

第一章、緒論

1.1 研究動機

由於都市的高度發展，人口集中於都會區，從而造成通勤旅次的增加，形成都會區交通擁擠情形。以台北都會區為例，僅淡水線捷運民國八十七年載客總人數高達 42,658,897 人次。民眾目前所使用的運具包含汽車、計程車、機車、公車、捷運等，有一半以上的民眾是使用私人運具。因此，如何鼓勵民眾使用大眾運輸系統以減少都會區通勤時的擁擠情形，是現階段仍應努力的方向。

台北市淡水線捷運系統自民國八十六年四月十一日營運迄今，每日平均運量約五萬人次。為了鼓勵民眾搭乘捷運系統，捷運公司實施許多營運策略包括降低票價、提供儲值優待票、單向免費轉乘等。根據國內外文獻得知，捷運系統的費率彈性並不大，因此降低票價將減少收入。此外，轉乘優待及儲值折扣的多寡亦會影響收入。但是，鼓勵民眾搭乘大眾運輸是現階段重要的運輸政策，因此，如何兼顧提昇乘客數但又能維持一定收入則是捷運公司所重視的課題。

本研究擬利用個體選擇行為理論，構建都會區運具選擇模式，從而瞭解捷運的票價彈性及與其他運具的替代性，以作為捷運營運者研擬票價及優待措施的參考。

1.2 研究目的

本研究之主要目的包括：

- 1.瞭解國內捷運系統通車後的票價結構、乘載率及營收變化情形，並與國外捷運系統的營運經驗進行比較。
- 2.蒐集台北都會區旅運者運具選擇資料，建立個體運具選擇行為模式。
- 3.分析捷運系統與其他替代運具的票價彈性與其他服務水準彈性，以供捷運公司研擬定價策略，及作為相關單位提昇大眾運輸市場佔有率之參考。

1.3 研究方法

本研究擬以個體選擇模式探討城市內運具選擇行為。模式構建所需資料乃利用顯示性偏好法蒐集，研究對象為臺北市北區的旅客。調查項目包括個人基本資料與運具選擇資料。旅運者可選擇公車、計程車、小汽車、機車與捷運等主要運具。選搭捷運者可選擇不同接駁方式，包含步行、計程車、公車、汽機車等。本研究擬以 Limdep 軟體進行模式參數校估。

1.4 研究內容

本研究內容歸納如下：

- 1.瞭解捷運通車後的營運狀況，包括旅運量、票價、盈虧等等。
- 2.回顧國內外探討都市內運具選擇行為的相關文獻，瞭解分析模式及影響運具選擇的因素，並蒐集國外捷運系統的票價結構、票價彈性與促銷捷運的方式。
- 3.設計顯示性偏好問卷，調查臺北至淡水間旅客的個人基本資料及運具選擇行為，以構建臺北至淡水間運具選擇模式。
- 4.分析不同票價或不同配套措施，對臺北至淡水間捷運市場占有率之影響，以供捷運公司研擬行銷策略、及作為相關單位提昇大眾運輸市場佔有率之參考。
- 5.利用尖離峰市場區隔，分析與比較不同時段的彈性。

1.5 研究流程

本研究之進行流程如圖 1.1 所示。

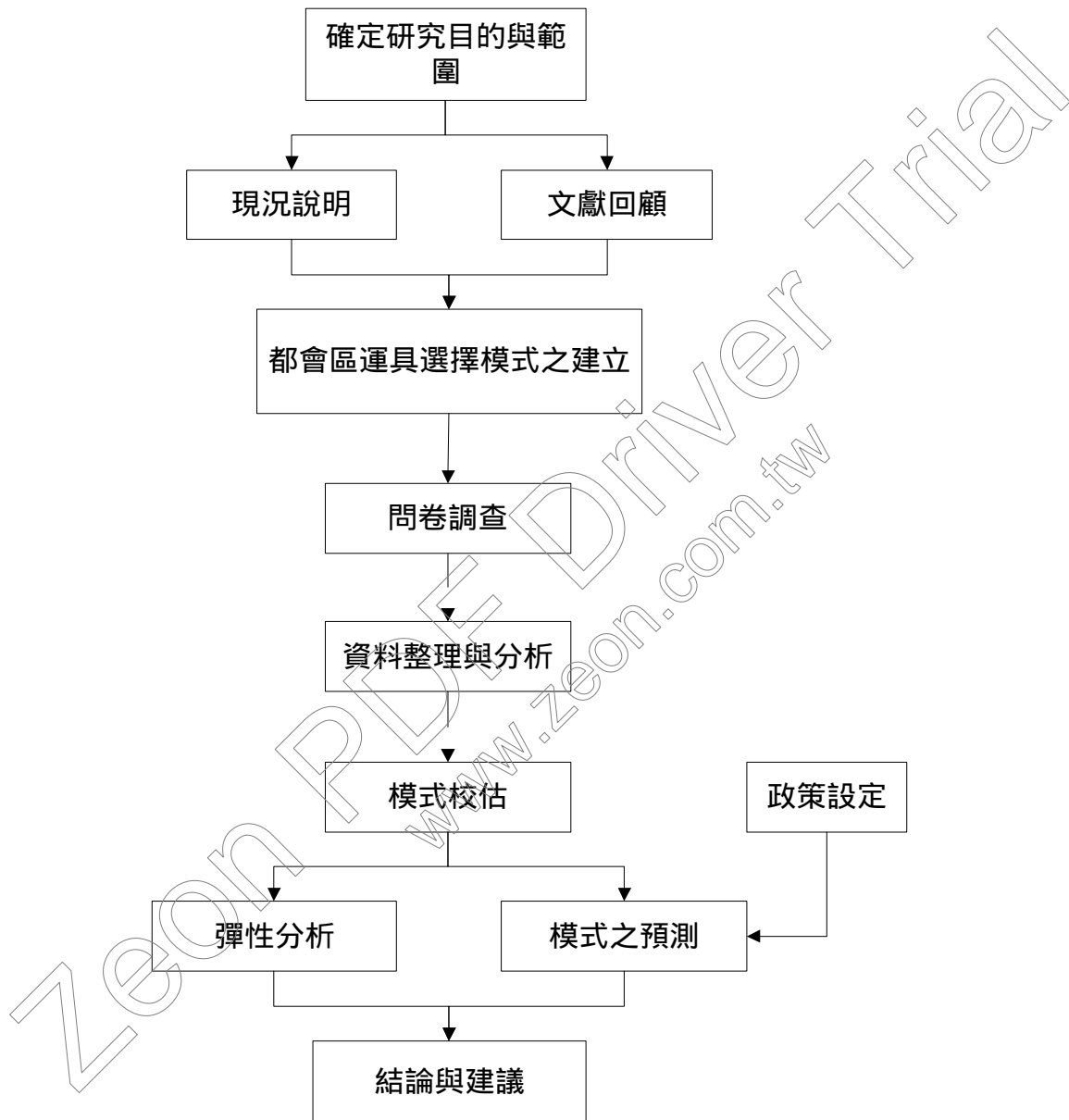


圖1.1 研究流程圖