

主計處市政統計簡析

112-012 號

112 年 11 月

臺中市運具使用變化

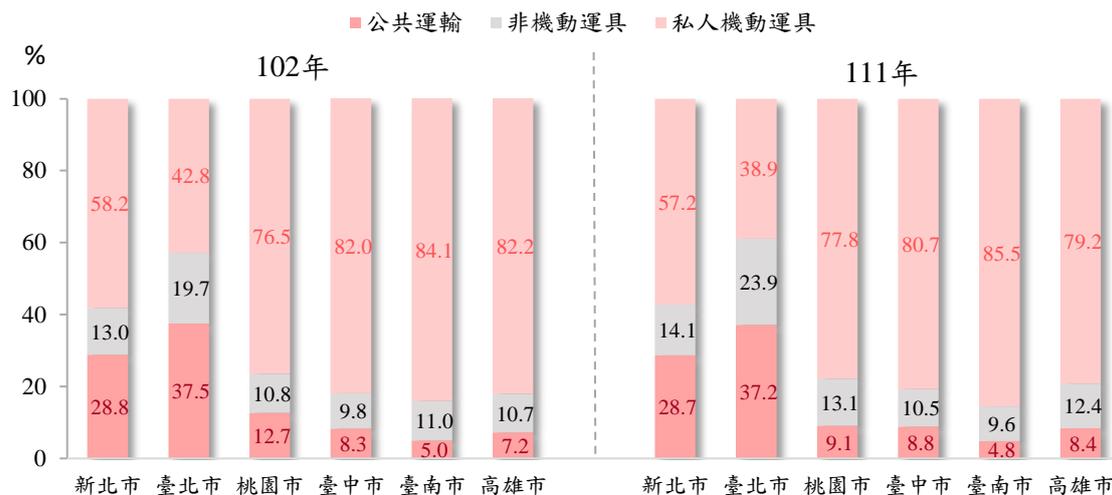
前言

本市在經濟快速發展下，人口持續增長，因應而生的通學及通勤需求使交通運輸成為重要課題；本文係就市區汽車客運、捷運、高鐵、私人運具及綠色運輸等面向，以各項交通建設推動情形及民眾使用概況，分析整體交通運輸發展，供施政參考。

一、111 年本市民眾外出以私人機動運具為主，運具次數市占率¹達 80.7%，其中男性高出女性 5.9 個百分點，非機動運具及公共運輸市占率則分別占 10.5% 及 8.8%，較 102 年增加 0.7 及 0.5 個百分點，且皆以女性占比較多，高於男性 0.2 及 5.7 個百分點。

依據交通部「民眾日常使用運具狀況調查」觀察外出民眾運具使用情形，本市 111 年私人機動運具市占率達 80.7%，大幅高於非機動運具之 10.5% 及公共運輸之 8.8%，與 102 年相較，非機動運具及公共運輸市占率分別增加 0.7 及 0.5 個百分點；而六都亦皆以私人機動運

圖1、六都外出民眾運具次數市占率



資料來源：交通部「民眾日常使用運具狀況調查」

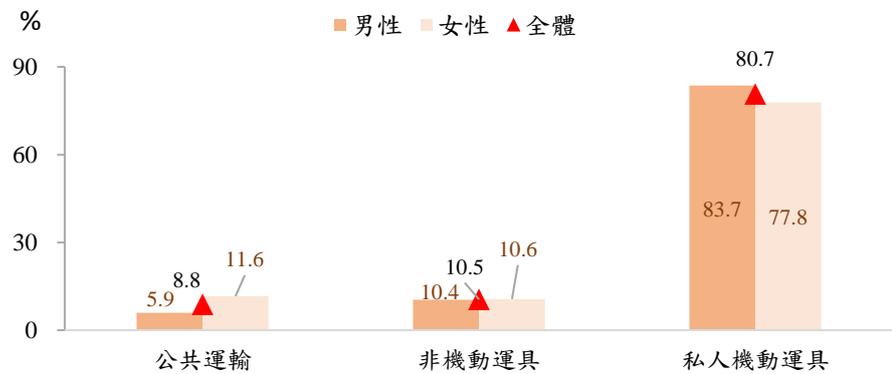
註：因4捨5入致細項加總不為100%。

¹運具次數市占率：單一或多旅次中，使用特定類別運輸工具次數占所有使用運輸工具總次數之比重。

具為大宗，以臺南市 85.5%最多，臺北市 38.9%最少；公共運輸方面則因雙北發展軌道建設起步較早，捷運路網已臻完善，轉乘方便，故市占率以臺北市 37.2%最多，新北市 28.7%次之，其餘四都皆未達 1 成(圖 1)。

進一步觀察兩性民眾運具使用差異情形，本市男、女性外出皆以私人機動運具為主，分別占男性及女性 83.7%及 77.8%，而搭乘公共運輸為女性外出之第二選擇，占 11.6%，高於男性(5.9%)5.7 個百分點，另有

圖2、111年臺中市外出民眾運具次數市占率

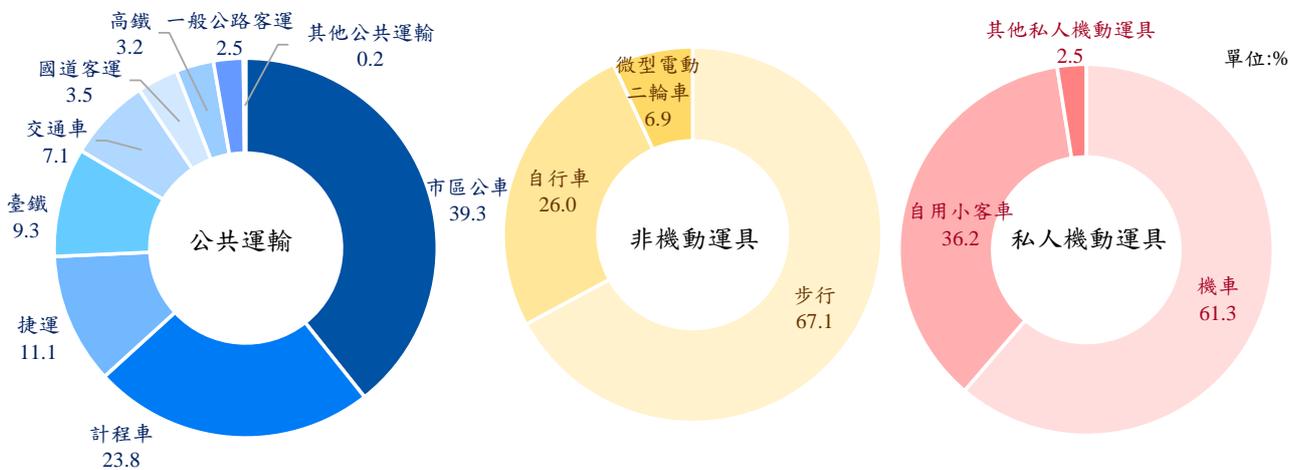


資料來源:交通部「111年民眾日常使用運具狀況調查」

10.6%之女性選擇以步行、自行車等非機動方式外出，與男性相當，僅略高於男性(10.4%)0.2 個百分點(圖 2)。

以各類運輸工具觀之，公共運輸中以市區公車占 39.3%為大宗，非機動運具則以步行 67.1%為主，機車則因具機動性高且價格較低等特性，市占率達 61.3%為私人機動運具中之首選(圖 3)。

圖3、111年臺中市外出民眾運具次數市占率—按運具別分



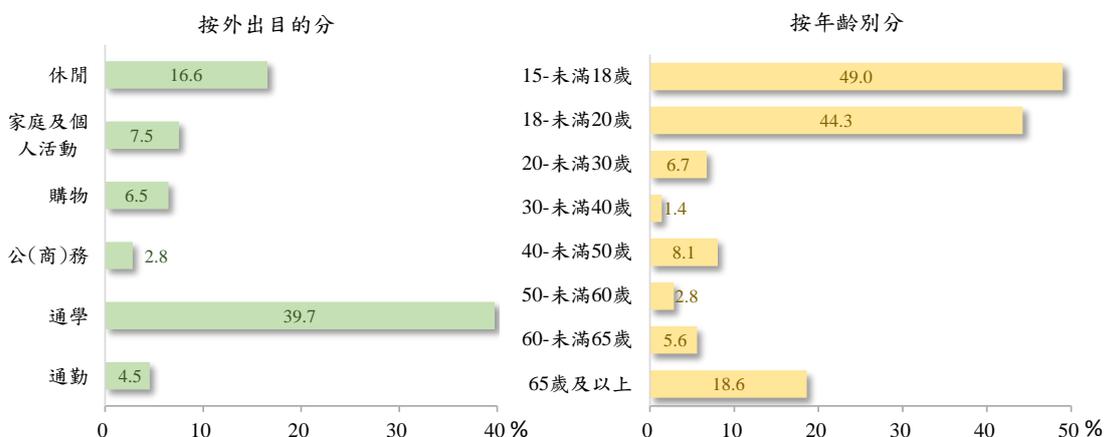
資料來源:交通部「111年民眾日常使用運具狀況調查」

二、各類公共運輸運具中，本市民眾以搭乘市區公車為大宗，111年市占率達39.3%；按外出目的觀察，「通學」民眾有39.7%選擇搭乘公共運輸，於各年齡別中，「15-未滿18歲」市占率最高，達49.0%；因COVID-19實施居家辦公、遠距教學等措施，公共運輸運量皆受影響，後隨疫情趨緩，乘客數逐漸回升，至112年9月捷運旅客數達110.23萬人次，僅次於8月，為歷月第2高；累計至9月底市區客運載客量已達6,185.84萬人次，較上年同期成長14.62%，高鐵旅客人數亦逐步恢復至疫情前水準。

近年來隨著全球暖化及城市空污等問題，公共運輸發展日趨受到重視，111年本市民眾搭乘之各類大眾運輸中，市區公車因路網較健全，且市民享有搭乘10公里內免費等優惠，市占率達39.3%為大宗，計程車占23.8%次之，而本市捷運於110年4月通車，占比已達11.1%，於公共運輸居第3(圖3)。

按外出目的觀察公共運輸使用情形，「通學」之民眾有39.7%選擇搭乘公共運輸，其次為「休閒」有16.6%；再以各年齡別觀之，以「15-未滿18歲」有49.0%最多，「18-未滿20歲」有44.3%次之，「65歲及以上」族群市占率亦相對較高，有18.6%，餘年齡層則皆未達1成，顯示公共運輸對學生及長者有相對較高之重要性(圖4)。

圖4、111年臺中市外出民眾運具次數之公共運輸市占率

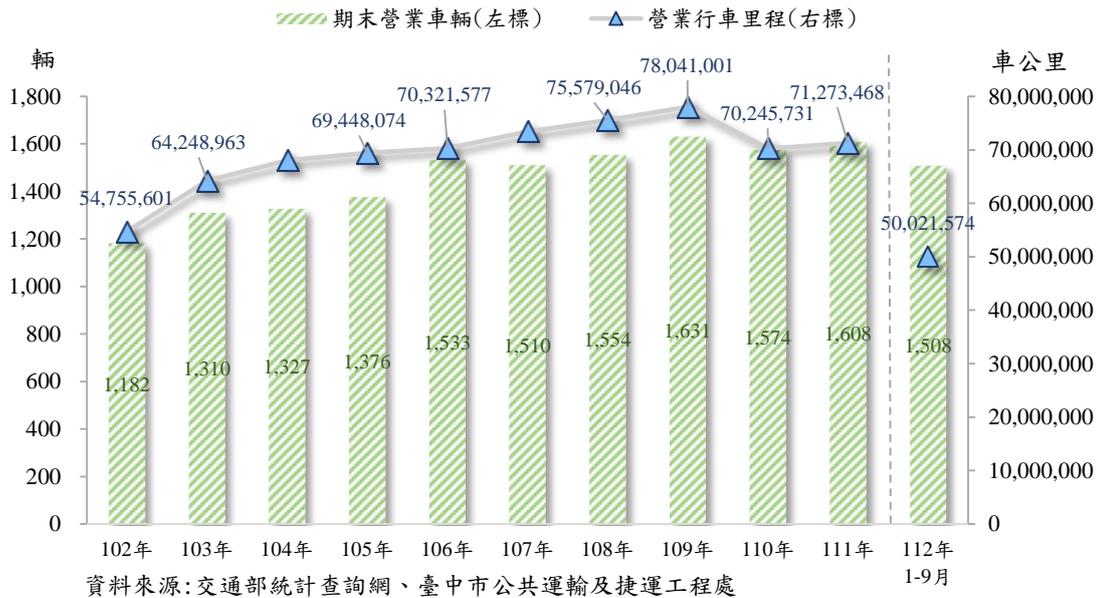


資料來源：交通部「111年民眾日常使用運具狀況調查」

註：公共運輸市占率係指該項外出目的別(或年齡別)中使用公共運輸運具之比率，例如圖中「通學」39.7%表示：「通學」之民眾有39.7%選擇搭乘公共運輸，而60.3%選擇其他運輸工具，故各項公共運輸市占率不得加總。

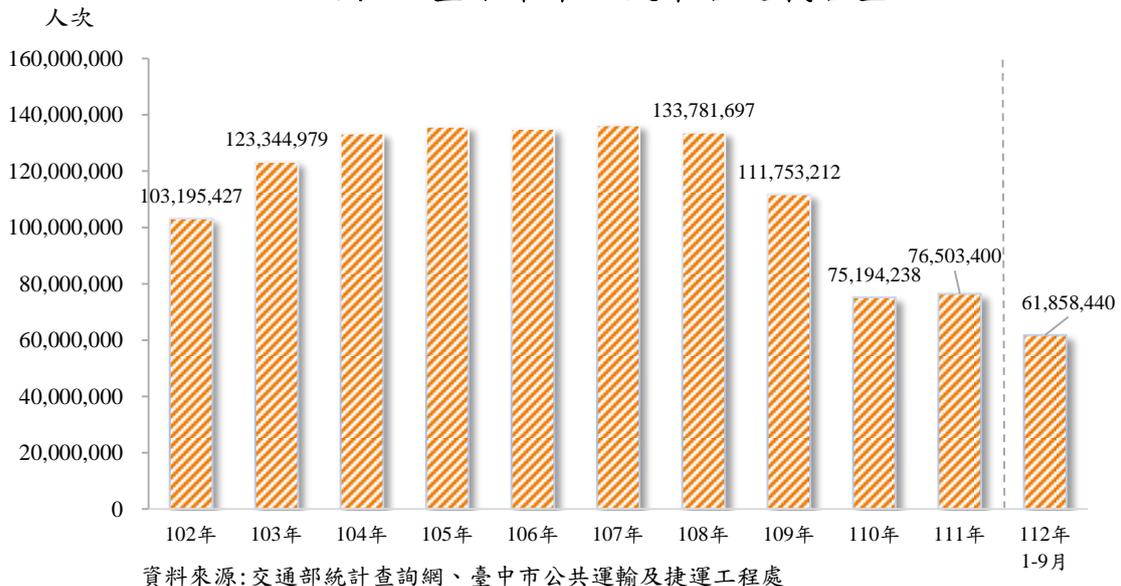
本市積極強化公車路網整合，兼顧城鄉交通服務，111年市區汽車客運期末營業車輛1,608輛，營業行車里程7,127.35萬車公里，109年以前皆呈逐年上升，惟COVID-19爆發，使110年及111年出現微幅下降，而112年累計至9月，營業行車里程已達5,002.16萬車公里(圖5)。

圖5、臺中市市區汽車客運車輛數及行車里程



載客量方面，客運人數自102年起呈逐年增加，104年至108年間則維持穩定，變化幅度不大，至109年在COVID-19影響下民眾避免外出，並減少搭乘有群聚風險之運具，且110年進入三級警戒後政府

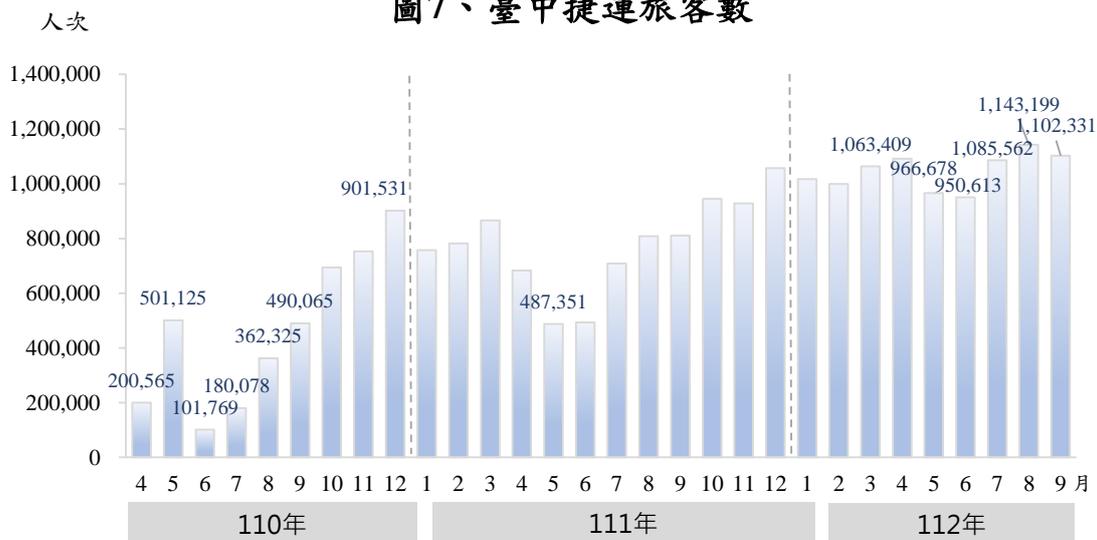
圖6、臺中市市區汽車客運載客量



實施遠距教學、居家辦公等措施，市區汽車客運載客量大幅減少，使110年下降至7,519.42萬人次，為歷年最低，較109年減3,655.90萬人次(-32.71%)；後隨疫情趨緩，112年截至9月載客量已達6,185.84萬人次，較111年同期(5,397.00萬人次)成長14.62%，有逐漸回升趨勢(圖6)。

本市捷運綠線自110年4月25日起正式通車，惟次月政府即因COVID-19實施三級警戒，致6月捷運旅客數驟降至10.18萬人次，為歷月最低，隨著7月份調整為二級警戒，捷運旅客數逐漸回升，至12月達90.15萬人次；然至111年4月疫情再次升溫，使旅客數大幅減少，後隨政策由清零轉變為與病毒共存，逐漸鬆綁防疫措施，捷運運量持續回穩，至112年9月旅客數達110.23萬人次，僅次於8月，為歷月第2高(圖7)。

圖7、臺中捷運旅客數

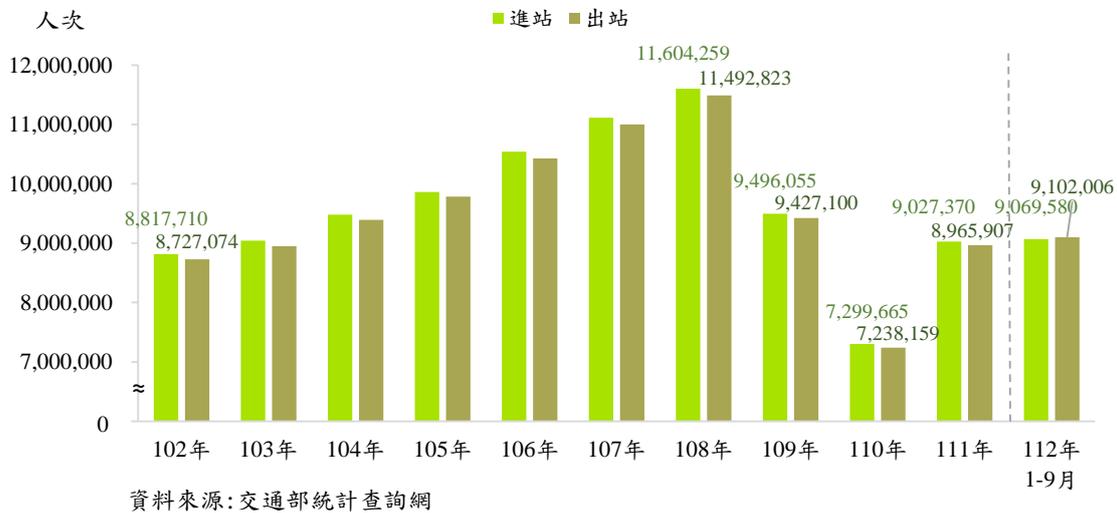


資料來源:交通部統計查詢網
註:本市捷運自110年4月25日起正式營運。

再以高速鐵路臺中站旅客人數觀察跨縣市之運量變化，102年至108年進出站人數呈逐年上升，至108年進站及出站人數為1,160.43萬人次及1,149.28萬人次，分別較102年增加278.65萬人次(31.60%)及276.57萬人次(31.69%)，為歷年最多，其後亦受COVID-19影響，後2年皆呈下降趨勢，至110年進站及出站人數分別為729.97萬人次及723.82萬人次，為歷年最低，待疫情受到控制，搭乘高鐵人數亦

逐漸回升，112年1至9月進、出站旅客人數已分別達906.96萬人次及910.20萬人次，逐步恢復至疫情前水準(圖8)。

圖8、高速鐵路臺中站旅客人數



三、私人運具方面，112年9月底本市自用小客車及機車登記數分別達98.93萬輛及183.80萬輛，較102年底增19.63%及9.51%；隨著私人運具數量逐年攀升，本市持續規劃增設停車位，112年9月底小客車及機車停車位需供比²分別為1.24及5.65輛/格，近10年呈下降趨勢，顯示停車位供需失衡之情形逐年改善。

私人機動運具因其便利性，為民眾最為仰賴之代步工具。本市自用小客車登記數呈逐年遞增趨勢，112年9月底登記數已達98.93萬輛，較102年底82.70萬輛增加16.23萬輛，增幅達19.63%；將人口成長納入考量，以每百人擁有自用小客車數觀之，112年9月底每百人擁有34.82輛，亦較102年底30.61輛增加4.21輛，成長13.75%，顯示自用小客車登記數成長幅度高於人口增加幅度(表1)。

而機車方面，112年9月底登記數達183.80萬輛，每百人擁有64.69輛，觀察歷年變化情形，102年實施報廢高齡機車可免補繳積欠之燃料使用費之政策，致機車登記數減少，103年底降至164.78萬輛為歷年最低，其後呈逐年遞增趨勢，且機車具備機動性高及價格相對

² 小客車(機車)停車位需供比：自用小客車(機車)登記數/小型汽車(機車)停車位數。

較低等特性，112年9月底數量約為自用小客車之1.86倍(表1)。

表1、臺中市私人運具登記數及每百人擁有數

單位:輛

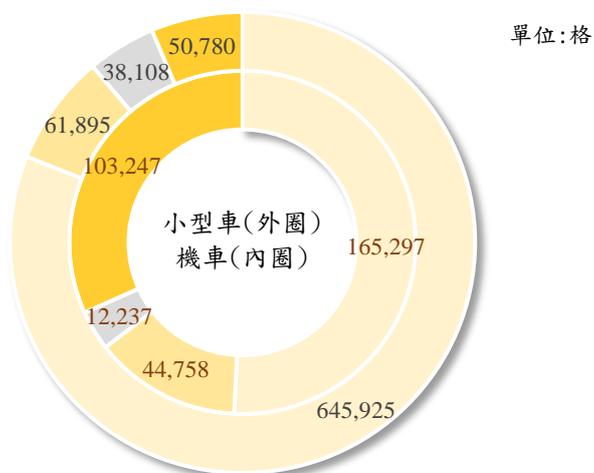
資料期	自用小客車		機車	
	登記數	每百人擁有數	登記數	每百人擁有數
102年底	827,022	30.61	1,678,392	62.12
103年底	849,131	31.22	1,647,752	60.58
104年底	873,485	31.83	1,650,878	60.15
105年底	890,086	32.17	1,665,116	60.17
106年底	906,704	32.53	1,687,364	60.54
107年底	920,740	32.84	1,706,686	60.87
108年底	931,531	33.09	1,730,244	61.46
109年底	941,670	33.38	1,755,563	62.24
110年底	959,102	34.09	1,784,226	63.42
111年底	975,582	34.66	1,810,594	64.33
112年9月底	989,344	34.82	1,837,977	64.69
趨勢圖				

資料來源:交通部統計查詢網

隨著私人運具數量逐年攀升，本市持續規劃增設公有停車位，並依「臺中市民間設置臨時路外停車場獎助辦法」鼓勵民眾將閒置土地闢建為停車場，以滿足民眾停車需求，截至112年9月底，本市小型車及機車停車位分別達79.67萬及32.55萬格，且皆以建築物附設停車空間為主，占81.07%及50.78%；再觀察本市停車位供需情形，112年9月底小客車及機車停車位需供比分別為1.24及5.65輛/格，較102年底減少0.52及18.23輛/格，整體呈逐年下降趨勢，顯示停車位供需失衡之情形

圖9、112年9月底臺中市停車位概況

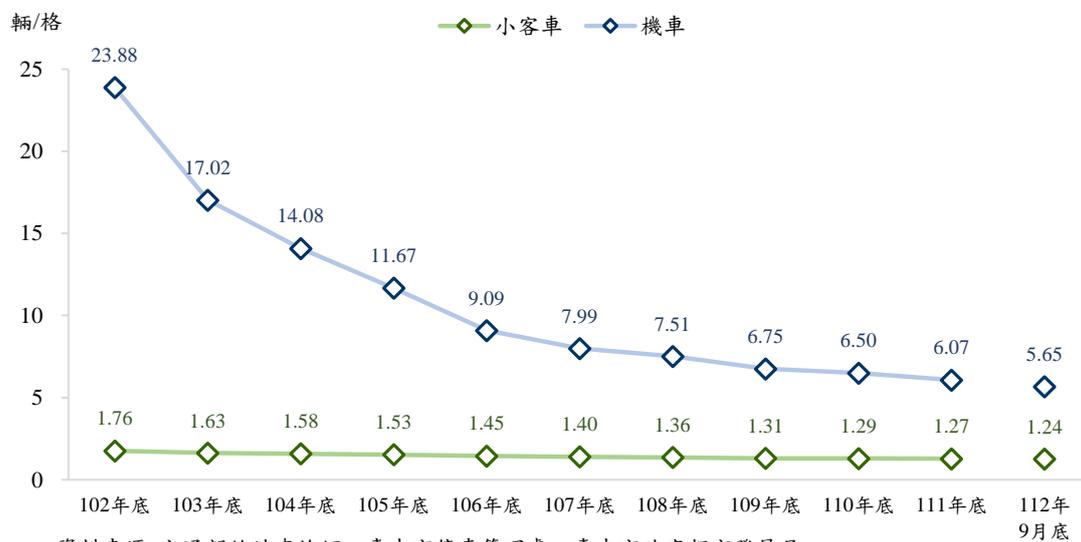
■ 建築物附設停車空間 ■ 公有路外停車位 ■ 私有路外停車位 ■ 路邊停車位



資料來源:臺中市停車管理處、臺中市政府都市發展局

逐年改善，本市亦持續於鐵路、捷運、轉運中心及商圈等停車熱點區域建置立體停車場，在有限土地下，創造更多的停車空間(圖 9、圖 10)。

圖10、臺中市停車位需供比

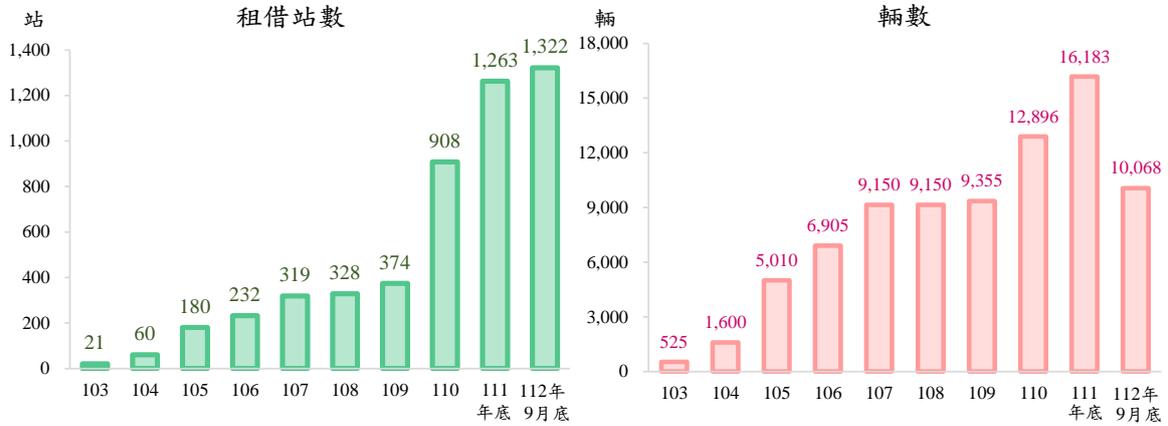


四、隨著節能減碳之環保意識提高，綠色運輸之推展亦成為施政重點，112年9月底本市公共自行車租借站數達1,322站，並全面升級至YouBike 2.0系統，提供1.01萬輛自行車供民眾使用；電動車方面本市民眾使用率亦持續增加，截至112年9月底電動自用小客車及電動機車登記數分別為0.68萬輛及9.51萬輛，於六都中皆排名第2，為102年底之966.86倍及32.24倍，呈大幅成長趨勢。

綠色運輸為近年重要環保議題，兼具紓解交通壅塞及減少空污之效益，除公共運輸外，公共自行車之推廣亦成為施政重點；本市自103年7月起推動公共自行車建置計畫，設置初期以臺灣大道為主軸，再向外擴散佈點，逐漸延伸至各機關學校、捷運站及觀光遊憩區，109年更推動「iBike倍增計畫」，至112年9月底已建置公共自行車租借站數達1,322站，為全國第1；另為提升騎乘品質，於112年6月全面汰換iBike 1.0系統，以更為舒適及便利之YouBike 2.0系統繼續提供服務，於112年9月底共計1.01萬輛自行車供民眾租借使用，本

市持續強化公共自行車租賃點到點的串聯，朝「里里 iBike」之目標邁進(圖 11)。

圖11、臺中市公共自行車概況

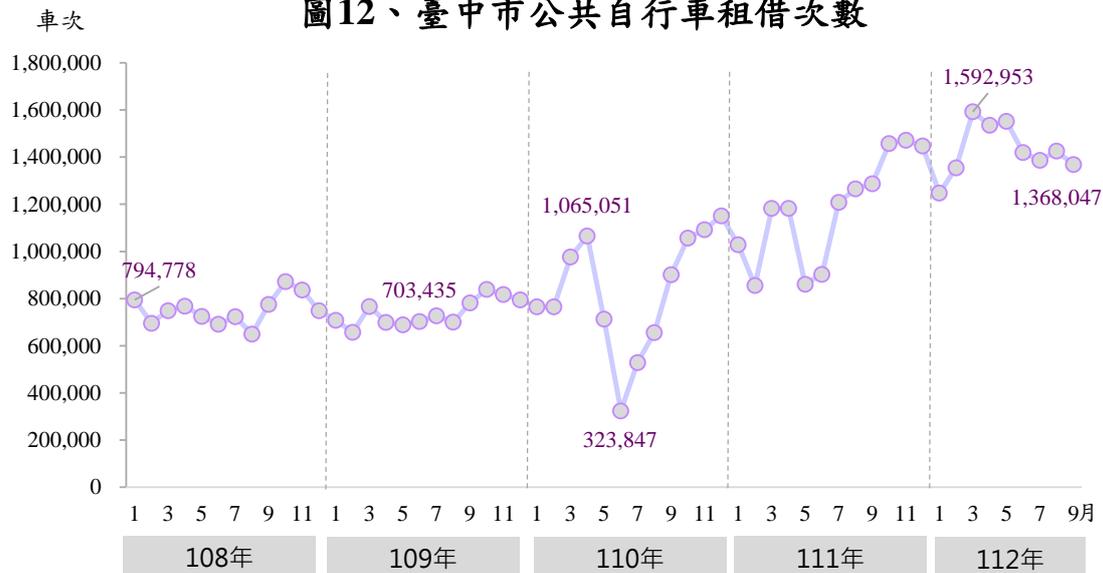


資料來源:臺中市政府交通局

註:1.本市自103年7月起推動公共自行車建置計畫。
2.iBike1.0系統車輛於112年6月退場。

細觀本市近五年公共自行車租借情形，108年及109年租借次數變化幅度不大，至110年受到三級警戒影響，6月租借次數驟降至32.38萬車次，為近五年最低，較上年同期減少53.96%，其後隨著疫情趨緩，租借次數逐月回升，至112年3月租借次數達159.30萬車次為歷月最高；本市將持續補助使用公共自行車前30分鐘免費，滿足民眾到公共運輸站點的短程移動需求，增加低碳運具之使用率，以達節能永續之目標(圖 12)。

圖12、臺中市公共自行車租借次數

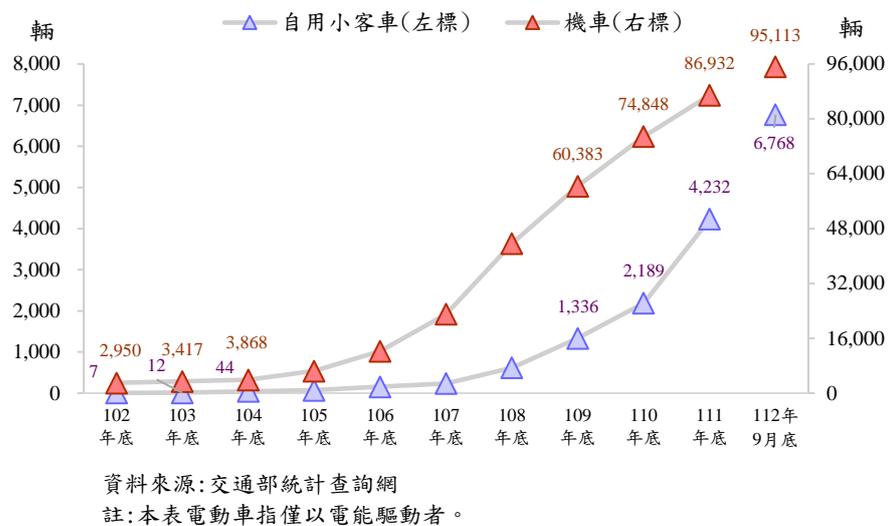


資料來源:臺中市政府交通局

近年各國皆以淨零碳排為目標，使節能減碳之環保意識提高，本市為加速達成零碳排，提供補助以鼓勵車主儘速淘汰高碳排車輛，轉為使用電動運具，截至 112 年 9 月底本市電動自用小客車及電動機車登記數分別為 0.68 萬輛及 9.51 萬輛，為 102 年底之 966.86 倍及 32.24 倍，呈大幅成長趨勢(圖 13)，而本市亦持續完善充電環境，於公有停車場建置電動汽車充電設備，截至 112 年 9 月底已完成 393 個充電槍設置，並以

「充電站設置補助計畫」鼓勵民營停車場廣設充電設備，以提升民眾使用電動車意願，有效減少碳排放量，打造智慧綠能及友善停車環境。

圖 13、臺中市電動車概況



六都相較，電動自用小客車登記數以臺北市 0.74 萬輛最多，本市 0.68 萬輛位居

第 2，新北市 0.61 萬輛再次之，電動機車則以新北市 10.76 萬輛最多，本市 9.51 萬輛亦排名第 2(圖 14)。

圖 14、112 年 9 月底六都電動車概況



結語

近年來隨著全球暖化以及空氣汙染等問題逐漸受到關注，都市交

通也從過去發展公路，轉為重視大眾運輸之建設，在市民偏好使用私人運具之現況下，如何降低碳排放量，促進城市永續發展成為施政重點；本市發展綠色運輸系統，推動多元化公共運輸模式，於 112 年 7 月推出中部通勤定期票，以優惠的方案鼓勵民眾使用大眾運輸工具，提升運量及使用者黏著度，可使用範圍涵蓋臺鐵、捷運、公車、公路客運與公共自行車，除可解決交通壅塞情形外，亦能減少能源消耗及降低環境污染，營造永續宜居環境。