「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：
5. 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%。
6. 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：

步行

超過

500

公尺

辦公室

住家

捷運

捷運站

旅次2：

開車

辦公室

住家

旅次3：

騎機車

辦公室

住家

市區公車

公車站

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)

2

= 40%

=

公共運具之運具次數

=

公共運具之運具次數市占率

5

所有運具次數

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：

市區公車

辦公室

住家

捷運

捷運站

旅次2：

騎機車

辦公室

住家

旅次3：

開車

辦公室

住家

步行

停車場

超過500公尺

* 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。

= 33.3%

公共運具之主運具次數

公共運具之旅次主運具市占率

1

=

=

所有旅次主運具次數

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。