

第五章 問卷設計與調查

本研究以台北市北區之旅運者為實證研究對象，構建顯示性偏好運具選擇模式。本章將分別針對問卷設計之內容、資料調查之方式與資料之整理結果做詳細之說明。

5.1 問卷設計

顯示性偏好法所設計之問卷，是由受訪者就以往的經驗與認知而作答，可獲知受訪者的實際行為。

5.1.1 調查範圍

高運量捷運淡水線全長約 22.1 公里。沿線經過之行政區橫跨台北縣、市，包括台北市中山區、士林區、石牌區及台北縣竹圍、淡水等行政區，沿線共設有 20 個車站（由淡水站至台北車站）。

此次本研究的調查方式係採電話抽樣方法，以克服私人運具不易抽樣的困難。調查範圍依照中華電信的電話號碼而界定在忠孝東路以北至基隆河以南的台北市區域及士林、北投兩個行政區。

5.2 問卷結構

問卷中包含個人基本資料及運具選擇資料兩大部分。問卷之結構與內容依序說明如下，其詳細內容如附錄一所示。

5.2.1 運具選擇資料

運具選擇資料內容包括：旅次主要目的、旅次次要目的、選擇之主要運具種類、搭乘主要運具之旅行時間及旅行成本、選擇之次要運具之種類、搭乘次要運具之時間及成本、車外時間及車外成本、以往搭乘其他運具之相關經驗等等。旅次次要目的地定義為花費時間較少，可以隨著旅次主要目的一併進行者。主要運具定義為成本較高者或搭乘距離較長者，次要運具則定義為主要運具以外的運具。如同時使用公車與捷運兩種運具，則捷運為主要運具，公車則為次要運具。

5.2.2 個人基本資料

問卷中的第二部份為個人基本資料的調查，詢問受訪者的性別、年齡、職業、所得、小汽車持有數、家戶工作人口數與居住地點等社經資訊，以分析不同的社經因素，是否會影響受訪者對運具的選擇。

5.3 抽樣方法

探討都市內或城際間之運具選擇時，模式參數校估所需使用之資料，一般可考慮三種抽樣技術：(1)簡單隨機抽樣，(2)屬性基礎分層抽樣，(3)選擇基礎分層抽樣。若是選用簡單隨機抽樣來蒐集資料，可能產生較少使用之運具無法抽出有效且足夠之樣本數；而若是改採一般分層抽樣，其中又以選擇基礎分層抽樣較具經濟性，但是運用在都會區之中，卻有著私人運具樣本難以取得的困難。因此，本研究基於可抽取大部分可能運具的考量，決定使用電話來進行簡單隨機抽樣，即在台北-淡水間固定電話號碼之頭兩碼，後面六碼以隨機方式產生來進行抽樣調查。並可依此電話調查結果，當作實際母體市場佔有率之依據。

5.4 調查方法與過程

1. 調查目的

本調查係為瞭解目前台北都會區淡水走廊之捷運及其接駁運具使用情形，以及瞭解旅客對票價的敏感程度。

2. 調查對象

資料蒐集的對象為臺北市北區之通勤旅客，調查項目包括個人基本資料與運具選擇資料。替選方案包含主要運具與捷運的接駁運具。主要運具包含(捷運、公車、汽車、機車、計程車)、捷運的接駁運具包含(步行、計程車、公車、機車)。

3. 調查方式

本研究採電話訪問調查方式。此方式的優點在於時間、人力及經費方面較為節省且能夠克服私人運具抽樣困難的問題；惟其問卷結果將有所受限，受限於調查者的訪問技巧及態度、及受訪者之知識水準與合作態度。

4. 調查過程

本調查於三月中完成試調，三月份~四月份完成調查。調查時間定為非假日（星期一至星期五）晚上 6：30 分~10：30 分。

5. 調查樣本

本研究以電話訪問方式共抽樣 2500 個家戶，回收 554 份問卷，如表 5.1。

只要受訪者完成個人基本資料填答及運具選擇資料，另外運具選擇行為包含在吾人所定義的七種方案內(公車、小汽車、機車、捷運-步行接駁、捷運-公車接駁、捷運-機車接駁、捷運-計程車接駁)，即認定為有效樣本。各運具屬性均依乘坐經驗填答者；個人基本資料必須填答部分包括性別、年齡、個人所得、家戶所得、家戶擁有小汽車數，各運具屬性必須填答部分包括出發地至車站之費用與旅行時間、票價、等車時間、車內旅行時間、車站至目的地之費用與旅行時間，有效樣本計有 454 個。

表5.1 問卷回收統計表

運具問卷	總抽樣數	回收樣本數	有效樣本數	回收率	有效率
電話訪問	2500	554	454	18.12%	81.95%

5.5 資料整理

5.5.1 運具選擇次數分配

將樣本實際選擇公車、小汽車、機車及捷運之情形及每一樣本可選擇搭乘之運具數整理如表 5.2 及表 5.3。由表 5.2 中可以看出以機車的市場佔有率為最高，約佔三分之一，公車及小汽車也都有 2 成左右的市場佔有率，以捷運為主要運具的市場佔有率也約有兩成。如果考慮捷運接駁運具，發現以公車接駁的市場佔有率最高，機車與步行接駁次之，計程車接駁比例相對極小。

表5.2 樣本運具選擇之分配

方案	主要運具	接駁運具	實際選擇此方案之樣本數	比例	可選擇此方案之樣本數	比例
1	公車	無	111	24.45%	251	55.29%
2	汽車	無	88	19.38%	177	38.99%
3	機車	無	153	33.70%	272	59.91%
4	捷運	步行	26	5.73%	47	10.35%
5	捷運	公車	53	11.67%	73	16.08%
6	捷運	機車	22	4.85%	26	5.73%
7	捷運	計程車	1	0.22%	1	0.22%
	合計		454	100.00%	847	186.56%

表5.3 樣本可選擇運具之分配

可選運具之個數	選擇方案	實際選擇此方案之樣本數	比例	可選擇此方案之樣本數	比例
1	1	10	2.32%	10	2.32%
	2	20	4.64%	20	4.64%
	3	40	9.28%	40	9.28%
	4	8	1.86%	8	1.86%
	5	5	1.16%	5	1.16%
	小計	83	19.26%	83	19.26%
2	1	76	17.63%	166	38.52%
	2	51	11.83%	102	23.67%
	3	90	20.88%	172	39.91%
	4	10	2.32%	31	7.19%
	5	29	6.73%	41	9.51%
	小計	256	59.40%	512	118.79%
3	1	25	5.80%	75	17.40%
	2	17	3.94%	66	15.31%
	3	23	5.34%	85	19.72%
	4	8	1.86%	16	3.71%
	5	18	4.18%	31	7.19%
	小計	91	21.11%	273	63.34%
4	1	0	0.00%	1	0.23%
	2	0	0.00%	1	0.23%
	3	0	0.00%	1	0.23%
	4	0	0.00%	0	0.00%
	5	1	0.23%	1	0.23%
	小計	1	0.23%	4	0.93%
	合計	431	100.00%	872	202.32%

由於運具選擇資料呈現的即為受訪者的實際選擇行為，因此，實際選擇該運具之樣本數係受電話訪問調查抽樣之影響結果。而所謂「可選擇此運具之樣本數」一項之統計，是以受訪者過去曾搭乘過之運具為依據；例如受訪者此次旅行為搭乘捷運，而過去曾搭乘過機車，則該受訪者之可選集合即包含了捷運與機車二種運具。由表 5.2 中發現，可選擇公車及機車之樣本數所佔比例最高，汽車次之，而其他運具之可選擇樣本數差異不大。

表 5.3 是將每一受訪者面臨之可選擇集合數予以統計，若可選擇運具數只有一種，表受訪者根本無「運具選擇」而言，因此在建立模式時將該樣本數篩除，另外方案七（捷運-以計程車轉乘）的樣本數太少及方案六（捷運-以機車轉乘）的可選方案數也太少，所以此兩方案於建立模式時亦予以剔除，最後用來建立模式之有效樣本為 348。

5.5.2 樣本社經特性

從問卷中本研究所獲得之受訪者基本社經特性包括性別、年齡、個人所得、家戶所得與汽機車擁有數量等五項，統計結果整理如表 5.4，以下將說明其與運具選擇分佈之情形。

- (1) 性別分佈：男女比例各半，表都市內旅行男女差異不大。
- (2) 年齡分佈：受訪者年齡 16-45 歲者約佔調查樣本之 7 成 8，為本研究之研究主體。
- (3) 職業分佈：所有受訪者之職業以學生佔最多數，約為三分之一；從商與服務業居次約為 22% 及 15%；軍公教約為 11%；其餘職業比例較少。
- (4) 個人所得分佈：所得 1 萬元以下佔 27%，多由學生、軍人及家庭主婦所構成；而 1 萬至 6 萬元間約佔所有樣本之一半。
- (5) 家戶所得分佈：家戶所得在 6 至 14 萬元間者佔總樣本數之 6 成 5。
- (6) 家戶擁有小汽車數分佈：本項目之調查結果發現 6 成 5 左右之受訪者家中擁有 1 輛小汽車，僅有 20 % 之受訪者家中無小汽車。
- (7) 家戶擁有機車數分佈：本項目之調查結果發現三成左右之受訪者家中擁有 2 輛及 2 輛以上的機車，僅有 10 % 左右之受訪者家中無機車。

表5.4 樣本社經特性與運具分佈情形

		公車		汽車		機車		捷運+步行		捷運+公車接駁		合計	
		人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比
性別	男	48	43.24%	46	52.27%	81	52.94%	10	38.46%	23	43.40%	208	48.26%
	女	63	56.76%	42	47.73%	72	47.06%	16	61.54%	30	56.60%	223	51.74%
年齡	16-20	17	15.32%	2	2.27%	15	9.80%	4	15.38%	9	16.98%	47	10.90%
	21-25	28	25.23%	6	6.82%	48	31.37%	5	19.23%	11	20.75%	98	22.74%
	26-30	13	11.71%	8	9.09%	25	16.34%	6	23.08%	3	5.66%	55	12.76%
	31-35	7	6.31%	12	13.64%	14	9.15%	1	3.85%	4	7.55%	38	8.82%
	36-40	8	7.21%	19	21.59%	14	9.15%	4	15.38%	10	18.87%	55	12.76%
	41-45	11	9.91%	12	13.64%	15	9.80%	1	3.85%	6	11.32%	45	10.44%
	46-50	6	5.41%	9	10.23%	11	7.19%	3	11.54%	2	3.77%	31	7.19%
	51-55	12	10.81%	12	13.64%	5	3.27%	1	3.85%	4	7.55%	34	7.89%
	56-60	8	7.21%	8	9.09%	5	3.27%	0	0.00%	3	5.66%	24	5.57%
	61-65	0	0.00%	0	0.00%	1	0.65%	0	0.00%	0	0.00%	1	0.23%
	66-70	1	0.90%	0	0.00%	0	0.00%	1	3.85%	1	1.89%	3	0.70%
	71-75	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
職業	學生	43	38.74%	6	6.82%	61	39.87%	8	30.77%	21	39.62%	139	32.25%
	軍公教	16	14.41%	11	12.50%	15	9.80%	4	15.38%	4	7.55%	50	11.60%
	商	19	17.12%	37	42.05%	23	15.03%	7	26.92%	8	15.09%	94	21.81%
	工	1	0.90%	5	5.68%	7	4.58%	0	0.00%	5	9.43%	18	4.18%
	農	1	0.90%	1	1.14%	0	0.00%	0	0.00%	1	1.89%	3	0.70%
	自由業	4	3.60%	10	11.36%	13	8.50%	2	7.69%	1	1.89%	30	6.96%
	服務業	17	15.32%	14	15.91%	24	15.69%	4	15.38%	8	15.09%	67	15.55%
	家管	7	6.31%	4	4.55%	5	3.27%	0	0.00%	3	5.66%	19	4.41%
	無	1	0.90%	0	0.00%	2	1.31%	1	3.85%	1	1.89%	5	1.16%
	其他	2	1.80%	0	0.00%	3	1.96%	0	0.00%	1	1.89%	6	1.39%
性質	全職	92	82.88%	76	86.36%	121	79.08%	20	76.92%	46	86.79%	355	82.37%
	兼職	19	17.12%	12	13.64%	32	20.92%	6	23.08%	7	13.21%	76	17.63%
學歷	研究所以上	11	9.91%	7	7.95%	18	11.76%	3	11.54%	13	24.53%	52	12.06%
	大學	50	45.05%	33	37.50%	59	38.56%	9	34.62%	19	35.85%	170	39.44%
	專科	17	15.32%	21	23.86%	35	22.88%	5	19.23%	14	26.42%	92	21.35%
	高中職	27	24.32%	21	23.86%	37	24.18%	9	34.62%	4	7.55%	98	22.74%
	國中	5	4.50%	4	4.55%	4	2.61%	0	0.00%	3	5.66%	16	3.71%
	國小	1	0.90%	2	2.27%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	3	0.70%
	無	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
	其他	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
合計	樣本數	111	100%	88	100%	153	100%	26	100%	53	100%	431	100%

表5.4 樣本社經特性與運具分佈情形【續】

		公車		汽車		機車		捷運+步行		捷運+公車接駁		合計	
個人所得	無收入	18	16.22%	1	1.14%	21	13.73%	1	3.85%	7	13.21%	48	11.14%
	1 萬以下	23	20.72%	5	5.68%	23	15.03%	4	15.38%	15	28.30%	70	16.24%
	1 萬- 2 萬	7	6.31%	6	6.82%	22	14.38%	3	11.54%	3	5.66%	41	9.51%
	2 萬- 3 萬	8	7.21%	13	14.77%	20	13.07%	4	15.38%	2	3.77%	47	10.90%
	3 萬-4 萬	18	16.22%	16	18.18%	22	14.38%	8	30.77%	9	16.98%	73	16.94%
	4 萬-5 萬	10	9.01%	9	10.23%	10	6.54%	1	3.85%	3	5.66%	33	7.66%
	5 萬-6 萬	5	4.50%	13	14.77%	8	5.23%	0	0.00%	4	7.55%	30	6.96%
	6 萬- 7 萬	8	7.21%	6	6.82%	8	5.23%	1	3.85%	1	1.89%	24	5.57%
	7 萬- 8 萬	3	2.70%	9	10.23%	6	3.92%	1	3.85%	4	7.55%	23	5.34%
	8 萬-9 萬	4	3.60%	5	5.68%	1	0.65%	1	3.85%	1	1.89%	12	2.78%
	9 萬-10 萬	3	2.70%	3	3.41%	5	3.27%	2	7.69%	0	0.00%	13	3.02%
	10 萬以上	4	3.60%	2	2.27%	7	4.58%	0	0.00%	4	7.55%	17	3.94%
家戶所得	無收入	5	4.50%	0	0.00%	5	3.27%	0	0.00%	1	1.89%	11	2.55%
	2 萬以下	5	4.50%	1	1.14%	8	5.23%	2	7.69%	1	1.89%	17	3.94%
	2-4 萬	4	3.60%	2	2.27%	10	6.54%	4	15.38%	2	3.77%	22	5.10%
	4-6 萬	9	8.11%	6	6.82%	20	13.07%	0	0.00%	3	5.66%	38	8.82%
	6-8 萬	17	15.32%	16	18.18%	27	17.65%	3	11.54%	13	24.53%	76	17.63%
	8-10 萬	24	21.62%	15	17.05%	29	18.95%	7	26.92%	12	22.64%	87	20.19%
	10-12 萬	11	9.91%	14	15.91%	9	5.88%	3	11.54%	3	5.66%	40	9.28%
	12-14 萬	11	9.91%	11	12.50%	11	7.19%	2	7.69%	5	9.43%	40	9.28%
	14-16 萬	7	6.31%	14	15.91%	11	7.19%	1	3.85%	1	1.89%	34	7.89%
	16-18 萬	6	5.41%	4	4.55%	7	4.58%	0	0.00%	3	5.66%	20	4.64%
	18-20 萬	5	4.50%	1	1.14%	4	2.61%	2	7.69%	1	1.89%	13	3.02%
	20 萬以上	7	6.31%	4	4.55%	12	7.84%	2	7.69%	8	15.09%	33	7.66%
家中人口數	1 人	14	12.61%	4	4.55%	19	12.42%	4	15.38%	4	7.55%	45	10.44%
	2 人	8	7.21%	7	7.95%	16	10.46%	6	23.08%	2	3.77%	39	9.05%
	3 人	18	16.22%	21	23.86%	25	16.34%	3	11.54%	12	22.64%	79	18.33%
	4 人	39	35.14%	25	28.41%	32	20.92%	10	38.46%	15	28.30%	121	28.07%
	5 人	25	22.52%	21	23.86%	39	25.49%	3	11.54%	12	22.64%	100	23.20%
	其他	7	6.31%	10	11.36%	22	14.38%	0	0.00%	8	15.09%	47	10.90%
機車數	無	18	16.22%	22	25.00%	0	0.00%	5	19.23%	10	18.87%	55	12.76%
	1 輛	63	56.76%	40	45.45%	84	54.90%	16	61.54%	27	50.94%	230	53.36%
	2 輛	26	23.42%	22	25.00%	46	30.07%	4	15.38%	14	26.42%	112	25.99%
	3 輛	4	3.60%	4	4.55%	23	15.03%	1	3.85%	2	3.77%	34	7.89%
汽車數	無	22	19.82%	0	0.00%	44	28.76%	8	30.77%	9	16.98%	83	19.26%
	1 輛	78	70.27%	69	78.41%	93	60.78%	16	61.54%	34	64.15%	290	67.29%
	2 輛	9	8.11%	17	19.32%	16	10.46%	2	7.69%	9	16.98%	53	12.30%
	3 輛	2	1.80%	2	2.27%	0	0.00%	0	0.00%	1	1.89%	5	1.16%
	樣本數	111	100%	88	100%	153	100%	26	100%	53	100%	431	100%

5.5.3 旅次特性與運具選擇分佈

本研究旅次特性調查之主要項目包含旅次之主要目的、次要目地、出門使用過幾種交通工具(指換過幾次)、出門時有無汽車可供使用、出門時有無機車可供使用等。調查結果統計如表 5.5，以下將說明其與運具選擇分佈之情形。

- (1) 主要目的：以上班、上學為主的通勤旅次，約佔 7 成左右。
- (2) 次要目地：絕大多數均無次要目地，表旅次行為十分單純。
- (3) 使用交通工具數：大部分人還是只搭乘一種交通工具，約佔 7 成 5；轉乘一次者約為 2 成，轉乘兩次者相對極少。
- (4) 個人所得分佈：所得 1 萬元以下佔 33%，多由學生、軍人及家庭主婦所構成；而 1 萬至 6 萬元間約佔所有樣本之一半。
- (5) 家戶所得分佈：家戶所得在 6 至 14 萬元間者佔總樣本數之 6 成。

表5.5 旅次特性與運具分佈情形

		公車		汽車		機車		捷運+步行		捷運+公車接駁		合計	
		人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比
主要目的	上班	41	36.94%	53	60.23%	62	40.52%	10	38.46%	18	33.96%	184	42.69%
	上學	41	36.94%	6	6.82%	58	37.91%	7	26.92%	20	37.74%	132	30.63%
	洽公商務	14	12.61%	15	17.05%	11	7.19%	5	19.23%	6	11.32%	51	11.83%
	購物	4	3.60%	4	4.55%	6	3.92%	1	3.85%	4	7.55%	19	4.41%
	娛樂社交	3	2.70%	1	1.14%	6	3.92%	1	3.85%	4	7.55%	15	3.48%
	接送小孩	0	0.00%	4	4.55%	3	1.96%	0	0.00%	0	0.00%	7	1.62%
	個人事務	8	7.21%	3	3.41%	4	2.61%	2	7.69%	1	1.89%	18	4.18%
	其他	0	0.00%	2	2.27%	3	1.96%	0	0.00%	0	0.00%	5	1.16%
次要目地	無	95	85.59%	70	79.55%	134	87.58%	22	84.62%	44	83.02%	365	84.69%
	購物	8	7.21%	4	4.55%	8	5.23%	1	3.85%	4	7.55%	25	5.80%
	娛樂社交	3	2.70%	0	0.00%	3	1.96%	0	0.00%	3	5.66%	9	2.09%
	接送小孩	4	3.60%	8	9.09%	3	1.96%	2	7.69%	2	3.77%	19	4.41%
	個人事務	0	0.00%	4	4.55%	5	3.27%	1	3.85%	0	0.00%	10	2.32%
	其他	1	0.90%	2	2.27%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	3	0.70%
交通工具數	1 種	59	53.15%	88	100%	153	100.00%	26	100%	0	0.00%	326	75.64%
	2 種	49	44.14%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	35	66.04%	84	19.49%
	3 種	3	2.70%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	18	33.96%	21	4.87%
	4 種	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%
	樣本數	111	100%	88	100%	153	100%	26	100%	53	100%	431	100%

5.6 與其他捷運相關研究報告之比較

5.6.1 旅次目的分析

彙整各次的捷運相關報告，調查結果顯示出於旅次目的部分，搭乘捷運的受訪者中約有 40%~45% 的旅次目的為上下班，20%~35% 的旅次目的為上下學，兩者合計高達 70%~80%，顯示出各捷運線的使用者係以通勤為主，而且隨著捷運路網的形成，通勤者似乎有繼續成長的趨勢。

表5.6 捷運旅次目的分配表

旅次目的	本研究調查%	新中線%	中、永和線%	淡水線%	木柵線%
上下班	35.44%	40.34%	47%	42.00%	64.21%
上下學	34.18%	34.06%	25%	22.00%	
休閒旅遊	6.33%	5.56%	8%	9.00%	11.38%
其他	3.80%	7.49%	11%	13.00%	4.16%
洽公	13.92%	6.04%	5%	10.00%	6.76%
新鮮好奇	0.00%	0.97%	0%	0.00%	5.17%
購物	6.33%	5.56%	4%	3.00%	7.79%
總計	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：

1. 中永和線：「捷運中永和線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年十一月。
2. 新中線：「捷運新中線營運後旅次行為及交通影響分析」，台北市政府交通局，民國八十八年十月。
3. 淡水線：「捷運淡水線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年元月。
4. 木柵線：「捷運木柵線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十六年三月二十七日。

5.6.2 到離站轉乘運具

由台北市交通局與捷運工程局所作之問卷調查中可以發現，捷運乘客到站使用之轉乘運具以步行為最多，次為公車及機車，其餘運具所佔比例極為有限。而離站使用之轉乘運具與到站情形類似，仍以步行為主、公車及機車次之。

本研究之問卷之調查因採隨機抽樣，而樣本又不夠大，造成抽樣結果偏離母體。調查結果顯示出，捷運乘客到、離站使用之轉乘運具均以公車為最多、步行與機車次之、其餘運具所佔比例相對極小。

表5.7 捷運到站轉乘運具表

到站運具	本研究調查	新中線	中、永和線	淡水線	木柵線
步行	42.62%	69.01%	70%	59%	57.25%
公車	26.22%	12.59%	13%	20%	23.44%
機車接送		0.97%			
汽車接送		0.48%			
其他接送		2.91%			
機車	29.51%	6.78%	9%	9%	8.59%
計程車	0.00%	2.91%	3%	3%	2.06%
自用車	0.02%	1.69%	2%	3%	0.80%
腳踏車	0.00%	2.21%	1%	0%	0%
其他	0.00%	0.24%	3%	5%	1.95%
合計	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：

- 1.中永和線：「捷運中永和線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年十一月。
- 2.新中線：「捷運新中線營運後旅次行為及交通影響分析」，台北市政府交通局，民國八十八年十月。
- 3.淡水線：「捷運淡水線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年元月。
- 4.木柵線：「捷運木柵線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十六年三月二十七日。

表5.8 捷運離站轉乘運具表

離站運具	本研究調查	新中線	中、永和線	淡水線	木柵線
步行	27.96%	67.33%	67%	62%	72.10%
公車	61.29%	19.45%	25%	26%	17.38%
機車接送		1.00%			
汽車接送		0.75%			
其他接送		1.50%			
機車	0.10%	3.99%	3%	4%	2.95%
計程車	0.01%	3.74%	2%	4%	2.35%
自用車	0.00%	1.00%	1%	1%	1.71%
腳踏車	0.00%	0.75%	0%	0%	0.84%
其他	0.00%	0.50%	3%	4%	2.67%
合計	100%	100%	100%	100%	100%

資料來源：

- 1.中永和線：「捷運中永和線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年十一月。
- 2.新中線：「捷運新中線營運後旅次行為及交通影響分析」，台北市政府交通局，民國八十八年十月。
- 3.淡水線：「捷運淡水線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年元月。
- 4.木柵線：「捷運木柵線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十六年三月二十七日。

5.6.3 捷運乘客個人資料分佈統計

由台北市交通局、捷運工程局及本研究所作之問卷調查中，發現搭乘捷運以女性佔大多數，約為六成左右。年齡分佈情形以 40 歲以下為最多，約佔九成左右。職業分佈以學生與商所佔比例最高，兩者合計約佔五成~六成。學歷分佈以高中職及大學(含大專)所佔比例最高，兩者合計可達八成~九成。而本研究的抽樣調查也得出類似的統計結果，表示近幾年來搭乘捷運的旅客之基本屬性並無顯著變化。

表5.9 捷運性別分佈統計表

性別	本研究調查 %	新中線 %	中、永和線 %	淡水線 %
女	58.23%	60.89%	69%	63%
男	41.77%	39.11%	31%	37%
合計	100%	100%	100%	100%

表5.10 捷運乘客年齡分佈統計表

職業	本研究調查 %	新中線 %	中、永和線 %	淡水線 %
20 歲以下	16.46%	33.25%	22%	16%
21~30 歲	31.65%	35.50%	39%	40%
31~40 歲	24.05%	21.50%	23%	25%
41~50 歲	15.19%	6.50%	12%	16%
51~60 歲	10.13%	2.75%	3%	4%
61 歲以上	2.53%	0.50%	1%	2%
合計	100%	100%	100%	100%

表5.11 捷運乘客職業分佈統計表

職業	本研究調查 %	新中線 %	中、永和線 %	淡水線 %
軍公教	10.13%	9.65%	15%	12%
商	18.99%	31.68%	32%	31%
學生	36.71%	40.35%	32%	30%
工	6.33%	5.69%	4%	4%
其他	27.85%	12.62%	16%	23%
合計	100%	100%	100%	100%

表5.12 捷運乘客學歷分佈統計表

學歷	本研究調查 %	新中線 %	中、永和線 %	淡水線 %
國小(含以下)	0.00%	2.04%	1%	1%
國中	3.80%	7.38%	5%	4%
高中職	16.46%	30.79%	29%	26%
大學(含大專)	59.49%	54.96%	59%	63%
研究所 (含以上)	20.25%	4.83%	5%	5%
合計	100%	100%	100%	100%

以上四表資料來源：

- 1.中永和線：「捷運中永和線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年十一月。
- 2.新中線：「捷運新中線營運後旅次行為及交通影響分析」，台北市政府交通局，民國八十八年十月。
- 3.淡水線：「捷運淡水線營運後旅次行為及交通影響分析」，捷運工程局第一處，民國八十八年元月。