109-121-1433
MOTC-IOT-108-PBA031

107 年城際運輸消長觀察

交通部運輸研究所

中華民國 109 年 6 月

109-121-1433
MOTC-IOT-108-PBA031

107 年城際運輸消長觀察

著者：張舜淵、呂怡青、楊幼文

交通部運輸研究所

中華民國 109 年 6 月

107 年城際運輸消長觀察

著　　者：張舜淵、呂怡青、楊幼文

出版機關：交通部運輸研究所

地　　址：105004 臺北市松山區敦化北路 240 號

網　　址：www.iot.gov.tw (中文版＞數位典藏＞本所出版品)

電　　話：(02)2349-6789

出版年月：中華民國 109 年 6 月

印 刷 者： 全凱數位資訊公司

版(刷)次冊數：初版一刷 15 冊

定　　價：非賣品

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）
本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

<table>
<tr><td colspan="4">出版品名稱：107 年城際運輸消長觀察</td></tr>
<tr><td>國際標準書號(或叢刊號)</td><td>政府出版品統一編</td><td>運輸研究所出版品編
109-121-1433</td><td>計畫編號
108-PBA031</td></tr>
<tr><td colspan="3">本所主辦單位：運輸計畫組
主管：張舜淵
計畫主持人：張舜淵
研究人員：呂怡青、楊幼文
聯絡電話：02-2349-6802
傳真號碼：02-2545-0428</td><td>研究期間
自 108 年 3 月
至 108 年 12 月</td></tr>
<tr><td colspan="4">關鍵詞：城際運輸、小客車、高鐵、臺鐵、國道客運</td></tr>
<tr><td colspan="4">摘要：
本研究觀察 103~107 年城際運輸系統(含高鐵、臺鐵、國道客運、國內航線及小客車)運量變化，分析公共運輸市場消長以及重要起迄對運量變化，觀察分析發現：
1. 城際客運總旅次量逐年成長：103 至 107 年平日由每日 298.7 萬增加至 310 萬人次；假日約為每日 585.8 萬增加至 621.4 萬人次，假日總旅次量約為平日的 2 倍。
2. 城際運輸旅次量私人運具遠大於公共運具：雖公私運具旅次量均逐年成長，隨著國民所得提高，國內國民旅遊風氣興盛，且公路設施日趨完善，致小客車成長增量遠高於公共運輸。
3. 經檢視城際運輸市場，高鐵、臺鐵、國道客運、小客車及航空之功能定位為：
(1)高鐵主要服務長程旅次市場：200 公里以上長程市場，103~107 年平、假日高鐵占比皆呈上升趨勢，107 年平日占比約 39.8%，假日約 30.0%。
(2)臺鐵服務中程及中長程旅次市場：臺鐵以中程(20-100 公里)平均日運量最大，107 年平日約 22.4 萬人次/日，假日約 31.0 萬人次/日。中長程(100-200 公里)為臺鐵所有旅次長度占比最高者，107 年平、假日占比約 13.8%及 13.0%
(3)國道客運服務中程及長程旅次市場：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，107 年平日約 11.8 萬人次/日，假日約 16.6 萬人次/日。國道客運在各旅次長度雖非主、次要運具，惟長程(>200 公里)為所有旅次長度占比最高者，107 年平、假日占比約 12.1%、12.8%。
(4)小客車為城際運輸主要運具，除平日長程以外，各旅次長度均以小汽車占比最高，107 年短程(<20 公里)及中程(20-100 公里)平日占比約 85%，假日占比約為 90%；中長程(100-200 公里)平、假日各約占 65.1%、71.1%；長程(200 公里以上)平、假日占比約 34.6%、45.5%。
(5)航空(本島航線)方面，僅服務於長程市場，占比不及 1%，主要以臺北-臺東航線運量最大。</td></tr>
<tr><td>出版日期</td><td>頁數</td><td>定價</td><td>本出版品取得方式</td></tr>
<tr><td>109 年 6 月</td><td>146</td><td>非賣品</td><td>凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。</td></tr>
<tr><td colspan="4">備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。</td></tr>
</table>

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: 2018 Observations of Inter-city Transportation Growth and Decline

ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER	PROJECT NUMBER
		109-121-1433	108-PBA031

DIVISION: Transportation Planning Division
DIVISION DIRECTOR: Shuen-Yuan Chang
PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shuen-Yuan Chang
PROJECT STAFF: Yi-Ching Lu ,Yu-Wen Yang
PHONE: 886-2-23496802
FAX: 886-2-25450428

ROJECT PERIOD
FROM March 2019
TO December 2019

KEY WORDS: Inter-city Transport, Passenger Cars, High Speed Rail, Taiwan Railways, Freeway Buses

ABSTRACT:

In this study, changes in 2014-2018 inter-city transport system traffic volumes were observed. The growth and decline of the public transportation market and changes in traffic volumes at important origins and designations were analyzed. The observation and analysis show:

1. The total number of inter-city trips by bus transport increased yearly: From 2014 to 2018, the daily volume on weekdays increased from 2.987 million to 3.10 million; the daily volume on weekends increased from 5.858 million to 6.214 million; the total number of trips on weekends were twice that of weekdays.
2. In inter-city transport, trips by private transport greatly exceeded trips by public transport. Although the number of trips by public and private transport showed yearly increases, with the increase in national income, booming domestic tourism, and improving road facilities, the growth of passenger cars far exceeds that of public transport.
3. A view on the inter-city transport market shows the functional positioning of High Speed Rail, Taiwan Railways, passenger cars, and aviation as:
   (1) High Speed Rail mainly serving in the market of long-distance trips: For the long-distance market exceeding 200km, the High Speed Rail showed an upward trend for weekdays and weekends from 2014-2018. The ratios were about 39.8% for weekdays and about 30.0% for weekends in 2018.
   (2) Taiwan Railways service markets for middle-distance and middle and long-distance trips: Taiwan Railways middle-distance trips account for the highest average daily traffic volume. The daily traffic volume in 2018 was about 224,000 persons/day on weekdays and about 310,000 persons/day on weekends. The middle and long distance trips (100-200km) account for the highest ratio among all the lengths of trips. The traffic volumes were about 13.8% and 13.0% respectively for weekdays and weekends in 2018.
   (3) Freeway bus service markets for middle-distance and long-distance trips: Middle-distance trips (20-100km) have the highest average traffic volume. In 2018, there were about 118,000 passengers/day on average for weekdays and about 166,000 passengers/day on weekends. Although freeway buses were not primary and secondary transport in terms of lengths of trips, it accounted for the highest in long-distance trips (>200km) among all lengths of trips. In 2018, they accounted for about 12.1% and 12.8% respectively for weekdays and weekends.
   (4) Passenger cars are the main transport. Other than the long-distance trips on weekdays, small passengers account for the highest ratio in terms of the length of trips. The short-distance (<20km) and middle-distance (20-100km) trips account for about 85% on weekdays and about 90% on weekends. The middle and long-distance trips (100-200km) on weekdays and weekends account for 65.1% and 71.1% respectively; long-distance trips (more than 200km) account for about 34.6% and 45.5% on weekdays and weekends respectively.
   (5) In terms of aviation (Main island airline), the services are available only for the market of long-distance trips, accounting for less than 1% and with the Taipei-Taitung airline having the highest traffic volume.

DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE
June 2020	146	Not for Sale

The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.

目　錄

第一章　緒 論 1-1
1.1 緣起 1-1
1.2 研究範圍與對象 1-2
1.3 研究內容 1-3
1.4 研究限制 1-3

第二章　整體運輸市場發展趨勢 2-1
2.1 整體運輸市場變化趨勢 2-1
2.2 國道小型車通行量 2-2
2.3 高鐵系統 2-3
2.4 臺鐵系統 2-7
2.5 國道客運系統 2-13
2.6 航空系統 2-17
2.7 小結 2-18

第三章　城際運輸市場消長觀察 3-1
3.1 資料來源與推估方式 3-1
3.2 城際運輸市場變化趨勢 3-1
3.3 城際運輸各系統變化趨勢 3-10
3.4 城際公私運具變化趨勢 3-19
3.5 城際公共運輸變化趨勢 3-21
3.6 小結 3-27

第四章　重要起迄對消長觀察 4-1
4.1 長程(200 公里以上)起迄對 4-22
4.2 中長程(100~200 公里)起迄對 4-25
4.3 中程(20~100 公里)起迄對 4-28
4.4 小結 4-31

第五章　結論與建議 5-1
5.1 結論 5-1
5.2 建議 5-5

附錄 1　城際運輸重要事紀

附錄 2　109 年 1 月 17 工作會議簡報

表 目 錄

表 2-1 臺鐵各車種日均量占比.....12
表 2-2 國道客運部分路線日均運量變化.....16
表 3-1 城際運具資料來源與取得方式.....3-2
表 3-2 城際運輸平、假日旅次量及延人公里一覽表.....3-5
表 3-3 城際運輸不同旅次長度平日市場規模.....3-7
表 3-4 城際運輸不同旅次長度假日市場規模.....3-7
表 3-5 城際運具平日運量與占比一覽表.....3-11
表 3-6 城際運具假日運量與占比一覽表.....3-13
表 3-7 城際運輸不同旅次長度各運具平日市場規模.....3-16
表 3-8 城際運輸不同旅次長度各運具假日市場規模.....3-17
表 3-9 城際運輸公私運具平日市場規模.....3-19
表 3-10 城際運輸公私運具假日市場規模.....3-20
表 3-11 城際公共運輸不同旅次長度各運具平日市場規模.....3-23
表 3-12 城際公共運輸不同旅次長度各運具假日市場規模.....3-24
表 4-1 城際運輸重要起迄對.....4-1
表 4-2 生活圈重要起迄對之旅次長度分類.....4-2
表 4-3 重要生活圈起迄對各運具運量及占比比較表(平日).....4-3
表 4-4 重要生活圈起迄對各運具運量及占比比較表(假日).....4-8
表 4-5 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(平日).....4-13
表 4-6 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(假日).....4-15

圖 目 錄

圖 1.1　研究範圍與對象 1-2
圖 2.1　歷年整體運輸市場運量變化趨勢 2-1
圖 2.2　國道小型車年通行輛次及延車公里關係圖 2-2
圖 2.3　高鐵路線及車站位置圖 2-3
圖 2.4　高鐵年客運量及延人公里關係圖 2-4
圖 2.5　高鐵列車班次及行駛里程關係圖 2-4
圖 2.6　高鐵日均運量及客座利用率關係 2-5
圖 2.7　高鐵通車後各月之日平均運量及客座利用率關係圖 2-6
圖 2.8　臺鐵營運路線圖 2-7
圖 2.9　臺鐵年客運量及延人公里關係圖 2-8
圖 2.10 臺鐵車站數與年客運量關係圖 2-9
圖 2.11 臺鐵客座利用率與日均運量關係圖 2-10
圖 2.12 臺鐵自強號客座利用率與日均運量關係圖 2-10
圖 2.13 臺鐵莒光號客座利用率與日均運量關係圖 2-11
圖 2.14 臺鐵區間(快)車客座利用率與日均運量關係圖 2-12
圖 2.15 臺鐵各車種日均量比較圖 2-13
圖 2.16 國道客運年客運量及延人公里關係圖 2-14
圖 2.17 國道客運日均量成長趨勢圖 2-15
圖 2.18 國道客運部分路線日均運量變化圖 2-17
圖 2.19 國內航空市場運量變化圖 2-18
圖 3.1　城際運具運量推估方式 3-4
圖 3.2　城際運輸總旅次量變化圖 3-5
圖 3.3　城際運輸總延人公里變化圖 3-6
圖 3.4　城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(平日) 3-8
圖 3.5　城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(假日) 3-8
圖 3.6　城際運輸各旅次長度占比變化圖(平日) 3-9
圖 3.7　城際運輸各旅次長度占比變化圖(假日) 3-9
圖 3.8　城際運輸各運具平日日均運量變化趨勢圖 3-11

圖 3.9　城際運輸各運具平日市占率變化趨勢圖 3-12
圖 3.10 城際運輸各運具假日日均運量變化趨勢圖 3-13
圖 3.11 城際運輸各運具假日市占率變化趨勢圖 3-14
圖 3.12 城際運輸各旅次長度占比變化(平日) 3-18
圖 3.13 城際運輸各旅次長度占比變化(假日) 3-18
圖 3.14 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(平日) 3-20
圖 3.15 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(假日) 3-20
圖 3.16 城際運輸公私運具占比消長變化圖(平日) 3-21
圖 3.17 城際運輸公私運具占比消長變化圖(假日) 3-21
圖 3.18 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(平日) 3-25
圖 3.19 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(假日) 3-25
圖 3.20 城際運輸各旅次長度占比變化(平日) 3-26
圖 3.21 城際運輸各旅次長度占比變化(假日) 3-26
圖 4.1　城際運輸市場重要起迄對城際運具市占率變化圖 4-21
圖 4.2　長程(200 公里以上)起迄對城際運具市占率變化圖 4-25
圖 4.3　中長程(100~200 公里)起迄對城際運具市占率變化圖 4-27
圖 4.4　中程(20~100 公里)起迄對城際運具市占率變化圖 4-31

第一章　緒論

1.1 緣起

近10年來國內許多重大交通建設相繼完成,包括95年國道5號通車、96年高鐵通車、97年兩岸航空直航、98年國道6號通車、100年臺鐵沙崙支線及六家線通車、102年國道1號五楊高架段通車、103年高速公路實施計程收費與花東鐵路電氣化通車，104年高鐵新增苗栗站、彰化站及雲林站，105年高鐵新增南港站，106年機場捷運通車，臺鐵朝向西部通勤化、東部電氣化等方向發展，對於國內運輸市場產生諸多變化與影響。基於國家整體運輸資源有效運用及永續運輸之考量，確有必要進行深入探討及評析。

各運輸系統有其最適運送距離與服務速率，在基於整體交通網運輸效率觀點下，交通部門必須綜合考量各運具彼此間之特性並妥予規劃與定位，才能發揮綜效。當民國96年高速鐵路尚未提供服務之前，空運提供300公里以上之城際運輸服務（距離300公里以下能源沒效率），臺鐵則負責20~400公里之城際運輸服務，直到高速鐵路通車後，成為西部走廊之城際運輸骨幹（航空北高航線也於101年9月1日起停飛),有效補強介於100公里~350公里區間的城際陸路運輸市場服務。

換言之，高速鐵路的引進填補了臺灣西部城際運輸走廊能源與運輸效率失衡的空隙，由於快速、舒適及準點的優勢，高鐵通車後，對西部整體城際陸路運輸服務市場(臺鐵、國道客運與小客車)之運量分配、旅次長度與運具功能定位已產生結構性變化。

爰此，本所於102年起，每年定期觀察高鐵開始營運後之發展趨勢，陸續已發布「高鐵營運對西部城際陸路公共運輸市場消長之觀察－(96-101年)、(96-102年)、(103年)」、「104年西部城際陸路公共運輸消長觀察」、「105年西部城際陸路公共運輸消長觀察」報告。近2期(106年西部城際陸路運輸消長觀察、107年城際運輸消長觀察)觀察年度因配合103年高速公路實施ETC計程收費，及本所103-104年進行旅次特性調查(開發臺灣城際運輸需求模式TDM2016)，改以103年為觀察基期，並於本(108)年度研究(第7期)進一步將研究範圍擴大至臺灣本島之各項城際運輸系統，相

關研究成果供交通部及相關單位未來交通管理及決策之參據。

1.2 研究範圍與對象

本案主要研究範圍、對象敘述如下：(圖 1.1)

1. 研究空間範圍：臺灣本島城際運輸走廊。
2. 研究對象：包含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運、航空及機場捷運。
3. 研究觀察與分析時間：觀察 103~107 年之趨勢變化。
4. 名詞定義
   (1) 城際旅次：跨生活圈旅次。
   (2) 航空：僅計算本島航線(107 年本島航線僅北-花、北-東、高-花及中-花共 4 條)。
   (3) 國道客運:採用公路總局定義,即總旅程 50%以上里程行駛於國道者。

圖 1.1 研究範圍與對象

1.3 研究內容

本研究內容主要包括：

1. 蒐集城際運輸市場重要事紀。
2. 城際運輸系統運量變化觀察。
3. 城際運輸市場變化分析，包含旅次量及旅次長度等。
4. 重要起迄對運量變化觀察。

1.4 研究限制

受限於時間與資料來源，本研究有下列之限制：

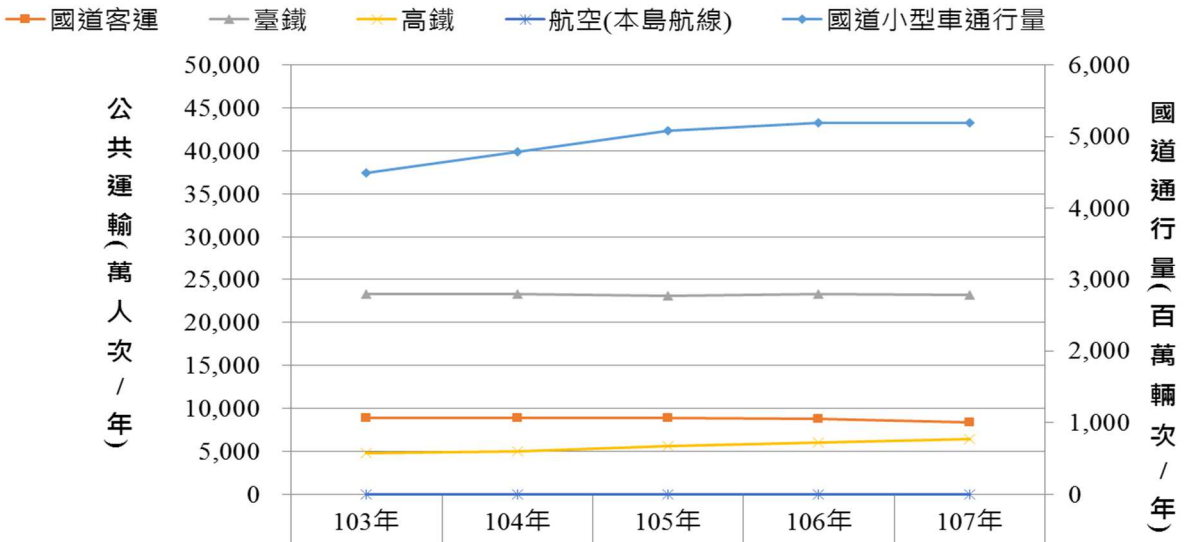
1. 運輸市場重要事紀：以考量會影響運量變化、市場占有率或客座利用率等為主。
2. 第 2.3 節之臺鐵系統運量為東西部客運總量。
3. 歷年日均運量各運具比較基準，皆以每年 4 月份運量資料為主，比較時間一致。
4. 觀察資料包括：平日(二~四)、一般假日(周六、日)，排除連續假日。
5. 高鐵自由席會出現站票，臺鐵所有車廂均會出現站票(太魯閣號與普悠瑪號除外)，所以客座利用率無法相比；至於國道客運則無站票。

第二章　整體運輸市場發展趨勢

為了解臺灣本島整體城際運輸現況，本章探討民國 103 年至 107 年間，城際運輸運具如高鐵、臺鐵、國道客運、國道小客車及國內航線全年客運量(含城際及都會內)之變化，以掌握各運具間之變化趨勢。

2.1 整體運輸市場變化趨勢

本研究蒐集 103 年至 107 年臺灣本島(含東西部)整體運輸市場全年客運量之變化趨勢(含城際及都會內)，如圖 2.1，可發現近 5 年除了高鐵及國道計程收費小型車通行量呈成長趨勢外，臺鐵及航空大致均維持穩定趨勢，國道客運則呈下降趨勢，其中 107 年臺鐵平均運量約 231 百萬人次/年，國道客運約 84 百萬人次/年，高鐵運量由 103 年之 48 百萬人次成長為 107 年之 64 百萬人次/年，約成長 33.2%；國道計程收費小型車通行量由 103 年之 4,491 百萬輛次成長為 107 年之 5,195 百萬輛次/年，約成長 15.7%。



	103年	104年	105年	106年	107年
國道客運	8,925	8,840	8,929	8,768	8,401
臺鐵	23,283	23,222	23,036	23,281	23,127
高鐵	4,802	5,056	5,659	6,057	6,396
航空(本島航線)	45	31	37	38	37
國道小型車通行量	4,491	4,792	5,077	5,194	5,195

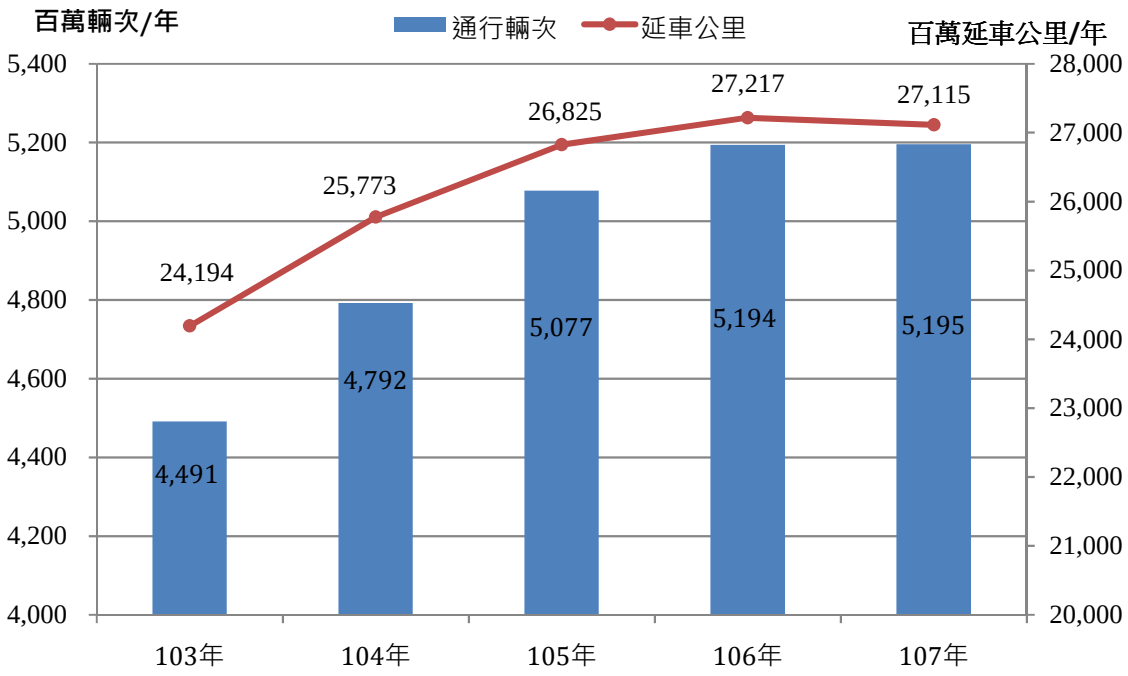
註：1.國道通行輛次係為行經高速公路收費區之車輛次數統計。
　　2.航空(本島航線)包括臺北-花蓮、臺北-臺東、臺中-花蓮、高雄-花蓮等 4 條。
資料來源：交通部統計處查詢網、本研究整理

圖 2.1 歷年整體運輸市場運量變化趨勢

檢視近 5 年之運輸系統大事紀，對城際運輸市場具影響力者包括：103 年實施計程收費、花東鐵路電氣化通車；104 年高鐵新增苗彰雲 3 站；105 年高鐵新增南港站；106 年桃園機場捷運通車等。

2.2 國道小型車通行量

我國南北向高速公路自 102 年 12 月 30 日開始實施國道計程收費，受國民所得水準提高、國民旅遊普及，加上公路設施愈趨完善，國道通行輛次逐年成長。107 年國道小型車通行輛次已達 5,195 百萬輛次，較 103 年通行量增加 704 百萬輛次/年，增加幅度達 15.7%；107 年延人公里數亦較 103 年增加 2,921 百萬延車公里/年，增加幅度達 12.7%。如圖 2.2 所示。

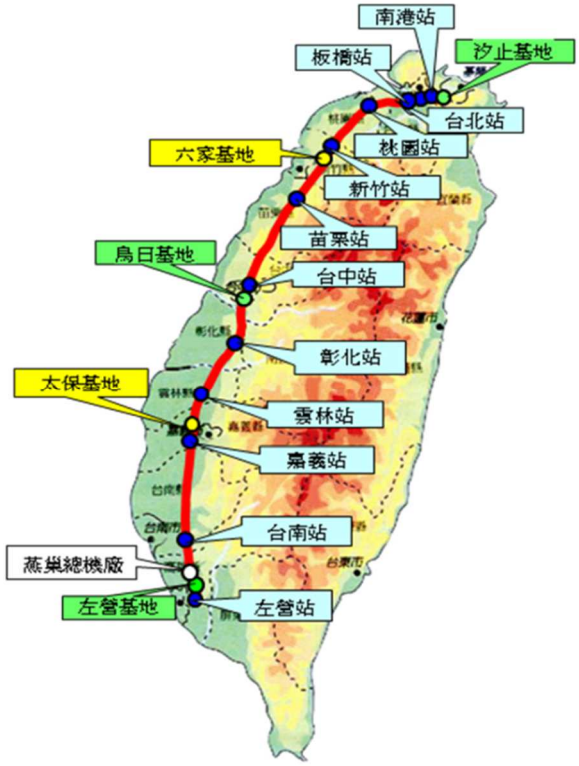


註：1.通行輛次係為行經高速公路收費區之車輛次數統計。
2.不含大型車及聯結車。
資料來源：1.交通部統計月報
2.本研究整理

圖 2.2 國道小型車年通行輛次及延車公里關係圖

2.3 高鐵系統

臺灣高鐵於民國 96 年 1 月 5 日正式通車，路線全長 345 公里，提供西部主要城市間快速的城際旅運服務，設置臺北、板橋、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南及左營等 8 處車站。104 年 12 月 1 日新增高鐵苗栗站(豐富)、彰化站(田中)及雲林站(虎尾)等三站，105 年 7 月 1 日新增南港站，各站位置如圖 2.3。茲就歷年高鐵運量變化趨勢說明如下：

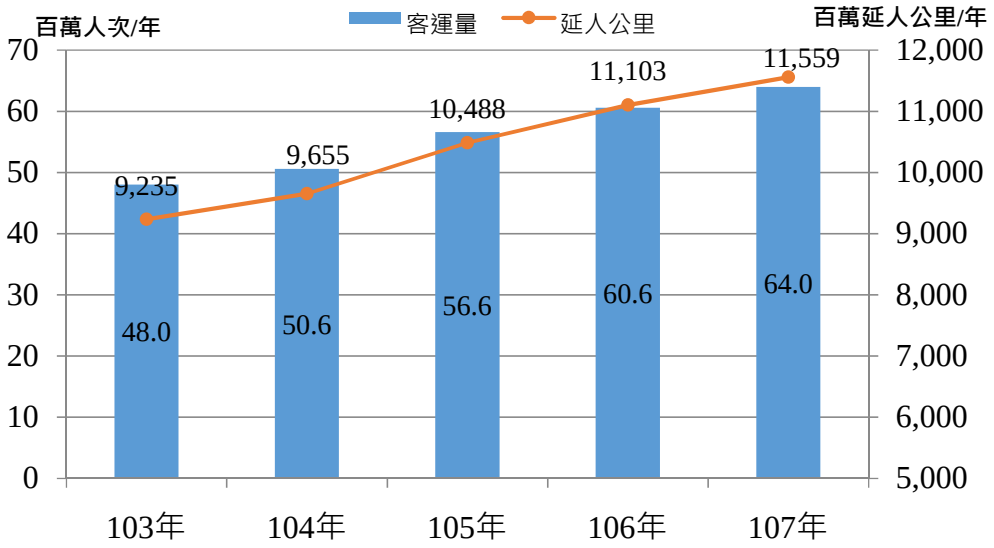


資料來源：交通部鐵道局

圖 2.3 高鐵路線及車站位置圖

1. 高鐵年客運量及延人公里變化

高鐵在行銷策略上，實施票價、自由座車廂及早鳥優惠等措施，每年運量有逐步增加趨勢，107 年客運量已達 64.0 百萬人次/年，平均每日約 17.5 萬人次，較 103 年客運量增加 15.9 百萬人次/年，增加幅度達 33.2%；107 年延人公里數亦較 103 年增加 2,323.6 百萬延人公里/年，增加幅度達 24.1%。如圖 2.4 所示。



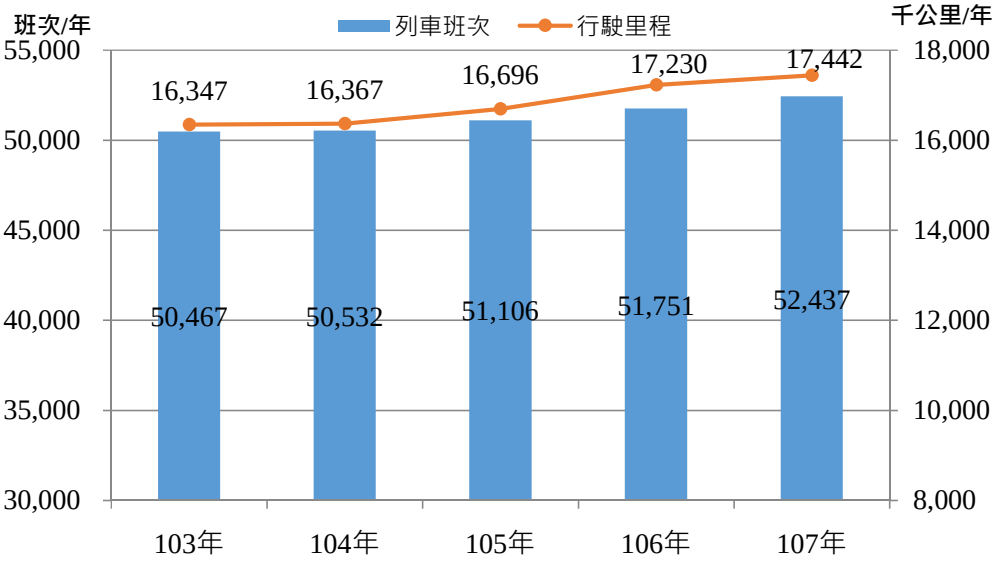
資料來源：1.交通部統計月報

2.本研究整理

圖 2.4 高鐵年客運量及延人公里關係圖

2. 高鐵列車班次及行駛里程變化

圖 2.5 為高鐵 103-107 年發車次數及列車行駛里程數統計圖，圖中顯示高鐵營運供給量於近 5 年間仍因運量需求持續增加而成長，107 年行駛里程數達 17.4 百萬公里/年，較 103 年的 16.3 百萬公里/年約增加 6.7%。



資料來源：1.交通部統計月報

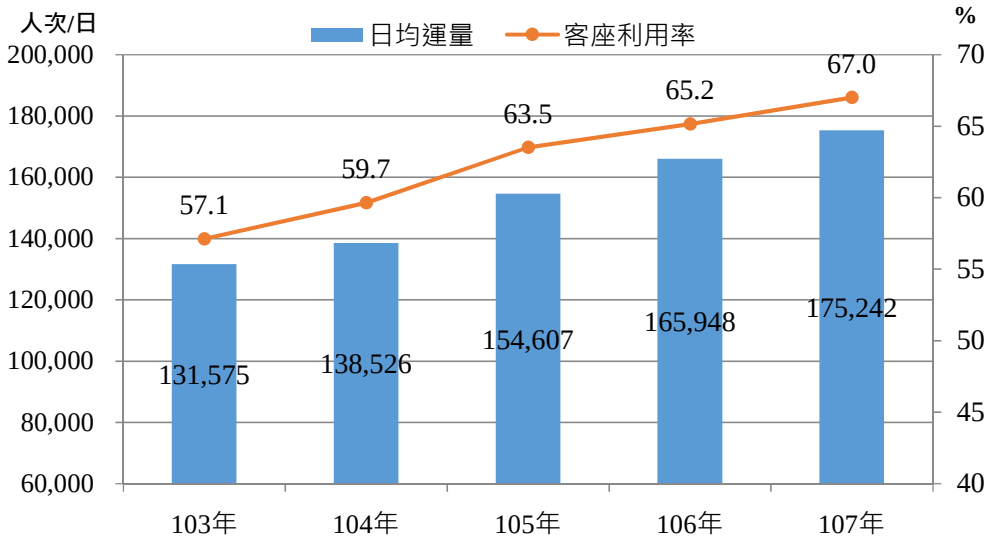
2.本研究整理

圖 2.5 高鐵列車班次及行駛里程關係圖

3. 高鐵日均運量及客座利用率變化

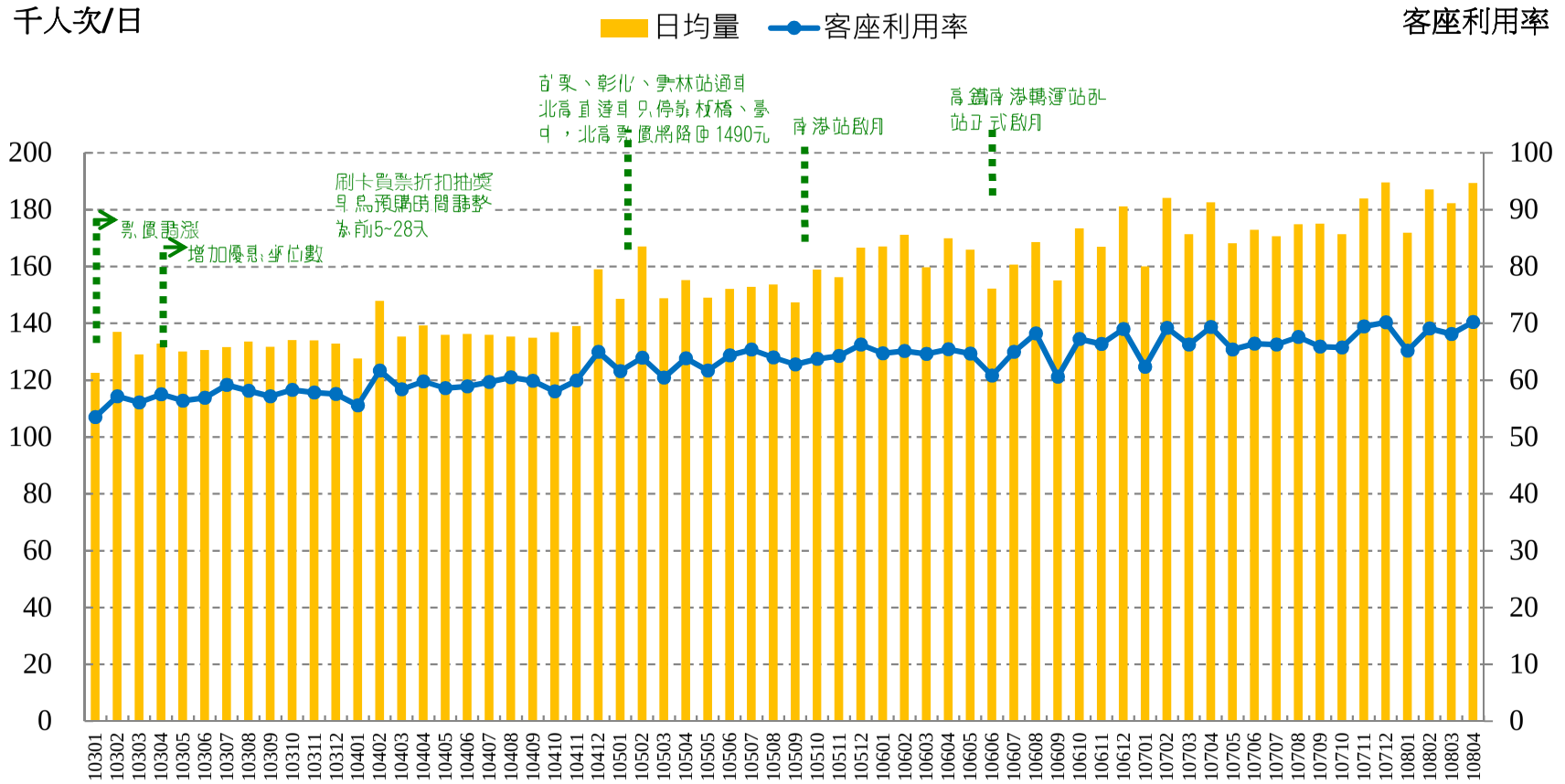
近 5 年高鐵日均運量及客座利用率均呈成長趨勢，107 年高鐵日均運量為 17.5 萬人次/日，以 103 年 13.2 萬人次/日為比較基準，107 年日運量較基年增加約 4.4 萬人次，成長 33.2%；客座利用率亦由 103 年之 57.1%增加至 107 年之 67.0%，如圖 2.6 所示。以上趨勢顯示高鐵的旅行時間及服務品質在中長途運輸市場中具有相當的競爭力。

本研究整理 103-108 年高鐵各月之日均運量及客座利用率變化情形如圖 2.7。104 年 12 月 1 日高鐵苗栗、彰化與雲林站通車，票價全面調回原價格(北高票價由 102 年 10 月 8 日調整後的 1630 元降回 1490 元)，高鐵公司推出「新增三站通車優惠專案」，凡購買乘車日為 12 月 1 日至 15 日(為期十五天)之高鐵「指定票種」車票，且起、迄站中包括苗栗、彰化、雲林任一站，搭乘後可憑原車票兌換 105 年 1 月 31 日前相同乘車區間的標準車廂對號座免費車票乙張，等於是買一送一之優惠，造成高鐵 104 年 12 月及 105 年 1 月分別較前一年同期成長 19.6%及 16.4%；105 年 2 月則因臺灣燈會適逢和平紀念日連假期，運量亦較前一年同期成長 16.9%。105 年 7 月 1 日高鐵南港車站通車啟用，全線運量又開啟了新一波的成長。整體而言，高鐵南港、苗栗、彰化、雲林站通車後，月均運量(統計 104 年 12 月至 108 年 4 月)較 104 年未通車前(103 年 1 月至 104 年 11 月)約成長 24.4%。



資料來源：1.交通部統計月報
2.本研究整理

圖 2.6 高鐵日均運量及客座利用率關係



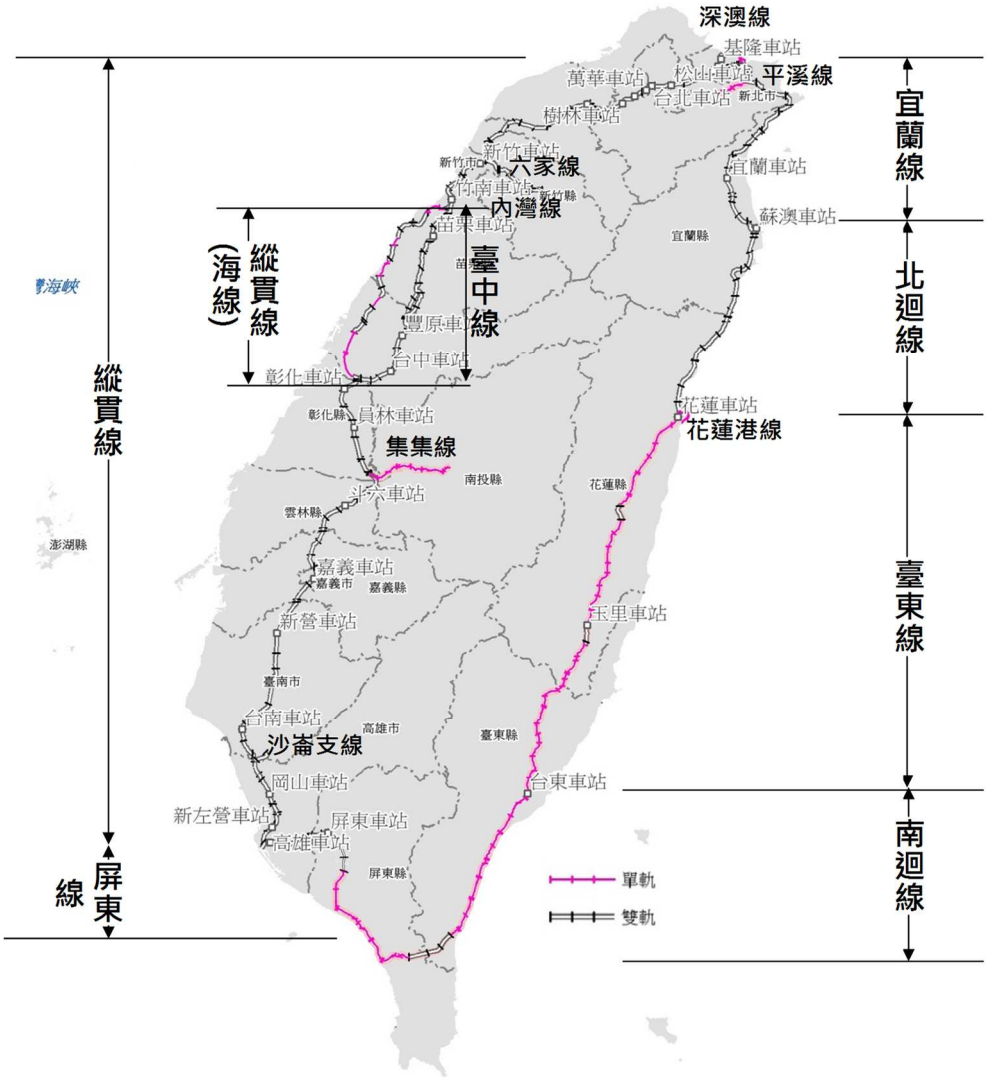
資料來源：1.交通部統計月報。2.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 12 月。3.本研究整理。

圖 2.7 高鐵通車後各年之日平均運量及客座利用率關係圖

2.4 臺鐵系統

臺鐵是臺灣最早的鐵道運輸系統，經過不斷的擴建，至 107 年底營運里程已有 1,065 公里，包含縱貫線、臺中線、屏東線、宜蘭線、北迴線、臺東線、南迴線等主要幹線，如圖 2.8。除主線外臺鐵於北部區域尚有平溪線、深澳線、內灣線、六家線等支線；中部區域亦有集集線；南部則有沙崙支線；東部則有花蓮港線。

茲就歷年臺鐵運量變化趨勢說明如下：



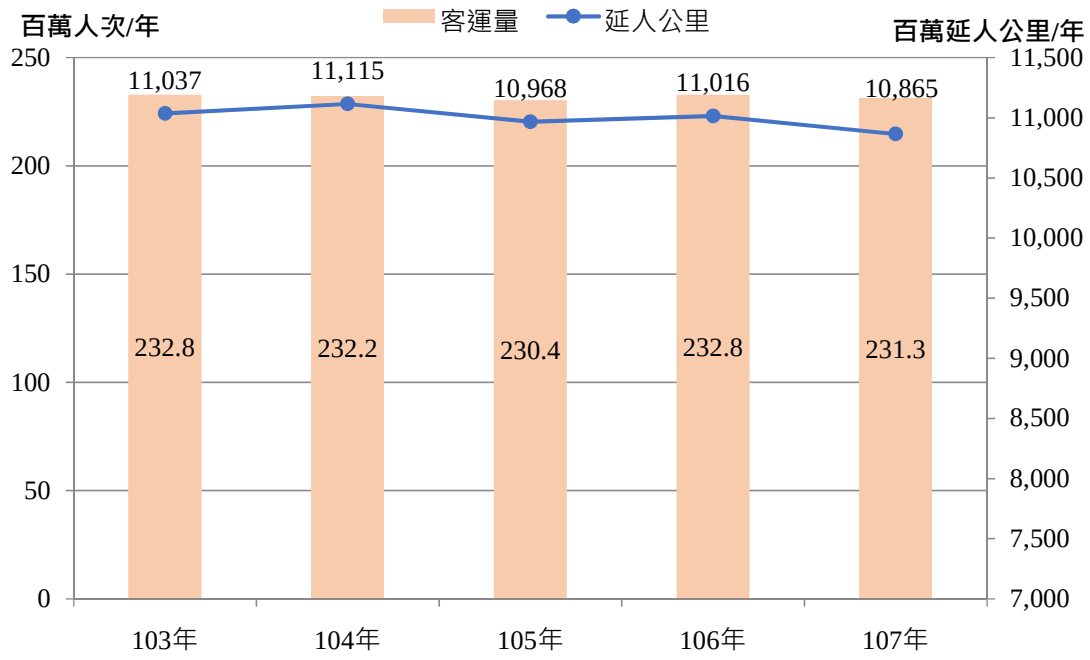
資料來源：運輸部門決策支援系統單機版、本研究繪製

圖 2.8 臺鐵營運路線圖

1. 臺鐵年客運量及延人公里變化

臺鐵因應高鐵通車之影響，於高鐵通車前 1 年(95 年)即開始實施減班計畫，並以區域型中短程運輸為主，增加通勤車站，大幅調整班次與改點，近年則積極推動票證整合措施。

臺鐵運量及延人公里於 103-107 年間大致穩定，運量約維持在 232 萬上下，延人公里則維持在 11,000 百萬延人公里左右，如圖 2.9 所示。

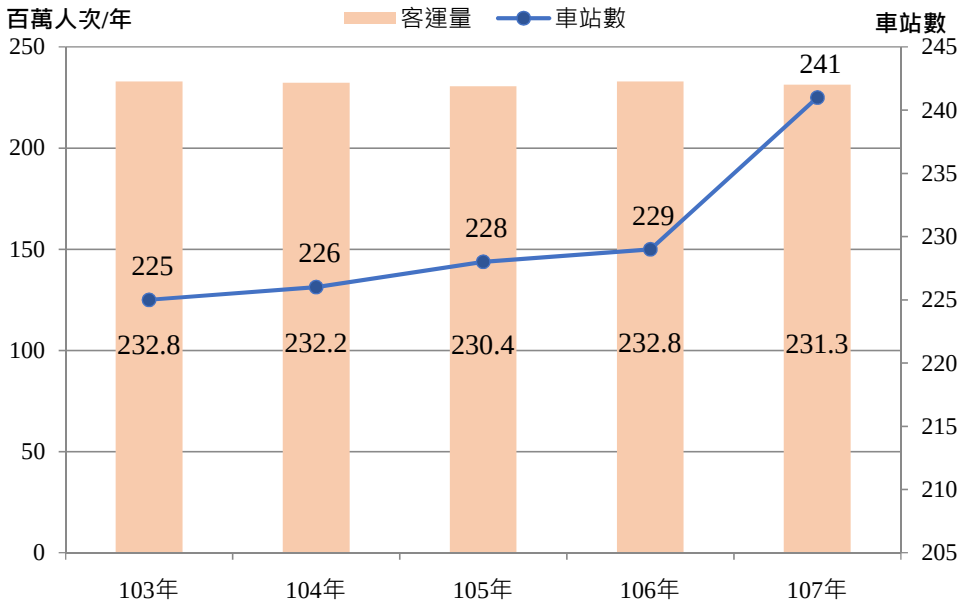


資料來源：1.交通部統計月報
2.本研究整理

圖 2.9 臺鐵年客運量及延人公里關係圖

2. 臺鐵年客運量及車站數變化

107 年與 103 年客運量皆在 232 百萬人次上下，年運量維持穩定；103~105 年客運量微幅下跌，減少 246.1 萬人次，延人公里亦減少 69.6 百萬延人公里，此變化推測可能受高鐵南港站、苗栗站、彰化站、雲林站通車影響，但 106 年運量則回升至 103 年之運量水準，107 年稍稍下跌，減少 150.6 萬人次。車站數於民國 96 年為 219 站，100 年隨著沙崙線、六家線、內灣線等路線通車以及浮洲車站啟用增加至 224 站，107 年則因多個通勤車站開通，車站數增加至 241 站，如圖 2.10 所示。



註：臺鐵客運量係依據各線車站上車人次統計。

資料來源：1.臺灣鐵路統計年報，交通部臺灣鐵路管理局

2. 「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 12 月。

圖 2.10 臺鐵車站數與日均客運量關係圖

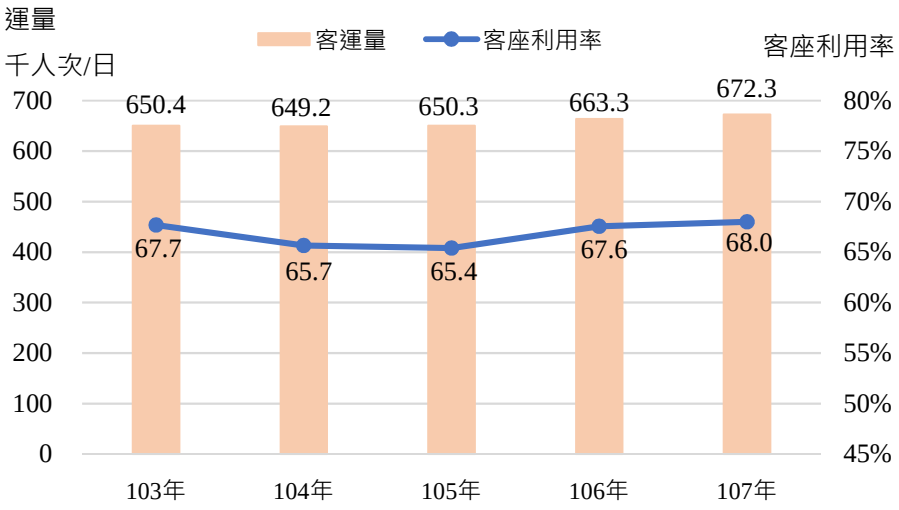
3. 臺鐵客座利用率與日均運量

臺鐵於 103~107 年之日均運量及客座利用率變化，如圖 2.11~2.15 所示，變化趨勢說明如下：

(1) 臺鐵日均運量

臺鐵漸轉型為區域型中短程運輸服務，107 年所有車種 4 月份之日均客運量達 67.2 萬人次，較 103 年微幅成長。

客座利用率方面，103 年之客座利用率為 67.7%，103~105 年之客座利用率呈下降趨勢，而 106 年回升至 67.6%，107 年之客座利用率持續成長至 68.0%，與 103 年相當。



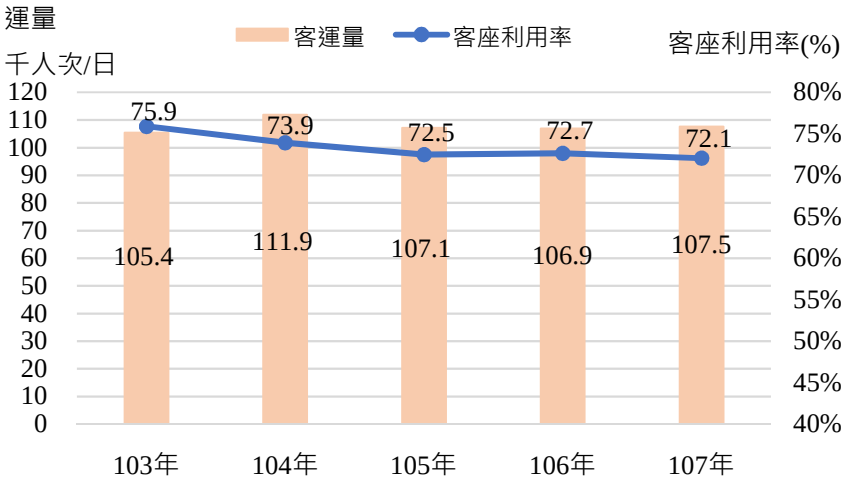
註：運量為每年 4 月份之日均量。(所有車種)

資料來源：同圖 2.9。

圖 2.11 臺鐵客座利用率與日均運量關係圖

(2) 臺鐵自強號

受高鐵通車及高鐵相關行銷策略之影響，臺鐵自強號運量及客座利用率有逐年下降之趨勢，但經多次改點、班次調整，以及部分臺鐵支線與高鐵轉乘接駁後，103~104 年自強號運量呈上升趨勢，105~106 年運量則略為下降，然 106~107 年呈現成長趨勢，與 105 年水準相當；客座利用率 103~105 年均為下降，至 106 年回升後 107 年略為下降，維持在 72%~73%左右。107 年之日均客運量為 10.8 萬人次，客座利用率為 72.1%。



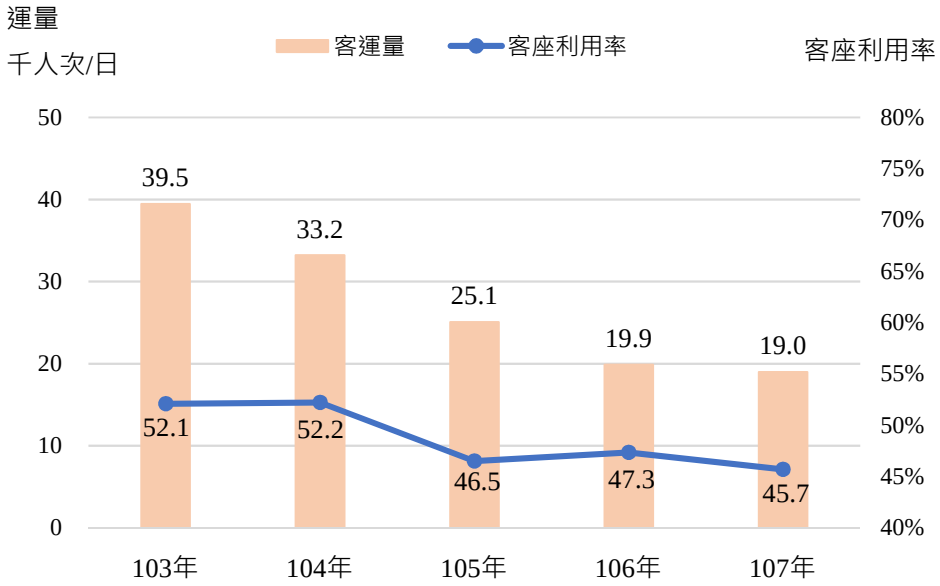
註：運量為每年 4 月份之日均量(含平假日，以月統計量/30 日)。

資料來源：同圖 2.9。

圖 2.12 臺鐵自強號客座利用率與日均運量關係圖

(3) 臺鐵莒光號

相較於自強號，107 年莒光號之客運量為 1.9 萬人次，客座利用率為 45.7%，呈下降趨勢。莒光號 103 年後受新購列車及班次改點影響，運量及客座利用率均下降，107 年客運量為 103 年以來最低，僅 1.9 萬人次，客座利用率亦下滑為 45.7%，僅略高於 105 年。

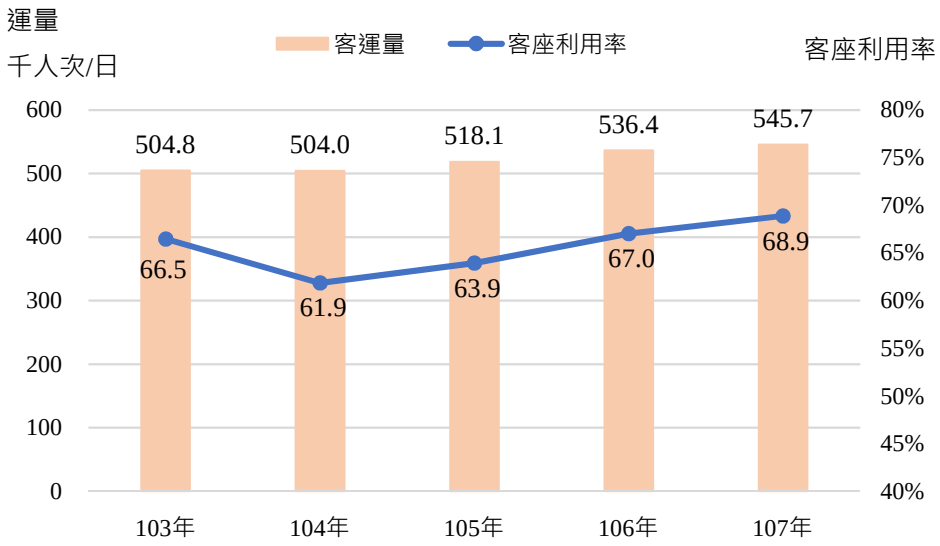


註：運量為每年 4 月份之日均量(含平假日，以月統計量/30 日)。
資料來源：同圖 2.10。

圖 2.13 臺鐵莒光號客座利用率與日均運量關係圖

(4) 臺鐵區間(快)車

臺鐵區間(快)車主要服務區域型中短程運輸，受臺鐵轉型、班次改點及新購列車之影響，區間車運量逐年提升，至 107 年之日均客運量達 54.6 萬人次，為 103 年以來新高；客座利用率方面，103 年之客座利用率為 66.5%，104 年之客座利用率降為 61.9%，105 年又微幅回升為 63.9%，106 年後持續增加，107 年升至 68.9%。



註：運量為每年 4 月份之日均量(含平假日，以月統計量/30 日)。
資料來源：同圖 2.10。

圖 2.14 臺鐵區間(快)車客座利用率與日均運量關係圖

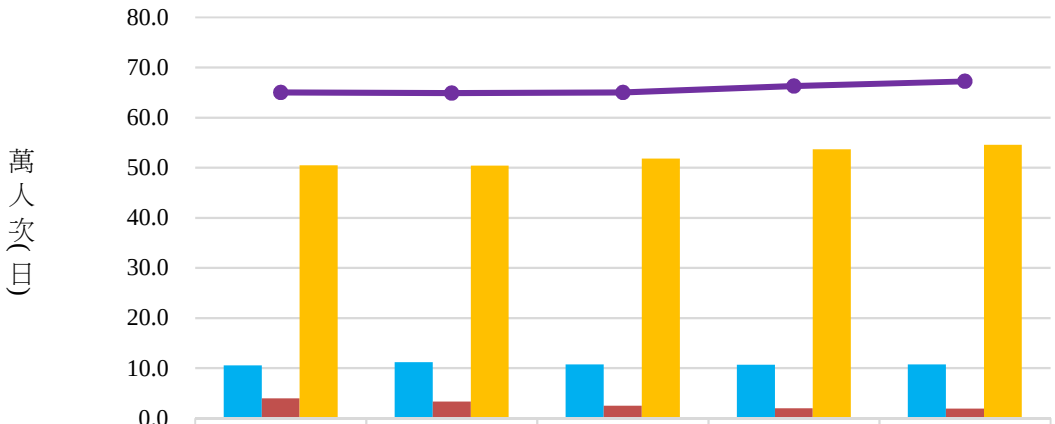
(5) 臺鐵各車種比較

由上述臺鐵各車種客運量統計可知(表 2-1 與圖 2.15)，歷年均以區間(快)車之日均量最高，其次為自強號，最低者為莒光號。以 107 年為例，區間(快)車之日均量約占全日客運量 81.2%，自強號 16.0 %，莒光號 2.8%。

表 2-1 臺鐵各車種日均量占比

	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
自強號	16.21%	17.24%	16.46%	16.12%	15.99%
莒光號	6.07%	5.11%	3.86%	3.00%	2.82%
區間(快)	77.62%	77.64%	79.68%	80.89%	81.17%

資料來源：同圖 2.10。



	103年	104年	105年	106年	107年
自強號	10.5	11.2	10.7	10.7	10.8
莒光號	3.9	3.3	2.5	2.0	1.9
區間(快)	50.5	50.4	51.8	53.7	54.6
所有車種	65.0	64.9	65.0	66.3	67.2

註：1.運量為每年 4 月份之日均量(含平假日，以月統計量/30 日)。
2.臺鐵客運量係依據各線車站上車人次統計。
資料來源：同圖 2.10。

圖 2.15 臺鐵各車種日均量比較圖

2.5 國道客運系統

交通部自 84 年發布「國道客運路線開放申請經營實施要點」及「交通部國道客運路線審議委員會設置要點」，將國道客運路線之經營權陸續開放與民營汽車客運公司經營，截至 107 年底，合計有 29 家業者，共經營 182 條路線。

民國 96 年 1 月台灣高鐵通車後，形成臺灣西部走廊一日生活圈，尤其臺北到高雄搭乘高鐵只需 1.5~2 小時，同時在非假日期間提出各類優惠措施，使得國道客運的旅客遽減，引發業者殺價競爭，甚至推出臺北到臺中只需新臺幣 80 元的「離峰優惠價」。到了 98 年 10 月，此類的瘋狂殺價終於不敵運量下滑及油價上漲的壓力，國道客運業者又紛紛調整價格，逐漸恢復到以往的水準。

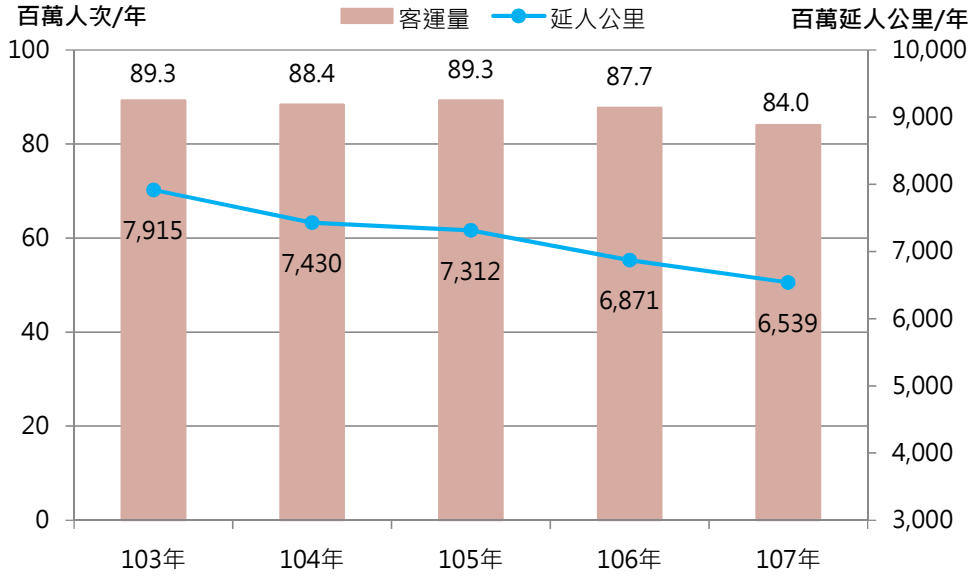
除了設備與服務的改變外，國道客運的出現與發展，也造成客運場站設施的變革；例如地方政府紛紛蓋起轉運站，以解決國道客運車上下客時帶來的交通問題；最主要的轉運站即臺北市的「臺北轉運站」和「市府轉

運站」。不但結合國道客運、高鐵、臺鐵、捷運和機場捷運的便利性，也因為轉運站帶來大量的人潮，使得附近區域商機大增，這也是國道客運逐漸發展所帶來的主要影響之一。以下就歷年國道客運運量變化趨勢加以說明。

1. 國道客運年客運量及延人公里變化

國道客運每年運量及延人公里數大致呈下滑趨勢，103 年運量為 89.3 百萬人次/年，104 年略為下降後，至 105 年再回復為 89.3 百萬人次/年，而 106 年後則又呈現下滑趨勢，107 年減少為 84.0 百萬人次/年。

以延人公里數觀之， 103 年至 107 年呈下滑趨勢，由 7,915 百萬延人公里/年減少至 6,539 百萬延人公里/年，如圖 2.16 所示。

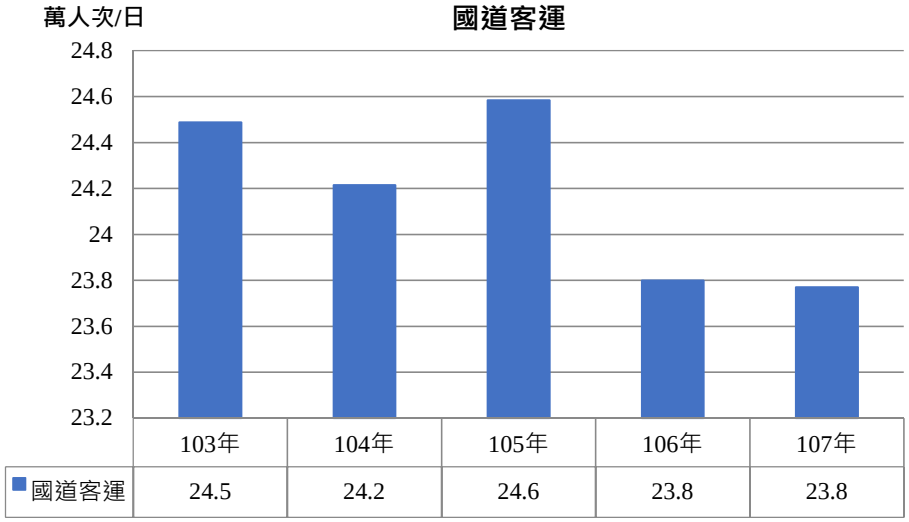


資料來源：1.交通部公路總局統計查詢網。
2.本研究整理。

圖 2.16 國道客運年客運量及延人公里關係圖

2. 國道客運日均客運量變化

以每年 4 月份國道客運之日均量為例，統計 103 至 107 年臺灣本島(東西部)城際公共運輸之國道客運日均量成長趨勢如圖 2.17 所示，歷年日均量在 24 萬人次左右，105 年最高為 24.6 萬人次/日，107 為最低 23.8 萬人次/日。



註：運量為東西部每年 4 月份之日均量(含平假日，以月統計量/30 日)
資料來源：交通部公路總局，本研究整理。

圖 2.17 國道客運日均量成長趨勢圖

3. 國道客運西部路線日均客運量變化

目前國內僅西部地區有國道客運營運，故針對臺灣西部地區部分國道客運路線觀察，以了解個別路線運量之消長情形，103~107 年日均運量彙整如表 2-2 與圖 2.18 所示。西部客運路線日均量多呈現下降，且政府推動「一例一休」於 105 年 12 月 23 日上路，國道客運業者因應人力成本調漲，於 106 年 3 月起縮減離峰時段優惠，觀察 106 年及 107 年運量均較 105 年下降。

與高鐵平行、旅次長度較長的起迄對，如臺北-高雄、臺北-嘉義、臺北-臺中、臺中-高雄，107 年日均量較 103 年減少 15~38%；臺北-新竹短矩離路線受高鐵通車影響不大，臺北-臺南 107 年相較 103 年成長 10%，約增加 0.1 萬人次/日。

104 年 12 月 1 日高鐵苗栗、彰化及雲林站 3 站通車，此三縣市與高鐵平行之客運路線起迄對，如臺北-苗栗、臺北-彰化之日均量均較 104 年同期下滑，其中 104~107 年臺北-苗栗、臺北-彰化、臺北-雲林則分別減少 21%、22%及 16%。以上通車衝擊是否於未來持續影響國道客運有待後續進一步觀察。

西部走廊短途路線如臺北-桃園，因桃園鄰近臺北交通便利，且相較於高鐵而言，客運旅行時間差異並不大，在票價上國道客運更具競爭優勢，

因此在高鐵的影響下，臺北-桃園之國道運量仍有成長空間，105 年相較 103 年成長 24%，106 年則受桃園機場捷運通車(106 年 4 月)及「一例一休」離峰票價優惠調降影響，運量較 105 年減少 16%，107 年則較 106 年微幅成長 2%，103~107 年整體成長 6%；

臺北-宜蘭路線自 96 年底國 5 開放行駛國道客運通行起，運量逐年快速成長，至 106 年已成長至 2.97 萬人/日，雖然 107 年略為下降至 2.94 萬人/日，但在日均運量年平均成長 4%的情形下，已成為臺北－宜蘭間的主要公共運輸工具。

表 2-2 國道客運部分路線日均運量變化

單位：人次/日

路線	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	107 較 103 年增減
臺北－高雄	6,260	5,433	5,226	5,076	4,656	-26%
臺北－臺南	10,959	12,782	12,808	11,748	12,068	10%
臺北－嘉義	4,690	4,524	3,925	2,963	2,904	-38%
臺北－雲林	2,550	2,097	1,650	1,851	1,765	-31%
臺北－彰化	3,008	2,841	2,497	2,764	2,209	-27%
臺北－臺中	13,393	12,209	12,169	11,522	11,450	-15%
臺北－苗栗	3,027	2,900	2,666	2,445	2,300	-24%
臺北－新竹	18,137	18,520	18,101	18,270	17,497	-4%
臺北－桃園	56,507	59,430	69,885	58,670	59,766	6%
臺中－高雄	2,897	2,708	2,622	2,300	2,393	-17%
臺北－宜蘭	25,701	24,490	27,942	29,680	29,420	14%

註：日均運量為每年 4 月份之統計資料。(以月統計量/30 日)

資料來源：國道客運月營運資料、交通部公路總局、「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 12 月。

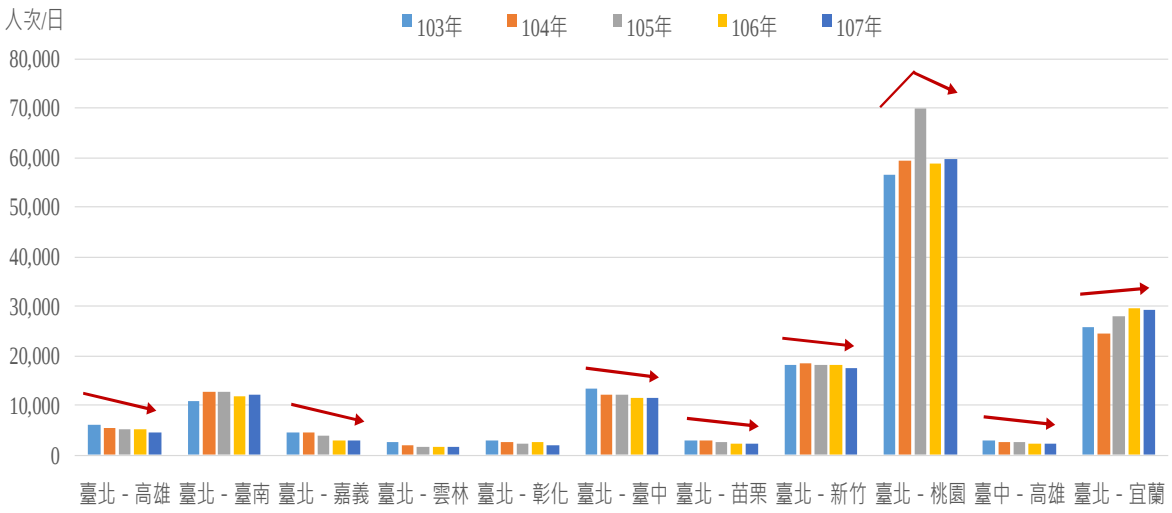


圖 2.18 國道客運部分路線日均運量變化圖

2.6 航空系統

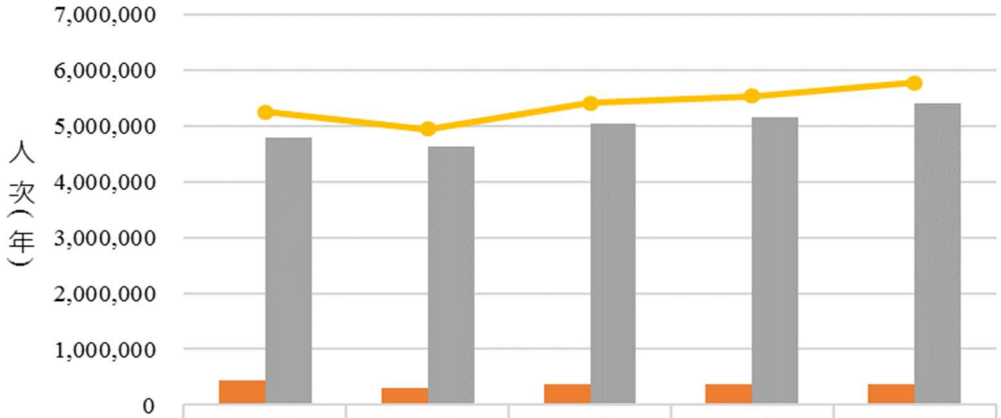
於高鐵通車之前，航空運輸系統為 300 公里以上長程城際運輸之主力，高鐵通車後，則因航空票價及搭乘便利性不如高鐵有競爭力而受到嚴重衝擊，並於 101 年 9 月 1 日起全面退出西部走廊運輸市場，目前本島航線僅剩臺北-花蓮、臺北-臺東、臺中-花蓮、高雄-花蓮等四條航線於臺灣本島飛行。103~107 年國內航空市場載客人數變化趨勢觀察如下：

國內航空本島客運航線近 5 年以-5%負成長，離島航線則以 1.2%正成長，顯示東部航線仍持續受陸運衝擊，而離島航線則仍有持續成長的潛力，國內航空市場運量如圖 2.19。近 5 年國內整體航空運量增加約 0.7%，主要增加係因大多業者將多餘運能轉向離島航線經營，在縮減班距且配合小三通與開放陸客來臺觀光政策影響下，離島航線運量增加。

離島航線因於 103 年 7 月及 104 年 2 月各發生一起嚴重空難事件，其運量受到影響，104 年國內航線總載客人數較 103 年減少約 30.3 萬人/年，105 年則回復成長，運量更超越 103 年水準；東部地區則受臺鐵太魯閣、普悠瑪號營運縮短行車時間之影響，至 104 年皆呈下降趨勢，105 年後則約維持在 37 萬人次/年，107 年運量約 36.8 萬人次/年。

依據民航局「臺灣地區民用機場 2040 年(目標年)整體規劃」，未來國內離島航線規劃持續強化包裝行銷，創造航線觀光特殊性，離島航線將有

機會持續微幅成長，與離島介接的國內航線樞紐包括松山、臺中與高雄機場須持續留意其容量充足性；東部航線預計將持續受陸運交通環境變革嚴峻挑戰，包括蘇花改、臺鐵電氣化與雙軌化容量擴大計畫等，除了維持服務基本運輸需求以外，需再善用所在地度假優勢、空中航線景觀導覽及與蘭嶼、綠島共同包裝行銷等，與陸運市場區隔，以提升運量。



	103年	104年	105年	106年	107年
本島航線	451,851	311,314	372,205	377,049	368,416
離島航線	4,808,084	4,646,124	5,041,475	5,160,927	5,413,587
總量	5,260,703	4,957,438	5,413,680	5,537,976	5,782,003

資料來源：1.民航統計月報。
2.本研究整理。

圖 2.19 國內航空市場運量變化圖

2.7 小結

有關 103~107 年城際運輸系統市場之運量變化，摘述說明如下。

1. 國道小客車

因國民所得水準提高、國民旅遊普及，加上公路設施愈趨完善，小客車交通量逐年成長。107 年國道通行輛次已達 5,927 百萬輛次，較 103 年通行輛次增加 743 百萬輛次/年，增加幅度達 13.5%；107 年延人公里數亦較 103 年增加 2,924 百萬延車公里/年，增加幅度達 10.4%。

2. 高鐵系統

高鐵自 96 年 1 月通車，秉持快速、便捷、舒適及安全的服務品質，因應旅客的需求，實施早鳥票價優惠及自由座車廂之行銷策略，平均日運量

有逐月增加趨勢，並陸續辦理多次班次調整；104 年 12 月 1 日新增之苗栗站、彰化站、雲林站加入營運，105 年 7 月 1 日高鐵南港車站通車啟用，107 年客運量已達 64.0 百萬人次/年，107 年 4 月份日均量約 17.5 萬人次/日，客座利用率為 67.0%。

整體而言，高鐵新增 4 站通車後，月均運量(統計 104 年 12 月至 108 年 4 月)較 104 年未通車前(103 年 1 月至 104 年 11 月)約成長 24.4%。

3. 臺鐵系統

臺鐵歷年來一直是臺灣本島軌道運輸骨幹系統之一，自 96 年高鐵通車以來，為因應整體運輸市場的變化，逐步開始轉型以區域型中短程運輸服務為主，不僅實施直達車增加停靠站等策略，同時多次大幅調整班次與改點，近年則更進一步推動電子票證整合服務，擴大對中短途的城際以及都會區內旅客的吸引力。在車種組成方面，因應臺鐵局車種簡化計畫，逐步汰換傳統莒光、復興號，營運車種簡化為城際電聯車及區間電聯車，就營運統計來看，莒光號運量占比逐步降低，區間(快)車運量逐步提升，自強號則大致持平；客座利用率方面，自強號及莒光號自 103 年起則呈下降趨勢，區間(快)車則是逐年成長。

臺鐵受高鐵通車影響，轉型服務中短程區域運輸，並增加通勤車站，107 年總車站數達 241 站，客運量達 231.3 百萬人次/年，客座利用率因班次增加幅度大於運量之成長，103 年後開始微幅下降後，至 105 年開始上升，107 年時為 68.0%。107 年 4 月臺鐵(東西部路線)日均量約 67 萬人次/日，各列車平均客座利用率為 68.0%，以自強號 72.1%之客座利用率最高。

4. 國道客運

國道客運特色為班次密集，且票價通常較航空、高鐵以及臺鐵便宜，因此國道客運是民眾普遍使用的公共運輸工具之一；96 年高鐵通車以來，國道客運長途旅客之市場雖有所衝擊，然國道客運業者彈性調整營運策略，使其仍保有競爭優勢。

臺灣本島(東西部)城際公共運輸之國道客運，103-107 年日均量在 24 萬人次/日左右，107 年 4 月份日均量約 23.8 萬人次/日。而西部國道客運，因受高鐵通車影響，部分與高鐵路線平行且距離較長之路線，如臺北-高雄、臺北-嘉義、臺北-臺中、臺中-高雄等，多呈現下滑現象，其 107 年日均量

較 103 年減少 15%~38%；而臺北-苗栗、臺北-彰化、臺北-雲林等路線，於 104 年 12 月 1 日高鐵新增 3 站(苗栗、彰化、雲林)通車後，亦出現運量下降情況，107 年 4 月份日均量較 104 年同期下降 16%~22%不等。

5. 航空系統

航空運輸系統於國內多為長程城際運輸之主力，直到高鐵 96 年通車後，國內航線運量尤其西部航線因票價及便利性之競爭力不如高鐵而快速下滑，因此，103 年起國內航線運量變化趨勢主要隨離島航線運量變化而起伏，近五年因多餘運能轉向離島航線經營，國內整體航空運量增加約 9%。

西部航線近年因高鐵營運之衝擊，載客人數大幅下降並已於 101 年 9 月 1 日起停飛；目前本島航線(臺北-花蓮、臺北-臺東、臺中-花蓮、高雄-花蓮)則受臺鐵太魯閣、普悠瑪號營運縮短行車時間之影響，至 104 年皆呈下降趨勢，爾後近三年則維持在 37 萬人次/年，107 年運量約 36.8 萬人次/年；離島航線則則受惠於縮減班距且配合小三通與開放陸客來臺觀光政策等因素，近年持續穩定成長，近五年運量增加近 11.2%。

第三章　城際運輸市場變化趨勢

前述第二章內容主要為歷年來整體運輸(都會+城際)全年運量之變化趨勢，為了解城際運輸市場(跨生活圈)的變化情形，本研究探討民國 103 年至 107 年間平、假日城際運輸市場、城際運輸各系統(包含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空)、城際公私運具及城際公共運輸之歷年旅次量及旅次長度等變化趨勢，說明如下。

3.1 資料來源與推估方式

本計畫研究範圍為 103 年至 107 年間本島城際運輸旅次(跨生活圈)，其運具包含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空系統，並引用本所「運輸部門決策支援系統」整合資料庫推估各運具旅次數據，相關資料來源如表 3-1，推估方式如圖 3.1 所示。

3.2 城際運輸市場變化趨勢

一、總旅次量及延人公里變化趨勢

以下茲就 103~107 年平、假日城際運輸系統總旅次量及延人公里變化進行說明。

1. 城際總旅次量

平日城際總旅次量由 103 年 298.71 萬人次/日上升至 107 年 310.04 萬人次/日，年增率達 0.94%。歷年來假日旅次量皆高於平日，城際總旅次量於 103~107 年間呈成長趨勢，由 585.79 萬人次/日上升為 621.35 萬人次/日，年增率達 1.48%(如表 3-2 及圖 3.2)，歷年假日總旅次量均高於平日，約為平日 1.95~2.01 倍。

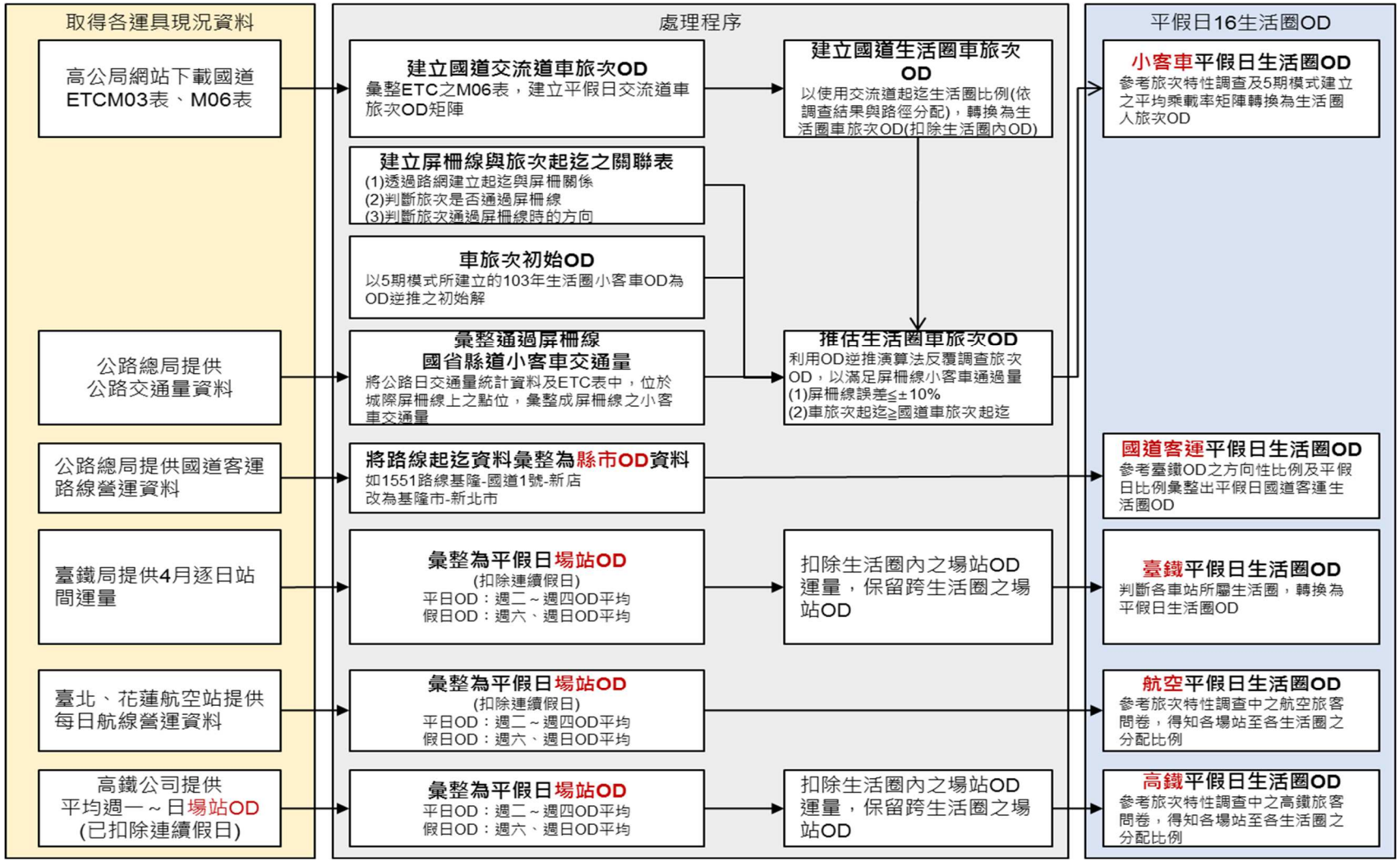
表 3-1 城際運具資料來源與取得方式

運具	項目	資料來源	取得方式
小客車/小貨車	交通量	以 103~107 年高速公路各門架 ETC 資料、公路總局交通量調查資料之調查結果來進行推估。高速公路平常日交通量以週二至週四平均值為平均交通量，一般假日以週六、週日平均值為平均交通量；一般公路平常日交通量以週五為代表值，一般假日則以週六、週日平均值為平均交通量。	公路： 行文索取公路總局省線道交通量調查 BCD 表 高速公路： 交通部高速公路局交通資料庫 http：//tisvcloud.freeway.gov.tw/
	小客車/小貨車比例	88 年以後交通量調查皆未區分小客車與小貨車，因此有關小客/貨車比例係引用公路總局 88 年公路交通量調查資料；而國道資料有分五種車種別，故可以直接計算小客/小貨之比例。	公路： 行文索取公路總局省線道交通量調查 BCD 表 高速公路： 交通部高速公路局交通資料庫 http：//tisvcloud.freeway.gov.tw/
	城際旅次比例	城際旅次比例係利用 103 年旅次特性調查資料推算出。	旅次特性調查
	基礎車旅次矩陣	車旅次矩陣以 103 年度旅次特性問卷調查結果為主，對於未調查到之旅次對，以統計方法計算給予插補值。	旅次特性調查
	屏柵線與旅次起迄關聯表	為了利用屏柵線交通量資料建立旅次起迄表，需要界定屏柵線與旅次起迄的關聯，包括：a.旅次是否通過屏柵線；b.旅次通過屏柵線時的行進方向。	第 5 期城際運輸需求模式屏柵線

運具	項目	資料來源	取得方式
國道客運	運量資料	採用交通部統計處提供之 103~107 年 4 月份國道客運統計資料，作為國道客運旅次推估之基礎資料。	行文索取公路總局客運(國道及一般)各路線服務概況
	平、假日占比	交通部統計處之資料為月資料，無法細分為日資料，因此本研究引用 103~107 年臺鐵運量整理出之平、假日占月運量比，作為國道客運平、假日運量推估依據。	行文索取公路總局客運(國道及一般)各路線服務概況
臺鐵	運量資料	由臺灣鐵路管理局提供 4 月逐日站間運量。平常日運量以週二至週四平均值為平均運量，一般假日以週六、週日平均值為平均運量。	行文索取臺鐵各站間 OD 資料(分票種)
高鐵	運量資料	民國 103~106 年由臺灣高鐵公司提供 4、5 月平均站間運量；107 年則提供 4 月逐日站間運量。平常日運量以週二至週四平均值為平均運量，一般假日以週六、週日平均值為平均運量。	行文索取高鐵公司每週 OD 表、時刻表
空運系統	運量資料	由民航局提供航線每日運量(本島航線包括北-花、北-東、中-花、高-花)。平常日運量以週二至週四平均值為平均運量，一般假日以週六、週日平均值為平均運量。	行文索取民航局臺北航空站、花蓮航空站每日各航線旅客人數統計表

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 12 月。

2.本研究整理



資料來源：本研究整理。

圖 3.1 城際運具運量推估方式

表 3-2 城際運輸平、假日旅次量及延人公里一覽表

類別	平日						假日					
	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率
旅次量 (萬人次/日)	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	0.94%	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	1.48%
延人公里 (百萬公里/日)	201.32	205.66	208.21	210.67	211.07	1.19%	408.32	411.80	428.80	428.86	434.16	1.55%

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 12 月。
2.城際旅次：係指跨生活圈城際旅次。
3.延人公里：城際模式 TDM2016 交通分區起迄距離乘以交通分區旅次量。
4.本研究整理。

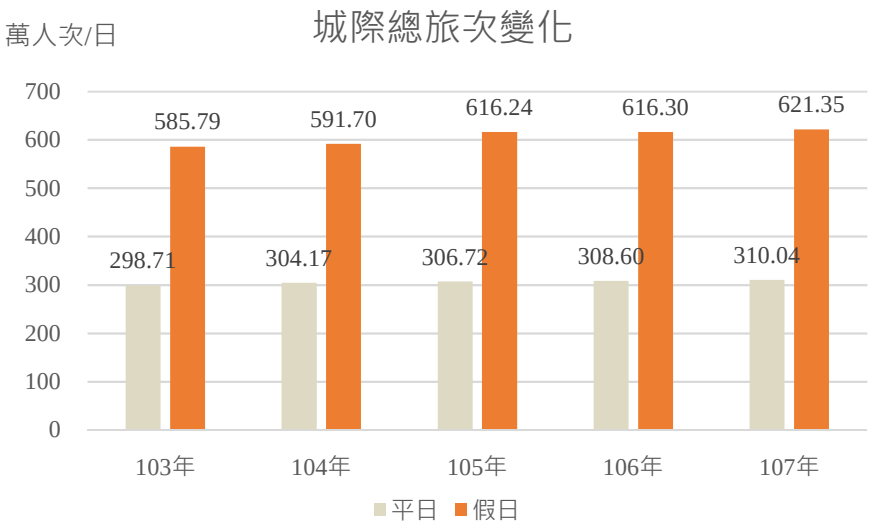


圖 3.2 城際運輸總旅次量變化圖

2. 城際總延人公里

平日城際總延人公里由 103 年 201.32 百萬公里/日上升至 107 年 211.07 百萬公里/日，年增率達 1.19%。假日城際總延人公里於 103~107 年間亦呈成長趨勢，且成長幅度較平日更大，由 408.32 百萬公里/日上升為 434.16 百萬公里/日，年增率達 1.55%(如表 3-2 及圖 3.3)，假日總延人公里約平日 2.00~2.06 倍。

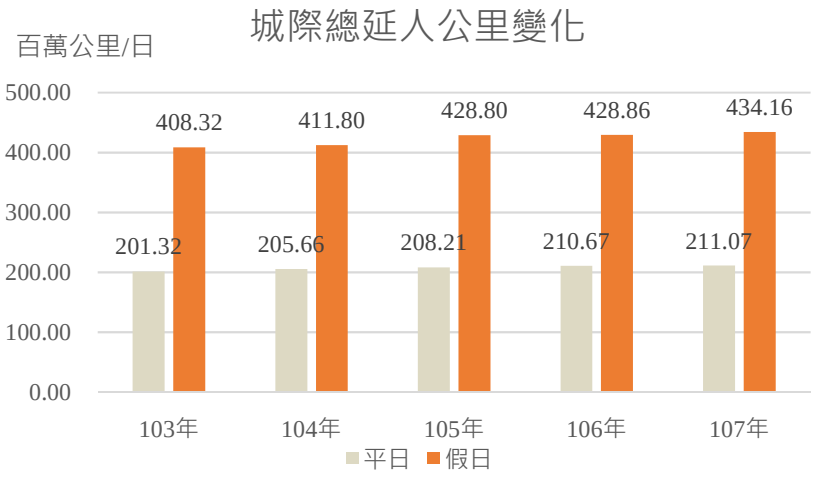


圖 3.3 城際運輸總延人公里變化圖

二、旅次長度變化趨勢

本研究考量不同旅次長度特性，僅針對跨生活圈之旅次進行分析，爰將旅次長度區分為四類，包括短程(20 公里以下)、中程(20-100 公里)、中長程(100-200 公里)、長程(200 公里以上)。觀察 103~107 年城際運輸平、假日不同距離之市場規模如表 3-3、表 3-4 及圖 3.4~圖 3.7 所示，不同旅次長度之市場變化趨勢說明如下：

1. 平日

107 年平均日運量以中程(20-100 公里)最高，約 252.75 萬人次/日，市占率約 81.49%；其次為中長程(100-200 公里)及長程(200 公里以上)，平均日運量各約 31.77 萬人次/日及 14.08 萬人次/日，市占率分別約 10.25%及 4.54%，而小於 20 公里之短程日均運量則最少，僅約 11.45 萬人次/日，市占率僅約 3.69%。若觀察近 5 年之日均運量年成長率，以長程旅次成長速度最快(2.14%)，其次為中長程及中程旅次(各為 1.17%及 0.85%)，而短程旅次成長幅度最小(0.69%)。

2. 假日

107 年平均日運量同樣以中程(20-100 公里)最高，平均約 507.46 萬人次/日，市占率約 81.67%；其次為中長程(100-200 公里)及長程(200 公里以上)，平均日運量各約 67.85 萬人次/日及 26.24 萬人次/日，市占率分別約 10.92%及 4.22%，而小於 20 公里之短程日均運量則最少，僅約 19.8 萬人

次/日，市占率僅約 3.19%。近 5 年日均運量年成長率方面，同樣以長程旅次成長速度最快(1.70%)，其次為中程旅次及中長程 (各為 1.49%及 1.45%)，而短程旅次成長幅度最小(1.29%)，。

整體而言，假日於中長程及長程旅次之市占率、年成長率均較平日高，中程及短程則較平日低，此係因假日旅次目的多為返鄉、探親、旅遊，相較平日旅次目的(通勤、通學、商務)有較大之成長空間。

表 3-3 城際運輸不同旅次長度平日市場規模

平日日運量(萬人次/日)							平日占比(%)				
長度別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
20 公里以下	11.14	11.37	11.37	11.36	11.45	0.69%	3.73	3.74	3.71	3.68	3.69
20-100 公里	244.31	248.75	250.50	251.47	252.75	0.85%	81.79	81.78	81.67	81.49	81.52
100-200 公里	30.32	30.45	30.96	31.66	31.77	1.17%	10.15	10.01	10.09	10.26	10.25
200 公里以上	12.93	13.61	13.89	14.11	14.08	2.14%	4.33	4.48	4.53	4.57	4.54
合計	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	0.94%	100	100	100	100	100

資料來源：同表 3-2

表 3-4 城際運輸不同旅次長度假日市場規模

假日日運量(萬人次/日)							假日占比(%)				
長度別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
20 公里以下	18.81	19.23	19.87	19.83	19.80	1.29%	3.21	3.25	3.22	3.22	3.19
20-100 公里	478.38	483.24	503.79	503.96	507.46	1.49%	81.66	81.67	81.75	81.77	81.67
100-200 公里	64.06	64.23	66.57	66.54	67.85	1.45%	10.94	10.86	10.80	10.80	10.92
200 公里以上	24.53	25.00	26.01	25.98	26.24	1.70%	4.19	4.22	4.22	4.22	4.22
合計	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	1.48%	100	100	100	100	100

資料來源：同表 3-2

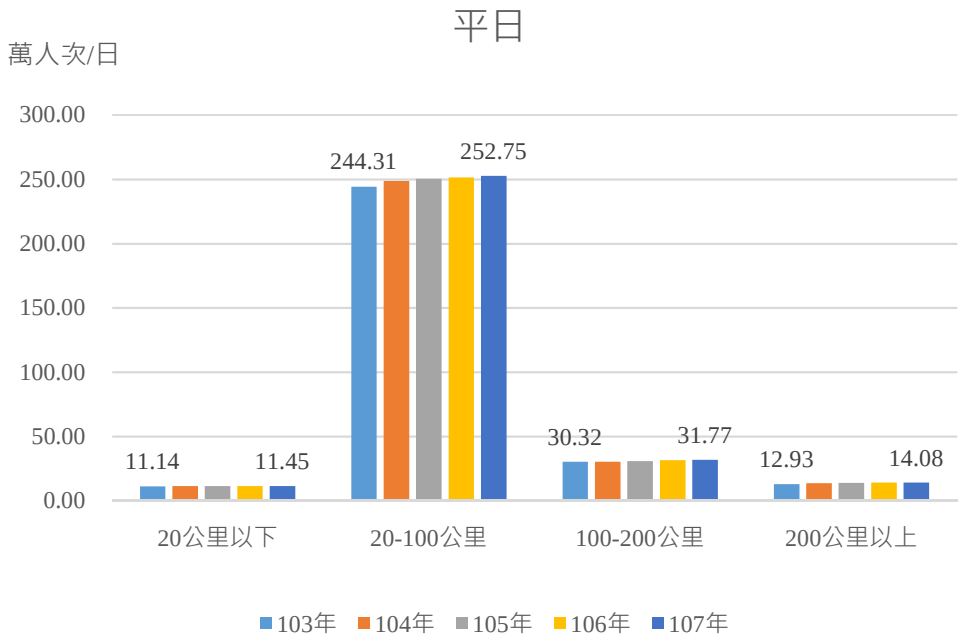


圖 3.4 城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(平日)

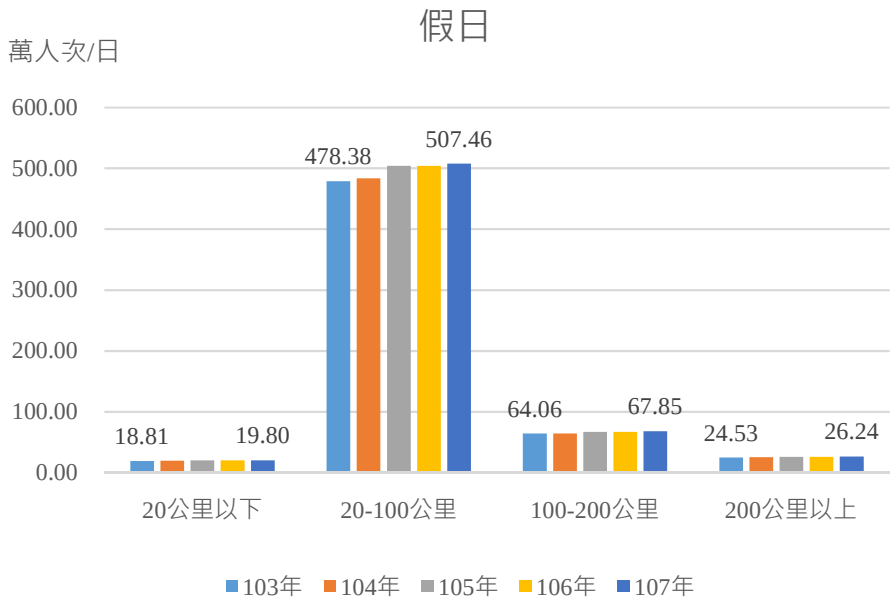


圖 3.5 城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(假日)

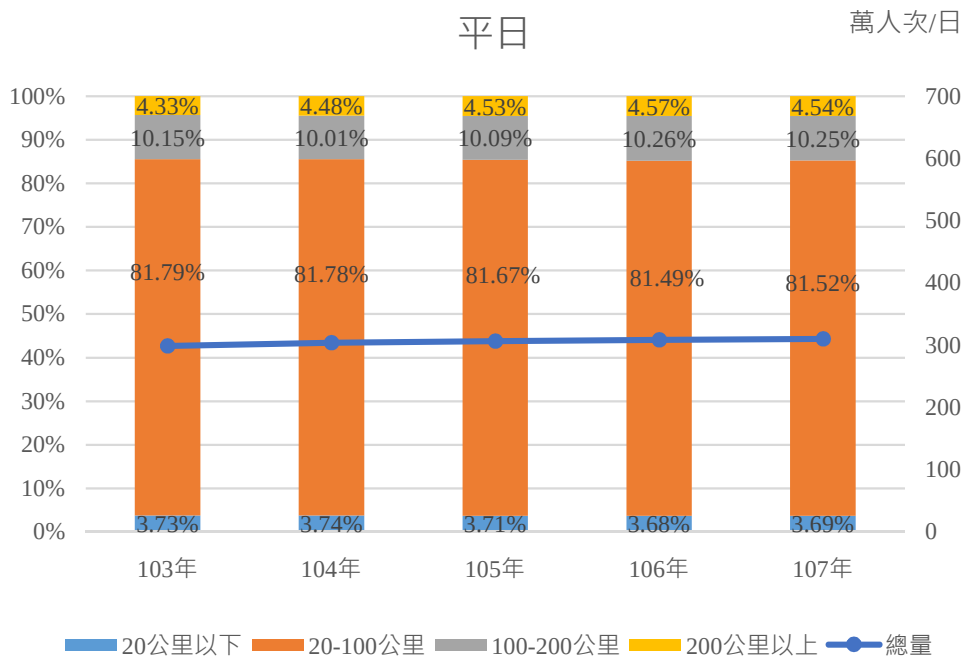


圖 3.6 城際運輸各旅次長度占比變化圖(平日)

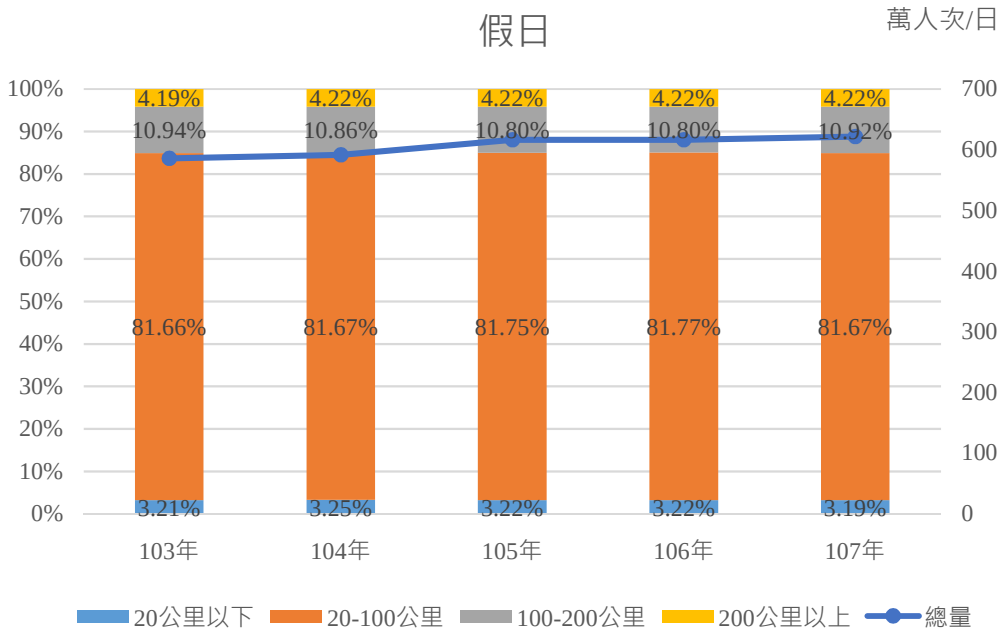


圖 3.7 城際運輸各旅次長度占比變化圖(假日)

3.3 城際運輸各系統變化趨勢

一、旅次量與市占率變化趨勢

1. 平日

觀察 103~107 年各城際運具之平日旅次量,歷年皆以小客車運量最高,約 240.53~249.94 萬人次/日，其次為臺鐵，約 29.59~30.87 萬人次/日，再次為國道客運 15.75~16.68 萬人次/日，至於高鐵則為 11.03~1353 萬人次/日，而航空則僅約 0.07~0.13 萬人次/日。進一步觀察旅次量變化趨勢，小客車及高鐵運量呈上升趨勢，臺鐵、國道客運、航空則微幅下降。

若就市場規模觀之，近 5 年各運具市占率變化不大，其中以高鐵成長最大，小客車次之，其餘運具則呈下滑趨勢。城際運輸各運具之平日日均運量及占比如表 3-5 及圖 3.8、圖 3.9 所示，各運具變化說明如下：

(1)小客車：107 年為 249.94 萬人次/日(103 年 240.53 萬人次/日)，年增率為 0.96%，近 5 年占比均約 8 成。

(2)高鐵：107 年日均運量為 14.53 萬人次/日(103 年 11.03 萬人次/日)，年增率為 7.12%，占比微幅增加，107 年為 4.69%(103 年 3.69%)。

(3)臺鐵：107 年為 29.73 萬人次/日(103 年 30.87 萬人次/日)，占比於 103 年為 10.33%，107 年下降為 9.59%。

(4)國道客運：107 年為 15.75 萬人次/日(103 年 16.15 萬人次/日)，占比歷年變化不大，約維持在 5.08%~5.44%之間。

(5)航空：107 年為 0.10 萬人次/日(103 年 0.13 萬人次/日)，占比歷年變化不大，約維持在 0.02%~0.04%之間。

(6)公共運輸(包含高鐵、臺鐵、國道客運及航空)：由 103 年的 58.18 萬人次/日，上升至 107 年的 60.10 萬人次/日，年增率約 0.82%。

(7)城際運輸：由 103 年的 298.71 萬人次/日，上升至 107 年的 310.04 萬人次/日，年增率約 0.94%。

表 3-5 城際運具平日運量與占比一覽表

單位：萬人次/日

運具別			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率
1	小客車	運量	240.53	245.66	247.98	248.89	249.94	0.96%
		占比	80.52%	80.76%	80.85%	80.65%	80.61%	
2	高鐵	運量	11.03	11.46	12.39	13.56	14.53	7.12%
		占比	3.69%	3.77%	4.04%	4.39%	4.69%	
3	臺鐵	運量	30.87	30.72	29.59	29.92	29.73	-0.94%
		占比	10.33%	10.10%	9.65%	9.69%	9.59%	
4	國道客運	運量	16.15	16.26	16.68	16.14	15.75	-0.62%
		占比	5.41%	5.35%	5.44%	5.23%	5.08%	
5	航空	運量	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	-7.26%
		占比	0.04%	0.02%	0.03%	0.03%	0.03%	
公共運輸 (=∑2~5)		運量	58.18	58.51	58.74	59.71	60.10	0.82%
		占比	19.48%	19.24%	19.15%	19.35%	19.39%	
陸路運輸 (=∑1~4)		運量	298.58	304.10	306.64	308.50	309.94	0.94%
		占比	99.96%	99.98%	99.97%	99.97%	99.97%	
城際運輸 (=∑1~5)		運量	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	0.94%
		占比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

註：同表 3-2

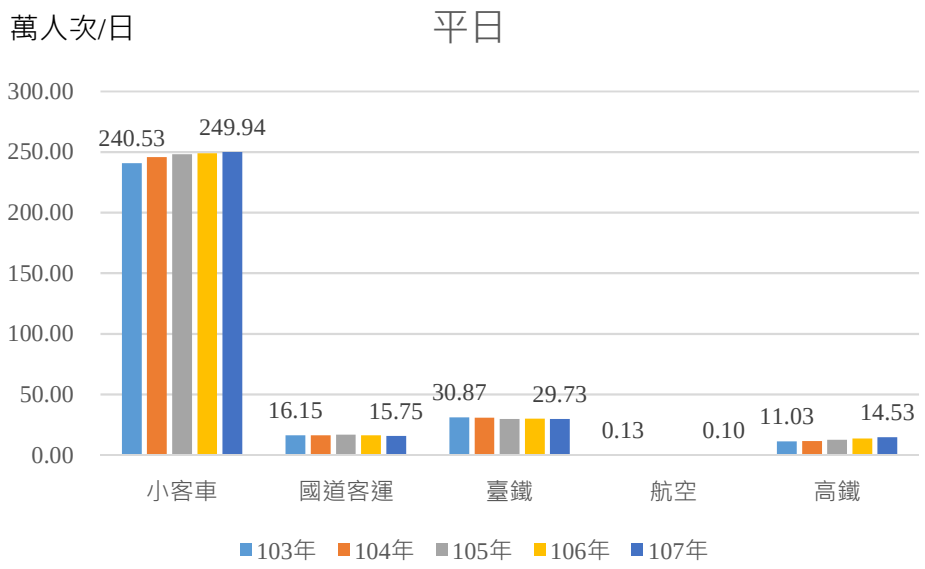


圖 3.8 城際運輸各運具平日日均運量變化趨勢圖

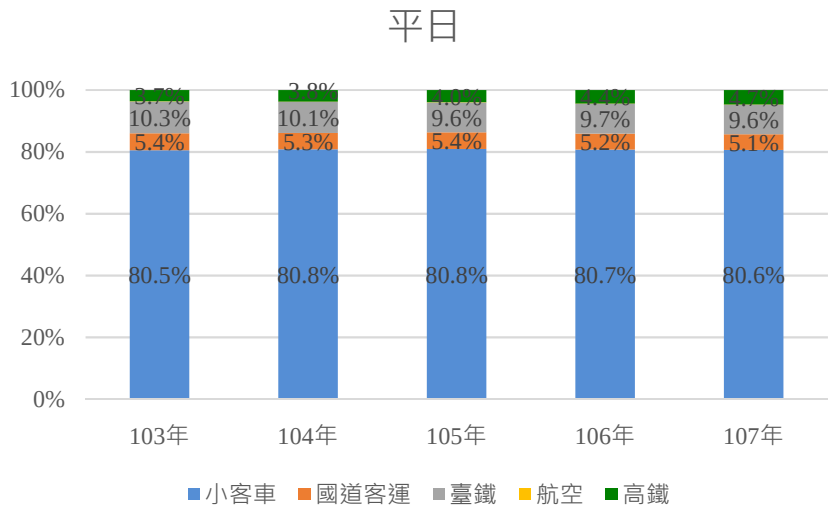


圖 3.9 城際運輸各運具平日日占率變化趨勢圖

2. 假日

歷年各運具假日旅次量皆高於平日，小客車約 501.01~532.71 萬人次/日，臺鐵運量約 44.03~45.39 萬人次/日，國道客運 23.58~25.28 萬人次/日，高鐵則為 14.40~19.39 萬人次/日，而航空則約 0.08~0.15 萬人次/日。假日各運具旅次量變化趨勢與平日大致相同，市場規模特性亦與平日相似。城際運輸各運具之假日日均運量及占比如表 3-6 及圖 3.10、圖 3.11 所示，各運具變化說明如下：

1. 小客車：107 年為 532.71 萬人次/日(103 年 501.01 萬人次/日)，年增率為 1.55%，占比大致持平，介於 85.53%~86.06%。
2. 高鐵：107 年日均運量為 19.39 萬人次/日(103 年 14.76 萬人次/日)，占比微幅增加，107 年為 3.12%(103 年 2.52%)。
3. 臺鐵：107 年為 44.75 萬人次/日(103 年 45.39 萬人次/日)，近五年日均運量呈微幅下降趨勢，占比亦下降，103 年為 7.75%，107 年下降為 7.20%。
4. 國道客運：107 年為 24.38 萬人次/日(103 年 24.47 萬人次/日)，占比歷年變化不大，約維持在 3.92%~4.18%之間。
5. 航空：107 年為 0.12 萬人次/日(103 年 0.15 萬人次/日)，占比歷年變化不大，約維持在 0.01%~0.03%之間。
6. 公共運輸(包含高鐵、臺鐵、國道客運及航空)：由 103 年的 84.78 萬人

次/日，上升至 107 年的 88.64 萬人次/日，年增率約 1.12%。

7. 城際運輸：由 103 年的 585.79 萬人次/日，上升至 107 年的 621.35 萬人次/日，年增率約 1.48%。

表 3-6 城際運具假日運量與占比一覽表

單位：萬人次/日

運具別			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率
1	小客車	運量	501.01	509.07	530.31	530.40	532.71	1.55%
		占比	85.53%	86.04%	86.06%	86.06%	85.73%	
2	高鐵	運量	14.76	14.40	16.51	17.71	19.39	7.06%
		占比	2.52%	2.43%	2.68%	2.87%	3.12%	
3	臺鐵	運量	45.39	44.57	44.03	43.77	44.75	-0.36%
		占比	7.75%	7.53%	7.14%	7.10%	7.20%	
4	國道客運	運量	24.47	23.58	25.28	24.31	24.38	-0.09%
		占比	4.18%	3.98%	4.10%	3.94%	3.92%	
5	航空	運量	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	-6.32%
		占比	0.03%	0.01%	0.02%	0.02%	0.02%	
公共運輸 (=∑2~5)		運量	84.78	82.63	85.93	85.91	88.64	1.12%
		占比	14.47%	13.96%	13.94%	13.94%	14.27%	
陸路運輸 (=∑1~4)		運量	585.63	591.62	616.14	616.19	621.23	1.49%
		占比	99.97%	99.99%	99.98%	99.98%	99.98%	
城際運輸 (=∑1~5)		運量	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	1.48%
		占比	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	

註：同表 3-2

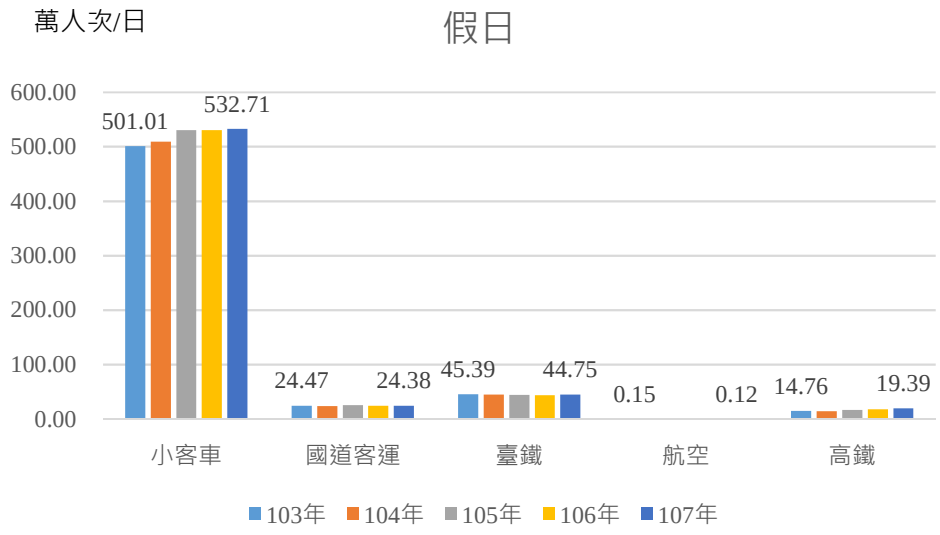


圖 3.10 城際運輸各運具假日日均運量變化趨勢圖

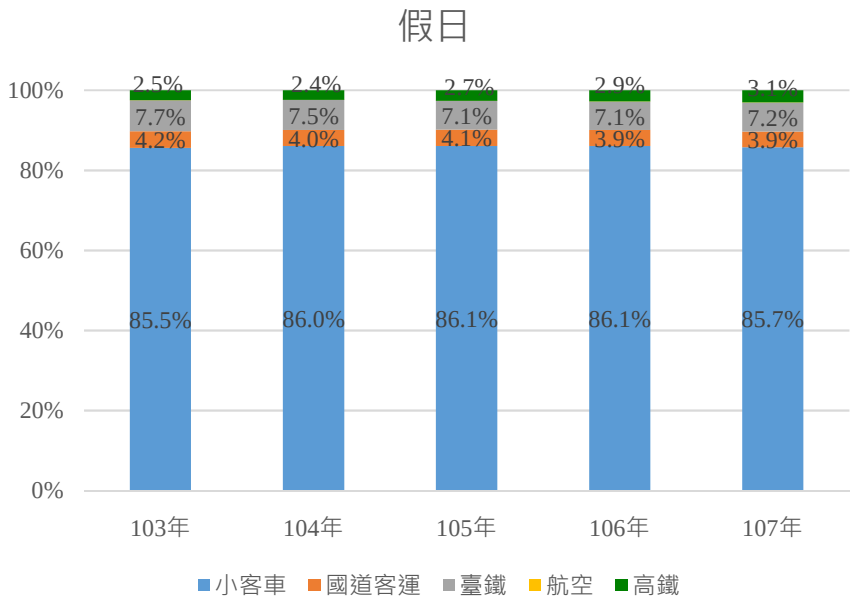


圖 3.11 城際運輸各運具假日市占率變化趨勢圖

二、旅次長度變化趨勢

觀察 103~107 年城際運輸平、假日不同旅次長度之市場規模如表 3-7、表 3-8 及圖 3.12、圖 3.13 所示，其變化趨勢說明如下：

1. 各距離別之旅次量及占比

(1) 短程(20 公里以下)、中程(200-100 公里)及中長程(100 公里) 旅次均以小客車旅次數最高；長程(200 公里以上)旅次以高鐵旅次量最高。

(2) 短程(20 公里以下)旅次以小客車年增率最高，中程(200-100 公里)及中長程(100 公里)及長程(200 公里以上)之平、假日旅次量均以高鐵年增率最高。

2. 各運具短中長程旅次占比

(1) 小客車：平均日運量以中程(20-100 公里)最高，107 年平、假日各約 214.77 萬人次/日及 454.94 萬人次/日，接續為中長程(100-200 公里)及短程(<20 公里)，而 200 公里以上之長程日均運量則最少，107 年平、假日僅約 4.88 萬人次/日及 11.95 萬人次/日。市占率方面，各旅次長度均以小客車占比最高，但中長程以上(>100 公里)市占率隨旅次長度增加而遞減，200 公里以上僅約占 3~5 成。

(2) 高鐵：平均日運量與市占率隨旅次長度增加而遞增。平均日運量以200 公里以上長程旅次最高，107 年平、假日各約每日 5.61 萬人次及 7.84 萬人次，市場占比平日與小客車相當，約占 4 成，假日則位居第二，平均約占 3 成；其次為中長程(100-200 公里)，107 年平、假日占比各約 16.22%及 10.38%；中程(20-100 公里)約占 1 成，顯示高鐵主要服務長程旅次。比較平、假日占比，由於商務旅次相對重視時間效率，故平日搭乘比例高，因此高鐵平日占比普遍高於假日。

(3) 臺鐵：中長程(>100 公里)以上平均日運量隨旅次長度增加而遞減，20-100 公里旅次之 107 年平日平均日運量約 22.44 萬人次，假日更高達近 31.54 萬人次，平、假日旅次長度之占比則各約 8.88%及 6.21%。100-200 公里之旅次占比為所有旅次長度中最高者，107 年平、假日約各占 13.76%及 13.03%；200 公里以上旅次占比次高，107 年平、假日各約 12.78%及 11.33%；20 公里以下平均日運量雖然不多，但旅次占比於平、假日亦各占 9.08%及 7.04%。以上資訊顯示臺鐵以服務中長程旅次為主。

(4) 國道客運：中長程以上(>100 公里)平均日運量隨旅次長度增加而遞減，且以平日變化趨勢較明顯。旅次長度市占率方面，107 年平、假日均以 200 公里以上占比最高，各約占 12.11%、12.84%；200 公里以下旅次長度占比平、假日均小於 7%，且未達 100 公里之旅次長度平日占比均較假日占比略高。

(5) 航空：平均日運量與市占率均隨旅次長度增加而提升，但運量與占比均十分微小。200 公里以上長程旅次，107 年平、假日日均運量各約 0.10 萬人/日及 0.12 萬人/日；旅次占比各為 0.67%及 0.44%。比較平、假日占比，歷年均以平日高於假日。

表 3-7 城際運輸不同旅次長度各運具平日市場規模

平日日運量(萬人次/日)								平日占比(%)				
長度別	運具別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
20 公里以下	小客車	9.25	9.50	9.52	9.53	9.61	0.98%	82.99	83.57	83.77	83.89	83.97
	國道客運	0.72	0.72	0.75	0.71	0.71	-0.38%	6.50	6.35	6.60	6.26	6.23
	臺鐵	1.17	1.15	1.10	1.12	1.12	-1.04%	10.50	10.08	9.63	9.85	9.80
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	小計	11.14	11.37	11.37	11.36	11.45	0.69%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
20-100 公里	小客車	207.00	211.45	213.41	213.80	214.77	0.93%	84.73	85.01	85.19	85.02	84.98
	國道客運	11.82	11.89	12.33	12.01	11.77	-0.11%	4.84	4.78	4.92	4.77	4.66
	臺鐵	22.96	22.74	21.78	22.30	22.44	-0.58%	9.40	9.14	8.69	8.87	8.88
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	2.54	2.66	2.99	3.37	3.77	10.40%	1.04	1.07	1.19	1.34	1.49
	小計	244.31	248.75	250.50	251.47	252.75	0.85%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
100-200 公里	小客車	19.67	19.86	20.14	20.62	20.67	1.26%	64.89	65.23	65.06	65.14	65.09
	國道客運	1.88	1.74	1.70	1.67	1.57	-4.54%	6.22	5.72	5.49	5.28	4.93
	臺鐵	4.89	4.84	4.74	4.58	4.37	-2.79%	16.14	15.91	15.32	14.46	13.76
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.00%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	3.86	4.00	4.37	4.79	5.15	7.47%	12.74	13.15	14.13	15.12	16.22
	小計	30.31	30.44	30.95	31.65	31.76	1.18%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
200 公里以上	小客車	4.62	4.85	4.91	4.95	4.88	1.36%	35.62	35.60	35.30	35.00	34.60
	國道客運	1.72	1.91	1.90	1.75	1.71	-0.21%	13.27	14.02	13.69	12.37	12.11
	臺鐵	1.85	1.99	1.97	1.93	1.80	-0.64%	14.25	14.59	14.20	13.64	12.78
	航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	-7.26%	0.99	0.51	0.61	0.72	0.67
	高鐵	4.65	4.80	5.03	5.41	5.61	4.82%	35.87	35.27	36.20	38.26	39.84
	小計	12.97	13.62	13.91	14.13	14.09	2.10%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

註:城際旅次定義為跨生活圈旅次，爰高鐵南港站至板橋站均為臺北生活圈，不納入城際旅次計算。

表 3-8 城際運輸不同旅次長度各運具假日市場規模

長度別	運具別	假日日運量(萬人次/日)						假日占比(%)				
		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
20 公里以下	小客車	16.54	17.02	17.63	17.61	17.62	1.59%	87.93	88.52	88.77	88.83	88.98
	國道客運	0.82	0.80	0.85	0.82	0.79	-1.09%	4.37	4.17	4.30	4.13	3.98
	臺鐵	1.45	1.41	1.38	1.39	1.39	-0.95%	7.70	7.31	6.93	7.04	7.04
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	小計	18.81	19.23	19.87	19.83	19.80	1.29%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
20-100 公里	小客車	427.28	433.30	452.46	452.18	454.94	1.58%	89.32	89.66	89.81	89.73	89.65
	國道客運	16.16	15.52	16.88	16.62	16.46	0.46%	3.38	3.21	3.35	3.30	3.24
	臺鐵	31.86	31.36	30.79	31.04	31.54	-0.25%	6.66	6.49	6.11	6.16	6.21
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	3.08	3.07	3.66	4.12	4.51	10.05%	0.64	0.63	0.73	0.82	0.89
	小計	478.38	483.24	503.79	503.96	507.46	1.49%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
100-200 公里	小客車	45.58	46.45	47.70	48.18	48.20	1.41%	71.17	72.32	71.67	72.42	71.05
	國道客運	4.25	3.89	4.05	3.60	3.76	-3.01%	6.64	6.06	6.09	5.41	5.55
	臺鐵	9.14	8.83	8.88	8.42	8.84	-0.82%	14.27	13.75	13.35	12.65	13.03
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	5.08	5.05	5.92	6.34	7.04	8.52%	7.93	7.87	8.89	9.53	10.38
	小計	64.04	64.23	66.56	66.53	67.84	1.45%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
200 公里以上	小客車	11.61	12.31	12.52	12.43	11.95	0.73%	47.28	49.24	48.10	47.81	45.52
	國道客運	3.23	3.37	3.50	3.27	3.37	1.05%	13.16	13.48	13.43	12.60	12.84
	臺鐵	2.95	2.97	2.98	2.92	2.98	0.18%	12.03	11.87	11.44	11.25	11.33
	航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	-6.32%	0.62	0.31	0.41	0.46	0.44
	高鐵	6.61	6.28	6.93	7.25	7.84	4.37%	26.91	25.11	26.63	27.89	29.86
	小計	24.55	25.00	26.03	25.99	26.25	1.69%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：同表 3-2

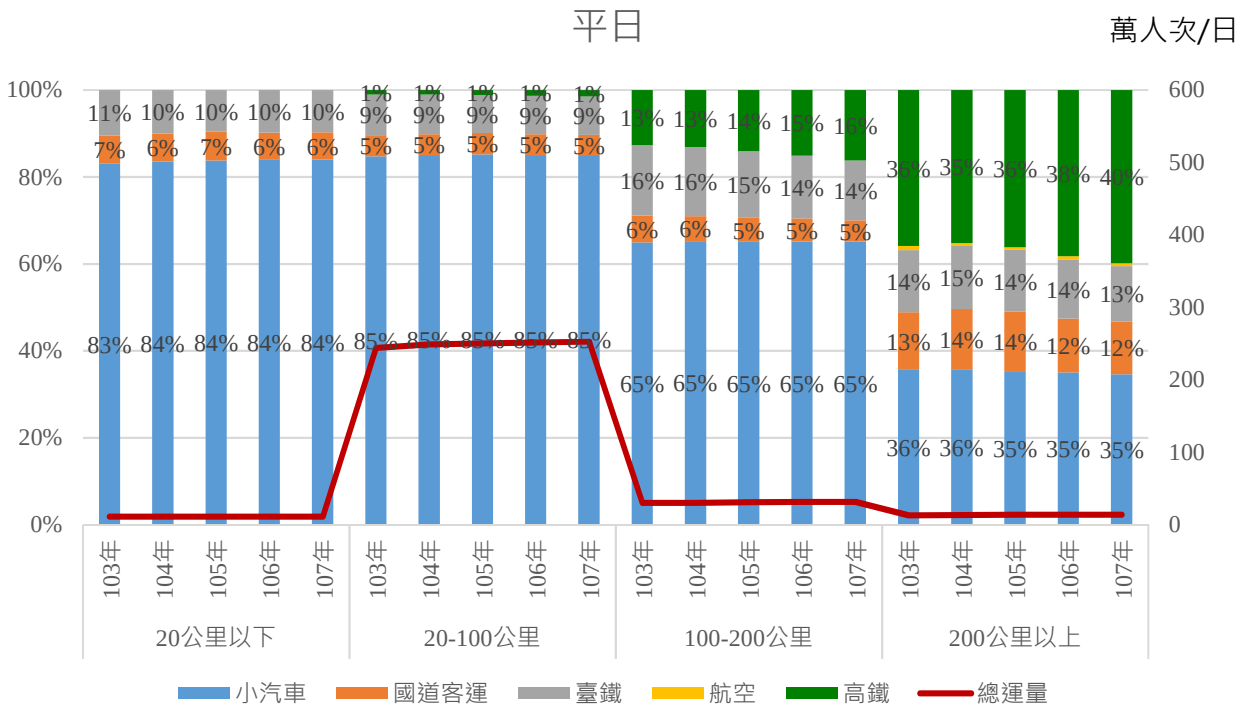


圖 3.12 城際運輸各旅次長度占比變化(平日)

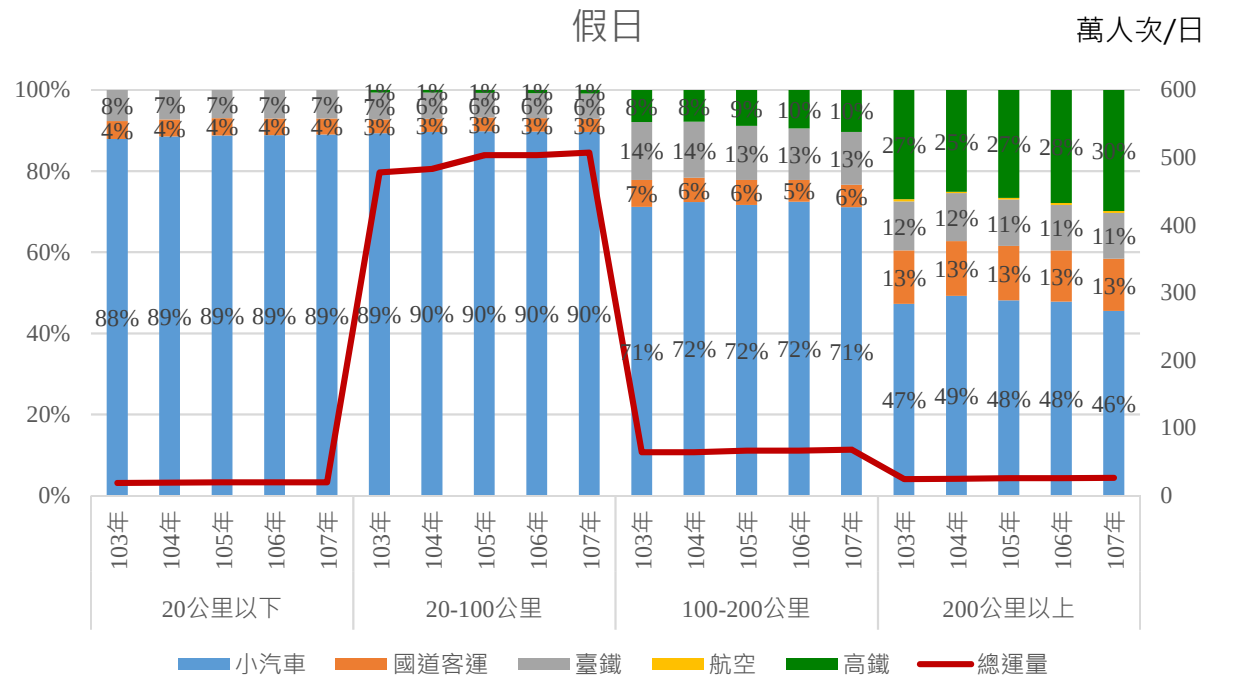


圖 3.13 城際運輸各旅次長度占比變化(假日)

3.4 城際公私運具變化趨勢

103~107 年城際運輸平、假日公私運具之市場規模如表 3-9、表 3-10 及圖 3.14~圖 3.17 所示，旅次量及市占率消長變化趨勢說明如下：

1. 私人運具(小客車)

平日旅次量由 103 年的 240.53 萬人次/日，上升至 107 年的 249.94 萬人次/日(如圖 3.14)，年增率約 0.96%。假日由 103 年的 501.01 萬人次/日，上升至 107 年的 532.71 萬人次/日(如圖 3.15)，年增率約 1.55%。

市占率方面，近 5 年之平日占比約介於 80.52%~80.85%之間(如圖 3.16)，假日占比則約介於 85.53%~86.06%(如圖 3.17)。觀察整體占比變化趨勢，103 年~107 年間無論平、假日均大致持平。

2. 公共運輸(包含高鐵、臺鐵、國道客運及航空)

平日旅次量由 103 年的 58.18 萬人次/日，上升至 107 年的 60.10 萬人次/日，年增率約 0.82%。假日由 103 年的 84.78 萬人次/日，上升至 107 年的 88.64 萬人次/日，年增率約 1.12%。雖然公共運輸旅次量逐年成長，惟因 103-107 年油價由 35.2 元下跌至 28.9 元/公升，跌幅約 17.9%，致小客車使用成本下降，平、假日總旅次增量高於公共運輸。

市占率方面，近 5 年之平日占比約介於 19.15%~19.48%之間，假日占比則約介於 13.94%~14.47%。觀察整體占比變化趨勢，103 年~107 年間無論平、假日均大致持平。

表 3-9 城際運輸公私運具平日市場規模

平日日運量(萬人次/日)							平日占比(%)				
運具	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
小客車	240.53	245.66	247.98	248.89	249.94	0.96%	80.52	80.76	80.85	80.65	80.61
公共運輸	58.18	58.51	58.74	59.71	60.10	0.82%	19.48	19.24	19.15	19.35	19.39

資料來源：同表 3-2

表 3-10 城際運輸公私運具假日市場規模

假日日運量(萬人次/日)							假日占比(%)				
運具	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
小客車	501.01	509.07	530.31	530.40	532.71	1.55%	85.53	86.04	86.06	86.06	85.73
公共運輸	84.78	82.63	85.93	85.91	88.64	1.12%	14.47	13.96	13.94	13.94	14.27

資料來源：同表 3-2

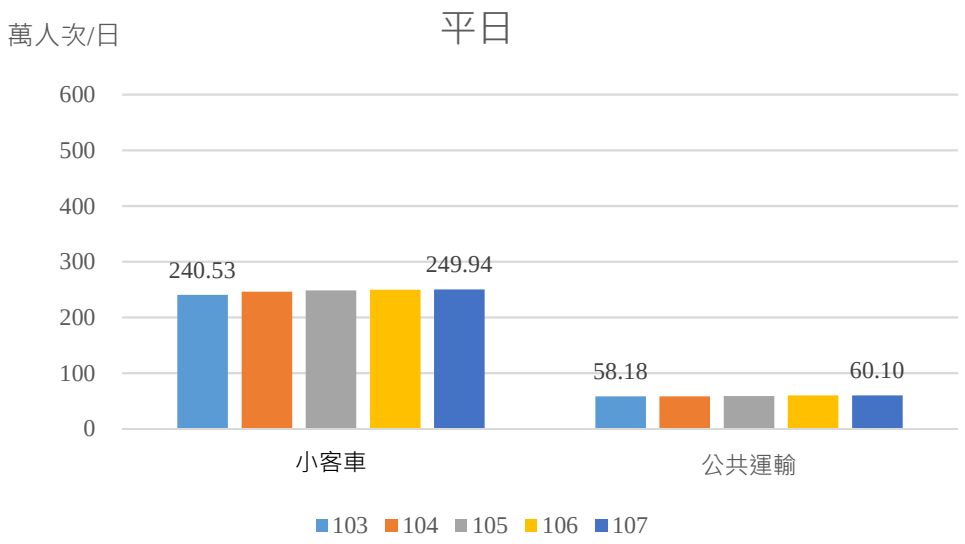


圖 3.14 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(平日)

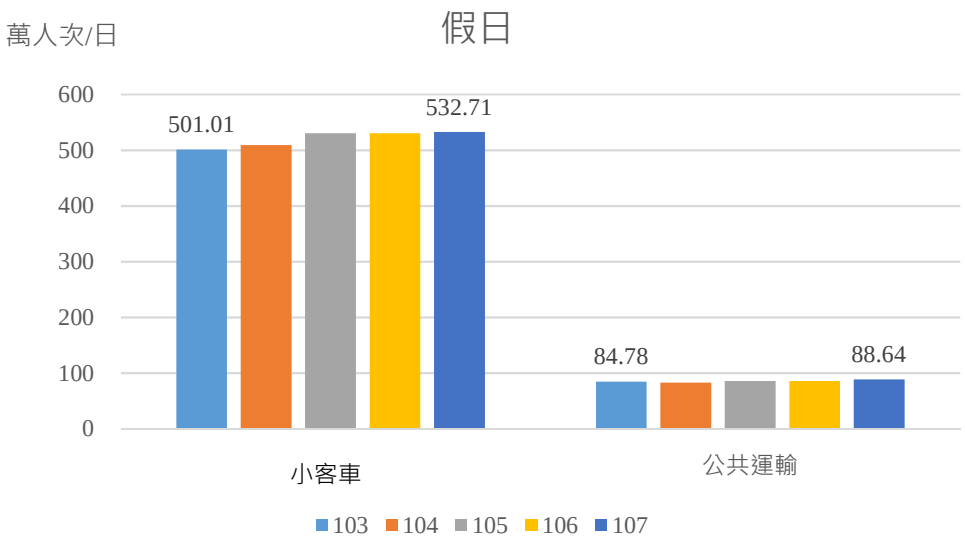


圖 3.15 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(假日)

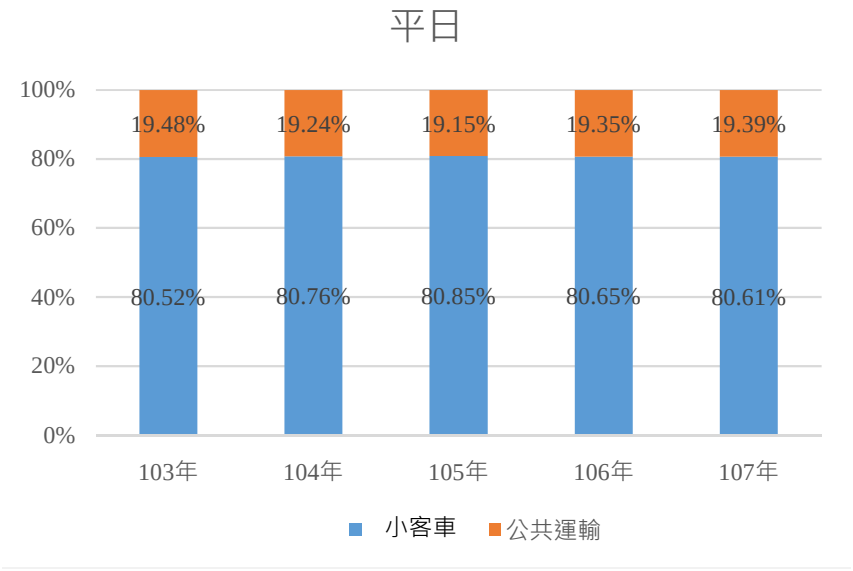


圖 3.16 城際運輸公私運具占比消長變化圖(平日)

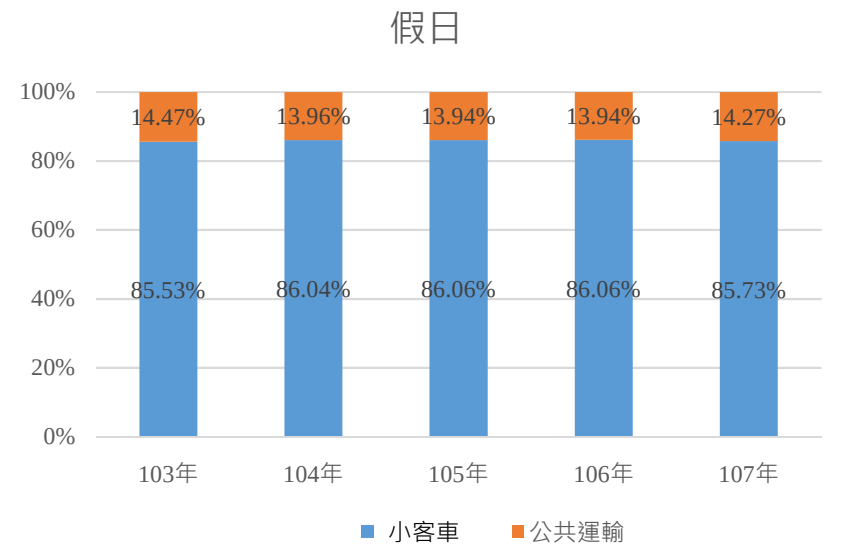


圖 3.17 城際運輸公私運具占比消長變化圖(假日)

3.5 城際公共運輸變化趨勢

103~107 年平日公共運輸運量由 103 年的 58.18 萬人次/日，上升至 107 年的 60.10 萬人次/日，年增率約 0.82%；假日則由 84.78 萬人次/日，上升至 88.64 萬人次/日，年增率約 1.12%。公共運輸平、假日旅次量歷年皆以臺鐵運量最高，其次為國道客運，再次為高鐵，而航空則僅有微量旅次數。

觀察不同旅次長度之公共運具占比變化，可看出臺鐵為短程、中程及中長程公共運輸市場之主力，國道客運則以服務短程及中程市場為重，高鐵則以服務長程及中長程旅次為主。而就各公共運具之運量年成長率觀之，軌道系統成長幅度明顯高於國道客運，顯見旅客對於公共運輸傾向選擇可靠度較高之軌道系統。

各城際公共運具之平、假日日均運量及占比如表 3-11、表 3-12 及圖 3.18~圖 3.19 所示，各運具變化說明如下：

1. 臺鐵：平日運量約介於 29.59~30.87 萬人次/日，假日運量則約 44.09~45.39 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.45 倍；近 5 年平、假日運量年均成長率則各為-0.94%及-0.37%。平、假日之日均運量與占比均隨旅次長度增加而遞減，市占率則以假日略高於平日。其在短程(20 公里以下)及中程(20-100 公里)公共運輸旅次占比各約占 6 成，於中長程(100-200 公里)市場占比則減少為 4 成~5 成，但仍為占比最高之公共運具；於長程(200 公里以上)市場占比則下降為 2 成，顯示臺鐵在城際公共運輸市場中以服務短程、中程及中長程旅次為主。

2. 高鐵：平日運量約介於 11.03~14.53 萬人次/日，假日運量則約 14.40~19.39 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.26~1.33 倍；近 5 年平、假日運量年均成長率皆約為 7.1%。平、假日之日均運量與占比均隨旅次長度增加而遞增，市占率則因商務旅次相對重視時間效率下，故平日選擇搭乘高鐵之比例相當高，因此高鐵平日占比普遍高於假日。其公共運輸旅次占比在中程(20-100 公里)約接近 1 成，中長程(100-200 公里)市場占比則成長至 3~4 成；長程(200 公里以上)市場占比則增加為 5~6 成，且為占比最高之公共運具，顯示高鐵在城際公共運輸市場中以服務中長及長程旅次為主。

3. 國道客運：平日運量約介於 15.75~16.68 萬人次/日，假日運量則約 23.58~25.28 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.45~1.55 倍；近 5 年平、假日運量年均成長率皆為負成長，各為-0.62%及-0.09%。中長程以上(>100 公里)平均日運量隨旅次長度增加而遞減，且以平日變化趨勢較明顯。旅次長度市占率方面，107 年平、假日均以 20 公里以下之短程旅次占比最高，各約占 38.88%、36.10%；中程(20-100 公里)其次，平、

假日大約 30.99%、31.35%；中長程(100-200 公里)及長程(200 公里以上)旅次長度占比平、假日各約 14.12%~19.15%及 18.53%~23.56%，且未達 20 公里之旅次長度平日占比均較假日占比略高。

4. 航空系統(國內航線)：平、假日運量均約維持在 0.1 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.11~1.23 倍，且中長程以下旅次長度均無旅次量。近 5 年本島航線平、假日運量年均成長率均為負成長，各為-7.26%及-6.32%；107 年平、假日長程(200 公里以上)市場占比各約 1.03%及 0.82%。

表 3-11 城際公共運輸不同旅次長度各運具平日市場規模

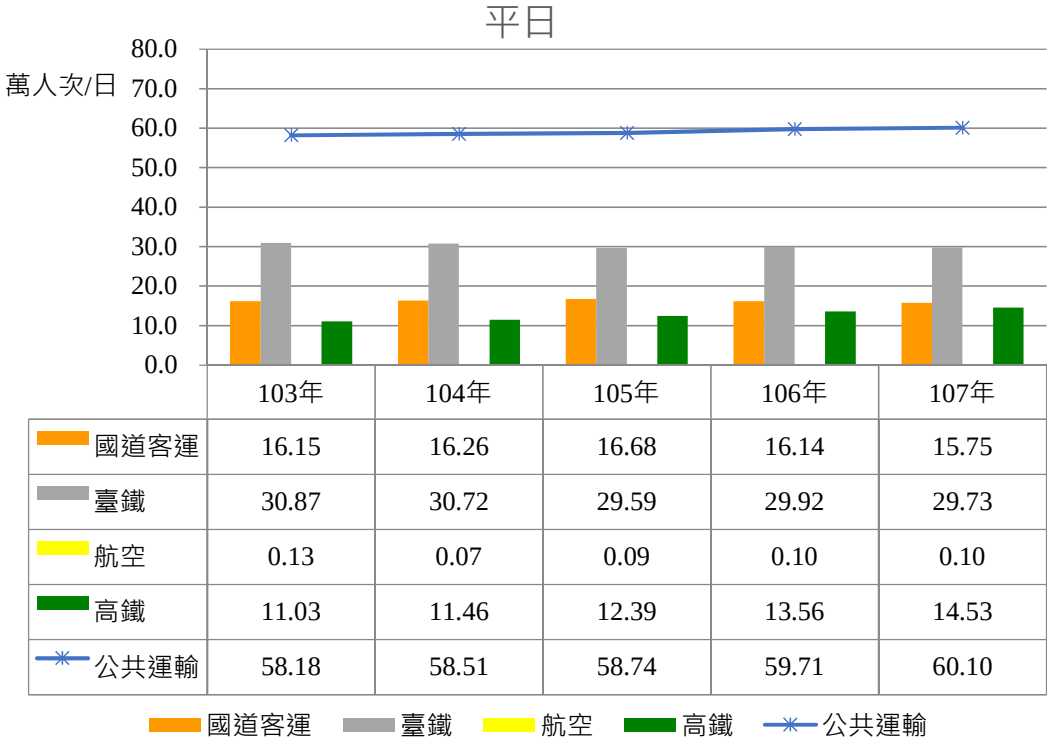
平日日運量(萬人次/日)								平日占比(%)				
長度別	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	年增率	103年	104年	105年	106年	107年
20 公里以下	國道客運	0.72	0.72	0.75	0.71	0.71	-0.38%	38.25	38.66	40.64	38.86	38.88
	臺鐵	1.17	1.15	1.10	1.12	1.12	-1.04%	61.75	61.34	59.36	61.14	61.12
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	小計	1.89	1.87	1.85	1.83	1.84	-0.79%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
20-100 公里	國道客運	11.82	11.89	12.33	12.01	11.77	-0.11%	31.67	31.88	33.23	31.87	30.99
	臺鐵	22.96	22.74	21.78	22.30	22.44	-0.58%	61.53	60.98	58.71	59.18	59.08
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	2.54	2.66	2.99	3.37	3.77	10.40%	6.80	7.13	8.06	8.95	9.93
	小計	37.31	37.29	37.09	37.67	37.97	0.44%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
100-200 公里	國道客運	1.88	1.74	1.70	1.67	1.57	-4.54%	17.71	16.45	15.72	15.15	14.12
	臺鐵	4.89	4.84	4.74	4.58	4.37	-2.79%	45.99	45.75	43.86	41.47	39.41
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	3.86	4.00	4.37	4.79	5.15	7.47%	36.30	37.81	40.43	43.38	46.47
	小計	10.64	10.58	10.82	11.03	11.09	1.03%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
200 公里以上	國道客運	1.72	1.91	1.90	1.75	1.71	-0.21%	20.65	21.79	21.18	19.04	18.53
	臺鐵	1.85	1.99	1.97	1.93	1.80	-0.64%	22.18	22.67	21.96	21.01	19.56
	航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	-7.26%	1.54	0.79	0.95	1.11	1.03
	高鐵	4.63	4.80	5.03	5.40	5.61	4.88%	55.62	54.75	55.91	58.83	60.89
	小計	8.33	8.77	8.99	9.18	9.21	2.54%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：同表 3-2

表 3-12 城際公共運輸不同旅次長度各運具假日市場規模

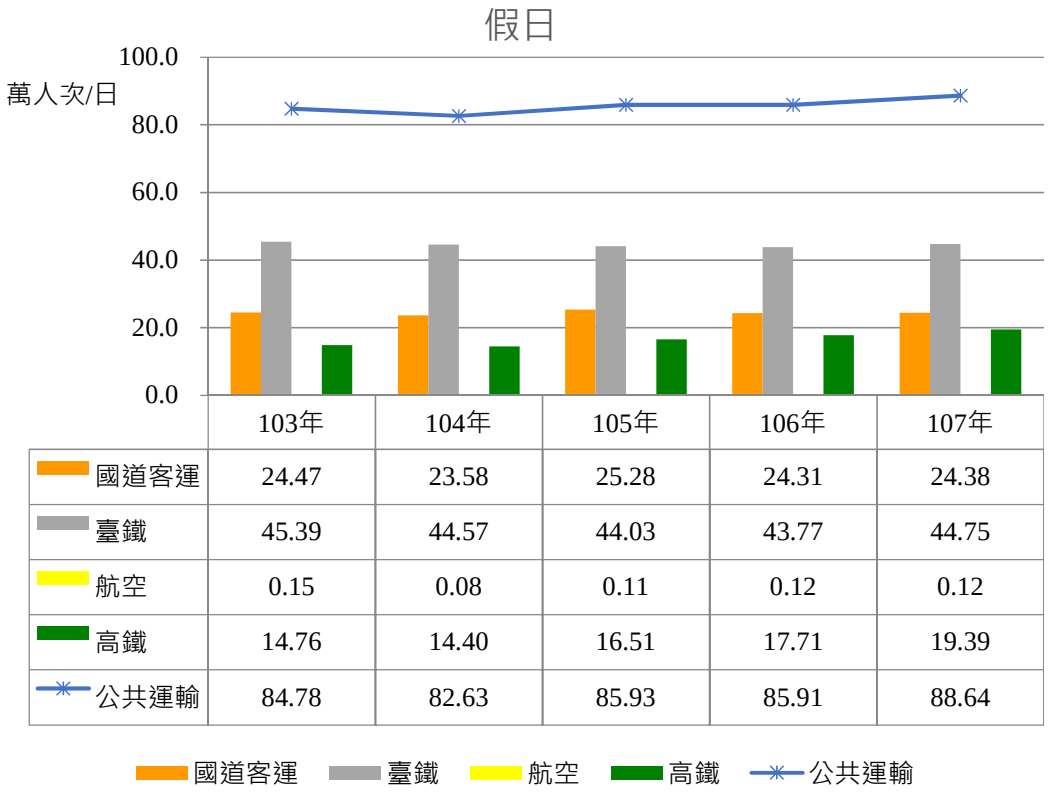
假日日運量(萬人次/日)								假日占比(%)				
長度別	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	年增率	103年	104年	105年	106年	107年
20公里以下	國道客運	0.82	0.80	0.85	0.82	0.79	-1.09%	36.23	36.32	38.29	37.01	36.10
	臺鐵	1.45	1.41	1.38	1.39	1.39	-0.95%	63.77	63.68	61.71	62.99	63.90
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	小計	2.27	2.21	2.23	2.21	2.18	-1.00%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
20-100公里	國道客運	16.16	15.52	16.88	16.62	16.46	0.46%	31.63	31.06	32.89	32.10	31.35
	臺鐵	31.86	31.36	30.79	31.04	31.54	-0.25%	62.34	62.80	59.98	59.94	60.06
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	3.08	3.07	3.66	4.12	4.51	10.05%	6.02	6.14	7.14	7.96	8.59
	小計	51.10	49.95	51.33	51.78	52.51	0.69%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
100-200公里	國道客運	4.25	3.89	4.05	3.60	3.76	-3.01%	23.03	21.89	21.49	19.60	19.15
	臺鐵	9.14	8.83	8.88	8.42	8.84	-0.82%	49.48	49.68	47.12	45.87	45.00
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	高鐵	5.08	5.05	5.92	6.34	7.04	8.52%	27.49	28.43	31.39	34.53	35.84
	小計	18.46	17.78	18.86	18.35	19.64	1.56%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
200公里以上	國道客運	3.23	3.37	3.50	3.27	3.37	1.05%	24.97	26.55	25.88	24.14	23.56
	臺鐵	2.95	2.97	2.98	2.92	2.98	0.18%	22.82	23.39	22.03	21.56	20.80
	航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	-6.32%	1.17	0.60	0.78	0.87	0.82
	高鐵	6.61	6.28	6.93	7.25	7.84	4.37%	51.04	49.46	51.31	53.43	54.82
	小計	12.94	12.69	13.51	13.56	14.30	2.53%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：同表 3-2



	103年	104年	105年	106年	107年
國道客運	16.15	16.26	16.68	16.14	15.75
臺鐵	30.87	30.72	29.59	29.92	29.73
航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10
高鐵	11.03	11.46	12.39	13.56	14.53
公共運輸	58.18	58.51	58.74	59.71	60.10

圖 3.18 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(平日)



	103年	104年	105年	106年	107年
國道客運	24.47	23.58	25.28	24.31	24.38
臺鐵	45.39	44.57	44.03	43.77	44.75
航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12
高鐵	14.76	14.40	16.51	17.71	19.39
公共運輸	84.78	82.63	85.93	85.91	88.64

圖 3.19 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(假日)

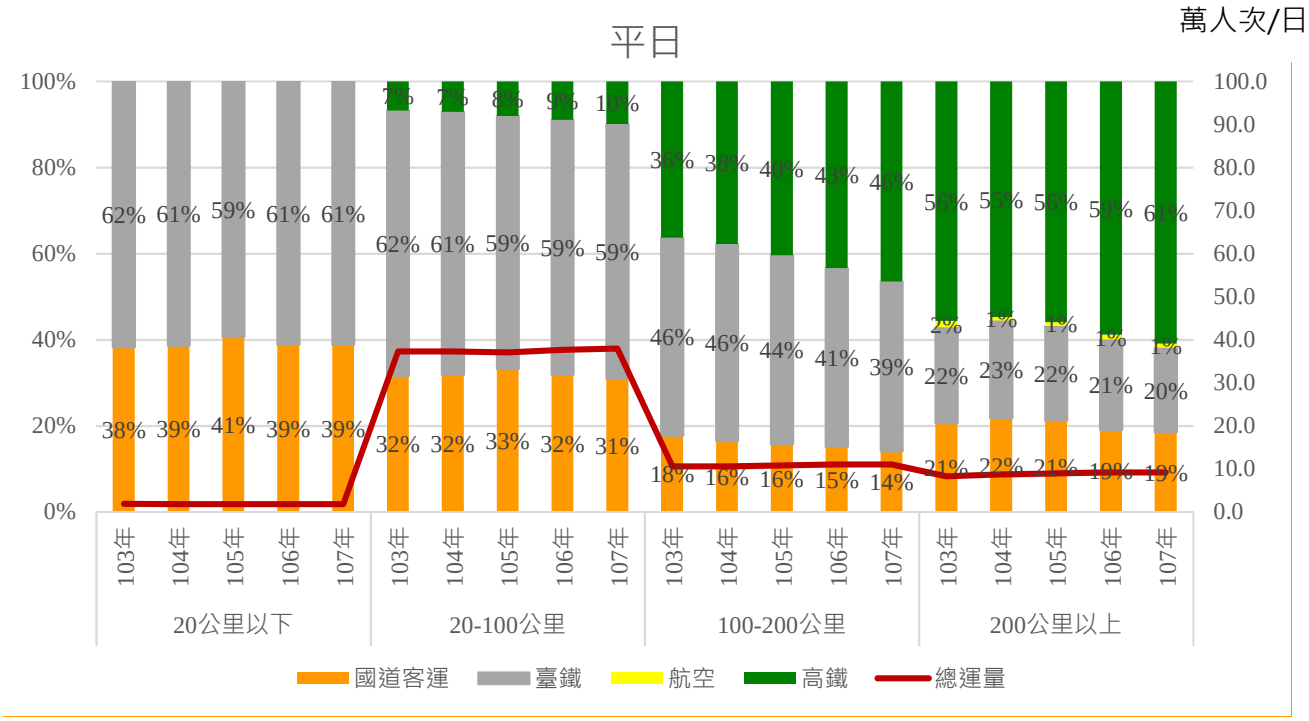


圖 3.20 城際運輸各旅次長度占比變化(平日)

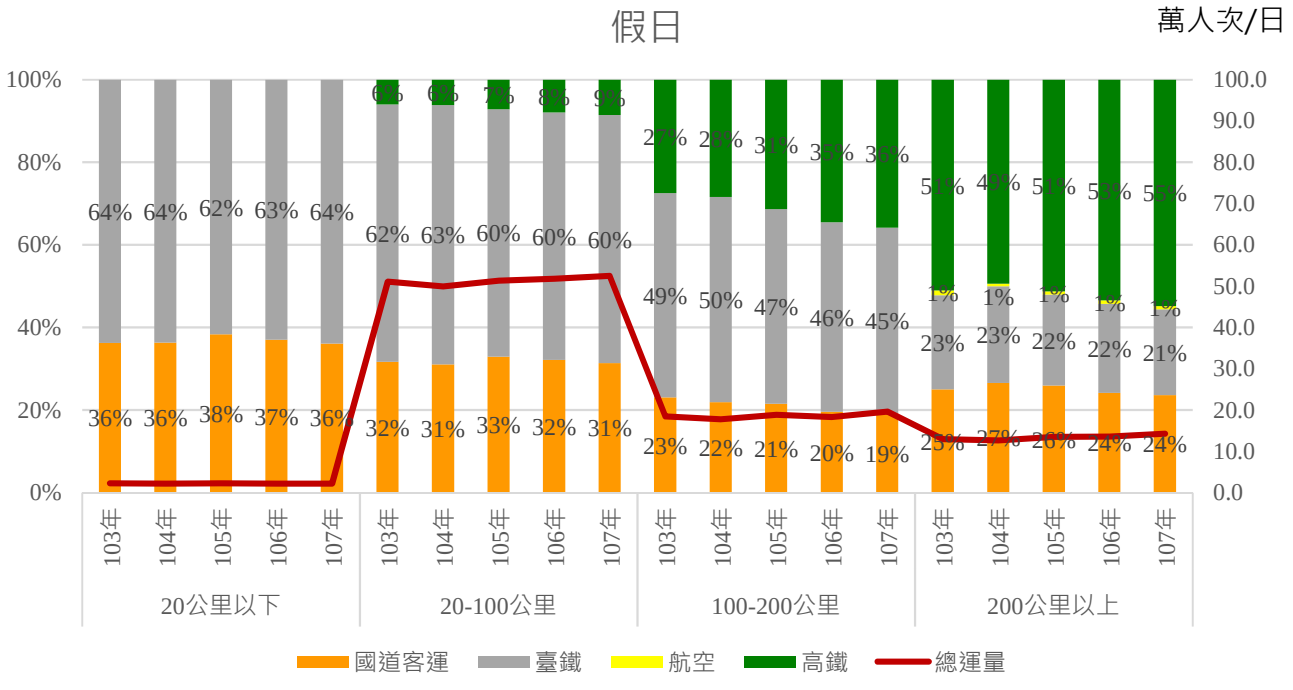


圖 3.21 城際運輸各旅次長度占比變化(假日)

3.6 小結

1. 觀察 103 至 107 年平、假日旅次量變化趨勢，近五年呈成長趨勢，平日城際總旅次量由 103 年 298.71 萬人次/日上升至 107 年 310.04 萬人次/日，年增率達 0.94%；假日則由 103 年 585.79 萬人次/日上升為 107 年 621.35 萬人次/日，年增率達 1.48%，歷年假日旅次量皆高於平日，約達 2 倍。

2. 觀察 103 至 107 年平、假日總延人公里之變化趨勢，平日延人公里於 201.32 百萬公里/日成長至 211.07 萬人百萬公里/日，年增率達 1.19%；假日則由 408.32 百萬公里/日上升為 434.16 百萬公里/日，年增率達 1.55%，假日總延人公里約為平日 2 倍。

3. 在不同旅次長度市場特性與變化趨勢方面，平、假日之日均運量均以中程旅次最高，中長程及長程其次，而短程則是最少。

   (1) 平日方面，107 年中程旅次約 252.75 萬人次/日(市占率約 8 成 2)；其次為中長程約 31.77 萬人次/日(市占率約 10.25%)及長程約 14.08 萬人次/日(市占率約 4.54%)，而小於 20 公里之短程日均運量則最少，僅約 11.45 萬人次/日，市占率約 3.69%。

   (2) 假日方面，中程旅次約 507.46 萬人次/日(市占率約 8 成 2)；其次為中長程及長程，各約 67.85 萬人次/日(市占率 10.92%)及 26.24 萬人次/日(市占率 4.22%)，而小於 20 公里之短程日均運量則最少，僅約 19.8 萬人次/日，市占率僅約 3.19%。

   (3) 進一步觀察近 5 年之日均運量年增率，平日及假日均以長程旅次之年增率最高。

4. 無論平、假日，均以小客車旅次量最高(249.94~532.71 萬人次/日)，臺鐵次之(29.73~44.75 萬人次/日)，國道客運再次(15.75~24.38 萬人次/日)，最低者為高鐵(14.53~19.39 萬人次/日)。

5. 在不同旅次長度市場特性與變化趨勢：

(1) 200 公里以上長程旅次市場於平日係以高鐵市占率最高(35.27%~39.84%)，假日則以小客車較高(47.28%~49.24%)，高鐵市占率第二(25.11%~29.86%)，顯示高鐵在長程旅次上具有相對優勢。

(2) 小於 200 公里的中長程以下旅次長度市場，平、假日均以小客車最高，臺鐵其次(惟中長程平日旅次於 106 年起高鐵超越臺鐵)。

(3) 臺鐵市占率以 100-200 公里之市場最大(107 年平、假日市場占比各約 13.76%、13.03%)，其次則為 200 公里以上市場(12.78%~11.33%)，而小於 100 公里以下市場之市占率則約介於 6.21%~9.80%。平均日運量以中程(20-100 公里)最大，107 年平日約 22.44 萬人次/日，假日約 31.04 萬人次/日，顯見臺鐵在中程及中長程運輸市場中扮演重要角色。

(4) 國道客運長程之占比最高，中程旅次市場平均日運量最大，主要服務中程及長程市場。

6. 觀察 103~107 年城際運輸平、假日公私運具之市場規模變化，私人運具平日旅次量約 240.53 萬人次/日~249.94 萬人次/日(年增率 0.96%)，假日旅次量約 502.08 萬人次/日~532.71 萬人次/日(年增率 0.82%)；市占率方面，近 5 年之平日約介於 80.52%~80.79%之間，假日則約介於 85.55%~86.07%。公共運輸平日旅次量約 58.18 萬人次/日~60.10 萬人次/日(年增率 0.82%)，假日旅次量約 82.63 萬人次/日~88.64 萬人次/日(年增率 1.12%)。雖然近年公共運輸成長略有增加，但力道仍有不足。特別是假日期間，城際運量為平日 2 倍，其中私人運具占比約 8 成 5，顯示假日返鄉、探親、旅遊旅次，民眾更傾向選擇私人運具。

7. 103~107 年城際運輸平、假日公共運具在不同旅次長度之市場規模變化：

(1) 公共運具平日旅次量由 103 年 58.18 萬人次/日，上升至 107 年 60.10 萬人次/日，年增率約 0.82%，假日則由 84.78 萬人次/日，上升至 88.64 萬人次/日，年增率約 1.12%；歷年旅次量皆以臺鐵運量最高，其次為國道客運，再次為高鐵，而航空則僅有微量旅次數。

(2) 市占率方面，高鐵和航空隨旅次長度增加而提升；臺鐵係隨旅次長度增加而減少；至於國道客運係以中程以下(<100 公里)之旅次為主

要市場，約 3 成至 4 成，其次為 200 公里以上之長程旅次，並以中長程(100-200 公里)占比最少。各運具系統說明如下:

①臺鐵在公共運輸市占率則以假日略高於平日。不同旅次長度下，其在短程(20 公里以下)及中程(20-100 公里)旅次約占 6 成，於中長程(100-200 公里)市場占比則減少為 4 成~5 成，但仍為占比最高之公共運具；於長程(200 公里以上)市場占比則下降為 2 成，顯示臺鐵在城際公共運輸市場中係以服務短程、中程及中長程旅次為主。

②高鐵市占率因商務旅次相對重視時間效率下，故平日選擇搭乘高鐵之比例相當高，因此平日占比普遍高於假日。其在短程(20 公里以下)之占比幾乎為零，中程(20-100 公里)約占 1 成，於中長程(100-200 公里)市場占比則成長至 3~4 成；於長程(200 公里以上)市場占比則增加為 5~6 成，顯示高鐵以服務中長及長程旅次為主。

③國道客運市占率在平、假日均以 20 公里以下之短程旅次占比最高，107 年各約占 38.88%、36.10%；中程(20-100 公里)其次，平、假日大約 30.99%、31.35%；中長程(100-200 公里)及長程(200 公里以上)旅次長度占比平、假日各約 14.12%~19.15%及 18.53%~23.56%，且未達 20 公里之旅次長度平日占比均較假日占比略高。

④目前航空系統(本島航線)僅服務長程運輸市場，107 年平、假日市場占比各約 1.03%及 0.82%。

第四章　重要起迄對生活圈觀察

臺灣本島計有 16 個生活圈(臺北市及新北市為臺北生活圈，同名縣市例如新竹縣市為新竹生活圈)，本章探討範圍為 103 年至 107 年間城際運輸旅次(跨生活圈，不含都會區內往來旅次)，例如臺北-桃園生活圈起迄對僅計算往來臺北-桃園間之城際旅次，不包含臺北市與新北市內生活圈往來旅次，亦不包含桃園市內(桃園-中壢)生活圈往來旅次。

由於東部與西部旅次特性不同，爰本章定義之重要起迄對為西部城際運輸前 10 大起迄對，東部城際運輸前 5 大起迄對，以及 2 組近年經常受關注之生活圈起迄對，相關進行平假日城際運具旅次量與占比分析，所挑選之各生活圈起迄對如表 4-1。

表 4-1　城際運輸重要起迄對

西部城際		東部城際	其他
臺北-桃園	臺北-臺中	花蓮-宜蘭	臺北-新竹
基隆-臺北	桃園-臺中	花蓮-臺北	臺北-宜蘭
臺南-高雄	臺北-高雄	花蓮-臺東	--
高雄-屏東	臺北-臺南	臺東-高雄	
臺中-彰化	臺中-高雄	臺東-屏東	

註：1.表中起迄對按運量大小由上而下，由左而右排列。
2.西部城際為西部走廊之起迄對。
東部城際為含有宜蘭、花蓮及臺東之起迄對。

本研究依城際旅次長度區分為中程(20-100 公里)、中長程(100-200 公里)及長程(200 公里以上)3 類，本年度觀察之 17 組重要起迄對如表 4-2。

表 4-2 生活圈重要起迄對之旅次長度分類

中程(20-100 公里)		中長程(100-200 公里)		長程(200 公里以上)	
西部城際	東部城際	西部城際	東部城際	西部城際	東部城際
基隆-臺北	--	臺北-臺中	花蓮-宜蘭	臺北-高雄	花蓮-臺北
臺北-桃園		桃園-臺中	花蓮-臺東	臺北-臺南	臺東-高雄
臺北-新竹		--	臺東-屏東	臺中-高雄	--
臺北-宜蘭			--	--	
臺中-彰化					
臺南-高雄					
高雄-屏東					

註：表中旅次長度係以各生活圈之城際模式小分區起迄距離加以平均計算而得。

觀察城際運輸市場重要生活圈起迄對平日與假日運量及占比如表 4-3 及表 4-4 所示，市場占有率如表 4-5 表 4-6 及圖 4.1 所示。各起迄對平假日之主要運具不盡相同，尤其臺北-臺南、臺北-臺中、桃園-臺中、臺北-新竹等起迄對，其原因可能與旅次目的、旅行成本、旅次時段、時間價值、可選擇運具等因素有關。以下茲就表 4-5、表 4-6 依旅次長度分析起迄對之平假日占有率。

表 4-3 重要生活圈起訖對各運具運量及占比比較表(平日)

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	基隆—臺北	小客車	252,856	252,804	258,295	253,531	255,204	76.4%	76.5%	77.4%	76.4%	77.1%
		國道客運	40,434	39,641	39,999	41,577	39,212	12.2%	12.0%	12.0%	12.5%	11.8%
		臺鐵	37,579	38,079	35,518	36,872	36,637	11.4%	11.5%	10.6%	11.1%	11.1%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	330,869	330,524	333,812	331,980	331,053	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺中—彰化	小客車	157,726	167,427	163,773	155,555	166,729	88.3%	88.7%	88.8%	87.4%	88.6%
		國道客運	391	423	382	488	506	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%
		臺鐵	20,502	20,897	19,996	21,702	20,695	11.5%	11.1%	10.8%	12.2%	11.0%
		高鐵	0	0	185	238	334	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	178,619	188,747	184,336	177,983	188,264	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—桃園	小客車	374,524	379,811	377,236	381,121	387,422	74.6%	75.2%	74.8%	75.7%	72.4%
		國道客運	54,972	55,133	58,232	52,351	54,460	10.9%	10.9%	11.6%	10.4%	10.2%
		臺鐵	65,743	62,692	60,222	60,299	60,334	151%	12.4%	11.9%	12.0%	11.3%
		高鐵	6,852	7,166	8,329	9,473	10,727	1.4%	1.4%	1.7%	1.9%	2.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		機場捷運	0	0	0	0	21,856	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.1%
		合計	502,091	504,802	504,019	503,243	534,798	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	高雄—屏東	小客車	206,177	220,645	217,994	217,515	221,534	93.1%	93.9%	93.6%	93.3%	93.1%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	15,208	14,401	14,840	15,662	16,467	6.9%	6.1%	6.4%	6.7%	6.9%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	221,385	235,046	232,834	233,177	238,001	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺南—高雄	小客車	195,584	190,936	200,483	196,519	192,368	87.6%	86.6%	87.5%	87.2%	86.8%
		國道客運	0	1,307	1,123	1,108	1,086	0.0%	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%
		臺鐵	26,305	26,847	26,064	26,378	26,697	11.8%	12.2%	11.4%	11.7%	12.0%
		高鐵	1,293	1,343	1,348	1,429	1,535	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	223,182	220,433	229,018	225,434	221,686	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—宜蘭	小客車	31,153	33,351	32,369	33,361	34,288	66.8%	67.4%	64.8%	63.3%	65.7%
		國道客運	12,584	13,012	14,654	16,120	14,734	27.0%	26.3%	29.3%	30.6%	28.2%
		臺鐵	2,908	3,151	2,934	3,222	3,182	6.2%	6.4%	5.9%	6.1%	6.1%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	46,645	49,514	49,956	52,703	52,204	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	臺北—新竹	小客車	51,124	51,199	50,733	50,929	51,430	59.2%	58.6%	58.2%	57.6%	57.2%
		國道客運	12,644	12,897	13,042	12,413	11,986	14.6%	14.8%	15.0%	14.0%	13.3%
		臺鐵	9,618	9,608	9,155	9,374	9,235	11.1%	11.0%	10.5%	10.6%	10.3%
		高鐵	12,939	13,685	14,301	15,685	17,305	15.0%	15.7%	16.4%	17.7%	19.2%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	86,324	87,389	87,230	88,401	89,956	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	桃園—臺中	小客車	14,998	15,117	15,258	15,556	15,629	62.3%	61.8%	61.9%	60.0%	58.7%
		國道客運	1,524	1,638	1,745	1,747	1,756	6.3%	6.7%	7.1%	6.7%	6.6%
		臺鐵	2,414	2,385	2,327	2,450	2,461	10.0%	9.7%	9.4%	9.4%	9.2%
		高鐵	5,156	5,333	5,327	6,179	6,766	21.4%	21.8%	21.6%	23.8%	25.4%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	24,092	24,473	24,657	25,932	26,612	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—臺中	小客車	19,477	19,616	19,442	19,605	19,752	35.7%	35.5%	35.2%	34.2%	33.4%
		國道客運	7,476	7,083	7,172	7,049	6,774	13.7%	12.8%	13.0%	12.3%	11.5%
		臺鐵	4,196	4,361	4,265	4,599	4,678	7.7%	7.9%	7.7%	8.0%	7.9%
		高鐵	23,341	24,250	24,372	26,130	27,884	42.8%	43.8%	44.1%	45.5%	47.2%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	54,490	55,310	55,251	57,383	59,087	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺中—高雄	小客車	7,595	7,624	7,768	7,941	7,948	53.9%	53.3%	54.6%	54.9%	54.1%
		國道客運	1,401	1,418	1,191	1,057	1,055	9.9%	9.9%	8.4%	7.3%	7.2%
		臺鐵	925	1,005	879	880	941	6.6%	7.0%	6.2%	6.1%	6.4%
		高鐵	4,180	4,256	4,394	4,575	4,742	29.6%	29.8%	30.9%	31.7%	32.3%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	14,101	14,303	14,231	14,453	14,685	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	臺北—臺南	小客車	2,081	2,119	2,151	2,199	2,213	12.9%	11.3%	11.7%	11.4%	11.2%
		國道客運	5,304	7,003	6,877	6,838	6,952	32.8%	37.5%	37.4%	35.5%	35.1%
		臺鐵	538	609	541	647	713	3.3%	3.3%	2.9%	3.4%	3.6%
		高鐵	8,244	8,954	8,820	9,555	9,937	51.0%	47.9%	48.0%	49.7%	50.1%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	16,166	18,685	18,388	19,238	19,814	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—高雄	小客車	1,754	1,776	1,805	1,840	1,846	7.7%	7.7%	8.0%	7.9%	7.9%
		國道客運	3,410	3,263	2,822	2,865	2,570	14.9%	14.1%	12.5%	12.2%	11.0%
		臺鐵	461	508	444	477	521	2.0%	2.2%	2.0%	2.0%	2.2%
		高鐵	17,247	17,528	17,550	18,253	18,405	75.4%	76.0%	77.6%	77.9%	78.8%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	22,871	23,075	22,621	23,435	23,342	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
東部	花蓮—臺東	小客車	15,354	15,799	16,504	18,179	17,646	90.5%	90.7%	90.0%	90.7%	90.9%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	1,618	1,618	1,833	1,857	1,768	9.5%	9.3%	10.0%	9.3%	9.1%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	16,972	17,417	18,337	20,036	19,414	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	花蓮—宜蘭	小客車	3,655	3,971	4,269	4,117	4,072	20.3%	24.0%	24.3%	31.3%	32.2%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	14,327	12,584	13,301	9,034	8,576	79.7%	76.0%	75.7%	68.7%	67.8%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	17,982	16,555	17,570	13,151	12,648	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
東部	花蓮—臺北	小客車	1,212	1,224	1,210	1,220	1,224	9.4%	9.3%	8.9%	8.5%	9.8%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	11,342	11,941	12,276	13,001	11,170	88.4%	90.3%	90.2%	90.6%	89.3%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	277	56	123	130	115	2.1%	0.4%	0.9%	0.9%	0.9%
		合計	12,831	13,220	13,610	14,351	12,509	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺東—高雄	小客車	3,378	2,811	3,173	3,832	4,068	73.3%	69.4%	71.1%	72.7%	75.4%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	1,232	1,242	1,287	1,438	1,325	26.7%	30.6%	28.9%	27.3%	24.6%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	4,610	4,053	4,460	5,270	5,393	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺東—屏東	小客車	9,060	8,286	9,115	9,949	10,227	75.9%	74.0%	73.2%	75.9%	77.2%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	2,874	2,916	3,331	3,161	3,022	24.1%	26.0%	26.8%	24.1%	22.8%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	11,934	11,202	12,446	13,110	13,249	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

註：1.資料為歷年 4 月計算。

2.103 年復興航空空難（臺北-花蓮航線過去由復興航空營運）。

3.104 年和欣客運增加新營-高雄路線；麻豆轉運站開通。

4.105 年啟用國道客運壯圍站；國道 5 號大客車通行路肩不分平假日機動實施。

5.106 年桃園機場捷運開通。

資料來源：國道客運月營運資料、交通部公路總局、台灣高速鐵路公司、交通部臺灣鐵路管理局。

表 4-4 重要生活圈起訖對各運具運量及占比比較表(假日)

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	基隆—臺北	小客車	489,114	510,027	498,908	507,120	475,328	87.5%	88.0%	87.5%	87.0%	87.3%
		國道客運	36,302	35,452	37,706	40,017	36,557	6.5%	6.1%	6.6%	6.9%	6.7%
		臺鐵	33,739	34,055	33,797	35,488	32,884	6.0%	5.9%	5.9%	6.1%	6.0%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	559,155	579,534	570,411	582,625	544,769	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺中—彰化	小客車	313,806	325,040	336,119	340,208	342,112	90.0%	89.8%	89.6%	90.1%	88.4%
		國道客運	678	757	733	838	1,008	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%
		臺鐵	34,378	36,209	37,766	35,994	43,328	9.9%	10.0%	10.1%	9.5%	11.2%
		高鐵	0	0	334	426	495	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	348,862	362,006	374,952	377,466	386,943	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—桃園	小客車	507,507	523,268	541,767	543,089	546,183	75.8%	77.3%	77.4%	77.8%	75.6%
		國道客運	69,275	67,539	72,020	66,005	64,561	10.3%	10.0%	10.3%	9.5%	8.9%
		臺鐵	84,225	78,068	76,252	77,293	74,120	12.6%	11.5%	10.9%	11.1%	10.3%
		高鐵	8,509	8,453	10,252	11,839	12,747	1.3%	1.2%	1.5%	1.7%	1.8%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		機場捷運	0	0	0	0	25,331	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.5%
		合計	669,515	677,328	700,291	698,226	722,942	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	高雄—屏東	小客車	312,270	329,702	342,862	338,011	338,510	94.1%	94.5%	94.7%	94.4%	94.1%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	19,688	19,331	19,095	19,932	21,065	5.9%	5.5%	5.3%	5.6%	5.9%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	331,958	349,033	361,957	357,943	359,575	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺南—高雄	小客車	408,012	406,372	450,413	438,212	440,335	90.9%	90.4%	91.5%	91.4%	91.2%
		國道客運	0	1,924	1,643	1,581	1,636	0.0%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%
		臺鐵	38,880	39,514	38,260	37,643	38,904	8.7%	8.8%	7.8%	7.9%	8.1%
		高鐵	1,966	1,919	2,128	2,071	2,187	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	448,858	449,729	492,445	479,507	483,062	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—宜蘭	小客車	152,668	140,367	134,760	142,756	136,246	81.5%	82.0%	77.7%	77.5%	75.0%
		國道客運	28,322	24,863	32,356	34,690	38,492	15.1%	14.5%	18.7%	18.8%	21.2%
		臺鐵	6,446	5,941	6,294	6,844	6,971	3.4%	3.5%	3.6%	3.7%	3.8%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	187,436	171,172	173,411	184,290	181,708	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—新竹	小客車	193,026	195,076	207,729	205,423	206,205	77.3%	77.6%	78.6%	78.1%	78.3%
		國道客運	24,158	24,166	24,363	23,299	21,980	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%
		臺鐵	17,950	17,588	16,814	17,186	16,561	7.2%	7.0%	6.4%	6.5%	6.3%
		高鐵	14,555	14,687	15,541	17,064	18,668	5.8%	5.8%	5.9%	6.5%	7.1%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	249,690	251,517	264,448	262,972	263,413	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	桃園—臺中	小客車	39,733	40,372	40,923	40,938	41,200	72.7%	72.3%	70.5%	70.1%	67.7%
		國道客運	3,861	4,269	4,882	4,623	5,243	7.1%	7.6%	8.4%	7.9%	8.6%
		臺鐵	6,288	6,400	6,825	6,670	7,500	11.5%	11.5%	11.8%	11.4%	12.3%
		高鐵	4,756	4,832	5,401	6,164	6,930	8.7%	8.6%	9.3%	10.6%	11.4%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	54,639	55,873	58,031	58,395	60,873	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—臺中	小客車	56,402	57,420	58,203	58,228	58,512	50.7%	50.6%	50.4%	50.8%	48.6%
		國道客運	15,290	15,505	15,771	13,659	14,540	13.7%	13.6%	13.7%	11.9%	12.1%
		臺鐵	8,826	9,818	9,685	9,165	10,619	7.9%	8.6%	8.4%	8.0%	8.8%
		高鐵	30,765	30,846	31,846	33,458	36,823	27.6%	27.2%	27.6%	29.2%	30.6%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	111,284	113,589	115,505	114,510	120,494	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺中—高雄	小客車	16,525	16,835	17,042	17,164	17,243	54.6%	55.5%	56.2%	56.6%	54.6%
		國道客運	3,193	3,052	2,761	2,455	2,743	10.5%	10.1%	9.1%	8.1%	8.7%
		臺鐵	2,301	2,356	2,236	2,213	2,450	7.6%	7.8%	7.4%	7.3%	7.8%
		高鐵	8,257	8,067	8,312	8,491	9,163	27.3%	26.6%	27.4%	28.0%	29.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	30,277	30,309	30,351	30,323	31,599	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺北—臺南	小客車	6,289	6,405	6,487	6,517	6,543	21.7%	20.0%	20.4%	20.1%	19.0%
		國道客運	11,278	13,901	13,753	13,357	14,460	38.9%	43.5%	43.2%	41.3%	42.0%
		臺鐵	1,144	1,209	1,039	1,264	1,257	3.9%	3.8%	3.3%	3.9%	3.6%
		高鐵	10,311	10,461	10,560	11,217	12,202	35.5%	32.7%	33.2%	34.7%	35.4%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	29,022	31,977	31,839	32,355	34,462	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
西部	臺北—高雄	小客車	4,379	4,458	4,513	4,535	4,559	12.3%	13.3%	13.6%	13.5%	13.0%
		國道客運	6,330	5,758	4,877	5,174	4,958	17.7%	17.2%	14.7%	15.4%	14.2%
		臺鐵	856	904	743	867	884	2.4%	2.7%	2.2%	2.6%	2.5%
		高鐵	24,121	22,305	22,991	22,983	24,541	67.6%	66.7%	69.4%	68.5%	70.2%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	35,686	33,425	33,123	33,559	34,942	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
東部	花蓮—臺東	小客車	19,666	21,284	21,926	23,473	23,404	89.4%	90.8%	90.0%	90.6%	90.6%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	2,323	2,166	2,431	2,446	2,435	10.6%	9.2%	10.0%	9.4%	9.4%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	21,989	23,450	24,357	25,919	25,839	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	花蓮—宜蘭	小客車	9,360	10,087	10,480	11,166	10,456	35.3%	41.5%	40.6%	50.0%	47.8%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	17,118	14,198	15,350	11,184	11,433	64.7%	58.5%	59.4%	50.0%	52.2%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	26,478	24,285	25,830	22,350	21,889	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

單位：人次/日

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)					占比(%)				
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
東部	花蓮—臺北	小客車	1,925	1,940	1,941	1,962	1,944	9.4%	10.4%	10.2%	10.1%	10.3%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	18,146	16,639	16,911	17,343	16,831	88.8%	89.1%	88.7%	89.0%	88.8%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	357	87	224	182	169	1.7%	0.5%	1.2%	0.9%	0.9%
		合計	20,428	18,666	19,076	19,487	18,944	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺東—高雄	小客車	3,920	3,661	3,447	4,950	4,333	64.5%	63.9%	59.9%	67.3%	65.7%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	2,160	2,068	2,307	2,409	2,266	35.5%	36.1%	40.1%	32.7%	34.3%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	6,080	5,729	5,754	7,359	6,599	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	臺東—屏東	小客車	15,437	15,616	15,656	17,717	16,884	76.9%	77.1%	75.6%	78.5%	77.5%
		國道客運	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		臺鐵	4,646	4,647	5,044	4,839	4,900	23.1%	22.9%	24.4%	21.5%	22.5%
		高鐵	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		航空	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		合計	20,083	20,263	20,700	22,556	21,784	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

註：1.資料為歷年 4 月計算。

2.103 年復興航空空難（臺北-花蓮航線過去由復興航空營運）。

3.104 年和欣客運增加新營-高雄路線；麻豆轉運站開通。

4.105 年啟用國道客運壯圍站；國道 5 號大客車通行路肩不分平假日機動實施。

5.106 年桃園機場捷運開通。

資料來源：國道客運月營運資料、交通部公路總局、台灣高速鐵路公司、交通部臺灣鐵路管理局。

表 4-5 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(平日)

生活圈起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
臺北-高雄 (350 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	75.4%	76.0%	77.6%	77.9%	78.8%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	14.9%	14.1%	12.5%	12.2%	11.0%
臺北-臺南 (300 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	51.0%	47.9%	48.0%	49.7%	50.1%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	32.8%	37.5%	37.4%	35.5%	35.1%
臺中-高雄 (200 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	53.9%	53.3%	54.6%	54.9%	54.1%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	29.6%	29.8%	30.9%	31.7%	32.3%
臺北-臺中 (170 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	42.8%	43.8%	44.1%	45.5%	47.2%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	35.7%	35.5%	35.2%	34.2%	33.4%
桃園-臺中 (130 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	62.3%	61.8%	61.9%	60.0%	58.7%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	21.4%	21.8%	21.6%	23.8%	25.4%
臺北-新竹 (80 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	59.2%	58.6%	58.2%	57.6%	57.2%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	15.0%	15.7%	16.4%	17.7%	19.2%
臺北-宜蘭 (80 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	66.8%	67.4%	64.8%	63.3%	65.7%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	27.0%	26.3%	29.3%	30.6%	28.2%
臺南-高雄 (70 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	87.6%	86.6%	87.5%	87.2%	86.8%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	11.8%	12.2%	11.4%	11.7%	12.0%
高雄-屏東 (60 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	93.1%	93.9%	93.6%	93.3%	93.1%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	6.9%	6.1%	6.4%	6.7%	6.9%
臺北-桃園 (50 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	74.6%	75.2%	74.8%	75.7%	75.5%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	13.1%	12.4%	11.9%	12.0%	11.8%

生活圈起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
臺中-彰化(50 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	88.3%	88.7%	88.8%	87.4%	88.6%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	11.5%	11.1%	10.8%	12.2%	11.0%
基隆-臺北(30 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	76.4%	76.5%	77.4%	76.4%	77.1%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	12.2%	12.0%	12.0%	12.5%	11.8%
花蓮-臺北(230 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	88.4%	90.3%	90.2%	90.6%	89.3%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	9.4%	9.2%	8.9%	8.5%	9.8%
臺東-高雄(210 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	73.3%	69.4%	71.1%	72.7%	75.4%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	26.7%	30.6%	28.9%	27.3%	24.6%
臺東-屏東(170 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	75.9%	74.0%	73.2%	75.9%	77.2%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	24.1%	26.0%	26.8%	24.1%	22.8%
花蓮-宜蘭(160 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	79.7%	76.0%	75.7%	68.7%	67.8%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	20.3%	24.0%	24.3%	31.3%	32.2%
花蓮-臺東(140 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	90.5%	90.7%	90.0%	90.7%	90.9%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	9.5%	9.3%	10.0%	9.3%	9.1%

註：1.資料為歷年 4 月計算。

2.臺鐵由臺鐵售票紀錄資料推估彙整，高鐵、國道客運資料由相關單位提供。

資料來源：國道客運月營運資料、交通部公路總局、台灣高速鐵路公司、交通部臺灣鐵路管理局。

表 4-6 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(假日)

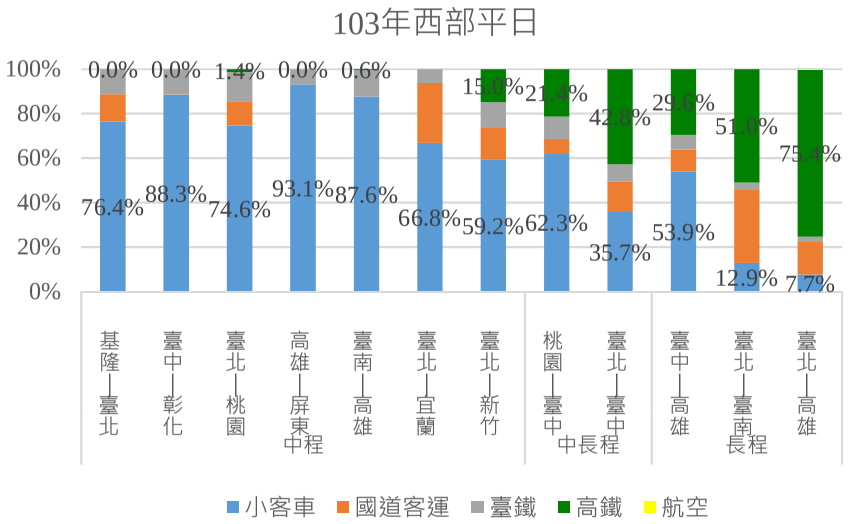
生活圈起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
臺北-高雄 (350 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	67.6%	66.7%	69.4%	68.5%	70.2%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	17.7%	17.2%	14.7%	15.4%	14.2%
臺北-臺南 (300 公里)	主要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	38.9%	43.5%	43.2%	41.3%	42.0%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	35.5%	32.7%	33.2%	34.7%	35.4%
臺中-高雄 (200 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	54.6%	55.5%	56.2%	56.6%	54.6%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	27.3%	26.6%	27.4%	28.0%	29.0%
臺北-臺中 (170 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	50.7%	50.6%	50.4%	50.8%	48.6%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	27.6%	27.2%	27.6%	29.2%	30.6%
桃園-臺中 (130 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	72.7%	72.3%	70.5%	70.1%	67.7%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	11.5%	11.5%	11.8%	11.4%	12.3%
臺北-新竹 (80 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	77.3%	77.6%	78.6%	78.1%	78.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%
臺北-宜蘭 (80 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	81.5%	82.0%	77.7%	77.5%	75.0%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	15.1%	14.5%	18.7%	18.8%	21.2%
臺南-高雄 (70 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	90.9%	90.4%	91.5%	91.4%	91.2%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	8.7%	8.8%	7.8%	7.9%	8.1%
高雄-屏東 (60 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	94.1%	94.5%	94.7%	94.4%	94.1%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	5.9%	5.5%	5.3%	5.6%	5.9%
臺北-桃園 (50 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	75.8%	77.3%	77.4%	77.8%	78.3%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	12.6%	11.5%	10.9%	11.1%	10.6%

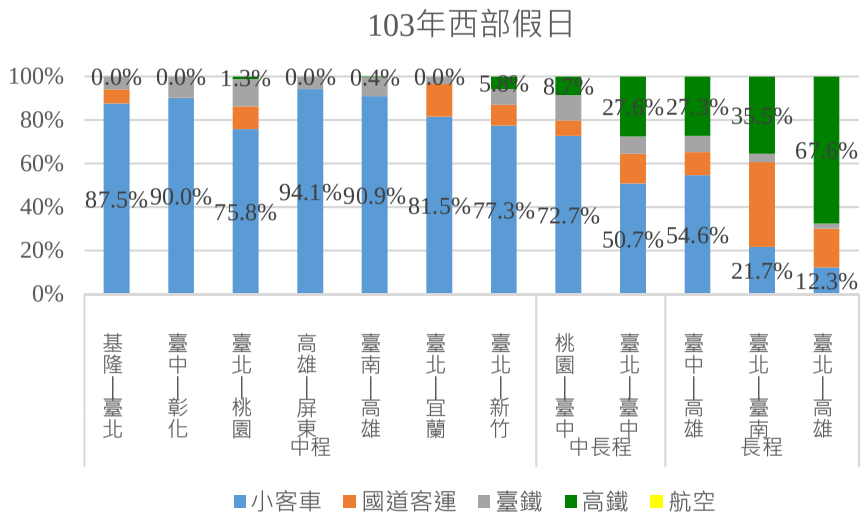
生活圈起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
臺中-彰化 (50 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	90.0%	89.8%	89.6%	90.1%	88.4%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	9.9%	10.0%	10.1%	9.5%	11.2%
基隆-臺北 (30 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	87.5%	88.0%	87.5%	87.0%	87.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	6.5%	6.1%	6.6%	6.9%	6.7%
花蓮-臺北 (230 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	88.8%	89.1%	88.7%	89.0%	88.8%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	9.4%	10.4%	10.2%	10.1%	10.3%
臺東-高雄 (210 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	64.5%	63.9%	59.9%	67.3%	65.7%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	35.5%	36.1%	40.1%	32.7%	34.3%
臺東-屏東 (170 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	76.9%	77.1%	75.6%	78.5%	77.5%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	24.1%	26.0%	26.8%	24.1%	22.8%
花蓮-宜蘭 (160 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	64.7%	58.5%	59.4%	50.0%	52.2%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	35.3%	41.5%	40.6%	50.0%	47.8%
花蓮-臺東 (140 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	89.4%	90.8%	90.0%	90.6%	90.6%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	10.6%	9.2%	10.0%	9.4%	9.4%

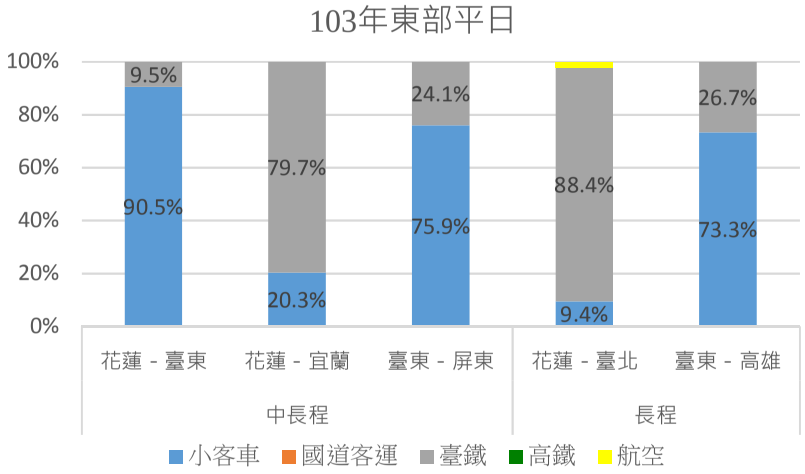
註：1.資料為歷年 4 月計算。

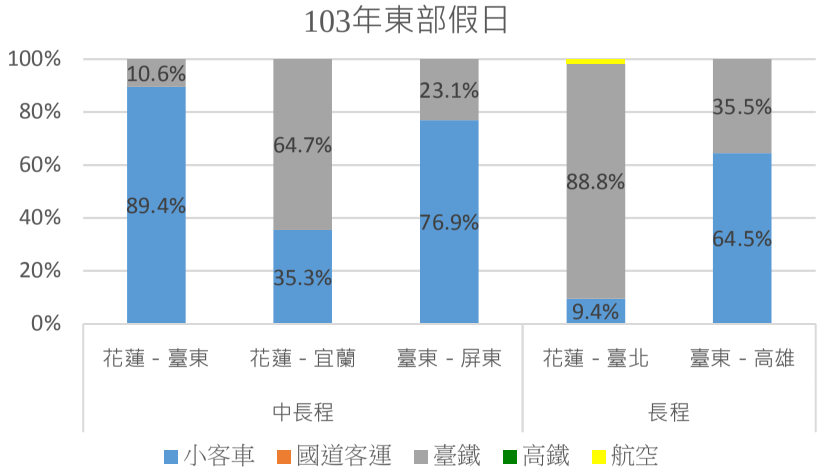
2.臺鐵由臺鐵售票紀錄資料推估彙整，高鐵、國道客運資料由相關單位提供。

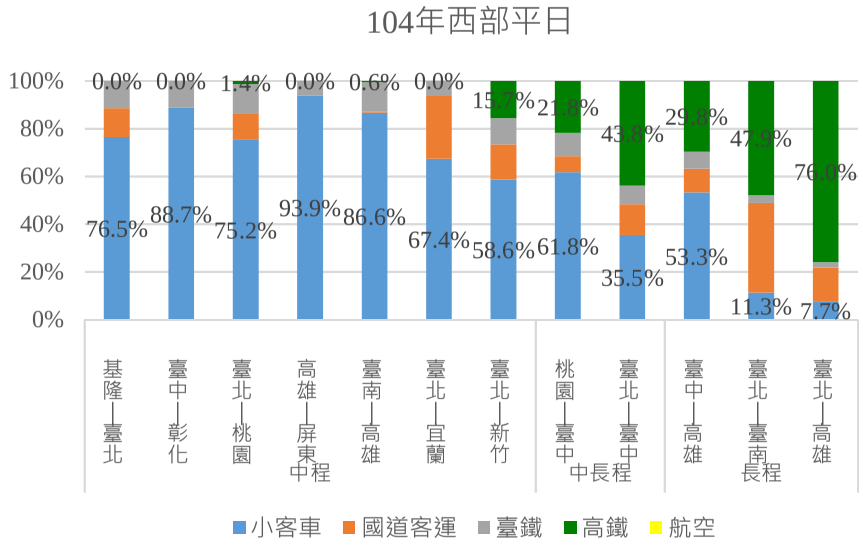
資料來源：國道客運月營運資料、交通部公路總局、台灣高速鐵路公司、交通部臺灣鐵路管理局。

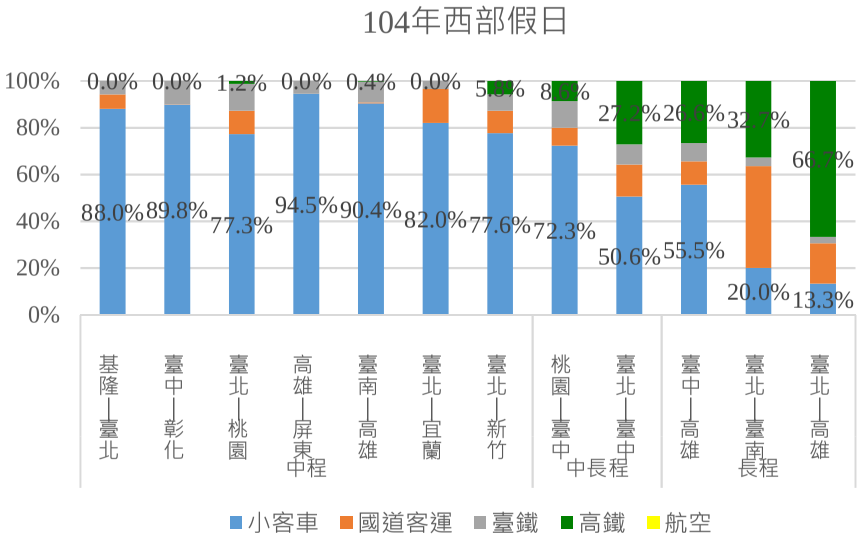

103年西部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.0%
1.4%
0.0%
0.6%
15.0%
21.4%
42.8%
29.6%
51.0%
75.3%
76.4%
88.3%
74.6%
93.1%
87.6%
66.8%
59.2%
62.3%
35.7%
53.9%
12.9%
7.7%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

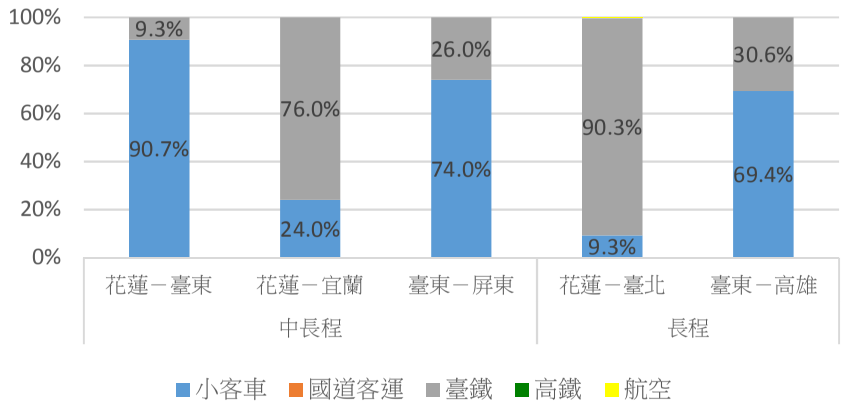

103年西部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.0%
1.3%
0.0%
0.4%
0.0%
87.5%
90.0%
75.8%
94.1%
90.9%
81.5%
77.3%
72.7%
50.7%
54.6%
21.7%
12.3%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

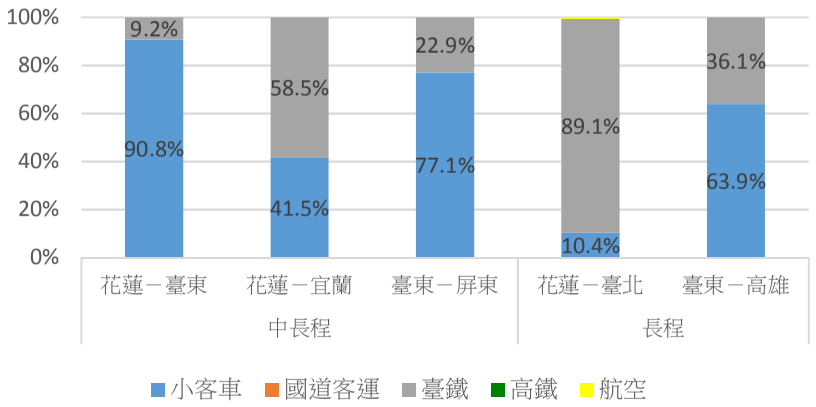

103年東部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
9.5%
90.5%
79.7%
20.3%
24.1%
75.9%
88.4%
9.4%
26.7%
73.3%
花蓮 - 臺東
花蓮 - 宜蘭
臺東 - 屏東
花蓮 - 臺北
臺東 - 高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

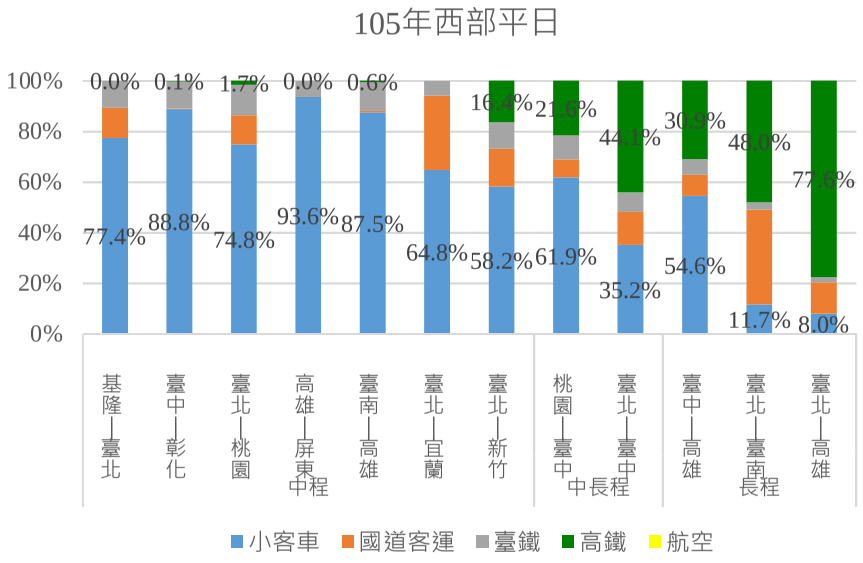

103年東部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
10.6%
89.4%
64.7%
35.3%
23.1%
76.9%
88.8%
9.4%
35.5%
64.5%
花蓮 - 臺東
花蓮 - 宜蘭
臺東 - 屏東
花蓮 - 臺北
臺東 - 高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

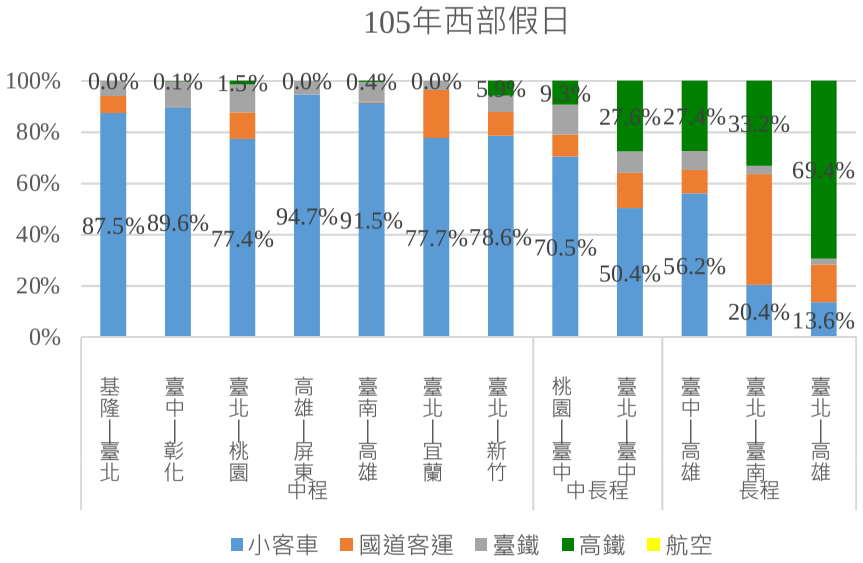

104年西部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.0%
1.4%
0.0%
0.6%
0.0%
15.7%
21.8%
43.8%
29.8%
47.8%
76.0%
76.5%
88.7%
75.2%
93.9%
86.6%
67.4%
58.6%
61.8%
35.5%
53.3%
11.3%
7.7%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

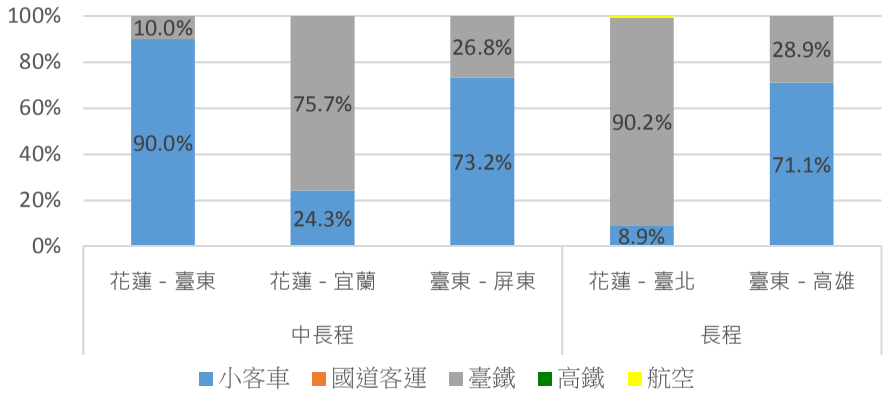

104年西部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.0%
1.2%
0.0%
0.4%
0.0%
5.8%
8.0%
27.4%
26.6%
32.7%
66.2%
88.0%
89.8%
77.3%
94.5%
90.4%
82.0%
77.6%
72.3%
50.6%
55.5%
20.0%
13.3%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

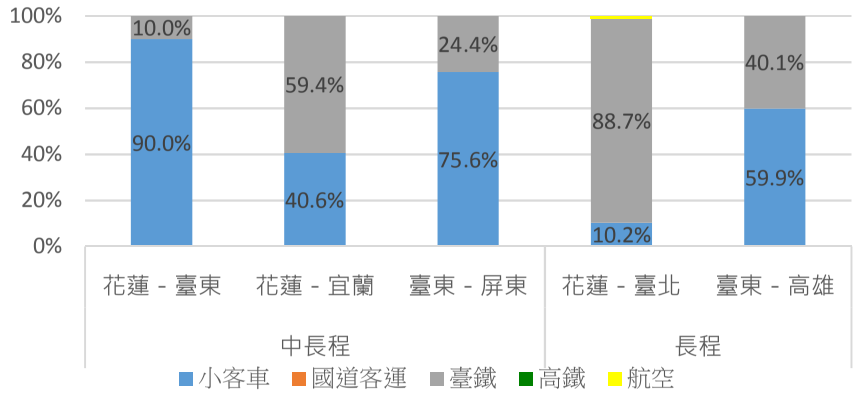

104年東部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
9.3%
90.7%
76.0%
24.0%
26.0%
74.0%
90.3%
9.3%
30.6%
69.4%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

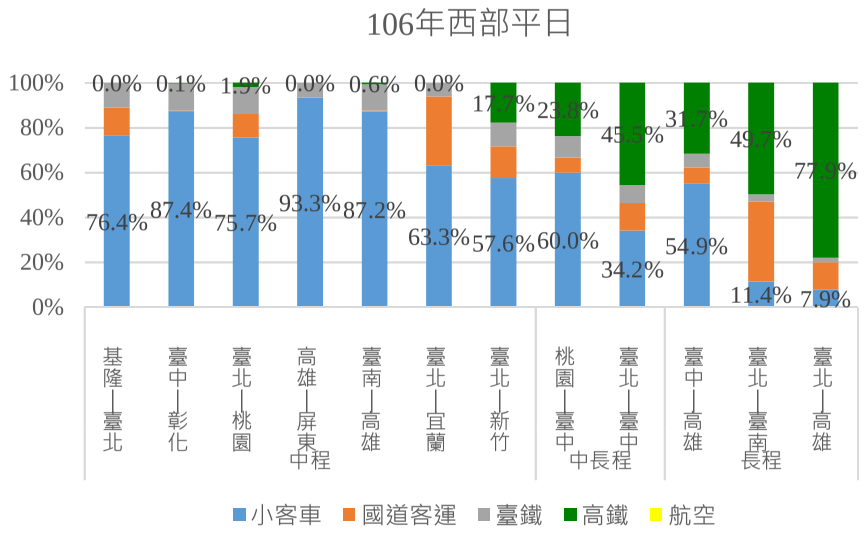

104年東部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
9.2%
90.8%
58.5%
41.5%
22.9%
77.1%
89.1%
10.4%
36.1%
63.9%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

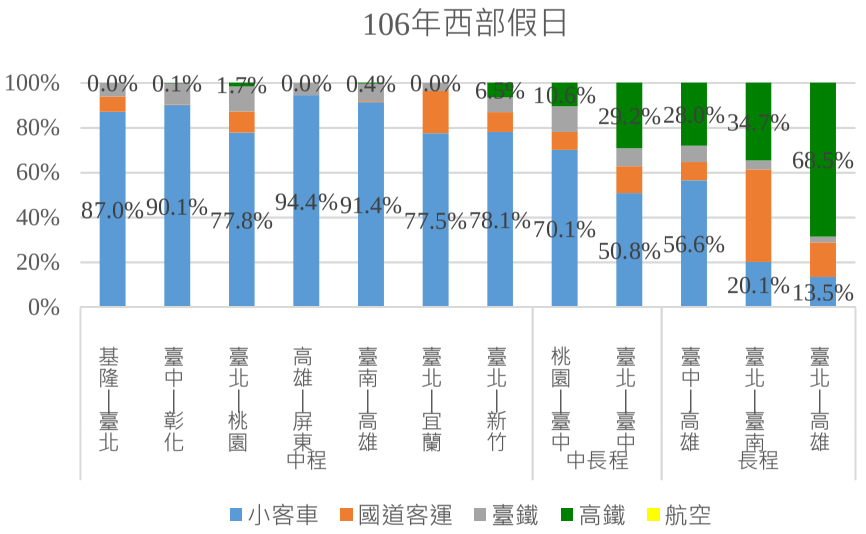

105年西部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.1%
1.7%
0.0%
0.6%
77.4%
88.8%
74.8%
93.6%
87.5%
64.8%
58.2%
61.9%
35.2%
54.6%
11.7%
8.0%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

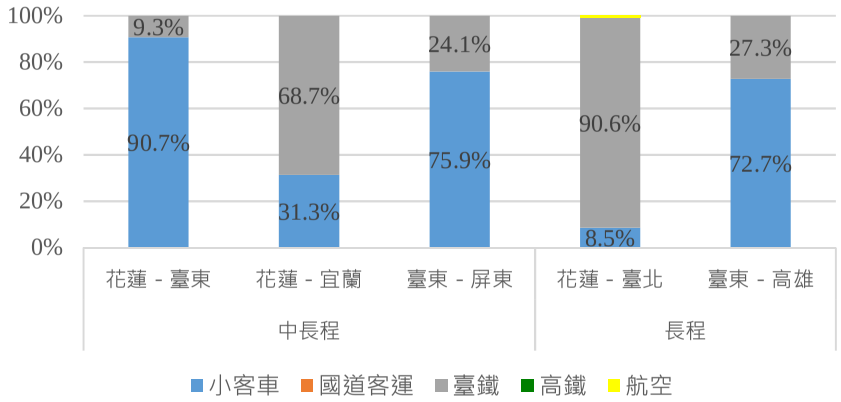

105年西部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.1%
1.5%
0.0%
0.4%
0.0%
87.5%
89.6%
77.4%
94.7%
91.5%
77.7%
78.6%
70.5%
50.4%
56.2%
20.4%
13.6%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

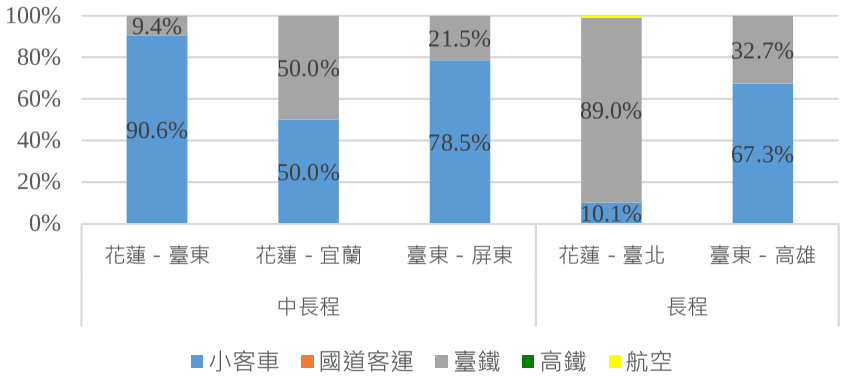

105年東部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
10.0%
90.0%
75.7%
24.3%
26.8%
73.2%
90.2%
8.9%
28.9%
71.1%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空


105年東部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
10.0%
90.0%
59.4%
40.6%
24.4%
75.6%
88.7%
10.2%
40.1%
59.9%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空


106年西部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.1%
1.9%
0.0%
0.6%
0.0%
17.7%
23.8%
45.8%
31.7%
49.7%
77.9%
76.4%
87.4%
75.7%
93.3%
87.2%
63.3%
57.6%
60.0%
34.2%
54.9%
11.4%
7.9%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空


106年西部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
0.0%
0.1%
1.7%
0.0%
0.4%
0.0%
87.0%
90.1%
77.8%
94.4%
91.4%
77.5%
78.1%
70.1%
50.8%
56.6%
20.1%
13.5%
基隆－臺北
臺中－彰化
臺北－桃園
高雄－屏東
臺南－高雄
臺北－宜蘭
臺北－新竹
桃園－臺中
臺北－臺中
臺中－高雄
臺北－臺南
臺北－高雄
中程
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空


106年東部平日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
9.3%
68.7%
24.1%
27.3%
90.7%
31.3%
75.9%
90.6%
8.5%
72.7%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空


106年東部假日
100%
80%
60%
40%
20%
0%
9.4%
50.0%
21.5%
32.7%
90.6%
50.0%
78.5%
89.0%
10.1%
67.3%
花蓮－臺東
花蓮－宜蘭
臺東－屏東
花蓮－臺北
臺東－高雄
中長程
長程
小客車
國道客運
臺鐵
高鐵
航空

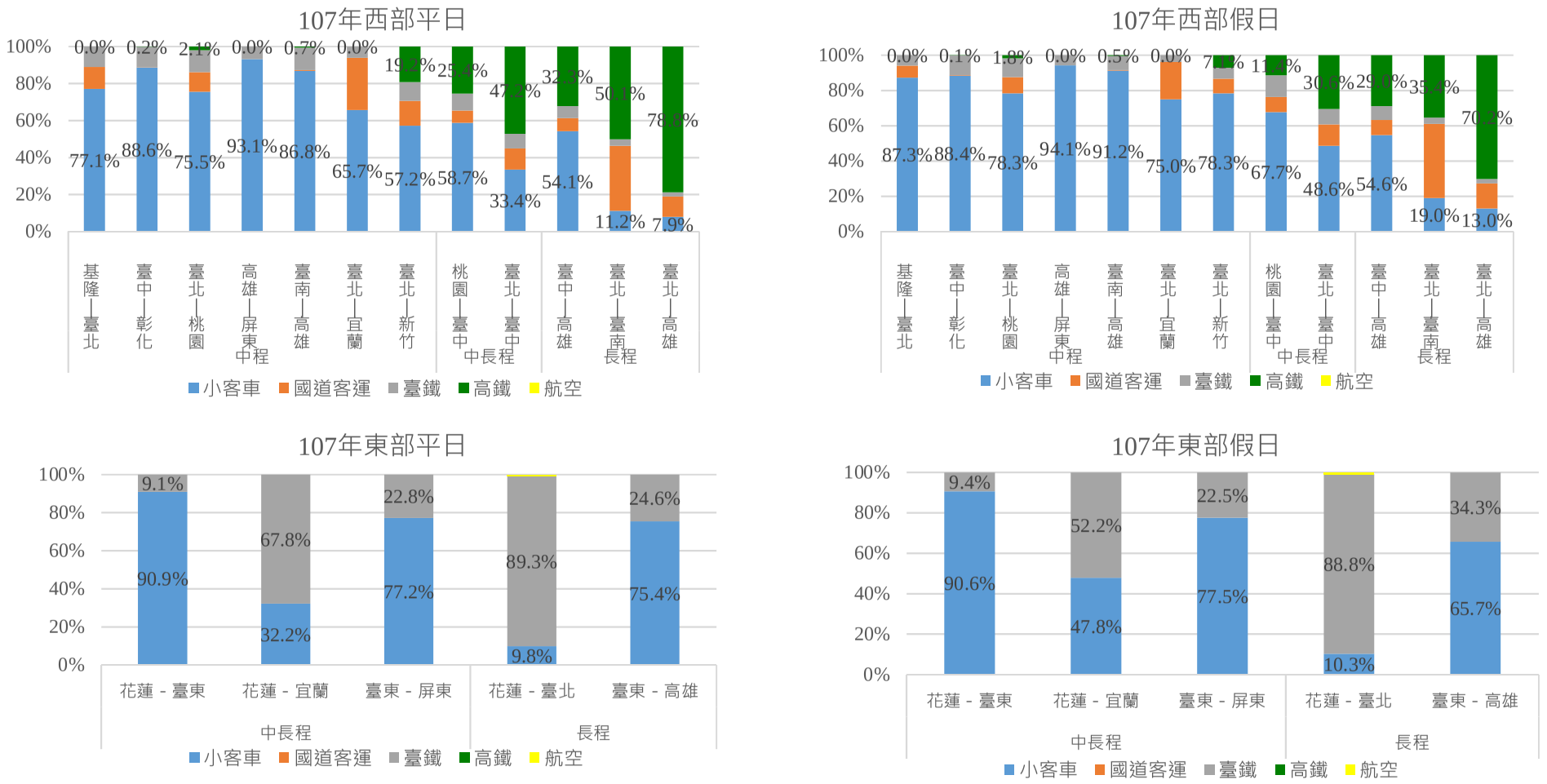


圖 4.1 城際運輸市場重要起訖對城際運具市占率變化圖

4-21

4.1 長程(200 公里以上)起迄對

1. 以臺北-高雄(350 公里)、臺北-臺南(300 公里)、花蓮-臺北(230 公里)、臺東-高雄(210 公里)、臺中-高雄(200 公里)等 200 公里以上生活圈起迄對為例(見圖 4.2)，103~107 年間主次要運具特性如下：

   (1) 除了臺北-高雄及臺北-臺南係以高鐵或國道客運等公共運具為主次要運具外，其餘起迄對平假日之主次要運具包含公共(高鐵或臺鐵)及私人運具(小客車)。

   (2) 臺中-高雄係以小客車為主要運具，高鐵為次要運具，臺北-高雄、臺北-臺南均以高鐵及國道客運為主次要運具，惟臺北-臺南假日主次要運具相反。花蓮-臺北平假日主、次要運具分別為臺鐵及小客車，臺東-高雄主次要運具則與之相反。

2. 臺鐵於西部長程起迄對中，因旅行時間方面不及高鐵節省，在價格方面不及國道客運便宜，因而在 200 公里以上的長途旅次市場較無競爭力，市占率約介於 2.0~7.8%，至於花蓮-臺北，因無高鐵競爭，故臺鐵為各城際陸路運具占比最高者，市占率接近 9 成。

3. 由於平日商務旅次比例高，而商務旅次相對重視時間效率，因此高鐵平日市占率普遍均較假日高；小客車市占率則以假日高於平日，此應與假日旅次目的多為返鄉、探親、旅遊有關。

4. 臺北-臺南起迄對之國道客運市占率較高，103~107 年臺北-臺南平日約維持 32.8%~37.5%，假日更高達 38.9%~43.5%。分析國道客運占比高之原因為：

   ①高鐵臺南站位於沙崙，目前臺北-臺南班次配置一小時約 3~6 班次，直達列車配置很少，總行駛時間約 86 至 120 分鐘不等，且往市中心須轉搭臺鐵沙崙支線約 25 分鐘，加上轉乘接駁時間已近 2.5 小時。由於高鐵票價及總旅行時間相對國道客運較無優勢，爰國道客運占比較高。

   ②臺北-臺南國道客運占比相較其他起迄對高達3-4成，具競爭優勢，可能為臺南市中心有多所大學(成功大學、長榮大學、臺南大學...)，

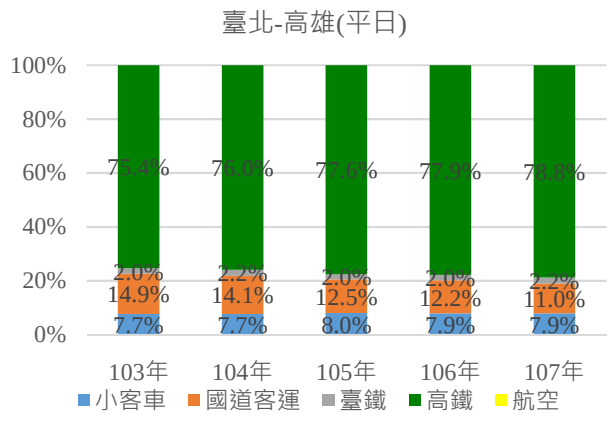
假日多有學生返鄉之需求，因學生之時間價值較低，爰選擇國道客運之比例較高。

5. 臺北-高雄起迄對以高鐵為主要運具(約 7~8 成)，可能與高鐵高雄站為 3 鐵共站，旅客轉乘運具選擇性較多所致。而臺北-高雄之臺鐵占比為所有長程起迄對最低者(低於 3%)，建議臺鐵局思考提升服務品質，加強吸引私人運具旅次。

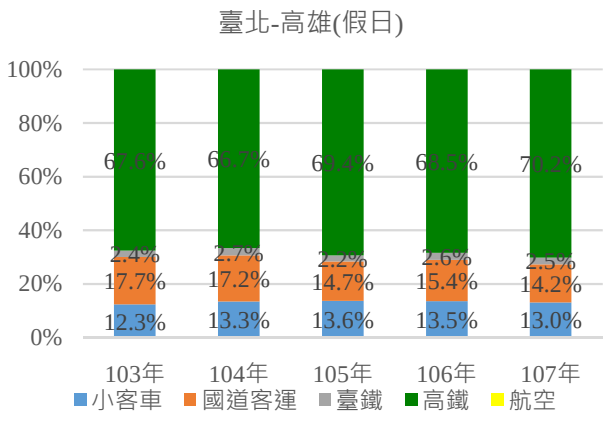
6. 臺中-高雄起迄對平假日均以小客車及高鐵為主要、次要運具，且臺鐵旅次量遠低於高鐵，顯示高鐵充分發揮優勢(高鐵臺中站直達車配置較多，且聯外接駁較為完善)；另因小客車使用成本相對較低，致公共運輸加計轉乘之時間及成本後較難與小客車競爭。

7. 花蓮-臺北起迄對平假日主、次要運具分別為臺鐵及小客車，臺鐵為各城際陸路運具占比最高者，市占率接近 9 成，因蘇花公路行車路況不佳(山路彎繞、常坍方、大貨車及聯結車比例高)，因應蘇化改於 109 年 1 月通車，後續運具占比變化可再觀察。

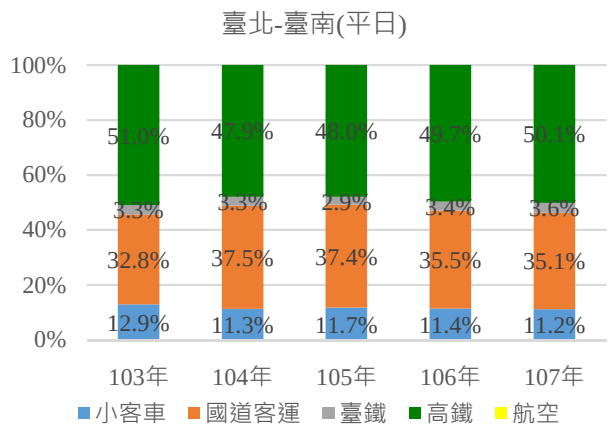
8. 臺東-高雄起迄對平假日主、次要運具分別為小客車及臺鐵，假日雖然小客車及臺鐵之旅次量皆增加，惟臺鐵增加幅度較高(107 年平日臺鐵旅次量為 1,325 人次/日，假日為 2,266 人次/日；平日小客車旅次量為 4,068 人次/日，假日為 4,333 人次/日)，造成假日小客車占比反而較平日下降



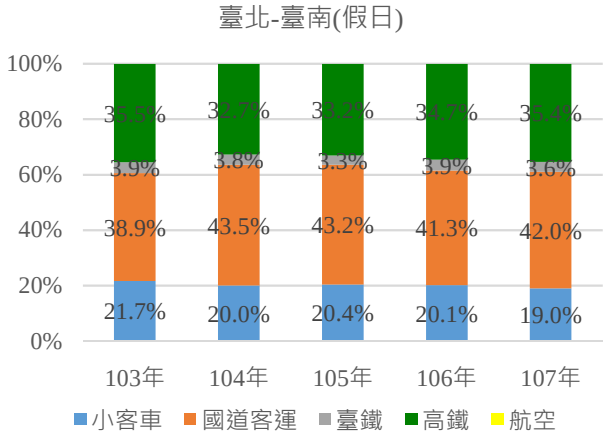
平日



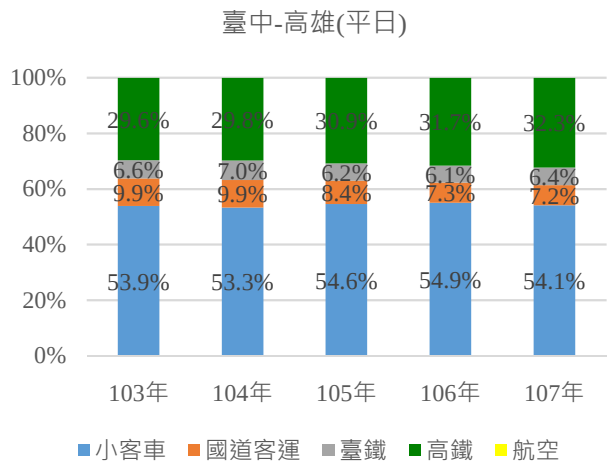
假日



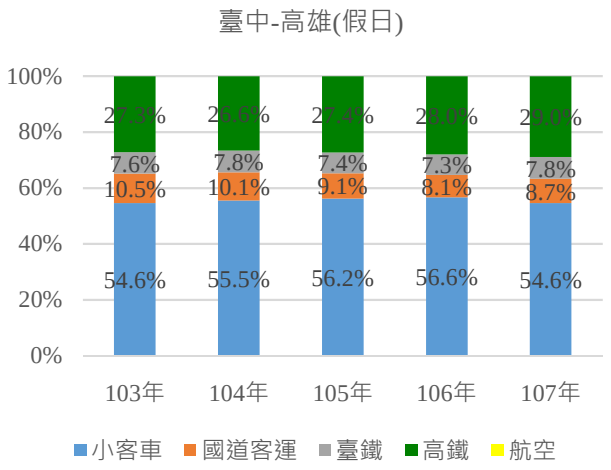
平日



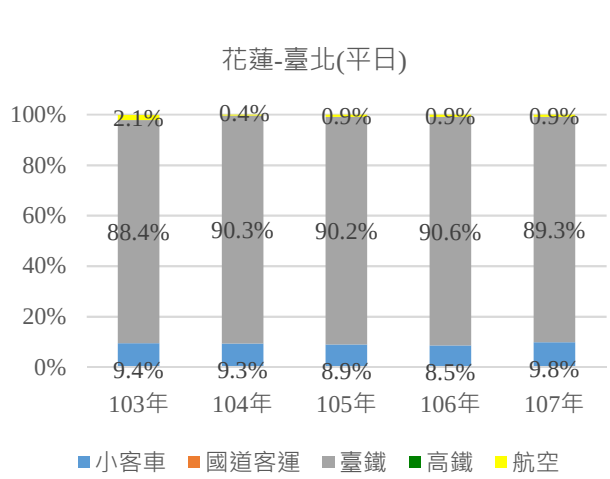
假日



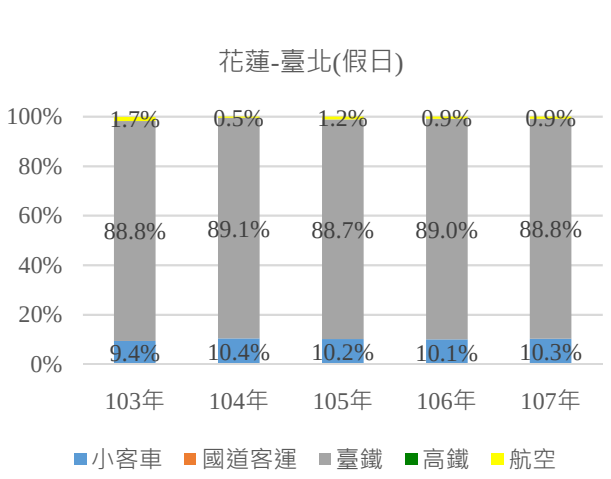
平日



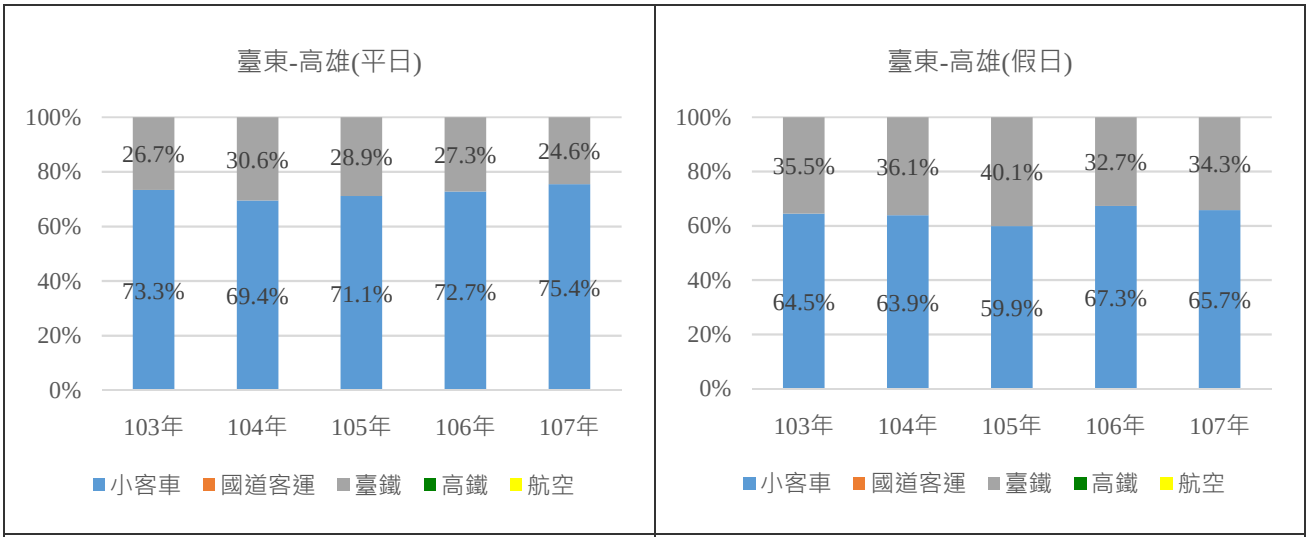
假日



平日



假日



平日 | 假日

圖 4.2 長程(200 公里以上)起迄對城際運具市占率變化圖

4.2 中長程(100~200 公里)起迄對

以臺北-臺中(170 公里)、桃園-臺中(130 公里)、花蓮-臺東(140 公里)、花蓮-宜蘭(160 公里)、臺東-屏東(160 公里)等 100~200 公里生活圈起迄對為例(見圖 4.3)，103~107 年間主次要運具特性如下：

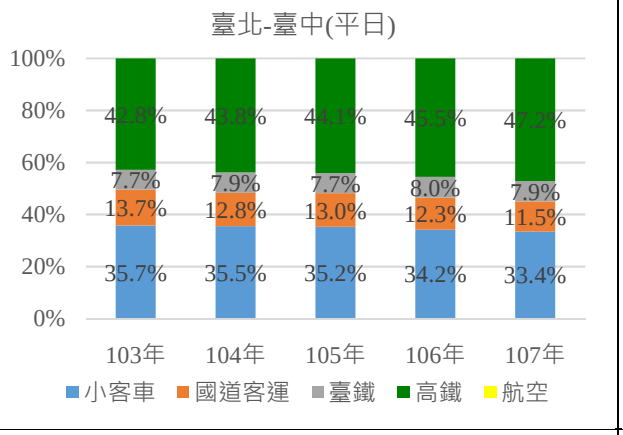
1. 臺北-臺中(170 公里)平日以高鐵及小客車為主、次要運具，其中平日高鐵占比約 4 成，且有微幅成長趨勢，由 42.8%上升為 47.2%；小客車約占 3 成 5，於 105 年到達高峰後連兩年微幅下降，由 35.7%減少為 33.4%。假日主、次要運具與平日相反，呈現小客車占比逐年下降(由 50.7%下降為 48.6%)，高鐵占比逐年上升的趨勢(由 27.2%上升為 30.6%)。

2. 桃園-臺中(130 公里)平日以小客車及高鐵為主、次要運具，其中小客車占比約占 6 成，並有逐年下降趨勢，高鐵占比介於 21.4%~25.4%，臺鐵及國道客運占比則合計約占 1 成 5。假日各運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同，但小客車、臺鐵及國道客運占比均較平日高，僅高鐵占比較平日少。整體而言，本起迄對無論平假日之公共運具占比多逐年成長，至於小客車占比則呈遞減趨勢。

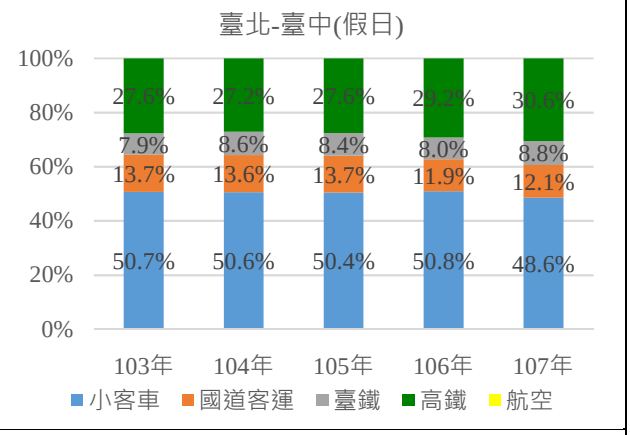
3. 花蓮-臺東(140 公里)無論平假日皆以小客車及臺鐵為主、次要運具，其中小客車占比約占 9 成；假日運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同。

4. 花蓮-宜蘭(160 公里)無論平假日皆以臺鐵及小客車為主、次要運具，其中臺鐵平日占比約占 7~8 成、假日約占 5~6 成，平假日均有遞減趨勢，此趨勢變化應有部分係受來臺觀光旅遊陸客旅次減少之影響。因應蘇花改於 109 年 1 月通車，後續運具占比變化可再觀察。

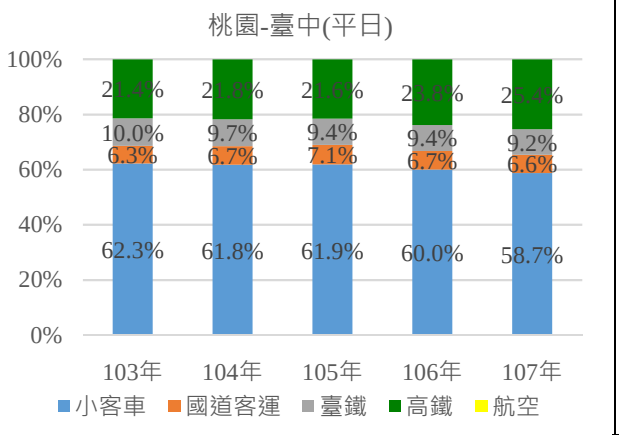
5. 臺東-屏東(160 公里)平假日均以小客車及臺鐵為主、次要運具，其中平日小客車占比約 6~7 成，且有微幅成長趨勢；臺鐵則約占 2~3 成，並於 105 年後連兩年微幅下降。



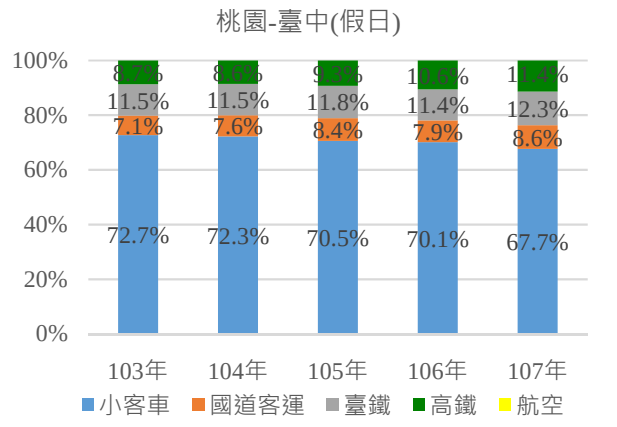
平日



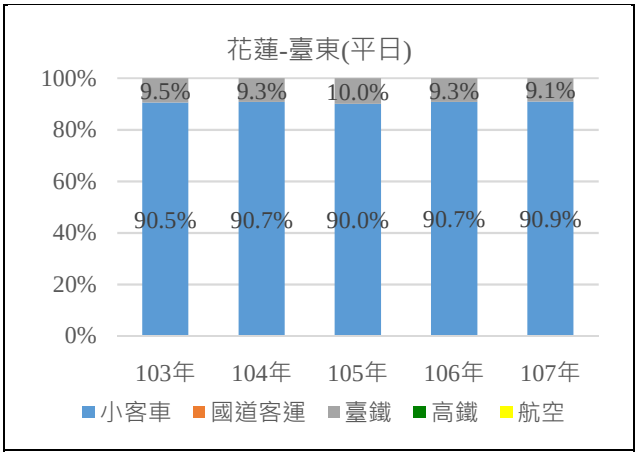
假日



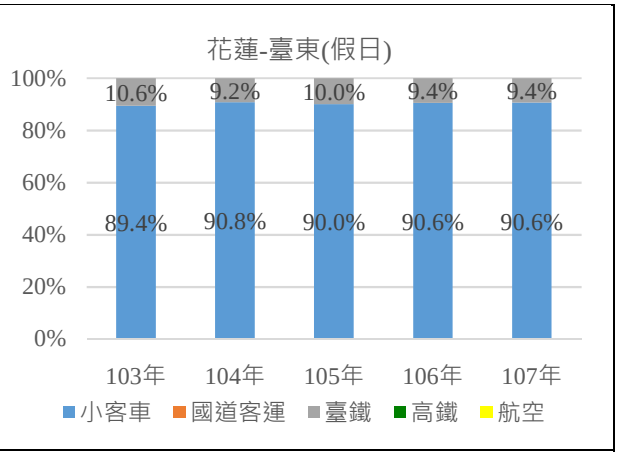
平日



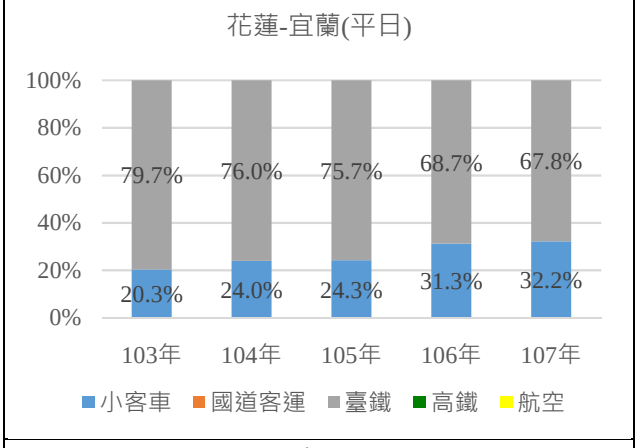
假日



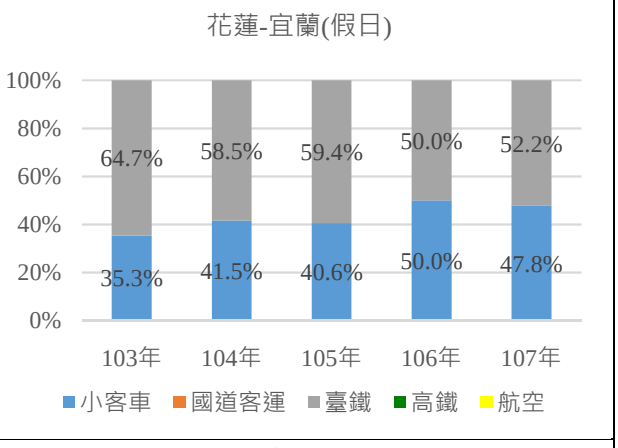
平日



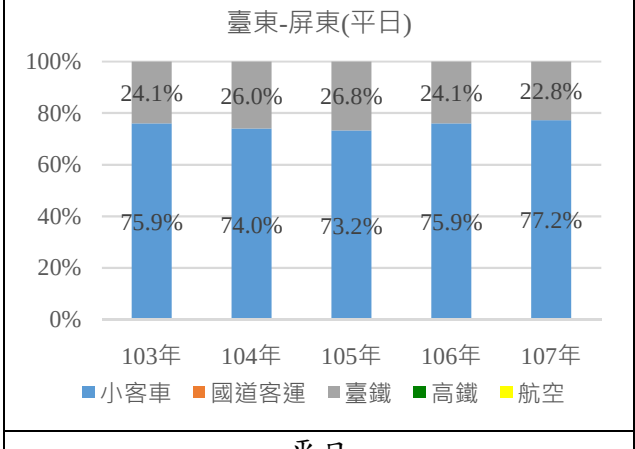
假日



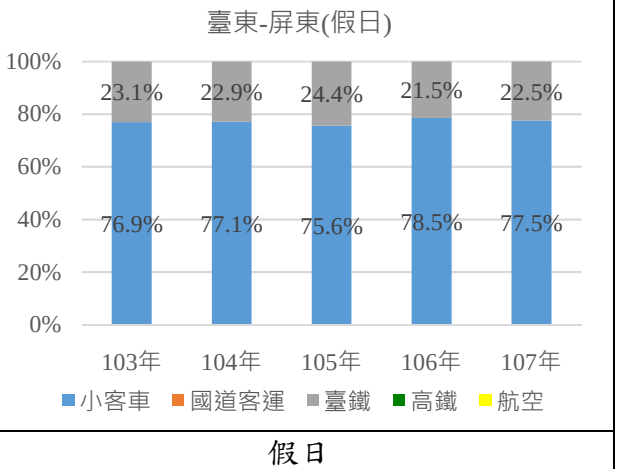
平日



假日



平日



假日

圖 4.3 中長程(100~200 公里)起迄對城際運具市占率變化圖

4.3 中程(20~100 公里)起迄對

以高雄-屏東(60 公里)、臺南-高雄(70 公里)、臺北-桃園(50 公里)、臺北-新竹(80 公里)、臺北-宜蘭(80 公里) 臺中-彰化(50 公里)、基隆-臺北(30 公里)等 20~100 公里生活圈起迄對為例(見圖 4.4)，103~107 年間主次要運具特性如下：

1. 103~107 年間，高雄-屏東(60 公里)平假日以小客車及臺鐵為主、次要運具。平日小客車占比持續維持約 9 成 3；臺鐵則約占 6%~7%，並於 105 年後止跌回升，連續兩年微幅增加。假日各運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同。

2. 臺南-高雄(70 公里)組成結構及變化趨勢與高雄-屏東之起迄對相同，惟臺鐵占比略高，平假日約占 7.8%~12.2%。

3. 臺北-桃園(50 公里)平、假日均以小客車及臺鐵為主、次要運具，且兩者在平、假日的占比差異並不大，其中小客車占比約 7~8 成，臺鐵及國道客占比則各約 1 成，惟國道客運市占率略低於臺鐵；高鐵平、假日占比則約 2%左右。106 年 4 月機場捷運通車，107 年平、假日市占率各為 4.1%及 3.5%，由各運具之市占率變化情形觀之，可看出其運量主要移轉自小客車，其次為臺鐵，再次為國道客運。

4. 臺北-新竹(80 公里)平假日以小客車為主要運具，至於次要運具，平日為高鐵、假日則是國道客運。小客車占比約 6 成，假日則近 8 成。次要運具方面，平日受商務旅次搭乘比例較多之故，因此高鐵占比約 1 成 5~2 成；假日則以國道客運為次要運具，占比約 1 成，但有微幅下降趨勢。

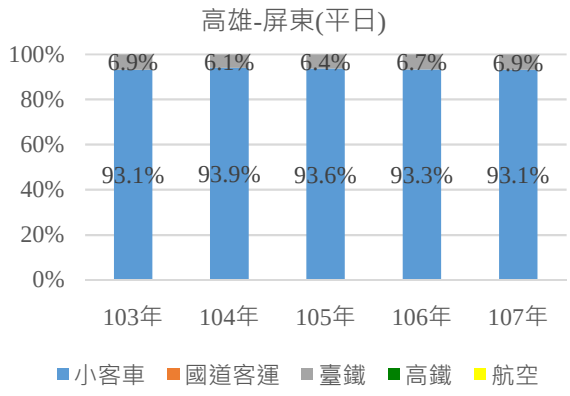
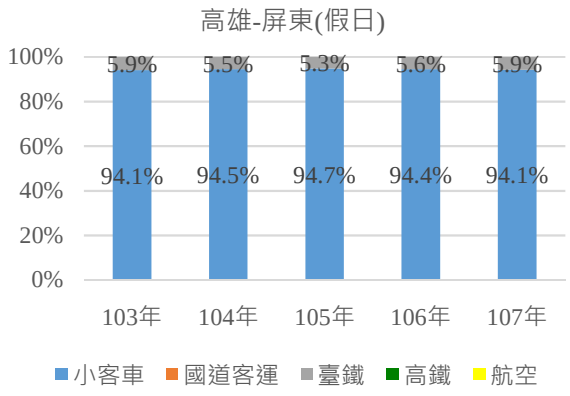
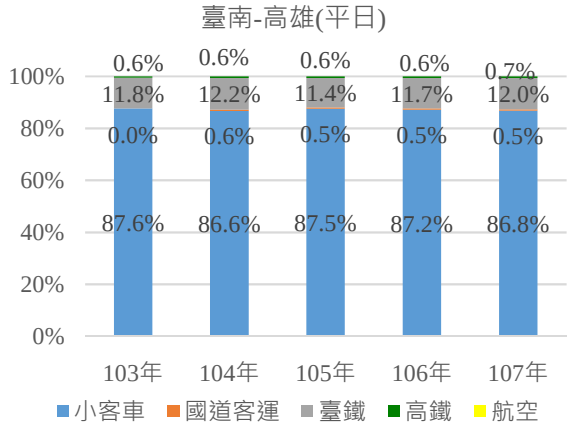
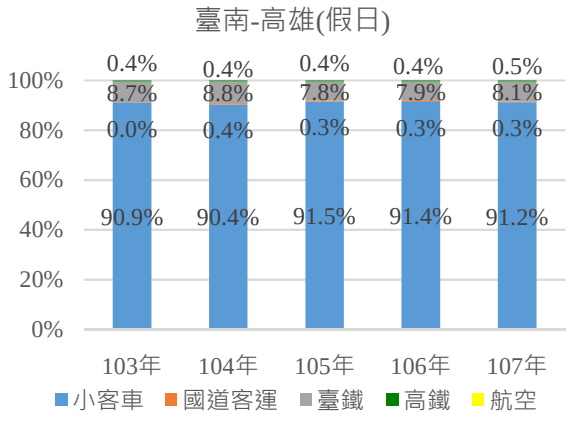
5. 臺北-宜蘭(80 公里)平假日以小客車、國道客運為主、次要運具。小客車平日占比約 7 成，假日則近 8 成。次要運具方面，因國道 5 號開通有國道客運每日往返兩地，歷年均以平日占比大於假日，平日約占 3 成，假日則約 2 成。

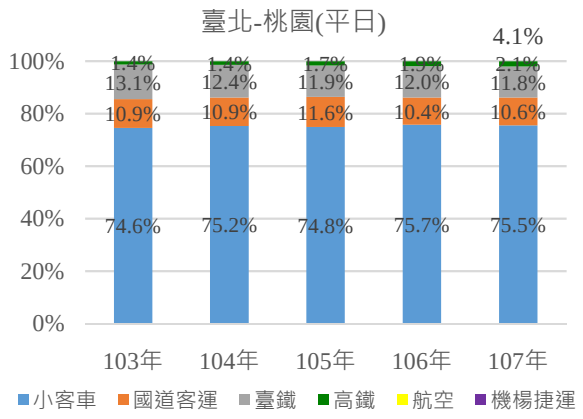
6. 臺中-彰化(50 公里)平假日均以小客車為主要運具、臺鐵為次要運具。小客車占比約 9 成，臺鐵則約 1 成，惟平日占比略高於假日。

7. 基隆-臺北(30 公里)平假日均以小客車為主要運具(平假日占比各約 8 成

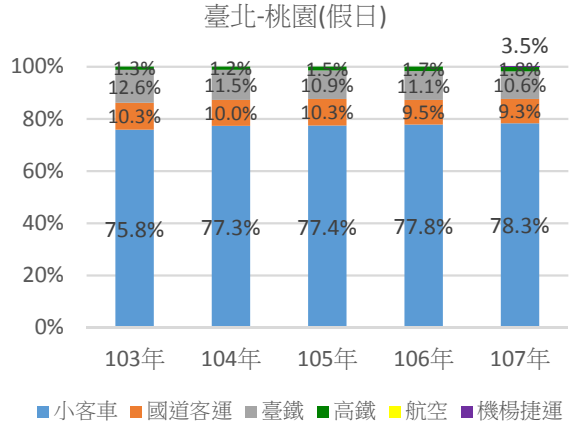
及 9 成)、國道客運為次要運具（平假日各約占 12%及 7%），而臺鐵占比僅略低於國道客運。

8. 中程起迄對均以小客車占比最高，可能與私人運具使用成本相對較低，公共運輸加計轉乘之時間及成本，較難與小客車競爭，造成公共運輸運量成長有限，後續應思考強化公共運輸的競爭優勢，及提高私人運具持有和使用的成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣。

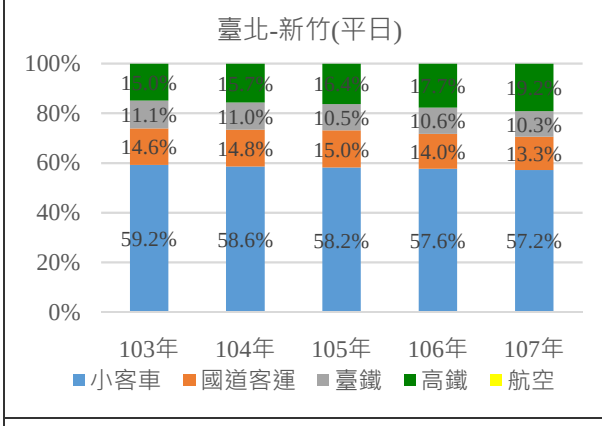
<table>
<tr>
<td> 
</td>
<td> 
</td>
</tr>
<tr>
<td>平日</td>
<td>假日</td>
</tr>
<tr>
<td> 
</td>
<td> 
</td>
</tr>
<tr>
<td>平日</td>
<td>假日</td>
</tr>
</table>



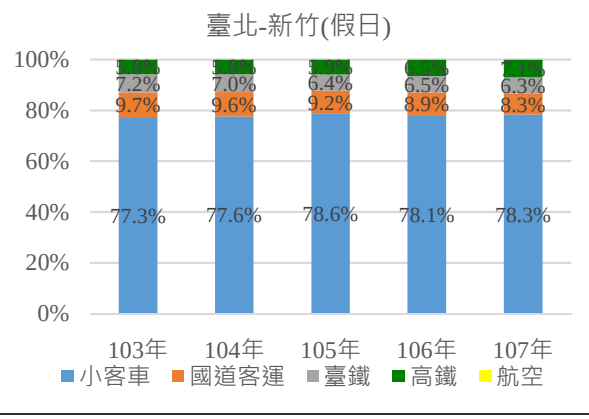
平日



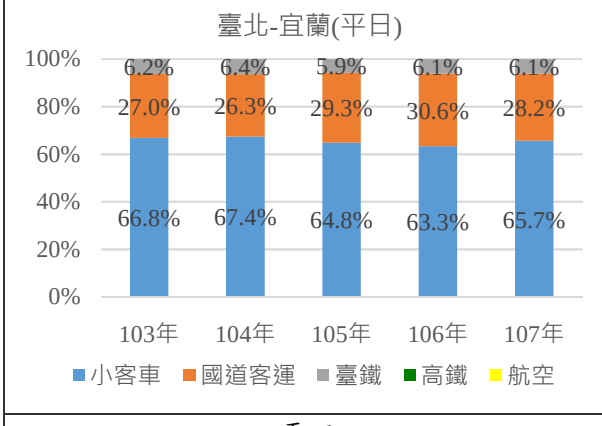
假日



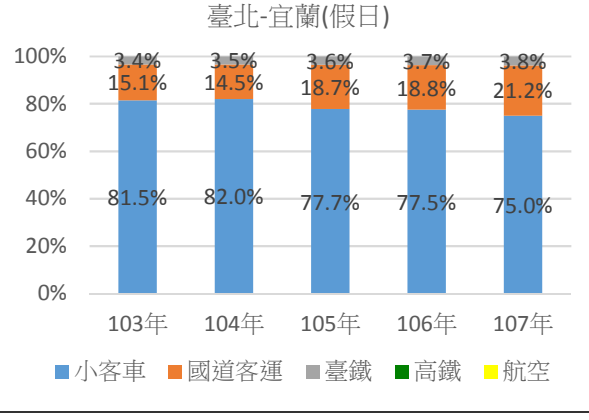
平日



假日



平日



假日

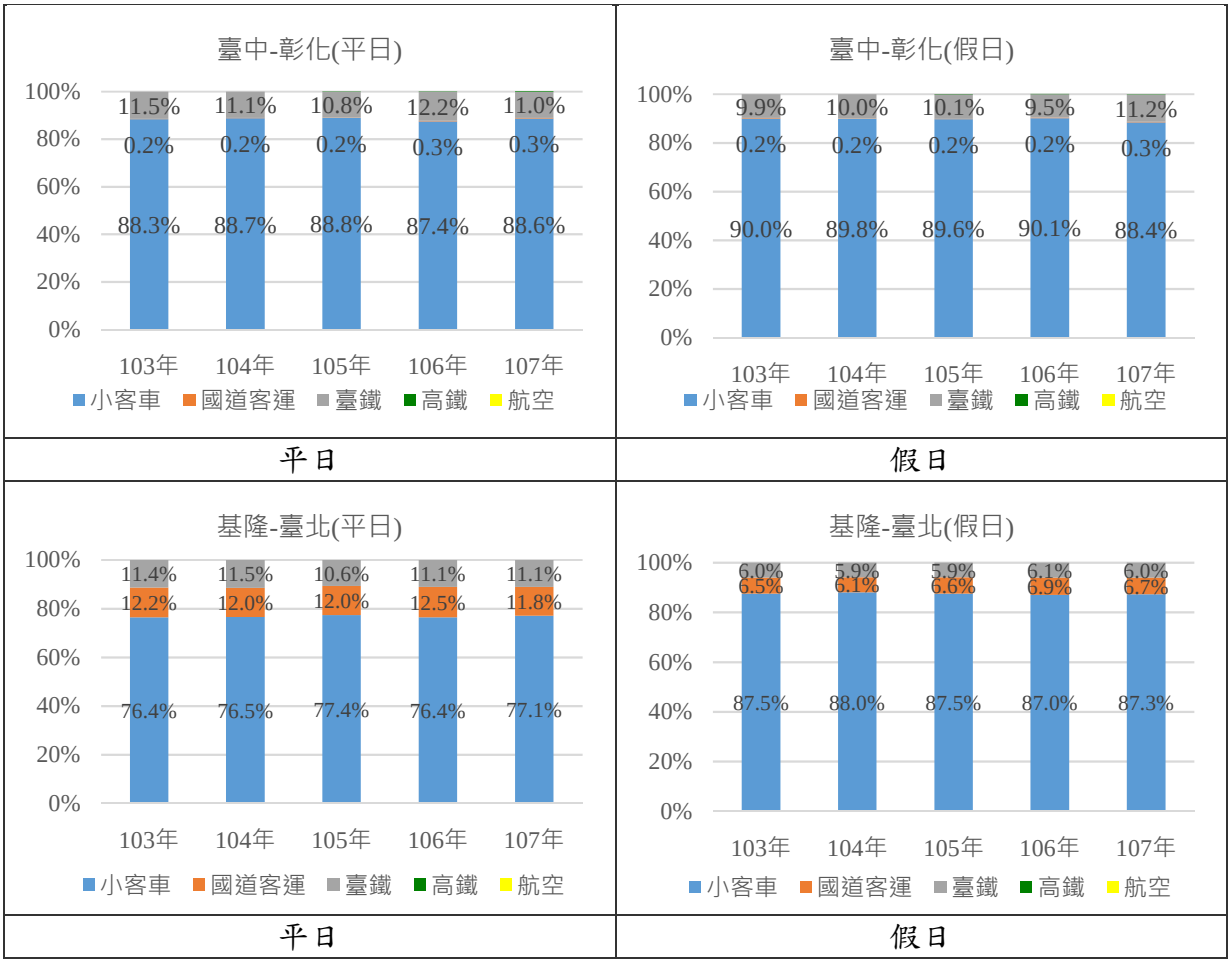


圖 4.4 中程(20~100 公里)起迄對城際運具市占率變化圖

4.4 小結

以臺灣本島重要 17 大之起迄對為例，分析城際運輸市場特性如下：

1. 長程旅次(200 公里以上)方面，觀察西部走廊起迄對可發現，旅次長度愈長時，高鐵占比愈高，小客車占比則愈低。而由平、假日之城際運具組成比例觀之，小客車假日占比多大於平日，此特性應與假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊有關。
2. 臺鐵在 200 公里以上的西部長途旅次市場中，因旅行時間不及高鐵節省，在價格方面不及國道客運便宜，故競爭力相對較低；至於東部起迄對因無高鐵及國道客運競爭，因此臺鐵為各城際陸路運具占比最高之運具。
3. 東部走廊在行經蘇花公路之起迄對部分，例如臺北-花蓮、花蓮-宜蘭，

臺鐵之占比均大於小客車，因蘇花公路行車路況不佳(山路彎繞、常坍方、大貨車及聯結車比例高)所致，蘇花改於 109 年 1 月通車後，後續運具占比變化可再觀察。至於其他與東部相關之起迄對，例如花蓮-臺東、臺東-高雄及臺東-屏東，仍以小客車為主要運具，臺鐵為次要運具。

4. 中長程旅次(100-200 公里)方面，西部共有臺北-臺中及桃園-臺中兩起迄對，臺北-臺中起迄對平日以高鐵及小客車為主次要運具，假日則與平日相反；桃園-臺中之起迄對平日以小客車及高鐵為主、次要運具，假日各運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同。但兩起迄對同樣呈現小客車占比逐年下降且公共運具占比多逐年成長的現象。東部則無論平假日皆以小客車及臺鐵為運輸工具。

5. 中程旅次(20-100 公里)方面，西部均以小客車占比最高，可能與我國私人運具使用成本相對較低，且公共運輸加計轉乘之時間及成本就難與小客車競爭，造成公共運輸的運量成長有限，建議從稅費及相關的管理手段，強化大眾運輸的競爭優勢，並提高私人運具持有和使用的成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣，才能改變運具使用行為。

第五章　結論與建議

本研究觀察 103~107 年臺灣本島城際運輸走廊之運量變化(含高鐵、臺鐵、國道客運、小汽車及航空)，分析城際運輸市場消長以及探討各旅程運量變化原因等，相關研究成果可供交通部及相關單位未來交通管理及決策之參據。

5.1 結論

1. 城際運輸總旅次量逐年成長：103 至 107 年平日由每日 298.71 萬增加至 310.04 萬人次。假日由每日 585.79 萬增加至 621.35 萬人次，假日總旅次量約為平日的 2 倍。

2.城際運輸旅次量私人運具遠大於公共運具：

(1) 私人運具：103 至 107 年平日由每日 240.53 萬增加至 249.94 萬人次(占比約占 8 成)；假日由每日 501.01 萬增加至 532.71 萬人次(占比約 8 成 5)。

(2) 公共運具：平日由每日 58.18 萬增加至 60.10 萬人次(占比約 2 成)；假日由每日 84.78 萬增加至 88.64 萬人次(占比約 1 成 4)。

(3) 雖公私運具旅次量均逐年成長，惟國民所得提高，加以油價下跌(95 無鉛汽油由 103 年 35.3 元/公升下跌至 107 年 29.2 元/公升)降低小汽車使用成本，且公路設施日趨完善，致小汽車旅次增量遠高於公共運輸。

3. 小客車歷年旅次量皆為城際運具中最高，103~107 年平日旅次量約 240.53~249.94 萬人次/日，假日旅次量則約 501.01~532.71 萬人次/日；進一步觀察旅次量變化趨勢，小客車運量近幾年呈微幅上升趨勢。由平假日運輸市場占比觀之，小客車假日占比較平日高，應與假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊有關。

4. 公共運具在城際運輸之運量規模，平假日皆以臺鐵最大：不論平假日，在運量方面皆以臺鐵最高(103 年：30.87 萬(平日)~45.39 萬(假日)人次/日，107 年：29.73 萬(平日)~44.75 萬(假日)人次/日)，顯示臺鐵近年在

班次調整、票證整合、便利超商取票等方面之努力，仍保持運量最高之局面。

5. 公共運具在城際運輸之成長幅度，平假日皆以高鐵最多，年增率 7.1%：高鐵運量 103 年：11.03 萬(平日)~14.53 萬(假日)人次/日，107 年：14.76 萬(平日)~19.39 萬(假日)人次/日)，顯示其高速(時速 300km/hr)與準點(平均準點率達 99.4%)之高品質運輸服務吸引旅客選擇使用，另 104 年 12 月高鐵新增苗彰雲三站、105 年新增南港站外，104 年票價調回 1,490 元之價格影響，以及高鐵公司結合各大旅行社及飯店推出高鐵假期吸引遊客搭乘，皆為可能影響因素。

6. 國道客運仍有固定客群：國道客運因票價相對較低，有其特定組群(如學生、非上班/非商務人士、或時間價值較低者等)使用，雖受到高鐵新增 3 站、國道客運票價調整等影響，總旅次量於平、假日均微幅下降，然占比歷年變化不大。平日每日由 103 年的 16.15 萬人次減少至 107 年的 15.75 萬人次，假日由 24.47 萬人次微幅下降為 24.38 萬人次。

7. 城際運輸市場，小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空系統在平假日之旅次量及不同旅次長度下各有發展空間，其功能定位如下：

   (1) 城際公共運輸市場運量以臺鐵占最大比例，其次為國道客運，再其次為高鐵，最後為航空系統，以民國 107 年為例，臺鐵運量約為國道客運的 1.9 倍、高鐵的 2.1~2.3 倍，顯示臺鐵在城際公共運輸市場中扮演重要角色。

   (2) 高鐵主要服務長程旅次市場：平均日運量與市占率隨旅次長度增加而遞增，以 200 公里以上長程市場占比最高(103~107 年平假日占比皆呈上升趨勢，107 年平日占比約 39.84%，假日約 29.86%)，其次為 100-200 公里旅次(平、假日平均約占 16.22%及 10.38%)，100 公里以下旅次占比皆低於 2%。比較平假日占比，由於商務旅次相對重視時間效率，故平日搭乘比例高，因此高鐵平日占比普遍高於假日。

   (3) 臺鐵中長程旅次之占比最高，中程旅次市場平均日運量最大，主要服務中程及中長程市場：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，107 年平日約 22.44 萬人次/日，假日約 31.04 萬人次/日。市場占有率方面，100-200 公里之市場係臺鐵在所有旅次長度中占比最高者，107

年平、假日約各占 13.76%及 13.03%；200 公里以上旅次占比次高，平、假日各約 12.78%及 11.33%；20 公里以下平均日運量雖然不多，但旅次占比於平、假日亦各占 9.8%及 7.04%；20-100 公里雖占比最低，平、假日亦各占 8.88%及 6.21%，惟其平均日運量最大。

(4) 國道客運在長程之占比為所有旅次長度占比最高者，中程旅次市場平均日運量最大，主要服務中程及長程市場：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，107 年平日約 11.77 萬人次/日，假日約 16.62 萬人次/日。中長程以上(>100 公里)平均日運量隨旅次長度增加而遞減，且以平日變化趨勢較明顯。旅次長度市占率方面，107 年平、假日均以 200 公里以上為所有旅次長度占比最高者，各約占 12.11%、12.84%；200 公里以下旅次長度占比平、假日均小於 7%。

(5) 航空(本島航線)方面，僅服務於長程市場，占比不及 1%，主要以臺北-臺東航線運量最大。

(6) 小汽車為城際陸運主要運具，但中長程以上市占率隨旅次長度增加遞減：平日日均運量以中程(20-100 公里)最高，107 年約 214.77 萬人次/日，接續為中長程(100-200 公里)及短程(<20 公里)，而 200 公里之長程日均運量則最少，僅約 4.88 萬人次/日。市占率方面，各旅次長度均以小汽車占比最高，但中長程以上(>100 公里)市占率隨旅次長度增加而遞減，200 公里以上平日占比約 3 成 5，假日則約 5 成。

(7) 受國民所得增加、小客車持有率上升及油價持續走低等因素影響，小客車於城際運輸市場市占率高達 8 成~8 成 5，其次依序為臺鐵(7.20%~9.59%)、國道客運(3.92%~5.08%)、高鐵(3.12%~4.69%)。

8. 觀察 17 組重要起迄對，進行平、假日城際運具在不同旅次長度下旅次量與占比分析如下：

(1) 長程旅次中，除了臺北-高雄及臺北-臺南係以高鐵及國道客運等公共運具為主次要運具外，其餘起迄對平、假日之主次要運具包含公共及私人運具。

(2) 臺鐵於長程西部起迄對中，因旅行時間方面不及高鐵節省，在價格方面不及國道客運便宜，因而在 200 公里以上的長途旅次市場較無

競爭力，至於東部起迄對因無高鐵及國道客運競爭，故為各城際陸路運具占比最高者。

(3) 就長程起迄對之市占率得知，高鐵平日市占率普遍較假日高，應與商務旅次相對重視時間效率下致平日搭乘比例高；小客車市占率則以假日高於平日，此應與假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊有關。

(4) 中長程旅次(100-200 公里)方面，西部共有臺北-臺中及桃園-臺中兩起迄對，臺北-臺中起迄對平日以高鐵及小客車為主次要運具，假日則與平日相反；桃園-臺中之起迄對平日以小客車及高鐵為主、次要運具，假日各運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同。但兩起迄對同樣呈現小客車占比逐年下降且公共運具占比多逐年成長的現象。東部則無論平、假日皆以小客車及臺鐵為運輸工具。

(5) 中程起迄對均以小客車占比最高，可能與私人運具使用成本相對較低，公共運輸加計轉乘之時間及成本，較難與小客車競爭，造成公共運輸運量成長有限，後續應思考強化公共運輸的競爭優勢，及提高私人運具持有和使用的成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣。

(6) 東部走廊在行經蘇花公路之起迄對部分，例如臺北-花蓮、花蓮-宜蘭，臺鐵之占比均大於小客車，因蘇花公路行車路況不佳(山路彎繞、常坍方、大貨車及聯結車比例高)所致，蘇花改於 109 年 1 月通車後，後續運具占比變化可再觀察。至於其他與東部相關之起迄對，例如花蓮-臺東、臺東-高雄及臺東-屏東，仍以小客車為主要運具，臺鐵為次要運具。

(7) 東部起迄對運具占比如下：臺北-花蓮 107 年不論平、假日，臺鐵占比均高達 90%；臺東-高雄 107 年小客車平日約占 75%，假日約占 65%；至於花蓮-臺東平、假日小客車均占 90%；臺北-宜蘭小客車平日約占 66%，假日則約占 75%。

5.2 建議

1. 高鐵部分

(1) 無論平、假日，除高鐵年增率增加外，臺鐵、國道客運、航空等運具增率下滑，使用公共運輸之城際運輸旅客可能傾向選擇旅行時間較短、可靠度較高之高鐵，建議擴大軌道系統服務範圍，強化公共運輸路網整合，並提供無縫轉乘系統，以提升公共運輸競爭力。

(2) 高鐵於 104 年底啟用苗栗、彰化及雲林 3 站，105 年啟用南港站，班表及停站模式大幅修改，原本北高站站皆停的列車停靠站由 8 站增至 12 站，行駛時間由 120 分鐘增至 134 分鐘，恐將影響高鐵服務長程旅次之優勢。建議台灣高鐵公司除思考提升服務品質外，亦應思考將私人運具的使用者移轉至高鐵(例如差別費率、滿足多元的運輸需求)，以提高座位利用率並增加營收。

(3) 高鐵在臺北-臺南起迄對假日占比中，相較於國道客運為低，且臺中-高雄起迄對平、假日均以小客車為主要運具，建議高鐵公司可進行臺南站、臺中站旅客起迄調查，分析旅客運輸需求，強化高鐵聯外接駁服務。

2. 臺鐵部分

(1) 近年臺鐵城際運輸運量成長遲緩，107 年城際運量無論平、假日，均較 103 年為低，部分區間之平日運量占比更是近五年最低，包括臺北—桃園、臺北—新竹、花蓮—臺東、花蓮—宜蘭、臺東—高雄、臺東—屏東等，其中臺北—桃園可能係受機場捷運通車影響，短程旅次結構後續可能會持續變化；而其他四個區間並無高鐵或其他新運具競爭，臺鐵局應再了解運量占比減少原因。

(2) 臺鐵近年積極轉型為服務中短途旅次，並調整班次、改點及增加通勤車站，惟整體(都會+城際)運量及延人公里數自 103 年起成長停滯，建議應思考強化與高鐵服務的接駁轉乘、提升車站轉乘之便利性、提高服務可靠度、透過票證優惠及整合等措施，以提升運量。

3. 國道客運部分

(1) 國道客運短途路線因票價具競爭優勢，於中程旅次方面仍具成長空間；受高鐵新增雲林站、苗栗站、彰化站、南港站之影響，103~107年中長程旅次有微幅減少趨勢，建議可持續觀察運量變化情形，並透過路線檢討規劃，以吸引高鐵乘客轉搭提升運量。

(2) 政府推動「一例一休」於 105 年 12 月 23 日上路，國道客運業者因應人力成本調漲，於 106 年 3 月起縮減離峰時段的優惠票價，觀察 106 年及 107 年運量均較 105 年下降，建議客運業者持續觀察票價調升對運量變化之影響。

(3) 建議可參考 OD 起迄對資料，找出國道客運可能有機會的路線，以中程(20~100 公里)臺北-桃園及臺北-新竹起迄對為例，小客車城際旅次占比非常高(約 6~8 成)，建議公路總局可請國道客運業者思考增開新服務路線，除可降低小汽車使用外，亦可增加業者營收。

4. 小客車部分

我國私人運具使用成本相對較低，造成公共運輸的運量成長有限，建議從稅費及相關的管理手段，強化大眾運輸的競爭優勢，並提高私人運具持有和使用的成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣，才能改變運具使用行為。

5. 隨著國旅型態的多元化發展，各運輸業者可強化與旅遊產業之合作，打造符合旅客需求的運輸服務。

(1) 雖然近年公共運輸成長略有增加，但力道仍有不足。特別是假日期間，城際運量為平日 2 倍，其中私人運具占比達 8 成 5，顯示假日出遊旅次，民眾更傾向選擇私人運具，建議未來可強化景點區公共運輸之可及性與便利性。針對公共運輸可及性部分，建議軌道機構強化公共運輸路網整合，提升無縫接駁轉乘，並加強與地方政府、客運業者及旅遊業者共同合作，規劃符合旅遊需求的公路路線與整合型服務。

(2) 針對平、假日不同營運模式部分，建議臺鐵局、台灣高鐵公司及國道客運業者透過大數據分析，針對旅客需求，並利對於公共運輸、觀光發展、國土規劃等重大議題，進行相關營運策略關聯分析及研議策進作為，俾利提供民眾優質公共運輸服務。

附錄 1　城際運輸重要事紀

高鐵系統重要事紀

日期(民國)	高鐵重要事紀
103 年 3 月 13 日	推出「平日離峰指定車次 92 折優惠」，旅客凡購買平日(週一至週四)、始發站(臺北或左營)發車時間為上午 9 時至 11 時 36 分，及晚間 20 時之後的各車次標準車廂對號座全票，即可享 92 折優惠。
103 年 3 月 26 日	自 3 月 26 日起凡於指定合作飯店之訂房網頁訂房，即可加購高鐵優惠車票。高鐵車票標準車廂對號座 75 折；商務車廂依車站售價再 8 折。
103 年 4 月 9 日	「臺灣高鐵 TExpress」新增「多人分票」服務即日起持手機搭高鐵更方便。
103 年 6 月 19 日	暑期為提供大學生返鄉優惠的旅運服務，於 2014 年 6 月 19 日至 30 日，推出「大學生團體返鄉專案」；期間，凡大學生揪團 20 人以上，並搭乘指定車次之標準車廂對號座，同團成員只要搭乘同班次列車且起站相同，即可享 5 折優惠，總計 12 天共提供 212 班優惠車次(適用車次)。
103 年 6 月 27 日	「搭高鐵・遊臺灣」暑期增班首次於週六尖峰時段提供早鳥全面 9 折優惠。
103 年 7 月 21 日	台灣高鐵公司推出凡年滿 12 歲以上、未滿 19 歲的旅客，搭乘指定車次之標準車廂對號座，即可享 5 折或 7 折優惠。
103 年 9 月 1 日	高鐵早鳥優惠預購時間自當日起調整至乘車日(含)前 5 至 28 天。
103 年 10 月 31 日	9 月 12 日起，臺鐵新左營站提供往返西子灣接駁車「西城快線(西子灣城市快線)」服務。
104 年 1 月 5 日	今起刷卡搭高鐵，可享優惠還更加方便，凡購買「標準車廂購票折扣」的旅客，除原本可在高鐵網路訂票系統的「信用卡合作優惠專區」購票外，也可選擇至車站窗口購票，最高折扣達八五折。
104 年 2 月 16 日	高鐵春節疏運首次出包，今晚 5 時 53 分臺北到板橋間道岔出現異常，晚間 7 點多訊號恢復正常，造成 40 班次，2 萬 3 千名旅客行程受影響，其中 31 班次的旅客誤點半小時以上可退費。
104 年 4 月 8 日	高鐵交通聯票/活動套票，7-ELEVEN ibon 一「店」搞定，今天買明天出發。
104 年 4 月 13 日	即日起新增高鐵網路訂票銀聯卡線上付款服務，方便國外旅客預先規劃行程。
104 年 6 月 5 日	立法院通過高鐵財務解決方案。
104 年 6 月 15 日	高鐵回數票改採「記名制」，新制票卡背面將加印旅客照片，原本發售之「非記名回數票」以及「記名回數票」，則將自 9 月 1 日起停止使用。
104 年 6 月 29 日	7/1 起大學生搭高鐵更方便，「大學生優惠」可在便利商店付款、取票。
104 年 6 月 30 日	台灣高鐵公司即日啟動「八仙樂園事件之救援醫護人員南援北運專案」。
104 年 7 月 1 日	高鐵學生票可於超商付款取票，不過，乘車時仍必須出示本人有效學生證正本查驗。
104 年 12 月 1 日	高鐵新增苗栗、彰化與雲林站；北高直達車只停靠板橋、臺中，北高票價將降回 1,490 元。
105 年 2 月 22 日	臺灣燈會適逢和平紀念日連假期，刷新台灣高鐵單日旅運人次紀錄，高鐵桃園站當日進出站達 14 萬 6 千人次，全線單日旅運更高達 26 萬 7 千餘人次，雙雙創下高鐵營運以來最高紀錄。
105 年 5 月 31 日	「搭高鐵・遊彰化」台灣高鐵與彰化縣政府攜手合作推出超優惠旅遊行程。
105 年 7 月 1 日	臺灣高鐵網路訂票系統及 T Express 手機購票系統自 2016/7/1 起收取退

日期(民國)	高鐵重要事紀
	票手續費。
105 年 7 月 1 日	高鐵南港車站通車啟用。有效紓解臺北車站轉運人潮之負荷及站內空間擁擠的狀況，並直接提供南港地區甚至基隆、宜蘭方向之乘客更便捷的交通服務與舒適候車環境。時刻表全面調整。
105 年 7 月 27 日	高鐵網路訂票提供座位喜好選擇、商務車廂新增選位服務。
105 年 9 月 10 日	臺鐵新豐富車站通車啟用，高鐵苗栗站轉乘更便利。
105 年 9 月 14 日	台灣高鐵受莫蘭蒂強颱 10 級暴風圈侵襲台南左營路段影響，高雄燕巢路段發生菜網入侵纏繞於東西線架空線事件，造成列車集電弓受損，台南到左營區間，雙向暫停運轉。
105 年 10 月 27 日	台灣高速鐵路股份有限公司已於 8 月 16 日經臺灣證券交易所董事會審議通過，今日正式掛牌上市，為台灣首家上市的軌道運輸業者。
105 年 12 月 04 日	台灣高鐵旅運人次破四億。
106 年 04 月 01 日	台灣高鐵多卡通電子票證整合平台，新增一卡通聯名卡搭乘自由座，智慧運輸更便利。
106 年 04 月 11 日	4 月 11、12 日晚間部分車次自由座車廂數因應 Coldplay 演唱會調整。
106 年 04 月 18 日	高鐵南港轉運站西站正式啟用，多家往返桃園、基隆、宜蘭地區的客運業者進駐營運，台鐵也將於 27 日起，調整多班次往返花蓮地區的自強號，增停南港站。
106 年 06 月 01 日	台灣高鐵為因應旅客人數持續成長，經檢視列車調度及運用狀況，決定自 7 月 1 日起，每週增開 7 班次列車(南下 5 班、北上 2 班)，以加強服務旅客。本次增班後，總計每週提供 974 班次列車的旅運服務。
106 年 06 月 01 日	台灣高鐵 7/1 起每週增開 7 班次列車，並推出「學生暑期優惠專案」，6/4 開放購票。
106 年 06 月 26 日	2017 年 8 月 1 日(二)起，商務車廂全票優惠將由政府備查票價 8 折調整為 9 折，優待票維持為政府備查票價 5 折。
106 年 08 月 10 日	於 9 月 8 日至 9 月 17 日規劃「大學生開學返校 5 折優惠列車」，總計增加 20 班次之各站停靠列車，適用大學生標準車廂對號座 5 折優惠，自 8 月 12 日(六)凌晨零時起陸續開放購票。
106 年 08 月 16 日	iTaiwan WiFi 公共區域免費無線上網，即日起涵蓋高鐵範圍，第一階段率先開通全線 12 個車站以及新竹以北路段的訊號。
106 年 09 月 04 日	中秋節(10 月 4 日)鄰近國慶日 4 天連續假期(10 月 7 至 10 日)，台灣高鐵為方便旅客彈性規劃行程，特別自 10 月 3 日(二)至 10 月 11 日(三)，規劃為期 9 天的「中秋暨國慶疏運」，期間加開 194 班次列車(南下 95 班、北上 99 班)，總計提供 1390 班次列車的旅運服務，並維持「大學生優惠」及「早鳥優惠」。
106 年 11 月 30 日	台灣高鐵 2018 元旦疏運，於 12 月 29 日(五)至 1 月 2 日(二)加開 101 班次列車(南下 42 班、北上 59 班)，總計 5 天提供 811 班次列車的旅運服務，並維持自由座及「早鳥優惠」。
107 年 1 月 15 日	台灣高鐵 2018 年春節疏運期間，加開 411 班次列車(南下 222 班、北上 189 班)，總計 9 天提供 1609 班次列車的旅運服務。
107 年 2 月 1 日	台灣高鐵 2018 春節疏運旅客訂位踴躍，再加開 10 班次列車。
107 年 2 月 7 日	台灣高鐵高速傳愛，即日啟動「花蓮地震救援搭乘專案」。
107 年 2 月 12 日	「搭高鐵・賞燈趣」2018 台灣燈會在嘉義 台灣高鐵加開 31 班次列車 2/14 開放購票，自 2 月 24 日(六)至 3 月 11 日(日)，期間加開 31 班次列車。

日期(民國)	高鐵重要事紀
107 年 3 月 5 日	自 4 月 3 日(二)至 4 月 9 日(一)為期 7 天的「清明假期疏運」，加開 246 班次列車(南下 121 班、北上 125 班)，總計 7 天提供 1,190 班次列車的旅運服務。
107 年 3 月 20 日	台灣高鐵受今(20)日傍晚 17 時 23 分嘉義地區規模 5.2 強震影響，嘉義至台南區間一度暫停運轉。
107 年 3 月 22 日	為確保旅客線上交易安全，台灣高鐵各網路交易系統 2018/03/27(二)起將全面停用 TLS 1.0 加密協定。
107 年 4 月 12 日	台灣高鐵將於 5 月 11 日(五)至 5 月 14 日(一)4 天疏運期間，加開 57 班次列車(南下 33 班、北上 24 班)，總計 4 天提供 646 班次的旅運服務，並維持「早鳥優惠」及「大學生優惠」。
107 年 5 月 17 日	自 6 月 15 日(五)至 19 日(二)規劃端午節假期疏運，期間加開 100 班次列車(南下 48 班、北上 52 班)，總計 5 天提供 800 班次的旅運服務。
107 年 5 月 23 日	規劃自 7 月 1 日(日)起，每週增開 15 班次列車(南下 3 班、北上 12 班)。其中包括 4 班次早晨由臺中站北上、4 班次下午由左營站北上之列車，以服務通勤、商務旅客；另外 7 班則分布在週五至週日間，疏解週末之旅運需求。增班後每週共提供 989 班次列車的旅運服務。
107 年 6 月 1 日	今(1)日上午 11:32 台灣高鐵台南歸仁路段架空電車線遭大型紅色空飄物纏繞，13:35 恢復正常運行，今日事件共造成 10 班次列車延誤(南下 7 班、北上 3 班)。
107 年 7 月 21 日	台灣高鐵旅運人次即將跨越五億大關。
107 年 10 月 26 日	正式推出「高鐵會員 TGo」服務
107 年 11 月 16 日	台灣高鐵今(16)日清晨電車線維修工程車於完成例行性維修作業後，在高鐵里程 55.6 公里處(桃園至新竹站間)發生煞車解除裝置故障，於桃園站至新竹站間實施單線雙向運轉；經過緊急故障排除後，上午 8 時 2 分恢復雙線運轉，並逐步調整班距以恢復正常營運，造成南下 9 班次、北上 12 班次列車延誤。
107 年 11 月 29 日	台灣高鐵於元旦疏運期間，在 12 月 28 日(五)至 1 月 2 日(三)加開 169 班次列車(南下：74 班，北上：95 班)，總計 6 天提供 1005 班次列車的旅運服務，並維持自由座及「早鳥優惠」。
107 年 12 月 7 日	臺灣鐵路管理局因路線養護需求，自 107 年 12 月 20 日起，截短或停駛對號列車 6 班次及區間車 7 班次，並微調 60 列次時刻。
107 年 12 月 10 日	檢視運能調度及可用列車組後，決定本週末加開 3 班次列車，分別為：12/14(五)加開 1 班南下列車，12/16(日)加開南下、北上各一班列車。
107 年 12 月 13 日	台灣高鐵為加強服務旅客返鄉、出遊、將於疏運期間（12 月 28 日至 1 月 2 日）再加開 6 班次列車（南下 4 班、北上 2 班），並提供 3 至 5 節自由座服務。
107 年 12 月 14 日	台灣高鐵公司針對大學生返鄉搭乘需求，於 2019 年 1 月 11 日至 1 月 20 日間，除原本即適用 5 折、7 折或 85 折優惠之大學生優惠車次外，再加碼規劃 20 班次停靠各站之「大學生寒假返鄉 5 折優惠列車」。
107 年 12 月 23 日	為加強服務週日由台南、嘉義、雲林、彰化、苗栗等北上人潮，於 23 日晚間加開一班次(8826 班次)之北上且各站停靠之全車自由座列車(商務艙除外)。
107 年 12 月 24 日	為鼓勵民眾於元旦連假期間多搭乘公共運輸，交通部提供轉乘優惠措施： 元旦連假(107 年 12 月 28 日起至 108 年 1 月 1 日止)搭乘高鐵， 出站前持電子票證於高鐵車站內「轉乘優惠過卡機」完成過卡(註記)程序後 10 小時內以該電子票證轉乘公車客運可享一段票(或基本里程)免費。

日期(民國)	高鐵重要事紀
107 年 12 月 28 日	觀光局「擴大國旅暖冬遊」方案，實施日期自 2019 年 1 月 1 日起至 1 月 31 日止，高鐵飯店聯票可享高鐵標準或商務車廂票價 8 折優惠， 搭配觀光局「擴大國旅暖冬遊」方案，更可再享每房 1000 元（30 歲以下、60 歲以上每房補助 1500 元）的政府補助。
107 年 12 月 28 日	台灣高鐵公司為加強服務元旦假期返鄉旅客加開 3 班次列車，於 12/28(五)加開 1 班南下列車、12/29(六)加開 2 班南下列車， 均為各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
107 年 12 月 31 日	為加強服務元旦假期北上之旅客,於 12 月 31 日下午及晚間加開 8816 與 8826 兩個班次的北上各站停靠之全車自由座列車，分別自台南站與左營站發車。
108 年 1 月 2 日	因應 2019 春節疏運，加開 465 班次列車。
108 年 1 月 15 日	台灣高鐵 2019 春節疏運計畫實施踴躍，再加開 17 班次列車。
108 年 1 月 25 日	因應 2/23(六)調整上班，高鐵加開 2 班次列車。
108 年 1 月 29 日	高鐵和平紀念日連續假期疏運，加開 177 班次列車。
108 年 2 月 8 日	加強服務春節假期北上旅客，於今日 2/8 加開 2 班次列車。
108 年 2 月 9 日	加強服務春節假期北上旅客，於今日 2/9 加開 3 班次列車。
108 年 2 月 10 日	為加強服務春節假期北上旅客，於今日 2/10 加開 3 班次列車。
108 年 2 月 12 日	總計 2019 春節疏運期間，含臨時加開之 11 班全車自由座列車，共加開 493 班次列車（南下 250 班、北上 243 班），12 天提供 2166 班次列車的旅運服務
108 年 2 月 14 日	於 228 連假疏運期間（2 月 27 日至 3 月 4 日）再加開 6 班次列車（南下 4 班、北上 2 班），並提供 3 至 5 節自由座服務。
108 年 2 月 25 日	為鼓勵民眾於連續假期多加利用大眾運輸工具，交通部提供轉乘優惠措施：和平紀念日連假 (2 月 27 日起至 3 月 3 日止) 搭乘高鐵，出站前持電子票證於高鐵車站內「轉乘優惠過卡機」完成過卡 (註記) 程序後，10 小時內以該電子票證轉乘公車客運可享一段票 (或基本里程) 免費。
108 年 2 月 27 日	為加強服務 228 和平紀念日連續假期南下搭車人潮，決定於今、明 2 天加開 2 班次列車,分別為:2/27(三)加開 1 班南下列車(8827 班次)、2/28(四)加開 1 班南下列車(8807 班次),均為各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 3 月 3 日	高鐵為加強服務 228 和平紀念日連續假期北返旅客，於今日 3/3(日)加開 2 班次列車，均為各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 3 月 21 日	於疏運期間再加開 6 班次列車(南下 4 班、北上 2 班)，總計加開 211 班次列車（南下 105 班、北上 106 班），總計 6 天提供 1,051 班次列車的旅運服務，各車次並依旅運需求提供 3 至 5 節自由座車廂，以服務連假期間大量旅客返鄉掃墓及假期出遊之需求。此外，為服務提前返鄉掃墓的民眾，高鐵公司另於 3 月 23 日、3 月 30 日兩個週六晨間加開 1305 車次南下列車（7:50 南港站發車）。
108 年 3 月 28 日	台灣高鐵公司領先國內大眾運輸業者，首度在 Facebook Messenger 推出「Messenger 智慧購票」服務，即日起旅客透過 Messenger 即時通訊軟體及手機的語音或文字輸入，在輕鬆對話之間，即可完成車票預訂，還能查詢訂位紀錄、詢問票務問題。
108 年 4 月 3 日	為紓解清明連續假期南下搭車人潮，於 4/3(8817、8827 班次)、4/4(8811 班次)2 天加開 3 班次南下各站停靠之全車自由座列車。
108 年 4 月 7 日	為紓解清明連續假期北返旅客，於 4/7(日)加開 2 班次列車(8816、8826 班次)，均為各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 4 月 11 日	自 108 年 5 月 15 日起將調整大學生優惠方案內容，指定車次標準車廂對號座全票折扣由 5 折、7 折或 85 折，調整為 5 折、75 折或 88 折，每

日期(民國)	高鐵重要事紀
	週常態優惠適用車次數。
108 年 4 月 11 日	於 5 月 10 日（五）至 5 月 13 日（一）4 天疏運期間，加開 37 班次列車（南下 25 班、北上 12 班），總計 4 天提供 638 班次的旅運服務，並維持「早鳥優惠」及「大學生優惠」。
108 年 5 月 12 日	為紓解母親節假期北返旅客，於 5/12(日)加開 2 班次列車(8819 班次、8826 班次)。
108 年 5 月 24 日	於 6 月 22 日（六）至 6 月 28 日（五）規劃「大學生暑假返鄉 5 折優惠列車」，除原有大學生優惠專案可適用之 5 折、75 折或 88 折車次外，上述期間再於每日提供南下、北上各一班指定車次，適用大學生標準車廂對號座 5 折優
108 年 5 月 27 日	為因應旅運量持續成長，經檢視旅客需求及列車運用狀況後，規劃自 7 月 1 日（一）起，每週增開 18 班次列車（南下 9 班、北上 9 班)，增開後每週提供 1015 班次列車的旅運服務。
108 年 6 月 3 日	為鼓勵民眾於連續假期多加利用大眾運輸工具，交通部提供轉乘優惠措施：端午連假(6 月 6 日起至 6 月 9 日止)搭乘高鐵，出站前持電子票證(悠遊卡 EasyCard、一卡通 iPASS、愛金卡 icash 及有錢卡 HappyCash)於高鐵車站內「轉乘優惠過卡機」完成過卡(註記)程序後，10 小時內以該電子票證轉乘公車客運可享一段票(或基本里程)免費。
108 年 6 月 6 日	為紓端午節假期南下旅客，決定於今天(6/6)明天(6/7)各加開 1 班次列車(8827 與 8809 南下列車)，為各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 6 月 9 日	為紓解端午節假期北返旅客 於今日 6/9(日)加開 2 班北上各站停靠之全車自由座列車
108 年 7 月 1 日	7 月 1 日起晨間北上區間列車時刻微調，晨間時段北上區間列車 502、1504、1508 及 1510 車次之發車及停靠時刻。
108 年 9 月 12 日	為紓解中秋節假期南下搭車人潮， 於今日(09/12)與明日(09/13)加開 3 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 9 月 15 日	為紓解中秋節假期北上搭車人潮，於今日(9/15)加開 2 班(8816、8826)北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 10 月 5 日	配合國慶連續假期， 10 月 5 日（六）調整為上班日，當日高鐵公司將於通勤時段，增開 3 班北上列車以服務旅客（1504、1510 及 1302），並自 09/08(日)凌晨零時起開放購票，以加強服務旅客。
108 年 10 月 9 日	為紓解國慶連續假期南下搭車人潮，於今、明 2 天加開 2 班(8827、8809)次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
108 年 10 月 13 日	為紓解國慶假期北上搭車人潮，於今日(10/13)加開 2 班(8816、8826)北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 7 月。2.本研究整理。

臺鐵系統重要事紀

日期(民國)	臺鐵重要事紀
103 年 1 月 7 日	三姓橋簡易車站舉行動土典禮。
103 年 1 月 8 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 11 編組共 8 輛交車。
103 年 1 月 9 日	深澳線復駛至海科館車站，當日舉行啟用典禮，次日開放民眾搭乘。
103 年 1 月 10 日	仁德車站啟用。
103 年 1 月 13 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 12 編組共 8 輛交車。
103 年 1 月 24 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 13 編組共 8 輛交車。
103 年 1 月 27 日	阿里山森鐵復駛通車典禮。
103 年 1 月 27 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 14 編組共 8 輛交車。
103 年 2 月 6 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 15 編組共 8 輛交車。
103 年 2 月 17 日	296 輛 EMU800 型電聯車，第 16 編組共 8 輛交車。
103 年 4 月 14 日	花東鐵路電氣化通勤電聯車首度行駛至臺東。
103 年 6 月 9 日	首次推出「LUCKY7 支線旅遊護照」，自 6 月 9 日至 9 月 8 日(三個月內)可不限次數搭乘鐵路支線趴趴走；又於 6 月 21 日至 22 日開行三義到泰安舊站藍皮普通車。
103 年 6 月 28 日	花東鐵路電氣化正式通車。
103 年 6 月 30 日	旅客行動應用服務「台鐵 e 訂通」全面開放使用，提供查詢及訂票功能，並貼心提供訂票後取票提醒及推播等服務。
103 年 7 月 15 日	白鐵仔光華號列車，正式除役。
103 年 7 月 16 日	花東鐵路電氣化工程完竣啟用，成立花蓮電力段，本日起大幅改點。
103 年 7 月 19 日	花蓮站晉升為全臺第四個特等站。
103 年 11 月 2 日	員林鐵路高架化啟用。
103 年 11 月 16 日	南迴鐵路電氣化動工典禮。
104 年 1 月 12 日	調整退票手續費機制新規定，現行每張單一定額 13 元改為以乘車日期為準收取不同額度。乘車日當日退票，按票價 20%(不低於 20 元)，2 日至 3 日，每張按票價 10%(不低於 20 元)；距乘車日 4 日至 12 日，收取退票手續費 20 元，13 日以上則收取 10 元退票手續費。
104 年 3 月 24 日	臺東線電氣化工程後續路段：臺東-知本間完工啟用，部分普悠瑪列車班次改為知本到開 (南迴線首段電氣化路線) 。
104 年 6 月 28 日	新基隆車站正式啟用，採半地下化模式分為南北兩出口站。
104 年 6 月 30 日	電子票證於西部幹線與宜蘭線全面貫通，加入中部地區和宜蘭線，可一路使用於屏東-基隆、八堵-蘇澳間及各支線。
103 年 7 月 16 日	配合花蓮臺東間鐵路電氣化通車及全新 136 輛普悠瑪自強號全數投入營運開行至台東，臺鐵班次進行改點。
104 年 9 月 1 日	潮州站由三等站升等為一等站。
104 年 10 月 15 日	因應潮州車輛基地完工及壽豐－南平雙軌化通車後，部分班次進行時刻調整。
104 年 12 月 23 日	南樹林站通車啟用。
105 年 3 月 21 日	太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車啟航，成為鐵路運輸業活潑、創新的行銷典範，大幅提升臺灣國際視野，拓展國際旅客觀光運輸，創造附屬經濟效益。
105 年 5 月 11 日	愛金卡(i cash)加入多卡通電子票證，多元服務再提昇。
105 年 6 月 28 日	全台各站建置電子票證，全面展開多卡通服務新里程。

日期(民國)	臺鐵重要事紀
105 年 6 月 29 日	三姓橋站通車啟用。為居民及學生帶來生活的便利性，同時紓解當地交通，帶動南新竹地區的繁榮與發展。
105 年 7 月 1 日	環島路網電子票證全線連通暨北高捷運多卡通全閘門開通啟用。
105 年 9 月 10 日	豐富車站通車啟用。肩負轉運高鐵苗栗站旅客使命，豐富站與高鐵苗栗站直線距離僅 90 公尺，旅客轉乘徒步只需 2 分鐘即可抵達。
105 年 10 月 16 日	臺中、豐原、潭子、太原及大慶等 5 站鐵路高架化暨新站正式啟用。
105 年 10 月 20 日	為紓緩乘務人力，台鐵經檢視旅運需求，依據尖、離峰不同時段予以適當區隔，酌減離峰時段利用率偏低班次，挪移人力及車輛運用至假日尖峰時段，並配合臺中高架化第一階段工程完工，於本日起進行年度時刻調整，以發揮整體列車最大運輸效能，其中客座利用率偏低之晨、夜間離峰時段客運列車，計 86 班次予以截短或停駛。
105 年 10 月 22 日	合興車站與北海道幸福車站締結姊妹站。
105 年 12 月 27 日	台東線壽豐鐵路高架化第 3 階段工程壽豐車站 1、4 股道正式啟用。
105 年 12 月 28 日	八斗子車站新站正式啟用。
105 年 12 月 30 日	頭城車站整建竣工正式啟用。
106 年 4 月 27 日	改點 95 班列車，增加停靠與高鐵站共構或共站的班次，強化與高鐵間的連接，往返花蓮地區的自強號(含太魯閣號及普悠瑪號)大量增停南港站，以方便旅客利用高鐵南港站轉乘。
106 年 6 月 27 日	為因應大專院校暑假期間機車託運量大幅增加需要，指定 106 年 7 月 3 日及 9 月 1、4、8 日共 4 日加開行包專車第<6903>、<6904>次。
106 年 7 月 14 日	台鐵局因應暑假旅運需求，自 106 年 7 月 15 日起至 8 月 27 日止，逢週六、日加開新竹=花蓮間復興號列車 5694 次及 5699 次(以 EMU800 型編組開行)，沿途停靠新竹、中壢、桃園、樹林、板橋、臺北、松山、南港、七堵、福隆、宜蘭、羅東、花蓮等站。
106 年 8 月 4 日	配合南迴鐵路電氣化夜間施工，臺鐵列車夜間減班並以公路客運替代運輸，將自 106 年 9 月 6 日起至 108 年 6 月底止停駛潮州至臺東間雙向列車：3533、3537、3087、3543、3542、3544、3548、705、323、373、325、708、328、332。
106 年 10 月 31 日	臺鐵試辦大專生優惠 11/2~12/28 北花指定日期班次 69 折。
106 年 11 月 30 日	本局目前西部幹線南下發車基地為七堵站，東部幹線發車基地為樹林站，因此七堵至樹林區間，路線容量呈現飽和狀態，衍生東、西部幹線所有列車呈重疊路段，運量無法提升，故為落實「鐵路行車安全改善計畫」，於本日竣工完成七堵－八堵間增設 2 組橫渡線工程。
107 年 1 月 2 日	106 年 12 月 29 日至 107 年 1 月 2 日止計 5 天，全線加開各級列車共計 232 列次(東線 141 列次;西線 74 列次；南迴線 17 列次)，加掛車廂 490 輛。
107 年 2 月 21 日	自 107 年 2 月 13 日至 21 日止計 9 天，全線加開各級列車共計 384 列次，其中東線 288 列次(含南迴線)、西線 96 列次，加掛車廂 1,098 輛次
107 年 4 月 9 日	自 107 年 4 月 3 日至 9 日止計 7 天，辦理 107 年清明連續假期疏運，全線共加開 342 列次，加掛車廂 716 輛次。
107 年 4 月 23 日	為增加機、工、電等單位維修養護設備所需時間 調整部份晨、夜間列車行駛區間本局為增加機、工、電等單位維修養護時間，自本日起調整部分晨、夜間列車班次行駛區間，計 2 班自強號、15 班區間車，夜間養護由現行 2 小時增加至 4 小時，俾利機、電、工單位有充裕時間更新或維修各項設備零組件及養護路線路基等，同時降低施作風險，有助全面提升行車安全性。
107 年 6 月 8 日	交通部鐵道局將於 107 年 6 月 11 日揭牌，整併現有高速鐵路工程局與

日期(民國)	臺鐵重要事紀
	鐵路改建工程局的業務與人力，設置規劃、土木建築、機電技術、工程管理、營運監理及產管開發等六個業務組，另下設北、中、南、東四個工程處。
107 年 7 月 6 日	林榮新光車站將於 107 年 7 月 10 日啟用營運。
107 年 7 月 14 日	臺鐵局為配合 2018 新北市貢寮海洋音樂祭活動，將於 107 年 7 月 27 日(星期五)至 29 日(星期日)活動期間，加開自強號及區間快車合計 22 班次，另增停福隆站各級列車 19 班次。
107 年 7 月 31 日	臺鐵后里車站東口增建工程完工。為配合臺中市政府興辦 2018 臺中世界花卉博覽會期間規劃為接駁站，解決現有及花博期間旅運需求及轉乘問題。花博展覽結束後，將保留聯外道路等設施，並成為重要觀光支援及區域型軌道運輸節點。
107 年 9 月 3 日	本局為落實「前瞻基礎建設計畫」，強化高鐵與臺鐵連結成軌道系統網絡，斥資 2 億元將 EMU500 型電聯車車廂服務設施優化，於上午 11 時在屏東車站舉行優化列車首航典禮，達成屏東地區民眾轉乘高鐵無縫接駁、便捷轉乘及服務優化等目標。
107 年 9 月 24 日	為辦理 107 年中秋假期疏運，自 9 月 21 日起至 25 日止計 5 天，全線共加開 238 列次及加掛車廂 400 輛；合計疏運 361 萬 6,710 人次，平均每日疏運 72 萬 3,342 人次。
107 年 10 月 21 日	台鐵宜蘭線的蘇澳鎮新馬車站旁發生的普悠瑪自強號列車脫軌事故。事故全車共有 18 人死亡，215 人輕重傷，133 人未受傷，為台鐵 TEMU2000 型電聯車自 2013 年投入營運以來第一起造成乘客死亡的事故，也是臺灣鐵路自 1991 年以來最嚴重的鐵路事故。
107 年 10 月 28 日	臺中鐵路高架化(第二期工程)竣工啟用，北端豐原站至南端大慶站，在既有 5 個車站之間，再新建增(栗林、頭家厝、松竹、精武、五權)5 個新車站，鐵路高架化全線密集 10 個站，與捷運綠線形成一個環狀軌道系統，除鐵路運輸外兼具捷運化功能，提供更便捷的大眾運輸服務。
107 年 10 月 28 日	栗林、頭家厝、松竹、精武、五權的五座高架車站正式通車啟用。
107 年 12 月 6 日	於全路 68 個車站(二等站及三等站)計 409 道自動驗票閘門裝設 QR code 感應裝置，無須再經由人工驗票。
107 年 12 月 10 日	因應 108 年元旦疏運旅客需要，台鐵宣布自 107 年 12 月 28 日至 108 年 1 月 2 日共計 6 天，全線加開各級列車總計 286 班，加掛車廂 490 輛，疏運旅客共計 442 萬 7,822 人次。
108 年 1 月 9 日	為因應農曆春節假期，自 108 年 1 月 31 日至 2 月 11 日止計 12 天，台鐵全線加開各級列車總計 513 列次及加掛車廂 1,012 輛次，共計疏運旅客 832 萬 7,078 人次，以因應長達 9 天的連續假期。
108 年 3 月 3 日	配合 2019 年台灣燈會活動，屏東、潮州、林邊站於燈會展示期間(2 月 15 日至 3 月 3 日)供輸運 41 萬 5,534 人，每日平均運輸 2 萬 4,443 人。
108 年 3 月 4 日	為辦理 108 年 228 和平紀念日假期疏運，自 108 年 2 月 27 日至 3 月 4 日止計 6 天，全線加開 350 列次，加掛 331 輛次，共計疏運旅客 465 萬 8,64 人次。
108 年 4 月 7 日	自 108 年 4 月 3 日至 7 日止共計 5 天，辦理 108 年清明連續假期疏運，全線共加開 227 列次，加掛車廂 55 輛次，共計疏散旅客 396 萬 2,423 人次。
108 年 4 月 29 日	台灣科普環島列車於臺北站正式啟航，沿途停靠 27 個車站，藉實驗以認識科學知識的科普列車，期望能深耕台灣的科學教育，培養更多科學人才，打造台灣科研競爭力。
108 年 5 月 1 日	交通部施工安全動態即時管理系統正式全面上線實施。
108 年 5 月 31 日	正式啟動安全管理系統(SMS)機制，徹底建立安全機制文化，確保行車及旅運安全，以安全為台鐵核心價值，致力推動行車運轉零事故的目

日期(民國)	臺鐵重要事紀
	標，建構優質運輸服務。
108 年 6 月 6 日	因應端午連假旅客需求，自 6 月 6 日至 6 月 10 日止共計五天，全線加開各級列車總計 137 班，並暫停發售親子車廂車票，另外 6 月 6 日、7 日及 9 日東線有 4 班實名制自強號專車，開放身分證 U、V 及 108 年 3 月 1 日以前設籍花東縣民眾網路訂票。
108 年 6 月 19 日	台鐵改點總計調整 92 班次，以便民、提高運能、疏運人潮、滿足觀光需求為目標。 1.406、445 次普悠瑪，117、134、144 次自強號以及 4028 次區間快增停南港站。 2.405、436 次普悠瑪增停池上及鹿野站，432 次普悠瑪增停池上站。 3.418、427 次自強號延長行駛至知本站。 4.167 次自強號增停田中站。 5.4022 次區間快增停七堵站。 6.4516 次區間車調整由頭城站始發。 7.4229 次、4230 次區間車調整為每日行駛。 8.晨間中壢往臺北部分區間車班次提早一到三分鐘。 9.配合高鐵苗栗站兩鐵轉乘需求，中部地區 2234 次區間車各站開車時刻提前約 10 到 15 分鐘。 10.增加周六、日樹林=花蓮間普悠瑪各 1 往返。 11.周日差異時刻表暫停實施。
108 年 6 月 23 日	屏東線、南迴線與日本第三部門鐵道路線--肥薩橙鐵道線締結姊妹路線。
108 年 7 月 3 日	本局、易遊網(股)公司和三麗鷗(股)公司三方合作推出「環島之星 Hello Kitty 繽紛列車」，於上午 10 時 30 分在南港站舉行首航典禮。
108 年 7 月 22 日	縱貫線(臺中至高雄區間)與日本青森鐵道締結姊妹鐵道
108 年 9 月 16 日	108 年中秋節連續假期完成疏運任務，自 9 月 12 日起至 16 日止計 5 天，全線共加開 166 列次及加掛車廂 366 輛；合計疏運 371 萬 1,334 人次，每日平均疏運 74 萬 2,267 人次。

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 7 月。2.本研究整理。

國道系統及國道客運重要事紀

日期(民國)	國道系統及國道客運重要事紀
103 年 3 月 25 日	國道 3 號南投交流道開放通車。
103 年 5 月 6 日	基隆客運新增路線 1068 行駛金山南勢(臺大醫院金山分院)－大武崙－北二高－臺灣大學。
103 年 7 月 10 日	和欣客運「新營－高雄」客運路線通車。
103 年 7 月 19 日	國道 3 號柳營交流道開放通車。
103 年 11 月 8 日	國道 10 號里港交流道開放通車。
103 年 11 月 10 日	統聯客運新增路線 1659 行駛臺北市八德區—國道 3 號—臺北捷運永寧站。
103 年 12 月 23 日	台 2 丙線全線通車，改善東北角交通路網及促進平溪、雙溪區發展。
104 年 4 月 2 日	國道 3 號三鶯交流道北上增設文化路出口匝道開放通車。
104 年 6 月 17 日	國道 1 號鼎金系統交流道南下增設鼎力路出口匝道通車。
104 年 12 月 20 日及 12 月 27 日	國道 5 號宜蘭到頭城北上路段路肩，試辦國道「大客車專用道」。
105 年 4 月 25 日	國道 3 號增設古坑交流道開放通車。
105 年 5 月 2 日	國道 3 號增設南雲交流道開放通車。
105 年 5 月 25 日	國 5 北上宜蘭-頭城大客車通行路肩不分平假日機動實施。
105 年 6 月 24 日	國道 1 號台南交流道新建北向入口匝道開放通車。
105 年 7 月 6 日	國道 1 號增設大灣交流道工程南下出口匝道開放通車。
106 年 1 月 5 日	國道 3 號新設樹林交流道正式啟用。
106 年 1 月 26 日	國道 1 號臺南交流道新設北上出口匝道開放通車。
106 年 2 月 13 日	國道 5 號北接國 3 號南 0 公里處發生不幸重大傷亡事故之車輛，共 32 人不幸罹難，係蝶戀花旅行社使用友力通運公司所屬車號 ZZ-780 遊覽車，載運武陵農場賞櫻團。
106 年 3 月 10 日	國道 5 號雪山隧道最低速限由現行每小時 60 公里提升為 70 公里。
106 年 3 月 1 日	國道客運縮減離峰時段的優惠票價。
106 年 6 月 15 日	雪山隧道自動化科技執法系統正式啟用。
106 年 7 月 13 日	南區工程處「國道 3 號新化休息站 350k+600(南)(北)側」因辦理「國道 3 號新化休息站公廁增建暨無障礙設施改善工程(106)」施工封閉。
106 年 8 月 17 日	2017 世界大學運動會(世大運)賽事自 106 年 8 月 18 日起至 106 年 8 月 30 日止，高速公路局配合主辦單位實施國道疏運措施，包括警車前導世大運接駁車行駛路肩、國 1 南下楊梅至竹北路段暫停開放路肩及加強匝道儀控管制。
106 年 10 月 03 日	桃園交流道南下匝道旁鄰接道路完工。
106 年 10 月 11 日	國慶連假國道疏運成果，日間離峰減價試辦達標。
106 年 10 月 20 日	國 1 高架段校前路交流道完工。
106 年 10 月 27 日	國道 1 號銅鑼交流道銜接銅鑼市區的銅鑼灣大道通車。
107 年 2 月 1 日	國道 5 號蘇澳服務區第一期工程完工啟用。
107 年 2 月 5 日	蘇花改蘇澳至東澳段開放通車。
107 年 5 月 7 日	交通部核定蘇花改蘇澳至東澳段開放大客車通行，客運業者配合開通兩條新路線。
107 年 5 月 19 日	西濱快速公路桃園市新屋區永安交流道（114 縣道路口）至新竹縣新豐鄉新豐一交流道（竹一路口）段通車。
107 年 6 月 2 日	西濱快速公路苗栗白沙屯交流道至通霄交流道通車。
107 年 7 月 12 日	台 12 線沙鹿陸橋改建完成全面通車。

日期(民國)	國道系統及國道客運重要事紀
107 年 7 月 30 日	公路總局於 107 年 7 月 30 日起實施學習駕駛證電子化作業，民眾可直接線上查詢或利用載具下載儲存,規費也由原本 100 元減為 50 元，預估每年最多有 32 萬多名民眾受惠。
107 年 9 月 21 日	國道 4 號神岡交流道增設北側匝道及聯絡道工程於 107 年 9 月 21 日下午 5 時 30 分開放通車。
107 年 9 月 30 日	台 9 線蘇花公路改善計畫工程谷風隧道再度全線貫通。
107 年 10 月 19 日	「台 9 線南迴公路香蘭至金崙段拓寬改善工程」(A2-2 標)里程 411k+010-411k+680(金崙大橋北端至松子澗間)，於 107 年 10 月 19 日下午 3：00 開放海側雙向第 1 階段通行。
107 年 10 月 28 日	國道 5 號頭城交流道改善工程增設南出及北入匝道於 10 月 28 日開放通車。期能分散假日北上原行經礁溪市區之車流，紓緩市區交通壅塞情形。
107 年 10 月 31 日	國道三號增設屏東交流道工程開放通車。
107 年 11 月 9 日	國道 1 號「高雄港聯外高架道路計畫」B 區段工程於 107.11.09 下午 4 時開放通車。
107 年 11 月 12 日	公路總局於 11 月 12 日頒布「車輛動態資訊管理中心」要點及編組表，車輛動態資訊管理中心正式成立。
107 年 11 月 13 日	台 9 線蘇花公路改善計畫工程 C2 標仁水隧道全線貫通。
107 年 11 月 30 日	國道 1 號幼獅交流道改善工程匝道改善於 107 年 11 月 30 日通車。
108 年 1 月 17 日	台 9 線蘇花改蘇澳至東澳路段，於 108 年 1 月 17 日上午 9 時正式開放 12.2 公尺以下非管制大貨車通行。
108 年 1 月 31 日	公路總局辦理「台 20 乙線 3K+420~4K+420(西埔里至中坑里段)拓寬改善工程」主線已施工完成，於 108 年 1 月 31 日下午 5 時開放通車。
108 年 2 月 2 日	2/2 ~ 2/10 農曆過年期間高速公路交通管制，全國道 0 至 5 時暫停收費，其餘時間則採單一費率，無每日 20 公里優惠里程，而國道 3 號「新竹系統至燕巢系統」則採單一費率再 8 折收費。
108 年 3 月 30 日	清明連假前一週休(3 月 30 日至 31 日)，採單一費率再 7 折收費，鼓勵民眾提前掃墓進行分流，並實施機動開放路肩、精進匝儀、14 時~21 時國 5 北向高乘載管制等。
108 年 4 月 30 日	高速公路局為配合國防部 108 年度「漢光 35 號」實兵演習辦理國道 1 號彰化-員林戰備道啟用工程。
108 年 5 月 13 日	「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」草埔隧道完工。
108 年 6 月 7 日	端午連假期間，全國道 0 至 5 時暫停收費，其餘時間則採單一費率，無每日 20 公里優惠里程，而國道 3 號「新竹系統至燕巢系統」則採單一費率再 8 折收費。
108 年 6 月 14 日	依桃園市政府核備，統聯客運營運之「705 高鐵桃園站－桃園國際機場」路線自 7 月 1 日起停駛。
108 年 6 月 30 日	「台 9 線南迴公路香蘭至金崙段拓寬改善工程」(A2-2 後續標)里程 409k+900-412k+350(松子澗至金崙大橋北端)，道路長度 2.45 公里，經公路總局全力趲趕已提早完成全線 3 車道，為配合 2019 台東熱氣球嘉年華活動，業經與臺東縣警察局大武分局、公路總局第三區養護工程處大武工務段現勘確認道路標線標誌相關設施完備，訂於 108 年 7 月 1 日中午 12：00 開放全線 3 車道通行。
108 年 7 月 1 日	「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」台 9 線 409K+900~412K+350 拓寬改善後續工程 A2-2 後續標竣工
108 年 7 月 31 日	「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」香蘭－金崙段通車
108 年 8 月 6 日	「省道臺 9 線 260K+150~268K+500（富源至瑞北段）道路拓寬工程」竣工

日期(民國)	國道系統及國道客運重要事紀
108 年 8 月 30 日	國三寶山交流道聯絡道竹 43 線 0K~0.6K 段串連國道及鄉公所行政區拓寬竣工
108 年 10 月 1 日	南方澳大橋斷裂事故造成 12 名受傷、6 名罹難。
108 年 10 月 5 日	「台 17 甲線鹽水溪橋改建工程」竣工啟用
108 年 10 月 28 日	「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」加津林－大鳥段通車
108 年 11 月 2 日	「台 17 線海尾寮橋改建工程」竣工啟用

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 7 月。2.本研究整理。

航空系統重要事紀

日期(民國)	航空系統重要事紀
103 年 1 月 7 日	立榮航空公司松山－浦東航線開航。
103 年 1 月 18 日	樂桃航空公司首航高雄－大阪航線(每週飛航往返各 7 班)。
103 年 1 月 28 日	遠東航空公司松山－天津航線開航。
103 年 2 月 21 日	臺北國際航空站協辦復興航空新機 ATR72－600 首航典禮。
103 年 2 月 22 日	遠東航空公司臺中－金門航線開航。
103 年 3 月 25 日	完成兩岸新增客運定期航班每週 79 班之航班分配。整體而言，我方客運定期航班總班次由每週 335 班增加為每週 408 班，便利民眾往返兩岸的需求。
103 年 4 月 12 日	遠東航空公司新增臺中－馬公航線。
103 年 4 月 17 日	遠東航空公司新增臺中－石家莊航線。
103 年 4 月 18 日	遠東航空公司新增臺中－太原航線。
103 年 5 月 12 日	中國東方航空公司新增高雄－寧波航線。
103 年 5 月 28 日	遠東航空公司新增臺中－呼和浩特航線。
103 年 6 月 2 日	復興航空公司新增高雄－徐州航線。
103 年 6 月 4 日	復興航空公司新增臺中－南寧航線。
103 年 6 月 6 日	中華航空公司新增高雄－南昌航線。
103 年 6 月 17 日	長榮航空公司新增桃園－沖繩航線。
103 年 6 月 19 日	華信航空公司首航馬公－南京兩岸包機。
103 年 7 月 1 日	華信航空公司新增桃園－溫州航線。
103 年 7 月 1 日	長榮航空公司新增桃園－石家莊航線。
103 年 7 月 2 日	華信航空公司新增桃園－長春航線。
103 年 7 月 2 日	全祿航空公司新增桃園－伏努科沃航線。
103 年 7 月 3 日	復興航空公司新增桃園－貴陽航線。
103 年 7 月 3 日	復興航空公司復飛花蓮－杭州航線。
103 年 7 月 3 日	華信航空公司新增高雄－麗江航線。
103 年 7 月 6 日	立榮航空公司新增桃園－溫州航線。
103 年 7 月 7 日	長榮航空公司新增桃園－太原航線。
103 年 7 月 14 日	中華航空公司新增桃園－徐州航線。
103 年 7 月 23 日	復興航空公司 GE222 班機自高雄起飛至馬公，於 19 時 06 分墜毀在澎湖縣湖西鄉西溪村內。機上載有乘客 54 人及機組員 4 人，合計 58 人，計有 48 人罹難及 10 人受傷，另亦造成當地居民 5 人受傷。
103 年 8 月 1 日	中華航空公司新增高雄－札幌航線。
103 年 8 月 1 日	華信航空公司新增高雄－沖繩航線。
103 年 8 月 1 日	中國東方航空公司臺南－武漢包機轉為定期航線。
103 年 9 月 1 日	中華航空公司新增高雄－仁川航線。
103 年 9 月 1 日	深圳航空新增南昌－桃園航線。
103 年 9 月 1 日	海南航空新增蘭州－高雄航線。
103 年 9 月 22 日	遠東航空公司新增臺中－合肥航線。

日期(民國)	航空系統重要事紀
103 年 9 月 23 日	兩岸航空主管部門於 9 月 23 日當週在宜蘭舉行溝通工作會議，主要針對 104 年春節加班機作出原則性安排，並就增加兩岸客貨運定期航點、航班達成共識。客運方面，新增大陸常州為定期航點，揭陽潮汕則由包機航點調整為定期航點，前述 2 航點每方每週 3 班；總計大陸客運航點由 54 個增為 55 個，雙方總班次由目前每週 828 班，增為每週 840 班。貨運方面，新增大陸深圳為定期航點，每方每週 5 班，既有航點寧波由每方每週 2 班增為 5 班；總計大陸貨運航點由 9 個增為 10 個，雙方總班次由目前每週 68 班，增為每週 84 班。後續大兩會換函修正協議後即可生效實施。
103 年 9 月 26 日	我國第一家低成本航空公司臺灣虎航股份有限公司首航臺北－新加坡航線。
103 年 10 月 15 日	澳洲航空公司新增桃園－雪梨航線。
103 年 10 月 16 日	澳洲航空公司新增桃園－布里斯班航線。
103 年 10 月 22 日	復興航空公司恢復花蓮－天津航線。
103 年 10 月 30 日	「臺灣與澳門間航空運輸協議」經臺澳雙方於 103 年 10 月 29 日完成相互通知後於 10 月 30 日生效，客貨運容量將由原各方每週 19,400 座、400 噸，增為容量班次不限，此外，新航約亦納入以定期航班管理的規則性包機(於臺中、花蓮、臺東、馬公、金門、臺南、嘉義等航點與澳門間)，容量班次無限制，業者均可視市場需求增加航班或增闢航線，進一步提昇臺澳間旅運往返之便利性。
103 年 11 月 14 日	虎航航空公司新增桃園－廊曼航線。
103 年 11 月 15 日	虎航航空公司新增桃園－清邁航線。
103 年 12 月 1 日	臺中航空站調升為乙等航空站。
103 年 12 月 12 日	越捷航空公司桃園－胡志明市航線首航。
103 年 12 月 17 日	威航航空運輸有限公司桃園－曼谷(廊曼)航線首航。
103 年 12 月 17 日	虎航有限公司桃園－澳門航線首航。
103 年 12 月 18 日	虎航有限公司高雄－澳門航線首航。
103 年 12 月 23~24 日	兩岸航空主管部門於 12 月 23、24 日在大陸重慶舉行溝通工作會議，主要就 104 年春節加班機之具體安排進行溝通，並針對兩岸航空運輸執行情形及後續發展交換意見。雙方同意 104 年春節加班機期間為 2 月 5 日至 3 月 5 日，考量雙方民眾及航空公司需求，加班總量不予限制，僅在大陸部分繁忙機場設有上限，即各方上海浦東 165 班、北京 39 班、廣州 19 班、深圳 24 班、杭州 57 班。雙方並同意於 104 年 1 月 5 日前核准第一波春節加班機。
103 年 12 月 26 日	順豐航空公司桃園－寧波航線首航。
104 年 1 月 6 日	順豐航空公司桃園－深圳貨運航線首航。
104 年 1 月 7 日	威航航空運輸公司新增桃園－清邁航線。
104 年 1 月 14 日	有關兩岸客運定期航班常州及揭陽潮汕新增各每週 3 班暨貨運定期航班深圳新增每週 5 班及寧波新增每週 3 班之航權分配，本局業陳報交通部核復同意，客運部分中華航空公司獲配高雄－常州每週 3 班、華信航空公司獲配臺中－揭陽潮汕每週 3 班；貨運部分中華航空公司、長榮航空公司分別獲配桃園－深圳每週 3 班、2 班。整體而言，我方客運定期航班分配總班次由每週 408 班增加為每週 414 班，配置於桃園、松山以外航點總班次由每週 116 班增加為每週 122 班，佔總班次約 30%。

日期(民國)	航空系統重要事紀
104 年 1 月 19 日	亞洲航空公司新增桃園－峇里島航線。
104 年 1 月 19 日	中國南方航空臺北-汕頭 新開航通知
104 年 1 月 24 日	華信航空公司臺中－胡志明/河內由包機轉為以定期班機管理之客運包機。
104 年 1 月 28 日	中國國際航空公司新增桃園－南昌航線。
104 年 2 月 1 日	深圳航空公司新增桃園－南昌航線。
104 年 2 月 1 日	中國東方航空公司新增桃園－常州航線。
104 年 2 月 1 日	香草航空公司新增高雄－成田航線。
104 年 2 月 4 日	復興航空公司 235 班次(ATR72－600、國籍編號 B22816)臺北往金門於松山機場 10 時 53 分起飛後失聯，確認於基隆河南港段發現航機，機上載有乘客 53 人及機組員 5 人，合計 58 人，此次空難造成 43 人罹難及 17 人受傷（含地面 2 人）。交通部隨即於 11 時 15 分成立中央災害應變中心。
104 年 2 月 5 日	長榮航空公司新增高雄－大阪航線。
104 年 2 月 6 日	海南航空公司新增高雄－蘭州航線。
104 年 2 月 12 日	遠東航空公司首航馬公－青島航線兩岸包機。
104 年 2 月 24 日	全日本航空公司新增與長榮航空聯營高雄－大阪航線。
104 年 3 月 5 日	臺灣與波蘭空運協定於 104 年 3 月 5 日正式簽署
104 年 3 月 23 日	遠東航空公司首航馬公－南京航線兩岸包機。
104 年 3 月 31 日	長榮航空公司新增高雄－福岡航線。
104 年 3 月 29 日	大韓航空公司新增桃園－釜山及高雄－仁川航線，並與中華航空公司共掛班號營運。
104 年 3 月 31 日	土耳其航空公司新增桃園－伊斯坦堡航線。
104 年 4 月 2 日	虎航公司新增桃園－成田航線。
104 年 4 月 5 日	遠東航空公司新增臺中－哈爾濱航線。
104 年 4 月 10 日	威航航空運輸公司新增桃園－澳門航線。
104 年 4 月 18 日	中華航空公司新增桃園－杜拜－布拉格－盧森堡－杜拜－桃園貨運航線。
104 年 4 月 18 日	中華航空公司新增桃園－杜拜－法蘭克福－桃園貨運航線。
104 年 4 月 18 日	中華航空公司新增桃園－杜拜－盧森堡－桃園貨運航線。
104 年 4 月 18 日	中華航空公司新增桃園－曼谷－杜拜－阿姆斯特丹－曼谷－桃園貨運航線。
104 年 4 月 18 日	中華航空公司新增桃園－曼谷－杜拜－盧森堡－河內－桃園貨運航線。
104 年 5 月 1 日	出境航空旅客機場服務費於本（104）年 5 月 1 日起調整收費額度由新臺幣 300 元調漲為 500 元。
104 年 6 月 11 日	長榮航空公司新增與土耳其航空公司共掛班號飛航桃園-伊斯坦堡航線。
104 年 6 月 15 日	香港快運航空公司首航馬公-香港航線包機。
104 年 6 月 18 日	遠東航空公司新增臺中-大阪航線。
104 年 6 月 19 日	臺北休士頓 6 月 19 日長榮直航
104 年 6 月 27 日	中華航空公司首航香港-臺東航線包機。
104 年 6 月 29 日	虎航公司新增桃園-琉球航線。
104 年 6 月 30 日	盧森堡航空公司新增盧森堡-土庫曼巴希-桃園貨運航線。
104 年 7 月 1 日	全日空空輸股份有限公司新增高雄-福岡航線。

日期(民國)	航空系統重要事紀
104 年 7 月 1 日	兩岸航空主管部門於 6 月 29 日至 7 月 1 日舉行兩岸航空運輸溝通工作會議，就增加兩岸航班航點達成共識。大陸方面新增江蘇省淮安、揚州、南通、浙江省義烏、吉林省延吉、新疆維吾爾自治區喀什等 6 個航點，總計大陸客運航點由 55 個增為 61 個。前述新增航點各方每週 3 班，雙方合計增加每週 36 班，另至今已營運 2 個日曆月(含)以上的不定期旅遊包機按各方每週 7 班轉為定期航班，合計雙方增加每週 50 班，故兩岸客運定期航班總班次將由目前每週 840 班增為每週 890 班，將俟大兩會換函確認後生效實施。
104 年 7 月 3 日	虎航股份有限公司新增桃園-大阪航線。
104 年 7 月 3 日	虎航股份有限公司新增高雄－大阪航線。
104 年 7 月 4 日	復興航空運輸股份有限公司新增桃園-無錫航線。
104 年 7 月 8 日	立榮航空股份有限公司新增桃園-胡志明市航線。
104 年 7 月 9 日	酷航新增新加坡－高雄－大阪關西航線。
104 年 7 月 10 日	陸籍春秋航空花蓮-上海包機首航。
104 年 7 月 16 日	亞洲航空股份有限公司新增高雄－馬來西亞吉隆坡航線。
104 年 7 月 19 日	阿聯酋航空 A380 雙層豪華客機 7/19 日首次執飛臺北-杜拜
104 年 7 月 19 日	遠東航空公司首航馬公-瀋陽航線兩岸包機。
104 年 7 月 21 日	臺南機場航空貨物集散站 正式啟用。
104 年 8 月 8 日	樂桃航空公司新增桃園-東京(羽田)航線。
104 年 8 月 19 日	應國際油價調整，復興航空國際航班機票之每一航段燃油附加費如下： 台灣地區：自 2015/8/9(含)開票日起，每一航段燃油附加費由原收取 15 美元調整為 12.5 美元。 中國地區：自 2013/3/18(含)開票日起，每一航段燃油附加費為 43 美元。 澳門地區：自 2015/2/13(含)開票日起，每一航段燃油附加費由原收取 32 美元調整為 30 美元。 韓國地區：自 2013/5/22(含)開票日起，每一航段燃油附加費為 42.5 美元。 泰國地區：自 2013/7/1(含)開票日起，每一航段燃油附加費為 50 美元。
104 年 8 月 24 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-釜山航線
104 年 8 月 25 日	遠東航空股份有限公司新增桃園-哈爾濱航線
104 年 9 月 1 日	臺灣虎航股份有限公司新增高雄-成田航線。 馬來西亞航空國際有限公司新增桃園-吉隆坡航線。
104 年 9 月 16 日	中華航空股份有限公司新增高雄-常州航線。
104 年 9 月 17 日	桃園-仁川客運航線容量由座位數改採班次數計算，既有各方每週 5,500 個座位數轉換為各方每週 28 班，另再增加各方每週 18 班，總計各方每週 46 班。同時，為提昇南部地區民眾往返韓國之便利性，此次雙方並同意建立高雄-金浦客運航線，各方每週 7 班。
104 年 9 月 19 日	遠東航空公司首航馬公-無錫航線兩岸包機。
104 年 10 月 9 日	全日本空輸公司於本局臺北國際航空站舉辦「臺北松山」飛「四國松山」直航包機活動。

日期(民國)	航空系統重要事紀
104 年 10 月 25 日	酷鳥航空公司新增桃園-廊曼航線。 達美航空股份有限公司新增桃園-成田-西雅圖航線。 中華航空股份有限公司新增桃園-墨爾本-基督城航線。 中華航空股份有限公司新增高雄-熊本航線。
104 年 10 月 26 日	中華航空股份有限公司新增高雄-福岡航線。
104 年 10 月 27 日	中華航空股份有限公司新增高雄-沖繩航線。 中華航空股份有限公司新增桃園-長灘島航線。
104 年 10 月 28 日	中華航空股份有限公司新增臺南-大阪航線。
104 年 11 月 5 日	華信航空股份有限公司新增臺中-武漢航線。
104 年 11 月 7 日	大陸商中國東方航空股份有限公司新增桃園-淮安航線。
105 年 1 月 23 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-大阪航線。 宿霧太平洋航空公司新增桃園-長灘島航線。
105 年 1 月 25 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-福岡航線。 中國國際航空股份有限公司新增桃園-揚州航線。 大韓航空公司恢復桃園-釜山航線。
105 年 1 月 28 日	臺灣虎航股份有限公司新增桃園-福岡航線。
105 年 1 月 29 日	臺灣虎航股份有限公司新增桃園-名古屋航線。
105 年 1 月 30 日	帕勞航空股份公司新增桃園-帛琉航線。
105 年 2 月 1 日	中華航空股份有限公司新增桃園-揚州航線。 越捷航空公司新增桃園-河內航線。
105 年 2 月 4 日	遠東航空股份有限公司新增馬公-青島航線(包機轉定班)。
105 年 2 月 5 日	遠東航空股份有限公司新增馬公-南京航線(包機轉定班)。
105 年 2 月 27 日	陸籍祥鵬航空公司首航昆明至花蓮機場，出入境旅客共計 358 人次。
105 年 3 月 11 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-羽田航線。
105 年 3 月 15 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-茨城航線。
105 年 3 月 18 日	臺灣虎航股份有限公司新增桃園-亞庇航線。
105 年 3 月 24 日	真航空公司新增桃園-仁川航線。
105 年 3 月 27 日	中華航空公司新增桃園-馬尼拉-香港-桃園貨運航線。 威航航空運輸股份有限公司新增桃園-馬尼拉航線。 易斯達航空公司新增桃園-仁川航線。 長榮航空公司新增桃園-宿霧航線。
105 年 3 月 28 日	中國東方航空公司新增桃園-麗江航線。
105 年 3 月 30 日	中華航空公司復航桃園-石垣島航線。
105 年 4 月 9 日	四川航空公司首航高雄-三亞航線。
105 年 4 月 27 日	香草航空公司新增桃園-大阪航線。
105 年 4 月 29 日	華信航空公司首航臺中-無錫航線。
105 年 5 月 1 日	濟州航空股份有限公司開航桃園-仁川航線。
105 年 5 月 5 日	德威航空股份有限公司開航桃園-大邱航線。 台灣虎航股份有限公司開航桃園-大邱航線。
105 年 5 月 8 日	法國航空公司開航桃園-阿姆斯特丹航線。(與荷蘭皇家航空公司共掛班號營運)
105 年 6 月 1 日	華信航空股份有限公司新增桃園-仁川航線。 華信航空股份有限公司新增高雄-仁川航線。

日期(民國)	航空系統重要事紀
105 年 6 月 22 日	越捷航空公司新增臺南-胡志明市航線。
105 年 6 月 24 日	華航空服員罷工，成立緊急應變專案小組針對飛航安全、旅客權益、機場秩序及航班影響情況、受影響旅客處理情形等事項進行因應。
105 年 6 月 25 日	菲律賓航空公司新增桃園-大阪航線。
105 年 6 月 28 日	臺灣與友邦巴拉圭完成航空服務協定之簽署，各方可指定多家航空公司營運，由臺灣各點飛經任何中間點至巴拉圭各點，亦可飛航至任何延遠點往返，且客、貨運容量班次不限，雙方之指定航空公司可據以開闢新航線或以共用班號方式進行合作，為雙方航空公司創造更具彈性之營運空間，有助國籍航空公司布局至南美洲之國際航網，為雙方創造更為緊密之空運服務往來。
105 年 6 月 29 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-仙台航線。
105 年 6 月 30 日	菲律賓航空公司新增桃園-宿霧航線。
105 年 7 月 1 日	威航航空運輸股份有限公司新增桃園-沖繩航線。
105 年 7 月 14 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-岡山航線。
105 年 7 月 20 日	港龍航空首航香港-花蓮包機。
105 年 8 月 12 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-函館航線。
105 年 8 月 15 日	長榮航空股份有限公司與印度航空公司新增桃園-曼谷/新加坡-孟買航線共掛班號。
105 年 8 月 18 日	遠東航空股份公司新增臺中-哈爾濱航線。
105 年 8 月 26 日	長榮航空股份有限公司與中美洲航空公司新增桃園-洛杉磯/舊金山/紐約-薩爾瓦多航線共掛班號。
105 年 10 月 1 日	廉價航空威航因虧損龐大、亞洲低成本航空市場競爭激烈，暫停營運一年，未來以觀望市場接受程度再決定是否重新回復營運。
105 年 10 月 18 日	籌措建設經費，桃園國際機場調整航機收費。
105 年 10 月 30 日	越捷航空公司恢復桃園-河內航線。
105 年 11 月 1 日	華信航空公司於馬公航空站舉行「馬公-高雄」新航線「公益圓夢之旅」首航典禮。
105 年 11 月 2 日	長榮航空股份有限公司新增桃園-芝加哥航線。
105 年 11 月 3 日	遠東航空股份公司新增桃園-延吉航線。
105 年 11 月 4 日	遠東航空股份公司新增桃園-新潟航線。
105 年 11 月 21 日	菲律賓菲亞洲航空運輸有限公司新增桃園-馬尼拉航線。
105 年 11 月 22 日	復興航空運輸股份有限公司停飛並對外宣布公司解散，全部航線停飛。
105 年 11 月 25 日	菲律賓菲亞洲航空運輸有限公司新增桃園-宿霧航線。
105 年 12 月 1 日	遠東航空公司首航高雄-澳門航線。
105 年 12 月 1 日	華信航空接續營運臺北-花蓮及臺中-花蓮航線(包機)。
105 年 12 月 6 日	香港快運航空公司飛航花蓮-香港定期班機。
105 年 12 月 8 日	日本航空為「日本東北震災中華民國臺灣復興支援感謝祭」飛航仙台-桃園包機。
105 年 12 月 12 日	越捷航空公司首航高雄-胡志明航線。
105 年 12 月 12 日	復興航空原有運務代理已全數尋妥接手業者。
105 年 12 月 13 日	桃園國際機場每天 10 餘萬名旅客在此進出，2016 年旅客運量於本日達到 4 千萬人次。
105 年 12 月 15 日	臺灣與澳洲完成航空服務協議之修正，修正後採開放航線架構，另放寬共用班號限制並新增複合運輸條款，進一步強化臺澳間經

日期(民國)	航空系統重要事紀
	貿合作、文化交流及觀光發展。
106 年 1 月 13 日	中國南方航空股份有限公司新增桃園-延吉航線。
106 年 1 月 15 日	越捷航空股份有限公司新增臺中-胡志明市航線。
106 年 1 月 15 日	越南航空公司新增桃園-峴港航線與捷星太平洋航空公司共掛班號。
106 年 1 月 18 日	遠東航空股份公司新增臺中-呼和浩特航線。
106 年 1 月 19 日	遠東航空股份公司新增桃園-合肥航線。
106 年 1 月 19 日	臺灣虎航股份有限公司新增桃園-釜山航線。
106 年 1 月 20 日	完成復興航空無預警停飛後之長期兩岸航權分配暨相關國內航線接續營運及增班作業，報奉交通部核准，並由航空業者進行航線籌辦及增班作業。
106 年 1 月 25 日	馬印航空股份有限公司新增桃園-亞庇航線。
106 年 2 月 15 日	原由復興航空飛航的臺北-花蓮/臺中-花蓮航線兩航線，自 106 年 2 月 16 日分別由立榮航空/華信航空接續。
106 年 3 月 4 日	台灣虎航股份有限公司新增高雄-沖繩客運定期航線。
106 年 3 月 28 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-濟州客運定期航線。
106 年 3 月 28 日	台灣虎航股份有限公司新增臺中-澳門客運定期航線。
106 年 4 月 1 日	立榮航空股份有限公司首航金門-馬公航線。
106 年 4 月 6 日	臺中航空站舉辦「臺中國際機場與日本中部國際機場締結姊妹機場」儀式，由臺中航空站張瑞澍主任與日本中部國際空港株式會社友添雅直社長代表簽署友好機場合作備忘錄。
106 年 4 月 13 日	德安航空公司班次 DHC-6-400 型機/B-55571 號機由台東飛往蘭嶼機場，於今日 16 時 32 分降落蘭嶼機場 13 跑道時，疑似失控衝出跑道，撞上機場旁護欄。
106 年 4 月 26 日	華信航空公司於本局臺北國際航空站辦理松山-武漢首航典禮。
106 年 5 月 13 日	景成柬埔寨國際航空公司新增桃園-金邊航線。
106 年 5 月 19 日	馬來西亞商馬亞洲航空有限公司台灣分公司飛航高雄-吉隆坡航線由每週 3 班增為每週 7 班，讓旅客往返東南亞更為便利。
106 年月 1 日	遠東航空股份有限公司新增松山-合肥航線。
106 年月 1 日	遠東航空股份有限公司新增桃園-日本松山航線。
106 年 6 月 9 日	加拿大商加拿大航空股份有限公司臺灣分公司恢復溫哥華-臺北航線。
106 年 6 月 11 日	遠東航空股份有限公司新增高雄-宜昌航線。
106 年 6 月 17 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-旭川航線。
106 年 7 月 4 日	韓商濟州航空股份有限公司開航高雄-仁川定期客運航線。
106 年 7 月 4 日	泰越捷航空公司包機首航泰國-花蓮。
106 年 9 月 21 日	臺灣虎航股份有限公司開航桃園-無錫定期客運航線。
106 年 9 月 23 日	河北航空有限公司開航桃園-石家莊定期客運航線。
106 年 9 月 24 日	樂桃航空股份有限公司開航桃園-札幌定期客運航線。
106 年 9 月 25 日	樂桃航空股份有限公司開航桃園-仙台定期客運航線。
106 年 10 月 17 日	泰獅航空臺北ㄧ曼谷(廊曼)航線開航
106 年 10 月 26 日	友邦駐聯合國常任代表訪華團拜會本局，與本局就推動 參與國際民航組織(ICAO)事宜交換意見，與會友邦代表 咸表示樂願助我推動參與 ICAO 事務。
106 年 10 月 29 日	立榮航空股份有限公司新增松山-杭州航線。

日期(民國)	航空系統重要事紀
106 年 10 月 29 日	長榮航空股份有限公司新增松山-重慶航線。
106 年 10 月 29 日	長榮航空股份有限公司新增松山-天津航線。
106 年 11 月 16 日	韓商釜山航空股份有限公司新增桃園-大邱國際定期客運班機。
106 年 12 月 1 日	中華航空股份有限公司新增桃園-倫敦航線。
106 年 12 月 14 日	遠東航空股份有限公司新增高雄-福州航線。
106 年 12 月 16 日	台灣虎航股份有限公司新增高雄-福岡航線。
106 年 12 月 17 日	德威航空首航高雄-仁川航線(每周單向 4 班)。
106 年 12 月 18 日	虎航首航高雄-福岡航線(每周單向 3 班)。
106 年 12 月 19 日	遠東航空公司新增臺中－廈門航線。
106 年 12 月 20 日	本局飛航服務總臺啟用馬祖南竿機場簡式著陸區燈。
107 年 1 月 5 日	濟州航空股份有限公司新增桃園-清州航線。
107 年 1 月 13 日	遠東航空公司於馬公航空站舉行「遠東航空國內線 ATR 首航馬公-高雄航線」慶祝典禮。
107 年 1 月 13 日	遠東航空舉辦 ATR 機型高雄-澎湖首航慶祝活動，新機型加入營運後，該航線由每日往返 6 班增為 9 班。
107 年 2 月 14 日	華信航空公司引進 ATR 新機型首航馬公-高雄航線。
107 年 2 月 14 日	華信航空公司引進 ATR 新機型首航臺北-金門航線。
107 年 2 月 26 日	東京國際空港（羽田機場）株式會社木原武至部長蒞民用航空局臺北國際航空站進行機場營運管理經驗交流。
107 年 3 月 25 日	華信航空股份有限公司新增桃園-福州航線。
107 年 3 月 25 日	中國南方航空股份有限公司新增桃園-張家界航線。
107 年 3 月 25 日	香草航空股份有限公司新增桃園-福岡航線。
107 年 3 月 26 日	樂桃航空股份有限公司新增高雄-沖繩航線。
107 年 3 月 26 日	本局飛航服務總臺啟用金門終端航管雷達。
107 年 3 月 26 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-茨城航線。
107 年 3 月 27 日	中國東方航空股份有限公司新增桃園-黃山航線。
107 年 3 月 28 日	台灣虎航股份有限公司新增桃園-花卷航線。
107 年 3 月 31 日	中國東方航空股份有限公司新增桃園-西寧航線。
107 年 4 月 13 日	天空吳哥航空首航花蓮-金邊航線。
107 年 4 月 17 日	法國航空公司首航桃園-巴黎航線。
107 年 4 月 18 日	四川航空公司首航臺中－三亞航線。
107 年 4 月 23 日	中國國際航空公司首航臺中－天津航線。
107 年 4 月 25 日	總統華總一義字第 10700043981 號令修正公布「民用航空法」部分條文，本次修正重點包括增訂「遙控無人機」管理專章及民用航空運輸業退場機制二部分。就遙控無人機管理部分，係參考美國、歐盟、日本等國家立法經驗及國際民航組織規範，透過「器材與人員管理」、「活動區域」及「操作限制」三大面向，由中央與地方政府協同分工管理；另鑑於復興航空於 105 年無預警結束營業，嚴重影響搭機旅客權益，因此一併通盤檢討增訂民用航空運輸業之退場機制。
107 年 4 月 26 日	樂桃航空首航高雄-沖繩（那霸）航線，每日 1 班往返班次。
107 年 4 月 26 日	全亞洲航空公司新增高雄-吉隆坡航線。
107 年 4 月 26 日	華信航空公司與廈門航空公司新增桃園-福州共掛班號。

日期(民國)	航空系統重要事紀
107 年 5 月 24 日	為紓解 B576 航路壅塞航情，我國與日本、韓國合作，於 臺北飛航情報區內增設 L4 RNAV 過渡航路，以銜接我國 之 Q11 航路與日本之 Y741 航路，建立與 B576 航路平行 之航線。爾後「往」、「返」日韓之航班得以分流，航程 亦可縮短，達成順暢航情、提升飛安、節能減碳之效。
107 年 6 月 14 日	華信航空公司首航臺中－東京航線。
107 年 6 月 20 日	遠東航空公司首航花蓮－金門航線，希冀包機航班爾後能成為定期航班。
107 年 6 月 22 日	越捷航空公司首航臺中－河內航線。
107 年 7 月 1 日	中華航空獨家開航高雄經香港飛往雅加達航線。
107 年 7 月 1 日	長榮航空股份有限公司新增桃園-清邁航線。
107 年 7 月 1 日	台灣虎航航空首航高雄-名古屋航線。
107 年 7 月 12 日	菲律賓亞洲航空公司新增桃園-克拉克航線。
107 年 7 月 27 日	韓商濟州航空股份有限公司新增桃園-務安航線。
107 年 9 月 13 日	遠東航空股份有限公司新增桃園-張家界航線。
107 年 9 月 21 日	韓商易斯達航空股份有限公司新增桃園-清州航線。
107 年 9 月 21 日	韓商易斯達航空股份有限公司新增桃園-濟州航線。
107 年 9 月 30 日	泰亞洲航空運輸有限公司新增桃園-清邁航線。
107 年 10 月 5 日	遠東航空股份有限公司新增桃園-濟州航線。
107 年 10 月 21 日	因應蘇澳新馬火車站普悠瑪號列車出軌案，緊急協調立榮航空公司於晚間 22 時 10 分與翌(22)日早上 7 時 50 分加開航機輸運 135 名北花間旅客。
107 年 10 月 28 日	星悅航空公司新增桃園-北九州航線。
107 年 10 月 28 日	星悅航空公司新增桃園-名古屋航線。
107 年 10 月 28 日	馬印航空股份有限公司新增桃園-札幌航線。
107 年 10 月 28 日	菲亞洲航空運輸有限公司新增高雄-馬尼拉航線。
107 年 10 月 31 日	中華航空股份有限公司開航桃園-重慶航線。
107 年 11 月 1 日	紐西蘭航空公司新增桃園-奧克蘭航線。
107 年 11 月 3 日	泰越捷航空公司首航臺中-曼谷航線。
107 年 11 月 21 日	柬埔寨航空公司首航臺中-金邊航線。
107 年 12 月 1 日	台灣虎航公司新增桃園-宿霧航線。
107 年 12 月 1 日	泰國亞洲航空公司新增桃園-曼谷廊曼航線。
107 年 12 月 3 日	汶萊皇家航空公司
107 年 12 月 5 日	華信航空公司新增桃園-東京羽田航線。
107 年 12 月 23 日	濟州航空新增臺北-大邱、臺北-清州定期航班。
108 年 3 月 26 日	桃園機場與日本高松機場締結為友好姊妹機場，將擴大台、日機場合作交流，分享營運服務、飛航安全及市場行銷等方面的經驗及資訊，同時規劃兩地機場人員交流，建立更密切航空運輸網路。
108 年 4 月 1 日	華信航空公司新增臺中-馬尼拉航線。
108 年 4 月 2 日	台灣虎航新增臺北-長灘島航線。
108 年 4 月 3 日	越捷航空公司新增越南芽莊市-臺北航線。
108 年 5 月 12 日	吉祥航空公司以包機方式從上海浦東直飛澎湖。
108 年 5 月 25 日	西伯利亞航空公司新增臺北-海參威直飛航班。
108 年 5 月 25 日	俄羅斯皇家航空公司恢復臺北-莫斯科定期直航航班。

日期(民國)	航空系統重要事紀
108 年 5 月 28 日	立榮航空公司臺北松山機場-恆春機場航線停航。
108 年 6 月 6 日	長榮航空股份有限公司新增臺北-名古屋直飛航班。
108 年 6 月 7 日	台灣虎航開航第 3 條菲律賓航線桃園飛公主港（巴拉望）。
108 年 6 月 18 日	越竹航空公司新增桃園-越南峴港航線。
108 年 6 月 26 日	中國東方航空公司新增臺中-中國昆明直飛定期航班。
108 年 7 月 4 日	中國大陸春秋航空公司開闢高雄直飛寧波新航線。
108 年 7 月 6 日	中國山東航空公司新增花蓮-濟南航線
108 年 7 月 6 日	因應長榮航空空服員罷工事件，本局為維護旅客權益及飛航安全，於事件發生前(4 月 26 日)即成立應變小組，針對航班調度及旅客服務、場站服務、旅行業務及勞資協調等任務分工，嗣於 7 月 6 日勞資雙方達成共識，並於 7 月 9 日 24 時結束罷工事件。
108 年 7 月 15 日	日本酷鳥航空公司新增桃園-札幌航線。
108 年 7 月 17 日	長榮航空公司新增桃園-青森航線。
108 年 7 月 18 日	長榮航空公司新闢桃園-日本松山航線。
108 年 8 月 1 日	菲律賓菲亞洲航空公司新增高雄-宿霧航線
108 年 8 月 1 日	菲律賓菲亞洲航空公司新增高雄-克拉克航線
108 年 8 月 10 日	捷星太平洋航空公司新增高雄-峴港航線
108 年 9 月 6 日	德威航空公司新增高雄-釜山航線
108 年 9 月 12 日	德威航空公司首航臺中-釜山航線

資料來源：1.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(108 年)」期末報告，本所，108 年 11 月。2.本研究整理。

附錄 2　109 年 1 月 17 工作會議簡報

107年城際運輸消長觀察

運輸計畫組
呂研究員怡青

109年1月17日

大綱

壹、緣起
貳、資料來源與推估方式
參、運輸市場變化趨勢
肆、城際運具變化趨勢
伍、公共運輸變化趨勢
陸、重要起迄對觀察
柒、結語

壹、緣起

■ 研究範圍

- 研究範圍：臺灣本島運輸走廊。
- 分析對象：包含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空。
- 歷年日均運量各運具比較基準，皆以每年4月份運量資料為主(分平日、一般假日，排除連續假日)，比較時間一致。
- 研究觀察與分析時間：
  - 前5期(96-101、96-102、96-103、96-104、96-105)觀察報告均以高鐵開始營運年(96年)為比較基準年
  - 近2期(103-106、103-107)則配合103年高速公路實施ETC計程收費、103-104年進行旅次特性調查(開發臺灣城際運輸需求模式TDM2016)，觀察基年改為103年。

3

壹、緣起

■ 研究內容

- 城際運輸市場消長分析
- 重要起迄對變化觀察

■ 名詞定義

- 城際旅次：跨生活圈旅次。
- 西部城際：全島城際旅次扣除東部城際旅次
- 東部城際：花東間往來城際旅次
- 航空：僅計算本島航線(北-花、北-東、高-花及中-花)
- 國道客運：採用公路總局之定義，即總旅程50%以上里程行駛於國道者

4

貳、資料來源與推估方式

■ 資料來源

運具	項目	取得方式
小客車	交通量	公路: **行文索取**公路總局省線道交通量調查 高速公路: 交通部高速公路局交通資料庫 http://tisvcloud.freeway.gov.tw/
	屏柵線與旅次起迄關聯表	第5期城際運輸需求模式屏柵線
國道客運	運量資料	**行文索取**公路總局客運(國道)各路線服務概況
	平假日占比	引用103~107年臺鐵運量整理出之平、假日占月運量比，作為國道客運平假日運量推估依據。
臺鐵	運量資料	**行文索取**臺鐵各站間OD資料
高鐵	運量資料	**行文索取**高鐵公司每周OD表、時刻表

5

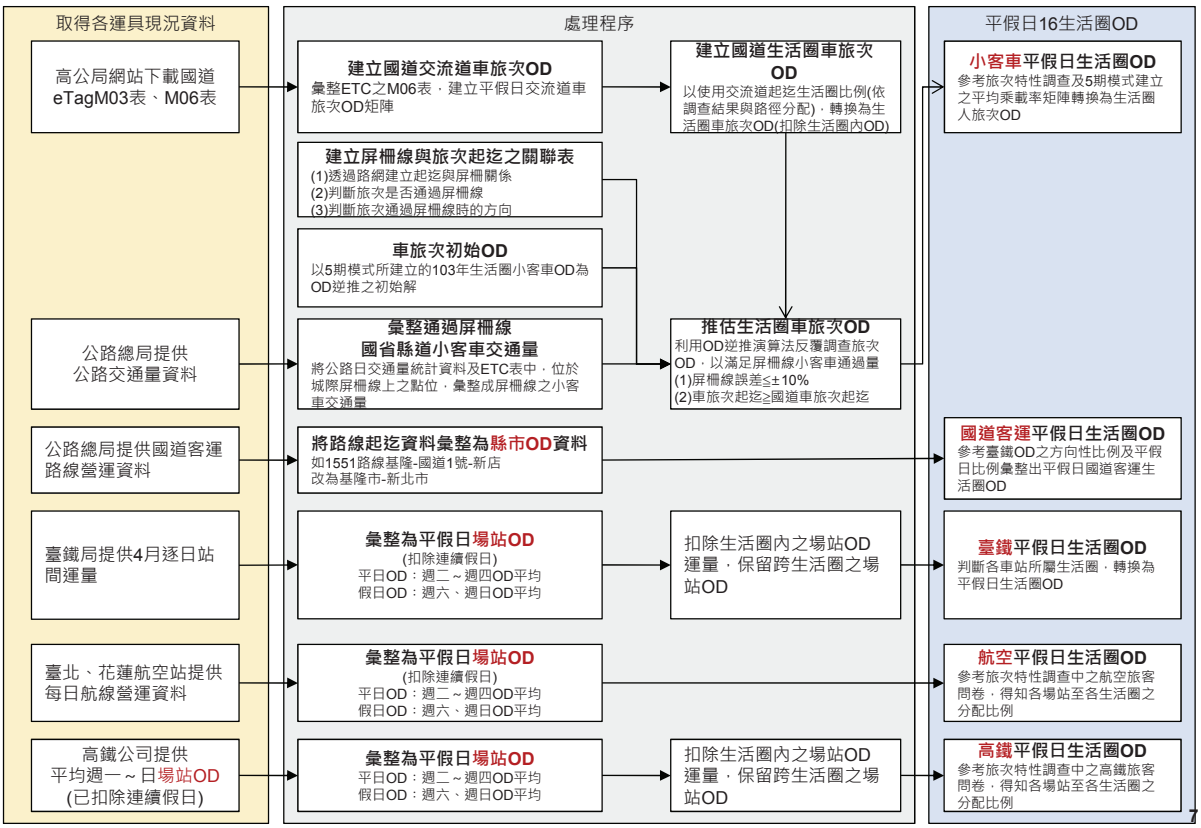
貳、資料來源與推估方式

■ 推估方式

運具別	建立方法
小客車	以高公局ETC之M06表及公路總局公路交通量資料，推估小客車縣市OD矩陣，參考103年旅次特性調查中各縣市OD之小客車乘載率，轉換為縣市人旅次OD。
國道客運	以各路線月營運資料推算平常日、一般假日之縣市OD矩陣。
臺鐵	由臺灣鐵路管理局提供4月逐日站間運量，整理平常日、一般假日之縣市OD矩陣。
高鐵	以高鐵公司所提供之起迄資料，整理平常日、一般假日之縣市OD矩陣。

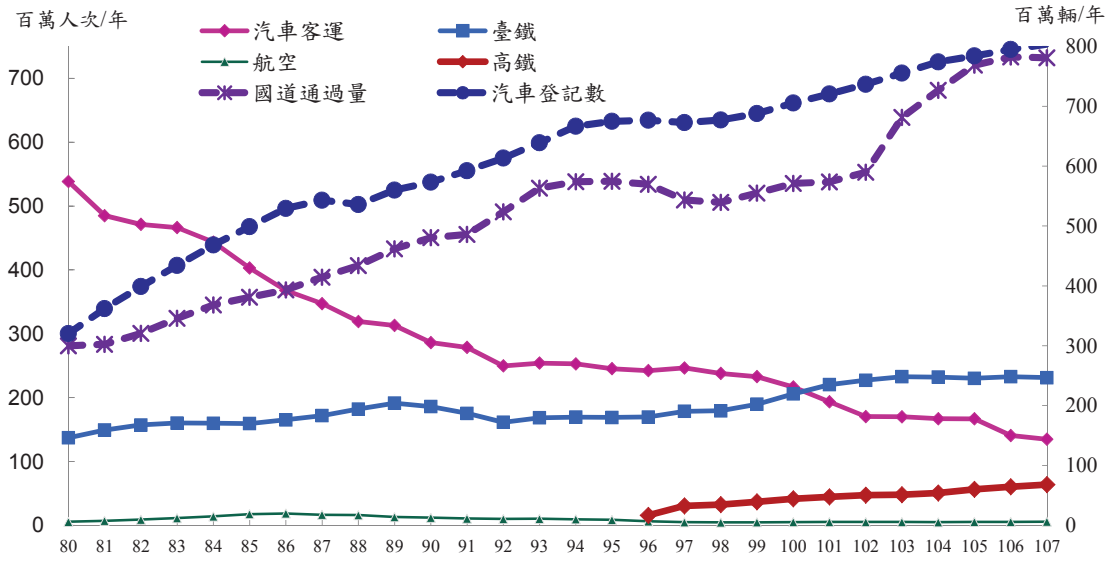
6

各運具現況OD推估流程



參、運輸市場變化趨勢

- 近5年運輸系統大事紀，包括103年國道實施計程收費與花東鐵路電氣化通車、104年高鐵新增苗彰雲3站、105年高鐵新增南港站、106年桃園機場捷運通車、 107年2月蘇花改蘇澳至東澳段開放通車
- 高鐵運量持續成長，臺鐵趨緩，公路客運下降，私人運輸持續成長



8

參、運輸市場變化趨勢

■ 城際總旅次量

- 城際日總旅次量：平假日均逐年提升，平日運量介於298~310萬人次/日，假日運量介於585~621萬人次/日，假日總旅次量約為平日1.95~2.01倍。
- 西部城際日總旅次量：平假日均逐年提升，平日運量介於297~308萬人次/日，假日運量介於583~618萬人次/日。
- 東部城際日總旅次量：平假日均逐年提升，平日運量介於1.7~2萬人次/日，假日運量介於2.2~2.6萬人次/日。
- 總旅次量年增率，假日均大於平日。

旅次量 (萬人次/日)	平日						假日					
	103年	104年	105年	106年	107年	年增率	103年	104年	105年	106年	107年	年增率
西部	297.01	302.43	304.89	306.60	308.10	0.92%	583.59	589.36	613.81	613.71	618.77	1.47%
東部 (僅含花東)	1.70	1.74	1.83	2.00	1.94	3.42%	2.20	2.34	2.44	2.59	2.58	4.12%
總量	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	0.94%	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	1.48%

參、運輸市場變化趨勢

■ 城際總延人公里

- 城際日總延人公里：平假日均逐年提升，平日總延人公里介於201~211百萬公里/日，假日總延人公里介於408~434百萬公里/日，假日總延人公里約為平日2倍。
- 西部城際日總延人公里：平假日均逐年提升，平日總延人公里介於198~208百萬公里/日，假日總延人公里介於405~430百萬公里/日。
- 東部城際日總延人公里：平假日均逐年提升，平日總延人公里介於2.5~3百萬公里/日，假日總延人公里介於3.3~3.9百萬公里/日。
- 總旅次量年增率，假日均大於平日。

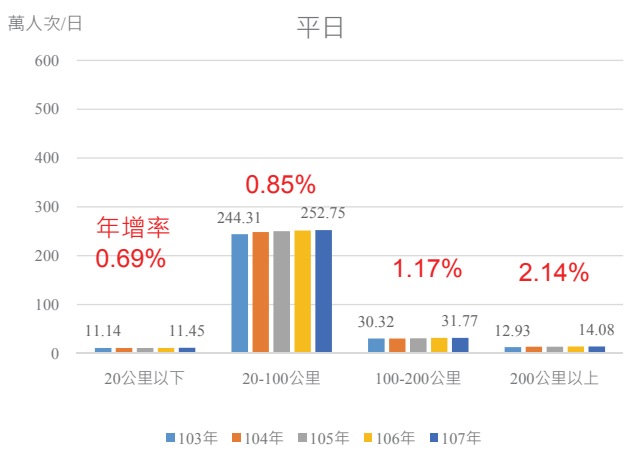
延人公里 (百萬公里/日)	平日						假日					
	103年	104年	105年	106年	107年	年增率	103年	104年	105年	106年	107年	年增率
西部	198.77	203.05	205.46	207.67	208.16	1.16%	405.03	408.29	425.15	424.97	430.29	1.52%
東部 (僅含花東)	2.54	2.61	2.75	3.00	2.91	3.42%	3.29	3.51	3.65	3.88	3.87	4.12%
總量	201.32	205.66	208.21	210.67	211.07	1.19%	408.32	411.80	428.80	428.86	434.16	1.55%

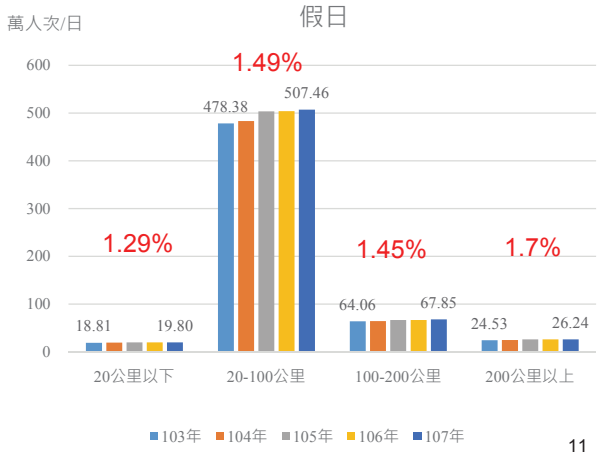
註:(城際模式TDM2016交通分區起迄距離乘以交通分區旅次量)後再除以總旅次量。

參、運輸市場變化趨勢

■ 城際短中長程旅次量變化

- 中程(20-100公里)旅次量最高，占平假日總旅次82%左右
- 中長程(100-200公里)旅次量次之，占平假日總旅次10-11%左右。
- 長程(200公里以上)旅次量再次之，占平假日總旅次4%左右，平日年增率達2.14%，年增率最高。
- 平假日各種距離別旅次量皆呈上升趨勢。

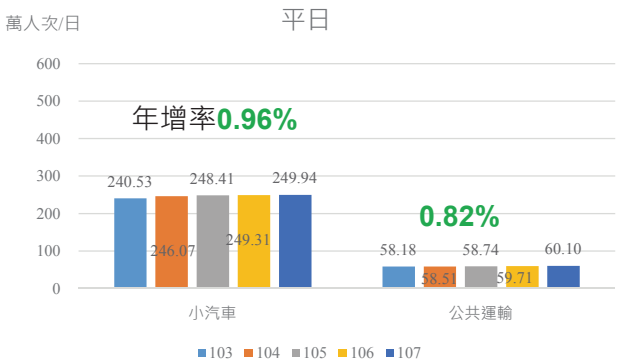


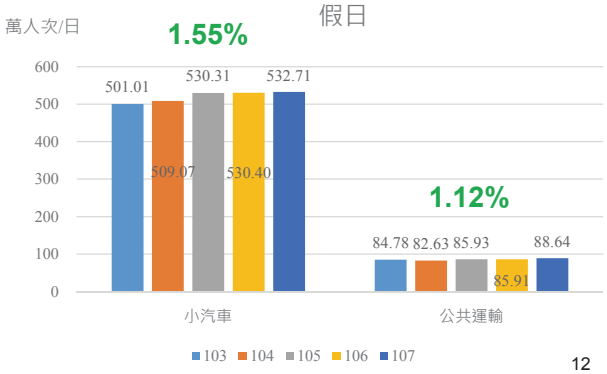


參、運輸市場變化趨勢

■ 公私運具旅次量消長

- **私人運具**:平日由103年的240.5萬人次/日，上升至107年的249.9萬人次/日，年增率達0.96%。假日由103年的501萬人次/日，上升至107年的532.7萬人次/日，年增率達1.55%。
- **公共運輸**:平日由103年的58.2萬人次/日，上升至107年的60萬人次/日，年增率達0.82%。假日由103年的84.8萬人次/日，上升至107年的88.6萬人次/日，年增率達1.12%。
- 公私運具旅次量均逐年成長，平假日小客車成長增量遠高於公共運輸。





參、運輸市場變化趨勢

■ 公私運具占比消長

●**私人運具：**

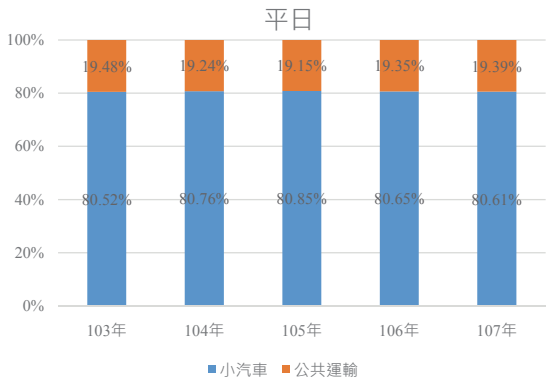
✓平假日占比均上升(平日由103年的80.52%上升至107年的80.61%；假日由103年85.53%上升至107年85.73%)。

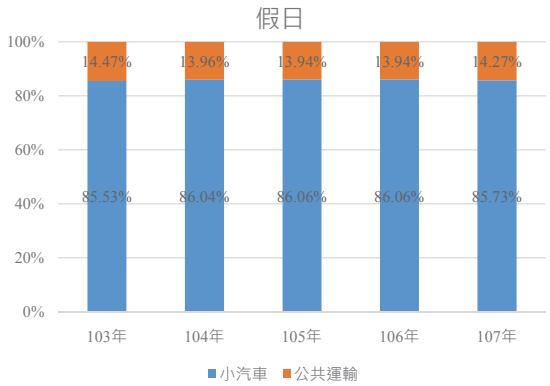
✓為城際運輸主要運具，旅次量呈上升趨勢

●**陸路公共運輸：**

✓平假日占比均下降(平日由103年的19.48%日下降至107年的19.39%；假日占比 103年14.47%下降107年14.27%)

✓旅次量皆呈上升趨勢



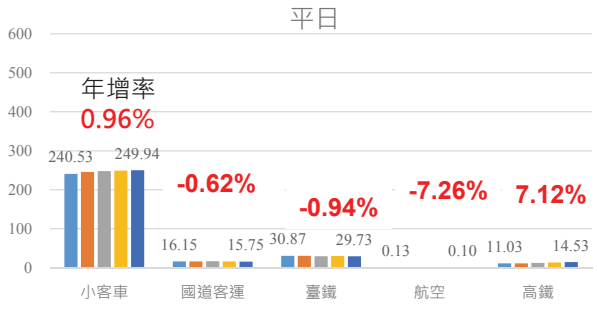


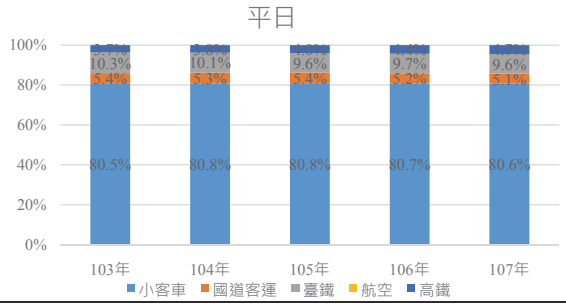
肆、城際運具變化趨勢

■ 旅次量

● 不論平假日：小客車、高鐵運量均上升，國道客運、臺鐵及航空呈下降趨勢。平假日均以高鐵旅次量年增率最高。

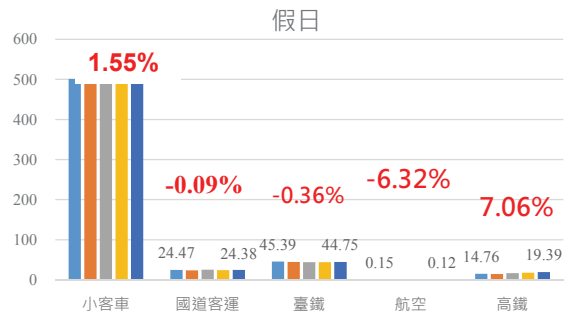
萬人次/日

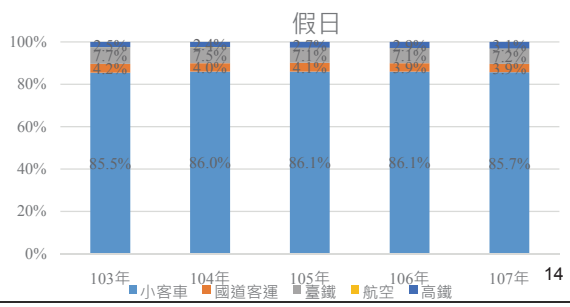




■ 占比

● 不論平假日：小客車、高鐵、占比上升，國道客運、臺鐵及航空下降

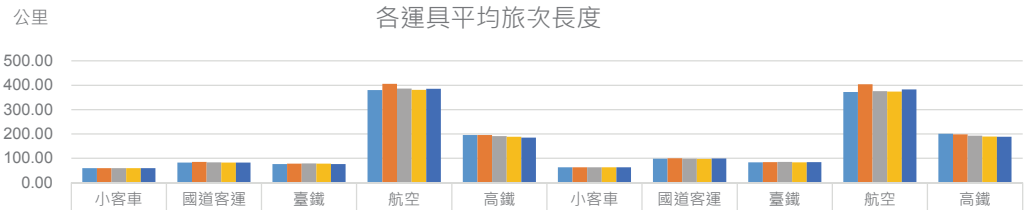




肆、城際運具變化趨勢

■ 平均旅次長度

- 小客車：平假日旅次長度變化不大，假日旅次長度高於平日。
- 國道客運：平日旅次長度下降，假日假日旅次長度上升。
- 臺鐵：受通勤車站增加，平日旅次長度些微下降，假日旅次長度上升。
- 航空：103年6月受花東鐵路電氣化及臺鐵普悠瑪號營運競爭影響，104年北-花及北-東航線運量下降，致旅次長度增長，105年後平假日旅次長度大致穩定。
- 高鐵：受高鐵新增4站影響，平假日旅次長度均下降。



	平日					假日				
	小客車	國道客運	臺鐵	航空	高鐵	小客車	國道客運	臺鐵	航空	高鐵
103年	59.18	82.59	76.31	380.01	195.77	63.12	98.12	83.38	372.30	200.88
104年	59.14	84.54	78.04	405.52	195.20	63.23	99.96	84.01	404.15	198.44
105年	59.25	83.46	79.15	386.33	190.69	63.05	98.60	84.71	375.72	192.81
106年	59.52	82.68	77.75	380.65	188.33	63.11	97.03	83.48	374.02	189.55
107年	59.33	81.96	76.12	385.29	184.98	62.96	98.82	84.12	383.00	188.64

15

肆、城際運具變化趨勢

■ 平日短中長程旅次量

- 20公里以下，以小客車年增率0.98%最高。
- 20-100公里，因高鐵新增4站影響，以高鐵年增率10.4%最高，小客車0.93%次之。
- 100-200公里，以高鐵年增率7.47%最高，國道客運-4.54%最低。
- 200公里以上，以高鐵年增率4.82%最高，航空-7.26%最低。
- 除200公里以上外，各旅次長度別均以小客車旅次數最高。

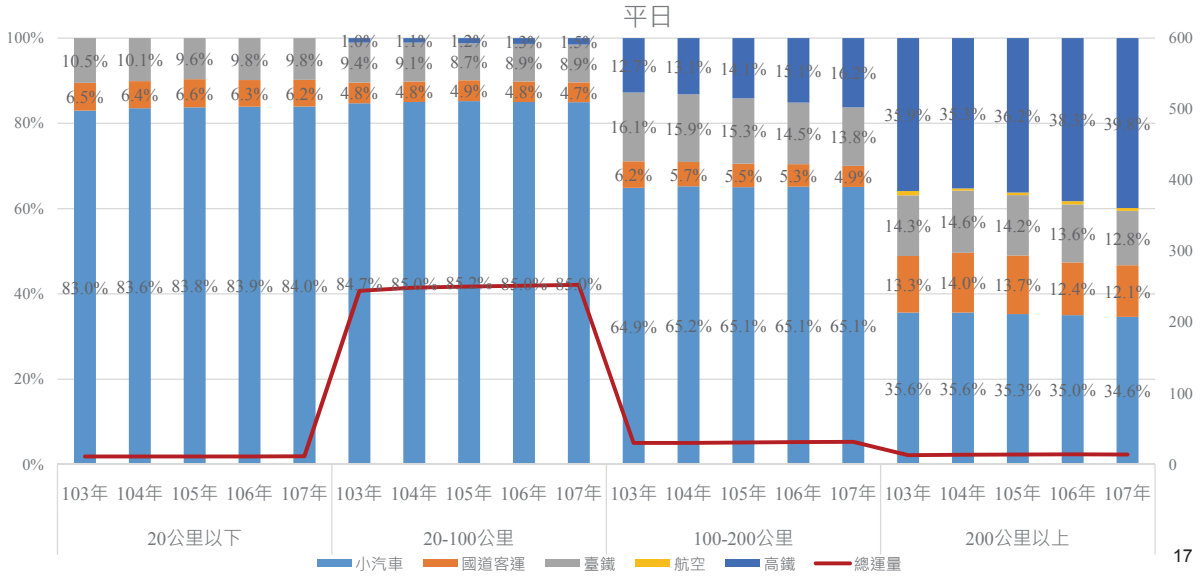
長度別	平日日運量(萬人次/日)						
	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	年增率
20公里以下	小客車	9.25	9.50	9.52	9.53	9.61	0.98%
	國道客運	0.72	0.72	0.75	0.71	0.71	-0.38%
	臺鐵	1.17	1.15	1.10	1.12	1.12	-1.04%
	航空	0	0	0	0	0	--
	高鐵	0	0	0	0	0	--
20-100公里	小客車	207.00	211.45	213.41	213.80	214.77	0.93%
	國道客運	11.82	11.89	12.33	12.01	11.77	-0.11%
	臺鐵	22.96	22.74	21.78	22.30	22.44	-0.58%
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--
	高鐵	2.54	2.66	2.99	3.37	3.77	10.40%
100-200公里	小客車	19.67	19.86	20.14	20.62	20.67	1.26%
	國道客運	1.88	1.74	1.70	1.67	1.57	-4.54%
	臺鐵	4.89	4.84	4.74	4.58	4.37	-2.79%
	航空	0	0	0	0	0	--
	高鐵	3.86	4.00	4.37	4.79	5.15	7.47%
200公里以上	小客車	4.62	4.85	4.91	4.95	4.88	1.36%
	國道客運	1.72	1.91	1.90	1.75	1.71	-0.21%
	臺鐵	1.85	1.99	1.97	1.93	1.80	-0.64%
	航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	-7.26%

16

肆、城際運具變化趨勢

■ 平日短中長程旅次占比

- 小客車：旅次長度愈長占比愈低，為200公里以下之主運具，200公里以上僅占3成。
- 國道客運：200公里以下占比5-7%，200公里以上約12-14%。
- 臺鐵：100公里以下占比約9-10%，100公里以上占比約13-16%。
- 高鐵：旅次長度愈長，占比愈高，為200公里以上主運具(近4成)。



肆、城際運具變化趨勢

■假日短中長程旅次量

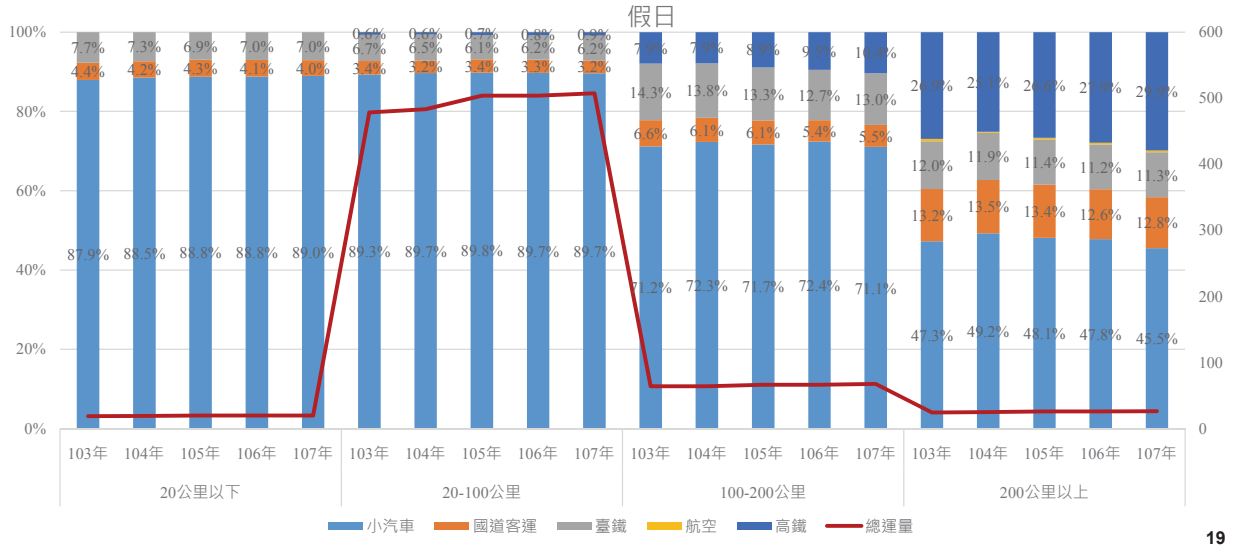
- 20公里以下，以小客車年增率1.59%最高。
- 20-100公里，以高鐵年增率10.05%最高，臺鐵-0.25%最低。
- 100-200公里，以高鐵年增率8.52%最高，國道客運-3.01%最低。
- 200公里以上，以高鐵年增率4.37%最高，航空-6.32%最低。
- 各旅次長度均以小客車旅次數最高。

長度別	假日日運量(萬人次/日)						
	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	年增率
20公里以下	小客車	16.54	17.02	17.63	17.61	17.62	1.59%
	國道客運	0.82	0.80	0.85	0.82	0.79	-1.09%
	臺鐵	1.45	1.41	1.38	1.39	1.39	-0.95%
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--
	高鐵	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--
20-100公里	小客車	427.28	433.30	452.46	452.18	454.94	1.58%
	國道客運	16.16	15.52	16.88	16.62	16.46	0.46%
	臺鐵	31.86	31.36	30.79	31.04	31.54	-0.25%
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--
	高鐵	3.08	3.07	3.66	4.12	4.51	10.05%
100-200公里	小客車	45.58	46.45	47.70	48.18	48.20	1.41%
	國道客運	4.25	3.89	4.05	3.60	3.76	-3.01%
	臺鐵	9.14	8.83	8.88	8.42	8.84	-0.82%
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--
	高鐵	5.08	5.05	5.92	6.34	7.04	8.52%
200公里以上	小客車	11.61	12.31	12.52	12.43	11.95	0.73%
	國道客運	3.23	3.37	3.50	3.27	3.37	1.05%
	臺鐵	2.95	2.97	2.98	2.92	2.98	0.18%
	航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	-6.32%
	高鐵	6.61	6.28	6.93	7.25	7.84	4.37%

肆、城際運具變化趨勢

■ 假日短中長程旅次量

- 小客車：旅次長度愈長，占比愈低，為所有距離別之主運具，200公里以上約4-5成。
- 國道客運：100公里以下占比3-4%，100-200公里占比約5-6%，200公里以上占比約13%
- 臺鐵：100公里以下占比約6-7%，100-200公里占比約14-15%，200公里以上約11-12%
- 高鐵：旅次長度愈長，占比愈高，200公里以上約25-30%，較平日占比低。



肆、城際運具變化趨勢

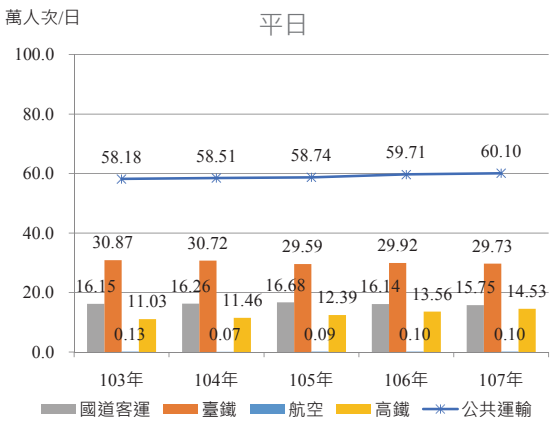
■ 小結

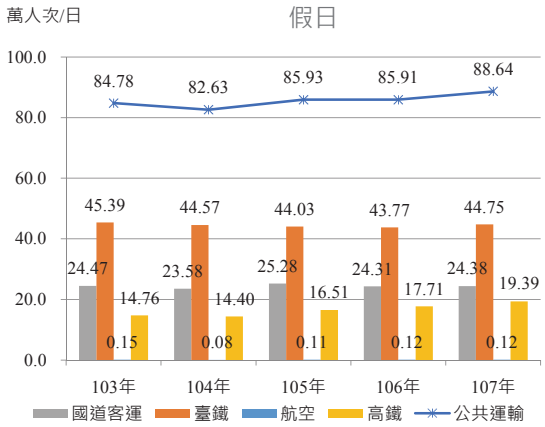
- 旅次量：不論平假日，小客車、高鐵運量均上升，國道客運、臺鐵及航空呈下降趨勢。
- 各運具平均旅次長度假日均大於平日，受高鐵新增4站影響，高鐵旅次長度下降幅度較大。
- 各距離別之旅次量
  - ➢ 除短程20KM以下外，平假日均以高鐵年增率最大，顯示高鐵高品質運輸服務吸引旅客選擇使用。
  - ➢ 除平日200公里以上外，各旅次長度均以小客車旅次數最高。
- 各距離別之旅次占比
  - ➢ 小客車：為城際陸運主要運具，假日占比高於平日，與假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊有關。
  - ➢ 高鐵：旅次長度愈長，占比愈高。由於平日商務旅次比例高，而商務旅次相對重視時間效率，因此高鐵平日占比普遍高於假日。

伍、公共運輸變化趨勢

■ 城際公共運輸旅次量

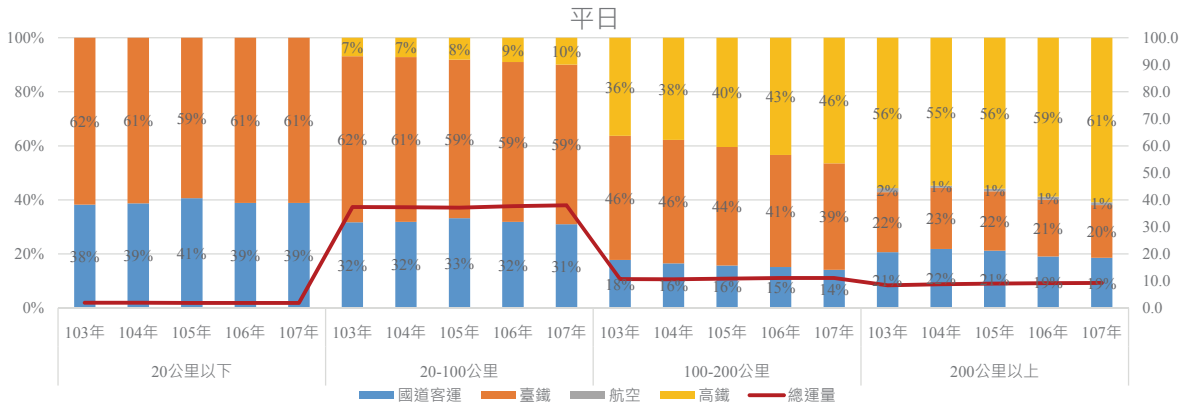
- 平日：以臺鐵運量最高約30萬人次/日，其次為國道客運16萬人次/日，高鐵則為11.0~14.5萬人次/日，航空約700 ~ 1,300人次/日。
- 假日：以臺鐵運量最高約43.7~45.4萬人次/日，其次為國道客運23.6~25.3萬人次/日，高鐵為14.4-19.4萬人次/日，航空約800 ~ 1,500人次/日。
- 公共運輸市場：平假日均以臺鐵運量最高，假日總旅次量約為平日1.4~1.5倍。





伍、公共運輸變化趨勢

■ 公共運輸市場-平日短中長程旅次占比



高鐵：

- 占比隨旅次長度增加而遞增
  - 200km以上： 56~61%
  - 100-200km：36~46%
  - 20-100km：7~10%
- 主要服務中長、長程旅次

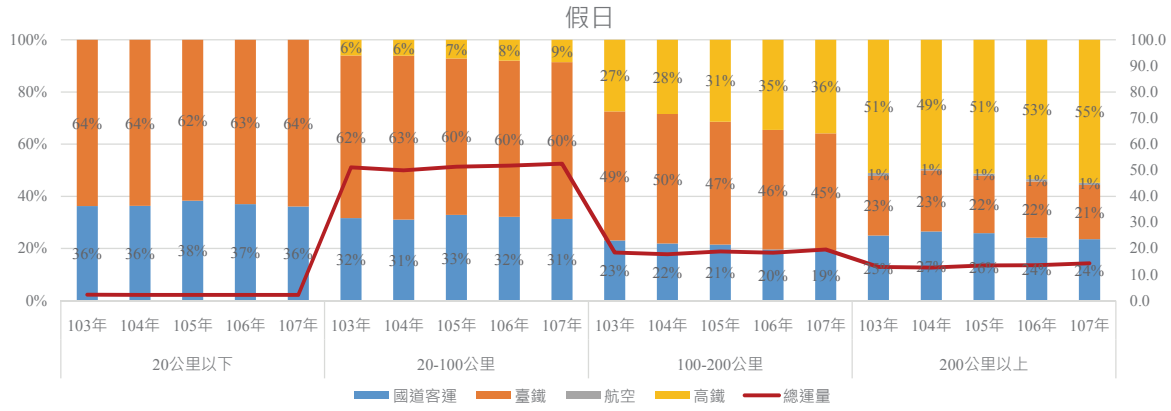
國道客運:主要服務短、中程旅次(31-43%)

臺鐵：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
  - 200km以上 ：20~22%
  - 100-200km：39~46%
  - 100km以下：59~62%
- 主要服務短、中、中長程旅次

伍、公共運輸變化趨勢

■ 公共運輸市場-假日短中長程旅次占比



高鐵：

- 占比隨旅次長度增加而遞增
  - 200km以上： 49~55%
  - 100-200km：27~36%
  - 20-100km：6~9%
- 主要服務長程旅次

國道客運:主要服務短、中程旅次(31-38%)

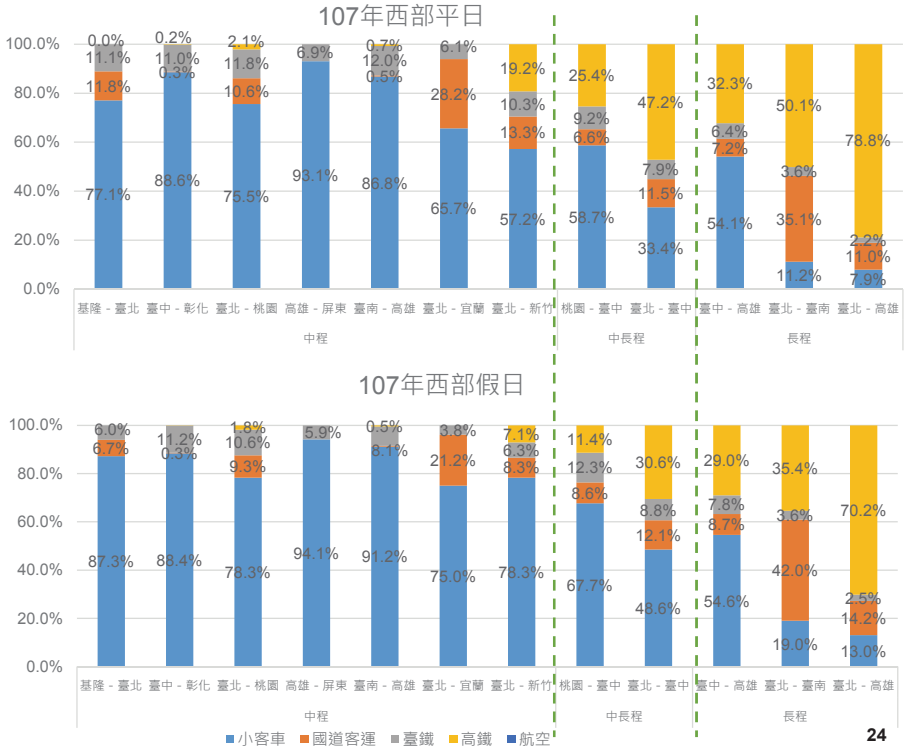
臺鐵：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
  - 200km以上 ：21~23%
  - 100-200km：45~50%
  - 100km以下：60-64%
  - 20km以下：60-63%
- 主要服務短、中、中長程旅次

陸、重要起迄對觀察

■ 短中長程重要起迄對分析-107年西部為例

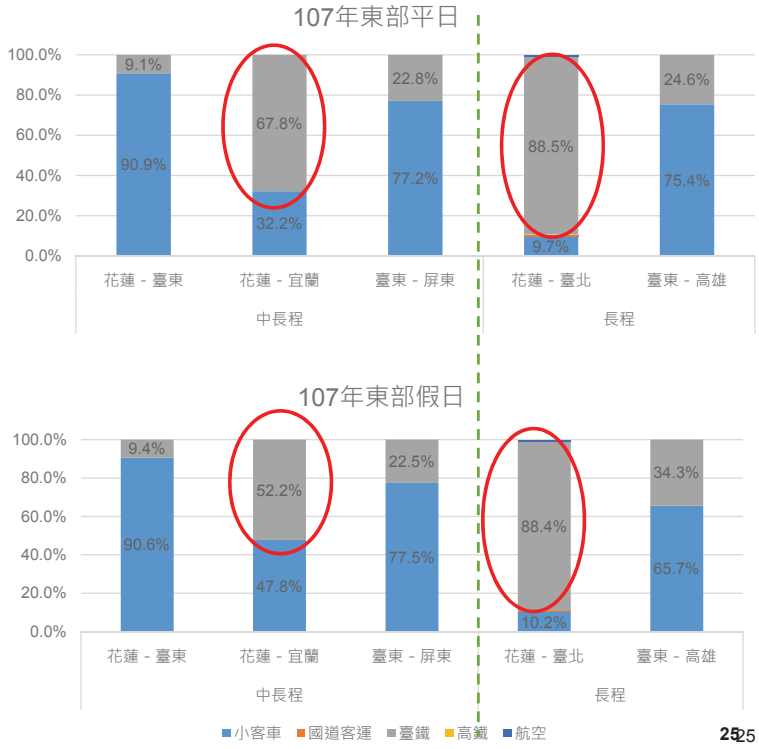
- 篩選依據-西部前10大、東部前5大、外加北宜及北竹
- 旅次長度愈長
  - 高鐵占比愈高
  - 小車占比愈低
- 小車假日占比多大於平日，高鐵平日占比多大於假日



陸、重要起迄對觀察

■ 短中長程重要起迄對分析-107年東部為例

- 東部起迄對主次要運具為小客車及臺鐵
- 因蘇花公路行車路況不佳(山路彎繞、常坍方、大貨車及聯結車比例高)，花蓮-宜蘭及花蓮-臺北以臺鐵占比高，其餘起迄對均以小客車為主。

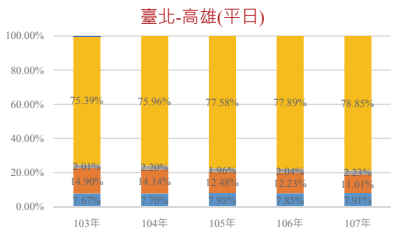


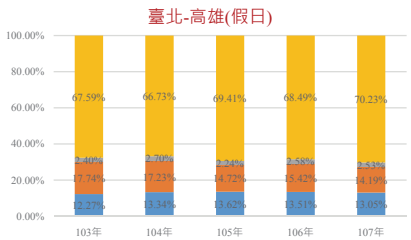
陸、重要起迄對觀察

■ 長程(200KM以上)

臺北-高雄(350KM)

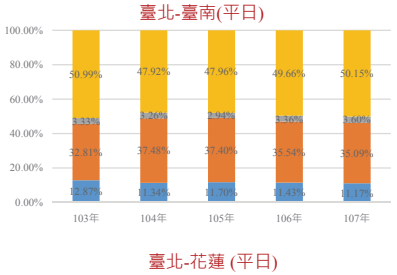
- 平假日均以高鐵為主要運具(7-8成)，國道客運為次要運具(12-18%)
- 臺鐵占比為所有長程起迄對最低者(3%)，且103-107年占比仍持續提高，建議臺鐵可思考如何強化長程優勢。

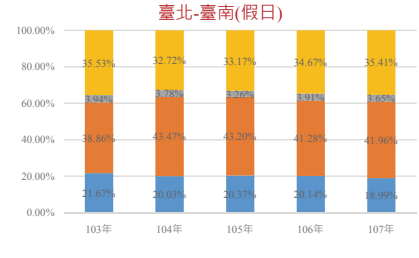




臺北-臺南(300KM)

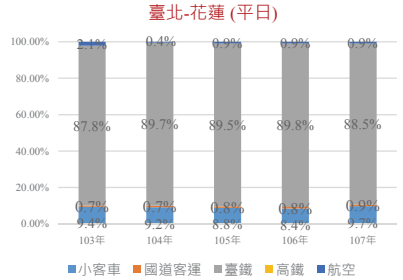
- 平假日主、次要運具互為高鐵(3-5成)及國道客運(3-4成)
- 臺南高鐵站位於沙崙，直達車配置少，總行駛時間約86-120分鐘不等，往市中心須再轉乘臺鐵沙崙支線約25分鐘，票價及總旅行時間相對國道客運較無優勢。
- 國道客運具競爭優勢，可能臺南市中心多所大學(成大、長榮、南大)，假日多為返鄉、探親，其時間價值較低。

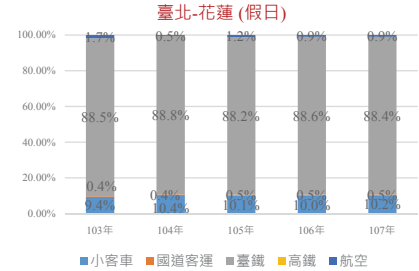




臺北-花蓮(230KM)

- 平假日均以臺鐵及小客車為主、次要運具
- 臺鐵占比達9成，小客車約1成，航空及客運不到1%，109.1蘇花改通車後，已新增國道客運路線，後續可觀察運具占比變化。





陸、重要起迄對觀察

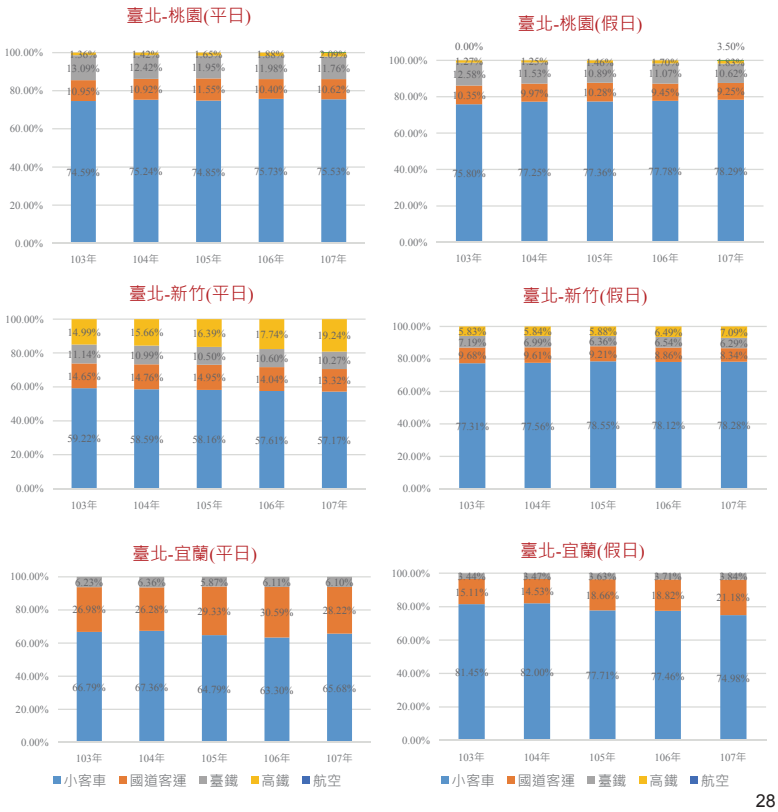
中長程(100-200KM)：

- **臺北-臺中(170公里)**
  - 平日以高鐵及小客車為主、次要運具，其中平日高鐵占比約4成，且有成長趨勢，小客車則約占3成5，並微幅下降
  - 假日主、次要運具則為小客車與高鐵，但同樣呈現小客車占比逐年下降，高鐵占比逐年上升的趨勢。
- **花蓮-宜蘭(160公里)**
  - 無論平假日均以臺鐵及小客車為主次要運具，平日臺鐵7-8成，假日臺鐵5-6成。
  - 無論平假日小客車占比均逐年成長，106-107年臺鐵占比下降可能與來臺陸客減少有關。
- **花蓮-臺東(140公里)**
  - 無論平假日均以小客車(9成)及臺鐵(1成)為主次要運具。
  - 無論平假日小客車占比均逐年成長。

陸、重要起迄對觀察

■ 中程(20-100KM)：

- **臺北-桃園(50公里)**
  - 平假日均以小客車(75-78%)及臺鐵(9-10%)為主次要運具。
- **臺北-新竹(80公里)**
  - 平日以小客車(57-59%)為主，高鐵(15~19%)及國道客運(13~15%)為輔
  - 假日則以小客車(78%)及國道客運(8~9%)為主次要運具
- **臺北-宜蘭(80公里)**
  - 平日以小客車(63-67%)為主，國道客運(26~30%)為輔
  - 假日以小客車(75-81%)為主，國道客運(15~21%)為輔
- 中程小客車占比高，公共運輸加計轉乘之時間及成本，較難與小客車競爭。



陸、重要起迄對觀察

■ 旅行時間及票價(成本)比較

各運具之票價和費用影響運具選擇行為，惟主運具&轉乘所需「時間+成本」是影響運具競爭力的關鍵因素

主要運具

次要運具

距離別	路線	主運具時間(分鐘)					價格(元/人)				
		臺鐵	航空	高鐵	國道客運	小汽車	臺鐵	航空	高鐵	國道客運	小汽車
長程	臺北-高雄	213	—	94	300	253	843	—	1,490	590	1,259
	臺北-臺南	183	—	86	260	224	738	—	1,350	480	1,124
	臺北-花蓮	120	40	—	—	220	440	1,663	—	—	608
中長程	臺北-臺中	97	—	47	165	126	375	—	700	300	583
	宜蘭-花蓮	56	—	—	—	168	223	—	—	—	423
	花蓮-臺東	87	—	—	—	197	343	—	—	—	484
中程	臺北-桃園	23	—	17	60	32	66	—	160	69	69
	臺北-新竹	49	—	30	95	64	177	—	290	135	273
	臺北-宜蘭	64	—	—	90	63	218	—	—	131	181

註: 1.公共運具資料年期為107年5月份官網班表資料。
2.高鐵站間旅行時間因列車停站方式有所不同，本計畫均採用最短旅行時間；國道客運以國光客運公布票價為主。票價係以車站至車站間之費用為主，不包括接駁費用。
3.小汽車價格=(高速公路通行費+距離×每公里油資)/乘載率，乘載率=1.75人/車。小汽車價格主要隨油價漲幅變動，103-107年每公里油資由3.53元/公里減為2.92元/公里。

29

柒、結語

■ 城際客運總旅次量逐年成長

- 西部城際總旅次量逐年成長，103至107年平日由每日298.7萬增加至310萬人次；假日約為每日585.8萬增加至621.4萬人次。
- 假日總旅次量約為平日的2倍，為城際運輸系統供需分析重點。

■ 私人運具城際旅次增量遠大於公共運輸

- 私人運具:103至107年平日由每日240.5萬增加至249.9萬人次(占比約8成)；假日由每日501萬增加至532.7萬人次(占比約8成5)。
- 陸路公共運輸:平日由每日58.2萬增加至60萬人次(占比約2成) ；假日由每日84.8萬增加至88.6萬人次(占比約1成5)
- 雖公私運具旅次量均逐年成長，惟油價下跌降低小客車使用成本，致小客車旅次量遠高於公共運輸。且近年國內國民旅遊風氣興盛，隨著國內傳統景點假日期間飽和且逐漸缺乏吸引力，許多民眾開始轉向露營、車宿旅遊等更戶外、更隨興的旅遊方式，對小客車的需求度自然提高。

30

柒、結語

■ 小客車為城際運輸主要運具

- 受國民所得增加、小客車持有率上升及油價下跌(103年35.2元/升，107年29.7元/升)等因素影響，小客車於城際運輸市場市占率高達8成以上，其次依序為臺鐵(7.5%~9.5%)、國道客運(4.1%~5.5%)、高鐵(2.5%~4.3%)及航空
- 小客車為城際運輸主要運具，市占率隨旅次長度增加遞減，200公里以上旅次平日僅占35%，假日占比為45~49%。小客車假日占比較平日高，應與假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊有關。

■ 城際公共運輸則以臺鐵運量最大，高鐵成長幅度最多

- 不論平假日，在運量方面皆以臺鐵最高（103年：30.9萬(平日)~45.4萬(假日)人次/日，107年：29.7萬(平日)~44.8萬(假日)人次/日），顯示臺鐵近年在班次調整、票證整合、便利超商取票等方面之努力，仍保持運量最高之局面。
- 城際公共運輸之成長幅度，平假日皆以高鐵最多：高鐵運量103年：11.0萬(平日)~14.5萬(假日)人次/日，107年：14.8萬(平日)~19.4萬(假日)人次/日），顯示其高速(時速300km/hr)與準點(平均準點率達99.4%)之高品質運輸服務吸引旅客選擇使用。

柒、結語

■ 西部城際公共運輸定位

- 城際公共運輸市場運量以臺鐵占最大比例，其次為國道客運，再其次為高鐵，最後為航空系統，以民國107年為例，臺鐵運量約為國道客運的1.9倍、高鐵的2.1~2.3倍，顯示臺鐵在城際公共運輸市場中扮演重要角色。
- 無論平日或假日，高鐵系統之日運量及占比皆隨旅次長度增加而遞增；臺鐵系統之日運量及占比在20公里以上則隨旅次長度增加而遞減。
- **高鐵主要服務長程旅次市場**（200公里以上長程市場，103~107年平假日占比呈上升趨勢，107年平日占比約61%，假日約55%）。
- **臺鐵服務短程、中程與中長程旅次市場**（20公里以下短程市場平、假日市占率約介於59%~63%；20-100公里中程旅次平、假日市占率則約介於59%~63%；100-200公里中長程旅次平日僅約39-46%，假日則達45~50%）
- **國道客運**平均日運量隨旅次長度增加而遞減，服務100公里以下短程及中程旅次超過3成，高於中長途旅次，由市占率來看，**國道客運多為輔助角色**。
- **航空**僅服務於長程市場，運量占比不及1%，歷年均以平日高於假日，因平日商務旅次比例高之故。

柒、結語

- **各運具之票價和費用影響運具選擇行為，惟主運具&轉乘所需「時間+成本」是影響運具競爭力的關鍵因素**
  - 由於不同接駁運具之成本差異性過大，本研究票價係以車站至車站間之票價為主，不包括接駁費用。經觀察高鐵所在生活圈之重要起迄對，可發現旅次長度愈長者，高鐵占比愈高， 小汽車占比愈低。
  - 雖運具之票價和費用影響運具選擇行為，惟仍與旅次目的、同行人數及當地公共運輸之方便性有關。經觀察小汽車假日占比多大於平日，可能假日旅次目地多為返鄉、探親、旅遊，與小汽車機動性高、乘載人數較多降低使用成本有關。

- **我國私人運具使用成本相對較低，造成公共運輸的運量成長有限，建議從稅費及相關的管理手段，強化大眾運輸的競爭優勢，並提高私人運具持有和使用的成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣，才能改變運具使用行為。**

簡報結束

敬請指導