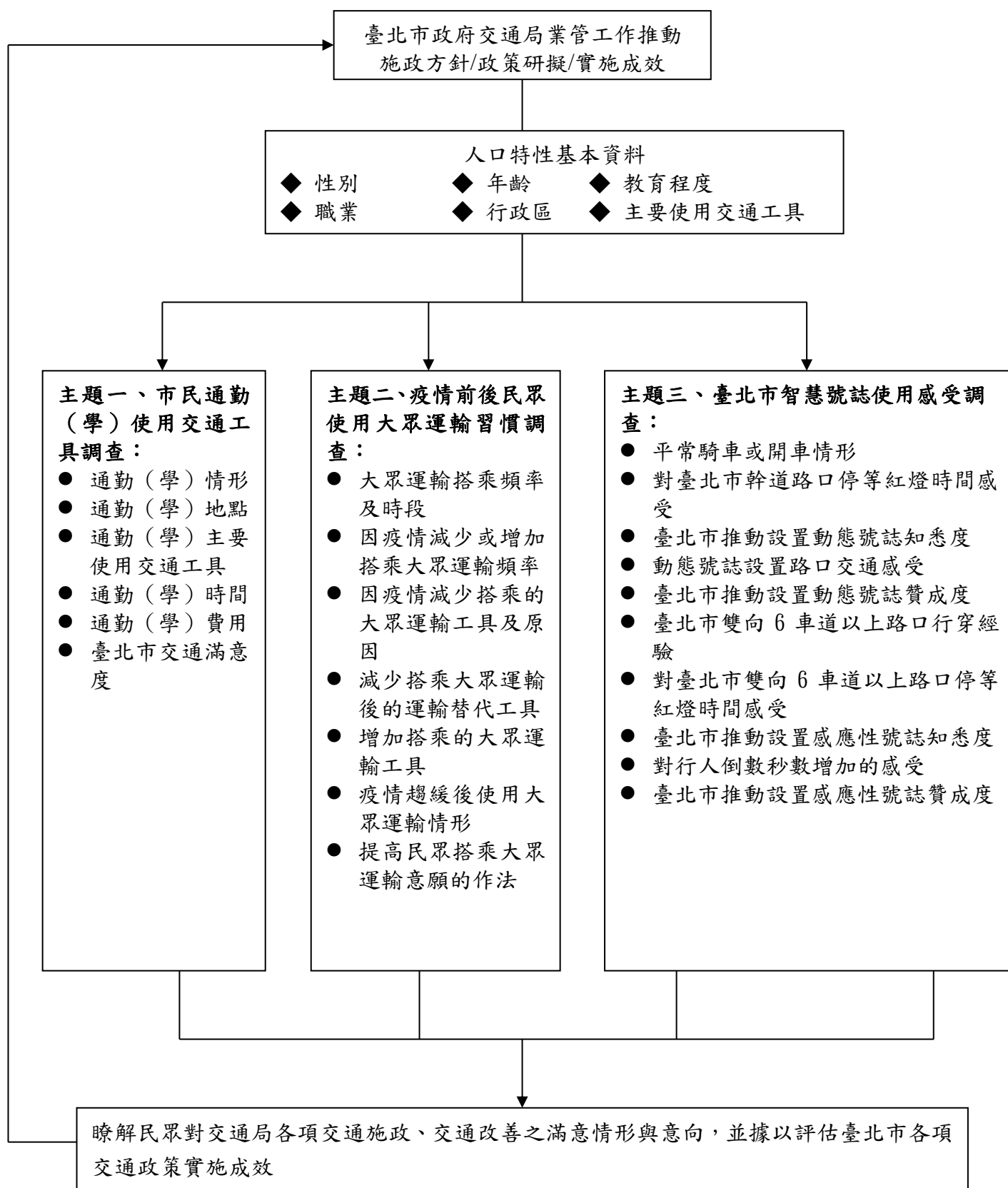
二、調查主題、問題背景及目的

本研究的目的是在於瞭解臺北市民眾對於臺北市政府交通局各項交通施政、交通改善之滿意情形與意向，作為施政決策參考。本次調查共有三項調查主題，各項調查主題、問題背景及調查目的如下：

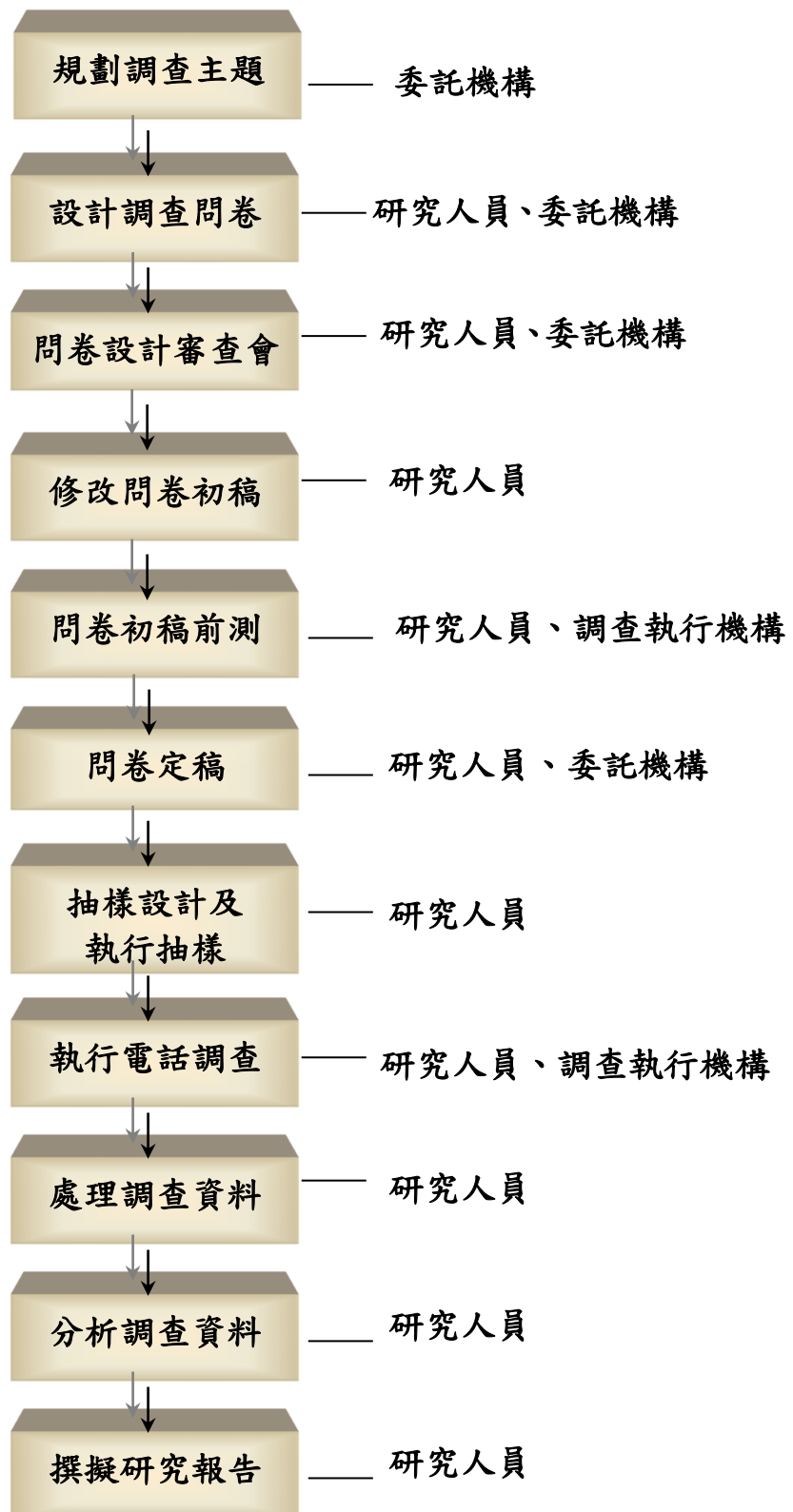
調查主題	問題背景、現況	目的
1. 市民通勤(學)使用交通工具調查	每年例行性調查項目，用以觀察並比較歷年臺北市民平常與上班(學)使用交通運具之趨勢，及市民對於臺北市交通施政之整體滿意度，供臺北市政府交通局施政參考。	了解市民通勤(學)狀況，包含使用之交通工具、通勤時間與費用及臺北市整體交通環境之滿意度，以作為後續施政之參考。
2. 疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查	臺北市大眾運輸(公車、捷運、鐵路、國道客運)運量近年受疫情嚴重影響下滑，近期疫情雖已趨緩，運量逐步恢復中，惟仍無法達到過去高峰期水準；故藉本次問卷調查瞭解疫情前、疫情高峰期至今民眾使用大眾運輸情形，俾利研議符合後疫情時代民眾需求之最適大眾運輸政策，以有效提升運量。	期望透過民意調查，瞭解疫情前、疫情高峰期至今民眾使用大眾運輸之情形，並藉由民眾相關改善建議，作為後疫情時代制定提升大眾運輸運量相關政策之參據。
3. 臺北市智慧號誌使用感受調查	截至111年，臺北市已完成建置143處智慧號誌，其中103處為動態號誌，40處為感應性號誌。經統計，行車時間改善9%，夜間幹道減少空等32%，112-114年擴大到全市29條易壅塞路段建置動態號誌系統。	為改善交通壅塞情形，臺北市自108年起試辦智慧號誌系統，動態調整號誌秒數及延長行人綠燈秒數，因有效改善行車時間及減少夜間幹道空等時間，故於112年-114年擴大辦理。期藉由問卷瞭解智慧號誌之執行效益、民眾實質感受及意見回饋，以作為後續計畫執行之參考。

三、研究架構

依前述研究目的，本調查研究架構及主要調查內容如下所示：



四、調查流程



本研究電話調查流程

貳、研究設計與方法

一、調查地區

以臺北市12個行政區為調查範圍。

二、調查對象

以居住在臺北市且年滿18歲(含)以上的臺北市民眾為調查受訪對象⁴。

三、調查日期與時間

本次調查於民國112年4月27日(週四)至4月30日(週日)進行，調查時間為晚間6點至10點整。

四、調查實施方法

本研究採用電腦輔助電話訪問系統(CATI)，結合訪員、電話系統及電腦網路的方式進行電訪調查資料蒐集，並配合現場同步監聽、監看與錄音設備，以掌握調查品質的監控。

即在調查執行前先將設計好的問卷題目及符合抽樣架構的電話樣本先存入電腦資料庫中，訪員只需依照規定的程序來操作電腦，問卷題目會依序顯示在電腦螢幕上，訪員依照電腦螢幕所呈現的題目內容來進行訪問，並將受訪者的答案輸入在電腦中，無須再以紙筆手寫記錄，是最符合標準化程序的電話訪問調查工具。

電話調查方法無可避免仍可能發生電話占線及電話號碼未登記等問題，為突破這些方法上的限制，本研究採用下列方式克服，以不放棄任何電話占線樣本為原則，若為空號、非住宅電話、傳真機號碼、電話故障、暫停使用或改號處理中的樣本電話則停止訪問：

- (一) 電話占線問題：對於佔線中的電話號碼，以不同日期、不同時段及三次重撥電話的方式進行追蹤調查。
- (二) 電話無人接聽之處理：對於無人接聽的住宅電話，也以不同日期、不同時

⁴ 112 年調查以 18 歲以上民眾為受訪對象，111 年及之前的調查以 15 歲以上民眾為受訪對象，調查解讀應留意此限制。

段及三次重撥電話的方式進行追蹤調查。

- (三) 受訪者沒空或不在之處理：對於抽出戶內有合格受訪者，但受訪者沒時間或不在家時，以指定時間約訪方式進行受訪者追蹤。
- (四) 電話號碼未登記的問題：本研究以臺北市有登記的住宅電話號碼為抽樣清冊，對於隨機抽出的電話號碼，以尾數四位隨機方式變更之，以涵蓋未登記的住宅電話。

五、抽樣設計

本調查是以臺北市住宅電話號碼簿作為母體抽樣清冊，抽樣方法是採隨機撥號法(Random Digit Dialing, RDD)，將局碼後四碼以電腦隨機方式產生受訪樣本電話號碼。

在隨機抽取調查樣本「戶」後，採任意成人法透過訪問問卷設計過濾篩選接聽電話之合格受訪者(居住臺北市年滿18歲以上民眾)為第一調查對象，若此戶中無合格受訪者，則放棄此樣本，以替代樣本遞補，每戶以訪問一位為原則。

六、抽樣誤差

本次調查共計完成訪問1,093位居住在臺北市且年滿18歲(含)以上的臺北市民眾，在95%的信心水準下，全體受訪樣本的抽樣誤差在正負3.0個百分點以內。

七、問卷設計

本次調查共有三項調查主題，調查內容項目(問卷)係依據112年3月28日所召開的問卷審查會議結果，於4月17日進行調查前測試訪(30份)，並依試查結果修訂問卷問項內容或措辭，提交臺北市政府交通局確認後定稿，調查問卷架構如下：

調查問卷架構及內容項目

調查主題	調查項目
一、市民通勤(學)使用交通工具調查*	1. 通勤(學)情形* 2. 通勤(學)地點* 3. 通勤(學)主要使用交通工具類型* 4. 通勤(學)費用*

調查主題	調查項目
	5. 通勤(學)時間* 6. 對臺北市整體交通狀況滿意度*
二、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查	1. 大眾運輸搭乘頻率及時段 2. 因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率 3. 因疫情減少搭乘的大眾運輸工具及原因 4. 減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具 5. 增加搭乘的大眾運輸工具 6. 疫情趨緩後使用大眾運輸情形 7. 提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法
三、臺北市智慧號誌使用感受調查	1. 平常騎車或開車情形 2. 對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受 3. 臺北市推動設置動態號誌知悉度 4. 動態號誌設置路口交通感受 5. 臺北市推動設置動態號誌贊成度 6. 臺北市雙向 6 車道以上路口行穿經驗 7. 對臺北市雙向 6 車道以上路口停等紅燈時間感受 8. 臺北市推動設置感應性號誌知悉度 9. 對行人倒數秒數增加的感受 10. 臺北市推動設置感應性號誌贊成度
四、受訪者基本資料	1. 居住行政區* 2. 性別* 3. 年齡* 4. 教育程度* 5. 職業* 6. 平常外出最常使用交通工具* 7. 受訪家戶自行車、機車及自小客持有數

註：標示'*'為以往曾調查過的趨勢調查主題及調查問項。

八、統計分析方法

本研究以 SPSS 統計分析軟體運用次數分配及百分比等統計量數來描述調查結果，並依調查資料測量尺度(measurement scale)的不同，輔以卡方檢定分析或變異數分析來進行變項間關係的檢驗和比較。

若問卷題目的調查資料測量尺度為類別變項時，將透過卡方檢定分析及殘差分析進行變數間的關聯性分析；問卷題目調查資料若為等距變項時，則將透過 ANOVA 變異數分析進行平均數比較分析。至於在比較跨年度趨勢題目差異時，會以 Z 檢定檢視兩年度獨立樣本對同一議題看法進行百分比差異檢定。相關統計分析方法及理論如下：

(一) 抽樣誤差之估計

在抽樣誤差估計方面，當樣本數小於母體數的 5% 時，可適用於無限母體計算抽樣誤差之公式如下：

$$d = Z_{\frac{\alpha}{2}} \times \sqrt{\frac{p(1-p)}{n}} \quad (\text{信心水準 } 1-\alpha=0.95)$$

d = 估計之抽樣誤差

p = 母體比例估計

n = 樣本數

$Z_{\frac{\alpha}{2}}$ = 常態分配下信賴水準為 $1-\alpha$ (95%) 時應對之 Z 值

(二) 百分比分析與次數分配

本次調查主要以次數分配和百分比分析來描述各題調查結果，使用百分比的時機有二，表示說明相同子群在母體所占比率，以及說明項目增加、減少程度或幅度，透過百分比的計算分析，可以呈現各項意見或表達態度的分布情形及重要性。

$$\text{proportion } (p) = f/n$$

$$\text{percentage } (\%) = (f/n) \times 100 = p \times 100$$

f = 次數(frequency)，在某一類別或項目中之人數

n = 所有類別或項目中之人數的總和

(三) 交叉分析與卡方檢定

在題組間關係的檢驗上，輔以交叉分析和卡方檢定(Chi-square test)。若在 0.05 的顯著水準下，交叉表的卡方檢定值大於臨界值，則拒絕虛無假設，即表示兩變數間有顯著關聯性。卡方檢定統計量公式如下：

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}}$$

o_{ij} = 交叉表中第 i 列與第 j 行的觀察次數

e_{ij} = 在獨立性假設之下，交叉表中第 i 列與第 j 行的期望次數

χ^2 表示自由度 df 為 $(r-1)(c-1)$ 的卡方分配

在獨立性假設成立的情況下，

e_{ij} 的估計值為： e_{ij} = 第 i 列合計 × 第 j 行合計 / 樣本合計數

(四) 殘差分析

殘差分析是指交叉分析各細格期望次數與觀察次數差值的分析，殘差越大，各細格分佈越不如期望般的出現，兩個變項有某種關聯，殘差越小，表示各細格分佈越接近期望，兩變項無關聯。

殘差分析是卡方檢定顯著後的事後比較程序，卡方檢定顯著之後，再以標準化殘差分析來檢驗各細格的狀況。將標準化殘差平方後加總，即得 Pearson χ^2 (即卡方值)，因殘差分佈呈標準化常態分配 $N(0, 1)$ ，可利用常態化 Z 分配進行統計決策。

標準化殘差會隨著邊際期望值的大小變動而產生波動，但藉由調整後標準化殘差分析，可以排除各邊際次數不相等所造成的比較問題。調整後標準化殘差統計量公式如下：

$$adj\Delta' = \frac{n_{ij} - \hat{\mu}_{ij}}{\sqrt{\hat{\mu}_{ij}(1 - P_i)(1 - P_j)}}$$

n_{ij} = 交叉表中第 i 列與第 j 行的觀察次數

$\hat{\mu}_{ij}$ = 交叉表中第 i 列與第 j 行的期望次數

P_i = 交叉表中第 i 列的邊際比率

P_j = 交叉表中第 j 行的邊際比率

(五) ANOVA 變異數分析

探索兩變項間關係時，若為連續變項資料(如通勤時間和通勤費用等)進行平均數比較時，則使用變異數分析。

變異數分析係將總變異分解為組間變異、組內變異兩個來源，其分析原理即在求取組間及組內變異的比例，如果組間變異數明顯大於組內變異數，則顯示各組的平均數中，至少有兩組以上具有顯著差異，如果無顯著差異，則各組的平均數亦無顯著不同。變異數分析 F 值計算方式如下所示：

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} = \frac{SS_b / k - 1}{SS_w / n - k}$$

其中，n 為樣本數，k 為組別數目， MS_b 為組間變異， MS_w 為組內變異

$SS_b = n \sum_{i=1}^k (\bar{X}_i - \bar{X})^2$ 是各組平均數(\bar{X}_i)對總平均數(\bar{X})差量的平方和，

$SS_w = \sum_{i=1}^k \sum_{j=1}^{n_i} (X_{ij} - \bar{X}_i)^2$ 是各組分數(X_{ij})對本組平均數(\bar{X}_i)差量的平方和。

(六) 百分比差異檢定分析

在比較跨年度趨勢項目(如調查主題一、二之題組)百分比差異的檢驗上，是以 Z 檢定檢視兩年度獨立樣本對同一議題看法的百分比間(p_1 和 p_2)的差異；在 95% 的信心水準下，若 Z 值 > 1.96 或 < -1.96 (雙尾檢定)時，表示兩年度項目百分比變動幅度達統計差異顯著水準，Z 檢定統計量公式如下：

$$Z = \frac{P_1 - P_2}{\sqrt{pq \left(\frac{1}{N_1} + \frac{1}{N_2} \right)}} \quad (\text{信心水準 } 1-\alpha=0.95)$$

$p_1 = \frac{f_1}{N_1}$ 為 A 年度項目百分比， f_1 為 A 年度某選項回答人數， N_1 為 A 年度所有選項回答人數總計

$p_2 = \frac{f_2}{N_2}$ 為 B 年度項目百分比， f_2 為 B 年度某選項回答人數， N_2 為 B 年度所有選項回答人數總計

$p = \frac{f_1 + f_2}{N_1 + N_2}$ ，在 $H_0: P_1 = P_2$ 情形下項目合計百分比

$q = 1 - p$

$pq \left(\frac{1}{N_1} + \frac{1}{N_2} \right) = \sigma^2_{P_1 - P_2}$ ，是 $p_1 - p_2$ 抽樣分配的變異誤

九、撥號結果

本次調查扣除戶中無合格受訪者及無人接聽、電話占線、停話、電話故障、空號及傳真機等非人為因素外，總共接觸到1,420位合格受訪者，其中有327人拒訪，實際完成的有效樣本為1,093人，訪問成功率為77.0%。

$$\begin{aligned} \text{訪問成功率} &= \text{成功樣本數} / \text{實際接觸之合格受訪者樣本數} \\ &= \text{成功樣本數} / (\text{成功樣本數} + \text{拒訪數}) \\ &= 1,093 / 1,420 = 77.0\% \end{aligned}$$

調查共計撥出31,208通電話，若以電話門號數計算，則是24,604支電話號碼。表2-1是以電話門號數為分母的撥號結果，其中順利成功訪問的家戶占抽樣電話之4.4%，至於未能完成訪問的電話中，47.2%為空號，21.5%經重撥三次後仍無人接聽，其餘電話接觸情形都低於一成。

表2-1 撥號結果表

單位：通；%

撥號結果	電話門號數	百分比
完成訪問	1,093	4.4
空號	11,610	47.2
無人接聽	5,292	21.5
非住宅電話	1,842	7.5
無法確認有無合格受訪者	1,751	7.1
傳真機號碼或電話錄音	1,006	4.1
戶中無合格受訪者	684	2.8
電話忙線中	453	1.8
在調查訪問時間內無法接觸到合格受訪者	309	1.3
拒訪(含中途拒訪)	327	1.3
電話故障、暫停使用或改號處理中	154	0.6
其他	83	0.3
合計	24,604	100.0

註：以電話門號數為分母。

十、樣本代表性與加權處理

為使樣本能充分反映母體結構，增加樣本的代表性及可靠性，本研究以卡方檢定逐一檢視受訪樣本性別、年齡及行政區人口比例等分配與母體結構之間的差異檢定。檢定結果若發現樣本與母體結構產生顯著差異，則以加權方式處理，使樣本結構與母體一致。

由表2-2的樣本代表性檢定結果顯示：本研究成功樣本的年齡結構與母體有不一致的現象。

為使調查結果能夠充分反映臺北市年滿18歲以上民眾之意見，避免資料分析時造成母體推論的偏差，本研究依據臺北市民政局提供之112年3月臺北市人口統計資料，以臺北市18歲以上人口的性別、年齡及行政區人口比例結構進行加權，使其與母體資料一致。

加權方式係採用「多變項反覆加權」(Raking)的方式，依序以性別、年齡與各行政區人口比例逐一調整樣本權數，直到全體樣本結構分配與母體結構無顯著差異為止。

實際加權做法是先調整臺北市18歲以上人口的性別比例，讓樣本性別與母體人口結構相符後，再依調整比例加權後取得樣本年齡分布值，並依此計算年齡調整比例，取得同時考慮性別與年齡的新權數，如此循環性別、年齡及行政區等人口變數比例都通過母體差異檢定為止，符合母體分布為止。

各變數進行調整時，第*i*次循環權數計算方式為 $W_{ij} = (N_j/N) * (n_i/n_{ij})$ ，其中 N_j 為第*j*層母體數， N 為臺北市18歲以上人口總數， n_{ij} 為第*i*次循環第*j*層樣本數， n_i 為第*i*次循環總樣本數，*j*代表該次循環調整變數之層數。

調查結果每一筆資料都乘以調整權數， $\frac{N_i}{N} / \frac{n'_i}{n}$ ， N_i 和 n'_i 是第*i*交叉組的母體人數和樣本加權人數，而 N 和 n 是母體總人數和樣本加權總人數，這樣使樣本與母體的分配在調整後完全一致。最後的權數是各步調整權數累乘。

調查樣本資料經過加權處理後，統計檢定顯示，加權後的樣本資料結構分布與臺北市18歲以上人口結構一致，並無顯著差異，加權後之樣本代表性檢定結果請參見表2-3。

表2-2 加權前調查樣本代表性檢定

單位：人；%

人口變項	母體		樣本		卡方檢定結果	
	人數	百分比	人數	百分比		
性別						
男	990,065	46.6	512	46.8	p =0.870 與母體結構無顯著差異	
女	1,132,945	53.4	581	53.2		
年齡						
18-19 歲	39,006	1.8	8	0.7	p =0.000 與母體結構有顯著差異	
20-24 歲	117,266	5.5	23	2.1		
25-29 歲	142,295	6.7	36	3.3		
30-34 歲	153,155	7.2	43	3.9		
35-39 歲	173,086	8.2	38	3.5		
40-44 歲	214,560	10.1	75	6.9		
45-49 歲	194,179	9.1	87	8.0		
50-54 歲	186,270	8.8	162	14.8		
55-59 歲	186,304	8.8	130	11.9		
60-64 歲	187,828	8.8	105	9.6		
65-69 歲	179,272	8.4	129	11.8		
70-74 歲	149,556	7.0	109	10.0		
75 歲及以上	200,233	9.4	143	13.1		
行政區						
松山區	159,892	7.5	77	7.0	p =0.726 與母體結構無顯著差異	
信義區	178,918	8.4	105	9.6		
大安區	237,976	11.2	107	9.8		
中山區	185,424	8.7	93	8.5		
中正區	121,769	5.7	61	5.6		
大同區	102,290	4.8	58	5.3		
萬華區	154,266	7.3	95	8.7		
文山區	219,928	10.4	112	10.2		
南港區	97,918	4.6	47	4.3		
內湖區	230,209	10.8	117	10.7		
士林區	228,974	10.8	118	10.8		
北投區	205,446	9.7	103	9.4		
合計	2,123,010	100.0	1,093	100.0		

註：1. 母體人口資料來源為臺北市政府民政局112年3月臺北市人口統計資料。

2. 年齡部分不含未回答樣本(5人)。

表 2-3 加權後調查樣本代表性檢定

單位：人；%

人口變項	母體		樣本		卡方檢定結果	
	人數	百分比	人數	百分比		
性別						
男	990,065	46.6	509	46.6	p =0.998 與母體結構無顯著差異	
女	1,132,945	53.4	584	53.4		
年齡						
18-19 歲	39,006	1.8	20	1.8	p =1.000 與母體結構無顯著差異	
20-24 歲	117,266	5.5	60	5.5		
25-29 歲	142,295	6.7	73	6.7		
30-34 歲	153,155	7.2	79	7.2		
35-39 歲	173,086	8.2	88	8.1		
40-44 歲	214,560	10.1	110	10.1		
45-49 歲	194,179	9.1	100	9.2		
50-54 歲	186,270	8.8	96	8.8		
55-59 歲	186,304	8.8	96	8.8		
60-64 歲	187,828	8.8	97	8.9		
65-69 歲	179,272	8.4	93	8.5		
70-74 歲	149,556	7.0	77	7.1		
75 歲及以上	200,233	9.4	104	9.5		
行政區						
松山區	159,892	7.5	82	7.5	p =1.000 與母體結構無顯著差異	
信義區	178,918	8.4	92	8.5		
大安區	237,976	11.2	122	11.2		
中山區	185,424	8.7	95	8.7		
中正區	121,769	5.7	62	5.7		
大同區	102,290	4.8	53	4.8		
萬華區	154,266	7.3	80	7.3		
文山區	219,928	10.4	114	10.4		
南港區	97,918	4.6	50	4.6		
內湖區	230,209	10.8	119	10.9		
士林區	228,974	10.8	118	10.8		
北投區	205,446	9.7	106	9.7		
合 計	2,123,010	100.0	1,093	100.0		

註：母體人口資料來源為臺北市政府民政局112年3月臺北市人口統計資料。

參、調查結果分析

以下各項調查數據均為加權後的調查結果(受訪人數及百分比)，因採四捨五入的關係，各選項受訪人數合計可能不等於該問項總回答人數，百分比合計可能不等於100%，特此說明。

一、市民通勤(學)使用交通工具調查

市民通勤(學)使用交通工具調查主要在瞭解市民通勤(學)旅次型態、通勤(學)地點、通勤(學)使用交通工具、通勤(學)單趟交通費用、通勤(學)單趟時間及對臺北市整體交通狀況滿意度等。

(一)市民通勤(學)型態和通勤(學)地點

1. 通勤(學)型態

調查結果顯示，臺北市18歲以上受訪民眾中，目前有正常上班的通勤市民(含自營工作者)占57.4%，4.3%為就學者(指一般教育學制)，1.6%為兼具上班與就學身份者，合計有63.3%受訪者為通勤人口⁵，另有36.2%為不上班也不上學的非通勤族。【圖3-1】

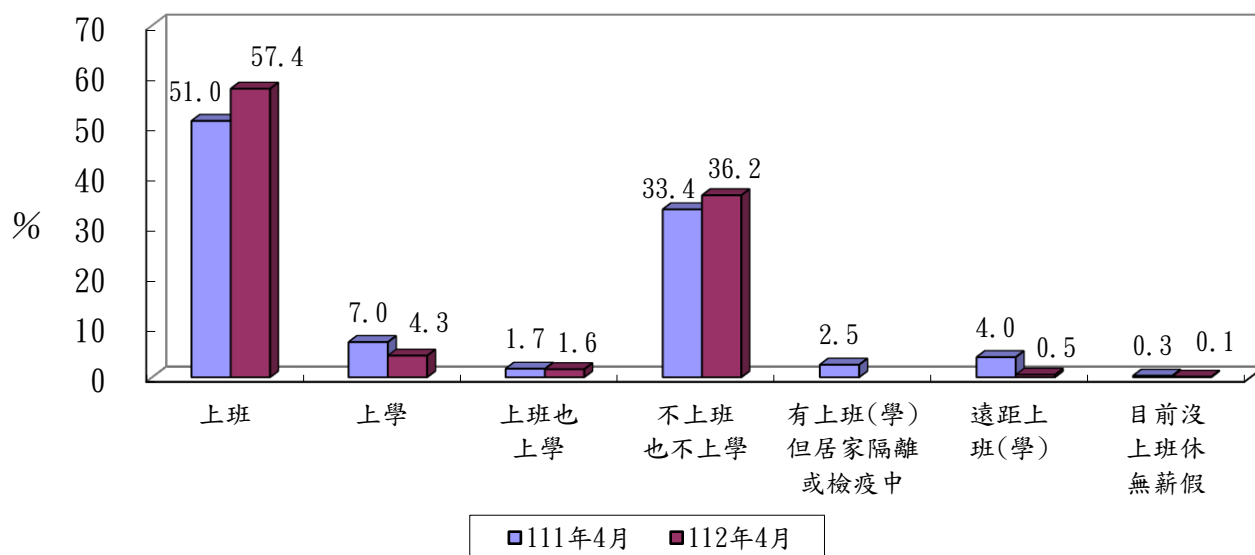
和去年同期調查(111年4月)相比⁶，純上班通勤族比率較去年增加6.4個百分點，就學者則較去年減少2.7個百分點，比率變動幅度均達顯著差異。【圖3-1】

從性別差異來看，男性受訪者有上班(65.1%)的比率高於女性(50.7%)，女性受訪者不上班也不上學(44.6%)的比率則高於男性(26.6%)；此外，30-49歲(逾86.4%)和大學以上學歷(68.4%)受訪者上班比率較高，60歲以上(逾68.6%)和國初中以下學歷(84.0%)受訪者不上班也不上學的比率則較高。【附表2】

⁵ 此處所列上班(學)通勤民眾不含居家上班(學)和休無薪假者。

⁶ 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象，111年調查以15歲以上民眾為受訪對象，調查解讀應留意此限制。

圖3-1 市民上班(學)通勤型態



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

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

2. 通勤(學)地點

目前有上班或上學的受訪民眾中(占全體受訪者之63.3%)⁷,近八成上班(學)地點是在臺北市內(77.2%),大安區(11.6%)、內湖區(10.7%)及中山區(10.2%)的比率較高,其他行政區所占比率都低於一成。【表3-1及圖3-2】

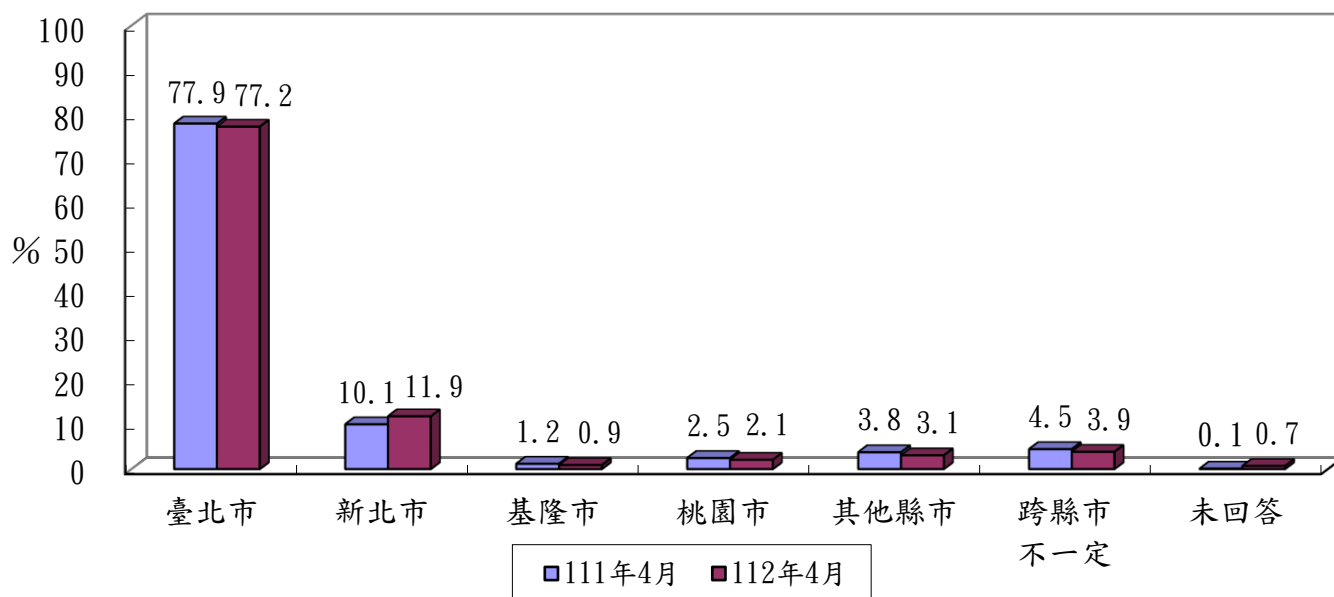
至於上班(學)地點在臺北市以外其他縣市的比率合計占18.0%,其中以新北市比率最高(11.9%),桃園市占2.1%,基隆市占0.9%,其他縣市為3.1%;另有3.9%的人上班(學)地點跨縣市或不一定,0.7%未回答。【圖3-2】

和去年同期調查(111年4月)相較⁸,通勤地點在臺北市的比率略減0.7個百分點,其他縣市通勤地點比率變動幅度也多不超過2個百分點,且均未達統計顯著差異。【圖3-2】

⁷ 此處所列上班(學)通勤民眾不含居家上班(學)和休無薪假者。

⁸ 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象,111年調查以15歲以上民眾為受訪對象,調查解讀應留意此限制。

圖3-2 市民上班(學)通勤地點



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

表3-1 通勤市民上班(學)地點

單位：人；%

項目	人數	比率
臺北市	534	77.2
松山區	51	7.3
信義區	55	8.0
大安區	80	11.6
中山區	70	10.2
中正區	57	8.3
大同區	16	2.3
萬華區	13	1.8
文山區	19	2.8
南港區	26	3.7
內湖區	74	10.7
士林區	44	6.3
北投區	29	4.2
新北市	82	11.9
基隆市	7	0.9
桃園市	15	2.1
其他縣市	22	3.1
跨縣市/不一定	27	3.9
未回答	5	0.7
回答人數	692	

註：本題只問有上班(學)的受訪者，回答人數 692 人。

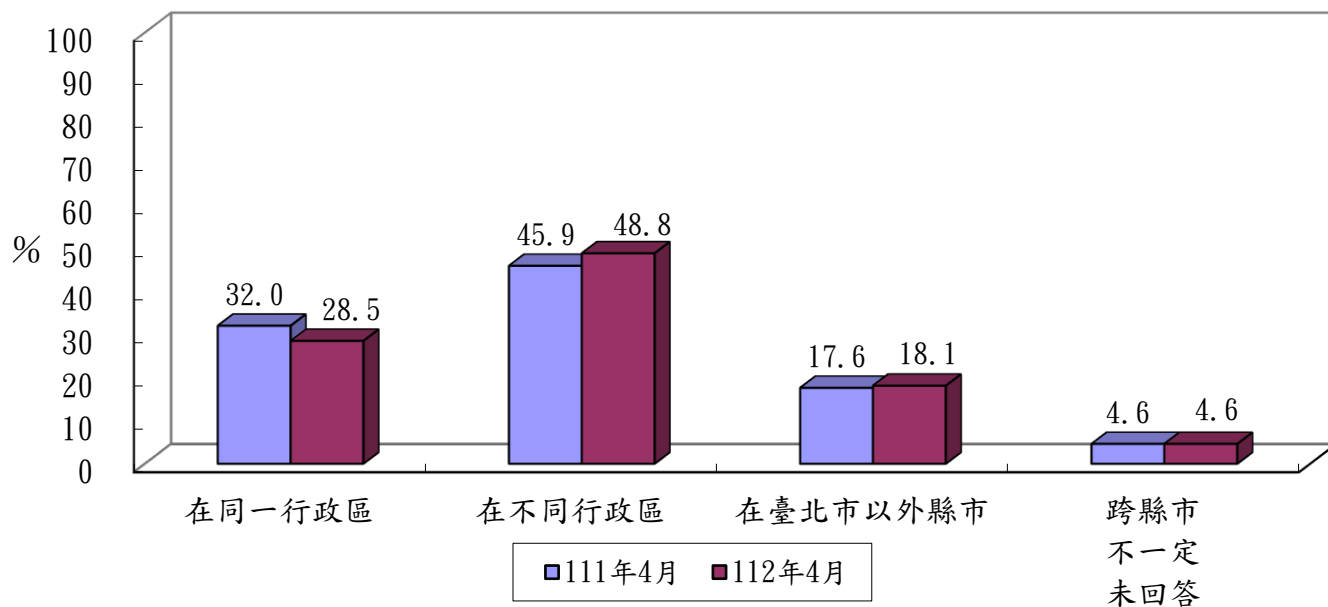
進一步分析上班(學)通勤市民居住地區和上班(學)地區之間的差異，分析顯示，有 28.5% 受訪者的居住所在地和上班(學)地點位於本市內同一行政區，48.8% 在本市內不同行政區，上班(學)地點在臺北市以外其他縣市者占 18.1%，4.6% 上班(學)地點跨縣市/不一定或未回答。【圖 3-3】

和去年同期調查(111 年 4 月)相較⁹，通勤地點和居住地點在同一行政區的比率減少 3.5 個百分點，至於通勤地點和居住地點在不同行政區和通勤地點在臺北市以外縣市的比率則分別增加 2.9 及 0.5 個百分點，比率變動幅度均未達統計顯著差異。【圖 3-3】

⁹ 112 年調查以 18 歲以上民眾為受訪對象，111 年調查以 15 歲以上民眾為受訪對象，調查解讀應留意此限制。

相對於其他行政區來看，以松山區(35.9%)和中山區(35.8%)通勤市民的居住地點和上班(學)地點位於本市內同一行政區的比率較高，居住在大同區(57.6%)、文山區(56.8%)、南港區(55.6%)和大安區(54.1%)受訪者上班(學)地點在本市內的不同行政區的比率高於其他行政區，至於萬華區(31.4%)和中正區(28.2%)則是通勤地點在臺北市以外其他縣市比率較高的行政區。【表3-2】

圖3-3 通勤市民居住地點和上班(學)地點差異



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

表3-2 通勤市民居住地點和上班(學)地點差異分析

單位：人；%

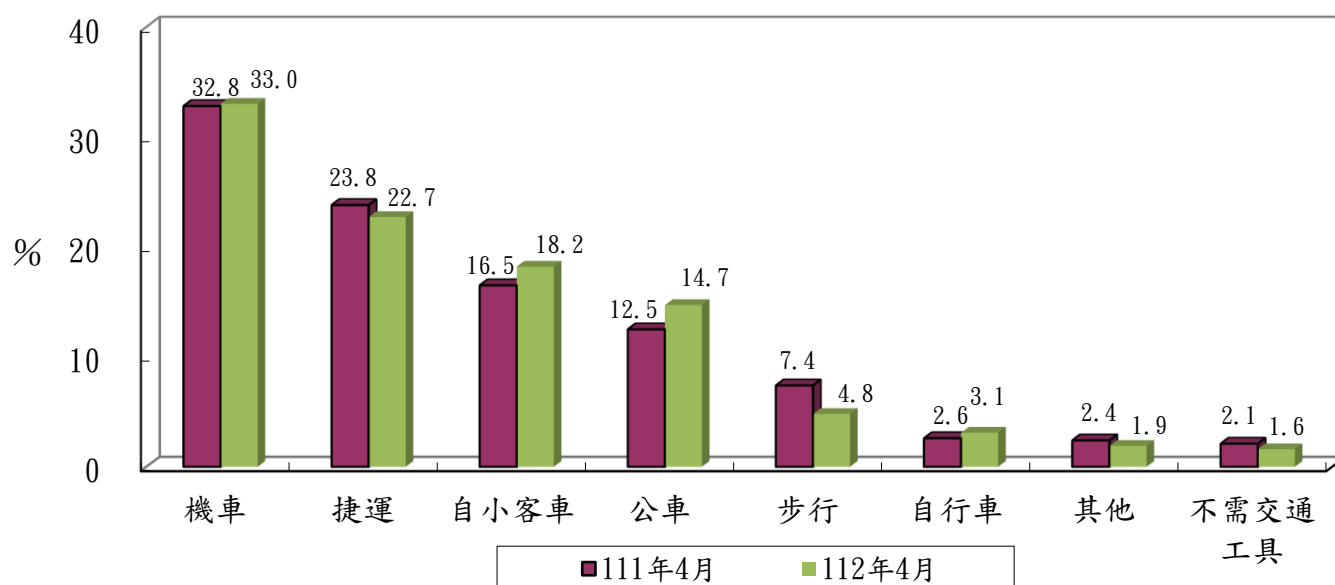
	樣本數	合計	居住及 工作地 點在本 市同一 行政區	居住及 工作地 點在本 市不同 行政區	工作地 點在臺 北市以 外縣市	不一定 未回答
全體	692	100.0	28.5	48.8	18.1	4.6
居住行政區						
松山區	49	100.0	35.9	44.7	9.0	10.4
信義區	61	100.0	31.1	44.4	11.7	12.8
大安區	70	100.0	30.8	54.1	14.0	1.2
中山區	63	100.0	35.8	45.5	16.1	2.7
中正區	29	100.0	28.1	43.7	28.2	0.0
大同區	40	100.0	23.9	57.6	16.6	1.9
萬華區	50	100.0	14.1	50.6	31.4	4.0
文山區	72	100.0	21.7	56.8	20.3	1.2
南港區	38	100.0	32.1	55.6	10.7	1.6
內湖區	83	100.0	30.4	42.5	21.9	5.2
士林區	72	100.0	30.8	50.0	16.3	3.0
北投區	65	100.0	25.3	42.9	22.5	9.3

註：本表以有上班(學)之受訪者為分析樣本，回答人數692人。

(二)市民通勤(學)主要使用交通工具類型

目前有上班或上學的市民中(占全體受訪者之63.3%)，平常上下班(學)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%)、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、長途客運等)的比率共計1.9%，另有1.6%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。【圖3-4】

圖3-4 市民上下班(學)通勤主要使用交通工具



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

若以公共運輸工具、非機動運具和私有機動運具來區分¹⁰，通勤市民上下班(學)時有51.2%以私有機動運具作為主要交通工具，使用公共運輸工具通勤者占39.3%，7.9%使用非機動運具通勤。【表3-3】

進一步分析不同人口特質通勤市民上班(學)時主要使用交通工具的特性差異，就性別觀察，女性較偏好使用公共運輸通勤(54.7%)，男性較偏好使用私有機動運具通勤(66.7%)；在非機動運具方面，女性的通勤使用比率(10.2%)也略高於男性(5.9%)。【圖3-5及表3-3】

細分各項交通工具來看，女性使用捷運(31.1%)、公車(21.0%)、步行(6.1%)及自行車(4.1%)通勤的比率都較男性為多，男性使用機車(43.2%)及

¹⁰公共運輸工具包括捷運、公車、計程車、交通車、鐵路及長途客運；私有機動運具包括機車及自用小客車；非機動運具包括自行車及步行。

自用小客車(23.5%)通勤的比率則高於女性。【圖3-5及表3-3】

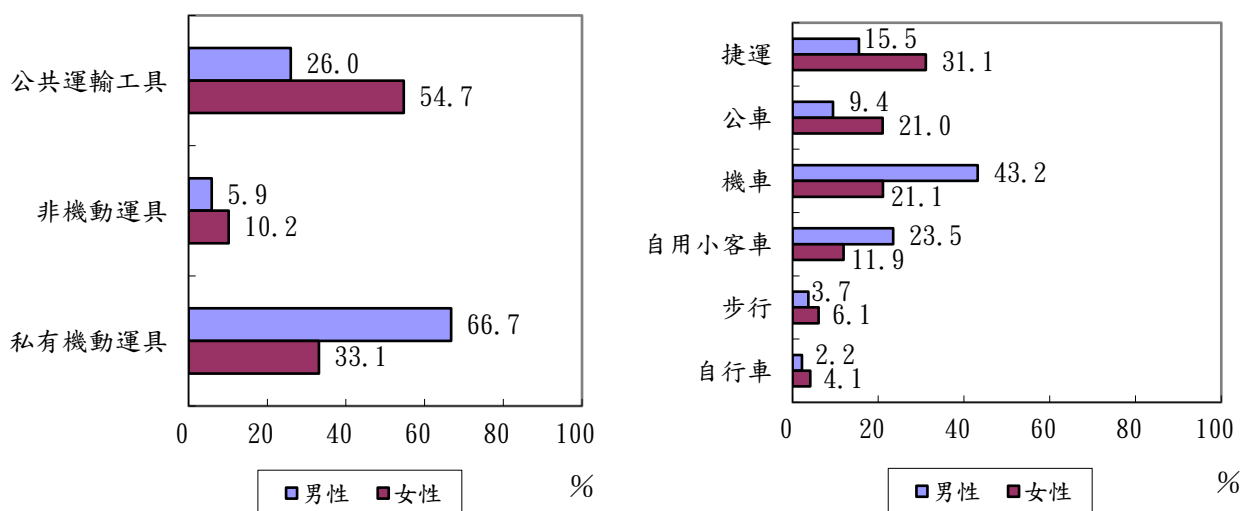
就居住行政區觀察，各行政區中，以文山區(52.1%)通勤市民使用公共運輸工具通勤的比率較高，萬華區(63.3%)、北投區(61.6%)及內湖區(61.0%)通勤市民逾六成使用私有機動運具通勤，松山區通勤市民使用非機動運具通勤的比率(26.1%)高於其他行政區。【表3-5】

細分各項交通工具來看，相較於其他行政區來看，以文山區(30.6%)和大安區(29.9%)通勤市民搭捷運上班(學)的比率最高¹¹，信義區(21.8%)搭公車通勤的比率高於其他行政區，萬華區(45.6%)及大同區(45.5%)騎機車通勤的比率較高，至於信義區以自小客通勤(24.4%)比率則高於其他行政區。【表3-5】

其他人口特質差異方面，交叉分析顯示，40-49歲(43.4%)、國初中及以下學歷(57.7%)、職業為勞動者(44.7%)的通勤市民多以機車作為通勤主要交通工具；18-29歲(32.5%)、白領從業者搭乘捷運(25.7%)和學生搭乘公車通勤(39.8%)的比率較高；至於職業為雇主選擇以自小客車為通勤主要交通工具的比率(27.5%)高於其他從業者。【附表4】

¹¹ 各行政區由於樣本較少，抽樣誤差較大，文山區內捷運多屬中低運量，調查解讀應留意此限制。

圖3-5 市民上下班(學)通勤主要使用交通工具(依性別分)



分析樣本:上下班(學)通勤市民

分析樣本:上下班(學)通勤市民

表3-3 通勤市民通勤主要交通工具分析(按性別及行政區分)

單位: %

	公共運輸工具						非機動運具			私有機動運具			不需交通工具	
	捷運	公車	計程車	交通車	長途客運	鐵路	步行	自行車	機車	自用小客車				
全體	39.3	22.7	14.7	0.3	0.6	0.4	0.6	7.9	4.8	3.1	51.2	33.0	18.2	1.6
性別														
男性	26.0	15.5	9.4	0.3	0.7	0.0	0.1	5.9	3.7	2.2	66.7	43.2	23.5	1.4
女性	54.7	31.1	21.0	0.3	0.4	0.8	1.1	10.2	6.1	4.1	33.1	21.2	11.9	2.0
行政區														
松山區	35.0	14.5	20.5	0.0	0.0	0.0	0.0	26.1	8.1	18.0	38.9	27.2	11.7	0.0
信義區	44.6	21.7	21.8	0.0	0.0	0.0	1.0	10.1	9.3	0.8	45.3	20.9	24.4	0.0
大安區	48.1	29.9	16.5	1.8	0.0	0.0	0.0	6.9	2.4	4.5	43.9	25.2	18.7	1.0
中山區	49.2	27.9	17.1	0.0	0.0	4.2	0.0	4.6	4.6	0.0	42.3	23.0	19.4	3.8
中正區	23.2	11.5	9.0	0.0	2.7	0.0	0.0	11.3	2.4	9.0	59.6	39.5	20.1	5.9
大同區	37.9	19.1	13.5	0.0	5.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	59.1	45.5	13.7	3.0
萬華區	32.6	19.7	9.9	2.0	0.0	0.0	0.9	2.9	2.9	0.0	63.3	45.6	17.7	1.2
文山區	52.1	30.6	20.1	0.0	1.4	0.0	0.0	5.5	3.9	1.6	40.5	21.8	18.7	1.9
南港區	34.9	18.5	13.0	0.0	0.0	0.0	3.4	14.3	2.5	11.7	44.2	28.7	15.5	6.6
內湖區	32.7	20.2	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	5.5	0.8	61.0	41.3	19.7	0.0
士林區	37.4	20.0	15.1	0.0	0.0	0.0	2.3	4.6	4.6	0.0	56.8	39.9	16.9	1.3
北投區	30.2	26.0	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	8.2	8.2	0.0	61.6	43.5	18.1	0.0

註: 1. 本表以全體有上班(學)之通勤受訪者為分析樣本。

2. 公共運輸工具包括捷運、公車、計程車、交通車、鐵路、長途客運、共享汽機車; 私有機動運具包括機車及自小客車; 非機動運具包括私有自行車、共享自行車及步行。

3. 各行政區由於樣本較少, 抽樣誤差較大, 可能導致部分行政區沒有某些通勤交通運具的情形, 調查解讀應留意此限制。

從居住地點和上班(學)地點的差距來看，居住地點和上班(學)地點在同一行政區者，騎機車通勤的比率最高(34.5%)；居住地點和上班(學)地點在不同行政區者，搭捷運通勤的比率較高(33.4%)；至於跨縣市通勤者選擇以自小客車通勤的比率(31.6%)高於上班(學)地點在臺北市者(13.8%)。【附表4】

從近10年調查趨勢資料來看¹²，以公共運輸工具作為通勤主要交通工具者從103年的37.7%逐年攀升到48.2%，是近10年調查高點，109-110年調查下滑至41.6%，111年調查再降至四成以下(38.7%)，112年調查回升至39.3%，較上次調查(111年4月)增加0.6個百分點，比率變動幅度未達統計顯著差異。【圖3-6】

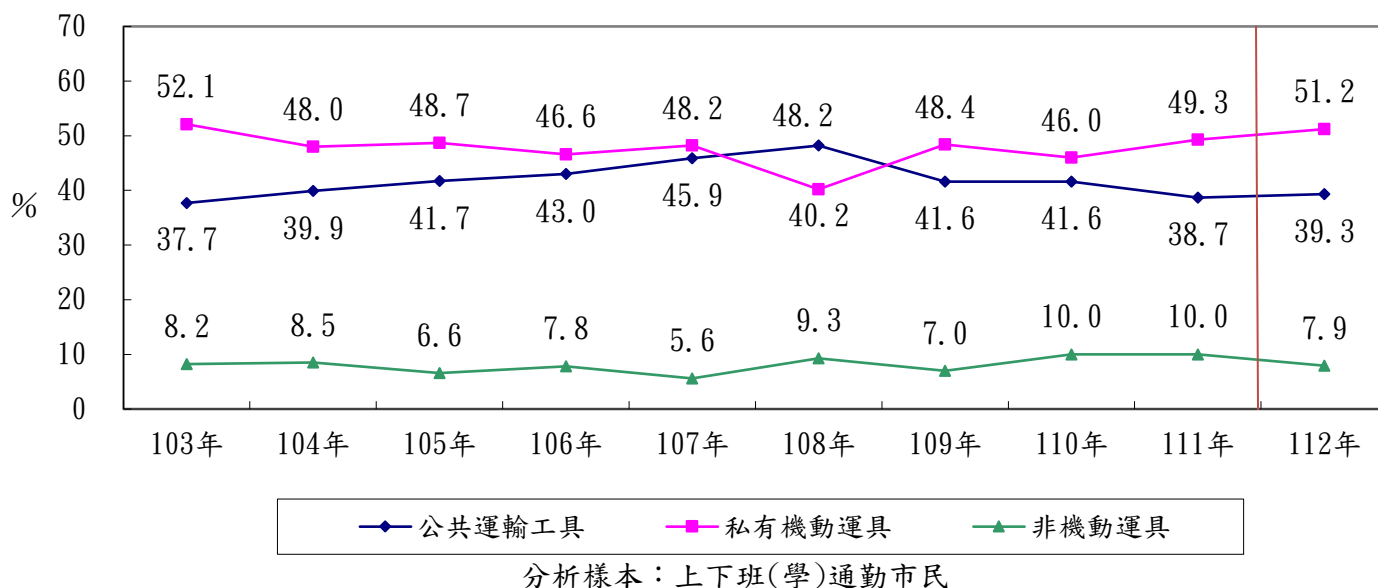
至於使用非機動運具通勤的比率，除了110年及111年調查有達一成外，近10年其他各次調查的比率都介於5.6%至9.3%之間，112年調查為7.9%，較上次調查(111年4月)減少2.1個百分點，兩年比率變動幅度未達統計顯著差異。【圖3-6】

使用私有機動運具通勤者自103年調查達52.1%的高點後，104年起降到五成以下，108年調查下滑到40.2%，是近10年調查的最低點。109年調查回升到48.4%，112年調查則再度突破五成(51.2%)，較上次調查(111年4月)增加1.9個百分點，比率變動幅度未達統計顯著差異。【圖3-6】

比較公共運輸和私有運具之間的差距，103-107年調查私有機動運具通勤的比率都高於公共運輸，但差距逐年縮小，從103年的14.4個百分點減少到107年的2.3個百分點；108年調查使用公共運輸通勤的比率(48.2%)超過私人運具(40.2%)8.0個百分點；109年調查受新冠疫情影響，使用私人運具通勤的比率回升至48.4%，高於公共運輸的41.6%；此後3年調查，使用私人運具通勤的比率都高於公共運輸，且差距從110年的4.4個百分點、111年的10.6個百分點，擴大到112年調查的11.9個百分點。【圖3-6】

¹² 112 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，調查解讀應留意此限制。

圖3-6 近10年市民上下班(學)通勤主要使用交通工具趨勢比較



細分各項交通工具來看，以捷運和步行通勤主要交通工具的比率高於上次調查(111年4月)各減少1.1及2.6個百分點，以自用小客車和公車為通勤主要交通工具的比率則各增加1.7及2.2個百分點，比率變動幅度均未達統計顯著差異，其他通勤主要交通工具使用比率變化不大，變動幅度都不到1個百分點。【表3-4】

從近10年調查趨勢來看，搭乘捷運通勤的比率自104年調查之後都超過兩成，其中以107年調查的28.1%最高，109年調查因疫情降至21.8%，112年回升至22.7%；搭公車通勤的比率去年(111年)降至近10年調查新低(12.5%)，112年回升至14.7%；騎乘機車通勤的比率近10年調查多超過三成，僅106年及108年調查低於三成，112年調查為33.0%，是近10年調查的次高點。【表3-4】

以自用小客車通勤的比率近10年調查都不到二成，其中以108年調查15.0%最低，112年調查則回升至18.2%，是近5年調查新高；至於搭公車通勤的比率自109年疫情開始後連續3年下滑，由109年調查的16.6%、110年調查的14.0%，降至111年調查的12.5%，是近10年的最低點，112年調查則回升至14.7%。【表3-4】

從近3年調查來看，使用機車通勤的比率逐年上升，從110年的30.1%、111年的32.8%，增加到112年的33.0%；至於使用自小客車通勤的比率也呈現逐年上升的趨勢，從110年的15.9%、111年的16.5%，增加到112年的18.2%。【表3-4】

表3-4 近10年市民上下班(學)通勤主要使用交通工具各期調查比較分析

單位：人；%

	103/4	104/4	105/4	106/4	107/5	108/4	109/4	110/4	111/4	112/4
機車	33.8	32.9	30.9	27.9	30.3	25.2	30.7	30.1	32.8	33.0
捷運	19.5	22.5	20.9	23.7	28.1	25.8	21.8	25.2	23.8	22.7
自用小客車	18.3	15.1	17.8	18.7	17.9	15.0	17.7	15.9	16.5	18.2
公車	15.1	14.0	18.4	18.1	17.3	18.4	16.6	14.0	12.5	14.7
步行	6.9	5.3	4.7	4.9	2.2	5.4	4.5	6.8	7.4	4.8
自行車	1.3	3.2	1.9	2.9	3.4	3.9	2.5	3.2	2.6	3.1
私有自行車	-	-	-	-	-	-	-	-	2.5	2.1
共享自行車	-	-	-	-	-	-	-	-	0.1	1.0
鐵路	1.0	0.3	0.3	0.3	0.0	0.4	1.4	0.8	0.5	0.6
計程車	1.3	1.5	1.0	0.7	0.6	2.1	0.5	0.9	0.8	0.3
交通車	0.7	1.0	0.6	0.1	0.0	0.5	0.8	0.5	0.5	0.6
長途客運	0.1	0.6	0.5	0.1	0.0	1.0	0.5	0.2	0.4	0.4
共享汽車	-	-	-	-	-	-	-	-	0.2	-
其他	0.3	0.0	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
不需交通工具	1.5	3.3	2.8	2.4	-	2.1	3.1	2.3	2.1	1.6
未回答	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
公共運輸工具	37.7	39.9	41.7	43.0	45.9	48.2	41.6	41.6	38.7	39.3
非機動運具	8.2	8.5	6.6	7.8	5.6	9.3	7.0	10.0	10.0	7.9
私有機動運具	52.1	48.0	48.7	46.6	48.2	40.2	48.4	46.0	49.3	51.2
其他	0.3	0.0	0.0	0.2	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
不需交通工具	1.5	3.3	2.8	2.4	-	2.1	3.1	2.3	2.1	1.6
未回答	0.1	0.1	0.2	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
樣本數	700	715	714	704	690	723	646	675	653	692

註：1. 112年調查以18歲以上民眾為受訪對象，103-111年調查以15歲以上民眾為受訪對象。

2. 公共運輸工具包括捷運、公車、計程車、交通車、鐵路、長途客運、共享汽機車；

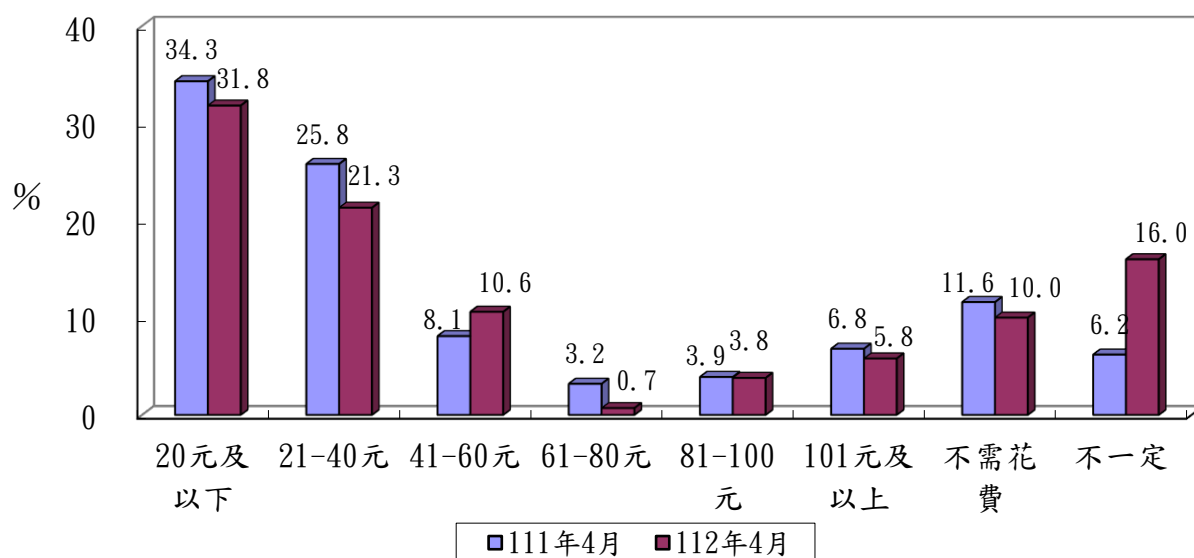
私有機動運具包括機車及自小客車；非機動運具包括私有自行車、共享自行車及步行。

(三) 通勤(學)交通費用

調查發現，目前有上班或上學的受訪市民中(占全體受訪者之63.3%)，有31.8%表示每天上班(學)單趟所需花費的通勤交通費用在20元以下，21.3%約需花費21-40元，合計通勤市民上班(學)所花費的交通費用逾五成(53.1%)不超過40元，通勤交通費用達40元以上者占20.9%，10.0%通勤過程不需交通費用，另有16.0%的人不一定。【圖3-7】

平均來看，受訪通勤市民平均每天上班(學)單趟所需花費的通勤交通費用約為40.4元¹³。

圖3-7 市民每天上班(學)通勤交通費用



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

上班(學)平均交通費用:111年為41.8元,112年為40.4元

交叉分析顯示，通勤市民每天上班(學)所需花費的交通費用，會因性別、職業、通勤型態、通勤地點和通勤使用交通工具的不同而有顯著差異，和年齡、教育程度及行政區較無明顯關連。【附表5】

其中，男性通勤市民上班(學)單趟所需花費的交通費用(平均48.9元)高於女性通勤者(平均30.7元)，其通勤費用差距可能由於男性較偏好使用私有機動

¹³ 每天上班(學)通勤交通平均費用計算方式=受訪者回答每天上班(學)通勤交通費用(元)累計/總回答人數，通勤不需花費交通費用者以0列入計算，內文所列之通勤費用平均數及中位數皆為包含通勤時不需花費者。另計算不包含不需花費者如下：通勤費用平均數(不包含不需花費者):45.8元、通勤費用中位數(不包含不需花費者):27.0元。

運具通勤(66.7%)，女性較偏好使用公共運輸通勤(54.7%)所致。【附表5】

從職業來看，以雇主上班(學)單趟所需花費的交通費用最多(平均63.9元)，學生上班(學)所需通勤費用相對較少(平均19.0元)。【附表5】

從通勤型態和通勤地點來看，以上班也上學(平均76.1元)和通勤地點需跨縣市(平均63.2元)者，上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較多；至於只有上學的學生(平均19.0元)和通勤地點在臺北市(平均32.0元)、居住和通勤地點在同一行政區(平均26.2元)者，上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較少。【附表5】

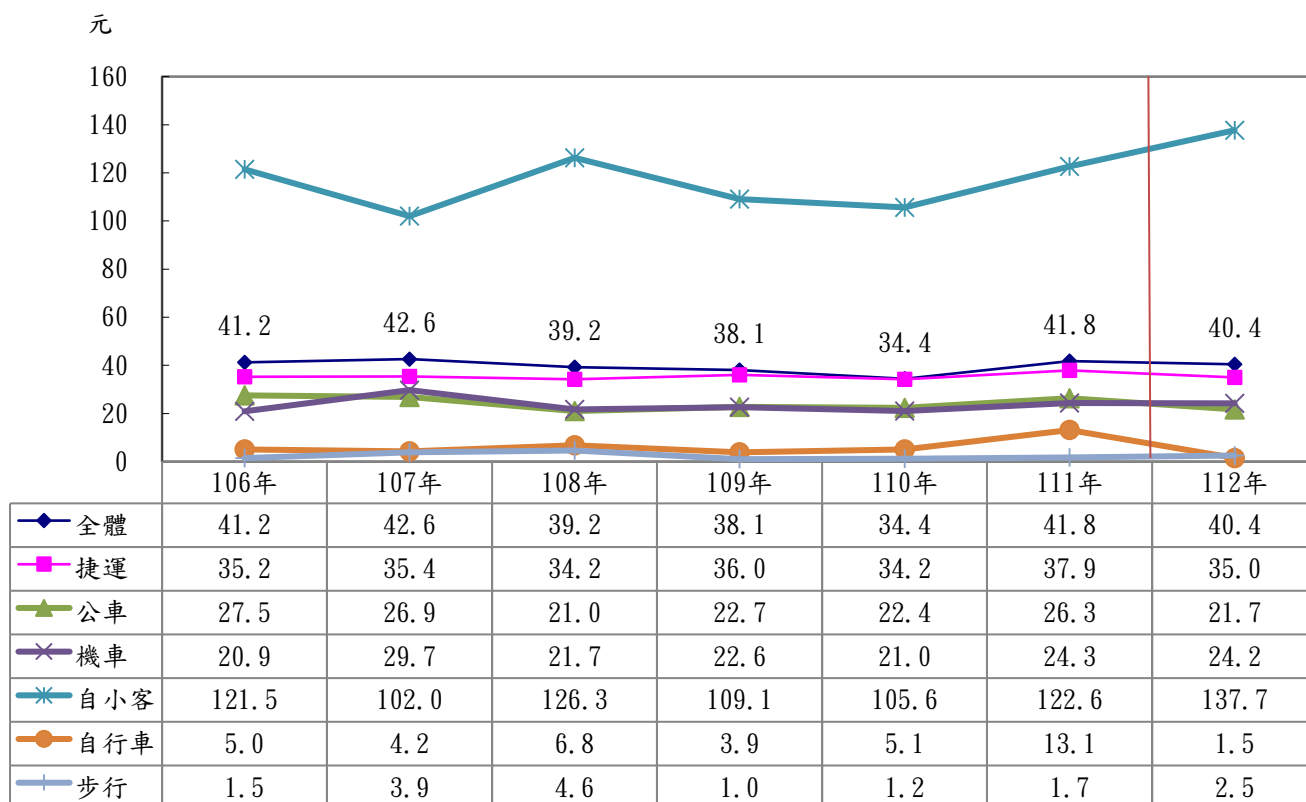
從通勤使用交通工具來看，以自小客車(平均137.7元)和私有機動運具(平均58.2元)為主要通勤交通工具者，上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較多；相對來看，則以自行車或步行等非機動運具(平均1.9元)為主要通勤交通工具者，上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較少。【附表5】

和上次調查(111年4月)比較¹⁴，通勤市民上班(學)花費的交通費用減少1.4元(未達顯著差異)。【圖3-8】

從通勤主要使用交通工具來看，除了以小客車通勤者通勤費用較去年調查增加15.1元，以自行車通勤者通勤費用較去年調查減少11.6元外，其他各主要通勤交通工具使用者的通勤費用變化不大，增減幅度都在5元以內，且變動幅度均未達顯著差異。【圖3-8】

從調查趨勢資料來看，自106年以來的調查，通勤市民上班(學)所需通勤費用以107年的42.6元最多，此後3年都維持在40元以內，且逐年降低，至110年調查的34.4元，是歷次調查的最低點，去年111年調查回升至41.8元，112年則減少到40.4元。【圖3-8】

¹⁴ 112 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，調查解讀應留意此限制。

圖3-8 市民每天上班(學)通勤費用趨勢比較¹⁵

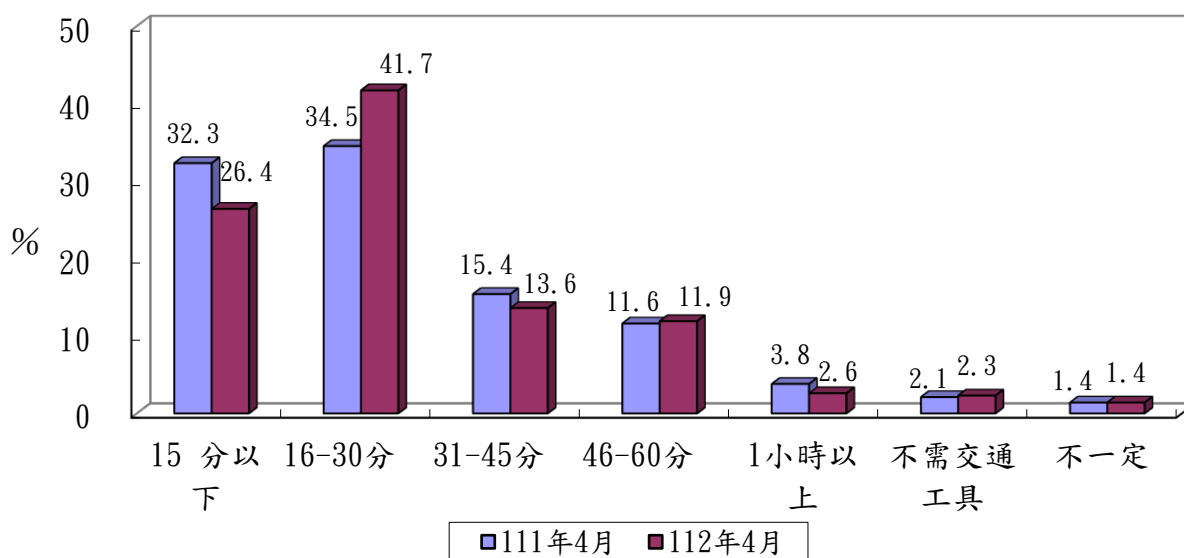
分析樣本：上班(學)通勤市民

¹⁵ 此處所列為通勤主要交通工具使用者之通勤費用，由於通勤過程中仍可能轉乘或搭配其他交通工具(如捷運轉公車)，通勤費用是以通勤過程中所使用的所有交通運具費用加總計算。另外，以步行為通勤主要交通工具者，其通勤過程中可能偶爾會使用或搭配如 YouBike 等其他交通運具，進而衍生通勤費用。

(四) 通勤(學)時間

調查發現，目前有上班或上學的市民中(占全體受訪者之63.3%)，41.7%表示上班(學)所需通勤時間¹⁶約16-30分，比率最高；其次依序是15分鐘以下(26.4%)、31-45分(13.6%)及46-60分(11.9%)。合計近七成通勤市民上班(學)通勤時間在半小時內(68.1%)，上班(學)通勤時間在一小時內者達九成以上(93.6%)，只有2.6%的人上班(學)通勤時間超過一小時。平均來看，通勤市民在上班(學)所需通勤時間平均為28.8分鐘¹⁷。【圖3-9】

圖3-9 市民上班(學)通勤所需時間



分析樣本:上班(學)受訪者【N=653(111年), N=692(112年)】
 上班(學)平均通勤時間:111年為28.4分鐘,112年為28.8分鐘

分析不同行政區通勤市民上下班(學)所需通勤時間的差異，各行政區中，以居住文山區(平均32.9分鐘)及北投區(平均32.2分鐘)居民上班(學)平均通勤時間較高，大同區居民上班(學)平均通勤時間(平均23.5分鐘)相對較低，其他行政區居民的上班(學)通勤時間則介於25.0~31.8分鐘。【附表6】

至於交通工具差異方面，以公共運輸工具為通勤主要交通工具者，所需上

¹⁶ 此處通勤時間係指離開住家到上班地點(或學校)之間所需時間，其中包含步行及等車時間，非指通勤交通運具搭乘或使用時間，調查解讀應留意此限制。

¹⁷ 每天上班(學)通勤交通平均時間計算方式=受訪者回答每天上班(學)通勤時間(分鐘)累計/總回答人數，上班地點和住家地點相同者以0計算，通勤時間不定或未回答者不列入計算，內文所列之通勤時間平均數及中位數皆為包含上班地點和住家地點相同者。另計算不包含上班地點和住家地點相同者如下：通勤時間平均數(不包含上班地點和住家地點相同者):29.1分鐘、通勤時間中位數(不包含上班地點和住家地點相同者):30.0分鐘。

班(學)通勤時間(平均36.0分鐘)明顯多於使用私有機動運具為通勤主要交通工具者(平均26.7分鐘)，兩者差距約為9.3分鐘，使用非機動運具者所需通勤時間最短(平均12.6分鐘)。【附表6】

其中，以捷運為通勤主要交通工具者所需通勤時間最長(平均38.6分鐘)，使用自用小客車通勤者居次(平均37.1分鐘)，搭公車通勤者所需通勤時間約為30.7分鐘，騎機車或自行車通勤者所需通勤時間各為21.1及16.0分鐘，步行通勤者通勤時間最短，平均約為10.5分鐘。【附表6】

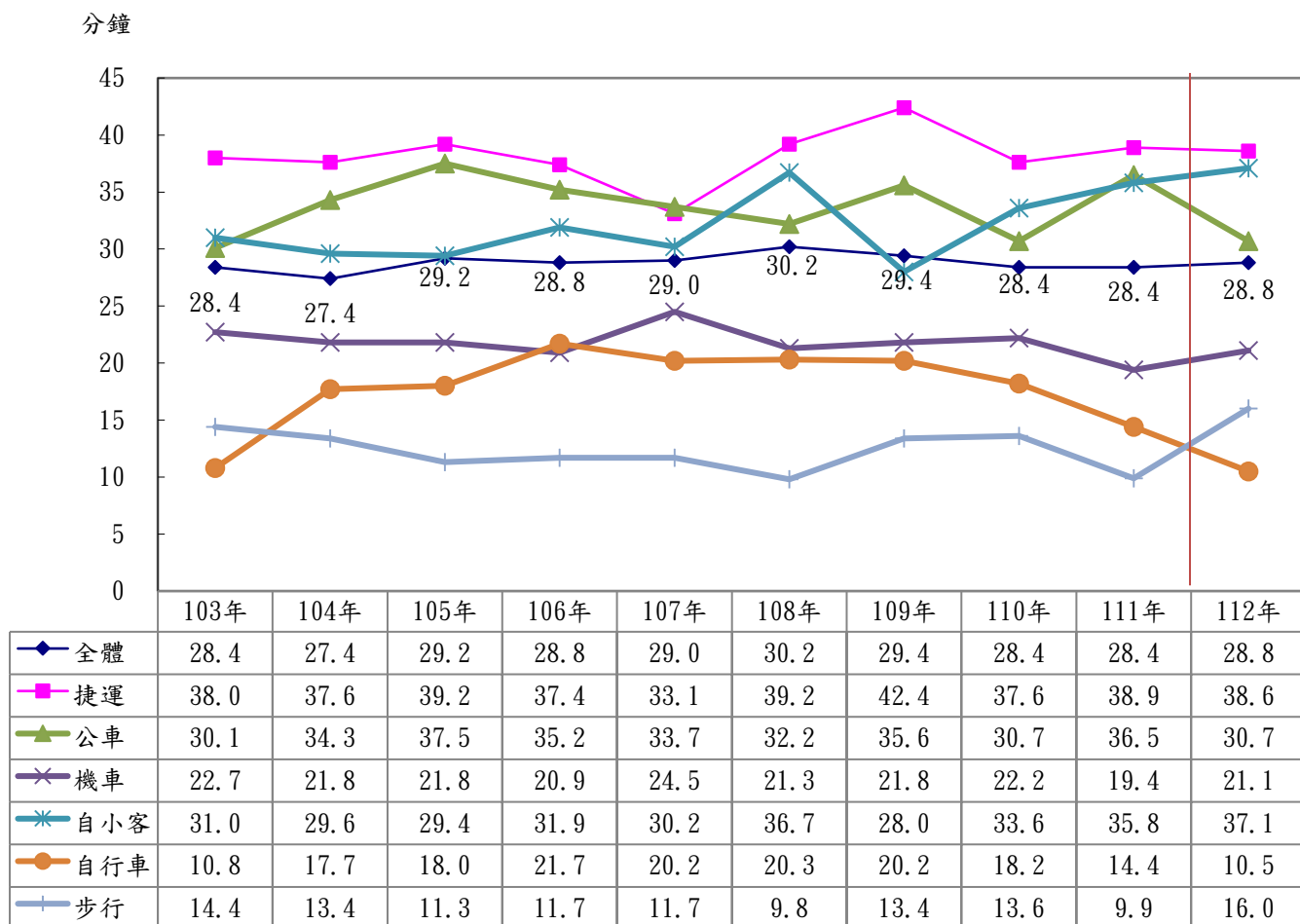
和上次調查(111年4月)資料相較¹⁸，本次調查，通勤市民上班(學)所需通勤時間較去年略增0.4分鐘(未達顯著差異)。【圖3-10】

從通勤主要使用交通工具來看，以捷運、公車和自行車通勤者上班(學)通勤時間較去年減少0.3~5.8分鐘，以機車、自小客和步行通勤者通勤時間則較去年增加1.3~6.1分鐘，變動幅度均未達顯著差異。【圖3-10】

就近10年趨勢資料來看，自103年以來的調查，通勤市民上班(學)所需通勤時間以104年的27.4分鐘最少，此後多維持在30分鐘以內，108年的調查首度超過30分鐘(30.2分鐘)，是近10年調查的最高點，112年調查則為28.8分鐘，略高於前2年(110及111年)的調查。【圖3-10】

¹⁸ 112 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，調查解讀應留意此限制。

圖3-10 近10年市民上班(學)通勤時間趨勢比較



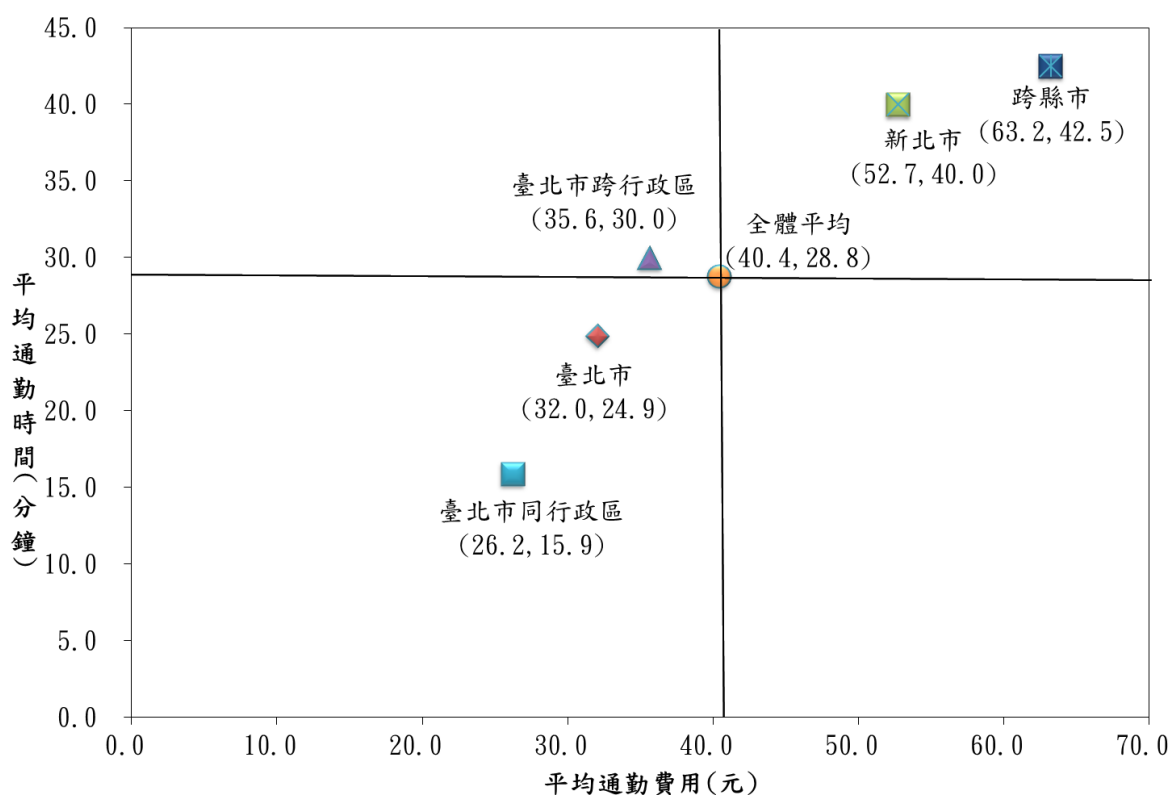
分析樣本：上班(學)通勤市民

(五) 通勤(學)費用與通勤(學)時間合併分析

1. 通勤(學)地點比較分析

觀察通勤市民的通勤地點與通勤時間、通勤費用之間的關聯性發現，通勤地點位於「臺北市同行政區」者的通勤時間最少、通勤費用最低，其次是通勤地點在「臺北市」(包含同行政區與跨行政區)，而通勤地點「跨縣市」(非臺北市的其他縣市)通勤所需費用與時間高於其他通勤地點。【圖3-11】

圖3-11 依通勤地點分析平均單趟通勤(學)費用與時間之關聯



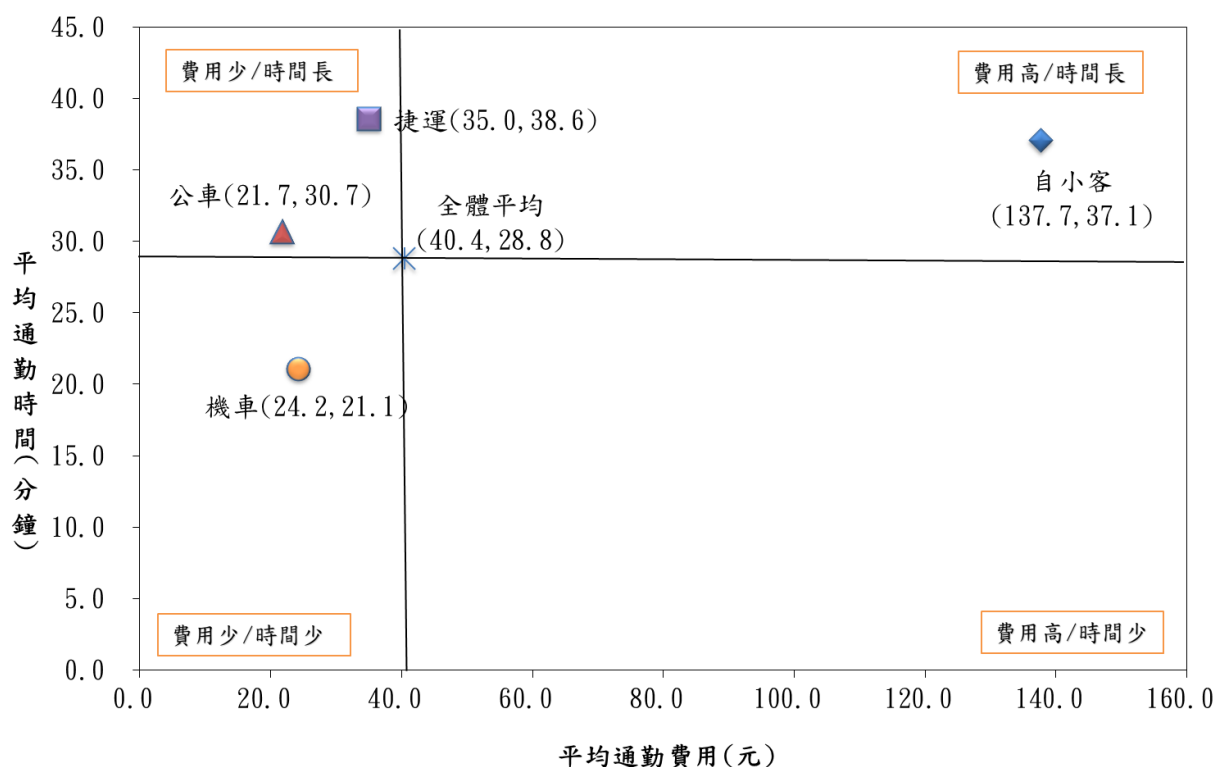
註：通勤地點「臺北市」包含同行政區與跨行政區；「跨縣市」代表通勤地點為不包括臺北市的其他縣市。

2. 通勤(學)交通工具比較分析

若以通勤使用交通工具，包括：自小客車、機車、捷運、公車等4種交通工具分析通勤時間與通勤費用之關聯性發現，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」。

進一步比較四種交通工具之間的差異發現，與自小客車比較，使用捷運通勤者，其通勤時間較長但費用相對較低；若與機車比較，則捷運使用者的通勤時間與通勤費用均較高，使用公車者的通勤費用雖與機車相近，但通勤時間相對較長。

圖3-12 依交通工具分析平均單趟通勤(學)費用與時間之關聯



3. 各通勤運具使用者在不同通勤地點的交通費用及通勤時間比較分析

從不同通勤地點的通勤市民，使用各通勤運具所需的上班(學)通勤交通費用及通勤時間來看，若不考慮非機動運具使用者，不論是在臺北市或是外縣市通勤，使用公共運輸的交通費用均較私人運具低，但通勤時間則反之，使用公共運輸的交通時間均較私人運具高。【表3-5】

其中，通勤地點和居住地點在臺北市同行政區和跨行政區的通勤市民中，以搭乘公車通勤者的上班(學)通勤交通費用最低(20.0~21.3元)，但搭公車通勤時間較機車通勤者多了6.7~9.5分鐘。通勤地點在外縣市的通勤市民中，則是以騎乘機車的通勤時間最少(27.4分鐘)，是這些通勤民眾考慮優先使用機車通勤的可能原因。【表3-5】

此外，通勤地點在外縣市的通勤市民，使用自小客通勤的交通費用(140.2元)雖高於其他運具使用者，但在通勤時間方面(45.7分鐘)卻少於公共運輸通勤使用者(56.0分鐘)，是跨縣市通勤民眾會考慮使用自小客通勤的可能原因。【表3-5】

表3-5 各通勤運具使用者在不同通勤地點的交通費用及通勤時間¹⁹

單位：人，元；人，分鐘

通勤使用 交通工具	上班(學)通勤平均交通費用(元)					上班(學)通勤平均時間(分鐘)				
	全體		通勤地點和居住地點差距			全體		通勤地點和居住地點差距		
			同行政區 (N=171)	跨行政區 (N=283)	跨縣市 (N=105)			同行政區 (N=193)	跨行政區 (N=336)	跨縣市 (N=125)
	樣本數	總計				樣本數	總計			
公共運輸	256	32.3	28.4	28.9	49.1	270	36.0	21.4	34.8	56.0
捷運	148	35.0	24.5	32.0	53.2	157	38.6	24.0	36.5	58.7
公車	96	21.7	20.0	21.3	26.2	101	30.7	20.1	31.7	47.5
非機動運具	55	1.9	1.9	2.3	-	55	12.6	12.3	18.2	20.0
自行車	21	2.5	2.9	2.6	-	21	16.0	16.7	17.9	20.0
步行	33	1.5	1.5	-	-	33	10.5	10.3	20.0	-
私有運具	259	58.2	45.3	46.6	76.0	345	26.7	17.2	25.0	36.4
機車	182	24.2	20.8	23.6	29.4	224	21.1	13.4	22.2	27.4
自小客車	78	137.7	128.8	113.3	140.2	121	37.1	28.6	31.1	45.7

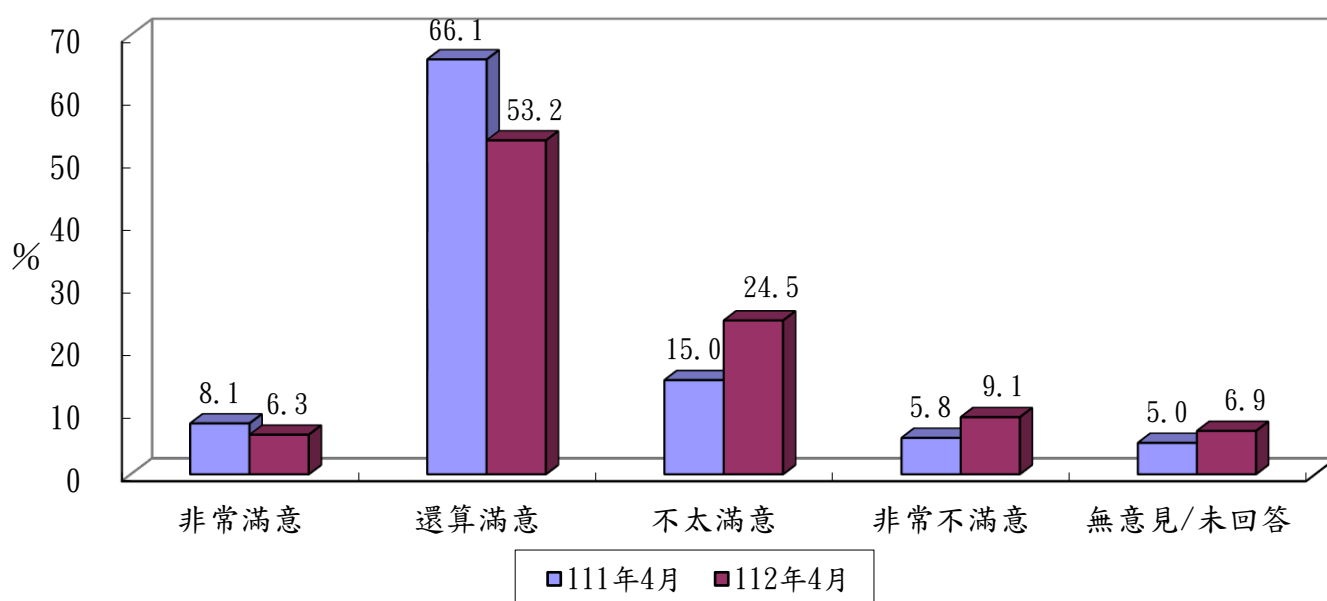
¹⁹ 在通勤地點和居住地點差距方面(橫列)不包括「通勤地點跨縣市/不一定/未回答者, N=22」;在通勤費用方面,不包括「不知道/不一定/拒答者, N=110」;在通勤時間方面,不包括「不知道/不一定/拒答者, N=10」;故通勤費用和時間之樣本數不相同。

(六) 市民對臺北市交通狀況的評價

本次調查結果顯示，受訪市民對目前臺北市的交通狀況以好評居多，合計 59.5% 感到滿意，33.6% 不滿意，6.9% 的人無意見或未回答。【圖3-13】

從意見強度來看，有 6.3% 市民對臺北市的交通狀況表示非常滿意，53.2% 認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 24.5% 及 9.1%。【圖3-13】

圖3-13 市民對臺北市交通的整體評價



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

交叉分析發現，受訪市民對臺北市交通狀況的整體評價，會因受訪者性別、年齡、教育程度、居住行政區、主要交通工具及是否上班(學)的不同而呈現顯著差異。【附表7】

其中，男性受訪市民對於臺北市交通的不滿意比率(37.6%)顯著較全體高；女性不滿意比率(30.0%)則顯著低於全體。【附表7】

年齡差異方面，70歲以上受訪市民對於臺北市交通的不滿意比率(25.8%)顯著較全體低，無意見比率(17.1%)則顯著高於全體。【附表7】

行政區差異方面，以中山區受訪市民對於臺北市交通的整體滿意度(73.9%)顯著較全體高；大同區的滿意比率(44.9%)則顯著低於全體。【附表7】

從主要交通工具來看，以公共運輸工具為主要交通工具的受訪市民滿意度(67.1%)顯著較全體高，私有機動運具使用者的滿意比率(52.6%)顯著較全體低，不滿意比率(42.2%)則高於全體。【附表7】

細分各項交通工具，以捷運使用者對臺北市交通狀況的滿意度(71.9%)顯著較全體高；不滿意比率則以機車(41.0%)及自小客車(44.2%)使用者居多。【附表7】

和去年同期調查(111年4月)相較²⁰，民眾對臺北市交通狀況的滿意比率下滑14.7個百分點，不滿意比率則上升12.8個百分點，比率變動幅度均達統計顯著差異。【表3-6、圖3-14】

從評價強度的變化來看，非常滿意及還算滿意的比率分別較去年調查減少1.8(未達顯著差異)及12.9個百分點(達顯著差異)，不太滿意及非常不滿意的比率則各增加9.5和3.3個百分點(均達顯著差異)。【表3-6】

從近10年調查趨勢資料來看，近10年來的調查市民對臺北市的交通多以好評居多，104年滿意度突破六成(63.7%)，105年好評大幅下滑到45.6%，是近10年調查的最低點；此後四年調查好評逐年攀升，109年突破七成(73.9%)，去年111年調查攀升到74.2%，為近10年調查的最高點，112年調查則降為59.5%，是近10年調查的第4低點。【表3-6、圖3-14】

至於不滿意比率則以105年調查的44.0%最高。此後四年調查呈現下滑趨勢，由106年的32.8%，降到109年調查的16.0%，為近10年調查新低，112年調查則回升至33.6%，和103年調查同為近10年調查次高。【表3-6、圖3-14】

²⁰ 112 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，調查解讀應留意此限制。

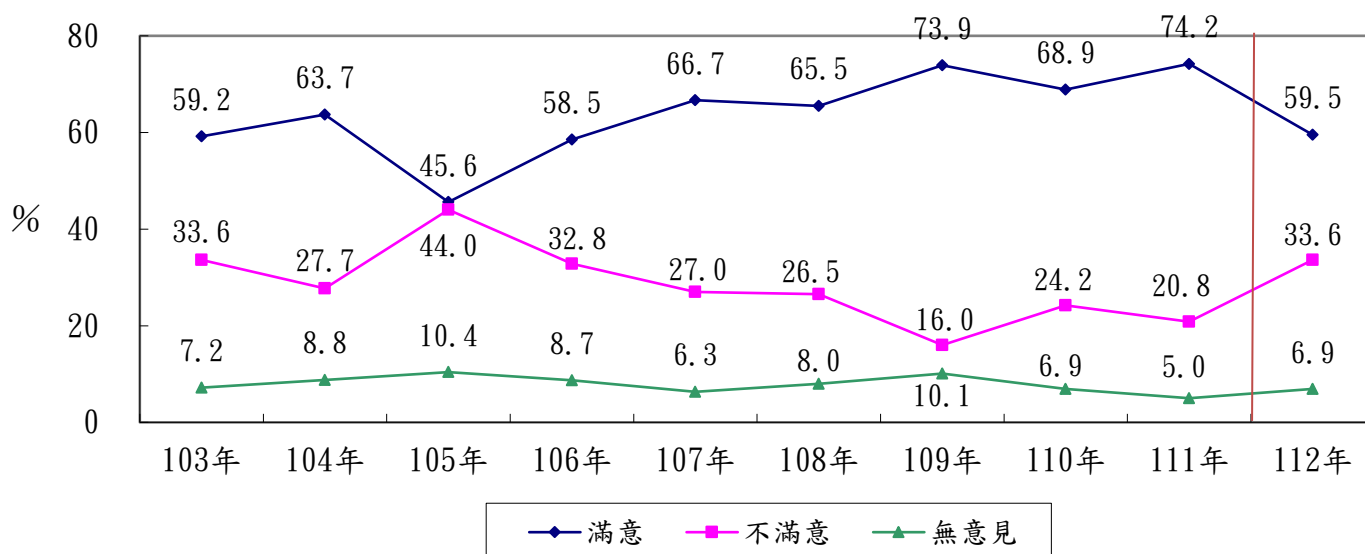
表3-6 近10年市民對臺北市交通整體滿意度調查比較

單位：人；%

	103/4	104/4	105/4	106/4	107/5	108/4	109/4	110/4	111/4	112/4
非常滿意	9.2	4.6	2.8	4.7	7.1	9.6	14.3	8.3	8.1	6.3
還算滿意	50.0	59.1	42.8	53.8	59.6	55.9	59.6	60.6	66.1	53.2
不太滿意	23.9	22.4	29.8	25.7	20.8	19.7	12.3	18.6	15.0	24.5
非常不滿意	9.7	5.3	14.2	7.1	6.2	6.8	3.7	5.6	5.8	9.1
無意見/未回答	7.2	8.8	10.4	8.7	6.3	8.0	10.1	6.9	5.0	6.9
滿意	59.2	63.7	45.6	58.5	66.7	65.5	73.9	68.9	74.2	59.5
不滿意	33.6	27.7	44.0	32.8	27.0	26.5	16.0	24.2	20.8	33.6
無意見/未回答	7.2	8.8	10.4	8.7	6.3	8.0	10.1	6.9	5.0	6.9
樣本數	1,072	1,081	1,097	1,086	1,080	1,071	1,105	1,082	1,093	1,093

註：112年調查以18歲以上民眾為受訪對象，103-111年調查以15歲以上民眾為受訪對象。

圖3-14 近10年市民對臺北市交通的整體評價趨勢變化



分析樣本：全體受訪者

比較一年來民眾對臺北市交通狀況的評價變化則發現，除了中山區外，其他各行政區的滿意度都較去年調查普遍下滑。其中以居住在大同區的受訪市民滿意度減少34.2個百分點最多；不滿意比率則以中正、大同區增加27.5及26.9個百分點最多。【表3-7】

從主要交通工具來看，以公共運輸運具使用者的滿意度減少最多，好評由去年的84.3%降至67.1%，減少了17.2個百分點。細分交通運具來看，則以公車及自行車使用者的滿意度減少23.1及24.9個百分點最多，不滿意比率則以公車和自小客車使用者增加18.1及16.7個百分點較多。【表3-7】

此外，有上班(學)的通勤市民的滿意度較去年減少15.4個百分點，不滿意比率通勤和非通勤市民則各增加13.3及11.9個百分點。【表3-7】

表3-7 一年來市民對臺北市交通整體評價變化

單位：人；%

	111/4 樣本數	112/4 樣本數	111/4 滿意	112/4 滿意	增減 百分點	111/4 不滿意	112/4 不滿意	增減 百分點
全體	1,093	1,093	74.2	59.5	-14.7	20.8	33.6	12.8
居住行政區								
松山區	82	82	83.6	57.6	-26.0	14.0	32.7	18.7
信義區	91	92	70.9	64.1	-6.8	26.1	31.4	5.3
大安區	123	122	79.2	65.5	-13.7	15.8	27.4	11.6
中山區	95	95	71.5	73.9	2.4	23.4	21.6	-1.8
中正區	62	62	84.3	62.1	-22.2	9.2	36.7	27.5
大同區	52	53	79.1	44.9	-34.2	20.9	47.8	26.9
萬華區	79	80	78.9	62.5	-16.4	12.8	27.2	14.4
文山區	115	114	71.8	53.4	-18.4	23.9	41.3	17.4
南港區	50	50	79.0	60.6	-18.4	19.7	36.5	16.8
內湖區	118	119	63.6	59.7	-3.9	33.1	36.4	3.3
士林區	119	118	68.9	55.9	-13.0	23.5	36.2	12.7
北投區	107	106	72.2	50.9	-21.3	18.6	34.1	15.5
主要交通工具								
捷運	286	298	85.6	71.9	-13.7	11.3	23.8	12.5
公車	216	217	83.8	60.7	-23.1	12.2	30.3	18.1
機車	293	296	63.5	54.2	-9.3	30.1	41.0	10.9
自小客車	198	182	68.8	49.9	-18.9	27.5	44.2	16.7
自行車	41	35	65.9	41.0	-24.9	24.5	33.7	9.2
步行	43	40	60.1	64.7	4.6	28.9	22.5	-6.4
其他	16	23	59.7	56.1	-3.6	26.5	30.8	4.3
主要交通工具								
公共運輸工具	516	534	84.3	67.1	-17.2	12.0	26.6	14.6
非機動運具	83	76	62.9	53.7	-9.2	26.7	27.7	1.0
私有機動運具	488	478	65.4	52.6	-12.8	29.3	42.2	12.9
通勤或非通勤								
通勤市民	727	697	75.4	60.0	-15.4	21.6	34.9	13.3
非通勤市民	366	396	71.7	58.7	-13.0	19.3	31.2	11.9

註：部分人口特性或交叉變項次樣本由於受訪人數較少，比率變動幅度相對較大，調查數據解讀宜保守謹慎。

二、疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查

疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查主要在瞭解市民大眾運輸搭乘頻率及時段、因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率、因疫情減少搭乘的大眾運輸工具及原因、減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具、增加搭乘的大眾運輸工具、疫情趨緩後使用大眾運輸情形、提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法等。

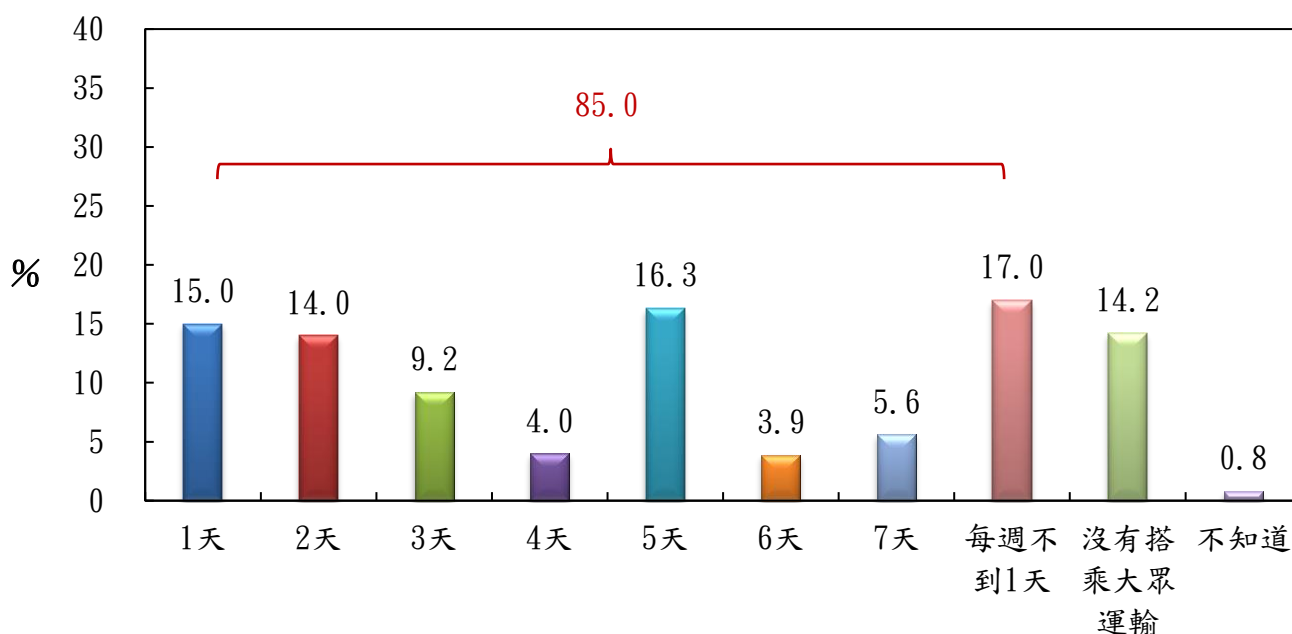
(一) 大眾運輸搭乘頻率及時段

1. 大眾運輸搭乘頻率

調查發現，臺北市年滿18歲以上受訪民眾中，合計有85.0%目前平常有在使用大眾運輸²¹，其中29.0%每週搭1-2天大眾運輸，29.5%每週搭3-5天大眾運輸，每週搭大眾運輸天數達6天及以上者占9.5%，17.0%每週搭大眾運輸天數不到1天；平常沒有搭乘大眾運輸者占14.2%，0.8%不知道。【圖3-15】

若不含每週不到1天、沒有搭乘大眾運輸及不知道者，受訪民眾每週平均搭乘大眾運輸的天數約為3.4天。【附表8】

圖3-15 每週搭乘大眾運輸天數



²¹ 此處所指大眾運輸包括捷運、公車、鐵路、國道客運及交通車等，平常有使用大眾運輸者含每週搭乘天數不到1天者。

交叉分析發現，受訪民眾每週搭乘大眾運輸的頻率，會因受訪者性別、年齡、教育程度、職業和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異。【附表 8】

其中，女性受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數²²(平均 3.6 天)高於男性(平均 3.2 天)。【附表 8】

從年齡差異來看，以 18-29 歲受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均 4.2 天)最多，其次為 30-39 歲者(平均 3.8 天)，60-69 歲受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均 2.9 天)最少。【附表 8】

從教育程度差異來看，以大學及以上學歷受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均 3.6 天)最多，其次為專科學歷者(平均 3.0 天)，高中職及以下受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均 2.9 天)相對較少。【附表 8】

職業差異方面，以學生受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均 4.7 天)最多，其次為勞動者(平均 4.0 天)，雇主(平均 2.6 天)和家管(平均 2.3 天)受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數相對較少。【附表 8】

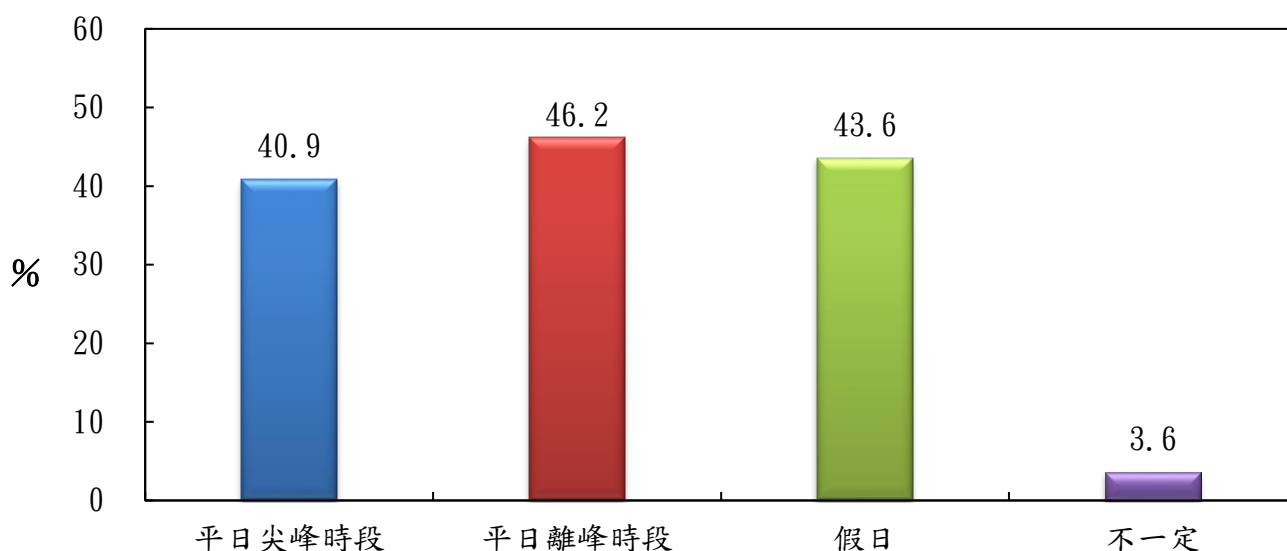
從外出主要交通工具來看，以捷運(平均 4.3 天)及公車(平均 4.0 天)為外出主要交通工具使用者每週搭乘大眾運輸的天數最多，機車(平均 1.9 天)及自小客車(平均 1.7 天)使用者每週搭乘大眾運輸的天數相對較少。【附表 8】

²² 平均搭乘天數不含每週不到 1 天、沒有搭乘大眾運輸及不知道者。

2. 大眾運輸搭乘時段

可複選的情形下，調查發現，平常有搭乘大眾運輸的受訪民眾(占全體受訪者之85.0%)，有40.9%搭乘大眾運輸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)搭乘大眾運輸，43.6%通常會在假日時段搭乘大眾運輸，3.6%搭乘時段不一定。【圖3-16】

圖3-16 大眾運輸搭乘時段



分析樣本:平常有搭乘大眾運輸者(N=929)

其中，女性受訪者在平日尖峰時段(43.0%)及平日離峰時段(51.2%)搭乘大眾運輸的比率都高於男性 4.7 及 11.2 個百分點，男性受訪者在假日搭乘大眾運輸的比率(48.0%)則高於女性(40.0%)。【附表 9】

年齡層越輕及教育程度越高的受訪者，會在平日尖峰時段搭乘大眾運輸的比率越高，60 歲以上受訪者，近七成左右(60-69 歲 70.9%，70 歲以上 66.8%)會在平日離峰時段搭乘大眾運輸，比率高於 18-59 歲受訪者(低於五成)。【附表 9】

從職業來看，以白領從業者會在平日尖峰時段搭乘大眾運輸的比率較高(56.1%)，退休無業(77.6%)及家管(67.0%)在平日離峰時段搭乘大眾運輸的比率較高，至於雇主在假日搭乘大眾運輸的比率(57.9%)高於其他職業身份者。【附表 9】

各行政區中，以居住在中山區的受訪者在平日尖峰時段搭乘大眾運輸的比率最高(54.2%)，中正區(59.0%)及萬華區(58.8%)受訪者在平日離峰時段搭乘大眾運輸的比率較高，至於北投區受訪者在假日搭乘大眾運輸的比率(60.9%)高於其他行政區。

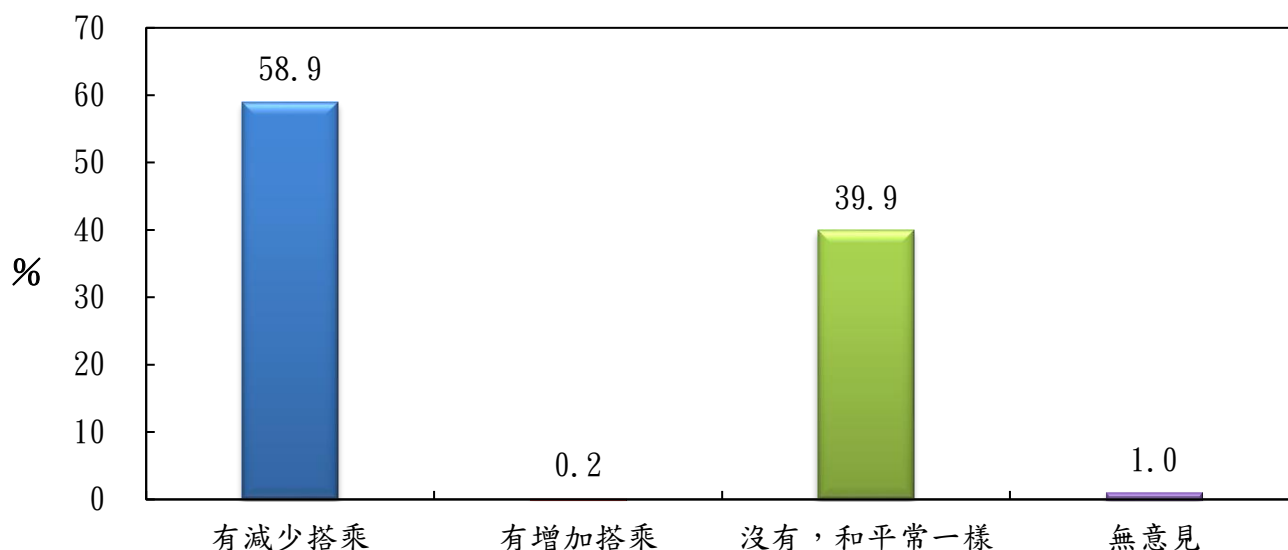
從搭乘頻率來看，每週搭乘大眾運輸頻率越高的受訪者，在平日尖峰時段搭乘大眾運輸的比率越高，從每週不到 1 天者的 16.3%，增加到每週 6-7 天者的 82.0%。

從外出主要使用交通工具來看，捷運及公車使用者分別有 56.1%及 55.1%是在平日尖峰時段搭乘大眾運輸，搭乘比率高於其他時段及其他運具使用者。

(二) 因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率

調查發現，大眾運輸搭乘使用者中，有58.9%表示在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%有增加搭乘，39.9%疫情期間搭乘大眾運輸頻率和平常一樣，沒有增減。【圖3-17】

圖3-17 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)

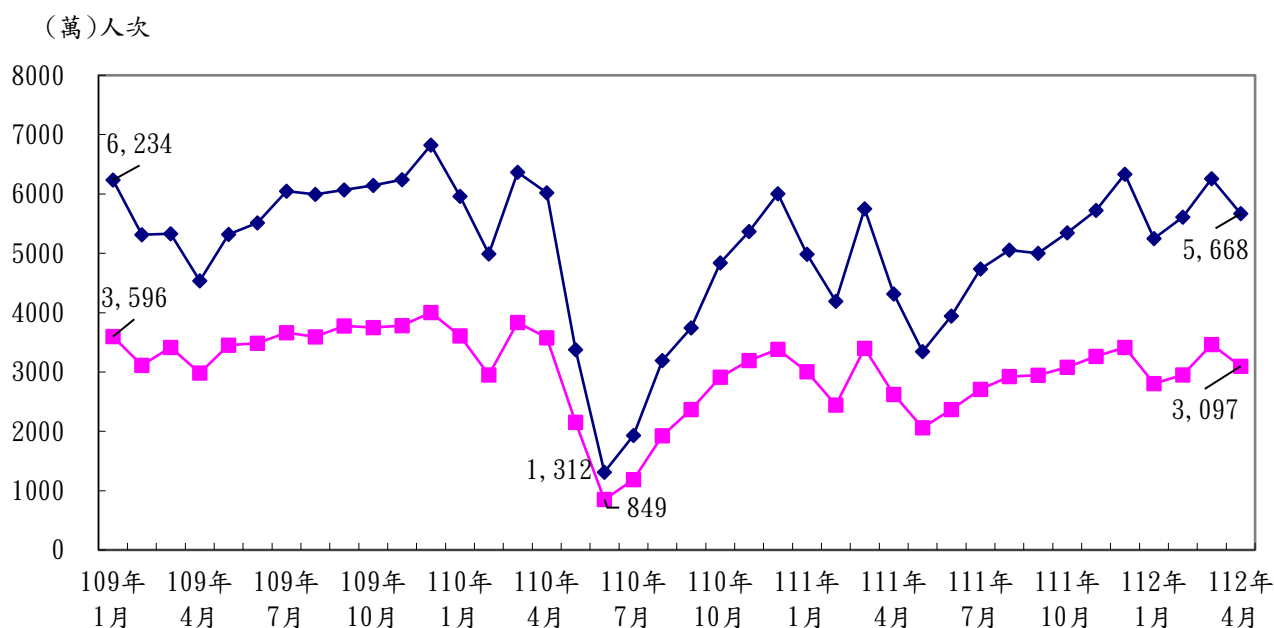
交叉分析發現，受訪民眾是否因疫情減少或增加搭乘大眾運輸頻率，在各項人口特性和大眾運輸搭乘頻率、外出主要交通工具方面，由於細格期望值低於5的比例超過25%，不適合進行卡方檢定分析。【附表10】

不過，從大眾運輸搭乘頻率來看，以每週搭大眾運輸1-2天者表示在疫情期間曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸頻率的比率較高(62.8%)，每週搭大眾運輸6-7天者表示疫情期間搭乘大眾運輸頻率和平常一樣的比率則較高(48.2%)。【附表10】

從外出主要交通工具來看，各運具使用者表示在疫情期間曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸頻率的比率都超過五成，以其中以捷運和公車為外出主要運具者，分別有58.5%及55.2%表示曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸頻率。【附表10】

對照疫情發生迄今臺北市公共運輸載客量的變化，數據顯示²³，自109年1月疫情發生後，無論是捷運或公車的載客量，都呈現明顯下滑趨勢，至109年6月三級警戒開始後1個月，捷運載客量降至1,312萬人次，公車載客量降至849萬人次的最低點，此後隨國內疫情趨緩及逐步解封，公共運輸載客量也逐漸回升，至112年4月，捷運載客量回升至5,668萬人次，公車載客量回升至3,097萬人次。【圖3-18】

圖3-18 疫情發生迄今臺北市公共運輸載客量變化



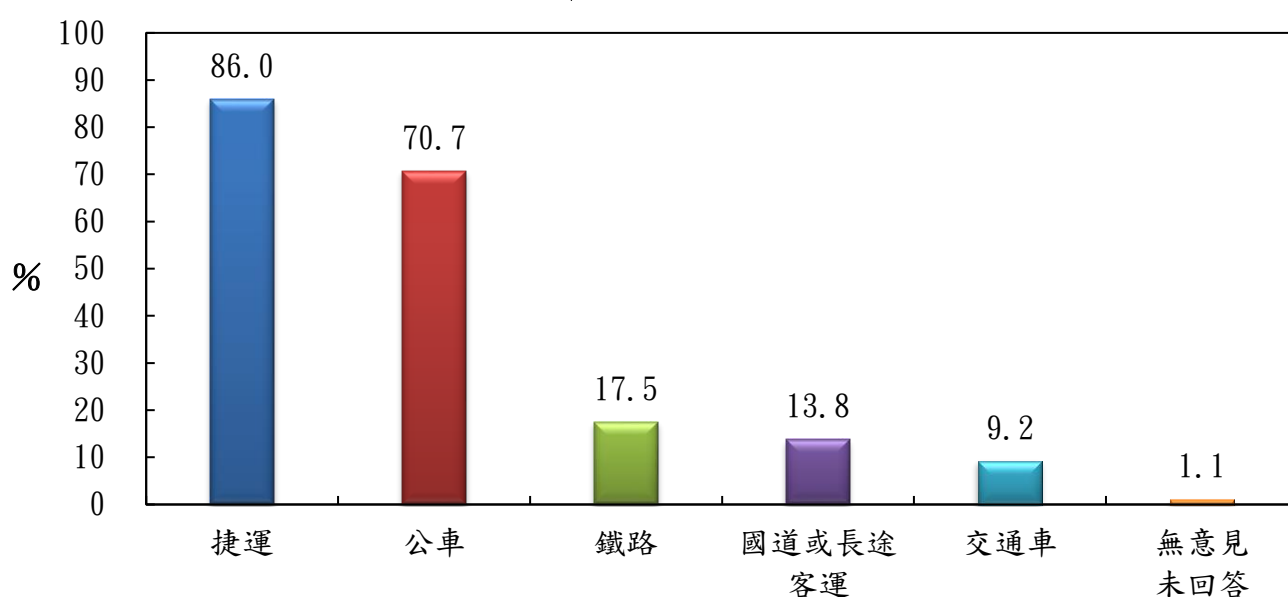
²³ 資料來源為臺北市政府交通局提供。

(三) 因疫情減少搭乘的大眾運輸工具及原因

1. 因疫情減少搭乘的大眾運輸工具

可複選的情形下，調查發現，疫情期間曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情減少搭乘的大眾運輸以捷運(86.0%)和公車(70.7%)為主，其次為鐵路(17.5%)、長途客運(13.8%)及交通車(9.2%)，1.1%無意見或未回答。【圖3-19】

圖3-19 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)

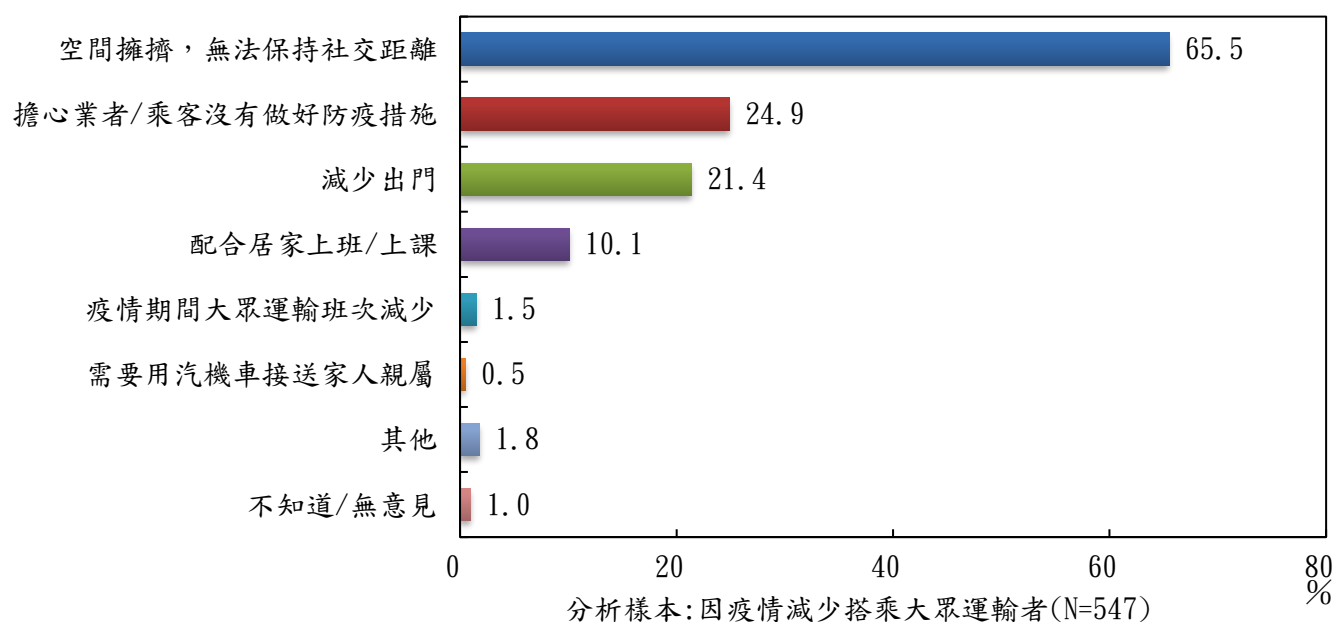
從大眾運輸搭乘情形來看，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪者，不分搭乘頻率，疫情期間因疫情減少搭乘捷運的比率都超過八成五，至於減少搭乘公車的比率則在七成左右。【附表 11】

從外出主要交通工具來看，捷運使用者疫情期間因疫情減少搭乘捷運的比率達 93.3%，62.6%減少搭公車；公車使用者疫情期間因疫情減少搭乘公車的比率達 91.3%，66.9%減少搭捷運。【附表 11】

2. 因疫情減少搭乘大眾運輸的原因

可複選的情形下，調查發現，疫情期間曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情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%)居多，其次為擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(24.9%)、減少出門(21.4%)、配合居家上班(課)(10.1%)等，其他原因都不超過2%。【圖3-20】

圖3-20 因疫情減少搭乘大眾運輸的原因



從大眾運輸搭乘情形來看，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪者，不分搭乘頻率，因疫情減少搭乘大眾運輸的原因以空間擁擠無法保持社交距離的比率都接近或超過六成，其中以每週不到1天者的74.2%比率最高；至於擔心業者或乘客沒有做好防疫措施的比率則以每週6-7天者較多(33.6%)。【附表12】

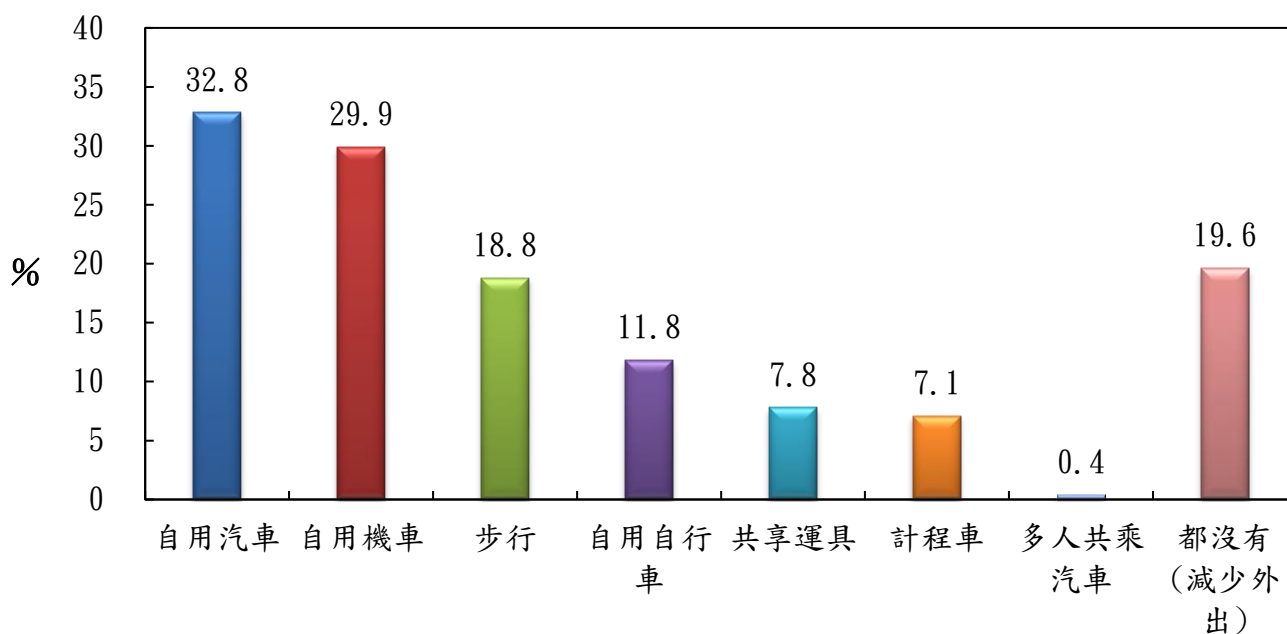
從外出主要交通工具來看，捷運使用者因疫情減少搭乘大眾運輸的前三項原因分別為空間擁擠無法保持社交距離(61.4%)、擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(28.9%)、減少出門(20.5%)；至於公車使用者因疫情減少搭乘大眾運輸的前三項原因則為空間擁擠無法保持社交距離(48.2%)、減少出門(35.2%)及擔心業者或乘客沒有做好防疫措施(24.4%)。【附表12】

(四) 因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具

1. 因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具

可複選的情形下，調查發現，疫情期間曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具以自用汽車(32.8%)和自用機車(29.9%)為主，其次為步行(18.8%)、自用計程車(11.8%)、共享運具(7.8%)、計程車(7.1%)及多人共乘汽車(0.4%)，19.6%因疫情期間減少外出，所以沒有改用其他運輸替代工具。【圖3-21】

圖3-21 因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具



分析樣本:因疫情減少搭乘大眾運輸者(N=547)

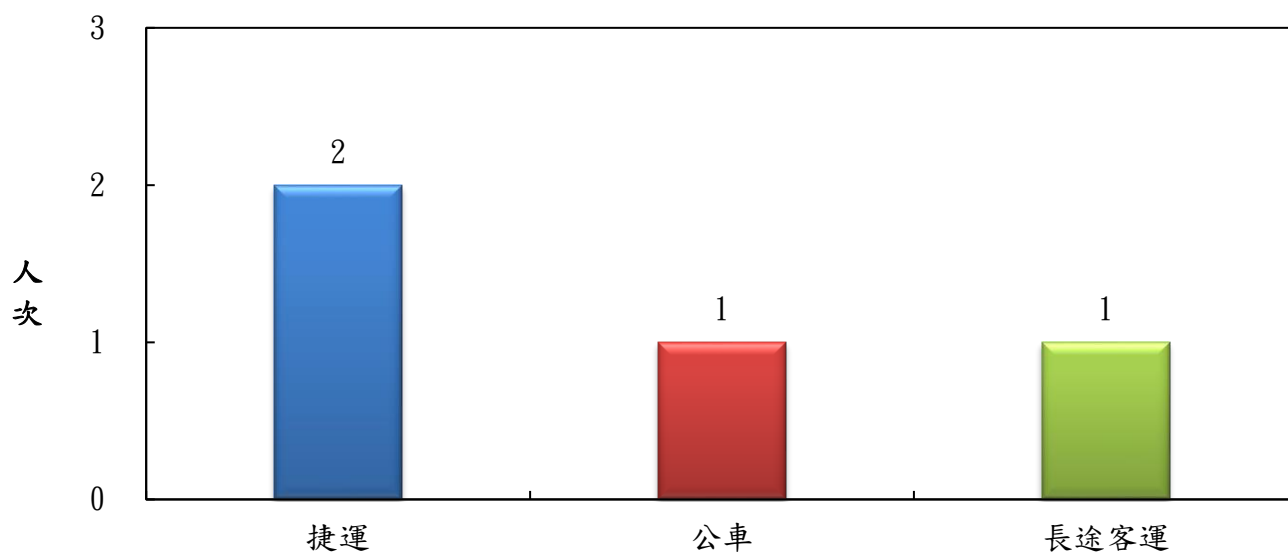
從大眾運輸搭乘情形來看，大眾運輸搭乘頻率越高的受訪者，因疫情改用自用汽車及自用機車的比率越低，改以步行替代的比率則越高。【附表 13】

從外出主要交通工具來看，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的自小客車使用者有 72.0%在疫情期間改用自用汽車作為運輸替代工具，機車使用者則有 81.3%減少搭乘大眾運輸後改用自用機車代步，至於捷運使用者多改用自用汽車(25.3%)及步行(23.0%)，公車使用者則多改以步行(32.0%)替代。【附表 13】

2. 因疫情增加搭乘的大眾運輸工具

可複選的情形下，調查發現，疫情期間曾因疫情增加搭乘大眾運輸的2位受訪者中，因疫情增加搭乘的大眾運輸工具分別為捷運(2人次)、公車(1人次)及長途客運(1人次)等。【圖3-22】

圖3-22 因疫情增加搭乘的大眾運輸工具



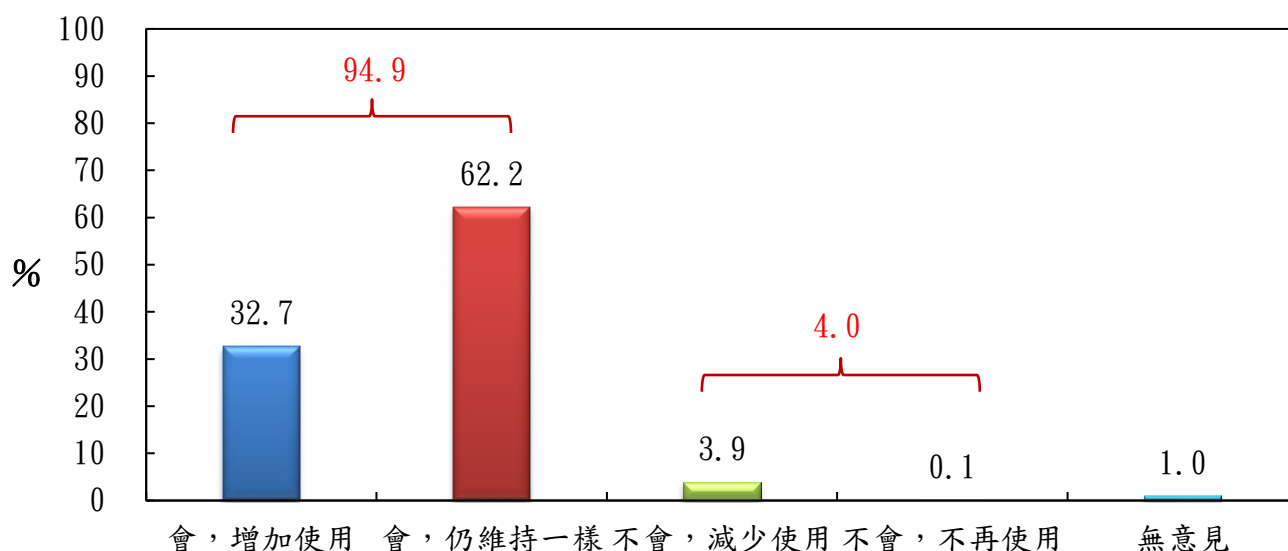
分析樣本:因疫情增加搭乘大眾運輸者(N=2)

(五) 疫情趨緩後使用大眾運輸情形

我國 COVID-19 疫情指揮中心宣布自 4 月 17 日起鬆綁公共運輸強制戴口罩的規定，5 月 1 日起防疫降階，臺灣逐漸邁入後疫情時代。

評估疫情趨緩後的大眾運輸使用情形，調查發現，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，合計有超過九成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，回答會減少使用(3.9%)或不再使用(0.1%)者合計為 4.0%。【圖 3-23】

圖 3-23 疫情趨緩後使用大眾運輸情形



分析樣本：因疫情減少或增加搭乘大眾運輸者(N=549)

交叉分析發現，受訪民眾在疫情趨緩後使用大眾運輸情形，在各項人口特性和大眾運輸搭乘頻率、外出主要交通工具方面，由於細格期望值低於 5 的比例超過 25%，不適合進行卡方檢定分析。【附表 14】

從大眾運輸搭乘頻率情形來看，不分搭乘頻率，表示疫情趨緩後會增加搭乘大眾運輸的比率都在 32.1%~33.8% 之間，至於大眾運輸搭乘頻率越高的受訪者，表示疫情趨緩後會和以前一樣搭乘大眾運輸的比率則越高，從每週不到 1 天者的 49.5% 增加到每週 6-7 天者的 67.2%。【附表 14】

從外出主要交通工具來看，捷運和公車使用者分別有 99.5% 及 93.1% 表示

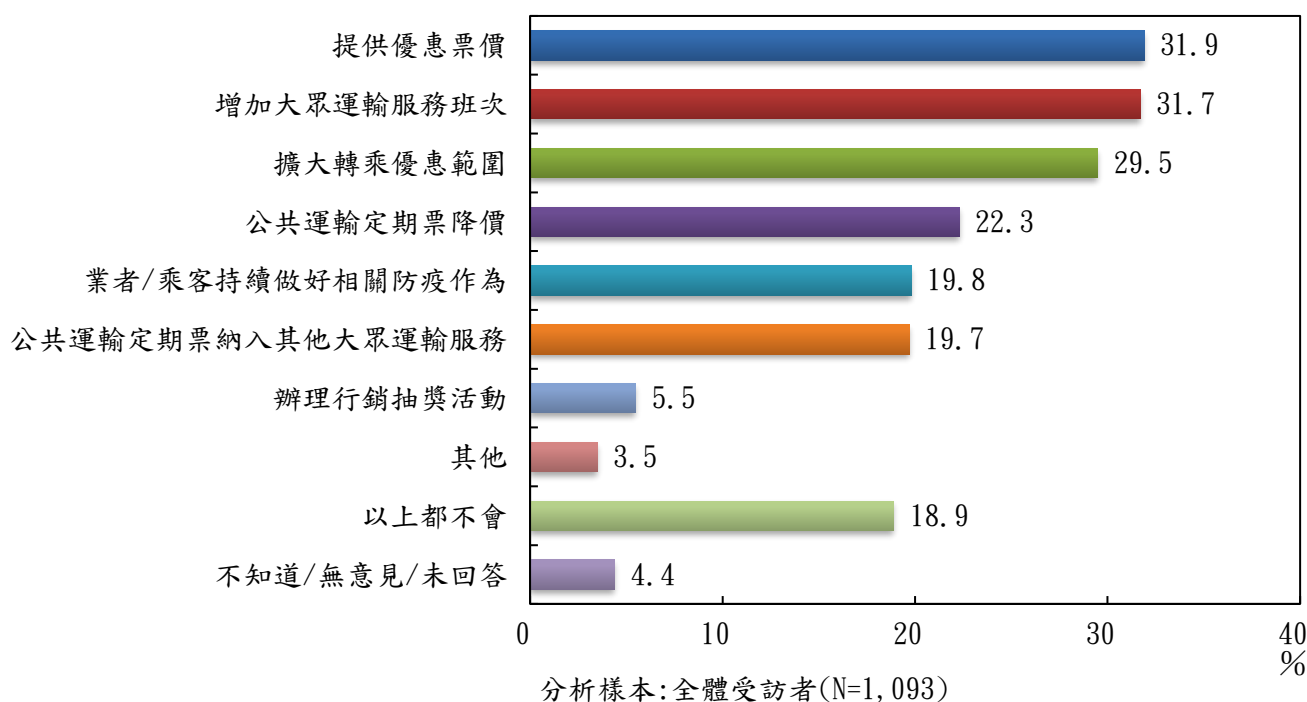
會和以前一樣維持或增加使用大眾運輸，其中捷運使用者有 34.3%表示疫情趨緩後會增加搭乘大眾運輸，65.2%維持使用；公車使用者則有 27.6%表示疫情趨緩後會增加搭乘大眾運輸，65.5%維持使用。【附表 14】

(六) 提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法

在提示選項且可複選的情形下，調查發現，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%)，之後為公共運輸定期票降價(22.3%)、業者及乘客持續做好相關防疫作為(19.8%)、公共運輸定期票納入其他大眾運輸服務(19.7%)及辦理行銷抽獎活動(5.5%)等，3.5%回答其他作法²⁴，18.9%覺得以上作法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。【圖3-24】

對應民眾提高搭乘大眾運輸意願的作法，政府將於112年7月推出基北北桃1200都會通定期票政策，不僅較原先1280公共運輸定期票來得便宜，且搭乘使用範圍擴大到基隆、桃園的公車、國道客運及機捷等，應更能符合民眾對大眾運輸的期待和需求。

圖3-24 提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法



其中，女性認為提供優惠票價(33.8%)、擴大轉乘優惠範圍(31.3%)、業者及乘客持續做好相關防疫作為(22.5%)可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率高於男性 4.0~5.5 個百分點；男性覺得增加大眾運輸服務班次可增加自己搭乘

²⁴ 其他包括提升大眾運輸服務品質及安全性、擴大公共運輸網絡、增加偏遠地區大眾運輸站點、和觀光景點結合搭配優惠活動、提高敬老優惠額度、改善大眾運輸內空氣品質、增加電子支付項目等。

大眾運輸意願的比率(33.2%)高於女性的 30.3%。【附表 15】

相較於其他年齡層受訪民眾，以 30-49 歲者認為提供優惠票價可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率較高(逾 44%)，18-29 歲者認為增加大眾運輸服務班次(42.1%)及公共運輸定期票降價(35.4%)可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率較高，至於 50-59 歲者認為擴大轉乘優惠範圍可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率(39.7%)則高於其他年齡層受訪者。【附表 15】

從大眾運輸搭乘情形來看，每週搭乘大眾運輸頻率越高者，認為提供優惠票價、擴大轉乘優惠範圍、公共運輸定期票降價、公共運輸定期票納入其他大眾運輸服務等作法可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率越高；至於沒搭乘大眾運輸者則有逾五成認為這些作法都無法提升自己搭乘大眾運輸的意願(53.6%)。【附表 15】

從外出主要交通工具來看，各項目中，捷運(40.7%)和機車(36.1%)使用者認為提供優惠票價最能增加自己搭乘大眾運輸意願的比率最高；公車使用者認為擴大轉乘優惠範圍最能增加自己搭乘大眾運輸意願的比率最高(34.5%)，至於自小客車使用者覺得增加大眾運輸服務班次是最能增加自己搭乘大眾運輸意願的作法(29.2%)。【附表 15】

三、臺北市智慧號誌使用感受調查

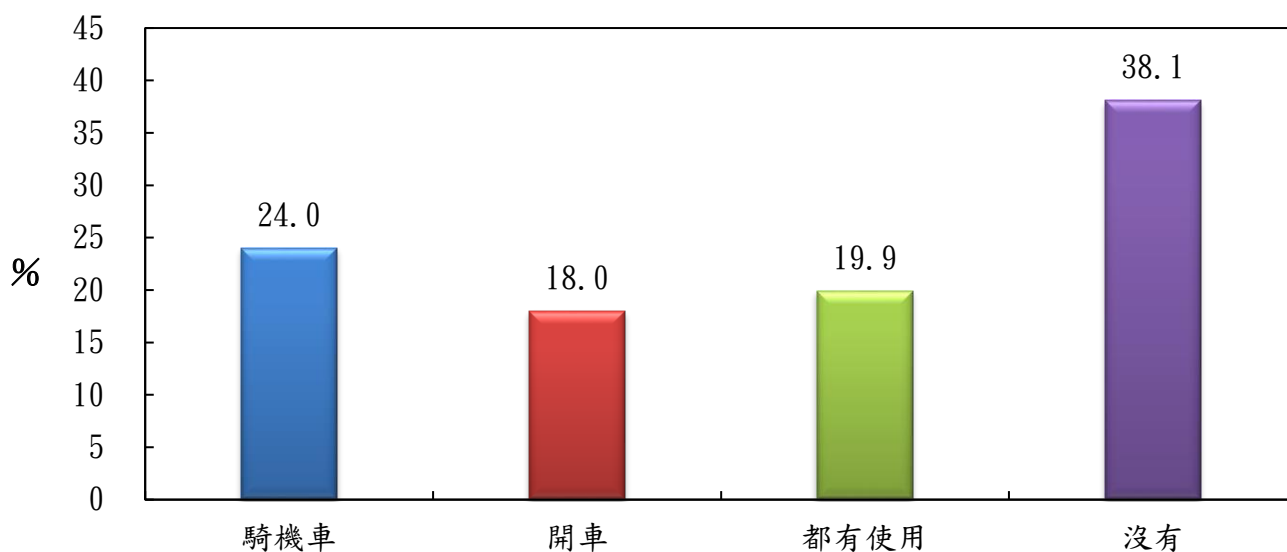
臺北市智慧號誌使用感受調查主要在瞭解市民平常騎車或開車情形、對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受、臺北市推動設置動態號誌知悉度、動態號誌設置路口交通感受、臺北市推動設置動態號誌贊成度、臺北市雙向6車道以上路口行穿經驗、對臺北市雙向6車道以上路口停等紅燈時間感受、臺北市推動設置感應性號誌知悉度、對行人倒數秒數增加的感受、臺北市推動設置感應性號誌贊成度等。

(一) 動態號誌

1. 平常騎車或開車情形

調查發現，臺北市年滿18歲以上受訪民眾中，合計有61.9%表示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。【圖3-25】

圖3-25 平常騎車或開車情形



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

交叉分析發現，受訪民眾平常騎車或開車情形，會因受訪者性別、年齡、教育程度、職業、行政區和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異。【附表 16】

其中，男性只騎機車(28.9%)、只開車(22.9%)和汽機車都有使用(29.4%)

的比率顯著較全體高，女性沒有使用汽機車的比率(54.9%)則顯著高於全體。
【附表 16】

從年齡差異來看，18-29 歲(31.8%)和 40-49 歲者(33.5%)只騎機車的比率顯著較全體高，50-59 歲(26.4%)和 60-69 歲者(25.6%)只有開車未騎機車的比率顯著較全體高，40-49 歲者汽機車都有使用的比率(30.5%)顯著較全體高，70 歲以上者沒有使用汽機車的比率(69.2%)則顯著高於全體。【附表 16】

從教育程度差異來看，大學以上學歷者只有開車(21.5%)和汽機車都有使用(22.3%)的比率顯著較全體高，國初中及以下學歷者沒有使用汽機車的比率(67.4%)則顯著高於全體。【附表 16】

職業差異方面，軍公教(33.6%)、白領從業者(31.2%)及勞動者(42.4%)只騎機車的比率顯著較全體高，雇主只有開車未騎機車的比率(25.8%)顯著較全體高，至於家管(62.8%)及退休無業者(51.6%)沒有使用汽機車的比率則顯著高於全體。【附表 16】

從居住行政區差異來看，萬華區(33.9%)、內湖區(33.5%)只騎機車的比率顯著較全體高，大安區只有開車未騎機車的比率(25.9%)顯著較全體高，至於松山區沒有使用汽機車的比率(48.2%)則顯著高於全體。【附表 16】

以機車為外出主要交通工具者，66.5%只騎機車，33.5%汽機車都有使用；以自小客車為外出主要交通工具者，61.5%只開車未騎機車，38.4%汽機車都有使用。【附表 16】

2. 對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受

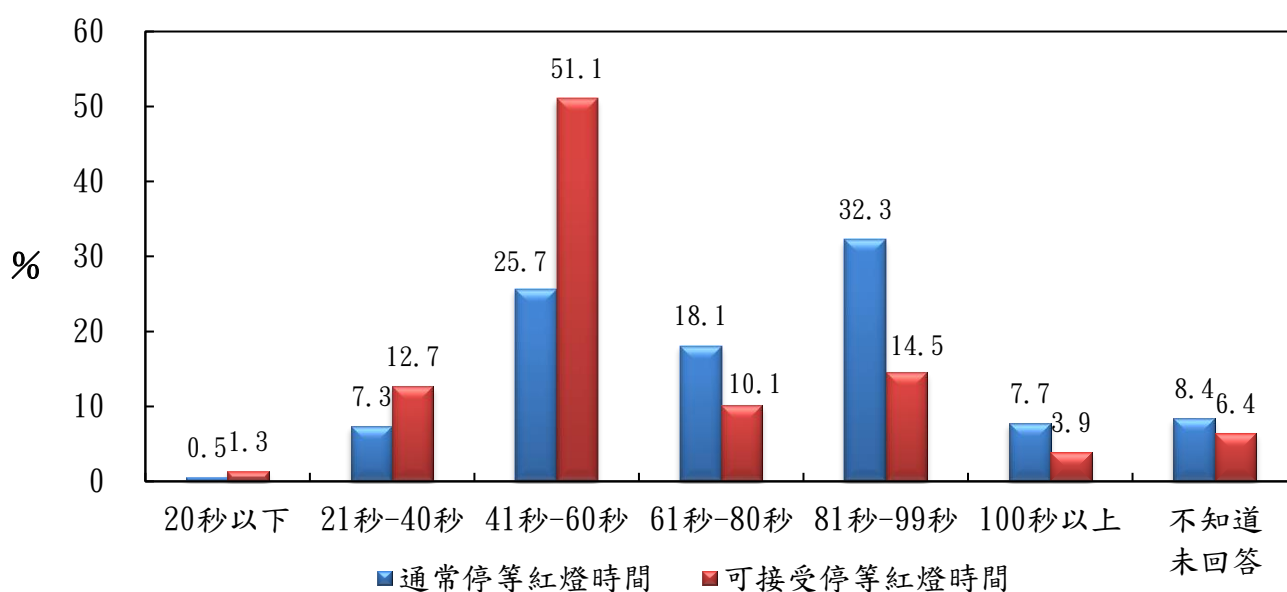
調查發現，平常有騎機車或開車的受訪民眾中，在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時，通常停等紅燈的時間以81-99秒最多(32.3%)，其次是41-60秒(25.7%)及61-80秒(18.1%)，回答其他時間者比率都低於一成。【圖3-26】

若從這些汽機車駕駛人，在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時，可接受的停等紅燈時間來看，則以41-60秒居多(51.1%)，其次為81-99秒(14.5%)、21-40秒(12.7%)及61-80秒(10.1%)，回答20秒以下或100秒以上者不到4%。【圖3-26】

從累進百分比來看，汽機車駕駛人在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時，有3.9%可接受的停等紅燈時間在100秒以上，可接受停等紅燈時間在81-99秒者占18.4%，可接受停等紅燈時間在61-80秒者占28.5%，可接受停等紅燈時間在41-60秒者占79.6%，可接受停等紅燈時間在40秒以下者則超過九成。【圖3-27】

如果取各時距的中間數來換算²⁵，汽機車駕駛人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平均為70.5秒，可接受的停等紅燈時間平均為57.2秒，兩者差距13.3秒。

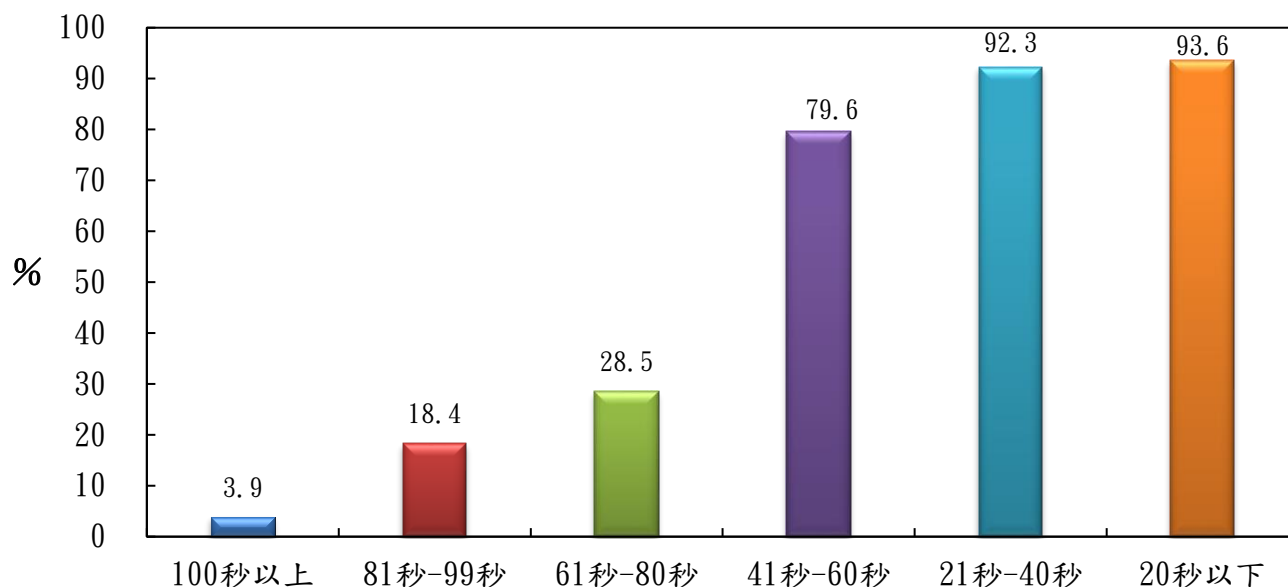
圖3-26 對臺北市幹道路口停等紅燈時間感受



分析樣本:有騎機車或開車者(N=677)

²⁵ 即 20 秒以下以 10 秒計，21-40 秒以 30 秒計，41-60 秒以 50 秒計，61-80 秒以 70 秒計，81-99 秒以 90 秒計，100 秒以上以 100 秒計。

圖3-27 臺北市幹道路口可接受停等紅燈時間累進百分比



分析樣本:有騎機車或開車者(N=677)

交叉分析發現，受訪民眾騎機車或開車經過主要幹道路口時通常停等紅燈時間感受，會因受訪者性別及年齡而呈現顯著差異。【附表 17】

其中，女性覺得主要幹道路口停等紅燈時間為 81-99 秒的比率(37.2%)顯著較全體高，男性覺得主要幹道路口停等紅燈時間為 81-99 秒的比率(29.3%)顯著低於全體。【附表 17】

從年齡來看，18-29 歲者覺得主要幹道路口停等紅燈時間為 81-99 秒的比率(47.9%)顯著較全體高，70 歲以上者覺得主要幹道路口停等紅燈時間為 100 秒以上的比率(15.6%)顯著高於全體。【附表 17】

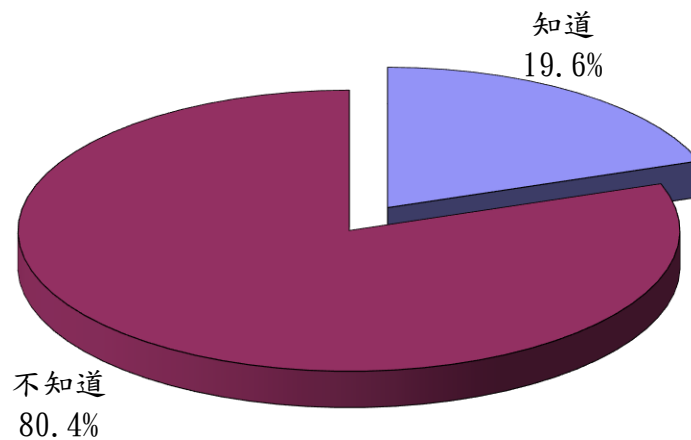
至於受訪民眾騎機車或開車經過主要幹道路口時可接受停等紅燈時間感受，不因受訪者性別及汽機車使用情形的不同呈現顯著差異，在年齡、教育程度、職業、行政區及外出主要交通工具方面，由於細格期望值低於 5 的比例超過 25%，不適合進行卡方檢定分析。【附表 18】

3. 臺北市推動設置動態號誌知悉度

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。

調查發現，臺北市18歲以上受訪民眾中，有19.6%知道臺北市有推動設置這種「動態號誌」，80.4%對此不清楚。【圖3-28】

圖3-28 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)

交叉分析發現，受訪民眾對臺北市推動設置動態號誌的知悉度，會因受訪者汽機車使用情形而呈現顯著差異，和各項人口特性及外出主要交通工具則無顯著關連。【附表 19】

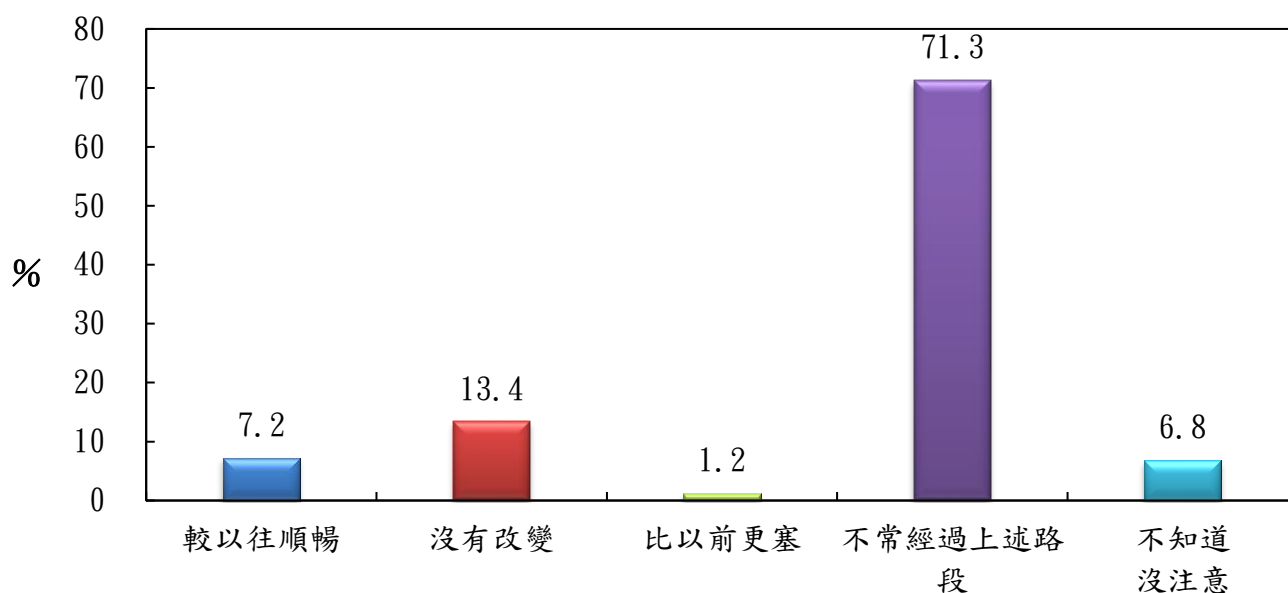
其中，只騎機車的受訪者，知道臺北市有推動設置動態號誌的比率(13.5%)顯著較全體低，不知道的比率(86.5%)則顯著高於全體。【附表 19】

4. 動態號誌設置路口交通感受

目前臺北市已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區域完成動態號誌系統建置。

調查發現，全體受訪民眾中，有7.2%覺得這些完成動態號誌系統建置的路段交通較以往順暢，13.4%覺得沒有改變或和以前一樣，1.2%覺得比以前更塞，逾七成駕駛人表示不常經過這些路段(71.3%)，6.8%不知道或未注意。【圖3-29】

圖3-29 動態號誌設置路口交通感受



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

交叉分析發現，受訪民眾對於動態號誌設置路口的交通感受，會因受訪者性別、汽機車使用情形及動態號誌知曉度的不同而呈現顯著差異。【附表 20】

其中，男性覺得動態號誌設置路口的交通沒有改變的比率(18.1%)顯著較全體高，女性覺得沒有改變的比率(9.4%)顯著低於全體。【附表 20】

從汽機車使用情形來看，只開車未騎機車者，覺得動態號誌設置路的交通較以往順暢的比率(11.5%)顯著較全體高，汽機車都有使用者覺得沒有改變的比率(22.4%)顯著較全體高，至於只騎機車者覺得比以前更塞的比率(2.5%)顯著高於全體。【附表 20】

動態號誌知曉度方面，知道臺北市有推動設置動態號誌者，覺得動態號誌設置路口的交通較以往順暢的比率(14.6%)顯著較全體高，不知道動態號誌者，覺得動態號誌設置路口的交通較以往順暢的比率(5.4%)顯著低於全體。【附表 20】

如前所述，本調查全體受訪民眾中，有 7.2%覺得這些完成動態號誌系統建置的路段交通較以往順暢。對照動態號誌成效改善資料來看，數據顯示²⁶，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設置動態號誌的區域，車輛旅行時間事前事後減少比例約在 7%~12%左右，和本調查數據相當。【表 3-8】

表3-8 動態號誌重點改善路段車輛旅行時間事前事後減少比例

年份	動態號誌重點改善路段(口)	旅行時間事前事後減少比例
108	舊宗路二段	10%
109	信義/基隆路口	13%
110	基隆路	9%
110	中山北路五段(捷運劍潭站周邊)	9%
111	環河北路三段	5%
111	承德路七段	7%
111	石牌路	7%
111	臺北車站周邊	12%
111	研究院路一段	7%

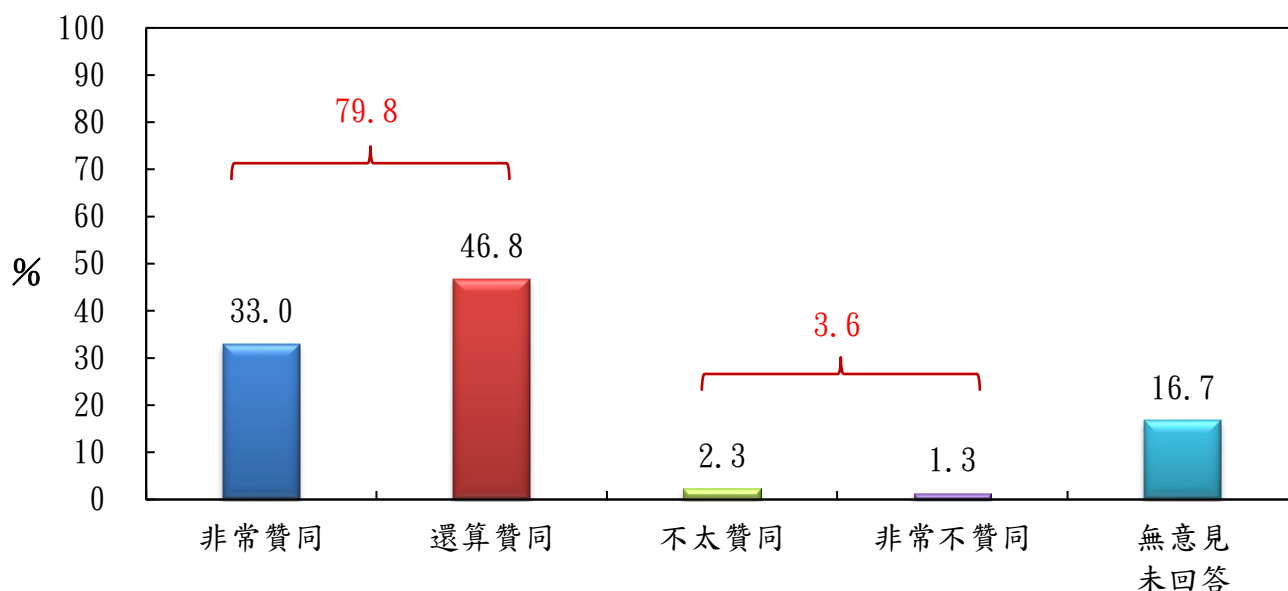
²⁶ 資料來源為臺北市交通管制工程處提供。

5. 臺北市推動設置動態號誌贊成度

調查發現，受訪市民對臺北市持續推動「動態號誌」多表贊同，合計贊成比率達八成(79.8%)，僅3.6%表示不贊成，16.7%的人無意見或未回答。【圖3-28】

從意見強度來看，有33.0%市民對臺北市持續推動「動態號誌」表示非常贊同，46.8%認為還算贊同，覺得不太贊同或非常不贊同者各占2.3%及1.3%。【圖3-30】

圖3-30 臺北市推動設置動態號誌贊成度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

交叉分析發現，受訪民眾對臺北市推動設置動態號誌的贊成度，會因受訪者年齡、教育程度、職業、外出主要交通工具、汽機車使用情形和動態號誌知曉度的不同而呈現顯著差異。【附表 21】

從年齡差異來看，18-29 歲者贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(96.6%)顯著較全體高，60-69 歲者不贊成的比率(9.2%)則顯著高於全體。【附表 21】

從教育程度差異來看，大學以上學歷者贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(83.9%)顯著較全體高，專科學歷者不贊成的比率(7.9%)則顯著高於全體。【附表 21】

從職業差異來看，學生贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(100.0%)顯著較全體高，退休無業(74.6%)及家管(70.8%)贊成比率則顯著低於全體。【附表 21】

從外出主要交通工具來看，機車使用者贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(84.8%)顯著較全體高，公車(71.3%)及步行(57.8%)使用者贊成比率則顯著低於全體。【附表 21】

從汽機車使用情形來看，未使用汽機車者贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(75.2%)顯著較全體低，汽機車都有使用者不贊成比率(6.0%)則顯著高於全體。【附表 21】

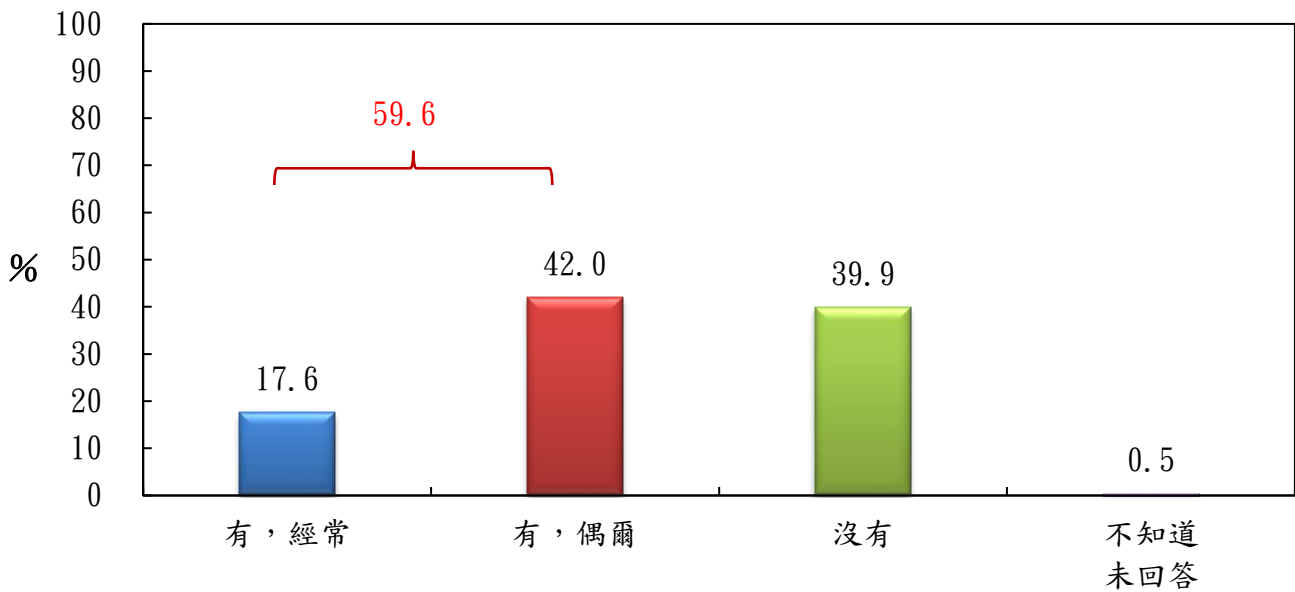
從動態號誌知曉度來看，知道動態號誌者贊成臺北市推動設置動態號誌的比率(91.6%)顯著較全體高，不知道動態號誌者贊成比率(76.8%)則顯著低於全體。【附表 21】

(二) 感應性號誌

1. 臺北市雙向6車道以上路口行穿經驗

調查發現，臺北市年滿18歲以上受訪民眾中，合計有近59.6%表示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(17.6%經常，42.0%偶爾)，39.9%沒有這些路口行穿經驗。【圖3-31】

圖3-31 臺北市雙向6車道以上路口行穿經驗



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

交叉分析發現，受訪民眾在臺北市雙向6車道以上路口的行穿經驗，在性別、年齡、教育程度、職業、行政區及外出主要交通工具方面，由於細格期望值低於5的比例超過25%，不適合進行卡方檢定分析。【附表22】

2. 對臺北市雙向6車道以上路口停等紅燈時間感受

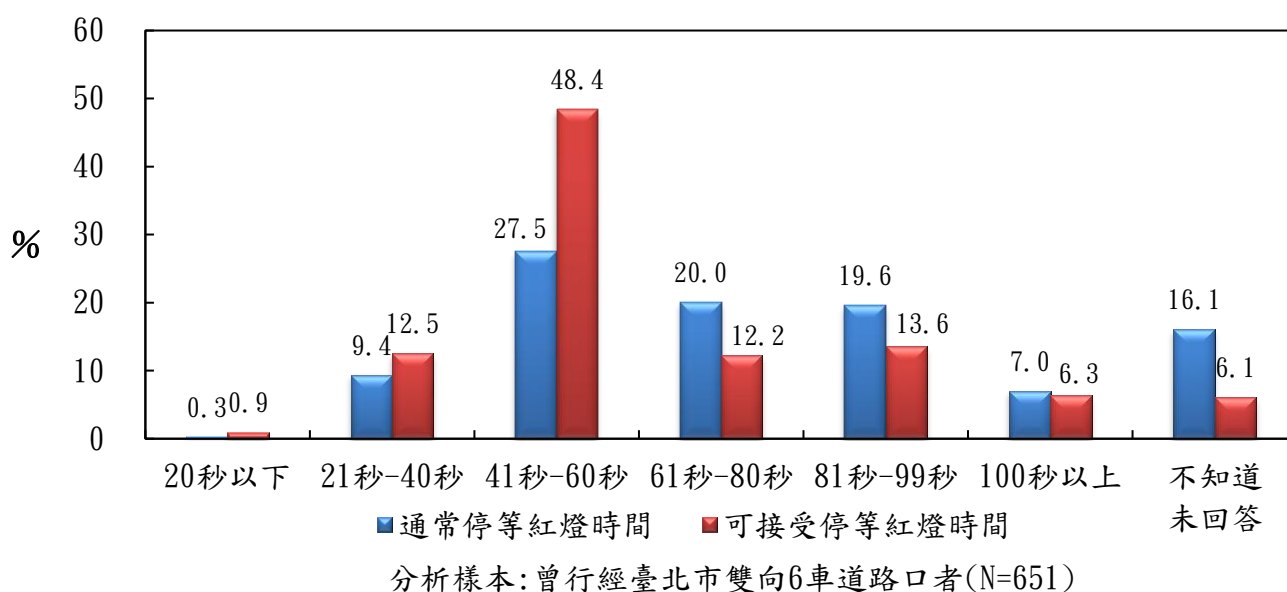
調查發現，曾走路行經雙向6車道以上路口的受訪民眾中，平常在臺北市雙向6車道以上路口過馬路時，通常停等紅燈的時間以41-60秒最多(27.5%)，其次是61-80秒(20.0%)及81-99秒(19.6%)，回答其他時間者比率都低於一成。【圖3-32】

若從這些受訪民眾，在行經臺北市雙向6車道以上路口時，可接受的停等紅燈時間來看，則以41-60秒居多(48.4%)，其次為81-99秒(13.6%)、21-40秒(12.5%)及61-80秒(12.1%)，回答20秒以下或100秒以上者不到7%。【圖3-32】

從累進百分比來看，受訪民眾在行經臺北市雙向6車道以上路口時，有6.3%可接受的停等紅燈時間在100秒以上，可接受停等紅燈時間在81-99秒者占19.9%，可接受停等紅燈時間在61-80秒者占32.1%，可接受停等紅燈時間在41-60秒者占80.5%，可接受停等紅燈時間在40秒以下者則超過九成。【圖3-33】

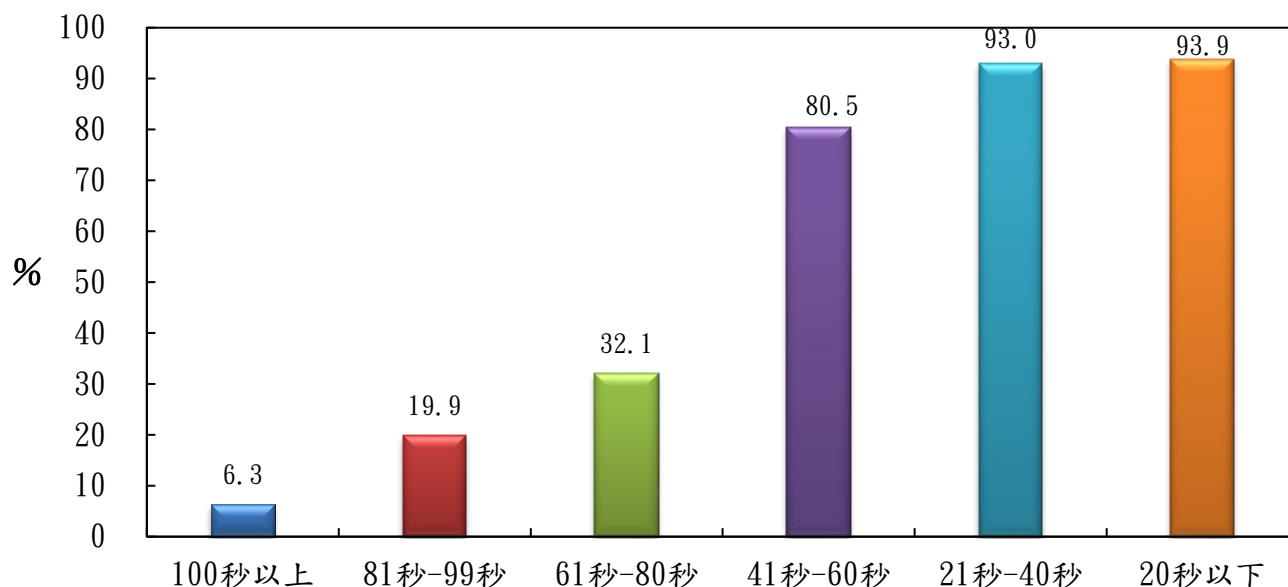
如果取各時距的中間數來換算²⁷，曾走路行經雙向6車道以上路口的受訪民眾中，平常在臺北市雙向6車道以上路口過馬路時，通常停等紅燈的時間平均為65.9秒，可接受的停等紅燈時間平均為58.7秒，兩者差距7.2秒。

圖3-32 對臺北市雙向6車道以上路口停等紅燈時間感受



²⁷ 即 20 秒以下以 10 秒計，21-40 秒以 30 秒計，41-60 秒以 50 秒計，61-80 秒以 70 秒計，81-99 秒以 90 秒計，100 秒以上以 100 秒計。

圖3-33 臺北市雙向6車道以上路口可接受停等紅燈時間累進百分比



分析樣本:曾行經臺北市雙向6車道路口者(N=651)

交叉分析發現，受訪民眾行經臺北市雙向 6 車道以上路口時通常停等紅燈時間感受，會因受訪者性別、年齡、教育程度及雙向 6 車道路口行穿經驗而呈現顯著差異。【附表 23】

其中，男性覺得行經臺北市雙向 6 車道以上路口時停等紅燈時間為 100 秒以上的比率(10.6%)顯著較全體高，女性覺得路口停等紅燈時間為 100 秒以上的比率(3.6%)顯著低於全體。

從年齡來看，70 歲以上者覺得行經臺北市雙向 6 車道以上路口時停等紅燈時間為 20 秒以下的比率(2.6%)顯著較全體高，30-39 歲者覺得雙向 6 車道以上路口停等紅燈時間為 100 秒以上的比率(12.1%)顯著高於全體。【附表 23】

從教育程度來看，國初中以下學歷者覺得行經臺北市雙向 6 車道以上路口時停等紅燈時間為 20 秒以下的比率(6.5%)顯著較全體高，高中職學歷者覺得停等紅燈時間為 41-60 秒的比率(36.6%)顯著高於全體。【附表 23】

從雙向 6 車道路口行穿經驗看，經常行經雙向 6 車道路口行穿經驗者覺得行經雙向 6 車道以上路口時停等紅燈時間為 21-40 秒的比率(13.3%)顯著較全體高，偶爾行經者覺得停等紅燈時間為 21-40 秒的比率(7.8%)顯著低於全體。【附表 23】

至於受訪民眾行經臺北市雙向 6 車道以上路口時可接受停等紅燈時間感受，主要會因受訪者年齡的不同而呈現顯著差異。【附表 24】

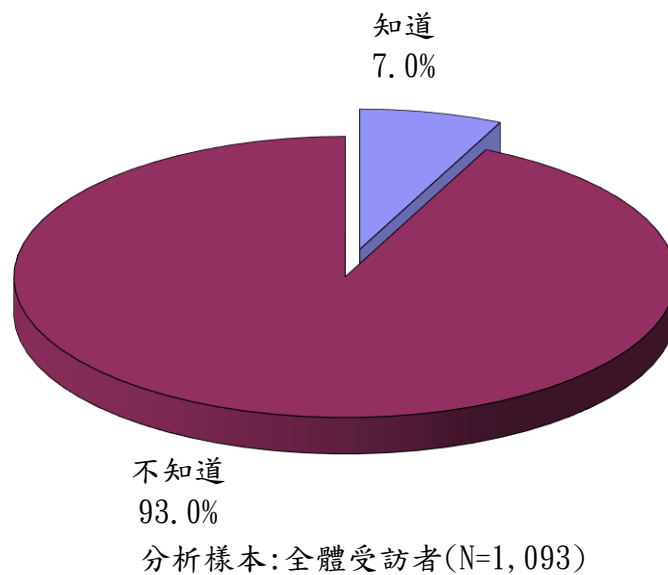
其中，30-39 歲者覺得行經雙向 6 車道以上路口時可接受停等紅燈時間為 20 秒以下的比率(2.6%)顯著較全體高，70 歲以上者覺得雙向 6 車道以上路口可接受停等紅燈時間為 41-60 秒的比率(38.2%)顯著低於全體。【附表 24】

3. 臺北市推動設置感應性號誌知悉度

目前臺北市設置的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。

調查發現，臺北市18歲以上受訪民眾中，有7.0%知道臺北市有推動設置這種「感應性號誌」，93.0%對此不清楚。【圖3-34】

圖3-34 臺北市推動設置感應性號誌知悉度



交叉分析發現，受訪民眾對臺北市推動設置感應性號誌的知悉度，會因受訪者年齡、教育程度及職業的不同而呈現顯著差異。【附表 25】

從年齡差異來看，70 歲以上者知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率(12.5%)顯著較全體高，30-39 歲者知道比率(1.2%)則顯著低於全體。【附表 25】

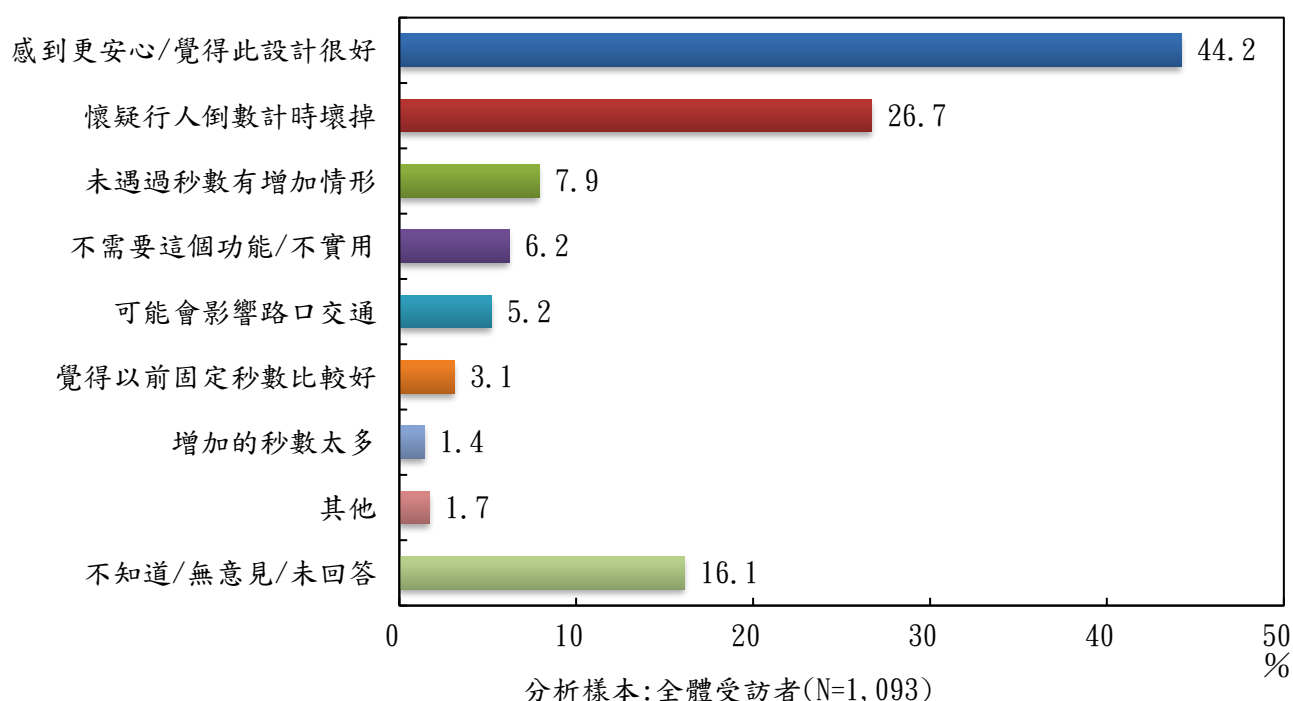
從教育程度差異來看，國初中以下(14.5%)及高中職(11.5%)學歷者知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率顯著較全體高，大學及以上學歷者知道比率(4.8%)則顯著低於全體。【附表 25】

從職業差異來看，退休無業者知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率(12.5%)顯著較全體高，白領從業者(4.5%)及雇主(0.9%)知道比率則顯著低於全體。【附表 25】

4. 對行人倒數秒數增加的感受

如果在過馬路時發現行人倒數秒數突然增加，在可複選的情形下，調查發現，有44.2%受訪民眾表示會有感到更安心或覺得此設計很好的感受，比率最高，其次為懷疑行人倒數計時壞掉(26.7%)，其他可能的感受還包括未遇過秒數有增加情形(7.0%)、不需要這個功能或不實用(6.2%)、可能會影響路口交通(5.2%)、覺得以前固定秒數比較好(3.1%)、增加的秒數太多(1.4%)等，但比率都未超過一成。【圖3-35】

圖3-35 對行人倒數秒數增加的感受

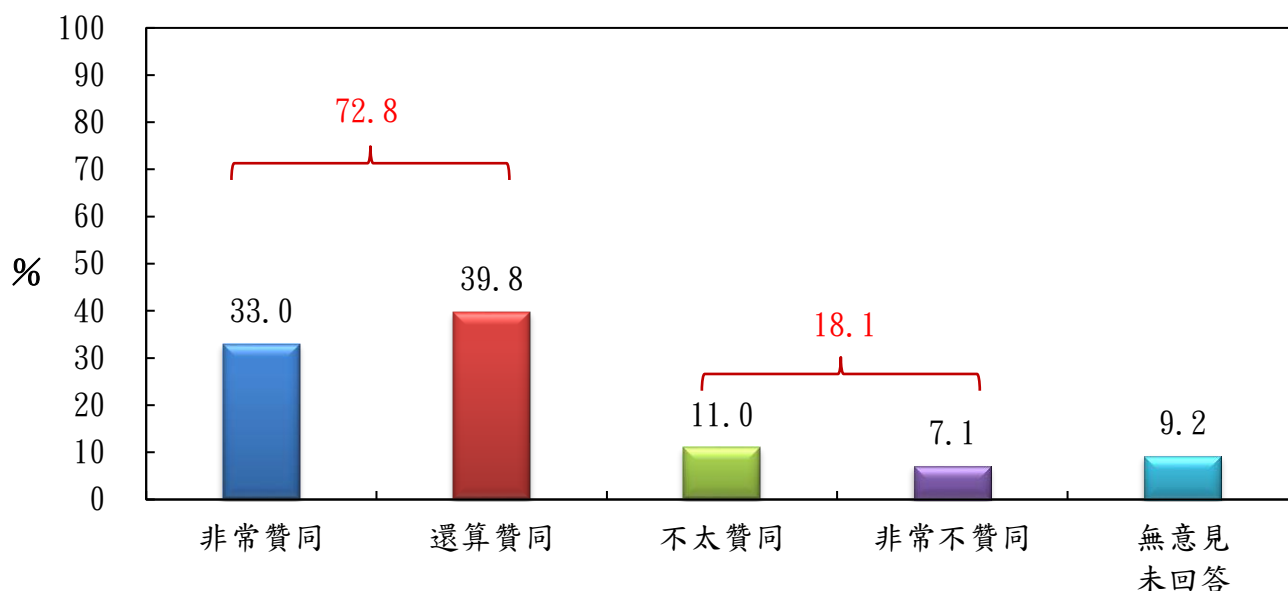


5. 臺北市推動設置感應性號誌贊成度

調查發現，受訪市民對臺北市持續推動「感應性號誌」多表贊同，合計贊成比率超過七成(72.8%)，18.1%表示不贊成，9.2%的人無意見或未回答。【圖3-36】

從意見強度來看，33.0%市民對臺北市持續推動「感應性號誌」表示非常贊同，39.8%認為還算贊同，覺得不太贊同或非常不贊同者各占11.0%及7.1%。【圖3-36】

圖3-36 臺北市推動設置感應性號誌贊成度



分析樣本:全體受訪者(N=1,093)

交叉分析發現，受訪民眾對臺北市推動設置感應性號誌的贊成度，會因受訪者年齡、教育程度、職業、外出主要交通工具和感應性號誌知曉度的不同而呈現顯著差異。【附表 27】

從年齡差異來看，18-29 歲者贊成臺北市推動設置感應性號誌的比率(81.2%)顯著較全體高，40-49 歲者不贊成的比率(23.7%)則顯著高於全體。【附表 27】

從教育程度差異來看，國初中及以下學歷者不贊成臺北市推動設置感應性號誌的比率(4.2%)顯著較全體低，無意見比率(28.4%)則顯著高於全體。【附表 27】

從職業差異來看，學生贊成臺北市推動設置感應性號誌的比率(90.8%)顯著較全體高，勞動者不贊成比率(29.8%)則顯著高於全體。【附表 27】

從外出主要交通工具來看，捷運使用者贊成臺北市推動設置感應性號誌的比率(78.4%)顯著較全體高，自小客車使用者不贊成比率(23.9%)則顯著高於全體。【附表 27】

從感應性號誌知曉度來看，知道感應性號誌者贊成臺北市推動設置感應性號誌的比率(85.2%)顯著較全體高，不知道感應性號誌者贊成比率(71.8%)則顯著低於全體。【附表 27】

肆、性別分析專章

一、緣由

臺北市政府為促進女性權益層次，提升至全面推動性別平等政策與措施，於103年首創先例，成立全國地方政府第一個「性別平等辦公室」，層級直屬於市長室，配置專職人力，整合規劃全市性別平等政策，督導市府各一級機關(構)具體落實於各項施政中，並持續推動臺北市女性權益促進傳統，營造性別平等的友善環境。有鑑於此，特整理專章，瞭解不同性別對各項交通議題是否呈現差異，供交通局在研擬交通措施時，從性別化角度考量相關交通權益，達到性別平等的目標。

二、調查結果分析

(一) 市民通勤(學)使用交通工具調查

男性有73.0%為上班(學)通勤族，比率高於女性(54.8%)；女性則有44.6%為不上班也不上學的非通勤族，比率高於男性(26.6%)。

從通勤地點來看，男性通勤族需跨縣市通勤的比率(22.5%)高於女性(12.9%)，女性通勤地點在臺北市(83.3%)的比率則高於男性(72.0%)。

觀察兩性在通勤主要使用交通工具的差異，男性較偏好使用私有機動運具通勤(66.7%)，女性使用公共運輸通勤的比率(54.7%)則明顯高於男性(26.0%)，在非機動運具方面，女性的通勤使用比率(10.2%)也高於男性(5.9%)。

細分各項交通工具來看，女性使用捷運(31.1%)、公車(21.0%)、步行(6.1%)及自行車(4.1%)通勤的比率都較男性為多，男性使用機車(43.2%)及自用小客車(23.5%)通勤的比率則高於女性。

兩性在通勤使用交通工具的選擇各有不同偏好，也因此，男性在上班(學)單趟所需通勤費用(48.9元)高於女性(30.7元)。不過，兩性和上班(學)單趟通勤時間(男性28.9分鐘、女性28.8分鐘)並無明顯差異。

分析也發現，女性對於臺北市交通狀況的滿意度(61.6%)高於男性(57.3%)，但未達顯著差異，男性的不滿意比率(37.6%)則顯著高於女性(30.0%)。

(二) 疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查

從大眾運輸搭乘頻率來看，女性受訪民眾每週搭乘大眾運輸的天數(平均3.6天)高於男性(平均3.2天)。男性沒有搭乘大眾運輸的比率(18.0%)則高於女性(10.8%)。

女性在平日尖峰時段(43.0%)及平日離峰時段(51.2%)搭乘大眾運輸的比率都高於男性4.7及11.2個百分點，男性在假日搭乘大眾運輸的比率(48.0%)則高於女性(40.0%)。

女性曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸頻率的比率(63.0%)高於男性(53.8%)。其中，男性因疫情減少搭乘捷運的比率(90.4%)高於女性(83.0%)，女性疫情減少搭乘公車的比率(74.5%)則高於男性(65.3%)。

評估疫情趨緩後的大眾運輸使用情形，無論男性或女性，表示疫情趨緩後會和以前一樣維持或增加使用大眾運輸的比率都超過九成，無顯著差異。

對於提高受訪民眾搭乘大眾運輸意願的作法，女性認為提供優惠票價(33.8%)、擴大轉乘優惠範圍(31.3%)、業者及乘客持續做好相關防疫作為(22.5%)可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率高於男性4.0~5.5個百分點；男性覺得增加大眾運輸服務班次可增加自己搭乘大眾運輸意願的比率(33.2%)高於女性的30.3%。

(三) 臺北市智慧號誌使用感受調查

從受訪民眾平常騎車或開車情形來看，男性只騎機車(28.9%)、只有開車(22.9%)和汽機車都有使用(29.4%)的比率明顯高於女性9.1~17.7個百分點，女性沒有使用汽機車的比率(54.9%)則顯著高於男性(18.8%)。

女性覺得主要幹道路口停等紅燈時間為81-99秒的比率(37.2%)明顯高於男性(29.3%)，在可接受停等紅燈時間方面則無顯著差異。

男性知道臺北市有推動設置動態號誌的比率(17.8%)和女性相近(21.2%)，男性贊同臺北市持續推動動態號誌的比率(81.3%)也和女性差不多(78.3%)，均未達顯著差異。

男性覺得動態號誌設置路口的交通沒有改變的比率(18.1%)明顯高於女性(9.4%)。

男性覺得行經臺北市雙向6車道以上路口時停等紅燈時間為100秒以上的比率(10.6%)明顯高於女性(3.6%)，在可接受停等紅燈時間方面則無顯著差異。

男性知道臺北市有推動設置感應性號誌的比率(8.1%)和女性(6.1%)相當，男性贊同臺北市持續推動動態號誌的比率(72.8%)也和女性相近(72.7%)，均未達顯著差異。

三、結論與建議

(一) 調查發現，性別因素對交通議題呈現差異者，主要有：

1. 女性使用公共運輸通勤的比率明顯高於男性，男性則較偏好使用私有機動運具通勤。
2. 男性不滿意臺北市交通狀況的比率顯著高於女性。
3. 女性搭乘大眾運輸的比率和搭乘頻率都明顯高於男性。
4. 女性在平日尖峰時段及平日離峰時段搭乘大眾運輸的比率都明顯高於男性，男性在假日搭乘大眾運輸的比率則高於女性。
5. 男性只騎機車、只開車和汽機車都有使用的比率明顯高於女性。

(二) 女性使用公共運輸通勤的比率高於男性，對臺北市交通狀況的滿意度也略高於男性。建議未來可透過「性別化」的交通宣導方式和提高私人運具的使用成本等方面，提升男性私人運具使用者移轉公共運輸通勤的意願，進而改善臺北市交通現況和評價。

(三) 從不同性別對提高民眾搭乘大眾運輸意願的作法來看，女性認為提供優惠票價、擴大轉乘優惠範圍、業者及乘客持續做好相關防疫作為等可增加搭乘大眾運輸意願的比率高於男性；男性覺得增加大眾運輸服務班次可增加搭乘大眾運輸意願的比率則高於女性。建議未來可從「性別化」的角度考量不同性別對於大眾運輸的搭乘需求，以提升民眾搭乘大眾運輸的意願。

伍、結論與建議

一、結論

(一) 市民通勤(學)使用交通工具調查

1. 通勤(學)型態及通勤(學)地點

- (1) 臺北市18歲以上受訪市民中，有正常上班的通勤市民占57.4%，4.3%為就學者，1.6%為兼具上班與就學身份者，合計有63.3%受訪者為通勤人口²⁸；另有36.2%為不上班也不上學的非通勤族。
- (2) 有上班(學)的通勤市民中，77.2%是在臺北市內，其中以大安區(11.6%)、內湖區(10.7%)及中山區(10.2%)的比率較高。11.9%上班(學)地點在新北市，通勤地點在雙北以外其他縣市者合計占6.1%，3.9%通勤地點不一定。
- (3) 分析上班(學)通勤市民居住地區和上班(學)地區之間的差異，有28.5%受訪者的居住所在地和上班(學)地點位於本市同一行政區內，48.8%在本市不同行政區，上班(學)地點在臺北市以外其他縣市者占18.1%。

2. 通勤(學)主要使用交通工具類型

- (1) 有上班(學)的通勤市民中，其主要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%)、自用小客車(18.2%)、公車(14.7%)、步行(4.8%)及自行車(3.1%)，其他交通工具的使用比率合計為1.9%。
- (2) 上下班(學)通勤市民中有51.2%以私有機動運具作為主要交通工具，使用公共運輸工具通勤者占39.3%，7.9%使用非機動運具通勤。
- (3) 近10年調查資料趨勢顯示²⁹，搭公共運輸工具通勤者108年為48.2%，111年降至38.7%，112年回升到39.3%；使用私有機動運具通勤者108年為40.2%，112年回升至51.2%，是近10年調查次高。至於非機動運具通勤使用者除110年及111年約在一成外，近10年所調查比率都介於5.6%至9.3%之間，112年為7.9%。

²⁸ 此處所列上班(學)通勤民眾不含居家上班(學)和休無薪假者。

²⁹ 112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，調查解讀應留意此限制。

- (4) 長期趨勢來看，搭公車通勤的比率自109年疫情開始後連續3年下滑，112年調查回升至14.7%；搭捷運通勤的比率109年因疫情降至21.8%，112年回升至22.7%；騎機車通勤的比率近10年都超過三成，112年為33.0%，是近10年調查的次高點；自用小客車通勤的比率近10年都不到二成，108年15.0%最低，112年回升至18.2%，是近5年調查新高。

3. 通勤(學)交通費用

- (1) 通勤市民上班(學)單趟所花費的交通費用逾五成(53.1%)都不超過40元，通勤交通費用達40元以上者占20.9%；平均來看，受訪通勤市民平均每天上班(學)單趟所需花費的通勤交通費用約為40.4元，較111年4月調查結果減少1.4元。
- (2) 從通勤者主要使用交通工具來看，以自小客車(平均137.7元)和私有機動運具(平均58.2元)於上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較多；相對來看，自行車或步行等非機動運具(平均1.9元)於上班(學)單趟所需花費的交通費用相對較少。
- (3) 從歷年趨勢資料來看，通勤市民上班(學)所需通勤費用以107年的42.6元最多，此後3年都維持在40元以內，且逐年降低；至110年為34.4元，是歷次調查的最低點，111年回升至41.8元，112年降為40.4元。

4. 通勤(學)時間

- (1) 近七成上班(學)者通勤時間在半小時內(68.1%)，而在一小時內者達九成以上(93.6%)，只有2.6%的人超過一小時；平均來看，通勤市民在上班(學)時所花的通勤時間平均為28.8分鐘，較111年4月略增0.4分鐘。
- (2) 以公共運輸工具為通勤主要交通工具者，所需上班(學)通勤時間(平均36.0分鐘)明顯多於使用私有機動運具通勤者(平均26.7分鐘)，兩者差距約為9.3分鐘，使用非機動運具者所需通勤時間最短(平均12.6分鐘)；其中，捷運通勤者所花時間平均38.6分鐘，公車通勤者平均30.7分鐘、自小客通勤者平均37.1分鐘及機車通勤者平均21.1分鐘，自行車和步行通勤者平均通勤時間分別為16.0及10.5分鐘。
- (3) 長期趨勢資料來看，104年通勤市民上班(學)所需通勤時間27.4分鐘最少，此後多維持在30分鐘以內，108年為30.2分鐘，是近10年調查的最高點，112年為28.8分鐘。

5. 臺北市交通整體滿意度

- (1) 臺北市18歲以上受訪市民中，有59.5%對於目前臺北市的交通狀況感到滿意，33.6%不滿意，6.9%無意見或未回答；和111年4月相較，滿意比率下滑14.7個百分點，不滿意上升12.8個百分點。
- (2) 從外出主要交通工具來看交通滿意度，公共運輸使用者的好評(67.1%)高於私有運具(52.6%)和非機動運具(53.7%)使用者。細分各項交通工具，以捷運(71.9%)及公車(60.7%)使用者的滿意度較高；不滿意比率以機車(41.0%)及自小客車(44.2%)使用者居多。
- (3) 近10年來的調查市民對臺北市的交通多以好評居多，104年滿意度為63.7%，105年為45.6%，是近10年調查的最低點；109年為73.9%，111年為74.2%，為近10年調查的最高點，112年為59.5%，是近10年的第4低點。

(二) 疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查

1. 臺北市18歲以上受訪民眾中，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%，17.0%每週搭乘天數不到1天。
2. 平常有搭乘大眾運輸的受訪民眾，有40.9%是在平日尖峰時段，46.2%是在平日離峰時段搭乘，43.6%通常會在假日時段搭乘。
3. 大眾運輸搭乘使用者中，有58.9%表示在疫情期間(109年至111年)曾因疫情關係減少搭乘大眾運輸的頻率，0.2%有增加搭乘，39.9%和平常一樣，沒有增減。
4. 可複選的情形下，調查發現，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情減少搭乘的大眾運輸以捷運(86.0%)和公車(70.7%)居多；減少搭乘大眾運輸的原因分別為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%等。
5. 可複選的情形下，調查發現，曾因疫情減少搭乘大眾運輸的受訪民眾中，因疫情減少搭乘大眾運輸後的運輸替代工具以自用汽車(32.8%)和自用機車(29.9%)為主，其次為步行(18.8%)、自用計程車(11.8%)、共享運具(7.8%)、計程車(7.1%)及多人共乘汽車(0.4%)等。

6. 調查疫情趨緩後使用大眾運輸情形發現，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%會維持和以前一樣使用頻率，會減少使用3.9%，不再使用0.1%。
7. 可複選的情形下，調查發現，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%)、業者及乘客持續做好相關防疫作為(19.8%)、公共運輸定期票納入其他大眾運輸服務(19.7%)及辦理行銷抽獎活動(5.5%)等。

(三) 臺北市智慧號誌使用感受調查

1. 動態號誌

- (1) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有61.9%表示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。
- (2) 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路口時，通常停等紅燈的時間以81-99秒最多(32.3%)，其次是41-60秒(25.7%)及61-80秒(18.1%)；從這些汽機車駕駛人在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路路口時，可接受的停等紅燈時間以41-60秒居多(51.1%)。
- (3) 有19.6%受訪民眾知道臺北市有推動設置「動態號誌」；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%覺得沒有改變或和以前一樣，1.2%覺得比以前更塞。
- (4) 整體來看，受訪市民對臺北市持續推動「動態號誌」多表贊同，贊成比率79.8%，僅3.6%表示不贊成，16.7%無意見；其中，以18-29歲(96.6%)、大學以上學歷(83.9%)、學生(100.0%)及機車使用者(84.8%)較多，另知道動態號誌者有91.6%贊成推動「動態號誌」。

2. 感應性號誌

- (1) 臺北市18歲以上受訪民眾中，有近59.6%表示平常有在臺北市雙向6車道以上路口過馬路的經驗(17.6%經常，42.0%偶爾)，39.9%沒有在這些路口行穿經驗。

- (2) 曾行經雙向6車道以上路口的受訪民眾中，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%)，其次是61-80秒(20.0%)及81-99秒(19.6%)；從這些受訪民眾，在行經臺北市雙向6車道以上路口時，可接受的停等紅燈時間，以41-60秒居多(48.4%)。
- (3) 受訪民眾僅7.0知道臺北市有推動設置「感應性號誌」；如果在過馬路時發現行人倒數秒數突然增加，有44.2%受訪民眾表示會有感到更安心或覺得此設計很好的感受，其次為懷疑行人倒數計時壞掉(26.7%)。
- (4) 整體來看，受訪市民對臺北市持續推動「感應性號誌」多表贊同，贊成比率72.8%，18.1%表示不贊成，9.2%的人無意見。其中，以18-29歲(81.2%)、學生(90.8%)及捷運使用者(78.4%)較多，另知道感應性號誌者有85.2%贊成推動「感應性號誌」。

二、建議

- (一) 歷經3年疫情期，從調查結果可發現民眾使用公共運輸通勤的情形已有回升，惟使用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，近期亦推動TPASS基北北桃都會通，以提升民眾搭乘大眾運輸的信心和意願。
- (二) 市民對臺北市的交通好評雖仍居多，但較去年同期下滑，又疫情已逐漸趨緩，使用私人運具通勤的比率明顯高於公共運輸，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) 依調查疫情趨緩後的大眾運輸使用情形發現，32.7%表示會增加使用大眾運輸，反映民眾搭乘大眾運輸的意願已有回升跡象，故未來可增加大眾運輸服務班次並搭配鼓勵使用7月即將推出的TPASS北北基桃1200都會通定期票，以有效提升民眾搭乘大眾運輸的意願。
- (四) 調查發現，無論是動態號誌或感應性號誌，都分別獲得近八成和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，亦應再加強智慧號誌及行人安全等政策相關宣導。

附 錄 一

交叉分析表

說明：

1. 表內樣本數因加權處理後四捨五入的關係，部分細項樣本數相加不等於合計樣本數。
2. 單選題每一橫行之百分比加總等於 100.0%，部分不等於 100.0%係因為四捨五入的關係。
3. 卡方檢定時，將「非常滿意」與「還算滿意」，「不太滿意」與「非常不滿意」選項合併。
4. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
5. a 表示該變項組間期望值小於 5 的比率達 25%以上，不適用卡方檢定分析。
6. #表示調整後殘差值大於 z 值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
7. @表示調整後殘差值小於 z 值 -1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
8. 公共運輸工具包括捷運、公車、計程車、交通車、鐵路及長途客運等；私有機動運具包括機車及自小客車；非機動運具包括自行車及步行。
9. 職業歸類：軍公教(含公務人員、警察、軍人、中小學教師、高中教師、大專院校教授、受雇於國營事業者)、白領從業者(含民營、工商機構主管及普通職員、自由業、文化工作者、研究人員、工程師、專業技師)、勞動者(含勞動工人、工頭、領班、農林漁牧鹽礦業從業人員)、企業家及雇主(含雇主/企業家、自營商)、家管、學生、退休無業(退休、無業、待業者)

附錄一、交叉分析表

附表1 請問您平常外出(含平日及假日)時最常使用的交通工具是什麼?(Q2)

單位：人；%

	樣本數	直行%	捷運	機車	公車	自用小 客車	步行	私有自 行車	計程車	共享自 行車	鐵路	長途客 運	其他	未回答
全體	1,093	100.0	27.3	27.1	19.9	16.7	3.2	3.1	1.5	0.6	0.1	0.1	0.4	0.1
性別a														
男	509	46.6	21.2	38.0	12.6	21.6	1.6	2.7	0.8	0.8	0.0	0.1	0.4	0.0
女	584	53.4	32.5	17.6	26.2	12.3	4.6	3.4	2.1	0.4	0.2	0.0	0.4	0.2
年齡a														
18-29 歲	153	14.0	37.5	27.9	19.7	8.3	1.6	3.5	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
30-39 歲	167	15.3	27.2	27.7	24.7	17.4	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
40-49 歲	210	19.3	20.5	46.3	6.7	20.3	2.0	0.0	1.9	0.9	0.6	0.0	0.8	0.0
50-59 歲	192	17.6	25.1	28.1	13.0	24.7	2.6	4.0	1.0	0.4	0.0	0.3	0.7	0.0
60-69 歲	190	17.4	31.1	21.9	18.9	17.2	3.5	3.7	2.0	0.7	0.0	0.0	0.5	0.5
70 歲以上	181	16.6	24.7	7.8	39.3	9.8	9.2	4.8	3.7	0.3	0.0	0.0	0.3	0.0
教育程度a														
國初中及以下	96	8.8	12.3	18.6	39.9	5.5	10.7	8.0	2.3	0.6	0.0	0.0	2.1	0.0
高中職	192	17.6	22.6	32.0	21.1	12.2	5.6	4.1	2.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0
專科	142	13.0	28.8	31.3	15.6	18.9	0.4	3.3	1.2	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
大學及以上	662	60.6	30.5	26.0	17.6	19.0	2.0	2.0	1.3	0.8	0.2	0.0	0.4	0.2
職業a														
軍公教	77	7.1	23.6	40.6	4.4	24.0	2.9	1.1	1.1	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0
白領從業者	461	42.6	29.8	33.8	14.8	17.8	0.7	1.1	0.7	0.6	0.3	0.0	0.4	0.0
勞動者	33	3.1	24.4	45.0	14.5	9.9	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	1.9	2.8	0.0
雇主	68	6.3	14.4	39.3	4.4	33.8	4.6	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
學生	51	4.7	22.9	23.1	34.1	9.3	0.0	10.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
退休無業	249	23.0	31.5	13.0	25.8	12.8	7.6	4.2	3.0	0.8	0.0	0.0	0.8	0.4
家管	143	13.2	21.5	16.3	35.6	11.7	5.4	6.2	3.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
行政區a														
松山區	82	7.5	17.9	18.1	31.3	17.9	2.9	8.5	1.3	0.9	0.0	0.0	0.0	1.3
信義區	92	8.5	32.1	23.6	17.9	19.3	2.4	3.1	0.5	0.6	0.0	0.0	0.6	0.0
大安区	122	11.2	31.6	18.1	20.8	14.2	3.0	4.5	3.9	3.3	0.0	0.0	0.7	0.0
中山區	95	8.7	26.5	20.3	29.3	15.8	5.6	0.8	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
中正區	62	5.7	27.7	18.2	20.9	15.4	5.0	8.6	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大同區	53	4.8	29.2	41.9	10.5	11.6	1.1	3.7	1.2	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0
萬華區	80	7.3	15.9	36.1	20.2	18.2	3.2	4.1	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
文山區	114	10.4	37.1	24.0	19.0	15.7	1.9	1.8	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
南港區	50	4.6	22.9	31.3	13.5	20.9	1.5	7.2	0.0	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0
內湖區	119	10.9	25.4	29.7	20.3	21.1	1.0	0.6	1.4	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
士林區	118	10.8	22.6	30.8	22.8	17.7	2.7	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	2.2	0.0
北投區	106	9.7	31.9	39.0	7.4	12.0	7.7	0.7	0.7	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0

註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

3.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

4.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

5.卡方檢定時，將「未回答」選項排除。

附表2 請問您有在上班或上學嗎?(Q3)

單位：人；%

	樣本數	直行%	上班	上學	上班也 上學	沒上班 也沒上 學	遠距上 班(學)	有上班 但休無 薪假
全體	1,093	100.0	57.4	4.3	1.6	36.2	0.5	0.1
性別a								
男	509	46.6	65.1	6.1	1.8	26.6	0.4	0.0
女	584	53.4	50.7	2.7	1.4	44.6	0.5	0.1
年齡a								
18-29 歲	153	14.0	57.5	29.4	6.0	7.1	0.0	0.0
30-39 歲	167	15.3	87.3	1.1	1.3	7.9	2.4	0.0
40-49 歲	210	19.3	86.4	0.0	2.5	11.2	0.0	0.0
50-59 歲	192	17.6	73.7	0.0	0.0	25.9	0.0	0.3
60-69 歲	190	17.4	30.4	0.0	0.4	68.6	0.5	0.0
70 歲以上	181	16.6	7.1	0.0	0.0	92.9	0.0	0.0
教育程度a								
國初中及以下	96	8.8	16.0	0.0	0.0	84.0	0.0	0.0
高中職	192	17.6	44.4	1.0	0.0	54.6	0.0	0.0
專科	142	13.0	51.9	0.0	2.1	46.0	0.0	0.0
大學及以上	662	60.6	68.4	6.8	2.2	21.8	0.8	0.1
職業a								
軍公教	77	7.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
白領從業者	461	42.6	96.5	0.0	2.3	0.0	1.1	0.1
勞動者	33	3.1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
雇主	68	6.3	96.8	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0
學生	51	4.7	0.0	91.4	8.6	0.0	0.0	0.0
退休無業	249	23.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
家管	143	13.2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
行政區a								
松山區	82	7.5	59.6	0.0	0.0	39.1	1.3	0.0
信義區	92	8.5	54.3	6.6	4.8	34.4	0.0	0.0
大安區	122	11.2	48.1	7.3	2.2	42.4	0.0	0.0
中山區	95	8.7	63.8	0.0	2.1	33.5	0.0	0.7
中正區	62	5.7	33.2	11.7	1.2	50.5	3.4	0.0
大同區	53	4.8	76.3	0.0	0.0	23.7	0.0	0.0
萬華區	80	7.3	60.3	2.3	0.0	37.4	0.0	0.0
文山區	114	10.4	57.7	4.2	1.3	36.8	0.0	0.0
南港區	50	4.6	70.4	5.6	0.0	24.0	0.0	0.0
內湖區	119	10.9	60.8	4.4	5.0	29.8	0.0	0.0
士林區	118	10.8	52.4	8.4	0.0	37.6	1.6	0.0
北投區	106	9.7	61.4	0.0	0.0	38.6	0.0	0.0

註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

3.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

4.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

附表3 【有上班或上學者】請問您上班(或上學)的地點是在臺北市的那個行政區還是其他縣市?(Q4)
單位：人；%

	樣本數	合計	松山區	信義區	大安區	中山區	中正區	大同區	萬華區	文山區	南港區
全體	692	100.0	7.3	8.0	11.6	10.2	8.3	2.3	1.8	2.8	3.7
性別											
男	372	53.8	7.0	6.8	10.9	11.0	8.4	3.4	1.0	2.6	3.0
女	319	46.2	7.7	9.4	12.3	9.2	8.1	1.0	2.8	3.1	4.5
年齡 ^a											
18-29 歲	142	20.5	6.6	9.1	16.0	8.7	5.9	0.0	2.2	1.3	2.9
30-39 歲	150	21.7	8.4	12.9	8.6	10.1	11.1	2.4	2.1	1.3	1.3
40-49 歲	187	27.0	6.2	2.9	10.9	12.5	9.5	3.5	1.3	3.8	6.5
50-59 歲	142	20.5	10.4	7.4	13.1	9.2	7.4	2.2	1.5	3.1	3.4
60-69 歲	58	8.5	3.0	12.0	5.7	9.1	4.1	3.9	3.3	7.2	4.6
70 歲以上	13	1.9	6.0	0.0	17.5	10.7	10.5	4.4	0.0	0.0	0.0
教育程度 ^a											
國初中及以下	15	2.2	5.1	3.3	4.3	4.5	0.0	0.0	3.9	14.9	0.0
高中職	87	12.6	10.8	8.2	4.2	12.2	6.6	4.1	5.8	4.6	4.3
專科	77	11.1	5.8	3.9	10.9	13.0	8.3	4.4	0.7	3.9	2.0
大學及以上	512	74.1	7.0	8.7	13.1	9.6	8.8	1.8	1.3	2.0	4.0
職業 ^a											
軍公教	77	11.2	1.6	11.6	6.5	3.6	23.8	0.0	1.1	3.2	3.7
白領從業者	456	66.6	9.4	7.2	12.7	11.9	5.6	2.0	1.6	2.4	4.0
勞動者	33	4.8	10.9	7.2	6.8	7.7	4.3	2.0	0.0	8.5	2.4
雇主	68	9.9	4.4	0.8	7.9	16.3	1.8	9.5	5.6	4.8	6.0
學生	51	7.5	0.0	14.4	18.9	0.0	13.6	0.0	0.0	0.0	0.0
行政區 ^a											
松山區	49	7.1	35.9	10.6	4.2	9.2	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0
信義區	61	8.8	2.8	31.1	13.5	3.4	4.0	0.0	0.0	1.8	2.7
大安區	70	10.2	1.3	11.1	30.8	1.9	19.5	2.0	4.3	1.2	1.0
中山區	63	9.1	4.7	8.0	6.2	35.8	2.2	0.0	0.0	0.0	4.3
中正區	29	4.2	11.2	2.4	18.7	0.0	28.1	0.0	0.0	2.6	0.0
大同區	40	5.8	13.8	1.6	4.5	11.7	4.2	23.9	3.8	0.0	0.0
萬華區	50	7.2	3.5	7.6	12.2	7.6	9.6	0.0	14.1	2.0	0.0
文山區	72	10.4	6.4	4.3	18.1	7.7	8.3	0.8	0.0	21.7	4.5
南港區	38	5.5	8.2	8.4	3.9	5.6	15.8	0.0	0.0	0.0	32.1
內湖區	83	12.0	8.5	7.3	6.6	9.1	3.5	0.0	0.0	0.0	3.6
士林區	72	10.4	3.2	0.0	12.8	15.9	6.5	1.3	0.0	0.0	3.1
北投區	65	9.4	0.0	1.2	2.5	7.7	7.4	5.6	1.7	0.0	0.0
通勤型態 ^a											
上班	628	90.8	7.6	7.6	11.0	11.0	8.0	2.6	2.0	3.0	4.1
上學	47	6.8	0.0	15.7	16.3	0.0	14.9	0.0	0.0	0.0	0.0
上班也上學	17	2.5	15.8	0.0	20.3	8.7	0.0	0.0	0.0	4.3	0.0

註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

3.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

4.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

5.本題只問「有上班或上學」的受訪者，回答人數692人。

附表3【續】【有上班或上學者】請問您上班(或上學)的地點是在臺北市的那個行政區還是其他縣市?(Q4)
單位：人；%

	樣本數	直行%	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 未回答
全體	692	100.0	10.7	6.3	4.2	11.9	0.9	2.1	3.1	4.6
性別										
男	372	53.8	9.7	4.5	3.7	13.6	1.1	3.1	4.7	5.4
女	319	46.2	12.0	8.4	4.8	9.8	0.7	1.1	1.3	3.8
年齡 ^a										
18-29 歲	142	20.5	9.8	5.5	6.2	14.6	1.2	1.2	7.1	1.6
30-39 歲	150	21.7	18.3	4.2	2.0	8.8	0.0	4.0	0.0	4.6
40-49 歲	187	27.0	9.9	8.2	4.1	10.9	1.8	1.3	2.6	4.2
50-59 歲	142	20.5	6.0	6.0	1.7	14.9	1.1	2.2	4.1	6.2
60-69 歲	58	8.5	9.2	7.3	7.7	9.1	0.0	2.8	1.3	9.7
70 歲以上	13	1.9	4.8	11.5	19.1	11.4	0.0	0.0	0.0	4.1
教育程度 ^a										
國初中及以下	15	2.2	4.8	15.4	15.1	13.0	0.0	0.0	0.0	15.6
高中職	87	12.6	3.4	4.0	5.8	12.9	1.2	0.9	2.8	8.2
專科	77	11.1	8.9	6.8	2.1	12.4	1.5	3.3	2.1	10.0
大學及以上	512	74.1	12.4	6.4	3.9	11.6	0.8	2.2	3.4	2.9
職業 ^a										
軍公教	77	11.2	6.0	15.2	5.0	8.6	2.4	3.5	3.2	1.0
白領從業者	456	66.6	13.2	4.7	4.2	11.6	1.0	2.3	1.7	4.4
勞動者	33	4.8	0.0	4.8	2.6	21.9	0.0	0.0	3.5	17.3
雇主	68	9.9	14.0	5.4	4.6	8.2	0.0	2.3	0.0	8.4
學生	51	7.5	0.0	10.4	3.5	19.3	0.0	0.0	19.8	0.0
行政區 ^a										
松山區	49	7.1	12.1	1.6	5.6	3.9	0.0	3.8	1.3	10.4
信義區	61	8.8	10.8	4.4	1.0	10.2	0.0	0.0	1.6	12.8
大安區	70	10.2	8.5	0.0	3.2	14.0	0.0	0.0	0.0	1.2
中山區	63	9.1	14.6	0.0	5.5	6.9	0.0	6.0	3.2	2.7
中正區	29	4.2	8.8	0.0	0.0	15.4	2.7	2.7	7.4	0.0
大同區	40	5.8	6.7	11.2	0.0	7.1	0.0	3.8	5.7	1.9
萬華區	50	7.2	4.4	0.0	3.6	21.9	3.3	4.9	1.3	4.0
文山區	72	10.4	5.8	0.8	0.0	14.6	1.4	0.7	3.5	1.2
南港區	38	5.5	9.8	4.0	0.0	1.8	0.0	1.6	7.4	1.6
內湖區	83	12.0	30.4	4.0	0.0	13.3	2.7	1.6	4.3	5.2
士林區	72	10.4	4.9	30.8	2.3	10.5	0.0	1.0	4.7	3.0
北投區	65	9.4	3.9	12.8	25.3	18.4	1.2	1.9	1.0	9.3
通勤型態 ^a										
上班	628	90.8	11.1	6.1	4.0	11.5	1.0	2.4	1.8	5.1
上學	47	6.8	0.0	11.4	3.9	16.2	0.0	0.0	21.7	0.0
上班也上學	17	2.5	26.0	0.0	11.6	13.5	0.0	0.0	0.0	0.0

註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

3.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

4.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

5.本題只問「有上班或上學」的受訪者，回答人數692人。

附表 4 【有上班或上學者】請問您平常上下班(學)最常使用的交通工具是什麼?(Q5)

單位：人；%

	樣本數	直行%	機車	捷運	自用小 客車	公車	步行	私有自 行車	共享自 行車	鐵路	交通車	長途客 運	計程車	不需交 通工具
全體	692	100.0	33.0	22.7	18.2	14.7	4.8	2.1	1.0	0.6	0.6	0.4	0.3	1.6
性別a														
男	372	53.8	43.2	15.5	23.5	9.4	3.7	2.2	0.0	0.1	0.7	0.0	0.3	1.4
女	319	46.2	21.2	31.1	11.9	21.0	6.1	1.9	2.2	1.1	0.4	0.8	0.3	2.0
年齡a														
18-29 歲	142	20.5	25.8	32.5	5.6	24.6	6.1	3.8	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
30-39 歲	150	21.7	31.6	23.5	14.5	22.0	2.3	1.4	1.4	0.0	0.0	1.8	0.0	1.6
40-49 歲	187	27.0	43.4	20.6	20.3	6.2	2.3	0.0	0.6	1.6	1.3	0.0	1.2	2.4
50-59 歲	142	20.5	30.1	16.4	29.6	11.8	4.7	2.5	1.1	0.8	0.5	0.0	0.0	2.5
60-69 歲	58	8.5	29.5	17.4	24.5	10.0	12.6	3.2	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	1.6
70 歲以上	13	1.9	25.4	27.5	12.5	0.0	22.6	12.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
教育程度a														
國初中及以下	15	2.2	57.7	10.0	5.6	0.0	11.7	5.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.9
高中職	87	12.6	45.6	15.5	14.8	11.1	8.4	0.6	1.0	0.0	1.2	0.0	0.0	1.8
專科	77	11.1	41.1	18.0	25.7	12.1	0.0	1.3	0.0	0.6	0.0	0.0	1.3	0.0
大學及以上	512	74.1	28.9	25.0	18.0	16.2	4.7	2.3	1.2	0.7	0.6	0.5	0.2	1.6
職業a														
軍公教	77	11.2	38.2	20.6	23.5	4.4	9.7	1.1	0.0	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0
白領從業者	456	66.6	33.0	25.7	17.5	14.5	3.2	1.1	1.6	0.9	0.5	0.6	0.5	0.9
勞動者	33	4.8	44.7	16.7	18.1	13.4	2.8	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8
雇主	68	9.9	35.8	9.8	27.5	3.3	11.5	3.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.6
學生	51	7.5	18.5	22.9	4.5	39.8	3.7	10.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
行政區a														
松山區	49	7.1	27.2	14.5	11.7	20.5	8.1	9.1	8.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
信義區	61	8.8	20.9	21.7	24.4	21.8	9.3	0.8	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大安區	70	10.2	25.2	29.9	18.7	16.5	2.4	3.5	1.0	0.0	0.0	0.0	1.8	1.0
中山區	63	9.1	23.0	27.9	19.4	17.1	4.6	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	3.8
中正區	29	4.2	39.5	11.5	20.1	9.0	2.4	9.0	0.0	0.0	2.7	0.0	0.0	5.9
大同區	40	5.8	45.5	19.1	13.7	13.5	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	0.0	0.0	3.0
萬華區	50	7.2	45.6	19.7	17.7	9.9	2.9	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	2.0	1.2
文山區	72	10.4	21.8	30.6	18.7	20.1	3.9	0.0	1.6	0.0	1.4	0.0	0.0	1.9
南港區	38	5.5	28.7	18.5	15.5	13.0	2.5	9.5	2.2	3.4	0.0	0.0	0.0	6.6
內湖區	83	12.0	41.3	20.2	19.7	12.5	5.5	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
士林區	72	10.4	39.9	20.0	16.9	15.1	4.6	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	1.3
北投區	65	9.4	43.5	26.0	18.1	4.2	8.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通勤型態a														
上班	628	90.8	34.0	22.5	19.1	13.0	5.0	1.4	1.1	0.6	0.6	0.4	0.4	1.8
上學	47	6.8	20.2	20.6	0.0	43.6	4.1	11.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
上班也上學	17	2.5	30.5	35.2	34.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
通勤地點a														
臺北市	534	81.0	32.7	23.8	13.8	16.5	6.2	2.2	1.3	0.6	0.3	0.0	0.4	2.1
新北市	82	12.5	39.4	24.7	24.1	10.4	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0
其他縣市	43	6.5	18.7	10.4	46.0	7.9	0.0	6.6	0.0	0.0	4.2	6.2	0.0	0.0
居住通勤地點差距a														
同行政區	197	29.9	34.5	7.4	12.8	14.8	16.6	4.9	2.5	0.0	0.0	0.0	0.6	5.8
跨行政區	337	51.2	31.7	33.4	14.5	17.6	0.2	0.5	0.6	0.9	0.4	0.0	0.3	0.0
跨縣市	125	19.0	32.3	19.8	31.6	9.5	0.0	2.3	0.0	0.9	1.4	2.1	0.0	0.0
外出主要交通工具a														
捷運	187	27.0	0.3	78.5	1.0	7.8	8.7	0.0	1.0	0.3	1.1	0.0	0.0	1.2
公車	97	14.1	1.4	2.3	1.5	84.8	1.9	0.0	2.1	0.0	0.0	2.7	0.0	3.2
機車	240	34.7	91.2	1.7	3.6	1.7	0.0	0.0	0.0	0.2	0.7	0.0	0.0	0.9
自小客車	132	19.1	5.0	0.0	85.4	0.0	4.5	1.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7
步行	8	1.2	0.0	0.0	8.5	0.0	91.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自行車	19	2.8	0.0	21.3	0.0	3.5	3.3	68.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8
其他	8	1.1	8.4	0.0	0.0	0.0	10.7	0.0	0.0	38.7	0.0	0.0	29.9	12.2

- 註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 3.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 4.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 5.本題只問「有上班或上學」的受訪者，回答人數692人。

附表5 【有上班或上學者】請問您平均每天上班(學)一趟單趟大概要花多少交通費?(Q6)
單位：人；%；元

	樣本數	直行%	20 元及 以下	21-40 元	41-60 元	61-80 元	81-100 元	101 元及 以上	不需 花 費	不一 定	平均 費用 (元)
全體	692	100.0	31.8	21.3	10.6	0.7	3.8	5.8	10.0	16.0	40.4
性別***											
男	372	53.8	28.6	18.8	11.0	0.6	5.9	7.5	10.1	17.3	48.9
女	319	46.2	35.5	24.3	10.2	0.8	1.3	3.7	9.9	14.4	30.7
年齡											
18-29 歲	142	20.5	43.2	20.1	13.1	1.2	0.0	2.8	11.9	7.8	28.3
30-39 歲	150	21.7	31.7	23.7	8.1	1.3	5.9	5.4	5.3	18.6	41.2
40-49 歲	187	27.0	29.3	23.7	13.3	0.0	5.2	5.7	7.1	15.7	40.7
50-59 歲	142	20.5	29.2	18.2	9.2	0.5	4.2	8.5	10.4	19.9	51.9
60-69 歲	58	8.5	21.9	20.6	8.4	1.0	1.3	8.8	17.6	20.4	48.5
70 歲以上	13	1.9	17.5	11.4	0.0	0.0	5.9	0.0	49.1	16.1	15.3
教育程度											
初中及以下	15	2.2	45.3	4.3	4.8	0.0	0.0	0.0	26.7	18.8	12.6
高中職	87	12.6	29.5	15.7	8.2	0.7	2.4	4.8	13.9	24.7	37.2
專科	77	11.1	30.2	18.6	8.1	0.8	4.0	10.4	3.4	24.4	57.3
大學及以上	512	74.1	32.0	23.2	11.6	0.7	4.1	5.4	9.9	13.1	39.4
職業**											
軍公教	77	11.2	32.7	18.2	12.9	2.1	2.2	4.1	12.3	15.4	32.1
白領	456	66.6	31.4	26.5	10.2	0.6	4.2	6.5	5.9	14.9	42.5
勞動者	33	4.8	35.3	11.2	9.8	0.0	0.0	2.5	8.9	32.3	24.4
雇生	68	9.9	11.3	13.8	6.6	0.9	8.1	9.0	28.0	22.4	63.9
學生	51	7.5	53.4	0.0	18.3	0.0	0.0	0.0	19.6	8.6	19.0
行政區											
松山區	49	7.1	39.9	8.7	10.9	0.0	6.5	6.5	17.2	10.2	34.1
信義區	61	8.8	33.6	11.3	10.0	0.0	1.6	3.3	13.6	26.8	33.7
大安區	70	10.2	46.2	20.5	8.6	0.0	3.6	7.6	6.9	6.5	40.4
中正區	63	9.1	25.0	30.0	4.4	0.0	5.0	10.4	7.4	17.8	56.7
大同區	29	4.2	32.5	7.6	11.6	0.0	11.2	0.0	17.2	19.9	28.9
大華區	40	5.8	39.2	20.0	8.5	1.5	9.9	3.4	6.3	11.2	38.9
萬華區	50	7.2	23.9	26.7	6.0	3.3	8.0	6.8	6.8	18.6	46.0
文山區	72	10.4	24.8	24.4	18.3	2.6	1.9	3.0	7.2	17.8	37.4
南港區	38	5.5	32.1	16.3	19.7	0.0	0.0	9.5	20.3	2.2	38.3
內湖區	83	12.0	28.7	24.3	10.8	0.0	0.6	3.5	6.3	25.7	37.4
士林地	72	10.4	37.5	23.0	4.3	0.9	0.0	4.9	10.7	18.6	29.5
北投區	65	9.4	21.4	29.6	16.6	0.0	5.1	9.1	10.0	8.3	55.0
通勤型態**											
上班	628	90.8	30.5	22.5	10.0	0.8	4.2	6.0	9.4	16.7	41.3
上學	47	6.8	54.0	0.0	20.1	0.0	0.0	0.0	21.5	4.5	19.0
上班也上學	17	2.5	18.0	39.0	8.7	0.0	0.0	12.7	0.0	21.6	76.1
通勤地點***											
臺北市	534	81.0	36.5	21.1	9.3	0.6	3.1	3.1	11.4	14.9	32.0
新北市	82	12.5	19.4	28.2	20.3	0.0	6.1	8.3	0.0	17.7	52.7
其他縣市	43	6.5	13.6	8.6	10.0	3.8	9.6	25.4	15.4	13.6	82.4
居住通勤地點差距***											
同行政區	197	29.9	36.3	10.5	6.0	0.3	2.9	3.4	27.8	12.9	26.2
跨行政區	337	51.2	36.7	27.3	11.2	0.7	3.2	3.0	1.8	16.1	35.6
跨縣市	125	19.0	17.4	21.5	16.8	1.3	7.3	14.2	5.3	16.3	63.2
通勤主要交通工具***											
捷運	157	23.1	17.7	55.9	17.3	1.6	0.9	0.7	0.4	5.5	35.0
公車	102	15.0	63.1	17.2	11.5	0.0	0.0	0.0	2.7	5.4	21.7
機車	228	33.6	51.4	15.8	7.5	0.0	3.1	0.0	1.7	20.4	24.2
小客車	126	18.5	0.7	2.4	13.4	1.8	14.2	27.0	2.4	38.2	137.7
自行車	33	4.9	3.4	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	94.7	0.0	1.5
其他	21	3.1	33.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	66.9	0.0	2.5
其他	13	1.9	10.2	24.8	0.0	0.0	0.0	38.3	14.0	12.7	86.1
通勤主要交通工具***											
公共運輸工具	272	39.9	34.4	39.9	14.3	0.9	0.5	2.2	1.9	5.8	32.3
非機動運具	55	8.0	15.0	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	83.8	0.0	1.9
私有機動運具	354	52.0	33.4	11.1	9.6	0.6	7.0	9.6	2.0	26.7	58.2

註：1. *表示F檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. 本題只問「有上班或上學」的受訪者，回答人數692人。

112 年第 1 次(4 月)臺北市交通民意調查

附表6 【有上班或上學者】請問您平常上班(學)一趟大約要花多少時間?(Q7)

單位：人；%；分

	樣本數	直行%	15 分以下	16-30 分	31-45 分	46-60 分	61-75 分	76-90 分	91-105 分	106-120 分	120 分以上	不需交 通工具	不一定	平均時 間(分)
全體	692	100.0	26.4	41.7	13.6	11.9	1.3	0.9	0.1	0.2	0.1	2.3	1.4	28.8
性別														
男	372	53.8	25.6	43.3	12.7	11.5	1.0	1.2	0.2	0.4	0.1	2.2	1.8	28.9
女	319	46.2	27.4	39.8	14.6	12.4	1.7	0.6	0.0	0.0	0.0	2.5	1.0	28.8
年齡														
18-29 歲	142	20.5	23.1	46.3	11.3	14.0	3.7	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.4
30-39 歲	150	21.7	29.2	39.2	13.1	14.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	1.4	29.3
40-49 歲	187	27.0	25.0	43.9	11.9	12.5	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	3.3	2.2	27.6
50-59 歲	142	20.5	25.4	41.6	16.2	9.5	0.5	0.8	0.6	1.0	0.3	2.9	1.2	29.1
60-69 歲	58	8.5	32.5	32.9	21.1	5.4	1.7	1.4	0.0	0.0	0.0	2.5	2.4	26.0
70 歲以上	13	1.9	35.0	28.5	6.0	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.7	4.1	20.4
教育程度														
國初中及以下	15	2.2	33.9	32.2	8.2	5.7	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	9.9	3.5	21.0
高中職	87	12.6	33.2	40.0	5.9	11.0	0.8	1.9	0.0	0.0	0.0	2.5	4.8	26.0
專科	77	11.1	25.7	31.5	23.6	11.4	0.0	0.7	0.0	1.1	0.0	0.8	5.2	30.0
大學及以上	512	74.1	25.2	43.8	13.5	12.3	1.5	0.8	0.2	0.1	0.1	2.3	0.2	29.4
職業**														
軍公教	77	11.2	27.4	48.7	11.7	8.5	0.0	2.0	1.1	0.0	0.6	0.0	0.0	28.6
白領從業者	456	66.6	25.8	41.7	15.8	13.1	0.6	0.6	0.0	0.3	0.0	1.1	1.0	29.6
勞動者	33	4.8	22.8	31.3	17.0	18.8	3.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	4.2	31.2
雇主	68	9.9	30.4	35.2	7.0	7.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.4	5.8	20.5
學生	51	7.5	31.4	40.3	3.5	9.9	10.4	4.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.1
行政區														
松山區	49	7.1	36.5	41.1	7.5	9.4	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	25.3
信義區	61	8.8	30.7	35.9	8.5	21.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.9	2.3	30.6
大安區	70	10.2	19.8	58.2	5.1	12.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	1.8	27.2
中山區	63	9.1	20.8	46.7	14.9	9.2	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	7.4	0.0	26.4
中正區	29	4.2	34.7	31.5	5.0	13.9	9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.9	0.0	27.6
大同區	40	5.8	31.0	50.2	8.4	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	1.7	23.5
萬華區	50	7.2	22.3	38.5	22.9	8.1	4.3	1.6	0.0	0.0	0.0	1.2	0.9	31.8
文山區	72	10.4	21.0	41.4	15.7	11.6	0.0	6.2	0.0	0.0	0.0	1.9	2.3	32.9
南港區	38	5.5	30.3	35.8	16.8	7.1	1.8	0.0	0.0	0.0	0.0	8.2	0.0	25.0
內湖區	83	12.0	21.6	47.5	15.2	9.8	3.3	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	29.8
士林區	72	10.4	29.8	36.8	17.4	14.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	0.0	28.6
北投區	65	9.4	30.5	28.0	20.1	16.1	1.6	0.0	1.2	1.2	0.0	0.0	1.2	32.2
通勤型態**														
上班	628	90.8	26.4	42.0	14.4	11.3	0.6	0.7	0.1	0.2	0.1	2.6	1.6	28.2
上學	47	6.8	34.4	39.7	3.9	5.9	11.3	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	31.9
上班也上學	17	2.5	5.9	36.1	8.7	49.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	41.5
通勤地點***														
臺北市	534	81.0	31.4	43.9	13.4	6.8	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	3.0	0.9	24.9
新北市	82	12.5	10.6	39.8	14.8	24.0	7.3	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	40.0
其他縣市	43	6.5	13.0	17.8	18.3	39.7	0.0	8.3	1.9	0.0	1.0	0.0	0.0	47.2
居住通勤地點差距***														
同行政區	197	29.9	52.6	33.7	1.7	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.2	1.8	15.9
跨行政區	337	51.2	19.0	49.9	20.2	9.6	0.6	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.4	30.0
跨縣市	125	19.0	11.5	32.2	16.0	29.4	4.8	5.1	0.6	0.0	0.4	0.0	0.0	42.5
通勤主要交通工具***														
捷運	157	23.1	7.3	42.1	24.1	21.4	3.8	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	38.6
公車	102	15.0	23.7	46.7	13.9	9.4	2.1	2.2	0.0	0.8	0.0	0.0	1.2	30.7
機車	228	33.6	44.1	41.5	8.5	3.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	1.8	21.1
自小客車	126	18.5	6.5	49.0	15.8	22.3	0.0	0.9	0.6	0.5	0.4	0.4	3.7	37.1
步行	33	4.9	79.5	11.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	0.0	10.5
自行車	21	3.1	50.7	49.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.0
其他	13	1.9	7.9	30.4	21.2	32.5	0.0	8.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.4
通勤主要交通工具***														
公共運輸工具	272	39.9	13.5	43.3	20.1	17.4	3.0	1.9	0.0	0.3	0.0	0.0	0.5	36.0
非機動運具	55	8.0	68.2	26.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0	12.6
私有機動運具	354	52.0	30.8	44.2	11.1	9.9	0.3	0.3	0.2	0.2	0.1	0.5	2.4	26.7

註：1.*表示F檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2.本題只問「有上班或上學」的受訪者，回答人數692人。

附表 7 整體來看，請問您對目前臺北市的交通狀況滿不滿意？(Q8)

單位：人；%

	樣本數	直行%	滿意			不滿意			無意見 未回答
			合計	非常滿意	還算滿意	合計	不太滿意	非常不滿意	
全體	1,093	100.0	59.5	6.3	53.2	33.6	24.5	9.1	6.9
性別**									
男	509	46.6	57.3	5.5	51.8	37.6#	26.1	11.5	5.1@
女	584	53.4	61.6	7.1	54.5	30.0@	23.1	6.9	8.4#
年齡***									
18-29 歲	153	14.0	60.9	7.4	53.5	37.6	32.9	4.7	1.5@
30-39 歲	167	15.3	57.1	5.0	52.0	39.1	29.5	9.7	3.8
40-49 歲	210	19.3	61.7	3.1	58.6	35.4	25.6	9.9	2.8@
50-59 歲	192	17.6	60.5	6.5	54.0	31.9	22.8	9.1	7.7
60-69 歲	190	17.4	59.7	7.5	52.1	32.4	23.7	8.7	7.9
70 歲以上	181	16.6	57.2	8.9	48.2	25.8@	14.1	11.7	17.1#
教育程度***									
國初中及以下	96	8.8	52.9	5.4	47.4	26.8	19.2	7.7	20.3#
高中職	192	17.6	58.4	9.8	48.7	34.6	22.0	12.6	6.9
專科	142	13.0	64.8	4.8	60.0	29.8	20.0	9.7	5.4
大學及以上	662	60.6	59.8	5.8	54.0	35.0	27.0	8.0	5.3@
職業類別									
軍公教	77	7.1	65.8	2.2	63.5	30.5	18.9	11.6	3.7
白領	461	42.6	59.7	5.8	54.0	35.9	27.6	8.3	4.4
勞動者	33	3.1	56.5	7.5	49.1	39.0	30.6	8.4	4.5
雇員	68	6.3	54.8	4.6	50.2	33.0	21.4	11.6	12.2
學生	51	4.7	63.6	13.5	50.0	32.0	32.0	0.0	4.5
無業	249	23.0	56.2	6.5	49.8	33.6	21.5	12.1	10.1
退休	143	13.2	62.9	8.5	54.4	27.7	19.9	7.8	9.4
行政區**									
松山區	82	7.5	57.6	4.1	53.6	32.7	23.7	9.0	9.7
信義區	92	8.5	64.1	8.4	55.7	31.4	25.3	6.1	4.5
大安區	122	11.2	65.5	9.1	56.5	27.4	18.5	8.9	7.1
中正區	95	8.7	73.9#	5.9	68.0	21.6@	16.8	4.8	4.5
大同區	62	5.7	62.1	11.7	50.3	36.7	26.2	10.4	1.3
大華區	53	4.8	44.9@	6.8	38.1	47.8#	36.4	11.4	7.3
文山區	80	7.3	62.5	4.1	58.3	27.2	17.1	10.1	10.3
南港區	114	10.4	53.4	2.3	51.1	41.3	35.9	5.3	5.3
內湖區	50	4.6	60.6	6.6	54.0	36.5	26.6	9.9	2.9
士林區	119	10.9	59.7	6.7	53.0	36.4	25.5	10.9	3.9
北投區	118	10.8	55.9	5.6	50.3	36.2	29.4	6.8	7.9
北投區	106	9.7	50.9	6.3	44.6	34.1	17.0	17.0	15.0#
外出主要交通工具***									
捷運	298	27.3	71.9#	7.4	64.4	23.8@	17.1	6.7	4.3@
公車	217	19.9	60.7	9.0	51.7	30.3	24.1	6.1	9.0
機車	296	27.1	54.2@	4.7	49.5	41.0#	30.4	10.6	4.8
自行車	182	16.7	49.9@	2.6	47.4	44.2#	31.8	12.4	5.8
步行	35	3.2	41.0@	5.2	35.8	33.7	12.1	21.6	25.3#
其他	40	3.7	64.7	17.3	47.4	22.5	19.3	3.2	12.8
其他	23	2.1	56.1	0.0	56.1	30.8	18.6	12.1	13.2
外出主要交通工具***									
公共運輸工具	534	49.1	67.1#	7.8	59.2	26.6@	19.9	6.7	6.4
非機動運具	76	7.0	53.7	11.7	42.0	27.7	15.9	11.8	18.6#
私人機動運具	478	44.0	52.6@	3.9	48.7	42.2#	30.9	11.3	5.2
是否上班(學)**									
有上班(學)	697	63.8	60.0	5.9	54.2	34.9	26.6	8.3	5.1@
無上班(學)	396	36.2	58.7	7.2	51.6	31.2	20.7	10.4	10.1#
居住通勤地點差距									
同行政區	197	28.5	58.9	6.8	52.1	34.1	26.5	7.6	7.0
跨行政區	337	48.8	59.3	4.4	54.9	35.9	28.2	7.7	4.7
跨縣市	125	18.1	61.1	7.3	53.9	36.2	25.5	10.7	2.6
不一定	32	4.6	62.9	5.1	57.8	30.5	20.0	10.5	6.7

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 卡方檢定時，將「非常滿意」與「還算滿意」，「不太滿意」與「非常不滿意」選項合併。

附表 8 大眾運輸泛指捷運、公車、鐵路、國道客運及交通車等，請問您平常有沒有搭乘大眾運輸？【有搭大眾運輸者】請問您平均每週有幾天會搭乘大眾運輸？(Q9)

單位：人；%；天

	樣本數	直行%	1天	2天	3天	4天	5天	6天	7天	每週不到1天	沒有搭乘大眾運輸	不知道	平均搭乘天數
全體	1,093	100.0	15.0	14.0	9.2	4.0	16.3	3.9	5.6	17.0	14.2	0.8	3.4
性別**													
男性	509	46.6	15.4	15.1	7.6	3.5	13.0	3.2	4.5	19.0	18.0	0.6	3.2
女性	584	53.4	14.7	13.0	10.5	4.4	19.1	4.4	6.7	15.3	10.8	1.1	3.6
年齡***													
18-29 歲	153	14.0	12.9	5.1	7.1	4.2	38.3	5.1	9.2	8.2	10.0	0.0	4.2
30-39 歲	167	15.3	13.6	12.6	3.4	6.1	24.6	6.7	4.8	13.2	14.9	0.0	3.8
40-49 歲	210	19.3	19.4	16.5	7.3	2.3	14.4	3.9	5.7	17.1	13.4	0.0	3.1
50-59 歲	192	17.6	16.0	18.6	5.9	1.9	12.9	4.4	5.1	17.7	17.1	0.3	3.2
60-69 歲	190	17.4	13.8	18.2	15.4	5.3	8.3	1.5	2.5	19.7	13.4	2.1	2.9
70 歲以上	181	16.6	13.1	10.6	15.4	4.7	4.1	2.1	7.4	24.3	15.7	2.5	3.2
教育程度***													
國初中及以下	96	8.8	9.0	8.7	9.6	0.8	3.2	0.9	3.6	34.8	24.6	4.8	2.9
高中職	192	17.6	19.1	15.5	7.3	4.0	9.0	0.3	6.7	18.5	19.6	0.0	2.9
專科	142	13.0	16.2	15.6	12.5	2.6	14.5	1.9	2.9	21.7	10.6	1.6	3.0
大學及以上	662	60.6	14.3	14.0	8.9	4.8	20.7	5.8	6.2	13.0	11.9	0.3	3.6
職業***													
軍公教	77	7.1	20.1	14.9	8.6	0.0	10.9	9.7	0.8	18.5	16.3	0.0	3.0
白領從業者	461	42.6	13.4	11.9	3.7	3.4	26.3	5.2	7.3	14.9	13.9	0.0	3.9
勞動者	33	3.1	3.7	11.3	4.6	2.9	9.5	1.6	8.7	23.7	34.0	0.0	4.0
雇主	68	6.3	22.8	15.6	3.9	3.0	5.0	3.9	3.2	15.1	25.3	2.1	2.6
學生	51	4.7	4.5	0.0	15.9	9.0	34.1	5.0	13.0	18.5	0.0	0.0	4.7
退休無業	249	23.0	14.0	17.1	15.3	5.9	6.6	1.3	5.1	18.2	14.2	2.2	3.0
家管	143	13.2	23.0	18.2	18.3	4.2	1.6	1.1	1.6	20.9	9.4	1.6	2.3
行政區													
松山區	82	7.5	13.3	24.7	9.8	2.0	20.1	3.9	0.9	17.8	5.7	1.9	3.1
信義區	92	8.5	17.3	12.9	7.3	3.5	20.4	6.0	4.8	12.1	15.1	0.7	3.5
大安區	122	11.2	17.5	11.7	10.0	7.0	14.3	4.5	8.8	11.7	13.8	0.6	3.5
中山區	95	8.7	11.9	13.2	9.0	4.4	22.5	5.2	7.7	13.3	11.7	1.1	3.8
中正區	62	5.7	16.7	10.9	13.4	9.2	13.7	4.1	3.7	7.9	19.1	1.3	3.3
大同區	53	4.8	9.2	16.9	6.7	1.1	18.5	2.0	6.9	26.7	12.1	0.0	3.6
萬華區	80	7.3	14.0	14.0	6.3	1.5	12.2	2.1	5.1	21.2	22.9	0.8	3.2
文山區	114	10.4	16.6	11.7	5.2	8.4	17.6	8.0	4.9	14.8	11.5	1.3	3.6
南港區	50	4.6	15.0	12.5	12.3	3.4	23.4	1.9	5.9	6.9	17.2	1.6	3.5
內湖區	119	10.9	15.5	11.8	12.5	4.3	19.3	0.0	1.7	19.6	14.8	0.5	3.1
士林區	118	10.8	16.2	16.6	12.8	0.7	9.8	1.6	10.2	19.1	12.9	0.0	3.3
北投區	106	9.7	13.3	13.2	5.4	1.5	8.8	5.4	5.5	29.6	16.5	0.8	3.3
主要交通工具***													
捷運	298	27.3	5.9	13.5	13.6	8.5	32.3	9.7	11.5	3.3	0.0	1.7	4.3
公車	217	19.9	10.5	12.4	13.6	4.2	31.0	5.6	10.5	8.1	0.0	4.0	4.0
機車	296	27.1	21.5	16.1	4.3	1.5	2.6	0.0	0.0	30.2	23.4	0.3	1.9
自小客車	182	16.7	24.4	15.0	4.8	1.7	0.0	0.0	0.5	26.3	27.1	0.3	1.7
步行	35	3.2	16.2	10.3	6.1	2.3	2.5	0.0	1.8	30.6	27.9	2.3	2.3
自行車	40	3.7	20.5	6.7	16.5	2.2	13.7	0.0	0.0	21.2	15.6	3.5	2.7
其他	23	2.1	6.4	20.3	0.0	0.0	0.0	0.0	12.9	7.9	52.6	0.0	3.5

註：1.*表示 F 檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. 平均搭乘天數不含每週不到 1 天、沒有搭乘大眾運輸及不知道者。

附表9 【Q9回答(01)-(08)有搭乘大眾運輸者】請問您通常是在什麼
 時段搭乘大眾運輸?(提示選項,可複選)(Q10)
 單位:人次;%

	樣本數	直行%	平日尖 峰時段	平日離 峰時段	假日	不知道 不一定
全體	929	100.0	40.9	46.2	43.6	3.6
性別						
男性	415	44.6	38.3	40.0	48.0	5.1
女性	514	55.4	43.0	51.2	40.0	2.5
年齡						
18-29 歲	137	14.8	65.9	29.0	42.9	1.5
30-39 歲	142	15.3	52.5	35.1	50.1	1.3
40-49 歲	182	19.6	44.2	29.8	52.7	1.5
50-59 歲	159	17.1	37.6	45.7	45.5	2.5
60-69 歲	160	17.3	24.1	70.9	38.2	4.4
70 歲以上	148	15.9	24.3	66.8	30.5	10.9
教育程度						
國初中及以下	68	7.3	21.1	56.2	30.0	11.1
高中職	155	16.7	27.1	58.8	38.8	6.4
專科	125	13.5	31.5	52.1	46.3	3.0
大學及以上	581	62.6	48.9	40.4	45.9	2.2
職業						
軍公教	64	7.0	46.9	16.8	53.7	3.1
白領從業者	397	43.2	56.1	29.6	48.6	1.2
勞動者	22	2.4	50.0	34.3	55.3	2.9
雇主	49	5.4	29.0	55.5	57.9	1.7
學生	51	5.6	51.0	34.5	44.2	7.7
退休無業	208	22.7	20.8	77.6	33.7	7.1
家管	128	13.9	19.6	67.0	31.1	5.3
行政區						
松山區	76	8.2	39.6	41.7	42.3	3.6
信義區	78	8.4	45.7	41.4	38.3	4.2
大安區	105	11.3	43.5	47.6	34.9	5.2
中山區	83	9.0	54.2	43.0	46.0	3.5
中正區	50	5.3	34.3	59.0	48.4	3.1
大同區	46	5.0	44.4	36.8	53.3	1.3
萬華區	61	6.6	29.1	58.8	40.5	2.2
文山區	100	10.7	47.1	47.9	36.5	3.0
南港區	41	4.4	46.0	41.5	43.2	2.3
內湖區	100	10.8	37.2	44.3	43.2	3.4
士林區	103	11.0	35.0	49.4	43.0	6.1
北投區	87	9.4	33.7	43.3	60.9	2.8
大眾運輸搭乘情形						
每週不到1天	186	20.0	16.3	45.7	52.2	9.1
每週1-2天	317	34.1	22.6	48.3	44.3	3.0
每週3-5天	322	34.7	59.9	46.9	32.7	1.4
每週6-7天	104	11.2	82.0	38.6	59.5	2.7
主要交通工具						
捷運	293	31.6	56.1	48.9	39.4	2.9
公車	209	22.5	55.1	52.5	29.5	3.6
機車	226	24.3	26.4	34.4	61.6	3.3
自小客車	132	14.2	15.4	49.4	49.6	3.4
自行車	25	2.6	23.8	63.4	38.4	8.5
其他	33	3.5	27.5	35.9	33.5	10.2
其他	11	1.2	43.7	44.0	15.2	6.4

註：1. 本題可複選，不適用卡方檢定分析。
 2. 本題只問「平常有搭乘大眾運輸」的受訪者，回答人數929人。

附表10 【Q9回答(01)-(08)有搭乘大眾運輸者】大眾運輸的營運在疫
情期間(109年到111年)受到嚴重影響，請問您在疫情期間
有沒有因為疫情關係而減少或增加搭乘大眾運輸的頻率?(Q11)
單位：人；%

	樣本數	直行%	有減少 搭乘	有增加 搭乘	沒有， 和平常 一樣	不知道 無意見
全體	929	100.0	58.9	0.2	39.9	1.0
性別a						
男性	415	44.6	53.8	0.2	45.0	1.0
女性	514	55.4	63.0	0.3	35.7	1.0
年齡a						
18-29 歲	137	14.8	44.3	0.0	55.7	0.0
30-39 歲	142	15.3	54.9	0.0	43.6	1.6
40-49 歲	182	19.6	62.7	0.0	35.0	2.3
50-59 歲	159	17.1	56.1	0.4	43.0	0.5
60-69 歲	160	17.3	67.4	0.5	32.1	0.0
70 歲以上	148	15.9	65.4	0.5	32.6	1.5
教育程度a						
國初中及以下	68	7.3	56.0	0.0	41.8	2.2
高中職	155	16.7	64.4	1.0	34.1	0.5
專科	125	13.5	62.3	0.5	36.0	1.1
大學及以上	581	62.6	57.0	0.0	42.0	1.0
職業a						
軍公教	64	7.0	62.0	0.0	38.0	0.0
白領從業者	397	43.2	54.2	0.2	45.2	0.4
勞動者	22	2.4	62.4	0.0	37.6	0.0
雇主	49	5.4	59.2	1.4	37.1	2.4
學生	51	5.6	35.0	0.0	65.0	0.0
退休無業	208	22.7	65.2	0.0	34.0	0.7
家管	128	13.9	71.8	0.6	25.2	2.4
行政區a						
松山區	76	8.2	58.2	0.0	40.9	0.9
信義區	78	8.4	58.3	0.0	41.7	0.0
大安區	105	11.3	49.2	0.0	49.5	1.3
中山區	83	9.0	70.8	0.0	29.2	0.0
中正區	50	5.3	58.8	1.6	39.6	0.0
大同區	46	5.0	53.9	0.0	46.1	0.0
萬華區	61	6.6	58.4	0.0	39.6	1.9
文山區	100	10.7	64.1	0.7	32.3	3.0
南港區	41	4.4	56.7	2.0	41.3	0.0
內湖區	100	10.8	64.6	0.0	35.4	0.0
士林區	103	11.0	55.0	0.0	42.7	2.4
北投區	87	9.4	56.4	0.0	42.7	0.8
大眾運輸搭乘情形a						
每週不到1天	186	20.0	58.8	0.0	40.1	1.2
每週1-2天	317	34.1	62.8	0.5	35.1	1.6
每週3-5天	322	34.7	58.1	0.0	41.7	0.2
每週6-7天	104	11.2	49.7	0.8	48.2	1.4
主要交通工具a						
捷運	293	31.6	58.5	0.3	40.2	1.0
公車	209	22.5	55.2	0.4	43.4	1.0
機車	226	24.3	59.0	0.3	40.7	0.0
自小客車	132	14.2	66.0	0.0	33.1	0.9
自行車	25	2.6	55.3	0.0	32.0	12.7
其他	33	3.5	53.2	0.0	46.8	0.0
其他	11	1.2	73.0	0.0	27.0	0.0

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
3. #表示調整後殘差值大於z值1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
5. 本題只問「平常有搭乘大眾運輸」的受訪者，回答人數929人。

附表11 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘哪些大眾運輸工具? (提示選項,可複選)(Q12)

單位:人次;%

	樣本數	直行%	捷運	公車	鐵路	長途客運	交通車	不知道 無意見
全體	547	100.0	86.0	70.7	17.5	13.8	9.2	1.1
性別								
男性	223	40.8	90.4	65.3	19.8	12.3	10.1	0.6
女性	324	59.2	83.0	74.5	15.9	14.9	8.6	1.4
年齡								
18-29 歲	61	11.1	92.9	57.7	19.3	23.8	19.3	0.0
30-39 歲	78	14.2	90.5	79.1	22.2	17.1	8.9	0.0
40-49 歲	114	20.9	90.8	71.8	18.6	8.8	6.0	1.0
50-59 歲	89	16.3	85.6	66.0	14.4	14.2	9.0	2.1
60-69 歲	108	19.8	86.1	73.5	19.1	15.2	11.8	0.7
70 歲以上	97	17.7	72.5	72.2	12.1	9.0	4.3	2.3
教育程度								
國初中及以下	38	6.9	59.7	74.2	5.2	6.1	2.1	4.2
高中職	100	18.2	86.1	70.3	16.1	12.2	8.2	0.7
專科	78	14.3	82.1	72.4	19.8	17.0	11.5	2.7
大學及以上	331	60.6	89.8	70.2	18.8	14.5	9.8	0.5
職業								
軍公教	40	7.3	91.6	73.6	16.1	13.7	12.7	1.5
白領從業者	215	39.7	90.6	64.0	24.8	17.8	12.4	0.5
勞動者	14	2.5	83.0	83.4	13.4	13.4	13.4	0.0
雇主	29	5.4	100.0	59.4	7.2	5.0	5.0	0.0
學生	18	3.3	86.4	56.0	0.0	15.2	0.0	0.0
退休無業	136	25.0	80.2	71.1	16.2	13.6	8.1	1.5
家管	91	16.8	76.7	88.1	10.6	8.1	4.8	2.5
行政區								
松山區	44	8.1	82.7	77.6	16.4	15.0	8.4	0.0
信義區	45	8.3	83.2	63.2	17.2	10.9	8.1	1.4
大安區	51	9.4	86.3	68.6	14.2	9.3	1.7	1.7
中山區	59	10.8	83.5	73.8	14.0	13.3	6.6	0.0
中正區	29	5.3	91.1	60.2	16.4	16.4	19.0	2.5
大同區	25	4.6	91.7	62.1	43.2	29.7	21.0	0.0
萬華區	36	6.5	75.3	92.3	27.1	21.0	14.1	1.8
文山區	64	11.7	88.8	69.3	14.4	7.9	4.6	0.9
南港區	23	4.2	96.8	59.2	7.3	4.1	7.3	0.0
內湖區	65	11.9	79.4	78.1	26.9	26.0	17.3	1.8
士林區	56	10.3	86.4	80.0	12.9	11.2	8.5	2.6
北投區	49	9.0	95.5	51.8	8.6	5.5	3.8	0.0
大眾運輸搭乘情形								
每週不到1天	109	20.0	85.3	69.3	22.8	18.9	13.7	1.4
每週1-2天	199	36.4	86.0	70.4	13.2	10.2	6.7	1.9
每週3-5天	187	34.2	85.6	72.0	19.9	16.9	10.8	0.0
每週6-7天	52	9.4	88.9	70.1	13.7	5.7	3.4	1.2
主要交通工具								
捷運	171	31.4	93.3	62.6	17.2	17.1	12.3	0.0
公車	115	21.1	66.9	91.3	16.7	12.1	5.2	1.9
機車	133	24.4	93.9	64.9	18.1	10.9	8.9	0.0
自小客車	87	16.0	84.8	72.6	21.1	14.0	9.9	2.9
自行車	14	2.5	89.7	59.0	5.0	11.1	5.0	4.6
其他	17	3.2	84.2	62.4	14.2	14.2	7.8	4.1
其他	8	1.5	81.2	59.3	12.8	20.8	12.8	0.0

註:1. 本題可複選,不適用卡方檢定分析。

2. 本題只問「Q11回答(01)有減少搭乘」的受訪者,回答人數547人。

附表12 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘大眾運輸的原因？
(可複選)(Q13)

單位：人次；%

	樣本數	直行%	空間擁擠，無法保持社交距離	擔心業者沒有做好防疫措施	減少出門	配合居家上課	疫情期間大眾運輸班次減少	需要汽機車接送家人親屬	其他	不知道無意見
全體	547	100.0	65.5	24.9	21.4	10.1	1.5	0.5	1.8	1.0
性別										
男性	223	40.8	65.9	27.0	19.7	9.1	0.8	0.3	2.6	1.2
女性	324	59.2	65.2	23.4	22.5	10.7	2.0	0.7	1.3	0.8
年齡										
18-29 歲	61	11.1	67.2	17.2	21.3	12.8	0.0	0.0	3.3	0.0
30-39 歲	78	14.2	66.1	19.5	2.8	31.9	0.0	0.0	2.9	0.0
40-49 歲	114	20.9	79.2	21.8	12.5	8.2	1.1	0.0	1.4	0.8
50-59 歲	89	16.3	70.2	28.9	11.0	8.5	3.1	1.5	0.6	0.7
60-69 歲	108	19.8	67.2	31.1	36.7	3.0	1.6	0.8	0.0	0.5
70 歲以上	97	17.7	41.6	27.0	39.2	2.3	2.3	0.6	3.5	3.4
教育程度										
國初中及以下	38	6.9	41.7	21.8	43.8	1.7	3.6	0.0	3.7	6.9
高中職	100	18.2	66.9	28.4	26.2	2.4	0.0	0.6	0.6	0.6
專科	78	14.3	67.3	30.4	21.6	1.8	2.8	2.0	0.7	1.2
大學及以上	331	60.6	67.5	22.9	17.1	15.3	1.3	0.2	2.2	0.4
職業										
軍公教	40	7.3	56.2	23.5	20.4	18.1	0.0	0.0	4.1	0.0
白領從業者	215	39.7	70.9	22.3	9.3	17.5	2.0	0.3	2.2	0.7
勞動者	14	2.5	67.4	12.0	22.8	10.6	0.0	0.0	0.0	0.0
雇主	29	5.4	71.9	31.5	20.6	2.8	0.0	2.0	0.0	0.0
學生	18	3.3	71.9	0.0	12.8	30.5	0.0	0.0	0.0	0.0
退休無業	136	25.0	57.9	28.5	37.7	1.2	0.6	1.1	1.5	2.8
家管	91	16.8	63.3	28.6	28.5	0.8	3.2	0.0	1.5	0.0
行政區										
松山區	44	8.1	73.5	34.7	23.6	3.2	0.0	0.0	1.6	0.0
信義區	45	8.3	77.1	21.9	19.8	10.8	0.0	1.4	0.0	0.0
大安區	51	9.4	67.8	25.3	20.0	6.7	0.0	0.0	3.2	0.0
中山區	59	10.8	46.8	19.1	24.3	20.8	1.3	0.0	0.0	0.0
中正區	29	5.3	69.3	13.7	19.4	11.3	2.6	0.0	0.0	0.0
大同區	25	4.6	61.4	19.4	21.7	3.0	2.7	2.3	0.0	6.3
萬華區	36	6.5	61.6	23.7	25.3	5.6	5.4	0.0	1.7	5.2
文山區	64	11.7	69.6	21.5	24.9	12.7	0.9	0.0	4.5	1.0
南港區	23	4.2	78.8	29.5	12.3	16.4	0.0	0.0	0.0	0.0
內湖區	65	11.9	74.6	23.5	14.0	6.7	1.1	2.5	5.0	1.0
士林區	56	10.3	50.5	32.0	24.9	12.8	3.0	0.0	1.4	1.4
北投區	49	9.0	64.1	31.3	22.3	7.1	1.7	0.0	0.0	0.0
大眾運輸搭乘情形										
每週不到1天	109	20.0	74.2	24.0	21.3	0.7	0.7	0.5	5.2	3.0
每週1-2天	199	36.4	66.3	22.5	25.3	1.4	2.3	0.0	1.3	0.8
每週3-5天	187	34.2	61.5	25.5	16.6	23.8	1.1	0.9	0.0	0.3
每週6-7天	52	9.4	58.6	33.6	23.7	13.6	1.2	1.2	2.9	0.0
主要交通工具										
捷運	171	31.4	61.4	28.9	20.5	18.0	0.9	0.4	0.0	0.5
公車	115	21.1	48.2	24.4	35.2	14.3	1.7	0.8	1.9	1.6
機車	133	24.4	76.0	17.1	17.1	2.1	1.0	0.4	2.7	1.2
自小客車	87	16.0	76.5	30.6	13.0	3.8	2.0	0.0	4.6	0.7
步行	14	2.5	71.7	30.8	27.4	0.0	6.3	4.6	0.0	0.0
自行車	17	3.2	77.6	20.7	8.1	10.4	3.9	0.0	0.0	0.0
其他	8	1.5	79.9	12.8	12.1	0.0	0.0	0.0	0.0	8.0

註：1. 本題可複選，不適用卡方檢定分析。

2. 本題只問「Q11回答(01)有減少搭乘」的受訪者，回答人數547人。

附表13 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘大眾運輸後，大部分是使用哪種替代的運輸工具？(可複選)(Q14)

單位：人次；%

	樣本數	直行%	自用汽車	自用機車	步行	自用自行車	共享運具	計程車	多人共乘汽車	都沒有或減少門
全體	547	100.0	32.8	29.9	18.8	11.8	7.8	7.1	0.4	19.6
性別										
男性	223	40.8	34.8	42.8	15.4	14.4	5.7	2.8	0.0	14.8
女性	324	59.2	31.4	21.0	21.0	10.0	9.3	10.1	0.8	23.0
年齡										
18-29 歲	61	11.1	18.2	41.5	15.7	12.0	14.4	6.2	0.0	25.3
30-39 歲	78	14.2	30.6	25.6	8.6	10.7	16.6	8.0	0.0	25.1
40-49 歲	114	20.9	42.7	44.7	11.0	6.5	7.3	9.1	0.0	9.7
50-59 歲	89	16.3	40.5	34.6	19.0	17.6	4.3	3.3	0.9	12.9
60-69 歲	108	19.8	35.3	25.0	25.6	15.7	6.5	7.1	1.5	14.9
70 歲以上	97	17.7	22.3	9.9	30.1	8.9	1.9	8.1	0.0	34.7
教育程度										
國初中及以下	38	6.9	13.9	16.1	29.4	7.2	1.4	4.1	0.0	42.1
高中職	100	18.2	29.6	37.6	24.5	9.3	3.7	6.2	0.0	15.9
專科	78	14.3	37.7	23.3	20.6	17.9	2.5	7.6	1.1	10.6
大學及以上	331	60.6	34.7	30.8	15.4	11.6	11.1	7.6	0.5	20.3
職業										
軍公教	40	7.3	30.1	52.3	6.3	10.4	5.8	4.1	0.0	18.8
白領從業者	215	39.7	32.0	35.2	9.4	12.0	12.3	6.7	0.0	19.2
勞動者	14	2.5	6.4	56.3	20.6	8.4	0.0	0.0	0.0	16.6
雇主	29	5.4	50.5	30.1	16.5	2.5	6.4	5.5	2.8	8.9
學生	18	3.3	43.1	28.7	27.9	28.0	15.2	11.8	0.0	15.3
退休無業	136	25.0	27.7	19.9	32.9	12.2	3.3	5.7	0.6	23.6
家管	91	16.8	37.1	19.9	24.6	11.8	5.4	12.4	0.9	20.6
行政區										
松山區	44	8.1	29.3	19.5	28.3	24.8	14.2	4.1	0.0	16.9
信義區	45	8.3	44.4	27.0	21.4	6.6	17.2	5.6	0.0	17.9
大安區	51	9.4	33.0	31.9	21.1	15.8	8.2	9.0	0.0	19.3
中山區	59	10.8	9.3	24.1	23.3	11.7	10.7	13.3	1.4	25.7
中正區	29	5.3	47.5	17.6	31.0	18.9	0.0	12.4	2.8	8.5
大同區	25	4.6	34.6	60.7	7.9	8.2	9.5	2.7	0.0	0.0
萬華區	36	6.5	35.6	25.7	15.9	7.4	7.8	18.7	2.3	23.2
文山區	64	11.7	37.0	26.0	16.1	12.9	5.3	6.1	0.0	17.5
南港區	23	4.2	43.3	30.9	10.7	12.6	3.5	3.5	0.0	19.6
內湖區	65	11.9	33.4	36.8	17.0	7.3	11.0	3.5	0.0	11.7
士林區	56	10.3	27.1	27.0	17.3	8.9	0.0	4.2	0.0	34.5
北投區	49	9.0	37.0	40.3	11.4	8.8	3.6	3.5	0.0	26.8
大眾運輸搭乘情形										
每週不到1天	109	20.0	43.1	42.0	12.3	11.9	2.0	6.5	0.0	13.5
每週1-2天	199	36.4	37.2	34.0	15.0	13.3	5.4	9.2	0.0	13.7
每週3-5天	187	34.2	27.3	20.8	23.6	10.4	12.9	6.7	0.9	26.5
每週6-7天	52	9.4	13.9	21.2	29.4	10.6	11.0	1.6	1.6	30.4
主要交通工具										
捷運	171	31.4	25.3	19.7	23.0	7.7	12.1	7.5	0.5	29.8
公車	115	21.1	16.6	8.8	32.0	12.3	8.2	6.4	1.4	33.6
機車	133	24.4	30.6	81.3	4.9	7.0	2.6	3.8	0.0	8.0
自小客車	87	16.0	72.0	9.1	8.2	19.4	5.4	7.5	0.0	3.3
步行	14	2.5	36.0	6.0	56.8	0.0	5.6	11.7	0.0	10.2
自行車	17	3.2	24.8	11.3	24.3	62.3	20.9	3.9	0.0	3.5
其他	8	1.5	54.2	8.0	8.0	0.0	0.0	59.3	0.0	12.1

註：1. 本題可複選，不適用卡方檢定分析。

2. 本題只問「Q11回答(01)有減少搭乘」的受訪者，回答人數547人。

附表 14 【Q11 回答(01)有減少搭乘、(02)有增加搭乘者】疫情目前已趨緩，請問您會不會跟以前一樣使用大眾運輸？(Q16)

單位：人；%

	樣本數	直行%	會			不會			無意見 未回答
			合計	會，增 加使用	會，仍 維持一 樣	合計	不會， 減少使 用	不會， 不再使 用	
全體	549	100.0	94.9	32.7	62.2	4.0	3.9	0.1	1.0
性別 ^a									
男性	224	40.8	95.3	32.2	63.2	3.3	3.3	0.0	1.4
女性	325	59.2	94.6	33.0	61.6	4.7	4.4	0.2	0.7
年齡 ^a									
18-29 歲	61	11.1	97.2	40.5	56.7	2.8	2.8	0.0	0.0
30-39 歲	78	14.2	100.0	40.0	60.0	0.0	0.0	0.0	0.0
40-49 歲	114	20.8	91.1	24.0	67.1	6.8	6.8	0.0	2.1
50-59 歲	90	16.3	99.2	31.7	67.5	0.8	0.8	0.0	0.0
60-69 歲	109	19.8	95.6	38.7	56.9	4.4	4.4	0.0	0.0
70 歲以上	98	17.8	89.1	26.3	62.9	7.7	6.9	0.8	3.2
教育程度 ^a									
國初及以下	38	6.9	82.4	18.0	64.3	15.3	13.3	2.0	2.3
高中職	101	18.5	92.8	35.6	57.3	5.7	5.7	0.0	1.5
專科	79	14.3	92.9	34.2	58.6	6.2	6.2	0.0	1.0
大學及以上	331	60.3	97.4	32.9	64.5	1.8	1.8	0.0	0.7
職業 ^a									
軍公教	40	7.3	96.7	31.7	65.0	3.3	3.3	0.0	0.0
白領從業者	216	39.6	97.1	35.8	61.3	1.8	1.8	0.0	1.1
勞動者	14	2.5	88.0	17.2	70.8	12.0	12.0	0.0	0.0
雇傭	30	5.5	100.0	46.1	53.9	0.0	0.0	0.0	0.0
學生	18	3.3	100.0	26.4	73.6	0.0	0.0	0.0	0.0
無業	136	24.9	93.3	31.5	61.7	5.1	5.1	0.0	1.7
管業	92	16.9	89.6	27.1	62.5	9.5	8.6	0.8	0.9
行政區 ^a									
松山區	44	8.0	93.0	38.7	54.3	7.0	5.3	1.8	0.0
信義區	45	8.3	92.5	44.5	48.0	7.5	7.5	0.0	0.0
大安區	51	9.4	90.9	18.4	72.5	4.3	4.3	0.0	4.8
中山區	59	10.7	94.9	27.7	67.2	5.1	5.1	0.0	0.0
中正區	30	5.4	100.0	19.9	80.1	0.0	0.0	0.0	0.0
大同區	25	4.5	97.5	57.3	40.1	0.0	0.0	0.0	2.5
萬華區	36	6.5	96.7	29.3	67.4	0.0	0.0	0.0	3.3
文山區	64	11.7	96.8	38.5	58.3	3.2	3.2	0.0	0.0
南港區	24	4.4	96.7	27.3	69.3	3.3	3.3	0.0	0.0
內湖區	65	11.8	92.3	29.0	63.3	7.7	7.7	0.0	0.0
士林區	56	10.3	98.2	31.4	66.7	1.8	1.8	0.0	0.0
北投區	49	9.0	93.8	36.2	57.7	3.6	3.6	0.0	2.5
大眾運輸搭乘情形 ^a									
每週不到 1 天	109	19.9	83.2	33.8	49.5	11.7	11.0	0.7	5.1
每週 1-2 天	201	36.5	96.3	32.5	63.7	3.7	3.7	0.0	0.0
每週 3-5 天	187	34.0	98.9	32.1	66.8	1.1	1.1	0.0	0.0
每週 6-7 天	52	9.6	100.0	32.8	67.2	0.0	0.0	0.0	0.0
主要交通工具 ^a									
捷運	172	31.4	99.5	34.3	65.2	0.0	0.0	0.0	0.5
公車	116	21.2	93.1	27.6	65.5	6.2	6.2	0.0	0.7
機車	134	24.4	92.2	31.8	60.3	6.0	6.0	0.0	1.8
自小客車	87	15.9	92.5	36.4	56.1	6.6	6.6	0.0	0.9
自行車	14	2.5	89.8	42.3	47.6	10.2	4.4	5.7	0.0
自行車	17	3.2	100.0	41.7	58.3	0.0	0.0	0.0	0.0
其他	8	1.4	92.0	13.0	79.0	0.0	0.0	0.0	8.0
疫情期間搭乘大眾運輸情形 ^a									
減少搭乘	547	99.6	94.9	32.7	62.2	4.1	4.0	0.1	1.0
增加搭乘	2	0.4	100.0	35.6	64.4	0.0	0.0	0.0	0.0

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
3. #表示調整後殘差值大於z值1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
5. 卡方檢定時，將「會增加使用」與「仍維持一樣」，「減少使用」與「不再使用」選項合併。
6. 本題只問「Q11回答(01)有減少搭乘、(02)有增加搭乘」的受訪者，回答人數549人。

附表 15 請問哪些作法可以增加您搭乘大眾運輸的意願?(提示選項,可複選)(可複選)(Q17)

單位:人次;%

	樣本數	直行%	提供優惠	提供優價	增加大眾運輸服務班次	擴大運輸範圍	轉乘優惠	公共運輸票價	定期票	業者持續做好防範作為	公共運輸其他服務	辦理行銷活動	行抽獎	其他	以上都不會	無意見未回答	
全體	1,093	100.0	31.9	31.7	29.5	22.3	19.8	19.7	5.5	3.5	18.9	4.4					
性別																	
男性	509	46.6	29.7	33.2	27.3	22.2	16.8	19.8	6.5	4.0	19.3	2.3					
女性	584	53.4	33.8	30.3	31.3	22.4	22.5	19.7	4.7	3.0	18.6	6.2					
年齡																	
18-29 歲	153	14.0	36.7	42.1	34.7	35.4	16.5	29.4	8.6	3.5	5.6	0.0					
30-39 歲	167	15.3	44.4	37.0	30.5	26.8	15.1	22.4	5.7	4.4	11.8	0.0					
40-49 歲	210	19.3	44.6	37.1	31.4	28.4	23.9	20.1	7.8	3.3	12.3	0.0					
50-59 歲	192	17.6	36.5	32.0	39.7	25.2	23.4	22.5	6.1	2.6	16.0	3.4					
60-69 歲	190	17.4	20.7	26.1	28.8	14.6	22.4	16.3	4.3	3.2	28.0	6.3					
70 歲以上	181	16.6	8.3	17.1	11.7	5.1	15.8	9.3	0.8	3.8	37.9	16.1					
教育程度																	
國中及以下	96	8.8	9.3	9.2	7.5	4.5	9.0	6.6	0.0	2.0	42.2	26.1					
高中	192	17.6	25.3	20.5	25.9	19.4	19.3	17.9	7.4	4.1	29.4	6.4					
專科	142	13.0	28.3	30.0	33.8	25.3	29.0	14.6	5.2	2.6	19.9	2.1					
大學及以上	662	60.6	37.9	38.5	32.8	25.1	19.5	23.3	5.9	3.6	12.3	1.1					
職業																	
軍公教	77	7.1	30.7	40.6	36.2	38.1	17.6	26.3	7.5	0.0	12.8	0.0					
白領	461	42.6	39.8	39.2	31.3	28.3	20.2	24.0	6.6	4.2	11.3	0.9					
勞動者	33	3.1	33.4	11.1	27.6	17.6	13.4	18.8	4.9	2.4	39.9	4.2					
雇生	68	6.3	31.4	20.7	28.3	13.2	17.5	11.8	4.8	6.3	25.1	4.3					
學生	51	4.7	34.2	26.3	32.2	30.7	13.0	21.9	10.8	0.0	8.5	0.0					
退休無業	249	23.0	19.0	25.4	23.7	10.8	19.1	14.7	3.8	3.7	28.0	8.7					
管	143	13.2	25.6	23.5	26.9	13.6	24.1	12.1	2.9	3.0	26.8	12.4					
行政區																	
松山區	82	7.5	27.2	40.9	29.1	28.6	18.2	26.1	6.2	5.7	14.8	3.7					
信義區	92	8.5	33.9	33.4	37.6	19.5	18.9	27.1	5.0	4.6	19.7	2.4					
大直區	122	11.2	32.7	32.5	22.0	24.4	21.7	24.5	8.6	7.5	18.6	2.0					
中山區	95	8.7	36.1	37.5	32.2	17.7	16.5	15.2	4.4	2.4	14.6	5.7					
中正區	62	5.7	20.3	18.9	23.6	16.7	20.2	10.9	1.2	3.8	21.6	9.4					
大同區	53	4.8	28.9	29.1	27.5	29.1	14.7	26.3	6.0	2.3	23.0	1.2					
大華區	80	7.3	28.9	24.0	23.2	24.3	18.3	16.2	9.4	2.1	25.5	5.2					
文山區	114	10.4	42.9	34.8	37.3	27.3	24.9	18.1	6.3	1.1	12.4	4.9					
南港區	50	4.6	38.6	32.9	24.2	21.4	18.1	18.0	1.3	1.5	16.8	5.9					
內湖區	119	10.9	27.7	39.6	30.3	20.8	20.4	17.7	3.6	2.0	15.8	2.5					
士林區	118	10.8	26.0	23.0	35.4	19.5	24.0	14.0	8.2	6.0	19.5	7.0					
北投區	106	9.7	35.6	28.0	24.5	19.8	16.2	22.7	2.5	0.8	27.7	3.9					
大眾運輸搭乘情形																	
每週不到 1 天	186	17.2	26.3	26.5	21.9	18.7	21.2	16.3	6.4	1.9	25.8	4.8					
每週 1-2 天	317	29.2	33.5	36.9	32.7	20.4	23.3	20.8	6.9	3.7	13.8	3.7					
每週 3-5 天	322	29.7	38.5	38.4	36.4	28.1	23.5	22.2	5.4	4.1	10.5	1.6					
每週 6-7 天	104	9.6	40.2	34.8	37.6	38.8	19.0	31.5	5.7	7.8	9.6	2.3					
未搭乘大眾運輸	155	14.3	17.2	12.9	13.1	8.7	5.2	9.8	2.2	0.9	44.4	9.2					
主要交通工具																	
捷運	298	27.3	40.7	36.0	32.5	29.2	25.4	26.5	6.7	4.8	11.0	2.3					
公車	217	19.9	25.8	32.9	34.5	22.4	17.5	15.2	2.8	4.8	19.4	8.0					
機車	296	27.1	36.1	29.5	33.7	22.7	20.5	20.3	10.1	1.5	18.5	2.7					
自小客車	182	16.7	23.5	29.2	18.1	15.4	14.2	14.6	1.2	4.4	26.1	2.7					
自行車	35	3.2	8.6	29.7	19.0	9.5	16.0	8.2	0.0	0.0	34.6	16.5					
其他	40	3.7	36.5	25.2	23.7	18.4	16.1	26.5	3.7	0.0	22.8	7.0					
其他	23	2.1	16.6	23.1	5.5	10.0	19.2	13.3	3.3	3.3	35.0	9.7					
疫情期間搭乘大眾運輸情形																	
減少搭乘	547	59.5	34.2	34.2	34.2	23.5	27.9	20.0	6.0	4.0	14.1	2.2					
增加搭乘	2	0.2	0.0	0.0	65.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.9	0.0					
和平常一樣	370	40.3	35.1	36.1	28.9	26.4	14.6	24.0	6.6	4.0	15.6	3.5					

註：本題可複選，不適用卡方檢定分析。

附表 16 請問您平時有騎機車或開車嗎?(Q18)

單位：人；%

	樣本數	直行%	騎機車	開車	都有使用	沒有用
全體	1,093	100.0	24.0	18.0	19.9	38.1
性別***						
男性	509	46.6	28.9#	22.9#	29.4#	18.8@
女性	584	53.4	19.6@	13.8@	11.7@	54.9#
年齡***						
18-29 歲	153	14.0	31.8#	12.0@	20.5	35.6
30-39 歲	167	15.3	28.0	11.8@	23.5	36.7
40-49 歲	210	19.3	33.5#	16.0	30.5#	20.0@
50-59 歲	192	17.6	19.6	26.4#	23.0	31.0@
60-69 歲	190	17.4	22.7	25.6#	12.8@	38.9
70 歲以上	181	16.6	8.5@	14.3	8.0@	69.2#
教育程度***						
國初中及以下	96	8.8	22.8	3.7@	6.1@	67.4#
高中職	192	17.6	24.8	11.1@	21.8	42.3
專科	142	13.0	27.4	20.9	16.0	35.8
大學及以上	662	60.6	23.2	21.5#	22.3#	33.1@
職業***						
軍公教	77	7.1	33.6#	22.4	25.0	19.0@
白領從業者	461	42.6	31.2#	17.0	23.5#	28.4@
勞動者	33	3.1	42.4#	2.8@	36.5#	18.2@
雇主	68	6.3	21.2	25.8#	32.0#	20.9@
學生	51	4.7	16.9	14.5	22.6	46.0
退休無業	249	23.0	13.4@	22.7	12.3@	51.6#
家管	143	13.2	15.2@	12.8	9.2@	62.8#
行政區*						
松山區	82	7.5	16.1	17.1	18.6	48.2#
信義區	92	8.5	22.0	16.6	23.4	38.0
大安區	122	11.2	12.2@	25.9#	21.6	40.3
中山區	95	8.7	18.6	15.6	22.6	43.1
中正區	62	5.7	20.6	16.3	17.2	45.8
大同區	53	4.8	34.4	7.2@	25.0	33.4
萬華區	80	7.3	33.9#	13.4	15.7	36.9
文山區	114	10.4	19.6	18.1	23.8	38.4
南港區	50	4.6	25.1	21.5	23.2	30.2
內湖區	119	10.9	33.5#	23.8	12.3@	30.5
士林區	118	10.8	29.1	18.5	14.6	37.8
北投區	106	9.7	27.2	14.0	24.5	34.3
主要交通工具***						
捷運	298	27.3	13.1@	15.4	14.5@	57.0#
公車	217	19.9	9.3@	9.5@	8.6@	72.6#
機車	296	27.1	66.5#	0.0@	33.5#	0.0@
自小客車	182	16.7	0.0@	61.5#	38.4#	0.0@
步行	35	3.2	0.0@	14.1	20.4	65.5#
自行車	40	3.7	1.5@	19.6	9.0	69.9#
其他	23	2.1	9.1	18.2	0.0@	72.6#

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

附表 17 【Q18 回答(01)-(03)者】請問您平時在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時通常會停等紅燈多少秒?(Q19)

	樣本數	直行%	20秒以下	21秒-40秒	41秒-60秒	61秒-80秒	81秒-99秒	100秒以上	不知道
全體	677	100.0	0.5	7.3	25.7	18.1	32.3	7.7	8.4
性別**									
男性	413	61.1	0.3	8.4	27.9	19.2	29.3@	8.9	6.0@
女性	263	38.9	0.9	5.5	22.1	16.3	37.2#	5.8	12.2#
年齡***									
18-29 歲	98	14.5	0.0	1.7@	23.6	20.2	47.9#	1.9@	4.7
30-39 歲	106	15.6	0.0	7.1	25.1	22.3	37.7	1.6@	6.1
40-49 歲	168	24.9	1.7#	9.8	29.9	17.8	28.4	9.4	3.1@
50-59 歲	132	19.6	0.0	7.5	30.4	17.4	28.7	8.3	7.8
60-69 歲	116	17.1	0.0	7.5	23.2	16.7	30.4	11.3	11.0
70 歲以上	56	8.3	1.4	8.7	11.4@	11.6	19.7@	15.6#	31.6#
教育程度a									
國初中及以下	31	4.6	2.6	3.9	7.5	12.5	36.6	20.5	16.4
高中職	111	16.4	2.5	4.6	27.4	8.6	33.9	10.5	12.4
專科	92	13.5	0.0	7.4	26.4	21.3	27.9	9.4	7.6
大學及以上	443	65.5	0.0	8.1	26.3	20.2	32.6	5.8	7.0
職業a									
軍公教	62	9.2	0.0	10.8	29.7	10.7	33.1	9.1	6.6
白領從業者	331	49.0	0.4	7.5	25.2	19.9	35.4	6.4	5.3
勞動者	27	4.0	6.1	5.5	22.0	7.5	39.1	16.7	3.2
雇主	54	7.9	0.0	9.3	33.9	17.9	30.1	5.4	3.4
學生	28	4.1	0.0	0.0	18.8	35.7	35.3	0.0	10.2
退休無業	121	17.9	0.7	7.7	23.8	15.0	23.7	9.5	19.7
家管	53	7.9	0.0	3.2	26.1	19.3	27.4	12.3	11.7
行政區a									
松山區	43	6.3	3.9	6.6	18.3	17.3	41.3	7.7	5.0
信義區	57	8.5	0.0	6.0	24.7	17.9	30.2	10.3	11.0
大安區	73	10.8	0.0	5.4	17.7	26.6	35.8	8.7	5.7
中山區	54	8.0	0.0	5.4	25.7	26.7	23.8	5.4	13.0
中正區	34	5.0	5.9	1.8	31.3	18.4	24.8	7.7	10.0
大同區	35	5.2	0.0	9.2	27.6	23.5	33.9	0.0	5.8
萬華區	50	7.4	0.0	11.5	35.1	17.1	20.5	7.3	8.5
文山區	70	10.4	0.0	12.7	25.5	16.0	26.8	9.3	9.6
南港區	35	5.2	0.0	7.0	24.4	8.2	40.2	1.7	18.5
內湖區	82	12.2	0.0	4.1	29.6	13.0	39.5	7.2	6.5
士林區	73	10.8	0.0	5.7	21.6	15.8	39.6	13.2	4.0
北投區	69	10.3	0.0	10.7	29.1	16.3	28.6	6.5	8.8
主要交通工具a									
捷運	128	18.9	0.0	9.1	26.0	19.9	30.2	2.7	12.1
公車	60	8.8	2.7	7.3	22.6	16.3	29.4	3.0	18.7
機車	295	43.5	0.4	5.7	27.6	18.6	35.0	10.4	2.3
自小客車	164	24.2	0.0	7.4	27.3	16.4	30.7	7.9	10.3
自行車	12	1.8	6.6	17.7	6.0	0.0	33.7	9.3	26.7
其他	6	0.9	0.0	23.2	0.0	41.9	34.9	0.0	0.0
汽機車使用情形									
騎機車	262	38.7	1.1	8.7	24.5	18.1	34.9	9.2	3.5
開車	197	29.1	0.0	7.9	23.2	16.5	33.4	6.0	13.0
都有使用	218	32.2	0.4	4.9	29.2	19.4	28.3	7.5	10.3

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 本題只問「Q18回答(01)-(03)有騎機車或開車」的受訪者，回答人數677人。

附表 18 【Q18 回答(01)-(03)者】請問您平時在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時可接受停等紅燈多少秒?(Q19)

	樣本數	直行%	單位：人；%						
			20秒以下	21秒-40秒	41秒-60秒	61秒-80秒	81秒-99秒	100秒上	不知道
全體	677	100.0	1.3	12.7	51.1	10.1	14.5	3.9	6.4
性別									
男性	413	61.1	0.9	12.7	50.7	10.5	15.4	4.3	5.5
女性	263	38.9	1.9	12.7	51.9	9.3	13.2	3.1	7.8
年齡 ^a									
18-29 歲	98	14.5	0.0	14.1	60.8	8.1	10.1	4.1	2.9
30-39 歲	106	15.6	2.0	11.4	42.8	5.5	31.5	3.2	3.5
40-49 歲	168	24.9	1.7	11.0	54.8	13.3	12.6	4.3	2.2
50-59 歲	132	19.6	0.5	14.4	55.0	10.6	11.3	3.5	4.8
60-69 歲	116	17.1	1.2	14.3	48.2	12.3	11.4	3.6	9.1
70 歲以上	56	8.3	3.3	10.3	36.1	6.5	9.9	4.8	29.1
教育程度 ^a									
國初中及以下	31	4.6	6.0	6.5	33.6	19.6	12.6	0.0	21.6
高中職	111	16.4	1.1	9.7	56.4	3.8	10.0	6.5	12.6
專科	92	13.5	0.0	16.9	47.2	12.5	9.9	6.8	6.6
大學及以上	443	65.5	1.3	13.0	51.9	10.5	16.7	2.8	3.8
職業 ^a									
軍公教	62	9.2	0.0	21.2	37.0	14.2	20.4	5.0	2.1
白領從業者	331	49.0	1.7	11.3	56.6	10.4	14.1	3.5	2.3
勞動者	27	4.0	2.0	5.4	46.2	11.3	20.1	9.0	6.1
雇主	54	7.9	0.0	16.3	44.9	9.2	18.5	7.4	3.7
學生	28	4.1	0.0	8.8	32.7	20.3	21.3	0.0	16.9
退休無業	121	17.9	1.7	13.9	49.6	6.7	9.0	3.1	15.9
家管	53	7.9	1.1	11.1	56.0	6.2	10.3	2.1	13.2
行政區 ^a									
松山區	43	6.3	0.0	3.1	65.8	11.1	7.7	3.4	8.8
信義區	57	8.5	5.6	7.5	47.6	10.8	16.6	8.9	3.0
大安區	73	10.8	0.0	12.8	35.8	22.2	21.1	2.5	5.7
中山區	54	8.0	0.0	13.0	54.6	8.6	11.0	4.9	8.0
中正區	34	5.0	5.7	12.9	38.9	16.3	21.8	2.2	2.2
大同區	35	5.2	0.0	11.3	57.6	3.1	18.3	7.0	2.7
萬華區	50	7.4	0.0	20.3	52.7	11.7	10.8	1.0	3.4
文山區	70	10.4	0.0	22.3	49.0	4.5	13.6	3.2	7.4
南港區	35	5.2	0.0	13.6	58.3	9.6	5.4	0.0	13.1
內湖區	82	12.2	1.6	14.0	56.0	5.3	11.0	7.1	5.0
士林區	73	10.8	2.2	10.4	49.9	8.4	16.5	1.3	11.3
北投區	69	10.3	0.9	8.3	54.2	10.0	17.7	3.4	5.5
主要交通工具 ^a									
捷運	128	18.9	2.1	16.8	48.3	11.9	14.0	2.8	4.1
公車	60	8.8	1.2	5.4	46.5	2.4	17.3	8.1	19.2
機車	295	43.5	1.1	9.7	59.1	10.2	12.8	3.7	3.4
自小客車	164	24.2	0.8	17.0	45.4	9.4	18.0	3.3	6.1
步行	12	1.8	0.0	21.6	34.2	12.7	0.0	0.0	31.5
自行車	12	1.8	6.0	5.8	24.7	5.7	24.3	10.3	23.1
其他	6	0.9	0.0	23.2	16.4	60.4	0.0	0.0	0.0
汽機車使用情形									
騎機車	262	38.7	1.5	11.2	59.2	7.9	10.8	3.7	5.6
開車	197	29.1	1.0	13.4	45.7	11.6	15.7	3.3	9.4
都有使用	218	32.2	1.3	13.9	46.4	11.3	17.9	4.5	4.8

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 本題只問「Q18回答(01)-(03)有騎機車或開車」的受訪者，回答人數677人。

附表19 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，請問您知不知道臺北市有推動設置這種「動態號誌」？(Q21)
單位：人；%

	樣本數	直行%	知道	不知道
全體	1,093	100.0	19.6	80.4
性別				
男性	509	46.6	17.8	82.2
女性	584	53.4	21.2	78.8
年齡				
18-29 歲	153	14.0	24.3	75.7
30-39 歲	167	15.3	16.8	83.2
40-49 歲	210	19.3	17.7	82.3
50-59 歲	192	17.6	18.0	82.0
60-69 歲	190	17.4	21.9	78.1
70 歲以上	181	16.6	19.9	80.1
教育程度				
國初中及以下	96	8.8	10.7	89.3
高中職	192	17.6	20.6	79.4
專科	142	13.0	17.7	82.3
大學及以上	662	60.6	21.1	78.9
職業				
軍公教	77	7.1	19.1	80.9
白領從業者	461	42.6	18.3	81.7
勞動者	33	3.1	5.9	94.1
雇主	68	6.3	25.0	75.0
學生	51	4.7	23.7	76.3
退休無業	249	23.0	24.1	75.9
家管	143	13.2	15.0	85.0
行政區				
松山區	82	7.5	22.9	77.1
信義區	92	8.5	14.3	85.7
大安區	122	11.2	15.5	84.5
中山區	95	8.7	20.4	79.6
中正區	62	5.7	19.8	80.2
大同區	53	4.8	23.7	76.3
萬華區	80	7.3	24.4	75.6
文山區	114	10.4	21.5	78.5
南港區	50	4.6	28.8	71.2
內湖區	119	10.9	13.8	86.2
士林區	118	10.8	23.9	76.1
北投區	106	9.7	15.4	84.6
主要交通工具				
捷運	298	27.3	24.0	76.0
公車	217	19.9	19.6	80.4
機車	296	27.1	15.5	84.5
自小客車	182	16.7	18.4	81.6
自行車	35	3.2	29.5	70.5
其他	40	3.7	19.1	80.9
其他	23	2.1	13.0	87.0
主要交通工具				
公共運輸工具	534	49.1	21.7	78.3
非機動運具	76	7.0	23.9	76.1
私人機動運具	478	44.0	16.6	83.4
汽機車使用情形*				
騎機車	262	24.0	13.5@	86.5#
開車	197	18.0	19.8	80.2
都有使用	218	19.9	23.7	76.3
都沒有	416	38.1	21.2	78.8

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

附表 20 臺北市已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區域完成動態號誌系統建置，請問您對上述路段交通狀況的感受是?(Q22)
 單位：人；%

	樣本數	直行%	較以往 順暢	沒有改 變	比以前 更塞	不常經 過上述 路段	不知道 沒注意
全體	1,093	100.0	7.2	13.4	1.2	71.3	6.8
性別***							
男性	509	46.6	9.1	18.1#	1.2	64.3@	7.2
女性	584	53.4	5.6	9.4@	1.2	77.5#	6.4
年齡							
18-29 歲	153	14.0	7.4	16.0	0.0	73.4	3.2
30-39 歲	167	15.3	4.8	15.7	1.0	73.0	5.5
40-49 歲	210	19.3	7.6	15.8	1.6	69.8	5.3
50-59 歲	192	17.6	5.6	13.8	1.6	72.5	6.5
60-69 歲	190	17.4	10.3	11.3	0.9	69.2	8.3
70 歲以上	181	16.6	7.3	8.5	1.9	71.0	11.3
教育程度							
國初中及以下	96	8.8	5.0	5.9	3.3	73.8	12.1
高中職	192	17.6	6.5	13.2	1.5	72.5	6.3
專科	142	13.0	7.0	14.3	1.8	72.0	5.0
大學及以上	662	60.6	7.8	14.4	0.7	70.6	6.4
職業a							
軍公教	77	7.1	10.6	15.5	2.5	64.6	6.8
白領從業者	461	42.6	6.4	15.3	0.8	73.1	4.5
勞動者	33	3.1	7.1	23.1	1.6	62.7	5.4
雇傭	68	6.3	12.7	13.9	0.9	59.2	13.3
學生	51	4.7	8.2	15.5	0.0	70.8	5.5
無業	249	23.0	7.4	11.3	0.9	71.5	8.9
家管	143	13.2	5.5	7.9	3.1	75.4	8.0
行政區a							
松山區	82	7.5	7.0	6.8	0.9	75.5	9.7
信義區	92	8.5	11.9	5.9	2.2	76.3	3.6
大安區	122	11.2	3.5	15.4	0.0	77.6	3.5
中正區	95	8.7	5.3	10.6	0.0	79.5	4.5
大同區	62	5.7	7.5	12.3	1.3	72.7	6.3
大華區	53	4.8	11.1	24.6	0.0	60.2	4.2
萬華區	80	7.3	9.3	13.4	0.8	74.0	2.5
文山區	114	10.4	1.0	7.0	2.0	84.3	5.7
南港區	50	4.6	9.6	28.9	1.2	36.4	23.9
內湖區	119	10.9	8.0	8.8	2.6	75.4	5.3
士林區	118	10.8	10.1	11.5	1.2	70.6	6.5
北投區	106	9.7	7.3	27.6	1.6	50.7	12.9
主要交通工具a							
捷運	298	27.3	6.0	12.3	0.0	75.5	6.1
公車	217	19.9	4.2	5.7	1.3	82.2	6.6
機車	296	27.1	7.7	15.3	2.8	68.8	5.6
小客車	182	16.7	13.2	22.5	0.3	58.3	5.7
自行車	35	3.2	0.0	13.0	5.0	70.7	11.2
其他	40	3.7	6.4	8.7	0.0	74.4	10.5
其他	23	2.1	11.3	16.2	0.0	45.7	26.9
汽機車使用情形***							
騎機車	262	24.0	7.4	12.8	2.5#	73.5	3.7@
開車	197	18.0	11.5#	16.5	0.6	63.2@	8.2
都有使用	218	19.9	10.0	22.4#	1.4	59.1@	7.1
都沒有	416	38.1	3.7@	7.7@	0.6	80.2#	7.8
動態號誌知曉度***							
知道	215	19.6	14.6#	15.1	0.8	64.1@	5.4
不知道	878	80.4	5.4@	13.1	1.3	73.1#	7.1

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

附表 21 請問您贊不贊同臺北市持續推動「動態號誌」? (Q23)

單位：人；%

	樣本數	直行%	贊同			不贊同			無意見 未回答
			合計	非常贊 同	還算贊 同	合計	不太贊 同	非常不 贊同	
全體	1,093	100.0	79.8	33.0	46.8	3.6	2.3	1.3	16.7
性別									
男性	509	46.6	81.3	40.0	41.3	4.4	2.1	2.3	14.3
女性	584	53.4	78.3	26.8	51.5	2.9	2.4	0.5	18.7
年齡***									
18-29 歲	153	14.0	96.6#	35.3	61.3	0.0@	0.0	0.0	3.4@
30-39 歲	167	15.3	77.8	29.0	48.9	4.6	2.5	2.2	17.5
40-49 歲	210	19.3	83.2	38.3	44.9	1.6	1.1	0.5	15.2
50-59 歲	192	17.6	78.2	38.2	40.0	4.4	2.3	2.1	17.4
60-69 歲	190	17.4	75.4	31.9	43.5	9.2#	6.9	2.3	15.4
70 歲以上	181	16.6	69.4@	24.1	45.4	1.3	0.4	0.8	29.3#
教育程度***									
國初中及以下	96	8.8	54.1@	20.8	33.3	2.7	1.9	0.8	43.2#
高中職	192	17.6	79.9	30.3	49.6	3.9	2.9	1.1	16.2
專科	142	13.0	77.2	34.8	42.4	7.9#	6.4	1.5	14.8
大學及以上	662	60.6	83.9#	35.1	48.7	2.7@	1.3	1.5	13.4@
職業**									
軍公教	77	7.1	82.6	35.5	47.1	2.7	2.7	0.0	14.6
白領從業者	461	42.6	82.5	35.1	47.4	3.9	1.9	2.0	13.6@
勞動者	33	3.1	71.5	16.4	55.1	2.0	2.0	0.0	26.5
雇傭	68	6.3	84.2	45.6	38.6	1.5	1.5	0.0	14.3
學生	51	4.7	100.0#	41.5	58.5	0.0	0.0	0.0	0.0@
無業	249	23.0	74.6@	29.2	45.4	4.5	2.7	1.7	20.9#
家管	143	13.2	70.8@	27.4	43.4	4.4	3.7	0.7	24.8#
行政區 ^a									
松山區	82	7.5	77.6	36.6	41.0	4.6	3.8	0.8	17.8
信義區	92	8.5	79.2	33.6	45.6	6.5	5.3	1.2	14.3
大安區	122	11.2	77.0	30.9	46.1	4.7	3.0	1.8	18.3
中正區	95	8.7	78.4	35.8	42.6	2.4	0.0	2.4	19.2
中正區	62	5.7	72.6	33.1	39.5	10.1	5.7	4.4	17.3
大同區	53	4.8	86.6	27.7	58.9	3.0	1.8	1.2	10.4
萬華區	80	7.3	78.2	29.1	49.1	1.3	0.0	1.3	20.5
文山區	114	10.4	76.8	26.3	50.5	2.9	1.4	1.5	20.3
南港區	50	4.6	88.6	40.1	48.5	0.0	0.0	0.0	11.4
內湖區	119	10.9	88.4	47.3	41.1	2.1	1.6	0.4	9.5
士林區	118	10.8	78.6	30.7	47.9	4.5	3.5	1.0	16.8
北投區	106	9.7	78.6	25.2	53.4	1.5	0.9	0.6	20.0
主要交通工具***									
捷運	298	27.3	83.0	24.3	58.7	2.6	1.9	0.7	14.4
公車	217	19.9	71.3@	22.5	48.8	4.6	3.2	1.5	24.0#
機車	296	27.1	84.8#	41.0	43.8	3.7	2.1	1.6	11.5@
小客車	182	16.7	82.5	46.8	35.7	4.3	2.2	2.1	13.2
自行車	35	3.2	57.8@	20.5	37.3	4.6	2.3	2.3	37.6#
其他	40	3.7	84.9	41.0	43.9	1.6	1.6	0.0	13.6
其他	23	2.1	57.3@	37.5	19.8	2.1	2.1	0.0	40.6#
汽機車使用情形***									
騎機車	262	24.0	82.3	31.8	50.5	3.8	2.7	1.2	13.8
開車	197	18.0	83.4	42.4	41.0	4.2	2.3	1.9	12.4
都有使用	218	19.9	81.9	44.6	37.3	6.0#	2.9	3.1	12.1@
都沒有	416	38.1	75.2@	23.1	52.1	1.9@	1.7	0.3	22.9#
動態號誌知曉度***									
知道	215	19.6	91.6#	33.1	58.5	2.0	1.0	1.1	6.4@
不知道	878	80.4	76.8@	32.9	43.9	4.0	2.6	1.4	19.2#

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 卡方檢定時，將「非常贊同」與「還算贊同」，「不太贊同」與「非常不贊同」選項合併。

附表 22 請問您平常有沒有在臺北市雙向 6 車道，像是忠孝東路、信義路、承德路、重慶南北路等以上路口走路過馬路?(Q24)

單位：人；%

	樣本數	直行%	有			沒有	無意見 未回答
			合計	經常	偶爾		
全體	1,093	100.0	59.6	17.6	42.0	39.9	0.5
性別 ^a							
男性	509	46.6	61.5	17.6	43.8	38.4	0.2
女性	584	53.4	57.9	17.6	40.4	41.3	0.7
年齡 ^a							
18-29 歲	153	14.0	60.2	13.2	47.0	39.8	0.0
30-39 歲	167	15.3	69.3	24.0	45.2	30.7	0.0
40-49 歲	210	19.3	65.2	21.5	43.7	34.0	0.8
50-59 歲	192	17.6	60.3	18.6	41.7	39.1	0.6
60-69 歲	190	17.4	55.4	16.1	39.3	43.7	0.8
70 歲以上	181	16.6	47.3	11.4	35.9	52.2	0.4
教育程度 ^a							
國初中及以下	96	8.8	35.5	6.2	29.3	63.7	0.8
高中職	192	17.6	43.7	11.6	32.1	55.9	0.4
專科	142	13.0	60.8	14.9	45.9	38.7	0.6
大學及以上	662	60.6	67.4	21.6	45.8	32.2	0.4
職業 ^a							
軍公教	77	7.1	64.3	15.9	48.4	35.7	0.0
白領從業者	461	42.6	62.3	18.4	43.9	36.9	0.8
勞動者	33	3.1	48.1	10.7	37.4	49.5	2.4
雇主	68	6.3	67.3	17.4	49.9	32.7	0.0
學生	51	4.7	61.4	19.4	42.0	38.6	0.0
退休無業	249	23.0	59.6	18.8	40.8	40.4	0.0
家管	143	13.2	46.6	12.5	34.1	52.8	0.6
行政區 ^a							
松山區	82	7.5	61.8	12.4	49.4	38.2	0.0
信義區	92	8.5	76.5	21.1	55.5	22.1	1.4
大安區	122	11.2	74.6	36.9	37.7	25.4	0.0
中山區	95	8.7	59.4	14.3	45.1	40.6	0.0
中正區	62	5.7	70.0	26.1	44.0	28.7	1.3
大同區	53	4.8	84.3	43.9	40.4	15.7	0.0
萬華區	80	7.3	55.1	11.3	43.8	44.9	0.0
文山區	114	10.4	43.2	8.8	34.4	56.8	0.0
南港區	50	4.6	63.5	30.3	33.3	36.5	0.0
內湖區	119	10.9	55.5	8.1	47.4	43.8	0.7
士林區	118	10.8	55.0	13.6	41.4	43.0	1.9
北投區	106	9.7	36.3	4.6	31.7	63.7	0.0
主要交通工具 ^a							
捷運	298	27.3	68.1	22.9	45.1	31.9	0.0
公車	217	19.9	56.6	15.2	41.4	42.4	1.0
機車	296	27.1	60.0	13.8	46.2	40.0	0.0
自小客車	182	16.7	55.4	15.9	39.5	43.8	0.8
步行	35	3.2	39.7	22.0	17.6	60.3	0.0
自行車	40	3.7	55.6	20.4	35.2	44.4	0.0
其他	23	2.1	46.5	22.5	24.0	46.3	7.1

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 卡方檢定時，將「經常」與「偶爾」選項合併。

附表 23 【Q24 回答(01)(02)曾走路行經雙向 6 車道以上路口者】請問您平常在臺北市雙向 6 車道以上路口過馬路時，通常停等紅燈多少秒?(Q25)

單位：人；%

	樣本數	直行%	20秒以下	21秒-40秒	41秒-60秒	61秒-80秒	81秒-99秒	100秒以上	不知道
全體	651	100.0	0.3	9.4	27.5	20.0	19.6	7.0	16.1
性別**									
男性	313	48.1	0.0	8.9	28.4	21.1	19.5	10.6#	11.5@
女性	338	51.9	0.6	9.9	26.7	19.0	19.8	3.6@	20.3#
年齡***									
18-29 歲	92	14.1	0.0	9.7	21.8	27.4	16.7	4.7	19.7
30-39 歲	116	17.7	0.0	13.7	17.1@	23.9	25.3	12.1#	7.8@
40-49 歲	137	21.1	0.0	9.3	32.7	17.2	21.5	5.2	14.1
50-59 歲	116	17.8	0.0	10.5	33.7	17.6	18.7	7.5	12.0
60-69 歲	105	16.1	0.0	3.9@	29.6	16.5	21.9	8.3	19.7
70 歲以上	86	13.2	2.6#	8.7	28.4	19.1	10.6@	3.0	27.5#
教育程度***									
國初中及以下	34	5.2	6.5#	5.9	17.7	19.4	14.6	2.0	33.9#
高中職	84	12.9	0.0@	7.4	36.6#	12.5	23.3	4.3	15.9
專科	87	13.3	0.0@	7.0	19.8	20.7	25.9	4.9	21.8
大學及以上	446	68.6	0.0@	10.5	28.1	21.4	18.1	8.3	13.5@
職業 ^a									
軍公教	49	7.6	0.0	3.2	31.4	16.8	18.7	19.4	10.5
白領從業者	287	44.6	0.0	8.4	27.9	21.8	21.0	7.2	13.7
勞動者	16	2.5	0.0	3.8	21.6	26.9	18.1	0.0	29.6
雇主	46	7.1	0.0	21.9	25.9	13.0	23.8	4.1	11.3
學生	31	4.9	0.0	8.2	14.5	40.9	20.0	6.6	9.7
退休無業	148	23.0	0.5	7.3	29.2	15.8	17.5	6.8	23.0
家管	67	10.3	2.2	11.9	30.5	19.8	18.5	0.7	16.3
行政區 ^a									
松山區	51	7.8	0.0	5.4	13.8	9.0	35.8	10.6	25.4
信義區	71	10.9	0.0	14.0	25.7	21.5	20.2	7.6	10.9
大安區	91	14.0	0.0	10.9	28.2	29.3	14.0	7.4	10.3
中山區	57	8.7	0.0	4.7	30.9	23.1	17.1	8.5	15.8
中正區	44	6.7	1.8	9.5	19.3	19.6	21.6	7.5	20.6
大同區	44	6.8	0.0	7.7	37.0	11.7	18.9	6.6	18.1
萬華區	44	6.7	0.0	5.3	28.4	20.7	16.5	7.7	21.3
文山區	49	7.6	1.4	14.7	33.9	21.1	18.7	3.4	6.7
南港區	32	4.9	0.0	13.9	34.3	10.0	24.9	4.9	11.9
內湖區	66	10.1	1.0	10.9	19.4	23.2	19.9	4.0	21.7
士林區	65	10.0	0.0	4.2	31.7	21.2	13.1	7.2	22.6
北投區	38	5.9	0.0	11.9	33.0	14.5	23.9	8.1	8.5
主要交通工具 ^a									
捷運	203	31.1	0.0	13.0	30.5	19.4	17.2	7.1	12.7
公車	123	18.9	1.8	7.8	20.8	16.2	21.1	4.5	27.8
機車	178	27.3	0.0	5.7	32.7	22.8	17.6	8.0	13.2
自小客車	101	15.5	0.0	9.1	21.2	25.9	23.0	9.0	11.8
自行車	14	2.1	0.0	14.3	23.8	11.1	21.3	11.1	18.4
其他	22	3.5	0.0	16.9	16.5	5.3	31.7	3.6	26.1
其他	11	1.6	0.0	0.0	49.4	17.0	24.1	0.0	9.5
雙向 6 車道路口行穿經驗**									
有，經常	192	29.5	0.0	13.3#	31.3	22.0	18.1	8.1	7.2@
有，偶爾	459	70.5	0.5	7.8@	25.9	19.2	20.3	6.5	19.8#

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

5. 本題只問「Q24 回答(01)(02)曾走路行經雙向 6 車道以上路口」的受訪者，回答人數 651 人。

附表 24 【Q24 回答(01)(02)曾走路行經雙向 6 車道以上路口者】請問您平常在臺北市雙向 6 車道以上路口過馬路時，可接受停等紅燈多少秒?(Q26)

單位：人；%

	樣本數	直行%	20秒以下	21秒-40秒	41秒-60秒	61秒-80秒	81秒-99秒	100秒以上	不知道
全體	651	100.0	0.9	12.5	48.4	12.2	13.6	6.3	6.1
性別									
男性	313	48.1	0.9	10.4	46.2	12.5	16.3	8.6	5.1
女性	338	51.9	0.9	14.4	50.5	11.9	11.1	4.1	7.0
年齡**									
18-29 歲	92	14.1	0.0	11.2	54.2	13.9	14.3	6.4	0.0@
30-39 歲	116	17.7	2.6#	13.5	45.1	10.9	15.5	7.3	5.1
40-49 歲	137	21.1	0.0	14.3	51.8	10.8	14.3	6.3	2.5@
50-59 歲	116	17.8	0.6	11.5	50.5	15.0	10.9	5.4	6.0
60-69 歲	105	16.1	0.6	8.1	48.5	12.3	16.7	7.5	6.3
70 歲以上	86	13.2	1.6	16.4	38.2@	10.6	9.2	4.5	19.6#
教育程度a									
國初中及以下	34	5.2	0.0	16.3	24.2	12.7	10.7	2.8	33.3
高中職	84	12.9	0.0	9.3	50.3	11.2	11.1	9.1	9.0
專科	87	13.3	0.8	13.8	43.7	12.2	14.8	9.8	4.9
大學及以上	446	68.6	1.1	12.4	50.9	12.4	14.1	5.3	3.7
職業a									
軍公教	49	7.6	0.0	15.1	39.7	18.6	16.3	6.0	4.3
白領從業者	287	44.6	0.7	12.5	53.6	10.5	12.9	7.0	2.7
勞動者	16	2.5	0.0	12.6	39.5	14.8	7.0	6.6	19.5
雇主	46	7.1	0.0	9.8	45.7	17.8	8.9	11.7	6.1
學生	31	4.9	0.0	8.2	36.7	28.3	14.8	6.0	5.9
退休無業	148	23.0	0.9	9.3	46.0	9.9	18.1	4.2	11.5
家管	67	10.3	2.3	18.1	48.9	9.1	10.0	5.2	6.4
行政區a									
松山區	51	7.8	0.0	2.4	52.9	4.3	27.5	2.8	10.0
信義區	71	10.9	4.2	16.4	47.1	10.8	8.4	7.5	5.6
大安區	91	14.0	0.0	13.3	33.9	29.2	12.2	6.9	4.6
中山區	57	8.7	0.0	4.9	62.2	18.7	6.9	1.1	6.2
中正區	44	6.7	0.0	9.4	39.3	8.7	26.3	10.8	5.5
大同區	44	6.8	0.0	10.3	49.7	3.8	17.7	13.5	5.1
萬華區	44	6.7	0.0	7.5	55.3	9.7	8.0	6.5	13.1
文山區	49	7.6	1.3	26.0	46.4	5.2	16.3	3.3	1.4
南港區	32	4.9	0.0	9.8	66.0	11.0	7.9	3.0	2.2
內湖區	66	10.1	2.1	13.3	58.7	10.9	4.3	4.9	5.7
士林區	65	10.0	1.1	6.2	45.7	11.5	18.9	7.6	9.0
北投區	38	5.9	0.0	33.7	35.1	5.6	13.6	8.1	3.8
主要交通工具a									
捷運	203	31.1	1.1	15.7	52.0	8.4	12.9	5.4	4.4
公車	123	18.9	1.1	10.7	43.2	14.2	12.5	5.9	12.5
機車	178	27.3	0.0	8.7	56.1	11.7	13.4	5.0	5.1
自小客車	101	15.5	2.0	13.3	37.3	14.3	18.6	12.2	2.3
自行車	14	2.1	0.0	15.1	35.6	33.6	0.0	4.3	11.4
其他	22	3.5	0.0	19.7	39.9	19.0	10.4	0.0	11.0
其他	11	1.6	0.0	8.0	52.9	9.0	20.6	9.5	0.0
雙向 6 車道路口行穿經驗									
有，經常	192	29.5	0.0	12.7	46.9	14.3	14.5	8.3	3.3
有，偶爾	459	70.5	1.3	12.4	49.1	11.4	13.2	5.4	7.2

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。

3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。

4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

5. 本題只問「Q24 回答(01)(02)曾走路行經雙向 6 車道以上路口」的受訪者，回答人數 651 人。

附表25 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，請問您知不知道臺北市有推動設置這種「感應性號誌」?(Q27)

單位：人；%

	樣本數	直行%	知道	不知道
全體	1,093	100.0	7.0	93.0
性別				
男性	509	46.6	8.1	91.9
女性	584	53.4	6.1	93.9
年齡**				
18-29 歲	153	14.0	6.2	93.8
30-39 歲	167	15.3	1.2@	98.8#
40-49 歲	210	19.3	6.1	93.9
50-59 歲	192	17.6	6.3	93.7
60-69 歲	190	17.4	9.3	90.7
70 歲以上	181	16.6	12.5#	87.5@
教育程度***				
國初中及以下	96	8.8	14.5#	85.5@
高中職	192	17.6	11.5#	88.5@
專科	142	13.0	6.7	93.3
大學及以上	662	60.6	4.8@	95.2#
職業**				
軍公教	77	7.1	5.2	94.8
白領從業者	461	42.6	4.5@	95.5#
勞動者	33	3.1	8.1	91.9
雇主	68	6.3	0.9@	99.1#
學生	51	4.7	9.2	90.8
退休無業	249	23.0	12.5#	87.5@
家管	143	13.2	9.1	90.9
行政區				
松山區	82	7.5	9.8	90.2
信義區	92	8.5	4.5	95.5
大安區	122	11.2	2.9	97.1
中山區	95	8.7	7.9	92.1
中正區	62	5.7	13.8	86.2
大同區	53	4.8	5.9	94.1
萬華區	80	7.3	12.3	87.7
文山區	114	10.4	7.3	92.7
南港區	50	4.6	6.4	93.6
內湖區	119	10.9	5.2	94.8
士林區	118	10.8	7.5	92.5
北投區	106	9.7	5.3	94.7
主要交通工具				
捷運	298	27.3	6.1	93.9
公車	217	19.9	6.0	94.0
機車	296	27.1	6.5	93.5
自小客車	182	16.7	7.9	92.1
步行	35	3.2	12.2	87.8
自行車	40	3.7	18.2	81.8
其他	23	2.1	1.9	98.1
主要交通工具*				
公共運輸工具	534	49.1	5.9	94.1
非機動運具	76	7.0	15.4#	84.6@
私人機動運具	478	44.0	7.0	93.0
雙向6車道路口行穿經驗				
有，經常	192	17.7	7.1	92.9
有，偶爾	459	42.2	6.3	93.7
沒有	436	40.1	7.9	92.1

註：1.*表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2.a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3.#表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4.@表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。

附表 26 請問您在過馬路時，如果發現行人倒數秒數突然增加(像是倒數顯示至 13 秒後，重新顯示倒數為 27 秒)，您會有何種感受?(可複選)(Q28)

單位：人次；%

	樣本數	直行%	感到更 安心或 覺得此 設計很 好	懷疑行 人倒數 計時壞 掉	未遇過 秒數有 增加情 形	需要功 不這能	可能影 響路口 交通	覺得以 前秒數 比較好	增加的 秒數太 多	其他	不知道 無意見
全體	1,093	100.0	44.2	26.7	7.9	6.2	5.2	3.1	1.4	1.7	16.1
性別											
男性	509	46.6	38.8	27.5	7.7	6.7	5.6	4.5	1.4	2.3	18.1
女性	584	53.4	48.9	26.0	7.9	5.7	4.9	2.0	1.5	1.2	14.3
年齡											
18-29 歲	153	14.0	55.5	33.3	10.1	5.3	4.7	1.5	0.0	1.5	7.4
30-39 歲	167	15.3	31.6	41.6	7.6	5.8	5.6	3.4	2.8	0.9	14.6
40-49 歲	210	19.3	44.9	31.6	1.7	4.1	7.4	3.1	2.2	0.6	14.5
50-59 歲	192	17.6	42.9	26.0	5.3	9.6	6.5	4.6	1.2	3.5	14.4
60-69 歲	190	17.4	45.2	20.5	11.0	8.9	5.2	3.5	1.5	2.1	15.4
70 歲以上	181	16.6	45.8	8.9	12.9	3.1	1.6	2.6	0.8	1.5	29.1
教育程度											
國初中及以下	96	8.8	43.2	8.7	13.8	4.0	1.5	2.7	0.7	1.5	30.8
高中職	192	17.6	44.4	16.5	10.2	5.9	7.4	3.6	1.7	2.8	20.8
專科	142	13.0	49.0	21.7	4.9	8.7	8.1	2.4	3.2	1.8	15.1
大學及以上	662	60.6	43.3	33.3	7.0	6.0	4.6	3.2	1.1	1.4	12.7
職業											
軍公教	77	7.1	40.5	35.0	1.9	6.4	5.0	2.0	4.4	1.8	13.2
白領從業者	461	42.6	42.4	35.5	7.7	6.4	6.4	2.8	1.8	1.1	13.1
勞動者	33	3.1	40.7	12.7	11.7	9.1	8.9	2.0	0.0	1.9	21.6
雇主	68	6.3	32.2	22.0	7.0	6.6	5.8	6.5	2.9	4.8	25.5
學生	51	4.7	56.1	30.6	9.3	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6
退休無業	249	23.0	47.3	14.1	11.1	5.9	4.2	3.8	0.3	2.1	20.2
家管	143	13.2	47.3	20.3	5.4	5.9	3.8	3.9	1.1	2.1	19.8
行政區											
松山區	82	7.5	38.3	29.7	16.1	5.5	3.9	2.6	0.9	0.0	13.0
信義區	92	8.5	51.2	21.6	8.7	8.3	3.4	2.4	0.0	3.0	12.4
大安區	122	11.2	48.4	22.5	6.1	5.4	8.3	5.3	0.0	3.8	17.1
中山區	95	8.7	38.4	29.4	3.1	7.3	3.9	3.4	3.4	1.6	20.3
中正區	62	5.7	45.0	20.7	9.6	4.4	2.7	0.0	1.3	3.8	21.1
大同區	53	4.8	42.7	23.6	8.4	12.2	6.1	3.6	7.0	0.0	15.7
萬華區	80	7.3	46.4	25.7	9.6	4.7	5.5	5.6	2.8	4.0	11.5
文山區	114	10.4	38.8	35.4	9.7	2.7	2.8	1.4	0.0	0.6	15.1
南港區	50	4.6	44.5	38.9	3.2	4.0	2.9	0.0	0.0	1.2	12.8
內湖區	119	10.9	49.0	27.3	7.7	6.6	10.1	0.7	2.3	0.0	16.0
士林區	118	10.8	50.2	16.8	5.5	6.9	4.8	7.5	1.1	0.6	18.4
北投區	106	9.7	35.4	32.3	7.5	7.3	5.1	2.6	1.1	2.1	17.6
主要交通工具											
捷運	298	27.3	49.7	23.5	10.2	4.3	4.1	2.4	0.8	0.9	13.9
公車	217	19.9	45.9	20.4	8.7	6.4	5.6	3.3	1.9	1.1	17.9
機車	296	27.1	41.9	36.8	3.9	5.8	5.6	5.1	2.6	1.1	12.7
自小客車	182	16.7	35.7	27.2	8.7	9.7	4.4	2.0	0.8	2.0	19.9
自行車	35	3.2	43.8	12.8	13.4	8.2	9.4	0.0	0.0	4.4	26.3
其他	40	3.7	60.4	24.3	10.7	3.3	3.3	1.5	0.0	7.4	10.0
其他	23	2.1	27.5	15.0	0.0	6.3	17.0	2.1	0.0	9.5	37.2
雙向6車道路口行穿經驗											
有，經常	192	17.7	42.7	29.6	7.1	12.6	4.1	3.2	4.1	1.9	10.5
有，偶爾	459	42.2	47.9	29.0	7.0	3.5	6.8	3.9	0.4	1.9	12.9
沒有	436	40.1	40.5	23.3	9.2	6.2	4.1	2.3	1.4	1.4	21.9
感應性號誌知曉度											
知道	77	7.0	53.3	16.6	7.9	4.1	2.3	1.7	1.6	2.8	16.7
不知道	1,016	93.0	43.5	27.5	7.8	6.3	5.5	3.3	1.4	1.6	16.0

註：本題可複選，不適用卡方檢定分析。

附表 27 請問您贊不贊同臺北市持續推動「感應性號誌」?(Q29)

單位：人；%

	樣本數	直行%	贊同			不贊同			無意見 未回答
			合計	非常贊 同	還算贊 同	合計	不太贊 同	非常不 贊同	
全體	1,093	100.0	72.8	33.0	39.8	18.1	11.0	7.1	9.2
性別									
男性	509	46.6	72.8	36.2	36.6	18.9	10.2	8.7	8.3
女性	584	53.4	72.7	30.1	42.6	17.3	11.6	5.7	10.0
年齡***									
18-29 歲	153	14.0	81.2#	34.9	46.2	14.6	10.6	4.0	4.2@
30-39 歲	167	15.3	69.3	21.5	47.8	22.9	14.7	8.1	7.8
40-49 歲	210	19.3	69.8	33.7	36.1	23.7#	13.4	10.3	6.5
50-59 歲	192	17.6	66.7@	34.1	32.6	22.5	11.5	10.9	10.8
60-69 歲	190	17.4	73.8	36.7	37.2	17.7	10.8	6.8	8.5
70 歲以上	181	16.6	77.7	36.1	41.6	5.6@	4.4	1.2	16.8#
教育程度***									
國初中及以下	96	8.8	67.4	29.2	38.2	4.2@	2.3	1.9	28.4#
高中職	192	17.6	74.9	38.2	36.8	18.7	12.5	6.1	6.4
專科	142	13.0	68.6	35.0	33.6	23.5	16.3	7.3	7.9
大學及以上	662	60.6	73.8	31.6	42.1	18.7	10.6	8.1	7.5@
職業**									
軍公教	77	7.1	79.0	26.0	52.9	17.4	13.2	4.2	3.6
白領從業者	461	42.6	70.1	33.7	36.5	21.5	11.3	10.2	8.3
勞動者	33	3.1	63.5	18.5	44.9	29.8#	11.9	17.9	6.8
雇傭	68	6.3	65.7	32.8	32.9	24.3	15.3	9.1	10.0
學生	51	4.7	90.8#	27.0	63.8	4.8@	4.8	0.0	4.5
無業	249	23.0	73.4	37.2	36.2	14.8	11.4	3.4	11.8
家管	143	13.2	74.7	32.3	42.4	12.3	8.4	3.8	13.0
行政區									
松山區	82	7.5	64.0	35.1	29.0	24.4	20.0	4.4	11.6
信義區	92	8.5	73.6	34.0	39.6	21.5	11.7	9.7	4.9
大安區	122	11.2	71.8	39.4	32.4	16.2	7.7	8.5	12.0
中正區	95	8.7	71.4	30.4	41.0	17.3	10.0	7.3	11.3
中正區	62	5.7	76.5	33.5	43.0	12.5	4.3	8.2	11.0
大同區	53	4.8	76.4	30.7	45.7	16.8	8.6	8.2	6.9
萬華區	80	7.3	75.6	35.7	39.9	11.2	6.3	4.9	13.2
文山區	114	10.4	73.8	29.2	44.6	17.5	11.4	6.1	8.7
南港區	50	4.6	78.0	29.6	48.4	17.8	10.1	7.7	4.2
內湖區	119	10.9	73.0	35.7	37.3	21.7	14.8	6.9	5.3
士林區	118	10.8	74.2	32.1	42.1	16.4	11.8	4.6	9.4
北投區	106	9.7	69.5	27.8	41.7	20.5	11.3	9.2	10.0
主要交通工具***									
捷運	298	27.3	78.4#	36.1	42.3	15.8	9.7	6.1	5.8@
公車	217	19.9	68.6	27.8	40.9	15.2	10.7	4.5	16.1#
機車	296	27.1	74.8	34.4	40.4	20.3	13.5	6.8	4.9@
小客車	182	16.7	67.6	32.3	35.3	23.9#	10.6	13.4	8.5
步行	35	3.2	65.2	23.7	41.5	16.4	14.1	2.3	18.3
自行車	40	3.7	84.5	47.1	37.4	2.5@	0.0	2.5	12.9
其他	23	2.1	47.1@	19.6	27.5	24.4	10.9	13.5	28.5#
雙向6車道路口行穿經驗									
有，經常	192	17.7	73.8	36.7	37.1	18.2	11.5	6.8	8.0
有，偶爾	459	42.2	74.2	35.5	38.7	18.6	12.2	6.4	7.2
沒有	436	40.1	71.2	28.9	42.2	17.3	9.2	8.0	11.6
感應性號誌知曉度**									
知道	77	7.0	85.2#	43.9	41.3	4.4@	1.7	2.8	10.3
不知道	1,016	93.0	71.8@	32.2	39.7	19.1#	11.7	7.4	9.1

註：1. *表示卡方檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。
 2. a表示該變項組間期望值小於5的比率達25%以上，不適用卡方檢定分析。
 3. #表示調整後殘差值大於z值 1.96，顯示其觀測值高於期望值且有顯著差異。
 4. @表示調整後殘差值小於z值-1.96，顯示其觀測值低於期望值且有顯著差異。
 5. 卡方檢定時，將「非常贊同」與「還算贊同」，「不太贊同」與「非常不贊同」選項合併。

附表 28 家戶自行車持有數輛(N=1,093)(Q33)

單位：人；%；輛

	樣本數	直行%	1輛	2輛	3輛	4輛	5輛	6輛	7輛	沒有自行車	未回答	平均數(輛)
全體	1,093	100.0	23.7	15.1	6.1	3.1	1.1	0.1	0.3	50.2	0.3	0.9
性別*												
男性	509	46.6	24.9	17.2	5.4	5.0	1.0	0.1	0.0	46.2	0.1	1.0
女性	584	53.4	22.6	13.3	6.7	1.4	1.2	0.1	0.5	53.6	0.5	0.9
年齡*												
18-29 歲	153	14.0	27.7	16.1	3.4	6.7	0.0	0.0	0.0	46.1	0.0	1.0
30-39 歲	167	15.3	21.4	14.6	5.5	2.4	2.1	0.0	1.8	51.0	1.1	1.0
40-49 歲	210	19.3	23.3	18.6	6.4	2.4	0.5	0.0	0.0	48.2	0.6	0.9
50-59 歲	192	17.6	22.6	17.2	7.4	3.3	2.2	0.3	0.0	46.6	0.4	1.1
60-69 歲	190	17.4	26.2	14.2	8.5	1.6	1.6	0.3	0.0	47.5	0.0	1.0
70 歲以上	181	16.6	21.1	9.7	4.9	2.7	0.0	0.0	0.0	61.6	0.0	0.7
教育程度*												
國初中及以下	96	8.8	26.2	9.2	5.6	1.4	0.0	0.6	0.0	56.9	0.0	0.7
高中職	192	17.6	26.9	16.0	7.3	3.3	0.9	0.3	1.6	43.8	0.0	1.1
專科	142	13.0	22.3	15.5	5.3	3.0	0.0	0.0	0.0	53.3	0.5	0.8
大學及以上	662	60.6	22.7	15.7	6.0	3.3	1.5	0.0	0.0	50.3	0.5	0.9
職業***												
軍公教	77	7.1	25.5	22.1	9.4	0.7	1.8	0.0	0.0	40.4	0.0	1.1
白領從業者	461	42.6	22.6	14.8	4.9	2.5	0.8	0.0	0.0	53.8	0.7	0.8
勞動者	33	3.1	30.4	12.0	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	52.0	0.0	0.8
雇主	68	6.3	22.3	20.3	12.7	8.9	4.0	0.0	0.0	30.8	1.1	1.6
學生	51	4.7	25.2	30.8	3.5	10.3	0.0	0.0	0.0	30.2	0.0	1.4
退休無業	249	23.0	24.9	10.4	5.9	2.7	0.6	0.2	0.0	55.2	0.0	0.8
家管	143	13.2	21.6	13.9	8.1	1.2	1.9	0.4	2.1	51.0	0.0	1.0
行政區												
松山區	82	7.5	26.3	22.2	3.4	2.7	2.5	0.0	0.0	41.9	0.9	1.1
信義區	92	8.5	20.2	24.4	2.8	2.6	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.9
大安區	122	11.2	29.0	10.5	7.4	4.2	1.4	0.0	2.5	45.0	0.0	1.1
中山區	95	8.7	28.3	14.7	6.1	0.8	1.1	0.0	0.0	49.0	0.0	0.8
中正區	62	5.7	23.6	16.8	4.0	3.5	1.1	0.0	0.0	51.1	0.0	0.9
大同區	53	4.8	26.6	10.8	4.7	2.3	5.4	1.1	0.0	49.0	0.0	1.1
萬華區	80	7.3	23.2	15.8	11.8	2.7	1.9	0.7	0.0	43.9	0.0	1.1
文山區	114	10.4	24.0	13.8	4.9	1.5	0.5	0.0	0.0	52.7	2.7	0.8
南港區	50	4.6	17.2	6.1	1.6	7.3	0.0	0.0	0.0	67.8	0.0	0.6
內湖區	119	10.9	19.5	15.4	4.1	4.4	0.6	0.0	0.0	56.0	0.0	0.8
士林區	118	10.8	17.4	17.1	7.0	4.2	0.0	0.0	0.0	54.3	0.0	0.9
北投區	106	9.7	27.4	11.4	12.2	1.9	0.7	0.0	0.0	46.4	0.0	1.0
主要交通工具***												
捷運	298	27.3	24.9	11.3	5.2	0.9	0.2	0.0	0.0	56.5	1.0	0.7
公車	217	19.9	23.4	10.8	6.1	1.5	0.5	0.0	0.0	57.7	0.0	0.7
機車	296	27.1	26.4	20.0	6.8	3.9	1.2	0.2	0.0	41.3	0.3	1.1
自小客車	182	16.7	15.2	18.4	7.3	6.2	1.2	0.3	0.0	51.3	0.0	1.1
步行	35	3.2	35.1	11.6	3.9	0.0	0.0	0.0	0.0	49.3	0.0	0.7
自行車	40	3.7	31.8	25.9	6.5	12.1	11.0	0.0	7.4	5.3	0.0	2.6
其他	23	2.1	10.7	5.5	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	81.0	0.0	0.3

註：1.*表示 F 檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. 平均數含家中沒有自行車者(以0計算)，不含未回答者。

附表 29 家戶機車持有數輛(N=1,093)(Q33)

單位：人；%；輛

	樣本數	直行%	1輛	2輛	3輛	4輛	5輛	6輛	7輛	沒有機車	未回答	平均數 (輛)
全體	1,093	100.0	32.5	23.0	8.4	3.2	1.2	0.4	0.1	30.9	0.4	1.3
性別**												
男性	509	46.6	33.1	24.5	10.0	2.8	2.0	0.3	0.1	27.0	0.1	1.4
女性	584	53.4	32.0	21.6	7.1	3.6	0.4	0.4	0.0	34.3	0.6	1.2
年齡***												
18-29 歲	153	14.0	32.7	25.8	11.2	3.6	2.6	0.0	0.0	24.2	0.0	1.5
30-39 歲	167	15.3	34.2	28.2	11.1	5.5	0.0	0.0	0.0	21.0	0.0	1.5
40-49 歲	210	19.3	41.5	25.4	8.1	1.2	2.4	1.2	0.0	19.8	0.6	1.4
50-59 歲	192	17.6	28.2	23.6	8.3	4.4	1.1	0.0	0.0	34.1	0.3	1.2
60-69 歲	190	17.4	29.9	24.7	6.0	4.2	0.9	0.6	0.4	32.9	0.4	1.3
70 歲以上	181	16.6	27.6	10.4	6.7	0.9	0.0	0.4	0.0	53.2	0.8	0.8
教育程度**												
國初中及以下	96	8.8	35.1	19.8	8.3	4.1	1.4	0.7	0.0	30.0	0.6	1.3
高中職	192	17.6	32.6	23.1	12.0	4.5	2.0	0.6	0.4	24.6	0.4	1.5
專科	142	13.0	28.6	28.7	7.0	4.2	0.6	1.0	0.0	29.8	0.0	1.3
大學及以上	662	60.6	33.0	22.2	7.7	2.5	1.0	0.1	0.0	33.0	0.4	1.2
職業***												
軍公教	77	7.1	37.3	28.2	1.8	9.8	0.0	0.0	0.0	22.9	0.0	1.4
白領從業者	461	42.6	35.1	26.2	12.0	3.2	1.1	0.2	0.0	21.7	0.4	1.4
勞動者	33	3.1	47.3	29.2	11.2	2.9	6.6	0.0	0.0	2.8	0.0	1.8
雇主	68	6.3	27.7	26.5	9.2	5.7	5.5	0.0	0.0	25.3	0.0	1.6
學生	51	4.7	36.1	18.9	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	39.9	0.0	0.9
退休無業	249	23.0	25.3	16.3	7.7	1.8	0.7	0.7	0.3	46.3	0.9	1.0
家管	143	13.2	33.0	20.4	2.5	2.5	0.0	1.0	0.0	40.5	0.0	1.0
行政區***												
松山區	82	7.5	28.8	22.6	10.2	6.5	0.0	0.0	0.0	31.0	1.0	1.3
信義區	92	8.5	34.0	29.0	9.1	2.7	1.9	0.0	0.0	22.6	0.6	1.4
大安區	122	11.2	22.4	13.3	3.0	0.6	0.0	0.0	0.0	60.7	0.0	0.6
中山區	95	8.7	40.9	19.7	6.8	2.1	2.1	0.0	0.0	28.4	0.0	1.2
中正區	62	5.7	30.4	17.9	7.7	2.3	1.4	1.7	0.0	38.6	0.0	1.2
大同區	53	4.8	37.4	26.6	14.6	2.9	3.7	1.8	0.0	13.0	0.0	1.8
萬華區	80	7.3	37.5	33.4	8.2	2.5	2.7	0.0	0.0	15.7	0.0	1.5
文山區	114	10.4	22.4	24.2	9.2	1.3	2.1	1.3	0.0	38.1	1.5	1.2
南港區	50	4.6	26.8	24.2	9.4	4.8	0.0	0.0	0.0	34.8	0.0	1.2
內湖區	119	10.9	37.5	28.4	9.4	2.8	0.0	0.0	0.0	21.8	0.0	1.3
士林區	118	10.8	40.2	15.4	8.4	6.6	1.4	0.6	0.6	26.9	0.0	1.4
北投區	106	9.7	32.5	25.8	9.5	4.6	0.0	0.0	0.0	26.9	0.8	1.3
主要交通工具***												
捷運	298	27.3	33.0	20.9	4.5	1.7	0.0	0.3	0.0	38.4	1.1	1.0
公車	217	19.9	36.3	12.2	5.3	0.9	0.0	0.3	0.0	45.0	0.0	0.8
機車	296	27.1	32.0	39.0	14.8	9.6	3.5	0.9	0.2	0.0	0.0	2.2
自小客車	182	16.7	30.8	18.9	8.8	0.0	1.4	0.0	0.0	40.1	0.0	1.0
步行	35	3.2	32.1	8.7	13.6	0.0	0.0	0.0	0.0	45.7	0.0	0.9
自行車	40	3.7	28.0	12.1	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	53.6	0.0	0.7
其他	23	2.1	19.6	18.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	59.8	2.6	0.6

註：1.*表示 F 檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. 平均數含家中沒有機車者(以0計算)，不含未回答者。

附表30 家戶自小客車持有數輛(N=1,093)(Q33)

單位：人；%；輛

	樣本數	直行%	1輛	2輛	3輛	4輛	5輛	6輛	沒有自 小客車	未回答	平均數 (輛)
全體	1,093	100.0	53.1	14.8	2.8	0.8	0.1	0.1	28.0	0.3	1.0
性別*											
男性	509	46.6	54.9	16.4	3.6	0.6	0.0	0.0	24.3	0.1	1.0
女性	584	53.4	51.6	13.3	2.1	0.9	0.1	0.3	31.3	0.4	0.9
年齡**											
18-29 歲	153	14.0	58.8	19.5	2.7	0.0	0.0	0.0	18.9	0.0	1.1
30-39 歲	167	15.3	51.2	20.7	2.4	0.0	0.0	0.0	25.8	0.0	1.0
40-49 歲	210	19.3	63.9	8.7	1.3	1.3	0.0	0.0	24.3	0.6	0.9
50-59 歲	192	17.6	55.9	15.6	3.5	1.1	0.4	0.0	23.6	0.0	1.0
60-69 歲	190	17.4	53.2	12.8	4.3	1.1	0.0	0.5	28.1	0.0	1.0
70 歲以上	181	16.6	34.6	13.7	2.7	0.9	0.0	0.4	46.8	1.1	0.8
教育程度***											
國初中及以下	96	8.8	35.6	7.7	2.4	0.0	0.0	0.0	53.0	1.3	0.6
高中職	192	17.6	41.5	15.7	3.8	1.4	0.4	0.3	36.8	0.0	0.9
專科	142	13.0	58.3	12.4	2.6	1.6	0.0	0.0	24.7	0.4	1.0
大學及以上	662	60.6	58.0	16.0	2.6	0.5	0.0	0.2	22.6	0.2	1.0
職業***											
軍公教	77	7.1	69.8	16.8	0.0	0.0	0.0	0.0	13.4	0.0	1.0
白領從業者	461	42.6	57.4	14.6	2.7	0.5	0.0	0.0	24.5	0.3	1.0
勞動者	33	3.1	62.9	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	33.0	0.0	0.7
雇主	68	6.3	37.1	26.0	11.3	3.8	0.0	0.0	21.8	0.0	1.4
學生	51	4.7	72.2	9.4	4.8	0.0	0.0	0.0	13.6	0.0	1.1
退休無業	249	23.0	43.9	14.1	2.5	1.5	0.0	0.3	37.4	0.5	0.9
家管	143	13.2	42.0	15.7	1.1	0.0	0.5	0.7	39.5	0.5	0.8
行政區											
松山區	82	7.5	54.4	19.2	0.9	0.0	0.0	0.0	25.5	0.0	1.0
信義區	92	8.5	59.8	15.8	1.1	0.0	0.0	0.0	22.6	0.6	1.0
大安區	122	11.2	51.0	16.8	1.3	1.6	0.0	0.0	29.3	0.0	0.9
中山區	95	8.7	45.1	18.9	2.7	0.0	0.0	1.1	32.2	0.0	1.0
中正區	62	5.7	53.6	9.4	1.2	1.5	0.0	0.0	34.3	0.0	0.8
大同區	53	4.8	51.9	14.0	4.6	0.0	0.0	1.2	28.4	0.0	1.0
萬華區	80	7.3	44.0	12.1	3.9	0.7	0.0	0.0	39.2	0.0	0.8
文山區	114	10.4	59.7	10.9	4.0	1.5	0.0	0.0	22.3	1.6	1.0
南港區	50	4.6	59.8	11.6	0.0	1.7	0.0	0.0	27.0	0.0	0.9
內湖區	119	10.9	56.4	19.6	4.5	0.6	0.6	0.0	17.7	0.6	1.2
士林區	118	10.8	52.8	8.9	5.2	1.4	0.0	0.0	31.7	0.0	0.9
北投區	106	9.7	49.6	16.8	2.2	0.0	0.0	0.0	31.4	0.0	0.9
主要交通工具***											
捷運	298	27.3	56.1	12.5	1.7	0.0	0.2	0.2	28.9	0.4	0.9
公車	217	19.9	46.9	9.0	0.3	0.3	0.0	0.0	42.8	0.6	0.7
機車	296	27.1	57.4	14.2	1.9	0.5	0.0	0.0	26.0	0.0	0.9
自小客車	182	16.7	56.2	29.9	9.8	2.8	0.0	0.6	0.7	0.0	1.6
步行	35	3.2	34.5	3.8	1.9	3.2	0.0	0.0	56.5	0.0	0.6
自行車	40	3.7	45.8	11.0	0.0	0.0	0.0	0.0	43.2	0.0	0.7
其他	23	2.1	36.8	10.8	2.8	0.0	0.0	0.0	47.1	2.6	0.7

註：1.*表示 F 檢定達顯著水準 $p < .05$ ，**表示 $p < .01$ ，***表示 $p < .001$ 。

2. 平均數含家中沒有自小客車者(以0計算)，不含未回答者。

附 錄 二

調查問卷及各題百分

附錄二、調查問卷及各題百分比

訪問主題：112年第1次(4月)臺北市交通民意調查

訪問日期：112 年 4 月 27-30 日

有效樣本：1,093 人

拒 訪：327 人

抽樣誤差：在95%信心水準下，約± 3.0 個百分點

訪問地區：臺北市

訪問對象：居住在臺北市且年滿18歲的民眾

抽樣方法：以臺北市住宅電話為抽樣母體清冊，採隨機撥號法(Random Digit Dialing, RDD)進行隨機抽樣，對於抽出的電話號碼，以尾數四位數隨機方式變更之，以涵蓋未登記之住宅電話

調查實施：以「電腦輔助電話訪問系統」(CATI)進行電話調查

備 註：以下調查結果依112年3月臺北市18歲以上性別、年齡及各行政區人口結構比例進行加權，加權後調查結果（受訪人數及百分比）因四捨五入關係，各選項受訪人數合計可能不等於該問項總回答人數，百分比合計可能不等於100%。

【訪問開場白】

您好！這裡是聯合報民意調查中心，我們接受臺北市政府交通局的委託，正在進行一項有關「臺北市交通議題」的電話訪問。

【合格受訪戶確認】先請教您，這裡是住家（包括住商合一）電話嗎？

【合格受訪者篩選】

請問您是不是已經年滿18歲(含)？**【是，直接訪問】**

【不是】可不可以請家中年滿18歲以上的家人聽電話，我們想跟他作一個簡單的訪問？

【查證管道資訊，受訪者有問才唸】如果您有疑問可上網至臺北市政府交通局網頁或撥打1999查證。(臺北市交通局網址：<https://www.dot.gov.taipei/>)

1. 請問您是住在臺北市的哪一個行政區？(不清楚或拒答所在行政區者停止訪問)(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
松山區	82	7.5
信義區	92	8.5
大安區	122	11.2
中山區	95	8.7
中正區	62	5.7
大同區	53	4.8
萬華區	80	7.3
文山區	114	10.4
南港區	50	4.6
內湖區	119	10.9
士林區	118	10.8
北投區	106	9.7

2. 請問您平常外出(含平日及假日)時最常使用的交通工具是什麼？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
捷運	298	27.3
機車	296	27.1
公車	217	19.9
自用小客車	182	16.7
步行	35	3.2
私有自行車(含電動或輔助)	34	3.1
計程車	16	1.5
共享自行車(如YouBike)	7	0.6
鐵路	1	0.1
長途客運	1	0.1
共享汽車	0	0.0
共享機車	0	0.0
個人行動器具(如電動滑板車、獨輪或雙輪車)	0	0.0
交通車	0	0.0
其他	4	0.4
未回答	1	0.1

■ 主題一：市民通勤(學)使用交通工具調查 ■

3. 請問您有在上班或上學嗎? (N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
上班	628	57.4
上學	47	4.3
上班也上學	17	1.6
沒上班也沒上學【跳問Q8】	396	36.2
遠距上班(學)【跳問Q8】	5	0.5
有上班但減班休息(休無薪假)【跳問Q8】	1	0.1
未回答【跳問Q8】	0	0.0

4. 【有上班或上學者】請問您上班(或上學)的地點是在臺北市哪一個行政區還是其他縣市?(上班族工餘進修,視為上班;學生課餘打工,視為上學)(N=692)

單位：人；%

選項	人數	百分比
臺北市	534	77.2
松山區	51	7.3
信義區	55	8.0
大安區	80	11.6
中山區	70	10.2
中正區	57	8.3
大同區	16	2.3
萬華區	13	1.8
文山區	19	2.8
南港區	26	3.7
內湖區	74	10.7
士林區	44	6.3
北投區	29	4.2
新北市	82	11.9
基隆市	7	0.9
桃園市	15	2.1
其他縣市	22	3.1
跨縣市/不一定	27	3.9
未回答	5	0.7

5. 【有上班或上學者】請問您上下班（學）最常使用的交通工具是什麼？(N=692)

單位：人；%

選項	人數	百分比
機車	228	33.0
捷運	157	22.7
自用小客車	126	18.2
公車	102	14.7
步行	33	4.8
私有自行車(含電動或輔助)	14	2.1
共享自行車(如YouBike)	7	1.0
鐵路(含臺鐵及高鐵)	4	0.6
交通車	4	0.6
長途客運	3	0.4
計程車	2	0.3
共享汽車	0	0.0
共享機車	0	0.0
多人共乘	0	0.0
個人行動器具(如電動滑板車、獨輪或雙輪車)	0	0.0
其他	0	0.0
不需交通工具(如住家與上班地點一致、遠距上班) 【跳問Q8】	11	1.6
未回答【跳問Q8】	0	0.0

6. 【有上班或上學者】請問您平均每天上班(學)一趟單趟大概要花多少交通費?(N=692)
(指離開家至上班(學)地點的交通費,包含油錢、停車費、通行費,但不含清潔費、
維修保養費、上班期間外出商務洽公的交通費及其他稅務支出)

●本題為開放性問項,所列選項區間係依據受訪者回答時間歸類整理

單位:人;%:元

選項	人數	百分比
20 元及以下	220	31.8
21-40 元	148	21.3
41-60 元	74	10.6
61-80 元	5	0.7
81-100 元	26	3.8
101 元及以上	40	5.8
不需花費(住家與上班地點一致/優惠票/交通車/走路)	69	10.0
不知道/不一定	110	16.0
未回答	0	0.0
平均數(含不需花費者)(元)		40.4
中位數(含不需花費者)(元)		24.0
平均數(不含不需花費者)(元)		45.8
中位數(不含不需花費者)(元)		27.0

7. 【有上班或上學者】請問您平常上班(學)一趟單趟大約要花多少時間?(N=692)
(指離開家至上班(學)地點之間的時間，包含走路及等車時間，不含上班期間外出商務洽公的時間)

●本題為開放性問項，所列選項區間係依據受訪者回答時間歸類整理

單位：人；%；分

選項	人數	百分比
15 分以下	183	26.4
16-30 分	288	41.7
31-45 分	94	13.6
46-60 分	82	11.9
61-75 分	9	1.3
76-90 分	6	0.9
91-105 分	1	0.1
106-120 分	1	0.2
121 分以上	1	0.1
不需交通工具(住家與上班地點一致)	16	2.3
不知道/不一定	10	1.4
未回答	0	0.0
平均數(含不需交通工具者)(分)	28.8	
中位數(含不需交通工具者)(分)	30.0	
平均數(不含不需交通工具者)(分)	29.5	
中位數(不含不需交通工具者)(分)	30.0	

8. 整體來看，請問您對目前臺北市的交通狀況滿不滿意?(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
非常滿意	69	6.3
還算滿意	582	53.2
不太滿意	268	24.5
非常不滿意	99	9.1
不知道/無意見	71	6.5
未回答	4	0.4
滿意	651	59.5
不滿意	367	33.6
無意見/未回答	75	6.9

■主題二：疫情前後民眾使用大眾運輸習慣調查■

9. 大眾運輸泛指捷運、公車、鐵路、國道客運及交通車等，請問您平常有沒有搭乘大眾運輸？【有搭大眾運輸者】請問您平均每週有幾天會搭乘大眾運輸？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
1天	164	15.0
2天	153	14.0
3天	100	9.2
4天	44	4.0
5天	178	16.3
6天	42	3.9
7天	62	5.6
每週不到1天	186	17.0
沒有搭乘大眾運輸【跳問Q17】	155	14.2
不知道【跳問Q17】	9	0.8
未回答【跳問Q17】	0	0.0
平均數(不含每週不到1天者)(天)		3.4
中位數(不含每週不到1天者)(天)		3.0

10. 【Q9回答(01)-(08)有搭乘大眾運輸者】請問您通常是在什麼時段搭乘大眾運輸？(提示選項，可複選)(N=929)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
平日早上7-9點或下午5-8點(尖峰時段)	380	40.9
平日早上7-9點或下午5-8點之外的時段(離峰時段)	429	46.2
假日	405	43.6
不知道/不一定	34	3.6
未回答	0	0.0

11. 【Q9回答(01)-(08)有搭乘大眾運輸者】大眾運輸的營運在疫情期間(109年到111年)受到嚴重影響，請問您在疫情期間有沒有因為疫情關係而減少或增加搭乘大眾運輸的頻率？(N=929)

單位：人；%

選項	人數	百分比
有減少搭乘	547	58.9
有增加搭乘【跳問Q15】	2	0.2
沒有，和平常一樣【跳問Q17】	370	39.9
不知道/無意見【跳問Q17】	9	1.0
未回答【跳問Q17】	0	0.0

12. 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘哪些大眾運輸工具？(提示選項，可複選)(N=547)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
捷運	470	86.0
公車	387	70.7
鐵路(含臺鐵及高鐵)	96	17.5
國道(長途)客運	76	13.8
交通車(含遊覽車、校車)	50	9.2
其他	0	0.0
不知道/無意見	4	0.7
未回答	2	0.4

13 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘大眾運輸的原因？(可複選)(N=547)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
空間擁擠，無法保持社交距離	358	65.5
擔心業者/乘客沒有做好防疫措施	136	24.9
減少出門	117	21.4
配合居家上班/上課	55	10.1
疫情期間大眾運輸班次減少	8	1.5
需要用汽機車接送家人親屬	3	0.5
其他	10	1.8
不知道/無意見	5	1.0
未回答	0	0.0

「其他」選項包括疫情期間騎車比較不塞車、覺得戴口罩太悶、密閉空間怕感染等。

14. 【Q11回答(01)有減少搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而減少搭乘大眾運輸後，大部分是使用哪種替代的運輸工具？(可複選) 【跳問Q16】(N=547)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
自用汽車	179	32.8
自用機車	164	29.9
步行	103	18.8
自用自行車	64	11.8
共享運具(YouBike、共享機車、共享汽車)	43	7.8
計程車	39	7.1
多人共乘汽車	2	0.4
都沒有(減少外出)	107	19.6
其他	0	0.0
不知道/無意見	0	0.0
未回答	0	0.0

15. 【Q11回答(02)有增加搭乘者】請問您在疫情期間因為疫情而增加搭乘哪些大眾運輸工具?(提示選項，可複選)(N=2)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
捷運	2	100.0
公車	1	29.5
國道(長途)客運	1	35.6
鐵路(含臺鐵及高鐵)	0	0.0
交通車(含遊覽車、校車)	0	0.0
其他	0	0.0
不知道/無意見	0	0.0
未回答	0	0.0

16. 【Q11回答(01)有減少搭乘、(02)有增加搭乘者】疫情目前已趨緩，請問您會不會跟以前一樣使用大眾運輸?(N=549)

單位：人；%

選項	人數	百分比
會，增加使用	179	32.7
會，仍維持一樣	342	62.2
不會，減少使用	22	3.9
不會，不再使用	1	0.1
不知道/無意見	6	1.0
未回答	0	0.0

17. 請問哪些作法可以增加您搭乘大眾運輸的意願?(提示選項，可複選)(N=1,093)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
提供優惠票價	348	31.9
增加大眾運輸服務班次	346	31.7
擴大轉乘優惠範圍	322	29.5
公共運輸定期票降價	244	22.3
業者/乘客持續做好相關防疫作為	217	19.8
公共運輸定期票納入其他大眾運輸服務	216	19.7
辦理行銷抽獎活動	60	5.5
其他	38	3.5
以上都不會	206	18.9
不知道/無意見/未回答	48	4.4

「其他」選項包括提升大眾運輸服務品質及安全性、擴大公共運輸網絡、增加偏遠地區大眾運輸站點、和觀光景點結合搭配優惠活動、提高敬老優惠額度、改善大眾運輸內空氣品質、增加電子支付項目等。

■主題三：臺北市智慧號誌建置及使用情形調查■

18. 請問您平時有騎機車或開車嗎？(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
騎機車	262	24.0
開車	197	18.0
都有使用	218	19.9
沒有【跳問Q21】	416	38.1
未回答【跳問Q21】	0	0.0

19. 【Q18回答(01)-(03)者】請問您平時在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時通常會停等紅燈多少秒？(N=677)

單位：人；%

選項	人數	百分比
20秒以下	4	0.5
21秒-40秒	49	7.3
41秒-60秒	174	25.7
61秒-80秒	122	18.1
81秒-99秒	219	32.3
100秒以上	52	7.7
不知道	49	7.3
未回答	8	1.2

20. 【Q18回答(01)-(03)者】請問您平時在臺北市騎機車或開車經過主要幹道路口時可接受停等紅燈多少秒?(N=677)

單位：人；%

選項	人數	百分比
20秒以下	9	1.3
21秒-40秒	86	12.7
41秒-60秒	346	51.1
61秒-80秒	68	10.1
81秒-99秒	98	14.5
100秒以上	26	3.9
不知道	31	4.6
未回答	12	1.8

21. 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，請問您知不知道臺北市有推動設置這種「動態號誌」？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
知道	215	19.6
不知道	878	80.4
未回答	0	0.0

22. 臺北市已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區域完成動態號誌系統建置，請問您對上述路段交通狀況的感受是？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
較以往順暢	79	7.2
沒有改變(和以前一樣)	147	13.4
比以前更塞	13	1.2
不常經過上述路段	780	71.3
不知道/無意見/沒注意	74	6.8
未回答	0	0.0

23. 請問您贊不贊同臺北市持續推動「動態號誌」？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
非常贊同	360	33.0
還算贊同	511	46.8
不太贊同	25	2.3
非常不贊同	15	1.3
不知道/無意見	179	16.4
未回答	3	0.3
贊同	871	79.8
不贊同	40	3.6
無意見/未回答	182	16.7

24. 請問您平常有沒有在臺北市雙向6車道，像是忠孝東路、信義路、承德路、重慶南北路等以上路口走路過馬路？(N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
有，經常	192	17.6
有，偶爾	459	42.0
沒有【跳問Q27】	436	39.9
不知道【跳問Q27】	3	0.3
未回答【跳問Q27】	2	0.2

25. 【Q24回答(01)(02)曾走路行經雙向6車道以上路口者】請問您平常在臺北市雙向6車道以上路口過馬路時，通常停等紅燈多少秒？(N=651)

單位：人；%

選項	人數	百分比
20秒以下	2	0.3
21秒-40秒	61	9.4
41秒-60秒	179	27.5
61秒-80秒	131	20.0
81秒-99秒	128	19.6
100秒以上	46	7.0
不知道	103	15.8
未回答	2	0.3

26. 【Q24回答(01)(02)曾走路行經雙向6車道以上路口者】請問您平常在臺北市雙向6車道以上路口過馬路時，可接受停等紅燈多少秒？(N=651)

單位：人；%

選項	人數	百分比
20秒以下	6	0.9
21秒-40秒	81	12.5
41秒-60秒	315	48.4
61秒-80秒	80	12.2
81秒-99秒	89	13.6
100秒以上	41	6.3
不知道	35	5.3
未回答	5	0.8

27. 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，請問您知不知道臺北市有推動設置這種「感應性號誌」？(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
知道	77	7.0
不知道	1,016	93.0
未回答	0	0.0

28. 請問您在過馬路時，如果發現行人倒數秒數突然增加(像是倒數顯示至13秒後，重新顯示倒數為27秒)，您會有何種感受?(可複選) (N=1, 093)

單位：人次；%

選項	人次	百分比
感到更安心/覺得此設計很好	483	44.2
懷疑行人倒數計時壞掉	292	26.7
未遇過秒數有增加情形	86	7.9
不需要這個功能/不實用	67	6.2
可能會影響路口交通	57	5.2
覺得以前固定秒數比較好	34	3.1
增加的秒數太多	16	1.4
其他	19	1.7
不知道/無意見	168	15.4
未回答	7	0.7

「其他」選項包括嚇一跳、會以為自己看錯、不知該不該過馬路、儘速通過、會慢慢走、擔心車子衝出來、以為有重要人士要過馬路等。

29. 請問您贊不贊同臺北市持續推動「感應性號誌」? (N=1,093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
非常贊同	361	33.0
還算贊同	435	39.8
不太贊同	120	11.0
非常不贊同	77	7.1
不知道/無意見	97	8.9
未回答	4	0.3
贊同	796	72.8
不贊同	197	18.1
無意見/未回答	101	9.2

■ 受訪者基本資料 ■

30. 請問您的年齡：(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
18-19歲	20	1.8
20-24歲	60	5.5
25-29歲	73	6.7
30-34歲	79	7.2
35-39歲	88	8.1
40-44歲	110	10.1
45-49歲	100	9.2
50-54歲	96	8.8
55-59歲	96	8.8
60-64歲	97	8.9
65-69歲	93	8.5
70-74歲	77	7.1
75歲以上	104	9.5
未回答	0	0.0

31. 請問您的教育程度：(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
小學或以下(含不識字)	56	5.1
國(初)中	40	3.6
高(職)中	192	17.6
專科	142	13.0
大學	469	43.0
研究所及以上	192	17.6
未回答	1	0.1

32. 請問您的職業是：(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
公務人員、警察	35	3.2
軍人	2	0.1
中小學教師	13	1.2
高中教師、大專院校教授	11	1.0
受僱於國營事業	15	1.4
民營、工商機構主管	100	9.2
民營、工商機構普通職員	283	25.9
勞動工人、工頭、領班	29	2.6
自由業<含律師、醫師、會計師>	20	1.8
文化工作者	5	0.4
研究人員	1	0.1
雇主/企業家	18	1.7
自營商<含獨資公司>	50	4.5
工程師、專業技師	53	4.8
農林漁牧鹽礦業從業人員	4	0.4
學生	51	4.7
退休/無業/待業	249	22.8
家管/家庭主婦	143	13.1
未回答	11	1.0

33. 請問您家中分別有多少輛自行車、機車或小客車？(N=1, 093)

單位：人；%

選項	自行車		機車		自小客車	
	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比
1 輛	259	23.7	355	32.5	581	53.1
2 輛	166	15.1	251	23.0	162	14.8
3 輛	67	6.1	92	8.4	30	2.8
4 輛	34	3.1	35	3.2	8	0.8
5 輛	12	1.1	13	1.2	1	0.1
6 輛	1	0.1	4	0.4	2	0.1
7 輛	3	0.3	1	0.1	0	0.0
沒有	548	50.2	338	30.9	306	28.0
未回答	4	0.3	4	0.4	3	0.3
平均數(含沒有者)(輛)	0.9		1.3		1.0	
中位數(含沒有者)(輛)	0.0		1.0		1.0	
平均數(不含沒有者)(輛)	1.9		1.8		1.3	
中位數(不含沒有者)(輛)	2.0		2.0		1.0	

34. 受訪者性別：(N=1, 093)

單位：人；%

選項	人數	百分比
男性	509	46.6
女性	584	53.4
其他	0	0.0

一一二一年第一次(四月)臺北市交通民意調查報告

民國一一二一年四月

一一二一年第一次(四月)臺北市交通民意調查報告

民國一一二一年四月