

114-035-1476
MOTC-IOT-112-PBA034

112 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 114 年 4 月

112 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 114 年 4 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：112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 114-035-1476	計畫編號 112-PBA034
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 112 年 3 月 至 112 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，而111年底新冠疫情影響程度已減輕，相關防疫措施鬆綁，我國並於10月13日開放國門、12月10日起取消入境旅客人數上限，回歸疫情前狀況，且112年春節又為首次長達10天的連假，爰本研究就112年春節連假期間高速公路及臺/高鐵旅次特性進行分析，並與疫情前假期天數相近之108年9天春節連假對照比較，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。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
114年4月	100	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 114-035-1476	PROJECT NUMBER 112-PBA034
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 2023 TO December 2023
KEY WORDS: Chinese New Year Holidays, Trip Characteristics			
ABSTRACT: <p>Chinese New Year holidays are the most important annual holiday and create the most significant pressure on transportation. By the end of 2022, the impact of the COVID-19 pandemic had eased, and related epidemic prevention measures were relaxed. Taiwan opened its borders on October 13 and lifted the cap on the number of inbound travelers on December 10, returning to pre-pandemic conditions. The 2023 Chinese New Year holidays were the first 10-day holiday, and the 2019 Chinese New Year holidays were a 9-day holiday before the pandemic, similar in length to the 2023 holiday. Therefore, this study observes the changes in the characteristics of freeways, Taiwan railway and high-speed rail trips during the 2023 and 2019 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 April 2025	NUMBER OF PAGES 100	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 及 112 年春節連假疏運計畫.....	3
1.4 分析資料來源.....	8
第二章 春節連假高速公路旅次特性.....	9
2.1 延車公里.....	9
2.2 車旅次數.....	12
2.3 平均旅次長度.....	15
2.4 旅次長度分布.....	18
2.5 主要起點及迄點交流道分析.....	19
2.6 主要起迄對分析.....	31
2.7 旅次出發時間分布.....	42
2.8 壅塞路段旅次組成.....	46
第三章 春節連假臺鐵旅次特性.....	51
3.1 延人公里.....	51
3.2 人旅次數.....	52
3.3 平均旅次長度.....	53
3.4 旅次長度分布.....	54
3.5 主要出發及到達站分析.....	55
3.6 主要起迄對分析.....	63
第四章 春節連假高鐵旅次特性.....	69
4.1 延人公里.....	69
4.2 人旅次數.....	70
4.3 平均旅次長度.....	71
4.4 旅次長度分布.....	72
4.5 主要出發站、到達站及起迄對.....	74
第五章 不同疏運系統旅次特性比較.....	79
5.1 旅次數占比.....	79
5.2 旅次長度特性.....	81
5.3 主要起迄對.....	83

第六章 結論與建議.....	85
6.1 結論.....	85
6.2 建議.....	87
參考文獻.....	90

圖目錄

圖 2.1.1	103~112 年春節連假高速公路南下交通量.....	10
圖 2.1.2	103~112 年春節連假高速公路北上交通量.....	10
圖 2.1.3	108 及 112 年春節連假高速公路交通量差異.....	11
圖 2.2.1	108 及 112 年春節連假高速公路車旅次數.....	13
圖 2.2.2	108 及 112 年春節連假高速公路車旅次數差異.....	14
圖 2.3.1	108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度.....	16
圖 2.3.2	108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度差異.....	17
圖 2.4.1	108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度累積分布.....	18
圖 2.5.1	高速公路春節連假主要交流道-108 年南下起點	19
圖 2.5.2	高速公路春節連假主要交流道-112 年南下起點	20
圖 2.5.3	高速公路春節連假主要交流道-108 年南下迄點	22
圖 2.5.4	高速公路春節連假主要交流道-112 年南下迄點	23
圖 2.5.5	高速公路春節連假主要交流道-108 年北上起點	25
圖 2.5.6	高速公路春節連假主要交流道-112 年北上起點	26
圖 2.5.7	高速公路春節連假主要交流道-108 年北上迄點	28
圖 2.5.8	高速公路春節連假主要交流道-112 年北上迄點	29
圖 2.6.1	高速公路春節連假主要起迄對-108 年南下	32
圖 2.6.2	高速公路春節連假主要起迄對-112 年南下	33
圖 2.6.3	高速公路春節連假主要起迄對-108 年北上	35
圖 2.6.4	高速公路春節連假主要起迄對-112 年北上	36
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 ..	38
圖 2.6.6	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-112 年南下 ..	39
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 ..	40
圖 2.6.8	高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-112 年北上 ..	41
圖 2.7.1	108 及 112 年春節連假高速公路初二南下旅次出發時間 分布.....	44
圖 2.7.2	108 及 112 年春節連假高速公路初四北上旅次出發時間 分布.....	45
圖 2.8.1	高速公路壅塞路段旅次組成.....	47
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	48
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.....	49
圖 3.1.1	108 及 112 年春節連假臺鐵延人公里.....	51
圖 3.2.1	108 及 112 年春節連假臺鐵人旅次數.....	52
圖 3.3.1	108 及 112 年春節連假臺鐵旅次長度.....	53

圖 3.4.1	108 及 112 年春節連假臺鐵旅次長度累積分布.....	54
圖 3.5.1	臺鐵春節連假主要車站-初二逆行出發站.....	56
圖 3.5.2	臺鐵春節連假主要車站-初二逆行到達站.....	58
圖 3.5.3	臺鐵春節連假主要車站-初四順行出發站.....	60
圖 3.5.4	臺鐵春節連假主要車站-初四順行到達站.....	62
圖 3.6.1	臺鐵春節連假主要起迄對.....	64
圖 3.6.2	臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初二逆行.....	66
圖 3.6.3	臺鐵超過 50 公里之主要起迄對-初四順行.....	67
圖 4.1.1	108 及 112 年春節連假高鐵延人公里.....	69
圖 4.2.1	108 及 112 年春節連假高鐵人旅次數.....	70
圖 4.3.1	108 及 112 年春節連假高鐵平均旅次長度.....	71
圖 4.4.1	108 及 112 年春節連假高鐵旅次長度累積分布.....	73
圖 4.4.2	108 及 112 年春節連假高鐵旅次長度分布.....	73
圖 5.1.1	108 及 112 年春節連假臺鐵、高鐵、國道客運總疏運人次 及占比.....	80
圖 5.1.2	108 及 112 年春節連假高速公路與公共運輸總疏運人次.....	80
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.....	82

表目錄

表 1.2.1	103~112 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	112 年春節連假國道交通疏導措施.....	6
表 1.3.3	108 及 112 年春節連假國道交通疏導措施差異.....	7
表 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.....	8
表 2.5.1	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下起點	21
表 2.5.2	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—南下迄點	24
表 2.5.3	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上起點	27
表 2.5.4	高速公路前 30 大交流道之生活圈分布—北上迄點	30
表 2.8.1	本計畫分析之壅塞路段.....	46
表 3.5.1	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行出發站	56
表 3.5.2	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行到達點	58
表 3.5.3	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行出發點	60
表 3.5.4	臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初四順行到達點	62
表 3.6.1	臺鐵前 30 大起迄對之旅次長度分布.....	65
表 4.4.1	高鐵各站間距.....	72
表 4.5.1	高鐵初二南下 OD 表.....	75
表 4.5.2	高鐵初四北上 OD 表.....	77
表 5.2.1	初四北上高速公路與臺、高鐵平均旅次長度.....	81
表 5.2.2	初四北上高速公路與臺、高鐵旅次長度分布占比	81



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。

連假期間交通量增加，疏運情形常為民眾所關注，高速公路與鐵路客運系統亦面臨連假期間運輸能量緊繃之疏運任務。然而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並可透過訂票系統掌握於運能限制下旅客之乘車區間，且鑑於春節連假為國人最重要且疏運壓力最大之年假，本所利用高速公路 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，於 108 年首次辦理「春節連假高速公路與鐵路客運旅次特性觀察」報告。

隨後，新冠肺炎疫情於 109 年 1 月開始延燒，我國雖有效控制疫情，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。

再接續之 111 年春節連假，其放假期間與 108 年春節同為小年夜前 1 日至初六長達 9 天之連假，且 111 年連假受疫情及強降雨影響，國道交

通量為近年最低，可視為春節假期之剛性旅次需求，因此本所於 112 年辦理「108 及 111 年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性分析」報告，比對 2 年間之差異。

由於 111 年底新冠疫情影響程度已減輕，相關防疫措施鬆綁，我國並於 10 月 13 日開放國門、12 月 10 日起取消入境旅客人數上限，回歸疫情前狀況，而 112 年春節又為首次長達 10 天的連假，爰本研究就 112 年春節連假旅次特性進行分析，並與疫情前假期天數相近之 108 年 9 天春節連假對照比較。

期望透過定期觀察連續假期高速公路與鐵公路客運旅次特性變化，可加強本所對於高速公路旅次特性之了解，支援本所審視連假疏運計畫及疏運成效檢討資料，提供交通部幕僚意見。

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；甚至 10 天，如 112 年。

因此依現行規定，農曆除夕落於星期三或四、五有 7 天連假，落於星期日或一、二有 9 天連假，落於星期六(如 112 年)則有 10 天連假。

表 1.2.1 103~112 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	初八	假期 天數
103年			1/30(四)	1/31	2/1	2/2	2/3	2/4				6天
104年			2/18(三)	2/19	2/20	2/21	2/22	2/23				6天
105年		2/6	2/7(日)	2/8	2/9	2/10	2/11	2/12	2/13	2/14		9天
106年			1/27(五)	1/28	1/29	1/30	1/31	2/1				6天
107年			2/15(四)	2/16	2/17	2/18	2/19	2/20				6天
108年	2/2	2/3	2/4(一)	2/5	2/6	2/7	2/8	2/9	2/10			9天
109年		1/23	1/24(五)	1/25	1/26	1/27	1/28	1/29				7天
110年		2/10	2/11(四)	2/12	2/13	2/14	2/15	2/16				7天
111年	1/29	1/30	1/31(一)	2/1	2/2	2/3	2/4	2/5	2/6			9天
112年		1/20	1/21(六)	1/22	1/23	1/24	1/25	1/26	1/27	1/28	1/29	10天

1.3 108及112年春節連假疏運計畫

108 及 112 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 112 年措施分別如表 1.3.1、1.3.2 所示。

2 年間主要差異，因為 112 年北返天數較長，西部國道初三不實施北向高乘載管制且初四管制路段縮短，然國 5 北向高乘載管制增加初七、初八，但初三至初八管制開始及結束時段各縮短 1 小時。匝道封閉部分縮短封閉時段，僅於尖峰時段實施，如表 1.3.3 所示。

此外，因國 4 豐潭段於 112 年春節前通車(112 年 1 月 16 日)，台 74 接國 4 成為國 1、國 3 臺中地區路段之替代道路。

二、高鐵

108 年加開 482 班次列車（南下 247 班、北上 235 班），112 年加開 454 班次列車（南下 193 班次、北上 261 班次）。108 年及 112 年疏運期間均維持自由座服務，尖峰時段部分車次調整自由座車廂至 4~5 節，並視車站人潮狀況，啟動臨時增開全車自由座班次。

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。112 年全線加開各級列車總計 499 列次，加掛 144 列次。

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、台灣好行、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。

112 年「國道客運票價優惠及公共運輸轉乘優惠措施」：87 條國道客運路線享平日優惠或原票價 85 折、48 條台灣好行路線持電子票證享半價優惠、10 小時內轉乘在地客運享一段票或基本里程免費。另搭乘國道客運前往東部再加碼票價(指定日期 4 人同行 1 人免費，返程再抵 200 元)或租車優惠(持國道客運購票證明租車再享優惠)。

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 港系統、石碇及 坪林南下入口	● 0-24 時,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	● 13-18 時,國 1 高 雄端至湖口、國 3 九如至大溪北上 入口	● 0-24 時,國 1 平 鎮系統及埔鹽系 統南下入口 ● 0-24 時,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		
	● 7-12 時,國 5 南 港系統、石碇及 坪林南下入口 ● 14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城北上入口				
2/8 (五) 初四	● 13-18 時,國 1 高 雄端至湖口、國 3 九如至大溪北上 入口 ● 14-21 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城北上入口	● 0-24 時,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 頭城北上入口				
2/9 (日) 初六		—			

表 1.3.2 112 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
1/20(五) 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
1/21(六) 除夕					
1/22(日) 初一					
1/23(一) 初二					
1/24(二) 初三	● 15-20 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城北上入口	● 0-12 時,國 1 平 鎮系統、埔鹽系 統南下入口 ● 5-12 時,國 5 石 碇、坪林南下入 口 ● 12-24 時,國 1 埔 鹽系統、國 3 西 濱北上入口 ● 12-21 時,國 1 虎 尾、仁德北上入 口及國 1 王田、 國 3 名間雙向入 口			
1/25(三) 初四	● 13-18 時,國 1 系 營系統至頭份、 國 3 官田系統至 竹南北上入口 ● 15-20 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城北上入口	● 12-24 時,國 1 埔 鹽系統、國 3 西 濱北上入口 ● 12-21 時,國 1 虎 尾、仁德北上入 口及國 1 王田、 國 3 名間雙向入 口			
1/26(四) 初五	● 15-20 時,國 5 蘇 澳、羅東、宜蘭及 頭城北上入口	—			
1/27(五) 初六					
1/28(六) 初七					
1/29(日) 初八					

表 1.3.3 108 及 112 年春節連假國道交通疏導措施差異

疏導措施	108 年春節	112 年春節	112 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	—	1. 初一至初三不實施國 5 南下高乘載 2. 初三不實施西部國道北上高乘載 3. 初四西部國道北上高乘載管制路段縮短 4. 初三至初八國 5 北向高乘載管制增加初七、初八，並縮短管制時段
	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	初四： ●13-18 時國 1 下營系統至頭份、國 3 官田系統至竹南北上高乘載	
	初三至初六： ●14-21 時國 5 頭城、宜蘭、羅東、蘇澳北上高乘載	初三至初八： ●15-20 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、埔鹽系統南入 ●5-12 時國 5 石碇、坪林南入	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： ●12-24 時國 1 埔鹽系統、國 3 西濱北入 ●12-21 時國 1 虎尾、仁德北入及國 1 王田、國 3 名間雙向	

1.4 分析資料來源

本研究主要分析高速公路、臺鐵及高鐵之旅次特性。而國道客運部分，僅能取得春節期間每日不分路線之總疏運人數，因此另於第六章以 108 及 112 年春節共同涵蓋之小年夜~初六整體疏運量，比較高速公路、臺/高鐵及國道客運之占比變化。

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，資料欄位說明如表 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。

表 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

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; 2018-08-19 23:49:00+05F0287N; 2018-08-20 00:10:56+05F0055N; 2018-08-20 00:15:31+05F0001N; 2018-08-20 00:18:45+03F0201S; 2018-08-20 00:19:53+03A0041N; 2018-08-20 00:21:50+03A0015N
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

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 103~112 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，112 年初二交通量回升至 67.7 百萬車公里。

圖 2.1.2 為 103~112 年春節連假高速公路北上交通量，103~110 年明顯以初四最高，可超過 70 百萬車公里，104、107 年甚至達 80 百萬車公里。而 111 年受疫情及天候影響、112 年因初四後尚有 4 天假期，因此初五交通量略高於初四。

整體而言，103~112 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 112 年逐日交通量變化，如圖 2.1.3 所示。除夕以前，108 年有 3 日返鄉、112 年有 2 日返鄉，因此 112 年交通量高於 108 年。除夕以後，因 112 年假期天數較長，交通量不若 108 年集中。初六之後，因 112 年尚有 3 天假期，因此初六、初七交通量較 108 年收假日高。

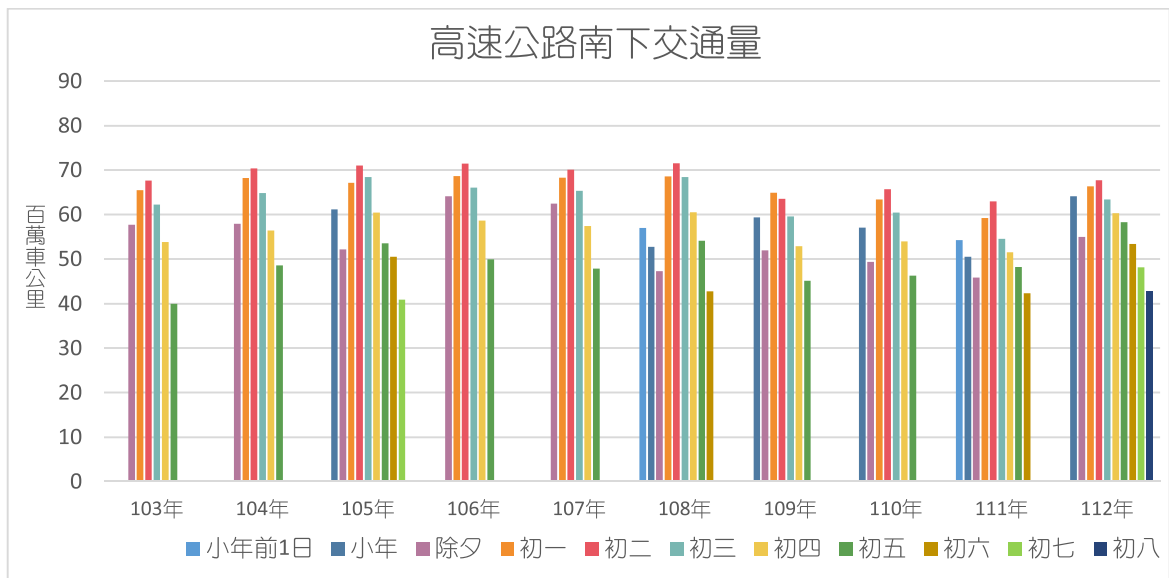


圖 2.1.1 103~112 年春節連假高速公路南下交通量

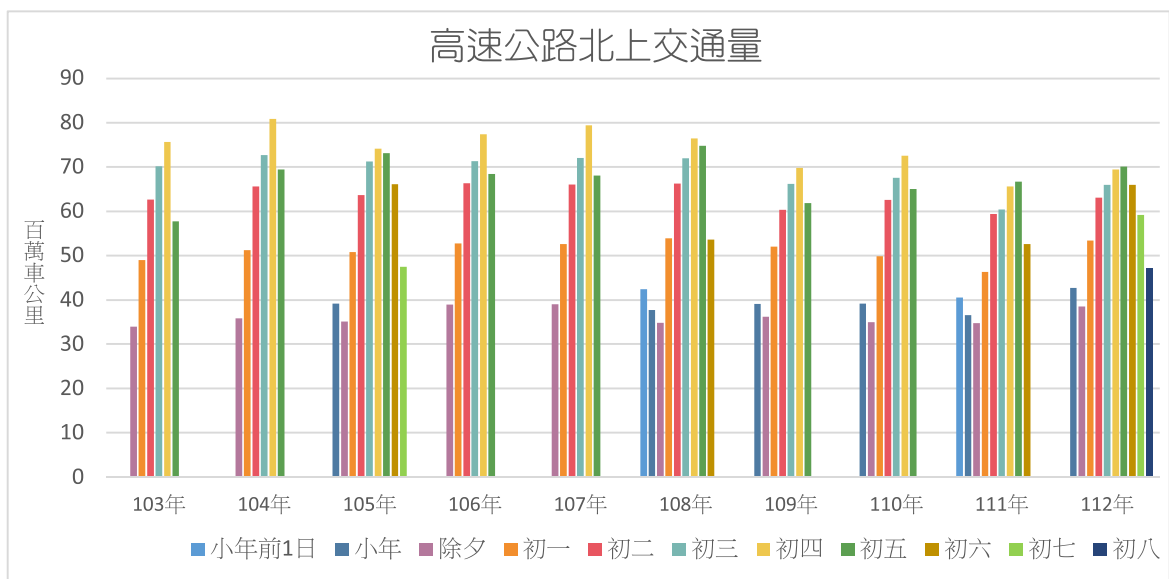


圖 2.1.2 103~112 年春節連假高速公路北上交通量

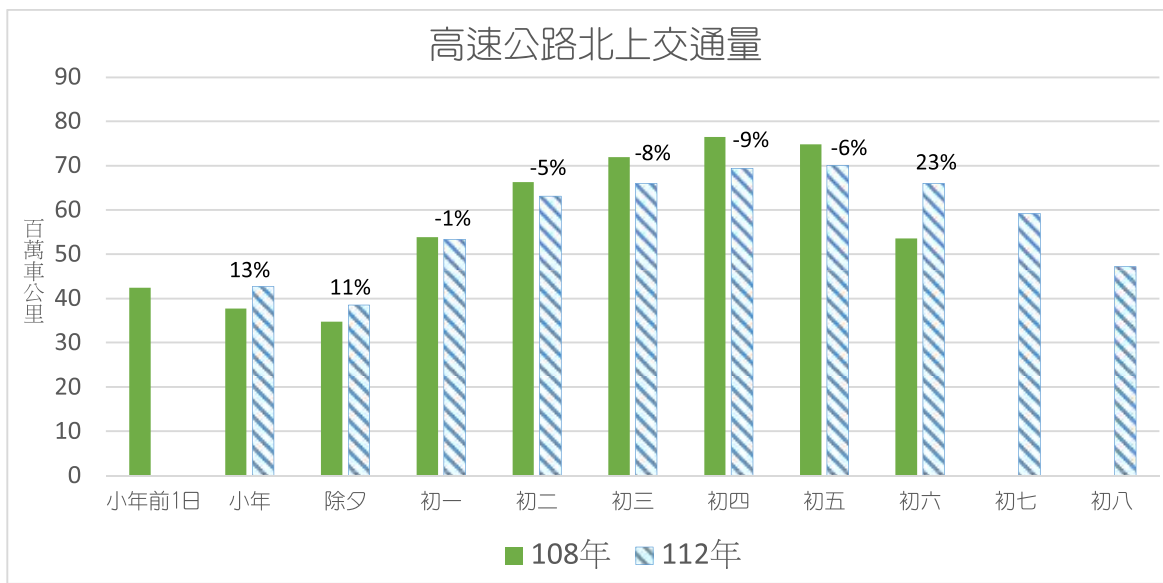
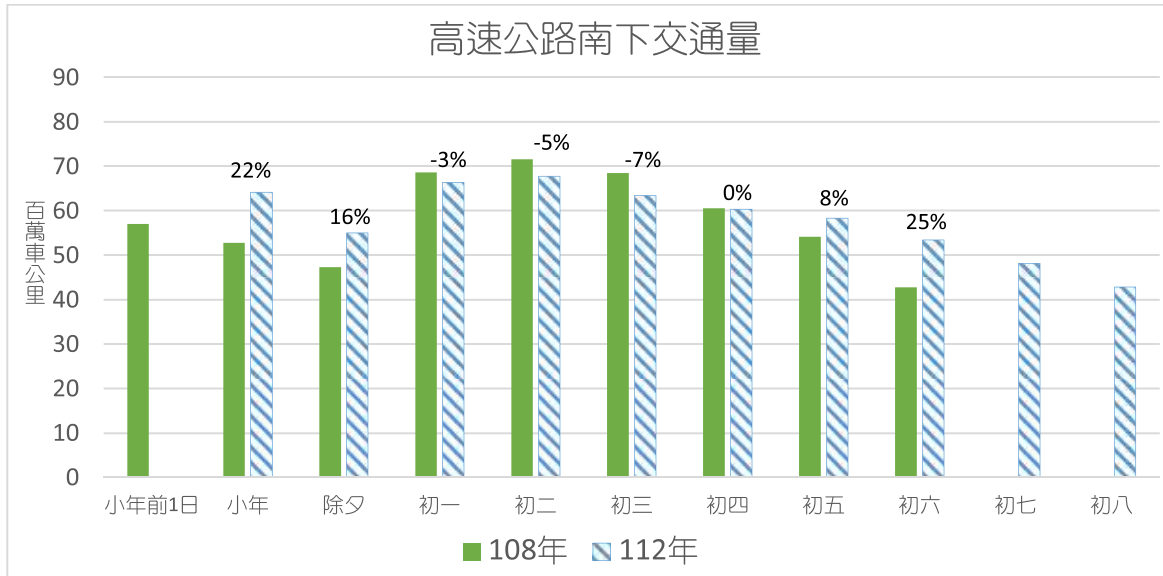


圖 2.1.3 108 及 112 年春節連假高速公路交通量差異

2.2 車旅次數

108 及 112 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。

112 年旅次數每日變化趨勢，小年夜~初二與 108 年一致，初三~初六每日變化趨勢及增減幅度小與 108 年不同，然南向與北向變化趨勢相似一致，除了假期首日與初二旅次數較為突出外，可能因假期天數較長，初五旅次數也稍高。

如圖 2.1.2 所示，除夕以前，112 年返鄉旅次數集中於小年夜(假期第 1 日)。初一~初五，因 112 年假期天數較長，因此旅次數不若 108 年集中。112 年初六旅次數與 108 年相近，隨後逐日緩慢遞減。而與交通量增幅變化(圖 2.1.3)相較，112 年旅次數增幅較低(如小年夜南下 112 年交通量增幅達 22%、旅次數僅增加 4%)，降幅又較大(如初一~初五北上，112 年交量減少 1~9%，旅次數減少 9~15%)。



圖 2.2.1 108 及 112 年春節連假高速公路車旅次數

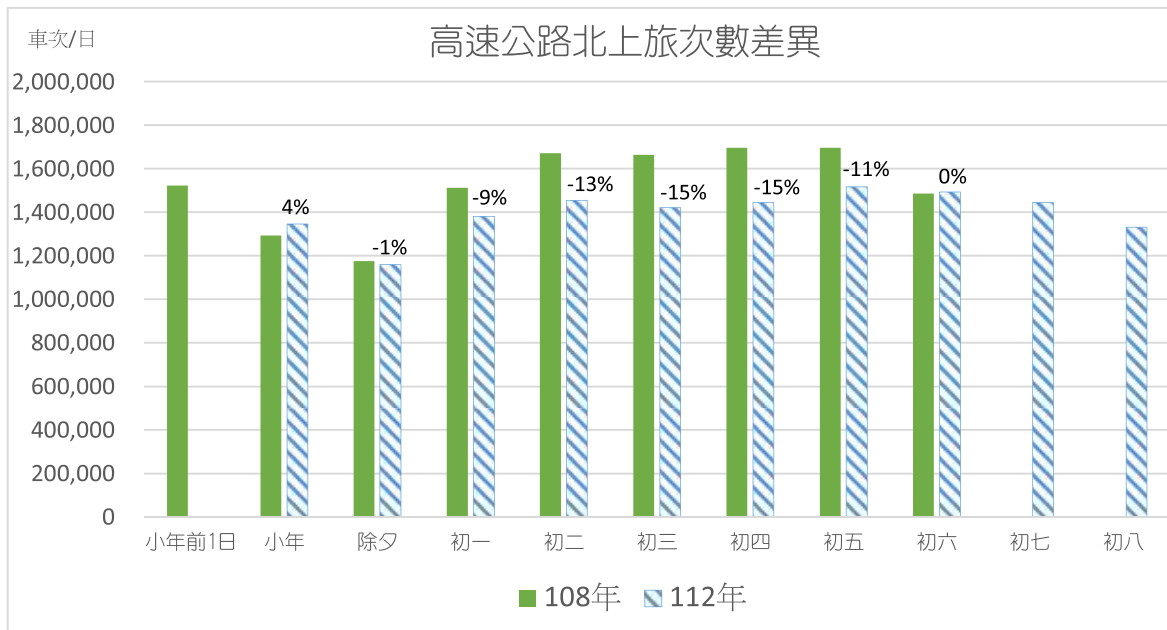
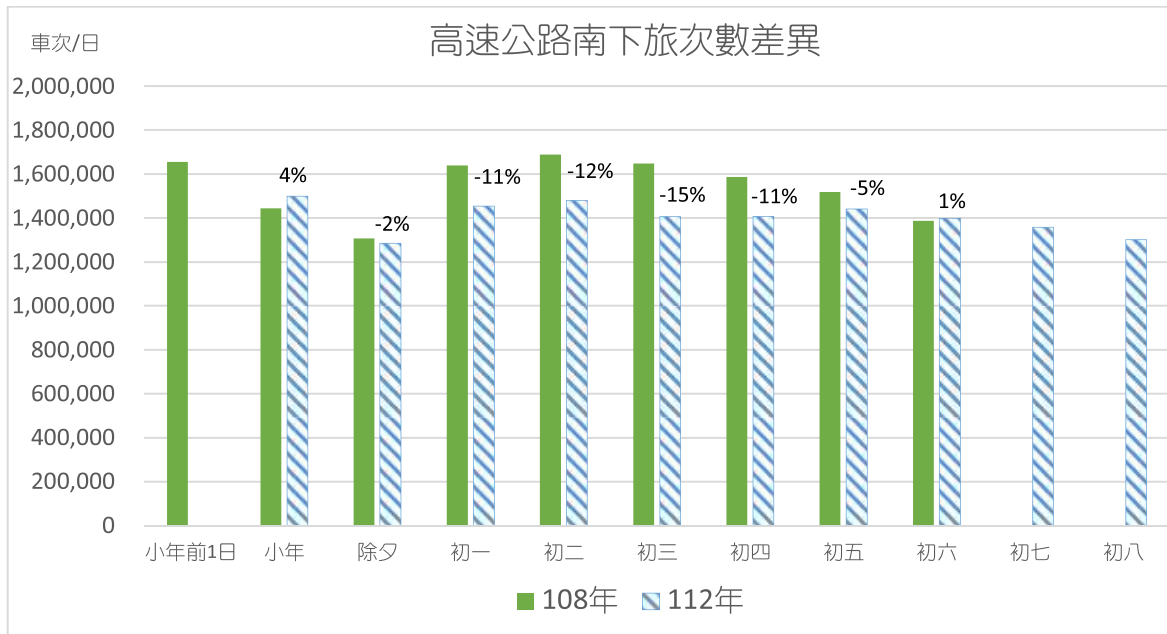


圖 2.2.2 108 及 112 年春節連假高速公路車旅次數差異

2.3 平均旅次長度

108 及 112 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。

112 年逐日旅次長度變化趨勢與 108 年相似，且 112 年分日延車公里及旅次數與 108 年比較，延車公里增加者、旅次數亦增加但增幅較小，延車公里減少者、旅次數亦減少且降幅更大，因此每日旅次長度均高於 108 年，南下同樣以初一最高，約 44 公里，北上同樣以初四最高約 42 公里。另推測因 112 年假期長度較長，因此，南下於假期首 2 日及初四~初六旅次長度增幅較大，北上旅次長度於初六增幅較大，而後長度逐日遞減，至 112 年收假日已略低於 108 年收假日，如圖 2.3.2 所示。

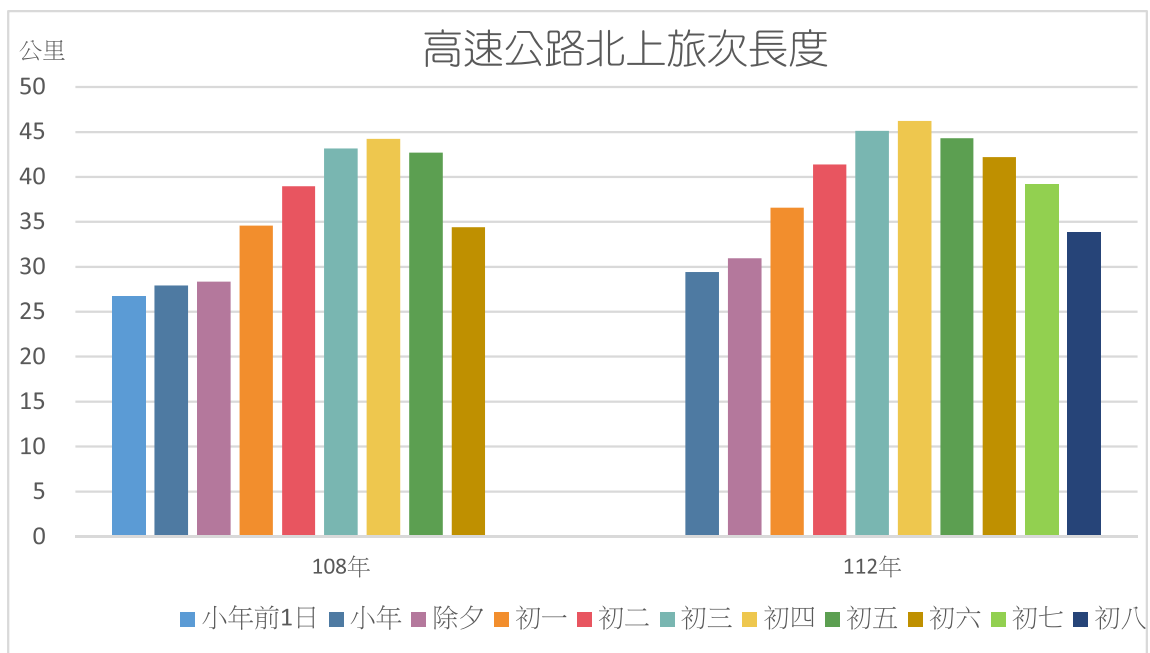
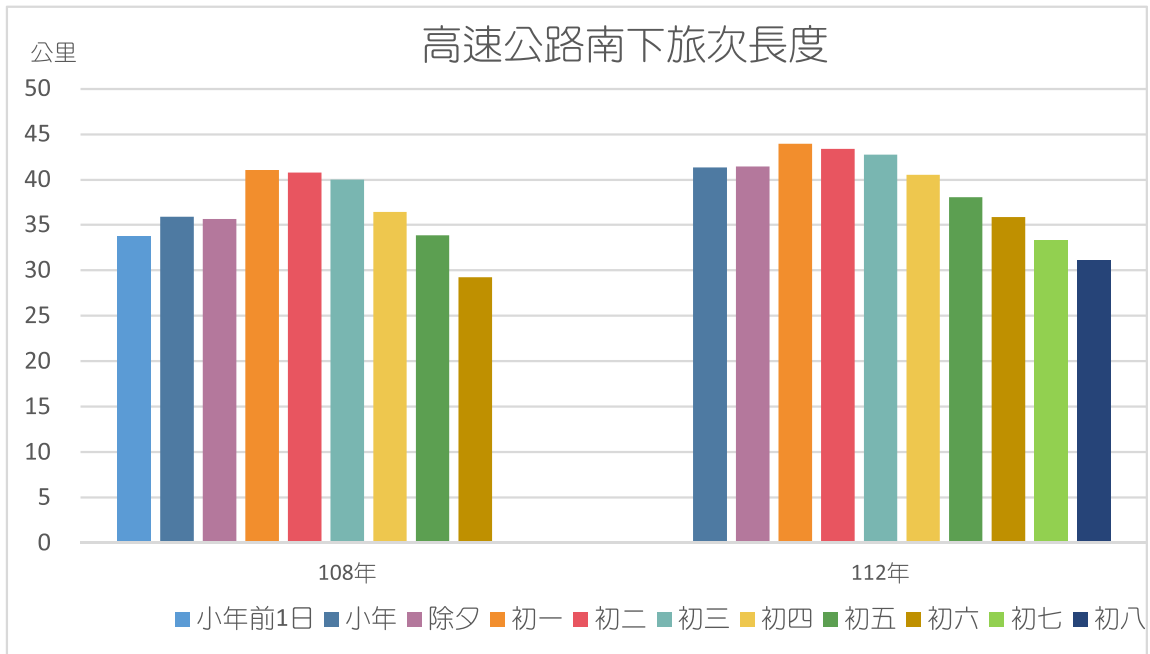


圖 2.3.1 108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度

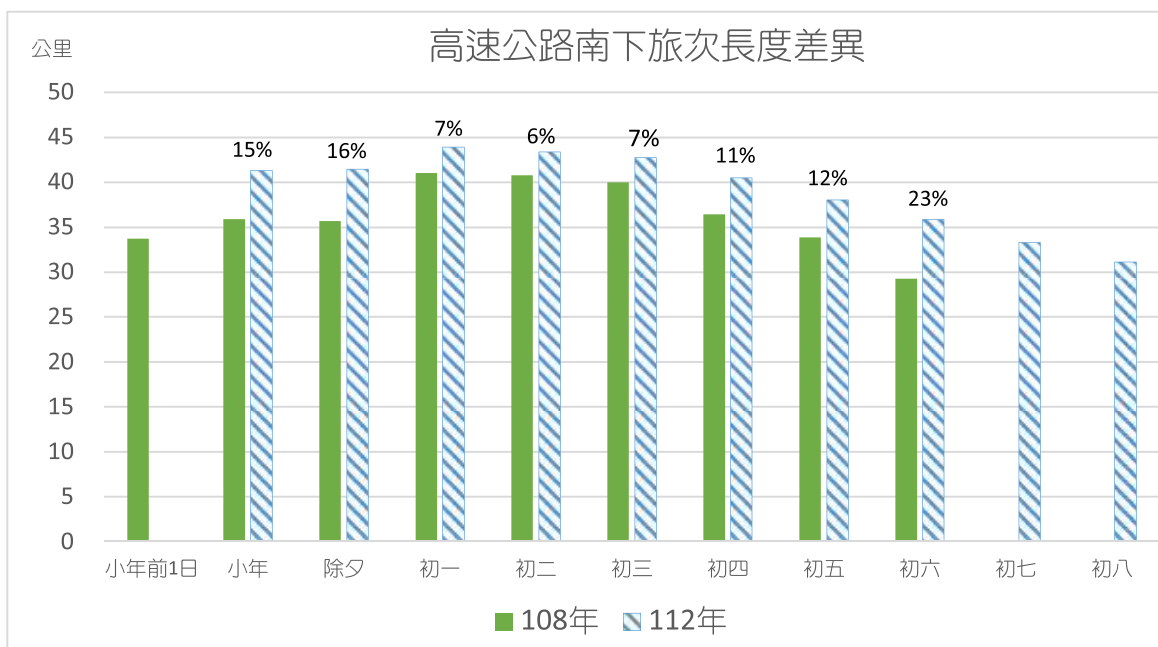
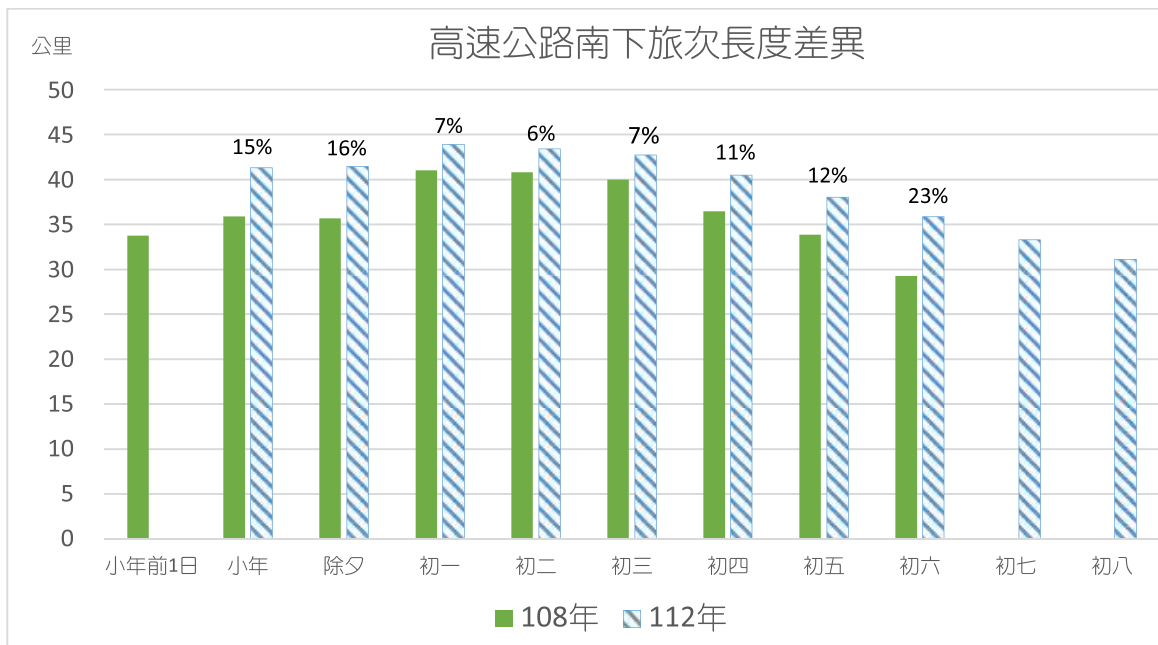


圖 2.3.2 108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度差異

2.4 旅次長度分布

108 及 112 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 年每日旅次長度未達 10 公里之占比即超過 3 成、可接近 4 成；未達 20 公里之占比即超過 5 成甚至超過 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 公里之占比低於 2 成 5。

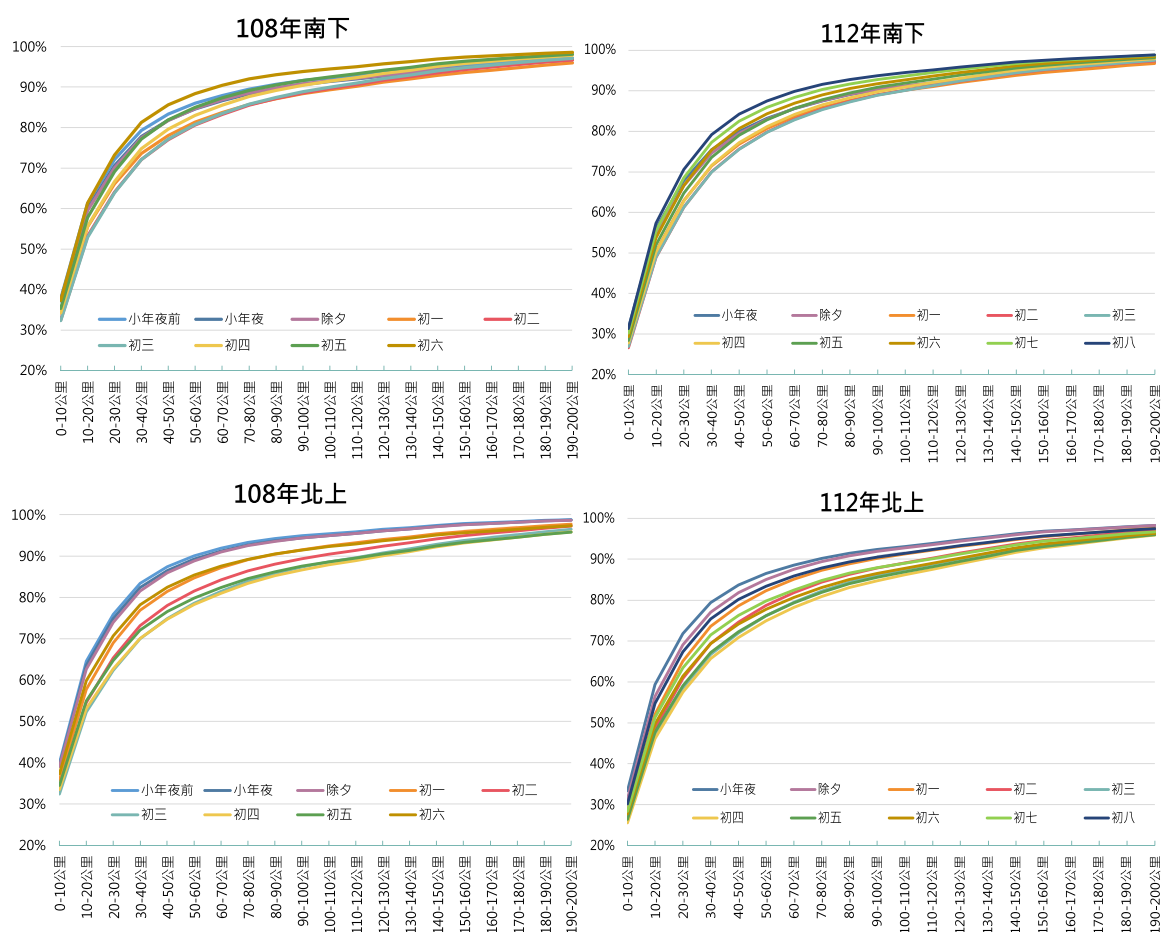


圖 2.4.1 108 及 112 年春節連假高速公路旅次長度累積分布

112 年高速公路每日旅次長度累積分布趨勢與 108 年一致，由於 112 年每日旅次長度均高於 108 年，因此 112 年旅次長度未達 10、20 公里之累積占比均低於 108 年，未達 10 公里之占比約 3 成上下，未達 20 公里之占比在 5~6 成間；超過 50 公里之占比則略增，初三~初五北上可接近 3 成(28~29%)。

2.5 主要起點及迄點交流道分析

雖然 112 年因初四後尚有 4 天假期，因此初五交通量略高於初四，然檢視近年高速公路春節連假每日分向交通量，普遍而言以初二南下與初四北上較高，爰主要起點及迄點交流道以這 2 天為主進行分析說明。

一、南下主要起點交流道

108 及 112 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。

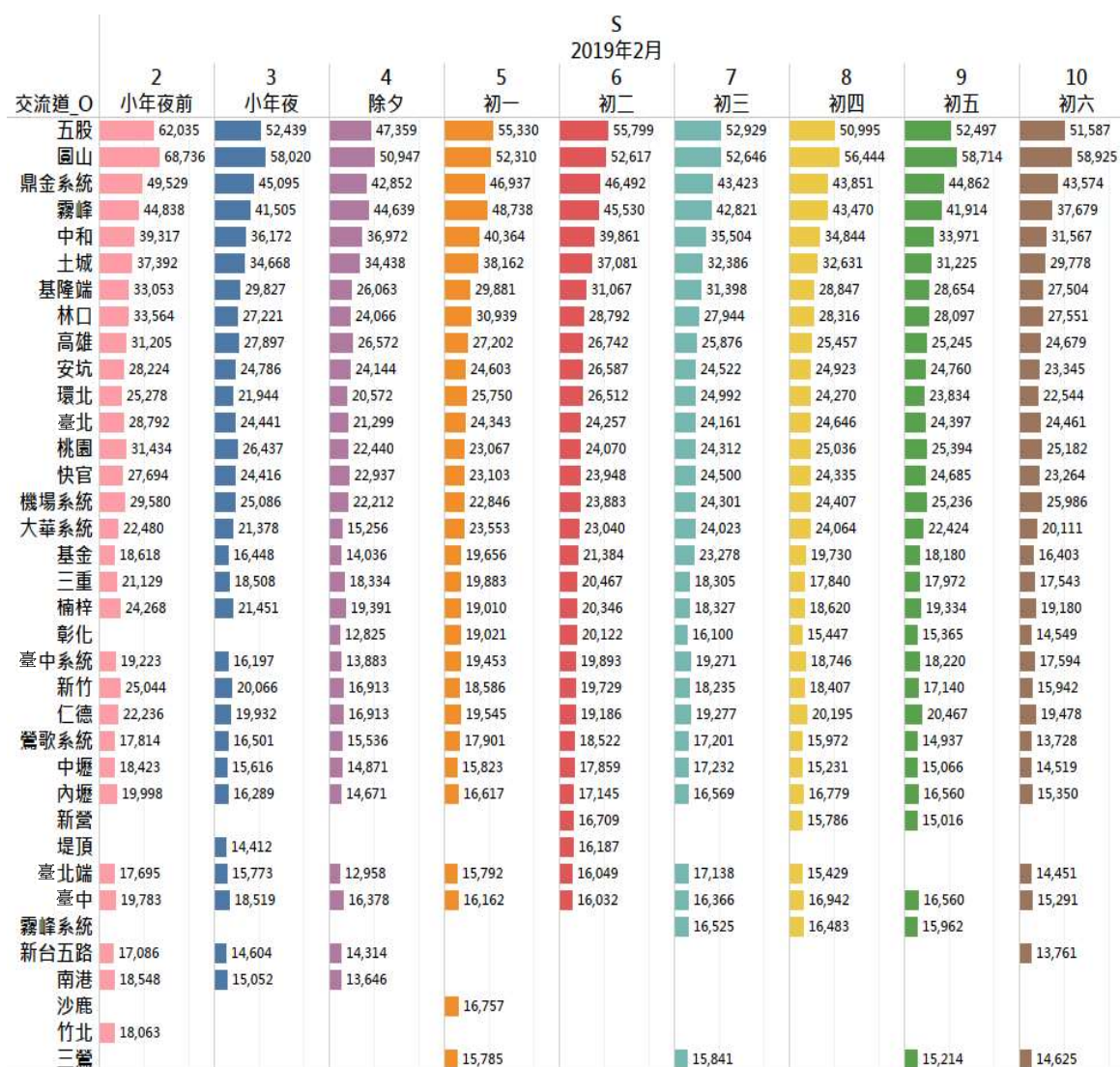


圖 2.5.1 高速公路春節連假主要交流道-108 年南下起點

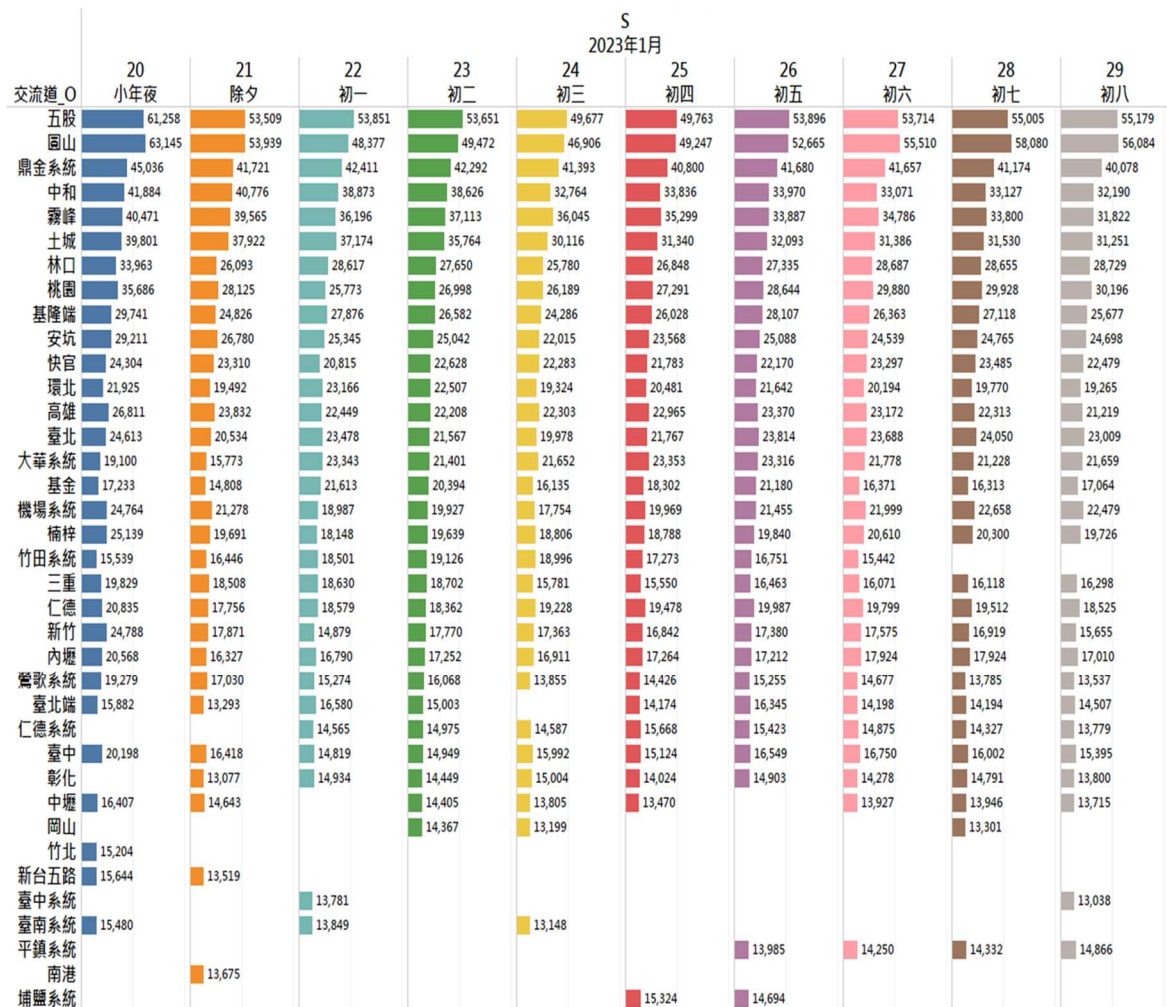


圖 2.5.2 高速公路春節連假主要交流道-112 年南下起點

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。越鄰近初二之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數之比例以初三 46%最低、初二 47%、小年夜前 1 日~除夕 53%最高。

112 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 27 個交流道重複入榜且旅次數均較 108 年減少。其中，霧峰交流道減少最多，減少約 8 千 5 百旅次，但

排名僅下降 1 名；彰化交流道降幅最大，減少 28%，排名從 20 降至 28。而竹田系統交流道由 30 名外排入第 19 名。112 年同為越鄰近初二之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數之比例以初三 48%最低、初二 49%、除夕 56%最高。整體而言，112 年南下每日前 30 起點旅次數占全日比例較 108 年集中。

108 年南下初二前 30 大起點交流道中，北區即占 20 名，中區、南區則分別占 5 名。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。112 年較 108 年於臺北、臺中、高雄、屏東生活圈各增加或減少 1 名，而 2 年間苗栗、南投、雲林、嘉義及宜蘭生活圈均無交流道排入前 30 大起點，如表 2.5.1 所示。

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
	112 年	3	10	5	1	0	3	0	1	0	0	2	4	1	0

二、南下主要迄點交流道

108 及 112 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

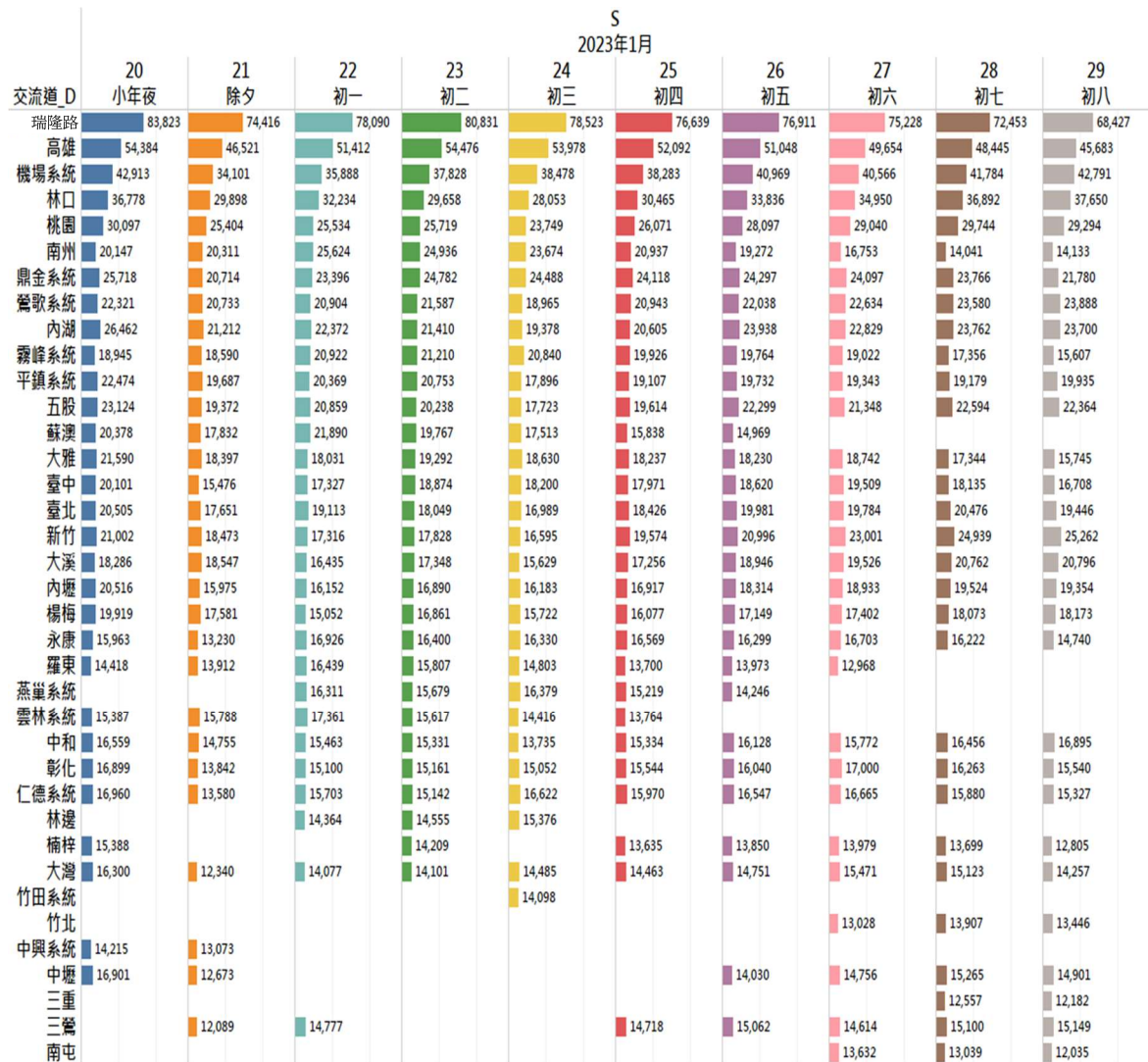


圖 2.5.4 高速公路春節連假主要交流道-112 年南下迄點

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。越鄰近初二之日期交流道排序越接近,而總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數之比例以初一~三 44%最低、初六 50%最高,整體而言,南下前 30 迄點旅次數占比較起點分散。

112 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 27 個交流道重複入榜而旅次數多較 108 年減少。其中,霧峰系統交流道減少最多(約減少 1.4 萬)、降幅最

大(減少 40%)，排名從 4 降至 10；大雅交流道降幅亦達 31%，排名從 6 降至 14。112 年同為越鄰近初二之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數之比例以初一~三 46%最低、初八 51%最高，前 30 迄點旅次數占比較起點分散，而 112 年亦較 108 年集中。

108 年南下初二前 30 大迄點交流道中，北區占 16 名、中區、南區各占 7 名。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。112 年較 108 年於桃園、臺中、臺南、屏東生活圈各增加或減少 1~2 名，而 2 年間基隆、苗栗及嘉義生活圈均無交流道排入前 30 大迄點，如表 2.5.2 所示。

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
	112 年	0	5	7	1	0	2	1	1	1	0	3	5	2	2

三、北上主要起點交流道

108 及 112 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

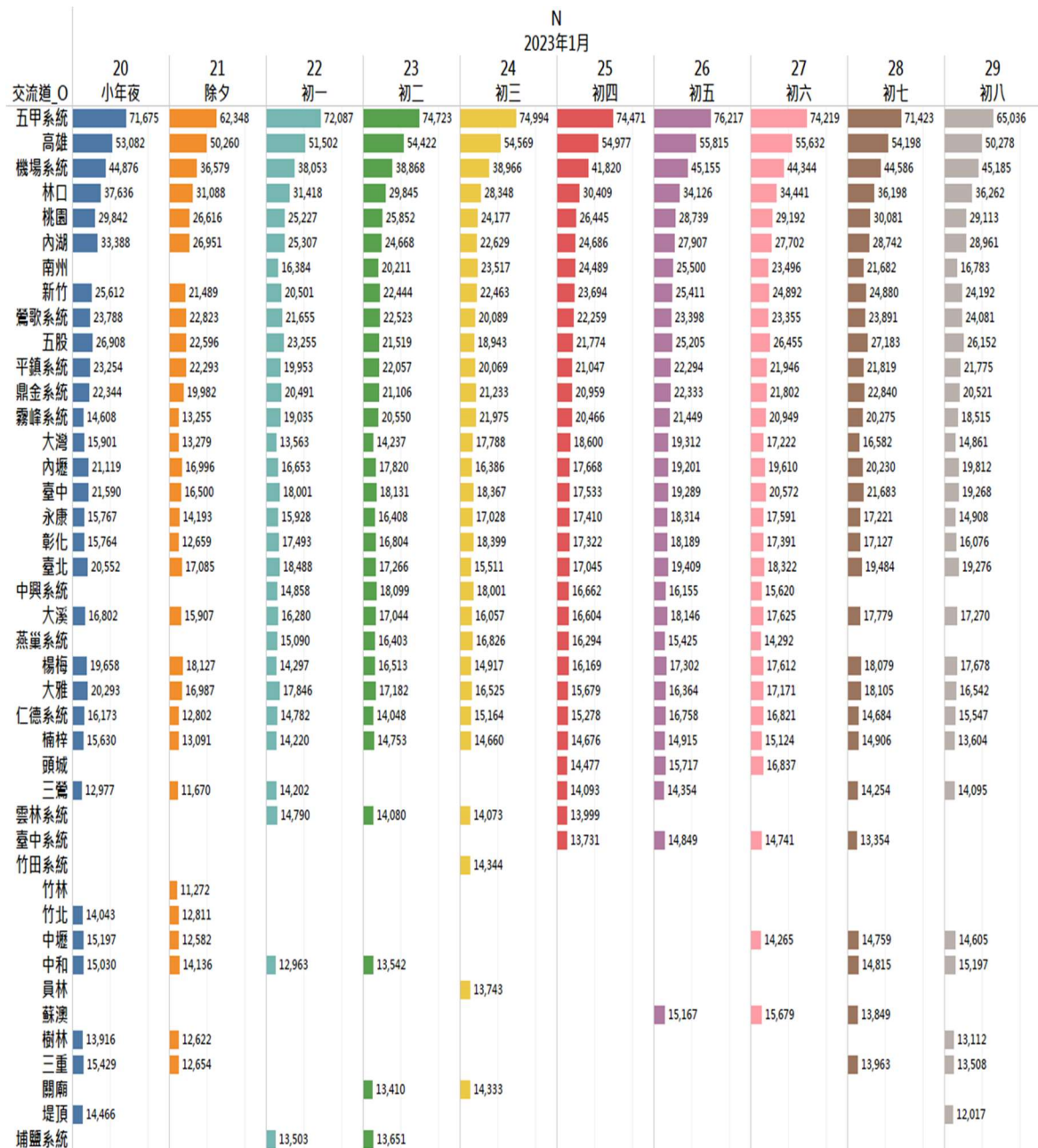


圖 2.5.6 高速公路春節連假主要交流道-112 年北上起點

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。越鄰近初四之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數之比例以初三 44%最低、初四 45%、小年夜前 1 日~除夕 52%最高。

112 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 23 個交流道重複入榜而旅次數多較 108 年減少。其中，桃園交流道減少最多、超過 1 萬旅次，但排名僅下降 1 名；大雅交流道降幅最大，減少 39%，排名從 8 降至 24。而五甲系統交流道仍維持第 1 名，但旅次數增加超過 1.3 萬、增幅 23%。另大灣交流道由 30 名外排入第 14 名。112 年同為越鄰近初四之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 起點旅次數占全日旅次數之比例以初二 46% 最低、初四 47%、小年夜及除夕 53% 最高。整體而言，112 年北上每日前 30 起點旅次數占全日比例較 108 年集中。

108 年北上初四前 30 大起點交流道中，北區占 16 名、中區占 8 名、南區占 6 名。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。112 年與 108 年相較，除基隆、苗栗、嘉義生活圈均無交流道排入前 30 大起點，臺中、南投、屏東生活圈之分布數不變，其餘有 8 個生活圈之分布增加或減少 1~2 名，如表 2.5.3 所示。

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
	112 年	0	5	7	1	0	3	1	2	1	0	3	5	1	1

四、北上主要迄點交流道

108 及 112 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。

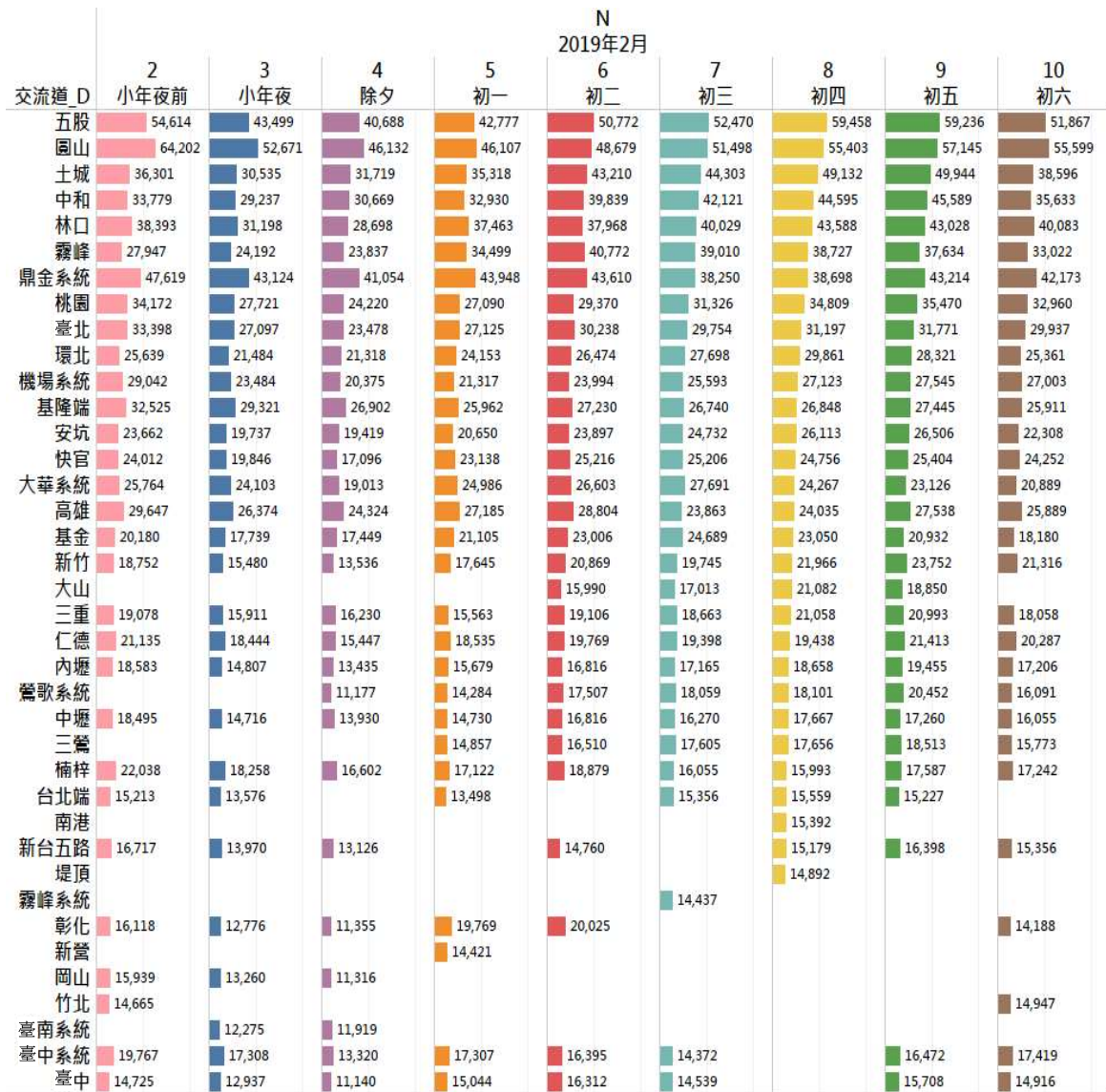


圖 2.5.7 高速公路春節連假主要交流道-108 年北上迄點

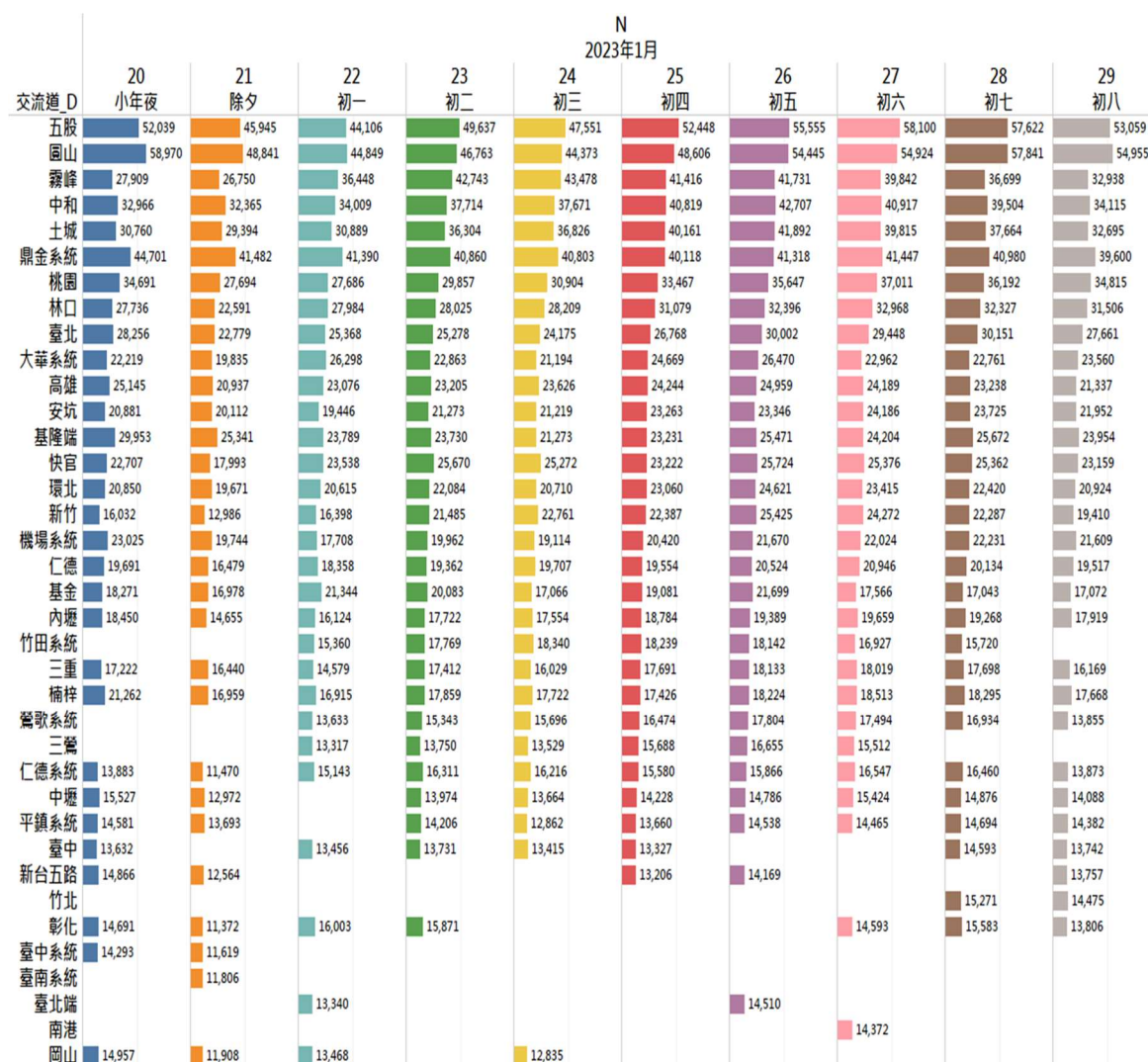


圖 2.5.8 高速公路春節連假主要交流道-112 年北上迄點

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。越鄰近初四之日期交流道排序愈接近，而總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數之比例以初一~初三 48%最低、初四 49%、除夕 54%最高，整體而言，北上前 30 迄點旅次數占比較起點集中。

112 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 個交流道重複入榜而旅次數多

較 108 年減少。其中，林口交流道減少最多(約減少 1.2 萬)、降幅最大(減少 29%)，排名下降 3 名。112 年同為越鄰近初四之日期交流道排序越接近，而總計排名前 30 迄點旅次數占全日旅次數之比例以初一~三 50%最低、初四 52%、除夕 55%最高，前 30 迄點旅次數占比較起點集中，而 112 年亦較 108 年集中。

108 年北上初四前 30 大迄點交流道中，北區即占 23 名、中區占 3 名、南區占 4 名。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。112 年較 108 年於臺北生活圈減少 3 名，於桃園、苗栗、臺中、臺南、屏東生活圈減少或增加 1 名，而南投、彰化、雲林、嘉義及宜蘭生活圈均無交流道排入前 30 大迄點，如表 2.5.4 所示。

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
	112 年	3	11	6	1	0	3	0	0	0	0	2	3	1	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、初四北上進行說明。

一、南下主要起迄對

108 及 112 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%，占比最高的小年夜前 1 日~除夕及初六也僅有 19%，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。

112 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 個起迄對重複入榜而旅次數多較 108 年減少。其中，霧峰-霧峰系統減少最多，超過 1.3 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 名升上為第 5 名。112 年初二南下總計排名前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 16%，初八占比最高有 20%，略微較 108 年集中。

108 年初二南下前 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。而北區即占 19 名，中區、南區分別占 4、7 名。112 年亦僅有圓山-機場系統之旅次長度超過 20 公里，起迄對長度特性與 108 年相同，此外，北區占 18 名，中區、南區分別占 3、9 名，南區分布稍有增長。



圖 2.6.1 高速公路春節連假主要起迄對-108 年南下

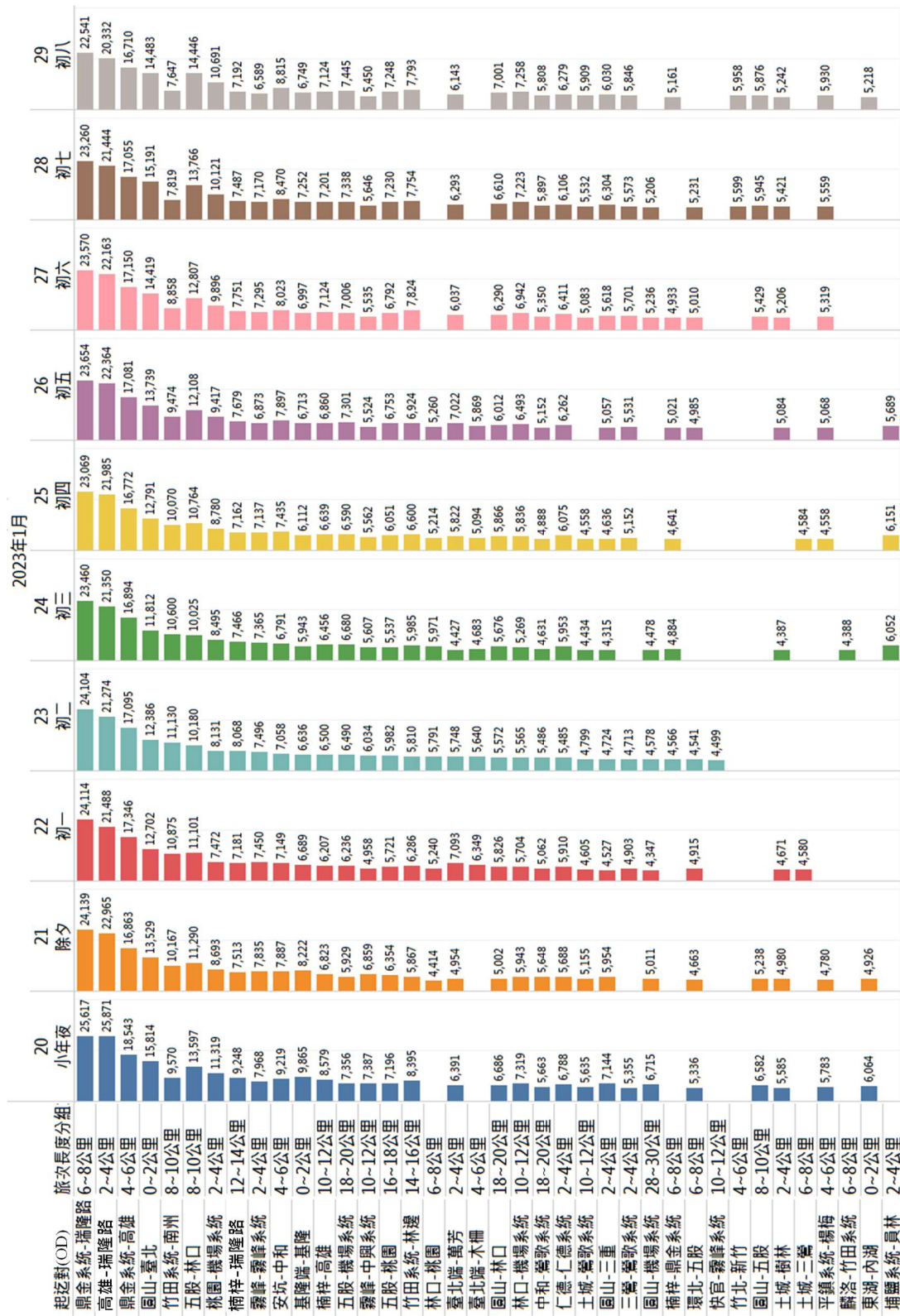


圖 2.6.2 高速公路春節連假主要起迄對-112 年南下

二、北上主要起迄對

108 及 112 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%，占比最高的小年夜前 1 日~除夕也僅有 20%，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。

112 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 個起迄對重複入榜而旅次數多較 108 年減少。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 10 名；樹林-土城亦減少約 1.1 萬旅次，降幅達 66%，排名由第 3 下降至第 19 名，而南州-竹田系統旅次數倍增，由 30 名外升上至第 6 名。112 年初四北上總計排名前 30 起迄對旅次數占全日旅次數 17%，小年夜~除夕占比最高有 20%，與 108 年相近。

108 年初四北上前 30 名起迄對中，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。而北區即占 22 名，中區、南區分別占 3、5 名。112 年亦僅有圓山-機場系統之旅次長度超過 20 公里，起迄對長度特性與 108 年相同，此外，北區占 20 名，中區、南區分別占 2、8 名，南區分布稍有增長。



圖 2.6.3 高速公路春節連假主要起迄對-108 年北上

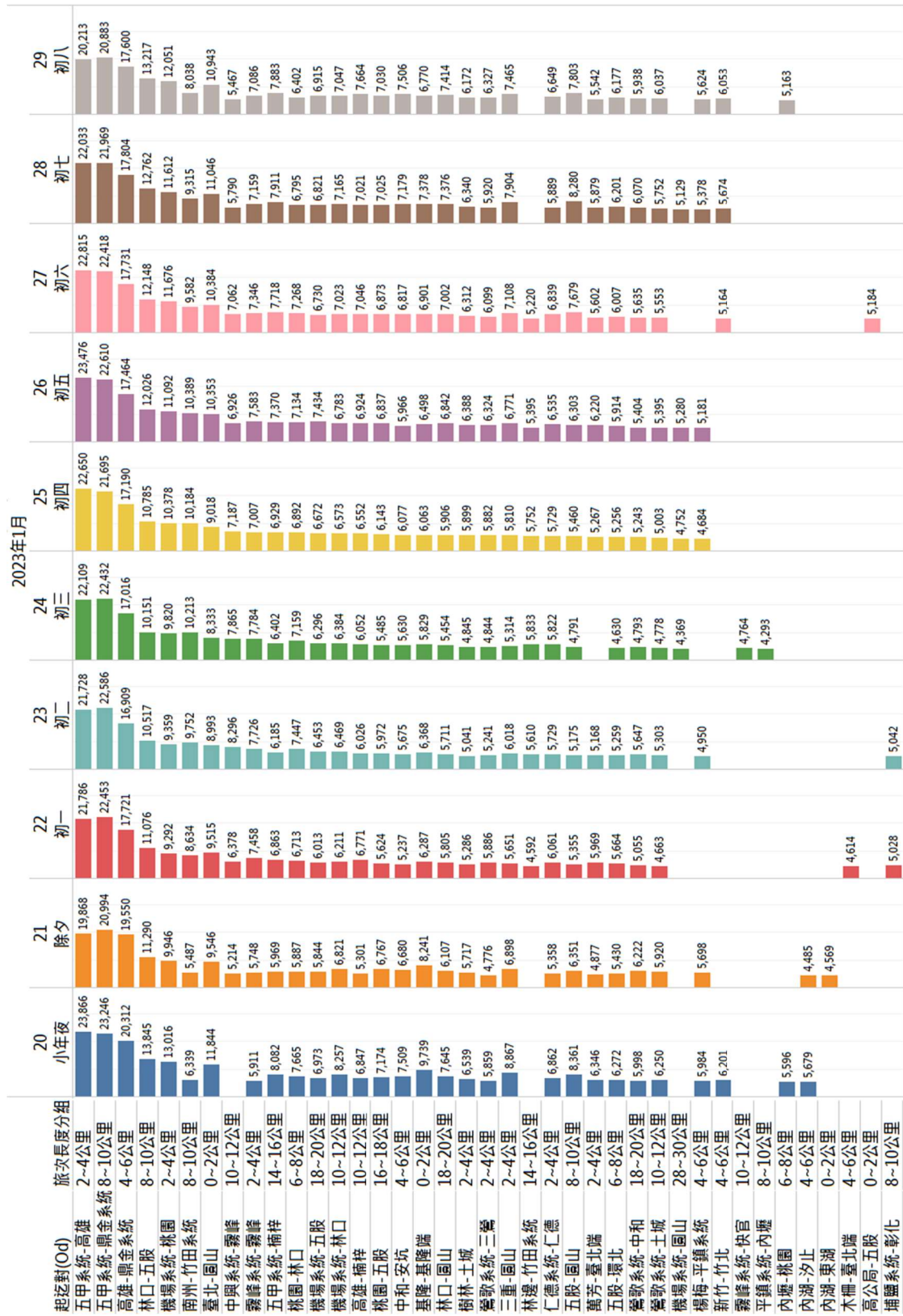


圖 2.6.4 高速公路春節連假主要起迄對-112 年北上

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 公里起迄對最高僅約 1,700 旅次，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。100-200 公里起迄對最高僅約 700 旅次，主要以大雅或國 1 臺中地區為迄點。200-300 公里起迄對最高不到 900 旅次，主要以雲林系統為迄點。300 公里以上起迄對最高僅約 300 旅次，主要以高雄地區為迄點。

112 年南下主要起迄對如圖 2.6.6 所示，與 108 年相較，旅次起迄分布地區差異不大，且旅次長度愈長之分組，起迄對排名差異愈小。

108 年北上主要起迄對如圖 2.6.7 所示，50-100 公里起迄對最高僅約 1,700 旅次，主要為北/中/南各區域間之旅次。100-200 公里起迄對最高僅約 800 旅次，主要以大雅或國 1 臺中地區為起點。200-300 公里起迄對最高約 1,000 旅次，主要以雲林系統為起點。300 公里以上起迄對最高不到 400 旅次，主要以高雄為起點。

112 年北上主要起迄對如圖 2.6.8 所示，與 108 年相較，旅次起迄分布地區差異不大，且旅次長度愈長之分組，起迄對排名差異愈小。

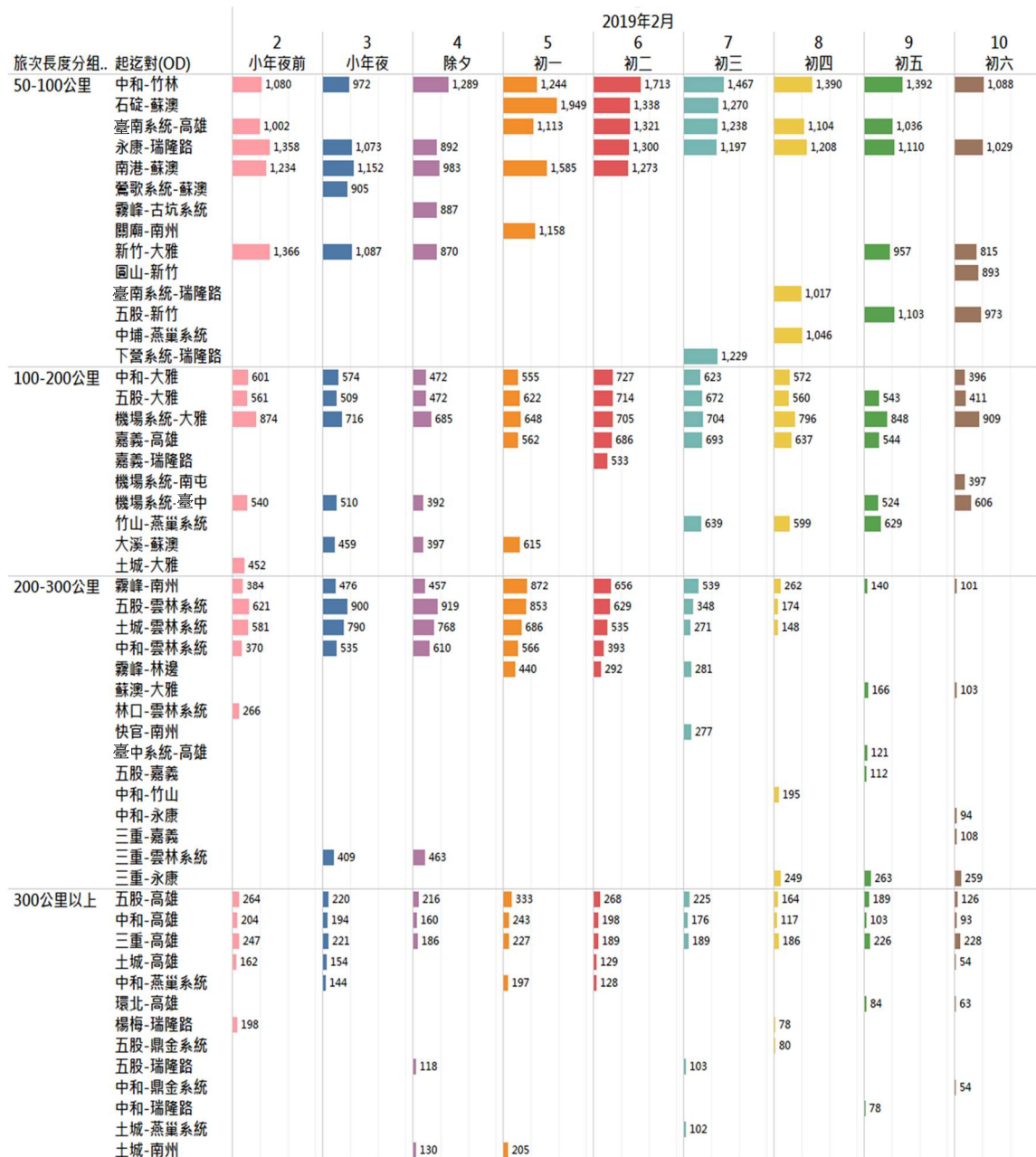


圖 2.6.5 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年南下

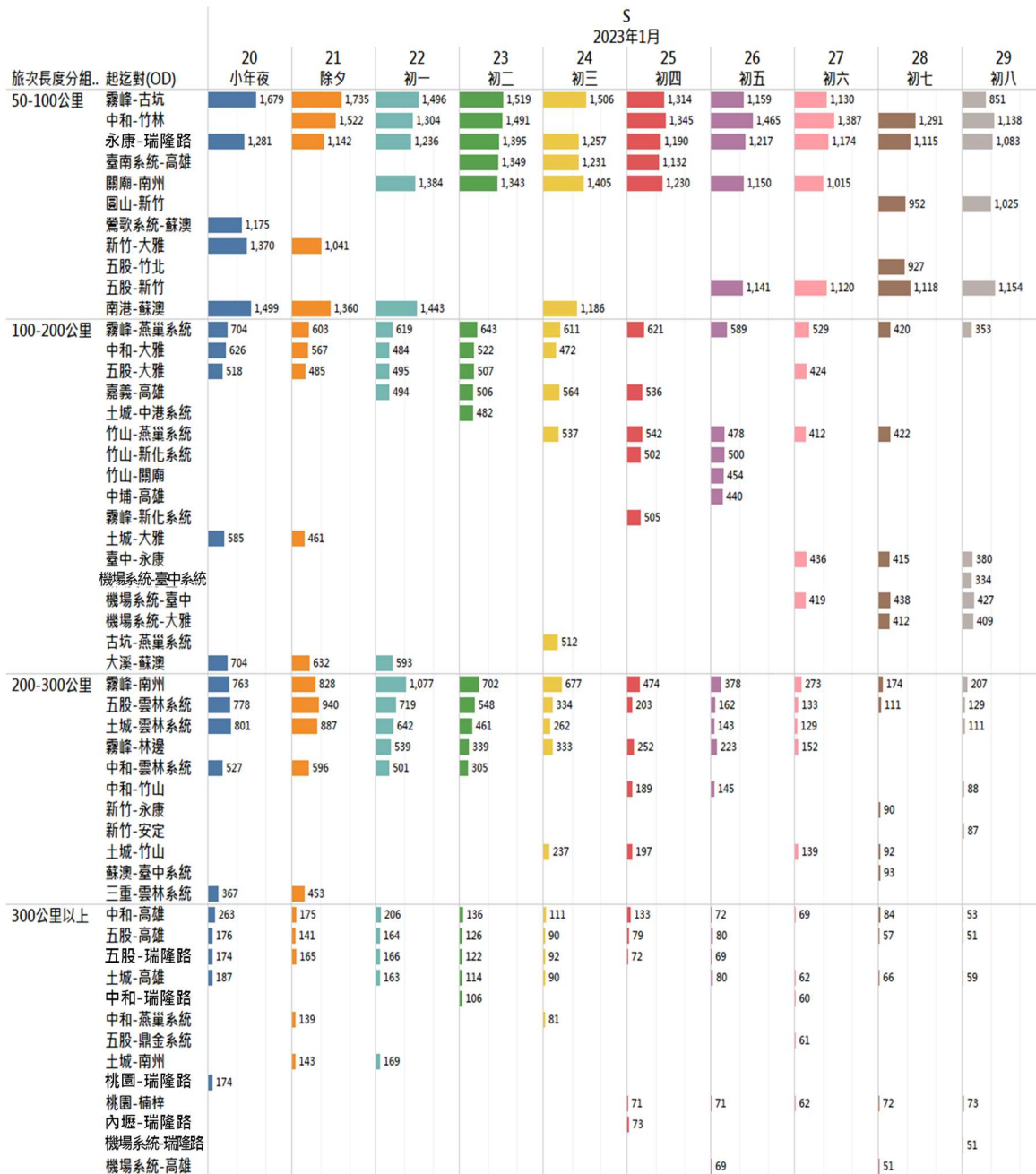


圖 2.6.6 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-112 年南下

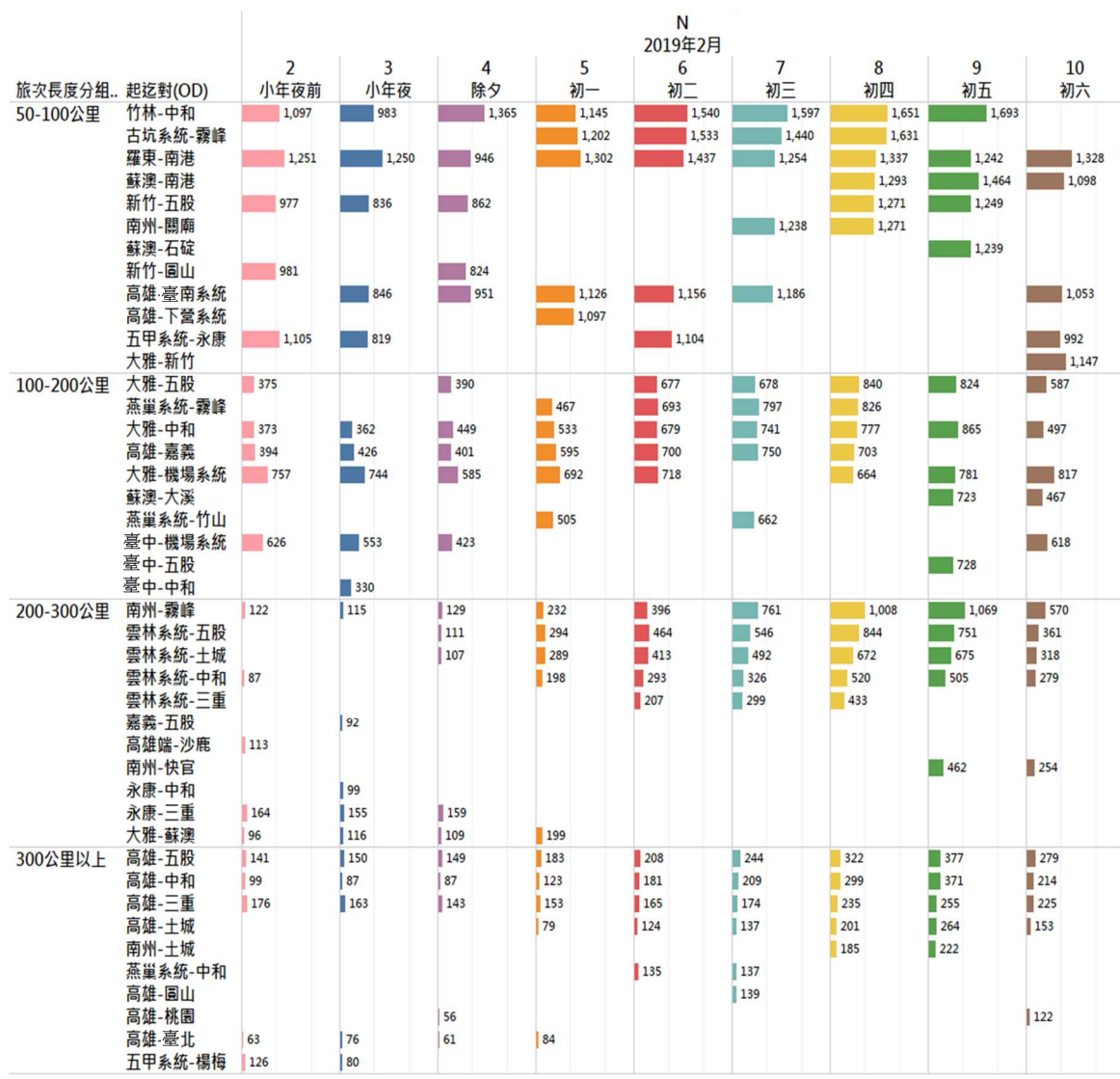


圖 2.6.7 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-108 年北上

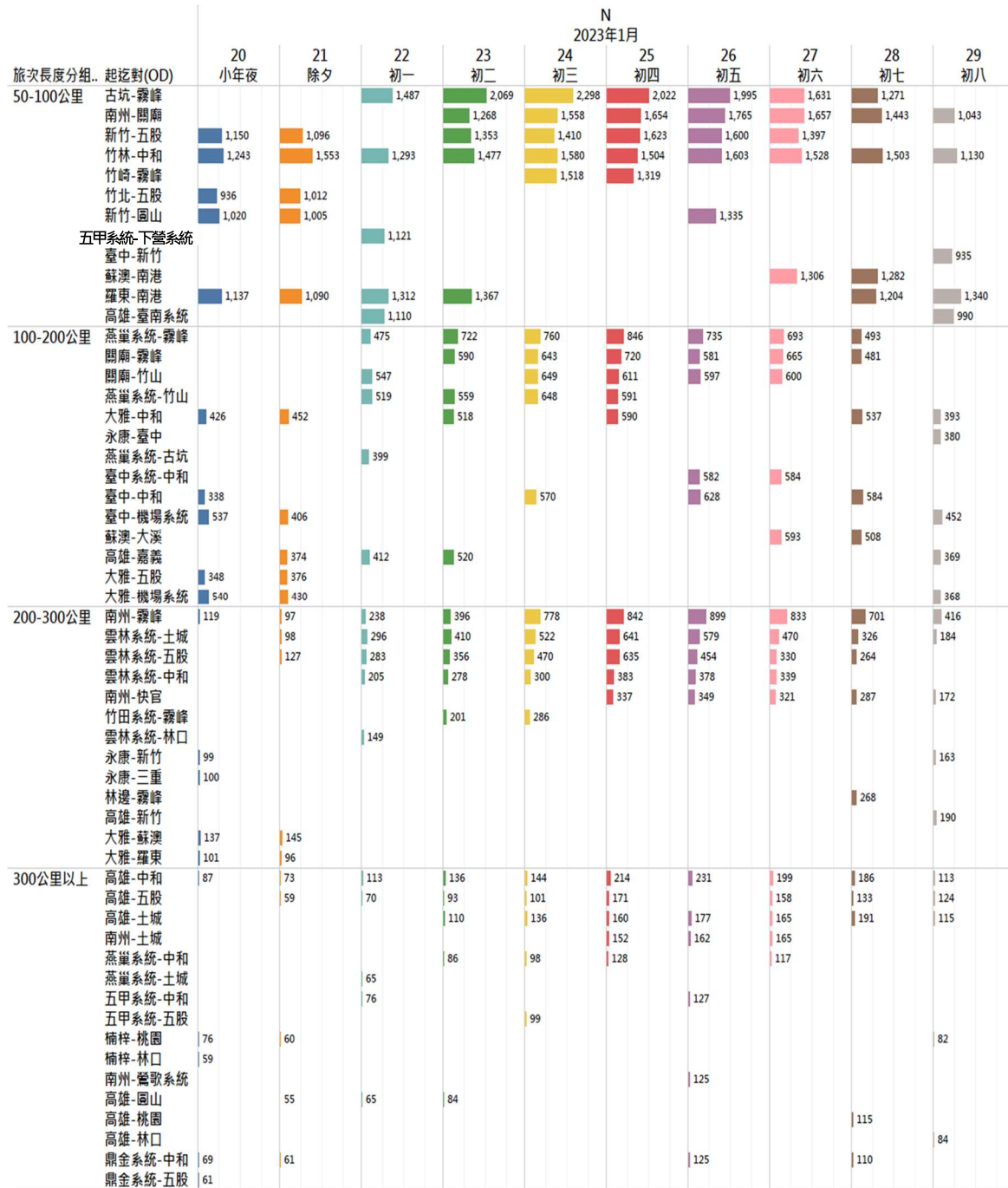


圖 2.6.8 高速公路春節連假超過 50 公里之主要起迄對-112 年北上

2.7 旅次出發時間分布

雖然 112 年因初四後尚有 4 天假期，因此初五交通量略高於初四，然檢視近年高速公路春節連假每日分向交通量，普遍而言以初二南下與初四北上較高，爰旅次出發時間分布以這 2 天進行分析，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，占比下降。而旅次長度越長、愈早出發、愈避開尖峰用路時段。

112 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 200-300 公里與 300 公里以上之尖峰更集中於 5 時發生，占比達 12%、較 108 年高。

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 公里以上之出發時間分布，與初二南下截然不同，清晨 4、5 時避開尖峰時段出發之比例雖仍較其他旅次長度區間高，但僅 4%(初二南下約 11%)；另有部分旅次於夜間 12 時前後出發避開尖峰，分時占比約 6%；而上午 9-12 時之日間尖峰，分時占比 6%，幾乎與其他長度區間尖峰用路時段重疊。

112 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，惟其中 112 年 200-300 公里旅次，於清晨 6、7 時出發之分時占比增加為 5.5%；夜間 12 時前後出發之分時占比下降不到 5%。

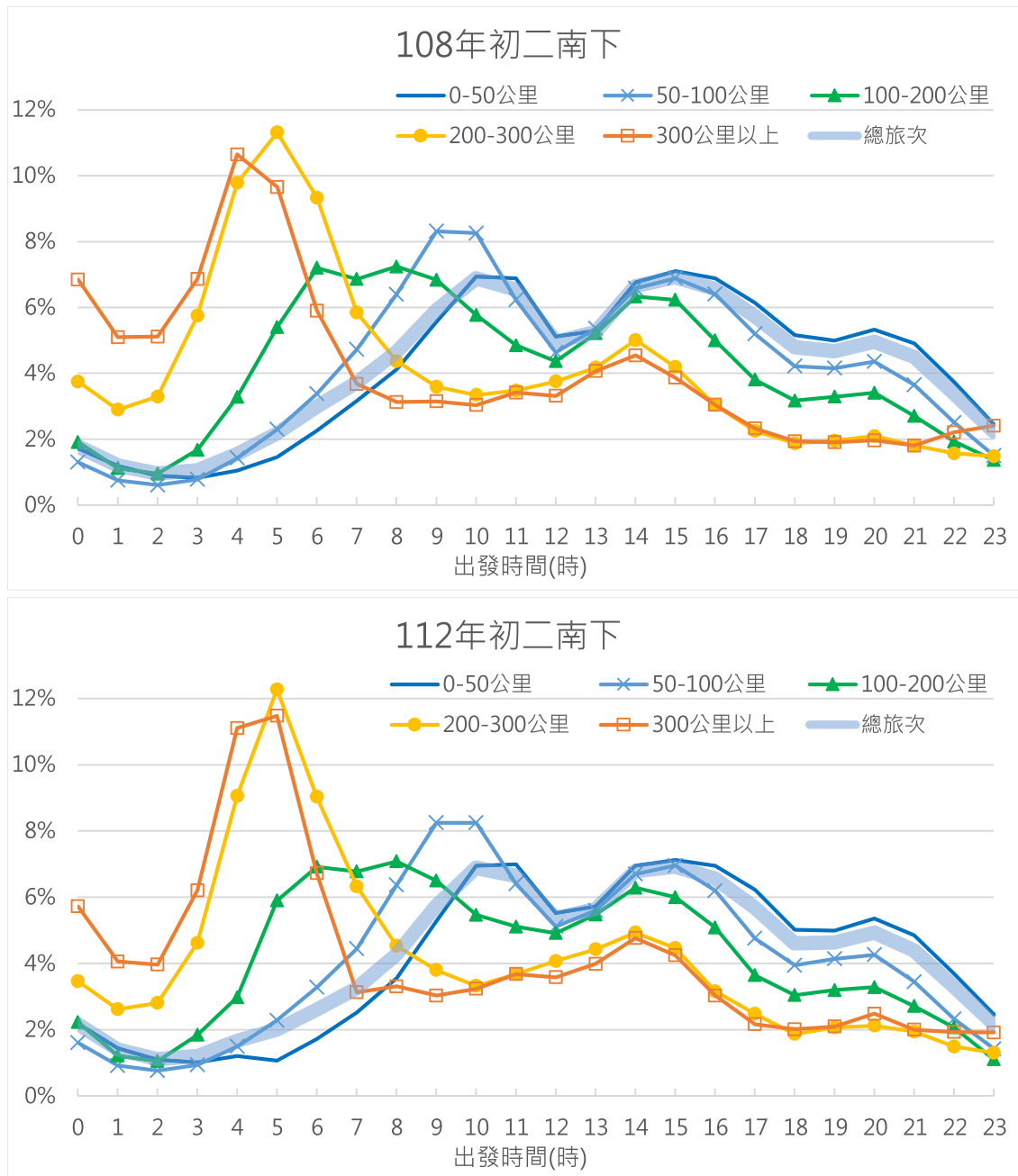


圖 2.7.1 108 及 112 年春節連假高速公路初二南下旅次出發時間分布

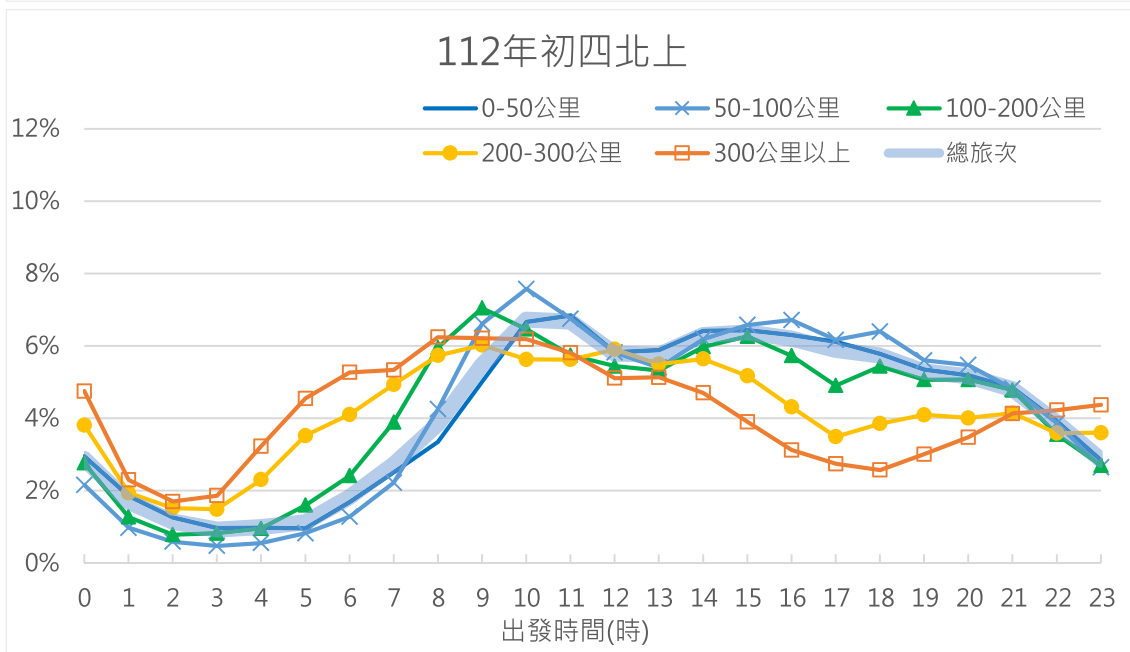
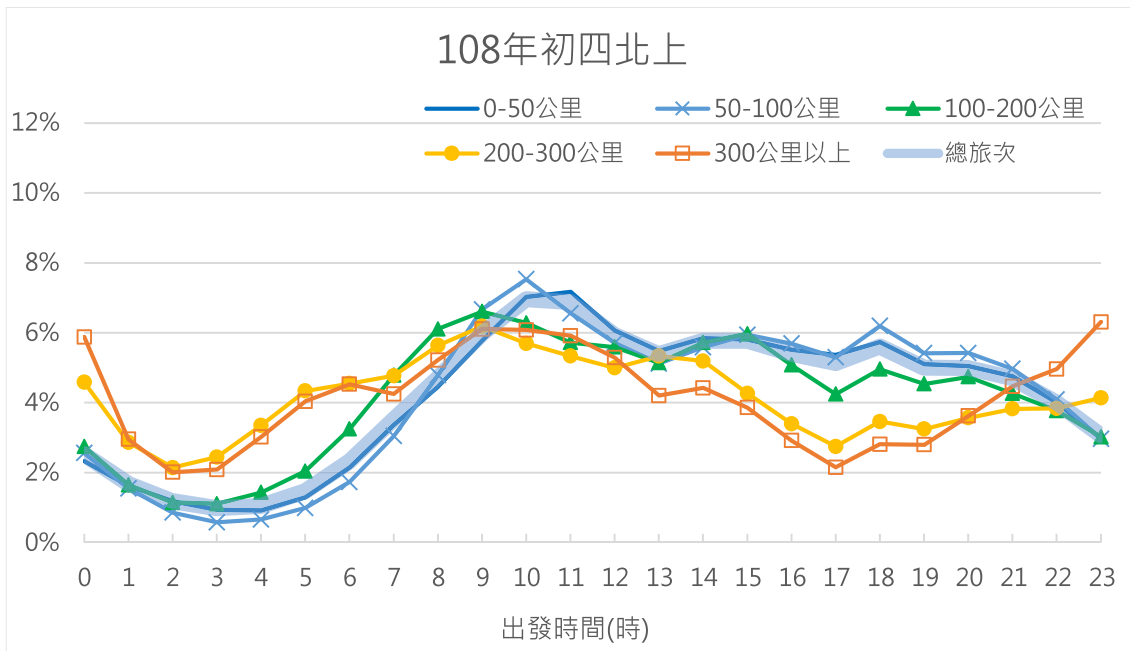


圖 2.7.2 108 及 112 年春節連假高速公路初四北上旅次出發時間分布

2.8 壅塞路段旅次組成

本節以高公局長期觀察之重點壅塞路段中，挑選初二南下國 1 楊梅-新竹以及初四北上國 1 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)
初二南下國 1 楊梅-新竹	26	4	8.7
初四北上國 1 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。

112 年 2 處壅塞路段總旅次數均較 108 年下降，且因國 4 豐潭段於春節前通車成為臺中-臺中系統路段之替代道路，該路段旅次數降幅(-18%)較初四北上整體降幅(-15%)大，旅次數甚至較 111 年(疫情且強降雨)低，並以區內及聯外旅次減少較多。而旅次組成部分，2 處壅塞路段與 111 年幾乎一致，而與 108 年相較，南下楊梅-新竹區內占比稍降、聯外稍升；北上臺中-臺中系統區內占比減少 7%、降幅稍高，通過占比增加。

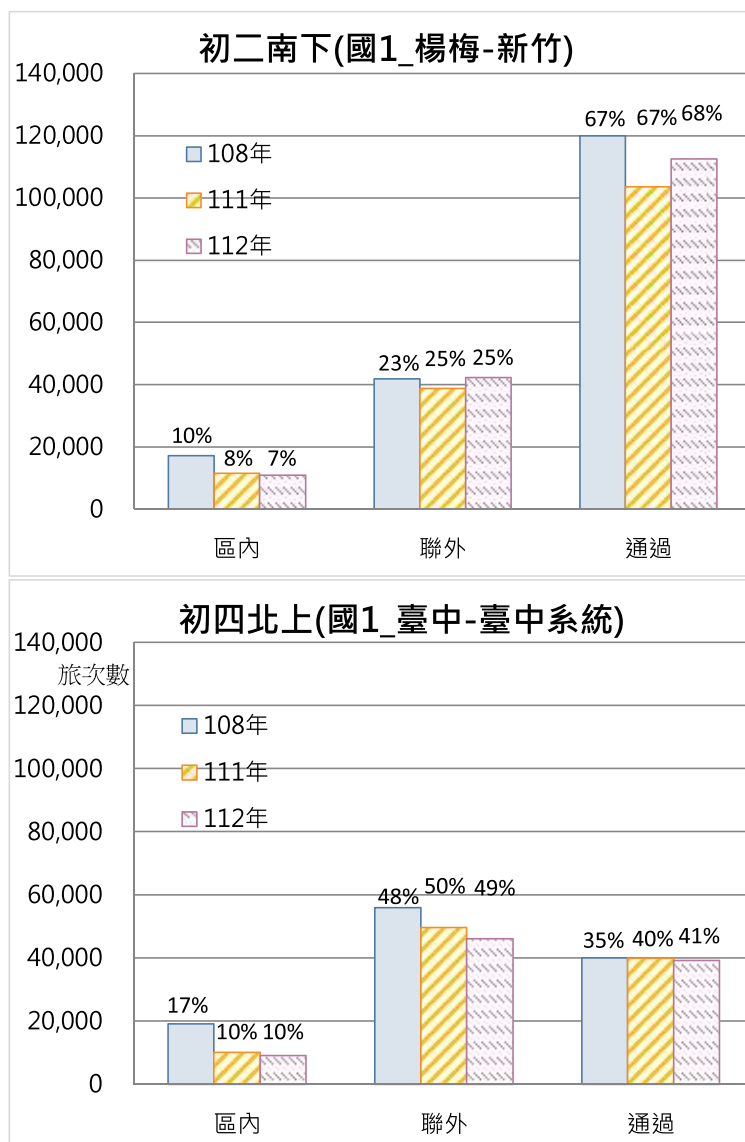


圖 2.8.1 高速公路壅塞路段旅次組成

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，有明顯差異。112 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 7、超過 200 公里占比則減少 1 成，而與 112 年高速公路整體旅次長度累積分布，亦有明顯差異。如圖 2.8.2 所示。

而如圖 2.8.3 所示，108 年北上行經臺中-臺中系統之旅次，其長度分布雖不如 108 年南下楊梅-新竹均勻，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公里接近2成，與108年高速公路整體旅次長度累積分布亦不吻合。112年之分布占比與108年相較，未達20公里旅次占比減少且低於2成、超過200公里占比增加則超過2成，亦可反映國4豐潭段於春節前通車成為臺中-臺中系統路段之替代道路之效果。

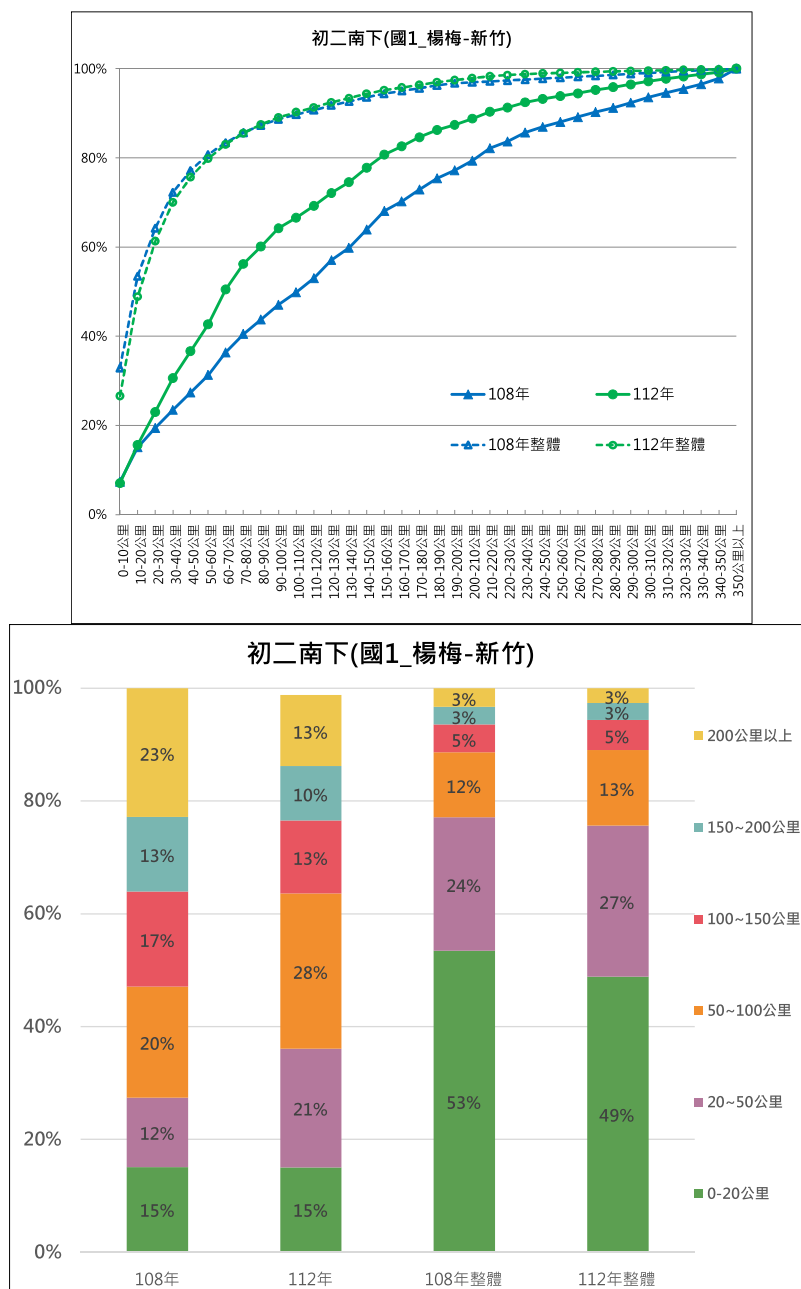


圖 2.8.2 高速公路壅塞路段旅次長度分布—初二南下楊梅-新竹

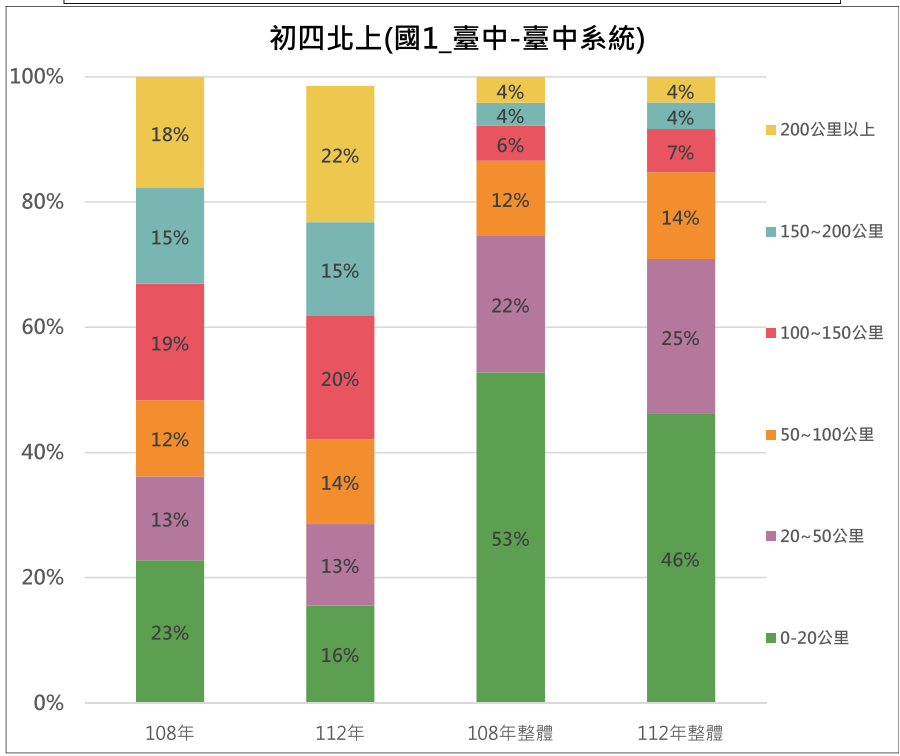
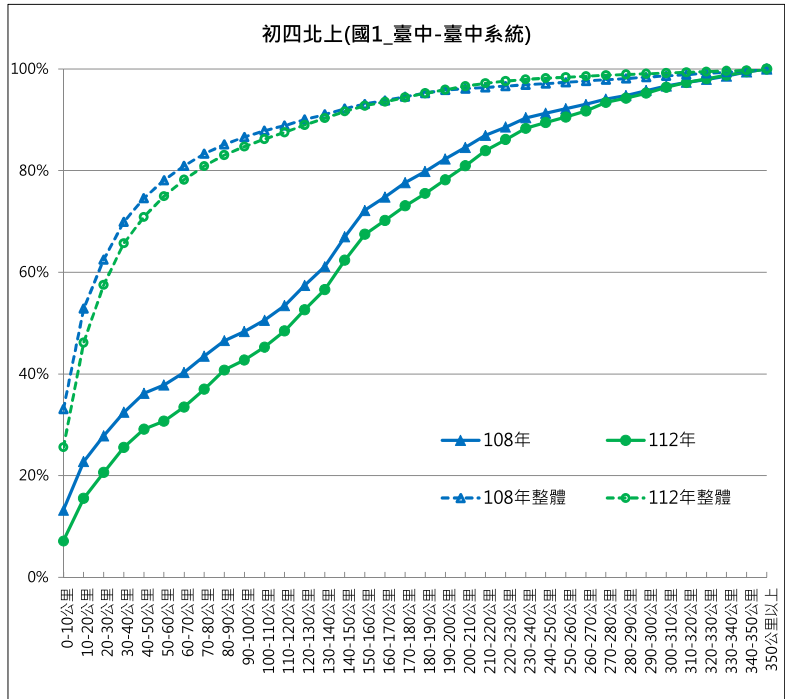


圖 2.8.3 高速公路壅塞路段旅次長度分布—初四北上臺中-臺中系統

第三章 春節連假臺鐵旅次特性

3.1 延人公里

108 及 112 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。

112 年延人公里每日變化趨勢與 108 年不同，且除了逆行於小年夜、除夕、初五、初六較 108 年增加，其餘日期均較 108 年減少，其中逆行之初一~初三及順行之初一~初四較 108 年下降約 2 成。而逆行以初四、初五較高，約 22.5 百萬延人公里；順行以初二、初三稍高，約 18.6 百萬延人公里，初四、初五亦超過 18 百萬延人公里。

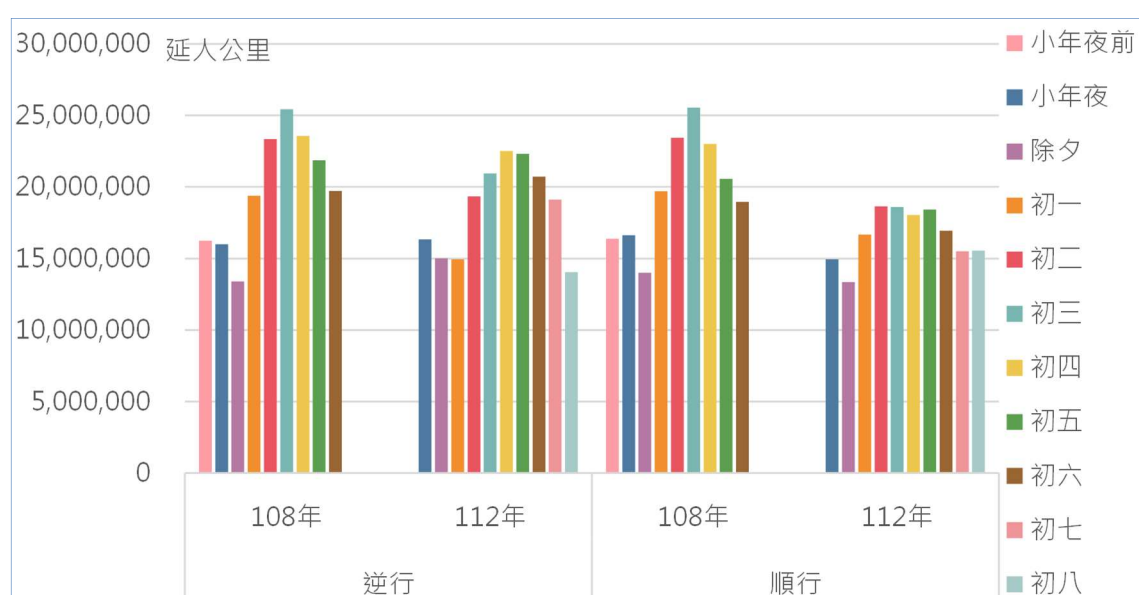


圖 3.1.1 108 及 112 年春節連假臺鐵延人公里

3.2 人旅次數

108 及 112 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。

112 年人次數較 108 年下降 15% 以上，初二~初四更減少 27~37%，且每日變化趨勢與 108 年不同。而雙向均以初五最高，約 33 萬人次。

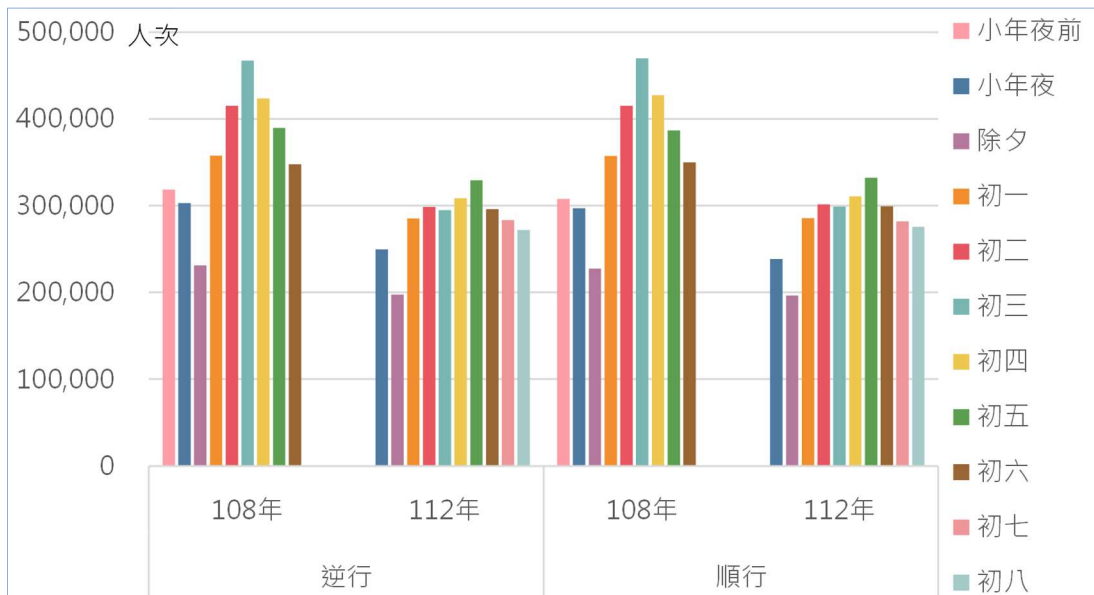


圖 3.2.1 108 及 112 年春節連假臺鐵人旅次數

3.3 平均旅次長度

108 及 112 年春節期間臺鐵每日分向旅次長度，如圖 3.3.1 所示。

108 年逆行之旅次長度以除夕最高達 58 公里、初二之達 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~初二、初三~初六 3 群，3 群均之旅次長度均逐日增加。108 年順行之旅次長度以除夕最高超過 61 公里、初二之超過 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；初一至初二旅次長度略增，隨後逐日遞減，至初六又稍微增加。

112 年旅次長度每日變化趨勢與 108 年不同，但均較 108 年增加。逆行以小年夜及初三增幅較高約 15%，且以初三旅次長度最長達 62.5 公里；順行以初三增幅較高約 14%，而以除夕旅次長度最長達 68 公里。

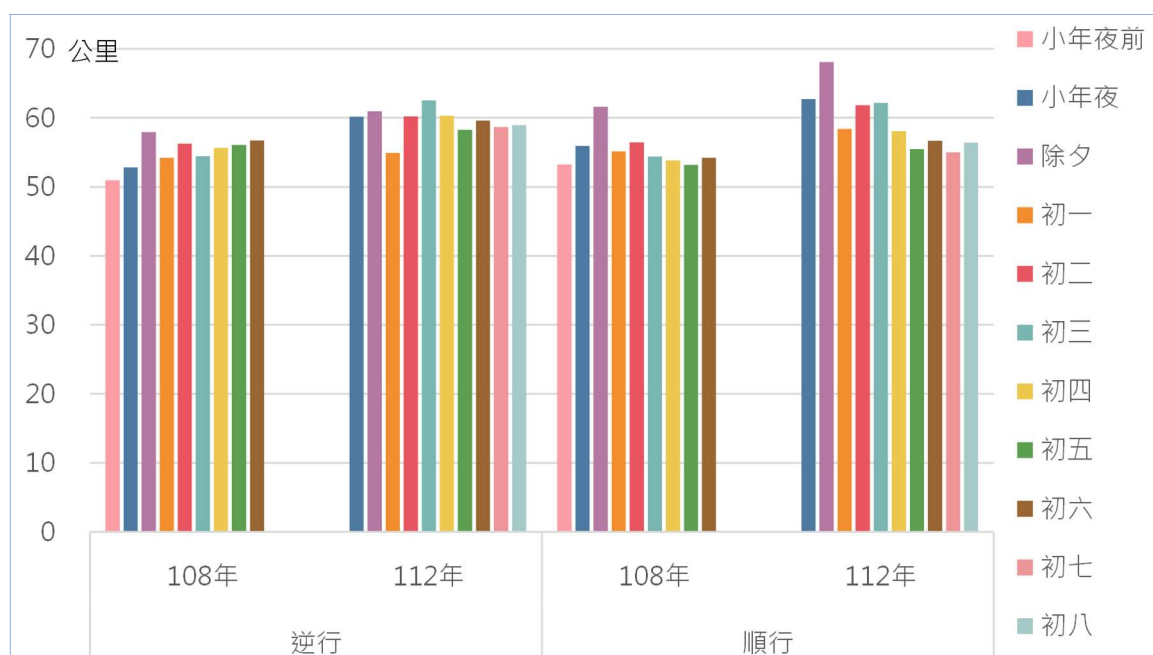


圖 3.3.1 108 及 112 年春節連假臺鐵旅次長度

3.4 旅次長度分布

108 及 112 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。112 年旅次長度未達 30 公里累積占比低於 5 成、未達 50 公里之占比最高為 7 成，且 112 年逆行初四未達 50 公里之占比最高、順行除夕未達 50 公里之占比最低，反映 112 年超過 50 公里旅次占比增加，亦呼應 3.3 節分析 112 年平均旅次長度較長，且逆行以初四旅次長度最短、順行以除夕旅次長度最長之情形。

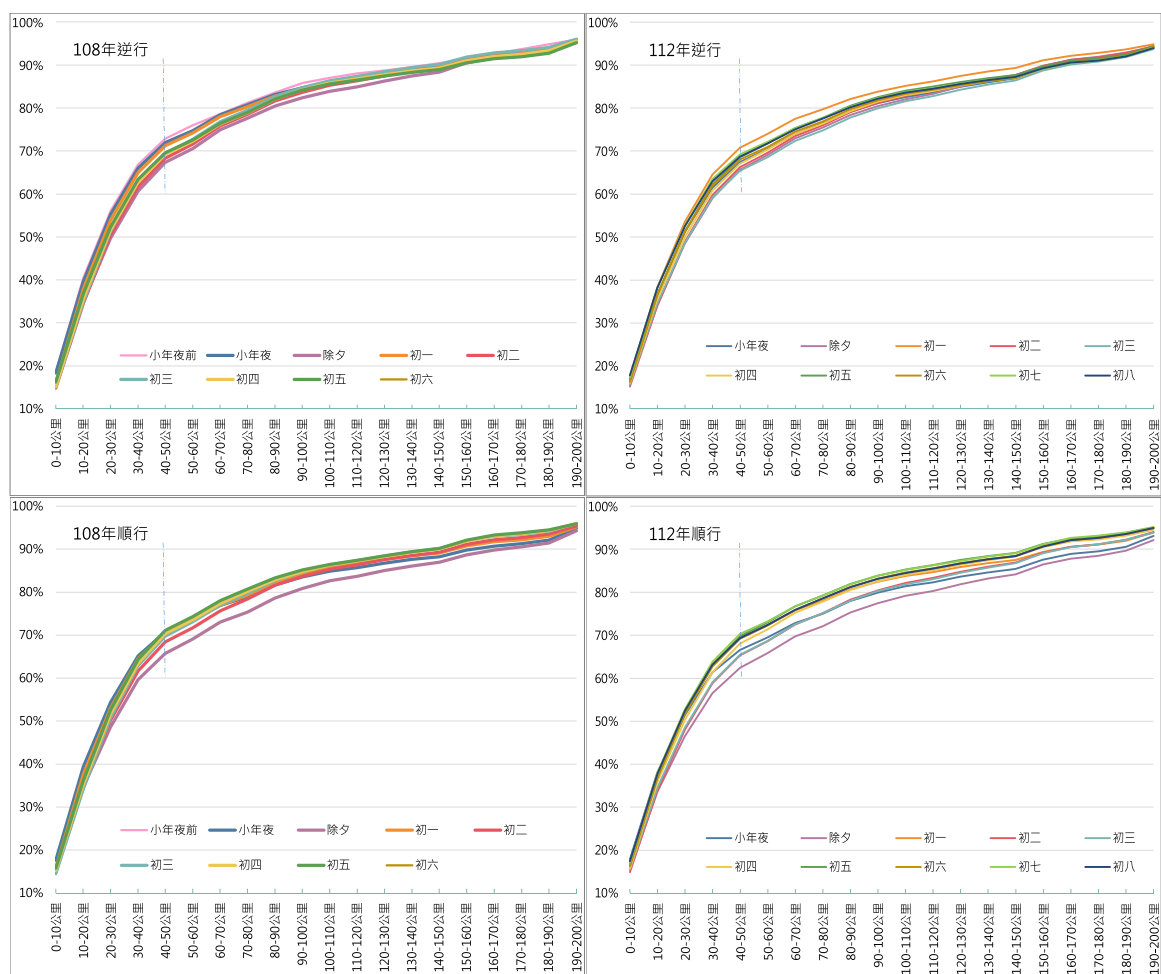


圖 3.4.1 108 及 112 年春節連假臺鐵旅次長度累積分布

3.5 主要出發及到達站分析

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。

112 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，30 個車站均重複入榜，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。112 年人次數大多低於 108 年，其中后里站於 108 年適逢臺中花博舉辦期間，因此 102 年為前 30 名中人次數減少最多(約 1.3 萬)、降幅最大(84%)的車站，排名由第 6 降至 29。其次為臺北站減少超過 1 萬人次，但排名仍為第 1 名；瑞芳站降幅達 52%，排名由第 16 降至 23。而臺東站為 30 名中人次數惟一增加之車站，排名由第 22 升至 13。生活圈分布與 108 年相同，如表 3.5.1 所示。

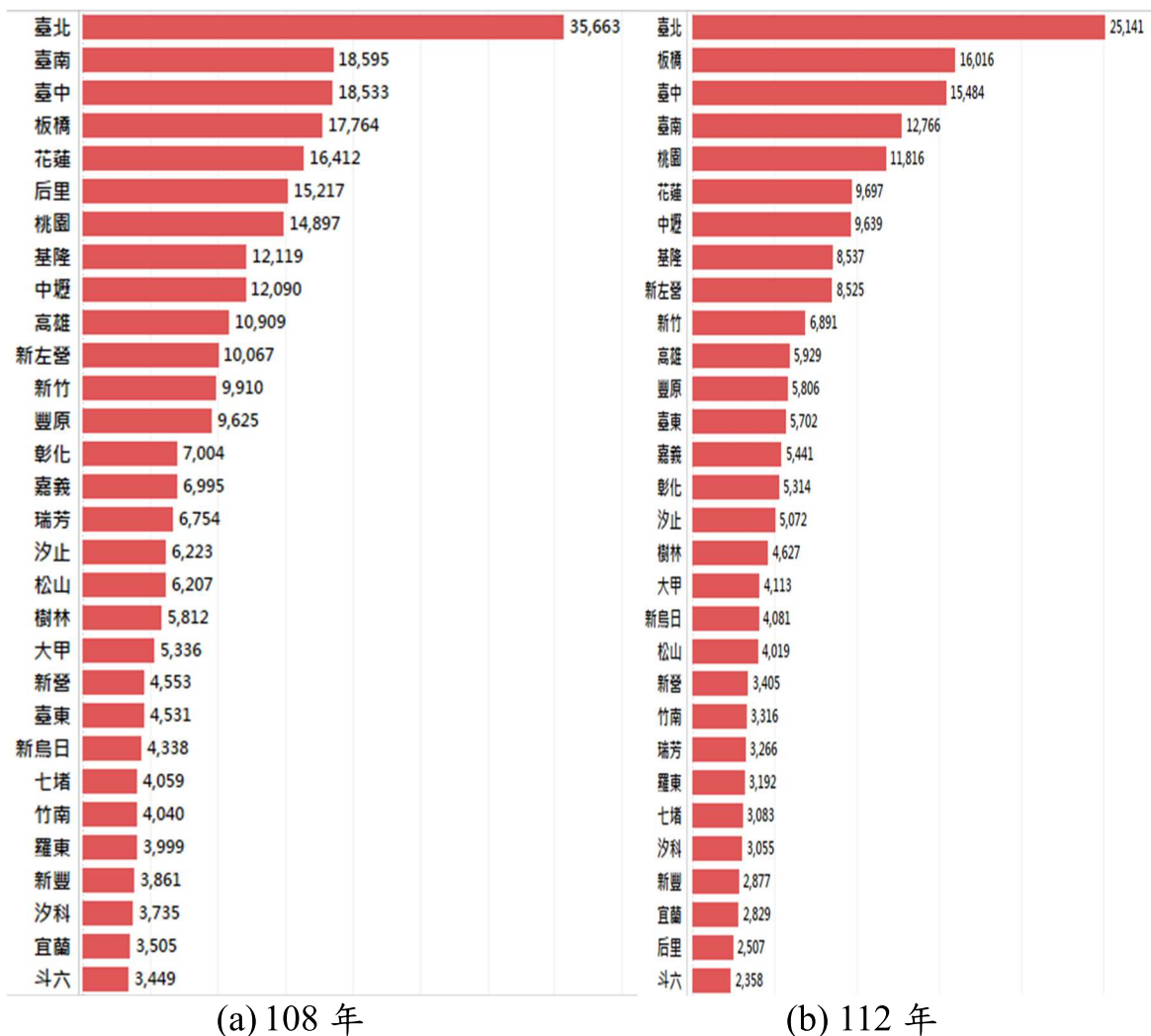


圖 3.5.1 臺鐵春節連假主要車站-初二逆行出發站

表 3.5.1 臺鐵前 30 大車站之生活圈分布—初二逆行出發站

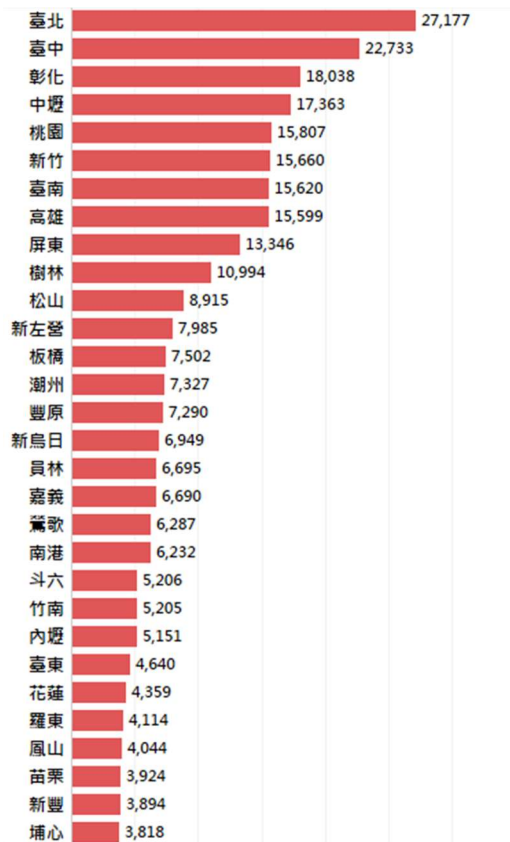
生活圈	基隆	臺北	桃園	新竹	苗栗	臺中	彰化	雲林	嘉義	臺南	高雄	屏東	宜蘭	花蓮	臺東
108 年	2	7	2	2	1	5	1	1	1	2	2	0	2	1	1
112 年	2	7	2	2	1	5	1	1	1	2	2	0	2	1	1

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。

112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。112年人次數大多低於108年，其中臺北站減少最多約9千人次，但排名仍為第1名；豐原站降幅最大，亦有可能因108年適逢臺中花博舉辦所致，減少46%，排名從15降至22；其次為松山站，減少36%，排名從11降至16。生活圈分布與108年相較，於桃園、臺中及臺南生活圈增加1名，宜蘭、花蓮、臺東生活圈均無車站排入前30大到達站(如表3.5.2所示)。



(a) 108 年



(b) 112 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
112 年	0	6	5	2	2	4	2	1	1	2	3	2	0	0	0

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。

112 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 28 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 名之占比超過 7 成。112 年人次數低於 108 年，其中臺北站減少最多，減少約 1 萬人次，但排名仍為第 1 名；豐原站降幅最大，亦有可能因 108 年適逢臺中花博舉辦所致，減少 47%，排名從 16 降至 24；其次為苗栗站，減少 41%，排名從 25 降至 27。而沙崙站增幅達 26%，排名從 27 升至 21。生活圈分布與 108 年相較，於新竹及臺中生活圈增加 1 名，宜蘭、臺東生活圈減少 1 名(如表 3.5.3 所示)。

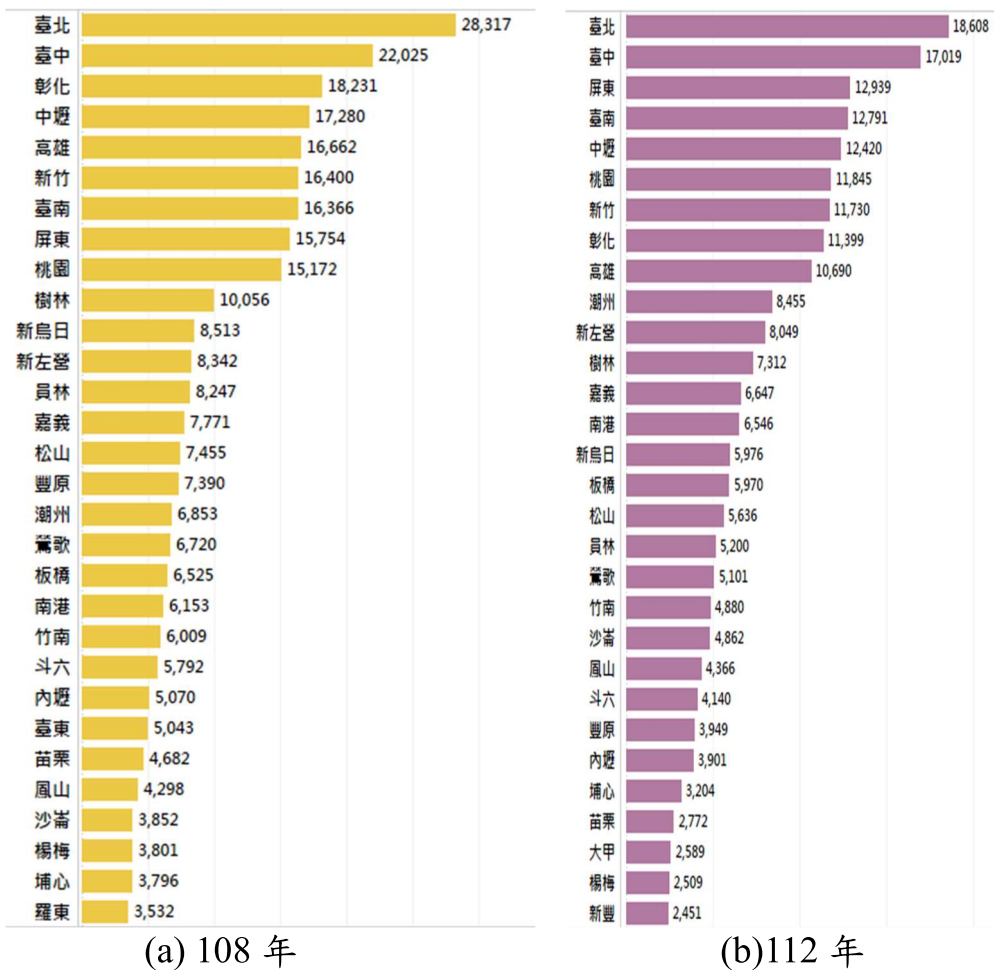


圖 3.5.3 臺鐵春節連假主要車站-初四順行出發站

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
112 年	0	6	5	2	2	4	2	1	1	2	3	2	0	0	0

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。

112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名之占比達7成。112年人次數大多低於108年，其中后里站於108年適逢臺中花博舉辦期間，因此102年為前30名中的人次數減少最多(約1.6萬)、降幅最大(87%)的車站，排名由第5降至29。其次為其中臺北站減少最多，減少約1.2萬人次，但排名仍為第1名；瑞芳站降幅最大，減少46%，排名由第15降至19。而臺東站增幅達68%，排名由第27升至12。生活圈分布與108年差異不大，於臺北、臺中、彰化、屏東生活圈各差1名(如表3.5.4所示)。

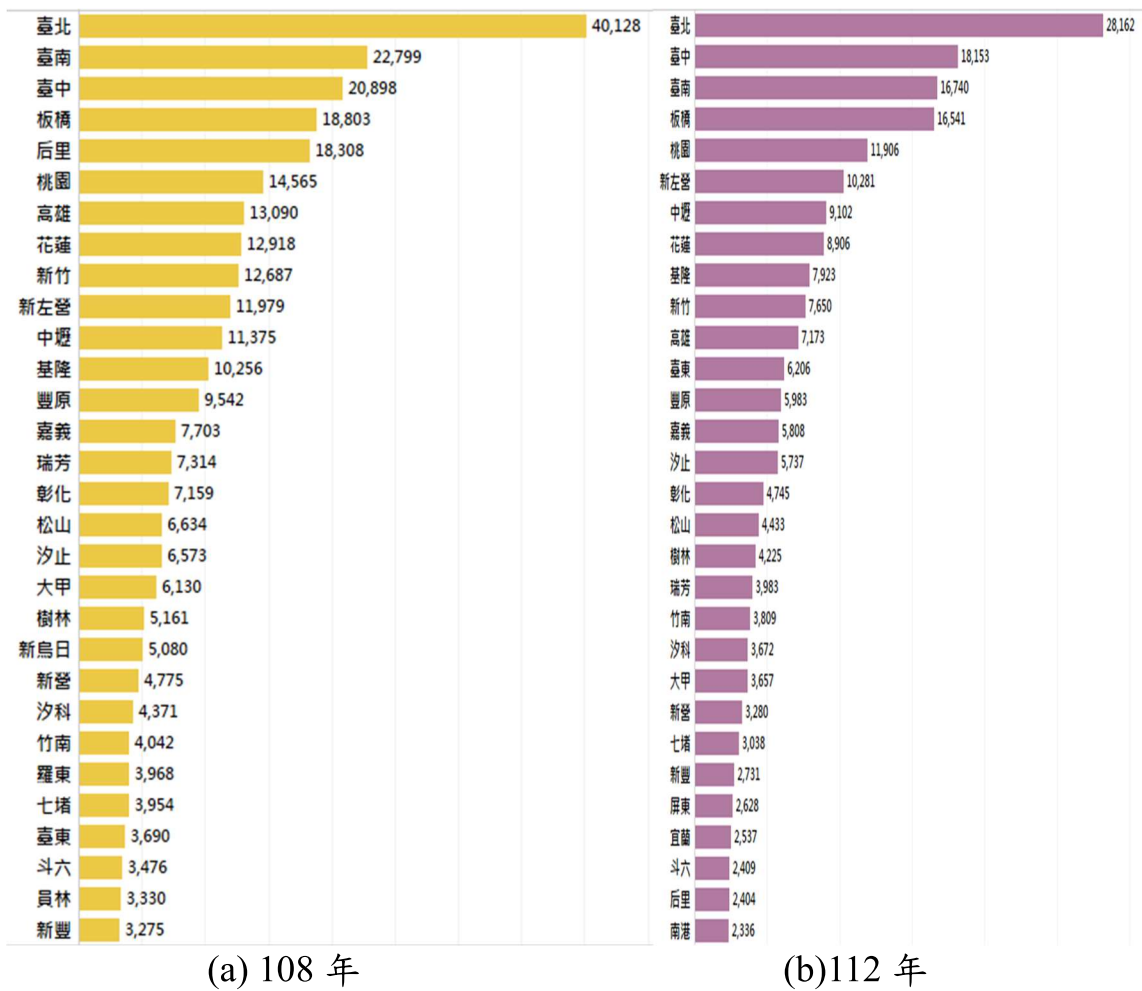


圖 3.5.4 臺鐵春節連假主要車站-初四順行到達站

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
112年	2	8	2	2	1	4	1	1	1	2	2	1	1	1	1

3.6 主要起迄對分析

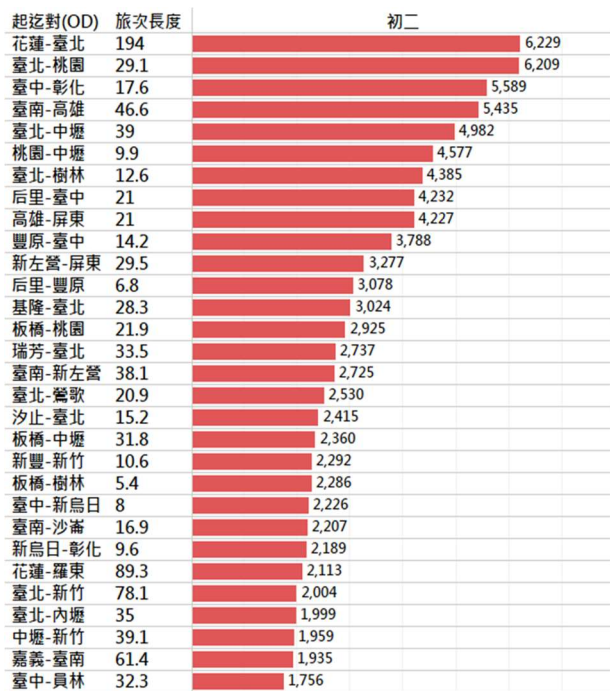
主要起迄對，亦以初二南下(逆行)與初四北上(順行)進行分析說明。

臺鐵 108 年排入前 30 名之起迄對，旅次數在 2~7 千之間，112 年旅次數降至 1~5 千之間(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%，112 年則略降為 22%。

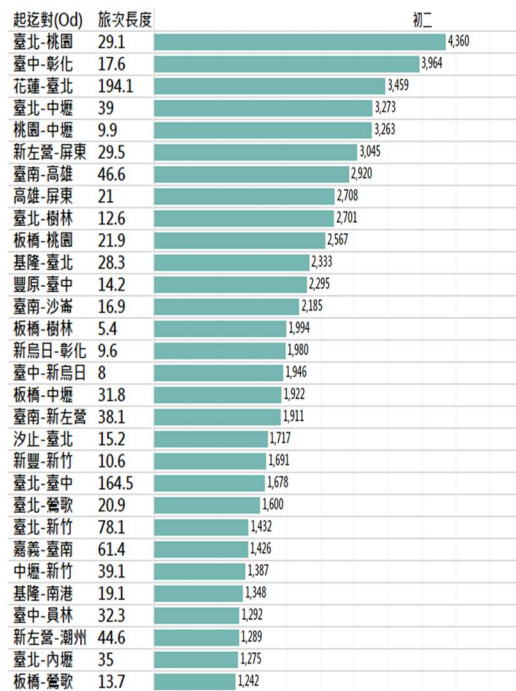
108 年初二逆行排名第 1、第 2 的起迄對為花蓮-臺北、臺北-桃園，旅次數超過 6 千，排名第 3、第 4 為臺中-彰化及臺南-高雄，旅次數約 5.5 千，排名第 5 之後的旅次數則低於 5 千(圖 3.6.1(a))。初四順行排名第 1 的起迄對為高雄-臺南，旅次數超過 7 千，排名第 2 的為桃園-臺北，旅次數約 6.6 千，排名 3~6 的起迄對依序為彰化-臺中、臺北-花蓮、中壢-臺北、屏東-高雄，旅次數約 5.3~5.5 千之間，再其後之旅次數則低於 5 千(圖 3.6.1(c))。

112 年初二逆行排名前 30 之起迄對與 108 年相較，有 26 個起迄對重複入榜(圖 3.6.1(b))，其中后里-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 12，112 年旅次數則大幅減少 8 成以上，排名降至 30 名以外。其次花蓮-臺北減少約 2.8 千人次，排名由第 1 下降至第 3 名；臺南-高雄降幅達 46%，排名由第 4 下降至第 7 名。

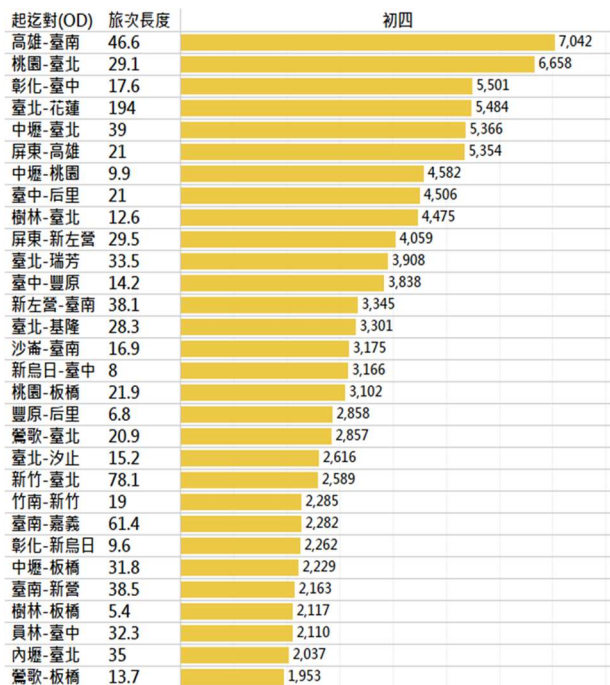
112 年初四順行排名前 30 之起迄對與 108 年相較，有 26 個起迄對重複入榜(圖 3.6.1(d))，其中臺中-后里、豐原-后里，同樣因為 108 年適逢臺中花博舉辦期間，分別排名第 8、第 18，112 年旅次數則大幅減少 8 成以上，排名降至 30 名以外。其次高雄-臺南減少約 3.3 千人次，排名由第 1 下降至第 3 名；臺北-瑞芳降幅達 56%，排名由第 11 下降至第 21 名。另沙崙-臺南旅次數增加，排名由第 15 升至第 4 名。



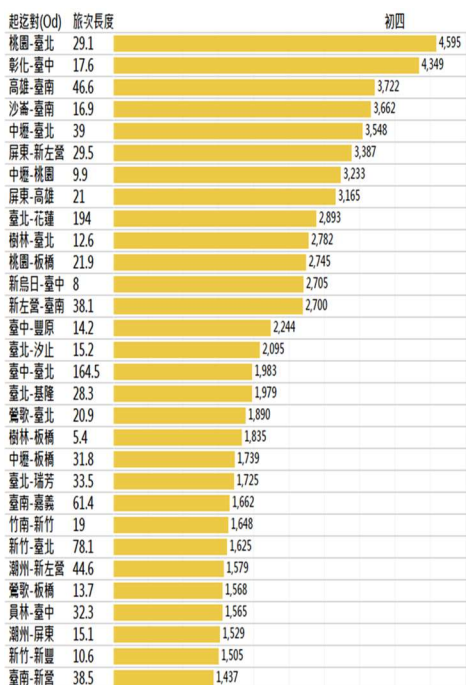
(a)108 年初二逆行



(b)112 年初二逆行



(a)108 年初四順行



(b)112 年初四順行

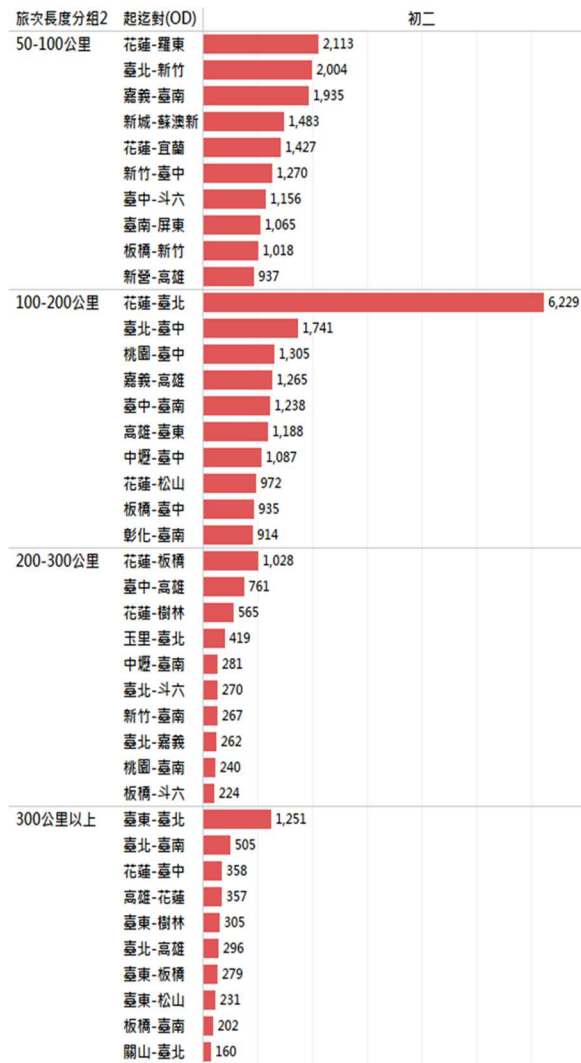
圖 3.6.1 臺鐵春節連假主要起迄對

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，112 年分布相似。(表 3.6.1)

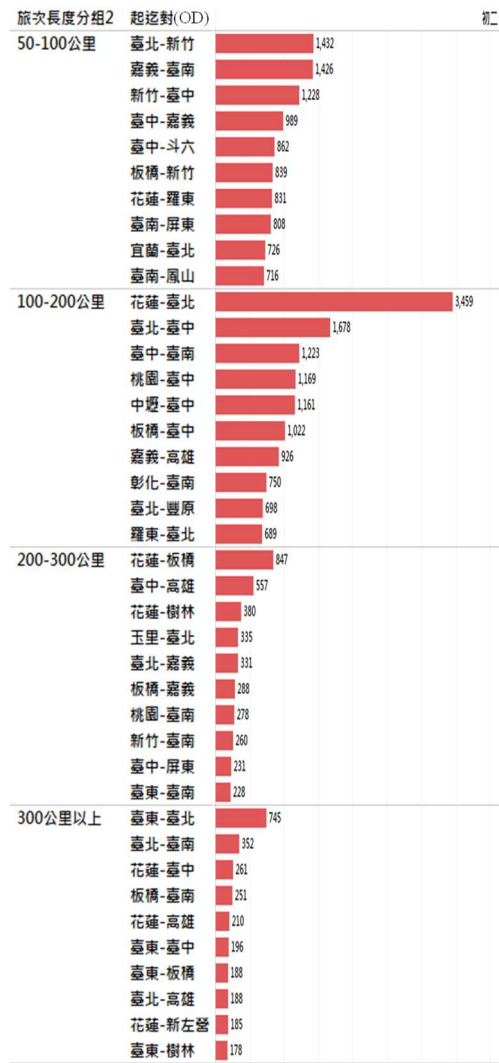
另由於旅次長度超過 50 公里之占比不到 3 成，因此 50-100、100-200 公里以上之旅次長度區間，除原本即已排入前 30 大之起迄外，其餘起迄之旅次數均不高，而 200-300 及 300 公里之起迄對，主要為花蓮往返板橋及臺東往返臺北之旅次。(表 3.6.1、圖 3.6.2、圖 3.6.3)

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
	112 年	0	4	4	4	3	3	3	3	1	1	2	2	0
初四 順行	108 年	0	5	3	4	4	3	4	3	0	1	2	1	0
	112 年	0	3	4	5	3	3	3	3	1	1	2	2	0

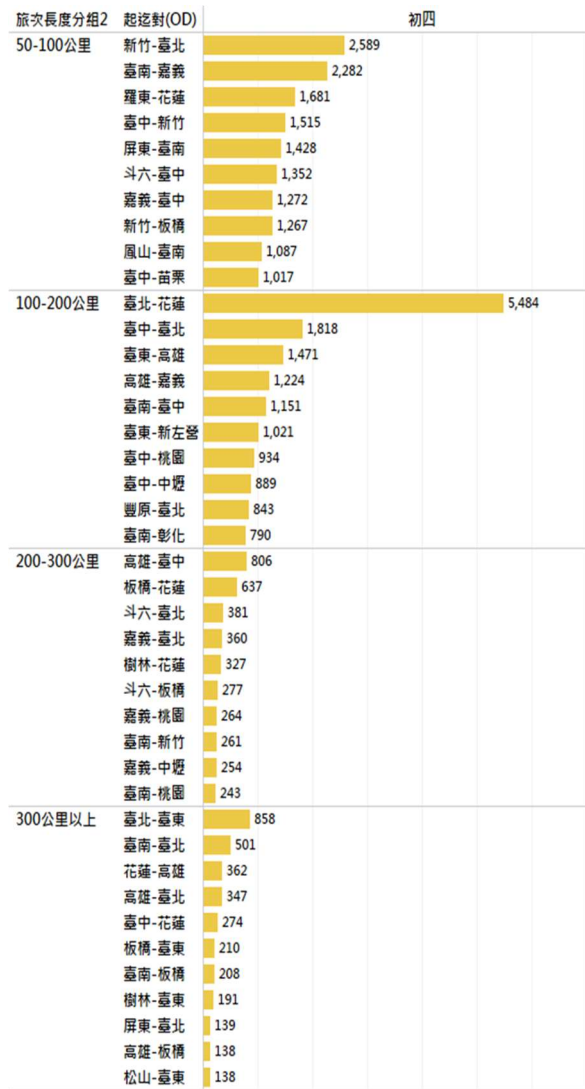


(a)108 年

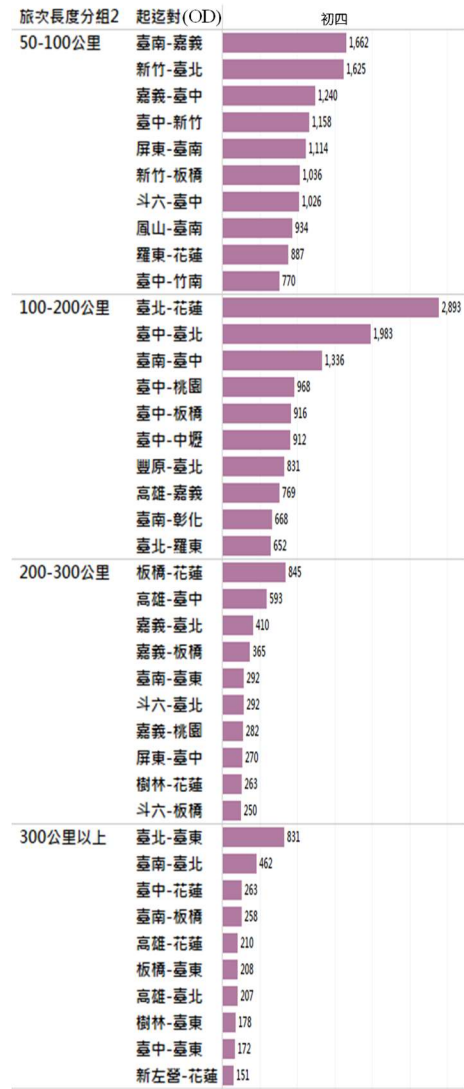


(b)112 年

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)112 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 112 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。北上為假期首日近 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。北上初三~初五為疏運尖峰。

112 年每日延車公里增減變化與 108 年幾乎一致，且疏運壓力仍偏於北上方向。然而除夕以前，108 年有 3 日返鄉、112 年有 2 日返鄉，因此 112 年返鄉交通量較 108 年集中，112 年南下假期首日甚至超過 30 百萬車公里，較 108 年首日高出 10%，亦為 112 年疏運最尖峰日。初一以後，因 112 年假期天數較長，因此整體而言交通量較 108 年分散，南下仍以初二最高，但較 108 年低 10%；北上初二~初五更較 108 年減少 15~18%，且因初四後尚有 4 天假期可北返，使得初五交通量略高於初四。

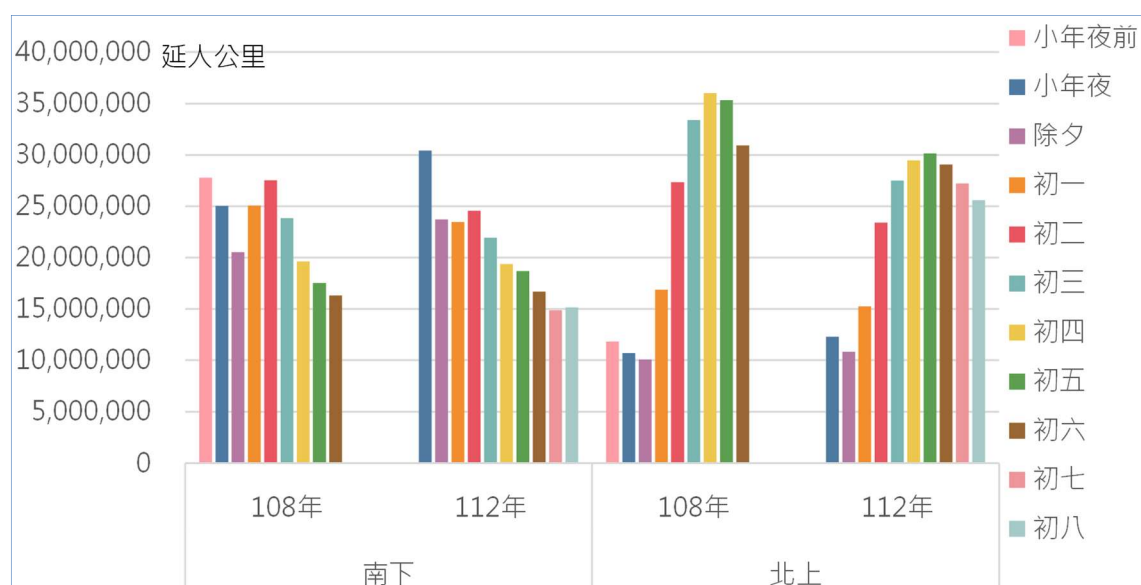


圖 4.1.1 108 及 112 年春節連假高鐵延人公里

4.2 人旅次數

108 及 112 年春節期間高鐵每日分向人旅次數，如圖 4.2.1 所示。

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。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。108 年每日人旅次增減變化趨勢與延車公里一致，北上初三~初五為搭乘人次尖峰。

112 年每日人旅次增減變化趨勢亦與延車公里一致，且搭乘人次仍以北上方向居多。南下假期首日人次數雖明顯凸出，惟仍低於北上初四、初五人次數。

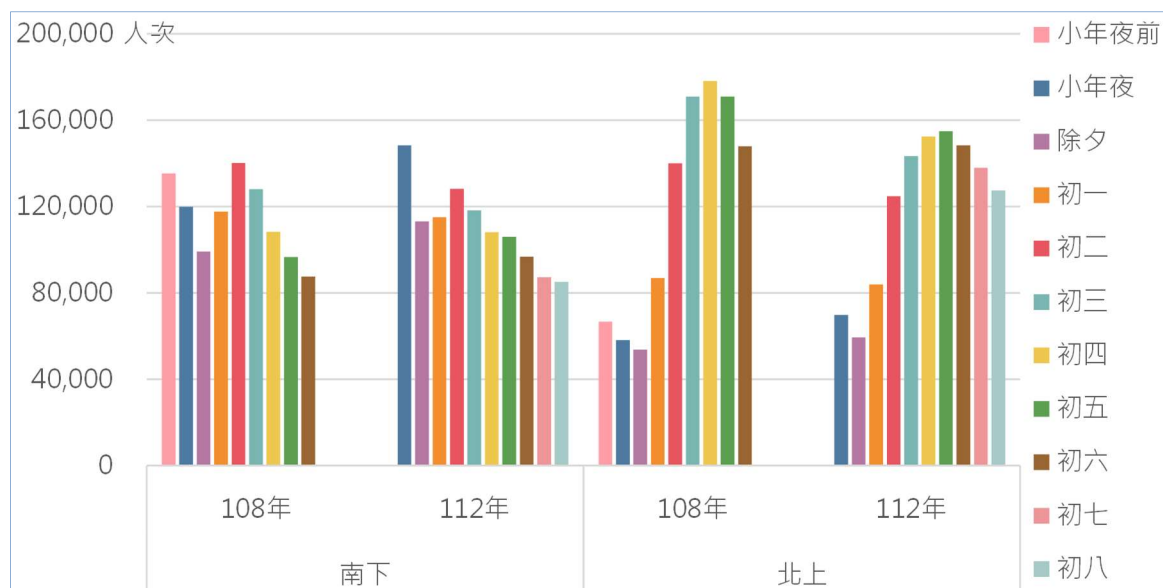


圖 4.2.1 108 及 112 年春節連假高鐵人旅次數

4.3 平均旅次長度

108 及 112 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。

112 年每日變化趨勢與 108 年相近，除了南下除夕旅次長度較 108 年略增，其餘日期均較 108 年略短，且普遍而言北上降幅較南下高。112 年旅次長度最長為除夕南下 210 公里、初八北上 201 公里。

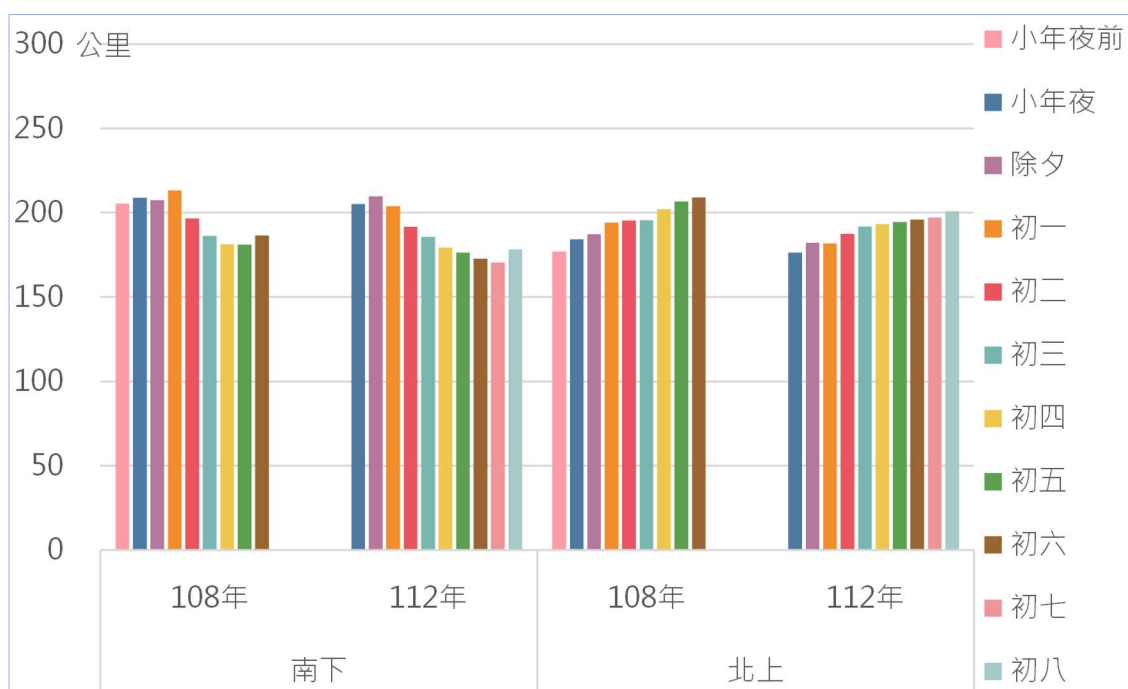


圖 4.3.1 108 及 112 年春節連假高鐵平均旅次長度

4.4 旅次長度分布

108 及 112 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 年間之分布特性非常相似。

春節連假高鐵旅次長度累積分布呈階梯狀逐步遞增，各日期排列順序與平均旅次長短一致，平均旅次長度愈長，累積分布線型排序愈下(圖 4.4.1)。於 150-160 公里及 330-340 公里區間，旅次占比分布較高，且 112 年於 30-40 公里區間占比增加、150-160 公里及 330-340 公里區間占比減少(圖 4.4.2)，可反映 112 年整體旅次長度略低於 108 年。

另對照表 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。

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

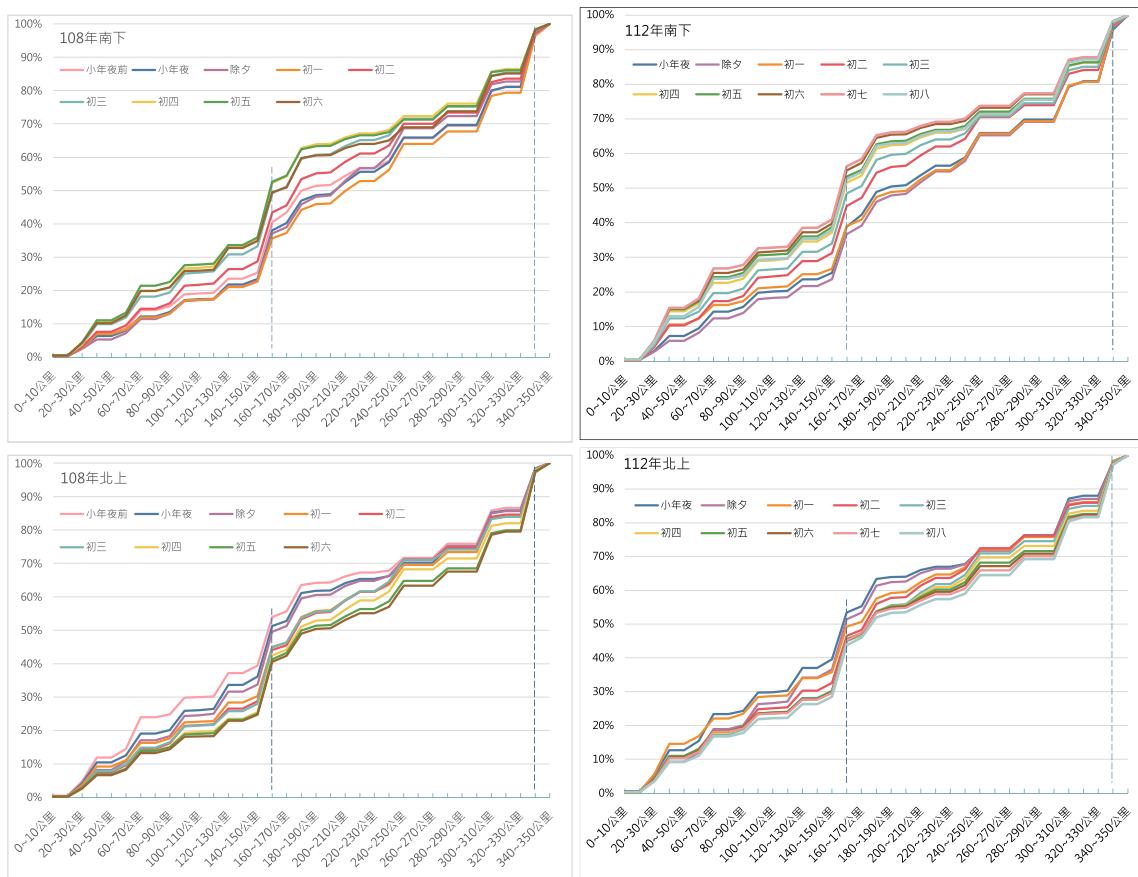


圖 4.4.1 108 及 112 年春節連假高鐵旅次長度累積分布

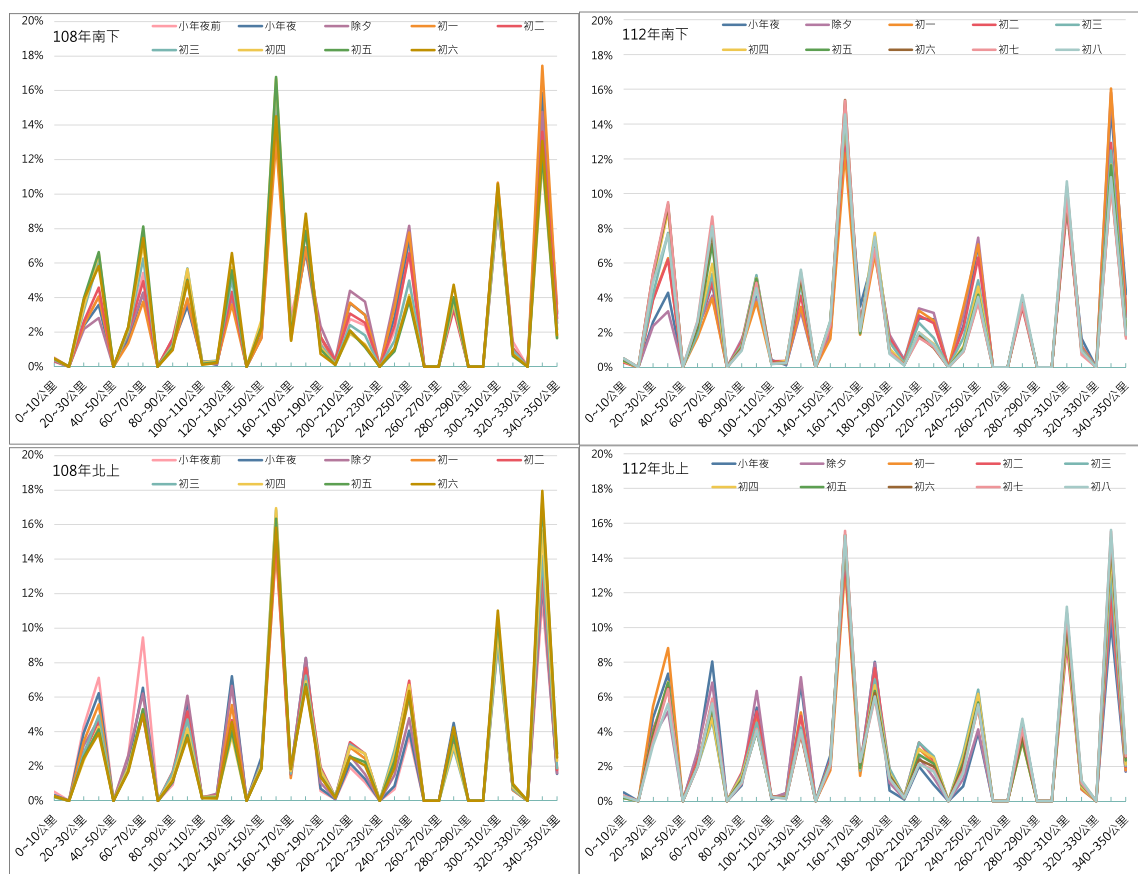


圖 4.4.2 108 及 112 年春節連假高鐵旅次長度分布

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 112 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%，已不及臺北站之半。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-左營、臺北-臺中，人次數約 1.4 萬。第 3 為臺中-左營，已不到 1 萬人次。

112 年初二南下主要出發站、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，而 112 年以臺北為出發站之占比減少 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%		

112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	192	71	933	802	456	2997	412	836	1444	1402	3719	13,264	10%
臺北		88	4268	3893	1412	11,087	1309	2426	4765	4708	11,237	45,193	35%
板橋			2804	1558	827	4943	860	1647	2875	2112	5315	22,941	18%
桃園				1483	557	3828	476	1020	1861	2032	4841	16,098	13%
新竹					122	1604	228	354	710	1115	2388	6,521	
苗栗						354	79	140	211	316	781	1,881	
臺中							623	1037	1777	2438	7540	13,415	10%
彰化								59	152	322	967	1,500	
雲林									126	371	1229	1,726	
嘉義										684	2492	3,176	
臺南											2505	2,505	
到達站 合計	192	159	8,005	7,736	3,374	24,813	3,987	7,519	13,921	15,500	43,014	128,220	
占比						19%			11%	12%	34%		

二、北上

108 及 112 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。

主要起迄對為臺中-臺北、左營-臺北，旅次數超過 2 萬，第 3 為左營-臺中，約 1 萬旅次。

112 年初四北上主要出發站、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 112 年以臺北為到達站之占比減少 4%。

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%						

112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	152											152	
板橋	78	67										145	
桃園	945	5854	3101									9,900	
新竹	773	4857	1763	1988								9,381	6%
苗栗	321	1507	842	518	197							3,385	
臺中	2839	15,632	6150	4924	2011	429						31,985	21%
彰化	329	1642	853	547	276	69	736					4,452	
雲林	595	3214	2133	1077	360	128	1244	71				8,822	6%
嘉義	1187	6290	3850	2205	897	150	2081	157	91			16,908	11%
臺南	1252	6580	2501	2445	1213	235	2789	230	307	727		18,279	12%
左營	3202	15,330	6537	5560	2730	712	8206	775	887	1630	3362	48,931	32%
到達站 合計	11,673	60,973	27,730	19,264	7,684	1,723	15,056	1,233	1,285	2,357	3,362	152,340	
占比	8%	40%	18%	13%			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 108 及 112 年春節放假日期不同，僅以共同涵蓋之小年夜~初六整體疏運量，比較不同系統之占比變化。

5.1 疏運人次占比

108 及 112 年小年夜~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。112 年較 108 年疏運人次減少，臺鐵減少 2 成、高鐵減少近 4 成、國道客運減少超過 5 成。而 108 年各運具之占比，臺鐵 6 成、高鐵超過 2 成、國道客運低於 2 成，112 年因臺鐵增加 7%，相對高鐵及國道客運占比均減少，且以國道客運減少 5% 較多。

112 年小年夜~初六高速公路疏運人次較 108 年減少 7%，而 108 年臺鐵、高鐵、國道客運合計之公共運輸疏運人次為高速公路人旅次數之 9%，112 年降至 7%，如圖 5.1.2 所示。

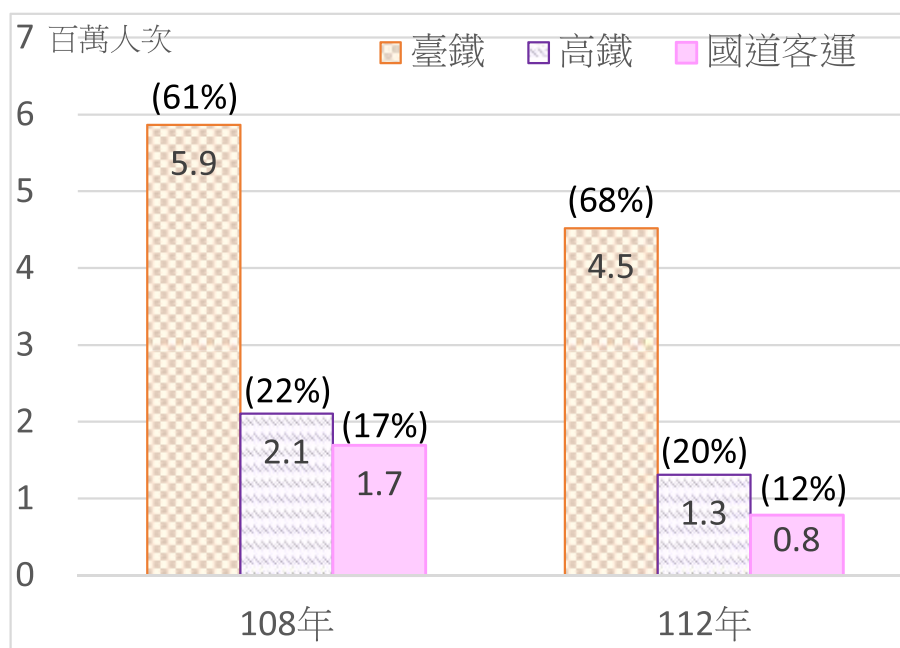


圖 5.1.1 108 及 112 年春節連假臺鐵、高鐵、國道客運總疏運人次及占比

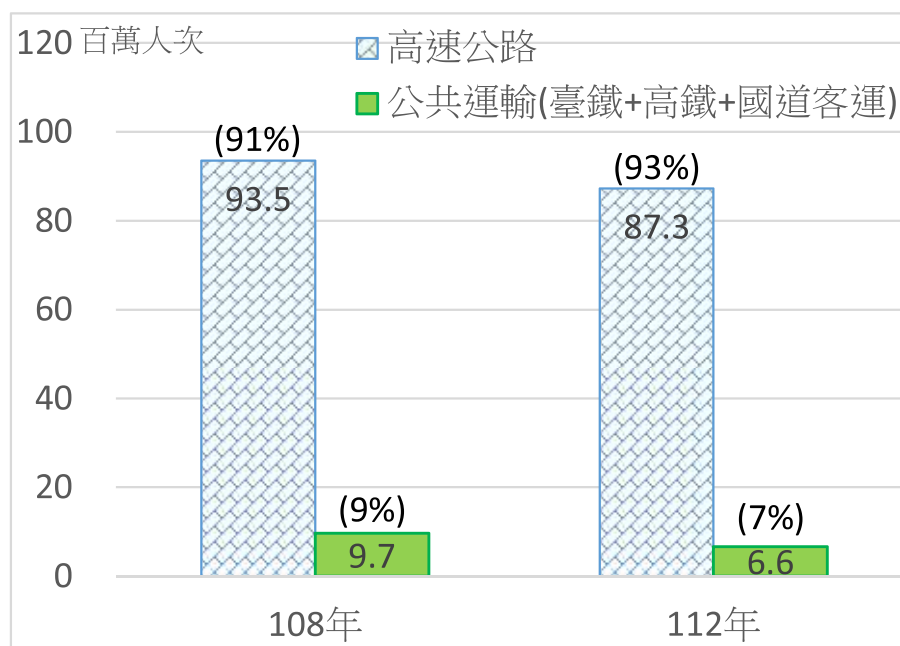


圖 5.1.2 108 及 112 年春節連假高速公路與公共運輸總疏運人次

5.2 旅次長度特性

由於 103~112 年間高速公路普遍以初四北上疏運壓力最大，雖然 112 年因假期較長使得初五北上較高，然與初四差異甚微，因此本節仍以初四北上比較高速公路、臺鐵、高鐵之旅次長度特性。

108 及 112 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 112 年各運具旅次長度除高鐵外，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
112 年	46.2	58.1	193.3

以每 50 公里檢視 108 及 112 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%
	112 年	73%	13%	6%	4%	4%
臺鐵	108 年	70%	15%	5%	6%	4%
	112 年	68%	14%	6%	6%	5%
高鐵	108 年	7%	13%	6%	27%	47%
	112 年	11%	12%	7%	26%	44%

112 年高速公路於 50-100 公里占比略增、臺鐵於 100-150 及 200 公里以上區間占比略增，因此旅次長度較 108 年略增。高鐵則於 0-50 公里占比增加 4%、200 公里以上占比減少 3%，因此旅次長度較 108 年減少 9 公里。

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超過 4 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 108 及 112 年幾乎一致，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、112 年 22 萬人次)，高鐵占比可達 2 成，臺鐵僅約 5%。

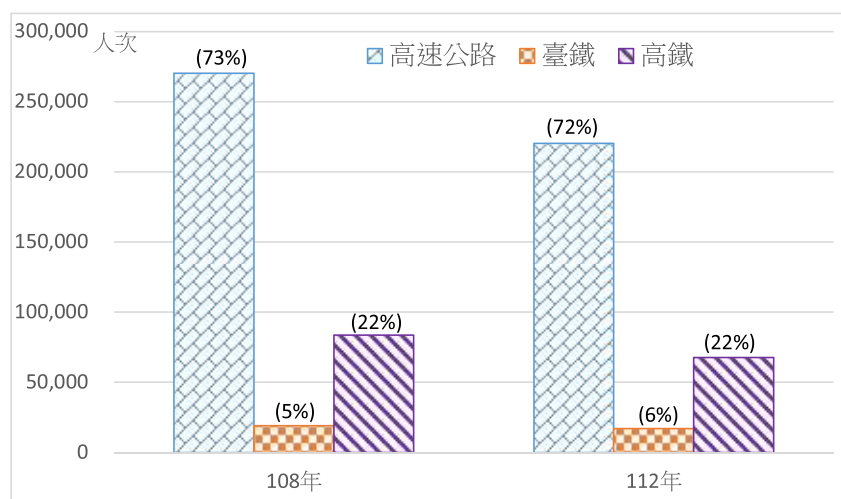


圖 5.2.1 初四北上高速公路與臺、高鐵於 200 公里以上旅次長度之市場分布

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約有 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 及 112 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，而 30 大起迄對於北區即占 2/3。

另由 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超過 4 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、圖 2.6.8 顯示，108 及 112 年高速公路於 200-300 公里旅次長度區間排名前 5 之起迄對主要為南州-霧峰及雲林系統-土城/中和/五股/三重。108 年南州-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。而依表 4.4.1、表 4.5.2 分析顯示，高鐵於 200-300 公里區間，

主要出發站為嘉義站約占 5 成、主要到達站為臺北站，接近 4 成，並以嘉義-臺北旅次數最高，108 年約 8.6 千人次。

108 及 112 年高速公路 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。108 年南州-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。而高鐵於 300 公里以上區間，主要出發站為左營站占 75%、主要到達站為臺北站，超過 5 成，並以左營-臺北旅次數最高，108 年超過 2 萬人次。

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

112 年春節為首次長達 10 天的連假，且 111 年底新冠疫情影響程度已減輕，相關防疫措施鬆綁，我國並於 10 月 13 日開放國門、12 月 10 日起取消入境旅客人數上限，回歸疫情前狀況。爰以疫情前假期天數相近之 108 年 9 天春節連假對照比較，綜整 112 年春節連假高速公路與鐵路客運之旅次特性，說明如下：

1. 112 年因假期較長，使得高速公路於除夕以後之每日延車公里及旅次數，普遍較 108 年低。平均旅次長度較 108 年增加，對照旅次長度累積分布亦可呼應—未達 10、20 公里之累積占比均低於 108 年，超過 50 公里之占比則略增。
2. 112 年臺鐵之每日延人公里與旅次數變化情形與高速公路類似，普遍較 108 年低。平均旅次長度亦較 108 年增加，對照旅次長度累積分布，顯示未達 50 公里之占比下降，使得平均旅次長度增加。
3. 112 年高鐵之延人公里與旅次數變化情形亦與高速公路類似，普遍較 108 年低，惟於南下假期首日之疏運量特別高，但仍低於北上尖峰疏運量。而平均旅次長度略低於 108 年，係因 112 年於 30-40 公里區間占比增加、150-160 公里及 330-340 公里區間占比減少。
4. 將高速公路車旅次換算為人旅次後，臺鐵、高鐵、國道客運合計之疏運人次，尚不及高速公路之 10%。而僅就臺鐵、高鐵、國道客運等公共運輸檢視，112 年各運具之占比分別為，臺鐵 7 成、高鐵 2 成、國道客運 1 成。
5. 初四北上高速公路 200 公里以上之旅次雖僅有 4%，惟總計高速公路、臺鐵、高鐵之疏運人次，200 公里以上仍以高速公路占比最高達 7 成，高鐵占比可超過 2 成，臺鐵則為 6%。

6. 高速公路及臺鐵於未達 50 公里旅次長度區間占比約有 7 成，高速公路平均旅次長度不到 50 公里、臺鐵則不到 60 公里。112 年前 30 大主要起迄對，高速公路於北區即占 2/3，而除機場系統-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；臺鐵於北區約占一半，旅次長度分布於 5-40 公里之間。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。
7. 高鐵初二南下分別以臺北站、左營站為出發、到達人次數最高之車站，接近全日人次之 4 成，初四北上之出發、到達站則相反。而相較 108 年，臺北站占比略降，人潮略往南港及板橋分散。主要起迄對部分，初二南下及初四北上均為臺北-臺中、臺北-左營，且單一主要起迄對人次數即約占全日人次之 1 成。
8. 高速公路初二南下出發時間於用餐時段占比下降，旅次長度越長、愈早出發、愈避開尖峰用路時段。尤其 200 公里以上之出發時間集中於清晨 5 時，占比達 12%，而總旅次僅 2%於同時段出發。
9. 高速公路初四北上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。而 200 公里以上之出發時間分布，與初二南下截然不同，清晨避開尖峰時段出發之比例雖仍較其他旅次長度區間高，但僅 5.5%；另有部分旅次於夜間 12 時前後出發避開尖峰，分時占比不到 5%；而上午 9-12 時之日間尖峰，分時占比 6%，幾乎與其他長度區間尖峰用路時段重疊。
10. 分析初二南下國 1 楊梅-新竹，以及初四北上國 1 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。而因國 4 豐潭段於春節前通車成為國 1 臺中-臺中系統路段之替代道路，使得該

路段旅次數降幅(-18%)較整體降幅(-15%)大，旅次數甚至較 111 年(疫情且強降雨)低，並以區內及聯外旅次減少較多。

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

112 年高速公路延車公里及旅次數，南下以初二最高，與歷年一致；北上因假期較長，初一以後尚有 8 天假期，使得最大日由歷年之初四遞延至初五，但差異不大，且交通量偏低。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 48% 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 112 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。

六、建議加強臺中地區高快速公路之旅行時間及路徑導引資訊

與 108 年相較，112 年初四北上國 1 臺中-臺中系統路段之旅次數減少比例(-18%)較整體降幅(-15%)大，甚至較 111 年(疫情且強降雨)還低，並以區內及聯外旅次減少較多，顯示於 112 年春節前通車之國 4 豐潭段具有替代臺中地區旅次之效果。

而國 1 大雅系統交流道預計於 113 年 5 月通車，除完整串聯國 1 與台 74 線外，屆時國 1、國 4、台 74 及國 3 所構成之環狀路網，將使得臺中地區高快速公路，可引導之替代路徑選擇更多，建議高公局與公路局加強臺中地區旅行時間及路徑導引資訊之提供，以利用路人參考選擇行駛路徑。

參考文獻

1. 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。
2. 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。
3. 交通部運輸研究所，108 及 111 年春節連假高速公路與鐵公路客運旅次特性分析，民國 112 年 11 月。