



統計應用分析報告

臺北市居民外出旅次概況

臺北市政府交通局統計室

黃素蓉

編號：99-09



臺北市政府主計處

99年8月

摘要

「人本交通」、「永續交通」為臺北市政府交通局施政願景，了解民眾現階段通勤、外出旅次行為，關注居民未來可能交通需求，創造更優質安全的運輸服務，向為市政推動的重要課題。

居住、就學、就業人口，產生龐大交通旅次量，臺北市截至 98 年底人口登記數有 261 萬人，98 學年度臺北市各級學校學生數計 65.8 萬人，另 98 年臺北市平均就業人口共 116.8 萬人，而加上跨縣市就學、就業、休閒、購物情形，將衍生更多的交通服務需求。若就近 10 年資料觀察，15 歲以上人口逐年漸增，其中 65 歲以上人口，10 年間增加 28%，人口老化情形漸深，學生數較 89 年 71.1 萬人，減少 5.3 萬人(-7.4%)，平均就業人口 10 年間增加 3.1 萬人(2.7%)，優質運輸服務應考量各人口特性族群需求，滿足居民期待。

依交通部 98 年首次針對 15 歲以上民眾辦理之「民眾日常使用運具狀況調查」結果顯示，其中臺北市部分，目前有上班者(占臺北市受訪者之 54.9%)，83.9%上班地點在臺北市內，其次為臺北縣(12.7%)；有上學者(占臺北市受訪者之 12.4%)，77.6%通學地點在臺北市內，其次為臺北縣(16.6%)，臺北市週一至週五通勤、學旅次中，使用機車 32.4%比率最高，其次為捷運(16.4%)、市區公車(15.7%)、自用小客車(15.4%)；臺北市居民通勤、學旅次，使用市區公車及捷運者，較臺北縣分別多 2.9 及 4.8 個百分點，使用市區公車及捷運者，較高雄市皆多 13.2 個百分點，顯示臺北市政府在推動大眾運輸服務上有相當的成效。

隨著臺北市人口結構老化，友善的行人穿越設施，無障礙的大眾運輸服務，需求亦更迫切，非靠體力爬樓梯，才能經地下道或天橋穿越的路口，建議檢討改善，公車或捷運博愛座數量比率應考量增加。另居民週一至週五外出或通勤、學旅次所使用交通工具皆以機車為主(29.9%、32.4%)，但依據歷年臺北市 A1 類交通事故死亡人數中，因使用機車死亡者占 5 成以上，實需投注更多努力，提升使用機車的安全性。至從節能減碳觀點而言，建議鼓勵大眾運輸優惠補貼政策持續推動，避免私人運具使用增加，減少因車多造成塞車夢魘。

目 錄

壹、前言	1
貳、旅次人口特性概況	1
參、民眾日常使用運具狀況調查分析	4
一、調查方法概述	4
二、臺北市調查結果摘錄.....	4
肆、結論與建議.....	15
伍、參考資料.....	16
附錄	17

臺北市居民外出旅次概況

壹、前言

為了某一目的，使用某種交通工具，從某地移動至另一地的現象，稱為旅次。為了解臺北市居民旅次行為，本文參考交通部首次於 98 年辦理之「民眾日常使用運具狀況調查」，擷取其中臺北市調查結果，就臺北市人口特性結構變化進行比較，期能透過本分析提供制定相關交通運輸政策及規劃交通設施之參考依據。

貳、旅次人口概況

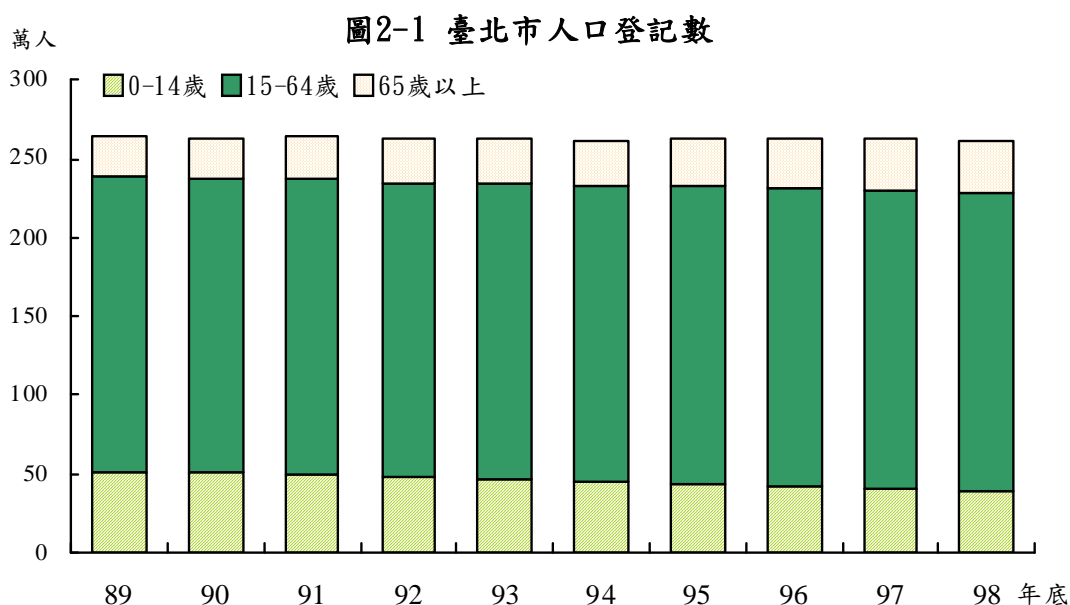
一、人口登記數

居住、就學、就業人口，產生龐大交通旅次量，臺北市 98 年底人口登記數計 261 萬人，其中 0 至 14 歲人口為 39.4 萬人(占 15%)，15 歲以上人口 221.4 萬(占 85%)；若就近 10 年資料觀察，人口登記數呈遞減趨勢，其中 0 至 14 歲人口亦為減少之勢，惟 15 歲以上人口逐年漸增，而 65 歲以上人口，10 年間增加 28%，明顯高於 15 至 64 歲增幅(0.8%)，顯示臺北市人口老化情形漸深。(詳表 2-1、圖 2-1)

表 2-1 臺北市人口結構

年底別	單位：人			
	總計	0-14 歲	15-64 歲	65 歲以上
89 年底	2,646,474	519,673	1,870,882	255,919
90 年底	2,633,802	507,614	1,864,350	261,838
91 年底	2,641,856	495,964	1,875,044	270,848
92 年底	2,627,138	477,850	1,871,415	277,873
93 年底	2,622,472	464,338	1,871,660	286,474
94 年底	2,616,375	447,782	1,873,292	295,301
95 年底	2,632,242	434,361	1,891,448	306,433
96 年底	2,629,269	422,573	1,892,181	314,515
97 年底	2,622,923	408,163	1,891,785	322,975
98 年底	2,607,428	393,660	1,885,352	328,416

資料來源：臺北市政府民政局。



二、各級學校學生數

98學年度臺北市各級學校學生數計65.8萬人，較89年71.1萬人，減少5.3萬人(-7.4%)，且國小學生逐年遞減，大專校院學生遞增。其中15歲以上學生數(高、中職、大專學生數)約38.2萬人，高中職學生數約12.2萬人(占15歲以上學生數32%)，較89學年14.5萬人，減少15.6%，一般而言，受限於年齡、學校分布，高中職學生通學方式以使用大眾運輸工具為主，學生人數減少，亦代表臺北市大眾運輸潛在需求可能下降。(詳表2-2)

表 2-2 臺北市各級學校學生數

單位：人

學年度別	總計	大專校院	高中	高職	國中	國小	幼稚園	特殊教育
89年	711,034	228,791	75,339	69,569	101,278	201,192	33,880	985
90年	708,384	242,406	74,789	58,483	100,676	198,359	32,756	915
91年	698,617	244,562	74,483	51,330	102,154	194,601	30,555	932
92年	693,019	248,231	75,084	46,503	101,545	192,452	28,284	920
93年	689,538	247,094	78,073	45,809	100,190	189,148	28,300	924
94年	682,509	245,940	79,803	46,453	98,725	183,171	27,446	971
95年	680,640	249,341	80,072	47,267	98,665	178,498	25,767	1,030
96年	675,282	253,567	78,871	46,626	98,917	172,474	23,827	1,000
97年	666,694	257,966	77,011	46,134	98,774	163,133	22,675	1,001
98年	658,132	259,982	75,604	46,663	98,369	154,548	21,953	1,013

資料來源：臺北市政府主計處「臺北市統計年報」。

三、就業人口數

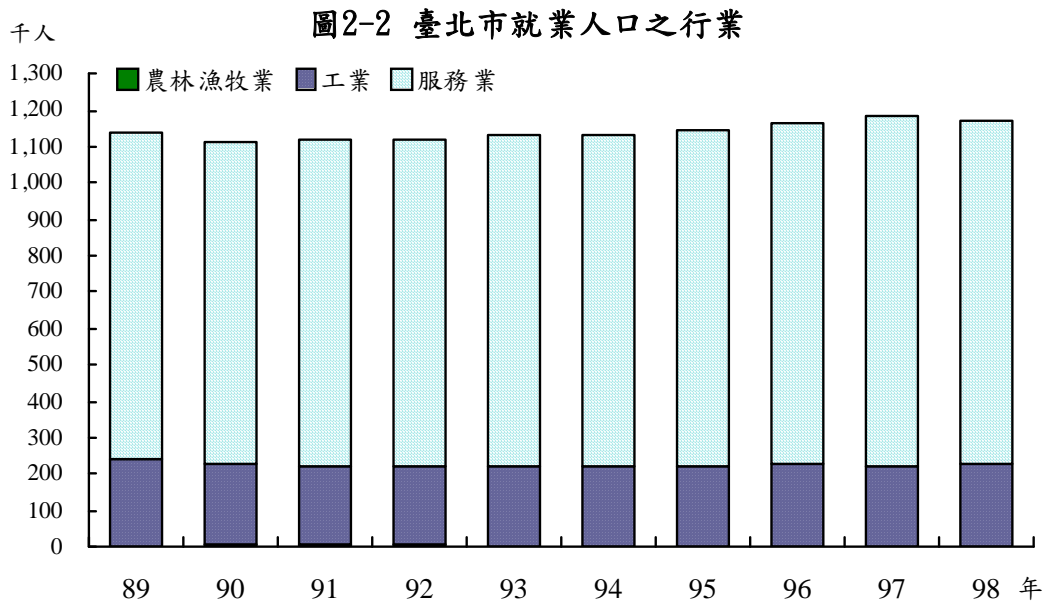
臺北市就業人口呈增加趨勢，98 年平均就業人口計 116.8 萬人，較 89 年 113.7 萬人，增加 3.1 萬人(2.7%)，另工業與服務業就業者，產生通勤旅次時間或有不同，10 年來工業就業人口由 23.7 萬人減少至 22.5 萬人，服務業就業人口則由 89.7 萬人增至 94.1 萬人。長期運輸服務規劃，亦應考量就業人口產業特性變化所衍生旅次行為差異。(詳表 2-3、圖 2-2)

表 2-3 臺北市勞動力及就業人口概況

單位：千人

年別	15 歲以上 民間人口 (1)	勞動力人口			非勞動力 人口 (1)-(2)
		合計 (2)	就業者 (3)	失業者 (4)	
89 年平均	2,074	1,169	1,137	32	905
90 年平均	2,083	1,155	1,110	46	927
91 年平均	2,098	1,170	1,116	54	929
92 年平均	2,113	1,173	1,119	53	941
93 年平均	2,122	1,183	1,134	49	939
94 年平均	2,128	1,181	1,135	46	947
95 年平均	2,149	1,187	1,143	44	962
96 年平均	2,171	1,210	1,165	45	962
97 年平均	2,187	1,232	1,182	50	955
98 年平均	2,193	1,240	1,168	72	953

資料來源：臺北市政府主計處「臺北市重要統計速報」。



叁、民眾日常使用運具狀況調查分析

一、調查方法概述

為了解臺北市民眾通勤、通學及外出旅次概況，交通部於98年創辦「民眾日常使用運具狀況調查」，該調查係針對臺灣地區各縣市(含臺灣省各縣市、臺北市、高雄市)15歲以上民眾，蒐集其旅次行為。調查資料時期為98年10月6日至12月18日，以電話訪問方式，詢問受訪者在調查日前一日(週一至週五)其所有的外出活動，電訪中詳實紀錄其外出的每個旅次及每個旅次所使用之運具。臺灣地區調查有效樣本計2萬4,943人，在95%信心水準下，抽樣誤差為±0.6個百分點(各縣市有效樣本至少1,067人，抽樣誤差均在±3個百分點內)。

二、臺北市調查結果摘錄

(一)臺北市居民通勤(學)者比率

依據調查結果顯示，受訪居民中54.9%為上班族，12.4%為就學者(其中1.3%為兼具上班與就學者)，另34.0%為不上班也不上學者。臺北市與臺北縣、高雄市相較，上班族比率以臺北縣60.2%最高；15歲以上通學人口比率，以臺北市12.4%最高，兼具上班與就學者比率，以高雄市2.8%最高。(詳表3-1)

表 3-1 臺北市民眾通勤或通學概況

單位：人；%

項目別	樣本數	通勤或通學(可複選)		
		通勤	通學	不上班 也不上學
臺灣地區	24,943	56.0	11.3	34.2
臺北市	2,880	54.9	12.4	34.0
臺北縣	4,215	60.2	11.8	30.4
高雄市	1,671	57.2	12.1	33.5

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

附註：問項為複選題，推估兼具上班與就學者臺北市1.3%，臺北縣2.4%，高雄市2.8%。

(二)通勤(學)地點及通勤(學)方向

1.通勤地點概況

目前有上班的臺北市 1,581 位受訪者中(占全體受訪者之 54.9%)，83.9%上班的地點在臺北市內(40.5%同一行政區，43.5%不同行政區)，其次為臺北縣(12.7%)，上班地點在其他縣市者合計占 3.4%(桃園縣 1.1%，基隆市 0.7%，其他縣市 1.6%)。(詳圖 3-1)

外縣市上班通勤至臺北市者，依調查顯示臺北縣居民 30.6%通勤至臺北市上班，比率最高，基隆市 24.3%次之，桃園縣 4.3%居第 3。(詳表 3-2)

另依調查結果顯示，臺北市與臺北縣、高雄市相較，通勤地點在居住縣市者以臺北市 83.9%最高，高雄市 82.5%次之，臺北縣 64.0%居末位。(詳表 3-2)

圖3-1 臺北市15歲以上民眾上班通勤地點

Base: 上班受訪者【N=1,581 (98年)】

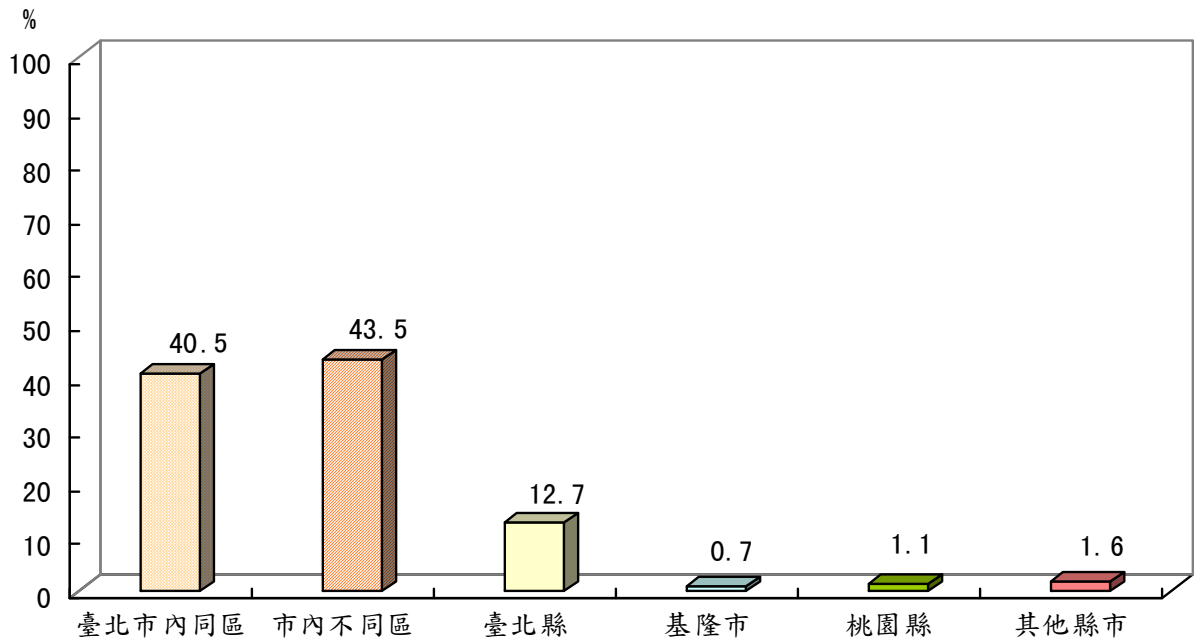


表 3-2 臺北市民眾通勤地點概況

單位：人；%

通勤區 居住區	樣本數	通勤地點 (%)											
		百分比	臺北市	高雄市	臺北縣	宜蘭縣	桃園縣	新竹縣	苗栗縣	臺中縣	彰化縣	南投縣	雲林縣
臺北市	1,581	100.0	83.9	—	12.7	0.2	1.1	0.3	—	0.2	—	—	—
高雄市	955	100.0	0.5	82.5	—	—	0.2	—	—	—	—	0.2	—
臺北縣	2,537	100.0	30.6	—	64.0	—	3.3	0.5	—	—	—	—	0.2
宜蘭縣	259	100.0	1.9	0.2	1.8	94.6	0.4	0.4	—	0.2	—	—	—
桃園縣	1,195	100.0	4.3	0.1	5.1	0.5	87.3	0.8	0.4	0.1	—	—	—
新竹縣	299	100.0	0.5	—	0.2	—	4.5	71.3	1.5	—	—	—	0.1
苗栗縣	343	100.0	0.3	0.1	0.2	0.1	0.5	2.4	86.3	2.5	0.4	—	—
臺中縣	949	100.0	0.4	0.1	0.5	—	—	—	0.5	74.3	2.1	1.0	—
彰化縣	762	100.0	—	—	—	—	0.2	—	—	2.4	90.6	1.3	1.7
南投縣	329	100.0	0.2	—	—	—	0.3	—	0.2	3.3	1.9	88.8	0.9
雲林縣	417	100.0	0.2	0.2	0.2	—	0.2	—	—	0.2	0.3	—	95.2
嘉義縣	315	100.0	—	—	—	—	0.2	—	—	0.2	0.4	—	2.7
臺南縣	680	100.0	0.1	0.4	—	—	—	—	—	0.2	—	—	—
高雄縣	733	100.0	0.2	23.3	0.2	—	—	—	—	—	0.3	—	0.2
屏東縣	485	100.0	0.1	8.5	0.3	—	—	—	—	—	—	—	0.1
臺東縣	141	100.0	—	—	0.2	—	0.2	—	—	—	—	—	—
花蓮縣	208	100.0	0.7	—	—	0.4	—	—	—	0.2	—	0.1	0.3
澎湖縣	57	100.0	0.5	0.4	0.2	—	—	—	—	0.2	—	—	—
基隆市	238	100.0	24.3	—	16.7	—	1.4	—	—	—	—	—	—
新竹市	250	100.0	0.7	—	0.2	—	2.1	12.6	2.1	—	—	0.1	—
臺中市	617	100.0	0.3	—	—	—	0.2	—	0.5	13.6	1.1	0.8	0.2
嘉義市	152	100.0	0.5	0.2	0.4	—	0.3	0.2	—	0.5	0.1	0.7	1.6
臺南市	461	100.0	0.1	1.1	—	—	—	—	—	0.1	—	—	0.2

表 3-2 臺北市民眾通勤地點概況(續)

單位：人；%

通勤區 居住區	通勤地點 (%)											
	嘉義縣	臺南縣	高雄縣	屏東縣	臺東縣	花蓮縣	澎湖縣	基隆市	新竹市	臺中市	嘉義市	臺南市
臺北市	—	—	—	—	0.2	0.2	—	0.7	0.4	0.1	—	—
高雄市	0.2	1.4	13.7	0.9	—	—	—	—	—	0.2	—	0.3
臺北縣	—	—	—	—	—	0.2	—	0.6	0.5	—	—	—
宜蘭縣	—	—	—	—	—	0.3	—	0.2	—	—	—	—
桃園縣	—	—	—	—	—	0.2	—	—	1.2	—	—	—
新竹縣	—	—	—	—	—	—	—	—	21.7	0.1	—	—
苗栗縣	0.2	—	0.2	—	—	—	—	—	6.2	0.6	—	—
臺中縣	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.1	—	—
彰化縣	0.2	—	0.6	—	—	—	—	—	—	3.0	—	—
南投縣	—	—	0.2	—	—	—	0.3	—	0.5	3.3	—	—
雲林縣	1.8	0.4	—	—	—	—	—	—	—	0.9	0.4	—
嘉義縣	79.2	3.0	0.7	—	—	—	—	—	—	—	13.3	0.2
臺南縣	1.1	86.1	0.9	—	—	—	—	—	—	—	0.6	10.6
高雄縣	0.2	1.8	71.4	0.8	0.1	—	—	—	—	—	—	1.5
屏東縣	—	1.0	7.3	81.7	0.5	—	—	—	—	0.2	—	0.2
臺東縣	—	—	—	0.4	98.3	0.9	—	—	0.1	—	—	—
花蓮縣	—	—	—	—	0.3	98.1	—	—	—	—	—	—
澎湖縣	—	—	0.3	0.2	—	—	97.8	—	—	0.2	—	0.2
基隆市	—	—	—	—	—	—	—	57.4	0.1	—	—	—
新竹市	—	—	—	—	—	—	—	—	81.9	0.4	—	—
臺中市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83.3	—	—
嘉義市	21.4	2.6	—	—	—	—	—	—	0.2	0.3	70.3	0.8
臺南市	—	21.6	1.2	0.2	—	0.3	—	—	—	—	0.3	74.9

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

2.通學地點概況

調查發現，356位臺北市15歲以上通學受訪者中(占全體受訪者之12.4%)，77.6%通學地點在臺北市內(32.9%同一行政區，44.7%不同行政區)，其次為臺北縣(16.6%)，通學地點在其他縣市者合計占6.1%(基隆市占2.0%，桃園縣占1.6%，其他縣市為2.5%)。外縣市上班通學至臺北市者，依調查顯示臺北縣居民39.8%比率最高，基隆市29.0%次之。(詳表3-3、圖3-2)

另依調查結果顯示，臺北市與臺北縣、高雄市相較，通學地點在居住縣市者以臺北市77.6%最高，高雄市67.8%次之，臺北縣52.7%居末位。(詳表3-3)

圖3-2 臺北市15歲以上民眾上學通學地點

Base:上學受訪者【N=356(98年)】

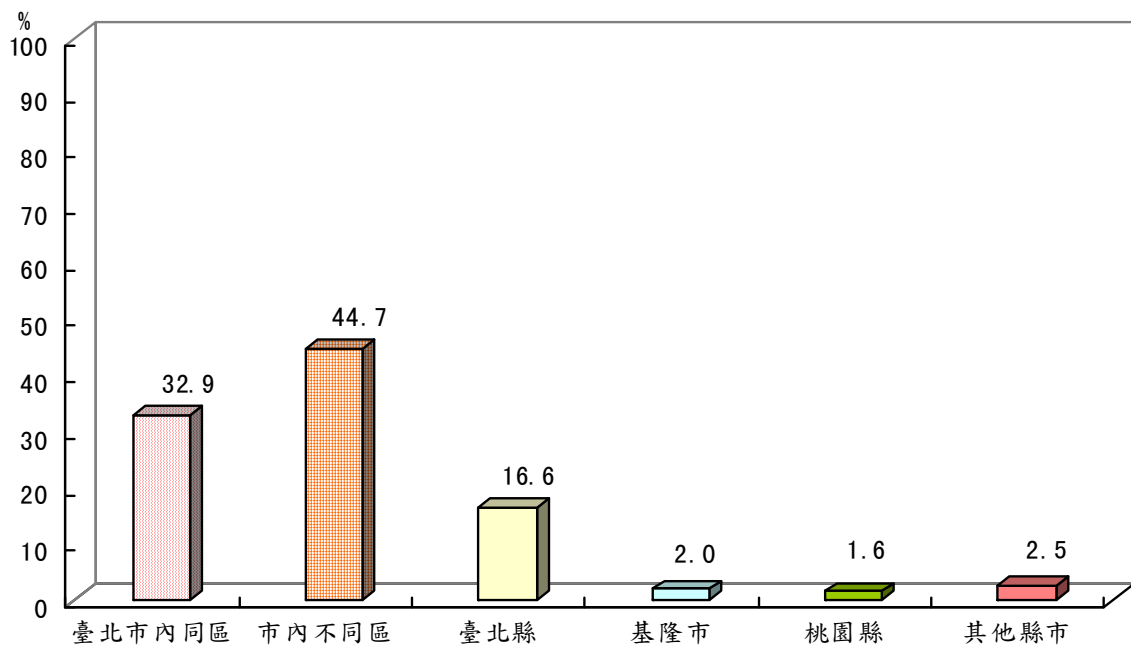


表 3-3 臺北市民眾通學地點概況

單位：人；%

通學區 居住區	樣本數	通學地點 (%)											
		百分比	臺北市	高雄市	臺北縣	宜蘭縣	桃園縣	新竹縣	苗栗縣	臺中縣	彰化縣	南投縣	雲林縣
臺北市	356	100.0	77.6	—	16.6	1.5	1.6	—	—	—	—	—	—
高雄市	202	100.0	—	67.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
臺北縣	498	100.0	39.8	—	52.7	—	5.4	—	—	—	—	—	—
宜蘭縣	50	100.0	4.5	—	—	87.1	—	—	—	—	—	—	—
桃園縣	261	100.0	3.9	—	2.3	—	88.3	2.5	0.5	—	—	—	0.5
新竹縣	60	100.0	—	—	—	—	1.8	71.3	1.4	—	—	—	—
苗栗縣	60	100.0	—	—	0.6	—	—	6.2	69.7	6.7	—	—	—
臺中縣	208	100.0	—	—	—	—	—	—	3.6	63.4	—	3.9	—
彰化縣	144	100.0	1.5	—	0.8	—	—	—	—	6.2	81.7	1.1	—
南投縣	52	100.0	3.1	—	—	—	—	—	—	15.6	11.7	58.3	1.4
雲林縣	65	100.0	—	2.5	—	—	2.4	—	—	2.3	2.6	—	75.1
嘉義縣	54	100.0	—	—	—	—	—	—	—	3.4	—	1.7	3.4
臺南縣	142	100.0	0.5	1.2	0.9	—	—	—	—	—	—	—	—
高雄縣	145	100.0	—	27.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
屏東縣	96	100.0	—	1.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
臺東縣	16	100.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
花蓮縣	31	100.0	1.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
澎湖縣	8	100.0	—	—	—	—	—	1.8	—	—	—	—	—
基隆市	47	100.0	29.0	—	10.0	—	0.7	—	—	—	—	—	—
新竹市	47	100.0	0.7	—	0.7	—	3.3	15.1	4.1	1.4	—	—	—
臺中市	154	100.0	—	2.8	—	—	—	—	0.6	22.7	0.7	—	0.6
嘉義市	27	100.0	—	3.3	—	—	—	—	—	2.7	—	—	1.9
臺南市	106	100.0	—	2.7	1.4	—	—	—	—	—	—	—	—

表 3-3 臺北市民眾通學地點概況(續)

單位：人；%

通學區 居住區	通學地點 (%)											
	嘉義縣	臺南縣	高雄縣	屏東縣	臺東縣	花蓮縣	澎湖縣	基隆市	新竹市	臺中市	嘉義市	臺南市
臺北市	—	—	—	—	—	—	—	2.0	0.8	—	—	—
高雄市	—	1.1	28.1	2.9	—	—	—	—	—	—	—	—
臺北縣	—	—	—	—	—	—	—	2.1	—	—	—	—
宜蘭縣	1.8	—	—	—	—	5.1	—	—	1.6	—	—	—
桃園縣	—	—	—	—	—	—	—	—	2.0	—	—	—
新竹縣	—	—	—	—	—	—	—	1.7	22.3	1.6	—	—
苗栗縣	—	—	1.4	—	—	—	—	—	7.1	6.0	—	2.3
臺中縣	—	—	—	—	—	—	—	—	1.3	27.3	—	0.5
彰化縣	—	4.0	—	—	—	—	—	—	—	4.6	—	—
南投縣	—	1.3	1.5	—	—	—	—	—	—	7.2	—	—
雲林縣	8.6	1.6	—	—	—	—	—	—	—	—	4.8	—
嘉義縣	44.6	7.4	—	—	—	—	—	—	—	3.1	36.5	—
臺南縣	—	78.1	1.9	—	—	—	—	—	—	1.3	—	16.2
高雄縣	—	4.5	65.4	0.6	—	—	—	—	—	1.2	1.1	—
屏東縣	—	1.1	6.5	89.7	1.1	—	—	—	—	—	—	—
臺東縣	—	—	1.0	0.8	98.3	—	—	—	—	—	—	—
花蓮縣	—	—	—	—	—	98.1	—	—	—	—	—	—
澎湖縣	—	—	—	—	—	—	96.4	1.8	—	—	—	—
基隆市	—	—	1.0	—	—	0.7	—	58.5	—	—	—	—
新竹市	1.4	—	—	—	—	—	—	—	71.9	1.4	—	—
臺中市	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.6	—	—
嘉義市	23.1	2.2	2.0	—	—	—	—	—	—	—	64.9	—
臺南市	1.0	33.7	1.5	—	—	—	—	—	—	1.1	—	58.7

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

(三)通勤(學)人口數推估

假設臺北市 15 歲以上現住居民數與戶籍登記人口數相等 (221.4 萬人)，依表 3-1 調查所得通勤及通學人口比率及表 3-2、3-3 通勤(學)端點含臺北市比率，推估臺北市居民通勤人口約 121.5 萬人，通學人口約 27.5 萬人；另臺北縣 15 歲以上人口中，通勤至臺北市者約 60.1 萬人，通學至臺北市者 15.3 萬人；其他主要縣市如基隆市及桃園縣 15 歲以上通勤至臺北市者約 8.4 萬人，通學至臺北市者約 1.8 萬人。依據以上 4 縣市推計結果，臺北市內 15 歲以上通勤、通學活動人口約 235 萬人。(詳表 3-4)

表 3-4 臺北市、臺北縣、基隆市、桃園縣通勤或通學人口推估^①

項目別	民國 98 年底						單位：千人;%		
	15歲 以上 人口數	通勤 人口 比率	通學 人口 比率	通勤 人口數 推估	通學 人口數 推估	通勤 人口/ 端點含 臺北市 比率	通學 人口/ 端點含 臺北市 比率	通勤 人口/ 端點含 臺北市 人數	通學 人口/ 端點含 臺北市 人數
合計	7,409			4,287	898			1,900	446
臺北市	2,214	54.9	12.4	1,215	275	100	100	1,215	275
臺北縣	3,262	60.2	11.8	1,964	385	30.6	39.8	601	153
基隆市	330	55.5	11.0	183	36	24.3	29.0	45	11
桃園縣	1,603	57.7	12.6	925	202	4.3	3.9	40	8

資料來源：內政部統計處、交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

附註：①通勤、學人口/端點含臺北市，利用交通部「民眾日常使用運具狀況調查」結果附表2-2、3-2，以及各縣市人口登記數推計，尚未扣除通勤且通學者重複部分。

(四)民眾外出旅次、目的

依調查結果顯示，臺北市 2,880 位受訪民眾中，前一日有外出者 2,239 位(占 77.7%)，其平均旅次 2.52 次，至其外出目的以通勤旅次占 45.5%居冠，購物 15.9%次之，其他旅次目的依序為個人活動 13.5%，休閒 10.7%，通學 9.7%，業務外出及商務分別占 2.4%、2.2%。(詳表 3-5)

表 3-5 臺北市 15 歲以上民眾外出旅次目的

單位：旅次人次；%

項目別	旅次 樣本數	民眾外出旅次目的							
		百分比	通勤	通學	商務	業務 外出	購物	個人 活動	休閒
臺北市	5,634	100.0	45.5	9.7	2.2	2.4	15.9	13.5	10.7
高雄市	3,612	100.0	41.0	8.4	1.8	2.5	18.7	15.4	12.2
臺北縣	8,245	100.0	49.2	9.3	2.4	3.3	13.7	12.8	9.3
桃園縣	4,048	100.0	47.1	10.0	1.4	1.8	16.7	13.5	9.4
基隆市	761	100.0	50.7	9.7	1.3	2.3	14.9	13.7	7.3

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

(五)民眾外出運具使用

依調查結果顯示，臺北市受訪民眾中，前一日有外出者計產生 6,327 運具使用次數，其中使用私人機動運具類占 46.3% 居冠，公共運具類次數占 34.1% 次之，另非機動運具類占 19.5% 居末。依個別運具比較，以機車 29.9% 排名第 1，其他依序為自用小客車 16.2%，步行 15.4%，市區公車 14.4%，捷運 12.9%，自行車 4.2%，公路客運 2.4%，計程車 2.2%，其他運具使用次數比率未達 1%。(詳表 3-6)

表 3-6 臺北市 15 歲以上民眾外出運具使用概況

單位：運具使用人次；%

項目別		臺北市	高雄市	臺北縣	桃園縣	基隆市
總計	樣本數	6,327	3,742	9,195	4,298	858
	百分比	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
公共運具-小計		34.1	6.7	24.9	11.9	29.4
	捷運	12.9	2.3	9.1	0.9	1.4
	市區公車	14.4	1.8	11.1	3.8	13.6
	公路客運	2.4	0.4	1.7	1.3	6.6
	計程車	2.2	0.5	1.1	0.6	1.8
	臺鐵	0.7	0.4	1.0	2.4	3.1
	高鐵	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2
	渡輪	—	0.1	—	—	0.1
	交通車	0.8	1.1	0.4	2.2	1.5
	免費接駁公車	0.3	0.1	0.2	0.3	—
	國道客運	0.3	—	0.1	0.4	1.2
	飛機	—	—	0.1	0.0	—
非機動運具-小計		19.5	12.5	15.6	10.1	11.9
	步行	15.4	5.8	10.9	6.4	11.2
	自行車	4.2	6.7	4.7	3.7	0.7
私人機動運具-小計		46.3	80.8	59.5	78.0	58.7
	機車	29.9	60.6	44.6	45.9	35.8
	自用小客車	16.2	19.7	14.5	31.4	22.5
	其他私人機動運具	0.2	0.4	0.3	0.8	0.3

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

就各縣市民眾外出運具使用情形發現，臺北市公共運輸工具使用率 34.1%居各縣市之冠，其中市區公車使用率 14.4%，較高雄市市區公車使用率 1.8%高出 10 個百分點以上，亦較臺北縣 11.1%高 3 個百分點，顯見除捷運建設外，臺北市政府近年推動大眾運輸優先政策如低底盤公車、市區小巴服務，有助提升公共運具使用。(詳圖 3-3)

圖3-3 各縣市民眾外出使用公車比率

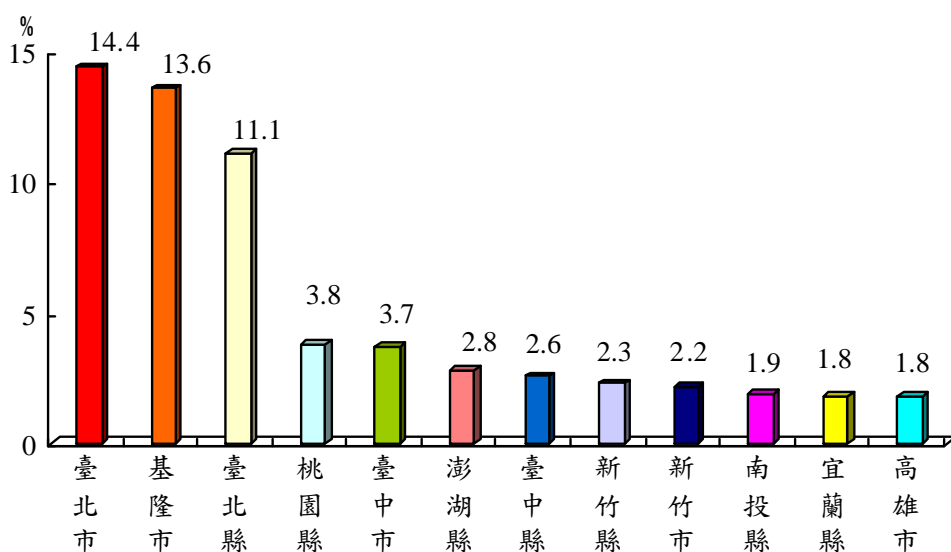
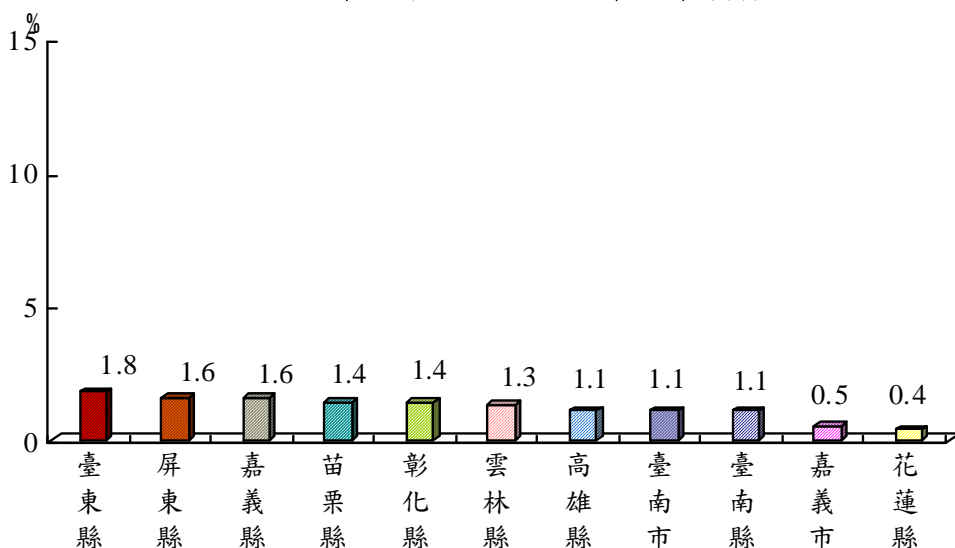


圖3-3 各縣市民眾外出使用公車比率(續)



經臺北市居民外出公共運具使用率及人口特性交叉比較發現，其中，女性受訪者使用公共運具比率 42.8%，較男性 24.9%高 17.9 個百分點；各年齡組以 15 至 17 歲者，外出時使用公共

運具比率 69.4%居冠；各職業別中，以學生外出時使用公共運具比率 59.2%排名第 1；臺北縣居民外出公共運具使用率，民國 98 年調查結果為 24.9%，其學生外出時使用公共運具比率 54.9%，較臺北市低 4.3 個百分點，臺北縣 15 至 17 歲、18 至 19 歲居民外出使用公共運具比率較臺北市低約 10 個百分點，如考量 99 至 102 年捷運蘆洲、松山、信義、新莊線陸續通車效益，以及臺北縣、市間通勤(學)比率高，未來臺北縣、市公共運具使用率預計皆將提升。(詳表 3-7)

表 3-7 臺北市、臺北縣、高雄市、臺灣地區公共運具使用概況

單位：%

項目別		臺北市	臺北縣	高雄市	臺灣地區
公共運輸工具使用率		34.1	24.9	6.7	13.4
按性別	男性	24.9	16.1	5.5	9.9
	女性	42.8	33.0	7.9	16.9
按年齡組別	15-17 歲	69.4	59.2	37.5	49.4
	18-19 歲	55.9	45.3	19.1	31.2
	20-29 歲	37.7	26.2	4.7	13.4
	30-39 歲	27.4	17.9	2.6	8.1
	40-49 歲	25.9	16.9	3.1	7.8
	50-59 歲	28.8	23.4	7.2	10.7
	60-64 歲	42.9	23.5	5.1	12.1
	65 歲及以上	43.2	36.1	4.3	15.9
按職業別	學生	59.2	54.9	28.6	40.7
	金融及保險業	37.6	38.2	5.0	21.6
	退休人員	41.0	36.9	5.4	16.5
	軍公教	36.1	27.5	7.0	13.9
	服務事業	30.4	22.3	3.2	11.7
	運輸及倉儲業	22.6	24.9	2.5	9.6
	批發及零售業	32.6	15.2	4.2	9.2
	家庭主婦	26.3	18.3	4.0	7.3
	住宿及餐飲業	22.5	13.3	-	6.5
	其他(含未就業、工業、農林漁牧業)	23.0	12.0	3.7	5.5

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

(六)民眾通勤、學旅次運具使用

依調查結果顯示，臺北市週一至週五通勤、學旅次中，使用機車 32.4% 比率最高，其次為捷運 16.4%、市區公車 15.7%、自用小客車 15.4%；臺北市居民通勤、學旅次，使用捷運較臺北縣多 4.8 個百分點，使用市區公車者，較臺北縣多 2.9 個百分點，與高雄市相較，皆多 13.2 個百分點，顯示臺北市推動大眾運輸服務的成果。(詳表 3-8)

表 3-8 臺北市 15 歲以上民眾通勤、學旅次運具使用概況

單位：%

項目別	臺北市	高雄市	臺北縣	桃園縣	基隆市
公共運具-小計	38.8	9.4	28.3	12.6	34.6
捷運	16.4	3.2	11.6	0.5	1.6
市區公車	15.7	2.5	12.8	4.6	14.7
公路客運	2.5	0.4	1.9	0.8	9
計程車	1.7	0.2	0.5	0.1	0.6
臺鐵	0.8	0.5	1.1	2.4	4.4
渡輪	—	0.1	—	—	0.1
交通車	1.2	2.2	0.3	3.6	2.4
國道客運	0.4	-	-	0.4	1.7
其他	0.3	0.3	0.1	0.2	0.2
非機動運具-小計	13.2	8.8	11.8	6.8	8.5
步行	10.4	2.5	8.3	4.4	8.2
自行車	2.9	6.3	3.6	2.4	0.4
私人機動運具-小計	48.0	81.8	59.8	80.6	56.9
機車	32.4	60.3	46.0	46.5	33.5
自用小客車	15.4	21.0	13.7	33.2	23.1
其他私人機動運具	0.1	0.6	0.2	0.9	0.3

資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。

(七)民眾通勤、學旅次距離、時間

另依交通部每 2 年辦理 1 次之「機車使用狀況調查報告」及「自用小客車使用狀況調查報告」顯示，臺北市 96 年機車使用者平常騎乘機車通勤(學)(上下班、學)時之單趟距離，以「1~未滿 3 公里」占 2 成最多，平均通勤單趟距離為 8.1 公里。通勤時間以「10~未滿 20 分鐘」占 3 成最多，平均通勤單趟時間為 24.2 分鐘。(詳表 3-9、3-10)

自用小客車部分，97年自用小客車使用者平常通勤(學)(上下班、學)時之單趟距離，以「10~未滿20公里」者居多，占35.4%，平均單趟距離為18.9公里。通勤(學)單趟時間則以「20~未滿30分鐘」居多，占29.6%，平均單趟時間為32.4分鐘。(詳表3-11、3-12)

表 3-9 臺北市機車使用者平常騎乘機車通勤(學)時之單趟距離

單位：%、公里

年別	總計		未滿1	1~未滿	3~未滿	5~未滿	8~未滿	10~未滿	15公里
	(%)	平均單趟距離(公里)	公里	3公里	5公里	8公里	10公里	15公里	及以上
			(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
96年	100	8.1	8.9	23.0	13.9	12.7	12.8	15.1	13.6

資料來源：交通部「機車使用狀況調查報告」。

表 3-10 臺北市機車使用者平常騎乘機車通勤(學)時之單趟時間

單位：%、分鐘

年別	總計		未滿	10~未滿	20~未滿	30~未滿	40分鐘
	(%)	平均單趟時間(分鐘)	10分鐘	20分鐘	30分鐘	40分鐘	及以上
			(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
94年	100	24.2	12.1	33.2	25.3	17.1	12.3
96年	100	24.2	11.5	31.1	29.5	15.5	12.3

資料來源：交通部「機車使用狀況調查報告」。

表 3-11 使用自用小客車通勤(學)時之單趟距離

單位：%；公里

年別	總計		未滿5	5~未滿	10~未滿	20~未滿	30~未滿	40~未滿	50公里
	(%)	平均單趟距離(公里)	公里	10公里	20公里	30公里	40公里	50公里	及以上
			(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
93年	100.0	20.9	7.6	21.7	32.8	18.5	9.8	6.8	2.9
95年	100.0	19.1	9.2	23.4	35.1	16.0	7.8	5.0	3.6
97年	100.0	18.9	9.7	24.0	35.4	14.8	7.4	4.2	4.4

資料來源：交通部「自用小客車使用狀況調查報告」。

表 3-12 使用自用小客車通勤(學)時之單趟時間

單位：%；分鐘

年別	總計 (%)	平均單 趟時間 (分鐘)	未滿	10~未滿	20~未滿	30~未滿	40~未滿	50~未滿	1小時
			10分鐘 (%)	20分鐘 (%)	30分鐘 (%)	40分鐘 (%)	50分鐘 (%)	60分鐘 (%)	及以上 (%)
93年	100.0	35.6	2.3	13.4	28.5	23.7	15.9	8.7	7.5
95年	100.0	33.9	2.1	16.9	29.3	22.6	15.5	7.7	5.9
97年	100.0	32.4	4.0	19.5	29.6	20.4	13.8	6.6	5.9

資料來源：交通部「自用小客車使用狀況調查報告」。

肆、結論與建議

交通服務的對象以人為主，故交通政策、設施規劃，除需洞悉民眾需求外，亦須將人口變數納入考量。以下就上述所呈現公務統計數據及調查結果建議如下：

一、因應人口老化，積極建置無障礙公共運輸服務

臺北市高齡人口漸增，近 10 年間 65 歲以上人口增加 3 成，隨著臺北市人口結構老化，走不快的行人，反應較慢的機車騎士，新型態的移動工具皆將隨之增加。因此可預見，友善的行人穿越設施，無障礙的大眾運輸服務，其需求亦更迫切，例如需靠體力爬樓梯，才能穿越地下道或天橋的路口，應檢討改善，公車或捷運博愛座數量比率應考量增加。

二、了解居民偏好，提升使用機車安全性

依調查顯示，臺北市居民週一至週五外出旅次使用交通以機車為主(29.9%)，通勤、學交通工具亦以機車占大宗(32.4%)，但依據歷年臺北市 A1 類交通事故死亡人數統計，因使用機車死亡者，占死亡人數 5 成以上。在尚無法大幅減少機車使用的當下，如何提升使用機車的安全性，實需投注更多努力。

三、永續城市發展，持續大眾運輸優惠補貼政策

從節能減碳觀點而言，臺北市居民外出使用公車比率 14.4%，

居全臺之冠，較臺中市(3.7%)、高雄市(1.8%)高，應與捷運轉乘互相優惠及票價補貼政策相關，建議鼓勵大眾運輸優惠補貼政策持續推動；如若不然，以臺北市內 15 歲以上通勤、通學活動人口至少 235 萬人來看，比照高雄市 60.3%通勤及通學者使用機車，21%使用自用小客車通勤及通學，則臺北街頭週一至週五每日約有 141 萬機車通勤(學)族(較目前多 1 倍)，49 萬自小客車通勤(學)族(較目前增加 5 成)，私人運具使用者增加，將可能使臺北市居民再度面臨交通黑暗期的夢靨。

隨著多元化的社會演進，交通思維亦逐漸扭轉過去「以車為主」觀念，變更成「以人為主」思考方向，未來臺北市交通政策仍將繼續秉持「人本」與「永續」之理念，以建構「大眾運輸優先」、「智慧運輸」、「無障礙環境」、「無縫隙運輸」、「優質服務」及「交通安全」為施政目標，期望讓臺北市成為一個交通便利、好環境、好生活之理想城市。

伍、參考資料

- 一、臺北市政府主計處「98 年臺北市統計年報」。
- 二、交通部「民眾日常使用運具狀況調查」。
- 三、交通部「機車使用狀況調查報告」。
- 四、交通部「自用小客車使用狀況調查報告」。
- 五、臺北市政府交通局「98 年年刊」。

附錄

依交通部統計處發布之「民眾日常使用運具狀況調查」定義說明及計算方式轉錄如下：

1. **旅次 (trip)**：一個特定目的之外出為一個旅次，N 個特定目的之外出為 N 個旅次，超過 500 公尺之旅次才算，故一天之外出會有很多旅次，每一旅次可能會使用許多運具。
2. **步行**：需超過 500 公尺（約走路 8 分鐘）以上才算。（例如：走路到自家附近之便利商店購物或買菜，若其距離未超過 500 公尺，則不記錄為 1 個旅次）。

3. 運具次數之計算一

- (1) 搭乘「公車」轉「公車」—公車算 1 次；搭乘「捷運」轉「捷運」—捷運算 1 次。
- (2) 搭乘「捷運」轉「公車」—捷運、公車各算 1 次。
- (3) 假設大雄早上出門去上班的這 1 個旅次，使用之運具如下：



==> 則步行算 1 次，其他運具算 1 次。



==> 則步行算 1 次。

- (4) 在同一棟建築物裡之步行（如搭捷運轉火車，需經過地下街），即便超過 500 公尺（約走路 8 分鐘）仍不計算。

4. 計算方式範例一

		甲地	→	乙地	→	丙地	運具次數		
						全部	公共運輸		
1	◎ — 開車 —>	◎ — 開車 —>		◎ — 開車 —>		◎	2	0	
2	◎ — 公車 —>	◎ — 捷運 —>		◎ — 機車 —>		◎	3	2	
3	◎ — 機車 —>			◎		◎	1	0	
4	◎ — 公車 —>			◎ — 開車 —>		◎	2	1	
5	◎ — 機車 —>	◎ — 捷運 —>		◎ — 機車 —>		◎	3	1	
6	◎ — 機車 —>			◎		◎	1	0	
7	◎ — 步行 —>	◎ — 捷運 —>		◎ — 公車 —>		◎	3	2	
8	◎ — 開車 —>			◎ — 開車 —>		◎	2	0	
9	◎ — 機車 —>			◎		◎	1	0	
10	◎ — 步行 —>			◎		◎	2	2	
							小計	20	8
							比率	40.0%	

註：本範例每個使用運具之路程皆為 500 公尺（約走路 8 分鐘）以上。