

「民眾日常使用運具狀況調查」之 Q&A

Q1：為何要編列兩種市占率？

A1：有關市占率計算定義，本部以往均依「運具次數」方式計算運具市占率。為與國際接軌，於 105 年增加編製「旅次主運具」市占率；因「運具次數市占率」可反映運具使用的實際情形，並可作為運量檢核基礎，兩種定義各有其用途，故本部同時公布「運具次數市占率」及「旅次主運具市占率」。

Q2：如何知道計程車市占率偏低？

A2：

1. 本部以運具次數定義的各運具市占率推估運量，並與歷年各運具實際運量進行比對與檢核，發現計程車之推估運量有偏低情形，經邀請學者專家共同討論後，即進行精進計程車市占率作業。
2. 經查臺北市捷運局及北京市之運具調查結果，計程車市占率亦有原始數據偏低再經調整之現象：
 - (1) 臺北市捷運局於 98 年進行之臺北都會區運輸需求預測模式調查(TRTS-IV)，計程車市占率原始數據為 0.98%，經參考屏柵線調整後為 6.05%。
 - (2) 2004 年北京市居民出行結構中，出租車(計程車)為 1.0%，2005 年調升為 7.6%。(詳 2005 年及 2007 年北京市交通發展年度報告)

Q3：如何校準計程車市占率？

A3：本部依「計程車營運狀況調查」結果資料、計程車投保強制責任險有效車輛數，在排除來臺旅客搭乘人數下，產製各縣市人口搭乘計程車之權值，併同縣市之性別、年齡、人口數權值進行加權調整樣本結構，以計算市占率。

Q4：資料調整後，如何與舊年度資料進行比較？

A4：依據統計法施行細則第 58 條，本部基於權責將以本次追溯修正之 98-104 年資料取代舊資料；至於新增之「旅次主運具市占率」，

本部亦利用 98-104 年之調查原始資料加以編製，以利各界應用比較。

Q5：提高計程車市占率資料，是不是為了美化數字？

A5：

1. 統計法施行細則第 58 條：「各級政府主計機關或各機關主辦統計人員如因事實或計算基礎變更，需對已發布之資料加以修正時，應將修正資料發布，並註明其修正原因。」故係依規定辦理。
2. 本部以計程車市占率推估運量並與實際計程車運量(依據計程車營運狀況調查)比對，獲知計程車之推估運量有偏低情形後，即著手進行精進計程車市占率資料作業，是為確實反映事實，並非為求美化數字。
3. 由於各年均用相同之定義及方法修正，故在比較上，建議觀察各數列之時間變動趨勢，而非以絕對值比較。
4. 臺北市捷運局及北京市之運具調查結果，計程車市占率亦有原始數據偏低再經調整之現象：
 - (1) 臺北市捷運局於 98 年進行之臺北都會區運輸需求預測模式調查(TRTS-IV)，計程車市占率原始數據為 0.98%，調整後為 6.05%。
 - (2) 2004 年北京市居民出行結構中，出租車(計程車)為 1.0%，2005 年驟升為 7.6%。(詳 2005 年及 2007 年北京市交通發展年度報告)

Q6：何謂旅次(Trip)?

A6：一個特定目的之外出為一個旅次，N 個特定目的之外出為 N 個旅次，超過 500 公尺之旅次才納入計算，故一天之外出會有很多旅次，每一旅次可能會使用許多運具。

Q7：何謂短行程？

A7：500 公尺 (約走路 8 分鐘或騎機車 3 分鐘) 以下行程，稱短行程，不列入本調查計算。(例如:走路到自家附近之便利商店購物或買菜，若其距離未超過 500 公尺，則不予記錄為行程)。

Q8：如何計算運具次數市占率？

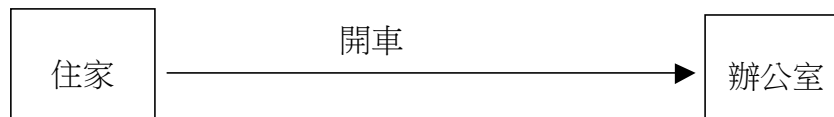
A8：

茲以下列 3 個旅次為例，說明公共運具之運具次數市占率：

旅次 1：



旅次 2：



旅次 3：



旅次 1 共使用 2 個運具(步行 1 次；捷運 1 次)

旅次 2 共使用 1 個運具(自用小客車 1 次)

旅次 3 共使用 2 個運具(機車 1 次；市區公車 1 次)

$$\boxed{\text{公共運具之運具次數市占率}} = \frac{\text{公共運具之運具次數}}{\text{所有運具次數}} = \frac{2}{5} = 40\%$$

Q9：如何計算旅次主運具市占率？

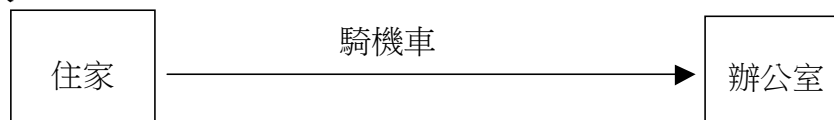
A9：

茲以下列 3 個旅次為例，說明公共運具之旅次主運具市占率：

旅次 1：



旅次 2：



旅次 3：



- 旅次 1 共使用 2 個運具(市區公車 1 次；捷運 1 次)，依主運具選擇優先順序，「捷運」為主運具。
- 旅次 2 共使用 1 個運具(機車 1 次)，「機車」為主運具。
- 旅次 3 共使用 2 個運具(自用小客車 1 次；步行 1 次)，依主運具選擇優先順序，「自用小客車」為主運具。

$$\boxed{\text{公共運具之旅次主運具市占率}} = \frac{\text{公共運具之主運具次數}}{\text{所有旅次主運具次數}} = \frac{1}{3} = 33.3\%$$

Q10：主運具如何選擇？

A10：本部參採臺北市捷運局作法，建立主運具優先順序表，並經專家學者協助審核，訂定以下三個原則：

1. 公共運具優於私人機動運具；私人機動運具再優於非機動運具。
2. 公共運具中，長程運具優於短程運具。
3. 短程公共運具中，以「捷運」優於「市區公車」優於「計程車」優於「交通車」優於「免費公車」再優於「渡輪」之順序訂之。

主運具優先順序表

優先順序	運具	優先順序	運具
1	飛機	10	免費公車
2	高鐵	11	渡輪
3	臺鐵	12	自用小客車
4	國道客運	13	自用小貨車
5	公路客運	14	機車
6	捷運	15	自用大客車
7	市區公車	16	自用大貨車
8	計程車	17	自行車
9	交通車	18	步行

Q11：為何 104 年運具次數之公共運輸市占率與 103 年相同，而旅次主運具之公共運輸市占率卻減少？

A11：

1. 104 年運具次數之公共運輸市占率為 17.9%，與 103 年相同，而 104 年旅次主運具之公共運輸市占率為 15.5%，較 103 年之 15.8% 減少 0.3 個百分點。
2. 主要差異項目係 104 年運具次數之計程車市占率為 2.4%，較 103 年之 2.3% 增加 0.1 個百分點；而 104 年旅次主運具之計程車市占率為 1.7%，反較 103 年之 2.0% 減少 0.3 個百分點。
3. 探究其原因係計程車之主運具優先順序較低，且計程車常為民眾搭乘飛機、高鐵、台鐵、捷運等之轉乘接駁運具，在計算旅次主運具市占率時，常無法成為該旅次中之主運具。若當年調查資料中，計程車多屬旅次中之轉乘運具，就可能產生旅次主運具之計程車市占率較低之現象。

Q12：旅次主運具之公共運輸市占率為何較運具次數之公共運輸市占率低？

A12：

1. 運具次數市占率會將旅次中所有運具納入計算；而旅次主運具市占率在每一旅次中，僅會選擇一個主運具為代表，此為兩者主要差異。
2. 一般而言，私運具有點對點的特性，每一旅次中會使用多個私運具的機率較低；反之，公運具主要提供轉乘及接駁，使得每一旅次用到多個公運具的機率相對較高。因此，以旅次主運具方式計算市占率時，公運具被排除的次數也會較私運具多，因此造成旅次主運具之公共運輸市占率相對較低的結果。