

第一章 續論

1.1 研究背景與動機

自 85 年 11 月起，台北市政府交通局即結合台北捷運公司，一系列推出相關轉乘優惠方案，即先實行公車轉乘券優惠（先單向，後雙向）、磁卡公車儲值票單向優惠，更於 91 年 6 月併前項優惠方式，雙軌施行悠遊卡轉乘公車優惠措施。而在公車轉乘折扣實施上，係由交通局及台北捷運公司分別與各公車業者簽訂契約，由雙方編列預算專案補貼。於民國 90 年前，由交通局補貼一般轉乘公車；台北捷運公司補貼接駁公車，而自民國 91 年起，則改由台北捷運公司補貼一般轉乘公車；交通局補貼接駁公車。又以台北捷運公司出資情形而言，90 年出資 3 億元、91 年則為 7.4 億，復於 92 年更編列 8.42 億元預算作為該項支出依據。

台北捷運公司為鼓勵民眾搭乘捷運，歷經實施單向轉乘優惠、雙向轉乘優惠，其實施方式從公車轉乘券、磁卡儲值票至悠遊卡等方式，而各轉乘優惠時期不同優惠金額對民眾搭乘捷運次數是否有明顯變化，又轉乘優惠額度之訂定除考量吸引乘客搭乘外，是否亦有其他之政策意義，均為探討轉乘優惠時應考量之問題。



1.2 研究目的與課題

轉乘優惠措施之實施，對民眾運具選擇行為而言，最直接的影響便是可能因旅次成本降低而選擇以捷運及公車為交通工具，而各轉乘優惠時期實施後對民眾搭乘捷運次數是否產生了變化，又轉乘優惠措施實施對捷運公司來說，除單純能增加載運量外，是否符合其成本效益。此外，本研究亦將從補償觀點出發，考量旅客轉乘所產生之步行距離、轉乘時間等不方便性，來訂定轉乘優惠之補償額度。基於以上之目的，本研究課題將包括下列四項：

1. 比較不同轉乘優惠實施歷程對民眾搭乘捷運次數之影響。
2. 分析轉乘優惠對台北捷運公司之成本效益。
3. 分析轉乘優惠之受益對象
4. 以補償觀點探討轉乘優惠方案意涵。

1.3 研究對象與範圍

本研究為探討捷運與公車間之轉乘優惠對民眾搭乘捷運次數之影響，故相關研究對象將以捷運、公車、小汽車與機車為主，其他運具則因所佔比例較低，而不予考慮，其中捷運部分乃台北捷運系統初期營運路網所影響之範圍，也就是說包含中運量系統之木柵線(中山國中站至動物園站，合計 12 個車站)；高運量系統的淡水線(淡水站至臺大醫院站，合計 21 站)、中和線(頂溪站至南勢角站，計 4 站)、新店線(新店站至小南門站，計 11 站)、未全線完工通車之板南線(新埔站至昆陽站，計 14 站)；公車部分則為行經大台北都會區之公車路線；另小汽車、機車部份亦以大台北都會區之使用者為研究對象。



1.4 研究架構

旅客於完成旅程中，若其每轉乘一次大眾運具，而該旅次長度小於基本里程時，皆得多支付乙次啟程票價(Boarding Penalty)，造成啟程票價重複收取之懲罰性現象，而導致乘客以大眾運具方式完成旅次行為之意願降低。又轉乘亦須增加旅客之車外時間與感受不舒適等，是以，轉乘優惠可視為旅客轉乘行為之一項補償措施。又從運輸業者而言，係欲以行銷方式，鼓勵乘客搭乘其運具，該二者立論點明顯不同，其彼此關係如表

1.1，且簡繪本研究架構圖如圖 1.1：

表 1.1 轉乘優惠與轉乘對民眾與業者之優缺點

對象	轉乘優惠優點	轉乘缺點
民眾	轉乘優惠可以補貼個人支出。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 須多支付乙次啟程票價。 2. 須增加轉乘步行時間與候車等車外時間。 3. 不舒適與不方便之感覺。
業者	<ol style="list-style-type: none"> 1. 吸引轉乘旅客搭乘。 2. 提高運具佔有率。 3. 塑造企業優良形象。 4. 配合政府政策 	轉乘優惠會有額外費用支出，增加營運成本。

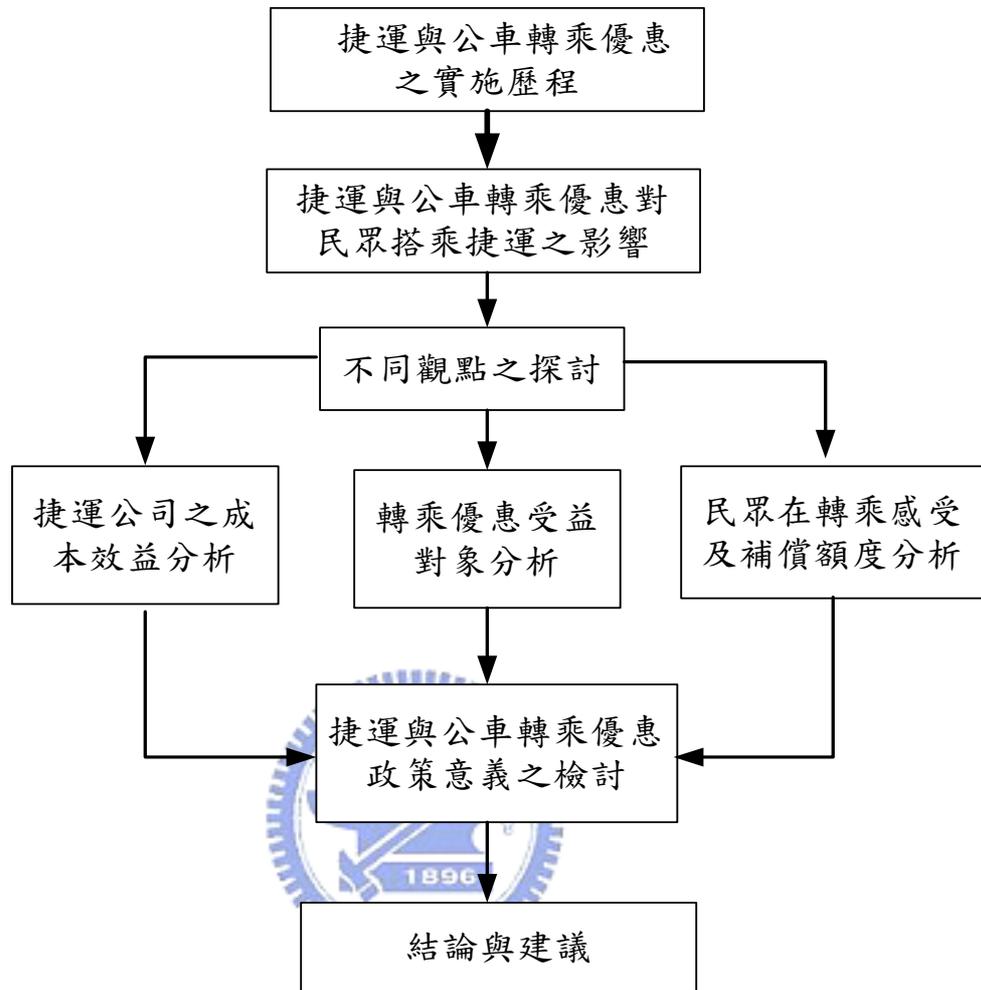


圖 1.1 研究架構圖

1.5 研究方法與流程

本研究將先行探討捷運轉乘優惠實施歷程，藉由過往歷史資料研究，以瞭解轉乘優惠實施成效。又本研究擬調查實際轉乘優惠對民眾搭乘捷運次數之影響，以分析捷運公司實施轉乘優惠措施之效果，以做為該公司研提相關因應政策；另外並以補償觀點，探討若以該觀點研究，實際之轉乘優惠金額應為多少，問卷型態乃以個體選擇行為之敘述性與顯示性偏好方法蒐集，來調查旅運者之個人社經資料與運具選擇資料，其研究步驟如圖 1.2 所示：



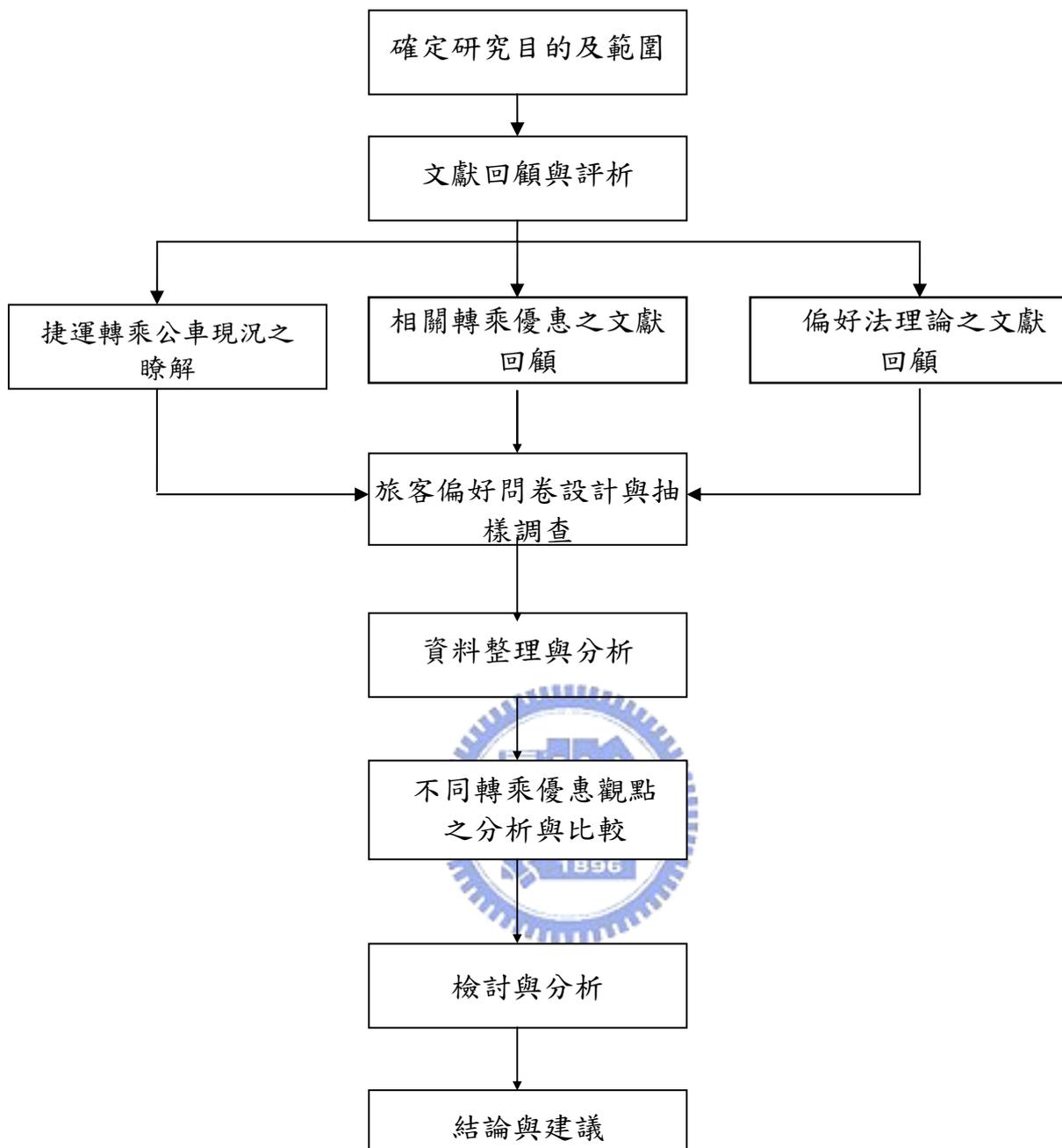


圖 1.2 研究流程圖