

台灣高速鐵路車站公共指示性標誌認知之研究－以台中站為例

作者: 薛博仁

指導老師: 柳永青教授

我國高速鐵路計畫是為了解決西部走廊城際運輸瓶頸，依據路運量預測顯示，營運成熟期每日可載運二十萬人次以上。面對川流不息的旅客，高鐵車站公共指示性標誌需能提供使用者辨識方位、說明、導引等機能，並有效協助使用者快速且正確得到資訊。本研究分三個階段進行，第一階段廣泛收集高鐵台中車站公共指示性標誌圖樣，並進行問卷內容設計之專家效度與信度評量；第二階段將萃取之 46 個圖樣製作混淆矩陣分析問卷，以瞭解旅客及民眾對於高鐵車站標誌圖示正確的識認程度，有效樣本共有 605 件；第三階段將未符合 ISO67% 識認率之 22 個圖示，再進行語意分析調查並採非結構方式收集再設計因子，以評估再設計必要性，有效樣本共計 241 件。旨在透過兩種分析工具，綜合評估高鐵車站公共指示性標誌之識認率、混淆情形及標誌圖示再設計需求，促使現行高鐵車站公共指示性標誌能達國際水準。

研究結果得知，24 個符合 ISO67% 識認率圖示並無混淆情形，顯示圖示具獨立性；未符合 ISO67% 識認率圖示出現一對對稱性混淆和八個非對稱混淆情形。不同性別及搭乘經驗在獨立樣本 T 檢定發現對於整體識認率並無差異；不同年齡及學歷在單因子變異數檢定中也顯示對於整體識認率並無顯著差異。語意分析綜合評估值檢定得知，不同性別及搭乘經驗在經獨立樣本 T 檢定發現對於綜合評估值有部分圖示有顯著差異；不同年齡及學歷在克-瓦二氏單因子變異數等級分析中也顯示對於綜合評估值有部分圖示有顯著差異。根據 ISO67% 及評估標準值 (3.4) 兩方法作混合比較，「乘車方向」(評估值=2.6256，識認率 22.00%) 及「預約接駁」(評估值=2.2989，識認率 21.80%)，在此兩種評估尺度中，均為極低辨識水準，顯示極需進行圖示再設計考量，以符合使用者需求。歸納非結構性意見及結合設計學理，共繪製未符合 ISO67% 識認率 28 個建議圖示，可供日後設計改善時參酌使用。