

台灣地區通勤、通學情形研析

提要分析

研究人員：黃于玲、楊嘉琳

服務機關：行政院主計處

一、研究緣起

由於各地區社會資源、經濟活動類型均有差異，使得人們從事各項社會經濟活動時，需於不同地區間移動。所謂「移動」可分為長期與短期移動，長期移動係指遷徙定居，而短期又可分為固定週期移動，如每日往返於居住地與工作地、求學地之通勤、通學，以及不固定週期移動，如購物、就醫、娛樂及其他短暫移動。不同的人口移動形成常住人口分布與活動人口變化，不但影響運輸系統的效能，而且影響都會區的發展，其中又以通勤、通學人口變化最大，影響最鉅。

因此，本文爰對台灣地區之通勤、通學情形深入探討，明瞭其變動及發展，以作為建立都市體系、分配資源、規劃交通運輸建設及平衡區域發展之依據。

二、研究架構

本研究係以八十九年台閩地區戶口及住宅普查結果為主要資料來源，並輔以七十九年普查結果進行資料比較，除用 S A S 套裝軟體進行資料統計外，亦利用有關 G I S 之套裝軟體 Arcview 輔助資料整理、繪圖與分析，以提供視覺化方式瞭解資料空間分布及地理區位差異情形；其研究架構簡述如下：

- (一)探討各縣市與七個都會區之常住人口與活動人口基本概況。
- (二)分別就四大區域及七個都會區通勤狀況，各都會區中心都市通勤圈，以及通勤人口特徵等四方面，進行十五歲以上通勤人口研究。
- (三)分別就四大區域及七個都會區通學狀況，各都會區中心都市通學圈，以及通學人口特徵等四方面，進行六歲以上通學人口研究。
- (四)分別就台北基隆、台中彰化及高雄三大都會區之通勤通學人口，進行交通旅次需求研究。

三、研究結論

(一)通勤概況：

- 1.十年來，台灣地區通勤人口呈增加趨勢，北、中、南部區域跨縣市通勤現象益趨頻，尤以北部區域最為明顯，惟東部區域不增反減，東部區域空間互動性相對較低。
- 2.影響通勤之因素，主要為工作機會分布、住宅郊區化與運輸網路，各都會區之中心都市因工商活動集中且住宅郊區化，大眾交通運輸網快速連結，各都會區中心都市與郊區間通勤狀況愈趨頻繁。
- 3.十年來，台北市 3%通勤圈範圍雖大幅縮小，但圈內通勤強度卻呈增加趨勢，顯示仍具強烈影響力；新竹、台中及高雄市 3%通勤圈均大幅向外擴張，且鄉鎮通勤強度有增強趨勢，其中，新竹市 3%通勤圈高度擴張主要係新竹科學園區成功開發帶動，顯示經濟產業政策高度影響都會發展。
- 4.基隆市與桃園市已不符中心都市標準。
- 5.通勤人口中，以年輕、未婚者通勤率最高，顯示其對工作地點選擇之彈性較大。

(二)通學概況：

- 1.十年來，台灣地區求學人口雖呈減少，但通學人口與通學率卻呈增加，各都會區之中心都市因大眾交通運輸網快速連結，各都會區中心都市與郊區間通勤狀況愈趨頻繁。
- 2.十年來，各中心都市 3%通學圈範圍大多變動不大或略為縮小，其中台中市 3%通學圈範圍更呈大幅縮小。
- 3.台灣地區通學人口中，以 15 至 24 歲、高中職以上者為主體，係因高中職以上求學者均依聯考成績分發，故較易產生通學情形；十年來，大專及以上者通學現象減少，而國中以下越區就讀反趨嚴重。

(三)三大都會區交通旅次需求：

- 1.三大都會區因工商業集中中心都市且住宅郊區化趨勢，中心都市之交通旅次需求多呈現淨流入現象，郊區多呈現淨流出現象。
- 2.台北基隆都會區交通旅次需求多集中於台北市及其西南方相鄰之鄉鎮市，為聯外道路所承受之交通壓力所在；台中彰化都會區因台中市交通網路四通八達，各鄉鎮市區之交通旅次需求分布平均；高雄都會區交通旅次需求多集中於高雄市、屏東市及中間相連地帶。
- 3.十年來，三大都會區各鄉鎮市區之交通旅次需求多呈增加趨勢。

四、未來發展趨勢

(一)高速鐵路完工，可能促使台灣西部三大區域整合，生活圈將更形縮小：

目前，積極興建之高速鐵路預訂九十四年底通車，屆時台北至高雄間行車時間僅需 90 分鐘，其運量大、速度快的特性，將建構台灣西部走廊一日生活圈之新風貌，未來各縣市間之通勤、通學情況將更加頻繁，生活圈將更形縮小。

(二)北宜高速公路完工，將使宜蘭縣供為台北都會區發展腹地，加速宜蘭與台北之人口對流：北宜高速公路將於九十六年完工，屆時宜蘭縣頭城鎮至台北市南港區行車時間僅需 25 分鐘，且可透過南港系統交流道，與北二高相接，為台北與宜蘭間提供快速便捷的交通，將有助台北與宜蘭人口對流，致使台北通勤圈通學圈擴大，提供台北都會區發展腹地。

(三)各都會區大眾捷運系統陸續規劃興建，加強都會發展郊區化現象，促進都市機能，增加通勤通學需求：就各都會區來看，除了已在營運的台北都會區大眾捷運系統外，桃園、新竹、台中、台南、高雄五個都會區捷運系統也著手規劃，其運量大、班次密集、速度快的特性，不僅將促使都會區內旅運活動快速化，且使原本在中心都市產生的住宅需求，逐漸向地價較低之外圍地區移轉，使郊區化現象更加明顯。此外，捷運不僅能強化中心都市之商業、金融及行政中樞等活動機能，亦能帶動捷運車站附近之經濟活動，促進衛星市鎮發展與市區的更新，未來中心都市與郊區間之通勤通學情況勢必較現況更加頻繁。

(四)科技中心、園區等產業政策將有助於工作機會並促進都會發展：繼新竹科學園區開發成功，大幅帶動新竹都會區快速發展經驗，未來積極規劃科學園區竹南、銅鑼、篤行基地、台中科學園區、台南科學園區及路竹基地等，將增加相當工作機會並促進新竹、台中及高雄都會區更加快速發展。