

第六章 結論與建議

本研究係為探究轉乘優惠政策之意義，透過問卷調查蒐集捷運旅客、公車乘客、使用小汽車及機車者，因各轉乘優惠措施實施對民眾搭乘捷運次數之影響情形，以求得因轉乘優惠所增加之旅次收入是否足以支付轉乘優惠成本。同時，亦想了解轉乘優惠政策實際受益之對象為何？並從補償觀點出發，以探討轉乘優惠與補償觀點之關係，以下為本研究所獲得之結論。

6.1 結論

1. 轉乘優惠對平時僅搭乘公車及主要使用小汽車或機車而偶而搭乘捷運者並無明顯增加其搭乘捷運次數，公車部分於各轉乘優惠階段平均個人每月僅增加搭乘捷運次數 0.87 旅次；機車部份則每月增加搭乘捷運 1.27 旅次、小汽車使用者每月增加搭乘捷運 1.4 旅次，均不如原使用捷運者搭乘次數平均個人每週增加 1.01 旅次有較明顯變化。
2. 各轉乘優惠階段隨著優惠額度之增加，搭乘捷運之旅次數亦隨之增加，惟收入之增加亦伴隨著轉乘優惠支出增加，其中僅轉乘券單向優惠 7 元每日淨收入 160,791 元及雙向優惠 10 元每日淨收入 329,328 元，收入大於支出外，餘均為入不敷出如下：-8,436(轉乘券單向優惠 4 元時期)、-661,200(公車儲值卡轉乘優惠 15 元或公車儲值卡與悠遊卡單向轉乘優惠併行時期)、-32,083(悠遊卡雙向轉乘優惠時期)，故轉乘優惠應不為捷運公司單方面之行銷策略。
3. 轉乘優惠影響之對象以 14 歲以下、15 至 24 歲等年齡愈輕者，且職業為學生、公教，或個人所得為 2 萬元以下可支配所得相對較低者愈容易受轉乘優惠之影響，故轉乘優惠應可視為係對低所得使用者補助。
4. 以補償角度來看，現行悠遊卡雙向轉乘優惠額度 7.12 元與本研究所調查之補償金額 7.32 元相近，且與轉乘券單向優惠 7 元時期，旅客平均增加搭乘

數最高相互呼應，顯示捷運與公車轉乘優惠之實施可視為係對旅客轉乘之補償。

6.2 建議

1. 本研究因限於人力及成本之限制，未針對不同轉乘優惠時期，分期擇站進行抽樣調查，若能增加抽樣樣本，於每條捷運路線考量市中心車站或郊區車站，並增加抽樣車站，則可提高可信度，使本研究更臻完善。
2. 現今悠遊卡已經適用於公車與捷運系統，即兩種運具於票證上，可視為一個系統，故可考量將公車採分段計費方式調整與捷運以里程分區計費方式一致，使轉乘旅客之補償更加合理。
3. 捷運與公車轉乘優惠由受益對象及對乘客轉乘補償來看，均偏向於政府之社會福利政策或交通政策，因此其經費建議由政府編列預算支應。
4. 本研究僅針對台北捷運公司之成本效益分析，後續研究者可就捷運與公車業者彼此間所獲致之效益比例為何加以探究，以作為轉乘優惠經費分擔之參考。