

計畫內文補充及更正說明

1. 5.1.2 科技社會建構論(SCOT)的應用(第 7 頁)：
開放式題項部分，只要有受訪者提出新的指標，就會針對新的指標進行第 2 次的 SCOT 應用，第 2 次的 SCOT 邀集 5 位運輸產業代表、6 位政府部門代表、10 位學者專家代表及 38 位一般民眾來填答問卷。
2. 5.2.3 主觀衡量(第 22 頁)：
主觀衡量指標分為兩個部分，「城際運輸基礎建設的妥適性」及「無障礙運輸普及性」兩個指標涉及專業判斷，由產(106 人)、官(11 人)及學界代表(18 人)衡量；其他主觀衡量指標涉及民眾感受，由一般民眾(608612 人)衡量。
3. 5.3.1 指標之間相互影響關係(第 25 頁)：
考量指標之間具有相互影響關係，本研究以問卷調查方式取得產、官、學界代表的看法(共計 18 位專家學者)，同時應用 DEMATEL 系統結構模型來建構因果結構圖，結果如圖 8(運輸永續性)與圖 9(運輸生活品質)所示。
4. 5.3.2 指標整合(第 27 頁)：
考量指標之間具有相互影響關係，本研究以問卷調查方式取得產、官、學界代表的偏好結構(共計 18 位專家學者)，同時應用 DANP 來獲得各評估準則之權重，結果如表 19(運輸永續性)與表 20(運輸生活品質)所示。