

103-121-3426  
MOTC-IOT-102-SBA103

# 103 年春節疏運計畫績效檢討



交通部運輸研究所

中華民國 103 年 12 月

103

103

年春節疏運計畫績效檢討

交通部運輸研究所

ISSN 號碼  
及條碼

GPN : 1010303148

定價 100 元

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

103 年春節疏運計畫績效檢討. 103 年 / 林信得等著.  
-- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民 103.12  
面 ; 公分  
ISBN 978-986-04-3900-7(平裝)

1. 都市交通 2. 運輸規劃 3. 績效評估

557

103026713

103 年春節疏運計畫績效檢討

著 者：林信得、陳茂南、張開國、蘇振維、張朝能、葉祖宏、吳熙仁、  
呂怡青、陳佩棻、蔡欽同

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw) (中文版>圖書服務>本所出品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 103 年 12 月

印 刷 者：承亞興企業有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 90 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010303148 ISBN：978-986-04-3900-7 (平裝)

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。

103-121-3426  
MOTC-IOT-102-SBA103

# 103 年春節疏運計畫績效檢討

著者：林信得、陳茂南、張開國、蘇振維、張朝能、  
葉祖宏、吳熙仁、呂怡青、陳佩棻、蔡欽同

交通部運輸研究所  
中華民國 103 年 12 月

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

103 年春節疏運計畫績效檢討. 103 年 / 林信得等著.  
-- 初版. -- 臺北市 : 交通部運研所, 民 103.12  
面 ; 公分  
ISBN 978-986-04-3900-7(平裝)

1. 都市交通 2. 運輸規劃 3. 績效評估

557

103026713

### 103年春節疏運計畫績效檢討

著 者：林信得、陳茂南、張開國、蘇振維、張朝能、葉祖宏、吳熙仁、  
呂怡青、陳佩棻、蔡欽同

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw) (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 103 年 12 月

印 刷 者：承亞興企業有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 90 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：100 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010303148 ISBN：978-986-04-3900-7 (平裝)

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 年春節疏運計畫績效檢討			
國際標準書號（或叢刊號） ISBN 978-986-04-3900-7(平裝)	政府出版品統一編號 1010303148	運輸研究所出版品編號 103-121-3426	計畫編號 102-SBA103
主辦單位：運輸安全組      協辦單位：運輸計畫組、運輸經營與管理組 主辦單位主管：張開國      協辦單位主管：蘇振維、張朝能 計畫主持人：林信得、陳茂南 研究人員：張開國、蘇振維、張朝能、葉祖宏、吳熙仁、呂怡青、 陳佩茶、蔡欽同 聯絡電話：(02)2349-6857 傳真號碼：(02)2545-0429			研究期間 自 102 年 9 月 至 103 年 7 月
關鍵詞：春節疏運、績效評估指標			
摘要： 本報告延續歷年春節疏運計畫檢討與評估作業方式，辦理103年春節疏運計畫之成果彙整及事後檢討。主要內容包含作業程序規劃、春節疏運計畫、執行成果檢討、高速公路績效評估指標分析、春節疏運指標之檢討與改善建議之說明。本報告專章說明高速公路績效評估指標分析，實施差別費率措施已拉近國1與國3之分流比例，達成預期分流目標，惟延長暫停收費時段則未達到轉移日間車流之功效。另專章檢討春節疏運指標，由原25項擴充調整為32項指標。最後提出強化應變措施、加強觀光地區停車管理與增加運能等改善建議。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
103 年 12 月	126	100	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。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年   月   日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：			
1. 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: Performance Assessment of the 2014 Chinese New Year Transportation Management Program			
ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-04-3900-7 (pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010303148	IOT SERIAL NUMBER 103-121-3426	PROJECT NUMBER 102-SBA103
ORGANIZER DIVISION: Safety Division CO-ORGANIZER DIVISION: planning Division, Operations and Management Division ORGANIZER DIVISION DIRECTOR: Kai-Kuo Chang CO-ORGANIZER DIVISION DIRECTOR: Cheng-Wei Su; Chao- Neng Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shinn-Der Lin; Mao-Nan Chen PROJECT STAFF: Kai-Kuo Chang; Cheng-Wei Su; Chao- Neng Chang; Tsu-Hurng Yeh; Hsi-Jen Wu; Yi-Ching Lu ; Pey-Fen Chen; Chin-Tung Tsai PHONE: (02) 2349-6857 FAX: (02) 2545-0429			PROJECT PERIOD FROM September 2013 TO July 2014
KEY WORDS: transportation management program for the Chinese Lunar New Year Festival, performance evaluation index			
ABSTRACT:  <p>This report compiles results and conducts post-project review for the 2014 Chinese New Year transportation management program. It continues using the review and assessment method adopted by the 2013 Chinese New Year transportation management program. The main contents of the report include plans of action, project implementation and work procedures, highway performance evaluation index analysis, performance evaluations, and recommendations for project improvements. The report illustrated the highway performance evaluation index analysis in Chapter 5. The implementation of differential rates reached the goal of balancing the traffic volumes of National Highway 1 and National Highway 3. However, the effectiveness of extending the free period to transfer daytime traffic was poor. In Chapter 6, 25 original indicators were reviewed, expanded, and adjusted to 32 indicators. The report proposes various improvement recommendations, such as reinforcing contingency measures, improving car park management at tourist attractions, and providing sufficient transportation capacity.</p>			
DATE OF PUBLICATION December 2014	NUMBER OF PAGES 126	PRICE 100	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

# 103 年春節疏運計畫績效檢討

## 目 錄

第一章 前言	1
1.1 目的	1
1.2 參與單位	2
1.3 報告內容	2
第二章 作業程序規劃	3
第三章 103 年春節疏運規劃	5
3.1 政策目標	5
3.2 疏運假期與旅次特性	5
3.3 各運輸系統之疏運重點	6
第四章 計畫執行成果檢討	9
4.1 疏運作業執行成果檢討	9
4.2 執行績效評估	9
4.3 主要發現	16
第五章 高速公路疏運計畫執行成果檢討	19
5.1 疏運策略執行成效檢討	19
5.2 疏運作業執行績效評估	24
5.3 主要發現	26
第六章 春節疏運評估指標之檢討	29
6.1 評估指標之發展	29
6.2 評估指標性質分類	29
6.3 評估指標之檢討	29
第七章 改善建議	35
參考文獻	39
附錄 A 103 年春節疏運會議參考資料	A-1
附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表	B-1
附錄 C 各單位疏運計畫執行作業檢討	C-1
附錄 D 春節疏運評估指標檢討	D-1



## 表目錄

表 2.1	103 年春節疏運計畫作業時程表·····	4
表 3.1	103 年春節期間之放假時間表(6 天)·····	5
表 3.2	102 年春節期間之放假時間表(9 天)·····	5
表 5.1	103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架交通量·····	19
表 5.2	103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架延車公里·····	20
表 5.3	103 年春節連續假期各日暫停收費期間分時流量·····	22
表 5.4	103 年春節連續假期差別費率時段國道雙向 ETC 門架 延車公里·····	23
表 5.5	103 年高速公路東西部南北向壅塞程度車流量比例與壅塞 程度延車公里比例·····	26
表 6.1	103 年春節疏運 25 項評估指標分類·····	30
表 6.2	春節疏運 32 項評估指標分類·····	31

## 圖目錄

圖 4.1	103 年春節連續假期高鐵每日運量·····	13
圖 4.2	103 年春節連續假期臺鐵每日運量·····	14
圖 5.1	103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架交通量·····	20
圖 5.2	103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架延車公里·····	21
圖 5.3	103 年春節連續假期分時交通量分布圖·····	22
圖 5.4	103 年春節連續假期國 1 及國 3 差別費率時段(7-12) 延車 公里比例圖·····	24
圖 5.5	103 年春節連續假期國 1 及國 3 全日延車公里比例圖·····	24



# 第一章 前言

交通部長期推動連續假期交通疏運計畫之整體協調作業。尤其每年春節為國人最重要之年假，大量返鄉與觀光遊憩人潮及車潮，遠超過一般尖峰交通狀況，亦超出運輸系統之設計容量，故如何規劃安全、順暢疏運措施，以滿足春節期間民眾之交通需求，便成為歷年春節連續假期疏運計畫最重要之挑戰。

為協助交通部與各疏運執行單位，面對該挑戰時，可妥適掌握疏運重點，本所以傳承疏運經驗角度出發，整理分析疏運資料，提出改善建議，供相關單位參考。本章節說明本報告目的、參與單位與報告內容簡述。

## 1.1 目的

### 一、傳承疏運經驗，供各單位掌握疏運重點

為使各疏運(交通疏導及旅客運輸)計畫執行單位的歷年經驗得以傳承，且使各單位在後續各春節疏運工作的推動上可充分掌握疏運重點，本報告說明推動春節疏運計畫之規劃、執行與檢討等3個主要過程與相關分析，供各單位經驗傳承與掌握疏運重點參考。

### 二、強調政策方向，供各單位研擬適當的疏運方案

交通部針對 103 年春節連續假期疏運計畫提出整合陸海空各運具之無縫接駁服務政策方向，以調整春節期間運輸供給與需求的差異。再由各疏運計畫執行單位參考歷年春節交通疏運成功的經驗，依照政策方向，及針對交通環境的改變加以分析，以研擬適當的疏運方案。

### 三、可供未來長假期交通部規劃疏運計畫之參考

春節疏運計畫完成後，先由各疏運計畫執行單位提出檢討報告，再由本所就 103 年春節各運輸系統疏運計畫執行成果進行檢視，針對各疏運計畫執行單位疏運作業項目之執行成果績效及主要重點等事項進行檢討，並提出改善建議，以做為未來長假期交通部規劃疏運計畫之參考。

## 1.2 參與單位

103 年春節疏運計畫係由交通部全面整合部內路政司、航政司、道安會以及部屬高速公路局、公路總局、觀光局、高鐵局、臺灣鐵路管理局、民用航空局、航港局及本所等相關單位，共同執行包括作業準備、計畫執行及節後檢討等工作。

## 1.3 報告內容

本報告主要內容則包含第二章作業程序規劃、第三章 103 年春節疏運計畫、第四章計畫執行成果檢討、第五章高速公路疏運計畫執行成果檢討、第六章春節疏運指標之檢討與第七章改善建議。

考量高速公路最受民眾關注，且有新的 ETC 計程電子收費資料，於第五章說明其績效。

另於第六章說明 103 年路政司報告春節疏運之運能、運量、服務水準等 25 項評估指標，經召集相關單位共同研商後，新增、擴充、文字調整與整併為 32 項，並於 103 年 6 月 12 日提報交通部部務會報，其績效指標之改善建議已由疏運執行單位辦理。

就整體成效而言，103 年春節疏運各執行單位均已順利發揮疏運功能。

## 第二章 作業程序規劃

為及早因應 103 年春節之交通疏運需求，交通部爰請各疏運計畫執行單位針對 103 年春節假期交通尖峰特性，研提包含鐵公路、航空、海運等疏運及觀光景點交通疏導等之相關疏運作為。

本所依歷年辦理程序於 102 年 11 月召開 103 年春節疏運計畫研商會議，提出 103 年春節疏運計畫精進做法(如附錄 A)，並以有效疏導車流，並提供便民運輸服務為目標，供各疏運計畫執行單位作業參考。請各疏運計畫執行單位各自研擬後續疏運措施內容，正式進行規劃作業。交通部則於 102 年 12 月召集各疏運計畫執行單位，協調並確認 103 年春節連續假期之疏運作業。

103 年春節疏運計畫之作業時程如表 2.1 所示，其作業程序可區分為 3 個階段，依序為作業準備(第 1 項各疏運計畫執行單位研擬 103 年春節疏運計畫至第 5 項宣導交通部春節疏運計畫)、計畫執行(第 6 項執行春節疏運計畫)及節後檢討(第 7 項檢討其春節疏運計畫)。

於作業準備階段與計畫執行前，各疏運計畫執行單位依所擬計畫自行檢視重點工作，並積極準備春節疏運計畫。

表 2.1 103 年春節疏運計畫作業時程表

月份 (102/11~103/3)		11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
各部屬 單位	各單位研擬 103 年春節疏運計畫(部屬執行單位)	11/10~11/25				
	依交通部來文由運研所召開會議研商各單位春節疏運計畫	11/26~11/30				
工作 項目	各單位將修改後之 103 年春節疏運計畫報交通部核定(部屬執行單位)	12/1~12/5				
	各單位進行疏運計畫自我檢核(部屬執行單位)	102/12/6~102/12/31				
項目	宣導交通部春節疏運計畫(道安會及部屬執行單位)	103/1/1~102/2/4				
	執行春節疏運計畫(部屬執行單位)			1/30(除夕)~2/4(初五)		
	檢討其春節疏運計畫(部屬執行單位)				2/5	
	檢核春節疏運計畫重要事項(部屬執行單位)		▲ 註 1 各單位完成疏運計畫自我檢核		▲ 註 2 (2/5)各單位提送成果報告至路政司。	

註 1: 各單位完成疏運計畫自我檢核。

註 2: 各單位於 103/2/5 上午 9 時前送成果報告至路政司。

### 第三章 103年春節疏運規劃

#### 3.1 政策目標

- 1.提供民眾便捷之交通服務。
- 2.強化大眾運輸優先疏運觀念。
- 3.規劃陸海空各運具間之整體供需平衡。
- 4.提供安全順暢的高快速公路運輸、舒適之鐵路運輸與歡樂的觀光旅遊服務。
- 5.充分提供本島至離島海運服務，滿足民眾返鄉需求。
- 6.協調航空公司提供充足運能，確保飛航安全，並預擬天候不佳時之海空協調作業方案。

#### 3.2 疏運假期與旅次特性

103年春節連續假期為1月30日（農曆12月30日，星期四）至2月4日（農曆元月初五，星期二），共計6天(如表3.1，102年假期如表3.2)。假期開始前最後1天上班日為星期三（1月29日，農曆12月29日），假期開始時第1天為除夕，假期結束第1天上班日為星期三(2月5日，農曆元月初六)。

表 3.1 103 年春節期間之放假時間表(6 天)

日期	1 月 29 日	1 月 30 日	1 月 31 日	2 月 1 日	2 月 2 日	2 月 3 日	2 月 4 日	2 月 5 日
星期	三	四	五	六	日	一	二	三
農曆	29	除夕	初一	初二	初三	初四	初五	初六
假日或 上班日	上班 日	(春 節	節 假	期)	補 假	補 假	補 假	上 班 日

註：2月3、4日(星期一、二)補假(因為初二與初三為星期六、日)。

表 3.2 102 年春節期間之放假時間表(9 天)

日期	2 月 8 日	2 月 9 日	2 月 10 日	2 月 11 日	2 月 12 日	2 月 13 日	2 月 14 日	2 月 15 日	2 月 16 日	2 月 17 日	2 月 18 日
星期	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一
農曆	28	除夕	初一	初二	初三	初四	初五	初六	初七	初八	初九
假日或 上班日	上 班 日	(春 節	節 假	期)	補 假	補 假	彈 性 放 假	假 日	假 日	假 日	上 班 日

註：2月13、14日(星期三、四)補假(因為除夕與初一為星期六、日)、2月15日(星期五)彈性放假。



春節旅次需求特性以返鄉需求為主要旅次，其次為旅遊旅次。其中返鄉需求集中，具強烈方向性（如國道：放假南下，收假北上），而旅遊旅次則易受天候及新聞報導之影響，不確定性高。另大量集中的春節假期旅次需求超出運輸系統設計容量，則是疏運作業規劃與執行時的一大挑戰。

### 3.3 各運輸系統之疏運重點

各運輸系統之疏運重點簡述如下。

#### 一、高速公路：依假期特性規劃疏導作為

針對交通量較大期間，通常發生於初 2 至初 4，最高量多數在初 3，依假期各日特性，規劃實施差別費率、取消 20 公里免費優惠、入口匝道儀控管制、開放路肩、暫停收費、高乘載管制及封閉交流道等措施。

國 5 雪隧則以維持最大流量為原則，規劃實施較嚴格之匝道儀控管制及高乘載管制。另除鼓勵多使用大眾運輸工具外，亦審慎研議較妥適之交通疏導措施。

#### 二、公路及公路客運：強化國5疏運及規劃替代道路

行駛國道 5 號客運增加車次，尖峰時段平均每 5 分鐘即有 1 班車提供服務，並會視旅客狀況再機動加班。例假日於石碇、頭城、宜蘭、羅東及蘇澳實施之大客車優先通行措施持續辦理。

針對國道 7 處易壅塞路段已規劃替代道路分散車流。另為提高用路人使用意願，已由公路總局配合高公局規劃，調整地區道路號誌、指標指示等工作。

#### 三、觀光：鼓勵民眾觀光旅遊儘量使用公共運輸工具

觀光局協調相關單位，針對春節期間觀光地區易發生聯外道路壅塞及停車等交通問題，進行交通疏導、接駁公車等因應措施，進行整合並研擬對策。

公路總局及觀光局列出十大熱門觀光景點，包括武陵農場、日月潭及九族文化村、溪頭地區及妖怪村、墾丁、佛陀紀念館、關仔嶺、阿里山、初鹿牧場、金瓜石及九份、南庄等地點，將加強交通疏運措施，必要時並會與相關主管機關（如退撫會、農委會等）、地方政府

成立疏運工作小組，跨部會規劃辦理交通管制、大眾運輸接駁及宣導作為。

#### 四、高鐵：增加運能服務西部幹線

高速鐵路已為臺灣西部中長途旅次之重要運具，以加開班次方式服務西部幹線。

疏運期間將提供自由座服務，對於臺北車站之人潮管制、站內購票秩序、月臺安全等，交通部已請台灣高鐵公司妥善規劃，事先演練旅客之引導及疏散，屆時並落實執行，以確保安全及維持整體服務品質。

#### 五、臺鐵：落實花東地區運能整備，鼓勵鐵公路聯運

103 年仍以東部為主要疏運重點，臺鐵局視實際需求情形，再加開班次因應。

強化鐵公路聯運措施，臺鐵局已與首都、葛瑪蘭客運合作辦理鐵公路聯運。

#### 六、航空運輸：以離島航線為優先，並強化應變機制

交通部民航局已依旅客需求，協調各航空公司分階段規劃運能。

馬公、金門及馬祖等管制航線正班機採集中訂位，分二次統一開放訂票，有效掌握需求並規劃離島運能。

為因應各機場於春節期間天候影響，民用航空局已依「機場暫停起降期間旅客疏運緊急應變機制」，協請相關單位依疏運 A(協調航空公司加班或放大機型)、B(協調航港局增開專船)、C(協調軍機或軍艦)計畫疏運旅客。

#### 七、海運運輸：機動增加離島、小三通運能

海運之運能多大於運量需求，為服務海運旅客，仍視各航線旅客數，預備機動增加離島與小三通航線之運能。

另配合海空聯運應變機制，辦理協調增開專船等措施。

## 八、宣導措施

針對各項疏運措施交通部將會透過電視、廣播、報紙、網路等加強宣導。並另編印製作「春節交通疏運路網圖」、「臺灣觀光交通路網圖」等摺頁，分置於高速公路各服務區、臺鐵、國道客運重要車站、國內航空站、加油站、各縣市道安會報、警察廣播電台各地區電台、觀光局各地區服務中心、旅遊服務中心及國家風景區管理處等相關地點供民眾免費索取，亦會刊登於交通部網站供民眾查詢利用。

## 第四章 計畫執行成果檢討

本章就 103 年春節各運輸系統疏運計畫執行成果進行檢視，針對各疏運計畫執行單位疏運作業項目之執行成果績效等事項進行檢討，並說明主要發現，以做為未來長假期交通部規劃疏運計畫之參考。

### 4.1 疏運作業執行成果檢討

各疏運單位依據 102 年 12 月交通部核定之 103 年疏運計畫，並就計畫細節協調各相關單位後，參酌修正原訂計畫，再據以執行，並於節後審視其疏運計畫之執行成效。整體成效而言，春節期間公共運輸成長，顯示出民眾在連續假期返鄉、觀光，已逐漸養成公共運輸使用習慣；春節假期高速公路整體交通量增加，且免收費時段單日創新高，顯見疏運計畫規劃得宜，使高速公路有限容量發揮最大效能。

另綜整 103 年績效評估指標如附錄 B，並彙整各疏運計畫執行單位 103 年執行春節疏運計畫之成果檢討如附錄 C。

### 4.2 執行績效評估

#### 一、高速公路局(詳附錄B、C)

因 103 年高速公路有新的 ETC 計程電子收費資料，其執行績效說明於第五章。

#### 二、公路總局(詳附錄B、C)

- 1.就運能而言，國道客運路線 103 年春節疏運期間(春節假期加前後各 1 天，合計統計 8 天)之平均每日發車班次為 13,522 班次，較 102 年(統計 11 天)14,285 班次減少 5.34%；若與春節假期天數相同之 100 年(統計 8 天)相較，該年平均每日發車班次為 11,558，103 年運能增加 16.99%。就運量而言，國道客運路線 103 年春節疏運統計期間之平均每日載客人次為 304,673 人次，較 102 年 364,554 人次減少 16.43%；若與春節假期天數相同之 100 年相較，該年平均每日載客人次為 294,153 人次，103 年運量增加 3.58%。另依東西幹線統計，分析說明如下：

- (1)國道客運西部幹線(國 1 及國 3)路線部分：就運能而言，103 年春節疏運統計期間之平均每日發車班次為 12,109 班次，較 102 年 13,141 班次減少 7.85%；較 100 年 10,539 班次增加 14.9%。就運量而言，103 年春節疏運統計期間之平均每日載客人次為

279,239 人次，較 102 年 341,675 人次減少 18.27%；較 100 年 274,046 人次 增加 1.89%。103 年運能與運量均較 102 年減少，但運能減少幅度少於運量減少幅度(差異 10.42%)，顯示 103 年乘客遇到班車滿載無法搭乘之狀況應較 102 年舒緩。同樣地，103 年運能與運量均較 100 年增加，但運能增加幅度多於運量增加幅度(差異 13.01%)，顯示 103 年乘客遇到班車滿載無法搭乘之狀況亦較 100 年舒緩。

(2)國道客運東部幹線(國 5)路線部分：就運能而言，103 年春節疏運統計期間之平均每日發車班次為 1,413 班次，較 102 年 1,144 班次增加 23.51%；較 100 年 1,020 班次增加 38.53%。就運量而言，103 年春節疏運統計期間之平均每日載客人次為 25,434 人次，較 102 年 22,878 人次增加 11.17%；較 100 年 22,107 人次增加 26.49%。103 年運能與運量相較 102 年或 100 年均均有大幅成長，但運能增加幅度多於運量增加幅度(差異分別為 12.34%或 12.04%)，顯示 103 年乘客遇到班車滿載無法搭乘之狀況相較 102 年或 100 年舒緩。

2.就國道客運西部幹線(國 1 及國 3)路線 103 年春節疏運統計期間之每日載客人次來看，春節假期中後段之每日載客人數有較近年減少之狀況，建議後續可持續觀察民眾春節期間於臺灣西部進行旅遊活動時是否減少使用國道客運，改為使用其他運具。

3.就 103 年春節疏運統計期間國道客運指標性路線「滿載班次數比率」而言，臺北經國 1 或國 3 往返臺中之路線約 12.5%班次滿載，臺北經國 1 往返高雄之路線約 11.9%班次滿載，臺北經國 5 往返宜蘭、羅東之路線約 37.5%班次滿載。臺北往返宜蘭、羅東之大眾運輸僅有公路客運及臺鐵兩項選擇，臺鐵因行駛里程較長且預售票購買不易，使得民眾選擇搭乘「臺北－宜蘭、羅東」或「宜蘭、羅東－臺北」國道客運路線之需求量大，僅管該路線班次相當密集，班車出現滿載情況仍較其它指標性路線高。另依時段性分析說明如下：

(1)「臺北－臺中」國道客運路線班車出現滿載情況以除夕最多，其次為小年夜及初二；「臺中－臺北」國道客運路線班車出現滿載情況以初五最多，其次為收假上班日上午時段、初四及初三。

(2)「臺北－高雄」國道客運路線班車出現滿載情況以小年夜最多，其次為除夕及初一；「高雄－臺北」國道客運路線班車出現滿載情況以初五最多，其次為初四、初三及收假上班日。

(3)「臺北－宜蘭、羅東」或「宜蘭、羅東－臺北」國道客運路線班車，在春節疏運統計期間諸多時段均有出現滿載情況。

- 4.就 103 年春節疏運統計期間國道客運指標性路線「搭載乘客購買預售票比率」而言，臺北經國 1 或國 3 往返臺中之路線約有 76.6% 乘客事先購買預售票後才至車站搭車，臺北經國 1 往返高雄之路線約有 76.1% 乘客事先購買預售票後才至車站搭車，臺北經國 5 往返宜蘭、羅東之路線約有 58.59% 乘客事先購買預售票後才至車站搭車。搭乘「臺北—宜蘭、羅東」或「宜蘭、羅東—臺北」國道客運路線之民眾較少購買預售票之原因，主要與該路線部分業者未販售預售票有關(民眾可選擇以電子票證刷卡方式付費)。另依時段性分析說明如下：
- (1)「臺北—臺中」國道客運路線於小年夜有較多乘客事先購買預售票；「臺中—臺北」國道客運路線於初三至初五均有較多乘客事先購買預售票。
  - (2)「臺北—高雄」國道客運路線於小年夜有較多乘客事先購買預售票；「高雄—臺北」國道客運路線於初五有較多乘客事先購買預售票。
  - (3)從上述分析可知，搭乘國道客運路線南下返鄉之民眾，為利能於開始放假後迅速搭上班車，會有較高比率事先購買預售票。搭乘國道客運路線北上返回工作地之民眾，為利能於年假最後一天順利搭上班車，會有較高比率事先購買預售票。
- 5.就 103 年春節疏運統計期間國道客運指標性路線「發車準點率」而言，臺北經國 1 或國 3 往返臺中之路線發車準點率約為 85.7%，臺北經國 1 往返高雄之路線發車準點率約為 63.3%，臺北經國 5 往返宜蘭、羅東之路線發車準點率約為 96.5%。臺北經國 1 往返高雄之路線發車準點率較低之原因，在於該路線平日需求與春節需求有較大落差，使得車輛調度難度較高，當發生道路壅塞行車時間拉長造成車輛周轉率降低時，就會調度不及而無法準時發車。進一步依時段性分析，「臺北—高雄」國道客運路線班車發生誤點或脫班情形，以初一最多，其次為小年夜；「高雄—臺北」國道客運路線班車發生誤點或脫班情形，以初四最多，其次為初二。
- 6.就 103 年春節疏運統計期間國道客運指標性路線「平均行車時間」而言，臺北經國 1 或國 3 往返臺中之路線全程約需 4 小時，臺北經國 1 往返高雄之路線全程約需 6.5 小時，臺北經國 5 往返宜蘭、羅東之路線全程約需 2.3 小時。進一步依時段性分析，「臺北—高雄」國道客運路線班車於各時段行車時間之差異性較「高雄—臺北」國道客運路線小，後者於初四下午及初三下午曾出現行車時間異常漫長之狀況。
- 7.從上述評估指標值可知，「臺北—宜蘭、羅東」或「宜蘭、羅東

—臺北」國道客運路線班車雖然準點率高，但民眾遇到班車滿載無法搭乘之機率較其他路線高，對於未購買預售票之乘客而言，會需要較長之候車時間才能上車，而由於該路線未購買預售票之乘客比率高，顯示該路線有較多乘客到站後需要較長之候車時間才能上車，此時場站會較為擁擠。

- 8.從上述評估指標值可知，搭乘「臺北—高雄」或「高雄—臺北」國道客運路線之民眾遇到班車滿載無法上車之機率較低，且事先購買預售票才至車站搭車之乘客比率高，但因其準點率較低，使得已購買預售票之乘客，仍可能因遇到班車誤點或脫班而拉長候車時間，此時場站也會較為擁擠。
- 9.一般公路客運路線 103 年春節疏運統計期間(春節假期加前後各 1 天，合計統計 8 天)之每日平均運量為 291,266 人次，較 102 年(統計 11 天)366,452 人次減少 20.52%；若與春節假期天數相同之 100 年(統計 8 天)相較，該年每日平均運量 320,048 人次，103 年運量減少 8.99%。近年來因公路法放寬市區客運路線之定義，加上部分縣市升格直轄市，使得不少一般公路客運路線紛紛改為隸屬市區客運路線(比較一般公路客運路線之營運路線許可里程數總計值，101 年底較 99 年底減少約 9%；102 年底較 99 年底更減少約 23%)，這造成一般公路客運路線運量下滑，因此在比較歷年春節疏運統計期間之一般公路客運路線運量時，必須留意此市場環境變化。
- 10.以平均行駛速率評估，省道瓶頸路段雖降至 25~35 公里／小時，惟其餘省道維持 40~50 公里／小時，初估目標達成率約在 80%。
  - (1)初一、初三、初四、初五台 13 線木雕街至三義交流道壅塞。
  - (2)台 14 甲線 7K-10K+500 清境農場及 18K-33K 合歡山雪季，初一下午因為車禍、初二、初三因遊客多導致清境地區車流壅塞，其他時間均車多但無阻塞情形。

### 三、觀光局(詳附錄B、C)

- 1.103 年春節期間本島日平均旅遊人次估計約達 203 萬人次，較 102 年(186 萬人次)增加 9.13%。
- 2.全臺氣候宜人，觀光遊樂地區聯外道路之交通順暢率，整體而言約達 82.93%。大型車停車需供比 89.81%、小型車停車需供比 74.85%。
- 3.協調開行 12 條觀光遊樂地區接駁專車，平均搭乘率達 66%。
- 4.開行 30 條「台灣好行」景點接駁公車，平均搭乘率達 82.38%。
- 5.103 年大型車停車壅塞百分比(日平均)為 10.09%，較 102 年(12%)

減少 15.08%；小型車停車壅塞百分比(日平均)為 25.12%，較 102 年(20%)增加 25.75%。

#### 四、高鐵局(詳附錄B、C)

- 1.春節疏運期間(1月27日至2月5日)，雙向共加開 293 班次。
- 2.春節疏運期間(1月27日至2月5日)計劃開行總班次數為 1,632 班，實際開行班次為 1,634 班(1/29 臨時加開南下 2 班次)，基本上現階段春節疏運期間，高鐵系統偏向供給導向，預估運量與實際運量差異不大，如圖 4.1。此外小年夜為春節前運量最高之一日。
- 3.發車率 100%。
- 4.春節疏運期間(1月27日至2月5日)平均座位利用率達 65.09%，單日最高座位利用率為 2 月 3 日(農曆初四)達 70.35%。
- 5.列車準點率 99.88%。
- 6.疏運期間擁擠時段約占全路段全時段 13.58%，較 102 年 15.2%減少 10.66%。

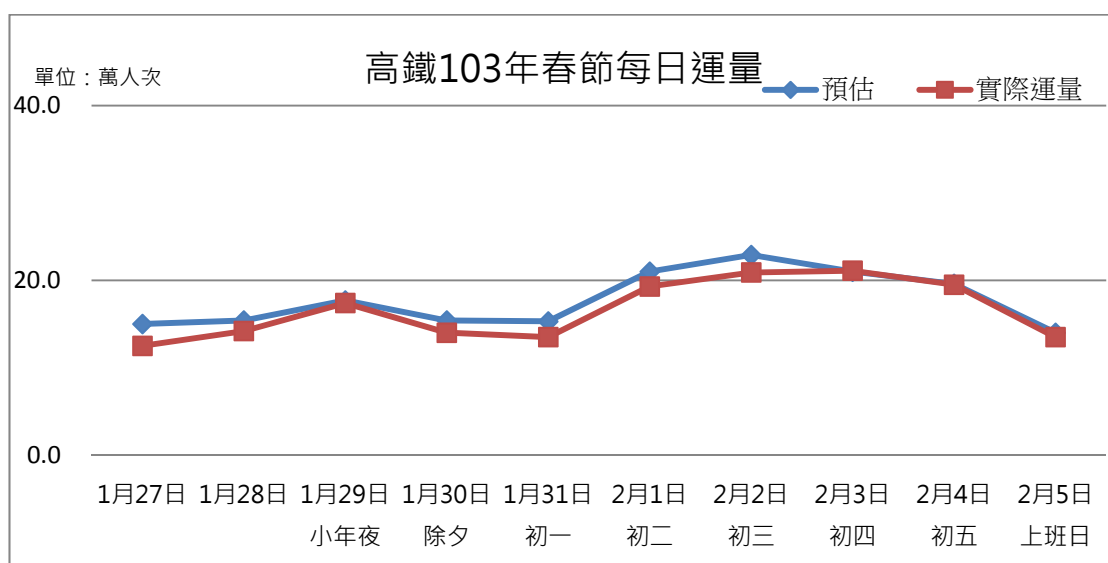


圖 4.1 103 年春節連續假期高鐵每日運量

#### 五、臺鐵局(詳附錄B、C)

1. 自 103 年 1 月 28 日起至 2 月 5 日止，計運輸 630 萬 4,033 人次，每日平均 70 萬 0,448 人次，較去年春節每日平均旅客人數（68 萬 3,922 人）增加 2.4%；其中年初三單日運量高達 88.2 萬人次，創下臺鐵單日最高紀錄，且較平日(以 102 年日均運量為基礎)增加約 41.8%。東線部分，日均運量達 8.4 萬人次，較 102 年增加



- 約3.4%。以上資料顯示103年春節，旅客對臺鐵之需求顯著提升。
- 2.原計劃加開540列次，實際加開654列次，由圖4.2可知，臺鐵對於除夕前（返鄉尖峰）及年初二之供需掌握較102年良好，顯示臺鐵累積歷年經驗，已大致能順利達成運輸目標；僅年初三可能因大部分民眾多已完成年節必要活動後，多會於年初三出遊，加上103年春節期間天氣良好，出遊民眾大增，需求不易掌握，而形成較大之供需缺口；至於年初五為年假最後一日，可能因目前旅客大多會提前從家鄉返回住所，此一趨勢可做為未來年預估運量之參考。
  - 3.比較102年及103年春節臺鐵東線訂票瞬間最大進線量(102年55萬、103年32萬)與訂票成功總數(102年70萬張、103年64萬張)，顯示已有效遏阻假性需求，並達成網路順暢之目標。
  - 4.103年春節疏運期間，自1月28日至2月5日止，列車準點率為90.56%，與去年同期92.21%相比較，減少1.65%，其原因應是春節假期期間天氣良好，旅客量增加，致使列車誤點情況增加。
  - 5.臺鐵103年春節全線平均運輸距離為56.6公里，較102年小幅增加，顯示長途旅客應略較去年增加。

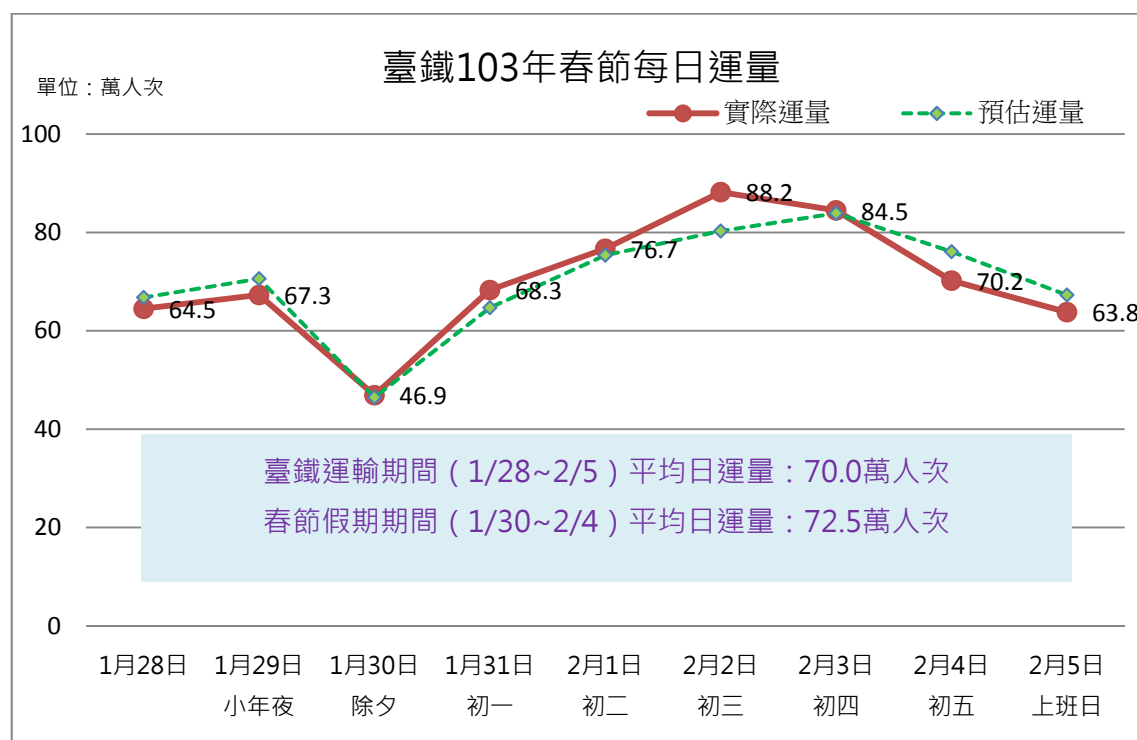


圖 4.2 103 年春節連續假期臺鐵每日運量

## 六、民航局(詳附錄B、C)

1. 整體而言，103 年春節疏運情形良好。
2. 春節疏運期間(103 年 1 月 24 日至 2 月 6 日)計飛航國內航線 1,920 班，提供 304,319 個座位，載運旅客 222,861 人。
3. 澎湖航線網路訂位比例由 60%提升至 65%，澎湖縣政府表示成效良好。
4. 透過事前宣導及落實執行，機票管制措施成效更為顯著，旅客多按所訂行程搭機，班機報到率提高(接近 100%)，空運資源得以充分利用。
5. 在機場航班正常起降情況下順利疏運旅客，達成零滯留旅客目標。

## 七、航港局(北部、南部、東部航務中心) (詳附錄B、C)

1. 103 年疏運期間合計提供 1,068 航班，載客 12 萬 8,954 人次。
2. 臺灣本島與離島間往返航班計 753 航班，載客 99,768 人次。金馬小三通往返航班計 315 航班，載客 29,186 人次。
3. 103 年春節海運疏運期間自 2 月 8 日起至 2 月 18 日止共 11 天，離島航線總計開航 1,078 航次，提供約 29.7 萬個座位數，載客量約 14.4 萬人次，載客率平均為 48.67%，較 102 年之 58.8%為低。小三通航線總計開航 469 航次，提供約 12.1 萬個座位數，載客量約 4.4 萬人次，載客率平均為 36.77%，較 102 年之 37.51%為低。
4. 離島航線疏運情形：
  - (1)馬祖往返基隆航線部分(航港局北部航務中心所管轄)：

103 年馬祖往返基隆較 102 年運能(日平均座位數為 636 個比 545 個)增加 16.7%，運量(日平均運送人次為 253 人次比 239 人次)增加 5.86%，日平均承載率(為 40.2%比 43.83%)減少 8.28%，航線日平均擁擠百分比均為 0。
  - (2)東港往返小琉球、高雄往返澎湖、嘉義往返澎湖等航線部分(南部航務中心所管轄)：

103 年東港往返小琉球、高雄往返澎湖、嘉義往返澎湖等航線較 102 年運能(日平均座位數為 17,526 個比 16,437 個)增加 6.63%，運量(日平均運送人次為 10,854 人次比 9,634 人次)亦增加 12.66%，日平均承載率(為 61.93%比 58.61%)增加 5.66%，航線日平均擁擠百分比(為 39.65%比 32.8%)增加 20.88%。
  - (3)臺東往返綠島或蘭嶼航線部分(東部航務中心所管轄)：

103 年臺東往返綠島或蘭嶼較 102 年運能(日平均座位數為 3,042 個比 3,165 個)減少 3.89%，運量(日平均運送人次為 2,032 人次比 1,973 人次)增加 2.99%，日平均承載率(為 66.79%比 62.34%)增加 7.14%，但航線日平均擁擠百分比(為 25.83%比 62.3%)減少 58.54%。

#### 5.小三通航線疏運情形：

##### (1)福州往返馬祖航線部分(航港局北部航務中心所管轄)：

103 年福州往返馬祖較 102 年運能(日平均座位數為 325 個比 371 個)減少 32.1%，運量(日平均運送人次為 166 人次比 182 人次)減少 8.79%，日平均承載率(44.03%比 49.07%)減少 10.27%，航線日平均擁擠百分比均為 0。

##### (2)金門往返廈門航線部分 (南部航務中心所管轄)：

103 年金門往返廈門較 102 年運能(日平均座位數為 16,914 個比 17,526 個)減少 2.73%，運量(日平均運送人次為 3,526 人次比 4,258 人次)亦減少 17.19%，日平均承載率(為 20.84%比 24.29%)減少 14.20%，航線日平均擁擠百分比(為 1.32%比 2.22%)減少 40.54%。

## 4.3 主要發現

除前項績效檢討外，各疏運單位在本次疏運計畫中有以下之主要發現，可進一步探討：

### 一、高速公路局

高速公路為春節疏運之重點，其主要發現說明於第五章。

### 二、公路總局

- 1.台 21 線佛陀紀念館路段（高雄市大樹區）車流量大，民眾停車較集中於問道堂停車場，並於佛陀紀念館大門口上下車。民眾較不願意前往高灘地及低水護岸停車場停車，且停車場空位資訊不能迅速揭露，導引民眾前往停車。
- 2.省縣道設有車輛偵測器(VD)路段仍然有限，無法展現其整體績效。
- 3.尖峰時段龍潭、大溪交流道周邊台 3 線路段因鄰近觀光遊樂風景地區，故車流較多，行車速率略降。

### 三、觀光局

- 1.天候清爽宜人適合民眾出遊。
- 2.媒體爭相報導新興景點引發旅遊效應。
- 3.賞櫻、賞花熱潮帶動民眾戶外踏青。
- 4.經濟與消費信心成長，增加民眾出遊意願。
- 5.假期長度與團費影響出國旅遊人次略減。

### 四、高鐵局

- 1.台灣高鐵公司依據歷年疏運實績及預估運量規劃開行班次，日最大班次數為 192 班次，並配合車站人潮管制維持自由座服務，服務高鐵旅客需要，尚未使用到單日雙向最大班次數 210 班次運能服務。
- 2.疏運期間高鐵擁擠時數百分比 13.58%，較 102 年減少 18.68%，顯示增開班次有降低擁擠時數百分比之效果。

### 五、臺鐵局

- 1.比較 102 年及 103 年春節東線訂票瞬間最大進線量(102 年 55 萬、103 年 32 萬)與訂票成功總數(102 年 70 萬張、103 年 64 萬張)，顯示已有效遏阻假性需求，並達成網路順暢之目標。
- 2.103 年春節疏運東、西部部分列車仍有餘票，並每日公布，供旅客訂票參考。
- 3.臺鐵全線優惠列車平均載客率 64.51%，較臺鐵全線列車客座利用率 84.19%或東部 71.43%均低，顯示臺鐵常需強化票價優惠列車之行銷。

### 六、民航局

- 1.立榮、復興、華信及遠東航空公司皆提供於便利商店購票服務。立榮、復興航空公司提供手機 APP 訂位服務。華信航空公司提供網路機位候補及變更行程服務。藉由提供更多元之訂票服務，提升旅客便利性。
- 2.春節期間計協調航空公司增開加班機 34 架次，另軍機 7 架次，詳如下述：  
(1)除夕(103 年 1 月 30 日)因部分金門鄉親提前返鄉至松山機場候

補，民航機無法於下午前疏運完畢，協調軍機 1 架次協助疏運。

(2)初二(103 年 2 月 1 日)下午金門及馬祖機場因濃霧影響致滯留約千餘旅客，經適時啟動聯合候補機制，於次(2)日增開民航機加班機 12 架次，協調國防部調派軍機 5 架次疏運，順利疏運全數旅客。

(3)初四(103 年 2 月 3 日)：因部分澎湖鄉親提前返回工作崗位至馬公機場候補，民航機無法於下午前疏運完畢，協調軍機 1 架次協助疏運。

## 七、航港局(北部、南部、東部航務中心)

1.103 年春節假期較 102 年少 3 日，爰循小三通模式至大陸旅遊人數減少。

2.東琉線因旅客人數較多，其實際執行 642 航次較原規劃 240 航次增加 402 航次，航次增加 1.675 倍。

3.103 年春節假期較 102 年少 3 日，爰循小三通模式至大陸旅遊人數減少。

4.離島航線疏運：

(1)馬祖往返基隆(航港局北部航務中心所管轄)航線日平均擁擠百分比均為 0，供給可滿足需求。

(2)東港往返小琉球、高雄往返澎湖、嘉義往返澎湖等航線(南部航務中心所管轄)之合計運量與運能減少，致服務水準相對降低(日平均擁擠百分比增加)。但

(3)臺東往返綠島或蘭嶼航線(東部航務中心所管轄)之運量減少與運能增加，但服務水準提升(日平均擁擠百分比減少)

5.小三通航線疏運：

(1)103 年春節假期較 102 年少 3 日，爰循小三通模式至大陸旅遊人數減少。

(2)金門往返廈門航線(南部航務中心所管轄)之運量與運能同步減少，惟運量降幅較運能降幅大，使服務水準相對提升(日平均擁擠百分比減少)。

## 第五章 高速公路疏運計畫執行成果檢討

### 5.1 疏運策略執行成效檢討

國道自 103 年 1 月 2 日開始全面實施 ETC 計程電子收費，透過 ETC 之計程收費機制，可更準確與快速蒐集駕駛人之旅運行為。以往高公局多以「通過收費站的日交通量」及「臺北至高雄之行車時間」作為高速公路春節疏運計畫執行成效之評估指標，爰以 ETC 門架所蒐集之初步交通量資料，分析 103 年春節疏運計畫之執行成效。

#### 一、ETC門架交通量

103 年春節連續假期國道雙向 ETC 門架所測得之交通量如表 5.1，春節 6 日之日平均交通量為 1,874.9 萬輛次/日。各日雙向總交通量最高為初三 2,117.5 萬輛次/日，南下尖峰發生在初二 1,081.9 萬輛次/日、北上尖峰發生在初四 1,210.4 萬輛次/日(如圖 5.1)。

再就不同國道分析，國 1、國 3 南下及北上尖峰均分別發生初二及初四；而國 5 南下尖峰發生在初一，其次為初二，北上尖峰則在初四。

表 5.1 103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架交通量

單位：萬輛

國道	日期	1/29(三)	除夕 1/30(四)	初一 1/31(五)	初二 2/1(六)	初三 2/2(日)	初四 2/3(一)	初五 2/4(二)	2/5(三)	春節 6 日 平均
國 1	南下	527.8	478.8	525.5	542.5	510.5	462.5	366.5	370.8	481.1
	北上	412.5	336.2	428.3	508.4	546.7	579.8	486.3	424.1	481.0
國 3	南下	398.6	407.0	470.4	480.6	431.2	358.3	255.9	229.8	400.6
	北上	223.1	194	325.1	443.8	513.4	560.4	398.2	271.4	405.8
國 5	南下	20.2	22.1	24.0	22.7	20.1	16.6	11.5	12.6	19.5
	北上	11.9	8.9	16.3	19.7	21.9	25.8	23.2	15.5	19.3
全線	南下	982.2	938.1	1,054.9	1,081.9	995.5	868.4	658.9	639.7	933.0
	北上	683.2	567.8	800.7	1,008.7	1,122.1	1,210.4	941.6	742.8	941.9
	雙向	1,665.4	1,505.9	1,855.6	2,090.7	2,117.5	2,078.8	1,600.6	1,382.6	1,874.9

資料來源：本研究整理。

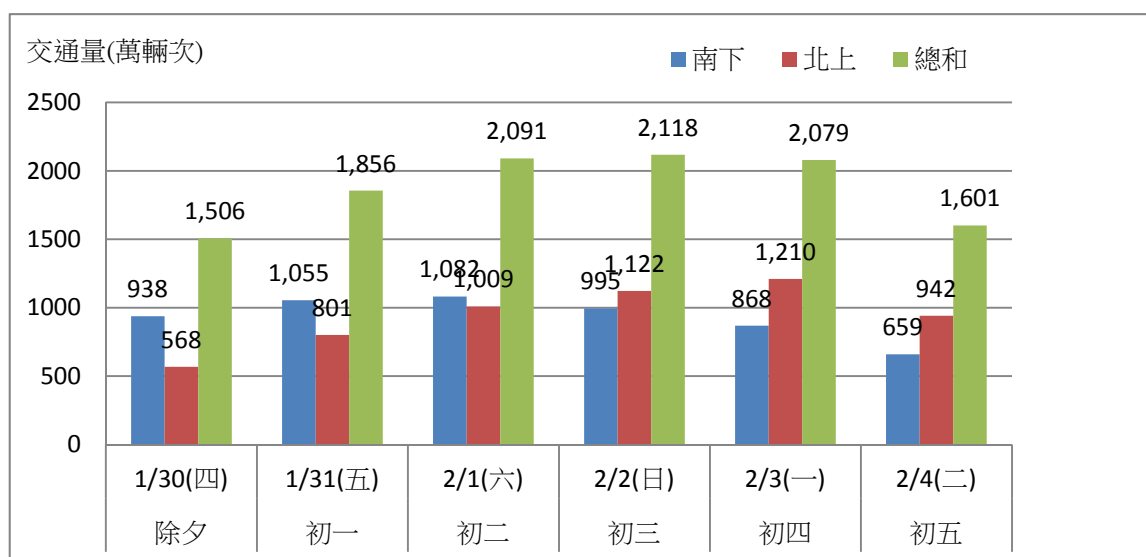


圖 5.1 103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架交通量

## 二、ETC門架延車公里

以 ETC 門架所測得之交通量乘以 ETC 門架距離，可算出延車公里數如表 5.2。103 年春節連續假期國道雙向 ETC 門架所測得之延車公里數平均為 10,893.3 萬延車公里/日；南下尖峰發生在初二 6,368.9 萬延車公里/日、北上尖峰發生在初四 7177.0 萬延車公里/日，其中各日雙向總延車公里最高為初三 12,429.5 萬延車公里/日(如圖 5.2)。

表 5.2 103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架延車公里

單位：萬延車公里

國道	日期	1/29(三)	除夕 1/30(四)	初一 1/31(五)	初二 2/1(六)	初三 2/2(日)	初四 2/3(一)	初五 2/4(二)	2/5(三)	春節 6 日 平均
國 1	南下	2,784.4	2,631.8	2,880.3	2,971.1	2,775.1	2,469.8	1,903.7	1,861.2	2,605.3
	北上	2,050.7	1,719.6	2,288.1	2,773.5	3,018.1	3,232.2	2,660.1	2,198.6	2,615.3
國 3	南下	2,336.8	2,419.2	2,835.5	2,906.1	2,593.2	2,125.5	1,492.0	1,305.1	2,395.2
	北上	1,257.2	1,123.5	1,912.3	2,667.6	3,122.9	3,399.8	2,382.1	1,563.0	2,434.7
國 5	南下	172.7	190.1	205.0	195.8	173.5	144.3	98.4	108.6	167.8
	北上	97.9	73.6	135.8	165.2	184.4	218.0	194.2	129.1	161.9
全線	南下	5,578.6	5,490.5	6,205.0	6,368.9	5,813.8	4,985.2	3,691.9	3,479.4	5,425.9
	北上	3,646.1	3,114.8	4,546.7	5,868.0	6,615.7	7,177.0	5,482.2	4,110.8	5,467.4
	雙向	9,224.7	8,605.3	10,751.6	12,236.9	12,429.5	12,162.2	9,174.0	7,590.2	10,893.3

資料來源：本研究整理。

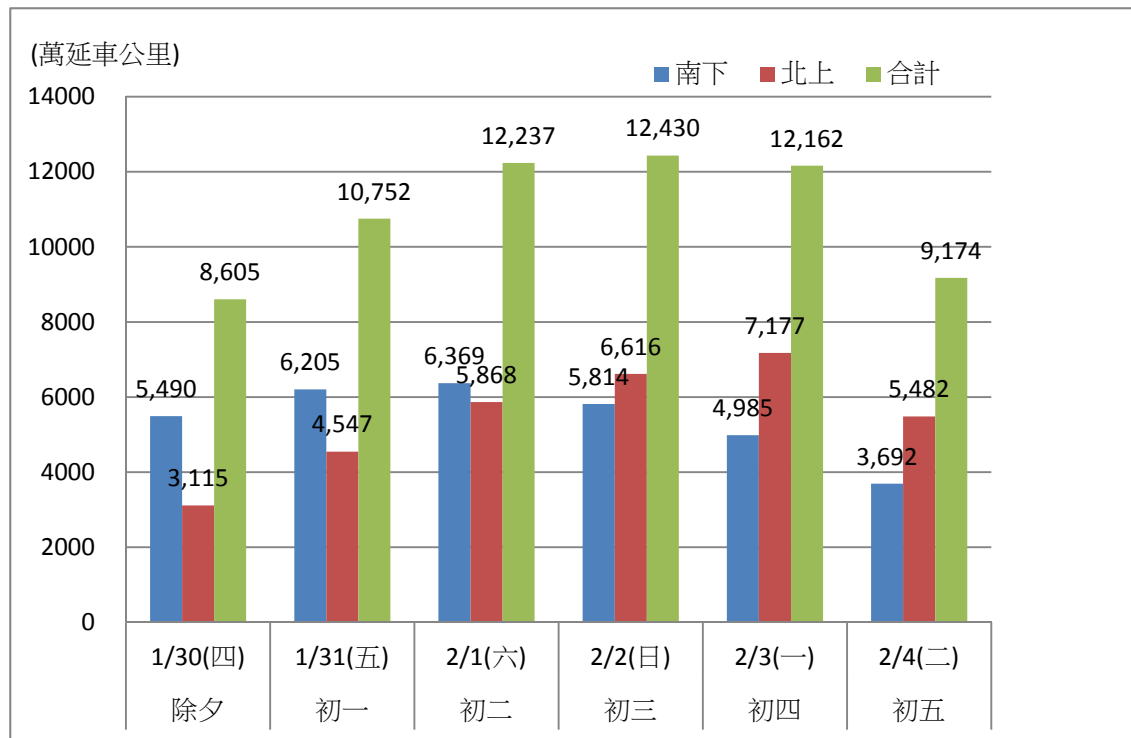


圖 5.2 103 年春節連續假期各日國道雙向 ETC 門架延車公里

### 三、暫停收費時段交通量

103 年春節連續假期暫停收費時段為除夕前一日至初五每日 21 時至 7 時，與原規劃暫停收費時段 23 時至 6 時相較，暫停收費時段由 7 小時延長為 10 小時，暫停收費日平均交通量由 23 時至 6 時之 292.7 萬輛增加為 21 時至 7 時之 512 萬輛，占全日交通量之比例分為 15.9% 及 27.3%，對轉移日間車流量之效果有限。103 年春節期間暫停收費期間分時交通量分布如表 5.3。

延長暫停收費時段（6 時至 7 時及 21 時至 23 時）之交通量平均值為 219.3 萬輛（以 21 時至 7 時平均交通量 512 萬輛扣除 23 時至 6 時平均交通量 292.7 萬輛），主要時段分布於 21 時至 23 時間，惟仍低於日間尖峰時段之交通量，未達到轉移日間車流之功效，103 年春節連續假期期間分時交通量分布如圖 5.3。



表 5.3 103 年春節連續假期各日暫停收費期間分時流量

單位：萬輛

日期	全日 流量	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	21:00	22:00	23:00	21-7 時 流量	21-7 時 占全日 交通量 比例	23-6 收 費流量	23-6 時 占全日 交通量 比例
1 月 29 日	1665.4	26.5	18.9	14.8	13.9	16.0	22.7	38.9	71.1	72.8	60.2	204.1	12.0%	60.2	3.6%
1 月 30 日 (除夕)	1505.9	50.5	41.7	34.3	33.1	40.2	51.3	60.4	63.4	59.4	46.5	480.6	32.0%	297.5	19.8%
1 月 31 日 (初一)	1855.6	39.7	32.6	25.8	23.7	29.6	43.0	59.0	82.6	75.7	60.4	472.1	25.0%	254.8	13.7%
2 月 1 日 (初二)	2090.7	44.5	31.9	24.4	23.9	35.0	55.7	71.7	100.5	88.3	66.8	542.7	26.0%	282.3	13.5%
2 月 2 日 (初三)	2117.5	48.4	34.7	24.0	20.5	26.3	43.9	66.8	102.3	93.2	76.2	536.3	25.0%	274.1	12.9%
2 月 3 日 (初四)	2078.8	61.2	48.4	38.9	33.4	31.4	36.4	50.0	102.7	92.3	74.8	569.4	27.0%	324.5	15.6%
2 月 4 日 (初五)	1600.6	58.9	46.1	36.5	29.7	26.4	30.1	39.4	60.4	48.3	35.5	267.1	17.0%	263.2	16.4%
春節平均	1874.9	26.9	20.9	16.6	15.8	20.1	28.8	38.4	87.1	80.3	64.2	512.0	27.3%	292.7	15.9%

資料來源：本研究整理。

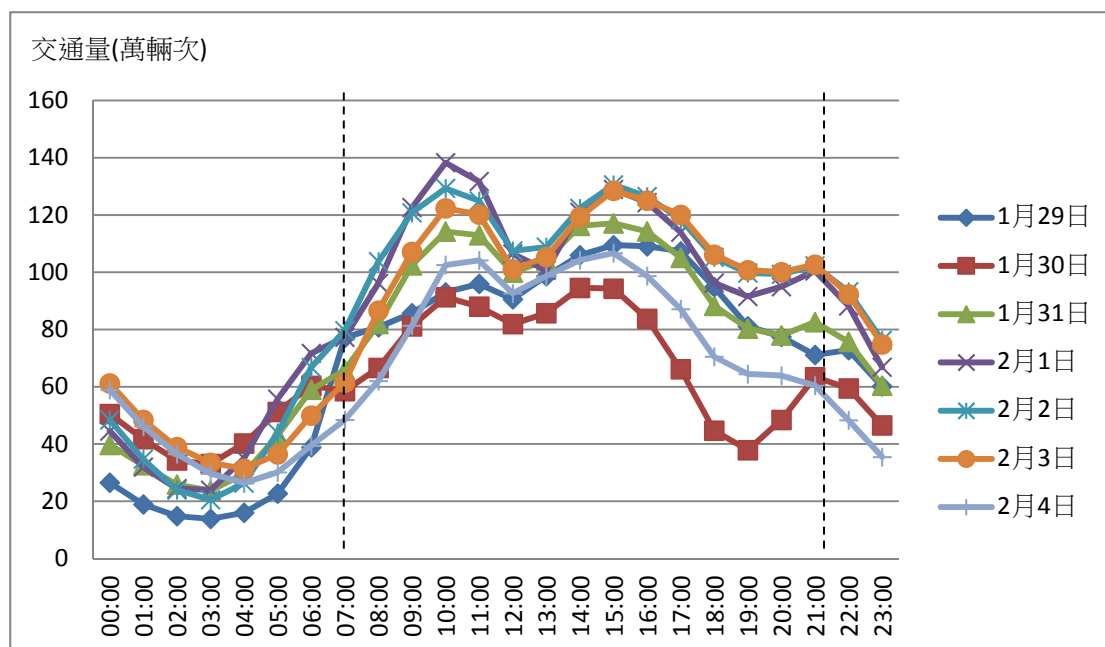


圖 5.3 103 年春節連續假期分時交通量分布圖

#### 四、差別費率時段(7時至21時)

實施計程收費後，長途行駛國 3 之用路人因距離較長，所需負擔之費率亦較高，因此為避免車流移轉集中於國 1 路段，高公局於今(103)年春節連續假期實施國 3「新竹系統至燕巢系統」採 8 折收費之差別費率，以提高長途用路人分流使用國 3 之意願。

為了解國 3 實施差別收費之成效，爰比較國 1（不含國 1 高架）及國 3（不含國 3 甲）之延車公里，發現：

- 1.春節期間差別費率時段（7 時至 21 時）國 1 及國 3 平均分流比例約為 50.9：49.1（如圖 5.4），全日時段比例約為 51.9：48.1（如圖 5.5）。
- 2.春節前後一日（1/29 及 2/5）7 時至 21 時國 1 及國 3 平均分流比例平均約 54.4：45.6，全日時段平均約 58：42。
- 3.國道收費在進入計程階段後，實施差別費率可有效將國 1 車流轉移至國 3，拉近國 1 與國 3 之分流比例，達成預期分流目標。因此春節期間實施國 3「新竹系統至燕巢系統」採 8 折收費之差別費率有顯著成效。

表 5.4 103 年春節連續假期差別費率時段國道雙向 ETC 門架延車公里  
單位：萬延車公里

國道	時段	1/29(三)	除夕 1/30(四)	初一 1/31(五)	初二 2/1(六)	初三 2/2(日)	初四 2/3(一)	初五 2/4(二)	2/5(三)	除夕至初 五 平均
國 1	7-21	3715.9	2914.5	3780.3	4152.9	4244.5	4057.5	3310.8	3265.0	3743.4
	0-24	4835.1	4351.4	5168.4	5744.5	5793.2	5702.0	4563.8	4059.8	5220.6
國 3	7-21	2891.7	2433.7	3608.5	4219.1	4353.7	4090.7	2922.1	2937.5	3604.6
	0-24	3594.0	3542.7	4747.7	5573.7	5716.0	5525.3	3874.1	2868.1	4829.9
國 1 國 3 分流 比例	7-21	56.2:43.8	54.5:45.5	51.2:48.8	49.6:50.4	49.4:50.6	49.8:50.2	53.1:46.9	52.6:47.4	50.9:49.1
	0-24	57.4:42.6	55.1:44.9	52.1:47.9	50.8:49.2	50.3:49.7	50.8:49.2	54.1:45.9	58.6:41.4	51.9:48.1

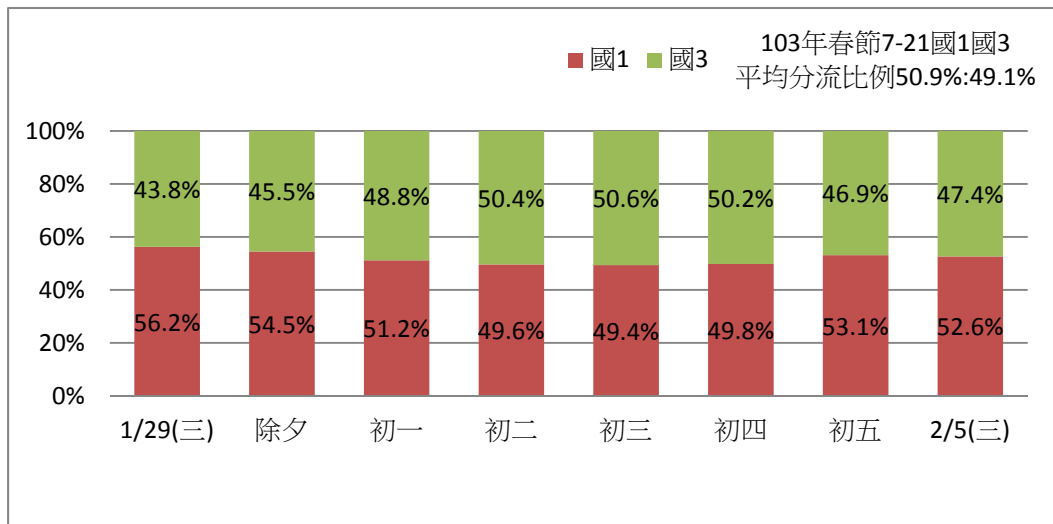


圖 5.4 103 年春節連續假期國 1 及國 3 差別費率時段(7-12)

#### 延車公里比例圖

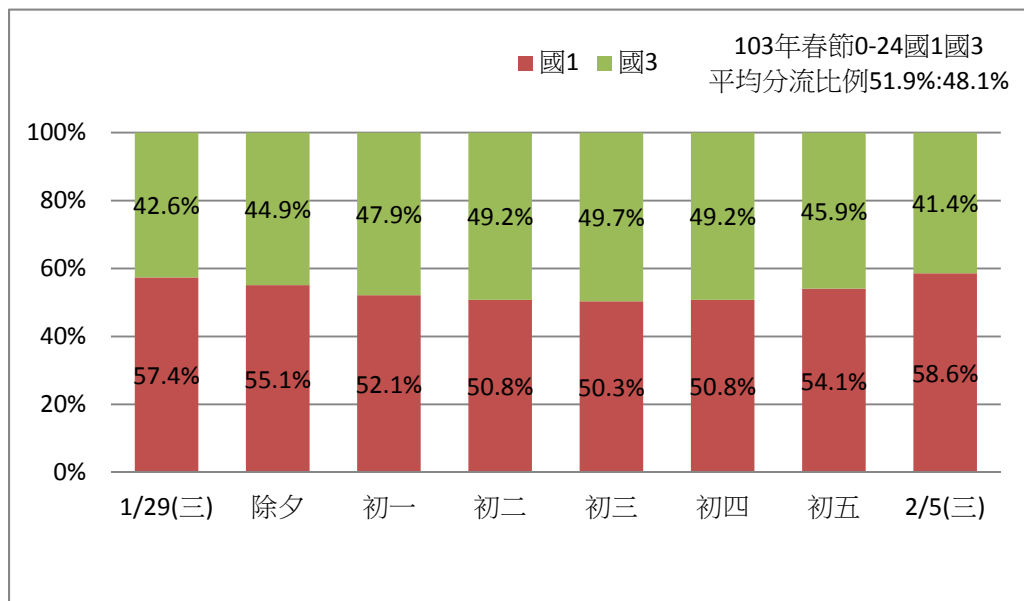


圖 5.5 103 年春節連續假期國 1 及國 3 全日延車公里比例圖

## 5.2 疏運作業執行績效評估

前節係以 ETC 門架所蒐集之交通量資料，進行春節疏運計畫執行成效分析，本節係依據路政司之 103 年春節疏運情形報告及高公局提報春節疏運計畫績效評估指標(如附錄 B)，與 102 年相較如下：

## 一、高速公路全線指標部分：

- 1.高速公路全線原收費站路段 ETC 門架雙向日平均交通量為 274 萬輛，較 102 年(247 萬)增加 10.93%；單日最高交通量為 2 月 2 日（初三）之 312 萬輛，較 102 年 298 萬輛增加 4.7%。
- 2.除夕至初五 21-7 時暫停收費時段平均交通量為 74 萬輛次，約占全日交通量之 27%；原規劃 23-6 時暫停收費時段平均交通量為 42 萬輛次，較 102 年暫停收費時段(0-7 時)之 45 萬輛次減少 7%。顯示暫停收費時段約 43%交通量集中出現於延長收費時段。
- 3.暫停收費時段（21-7 時）每日交通量平均為 74 萬輛次，較 102 年(0-7 時共 45 萬輛次)增加 64.4%。
- 4.使用「高速公路 1968」App 應用程式查詢路況達 526 萬次，較 102 年同期之 416 萬次增加 26%，顯示民眾已能透過行前資訊，掌握路況以避開壅塞。

## 二、國1北高旅行時間（圓山至高雄交流道）指標部分

北高南下行車時間，最高為初二 4.9 小時；高北北上最高為初三 6.3 小時。較 102 年南下最高旅行時間發生在初二 5.4 小時，減少 9.3%，北上以初三最高 5.7 小時，增加了 10.5%。

## 三、國5指標部分：

- 1.國 5 雙向日平均交通量為 7.9 萬輛次，較 102 年(7.4 萬輛次)增加 6.76%；單日最高交通量為初三之 8.6 萬輛次，較 102 年(8.3 萬輛次) 增加 3.61%。
- 2.國 5 北上（蘇澳-南港系統交流道）旅行時間以初四最高，約為 91 分鐘，較 102 年（68 分鐘）增加 33.8%。國 5 北上雪隧南口回堵時段比例，回堵長度達 2~5 公里之時間占比約為 18%，較 102 年(6%)增加 3 倍；回堵超過 5 公里時間占比約為 4%，較 102 年無回堵超過 5 公里增加。
- 3.國 5 北上高乘載管制時段內，蘇澳至南港系統行車時間為 58 分鐘(初四、初五)，與 102 年相當。

## 5.3 主要發現

除前項績效檢討外，另以高公局提報春節疏運計畫績效評估指標(如附錄 B)，進一步說明 103 年春節疏運之主要發現：

1. 103 年春節期間，高速公路西部國道 1 號與 3 號雙向車流量(車輛偵測器蒐集)較 102 年增加 6.92%，延車公里數較 102 年增 7.49%，西部雙向壅塞程度車流量比例卻增加 1%(6.7%比 5.7%)，且壅塞程度延車公里比例(6.3%比 5.1%)亦增加 1.2%，顯示 103 年西部高速公路交通量較 102 年增加，壅塞程度比例亦增加，其服務水準較 102 年相對降低。
2. 103 年春節期間，高速公路東部國道 5 號雙向車流量(車輛偵測器蒐集)較 102 年增加 5.52%，雙向延車公里數較 102 年亦增加 5.81%。但東部雙向壅塞程度車流量比例卻較 102 年增加 2.7%(28.1%比 25.4%)，雙向壅塞程度延車公里比例亦較 102 年增加 3%(30.2%比 27.2%)，顯示 103 年東部高速公路車流量雖然較 102 年增加，壅塞程度亦較 102 年增加，即服務水準相對下降。
3. 西部走廊國道 1 號與 3 號北上返回工作崗位之整體路況，其壅塞程度車流量比例與壅塞程度延車公里比例值為 8.8%與 8.2%，其壅塞程度比國道 5 號北上低(國道 5 號壅塞程度車流量比例值與壅塞程度延車公里比例值為 32.9%與 35.3%)，且南下情況亦同，如表 5.5。亦即近 3 年春節期間西部壅塞程度皆比東部國道 5 號低。
4. 103 年春節期間，高速公路西部北上壅塞程度車流量比例為 8.8%，高於西部南下 4.5%，西部北上壅塞程度延車公里比例為 8.2%，高於西部南下 4.5%。103 年春節期間高速公路東部北上壅塞程度車流量比例為 32.9%，高於東部南下 23.4%，東部北上壅塞程度延車公里比例為 35.3%，高於東部南下 25.2%，如表 5.5。亦即近 3 年春節期間高速公路東部與西部之北上壅塞程度均較南下為高。

表 5.5 103 年高速公路東西部南北向壅塞程度車流量比例與壅塞程度延車公里比例

壅塞程度 方向與 區域		壅塞程度車流量 比例	壅塞程度延車 公里比例
北上	西部	8.8%	8.2%
	東部	32.9%	35.3%
南下	西部	4.5%	4.5%
	東部	23.4%	25.2%

- 5.春節連續假期差別費率時段國 1（含國 1 高架）及國 3（含國 3 甲）各日分流比例平均約在 52：48，較 102 年未實施差別費率國 1 及國 3 分流比例 57：43 明顯拉近，顯示實施差別費率可有效將國 1 車流轉移至國 3，拉近國 1 與國 3 之分流比例，達成預期分流目標。
- 6.春節連續假期日平均短途旅次數（20 公里以下，以車牌歸戶之日使用里程數）約 39.4 萬，較 103 年 1 月周休假日（49.8 萬）減少 20.9%；中長途旅次（20 公里以上）約 81.3 萬，較 103 年 1 月周休假日（83.9 萬）減少 3.1%，顯示春節假期較周休二日短途旅次大量減少，中長途旅次亦呈現微幅降低。



## 第六章 春節疏運指標之檢討

隨著交通環境與技術的改變，例如國道開始全面實施 ETC 計程電子收費等，有必要依評估指標之發展、性質分類與疏運對策等層面，對春節疏運評估指標進行檢討。

### 6.1 評估指標之發展

民國 80 年代春節疏運評估指標著重於高速公路之管理，如推動高乘載管制績效評估。民國 90 年代交通部整合陸、海、空各運具，逐步建立全面性的春節疏運績效指標。103 年春節疏運結束後路政司所提報的 25 項評估指標(如表 6.1)，係於 99 年由春節疏運相關單位會同檢討研議，再於 100 年確認各系統之運能、運量與服務水準等相關指標。

### 6.2 評估指標性質分類

綜整春節疏運評估指標名稱、內涵、分析與展現方式，詳如附錄 D。依運具別說明指標分類，並將指標性質區分為 1.基本型性質；2.政策型性質；3.特定型性質，部分指標具有雙重性質。

- 1.基本型：顯示各個運輸系統運能(所提供之運送能力，表示供給量，例如班次數)、運量(所運送之旅客數量，表示使用量，例如運送人次)與服務水準(例如臺鐵準點率)等整體疏運情形。
- 2.政策型：顯示疏運措施達到移峰填谷(例如高速公路暫停收費期間交通量)、提升公共運輸供給量(例如臺鐵之運能)與觀光旅遊交通順暢(例如觀光地區疏運路段交通順暢比)等之政策效果。
- 3.特定型：顯示特定時間、空間路段或路線之疏運措施效果(例如國道 5 號北上雪隧南口回堵長度之時段占上午與下午之比例)。

### 6.3 評估指標之檢討

針對 103 年春節疏運 25 項指標(如表 6.1)進行檢討，包括新增指標、補充與文字微調整併等 3 類，其中新增 6 項指標，補充 5 項指標，文字微調 16 項指標，整併 4 項指標，保留未修改 1 項，共計 32 項。



表 6.1 103 年春節疏運 25 項評估指標分類

類別	指標名稱	分類		
		基本	政策	特定
高速公路	1.國道日平均交通量(萬輛)	✓		
	2.國道日最大量交通量(萬輛)	✓		
	3.國 1 圓山交流道至國 1 高雄交流道 北上高乘載時段旅行時間平均 (分鐘)		✓	
	4.暫停收費期間交通量平均(萬輛)		✓	
	5.國 5 北上行車時間 (分鐘)		✓	✓
	6.國 5 北上雪隧南口回堵長度之時段 占全日比例平均			✓
客運	7.國道客運運能(班次數與座位數)	✓	✓	
	8.國道客運之運量(運送人數)	✓		
	9.一般公路客運之運量(運送人數)	✓		
觀光	10.旅遊人數 (日平均)	✓		
	11.重點疏運路段平均交通順暢比	✓	✓	
	12.日平均停車空間需供比	✓	✓	
高鐵	13.高鐵運能 (班次數)	✓	✓	
	14.高鐵運能 (客座公里數)	✓	✓	
	15.高鐵運量 (運送人數)	✓		
	16.高鐵運量 (延人公里數)	✓		
臺鐵	17.臺鐵運能(班次數)	✓	✓	
	18.臺鐵運能 (客座公里數)	✓	✓	
	19.臺鐵運量 (運送人數)	✓		
	20.臺鐵運量 (延人公里數)	✓		
	21.臺鐵準點率	✓		
空運	22.航空運能 (班次數與座位數)	✓		
	23.航空運量 (運送人數)	✓		
海運	24.海運運能 (班次數與座位數)	✓		
	25.海運運量 (運送人數)	✓		

表 6.2 春節疏運 32 項評估指標分類

類別	指標名稱	分類		
		基本	政策	特定
高速公路	1.國道原收費站日平均交通量(萬輛次/日)	✓		
	2.國道原收費站單日最大交通量(萬輛次)	✓		
	3.國 1 高雄交流道至圓山交流道北上高乘載時段平均旅行時間(分鐘)		✓	
	4.國 3 九如交流道至木柵交流道北上高乘載時段平均旅行時間(分鐘)		✓	
	5.暫停收費期間原收費站平均交通量(萬輛次/日)		✓	
	6.國 5 蘇澳交流道至南港系統交流道北上高乘載時段旅行時間(分鐘)		✓	✓
	7.國 5 北上雪隧南口回堵長度之時段占上午/下午比例			✓
	8.國 1 國 3 國 5 日平均總路段交通量(萬輛次/日)	✓		
	9.國 1 國 3 分流比率		✓	
客運	10.國道客運日平均運能(班次數/日與座位數/日)	✓	✓	
	11.國道客運日平均運量(運送人次/日)	✓		
	12.國道客運單日最大運量(運送人次)	✓		
	13.一般公路客運日平均運能(班次數/日)	✓		
	14.一般公路客運日平均運量(運送人數/日)	✓		
	15.國道客運指標性路線尖峰時段滿載班次數比率	✓		✓
	16.國道客運指標性路線尖峰時段平均行車時間(分鐘)	✓		✓

註：較原有 25 項指標，新增第 8、9、15、16、19、21 項等 6 項指標(以斜體底線註記其指標名稱)，補充第 4、12、13、24、27 等 5 項指標(以底線註記其指標名稱)，整併第 22、23、25、26 等 4 項指標，保留未修改第 28 項，其餘為文字微調等 16 項指標。

表 6.2 春節疏運 32 項評估指標分類(續)

類別	指標名稱	分類		
		基本	政策	特定
觀光	17.觀光遊樂地區日平均旅遊人次 (萬人次/日)	✓		
	18.觀光遊樂地區重點疏運路段 平均交通順暢比	✓	✓	
	19. <u>5 處觀光遊樂地區重點疏運路段 平均交通順暢比</u>			✓
	20.觀光遊樂地區日平均尖峰停車空間 需供比小於 0.95 之比例	✓	✓	
	21. <u>觀光遊樂地區接駁專車日平均載客率</u>		✓	
高鐵	22.高鐵日平均運能 (班次數/日與客座公里數/日)	✓	✓	
	23.高鐵日平均運量 (運送人次/日與延人公里數/日)	✓		
	24. <u>高鐵單日最大運量(運送人次)</u>	✓		
臺鐵	25.臺鐵日平均運能 (班次數/日、座位數/日與客座公里數/日)	✓	✓	
	26.臺鐵日平均運量 (運送人次/日與延人公里數/日)	✓		
	27. <u>臺鐵單日最大運量(運送人次)</u>	✓		
	28.臺鐵準點率	✓		
空運	29.航空日平均運能(班次數/日與座位數/日)	✓		
	30.航空日平均運量(運送人次/日)	✓		
海運	31.海運日平均運能(班次數/日與座位數/日)	✓		
	32.海運日平均運量(運送人次/日)	✓		

註：較原有 25 項指標，新增第 8、9、15、16、19、21 項等 6 項指標(以斜體底線註記其指標名稱)，補充第 4、12、13、24、27 等 5 項指標(以底線註記其指標名稱)，整併第 22、23、25、26 等 4 項指標，保留未修改第 28 項，其餘為文字微調等 16 項指標。

## 一、新增指標部分

表 6.2 之第 8、9、15、16、19、21 項等 6 項為新增指標，列舉說明如下。

1. 國道原採用通過收費站的交通量估算國道交通總量，現利用國道電子收費系統及車輛偵測器，蒐集所有交流道間路段上通過的車輛數，以估算交通總量，爰新增表 6.2 指標 8：國 1 國 3 國 5 日平均總路段交通量。
2. 利用國道電子收費系統及車輛偵測器資料，評估國道空間移峰填谷策略之效果，爰新增表 6.2 指標 9：國 1 國 3 分流比率。
3. 由於一班客運車滿載表示可能有旅客需要等候下一班車，爰以滿載班次間接推估旅客候車可能情形，爰新增表 6.2 指標 15：國道客運指標性路線尖峰時段滿載班次數比率。
4. 蒐集國道客運出站與到站行車動態資料，估算旅客尖峰時段乘車時間，爰新增表 6.2 指標 16：國道客運指標性路線尖峰時段平均行車時間。
5. 原本以進出 11 處國家風景區及主題樂園的 103 條重點疏運路段平均交通順暢比，顯示春節期間觀光旅遊交通順暢的情形。然為了解風景區最擁擠情形，特選 5 處春節旅遊熱門景點，依序為日月潭、北海岸、東北角、大鵬灣、東海岸，共計 37 條重點疏運路段，以觀察 5 處熱門景點疏運路段交通順暢情形，爰新增表 6.2 指標 19：5 處觀光遊樂地區重點疏運路段平均交通順暢比。
6. 觀光遊樂地區接駁專車載客率，為展現遊客使用公共運具之程度，爰新增表 6.2 指標 21：觀光遊樂地區接駁專車日平均載客率。

## 二、補充指標部分

表 6.2 中補充第 4、12、13、24、27 等 5 項指標，列舉說明如下。

1. 為比較高速公路國 1 與國 3 北上高乘載時段旅行時間，爰補充表 6.2 指標 4：國 3 九如交流道至木柵交流道北上高乘載時段平均旅行時間，可與表 6.2 指標 3：國 1 之旅行時間對照比較。
2. 為了解公共運輸單日運量情形，比照高速公路單日最大量，補齊國道客運、高鐵與臺鐵等公共運輸之單日最大運量，如表 6.2 指標 12：國道客運單日最大運量、表 6.2 指標 24：高鐵單日最大運量與表 6.2 指標 27：臺鐵單日最大運量。
3. 為了解一般公路客運運能與運量相關性，爰補充表 6.2 指標 13：一般公路客運日平均運能，可與表 6.2 指標 14：一般公路客運運量對照比較。

### 三、文字微調整併指標部分

表 6.2 之第 1 至 3、5 至 7、10、11、14、17、18、20、29 至 32 等 16 項指標係做文字微調，擇要列舉說明如下。

1. 為正確標示高速公路交通量計算方式，將表 6.1 指標 1、指標 2 與指標 5 加上原收費站 4 字，做文字微調。微調後為表 6.2 指標 1：國道原收費站日平均交通量、指標 2：國道原收費站單日最大交通量與指標 5：暫停收費期間原收費站平均交通量，以明確標示其計算方式，俾與歷史資料比較。
2. 為使區位與方向保持一致，將表 6.1 指標 3 文字微調為表 6.2 指標 3：國 1 高雄交流道至圓山交流道北上高乘載時段平均旅行時間（分鐘），以符合區位方向一致。
3. 為使計算之時間單位可清楚展現於指標中，將運量與運能之文字微調為日平均之運量與運能，例如表 6.2 指標 10、11、14、17、29 至 32 項。
4. 為明確顯示旅遊地區只限國家風景區與主題樂園之觀光遊樂地區，將表 6.1 指標 10 與 11 文字微調為表 6.2 指標 17：觀光遊樂地區日平均旅遊人次與指標 18：觀光遊樂地區重點疏運路段平均交通順暢比。
5. 為明確標示觀光遊樂地區停車空間需供比計算方式，將表 6.1 指標 12 文字微調為表 6.2 指標 20：觀光遊樂地區日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之比例。

另表 6.2 之第 22、23、25、26 等 4 項指標係將意義相同而計算單位不同之指標加以合併，例如表 6.2 指標 22：高鐵日平均運能（班次數/日與客座公里數/日），為表 6.1 指標 13、14 高鐵運能之整併；表 6.2 指標 23：高鐵日平均運量（運送人次/日與延人公里數/日），為表 6.1 指標 15、16 高鐵運量之整併；表 6.2 指標 25：臺鐵日平均運能（班次數/日與客座公里數/日），為表 6.1 指標 17、18 臺鐵運能之整併；表 6.2 指標 26：臺鐵日平均運量（運送人次/日與延人公里數/日），為表 6.1 指標 19、20 臺鐵運量之整併。

## 第七章 改善建議

為提升整體疏運計畫之規劃能力，各疏運計畫執行單位宜再強化管轄運具運量分配之預測。茲綜整各疏運執行單位之策進作為建議如下：

### 一、高速公路局

- 1.移峰填谷與分散車流仍然是重要的高速公路疏運策略。若高速公路主要以服務中長程旅次為主，在容量有限情形下，如何優先服務中長程使用者，而且東部優先於西部，收假北上優先於開始放假之南下，則是策進作為的重要工作。103 年始實施計程收費，於春節期間國 1 與國 3 採取差別費率，取消 20 公里免費里程等措施，除延長免收費時段未達成預期之移峰填谷效果外，差別費率確可有效拉近國 1 及國 3 分流之比例，且取消 20 公里免費里程，已減少短途旅次駛入高速公路之車流量，減輕高速公路壅塞壓力，建議高公局未來可精進相關策略，更精確掌握運輸需求。
- 2.高公局利用 APP 傳達道路訊息，使駕駛者適時避開壅塞，已有成效，請高公局加強宣導。
- 3.建議高公局持續利用交流道間車輛偵測器或 ETC 門架交通量資料，建立壅塞程度比例指標，針對春節期間高速公路整體、東西部、及特定區域壅塞地點進行疏運成效評估。
- 4.建議高公局亦可於春節前進行民調，了解民眾於春節期間預定使用高速公路的時間與路段，了解高速公路可能的尖離峰情形，加強宣導及管理，以使高速公路車流更為順暢。
- 5.高速公路局可針對假設春節期間發生車流集中情形或者重大交通事故時，預擬相關應變措施。例如車流量大於某一臨界值時之啟動時間，管制強度，主動與公路總局、地方縣市政府交通號誌專責單位聯繫，調整號誌時制。於臨近交流道之地方道路主動提供壅塞資料，通知潛在高速公路使用者改走替代道路。另外，可於再次檢視其規劃替代道路之妥適性後，辦理演練，並適時辦理宣導。

### 二、公路總局

- 1.觀光地區聯外道路仍然為未來交通疏導之重點路段，可增設資訊可變標誌，以提早將進出路況告知用路人；園區停車場於進出口行車動線交會處加派人員交通疏導；請警察單位加強嚴格取締違

規停車、攤販及清除路障。

- 2.針對觀光景點交通壅塞情形，請公路總局配合觀光局，朝多贏的目標做更細緻的規劃，除辦理總量管制，加強公共運輸運能規劃，或行駛接駁公車，多加宣導鼓勵使用，達到交通順暢目標外，亦可提供民眾方便且高服務遊憩品質，及提供商家賺錢的人潮環境。
- 3.省道瓶頸路段或高速公路重要替代道路宜普設車輛偵測器與路況資訊看板等設施，配合即時路況報導，提供用路人提前選擇新的行車動線。瓶頸路段前尤應及早設置可變式資訊標誌，充分提供用路人即時路況資訊。
- 4.省縣道設有車輛偵測器(VD)路段仍然有限，建議公路總局持續於重要路段設置車輛偵測器。

### 三、觀光局

- 1.各風景區宜持續加強規劃臨時停車場。春節期間民眾多使用小客車出遊，部分地區之停車場仍有需供比較高的現象，來年建議於觀光遊樂地區聯外道路瓶頸路段周邊腹地持續協調臨時停車空間，並配合管制措施與接駁車運用來疏運大量旅客，提供舒適的旅遊環境。
- 2.持續以分流概念提供易壅塞景點之鄰近替代景點。觀光局根據歷年春節期間各觀光遊樂地區旅遊狀況，推估十大易壅塞熱門景點，並協調規劃有相關配套措施(包含接駁專車、臺灣好行、臺灣觀光巴士等公共運輸工具之提供及重點疏運措施之宣導)，便利民眾預作遊程安排，並鼓勵民眾多搭乘公共運輸工具出遊。未來建議以分流概念提供易壅塞景點附近之替代景點供民眾選擇。惟發佈壅塞資訊時宜與公路單位協調，確保資訊一致性，避免過多壅塞訊息，造成民眾困擾，甚至造成其他道路或景點不必要的壅塞。
- 3.持續調查與追蹤新興旅遊景點與大型活動地點聯外疏運。民眾於春節期間偏好新興景點及參加大型節慶活動，在平日已吸引相當多民眾參加之地點，如佛陀紀念館等景點，應持續與當地縣市政府交管單位、警察單位、客運業者結合，提供足夠的公共運輸運能，連結各交通重要據點(車站、客運場站、交流道、停車場)，輔以聯外道路提供引導或調撥車道等交管方式運作，有效疏運大量旅客及遊樂地區的停車問題。

## 四、高鐵局

- 1.宜督促台灣高鐵公司繼續改善訂票系統，提升旅客購票滿意度。
- 2.台灣高鐵公司可針對假設春節期間發生設備故障事件，如轉轍器等影響營運事件，預擬高鐵中斷營運相關具體完整與細緻化的應變措施，並進行演練，亦宜適時辦理宣導。
- 3.若持續於春節期間實施自由座措施，宜再持續監督車站人潮管制情形。

## 五、臺鐵局

- 1.臺鐵東線仍為東部唯一運輸骨幹及每逢收假日驟增之上行旅次特性，則迭有民眾透過各種管道反映運能不足，因應未來年假，東部地區仍應列為運能優先調整區間。
- 2.民眾仍感覺臺鐵東部自強號車票不易購得，臺鐵除增開班次(普悠瑪號加入營運)、擴充網路購票容量外，對於如何杜絕黃牛票，建議臺鐵局宜持續協調鐵路警察局加強查緝非法網路訂票。否則增加班次的效果，會因黃牛而打折扣。

## 六、空運

- 1.在離島管制航線中，金門及馬祖航線網路訂位比例均已達 70%，建議民航局協調澎湖縣政府評估是否於 104 年將馬公航線網路訂位比例亦提升至 70%。
- 2.機票管制措施之落實執行已使得班機報到率大幅提高，建議聯合候補櫃檯於預估現場臨時加班機需求時納入考量，必要時及早提出加班機需求，以利後續加班機協調。
- 3.民航局除先行檢討疏運 A、B、C 計畫之完整性外，事先亦進行演練，以強化各單位應變能力。事前充分準備為 103 年疏運任務順利完成之關鍵因素之一。建議除持續辦理天候影響疏運之應變 A、B、C 計畫外，亦可加強應變措施細緻化，預擬特殊情況之疏運計畫，例如旅客霸機之應變措施。另為達成儘速疏運旅客目標，可再協調國防部研議提升啟動軍機相關作業效率。
- 4.因應初二因濃霧導致金門及馬祖機場滯留旅客情形，雖即時成立聯合候補櫃檯並於次日順利疏運旅客，惟有部分旅客抱怨未獲悉啟動聯合候補訊息致錯失填寫候補單時機，建議民航局協調航空公司就此研議改善。



## 七、航港局

1. 因應東琉線旅客人數逐年增加，惟碼頭動線是否可配合大量旅客進出及碼頭船席是否可足以供加班船使用，後續建議港務局協調屏東縣政府研議辦理。另輔導東琉線業者為春節期間之旅客人潮公告尖峰期間之船期表，尖峰時段航班密集時督導客船業者加派人員現場協助指引及管理，東琉線業者辦理預售票機制，俾利減少現場排隊人數。
2. 若海象正常，但船班因故無法正常開航時，各航務中心仍應將相關訊息確實依海運疏運計畫通報，並通知業者將相關訊息及替代措施以手機簡訊或採電視跑馬燈等方式，即時通知已訂位與計畫搭乘之民眾；另應要求業者落實相互聯繫支援機制，俾降低旅客受影響之程度。

## 八、其他

1. 連續假期前密集之宣導作為仍有助於促進民眾儘早規劃行程，故未來應持續加強辦理。
2. 民眾經由電視、廣播、報紙、網路取得資訊的比例相對較高，未來宣導仍可以上述電視台、廣播電台、報紙及平面媒體、網際網路與 APP 訊息等媒體管道方式為主，至於文宣品則宜定位為輔助性質之宣導方式。
3. 民航局檢討因天候影響疏運之應變 A、B、C 計畫之完整性外，事先亦進行演練，以強化各單位應變能力，效果頗佳。建議各單位可針對影響疏運之情況，預擬相關應變措施，除達到完整性與細緻化外，亦需進行演練。
4. 各疏運單位可自行檢視績效評估指標，依特性與執行重點調整指標項目與計算方式。例如鐵路之超商取票有助於提升售票服務水準，建議可適當納入；觀光遊樂地區交通疏運重點路段平均交通順暢比之指標，建議可持續辦理。

## 參考文獻

1. 交通部運輸研究所，「102年春節疏運計畫績效檢討與評估」，民國102年9月。
2. 交通部臺灣區國道高速公路局，「高速公路局103年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討」簡報，民國103年2月。
3. 交通部公路總局，「公路總局103年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討」簡報，民國103年2月。
4. 交通部臺灣鐵路管理局，「103年春節假期旅客疏運檢討報告」，民國103年2月。
5. 交通部民用航空局，「103年春節假期航空疏運檢討報告」，民國103年2月。
6. 交通部觀光局，「103年觀光地區春節疏運檢討報告」，民國103年2月。
7. 交通部航港局，「103年春節假期航空疏運檢討報告」，民國103年2月。



## 附錄 A 103 年春節疏運會議參考資料



## 103 年春節疏運會議參考資料

102.11.11

## 壹、 會議辦理依據

依據交通部 102 年 11 月 5 日交路字第 1025015554 號函辦理。

## 貳、 103 年春節假期特性

103 年春節連續假期為 1 月 30 日（農曆 12 月 30 日，星期四）至 2 月 4 日（農曆元月初五，星期二），共計 6 天(如表 1，102 年假期如表 2)。假期開始前最後 1 天上班日為星期三（1 月 29 日，農曆 12 月 29 日），假期開始時第 1 天為除夕，假期結束第 1 天上班日為星期三(2 月 5 日，農曆元月初六)。

表 1 103 年春節期間之放假時間表(6 天)

日期	1 月 29 日	1 月 30 日	1 月 31 日	2 月 1 日	2 月 2 日	2 月 3 日	2 月 4 日	2 月 5 日
星期	三	四	五	六	日	一	二	三
農曆	29	除夕	初一	初二	初三	初四	初五	初六
假日或上班日	上班日	(春節)	節	假	期)	補假	補假	上班日

註： 2 月 3、4 日(星期一、二)補假(因為初二與初三為星期六、日)。

表 2 102 年春節期間之放假時間表(9 天)

日期	2 月 8 日	2 月 9 日	2 月 10 日	2 月 11 日	2 月 12 日	2 月 13 日	2 月 14 日	2 月 15 日	2 月 16 日	2 月 17 日	2 月 18 日
星期	五	六	日	一	二	三	四	五	六	日	一
農曆	28	除夕	初一	初二	初三	初四	初五	初六	初七	初八	初九
假日或上班日	上班日	(春節)	節	假	期)	補假	補假	彈性放假	假日	假日	上班日

註： 2 月 13、14 日(星期三、四)補假(因為除夕與初一為星期六、日)、2 月 15 日(星期五)彈性放假。

## 參、 交通部春節疏運政策願景

交通部 6 項春節疏運政策願景簡述如下：

- 1.提供民眾便捷之交通服務。
- 2.強化大眾運輸優先疏運觀念。
- 3.規劃陸海空各運具間之整體供需平衡。
- 4.提供安全順暢的高快速公路運輸與舒適之鐵路運輸與歡樂的觀光旅遊服務。
- 5.充分提供本島至離島海運服務，滿足民眾返鄉需求。
- 6.協調航空公司提供充足運能，確保飛航安全，並預擬天候不佳時之海空協調作業方案。

## 肆、 精進做法

為使民眾可感覺到疏運措施亦有省錢或省時之效益，建議各疏運單位可針對疏運措施中具有節省民眾旅行成本(支出)或旅行時間之措施加強行銷與說明其效益。

## 1.民航局

- 空運易受天候影響，確實規劃與執行疏運應變計畫，並加強服務因天候受困機場之旅客。

## 2.航港局

- 海運易受天候影響，確實規劃與執行疏運應變計畫，並加強服務因天候受困離島之旅客。

## 3.高速鐵路工程局

- 臺灣高鐵公司可針對假設春節期間發生設備故障事件(如號誌設備)，或號誌人員(或駕駛員)罷工等影響營運事件，預擬高鐵中斷營運相關具體完整與細緻化的應變措施，並進行演練，亦宜適時辦理宣導。
- 若於春節期間實施自由座措施者，請再持續監督車站人潮管制情形。

## 4.臺灣鐵路管理局

- 展現新購列車營運後與疏運成果之關係。
- 夜間跨線列車優惠活動。
- 分析東部幹線績效評估指標之順逆向載客率。
- 民眾仍感覺臺鐵東部自強號車票不易購得，杜絕黃牛票。

## 5.觀光局

- 易壅塞景點以分流概念提供鄰近替代景點。
- 宜持續提供接駁公車，並維持小型車停車秩序。
- 各風景區之停車因應計畫。
- 持續調查與追蹤新興旅遊景點與大型活動地點聯外疏運。

## 6.公路總局

- 針對觀光景點交通壅塞情形，請公路總局配合觀光局，朝多贏的目標做更細緻的規劃。
- 如何有效控制易壅塞路段車流量之措施與績效評估。
- 加速於省縣道重要路段設置車輛偵測器。
- 省道瓶頸路段或高速公路重要替代道路宜普設車輛偵測器與路況資訊看板等設施，配合即時路況報導，提供用路人提前選擇新的行車動線。瓶頸路段前尤應及早設置可變式資訊標誌，充分提供用路人即時路況資訊。

## 7.高速公路局

- 針對假設春節期間發生車流集中情形(例如 102 年 4 月 4 日清明節)或者重大交通事故時，預擬相關應變措施。例如車流量大於某一臨界值時之啟動時間，管制強度，主動與公路總局、地方縣市政府交通號誌專責單位聯繫，調整號誌時制。於臨近交流道之地方道路主動提供壅塞資料，通知潛在高速公路使用者改走替代道路。另外，可於再次檢核其規劃替代道路之妥適性後，辦理演練，並適時辦理宣導。
- 於春節期間持續推動移峰填谷政策，鼓勵用路人多利用高乘載時段與 0 時至 7 時夜間免收費時段行駛高速公路，並進一步評估其服務水準。
- 持續利用交流道間車輛偵測器資料，建立壅塞程度比例指標，針對春節期間高速公路整體、東西部、及特定區域壅塞地點進行疏運成效評估。
- 有效控制易壅塞路段(例如國道 5 號雪山隧道)車流量之措施與績效評估，績效評估指標可包含運送人數之估算與分析。
- 於節後分析時宜採用車輛偵測器或電子收費設備所測得之車流量與延車公里數為分析基礎。

- 於春節前進行民調，了解民眾於春節期間預定使用高速公路的時間與路段，了解高速公路可能的尖離峰情形，加強宣導及管理，以使高速公路車流更為順暢。
- 推估春節期間高速公路私人運具利用人數與公共運輸運具利用人數，做為疏運成效評估之參考。
- 利用 APP 傳達道路訊息，使駕駛者適時避開壅塞，加強宣導。
- 103 年春節可能採取里程計費，屆時可能無通過目前收費站車輛次數可供與歷年收費站通過車輛次數做趨勢比較，請重新考量如何計算高速公路通過量之計算標準。

#### 伍、 後續工作

1. 各單位之 103 年春節疏運計畫，請依會中討論建議修改後，於 12 月 5 日前報部核定。相關時程建議如表 3。
2. 各單位於 102 年 12 月 30 日前針對其疏運計畫進行自我檢核。
3. 春節疏運計畫執行完成後，請各單位於 103 年 2 月 5 日上午 9 時前，提送疏運成果至路政司。



表3 交通部103年春節疏運計畫時程表

月份 (102/11~103/3)		11月	12月	1月	2月	3月
各 屬 單 位 工 作 項 目	各單位研擬 103 年春節疏運計畫(部屬執行單位)	11/10~11/25				
	依交通部來文由運研所召開會議研商各單位春節疏運計畫	11/26~11/30				
	各單位將修改後之 103 年春節疏運計畫報交通部核定(部屬執行單位)	12/1~12/5				
	各單位進行疏運計畫自我檢核(部屬執行單位)	102/12/6~102/12/31				
	宣導交通部春節疏運計畫(道安會及部屬執行單位)	103/1/1~102/2/4				
	執行春節疏運計畫(部屬執行單位)	1/30(除夕)~2/4(初五)				
	檢討其春節疏運計畫(部屬執行單位)				2/5	
	檢核春節疏運計畫重要事項(部屬執行單位)		▲ 註 1 各單位完成疏運計畫自我檢核		▲ 註 2 (2/5)各單位提送成果報告至路政司。	

註 1: 各單位完成疏運計畫自我檢核。

註 2: 各單位於 103/2/5 上午 9 時前送成果報告至路政司。

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運  
計畫績效評估指標彙整表



附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(高速公路局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	1.原收費站 路段 ETC 門架交通 量	1.日平均交通量 (單位：萬輛次/日)	274	247	249	10.93%	10.04%	註 1
		西部(國 1 及國 3)	266	240	242	10.83%	9.92%	
		東部(國 5)	7.9	7.4	7.2	6.76%	9.72%	
		2.日最大交通量 (單位：萬輛次)	312	298	288	4.70%	8.33%	註 2
		西部(國 1 及國 3)	303	290	279	4.48%	8.60%	
		東部(國 5)	8.6	8.3	8.2	3.61%	4.88%	
	3.暫停收費期間通 過之日平均交通 量(單位：萬輛次 /日)	全線	(21-7)	(0-7)	39	102.56%	79.55%	註 3
		全線	27.37%	15.8%	17.67%	82.48%	63.17%	
		4.暫停收費期間通 過交通量占全日 交通量之平均比 例						
		全線	1,894					註 4
	2.ETC 門 架交通 量	西部(國 1 及國 3)	1,855					
		東部(國 5)	39					
		全線	2,115					註 5
		西部(國 1 及國 3)	2,086					
		東部(國 5)	42					

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	3.暫停收費期間通過之日平均交通量(單位：萬輛次/日)	全線	512 (21-7)					註 6
		全線	27.03%					
	4.暫停收費期間通過交通量占全日交通量之平均比例	全線	0.075	0.065	0.07	15.38%	7.14%	註 7
		西部(國 1 及國 3)	0.067	0.057	0.057	17.54%	17.54%	
		東部(國 5)	0.281	0.254	0.203	10.63%	38.42%	
	3.壅塞程度	全線	0.071	0.059	0.06	20.34%	18.33%	註 8
		西部(國 1 及國 3)	0.063	0.051	0.044	23.53%	43.18%	
		東部(國 5)	0.302	0.272	0.21	11.03%	43.81%	
	4.旅行時間	國 1(圓山-高雄交流道)	264					註 9
		國 3(南港-九如交流道)	254					
	1.國道全日第 85 百分位旅行時間(單位：分鐘)	國 5(南港系統-蘇澳交流道)	60					
		國 1(圓山-高雄交流道)	288					
	2.國道北向第 85 百分位旅行時間(單位：分鐘)	國 3(南港-九如交流道)	275					
		國 5(南港系統-蘇澳交流道)	60					

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	3.國道南向第85百分位旅行時間 (單位：分鐘)	國 1(圓山-高雄交流道)	255					註 9
		國 3(南港-九如交流道)	239					
		國 5(南港系統-蘇澳交流道)	57					
		國 1(圓山-高雄交流道)	268					
		國 3(木柵交流道-九如交流道)	269					
	4.國道高乘載時段第85百分位旅行時間 (單位：分鐘)	國 5(南港系統-蘇澳交流道)	62 (僅北上)					
		國 1(圓山-高雄交流道)	277					
		國 3(木柵交流道-九如交流道)	271					
	5.國道差別費率時段第85百分位旅行時間 (單位：分鐘)	國 5(南港系統-蘇澳交流道)	—					註 10
		2-5 公里	18%	6%	13%			
		5 公里以上	4%	0	0			
	5.回堵長度比例	全線	18,913,983	17,476,277	18,007,228	8.23%	5.04%	註 7
	6.偵測器交通量	西部(國 1 及國 3)	16,128,477	15,085,076	15,632,934	6.92%	3.17%	
		東部(國 5)	386,922	366,675	363,744	5.52%	6.37%	

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	2.北上車流量(日平均)	全線	9,377,418	8,847,856	9,053,158	5.99%	3.58%	註 7
		西部(國 1 及國 3)	8,037,651	7,679,043	7,831,983	4.67%	2.63%	
		東部(國 5)	192,907	183,884	183,096	4.91%	5.36%	
	3.南下車流量(日平均)	全線	9,536,565	8,628,422	8,954,070	10.53%	6.51%	
		西部(國 1 及國 3)	8,090,826	7,406,033	7,800,952	9.25%	3.72%	
		東部(國 5)	194,016	182,791	180,648	6.14%	7.40%	
	4.雙向壅塞車流量 (日平均)	全線	1,423,655	1,137,860	1,109,519	25.12%	28.31%	
		西部(國 1 及國 3)	1,074,195	861,417	879,810	24.70%	22.09%	
		東部(國 5)	108,754	92,958	73,543	16.99%	47.88%	
	5.北上壅塞車流量 (日平均)	全線	908,334	658,394	597,600	37.96%	52.00%	
		西部(國 1 及國 3)	711,223	489,110	483,975	45.41%	46.95%	
		東部(國 5)	63,398	51,514	45,064	23.07%	40.68%	
	6.南下壅塞車流量 (日平均)	全線	515,321	479,466	511,919	7.48%	0.66%	
		西部(國 1 及國 3)	362,973	372,307	395,836	-2.51%	-8.30%	
		東部(國 5)	45,356	41,444	28,479	9.44%	59.26%	
	7.差別費率時段雙 向車流量(日平均)	全線	11,429,923					
		國 1	6,222,189					
		國 3	5,339,074					

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	8.差別費率時段北向車流量(日平均)	全線	5,615,258					
		國 1	3,095,688					
		國 3	2,648,247					
		全線	5,814,664					
		國 1	3,126,501					
		國 3	2,690,827					
	9.差別費率時段南向車流量(日平均)	全線	120,315,477	109,772,255	112,269,202	9.60%	7.17%	註 8
		西部(國 1 及國 3)	104,462,394	97,184,780	99,837,101	7.49%	4.63%	
		東部(國 5)	3,608,036	3,410,068	3,361,678	5.81%	7.33%	
		全線	60,086,223	55,749,414	56,365,667	7.78%	6.60%	
		西部(國 1 及國 3)	52,343,762	49,729,101	50,221,479	5.26%	4.23%	
		東部(國 5)	1,790,632	1,704,325	1,687,364	5.06%	6.12%	
	2.北上延車公里數(日平均)	全線	60,229,253	54,022,841	55,903,535	11.49%	7.74%	
		西部(國 1 及國 3)	52,118,633	47,455,679	49,615,622	9.83%	5.04%	
		東部(國 5)	1,817,404	1,705,744	1,674,314	6.55%	8.55%	
		全線	8,532,819	6,508,571	5,803,746	31.10%	47.02%	
		西部(國 1 及國 3)	6,623,999	4,909,321	4,424,617	34.93%	49.71%	
		東部(國 5)	1,089,991	926,796	716,245	17.61%	52.18%	
	7.偵測器延車公里數	全線						
		西部(國 1 及國 3)						
	3.南下延車公里數(日平均)	全線						
		西部(國 1 及國 3)						
	4.雙向壅塞延車公里數(日平均)	全線						
		西部(國 1 及國 3)						



執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局	5.北上壅塞延車公里數(日平均)	全線	5,256,760	3,903,721	3,065,478	34.66%	71.48%	註 8
		西部(國 1 及國 3)	4,278,853	3,041,699	2,387,569	40.67%	79.21%	
		東部(國 5)	632,517	532,034	468,320	18.89%	35.06%	
		全線	3,276,059	2,604,849	2,738,268	25.77%	19.64%	
		西部(國 1 及國 3)	2,345,146	1,867,622	2,037,048	25.57%	15.12%	
		東部(國 5)	457,474	394,762	247,925	15.89%	84.52%	
		全線	86,461,201					
		國 1	38,643,258					
		國 3	35,924,249					
	7.差別費率時段雙向延車公里數(日平均)	全線						
		國 1						
		國 3						
	8.差別費率時段北向延車公里數(日平均)	全線	43,068,930					
		國 1	19,277,517					
		國 3	17,981,054					
	9.差別費率時段南向延車公里數(日平均)	全線	43,392,270					
		國 1	19,365,740					
		國 3	17,943,196					
	8.旅次數	全線	394,000					註 11 1. 本資料為依車牌歸戶後之日使用高
		國 1	—					
		國 3	—					

執行單位	疏運績效評估指標		區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高速公路局			國 5	—					速公路里程數。 2. 旅次無法區分為國 1、國 3 或國 5，故僅提供全線資料。
			週休二日(103 年 1 月)	498,000					
	2. 中長途旅次數 (20 公里以上) (日平均)		全線	813,000					
			國 1	—					
			國 3	—					
			國 5	—					
			週休二日(103 年 1 月)	839,000					
<p>註 1：公式為〔103 年春節期間全線國道原收費站路段 ETC 門架日平均通過量-102 年春節期間全線國道原收費站路段 ETC 門架日平均通過量〕/102 年春節期間全線國道原收費站路段 ETC 門架日平均通過量之百分比，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，日平均約為 x 輛次，102 年春節期間(疏運期間為 9 天)日平均約為 x 輛次)。</p> <p>註 2：公式為〔102 年春節全線國道原收費站路段 ETC 門架日最大通過量-102 年春節全線國道原收費站路段 ETC 門架日最大通過量〕/102 年春節全線國道原收費站路段 ETC 門架日最大通過量之百分比，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，日最大量約為 x 輛次，102 年春節期間(疏運期間為 9 天)日最大量約為 x 輛次)。</p> <p>註 3：公式為〔103 年春節暫停收費期間通過原收費站路段 ETC 門架日平均交通量-102 年春節暫停收費期間通過原收費站路段 ETC 門架日平均交通量〕/102 年春節暫停收費期間通過原收費站路段 ETC 門架日平均交通量，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，暫停收費期間通過原收費站路段 ETC 門架交通量占全日交通量之百分比約為 x%，102 年春節期間(疏運期間為 9 天)暫停收費期間通過原收費站路段 ETC 門架交通量占全日交通量之百分比約為 x%)。</p> <p>註 4：公式為〔103 年春節期間全線國道 ETC 門架日平均通過量-102 年春節期間全線國道 ETC 門架日平均通過量〕/102 年春節期間全線國道 ETC 門架日平均通過量之百分比，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，日平均約為 x 輛次，102 年春節期間(疏運期間為 9 天)日平均約為 x 輛次)。</p> <p>註 5：公式為〔103 年春節全線國道 ETC 門架日最大量之通過量-102 年春節全線國道 ETC 門架日最大量之通過量〕/102 年春節全線國道 ETC 門架日最大量之通過量之百分比，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，日最大量約為 x 輛次，102 年春節期間(疏運期間為 9 天)日最大量約為 x 輛次)。</p>									

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
	<p>約為 x 輛次)。</p> <p>註 6：公式為〔103 年春節暫停收費期間通過 ETC 門架日平均交通量-102 年春節暫停收費期間通過 ETC 門架日平均交通量〕/102 年春節暫停收費期間通過 ETC 門架日平均交通量，結果為 x%(103 年春節期間(疏運期間為 6 天)，暫停收費期間通過 ETC 門架交通量占全日交通量之比例之日平均 x%，102 年春節期間(疏運期間為 9 天) 暫停收費期間通過 ETC 門架交通量占全日交通量之日平均比例為 x%)。</p>							
高速公路局	<p>註 7：公式為</p> $\text{壅塞程度車流量比例 PV} = \frac{\sum_{i=1}^2 \sum_{j=1}^n \sum_{t=1}^{24} V_{70ijt}}{\sum_{i=1}^2 \sum_{j=1}^n \sum_{t=1}^{24} V_{ijt}}$ <p><math>V_{70ijt}</math>:國道路線方向 i 第 j 路段第 t 小時平均速率低於 70KPH 之車流量</p> <p><math>V_{ijt}</math>:國道路線方向 i 第 j 路段第 t 小時之車流量</p> <p>i:方向(南北向), j:路段別, t:時段別(小時), n:路段總數</p> <p>註 8：公式為</p> $\text{壅塞程度延車公里比例 PK} = \frac{\sum_{i=1}^2 \sum_{j=1}^n \sum_{t=1}^{24} K_{70ijt}}{\sum_{i=1}^2 \sum_{j=1}^n \sum_{t=1}^{24} K_{ijt}}$ <p><math>K_{70ijt}</math>:國道路線方向 i 第 j 路段第 t 小時平均速率低於 70KPH 之延車公里數</p> <p><math>K_{ijt}</math>:國道路線方向 i 第 j 路段第 t 小時之延車公里數</p> <p>i:方向(南北向), j:路段別, t:時段別(小時), n:路段總數</p> <p>註 9：(103 年第 85 百分位旅行時間-102 年第 85 百分位旅行時間)/102 年第 85 百分位旅行時間</p> <p>註 10：公式為每半小時記錄最長回堵長度，並以 0.5 公里為單位。最後，將回堵長度所對應時間換算為占全日比例，並區分為 2~5 公里與 5 公里以上之百分比。</p> <p>註 11:短途旅次數公式為 103 年春節期間(6 天)OD 旅次長度小於等於 20 公里旅次數總和/103 年春節期間天數(6 天)；中長途旅次數公式為 103 年春節期間(6 天)OD 旅次長度大於 20 公里旅次數總和/103 年春節期間天數(6 天)。OD 旅次長度係以車為單位，計算該旅次通過 ETC 門架之總距離，若該旅次小於或等於 20 公里旅次數則屬於短途旅次，若大於 20 公里則屬於中長途旅次。</p>							

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(公路總局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年增減百分比	註記
公路總局	1.國道客運運能(疏運期間日平均班次數)	全線	13,522	14,285	11,558	-5.34%	16.99%	註 12
		西部(國 1 及國 3)	12,109	13,141	10,539	-7.85%	14.90%	
		東部(國 5)	1,413	1,144	1,020	23.51%	38.53%	
	2.國道客運之運量(疏運期間日平均運送人次)	全線	304,673	364,554	294,153	-16.43%	3.58%	註 13
		西部(國 1 及國 3)	279,239	341,675	274,046	-18.27%	1.89%	
		東部(國 5)	25,434	22,878	20,107	11.17%	26.49%	
	3.一般公路客運之運量(疏運期間日平均運送人次)	全線	291,266	366,452	320,048	-20.52%	-8.99%	註 14
		西部	-	242,581	312,855	-	-	
		東部	-	123,871	7,193	-	-	
	4.國道客運指標性路線滿載班次數比率	臺北-臺中(經國 1 或國 3)	12.5%					註 15
		臺北-高雄(經國 1)	11.9%					
		臺北-宜蘭、羅東(經國 5)	37.5%					
	5.國道客運指標性路線搭載乘客購買預售票比率	臺北-臺中(經國 1 或國 3)	76.6%					註 16
		臺北-高雄(經國 1)	76.1%					
		臺北-宜蘭、羅東(經國 5)	58.5%					
		臺北-臺中(經國 1 或國 3)	240					
		臺北-高雄(經國 1)	510					
	6.國道客運指標性路線平均行車時間(分鐘)							註 17

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增減百分比	103 年較 100 年增減百分比	註記
公路總局	7.國道客運指標性路線發車準點率	臺北-宜蘭、羅東(經國 5)	139					
		臺北-臺中(經國 1 或國 3)	85.7%					註 18
		臺北-高雄(經國 1)	63.3%					
		臺北-宜蘭、羅東(經國 5)	96.5%					
		註 12：公式為「103 年全線國道客運日平均運能-102 年全線國道客運日平均運能」/102 年全線國道客運日平均運能之百分比，結果為 x%(103 年春節全線國道日平均 x 班次，102 年全線國道日平均 x 班次)。						
註 13：公式為「103 年全線國道客運運送人次-102 年全線國道客運運送人次」/102 年全線國道客運運送人次之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間國道客運平均日運量約為 x 人次，102 年春節期間國道客運平均日運量約為 x 人次)。								
註 14：公式為「103 年一般公路客運日平均運送人次-102 年一般公路客運日平均運送人次」/102 年一般公路日平均運送人次之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間一般公路客運日平均運量約為 x 人次，102 年春節期間一般公路客運日平均運量約為 x 人次)。								
註 15：國道客運指標性路線滿載班次比率=(春節期間指標性路線滿載班次數/春節期間指標性路線發車班次數)								
註 16：國道客運指標性路線搭載乘客購買預售票比率=(春節期間指標性路線搭載乘客購買預售票人數/春節期間指標性路線搭車乘客數)								
註 17：國道客運指標性路線平均行車時間=(春節期間指標性路線各班次之行車時間總和/春節期間指標性路線發車班次數)								
註 18：國道客運指標性路線發車準點率=(春節期間指標性路線準點班次數/春節期間指標性路線表定發車班次數)								
8.省縣道偵測路段壅塞時數百分比(日平均)	台 9 線 69k~71k	-	2.78%	33.3%			註 19	
	172 線與 172 乙線交岔路口	-		20.8%				
	台 14 甲線 18K-33K	-						
	151 線 13K-18K	-						
	台 78 線東行 40K+800~42K+850	-						
	(其他)	-						
	註 19：公式為「103 年疏運期間設有 VD 之路段，經由偵測器得到平均時速低於 30kph 之路段且連續 1 小時以上為壅塞路段，其壅塞時數占設有 VD 路段時數(24 小時)之百分比-102 年壅塞時數占設有 VD 路段時數(24 小時)之百分比」。							

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(觀光局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
觀光局	1.旅遊人次(日平均)	本島	2,032,105	1,862,020	1,792,237	9.13%	13.38%	註 20
	2.觀光局轄區內大型車格位數	本島	1,941	2,134	1,768	-9.04%	9.79%	註 21
	3.觀光局轄區內小型車格位數	本島	23,185	23,000	20,489	0.80%	13.16%	
	4.大型車停車壅塞百分比(日平均)	本島	10.19%	12%	12.60%	-15.08%	-19.13%	註 22
	5.小型車停車壅塞百分比(日平均)	本島	25.15%	20%	55.90%	25.75%	-55.01%	
註 20：公式為〔103 年春節期間日平均旅遊人次-102 年春節期間日平均旅遊人次〕/ 102 年春節期間日平均旅遊人次之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間(疏運期間為 x 天)日平均 x 人，102 年春節期間(疏運期間為 x 天)日平均 x 人。								
註 21：公式為〔103 年春節期間風景區管理處停車場大型車格位數-102 年春節期間風景區管理處停車場大型車格位數〕/ 102 年春節期間春節期間風景區管理處停車場大型車格位數之百分比，結果為 x%。								
註 22：公式為〔103 年風景區管理處停車場大型車需求供比>95%之停車場數量占全部大型車停車場之百分比-102 年風景區管理處停車場大型車需求供比>95%之停車場數量百分比〕								

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(高鐵局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
高 鐵 局	1.高鐵運能(日平均列次數)	全線	174	161	163	8.07%	6.75%	註 23
	2.高鐵運能(客座公里數)(單位：百萬)	全線	57.2	52.9	54.8	8.13%	4.38%	
	3.高鐵運量(日平均運送人次)	全線	180,614	161,336	143,919	11.95%	25.50%	註 24
	4 高鐵運量(延人公里數)(單位：萬)	全線	3,859.35	3,394.30	3,142.90	13.70%	22.80%	
	5.高鐵擁擠時數百分比(日平均)	全線	13.58%	15.20%	16.70%	-10.66%	-18.68%	註 25
	6.訂票處理能量(網路訂票容量)	全線	14,000	14,000	14,000	0.00%	0.00%	註 26
	7.高鐵優惠列車平均載客率	全線	NA					註 27
	8.高鐵春節期間優惠列車總折扣金額	全線	NA					註 28
	9.高鐵春節期間自由座旅客量	全線	271,272					註 29
註 23：公式為(103 年高鐵日平均列次數(與客座公里數)-102 年高鐵日平均列次數(與客座公里數))/102 年高鐵日平均列次數(與客座公里數)之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間(疏運期間為 9 天)，日平均列次數(與客座公里數)為 x)。 註 24：公式為〔103 年高鐵路運送人數(與延人公里)-102 年高鐵路運送人數(與延人公里)〕/102 年高鐵路運送人數(與延人公里)之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間(疏運期間為 9 天)，全線列車每日平均 x 人，x 延人公里數，102 年春節期間(疏運期間為 12 天)，全線列車每日平均 x 人，x 延人公里數)。 註 25：公式為〔103 年高鐵路運送時間(6 至 24 時)所有區段座位利用率高於 90%之區段時數占疏運期間所有區段時數(18 小時)之百分比-102 年高鐵路運送時間(6 至 24 時)所有區段座位利用率高於 90%之區段時數占疏運期間所有區段時數(18 小時)之百分比〕，結果為 x% (103 年春節期間(疏運期間為 9 天)為 x%；102 年春節期間(疏運期間為 12 天)為 x%)。 註 26：公式為〔103 年高鐵路訂票系統容量-102 年高鐵路訂票系統容量〕/102 年高鐵路訂票系統容量之百分比，結果為 x%。(103 年春節期間高								

<p>鐵網路訂票系統容量為同一時間 x 人，102 年春節期間高鐵路訂票系統容量為同一時間 x 人)。</p> <p>註 27: 公式為(高鐵公司於春節疏運期間提供折扣優惠所有列次之總旅容量)/(提供折扣優惠所有列次之總座位數)之百分比，其結果為 X%。</p> <p>註 28: 公式為：高鐵公司於春節疏運期間提供折扣優惠所有列次，其個別旅客所獲折扣金額之加總。</p> <p>註 29: 春節疏運期間高鐵路自由座車票之總量。</p>	
--	--

高鐵路春節期間 OD 區間之每日運量

起站 迄站	台北 (含板橋) 站	桃園站	新竹站	臺中站	嘉義站	台南站	左營站
臺北站 (含板橋)	1,424	35,212	61,838	158,328	78,447	65,160	175,449
桃園站	33,045	1	8,623	29,205	14,573	14,754	37,068
新竹站	61,381	7,808	6	11,688	6,204	9,142	20,901
臺中站	163,206	28,833	11,684	1	10,114	14,521	54,500
嘉義站	77,388	13,593	5,954	10,113	1	2,609	14,673
台南站	64,038	13,902	8,927	14,055	2,514	0	11,978
左營站	172,689	33,961	20,123	52,530	13,983	12,245	4



附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(臺鐵局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
臺鐵局	1.臺鐵運能(所有車種日平均列次數/客座公里數)	全線	1089/ 50,047,930	1,040/ 46,716,247	866/ 45,012,096	4.71%	25.75%	註 16
		西部	795/ 35,302,116	760/ 33,810,002	623/ 33,729,315	4.61%	27.61%	
		東部(花東與南迴)	294/ 14,745,814	280/ 12,906,246	243/ 11,282,781	5%	20.99%	
	2.臺鐵運量(所有車種日平均運送人次/延人公里數)	全線	700,448/ 39,613,926	683,922/ 37,560,440	588,458/ 33,784,718	2.42%	19.03%	註 17
		西部	616160/ 32,055,911	602,378/ 30,449,680	521,237/ 27,605,459	2.29%	18.21%	
		東部(花東與南迴)	84288/ 7,558,015	81,544/ 7,110,760	67,221/ 6,179,260	3.37%	25.39%	
	3.臺鐵準點率(日平均)	全線	90.56%	92.21%	92.80%	-1.66%	-2.24%	註 19
	4.臺鐵客座利用率	全線	84.19%	74.80%	89.64%	9.39%	-5.45%	註 20
		西部	98.15%	81.44%	93.53%	16.71%	4.62%	
		東部(花東與南迴)	71.43%	68.15%	85.74%	3.28%	-14.31%	
	5.臺鐵春節期間電子票證使用量	全線	1,835,624	--	--	--	--	註 21
	6.臺鐵優惠列車平均載客率	全線	64.51	--	--	--	--	註 22

7.臺鐵春節期間優惠自強號列車總折扣金額	全線	152,252	--	--	--	--	註 23
<p>註 16：公式為「102 年臺鐵全線列車運能(日平均班次數與客座公里數)-101 年臺鐵全線列車運能(日平均班次數與客座公里數)」/101 年臺鐵全線列車運能(日平均班次數與客座公里數)之百分比，結果為 x%。(102 年春節期間全線列車日平均班次數為 x 列次，日平均客座公里數為 x；101 年春節期間全線列車日平均班次數為 x 列次，日平均客座公里數為 x)。</p> <p>註 17：公式為「101 年臺鐵全線列車運送人次(或延人公里數)-101 年臺鐵全線列車運送人次(或延人公里數)」/101 年臺鐵全線列車運送人次之百分比，結果為 x%。(102 年春節期間全線每日平均 x 人，延人公里數為 x)。</p> <p>註 18：公式為「102 年臺鐵網路訂票系統容量-101 年臺鐵網路訂票系統容量」/101 年臺鐵網路訂票系統容量之百分比，結果為 x%。(102 年春節期間全線每日平均 x 人，延人公里數為 x)。</p> <p>註 19：公式為「102 年臺鐵日平均準點率-101 年臺鐵日平均準點率」結果為 x%。(101 年春節期間全線每日平均準點率為 x%，101 年春節期間全線每日平均準點率為 x%)。</p> <p>註 20：臺鐵客座利用率計算方式，請臺鐵局依照現行客座利用率計算公式計算之。</p> <p>註 21：春節疏運期間以電子票證進出全線各車站之總旅次量。</p> <p>註 22：公式為(臺鐵局於春節疏運期間提供折扣優惠所有列次之延人公里數)/(提供折扣優惠所有列次之客座公里數)之百分比，其結果為 X%。</p> <p>註 23：公式為：臺鐵局於春節疏運期間提供折扣優惠所有列次，其個別旅客所獲折扣數之加總。</p>							

臺鐵春節期間西部地區主要 OD 區間之每日運量

起站 迄站	台北 (含板橋、松山)	桃園 (含中壢)	新竹車站	臺中車站	嘉義車站	台南車站	高雄車站
臺北車站 (含板橋、松山)		21,708	3,353	2,416	535	625	614
桃園 (含中壢)	21,924		2,941	1,884	410	351	371
新竹車站	3,313	2,958		1,476	256	211	207
臺中車站	2,428	1,945	1,456		972	924	761
嘉義車站	557	408	235	909		1,682	1,339
台南車站	709	390	221	906	1,656		5,800
高雄車站	743	401	221	802	1,375	5,702	

臺鐵春節期間東部地區主要 OD 區間之每日運量

起站 迄站	台北 (含板橋、松山)	宜蘭 (含羅東) 車站	花蓮車站	台東車站
臺北車站 (含板橋、松山)		1,825	8,499	1,165
宜蘭 (含羅東) 車站	1,802		2,823	80
花蓮車站	8,707	2,873		738
台東車站	1,131	99	809	

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(民航局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
民航局	1.航空運能(日平均班次數)	國內	137	135	133	1.5%	3.0%	註 38
		本島	15	15	13	0%	15.4%	
		離島	123	120	120	2.5%	2.5%	
	2.航空運能(日平均座位數)	國內	21,737	21,946	20,939	-1.0%	3.8%	
		本島	2,262	2,352	2,578	-3.8%	-12.3%	
		離島	19,474	19,593	18,361	-0.6%	6.1%	
	3.空運運量(日平均運送人次)	國內	15,919	16,974	15,286	-6.2%	4.1%	註 39
		本島	1,612	1,660	1,816	-2.9%	-11.2%	
		離島	14,307	15,314	13,470	-6.6%	6.2%	
註 38：公式為〔103 年春節期間國內空運日平均班次數(或座位數)-102 年春節期間國內空運日平均班次數(或座位數)之百分比，結果為 x%(103 年春節期間國內空運日平均班次數為 x，座位數為 x。 註 39：公式為〔103 年春節期間國內航線日平均運送人次-102 年國內航線日平均運送人次 x 人，102 年春節期間國內航線日平均運送人次 x 人) 國內航線日平均運送人次 x 人)〕/102 年春節期間國內空運日平均班次數(或座位數)〕/102 年春節期間國內空運日平均班次數(或座位數)之百分比，結果為 x%。 (103 年春節期間(疏運期間為 x 天) 國內航線日平均運送人次 x 人，102 年春節期間(疏運期間為 x 天) 國內航線日平均運送人次 x 人)。								

附錄 B 103 年、102 年與 100 年春節疏運計畫績效評估指標彙整表(航港局)

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年增 減百分比	103 年較 100 年增 減百分比	註記
航港局北部航務中心	1. 海運運能 (日平均班次數)	國內						註 40
		離島	1.5	1.27		+18.11		
		小三通	1.5	1.73		-13.29		
	2. 海運運能 (日平均座位數)	國內						
		離島	750	636		+17.92		
		小三通	342	325		+5.23		
	3. 海運運量 (日平均運送人次)	國內						註 42
		離島	172	253		-32.02		
		小三通	122	166		-26.51		
註 40：公式為「103 年春節疏運期間國內海運日平均班次數(或座位數)-102 年春節疏運期間國內海運日平均班次數(或座位數)」/102 年春節疏運期間國內海運日平均班次數(或座位數)之百分比，103 年春節疏運期間為 8 天，102 年春節疏運期間為 11 天。								
註 41：公式為(103 年春節疏運期間國內海運船舶座位利用率等於 100%-100%-之航線數占全部航線數之百分比)，單位為百分比，103 年春節疏運期間為 8 天，102 年春節疏運期間為 11 天。								
註 42：公式為「103 年春節疏運期間國內海運航線日平均運送人次-102 年春節疏運期間國內海運航線日平均運送人次」/102 年春節疏運期間國內海運航線日平均運送人次之百分比，103 年春節疏運期間為 8 天，102 年春節疏運期間為 11 天。								

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
航港局 南部航 務中心	1.海運運能 (日平均班次數)	國內						註 40
		離島	82.4	85.5	34.8	-3.63	+136.78	
		小三通	37.9	40.9	39	-7.33	-2.82	
	2.海運運能 (日平均座位數)	國內						
		離島	16,914	17,526	7,464	-3.49	126.61	
		小三通	9,921	10,199	9,633	-2.73	+2.99	
	3.海運航線擁擠百分比	國內						註 41
		離島	61.91	39.65	46.4	+22.26	+15.51	
		小三通	1.32	2.22	31.9	-0.90	-30.58	
	4.海運運量 (日平均運送人次)	國內						註 42
		離島	10,487	10,854	4,276	-3.38	+145.25	
		小三通	3,526	4,258	3,077	-17.19	+14.59	

執行單位	疏運績效評估指標	區域	103 年 (假期 6 天)	102 年 (假期 9 天)	100 年 (假期 6 天)	103 年較 102 年 增減百分比	103 年較 100 年 增減百分比	註記
航港局 東部航 務中 心	1.海運運能 (日平均班次數)	國內						註 40
		離島	10.75	10.91		-1.47	+9.69	
	2.海運運能 (日平均座位數)	國內						註 40
		離島	3,125	3,042	2,795	+2.73	+11.81	
	3.海運航線擁擠百分比	國內						註 41
		離島	1.2	25.83	56.8	-24.63	-55.60	
	4.海運運量 (日平均運送人次)	國內						註 42
		離島	1,840	2,032	1,621	-9.45	+13.51	

## 附錄 C 各單位疏運計畫執行作業檢討





## 103 年春節連假高速公路疏運情形

### 一、全部國道交通量及旅行時間

#### (一) 原收費站交通量及總交通量

1. 今年春節連假原收費站國道雙向日平均交通量為 274 萬輛次，較 102 年之 247 萬輛次增加 11%；其中南下初二之 159 萬輛次、北上初四之 179 萬輛次及雙向初三之 312 萬輛次，均創歷史新高紀錄。
2. 今年除夕至初五 21-7 時暫停收費時段平均交通量為 75 萬輛次，較 102 年除夕至初五 21-7 時（暫停收費時段為 0-7 時）之 70 萬輛次增加 7%；惟今年原規劃 23-6 時暫停收費時段平均交通量為 42 萬輛次，較 102 年 0-7 時之 45 萬輛次減少 7%。顯示暫停收費時段交通輛集中於 21-23 時及 6-7 時，約佔 44%。
3. 今年春節連假之總交通量平均為 1,873 萬輛次，較 102 年平均總交通量之 1,330 萬輛次增加 41%；21-7 時暫停收費時段總交通量平均為 513 萬輛次。

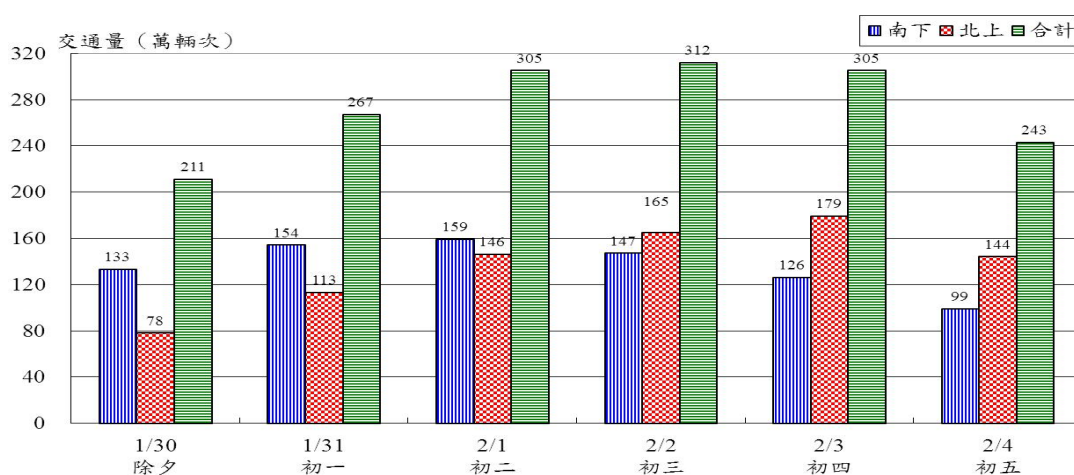


圖 1 103 年全日雙向原收費站交通量

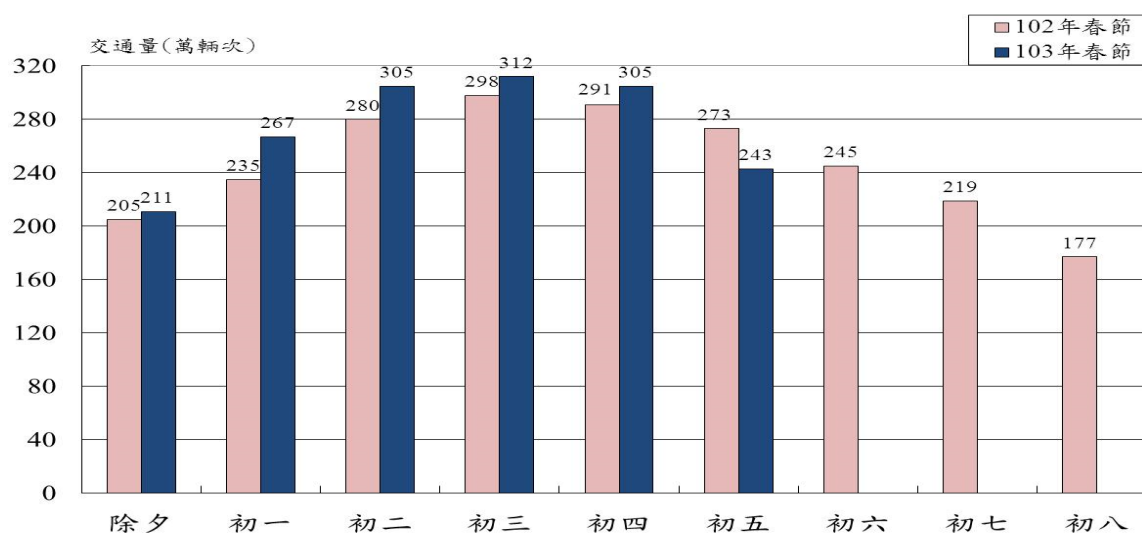


圖 2 103 及 102 年全日原收費站交通量比較

附錄 C  
1.高速公路局

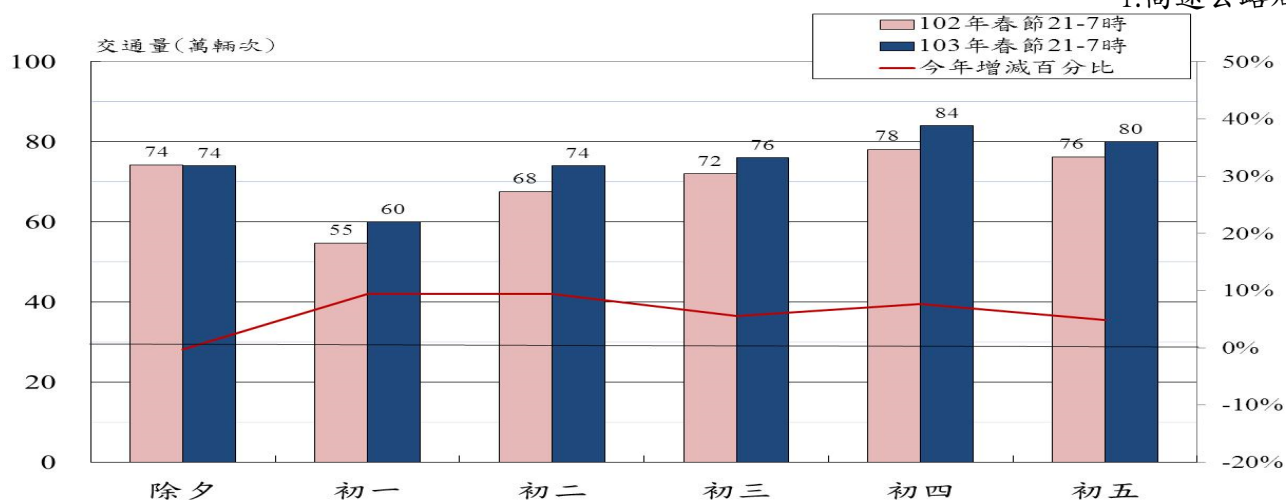


圖 3 103 及 102 年 21-7 時比較

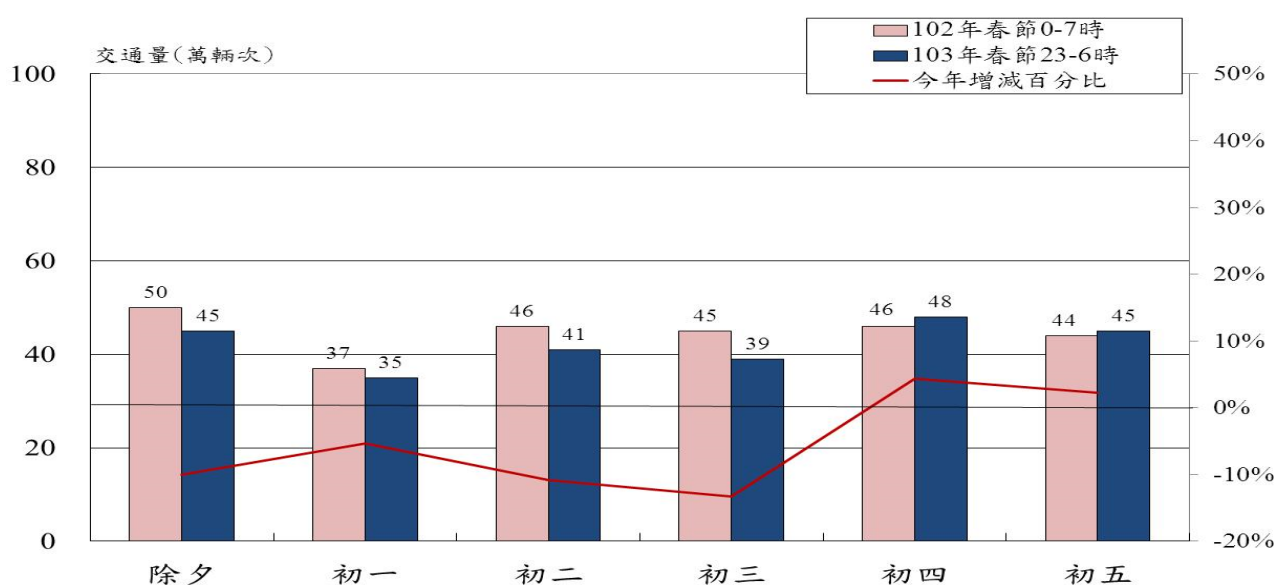


圖 3 103 及 102 年 0-7 時比較

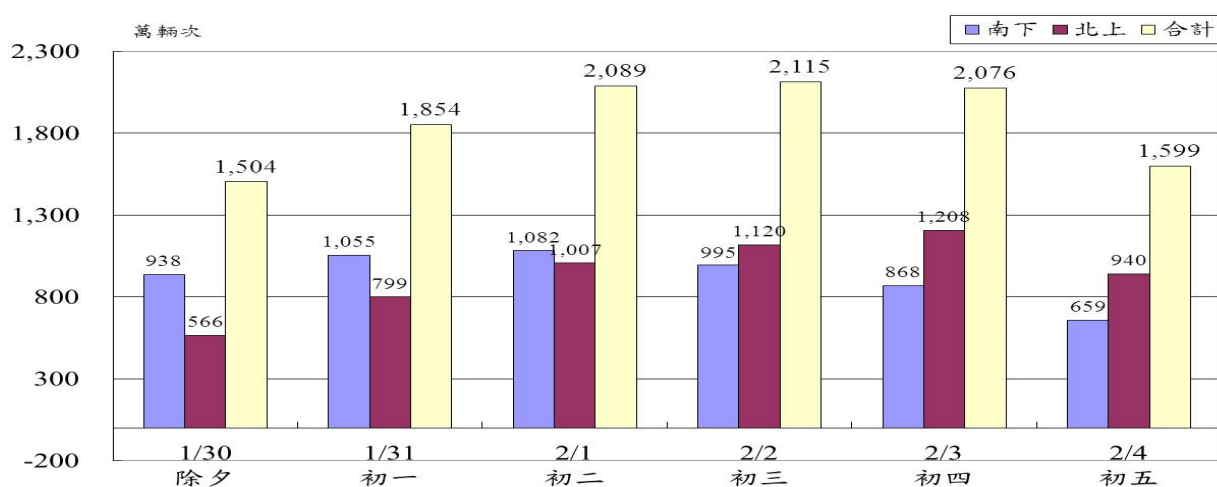


圖 4 103 年全日雙向總交通量

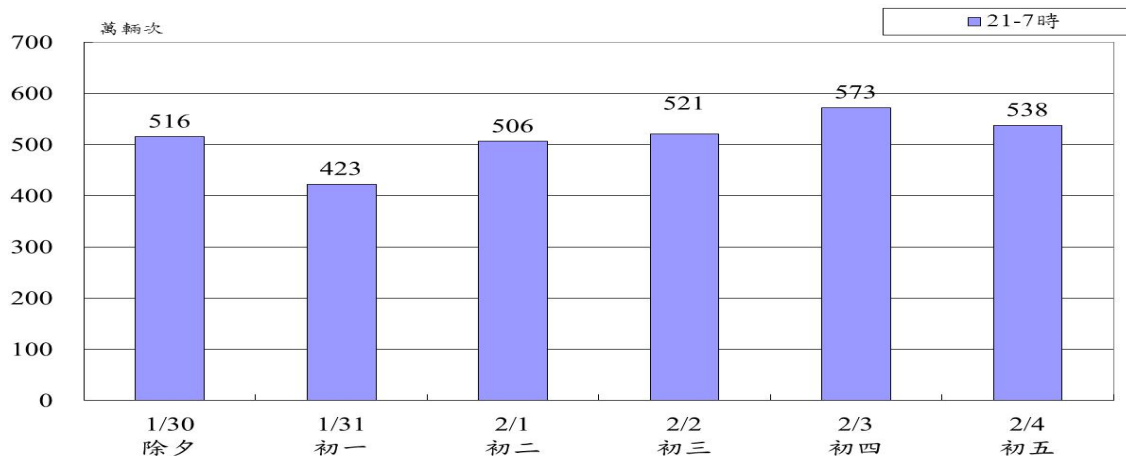


圖 5 103 年 21-7 時總交通量

## (二) 臺北高雄行車時間

### 1. 南下

- (1) 行車時間均可在 5 小時內到達。
- (2) 今年以初二之 4.9 小時最高，發生於上午 9~10 時出發者；102 年亦以初二最高，為 5.4 小時。

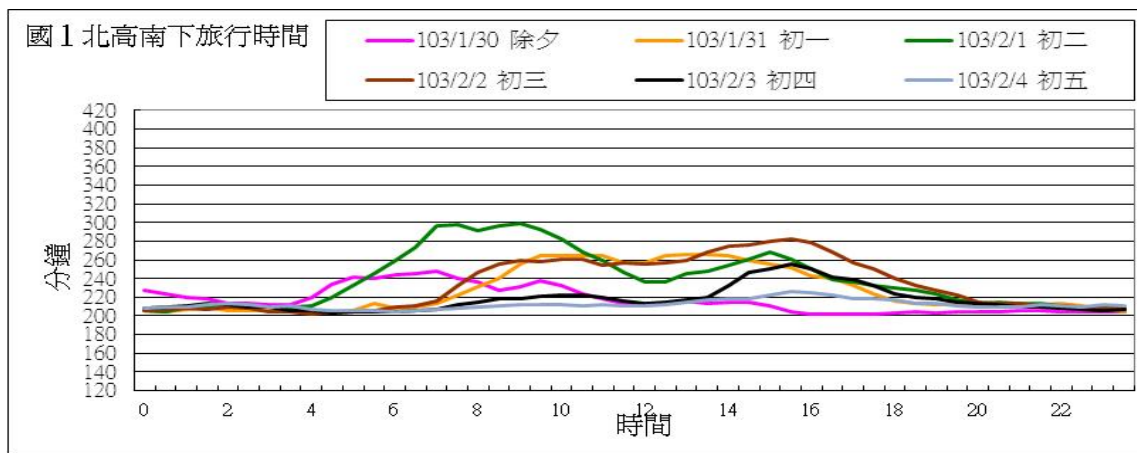


圖 6 103 年北高南下行車時間

### 2. 北上

- (1) 除初三及初四尖峰時段外，行車時間均可在 5 小時內到達。
- (2) 今年以初三之 6.5 小時最高，發生於 15~16 時出發者；102 年亦以初三最高，為 5.7 小時。

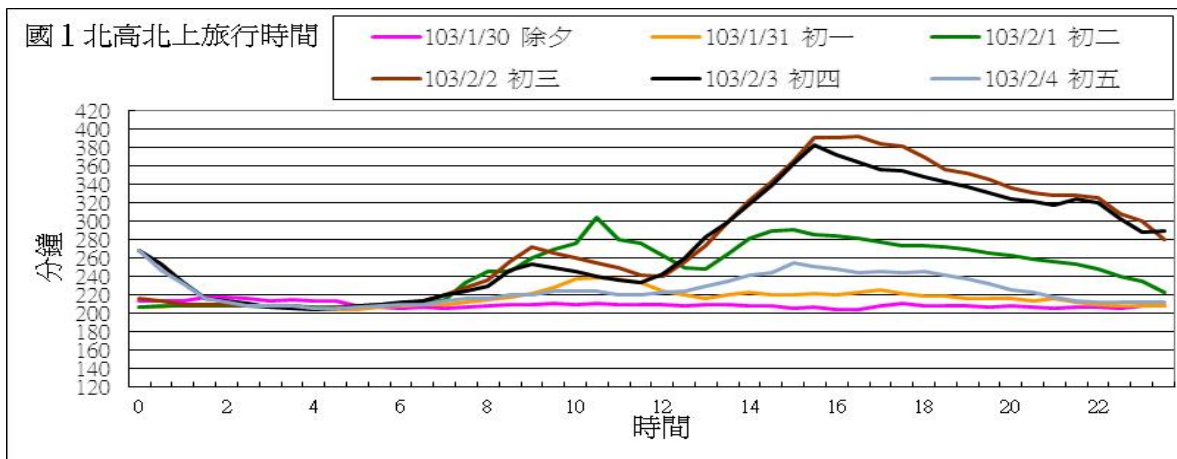


圖 7 103 年北高北上行車時間

二、 國道 5 號交通分析  
(一) 原收費站交通量及總交通量

1. 國 5 雙向日平均交通量為 7.8 萬輛次。
2. 國 5 雙向日交通量以初二 (86,120) 及初四 (86,230) 之 8.6 萬輛次最高，均創歷史新高紀錄。南下以初二之 4.7 萬輛次最高；北上以初四之 5.2 萬輛次最高，創歷史新高紀錄。

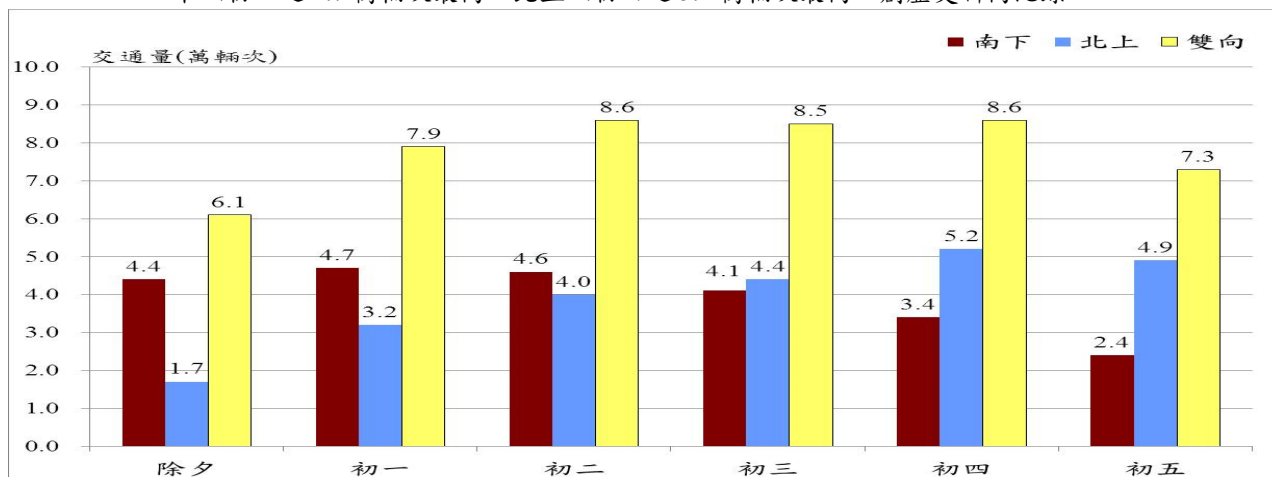


圖 8 103 年國 5 全日雙向原收費站交通量

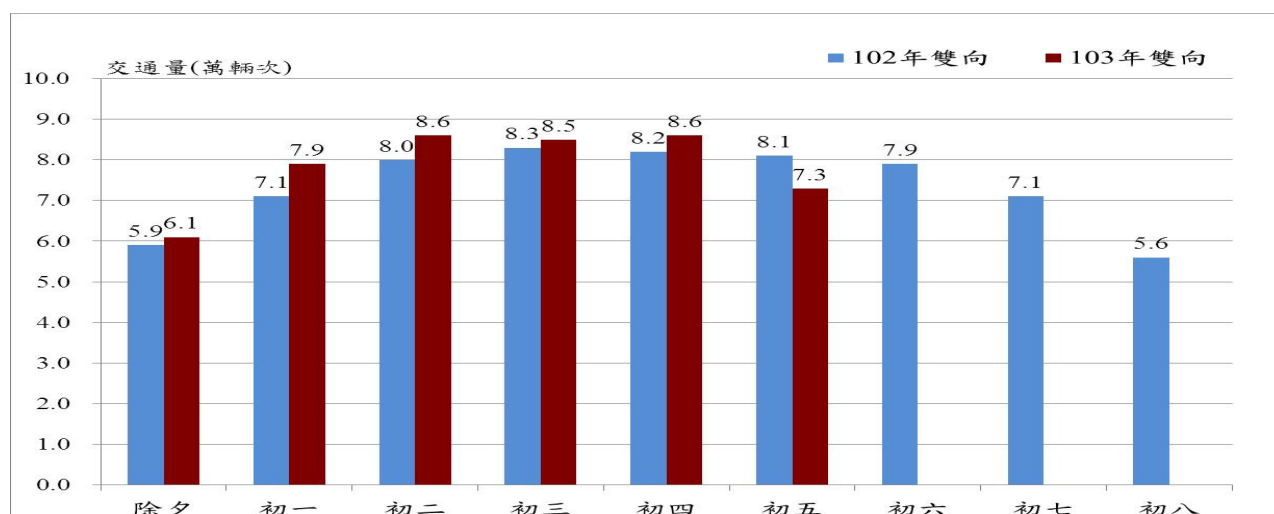


圖 9 103 與 102 年國 5 全日原收費站交通量比較

## (二) 國 5 行車時間

### 1. 南下

(1) 行車時間以初三最高，約為 87 分鐘。

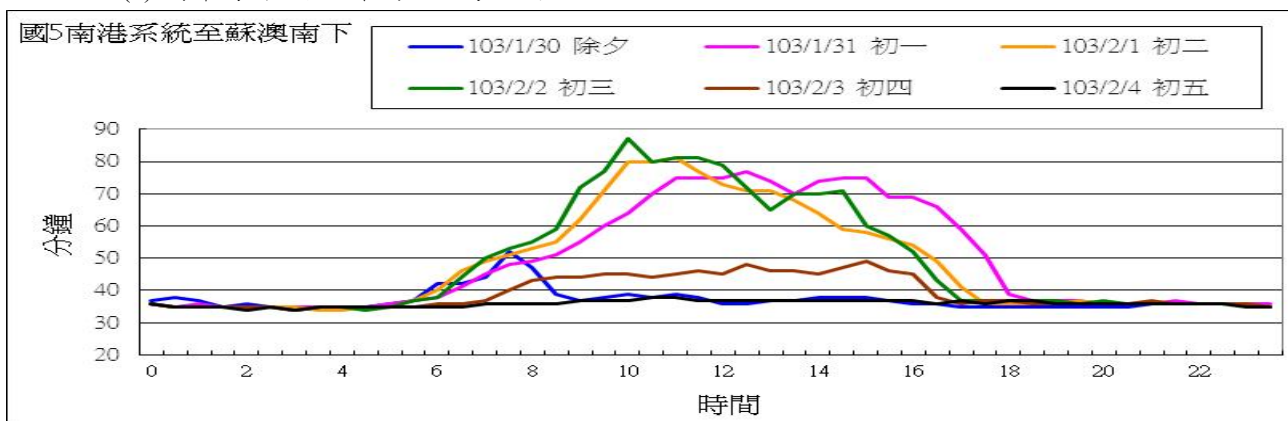


圖 10 103 年國 5 南港系統至蘇澳南下行車時間

### 2. 北上

(1) 行車時間以初五最高，約 91 為分鐘。

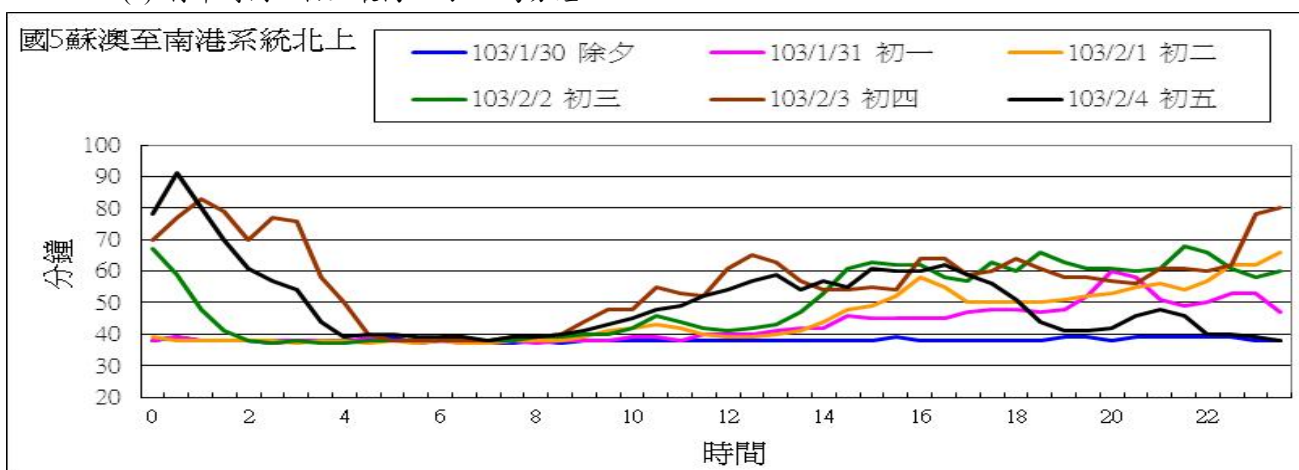


圖 11 103 年國 5 蘇澳至南港系統北上行車時間

## (三) 國 5 雪隧南口回堵時段比例

由於初三~初四雪隧內多起故障車因素，影響國五北上雪隧回堵時間，上午部分以初四超過 5 公里之回堵時段比例 25%、回堵時段比例 2~5 公里 17%為最高；下午部分亦以初四超過 5 公里之回堵時段比例 8%、回堵時段比例 2~5 公里 63%為最高。

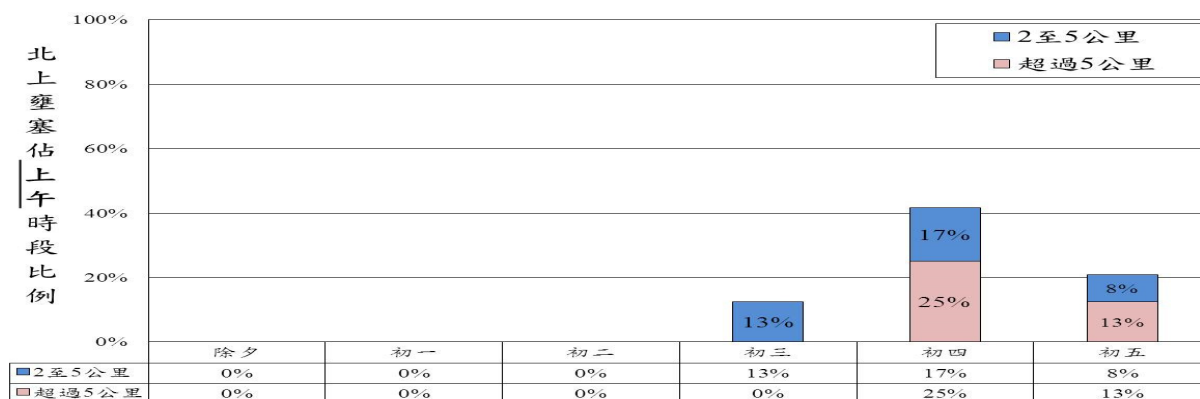


圖 12 103 年國 5 雪隧南口上午回堵長度比例

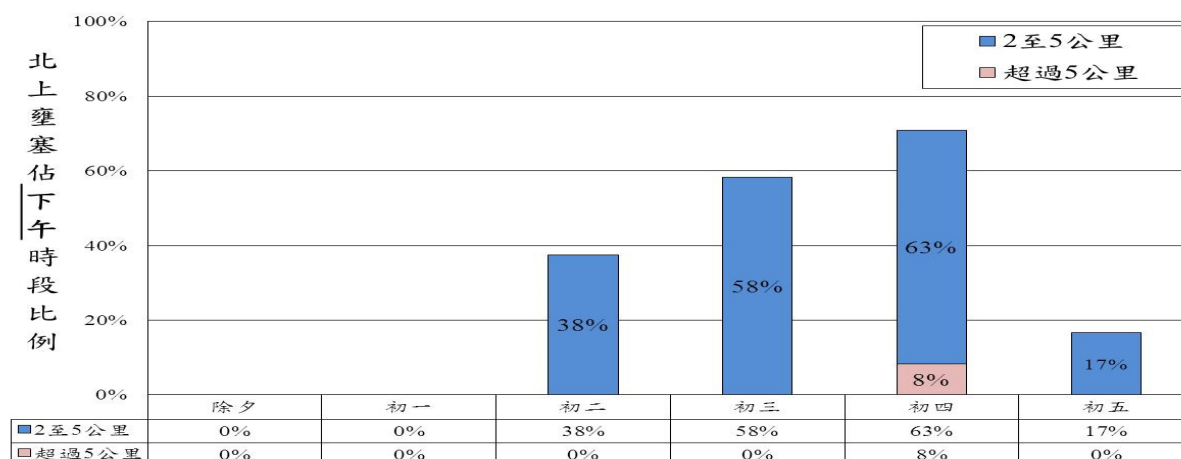


圖 13 103 年國 5 雪隧南口下午回堵長度比例

#### (四) 國 5 北上實施高乘載管制效果

1. 今年國 5 北上初四及初五實施高乘載管制，雪隧平均車速為 47 公里，較 102 年之 50 公里為低。
2. 蘇澳至南港系統北上高乘載管制時段內之平均行車時間為 60 分鐘，較 102 年之 58 分鐘略高。
3. 國 5 雪隧南口北上於高乘載管制時段內之平均回堵長度為 2 公里，較 102 年之 1.9 公里略長。
4. 高乘載管制時段內於頭城、宜蘭、羅東、蘇澳交流道前之地方道路平均回堵長度為 1.2 公里，較 102 年之 1.7 公里為短。

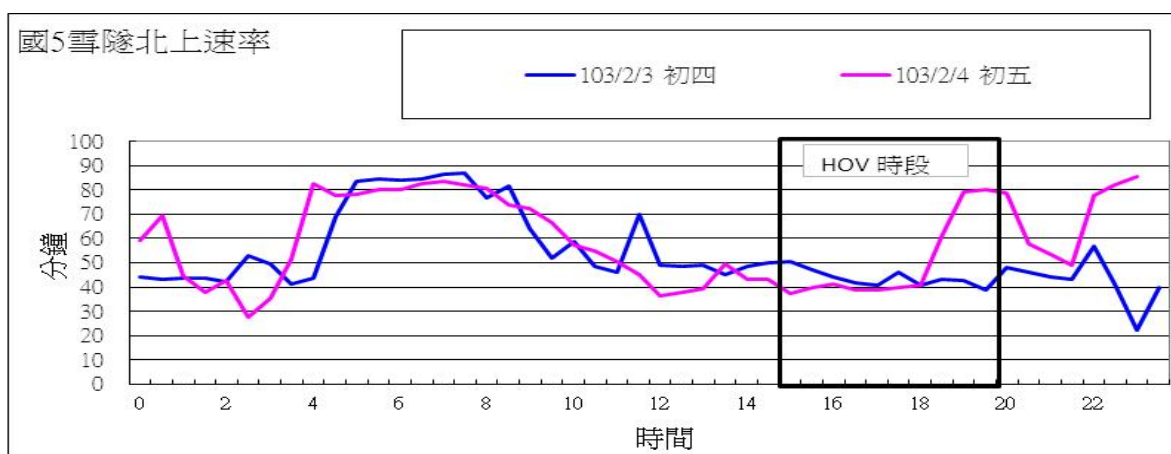


圖 14 103 年初四及初五國 5 雪隧北上行車速率

表 1 103 及 102 年國 5 北上高乘載管制成果比較

	103 年 初四、初五 實施 HOV	102 年 初四、初五 實施 HOV
雪隧平均時速	47 公里	50 公里
國 5 北上平均行車時間	57 分鐘	58 分鐘
主線平均壅塞長度	2.0 公里	1.9 公里
入口平均排隊長度	1.2 公里	1.7 公里

### 三、其他說明資料

- (一)、 今年春節連假間（1 月 30 日~2 月 4 日），國道交通事故合計共有 506 件，其中 A1 事故 0 件，A2 事故 26 件 64 傷，A3 事故 480 件。相較於 102 年春節期間（2 月 9 日~17 日）之 A1 事故 2 件 2 死，A2 事故 24 件 43 傷，A3 事故 715 件為佳。



- (二)、 國1國3分流效果：因長途行駛國3路線較行駛國1為長，故實施計程收費後若未於連續假期針對國3採取路段差別收費，將使長途行駛國3之收費較高，而降低用路人行駛國3之意願，導致車流集中於國1路段，而使國1與國3之分流效果欠佳。經觀察今年春節實施國3差別收費後國1及國3延車公里之平均分流比例約在52.5：47.5，反較102年計次收費之53.5：46.5略佳。顯示國道收費在進入計程階段後，於連續假期實施之路段差別收費措施，確可拉近國1與國3之分流比例，達成預期分流目標。

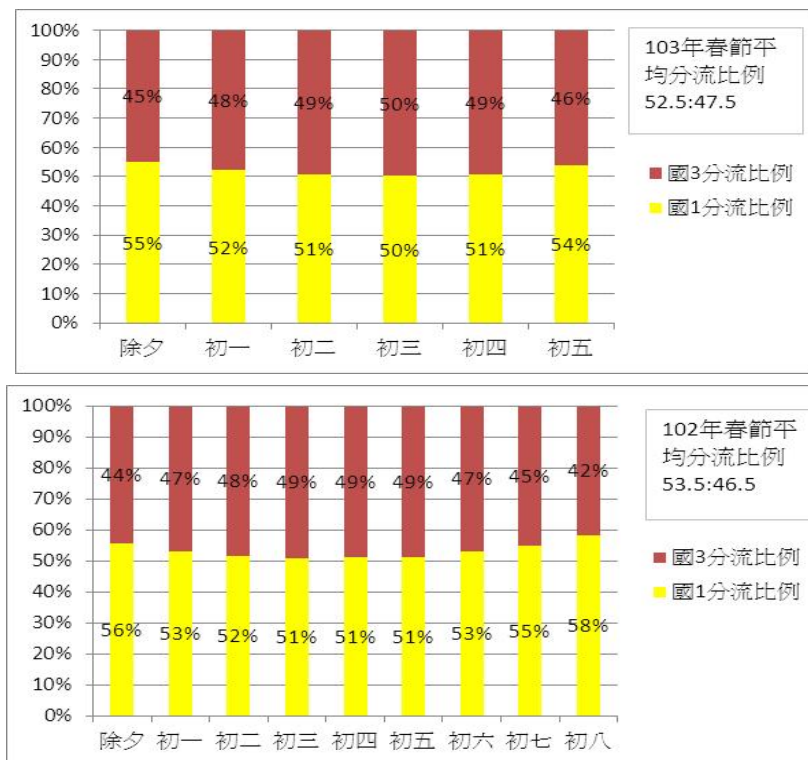


圖 15 102 及 103 年國1及國3各日分流比例

- (三)、 今年「高速公路 1968」App 應用程式下載次數達 8.4 萬次，較 102 年同期之 17 萬為低。另透過該應用軟體查詢路況迄初五達 526 萬次，較 102 年春節假期同期之 458 萬次增加 15%，顯示用路人多已下載該 App，並能事先規劃行程，瞭解路況以避開壅塞。
- (四)、 「1968 客服專線」於今年春節連續假期間每日平均進線量 11,696 通（與客服人員對話 2,795 通），約為假期前一週六、日平均 1,582 通（與客服人員對話為 432 通）之 7.4 倍，顯示用路人於假期間已多利用客服專線洽詢。
- (五)、 北高行車時間方面，南下每日均可在 5 小時內到達，北上除初三及初四兩天外，亦均可在 5 小時內到達。由於初三及初四兩天北返交通量約為平日之 2 倍，在交通量劇增之情況下，北高尖峰時段之平均行車時間為 6.3 小時，仍可在一定控制範圍內。另高乘載管制時段內，除夕北高南下平均可在 3.8 小時內到達，初三初四高北北上平均可在 4.5 小時內到達。
- (六)、 本次春節屬短假期型態，國人出國旅遊減少，交通量較為集中，再加上假期間全台之天候狀況良好，除返鄉或返崗外，旅遊旅次大幅增加，另由於暫停收費時段延長，亦吸引原本短途行駛地方之用路人改駛高速公路，致雙向交通量均創歷史新高紀錄，國道交通疏導面臨極大挑戰；同時因採取較嚴格之匝道儀控管制，對地方道路衝擊甚大，爾後連續假期將再審慎研議較妥適之交通疏導措施。



附錄 C

1.高速公路局

103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表

填寫單位：公路總局

作業項目	執行情形		評估指標	執行績效	主要發現	改善建議事項	
一、國道瓶頸點交通疏導	(替代路線規劃及相關管制措施)		(導引標誌設置數量)	(預期可達之行駛速率)	(實際行駛速率)		
1. 國道 3 號關西至土城北上路段	1. 竹林交流道北上： (1) 往臺北：竹林交流道-120 線-台 3 線-台 3 乙線-台 4 線-康莊路(大溪)-中華路(大溪)-台 3 線-110 線(接三鶯交流道)或台 3 線北上。 (2) 往板橋：竹林交流道-120 線-台 3 線-台 3 乙線-台 4 線(坎津橋)-桃 60 線、北 83 線(陶瓷博物館)-110 線(接鶯歌外環道)-114 線或由三鶯橋北上。 2. 關西交流道北上： (1) 往臺北：關西交流道-118 線-台 3 線-台 3 乙線-台 4 線-康莊路(大溪)-中華路(大溪)-台 3 線-110 線(接三鶯交流道)或台 3 線北上。 (2) 往板橋：關西交流道-118 線-台 3 線-台 3 乙線-台 4 線(坎津橋)-桃 60 線、北 83 線(陶瓷博物館)-110 線(接鶯歌外環道)-114 線或由三鶯橋北上。 3. 龍潭交流道北上 (1) 往臺北：由龍潭交流道-113 乙線-台 3 線(武嶺橋)-台 3 線-110 線(接三鶯交流道)或台 3 線北上。 (2) 往板橋：龍潭交流道-113 乙線-台 3 線-桃 60 線、北 83 線(陶瓷博物館)-110 線(接鶯歌外環道)-114 線或由三鶯交流道北上。 4. 大溪交流道北上 (1) 往臺北：大溪交流道-112 甲線-台 3 線(武		81 面	55	53	尖峰時段龍潭、大溪交流道周邊台 3 線路段因鄰近觀光遊樂風景地區，故車流較多，行車速率略降。	仍請警察及相關單位疏導，並儘量走替代路線改善

	嶺橋)-台 3 線-110 線(接三鶯交流道) 或台 3 線北上。 (2)往板橋：大溪交流道-112 甲線-台 3 線-桃 60 線、北 83 線(陶甕博物館)-110 線(接鶯歌外環道)-114 線或由三鶯交流道北上。		60 km/h 80 km/h (快速公路)	65 km/h 83 km/h (快速公路)	行車順暢	無	
2.國道 1 號平鎮至機場雙向路段	1、南下： (1)由機場系統交流道-國道 2 號-台 31 線-台 66 線-平鎮系統交流道。 (2)由機場系統交流道-國道 2 號 -大園交流道-110 線 -台 61 線-台 66 線-平鎮系統交流道。 2、北上： (1)由平鎮系統交流道-台 66 線-台 31 線-國道 2 號-機場系統交流道。 (2) 由平鎮系統交流道-台 66 線-台 61 線-台 15 線-臺北。	115 面					
3.國道新竹至彰化(南投)雙向路段	國道 3 號新竹系統交流道-國道 3 號西濱交流道-台 61 線-員林大排-台 76 線-國道 1 號埔鹽系統交流道(國道 3 號中興系統交流道)。	43 面	60-80 隧道 70km/h	80km/h 隧道 70 km/h	行車順暢	無	
4.國道 1 號大雅至員林雙向路段	國道 1 號大雅交流道→台 74 線-台 74 甲線-台 1 線-148 線-國道 1 號員林交流道。	34 面	70 km/h	70 km/h	初一至初五上午台 74 線快官交流道匯入國道 3 號車多。		
5.國道 3 號斗六至霧峰北上路段	國道 3 號斗六交流道-台 3 線-國道 3 號霧峰交流道。	29 面	40 km/h	40-50 km/h	初二至初五下午 15 時起台 3 線名間-竹山路段部分,受紫南宮朝拜人潮影響,車輛壅塞,惟其餘路段順暢,故整體車流正常。	協調地方警察及廟方於現場派員指揮疏導。	
6.國道 5 號石碇至頭城路段	南下： 1.由石碇交流道-106 乙線-坪林-台 9 線-宜蘭。 2.由木柵交流道-106 乙線-石碇-106 乙線-坪林-台 9 線-宜蘭。 3.新店-台 9 線-坪林-台 9 線-宜蘭。 北上：	19 面	頭城交流道路段行駛速率預估維持 30~40 km/h。	實際行駛速率 40 km/h。	頭城交流道,主要壅塞時段為初二、初四。	無	

	1. 往台北：國道 5 號頭城交流道→台 9 線→坪林、新店或國道 5 號宜蘭交流道→191 甲線→192 線→191 線→台 2 庚線→台 9 線→坪林、新店。 2. 往基隆：國道 5 號頭城交流道→台 2 庚線→台 2 線→基隆或國道 5 號宜蘭交流道→191 甲線→192 線→台 2 線→基隆。			55 km/h 75 km/h (快)	60 km/h 80 km/h (快)	行車順暢		
7. 國道 1 號五股至國道 2 號桃園機場南下路段	1. 國道 1 號五股交流道-107 甲線-108 線-台 64 線 (五股二交流道)-台 61 甲線-台 61 線-台 15 線-台 4 線-桃園機場 2. 台 1 線 (忠孝橋)-台 64 線 (三重交流道)-台 61 甲線-台 61 線-台 15 線-台 4 線-桃園機場 3. 華翠橋 (縣民大道)-民生路-台 64 線 (板橋交流道)-台 61 甲線-台 61 線-台 15 線-台 4 線-桃園機場	8 面						
8. 國道 10 號旗山端東向路段	國道 3 號田寮交流道→台 28 線→旗山協調台東縣警察局取締違規停車及規劃警力疏導路口交通。	6 面		40 km/h	40 km/h	行車順暢		
二、省道瓶頸點交通疏導	—	—	—	—	—	—	—	—
(1) 國道 3 號基金交流道與台 2 線交岔路口	國道 3 號基金交流道： 由瑪東系統交流道-台 62 線-台 2 線-往金山、萬里。 國道 1 號大華交流道： 由大華系統交流道-台 62 線-台 2 線-往金山、萬里。	17 面		80 km/h (快)	78 km/h (快)	行車順暢		主要仍請警察及相關單位疏導，並儘量走替代路線改善。高公局配合調整春節疏運時段專用號誌及尖峰時刻之時相。
(2) 台 3 線與台 6 線、苗 62 線交岔口	1. 配合警方規劃大湖地區臨時停車場，並導引相關停車動線。 2. 協助警方利用 CMS 宣導相關交通訊息。 3. 視車流量實施台 3 線調撥車道及台 72 線開放路肩行駛。	9 面		30~50 km/h	20 km/h	初一至初四上午 10 時至下午 17 時大湖地區壅塞。		1. 協調警方派員現場交通指揮及加強違規車輛取締。 2. 利用 CMS 及警廣提醒用路人改道

							或避開壅塞時段。
(3)台13線木雕街至三義交流道	1.協調警方交通疏導及加強違規車輛取締。 2.配合警方規劃三義地區臨時停車場，並導引相關停車動線。 3.協助警方利用 CMS 宣導相關交通訊息。	5 面	40 km/h	20-30 km/h	初一、初三、初四、初五台13 線木雕街至三義交流道壅塞。	1.協調警方派員現場交通指揮及加強違規車輛取締。 2.利用 CMS 及警廣提醒用路人改道或避開壅塞時段。	
(4)縣道 124 線南庄路段	1.遊客由國道 1 號頭份交流道往東銜接 124 線，接台 3 線往南後再接 124 線（或苗栗南橫道路）前往南庄地區。 2.南下三灣市區路段於 124 線（或苗栗南橫道路）時有車多情形。 3.南庄旅遊景點主要苗栗縣警察局於春節連續假期派警力疏導交通，並視車流狀況調整號誌時制。	無	40 km/h	40-50 km/h	台 3 線三灣路段路況良好無壅塞狀況。		
(5)台 14 甲線 7K-10K+500 清境農場及 18K-33K 合歡山雪季	1.清境農場路段警方派員疏導交通及路邊停車秩序。 2.合歡山雪季警方派員辦理雪季交通管制。 3.利用 CMS 宣導交通管制措施及路況或宣導至其他景點。	無	30 km/hr	10-20 km/h	初一下午因為車禍、初二、初三因遊客多導致清境地區車流壅塞，其他時間均車多但無阻壅塞情形。		
(6)台 21 線 57K 與 131 線路口通往九族文化村	1.協調警方交通疏導及加強違規車輛取締。 2.協助警方以 CMS 交通宣導。	無	30-50 km/h	30-50 km/h	初一及初三下午壅塞，其他時間均車多但無阻壅塞情形。	協調警方派員現場交通指揮及加強違規車輛取締。	
(7)151 線溪頭路段	1.於 151 縣道、投 55 及投 55-1 線沿線下山方向增設「往竹山替代道路」導引標誌；並於 151 線沿線重要路口設置告示牌告知預計通達溪頭時間。 2.協調客運業者發行車票結合門票之優惠套票。 3.台大實驗林已於園區內增加 560 個停車位。	無	30-50 km/h	20-40 km/h	台 3 線延平橋至竹山交流道路段初二至初四下午 15 時因溪頭遊客回程欲接往國道 3 號車流量大及匝道儀控故有壅塞		

(8)台3線 167K+100 與國道4 號終點相交路口	協調警方加強號誌連鎖、時制調整。	無	40 km/h	40-50 km/h	台3線調整主線綠燈時間， 台3線車多車流順暢，僅國 道4號路口稍有停等。	無
(9)台1線 207K-222K 田尾公 路花園路段(彰化 田尾)	1.壅塞時調整號誌增加主線綠燈時間。 2.請警方加派警力疏導交通。	無	40 km/h	40-50 km/h	車多車流順暢僅初二初三下 午稍有壅塞，餘均車流順 暢。	尖峰時段協調警方 派員現場交通指 揮。
(10)台14線 51K+500(中山路) 與愛蘭交流道	1.協調警方交通疏導及加強違規車輛取締。 2.協助警方以CMS交通宣導改造。	無	30-50 km/h	30-40 km/h	初一下午壅塞，其他時間車 多但車流順暢。	尖峰時段協調警方 派員現場交通指 揮。
(11)台18線 89k (阿里山森林遊樂 區)及縣道169線 17k(奮起湖)路段	1.台18線61K~169線奮起湖、台18線86K~95K 等路段設有短程區間免費接駁專車(阿里山 國家風景區管理處、嘉義林區管理處)。 2.規劃石碑~奮起等替代路線，設置臨時指示 標誌引導，並協調警方實施交通疏導管制。 3.設置臨時指示標誌引導下山車流經由鄉道 嘉126線轉台3線往竹崎交流道進入國道3 號，以分流中埔交流道交通量。 4.阿里山風景區及奮起湖等聯外道路瓶頸路 口協調警方交通疏導及違規停車取締。 5.增闢臨時停車位(阿里山國家風景區管理 處)。 6.加油專用臨時車道，僅石桌及阿里山森林 遊樂區出口處設有加油站，為避免區段塞車 故規劃臨時加油車道。 7.各配合單位將最新交通資訊，以電話聯絡 或傳真提供竹崎分局及中埔分局彙整提供 警察廣播電台作不定時路況插撥。 8.台18線71k+100處坍方路段，日間設置人 工旗手實施單向行車管制。 9.CMS標誌配合顯示最新路況。	34面	30-35 km/h	平均行駛速率 30-40 km/h	春節期間 1.(103/02/02-103/02/03) 中午(約10時至12時)因用 餐時段關係，縣道169轉往 台18線62K附近車流量大， 但車流順暢。 2.103/02/01-103/02/04(下 午時段)台18線34K、57K、 63K逆橋車流量大，車速慢。	無
(12)縣道172線 39k~42k(仙草埔~ 關子嶺)路段	請警察單位加強疏導車流量	無	30-40 km/h	60 km/h	行車順暢	無

(13)台 17 線 139K-142K 南鯤鯓 路段	1.雲嘉南濱海風景區管理表示 103 年大型車 停車格為 83 格，小型車停車格將增加 155 格。 2.協調臺南市政府警察局指派員警現場交通 指揮疏導及違規取締。 3.本處新營工務段於台 17 線南北向各重要路 口設置「直行車輛走外側車道」指示標誌， 提前導引車輛分流，避免南鯤鯓代天府前壅 塞。 4.提供 1968 專線作為省道及代養縣道反映路 況及道路通阻查詢電話等相關行車資訊。	2 面	50 km/h	約 50 km/h	行車順暢	無
(14)台 21 線佛陀 紀念館路段（高雄 市大樹區）	1.高雄市政府及佛光山已於河川地設置停車 場，供車輛停放。 2.紀念館至佛光山之「興田路」由警察單位 管控改為南下單向行駛。 3.由高雄市政府交通局先行標示宣導南下外 車道為進入紀念館，內車道為直行大樹區。 4.利用 CMS 提供即時交通資訊。	無	30 km/hr	30 km/hr	1.民眾較集中停車場，高灘地及低水護 岸停車場民眾較不願意 前往停車。 2.停車場空位資訊不能迅 速揭露導引民眾前往停 車。 3.民眾於佛陀紀念館大門 口上下車。	1.宣導鼓勵民眾搭 乘公共運輸公 車或轉搭接駁 車。 2.宣導車輛於高灘 地及低水護岸 停車場停車，勿 停路肩。 3.現場加派交警警 察引導車輛並 號誌燈管制。 備註：上述行駛 速率為 1 月 31 日至 2 月 3 日 (初 1-初 4)較壅 塞時段。
(15)國道 3 號與 187 乙線(南州交流 道)及台 17 線(林 邊交流道)路口	設置替代道路及配合警察局交管	15 面	50km/hr	50-60 km/hr	行車順暢	
(16)國道 10 終點 與台 3 線(旗屏路) 及高 140(旗美路、	設置替代道路及配合警察局交管	24 面	50km/hr	50 km/hr	行車順暢	

中山路) 交叉路口 (高雄市美濃區)									
(17)台1線與台17線水底寮路口	1. 規劃替代路線 2. 水底寮街道加強取締路邊違規停車，重要路口派人指揮交通，並彈性調撥車道疏導交通。 3. 調整交通號誌幹支道秒差時制(幹道時間加長)。 4. 透過警廣高雄台加強宣導替代道路及播報雍塞路段。 5. 警察單位做機動性調撥車道。	58 面	50km/h	40-50 Km/h	行車順暢	加強路邊違規停車取締。			
(18)台9線蘇花公路蘇澳端路口	1. 蘇花公路北上-循例請宜蘭縣政府警察局規劃警力疏導車流由蘇花公路出口右轉蘇東中路再左轉臺2線往頭城(或臺2線左轉海山東、西路接國道5號往台北)，或蘇東中路右轉蘇港路經臺9線往羅東、宜蘭。 2. 南下蘇花公路-循例請宜蘭縣政府警察局規劃警力疏導車流由臺9線經蘇港路左轉中正路再右轉白米橋接蘇花公路往花蓮。 3. 蘇花公路蘇澳至南澳路段請宜蘭縣政府警察局視車流狀況，規劃警力疏導交通。 4. 本段省道路況資訊可變資訊 CMS 位置-臺9線 101k+900 蘇澳新站、臺9線 103k+100 蘇澳國小、104k+700 及 105k+505 蘇花公路起點、130k+400 及 131k+850 南澳及 162k+350 和中，共計 7 座，提供用路人省道路況相關交通資訊。	7 面	蘇花公路蘇澳至南澳路段預估 40 Km/h	實際行駛速率 35 Km/h。	1. 南澳鐵路平交道火車通過時有回堵情形 2. 主要壅塞時段為初四，因提早返回工作崗位。	無			
(19)台9線礁溪路段	1. 替代路線規劃往台9線北宜公路至台北。 2. 替代路線規劃往宜4、宜6線經191線北宜公路至台北，濱海公路至基隆。 3. 協調宜蘭縣警察局春節期間派員執勤疏導車流，同時管制取締違規路邊停車。	12 面	礁溪路段行駛速率預估維持 35~40 Km/h。	實際行駛速率 40 Km/h。	礁溪市區為熱門景點及伴手禮採買據點，故車流較多，行車速率略降。	無			



(20)台9線金崙路段	1.規劃替代道路 2.協調台東縣警察局取締違規停車及規劃警力疏導路口交通。	7面(警分局設置)	30~40km/h	30~40km/h	路幅不足且擁入大量車潮。	
(21)台9線東37-1線路口(初鹿牧場)	1.春節期間採單行道管制。 2.設置單行道動線指引標誌，並由台東縣警察局協助管制車輛進出動線。	由卑南鄉公所及警分局設置	30~40km/h	30~40km/h	路口號誌管制，路幅有限，擁入大量車潮。	1.持續加強宣導。 2.列花東公路改善計畫考量(長期)。
(22)台8線太魯閣至天祥路段	管制措施由太管處會同相關機關統籌辦理規劃	102面	30 Km/h。	40 Km/h	瓶頸點為單車道，均有警力配合疏導	無
(23)台84線走馬瀨農場路段	1.走馬瀨農場於台84線38.9K提供小客車停車場，並於台84線38.9K(停車場)與37.9K(走馬瀨農場入口)兩處提供往來接駁車供停好車輛之民眾使用。 2.走馬瀨農場表示將提供停車位2500個及臨時停車位4500個。 3.走馬瀨農場將於台84線37.5K(東向)附近製作「走馬瀨農場車輛請靠右」牌面。 4.無替代道路可資使用，請地方政府警察及交通單位協助加強管制及違規取締。	無	70 Km/h	70 Km/h	行車順暢	無
(24)台9線蘇花公路之南澳平交道	協請轄區蘇澳分局於南澳平交道周邊道路實施定點警力交通疏導並加強取締路邊臨時停車，以保持平交道路口淨空維持交通順暢。	2面	南澳市區預估40公里/小時。	1、1200~2400時段塞車情形嚴重實際行駛速率0~10公里/小時。 2、其餘時段實際行駛速率20~30公里/小時。	1.南澳鐵路平交道等待火車通過期間過久，造成車流嚴重回堵。 2.市區2處路口實施號誌管制，造成另一波回堵。	

103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表

填寫單位：交通部觀光局

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	重要發現	建議改善事項
觀光遊樂地區聯 外道路疏運	<p>針對主要觀光遊憩地區之聯外道路壅塞路段 103 處，研提具體疏運措施，協調相關單位配合辦理春節交通疏運工作。</p> <p>相關疏運措施包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 車輛與遊客之疏導與管制</li> <li>2. 臨時性指示標誌之設置</li> <li>3. 協調相關單位暨交通警察配合勤務調度</li> <li>4. 風景區內旅客服務人員、方式之規劃、安排及配置</li> <li>5. 宣導利用公共運輸工具出遊</li> <li>6. 建立路況匯報機制。</li> </ol>	<p>交通順暢率 82.93%</p> <p>大型車停車需求供比 89.81%</p> <p>小型車停車需求供比 74.85%</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 103 年春節期間初一至初五(1 月 31 日至 2 月 4 日)，全國觀光遊樂地區旅遊人次估算約達 1,016 萬人次，與 100 年(假期天數相同)相比，旅遊人次成長約 13.38%。</li> <li>2. 全臺氣候宜人，觀光遊樂地區聯外道路之交通順暢率，整體而言約達 82.93%。大型車停車需求供比 89.81%、小型車停車需求供比 74.85%。</li> <li>3. 協調開行 12 條觀光遊樂地區接駁專車，平均搭乘率達 66%。</li> <li>4. 開行 30 條「台灣好行」景點接駁公車，平均搭乘率達 82.38%。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 天候清爽宜人適合民眾出遊。</li> <li>2. 媒體爭相報導新興景點引發旅遊效應。</li> <li>3. 賞櫻、賞花熱潮帶動民眾戶外踏青。</li> <li>4. 經濟與消費信心成長，增加民眾出遊意願。</li> <li>5. 假期長度與團費影響出國旅遊人次略減。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 熱門景點分流及替代景點建議</li> <li>2. 持續並強化提供公共運輸服務</li> <li>3. 各風景區加強規劃停車場之因應計畫</li> <li>4. 調查蒐集各地新興旅遊景點與臨時性大型活動以利疏運</li> </ol>



103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表

填寫單位：台灣高速鐵路股份有限公司

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	主要發現	建議改善事項
春節增班計畫	1. 春節疏運期間(1月27日至2月5日)，雙向共加開293班次。 2. 春節疏運期間(1月27日至2月5日)計劃開行總班次數為1,632班，實際開行班次為1,634班(1/29臨時加開南下2班次)。	發車率	發車率 100%	無	無
		座位利用率	1. 春節疏運期間(1月27日至2月5日)平均座位利用率達 65.09% 2. 單日最高座位利用率為 2月3日(農曆初四)達 70.35%	無	無
		準點率	列車準點率 99.88%	無	無
		重大事故率	重大事故率為 0	無	無



103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表  
填寫單位：臺灣鐵路管理局

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	主要發現	建議改善事項
1. 營運實績	<p>1. 原計劃加開 540 列次，實際加開 654 列次。</p> <p>2. 加開優惠列車：</p> <p>① 自強號：於 103 年 1 月 28 日加開樹林→臺東 1 列次；1 月 29 日加開樹林→花蓮及新左營→臺東各 1 列次；2 月 4 日加開花蓮→樹林及臺東→新左營各 1 列次，並以七折優惠票價。</p> <p>② 新購 800 型快車：自 1 月 28 日至 2 月 5 日，每日加開新竹往返花蓮對號快車 2 往復（4 列次），並提供優惠票價（臺北—花蓮 200 元、臺北—宜蘭 100 元）。</p> <p>③ 復興號：原週五~週一開行之 684 次及 685 次復興號，於春節期間每日加開並仍提供優惠票價（臺北—花蓮 200 元、臺北—臺東 350 元）</p>	<p>1. 提供之運能</p> <p>2. 客運收入實績</p> <p>3. 旅客人數</p> <p>4. 車輛整備率</p> <p>原計劃 87.05%</p>	<p>1. 全線運能原計劃較平日增加 15.7%，實際增加到 21.2%。</p> <p>2. 客運收入：自 1 月 28 日起至 2 月 5 日止，營收合計 6 億 0,914 萬 3,221 元，每日平均 6,768 萬 2,580 元，較去年春節每日平均營收（6,395 萬 8,110 元）增加 5.8%。</p> <p>3. 旅客人數：自 1 月 28 日起至 2 月 5 日止，計輸運 630 萬 4,033 人次，每日平均 70 萬 0,448 人次，較去年春節每日平均旅客人數（68 萬 3,922 人）增加 2.4%</p> <p>4. 延人公里：自 1 月 28 日起至 2 月 5 日止，合計 3 億 5,652 萬 5,338 人/公里，每日平均 3,961 萬 3,926 人/公里，較去年春節每日平均延人公里（3,756 萬 0,440 人/公里），增加 5.5%</p> <p>5. 車輛整備率達成 87.05%，較去年（86.4%）增加 0.65%。</p>	<p>1. 因應尖峰需求，建立常態化運輸模式及非常態應變機制，加開列車、加掛車廂增加運能，以充分滿足旅客需求。</p> <p>2. 針對路線容量受限之區間，續採加掛車廂措施，以解決尖峰運能不足之問題。</p> <p>3. 離峰時段，續辦優惠列車，以達移峰填谷之效。</p>	

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	主要發現	建議改善事項
2. 列車準點率	<p>1. 因應春節疏運期間旅客運量龐大，為避免因行包裝卸造成列車誤點，554 次及 651 次莒光號附掛行李車之行包託運業務，僅限辦理裝載免費行李、生鮮蔬果、食品及急送品等物品。</p> <p>2. 配合春節運輸，與行車有關之工程一律停工（養路維修及砸道作業除外）。</p> <p>3. 成立營運管制中心，以因應行車突發事件，採行應變措施。</p>	準點率之達成	103 年春節疏運期間，自 1 月 28 日至 2 月 5 日止，列車準點率為 90.56%，與去年同期 92.2% 相比較，減少 1.65%。		
3. 票務措施	<p>1. 為疏解訂票旅客擁擠現象，東、西線訂票時間予以錯開。並修正旅客完成訂票後 2 日內取票，逾期未取者，系統將自動解除其訂座，並回歸系統內，供其他旅客訂位，以免座位虛糜。</p> <p>2. 每日於本局網站公告對號列車售票餘額。</p>	增進旅客訂票及取票之方便性。	<p>1. 比較 102 年及 103 年春節東線訂票瞬間最大進線量(102 年 55 萬、103 年 32 萬)與訂票成功總數(102 年 70 萬張、103 年 64 萬張)，顯示已有效遏阻假性需求，並達成網路順暢之目標。</p> <p>2. 103 年春節疏運東、西部部分列車仍有餘票，並每日公布，供旅客訂票參考。</p>		

附表 3 103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表  
填寫單位：民用航空局

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	重要發現	建議改善事項
一、營運實績	春節疏運期間(103 年 1 月 24 日至 2 月 6 日)計飛航國內航線 1,920 班，提供 304,319 個座位，載運旅客 222,861 人。	1.航空運能(日平均座位數) 2.空運運量(日平均運送人次)	1. 與假期同為 6 天之 100 年春節相較，航空運能提升 3.8%，空運運量提升 4.1%。 2. 整體而言，103 年春節疏運情形良好。		
二、管制措施	1. 離島管制航線依公告日期統一開放訂位，並統一規定網路及電話訂位比例。 2. 開放訂位後於規定期限內開票，機票使用依「限當日當班次有效」、「至遲於出發前一日辦理退票」及「逾期作廢」等限制規定辦理。	空運資源有效利用	1. 分二次(正班機暨第一波加班機、第二波加班機)統一開放訂位，有效掌握需求規劃運能。 2. 澎湖航線網路訂位比例由 60%提升至 65%，澎湖縣政府表示成效良好。 3. 透過事前宣導及落實執行，機票管制措施成效更為顯著，旅客多按所訂行程搭機，班機報到率提高(接近 100%)，空運資源得以充分利用。		1. 在離島管制航線中，金門及馬祖航線網路訂位比例均已達 70%，建議澎湖縣政府亦將馬公航線網路訂位比例亦提升至 70%。 2. 機票管制措施之落實執行已使得班機報到率大幅提高，建議聯合候補櫃檯於預估現場臨時加班機需求時納入考量，必要時及早提出加班機需求，以利後續加班機協調。



作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	重要發現	建議改善事項
三、緊急應變(疏運 ABC 計畫)	<p>1. 事先檢視緊急應變計畫妥適性及進行演練強化應變能力。</p> <p>2. 春節期間每日專人監控，掌握氣象及機場狀況，適時啟動疏運 ABC 計畫。</p> <p>3. 適時啟動聯合候補機制，有效維持機場秩序。</p>	疏運滯留機場旅客能力	<p>1. 春節期間計協調航空公司增開加班機 34 架次，另軍機 7 架次，詳如下述：</p> <p>(1)除夕(103 年 1 月 30 日)因部分金門鄉親提前返鄉至松山機場候補，民航機無法於下午前疏運完畢，協調軍機 1 架次協助疏運。</p> <p>(2)初二(103 年 2 月 1 日)下午金門及馬祖機場因濃霧影響致滯留約十餘旅客，經適時啟動聯合候補機制，於次(2)日增開民航機加班機 12 架次，協調國防部調派軍機 5 架次疏運，順利疏運全數旅客。</p> <p>(3)初四(103 年 2 月 3 日)：因部分澎湖鄉親提前返回工作崗位至馬公機場候補，民航機無法於下午前疏運完畢，協調軍機 1 架次協助疏運。</p> <p>2. 在機場航班正常起降情況下順利疏運旅客，達成零滯留旅客目標。</p>		<p>1. 為達成儘速疏運旅客目標，可再協調國防部研議提升啟動軍機相關作業效率。</p> <p>2. 因應初二因濃霧導致金門及馬祖機場滯留旅客情形，雖即時成立聯合候補櫃檯並於次日順利疏運旅客，惟有部分旅客抱怨未獲悉啟動聯合候補訊息致錯失填寫候補單時機，將就此研議改善。</p>

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	重要發現	建議改善事項
四、訂票服務	1.提高便利商店購票普及度 2.增加手機訂位服務 3.提供網路機位候補及變更行程服務	旅客訂票方便性	1.立榮、復興、華信及遠東航空公司皆提供於便利商店購票服務。 2.立榮、復興航空公司提供手機 APP 訂位服務。 3.華信航空公司提供網路機位候補及變更行程服務。 4.藉由提供更多元之訂票服務，提升旅客便利性。		



附表 3 103 年春節連續假期交通疏導計畫成果檢討表  
填寫單位：交通部航港局

作業項目	執行情形	評估指標	執行績效	重要發現	建議改善事項
1. 營運實績	<p>1. 103 年春節疏運期間臺灣本島與離島間共 5 條航班，總計開航 753 班次，載客 9 萬 9,768 人次。</p> <p>2. 大陸地區經金門、馬祖小三通共 4 條航線，總計開航 315 班次，載客 2 萬 9,186 人。</p> <p>3. 疏運期間合計提供 1,068 航班，載客 12 萬 8,954 人次。</p>	<p>1. 海運運量(日平均運送人次)。</p> <p>2. 海運運能(日平均班次數)。</p> <p>3. 海運運能(日平均座位數)。</p>	<p>1. 103 年春節疏運期間臺灣本島與離島間平均載客率約 60.2%，較去年平均載客率 48.7% 為高。</p> <p>2. 大陸地區經金門、馬祖小三通航線平均載客率約 35.9%，較去年平均載客率 36.8% 略低。</p> <p>3. 疏運期間平均載客率約 48.1%，較去年平均載客率 42.7% 成長約 5.4%。</p>	<p>1. 103 年春節假期較 102 年少 3 日，爰循小三通模式至大陸旅遊人數減少。</p> <p>2. 春節期間東琉線旅客人數增加，每日均增加開航班因應旅客人潮。</p> <p>3. 初二至初四臺東離島航線出遊人數增加，均增加開航班滿足旅客需求。</p>	<p>因應東琉線旅客人數逐年增加，惟碼頭動線是否可配合大量旅客進出及碼頭船席是否可足以供加班船使用，後續建議屏東縣政府研議辦理。</p>
2. 航班準點情況	<p>1. 103 年春節疏運期間航務中心每日皆派員辦理督檢業務確認航班開航情形。</p> <p>2. 疏運期間僅於 2 月 3 及 4 日基隆-馬祖航線因海象不佳停航，2 月 1 日及 4 日金門-泉州航線因霧停航、兩馬小三通航線因海象不佳停航，其他航線均正常。</p>	媒體負面報導。	<p>1. 臺灣本島-離島間各航線除基隆-馬祖航線 4 班次，其餘航班均依表訂航班開航。另為因應東琉線及臺東離島航線之旅客人潮，依現場情況加開 462 班次，有效疏運旅客。</p> <p>2. 小三通部分因遇氣候不佳，共有 15 航班停航，惟規劃運能充足，受影響旅客人數有限。</p>	<p>1. 東琉線因旅客人數較多，其實際執行 642 航次較原規劃 240 航次增加 402 航次，航次增加 1.675 倍。</p> <p>2. 臺東離島航線因應出遊人數增加，春節疏運期間實際執行 86 航次較原規劃 22 航次加開 64 航次，其中 8 航次(占 9.3%)因旅客上下船時間拉長致客船進出港時間稍有延遲。</p>	<p>1. 輔導東琉線業者為春節期間之旅客人潮公告尖峰期間之船舶表。</p> <p>2. 尖峰時段航班密集時督導客船業者加派人員現場協助指引及管理。</p>
3. 票務措施	航務中心皆派員辦理督檢業務，各航線業者票價尚符合核定票價，無超賣票情形發生，排隊秩序良好。	消費者(旅客)抱怨或申訴。	排隊秩序良好。	部分時段東琉線現場排隊人數較多。	建議東琉線業者辦理預售票機制，俾利減少現場排隊人數。



## 附錄 D 春節疏運評估指標檢討



附錄 D 春節疏運評估指標名稱、內涵、分析與展現方式

類別	指標名稱	分類(註 1)			內涵	分析方式(註 2)	展現方式(註 3)
		基本	政策	特定			
高速公路	1. 國道原收費站日平均交通量(萬輛次/日)	✓			具運量與需求性質，顯示整體國道雙向通行車流量。	<p>1. 名詞定義： 原收費站交通量係指通過原收費站所在路段之車輛次數，惟於原收費站拆除後，該路段改以電子收費系統(ETC)門架設備蒐集其車輛通過次數。</p> <p>2. 公式：  <math display="block">AI = \frac{B1}{C1}</math> </p> <p>A1：國道原收費站日平均交通量；            B1：春節疏運期間車輛通過國道全線原收費站路段之輛次總和；            C1：春節疏運期間天數。</p>	與前一年或歷年比較，可反映國道使用需求量變化。例如 103 年為 274 萬輛次；102 年為 247 萬輛次，103 年較 102 年增加 11%。

註 1：

基本型：顯示各個運輸系統運能(所提供之運送能力，表示供給量，例如班次數)、運量(所運送之旅客數量，表示使用量，例如運送人次)與服務水準(例如臺鐵準點率)等整體疏運情形。

政策型：顯示疏運措施達到移峰填谷(例如暫停收費期間交通量)、提昇公共運輸供給量(例如臺鐵之運能)與觀光旅遊交通順暢(例如觀光交通順暢比)之政策效果。

特定型：顯示特定時間、空間路段或路線之疏運措施效果(例如國道 5 號北上雪隧南口回堵長度之時段占上午與下午之比例)。

註 2：分析期間原則指春節疏運期間，若有特別時段，則另有說明。

註 3：展現方式原則與前一年或歷年比較，若有其他展現方式，則輔助說明。

註 4：相對於路政司原有 25 項指標，新增第 4、8、9、12、13、15、16、19、21、24、27 項指標，共計 11 項，並以底線註記其指標名稱。



類別	指標名稱	分類		內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策 特定			
	2. 國道原收費站單日最大交通量(萬輛次)	✓		具運量性質，顯示單日整體國道雙向最大車流量。	1. 名詞定義： (1)原收費站交通量定義同指標 1。 (2)單日最大交通量係指春節疏運期間所有日交通量中最大者。	反映國道最大使用需求量變化。例如 103 年為 312 萬輛次；102 年為 298 萬輛次，103 年較 102 年增加 5%。
高速公路	3. 國 1 高雄交流道至國 1 圓山交流道北上高乘載時段平均旅行時間(分鐘)		✓	可顯示國 1 主線北上高乘載時段服務水準，具政策性性質。	1. 名詞定義： 高乘載時段平均旅行時間之計算係依照高速公路計算模式，利用電子收費系統(ETC)與車輛偵測系統(VD)之偵測資料，分別計算其旅行時間後，再加權平均所得。 2. 公式： $A3 = \left\{ \sum_{t=1}^k (WB3 \times B3 + WC3 \times C3) \right\} / k$ A3：國 1 高雄交流道至國 1 圓山交流道北上高乘載時段平均旅行時間； B3：t 時段國 1 高雄交流道至國 1 圓山交流道北上高乘載時段 ETC 平均旅行時間，以 5 分鐘為 1 個時段； C3：t 時段國 1 高雄交流道至國 1 圓山交流道北上高乘載時段 VD 平均旅行時間； WB3：ETC 平均旅行時間所占權重； WC3：VD 平均旅行時間所占權重； WB3+WC3=1。	反映國道北上高乘載時段內民眾使用國道之整體感受變化。

類別	指標名稱	分類		內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策 特 定			
高速公路	4. <u>國 3 九如交流道至木柵交流道北上高乘載時段平均旅行時間（分鐘）</u>	✓		新增指標（註 4），可顯示國 3 主線北上高乘載時段服務水準，具政策性質。	<p>1. 名詞定義： 高乘載時段與平均旅行時間之計算同指標 3。</p> <p>2. 公式：  <math display="block">A4 = \left\{ \sum_{t=1}^k (WB4 \times B4 + WC4 \times C4) \right\} / k</math> </p> <p>A4：國 3 九如交流道至國 3 木柵交流道北上高乘載時段平均旅行時間；            B4：t 時段國 3 九如交流道至國 3 木柵交流道北上高乘載時段 ETC 平均旅行時間；            C4：t 時段國 3 九如交流道至國 3 木柵交流道北上高乘載時段 VD 平均旅行時間；            WB4：ETC 平均旅行時間所占權重；            WC4：VD 平均旅行時間所占權重；            WB4+WC4=1。</p>	可與指標 3 對照外，可反映國道北上高乘載時段內民眾使用國道之整體感受變化，亦可提供駕駛人選擇路線之參考。
	5. <u>暫停收費期間原收費站平均交通量（萬輛次/日）</u>	✓		可顯示暫停收費期間通行車流量，具政策性質。	<p>1. 名詞定義：            (1) 暫停收費期間為高速公路公布之暫停收費日期與時段。            (2) 原收費站交通量同指標 1。</p> <p>2. 公式：  <math display="block">A5 = \frac{B5}{C5}</math> </p> <p>A5：暫停收費期間原收費站平均交通量；            B5：春節疏運期間暫停收費期間車輛通過國道全線原收費站路</p>	反映夜間免收通行費措施移轉運量效果變化。103 年除夕至初五 21-7 時暫停收費時段平均交通量為 75 萬輛次，較 102 年除夕至初五 21-7 時（暫停收費時段為 0-7 時）之 70 萬輛次增加 7%；惟今年原規劃 23-6 時暫停收費時段平均交通量為 42 萬輛次，較 102 年 0-7 時之 45 萬輛次減少 6.7%。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
高速公路	6. 國 5 蘇澳交流道至南港系統交流道北上高乘載時段旅行時間 (分鐘)	✓	✓	顯示特定國 5 蘇澳交流道至南港系統交流道北上路段國道整體服務水準。	段 ETC 門架之輛次總和； C5：春節疏運期間天數。  1. 名詞定義： 高乘載時段與平均旅行時間之計算同指標 3。 2. 公式： $A6 = \left\{ \sum_{i=1}^k (WB6 \times B6 + WC6 \times C6) \right\} / k$ A6：國 5 蘇澳交流道至國 5 南港系統交流道北上高乘載時段平均旅行時間； B6：t 時段國 5 蘇澳交流道至國 5 南港系統交流道北上高乘載時段 ETC 平均旅行時間； C6：t 時段國 5 蘇澳交流道至國 5 南港系統交流道北上高乘載時段 VD 平均旅行時間； WB6：ETC 平均旅行時間所占權重； WC6：VD 平均旅行時間所占權重； WB6+WC6=1。	顯示國 5 北上路段民眾使用國 5 雪隧之感受變化以及國 5 雪隧壅塞問題嚴重程度變化。例如 103 年為 47 分鐘，102 年為 36 分鐘，103 年較 102 年增加 11 分鐘。	
高速公路	7. 國 5 北上雪隧南口回堵長度之時段占上午/下午比例			✓	顯示特定國 5 北上路段民眾利用國道雪隧之服務水準。  1. 名詞定義： 回堵長度為每半小時記錄最長回堵長度，並以 0.5 公里為最小單位。 2. 公式： $A7 = \frac{B7}{E7}, C7 = \frac{D7}{E7}$ A7：上午回堵長度 2~5 公里占上午比例；	顯示雪隧服務水準變化。例如 103 年初四雪隧下午北上，回堵超過 5 公里之時段比例 8%，102 年則為 0；103 年初四雪隧下午北上回堵 2~5 公里之時段比例 63%為最高，102 年 38%為最高。	

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
						<p>B7：調查上午回堵長度介於 2 至 5 公里之調查次數和；  C7：上午回堵長度 5 公里以上占上午比例；  D7：上午調查回堵長度在 5 公里以上之調查次數和；  E7：上午(0 時至 12 時)每半小時調查 1 次，調查總次數為 24 次。</p> $F7 = \frac{G7}{J7}, H7 = \frac{I7}{J7}$ <p>F7：下午回堵長度 2~5 公里占下午比例；  G7：調查下午回堵長度介於 2 至 5 公里之調查次數和；  H7：下午回堵長度 5 公里以上占下午比例；  I7：下午調查回堵長度在 5 公里以上之調查次數和；  J7：下午(12 時至 24 時)每半小時調查 1 次，調查總次數為 24 次。</p> <p>3. 舉例：  103 年初四雪隧下午北上，回堵超過 5 公里之時段比例 8%、回堵 2~5 公里之時段比例 63%為最高。</p>	
高速公路	8. <u>國 1 國 3 國 5 日平均總路段交通量</u> ( <u>萬輛次/日</u> )	✓			<p>新增指標，具運量與需求性質，顯示國道南北雙向整體通行車流量。</p>	<p>1. 名詞定義：  (1)路段係指國道設置 ETC 門架設備之區段，1 個路段單向設置 1 個 ETC 門架。  (2)路段交通量為車輛通過該路段 ETC 門架之次數。</p> <p>2. 公式：  <math display="block">A8 = \frac{B8}{C8}</math></p>	顯示縱向國道國 1、國 3、國 5 使用需求變化。例如 103 年為 1,873 萬輛次；102 年為 1,330 萬輛次，103 年較 102 年增加 41%。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
客運						<p>A8：日平均總路段交通量；</p> <p>B8：春節疏運期間國1、國3、國5所有路段交通量總和；</p> <p>C8：春節疏運期間天數。</p> <p>3. 舉例：</p> <p>103年國1、國3、國5平均總路段交通量1,873萬輛次=春節疏運期間國1、國3、國5全線總路段ETC門架路段交通量總和11,238萬輛次/天數6天。</p>	
	9. <u>國1國3分流比率</u>	✓			<p>新增指標，可顯示國1及國3路段差別費率實施成效，具差別費率政策性質。</p>	<p>1. 名詞定義：</p> <p>(1) 1輛車行駛國道1公里為1延車公里。</p> <p>(2) 總延車公里為所有車輛行駛國道里程之總和，目前計算方式為春節疏運期間通過其一ETC門架之車輛數乘以該門架所在路段之長度，再加總所有路段之延車公里數。</p> <p>2. 公式：</p> $A9: B9 = \frac{C9}{(C9 + D9)} \cdot \frac{D9}{(C9 + D9)}$ <p>A9：國1分流比率；</p> <p>B9：國3分流比率；</p> <p>C9：國1春節疏運期間總延車公里；</p> <p>D9：國3春節疏運期間總延車公里。</p>	<p>顯示國1及國3路段差別費率實施成效。例如103年國1國3實施差別費率，國3自新竹系統至燕巢系統路段採相對國1費率8折收費，分流比率為52.5:47.5，102年國1國3未實施差別費率，分流比率為53.5:46.5，103年分流效果略較102年為佳。</p>
	10. 國道客運日平均運能（班次數/日與座位數/日）	✓	✓		<p>具運能性質，顯示整體國道客運供給量。</p>	<p>1. 公式：</p> $A10 = \frac{B10}{E10}, C10 = \frac{D10}{E10}$ <p>A10：國道客運日平均班次數之運能；</p>	<p>展現1：可反映國道客運業者增加供給量之變化。例如103年1.3萬班次，與100年相較成長約17%。</p> <p>展現2：與平常日比較（平常日係以</p>

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
客 運					B10：春節疏運期間國道全線客運班次數總和； C10：國道客運日平均座位數之運能； D10：春節疏運期間國道全線客運座位數總和； E10：春節疏運期間天數。		假期前 1 個月份營運實績為比較基礎)，可反映國道客運業者對春節疏運之努力，並接近民眾感受。目前尚無平日歷史資料。
	11. 國道客運日平均運量 (運送人次/日)	✓			具運量性質，顯示整體國道客運運送旅客量。  1. 公式： $A11 = \frac{B11}{C11}$ A11：國道客運日平均運量； B11：春節疏運期間國道全線客運運送人次總和； C11：春節疏運期間天數。		展現 1：可反映國道客運旅客量變化。以 103 年春節為例，日平均載客數 30.5 萬人次與 100 年相較成長約 4%。  展現 2：與平日比較(平日係以假期前 1 個月份營運實績為比較基礎)，可反映春節民眾搭乘國道客運狀況之變化，並接近民眾感受。目前尚無平日歷史資料。
	12. <u>國道客運單日最大運量</u> ( <u>運送人次</u> )	✓			新增指標，具運量性質，顯示整體國道客運最大運送旅客量。	1. 名詞定義： 單日最大係指春節疏運期間國道客運所有日運送人次中最大者。	展現 1：可反映國道客運最大使用需求變化。  展現 2：與平日比較(平日係以假期前 1 個月份營運實績為比較基礎)，可反映春節民眾搭乘國道客運狀況之變化，並接近民眾感受。目前尚無平日歷史資料。
	13. <u>一般公路客運日平均運</u>	✓			新增指標，具運量性質，顯示整	1. 名詞定義： 一般公路客運為由交通部公路總局管轄之跨縣市行駛的客	展現 1：可反映一般公路客運供給量變化。以 103 年春節為

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
客運	能(班次數/日)				體一般公路客運供給量。	運路線，或稱長途客運。 2. 公式： $A13 = \frac{B13}{C13}$ A13：一般公路客運日平均運能(班次數)； B13：春節疏運期間全線一般公路客運提供班次數總和； C13：春節疏運期間天數。	例，日平均運能為 10,203 班次與 100 年相較減少約 12%。 展現 2：與平常日比較(平常日係以假期前 1 個月份營運實績為比較基礎)，可反映一般公路客運業者對春節疏運之努力，並接近民眾感受。目前尚無平常日歷史資料。
	14. 一般公路客運日平均運量(運送人數/日)	✓			具運量性質，顯示整體一般公路客運旅客運送需求。	1. 名詞定義： 一般公路客運同指標 13。 2. 公式： $A14 = \frac{B14}{C14}$ A14：一般公路客運日平均運量； B14：春節疏運期間一般公路客運運送人次總和； C14：春節疏運期間天數。	展現 1：可反映一般客運客運旅客運量變化。 展現 2：可與平常日比較(平常日係以假期前 1 個月份營運實績為比較基礎)，目前尚無平常日歷史資料。
客運	15. 國道客運指標性路線尖峰時段滿載班次數比率	✓		✓	新增指標，具服務水準性質，顯示指標性國道客運路線之乘客候車狀況。	1. 名詞定義： (1)指標性路線係以「臺北—臺中」、「臺北—高雄」、「臺北—宜蘭」及「臺北—羅東」熱門路線為代表。 (2)春節疏運期間尖峰時段係指假期前一日 12 時至 22 時與假期結束前一日 8 時至 20 時。 (3)滿載班次名詞定義：若發車班次於途中曾處於無空位之狀況，即歸納為滿載班次。	展現 1：可間接反映客運乘客候車時間長短變化，並接近民眾感受。新增指標，尚無歷史資料。 展現 2：比較各指標路線尖峰時段之狀況，可反映不同路線尖峰時段乘客候車時間長短。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
						<p>2. 公式：</p> $A15 = \frac{B15}{C15}$ <p>A15：國道客運指標性路線尖峰時段滿載班次數比率； B15：春節疏運期間指標性路線尖峰時段滿載班次總數； C15：春節疏運期間指標性路線尖峰時段發車班次總數。</p>	<p>展現 3：可與指標路線週休二日尖峰時段比較(週休二日尖峰時段以假期前 1 個月份週休二日營運實績平均尖峰時段滿載班次數作為比較基礎)。</p>
客運	16. <u>國道客運指標性路線尖峰時段平均行車時間(分鐘)</u>	✓		✓	<p>新增指標，具服務水準性質，顯示指標性國道客運路線之行車狀況。</p>	<p>1. 名詞定義： (1)指標性路線同指標 15。 (2)春節疏運期間尖峰時段同指標 15。 (2)行車時間定義：根據「公路汽車客運動態資訊管理系统」之行車軌跡資料，自系統接收到該班次車輛進入發車站之訊號的時間，至系統接收到車輛進入終點站之訊號的時間。</p> <p>2. 公式：</p> $A16 = \frac{B16}{C16}$ <p>A16：國道客運指標性路線平均行車時間； B16：春節疏運期間指標性路線尖峰時段發車班次之行車時間總和； C16：春節疏運期間指標性路線尖峰時段發車班次總數。</p>	<p>展現 1：與尖峰時段平均行車時間比較，可反映乘客搭車時間長短變化，並接近民眾感受。新增指標，尚無歷史資料。</p> <p>展現 2：比較各指標路線尖峰時段之狀況，可反映不同路線乘客搭車時間長短。</p> <p>展現 3：可與指標路線週休二日尖峰時段比較(週休二日尖峰時段以假期前 1 個月份週休二日營運實績之平均尖峰時段行車時間作為比較基礎)。</p>
觀光	17. <u>觀光遊樂地區日平均旅遊人次(萬人次/日)</u>	✓			<p>具運量性質，顯示觀光遊樂地區遊客量。</p>	<p>1. 名詞定義： 觀光遊樂地區係指國家風景區、主題樂園、國家公園、國家農場、國家森林遊樂區。</p> <p>2. 公式：</p>	<p>可反映觀光遊樂地區遊客量變化。 例如 103 年 203 萬人次,102 年 186 萬人次,103 年較 102 年增加 9.13%。</p>



類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
						$A17 = \frac{B17}{C17}$ <p>A17：觀光遊樂地區日平均旅遊人次； B17：春節疏運期間旅遊人次總和； C17：春節疏運期間天數。</p>	
	18. 觀光遊樂地區重點疏運路段平均交通順暢比	✓	✓		<p>具服務水準性質，顯示觀光遊樂地區重點疏運路段交通順暢程度。</p>	<p>1. 名詞定義： (1) 本指標之觀光遊樂地區只包括本島國家風景區與主題樂園，國家風景區以處為單位。 (2) 重點疏運路段係由觀光局選擇觀光遊樂地區 103 條路段。 (3) 交通順暢係指觀光遊樂地區每條重點疏運路段觀察其上下午尖峰時段各觀察 1 次，若車流平均行駛速率維持 30~40KPH 以上，則屬交通順暢。</p> <p>2. 公式：  <math display="block">A18 = \frac{B18}{(C18 * D18 * E18)}</math> </p> <p>A18：觀光遊樂地區重點疏運路段平均交通順暢比； B18：春節疏運期間觀光遊樂地區交通順暢總次數； C18：上下午尖峰數為 2； D18：重點疏運路段總數為 103； E18：春節疏運期間天數。</p>	可反映觀光遊樂地區重點疏運路段交通順暢程度變化與民眾整體感受變化。103 年總體交通順暢比 82.93%，102 年總體交通順暢比 91.84%，103 年較 102 年減少 9.7%。
觀光	19. 5 處觀光遊樂地區重點疏運路段平			✓	<p>新增指標，顯示特定 5 處熱門觀光遊樂地區之重</p>	<p>1. 名詞定義： (1) 本指標之觀光遊樂地區只包括本島 11 處國家風景區。 (2) 重點疏運路段係觀光局選擇 5 處熱門觀光遊樂地區之重點疏</p>	與前一年或歷年比較，可反映 5 處熱門觀光遊樂地區重點疏運路段整體交通順暢程度變化與民眾對 5 處

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
	均交通順暢 比				點疏運路段整體 交通順暢程度。	運路段。 (3)交通順暢同指標 18。 2. 公式： $A19 = \frac{B19}{(C19 * D19 * E19)}$ A19：5 處熱門觀光遊樂地區重點疏運路段平均交通順暢比； B19：春節疏運期間 5 處熱門觀光遊樂地區重點疏運路段交通順暢總次數； C19：上下午尖峰數為 2； D19：重點疏運路段總數為 37； E19：春節疏運期間天數。	熱門觀光遊樂地區重點疏運路段感受變化。 5 處分別為日月潭 6 條、北海岸 10 條、東北角 7 條、大鵬灣 6 條、東海岸 8 條，共計 37 條。
觀光	20. 觀光遊樂地區日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之比例	✓	✓		具服務水準性質，顯示觀光遊樂地區停車空間需求供給調和程度。	1. 名詞定義： (1)本指標之觀光遊樂地區只包括 13 處國家風景區。 (2)尖峰停車空間需求係指於春節疏運期間，該停車空間每日擇一尖峰時間調查其停車數量，再加總每日停車數而得。 (3)停車空間供給量為該停車空間之停車格數量乘以春節疏運期間天數。 2. 公式： (1) $D20 = \frac{E20}{F20}$ D20：日平均尖峰停車空間需供比； E20：尖峰停車空間需求量；	與前一年或歷年比較，可反映觀光遊樂地區停車空間需求供給調和情形變化與民眾對整體停車服務感受變化。 以 103 年春節為例，統計需供比小於 0.95 之大型車停車空間占 90%，102 年 88%；103 年小型車停車空間占 71%，102 年 80%。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
觀光						<p>F20：停車空間供給量。</p> <p>(2)</p> $G20_{0.95} = \frac{H20_{0.95}}{I20}$ <p>G20<sub>0.95</sub>：日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之比例；</p> <p>H20<sub>0.95</sub>：日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之停車空間總數；</p> <p>I20：全部停車空間數總。</p> <p>3. 舉例：</p> <p>(1) 若某停車空間有 100 個停車格，則春節疏運期間調查 5 日之停車空間供給量總數為 500，若調查 5 日之尖峰時段總計有 450 輛車停放，則該停車空間之日平均尖峰停車空間需供比為 0.9。</p> <p>(2) 若全部停車空間數量總計為 100 處，且若日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之停車空間數量總計為 80 處，得到日平均尖峰停車空間需供比小於 0.95 之比例為 80%。</p> <p>(3) 103 年春節疏運期間，統計需供比 &lt; 0.95 之大型車停車空間占 90%、小型車停車空間占 71%。</p>	
	21. 觀光遊樂地區接駁專車日平均載客率	✓			<p>新增指標，具疏運政策性質，顯示觀光遊樂地區公共運具遊客使用程度。</p>	<p>1. 名詞定義：</p> <p>(1) 本指標之觀光遊樂地區只包括國家風景區、主題樂園、國家公園。</p> <p>(2) 接駁專車為在觀光遊樂地區特定地點之間往來接送遊客的公車。</p>	<p>可反映觀光遊樂地區遊客使用公共運具變化量。例如 103 年春節假期 12 條觀光遊樂地區接駁專車計 7 萬 3,209 人次搭乘，平均搭乘率達 66%。</p>

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
						<p>2. 公式：</p> $A21 = \frac{B21}{C21}$ <p>A21：觀光遊樂地區接駁專車日平均載客率； B21：春節疏運期間總載客人數； C21：總座位數。</p> <p>3. 舉例：</p> <p>103 年接駁專車日平均載客率 66.2%=春節疏運期間總載客人數 73,209 人次/110,595 座位。</p>	102 年春節假期 16 條觀光遊樂地區接駁專車計 9 萬 3 千人次搭乘，平均搭乘率達 68%。
高 鐵	22. 高鐵日平均運能（班次數/日與客座公里數/日）	✓	✓		<p>具運能性質，顯示整體高鐵列車班次與座位供給量。</p>	<p>1. 名詞定義：</p> <p>客座公里為高鐵列車之總座位數乘以其行駛里程數。</p> <p>2. 公式：</p> $A22 = \frac{B22}{E22}, C22 = \frac{D22}{E22}$ <p>A22：高鐵日平均班次數之運能； B22：春節疏運期間高鐵列車班次總數； C22：高鐵日平均客座公里數之運能； D22：春節疏運期間高鐵客座公里數總和； E22：春節疏運期間天數。</p>	<p>展現 1：</p> <p>(1) 可反映高鐵增加班次數之變化。103 年春節每日平均開行 173 班。較 102 年春節(167 班) +3.78%。</p> <p>(2) 可反映高鐵增加座位里程數供給量之變化。103 年春節每日平均提供 56.87 百萬座位公里，較 102 年春節(53.16 百萬) +6.98%。</p> <p>展現 2：與平日比較(平日係以假期前 1 個月月份營運實績為比較基礎)，可反映高鐵對春節疏運之努力，並接近民眾</p>

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
							感受。103 年春節班次數，較平常日+27.21%，座位里程數較平常日+31.41%。
高 鐵	23. 高鐵日平均運量（運送人次/日與延人公里數/日）	✓			具運量性質，顯示整體高鐵旅客運送量與延人公里數量。  1. 名詞定義： 延人公里：高鐵運送每位旅客的里程數。 2. 公式： $A23 = \frac{B23}{E23}$ ， $C23 = \frac{D23}{E23}$  A23：高鐵日平均運送人次之運量； B23：春節疏運期間高鐵運送人次總和； C23：高鐵日平均延人公里運量； D23：春節疏運期間高鐵列車運送延人公里總和； E23：春節疏運期間天數。	展現 1： 可反映高鐵運送旅客數之變化。103 年春節每日平均運量 18.0 萬人次，較 102 年春節（17.0 萬）+5.88%，較平常日 +38.15%。  展現 2：與平常日比較（平常日係以假期前 1 個月份營運實績為比較基礎），可反映高鐵對春節旅客運送之努力，並接近民眾感受。	
高 鐵	24. <u>高鐵單日最大運量</u> <u>（運送人次）</u>	✓			新增指標，具運量性質，顯示高鐵單日最大運量。	1. 名詞定義： 單日最大運量係指高鐵所有日運送人次中最大者。	展現 1：可反映高鐵旅客最大使用需求量變化。例如 103 年 21.1 萬人次，較 102 年春節（20.1 萬）+4.98%。  展現 2：春節單日最大運量 21.1 萬人次，與平常日比較，可反映高鐵對春節旅客運送之努力，並接近民眾感受。例如 103 年 21.1 萬人次，較平常日之日均運量+62.3%。
臺	25. 臺鐵日平均	✓	✓		具運能性質，顯	1. 名詞定義：	展現 1：

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
鐵	運能(班次數/日、座位數/日與客座公里數/日)				示整體臺鐵列車班次、座位與客座公里供給量。	客座公里為臺鐵列車之總座位數乘以其行駛里程數。 2. 公式： $A_{25} = \frac{B_{25}}{G_{25}}, \quad C_{25} = \frac{D_{25}}{G_{25}}, \quad E_{25} = \frac{F_{25}}{G_{25}}$ A25：臺鐵日平均班次數之運能； B25：春節疏運期間臺鐵全線所有列車班次總數； C25：臺鐵日平均座位數之運能； D25：春節疏運期間臺鐵全線所有列車座位總數； E25：臺鐵日平均客座公里數之運能； F25：春節疏運期間臺鐵全線所有客座公里總數； G25：春節疏運期間天數。	(1)可反映臺鐵局提供班次數之變化。例如 103 年日平均運能(班次數) 1,089=, 較 102 年 1,040 班次增加 4.7%。 (2)可反映臺鐵局提供座位里程數供給量之變化。例如 103 年 5 千萬客座公里數, 較 102 年 4.8 千萬客座公里數增加 7.1%。 展現 2：與平常日比較(平常日係以假期前 1 個月月份營運實績為比較基礎), 可反映臺鐵局對春節疏運之努力, 並接近民眾感受。
臺鐵	26. 臺鐵日平均運量(運送人次/日與延人公里數/日)	✓			具運量性質, 顯示整體臺鐵旅客運送量與旅客運送里程數量。	1. 名詞定義： 延人公里：臺鐵運送每位旅客的里程數。 2. 公式： $A_{26} = \frac{B_{26}}{E_{26}}, \quad C_{26} = \frac{D_{26}}{E_{26}}$ A26：臺鐵日平均運送人次之運量； B26：春節疏運期間臺鐵運送人次總和； C26：臺鐵日平均延人公里運量； D26：春節疏運期間臺鐵列車運送延人公里總和； E26：春節疏運期間天數。	展現 1： (1)可反映臺鐵局運送旅客量之變化。例：103 年日平均運量 70 萬人次, 較 102 年 68.4 萬人次增加 2.4%。 (2) 可反映臺鐵局旅客運送里程數之變化。例如 103 年日平均 3,961 萬延人公里, 較 102 年 3,756 萬延人公里增加 5.5%。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
臺鐵	27. 臺鐵單日最大運量 (運送人次)	✓			新增指標，具運量性質，顯示臺鐵單日最大旅客運送量。	1. 名詞定義： 單日最大運量係指臺鐵所有日運送人次中最大者。	展現 1：可反映臺鐵客運最大使用需求變化。 展現 2：春節單日最大運量則達 88.2 萬人次，較平常日增加約 41.8%。與平常日比較，可反映臺鐵局對春節旅客運送之努力，並接近民眾感受。
	28. 臺鐵準點率	✓			具服務水準性質，顯示臺鐵列車準點程度。	1. 名詞定義： 列車準點係列車實際迄站時間與公告迄站時間差小於等於 5 分鐘者。 2. 公式： $A28 = \frac{B28}{C28}$ A28：臺鐵準點率； B28：春節疏運期間全線列車迄站時間延誤小於等於 5 分鐘之列車總數； C28：春節疏運期間全線開行列車總數。	可反映臺鐵旅客對臺鐵列車準點情形感受度變化以及臺鐵列車準點變化。例如 103 年準點率 90.56%，102 年準點率 92.21%。
							展現 2：與平常日比較，可反映臺鐵局對春節旅客運送之努力，並接近民眾感受。

類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
航空	29. 航空日平均運能(班次數/日與座位數/日)	✓			具運能性質，顯示整體航空運班機與座位數供給量。  1. 公式： $A_{29} = \frac{B_{29}}{E_{29}}, \quad C_{29} = \frac{D_{29}}{E_{29}}$ A29：航空日平均班次數之運能； B29：春節疏運期間提供航空運輸班次數總和； C29：航空日平均座位數之運能； D29：春節疏運期間提供航空運輸座位數總和； E29：春節疏運期間天數。		展現 1：可反映整體航空增加供給量之變化。
	30. 航空日平均運量(運送人次/日)	✓			具運量性質，顯示整體航空運旅客運送量。  1. 公式： $A_{30} = \frac{B_{30}}{C_{30}}$ A30：航空日平均運量(運送人次)； B30：春節疏運期間航空運輸運送人次總和； C30：春節疏運期間天數。		展現 1：可反映空運旅客運送量之變化。
海運	31. 海運日平均運能(班次數/日與座位數/日)	✓			具運能性質，顯示整體海運船舶與座位數供給量。  1. 公式： $A_{31} = \frac{B_{31}}{E_{31}}, \quad C_{31} = \frac{D_{31}}{E_{31}}$ A31：海運日平均班次數之運能； B31：春節疏運期間提供海運航班班次數總和； C31：海運日平均座位數之運能； D31：春節疏運期間提供海運航班座位數總和； E31：春節疏運期間天數。		展現 1：可反映整體海運增加供給量之變化。例如 103 年海運日平均運能(班次數)=178，較 102 年 141，增加 26%。



類別	指標名稱	分類			內涵	分析方式	展現方式
		基本	政策	特定			
	32. 海運日平均運量 (運送人次/日)	✓			具運量性質，顯示整體海運旅客運送量。	<p>1. 公式：</p> $A32 = \frac{B32}{C32}$ <p>A32：海運日平均運量（運送人次）； B32：春節疏運期間海運航班運送人次總和； C32：春節疏運期間天數。</p>	<p>展現 1：可反映海運旅客運送量之變化。例如 103 年海運日平均運量=724 人次，較 102 年 1,340 人次，減少 46%。</p>