

4. 私家車輛可用量及其使用情況

4.1 私家車輛可用量

4.1.1 由於住戶的私家車輛可用量是影響住戶成員出行模式的重要因素之一，它成為了住戶訪問統計調查所搜集的其中一個主要資料項目。統計調查訪問了每個受訪住戶有否私家車輛可供使用及私家車輛之數目。

4.1.2 在全港所有住戶當中，13.5%(或291,300個住戶)有私家車輛可供使用(下稱「有車住戶」)。在有車住戶中，大部份(89.5%)有一輛私家車輛，其餘10.5%則有兩輛或以上的私家車輛可供使用。



13.5%的香港住戶有私家車輛可供使用

4.1.3 按車輛類型區分，12.9%的香港住戶(或276,900個住戶)有私家車可供使用。這些住戶當中，平均可用車輛為每戶1.1輛。以此推論全港總共有313,900輛私家車可供住戶使用，這數字與調查期間持牌私家車數目(約340,900)大致相若。當中考慮到部份以公司名義登記的車輛主要是用作公事用途及在正常情況下，不能由職員或其住戶使用。調查同時發現在可供住戶使用的私家車中，10.7%是公司擁有車輛。

4.1.4 本港有電單車可供使用的住戶(18,300個)只佔住戶總數很低的比例(0.8%)，每個這些住戶平均有1.0輛電單車可用。全港可供住戶使用的電單車總數推算為19,000輛。雖然比以私人名義登記的電單車數目為低，這可能是由於部份由小型公司擁有的電單車以個人名義登記，而受訪者有見這些電單車主要

是作商業用途，因而沒有把這些電單車報告為可供住戶使用。在可供住戶使用的電單車中，5.4%是由公司擁有。

4.1.5 附件內表甲四總結了二十五個分區以車輛類型分類之私家車輛可用量。結果發現私家車輛可用量在郊區及較偏遠地區包括東北新界郊區(34.6%)、西北新界郊區(34.2%)、東南新界郊區(23.5%)及馬鞍山(22.2%)最高。在灣仔區(包括跑馬地、渣甸山及司徒拔道一帶)，有車住戶亦佔相當高的比例(23.7%)，這可能與灣仔區的高平均住戶總收入有關。

4.1.6 從以上結果和圖4.1及表4.1的分析推斷，私家車輛可用量與以下住戶特徵有着很密切的關係：

- 住所是否偏離市區及使用公共交通系統的方便程度
- 住戶收入
- 泊車位供應(有見於居住在私人房屋之住戶的私家車輛可用量比例最高，其次是資助出售房屋，再其次是公營租住房屋。在這方面，房屋類型和住戶收入亦有相連的關係)
- 住戶人數

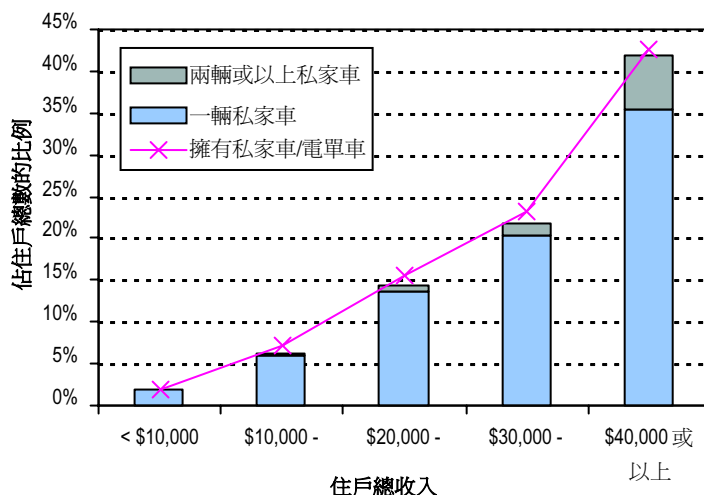


圖 4.1：私家車輛可用量與住戶收入的關係

表 4.1：按住戶特徵分析私家車輛可用量

住戶特徵	私家車	電單車	私家車輛 ⁽¹⁾
房屋類型			
公營租住房屋	3.1%	0.8%	3.8%
資助出售房屋	11.0%	1.4%	12.2%
私人房屋	19.0%	0.7%	19.5%
臨時房屋	8.5%	-	8.5%
住戶人數			
一人	5.4%	0.4%	5.7%
兩人	11.8%	0.7%	12.4%
三人	12.8%	0.9%	13.6%
四人	14.5%	0.9%	15.3%
五人或以上	19.5%	1.2%	20.3%
住戶每月收入			
無收入	3.8%	0.0%	3.8%
少於\$10,000	1.7%	0.1%	1.8%
\$10,000 - \$19,999	6.3%	1.0%	7.2%
\$20,000 - \$29,999	14.4%	1.3%	15.6%
\$30,000 - \$39,999	21.8%	1.8%	23.1%
\$40,000或以上	42.0%	1.1%	42.6%
整體	12.9%	0.8%	13.5%

註：(1) 私家車輛包括私家車及電單車。

4.1.7 與 1992 年交查的結果比較，全港有車住戶的數目在過去十年增加了 41%(或 84,500 個住戶)，而同一時期的住戶總數則增加了 35%(由 1992 年的 1,590,300 個增加至 2002 年的 2,152,900 個)。亦即是說，本港有車住戶比率由 1992 年的 13.0% 輕微上升至 2002 年的 13.5%。

表 4.2：1992 年及 2002 年私家車輛可用量之比較

地區	有車住戶數目		佔住戶總數比例	
	1992	2002	1992	2002
香港島	65,300	67,000	18.2%	16.0%
九龍	54,700	60,600	9.5%	9.1%
新界	86,800	163,700	13.2%	15.3%
整體	206,800	291,300	13.0%	13.5%

4.1.8 比較三個主要地區的私家車輛可用量，2002 年新界區的私家車輛可用量比 1992 年的高。港島區的有車住戶比例則稍為下跌，而九龍區的則大致保持穩定。這可能與新界區的人口增長有關，而且與全港整體比較，新界區的平均住戶收入亦有較明顯的增加。

4.2 影響購買車輛的因素

4.2.1 住戶訪問統計調查其中一個附加統計調查(附加統計調查一)是為搜集影響購買及使用私家車輛之因素而設計。有車住戶最近一

次購買私家車輛的主要原因見圖 4.2。通常列舉的理由為「方便及省時」、或因「工作上需要」，合共佔有車住戶總數的 71%。

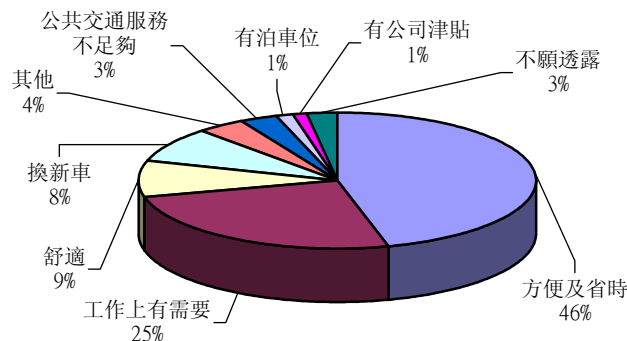


圖 4.2：有車住戶最近一次購買私家車輛的主要原因

4.2.2 分析調查結果進一步顯示出較高收入組別的有車住戶相對上有較大機會因取代舊車或因舒適而購買私家車輛。另一方面，較低收入的有車住戶則比較傾向於因工作需要而購買車輛。

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%有打算在未來二十四個月內購買私家車輛，遠低於有車住戶的比例(約 7%)。圖 4.3 顯示了無車住戶打算購買私家車輛的主要原因。大部份所述原因為「方便及省時」(57%)，其次是因「工作上需要」(13%)及「舒適」(12%)。

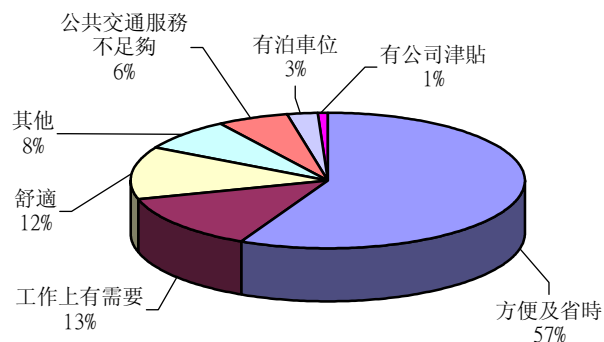


圖 4.3：無車住戶有意購買私家車輛的主要原因

4.3 私家車輛的使用情況

4.3.1 約 94%的有車住戶在受訪當日之過去七天內曾使用過其車輛，包括 80%曾於平日日間(早上五時至下午八時)使用，64%曾在平日晚間(下午八時至早上五時)使用及 83%曾在週末任何時間使用車輛。整體來說，每星期的平均使用日數分別為平日日間的每星期 3.4 天及晚間的 2.3 天。每星期在週末的平均使用日數為 1.4 天。其他有關車輛使用的詳情請參閱表 4.3。

表 4.3：一週內之私家車輛使用情況

曾使用車輛的日/晚數	平日日間	平日夜間	週末
未有使用	18%	34%	16%
一日	5%	9%	28%
兩日	9%	14%	54%
三日	7%	8%	不適用
四日	4%	3%	不適用
五日	55%	30%	不適用
不願透露	2%	2%	2%
合計	100%	100%	100%
平均值(日數/晚數)	3.4	2.3	1.4

4.3.2 一般而言，新界區及較高住戶收入組別之有車住戶使用私家車輛的頻率較高。譬如，在新界區有 60%的有車住戶在受訪當日之過去七天內，星期一至五每天日間都曾使用車輛，相對於港島及九龍區，只有 47%及 51%有車住戶每天日間都曾使用車輛。同樣地，60%住戶收入每月\$40,000 或以上的有車住戶在受訪當日之過去七天內之星期一到五每天日間都有使用車輛，相對於住戶收入少於每月\$40,000 的有車住戶的 46-55%。以上表明了住所地點及住戶收入水平與私家車輛使用量的密切關係。

4.3.3 大部份(55%)私家車輛的使用與工作有關，包括往返工作地點或其他與工作有關之活動。在這方面，電單車的情況比私家車尤甚。圖 4.4 顯示了有車住戶使用私家車輛之主要目的。結果乃按車輛類別分類。

4.3.4 在可供住戶使用之私家車輛中，34%的私家車及 42%的電單車主要是用作「往返工作地點」。其次是用作「休閒及社交用途」，分別佔私家車的 26%及電單車的 29%。

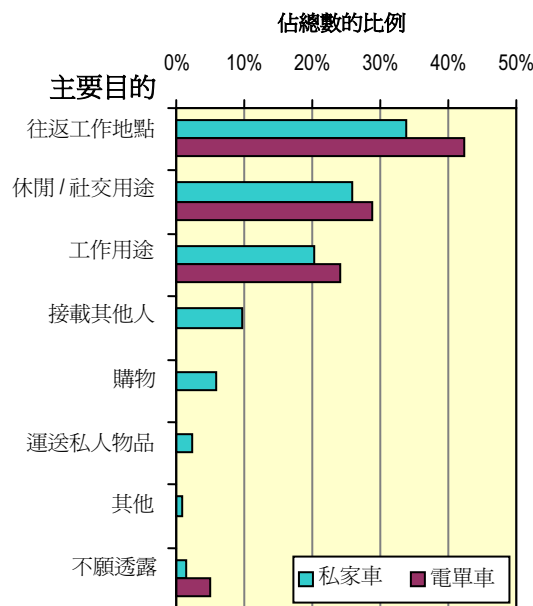


圖 4.4：使用私家車輛之主要目的

4.3.5 調查亦有問及可能影響有車住戶成員在某些情況下不使用其私家車輛而採用公共交通工具之因素。結果發現普遍的原因為「尋找泊車位有困難」(31%)，「公共交通工具較快捷」(28%)，「公共交通工具較便宜」(18%)。

4.4 使用私家車輛的開支

4.4.1 從受訪有車住戶取得了他們平均每月用在每輛私家車輛上之開支的詳細資料。表 4.4 總結每月的平均支出，按支出及車輛類型表列如下：

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	\$1,920	\$400
燃油費	\$1,620	\$700
維修/保養費	\$500	\$200
隧道/幹線使用費	\$430	\$170
保險費	\$360	\$180
牌費	\$430	\$120
合計	\$5,260	\$1,770

4.4.2 一般來說，住戶用在一輛私家車的每月平均總開支約為\$5,300，差不多是電單車的三倍。

4.4.3 住戶用在私家車的開支當中，泊車費佔每月總開支的最大比例(37%)，其次為燃油費。至於電單車，燃油費佔每月總開支的最

高比例(40%)。電單車之泊車費相對地較為便宜，很可能是因為比較大部份的電單車都是停泊在免費的路邊或非指定地方，這亦與「第二次泊車位需求研究」的結果相符。

4.4.4 調查亦得知大部份可供住戶使用車輛的開支皆未有任何公司津貼。只有 13%的私家車有公司津貼，而有公司津貼開支的電單車比例則更小，約佔電單車總數的 3%。總括來說，公司給予私家車的津貼少於所有私家車平均總開支的 20%。電單車的則少於 10%。