

5. 與出行相關的主要觀點和意見

5.1 簡介

5.1.1 報告的這部份旨在總結一些從住戶訪問附加統計調查所得的主要結果，這些結果反映了受訪者對交通運輸系統的觀感及意見與及一些影響着他們出行行為或模式的因素。如之前第 2.2.6 段所提及，附加統計調查二至四的訪問對象乃抽選自住戶訪問受訪住戶中的一名十五歲或以上成員(家庭傭工及留宿旅客除外)。而所得的資料可廣義代表了十五歲或以上香港居民的觀點及行為。至於以下第 5.8 節關於紓緩交通的意見，由於是附加統計調查一的部份，受訪對象是戶主或是有車住戶中對家中車輛使用最清楚的住戶成員。

5.2 行程時間增加對繁忙時間出行模式的影響



交通擠塞導致行程時間增加

5.2.1 有關假設行程時間增加對受訪者在問卷中指定之平日繁忙時間(早上七時至十時及晚上六時至八時)出行模式的影響之調查結果見表 5.1。在四個可能發生的改變中，最有可能發生的變化是改搭另一種交通工具(如在繁忙時間的行程時間延長 45 分鐘，表示會改搭另一種交通工具之受訪者達 68%)，其次是改

變出行時間到非繁忙時段。改變行程起點或終點，和取消行程的可能性相對較小(調查顯示假使行程時間延長，選擇此等改變的也只有約 3%至 7%)。

表 5.1：假設行程時間增加對出行模式可能造成之改變

可能作出的改變	假設行程時間增加		
	15 分鐘	30 分鐘	45 分鐘
改搭另一種交通工具	31%	55%	68%
改在非繁忙時段出發	20%	30%	38%
改變出發起點或目的地	3%	5%	7%
取消行程	3%	4%	7%

5.2.2 調查還發現，與其他出行目的比較，「住所上下班」和「住所上下課」行程選擇改搭另一種交通工具的可能性更大，但改變出行時間以及取消行程的可能性則相對較小。這反映了因工作和上學而出行的人，改變出行時間或取消行程的空間不大。

5.3 新科技應用對出行模式的影響

5.3.1 調查顯示 36%年齡在 15 歲或以上的受訪者在受訪當日之過去 30 天內曾使用過新的資訊科技，如電郵、互聯網服務、視像會議和視像電話等。當中的就業人士，有 7%在過去 30 天因為使用上述的資訊科技的緣故減少了和工作有關的行程數量(包括上班，參加辦公室以外的工作或會議)。此外，較少數以上人士(2%)因為使用了上述的資訊科技後，改變了出行時間以避開繁忙時段。在減少或改變與工作相關行程出行時間的人士之中，減少行程的中位數為在 30 天內 4 次(平均數為 8.2 次，表示了頗嚴重偏倚)。至於改變出行時間的中位數為在 30 天內 4 次(平均數為 6 次)。偏倚的平均數表示訪問結果中有比較「極端」的數值，尤其在減少與工作相關的行程方面。亦即表示雖然應用新科技對大部份受訪者的影響並不顯著，但有小部份的受訪者卻因利用新科技而頗頻密或經常性地減少了出行。

5.3.2 所有在受訪當日之過去 30 天內曾使用新的資訊科技的受訪者當中，4%的人士因為使用了這些新科技，減少了以購物為目的的行程。其中，減少行程的中位數為在 30 天內 2 次(平均數為 3.2 次)。

5.3.3 同樣地，受訪當日之過去 30 天內使用過新的資訊科技的受訪者當中，7%的人士因為使用了新科技，減少了以購物和工作以外為目的之行程。其中，減少行程的中位數為在 30 天內 3 次(平均數為 4.6 次)。

5.4 選擇公共交通工具的考慮因素

5.4.1 整體調查顯示，受訪者在選擇不同的公共交通工具時，關鍵影響因素包括上落車地點與行程起及終點的步行距離(26%)，其次是行程時間、路程距離和交通費用。亦有小部份人會視一些無形因素，例如：服務可靠性、舒適程度等(各少於 5%)，為選擇交通工具的主要考慮因素。詳見圖 5.1：

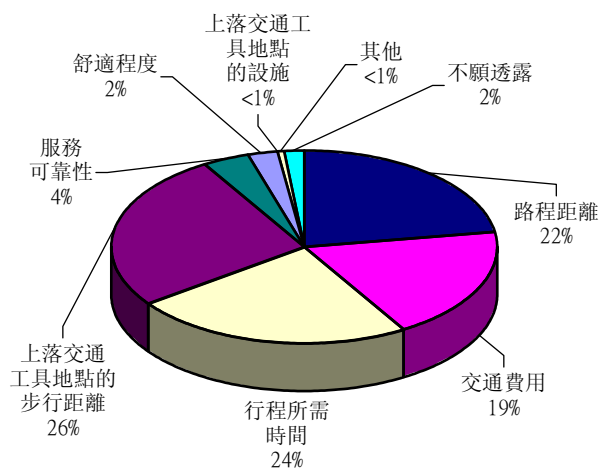


圖 5.1：影響公共交通工具選擇的主要因素

5.4.2 更進一步的分析顯示，雖然考慮因素的先後次序不變，較大比例的無車人士認為「交通費用」是他們在選擇交通工具時最重要的考慮因素；相反，較大比例的有車人士認為「上落車地點與行程起點和終點之間的步行距離」(換句話說，「點到點」的服務)、「服務可靠性」和「舒適程度」是最主要的考慮因素。

5.4.3 根據住戶收入分析的調查結果，也顯示出類似的差異，相對較大比例的低收入人士將重點放在「交通費用」；相反，較高住戶收入人士則有較大比例將重點放在「行程所需時間」、「服務可靠性」和「舒適程度」等因素。其中又以「行程所需時間」和「交通費用」的差異特別明顯，顯示出高住

戶收入人士更願意付出較高行程成本以節省時間。



地鐵站入口

5.4.4 另一個附加統計調查的結果顯示，受訪香港居民(15 歲或以上)使用公共交通設施所能夠接受的最長步行時間如圖 5.2 所示。一般而言，在室外有蓋的情況底下，可接受的步行時間上限為 11 到 13 分鐘之間。相比鐵路車站、巴士站及公共小巴站，一般人士較願意花更長時間步行往渡輪碼頭。此外，相比鐵路車站，人們稍為傾向步行較遠距離往巴士/公共小巴站。

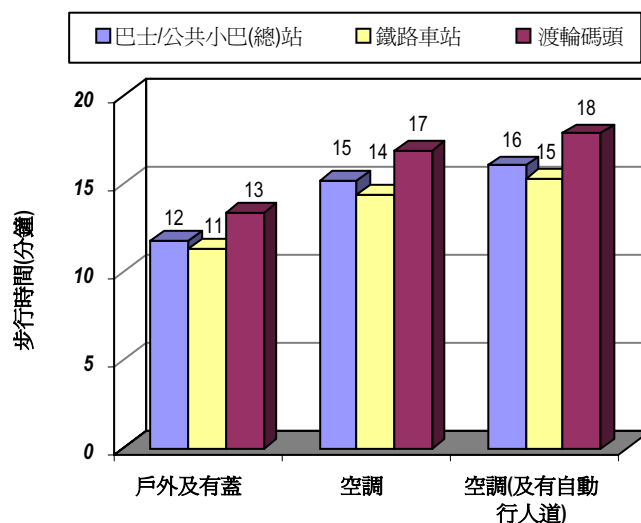


圖 5.2：受訪者認為步行至公共交通設施可接受的時間上限

5.4.5 透過比較不同的指定步行環境結果，很明顯，一般受訪人士表示在較佳的環境或設施底下，願意花更長的時間步行至不同的公共交通設施。調查結果是：受訪人士的步行時間在有空調的環境下會比在室外長 26-28%，倘若加設有自動行人道則會再長 6-7%。

5.4.6 同時，調查亦搜集了有關 15 歲或以上受訪者願意等候各種交通服務的時間上限資料。結果如下所示：

表 5.2：受訪者認為等候交通服務可接受的時間上限

交通服務	等候時間(分鐘)
的士	6
公共小巴	10
專利巴士	12
鐵路	7
渡輪	14

5.4.7 受訪人士所提供可接受等候各類型交通服務的時間上限為 6 分鐘到 14 分鐘不等。在所包括的五種交通服務之中，可接受的等候時間上限以的士最短，然後是鐵路、公共小巴、專利巴士，最後是渡輪。換句話說，乘客一般願意花在等候渡輪的時間最長，而等候的士之時間則最短。

5.5 影響步行和使用自動行人道的因素

5.5.1 有關於影響香港居民選擇步行的因素，調查發現接近一半(49%)的受訪者選擇乘搭交通工具而不步行(就算在路程不遠，及時間允許的情況底下)，主要是由於「天氣不合適」。調查的另一部份結果(見第 5.4.4 段)顯示，在較佳的環境下乘客將願意步行更長時間往各種公共交通設施，例如在空調及附有自動行人道的步行環境下。其他普遍提到不願意步行的理由為「攜帶重物」、「身體健康狀況不佳」、「太花氣力」等。詳見圖 5.3。

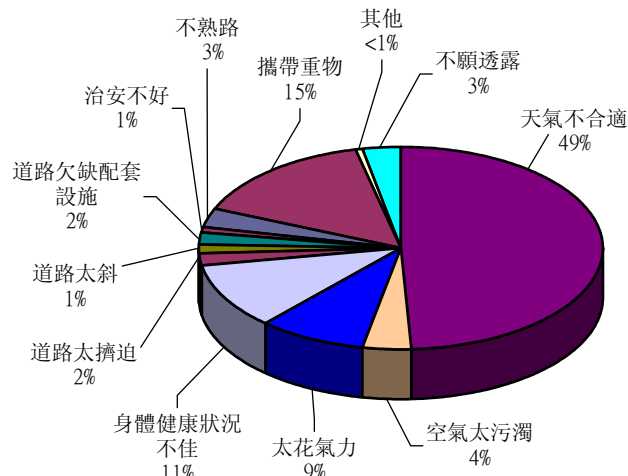


圖 5.3：不步行的主要原因

5.5.2 如果有自動行人道設施，路程又不太遠，加上時間許可，受訪者選擇使用自動行人道而不乘搭其他交通工具的主要原因為「較省錢」、「較其他交通工具快捷」以及「較接近出發起點或目的地」。

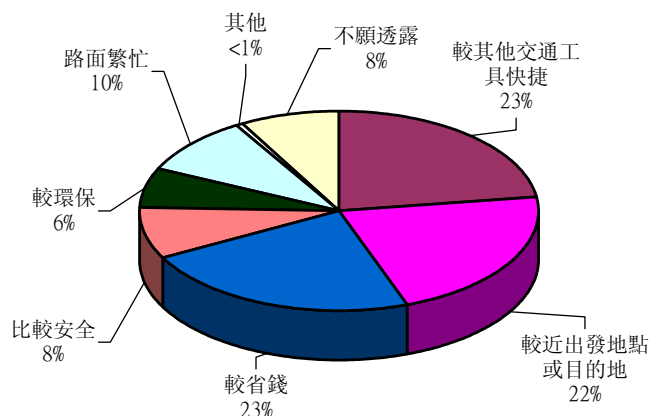


圖 5.4：使用自動行人道的主要原因

5.5.3 透過比較有車及無車住戶成員的選擇，前者有比較大比例的人士認為「較接近出發起點或目的地」是他們使用自動行人道的主要原因，而相對較少認為「較省錢」是主要原因。這反映了當他們作出有關交通選擇時，相比之下，較執重於上落車地點與出發起點或終點的距離。這亦與之前第 5.4 節有關於公共交通工具選擇的調查結果吻合。



自動行人道

5.6 影響使用單車的因素

5.6.1 調查顯示有 63%的 15 歲或以上受訪者懂得踏單車。當中，15%有單車可供使用，可能包括自己擁有的、租或借的單車，而在大部份時間可以為受訪者的住戶成員所用。

5.6.2 受訪者當中有單車可用的比例按分區劃分可參閱附件，表甲五。可見居住在新界西北郊區、北大嶼山、粉嶺、上水、新界西南郊區、元朗、馬鞍山、大埔、天水圍等地區的人口有單車可用的比例較大，可能是因為該些地區有較多可用的單車停泊處及其他輔助設施，例如單車徑等。

5.6.3 在會踏單車的人士當中，15%在受訪當日之過去 3 個月內曾踏過單車，當中使用單車的中位次數為 3 個月內 3 次(平均為 17 次，反映了有一小部份的受訪者很經常性地使用單車，但大部份的受訪者卻非如此)。調查還顯示在過去 3 個月內有使用單車的人士中，超過一半使用單車的目的是為了「康樂/休閒」。其他較普遍使用單車的原因為「運動/健體」(23%)、「購物」(11%)、「上/下班」(10%)。但用作「上/下課」的人士則不普遍，只佔少於 1%。

5.6.4 至於影響選擇使用單車的因素，在 15 歲或以上會踏單車的受訪者中，他們選擇乘搭交通工具而不使用單車(就算在路程不太遠，而時間亦許可之情形下)的主要原因是「天氣不合適」(42%)，與步行的情況頗為相似。其次是基於道路「沒有單車徑」(21%)，其他因素如圖 5.5。

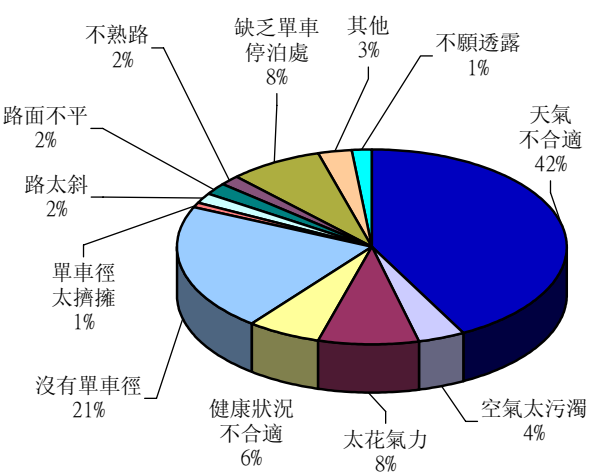


圖 5.5：不選擇使用單車的原因

5.6.5 調查亦發現，如果公共交通轉駁處設有連接單車徑及提供單車存放設施，26%會踏單車的人士將考慮使用單車到轉駁處轉乘其他交通工具。對於此等人士，他們可接受踏單車到各公共交通設施作轉乘的時間上限總結如表 5.3。

表 5.3：受訪者認為踏單車往公共交通設施可接受的時間上限

公共交通設施	踏單車時間(分鐘)
巴士/公共小巴站	14
鐵路車站	14
渡輪碼頭	16

5.6.6 從以上調查結果可見，乘客願意踏單車到渡輪碼頭的時間最長，之後是巴士/公共小巴站及鐵路車站，這和第 5.4 章所討論過步行至同樣設施之可接受時間上限的趨勢相似。

5.7 對發佈交通資訊的意見

5.7.1 對於現有公共交通工具包括：專利巴士、鐵路、公共小巴和渡輪所發佈之資訊是否足夠，受訪者的意見總結如表 5.4。

表 5.4：受訪者認為現時公共交通經營者所提供資訊是否足夠的意見

公共交通工具	認為不同資料類別足夠的比例				
	路線	時間表	費用	往目的地所需時間	下一班車/船抵站時間
鐵路	76%	71%	61%	59%	65%
渡輪	49%	45%	53%	39%	41%
專利巴士	54%	42%	48%	27%	23%
公共小巴	34%	24%	35%	22%	16%

5.7.2 在四種交通工具當中，使用者大致對鐵路公司所提供的資訊最感滿意，而對所有五種資料類別表示滿意的人士亦以鐵路的比例為最高(61%-76%)，其次為渡輪和專利巴士。在四種交通工具中，一般認為公共小巴公司所提供的資訊最為不足，在各方面所提供的資料都位於榜末。

5.7.3 就專利巴士而言，巴士公司所提供有關於路線、時間表、費用等相關資料均令使用者滿意，但是關於往目的地所需時間和下一班車到站時間的資料則相對不足。

5.7.4 一般而言，受訪者覺得對選擇交通工具最有用的公共交通服務資料如圖 5.6 所示。其中，被視為最有用的資料為「路線」，佔總數超過三分之一。其次是「服務班次及時間表」、「車/船費」和「到目的地所需時間」。

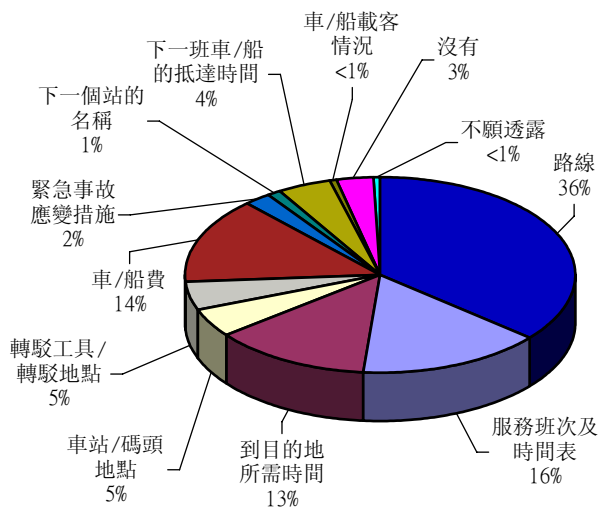


圖 5.6：被認為最有用的公共交通服務資料



交通資訊發佈

5.7.5 若果能把各種公共交通工具的即時估計行程所需時間和載客情況資訊，發佈給大眾，其所可能引發對選擇公共交通工具、路線和出行時間的影響總結於表 5.5。



表 5.5：提供即時資訊對改變出行模式可能造成的影響

可能作出的改變	會	可能會 / 可能不會	不會
改變公共交通工具	46%	30%	24%
改變路線	47%	31%	22%
改變出行時間	49%	30%	21%

5.7.6 以上的結果顯示，提供即時公共交通服務資訊，可能帶來對交通工具、路線及出行時間選擇的影響相當平均。其中選擇改變出行時間比改變交通工具和路線的傾向稍大一點。

5.7.7 至於提供資訊給私家車輛駕駛者方面，受訪駕駛者認為最有用的交通資訊類型歸納於圖 5.7。最多駕駛者(42%)認為「主要擠塞地點的大約車龍長度」最有用，其次是「在道路/隧道擠塞時的其他路線選擇」。

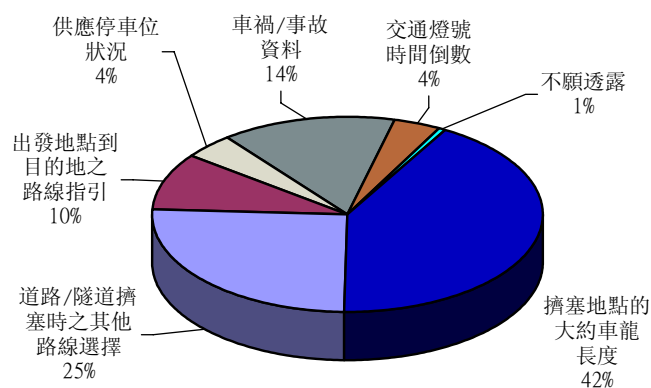


圖 5.7：對駕駛者最有用的交通資訊

5.8 對紓緩交通及行人設施改善措施的意見

5.8.1 調查包括公眾對於紓緩交通擠塞(假設將來的交通情況比現時擠塞)和改善行人設施之意見。

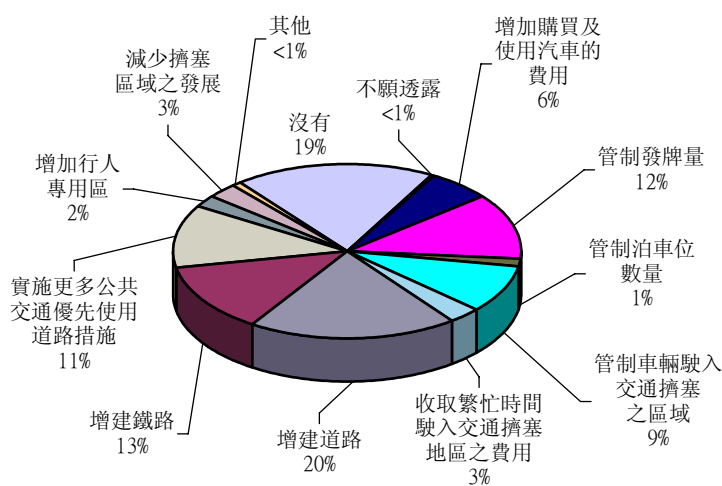


圖 5.8：最受支持的紓緩交通擠塞措施

5.8.2 受訪者最支持的紓緩交通擠塞措施為「增建道路」(20%)，其次為「增建鐵路」、「管制發牌數量」和「實施更多公共交通優先使用道路措施」(各佔 11-13%)。亦注意到有不少受訪者(19%)認為沒有需要制定任何措施，表示他們並不感到交通擠塞情況很嚴重或並不覺有必要執行特別的補救措施。其中新界郊區的受訪者認為沒有需要制定任何措施的比例較高。

5.8.3 透過比較有車及無車住戶成員受訪者之調查結果，發現較大部份有車住戶成員支

持「增建道路」(32%)，幾乎接近無車住戶成員(18%)的兩倍。另一方面，無車住戶成員中較大部份支持「增建鐵路」、「實施更多公共交通優先使用道路措施」和「管制發牌數量」(12-13%，相對有車住戶成員的 7-10%)。

5.8.4 有趣的是，跟無車住戶相比，有車住戶成員對某些影響車輛使用的措施表現出輕微較高的支持，如「管制車輛駛入交通擠塞之區域」(10%)、「收取繁忙時間駛入交通擠塞地區之費用」(4%)等。無車住戶受訪者之相應比例則為 9%及 3%。



旺角行人專用區

5.8.5 至於就改善行人設施的措施，結果總結如下：

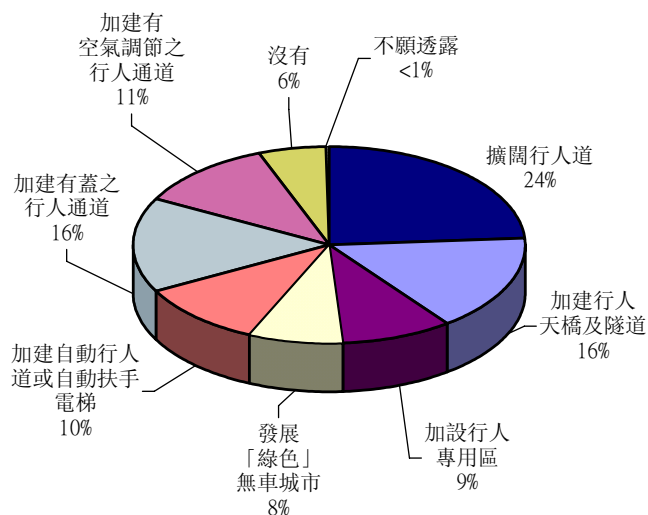


圖 5.9：最受支持的行人設施改善措施

5.8.6 總的來說，受訪者最支持的改善措施是「擴闊行人道」(24%)。其他較普遍受支持的措施包括「加建有蓋之行人通道」(16%)、「加建行人天橋及隧道」(16%)、「加建有空氣調節之行人通道」(11%)以及「加建自動行人道或自動扶手電梯」(10%)。