三五、捷運及公共運輸之市占率未能顯著提升，允宜因地制宜，結合地方政府研擬相關措施，提升公共運輸品質，促使私人運具轉移

臺北捷運自 85 年 3 月木柵線(現為文湖線)通車後持續擴充路網，截至 112 年 8 月底已有文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線及板南線等 5 線營運，為路網規模最完備之捷運系統，而高雄、桃園機場、新北及臺中捷運亦陸續加入營運。關於捷運提升都會區公共運輸運用之成效，說明如下：

(一)疫情前我國公共運輸及捷運之市占率概呈緩增趨勢，109 及 111 年受疫情影響下跌

依交通部民眾日常使用運具狀況調查，111 年我國外出民眾運具次數之公共運輸市占率為 14.3%，較歷次調查年度為低。98 年起公共運輸市占率概呈緩增趨勢，由 98 年之 16.3%增至 105 年之 18.1%；嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情發生後，因民眾擔憂公共運輸之感染機率較高，外出運具轉移至私人機動運具及非機動運具，公共運輸市占率 109 年降為 16%，111 年因調查期間 9 至 12 月間各月確診人數達 54 至 124 萬人之故[1]，更降為 14.3%。捷運市占率之趨勢與整體公共運輸類似，隨捷運路網之擴充，疫情前概呈緩增趨勢，由 98 年之 3.7%增至 105 年之 5.1%，惟 109 及 111 年分別降為 4.4%及 4%(詳表 1)。

表 1 歷年外出民眾運具次數市占率概況 單位：%

年度	公共運輸		非機動運具	私人機動運具	合計
		捷運			
98	16.3	3.7	12.3	71.4	100.0
99	16.6	3.8	12.1	71.2	100.0
100	17.5	4.1	10.9	71.6	100.0
101	17.5	4.0	11.8	70.7	100.0
102	17.8	4.5	11.8	70.4	100.0

[1] 資料來源，交通部 111 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析。

年度	公共運輸		非機動運具	私人機動運具	合計
		捷運			
103	17.9	4.8	11.3	70.8	100.0
104	17.9	4.7	10.7	71.3	100.0
105	18.1	5.1	11.2	70.6	100.0
109	16.0	4.4	11.7	72.3	100.0
111	14.3	4.0	13.4	72.3	100.0

說　　明：1.交通部自 98 年起按年進行民眾日常使用運具狀況調查，惟於 106 年停辦，109 年復辦，自 111 年起辦理頻度規制化為每 2 年 1 次。

2.因國內持有手機且未使用市內電話之唯手機族漸增，傳統市話調查可能漏失相當比例資訊，爰該調查於 109 年起增納手機樣本。

3.公共運具包括(1)飛機、(2)高鐵、(3)臺鐵、(4)國道客運、(5)一般公路客運、(6)捷運(含輕軌)、(7)市區公車、(8)計程車、(9)交通車、(10)免費公車及復康巴士、(11)渡輪；非機動運具包括(1)微型電動二輪車、(2)自行車(含共享)、(3)步行；私人機動運具包括(1)自用大客車、(2)自用大貨車、(3)自用小客車(含租賃、共享)、(4)自用小貨車(含租賃)、(5)機車(含共享)。

資料來源：交通部 111 年民眾日常使用運具狀況調查統計表。

(二)除雙北外，其餘捷運所在直轄市之公共運輸使用率低於全國平均值

最近 3 期交通部民眾日常使用運具狀況調查時間分別為 105 年、109 年及 111 年，105 年營運中之捷運系統為臺北捷運及高雄捷運，109 年調查時除前揭 2 捷運系統外，亦納入 106 年及 108 年起營運之桃園機場及新北捷運，111 年則再加入 110 年起營運之臺中捷運。

105 年居住臺北市、新北市之民眾，因捷運及公車等路網相對完善，外出使用公共運輸之比率分別 42.8%、33.8%，遠高於全國平均之 18.1%，其中搭乘捷運比率分別為 17.9%、13.2%；而居住在高雄市之民眾，外出使用公共運輸之比率為 9.3%，低於全國之 18.1%，搭乘捷運比率亦僅 2.2%(詳表 2)。

COVID-19 疫情發生後，我國民眾外出使用公共運輸及捷運之比率減少，至 111 年降至新低(公共運具 14.3%、捷運 4%)，臺北市、新北市公共運輸市占率降為 37.2%、28.7%，捷運市占

率降為14.4%及11.1%；其餘捷運所在之高雄市、桃園市及臺中市之公共運輸市占率介於 8.4%至 9.1%間，低於全國平均之14.3%，捷運市占率則介於1%至1.8%間(詳表2)。

表2 105、109及111年居住捷運所在直轄市之外出民眾運具次數市占率概況

單位：%

年	運具	全體	居住直轄市				
			新北市	臺北市	桃園市	臺中市	高雄市
105	公共運具	18.1	33.8	42.8	15.0	12.2	9.3
	捷運	5.1	13.2	17.9	1.6	0.3	2.2
	非機動運具	11.2	12.0	17.5	10.6	7.3	10.1
	私人機動運具	70.6	54.2	39.6	74.4	80.5	80.6
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
109	公共運具	16.0	33.6	40.4	12.2	8.6	8.3
	捷運	4.4	12.5	15.4	1.6	0.2	1.9
	非機動運具	11.7	12.6	19.7	12.3	10.4	9.0
	私人機動運具	72.3	53.8	40.0	75.5	81.0	82.7
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
111	公共運具	14.3	28.7	37.2	9.1	8.8	8.4
	捷運	4.0	11.1	14.4	1.1	1.0	1.8
	非機動運具	13.4	14.1	23.9	13.1	10.5	12.4
	私人機動運具	72.3	57.2	38.9	77.8	80.7	79.2
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

說　　明：同表1。

資料來源：交通部105、109及111年民眾日常使用運具狀況調查統計表；本中心整理。

(三)編列疫後特別預算補助地方政府實施通勤通學月票優惠，以促進公共運輸使用

我國都會區除持續興建捷運外，地方政府近年亦推動相關公共運輸之優惠方案，包含轉乘優惠、雙北1280定期票、臺北捷運常客優惠方案、高雄MenGo卡月票等相關優惠措施。為促進公共運輸使用，交通部公路總局更於中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算(以下簡稱疫後特別

預算)編列 200 億元補助地方政府實施通勤通學月票優惠[2](含辦理票證系統建置及修改等所需經費 2 億元)，截至 112 年 8 月 10 日止，交通部公路總局審查通過之捷運所在直轄市計畫內容摘述詳表 3，其中捷運所在之三大都會生活圈(基北北桃、中彰投苗、南高屏)等通勤月票已於 112 年 7 月上路。

捷運所在地區推出之通勤月票，相較以往優惠大幅提升，預期吸引部分通勤通學民眾由私人運具轉移至公共運輸[3]。據交通部資料，「行政院促進公共運輸使用方案」[4]整體方案預期 3 年內移轉私人運具搭乘公共運輸，提升公共運輸運量 5%；而依各地方政府推估通勤月票所帶來之效益，基北北桃 112 年公共運輸成長 1%，高雄市公共運輸使用率由 8%提升至 9%[5]，中彰投苗生活圈 112 年公共運輸使用量成長 1%，桃竹竹苗生活圈 112 年公共運輸營運人次成長 1%等(詳附表 3)。惟通勤月票政府補貼金額不低，且政策易推難收，允宜審慎規劃預期達成及檢核目標，於推廣公共運輸與政府財政負擔間取得平衡。

---

[2] 有關中央與地方就使用公共運輸通勤月票搭乘各類公共運具票價優惠之差額(含票證清分費用)：中央主管之公共運具，由交通部補助 90%；直轄市政府、縣(市)政府主管之公共運具，直轄市政府由交通部補助 50%，縣(市)政府由交通部補助 75%，並依實際使用人數核算補助金額。

[3] 112 年 7 月使用公共運輸通勤月票搭乘各類公共運具共有 3,372.7 萬人次，其中以搭乘捷運(含輕軌)1,685.8 萬人次最多；112 年 8 月使用月票搭乘各類公共運具約有 4,177 萬人次，其中亦以搭乘捷運(含輕軌)2,059.1 萬人次最多。資料來源，交通部公路總局行政院通勤月票專區/通勤月票最新消息/「三大生活圈通勤月票 7 月份已達初步銷售目標」，112 年 8 月 4 日；「三大生活圈通勤月票 8 月份使用突破 4,100 萬人次，使用人次較 7 月份成長 23.8%」，112 年 9 月 1 日。

[4] 包括公共運輸通勤月票及觀光景點公共運輸接駁。

[5] 高雄市以 111 年公共運輸量為基準，112 至 114 年每分年成長運量分別為 0.2%、0.2%及 0.3%。

表 3 疫後特別預算通勤月票計畫摘錄-捷運所在直轄市相關計畫

截止日期：112 年 8 月 10 日

<table>
<tr><th rowspan="3">計畫名稱</th><th colspan="4">地方政府規劃情形</th><th colspan="2">核定 112 年
票價優惠政府補助情形</th></tr>
<tr><th rowspan="2">月票訂價</th><th rowspan="2">預估每人使用費用</th><th rowspan="2">預估使用人數</th><th rowspan="2">運量績效目標</th><th>中央政府</th><th>地方政府</th></tr>
<tr><td>1200 元/月</td><td>3,135 元/月</td><td>112 年每月 50 萬張</td><td>112 年公共運輸成長 1%</td><td>19.34 億元</td><td>12.84 億元（基隆市政府 0.3 億元、臺北市政府 6.67 億元、新北市政府 3.83 億元、桃園市政府 2.04 億元）</td></tr>
<tr><td>南高屏城際通勤月票</td><td>999 元/月</td><td>3,000 元/月</td><td>112 年每月 8 萬張</td><td rowspan="2">高雄市公共運輸使用率由 8% 提升至 9%，市區公車運量成長至疫情前水準</td><td>11.92 億元</td><td>3.575 億元（高雄市政府 2.625 億元、臺南市政府 0.655 億元、屏東縣政府 0.295 億元）</td></tr>
<tr><td>高雄都市內通勤月票</td><td>399 元/月</td><td>960 元/月</td><td>112 年每月 5 萬張</td><td>2.64 億元</td><td>1.34 億元</td></tr>
<tr><td rowspan="2">中彰投苗生活圈公共運輸定期票</td><td>999 元/月（非臺中市民）</td><td rowspan="2">4,075 元/月</td><td>112 年每月 1 萬 7,701 張</td><td rowspan="2">112 年公共運輸使用量成長 1%</td><td rowspan="2">3.17 億元</td><td rowspan="2">1.8152 億元（臺中市政府 1.6425 億元、彰化縣政府 0.0915 億元、南投縣政府 0.0267 億元、苗栗縣政府 0.0545 億元）</td></tr>
<tr><td>699 元/月（臺中市民）</td><td>112 年每月 2 萬 2,529 張</td></tr>
<tr><td rowspan="2">臺中市境內定期票</td><td>599 元/月（非臺中市民）</td><td rowspan="2">2,159 元/月</td><td>112 年每月 1 萬 2,990 張</td><td rowspan="2">1.25 億元</td><td rowspan="2">1.19 億元</td></tr>
<tr><td>299 元/月（臺中市民）</td><td>112 年每月 2 萬 2,426 張</td></tr>
<tr><td>桃竹竹苗跨城際通勤月票</td><td>1,200 元/月</td><td>2,177 元/月</td><td>112 年每月 9,316 張</td><td>112 年公共運輸營運人次成長 1%</td><td>3,334.6 萬元</td><td>516.3 萬元</td></tr>
</table>

計畫名稱	地方政府規劃情形				核定112年票價優惠政府補助情形	
	月票訂價	預估每人使用費用	預估使用人數	運量績效目標	中央政府	地方政府
桃竹竹跨城際通勤月票	799元/月	4,203元/月	112年每月1,810張		1,441.7萬元	188.5萬元

說　　明：截至112年8月10日止，交通部公路總局已審查通過三大都會生活圈(基北北桃、中彰投苗、南高屏)及生活圈都市內(高雄市、臺南市、屏東縣、臺中市、彰化縣、南投縣、基隆市)通勤月票計畫；另有臺東縣、花蓮縣、宜蘭縣及桃竹竹苗生活圈通勤月票計畫亦已審查通過。本表僅列捷運所在直轄市之相關通勤月票計畫。

資料來源：交通部。

(四)各縣市使用及未使用公共運輸之原因相近，但順位不盡相同

依交通部111年民眾日常使用運具狀況調查，我國全體民眾外出使用公共運具[6]，前5大原因依序為距離車站很近(20%)、行車速度較快(16.4%)、不需要換車(16.2%)、班次密集(12.9%)，及不用考慮停車問題(12.2%)；而沒有使用公共運具，前5大原因則依序為開/騎車機動性較高(48.8%)、沒有公共運具可以搭乘(21.8%)、目的地很近不需交通工具(19.9%)、班次不符合需求(11.5%)，及需換車或轉乘太麻煩(9.9%)[7]。以上顯示，我國全體民眾使用公共運具，主要考量搭乘之便利性及交通時間，而未使用公共運具，主因則為私人運具機動性較高及沒有公共運具可以搭乘等。

惟觀察捷運所在直轄市民眾使用公共運具之原因，主要原因雖大致相近，排序卻不大相同，除考量搭乘之便利性及交通時間外，票價便宜在新北市、臺中市及高雄市均排入前5原因，臺北市、桃園市則否。此外，捷運所在直轄市民眾未使用公共運具，最主要原因均為私人運具機動性較高，惟桃園市、臺中

[6] 僅調查有使用及沒有使用公共運具之原因，並未針對使用捷運做調查。

[7] 資料來源，交通部111年民眾日常使用運具狀況調查統計表附表24及25。

市及高雄市大眾運輸路網不若雙北便利，沒有公共運具可以搭乘均占 20%以上，臺北市、新北市則各僅占 4.8%及 11.1%[8]。另據相關研究[9]，由捷運站延伸之周邊步行環境，公共自行車轉乘捷運等亦影響民眾搭乘捷運意願。

綜上，疫情前我國公共運輸及捷運之市占率概呈緩增趨勢，109 年後受疫情影響下跌，為促進公共運輸使用，交通部編列疫後特別預算 200 億元補助地方政府實施通勤通學月票優惠，三大都會生活圈等通勤月票已於 112 年 7 月上路；惟雙北外之捷運所在直轄市公共運輸使用率低於全國平均值，依交通部調查顯示搭乘便利性及交通時間為民眾使用公共運輸之主要考量因素，且因各直轄市大眾運輸路網之完善度及民眾搭乘需求有所差異，影響民眾搭乘意願之原因順位不盡相同。捷運建設係為加強都市運輸效能，及因應綠色交通運輸之趨勢，除投入龐大捷運建設經費及補助票價外，允宜因地制宜，結合地方政府強化運輸需求管理，由使用者需求持續研擬相關措施，提升整體公共運輸品質，促使私人運具轉移，以提升捷運及公共運輸使用率。

（分機：1916 黃怡娟）

---

[8] 整理自交通部 111 年民眾日常使用運具狀況調查統計表附表 24 及 25。

[9] 參考資料，吳可兒、賴宗裕、蘇偉強，步行環境對民眾搭乘捷運意願之影響－以臺北市為例，都市與計劃 49 卷 2 期(2022/06)，第 125-148 頁。羅先豪、孔令傑、王博群、李子璋，公共自行車轉乘捷運架構下之大眾運輸導向發展概念調整，都市與計劃 49 卷 2 期(2022/06)，第 181-198 頁。