113 年臺北市
行人安全友善通行環境
滿意度調查

委託單位：臺北市政府交通局

執行單位：艾普羅行銷市場研究股份有限公司

調查日期：民國 113 年 11 月 12、13 日

摘　要

臺北市政府交通局為瞭解民眾對臺北市行人通行環境的意向，特辦理 113 年臺北市行人安全友善通行環境滿意度調查。本次調查以居住在臺北市且年滿 15 歲以上的民眾為受訪者，調查執行時間自民國 113 年 11 月 12 日起至 11 月 13 日止；調查方式採用電腦輔助電話調查系統（CATI）進行，以隨機撥號方式（RDD）進行後二碼隨機抽樣，共計完成 1,083 份有效樣本，在 95%信心水準下，抽樣誤差為±3.0 個百分點，調查資料依人口特性進行多變項反覆加權處理，以反映母體結構。調查發現摘述如下：

一、 行人綠燈早開措施調查

1. 居住在臺北市、年滿 15 歲以上民眾，有 57.7%知道行人綠燈早開措施，不知道者占 42.3%。知曉者中，有逾九成（94.1%）表示有經過行人綠燈早開號誌的經驗。
2. 調查發現，支持行人綠燈早開的號誌運作方式者高達 88.4%，僅 3.9%表示不支持。可複選的情況下，支持的原因以可以安全穿越路口最高（56.2%）；不支持的原因則以號誌顯示太過雜亂/不易辨識（19.4%）、車輛等候時間增加（17.0%）、沒有效果/看不出效果（16.4%）和仍有不遵守號誌的車輛或行人（16.0%）等選項較高。

二、 行人安全友善環境各項指標滿意度

1. 臺北市車輛在路口停讓行人情形：76.1%滿意，21.3%不滿意。
2. 臺北市公車在路口停讓行人情形：82.0%滿意，12.7%不滿意。
3. 近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形：55.0%滿意，38.4%不滿意。
4. 近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境：76.6%滿意，20.3%不滿意。
5. 臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施：84.0%滿意， 6.8%不滿意。

目　錄

壹、　專案概述.....1
貳、　調查結果分析.....7
一、 外出主要使用交通工具.....7
二、 行人綠燈早開措施調查.....9
三、 臺北市汽機車和公車在路口停讓行人情形滿意度.....15
四、 近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形滿意度.....18
五、 近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度.....20
六、 臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度.....22
參、　結論與建議.....23
附錄一、調查問卷及各題百分比.....27
附錄二、交叉分析表.....33

圖　目　錄

圖 2-1　行人綠燈早開措施知曉度.....9
圖 2-2　經過行人綠燈早開號誌的經驗.....10
圖 2-3　行人綠燈早開號誌運作方式支持度.....11
圖 2-4　支持行人綠燈早開號誌運作方式之原因.....12
圖 2-5　「行人綠燈早開」措施不支持原因.....14
圖 2-6　臺北市車輛（泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形滿意度.....15
圖 2-7　臺北市公車在路口停讓行人情形滿意度.....16
圖 2-8　近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形滿意度.....18
圖 2-9　近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度.....20
圖 2-10　臺北市 YOUBIKE 前 30 分鐘免費措施滿意度.....22

表　目　錄

表 2-1　撥號結果表 3
表 2-2　調查樣本加權前後代表性檢定表 5
表 2-3　外出主要使用交通工具 7
表 2-4　民眾支持行人綠燈早開措施的前 3 項原因分析 （按主要使用交通工具分） 13
表 2-5　近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度 （按各措施支持度、滿意度分） 21

壹、專案概述

一、 調查目的

了解民眾對臺北市推動各項行人安全友善通行環境相關措施的滿意情形及看法。

二、 調查設計、資料蒐集方法與程序

（一） **調查地區：**臺北市 12 個行政區。

（二） **調查對象：**居住於臺北市且年滿 15 歲（含）以上之民眾。

（三） 調查日期與時間：

本次調查於民國 113 年 11 月 12 日（週二）至 11 月 13 日（週三）執行，調查時間為平日晚班（晚上 6：30 至 10：00）。

（四） 調查實施方式

本調查採用電話訪問調查蒐集資料。進行電話訪問時，利用電腦輔助電話調查系統（CATI，Computer Assisted Telephone Interview），由電腦隨機選取電話樣本送至各訪員電腦螢幕，問卷各題項亦於電腦螢幕中顯示，訪員根據受訪者回答內容填選答案，整份問卷填答完成送出之後，CATI 自動將訪問結果即時寫入資料庫中，不須再由人工編碼、鍵入資料，可盡量避免人為錯誤，並控制電話訪問品質。

使用電話調查法，難免會發生電話占線等問題，為突破這些方法上的限制，並且確保樣本的代表性，本公司採用的管控方式如下：

1. 遭遇電話占線問題，將重撥三次

對於占線中的電話號碼，將設法以不同時段及三次重撥電話的方式進行追蹤調查，以儘量不放棄任何電話占線樣本為原則。

2. 遭遇電話無人接聽，將重撥三次

碰到無人接聽的住宅電話，也將以不同時段及三次重撥電話的方式進行追蹤調查，以不放棄任何無人接聽電話為原則。

（五） 抽樣設計

本次調查採用電腦輔助電話訪問調查(CATI)方式進行，以臺北市住宅電話號碼簿為抽樣母體，採用隨機抽樣法抽取樣本。為加大受訪層面的涵蓋率，使未登錄的住宅電話，也有相同的抽中機率，確保樣本代表性，採末 2 碼隨機抽出。

（六） 抽樣誤差

本次調查共計完成訪問 1,083 位居住在臺北市且年滿 15 歲（含）以上的民眾。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

問卷經委託單位審核後施行，本次調查問卷架構如下：

調查主題	調查項目
一、「行人綠燈早開」措施調查	為減少人車交織，臺北市已陸續實施「行人綠燈早開」的號誌，也就是行人綠燈比汽機車的綠燈還要提早開啟，讓行人可以提前 3~10 秒通過馬路，請問您知不知道有這種號誌運作方式？
	【知道行人綠燈早開號誌者】請問您有沒有經過「行人綠燈早開」號誌路口的經驗？
	請問您支不支持這種「行人綠燈早開」號誌的運作方式？
	【支持行人綠燈早開號誌者】請問您支持的原因是？(不提示選項，可複選)
	【不支持行人綠燈早開號誌者】請問您不支持的原因是？(不提示選項，可複選)
二、臺北市路口車輛和公車停讓行人之滿意度	請問您對現在臺北市的路口，車輛(泛指汽車、機車)停讓行人的情形滿不滿意？
	請問您對現在臺北市的路口，公車停讓行人的情形滿不滿意？
三、臺北市機車退出人行道及騎樓之滿意度	請問您對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓的情形滿不滿意？
四、臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度	請問您對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿不滿意？
五、臺北市YouBike 前30分鐘免費措施滿意度	請問您對臺北市 YouBike 30 分鐘免費的措施滿不滿意？

（八） 電話樣本接觸紀錄表

本次調查完成的有效樣本數共 1,083 人，訪問成功率為 90.1%，成功完訪平均時間為 3 分 46 秒。下表為撥號結果表，其中合格受訪者占 8.1%，空號占 36.8%，無人接聽占 30.0%，無法確認有無合格受訪者占 10.8%，其餘電話接觸情形皆低於一成。

訪問成功率＝成功樣本數 / 實際接觸之合格受訪者樣本數

＝成功訪問/（成功訪問+未完成訪問+訪問失敗）

＝1,083 / 1,202 =90.1%

表 2-1　撥號結果表

單位：人數；%

項目	訪問結果	撥號數	百分比	整體百分比
訪問成功	1.成功	1,083	90.1	7.3
未完成訪問	2.已約訪，但於訪問結束前未能完成訪問	27	2.2	0.2
訪問失敗	3.開始拒訪	75	6.2	0.5
	4.中途拒訪	17	1.4	0.1
小計		1,202	100.0	8.1
無法訪問	5.空號	5,442	40.1	36.8
	6.無人接聽/住宅答錄機/勿干擾	4,438	32.7	30.0
	7.無法確認有無合格受訪者（接電話即拒訪）	1,596	11.7	10.8
	8.非住宅電話	1,081	8.0	7.3
	9.傳真機	541	4.0	3.7
	10.忙線	265	2.0	1.8
	11.戶中無合格受訪者（未滿 15 歲、居住地拒答）	123	0.9	0.8
	12.電話故障/暫停使用/改號	48	0.4	0.3
	13.語言不通/身心障礙者	51	0.4	0.3
小計		13,585	100.0	91.9
撥出電話總數		14,787		100.0

（九） 樣本代表性檢定與加權處理

調查結果將依照臺北市之「性別」、「年齡」與「行政區」，逐一進行卡方適合度檢定（Test of Goodness-of-Fit），確認是否符合母體比例。若檢定結果與母體結構有顯著差異，則進一步採用反覆加權，以確保樣本具代表性。加權方式採用「多變項反覆加權」（Raking）方式，依序以性別、年齡和臺北市戶籍行政區變項進行權數調整，如此反覆進行，直到每一變數的樣本分配與母體分配皆無顯著差異為止[1]：

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 15 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 $\frac{N_i}{N}\Big/\frac{n_i'}{n}$，$N_i$ 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 15 歲以上人口結構一致，無顯著差異。加權前後之樣本結構概況與代表性檢定結果請參見下表。

[1] 資料來源：內政部資料開放平台 113 年 9 月底臺北市人口統計資料。

表 2-2　調查樣本加權前後代表性檢定表

單位：人數；%

		母體		加權前樣本		卡方檢定結果	加權後		卡方檢定結果
		人數	百分比	人數	百分比		人數	百分比	
總數		2,193,244	**100.0**	**1,083**	**100.0**		**1,083**	**100.0**	
性別	男	1,021,301	46.6	429	39.6	p<0.001 與母體結構有顯著差異	504	46.6	p=0.996 與母體結構無顯著差異
	女	1,171,943	53.4	654	60.4		579	53.4	
年齡	15-19 歲	99,110	4.5	13	1.2	p<0.001 與母體結構有顯著差異	49	4.5	p=1.000 與母體結構無顯著差異
	20-24 歲	109,444	5.0	4	0.4		54	5.0	
	25-29 歲	135,664	6.2	26	2.4		67	6.2	
	30-34 歲	150,930	6.9	30	2.8		75	6.9	
	35-39 歲	165,079	7.5	31	2.9		81	7.5	
	40-44 歲	206,969	9.4	69	6.4		102	9.4	
	45-49 歲	201,630	9.2	76	7.0		100	9.2	
	50-54 歲	182,779	8.3	107	9.9		90	8.3	
	55-59 歲	185,043	8.4	80	7.4		91	8.4	
	60-64 歲	187,769	8.6	143	13.2		93	8.6	
	65-69 歲	185,914	8.5	122	11.3		92	8.5	
	70-74 歲	162,266	7.4	175	16.2		80	7.4	
	75 歲以上	220,647	10.1	207	19.1		109	10.1	
行政區	松山區	165,768	7.6	48	4.4	p<0.001 與母體結構有顯著差異	82	7.6	p=1.000 與母體結構無顯著差異
	信義區	184,400	8.4	105	9.7		91	8.4	
	大安區	248,505	11.3	114	10.5		123	11.3	
	中山區	192,156	8.8	66	6.1		95	8.8	
	中正區	125,750	5.7	57	5.3		62	5.7	
	大同區	105,504	4.8	53	4.9		52	4.8	
	萬華區	157,627	7.2	111	10.2		78	7.2	
	文山區	228,181	10.4	172	15.9		113	10.4	
	南港區	100,376	4.6	54	5.0		50	4.6	
	內湖區	237,797	10.8	103	9.5		117	10.8	
	士林區	235,269	10.7	126	11.6		116	10.7	
	北投區	211,911	9.7	74	6.8		105	9.7	

註：1. 母體人口資料（性別、年齡、行政區）來源為內政部 113 年 9 月戶籍人口統計資料。

2. 本研究係依據 15 歲以上戶籍人口的性別、年齡、行政區比例結構進行加權，加權方式採用「多變項反覆加權」(Raking) 方式，依序以各人口變項進行權數調整，直到每一變數的樣本分配與母體分配皆無顯著差異為止。

三、 統計分析方法

（一） 百分比分析：百分比是以次數分配方式來表示各變項百分比。次數分配係觀察變項內每個值原始資料出現次數；該次數除以總次數可得到對應的百分比。

（二） 交叉分析（Crosstabulation）與卡方檢定（Chi-square test）：為瞭解受訪者的不同背景資料與各題反應的結果，依受訪者不同的背景資料及各題反應製作成交叉表，觀察反應結果。在題組間關係的檢驗上，輔以卡方檢定，檢驗兩變數之間的關聯性，如：滿意度與性別等變項，當卡分檢定的 p 值小於 0.05 時，則表示兩變數間有關聯性存在，表示兩者之間有顯著差異。

（三） 殘差分析：殘差分析係指交叉分析各細格的期望次數與觀察次數差值的分析，殘差愈小，表示該細格結果接近期望，兩變項關聯性較小，反之，殘差愈大，表示兩變項有某種關聯。殘差分析是卡方檢定顯著後的事後檢定程序，當卡方檢定顯著後，再進行殘差分析檢驗各細格狀況。但標準化殘差會隨著邊際期望值大小變動而產生波動，若將標準化殘差以各邊際比率進行調整，得到調整後的標準化殘差，則可排除上述問題。

貳、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、 外出主要使用交通工具

調查結果顯示，居住在臺北市、年滿15歲以上民眾外出主要使用的交通工具以公共運輸工具最多（47.4%），其次為私有機動運具（36.9%），非機動運具居三（15.7%）；細分各項交通工具來看，捷運（25.2%）、機車（25.4%）和公車使用者（20.1%）逾二成較高，其餘超過1成的選項有：自小客車使用者（11.5%）。另外，步行及自行車使用者占比分別為8.8%和6.9%。【表2-3】

表2-3　外出主要使用交通工具

單位：%

	總計	公共運輸工具	捷運	公車	其他	非機動運具	步行	自行車	私有機動運具	機車	自小客車
總數	100.0	47.4	25.2	20.1	2.0	15.7	8.8	6.9	36.9	25.4	11.5
性別 男性	100.0	39.9	23.0	15.3	1.7	13.2	8.8	4.5	46.8	33.7	13.1
女性	100.0	53.9	27.2	24.3	2.3	17.9	8.9	8.9	28.3	18.2	10.1
年齡 15-19歲	100.0	64.3	34.8	29.4	-	29.9	24.8	5.1	5.8	5.8	-
20-29歲	100.0	53.0	30.1	21.2	1.7	23.6	6.7	16.9	23.4	23.4	-
30-39歲	100.0	49.7	26.1	21.7	1.9	10.8	4.8	6.0	39.5	32.0	7.5
40-49歲	100.0	30.8	18.5	11.1	1.2	11.9	8.8	3.1	57.3	38.7	18.6
50-59歲	100.0	41.9	22.1	17.1	2.6	9.3	3.7	5.5	48.9	28.6	20.3
60-69歲	100.0	48.7	30.3	17.0	1.4	15.8	8.4	7.3	35.5	21.1	14.4
70歲以上	100.0	59.3	24.3	31.3	3.7	21.3	14.8	6.5	19.4	13.1	6.3

其他包括：計程車、交通車、鐵路等交通工具。

交叉分析發現，受訪民眾外出主要使用的交通工具，會因受訪者性別和年齡的不同而呈現顯著差異，和行政區較無明顯關連。【附表 1】

從性別來看，男性為機車使用者的比率（33.7%）顯著高於全體，女性為公車（24.3%）和自行車使用者（8.9%）的比率顯著較全體高。

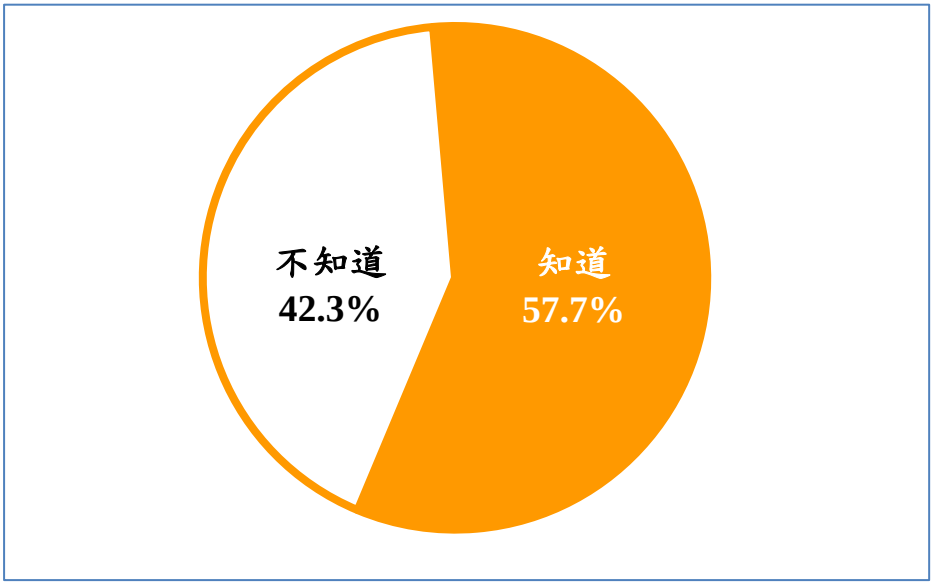
從年齡來看受訪者外出主要使用的交通工具，15-19 歲為步行(24.8%)、20-29 歲為自行車（16.9%）、30-39 歲為機車（32.0%）、40-49 歲為機車（38.7%）和自小客車（18.6%）、50-59 歲為自小客車（20.3%）、70 歲以上則為步行（14.8%）和公車（31.3%），這些選項比率均顯著高於全體。

二、 行人綠燈早開措施調查

行人綠燈早開措施調查主要在瞭解居住在臺北市、年滿 15 歲以上民眾對行人綠燈早開的號誌運作方式之知曉度、經過經驗及支持度。

（一） 行人綠燈早開措施知曉度

為保障用路人安全，臺北市將「行人綠燈早開」列為號誌路口基本配備，並持續辦理相關計畫，本次調查結果顯示，有 57.7%的臺北市居民知道行人綠燈早開措施，不知道者占 42.3%。【圖 2-1】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-1　行人綠燈早開措施知曉度

交叉分析發現，受訪民眾對行人綠燈早開措施的知曉度，會因受訪者性別、年齡、行政區和外出主要使用交通工具的不同而呈現顯著差異。【附表 2】

從性別來看，男性知道行人綠燈早開措施的比率(61.4%)顯著較全體高，女性不知道行人綠燈早開措施的比率（45.4%）顯著高於全體。

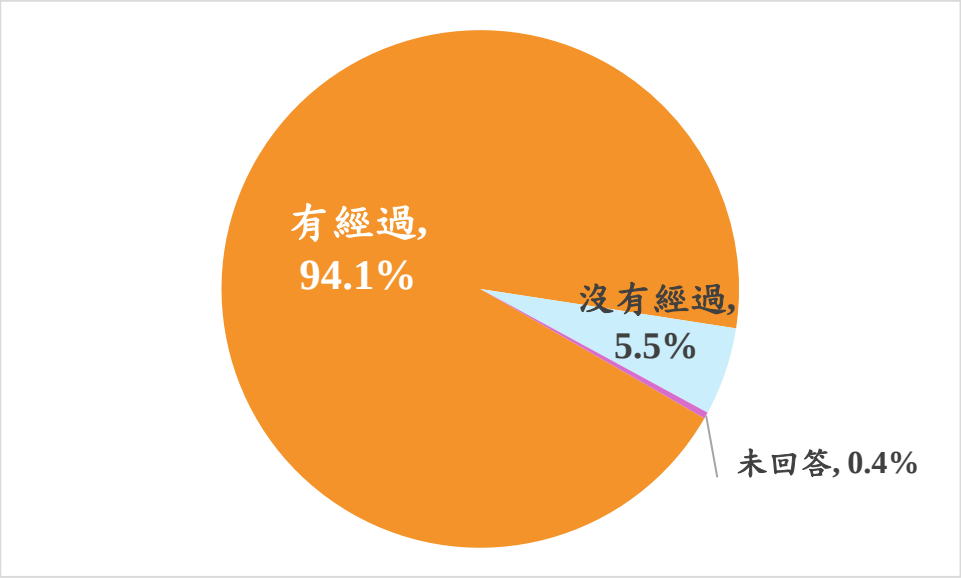
從年齡來看，年齡在 70 歲以上者不知道行人綠燈早開措施的比率（51.4%）顯著高於全體。

從行政區來看，居住在大同區者知道行人綠燈早開措施的比率(74.9%)顯著較全體高，居住在南港區（62.5%）及文山區（51.6%）不知道的比率顯著高於全體。

以公共運輸工具、非機動運具和私有機動運具來區分，非機動運具（65.6%）和私有機動運具使用者（64.9%）知曉的比率顯著較全體高，公共運輸工具使用者不知道的比率(50.5%)顯著高於全體。若細分交通工具來看，以自行車（83.6%）及機車使用者（68.2%）知道行人綠燈早開措施的比率顯著較全體高，捷運使用者不知道的比率（54.9%）顯著高於全體。

（二） 經過行人綠燈早開號誌的經驗

調查發現，知道行人綠燈早開措施的受訪者中（占全體受訪者 57.7%），有 94.1%表示有經過行人綠燈早開號誌的經驗，5.5%表示沒有。【圖 2-2】



分析樣本：知道行人綠燈早開號誌的受訪者（n=625）

圖 2-2　經過行人綠燈早開號誌的經驗

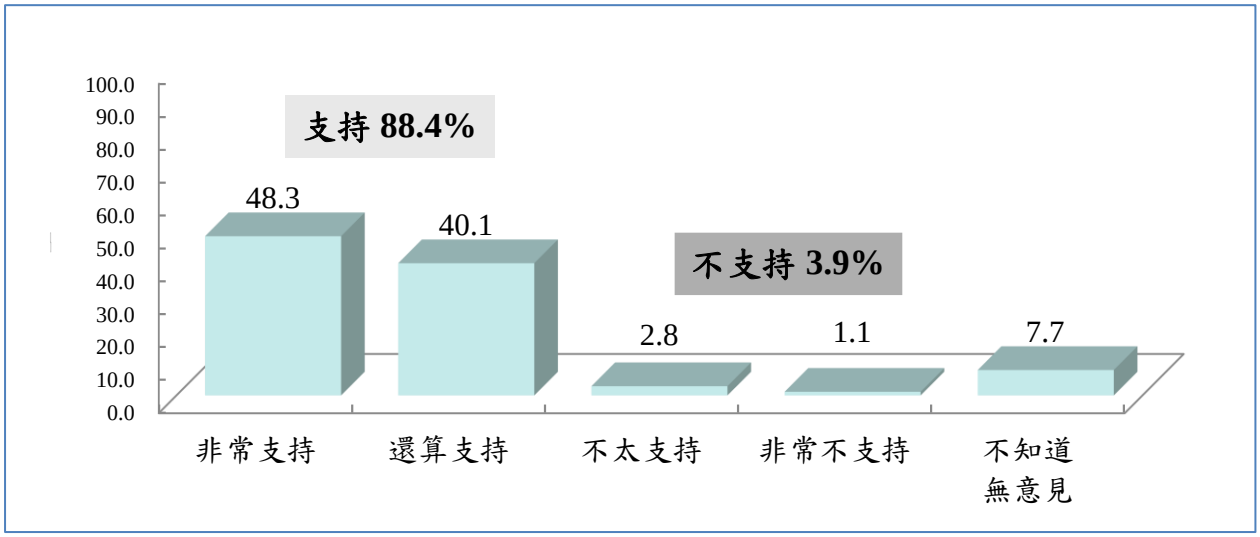
交叉分析發現，知道行人綠燈早開號誌的受訪居民在經過號誌的相關經驗和受訪者的性別、年齡、居住行政區及主要使用交通工具較無明顯關連。【附表 3】

（三） 行人綠燈早開號誌運作方式支持度及相關意見

1.行人綠燈早開號誌運作方式支持度

調查發現，支持行人綠燈早開號誌運作方式者高達 88.4%，僅 3.9%表示不支持，另有 7.7%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 48.3%表示非常支持，40.1%認為還算支持，覺得不太支持或非常不支持者各占 2.8%及 1.1%。【圖 2-3】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-3　行人綠燈早開號誌運作方式支持度

交叉分析發現，關於行人綠燈早開號誌運作方式支持度，會因受訪者年齡、主要使用交通工具和號誌知曉情況的不同而呈現顯著差異，和性別及居住行政區較無明顯關連。【附表 4】

從年齡來看，20-29 歲者支持行人綠燈早開號誌運作方式的比率(97.4%)顯著較全體高，年齡在 70 歲以上不知道或無意見的比率（18.0%）則顯著高於全體。

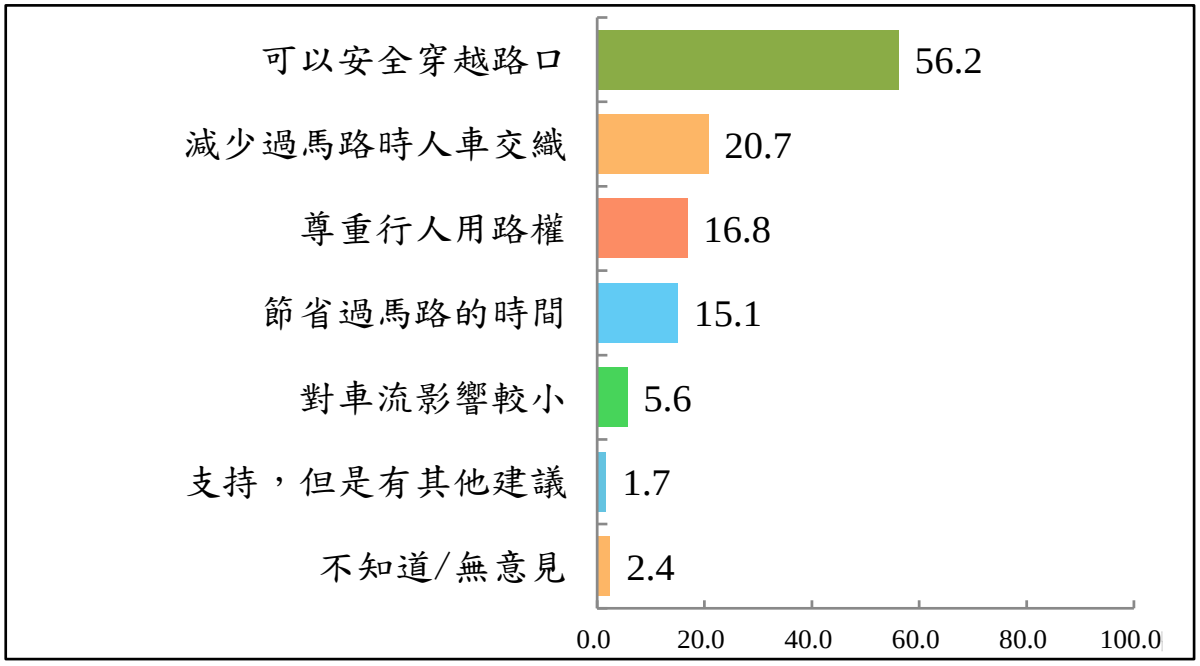
從外出主要交通工具來看，自行車使用者支持行人綠燈早開的號誌運作方式的比率 （96.8%） 顯著較全體高，其他交通工具使用者回答不支持（11.5%）或不知道或無意見（22.0%）的比率顯著高於全體。

從行人綠燈早開號誌知曉情況來看，知曉者支持行人綠燈早開的號誌運作方式的比率 （94.3%）顯著較全體高；不知曉有此項號誌者回答不支持（5.4%）或不知道或無意見（14.2%）的比率顯著高於全體。

2. 支持行人綠燈早開號誌運作方式之原因

對支持行人綠燈早開號誌運作方式者（占全體受訪者 88.4%），進一步詢問支持的原因。在不提示選項且可複選的情形下，調查發現，支持原因以可以安全穿越路口最高（56.2%），其餘超過 1 成的選項有：減少過馬路時人車交織（20.7%）、尊重行人用路權（16.8%）、節省過馬路的時間（15.1%）等。

其他支持原因尚包括：對車流影響較小（5.6%），1.7%回答支持，但有提出其他建議（如「增加秒數/10 秒以上」、「改為行人專用時相」、「應督促行人快速通過」、「縮短行人等候時間」等），另有 2.4%不知道或無意見。【圖 2-4】



分析樣本：支持行人綠燈早開號誌運作方式的受訪者（n=958）

圖 2-4　支持行人綠燈早開號誌運作方式之原因

交叉分析顯示，無論是公共運輸、非機動運具或私人機動運具使用者，支持行人綠燈早開措施的主因均以可以安全穿越路口為主，其中又以公共運輸使用者的比率最高（64.2%）。【表 2-4】

表 2-4　民眾支持行人綠燈早開措施的前 3 項原因分析
（按主要使用交通工具分）

單位：%

	第一	比率	第二	比率	第三	比率
全體	可以安全穿越路口	56.2	減少過馬路時人車交織	20.7	尊重行人用路權	16.8
公共運輸使用者	可以安全穿越路口	64.2	減少過馬路時人車交織	17.6	節省過馬路的時間	15.6
非機動運具使用者	可以安全穿越路口	58.3	減少過馬路時人車交織	18.2	尊重行人用路權	15.7
私人機動運具使用者	可以安全穿越路口	45.0	減少過馬路時人車交織	25.7	尊重行人用路權	21.3

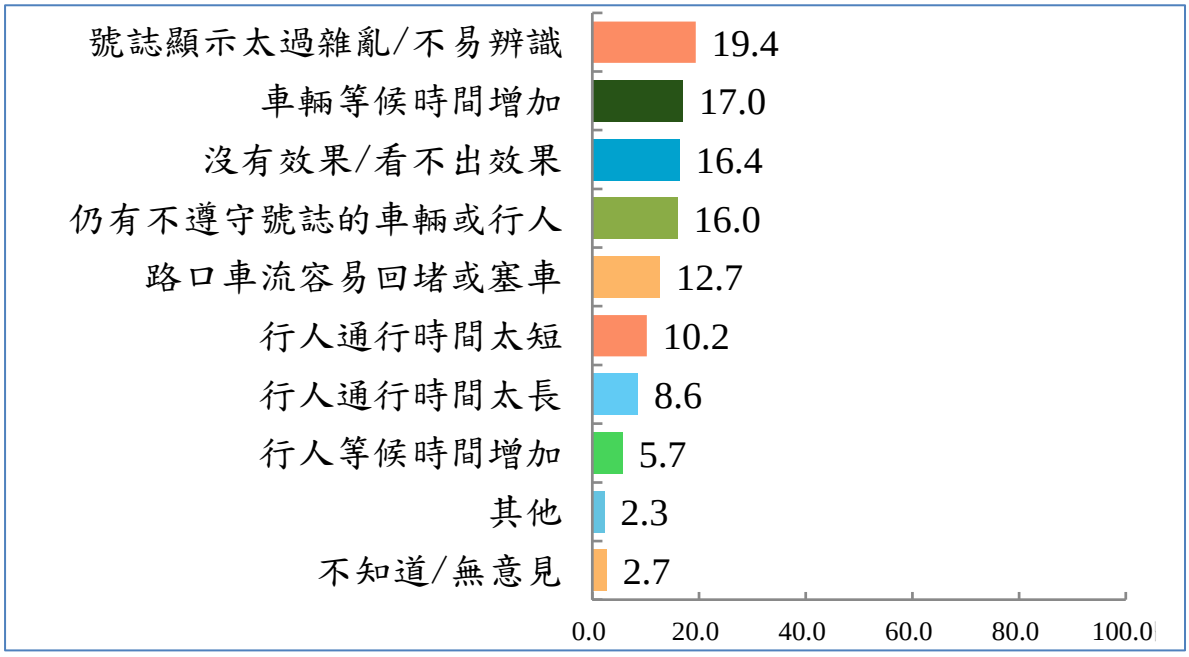
註：1.本題不提示，可複選，僅列出回答比率較高的前 3 項。

2.本題只問支持行人綠燈早開的號誌運作方式的受訪者，回答人數 958 人。

3. 不支持行人綠燈早開號誌運作方式之原因

對不支持行人綠燈早開號誌運作方式者（占全體受訪者之 3.9%），進一步詢問不支持的原因。在不提示選項且可複選的情形下，調查發現，不支持原因以號誌顯示太過雜亂/不易辨識（19.4%）、車輛等候時間增加（17.0%）、沒有效果/看不出效果（16.4%）和仍有不遵守號誌的車輛或行人（16.0%）等選項較高，其餘超過 1 成的選項有：路口車流容易回堵或塞車（12.7%）及行人通行時間太短（10.2%）。【圖 2-5】

其他不滿意的項目還包括：行人通行時間太長（8.6%）、行人等候時間增加（5.7%）等，2.3%回答其他原因（應該維持一起綠燈通行，因為汽機車駕駛可能因為行人先走要等候而分心去做別的事），另有 2.7%不知道或無意見。



分析樣本：不支持行人綠燈早開的號誌運作方式的受訪者（n=42）

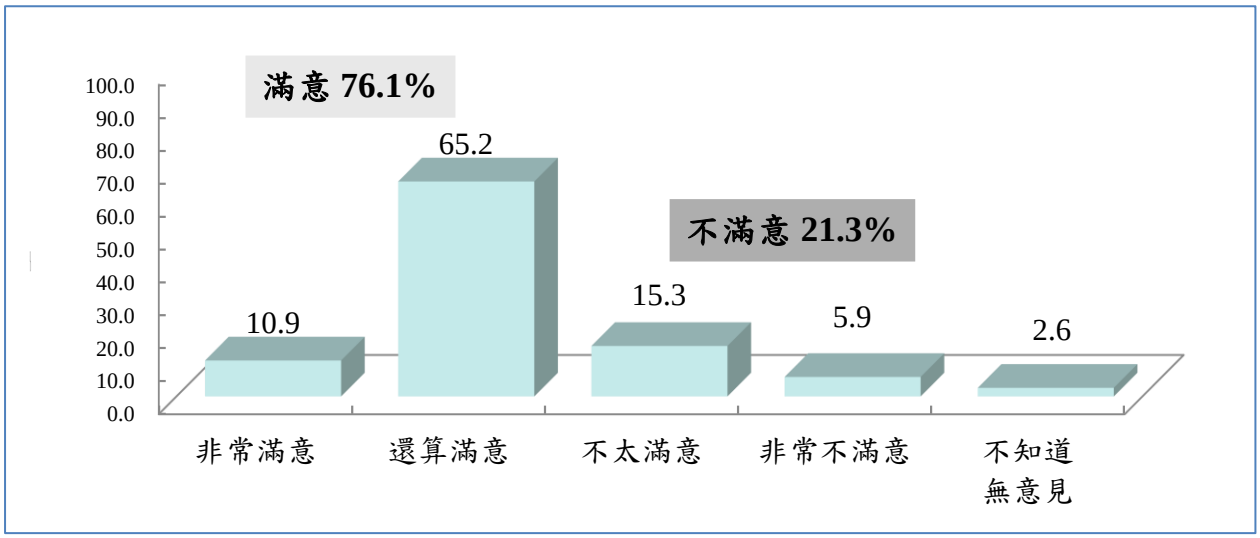
圖 2-5 「行人綠燈早開」措施不支持原因

三、 臺北市汽機車和公車在路口停讓行人情形滿意度

（一） 臺北市車輛（泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形之滿意度

本次調查結果顯示，關於臺北市車輛（泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形之滿意度以好評居多，合計 76.1%感到滿意，21.3%不滿意，2.6%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 10.9%對臺北市路口車輛停讓行人表示非常滿意，65.2%認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 15.3%及 5.9%。【圖 2-6】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-6　臺北市車輛（泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形滿意度

交叉分析發現，關於臺北市車輛（泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形的滿意度，會因受訪者年齡和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異，和性別及居住行政區較無明顯關連。【附表 7】

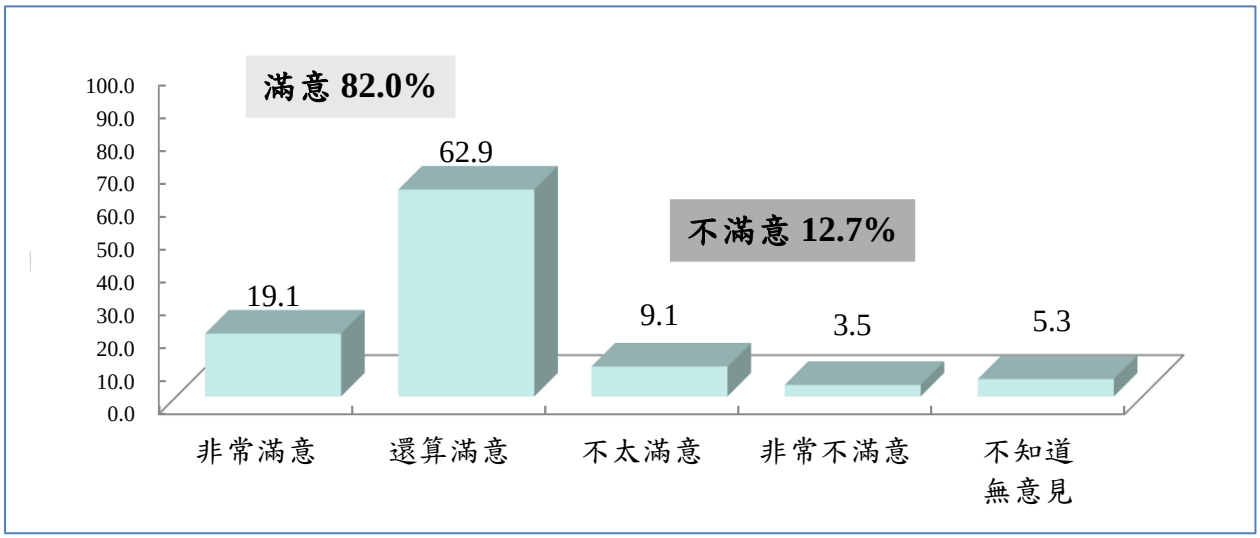
年齡差異方面，40-49 歲者對於臺北市車輛在路口停讓行人情形的不滿意度（26.7%）顯著較全體高；70 歲以上者的不知道或無意見比率（8.3%）則顯著高於全體。

以公共運輸工具、非機動運具和私有機動運具來區分，非機動運具使用者滿意度（83.9%）顯著高於全體。細分交通工具來看，公車使用者對於臺北市車輛在路口停讓行人情形的滿意度（82.1%）顯著較全體高；捷運使用者不滿意的比率（27.7%）則顯著較全體高；步行者不知道或無意見比率（6.3%）則顯著高於全體。

（二） 臺北市公車在路口停讓行人情形之滿意度

本次調查結果顯示，關於臺北市公車在路口停讓行人情形之滿意度以好評居多，合計 82.0%感到滿意，12.7%不滿意，5.3%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 19.1%對臺北市公車停讓行人情形表示非常滿意，62.9%認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 9.1%及 3.5%。【圖 2-7】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-7　臺北市公車在路口停讓行人情形滿意度

交叉分析發現，關於臺北市公車在路口停讓行人情形之滿意度，會因受訪者性別、年齡和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異，和居住行政區較無明顯關連。【附表 8】

從性別來看，男性對臺北市公車在路口停讓行人情形的滿意度（85.4%）顯著較全體高，女性不知道或無意見比率（7.3%）則顯著高於全體。

從年齡來看，年齡在 15-19 歲（100.0%）及 20-29 歲者（91.6%）對臺北市公車在路口停讓行人情形的滿意度顯著較全體高；50-59 歲者（18.9%）及 30-39 歲（18.6%）的不滿意度則顯著高於全體。另外，年齡在 70 歲以上者不知道或無意見比率（12.7%）顯著高於全體

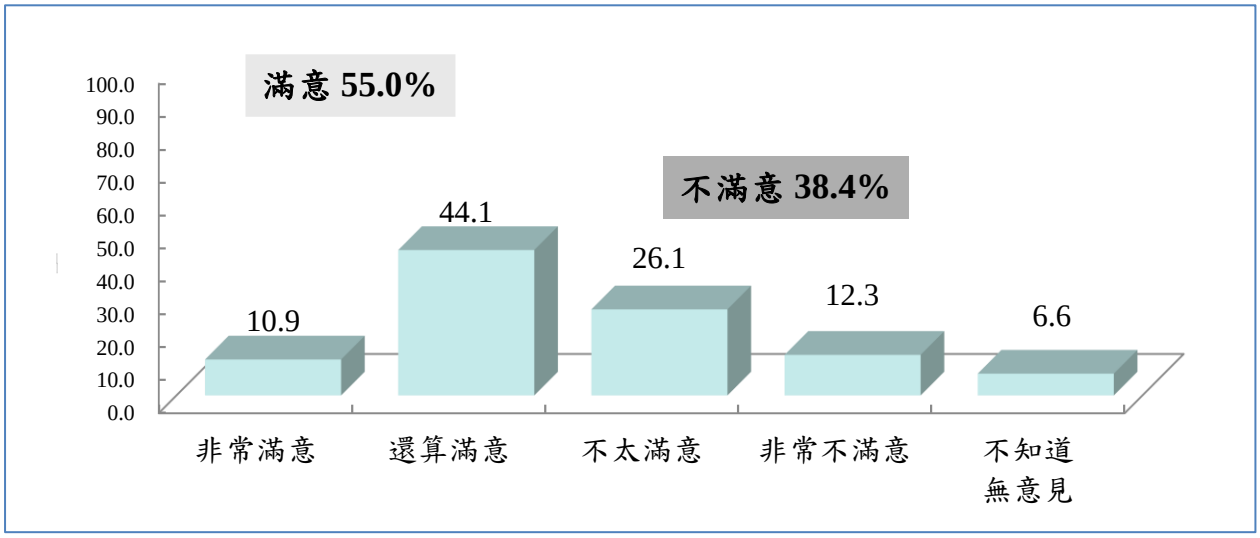
以公共運輸工具、非機動運具和私有機動運具來區分，公共運輸工具使用者滿意度（87.0%）顯著高於全體，私有機動運具使用者不滿意度（17.1%）顯著高於全體。細分交通工具來看，公車使用者對臺北市公車在路口停讓行人

情形的滿意度(90.1%)顯著較全體高，自小客車使用者的不滿意度(22.9%)和不知道或無意見比率（9.2%）則顯著高於全體。

四、 近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形滿意度

本次調查結果顯示，關於近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形之滿意度，合計 55.0%感到滿意，38.4%不滿意，6.6%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 10.9%對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形表示非常滿意， 44.1%認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 26.1%及 12.3%。【圖 2-8】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-8　近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形滿意度

交叉分析發現，關於近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形之滿意度，會因受訪者年齡、居住行政區和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異，和性別較無明顯關連。【附表 9】

從年齡來看，年齡在 15-19 歲（72.4%）及 40-49 歲者（64.7%）對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形之滿意度顯著較全體高；20-29 歲者的不滿意度（69.4%）則顯著高於全體。另外，年齡在 70 歲以上者不知道或無意見比率（17.6%）顯著高於全體。

從行政區來看，居住在文山區的受訪者對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形之滿意度（67.1%）顯著較全體高，居住在南港區（61.8%）、信義區（51.1%）及萬華區者（49.1%）的不滿意度則顯著高於全體。另外，居住在內湖區者不知道或無意見比率（12.5%）顯著高於全體。

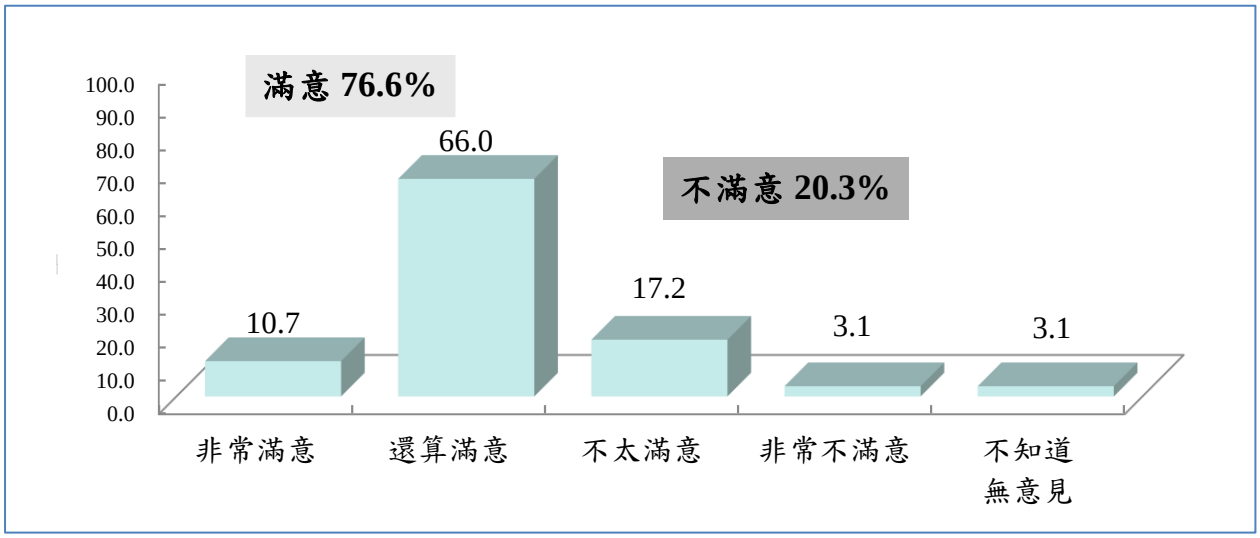
以公共運輸工具、非機動運具和私有機動運具來區分，私有機動運具使用者滿意度（59.2%）顯著高於全體，公共運輸工具使用者不滿意度（41.7%）

顯著高於全體。細分交通工具來看，步行者對機車退出人行道及騎樓情形的滿意度（65.6%）和不知道或無意見比率（12.0%）顯著較全體高。

五、 近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度

本次調查結果顯示，關於近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境之滿意度，合計 76.6%感到滿意，20.3%不滿意，3.1%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 10.7%表示非常滿意，66.0%認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 17.2%及 3.1%。【圖 2-9】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-9　近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度

交叉分析發現，關於近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境之滿意度，會因受訪者年齡和外出主要交通工具的不同而呈現顯著差異，和性別及居住行政區較無明顯關連。【附表 10】

從年齡來看，年齡在 15-19 歲（32.9%）、20-29 歲（31.2%）及 30-39 歲者（28.2%）對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境之不滿意度顯著較全體高。另外，年齡在 70 歲以上者不知道或無意見比率（8.6%）顯著高於全體。

從外出主要交通工具來看，自行車使用者對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境的不滿意度（34.9%）顯著較全體高。

另外，支持行人綠燈早開措施者（77.7%）、滿意汽機車路口停讓行人者（85.6%）、滿意公車路口停讓行人者（82.3%）及滿意機車退出人行道及騎樓者（86.1%）對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境之滿意度顯著較全體高；相對的，不支持行人綠燈早開措施者（35.6%）、不滿意汽機車路口停讓行人者（50.4%）、不滿意公車路口停讓行人者（47.1%）及不滿意機車退

出人行道及騎樓者(33.3%)對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境之不滿意度顯著較全體高。【附表 10、表 2-5】

表 2-5　近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度
（按各措施支持度、滿意度分）

單位：%

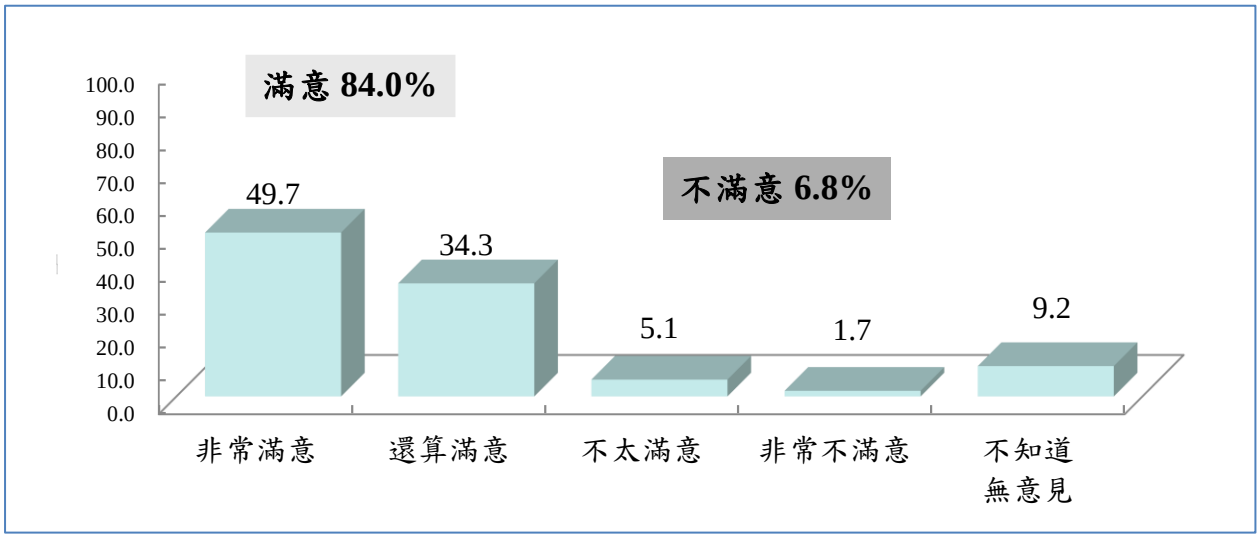
項目別	滿意	不滿意	不知道/無意見
全體	**76.6**	**20.3**	**3.1**
行人綠燈早開支持度			
支持	77.7	19.8	2.4
不支持	61.2	35.6	3.2
無意見	71.8	17.7	10.5
車輛(汽機車)停讓行人滿意度			
滿意	85.6	12.1	2.2
不滿意	47.1	50.4	2.6
無意見	56.0	12.1	31.8
公車停讓行人滿意度			
滿意	82.3	16.0	1.7
不滿意	49.3	47.1	3.6
無意見	55.1	22.0	22.9
機車退出人行道及騎樓滿意度			
滿意	86.1	12.4	1.5
不滿意	64.1	33.3	2.5
無意見	70.4	10.2	19.4

資料來源：本研究整理。

六、 臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度

本次調查結果顯示，關於臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度，合計 84.0%感到滿意，6.8%不滿意，9.2%不知道或無意見。

從意見強度來看，有 49.7%表示非常滿意，34.3%認為還算滿意，覺得不太滿意或非常不滿意者各占 5.1%及 1.7%。【圖 2-10】



分析樣本：全體受訪者（n=1,083）

圖 2-10　臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度

交叉分析發現，關於臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度，會因受訪者年齡的不同而呈現顯著差異，和性別、居住行政區及和外出主要交通工具較無明顯關連。【附表 11】

其中，年齡在 15-19 歲（100.0%）、20-29 歲（94.5%）及 40-49 歲者（89.5%）對臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度顯著較全體高；30-39 歲者不滿意度（11.6%）顯著高於全體。另外，年齡在 70 歲以上者不知道或無意見比率（24.7%）顯著高於全體。

參、結論與建議

一、 結論

(一)行人綠燈早開措施調查

1. 臺北市年滿 15 歲以上受訪民眾中，知道行人綠燈早開措施者占57.7%，不知道者占 42.3%。其中，男性（61.4%）、居住在大同區（74.9%）、外出主要交通工具為自行車(83.6%)及機車者(68.2%)知道的比率較高。
2. 知道行人綠燈早開措施者中(占全體受訪者 57.7%)，多數(94.1%)有經過行人綠燈早開號誌的經驗。
3. 關於行人綠燈早開的號誌運作方式支持度，近九成的受訪民眾表示支持（88.4%），僅 3.9%表示不支持。其中，外出主要交通工具為自行車者高達 96.8%表示支持。
4. 在可複選的情形下,受訪民眾支持行人綠燈早開號誌運作方式的原因，以可以安全穿越路口居多(56.2%)，其次依序為減少過馬路時人車交織 （20.7%）、尊重行人用路權 （16.8%）、節省過馬路的時間（15.1%）等；而不支持的原因，則以號誌顯示太過雜亂/不易辨識（19.4%）、車輛等候時間增加 （17.0%）、沒有效果/看不出效果（16.4%）和仍有不遵守號誌的車輛或行人（16.0%）為主。

(二)臺北市汽機車和公車在路口停讓行人情形之滿意度

1. 臺北市年滿 15 歲以上受訪民眾中，有 76.1%對於臺北市車輛(泛指汽車、機車）在路口停讓行人情形感到滿意，21.3%不滿意，2.6%不知道或無意見。從外出主要交通工具來看，非機動運具使用者(步行、自行車使用者）滿意度最高，為 83.9%。
2. 受訪民眾中，有 82.0%對於臺北市公車在路口停讓行人情形之滿意度感到滿意，12.7%不滿意，5.3%不知道或無意見。從外出主要交通工具來看，公共運輸工具使用者滿意度(87.0%)最高；細分各項交通工具，則以公車使用者滿意度（90.1%）最高。

(三)近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形之滿意度

臺北市年滿 15 歲以上受訪民眾中，有 55.0%對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓情形感到滿意，38.4%不滿意，6.6%不知道或無意見。從年齡來看，年齡在 15-19 歲（72.4%）及 40-49 歲者（64.7%）之滿意度顯著較全體高；20-29 歲者的不滿意度（69.4%）則顯著高於全體。從行政區來看，居住在文山區滿意度（67.1%）最高，居住在南港區（61.8%）、信義區（51.1%）及萬華區者（49.1%）的不滿意度較高。

從外出主要交通工具來看，步行者對機車退出人行道及騎樓情形的滿意度（65.6%）最高。

(四)近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿意度

臺北市年滿 15 歲以上受訪民眾中，有 76.6%對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境感到滿意，20.3%不滿意，3.1%不知道或無意見。從年齡來看，年齡在 15-19 歲（32.9%）、20-29 歲（31.2%）及 30-39 歲者（28.2%）之不滿意度顯著較全體高。從外出主要交通工具來看，自行車使用者對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境的不滿意度（34.9%）最高。

(五)臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施滿意度

臺北市年滿 15 歲以上受訪民眾中，有 84.0%對臺北市 YouBike 前 30 分鐘免費措施感到滿意，6.8%不滿意。從年齡的意見強度來看，29 歲以下回答非常滿意者逾七成，較其他年齡層高。

二、 建議

(一)加強宣導行人綠燈早開措施

本次調查發現，行人綠燈早開措施，受到 88.4%市民肯定，只有 3.9%不支持，然而目前僅有 57.7%的受訪者知曉此項措施，42.3%的民眾仍不知情。有鑑於此，建議可透過各種方式加強宣導；統計分析也顯示，搭乘公共運輸工具的民眾，不知道的比例為 50.5%，建議可優先利用公車與捷運車廂內外廣告進行宣導，以提升知曉程度。

(二)路口停讓行人執法仍待強化

本次調查發現，相關單位雖然三令五申，要求汽機車在路口，必須停讓民眾優先通過，但行人在行人穿越道上遭汽機車撞擊事件，依然時有所聞，所以仍有 21.3%的人覺得不滿意；建議相關單位加強取締力道，並且配合科技執法，以嚇阻汽機車不理讓行人的行為。同時建議定期公布取締人數與罰款金額，以彰顯交通安全單位貫徹執法之決心。

(三)機車退出人行道及騎樓須落實

本次調查發現，對於推動機車退出人行道及騎樓，滿意度為 55.0%，但有 38.4%表示不滿意。更值得注意的是，統計分析顯示，20 到 29 歲民眾不滿意的比例高達 69.4%，30 到 39 歲也有 45.3%。就地區上來看，南港區不滿意比例為 61.8%，信義區為 51.1%，萬華區為 49.1%，都明顯高於其他行政區；建議加強宣導與推動相關措施，還給民眾安全舒適的行路空間，對於不滿意度偏高的三個行政區，要深入探究原因，並且積極加以改善，以提升市民對此措施的滿意度；又本次調查滿意度未達六成，可能是受訪者對住家附近、辦公室或常去的地點周邊的人行道及騎樓的慣性看法，未必是對機車退出人行道及騎樓的政策不滿意，建議未來再深入詢問民眾不滿意的原因，以找到問題癥結積極改善。

(四)整體行人安全友善通行環境滿意度仍可再提升

本次調查發現，76.6%受訪者對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境感到滿意，20.3%不滿意，顯示滿意度仍有再提升的可能。統計分析也顯示，20 到 29 歲受訪者不滿意達到 31.2%，20 到 29 歲使用自行車者有 16.9%，均明顯高於其他年齡層；以自行車為主要運具者，不滿意機車退出人行道及騎樓施政成果的比例為 47.8%，不滿意整體行人安全友善通行環境的比例達 34.9%；而受訪者對對車輛(汽機車)停讓行人、公車停讓行人及機車退出人行

道及騎樓的滿意情形，均會影響行人安全友善通行環境的滿意度；建議如機車亂停人行道及騎樓，車輛不停讓行人等行為，相關單位應更積極勸導或取締，以提升帶動整體行人安全友善通行環境的滿意度。

附錄一、調查問卷及各題百分比

訪問主題：行人安全友善通行環境滿意度調查
訪問日期：113年11月12、13日
有效樣本：1,083 人
拒　　訪：91 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15歲（含）以上的民眾
抽樣方法：以中華電信的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，採末2碼隨機方式變更之，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：調查結果依113年9月底臺北市15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】

先生（小姐）您好，我們接受臺北市交通局的委託，正在進行一項有關「臺北市交通議題」的電話訪問。

先請教您這裡是住家（包括住商合一）電話嗎？

請問您年滿 15 歲了嗎？【是，直接訪問】

【不是】能不能請家中年滿 15 歲以上的家人聽電話，我們想跟他作一個簡單的訪問。

◎【受訪者有問才唸】如果您有疑問可上網至臺北市交通局網頁或撥打 1999 查證。（臺北市交通局網址：http://www.dot.gov.taipei/）

1.請問您是住在臺北市的哪一個行政區？（n=1,083）

	人數	百分比
松山區	82	7.6
信義區	91	8.4
大安區	123	11.3
中山區	95	8.8
中正區	62	5.7
大同區	52	4.8
萬華區	78	7.2
文山區	113	10.4
南港區	50	4.6
內湖區	117	10.8
士林區	116	10.7
北投區	105	9.7

2.請問您平常(含平日及假日)外出時最常使用的交通工具是什麼？(單選)【若需使用不同交通工具，以使用次數最多者為主要交通工具；若使用次數差不多，則以距離較長者區分為主要交通工具】(n=1,083)

	人數	百分比
機車	275	25.4
捷運	273	25.2
公車	218	20.1
自用小客車	125	11.5
步行	96	8.8
私有自行車	62	5.7
計程車	17	1.6
共享自行車	12	1.1
交通車	1	0.1
鐵路	1	0.1
共享汽車	1	0.1
長途客運	0	0.0
共享機車	0	0.0
個人行動器具	0	0.0
其他(長照專車/復康巴士)	3	0.2

3.為減少人車交織，臺北市已陸續實施「行人綠燈早開」的號誌，也就是行人綠燈比汽機車的綠燈還要提早開啟，讓行人可以提前 3~10 秒通過馬路，請問您知不知道有這種號誌運作方式？（n=1,083）

	人數	百分比
知道【跳問 Q4】	625	57.7
不知道【跳問 Q5】	458	42.3

4.【Q3 回答(01)知道者】請問您有沒有經過「行人綠燈早開」號誌路口的經驗？（n=625）

	人數	百分比
有	589	94.1
沒有	34	5.5
未回答	2	0.4

5.請問您支不支持這種「行人綠燈早開」號誌的運作方式？（n=1,083）

	人數	百分比	合併百分比
非常支持【跳問 Q6】	523	48.3	88.4
還算支持【跳問 Q6】	435	40.1	
不太支持【跳問 Q7】	30	2.8	3.9
非常不支持【跳問 Q7】	11	1.1	
不知道/無意見【跳問 Q8】	84	7.7	7.7

6.【Q5 回答(01)(02)者】請問您支持的原因是？(不提示選項，可複選)【跳問 Q8】(n=958)

	人次	百分比
可以安全穿越路口	539	56.2
減少過馬路時人車交織	198	20.7
尊重行人用路權	161	16.8
節省過馬路的時間	144	15.1
對車流影響較小	54	5.6
支持，但是有其他建議	16	1.7
不知道/無意見	23	2.4

註：建議內容共四項「增加秒數/10 秒以上」、「改為行人專用時相」、「應督促行人快速通過」、「縮短行人等候時間」。

7.【Q5 回答(03)(04)者】請問您不支持的原因是？(不提示選項，可複選)【跳問 Q8】(n=42)

	人次	百分比
號誌顯示太過雜亂/不易辨識	8	19.4
車輛等候時間增加	7	17.0
沒有效果/看不出效果	7	16.4
仍有不遵守號誌的車輛或行人	7	16.0
路口車流容易回堵或塞車	5	12.7
行人通行時間太短	4	10.2
行人通行時間太長	4	8.6
行人等候時間增加	2	5.7
其他，請說明	1	2.3
不知道/無意見	1	2.7

註 1：「不太支持 30.4≒30」、「非常不支持 11.4≒11」，合計為 41.8≒42。

註 2：其他意見「應該維持一起綠燈通行，因為汽機車駕駛可能因為行人先走要等候而分心去做別的事(滑手機)」。

8.請問您對現在臺北市的路口，車輛(泛指汽車、機車)停讓行人的情形滿不滿意？(n=1,083)

	人數	百分比	合併百分比
非常滿意	118	10.9	76.1
還算滿意	706	65.2	
不太滿意	166	15.3	21.3
非常不滿意	64	5.9	
不知道/無意見	29	2.6	2.6

9.請問您對現在臺北市的路口，公車停讓行人的情形滿不滿意？(n=1,083)

	人數	百分比	合併百分比
非常滿意	207	19.1	82.0
還算滿意	682	62.9	
不太滿意	99	9.1	12.7
非常不滿意	38	3.5	
不知道/無意見	57	5.3	5.3

10.請問您對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓的情形滿不滿意？（n=1,083）

	人數	百分比	合併百分比
非常滿意	118	10.9	55.0
還算滿意	477	44.1	
不太滿意	283	26.1	38.4
非常不滿意	133	12.3	
不知道/無意見	72	6.6	6.6

11.請問您對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿不滿意？（n=1,083）

	人數	百分比	合併百分比
非常滿意	116	10.7	76.6
還算滿意	715	66.0	
不太滿意	186	17.2	20.3
非常不滿意	34	3.1	
不知道/無意見	33	3.1	3.1

12.請問您對臺北市 YouBike 30 分鐘免費的措施滿不滿意？（n=1,083）

	人數	百分比	合併百分比
非常滿意	538	49.7	84.0
還算滿意	371	34.3	
不太滿意	55	5.1	6.8
非常不滿意	19	1.7	
不知道/無意見	100	9.2	9.2

13.請問您的年齡：(n=1,083)

	人數	百分比	合併百分比
15-19 歲	49	4.5	15.7
20-24 歲	54	5.0	
25-29 歲	67	6.2	
30-34 歲	75	6.9	14.4
35-39 歲	81	7.5	
40-44 歲	102	9.4	18.6
45-49 歲	100	9.2	
50-54 歲	90	8.3	16.8
55-59 歲	91	8.4	
60-64 歲	93	8.6	17.0
65-69 歲	92	8.5	
70-74 歲	80	7.4	17.5
75 歲及以上	109	10.1	

14.受訪者性別（n=1,083）

	人數	百分比
男性	504	46.6
女性	579	53.4

附錄二、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「非常支持/滿意」與「還算支持/滿意」，「不太支持/滿意」與「非常不支持/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。

附表 1　請問您平常(含平日及假日)外出時最常使用的交通工具是什麼？(單選)(Q2)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	捷運	公車	機車	自小客車	步行	自行車	其他
全體	**1,083**	**100.0**	**25.2**	**20.1**	**25.4**	**11.5**	**8.8**	**6.9**	**2.0**
性別 ***									
男	504	46.6	23.0	15.3@	33.7#	13.1	8.8	4.5@	1.7
女	579	53.4	27.2	24.3#	18.2@	10.1	8.9	8.9#	2.3
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	34.8	29.4	5.8@	-@	24.8#	5.1	-
20~29 歲	121	11.2	30.1	21.2	23.4	-@	6.7	16.9#	1.7
30~39 歲	156	14.4	26.1	21.7	32.0#	7.5	4.8@	6.0	1.9
40-49 歲	202	18.6	18.5@	11.1@	38.7#	18.6#	8.8	3.1@	1.2
50-59 歲	182	16.8	22.1	17.1	28.6	20.3#	3.7@	5.5	2.6
60-69 歲	185	17.0	30.3	17.0	21.1	14.4	8.4	7.3	1.4
70 歲以上	189	17.5	24.3	31.3#	13.1@	6.3@	14.8#	6.5	3.7
行政區 a									
松山區	82	7.6	18.6	21.3	17.6	17.6	17.6	4.2	3.1
信義區	91	8.4	24.7	33.6	15.8	11.3	3.1	11.5	-
大安區	123	11.3	28.4	21.4	14.1	12.3	8.3	7.8	7.7
中山區	95	8.8	32.6	13.6	16.6	5.5	8.7	20.7	2.3
中正區	62	5.7	33.0	9.4	23.9	9.0	14.9	9.1	0.6
大同區	52	4.8	33.5	17.7	27.9	4.4	15.5	1.0	-
萬華區	78	7.2	20.8	28.9	30.1	6.3	6.9	7.0	-
文山區	113	10.4	26.7	21.9	25.6	12.9	6.1	3.9	2.8
南港區	50	4.6	34.2	13.2	36.0	3.1	5.3	4.3	3.8
內湖區	117	10.8	18.5	21.6	28.0	18.3	13.0	0.5	-
士林區	116	10.7	17.3	24.0	35.1	12.8	5.8	3.7	1.3
北投區	105	9.7	25.8	8.4	38.2	13.6	5.7	7.7	0.6

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 2　為減少人車交織，臺北市已陸續實施「行人綠燈早開」的號誌，
也就是行人綠燈比汽機車的綠燈還要提早開啟，讓行人可以提前 3~10 秒通過馬路，
請問您知不知道有這種號誌運作方式？(Q3)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	知道	不知道
全體	**1,083**	**100.0**	**57.7**	**42.3**
性別 *				
男	504	46.6	61.4 #	38.6 @
女	579	53.4	54.6 @	45.4 #
年齡 *				
15~19 歲	49	4.5	65.2	34.8
20~29 歲	121	11.2	53.7	46.3
30~39 歲	156	14.4	64.7	35.3
40~49 歲	202	18.6	62.9	37.1
50~59 歲	182	16.8	53.3	46.7
60~69 歲	185	17.0	60.5	39.5
70 歲以上	189	17.5	48.6 @	51.4 #
行政區 **				
松山區	82	7.6	53.0	47.0
信義區	91	8.4	65.3	34.7
大安區	123	11.3	58.6	41.4
中山區	95	8.8	61.7	38.3
中正區	62	5.7	67.2	32.8
大同區	52	4.8	74.9 #	25.1 @
萬華區	78	7.2	57.9	42.1
文山區	113	10.4	48.4 @	51.6 #
南港區	50	4.6	37.5 @	62.5 #
內湖區	117	10.8	58.8	41.2
士林區	116	10.7	53.0	47.0
北投區	105	9.7	59.6	40.4
外出主要交通工具 ***				
捷運	273	25.2	45.1 @	54.9 #
公車	218	20.1	56.0	44.0
機車	275	25.4	68.2 #	31.8 @
自小客車	125	11.5	57.7	42.3
步行	96	8.8	51.6	48.4
自行車	74	6.9	83.6 #	16.4 @
其他	22	2.0	40.3	59.7
外出主要交通工具 ***				
公共運輸工具	513	47.4	49.5 @	50.5 #
非機動運具	170	15.7	65.6 #	34.4 @
私有機動運具	400	36.9	64.9 #	35.1 @

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 【知道行人綠燈早開者】

請問您有沒有經過「行人綠燈早開」號誌路口的經驗？(Q4)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	有	沒有	未回答
全體	**625**	**100.0**	**94.1**	**5.5**	**0.4**
性別					
男	310	49.5	96.3	3.7	-
女	316	50.5	92.1	7.2	0.7
年齡 a					
15~19 歲	32	5.1	88.4	11.6	-
20~29 歲	65	10.4	97.8	2.2	-
30~39 歲	101	16.2	95.7	4.3	-
40-49 歲	127	20.3	95.8	2.6	1.5
50-59 歲	97	15.5	94.6	5.4	-
60-69 歲	112	17.9	96.7	3.3	-
70 歲以上	92	14.7	86.0	13.7	0.3
行政區 a					
松山區	43	6.9	97.2	2.8	-
信義區	59	9.5	97.6	2.4	-
大安區	72	11.5	97.7	2.3	-
中山區	59	9.4	97.6	2.4	-
中正區	42	6.7	89.6	10.4	-
大同區	39	6.2	97.1	-	2.9
萬華區	45	7.2	89.6	8.1	2.4
文山區	55	8.7	91.5	8.5	-
南港區	19	3.0	83.4	16.6	-
內湖區	69	11.0	88.5	11.5	-
士林區	62	9.8	93.0	7.0	-
北投區	62	10.0	98.7	1.3	-
外出主要交通工具					
捷運	123	19.7	94.2	5.8	-
公車	122	19.5	94.3	5.4	0.2
機車	188	30.0	96.0	3.6	0.4
自小客車	72	11.5	91.3	7.1	1.6
步行	49	7.9	85.9	14.1	-
自行車	62	9.9	97.9	2.1	-
其他	9	1.4	93.0	7.0	-
外出主要交通工具					
公共運輸工具	254	40.7	94.2	5.7	0.1
非機動運具	112	17.8	92.6	7.4	-
私有機動運具	259	41.5	94.7	4.5	0.7

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 4　請問您支不支持這種「行人綠燈早開」號誌的運作方式？(Q5)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	支持			不支持			不知道/無意見
			計	非常支持	還算支持	計	不太支持	非常不支持	
全體	**1,083**	**100.0**	**88.4**	**48.3**	**40.1**	**3.9**	**2.8**	**1.1**	**7.7**
性別									
男	504	46.6	89.1	49.7	39.4	3.6	2.6	1.0	7.3
女	579	53.4	87.8	47.1	40.7	4.1	3.0	1.1	8.1
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	94.2	35.0	59.2	5.8	-	5.8	- @
20~29 歲	121	11.2	97.4 #	35.9	61.5	- @	-	-	2.6 @
30~39 歲	156	14.4	92.8	59.3	33.5	2.2	2.2	-	5.0
40~49 歲	202	18.6	88.2	48.9	39.3	6.0	5.3	0.7	5.8
50~59 歲	182	16.8	86.9	52.6	34.2	5.8	3.4	2.4	7.3
60~69 歲	185	17.0	88.5	52.2	36.3	4.1	3.0	1.1	7.4
70 歲以上	189	17.5	79.2 @	41.9	37.3	2.8	2.5	0.3	18.0 #
行政區									
松山區	82	7.6	87.7	35.9	51.8	5.2	1.2	4.1	7.0
信義區	91	8.4	92.6	54.1	38.5	1.8	1.1	0.7	5.6
大安區	123	11.3	91.3	48.5	42.8	-	-	-	8.7
中山區	95	8.8	83.6	52.0	31.6	6.6	4.9	1.7	9.8
中正區	62	5.7	88.4	60.0	28.4	2.4	-	2.4	9.2
大同區	52	4.8	86.4	42.7	43.8	5.1	5.1	-	8.4
萬華區	78	7.2	90.6	51.1	39.6	1.8	1.8	-	7.6
文山區	113	10.4	88.6	47.6	41.1	6.2	3.7	2.5	5.1
南港區	50	4.6	92.6	34.7	57.9	3.8	3.8	-	3.6
內湖區	117	10.8	86.2	46.7	39.6	4.2	4.2	-	9.6
士林區	116	10.7	86.1	48.7	37.4	4.4	3.1	1.3	9.5
北投區	105	9.66	88.4	51.7	36.7	4.9	4.9	-	6.7
外出主要交通工具 *									
捷運	273	25.2	89.7	43.7	46.0	4.4	3.3	1.1	5.9
公車	218	20.1	89.5	47.6	41.9	3.5	3.3	0.1	7.1
機車	275	25.4	89.2	48.9	40.3	3.3	2.1	1.3	7.5
自小客車	125	11.5	84.8	55.1	29.7	5.1	2.9	2.3	10.0
步行	96	8.8	83.4	37.8	45.6	4.3	4.3	-	12.4
自行車	74	6.9	96.8 #	73.7	23.1	-	-	-	3.2
其他	22	2.0	66.5 @	25.9	40.6	11.5 #	4.1	7.4	22.0 #
外出主要交通工具									
公共運輸工具	513	47.4	88.6	44.6	44.0	4.3	3.3	1.0	7.1
非機動運具	170	15.7	89.2	53.5	35.8	2.4	2.4	-	8.4
私有機動運具	400	36.9	87.8	50.8	37.0	3.9	2.3	1.6	8.3
號誌知曉情況 ***									
知道	625	57.7	94.3 #	59.4	34.9	2.8 @	1.9	0.9	3.0 @
不知道	458	42.3	80.4 @	33.1	47.3	5.4 #	4.1	1.3	14.2 #

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「非常支持」與「還算支持」，「不太支持」與「非常不支持」選項合併。

附表 5　【支持行人綠燈早開者】請問您支持的原因是？
（不提示選項，可複選)(Q6)

單位：人次；%

項目別	樣本數	直行%	可以安全穿越路口	減少過馬路時人車交織	尊重行人用路權	節省過馬路的時間	對車流影響較小	其他建議	不知道/無意見
全體	**958**	**100.0**	**56.2**	**20.7**	**16.8**	**15.1**	**5.6**	**1.7**	**2.4**
性別									
男	449	46.9	52.4	23.7	18.3	14.9	8.1	2.2	2.1
女	508	53.1	59.6	17.9	15.5	15.2	3.4	1.2	2.7
年齡									
15~19 歲	46	4.8	71.2	18.1	11.8	10.7	-	-	-
20~29 歲	118	12.3	55.2	20.2	4.5	20.8	12.1	-	1.7
30~39 歲	145	15.1	48.5	33.8	9.1	14.5	4.7	1.9	1.7
40-49 歲	178	18.6	42.8	23.1	26.1	15.8	9.4	4.3	3.0
50-59 歲	158	16.5	60.5	22.4	16.1	12.7	5.3	0.9	1.4
60-69 歲	163	17.1	59.6	16.1	21.8	16.0	3.3	1.7	3.3
70 歲以上	150	15.6	67.8	9.5	19.9	13.0	1.6	0.9	3.7
行政區									
松山區	72	7.5	37.8	19.5	27.4	22.9	-	4.3	2.2
信義區	84	8.8	46.5	18.3	15.4	12.5	22.3	3.2	0.9
大安區	112	11.7	57.9	22.2	20.6	13.9	4.8	3.1	2.9
中山區	79	8.3	71.9	12.2	11.1	11.5	3.6	-	-
中正區	55	5.7	65.8	11.3	11.9	15.9	4.7	-	0.7
大同區	45	4.7	60.5	14.9	16.2	10.5	2.1	-	-
萬華區	71	7.4	59.9	25.4	14.8	14.7	6.1	0.5	1.8
文山區	100	10.4	53.6	21.1	22.0	11.5	3.2	-	3.5
南港區	46	4.8	66.8	17.3	9.8	41.9	7.2	-	1.5
內湖區	101	10.6	53.5	21.4	14.6	8.7	0.5	2.0	8.2
士林區	100	10.4	53.9	32.0	19.9	7.1	8.4	2.7	1.6
北投區	93	9.7	56.6	22.1	11.9	23.7	4.0	1.9	1.7
外出主要交通工具									
捷運	245	25.6	68.1	17.1	15.3	18.5	2.2	3.1	0.9
公車	195	20.4	58.6	18.8	12.3	12.5	11.1	0.3	1.9
機車	245	25.6	42.9	29.0	21.7	16.4	7.0	1.6	2.6
自小客車	106	11.0	50.1	18.0	20.5	10.1	8.0	1.7	5.6
步行	80	8.3	52.3	16.7	19.0	17.1	-	-	2.0
自行車	72	7.5	64.9	19.8	12.1	12.4	1.5	2.9	1.6
其他	15	1.5	72.7	9.8	5.6	7.8	-	-	13.9
外出主要交通工具									
公共運輸工具	455	47.5	64.2	17.6	13.7	15.6	6.0	1.8	1.7
非機動運具	152	15.9	58.3	18.2	15.7	14.9	0.7	1.4	1.8
私有機動運具	351	36.6	45.0	25.7	21.3	14.5	7.3	1.6	3.5

1.本題可複選，不適用卡方檢定分析。
2.本題只問「支持行人綠燈早開」的受訪者，回答人數 958 人。

附表 6　【不支持行人綠燈早開者】請問您不支持的原因是？（不提示選項，可複選)(Q7)

單位：人次；%

項目別	樣本數	直行%	號誌顯示太過雜亂/不易辨識	車輛等候時間增加	沒有效果/看不出效果	仍有不遵守號誌的車輛或行人	路口車流容易回堵或塞車	行人通行時間太短	行人通行時間太長	行人等候時間增加	其他	不知道/無意見
全體	**42**	**100.0**	**19.4**	**17.0**	**16.4**	**16.0**	**12.7**	**10.2**	**8.6**	**5.7**	**2.3**	**2.7**
性別												
男	18	43.7	4.2	33.9	23.3	11.0	14.3	-	8.8	-	-	4.4
女	24	56.3	31.2	3.8	11.0	20.0	11.4	18.1	8.5	10.1	4.1	1.4
年齡												
15~19 歲	3	6.8	100.0	-	-	100.0	-	-	-	-	-	-
20~29 歲	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30~39 歲	3	8.1	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40-49 歲	12	28.9	-	51.3	21.0	-	-	7.4	-	12.2	8.1	-
50-59 歲	11	25.2	-	-	26.8	13.7	21.8	9.0	34.3	-	-	-
60-69 歲	8	18.2	8.9	7.2	19.5	15.9	31.5	15.3	-	7.2	-	10.6
70 歲以上	5	12.8	22.8	6.6	-	22.8	11.5	23.7	-	6.6	-	6.1
行政區												
松山區	4	10.3	-	-	-	-	31.2	22.3	46.6	-	-	-
信義區	2	3.9	-	-	-	20.0	-	-	-	-	60.0	20.0
大安區	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
中山區	6	15.1	66.2	-	-	8.3	-	-	25.5	-	-	-
中正區	1	3.5	-	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-
大同區	3	6.4	16.8	-	-	29.1	18.8	35.2	-	-	-	-
萬華區	1	3.4	-	-	-	30.8	46.9	22.3	-	-	-	-
文山區	7	16.8	40.4	21.1	8.4	54.1	-	19.7	-	5.0	-	-
南港區	2	4.5	-	55.0	-	45.0	-	-	-	-	-	-
內湖區	5	11.7	-	-	40.9	-	12.6	-	-	30.1	-	16.5
士林區	5	12.2	13.2	10.7	33.5	-	42.7	13.2	-	10.7	-	-
北投區	5	12.18	-	50.10	49.90	-	-	-	-	-	-	-
外出主要交通工具												
捷運	12	28.8	32.0	12.2	21.1	2.7	17.9	7.4	-	-	-	6.7
公車	8	18.1	-	-	26.4	28.4	-	16.7	-	24.1	-	4.3
機車	9	22.0	30.8	23.6	7.4	39.5	13.9	15.5	-	-	-	-
自小客車	6	15.3	22.6	-	9.3	9.3	21.4	10.6	31.4	-	15.3	-
步行	4	9.8	-	62.5	25.2	-	12.3	-	-	-	-	-
自行車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
其他	3	6.0	-	35.8	-	-	-	-	64.2	21.8	-	-
外出主要交通工具												
公共運輸工具	22	53.0	17.4	10.7	20.5	11.2	9.7	9.8	7.3	10.7	-	5.1
非機動運具	4	9.8	-	62.5	25.2	-	12.3	-	-	-	-	-
私有機動運具	16	37.3	27.4	13.9	8.2	27.1	17.0	13.5	12.9	-	6.3	-

1.本題可複選，不適用卡方檢定分析。

2.本題只問「不支持行人綠燈早開」的受訪者，回答人數 42 人。

附表 7　請問您對現在臺北市的路口，車輛(泛指汽車、機車)停讓行人的情形滿不滿意？(Q8)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**76.1**	**10.9**	**65.2**	**21.3**	**15.3**	**5.9**	**2.6**
性別									
男	504	46.6	75.0	10.0	65.0	22.8	17.5	5.3	2.1
女	579	53.4	77.0	11.6	65.4	19.9	13.4	6.5	3.1
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	82.9	5.3	77.6	17.1	9.5	7.6	-
20~29 歲	121	11.2	72.1	7.9	64.2	27.9	22.6	5.3	-
30~39 歲	156	14.4	78.7	4.1	74.6	21.3	11.1	10.2	- @
40~49 歲	202	18.6	71.3	12.0	59.3	26.7 #	23.2	3.5	1.9
50~59 歲	182	16.8	77.6	9.0	68.5	20.1	10.5	9.6	2.3
60~69 歲	185	17.0	73.8	13.6	60.2	23.5	18.2	5.3	2.7
70 歲以上	189	17.5	80.6	17.7	62.9	11.2 @	9.1	2.1	8.3 #
行政區 a									
松山區	82	7.6	68.4	23.6	44.8	27.5	7.8	19.7	4.2
信義區	91	8.4	80.0	6.4	73.6	18.0	10.5	7.5	2.0
大安區	123	11.3	76.3	10.3	66.0	19.8	13.6	6.1	4.0
中山區	95	8.8	91.4	7.7	83.7	5.8	4.8	1.1	2.7
中正區	62	5.7	66.7	13.2	53.5	31.0	17.6	13.4	2.3
大同區	52	4.8	81.4	9.0	72.5	17.5	17.5	-	1.1
萬華區	78	7.2	63.7	9.5	54.2	32.7	31.6	1.0	3.7
文山區	113	10.4	77.4	11.9	65.5	21.1	16.6	4.5	1.5
南港區	50	4.6	83.0	13.1	69.9	16.2	13.1	3.1	0.8
內湖區	117	10.8	76.3	13.5	62.8	19.4	16.9	2.4	4.3
士林區	116	10.7	79.0	8.8	70.2	19.1	12.7	6.5	1.9
北投區	105	9.7	68.6	6.2	62.4	29.7	23.3	6.4	1.7
外出主要交通工具 **									
捷運	273	25.2	70.8 @	8.9	61.9	27.7 #	21.2	6.5	1.5
公車	218	20.1	82.1 #	6.9	75.2	14.9 @	9.6	5.3	3.0
機車	275	25.4	74.2	8.4	65.8	24.3	19.5	4.8	1.5
自小客車	125	11.5	71.1	17.9	53.1	24.1	15.0	9.1	4.8
步行	96	8.8	82.2	19.8	62.4	11.5 @	3.7	7.8	6.3 #
自行車	74	6.9	86.1	11.1	75.0	12.8	10.9	2.0	1.1
其他	22	2.0	73.9	26.0	47.9	20.6	14.3	6.3	5.6
外出主要交通工具 *									
公共運輸工具	513	47.4	75.8	8.8	67.0	22.0	16.0	6.0	2.3
非機動運具	170	15.7	83.9 #	16.0	67.9	12.1 @	6.8	5.3	4.0
私有機動運具	400	36.9	73.2	11.4	61.8	24.2	18.1	6.1	2.6

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「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　請問您對現在臺北市的路口，公車停讓行人的情形滿不滿意？(Q9)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**82.0**	**19.1**	**62.9**	**12.7**	**9.1**	**3.5**	**5.3**
性別 **									
男	504	46.6	85.4 #	19.5	65.9	11.7	8.6	3.1	3.0 @
女	579	53.4	79.1 @	18.8	60.3	13.5	9.6	3.9	7.3 #
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	100.0 #	29.6	70.4	- @	-	-	-
20~29 歲	121	11.2	91.6 #	30.7	60.9	5.4 @	5.4	-	3.0
30~39 歲	156	14.4	81.4	15.0	66.3	18.6 #	7.4	11.2	- @
40~49 歲	202	18.6	81.8	17.9	63.9	14.4	11.5	2.9	3.8
50~59 歲	182	16.8	76.9 @	17.3	59.6	18.9 #	13.9	5.0	4.2
60~69 歲	185	17.0	79.9	15.0	65.0	12.3	10.8	1.5	7.8
70 歲以上	189	17.5	79.1	19.4	59.7	8.2 @	6.5	1.7	12.7 #
行政區									
松山區	82	7.6	84.6	16.3	68.3	9.9	4.8	5.1	5.5
信義區	91	8.4	82.3	18.6	63.7	13.7	11.6	2.1	4.0
大安區	123	11.3	77.9	25.5	52.4	17.1	10.1	7.0	5.0
中山區	95	8.8	93.7	12.0	81.8	3.4	2.0	1.4	2.9
中正區	62	5.7	81.0	12.0	69.1	15.0	9.8	5.2	4.0
大同區	52	4.8	85.4	34.5	50.8	8.5	4.9	3.6	6.2
萬華區	78	7.2	83.7	23.5	60.2	12.5	10.6	2.0	3.8
文山區	113	10.4	83.5	13.4	70.1	10.3	8.1	2.2	6.2
南港區	50	4.6	89.3	24.4	64.9	8.5	5.1	3.4	2.2
內湖區	117	10.8	83.4	26.9	56.6	8.7	8.2	0.5	7.8
士林區	116	10.7	77.2	16.9	60.3	17.0	10.1	6.9	5.8
北投區	105	9.7	70.4	11.2	59.2	22.2	19.3	2.9	7.4
外出主要交通工具 ***									
捷運	273	25.2	84.4	21.4	63.0	12.4	9.1	3.3	3.1
公車	218	20.1	90.1 #	18.7	71.4	5.1 @	3.4	1.8	4.8
機車	275	25.4	79.8	19.6	60.2	14.5	10.6	3.8	5.7
自小客車	125	11.5	67.8 @	12.7	55.2	22.9 #	15.5	7.5	9.2 #
步行	96	8.8	81.5	18.4	63.1	11.1	5.7	5.4	7.3
自行車	74	6.9	80.4	16.7	63.7	17.1	16.4	0.7	2.5
其他	22	2.0	87.8	35.9	51.9	1.6	1.6	-	10.6
外出主要交通工具 **									
公共運輸工具	513	47.4	87.0 #	20.9	66.1	8.9 @	6.4	2.5	4.1
非機動運具	170	15.7	81.0	17.7	63.4	13.7	10.4	3.4	5.3
私有機動運具	400	36.9	76.1 @	17.4	58.7	17.1 #	12.1	4.9	6.8

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「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 9　請問您對近兩年臺北市機車退出人行道及騎樓的情形滿不滿意？(Q10)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**55.0**	**10.9**	**44.1**	**38.4**	**26.1**	**12.3**	**6.6**
性別									
男	504	46.6	54.7	10.3	44.5	38.5	27.9	10.6	6.8
女	579	53.4	55.2	11.5	43.7	38.3	24.5	13.7	6.5
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	72.4 #	7.4	65.0	27.6	20.0	7.6	-
20~29 歲	121	11.2	30.6 @	7.2	23.3	69.4 #	42.7	26.7	- @
30~39 歲	156	14.4	50.3	9.7	40.6	45.3	31.8	13.5	4.4
40~49 歲	202	18.6	64.7 #	9.8	54.8	33.0	24.8	8.2	2.4 @
50~59 歲	182	16.8	56.7	14.1	42.6	38.3	25.2	13.1	5.0
60~69 歲	185	17.0	52.9	10.2	42.7	37.4	24.1	13.3	9.7
70 歲以上	189	17.5	59.9	14.0	46.0	22.5 @	16.7	5.8	17.6 #
行政區 ***									
松山區	82	7.6	61.4	16.9	44.5	30.4	16.3	14.1	8.2
信義區	91	8.4	44.6 @	9.8	34.8	51.1 #	42.1	9.0	4.3
大安區	123	11.3	62.9	16.0	47.0	28.6 @	26.5	2.1	8.5
中山區	95	8.8	58.5	7.9	50.7	37.9	12.3	25.7	3.5
中正區	62	5.7	50.8	8.6	42.2	45.9	30.1	15.7	3.3
大同區	52	4.8	66.7	18.5	48.1	24.7 @	13.6	11.1	8.7
萬華區	78	7.2	45.4	6.4	39.1	49.1 #	38.6	10.5	5.5
文山區	113	10.4	67.1 #	8.3	58.8	28.0 @	15.7	12.3	4.9
南港區	50	4.6	35.2 @	8.5	26.7	61.8 #	55.3	6.5	2.9
內湖區	117	10.8	60.2	17.8	42.4	27.2 @	19.4	7.8	12.5 #
士林區	116	10.7	48.2	7.9	40.4	45.6	34.2	11.4	6.1
北投區	105	9.66	48.10	4.53	43.57	44.42	22.57	21.85	7.47
外出主要交通工具 *									
捷運	273	25.2	53.5	13.6	39.9	39.6	28.0	11.6	7.0
公車	218	20.1	48.0 @	7.9	40.1	44.0	35.2	8.7	8.0
機車	275	25.4	59.7	7.7	52.0	36.2	22.9	13.3	4.1
自小客車	125	11.5	57.9	12.5	45.4	36.1	25.3	10.8	6.0
步行	96	8.8	65.6 #	18.6	47.0	22.4 @	14.3	8.1	12.0 #
自行車	74	6.9	46.6	10.2	36.3	47.8	16.6	31.2	5.6
其他	22	2.0	48.7	7.1	41.6	46.6	41.6	5.0	4.7
外出主要交通工具 *									
公共運輸工具	513	47.4	51.0 @	10.9	40.0	41.7 #	31.6	10.1	7.3
非機動運具	170	15.7	57.3	15.0	42.3	33.5	15.3	18.2	9.2
私有機動運具	400	36.9	59.2 #	9.2	50.0	36.2	23.7	12.5	4.7 @

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「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 10　請問您對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿不滿意？(Q11)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**76.6**	**10.7**	**66.0**	**20.3**	**17.2**	**3.1**	**3.1**
性別									
男	504	46.6	79.4	11.1	68.3	17.2	14.6	2.6	3.4
女	579	53.4	74.3	10.3	63.9	22.9	19.4	3.5	2.8
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	67.1	-	67.1	32.9 #	32.9	-	-
20~29 歲	121	11.2	68.8 @	11.2	57.7	31.2 #	29.5	1.7	- @
30~39 歲	156	14.4	71.8	8.5	63.4	28.2 #	23.2	5.0	- @
40-49 歲	202	18.6	80.3	10.7	69.6	16.7	13.8	2.9	2.9
50-59 歲	182	16.8	81.9	10.0	71.9	16.0	11.0	5.0	2.1
60-69 歲	185	17.0	76.2	9.6	66.6	19.9	17.1	2.7	3.9
70 歲以上	189	17.5	79.6	16.6	63.0	11.8 @	9.9	1.9	8.6 #
行政區 a									
松山區	82	7.6	72.3	13.3	59.0	26.0	16.7	9.3	1.6
信義區	91	8.4	75.8	4.5	71.3	19.6	16.8	2.8	4.6
大安區	123	11.3	82.6	11.8	70.8	15.8	14.6	1.1	1.6
中山區	95	8.8	63.3	10.4	52.9	30.2	30.2	-	6.5
中正區	62	5.7	65.6	7.0	58.7	32.2	24.8	7.4	2.2
大同區	52	4.8	81.3	12.1	69.2	17.2	13.6	3.6	1.5
萬華區	78	7.2	85.3	13.5	71.9	13.4	12.4	1.0	1.3
文山區	113	10.4	78.6	10.6	68.1	20.1	14.1	5.9	1.3
南港區	50	4.6	82.4	13.1	69.3	16.2	16.2	-	1.4
內湖區	117	10.8	87.3	18.1	69.2	10.5	9.4	1.1	2.2
士林區	116	10.7	78.5	8.0	70.4	16.0	12.3	3.7	5.5
北投區	105	9.7	64.8	5.8	59.0	30.2	27.8	2.4	5.0
外出主要交通工具 *									
捷運	273	25.2	75.4	11.0	64.5	21.2	17.3	3.9	3.3
公車	218	20.1	78.2	7.9	70.3	17.0	14.2	2.8	4.8
機車	275	25.4	78.0	9.5	68.5	19.3	17.5	1.8	2.7
自小客車	125	11.5	77.9	11.4	66.5	22.1	17.9	4.2	- @
步行	96	8.8	79.9	16.7	63.1	16.1	14.5	1.6	4.0
自行車	74	6.9	61.7 @	11.6	50.1	34.9 #	30.9	4.0	3.4
其他	22	2.0	89.0	16.1	72.9	11.0	2.5	8.6	-
外出主要交通工具									
公共運輸工具	513	47.4	77.2	9.9	67.3	19.0	15.3	3.7	3.8
非機動運具	170	15.7	72.0	14.5	57.5	24.3	21.7	2.7	3.7
私有機動運具	400	36.9	77.9	10.1	67.9	20.2	17.6	2.6	1.9

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「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 10【續】　請問您對近兩年臺北市整體行人安全友善通行環境滿不滿意？(Q11)

單位：人數；%

項目別	直行%	總計	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**76.6**	**10.7**	**66.0**	**20.3**	**17.2**	**3.1**	**3.1**
行人綠燈早開知曉度									
知道	625	57.7	76.9	10.2	66.7	20.6	18.9	1.7	2.5
不知道	458	42.3	76.3	11.3	65.0	19.8	14.8	4.9	3.9
行人綠燈早開支持度 ***									
支持	958	88.4	77.7 #	11.3	66.4	19.8	17.2	2.6	2.4 @
不支持	42	3.9	61.2 @	10.9	50.3	35.6 #	34.1	1.5	3.2
無意見	84	7.7	71.8	3.3	68.5	17.7	8.1	9.7	10.5 #
車輛(汽機車)停讓行人滿意度 ***									
滿意	824	76.1	85.6 #	12.9	72.7	12.1 @	11.5	0.7	2.2 @
不滿意	230	21.3	47.1 @	3.9	43.2	50.4 #	38.4	11.9	2.6
無意見	29	2.6	56.0 @	-	56.0	12.1	9.9	2.2	31.8 #
公車停讓行人滿意度 ***									
滿意	888	82.0	82.3 #	12.1	70.1	16.0 @	14.5	1.6	1.7 @
不滿意	137	12.7	49.3 @	3.0	46.3	47.1 #	33.7	13.4	3.6
無意見	57	5.3	55.1 @	6.5	48.6	22.0	19.6	2.4	22.9 #
機車退出人行道及騎樓滿意度 ***									
滿意	595	55.0	86.1 #	17.1	69.0	12.4 @	10.4	2.0	1.5 @
不滿意	416	38.4	64.1 @	2.4	61.8	33.3 #	28.4	5.0	2.5
無意見	72	6.6	70.4	5.2	65.2	10.2 @	8.6	1.6	19.4 #

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「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 11　請問您對臺北市 YouBike30 分鐘免費的措施滿不滿意？(Q12)

單位：人數；%

項目別	樣本數	直行%	滿意			不滿意			不知道/無意見
			計	非常滿意	還算滿意	計	不太滿意	非常不滿意	
全體	**1,083**	**100.0**	**84.0**	**49.7**	**34.3**	**6.8**	**5.1**	**1.7**	**9.2**
性別									
男	504	46.6	83.3	50.8	32.5	8.6	6.5	2.1	8.1
女	579	53.4	84.5	48.7	35.9	5.3	3.9	1.4	10.2
年齡 ***									
15~19 歲	49	4.5	100.0 #	72.1	27.9	-	-	-	- @
20~29 歲	121	11.2	94.5 #	76.9	17.6	2.9	2.9	-	2.6 @
30~39 歲	156	14.4	84.8	51.1	33.7	11.6 #	8.9	2.7	3.7 @
40-49 歲	202	18.6	89.5 #	53.2	36.3	7.6	5.1	2.5	2.8 @
50-59 歲	182	16.8	83.7	49.3	34.4	6.2	4.7	1.5	10.1
60-69 歲	185	17.0	80.9	42.0	38.9	8.2	6.1	2.1	10.9
70 歲以上	189	17.5	69.7 @	29.4	40.3	5.6	4.1	1.5	24.7 #
行政區									
松山區	82	7.6	82.2	49.6	32.5	4.2	4.2	-	13.6
信義區	91	8.4	87.3	55.6	31.7	6.5	4.9	1.6	6.2
大安區	123	11.3	81.7	52.1	29.6	6.4	5.3	1.1	11.8
中山區	95	8.8	86.7	53.5	33.1	8.7	8.7	-	4.7
中正區	62	5.7	94.2	50.4	43.7	4.3	2.0	2.3	1.5
大同區	52	4.8	85.3	49.0	36.3	7.3	7.3	-	7.5
萬華區	78	7.2	83.8	40.4	43.4	6.2	5.2	1.0	10.0
文山區	113	10.4	82.7	45.0	37.7	5.5	4.1	1.5	11.8
南港區	50	4.6	87.1	66.4	20.7	8.8	8.8	-	4.1
內湖區	117	10.8	84.0	58.6	25.3	7.3	1.8	5.5	8.7
士林區	116	10.7	82.8	39.8	43.0	5.7	5.7	-	11.5
北投區	105	9.7	77.2	43.0	34.1	10.9	5.6	5.2	12.0
外出主要交通工具									
捷運	273	25.2	84.6	53.2	31.4	8.3	7.3	1.0	7.1
公車	218	20.1	81.4	46.3	35.2	5.6	5.1	0.5	12.9
機車	275	25.4	85.0	49.7	35.4	7.6	4.4	3.3	7.3
自小客車	125	11.5	83.3	46.2	37.1	5.3	3.9	1.5	11.4
步行	96	8.8	77.0	37.2	39.8	8.8	5.3	3.6	14.1
自行車	74	6.9	93.4	66.5	27.0	3.4	2.5	0.9	3.2
其他	22	2.0	89.4	57.4	32.0	1.6	1.6	-	9.0
外出主要交通工具									
公共運輸工具	513	47.4	83.5	50.4	33.1	6.9	6.1	0.7	9.7
非機動運具	170	15.7	84.2	50.0	34.2	6.5	4.1	2.4	9.4
私有機動運具	400	36.9	84.5	48.6	35.9	6.9	4.2	2.7	8.6

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「非常滿意」與「還算滿意」，「不太滿意」與「非常不滿意」選項合併。