

112-060-1461
MOTC-IOT-111-PBA031

108 及 111 年春節連假高速公路 與鐵路客運旅次特性分析



交通部運輸研究所

中華民國 112 年 11 月

112-060-1461
MOTC-IOT-111-PBA031

108 及 111 年春節連假高速公路 與鐵公路客運旅次特性分析

著者：張舜淵、呂怡青、歐陽恬恬

交通部運輸研究所

中華民國 112 年 11 月

108 及 111 年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性分析

著 者：張舜淵、呂怡青、歐陽恬恬
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 112 年 11 月
印 刷 者：全凱數位資訊有限公司
版(刷)次冊數：初版一刷 5 冊
本書同時登載於交通部運輸研究所網站
定 價：非賣品

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：108 及 111 年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性分析			
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 112-060-1461	計畫編號 111-PBA031
本所主辦單位：運輸計畫及陸運組 主管：張舜淵 計畫主持人：張舜淵 研究人員：呂怡青、歐陽恬恬 聯絡電話：(02)23496812 傳真號碼：(02)25450428			研究期間 自 111 年 3 月 至 111 年 12 月
關鍵詞：春節連假、旅次特性			
摘要： 鑑於春節連假為國人最重要且疏運壓力最大之年假，且111年春節連假期間與108年，同為小年夜前1日至初六長達9天之連假。雖然111年連假受疫情及強降雨影響，國道交通量為近年最低，然可視為春節假期之剛性旅次需求，因此本研究分析108及111年春節期間高速公路及臺/高鐵旅次特性變化，相關研究成果可供交通部及相關疏運單位未來管理及決策之參據。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
112 年 11 月	110	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 on the Trip Characteristics of Freeway and Railway during 2019 & 2022 Chinese New Year Holidays			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 112-060-1461	PROJECT NUMBER 111-PBA031
DIVISION: Transportation Planning and Land Transport Division DIVISION DIRECTOR: Shuen-Yuan Chang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Shuen-Yuan Chang PROJECT STAFF: Yi-Ching Lu, Tien-Tien Ou-Yang PHONE: 886-2-23496812 FAX: 886-2-25450428			PROJECT PERIOD FROM March 2022 TO December 2022
KEY WORDS: Chinese New Year Holidays, Trip Characteristics			
ABSTRACT: <p>Chinese New Year Holidays is the most important annual holiday and has the most significant pressure on transportation. The 2019 & 2022 Chinese New Year Holidays were 9-day continuous holidays from the day before New Year's Eve to the sixth day of the Lunar New Year. Although the holiday in 2022 was affected by COVID-19 and heavy rainfall, the freeway traffic volume was the lowest in recent years. Still, it can be regarded as a rigid travel demand during the Chinese New Year Holiday. Therefore, this study observes the changes in the characteristics of freeways, Taiwan railway and high-speed rail trips during the 2019 & 2022 Chinese New Year Holidays.</p> <p>The relevant study results can be used as a reference for future management and decision-making for the Ministry of Transportation and Communications as well as the related traffic relief Agencies.</p>			
DATE OF PUBLICATION November 2023	NUMBER OF PAGES 110	PRICE 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 緣起與目的	1
1.2 春節連假天數變化	2
1.3 108~110 年春節連假疏運計畫	3
1.4 108~110 年春節連假外在環境差異	8
1.5 108~110 年春節連假疏運情形概要	8
1.6 分析資料來源	9
第二章 春節連假高速公路旅次特性	11
2.1 延車公里	11
2.2 車旅次數	15
2.3 平均旅次長度	18
2.4 旅次長度分布	21
2.5 主要起點及迄點交流道分析	25
2.6 主要起迄對分析	37
2.7 旅次出發時間分布	47
2.8 壅塞路段旅次組成	51
第三章 春節連假臺鐵旅次特性	55
3.1 延人公里	55
3.2 人旅次數	56
3.3 平均旅次長度	57
3.4 旅次長度分布	58
3.5 主要出發及到達站分析	61
3.6 主要起迄對分析	69
第四章 春節連假高鐵旅次特性	75
4.1 延人公里	75
4.2 人旅次數	76
4.3 平均旅次長度	77
4.4 旅次長度分布	78
4.5 主要出發站、到達站及起迄對	80
第五章 不同疏運系統旅次特性比較	85
5.1 旅次數占比	85
5.2 旅次長度特性	87

5.3 主要起迄對	89
第六章 結論與建議.....	91
6.1 結論.....	91
6.2 建議.....	97
參考文獻.....	99

圖目錄

圖 1.4.1	高速公路計程電子收費各旅次路徑原始資料(M06A) 欄位說明.....	10
圖 2.1.1	103~111 年春節連假高速公路南下交通量.....	12
圖 2.1.2	103~111 年春節連假高速公路北上交通量.....	13
圖 2.1.3	108 及 111 年春節連假高速公路交通量差異.....	14
圖 2.2.1	108 及 111 年春節連假高速公路旅次數.....	16
圖 2.2.2	108 及 111 年春節連假高速公路旅次數差異.....	17
圖 2.3.1	108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度.....	19
圖 2.3.2	108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度差異.....	20
圖 2.4.1	108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度累積分布.....	21
圖 2.4.2	高速公路交流道間距分布.....	22
圖 2.4.3	108 及 111 年春節連假高速公路未達 20 公里旅次長度 分布.....	23
圖 2.4.4	108 及 111 年春節連假高速公路超過 50 公里旅次數.....	24
圖 2.4.5	108 及 111 年春節連假高速公路超過 50 公里旅次長度 分布.....	24
圖 2.5.1	高速公路春節連假主要交流道-108 年南下起點.....	25
圖 2.5.2	高速公路春節連假主要交流道-111 年南下起點.....	26
圖 2.5.3	高速公路春節連假主要交流道-108 年南下迄點.....	28
圖 2.5.4	高速公路春節連假主要交流道-111 年南下迄點.....	29
圖 2.5.5	高速公路春節連假主要交流道-108 年北上起點.....	31
圖 2.5.6	高速公路春節連假主要交流道-111 年北上起點.....	32
圖 2.5.7	高速公路春節連假主要交流道-108 年北上迄點.....	34
圖 2.5.8	高速公路春節連假主要交流道-111 年北上迄點.....	35
圖 2.6.1	高速公路春節連假主要起迄對-108 年南下.....	38
圖 2.6.2	高速公路春節連假主要起迄對-111 年南下.....	39
圖 2.6.3	高速公路春節連假主要起迄對-108 年北上.....	40
圖 2.6.4	高速公路春節連假主要起迄對-111 年北上.....	41
圖 2.6.5	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年南下	43
圖 2.6.6	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-111 年南下	44
圖 2.6.7	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年北上	45
圖 2.6.8	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-111 年北上	46

圖 2.7.1	108 及 111 年春節連假高速公路初二南下旅次出發時間分布.....	49
圖 2.7.2	108 及 111 年春節連假高速公路初四北上旅次出發時間分布.....	50
圖 2.8.1	高速公路壅塞路段旅次組成.....	52
圖 2.8.2	高速公路壅塞路段旅次長度分布—初二南下楊梅-新竹.....	53
圖 2.8.3	高速公路壅塞路段旅次長度分布—初四北上臺中-臺中系統.....	54
圖 3.1.1	108 及 111 年春節連假臺鐵延人公里.....	55
圖 3.2.1	108 及 111 年春節連假臺鐵人旅次數.....	56
圖 3.3.1	108 及 111 年春節連假臺鐵旅次長度.....	57
圖 3.4.1	108 及 111 年春節連假臺鐵旅次長度累積分布.....	58
圖 3.4.2	108 及 111 年春節連假臺鐵未達 50 公里旅次長度分布.....	59
圖 3.4.3	108 及 111 年春節連假臺鐵超過 50 公里旅次長度分布.....	60
圖 3.5.1	臺鐵春節連假主要車站-初二逆行出發站.....	62
圖 3.5.2	臺鐵春節連假主要車站-初二逆行到達站.....	64
圖 3.5.3	臺鐵春節連假主要車站-初四順行出發站.....	66
圖 3.5.4	臺鐵春節連假主要車站-初四順行到達站.....	68
圖 3.6.1	臺鐵春節連假主要起迄對.....	70
圖 3.6.2	臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初二逆行.....	72
圖 3.6.3	臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初四順行.....	73
圖 4.1.1	108 及 111 年春節連假高鐵延人公里.....	75
圖 4.2.1	108 及 111 年春節連假高鐵人旅次數.....	76
圖 4.3.1	108 及 111 年春節連假高鐵平均旅次長度.....	77
圖 4.4.1	108 及 111 年春節連假高鐵旅次長度累積分布.....	79
圖 4.4.2	108 及 111 年春節連假高鐵旅次長度分布.....	79
圖 5.1.1	108 及 111 年春節連假臺鐵、高鐵、國道客運總疏運人次及占比.....	86
圖 5.1.2	108 及 111 年春節連假高速公路與公共運輸總疏運人次.....	86
圖 5.2.1	初四北上高速公路與臺、高鐵於 200 公里以上旅次長度之市場分布.....	88

表目錄

表 1.2.1	103~111 年春節連假放假日期.....	3
表 1.3.1	108 年春節連假國道交通疏導措施.....	5
表 1.3.2	111 年春節連假國道交通疏導措施.....	6
表 1.3.3	108 及 111 年春節連假國道交通疏導措施差異.....	5
表 1.4.1	高速公路資料分區統計範圍.....	5
表 2.5.1	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下起點.....	27
表 2.5.2	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下迄點.....	30
表 2.5.3	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上起點.....	33
表 2.5.4	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上迄點.....	36
表 2.8.1	本計畫分析之壅塞路段.....	51
表 3.5.1	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行出發站.....	62
表 3.5.2	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行到達點.....	64
表 3.5.3	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行出發點.....	66
表 3.5.4	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行到達點.....	68
表 3.6.1	臺鐵前 30 大起迄對之旅次長度分布.....	71
表 4.4.1	高鐵各站間距.....	78
表 4.5.1	高鐵初二南下 OD 表.....	81
表 4.5.2	高鐵初四北上 OD 表.....	83
表 5.2.1	初四北上高速公路與臺、高鐵平均旅次長度.....	87
表 5.2.2	初四北上高速公路與臺、高鐵旅次長度分布占比.....	87

第一章 緒論

1.1 緣起與目的

民國 103 年之紀念日及節日有多個逢週五或週一，使得當年 3 天以上之連續假期，由過往之 3 個增加為 6 個，也因此方便了家庭團聚以及休閒旅遊規劃，連帶刺激國內消費、帶動經濟成長，爰行政院順應民意指示修正「紀念日及節日實施辦法」、「政府機關調整上班日期處理要點」等相關條文規定，至此每年 3 天以上之連續假期即固定有 6~7 個之多。

由於連假期間交通量增加，疏運情形常為民眾所關注，高速公路與鐵公路客運系統亦面臨連假期間運輸能量緊繃之疏運任務。惟高速公路之交通量預估及疏運成效，係以延車公里呈現，不同於臺/高鐵以疏運人次數呈現疏運成效，且可透過訂票系統掌握於運能限制下旅客之乘車區間。因此本所於 108 年曾辦理「春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性觀察」報告，利用高速公路 ETC 收費系統紀錄之資料，分析高速公路旅次起迄特性，並比對臺、高鐵與國道客運之旅次特性差異。

而新冠肺炎疫情於 109 年 1 月開始延燒，臺灣雖有效控制疫情，惟對民眾運具選擇仍有影響，109 年 12 月再度出現本土確診案例，使得疫情嚴峻而防疫升級，年底多處縣市跨年晚會亦因此取消，110 年 1 月 19 日更由行政院宣布停辦「2021 台灣燈會」，高速鐵路部分亦於 110 年春節連假及假期前 2 天(2021/2/8~2/16)，實施全車對號座，不提供自由座服務。因此本所於 110 年辦理「108~110 年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性觀察」報告，分析 108~110 年春節期間受新冠肺炎疫情影響之下，高速公路及臺/高鐵旅次特性之變化。

鑑於春節連假為國人最重要且疏運壓力最大之年假，且 111 年春節連假期間與 108 年，同為小年夜前 1 日至初六長達 9 天之連假。雖然 111 年連假受疫情及強降雨影響，國道交通量為近年最低，然可視為春節假

期之剛性旅次需求，爰本研究乃針對 108 及 111 年春節連假高速公路收費路段旅次特性為主，比對 2 年間之差異，並與臺、高鐵與國道客運之旅次特性比較，相關研究成果可供交通部及相關疏運單位未來管理及決策之參據。

1.2 春節連假天數變化

由於高速公路於 103 年開始，延車公里可透過 ETC 收費系統統計，爰本節彙整 103 年起，歷年春節假期天數如表 1.2.1 所示。

依「紀念日及節日實施辦法」規定，農曆除夕放假 1 日、春節放假 3 日，且若農曆除夕及春節放假日逢例假日，均於次一個上班日補假，因此過往(103、104、106、107 年)農曆春節至少有除夕~初五之 6 天連假。

而因「政府機關調整上班日期處理要點」於 108 年 5 月增訂「農曆除夕前一日為上班日者，調整該上班日為放假日」之規定，因此自 109 年起春節連假至少為小年夜~初五之 7 天連假，如 109 及 110 年。

再依上述要點原規定之「上班日為星期一或星期五，其後一日或前一日逢星期二或星期四之紀念日及節日之放假，調整該上班日為放假日」，因此若逢假期可彈性調整上班日，則春節連假可長達 9 天，如 105 及 108 年。

因此依現行規定，農曆除夕落於星期四或星期五僅有 7 天連假，落於其他日期則因彈性調整放假及上班日，可有 9 天或甚至 10 天(如 112 年)之連假。

如表 1.2.1 所示，111 年春節連假期間與 108 年，同為小年夜前 1 日至初六長達 9 天之連假。

表 1.2.1 103~111 年春節連假放假日期

	小年夜 前 1 日	小年夜	除夕	初一	初二	初三	初四	初五	初六	初七
103 年			1/30(四)	1/31	2/1	2/2	2/3	2/4		
104 年			2/18(三)	2/19	2/20	2/21	2/22	2/23		
105 年		2/6	2/7(日)	2/8	2/9	2/10	2/11	2/12	2/13	2/14
106 年			1/27(五)	1/28	1/29	1/30	1/31	2/1		
107 年			2/15(四)	2/16	2/17	2/18	2/19	2/20		
108 年	2/2	2/3	2/4(一)	2/5	2/6	2/7	2/8	2/9	2/10	
109 年		1/23	1/24(五)	1/25	1/26	1/27	1/28	1/29		
110 年		2/10	2/11(四)	2/12	2/13	2/14	2/15	2/16		
111 年	1/29	1/30	1/31(一)	2/1	2/2	2/3	2/4	2/5	2/6	

1.3 108及111年春節連假疏運計畫

108 及 111 年春節連假高速公路與臺/高鐵及國道客運之疏運計畫說明如下：

一、高速公路

高速公路於連假期間仍維持實施高乘載管制、匝道封閉、收費措施(單一費率/國 3「新竹系統至燕巢系統」通行費率 8 折/0-5 時暫停收費)、開放路肩、匝道儀控等管制措施，108 及 111 年措施分別如表 1.3.1、1.3.2 所示。

2 年間主要差異為，111 年初一~初三南下國 5 未實施高乘載管制，以及調整匝道封閉地點，且封閉時段由全日改為時段性封閉，滿足非尖峰時段地區使用國道需求，如表 1.3.3 所示。

二、高鐵

108 年加開 482 班次列車(南下 247 班、北上 235 班)，111 年加開 463 班次列車(南下 231 班、北上 232 班)。

三、臺鐵

108 年全線加開各級列車總計 521 列次及加掛車廂 1,012 輛。111 年全線加開各級列車總計 423 列次，加掛車廂 669 輛。2 年間亦均加開臺北—花蓮優惠復興號、東線紅眼列車、東線實名制列車、東線返鄉返工專車、東線 EMU3000 型自強號及提供花東地區大專生票價優惠。

四、國道客運

108 年持續實施「國道客運票價優惠及公共運輸轉乘優惠措施」，共計 86 條路線平均優惠約為原始票價 85 折；台灣好行 40 條客運路線實施電子票證半價優惠措施。另使用電子票證搭乘國道客運、臺鐵及高鐵，於限定時間內轉乘在地公路客運或市區客運(高鐵快捷公車除外)提供基本里程或一段票免費優惠。如「台灣好行」半價優惠與前述轉乘優惠同時發生，可享有雙重優惠，先給予半價優惠後再享轉乘優惠。

111 年亦持續提供「國道客運票價優惠及公共運輸轉乘優惠措施」(其中台灣好行增加為 44 條)；另搭乘國道客運前往東部再加碼票價與租車優惠。

表 1.3.1 108 年春節連假國道交通疏導措施

日期	高乘載管制	匝道封閉	收費措施	開放路肩	匝道儀控
2/2 (六)	-	-	1.單一費率 (採長途 折扣費 率,無 20 公里優 惠里程)	1.現有開放路 肩措施照常 實施 2.每日增加開 放路肩路段 與時段供小 型車行駛。 3.國 5 宜蘭-頭 城北上路段 機動開放路 肩供大客車 行駛。	視高速公路主線交 通狀況採取嚴格管 制及針對重點路段 實施精進式匝道儀 控
2/3 (日)					
2/4 (一) 除夕					
2/5 (二) 初一	7-12 時,國 5 南下 南港系統、石碇及 坪林,各交流道之 南下入口匝道	0-24 時 封閉國 1 平鎮系統 及埔鹽系統南下入 口	2.國 3「新 竹系統 至燕巢 系統」採 通行費 8 折收費		
2/6 (三) 初二					
2/7 (四) 初三	<ul style="list-style-type: none"> ● 13-18 時,國 1 高 雄端至湖口、國 3 九如至大溪路 段,各交流道之 北上入口匝道 ● 7-12 時,國 5 南 港系統、石碇及 坪林,各交流道 之南下入口匝道 ● 14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城,各交流道 之北上入口匝道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 0-24 時,封閉國 1 平鎮系統及埔 鹽系統南下入口 ● 0-24 時,封閉國 1 虎尾及埔鹽系 統北上入口、國 3 竹南、烏日北上 及名間雙向入口 	3.深夜 0-5 時國道 全線暫 停收費		
2/8 (五) 初四	<ul style="list-style-type: none"> ● 13-18 時,國 1 高 雄端至湖口、國 3 九如至大溪路 段,各交流道之 北上入口匝道 ● 14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城,各交流道 之北上入口匝道 	0-24 時,封閉國 1 虎尾及埔鹽系統北 上入口、國 3 竹南、 烏日北上及名間雙 向入口			
2/9 (六) 初五	14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城,各交流道之 北上入口匝道	0-24 時,封閉國 1 虎尾及埔鹽系統北 上入口、國 3 竹南、 烏日北上及名間雙 向入口			
2/9 (日) 初六	14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城,各交流道之 北上入口匝道	-			

表 1.3.2 111 年春節連假國道交通疏導措施

日期	高乘載管制	匝道封閉	收費措施	開放路肩	匝道儀控
1/29(六) 第一日			1. 單一費率 (採長途折扣費率, 無 20 公里優惠里程) 2. 國 3「新竹系統至燕巢系統」採通行費 8 折收費 3. 深夜 0-5 時國道全線暫停收費	1. 現有開放路肩措施照常實施 2. 每日增加開放路肩路段與時段供小型車行駛。 3. 國 5 宜蘭-頭城北上路段機動開放路肩供大客車行駛。	視高速公路主線交通狀況採取嚴格管制及針對重點路段實施精進式匝道儀控
1/30(日) 小年夜					
1/31(一) 除夕					
2/1(二) 初一		0-12 時, 封閉國 1 平鎮系統、埔鹽系統及國 5 石碇、坪林南下入口			
2/2(三) 初二					
2/3(四) 初三	<ul style="list-style-type: none"> ● 13-18 時, 國 1 高雄端至湖口、國 3 九如至大溪路段, 各交流道之北上入口匝道 ● 14-21 時, 國 5 蘇澳、羅東、宜蘭及頭城, 各交流道之北上入口匝道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 0-12 時, 封閉國 1 平鎮系統、埔鹽系統及國 5 石碇、坪林南下入口 ● 7-24 時, 封閉國 1 埔鹽系統、國 3 西濱北上入口 ● 7-19 時, 封閉國 1 虎尾、仁德北上入口及國 1 王田、國 3 名間雙向入口 			
2/4(五) 初四	<ul style="list-style-type: none"> ● 13-18 時, 國 1 高雄端至湖口、國 3 九如至大溪路段, 各交流道之北上入口匝道 ● 14-21 時, 國 5 蘇澳、羅東、宜蘭及頭城, 各交流道之北上入口匝道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 7-24 時, 封閉國 1 埔鹽系統、國 3 西濱北上入口 ● 7-19 時, 封閉國 1 虎尾、仁德北上入口及國 1 王田、國 3 名間雙向入口 			
2/5(六) 初五	14-21 時, 國 5 蘇澳、羅東、宜蘭及頭城, 各交流道之北上入口匝道	<ul style="list-style-type: none"> ● 7-24 時, 封閉國 1 埔鹽系統、國 3 西濱北上入口 ● 7-19 時, 封閉國 1 虎尾、仁德北上入口及國 1 王田、國 3 名間雙向入口 			
2/6(日) 初六	14-21 時, 國 5 蘇澳、羅東、宜蘭及頭城, 各交流道之北上入口匝道	-			

表 1.3.3 108 及 111 年春節連假國道交通疏導措施差異

疏導措施	108 年春節	111 年春節	111 年差異
高乘載管制	初一至初三： ●7-12 時，國 5 南港系統、石碇及坪林南下高乘載	—	初一至初三不實施國 5 南下高乘載
	初三至初四： ●13-18 時國 1 高雄端至湖口、國 3 九如至大溪北上高乘載	初三至初四： ●13-18 時國 1 高雄端至湖口、國 3 九如至大溪北上高乘載	
	初三至初六： ●14-21 時國 5 頭城、宜蘭、羅東、蘇澳北上高乘載	初三至初六： ●14-21 時國 5 頭城、宜蘭、羅東、蘇澳北上高乘載	
匝道封閉	初一至初三： ●0-24 時國 1 平鎮系統、埔鹽系統南入	初一至初三： ●0-12 時國 1 平鎮系統、埔鹽系統、國 5 石碇、坪林南入	<ol style="list-style-type: none"> 1. 縮短封閉時段，由全日改為針對尖峰實施 2. 初一至初三實施國 5 石碇、坪林南入匝道封閉 3. 初三至初五調整西部國道封閉匝道(新增國 3 西濱、國 1 仁德北入及國 1 王田雙向，減少國 3 竹南、烏日北入)
	初三至初五： ●0-24 時國 1 虎尾及埔鹽系統北入、國 3 竹南、烏日北入及名間雙向	初三至初五： ●7-24 時國 1 埔鹽系統、國 3 西濱北入 ●7-19 時國 1 虎尾、仁德北入及國 1 王田、國 3 名間雙向	

1.4 108及111年春節連假外在環境差異

108 及 111 年春節外在環境，最大差異為疫情影響。新冠肺炎疫情於 109 年 1 月開始延燒，109 年春節尚無相關對應措施，110 年春節假期高速鐵路實施全車對號座，不提供自由座服務，臺鐵城際列車限制發售站票 120 張，國家風景區及觀光遊樂區亦限制遊客量，至 111 年春節已為疫情影響後第 3 個春節。

而於 111 年春節前半年，因本土疫情嚴峻先於 110 年 5 月 15 日起於雙北地區提升疫情警戒至第三級，再於 110 年 5 月 19 日擴大為全國三級警戒，至 110 年 7 月 27 日降為二級警戒。

111 年春節期間除疫情警戒二級外，其天候狀況為降雨且雨勢較大亦與 108 年不同。

1.5 108及111年春節連假疏運情形概要

本節依據交通部路政司於春節連假後彙整之陸海空疏運情形摘要，概要說明高速公路(收費路段)、臺/高鐵及國道客運疏運情形。

一、108 年

108 年春節連假期間為 2/2(小年夜前 1 日)~2/10(初六)，與之較相近之連假為 105 年同為 9 天，但放假期間為小年夜~初七。

高速公路平均每日交通量為 115 百萬車公里，初一~初五整體交通量創新高，然壅塞情形仍與 105 年相近。

高鐵平均每日疏運 22.2 萬人次，較 105 年春節假期增加 24%。臺鐵平均每日疏運 69.1 萬人次，較 105 年春節期間增加 1.7%。

國道客運運量則呈下降趨勢，西部國道客運平均每日疏運 18.8 萬人次，較 105 年減少 19.8%；國道 5 號客運路線，平均每日疏運 2.6 萬人次，較 105 年減少 17.3%。

二、111 年

111 年春節連假與 108 年同為小年夜前 1 日至初六長達 9 天之連假。而 111 年為自 109 年以來第 3 年受疫情影響之春節連假，且因強降雨影響，整體疏運量甚至較 109、110 年為低。

高速公路交通量，109 及 110 年均已較 108 年下降，111 年初一至初五平均交通量 114.3mvk，又較 110 年減少 6.8%，然壅塞情形(時速低於 40 公里路段)之比例較 110 年減少。

高鐵、臺鐵及國道客運載客量，109 及 110 年亦均較 108 年下降，111 年高鐵未實施全車對號座，載客量仍較 110 年減少 21.7%；臺鐵較 110 年減少近 34%；國道客運則減少 39%。

1.6 分析資料來源

本計畫主要分析高速公路、臺鐵及高鐵之旅次特性。而國道客運部分，公路總局僅能提供春節期間每日不分路線之總疏運人數，因此另於第六章以小年夜前 1 日~初六(春節連假期間)之整體疏運量，比較高速公路、臺/高鐵及國道客運於 108 及 111 年春節之占比變化。

高速公路旅次特性分析，以高公局「國道高速公路電子收費交通資料蒐集支援系統」產製之各旅次路徑原始資料(M06A)進行觀察比較。該資料紀錄一車輛自進入交流道後通過第 1 個測站編號及時間到離開交流道前通過最後 1 個測站編號及時間之完整行駛路徑，資料欄位說明如圖 1.4.1 所示。

而臺鐵及高鐵則分別以臺鐵局提供之各區間人數統計表、高鐵公司提供之逐日 OD 表進行旅次特性分析。

各旅次路徑原始資料 - 欄位說明

VehicleType	DetectionTime_O	GantryID_O	DetectionTime_D	GantryID_D	TripLength	TripEnd	TripInformation
31	下午 11:43:15	01F3398N	下午 11:43:15	01F3398N	4	Y	2018-08-19 23:43:15+01F3398N
31	下午 11:39:06	05F0438N	上午 12:21:50	03A0015N	56.3	Y	2018-08-19 23:39:06+05F0438N; 2018-08-19 23:47:28+05F0309N; 2018-08-20 00:10:56+05F0055N; 2018-08-20 00:15:31+05F0001N;
31	下午 11:29:09	01F0928S	下午 11:29:09	01F0928S	4.4	Y	2018-08-19 23:29:09+01F0928S
31	下午 11:44:16	01F0233N	下午 11:44:16	01F0233N	1.9	Y	2018-08-19 23:44:16+01F0233N
31	下午 11:05:08	03F1257N	下午 11:05:08	03F1257N	5.7	Y	2018-08-19 23:05:08+03F1257N

VehicleType :

車種，31小客車、32小貨車、41大客車、42大貨車、5聯結車

DetectionTime_O :

車輛通過本旅次第1個測站時間

GantryID_O :

車輛通過本旅次第1個測站編號

DetectionTime_D :

車輛通過本旅次最後1個測站時間

GantryID_D :

車輛通過本旅次最後1個測站編號

TripLength :

本旅次行駛距離

TripEnd :

旅次標記(Y正常結束，N異常)

TripInformation :

本旅次經過各個測站之通過時間及編號

圖 1.4.1 高速公路計程電子收費各旅次路徑原始資料(M06A)欄位說明

第二章 春節連假高速公路旅次特性

2.1 延車公里

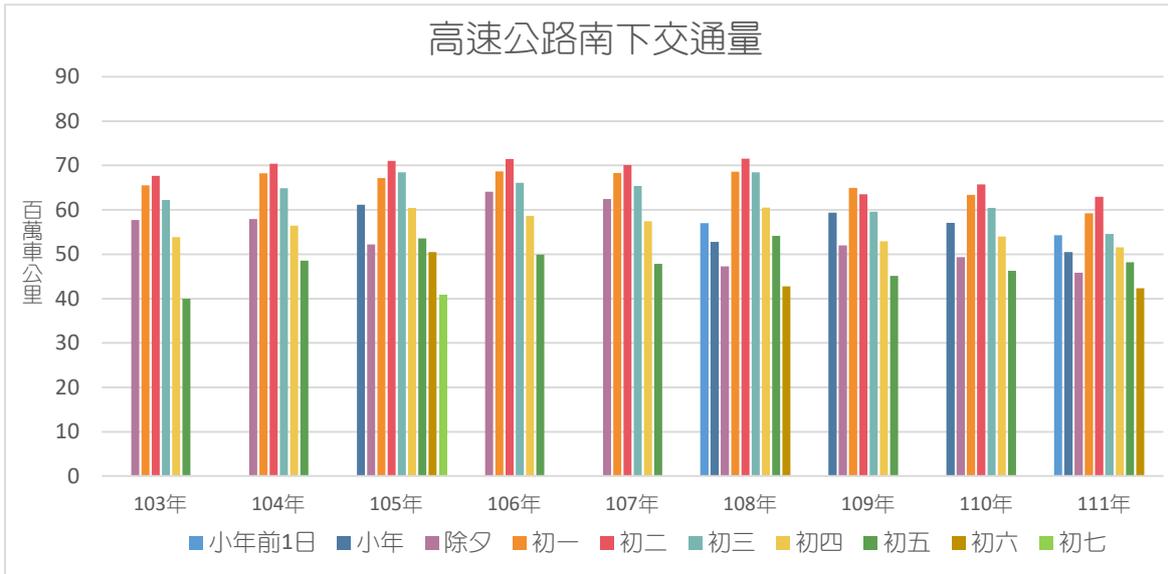
由於高速公路於 103 年開始，延車公里可透過 ETC 收費系統統計，爰本節彙整 103 年起，歷年春節假期之延車公里一併說明。

圖 2.1.1 為 103~111 年春節連假高速公路南下通量，明顯呈現以初二最高(除 109 年受疫情影響初二交通量低於初一)，其中 104~108 年初二交通量均達到 70 百萬車公里，109~111 年則受疫情影響初二交通量降至 66~63 百萬車公里。

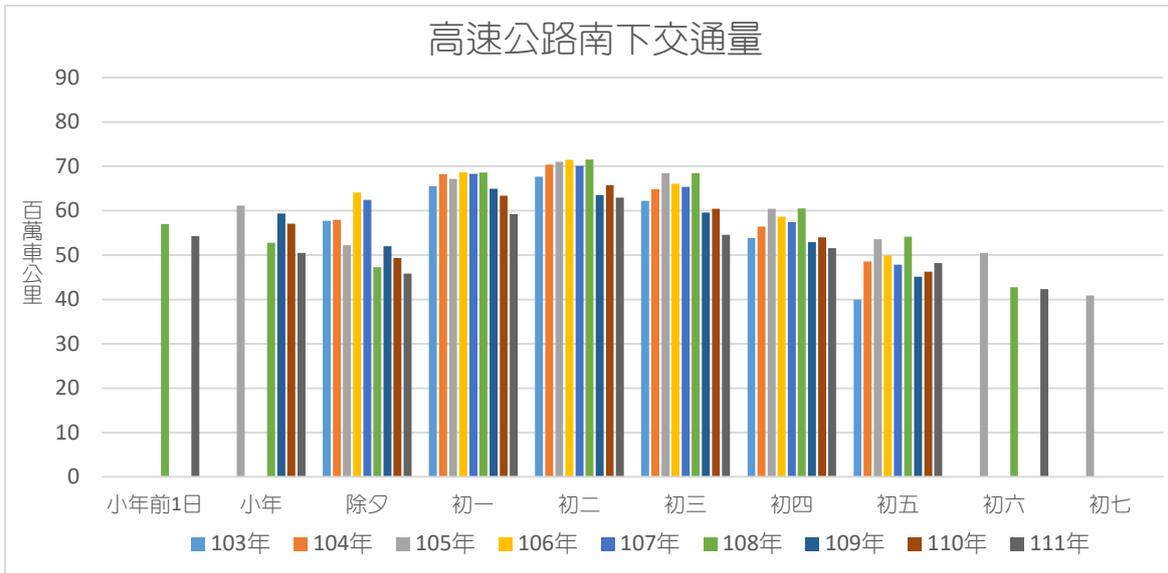
圖 2.1.2 為 103~111 年春節連假高速公路北上交通量，明顯呈現以初四最高(除 111 年受疫情及天候影響初四交通量降幅較大導致低於初五)，其中 103~110 年初四交通量均可超過 70 百萬車公里以上，104、107 年甚至達 80 百萬車公里，為春節疏運壓力尖峰；初三北上交通量次之，103~108 年均可達 70 百萬車公里。而 105 及 108 年初五非收假日，初五北上交通量甚至高於初三僅略低於初四，且初三~初五間交通量分布較均勻，不會過度集中於初四。

整體而言，103~111 年高速公路南北向交通量，除夕以前與初一以後之逐日變化可分為 2 群。初一以後之交通量普遍較除夕以前高，且除夕以前返鄉疏運期間之交通量，南下多未超過 60 百萬車公里、北上多在 40 百萬車公里以下，並非春節連假期間疏運壓力緊繃的日期。

另比較 108 及 111 年逐日交通量變化，如圖 2.1.3 所示，111 年於除夕以前返鄉疏運期間以及初六收假日降幅不到 5%，初一~初五降幅較大且以初三降幅最高，南下減少 20.2%、北上減少 16.1%，初四北上降幅亦較大導致交通量低於初五，其餘日期降幅在 10~15%之間。而不論 108 或 111 年，分向尖峰日交通量均以北上較高。

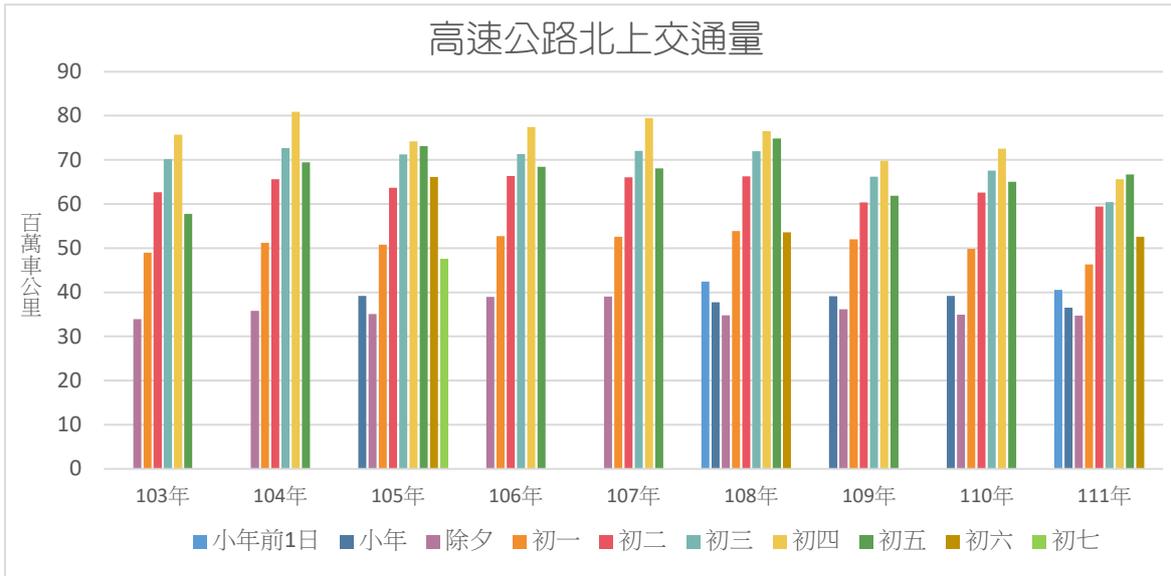


(a) 近年逐日交通量

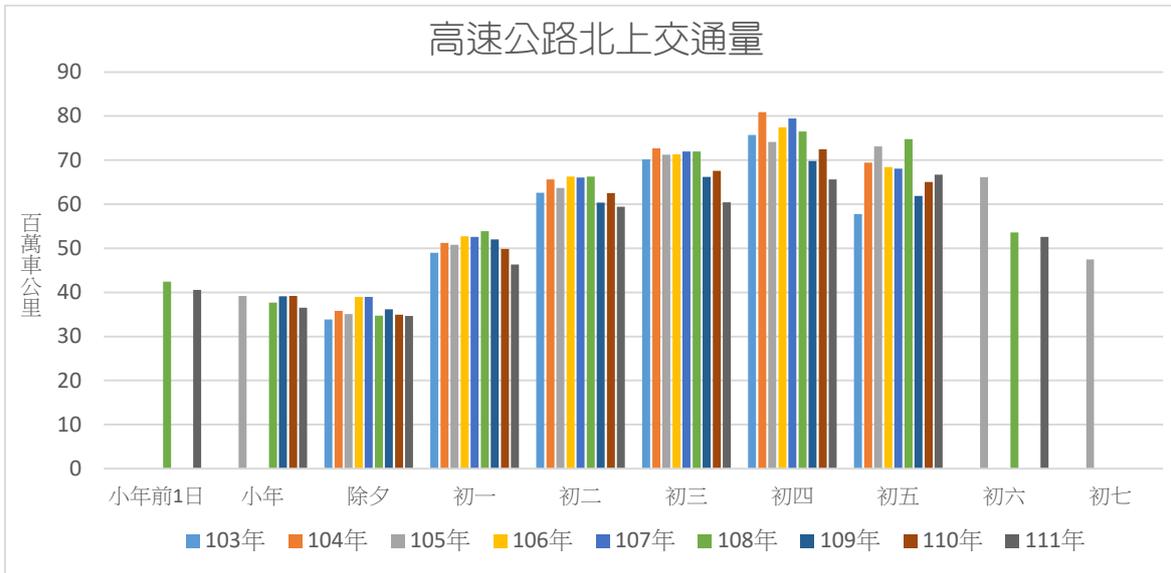


(b) 逐日近年交通量

圖 2.1.1 103~111 年春節連假高速公路南下交通量



(a) 歷年逐日交通量



(b) 逐日歷年交通量

圖 2.1.2 103~111 年春節連假高速公路北上交通量

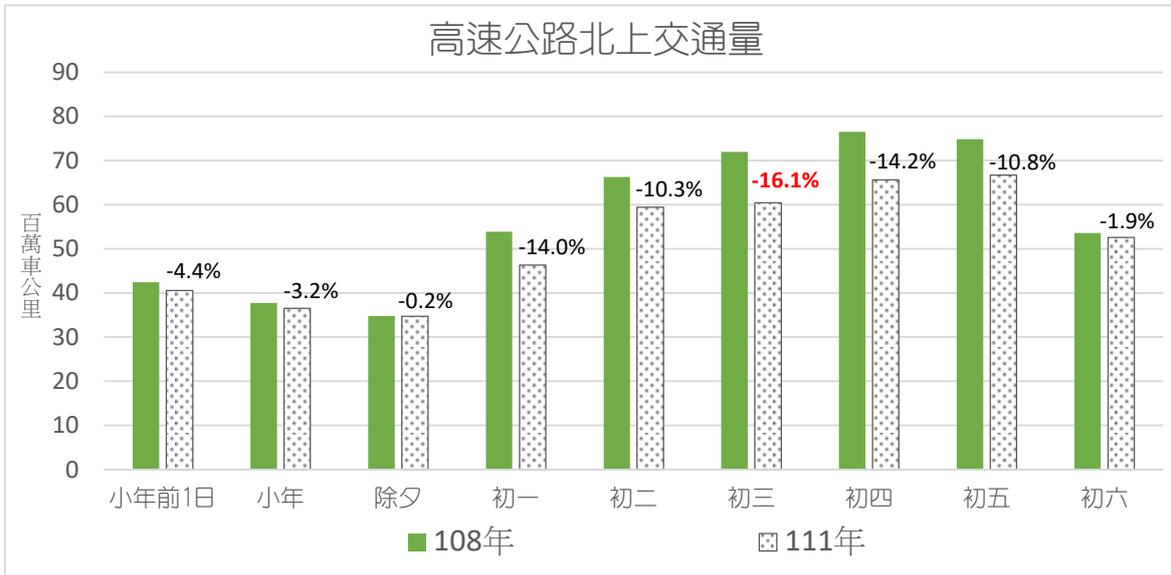
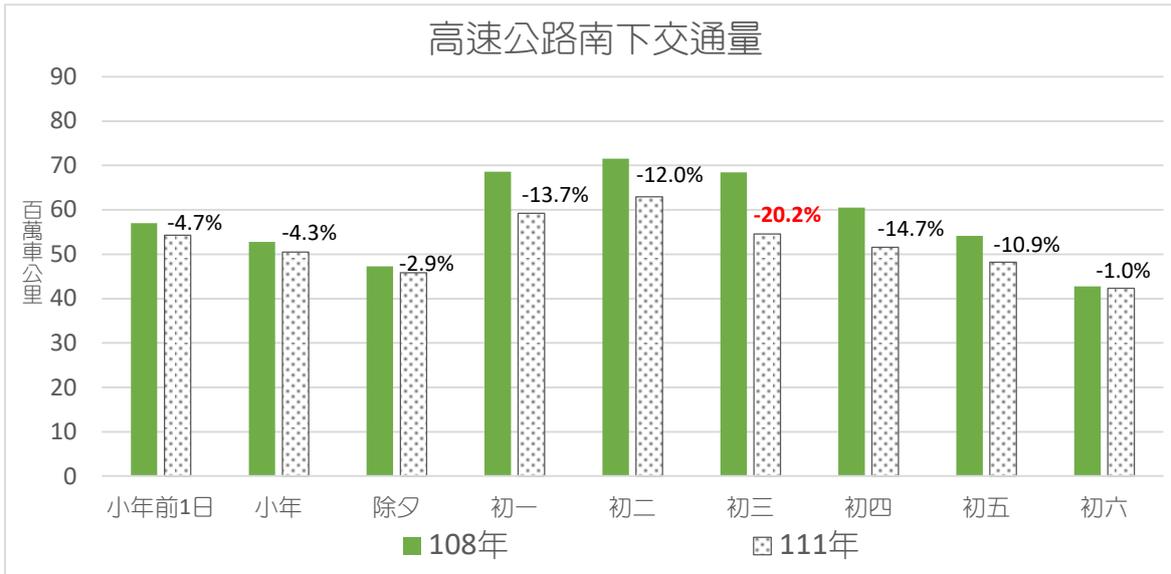


圖 2.1.3 108 及 111 年春節連假高速公路交通量差異

2.2 車旅次數

108 及 111 年春節連假高速公路旅次數如圖 2.2.1 所示。

108 年南下旅次數，每日增減變化情形與百萬車公里一致，除夕以前與初一以後之逐日旅次數變化可分為 2 群，然 2 群之最大值差異較小。小年夜前 1 日旅次數為 165 萬車次，而後逐日減少至除夕為 130 萬車次，初一增為 164 萬車次、初二約達 169 萬車次為南下最高，再逐日下降至初五為 152 萬車次，較小年夜及除夕高，初六再下降為 139 萬車次，仍較除夕高。

108 年北上旅次數，除夕以前與初一以後之逐日旅次數變化亦可分為 2 群，然初二~初五之每日變化不若百萬車公里差異大。小年夜前 1 日旅次數為 152 萬車次，而後逐日減少至除夕為 117 萬車次，初一增為 151 萬車次，初二、初三又較初一增加，超過 165 萬車次，初四、初五再增加為近 169 萬車次，且初四為北上最高，初六旅次數下降為 149 萬車次，然仍較小年夜及除夕高。

111 年亦可分為除夕以前與初一以後 2 群，然雙向均以小年夜前 1 日最高。南下小年夜前 1 日超過 180 萬車次，而後逐日遞減至初一約 125 萬車次，初二略為增加至 140 萬車次，而後初三又下降，再逐日遞增至初五，初六收假日又下降，且初三~初六間旅次數差異不大與初一相當。北上小年夜前 1 日超過 160 萬車次，而後逐日增減趨勢與南下一致，初二亦近 140 萬車次，初三~初六增減幅度較南下大，且初五旅次數達 140 萬車次。

另比較 108 及 111 年逐日旅次數差異如圖 2.1.2 所示。111 年小年夜前 1 日~除夕旅次數每日遞減，變化趨勢與 108 年相同，惟較 108 年增加約 10% 上下。111 年初一~初六旅次數每日增減變化趨勢與 108 年大不相同，且較 108 年下降，差異說明如下：

1. 108 年初一雙向旅次數較除夕大幅增加，而 111 年初一旅次數較 108 年降幅超過 20%，除夕則較 108 年增加約 10%，導致 111 年初一旅次數較除夕低。
2. 108 年初二~初六南下旅次數逐日遞減，而 111 年較 108 年下降幅度近 2 成，且以初三降幅最大、減少 24.8%，初三~初六每日降幅又逐日遞減，導致 111 年初三~初六每日旅次數差異不大。
3. 108 年初二~初五北上旅次數每日差異不大，而 111 年較 108 年下降幅度近 2 成，且以初三降幅最大、減少 26.1%，初三~初五每日降幅又逐日遞減，導致 111 年初五旅次數較高。



圖 2.2.1 108 及 111 年春節連假高速公路旅次數

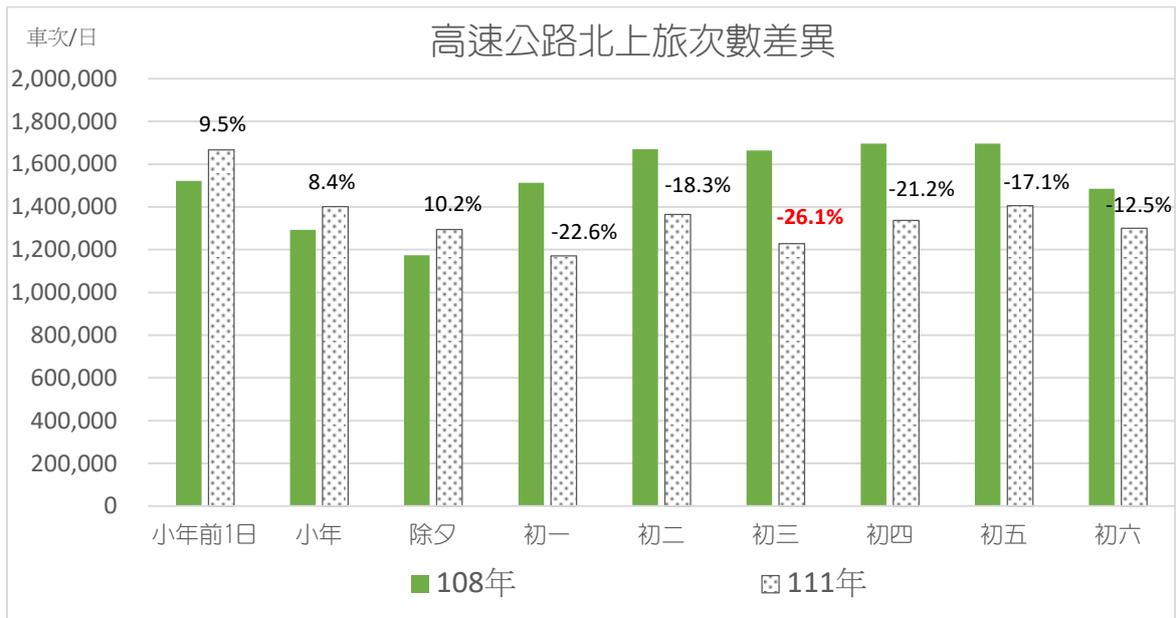
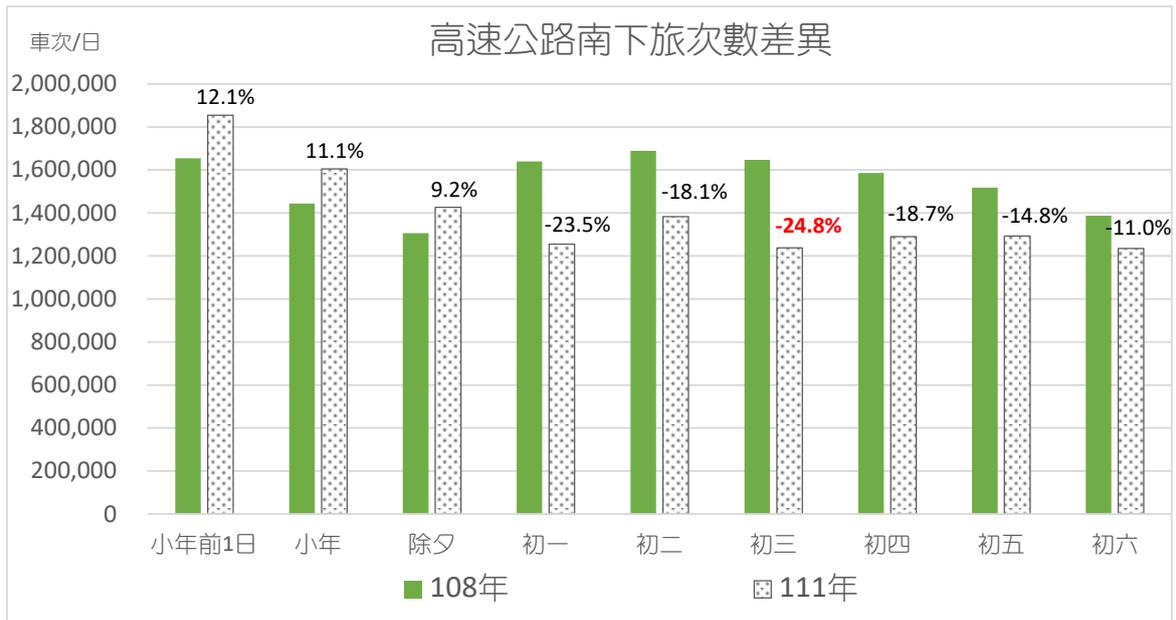


圖 2.2.2 108 及 111 年春節連假高速公路旅次數差異

2.3 平均旅次長度

108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度如圖 2.3.1 所示。

108 年南下平均旅次長度，小年夜前 1 日~除夕為 35 公里上下，初一~初六由 41 公里逐日下降至 29 公里上下。北上小年夜前 1 日~除夕為 27~28 公里，初一增加至約 35 公里後逐日遞增，至初四旅次長度最長約 44.5 公里，初五略降為 43 公里，初六再降至約 35 公里。

111 年逐日旅次長度變化趨勢與 108 年相似，南下以初一最高，達 45 公里，北上則以初三最高超過 47 公里。

比較 108 及 111 年旅次長度差異如圖 2.3.2 所示。111 年小年夜前 1 日~除夕旅次長度較 108 年短，南下減少 13~17%、北上減少 12~15%。111 年初一~初六旅次長度較 108 年長，且以旅次最長日(南下初一、北上初三)及初六收假日之增幅較高約在 10%上下，其餘每日增幅，南下約 2~5%、北上約 5~8%。整體而言，初一~初六旅次長度以北上較長，且 111 年北上增幅高於南下。

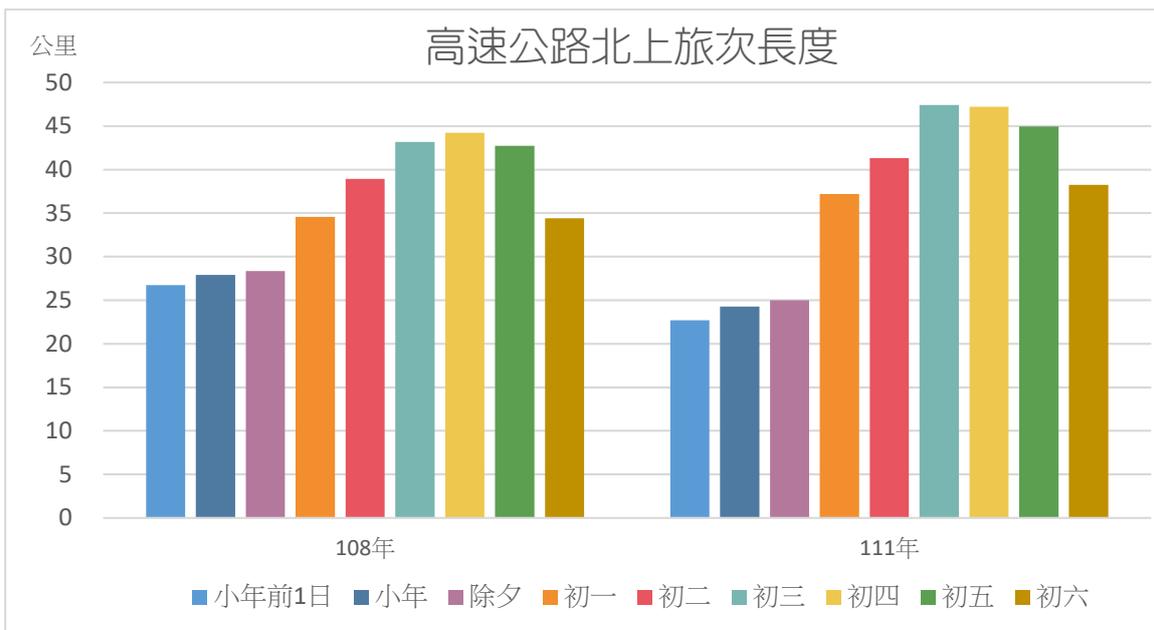
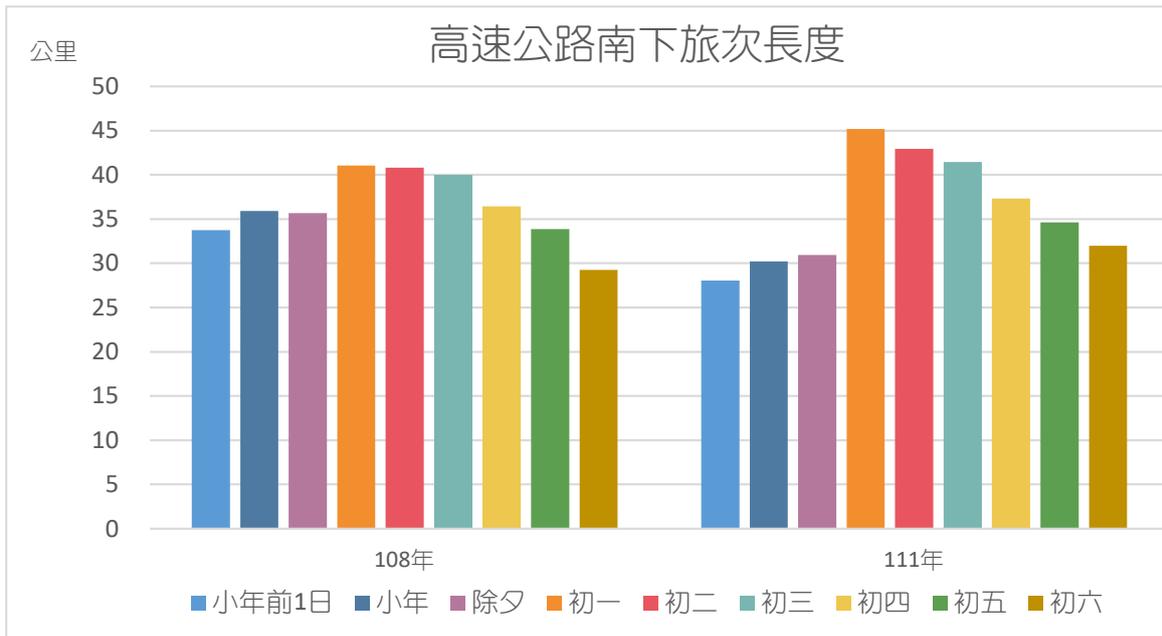


圖 2.3.1 108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度

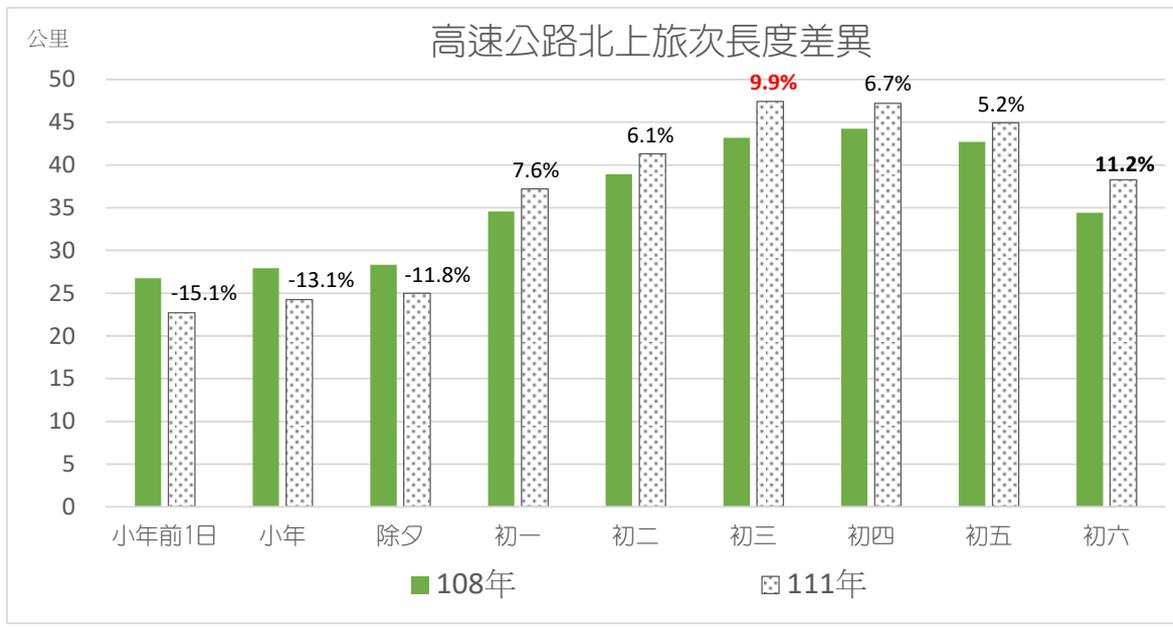
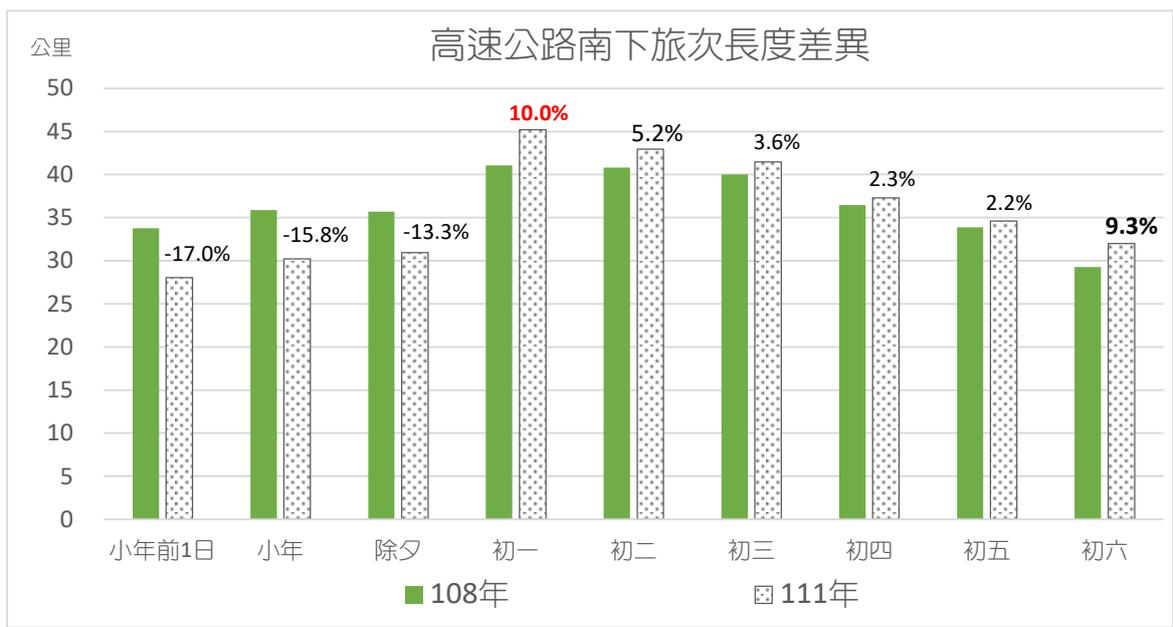


圖 2.3.2 108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度差異

2.4 旅次長度分布

一、分布占比

108 及 111 年春節連假高速公路每日旅次長度累積分布如圖 2.4.1 所示。108 年旅次長度未達 10 公里之占比即超過 3 成、未達 20 公里之占比即超過 5 成甚至可達 6 成，而後旅次長度愈長累積增幅趨勢愈緩，旅次長度超過 50 公里之占比大多已不到 2 成。

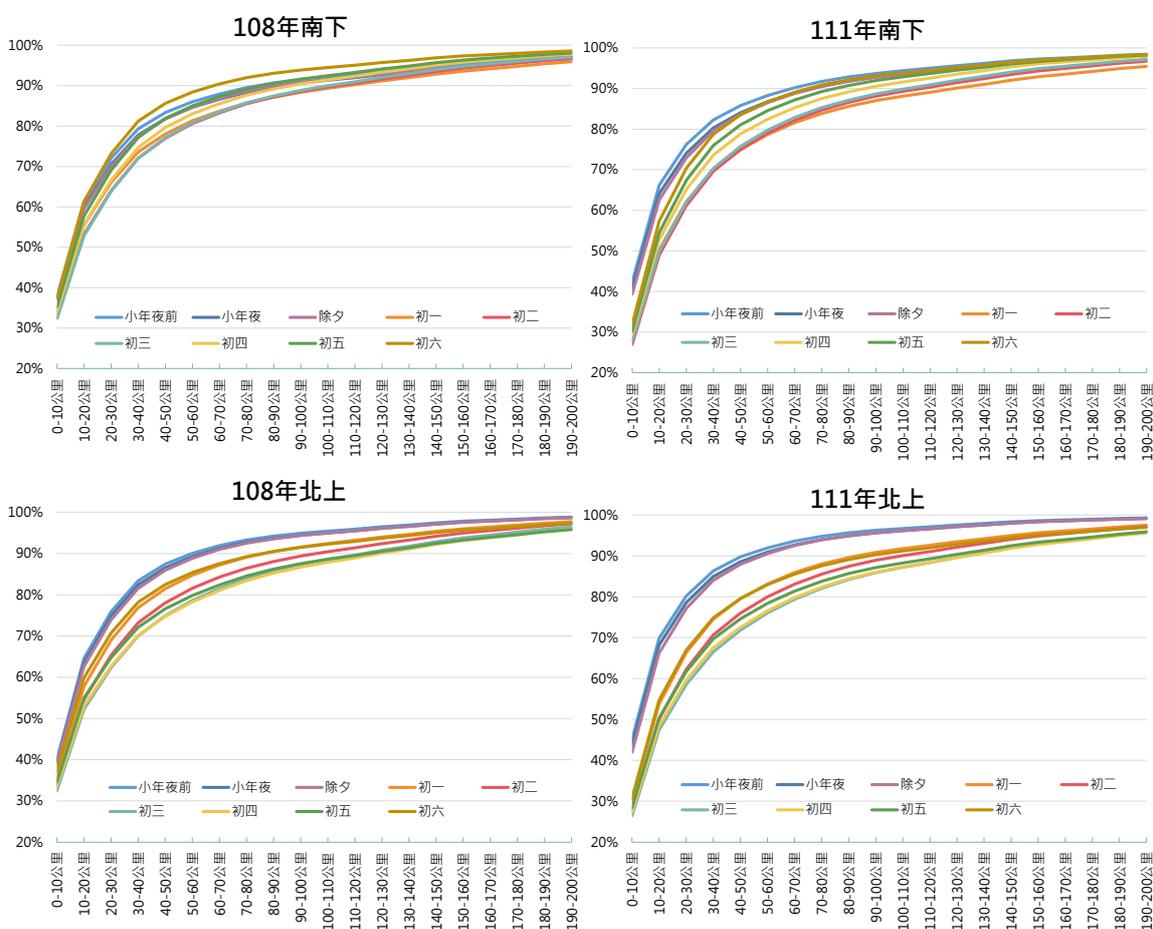


圖 2.4.1 108 及 111 年春節連假高速公路旅次長度累積分布

111 年之累積分布，小年夜前 1 日~除夕與初一~初六可分為 2 群，且北上比南下更明顯。小年夜前 1 日~除夕之 10、20 公里旅次占比較 108 年高，未達 10 公里之占比即超過 4 成、未達 20 公里之占比，可達 6 成

5 至 7 成；初一~初六之 10、20 公里旅次占比普遍較 108 年低，又以北上較明顯，且北上旅次長度超過 50 公里之占比可超過 2 成。

108 及 111 年旅次長度累積分布之差異，可呼應 2.3 節平均旅次長度之變化。

二、未達 20 公里分布情形

由於旅次長度未達 20 公里之占比可超過 6 成，又因高速公路交流道間距分布，多以 2 公里為最短路段，且集中在 2~11 公里之間，如圖 2.4.2 所示，故再以 2 公里為長度區間，檢視未達 20 公里之旅次長度分布。

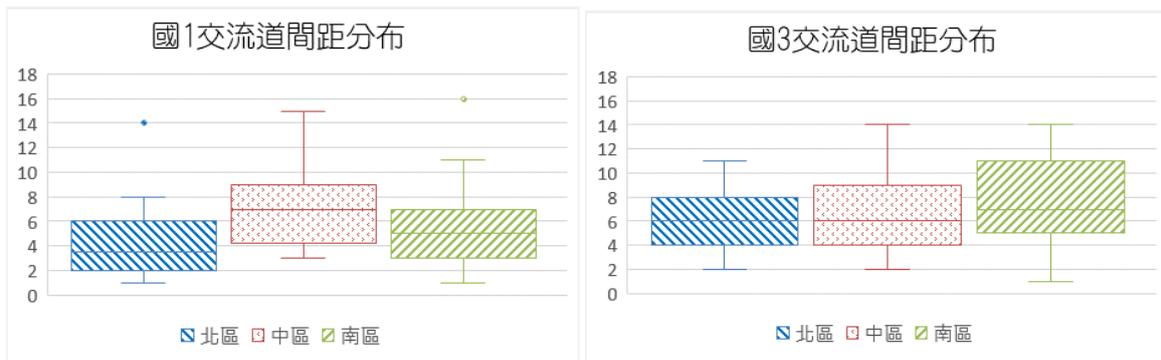


圖 2.4.2 高速公路交流道間距分布

如圖 2.4.3 所示，108 年不到 20 公里之旅次明顯集中於 2~8 公里，每 2 公里區間分布之占比約 14~17%，大致與圖 2.4.2 所示之交流道間距分布相符。111 年之旅次亦集中於 2~8 公里，且以小年夜前 1 日~除夕之占比明顯偏高且高於 108 年、初一~初六之占比則明顯低於 108 年，可呼應 2.3 節 111 年小年夜前 1 日~除夕平均旅次長度較 108 年低之情形。



圖 2.4.3 108 及 111 年春節連假高速公路未達 20 公里旅次長度分布

三、超過 50 公里分布情形

由於旅次長度超過 50 公里之占比僅約 2 成左右，故再以 50 公里為長度區間，檢視每日旅次長度超過 50 公里之旅次數及旅次長度分布。

如圖 2.4.4 所示，108 及 111 年春節連假高速公路超過 50 公里之旅次數，逐日變化趨勢與 2.1 節圖 2.1.3 交通量變化一致，且南下以初二最大、北上以初四最大。

而如圖 2.4.5 所示，111 年初一~初六於 50~250 公里各長度區間占比均較 108 年高，且北上比南下明顯，反映 111 年初一~初六於 50~250 公里旅次占比增加，亦呼應 2.3 節分析 111 年初一~初六平均旅次長度較 108 年長之情形。



圖 2.4.4 108 及 111 年春節連假高速公路超過 50 公里旅次數

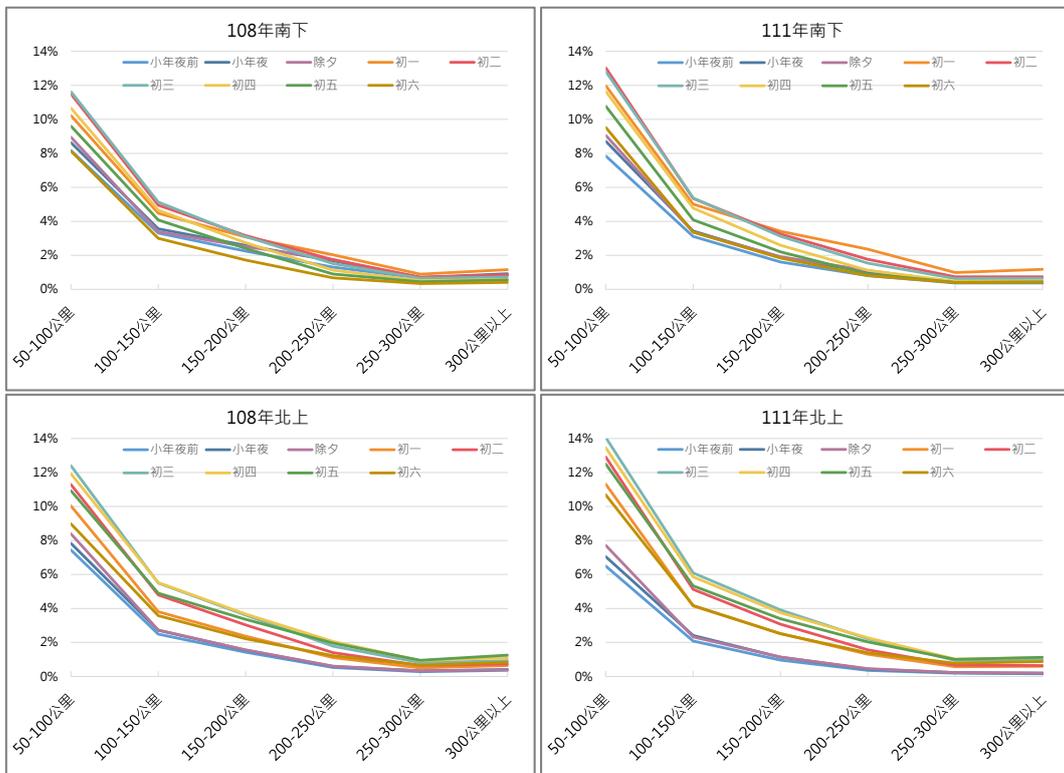


圖 2.4.5 108 及 111 年春節連假高速公路超過 50 公里旅次長度分布

2.5 主要起點及迄點交流道分析

檢視近年高速公路春節連假每日分向交通量及旅次數變化，普遍而言以初二南下與初四北上較高(僅 111 年因降幅太大導致初五北上較高，然與初四差異甚微)，爰主要起點及迄點交流道以這 2 天為主進行分析說明，又依據前幾節分析，除夕以前與初一以後於交通量、旅次數以及旅次長度分布之逐日變化趨勢不同，爰亦比較說明假期首日之差異。

一、南下主要起點交流道

108 及 111 年春節期間高速公路南下旅次數排名前 30 之起點交流道如圖 2.5.1、2.5.2 所示。

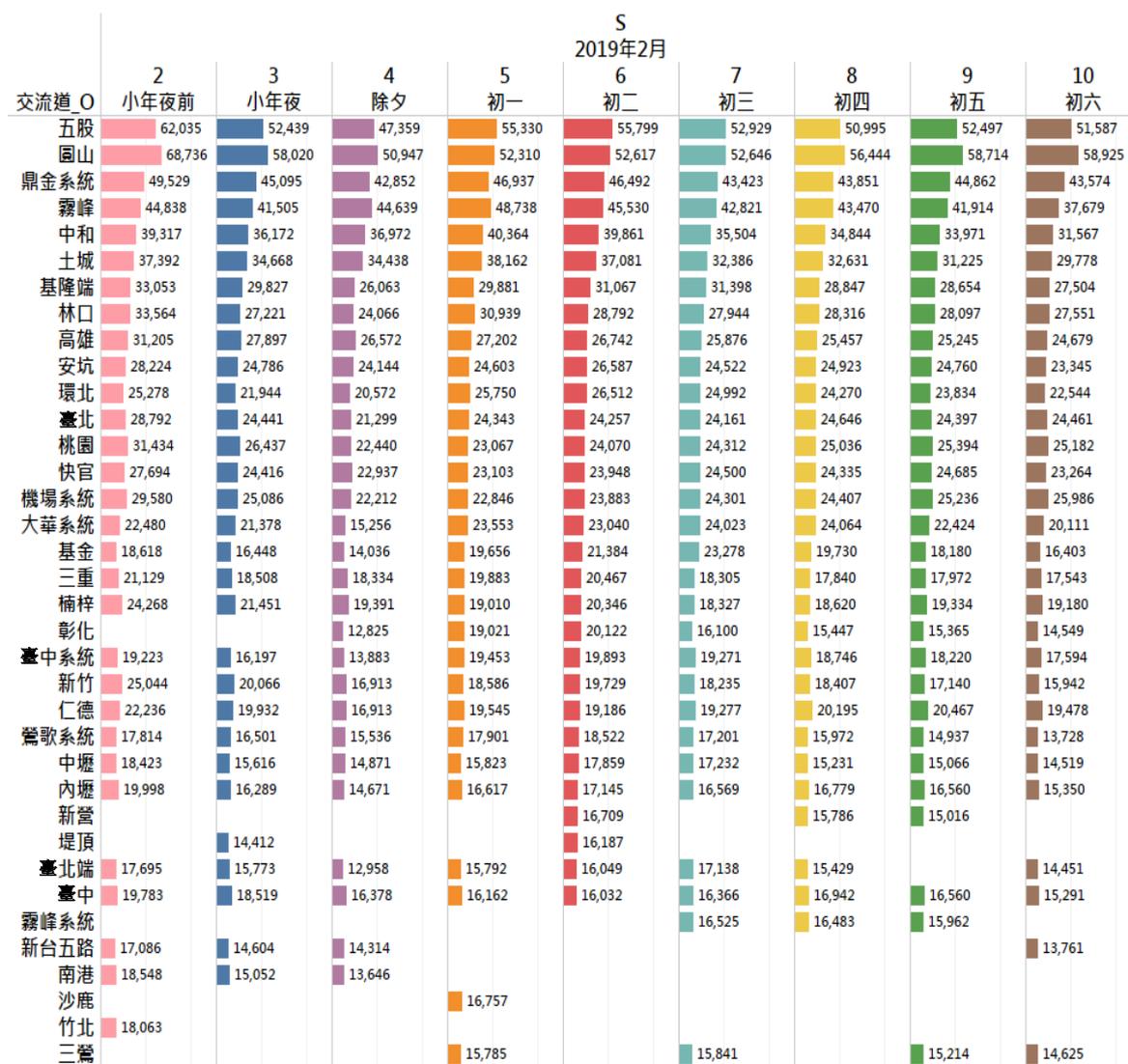


圖 2.5.1 高速公路春節連假主要交流道-108 年南下起點

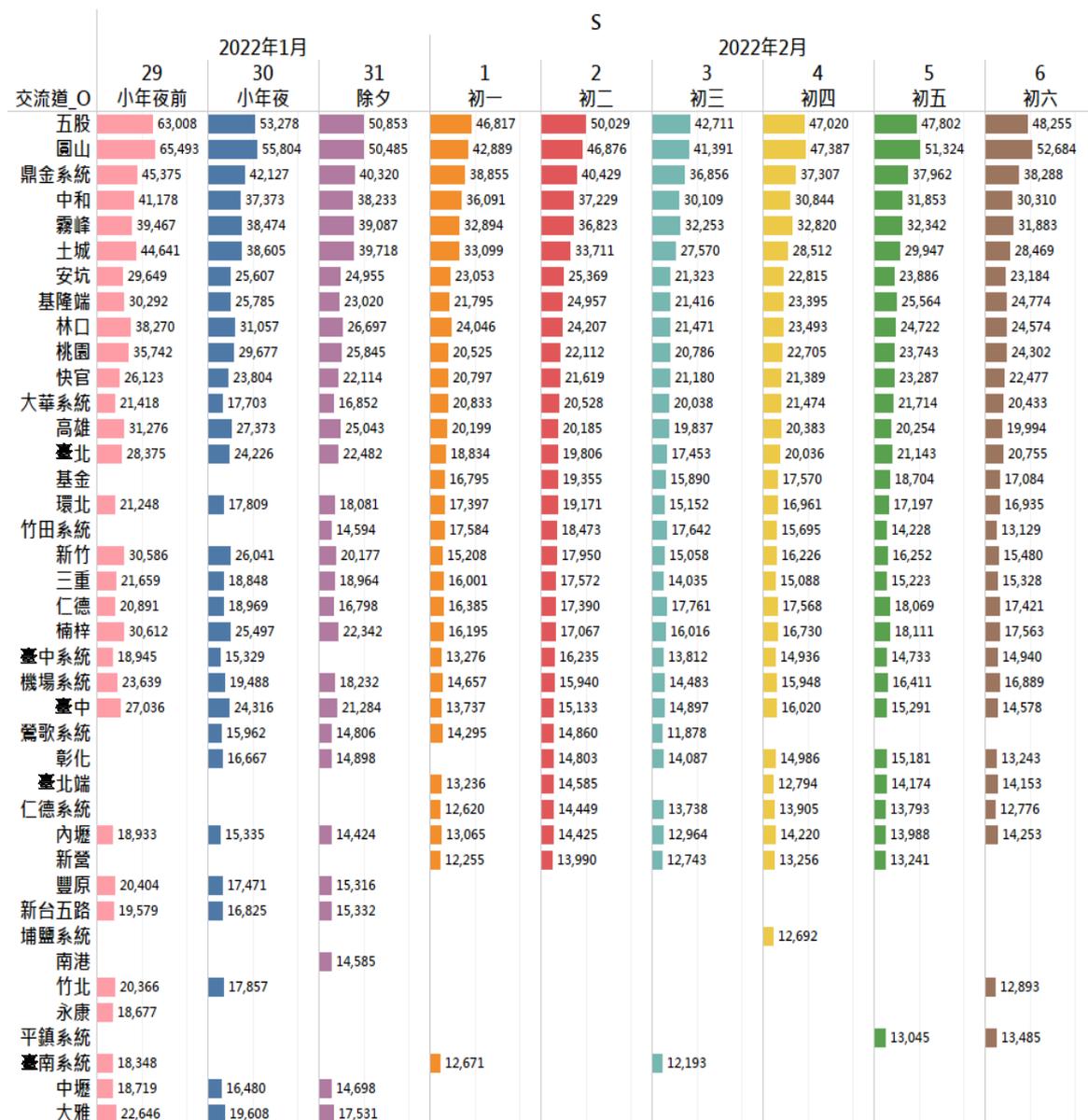


圖 2.5.2 高速公路春節連假主要交流道-111 年南下起點

108 年南下初二起點以五股交流道旅次數最高，超過 5.5 萬旅次；其次為圓山交流道超過 5.2 萬旅次；再其次為鼎金系統及霧峰交流道，旅次數約 4.6 萬上下；排名 5、6 之中和、土城交流道，旅次數分別約 4 及 3.7 萬，排名第 7 之基隆端尚有 3.1 萬旅次，其後之交流道旅次數已不超過 3 萬，總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 47%。越鄰近初二之日期，交流道排序越接近，而至假期首日仍有 27 個交流道重複入榜，且前 30 起點旅次數占全日旅次數 53%，較初二更集中。

南下初二前 30 大起點交流道中，北區即占 20 名，中區、南區則分別占 5 名；假期首日則為北區占 22 名，中區、南區分別占 4 名。以生活圈檢視，南下初二分布於臺北 11 名、桃園 5 名、臺中 4 名、基隆及高雄各 3 名、臺南 2 名、新竹及彰化各 1 名；假期首日分布於臺北 12 名、桃園 5 名、臺中 4 名、基隆及高雄各 3 名、新竹 2 名、臺南 1 名，如表 2.5.1 所示。南下假期首日主要起點交流道與初二相較，略往北部集中。

111 年初二南下前 30 大起點交流道與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 28 個交流道重複入榜，排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 50%。111 年前 30 起點旅次數較 108 年幾乎均為減少，其中霧峰交流道減少最多，減少近 9 千旅次，但排名僅下降 1 名；機場系統交流道降幅最大，減少 33%，排名從 16 降至 23，而竹田系統交流道由 30 名外排入第 17 名。111 年同為越鄰近初二之日期，交流道排序越接近，至 111 年假期首日仍有 23 個交流道重複入榜，而前 30 起點旅次數占全日旅次數 48%。

111 年較 108 年於北區之生活圈分布減少 1~2 名，如表 2.5.1 所示，而苗栗、南投、雲林、嘉義及宜蘭生活圈均無交流道排入前 30 大起點。

表 2.5.1 高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下起點

生活圈		基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	南投	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭
初二	108 年	3	11	5	1	0	4	0	1	0	0	2	3	0	0
	111 年	3	10	4	1	0	4	0	1	0	0	3	3	1	0
假期首日	108 年	3	12	5	2	0	4	0	0	0	0	1	3	0	0
	111 年	2	10	4	2	0	6	0	0	0	0	3	3	0	0

二、南下主要迄點交流道

108 及 111 年春節期間高速公路南下旅次數排名前 30 之迄點交流道如圖 2.5.3、2.5.4 所示。



圖 2.5.3 高速公路春節連假主要交流道-108 年南下迄點



圖 2.5.4 高速公路春節連假主要交流道-111 年南下迄點

108 年南下初二迄點以(高雄)瑞隆路出口旅次數最高,約 7.5 萬旅次;其次為高雄交流道約 6 萬旅次;再其次為機場系統交流道,旅次數約 4.2 萬;排名第 4 之霧峰系統交流道,旅次數約 3.5 萬,其後之交流道旅次數已不超過 3 萬,總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數 44%。越鄰近初二之日期,交流道排序越接近,而至假期首日仍有 24 個交流道重複入榜,且前 30 迄點旅次數占全日旅次數 48%,較初二集中。而整體而言,南下迄點分布較起點略分散。

南下初二前 30 大迄點交流道中，北區占 16 名、中區、南區各占 7 名；假期首日則為北區占 19 名，中區、南區分別占 5、6 名。以生活圈檢視，南下初二分布於桃園 8 名、臺北及高雄各 5 名、臺中 4 名、宜蘭 2 名，新竹、南投、彰化、雲林、臺南、屏東各 1 名；假期首日分布於臺北 9 名、桃園 8 名、高雄 4 名、臺中 3 名，新竹、南投、彰化、臺南、屏東、宜蘭各 1 名，如表 2.5.2 所示。南下假期首日主要起點交流道與初二相較，略往北部集中。

111 年南下初二前 30 大迄點交流道與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 28 個交流道重複入榜，排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 46%。111 年前 30 迄點旅次數較 108 年幾乎均為減少，其中機場系統交流道減少最多，減少超過 1.5 萬旅次，但排名僅下降 1 名；霧峰系統交流道降幅最大，減少 42%，排名從 4 降至 10。111 年北上同為越鄰近初二之日期，交流道排序越接近，至 111 年假期首日仍有 24 個交流道重複入榜，而前 30 起點旅次數占全日旅次數 44%。

111 年較 108 年於北區之生活圈分布減少 1 名，如表 2.5.2 所示，而基隆、苗栗及嘉義生活圈均無交流道排入前 30 大迄點。

表 2.5.2 高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下迄點

生活圈		基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	南投	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭
初二	108 年	0	5	8	1	0	4	1	1	1	0	1	5	1	2
	111 年	0	5	7	1	0	3	1	2	1	0	2	5	1	2
假期首日	108 年	0	9	8	1	0	3	1	1	0	0	1	4	1	1
	111 年	0	8	8	1	0	3	1	1	0	0	3	4	0	1

三、北上主要起點交流道

108 及 111 年春節期間高速公路北上旅次數排名前 30 之起點交流道如圖 2.5.5、2.5.6 所示。



圖 2.5.5 高速公路春節連假主要交流道-108 年北上起點

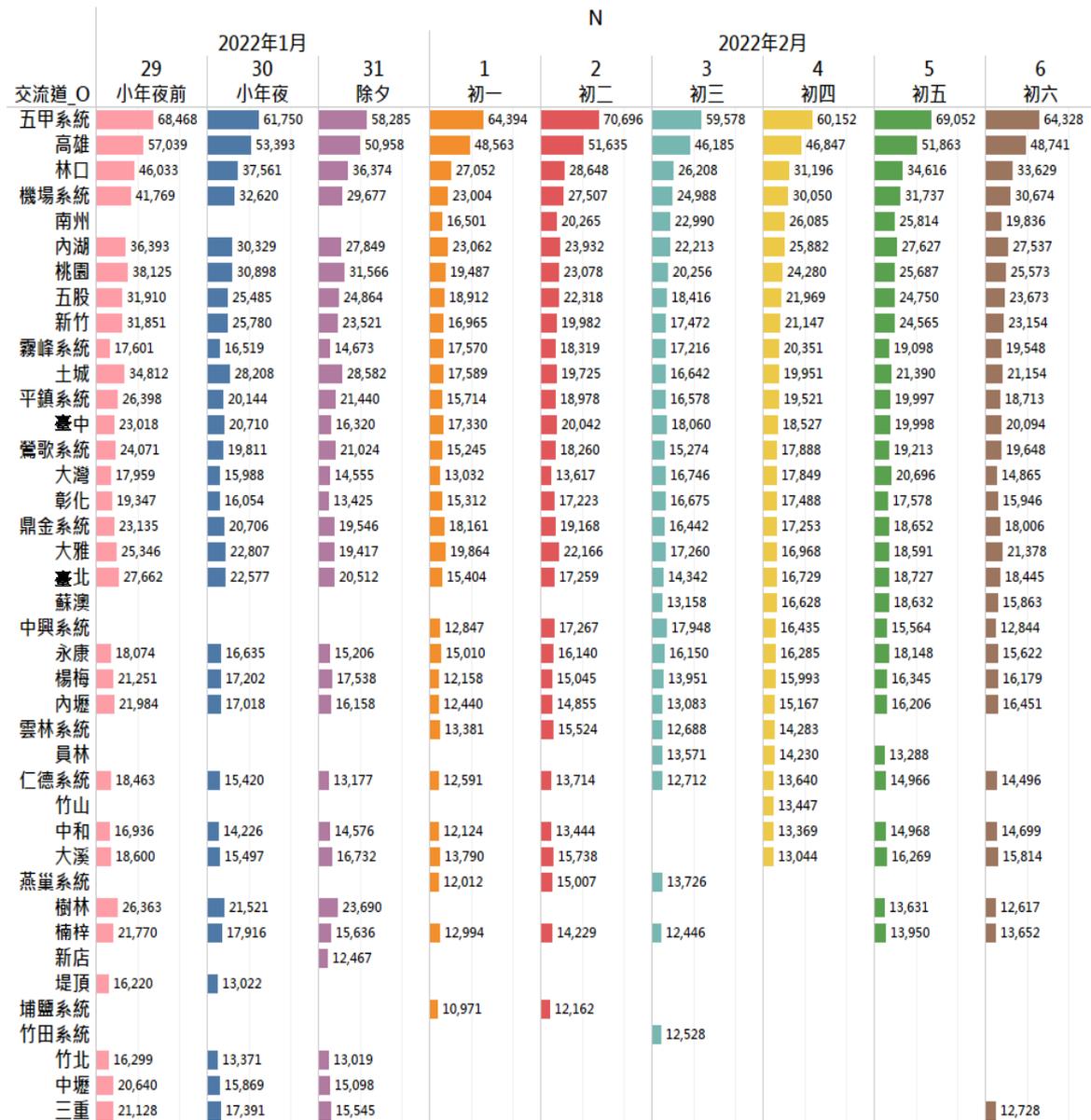


圖 2.5.6 高速公路春節連假主要交流道-111 年北上起點

108 年北上初四起點交流道以五甲系統及高雄交流道旅次數最高，約 6 萬旅次；其次為機場系統交流道約 4.6 萬旅次；再其次為桃園及林口交流道，旅次數分別約 3.7 及 3.4 萬，排名第 6 之後的交流道旅次數已不超過 3 萬，總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 45%。越鄰近初四之日期，交流道排序越接近，而至假期首日有 21 個交流道重複入榜，且前 30 起點旅次數占全日旅次數 52%，較初四更集中。

北上初四前 30 大起點交流道中，北區占 16 名、中區占 8 名、南區占 6 名；假期首日則為北區占 19 名，中區、南區分別占 4、7 名。以生活圈檢視，北上初四分布於臺北及桃園各 6 名、高雄 4 名、新竹、臺中及彰化各 3 名、宜蘭 2 名、南投、臺南及屏東各 1 名；假期首日分布於臺北 9 名、桃園 8 名、高雄 4 名、臺南 3 名、新竹及臺中各 2 名、南投、彰化各 1 名，如表 2.5.3 所示。北上假期首日主要起點交流道與初四相較，較集中於北部。

111 年初四北上前 30 大起點交流道與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 24 個交流道重複入榜，排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 47%。111 年前 30 起點旅次數較 108 年幾乎均為減少，其中機場系統交流道減少最多、超過 1 萬 6 千旅次，降幅亦最大、減少 35%，但排名僅下降 1 名，而大灣交流道由 30 名外排入第 15 名。111 年同為越鄰近初四之日期，交流道排序越接近，至 111 年假期首日仍有 24 個交流道重複入榜，而前 30 起點旅次數占全日旅次數 50%，較初四集中。

111 年較 108 年初四北上於北區之生活圈分布增加或減少 1~2 名、假期首日則完全一致，如表 2.5.3 所示，而基隆、苗栗及嘉義生活圈均無交流道排入前 30 大起點。

表 2.5.3 高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上起點

生活圈		基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	南投	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭
初四	108 年	0	6	6	3	0	3	1	3	0	0	1	4	1	2
	111 年	0	6	7	1	0	2	2	3	1	0	3	3	1	1
假期首日	108 年	0	9	8	2	0	2	1	1	0	0	3	4	0	0
	111 年	0	9	8	2	0	2	1	1	0	0	3	4	0	0

四、北上主要迄點交流道

108 及 111 年春節期間高速公路北上旅次數排名前 30 之迄點交流道如圖 2.5.7、2.5.8 所示。

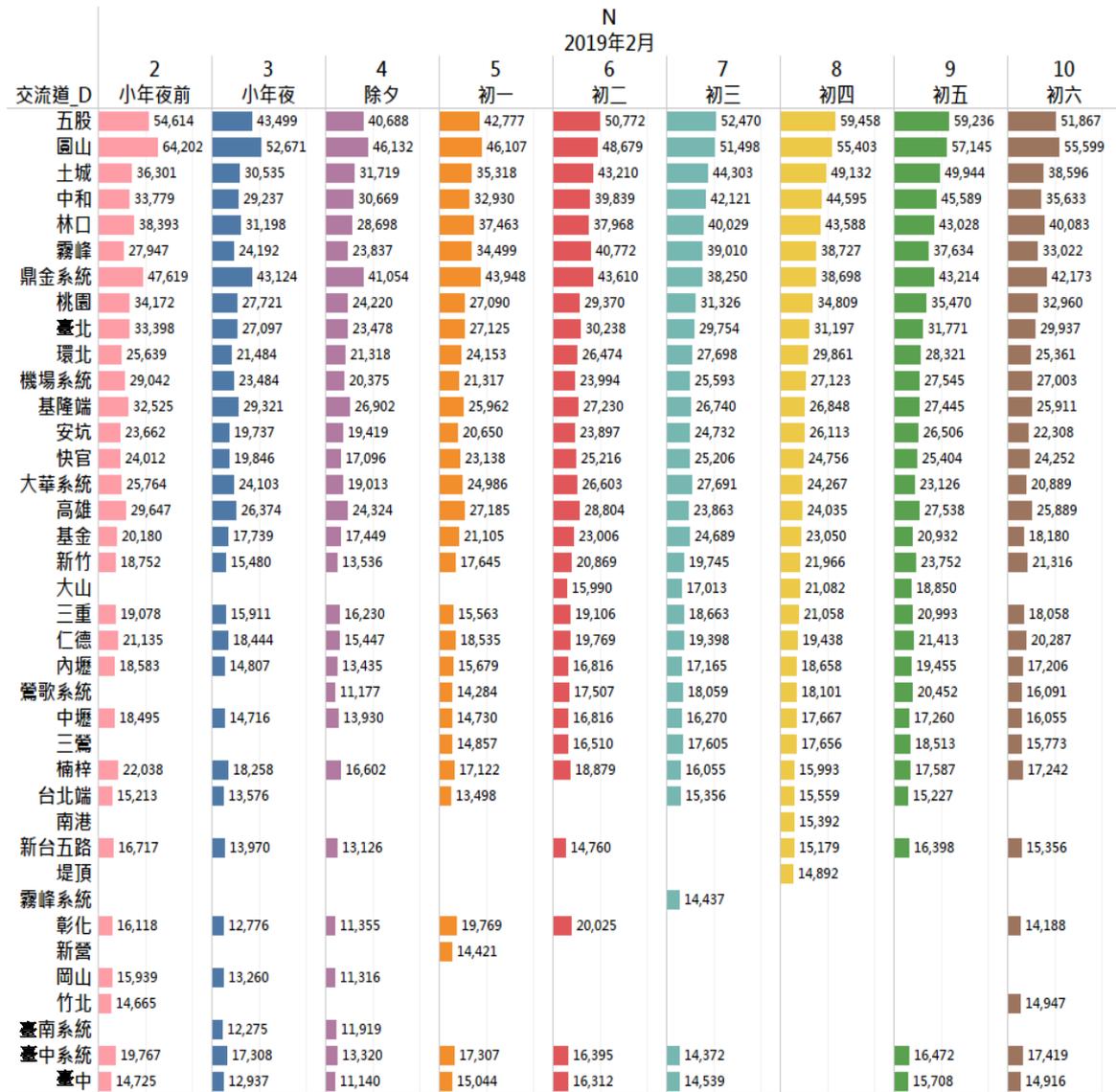


圖 2.5.7 高速公路春節連假主要交流道-108 年北上迄點

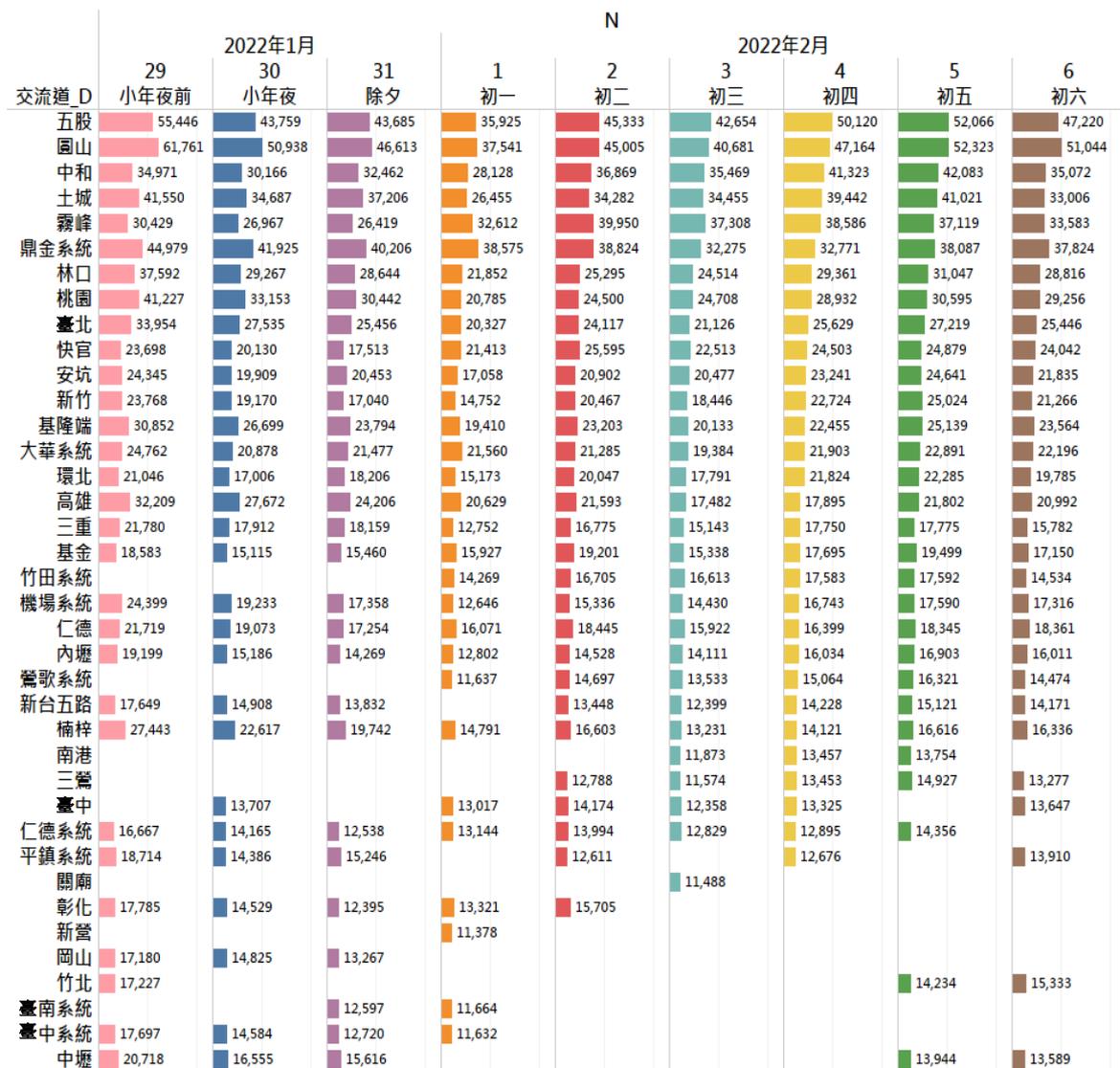


圖 2.5.8 高速公路春節連假主要交流道-111 年北上迄點

108 年北上初四迄點以五股旅次數最高，約 5.9 萬旅次；其次為圓山交流道約 5.5 萬旅次；排名第 3~5 之土城、中和、林口，旅次數超過 4 萬；排名第 5~9 之旅次數尚超過 3 萬，其後之交流道旅次數已低於 3 萬，總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數 49%。愈鄰近初四之日期，交流道排序愈接近，而至假期首日仍有 25 個交流道重複入榜，且前 30 迄點旅次數占全日旅次數 53%，較初四集中。而整體而言，北上迄點分布較起點略集中。

北上初四前 30 大迄點交流道中，北區即占 23 名、中區占 3 名、南區占 4 名；假期首日則為北區占 20 名，中區、南區各占 5、6 名。以生活圈檢視，北上初四分布於臺北 14 名、桃園 5 名、基隆及高雄各 3 名、臺中 2 名、新竹、苗栗及臺南各 1 名；假期首日分布於臺北 11 名、桃園、臺中及高雄各 4 名、基隆 3 名、新竹 2 名、彰化及臺南各 1 名，如表 2.5.4 所示。北上初四主要迄點交流道與假期首日相較，略往北部集中。

111 年北上初四前 30 大迄點交流道與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 26 個交流道重複入榜，排名前 30 起點旅次數占全日旅次數 52%。111 年前 30 迄點旅次數較 108 年幾乎均為減少，其中林口交流道減少最多，減少超過 1.4 萬旅次，但排名下降 2 名；機場系統交流道降幅最大，減少 38%，排名從 11 降至 20。111 年北上同為越鄰近初四之日期，交流道排序越接近，至 111 年假期首日仍有 25 個交流道重複入榜，而前 30 起點旅次數占全日旅次數 50%。

111 年較 108 年於北區之生活圈分布減少或增加 1~2 名，如表 2.5.4 所示，而南投、雲林、嘉義及宜蘭生活圈均無交流道排入前 30 大迄點。

表 2.5.4 高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上迄點

生活圈		基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	南投	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭
初四	108 年	3	14	5	1	1	2	0	0	0	0	1	3	0	0
	111 年	3	12	5	1	0	3	0	0	0	0	2	3	1	0
假期首日	108 年	3	11	4	2	0	4	0	1	0	0	1	4	0	0
	111 年	3	10	5	2	0	3	0	1	0	0	2	4	0	0

2.6 主要起迄對分析

主要起迄對與起/迄點交流道一樣以初二南下、初四北上以及假期首日進行說明。

一、南下主要起迄對

108 及 111 年春節期間高速公路南下排名前 30 之起迄對如圖 2.6.1、2.6.2 所示。

108 年南下初二排名前 3 的起迄對依序為鼎金系統-瑞隆路、鼎金系統-高雄及霧峰-霧峰系統，旅次數超過 2.1 萬，排名第 4 為高雄-瑞隆路旅次數接近 2 萬，排名第 5 之旅次數尚可接近 1.5 萬，排名第 6~30 之旅次數則由 1 萬遞減至 0.49 萬，總計排名前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 15%，可反映高速公路交流道多，造成起迄組合甚多，且起迄對旅次數大約 5 千，即可排入前 30 名起迄對之情形。而愈鄰近初二之日期，起迄對排序愈接近，至假期首日仍有 26 個起迄對重複入榜，且前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 19%，較初二更集中。

108 年不論初二或假期首日南下，前 30 名起迄對中，除圓山-機場系統之旅次長度區間為 28~30 公里外，其餘之旅次長度均不超過 20 公里，且大多僅間隔 1~2 個交流道。而南下初二，北區即占 19 名，中區、南區分別占 4、7 名；假期首日則為北區占 20 名，中區、南區分別占 3、7 名。

111 年初二南下前 30 大起迄對與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 24 個起迄對重複入榜，排名前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 16%。111 年前 30 起迄對旅次數較 108 年大多為減少，其中霧峰-霧峰系統減少最多，超過 1.4 萬旅次，降幅亦最大，減少 66%，排名由第 3 下降至第 9 名，而竹田系統-竹田旅次數倍增，由 30 名升上第 5 名。111 年同為愈鄰近初二之日期，起迄對排序愈接近，

至假期首日仍有 21 個起迄對重複入榜，而前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 19%，亦較初二集中。

111 年不論初二或假期首日南下，前 30 名起迄對中，沒有超過 20 公里之起迄對，且大多僅間隔 1~2 個交流道。而南下初二，北區占 18 名，中區、南區分別占 4、8 名；假期首日則為北區占 17 名，中區、南區分別占 4、9 名。

起迄對(OD)	旅次長度分組	2019年2月									
		2 小年夜前	3 小年夜	4 除夕	5 初一	6 初二	7 初三	8 初四	9 初五	10 初六	
鼎金系統-瑞隆路	6~8公里	22,911	20,541	19,771	20,856	21,666	20,281	19,902	20,448	19,881	
鼎金系統-高雄	4~6公里	23,742	21,696	20,322	22,618	21,243	19,604	20,560	21,351	20,948	
霧峰-霧峰系統	2~4公里	21,432	19,337	20,396	24,223	21,231	20,203	20,778	19,690	17,853	
高雄-瑞隆路	2~4公里	25,246	22,207	20,895	20,676	19,902	19,479	19,022	19,528	19,570	
園山-台北	0~2公里	19,528	16,429	14,410	15,298	14,608	14,769	16,135	16,544	16,694	
通霄-苑裡	12~14公里	9,642	8,303	7,995	11,288	10,798	9,692	9,360	7,888	5,676	
沙鹿-龍井	6~8公里	9,470	6,913	6,891	11,005	9,385	7,919	7,405	7,496	6,354	
五股-林口	8~10公里	12,078	9,549	8,194	9,717	8,488	8,392	9,449	10,869	11,253	
土城-樹林	2~4公里	9,258	8,234	8,325	9,584	8,058	7,840	9,623	8,542	8,573	
桃園-機場系統	2~4公里	10,712	9,045	7,478	7,577	7,839	7,991	8,675	8,980	9,353	
基隆端-基隆	0~2公里	10,146	8,908	9,411	7,715	7,743	7,113	7,682	8,208	8,270	
安坑-中和	4~6公里	9,215	7,995	7,231	6,783	7,407	6,919	7,676	8,088	8,158	
五股-機場系統	18~20公里	8,334	7,152	5,918	6,874	7,307	7,564	7,301	7,866	8,329	
楠梓-瑞隆路	12~14公里	7,325	6,415	6,013	5,638	6,579	5,569	5,563	5,632	5,638	
三鶯-鶯歌系統	2~4公里	7,619	6,617	5,476	6,804	6,531	6,748	6,899	7,185	7,650	
林口-桃園	6~8公里	8,822	7,068	5,981	7,626	6,496	6,899	7,572	7,952	7,978	
臺北端-木柵	4~6公里				6,245	6,241	6,601	5,435			
臺北端-萬芳	2~4公里	7,389	6,655	5,022	6,069	6,197	7,204	6,574	6,540	6,648	
楠梓-高雄	10~12公里	7,293	6,417	5,754	5,578	5,734	5,230	5,582	5,767	5,866	
環北-五股	4~6公里	6,469	5,458	5,203	5,551	5,669	5,340	5,540	5,774	5,746	
園山-機場系統	28~30公里	6,672	5,889		5,009	5,523	6,037	6,226	6,508	6,717	
楠梓-鼎金系統	6~8公里	7,319	6,531	5,651	5,393	5,449	5,007		5,714	5,699	
五股-桃園	14~16公里	6,787	5,475	5,144		5,396	5,004	5,252	5,867	6,021	
林口-機場系統	10~12公里	6,571	5,184		5,896	5,231	5,281	5,586	5,729	6,136	
竹北-新竹	4~6公里	8,180	6,309	5,446	5,392	5,076	5,252	5,967	6,863	7,426	
東湖-內湖	0~2公里	7,539	6,747	5,830	5,368	5,038	5,141	5,978	6,428	6,814	
中和-鶯歌系統	18~20公里		5,072	5,207		4,975			5,635	5,737	
臺中系統-大雅	8~10公里				5,106	4,953					
園山-林口	18~20公里	7,014	5,751	4,666	5,432	4,908	5,176	5,999	6,354	6,493	
竹田系統-南州	8~10公里					4,906					
中和-土城	6~8公里			4,743	5,177		4,670	5,188			
園山-五股	8~10公里	6,168									
園山-三重	2~4公里	7,485	6,105	5,443					5,643	6,013	
宜蘭-蘇澳	12~14公里						4,697				
土城-鶯歌系統	10~12公里			4,713							
臺北-三重	0~2公里	6,846	5,632	5,222				5,204		5,650	
仁德-仁德系統	2~4公里	6,462	5,747	4,707	5,207		4,749	5,299	5,475	5,944	
埔鹽系統-員林	2~4公里							7,191	6,360		
木柵-新店	4~6公里				4,987						

圖 2.6.1 高速公路春節連假主要起迄對-108 年南下

起迄對(OD)	旅次長度分組	2022年1月			2022年2月					
		29 小年夜前	30 小年夜	31 除夕	1 初一	2 初二	3 初三	4 初四	5 初五	6 初六
鼎金系統-瑞隆路	6~8公里	22,857	21,174	21,123	21,936	22,999	20,807	21,035	21,214	21,307
高雄-瑞隆路	2~4公里	28,989	25,841	23,819	19,593	19,552	19,285	19,830	19,672	19,412
鼎金系統-高雄	4~6公里	21,712	20,354	18,639	16,365	16,799	15,529	15,697	16,073	16,314
圓山-臺北	0~2公里	22,001	18,890	16,673	11,994	12,855	11,186	13,510	14,736	14,848
竹田系統-南州	8~10公里	8,402	8,859	8,994	10,670	11,183	10,695	9,777	8,753	8,306
五股-林口	8~10公里	15,552	12,820	11,553	10,842	10,505	10,046	11,965	12,843	13,174
安坑-中和	4~6公里	11,947	10,257	9,071	7,030	7,639	6,901	7,978	8,572	8,610
桶梓-瑞隆路	12~14公里	7,784	6,990	6,785	6,473	7,156	6,672	6,616	6,709	6,576
霧峰-霧峰系統	2~4公里	12,789	12,417	12,199	6,752	7,133	6,596	7,011	6,715	6,841
桃園-機場系統	2~4公里	12,013	9,955	8,134	5,784	6,409	6,342	7,188	7,606	7,945
基隆-基隆	0~2公里	12,178	10,379	8,601	5,779	6,398	5,732	6,227	6,814	6,596
霧峰-中興系統	10~12公里		5,704	5,709	4,860	5,975	5,029	5,300	5,414	5,547
桶梓-高雄	10~12公里	8,907	7,735	6,774	5,673	5,866	5,507	5,983	6,522	6,244
五股-桃園	14~16公里			5,608	4,885	5,543	4,856	5,595	6,011	6,211
圓山-林口	18~20公里	6,899		4,940	5,194	5,359	5,070	5,715	6,762	6,997
竹田系統-林邊	14~16公里				4,738	5,277	5,159	4,434		
臺北-木柵	4~6公里				5,238	5,120	4,014	4,458	4,876	4,892
林口-桃園	6~8公里	14,391	11,274	8,949	5,590	5,113	5,200	5,917	6,559	6,648
臺北-鶯芳	2~4公里	7,499	5,942	5,480	4,550	5,012	3,820	4,828	5,892	5,913
圓山-三重	2~4公里	8,347	7,073	6,170	4,245	4,812	4,363	4,995	5,518	5,710
仁德-仁德系統	2~4公里	8,358	6,930	5,872	4,980	4,811	5,251	5,522	5,659	5,779
五股-機場系統	18~20公里					4,689	3,839	4,332	4,731	4,731
環北-五股	4~6公里	7,472	6,008	5,873	3,962	4,663		4,441	4,936	4,956
中和-鶯歌系統	18~20公里				3,757	4,465	3,632			
林口-機場系統	10~12公里				4,545	4,457	4,048	4,773	5,156	5,249
圓山-五股	8~10公里	7,104	5,669	4,850	3,860	4,448	3,859	4,581	5,263	5,536
和美-快官	10~12公里					4,360				
東湖-內湖	0~2公里	7,791	6,763	6,054	3,906	4,325	4,017	4,695	5,201	5,368
土城-樹林	2~4公里	13,102	9,485	10,596	4,081	4,323	4,131	4,796	5,136	5,031
臺中系統-大雅	8~10公里					4,245				
竹北-新竹	4~6公里	9,842	8,290	5,639	3,854		3,892	4,672	5,496	6,052
中和-土城	6~8公里	9,503	8,052	7,874						
永康-大灣	6~8公里	6,831								
新台五路-南港	2~4公里		5,733							
土城-鶯歌系統	10~12公里									4,716
土城-三鶯	6~8公里								4,863	
臺中系統-豐原	2~4公里	6,928								
臺北-三重	0~2公里	7,446	6,161	5,627						
沙鹿-龍井	6~8公里		5,701							
三鶯-鶯歌系統	2~4公里	6,749		5,109					4,730	5,253
埔鹽系統-員林	2~4公里						3,717	5,405		
平鎮系統-楊梅	4~6公里							4,309	4,873	5,419
桶梓-鼎金系統	6~8公里	10,674	8,631	7,176	3,793				4,517	
快官-霧峰系統	10~12公里				3,804		3,867			
湖口-竹北	6~8公里		5,858							
豐原-大雅	6~8公里	11,117	9,687	8,567						
大雅-臺中	4~6公里	11,962	9,364	7,736						

圖 2.6.2 高速公路春節連假主要起迄對-111 年南下

二、北上主要起迄對

108 及 111 年春節期間高速公路北上排名前 30 之起迄對如圖 2.6.3、2.6.4 所示。

108 年初四北上排名第 1 的起迄對為桃園-林口，旅次數超過 2 萬，排名 2~6 的起迄對依序為高雄-鼎金系統、樹林-土城、五甲系統-高雄、後龍-大山及五甲系統-鼎金系統，旅次數約 1.7 萬上下，排名第 7~30 之旅次數則由 1.1 萬遞減至 0.49 萬，總計排名前 30 起迄對旅次數占全日旅

次數 16%，可反映高速公路交流道多，造成起迄組合甚多，且起迄對旅次數大約 5 千，即可排入前 30 名起迄對之情形。而越鄰近初四之日期，起迄對排序越接近，至假期首日仍有 26 個起迄對重複入榜，且前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 20%，較初四更集中。

108 年不論初四或假期首日北上，前 30 名起迄對中，除圓山-機場系統之旅次長度區間為 28~30 公里外，其餘之旅次長度均不超過 20 公里，且大多僅間隔 1~2 個交流道。而北上初四，北區即占 22 名，中區、南區分別占 3、5 名；假期首日則為北區占 23 名，中區、南區分別占 1、6 名。

起迄對(OD)	旅次長度分組	2019年2月									
		2 小年夜前	3 小年夜	4 除夕	5 初一	6 初二	7 初三	8 初四	9 初五	10 初六	
桃園-林口	6~8公里	20,397	16,850	15,547	19,533	18,970	19,430	20,821	20,053	20,522	
高雄-鼎金系統	4~6公里	23,327	21,549	20,731	20,791	19,735	17,759	18,443	20,450	20,406	
樹林-土城	2~4公里	15,620	12,678	12,956	14,665	15,562	14,851	17,234	17,237	14,880	
五甲系統-高雄	2~4公里	24,130	21,070	19,456	20,435	21,076	17,241	17,215	20,196	19,605	
後龍-大山	4~6公里			4,528	9,621	13,909	13,743	17,138	15,454	9,680	
五甲系統-鼎金系統	6~8公里	21,315	18,744	17,931	19,639	19,606	17,064	16,470	18,240	18,070	
臺北-圓山	0~2公里	14,446	12,449	10,526	10,778	10,341	10,798	11,391	11,895	12,361	
機場系統-桃園	2~4公里	12,875	10,619	8,927	9,611	9,668	10,008	10,870	11,269	11,533	
林口-五股	8~10公里	12,835	10,292	9,275	10,042	9,269	9,044	10,302	11,225	11,537	
霧峰系統-霧峰	2~4公里	7,485	6,787	6,202	8,303	8,823	8,229	7,969	8,555	8,734	
土城-中和	6~8公里	9,455	7,794	7,500	7,723	8,026	7,803	7,903	8,070	8,220	
基隆-基隆端	0~2公里	9,890	8,482	9,655	7,320	7,308	6,696	7,724	8,200	8,276	
五股-環北	4~6公里	8,318	6,579	7,066	7,209	6,483	6,060	7,338	6,951	7,638	
鶯歌系統-三鶯	2~4公里	7,532	6,227	5,676	6,795	7,108	7,150	7,312	7,650	7,660	
機場系統-五股	18~20公里	7,988	6,806	5,787	6,108	6,820	6,863	7,308	7,655	7,778	
竹林-關西	10~12公里				5,255	6,639	6,383	7,222	6,433		
中和-安坑	4~6公里	8,971	7,533	6,415	6,249	6,570	6,413	6,716	6,934	7,119	
林口-圓山	18~20公里	8,246	6,697	5,351	6,098	5,526	6,057	6,547	7,174	7,159	
機場系統-圓山	28~30公里	6,641	5,641	4,464	4,763	5,532	5,939	6,164	6,209	6,344	
萬芳-臺北端	2~4公里	7,170	6,291	5,011	5,745	5,676	6,303	6,131	6,067	6,082	
三重-圓山	2~4公里	9,341	7,544	6,383	5,536	5,720	5,543	5,842	6,741	7,210	
內湖-東湖	0~2公里	7,580	6,260	5,766	5,273	4,873	5,275	5,682	6,102	6,487	
中興系統-霧峰	10~12公里					6,297	6,080	5,475			
高雄-楠梓	10~12公里	8,046	6,721	6,043	5,778	5,960	5,082	5,415	5,985	5,992	
鶯歌系統-中和	18~20公里	6,448	5,292	5,540	4,762	5,501	5,019	5,395	5,837	5,995	
機場系統-林口	10~12公里	5,837			5,372		5,175	5,393	5,588	5,622	
木柵-臺北端	4~6公里						5,474	5,378			
仁德系統-仁德	2~4公里	6,328	5,480		5,008	5,201	4,995	5,238	5,547	5,923	
鶯歌系統-土城	10~12公里	6,082	4,847	4,866				4,937	5,406	5,271	
五股-圓山	8~10公里	7,580	5,920	4,942				4,876	5,414	6,121	
新竹-竹北	4~6公里	7,589	5,438	4,474					5,482	6,405	
五甲系統-楠梓	14~16公里	6,547	5,305	4,909	5,139	6,053	4,894			4,911	
桃園-五股	14~16公里			4,561							
三重-臺北	0~2公里	6,423	5,218	4,790	4,665	5,240			5,318	5,332	
埔鹽系統-彰化	8~10公里				7,909	8,551					
平鎮系統-中壢	2~4公里	6,338	5,216	4,796	5,185	5,532	5,287				
大雅-臺中系統	8~10公里		4,890								

圖 2.6.3 高速公路春節連假主要起迄對-108 年北上

111 年初四北上前 30 大起迄對與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，計有 25 個起迄對重複入榜，排名前 30 起

迄對旅次數占全日旅次數 16%。111 年前 30 起迄對旅次數較 108 年大多為減少，其中桃園-林口減少最多，接近 1.4 萬旅次，降幅亦最大，減少 67%，排名由第 1 下降至第 8 名，而南州-竹田系統旅次數倍增，由 30 名外升上至第 5 名。111 年同為愈鄰近初四之日期，起迄對排序愈接近，至假期首日仍有 24 個起迄對重複入榜，而前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 21%。

111 年不論初四或假期首日北上，前 30 名起迄對中，沒有超過 20 公里之起迄對，且大多僅間隔 1~2 個交流道。而北上初四，北區占 20 名，中區、南區分別占 2、8 名；假期首日則為北區占 21 名，中區、南區分別占 2、7 名。

起迄對(OD)	旅次長度分組	2022年1月			2022年2月					
		29 小年夜前	30 小年夜	31 除夕	1 初一	2 初二	3 初三	4 初四	5 初五	6 初六
五甲系統-鼎金系統	6~8公里	20,062	18,792	18,408	20,437	21,543	17,501	17,740	20,450	19,988
五甲系統-高雄	2~4公里	29,198	25,194	22,299	19,797	20,707	16,831	17,208	20,995	20,172
高雄-鼎金系統	4~6公里	23,978	22,341	21,072	17,400	16,447	14,281	14,513	16,736	16,991
林口-五股	8~10公里	16,156	12,999	12,516	10,000	10,199	9,725	11,473	12,536	12,111
南州-竹田系統	8~10公里		6,166	5,725	8,615	9,786	9,556	10,633	10,387	8,950
臺北-國山	0~2公里	17,814	14,562	12,768	8,470	9,076	8,074	9,187	10,289	10,500
機場系統-桃園	2~4公里	17,871	13,968	12,001	6,508	7,207	7,132	8,371	8,747	9,062
桃園-林口	6~8公里	17,539	14,469	14,015	5,542	5,805	5,533	6,935	7,099	7,017
土城-中和	6~8公里	13,024	10,836	11,108	5,809	6,592	5,486	6,905	7,079	7,173
中興系統-霧峰	10~12公里				5,631	7,963	7,386	6,852	6,471	5,892
基隆-基隆端	0~2公里	12,809	11,038	9,128	5,716	6,525	5,956	6,517	7,181	6,755
霧峰系統-霧峰	2~4公里	8,497	7,660	7,241	6,833	6,657	5,723	6,503	5,962	6,973
中和-安坑	4~6公里	9,704	8,255	7,677	5,430	5,797	5,751	6,440	7,187	7,173
樹林-土城	2~4公里	18,668	15,144	16,837	4,727	5,015	4,908	6,345	6,878	6,170
三重-國山	2~4公里	9,768	8,103	6,863	5,176	6,024	5,299	6,107	6,767	7,138
林口-國山	18~20公里	7,525	6,180	5,854	5,081	5,533	5,123	5,898	6,954	6,934
五股-國山	8~10公里	8,067	6,513	5,703	4,715	5,599	4,979	5,741	6,853	6,788
五甲系統-楠梓	14~16公里	6,712	5,844	5,541	5,726	6,965	5,412	5,596	6,468	6,112
高雄-楠梓	10~12公里	9,949	8,344	7,530	5,723	6,124	5,047	5,480	6,512	6,547
五股-環北	4~6公里	8,162	6,233	6,530	4,498	5,569	4,322	5,397	6,005	5,876
桃園-五股	14~16公里			5,169	4,210	5,150	4,563	5,379	6,858	5,905
機場系統-林口	10~12公里	6,683			4,613	4,804	4,385	5,368	5,853	5,640
仁德系統-仁德	2~4公里	9,185	7,538	6,470	5,145	5,625	4,973	5,271	5,751	6,076
林邊-竹田系統	14~16公里				3,895	4,821	4,994	4,872	5,028	
內湖-東湖	0~2公里	8,666	7,311	6,553	4,053	4,258	4,117	4,772	4,838	4,805
鶯歌系統-三鶯	2~4公里	8,027	6,411	5,988	3,845	4,476	3,751	4,662	5,279	5,617
楊梅-平鎮系統	4~6公里	6,649		5,752		4,532	3,924	4,617	4,754	5,023
機場系統-五股	18~20公里						3,621	4,515		
萬芳-臺北端	2~4公里	6,663	5,539	5,246	4,221	4,448	3,630	4,460	5,449	5,481
鶯歌系統-中和	18~20公里					4,617	3,785	4,391		4,721
鶯歌系統-土城	10~12公里									4,617
新竹-竹北	4~6公里	10,098	7,644	5,823	3,883				5,591	5,961
霧峰系統-快官	10~12公里				3,861					
土城-安坑	10~12公里	6,459		5,016						
三重-台北	0~2公里	9,226	7,424	6,607						
埔鹽系統-彰化	8~10公里	7,049	5,672		3,947	4,440				
平鎮系統-中壢	2~4公里	9,269	6,792	7,142						
內壢-桃園	6~8公里		5,076							
內湖-汐止	4~6公里		5,288							
木柵-臺北端	4~6公里							4,624		
鼎金系統-楠梓	6~8公里	8,249	6,485	5,286						

圖 2.6.4 高速公路春節連假主要起迄對-111 年北上

三、旅次長度超過 50 公里主要起迄對

對照 2.4 節分析結果，由於旅次長度未達 20 公里之占比可超過 6 成，因此前 30 大主要起迄對旅次長度多不到 20 公里，故再檢視旅次長度 50-100、100-200、200-300 及 300 公里以上排名前 5 之起迄對。

108 年南下主要起迄對如圖 2.6.5 所示，50-100 公里主要為國 1 臺南地區至國 1 高雄地區之旅次，或以蘇澳為迄點或以新竹為起/迄點之旅次，旅次數最高不到 2 千。100-200 公里主要以大雅或國 1 臺中地區為迄點，旅次數最高不到 1 千。200-300 公里主要以雲林系統為迄點，旅次數最高不到 1 千。300 公里以上主要以高雄為迄點，旅次數最高不到 0.5 千。

111 年南下主要起迄對如圖 2.6.6 所示，與 108 年相較，旅次長度愈長之分組，主要起迄特性愈一致。

108 年北上主要起迄對如圖 2.6.7 所示，50-100 公里主要為北/中/南各區域間之旅次，旅次數最高不到 2 千。100-200 公里主要以大雅或國 1 臺中地區為起點，旅次數最高不到 1 千。200-300 公里主要以雲林系統為起點，旅次數最高約 1 千。300 公里以上主要以高雄為起點，旅次數最高不到 0.5 千。

111 年北上主要起迄對如圖 2.6.8 所示，與 108 年相較，旅次長度愈長之分組，主要起迄特性愈一致。

		S 2019年2月									
旅次長度分組..	起迄對(OD)	2 小年夜前	3 小年夜	4 除夕	5 初一	6 初二	7 初三	8 初四	9 初五	10 初六	
50-100公里	中和-竹林	1,080	972	1,289	1,244	1,713	1,467	1,390	1,392	1,088	
	石碇-蘇澳				1,949	1,338	1,270				
	臺南系統-高雄	1,002			1,113	1,321	1,238	1,104	1,036		
	永康-瑞隆路	1,358	1,073	892		1,300	1,197	1,208	1,110	1,029	
	南港-蘇澳	1,234	1,152	983	1,585	1,273					
	鶯歌系統-蘇澳		905								
	霧峰-古坑系統			887							
	關廟-南州				1,158						
	新竹-大雅	1,366	1,087	870					957	815	
	圓山-新竹									893	
	臺南系統-瑞隆路							1,017			
	五股-新竹								1,103	973	
	中埔-燕巢系統							1,046			
下營系統-瑞隆路						1,229					
100-200公里	中和-大雅	601	574	472	555	727	623	572		396	
	五股-大雅	561	509	472	622	714	672	560	543	411	
	機場系統-大雅	874	716	685	648	705	704	796	848	909	
	嘉義-高雄				562	686	693	637	544		
	嘉義-瑞隆路					533					
	機場系統-南屯									397	
	機場系統-臺中	540	510	392					524	606	
	竹山-燕巢系統						639	599	629		
	大溪-蘇澳		459	397	615						
	土城-大雅	452									
	200-300公里	霧峰-南州	384	476	457	872	656	539	262	140	101
五股-雲林系統		621	900	919	853	629	348	174			
土城-雲林系統		581	790	768	686	535	271	148			
中和-雲林系統		370	535	610	566	393					
霧峰-林邊					440	292	281				
蘇澳-大雅									166	103	
林口-雲林系統		266									
快官-南州							277				
臺中系統-高雄									121		
五股-嘉義									112		
中和-竹山								195			
中和-永康										94	
三重-嘉義										108	
三重-雲林系統			409	463							
三重-永康								249	263	259	
300公里以上		五股-高雄	264	220	216	333	268	225	164	189	126
		中和-高雄	204	194	160	243	198	176	117	103	93
	三重-高雄	247	221	186	227	189	189	186	226	228	
	土城-高雄	162	154			129				54	
	中和-燕巢系統		144		197	128					
	環北-高雄								84	63	
	楊梅-瑞隆路	198						78			
	五股-鼎金系統							80			
	五股-瑞隆路			118			103				
	中和-鼎金系統									54	
	中和-瑞隆路								78		
	土城-燕巢系統						102				
	土城-南州			130	205						

圖 2.6.5 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年南下

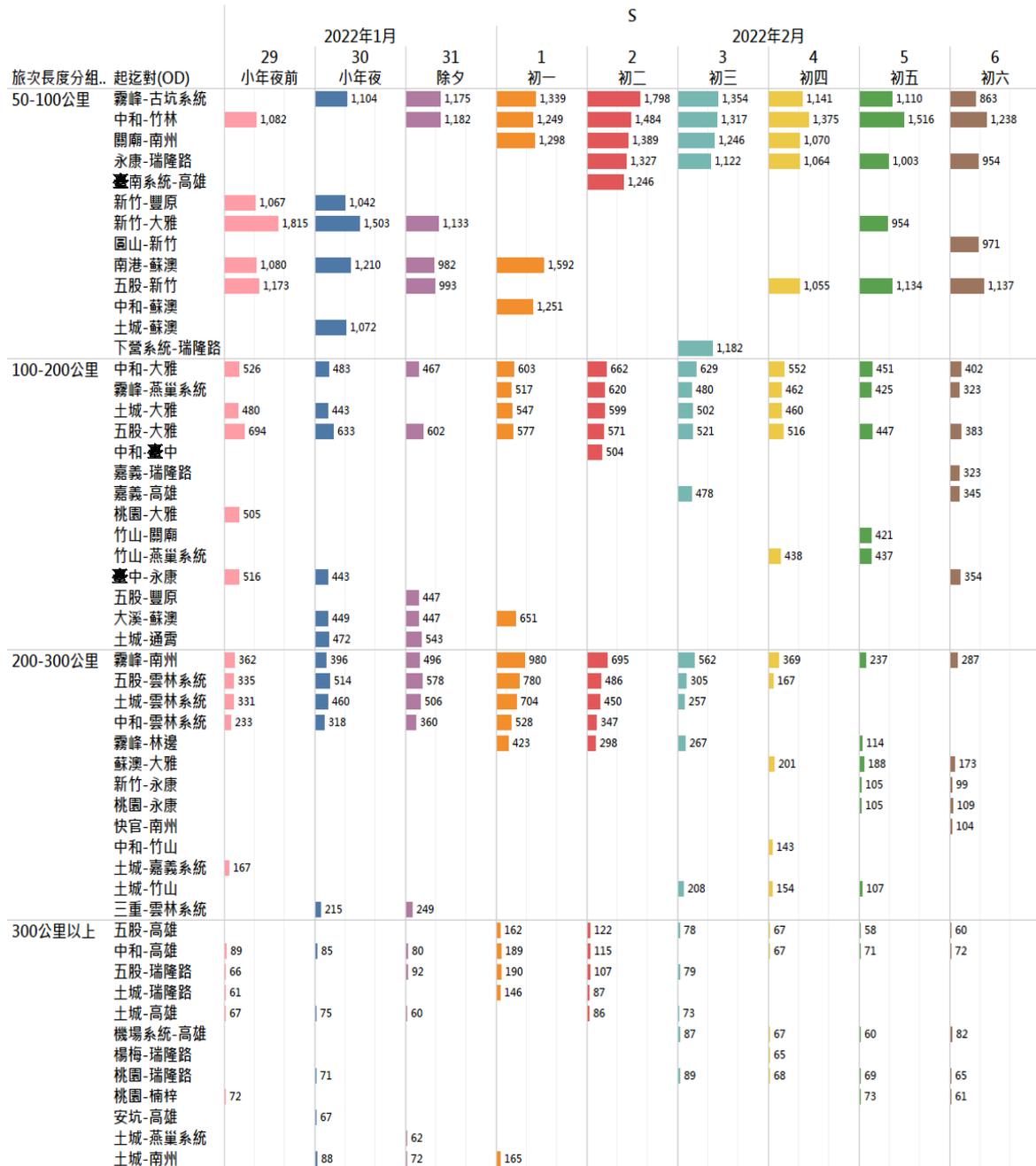


圖 2.6.6 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-111 年南下



圖 2.6.7 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年北上

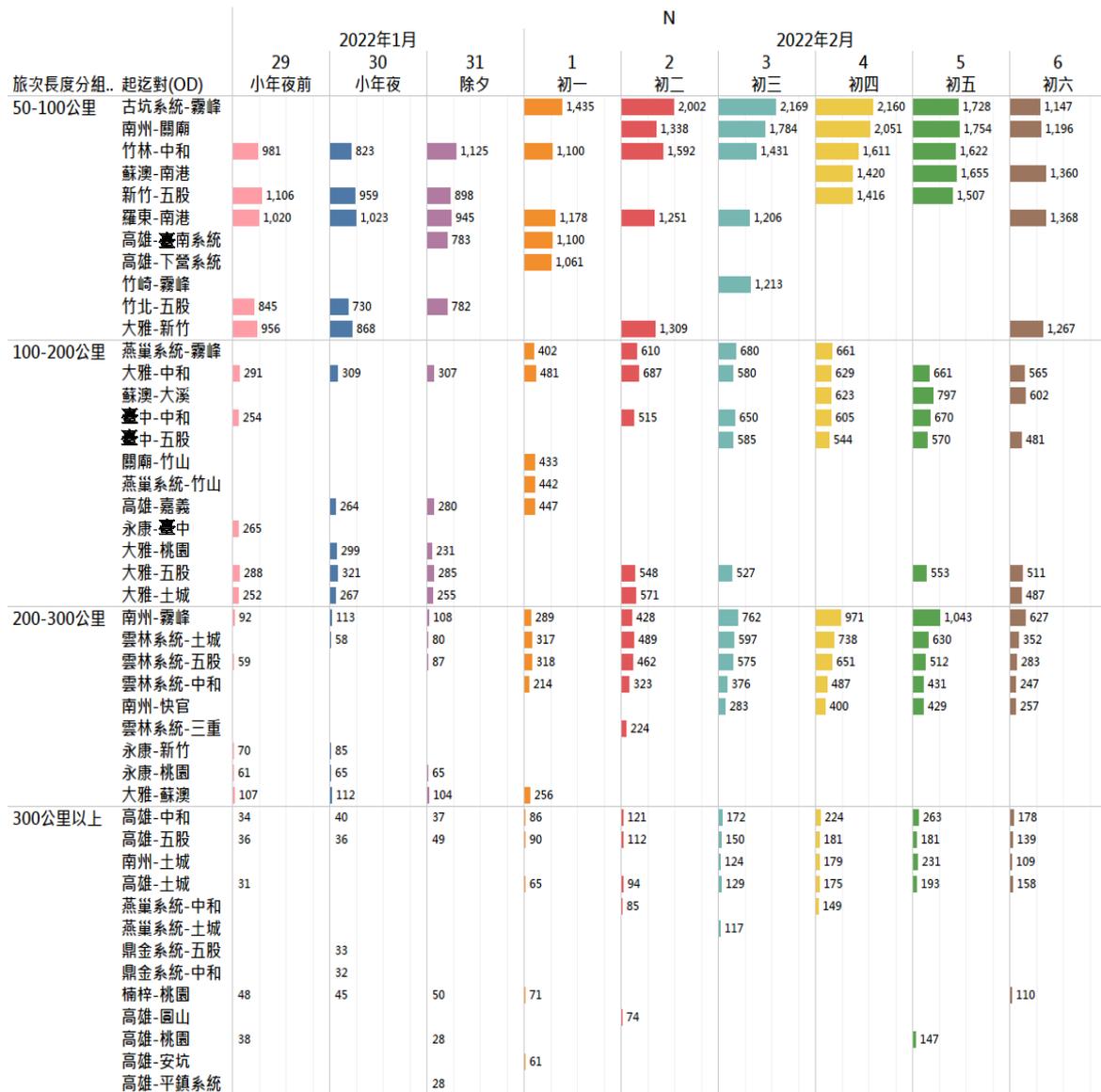


圖 2.6.8 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-111 年北上

2.7 旅次出發時間分布

由於近年高速公路春節連假每日分向交通量及旅次數變化，普遍而言以初二南下與初四北上較高(僅 111 年因降幅太大導致初五北上較高，然與初四差異甚微)，爰本節以旅次數較高的初二南下與初四北上進行說明，並依 0-50、50-100、100-200、200-300、300 公里上等不同旅次長度區間呈現旅次出發時間分布。

108 年初二南下旅次出發時間如圖 2.7.1 所示，對照 2.4 節分析結果，由於旅次長度主要分布於 0-50 公里，約占 8 成，因此總旅次之出發時間分布與 0-50 公里非常接近。而 0-50、50-100、100-200 公里之出發時間均於中餐時段前後呈雙峰分布，且分布趨勢大致類似。0-50 公里尖峰為上午 10-11 時及下午 2-4 時，占比達 7%，晚餐時段後下午 8-9 時又出現一波小尖峰，占比約 5%。50-100 公里上午尖峰提早於 8-9 時發生，且占比較高為 8%，下午 4 時後之占比則低於 0-50 公里。100-200 公里上午尖峰更提早且時段較長於 6-9 時發生，占比約 7%，下午 3 時後之占比又較 50-100 公里低。200-300 公里及 300 公里以上之出發時間呈單峰分布，且分布趨勢非常近似，尖峰集中於清晨 4、5 時，占比約 11%，隨後占比快速下降，僅於下午 2 時占比約略升至 5%。整體而言，出發時間受用餐時段影響。而旅次長度越長，愈早出發，中午過後之占比則隨之更低。

111 年初二南下旅次出發時間亦如圖 2.7.1 所示，整體分布趨勢與 108 年接近，略有差異部分為 100-200 公里之上午尖峰時段縮短、集中於 8 時發生，以及 200-300 公里與 300 公里以上之尖峰集中於 5 時發生。

108 年初四北上旅次出發時間如圖 2.7.2 所示，對照 2.4 節分析結果，由於旅次長度主要分布於 0-50 公里，約占 8 成，因此總旅次之出發時間分布與 0-50 公里非常接近。而 0-50、50-100 公里之出發時間分布趨勢接近，上午 9-11 時有一波尖峰，占比約 7%，下午 1-6 時則維持約 5.5%。100-200 公里出發時間於中餐時段前後略呈雙峰分布，上午 4-8 時分布占

比較 0-50 與 50-100 公里高，尖峰為上午 8-10 時及下午 3 時，占比可超過 6%，晚餐時段後下午 6-8 時又出現一波小尖峰，占比可達 5%，但下午 4 時以後占比較 0-50 與 50-100 公里低。200-300 公里，上午 0-6 時占比較 100-200 公里高，上午 9 時達尖峰，占比 6%，但已低於 100-200 公里，下午 2-9 時占比較 0-50、50-100 與 100-200 公里低，但下午 5 時以後占比由 3%逐漸增加至下午 11 時之 4%，高於 0-50、50-100 與 100-200 公里。300 公里以上於上午 0 時至中午 12 時占比與 200-300 公里接近，下午 1-7 時占比則較低，且同樣於下午 5 時以後占比逐漸增加，甚至下午 9 時以後占比高於 200-300 公里、下午 10 時以後又高於 0-50、50-100、100-200 與 200-300 公里，至下午 11 時占比超過 6%，為全日最高(次高為上午 0 時)。與初二南下相比，占整體旅次 8 成之 0-50 公里旅次，初四北上出發時間較不受用餐時段影響，分時占比起伏不若初二南下變化大。50-100 公里及 100-200 公里出發時間較初二南下晚，且分布趨勢較初二南下更接近 0-50 公里。200 公以上之長途旅次，雖不同於初二南下集中於凌晨 4-5 時出發，但 17 時以後占比逐漸增加且至 22、23 時之占比已高於其他旅次長度。

111 年初四北上旅次出發時間亦如圖 2.7.2 所示，整體分布趨勢與 108 年接近，略有差異部分為 200 公里以上之旅次，於上午 0-4 時及下午 11 時占比下降，而上午 10 時至下午 1 時，不同旅次長度之占比相近。

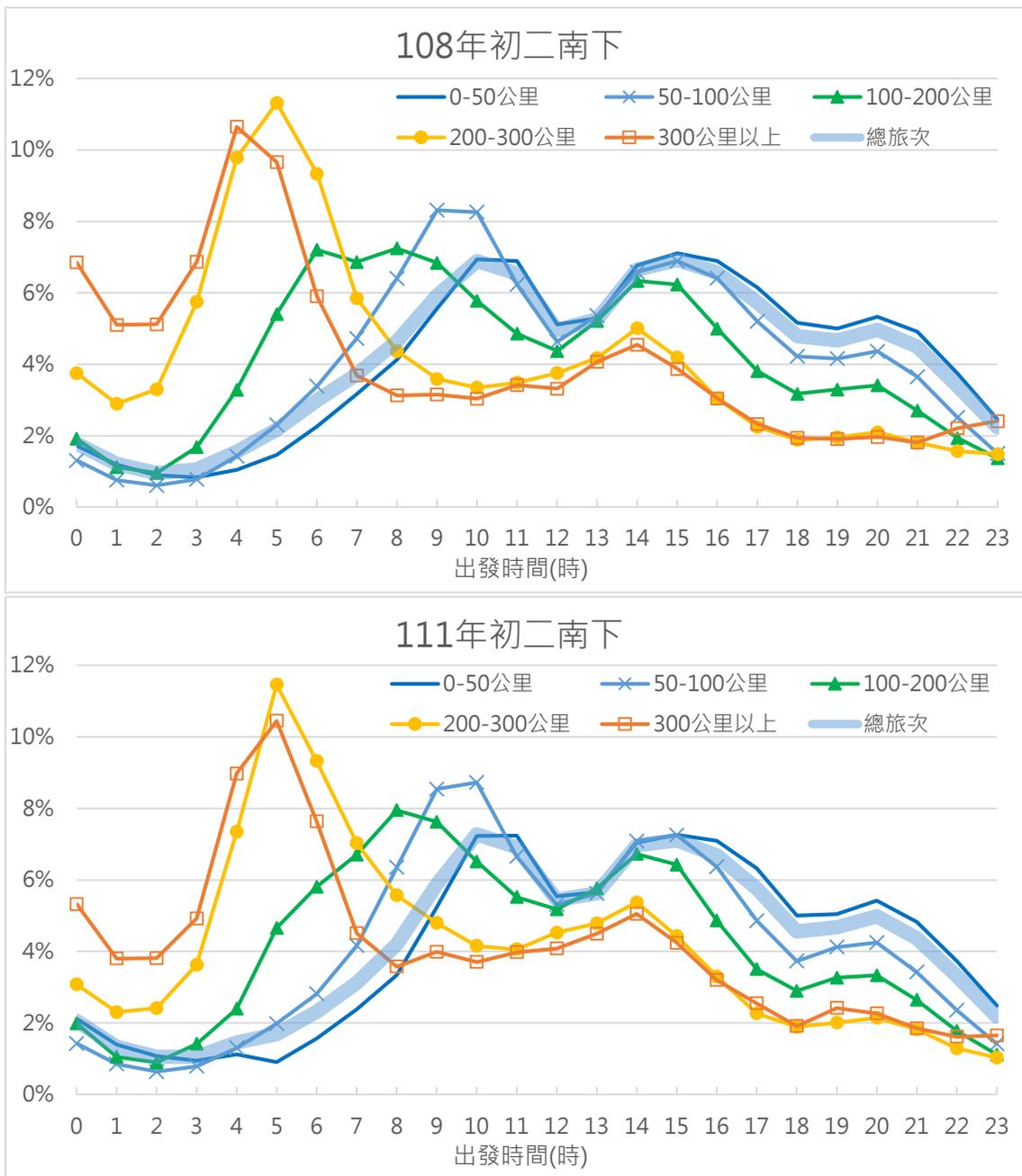


圖 2.7.1 108 及 111 年春節連假高速公路初二南下旅次出發時間分布

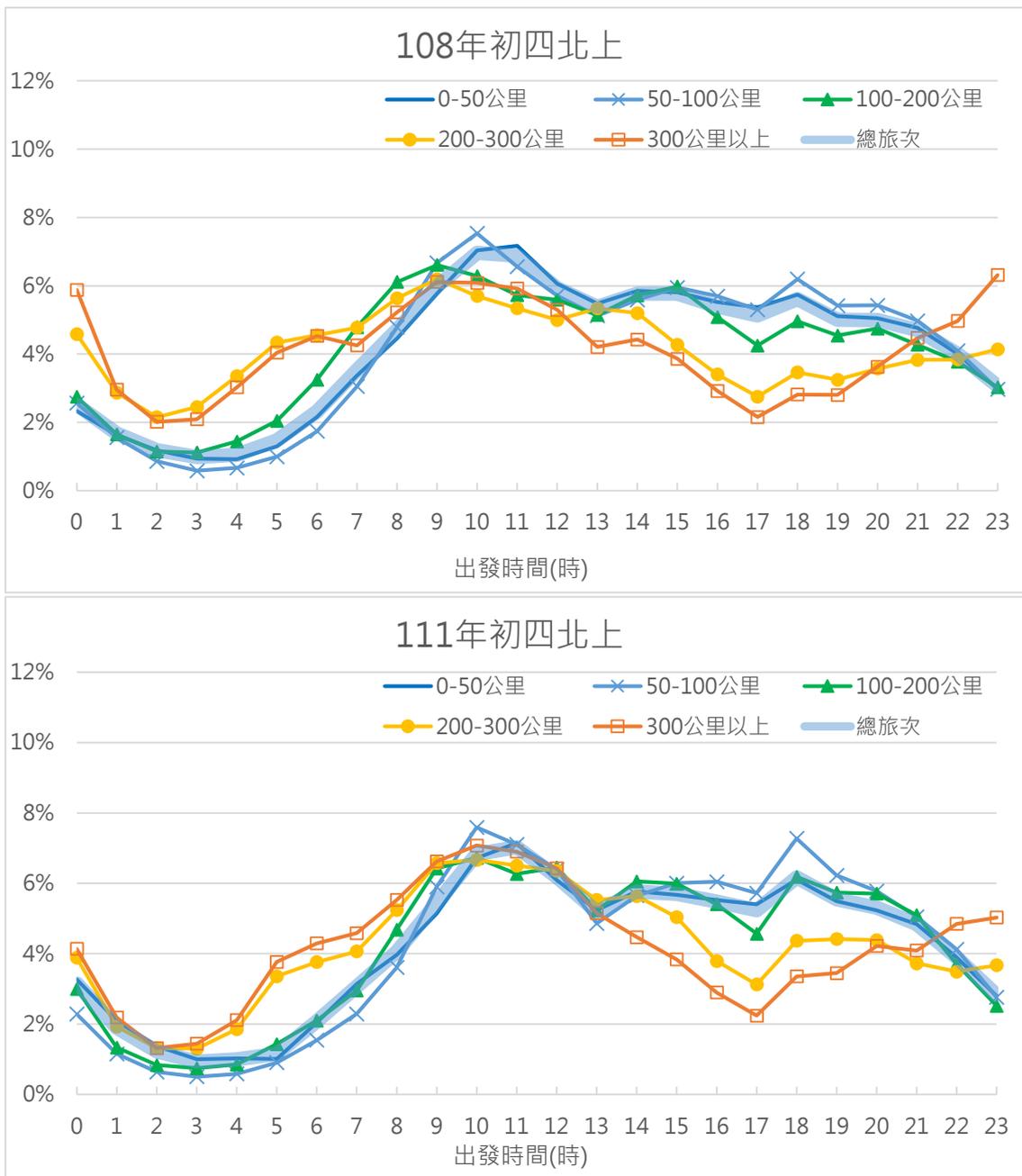


圖 2.7.2 108 及 111 年春節連假高速公路初四北上旅次出發時間分布

2.8 壅塞路段旅次組成

近年高速公路春節連假每日分向交通量及旅次數變化，普遍而言以初二南下與初四北上較高(僅 111 年因降幅太大導致初五北上較高，然與初四差異甚微)，再以高公局長期觀察之重點壅塞路段中挑選，初二南下楊梅-新竹以及初四北上臺中-臺中系統 2 路段進行分析，路段特性如表 2.8.1 所示。楊梅-新竹路段長度為 26 公里之間、路段中含起迄共 4 個交流道，平均交流道間距為 8.7 公里。臺中-臺中系統之路段長度為 13 公里，路段中含起迄共 4 個交流道，平均交流道間距為 4.3 公里。

表 2.8.1 本計畫分析之壅塞路段

路段	長度 (公里)	交流道數 (含起迄)	平均交流道間距 (公里)
初二南下楊梅-新竹	26	4	8.7
初四北上臺中-臺中系統	13	4	4.3

108 年行經壅塞路段之旅次數，南下楊梅-新竹路段達 17.9 萬，北上臺中-臺中系統為 11.5 萬。2 處壅塞路段以區內旅次(起迄點均在分析路段內)、聯外旅次(起點或迄點在分析路段內)，及通過旅次(起迄點均不在分析路段內)，分析旅次組成，如圖 2.8.1 所示。

2 處路段均以區內旅次占比最低，南下楊梅-新竹及北上臺中-臺中系統分別為 10%、17%。而南下楊梅-新竹以通過旅次占比最高近 7 成，北上臺中-臺中系統則以聯外旅次占比最高近 5 成。

111 年 2 處壅塞路段總旅次數均較 108 年下降，旅次組成部分，區內旅次占比均較 108 年下降，其中北上臺中-臺中系統區內占比減少 7%、降幅稍高，使得聯外及通過旅次占比增加，南下楊梅-新竹則差異不大。

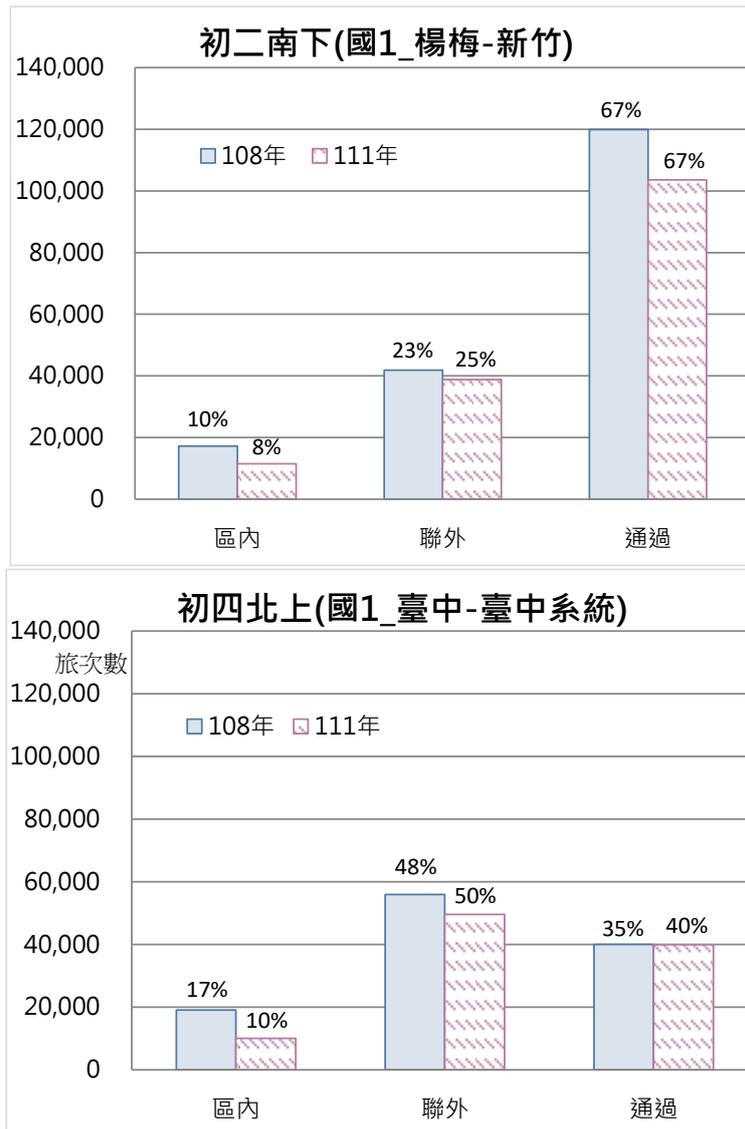


圖 2.8.1 高速公路壅塞路段旅次組成

108 年南下行經楊梅-新竹之旅次於不同長度區間，均勻分布，未達 20 公里旅次占比 1 成 5、未達 50 公里占比不到 3 成、超過 200 公里達 2 成，與 108 年高速公路整體旅次長度累積分布，完全不吻合。111 年南下行經楊梅-新竹之旅次特性與 108 年相較，主要差異為 20-100 公里旅次占比增加 1 成 5、超過 200 公里占比增加 1 成，而與 111 年高速公路整體旅次長度累積分布，亦完全不吻合。如圖 2.8.2 所示。

而 108 年北上行經臺中-臺中系統之旅次，其長度雖未不如 108 年南下楊梅-新竹均勻分布，然未達 20 公里旅次占比僅略高於 2 成、未達 50 公里占比不到 4 成、超過 200 公里尚有 1 成 5，與 108 年高速公路整體

旅次長度累積分布亦不吻合。111年之分布占比與108年差異不大。如圖2.8.3所示。

整體而言，壅塞路段未達20公里旅次占比低，顯示壅塞路段周邊之用路人有避開該路段選擇其他替代道路行駛之現象。

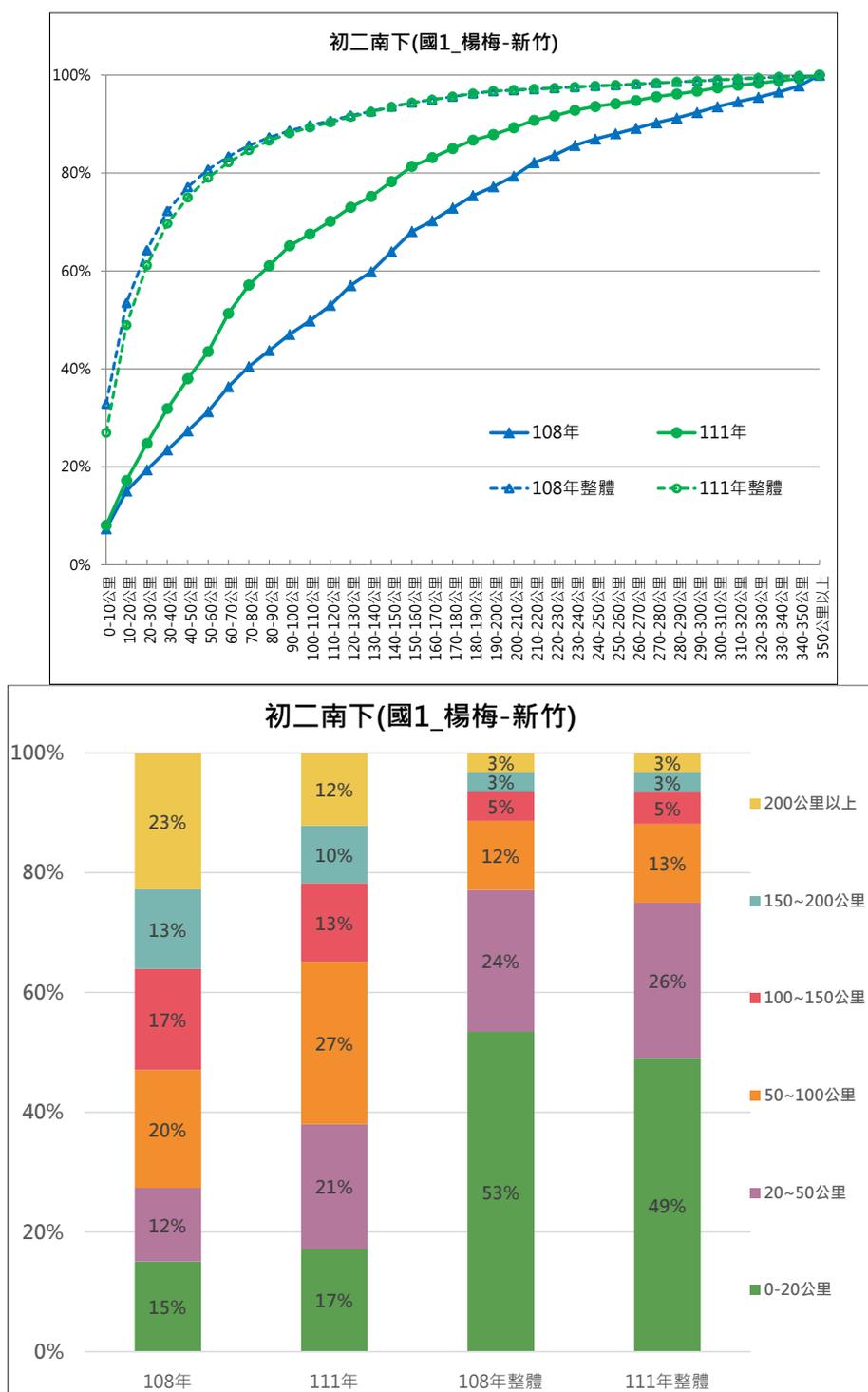


圖 2.8.2 高速公路壅塞路段旅次長度分布—初二南下楊梅-新竹

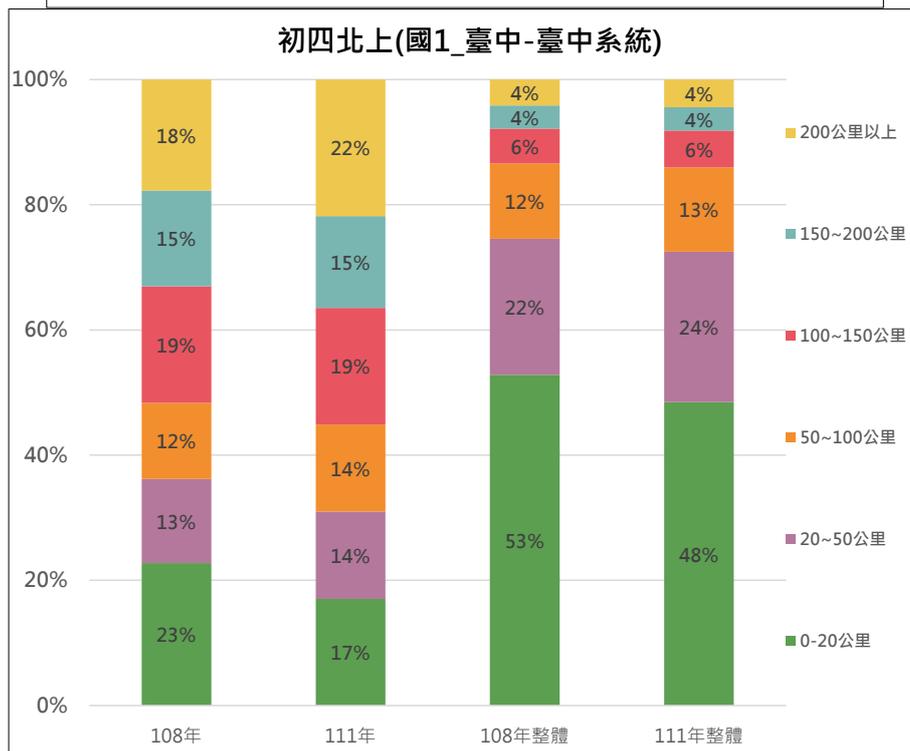
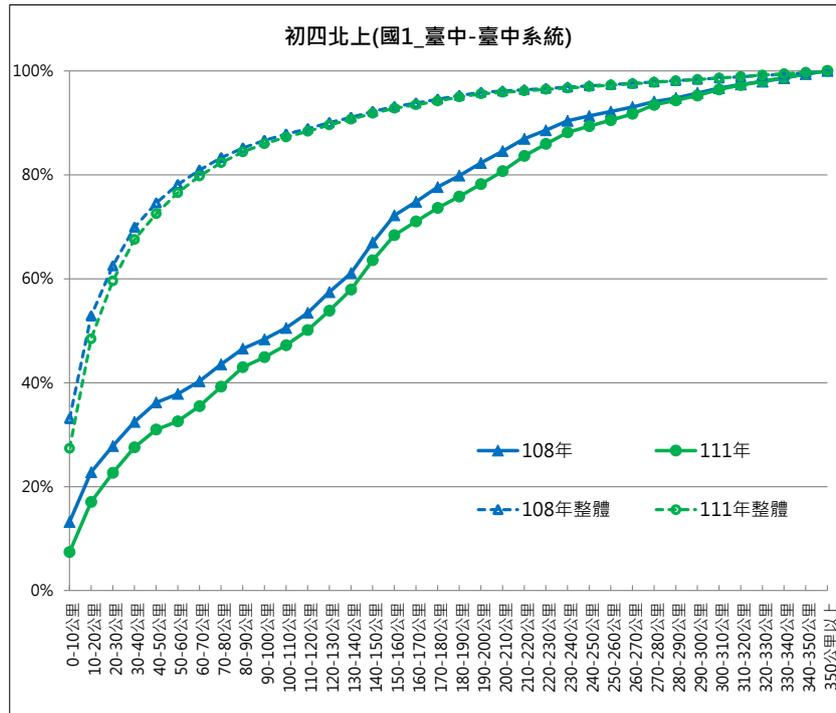


圖 2.8.3 高速公路壅塞路段旅次長度分布—初四北上臺中-臺中系統

第三章 春節連假臺鐵旅次特性

3.1 延人公里

108 及 111 年春節期間臺鐵每日分向延人公里，如圖 3.1.1 所示。108 年假期首日，不論順行(順時針方向)、逆行(逆時針方向)，均約 16 百萬延人公里，於除夕降至約 14 百萬延人公里後，逐日遞增至初三最高，達近 26 百萬延人公里，而後逐日遞減至收假日初六約 19~20 百萬延人公里。

歸納延人公里變化，初二~初四順/逆行疏運量達 23~26 百萬延人公里，疏運壓力較大，而除夕之前疏運量約 14~16 百萬延人公里，相較而言並非連假期間疏運壓力緊繃日期。

111 年延人公里明顯下降 3~5 成，且每日變化趨勢與 108 年不同，初一延人公里反較假期首日及小年夜低，初二~初六雖增加但每日差異變化不大，且僅約為 13 百萬延人公里。

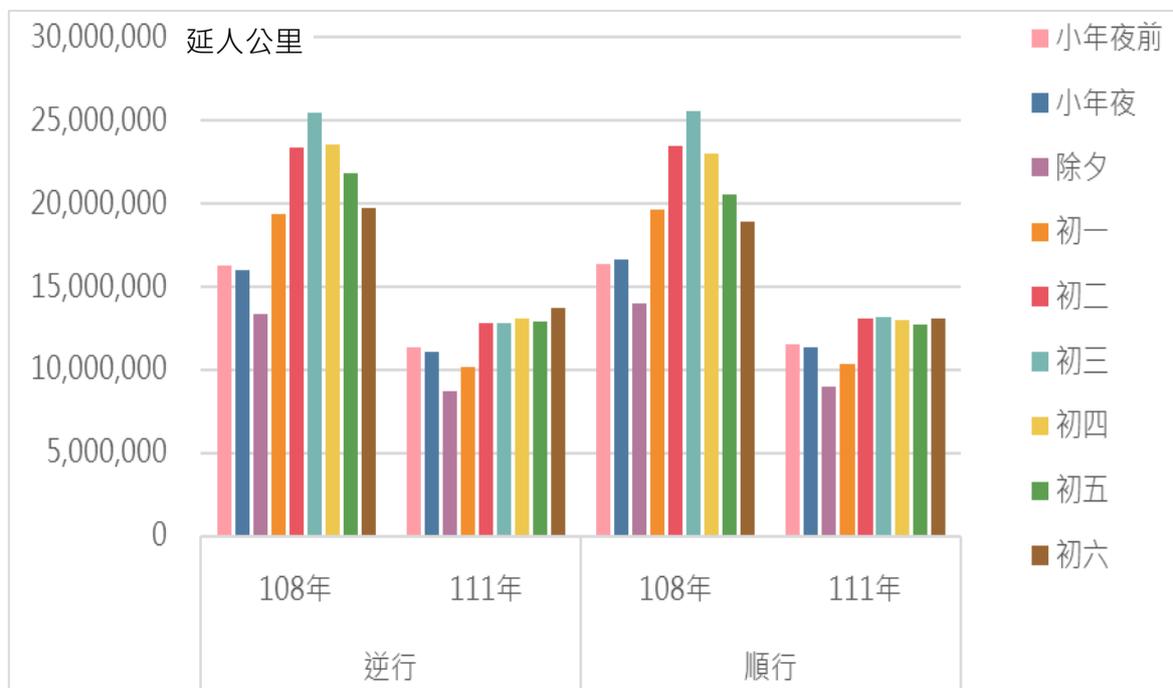


圖 3.1.1 108 及 111 年春節連假臺鐵延人公里

3.2 人旅次數

108 及 111 年春節期間臺鐵每日分向人次數，如圖 3.2.1 所示。108 年假期首日，不論順行、逆行均超過 30 萬人次，於除夕降至約 23 萬後，旅次數由除夕遞增至初三最高，近 47 萬，而後逐日遞減至收假日初六亦仍約有 35 萬。

111 年人次數大幅下降 4~6 成，且每日變化趨勢與 108 年不同，初一人次數反較假期首日及小年夜低，初二~初六雖增加但每日差異變化不大，且不超過 20 萬人次。

而與 3.1 節比較，臺鐵 108 及 111 年春節連假之每日延人公里變化趨勢與人旅次數相近。

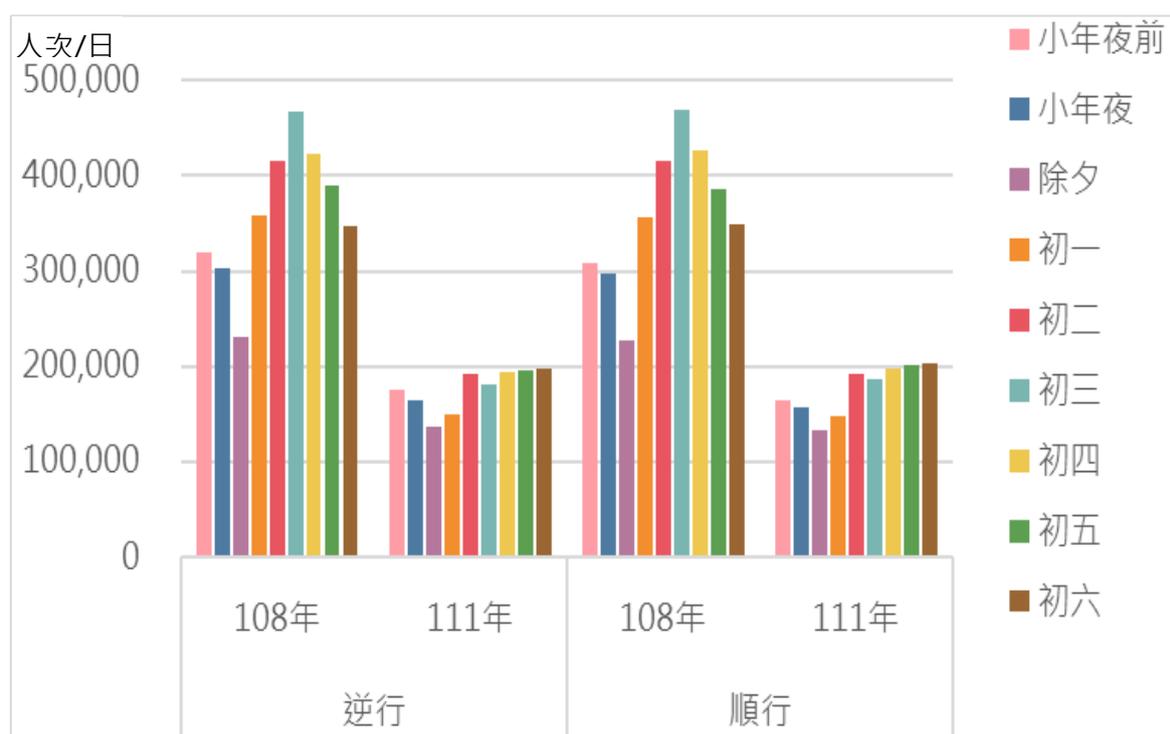


圖 3.2.1 108 及 111 年春節連假臺鐵人旅次數

3.3 平均旅次長度

108 及 111 年春節期間臺鐵每日分向旅次長度，如圖 3.3.1 所示。108 逆行之旅次長度以除夕最高達 58 公里、初二次之達 56 公里，而其他日期旅次長度在 51~56 公里間，每日變化趨勢略可分為假期首日~除夕、初一~初六 2 群，而 2 群均略有旅次長度逐日增加之趨勢。111 年逆行旅次長度較 108 年增加，每日均超過 60 公里，惟每日變化趨勢與 108 年不同，除夕、初二旅次長度反較低，最長為初三 71 公里、其次為收假日初六 69 公里。

108 順行之旅次長度以除夕最高超過 61 公里、初二次之超過 56 公里，其他日期約在 55 公里上下，每日變化趨勢略可分為假期首日~除夕、初一~初六 2 群，假期首日~除夕旅次長度每日遞增，初一~初六略呈現遞減之情形。111 年順行旅次長度較 108 年增加，每日均超過 60 公里，並以小年夜最高接近 73 公里，每日變化趨勢與 108 年不同，而假期首日~初三較 111 年逆行高、初四~初六較 111 年逆行低。

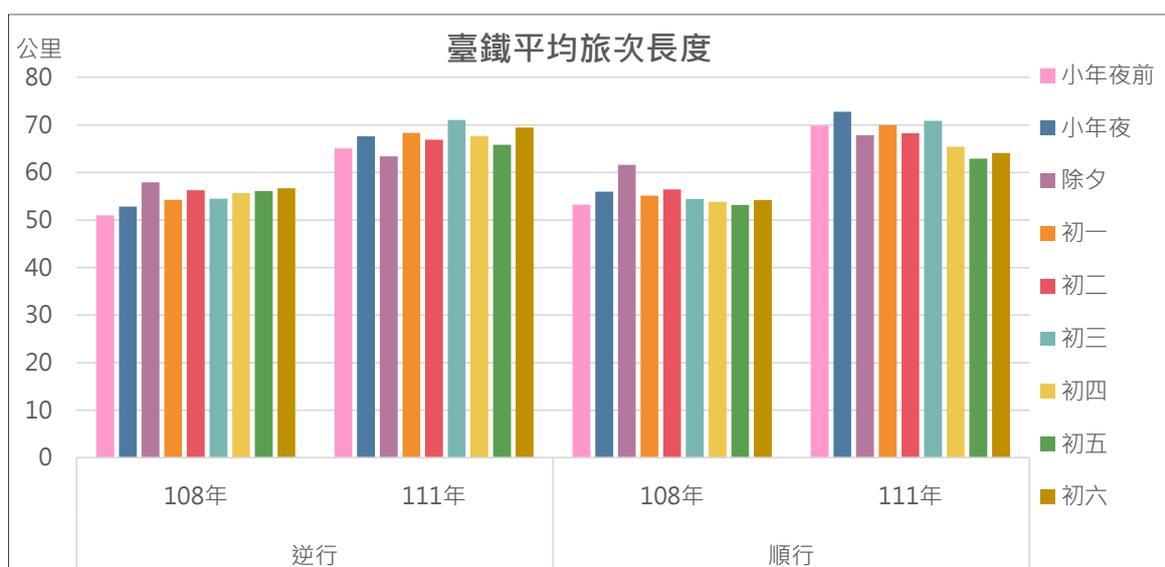


圖 3.3.1 108~110 年春節連假臺鐵旅次長度

3.4旅次長度分布

一、分布占比

108 及 111 年春節連假每日分向旅次長度累積分布如圖 3.4.1 所示。108 年旅次長度未達 30 公里累積占比超過 5 成、未達 50 公里之占比在 7 成上下。111 年旅次長度未達 30 公里累積占比低於 5 成、未達 50 公里之占比低於 7 成，反映 111 年超過 50 公里旅次占比增加，亦呼應 3.3 節分析 111 年平均旅次長度較長之情形。

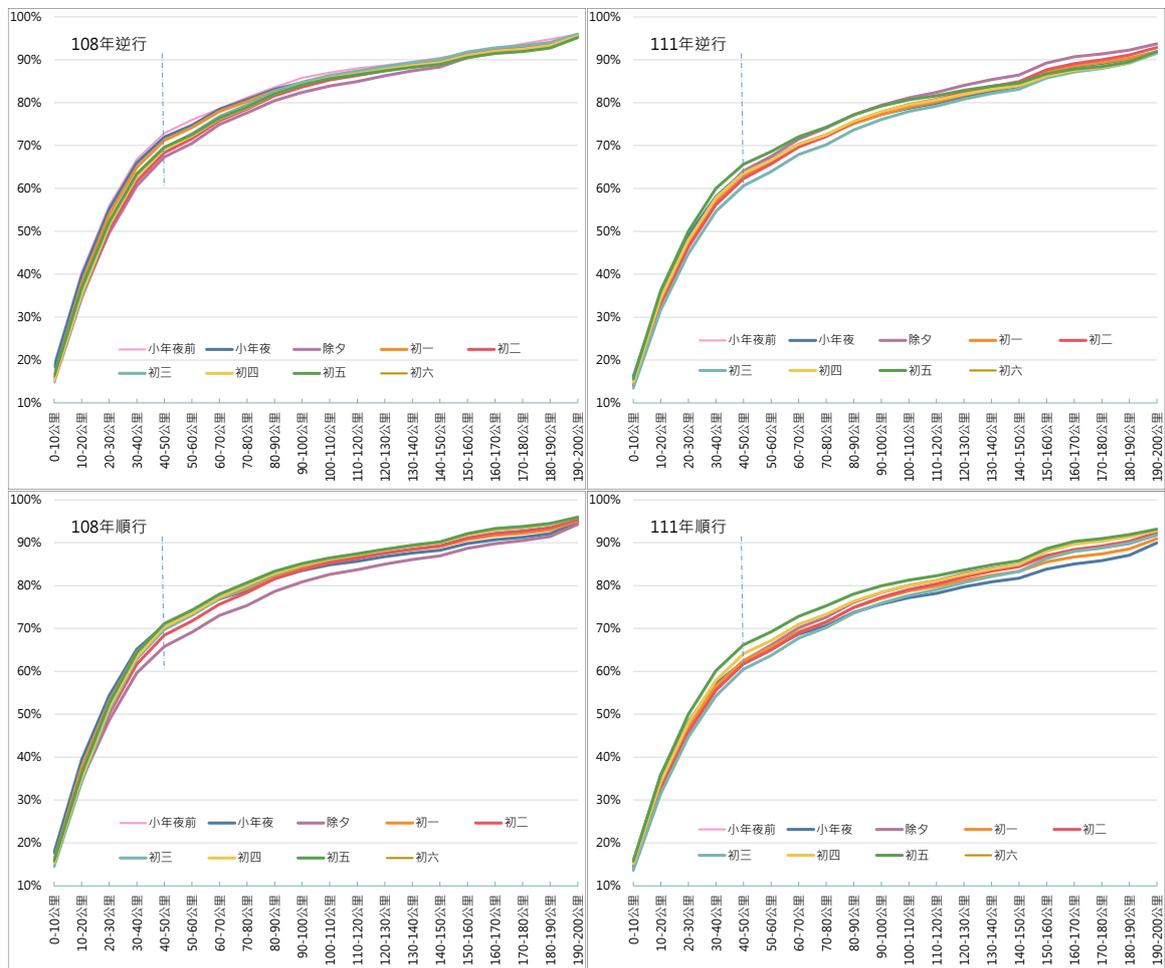


圖 3.4.1 108 及 111 年春節連假臺鐵旅次長度累積分布

二、未達 50 公里分布情形

由於旅次長度未達 50 公里之占比偏高，約 7 成上下，故再以 5 公里為長度區間，檢視未達 50 公里之旅次長度分布。

如圖 3.4.2 所示，108 及 111 年每日分布趨勢差異小，惟 111 年占比相較 108 年略低，反映 111 年未達 50 公里旅次占比減少，亦呼應 3.3 節分析 111 年平均旅次長度較長之情形。而各長度區間以 5-10 公里占比最高，其中 108 年假期首日及小年夜占比較突出可超過 14%，其後旅次占比大致隨長度增加而遞減。

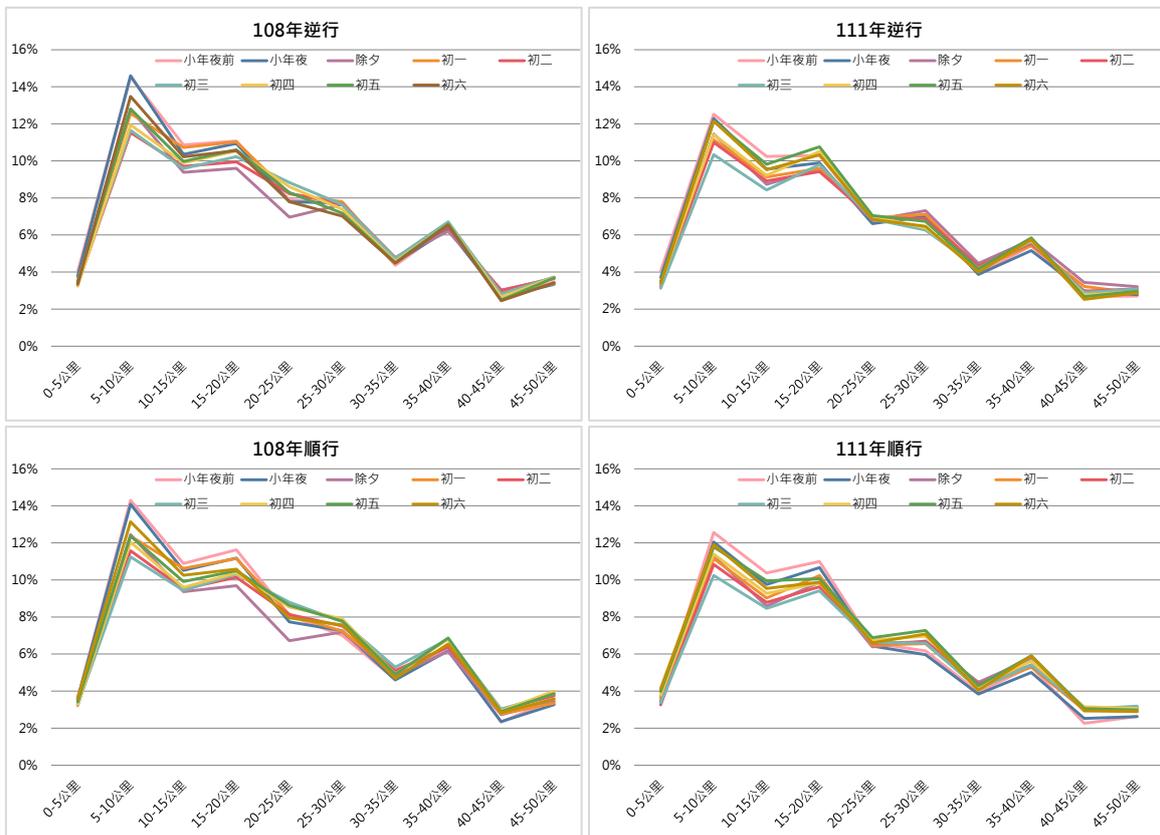


圖 3.4.2 108 及 111 年春節連假臺鐵未達 50 公里旅次長度分布

三、超過 50 公里分布情形

由於旅次長度超過 50 公里之占比僅約 3 成左右，故再以 50 公里為長度區間，檢視每日旅次長度超過 50 公里之旅次長度分布。

如圖 3.4.3 所示，108 及 111 年每日分布趨勢差異小，惟 111 年於超過 100 公里各長度區間占比較 108 年高，反映 111 年超過 100 公里旅次占比增加，亦呼應 3.3 節分析 111 年平均旅次長度較長之情形。

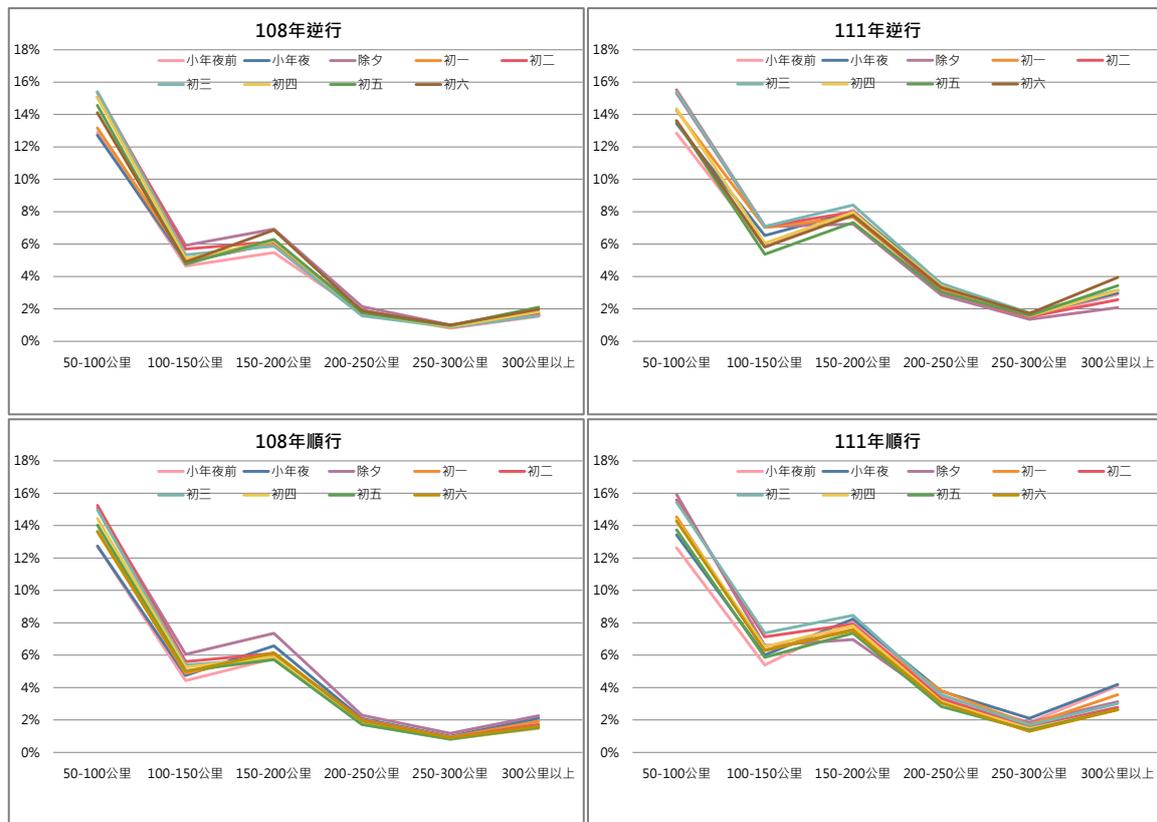


圖 3.4.3 108 及 111 年春節連假臺鐵超過 50 公里旅次長度分布

3.5 主要出發及到達站分析

由於 108 年 111 年春節連假臺鐵延人公里及人旅次數於初一~初六較假期首日~除夕高，因此臺鐵主要出發及到達站，比照高速公路以初二南下(逆行)與初四北上(順行)進行分析說明。

一、逆行主要出發站

108 年春節期間臺鐵初二逆行人次數排名前 30 之出發站如圖 3.5.1(a) 所示，以臺北站人次數最高，超過 3.5 萬人次；其次之臺南站、臺中站已減少約 1 半降至 1.85 萬人次；排名 12 以後之人次數則依序由近 1 萬降至約 0.3 萬，累計排名前 15 名之出發站人次數超過全日之一半、排名前 30 名之占比近 7 成。

前 30 大出發站中，北區占 15 名、中區 8 名、南區 5 名，另有花蓮站及臺東站。以生活圈檢視，臺北生活圈占 7 名最多，其次為臺中 5 名，其餘除屏東生活圈無車站排入前 30 外，各有 1 或 2 站排入前 30 名，如表 3.5.1 所示。

111 年春節期間臺鐵初二逆行人次數排名前 30 之出發站如圖 3.5.1(b) 所示，與 108 年相較，計有 29 個車站重複入榜，累計排名前 15 名之出發站人次數超過全日之一半、排名前 30 名之占比近 7 成。111 年人次數大幅低於 108 年，其中臺北站減少最多，減少超過 2 萬人次，但排名仍為第 1 名；降幅最大為后里站，因 108 年適逢臺中花博舉辦期間，排名第 6，111 年旅次數則大幅減少 88%，排名降至 30。生活圈分布幾乎與 108 年相同，僅於新竹及彰化生活圈差 1 名(如表 3.5.1 所示)。

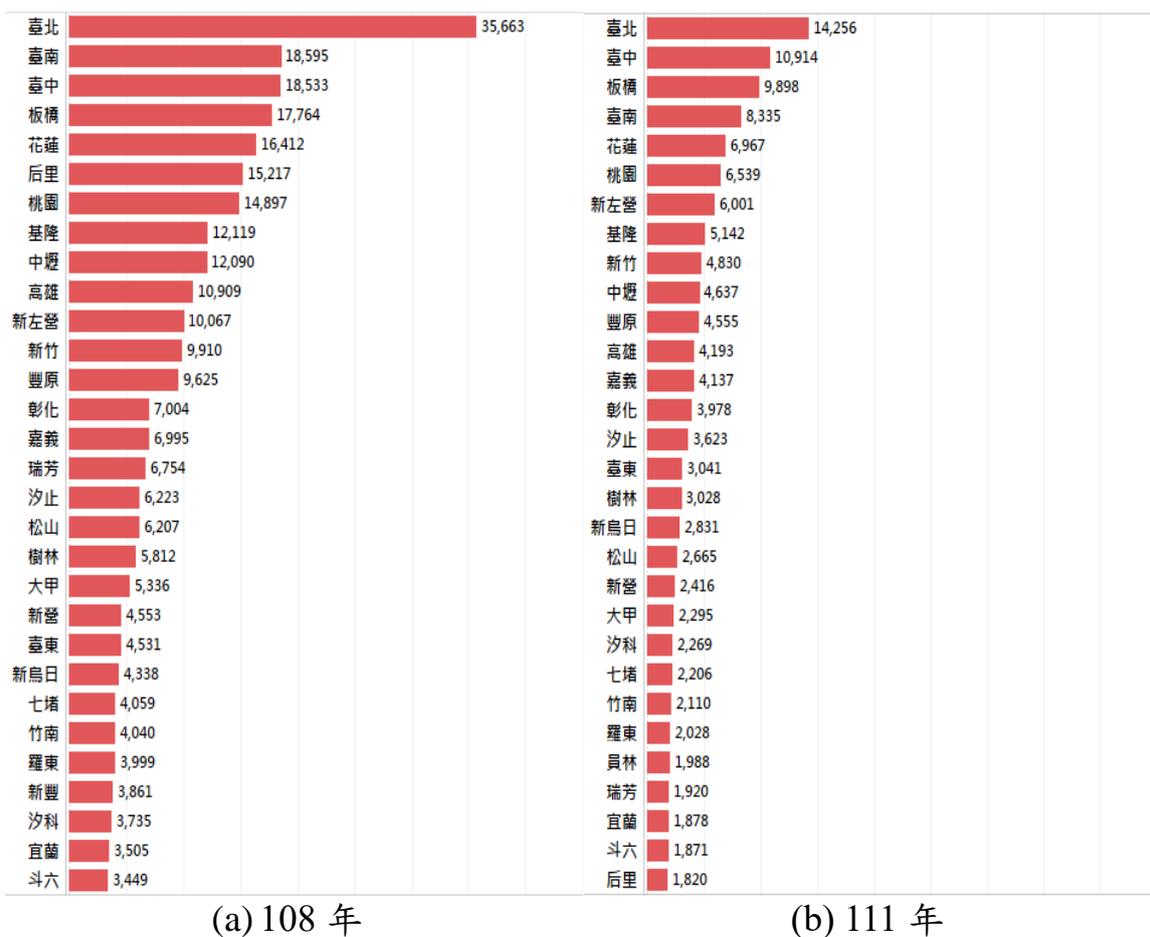


圖 3.5.1 臺鐵春節連假主要車站-初二逆行出發站

表 3.5.1 臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行出發站

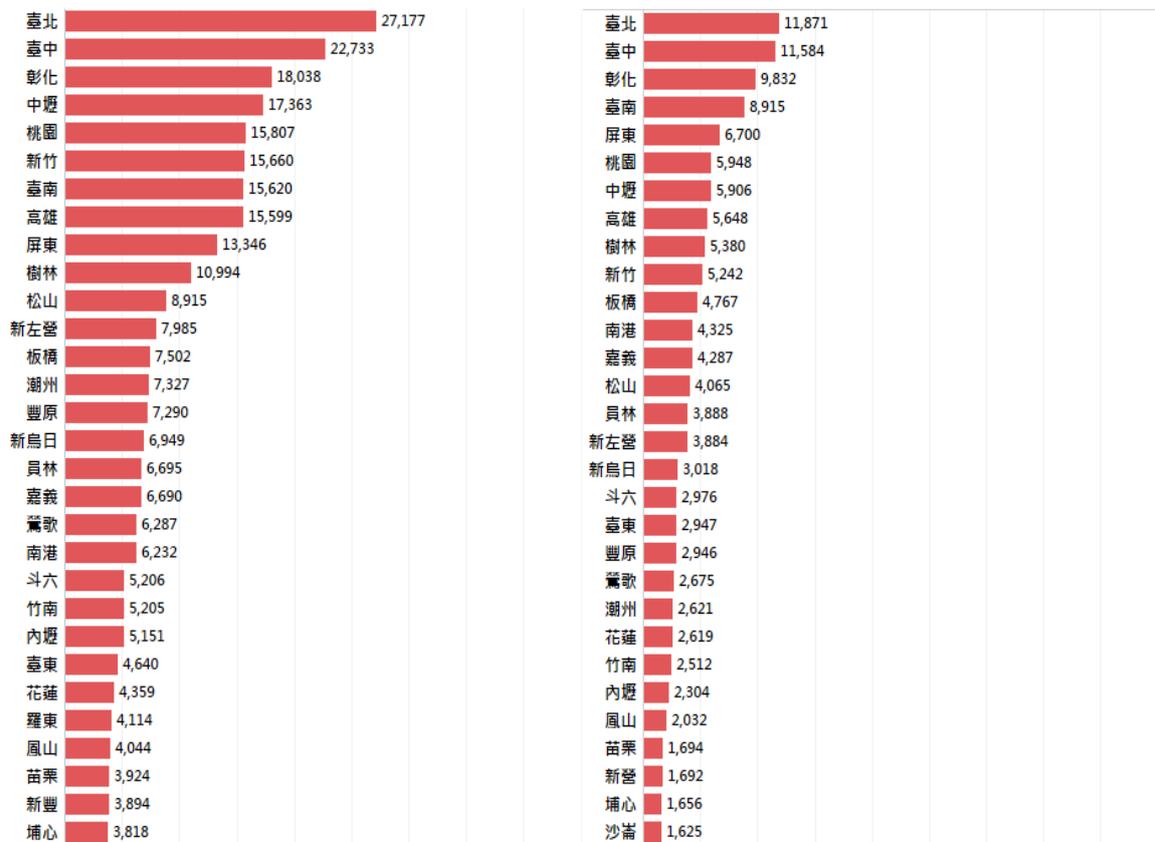
生活圈	基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭	花蓮	臺東
108 年	2	7	2	2	1	5	1	1	1	2	2	0	2	1	1
111 年	2	7	2	1	1	5	2	1	1	2	2	0	2	1	1

二、逆行主要到達站

108年春節期間臺鐵初二逆行人次數排名前30之到達站如圖3.5.2(a)所示，以臺北站人次數最高，約2.7萬人次；其次為臺中站約2.3萬；再其次之彰化站為1.8萬。排名11以後之人次數則依序由0.9萬降至約0.3萬，累計排名前15名之到達站人次數超過全日之一半、排名前30名之占比近7成。

前30大到達站中，北區占13名、中區8名、南區7名，另有花蓮站及臺東站。以生活圈檢視，臺北生活圈占6名最多，其次為桃園4名，以及臺中及高雄各3名，其餘除基隆生活圈無車站排入前30外，各有1~4站排入前30名，如表3.5.2所示。

111年春節期間臺鐵初二逆行人次數排名前30之到達站如圖3.5.2(b)所示，與108年相較，計有28個車站重複入榜，累計排名前15名之到達站人次數超過全日之一半、排名前30名之占比達7成。111年人次數大幅低於108年，其中臺北站減少最多，減少超過1.5萬人次，但排名仍為第1名；新竹站降幅最大，減少67%，排名從6降至10。生活圈分布與108年差異不大，於新竹、臺南及宜蘭生活圈差1~2名(如表3.5.2所示)。



(a) 108 年

(b) 111 年

圖 3.5.2 臺鐵春節連假主要車站-初二逆行到達站

表 3.5.2 臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行到達站

生活圈	基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭	花蓮	臺東
108 年	0	6	4	2	2	3	2	1	1	1	3	2	1	1	1
111 年	0	6	4	1	2	3	2	1	1	3	3	2	0	1	1

三、順行主要出發站

108年春節期間臺鐵初四順行人次數排名前30之出發站如圖3.5.3(a)所示，以臺北站人次數最高，超過2.8萬旅次；其次為臺中站約2.2萬旅次；再其次之彰化站約1.8萬旅次。排名11以後之旅次數則依序由0.9萬降至約0.3萬，累計排名前15名之到達站人次數超過全日之一半、排名前30名之占比近7成。

前30大出發站中，北區占13名，中區、南區各占8名，另有臺東站。以生活圈檢視，臺北生活圈占6名最多，其次為桃園5名，以及臺中及高雄各3名，其餘除基隆、花蓮生活圈無車站排入前30外，各有1~3個車站排入前30名，如表3.5.3所示。

111年春節期間臺鐵初四順行人次數排名前30之出發站如圖3.5.3(b)所示，與108年相較，計有27個車站重複入榜，累計排名前15名之出發站人次數接近全日之一半、排名前30名之占比達7成。111年人次數大幅低於108年，其中臺北站減少最多，減少約1.7萬人次，但排名仍為第1名；中壢站降幅最大，減少65%，排名從4降至6。生活圈分布與108年差異不大，於桃園、新竹、臺南、宜蘭及花蓮生活圈差1~2名(如表3.5.3所示)。

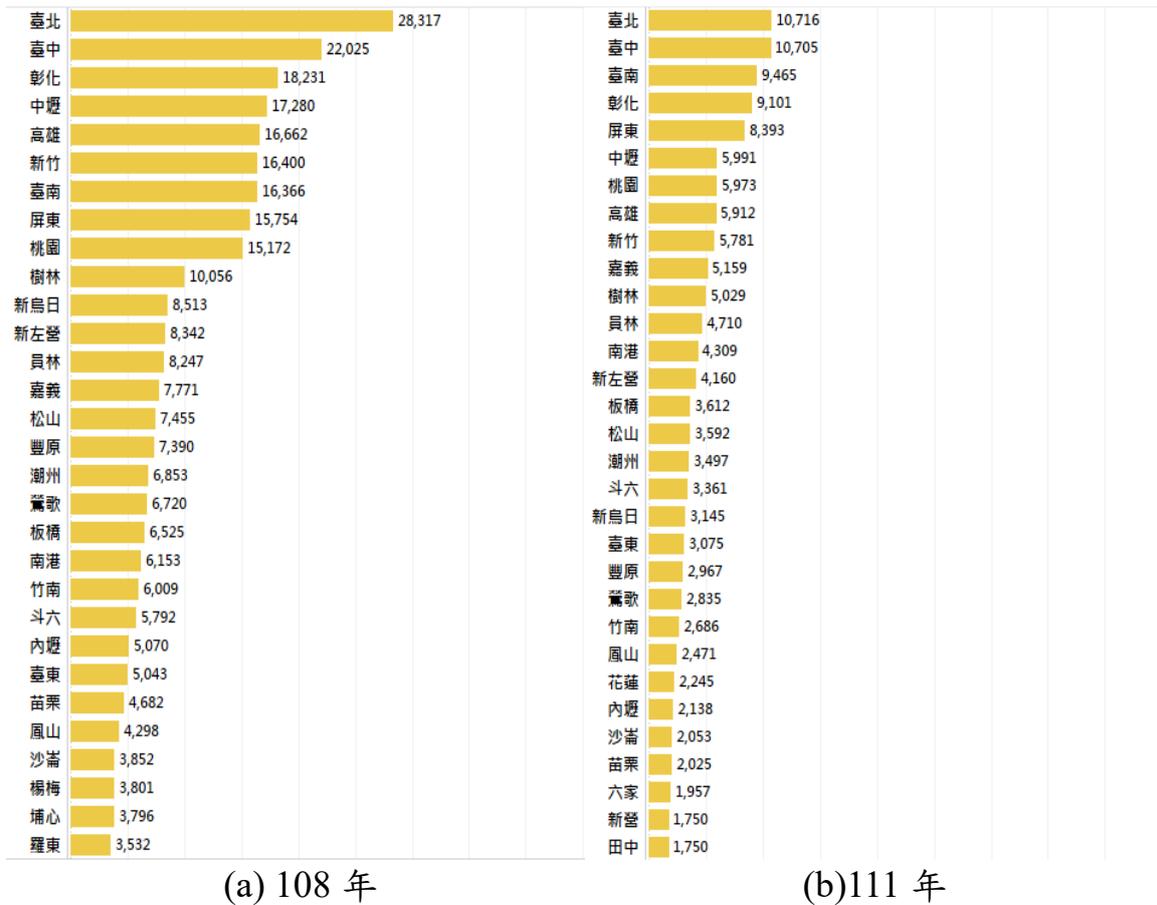


圖 3.5.3 臺鐵春節連假主要車站-初四順行出發站

表 3.5.3 臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行出發站

生活圈	基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭	花蓮	臺東
108 年	0	6	5	1	2	3	2	1	1	2	3	2	1	0	1
111 年	0	6	3	2	2	3	3	1	1	3	3	2	0	1	1

四、順行主要到達站

108年春節期間臺鐵初四順行人次數排名前30之到達站如圖3.5.4(a)所示，以臺北站人次數最高，達4萬人次；其次之臺南站2.3萬、臺中站2.1萬旅次，已約減少約1半；排名13以後之旅次數則依序由約0.9萬降至約0.3萬，累計排名前15名之到達站人次數超過全日之一半、排名前30名之占比超過7成。

前30大到達站中，北區占14名、中區占9名、南區占5名，另有花蓮站及臺東站。以生活圈檢視，臺北生活圈占7名最多，其次為臺中5名，其餘除屏東生活圈無車站排入前30外，各有1或2個車站排入前30名，如表3.5.4所示。

111年春節期間臺鐵初四順行人次數排名前30之到達站如圖3.5.2(b)所示，與108年相較，計有27個車站重複入榜，累計排名前15名之到達站人次數超過全日之一半、排名前30名之占比超過7成。111年人次數大幅低於108年，其中臺北站減少最多，減少超過2.2萬人次，但排名仍為第1名；降幅最大為后里站，因108年適逢臺中花博舉辦期間，排名第5，111年旅次數則大幅減少超過9成，排名降至30名以外。生活圈分布與108年差異不大，於臺北、新竹、臺中、高雄、屏東及宜蘭生活圈均差1名(如表3.5.4所示)。

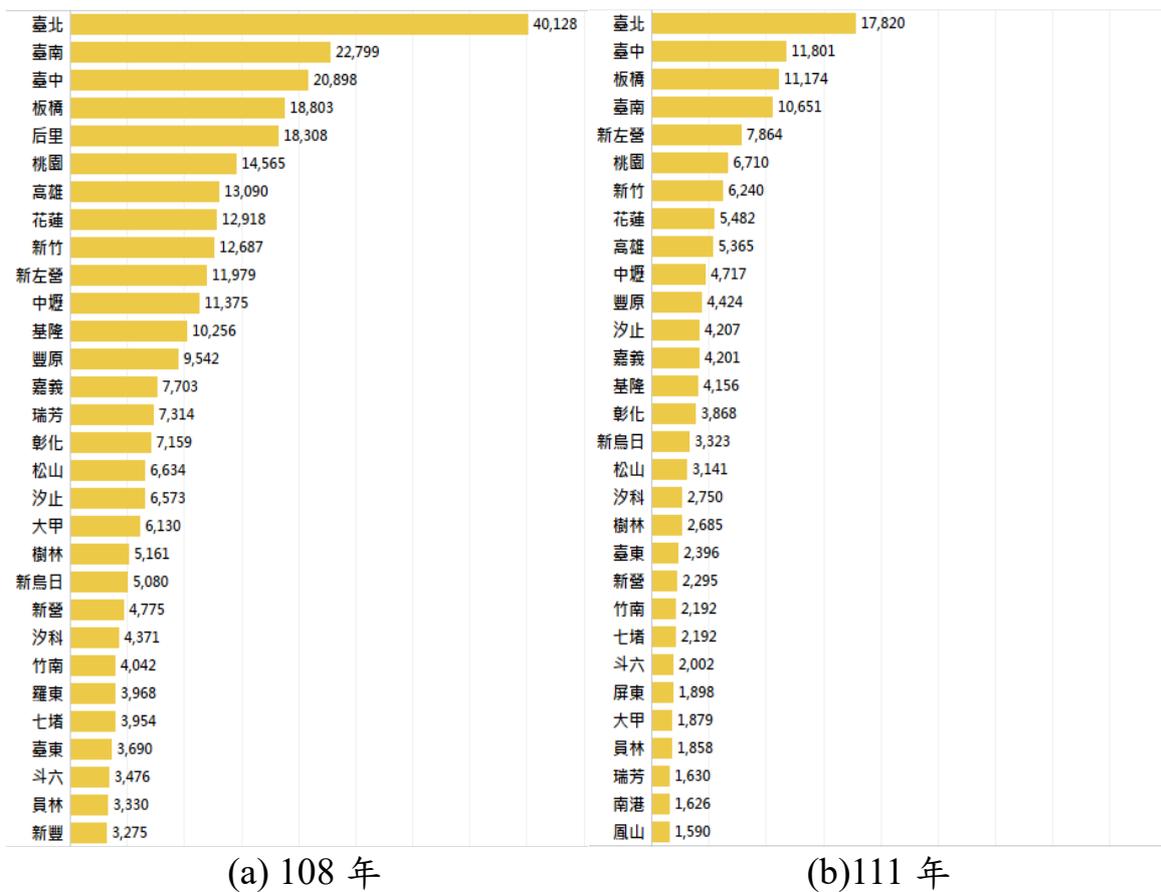


圖 3.5.4 臺鐵春節連假主要車站-初四順行到達站

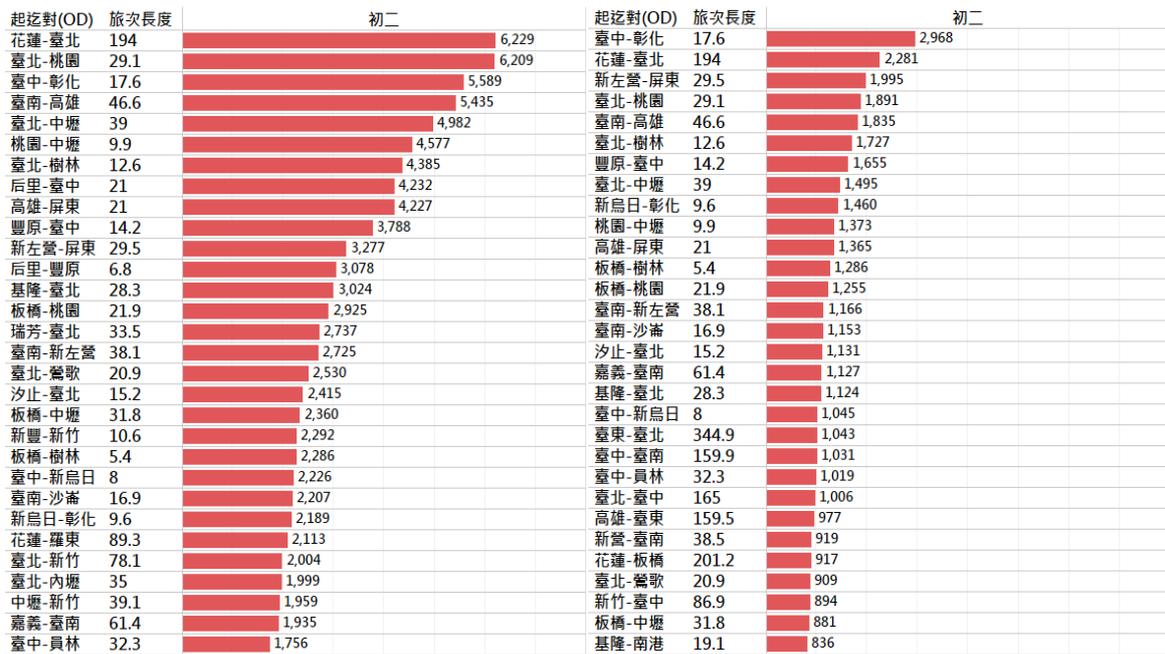
表 3.5.4 臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行到達站

生活圈	基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭	花蓮	臺東
108 年	2	7	2	2	1	5	2	1	1	2	2	0	1	1	1
111 年	2	8	2	1	1	4	2	1	1	2	3	1	0	1	1

3.6 主要起迄對分析

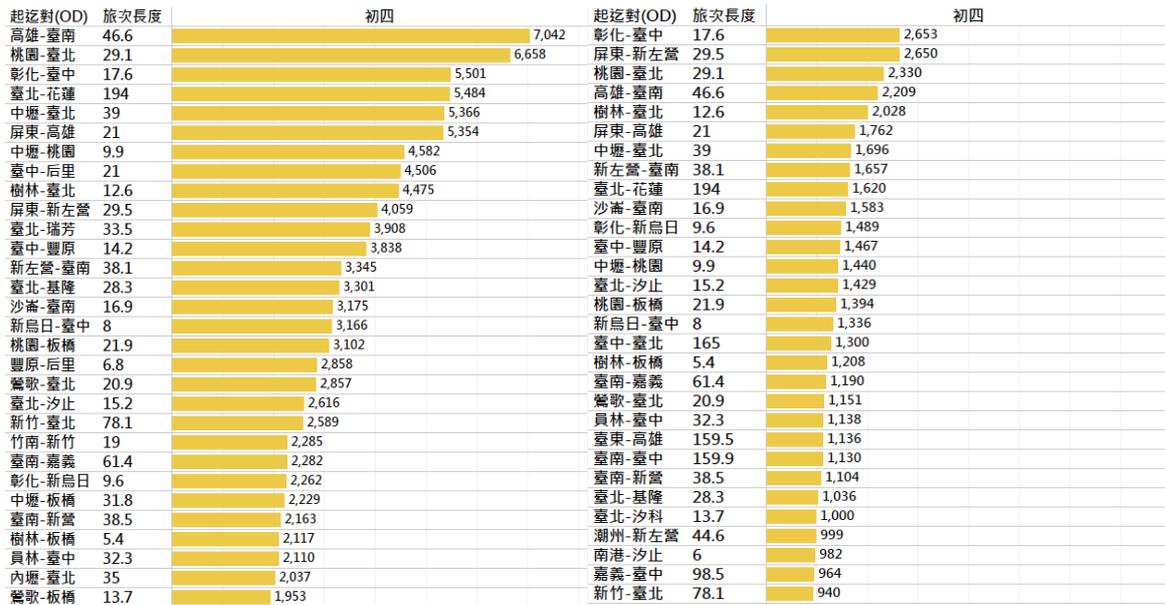
主要起迄對，亦以初二南下(逆行)與初四北上(順行)進行分析說明，其特性如下：

1. 臺鐵 108 年排入前 30 名之起迄對，旅次數在 0.2~0.7 萬之間，111 年旅次數降至 0.1~0.3 萬之間(圖 3.6.1)，108 年累計排名前 30 名之起迄對人次數約占全日之 25%，111 年則略降為超過 20%。
2. 108 年初二逆行排名第 1、第 2 的起迄對為花蓮-臺北、臺北-桃園，旅次數超過 0.6 萬，排名第 3、第 4 為臺中-彰化及臺南-高雄，旅次數約 0.55 萬，排名第 5 之後的旅次數則低於 0.5 萬(圖 3.6.1(a))。初四順行排名第 1 的起迄對為高雄-臺南，旅次數超過 0.7 萬，排名第 2 的為桃園-臺北，旅次數約 0.66 萬，排名 3~6 的起迄對依序為彰化-臺中、臺北-花蓮、中壢-臺北、屏東-高雄，旅次數約 0.53~0.55 萬之間，再其後之旅次數則低於 0.5 萬(圖 3.6.1(c))。
3. 111 年排名前 30 之起迄對與 108 年相較，初二逆行有 22 個起迄對重複入榜(圖 3.6.1(b))，其中臺北-桃園人次數減少最多，超過 0.7 萬人次，排名由第 2 下降至第 4 名；降幅最大則為后里-臺中、后里-豐原，因 108 年適逢臺中花博舉辦期間，分別排名第 8、第 12，111 年旅次數則大幅減少 8 成以上，排名降至 30 名以外。初四順行有 23 個起迄對重複入榜(圖 3.6.1(d))，其中高雄-臺南減少最多，近 0.5 萬人次，排名由第 1 下降至第 4 名；降幅最大為臺中-后里、豐原-后里，同樣因為 108 年適逢臺中花博舉辦期間，分別排名第 8、第 18，111 年旅次數則大幅減少 8 成以上，排名降至 30 名以外。另彰化-新烏日、臺中-臺北於 108 年排名 30 名外，於 111 年排名分別上升為第 11、17 名。



(a)108 年初二逆行

(b)111 年初二逆行



(a)108 年初四順行

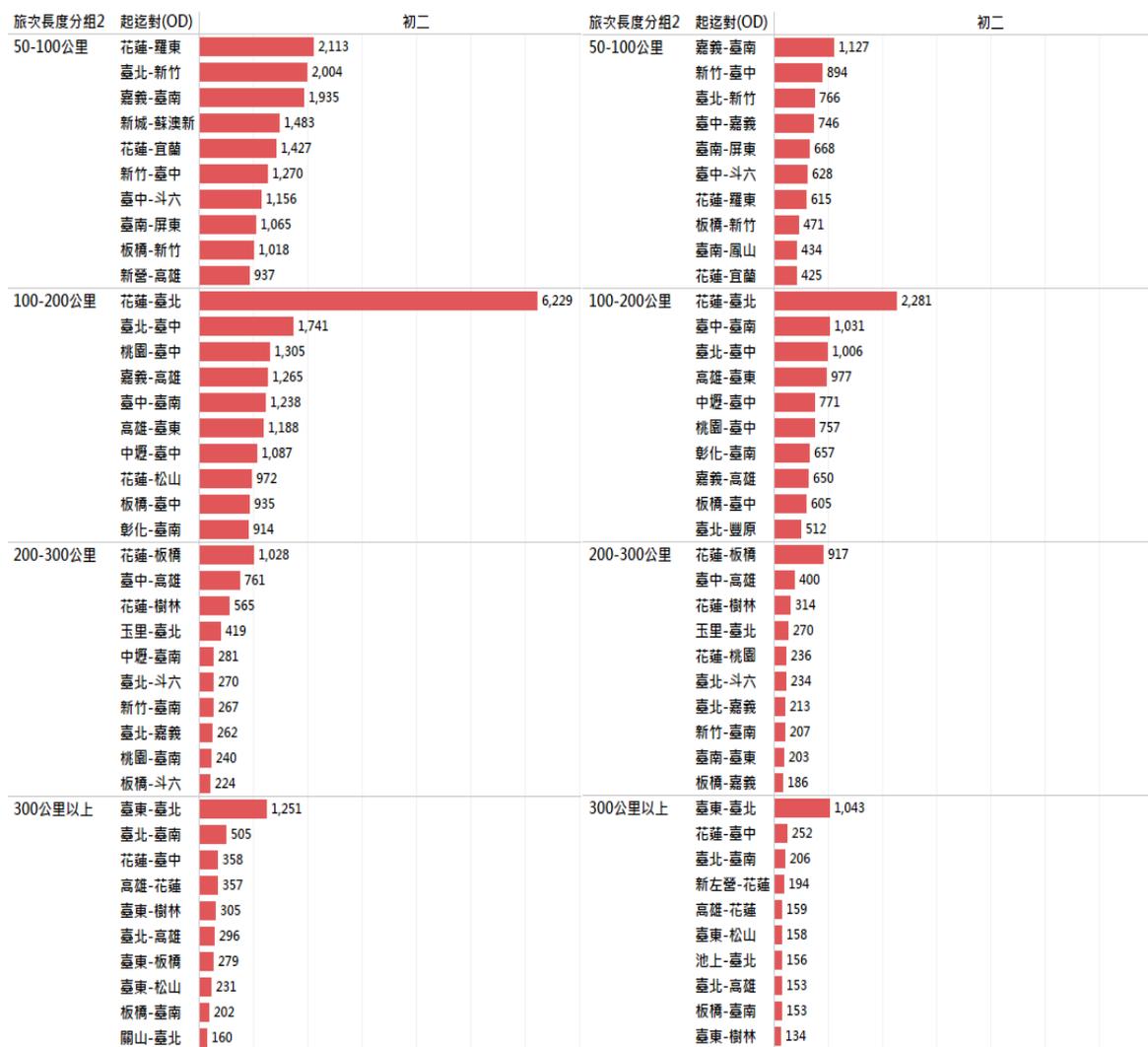
(b)111 年初四順行

圖 3.6.1 臺鐵春節連假主要起迄對

4. 108 年初二逆行與初四順行前 30 名起迄對，旅次長度分布集中於 5-40 公里、每 5 公里區間尚分布均勻，且無 200 公里以上起迄對，111 年則於 100 公里以上起迄對數增加。(表 3.6.1)
5. 由於旅次長度超過 50 公里之占比不到 3 成，因此 50-100、100-200、200-300 及 300 公里以上之旅次長度區間，除原本即已排入前 30 大之起迄外，其餘起迄之旅次數均不高，而 100-200 及 300 公里以上排名第 1 之起迄對人次數明顯較高，為花東往返臺北旅次。(表 3.6.1、圖 3.6.2、圖 3.6.3)

表 3.6.1 臺鐵前 30 大起迄對之旅次長度分布

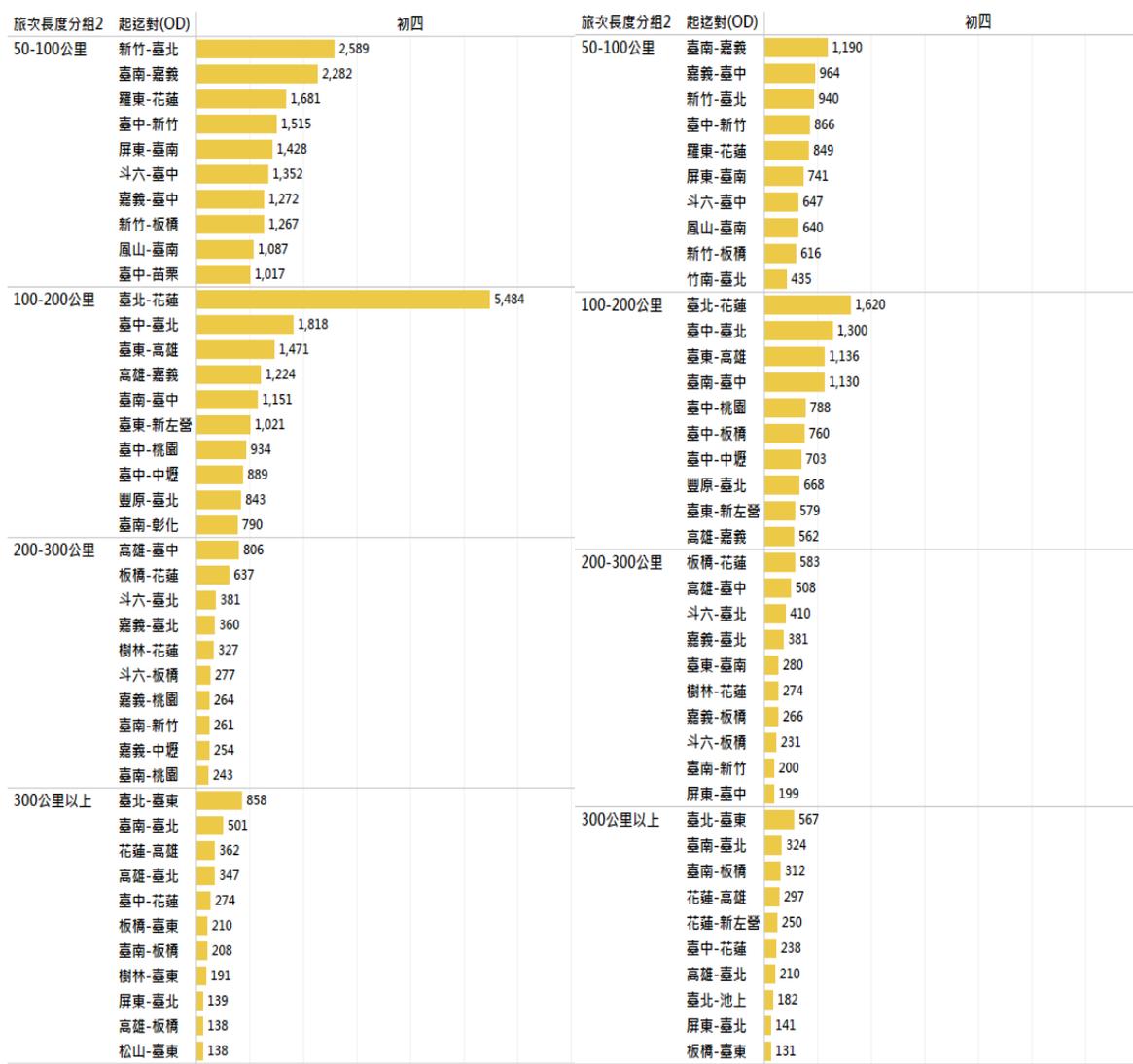
旅次長度 (公里)		0 5	5 10	10 15	15 20	20 25	25 30	30 35	35 40	40 45	45 50	50 100	100 200	200 以上
初二 逆行	108 年	0	5	3	3	4	3	4	3	0	1	3	1	0
	111 年	0	4	2	4	3	3	2	3	0	1	2	4	2
初四 順行	108 年	0	5	3	4	4	3	4	3	0	1	2	1	0
	111 年	0	6	3	3	3	3	1	3	1	1	2	4	0



(a)108年

(b)111年

圖 3.6.2 臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初二逆行



(a)108 年

(b)111 年

圖 3.6.3 臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初四順行

第四章 春節連假高鐵旅次特性

4.1 延人公里

108 及 111 年春節期間高鐵每日分向延人公里，如圖 4.1.1 所示。108 年南下每日變化為，假期首日超過 27 百萬，逐日遞減至除夕 20 百萬，初一回升為 25 百萬，而後於初二最高達 27 百萬，初三~初六收假日則逐日遞減。111 年南下延人公里較 108 年明顯減少 3~5 成，每日變化趨勢不同，以假期首日最高約 20 百萬，並逐日遞減至除夕，初一、初二較除夕增加幅度低，初三明顯減少後又逐日遞減至初五，而初六略微回升。

108 年北上每日延人公里變化為，假期首日近 12 百萬，逐日遞減至除夕，至初一上升為 16 百萬後逐日遞增，至初四最高達 36 百萬，初五略降、初六降為 31 百萬。111 年北上延人公里較 108 年明顯減少 3~4 成，每日變化趨勢略有不同，最大延車公里延後於初五發生，初四及初六僅略低於初五。

整體而言，連假期間北上初三~初六延人公里高於南下最大值，疏運壓力較其他日高。

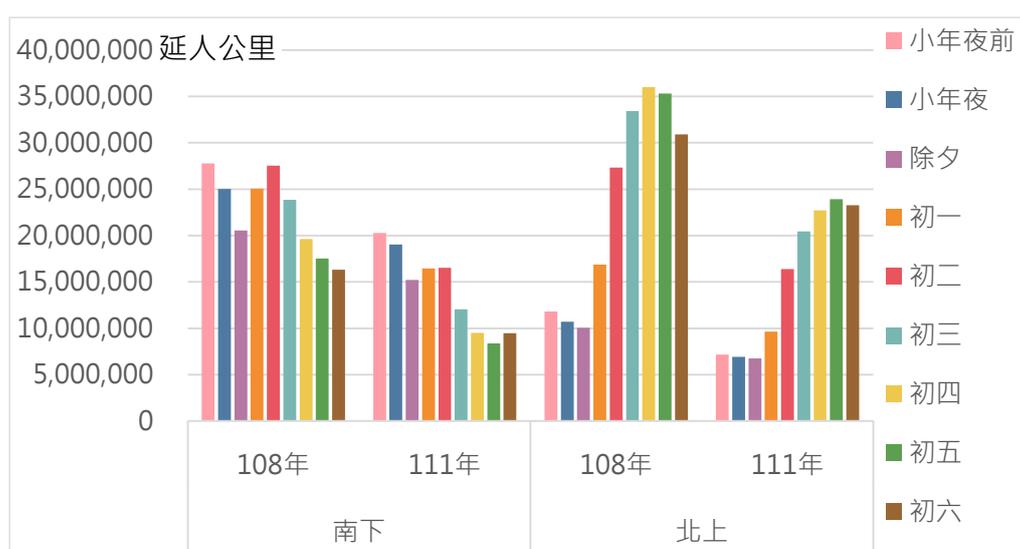


圖 4.1.1 108 及 111 年春節連假高鐵延人公里

4.2 人旅次數

108 及 111 年春節期間高鐵每日分向人旅次數，如圖 4.2.1 所示，每日及分年增減變化趨勢幾乎與延人公里一致，除 109、110 年初二南下旅次數略為突出。

108 年南下每日人次數變化為，假期首日達 13.5 萬，逐日遞減至除夕 10 萬，初一回升至接近 12 萬，而後於初二最高達 14 萬，初三~初六收假日則逐日遞減。111 年南下人次數較 108 年明顯減少 3~5 成，每日變化趨勢不同，以假期首日最高約 9.5 萬，並逐日遞減至除夕，初二較除夕增加後，初三又明顯減少且逐日遞減至初五，而初六略微回升。

108 年北上每日旅次數變化為，假期首日 6.7 萬，逐日遞減至除夕，至初一上升超過 8 萬後逐日遞增，至初四最高達 18 萬，初三及初五僅略低於初四。111 年北上人次數較 108 年明顯減少 3~4 成，每日變化趨勢略有不同，最大人次數延後於初五發生，初四及初六僅略低於初五。

整體而言，連假期間北上初三~初六人次數高於南下最大值，疏運壓力較其他日高。

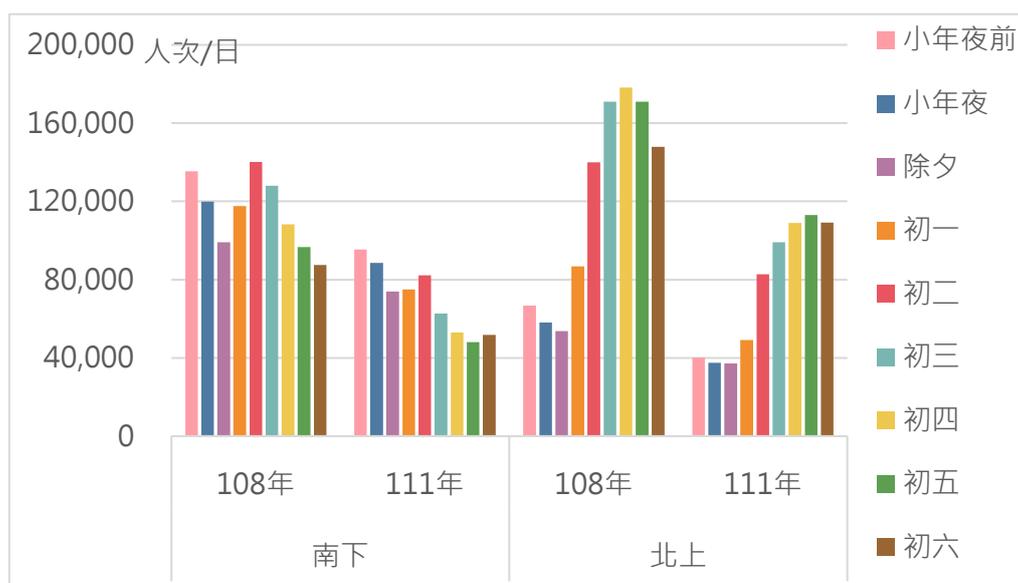


圖 4.2.1 108 及 111 年春節連假高鐵人旅次數

4.3 平均旅次長度

108 及 111 年春節期間高鐵每日分向旅次長度，如圖 4.3.1 所示。108 南下旅次長度，假期首日~初一差異不大，而以初一較高約 213 公里，初二~初五則遞減，初六又略微增加。北上則由假期首日之 177 公里，逐日遞增至初六最高達 209 公里，北上每日長度變化範圍較南下小。

111 年每日變化趨勢與 108 年相近，然除夕略顯稍低，而旅次長度最長為亦為初一南下達 219 公里、初六北上達 213 公里。

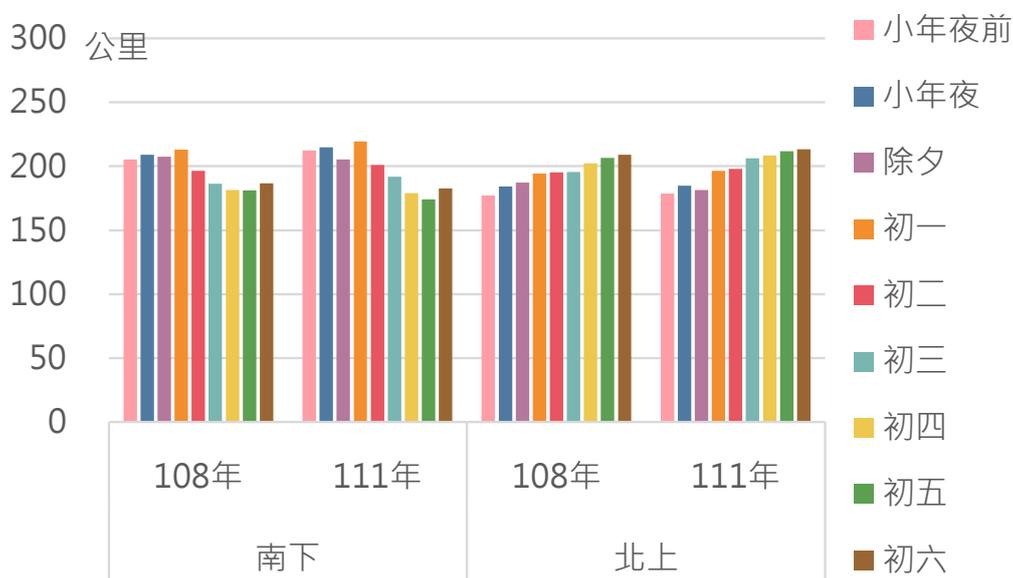


圖 4.3.1 108 及 111 年春節連假高鐵平均旅次長度

4.4 旅次長度分布

108 及 111 年春節連假高鐵旅次長度累積分布及不同長度區間分布比例如圖 4.4.1、4.1.2 所示，2 年間之分布特性幾乎一致。

春節連假高鐵旅次長度累積分布呈階梯狀逐步遞增，而於 150-160 公里及 330-340 公里區間，旅次占比增幅較大。而旅次長度 150 公里以上占比可達 75%，而超過 200 公里之占比達 4~5 成。

對照表 4.4.1 高鐵各站間距，150-160 公里區間包含臺北-臺中、板橋-臺中、桃園-彰化、彰化-左營等起迄，330-340 公里區間包含臺北-左營、板橋-左營等起迄。旅次長度超過 200 公里則為臺北都會區至雲嘉南及高雄，以及桃竹苗至嘉南及高雄間之起迄。

表 4.4.1 高鐵各站間距

里程	南港	臺北	板橋	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	左營
南港	#N/A											
臺北	9.2	#N/A										
板橋	16.4	7.2	#N/A									
桃園	45.6	36.4	29.2	#N/A								
新竹	75.5	66.3	59.1	29.9	#N/A							
苗栗	108.2	99.0	91.7	62.6	32.7	#N/A						
臺中	169.0	159.8	152.6	123.4	93.6	60.9	#N/A					
彰化	197.2	188.0	180.8	151.6	121.7	89.0	28.2	#N/A				
雲林	221.8	212.6	205.4	176.2	146.3	113.6	52.7	24.6	#N/A			
嘉義	254.9	245.7	238.5	209.3	179.4	146.7	85.9	57.7	33.1	#N/A		
臺南	317.2	308.0	300.7	271.6	241.7	209.0	148.1	120.0	95.4	62.3	#N/A	
左營	348.5	339.3	332.1	302.9	273.0	240.3	179.5	151.3	126.7	93.6	31.3	#N/A

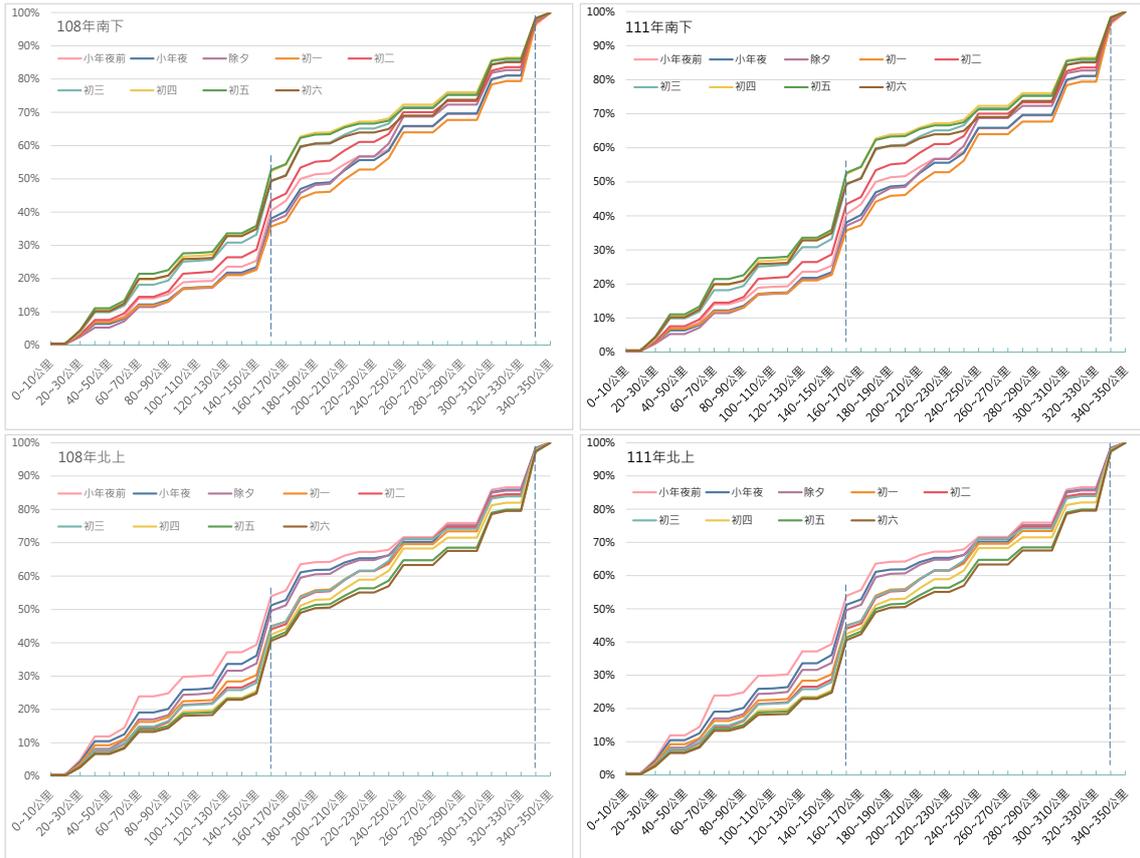


圖 4.4.1 108 及 111 年春節連假高鐵旅次長度累積分布

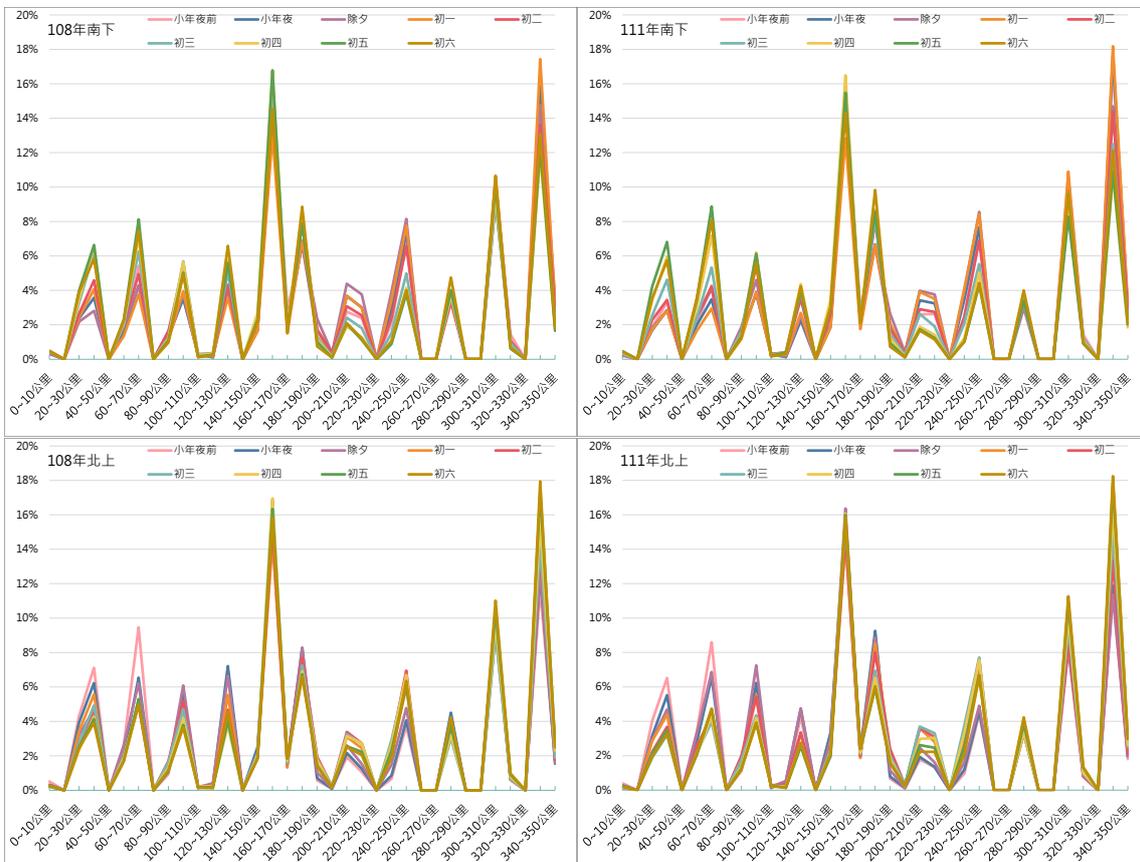


圖 4.4.2 108 及 111 年春節連假高鐵旅次長度分布

4.5 主要出發站、到達站及起迄對

由於高鐵僅設 12 站，因此主要出發及到達站以及起迄對，直接以 OD 表呈現，並比照高速公路以初二南下與初四北上進行分析說明。

一、南下

108 及 111 年高鐵初二南下 OD 表如表 4.5.1 所示。

以 108 年為例，南下主要出發站為臺北站，人次數近 5.3 萬、占 38%，其次為板橋站 2.3 萬人次、占 16%。再其次為桃園、臺中、南港 3 站，人次數約 1.4~1.7 萬、占比超過 10%，其餘出發站人次數已遠低於 1 萬。

主要到達站為左營站，人次數近 4.9 萬、占 35%，其次為臺中占，人次數 2.8 萬、占 20%，再其次為嘉義、臺南 2 占，人次數超過 1.6 萬、占比超過 10%，其餘到達站人次數已不到 1 萬。

主要起迄對為臺北-臺中、臺北-左營，人次數約 1.4 萬。其次為臺中-左營，已不到 1 萬人次。

111 年主要出發站、到達站及起迄對與 108 年一致，人次數雖隨整體交通量下降，但占比差異甚微，僅 111 年以板橋為出發站之占比稍增 3%。

表 4.5.1 高鐵初二南下 OD 表

108年	臺北	板橋	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	左營	出發站 合計	占比
南港	296	52	627	805	415	2,977	514	855	1,672	1,487	3,930	13,630	10%
臺北		115	3,479	4,804	1,622	13,724	1,519	2,717	5,682	5,469	13,842	52,973	38%
板橋			1,716	1,609	852	5,144	876	1,772	3,319	2,055	5,233	22,576	16%
桃園				1,381	446	4,366	630	996	2,257	2,056	5,295	17,427	12%
新竹					126	1,616	238	386	845	1,013	2,602	6,826	
苗栗						364	92	188	236	288	835	2,003	
臺中							528	1,046	2,187	2,557	9,172	15,490	11%
彰化								93	147	258	1,136	1,634	
雲林									150	314	1,470	1,934	
嘉義										508	3,088	3,596	
臺南											2,048	2,048	
到達站 合計	296	167	5,822	8,599	3,461	28,191	4,397	8,053	16,495	16,005	48,651	140,137	
占比						20%			12%	11%	35%		

111年	臺北	板橋	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	左營	出發站 合計	占比
南港	127	45	293	471	247	1,785	275	528	896	901	2,393	7,961	10%
臺北		39	1,586	2,195	910	7,746	872	1,727	3,529	3,521	8,165	30,290	37%
板橋			969	1,179	601	3,775	612	1,124	2,019	1,502	3,668	15,449	19%
桃園				444	226	1,874	260	570	1,062	1,115	2,571	8,122	10%
新竹					71	1,188	165	239	564	696	1,700	4,623	
苗栗						236	65	112	167	202	538	1,320	
臺中							409	730	1,301	1,741	5,431	9,612	12%
彰化								54	119	218	619	1,010	
雲林									68	249	844	1,161	
嘉義										342	1,506	1,848	
臺南											813	813	
到達站 合計	127	84	2,848	4,289	2,055	16,604	2,658	5,084	9,725	10,487	28,248	82,209	
占比						20%			12%	13%	34%		

二、北上

108 及 111 年高鐵初四北上 OD 表如表 4.5.2 所示。

以 108 年為例，北上主要出發站為左營站，人次數近 5.9 萬、占 33%，其次為臺中站，人次數近 4 萬、占 22%，再依序為嘉義、臺南 2 占，人次數超過 2 萬、占比超過 10%；新竹、雲林 2 站人次數超過 1 萬、占 6%，其餘出發站人次數已遠低於 1 萬。

北上主要到達站為臺北站，人次數近 7.9 萬、占 44%，其次依序為板橋站 3 萬人次、17%；桃園 2.1 萬人次、12%；臺中 1.7 萬人次、10%；南港 1.3 萬人次、7%，其餘到達站人次數低於 1 萬。

主要起迄對為左營-臺北、臺中-臺北，旅次數超過 2 萬，其次為左營-臺中，約 1 萬旅次。

111 年主要出發站、到達站及起迄對與 108 年一致，人次數雖隨整體交通量下降，但占比差異不大，但 111 年以板橋為到達站之占比稍增 3%。

表 4.5.2 高鐵初四北上 OD 表

108年	南港	臺北	板橋	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	出發站 合計	占比
臺北	216											216	
板橋	83	71										154	
桃園	616	4,271	1,851									6,738	
新竹	780	7,046	1,873	1,571								11,270	6%
苗栗	352	2,115	839	636	211							4,153	
臺中	3,075	21,883	6,867	5,469	2,260	400						39,954	22%
彰化	325	2,031	1,095	600	277	75	641					5,044	
雲林	710	4,149	2,724	1,165	411	153	1,295	77				10,684	6%
嘉義	1,373	8,602	4,746	2,655	1,086	172	2,251	148	98			21,131	12%
臺南	1,374	8,332	2,668	2,292	1,360	219	2,979	278	192	365		20,059	11%
左營	4,127	20,442	7,446	6,362	3,459	595	10,059	857	954	2,003	2,411	58,715	33%
到達站 合計	13,031	78,942	30,109	20,750	9,064	1,614	17,225	1,360	1,244	2,368	2,411	178,118	
占比	7%	44%	17%	12%			10%						

111年	南港	臺北	板橋	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	出發站 合計	占比
臺北	115											115	
板橋	36	36										72	
桃園	362	2,247	1,127									3,736	
新竹	593	3,325	1,235	600								5,753	5%
苗栗	257	1,265	691	249	159							2,621	
臺中	2,375	11,852	5,014	2,276	1,573	245						23,335	21%
彰化	253	1,291	664	304	172	37	513					3,234	
雲林	596	2,719	1,746	664	291	87	965	43				7,111	7%
嘉義	1,150	5,640	3,604	1,352	776	125	1,446	63	56			14,212	13%
臺南	1,130	5,344	2,223	1,403	1,028	146	1,905	125	178	224		13,706	13%
左營	2,864	12,416	5,459	3,363	2,271	438	5,669	349	461	856	951	35,097	32%
到達站 合計	9,731	46,135	21,763	10,211	6,270	1,078	10,498	580	695	1,080	951	108,992	
占比	9%	42%	20%	9%			10%						

第五章 不同疏運系統旅次特性比較

春節期間陸路疏運系統包含高速公路、臺鐵、高鐵及國道客運。本章將高速公路車旅次以乘載率換算為人旅次，以便與臺/高鐵等公共運輸之人旅次共同比較。高速公路春節連假乘載率以高公局電訪調查之推估結果，設定為 3.9 人/車。

國道客運可取得之資料為春節期間每日不分路線之雙向疏運人數，因此僅以小年夜前 1 日~初六之整體疏運量，比較不同系統於 108 及 111 年春節之占比變化。

5.1 旅次數占比

108 及 111 年小年夜前 1 日~初六臺鐵、高鐵、國道客運等公共運輸總疏運人次及占比如圖 5.1.1 所示。111 年較 108 年疏運人次減少，臺鐵減少 5 成、高鐵減少近 4 成、國道客運則減少近 6 成。而 108 年各運具之占比，臺鐵超過 6 成、高鐵 2 成、國道客運略低於 2 成，111 年臺鐵及國道客運占比下降，因此高鐵占比增加為 25%。

不同疏運系統於 2 年間之旅次數變化，除受疫情影響整體需求下降，相較高鐵，臺鐵之平均旅次長度與高速公路相近，於旅行時間與旅行成本均更低之情形下，容易轉移至高速公路，而國道客運亦有類似情形，因此旅次數降幅偏高。

111 年高速公路疏運人次僅較 108 年減少 9%，而 108 年臺鐵、高鐵、國道客運合計之公共運輸疏運人次不到高速公路人旅次數之 10%，111 年更降至 5%，如圖 5.1.2 所示。

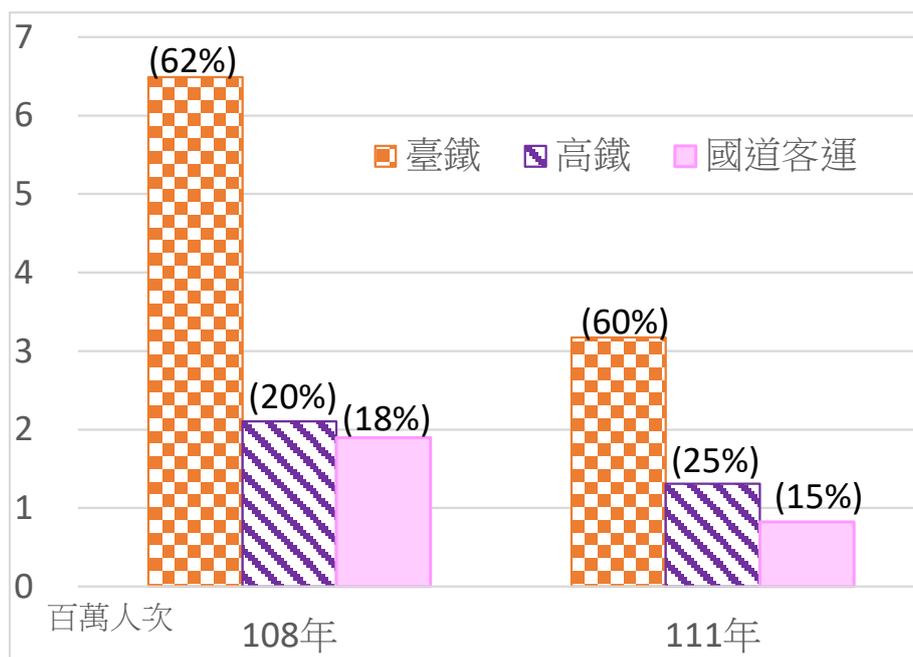


圖 5.1.1 108 及 111 年春節連假臺鐵、高鐵、國道客運總疏運人次及占比

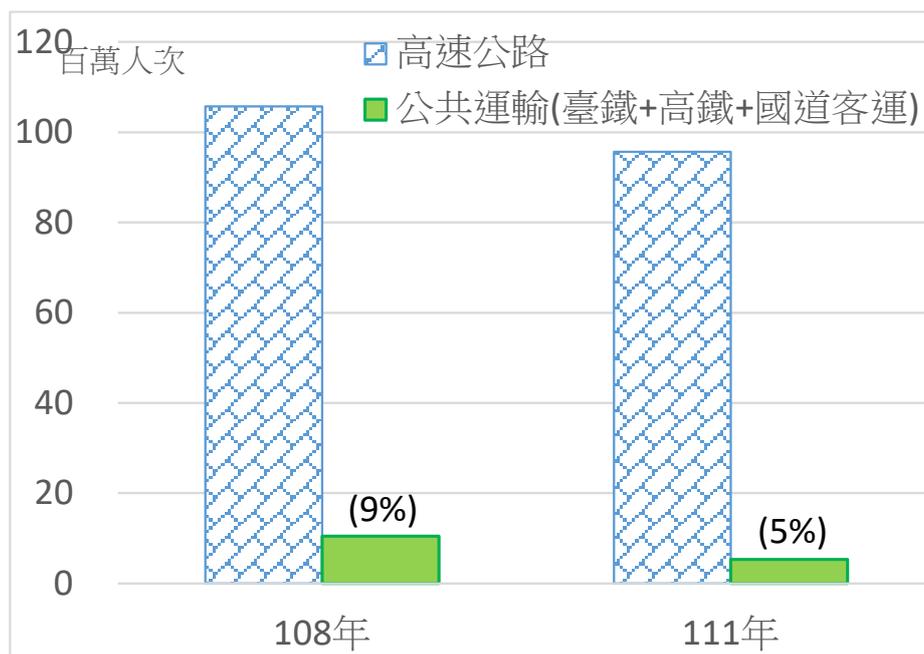


圖 5.1.2 108 及 111 年春節連假高速公路與公共運輸總疏運人次

5.2 旅次長度特性

由於 103~111 年間高速公路普遍以初四北上疏運壓力最大(僅 111 年因降幅太大導致初五北上較高，然與初四差異甚微)，因此本節比較高速公路、臺鐵、高鐵於初四北上之旅次長度特性。

108 及 111 年初四北上，高速公路與臺/高鐵之平均旅次長度，如表 5.2.1 所示，108 年以高速公路平均旅次長度最短，約 44.5 公里；臺鐵略高於高速公路，接近 54 公里；高鐵平均旅次長度最長，超過 200 公里，而 111 年各運具旅次長度又大於 108 年。

表 5.2.1 初四北上高速公路與臺、高鐵平均旅次長度

單位：公里

	高速公路	臺鐵	高鐵
108 年	44.5	53.9	202.1
111 年	47.2	65.4	208.5

以每 50 公里檢視 108 及 111 年各疏運系統旅次長度分布占比如表 5.2.2 所示。108 年高速公路於 0-50 公里占比達 74%，臺鐵則約 70%，100 公里以上各區間則僅約占 5%。高鐵正好相反，0-50 公里占比僅 7%，且 150 公里以下各區間僅多在 10% 上下，150 公里以上占比總計則高達 74%，且 200 公里以上占比甚至接近 5 成。

表 5.2.2 初四北上高速公路與臺、高鐵旅次長度分布占比

旅次長度分組(公里)		0-50	50-100	100-150	150-200	≥200
高速公路	108 年	74%	12%	6%	4%	4%
	111 年	72%	<u>14%</u>	6%	4%	4%
臺鐵	108 年	70%	15%	5%	6%	4%
	111 年	64%	14%	6%	<u>8%</u>	<u>8%</u>
高鐵	108 年	7%	13%	6%	27%	47%
	111 年	6%	12%	5%	27%	<u>50%</u>

此外，111 年高速公路於 50-100 公里占比略增、臺鐵於 150 公里以上占比略增、高鐵於 200 公里以上占比略增，可解釋 111 年各運具旅次長度高於 108 年。另對照 3.6 節分析，臺鐵 111 年前 30 大起迄對於 100 公里以上之分布增加，而 100-200 及 300 公里以上排名第 1 之起迄對為花東往返臺北旅次，人次數明顯較高，反映往返東部之旅次數降幅相對較低，使得臺鐵平均旅次長度增加。因此推測 111 年春節雖仍屬疫情期間，惟疫情較 110 年春節趨緩，而國外觀光轉為國內休閒長途旅遊旅次，此類旅次又須預訂住房且不易受降雨影響而退訂，使得各運具平均旅次長度增加。

前節分析，臺鐵、高鐵、國道客運合計之公共運輸人旅次數不到高速公路人旅次數之 10%。另由表 5.2.2 顯示，高鐵於 200 公里以上旅次長度占比近 5 成，而高速公路及臺鐵大多不到 5%，爰以人旅次數比較高速公路及臺、高鐵於 200 公里以上旅次長度之市場分布，如圖 5.2.1 所示。

整體而言，200 公里以上旅次長度之疏運市場，仍以高速公路占比最高超過 7 成(108 年 27 萬人次、111 年 23 萬人次)，高鐵占比可達 2 成，臺鐵則為 5%。惟 111 年臺鐵及高鐵疏運人次較 108 年大幅下降，因此 111 年高鐵占比下降、不到 2 成。

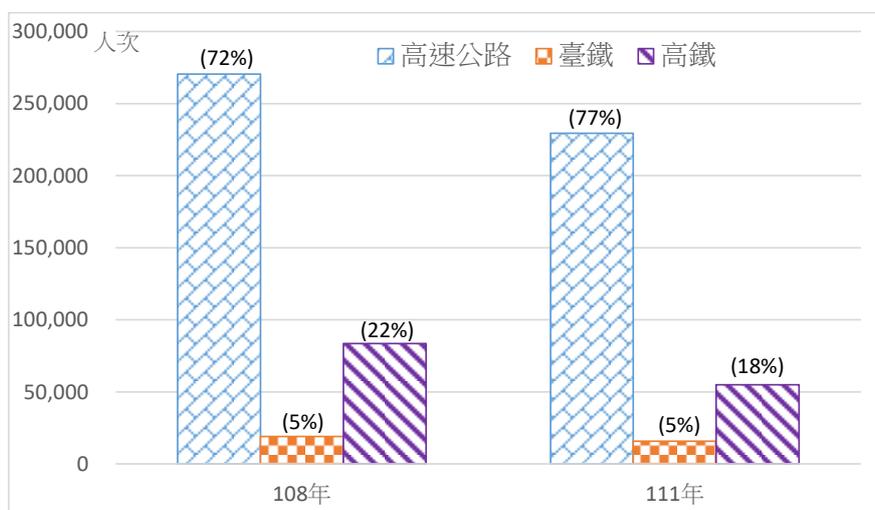


圖 5.2.1 初四北上高速公路與臺、高鐵於 200 公里以上旅次長度之市場分布

5.3 主要起迄對

由於高速公路以初四北上疏運壓力最大，因此本小節比較初四北上高速公路及臺鐵於旅次長度未達 50 公里，以及高速公路及高鐵旅次長度 200 公里以上之主要起迄對。

1. 旅次長度未達 50 公里

表 5.2.2 顯示高速公路及臺鐵於未達 50 公里旅次長度區間占比均超過 7 成，而高鐵於該區間之占比及旅次數均偏低，爰檢視高速公路及臺鐵於旅次長度未達 50 公里之主要起迄對。

由 2.7 節高速公路前 30 大主要起迄對分析顯示，108 年除機場系統-圓山之旅次長度區間為 28~30 公里外，其餘之旅次長度均不超過 20 公里，且大多僅間隔 1~2 個交流道，111 年甚至沒有超過 20 公里之起迄對。且 30 大起迄對於北區即占 2/3。

而由 3.6 節臺鐵前 30 大主要起迄對分析顯示，旅次長度均勻分布於 5-40 公里之間，北區約占一半，大多為生活圈內或相鄰生活圈之起迄，又較集中於臺北、臺中、桃園生活圈。

上述特性顯示，高速公路相較臺鐵，主要起迄對旅次長度更短、更集中於 20 公里以內，且更集中於臺北生活圈。

2. 旅次長度 200 公里以上

依 5.2 節分析結果，高鐵以 200 公里以上旅次長度之占比最高近 5 成，惟於該旅次長度區間之整體疏運市場，高速公路仍有高達 7 成之占比，爰檢視高速公路及高鐵於旅次長度 200 公里以上之主要起迄對。

依 2.6 節圖 2.6.7 顯示，108 年高速公路於 200-300 公里旅次長度區間排名前 5 之起迄對為南州-霧峰及雲林系統-土城/中和/五股/三重，南州-霧峰約 4 千人次，而雲林系統-土城/中和/五股/三重合計超過 9 千人次，對照高鐵區位較接近之起迄對為雲林-板橋約 2.7 千人次。另 300 公里以

上旅次長度區間排名前 5 之起迄對為高雄-土城/中和/五股/三重及南州-土城，南州-土城約 0.7 千人次，而高雄-土城/中和/五股/三重合計約 5 千人次，對照高鐵區位較接近之起迄對為左營-板橋約 7.5 千人次。

以上分析顯示，旅次長度 200 公里以上，高速公路總旅次數雖高，但因交流道多、起迄組合多，因此起迄對旅次數偏低，排名較前之主要起迄與高鐵對應，人旅次數亦不及高鐵。

第六章 結論與建議

6.1 結論

111 年春節連假與 108 年同為小年夜前 1 日至初六長達 9 天之連假。惟 111 年為連續第 3 年受疫情影響之春節連假，即便公共運輸未實施全車對號座措施，然又受強降雨影響，整體疏運量甚至較 109、110 年還低。綜整 108 及 111 年春節連續假期高速公路與鐵公路客運之旅次特性觀察和比較，擇要說明如下：

一、疏運交通量

1. 103~111 年高速公路春節連假延車公里，南下普遍以初二最高，北上普遍以初四最高，排除受疫情影響之 109~111 年，初二北上約 70 百萬車公里、初四北上一定超過 70 百萬車公里，甚至可達 80 百萬車公里，而除夕以前返鄉疏運期間之交通量，南下多未超過 60 百萬車公里、北上多在 40 百萬車公里以下。顯示除夕以前返鄉疏運期間並非春節連假期間疏運壓力緊繃的日期，而以初四北上疏運壓力最大。
2. 108 年高鐵南下延人公里以假期首日最高超過 27 百萬、初二南下差異不大約 27 百萬，北上以初四最高達 36 百萬，整體而言亦為北上疏運壓力較南下大。臺鐵則因環島路線型式，順/逆行每日延人公里變化幾乎一致，疏運尖峰均為初二~初四，單向達 23~26 百萬延人公里，並以初三最大。
3. 與 108 年相較，111 年高速公路每日延車公里減少 2 成以內；臺鐵及高鐵每日延人公里減少 3~5 成。且因下降幅度太大，造成分向最大日與 108 年略有不同。

二、旅次數

1. 108 年高速公路車旅次數，南下每日增減變化情形與延車公里一致，北上初二~初五每日車旅次數變化則不若延車公里差異大，初二南下、初四北上為分向最大，均約 169 萬車次。
2. 108 年高鐵人旅次數，每日增減變化情形與延人公里幾乎一致，南下假期首日達 13.5 萬人次、而以初二最高達 14 萬人次，北上以初四最高達 18 萬人次。臺鐵每日增減變化情形與延人公里一致，順/逆行均以初三最大近 47 萬人次。
3. 111 年高速公路車旅次數，雙向均以假期首日最高，南下超過 180 萬車次、北上超過 160 萬車次。而每日變化與 108 年相同，可分為除夕以前與初一以後 2 群，除夕以前較 108 年增加 1 成、初一以後較 108 年減少 1~3 成。111 年高鐵人次數較 108 年大幅下降 3~5 成，臺鐵降幅更大、減少 4~6 成。

三、平均旅次長度

1. 高速公路平均旅次長度，108 年南下以初一最長近 41 公里，北上以初四最長約 45 公里。111 年南下以初一最長達 45 公里，北上則以初三最長超過 47 公里，每日變化趨勢與 108 年相似，惟小年夜前 1 日~除夕旅次長度較 108 年短，減少超過 1 成；初一~初六旅次長度較 108 年長，增加約 1 成以內。初一~初六旅次長度以北上較長，且 111 年北上增幅高於南下。
2. 臺鐵平均旅次長度，108 年順/逆行每日旅次長度超過 51 公里，並以除夕最高，分別為 61、58 公里；111 年順/逆行每日旅次長度均較 108 年增加，每日均超過 60 公里，順行以小年夜最高接近 73 公里，逆行以初三 71 公里最高。

3. 高鐵平均旅次長度，108 年南下以初一較高約 213 公里，北上以初六最高達 209 公里。111 年最大日亦為初一南下 219 公里、初六北上 213 公里。

四、旅次長度分布

1. 高速公路旅次長度分布，108 年未達 10 公里之占比超過 3 成、未達 20 公里之占比超過 5 成，而後旅次長度越長累積增幅趨勢越緩，旅次長度超過 50 公里之占比大多已不到 2 成。111 年之累積分布，小年夜前 1 日~除夕與初一~初六可分為 2 群，且北上比南下更明顯。小年夜前 1 日~除夕之未達 20 公里旅次占比較 108 年高；初一~初六未達 20 公里旅次占比則普遍較 108 年低，且北上超過 50 公里之占比可超過 2 成。
2. 臺鐵旅次長度分布，108 年未達 10 公里約占 15%、未達 20 公里之占比接近 4 成、未達 50 公里之占比約 7 成。111 年未達 50 公里之占比較 108 年低、超過 50 公里之占比則較 108 年高。
3. 108 及 111 年高鐵旅次長度分布特性幾乎一致，旅次長度累積分布呈階梯狀逐步遞增，而於 150-160 公里及 330-340 公里區間，旅次占比增幅較大。而旅次長度 150 公里以上占比可達 75%，而超過 200 公里之占比達 4~5 成。

五、主要起(迄)交流道(車站)

1. 108 年高速公路初二南下、初四北上之前 30 大起(迄)交流道旅次數占全日旅次數 45% 上下，其中北區即占 1/2~2/3，主要分布於臺北、桃園、臺中及高雄生活圈。而五股、圓山、高雄、五甲系統等交流道之起(迄)旅次數特別高。
2. 111 年高速公路初二南下、初四北上之前 30 大起(迄)交流道與 108 年相較，排序越前面的交流道大致一致，僅排序略有差異，

計有 24~28 個交流道重複入榜，排名前 30 起(迄)交流道旅次數占全日旅次數略增為近 5 成。整體而言，旅次數較 108 年幾乎均為減少，其中機場系統交流道之旅次數減少或降幅最大。

3. 108 年臺鐵初二逆行、初四順行之前 30 大出發(到達)站，北區即約占一半，並以臺北生活圈占最多，且以臺北站人次數最高，而累計排名前 15 名之出發(到達)站人次數超過全日之一半、排名前 30 名之占比則近 7 成。111 年計有 27~29 個交流道重複入榜，惟人次數大幅低於 108 年。
4. 108 年高鐵初二南下以臺北站、左營站為出發、到達人次數最高之車站，且臺北站出發或左營站到達人次即占全日近 4 成，初四北上之出發、到達站則相反。111 年亦相同。

六、主要起迄對交流道(車站)

1. 由於高速公路交流道多，造成起迄組合甚多，108 年春節期間南向及北向起迄對旅次數大約 5 千車次，即可排入前 30 名起迄對，並使得初二南下及初二北上累計排名前 30 起迄對旅次數僅占全日 15%，其中北區即占 2/3，且除圓山-機場系統之旅次長度區間為 28~30 公里外，其餘之旅次長度均不超過 20 公里，且大多僅間隔 1~2 個交流道。而 111 年初二南下及初二北上前 30 名起迄對，旅次數大多較 108 年減少，且沒有超過 20 公里之起迄對。
2. 108 年臺鐵初二逆行、初四順行前 30 名之起迄對，旅次數在 2~7 千人次之間，累計排名前 30 起迄對人次數約占全日之 25%，旅次長度分布集中於 5-40 公里、每 5 公里區間尚分布均勻，且無 200 公里以上起迄對，111 年主要起迄對人次數較 108 年減少，但旅次長度 100 公里以上起迄對數增加。

3. 108 年高鐵初二南下及初四北上主要起迄對均為臺北-臺中、臺北-左營，且單一主要起迄對人次數即占全日 1 成，111 年亦同。

七、高速公路旅次出發時間分布

1. 由於旅次長度主要分布於 0-50 公里，約占 8 成，因此總旅次之出發時間分布與 0-50 公里之出發時間分布非常接近。
2. 108 年初二南下 0-50、50-100、100-200 公里之出發時間均於中餐時段前後呈雙峰分布，且分布趨勢大致類似。0-50 公里尖峰為上午 10-11 時及下午 2-4 時，占比達 7%，晚餐時段後下午 8-9 時又出現一波小尖峰，占比約 5%。200-300 公里及 300 公里以上之出發時間呈單峰分布，且分布趨勢非常近似，尖峰集中於清晨 4、5 時，占比約 11%。整體而言，出發時間受用餐時段影響，而旅次長度越長，愈早出發，中午過後之占比則隨之更低。
3. 108 年初四北上相較於初二南下，0-50 公里旅次出發時間較不受用餐時段影響，因此分時占比起伏不若初二南下變化大。50-100 公里及 100-200 公里出發時間較初二南下晚，且分布趨勢較初二南下更接近 0-50 公里。200 公以上之長途旅次，雖不同於初二南下集中於凌晨 4-5 時出發，但 17 時以後占比逐漸增加且至 22、23 時之占比已高於其他旅次長度。
4. 111 年不論初二南下或初四北上，旅次出發時間分布趨勢與 108 年接近。

八、高速公路壅塞路段旅次組成

1. 分析初二南下楊梅-新竹，以及初四北上臺中-臺中系統 2 處壅塞路段，均以區內旅次占比最低。且旅次長度分布與整體特性亦有明顯差異，整體而言，壅塞路段短途旅次占比低，顯示壅塞路段周邊之用路人有避開該路段選擇其他替代道路行駛之現象。

九、綜合比較

1. 108 年臺/高鐵與國道客運之疏運人次，臺鐵超過 6 成、高鐵 2 成、國道客運略低於 2 成，111 年臺鐵及國道客運占比下降，因此高鐵占比增加為 25%。
2. 不同疏運系統於 2 年間之旅次數變化，除受疫情影響整體需求下降，相較高鐵，臺鐵之平均旅次長度與高速公路相近，於旅行時間與旅行成本均更低之情形下，容易轉移至高速公路，而國道客運亦有類似情形，因此旅次數降幅偏高。
3. 合計春節期間臺/高鐵及國道客運合計之公共運輸人旅次數，108 年不到高速公路人旅次數之 10%，111 年更降至 5%。
4. 由於高速公路疏運人次遠高於臺、高鐵及國道客運，因此初四北上高速公路 200 公里以上旅次雖僅有 4%，惟總計不同疏運系統，200 公里以上疏運人次仍以高速公路占比最高，108 年達 7 成(27 萬人次)，高鐵占比可超過 2 成，臺鐵則不到 5%。又因 111 年臺鐵及高鐵疏運人次較 108 年大幅下降，因此 111 年高速公路占比增加為 77%(23 萬人次)，高鐵占比下降不到 2 成。
5. 相較 108 年，111 年高速公路於 50-100 公里占比略增、臺鐵於 150 公里以上占比略增、高鐵於 200 公里以上占比略增，因此 111 年各運具旅次長度高於 108 年。其中臺鐵 111 年前 30 大起迄對於 100 公里以上之分布增加，而 100-200 及 300 公里以上排名第 1 之起迄對為花東往返臺北旅次，人次數明顯較高，反映往返東部之旅次數降幅相對較低，使得臺鐵平均旅次長度增加。因此推測 111 年春節雖仍屬疫情期間，惟疫情較 110 年春節趨緩，而國外觀光轉為國內休閒長途旅遊旅次，此類旅次又須預訂住房且不易受降雨影響而退訂，使得各運具平均旅次長度增加。

6. 高速公路及臺鐵於未達 50 公里旅次長度區間占比均超過 7 成，比較 2 者之主要起迄對，高速公路相較臺鐵，起迄對旅次長度更短、更集中於 20 公里以內，且更集中於臺北生活圈。
7. 108 年初四北上高速公路旅次長度 200-300 公里之起迄對主要為雲林系統-土城/中和/五股/三重，合計超過 9 千人次，對照高鐵區位較接近之起迄對為雲林-板橋約 2.7 千人次；300 公里以上主要起迄為高雄-土城/中和/五股/三重，合計約 5 千人次，對照高鐵區位較接近之起迄對為左營-板橋約 7.5 千人次。

6.2 建議

一、高速公路春節連假以初二南下、初四北上為觀察重點日期

111 年高速公路延車公里及旅次數下降幅度太大，造成北向最大日為初五，但初四、初五 2 日差異不大，且 50 公里以上長度旅次數仍以初四北上最多，加上 103~110 年均以初四北上疏運量最大，爰以長期觀察角度而言，建議後續高速公路春節連假之比較仍以初二南下、初四北上為觀察重點日期。

二、可考慮縮短高速公路高乘載管制路段

初二南下未實施高乘載管制、初四北上則有實施，然無論實施與否，初二南下及初四北上前 30 大起點交流道旅次數即占全日旅次數 45% 上下，北區即占 1/2~2/3，主要分布於臺北、桃園、臺中及高雄生活圈。爰建議高乘載管制，可依起點交流道旅次數占比及分布，檢討實施路段調整之可能性，以節省春節期間大量執行人力。

三、可研議高速公路短途旅次相關抑制管理配套措施

由於春節連假高速公路旅次長度分布，未達 10 公里約占 3 成、未達 20 公里之占比則約占 5 成，且於初二南下楊梅-新竹、初四北上臺中-臺中系統 2 處壅塞路段，區內旅次占比亦約占 1 成。考量連假

期間，高速公路應發揮長途運輸骨幹之角色，爰可研議短途旅次相關抑制措施(如連續假期短途固定費措施)及管理配套條件(如短途定義、實施路段/時段、費率訂定等)，以舒緩區域交通壅塞。

四、可考慮就北返清晨時段提供長途旅次費率優惠或相關獎勵措施

比較初二南下、初四北上出發時間分布，初二南下 200 公里以上旅次，於上午 5 時有特別高比例之旅次出發，與其他旅次長度明顯不同，有明顯錯峰而行之特性。惟初四北上，200 公里以上旅次出發時段尖峰(上午 9-10 時)幾乎與其他旅次重疊，而於夜間 10 點以後出發比例增加，亦未能避開晚餐時段以後高速公路累積之車流。爰建議可就北返清晨時段提供長途旅次費率優惠或相關獎勵措施，以鼓勵長途旅次錯峰而行。

五、持續對用路人宣導國道尖離峰特性，以調整安排用路時段

1. 春節連假受年節習俗影響以及返鄉及北返之用路人心態，如初一走春、初二回娘家、初五開工、收假日在家收心準備隔日上班/上學，因此逐日旅次特性變化趨於一致，可公布予民眾知悉，以供有選擇彈性之用路人安排用路日期。
2. 以初二南下或初四北上旅次出發時間為例，108 及 111 年分布趨勢接近，可持續加強宣導用路人善用 1968App 旅行時間功能，以避開用路尖峰，降低壅塞機率。
3. 此外，高速公路之短途旅次已占絕大部分(未達 10 公里占比超過 3 成、未達 20 公里占比超過 5 成、未達 50 公里占比即達 8 成)，因此避開壅塞日期、壅塞時段行駛高速公路之建議並非僅限於長途旅次，高公局亦可對短途旅次用路人加強提醒。

參考文獻

1. 交通部路政司，111年春節連續假期疏運情形，民國111年2月。
2. 交通部運輸研究所，春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性觀察，民國109年7月。
3. 交通部運輸研究所，108~110年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性觀察，民國111年6月。

