

二零一一年交通習慣調查 研究報告



二零一四年二月

Ver 1.0 - 發布於 28.2.2014

ARUP

內容

	頁數
摘要	E-1
1. 引言	1
1.1 背景	1
1.2 研究目標	1
1.3 研究路向及過程	1
1.4 報告內容	3
2. 統計調查資料搜集及融合	4
2.1 所需資料	4
2.2 統計調查設計	4
2.3 進行統計調查外勤工作	6
2.4 資料處理及倍大	7
2.5 2011 年交查數據庫	8
3. 本港居民在香港特區內的行程特性	9
3.1 住戶及人口特徵	9
3.2 平日的機動行程數目	10
3.3 機動行程	10
3.4 徒歩行程	17
3.5 單車行程	19
4. 可供住戶使用之私家車輛及其使用情況	21
4.1 可供住戶使用之私家車輛	21
4.2 影響可供使用私家車輛及決定是否購買私家車輛的因素	22
4.3 私家車輛的使用情況	23
4.4 使用私家車輛的開支	25

5.	與出行相關的主要觀點和意見	26
5.1	影響使用環保車輛的因素	26
5.2	影響選擇公共交通工具的相關因素	26
5.3	行程時間改變對繁忙時間出行模式的影響	27
5.4	對步行和使用自動行人道的意見	28
5.5	可供住戶使用之單車及使用情況	28
5.6	對可能適用於踏單車的法例及執法措施的意見	30
5.7	對發布交通資訊的意見	31
5.8	對紓緩交通措施及改善行人設施措施的意見	33
5.9	長者對交通服務的意見	34
6.	行爲時間值	35
6.1	總論	35
6.2	行爲時間值	35
7.	酒店 / 賓館旅客的行程特性	37
7.1	酒店 / 賓館旅客的人口特徵	37
7.2	平日的平均機動行程次數	38
7.3	機動行程特性	38
7.4	最受旅客歡迎的觀光景點及購物點	41
8.	展望	43
8.1	應用數據提升運輸模型	43

附件：統計表

表列

	頁數
表 E.1 人口統計資料概要	E-1
表 E.2 平日機動行程概覽	E-2
表 E.3 2002 年及 2011 年有車住戶數目及比例的比較	E-5
表 E.4 假設行程時間增加對出行模式可能造成的改變	E-6
表 E.5 按有車住戶和出行目的分類的行為時間值 (2011 年 價格)	E-9
表 2.1 外勤工作期及成功受訪對象	6
表 2.2 2011 年交查數據庫內的主要數據項目	8
表 3.1 2002 年及 2011 年住戶人口分布比較	9
表 3.2 2002 年及 2011 年每月住戶收入分布的比較	10
表 3.3 2002 年及 2011 年按出行目的劃分的平日機動行程比較	11
表 3.4 機動行程的主要地理分布	13
表 3.5 2002 年與 2011 年各區的「自給自足」程度比較	14
表 3.6 按交通工具分類的乘客人次比例	14
表 3.7 2002 年及 2011 年每個行程的平均乘車次數	15
表 3.8 需轉乘的乘客人次比例	16
表 3.9 在各種交通工具之間轉乘的比例	16
表 3.10 按出行目的，以及僅踏單車行程及使用單車作轉乘劃分的單車行程比例	19
表 4.1 2002 年與 2011 年有車住戶數目及比例的比較	21
表 4.2 按住戶特徵劃分的可供使用私家車輛	22
表 4.3 2002 年及 2011 年一周內私家車輛使用情況的比較	24
表 4.4 使用私家車輛的每月平均開支	25
表 5.1 受訪者認為等候交通服務可接受的時間上限	27
表 5.2 假設行程時間增加對出行模式可能造成的改變	27
表 5.3 單車的停泊安排	28
表 5.4 受訪者過去 3 個月內使用自己單車的頻率	29
表 5.5 受訪者過去 3 個月內平日和周末因娛樂 / 消閒用途租用單車的頻率	29
表 5.6 懂得 / 不懂得踏單車的受訪者對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率	30
表 5.7 強制不同年齡組別騎單車人士佩戴安全頭盔的支持率	30

表 5.8	受訪者對現時運輸機構所提供之資訊是否足夠的意見	31
表 5.9	受訪者過去 3 個月內查閱運輸署及其他網站的頻率	32
表 6.1	按有車住戶和出行目的分類的行為時間值 (2011 年價格)	35
表 7.1	受訪旅客主要居住的國家或地區	37
表 7.2	2002 年及 2011 年按出行目的計算的旅客機動行程出行率	39
表 7.3	2002 年及 2011 年按出行目的劃分的旅客機動行程 平均行程時間	40
表 7.4	2002 年及 2011 年旅客行程使用各機動交通工具的比重	41

圖列

	頁數
圖 E.1 對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率	E-7
圖 E.2 最受支持的紓緩交通擠塞措施	E-8
圖 E.3 最受支持的行人設施改善措施	E-8
圖 1.1 研究過程	2
圖 3.1 2002 年及 2011 年人口年齡分布的比較	9
圖 3.2 以出行目的分類的平日機動行程數目(千人次)	11
圖 3.3 機動行程出行時間分布圖	12
圖 3.4 機動行程時間分布圖	13
圖 3.5 來往各機動交通工具所需的步行時間	16
圖 3.6 按出行目的劃分的徒步行程比例	17
圖 3.7 超過 10 分鐘的徒步行程的出行時間分布圖	18
圖 3.8 徒步行程時間的分布	19
圖 3.9 僅踏單車行程的行程時間分布	19
圖 4.1 可供使用私家車輛與住戶收入的關係	22
圖 4.2 有車住戶購買私家車輛的主要原因	23
圖 4.3 無車住戶無意購買私家車輛的主要原因	23
圖 4.4 一周內的私家車輛使用情況	23
圖 4.5 使用私家車輛的主要目的	24
圖 5.1 無意購買環保車輛的主要原因	26
圖 5.2 願意為環保車輛額外多付的費用	26
圖 5.3 影響公共交通工具選擇的相關因素	26
圖 5.4 受訪者認為步行至公共交通設施可接受的時間上限	28
圖 5.5 對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率	30
圖 5.6 受訪者認為最有用的公共交通服務資訊	31
圖 5.7 駕駛者認為最有用的交通資訊	31
圖 5.8 對運輸署網站所獲取資訊的意見	32
圖 5.9 最受支持的紓緩交通擠塞措施	33
圖 5.10 最受支持的改善行人設施措施	33
圖 5.11 長者認為交通設施最不足之處	34
圖 7.1 受訪旅客的年齡分布	37
圖 7.2 旅客訪港的主要目的	38
圖 7.3 各出行目的所佔的旅客機動行程比例	38
圖 7.4 旅客機動行程出行時間分布圖	39

摘要

E.1 背景

E.1.1 「二零一一年交通習慣調查」¹（下稱「2011 年交查」）旨在搜集有關出行特性的最新資料及建立數據庫。此數據庫日後將用作更新及提升整體運輸研究模型及其他政府部門的運輸模型，同時為未來交通規劃提供資料。上一次的交通習慣調查在 2002 年進行（下稱「2002 年交查」）。



E.1.2 2011 年交查主要包括下列三個統計調查：

- **住戶訪問調查** – 目的是搜集住戶、個人及出行的詳細資料，以提升整體運輸研究模型及為交通規劃提供重要資料。此外，住戶訪問調查亦包括 5 個附加統計調查，分別為：「私家車輛使用情況及有關開支」、「使用交通服務意向、步行及使用自動行人道系統」、「單車使用情況」、「交通資訊系統的影響」及「長者對交通服務的意見」。
- **交通選擇取向調查** – 目的是評估各相關因素對出行者選擇不同交通工具及過海隧道的影響，並從而推算出「行為時間值」。

- **酒店／賓館旅客統計調查** – 目的是搜集入住酒店／賓館旅客的出行特性及行程資料。

E.1.3 前兩項統計調查的外勤工作主要在 2011 年 9 月至 2012 年 1 月間進行，而酒店／賓館旅客統計調查的外勤工作則在 2011 年 11 月至 2012 年 3 月間進行。所有調查訪問工作在聖誕及新年假期間暫停進行。調查所得資料隨後經過處理、倍大及根據獨立監控數據作出適當調整。

E.1.4 各統計調查的部分主要結果總結如下。

E.2 本港居民的行程特性

人口統計資料

E.2.1 表 E.1 載列 2002 年及 2011 年交查所得的人口統計資料。

表 E.1 人口統計資料概要

項目	2002 年交查	2011 年交查
住戶總數	2,152,900	2,363,300
住戶人口總數	6,756,100	6,881,900
就業人士總數	3,296,700	3,553,100
全職學生總數	1,393,300	1,231,900
平均住戶人數	3.1	2.9
平均住戶收入 (括號內為中位數) (以 2011 年價格計算)	\$24,000 (\$18,000) [#]	\$30,000 (\$21,000)

[#] 2002 年價格是根據 2002 到 2011 年間的綜合消費物價指數增長 (+15.2%)，轉化為 2011 年價格。

E.2.2 根據 2011 年人口普查所提供的資料，2011 年全港家庭住戶總數為 2,363,300 戶，當中的人口數目為

¹ 運輸署於 2010 年 7 月開展「提升整體運輸研究模型 – 可行性研究」，「2011 年交查」是可行性研究的一部分。

6,881,900 人（下稱「住戶人口」²）。2011 年平均每戶人數為 2.9 人，相比 2002 年交查所得的平均每戶 3.1 人減少了約 6%。

E.2.3 自 1970 年代新市鎮發展以來，人口的增長主要集中於新界區。在 2002 年之前的 10 年間，新界區人口急增了 43%。2002 年至 2011 年期間，新界區人口則錄得較溫和的增長，只增加了 160,000 人（5%）。同期市區人口則輕微下降。因此，新界區住戶人口所佔比例從 2002 年的 51% 上升至 2011 年的 52%。

機動行程³

E.2.4 表 E.2 載列與 2002 年交查結果比較的平日機動行程。

表 E.2 平日機動行程概覽

項目	2002 年交查	2011 年交查
機動行程次數		
住所上下班	4,620,000	5,022,000
住所上下課	1,571,000	1,351,000
其他住所出行	3,883,000	4,706,000
非住所出行 + 工作職務	2,230,000	1,526,000
合計	12,304,000	12,606,000
人均每天機動行程 次數		
	1.82	1.83
每行程平均乘車次數		
	1.19	1.17
平均行程時間(分鐘)		
私家車輛及的士行程	24	26
公共交通行程 (的士除外)	43	43

² 指在香港特區居於家庭住戶並在統計時間前半年或後半年留港至少一個月的陸上非住院人口。這人口佔居港人口的 97%，並不包括居於機構院舍、船艇、非家庭住戶（居於一般宿舍的集體住戶和流動住戶）及酒店／旅舍／度假營的人士。

³ 機動行程是使用機動交通工具所作的行程，但不包括使用輔助機動交通工具，如作私人用途的貨車、單車、高爾夫球車及吊車。

E.2.5 經調整漏報⁴後，香港居民在平日的機動行程總數約為 12,606,000 人次。其中部分行程使用多於一種交通工具。



E.2.6 香港居民在平日的機動行程出行率平均約為每人每日 1.83 次，與 2002 年交查所得的每人每日 1.82 次非常接近。

E.2.7 若按出行目的區分，每位就業人士的「住所上下班」及每位全職學生的「住所上下課」行程出行率自 1981 年起大致保持穩定，且在機動行程總數中一直佔相當大的比重。兩者合計共佔機動行程總數約 51%。

E.2.8 「其他住所出行」行程在 2011 年的總數較 2002 年增加了 21%，遠超出同期住戶人口的增長率。另一方面，「非住所出行」及「工作職務」行程的總數則減少了超過 30%，兩者合計的出行率在 2002 年至 2011 年期間下降了三分之一。這可能與各種經濟以及行爲的改變有關，包括香港特區經濟活動轉型、資訊科技普及、在家工作越趨普及，以及跨境連繫和商機增加。

⁴ 在訪問調查時，由於受訪者難免會遺忘或漏報部分行程（特別是非經常或比較瑣碎的行程），調查所得數據在倍大之後還需要與獨立的觀測數據及交通統計數據作比較，繼而進行相應的調整。

E.2.9 平日機動行程的整體高峯時段為早上 8 時至 9 時及傍晚 6 時至 7 時，各佔整天行程總數的 12%，與 2002 年交查得出的繁忙時段相同。每天由住所前往工作地點的機動行程總數中，有 41% 在早上 8 時至 9 時的高峯時段內進行，稍高於 2002 年的 40%。至於由工作地點返回住所的行程總數中，則有 34% 在傍晚 6 時至 7 時的高峯時段內進行，而 2002 年為 33%。

E.2.10 51% 的機動行程由起點至終點為半小時之內完成，而 90% 的行程則在 1 小時內完成。行程所需時間平均為 40 分鐘，比 2002 年的 39 分鐘稍長。在各種行程中，「住所上下班」行程所需時間一般較長，平均行程時間為 47 分鐘。2011 年私家車輛及的士行程所需的行程時間平均為 26 分鐘，比 2002 年的 24 分鐘稍長；而公共交通行程（的士除外）的行程時間（平均 43 分鐘）則與 2002 年相若。

E.2.11 在 2002 年至 2011 年間，九龍來往新界及新界區內的行程增長最明顯，增幅分別為 6% 及 8%，這可能與新界住戶人口增長有關。其他主要地區間的行程增長普遍較為溫和。同期，九龍區內的行程卻減少了 7%，這可以歸因於新界區（特別是新市鎮）的持續發展，加上運輸系統擴展令新界區的交通更方便，令到行程分布有所變化，當中往來九龍周邊地區的跨區行程較多。

E.2.12 跨區行程增加，意味行程距離亦普遍延長。這從 2002 年至 2011 年間私家車輛及的士平均行程時間增加可見一斑。公共交通（的士除外）行程時間沒有明顯增加，可能是由於公共交通網絡得到改善。從 2002 年到 2011 年，西鐵、落馬洲支線、九龍南線、馬鞍山線、將軍澳線康城站陸續開通，大大提高了沿線新市鎮的交通方便程度，並縮短往來這些新市鎮的行程時間。



E.2.13 大部分（84%）機動行程不用轉車。每個行程的平均乘車次數由 2002 年的 1.19 次減少至 2011 年的 1.17 次。剔除私家車輛及的士行程後，每個公共交通行程的平均乘車次數為 1.22 次。「住所上下班」行程的每程平均乘車次數為 1.23 次，於各出行目的為最高。

E.2.14 使用私家車輛的乘客人次比例約佔總數的 12%。換句話說，使用公共交通工具⁵的乘客人次佔總乘客人次的 88%，而 2002 年交查所得的公共交通工具乘客人次比例為 89%。

E.2.15 隨著鐵路網絡不斷擴展，鐵路已取代了專利巴士，成為香港居民最常使用的交通工具。2011 年，鐵路（包括港鐵及輕鐵，但不包括電車）及專利巴士分別佔平日全港居民每天乘客人次總數的 30% 及 27%。2002 年交查的結果分別為 25% 及 33%。

E.2.16 在各種交通工具當中，渡輪乘客轉乘其他交通工具的比例最高（69%），主要由於渡輪服務的覆蓋範圍有限。私家車輛及的士乘客轉乘的比例最低（分別為 3% 及 15%）。

⁵ 在本報告中，除非另有指明，否則公共交通工具包括的士在內。

E.2.17 超過 75% 的香港居民步行 5 分鐘或以下，從行程起點前去乘坐交通工具，或由交通工具下車處前去行程終點。平均步行時間為 4 分鐘，與 2002 年交查結果相同。近 85% 在轉乘不同交通工具或服務路線之間，只需步行 5 分鐘或以下。平均步行時間為 3 分鐘，亦與 2002 年交查所得結果相同。

徒步行程

E.2.18 徒歩行程的資料僅從住戶訪問調查的部分樣本中搜集，以供參考之用。須注意的是，由於缺乏獨立的徒步行程觀測數據作比較，調查結果並未能對漏報作出調整。

E.2.19 徒步行程的平均行程時間為 8 分鐘，其中，「其他住所出行」行程的平均行程時間最長，需時 9 分鐘。

E.2.20 是次調查只就超過 10 分鐘的徒步行程，搜集了如出行時間等詳細資料。這些行程的高峯時段為早上 7 時至 8 時，以及下午 3 時至 4 時，分別佔這些行程每日總數的 11% 及 10%。在兩個高峯時段內，「住所上下課」行程均佔較大比重。

單車行程

E.2.21 由於缺乏用作對照的獨立統計數字，未能對漏報的單車行程作出準確的調整，故只能參考機動行程的漏報比例作出調整。不過，由於單車行程的本質與機動行程不大相同，漏報情況可能有別。以下結果只可作為參考指標，在詮釋時須格外謹慎。

E.2.22 80% 的單車行程為「僅踏單車」行程。換句話說，其他 20% 的行程是使用「單車轉乘其他機動交通工具」。整體而言，「其他住所出行」行程佔所有單車行程的比例最大 (45%)，其次為「住所上下班」行程 (43%)。



E.2.23 大部分 87% 「僅踏單車」行程從起點到終點所需時間在 30 分鐘之內。平均行程時間為 25 分鐘。

E.2.24 65% 的「僅踏單車」行程及 82% 接駁其他交通工具的單車行程段的起點與終點皆在同一地區。單車行程主要集中於新市鎮地區，如粉嶺／上水、元朗、大埔、沙田、屯門及新界西北郊區。

E.3 可供住戶使用之私家車輛及其使用情況

E.3.1 全港住戶中，14.4% (即 340,300 戶) 有私家車可供使用。這些住戶當中，11.4% 更擁有超過 1 部私家車可供使用。有私家車可用的住戶平均每戶有 1.15 部私家車，即全港共有 391,800 部私家車可供住戶使用，當中 9.7% 屬公司擁有。

E.3.2 全港住戶中，只有 0.8% (即 18,600 戶) 有電單車可供使用。有電單車可用的住戶平均每戶有 1.04 部電單車。估計共有 19,300 部電單車可供住戶使用，而當中 3.6% 屬公司擁有。

E.3.3 總括而言，全港 15.1% 的住戶有私家車輛 (包括私家車及電單車) 可供使用 (下稱「有車住戶」)。有車住戶的比例高於 2002 年的 13.5%。按主要地區劃分的有車住戶數目及比例見表 E.3。

表 E.3 2002 年及 2011 年有車住戶數目及比例的比較

地區	有車住戶數目		有車住戶比例	
	2002	2011	2002	2011
香港島	67,000	79,400	16.0%	18.7%
九龍	60,600	82,100	9.1%	11.3%
新界	163,700	194,800	15.3%	16.1%
合計	291,300	356,300	13.5%	15.1%
擁有 1 部私家車輛	257,800	314,500	12.0%	13.3%
擁有超過 1 部私家車輛	33,500	41,800	1.5%	1.8%

E.3.4 數據顯示，可供住戶使用之私家車輛跟住所至市區的距離或行程時間、房屋類型、住戶收入及住戶人數有密切的關係。其中房屋類型又與泊車位供應量有關。

E.3.5 73%的有車住戶受訪者表示，購買車輛的主要理由為方便、省時或基於工作上的需要。

E.3.6 95%的有車住戶表示，在受訪當日之前 7 天內會使用他們的私家車輛至少 1 次。平日日間(早上 5 時至晚上 8 時)及晚間(晚上 8 時至早上 5 時)使用車輛的每星期平均日數，分別為 2.9 日及 1.7 晚，明顯少於 2002 年交查所得的 3.4 日及 2.3 晚。在周末(星期六及星期日)使用私家車輛的每星期平均日數為 1.4 日，與 2002 年結果大致相同。

E.3.7 私家車的行車里程平均為每年 11,400 公里，而電單車則為 11,600 公里。相比 2002 年的 16,000 公里及 11,800 公里，私家車的平均每年行車里程大幅減少。

E.3.8 32%可供住戶使用的私家車主要作休閒及社交用途，往返工作地點的比例稍低，為 31%。電單車方面，最主要用於往返工作地點(54%)，其次為作休閒及社交用途(29%)。

E.3.9 私家車及電單車所需的平均每月總開支分別為 5,400 元及 1,600 元(按 2011 年價格計算)，而 2002 年交查所得的數字分別為 5,300 元及 1,800 元(按 2002 年價格計算)。就私家車而言，燃油費(1,900 元)佔每月總開支的最大部分(約 36%)。至於電單車，燃油費(600 元)在每月總開支中同樣佔最高比重(40%)。

E.4 與出行相關的主要觀點和意見

E.4.1 在住戶訪問調查的部分樣本中，亦搜集了 15 歲或以上香港居民對運輸系統的觀感或意見，以及影響他們出行行為的因素。主要結果節錄如下。

影響使用環保車輛的因素

E.4.2 在受訪當日之後 12 個月內擬購買的私家車當中，13% 是環保車，包括 3% 電動車及 10% 混合動力車。在擬購買的電單車中，只有 5% 是環保車，而且全都是混合動力車。不打算購買環保車的主要原因，包括對電動或混合動力車缺乏經驗或沒有信心(26%)，以及充電站／設施不足(22%)。



E.4.3 至於打算在受訪當日之後 12 個月內購買私家車或電單車的住戶，他們為改善環境而願意較汽油／柴油車輛多付平均約 15% 的車價購買環保車，以改善環境。

行程時間改變的影響及影響選擇 公共交通工具的因素

E.4.4 受訪者被問及在繁忙時段（早上 7 時至 10 時及傍晚 5 時至 8 時），假設行程時間比現在增加 25%、50% 及 100% 時會如何改變出行模式。結果總結於表 E.4.

表 E.4 假設行程時間增加對出行模式可能造成的改變

可能作出的改變	假設行程時間增加		
	25%	50%	100%
改搭另一種交通工具	35%	57%	66%
改在非繁忙時段出發	23%	34%	39%

E.4.5 假設在繁忙時段出行所需時間增加，受訪者較傾向改搭另一種交通工具。當行程時間延長 25%，35% 的受訪者會考慮改搭另一種交通工具。如行程時間增加一倍，受訪者選擇改搭另一種交通工具的百分比則增至 66%。

E.4.6 受訪者選擇不同公共交通工具的主要考慮因素包括：行程時間、上落車地點與行程起點及終點的步行距離，後者顯示「點到點」服務在考慮的過程中相當重要。其次的考慮因素為行程距離及所涉費用。

E.4.7 受訪者可接受等候各種交通服務的時間，上限平均為 6 至 16 分鐘不等。一般來說，乘客願意花在等候渡輪的時間最長，而等候的士的時間則最短。

步行及踏單車

E.4.8 一般來說，在戶外及有蓋的情況下，受訪者可接受步行至各類型公共交通設施的時間上限為 10 至 12 分鐘。若超過此時間上限，他們將考慮其他前往這些設

施的方式，或選擇另一種交通工具。另一方面，如在空調的環境下，受訪者普遍表示願意步行較長的時間（13 至 15 分鐘）；若設有自動行人道／自動扶手電梯，願意步行的時間將可更長（15 至 17 分鐘）。

E.4.9 全港住戶中，10.4%（即 245,300 戶）有單車可供使用。新界鄉郊地區、大埔、上水／粉嶺、北大嶼山及沙田的有單車住戶比例遠遠高於其他地區。

E.4.10 有單車住戶平均每戶有 1.41 部單車，相當於全港共有 347,000 部單車可供住戶使用。這些單車之中，70% 停泊在家中，28% 停泊在家居附近，餘下 2% 停泊在離家較遠的地方。

E.4.11 在 15 歲或以上的香港居民中，69% 懂得如何踏單車。他們當中有 13%（或 535,000 人）在家中有單車可供使用。

E.4.12 在 15 歲或以上懂得踏單車且有單車可供使用的受訪香港居民當中，約 12% 在受訪當日之前 3 個月內曾在平日為「工作職務」、「上／下班」或「上／下課」使用過自己的單車，約 28% 則曾為其他目的（如娛樂／消閒用途）使用過單車。至於周末時間，約 8% 曾在這 3 個月期間為「工作職務」、「上／下班」或「上／下課」使用過單車，約 42% 則曾使用單車作其他用途。

E.4.13 在 15 歲或以上所有懂得踏單車（不管是否擁有單車）的受訪香港居民當中，約 3% 在受訪當日之前 3 個月內曾在平日租用單車作娛樂／消閒用途。至於周末時間，約 6% 曾在這 3 個月期間租用單車作娛樂／消閒用途。

E.4.14 在所有於受訪當日前 3 個月內曾踏過單車的受訪者中，85% 表示通常在單車徑上踏單車，只有 15% 通常在行車道上踏單車。



E.4.15 圖 E.1 載有 15 歲或以上受訪者對改善踏單車安全的措施的意見。整體而言，受訪者較支持強制踏單車人士佩戴安全頭盔 (78% 至 89%)，其次是踏單車人士須申請「單車牌」(43%) 及須為單車登記 (42%)。

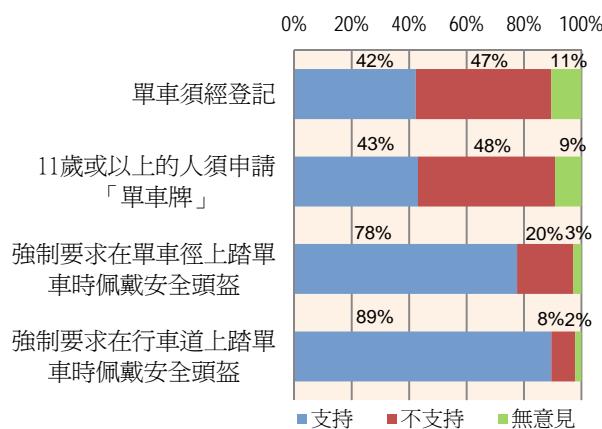


圖 E.1：對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率

E.4.16 關於強制不同年齡踏單車人士佩戴安全頭盔的要求，受訪者普遍較支持強制較年輕踏單車人士佩戴安全頭盔，特別是年齡 11 歲以下的兒童。

交通資訊的發布

E.4.17 公共交通使用者一般對鐵路公司提供的交通資訊最感到滿意。相比之下，對公共小巴公司提供的資訊最不滿意。

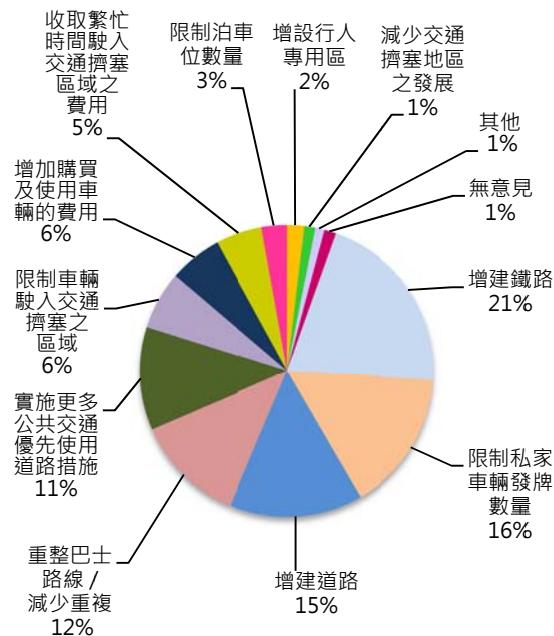
E.4.18 在由公共交通營辦商提供的各類公共交通資訊中，使用者普遍最滿意的是有關行走路線及服務班次（時間表）的資訊，較不滿意的資訊為票價／優惠、到目的地所需時間及下一班車或船的預計抵達時間。

E.4.19 在選擇公共交通工具方面，受訪者認為最有幫助的公共交通服務資訊是行走路線 (39%)。駕駛者認為最有用的資訊則是在道路／隧道擠塞時的其他路線選擇 (37%)。

E.4.20 45% 的受訪者知道可從網上獲取各種交通資訊（如行車速度圖、過海行車時間、駕駛路線搜尋服務、公共交通查詢服務和網上交通實況）。當中，18% 曾在受訪當日之前三個月內透過運輸署網站獲得相關的交通資訊，而在此期間通過其他網站獲取此等資訊的則有 52%。曾參閱運輸署網頁的受訪者普遍認為運輸署網頁提供的資訊有助他們選擇交通工具及路線，出行時間方面的幫助則沒有那麼大。

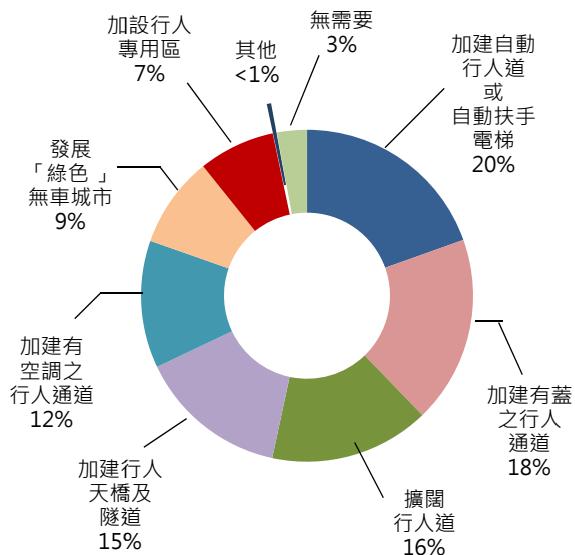
對紓緩交通及改善行人設施的措施的意見

E.4.21 假設將來交通情況比現時擠塞，在一系列紓緩交通擠塞的措施中，以增建鐵路(21%)最受受訪者支持。其他措施請參閱**圖 E.2**。



圖E.2：最受支持的紓緩交通擠塞措施

E.4.22 最受受訪者支持的行人設施改善措施是加建自動行人道及自動扶手電梯。其他措施請參閱圖 E.3。



圖E.3：最受支持的行人設施改善措施

長者對交通服務的意見

E.4.23 全港住戶人口中，約 19%（即 1,287,000 人）年齡在 60 歲或以上。他們當中 71% 為退休人士，16% 為勞動人口，12% 為家務料理者，餘下 1% 屬於其他類別⁶。

E.4.24 60 歲或以上受訪者認為乘搭鐵路最不方便之處是「無為長者提供優先座位」。至於乘坐巴士及公共小巴時，最不方便之處分別為「服務不可靠／不準時」及「行車不穩定／不舒適／開得太快」。

E.4.25 受訪者普遍認為現有交通設施最不足並需要改善的是行人天橋／隧道所提供之升降機／自動扶手電梯不足。其次為「行人過路燈號時間過短」、「路牌指示不清晰／字體太小」及「路牌不足／不夠顯眼」。

⁶ 「其他類別」包括經濟自給者(即無須為生計而工作的人)和其他非從事經濟活動的人(如非受薪的宗教工作者，以及因長期患病或殘疾而不能工作或沒有找尋工作的人)。

E.5 行爲時間值⁷

E.5.1 表 E.5 載列從交通選擇取向調查結果推算的 2011 年「行爲時間值」。

表 E.5 按有車住戶和出行目的分類的行爲時間值 (2011 年價格)

出行目的	行爲時間值(仙/分鐘)			
	2002 年值 ⁽¹⁾	2011 年值		
有車住戶成員				
住所上下班	96 (83)	90 (78)	103	88
住所上下課	67 (58)		72	
其他住所出行／非住所出行	92 (80)		83	
無車住戶成員				
住所上下班	58 (50)	55 (48)	68	67
住所上下課	53 (46)		57	
其他住所出行／非住所出行	53 (46)		68	
整體	62 (54)		72	

註：⁽¹⁾2002 年價格是根據 2002 年至 2011 年的綜合消費物價指數增長率(+15.2%)，轉化為 2011 年價格。括號內數值為 2002 年交查最終報告所示 2002 年當時的價格。

E.5.2 當比較 2011 年和 2002 年的調查結果，可發現「行爲時間值」整體實質上升約 16%，增幅遠低於 2002 年至 2011 年人均本地生產總值 (GDP) 的實質增長率 (46%)，但卻比該 9 年間就業人士平均薪金指數的 5% 實質增長為高。相對而言，無車住戶成員的「行爲時間值」增長率比有車者高。

E.5.3 然而，須注意的是，從取向調查結果推算出來的「行爲時間值」，可能與出行者現實中的行爲有所不同。因此，最終應用在交通規劃上的「行爲時間值」，還須通過日後重新校正運輸模型的過程作進一步確定。

E.5.4 交通選擇取向調查的結果可能很受當時的經濟形勢及消費意欲所影響，而當中又有很多不明朗因素。因此，建議較經常地進行「行爲時間值」調查，以建立長時間序列的數據進行更嚴謹的分析，從而得出「行爲時間值」的增長關係。

E.6 酒店／賓館旅客的行程特性

E.6.1 在酒店／賓館旅客統計調查中，來自中國內地及澳門的旅客佔最大比例 (48%)，其次是來自東南亞國家的旅客 (21%)。此旅客組合是以入住酒店及賓館的旅客為調查對象。

E.6.2 受訪旅客訪港的主要目的為旅遊觀光 (45%)，其次是為了工作和商務需要 (25%)。

E.6.3 酒店／賓館旅客的平均機動行程出行率為每人每天 2.30 次，比 2002 年的 2.18 次略高，亦高於香港居民的平均機動行程出行率 (每日 1.83 次)。須注意的是，由於缺乏適當的獨立參照資料，旅客的出行數據未經漏報調整。



⁷ 「行爲時間值」是一種量化的量度方式，反映出行者願意花多少金錢來換取可節省的時間。

E.6.4 旅客機動行程的總體高峯時段為早上 10 時至 11 時及傍晚 6 時至 7 時。傍晚的高峯時段與香港居民的下班高峯時段重疊。兩個高峯時段內旅客的機動行程各佔每行程總數約 8%。

E.6.5 旅客的機動行程平均時間為 43 分鐘，比 2002 年的 35 分鐘，以及香港居民的 40 分鐘長。

E.6.6 最多旅客使用的交通工具為港鐵（包括機場快線）（35%），其次為旅遊巴士（包括酒店提供的穿梭巴士）（25%）和的士（20%）。

E.6.7 27% 的機動行程是前往各觀光景點。在這些觀光景點中，最受歡迎的 3 個是山頂、香港迪士尼樂園及星光大道。

E.6.8 16% 的機動行程是前往各購物點，其中油麻地／尖沙咀為最熱門的購物區，其次為灣仔區（包括擁有大型購物中心／商場的銅鑼灣）。

E.7 未來的方向及建議

E.7.1 2011 年交查的主要目的之一，是提供最新的出行特性數據和資料，以持續提升整體運輸研究模型。調查搜集所得的數據將會是「提升整體運輸研究模型 – 可行性研究」下一階段重新校正及提升整體運輸研究模型的基礎。



1. 引言

1.1 背景

1.1.1 上一次的交通習慣調查（下稱「2002 年交查」）在 2002 年開展並於 2003 年完成。2002 年交查收集了香港人出行及交通習慣上的詳細資料，成為更新政府整體運輸模型的基礎。該運輸模型已被廣泛應用於各類型全港性及區域性交通及規劃研究。

1.1.2 為持續更新運輸模型，運輸署在 2010 年 7 月委託奧雅納顧問公司（下稱「顧問公司」）進行「提升整體運輸研究模型—可行性研究」（下稱「本研究」），合約編號為 CE 67/2009。本研究界定了 2011 年交查的範圍及所需調查資料，為交通運輸規劃與模型提供依據。所收集的資料其後將用以提升整體運輸研究模型，以更有效地模擬香港最新的出行模式。

1.1.3 至於後續的統計調查的計劃、統籌及外勤工作，以合約編號為 TD 2/2011 的「為 2011 年交通習慣調查提供統計調查服務合約」（下稱「服務合約」）進行。該服務合約於 2011 年 6 月授予米奧特資料搜集中心進行。

1.2 研究目標

1.2.1 2011 年交查是本研究的一部分，主要用作搜集有關出行及交通習慣的最新資料，並建立數據庫，隨後用以更新及提升整體運輸研究模型及其他政府部門的運輸模型，例如路政署在「《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂」提升的鐵路模型。此外，2011 年交查的數據庫亦將應用於日後全港性及區域性的交通及規劃研究，有助未來交通設施及服務的規劃。

1.2.2 2011 年交查主要目標為：

- 訂立訪問調查的範圍及所需資料；
- 為交通規劃與建立模型搜集最新的香港居民出行特性數據以及出行行為資料；
- 根據調查所得的資料建立數據庫及有關的數據分析程序；
- 比較以往的交通習慣調查或其他有關調查，以評估出行特性的改變；及
- 檢討及建議日後更新調查的方向。

1.2.3 2011 年交查並不包括重新校正及提升整體運輸研究模型的工作。這些工作屬本研究的下一階段，目前正在進行中。

1.3 研究路向及過程

1.3.1 圖 1.1 展示了 2011 年交查的過程。調查工作大致分四個階段進行，包括下述主要任務。

設計階段

- 檢討現有整體運輸研究模型參數
- 確定模型及交通運輸規劃所需資料
- 訪問統計調查的概要設計

招標階段

- 準備服務合約的標書
- 確定評審標準及計分方法
- 標書評審及建議

資料搜集階段

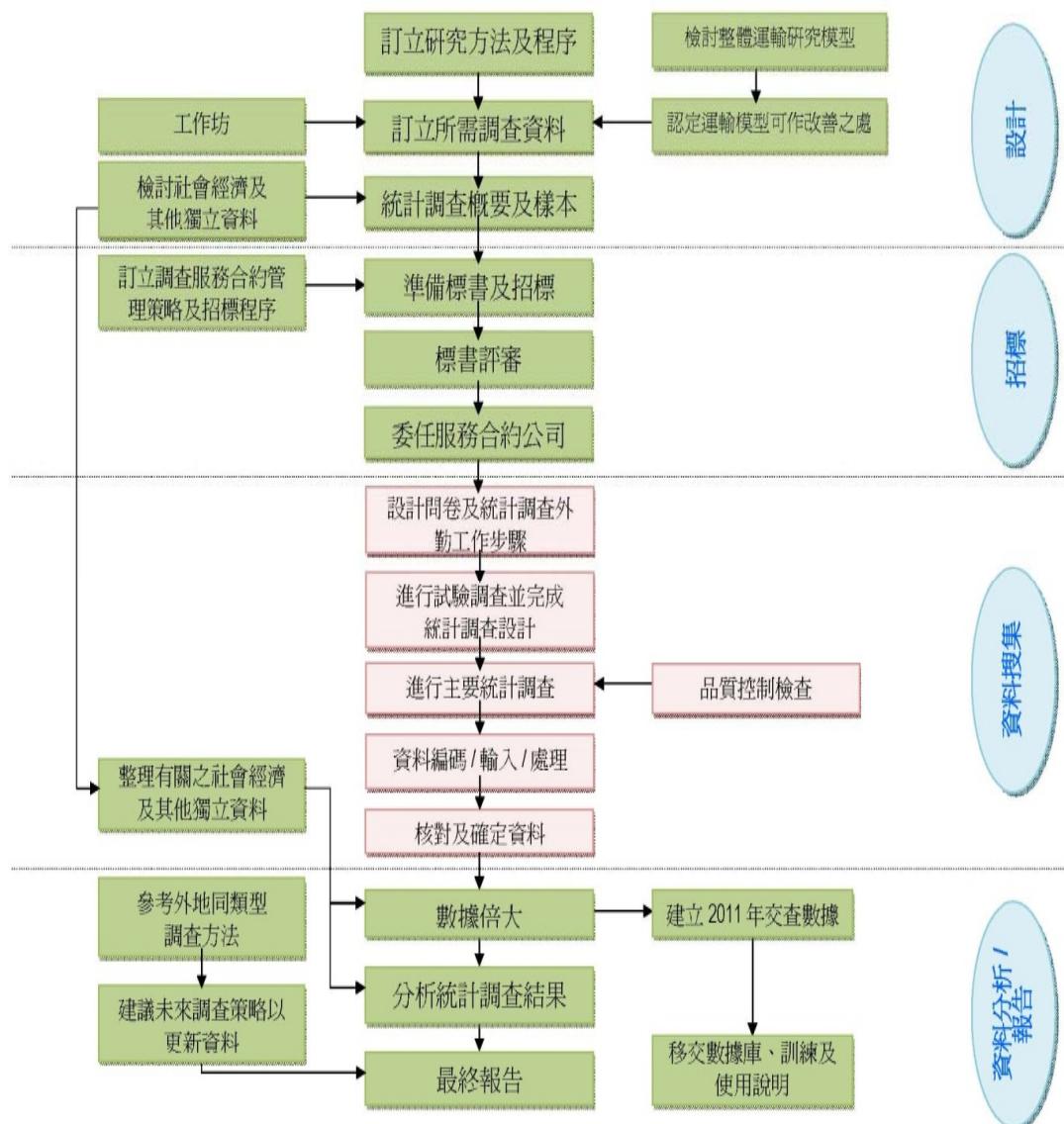
主要由服務合約公司負責進行，由顧問公司就本研究要求監管：

- 訂立問卷及統計調查外勤工作的程序
- 試驗調查及主要統計調查外勤工作
- 品質控制檢查
- 資料處理
- 資料核對及確認

資料分析／報告階段

- 倍大出行資料
- 資料分析及表列
- 為未來更新調查的策略提出建議
- 建立及移交 2011 年交查數據庫及其使用的訓練

工作階段



說明：

- 本研究
- 服務合約

圖 1.1：研究過程

1.4 報告內容

1.4.1 在這引言章節之後，報告其餘部分的內容如下：

- 第 2 章總結由統計調查設計、外勤工作、資料處理以至建立 2011 年交查數據庫的過程。
- 第 3 章闡述香港居民平日在香港特區內的出行特性及模式，其中包括機動及徒步的行程。
- 第 4 章總結可供住戶使用之私家車輛及其使用模式。
- 第 5 章摘錄從市民對出行的觀感和意見所得的主要調查結果。
- 第 6 章總括有關香港居民的「行為時間值」的調查結果。
- 第 7 章闡述下榻酒店／賓館的旅客，平日在香港特區內的出行特性及模式。
- 第 8 章討論下一步使用 2011 年交查所得數據的路向。

2. 統計調查資料搜集及融合

2.1 所需資料

2.1.1 統計調查設計過程的第一步是確定 2011 年交查所需要搜集的資料。當中，必須確定所搜集的資料可滿足日後重新校正和提升整體運輸研究模型，以及進行運輸規劃的目的。

2.1.2 因應模型發展的目的，本研究詳細檢討了現有整體運輸研究模型的結構及其子模型，以確定調整參數所需的數據資料。另外，還探討了在模型中融入新功能或提升現有的功能。這可確保為未來模型的重組或提升預留空間，而不受所搜集數據的類型所限制。

2.1.3 本研究亦檢討了其他有用的專題資料項目，以加深了解大眾對交通運輸系統的觀點與態度和他們的出行行為。但有關要求須與其他考慮因素取得平衡，例如受訪者的負擔、調查的時間與預算限制等。因此，只有在 2011 年交查中能更有效搜集的重要資料，才獲優先考慮納入是次統計調查當中。

2.1.4 此外，本研究還舉行了一系列的集思工作坊，與來自各政府部門／決策局的代表及學者討論現有整體運輸研究模型有待改進的地方，以及討論他們對具體數據的需求。

2.1.5 經檢討上述各個範疇，2011 年交查所須搜集的資料項目確定及載列如下：

- 住戶及個人特徵
- 可供住戶使用之私家車輛¹
- 平日(公眾假期以外)的機動行程² 記錄
(包括起點／終點的位置及活動、出行時間、交通工具、行程段、轉車點等)

- 私家車輛的擁有權及使用模式，以及操作車輛的費用及開支
- 影響使用環保車輛的因素
- 出行模式的潛在改變及影響因素
- 影響步行及使用自動行人道的因素
- 單車的擁有量、停泊和使用模式
- 對單車相關法例和執法措施的意見
- 對發放交通資訊的意見
- 長者對交通運輸服務的意見
- 作出交通選擇時的「行為時間值³」
- 酒店／賓館旅客的個人特徵和平日出行記錄

2.2 統計調查設計

2.2.1 根據以上訂定的資料要求，2011 年交查的統計調查包括下列三個主要類別：

- 住戶訪問調查
- 交通選擇取向調查
- 酒店／賓館旅客調查

住戶訪問調查

2.2.2 這是資料搜集的主要部分，也是發展運輸模型的基礎。此統計調查提供了居於家庭住戶的香港居民的出行模式基本資料，即在香港整體交通需求佔最大部分的一環。

2.2.3 統計調查的屋宇單位或小區抽樣樣本，是從政府統計處的屋宇單位框隨機抽出。獲抽選到的屋宇單位及小區的所有住戶，皆會獲邀提供所需數據。

¹ 私家車輛包括私家車及電單車。

² 機動行程是使用機動交通工具所作的行程，但不包括使用輔助機動交通工具，如作私人用途的貨車、單車、高爾夫球車及吊車。

³ 「行為時間值」是一種量化的量度方式，反映出行者願意花多少金錢來換取可節省的時間。



宣傳單張

2.2.4 住戶訪問調查的主要部分為搜集所有兩歲或以上住戶成員及留宿旅客在統計日(界定為受訪之前一個平日即星期一至五，公眾假期除外)的一般出行資料及特性。由於兩歲以下兒童的行程大部分是由成人陪同，而有關行程亦未必有特定目的，他們的出行資料未能包括在統計調查內。再者，他們的行程亦多數未能在其他獨立的交通統計數據中反映出來。除了以上出行資料外，調查同時搜集了住戶及個人資料以確定其與出行特性的關係。

2.2.5 同時，住戶訪問調查會抽選個別受訪者，在五項附加意向調查中，接受其中一項調查(以下稱為「附加統計調查」)：

- 私家車輛使用情況及有關開支(稱為「附加統計調查1」)
- 使用交通服務意向、步行及使用自動行人道系統(稱為「附加統計調查2」)
- 單車使用情況(稱為「附加統計調查3」)

- 交通資訊系統的影響(稱為「附加統計調查4」)
- 長者對交通服務的意見(稱為「附加統計調查5」)

2.2.6 除附加統計調查5外，其他4個附加統計調查只從每一個樣本住戶中挑選一位合適成員作為訪問對象。附加統計調查1的對象為戶主或對家庭車輛使用及開支情況最清楚的住戶成員。至於附加統計調查2、3及4，訪問對象則為一位在統計時間半年前後留港至少1個月的15歲或以上住戶成員(家庭傭工除外)，以隨機抽樣方法從住戶中挑選出來。

2.2.7 附加統計調查5的調查目標為長者人口，因此訪問對象為樣本住戶中所有年齡在60歲或以上，在統計時間半年前後留港至少1個月的成員(家庭傭工除外)。

交通選擇取向調查

2.2.8 此調查對象為住戶訪問調查樣本中獲抽選，符合與個別選擇取向主題所界定特徵的住戶成員。調查利用了選擇取向技巧評估各相關因素對出行者的交通選擇的影響，從而推算出運輸模型所需的重要參數，即「行為時間值」。

2.2.9 調查包括4個主題，分別為路線選擇、私家車與泊車轉乘選擇、公共交通工具選擇與轉車的不便，以及過海隧道選擇。受訪者是按住戶訪問調查中個別成員的出行特性抽選，並根據是否有私家車輛可用、出行目的以及所選用的交通工具作分類。

2.2.10 訪問員會出示一套選咭，當中印有與受訪者出行特性有關的交通選擇，請受訪者按他們的取向排列或給予評分。訪問員然後將結果記錄在表格上。

酒店／賓館旅客調查

2.2.11 此調查的對象為下榻酒店／賓館的旅客，目的為搜集他們在平日出行的特性及資料，為旅客出行模型提供有用的補充資料，並加深了解旅客對交通服務的需要。

2.2.12 本研究根據香港旅遊發展局提供的資料，在 186 間酒店及 116 間賓館（須設有 10 個以上的房間）中，按分區、收費組別及房間數目劃分，抽選出 59 間酒店與 17 間賓館作調查。

2.2.13 在酒店管理人員的協助下，在各所選酒店／賓館大堂隨機邀請旅客進行面談訪問。每間酒店／賓館的訪問樣本數目按其房間數目而定。

2.3 進行統計調查外勤工作

2.3.1 以上各統計調查的運作、程序及相應問卷設計均通過試驗調查的測試，並作出所需的調整才用於主要的外勤工作。為避免假期間不正常出行模式的影響，有關的訪問調查在聖誕節／新年假期間暫停，這對於搜集平日的出行記錄尤其重要。

2.3.2 住戶訪問調查採用了電腦輔助個人訪問（CAPI）技術收集數據。在訪問住戶時，訪問員會攜帶平板電腦，通過 CAPI 系統的網上平台訪問受訪者。該平台對受訪者答案提供實時邏輯檢查，並同時通過谷歌地圖獲取位置信息的相應地理編碼。如有需要，受訪者亦可以使用個人密碼登入網上 CAPI 平台，自行填寫電子問卷以提交資料。

2.3.3 各統計調查的外勤工作期與成功受訪對象數目請參閱表 2.1。

表 2.1 外勤工作期及成功受訪對象

統計調查	外勤工作期	受訪對象的數目 (住戶／受訪者)
住戶訪問調查 (回應率: 71%)		35,401 戶
附加統計調查 1 – 私家車輛使用情況及 有關開支		10,128 名
附加統計調查 2 – 使用交通服務意向、 步行及使用自動行人 道系統	2011 年 9 月 5 日 — 2012 年 1 月 18 日	5,659 名
附加統計調查 3 – 單車使用情況		5,701 名
附加統計調查 4 – 交通資訊系統的影響		5,770 名
附加統計調查 5 – 長者對交通服務的意 見		3,326 名
交通選擇取向調查	2011 年 9 月 26 日 — 2012 年 1 月 18 日	共 3,100 個 (4 個主題)
酒店／賓館旅客調查 (回應率: 85%)	2011 年 11 月 22 日 — 2012 年 3 月 1 日	2,785 名旅客

2.3.4 在外勤工作進行期間，採用了嚴格的品質控制措施以確保搜集最高質素的數據。品質控制由服務合約公司旗下一支獨立隊伍及顧問公司共同負責。除訓練及日常監督訪問員的工作外，獨立的檢查員在已完成住戶訪問問卷中隨機抽選 17% 進行覆核，以證實有關家訪及所搜集的主要資料準確無誤。



住戶訪問調查使用了電腦輔助個人訪問法

2.4 資料處理及倍大

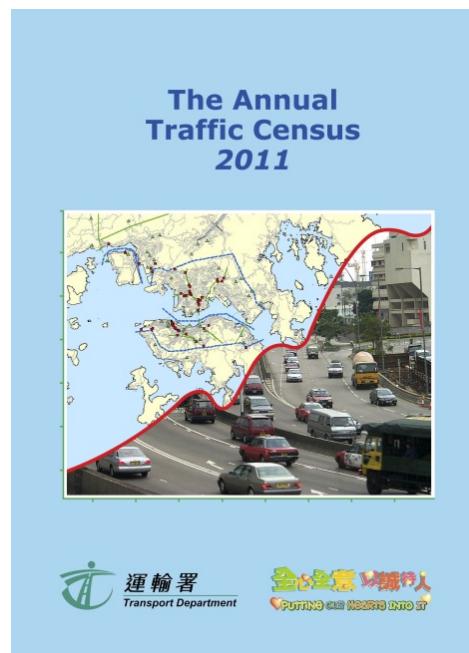
2.4.1 所有從訪問調查搜集得來的數據，均由服務合約公司進行審核、編碼並輸入成電腦格式。所有牽涉地址如出行起點、終點及轉車地點的資料欄，均根據小規劃統計區及街段編號編訂。為減低錯誤輸入數據的機會，合約公司採用了雙重數據輸入系統，即所有資料分別由兩名員工重複輸入電腦以作鑑定。

2.4.2 輸入的數據會再通過一系列由電腦進行的查核程序，找出任何重覆、遺漏、超出範圍的數值及不一致的數據，從而再作進一步的鑑定及更正。

2.4.3 取自信戶訪問調查及酒店／賓館旅客調查的數據須倍大以代表整體人口。倍大住戶訪問調查的數據有兩個步驟，首先是倍大住戶及人口，其次是出行數據。前者涉及倍大調查所得的住戶及個人數據，以符合 2011 年人口普查的相應人口總數。

2.4.4 由於 2011 年交查與人口普查在同一年展開，故可向政府統計處索取經修訂的人口普查數據，以控制倍大的數據。倍大住戶數據是根據區域、房屋類型及住戶收入組別劃分，而個人資料則根據區域、房屋類型、性別及年齡組別劃分。

2.4.5 首先，住戶及人口倍大系數會先應用於個人的出行記錄上。接着，這些經倍大的結果會與其他已有的獨立觀察資料或運輸數據比較並適當地作出調整。由於受訪者漏報出行的情況在所難免，所以第二階段的調整是必要的。在第二階段的倍大過程中，從各種途徑獲得的獨立交通數據，包括《交通統計年報》的車輛流量及載客率資料、各公共交通工具的乘客量、專營巴士及專線小巴上落人次數據，以及鐵路站與站間的乘客量 等，均會用作控制倍大的數據。



從各種途徑獲得的獨立交通資料，包括交通統計年報，會用作倍大行程數據

2.4.6 倍大後的結果顯示，約有 36%的機動行程漏報，比 2002 年交查所估計的 32%為高。一如以往，日常行程如由住所出發往工作地點或學校被漏報的程度，遠比其他較隨意或非經常性的行程少，因受訪者往往會較易將之遺忘或沒有報告。

2.4.7 值得注意的是，以上提及調整漏報行程的方法只適用於涉及那些有統計數字以控制調整的交通工具的機動行程。由於缺乏有效的調整基礎，有關方法並不適用於使用單車或其他輔助交通工具的機動行程。雖然如此，這些行程佔機動行程總數的比例相對地小，不足以影響整體結果。

2.4.8 至於酒店／賓館旅客調查，搜集得來的數據會先按估計下榻於受訪酒店／賓館的旅客總數作比例性調整，然後再根據以每個抽樣組別的房間數目推算的估計總旅客人數，再進一步倍大至可代表全港酒店／賓館的旅客人數。

2.5 2011 年交查數據庫

2.5.1 經倍大的住戶訪問調查數據會編制成為一綜合出行特性數據庫，包含以下關於住戶、個人及行程資料的主要數據項目請參閱表 2.2。

表 2.2 2011 年交查數據庫內的主要數據項目

資料類別	主要數據項目
住戶	<ul style="list-style-type: none"> • 房屋類型 • 住所地點(小規劃統計區及街段) • 住戶每月收入 • 可供住戶使用之私家車輛及停泊資料
個人	<ul style="list-style-type: none"> • 性別及年齡 • 經濟活動身分 • 教育水平(適用於學生) • 從事的行業(適用於就業人士) • 常住或流動居民身分
平日的所有行程	<ul style="list-style-type: none"> • 行程起點／終點位置(小規劃統計區及街段) • 出行目的 • 出發及抵達時間，以及行程時間 • 使用的交通工具 • 行程段及轉車地點 • 往返乘搭交通工具及轉車地點的步行時間 • 等候的士的時間及車費 • 私家車輛／的士旅程的載客率 • 私家車輛／的士旅程使用收費道路／隧道的情況 • 跨境出行使用的管制站及乘搭的交通工具

2.5.2 2011 年交查數據庫將會成為未來重新校正及更新整體運輸研究模型與其他政府部門運輸模型的基礎。此外，數據庫內的資料亦將為日後全港及區域性交通規劃提供可靠有用的參考。

3. 本港居民在香港特區內的行程特性

3.1 住戶及人口特徵

3.1.1 2011 年交查的住戶訪問調查搜集了住戶及個人的統計資料，主要用於推斷出行與人口特徵之間的關係。以下總結了住戶訪問調查所得的主要人口資料，以幫助了解受訪者的特徵及其與出行數據的關係。

3.1.2 由政府統計處 2011 年人口普查提供相應住戶訪問調查覆蓋範圍的統計數字，可控制調查得來的住戶及人口數據。根據所提供的資料，在 2011 年年中，全港共有 2,363,300 個家庭住戶（下稱「住戶」），當中人口為 6,881,900 人（下稱「住戶人口」⁴）。平均住戶人數為 2.9 人，相比 2002 年的相應估計數字（3.1 人）有所下降。

3.1.3 表 3.1 比較了 2002 年及 2011 年主要地區的住戶人口數目及分布。總的而言，在 2002 年至 2011 年期間，住戶人口增長少於 2%。期間主要人口增長出現於新界區，而香港島人口則有所下降。因此，新界人口所佔比例由 2002 年的 51% 增加至 2011 年的 52%。

表 3.1 2002 年及 2011 年住戶人口分布比較

地區	2002 年		2011 年	
	人口	%	人口	%
香港島	1,297,100	19	1,230,900	18
九龍	2,030,400	30	2,063,100	30
新界	3,428,600	51	3,587,900	52
合計	6,756,100	100	6,881,900	100

註：以上住戶人口分布數字取自根據 2002 年交查及 2011 年交查。

3.1.4 在 6,881,900 總住戶人口中，估計約有 3,553,100 人為就業人士及 1,231,900 人為全職學生。相比 2002 年數字，分別增長了 8% 及下降 12%。

3.1.5 按 26 個交通規劃及模型分析常用分區劃分的主要人口特徵概錄於附件**表 A.1**（以上規劃分區定義可參閱附件**圖 A.1**）。

3.1.6 人口年齡分布是對出行特性有顯著影響的重要參數。**圖 3.1** 比較了 2002 年交查及 2011 年交查所得出的全港人口年齡分布情況。從該圖所見，人口老化令高峯年齡組別從 2002 年的 35-44 歲轉移到 2011 年的 45-54 歲。

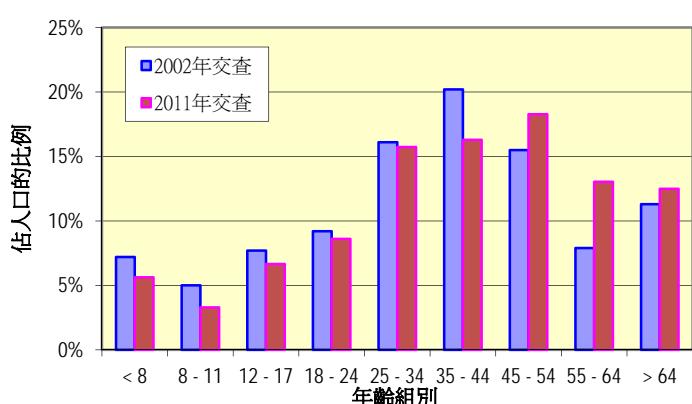


圖 3.1：2002 年及 2011 年人口年齡分布的比較

⁴ 指在香港特區居於家庭住戶並在統計時間前後半年留港至少 1 個月的陸上非住院人口。這些人口佔居港人口的 97%，並不包括居於機構院舍、船艇、非家庭住戶（居於一般宿舍的集體住戶和流動住戶）以及酒店／旅舍／度假營的人士。

3.1.7 表 3.2 顯示從 2002 年交查與 2011 年交查得到每月住戶收入分布的比較。2011 年每月住戶收入的平均數與中位數，從 2002 年的 24,000 元與 18,000 元（以 2011 年價格計算），分別增加至 30,000 元與 21,000 元。

表 3.2：2002 年及 2011 年每月住戶收入分布的比較

項目	2002 年	2011 年
住戶收入 (以當時價格計 每月港幣)	佔住戶的比例	
少於 10,000 元	32%	24%
10,000 - 19,999 元	28%	24%
20,000 - 29,999 元	18%	18%
30,000 - 39,999 元	9%	12%
40,000 - 49,999 元	5%	7%
50,000 元或以上	8%	16%
合計	100%	100%
平均住戶收入	21,000 元／月 (2002 年價格) 24,000 元／月 (2011 年價格) [#]	30,000 元／月 (2011 年價格)
住戶收入中位數	16,000 元／月 (2002 年價格) 18,000 元／月 (2011 年價格) [#]	21,000 元／月 (2011 年價格)

[#] 根據 2002 年到 2011 年間綜合消費物價指數的增長 (+15.2%) 作出調整。

3.2 平日的機動行程數目

3.2.1 在 6,781,100 名兩歲或以上的香港居民中，估計約有 89%（約 6,061,500 人）平日(即星期一至五，公眾假期除外)會在香港特區內有出行。此等行程包括全程步行、踏單車及任何機動行程。其餘 11% 的兩歲或以上香港居民在調查期間分別是不在香港 (3%)，以及在港但未有出行(8%)。

3.2.2 58% 或約 3,927,800 名兩歲或以上香港居民，平日在香港特區內有作機動行程（但不包括使用輔助機動交通工具，如

作私人用途的貨車、單車、高爾夫球車及吊車）⁵。剔除那些輔助機動交通工具行程後，香港居民在平日的機動行程總數經作遺漏通報調整後估計為 12,606,000⁶ 人次。



2011 年香港居民平日的機動行程數目
平均為每天約 1,260 萬人次

3.3 機動行程

3.3.1 出行目的慣常按行程起點及終點的性質與在這些地點所進行的活動分成以下 5 類：

- 「住所上下班」 – 由住所到工作地點 (包括日常及其他工作地點) 工作之的來回行程。
- 「住所上下課」 – 由住所到學校上課的來回行程。

⁵ 由於沒有可靠的參考數據作漏報調整，加上須貫徹 2002 年交查及現有運輸模型所使用的計算方法，這些行程未能包括在研究分析之內。

⁶ 訪港旅客在港的機動行程在 2002 年交查的遺漏通報調整中未獲明確考慮。因此，2002 年估計的 12,304,000 人次行程包括了旅客的行程。在 2011 年交查中，考慮到旅客行程的影響越趨重要，這些行程已分開處理，而估計的 12,606,000 人次機動行程並不包括旅客行程。在 2011 年，旅客的行程數目估計約為每日 460,000 人次。這相當於 2011 年香港特區內每日有 13,066,000 人次機動行程，較 2002 年的 12,304,000 人次高 6%。

- 「其他住所出行」 – 由住所到工作地點(上班)或學校(上課)以外的其他地方的來回行程。例如從住所往返購物的地點、食肆、娛樂或康樂場所、探訪親友等等。
- 「非住所出行」 – 起點及終點皆非住所，也不是來往(日常及／或其他)工作地點之間。例如由工作地點或學校往購物或其他社交及文娛康樂場所。
- 「工作職務」 – 來往(日常及／或其他)工作地點之間，包括往來公司不同的辦事處；或從公司往返其他與工作有關的地方，如開會、工地勘察、出勤；又或是從事需要戶外工作的職業，來往不同地方見客或履行工作職務等等。

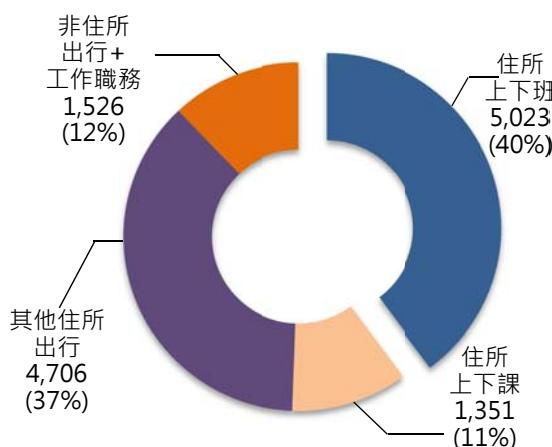


圖 3.2：以出行目的分類的平日機動行程數目(千人次)

3.3.2 在平日的機動行程總數(12,606,000 人次)當中，「住所上下班」行程佔最大比例(40%)。其次是「其他住所出行」，佔日常總出行次數的37%。「住所上下班」及「住所上下課」的行程佔經常性行程最大比重，而且集中於繁忙時段，尤其是早上，這對交通規劃而言尤其重要。兩者合計每天達6,373,000 人次，佔平日機動行程總數一半以上(51%)。按26個分區及出行目的劃分的平日行程產生量和吸引量分析見附件表A.2。

3.3.3 表3.3載有2002年及2011年交查發現的香港居民出行特性(按出行目的劃分)比較。反映每人每日平均機動行程出行次數的機動行程出行率，也在此表內作一比較。

表 3.3 2002年及 2011 年按出行目的劃分的平日機動行程比較

項目	2002年	2011年
機動行程次數		
住所上下班	4,620,000	5,022,000
住所上下課	1,571,000	1,351,000
其他住所出行	3,883,000	4,706,000
非住所出行 + 工作職務	2,230,000	1,526,000
合計	12,304,000	12,606,000
機動行程出行率		
就業人士平均「住所上下班」行程次數	1.40	1.41
學生平均「住所上下課」行程次數	1.13	1.10
人均「其他住所出行」行程次數	0.57	0.68
人均「非住所出行」 + 「工作職務」行程次數	0.33	0.22
人均每天機動行程次數	1.82	1.83

3.3.4 「住所上下班」及「住所上下課」的機動行程數目，大致上分別與就業及學生人口的變化一致。事實上，從1981年起，在過去的二三十年，「住所上下班」及「住所上下課」的出行率一直保持穩定。

3.3.5 2002年至2011年期間，「其他住所出行」的人均出行率上升了約19%。另一方面，「非住所出行」與「工作職務」的人均出行率變化最為明顯，兩者合計在2002年至2011年期間下降了三分之一。這可能與種種經濟以及行為的改變有關，包括香港特區經濟活動轉型、資訊科技普及、在家工作越趨普及，以及跨境連繫和商機增加。



在 2011 年平日，香港居民平均每人每日有 1.83 次機動行程

3.3.6 總的來說，平日總機動行程出行率從 2002 年的每人每日 1.82 次，輕微上升至 2011 年的 1.83 次，與 1992 年的總機動行程出行率相若。

出行時間⁷

3.3.7 圖 3.3 顯示一天中機動行程按不同出行目的的出行時間分布。機動行程的整體高峯時段為早上 8 時至 9 時及傍晚 6 時至 7 時，當中大部分行程為「住所上下班」行程。兩個高峯時段各佔平日整天行程總數約 12%。這兩個早晚高峯時段與 2002 年交查所得的相同，但傍晚高峯時段行程所佔比例從 2002 年的 11% 上升至 2011 年的 12%。

3.3.8 按方向進一步分析出行時間發現，41% 由住所以往工作地點的行程在早上的高峯時段（早上 8 時至 9 時）進行，而 34% 由工作地點返回住所之的行程則在傍晚的高峯時段（晚上 6 時至 7 時）進行；這兩者在 2002 年交查的數字分別為 40% 及 33%。雖然出行的高峯時段未有明顯延長，但傍晚高峯時段後由工作地點返回住所的行程所佔比例普遍上升，表示下班行程稍微延後至傍晚高峯時段後進行。

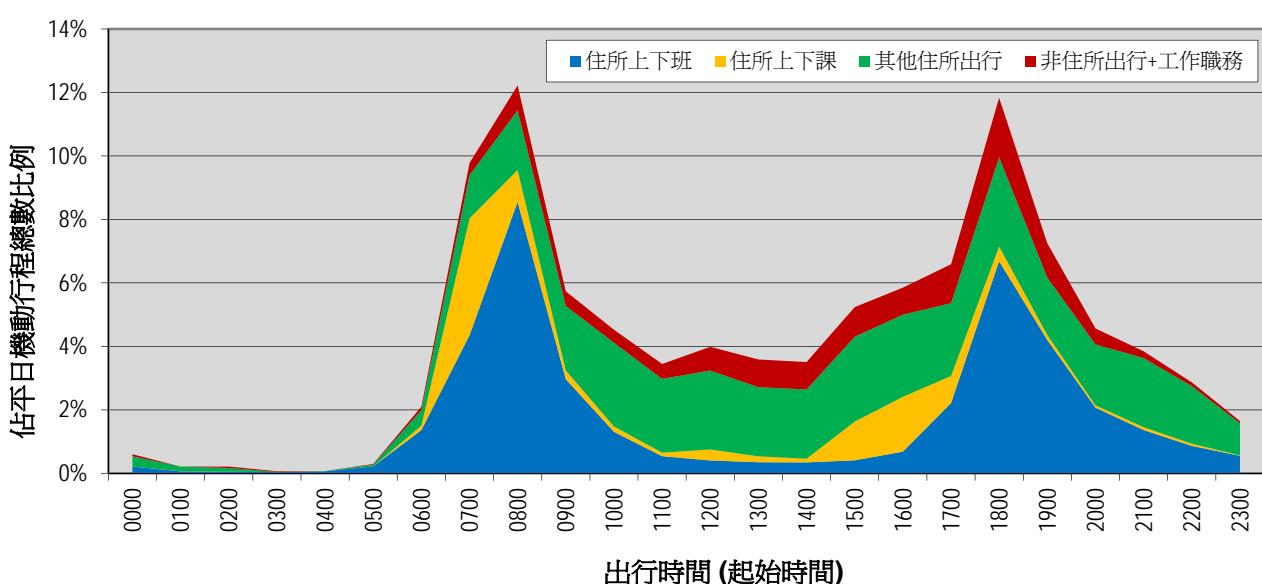


圖 3.3：機動行程出行時間分布圖

⁷ 出行時間在此界定為受訪者所提供之起點出發及抵達終點兩個時間的中間點。

3.3.9 相對「住所上下班」的行程，「住所上下課」行程的高峯時段來得較早，即早上 7 時至 8 時；下午的高峯時段則為下午 3 時至 5 時這兩個小時。由住所前往學校的方向，65% 的行程在早上 7 時至 8 時之間進行。至於相反的方向，24% 及 34% 由學校返回住所的行程分別在下午 3 時至 4 時及下午 4 時至 5 時之進行。

3.3.10 「其他住所出行」行程在一天內的分布相當平均，由早上 7 時至晚上 11 時。「非住所出行」行程在下午 5 時至 8 時之間相對頻繁，反映工餘活動的高峯時段。

行程時間

3.3.11 調查發現，超過半數 (51%) 的機動行程在半小時內完成，39% 需要超過半小時至 1 小時完成，餘下的 10% 則需要超過 1 小時完成。平均行程時間估計為 40 分鐘，比 2002 年的 39 分鐘稍長。

3.3.12 圖 3.4 載列使用私家車輛／的士及公共交通工具（的士除外）的行程時間分布，顯示使用私家車輛／的士的行程所需時間，明顯較公共交通工具（的士除外）的行程短。私家車輛／的士及公共交通工具（的士除外）行程的平均行程時間分別為 26 及 43 分鐘。與 2002 年交查所得的 24 及 43 分鐘相比，2011 年使用私家車輛／的士的行程所需時間較長，而使用公共交通工具（的士除外）的行程所需行程時間則大致相同。

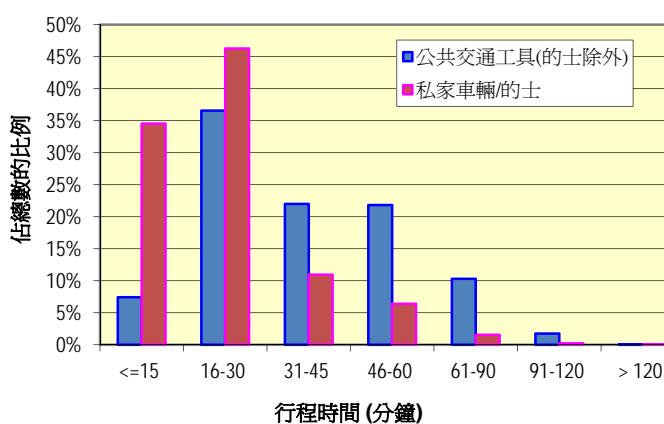


圖 3.4：機動行程時間分布圖

3.3.13 按出行目的作分析，進一步顯示「住所上下班」行程所需的行程時間最長，平均時間為 47 分鐘。其次是「住所上下課」行程，平均行程時間為 38 分鐘。其他出行目的行程時間通常較短，平均約為 34 分鐘。

行程的地理分布

3.3.14 表 3.4 載列按主要地區劃分的每日行程數目。

表 3.4 機動行程的主要地理分布

地區行程	每日行程次數(千次)	佔總數的比例	相對 2002 年的增長
香港島內	2,139	17%	+3%
過海	2,055	16%	+1%
九龍區內	2,409	19%	-7%
九龍來往新界	2,415	19%	+6%
新界區內	3,588	29%	+8%
合計	12,606	100%	+2%

3.3.15 在 2002 年至 2011 年間，九龍來往新界及新界區內的行程增長最明顯，增幅分別為 6% 及 8%，這可能與新界住戶人口增長有關。其他主要地區間的行程增長普遍較為溫和。同期，九龍區內的行程卻減少了 7%，這可以歸因於新界區（特別是新市鎮）的持續發展，加上運輸系統擴展令新界區的交通更方便，令到行程分布有所變化，當中往來九龍周邊地區的跨區行程較多。

3.3.16 跨區行程增加，意味行程距離亦普遍延長。這從 2002 年至 2011 年間私家車輛及的士平均行程時間增加可見一斑。公共交通（的士除外）行程時間沒有明顯增加，可能是由於公共交通網絡得到改善。從 2002 年到 2011 年，西鐵、落馬洲支線、九龍南線、馬鞍山線、將軍澳線康城站陸續開通，大大提高了沿線新市鎮的交通方便程度，並縮短往來這些新市鎮的行程時間。

3.3.17 根據之前交查的定義，「自給自足」在這裏同樣定義為區內行程在來往某特定分區的總行程數目所佔的比例，是另一個出行指標。在有關自給自足的分析中，主要地區仍根據 2002 年交查的界定劃分，以便作出比較。2002 年與 2011 年「自給自足」程度見表 3.5。

表 3.5：2002 年與 2011 年各區的「自給自足」程度比較

主要地區	2002 年交查	2011 年交查
香港島	51%	51%
九龍	42%	41%
荃灣/葵青	29%	29%
屯門	31%	32%
元朗/天水圍	23%	22%
粉嶺／上水	16%	19%
大埔	24%	24%
沙田／馬鞍山	30%	28%
將軍澳	14%	15%
北大嶼山	7%	10%

3.3.18 2011 年九龍區的「自給自足」程度相對 2002 年輕微下降，原因與第 3.3.15 段所述的理由一致。相反，隨着現時大部分新市鎮發展為區內人口提供更多設施，新市鎮的「自給自足」程度大多比 2002 年有所提高。元朗／天水圍及沙田／馬鞍山的「自給自足」程度則輕微下降。

3.3.19 一般而言，「住所上下班」行程往往牽涉較多的跨區行程，因而與其他出行目的比較，「自給自足」程度較低。由於大部分地區一般都在區內提供學校設施以服務區內居民，所以「住所上下課」行程的「自給自足」程度相對較高(新界郊區除外)。

所使用的交通工具

3.3.20 部分的機動行程涉及多於一次乘車次數，表示使用多於一種交通工具或服務路線。**表 3.6** 展示了按各種機動交通工具分類的乘客人次比例。按交通工具及出行目的劃分的乘客人次，可見附件**表 A.3**。

表 3.6 按交通工具分類的乘客人次比例

交通工具	所有出行目的	住所上下班	住所上下課
鐵路	30%	35%	33%
港鐵	27%	32%	26%
輕鐵	3%	3%	7%
專利巴士	27%	32%	24%
公共小巴	13%	14%	15%
私家車輛	12%	8%	4%
特別用途巴士	9%	5%	21%
的士	6%	4%	2%
電車	2%	2%	1%
渡輪	1%	1%	1%
合計	100%	100%	100%

3.3.21 從上表所見，最常用的交通工具為鐵路，佔所有出行目的之總乘客人次 30%。其次為專利巴士(佔 27%)。這與 2002 年的數字 25% (鐵路⁸) 和 33% (專利巴士) 比較，反映隨着鐵路網絡不斷擴展及兩鐵合併，使用鐵路出行的比例顯著增加。兩鐵合併令鐵路乘客在轉乘地鐵與前九鐵線路時更方便，總體票價亦得以降低。

⁸ 2002 年，鐵路包括地下鐵路(地鐵)、輕便鐵路(輕鐵)及九廣鐵路(九鐵)。地鐵與九鐵合併之前，地鐵轉乘九鐵視作兩次乘車，合併後則視作一次乘車。

3.3.22 在「住所上下班」行程當中，約 35%的乘客人次使用鐵路，其次是專利巴士，佔 32%。至於「住所上下課」行程方面，最常用的也是鐵路 (33%)，隨後為專利巴士(24%)與特別用途巴士⁹(21%)，當中包括校巴。



鐵路為運輸系統的骨幹，載客人次近年顯著增加

3.3.23 私家車輛佔整體乘客人次的 12%。換句話說，88%的乘客人次使用公共交通工具¹⁰，這與 2002 年交查所得的 89%很接近，儘管有私家車輛住戶比例從 2002 年的 13.5%上升至 2011 年的 15.1% (見下文第 4.1.3 段)。

交通工具轉乘

3.3.24 當機動行程由起點至終點使用多於 1 種交通工具或服務路線時，當中每個使用到機動交通工具的行程小段被視為「機動行程段」¹¹。調查發現，每日大部分

⁹ 特別用途巴士包括公司巴士、校巴、邨巴、旅遊巴士、穿梭巴士、過境巴士等，但不包括紅色小巴和專線小巴。

¹⁰ 在本報告中，除非另有指明，否則公共交通工具包括的士在內。

¹¹ 行程段指行程中的小段，當中只使用 1 種交通工具或交通服務路線，包括步行。機動行程段是指一段利用機動交通工具所作的行程段。一般牽涉 1 次上車及 1 次下車，地鐵轉線除外。整段地鐵旅程只視為 1 個機動行程段。

(84%)機動行程只牽涉 1 個機動行程段。其餘 14%則有 2 個機動行程段，只有 2%的行程有 3 個或以上的機動行程段。

3.3.25 每個行程的平均機動行程段數 (或每個行程的平均乘車次數)，反映轉乘另一種交通工具的實際次數或同一種交通工具轉乘不同服務路線的次數。表 3.7 載有按出行目的劃分的統計數字及其與 2002 年交查相應數字的對照。

表 3.7 2002 年及 2011 年每個行程的平均乘車次數

出行目的	2002 年	2011 年
住所上下班	1.29	1.23
住所上下課	1.16	1.17
其他住所出行	1.14	1.14
非住所出行及工作職務	1.10	1.10
整體	1.19	1.17

3.3.26 所有出行目的合計，2011 年每個行程的平均乘車次數約為 1.17 次，比 2002 年交查所估計的 1.19 次略低。在剔除私家車輛及的士的行程後，每個公共交通行程的平均乘車次數在 2011 年為 1.22 次，而 2002 年則為 1.24 次。然而，由於兩鐵合併前後計算鐵路乘車次數的方法有差異，以上資料不能作直接比較。

3.3.27 「住所上下班」行程的每程平均乘車次數為 1.23 次，於各出行目的為最高。這是由於此類別的行程一般路程較長，同時亦反映乘搭公共交通工具的上下班人士為了節省時間或金錢，只要服務可靠的話，有較大機會選擇轉乘。

3.3.28 各種交通工具乘客轉乘其他交通工具或服務路線的數目及比例見表 3.8。結果顯示，在各種交通工具當中，渡輪乘客轉乘其他交通工具的比例最高 (69%)，其次是輕便鐵路 (42%) 和公共小巴 (41%)。另一方面，私家車輛及的士乘客轉乘的比例最低，顯然是與它們的直接點對點服務性質有關。

表 3.8 需轉乘的乘客人次比例

交通工具	總乘客人次 (千人次)	需轉乘的乘客	
		人次 (千人次)	比例
鐵路	4,504	1,519	34%
港鐵	4,047	1,326	33%
輕鐵	457	193	42%
電車	238	45	19%
渡輪	125	86	69%
公共小巴	1,972	810	41%
專利巴士	3,987	1,169	29%
私家車輛	1,735	48	3%
的士	950	145	15%
特別用途 巴士	1,280	369	29%

3.3.29 在平日估計約 2,202,000 個轉乘次數中，各交通工具之間的轉乘比例見表 3.9。港鐵及公共小巴之間的轉乘佔總轉乘次數最高比例(23%)，其次為港鐵與專利巴士(19%)之間。港鐵與特別用途巴士之間，以及不同專利巴士之間，各佔每日總轉乘量的 10%。

表 3.9 在各種交通工具之間轉乘的比例

從(交通 工具)	轉乘(交通工具)					
	港鐵	公共 小巴	專利 巴士	特別 用途 巴士	其他	合計 (%)
港鐵	0%	12%	10%	5%	7%	34%
公共小巴	11%	2%	3%	1%	1%	18%
專利巴士	10%	3%	10%	1%	3%	27%
特別用途 巴士	6%	1%	1%	0%	1%	9%
其他	6%	1%	3%	1%	1%	12%
合計(%)	33%	19%	27%	8%	13%	100%

來往各機動交通工具及轉乘所需的步行時間

3.3.30 以下段落總結有關下述行程段所需步行時間的調查結果，該等行程段分別涉及起點端(由行程起點至乘搭第一程機動交通工具的地方)、終點端(由最後一程機動交通工具下車地方至行程終點)，以及轉乘(涉及多於一個機動行程段而須徒步轉乘不同交通工具或服務路線)。

3.3.31 有關來往及轉乘各機動交通工具所需的步行行程時間，請參閱圖 3.5。一般而言，在起點端及終點端的步行時間十分接近，超過 75% 只需 5 分鐘以內的步行時間，平均步行時間為 4 分鐘，與 2002 年交查結果大致相同。

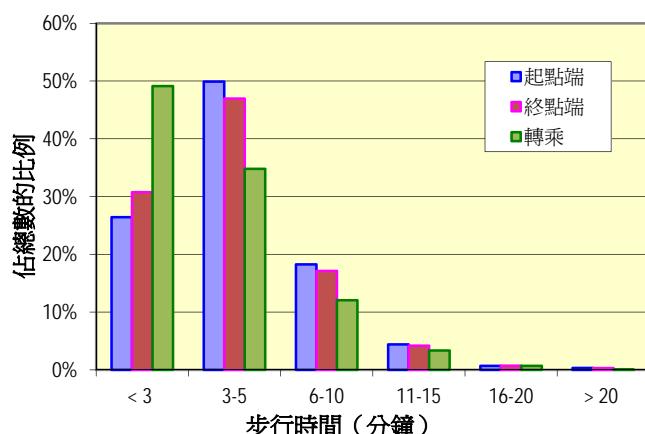


圖 3.5：來往各機動交通工具所需的步行時間

3.3.32 調查結果顯示在轉乘時所需的步行時間更短，超過 85% 可於 5 分鐘內完成。估計轉乘所需的平均步行時間為 3 分鐘，與 2002 年所得數字一致。

3.3.33 各種交通工具當中，使用渡輪一般需要最長的步行時間(平均步行時間為 6 分鐘)，其次為港鐵(平均步行時間接近 6 分鐘)。使用私家車輛及的士所涉及的步行時間最短(平均為 2 分鐘)，主要由於它們屬點到點的服務。

3.3.34 調查亦發現，除渡輪服務及其他輔助交通工具外，大多數交通工具之間的轉乘一般都很方便。根據附加統計調查 2 的結果（見下文第 5.4.1 段），受訪者認為步行往各類型交通設施可接受的時間上限平均在 10 至 12 分鐘之間（在有蓋的戶外情況下），而轉乘大部分交通工具的平均步行時間均遠少於此。

3.4 徒歩行程

3.4.1 徒歩行程為受訪者由起點至終點只靠步行的行程。出行者由行程的起點或終點往來其他機動交通工具，或轉乘期間的步行，均視作步行行程段，而非徒步行程，此報告前面部分已就此作出討論。

3.4.2 考慮到交查獲取徒步行程資料的局限（極易被漏報，而且未有可用作對照的獨立統計數字以對漏報作出調整），同時亦為了減輕受訪者的負擔，故 2011 年交查的主要住戶訪問調查中，沒有搜集徒步行程的記錄。然而，為完整地了解受訪者之活動鏈，以作未來研究的可能用途，調查從部分住戶訪問調查樣本中（即附加統計調查 2 所選中住戶的所有家庭成員）搜集了一些徒步行程資料。



銅鑼灣街道上行人如鯽

3.4.3 有一點須強調，由於缺乏用作對照的獨立統計數字，從附加統計調查 2 所獲得的徒步行程記錄只根據人口資料進行倍大，未能對漏報作出調整。鑑於徒步行程的性質可能存在較嚴重的漏報現象，因此須謹慎使用和詮釋有關結果。

出行目的

3.4.4 據調查估計，「其他住所出行」的行程佔每日徒步行程總數比例最大（39%），其次是「非住所出行」與「工作職務」，佔每日行程總數超過四分之一（28%）。這兩種目的的行程佔徒步行程極大比重，因為這些出行目的往往涉及較短途的行程，例如購物或出外用膳等，前去的地方很大機會是在步行距離之內。各出行目的佔所有徒步行程的比例見圖 3.6。

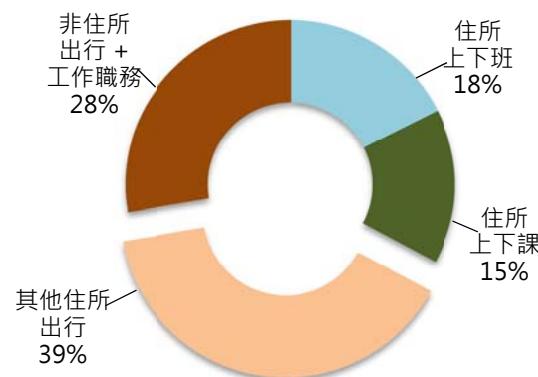


圖 3.6：按出行目的劃分的徒步行程比例

3.4.5 相比之下，「住所上下班」行程佔所有徒步行程的比例較低（18%），遠低於其在機動行程所佔的比例。「住所上下課」行程佔徒步行程 15%，比其於機動行程的比例為高，這顯示工作地點多數偏離住宅區，因此就業人士需要使用機動交通工具來往住所及工作地點。相反，學校設施一般設於社區內，所以學生較多徒步往返住所及學校。

出行時間

3.4.6 是次調查只就超過 10 分鐘的徒步行程，搜集出行時間及起點／終點位置的資料。調查結果顯示，只有 20% 的徒步行程需要步行超過 10 分鐘。**圖 3.7** 按不同出行目的載示這些超過 10 分鐘的徒步行程的出行時間分布。

3.4.7 與機動行程不同，徒步行程的高峯時段較早，分別在早上 7 時至 8 時 (11%) 及下午 3 時至 4 時 (10%)。在兩個高峯時段內皆有相對大比重的「住所上下課」行程，分別佔該兩個時段徒步行程總數的 52% 及 38%。

3.4.8 午飯時間應有大量的行人活動，因為就業人士及學生出外用膳或作其他活動。然而，此類徒步行程通常很短，大多數少於 10 分鐘，因此沒有作出報告。

3.4.9 按出行目的分析，「住所上下班」的徒步行程與機動行程的高峯時段相同，都是在早上 8 時至 9 時和傍晚 6 時至 7 時，但其數目遠低於其他出行目的的徒步行程。「住所上下課」徒步行程有兩個明顯高峯時段，分別在早上 7 時至 8 時及下午 3 時至 4 時，這與徒步行程的整體高峯時段吻合。進一步的分析顯示，平均每日有 62% 從住所前往學校的徒步行程在早上 7 時至 8 時之間，另有 37% 從學校返回住所的徒步行程發生在下午 3 時至 4 時。

3.4.10 「其他住所出行」行程分布大體上很平均，以早上 9 時至中午 12 時之間時段比較頻繁。在該時段內，「其他住所出行」行程佔所有徒步行程接近 90%。

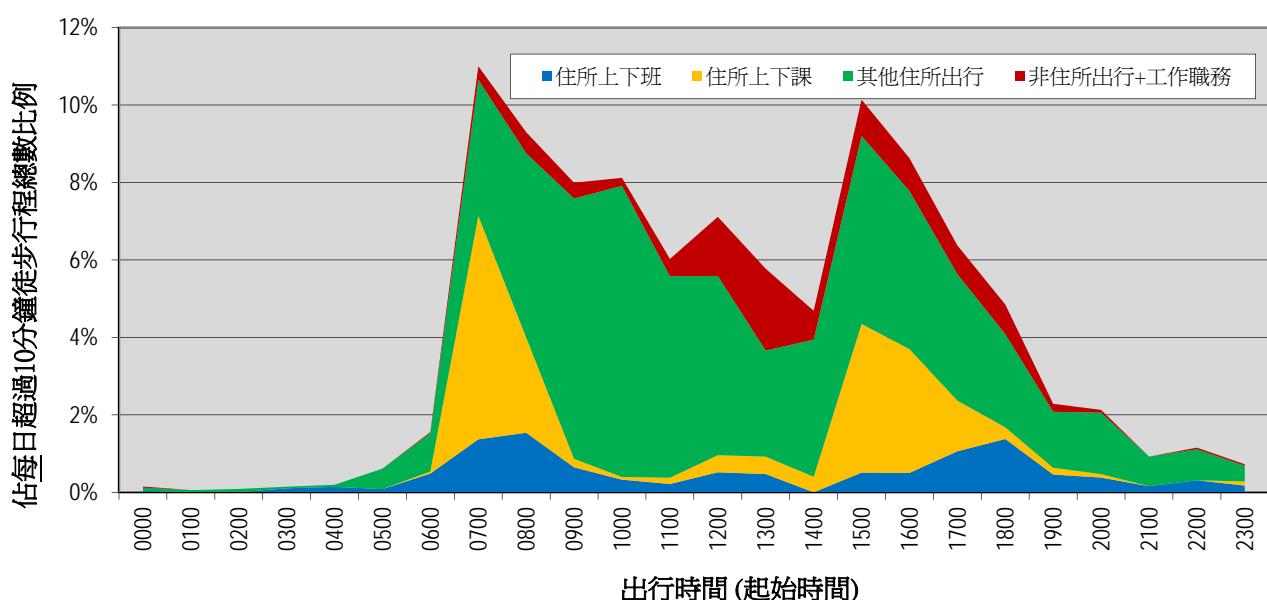


圖 3.7：超過 10 分鐘的徒步行程的出行時間分布圖

行程時間

3.4.11 如上文所述，約 80% 徒歩行程耗時 10 分鐘或以下。餘下 20% 超過 10 分鐘的徒步行程，乃根據受訪者提供的出發及抵達時間計算得來。**圖 3.8** 載示徒步行程的行程時間分布。所有徒步行程的平均行程時間為 8 分鐘。

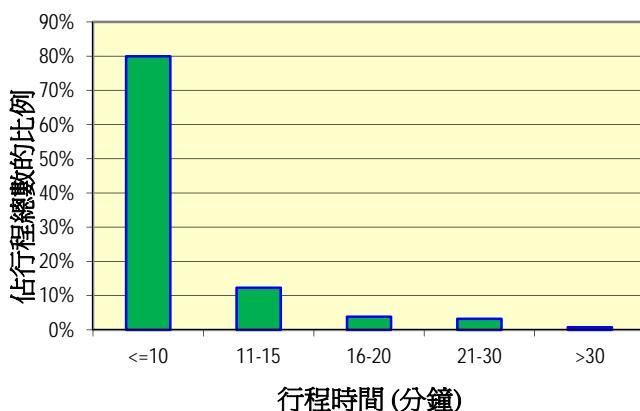


圖 3.8：徒步行程時間的分布

3.5.3 表 3.10 顯示按出行目的，以及「僅踏單車」行程及單車行程段劃分的單車行程比例。80% 的單車行程為「僅踏單車」行程，只有 20% 行程是使用單車轉乘其他機動交通工具。整體而言，「其他住所出行」行程在每日單車行程總數中佔最高比重(45%)，其次是「住所上下班」行程 (43%)。

表 3.10 按出行目的，以及「僅踏單車」行程及使用單車作轉乘劃分的單車行程比例

類型	住所上下班	住所上下課	其他住所出行	非住所出行及工作職務	合計
「僅踏單車」行程	32%	3%	38%	6%	80%
單車行程段	10%	2%	7%	0%	20%
合計	43%	6%	45%	6%	100%

3.5 單車行程

3.5.1 一如機動行程，住戶訪問調查亦記錄了受訪者平日的單車行程，包括「僅踏單車」行程¹²及使用單車轉乘其他機動交通工具的「單車行程」。

3.5.2 須注意的是，由於缺乏獨立的資料作為參考，在倍大「單車行程」資料時，其漏報程度已假設與機動行程相若。不過，單車行程本身屬消閒性質的行程，以上處理方法很可能低估了漏報的情況。再者，踏單車行程每天的變化可能很大，如受天氣所影響。因此，考慮到這些因素，在使用與詮釋這些「單車行程」資料的時候，應該格外謹慎小心。調查結果估計兩歲或以上香港居民在平日所作「單車行程」數目少於機動行程總數的 1%。

3.5.4 圖 3.9 顯示了「僅踏單車」行程的行程時間分布。由於調查未能要求受訪者逐一提供行程中各行程段的時間，因此沒有單車行程段行程時間的資料。大多數 (87%) 「僅踏單車」行程從起點到終點耗時 30 分鐘或以下。平均行程時間為 25 分鐘。

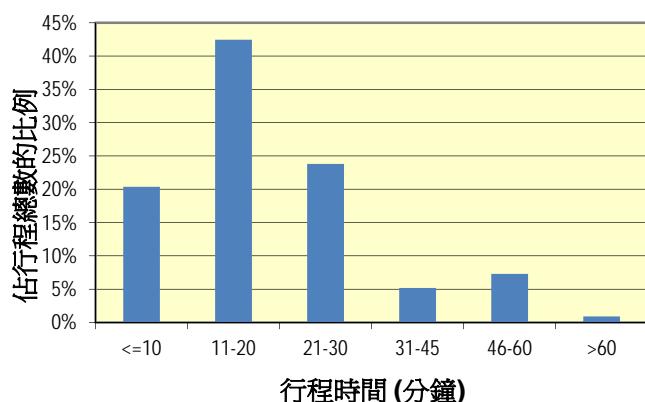


圖 3.9：「僅踏單車」行程的行程時間分布

¹² 「僅踏單車」行程指從起點踏單車到達終點的行程，期間未有使用任何其他機動交通工具。

3.5.5 「單車行程」通常較短，尤其是連接其他機動交通工具的行程段。如調查結果所示，65% 的「僅踏單車」行程及 82% 的單車行程段的起點與終點皆在同一地區。「單車行程」最集中的地方是新市鎮地區，如粉嶺／上水、新界西北郊區、元朗、大埔、沙田及屯門，這些地區普遍有較多單車設施。

4. 可供住戶使用之私家車輛及其使用情況

4.1 可供住戶使用之私家車輛

4.1.1 可供住戶使用之私家車輛¹³（下稱「可供使用私家車輛」¹⁴）是影響住戶成員出行模式的重要因素之一，因此是住戶訪問調查搜集的其中一項主要資料。調查訪問了每個受訪住戶可供使用的私家車輛數目。

4.1.2 全港住戶中，14.4%（即 340,300 戶）有私家車可供使用。這些住戶當中，11.4%更擁有超過 1 部私家車可供使用。有私家車可用的住戶平均每戶有 1.15 部私家車。

4.1.3 估計全港共有 391,800 部私家車可供住戶使用，當中 9.7% 屬公司擁有。這數字少於截至 2011 年年中的領牌私家車數目（約 424,800 部），但部分以公司名義登記的車輛主要是用作公事用途，在正常情況下，不能由職員或其家人作私人用途。

4.1.4 全港住戶中，只有 0.8%（即 18,600 戶）有電單車可供使用。有電單車可用的住戶平均每戶有 1.04 部電單車。

4.1.5 估計全港共有 19,300 部電單車可供住戶使用，而當中 3.6% 屬公司擁有。這數字雖然低於領牌電單車數目（約 38,200 部），但由於部分電單車主要作商業用途及不可供住戶使用，情況尚算合理。

4.1.6 總括而言，於 2011 年，全港 15.1% 的住戶有私家車輛（包括私家車及電單車）可供使用（下稱「有車住戶」），比例高於 2002 年的 13.5%。全港有車住戶的數量增長了 22.3%（從 291,300 個增至 356,300 個住戶），但期間住戶總數僅增長了約 10%（從 2,152,900 個增至 2,363,300 個）。按主要地區劃分的有車住戶數目及比例見表 E.3。

表 4.1 2002 年與 2011 年有車住戶數目及比例的比較

地區	有車住戶數目		有車住戶比例	
	2002	2011	2002	2011
香港島	67,000	79,400	16.0%	18.7%
九龍	60,600	82,100	9.1%	11.3%
新界	163,700	194,800	15.3%	16.1%
合計	291,300	356,300	13.5%	15.1%
擁有 1 部私家車輛	257,800	314,500	12.0%	13.3%
擁有超過 1 部私家車輛	33,500	41,800	1.5%	1.8%

4.1.7 比較 3 個主要地區的可供使用私家車輛，2002 年至 2011 年期間，3 區有車住戶的比例均有所上升，當中以九龍區的增長最為明顯。儘管如此，九龍區的有車住戶比例依然是 3 個主要地區中最低，而最高的是香港島，相信與該區住戶收入較高有關。



15.1%香港住戶有私家車輛可供使用

¹³ 私家車輛包括私家車及電單車。

¹⁴ 可供使用私家車輛定義為有私家車輛於大部份時間可供住戶的一個或多個成員使用。有關的私家車輛未必為住戶或其成員所擁有。這些私家車輛可以是私人名義或公司名義登記。但只可作公事用途，而不可供住戶成員上下班或作任何私人用途的公司車輛則不包括在內。

4.1.8 附件表 A.4 總結了 26 個分區以車輛類型分類的可供使用私家車輛。結果發現，可供使用私家車輛在新界東南郊區(43%)、新界西北郊區(38%)、新界東北郊區(38%)、灣仔（包括跑馬地、渣甸山及司徒拔道一帶）(25%)、馬鞍山(21%)、九龍城(21%)及港島南區(21%)最高，這主要與以上地區較偏遠或住戶收入較高有關。

4.2 影響可供使用私家車輛及決定是否購買私家車輛的因素

4.2.1 從上文 4.1.7 段及 圖 4.1 與 表 4.2 的分析推斷，可供使用私家車輛與以下住戶特徵有很密切的關係：

- 住所是否偏離市區及使用公共交通工具的方便程度
- 住戶收入
- 房屋類型
- 住戶人數



圖 4.1：可供使用私家車輛與住戶收入的關係

表 4.2 按住戶特徵劃分的可供使用私家車輛

住戶特徵	私家車	電單車	私家車輛 ⁽¹⁾
房屋類型			
公共租住房屋	2.3%	0.6%	2.8%
資助出售房屋	9.3%	1.2%	10.4%
私人房屋	22.8%	0.8%	23.5%
住戶人數			
1 人	5.6%	0.4%	6.0%
2 人	11.9%	0.8%	12.5%
3 人	13.9%	0.9%	14.7%
4 人	17.5%	0.9%	18.3%
5 人或以上	26.9%	1.0%	27.7%
住戶每月收入			
少於 10,000 元	1.4%	0.1%	1.5%
10,000 - 19,999 元	4.5%	0.7%	5.2%
20,000 - 29,999 元	10.8%	1.3%	11.9%
30,000 - 49,999 元	21.0%	1.3%	22.0%
50,000 元或以上	44.3%	0.8%	44.8%
整體	14.4%	0.8%	15.1%

註：⁽¹⁾ 私家車輛包括私家車及電單車。

4.2.2 圖 4.2 列舉了從附加統計調查結果得知的有車住戶購買私家車輛主要原因。最主要的原因是「方便及省時」(55%)，其次是「工作上有需要」(18%)。

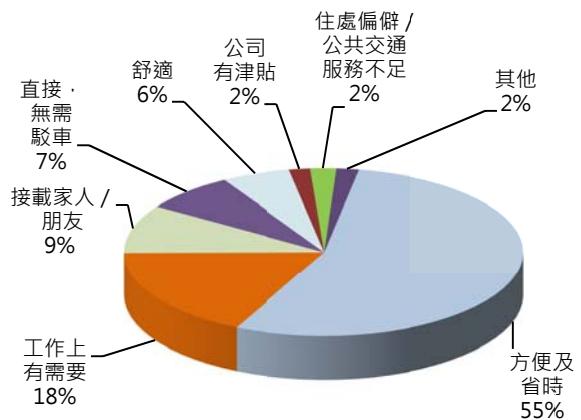


圖 4.2：有車住戶購買私家車輛的主要原因

4.2.3 至於那些沒有私家車輛可供使用的住戶（下稱「無車住戶」），當中只有 1% 有打算在受訪當日之後 12 個月內購買私家車輛。就沒有打算購買私家車輛的無車住戶，**圖 4.3** 列舉了他們不打算購買私家車輛的主要原因。最主要的原因是「不懂駕駛」(32%) 及成本的考慮，包括養車成本太貴 (31%) 或車價太貴 (20%)。

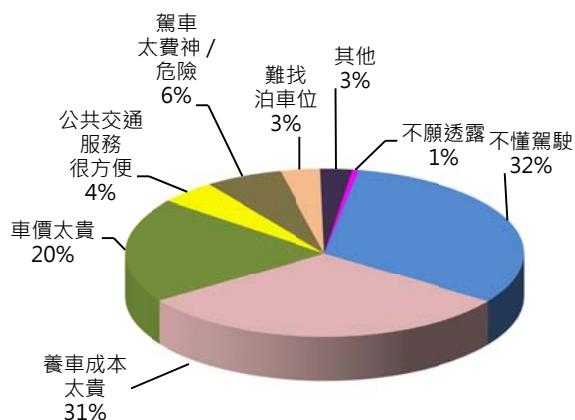
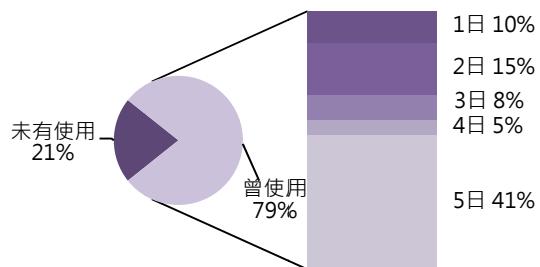


圖 4.3：無車住戶無意購買私家車輛的主要原因

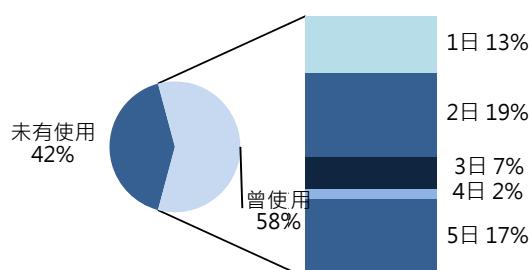
4.3 私家車輛的使用情況

4.3.1 約 95% 的有車住戶在受訪當日的過去 7 天內曾使用其私家車輛，當中 79% 曾在平日日間 (早上 5 時至下午 8 時) 使用，58% 曾在平日晚間 (晚上 8 時至早上 5 時) 使用及 85% 曾在周末任何時間使用車輛。有關私家車輛在一周內的使用詳情，請參閱**圖 4.4**。

平日日間 (早上5時至晚上8時)



平日晚間 (晚上8時至早上5時)



周末

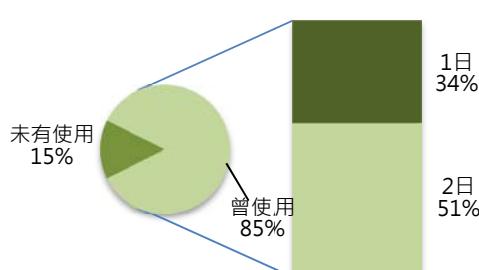


圖 4.4：一周內的私家車輛使用情況

4.3.2 私家車輛每星期在平日的平均使用日數，分別為日間的 2.9 天及晚間的 1.7 天。每星期在周末的平均使用日數為 1.4 天。**表 4.3** 載示與 2002 年交查結果的比較，從中可見平日私家車輛的使用量無論在日間還是晚間皆有所下降，尤以晚間為甚。另一方面，在 2002 年與 2011 年期間，周末的私家車輛使用量基本保持不變。這意味周末駕駛者有上升的趨勢。至於平日上下班的行程，公共交通服務較私家車輛更有效率及可靠，故依然廣受有車住戶所選擇。

表 4.3 2002 年及 2011 年一周內私家車輛使用情況的比較

時間	車輛一周內的平均使用日／晚數	
	2002 年	2011 年
平日日間	3.4	2.9
平日晚間	2.3	1.7
周末	1.4	1.4

4.3.4 附加調查 1 也確定了有車住戶使用私家車輛的主要目的，**圖 4.5** 載有按車輛類型劃分的結果。從調查結果所見，私家車最主要是用作「休閒及社交用途」（32%），而電單車則主要用於「往返工作地點」（54%）。

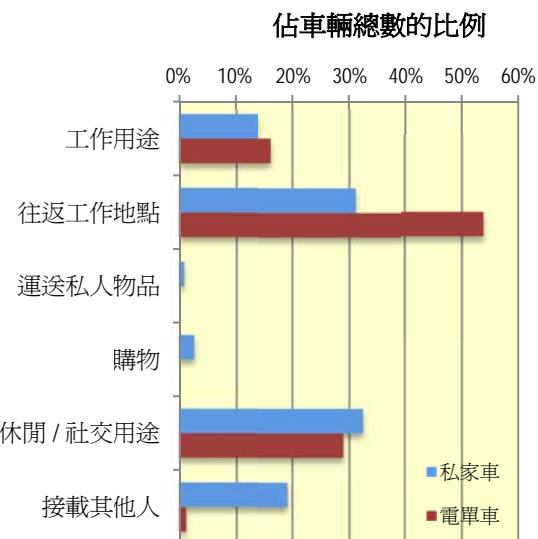


圖 4.5：使用私家車輛的主要目的

4.3.3 根據 2011 年交查結果，私家車每年的平均行車里數為 11,400 公里，而電單車的則為 11,600 公里。與 2002 年相應的 16,000 公里 及 11,800 公里相比，平均行車里數明顯下降，尤以私家車為甚。這再次表明，私家車輛的使用量普遍減少。儘管領持牌私家車數目及可供使用私家車輛相對顯著增加，但從觀察所得，道路上的行車里數沒有錄得相同增幅。從是次住戶訪問調查的出行數據來看，在 2002 年至 2011 年期間，私家車輛的行程增長不足 10%，而同期領牌私家車輛及有車住戶的數目卻上升超過 20%。

4.4 使用私家車輛的開支

4.4.1 調查向有車住戶取得他們平均每月用在每部車輛上的開支的詳細資料。
表 4.4 按支出及車輛類型總結出每月平均開支如下：

表 4.4 使用私家車輛的每月平均開支

費用	私家車	電單車
泊車費	1,810 元	330 元
燃油費	1,910 元	630 元
維修／保養費	430 元	190 元
隧道／收費道路 使用費	450 元	210 元
保險費	320 元	110 元
牌費	460 元	110 元
合計(2011 年)	5,370 元	1,570 元
合計(2002 年)	5,260 元	1,770 元

註：以上費用均以名義價值（即當時價格）計算。
 從 2002 年到 2011 年，綜合消費物價指數上升了 15.2%。

4.4.2 整體而言，私家車的每月平均總開支約為 5,370 元，差不多是電單車（1,570 元）的 3 倍。與 2002 年結果相比，在 2002 年至 2011 年期間，私家車平均開支在名義上輕微上升 2%。相反，同期間電單車的平均開支卻下降了 11%。在實質價值上，私家車與電單車的平均開支在這兩年間均下跌了。

4.4.3 在私家車的開支當中，燃油費在每月總開支中佔最大比重(36%)，其次為泊車費(34%)。至於電單車，燃油費在每月總開支同樣佔的最高比重(40%)，其次為泊車費(21%)。與 2002 年的結果比較，燃油費的增長最為顯著，這歸因於同期間燃油價格上升。

4.4.4 調查亦發現，大部分(超過 90%)可供住戶使用的私家車輛，開支皆沒有任何公司津貼。整體而言，公司給予的津貼佔私家車平均總開支的 11%。電單車的則更少(約 5%)。

5. 與出行相關的主要觀點和意見

5.1 影響使用環保車輛的因素

5.1.1 2%住戶有意在受訪當日之後 12 個月內購買私家車或電單車。在打算購買的私家車當中，87%是汽油或柴油車，環保車只佔 13%，其中包括 3%電動車及 10%混合動力車。另一方面，95%打算購買的電單車為汽油車，其餘 5%混合動力車。

5.1.2 如圖 5.1 所示，受訪者不打算購買環保車輛的主要原因為「對環保車輛沒有經驗／沒有信心」(26%) 及「充電站／設施不充足」(22%)。

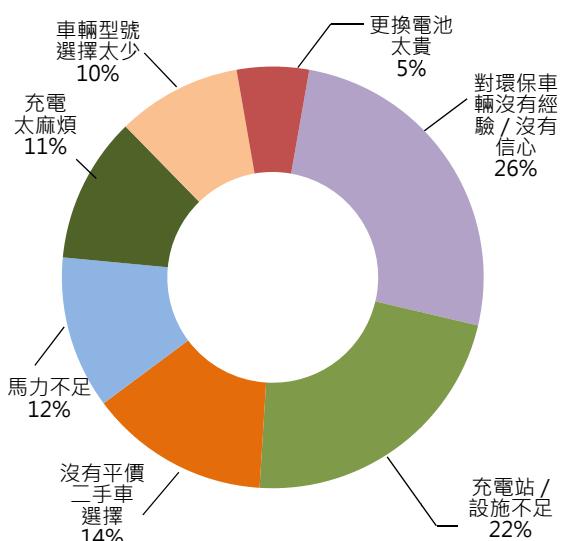


圖 5.1：無意購買環保車輛的主要原因

5.1.3 那些有意在受訪當日之後 12 個月內購買私家車或電單車的住戶，被問及相對汽油／柴油車輛，願意額外付多少錢購買環保車輛，以改善環境。調查結果見圖 5.2。受訪者平均願意較汽油／柴油車輛多付約 15%的車價購買環保車輛。

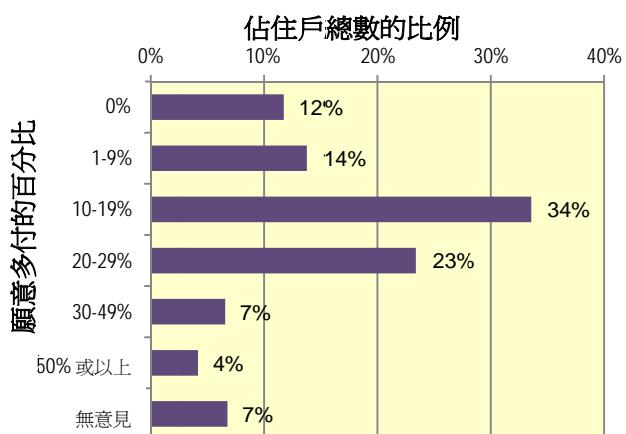


圖 5.2：願意為環保車輛額外多付的費用

5.2 影響選擇公共交通工具的相關因素

5.2.1 如圖 5.3 所示，15 歲或以上的受訪者在選擇公共交通工具時，要考慮的相關因素為行程所需時間 (26%)，以及上落車地點與行程起點／終點的步行距離 (26%)。其次為路程距離和行程費用。較少受訪者會以是否需要轉乘、服務是否準時及舒適程度為主要考慮。

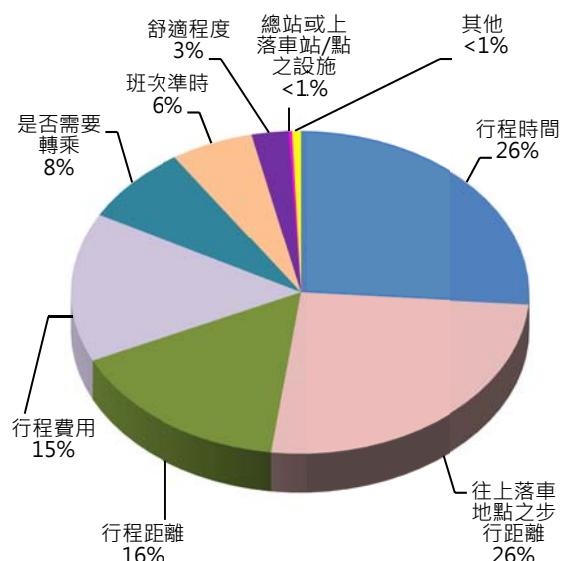


圖 5.3：影響公共交通工具選擇的相關因素

5.2.2 以上結果與 2002 年交查結果十分相近，當時所述的相關因素依次為「往上落車地點之步行距離」(26%)，「行程時間」(24%)，「路程距離」(22%) 及行程費用 (19%)。相比之下，2011 年交查中，視「行程時間」為最重要因素的受訪者比例有輕微上升，而視「路程距離」和「行程費用」為相關因素的比例則有所下跌。

5.2.3 根據住戶收入作進一步分析，結果顯示住戶收入較低的受訪者在選擇公共交通工具時，有較大部分將「行程費用」作為主要考慮因素。相反，住戶收入較高者，較大部分視「行程時間」及「服務是否準時」為最主要考慮因素。「行程時間」和「行程費用」方面的差異尤為明顯，清楚說明住戶收入較高者更願意以金錢換取時間。

5.2.4 同時，調查亦搜集了受訪者願意等候各種交通服務的時間上限資料。結果如表 5.1 所示：

表 5.1 受訪者認為等候交通服務可接受的時間上限

交通服務	等候時間(分鐘)
的士	6
公共小巴	10
專利巴士	12
鐵路	6
渡輪	16

5.2.5 受訪者可接受等候各類型交通服務的時間上限為 6 至 16 分鐘。在 5 種公共交通服務之中，可接受的等候時間上限以的士最短，然後依次是鐵路、公共小巴、專利巴士和渡輪。換句話說，乘客一般願意花在等候渡輪的時間最長，而等候的士的時間則最短。

5.3 行程時間改變的影響及影響選擇公共交通工具的因素

5.3.1 為了解行程時間對居民出行行為的影響作為運輸模型的參考，統計調查訪問了 15 歲或以上受訪者，假設在平日的繁忙時間（早上 7 時至 10 時及下午 5 時至晚上 8 時）行程時間比現在分別增加了 25%、50% 及 100%，他們在出行模式上的可能改變。調查結果見表 5.2。在兩個可能發生的改變中，最有可能發生的變化是改搭另一種交通工具（繁忙時間的行程時間如延長一倍，有 66% 受訪者表示會改搭另一種交通工具），其次是改變出行時間到非繁忙時段（繁忙時間的行程時間如延長一倍，有 39% 受訪者表示會改變出行時間到非繁忙時段）。

表 5.2 假設行程時間增加如何影響選擇公共交通工具

可能作出的改變	假設行程時間增加		
	25%	50%	100%
改搭另一種交通工具	35%	57%	66%
改在非繁忙時段出發	23%	34%	39%

5.3.2 整體而言，在各類行程中，通勤行程（即「住所上下班」及「住所上下課」行程）及「工作職務」行程選擇改搭另一種交通工具的可能性較高。另一方面，即使行程時間增加一倍，「非住所出行」行程出行者改搭另一種交通工具或改變出行時間到非繁忙時段的可能性均較低，這表明他們對行程時間的增加較不在乎。

5.4 對步行和使用自動行人道的意見

5.4.1 受訪者(15 歲或以上)使用公共交通設施所能接受的最長步行時間見圖 5.4。整體而言，在室外有蓋的情況下，可接受的步行時間上限為 10 至 12 分鐘。相比鐵路車站、巴士站及公共小巴站，一般人都願意花較長時間步行往渡輪碼頭。

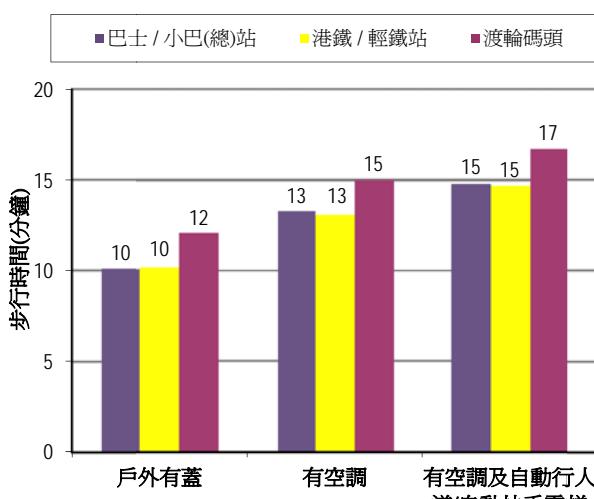


圖 5.4：受訪者認為步行至公共交通設施可接受的時間上限

5.4.2 當比較不同的指定步行環境，結果表明受訪者一般願意在較佳的環境或設施下，花更長時間步行至不同的公共交通設施：相對於在戶外，受訪者願意在有空調的環境下多步行 3 分鐘；在設有自動行人道／自動扶手電梯的環境，則願意再多步行 2 兩分鐘。

5.4.3 相比 2002 年交查中一個類似的附加統計調查的結果，2011 年所有受訪者對使用公共交通設施所能接受的最長步行時間均下降約 10%。這意味年齡在 15 歲或以上的香港居民普遍變得不太願意步行。

5.5 可供住戶使用之單車及使用情況

5.5.1 調查估計，10.4% 香港特區住戶(或 245,300 個住戶)有單車可供使用。受訪者當中有單車可用的比例按分區劃分可參閱附件表 A.5。居住在新界東北郊區、新界西北郊區、大埔、粉嶺／上水，北大嶼山，新界西南郊區及沙田等地區的人口有單車可用的比例較大，可能是因為該些地區設有較完善的單車設施，例如單車徑及單車停泊處等。

5.5.2 在估計的 347,000 部可供住戶使用的單車中，70% 停泊於家中，28% 停泊於居所附近，餘下 2% 停泊在離居所較遠的地方。表 5.3 提供了更詳細的資料。

表 5.3 單車的停泊安排

泊車地點	佔所有單車數目的比例
在居所附近	98%
在家中	70%
居住樓宇內的其他地方 (如 走廊／大堂／天台／更衣室)	9%
屋苑／屋邨內指定單車停泊處	10%
屋苑／屋邨內非指定單車停泊處	5%
居所附近的其他指定單車停泊處	1%
居所附近的其他非指定單車停泊處	3%
不在居所附近	2%
合計	100%



屋邨內的指定單車停泊處

5.5.3 調查結果顯示，全港年齡在 15 歲或以上的香港居民中，有 69% (4,034,000 人) 懂得如何踏單車，他們當中，有 13% (535,000 人) 家中有單車可使用。

5.5.4 在 15 歲或以上懂得踏單車且有單車可供使用的受訪香港居民當中，約 12% 在受訪當日之前 3 個月內曾在平日為「工作職務」、「上／下班」或「上／下課」使用過自己的單車，約 28% 則曾為其他目的（如娛樂／消閒用途）使用過單車。至於周末時間，約 8% 曾在這 3 個月期間為「工作職務」、「上／下班」或「上／下課」使用過單車，約 42% 則曾使用單車作其他用途。**表 5.4** 總結受訪者使用自己單車的頻率。

表 5.4 受訪者過去 3 個月內使用自己單車的頻率

單車使用頻率	「工作職務」、「上／下班」或「上／下課」	為其他目的
平日		
每周 5 天	7.1%	5.5%
每周 3 至 4 天	1.7%	4.5%
每周 1 至 2 天	2.7%	10.0%
少於每周 1 天	0.9%	8.0%
合計	12.4%	28.0%
周末		
每周 2 天	2.0%	8.6%
每周 1 天	3.8%	14.0%
少於每周 1 天	1.7%	19.7%
合計	7.5%	42.3%

5.5.5 在 15 歲或以上所有懂得踏單車（不管是否擁有單車）的受訪香港居民當中，約 3% 在受訪當日之前 3 個月內曾在平日租用單車作娛樂／消閒用途。至於周末時間，約 6% 曾在這 3 個月期間租用單車作娛樂／消閒用途。**表 5.5** 總結受訪者租用單車的頻率。

表 5.5 受訪者過去 3 個月內平日和周末因娛樂／消閒用途租用單車的頻率

租用單車頻率	佔總人次的比例
平日	
每周 3 至 5 天	0.6%
每周 1 至 2 天	0.9%
少於每周 1 天但至少每月 1 次	0.7%
少於每月 1 次	1.3%
合計	3.4%
周末	
每周 1 至 2 天	0.7%
少於每周 1 天但至少每月 1 次	1.7%
少於每月 1 次	3.9%
合計	6.3%

5.5.6 在所有在受訪當日前 3 個月內曾踏過單車的受訪者當中（包括是使用家中單車及為娛樂／消閒用途而租用單車），85% 表示通常在單車徑上踏單車，而其餘 15% 則通常在行車道上。比較各居住地區的調查結果可以發現，居住在新界郊區的受訪者較多（28%）在行車道上踏單車。

5.6 對可能適用於踏單車的法例及執法措施的意見

5.6.1 關於踏單車的法例及執法，62% 15 歲或以上的受訪者知道踏單車人士須遵守《道路使用者守則》。一如所料，家有單車可用者及有踏單車經驗者在這方面的意識相對較高。

5.6.2 在調查中，受訪者被問及是否支持以下可能採取的改善踏單車安全措施：

- 單車須經登記方可行車道或單車徑上使用；
- 11 歲或以上人士須申請「單車牌」才可在行車道或單車徑上踏單車；
- 強制要求在單車徑上踏單車時佩戴安全頭盔；及
- 強制要求在行車道上踏單車時佩戴安全頭盔。

5.6.3 結果如圖 5.5 所示。整體而言，相對於為單車登記 (42%) 及申領「單車牌」(43%)，受訪者更為支持強制佩戴安全頭盔 (78% 至 89%)。

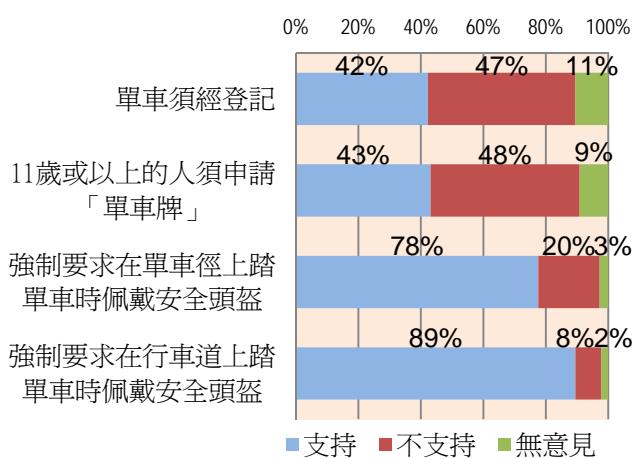


圖 5.5：對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率

5.6.4 關於上述可能適用於踏單車的措施，踏單車者與非踏單車者的支持率有所不同，如表 5.6 所示。一如所料，相對於非踏單車者，踏單車者對上述措施的支持率較低。

表 5.6 懂得／不懂踏單車的受訪者對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率

措施	支持率	
	懂得踏單車者	不懂踏單車者
單車須登記	39%	49%
11 歲或以上的人須申請「單車牌」	40%	51%
強制要求在單車徑上踏單車時佩戴安全頭盔	74%	86%
強制要求在行車道上踏單車時佩戴安全頭盔	89%	90%

5.6.5 表 5.7 顯示強制不同年齡組別的踏單車人士佩戴安全頭盔的調查結果。受訪者普遍較支持規定年輕的踏單車人士佩戴安全頭盔，特別是 11 歲以下的兒童。這種對年齡要求的差異，在被問及在單車徑上踏單車時更為明顯。

表 5.7 強制不同年齡組別踏單車人士佩戴安全頭盔的支持率

年齡組別	支持率	
	在單車徑上踏單車時	在行車道上踏單車時
11 歲以下	91%	93%
11 至 17 歲	83%	92%
18 歲或以上	78%	90%
所有年齡組別	78%	89%

5.6.6 在懂得踏單車的受訪者中，71% 認為強制踏單車人士佩戴安全頭盔的措施不會影響他們踏單車的頻率，另有 23% 表示會減少踏單車，餘下的 6% 則表示會多踏單車。

5.7 對發布交通資訊的意見

5.7.1 調查收集了 15 歲或以上受訪者對於現有公共交通工具（包括：專利巴士、鐵路、公共小巴和渡輪）所發布資訊是否足夠的意見，有關結果見表 5.8。

表 5.8 受訪者對現時運輸機構所提供之資訊是否足夠的意見

公共交通工具	各類資訊的足夠程度				
	路線	時間表	費用	往目的地所需時間	下一班車／船抵站時間
鐵路	94%	90%	90%	81%	67%
渡輪	71%	71%	62%	62%	59%
專利巴士	85%	68%	55%	54%	49%
公共小巴	63%	47%	45%	44%	34%

5.7.2 在該 4 種交通工具當中，使用者普遍對鐵路公司提供的資訊最感滿意，而對所有 5 種資料類別表示滿意的人士亦以鐵路的比例為最高（67% 至 94%），其次為渡輪和專利巴士營辦商。在該 4 種交通工具中，一般認為公共小巴營辦商提供的資訊最為不足，在各方面所提供的資料都位於榜末。

5.7.3 對於以上所有 5 種公共交通資訊，使用者最感滿意的為以上 4 種交通工具的營辦商所提供的路線及班次（時間表）資訊。



在車上發布的交通資訊

5.7.4 整體而言，受訪者在選擇交通工具時認為最有用的公共交通服務資料載於圖 5.6。受訪者認為「路線」資料最有用，佔總數超過 39%。其次是有關「往目的地所需時間」和「服務班次及時間表」的資料。

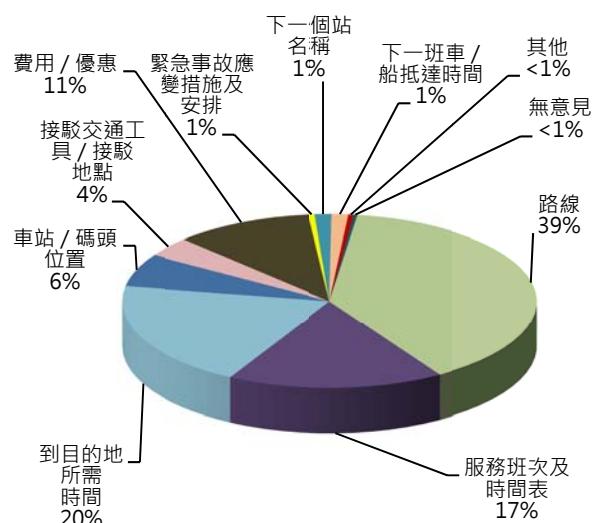


圖 5.6 : 受訪者認為最有用的公共交通服務資訊

5.7.5 至於提供予駕駛者的資訊，受訪駕駛者認為最有用的交通資訊類別載於圖 5.7。最多駕駛者（37%）認為「在道路／隧道擠塞時的其他路線選擇」的資訊最有用，其次是「主要擠塞地點之估計車龍長度」及「出發地點到目的地之路線指引」資訊。

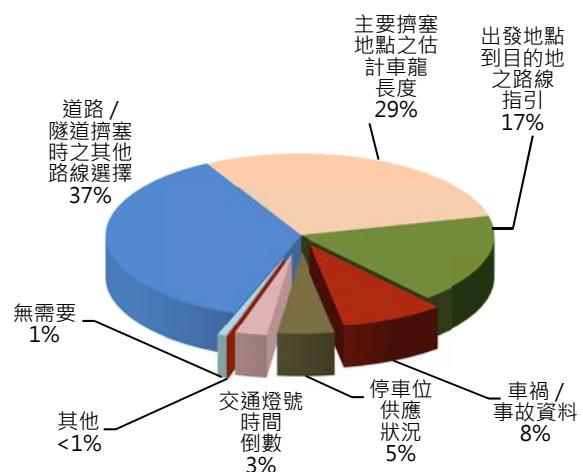


圖 5.7 : 駕駛者認為最有用的交通資訊

5.7.6 45%年齡在 15 歲或以上的受訪者知道可從網上獲取各種的交通資訊（例如行車速度圖、過海行車時間、駕駛路線搜尋服務、公共交通查詢服務和網上交通實況）。這些受訪者當中，18%曾在受訪當日前 3 個月內查閱運輸署網站以獲取交通資訊，另有 52%使用了其他網站以獲取此類資訊。**表 5.9** 載示受訪者從運輸署及其他網站獲取交通資訊的頻率。

表 5.9 受訪者過去 3 個月內查閱運輸署及其他網站的頻率

查閱頻率	運輸署網站	其他網站
至少每天 1 次	0.5%	0.9%
少於 1 天 1 次 但至少 1 周 1 次	5.0%	7.7%
少於 1 周 1 次 但至少每月 1 次	5.9%	22.0%
少於每月 1 次	6.9%	21.2%
不會查閱	81.6%	48.2%
整體	100.0%	100.0%

基數： 知道可從網上獲取各種交通資訊服務的
15 歲或以上香港居民

5.7.7 在受訪當日前 3 個月內曾查閱運輸署網站獲取交通資訊的受訪者中，**圖 5.8** 載示了他們對所獲資訊能否協助他們就：(a) 交通工具選擇、(b) 路線選擇及 (c) 行程出發時間選擇作出適當決定的意見。

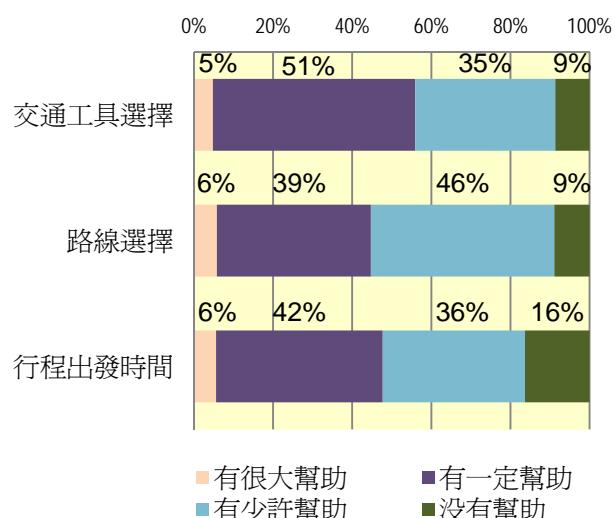


圖 5.8：對運輸署網站所獲取資訊的意見

5.7.8 總體來說，使用者認為運輸署網站提供的資訊對他們選擇交通工具及路線有較大幫助，其次是出行時間的選擇。

5.8 對紓緩交通措施及改善行人設施措施的意見

5.8.1 調查包括公眾對紓緩交通擠塞(假設將來的交通情況比現時擠塞)和改善行人設施的意見。

5.8.2 受訪者最支持的紓緩交通擠塞措施為「增建鐵路」(21%)，其次為「限制私家車輛發牌數量」(16%)和「增建道路」(15%)。有超過 10% 受訪者支持的措施還包括「重整巴士路線／減少重複」(12%)，以及「實施更多公共交通優先使用道路措施(如巴士專線)」(11%)。

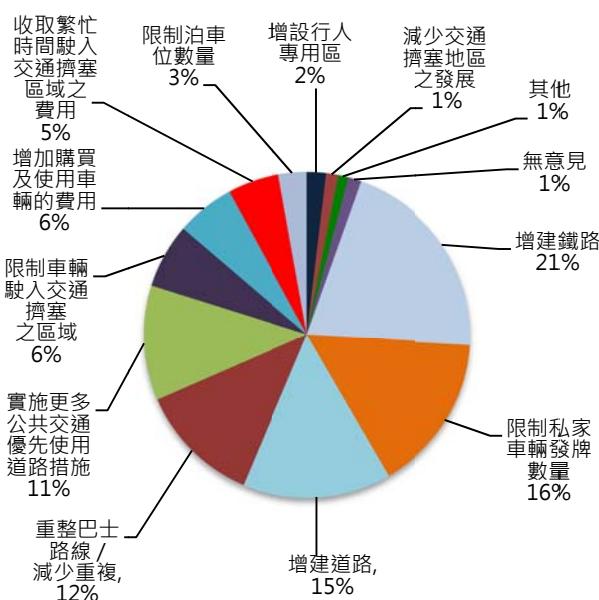


圖 5.9：最受支持的紓緩交通擠塞措施

5.8.3 當比較有車及無車住戶的調查結果，發現較多有車住戶支持「增建道路」(24%)，幾乎是無車住戶(13%)的 2 倍。另一方面，無車住戶較多支持「增建鐵路」、「實施更多公共交通優先使用道路措施」和「限制私家車輛發牌數量」(12 至 22%，有車住戶的支持率是 6 至 15%)。



增建鐵路是最受受訪者支持的紓緩交通擠塞措施

5.8.4 有一點值得一提，跟無車住戶相比，有車住戶對某些影響車輛使用的措施表現出輕微較高的支持，如「限制車輛駛入交通擠塞之區域」(9%)、「收取繁忙時間駛入交通擠塞區域之費用」(8%)。無車住戶受訪者的相應比例則為 6% 及 5%。

5.8.5 至於行人設施的改善措施，結果見圖 5.10。

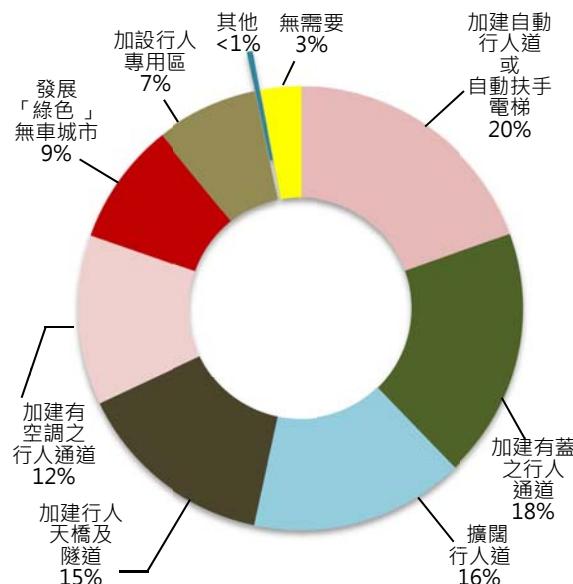


圖 5.10：最受支持的行人設施改善措施

5.8.6 總的來說，受訪者最支持的改善措施是「加建自動行人道或自動扶手電梯」(20%)。其他較普遍獲支持的措施包括「新建有蓋之行人通道」(18%)、「擴闊行人道」(16%)、「新建行人天橋及隧道」(15%) 以及「新建有空調的行人通道」(12%)。

5.9 長者對交通服務的意見



過去十年香港特區人口不斷老化

5.9.1 調查估計，截至 2011 年，約有 19% (或 1,287,000 人) 的住戶人口年齡達 60 歲或以上。他們當中，71% 為退休人士，16% 為勞動人口，12% 為家務料理者，餘下 1% 屬其他類別¹⁵。

5.9.2 調查收集了 60 歲或以上受訪者認為乘坐鐵路、巴士及公共小巴最感不便並需要改善的地方。其結果總結如下：

- **鐵路:** 受訪者認為最不方便或最不舒適的 3 個方面為「無為長者提供優先座位」(28%)、「從車站入口前往月台的步行距離過長」(21%) 及「行車不穩定／不舒適」(10%)。
- **巴士:** 受訪者認為最不方便的地方為「服務不可靠／不準時」(30%)、「無為長者提供優先座位」(22%) 及「行車不穩定／不舒適／開得太快」(9%)。
- **公共小巴:** 受訪者最多提及的是「行車不穩定／不舒適／開得太快」(31%)，其次為「無為長者提供票價優惠」(20%) 及「服務不可靠／不準時」(15%)。

5.9.3 圖 5.11 顯示受訪者認為現有交通設施最不足並需要改善之處。反映「行人天橋／隧道所提供之升降機／自動扶手電梯不足」者所佔比例最大(32%)，其次為「行人過路燈號時間過短」(23%)、「路牌指示不清晰／字體太小」(16%) 及「路牌不足／不夠顯眼」(10%)。

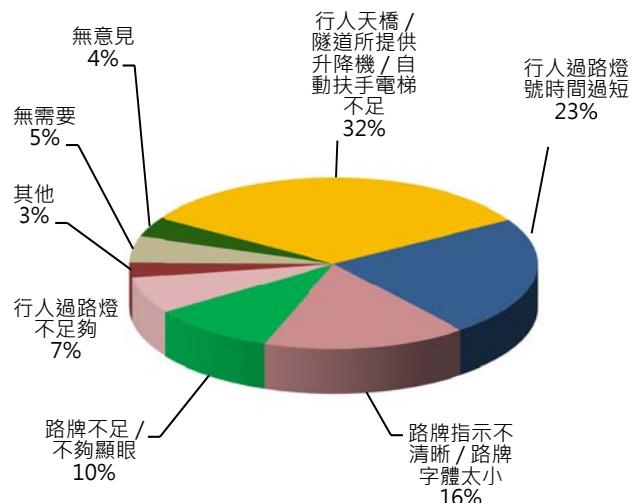


圖5.11：長者認為交通設施最不足之處

¹⁵ 「其他」包括經濟自給者(即無須為生計而工作的人)和其他非從事經濟活動的人(如非受薪的宗教工作者，以及因長期患病或殘疾而不能工作或沒有找尋工作的人)。

6. 行為時間值

6.1 總論

6.1.1 2011 年交查的交通選擇取向調查旨在調查香港居民的「行行為時間值」。

「行行為時間值」是一種量化的量度方式，反映出行者願意花多少金錢來換取可節省的時間。這是運輸模型的一項重要參數，主要用於模擬出行者面對涉及不同行程時間及費用的交通方式時的選擇行為。

6.2 行為時間值

6.2.1 2011 年交查的交通選擇取向調查的目的，在於估算「行行為時間值」，以反映受訪者的出行習慣及行為。不同的人口特徵和出行目的會令行行為時間值出現顯著差異。因此，調查按可供使用私家車輛、出行目的和使用的交通工具劃分的人口類別進行。

6.2.2 各人口類別的行行為時間值是使用基於對數公式的線性回歸模型來進行分析。回歸模型輸出的結果會根據住戶訪問調查推算的每日出行總次數（按可供使用私家車輛、出行目的、交通工具劃分）來進行加權。**表 6.1** 載列從交通選擇取向調查結果推算的 2011 年「行行為時間值」，並與 2002 年的數值作一比較。2002 年的數值已根據 2002 至 2011 年的綜合消費物價指數增長率 (+15.2%)，由 2002 年價格轉化為 2011 年價格。

表 6.1 按有車住戶和出行目的分類的行行為時間值 (2011 年價格)

出行目的	行行為時間值(仙/分鐘)		
	2002 年值 ⁽¹⁾	2011 年值	
有車住戶成員			
住所上下班	96 (83)	90 (78)	103
住所上下課	67 (58)		72
其他住所出行／非住所出行	92 (80)		83
無車住戶成員			
住所上下班	58 (50)	55 (48)	68
住所上下課	53 (46)		57
其他住所出行／非住所出行	53 (46)		68
整體	62 (54)	72	

註：⁽¹⁾2002 年價格是根據 2002 年至 2011 年的綜合消費物價指數增長率 (+15.2%)，轉化為 2011 年價格。括號內數值為 2002 年交查最終報告所示 2002 年當時的價格。

6.2.3 當比較 2011 年和 2002 年的調查結果，可發現「行行為時間值」整體實質上升約 16%，增幅遠低於 2002 年至 2011 年人均本地生產總值（GDP）的實質增長率（46%）。不同的出行類別中，「行行為時間值」的增幅各不相同。對有車住戶而言，通勤目的（「住所上下班」及「住所上下課」）的「行行為時間值」增加了 8%，但其他出行目的行行為時間值則下降了約 10%。無車住戶類別的「行行為時間值」增長幅度較為明顯，增長率約為 8 至 28%，其中升幅最大的是非通勤的行程（其他住所出行／非住所出行），但其升幅也只是同期人均本地生產總值增長率的一半左右。

6.2.4 相比無車住戶，有車住戶的「行爲時間值」依然較高，儘管兩者之間的差距在 2002 年至 2011 年期間已收窄。在 2011 年，有車出行者的「行爲時間值」比無車者高出約 20 至 50%。

6.2.5 然而，須注意的是，從取向調查結果推算出來的「行爲時間值」，可能與出行者現實中的行爲有所不同。因此，最終應用在交通規劃上的「行爲時間值」，還須通過日後重新校正運輸模型的過程作進一步確定。

6.2.6 交通選擇取向調查的結果可能很受當時的經濟形勢及消費意欲所影響，而當中又有很多不明朗因素。因此，建議較經常地進行「行爲時間值」調查，以建立長時間序列的數據進行更嚴謹的分析，從而得出「行爲時間值」的增長關係。

7. 酒店／賓館旅客的行程特性

7.1 酒店／賓館旅客的人口特徵

7.1.1 酒店／賓館旅客調查搜集了旅客主要的人口特徵，主要用以了解此等特徵與旅客出行特性之間的關係。有基於本研究對目標受訪旅客的定義(詳見下文第 7.1.3 段)，本部分調查並非旨在反映整體來港旅客的特徵。在上述背景下，下文概述受訪旅客的主要人口資料。

7.1.2 調查估計，平日每天平均約有 99,500 名兩歲或以上旅客下榻酒店或賓館。其中 53% 是男性，47% 是女性。他們的年齡分布載於圖 7.1，比例最高為 30 至 39 歲組別 (30%)。

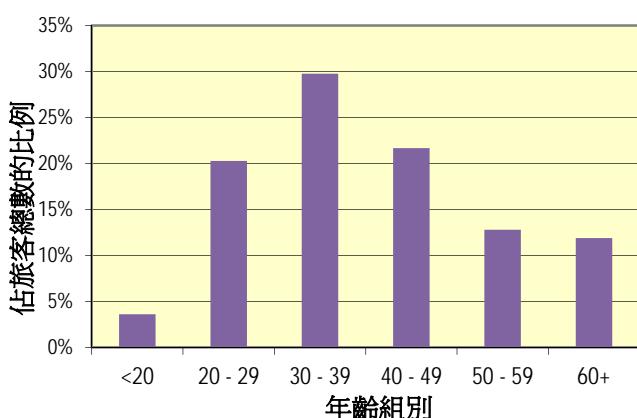


圖 7.1：受訪旅客的年齡分布

低估了來自中國內地／澳門和台灣旅客的數目。在詮釋是次調查結果時，必須了解這一點。

表 7.1 受訪旅客主要居住的國家或地區

主要居住國家／地區	2011 年 交查 ⁽¹⁾	香港旅遊 發展局 ⁽²⁾
中國內地／ 澳門	47.6%	69.0%
台灣	3.6%	5.1%
東南亞國家	20.5%	11.4%
日本	3.7%	3.1%
歐洲國家	9.5%	2.9%
美國	4.8%	2.9%
加拿大	2.0%	1.0%
澳洲／新西蘭	5.4%	1.8%
其他國家	2.9%	2.8%
合計	100.0%	100.0%

來源：⁽¹⁾ 是次調查只涵蓋下榻於酒店／賓館的旅客。由於涵蓋對象不同，因此調查結果與出入境記錄有所不同。

⁽²⁾ 2011 年 1 月至 12 月資料源自政府統計處《香港統計月刊》及香港旅遊發展局的訪港旅客統計數字。

7.1.3 受訪旅客所居住國家／地區摘錄於表 7.1，當中以來自中國內地／澳門(48%)的佔最大比重。不過，與旅遊發展局按居住國家／地區劃分的訪港旅客統計數字相比，中國內地／澳門和台灣旅客在本調查所佔的比重已低得多。這主要因為是次調查未有包括留宿於本港住戶或酒店／賓館以外地方的旅客，以及只作一日短暫逗留的旅客(本調查只訪問調查前一天凌晨 3 時至訪問調查當天凌晨 3 時在港的旅客)。由於以上旅客未有涵蓋在訪問中，因此與旅客出入境記錄相比，調查很可能

7.1.4 圖 7.2 載示受訪旅客訪港的主要目的，其中佔最大比例是旅遊觀光(45%)，其次是工作和商務需要(25%)。

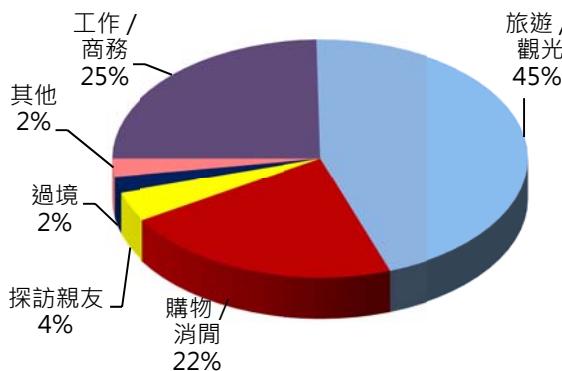


圖 7.2：旅客訪港的主要目的

7.2 平日的平均機動行程次數

7.2.1 在所有兩歲或以上下榻酒店／旅館的旅客當中，絕大部份 (90%) (在平日公眾假期除外)在香港特區內有機動行程。其餘 10% 分別為只有徒步往返酒店附近地方 (7%)，以及在調查當日未能出行 (3%)。

7.2.2 這些旅客平日機動行程總數估計為 229,000 人次，是 2002 年調查估計的 103,000 人次的兩倍以上。這增長總體來說與入住酒店／賓館旅客數目的增長一致 (2002 年至 2011 年期間增加了一倍)。在 2011 年，酒店／賓館旅客的機動行程總數相當於香港居民在平日機動行程總數不足 2%。

7.2.3 但須要強調的是，以上估計都是基於受訪者所提供的資料，再根據酒店／賓館的房間數目倍大。調查結果可能有漏報的情況，但由於缺乏獨立數據作參考，也難以作出相應的調整。

7.3 機動行程特性

出行目的

7.3.1 下榻酒店或賓館的旅客會以酒店／賓館為根據地，這一點類似香港居民的「家」。因此，旅客出行目的可分為「酒店出行」和「非酒店出行」兩類，而「酒店出行」又可進一步按所到之處以及進行的主要活動歸納為以下五類：

- 觀光
- 購物
- 工作
- 飲食
- 其他

7.3.2 圖 7.3 載示酒店／賓館旅客每天 6 類出行目的所佔的行程比重。旅客的機動行程出行率是指每名旅客平均每日的機動行程出行次數。表 7.2 載有按以上 6 類出行目的計算的旅客出行次數，並與 2002 年調查結果作一比較。

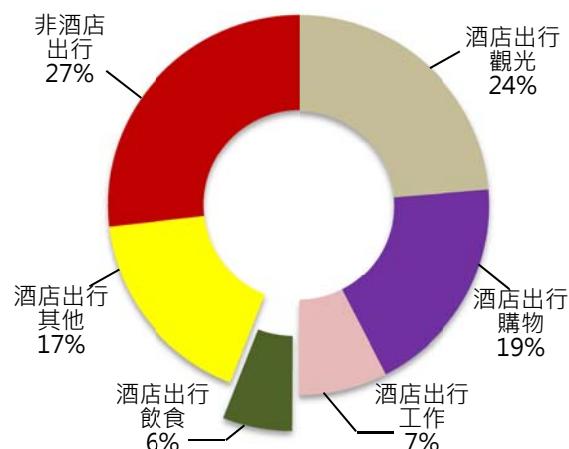


圖 7.3：各出行目的所佔的旅客機動行程比重

表 7.2 2002 年及 2011 年按出行目的計算的旅客機動行程出行率

出行目的	每名旅客每天機動行程次數	
	2002 年	2011 年
酒店出行		
- 觀光	0.34	0.54
- 購物	0.37	0.43
- 工作	0.27	0.18
- 飲食	0.23	0.13
- 其他	0.40	0.40
非酒店出行	0.57	0.62
合計	2.18	2.30

7.3.3 每名旅客每天的平均總機動行程出行次數估計為 2.30 次，比 2002 年的 2.18 次略高。不同出行目的的機動行程出行次數有明顯差異。根據 2011 年調查所得，「酒店出行觀光」行程出行次數遠高於 2002 年的調查結果；相反，2011 年的「酒店出行工作」及「酒店出行飲食」的出行次數則較低。這可能與旅客的來源地分布改變有關，例如來自中國內地的旅客

比例明顯增加，相比其他國家／地區旅客，中國內地旅客較多出行觀光及購物，較少出行工作及飲食。此外，新的觀光景點如香港迪士尼樂園、星光大道及昂坪 360 陸續在 2002 年後開放，亦有助於增加觀光旅遊的出行次數。

出行時間

7.3.4 圖 7.4 載示旅客一天在不同時間按 6 種出行目的機動行程分布。酒店／賓館旅客從上午 9 時直至晚上 11 時的機動行程分布相當平均。當中，不太明顯的高峯時段為上午 10 時至 11 時，以及傍晚 6 時至 7 時。兩個高峯時段的機動行程均大約佔一天行程總數的 8%。

7.3.5 旅客上午出行的高峯時段相對於香港居民（上午 8 時至 9 時）稍遲。然而，他們在傍晚出行的高峰時段則與香港居民下班的高峯時段重疊，兩者均為傍晚 6 時至 7 時。

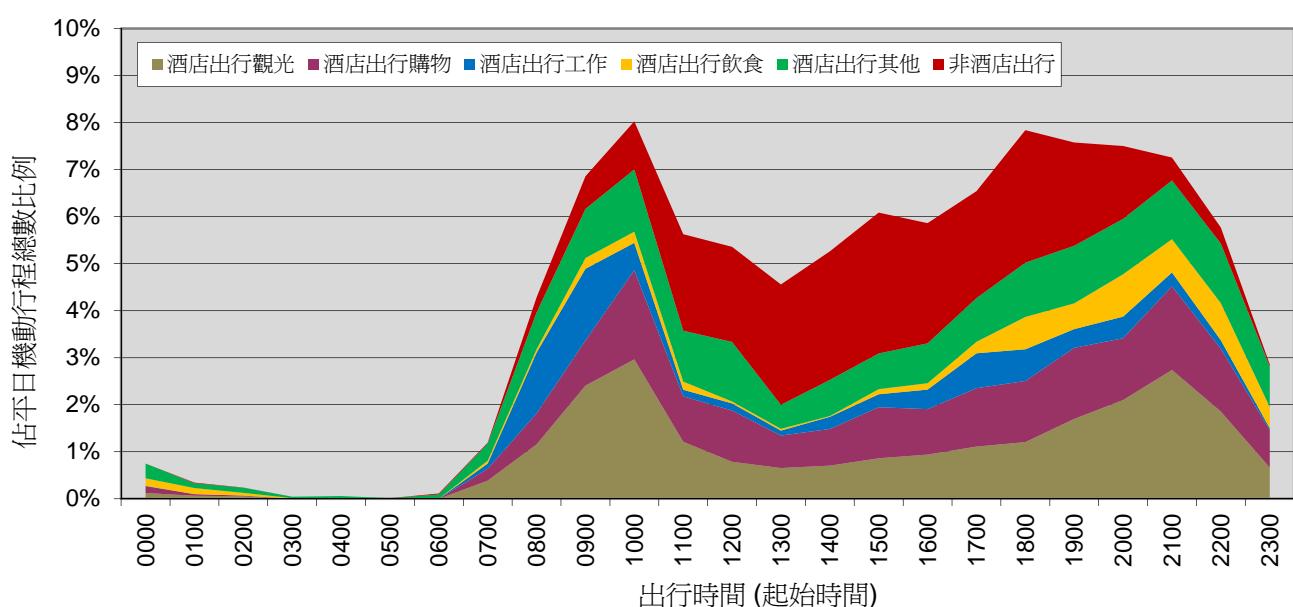


圖 7.4：旅客機動行程出行時間分布圖

行程時間

7.3.6 調查顯示，23%的旅客機動行程在少於半小時內完成，44%的行程在半小時至1小時內完成，其餘的33%需時1小時或以上。另外，平均行程時間為43分鐘，比2002年調查的35分鐘要長，以及香港居民的40分鐘都要長。

7.3.7 表 7.3 比較了按出行目的劃分的平均行程時間見，結果顯示「酒店出行觀光」及「酒店出行其他」行程（包括到達或離開香港特區時往來口岸與酒店之間的行程）平均所需時間較長。在2011年，兩者的平均行程時間分別為53分鐘和51分鐘，其他出行目的的平均行程時間則為29至41分鐘。

表 7.3 2002 年及 2011 年按出行目的劃分的旅客機動行程平均行程時間

出行目的	平均行程時間(分鐘)	
	2002 年	2011 年
酒店出行		
- 觀光	44	53
- 購物	27	36
- 工作	25	29
- 飲食	26	30
- 其他	50	51
非酒店出行	31	41
整體	35	43

7.3.8 如上表所示，2011年旅客所有出行目的的平均行程時間都比2002年長，其中增幅最明顯的是「酒店出行購物」及「非酒店出行」行程。

行程的地理分布

7.3.9 約15%的旅客機動行程起點和終點都在同一分區內，當中6%在油麻地／尖沙咀(油尖)區、2%在中西區(包括山頂)，以及2%在灣仔區(包括銅鑼灣)。在跨區行程之中，最頻繁的行程為往來油尖區與中西區以及油尖區與灣仔區，分別每天機動行程總次數的7%左右(約15,000人次)。其次是往來油尖區與北大嶼山，佔每天機動行程總數的6%(約13,000人次)。

7.3.10 總括來說，油尖區為產生／吸引最多旅客機動行程的地區，其次是中西區和灣仔區。這些地區擁有酒店／賓館，也是旅客進行購物、飲食等主要活動的集中地。



油麻地／尖沙咀是2002年與2011年吸引最多旅客到訪行程的地區

使用的機動交通工具

7.3.11 如表 7.4 所示，最多旅客使用的交通工具為港鐵（包括機場快線）（35%），其次為旅遊巴士（包括酒店提供的穿梭巴士）（25%）和的士（20%）。香港居民經常使用的專利巴士只佔旅客總乘客人次的 8%，原因是旅客大多不熟悉巴士的路線和服務，以及他們較願意多點金錢以求較直接的交通服務。

表 7.4 2002 年及 2011 年旅客行程使用各機動交通工具的比重

交通工具	旅客行程比重	
	2002 年	2011 年
港鐵（包括機場快線）	26%	35%
旅遊巴士（包括酒店提供的穿梭巴士）	23%	25%
的士	25%	20%
專利巴士	8%	8%
私家車輛	7%	4%
渡輪	6%	3%
輕鐵／電車	1%	2%
其他	4%	3%
合計	100%	100%

7.3.12 與 2002 年的調查結果比較，使用港鐵的比重顯著增加，主要由於鐵路網絡不斷擴展。此外，2002 年後開放的新旅遊景點大多可以乘坐港鐵輕易到達，因此，也鼓勵了更多旅客使用鐵路。2002 年至 2011 年期間，旅客使用旅遊巴士的乘客人次比例亦有所上升。但其他交通工具的比例則普遍下降，其中最明顯的是私家車輛及的士。

7.3.13 酒店／賓館旅客的機動行程大部份（86%）只涉及一個機動行程段，涉及 2 個的有 13%，而涉及 3 個的則只有 1%。每個行程的平均乘車次數為 1.15 次，與香港居民相若（1.17 次）。在 6 項出行目的當中，以「酒店出行觀光」與「酒店出行其他」行程的平均乘車次數最多，分別約為 1.27 和 1.21 次，這也解釋了以上兩種行程的平均行程時間較長的原因。

7.4 最受旅客歡迎的觀光景點及購物點

7.4.1 酒店／賓館旅客調查的另一目的是了解最受旅客歡迎的觀光景點和購物點，以估算來往這些地方的交通需求。

7.4.2 統計調查估計，兩歲或以上下榻酒店／賓館的旅客在平日約 229,000 次的機動行程當中，27% 約（63,000 次）行程是前往各觀光景點。在這些觀光景點中，最受歡迎的是「山頂」及「香港迪士尼樂園」，各佔行程總數約 15%。其次是「星光大道」（13%）、「海洋公園」（12%）、「旺角女人街／波鞋街」（10%）和「金紫荊廣場」（5%）。詳情請參閱附件表 A.6。

7.4.3 對中國內地／澳門的旅客而言，「香港迪士尼樂園」（17%）為最受他們歡迎的景點。與其他國家／地區的旅客相比，他們較多遊覽「星光大道」（16%）、「海洋公園」（16%）及「金紫荊廣場」（9%），而相對較少到訪「山頂」及「旺角女人街／波鞋街」。



「山頂」是最受下榻酒店／賓館旅客／歡迎的觀光景點

7.4.4 統計調查結果亦顯示在平日每天的旅客機動行程中，有 16%（約 37,000 人次）為前往各購物點，其中油尖區為最熱門的購物區（佔 34%）。灣仔區(包括銅鑼灣)為次熱門購物區，約佔旅客購物行程 25%，隨後為中西區（18%）。詳情請參閱附件表 A.7。

7.4.5 在選擇購物地點方面，來自中國內地／澳門的旅客跟其他國家／地區的旅客相似，最受他們歡迎的仍是位於油尖及灣仔區的購物商場。中國內地／澳門的旅客到中西區購物的比例，則稍低於其他國家／地區的旅客。

8. 展望

8.1 應用數據提升運輸模型

8.1.1 2011 年交查的主要目的之一，是提供最新的出行特性數據和資料，以持續提升整體運輸研究模型。目前的整體運輸研究模型，是根據 2002 年交查的數據而制定。雖然因應模型驗證的需要時有檢視及調節模型所用的參數，但模型的形式及大多數經校準的參數已是近 10 年前的數據，因此需要大幅度的修訂和更新，使其更能反映目前香港人口的出行行爲。



2011 年交查搜集的最新出行特性數據將會應用於後續的整體運輸研究模型提升工作

8.1.2 運輸模型發展的重點在於住戶訪問調查廣泛搜集的住戶和個人出行資料，調查搜集所得的數據將會是「提升整體運輸研究模型 – 可行性研究」下一階段重新校正及提升整體運輸研究模型的基礎。