

## 附錄一 運輸永續性與運輸生活品質指標建構之問卷

您好!因為交通運輸在民眾的生活中是非常重要的環，而良好的運輸系統不僅能夠提升民眾之生活品質，並且也可在未來提升整體的運輸永續性。因此，本研究在此欲建構新城際旅客運輸的運輸永續性與運輸生活品質指標系統，而這當中必須瞭解各權益關係人對於臺灣城際運輸各項指標的看法，以建構新的準則架構，而根據此新準則架構，進行後續的指標衡量及政策評估。由於本問卷是 SCOT 架構的問卷，因此，本問卷將進行兩輪的填寫，以強調資訊回饋的過程，建構出適合台灣地區城際旅客運輸的運輸永續性與運輸生活品質指標系統，進而應用於後續研究中。您所填答的資料將僅供學術分析，並用於碩士論文撰寫上，絕不會做個別展示或發表，請放心作答。在此由衷感謝您的幫忙與支持！敬祝 健康愉快。

國立台灣海洋大學河海工程研究所-運輸規劃研究室  
指導教授：蕭再安 博士  
研究生： 黃宇辰 敬上  
聯絡電話：0981059558  
e-mail：s520jrcxq@hotmail.com

### 問卷說明：

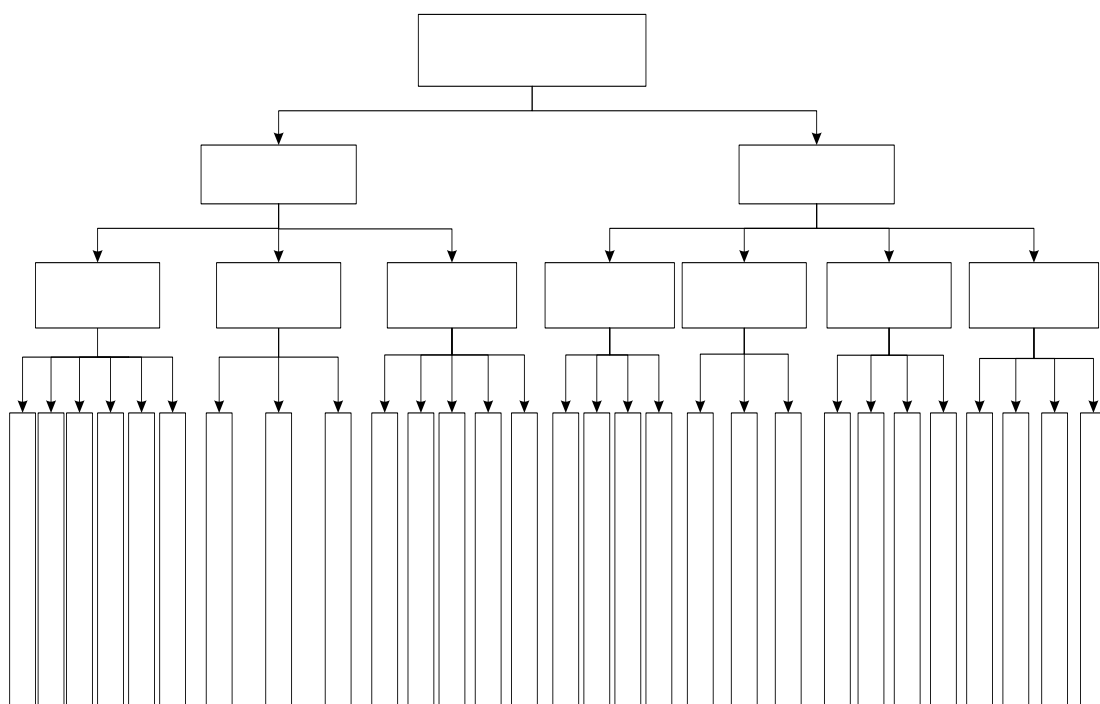
本研究將指標架構分為運輸永續性與運輸生活品質兩部分，各權益關係人將分別針對兩部分指標的重要性進行表態。在本問卷中，各指標分別對應 11 個重要性等第(0~10 級)，填答者將根據自身之看法，圈選所認為各準則之重要程度，而在後續指標篩選中，則將此重要性等地轉換為分數，各指標平均分數小於 5 分者，則予以刪除，不納入第二輪的問卷中。而於此問卷中新加入的準則，則一併納入第二輪的 SCOT 問卷中。

### 本問卷將分為兩個部分：

- 第一部分：運輸永續性指標重要性探討
- 第二部分：運輸生活品質指標重要性探討
- 第三部分：基本資料

## 第一部分 運輸永續性指標重要性探討

本研究在第一部份中，希望建構出臺灣新城際旅客運輸的運輸永續性指標，由於運輸永續性強調永續發展，較屬於理想的概念，因此，希望藉由此指標建構，進而在後續進行指標衡量及政策評估，以提高臺灣城際運輸的永續性。而下圖就為本研究所建構的初始運輸永續性與運輸生活品質架構(其中還包含三個總體衡量指標，因本研究是針對各運具進行評比，因此，初始架構圖中並不包含總體衡量指標)。



(一)請問您認為以上運輸永續性指標初始架構中<此架構將從城際運輸觀點進行探討>，有哪些是準則是較為重要且是未來達到運輸永續的關鍵呢?(請根據您本身的看法，圈選出不同指標的重要程度)

標的	評估準則 <說明>	重要程度
		非常不重要 ← → 非常重要
經濟面	運輸容量<一車輛最大能載運的乘客數>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	運輸密集度<延人公里/人口>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	負擔能力<民眾進行城際運輸時，對於所需負擔費用的接受程度>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	政府成本<平均設施建設成本>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	土地利用<城際運輸基礎建設占用土地的程度/延人公里>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	城際運輸基礎建設的妥適性<專家認為各城際運輸基礎建設投資的效益程度>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	<總>運輸成長與脫鉤<延車公里數/GDP >	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
環	噪音<各運具噪音監測結果的標準值>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

境 面	CO <sub>2</sub> 排放量< CO <sub>2</sub> 總排放量/延人公里>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	能源密集度<公升油當量/延人公里>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	<總>再生能源使用<再生能源使用率>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
社 會 面	肇事率<總肇事當量/延人公里>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	安全性<主觀認定運具之安全性>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	路網分佈程度<主觀認為各城際運具的可及程度>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	旅行時間<主觀認為各城際運具的易行程度>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	無障礙運輸普及性<主觀認為各運具、場站、路線的通用化程度>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	<總>小汽車使用率<小汽車行駛數量/人口數>	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

(二)請問您認為還有哪些運輸永續性的指標是在初始架構中未考慮到的呢?請詳述原因。

指標：1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_ 3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_ 5. \_\_\_\_\_ 6. \_\_\_\_\_

原因： \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## 第二部分 運輸生活品質指標重要性探討

本研究在第二部份中，希望建構出臺灣新城際旅客運輸的運輸生活品質指標，由於運輸生活品質與民眾較直接相關，因此，希望取得民眾或相關團體對於此刻搭乘的城際運具或較常搭乘的城際運具的看法，藉由此指標建構，進而在後續進行指標衡量及政策評估，以提高臺灣城際運輸的運輸生活品質。而上圖就為本研究所建構的初始運輸永續性與運輸生活品質架構。

(一)請您依據您此刻或較常搭乘的城際運具為例，您認為以上運輸生活品質指標初始架構中〈此架構將從城際運輸觀點進行探討〉，有哪些是準則是您認為搭乘此運具時是較需要重視的嗎？(請根據您本身的看法，圈選出不同指標的重要程度)

標的	評估準則	重要程度
	〈說明〉	非常不重要←→非常重要
經濟面	負擔能力〈民眾進行城際運輸時，對於所需負擔費用的接受程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	可靠度〈運具準點或依照預期時間到達的程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	工作機會〈運輸品質影響工作機會的程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	城際運輸基礎建設的妥適性〈專家認為各城際運輸基礎建設投資的效益程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
環境面	噪音〈各運具噪音監測結果的標準值〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	空氣汙染〈CO、PB、NO <sub>x</sub> 、NMHC、PM <sub>10</sub> 、SO <sub>x</sub> 排放量(公噸)/延人公里〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	綠美化程度〈綠色空間之重要程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
社會面	肇事率〈總肇事當量/延人公里〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	安全性〈主觀認定運具之安全性〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	運輸多樣性〈運具種類多寡〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	無障礙運輸普及性〈主觀認為各運具、場站、路線的通用化程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
個人面	路網分佈程度〈主觀認為各城際運具的可及程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	旅行時間〈主觀認為各城際運具的易行程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	連結性〈與其餘運具轉乘之方便性〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
	城際運輸品質〈運輸服務品質程度〉	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

(二)請問您認為還有哪些指標是在初始架構中未考慮到的呢?請詳述原因。

指標：1. \_\_\_\_\_ 2. \_\_\_\_\_ 3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_ 5. \_\_\_\_\_ 6. \_\_\_\_\_

原因： \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### 第三部分 基本資料

由於本問卷屬於 SCOT 問卷，強調資訊之回饋，如有未收斂，將會進行兩輪之問卷填寫，以下則煩請各位填答者填寫相關資料及是否參與本問卷第二次填答。

(一)填答人員類型：

產(含台灣高鐵、台鐵等) 官(交通部、高鐵局等) 學(專家學者)  
一般民眾

(二)是否願意參與本問卷第二次之填答呢?

是 否

(三)聯絡方式(如願意參與第二次填答才需填寫)：

\_\_\_\_\_

~ 感謝您的填答 本問卷到此結束 ~