

111-079-1460
MOTC-IOT-110-PBA031

103~109年城際運輸消長觀察



交通部運輸研究所

中華民國 111 年 11 月

111-079-1460
MOTC-IOT-110-PBA031

103~109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 111 年 11 月

103~109 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 111 年 11 月

印 刷 者：承亞興圖文印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 6 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，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所自行研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：103~109 年城際運輸消長觀察			
國際標準書號(或叢刊號)	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 111-079-1460	計畫編號 110-PBA031
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			研究期間 自 110 年 3 月 至 110 年 12 月
關鍵詞：城際運輸、小客車、高鐵、臺鐵、國道客運			
摘要： 本研究觀察 103~109 年城際運輸系統(含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空)運量變化，分析城際運輸市場消長以及重要起迄對運量變化，觀察分析發現： 1. 城際運輸總旅次量(trips)逐年成長：平日由 103 年 298.71 萬人次/日上升至 108 年 308.71 萬人次/日，假日由 103 年 585.79 萬人次/日上升為 108 年 617.70 萬人次/日，109 年受新冠肺炎疫情影響，平假日總旅次量(trips)均下降，假日總旅次量(trips)約為平日的 2 倍。 2. 城際運輸旅次量(trips)私人運具遠大於公共運具：受國民所得增加、小客車持有率上升、公路設施日益完善、私人機動運具新增掛牌車輛數續增等因素影響，小客車於城際運輸市場市占率高達 8~9 成以上，其次依序為臺鐵(4.2%~7.4%)、國道客運(2.6%~3.5%)、高鐵(2.2%~3.3%)及航空(0.02%~0.04%)。 3. 經檢視城際運輸市場，高鐵、臺鐵、國道客運、小客車及航空之服務市場如下： (1)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 公里以上旅次平日占 3~4 成，假日占比為 4~6 成。小客車假日占比較平日高，應與假日旅次目的地多為返鄉、探親、旅遊有關。 (2)高鐵主要服務長程旅次：旅次長度愈長占比愈高，由於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。 (3)臺鐵服務中程及中長程旅次：臺鐵以中程(20-100 公里)平均日運量最大，109 年平日約 16.9 萬人次/日，假日約 16.1 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，109 年平、假日占比約 7~8% (4)國道客運服務中程及長程旅次：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，109 年平日約 7.6 萬人次/日，假日約 9.8 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，109 年平、假日占比約 8~10%。 (5)航空(本島航線)方面，僅服務於長程旅次，占比不及 1%，主要以臺北-臺東航線運量最大。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
111 年 11 月	168	非賣品	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。
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

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

TITLE: Observations of Inter-city Transportation Growth and Decline from 2014 to 2020			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 111-079-1460	PROJECT NUMBER 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 2021 TO December 2021
KEY WORDS: Intercity Transport, Passenger Car, High Speed Rail, Taiwan Railways, Freeway Bus			
ABSTRACT: Changes in the traffic volume of the intercity transportation system (including passenger cars, high-speed rail, Taiwan Railways, freeway buses, and aviation) were observed in this research from 2014 to 2020. The intercity transportation market's growth and fall, as well as the significant start and end time of changes in traffic volume, were analyzed. According to observations and analysis: 1. The annual increase in total intercity transportation trips: On weekdays, the number increased from 2.9871 million people per day in 2014 to 3.0871 million people per day in 2019; on weekends, the number increased from 5.8579 million people per day in 2014 to 6.177 million people per day in 2019; in 2020, total trips decreased on weekdays and weekends, with weekend total trips approximately twice as large as total weekday trips. 2. Private vehicles greatly exceed public vehicles in intercity transport trips: Passenger cars account for 80%-90% of intercity transport market share due to increased national income, increased passenger car ownership rates, increasingly comprehensive highway facilities, an increase in the number of private motor vehicles issued license plates, and other factors, followed by Taiwan Railways (4.2%-7.4%), Freeway buses (2.6%-3.5%), high speed rail (2.2%-3.3%), and aviation (0.02%-0.04%). 3. Following an examination, the intercity transportation market, high speed rail, Taiwan Railways, freeway buses, passenger cars, and aviation service markets comprise the following: (1) Passenger cars are the dominant mode of intercity transportation, with a market share that varies with the length of a trip. Trips of more than 200km account for 30%-40% of weekday trips and 40%-60% of weekend trips. Passenger cars occupy a higher proportion on weekends than on weekdays, likely owing to weekend travel destinations such as going home, visiting relatives, and traveling. (2) High-speed rail mostly serves long-distance trips. The longer the length of a trip, the higher the proportion. As business trips place a premium on time and efficiency, the proportion of high-speed rail on weekdays is higher than that on weekends. (3) Taiwan Railways provides long-distance, medium- and long-distance trips: Taiwan Railways has the highest average daily traffic volume for medium-distance (20km~100km), with around 169,000 passengers per day on weekdays and 160,100 people per day on weekends in 2020. Medium-distance and Long-distance trips (100~200km) make for the highest proportion of the lengths of all trips, accounting for around 7%~8% on weekdays and weekends in 2020. (4) Medium-distance and long-distance trips in freeway bus services: Medium distance trips (20km~100km) have the highest average daily traffic volume in 2020, with about 76,000 people per day on weekdays and 98,000 people per day on weekends. Although Freeway buses are not primary and secondary vehicles among respective lengths of trips, long-distance trips (>200km) are the highest among the lengths of all trips, accounting for about 8 to 10% on weekdays and weekends in 2020. (5) In terms of aviation (main island routes), it only serves long-distance trips, accounting for less than 1%. The Taipei-Taitung aviation routes have the highest traffic volumes.			
DATE OF PUBLICATION	NUMBER OF PAGES	PRICE	
November 2022	168	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	1-2
1.4 研究限制	1-3
第二章 國內運輸市場發展現況	2-1
2.1 城際運輸市場整體變化趨勢	2-1
2.2 城際私人運輸市場發展現況	2-2
2.3 城際公共運輸市場發展現況	2-3
2.3.1 高鐵系統	2-3
2.3.2 臺鐵系統	2-8
2.3.3 機場捷運系統	2-11
2.3.4 國道客運系統	2-12
2.3.5 公路客運系統	2-14
2.3.6 航空系統	2-14
2.3.7 海運系統	2-16
2.4 運輸市場重大變革與重要事紀	2-16
2.5 小結	2-20
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	3-4
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	3-20
3.5 城際公共運輸變化趨勢	3-24
3.6 小結	3-30
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	4-24

4.2 中長程(100~200 公里)起迄對	4-27
4.3 中程(20~100 公里)起迄對	4-30
4.4 小結	4-35
第五章 結論與建議	5-1
5.1 結論	5-1
5.2 建議	5-4
 附錄 1 城際運輸重要事紀	
 附錄 2 111 年 2 月 24 日期末工作會議簡報	

表目錄

表 3-1	城際運具資料來源與取得方式	3-1
表 3-2	城際運輸平、假日旅次量及延人公里一覽表	3-4
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	3-14
表 3-7	城際運輸不同旅次長度各運具平日市場規模	3-17
表 3-8	城際運輸不同旅次長度各運具假日市場規模	3-18
表 3-9	城際運輸公私運具平日市場規模	3-21
表 3-10	城際運輸公私運具假日市場規模	3-21
表 3-11	城際公共運輸不同旅次長度各運具平日市場規模	3-26
表 3-12	城際公共運輸不同旅次長度各運具假日市場規模	3-27
表 4-1	城際運輸重要起迄	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 2.1	歷年整體運輸市場運量變化趨勢.....	2-2
圖 2.2	計費國道小型車年通行輛次及延車公里關係圖.....	2-3
圖 2.3	高鐵路線及車站位置圖.....	2-4
圖 2.4	高鐵年客運量及延人公里關係圖.....	2-5
圖 2.5	高鐵列車班次及行駛里程關係圖.....	2-5
圖 2.6	高鐵日均運量及客座利用率關係.....	2-6
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.....	2-7
圖 2.8	臺鐵營運路線圖.....	2-8
圖 2.9	臺鐵年客運量及延人公里關係圖.....	2-9
圖 2.10	臺鐵車站數與年客運量關係圖.....	2-10
圖 2.11	臺鐵客座利用率變化圖.....	2-11
圖 2.12	機場捷運年客運量及延人公里關係圖.....	2-12
圖 2.13	國道客運年客運量及延人公里關係圖.....	2-13
圖 2.14	東部公路客運年客運量及延人公里關係圖.....	2-14
圖 2.15	國內航空市場運量變化圖.....	2-15
圖 2.16	國內海運市場運量變化圖.....	2-16
圖 2.17	民國 109 年國內航空航線圖.....	2-18
圖 3.1	城際運具運量推估方式.....	3-3
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.....	3-5
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.....	3-12
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.....	3-14
圖 3.11	城際運輸各運具假日市占率變化趨勢圖.....	3-15

圖 3.12	城際運輸各旅次長度占比變化(平日).....	3-19
圖 3.13	城際運輸各旅次長度占比變化(假日).....	3-19
圖 3.14	城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(平日).....	3-22
圖 3.15	城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(假日).....	3-22
圖 3.16	城際運輸公私運具占比消長變化圖(平日).....	3-23
圖 3.17	城際運輸公私運具占比消長變化圖(假日).....	3-23
圖 3.18	城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(平日).....	3-28
圖 3.19	城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(假日).....	3-28
圖 3.20	城際運輸各旅次長度占比變化(平日).....	3-29
圖 3.21	城際運輸各旅次長度占比變化(假日).....	3-29
圖 4.1	城際運輸市場重要起迄對城際運具市占率變化圖.....	4-23
圖 4.2	長程(200 公里以上)起迄對城際運具市占率變化圖	4-27
圖 4.3	中長程(100~200 公里)起迄對城際運具市占率變化圖	4-30
圖 4.4	中程(20~100 公里)起迄對城際運具市占率變化圖	4-34

第一章 緒論

1.1 緣起

近10餘年來國內許多重大城際交通建設相繼完成，包括95年國道5號通車、96年高鐵通車、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年高鐵新增苗栗彰雲等3站，105年高鐵南港站通車，106年機場捷運通車，109年台9線蘇花公路山區路段改善計畫(以下簡稱蘇花改)全線通車，與南迴鐵路電氣化通車，對於國內城際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，各運輸系統有其最適運送距離與服務速率，在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，並有必要深入觀察與研究，以利未來交通管理及決策之依據。

本所自102年起，定期觀察高鐵開始營運後之運輸市場發展趨勢，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年及高鐵新增4站之西部城際陸路公共運輸消長觀察」、「106年西部城際陸路運輸消長觀察」及「107年城際運輸消長觀察」報告。考量103年高速公路實施ETC計程收費，及本所103-104年進行大規模旅次特性調查，並開發臺灣城際運輸需求模式TDM 2016，爰自106年起改以103年為觀察基期，並自107年起將研究範圍擴及至臺灣本島之各項城際運輸系統(包含小汽車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空)。

考量109年1月新冠肺炎(COVID-19)(以下簡稱新冠肺炎)疫情開始延燒，加上蘇花改全線通車，為了解國內城際運輸市場受新冠肺炎疫情影響及東部

起迄對運具分布變化情形，本研究仍以103年為分析基礎年，觀察103~109年運量變化，以掌握公共運輸與私人運具之變化趨勢，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。

1.2 研究範圍與對象

鑑於本計畫係針對歷年城際運輸客運消長之觀察，爰將本計畫主要研究範圍與對象以及利害關係人(含應用單位)分述如下：

- 1.研究空間範圍：臺灣本島及離島運輸走廊。
- 2.研究對象：小客車、高鐵、臺鐵、國道客運、航空及海運。
- 3.觀察年期：蒐集103-109年每年4月份運量資料，包含平日(二~四)、一般假日(周六、日)，排除連續假日。
- 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。
- 5.利害關係人(含應用單位)：交通部、高公局、公路總局、臺鐵局、鐵道局、台灣高鐵公司、民航局、航港局。

1.3 研究內容

本計畫內容主要包括：

1. 城際運輸市場發展現況：蒐集 103~109 年城際運輸系統(國道小型車、高鐵、臺鐵、國道客運、航空及海運)重要事紀及變化趨勢。

2. 城際運輸系統消長觀察：分析 103~109 年城際運輸系統(小客車、高鐵、臺鐵、國道客運、航空)平假日之總旅次量、市占率、旅次長度，及公共/私人運具等變化趨勢。
3. 重要起迄對變化觀察：分析 103~109 年城際運輸系統重要起迄對(小客車、高鐵、臺鐵、國道客運、航空)平假日之總旅次量、市占率、旅次長度，及公共/私人運具等變化趨勢。
4. 進行國內城際運輸市場功能定位分析。

1.4 研究限制

受限於時間與資料來源，本計畫有下列之限制：

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. 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。
5. 海運資料以蒐集國內海運市場(本島+離島航線)運量為主(第 2.3.7 節)，由於國內海運航線僅營運蘇澳至花蓮(麗娜輪)，運量非常低，且於 109 年 8 月起停駛，爰未納入第 3、4 章城際市場之運具分析對象。

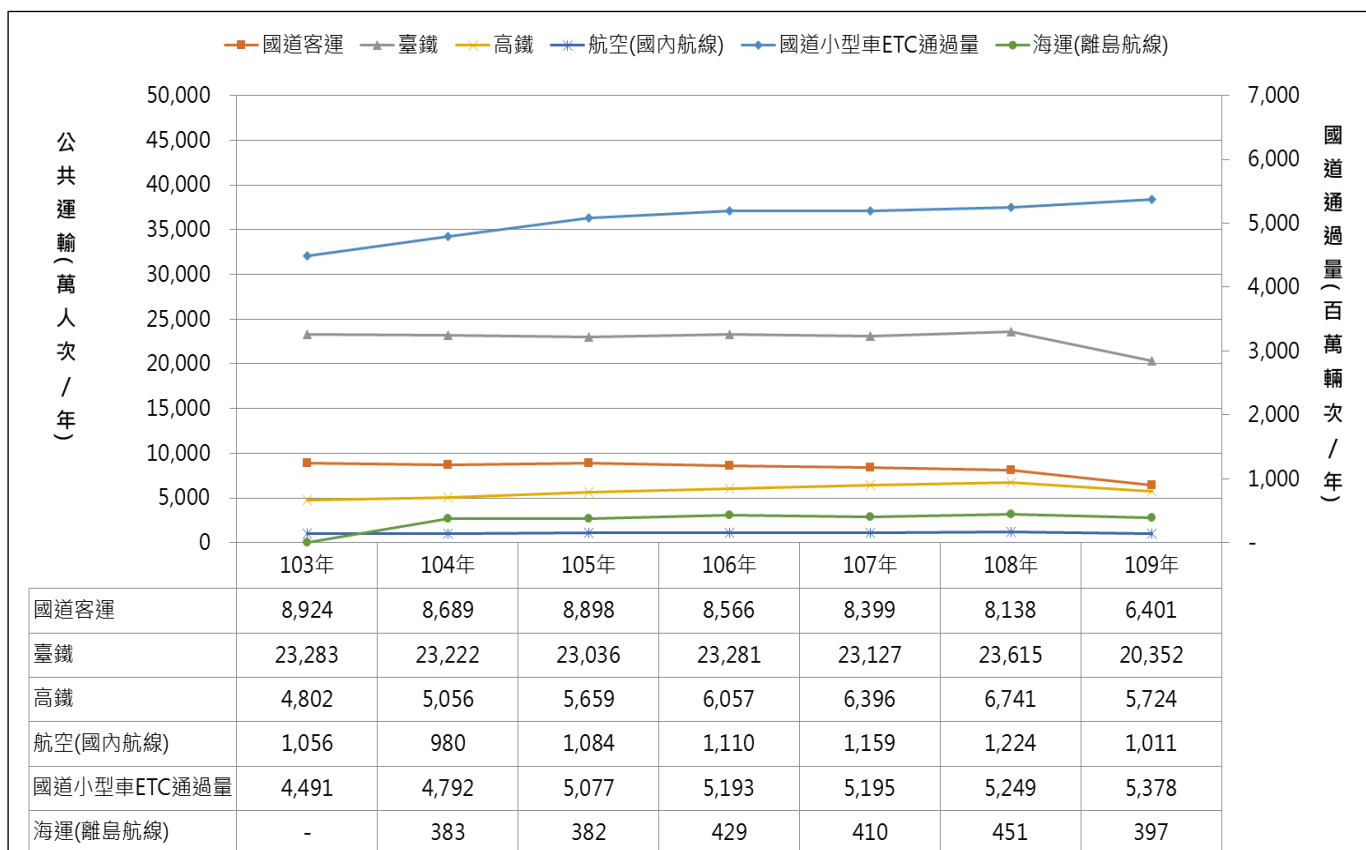
第二章 國內運輸市場發展現況

為了解臺灣本島整體城際運輸現況，本章探討民國 103 年至 109 年間，城際運輸運具如高鐵、臺鐵、國道客運、國道小型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 城際運輸市場整體變化趨勢

本計畫蒐集 103 年至 109 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 103~108 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，而 108 至 109 年受新冠肺炎影響，導致高鐵、臺鐵、國道客運等大眾運輸皆呈下降趨勢，國道計程收費小型車則大致持平，其中 109 年臺鐵平均運量約 203 百萬人次/年，國道客運約 64 百萬人次/年，高鐵運量由 103 年之 48 百萬人次成長為 108 年之 67 百萬人次/年，109 年則下降至 57 百萬人次/年，相比 108 年約減少 15.1%；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 109 年之 5,378 百萬輛次/年，約成長 19.8%。

檢視近 7 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；109 年南迴鐵路電氣化通車、蘇花改通車啟用、受新冠肺炎疫情影響導致公共運輸班次調整與運量減少等。



註：1.國道通過量係行經高速公路 ETC 收費路段之車輛次數統計。

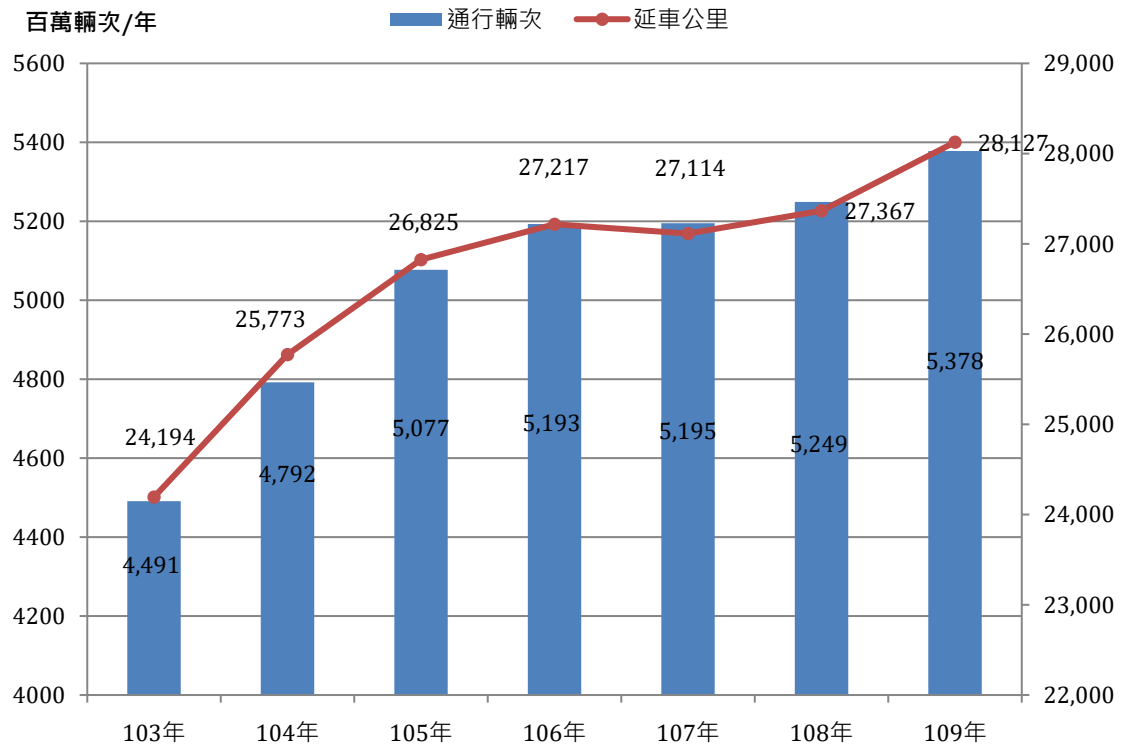
2.航空(本島航線)包括臺北-花蓮、臺北-臺東、臺中-花蓮、高雄-花蓮等 4 條。

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

2.2 城際私人運輸市場發展現況

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。109 年國道小型車通行輛次已達 5,378 百萬輛次，較 103 年通行量增加 887 百萬輛次/年，增加幅度達 19.8%；109 年延車公里數亦較 103 年增加 3,933 百萬延車公里/年，增加幅度達 16.3%，109 年受新冠肺炎疫情影響，民眾減少搭乘公共運輸工具，通行輛次及延車公里均創新高，如圖 2.2 所示。



註：1. 國道通過量係行經高速公路 ETC 收費路段之車輛次數統計。

2. 不含大型車及聯結車。

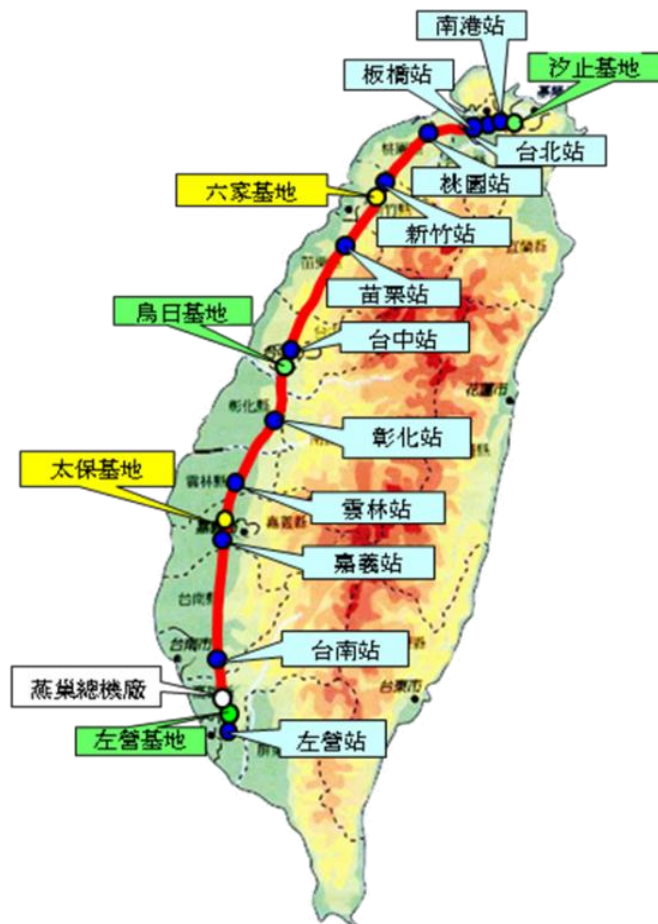
資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

圖 2.2 計費國道小型車年通行輛次及延車公里關係圖

2.3 城際公共運輸市場發展現況

2.3.1 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：

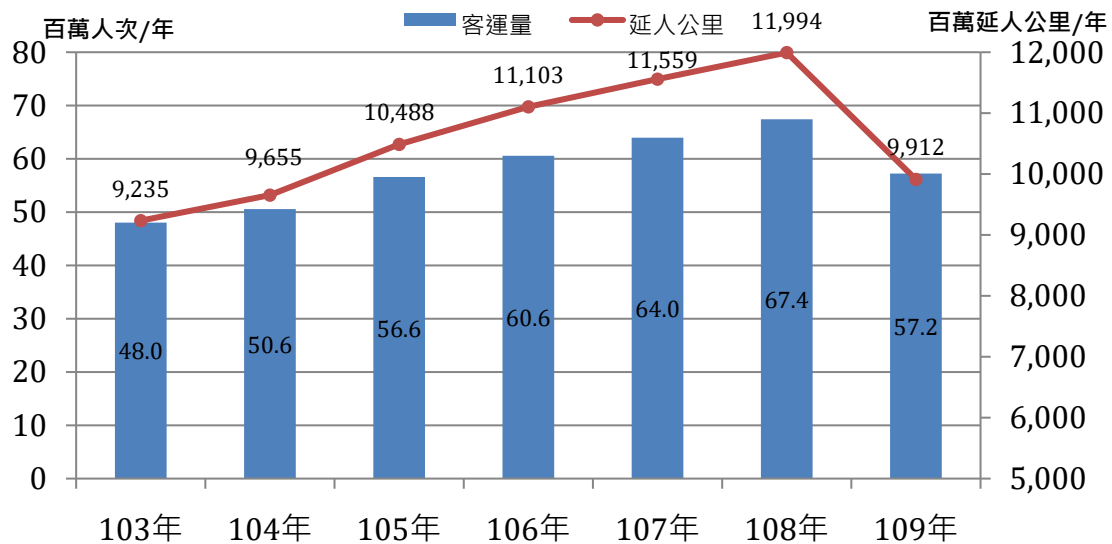


資料來源：交通部鐵道局

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，108 年客運量已達 67.4 百萬人次/年，平均每日約 18.5 萬人次，較 103 年客運量增加 19.4 百萬人次/年，增加幅度達 40.4%；108 年延人公里數亦較 103 年增加 2,759 百萬延人公里/年，增加幅度達 29.9%，109 年受新冠肺炎影響，客運量減少 10.2 百萬人次/年，減少幅度達 15.1%，延人公里減少 2,082 百萬延人公里/年，如圖 2.4 所示。

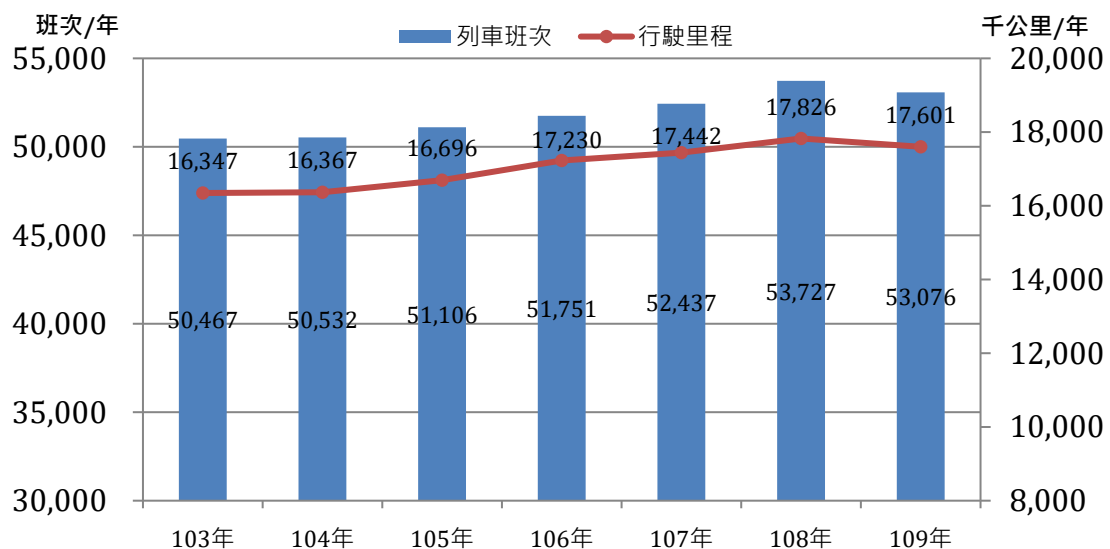


資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

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 103-109 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 7 年間仍因運量需求持續增加而成長，109 年受新冠肺炎影響略有下降，108 年行駛里程數達 17.8 百萬公里/年，較 103 年的 16.3 百萬公里/年約增加 9.2%。

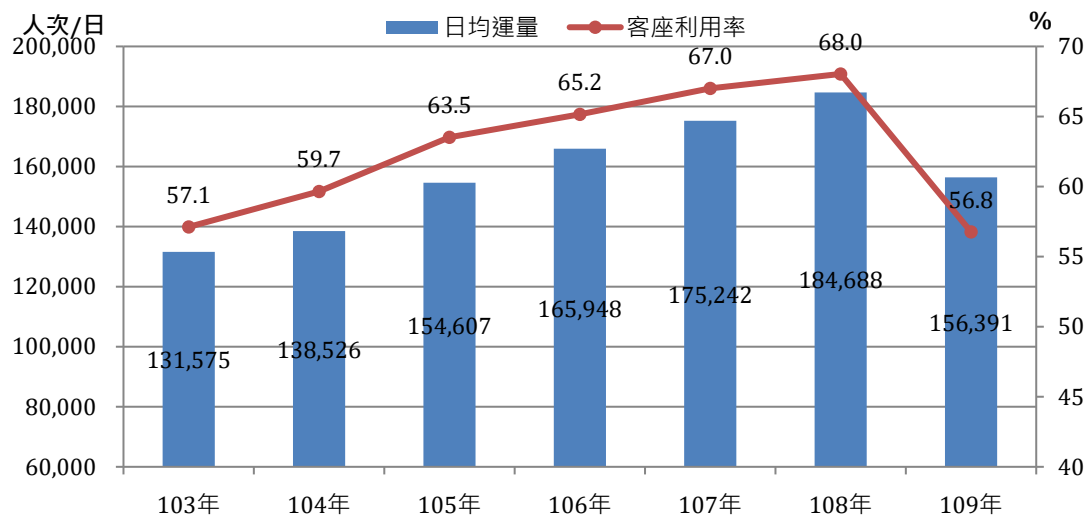


資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

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

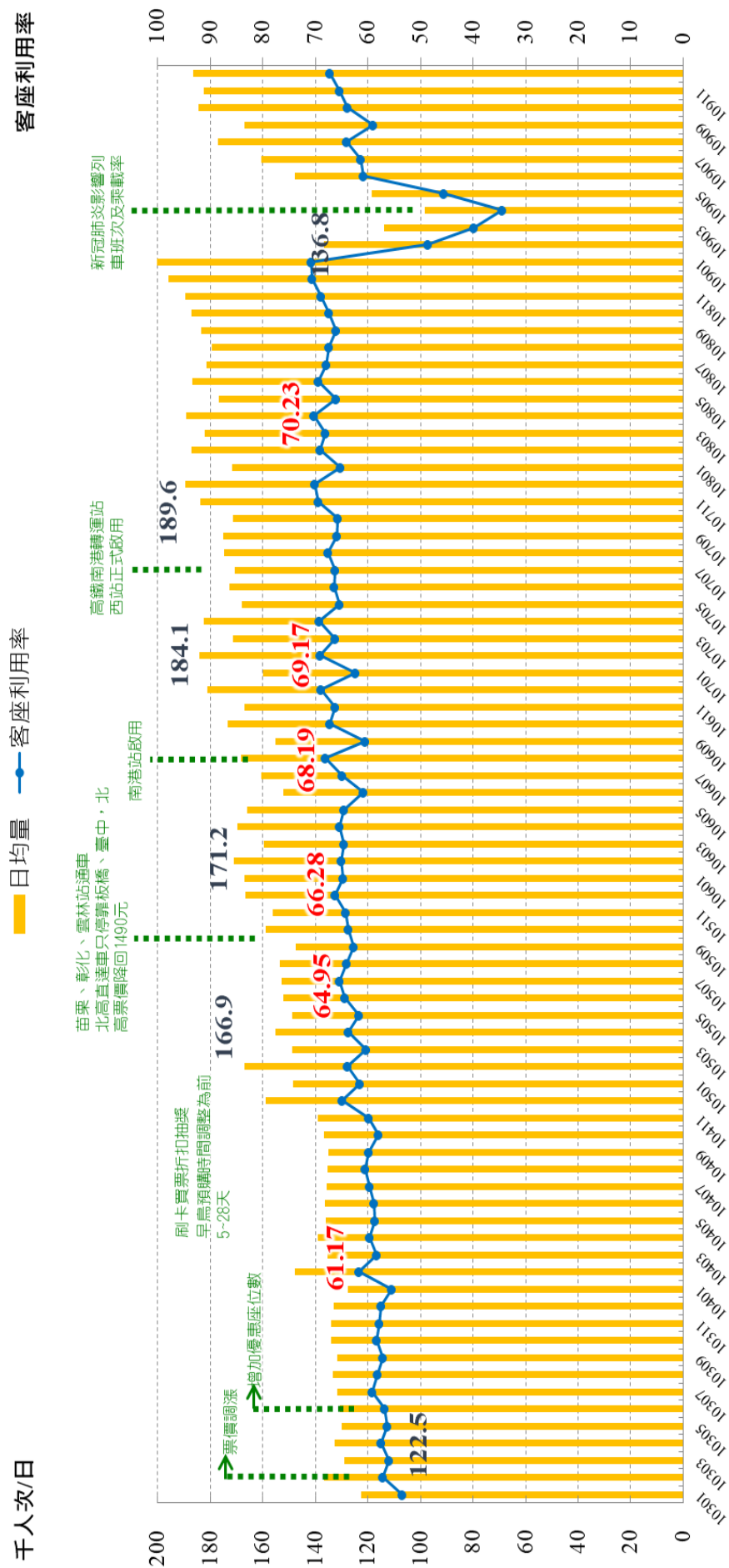
近 7 年高鐵日均運量及客座利用率均呈成長趨勢，108 年高鐵日均運量為 18.5 萬人次/日，以 103 年 13.2 萬人次/日為比較基準，108 年日運量較基年增加約 5.3 萬人次，成長 40.2%，109 年因受新冠肺炎影響，高鐵日均運量減少 15.6 萬人次/日，降幅達 15.3%；客座利用率亦由 103 年之 57.1% 增加至 108 年之 68.0%，109 年受新冠肺炎影響，降低至 56.8%，如圖 2.6。



資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

圖 2.6 高鐵日均運量及客座利用率關係

本研究整理 103-109 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」，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 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%；109 年受新冠肺炎影響，減少班次數、取消自由座等措施，導致日均量及客座利用率皆大幅降低，109 年下半年疫情趨緩，日均量及客座利用率方逐步回升。



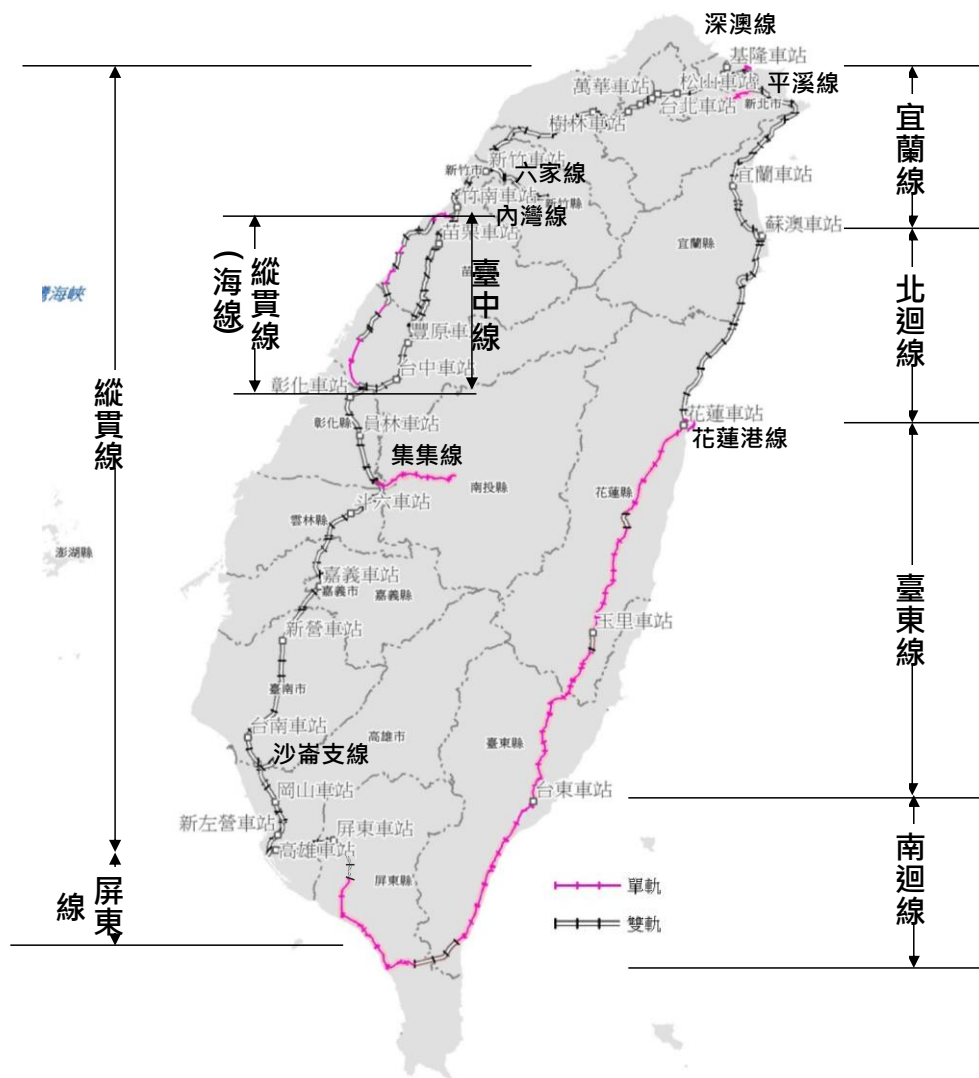
資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

圖 2.7 高鐵各月之日平均運量及客座利用率關係圖

2.3.2 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 109 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：



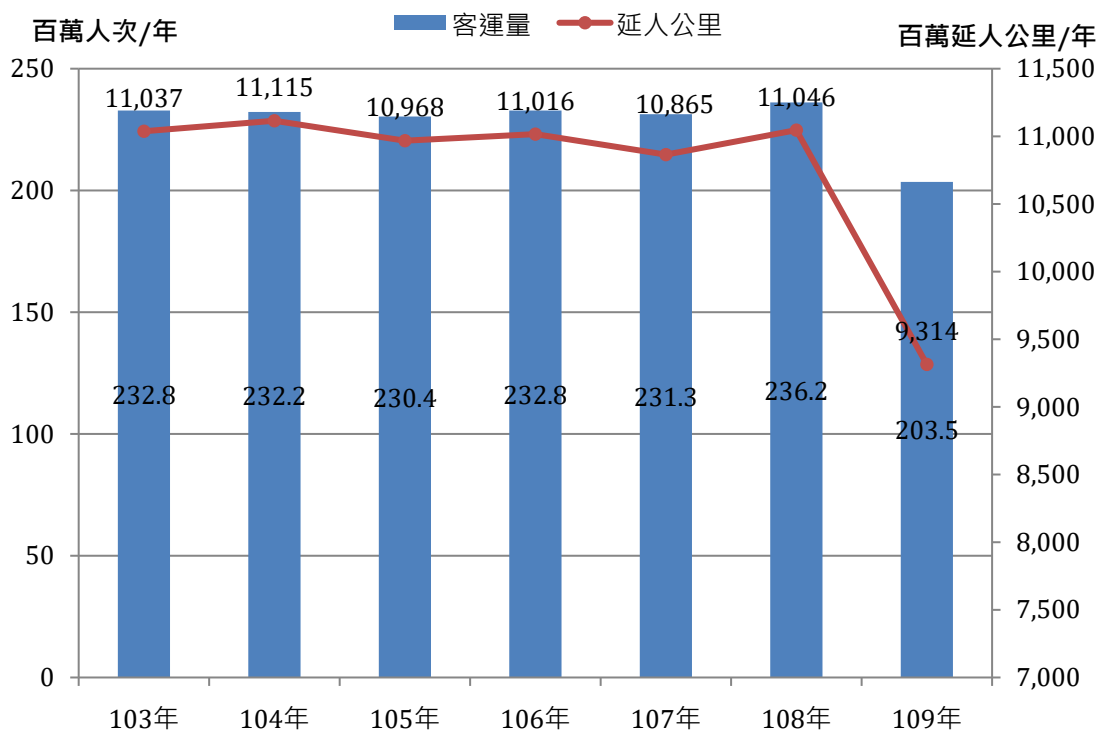
資料來源：運輸部門決策支援系統單機版、本研究繪製

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 103-108 年間大致穩定，運量約維持在 232 百萬人次上下，延人公里則維持在 11,000 百萬延人公里左右，而 109 年受新冠肺炎影響，運量減少 32.7 百萬人次至 203.5 百萬人次，延人公里則減少 1,732 百萬延人公里至 9,314 百萬延人公里，如圖 2.9 所示。



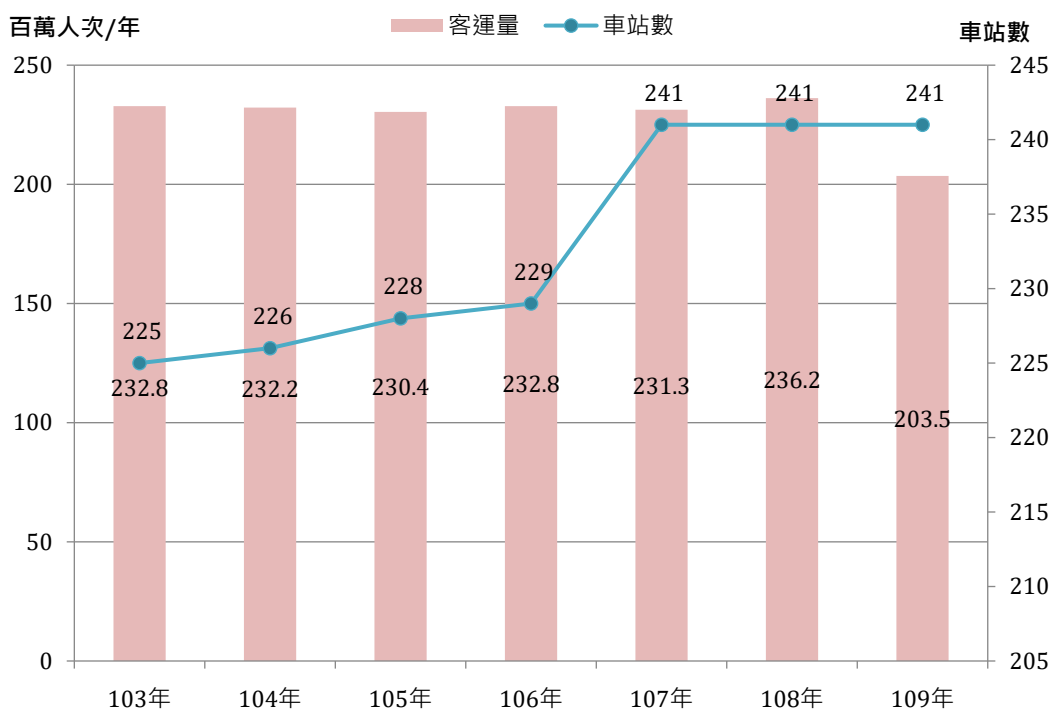
資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

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

108 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，108 年達近年運量高峰，109 年受新冠肺炎影響，大幅下跌至 203.5

百萬人次。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。

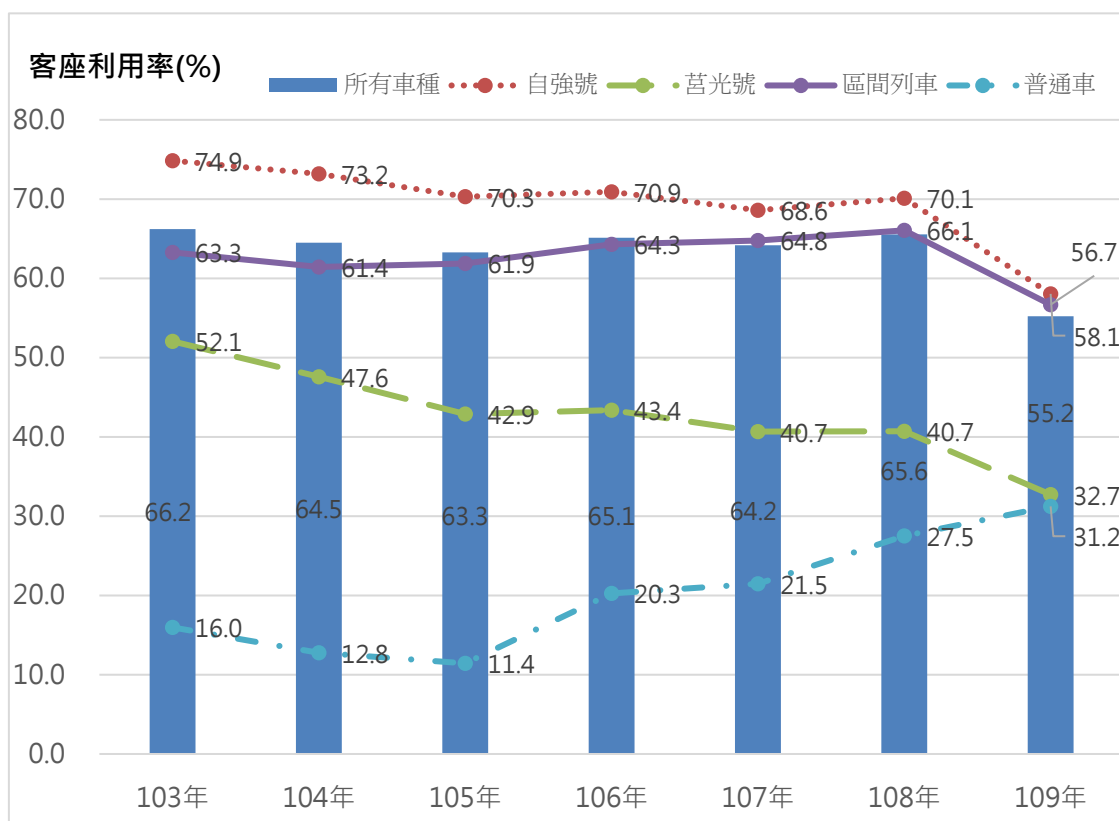
資料來源：1.臺灣鐵路統計年報，交通部臺灣鐵路管理局

2.「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

圖 2.10 臺鐵車站數與年客運量關係圖

3. 臺鐵客座利用率

臺鐵 103~109 年之客座利用率如圖 2.11 所示，103~108 年之平均客座利用率大致維持在 63~66%間，109 年受新冠肺炎影響，大幅下降至 55.2%。臺鐵自強號客座利用率為各車種最高，其次為區間車、莒光號及普通車，109 年受新冠肺炎影響，各車種客座利用率均下降，僅普通車上升。



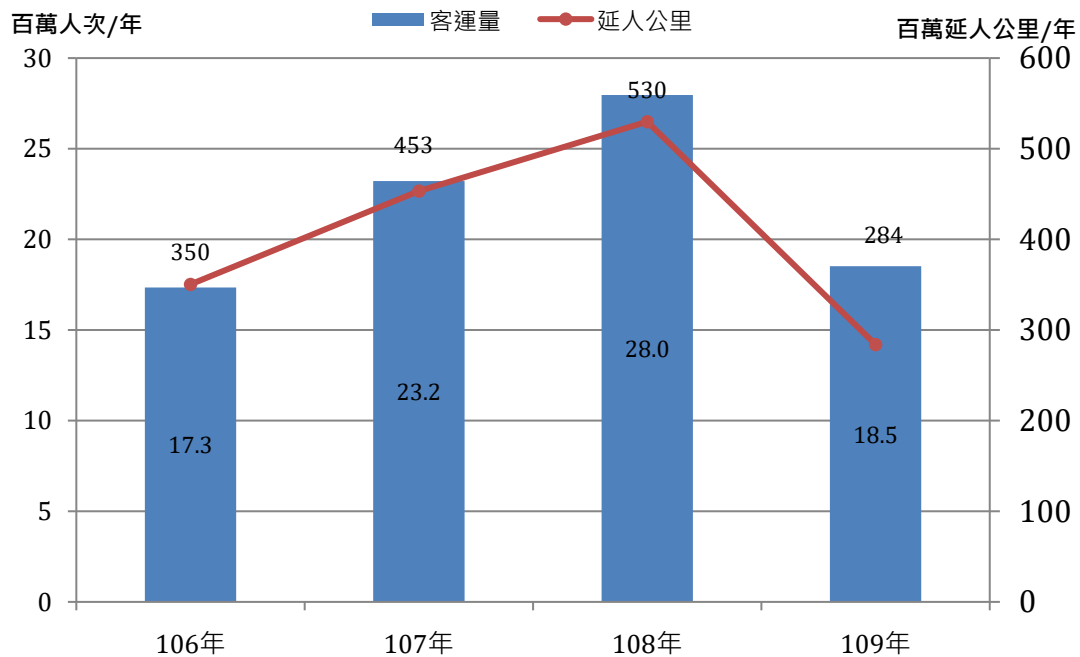
註：普通車分為普通快車、柴油快車、普通車及柴油車4種，定期班次自109年12月23日停駛，之後皆為不定期班次。

資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

圖 2.11 臺鐵客座利用率變化圖

2.3.3 機場捷運系統

桃園機場捷運是一條橫跨臺灣臺北市、新北市、桃園市的捷運路線，自106年3月2日起正式營運，不僅服務桃園國際機場之聯外交通，也兼具區域鐵路的運輸功能。營運長度51.03公里，為全臺最長的捷運線。106年客運量為17.3百萬人次，108年增加10.7百萬人次至28百萬人次，增幅達61.8%，109年受新冠肺炎影響，下降至18.5百萬人次。延人公里由106年350百萬延人公里成長至108年530百萬延人公里，109年受新冠肺炎影響，下降至284百萬延人公里，如圖2.12所示。



資料來源：交通部統計查詢網、本研究整理

圖 2.12 機場捷運年客運量及延人公里關係圖

2.3.4 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 109 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。

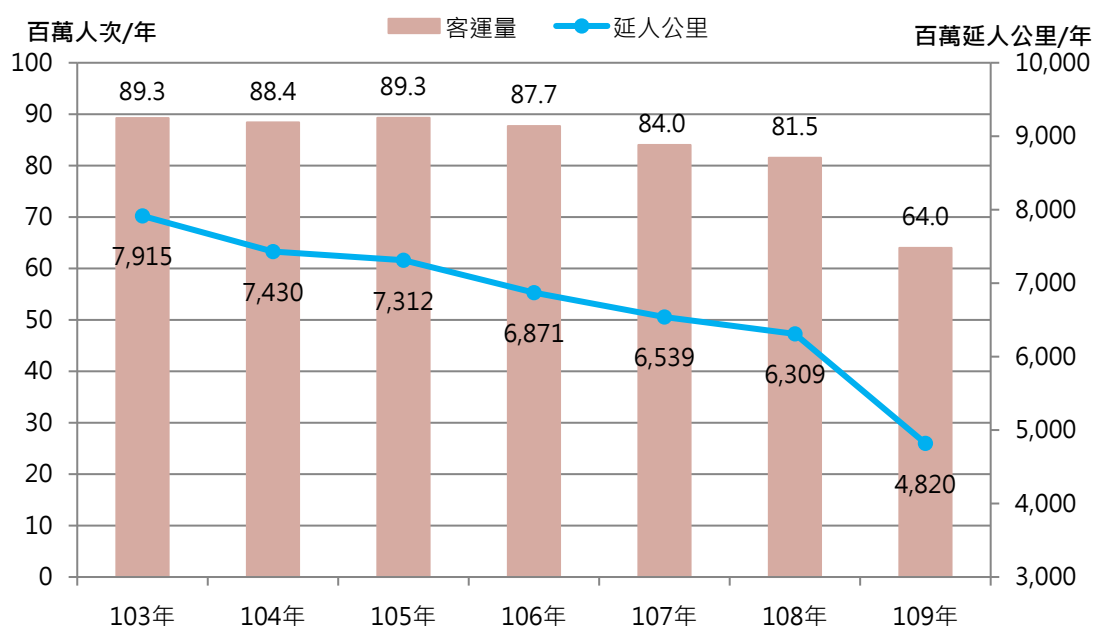
除了設備與服務的改變外，國道客運的出現與發展，也造成客運場站設施的變革；例如地方政府紛紛蓋起轉運站，以解決國道客運車上下客時帶來的交通問題；最主要的轉運站即臺北市的「臺北轉運站」和「市府轉運站」。不但結合國道客運、高鐵、臺鐵、捷運和機場捷運的便利性，也因為轉運站

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。

台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫（簡稱蘇花改）於 109 年 1 月 6 日全線通車，直達客運「北花線一回遊號」由首都客運、臺北客運及統聯客運 3 家業者提供「南港－花蓮」、「板橋－花蓮」2 條路線，有別於過去往返北花鐵路一票難求或僅能利用客運轉乘鐵路之迂迴方式，「北花線」國道客運提供民眾另一種舒適又便捷的新選擇。

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，108 年減少為 81.5 百萬人次/年，109 年受新冠肺炎影響，減少為 64 百萬人次/年。

以延人公里數觀之，103 年至 108 年呈下滑趨勢，由 7,915 百萬延人公里/年減少至 6,309 百萬延人公里/年，109 年受新冠肺炎影響，減少為 4,820 百萬延人公里/年，如圖 2.13 所示。

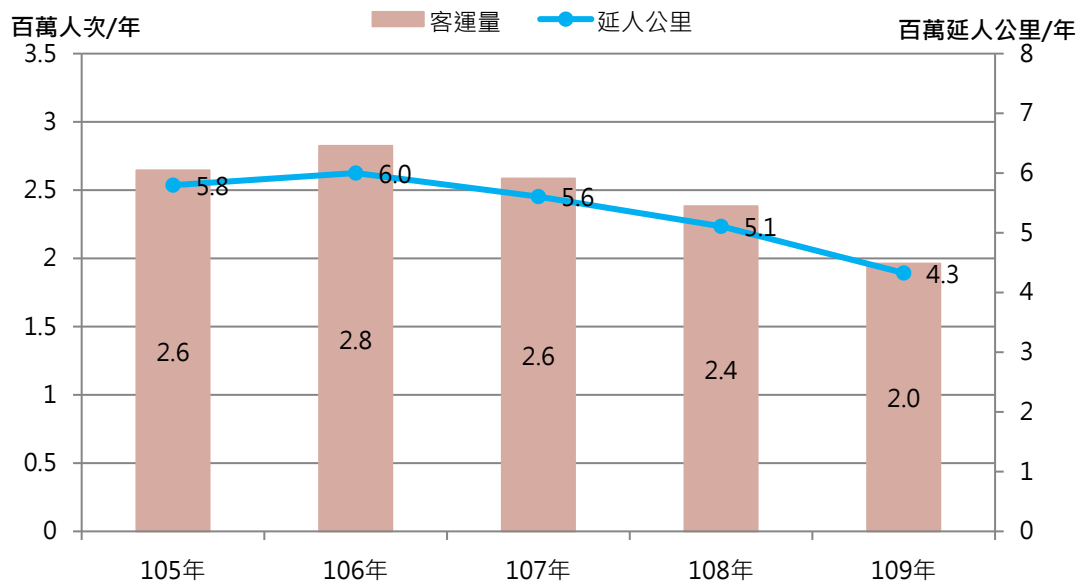


資料來源：交通部公路總局統計查詢網、本研究整理。

圖 2.13 國道客運年客運量及延人公里關係圖

2.3.5 公路客運系統

臺灣東部因沒有國道路線，故無國道客運行駛，圖 2.14 統計起迄點為花蓮或臺東之東部公路客運，由 105 年 2.6 百萬人次，106 年微幅上升至 2.8 百萬人次，後持續下降至 109 年 2 百萬人次；延人公里於 105 年至 107 年為 6 百萬延人公里上下，109 年下降至 4 百萬延人公里。



註：本計畫之公路客運資料由 105 年起蒐集，故從 105 年開始統計呈現。
資料來源：交通部公路總局，本研究整理。

圖 2.14 東部公路客運年客運量及延人公里關係圖

2.3.6 航空系統

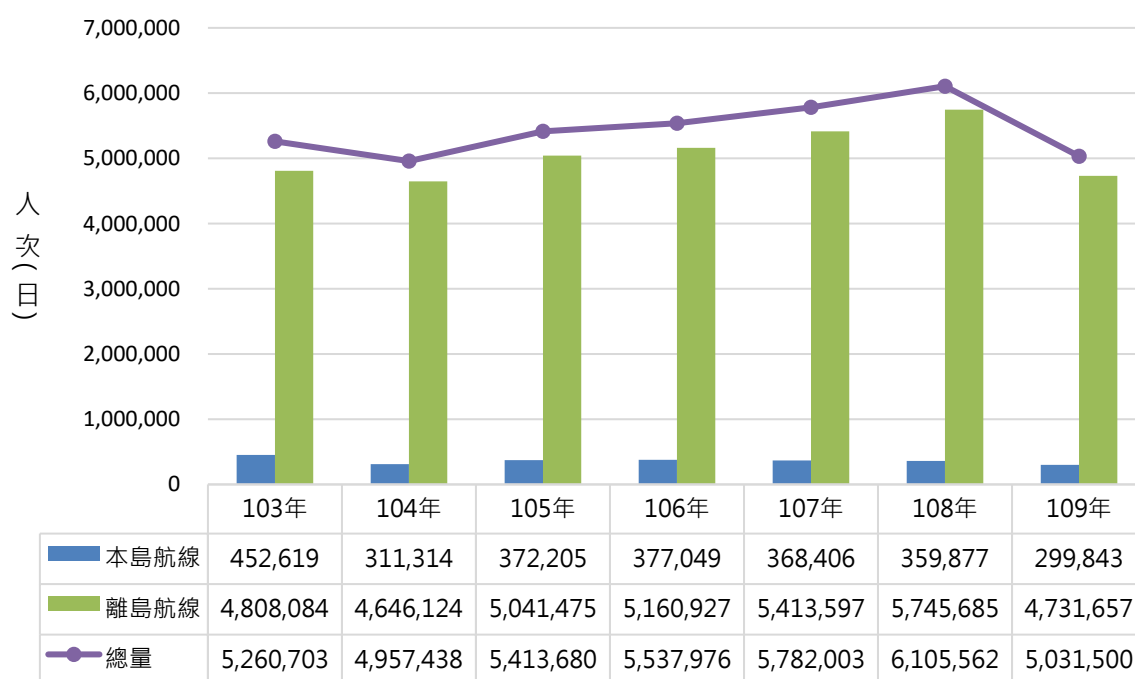
於高鐵通車之前，航空運輸系統為 300 公里以上長程城際運輸之主力，高鐵通車後，則因航空票價及搭乘便利性不如高鐵有競爭力而受到嚴重衝擊，並於 101 年 9 月 1 日起全面退出西部走廊運輸市場，目前本島航線僅剩臺北-花蓮、臺北-臺東、臺中-花蓮、高雄-花蓮等四條航線於臺灣本島飛行。103~109 年國內航空市場載客人數變化趨勢觀察如下：

國內航空本島客運航線近 7 年以 -6.6% 負成長，離島航線則以 3% 正成長 (109 年受新冠肺炎影響不計入計算)，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 2.15。近 7 年國內

整體航空運量減少約 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，108 年運量約 36 萬人次/年，109 年各航線皆受新冠肺炎影響，皆呈下降趨勢，總運量降低約 17.6%。

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。

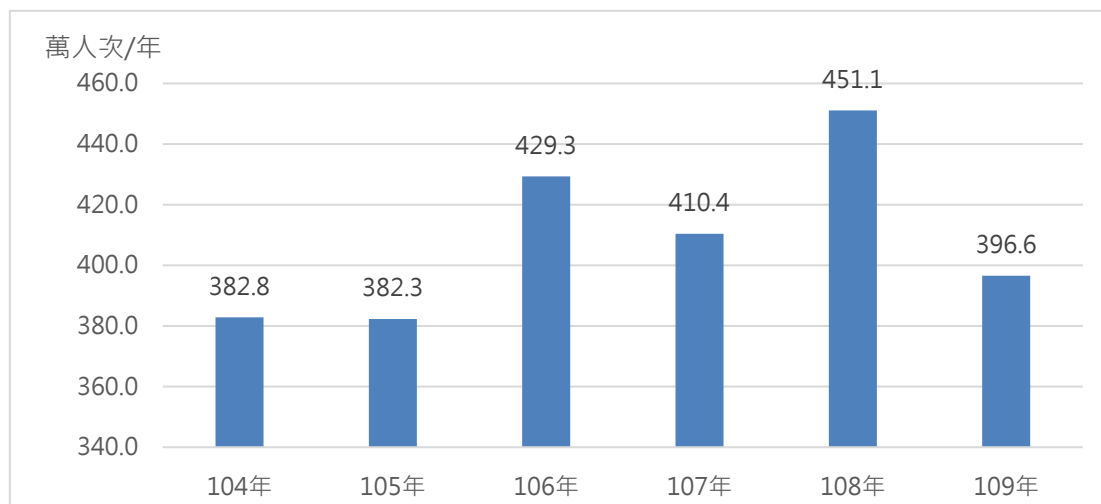


資料來源：民航統計月報、本研究整理。

圖 2.15 國內航空市場運量變化圖

2.3.7 海運系統

國內本島-離島間目前共有 14 條航線，104 年至 109 年最盛時期共有 15 條航線通行，分別為基隆-馬祖、蘇澳-花蓮、嘉義(布袋)-澎湖(馬公)、嘉義(布袋)-澎湖(龍門尖山)、臺南將軍漁港-澎湖東吉漁港、高雄-澎湖、高雄-七美-望安、馬公-望安-七美-高雄、東港-小琉球、鹽埔-小琉球、大鵬灣-小琉球、臺東(富岡)-綠島、臺東(富岡)-蘭嶼、後壁湖-蘭嶼航線等，臺中-澎湖(馬公)、鳳鼻頭漁港-琉球新漁港等 2 條航線於 109 年停駛。國內海運市場運量如圖 2.16，從 104 年運量 382 萬人次/年成長至 108 年運量達最高為 451 萬人次/年，109 年受新冠肺炎影響，減少至 396 萬人次/年，104 年至 109 年成長率為 3.6%，108 年至 109 年成長率為-12.1%。



資料來源：1.航港局提供 104 至 109 年客運量資料。

2.本研究整理。

圖 2.16 國內海運市場運量變化圖

2.4 運輸市場重大變革與重要事紀

重大交通建設與政策相繼通車與推動，包括臺鐵、高鐵、公路、航空與港埠的新建與修建、系統強化等相關建設與工程；另一方面，受國際經濟情勢影響，對於國內運輸市場也產生許多變化與影響。以下將蒐集 103 至 109 年高鐵、臺鐵、公路、空運與機場、海運與港埠系統之重要事紀，且其重要事紀亦影響系統營運、運輸市場情況，整理如附錄 1，摘要如下。

1. 臺鐵系統

受高鐵與國道相關交通建設營運、票證與班次改善等之影響，臺鐵之功能型態逐漸轉型，重要變革歸納如下：

- (1) 臺鐵班次改點，提高運輸效率。
- (2) 100 年臺鐵票證多元化。
- (3) 103 年引進通勤電動列車 EMU800 並營運上路，大幅增加西部區間車班次，並以其開行之區間快車取代原莒光號通勤列車班次。
- (4) 103 年花東鐵路電氣化完工通車，新電聯車加入營運，客運班次增加。
- (5) 配合南迴鐵路電氣化夜間施工，臺鐵部分列車夜間減班並以公路客運替代運輸。
- (6) 許多縣市正持續進行鐵路立體化工程規劃與建設，並陸續完工。
- (7) 108 年南迴鐵路電氣化通車，串聯東西走廊，擴大一日生活圈。
- (8) 109 年受 COVID-19(新冠肺炎)疫情持續延燒影響，民眾搭乘大眾運輸工具意願降低，因應防疫措施班次調整，導致客運量減少。

2. 高鐵系統

高鐵 96 年通車，大幅提升臺灣西部城際運輸環境，亦為臺灣陸路運輸系統開啟嶄新之一頁，進入高速運輸之新紀元。臺灣高鐵公司營運初期，受限於駕駛數量、臺北車站調度能力等，未能立即達到原規劃之班次頻率，因此採取逐步增班之營運方式，並以營運 1 年後達到每日單向營運班次 88 班為終極目標，此後，歷經數次增班計畫，近年來每週雙向已超過 1,000 班次。以下簡要歸納高鐵 103-109 來的重要變革如下：

- (1) 逐次增班，增加供給，縮短班次間距，提升服務。
- (2) 提供一系列之票價優惠方案，促進高鐵運量提升。
- (3) 循序增加列車停靠模式，提供旅客更多元、彈性的選擇。
- (4) 於 104 年 12 月新增苗栗、彰化與雲林站，105 年 7 月新增南港站，開啟全線運量新一波成長。
- (5) 與臺鐵及客運業者合作，轉乘運輸更加多元及便利。
- (6) 因應 COVID-19(新冠肺炎)疫情對運量造成之嚴重衝擊進行班表調整。

3. 公路系統

公路系統近年之重大事紀包括 103 年國道高速公路電子收費系統正式上路、蘇花公路坍方新聞；此外，蘇花公路改善工程於 109 年通車啟用；快速道路與國道連結、部分匝道口陸續通車，地區連接系統也更加完整(如：國 1、國 3、國 10、台 9、台 19 甲、台 20、台 21、台 61、台 66、台 68)。

4. 空運與機場系統

(1) 受高鐵營運及臺鐵太魯閣號之影響，本島西部航線受其衝擊

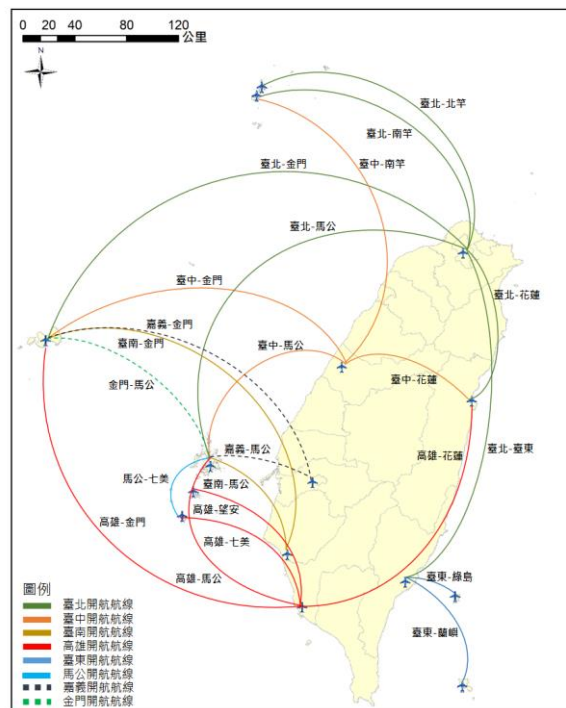
空運與機場系統受高鐵營運及臺鐵太魯閣號帶來之衝擊，截至 109 年底國內航線共 23 條(如圖 2.17 所示)，本島西部及東部航線共 5 條，包含臺北恆春(載客人數為 0)、臺北花蓮、臺北臺東、臺中花蓮及高雄花蓮。

(2) 廉價航空和航空聯盟發展，航線連結全球

102 年首家廉價航空啟航高雄-浦東，103 年起廉價航空國際航線增加、航空公司加入航空(星空、天合)聯盟，可連結航線、班次增加。

(3) 新冠肺炎疫情影響導致航班銳減

109 年受新冠肺炎疫情影響導致航班銳減，對運量造成嚴重衝擊。



資料來源：本計畫繪製。

圖 2.17 民國 109 年國內航空航線圖

5. 海運與港埠系統

截至 109 年 12 月，國內有 7 座國際商港，包括臺北港、基隆港、臺中港、安平港、蘇澳港、高雄港、花蓮港；4 座國內商港，包括嘉義縣的布袋港、澎湖縣的馬公港、金門縣的金門港、連江縣的馬祖港，其中布袋及馬公港主要功能以離島運輸及觀光為主，兩者均由臺灣港務股份有限公司高雄分公司管理；而金門港(分為料羅、水頭、九宮等 3 個港區)及馬祖港則由當地政府自營，並透過小三通模式，與中國大陸通航。此外，另有 2 座工業專用港，包括臺塑公司所設立之麥寮工業專用港，以及臺灣水泥公司之和平工業專用港；1 座能源專用港，即位在新北市的深澳港，以臺灣中油公司卸油氣與觀光海釣功能為主，由臺灣港務股份有限公司基隆分公司管轄；其餘港口為漁港。客運營運狀況說明如下：

(1) 國內航線目前以短程接駁為主

國內航線僅有麗娜輪行駛蘇澳-花蓮，航程 2 小時，可載運遊覽車、汽機車，於 102 年 8 月 7 日開航，109 年 8 月 16 日停航。

(2) 國內離島航線以基隆-馬祖、高雄-馬公為主，至金門已取消定期航線

基隆-馬祖每日皆有定期客輪(每星期二停航)，營運船舶為臺馬輪及合富快輪。高雄-馬公依月份不同有定期客輪，大多為每日皆有一班，營運船舶為臺華輪。

(3) 國際航線以麗星郵輪為主，提供郵輪式旅遊

麗星郵輪國際航線包含基隆-鹿兒島、基隆-宮崎、基隆-琉球、基隆-福岡-釜山及基隆-長崎-濟州等，於郵輪內含有多項娛樂設施，可盡情享受國際級休閒活動。

(4) 新冠肺炎疫情影響導致航班銳減

109 年受新冠肺炎疫情影響導致離島航班減少，對運量造成衝擊。

2.5 小結

有關 103~109 年城際運輸系統市場之運量變化，摘述說明如下。

1. 國道小型車

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，小型車交通量逐年成長。109 年國道小型車通行輛次已達 5,378 百萬輛次，較 103 年通行量增加 787 百萬輛次/年，增加幅度達 19.8%；109 年延車公里數亦較 103 年增加 3,933 百萬延車公里/年，增加幅度達 16.3%。雖 109 年受新冠肺炎影響，國道小型車通行輛次及延車公里仍呈上升趨勢。

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，108 年客運量已達 67.4 百萬人次/年，平均每日約 18.5 萬人次，較 103 年客運量增加 19.4 百萬人次/年，增加幅度達 40.4%；108 年延人公里數亦較 103 年增加 2,759 百萬延人公里/年，增加幅度達 29.9%，109 年受新冠肺炎影響，客運量減少 10.2 百萬人次/年，減少幅度達 15.1%，延人公里減少 2,082 百萬延人公里/年，109 年受新冠肺炎影響皆為下降。

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。

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，108 年總車站數達 241 站，客運量達 236.2 百萬人次/年，客座利用率因班次增加幅度大於運量之成長，103~108 年之平均客座利用率大致維持在 63~66%間，

109 年受新冠肺炎影響，各車種客座利用率均下降，僅普通車上升。

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，103-108 年日均量在 24 萬人次/日左右，108 年 4 月份日均量約 22.7 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 108 年日均量較 103 年減少 22~41%；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，108 年 4 月份日均量較 104 年同期下降 18%~28%不等，109 年受新冠肺炎影響皆為下降。

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 5 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，近 5 年則維持在 37 萬人次/年，108 年運量約 36 萬人次/年；離島航線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 6 年運量增加近 3.6%，109 年受新冠肺炎影響運量下降。

6. 海運系統

臺灣地區四面環海，海上運輸對臺灣經貿發展扮演重要的角色，目前計有基隆、臺北、臺中、安平、高雄、花蓮、蘇澳等 7 個國際商港及布袋、澎湖、金門、馬祖等 4 個國內商港，國內海運市場運量自 104 年運量 382 萬人次/年成長至 108 年運量達最高為 451 萬人次/年，109 年受新冠肺炎影響，減少至 396 萬人次/年。

第三章 城際運輸市場消長觀察

前述第二章內容為歷年來整體運輸(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 109 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 109 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「運輸規劃支援系統(前期名稱為『運輸部門決策支援系統』)」整合資料庫推估各運具旅次數數據，相關資料來源如表 3-1，推估方式如圖 3.1 所示。

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 103~109 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於 103~107 年以週五為代表值，108 年起，配合調查日期調整，改為週二或週四為代表值；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/

運具	項目	資料來源	取得方式
	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
小客車/ 小貨車	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
國道客運	運量資料	採用交通部統計處提供之 103~109 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 103~109 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 年起則提供 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
機場捷運	運量資料	由桃園大眾捷運股份有限公司提供 107~109 年 4 月份站間運量資料，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。	行文索取機場捷運各站運量資料

資料來源：1.「運輸規劃支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。
2.本研究整理。

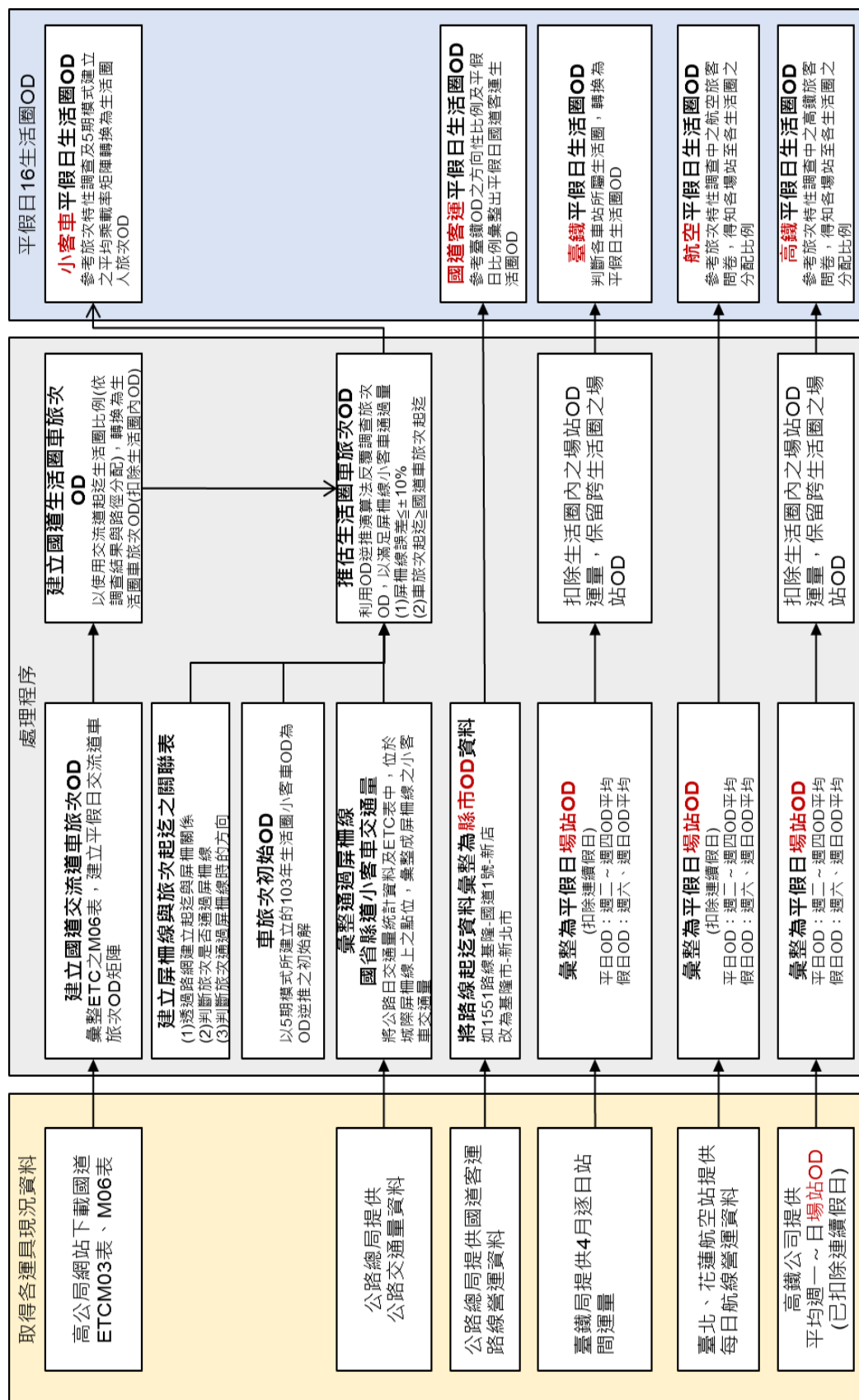


圖 3.1 城際運具運量推估方式

資料來源：本研究整理。

3.2 城際運輸市場變化趨勢

1. 總旅次量及延人公里變化趨勢

以下茲就 103~109 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 108 年 308.71 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 279.03 萬人次/日，年增率為-1.13%。歷年來假日旅次量皆高於平日，城際總旅次量於 103~108 年間呈成長趨勢，由 585.79 萬人次/日上升為 617.70 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 529.77 萬人次/日，年增率為-1.66%(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 1.89~2.01 倍。

表 3-2 城際運輸平、假日旅次量及延人公里一覽表

年期 類別		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年 變化率
平日	旅次量 (萬人次/日)	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	308.71	279.03	-1.13%	-9.61%
	延人公里 (百萬公里/日)	201.32	205.66	208.21	210.67	211.07	210.95	180.07	-1.84%	-14.64%
假日	旅次量 (萬人次/日)	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	617.70	529.77	-1.66%	-14.23%
	延人公里 (百萬公里/日)	408.32	411.80	428.80	428.86	434.16	433.31	360.68	-2.05%	-16.76%

資料來源：1.「運輸規劃支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 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。

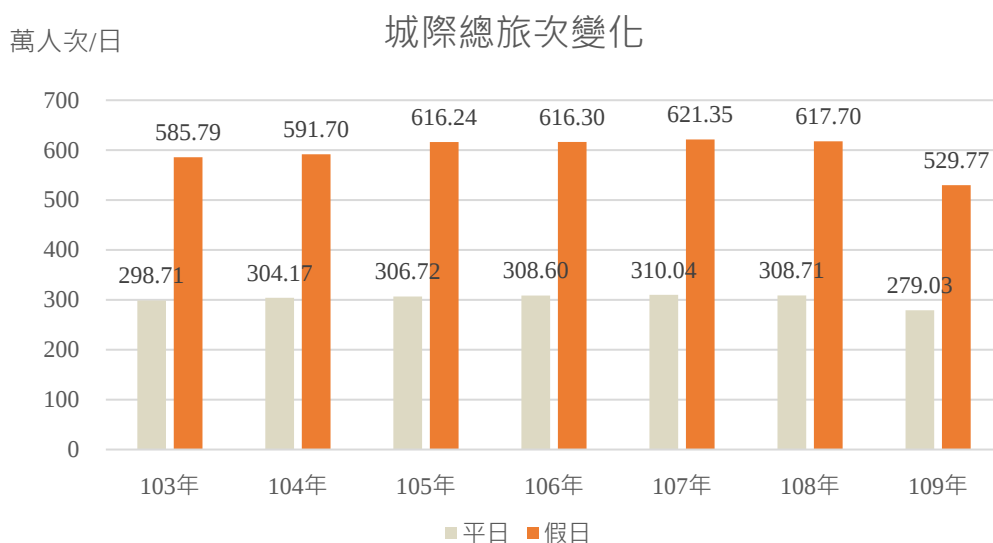


圖 3.2 城際運輸總旅次量變化圖

(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 108 年 210.95 百萬公里/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 180.07 百萬公里/日，年增率為-1.84%。假日城際總延人公里於 103~108 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 433.31 百萬公里/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 360.68 百萬公里/日，年增率為-2.05%(如表 3-2 及圖 3.3)，假日總延人公里約平日 2.00~2.06 倍。

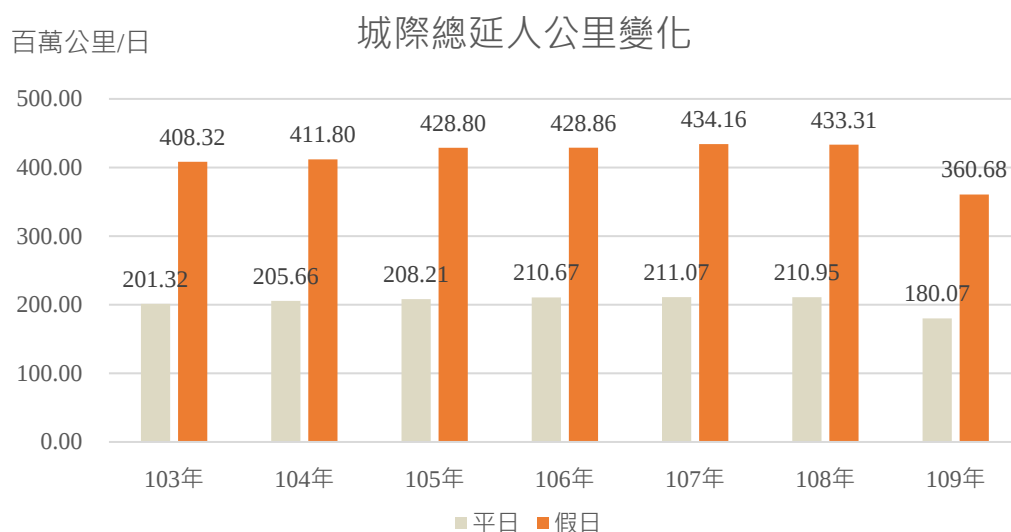


圖 3.3 城際運輸總延人公里變化圖

2. 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 103~109 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) 短程(20 公里以下)

103~108 年平、假日均為所有旅次長度別旅次量最低者(平日約 11 萬人次/日，假日約 17~19 萬人次/日)，109 年受新冠疫情影響，平日雖旅次量下降至 10.41 萬人次/日，惟首度超越長程(200 公里以上)旅次，短程占總旅次 3%左右。

(2) 中程(20-100 公里)

103~109 年平、假日均為所有旅次長度別旅次量最高者(平日約 232~252 萬人次/日，假日約 436~507 萬人次/日)，中程占總旅次 81~83% 左右。

(3) 中長程(100-200 公里)

103~109 年平日旅次數約 26~31 萬人次/日，假日旅次數約 57~68 萬人次/日，中長程占總旅次 10~11%左右。

(4) 長程(200 公里以上)

103~109 年平日旅次數約 9~14 萬人次/日，假日旅次數約 19~29 萬人次/日，長程占總旅次 3~4%左右。

109 年受新冠肺炎影響，與 108 年相較，以長程旅次下降最多，其次為中長程旅次，顯示國人盡量避免跨區活動。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

平日旅次量(萬人次/日)										平日 占比(%)						
長度別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化 率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年
20 公里以下	11.14	11.37	11.37	11.36	11.45	11.32	10.41	-1.13%	-8.08%	3.73	3.74	3.71	3.68	3.69	3.67	3.73
20-100 公里	244.31	248.75	250.50	251.47	252.75	251.30	232.63	-0.81%	-7.43%	81.79	81.78	81.67	81.49	81.52	81.40	83.37
100-200 公里	30.32	30.45	30.96	31.66	31.77	32.11	26.50	-2.22%	-17.48%	10.15	10.01	10.09	10.26	10.25	10.40	9.50
200 公里 以上	12.93	13.61	13.89	14.11	14.08	13.97	9.49	-5.03%	-32.09%	4.33	4.48	4.53	4.57	4.54	4.53	3.40
合計	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	308.71	279.03	-1.13%	-9.61%	100	100	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

假日旅次量(萬人次/日)										假日占比(%)						
長度別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化 率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年
20 公里以下	18.81	19.23	19.87	19.83	19.80	19.66	17.00	-1.68%	-13.52%	3.21	3.25	3.22	3.22	3.19	3.18	3.21
20-100 公里	478.38	483.24	503.79	503.96	507.46	503.14	436.34	-1.52%	-13.28%	81.66	81.67	81.75	81.77	81.67	81.45	82.36
100-200 公里	64.06	64.23	66.57	66.54	67.85	68.59	57.22	-1.86%	-16.57%	10.94	10.86	10.80	10.80	10.92	11.10	10.80
200 公里 以上	24.53	25.00	26.01	25.98	26.24	26.30	19.20	-4.01%	-26.99%	4.19	4.22	4.22	4.22	4.22	4.26	3.63
合計	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	617.70	529.77	-1.66%	-14.23%	100	100	100	100	100	100	100

資料來源：同表 3-2。

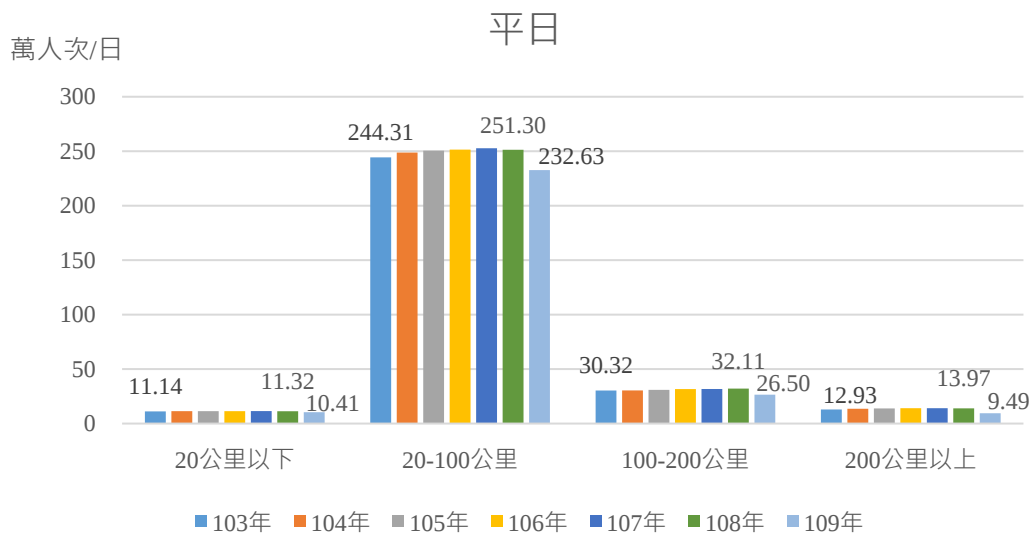


圖 3.4 城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(平日)

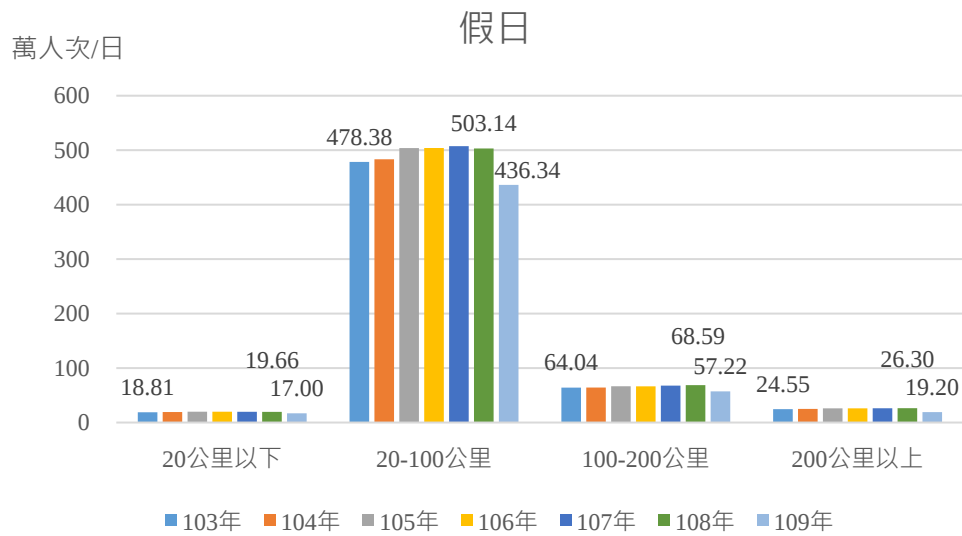


圖 3.5 城際運輸各旅次長度旅次量變化圖(假日)

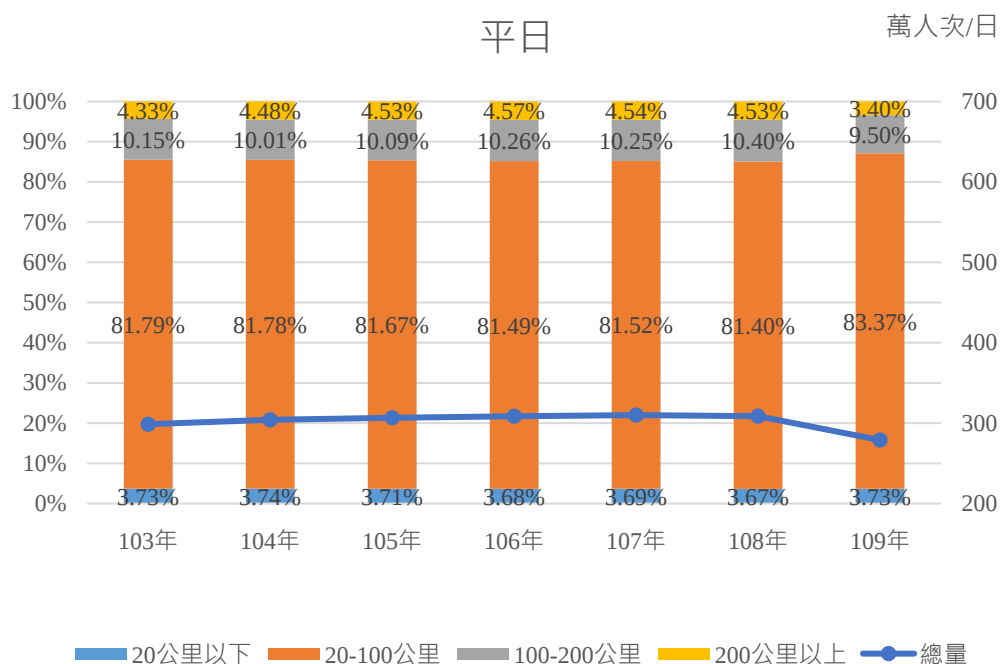


圖 3.6 城際運輸各旅次長度占比變化圖(平日)

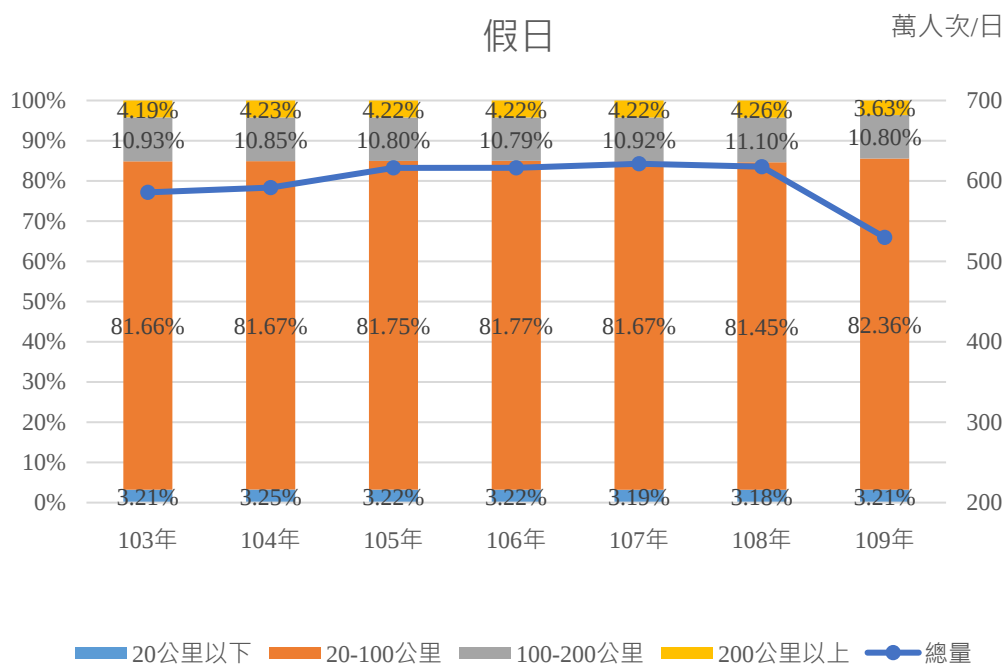


圖 3.7 城際運輸各旅次長度占比變化圖(假日)

3.3 城際運輸各系統變化趨勢

1. 旅次量與市占率變化趨勢

(1) 平日

觀察 103~109 年各城際運具之平日旅次量，歷年皆以小客車運量最高，約 239.11~249.94 萬人次/日，其次為臺鐵，約 20.76~30.87 萬人次/日，再次為國道客運 9.89~16.68 萬人次/日，至於高鐵則為 9.23~15.14 萬人次/日，而航空則僅約 0.04~0.13 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，而 109 年受新冠肺炎影響，各城際運具皆呈下降趨勢。

若就市場規模觀之，近 7 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，而 109 年受新冠肺炎影響，公共運輸占比皆下降。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：109 年為 239.11 萬人次/日(103 年 240.53 萬人次/日)，年增率為-0.1%，近 7 年占比均約 8 成，惟 109 年受新冠肺炎影響，占比增至 8.6 成。
- ② 高鐵：109 年日均運量為 9.23 萬人次/日(103 年 11.03 萬人次/日)，年增率為-2.93%，近年占比微幅增加，108 年為 15.14%(103 年 3.69%)，109 年受新冠肺炎影響，占比降至 9.23%。
- ③ 臺鐵：109 年為 20.76 萬人次/日(103 年 30.87 萬人次/日)，占比於 103 年為 10.33%，108 年下降為 9.85%)，109 年受新冠肺炎影響，占比降至 7.44%。
- ④ 國道客運：109 年為 9.89 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，109 年受新冠肺炎影響，占比降至 3.54%。
- ⑤ 航空：109 年為 0.04 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，109 年受新冠肺炎影響，為歷年最低。

- 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 108 年的 61.84 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 39.92 萬人次/日，與 108 年相較，以航空及國道客運降幅最大。
- ⑦ 城際運輸：由 103 年的 298.71 萬人次/日，上升至 108 年的 308.71 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 278.99 萬人次/日。

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	108 年	109 年	年增率	108-109 年 變化率
1	小客車	運量	240.53	245.66	247.98	248.89	249.94	246.87	239.11	-0.10%	-3.14%
		占比	80.52%	80.76%	80.85%	80.65%	80.61%	79.97%	85.69%		5.72%
2	高鐵	運量	11.03	11.46	12.39	13.56	14.53	15.14	9.23	-2.93%	-39.05%
		占比	3.69%	3.77%	4.04%	4.39%	4.69%	4.90%	3.31%		-1.60%
3	臺鐵	運量	30.87	30.72	29.59	29.92	29.73	30.42	20.76	-6.40%	-31.76%
		占比	10.33%	10.10%	9.65%	9.69%	9.59%	9.85%	7.44%		-2.41%
4	國道客運	運量	16.15	16.26	16.68	16.14	15.75	16.18	9.89	-7.84%	-38.89%
		占比	5.41%	5.35%	5.44%	5.23%	5.08%	5.24%	3.54%		-1.70%
5	航空	運量	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	0.09	0.04	-16.60%	-53.65%
		占比	0.04%	0.02%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.02%		-0.01%
公共運輸 (= Σ 2~5)		運量	58.18	58.51	58.74	59.71	60.10	61.84	39.92	-6.08%	-35.44%
		占比	19.48%	19.24%	19.15%	19.35%	19.39%	20.03%	14.31%		-5.72%
陸路運輸 (= Σ 1~4)		運量	298.58	304.10	306.64	308.50	309.94	308.62	278.99	-1.12%	-9.60%
		占比	99.96%	99.98%	99.97%	99.97%	99.97%	99.97%	99.98%		0.01%
城際運輸 (= Σ 1~5)		運量	298.71	304.17	306.72	308.60	310.04	308.71	279.03	-1.13%	-9.61%
		占比	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		0.00%

註：同表 3-2。

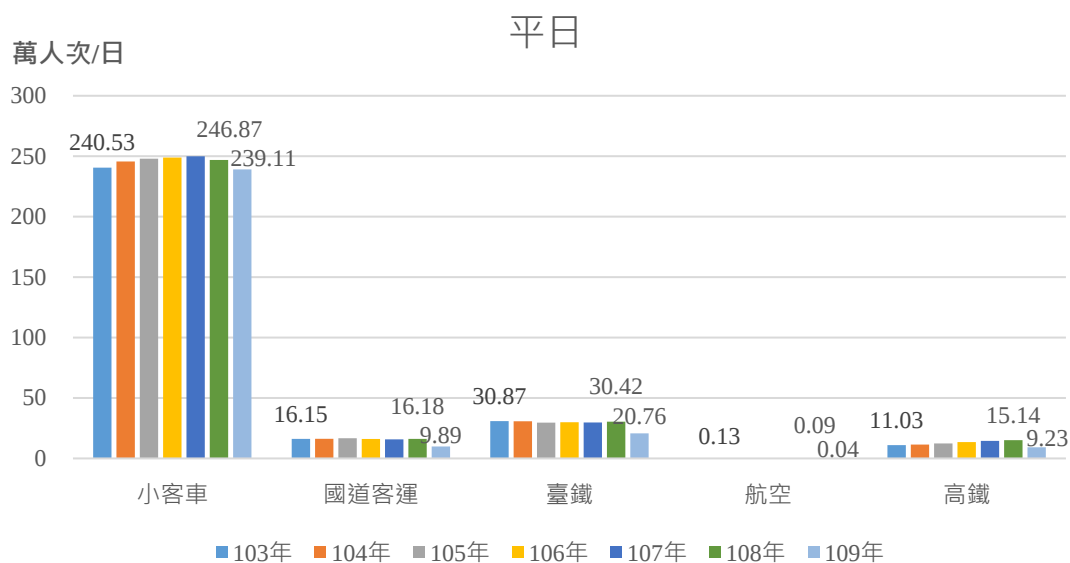


圖 3.8 城際運輸各運具平日日均運量變化趨勢圖

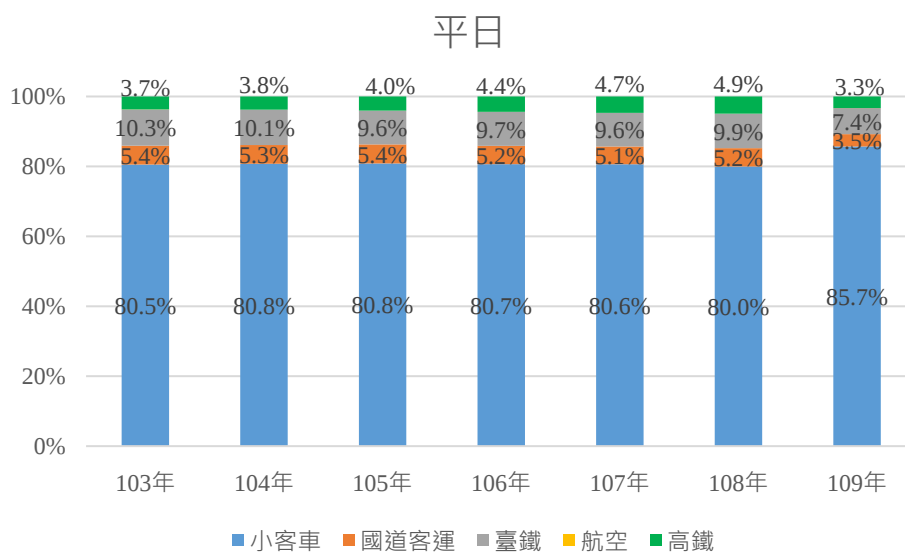


圖 3.9 城際運輸各運具平日市占率變化趨勢圖

(2) 假日

歷年各運具假日旅次量皆高於平日，小客車約 482.09~532.71 萬人次/日，臺鐵運量約 22.01~45.39 萬人次/日，國道客運 13.77~25.28 萬人次/日，高鐵則為 11.77~21.41 萬人次/日，而航空則約 0.04~0.15 萬人次/日。109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提高，公共運輸大幅下降，103-108 年公共運輸逐年緩步提升，109 年受新冠疫情影响，國人防疫態度謹慎，明

顯減少外出或避免使用公共運具，致公共運輸總旅次量減少。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：109 年為 482.09 萬人次/日(103 年 501.01 萬人次/日)，年增率為-0.64%，近 7 年占比大致持平，介於 85.46%~86.06%，惟 109 年受新冠肺炎影響，占比增至 91%。
- ② 高鐵：109 年日均運量為 11.77 萬人次/日(103 年 14.76 萬人次/日)，占比微幅增加，108 年為 3.47%(103 年 2.52%)，惟 109 年受新冠肺炎影響，占比降至 2.22%。
- ③ 臺鐵：109 年為 22.1 萬人次/日(103 年 45.39 萬人次/日)，近 7 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%，108 年微幅提升至 7.29%，109 年受新冠肺炎影響，占比降至 4.17%。
- ④ 國道客運：109 年為 13.77 萬人次/日(103 年 24.47 萬人次/日)，占比歷年變化不大，約維持在 3.77%~4.18%之間，惟 109 年受新冠肺炎影響，占比降至 2.6%。
- ⑤ 航空：109 年為 0.04 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，109 年受新冠肺炎影響，占比為歷年最低。
- 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 108 年的 89.79 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 47.68 萬人次/日，與 108 年相較，以航空及臺鐵降幅最大。
- ⑦ 城際運輸：由 103 年的 585.79 萬人次/日，上升至 108 年的 617.7 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 529.77 萬人次/日。

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	108 年	109 年	年增率	108-109 年 變化率
1	小客車	運量	501.01	509.07	530.31	530.40	532.71	527.90	482.09	-0.64%	-8.68%
		占比	85.53%	86.04%	86.06%	86.06%	85.73%	85.46%	91.00%		5.54%
2	高鐵	運量	14.76	14.40	16.51	17.71	19.39	21.41	11.77	-3.71%	-45.04%
		占比	2.52%	2.43%	2.68%	2.87%	3.12%	3.47%	2.22%		-1.24%
3	臺鐵	運量	45.39	44.57	44.03	43.77	44.75	45.01	22.10	-11.31%	-50.90%
		占比	7.75%	7.53%	7.14%	7.10%	7.20%	7.29%	4.17%		-3.11%
4	國道客運	運量	24.47	23.58	25.28	24.31	24.38	23.27	13.77	-9.14%	-40.83%
		占比	4.18%	3.98%	4.10%	3.94%	3.92%	3.77%	2.60%		-1.17%
5	航空	運量	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	0.11	0.04	-18.90%	-59.22%
		占比	0.03%	0.01%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.01%		-0.01%
公共運輸 (= Σ 2~5)		運量	84.78	82.63	85.93	85.91	88.64	89.79	47.68	-9.15%	-46.90%
		占比	14.47%	13.96%	13.94%	13.94%	14.27%	14.54%	9.00%		-5.54%
陸路運輸 (= Σ 1~4)		運量	585.63	591.62	616.14	616.19	621.23	617.59	529.73	-1.66%	-14.23%
		占比	99.97%	99.99%	99.98%	99.98%	99.98%	99.98%	99.99%		0.01%
城際運輸 (= Σ 1~5)		運量	585.79	591.70	616.24	616.30	621.35	617.70	529.77	-1.66%	-14.23%
		占比	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		0.00%

註：同表 3-2。

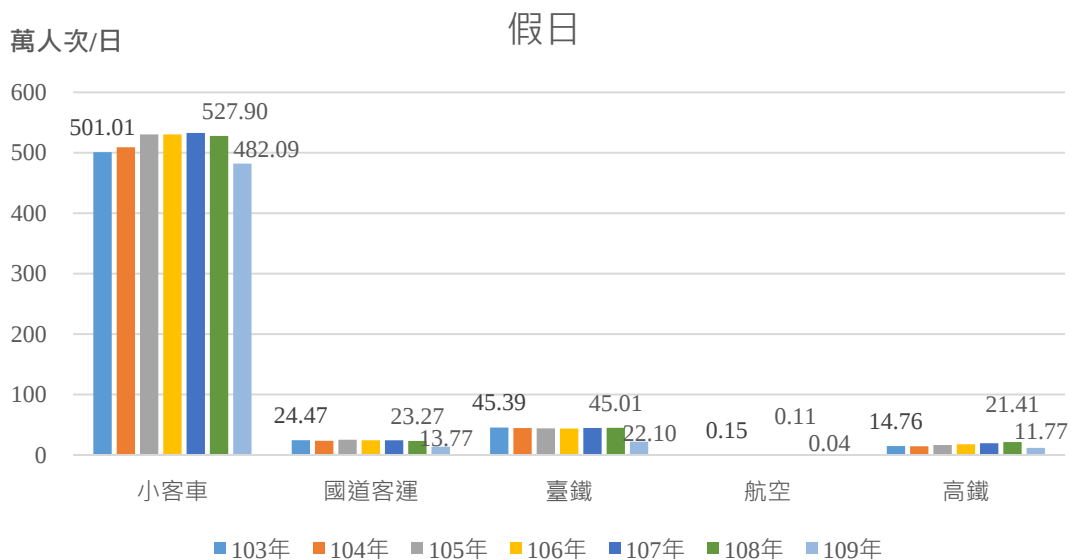


圖 3.10 城際運輸各運具假日日均運量變化趨勢圖

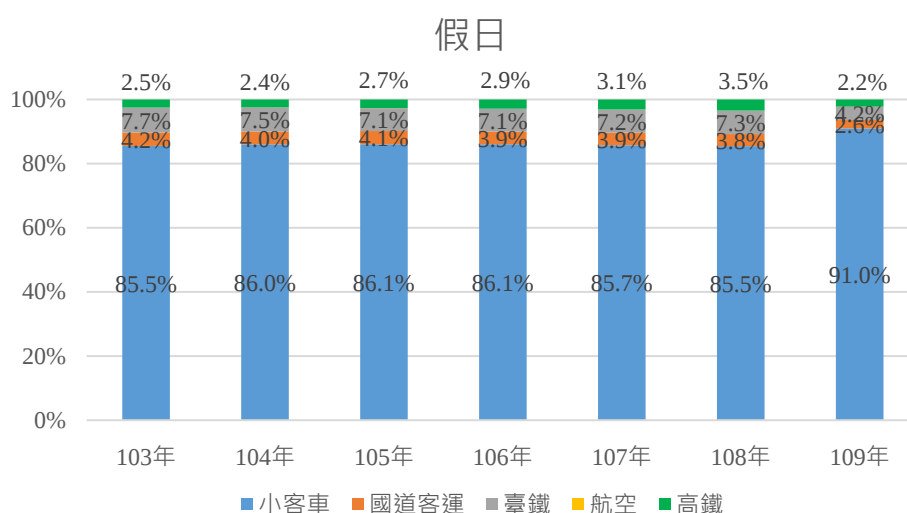


圖 3.11 城際運輸各運具假日市占率變化趨勢圖

2. 旅次長度變化趨勢

觀察 103~109 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；103~108 年長程(200 公里以上)旅次均以高鐵旅次量最高，109 年受新冠肺炎影響，長程(200 公里以上)小客車旅次量首度超過高鐵。
- ② 平日：108-109 年變化率，短程及中程旅次均以國道客運跌幅最大；中長程及長程旅次均以臺鐵跌幅最大，國道客運次之。
- ③ 假日：108-109 年變化率，短程、中程及中長程旅次均以臺鐵跌幅最大，國道客運次之；長程旅次均以航空跌幅最大，臺鐵次之。

(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，109 年平、假日各約 205.06 萬人次/日及 407.29 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，109 年平、假日僅約 4.54 萬人次/日及 11.97 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，108 年平、假日各約每日 5.71 萬人次及 8.75 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)，108 年平、假日占比各約 16.34%及 11.31%；中程(20-100 公里)約占 1%，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；109 年受新冠肺炎影響，平、假日運量與占比皆有明顯下降。
- 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 108 年平日平均日運量約 22.77 萬人次，假日更高達近 31.64 萬人次，平、假日旅次長度之占比則各約 9.06%及 6.29%。100-200 公里之旅次占比為所有旅次長度中最高者，108 年平、假日約各占 14.49%及 13.11%；200 公里以上旅次占比次高，108 年平、假日各約 13.38%及 11.24%；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 10.%及 7.22%。以上資訊顯示臺鐵以服務中長程旅次為主；109 年受新冠肺炎影響，平、假日運量與占比皆有明顯下降。
- 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，108 年平、假日均以 200 公里以上占比最高，各約占 12.77%、11.21%；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；109 年受新冠肺炎影響，平、假日運量與占比皆有明顯下降。
- 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，108 年平、假日日均運量各約 0.09 萬人/日及 0.11 萬人/日；旅次占比各為 0.67%及 0.4%。比較平、假日占比，歷年均以平日高於假日；109 年受新冠肺炎影響，平、假日運量與占比皆有明顯下降。

表 3-7 城際運輸不同旅次長度各運具平日市場規模

長度別	運具別	平日旅次量(萬人次/日)										平日占比(%)						
		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	
20 公里 以下	小客車	9.25	9.50	9.52	9.53	9.61	9.48	9.09	-0.29%	-4.20%	82.99	83.57	83.77	83.89	83.97	83.77	87.31	
	國道客運	0.72	0.72	0.75	0.71	0.71	0.71	0.44	-7.97%	-37.58%	6.50	6.35	6.60	6.26	6.23	6.23	4.23	
	臺鐵	1.17	1.15	1.10	1.12	1.12	1.13	0.88	-4.62%	-22.23%	10.50	10.08	9.63	9.85	9.80	10.00	8.46	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	0.00	0.00	0.00	0.00	
20-100 公 里	小計	11.14	11.37	11.37	11.36	11.45	11.32	10.41	-1.13%	-8.08%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	207.00	211.45	213.41	213.80	214.77	212.40	205.06	-0.16%	-3.46%	84.73	85.01	85.19	85.02	84.98	84.52	88.15	
	國道客運	11.82	11.89	12.33	12.01	11.77	11.95	7.59	-7.10%	-36.43%	4.84	4.78	4.92	4.77	4.66	4.75	3.26	
	臺鐵	22.96	22.74	21.78	22.30	22.44	22.77	16.91	-4.97%	-25.72%	9.40	9.14	8.69	8.87	8.88	9.06	7.27	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
100-200 公里	高鐵	2.54	2.66	2.99	3.37	3.77	4.18	3.07	3.23%	-26.59%	1.04	1.07	1.19	1.34	1.49	1.66	1.32	
	小計	244.31	248.75	250.50	251.47	252.75	251.30	232.63	-0.81%	-7.43%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	19.67	19.86	20.14	20.62	20.67	20.46	20.43	0.64%	-0.16%	64.89	65.23	65.06	65.14	65.09	63.73	77.09	
	國道客運	1.88	1.74	1.70	1.67	1.57	1.75	0.89	-11.76%	-49.07%	6.22	5.72	5.49	5.28	4.93	5.44	3.36	
	臺鐵	4.89	4.84	4.74	4.58	4.37	4.65	2.17	-12.70%	-53.45%	16.14	15.91	15.32	14.46	13.76	14.49	8.17	
200 公里 以上	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	5.25	3.01	-4.05%	-42.54%	12.74	13.15	14.13	15.12	16.22	16.34	11.37	
	小計	30.31	30.44	30.95	31.65	31.76	32.11	26.50	-2.21%	-17.47%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	4.62	4.85	4.91	4.95	4.88	4.52	4.54	-0.30%	0.34%	35.67	35.61	35.32	35.02	34.61	32.33	47.79	
	國道客運	1.72	1.91	1.90	1.75	1.71	1.79	0.97	-9.17%	-45.90%	13.29	14.03	13.70	12.37	12.11	12.77	10.18	
200 公里 以上	臺鐵	1.85	1.99	1.97	1.93	1.80	1.87	0.80	-12.94%	-57.00%	14.27	14.60	14.21	13.65	12.79	13.38	8.48	
	航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	0.09	0.04	-16.60%	-53.65%	0.99	0.51	0.61	0.72	0.67	0.67	0.46	
	高鐵	4.63	4.80	5.03	5.40	5.61	5.71	3.14	-6.27%	-44.97%	35.78	35.25	36.16	38.23	39.81	40.85	33.11	
	小計	12.95	13.62	13.90	14.12	14.08	13.98	9.49	-5.04%	-32.11%	100.00	100.00	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

		假日旅次量(萬人次/日)										假日占比(%)						
長度別	運具別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	
20 公里 以下	小客車	16.54	17.02	17.63	17.61	17.62	17.47	15.83	-0.74%	-9.40%	87.93	88.52	88.77	88.83	88.98	88.86	93.09	
	國道客運	0.82	0.80	0.85	0.82	0.79	0.77	0.47	-9.02%	-39.43%	4.37	4.17	4.30	4.13	3.98	3.92	2.75	
	臺鐵	1.45	1.41	1.38	1.39	1.39	1.42	0.71	-11.26%	-50.19%	7.70	7.31	6.93	7.04	7.04	7.22	4.16	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	0.00	0.00	0.00	0.00	
20-100 公 里	小計	18.81	19.23	19.87	19.83	19.80	19.66	17.00	-1.68%	-13.52%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	427.28	433.30	452.46	452.18	454.94	451.00	407.29	-0.80%	-9.69%	89.32	89.66	89.81	89.73	89.65	89.64	93.34	
	國道客運	16.16	15.52	16.88	16.62	16.46	15.60	9.76	-8.07%	-37.46%	3.38	3.21	3.35	3.30	3.24	3.10	2.24	
	臺鐵	31.86	31.36	30.79	31.04	31.54	31.64	16.06	-10.79%	-49.25%	6.66	6.49	6.11	6.16	6.21	6.29	3.68	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	--	--	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
100-200 公里	高鐵	3.08	3.07	3.66	4.12	4.51	4.89	3.24	0.88%	-33.71%	0.64	0.63	0.73	0.82	0.89	0.97	0.74	
	小計	478.38	483.24	503.79	503.96	507.46	503.14	436.34	-1.52%	-13.28%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	45.58	46.45	47.70	48.18	48.20	47.89	47.01	0.52%	-1.84%	71.17	72.32	71.67	72.42	71.05	69.82	82.15	
	國道客運	4.25	3.89	4.05	3.60	3.76	3.95	1.98	-11.99%	-49.99%	6.64	6.06	6.09	5.41	5.55	5.76	3.45	
	臺鐵	9.14	8.83	8.88	8.42	8.84	8.99	4.08	-12.57%	-54.62%	14.27	13.75	13.35	12.65	13.03	13.11	7.13	
200 公里 以上	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	7.76	4.16	-3.27%	-46.43%	7.93	7.87	8.89	9.53	10.38	11.31	7.26	
	小計	64.04	64.23	66.56	66.53	67.84	68.59	57.22	-1.86%	-16.57%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
	小客車	11.61	12.31	12.52	12.43	11.95	11.54	11.97	0.51%	3.72%	47.28	49.24	48.10	47.81	45.52	43.87	62.33	
	國道客運	3.23	3.37	3.50	3.27	3.37	2.95	1.57	-11.33%	-46.72%	13.16	13.48	13.43	12.60	12.84	11.21	8.18	
200 公里 以上	臺鐵	2.95	2.97	2.98	2.92	2.98	2.96	1.25	-13.30%	-57.55%	12.03	11.87	11.44	11.25	11.33	11.24	6.53	
	航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	0.11	0.04	-18.90%	-59.22%	0.62	0.31	0.41	0.46	0.44	0.40	0.22	
	高鐵	6.61	6.28	6.93	7.25	7.84	8.75	4.37	-6.67%	-50.12%	26.91	25.11	26.63	27.89	29.86	33.28	22.74	
	小計	24.55	25.00	26.03	25.99	26.25	26.30	19.20	-4.01%	-26.99%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	

資料來源：同表 3-2

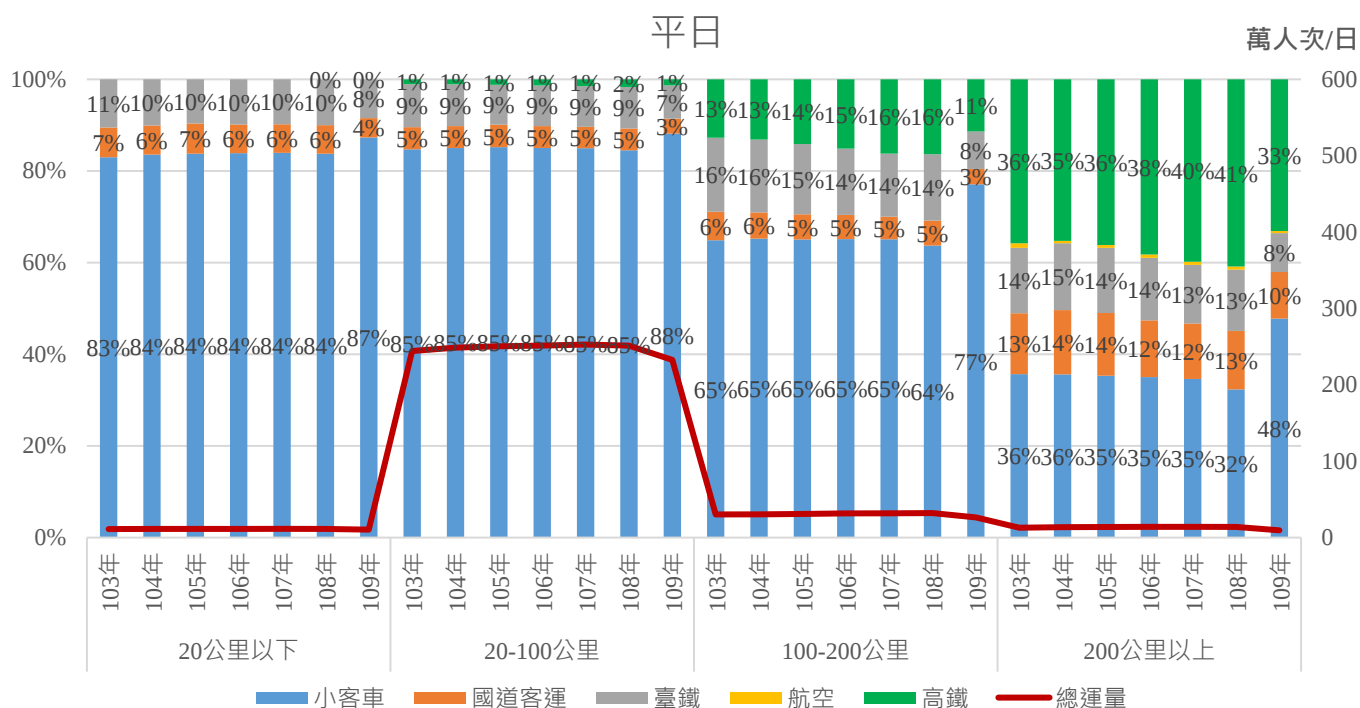


圖 3.12 城際運輸各旅次長度占比變化(平日)

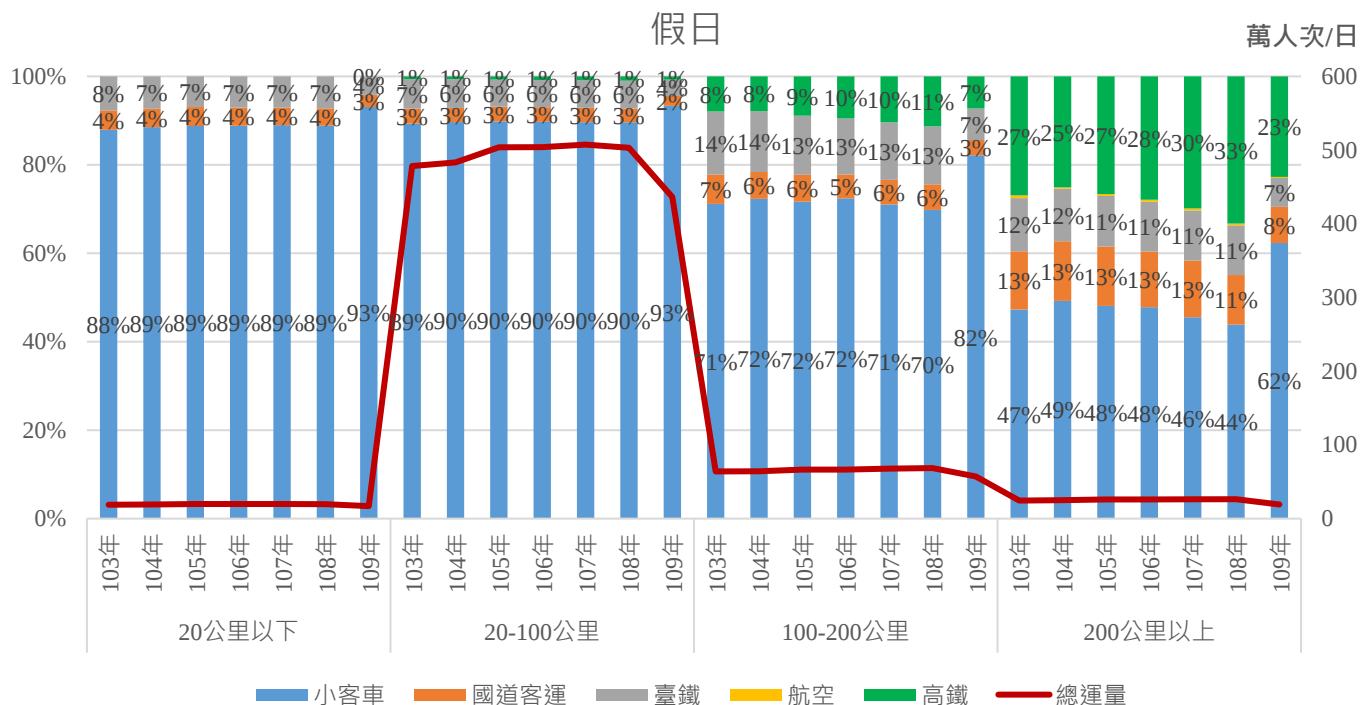


圖 3.13 城際運輸各旅次長度占比變化(假日)

3.4 城際公私運具變化趨勢

103~109 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 108 年的 246.87 萬人次/日(如圖 3.14)，109 年受新冠肺炎影響，下降至 239.11 萬人次/日，年增率約-0.1%。假日由 103 年的 501.01 萬人次/日，上升至 108 年的 527.9 萬人次/日(如圖 3.15)，109 年受新冠肺炎影響，下降至 482.09 萬人次/日，年增率約-0.64%。

市占率方面，近 7 年之平日占比約介於 79.97%~85.69%之間(如圖 3.16)，假日占比則約介於 85.46%~91%(如圖 3.17)。觀察整體占比變化趨勢，103 年~108 年間無論平、假日均大致持平，109 年受新冠肺炎影響，平、假日皆上升。

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 108 年的 61.84 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 39.92 萬人次/日，年增率約-6.08%。假日由 103 年的 84.78 萬人次/日，上升至 108 年的 89.79 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 47.68 萬人次/日，年增率約-9.15%。雖然公共運輸旅次量逐年成長，惟因 103-109 年 95 無鉛汽油價由 33.6 元下跌至 23.56 元/公升，跌幅約 29.9%，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 7 年之平日占比約介於 14.31%~20.03%之間，假日占比則約介於 9%~14.54%。觀察整體占比變化趨勢，103 年~108 年間無論平、假日均大致持平，109 年受新冠肺炎影響，平、假日皆下降。

表 3-9 城際運輸公私運具平日市場規模

平日旅次量(萬人次/日)											平日占比(%)						
運具	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年		
小客車	240.53	245.66	247.98	248.89	249.94	246.87	239.11	-0.10%	80.52	80.76	80.85	80.65	80.61	79.97	85.69		
公共運輸	58.18	58.51	58.74	59.71	60.10	61.84	39.92	-6.08%	19.48	19.24	19.15	19.35	19.39	20.03	14.31		

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

假日旅次量(萬人次/日)											假日占比(%)						
運具	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年		
小客車	501.01	509.07	530.31	530.40	532.71	527.90	482.09	-0.64%	85.53	86.04	86.06	86.06	85.73	85.46	91.00		
公共運輸	84.78	82.63	85.93	85.91	88.64	89.79	47.68	-9.15%	14.47	13.96	13.94	13.94	14.27	14.54	9.00		

資料來源：同表 3-2。

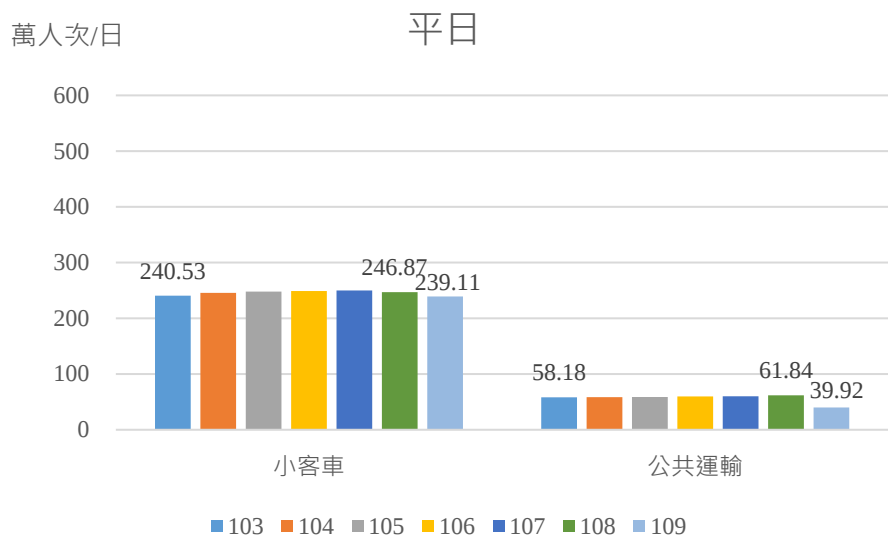


圖 3.14 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(平日)

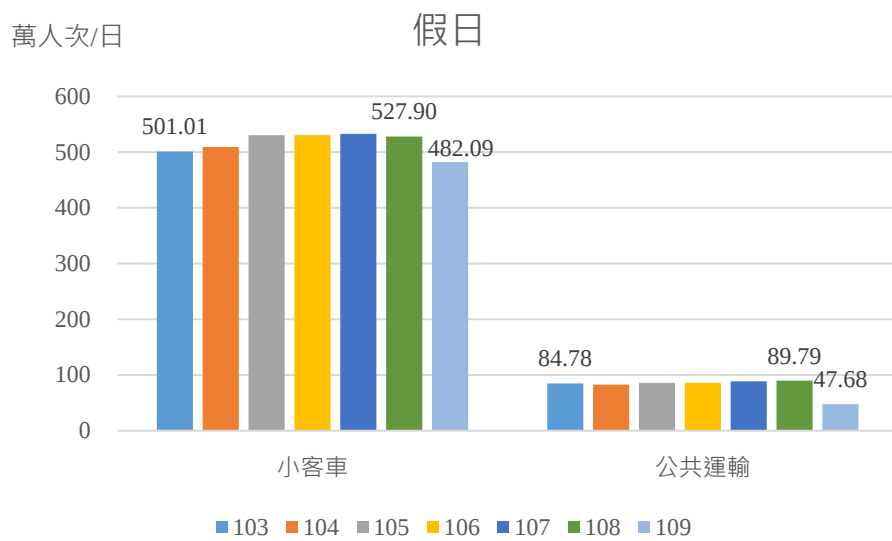


圖 3.15 城際運輸公私運具旅次量消長變化趨勢圖(假日)

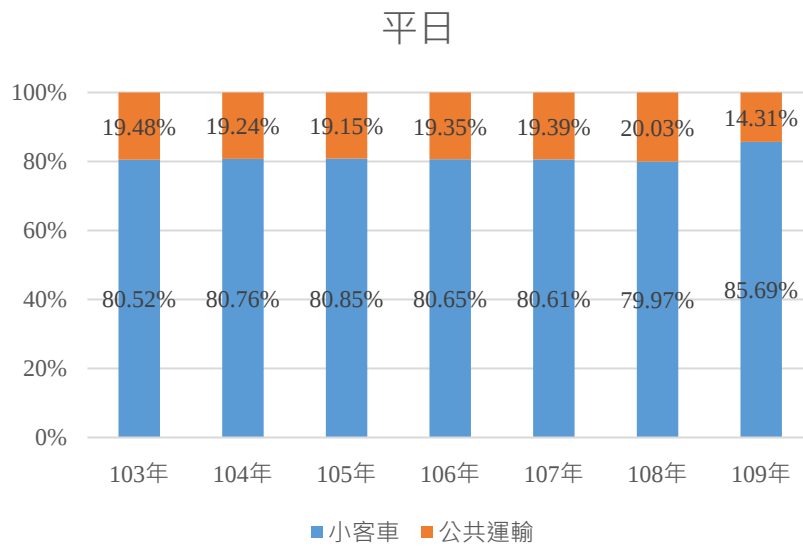


圖 3.16 城際運輸公私運具占比消長變化圖(平日)

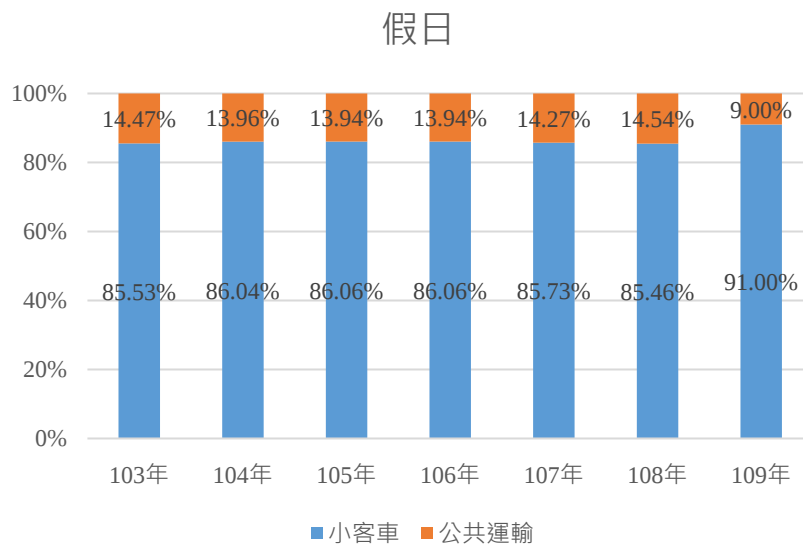


圖 3.17 城際運輸公私運具占比消長變化圖(假日)

3.5 城際公共運輸變化趨勢

103~109 年平日公共運輸運量由 103 年的 58.18 萬人次/日，上升至 108 年的 61.84 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 39.92 萬人次/日，年增率約-0.1%；假日則由 84.78 萬人次/日，上升至 108 年的 89.79 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 47.68 萬人次/日，年增率約-9.15%。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，而航空則未滿 1,000 人次/日。

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 22.10~45.39 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.47 倍；近 7 年平、假日運量年均成長率則各為-6.40%及-11.31%。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，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次皆下降。
2. 高鐵：平日運量約介於 9.23~15.14 萬人次/日，假日運量則約 11.77~21.41 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.28~1.41 倍；近 7 年平、假日運量年均成長率為-2.93%及-3.7%。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，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次量皆下降。

3. 國道客運：平日運量約介於 9.89~16.68 萬人次/日，假日運量則約 13.77~25.28 萬人次/日，假日總旅次量約為平日之 1.39~1.52 倍；近 7 年平、假日運量年均成長率皆為負成長，各為-7.84%及-9.14%。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，108 年平、假日均以 20 公里以下之短程旅次占比最高，各約占 38.37%、35.17%；中程(20-100 公里)其次，平、假日大約 30.71%、29.93%；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 15%~18.87%及 19.08%~19.97%，且未達 20 公里之旅次長度平日占比均較假日占比略高，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次量皆下降。
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，109 年皆下降到 0.04 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 7 年本島航線平、假日運量年均成長率均為負成長，各為-16.6%及-18.9%；108 年平、假日長程(200 公里以上)市場占比各約 0.99%及 0.72%，109 年受新冠肺炎影響旅次量下降。

表 3-11 城際公共運輸不同旅次長度各運具平日市場規模

		平日旅次量(萬人次/日)										平日占比(%)						
長度別	運具別	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	
20 公里 以下	國道客運	0.72	0.72	0.75	0.71	0.71	0.71	0.44	-7.97%	-37.58%	38.25	38.66	40.64	38.86	38.88	38.37	33.32	
	臺鐵	1.17	1.15	1.10	1.12	1.12	1.13	0.88	-4.62%	-22.23%	61.75	61.34	59.36	61.14	61.12	61.63	66.68	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	0.00	0.00	0.00	0.00	
	小計	1.89	1.87	1.85	1.83	1.84	1.84	1.32	-5.83%	-28.12%	100.00	100.00	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	11.95	7.59	-7.10%	-36.43%	31.67	31.88	33.23	31.87	30.99	30.71	27.54	
	臺鐵	22.96	22.74	21.78	22.30	22.44	22.77	16.91	-4.97%	-25.72%	61.53	60.98	58.71	59.18	59.08	58.53	61.32	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	4.18	3.07	3.23%	-26.59%	6.80	7.13	8.06	8.95	9.93	10.75	11.14	
	小計	37.31	37.29	37.09	37.67	37.97	38.90	27.58	-4.92%	-29.10%	100.00	100.00	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	1.75	0.89	-11.76%	-49.07%	17.71	16.45	15.72	15.15	14.12	15.00	14.66	
	臺鐵	4.89	4.84	4.74	4.58	4.37	4.65	2.17	-12.70%	-53.45%	45.99	45.75	43.86	41.47	39.41	39.96	35.69	
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	5.25	3.01	-4.05%	-42.54%	36.30	37.81	40.43	43.38	46.47	45.04	49.66	
	小計	10.64	10.58	10.82	11.03	11.09	11.65	6.07	-8.93%	-47.88%	100.00	100.00	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	1.79	0.97	-9.17%	-45.90%	20.65	21.79	21.18	19.04	18.53	18.87	19.49	
	臺鐵	1.85	1.99	1.97	1.93	1.80	1.87	0.80	-12.94%	-57.00%	22.18	22.67	21.96	21.01	19.56	19.78	16.23	
	航空	0.13	0.07	0.09	0.10	0.10	0.09	0.04	-16.60%	-53.65%	1.54	0.79	0.95	1.11	1.03	0.99	0.87	
	高鐵	4.63	4.80	5.03	5.40	5.61	5.71	3.14	-6.27%	-44.97%	55.62	54.75	55.91	58.83	60.89	60.36	63.41	
	小計	8.33	8.77	8.99	9.18	9.21	9.46	4.96	-8.29%	-47.61%	100.00	100.00	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

長度別		運具別	假日旅次量(萬人次/日)										假日占比(%)						
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	年增率	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	
20 公里 以下	國道客運	0.82	0.80	0.85	0.82	0.79	0.77	0.47	-9.02%	-39.43%	36.23	36.32	38.29	37.01	36.10	35.17	39.75		
	臺鐵	1.45	1.41	1.38	1.39	1.39	1.42	0.71	-11.26%	-50.19%	63.77	63.68	61.71	62.99	63.90	64.83	60.25		
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	0.00	0.00	0.00	0.00		
	小計	2.27	2.21	2.23	2.21	2.18	2.19	1.17	-10.41%	-46.40%	100.00	100.00	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	15.60	9.76	-8.07%	-37.46%	31.63	31.06	32.89	32.10	31.35	29.93	33.58		
	臺鐵	31.86	31.36	30.79	31.04	31.54	31.64	16.06	-10.79%	-49.25%	62.34	62.80	59.98	59.94	60.06	60.69	55.26		
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	4.89	3.24	0.88%	-33.71%	6.02	6.14	7.14	7.96	8.59	9.38	11.16		
	小計	51.10	49.95	51.33	51.78	52.51	52.14	29.06	-8.98%	-44.27%	100.00	100.00	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	3.95	1.98	-11.99%	-49.99%	23.03	21.89	21.49	19.60	19.15	19.08	19.34		
	臺鐵	9.14	8.83	8.88	8.42	8.84	8.99	4.08	-12.57%	-54.62%	49.48	49.68	47.12	45.87	45.00	43.43	39.95		
	航空	0.00	0.00	0.00	0.00	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	7.76	4.16	-3.27%	-46.43%	27.49	28.43	31.39	34.53	35.84	37.49	40.70		
	小計	18.46	17.78	18.86	18.35	19.64	20.70	10.21	-9.40%	-50.67%	100.00	100.00	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	2.95	1.57	-11.33%	-46.72%	24.97	26.55	25.88	24.14	23.56	19.97	21.71		
	臺鐵	2.95	2.97	2.98	2.92	2.98	2.96	1.25	-13.30%	-57.55%	22.82	23.39	22.03	21.56	20.80	20.02	17.35		
	航空	0.15	0.08	0.11	0.12	0.12	0.11	0.04	-18.90%	-59.22%	1.17	0.60	0.78	0.87	0.82	0.72	0.60		
	高鐵	6.61	6.28	6.93	7.25	7.84	8.75	4.37	-6.67%	-50.12%	51.04	49.46	51.31	53.43	54.82	59.30	60.35		
	小計	12.94	12.69	13.51	13.56	14.30	14.76	7.23	-9.24%	-51.00%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00		

資料來源：同表 3-2。

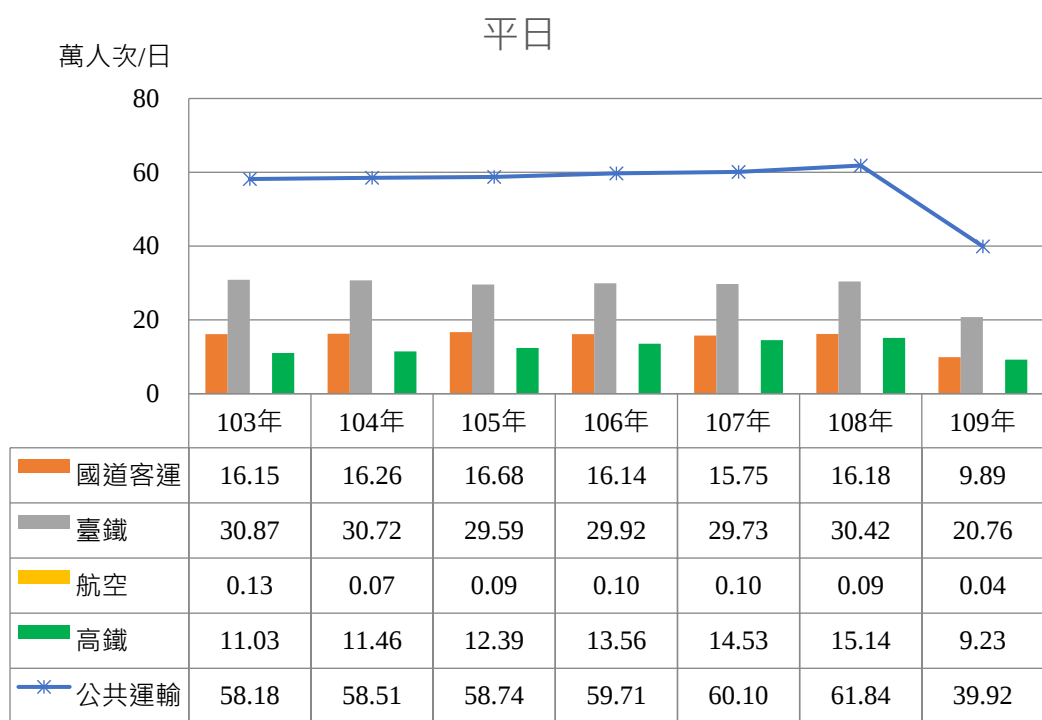


圖 3.18 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(平日)

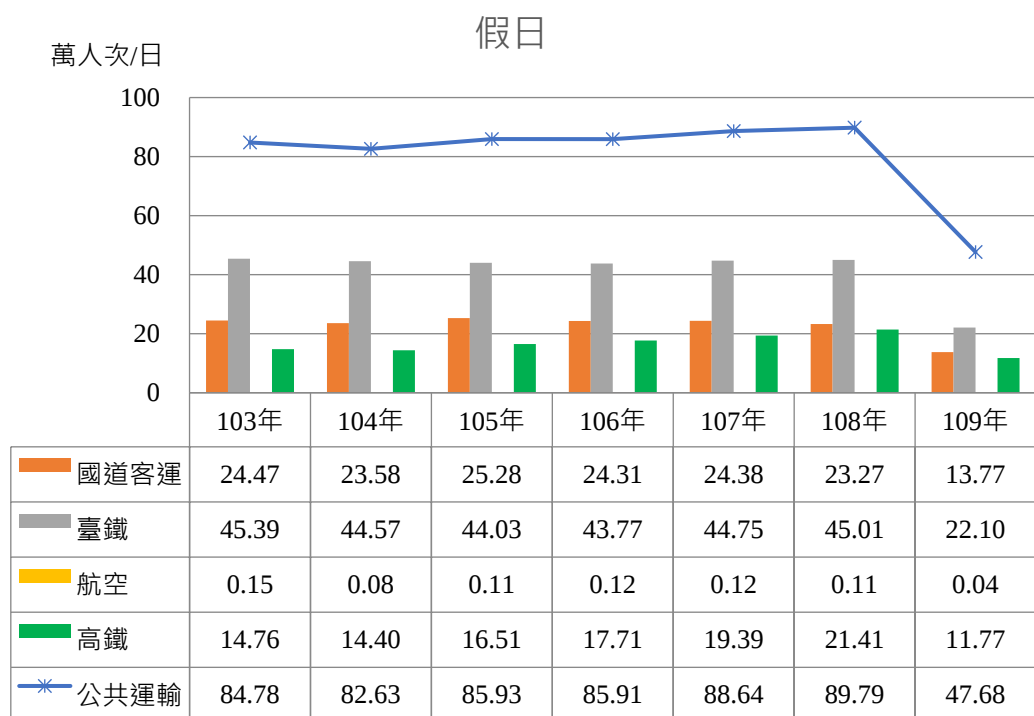


圖 3.19 城際公共運輸旅次量變化趨勢圖(假日)

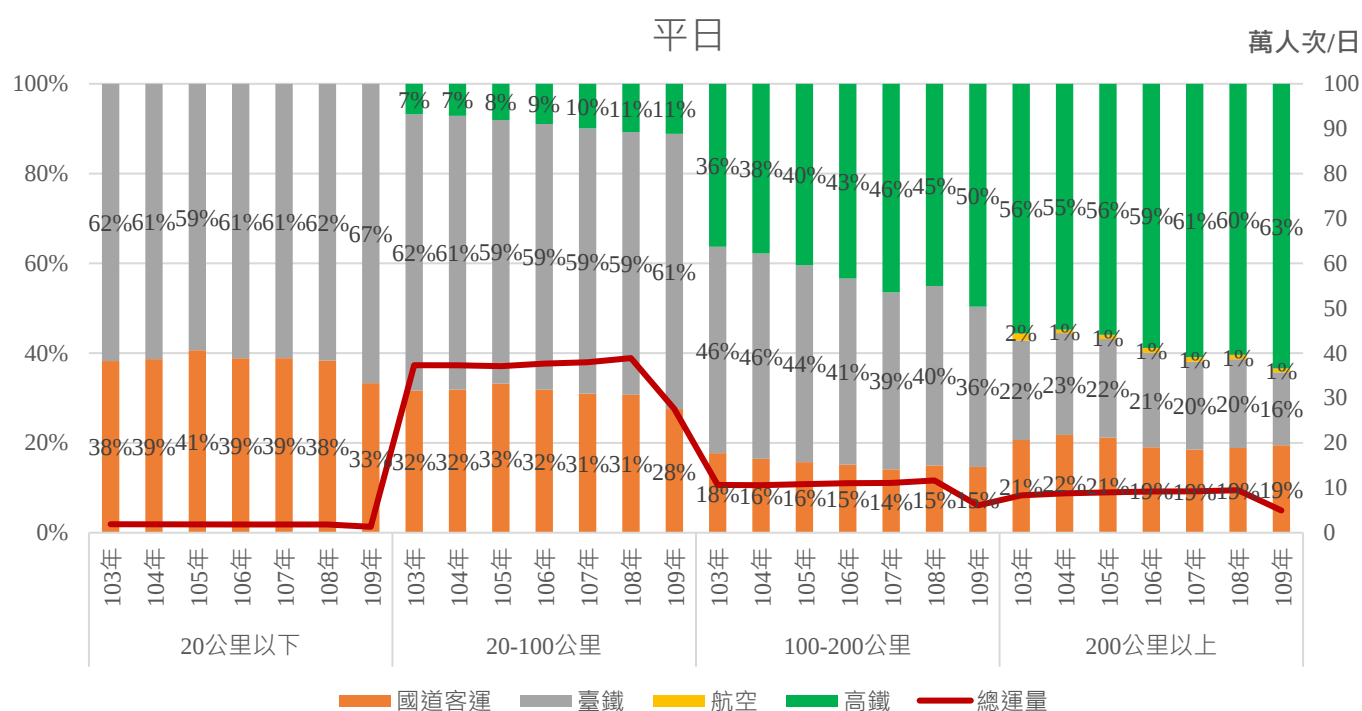


圖 3.20 城際運輸各旅次長度占比變化(平日)

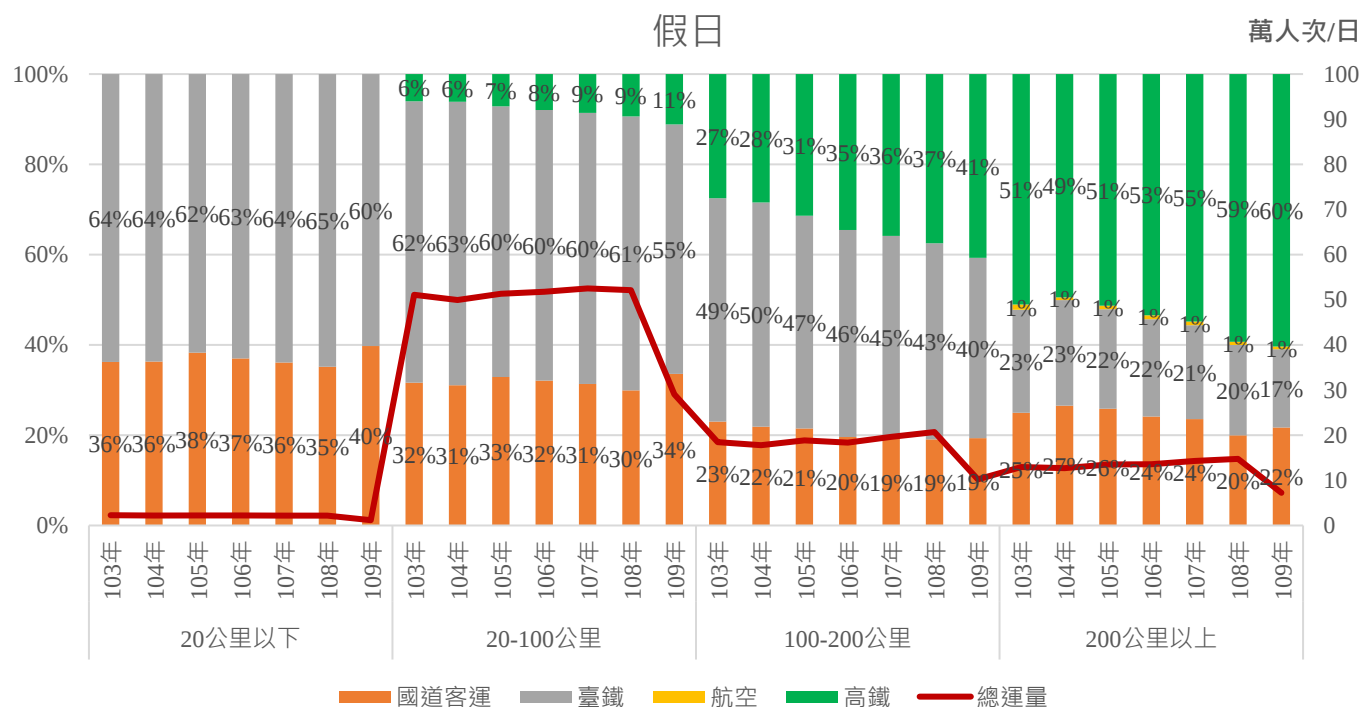


圖 3.21 城際運輸各旅次長度占比變化(假日)

3.6 小結

1. 觀察 103 至 107 年平、假日旅次量皆呈成長趨勢，108 年略為下降，平日城際總旅次量由 103 年 298.71 萬人次/日上升至 108 年 308.71 萬人次/日，假日由 585.79 萬人次/日上升為 617.70 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，平日下降至 279.03 萬人次/日，假日下降至 529.77 萬人次/日，歷年假日旅次量皆高於平日約 2 倍。
2. 觀察 103 至 109 年平、假日總延人公里之變化趨勢，平日城際總延人公里由 103 年 201.32 百萬公里/日上升至 108 年 210.95 百萬公里/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 180.07 百萬公里/日；假日城際總延人公里於 103~108 年間亦呈成長趨勢，由 408.32 百萬公里/日上升為 433.31 百萬公里/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 360.68 百萬公里/日。
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，而短程最低。
 - (1) 平日方面，109 年平均日運量以中程(20-100 公里)最高，約 232.63 萬人次/日，市占率約 83.37%；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 26.5 萬人次/日及 9.49 萬人次/日，市占率分別約 9.5%及 3.4%，而小於 20 公里之短程日均運量則最低，僅約 10.41 萬人次/日，市占率僅約 3.73%。
 - (2) 假日方面，109 年平均日運量以中程(20-100 公里)最高，約 436.34 萬人次/日，市占率約 82.36%；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 57.22 萬人次/日及 19.2 萬人次/日，市占率分別約 10.8%及 3.63%，而小於 20 公里之短程日均運量則最低，僅約 17 萬人次/日，市占率僅約 3.21%。
4. 無論平、假日，均以小客車旅次量最高(239.11~532.71 萬人次/日)，臺鐵次之(20.76~45.39 萬人次/日)，國道客運再次(9.89~25.28 萬人次/日)，最低者為高鐵(9.23~21.41 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(33.11%~40.85%)，假日則以小客車較高(43.87%~62.33%)，高鐵市占率第二(22.74%~33.28%)，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(108 年平、假日市場占比各約 14.49%、13.11%)，其次則為 200 公里以上市場(11.25%~14.6%)，而小於 100 公里以下市場之市占率則約介於 6.11%~9.40%。平均日運量以中程(20-100 公里)最大，108 年平日約 22.77 萬人次/日，假日約 31.64 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 103~109 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 239.11 萬人次/日~249.94 萬人次/日(年增率-0.1%)，假日旅次量約 482.09 萬人次/日~532.71 萬人次/日(年增率-0.64%)；市占率方面，平日約介於 79.97%~85.69%之間，假日則約介於 85.46%~91%。公共運輸平日旅次量約 39.92 萬人次/日~61.84 萬人次/日(年增率-6.08%)，假日旅次量約 47.68 萬人次/日~89.79 萬人次/日(年增率-9.15%)。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，城際旅次量為平日 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。109 年受新冠肺炎影響，私人運具平、假日運量皆下降，占比皆明顯上升，公共運輸平、假日運量與占比則明顯下降
7. 103~109 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 108 年的 61.84 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 39.92 萬人次/日，年增率約-0.1%，假日則由 84.78 萬人次/日，上升至 108 年的 89.79 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 47.68 萬人次/日，年增率約-9.15%；歷年旅次量皆以臺鐵最高，其次為國道客運，再次為高鐵。

(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以假日略高於平日。不同旅次長度下，短程(20 公里以下)及中程(20-100 公里)旅次約占 6 成，中長程(100-200 公里)占比則減少為 4 成~5 成，惟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，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次量皆下降。
- ② 高鐵市占率因商務旅次相對重視時間效率下，平日選擇搭乘高鐵之比例較高，爰平日占比普遍高於假日。中程(20-100 公里)約占 1 成，中長程(100-200 公里)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，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次量皆下降。
- 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，108 年各約占 38.37%、35.17%；中程(20-100 公里)其次，平、假日大約 30.71%、29.93%；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 15%~18.87%及 19.08%~19.97%，且未達 20 公里之旅次長度平日占比均較假日占比略高，109 年受新冠肺炎影響，各長度別旅次量皆下降。
- ④ 目前航空系統(本島航線)僅服務長程運輸市場，平、假日運量均約維持在 0.1 萬人次/日，109 年皆下降到 0.04 萬人次/日。

8. 109 年受新冠肺炎影響，與 108 年相較，發現如下：

- (1) 總旅次數：假日(-14.23%)之降幅大於平日(-9.61%)，顯見國人防疫態度謹慎，明顯減少探親、旅遊等非必要旅次。
- (2) 各距離別之旅次量：以長程旅次(3 成)下降最多，其次為中長程旅次(近 2 成)，顯示國人盡量避免跨區活動。

- (3) 公私運具：公共運輸運量之降幅(平假日各為-35.44%、-46.9%)遠大於小客車(平假日各為-3.14%、-8.68%)，顯見國人避免使用公共運具，且各公共運具皆受到防疫措施影響，導致營運模式調整，旅次數減少。
- (4) 公共運輸：平日以高鐵(-39.05%)運量降幅最大，國道客運(-38.89%)次之；假日以臺鐵(-50.90%)運量降幅最大，高鐵(-45.04%)次之。

第四章 重要起迄對消長觀察

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 109 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

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；東部城際為含有花蓮及臺東之起迄對。

本計畫將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，篩選 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 重要生活圈起迄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	108 年	109 年	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年 變化率
西部	基隆 —— 臺北	小客車	252,856	252,804	258,295	253,531	255,204	255,069	246,336	-3.42%	76.4%	76.5%	77.4%	76.4%	77.1%	77.9%	80.7%	3.64%
		國道客運	40,434	39,641	39,999	41,577	39,212	35,890	28,995	-19.21%	12.2%	12.0%	12.0%	12.5%	11.8%	11.0%	9.5%	-13.30%
		臺鐵	37,579	38,079	35,518	36,872	36,637	36,420	29,733	-18.36%	11.4%	11.5%	10.6%	11.1%	11.1%	11.1%	9.7%	-12.39%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	臺中 —— 彰化	合計	330,869	330,524	333,812	331,980	331,053	327,379	305,064	-6.82%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	157,726	167,427	163,773	155,555	166,729	150,861	142,557	-5.50%	88.3%	88.7%	88.8%	87.4%	88.6%	86.6%	89.8%	3.76%
		國道客運	391	423	382	488	506	672	390	-42.01%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.4%	0.2%	-36.33%
		臺鐵	20,502	20,897	19,996	21,702	20,695	22,311	15,435	-30.82%	11.5%	11.1%	10.8%	12.2%	11.0%	12.8%	9.7%	-24.04%
		高鐵	0	0	185	238	334	380	284	-25.26%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	-17.93%
南部	臺北 —— 桃園	航空	0	0	0	0	0	0	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	174,224	158,666	-8.93%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	374,524	379,811	377,236	381,121	387,422	387,183	359,342	-7.19%	74.6%	75.2%	74.8%	75.7%	72.4%	71.3%	79.2%	11.12%
		國道客運	54,972	55,133	58,232	52,351	54,460	55,769	29,861	-46.45%	10.9%	10.9%	11.6%	10.4%	10.2%	10.3%	6.6%	-35.89%
		臺鐵	65,743	62,692	60,222	60,299	60,334	60,264	46,752	-22.42%	13.1%	12.4%	11.9%	12.0%	11.3%	11.1%	10.3%	-7.11%
	高雄 —— 屏東	高鐵	6,852	7,166	8,329	9,473	10,727	12,775	10,520	-17.66%	1.4%	1.4%	1.7%	1.9%	2.0%	2.4%	2.3%	-1.41%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	26,900	6,954	-74.15%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.1%	5.0%	1.5%	-69.05%
		合計	502,091	504,802	504,019	503,243	534,798	542,891	453,429	-16.48%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	206,177	220,645	217,994	217,515	221,534	210,894	207,121	-1.79%	93.1%	93.9%	93.6%	93.3%	93.1%	92.7%	94.1%	1.61%
南部	高雄 —— 屏東	國道客運	0	0	0	0	0	0	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	16,712	12,877	-22.95%	6.9%	6.1%	6.4%	6.7%	6.9%	7.3%	5.9%	-20.28%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		合計	221,385	235,046	232,834	233,177	238,001	227,606	219,998	-3.34%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%

區域別	生活圈 OD	運具別	日運量(人次/日)								108-109 年變化率	占比(%)						
			103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	103 年		104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
西部	臺南 —— 高雄	小客車	195,584	190,936	200,483	196,519	192,368	190,386	183,650	-3.54%	87.6%	86.6%	87.5%	87.2%	86.8%	86.7%	89.9%	3.62%
		國道客運	0	1,307	1,123	1,108	1,086	1,110	660	-40.54%	0.0%	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.3%	-36.13%
		臺鐵	26,305	26,847	26,064	26,378	26,697	26,270	18,870	-28.17%	11.8%	12.2%	11.4%	11.7%	12.0%	12.0%	9.2%	-22.84%
		高鐵	1,293	1,343	1,348	1,429	1,535	1,790	1,215	-32.09%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.7%	0.8%	0.6%	-27.06%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	219,555	204,396	-6.90%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	臺北 —— 宜蘭	小客車	31,153	33,351	32,369	33,361	34,288	34,506	37,246	7.94%	66.8%	67.4%	64.8%	63.3%	65.7%	65.2%	76.3%	17.13%
		國道客運	12,584	13,012	14,654	16,120	14,734	15,458	9,999	-35.31%	27.0%	26.3%	29.3%	30.6%	28.2%	29.2%	20.5%	-29.81%
		臺鐵	2,908	3,151	2,934	3,222	3,182	2,983	1,550	-48.04%	6.2%	6.4%	5.9%	6.1%	6.1%	5.6%	3.2%	-43.62%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
西部	臺北 —— 新竹	航空	0	0	0	0	0	0	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	52,947	48,795	-7.84%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	51,124	51,199	50,733	50,929	51,430	51,326	50,487	-1.63%	59.2%	58.6%	58.2%	57.6%	57.2%	56.6%	65.7%	16.17%
		國道客運	12,644	12,897	13,042	12,413	11,986	12,059	7,799	-35.33%	14.6%	14.8%	15.0%	14.0%	13.3%	13.3%	10.2%	-23.62%
		臺鐵	9,618	9,608	9,155	9,374	9,235	9,126	5,565	-39.02%	11.1%	11.0%	10.5%	10.6%	10.3%	10.1%	7.2%	-27.98%
		高鐵	12,939	13,685	14,301	15,685	17,305	18,226	12,979	-28.79%	15.0%	15.7%	16.4%	17.7%	19.2%	20.1%	16.9%	-15.90%
	航空	0	0	0	0	0	0	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	90,737	76,830	-15.33%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	桃園 —— 臺中	小客車	14,998	15,117	15,258	15,556	15,629	15,457	15,048	-2.64%	62.3%	61.8%	61.9%	60.0%	58.7%	57.2%	76.1%	33.00%
		國道客運	1,524	1,638	1,745	1,747	1,756	1,958	352	-82.00%	6.3%	6.7%	7.1%	6.7%	6.6%	7.2%	1.8%	-75.42%
臺鐵		2,414	2,385	2,327	2,450	2,461	2,689	1,525	-43.29%	10.0%	9.7%	9.4%	9.4%	9.2%	10.0%	7.7%	-22.52%	
高鐵		5,156	5,333	5,327	6,179	6,766	6,907	2,846	-58.79%	21.4%	21.8%	21.6%	23.8%	25.4%	25.6%	14.4%	-43.71%	
航空	0	0	0	0	0	0	0	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	27,010	19,771	-26.80%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	

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	108 年	109 年	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
西部	臺北 —— 臺中	小客車	19,477	19,616	19,442	19,605	19,752	19,714	19,463	-1.27%	35.7%	35.5%	35.2%	34.2%	33.4%	33.6%	46.8%	39.21%
		國道客運	7,476	7,083	7,172	7,049	6,774	6,420	3,524	-45.11%	13.7%	12.8%	13.0%	12.3%	11.5%	10.9%	8.5%	-22.60%
		臺鐵	4,196	4,361	4,265	4,599	4,678	4,905	2,420	-50.66%	7.7%	7.9%	7.7%	8.0%	7.9%	8.4%	5.8%	-30.43%
		高鐵	23,341	24,250	24,372	26,130	27,884	27,657	16,219	-41.36%	42.8%	43.8%	44.1%	45.5%	47.2%	47.1%	39.0%	-17.31%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	58,696	41,625	-29.08%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	臺中 —— 高雄	小客車	7,595	7,624	7,768	7,941	7,948	7,966	7,753	-2.67%	53.9%	53.3%	54.6%	54.9%	54.1%	53.8%	65.8%	22.49%
		國道客運	1,401	1,418	1,191	1,057	1,055	969	530	-45.34%	9.9%	9.9%	8.4%	7.3%	7.2%	6.5%	4.5%	-31.21%
		臺鐵	925	1,005	879	880	941	938	452	-51.81%	6.6%	7.0%	6.2%	6.1%	6.4%	6.3%	3.8%	-39.36%
		高鐵	4,180	4,256	4,394	4,575	4,742	4,944	3,039	-38.53%	29.6%	29.8%	30.9%	31.7%	32.3%	33.4%	25.8%	-22.65%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	14,817	11,774	-20.54%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
臺北 —— 臺南	小客車	2,081	2,119	2,151	2,199	2,213	2,211	2,120	-4.15%	12.9%	11.3%	11.7%	11.4%	11.2%	11.1%	16.9%	53.20%	
	國道客運	5,304	7,003	6,877	6,838	6,952	7,150	4,235	-40.77%	32.8%	37.5%	37.4%	35.5%	35.1%	35.7%	33.8%	-5.32%	
	臺鐵	538	609	541	647	713	706	362	-48.73%	3.3%	3.3%	2.9%	3.4%	3.6%	3.5%	2.9%	-18.04%	
	高鐵	8,244	8,954	8,820	9,555	9,937	9,935	5,797	-41.65%	51.0%	47.9%	48.0%	49.7%	50.1%	49.7%	46.3%	-6.73%	
	航空	0	0	0	0	0	0	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	20,002	12,514	-37.44%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
臺北 —— 高雄	小客車	1,754	1,776	1,805	1,840	1,846	1,844	1,768	-4.12%	7.7%	7.7%	8.0%	7.9%	7.9%	7.8%	12.9%	65.36%	
	國道客運	3,410	3,263	2,822	2,865	2,570	2,612	1,372	-47.49%	14.9%	14.1%	12.5%	12.2%	11.0%	11.0%	10.0%	-9.44%	
	臺鐵	461	508	444	477	521	543	215	-60.41%	2.0%	2.2%	2.0%	2.0%	2.2%	2.3%	1.6%	-31.71%	
	高鐵	17,247	17,528	17,550	18,253	18,405	18,662	10,365	-44.46%	75.4%	76.0%	77.6%	77.9%	78.8%	78.9%	75.5%	-4.21%	
	航空	7	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
	合計	22,879	23,075	22,621	23,435	23,342	23,661	13,719	-42.02%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	

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	108年	109年	108-109年變化率	103年	104年	105年	106年	107年	108年	109年	108-109年變化率
東部	花蓮 —— 臺東	小客車	15,354	15,799	16,504	18,179	17,646	15,187	19,525	28.57%	90.5%	90.7%	90.0%	90.7%	90.9%	88.9%	95.2%	7.18%
		國道客運	0	0	0	0	0	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	1,904	976	-48.74%	9.5%	9.3%	10.0%	9.3%	9.1%	11.1%	4.8%	-57.27%
		高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	合計	16,972	17,417	18,337	20,036	19,414	17,091	20,501	19.95%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	花蓮 —— 宜蘭	小客車	3,655	3,971	4,269	4,117	4,072	6,407	5,433	-15.20%	20.3%	24.0%	24.3%	31.3%	32.2%	41.5%	66.8%	60.75%
		國道客運	0	0	0	0	0	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	9,020	2,705	-70.01%	79.7%	76.0%	75.7%	68.7%	67.8%	58.5%	33.2%	-43.15%
		高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	合計	17,982	16,555	17,570	13,151	12,648	15,427	8,138	-47.25%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	花蓮 —— 臺北	小客車	1,212	1,224	1,210	1,220	1,224	1,258	1,264	0.52%	9.4%	9.3%	8.9%	8.5%	9.8%	9.9%	22.8%	129.48%
		國道客運	0	0	0	0	0	0	0	51	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	--
		臺鐵	11,342	11,941	12,276	13,001	11,170	11,301	4,203	-62.81%	88.4%	90.3%	90.2%	90.6%	89.3%	89.3%	75.8%	-15.10%
高鐵		0	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
航空		277	56	123	130	115	100	27	-73.29%	2.2%	0.4%	0.9%	0.9%	0.9%	0.8%	0.5%	-39.02%	
合計	12,831	13,220	13,610	14,351	12,509	12,659	5,545	-56.20%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%		
臺東 —— 屏東	小客車	3,378	2,811	3,173	3,832	4,068	3,522	3,771	7.06%	73.3%	69.4%	71.1%	72.7%	75.4%	72.2%	87.0%	20.54%	
	國道客運	0	0	0	0	0	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	1,355	561	-58.60%	26.7%	30.6%	28.9%	27.3%	24.6%	27.8%	13.0%	-53.39%	
	高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
合計	4,610	4,053	4,460	5,270	5,393	4,877	4,332	-11.18%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%		

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	108 年	109 年	108-109 年變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率	
臺東 — 高雄 東部		小客車	9,060	8,286	9,115	9,949	10,227	9,370	9,536	1.77%	--	0.0%	0.0%	0.0%	75.9%	73.2%	77.2%	88.1%	16.98%
		國道客運	0	0	0	0	0	0	0	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	3,069	1,286	-58.10%	--	0.0%	0.0%	26.8%	24.1%	22.8%	24.7%	11.9%	-51.84%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		合計	11,934	11,202	12,446	13,110	13,249	12,439	10,822	-13.00%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%

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 重要生活圈起迄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	108 年	109 年	108-109 年 變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
西部	基隆 —— 臺北	小客車	489,114	510,027	498,908	507,120	475,328	474,739	442,859	-6.72%	87.5%	88.0%	87.5%	87.0%	87.3%	88.7%	91.3%	3.04%
		國道客運	36,302	35,452	37,706	40,017	36,557	30,166	24,500	-18.78%	6.5%	6.1%	6.6%	6.9%	6.7%	5.6%	5.1%	-10.29%
		臺鐵	33,739	34,055	33,797	35,488	32,884	30,611	17,462	-42.95%	6.0%	5.9%	5.9%	6.1%	6.0%	5.7%	3.6%	-36.99%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		合計	559,155	579,534	570,411	582,625	544,769	535,516	484,821	-9.47%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	臺中 —— 彰化	小客車	313,806	325,040	336,119	340,208	342,112	337,217	294,082	-12.79%	90.0%	89.8%	89.6%	90.1%	88.4%	86.4%	93.7%	8.47%
		國道客運	678	757	733	838	1,008	1,580	915	-42.09%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.4%	0.3%	-27.97%
		臺鐵	34,378	36,209	37,766	35,994	43,328	50,774	18,255	-64.05%	9.9%	10.0%	10.1%	9.5%	11.2%	13.0%	5.8%	-55.28%
		高鐵	0	0	334	426	495	607	436	-28.17%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	-10.66%
臺北 —— 桃園	航空	0	0	0	0	0	0	0	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	390,178	313,688	-19.60%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	小客車	507,507	523,268	541,767	543,089	546,183	543,351	483,954	-10.93%	75.8%	77.3%	77.4%	77.8%	75.6%	74.5%	84.4%	13.39%	
	國道客運	69,275	67,539	72,020	66,005	64,561	66,972	35,933	-46.35%	10.3%	10.0%	10.3%	9.5%	8.9%	9.2%	6.3%	-31.69%	
	臺鐵	84,225	78,068	76,252	77,293	74,120	73,574	37,852	-48.55%	12.6%	11.5%	10.9%	11.1%	10.3%	10.1%	6.6%	-34.50%	
	高鐵	8,509	8,453	10,252	11,839	12,747	14,161	9,941	-29.80%	1.3%	1.2%	1.5%	1.7%	1.8%	1.9%	1.7%	-10.63%	
	航空	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
	機捷捷運	0	0	0	0	25,331	31,580	5,448	-82.75%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.5%	4.3%	1.0%	-78.04%	
	合計	669,515	677,328	700,291	698,226	722,942	729,637	573,127	-21.45%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	高雄 —— 屏東	小客車	312,270	329,702	342,862	338,011	338,510	331,519	326,565	-1.49%	94.1%	94.5%	94.7%	94.4%	94.1%	93.6%	96.6%	3.14%
國道客運		0	0	0	0	0	0	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	22,593	11,629	-48.53%	5.9%	5.5%	5.3%	5.6%	5.9%	6.4%	3.4%	-46.10%	
高鐵		0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
合計		331,958	349,033	361,957	357,943	359,575	354,112	338,194	-4.50%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	

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	108 年	109 年	108-109 年 變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
臺南 —— 高雄	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	408,012	406,372	450,413	438,212	440,335	424,799	373,113	-12.17%	90.9%	90.4%	91.5%	91.4%	91.2%	91.0%	94.3%	3.67%
		國道客運	0	1,924	1,643	1,581	1,636	1,599	969	-39.40%	0.0%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	-28.47%
		臺鐵	38,880	39,514	38,260	37,643	38,904	37,807	19,962	-47.20%	8.7%	8.8%	7.8%	7.9%	8.1%	8.1%	5.0%	-37.68%
		高鐵	1,966	1,919	2,128	2,071	2,187	2,679	1,524	-43.13%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.6%	0.4%	-32.88%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	466,884	395,567	-15.28%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	152,668	140,367	134,760	142,756	136,246	139,680	142,980	2.36%	81.5%	82.0%	77.7%	77.5%	75.0%	79.7%	86.1%	7.97%
		國道客運	28,322	24,863	32,356	34,690	38,492	29,804	19,913	-33.19%	15.1%	14.5%	18.7%	18.8%	21.2%	17.0%	12.0%	-29.53%
		臺鐵	6,446	5,941	6,294	6,844	6,971	5,691	3,190	-43.95%	3.4%	3.5%	3.6%	3.7%	3.8%	3.2%	1.9%	-40.88%
		高鐵	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
臺北 —— 宜蘭	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	187,436	171,172	173,411	184,290	181,708	175,175	166,084	-5.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		國道客運	24,158	24,166	24,363	23,299	21,980	20,649	13,296	-35.61%	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%	8.0%	6.4%	-20.71%
		臺鐵	17,950	17,588	16,814	17,186	16,561	15,256	7,926	-48.04%	7.2%	7.0%	6.4%	6.5%	6.3%	5.9%	3.8%	-36.02%
		高鐵	14,555	14,687	15,541	17,064	18,668	18,548	12,262	-33.89%	5.8%	5.8%	5.9%	6.5%	7.1%	7.2%	5.9%	-18.58%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	257,540	209,128	-18.80%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	39,733	40,372	40,923	40,938	41,200	41,030	39,880	-2.80%	72.7%	72.3%	70.5%	70.1%	67.7%	67.2%	82.9%	23.33%
		國道客運	3,861	4,269	4,882	4,623	5,243	5,144	930	-81.91%	7.1%	7.6%	8.4%	7.9%	8.6%	8.4%	1.9%	-77.05%
		臺鐵	6,288	6,400	6,825	6,670	7,500	7,270	4,222	-41.92%	11.5%	11.5%	11.8%	11.4%	12.3%	11.9%	8.8%	-26.31%
		高鐵	4,756	4,832	5,401	6,164	6,930	7,596	3,073	-59.55%	8.7%	8.6%	9.3%	10.6%	11.4%	12.4%	6.4%	-48.67%
		航空	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
臺北 —— 新竹	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	54,639	55,873	58,031	58,395	60,873	61,040	48,106	-21.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		國道客運	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		臺鐵	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		高鐵	0	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		合計	54,639	55,873	58,031	58,395	60,873	61,040	48,106	-21.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	187,436	171,172	173,411	184,290	181,708	175,175	166,084	-5.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		國道客運	24,158	24,166	24,363	23,299	21,980	20,649	13,296	-35.61%	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%	8.0%	6.4%	-20.71%
		臺鐵	17,950	17,588	16,814	17,186	16,561	15,256	7,926	-48.04%	7.2%	7.0%	6.4%	6.5%	6.3%	5.9%	3.8%	-36.02%
		高鐵	14,555	14,687	15,541	17,064	18,668	18,548	12,262	-33.89%	5.8%	5.8%	5.9%	6.5%	7.1%	7.2%	5.9%	-18.58%
		航空	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--
桃園 —— 臺中	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	249,690	251,517	264,448	262,972	263,413	257,540	209,128	-18.80%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		國道客運	39,733	40,372	40,923	40,938	41,200	41,030	39,880	-2.80%	72.7%	72.3%	70.5%	70.1%	67.7%	67.2%	82.9%	23.33%
		臺鐵	3,861	4,269	4,882	4,623	5,243	5,144	930	-81.91%	7.1%	7.6%	8.4%	7.9%	8.6%	8.4%	1.9%	-77.05%
		高鐵	6,288	6,400	6,825	6,670	7,500	7,270	4,222	-41.92%	11.5%	11.5%	11.8%	11.4%	12.3%	11.9%	8.8%	-26.31%
		航空	4,756	4,832	5,401	6,164	6,930	7,596	3,073	-59.55%	8.7%	8.6%	9.3%	10.6%	11.4%	12.4%	6.4%	-48.67%
		合計	54,639	55,873	58,031	58,395	60,873	61,040	48,106	-21.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	小客車 國道客運 臺鐵 高鐵 航空	小客車	187,436	171,172	173,411	184,290	181,708	175,175	166,084	-5.19%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		國道客運	24,158	24,166	24,363	23,299	21,980	20,649	13,296	-35.61%	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%	8.0%	6.4%	-20.71%
		臺鐵	17,950	17,588	16,814	17,186	16,561	15,256	7,926	-48.04%	7.2%	7.0%	6.4%	6.5%	6.3%	5.9%	3.8%	-36.02%
		高鐵	14,555	14,687	15,541	17,064	18,668	18,548	12,262	-33.89%	5.8%	5.8%	5.9%	6.5%	7.1%	7.2%	5.9%	-18.58%
		航空	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--

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	108 年	109 年	108-109 年 變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
西部	臺北 —— 臺中	小客車	56,402	57,420	58,203	58,228	58,512	58,287	56,559	-2.97%	50.7%	50.6%	50.4%	50.8%	48.6%	48.7%	63.2%	29.73%
		國道客運	15,290	15,505	15,771	13,659	14,540	12,366	6,915	-44.08%	13.7%	13.6%	13.7%	11.9%	12.1%	10.3%	7.7%	-25.24%
		臺鐵	8,826	9,818	9,685	9,165	10,619	9,718	5,620	-42.17%	7.9%	8.6%	8.4%	8.0%	8.8%	8.1%	6.3%	-22.69%
		高鐵	30,765	30,846	31,846	33,458	36,823	39,266	20,390	-48.07%	27.6%	27.2%	27.6%	29.2%	30.6%	32.8%	22.8%	-30.57%
		航空	0	0	0	0	0	0	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	119,638	89,484	-25.20%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
	臺中 —— 高雄	小客車	16,525	16,835	17,042	17,164	17,243	17,242	16,705	-3.11%	54.6%	55.5%	56.2%	56.6%	54.6%	53.1%	66.9%	26.04%
		國道客運	3,193	3,052	2,761	2,455	2,743	2,181	1,220	-44.05%	10.5%	10.1%	9.1%	8.1%	8.7%	6.7%	4.9%	-27.21%
		臺鐵	2,301	2,356	2,236	2,213	2,450	2,291	1,089	-52.47%	7.6%	7.8%	7.4%	7.3%	7.8%	7.1%	4.4%	-38.16%
		高鐵	8,257	8,067	8,312	8,491	9,163	10,777	5,962	-44.68%	27.3%	26.6%	27.4%	28.0%	29.0%	33.2%	23.9%	-28.04%
南部	臺北 —— 臺南	航空	0	0	0	0	0	0	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	32,492	24,977	-23.13%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	6,289	6,405	6,487	6,517	6,543	6,540	6,345	-2.98%	21.7%	20.0%	20.4%	20.1%	19.0%	19.3%	30.3%	56.85%
		國道客運	11,278	13,901	13,753	13,357	14,460	12,679	7,248	-42.83%	38.9%	43.5%	43.2%	41.3%	42.0%	37.5%	34.6%	-7.59%
		臺鐵	1,144	1,209	1,039	1,264	1,257	1,252	607	-51.52%	3.9%	3.8%	3.3%	3.9%	3.6%	3.7%	2.9%	-21.62%
		高鐵	10,311	10,461	10,560	11,217	12,202	13,349	6,721	-49.66%	35.5%	32.7%	33.2%	34.7%	35.4%	39.5%	32.1%	-18.61%
	航空	0	0	0	0	0	0	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	33,821	20,921	-38.14%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	臺北 —— 高雄	小客車	4,379	4,458	4,513	4,535	4,559	4,554	4,412	-3.11%	12.3%	13.3%	13.6%	13.5%	13.0%	12.2%	22.2%	82.03%
		國道客運	6,330	5,758	4,877	5,174	4,958	4,102	2,182	-46.81%	17.7%	17.2%	14.7%	15.4%	14.2%	11.0%	11.0%	-0.07%
臺鐵		856	904	743	867	884	859	305	-64.49%	2.4%	2.7%	2.2%	2.6%	2.5%	2.3%	1.5%	-33.29%	
高鐵		24,121	22,305	22,991	22,983	24,541	27,862	12,995	-53.36%	67.6%	66.7%	69.4%	68.5%	70.2%	74.5%	65.3%	-12.37%	
航空	0	0	0	0	0	0	0	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	37,377	19,894	-46.77%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	

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	108 年	109 年	108-109 年 變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
東部	花蓮 —— 臺東	小客車	19,666	21,284	21,926	23,473	23,404	19,381	24,494	26.38%	89.4%	90.8%	90.0%	90.6%	90.6%	88.9%	95.6%	7.55%
		國道客運	0	0	0	0	0	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	2,430	1,137	-53.21%	10.6%	9.2%	10.0%	9.4%	9.4%	11.1%	4.4%	-60.18%
		高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
	合計	21,989	23,450	24,357	25,919	25,839	21,811	25,631	17.51%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	小客車	9,360	10,087	10,480	11,166	10,456	14,494	19,619	35.36%	35.3%	41.5%	40.6%	50.0%	47.8%	56.8%	88.0%	54.95%	
	國道客運	0	0	0	0	0	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	11,037	2,683	-75.69%	64.7%	58.5%	59.4%	50.0%	52.2%	43.2%	12.0%	-72.17%	
	高鐵	0	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
南部	花蓮 —— 宜蘭	航空	0	0	0	0	0	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	25,531	22,302	-12.65%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%
		小客車	1,925	1,940	1,941	1,962	1,944	1,965	2,052	4.41%	9.4%	10.4%	10.2%	10.1%	10.3%	9.9%	25.5%	158.49%
		國道客運	0	0	0	0	0	0	80	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	--
		臺鐵	18,146	16,639	16,911	17,343	16,831	17,834	5,879	-67.03%	88.8%	89.1%	88.7%	89.0%	88.8%	89.4%	73.0%	-18.38%
	高鐵	0	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
	航空	357	87	224	182	169	138	42	-69.60%	1.7%	0.5%	1.2%	0.9%	0.9%	0.7%	0.5%	-24.74%	
	合計	20,428	18,666	19,076	19,487	18,944	19,937	8,053	-59.61%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	
	小客車	3,920	3,661	3,447	4,950	4,333	3,914	5,196	32.74%	64.5%	63.9%	59.9%	67.3%	65.7%	62.1%	84.6%	36.18%	
	國道客運	0	0	0	0	0	0	0	0	--	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
屏東	臺鐵	2,160	2,068	2,307	2,409	2,266	2,385	944	-60.41%	35.5%	36.1%	40.1%	32.7%	34.3%	37.9%	15.4%	-59.38%	
	高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--	
	合計	6,080	5,729	5,754	7,359	6,599	6,299	6,140	-2.53%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%	

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	108 年	109 年	108-109 年 變化率	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	108-109 年變化率
東部	臺東 — 高雄	小客車	15,437	15,616	15,656	17,717	16,884	16,032	17,656	10.13%	76.9%	77.1%	75.6%	78.5%	77.5%	78.1%	90.0%	15.14%
		國道客運	0	0	0	0	0	0	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	4,489	1,972	-56.07%	23.1%	22.9%	24.4%	21.5%	22.5%	21.9%	10.0%	-54.07%
		高鐵	0	0	0	0	0	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%	0.0%	0.0%	0.0%	--
		合計	20,083	20,263	20,700	22,556	21,784	20,521	19,628	-4.35%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	0.00%

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	108 年	109 年
臺北-高雄 (350 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	75.4%	76.0%	77.6%	77.9%	78.8%	78.9%	75.5%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	小客車
		比率	14.9%	14.1%	12.5%	12.2%	11.0%	11.0%	12.9%
臺北-臺南 (300 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	51.0%	47.9%	48.0%	49.7%	50.1%	49.7%	46.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	32.8%	37.5%	37.4%	35.5%	35.1%	35.7%	33.8%
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	小客車	小客車
		比率	53.9%	53.3%	54.6%	54.9%	54.1%	53.8%	65.8%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	29.6%	29.8%	30.9%	31.7%	32.3%	33.4%	25.8%
臺北-臺中 (170 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	小客車
		比率	42.8%	43.8%	44.1%	45.5%	47.2%	47.1%	46.8%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	高鐵
		比率	35.7%	35.5%	35.2%	34.2%	33.4%	33.6%	39.0%
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	小客車	小客車
		比率	62.3%	61.8%	61.9%	60.0%	58.7%	57.2%	76.1%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	21.4%	21.8%	21.6%	23.8%	25.4%	25.6%	14.4%
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	小客車	小客車
		比率	59.2%	58.6%	58.2%	57.6%	57.2%	56.6%	65.7%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	15.0%	15.7%	16.4%	17.7%	19.2%	20.1%	16.9%
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	小客車	小客車
		比率	66.8%	67.4%	64.8%	63.3%	65.7%	65.2%	76.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	27.0%	26.3%	29.3%	30.6%	28.2%	29.2%	20.5%
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	小客車	小客車
		比率	87.6%	86.6%	87.5%	87.2%	86.8%	86.7%	89.9%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	11.8%	12.2%	11.4%	11.7%	12.0%	12.0%	9.2%
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	小客車	小客車
		比率	93.1%	93.9%	93.6%	93.3%	93.1%	92.7%	94.1%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	6.9%	6.1%	6.4%	6.7%	6.9%	7.3%	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	小客車	小客車
		比率	74.6%	75.2%	74.8%	75.7%	72.4%	71.3%	79.2%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	13.1%	12.4%	11.9%	12.0%	11.3%	11.1%	10.3%

表 4-5 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(平日)(續)

生活圈 起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 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	小客車	小客車
		比率	88.3%	88.7%	88.8%	87.4%	88.6%	86.6%	89.8%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	11.5%	11.1%	10.8%	12.2%	11.0%	12.8%	9.7%
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	小客車	小客車
		比率	76.4%	76.5%	77.4%	76.4%	77.1%	77.9%	80.7%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	臺鐵	臺鐵
		比率	12.2%	12.0%	12.0%	12.5%	11.8%	11.1%	9.7%
花蓮-臺北 (230 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	88.4%	90.3%	90.2%	90.6%	89.3%	89.3%	75.8%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	9.4%	9.3%	8.9%	8.5%	9.8%	9.9%	22.8%
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	小客車	小客車
		比率	73.3%	69.4%	71.1%	72.7%	75.4%	75.3%	88.1%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	26.7%	30.6%	28.9%	27.3%	24.6%	24.7%	11.9%
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	小客車	小客車
		比率	75.9%	74.0%	73.2%	75.9%	77.2%	72.2%	87.0%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	24.1%	26.0%	26.8%	24.1%	22.8%	27.8%	13.0%
花蓮-宜蘭 (160 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	小客車
		比率	79.7%	76.0%	75.7%	68.7%	67.8%	58.5%	66.8%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	臺鐵
		比率	20.3%	24.0%	24.3%	31.3%	32.2%	41.5%	33.2%
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	小客車	小客車
		比率	90.5%	90.7%	90.0%	90.7%	90.9%	88.9%	95.2%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	9.5%	9.3%	10.0%	9.3%	9.1%	11.1%	4.8%

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	108 年	109 年
臺北-高雄 (350 公里)	主要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	67.6%	66.7%	69.4%	68.5%	70.2%	74.5%	65.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	小客車	小客車
		比率	17.7%	17.2%	14.7%	15.4%	14.2%	12.2%	22.2%
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	高鐵	國道客運
		比率	38.9%	43.5%	43.2%	41.3%	42.0%	39.5%	34.6%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	國道客運	高鐵
		比率	35.5%	32.7%	33.2%	34.7%	35.4%	37.5%	32.1%
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	小客車	小客車
		比率	54.6%	55.5%	56.2%	56.6%	54.6%	53.1%	66.9%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	27.3%	26.6%	27.4%	28.0%	29.0%	33.2%	23.9%
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	小客車	小客車
		比率	50.7%	50.6%	50.4%	50.8%	48.6%	48.7%	63.2%
	次要	運具	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵	高鐵
		比率	27.6%	27.2%	27.6%	29.2%	30.6%	32.8%	22.8%
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	小客車	小客車
		比率	72.7%	72.3%	70.5%	70.1%	67.7%	67.2%	82.9%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	高鐵	臺鐵
		比率	11.5%	11.5%	11.8%	11.4%	12.3%	12.4%	8.8%
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	小客車	小客車
		比率	77.3%	77.6%	78.6%	78.1%	78.3%	78.9%	84.0%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	9.7%	9.6%	9.2%	8.9%	8.3%	8.0%	6.4%
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	小客車	小客車
		比率	81.5%	82.0%	77.7%	77.5%	75.0%	79.7%	86.1%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運
		比率	15.1%	14.5%	18.7%	18.8%	21.2%	17.0%	12.0%
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	小客車	小客車
		比率	90.9%	90.4%	91.5%	91.4%	91.2%	91.0%	94.3%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	8.7%	8.8%	7.8%	7.9%	8.1%	8.1%	5.0%
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	小客車	小客車
		比率	94.1%	94.5%	94.7%	94.4%	94.1%	93.6%	96.6%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	5.9%	5.5%	5.3%	5.6%	5.9%	6.4%	3.4%
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	小客車	小客車
		比率	75.8%	77.3%	77.4%	77.8%	75.6%	74.5%	84.4%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	12.6%	11.5%	10.9%	11.1%	10.3%	10.1%	6.6%

表 4-6 重要生活圈起迄對主次要運具市場占有率(假日)(續)

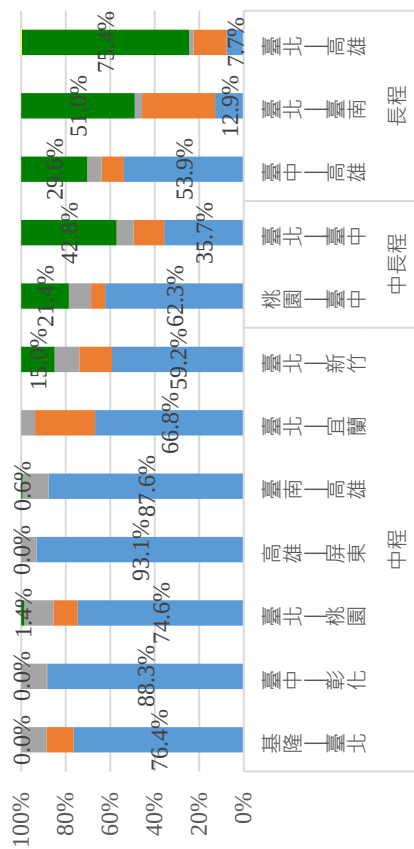
生活圈 起迄對	項目		103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年
臺中-彰化 (50 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	90.0%	89.8%	89.6%	90.1%	88.4%	86.4%	93.7%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	9.9%	10.0%	10.1%	9.5%	11.2%	13.0%	5.8%
基隆-臺北 (30 公里)	主要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車
		比率	87.5%	88.0%	87.5%	87.0%	87.3%	88.7%	91.3%
	次要	運具	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	國道客運	臺鐵	國道客運
		比率	6.5%	6.1%	6.6%	6.9%	6.7%	5.7%	5.1%
花蓮-臺北 (230 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	88.8%	89.1%	88.7%	89.0%	88.8%	89.4%	73.0%
	次要	運具	小客車	小客車	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%	9.9%	25.5%
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	小客車	小客車
		比率	64.5%	63.9%	59.9%	67.3%	65.7%	78.1%	90.0%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	35.5%	36.1%	40.1%	32.7%	34.3%	21.9%	10.0%
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	小客車	小客車
		比率	76.9%	77.1%	75.6%	78.5%	77.5%	62.1%	84.6%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	24.1%	26.0%	26.8%	24.1%	22.8%	37.9%	15.4%
花蓮-宜蘭 (160 公里)	主要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	小客車	小客車
		比率	64.7%	58.5%	59.4%	50.0%	52.2%	56.8%	88.0%
	次要	運具	小客車	小客車	小客車	小客車	小客車	臺鐵	臺鐵
		比率	35.3%	41.5%	40.6%	50.0%	47.8%	43.2%	12.0%
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	小客車	小客車
		比率	89.4%	90.8%	90.0%	90.6%	90.6%	88.9%	95.6%
	次要	運具	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵	臺鐵
		比率	10.6%	9.2%	10.0%	9.4%	9.4%	11.1%	4.4%

註：1. 資料為歷年 4 月計算。

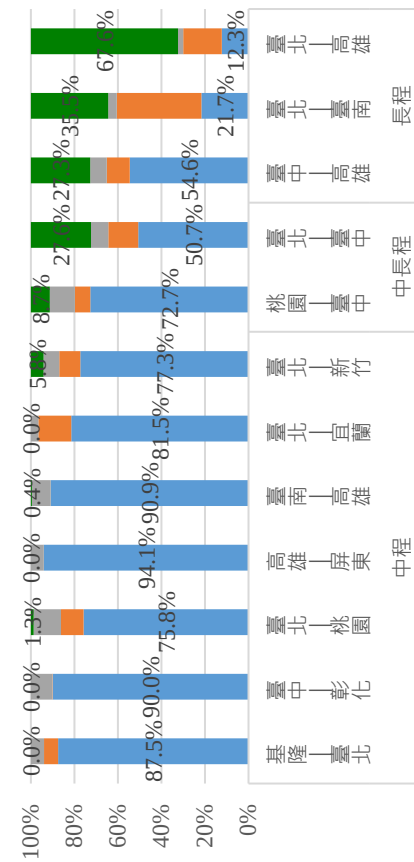
2. 臺鐵由臺鐵售票紀錄資料推估彙整，高鐵、國道客運資料由相關單位提供。

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。

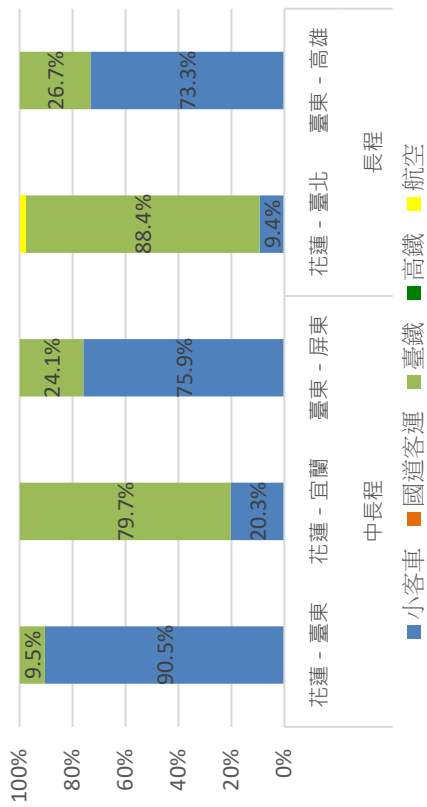
103年西部平日



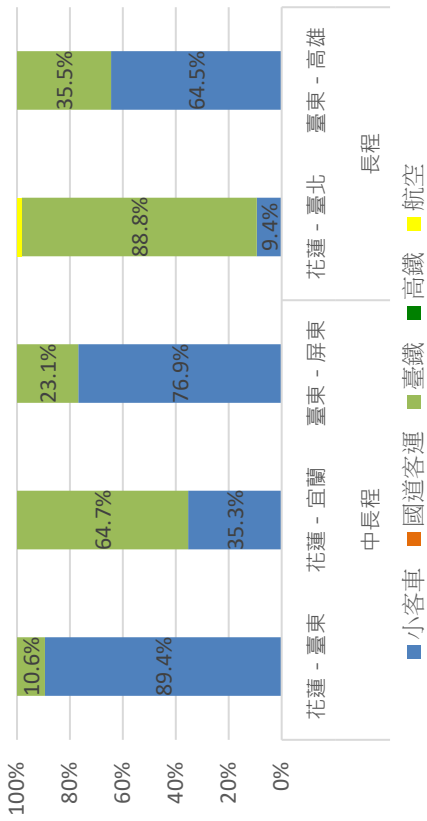
103年西部假日



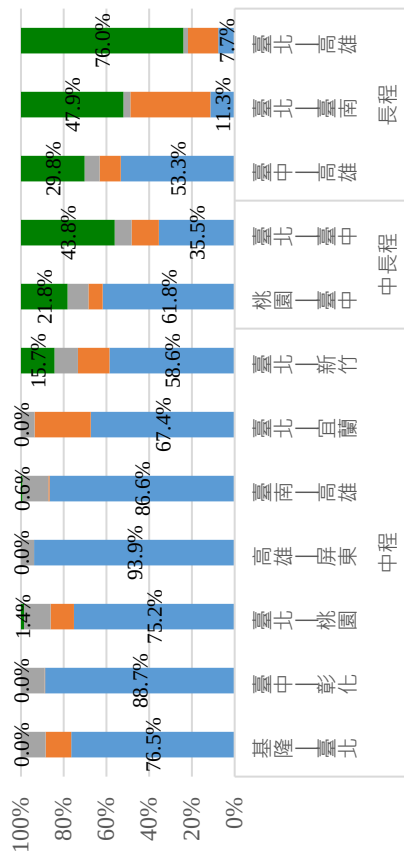
103年東部平日



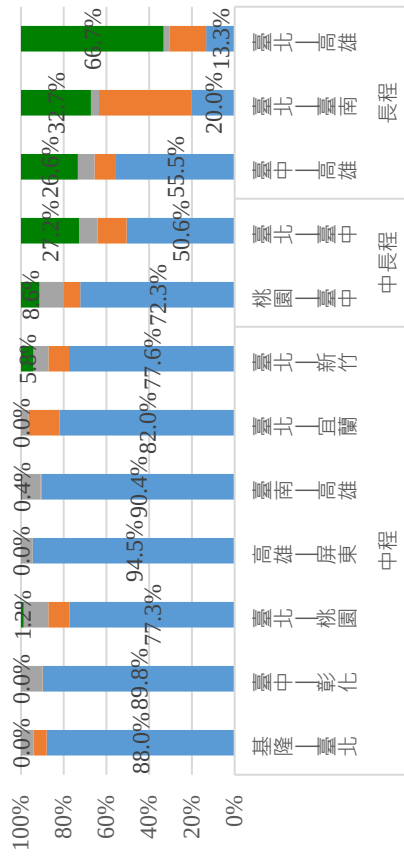
103年東部假日



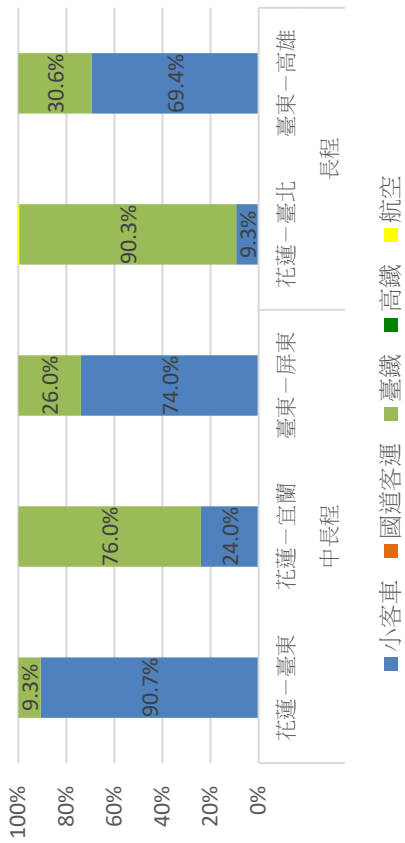
104年西部平日



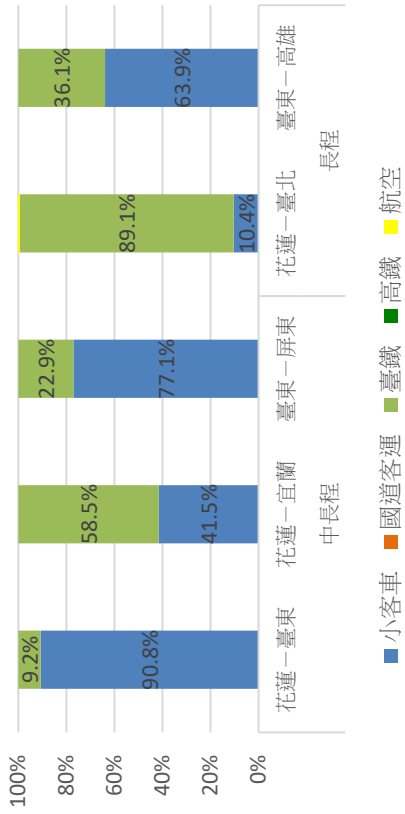
104年西部假日



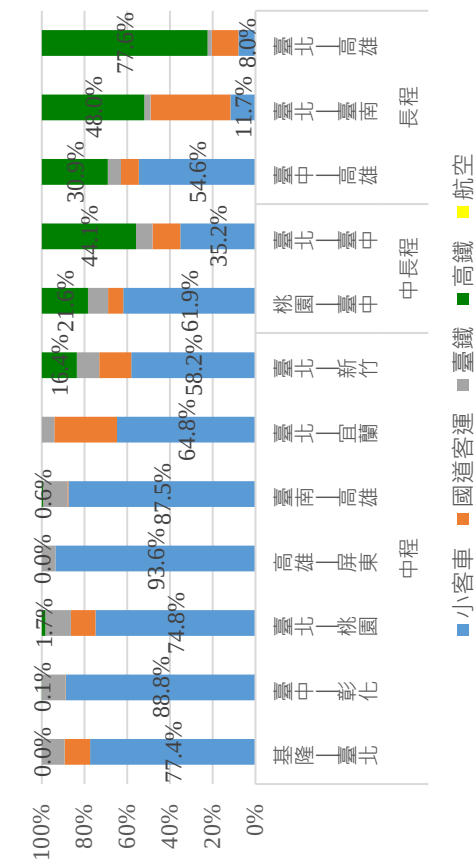
104年東部平日



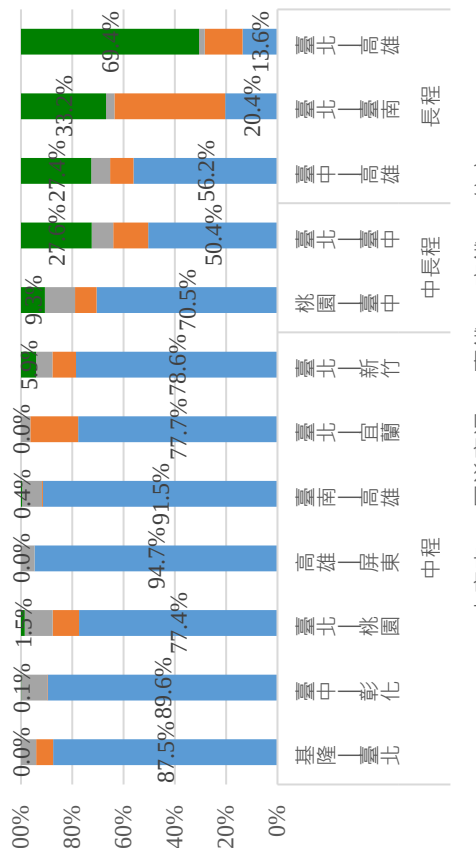
104年東部假日



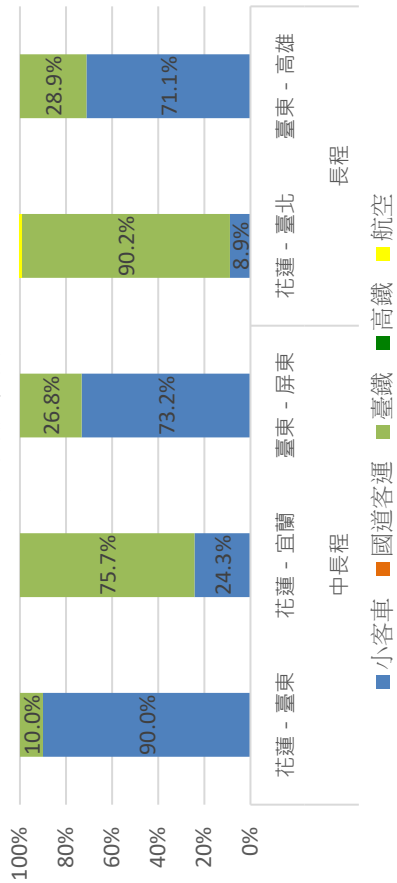
105年西部平日



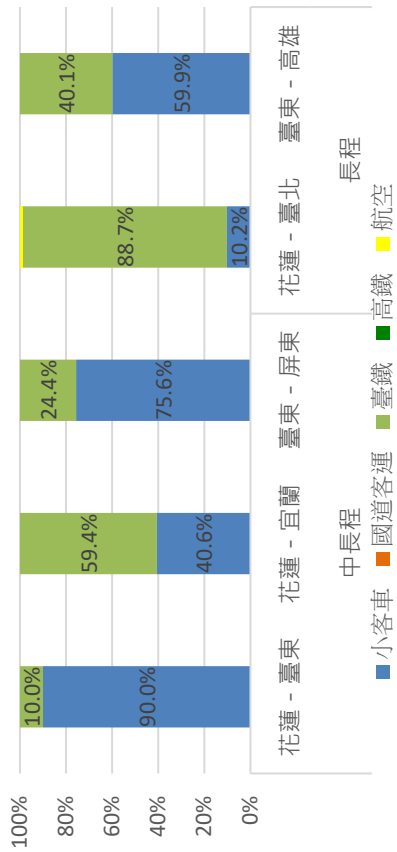
105年西部假日



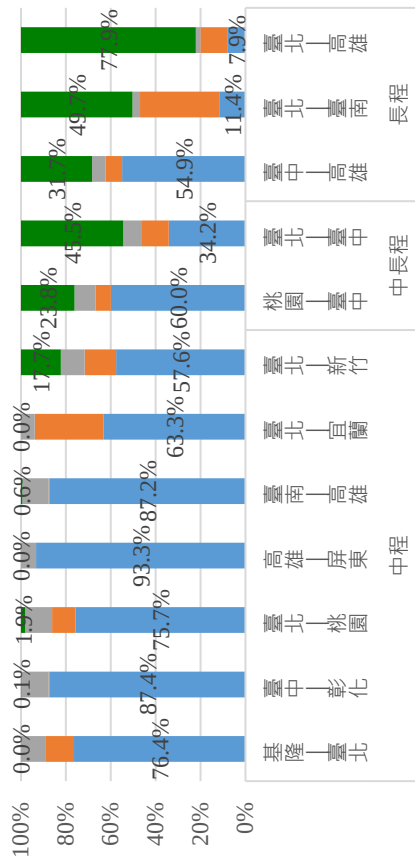
105年東部平日



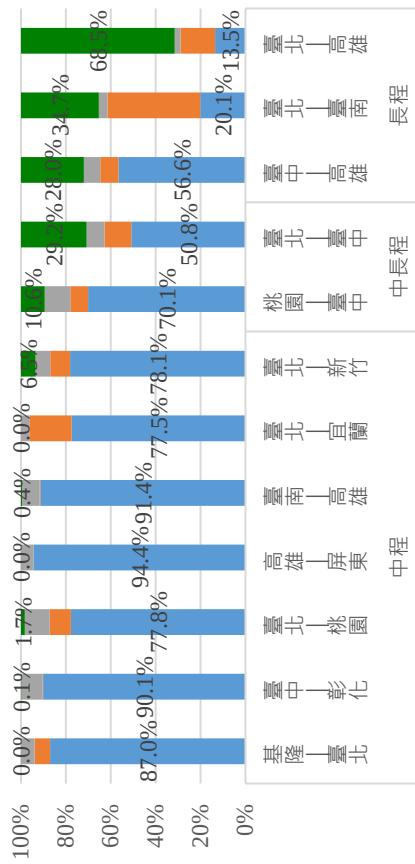
105年東部假日



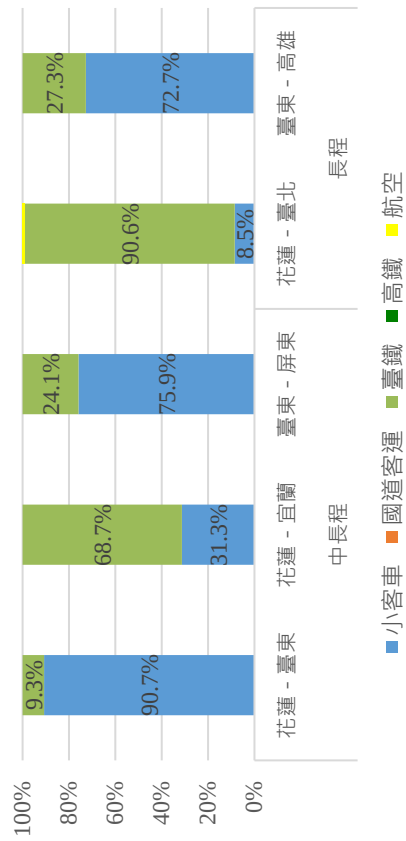
106年西部平日



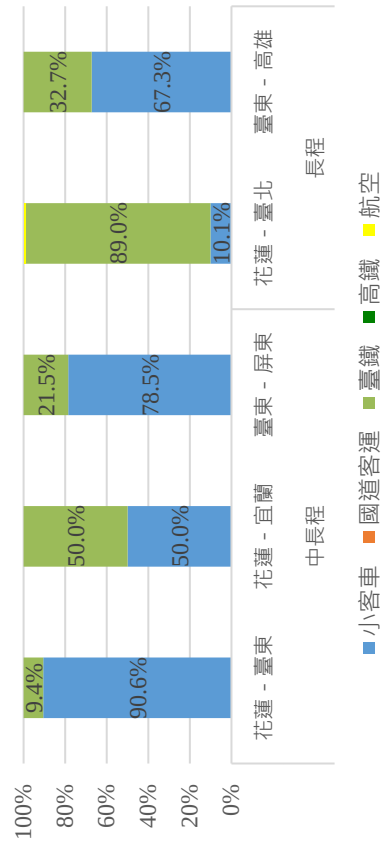
106年西部假日



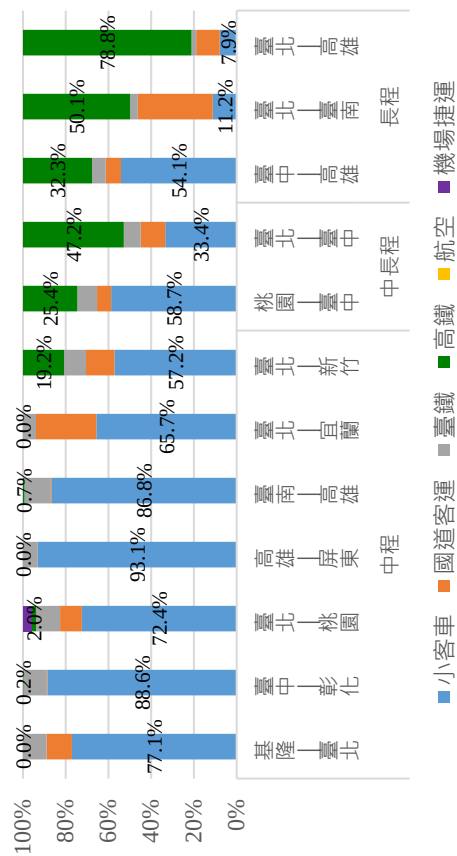
106年東部平日



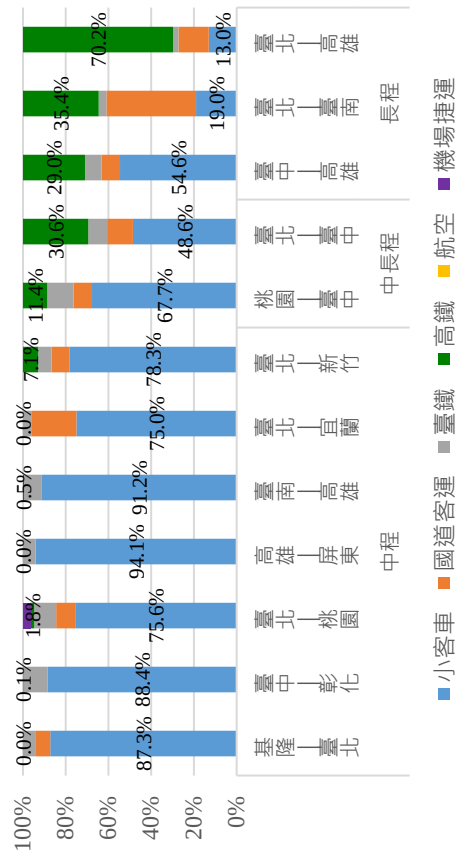
106年東部假日



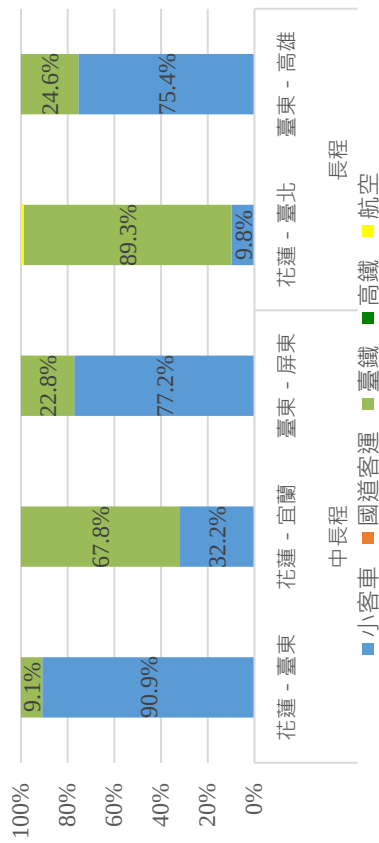
107年西部平日



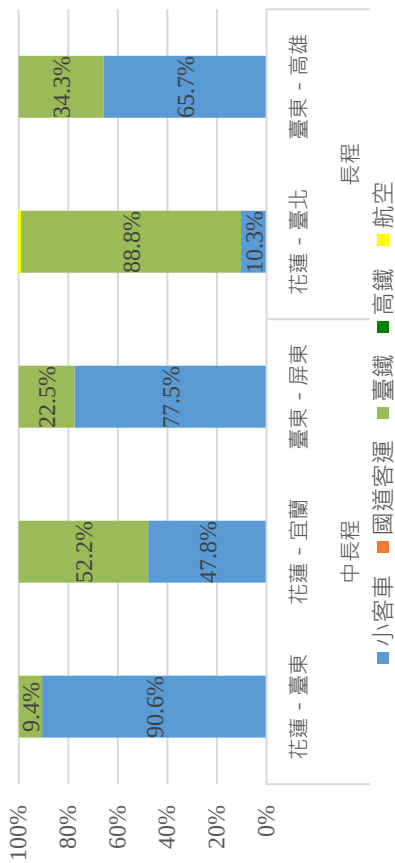
107年西部假日



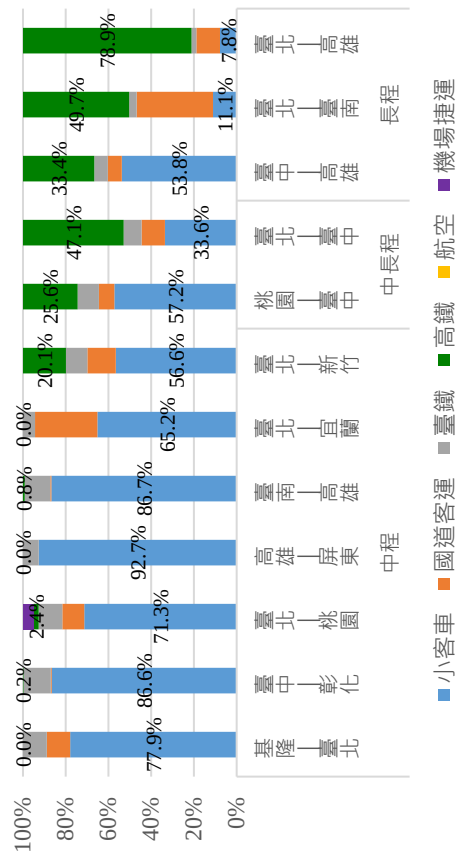
107年東部平日



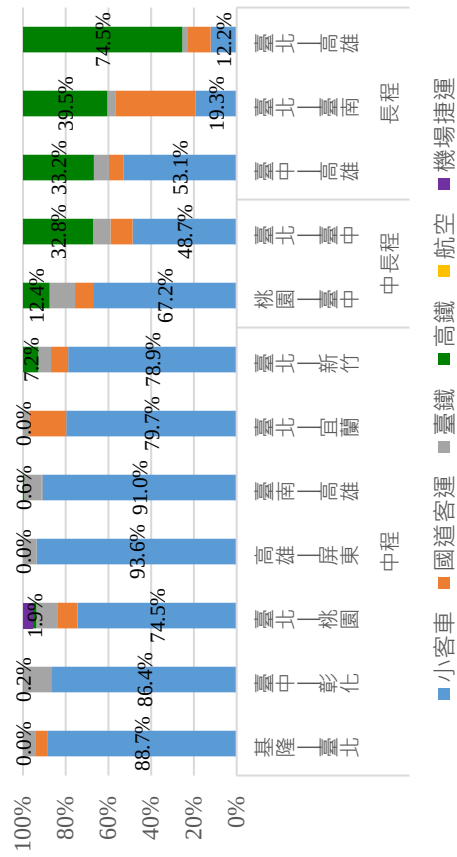
107年東部假日



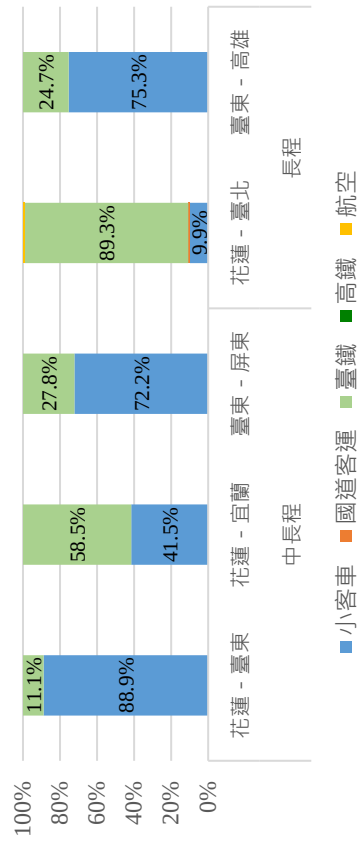
108年西部平日



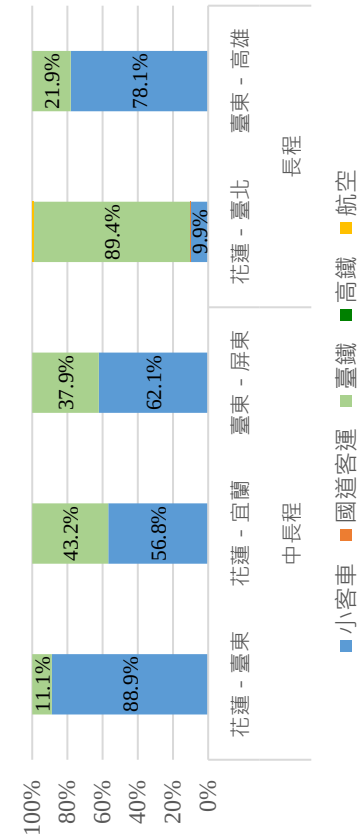
108年西部假日



108年東部平日

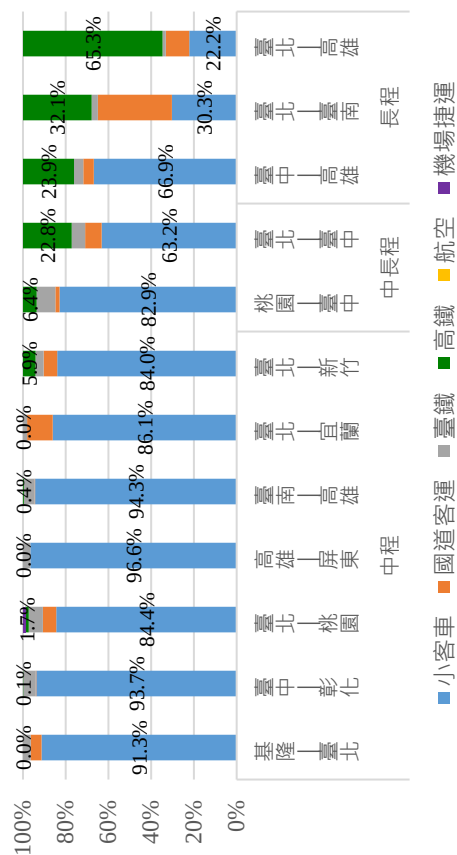
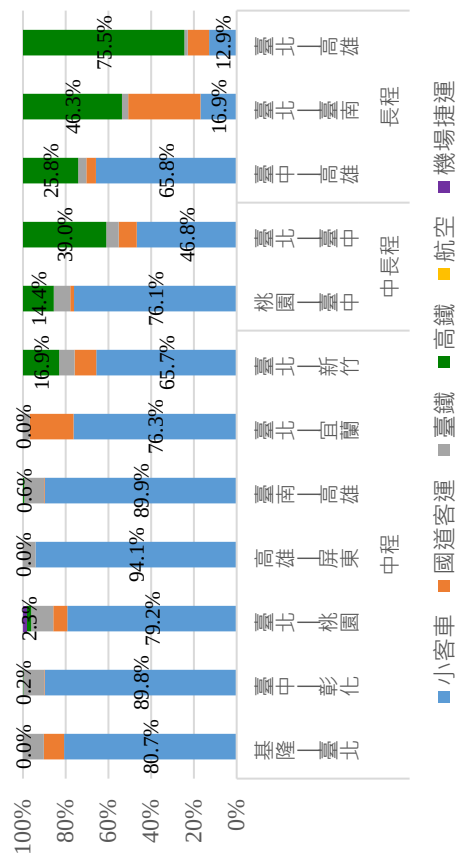


108年東部假日



109年西部平日

109年西部假日



109年東部平日

109年東部假日

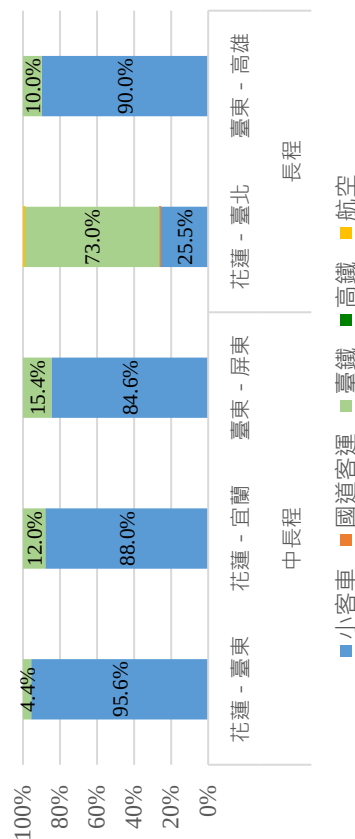
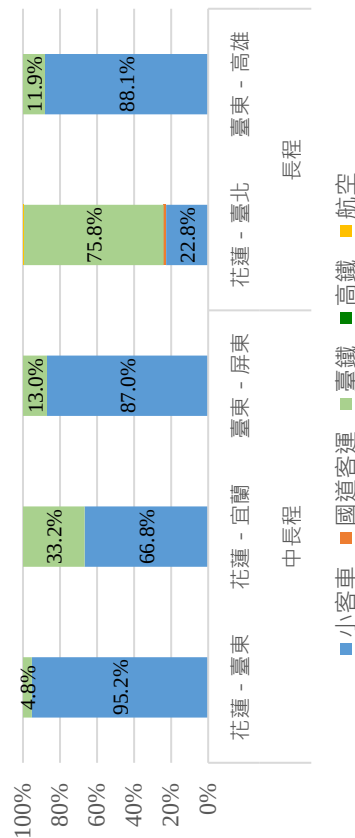


圖 4.1 城際運輸市場重要起迄對城際運具市占率變化圖

4.1 長程(200 公里以上)起迄對

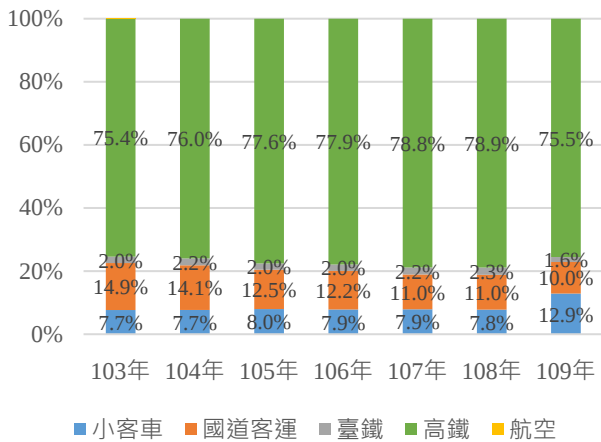
1. 以臺北-高雄(350 公里)、臺北-臺南(300 公里)、花蓮-臺北(230 公里)、臺東-高雄(210 公里)、臺中-高雄(200 公里)等 200 公里以上生活圈起迄對為例(見圖 4.2)，103~109 年間主次要運具特性如下：
 - (1) 除了臺北-高雄及臺北-臺南係以高鐵或國道客運等公共運具為主次要運具外，其餘起迄對平假日之主次要運具包含公共(高鐵或臺鐵)及私人運具(小客車)。
 - (2) 臺中-高雄係以小客車為主要運具，高鐵為次要運具，臺北-高雄、臺北-臺南均以高鐵及國道客運為主次要運具，惟臺北-臺南假日主次要運具相反。花蓮-臺北平假日主、次要運具分別為臺鐵及小客車，臺東-高雄主次要運具則與之相反。
 - (3) 109 年受新冠肺炎影響，臺北-高雄次要運具由國道客運變成小客車為主，臺北-臺中則變為小客車為主要運具、高鐵為次要運具，花蓮-宜蘭也變為小客車為主要運具、臺鐵為次要運具。
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，歷年市占率約介於 1.6~7%，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，市占率達 75.8~90.6%。
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，103~109 年臺北-臺南平日約維持 32.8%~37.5%，假日更高達 34.6%~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。

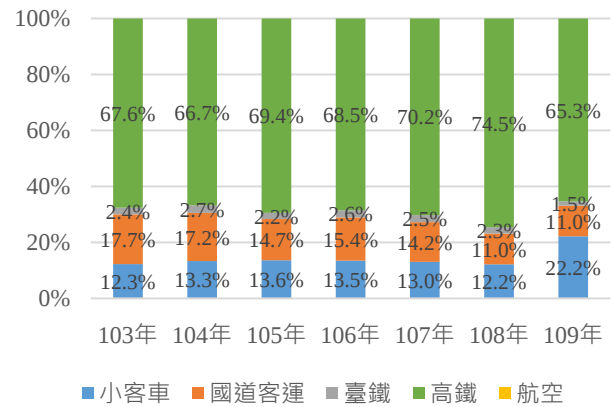
- ② 臺北-臺南國道客運占比相較其他起迄對高達 3-4 成，具競爭優勢，可能為臺南市中心有多所大學(成功大學、長榮大學、臺南大學...)，假日多有學生返鄉之需求，因學生之時間價值較低，爰選擇國道客運之比例較高。

5. 臺北-高雄起迄對以高鐵為主要運具(市占率約 65.3%~78.8%)，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%)，雖臺鐵主要服務中短程旅客，仍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，103~108 年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)，臺鐵為各城際陸路運具占比最高者，市占率接近 9 成；受蘇花改於 109 年 1 月通車及新冠肺炎影響，109 年小客車平假日占比提高至 22.8%及 25.5%，臺鐵平假日占比下降至 75.8%及 73.%，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，109 年受新冠肺炎影響，小客車平假日占比大幅提升，各為 88.1%、90.0%。
9. 109 年受新冠肺炎影響，長程起迄對小客車旅次量皆提高，公共運輸旅次量受防疫與減班等措施政策影響皆下降。

臺北-高雄(平日)

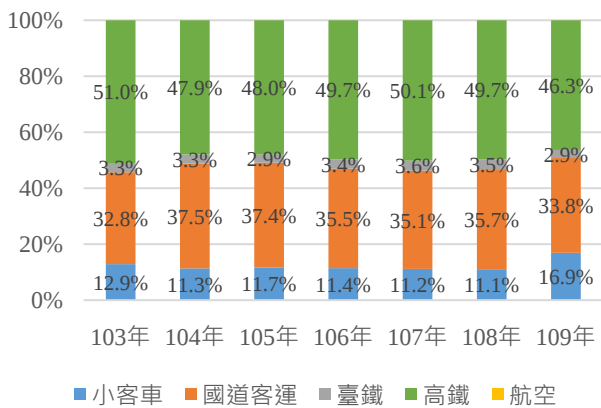


臺北-高雄(假日)



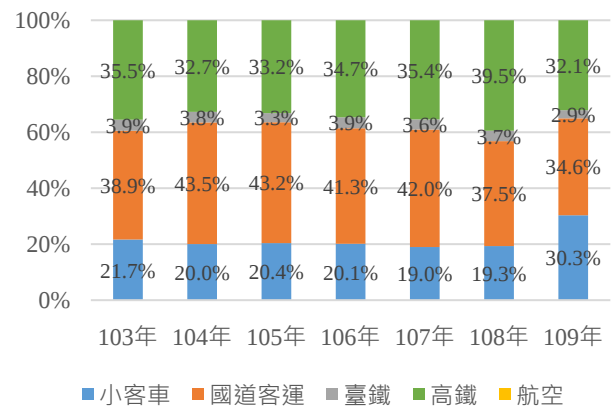
平日

臺北-臺南(平日)



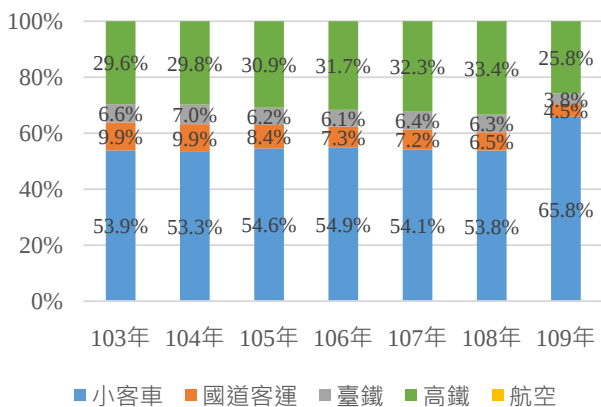
假日

臺北-臺南(假日)



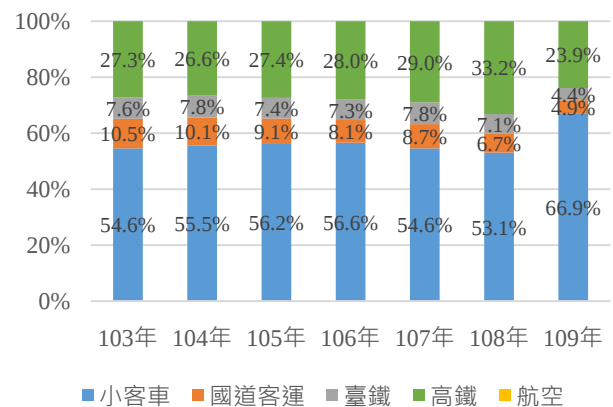
平日

臺中-高雄(平日)



假日

臺中-高雄(假日)



平日

假日

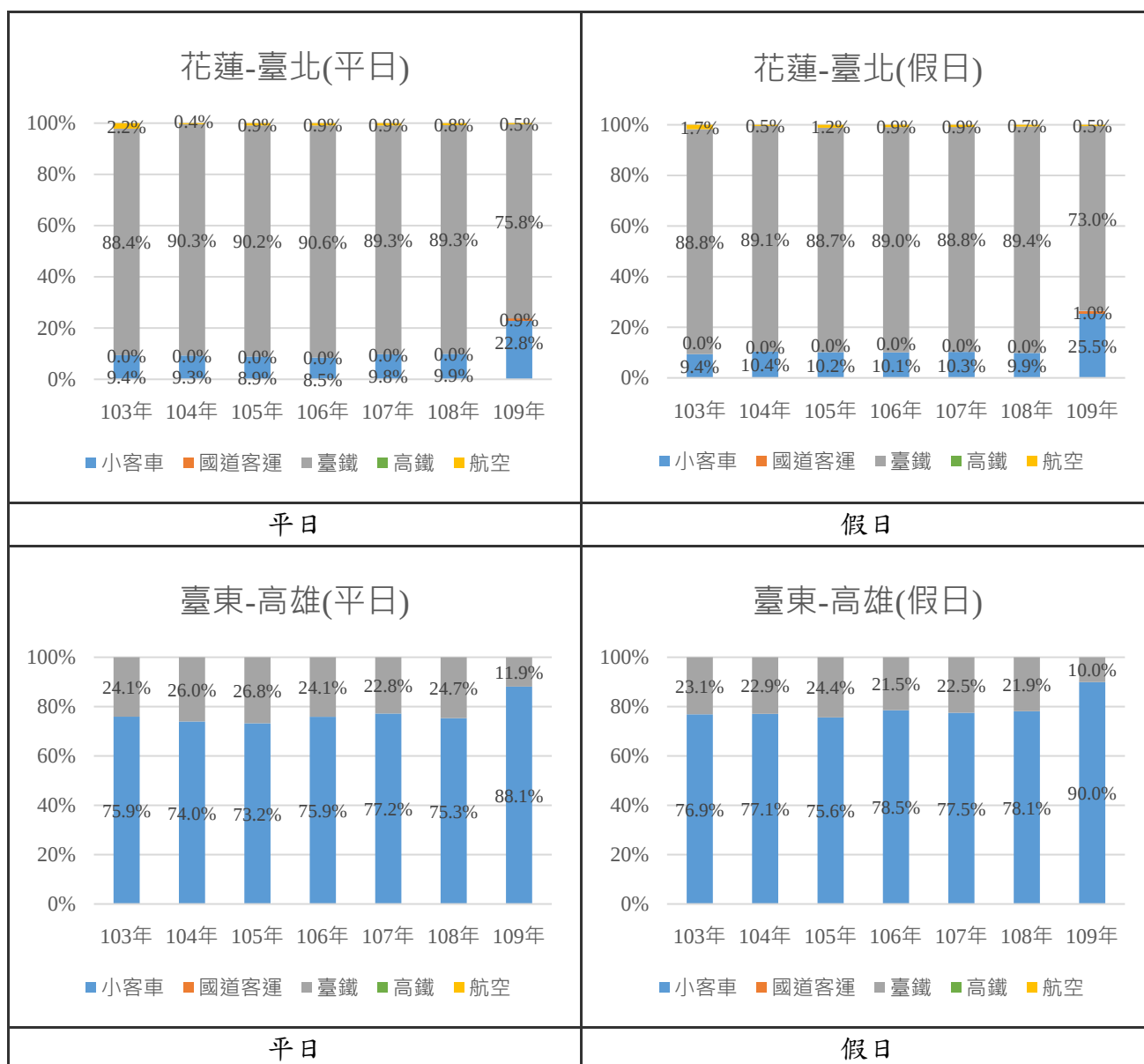


圖 4.2 長程(200 公里以上)起迄對城際運具市占率變化圖

4.2 中長程(100~200 公里)起迄對

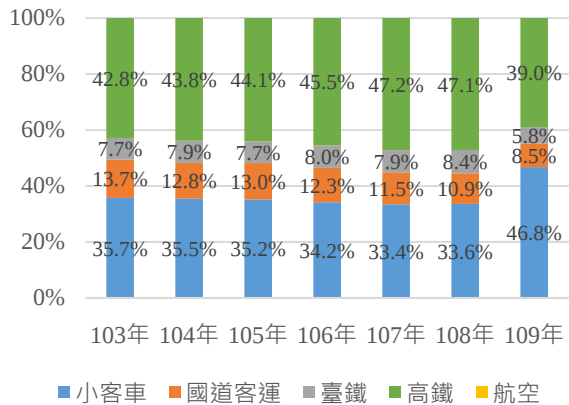
以臺北-臺中(170 公里)、桃園-臺中(130 公里)、花蓮-臺東(140 公里)、花蓮-宜蘭(160 公里)、臺東-屏東(170 公里)等 100~200 公里生活圈起迄對為例(見圖 4.3)，103~109 年間主次要運具特性如下：

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，103~108 年運量及占比均微幅成長；小客車占比約 3 成 5，由 103 年 35.7%下降至 108 年 33.6%。假日主、次要運具與平日相反，呈

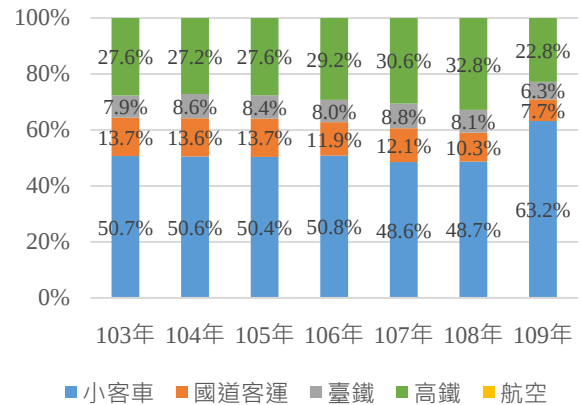
現小客車占比逐年下降(由 50.7%下降為 48.7%)，高鐵占比逐年上升的趨勢(由 27.2%上升為 32.8%)，109 年受新冠肺炎影響，小客車平日變為主要運具，假日占比則大幅提升，各為 46.8%、63.2%。

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%~25.6%，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，109 年受新冠肺炎影響，小客車平日變為主要運具，平、假日占比皆大幅提升，各為 76.1%、82.9%。
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，臺鐵占比約占 1 成，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比上升至 9 成 5。
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，103~108 年臺鐵平日占比約占 7~8 成、假日約占 5~6 成，平假日均有遞減趨勢，可能與來臺觀光旅遊陸客旅次減少有關。109 年蘇花改通車及新冠疫情影響，小客車變成主要運具，平假日占比大幅提升，各為 66.8%、88.0%。
5. 臺東-屏東(170 公里)平假日均以小客車及臺鐵為主、次要運具，103~108 年小客車占比約 6~7 成，臺鐵則約占 2~3 成，109 年受新冠肺炎影響，小客車平假日占比大幅提升，各為 87.0%、84.6%。

臺北-臺中(平日)



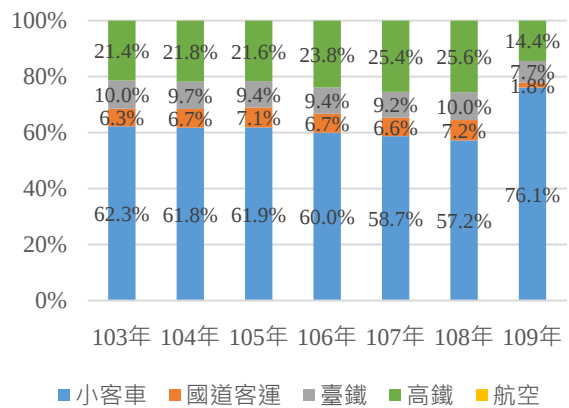
臺北-臺中(假日)



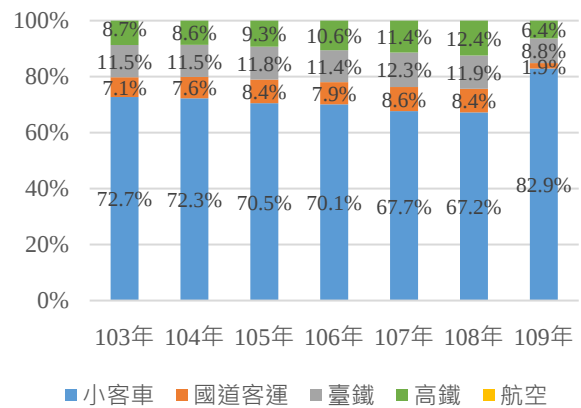
平日

假日

桃園-臺中(平日)



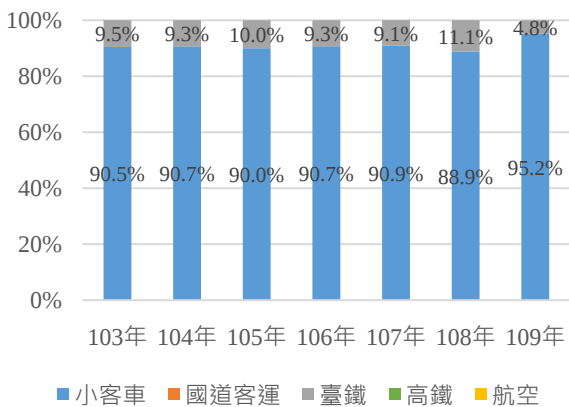
桃園-臺中(假日)



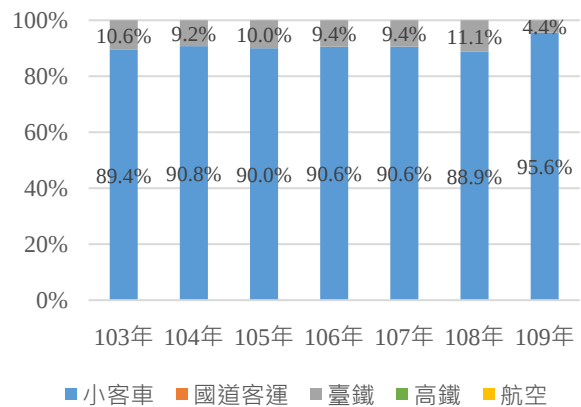
平日

假日

花蓮-臺東(平日)



花蓮-臺東(假日)



平日

假日

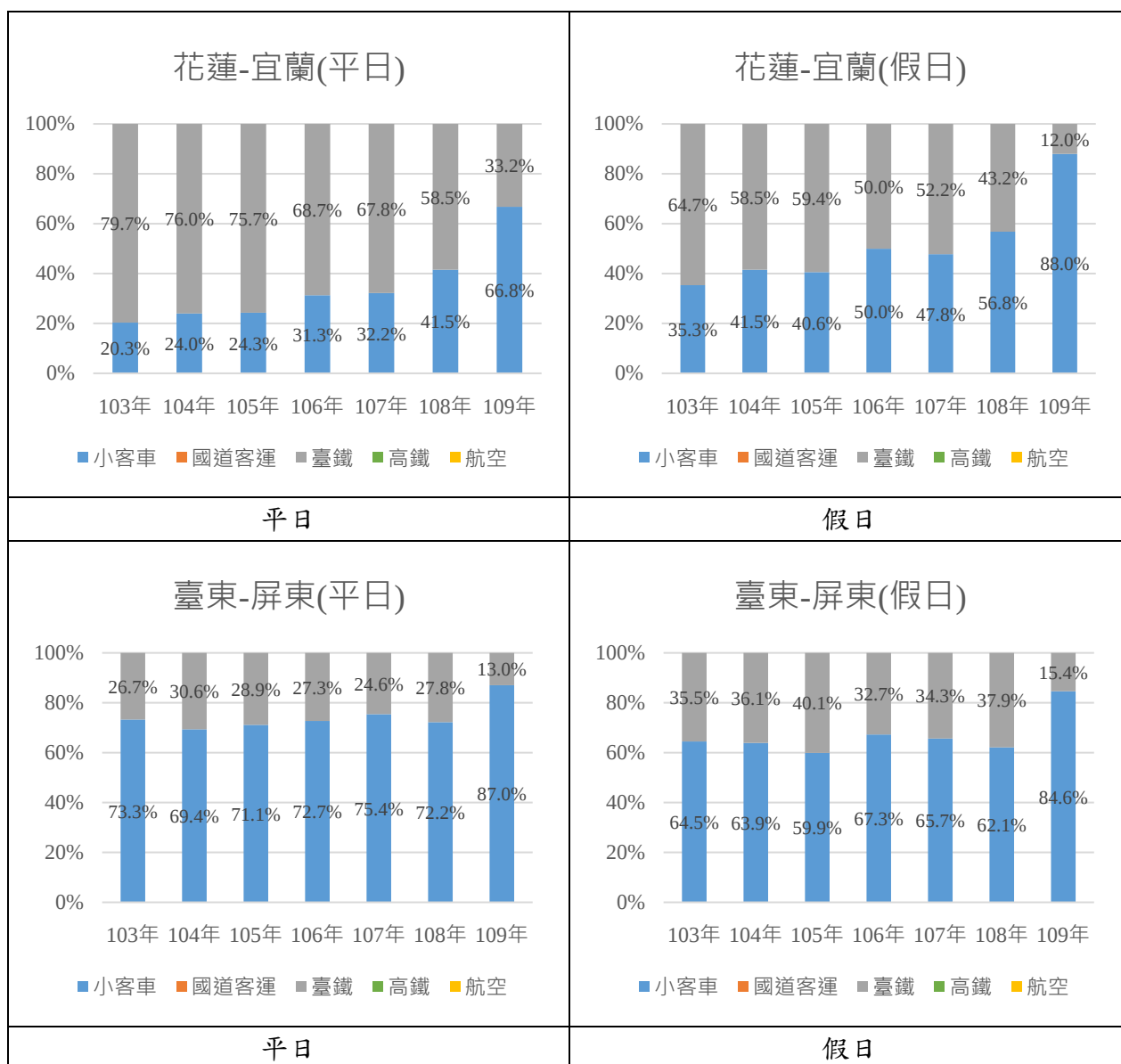


圖 4.3 中長程(100~200 公里)起迄對城際運具市占率變化圖

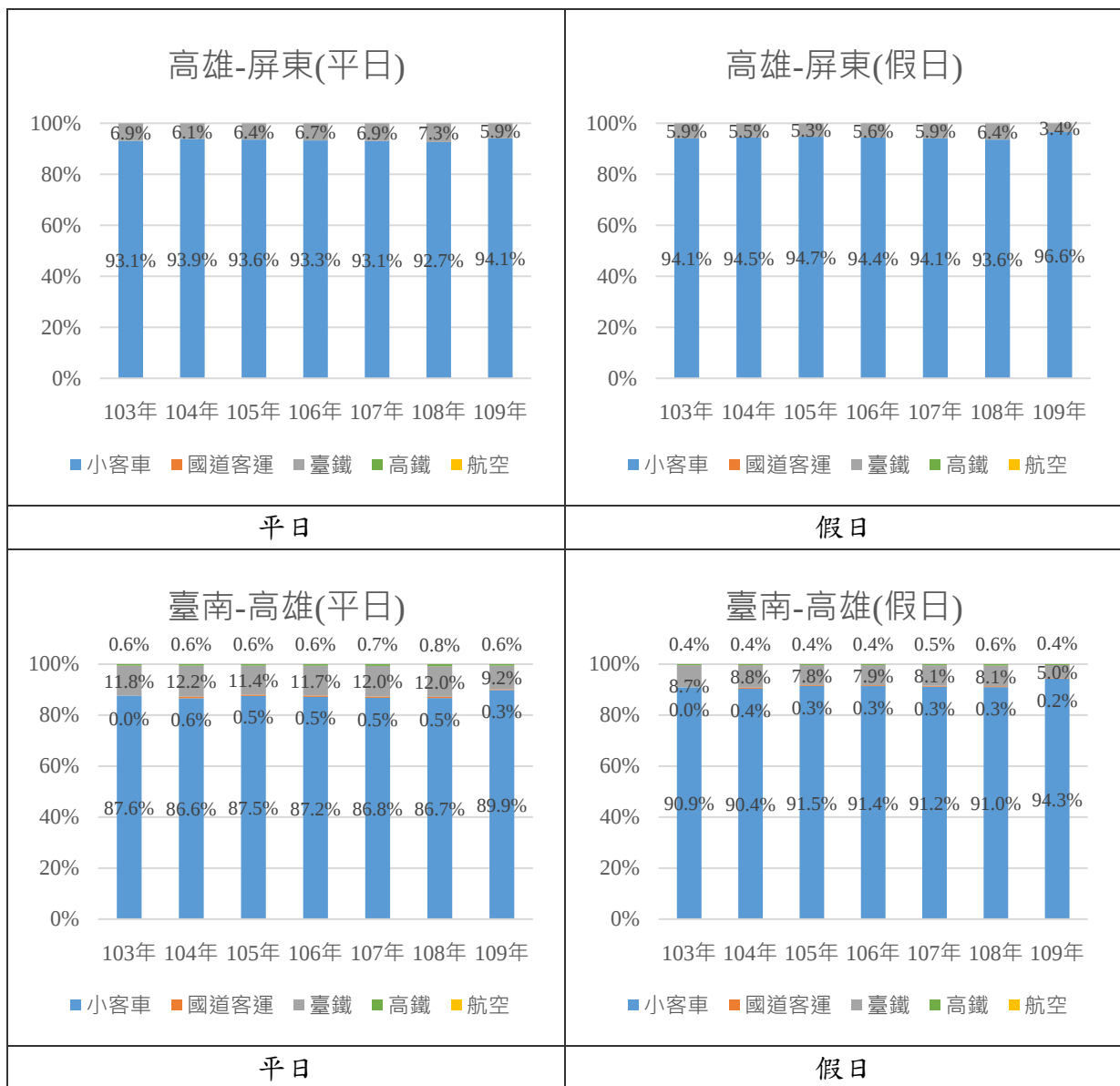
4.3 中程(20~100 公里)起迄對

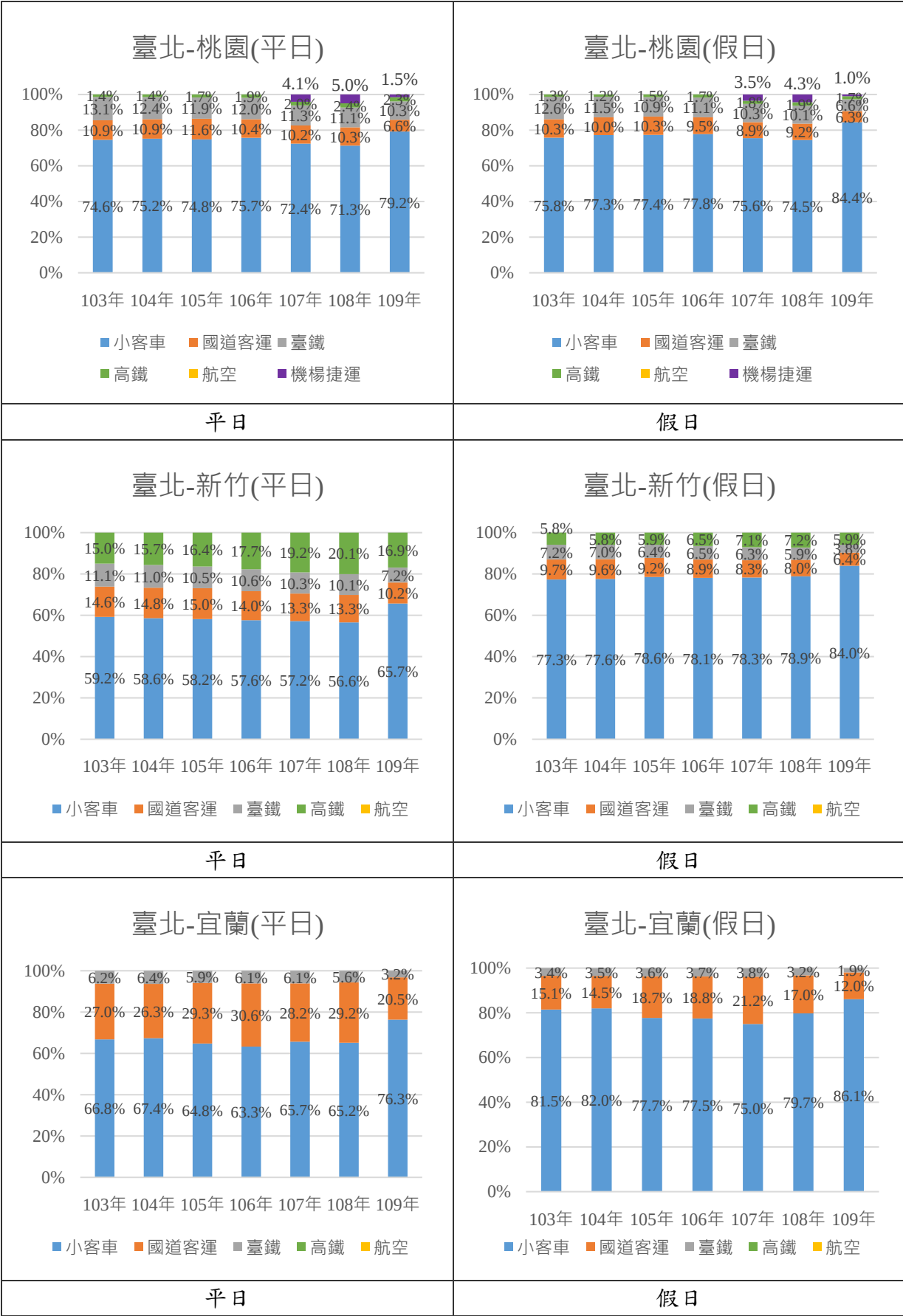
以高雄-屏東(60 公里)、臺南-高雄(70 公里)、臺北-桃園(50 公里)、臺北-新竹(80 公里)、臺北-宜蘭(80 公里) 臺中-彰化(50 公里)、基隆-臺北(30 公里)等 20~100 公里生活圈起迄對為例(見圖 4.4)，103~109 年間主次要運具特性如下：

1. 103~109 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，連續三年微幅增加。假日各運具之組成結構及變化趨勢大致與平日相同，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，臺鐵占比下降。
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 5%~12.2%，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，臺鐵占比下降。
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，108 年平、假日市占率各為 5%及 4.3%，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，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。
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，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。
5. 臺北-宜蘭(80 公里)平假日以小客車及國道客運為主、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，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。
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，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。
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，109 年受新冠肺炎影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。

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。
9. 109 年新冠肺炎大流行，受到防疫及減班等措施影響，小客車占比提升，公共運輸則占比下降。





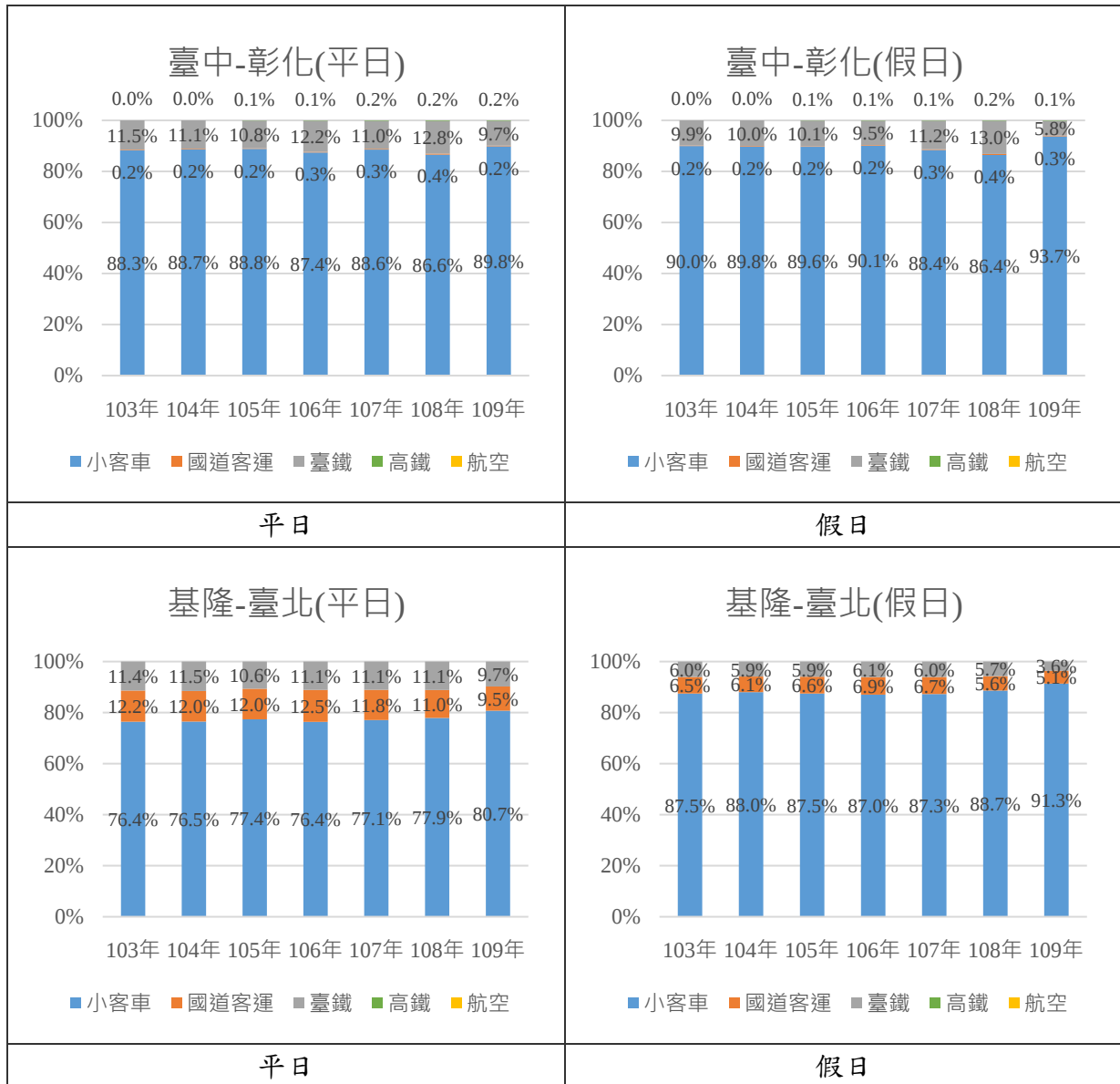


圖 4.4 中程(20~100 公里)起迄對城際運具市占率變化圖

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。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的地多為返鄉、探親、旅遊有關。由於臺鐵在 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(臺北-花蓮及臺東-高雄)因無高鐵競爭，因此東部起迄對臺鐵占比均較西部起迄對為高。
2. 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，109 年受新冠肺炎影響，小客車平日變為主要運具，平、假日占比皆大幅提升。
3. 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。
4. 109 年受新冠肺炎疫情影響，公共運輸旅次量受防疫與減班等措施政策影響，致小客車占比提升，公共運輸則占比下降。

第五章 結論與建議

本計畫觀察 103~109 年臺灣本島城際運輸走廊之運量變化(含小客車、高鐵、臺鐵、國道客運及航空)，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：平日由 103 年 298.71 萬人次/日上升至 108 年 308.71 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 279.03 萬人次/日。假日由 103 年 585.79 萬人次/日上升為 108 年 617.70 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響下降至 529.77 萬人次/日，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：平日旅次量由 103 年的 240.53 萬人次/日，上升至 108 年的 246.87 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 239.11 萬人次/日(占比為 85.7%)；假日由 103 年的 501.01 萬人次/日，上升至 108 年的 527.9 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 482.09 萬人次/日(占比為 91%)。
 - (2) 公共運具：平日旅次量由 103 年的 58.18 萬人次/日，上升至 108 年的 61.84 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 39.92 萬人次/日(占比為 14.3%)；假日由 103 年的 84.78 萬人次/日，上升至 108 年的 89.79 萬人次/日，109 年受新冠肺炎影響，下降至 47.68 萬人次/日(占比約 9%)。
3. 城際運輸各運具在平假日之需求不同，其服務市場如下：
 - (1) 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、油價下跌(103 年 33.6 元/公升，109 年 23.6 元/公升)、公路設施日益完善、私人機動運具新增掛牌車輛數續增等因素影響，小客車於城際運輸市場市占率高達 80~91%以上，其次依序為臺鐵(4.2%~10.3%)、國道

- 客運(2.6%~5.4%)、高鐵(2.2%~4.9%)及航空(0.02%~0.04%)。小客車市占率隨旅次長度增加遞減，200 公里以上旅次平日占比為 35.3%~47.8%，假日占比為 45.5%~62.3%；小客車假日占比較平日高，應與假日旅次目的地多為返鄉、探親、旅遊有關。
- (2) 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，最後為航空運輸，以民國 109 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。
- (3) 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(103~108 年平假日占比皆呈上升趨勢，109 年受新冠肺炎影響下降，109 年平日占比約 33.11%，假日約 22.74%)，其次為 100-200 公里旅次(平、假日平均約占 11.37% 及 7.26%)，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。
- (4) 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，109 年受新冠肺炎影響皆下降：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，109 年平日約 16.91 萬人次/日，假日約 16.06 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，109 年平、假日約各占 8.17%及 7.13%；200 公里以上旅次占比次高，平、假日各約 8.48%及 6.53%；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 8.46%及 4.16%；20-100 公里雖占比最低，平、假日亦各占 7.27%及 3.68%，惟其平均日運量最大。
- (5) 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，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，109 年受新冠肺炎影響皆下降：以中程(20-100 公里)平均日運量最大，109 年平日約 7.59 萬人次/日，假日約 9.76 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，109 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 10.18%、8.18%；200 公里以下旅次長度占比平、假日均小於 7%。

- (6) 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。

4. 109 年受新冠肺炎影響，與 108 年相較，發現如下：

- (1) 總旅次數：假日(-14.23%)之降幅大於平日(-9.61%)，顯見國人防疫態度謹慎，明顯減少探親、旅遊等非必要旅次。
- (2) 各距離別之旅次量：以長程旅次下降最多，其次為中長程旅次，顯示國人儘量避免跨區活動。
- (3) 公私運具：公共運輸運量之降幅(平假日各為-35.44%、-46.9%)遠大於小客車(平假日各為-3.14%、-8.68%)，顯見國人避免使用公共運具，且各公共運具皆受到防疫措施影響，導致營運模式調整，旅次數減少。
- (4) 公共運輸：平日以高鐵(-39.05%)運量降幅最大，國道客運(-38.89%)次之；假日以臺鐵(-50.90%)運量降幅最大，高鐵(-45.04%)次之。

5. 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之旅次量與占比分析如下：

- (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。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的地多為返鄉、探親、旅遊有關。由於臺鐵在 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(臺北-花蓮及臺東-高雄)因無高鐵競爭，因此東部起迄對臺鐵占比均較西部起迄對為高。
- (2) 中長程旅次(100-200 公里)方面，西部計有臺北-臺中及桃園-臺中 2 組起迄對，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。此 2 組起迄對同樣呈現小客車占比逐年下降且公共運具占比逐年成長的現象。東部則

無論平假日皆以小客車及臺鐵為運輸工具，109 年受新冠肺炎影響，小客車平日變為主要運具，平、假日占比皆大幅提升。

- (4) 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及使用成本，以扭轉民眾使用公共運輸的習慣，才能改變運具使用行為。

5.2 建議

1. 各運具之票價、費用及轉乘所需「時間+成本」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。由於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，強化公共運輸的競爭優勢，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。
2. 各運具應針對目標客群或競爭客群思考如何強化優勢，例如高鐵在臺北-臺南起迄對假日占比中，相較於國道客運為低；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，爰競爭力相對較低；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，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。
3. 本計畫蒐集每年 4 月份扣除連假資料，109 年為受新冠肺炎疫情影響之初期，國人防疫態度謹慎，明顯減少外出或避免使用公共運具，且受公共運輸減班等措施影響，致公共運輸總旅次量減少，致小客車占比提升，公共運輸則占比下降。由於 110 年 5-7 月我國爆發較大規模本土疫情，疫情警戒提升至第三級，建議於下一期報告中持續觀察。
4. 公共運輸運具中之旅次長度攸關業者營運績效與營收，建議於下一期報告中納入觀察與分析。

附錄 1 城際運輸重要事紀

臺鐵系統重要事紀

日期(民國)	臺鐵大事紀
103 年 1 月 9 日	「臺鐵深澳線」復駛，未來將規劃結合平溪線串聯行駛，打造一條結合人文、風俗、教育、健康旅遊路線。
103 年 1 月 27 日	阿里山森鐵復駛通車，阿里山森鐵因莫拉克風災重創停駛，歷經四年復建工程，於竹崎車站舉行竹崎至奮起湖段復駛通車典禮。
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，以各站停車待開方式行駛花蓮站至臺東站間，為通勤電聯車首度行駛至臺東站。
103 年 4 月 16 日	花東鐵路電氣化 PP 自強號試運轉。
103 年 4 月 18 日	花東鐵路電氣化 TEMU 普悠瑪號試運轉。
103 年 6 月 28 日	花東鐵路電氣化正式通車。
103 年 7 月 19 日	花蓮站升等為特等站並於花蓮火車站前廣場舉行「晉升特等站」典禮，花蓮站成為繼臺北、臺中、高雄站之後第 4 個特等站。
103 年 8 月 16 日	臺鐵局原訂旅客半年內訂票不取達 5 次者，停止訂票 3 個月之規定；檢討修訂 3 個月內 3 次訂票未取紀錄，將予停權 6 個月或更久，以有效降低假性需求，讓民眾更容易購票。
103 年 11 月 2 日	員林鐵路高架化啟用。
103 年 11 月 5 日	自 103 年 11 月 10 日(實施日)起，取消新自強號(普悠瑪及太魯閣號全程或去、回程任一程)去回票優惠。
103 年 11 月 16 日	南迴鐵路電氣化動工典禮。
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。
104 年 9 月 12 日	臺鐵潮州站在屏東高架車站啟用及屏東至潮州站間鐵路雙軌電氣化通車後邁向新的里程碑，潮州站即將取代高雄站成為臺鐵西部幹線始發站及終點站，未來潮州至高雄、新左營站列車班次將大幅提升並縮短高屏通勤時間，進而帶動整個屏東地區的經濟、觀光發展。因潮州站的功能越趨重要，自 104 年 9 月 1 日起將潮州站由目前三等站升等為一等站。
104 年 9 月 13 日	臺鐵局自 104 年 10 月 15 日起部分班次時刻調整。
104 年 10 月 1 日	臺東線壽豐-南平間雙軌電氣化切換暨高架工程啟用，該區間雙軌化後提升路線容量約 4.5%，有效減少列車交會次數及消除壽豐村平交道，縮短列車行駛時間 3-5 分鐘，俾利列車運轉調度整理。
104 年 10 月 15 日	歸來-潮州電子票證多卡通服務開通啟用。全線服務範圍由屏東延伸至潮州，全線共計 169 站使用電子票證。
104 年 10 月 15 日	臺鐵改點，總計調整 206 班次。因應潮州車輛基地完工，為提升屏東線運能，高雄-潮州間總班次(含客、貨列車)由每日 66 列次，

日期(民國)	臺鐵大事紀
	增加為 118 列次。旅客列車由每日 60 列次增加為 107 列次，班距由 34 分鐘縮短為 19 分鐘，區間增班比例達 79%，以提供優質的運輸服務。
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	全臺各站建置電子票證，全面展開多卡通服務新里程。
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，臺鐵經檢視旅運需求，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 12 月 27 日	臺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，方便旅客利用高鐵南港站轉乘。
106 年 7 月 14 日	臺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。
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

日期(民國)	臺鐵大事紀
	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	臺鐵局為增加機、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，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鐵路改建工程局的業務與人力。
107 年 6 月 18 日	為辦理端午節連續假期疏運，自 107 年 6 月 15 日至 19 日止計 5 天，全線共加開列車 202 列次，加掛 395 輛次，客運收入合計 3 億 0,641 萬 3,068 元，客運收入每日平均 6,128 萬 2,641 元，疏運旅客 330 萬 2,524 人次，每日平均疏運旅客 66 萬 505 人次。
107 年 6 月 18 日	為辦理端午節連續假期疏運，自 107 年 6 月 15 日至 19 日止計 5 天，全線共加開列車 202 列次，加掛 395 輛次，客運收入合計 3 億 0,641 萬 3,068 元，客運收入每日平均 6,128 萬 2,641 元，疏運旅客 330 萬 2,524 人次，每日平均疏運旅客 66 萬 505 人次。
107 年 7 月 10 日	為落實「鐵路行車安全改善六年計畫」，積極改善花東線瓶頸路段，提升運能，瑞穗至三民間雙軌鐵路電氣化自 106 年 9 月 26 日單線(西正線)雙向行車至今，東正線路段經夙夜不懈施工於本日竣工，完成瑞穗至三民間雙軌(東正線)正式通車，縮短 3~10 分鐘列車交會時間，俾利運轉整理，更有效提升路線容量與列車服務品質。
107 年 7 月 10 日	花蓮縣鳳林鎮林榮新光車站上午 10 時 30 分舉辦啟用典禮，林榮新光站是臺鐵目前第 229 個車站，創下多數的「唯一」，唯一由私人捐贈土地、資金興建的車站、亦是花東線唯一地下化車站，除臺東站之外，唯一步行的電扶梯車站，也是全國唯一有停靠自強號的「簡易站」，期藉透過車站的活化，促進地方繁榮發展及帶動觀光旅遊。
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	臺鐵局為落實「前瞻基礎建設計畫」，強化高鐵與臺鐵連結成軌

日期(民國)	臺鐵大事紀
	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 10 月 21 日	臺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，為臺鐵 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 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，臺鐵宣布自 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，臺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 年臺灣燈會活動，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	臺灣科普環島列車於臺北站正式啟航，沿途停靠 27 個車站。
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	臺鐵改點總計調整 92 班次，以便民、提高運能、疏運人潮、滿足觀光需求為目標。
108 年 7 月 3 日	臺鐵局、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 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

日期(民國)	臺鐵大事紀
	萬 1,334 人次，每日平均疏運 74 萬 2,267 人次。
108 年 10 月 13 日	108 年雙十國慶連續假期完成疏運任務，自 10 月 9 日起至 13 日止計 5 天，全線共加開 219 列次及加掛車廂 463 輛；合計疏運 418 萬 4,000 人次，每日平均疏運 83 萬 7,000 人次，較 106 年同期增加 6.2%；全線營收共計 3 億 7,950 萬元，每日平均營收 7,590 萬元，較 106 年同期減少 1.3%。
108 年 11 月 30 日	在花蓮車站舉行「城際列車美學創新設計新車」說明會，未來新式城際列車配合提倡交通美學，將以融入美學觀點推動鐵道設計，臺鐵局將從提升車站建築及路線、車輛、網路及媒體行銷企業形象到商品開發等全面美學化創新，因此新採購城際列車共 50 編組、12 輛車廂(1 組 12 輛)之行車速度等同太魯閣、普悠瑪號之運行，除投入營運後將汰換老舊車輛外，更提升東部地區旅運服務品質，亦期許嶄新的服務及創新設計，能符合民眾對臺鐵未來發展的期待。
108 年 12 月 23 日	南迴鐵路電氣化潮州至枋寮間通車啟用，未來西部電氣化列車可直達枋寮站，優化臺鐵、高鐵兩鐵轉乘，新左營站直達枋寮站之列車由 30 列次增為 60 列次，大幅減少轉乘旅行時間，有效振興恆春半島觀光產業，帶動屏東區域發展，落實前瞻基礎計畫政策。
109 年 1 月 1 日	為辦理 109 年元旦假期疏運，自 108 年 12 月 31 日至 109 年 1 月 1 日止計 2 天，全線加開各級列車共計 23 列次，疏運旅客共計 138 萬 9,889 人次，每日平均 69 萬 4,945 人次，較去年減少 13.18%，客運收入合計 1 億 155 萬 204 元，每日平均 5,077 萬 5,102 元，較去年假期減少 30.78%，減少係因 108 年元旦假期為 4 天。
109 年 1 月 3 日	成功追分段鐵路雙軌化通車典禮，成功追分段雙軌化是改善臺中地區臺鐵瓶頸路段的第一步，促進山海線轉換更便捷及增加載運量，並縮短民眾候車時間，年底前也將陸續完成成功車站設施改善及周邊路線軌道強化工程。
109 年 1 月 30 日	109 年春節假期疏運自 109 年 1 月 21 日至 1 月 30 日止計 10 天，全線加開各級列車共計 312 列次，加掛車廂 1,015 輛次，共計疏運旅客 606 萬 8,000 人次，每日平均運量為 60 萬 6,800 人次，較 107 年同期減少 13.43，客運收入合計 6 億 0,164 萬元，每日平均 6,016 萬 4,000 元，較 107 年同期減少 9.39%。經查係因武漢肺炎疫情於春節前開始升溫，受疫情持續延燒影響，民眾搭乘大眾運輸工具意願降低。(109 年春節連假 7 天與 107 年度同 7 天連假相較差異，而不與 108 年度 9 天連假相較差異)。
109 年 4 月 6 日	自 109 年 4 月 1 日至 6 日止計 6 天，辦理 109 年清明連續假期疏運，全線共加開 158 列次，加掛 490 輛次，共計疏運旅客 255 萬人次，每日平均 42.5 萬人次，因受新冠肺炎疫情影響，較 108 年清明疏運減少 45.4%。客運收入合計 2 億 4,289 萬元，每日平均 4,048 萬元，較 108 年清明疏運每日減少 41.8%。
109 年 4 月 22 日	為落實「鐵路行車安全改善六年計畫」之改善北迴線瓶頸路段，

日期(民國)	臺鐵大事紀
	以提升行車效率，自 106 年 5 月 15 日動工，將武塔站原 2 座岸壁式月臺改善為 2 座島式月臺，並增設 2 股待避線，於 109 年 4 月 22 日正式啟用，透過改善站場軌道佈設，有效提升南澳-漢本間路線容量及行車準點率，由現行 190 列/日提升為 210 列/日。
109 年 6 月 28 日	109 年端午連續假期疏運，自 109 年 6 月 24 日至 28 日止計 5 天，全線共加開列車 164 列次，加掛 572 輛次，客運收入合計 3 億 1,201 萬元，每日平均 6,240 萬元，較 108 年同期收入減少 1.2%，疏運旅客合計 313.7 萬人次，每日疏運平均 62.7 萬人次，較 108 年同期端午疏運人次減少 12.1%。
109 年 10 月 5 日	109 年中秋假期疏運，自 9 月 30 日至 10 月 5 日止計 6 天，全線共加開 203 列次，加掛 580 輛次；合計疏運 403 萬 6000 人次，每日平均 67 萬 3000 人次，較去年中秋疏運減少 9.89%。客運收入合計 3 億 8,298 萬元，每日平均 6,383 萬元，較去年中秋疏運減少 6.86%。
109 年 6 月 28 日	109 年端午連續假期疏運，自 109 年 6 月 24 日至 28 日止計 5 天，全線共加開列車 164 列次，加掛 572 輛次，客運收入合計 3 億 1,201 萬元，每日平均 6,240 萬元，較 108 年同期收入減少 1.2%，疏運旅客合計 313.7 萬人次，每日疏運平均 62.7 萬人次，較 108 年同期端午疏運人次減少 12.1%。
109 年 10 月 5 日	109 年中秋假期疏運，自 9 月 30 日至 10 月 5 日止計 6 天，全線共加開 203 列次，加掛 580 輛次；合計疏運 403 萬 6000 人次，每日平均 67 萬 3000 人次，較去年中秋疏運減少 9.89%。客運收入合計 3 億 8,298 萬元，每日平均 6,383 萬元，較去年中秋疏運減少 6.86%。
109 年 10 月 12 日	109 年雙十國慶假期疏運自 10 月 8 日至 12 日共 5 天，全線共加開 161 列次，加掛 403 輛次。合計疏運 328 萬 5000 人次，每日平均 65 萬 7000 人次，較 108 年國慶疏運減少 19%，客運收入合計 2 億 9,082 萬元，每日平均 5,816 萬 4000 元，較去年國慶疏運減少 18%。
109 年 12 月 14 日	12 月 4 日因受東北季風連日大雨不斷，致瑞芳-猴硐間邊坡坍方地質滑動，造成路線中斷雙線不通，經緊急動員工務、電務及電力等各單位同仁，通力合作克服惡劣天候環境及施工嚴峻條件下積極搶修，於 12 月 14 日恢復東正線單線雙向行車。
109 年 12 月 20 日	在臺東車站舉行「南迴鐵路電氣化通車典禮」，南迴鐵路電氣化的通車，串聯東西走廊，擴大一日生活圈，對東部居民及全臺灣具有歷史性的意義；除可縮短車程時間外，亦可拉近區域和城鄉均衡發展，更帶動觀光產業的商機。
109 年 12 月 29 日	「鳴日號觀光列車」南港車站正式啟航。

資料來源：「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

高鐵系統重要事紀

日期(民國)	高鐵大事紀
103 年 3 月 13 日	平日離峰指定車次對號座 92 折。
103 年 3 月 26 日	高鐵旅遊，「高鐵飯店聯票」車票 75 折優惠。
103 年 4 月 9 日	「台灣高鐵 TExpress」新增「多人分票」服務。
103 年 6 月 19 日	暑期為提供大學生返鄉優惠的旅運服務，於 103 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	為鼓勵少年善用暑假走向戶外，盡情體驗「搭高鐵·遊臺灣」的樂趣，自 7 月 21 日起至 8 月 31 日止，推出「少年搭高鐵優惠專案」，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 10 月 31 日	因應 11 月 29 日將進行「2014 年地方公職人員選舉投票」，特別規劃於 11 月 28 日至 12 月 1 日，加開 14 班列車疏運民眾返鄉投票；加開列車將於 11 月 1 日凌晨 0 時開放訂票。
104 年 1 月 5 日	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 85 折。
104 年 2 月 16 日	高鐵春節疏運於 2 月 16 日 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，31 班次旅客誤點半小時以上可退費。
104 年 4 月 13 日	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 5 月 4 日	高鐵「大學生優惠」新增網站訂位、付款。
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 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 1490 元。
105 年 2 月 06 日	受高雄美濃地震災情影響，臺南歸仁路段電車線系統線形與結構受損，多處絕緣礙子破裂、懸臂斷裂，導致臺中以南路段無法恢復正常運轉，共計有 157 班，共 6 萬 8 千人受影響，是台灣高鐵有史以來列車受影響最嚴重的一次。
105 年 2 月 22 日	臺灣燈會適逢和平紀念日連假期，台灣高鐵單日旅運人次破紀錄，高鐵桃園站當日進出站達 14 萬 6 千人次，全線單日旅運更達 26 萬 7 千人次，雙雙創下高鐵營運以來最高紀錄。

日期(民國)	高鐵大事紀
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	高鐵南港車站通車啟用。有效紓解臺北車站轉運人潮及站內空間擁擠狀況，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 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 級暴風圈侵襲臺南左營路段影響，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，臺南到左營區間，雙向暫停運轉。
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，臺鐵也將於 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 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	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 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 12 日	「搭高鐵・賞燈趣」2018 臺灣燈會在嘉義，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)	高鐵大事紀
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，嘉義至臺南區間一度暫停運轉。
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 10 日	一列高鐵未載客的回送列車，進行測試後回到左營車站，準備讓列車開入燕巢基地，列車卻直接北上往臺南方向開，超過轉轍器約 1 公里後才停下，是高鐵通車十年來首度發生列車跑錯軌道。
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 台灣高鐵臺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	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，並於上午 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	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	臺鐵局因路線養護需求，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

日期(民國)	高鐵大事紀
	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	為加強服務週日由臺南、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 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，分別自臺南站與左營站發車。
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	為服務 228 和平紀念日連續假期南下搭車人潮，於 2/27(三)加開 1 班南下列車、2/28(四)加開 1 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)。
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	於疏運期間再加開班次列車，總計 6 天提供 1,051 班次列車的旅

日期(民國)	高鐵大事紀
	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，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。
108 年 4 月 3 日	為紓解清明連續假期南下搭車人潮，於 4/3、4/42 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	鼓勵連續假期多加利用大眾運輸，交通部提供轉乘優惠措施：端午連假(6 月 6 日至 9 日)搭乘高鐵，出站前持電子票證於高鐵站內「轉乘優惠過卡機」完成過卡程序，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 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。

日期(民國)	高鐵大事紀
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)。
108 年 10 月 24 日	台灣高鐵公司持續觀察歷來年度旅運需求，發現每逢年底週末，各地經常舉辦大型聚會及活動，有較高之旅運需求。經精進維修排程，增加週末時段可運用列車組後，決定自 11/01(五)起至 12/28(六)止，共九週期間，每週五增開 3 班次列車(南下 2 班；北上 1 班自臺中站發車)，並於每週六增開南下 1 班次列車，以加強服務旅客。
108 年 11 月 15 日	因應 12 月各地大型活動衍生旅運需求，12 月 14 日~15 日、12 月 21 日~29 日晚間部份車次自由座車廂數調整。
108 年 11 月 21 日	台灣高鐵因應年底旅運高峰並加強服務旅客 12/22、29 兩週日各增 2 班次。
108 年 12 月 5 日	因應 1 月大型活動衍生旅運需求，2020 年 1 月 1 日~1 月 4 日 部份車次自由座車廂數調整。
108 年 12 月 21 日	為紓解五月天演唱會北上搭車人潮，於 12 月 21 日、12 月 22 日各增開 1 班北上自由座列車。
108 年 12 月 23 日	台灣高鐵 2020 年春節疏運期間，加開 424 班次列車(南下 213 班、北上 211 班)，較平常增加三成運能，總計 10 天提供 1793 班次列車的旅運服務。
109 年 1 月 10 日	為紓解選舉搭車人潮，於 1 月 10 日、1 月 11 日 共增開 4 班南下列車、1 班北上列車。
109 年 1 月 12 日	為紓解選舉搭車人潮，於 1 月 12 日增開 3 班北上列車。
109 年 1 月 17 日	總旅運突破六億人次。
109 年 1 月 22 日	為加強服務春節假期南下旅客，於 1 月 22 日加開 3 班全車自由座列車。
109 年 1 月 23 日	為加強服務春節假期南下旅客，高鐵於 1 月 23 日加開 2 班南下列車。
109 年 1 月 28 日	為加強服務春節假期北上旅客，高鐵於 1 月 28 日加開 2 班北上列車。
109 年 1 月 29 日	為加強服務春節假期北上旅客，高鐵於 1 月 29 日加開 2 班北上列車。
109 年 2 月 7 日	2020 臺灣燈會，高鐵加開 8 班次賞燈列車。
109 年 2 月 27 日	為疏解和平紀念日連假南下旅客，於 2 月 27 日及 2 月 28 日 共加開 3 班南下列車。
109 年 3 月 3 日	台灣高鐵超前部署防疫措施，2020 清明假期疏運各車次實施全車對號座，6 天加開 184 班次列車。
109 年 3 月 13 日	台灣高鐵公司經檢視 2020 清明假期疏運(4/1~4/6)旅客訂位狀況，

日期(民國)	高鐵大事紀
	並透過持續精進運能調度、有效擴大列車運用彈性等措施，決定針對目前旅客訂位較踴躍時段，再加開 6 班次列車(南下 4 班、北上 2 班)。
109 年 3 月 23 日	為因應 COVID-19(武漢肺炎)疫情對運量造成之嚴重衝擊，台灣高鐵公司經審慎評估市場供需及旅客便利性，決定自 4 月 18 日起進行短期班表調整。本次短期調整班表，平日全時段及週末尖峰時段班次均維持不變，旅客無論週間通勤、商務往來及假日返鄉探親等均不受影響；週末(週五至週日)離峰時段調減 41 班車次，佔目前每週總班次 1016 班僅約 4%。上述調整之車次同時段每小時仍維持至少 3 至 4 班次列車的旅運服務，可充分兼顧大眾搭乘之便利性。
109 年 4 月 1 日	為紓解清明連續假期旅客人潮，於 4 月 1 日加開 1 班南下列車。
109 年 4 月 5 日	為加強服務清明假期北返旅客，4 月 5 日自左營站加開 2 班北上各站停靠之全車對號座列車。
109 年 4 月 9 日	台灣高鐵 2020 母親節疏運 5 月 8 日~10 日實施全車對號座 4 天加開 25 班次列車。
109 年 5 月 8 日	為降低旅客感染風險，2020「母親節疏運」期間(5 月 8 日~5 月 11 日)，自 5 月 8 日至 5 月 10 日所有車次實施全車對號座，並暫停定期票、回數票、悠遊卡/一卡通聯名卡之使用。
109 年 5 月 10 日	為加強服務母親節假期北返旅客，5 月 10 日加開 2 班次各站停靠之全車對號座列車，2020「母親節疏運」期間(5 月 8 日~5 月 11 日)，自 5 月 8 日至 5 月 10 日所有車次實施全車對號座，並暫停定期票、回數票、悠遊卡/一卡通聯名卡之使用。
109 年 5 月 22 日	台灣高鐵公司經持續檢視疫情影響及旅客需求後，自 5 月 25 日起，每週一至週四晚間 18:10 自南港站增開一班 673 車次南下列車，並配置六節自由座車廂，以加強服務通勤時段之旅運需求。
109 年 5 月 29 日	為加強服務週末旅客，於今日 5 月 29 日加開 1 班南下各站停靠之列車。
109 年 5 月 31 日	為加強服務週日旅客，於 5 月 31 日加開 1 班北上各站停靠之列車。
109 年 6 月 1 日	台灣高鐵公司經持續檢視旅運需求，並配合疫情逐步趨緩、民眾回歸正常生活，自 6 月 30 日起進行增班，總計每週提供 949 班次列車的旅運服務，較 5 月 18 日起實施「短期班表」之每週 828 班增加 121 班(南下 71 班、北上 50 班)，班次提升近 15%。
109 年 6 月 3 日	台灣高鐵因應旅客需求 6 月 5 日~7 日週末熱銷時段增開 12 班，6 月 8 日起每週增 7 班。
109 年 6 月 5 日	為加強服務旅客，於 6 月 5 日加開 1 班南下各站停靠之列車。
109 年 6 月 7 日	為加強服務旅客，於 6 月 7 日加開 1 班北上各站停靠之列車。

日期(民國)	高鐵大事紀
109 年 6 月 12 日	高鐵 2020 端午節疏運期間，共加開 215 班次列車(南下 115 班、北上 100 班)，總計 6 天提供 917 班次列車的旅運服務。同時，為提供更加充足運能服務旅客，特別於 6 月 24 日(三)增開南下 1337、1297 二班次列車。
109 年 6 月 17 日	推出期間限定的「高鐵+澎湖」交通聯票，即日起至 2020 年 9 月 30 日止，高鐵嘉義來回車票 65 折優惠。 「高鐵+小琉球」交通聯票，高鐵左營來回車票 65 折優惠。
109 年 6 月 18 日	自 6 月 30 日起，針對旅運需求較多時段，再增開 12 班次列車，每週總班次將達 961 班。
109 年 6 月 19 日	台灣高鐵端午節疏運期間(6/24~6/29)部分時段持續熱銷，於 6/24(三)和 6/25(四)再加開 4 班次南下列車。台灣高鐵 2020 端午節疏運共加開 219 班次列車(南下 119 班、北上 100 班)，總計 6 天提供 921 班次列車的旅運服務。
109 年 6 月 22 日	端午節連假(6/24~6/28)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。
109 年 6 月 24 日	為加強服務端午節疏運期間南下旅運需求，下午及晚間，自南港站加開 2 班次南下各站停靠之全車對號座列車。
109 年 6 月 25 日	為加強服務端午節疏運期間南下返鄉旅運需求，於中午，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車對號座列車。
109 年 6 月 28 日	為加強服務端午節連假結束北返旅客，於下午及晚間，自左營站加開 2 班次北上各站停靠之全車對號座列車，歡迎購票乘車。
109 年 7 月 3 日	為更加充足的運能、提供旅客便捷的旅運服務，高鐵 8/1 起，恢復每週 1016 班次旅運服務。
109 年 7 月 8 日	飯店聯票，合作飯店官網訂房，不僅可享房價優惠，加購高鐵車票，還可享票價 6 折起優惠。
109 年 7 月 10 日	「振興三倍券」將於 7 月 15 日啟用，無論紙本或數位型式的「振興三倍券」均可適用於購買高鐵車票。
109 年 7 月 15 日	推出「高鐵+花蓮」交通聯票，高鐵南港來回車票優惠、以及花蓮套票優惠，其中 9 月 1 日前出發更可享高鐵車票 65 折優惠(9 月 2 日後調整為 75 折優惠)。 「美好再一起」交通聯票專案促銷，購買北北基好玩卡、日月潭線、阿里山線、台南好玩卡、高雄捷運、高雄好玩卡、小琉球線、墾丁快線聯票等 8 條指定路線，以及今夏限定之澎湖聯票，專案期間均享高鐵車票 65 折。
109 年 7 月 31 日	經檢視旅客訂位狀況，於日晚間 19:15，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車。

日期(民國)	高鐵大事紀
109 年 8 月 1 日	全面恢復每週提供 1016 班次旅運服務，以更加充足的運能、提供旅客便捷的旅運服務。
109 年 8 月 2 日	為加強服務週日由台南、嘉義、雲林、彰化、苗栗等地北上人潮，決定於晚間 18:10，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 8 月 6 日	為感謝購買回數票旅客的長期支持，特別推出限期優惠活動，即日起凡高鐵會員 TGo 購買回數票，且其回數票於 9 月 1 日至 10 月 31 日間搭乘完畢者，即可享有 TGo 會員點數三倍送優惠，單筆回數票價滿五千元者，加碼再贈指定車次 7 折標準車廂對號座電子優惠券。
109 年 8 月 7 日	為滿足 9 月份各大專院校大學生開學返校需求，台灣高鐵公司特於 9 月 6 日(日)至 9 月 12 日(六)間，規劃「大學生開學返校 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，上述期間每天南下、北上再加碼提供各一班指定車次，7 天共增加 14 班次各站停靠之列車，適用大學生標準車廂對號座 5 折優惠。 為加強服務南下返鄉旅運需求，於晚間 19 時 15 分，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)8827 車次。
109 年 8 月 9 日	為加強服務收假北返的旅客，經檢視運能調度後，於晚間 18 時 10 分，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)8824 車次。
109 年 8 月 12 日	本週末旅客訂位狀況踴躍，經檢視運能調度及可運用列車組後，將於 8/14(五)18:15 自南港站加開 1 班南下各站停靠列車，並配置 5 節自由座車廂。
109 年 8 月 14 日	為加強服務旅客週末南下之旅運需求，於晚間 19:15，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 8 月 16 日	為加強服務旅客，加開 2 班北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 8 月 19 日	為引領國民旅遊風潮，特別與「老爺酒店集團」攜手推出「搭高鐵・住老爺」飯店聯票限時優惠，入住老爺集團旗下指定飯店可享房價最低特惠 32 折起，加購高鐵車票不分標準車廂或商務車廂，再享票價 7 折優惠。
109 年 8 月 28 日	配合中秋連續假期，09/26(週六)調整為上班日，高鐵增開 4 班列車。
109 年 9 月 1 日	9 月 30 日(三)至 10 月 5 日(一)6 天期間規劃中秋疏運，台灣高鐵 2020 年中秋疏運期間加開 188 班次列車(南下 89 班、北上 99 班)，總計 6 天提供 1057 班次列車的旅運服務。 中秋疏運期間維持「早鳥優惠」及「大學生優惠」，旅客於搭車日前 5 至 28 天購票，就有機會享早鳥 65 折、8 折或 9 折優惠。

日期(民國)	高鐵大事紀
109 年 9 月 3 日	推出高鐵假期「加時不加價」限時優惠，11 月底前提供旅客完整 24 小時住宿的高鐵+住宿，以及租車 24 小時再加送 6 小時的高鐵+租車兩種選擇。
109 年 9 月 9 日	台灣高鐵為服務旅客返鄉及出遊需求，自 10 月 8 日(四)至 10 月 12 日(一)規劃為期 5 天的「國慶疏運」。期間加開 102 班次列車(南下 51 班、北上 51 班)，總計 5 天提供 825 班次列車的旅運服務。
109 年 9 月 10 日	推出高鐵假期「高端遊」，銷售日期自即日起至 12 月底，搭乘日期自 9/16 至 12 月底。
109 年 9 月 17 日	中秋疏運期間，為加強服務返鄉、出遊之旅運需求，加開 8 班次列車(南下 4 班、北上 4 班)。 疏運期間總計 6 天(9 月 30 日至 10 月 5 日)共加開 196 班次列車(南下 93 班、北上 103 班)，提供 1065 班次列車的旅運服務。
109 年 9 月 24 日	國慶疏運期間為加強服務旅客，決定再加開 6 班次列車(南下 4 班、北上 2 班)。 疏運期間總計 5 天(10 月 8 日至 10 月 12 日)共加開 108 班次列車(南下 55 班、北上 53 班)，提供 831 班次列車的旅運服務
109 年 9 月 28 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：中秋節連假(9/30~10/4)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。 為使旅客安排行程更加便利，預計自 2021 年 1 月 4 日(一)起調整對號座車票開放預售時程，由現行開放預訂 28 天內調整為 29 天內(含乘車當日)之車票，每逢週末(週五至週日)之車票，可於四週前之週五一次預訂，意即週末往返行程可同時訂位。
109 年 9 月 30 日	為加強服務中秋疏運期間南下旅運需求，經檢視旅客訂位狀況，於中午及晚間，自南港站加開 2 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 10 月 1 日	為加強服務中秋疏運期間南下旅運需求，經檢視旅客訂位狀況，於上午及中午，自南港站加開 2 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 10 月 5 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：國慶日連假(10/8~10/11)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。
109 年 10 月 12 日	「2020 臺北國際旅展」將於 10 月 30 日至 11 月 2 日盛大登場，台灣高鐵公司即日起至 11 月 30 日止，率先推出「高鐵趣玩 8」線上旅展，高鐵票可有折扣優惠。

日期(民國)	高鐵大事紀
109 年 11 月 13 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間 19:15，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 11 月 15 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 11 月 19 日	因應年底週末各地舉辦大型聚會及活動，有較高之旅運需求，決定於 11/20(五)凌晨開放預售 11/20(五)、11/27(五)南下各增班列車 1 班，並於 11/21(六)開賣 12/4(五)及 12/11(五)各增開 3 班次之車票。
109 年 11 月 22 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 11 月 27 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 11 月 29 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車 (商務車廂除外)。
109 年 12 月 2 日	2021 元旦疏運期間，將於 12 月 31 日(四)至 1 月 4 日(一)加開 116 班次列車(南下 58 班、北上 58 班)，總計 5 天提供 843 班次列車的旅運服務。
109 年 12 月 3 日	預期 12 月下旬週末的旅運人潮將更加踴躍，於 12/18(五)及 12/20(日)、12/25(五)，各增開 3 班次列車(南下 2 班、北上 1 班)。
109 年 12 月 6 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 9 日	攜手 60 家飯店合作推出「你生日・我招待」壽星住房專案。2021 年，凡 1-3 月壽星入住合作飯店，除了可享高鐵「飯店聯票」加購高鐵車票 7 折起優惠，還可再享飯店提供的多重專屬禮遇。
109 年 12 月 13 日	經檢視旅客訂位狀況，於晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 16 日	為鼓勵大學生提前返鄉過節，特別於 2021/1/14(四)至 1/20(三)規劃「大學生寒假返鄉 5 折優惠列車」，除原本即適用 5 折、75 折或 88 折優惠之大學生優惠車次外，再加碼規劃 14 班次停靠各站之「大學生寒假返鄉 5 折優惠列車」。
109 年 12 月 17 日	元旦疏運期間，旅客預購車票狀況踴躍，為加強服務返鄉、出遊之旅運需求，經檢視運能調度後，高鐵公司決定於再加開 6 班次列車(南下 4 班、北上 2 班)。 疏運期間總計 5 天(12 月 31 日至 1 月 4 日)共加開 122 班次列車(南下 62 班、北上 60 班)，提供 849 班次列車的旅運服務。
109 年 12 月 18 日	檢視旅客訂位狀況，將於今(18)日晚間，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 20 日	經檢視旅客訂位狀況，將於今(20)日晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 22 日	與海霸王城市商旅集團攜手推出「搭高鐵・住城市商旅・饗好鍋」

日期(民國)	高鐵大事紀
	限時促銷專案，不僅可享房價最低平日 1,300 元起的超值優惠，搭配購買高鐵車票(適用搭乘日期自 1/5 起至 2/25，春節期間除外)，不分標準車廂對號座或商務車廂，還可享加購高鐵車票 7 折優惠。
109 年 12 月 25 日	經檢視旅客訂位狀況，於今(25)日晚間，自南港站加開 1 班次南下各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 27 日	經檢視旅客訂位狀況，將於今(27)日晚間，自左營站加開 1 班次北上各站停靠之全車自由座列車(商務車廂除外)。
109 年 12 月 28 日	為鼓勵民眾於連假期間搭乘公共運輸，交通部提供轉乘優惠措施：元旦連假(109/12/31~110/01/03)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在地客運享一段票或基本里程免費。
109 年 12 月 29 日	為推廣「搭高鐵・遊臺灣」國民旅遊風潮，特別在 2021 新年伊始，強檔推出高鐵假期「租車住宿好旅包」2 日自由行優惠方案。旅客訂購高鐵車票搭配入住一晚行程，可享平日住宿最低 0 元起的超值優惠外，更加碼贈送 12 小時格上租車。

資料來源：「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

公路系統大事紀

日期(民國)	公路大事紀
103 年 1 月 2 日	國道里程計費開始。
103 年 2 月 7 日	台 20 線 89k+050~89k+438 萬年橋復建工程開放通行，新建橋梁全長 123 公尺，引道長 265 公尺，路基有效寬 9 公尺。
103 年 3 月 25 日	國道 3 號南投交流道開放通車，讓原本必須從中興交流道、名間交流道上國道的民眾，可直接使用南投交流道，預估單趟可節省時間達 10 到 15 分鐘。
103 年 3 月 27 日	「臺灣好行」客運日月潭線經高鐵臺中站延駛至臺中航空站，於臺中航空站國際航廈入境大廳舉行首發典禮。
103 年 4 月 18 日	莫拉克風災毀損之台 20 線高雄市桃源區炳才橋完工通車。新建炳才橋橋長 140 公尺，淨寬 9 公尺，雙向 2 車道，不僅為桃源區對外要道，更可增進當地農特產業及觀光發展。
103 年 4 月 25 日	莫拉克風災毀損之台 21 線那瑪夏至五里埔第 6 號鋼橋重建完成，開放通車。
103 年 5 月 13 日	台 66 線(東西向快速公路觀音大溪線)與桃 102 線路口後續改善工程主線高架通車。
103 年 5 月 20 日	台 21 線那瑪夏 12 座鋼橋全線完工開放通車(莫拉克風災重建計畫)，提供用路人安全道路。
103 年 7 月 19 日	國道 3 號柳營交流道開放通車。
103 年 8 月 16 日	國道 5 號首度試辦尖峰加價、離峰減價國道計程差別費率。
103 年 8 月 31 日	「台 78 線與台 17 線及台 61 線交會處交流道工程」開放通車，用路人可利用已完成之交流道，快速銜接台 78 線、台 17 線與台 61 線，將可解決平交路口交通運轉問題。
103 年 11 月 8 日	國道 10 號里港交流道開放通車。
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 9 月 24 日	台 31 線楊梅-湖口段開放通車，可舒緩地區性車流、維持服務水準；並提供桃園、楊梅、新竹湖口區域通過性與地區性之運輸需求，同時使台 31 線成為桃園地區及新竹地區發展之交通動脈。
104 年 11 月 10 日	台 19 甲線新化外環全線開放通車，往東可經台 20 線銜接國道 3 號及國道 8 號新化系統交流道，往南可接關廟台 86 線快速道路與國道 3 號系統，往北可接台 1 線通往新市、善化及永康等市區，構建成綿密完善的交通路網，並導引過境車流行駛外環道，減少車輛穿越新化市區。
104 年 12 月 28 日	國道 1 號高港延伸段(中山高速公路延伸路廊及商港區銜接路廊北段)開放通車。
105 年 1 月 4 日	新闢吉安鄉一號公路通車，雙向 4 線道，筆直平坦，未來將成為新台 9 線。中央路的延伸向東銜接目前的台 9 線，連接知卡

日期(民國)	公路大事紀
	宣大道，向西則通往台9丙線；新增的南華二街也將帶動吉安鄉南邊交通發展。
105年2月4日	台1線桃園陸橋變平面道通車，過去南北各2線道路，將變成南北各4線道路，且視線良好，交通改善、市容改觀。
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號臺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。
105年7月28日	台68線起點銜接新竹市榮濱路開放通車，通車後可紓緩南寮地區性車流，維持服務水準，為新竹地區發展之重要交通動脈，更是串連南寮觀光區帶主要道路。
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6月2日	新闢國道3號串連臺北與桃園之國道客運9089【桃園大湳-國道3號-板橋-捷運古亭站】公車路線上路營運。
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	國道1號49k+120~49k+670南下鄰接道路完工。
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	國道1號五楊高架段校前路交流道開放通車。
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。
106年11月11日	西濱快速公路七股交流道至十份交流道開放通車。
106年12月5日	西部濱海公路觀音交流道至永安交流道開放通車。
106年12月19日	西濱快速公路王功交流道至芳苑交流道工程開放通車。
107年2月5日	蘇花改蘇澳至東澳段開放通車。
107年2月9日	西濱快速公路WH10-A(54K+320-60K+312)標完工。
107年3月2日	台9線蘇花公路東澳隧道新建工程竣工。
107年3月22日	台21線新中橫公路連結南投縣水里、信義鄉的龍神橋改建後開放通行。

日期(民國)	公路大事紀
107 年 3 月 24 日	台 9 線南迴公路 C2 標草埔隧道北上線貫通。
107 年 3 月 31 日	西濱快速公路苗栗后里交流道至臺中大安交流道通車。
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 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 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今日開放通車。期能分散假日原行經礁溪市區之車流，紓緩市區壅塞情形。
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 區段工程於今日下午 4 時開放通車。
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 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	公總辦理「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 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 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 7 月 1 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)(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，並於 7 月 1 日中午 12 點開放全線 3 車道通行。
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	「省道台 9 線 260K+150~268K+500(富源至瑞北段)道路拓寬工

日期(民國)	公路大事紀
	程」竣工。
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。
109 年 1 月 1 日	「高速公路行車時間預測資訊系統」將橫向與縱向國道行車時間預測資訊整合，並對外提供民眾查詢，預先規劃行程。
109 年 2 月 17 日	修訂之「國道主線實施開放路肩作業規定」開始實施，依據開放路肩路段路肩寬度、線型及視距，調整開放通行之路肩速限且明定行駛路肩變換車道之相關規定，俾利維持路肩路段行車安全，增進行車安全與秩序。
109 年 3 月 17 日	一、國 1 機場系統南出、竹北北出、頭份南出、國 2 大園西出、國 3 木柵南出等 5 處匝道出口，新增高解析度攝影機科技執法。二、為鼓勵民眾提前掃墓分散清明連假國道壅塞車流，高速公路於清明連假前 2 週休(3 月 21 日、22 日、28 日及 29 日)採單一費率再 7 折收費，4 月 2 日至 5 日單一費率收費、4 月 2 日至 4 日 0-5 時暫停收費及 4 月 5 日 0-10 時暫停收費。
109 年 7 月 10 日	大湳交流道出口匝道分岔處標誌完成改善。
109 年 8 月 29 日	「國道 2 號大園交流道至機場端主線改善工程」開工。
109 年 12 月 30 日	台 7 丁線 14K+415 新城橋於 109 年 12 月 31 日階段性開放通車。
109 年 12 月 31 日	台 7 甲線 30K(南山)~74K(梨山)路段及台 7 線 47K(下巴陵)~66K(明池)，於早上 7 時恢復交通。

資料來源：「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

空運與機場系統大事紀

日期(民國)	空運大事紀
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。我方客運定期航班總班次由每週 335 班增加為每週 408 班。
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。

日期(民國)	空運大事紀
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。
103 年 9 月 23 日	兩岸航空主管部門於 9/23 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」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 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。

日期(民國)	空運大事紀
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，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。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%。
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 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	長榮航空公司新增高雄-福岡航線。
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。

日期(民國)	空運大事紀
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 16 日	中華航空公司新增桃園—無錫航線。
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。
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

日期(民國)	空運大事紀
	費如下： 我國：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	全日本空輸公司於民航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。
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。

日期(民國)	空運大事紀
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	陸籍祥鵬航空首航昆明至花蓮機場，出入境旅客 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。 臺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。
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	臺灣虎航股份有限公司新增桃園-仙臺航線。

日期(民國)	空運大事紀
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	臺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	臺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，未來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-新瀉航線。
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」飛航仙臺-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	越南航空新增桃園-峴港航線與捷星太平洋航空共掛班號。

日期(民國)	空運大事紀
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	臺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	臺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	臺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 號機由臺東飛往蘭嶼機場，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	華信航空於民航局臺北國際航空站辦理松山-武漢首航典禮。
106 年 6 月 9 日	加拿大航空(AC)自 2017 年 6 月 9 日起，營運臺北-溫哥華航線
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	臺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-仙臺定期客運航線。
106 年 10 月 17 日	泰獅航空臺北—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民航局，與民航局就推動 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。
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。

日期(民國)	空運大事紀
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	臺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	民航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	民航局飛航服務總臺啟用金門終端航管雷達。
107 年 3 月 26 日	臺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	臺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。
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。
107 年 5 月 24 日	為紓解 B576 航路壅塞航情，我國與日、韓合作，於臺北飛航
107 年 5 月 24 日	情報區內增設 L4 RNAV 過渡航路。爾後「往」、「返」日韓之航班得以分流、航程縮短、順暢航情。

日期(民國)	空運大事紀
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，希冀爾後成為定期航班。
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	臺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	臺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 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 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	臺灣虎航新增臺北-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-海參崴直飛航班。
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。
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	臺灣虎航開航第 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。

日期(民國)	空運大事紀
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	因應長榮航空罷工，民航局於 4/26 即成立應變小組，並進行任務分工，7/6 勞資雙方達成共識，並於 7/9 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、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、臺中-釜山航線。
108 年 9 月 12 日	德威航空公司首航臺中-釜山航線。
108 年 9 月 24 日	韓亞航空公司新增高雄-仁川航線。
108 年 10 月 2 日	濟州航空公司新增高雄-釜山航線。
108 年 10 月 2 日	濟州航空公司新增桃園-濟州航線。
108 年 10 月 3 日	濟州航空公司新增高雄-濟州航線。
108 年 10 月 27 日	樂桃航空公司新增桃園-成田及高雄-成田航線。
108 年 10 月 30 日	易斯達航空首航高雄-仁川航線。
108 年 11 月 7 日	易斯達航空公司新增桃園-釜山航線。
108 年 11 月 10 日	易斯達航空公司首航釜山-花蓮航線。
108 年 11 月 13 日	釜山航空公司新增高雄-仁川航線。
108 年 11 月 23 日	汶萊皇家航空首航金門-汶萊航線。
108 年 11 月 24 日	樂桃航空公司新增桃園-福岡航線。
108 年 12 月 13 日	印尼巴澤航空公司新增桃園-雅加達航線。
108 年 12 月 16 日	全亞洲航空長途運輸有限公司新增桃園-沖繩航線。
108 年 12 月 20 日	越竹航空公司新增桃園-河內航線。
109 年 1 月 3 日	台灣虎航公司新增桃園-仁川航線。
109 年 1 月 10 日	越捷航空公司新增桃園-芹苴航線。
109 年 1 月 11 日	江原航空公司新增桃園-襄陽航線。
109 年 1 月 15 日	泰國微笑航空公司新增高雄-清邁航線。
109 年 1 月 18 日	海南航空公司新增桃園-三亞航線。
109 年 1 月 23 日	星宇航空公司新增桃園-澳門/峴港/檳城航線，交通部林佳龍部長出席桃園-檳城首航典禮。
109 年 2 月 1 日	長榮航空公司暫停高雄-天津航線。
109 年 2 月 3 日	立榮航空公司暫停高雄-青島航線。
109 年 2 月 10 日	配合交通部依據中央流行疫情指揮中心防疫要求，自臺北時間 109 年 2 月 10 日至 109 年 4 月 29 日 23 時 59 分，兩岸客運航線

日期(民國)	空運大事紀
	除往返北京首都機場、上海浦東及虹橋機場、廈門高崎機場及成都雙流機場之航線外，其餘大陸城市往返臺灣之客運航班暫停飛航。
109 年 3 月 1 日	華信航空暫停桃園-長春航線。
109 年 3 月 20 日	高雄國際航空站精進節能減碳作為獲得認可，持續取得等級三機場碳認證標章；並以「水資源管理」獲得國際機場協會頒發之綠色機場白金獎殊榮。
109 年 3 月 28 日	長榮航空新增桃園-廣州貨運航線。
109 年 3 月 29 日	中華航空暫停桃園-新加坡-泗水航線。
109 年 3 月 29 日	華信航空暫停桃園-鹽城航線。
109 年 3 月 29 日	釜山航空暫停高雄-仁川及桃園-大邱航線。
109 年 4 月 25 日	長榮航空公司新增桃園-廈門貨運航線。
109 年 5 月 7 日	立榮航空公司新增桃園-浦東客運航線。
109 年 5 月 15 日	長榮航空公司新增桃園-南京貨運航線。
109 年 6 月 1 日	法國航空公司終止在臺營運。
109 年 6 月 2 日	長榮航空公司新增桃園-寧波貨運航線。
109 年 6 月 4 日	長榮航空公司新增桃園-天津貨運航線。
109 年 7 月 5 日	馬公航空站受新冠疫情影響，國內航線於暑假期間航班需求大增，故新增台灣虎航班機首飛航澎湖機場，並每日可提升增加 1980 座位數，有效紓解人潮。
109 年 7 月 15 日	馬來西亞國際航空公司新增成田-桃園-吉隆坡貨運航線。
109 年 7 月 15 日	菲律賓航空公司新增桃園-克拉克客運航線。
109 年 7 月 28 日	洪執行長請本局協調航空公司增加高雄與台中航班，及台北航線恢復原有每天 2 班航班。
109 年 8 月 3 日	因受新冠肺炎疫情影響，全日空 ANA 自 109 年 5 月 8 日暫時停航，睽違 86 天，重新復航松山-羽田航線。
109 年 8 月 4 日	長榮航空公司新增桃園-紐約-西雅圖-桃園貨運航線。
109 年 8 月 5 日	臺北國際航空站辦理之松山機場跑道工程榮獲交通部 109 年度公共工程優良工程獎評定為「優等」。
109 年 8 月 7 日	飛聖航空公司獲交通部核准經營普通航空業商務專機業務，並由本局發給普通航空業許可證。
109 年 10 月 22 日	國泰港龍航空公司自今日起全面停止營運，高雄-香港航線目前由華航、華信兩家航空公司飛航。

資料來源：「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

海運與港埠系統大事紀

日期(民國)	海運大事紀
103 年 5 月 7 日	長榮開闢遠東-西非航線。
103 年 5 月 27 日	「臺北港-平潭」航線，再添「麗娜輪」加入營運。
103 年 6 月 16 日	臺灣港務公司與世界知名郵輪集團美國皇家加勒比集團 16 日在臺北簽署合作意向書，雙方同意共同成立公司，投資建設澎湖郵輪碼頭及週邊水岸旅遊設施開發，並規劃於今年 12 月正式完成簽約，預計 2016 年 4 月完工啟用。
103 年 8 月 4 日	臺灣港務公司成立「高雄港公用貨櫃碼頭營運中心」及「高雄港公用貨櫃碼頭營運委員會」。
104 年 8 月 7 日	新造「臺馬之星」即將投入臺灣-馬祖間海運交通。
103 年 5 月 7 日	長榮開闢遠東-西非航線。
103 年 5 月 27 日	「臺北港-平潭」航線，再添「麗娜輪」加入營運。
103 年 6 月 16 日	臺灣港務公司與世界知名郵輪集團美國皇家加勒比集團 16 日在臺北簽署合作意向書，雙方同意共同成立公司，投資建設澎湖郵輪碼頭及週邊水岸旅遊設施開發，並規劃於今年 12 月正式完成簽約，預計 2016 年 4 月完工啟用。
103 年 8 月 4 日	臺灣港務公司成立「高雄港公用貨櫃碼頭營運中心」及「高雄港公用貨櫃碼頭營運委員會」。
103 年 9 月 10 日	大陸福建平潭-臺灣小三通貨運班輪首航，採「先入庫、後報關」新模式，貨物直接進入平潭臺灣免稅市場倉庫。
104 年 8 月 7 日	新造「臺馬之星」即將投入臺灣-馬祖間海運交通。
105 年 1 月 12 日	高雄港自由港區開啟物流集併作業，多提供多樣化的運輸物流解決方案，高雄港轉口貨量占 47%，以今天物流集併為起始點，期許未來高雄港轉運量能超過進出口量一倍以上。
105 年 3 月 28 日	皇后郵輪旗下伊莉莎白皇后號首度掛靠基隆港，預計帶來千名歐美籍旅客遊覽北臺灣風光，挹注觀光產業供應鏈成長。
105 年 4 月 26 日	安平港海運快遞專區啟動營運，安平港到泉州的航線亦將正式首航，提供每週一航次運送服務、可裝載 672 個貨櫃，共同為大臺南地區業者提供更完善快捷的海運物流運輸服務。
105 年 5 月 18 日	世邦廈門輪首航高雄港。
105 年 5 月 18 日	東方臺北輪首航高雄港。
105 年 5 月 30 日	「臺南安平-澎湖東吉」航線首航。
105 年 6 月 6 日	陽明公司萬 TEU 級闢明輪首航高雄港。
105 年 7 月 8 日	花蓮港踏出轉型觀光遊憩港的第一步，花蓮港第 1~4 碼頭親水遊憩區位於花蓮港內港區，占地面積約 4 公頃，港務公司先前已投入經費完成周邊公共設施、美化工程等，希望結合優化後的公共設施，及遊憩業者的經營創意，為花蓮再造迎曦、聽潮、徜徉斜陽風中的觀光遊憩新據點。

日期(民國)	海運大事紀
105 年 8 月 22 日	韓進克羅地亞輪首航高雄港。
105 年 9 月 5 日	陽明公司萬 TEU 級傲明輪首航高雄港。
105 年 9 月 14 日	莫蘭蒂颱風造成 4 艘漁船擱淺，10 噸臭油污染西子灣。
105 年 10 月 4 日	臺中港 44、45 號碼頭及南泊渠護岸新建工程 10 月份完工，可供散雜貨輪 3~4 萬載重噸 Handy 船型靠泊，配合碼頭集中管理政策，預計可吸引相關業者投資新建更有效率且符合環保要求之碼頭卸儲作業設施。
106 年 1 月 17 日	公主遊輪以高雄為母港，前進沖繩、香港、下龍灣。
106 年 2 月 10 日	花蓮港旅客通關服務站擴建完成，提供更便捷旅客通關服務。
106 年 2 月 24 日	北極星散裝輪首航高雄港。
106 年 4 月 3 日	臺灣港務公司與馬來西亞沙巴港口集團正式簽署合作備忘錄。
106 年 4 月 11 日	交通部委由基隆市政府興建的基隆港港西聯絡道路工程，於 99 年 9 月動工，歷經 6 年多施工，橋樑段預計於本年 4 月 16 日先行開放通車，未來西岸之車輛將不須繞經市區，可直接上國道 1 號，除縮短行車時間，亦有效紓解市區交通。
106 年 4 月 11 日	高雄港務分公司自營貨櫃碼頭建置先進櫃場作業資訊系統已上線作業。
106 年 5 月 4 日	基隆港西六庫進口貨棧(含露天處所)正式營運啟用。
106 年 6 月 16 日	臺灣港務公司推動「國際客船優惠措施」期為我國郵輪產業經濟創造利多，實施期間自 106 年 3 月 1 日起至 107 年 12 月 31 日止。
106 年 6 月 29 日	臺灣港務公司與日本橫濱川崎國際港灣株式會社於 6 月 28 日由港務公司郭添貴總經理與橫濱川崎國際港灣株式會社諸岡正道社長代表簽署合作備忘錄(MOU)，進一步加強與日本港口的合作及交流。
106 年 7 月 1 日	海峽號客貨輪自 106 年 7 月 1 日起，航班調整為每周一、四、日，航駛平潭-臺中航線。
106 年 7 月 5 日	臺灣日郵公司萬 TEU 級【日郵獵鷹】輪首航高雄港。
106 年 7 月 10 日	馬士基集團(MAERSK LINE)旗下 1.8 萬 TEU(20 呎標準貨櫃單位)級巨型貨櫃輪「麥司克麥金尼」(MAERSK MC-KINNEY MOLLER)，首航高雄港。
106 年 7 月 11 日	陽明海運股份有限公司貨櫃輪「峯明輪」(YM WORLD)首航高雄港。
106 年 7 月 28 日	「德翔曼谷」輪首航高雄港。
106 年 8 月 1 日	陽明公司萬 TEU 級迎明輪 首航高雄港。
106 年 10 月 3 日	臺灣日郵公司 NYK 天鵝輪 首航高雄港。
106 年 10 月 28 日	公主遊輪「藍寶石公主號」南向首航高雄港。
106 年 11 月 10 日	皇家加勒比旗下巨輪海洋贊禮號(Ovation of the Seas)首航基隆港。

日期(民國)	海運大事紀
106 年 11 月 17 日	以星航運臺灣代理現代商船株式會社假高雄港 78 號碼頭舉辦「以星綜合通運股份公司 Z7S 首航典禮」，以星航運正式宣布自本年 11 月起將其在亞洲-美東市場上廣受歡迎的以星七星快線(Z7S 航線)正式加掛高雄港。
106 年 11 月 24 日	歐洲海港組織至安平港進行現地查核，經由嚴謹的認證過程，通過「歐洲生態港認證」。成為臺灣港務公司所屬港群第 7 個取得生態港認證的國際商港，我國領先亞太地區國際商港全部取得歐洲生態港認證的國家。
107 年 1 月 2 日	臺灣日郵船務代理股份有限公司貨櫃輪「夜鴉」輪(NYK OWL)，首航高雄港。
107 年 1 月 18 日	由科技部國家研究院籌建的海洋研究船「勵進(LEGEND)」號，在越南胡志明市 Saigon Shipyard 船廠建造 2 年完工，是我國在越南首建的國家級研究船舶。在海巡署調派艦艇戒護保全下，順利返抵臺南安平港，未來將配置 19 名船員，並可搭載 24 名研究人員進行海上調查研究任務。
107 年 1 月 31 日	川崎汽船(K Line)旗下 14,000 TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪巴拿馬籍「米蘭橋」輪(M/V MILANO BRIDGE)，首航高雄港。
107 年 3 月 19 日	傳奇輪(STAR LEGEND)載國際客 184 人首航基隆港，此次航程為期 14 天，自香港啟航，行經基隆、沖繩、上海、天津等港。
107 年 3 月 21 日	英國郵輪公司 Noble Caledonia 所屬卡莉多麗 Caledonian Sky 國際級豪華郵輪，首航安平港。
107 年 3 月 31 日	臺灣日郵船務代理公司(NYK Line)旗下 14,000 TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪日本籍「日郵雷恩」輪(M/V NYK WREN)，首航高雄港。
107 年 3 月 31 日	雲頂集團旗下的麗星郵輪公司自高雄港首發雙子星號郵輪。
107 年 4 月 3 日	「基隆港軍用碼頭及威海營區遷移工程」動土。
107 年 4 月 9 日	挪威寶石號(NORWEGIAN JEWEL)首航基隆港。
107 年 4 月 10 日	正華船務代理公司之巴哈馬籍客輪「挪威寶石」輪(M/V NORWEGIAN JEWEL)，首航高雄港。
107 年 4 月 12 日	「太吉之星 2 號」客輪首航營運，為嘉義-澎湖航線多年來第 1 艘國外新建輸入之客船，由海有航運股份有限公司與新加坡 Triyards Holdings Limited 集團所屬越南廠方 Strategic Marine(V) Co. Limited 簽訂新建，107 年 3 月於越南建造完成，總噸位 390，可載運乘客 400 名，有助於滿足國人赴澎湖離島旅遊之運輸需求。
107 年 5 月 11 日	驥達物流有限公司高雄分公司 14,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)大型貨櫃輪日本籍「馬德里橋」貨櫃輪，首航高雄港。
107 年 6 月 9 日	驥達物流有限公司高雄分公司 14,000TEU(20 呎標準貨櫃單

日期(民國)	海運大事紀
	位)大型貨櫃輪日本籍「梅山橋」貨櫃輪，首航高雄港。
107 年 6 月 16 日	臺灣海洋網聯旗下由驥達物流有限公司高雄分公司代理的14,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪—日本籍「白鶴」貨櫃輪(M/V ONE STORK)，首航高雄港。
107 年 8 月 17 日	航港局邀請馬祖島際及臺馬航線 7 家航運業者，共同建立聯合互助機制，於馬祖民俗文物館辦理「馬祖島際及基隆-馬祖航線載客船舶互助意向書」簽署儀式，並邀請連江縣政府見證，為搭乘離島航線旅客提供更進一步的航行安全保障。
107 年 8 月 23 日	因熱帶性低氣壓強風吹襲造成高雄港外「太倉湖」、「安利 669」、「飛龍」、「順泓」、「昌龍 68」輪等 5 艘船隻擱淺於旗津與柴山岸際，船上人員於 8 月 26 日已全數撤離，未有油料洩漏污染海域之情形。
107 年 9 月 21 日	臺南將軍-澎湖東吉航線載客船舶互助意向書」簽署儀式於臺南市政府永華市政中心舉辦，由 5 家船舶業者共同簽署，
107 年 12 月 11 日	臺灣港務股份有限公司吳宗榮董事長與長榮海運股份有限公司張正鏞董事長簽署高雄港第七貨櫃中心 S1 至 S5 貨櫃碼頭租賃契約，長榮海運公司持續深耕高雄港作為東亞地區轉運基地，並將同步投資發展全球海運市場。
107 年 12 月 18 日	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司陳劭良總經理與韓國現代商船株式會社駐臺代表崔壯豪總經理簽署高雄港 118、119 號貨櫃碼頭租賃契約，韓國現代商船株式會社看好高雄港作為東亞地區海運轉運基地，持續投資發展亞洲海運市場。
108 年 1 月 19 日	華岡集團於高雄港 43 號碼頭舉辦「臺北快輪」貨輪(駛上駛下型)高雄-平潭兩岸高速輪新航線首航。
108 年 3 月 22 日	百麗航運公司所屬「雲豹輪」經營「臺中港-澎湖」客運航線，於臺中港 19 號碼頭舉辦首航典禮，典禮後搭載 409 位旅客開往澎湖馬公港；該航線的開闢提供兩地民眾及遊客快捷舒適的往返。
108 年 3 月 29 日	探索夢號郵輪首航基隆港。
108 年 4 月 12 日	高雄港南星計畫區自 104 年劃設為自由貿易港區，主要以鋼鐵、金屬製品等產業為招商對象，為持續推動南星計畫區自貿港區，臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 3 月 20 日辦理 A3 標的開標作業，由已進駐之廠商福懋國際物流股份有限公司得標。
108 年 4 月 26 日	歌詩達威尼斯號郵輪首航基隆港。
108 年 5 月 4 日	高雄市輪船股份有限公司觀光遊輪航線「金棧遊港 夕陽航班」正式啟航。
108 年 6 月 9 日	因天候因素影響，臺灣海峽海況不適合航行，為確保旅客及船舶航行安全，麗娜輪 108 年 6 月 11 日(星期二)，平潭至臺北港往返航班取消。

日期(民國)	海運大事紀
108 年 6 月 10 日	海峽號增開平潭至臺北港往返航班。
108 年 7 月 15 日	因天候因素影響，臺灣海峽海況不適合航行，為確保旅客及船舶航行安全，麗娜輪 108 年 7 月 17 日(星期三)及海峽號 108 年 7 月 19 日(星期五)，平潭至臺北港往返航班取消。
108 年 7 月 16 日	盛世公主郵輪回歸基隆港自 4 月 15 日盛世公主回歸基隆港迄今，持續 3 個月以基隆為母港操作，共帶來 27 航次、入出港 217,236 人次，旅客數較去年成長 8.4%。
108 年 10 月 28 日	一.海峽號於 108 年 11 月 1 日(星期五) 臺北港至平潭往返航班停航。 二.海峽號於 108 年 11 月 20 日至 108 年 12 月 10 日檢修期間，麗娜輪執行每週二、三、四平潭至臺北港往返航班。 三.麗娜輪於 108 年 12 月 12 日至 108 年 12 月 31 日檢修期間，海峽號執行每週一、五、六平潭至臺北港往返航班。
108 年 10 月 29 日	海峽號客貨輪取消 108 年 10 月 29 日往返臺中-平潭航班。
108 年 10 月 30 日	海峽號客貨輪取消 108 年 10 月 31 日往返臺中-平潭航班。
108 年 11 月 5 日	海峽號客貨輪取消 108 年 11 月 5 日及 7 日往返臺中-平潭航班。
108 年 11 月 12 日	海峽號客貨輪取消 108 年 11 月 14 日往返臺中-平潭航班。
108 年 11 月 15 日	為落實政府海運快遞政策，服務台灣南部地區電子商務消費市場，規劃於高雄港前鎮倉設置海運快遞貨物專區及進出口貨棧，作為高雄港海運快遞貨物之通關、倉儲及配送使用。
108 年 11 月 15 日	基隆港成為亞洲地區持續通過歐洲生態港認證的港口。
108 年 11 月 19 日	海峽號客貨輪取消 108 年 11 月 19 日往返臺中-平潭航班。
108 年 12 月 10 日	海峽號客貨輪取消 108 年 12 月 12 日往返臺中-平潭航班。
108 年 12 月 31 日	海峽號客貨輪取消 108 年 12 月 31 日往返臺中-平潭航班。
109 年 1 月 7 日	海峽號客貨輪取消 109 年 1 月 7 日往返臺中-平潭航班。
109 年 1 月 9 日	海峽號客貨輪取消 109 年 1 月 9 日往返臺中-平潭航班。
109 年 1 月 10 日	民國 108 年基隆港全年度客運量達 109 萬，再創歷史新紀錄。
109 年 2 月 6 日	海峽號客貨輪取消 109 年 2 月 6 日往返臺中-平潭航班。
109 年 2 月 10 日	海峽號適逢歲修，2020 年 2 月 12 日至 3 月 5 日航班停航。
109 年 2 月 11 日	一、海峽號 2020 年 2 月 11 日起臺中航班暫時停航。二、中遠之星船舶年檢，2020 年 2 月 16 日至 3 月 5 日航班停航。
109 年 3 月 6 日	一、我國完成最大港灣建設填海造地工程「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」，有效提昇高雄港競爭力。二、海峽號船舶歲修保養工程，停航時間延長至 3 月 31 日。三、中一路延伸工程完工，臺中港區北側環狀道路網更趨完善。四、臺灣港務公司基隆港務分公司於 108 年 10 月 24 日辦理「蘇澳港 4 號倉庫租賃案」公開甄選作業，甄選結果由竺豐股份有限公司獲選為本案之最優投資人並於 2 月底完成簽約 3 月

日期(民國)	海運大事紀
	起承租。
109 年 3 月 9 日	香港籍「騏龍(GODSPEED)」貨櫃船與本國籍「永華 6 號」引水船於 109 年 3 月 9 日 20 時 24 分發生碰撞海事案件，造成「永華 6 號」引水船翻覆及船員 2 人死亡。
109 年 5 月 8 日	一、臺灣港務公司布袋商港小型船渠、通關及候船空間等公共設施陸續完工，外加凱旋航運公司購置新船「凱旋 8 號」投入航線提供服務，讓布袋港固定航線客船從昔日的 3 艘增為 11 艘。二、臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司於 3 月 9 日與比利時商楊德諾有限公司 Jan De Nul. n.v. Taiwan Branch 完成簽訂「臺中港第 43 號碼頭、第 42 號碼頭後線、港產(1)土地及碼頭設施租賃經營契約」，承租#43 碼頭及鄰近後線土地共約 15 公頃，作為水下基礎設備裝卸、組裝及儲存用地，並即將開始海能風場(Formosa 2)水下基礎之建置工作。
109 年 6 月 4 日	台灣海洋網聯新租造船 20,182TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪巴拿馬籍「真理輪」貨櫃輪，於上午 8 時首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心 No.108-111 號碼頭。
109 年 6 月 17 日	基隆港東岸旅運設施第一階段完成。
109 年 6 月 30 日	「探索夢號」郵輪停泊於基隆港。
109 年 7 月 9 日	台灣韓新遠洋股份有限公司代理 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪巴拿馬籍「韓遠格但斯克」貨櫃輪(M/V HMM GDANSK)，於 109 年 7 月 9 日上午 7 時首航高雄港。
109 年 7 月 9 日	台灣韓新遠洋船務代理股份有限公司代理 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪巴拿馬籍「韓遠鹿特丹」貨櫃輪(M/V HMM ROTTERDAM)，於 109 年 7 月 16 日凌晨 0 時 50 分首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心 No.108-111 號碼頭。
109 年 7 月 9 日	全球最大貨櫃船-巴拿馬籍「韓遠漢堡」貨櫃輪(M/V HMM HAMBURG)，於 109 年 7 月 29 日晚上 6 時，首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心 No.108-111 號碼頭。
109 年 7 月 15 日	臺中港發生工作船渠人車落海事故。
109 年 7 月 17 日	花蓮港務分公司攜手臺灣鐵路管理局提供海運及鐵道複合運輸服務。
109 年 7 月 26 日	國內第一艘跳島郵輪行程，「探索夢號」從基隆港正式啟航。
109 年 8 月 19 日	全球最大貨櫃船-巴拿馬籍 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級「韓遠南安普敦」大型貨櫃輪(M/V HMM SOUTHAMPTON)，於 109 年 8 月 19 日下午 4 時 30 分，首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心第 108-111 號碼頭。
109 年 8 月 31 日	全球最大貨櫃船-巴拿馬籍 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級「韓遠斯德哥爾摩」大型貨櫃輪(M/V HMM STOCKHOLM)，於 109 年 8 月 30 日下午 3 時，首航高雄港，停靠該港第六貨

日期(民國)	海運大事紀
	櫃中心第 108-111 號碼頭。
109 年 9 月 3 日	臺灣港務公司高雄分公司與美國總統輪船公司業於 109 年 8 月 13 日簽署租期長達 20 年之高雄港 68、69 號貨櫃碼頭租賃契約，宣示美國總統輪船公司及其母公司達飛航運公司於全球經濟不景氣之際仍持續深耕高雄港作為東亞地區轉運基地。
109 年 9 月 10 日	全球最大貨櫃船-巴拿馬籍 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級「韓遠利哈佛」大型貨櫃輪(M/V HMM LE HAVRE)，於 109 年 9 月 9 日下午 5 時，首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心第 108-111 號碼頭。
109 年 9 月 18 日	為推動高雄第七貨櫃中心，第二期碼頭護岸及新生地填築工程於 109 年 7 月動工。
109 年 9 月 25 日	全球最大貨櫃船-巴拿馬籍 24,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級「韓遠聖彼得堡」大型貨櫃輪(M/V HMM ST PETERSBURG)，於 109 年 9 月 25 日凌晨 5 時，首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心第 108-111 號碼頭。
109 年 10 月 26 日	星夢郵輪旗下「探索夢號」【EXPLORER DREAM】攜手雄獅旅遊推出「環島郵輪」，並於 26 日搭載近 600 名旅客正式首航抵達安平港。
109 年 11 月 20 日	陽明海運股份有限公司新造船 11,000TEU(20 呎標準貨櫃單位)級大型貨櫃輪巴拿馬籍「共明輪」貨櫃輪(M/V YM TOTALITY)，於 109 年 11 月 20 日早上 5 時首航高雄港，停靠該港第六貨櫃中心 No.108-111 號碼頭。
109 年 11 月 20 日	華岡集團東聯航運公司旗下高速客輪「麗娜輪」攜手雄獅旅遊推出往返安平港至馬公港航線，並於 20 日試營運，搭載 539 名旅客從安平港啟航。

資料來源：「運輸部門決策支援系統維運技術服務(110 年)」期末報告，本所，110 年 12 月。

附錄 2 111 年 2 月 24 日期末工作會議簡報

103~109年城際運輸消長觀察

運輸計畫組
呂研究員怡青

111年2月24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

■ 研究緣起與目的

- 本所於102年起，定期觀察高鐵開始營運後(96年)城際運輸之發展趨勢，自106年起配合實施ETC收費，改以103年為觀察基期，並2年發布一次。
- 考量新冠肺炎疫情於109年1月開始延燒，加上109年1月蘇花改全線通車，可觀察國內城際運輸市場在新冠肺炎疫情前後及東部起迄對運具分布變化。
- 本研究觀察103-109年運量變化，以掌握公共運輸與私人運具之變化趨勢，有助於交通部研提具體施政作為，以激發公共運輸之潛在市場。

■ 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、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。

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。
- 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	省縣道: 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103~109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
航空	運量資料	行文索取 民航局台北及花蓮航空站每日航線人數

5

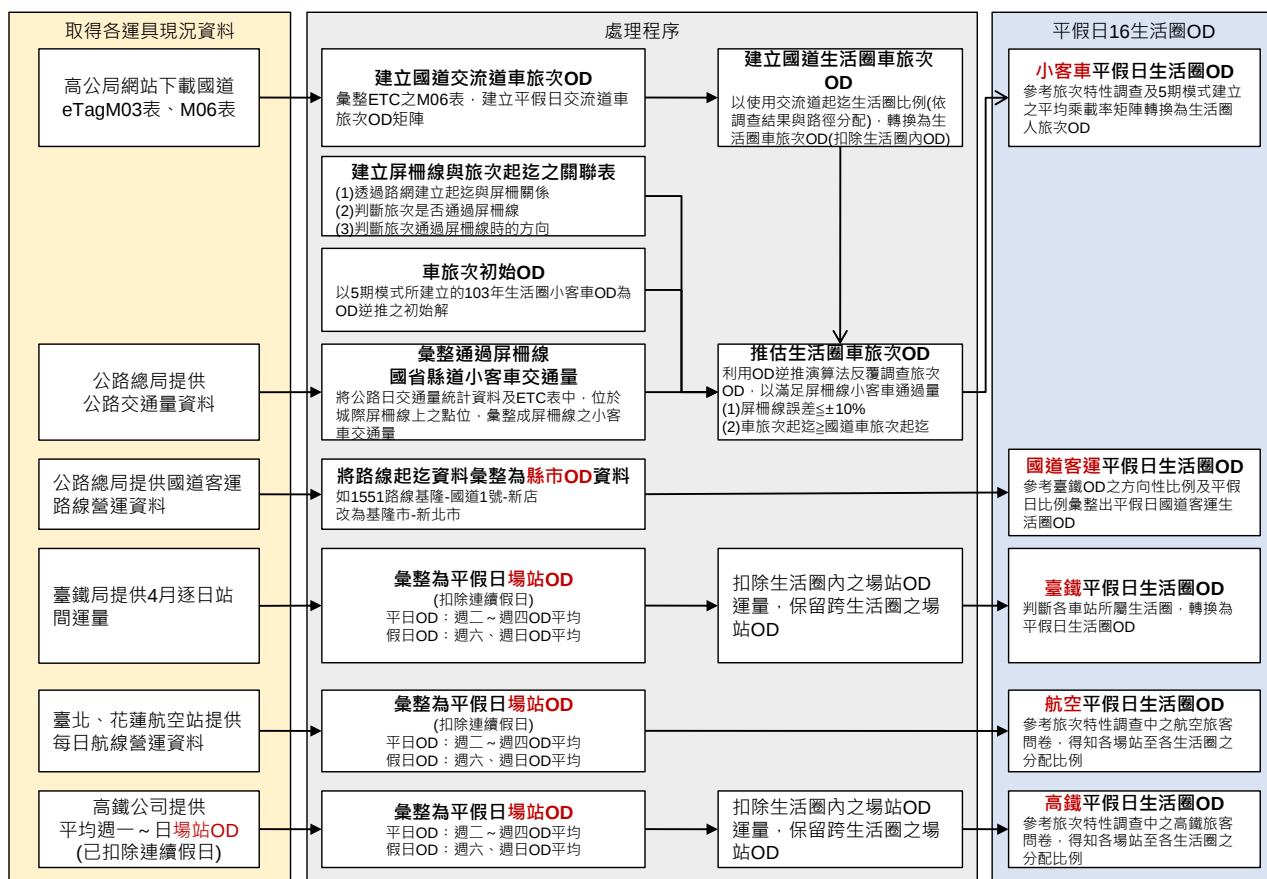
貳、資料來源與推估方式

■ 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，轉換為生活圈人旅次OD。
國道客運	以各路線月營運資料推算平常日、一般假日之生活圈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、一般假日之生活圈OD矩陣。
高鐵	以高鐵公司所提供之起迄資料，整理平常日、一般假日之生活圈OD矩陣。
航空	彙整為平常日、一般假日生活圈OD矩陣

6

各運具現況OD推估流程



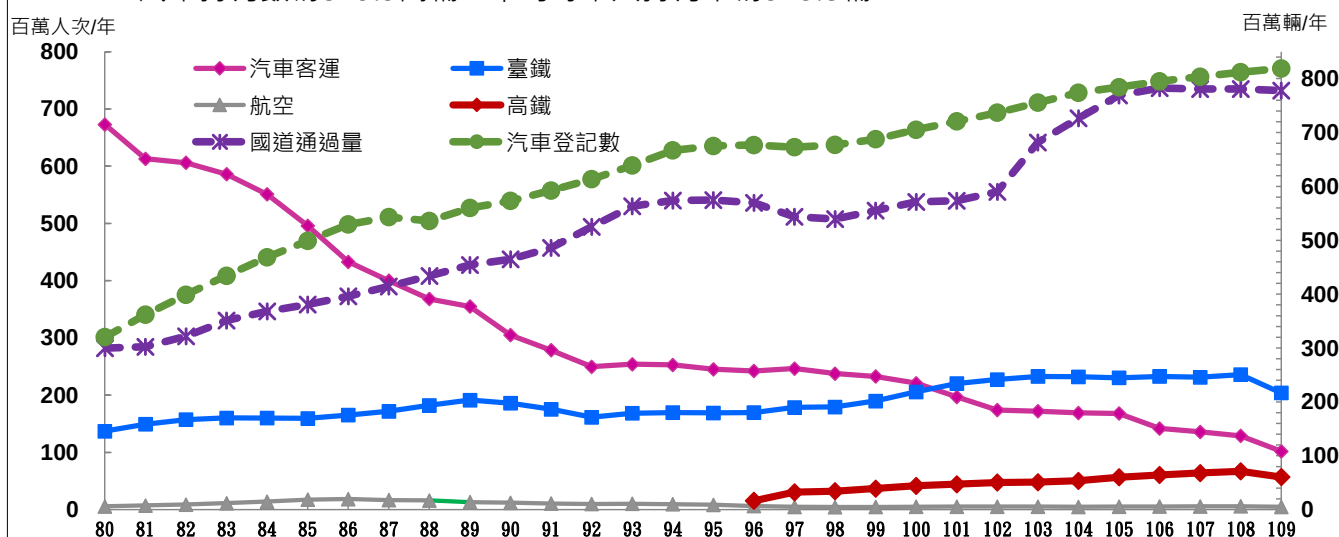
參、運輸市場變化趨勢

● 受新冠疫情影响，109年公共運具運量均呈下跌趨勢

- 公路客運109年：10,166萬人次/年，日運量約28人次/日。
- 臺鐵109年：20,350萬人次/年，日運量約55.8萬人次/日。
- 高鐵109年：5,724萬人次/年，日運量約15.7萬人次/日。

● 私人運輸持續成長，109年略為下跌

- 高速公路109年平均每日通過交通量約213.3萬輛次，較108年216.3萬輛次略降。
- 汽車持有數為819.3萬輛，平均每千人持有率為343.8輛。



參、運輸市場變化趨勢

■ 城際總旅次量及總延人公里

- 總旅次量：103至107年平假日均逐年提升，108年略為下降，109年受新冠疫情影响明顯下降，平日運量介於279~310萬人次/日，假日運量介於529~621萬人次/日，**假日總旅次量約為平日1.9~2.0倍。**
- 總延人公里：103至107年平假日均逐年提升，108年略為下降，109年受新冠疫情影响明顯下降，平日總延人公里介於180~211百萬公里/日，假日總延人公里介於360~434百萬公里/日。
- 108-109年總旅次量及總延人公里變化率，假日均大於平日。

項目	平日									假日								
	103年	104年	105年	106年	107年	108年	109年	108-109年變化率		103年	104年	105年	106年	107年	108年	109年	108-109年變化率	
總旅次量(萬人次/日)	298.7	304.2	306.7	308.6	310.0	308.7	279.0	-9.6%		585.8	591.7	616.2	616.3	621.4	617.7	529.8	-14.2%	
總延人公里(百萬公里/日)	201.3	205.7	208.2	210.7	211.1	211.0	180.1	-14.6%		408.3	411.8	428.8	428.9	434.2	433.3	360.7	-16.8%	

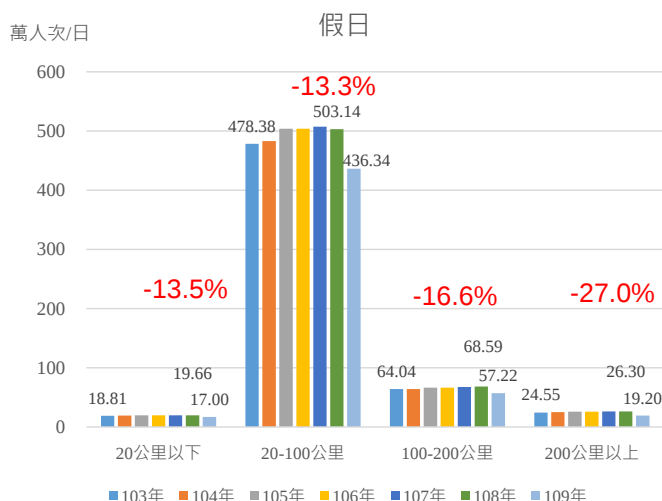
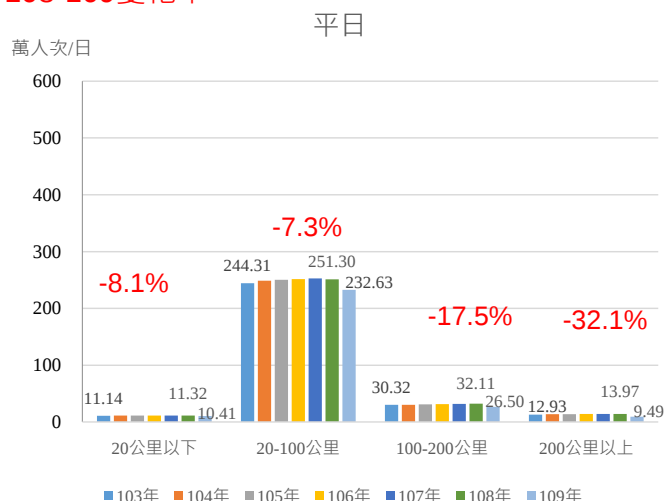
9

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81~83%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。
- 109年受新冠疫情影响，以長程旅次(200公里以上)下降最多，其次為中長程旅次，顯示國人盡量避免跨區活動。

108-109變化率



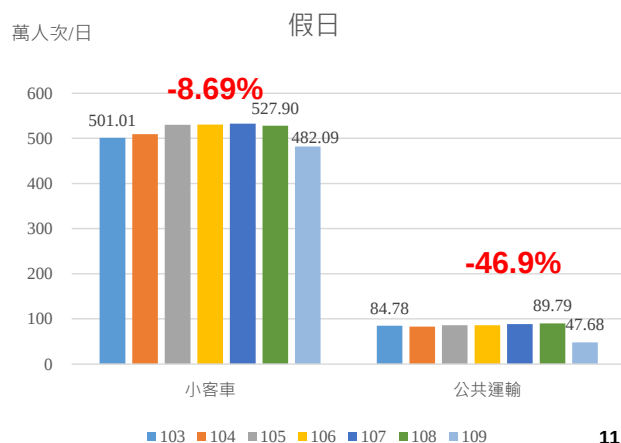
10

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，下降至109年的239.1萬人次/日；假日由103年的501萬人次/日，下降至109年的482.1萬人次/日。
- **公共運輸**:平日由103年的58.2萬人次/日，上升至109年的39.9萬人次/日；假日由103年的84.8萬人次/日，下降至109年的47.7萬人次/日。
- 103~107年公私運具旅次量均逐年成長，109年受新冠疫情影響，平假日公共運輸運量之降幅遠高於小客車。

108-109變化率



11

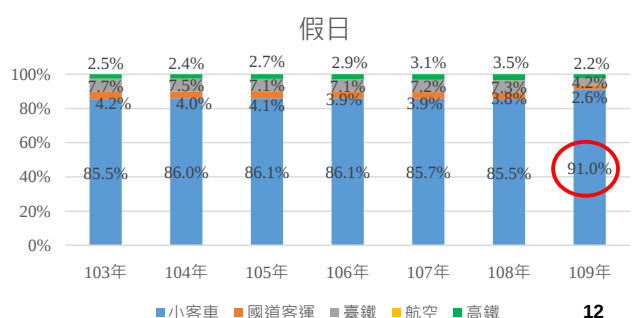
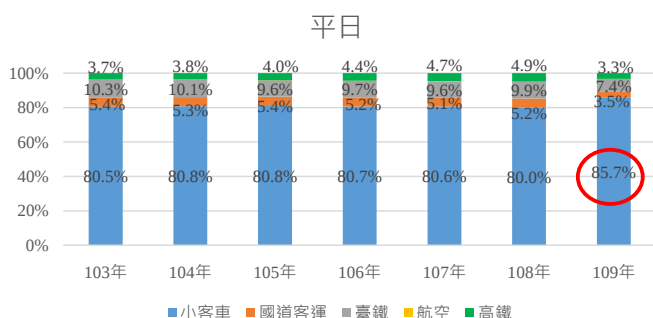
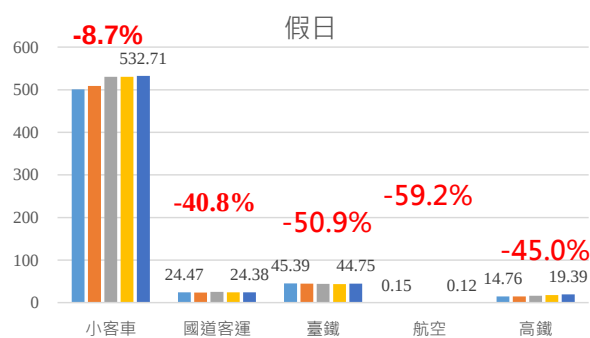
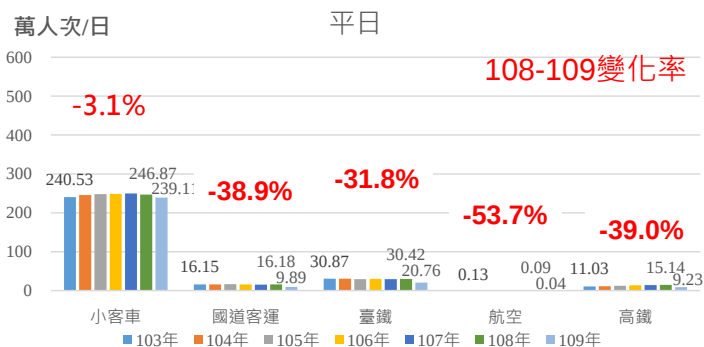
肆、城際運具變化趨勢

■ 旅次量

- 平日：以航空及高鐵降幅最大。
- 假日：以航空及臺鐵降幅最大。

■ 占比

- 小客車假日占比大於平日。
- 109年受新冠疫情影響，不論平假日，小客車占比均上升5.5~5.7%。



12

肆、城際運具變化趨勢

■ 平日短中長程旅次量

- 短程及中程旅次，年增率及108-109年變化率，均以國道客運跌幅最大。
- 中長程及長程旅次，年增率及108-109年變化率，均以臺鐵跌幅最大(不計航空)，國道客運次之。
- 長程200公里以上旅次，103~108年均以高鐵旅次數最高，109年小客車首度超過高鐵。

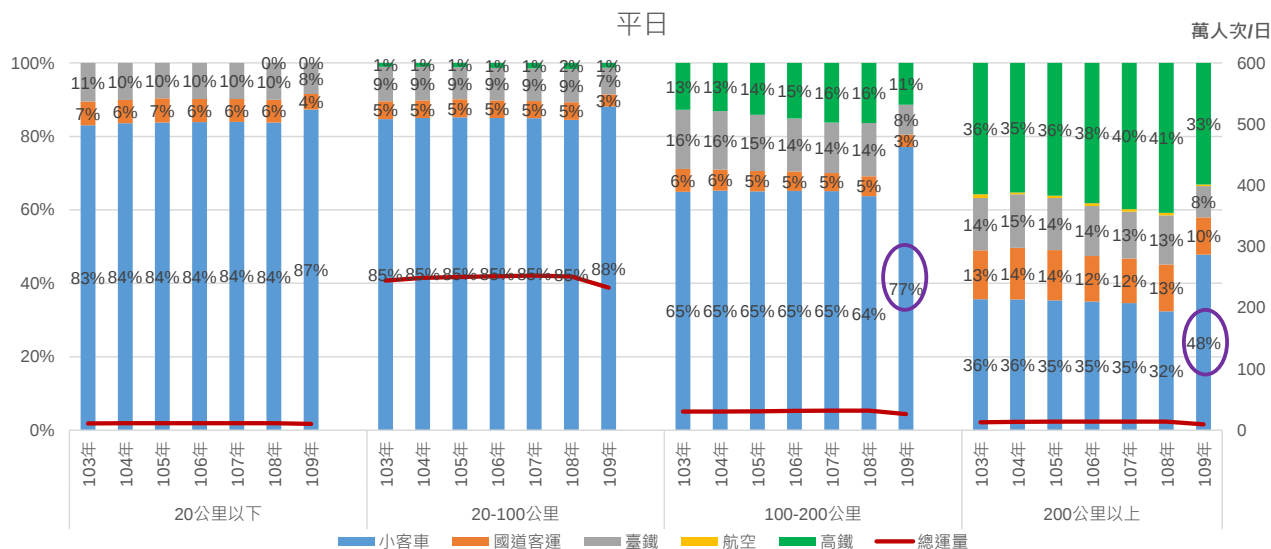
長度別	平日日運量(萬人次/日)									
	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	108年	109年	年增率	108-109年變化率
短程 20公里以下	小客車	9.3	9.5	9.5	9.5	9.6	9.5	9.1	-0.3%	-4.2%
	國道客運	0.7	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.4	-8.0%	-37.6%
	臺鐵	1.2	1.2	1.1	1.1	1.1	1.1	0.9	-4.6%	-22.2%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	小計	11.1	11.4	11.4	11.4	11.5	11.3	10.4	-1.1%	-8.1%
中程 20-100公里	小客車	207.0	211.5	213.4	213.8	214.8	212.4	205.1	-0.2%	-3.5%
	國道客運	11.8	11.9	12.3	12.0	11.8	12.0	7.6	-7.1%	-36.4%
	臺鐵	23.0	22.7	21.8	22.3	22.4	22.8	16.9	-5.0%	-25.7%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	2.5	2.7	3.0	3.4	3.8	4.2	3.1	3.2%	-26.6%
	小計	244.3	248.8	250.5	251.5	252.8	251.3	232.6	-0.8%	-7.4%
中長程 100-200公里	小客車	19.7	19.9	20.1	20.6	20.7	20.5	20.4	0.6%	-0.2%
	國道客運	1.9	1.7	1.7	1.7	1.6	1.8	0.9	-11.8%	-49.1%
	臺鐵	4.9	4.8	4.7	4.6	4.4	4.7	2.2	-12.7%	-53.5%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	3.9	4.0	4.4	4.8	5.2	5.3	3.0	-4.1%	-42.5%
	小計	30.3	30.4	31.0	31.7	31.8	32.1	26.5	-2.2%	-17.5%
長程 200公里以上	小客車	4.6	4.9	4.9	5.0	4.9	4.5	4.5	-0.3%	0.3%
	國道客運	1.7	1.9	1.9	1.8	1.7	1.8	1.0	-9.2%	-45.9%
	臺鐵	1.9	2.0	2.0	1.9	1.8	1.9	0.8	-12.9%	-57.0%
	航空	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	-16.6%	-53.7%
	高鐵	4.6	4.8	5.0	5.4	5.6	5.7	3.1	-6.3%	-45.0%
	小計	13.0	13.6	13.9	14.1	14.1	14.0	9.5	-5.0%	-32.1%

13

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，109年200公里以上占比近5成
- 國道客運：200公里以下占比5-7%，200公里以上約10-14%。
- 臺鐵：100公里以下占比約7-11%，100公里以上占比約8-16%。
- 高鐵：旅次長度愈長，占比愈高，為200公里以上主運具(近4成)。
- 受新冠疫情影響，109年小客車占比提高，公共運輸普遍降低。



14

肆、城際運具變化趨勢

■ 假日短中長程旅次量

- 短程、中程及中長程旅次，年增率及108-109年變化率，均以臺鐵跌幅最大，國道客運次之。
- 長程旅次，年增率以臺鐵跌幅最大(不計航空)，國道客運次之；108-109年變化率，以臺鐵跌幅最大，高鐵次之。
- 各旅次長度均以小客車旅次數最高。

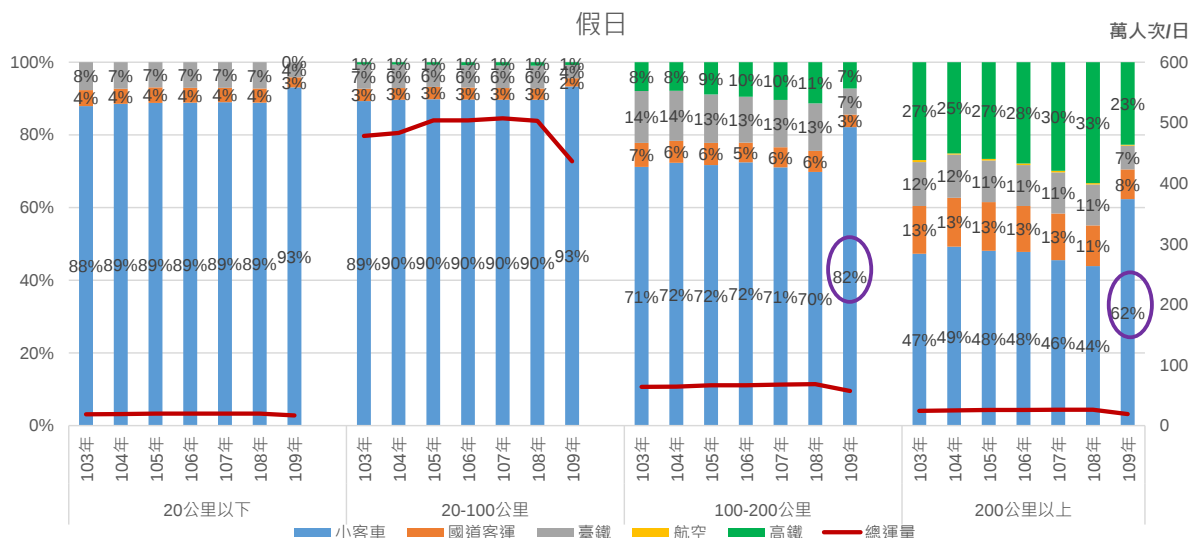
長度別	假日日運量(萬人次/日)									
	運具別	103年	104年	105年	106年	107年	108年	109年	年增率	108-109年變化率
短程 20公里以下	小客車	16.5	17.0	17.6	17.6	17.6	17.5	15.8	-0.7%	-9.4%
	國道客運	0.8	0.8	0.9	0.8	0.8	0.8	0.5	-9.0%	-39.4%
	臺鐵	1.5	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	0.7	-11.3%	-50.2%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	小計	18.8	19.2	19.9	19.8	19.8	19.7	17.0	-1.7%	-13.5%
中程 20-100公里	小客車	427.3	433.3	452.5	452.2	454.9	451.0	407.3	-0.8%	-9.7%
	國道客運	16.2	15.5	16.9	16.6	16.5	15.6	9.8	-8.1%	-37.5%
	臺鐵	31.9	31.4	30.8	31.0	31.5	31.6	16.1	-10.8%	-49.3%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	3.1	3.1	3.7	4.1	4.5	4.9	3.2	0.9%	-33.7%
	小計	478.4	483.2	503.8	504.0	507.5	503.1	436.3	-1.5%	-13.3%
中長程 100-200公里	小客車	45.6	46.5	47.7	48.2	48.2	47.9	47.0	0.5%	-1.8%
	國道客運	4.3	3.9	4.1	3.6	3.8	4.0	2.0	-12.0%	-50.0%
	臺鐵	9.1	8.8	8.9	8.4	8.8	9.0	4.1	-12.6%	-54.6%
	航空	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	--	--
	高鐵	5.1	5.1	5.9	6.3	7.0	7.8	4.2	-3.3%	-46.4%
	小計	64.0	64.2	66.6	66.5	67.8	68.6	57.2	-1.9%	-16.6%
長程 200公里以上	小客車	11.6	12.3	12.5	12.4	12.0	11.5	12.0	0.5%	3.7%
	國道客運	3.2	3.4	3.5	3.3	3.4	3.0	1.6	-11.3%	-46.7%
	臺鐵	3.0	3.0	3.0	2.9	3.0	3.0	1.3	-13.3%	-57.6%
	航空	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	-18.9%	-59.2%
	高鐵	6.6	6.3	6.9	7.3	7.8	8.8	4.4	-6.7%	-50.1%
	小計	24.6	25.0	26.0	26.0	26.3	26.3	19.2	-4.0%	-27.0%

15

肆、城際運具變化趨勢

■ 假日短中長程旅次占比

- 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4-6成。
- 國道客運：100公里以下占比3-4%，100-200公里占比約3-7%，200公里以上占比約8-13%。
- 臺鐵：100公里以下占比約4-7%，100公里以上占比約7-14%。
- 高鐵：旅次長度愈長，占比愈高，200公里以上約23-30%，較平日占比低。
- 受新冠疫情影响，109年小客車占比提高，以100公里以上旅次占比明顯提高，公共運輸普遍降低



16

肆、城際運具變化趨勢

■ 小結

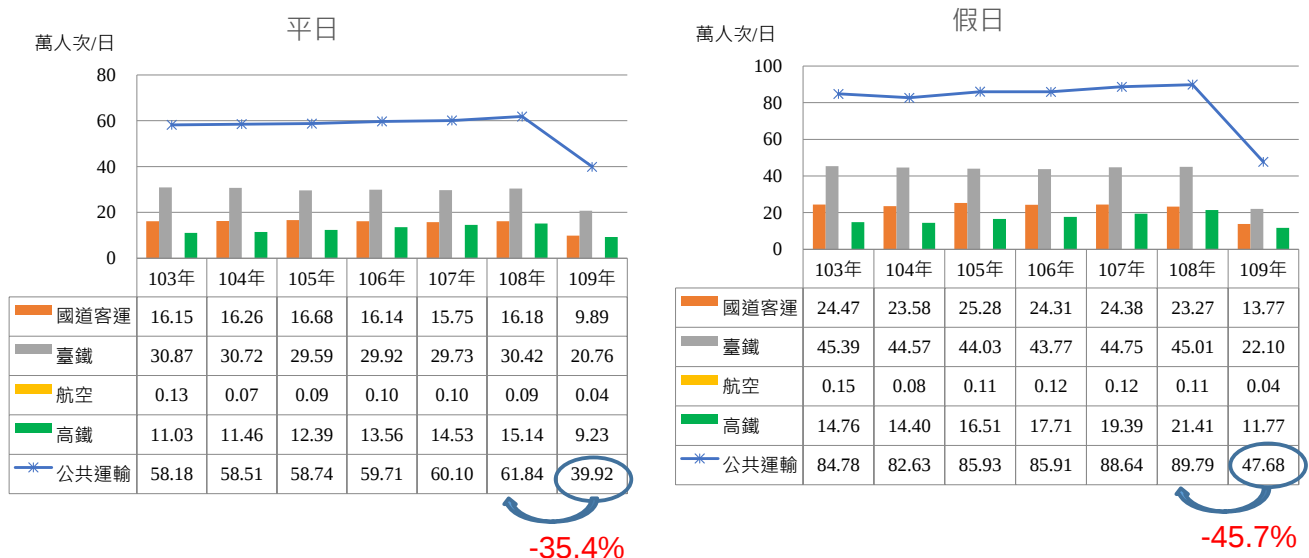
- 旅次量
 - 103-108年平假日各運具市占率變化不大，小客車平假日占比分別為8成及8.5成。
 - 公共運輸以高鐵運量均呈上升趨勢，國道客運(16、23-24萬)、臺鐵(30及45萬)及航空(0.1萬)運量大致穩定。
 - 受新冠疫情影响，109年總旅次量減少，小客車占比提高，公共運輸普遍降低。
- 各距離別之旅次量
 - 除短程20KM以下外，公共運輸平假日均以高鐵年增率最大，顯示高鐵高品質運輸服務吸引旅客選擇使用。
 - 除平日200公里以上外，各旅次長度均以小客車旅次數最高，109年平日小客車首度超過高鐵。
- 各距離別之旅次占比
 - 小客車：為城際陸運主要運具，假日占比高於平日，與假日旅次目的地多為返鄉、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。

17

伍、公共運輸變化趨勢

■ 城際公共運輸旅次量

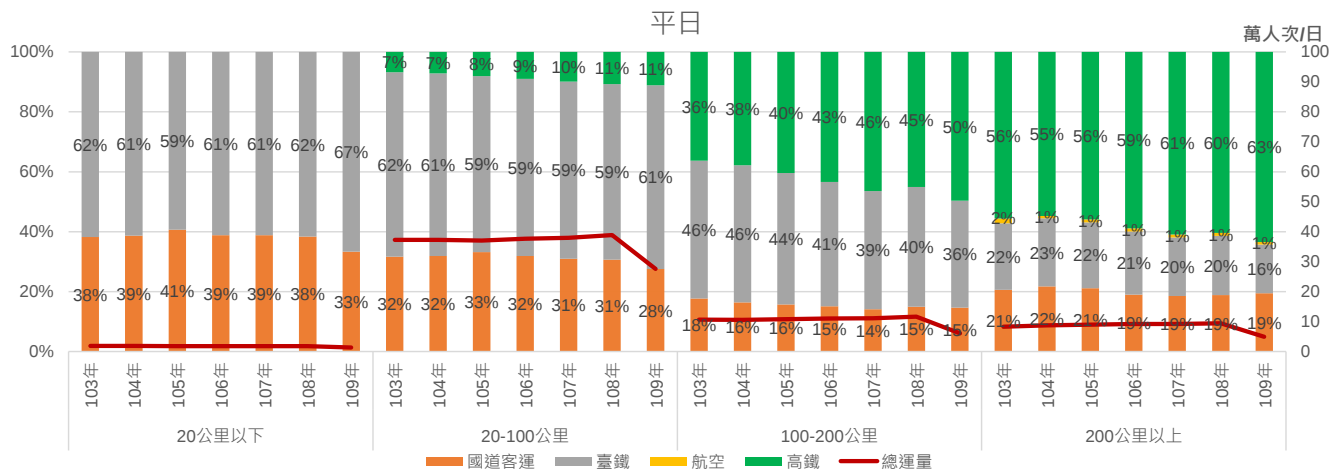
- 平假日：均以臺鐵運量最高，其次為國道客運、高鐵、航空，假日總旅次量約為平日1.2~1.5倍。
- 公共運輸市場：103-108年公共運輸逐年緩步提升，109年受新冠疫情影响，國人防疫態度謹慎，明顯減少外出或避免使用公共運具，致公共運輸總旅次量減少，109年平、假日較108年各下降35.4%、45.7%，



18

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



高鐵路：

- 占比隨旅次長度增加而遞增
- 200km以上：55~63%
- 100-200km：36~50%
- 20-100km：7~11%
- 主要服務中長、長程旅次

臺鐵路：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
- 200km以上：16~23%
- 100-200km：36~46%
- 100km以下：59~67%
- 主要服務短、中、中長程旅次

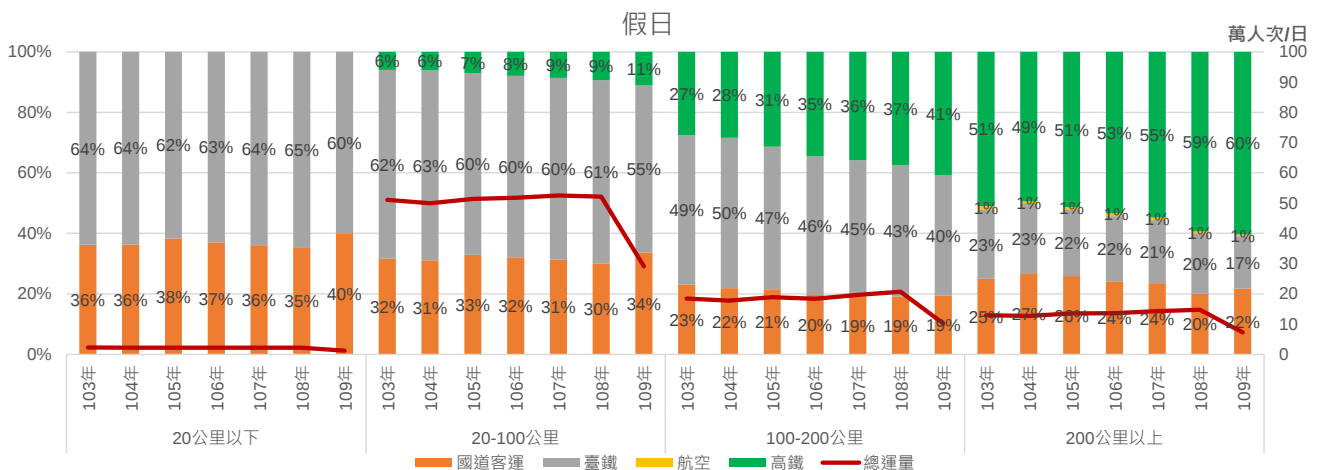
國道客運：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
- 100以上：15~22%
- 100km以下：28~41%
- 主要服務短、中程旅次

19

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



高鐵路：

- 占比隨旅次長度增加而遞增
- 200km以上：49~60%
- 100-200km：27~41%
- 20-100km：6~11%
- 主要服務長程旅次

臺鐵路：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
- 200km以上：17~23%
- 100-200km：40~50%
- 100km以下：55-64%
- 主要服務短、中、中長程旅次

國道客運：

- 占比隨旅次長度增加而遞減
- 100以上：19~22%
- 100km以下：30~40%
- 主要服務短、中程旅次

20

陸、重要起迄對觀察

重要起迄對

- 篩選依據-西部前10大、東部前5大、外加北宜及北竹共17組

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	

- 依旅次長度分類

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	臺北-花蓮	
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						

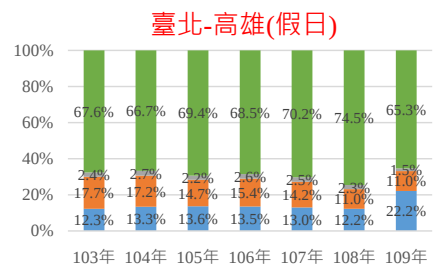
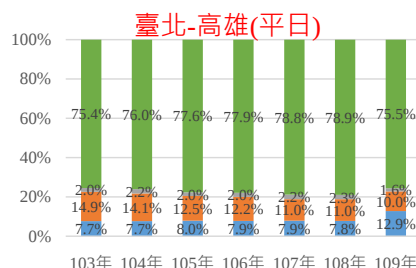
21

陸、重要起迄對觀察

長程(200KM以上)

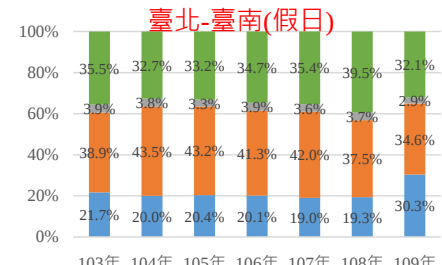
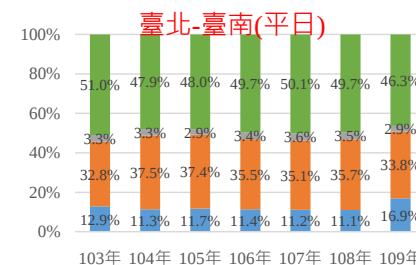
臺北-高雄(350KM)

- 平假日均以高鐵為主要運具(6-8成)·國道客運及小客車次之。
- 臺鐵占比為所有長程起迄對最低者(低於3%)·建議臺鐵可思考如何強化長程優勢。



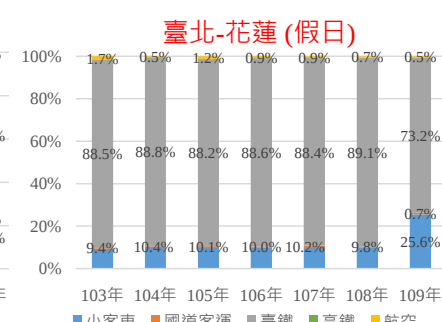
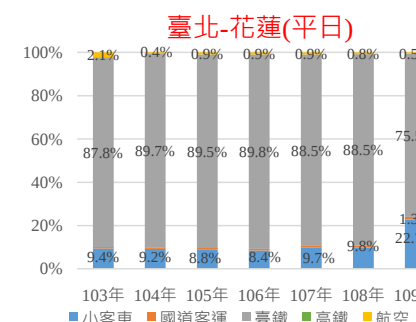
臺北-臺南(300KM)

- 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·轉乘臺鐵沙崙支線約25分鐘(1小時2班)·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8-9成·小客車約1成
- 受109.1蘇花改通車及新冠疫情影响·109年小車占比提高至2成。



陸、重要起迄對觀察

中長程(100-200KM)：

● 臺北-臺中(170公里)

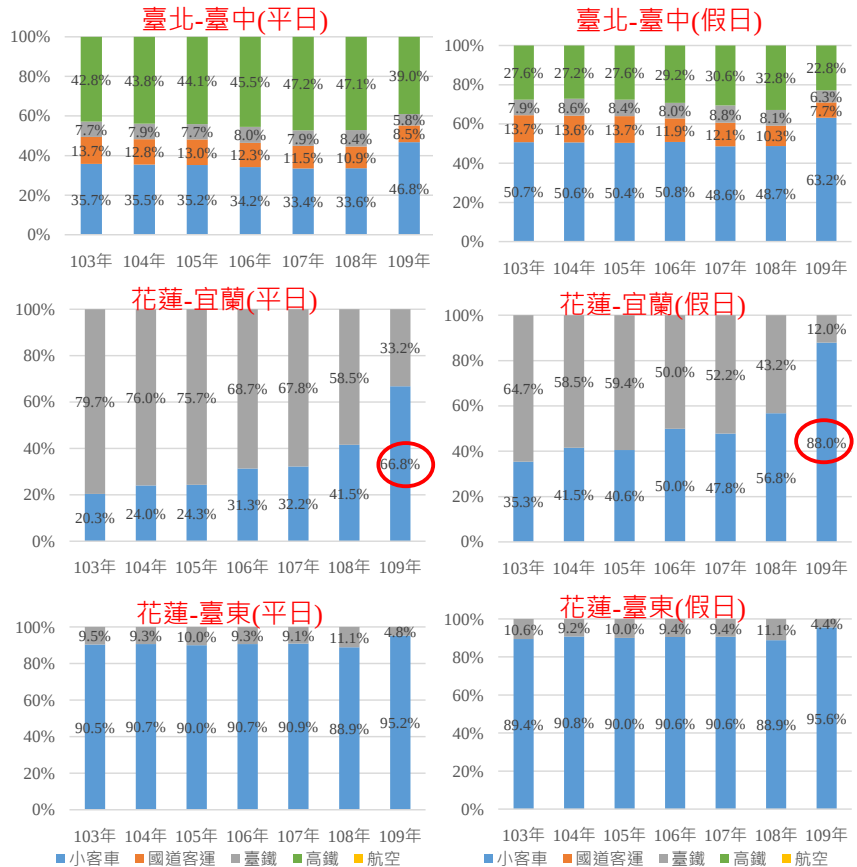
- 平日以高鐵及小客車為主、次要運具，109年受新冠疫情影响，小客車變成主要運具
- 假日主、次要運具則為小客車與高鐵

● 花蓮-宜蘭(160公里)

- 平假日以臺鐵及小客車為主要運具
- 109年受109.1蘇花改通車及新冠疫情影响，小客車變成主要運具。
- 無論平假日小客車占比均逐年成長，

● 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(7-8成)及臺鐵(1成)為主次要運具。
- 受109年新冠肺炎國外旅客來台人數減少，109年機捷占比下降。

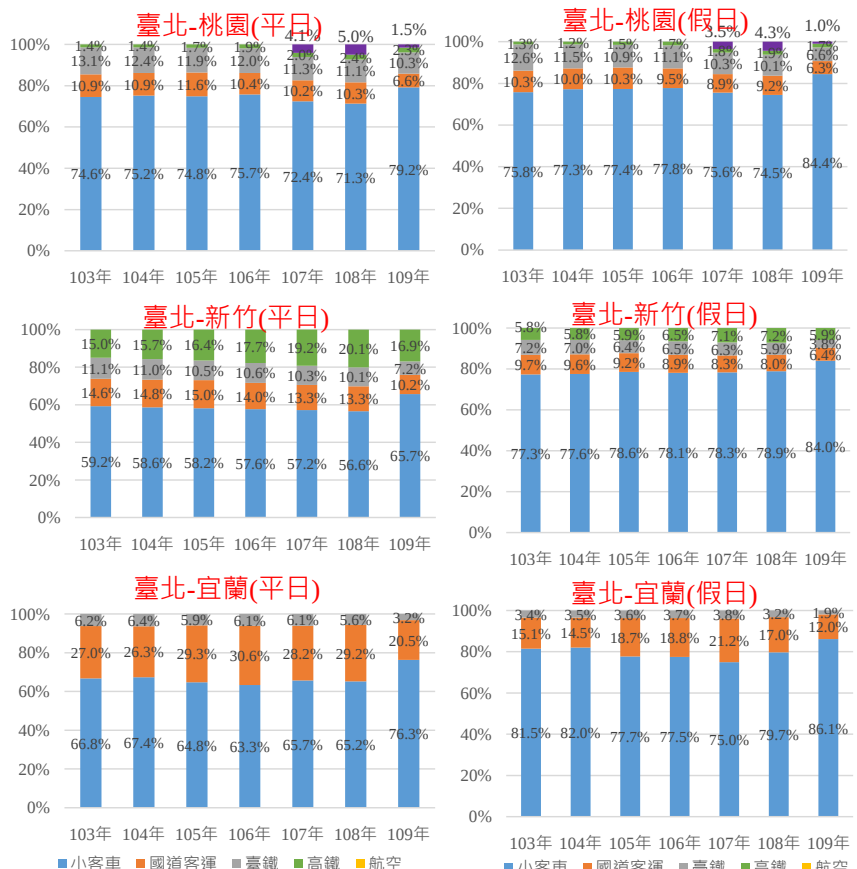
● 臺北-新竹(80公里)

- 平日以小客車(5-6成)為主，高鐵(15~20%)及國道客運(10~15%)為輔
- 假日則以小客車(7-8成)及國道客運(6~9%)為主次要運具

● 臺北-宜蘭(80公里)

- 平日以小客車(6-7成)為主，國道客運(2~3成)為輔
- 假日以小客車(7-8成)為主，國道客運(1~2成)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。



柒、結語

■ 城際客運總旅次量逐年成長，109年受新冠疫情影响下降

- 城際總旅次量逐年成長，103至108年平日由每日298.7萬增加至308.7萬人次；假日約為每日585.8萬增加至617.7萬人次。109年受新冠疫情影响，均較108年下降。
- 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。

■ 私人運具城際旅次量遠大於公共運輸

- 私人運具:103至108年平日由每日240.5萬增加至246.9萬人次(占比約8成)；假日由每日501萬增加至527.9萬人次(占比約8成5)。
- 陸路公共運輸: 103至108年平日由每日58.2萬增加至61.8萬人次(占比約2成)；假日由每日84.8萬增加至89.8萬人次(占比約1成5)
- 103~107年公私運具旅次量均逐年成長，108年略降，109年受新冠疫情影响，小客車占比提升，公共運輸占比下降。

25

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、油價下跌(103年33.6元/升，109年23.6元/升)、公路設施日益完善、私人機動運具新增掛牌車輛數續增等因素影響，小客車於城際運輸市場市占率高達8-9成以上，其次依序為臺鐵(4.2%~7.4%)、國道客運(2.6%~3.5%)、高鐵(2.2%~3.3%)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公里以上旅次平日占3-4成，假日占比為4-6成。小客車假日占比比較平日高，應與假日旅次目的地多為返鄉、探親、旅遊有關。

■ 城際公共運輸之定位如下

- 臺鐵主要服務短程、中程及中長程旅次市場：不論平假日，公共運輸皆以臺鐵運量最高，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。
- 高鐵主要服務長程旅次市場：由於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。
- 國道客運主要服務短程及中程旅次市場。
- 航空(本島航線)僅服務長程旅次市場。
- 各運具應針對目標客群或競爭客群思考如何強化優勢。

26

柒、結語

■ 109年受新冠肺炎影響，與108年相較

- 總旅次數：假日(-14.2%)之降幅大於平日(-9.6%)，顯見國人防疫態度謹慎，明顯減少探親、旅遊等非必要旅次。
- 各距離別之旅次量：以長程旅次(3成)下降最多，其次為中長程旅次(近2成)，顯示國人盡量避免跨區活動。
- 公私運具：公共運輸運量之降幅(平假日各為-35.4%、-46.9%)遠大於小客車(平假日各為-3.1%、-8.7%)，顯見國人避免使用公共運具，且各公共運具皆受到防疫措施影響，導致營運模式調整，旅次數減少。
- 公共運輸：平日以高鐵(-39%)運量降幅最大，國道客運(-38.9%)次之；假日以臺鐵(-50.9%)運量降幅最大，高鐵(-45%)次之。
- 本計畫蒐集每年4月份扣除連假資料，109年為受疫情影響之初期，由於110年5-7月我國爆發較大規模本土疫情，疫情警戒提升至第三級，建議於下一期報告中持續觀察。

- ### ■ 各運具之票價、費用及轉乘所需「時間+成本」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。
- 由於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。

27

簡報結束
敬請指導

28