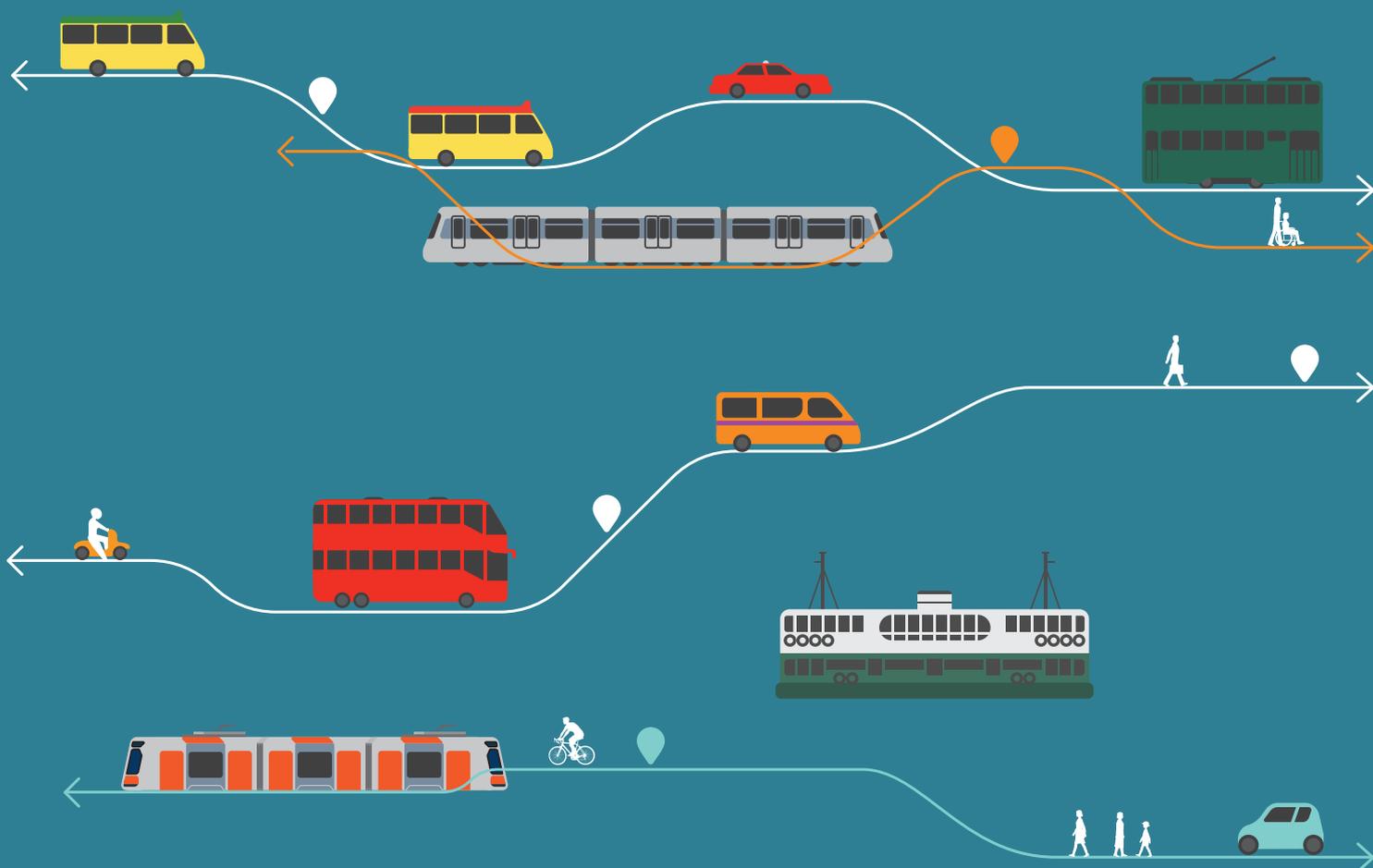


二零二二年 交通習慣調查 研究報告



二零二五年版本



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
2. 統計調查資料搜集及融合	3
2.1 所需資料	3
2.2 統計調查設計	4
2.3 進行統計調查的外勤工作	5
2.4 資料處理及倍大	6
2.5 2022 年交查數據庫	7
3. 本港居民在香港特區內的行程特徵	8
3.1 住戶及人口特徵	8
3.2 平日的機動行程數目	9
3.3 機動行程	9
3.4 徒步行程	16
3.5 單車行程	18
4. 可供住戶使用的私家車輛	19
4.1 私家車輛可用量	19
4.2 影響私家車輛可用量及決定是否購買私家車輛的因素	20
4.3 私家車輛的使用情況	20
4.4 使用私家車輛的開支	21
4.5 電動車的使用情況	22
5. 與出行相關的主要觀點和意見	23
5.1 影響使用環保車輛的因素	23
5.2 影響選擇公共交通工具的主要因素	23
5.3 行程時間改變對繁忙時段出行模式的影響	24
5.4 對步行和使用自動行人道的意見	25
5.5 單車的可用量及使用情況	25
5.6 對可能適用於踏單車的法例及執法措施的意見	26
5.7 對電動可移動工具的使用和意見	27
5.8 對發布交通資訊的意見	28
5.9 對舒緩交通擠塞及改善行人設施措施的意見	30
5.10 長者對交通服務的意見	31
5.11 疫情及科技普及帶來的變化	33
6. 行為時間值	35

6.1	總論	35
6.2	行爲時間值	35
7.	酒店 / 賓館旅客及不過夜旅客的行程特性	37
7.1	訪港旅客的人口特徵	37
7.2	訪港旅客的平均機動行程次數	38
7.3	酒店 / 賓館旅客的機動行程特性	38
7.4	不過夜旅客的機動行程特性	41
7.5	最受酒店 / 賓館旅客歡迎的觀光景點及購物點	42
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	2
表 E.2	平日機動行程概覽	3
表 E.3	2011 年與 2022 年有私家車輛住戶數目及比例的比較	5
表 E.4	假設行程時間於繁忙時段增加會如何影響出行模式	6
表 E.5	樂悠咭持有者出行習慣的改變	8
表 E.6	按有私家車輛住戶和出行目的分類的行為時間值	9
表 2.1	外勤工作期及成功受訪對象	6
表 2.2	2022 年交查數據庫內的主要數據項目	7
表 3.1	2011 年及 2022 年住戶人口分布比較	8
表 3.2	2011 年及 2022 年每月住戶收入分布的比較	9
表 3.3	2011 年及 2022 年按出行目的劃分的平日機動行程比較	10
表 3.4	機動行程的主要地理分布	12
表 3.5	2011 年與 2022 年各區的「自給自足」程度比較	13
表 3.6	按交通工具分類的乘客人次比例	13
表 3.7	2011 年及 2022 年每個行程的平均乘車次數	14
表 3.8	需轉乘的乘客人次比例	14
表 3.9	在各種交通工具之間轉乘的比例	15
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	18
表 4.1	2011 年與 2022 年私家車輛可用量的比較	19
表 4.2	有私家車輛可用的住戶佔比(按特徵劃分)	20
表 4.3	使用私家車輛的每月平均開支	21
表 5.1	受訪者認為等候公共交通服務可接受的時間上限	24
表 5.2	假設行程時間於繁忙時段增加會如何影響出行模式	24
表 5.3	單車的停泊安排	26
表 5.4	受訪當日前三個月內有使用自己單車的受訪者的習慣	26
表 5.5	受訪當日前三個月內曾租用單車的受訪者的習慣	26
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	27
表 5.7	受訪者對現時公共交通服務機構所提供資訊是否足夠的意見	28
表 5.8	樂悠咭持有者出行習慣的改變	32
表 5.9	使用公共交通工具上關愛座位的經驗	32
表 6.1	按有私家車輛住戶和出行目的分類的行為時間值	35
表 7.1	受訪酒店 / 賓館旅客主要居住的國家或地區	37
表 7.2	受訪不過夜旅客主要居住的國家或地區	37
表 7.3	2011 年及 2023 年按出行目的計算的酒店 / 賓館旅客機動行程出行率	39
表 7.4	2011 年及 2023 年按出行目的劃分的酒店 / 賓館旅客機動行程平均行程時間	40
表 7.5	2011 年及 2023 年酒店 / 賓館旅客使用各機動交通工具的比重	40
表 7.6	2023 年不過夜旅客按出行目的劃分的機動行程出行率	41
表 7.7	2023 年不過夜旅客使用各機動交通工具的比重	42

圖列

頁數

圖 E.1	最受支持的紓緩交通擠塞措施	8
圖 E.2	最受支持的行人設施改善措施	8
圖 3.1	2011 年及 2022 年人口年齡分布的比較	8
圖 3.2	以出行目的分類的平日機動行程數目(萬人次)	9
圖 3.3	機動行程出行時間分布圖	11
圖 3.4	機動行程時間分布圖	12
圖 3.5	來往各機動交通工具所需的步行時間	15
圖 3.6	按出行目的劃分的徒步行程比例	16
圖 3.7	徒步行程的出行時間分布	17
圖 3.8	徒步行程時間的分布	18
圖 3.9	「僅踏單車」的行程時間分布	18
圖 4.1	私家車輛可用量與住戶收入的關係	20
圖 4.2	使用私家車輛的主要目的	21
圖 4.3	使用電動車的主要原因	22
圖 4.4	電動車充電的地方	22
圖 4.5	電動車充電時間分布	22
圖 5.1	無意購買環保車輛的主要原因	23
圖 5.2	參與購買電動車「一換一」計劃的意願	23
圖 5.3	影響公共交通工具選擇的相關因素	23
圖 5.4	使用各式公共交通設施所能接受的最長步行時間	25
圖 5.5	對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率	27
圖 5.6	在容許電動可移動工具合法化時該考慮的因素	28
圖 5.7	使用電動可移動工具時最需要提供的設施	28
圖 5.8	假設電動可移動工具合法化後使用的可能性	28
圖 5.9	受訪者認為最有用的公共交通服務資訊	29
圖 5.10	駕駛者認為最有用的資訊	29
圖 5.11	對「香港出行易」提供的資訊的意見	30
圖 5.12	最受支持的紓緩交通擠塞措施	30
圖 5.13	最受支持的行人設施改善措施	31
圖 5.14	長者每月平均公共交通開支	31
圖 5.15	符合長者乘車優惠資格前後最常使用交通工具的變化	32
圖 5.16	是否能在家進行工作的受訪者比例	33
圖 5.17	在新冠疫情爆發前、疫情期間及疫情緩和後，有在家工作安排的就業受訪者比例	33
圖 5.18	在新冠疫情前和疫情期間每星期至少進行一次網上活動的受訪者比例	33
圖 5.19	受訪者進行網上活動頻率的變化	34
圖 7.1	受訪旅客的年齡分布	37
圖 7.2	酒店／賓館旅客訪港的主要目的	38
圖 7.3	不過夜旅客訪港的主要目的	38

圖 7.4	各出行目的所佔的酒店 / 賓館旅客機動行程比例	38
圖 7.5	酒店 / 賓館旅客機動行程出行時間分布圖	39
圖 7.6	各出行目的所佔的不過夜旅客機動行程比重	41

摘要

E.1 背景

E.1.1 為驅動本港的發展，政府持續投放資源於運輸基建和交通服務，增強交通網絡的連接性和可達性，提升公共交通的服務質量和乘客體驗，改善步行環境，並加強交通資訊的發布，為市民提供更便捷及多樣化的出行選擇。這些措施結合社會迅速發展和科技不斷進步，逐漸令市民的出行方式和選擇出現轉變。為此，政府透過交通習慣調查，深入了解這些變化對市民出行習慣的影響，並為未來的交通政策和發展鋪路，確保所推行的措施能夠切合市民的需要。

E.1.2 「二零二二年交通習慣調查」(下稱「2022年交查」)旨在搜集市民出行特性，並且建立數據庫。這些數據亦將用作更新及提升「整體運輸研究模型」及其他政府部門的運輸模型，以及為未來交通規劃提供參考資料。上一次的交通習慣調查在2011年進行(下稱「2011年交查」)。



E.1.3 2022年交查主要有下列三個部分：

- **住戶訪問調查** – 旨在搜集住戶、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，住戶訪問調查亦就六個範疇進行

附加統計調查，分別是「私家車輛使用情況及有關開支」、「使用交通服務意向及步行」、「單車及電動可移動工具的使用情況」、「交通訊息系統及資訊傳遞」、「長者對交通服務的意見」及「新興生活方式」。

- **交通選擇取向調查** – 目的是根據出行目的的評估各相關因素對出行者出行特徵(包括交通工具及路線選擇)的影響，並從而推算出「行為時間值」。
- **旅客統計調查** – 旨在搜集入住酒店／賓館旅客及不過夜旅客的出行特性及行程資料。

為反映社會經濟活動復常後的出行情況，住戶訪問調查和交通選擇取向調查在2022年9月至2023年1月期間進行。隨着訪港旅遊逐步恢復，旅客統計調查在2023年6月至9月期間進行。所有調查訪問工作在長假期(如聖誕及新年)期間暫停。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 人口結構、交通設施的變化及本港居民的行程特性

人口統計資料

E.2.1 表E.1載列2011年及2022年交查所得的人口統計資料¹。

¹ 2022年年底人口數據是以2021年人口普查數據為基礎而估算。

表 E.1 人口統計資料概要

項目	2011 年 交查	2022 年 交查
家庭住戶總數 (萬)	236.3	269.5
家庭住戶人口總數 (萬)	688.2	733.4
平均家庭住戶人數	2.9	2.7

E.2.2 根據 2022 年交查所得，2022 年年底，全港家庭住戶總數約為 269.5 萬戶，當中的人口數目為 733.4 萬人（下稱「住戶人口」²）；與 2011 年相比，分別增加了 14% 和 7%，平均每戶人數從 2011 年的 2.9 人下降到 2022 年的 2.7 人。

E.2.3 隨着新界新市鎮不斷發展，新界人口明顯增長。在 2011 年至 2022 年期間，新界住戶人口增長約 10% 或 34.9 萬人；九龍住戶人口增加約 7% 或 14.9 萬人；而香港島住戶人口則下降約 4% 或 4.7 萬人。新界住戶人口所佔比例由 2011 年的 52% 增加至 2022 年的 54%。

E.2.4 由於人口在市區以外範圍迅速增長，通勤的平均距離和時間一般會較以往長。不同年齡層對交通和通勤需求的看法各異，這為交通政策帶來新的考慮。

交通發展與出行行為變化的關係

運輸基建和服務投入

E.2.5 自 2011 年起，多項大型運輸基建先後落成，包括東鐵線過海段、屯馬線、南

港島線、屯赤隧道、中環及灣仔繞道、將藍隧道及將軍澳跨灣大橋等。這些設施大幅擴展了交通網絡，並顯著提升了公共交通服務的覆蓋範圍和營運效率。市民現在有更直接的路線選擇和更佳的乘車體驗，減少了所需的轉乘次數，出行變得更快捷、更高效。此外，更佳的公共交通體驗改善了市民對乘車及等候時間的感受，亦令反映乘客出行成本的「行為時間值」有所下降。

交通配套改善

E.2.6 根據統計，致命及嚴重交通事故的發生率持續下降，這不僅表示道路使用者的安全獲得更大保障，亦表示道路能維持暢通和可靠，同時有助保持車輛保險費穩定。

步行環境改善

E.2.7 除了機動出行，政府亦致力提升可步行性，推動步行，使出行選擇更舒適和多樣化。自 2011 年起，多項自動扶梯／升降機系統和有蓋行人道相繼落成，顯著改善了步行環境，讓市民更願意步行更長的距離。在 2022 年，約 15% 徒步行程超過 15 分鐘，較 2011 年的 8% 明顯增加。這些數據表明，公眾採用主動出行模式的意願提高，有些行程可能已經由機動出行變為步行。

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 98%，並不包括非家庭住戶（居於一般宿舍的集體住戶和流動住戶）、居於機構院舍、船艇、及居於酒店／旅舍／度假營的人士。

更多交通資訊

E.2.8 政府使用不同模式發佈交通資訊，例如「香港出行易」(HKeMobility)應用程式、實時到站資訊系統和行人導向標示等。這些資訊讓市民能夠更有效計劃行程和選擇交通工具，並幫助他們更好利用時間，縮短等待或乘車時間。這可能會改變市民在出行時對時間、金錢成本和其他因素（例如舒適度）的取捨。

機動行程

表 E.2 平日機動行程概覽

項目	2011 年 交查	2022 年 交查
機動行程次數 (萬)		
住所上下班	502.2	510.3
住所上下課	135.1	116.2
其他住所出行	470.6	513.9
非住所出行和 工作職務	152.6	95.9
合計	1 260.6	1 236.3
人均每天機動行程次數	1.83	1.69
每行程平均乘車次數	1.17	1.12
平均行程時間 (分鐘)		
私家車輛及的士行程	26	31
公共交通行程 (的士除外)	43	45

E.2.9 經數據整理³後，本港居民在平日的機動行程總數約為 1 236.3 萬人次。其中部分行程使用多於一種交通工具。

E.2.10 本港居民在平日的機動行程出行率平均約為每人每日 1.69 次，與 2011 年交查所得的每人每日 1.83 次相比，減少了 8%。機動行程出行率的減少可歸因於資訊

³ 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)，按統計學方法，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。

科技的發展和應用不斷升級和轉型，一些出行需要逐步地被網上活動所替代。此外，政府持續改善步行環境和連接性，促使居民更多以步行作為出行模式。公共交通⁴的平均每日乘客人次在 2011 年至 2022 年期間也有所下降。

E.2.11 若按出行目的區分，每位就業人士的「住所上下班」行程(即從住所直接出發上班和下班直接返回住所的行程)，及每位全職學生的「住所上下課」行程(即從住所直接出發上課和下課直接返回住所的行程)的出行率近 20 年來大致保持穩定，兩者合計共佔機動行程總數約 51%。當中，「住所上下課」行程次數在 2011 年至 2022 年期間下跌了約 14%，有關情況可歸因於全港學生人數減少以及網上課堂的安排。

E.2.12 2011 年至 2022 年期間，「其他住所出行」行程，即以住所為起點或終點，但並非上下班或上下課的行程，總行程次數上升了約 9%，略高於同期家庭住戶人口的增長。另一方面，「非住所出行」行程，即並非以住所為起點或終點的行程，及「工作職務」行程，即起點和終點也是工作地點的行程，它們的總行程次數減少了 37% 以上。這可能與近年市民大眾生活娛樂及社會商業運作模式的變化有關，例如在家工作安排、網上會議、在家娛樂及外送服務的興起等。

⁴ 在本報告中，除非另有指明，否則公共交通包括的士在內。

E.2.13 機動行程的整體繁忙時段為早上 8 時至 9 時及傍晚 6 時至 7 時，兩個高峯時段各佔平日整天行程總數約 13% 及 14%，與 2011 年交查得出的高峯時段相若。每天由住所前往工作地點的機動行程總數中，有 42% 在早上 8 時至 9 時的高峯時段內進行，與 2011 年的調查結果相若。至於由工作地點返回住所的行程總數中，則有 40% 在傍晚 6 時至 7 時的高峯時段內進行，較 2011 年的 34% 有所上升。

E.2.14 隨着新界新市鎮持續發展，通勤平均距離和時間理應隨着人口遷離市中心的增幅而相應增加。然而，主要交通網絡和服務一直不斷改善，在維持市民整體行程時間方面發揮了重要作用。在 2022 年，48% 的機動行程由起點至終點在半小時之內完成，而 90% 的行程則在一小時內完成。行程所需時間平均為 42 分鐘，與 2011 年的 40 分鐘相近。公共交通行程(的士除外)的行程時間(平均 45 分鐘)大致與 2011 年(平均 43 分鐘)相若。

E.2.15 跨區行程略有變化。在 2011 年至 2022 年間，只有九龍來往新界及新界區內的總行程次數有所增長，增幅分別為 1% 及 2%。



E.2.16 新的交通連接和服務使行程更加直接，其中東鐵線延伸過海至港島，乃近年明顯的例子。調查顯示，由於大部分

(89%) 機動行程不用轉乘，因此每個行程的平均乘車次數由 2011 年的 1.17 次減少至 2022 年的 1.12 次。更直接的公共交通行程在一定程度上令公共交通工具乘客人次的佔比輕微減少(從 88% 降至 86%)。

E.2.17 隨着鐵路網絡不斷擴展，鐵路在各種公共交通運輸中的乘客佔比有所上升，並繼續是本港居民最常使用的交通工具。2022 年，鐵路(包括港鐵和輕鐵，但不包括電車)及專營巴士分別佔平日全港居民每天乘客人次總數的 35% 及 26%。2011 年交查的結果分別為 30% 及 27%。

E.2.18 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受海岸線和水域限制。另一方面，因應點對點運輸特性，私家車輛及的士乘客轉乘的比例最低(分別為 2% 及 4%)。

E.2.19 從行程起點前往乘坐交通工具、或由交通工具下車處前往行程終點的平均步行時間為 5 分鐘，約 70% 的本港居民步行 5 分鐘或以下。在轉乘不同交通工具或服務路線之間時，超過 94% 的轉乘只需步行 5 分鐘或以下，比例較 2011 年高；平均步行時間則為 3 分鐘，與 2011 年交查所得結果相同。

徒步行程

E.2.20 由於缺乏獨立觀測數據做對照，未能對漏報的徒步行程數目作出調整，因此其資料只適宜用作分析步行習慣的演變，在詮釋時須格外謹慎。

E.2.21 徒步行程的平均出行時間為 12 分鐘，比 2011 年增加了 50%，其中可能已取代一些以往使用機動交通工具來完成的中短程行程。在不同出行目的中，「住所上下班」的徒步行程的平均行程時間最長（15 分鐘）。

E.2.22 徒步行程的高峯時段分別在早上 7 時至 8 時及下午 1 時至 2 時，分別佔徒步行程每日總數的 11% 及 13%。

單車行程

E.2.23 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。以下結果只可作為參考指標，在詮釋時須格外謹慎。



E.2.24 88% 的單車行程為「僅踏單車」行程。換句話說，其他 12% 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（56%），其次為「住所上下班」行程（35%）。

E.2.25 大部分（86%）「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 24 分鐘，與 2011 年的 25 分鐘相若。

E.2.26 70% 的「僅踏單車」行程及 73% 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。單車行程最集中的地方是新市鎮地區。

E.3 住戶使用私家車輛的情況

E.3.1 全港住戶中，16.3%（即 43.8 萬戶）有可供使用的私家車。這些住戶平均有 1.18 部私家車，其中 12.9% 有超過一部可供使用的私家車。全港共有 51.5 萬部可供住戶使用的私家車。

E.3.2 全港住戶中，有 1.3%（即 3.5 萬戶）擁有可供使用的電單車，有電單車可用的住戶平均每戶有 1.15 部電單車。全港共有 4 萬部可供住戶使用的電單車。

E.3.3 總括而言，全港 17.2% 的住戶有可供使用的私家車輛（包括私家車及電單車）（下稱「有私家車輛住戶」），比例高於 2011 年的 15.1%。這可能是由於住戶平均收入增加，更多住戶有能力考慮以私家車輛作為出行的選項。

表 E.3 2011 年與 2022 年有私家車輛住戶數目及比例的比較

地區	有私家車輛住戶 數目(萬)		有私家車輛住戶 比例	
	2011 年	2022 年	2011 年	2022 年
	交查	交查	交查	交查
香港島	7.9	8.9	18.7%	20.7%
九龍	8.2	10.4	11.3%	12.4%
新界	19.5	26.9	16.1%	18.9%
合計	35.6	46.3	15.1%	17.2%

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 雖然擁有私家車的住戶比例上升，但因為交通網絡的擴展以及各種替代交通選項的增加，住戶使用私家車來滿足日常出行需要有所減少。42% 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為 25%。電單車方面，最主要

為休閒及社交用途 (49%)，其次為用於往返工作地點 (33%)。

E.3.6 私家車及電單車所需的平均每月總開支分別為 6,800 元及 2,200 元 (按 2022 年價格計算)，而 2011 年交查所得的數字分別為 5,400 元及 1,600 元 (按 2011 年價格計算)，增長與經濟發展和通貨膨脹幅度相符。就私家車而言，泊車費 (2,700 元) 佔每月總開支的最大部分 (約 40%)。燃料費和保險費開支的增幅相對較小，可能分別與電動車的普及和道路安全的改善有關。此外，由於隧道收費水平在 2011 年至 2022 年期間大致穩定，駕駛者的平均隧道費開支基本上保持不變。

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 歲或以上本港居民對運輸系統的觀點和意見，以及影響他們出行行為的因素。主要結果節錄如下。

環保車輛

E.4.2 擬在受訪當日之後 12 個月內購買私家車的受訪住戶中，56% 擬購買環保車輛，其中包括 46% 電動車及 10% 混合動力車。那些有意在 12 個月內購買電動私家車的有車住戶當中，80% 表示會申請「一換一」計劃。

E.4.3 略多於一半 (51%) 擁有電動車的住戶使用公眾停車場內的設施充電。



影響公共交通工具選擇的因素

E.4.4 受訪者選擇不同公共交通工具的主要考慮因素中，以行程時間、車站／上落車地點是否方便及路程距離最為重要。

E.4.5 受訪者可接受等候各種公共交通服務的時間，上限平均為 8 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，而等候鐵路 (包括港鐵和輕鐵) 和電車的时间則最短。

行程時間改變對繁忙時段出行模式的影響

E.4.6 假設在繁忙時段 (早上 7 時至 10 時及傍晚 5 時至 8 時) 出行所需時間增加，受訪者較傾向改搭另一種交通工具。調查顯示，當行程時間增加 15 分鐘，24% 的受訪者會考慮改搭另一種交通工具。如行程時間增加 45 分鐘，受訪者選擇改搭另一種交通工具的百分比則增至 59%。

表 E.4 假設行程時間於繁忙時段增加會如何影響出行模式

可能作出的改變	假設行程時間增加		
	15 分鐘	30 分鐘	45 分鐘
會對行程作出改變	38%	75%	81%
改搭其他交通工具	24%	56%	59%
避免於繁忙時段出發	12%	15%	15%
改變出發 / 目的地點	1%	3%	4%
取消行程	~0%	1%	3%
不會作任何改變	62%	25%	19%
合計	100%	100%	100%

步行、踏單車及電動可移動工具

E.4.7 受訪者普遍變得更願意步行。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和其他目的地 (如商場、食肆等地方) 的時間上限為 12 至 13 分鐘，與上次調查相比增加約

2 分鐘。另一方面，如在空調或設有自動行人道／自動扶手電梯的環境下，受訪者普遍表示願意較在戶外及有蓋的情況多步行大概 1 至 2 分鐘。受訪者可接受步行的時間上限與上次調查相比普遍增加，顯示受訪者更願意考慮主動出行方式。

E.4.8 5.1% 住戶 (即 13.9 萬個住戶) 有可供使用的單車。與上次調查相比有單車可供使用住戶數量下降，部分可能與共享單車服務的出現有關。在新界地區，有單車可供使用的住戶比例較高。



E.4.9 在 15 歲或以上的本港居民中，65% 懂得如何踏單車。在懂得踏單車且有單車可供使用的受訪者中，約 38% 在受訪當日前三個月內曾在平日使用過自己的單車。約 49% 在受訪當日前三個月內曾於周末或公眾假期使用過自己的單車。

E.4.10 在 15 歲或以上所有懂得踏單車的受訪本港居民當中 (不管其住戶是否有單車可供使用)，約 1% 在受訪當日之前三個月內曾在平日租用單車作娛樂／消閒用途；約 2% 在受訪當日之前三個月內曾在周末或公眾假期時間租用單車作娛樂／消閒用途。

E.4.11 在受訪當日前三個月內曾踏過單車的受訪者當中，83% 表示通常在單車徑上踏單車，而 10% 則通常在行車道上踏單車。

E.4.12 在本調查進行時，法例仍然禁止在道路上使用電動可移動工具。56% 的受訪者表示不反對合法地容許這類工具至少在單車徑上行走。

E.4.13 假如將來使用電動可移動工具合法化並且受相關法例監管，絕大多數 (80%) 受訪者認為安全是最主要考慮因素。其餘少數受訪者認為「道路是否有足夠空間」、「行人／單車／電動可移動工具的兼容性」及「使用者行為的監管」等因素更值得考慮。

交通資訊的發布

E.4.14 在公共交通營辦商所提供的交通資訊中，使用者普遍最滿意的是有關路線及行程時間的資訊，但認為費用／優惠和轉乘方面的資訊需要改進。

E.4.15 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班次／時間表 (33%)。駕駛者認為最有用的資訊則是主要擠塞地點實時車龍長度 (33%)。

E.4.16 運輸署的「香港出行易」是繼「谷歌」(Google) 地圖和公共交通營運商網站或應用程式之後第三個最常用的數碼交通資訊來源。受訪的使用者整體對「香港出行易」網站或應用程式提供的各方面資訊有正面評價。恆常路線 (例如住所與工作地點之間) 是「香港出行易」提供的最準確和全面的資訊。

對紓緩交通及改善行人設施的措施的意見

E.4.17 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，以增建道路或鐵路最受受訪者支持 (30%)。這與政府持續發展道路和鐵路基建緩解新增交通需求的策略吻合。

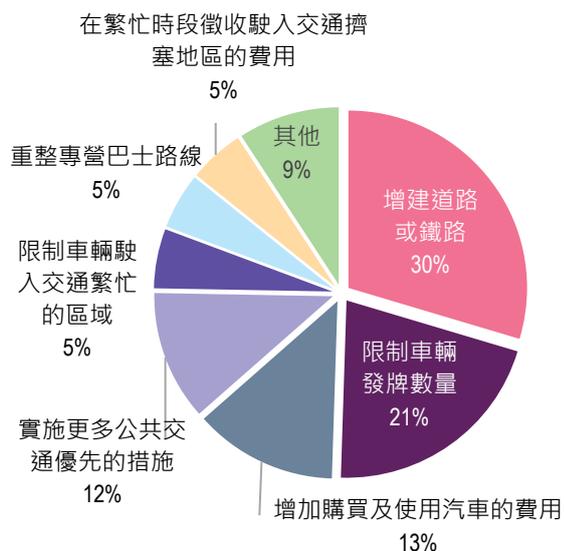


圖 E.1 最受支持的紓緩交通擠塞措施

E.4.18 最受受訪者支持的行人設施改善措施是為行人通道提供上蓋 (29%)。

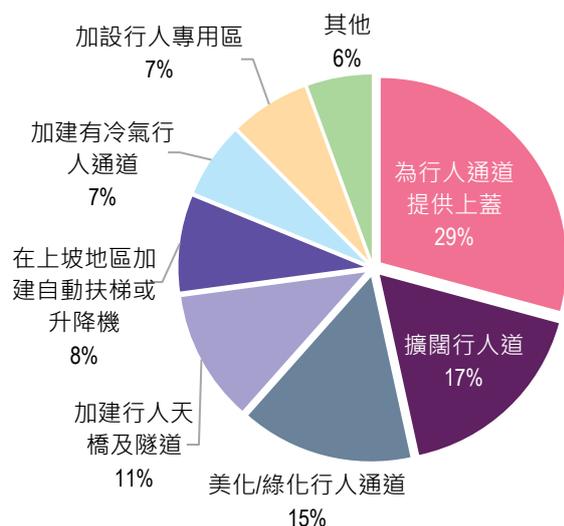


圖 E.2 最受支持的行人設施改善措施

長者對交通服務的意見

E.4.19 全港住戶人口中，約近三成的年齡達 60 歲或以上。他們當中，66% 為退休人

士，25% 為勞動人口，8% 為家務料理者，餘下 2% 屬其他類別⁵。

E.4.20 97% 的 60 歲及以上的受訪者持有長者八達通或樂悠咭⁶。其中，50% 只持有長者八達通，37% 只持有樂悠咭，而 13% 同時持有兩者。

E.4.21 10% 持有樂悠咭的受訪者表示，他們在符合長者乘車優惠資格後增加了其平均每日行程數量。

表 E.5 樂悠咭持有者出行習慣的改變

出行習慣的改變	佔樂悠咭持有者的比例
平均每日行程數量增加	10%
選用的交通工具	4%
目的地選擇	9%
行程路線選擇	6%

E.4.22 超過一半 (61%) 的 60 歲及以上受訪者表示滿意關愛座位的舒適度。另外，有 91% 受訪者表示容易找到關愛座位。以及 49% 的受訪者提到關愛座位經常有空位，14% 的受訪者則表示關愛座位經常被沒有需要的人士使用。

新興生活方式

E.4.23 由於資訊技術的進步，31% 的就業受訪者表示能夠在家進行部分或全部工作職責。在能夠遙距完成工作職責的就業受訪者當中，34% 的受訪者表示在新冠疫情之前已有在家工作的安排。在疫情期間，這比例增加至 71%。在疫情過後，約 61% 受訪者表示將來肯定或可能有在家工作的安排。

⁵ 「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 由 2024 年 8 月 25 日起，60 歲或以上香港居民必須使用樂悠咭才可享受 \$2 乘車優惠。

E.4.24 與新冠疫情之前相比，受訪者在疫情期間以網上形式進行不同活動（包括購物、外賣服務、娛樂、課堂／補習班／網上運動或興趣班以及視像會議）的頻率都有所上升。其中，網上形式進行視像會議和外賣服務的頻率增幅最大。

E.4.25 一些受訪者在疫情後會繼續以網上形式進行以上活動。大約 10% 的受訪者表示，網上購物、外賣服務及視像會議的頻率預料將繼續增加；這對他們的外出習慣和交通需求有影響。

E.5 行為時間值⁷

E.5.1 為了評估本港居民對時間與金錢成本的偏好，受訪者需要回答涵蓋不同金錢成本和時間組合的交通模式選擇題。

表 E.6 按有私家車輛住戶和出行目的分類的行為時間值

出行目的	行為時間值(仙 / 分鐘)			
	2011 年交查 (2011 價格)		2022 年交查 (2022 價格)	
有私家車輛住戶成員				
住所上下班	103		132	
住所上下課	72	88	103	113
其他住所出行 / 非住所出行	83		101	
沒有私家車輛住戶成員				
住所上下班	68		87	
住所上下課	57	67	68	82
其他住所出行 / 非住所出行	68		79	
整體	72⁽¹⁾		90	

註：⁽¹⁾ 根據 2011 年至 2022 年的綜合消費物價指數增長率 (+33%)，以 2022 年價格計算的 2011 年的價值為 95 仙 / 分鐘。

⁷ 「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。

E.5.2 比較 2022 年和 2011 年的調查結果，按名義價值計算，「行為時間值」整體上升約 25%，低於同期的通貨膨脹率（約 33%）。這意味着當考慮了 2011 年至 2022 年人均本地生產總值 (GDP) 的實質增長 9% 後，「行為時間值」實際下降了 5%。正如一些國際研究所發現，這可能歸因於出行條件(例如乘車體驗)的改善，以及在出行過程中更能同時進行各種活動(例如能透過流動通訊設備工作或娛樂)，間接改變了出行人士對額外花費金錢以縮短行程的意願及偏好。更完善的交通訊息亦改善了行程規劃的能力，也可能影響出行者金錢和時間之間的取捨。整體而言，不同出行目的及不同私家車輛類別的行程的行為時間值均呈相似趨勢，擁有私家車輛住戶家庭成員「行為時間值」的名義增長率略高於沒有私家車輛住戶，這一點在「住所上下課」行程的體現中尤為明顯。

E.5.3 然而，需注意的是，從取向調查結果推算出來的「行為時間值」，可能與出行者現實中的行為有所不同。因此，最終應用在交通規劃上的「行為時間值」，需通過日後個別研究項目調校的運輸模型，才能作進一步確定。

E.6 酒店／賓館旅客及不過夜旅客平日的行程特性

E.6.1 在酒店／賓館旅客統計調查中，來自中國內地／澳門的旅客佔最大比例（大於 70%）。在指定六個邊境管制站不過夜旅客的統計調查中，超過 90% 來自中國內地／澳門。內地旅客當中，來自深圳的旅客佔比最高，其次是廣州和東莞。

E.6.2 酒店／賓館旅客訪港的最主要目的是觀光 (39%)，其次是娛樂消閒 (20%)。受訪的不過夜旅客訪港的最主要目的是購物 (25%)，其次是觀光 (20%)。

酒店／賓館旅客的機動行程特徵

E.6.3 酒店／賓館旅客的平均機動行程出行率為每人每天 2.48 次，略高於 2011 年的 2.30 次，亦高於本港居民的平均機動行程出行率 (每日 1.69 次)。需注意的是，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，在詮釋時須格外謹慎。



E.6.4 酒店／賓館旅客的機動行程高峯時段為上午 10 時至 11 時，及晚上 8 時至 9 時。兩個高峯時段的機動行程分別約佔一天行程總數的 8% 和 10%。雖然這兩個高峯時段與本港居民的通勤高峯時段不重疊，但仍有頗高 (約 8%) 的酒店／賓館旅客的機動行程在本港居民的傍晚高峯時段內 (傍晚 6 時至 7 時) 進行。

E.6.5 酒店／賓館旅客的機動行程平均時間為 41 分鐘，比 2011 年的 43 分鐘稍短。與本港居民的機動行程平均時間 (42 分鐘) 相比，兩者相差不大。

E.6.6 與上次調查相比，旅客使用公共交通工具的頻率較高。對於酒店／賓館旅

客，最多旅客使用的交通工具為港鐵 (包括機場快線) (47%)，其次為專營巴士 (14%) 和的士／出租車 (12%)。

最受酒店／賓館旅客歡迎的觀光景點及購物點

E.6.7 在酒店／賓館旅客機動出行或徒步出行造訪的觀光景點中，最受歡迎的三個是「香港迪士尼樂園」、「星光大道」及「太平山頂」。

E.6.8 在各酒店／賓館旅客熱門的購物中心／商場中，油麻地／尖沙咀／旺角 (油尖旺) 為最熱門的購物區，其次為擁有大型購物中心／商場的灣仔區 (包括銅鑼灣) 及中西區。

不過夜旅客的機動行程特徵

E.6.9 不過夜旅客的平均機動行程出行率為每人每天 2.51 次。調查發現，觀光和購物的出行率明顯高於其他出行目的。

E.6.10 約 90% 的不過夜旅客在上午 10 時至晚上 7 時間到達目的地，出行高峯時段為午餐時間 (中午 12 時至下午 3 時)。

E.6.11 對於不過夜旅客，最多旅客使用的交通工具為港鐵 (包括機場快線) (52%)，其次為專營巴士 (25%) 和的士／出租車 (11%)。

E.6.12 油尖旺區為產生／吸引最多不過夜旅客機動行程的地區，其次是離島區及元朗區。

E.7 未來的方向及建議

E.7.1 2022 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，供未來交通運輸規劃之用，並更新「整體運輸研究模型」以預測交通情況。

E.7.2 隨着社會和經濟持續發展，2022 年交查分析所得的出行特徵可能會繼續演變。政府會持續監測交通和運輸狀況，並根據最新公布的統計數據檢視交通規劃和預測。就此，政府觀察到截至 2025 年上半年，本港整體道路及交通工具使用量相較進行 2022 年交查時有輕微增長。考慮到同期人口及訪港旅客人數的變化，有關增幅和其分佈與預期大致相符，而市民的出行習慣亦沒有出現顯著改變。

1. 引言

1.1 背景

1.1.1 為驅動本港的發展，政府持續投放資源提升運輸基建和交通服務，增強交通網絡的連接性和可達性，提升公共交通的服務質量和乘客體驗，改善步行環境，並加強交通資訊的發布，為市民提供更便捷及多樣化的出行選擇。這些措施結合社會迅速發展和科技不斷進步，逐漸令市民的出行方式和選擇出現轉變。

1.1.2 為深入了解這些變化對市民出行習慣的影響，並為未來的交通政策和發展作參考，政府約每十年會展開一次全港性的交通習慣調查，確保所推行的措施能夠切合市民的需要。上一次的交通習慣調查在 2011 年開展(下稱「2011 年交查」)並於 2012 年完成。2011 年交查收集了香港市民出行及交通習慣的詳細資料，成為更新政府「整體運輸研究模型」的基礎。該運輸模型已被廣泛應用於各類交通及規劃研究。

1.1.3 運輸署在 2021 年 5 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 CE 76/2020。本研究界定了 2022 年交通習慣調查(下稱「2022 年交查」)的範圍及所需調查資料，為交通運輸規劃與提升運輸模型提供依據。

1.1.4 及後，運輸署透過合約編號為 TD(T) 5/2021 「為 2022 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 2022 年交查的計劃、統籌及外勤工作。該服務合約於 2022 年 2 月批出，由米奧特資料搜集中心進行。

1.2 研究目標

1.2.1 2022 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，例如路政署的鐵路發展研究模型。此外，2022 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 2022 年交查主要目標為：

- 搜集最新的香港居民出行特性數據和資料；
- 建立數據庫供交通規劃和預測之用；
- 評估出行特性的改變及趨勢；以及
- 檢討及建議日後更新調查的方向。

1.3 研究路向及過程

1.3.1 本研究有四個階段的工作，包括設計、招標、資料搜集和資料分析／報告(參閱下述主要任務)：

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

- 擬備服務合約的標書
- 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，由顧問公司負責監督和管理)

- 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
- 就未來更新調查的策略提出建議
- 建立 2022 年交查數據庫

1.3.2 在這引言章節之後，報告其餘部分的内容如下：

- 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。
- 第 4 章總結住戶使用私家車輛的模式。
- 第 5 章摘錄市民對出行的觀點和意見。
- 第 6 章總結有關香港居民的「行為時間值」的調查結果。
- 第 7 章闡述旅客在香港特區內的出行特性及模式。
- 第 8 章討論下一步使用所得數據的路向。

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 2022 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 本研究詳細檢討了現有「整體運輸研究模型」的結構，並探討了融入新功能或提升現有功能的可能性，以確定調整模型參數所需的數據資料。

2.1.3 本研究亦檢討了其他交通相關的專題資料項目，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。考慮到受訪者可負擔的問題數目、調查所需時間及預算成本等因素，本研究優先把那些只有透過 2022 年交查才能更有效搜集到所需資料的問題，納入問卷範圍，以便於進行此次統計調查。

2.1.4 考慮到新冠疫情可能帶來的影響，為了讓住戶更方便參與調查，本研究建立了線上調查平台，為獲抽選的住戶提供面對面和電話訪談之外的參與方式。



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。

2.1.5 經檢討上述各個範疇，2022 年交查所須搜集的資料項目載列如下：

- 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、行程目的、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
- 影響使用泊車轉乘設施和環保車輛的因素
- 影響出行模式的潛在變化與因素
- 影響步行以及使用自動扶手電梯, 自動行人道和高架行人道系統的因素
- 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
- 對使用電動可移動工具的意見
- 對發放交通資訊的意見
- 長者對交通運輸服務的意見
- 疫情對出行方式帶來的改變
- 新興生活方式對出行方式帶來的改變
- 對發展自動駕駛車輛的意見
- 作出交通選擇時的「行為時間值³」
- 酒店／賓館旅客及不過夜旅客的個人特徵和出行記錄

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

2.2 統計調查設計

2.2.1 根據以上訂定的資料要求，2022 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
- 旅客調查

住戶訪問調查

2.2.2 這是資料搜集的主要部分，也是構建運輸模型的基礎。此統計調查提供了居於香港的家庭住戶的出行模式基本資料，是香港整體交通需求的重要一環。

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數據隨機抽出。獲抽選的屋宇單位及小區內所有住戶，皆會獲邀參與調查。

2.2.4 住戶訪問調查主要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，他們的出行資料並未包括在統計調查內。再

者，他們的行程普遍亦不會反映於其他獨立的交通統計數據之中。

2.2.5 除了以上出行資料外，調查同時搜集了住戶及個人的特徵以評估這些因素與出行特性的關係。

2.2.6 同時，住戶訪問調查會抽選個別受訪者，在六項附加意向調查中，接受其中一項調查(以下稱為「附加統計調查」)：

1. 私家車輛使用情況及有關開支
2. 使用交通服務意向及步行
3. 單車及電動可移動工具的使用情況
4. 交通訊息系統及資訊傳遞
5. 長者對交通服務的意見
6. 新興生活方式

2.2.7 除附加統計調查 5 外，其他附加統計調查只從每一個被抽選的住戶中邀請一位合適成員作為訪問對象。附加統計調查 1 的對象為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、4 及 6，訪問對象則為一位在統計時間半年前後留港至少一個月的 15 歲或以上的住戶成員(家庭傭工除外)，以隨機抽樣方法挑選。

2.2.8 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一個月的成員(家庭傭工除外)。

交通選擇取向調查

2.2.9 此調查對象為住戶訪問調查中獲抽選，並符合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不同因素對出行者交通選擇的影響，從而推算出「行為時間值」。

酒店／賓館旅客及不過夜旅客調查

2.2.10 此調查的對象為下榻酒店／賓館的旅客及邊境管制站的不過夜旅客，旨在搜集他們在平日出行的特性及資料，為旅客出行模型提供補充資料，並加深了解旅客對交通服務的需要。

2.2.11 對於下榻酒店／賓館的旅客，本研究根據香港旅遊發展局提供的資料，在 287 間酒店及 207 間賓館(須設有十個以上的房間)中，按分區、收費組別及房間數目劃分，抽選出 52 間酒店與 20 間賓館作調查。

2.2.12 在酒店管理人員的協助下，本研究在各所選酒店／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。

2.2.13 至於不過夜旅客，本研究在六個選定邊境管制站⁴(涵蓋多種跨境交通方式和服務範圍)，調查隨機抽取不過夜旅客進行訪談，在平日及周末分別成功訪問了

1 800 及 400 位旅客。各管制站的樣本數量取決於其不過夜旅客流量。

2.3 進行統計調查的外勤工作

2.3.1 以上各統計調查的運作、程序及問卷設計均通過測試，並作出所需的調整才實際應用。為避免長假期間不正常出行模式的影響，訪問調查在聖誕節／新年假期期間暫停。

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 系統的網上平台進行訪問。該平台對受訪者答案提供實時邏輯檢查，並同時通過地政總署提供的電子地圖獲取相應位置的地理編碼。受訪者亦可以使用邀請函中提供的賬戶資料登入網上 CAPI 平台，自行填寫電子問卷，或通過電話與訪問員完成訪談。

2.3.3 各統計調查的外勤工作時間與成功受訪對象數目請參閱表 2.1，當中旅客調查是於旅客人數大致恢復正常後才進行。



住戶訪問調查使用了電腦輔助個人訪問法

⁴ 選定進行不過夜旅客調查的六個邊境管制站分別為(1)港珠澳大橋(2)港澳客輪碼頭(3)高鐵西九龍(4)深圳灣(5)落馬洲(6)羅湖。

2.3.4 外勤工作採用了嚴格措施，以確保數據的質素。品質控制由顧問公司及服務合約公司旗下的一支獨立隊伍共同負責。除了對訪問員進行培訓及日常監督外，獨立檢查員還會在已完成的問卷中隨機抽選 17% 進行覆核，以確保調查資料的準確性。

表 2.1 外勤工作期及成功受訪對象

統計調查	數目 (住戶 / 受訪者)	外勤工作 時間
住戶訪問調查 (回應率:70%)	35 325 戶	
附加調查		
1 – 私家車輛使用情況及有關 開支	10 112 名	2022 年 9 月– 2023 年 1 月
2 – 使用交通服務意向及步行	5 053 名	
3 – 單車及電動可移動工具的 使用情況	5 104 名	
4 – 交通訊息系統及資訊傳遞	5 004 名	
5 – 長者對交通服務的意見	5 043 名	
6 – 新興生活方式	5 009 名	
交通選擇取向調查	3 100 名	
旅客調查		
酒店 / 賓館旅客調查 (回應率: 83%)	2 757 名 旅客	2023 年 6 月
不過夜旅客調查 (回應率: 80%)	2 200 名 旅客	-9 月

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、終點及轉乘地點的資料欄，均根據小規劃

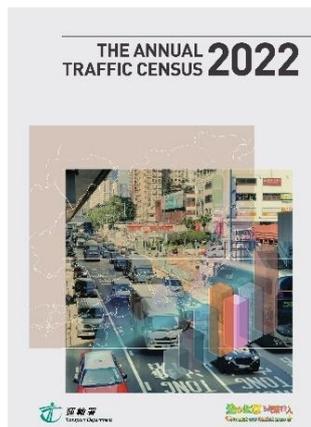
統計區及街段編號編訂。為確保輸入準確，所有資料皆會分別由兩名員工重複輸入電腦以作鑑定。

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。

2.4.3 取自住戶訪問調查及酒店／賓館旅客調查的數據須倍大以代表整體人口及整體酒店／賓館的旅客人口。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。

2.4.4 人口倍大是指對住戶和個人特徵的資料進行有控制的倍大，以符合調查期間的人口總數。由於 2022 年交查在人口普查約一年後才展開，故本研究向政府統計處索取經修訂的 2021 年人口普查數據以及 2022 年年底人口總數，作為控制倍大的數據。住戶數據根據區域、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 至於出行數據的調整，首先，個人的出行記錄會根據住戶及人口倍大系數調整。接着，由於受訪者或會漏報出行的情況，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作出比較並適當地調整。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、專營巴士及公共小巴上落人次數據，以及鐵路站與站間的乘客量等，均會作為數據調整的參考。



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，2022 年交查有約 40% 的漏報機動行程，比 2011 年交查所估計的 36% 稍高。一如以往，相比由住所出發往工作地點或學校的日常行程，受訪者往往會較易遺忘或忽略報告其他較隨意或非經常性的行程。

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有統計數字以控制調整的機動行程。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較少，對整體結果影響不大。

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。

2.4.9 對於不過夜旅客調查，所收集的資料將根據入境事務處提供的六個邊境管制站各自的旅客流量倍大，以代表邊境管制站的旅客總數。

2.5 2022 年交查數據庫

2.5.1 經調整的住戶訪問調查數據會編制成一個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：

表 2.2 2022 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
	<ul style="list-style-type: none"> 性別及年齡 經濟活動身分
	<ul style="list-style-type: none"> 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
	<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
平日的 所有行程	<ul style="list-style-type: none"> 行程段及轉乘地點 往返乘搭交通工具及轉乘地點的步行時間 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

2.5.2 2022 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，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徵

3.1 住戶及人口特徵

3.1.1 2022 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，有助了解受訪者的特徵及其與出行數據的關係。

3.1.2 根據統計處提供的 2021 年人口普查資料和 2022 年年底的全港人口總數，在 2022 年年底，全港共有約 269.5 萬家庭住戶（下稱「住戶」），當中人口為 733.4 萬人（下稱「住戶人口」⁵）。平均住戶人數為 2.7 人，相比 2011 年的 2.9 人有所下降。

3.1.3 表 3.1 比較了 2011 年及 2022 年主要地區的住戶人口數目及分布。總括而言，在 2011 年至 2022 年期間，住戶人口增長約 7%。由於新市鎮不斷發展，期間人口增長主要出現於新界區，相關住戶人口增長約 10% 或 34.9 萬人；九龍住戶人口增加約 7% 或 14.9 萬人；而香港島住戶人口則下降約 4% 或 4.7 萬人。新界住戶人口所佔比例由 2011 年的 52% 增加至 2022 年的 54%，增加了長途通勤的需求。

表 3.1 2011 年及 2022 年住戶人口分布比較

地區	2011 年交查		2022 年交查	
	住戶人口(萬)	%	住戶人口(萬)	%
香港島	123.1	18	118.4	16
九龍	206.3	30	221.2	30
新界	358.8	52	393.7	54
合計	688.2	100	733.4	100

註：以上住戶人口分布數字取自 2011 年交查及 2022 年交查。

3.1.4 與 2011 年相比，在 2022 年的 733.4 萬總住戶人口中，勞動人口數量增加約 6%，退休人士增加 45%，學生人數減少 10%。

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 2011 年交查及 2022 年交查所得出的全港人口年齡分布情況。從該圖所見，高峯年齡組別從 2011 年的 45-54 歲移到 2022 年的大於 64 歲。

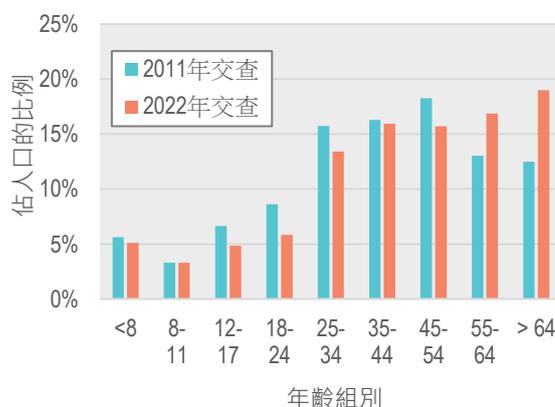


圖 3.1 2011 年及 2022 年人口年齡分布的比較

⁵ 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 98%，並不包括非家庭住戶（居於一般宿舍的集體住戶和流動住戶）、居於機構院舍、船艇、及酒店／旅舍／度假營的人士。

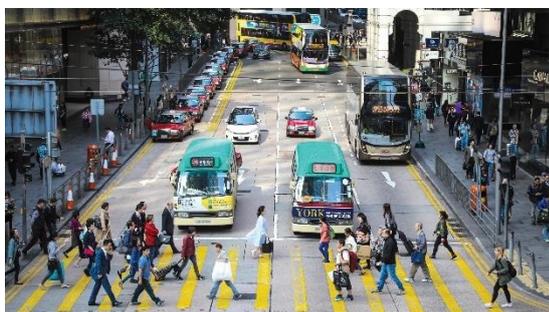
3.1.7 表 3.2 對比 2011 年交查與 2022 年交查住戶收入。居民的收入普遍上升，對私家車輛有更高的需求。另一方面，不同年齡層對交通和通勤需求的看法各異，亦為制定交通政策帶來新的考慮。

表 3.2 2011 年及 2022 年每月住戶收入分布的比較

項目	2011 年 交查	2022 年 交查
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	24%	20%
10,000 - 19,999 元	24%	18%
20,000 - 29,999 元	18%	15%
30,000 - 39,999 元	12%	12%
40,000 - 49,999 元	7%	9%
50,000 元或以上	16%	27%
合計	100%	100%

3.2 平日的機動行程數目

3.2.1 香港居民在平日的機動行程總數經漏報調整後估計為 1 236.3 萬⁶人次。



在 2022 年平日，香港居民每日平均機動行程為 1 236.3 萬人次

3.3 機動行程

出行目的

3.3.1 出行目的按行程起點及終點的性質與在這些地點所進行的活動可分成以下五類：

- 「住所上下班」－往來住所及工作地點(包括日常及其他工作地點)工作的行程。
- 「住所上下課」－往來住所及學校上課的行程。
- 「其他住所出行」－除上下班或上下課以外，往來住所及其他地點的行程。例如從住所往返購物商場、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，也不是來往工作地點之間的行程。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」－來往工作地點之間的行程，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、工地考察、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。

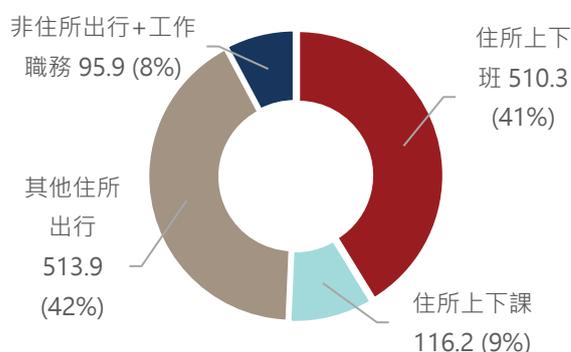


圖 3.2 以出行目的分類的平日機動行程數目 (萬人次)

⁶ 在 2022 年交查中，考慮到在調查期間對部分邊境管制站實施的臨時關閉措施，訪港旅客人數極低，預估的 1 236.3 萬人次的機動出行基本上不包括旅客出行量。

3.3.2 在平日的機動行程總數 (1 236.3 萬人次) 當中,「住所上下班」及「其他住所出行」行程分別佔平日機動行程總數的 41% 和 42%。「住所上下班」及「住所上下課」等常規行程佔最大比重,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 626.5 萬人次,佔平日機動行程總數的 51%。按 26 個分區及出行目的劃分的平日行程產生量和吸引力分析見附件表 A.2。

3.3.3 表 3.3 比較 2011 年及 2022 年交查的香港居民出行特性 (按出行目的劃分)。

表 3.3 2011 年及 2022 年按出行目的劃分的平日機動行程比較

項目	2011 年 交查	2022 年 交查
機動行程次數(萬次)		
住所上下班	502.2	510.3
住所上下課	135.1	116.2
其他住所出行	470.6	513.9
非住所出行 + 工作職務	152.6	95.9
合計	1 260.6	1 236.3
機動行程出行率		
就業人士平均「住所上下班」行程次數	1.41	1.36
學生平均「住所上下課」行程次數	1.10	1.05
人均「其他住所出行」行程次數	0.68	0.70
人均「非住所出行」+「工作職務」行程次數	0.22	0.13
人均每天機動行程次數	1.83	1.69

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。就出行率而言,2011 年至 2022 年間,「住所上下班」及「住所上下課」的出行率均保持相對穩定。

3.3.5 2011 年至 2022 年期間,「其他住所出行」的人均出行率上升了約 2%。另一方面,「非住所出行」及「工作職務」的人均出行率變化最為明顯,兩者合計在 2011 年至 2022 年下降了 40%。這可能與種種經濟活動轉型和生活習慣改變有關,例如在家工作、網上會議、在家娛樂及外送服務的逐漸興起等。

3.3.6 總括來說,平日總機動行程出行率從 2011 年的每人每日 1.83 次,略為減少至 2022 年的 1.69 次。公共交通⁷的平均每日乘客人次從 2011 年至 2022 年期間也有所下降。機動行程出行率的減少可歸因於資訊科技的發展和應用不斷升級和轉型,一些出行需要逐步地被網上活動所替代。此外,政府持續改善步行環境和連接性,促使居民更多以步行作為出行模式。



在 2022 年平日,香港居民平均每人每日有 1.69 次行程。

⁷ 在本報告中,除非另有指明,否則公共交通包括的士在內。

出行時間⁸

3.3.7 圖 3.3 顯示平日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 13% 及 14%。這兩個早晚高峯時段與 2011 年交查所得的相同。

3.3.8 在進一步分析出行時間後發現，42% 由住所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 40% 由工作地點返回住所的行程則在傍晚的高峯時段（傍晚 6 時至 7 時）進行；這兩者在 2011 年交查的數字分別為 41% 及 34%。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略為上升。

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 1 時至 2 時和下午 4 時至 5 時。由住所前往學校的方向，64% 的行程在早上 7 時至 8 時之間進行。至於相反的方向，22% 及 23% 由學校返回住所的行程分別在下午 1 時至 2 時及下午 4 時至 5 時之間進行。

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 10 時。「非住所出行+工作職務」行程在下午 5 時至 7 時之間相對頻繁，反映工餘及課餘活動的高峯時段。

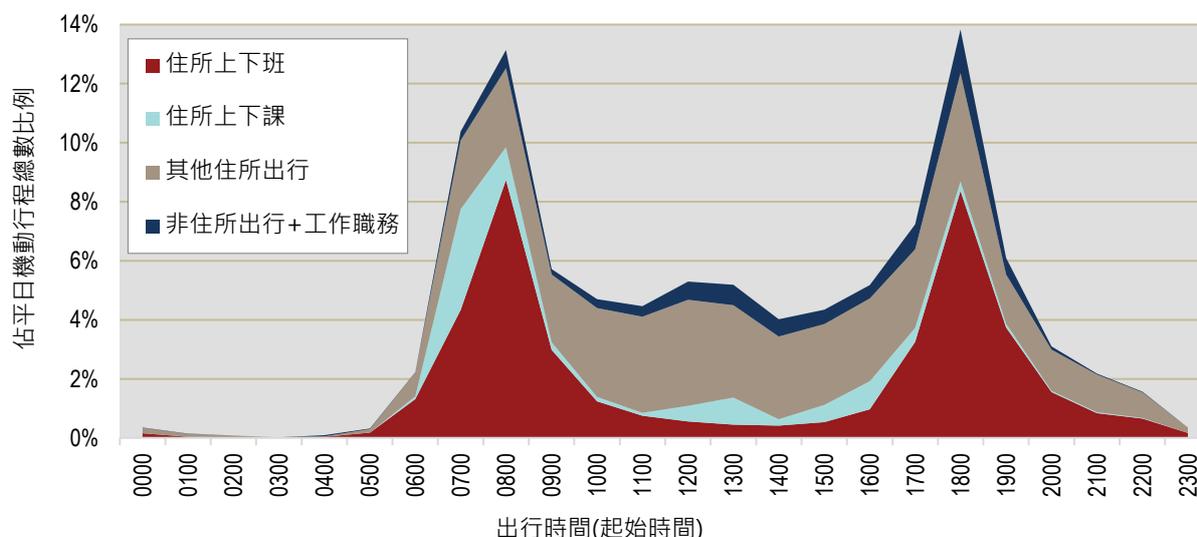


圖 3.3 機動行程出行時間分布圖

⁸ 出行時間在此界定為受訪者所提供起點出發及抵達終點兩個時間的中間點。

行程時間

3.3.11 調查發現，約半數 (48%) 的機動行程在半小時內完成，41% 需要超過半小時至一小時完成，餘下的 10% 則需要超過一小時完成。平均行程時間估計為 42 分鐘，與 2011 年的 40 分鐘相近。隨着新界區人口持續增加，通勤的平均距離和時間理應相應增加。然而，由於政府同時致力改善交通網絡和公共交通服務，尤其是近十年來多條鐵路線相繼落成，包括港島線西延線、觀塘線延線、南港島線、屯馬線、東鐵線過海段陸續開通，大大提高了鐵路沿線地區的通達性，並縮短出行時間，因此市民的整體行程時間能大致維持在 2011 年的水平。

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。私家車輛／的士的平均行程時間分別為 31 分鐘，較 2011 年交查所得的 26 分鐘長。公共交通工具 (的士除外) 平均行程時間為 45 分鐘，與 2011 年的 43 分鐘相近。

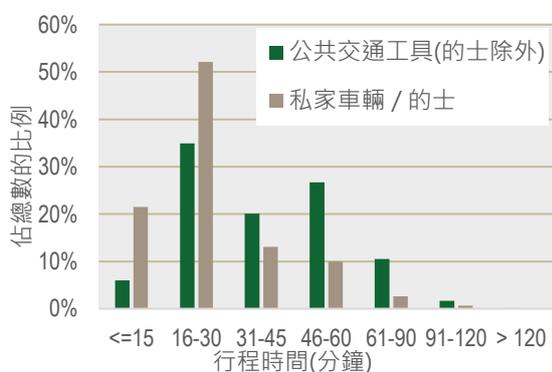


圖 3.4 機動行程時間分布圖

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 48 分鐘。其次是「住所上下課」行程，平均行程時間為 39 分鐘。其

他出行目的行程時間通常較短，平均約為 36 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 (萬次)	佔總數的比例	相對 2011 年的增長
香港島內	190.9	15%	-11%
香港島來往九龍(過海)	197.0	16%	-4%
九龍區內	239.3	19%	-1%
九龍來往新界	243.1	20%	1%
新界區內	365.8	30%	2%
合計	1 236.3	100%	-2%

3.3.15 在 2011 年至 2022 年間，九龍來往新界及新界區內的總行程次數有所增長，增幅分別為 1% (或 1.6 萬行程) 及 2% (或 7 萬行程)。相應地，其他主要地區間的行程在 2011 年至 2022 年間平均減少了 5%，與人口居住分布改變的情況相符。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。

3.3.16 從交通運輸角度而言，「自給自足」的程度是指某區內行程佔全部來往該區的總行程數目的比例，是一個出行指標。在有關「自給自足」程度的分析中，主要地區的分界與 2011 年交查一樣，以便作出比較。2011 年與 2022 年「自給自足」程度見表 3.5。

表 3.5 2011 年與 2022 年各區的「自給自足」程度比較

主要地區	2011	2022
香港島	51%	49%
九龍	41%	41%
荃灣 / 葵青	29%	28%
屯門	32%	31%
元朗 / 天水圍	22%	17%
粉嶺 / 上水	19%	13%
大埔	24%	21%
沙田 / 馬鞍山	28%	31%
將軍澳	15%	19%
北大嶼山	10%	12%

3.3.17 隨着部分新市鎮發展為區內人口提供更多設施，沙田／馬鞍山、北大嶼山及將軍澳的「自給自足」程度比 2011 年有所提高。

3.3.18 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。

所使用的交通工具

3.3.19 部分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	住所上下班	住所上下課
鐵路	35%	40%	32%
港鐵	32%	37%	26%
輕鐵	3%	3%	5%
專營巴士	26%	29%	23%
公共小巴	11%	10%	11%
私家車輛	14%	10%	6%
特別用途巴士	6%	5%	24%
的士	6%	3%	3%
電車	1%	1%	1%
渡輪	1%	1%	1%
合計	100%	100%	100%

3.3.20 最常用的交通工具為鐵路，佔所有出行目的之總乘客人次 35%。其次為專營巴士 (佔 26%)。這與 2011 年的數字 30% (鐵路) 和 27% (專營巴士) 比較，反映隨着鐵路網絡的擴展，使用鐵路出行的比例顯著增加。

3.3.21 在「住所上下班」行程當中，約 40% 的乘客人次使用鐵路，其次是專營巴士，佔 29%。至於「住所上下課」行程方面，最常用的也是鐵路 (32%)，隨後為專營巴士 (23%) 與特別用途巴士⁹ (24%)，當中包括校巴。



鐵路的乘客人次近年顯著增加

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，但不包括公共小巴。

3.3.22 私家車輛佔整體乘客人次的 14%。換句話說，86% 的乘客人次使用公共交通工具，這與 2011 年交查所得的 88% 接近。由於更直接的公共交通行程能減少轉乘的需要，因此會在一定程度上降低公共交通工具乘客人次的佔比。東鐵線延伸過海至港島是近年明顯的例子，為市民提供更加直接的過海公共交通服務。

交通工具轉乘

3.3.23 當機動行程由起點至終點使用多於一種交通工具或服務路線時，每個使用到機動交通工具的行程小段被視為「機動行程段」¹⁰。調查發現，每日大部分 (89%) 機動行程只牽涉一個機動行程段；約 11% 有兩個機動行程段；而少於 1% 的行程有三個或以上的機動行程段。

3.3.24 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 2011 年交查的對照。

表 3.7 2011 年及 2022 年每個行程的平均乘車次數

出行目的	2011	2022
住所上下班	1.23	1.16
住所上下課	1.17	1.11
其他住所出行	1.14	1.09
非住所出行及工作職務	1.10	1.08
整體	1.17	1.12

3.3.25 整體來說，2022 年每個行程的平均乘車次數為 1.12 次，比 2011 年交查所估計的 1.17 次低。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 2022 年為 1.15 次，而在 2011 年則為 1.22 次，顯示市民可更直接到達目的地。

3.3.26 「住所上下班」行程的每程平均乘車次數為 1.16 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。

3.3.27 各種交通工具乘客轉乘數目及比例見**表 3.8**。調查顯示，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%)，其次是輕鐵 (35%) 和公共小巴 (35%)。另一方面，私家車輛及的士乘客轉乘的比例最低，這與它們的點對點運輸特性有關。

表 3.8 需轉乘的乘客人次比例

交通工具	總乘客	需轉乘的乘客	
	人次 (萬人次)	人次 (萬人次)	比例
鐵路	480.5	122.8	26%
港鐵	437.5	107.7	25%
輕鐵	43.0	15.1	35%
電車	13.7	1.7	13%
渡輪	9.8	6.7	69%
公共小巴	157.5	55.6	35%
專營巴士	365.7	69.2	19%
私家車輛	193.2	3.8	2%
的士	83.8	3.7	4%
特別用途巴士	78.0	20.8	27%

3.3.28 在平日約 147.5 萬個轉乘次數中，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 (28%)，其次為港鐵與專營巴士 (23%) 之間的轉乘。港鐵與特別用途巴士之間，以及不同專營巴士之間的轉乘，分別各佔每日總轉乘量的 12% 和 7%。

¹⁰ 行程段指行程中的小段，當中只使用一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。一般牽涉一次上車及一次下車，港鐵付費範圍內轉線除外。整體付費範圍內的港鐵旅程只視為一個機動行程段。

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)						合計
	1	2	3	4	5	6	
1.港鐵	-	5%	14%	11%	6%	3%	39%
2.輕鐵	4%	-	-	-	-	-	5%
3.公共小巴	14%	-	1%	3%	-	-	19%
4.專營巴士	12%	-	3%	7%	1%	1%	25%
5.特別用途巴士	6%	-	-	-	-	-	7%
6.其他	2%	-	-	1%	-	2%	6%
合計	39%	5%	19%	23%	7%	7%	100%

註:

1. 「-」 表示百分比小於 0.5% 或沒有轉乘記錄
2. 「其他」 包括電車、渡輪、私家車輛、的士及其他輔助交通工具
3. 由於進位關係，合計未必等於 100%

來往各機動交通工具及轉乘所需的步行時間

3.3.29 以下總結有關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需徒步轉乘不同交通工具或服務路線）。

3.3.30 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，約 70% 只需 5 分鐘以內的步行時間，平均步行時間亦為 5 分鐘。

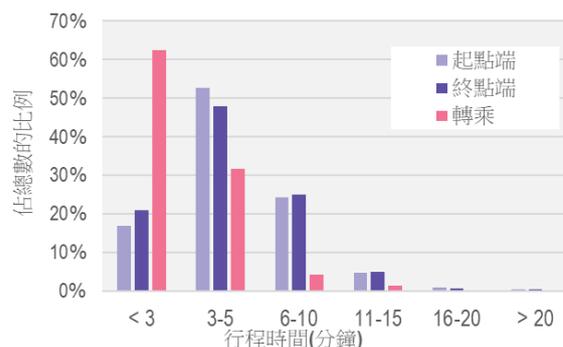


圖 3.5 來往各機動交通工具所需的步行時間

3.3.31 調查結果顯示在轉乘時所需的步行時間更短，超過 94% 可於 5 分鐘內完成，較 2011 年高。轉乘所需的平均步行時間則為 3 分鐘，與 2011 年所得數字一致。

3.3.32 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 8 分鐘），其次為港鐵（平均步行時間為 7 分鐘）。使用私家車輛及的士時所涉及的步行時間最短（平均為 3 分鐘）。

3.3.33 調查結果亦發現，大多數交通工具之間的轉乘一般都很方便。此外，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 12 至 13 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低於此。

3.4 徒步行程

3.4.1 自 2011 年起，政府致力提升本港易行度，鼓勵市民「安步當車」，使出行選擇更加多樣化。隨着多個自動扶梯／升降機系統和有蓋行人道項目相繼落成，步行環境得以改善。為了更全面地了解全港的徒步出行模式，2022 年交查在主要住戶訪問調查中收集了步行出行資料。住戶訪問調查記錄了受訪者 24 小時內包括徒步出行和機動出行的步行行程活動。

3.4.2 徒步行程指受訪者由起點至終點只靠步行完成的行程。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（即上文 3.3.29 至 3.3.33 段），而非徒步行程。



銅鑼灣街道上行人如鯽

3.4.3 由於缺乏獨立觀測數據作對照，從主要住戶訪問調查中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。鑒於徒步行程的性質可能存在較大的漏報現象，因此須謹慎使用和詮釋有關結果。

徒步行出目的

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（54%），其次是「非住所出行」與「工作職務」，佔每日行程總數 17%，均略高於其在機動行程所佔的比例。這些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，例如外出購物或用膳等，前往的地方很大機會是在步行距離之內。

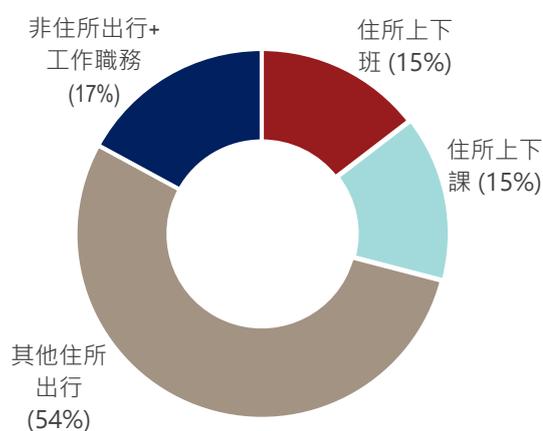


圖 3.6 按出行目的劃分的徒步行程比例

3.4.5 相比之下，「住所上下班」與「住所上下課」行程佔所有徒步行程的比例較低（分別各佔 15%）。

徒步出行時間¹¹

3.4.6 是次調查就所有徒步行程搜集出行時間及起點／終點位置的資料。**圖 3.7** 按不同出行目的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 1 時至 2 時 (13%)。在上午高峯時段內，有相對大比重 (46%) 的徒步行程為「住所上下課」行程。

3.4.8 在下午高峯時段內，一半左右 (48%) 徒步行程為「非住所出行」及「工作職務」行程。這可能是由於就業人士及學生出外用膳或作其他活動，因而產生大量的行人活動。

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，「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 1 時至 2 時，這與徒步行程的整體高峯時段吻合。

3.4.10 「其他住所出行」行程分布大體上很平均，以早上 7 時至下午 4 時之間時段比較頻繁。

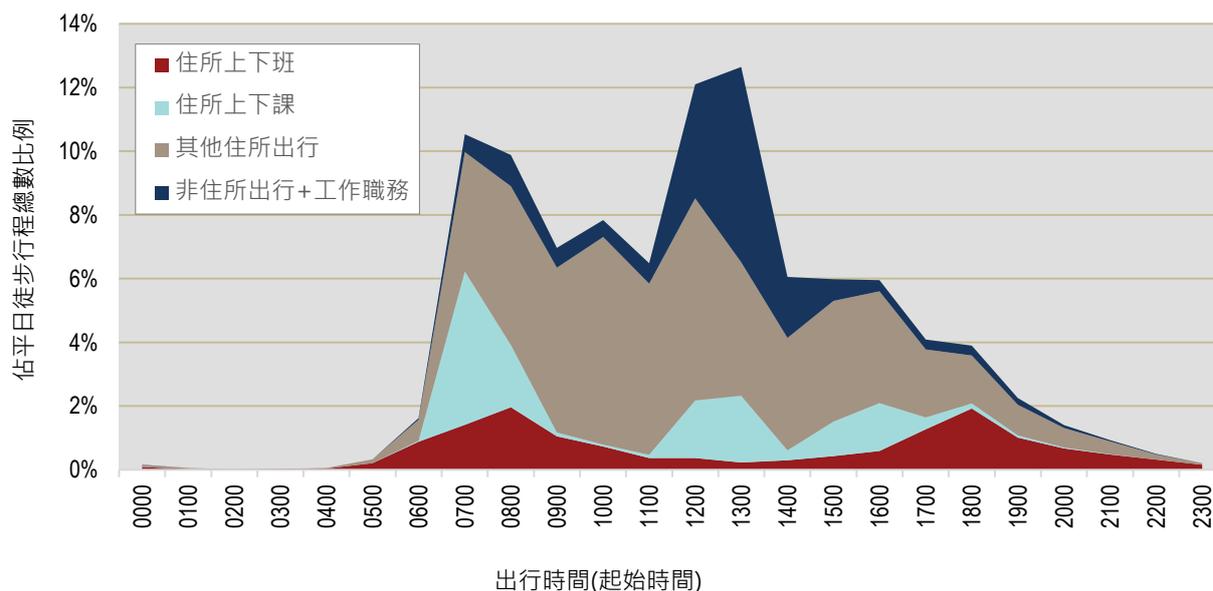


圖 3.7 徒步行程的出行時間分布

¹¹ 出行時間在此界定為受訪者所提供起點出發及抵達終點兩個時間的中間點。

徒步行程時間

3.4.11 約 64% 徒步行程時間在 10 分鐘或以下，餘下 36% 的徒步行程則超過 10 分鐘。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約為 12 分鐘。超過 15 分鐘的佔總數約 15%，較 2011 年的 8% 明顯增加。這些數據表明，公眾採用步行作為出行模式的意願提高，甚至可能有部分短至中距離的行程已經由機動出行改為步行出行。

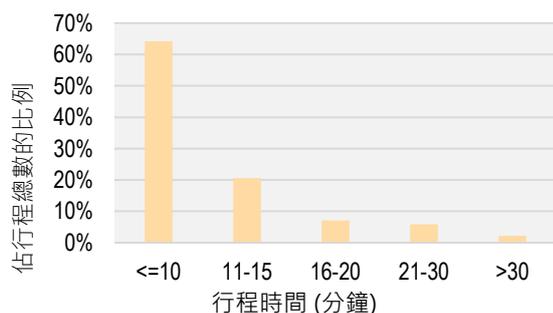


圖 3.8 徒步行程時間的分布

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」¹² 行程及使用單車轉乘其他機動交通工具的「單車行程段」。

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，其漏報程度假設與機動行程相若。不過，單車行程本身較多屬消閒性質，以上處理方法可能低估了漏報的情況。再者，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。

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。88% 的單車行程為「僅踏單車」

行程，只有 12% 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 (56%)，其次是「住所上下班」行程 (35%)。

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	27%	4%	52%	5%	88%
單車行程段	8%	1%	4%	0%	12%
合計	35%	4%	56%	5%	100%

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的行程時間。大多數 (86%) 「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 24 分鐘，與 2011 年的 25 分鐘相若。

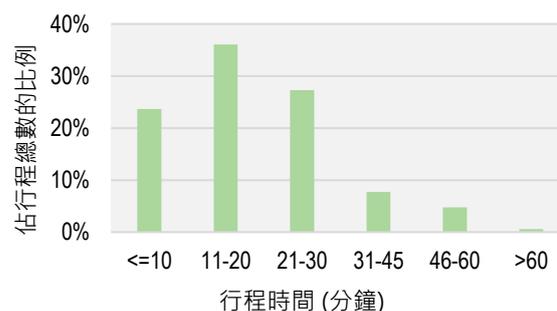


圖 3.9 「僅踏單車」的行程時間分布

3.5.5 單車行程通常較短，70% 的「僅踏單車」行程及 73% 的接駁其他機動交通工具的單車行程段的起點與終點皆在同一地區。單車行程最集中的地方是新市鎮地區，如粉嶺／上水、大埔、屯門、將軍澳、新界西南（其他地區）、沙田及元朗，這些地區普遍有較完善的單車設施。

¹² 「僅踏單車」行程是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。

4. 可供住戶使用的私家車輛

4.1 私家車輛可用量

4.1.1 住戶的私家車輛¹³可用量(下稱「私家車輛可用量」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使用的私家車輛數目。

4.1.2 2022 年在全港所有住戶當中，17.2% (即 46.3 萬個住戶) 有私家車輛可供使用(下稱「有車住戶」)。在有車住戶中，大部分(85%) 有 1 部私家車輛，其餘 15% 則有 2 部或以上私家車輛可供使用。

4.1.3 表 4.1 比較了 2011 年交查與 2022 年交查的結果，全港有車住戶的數量增長了 30% (10.6 萬個住戶)，但其間住戶總數增長了約 14% (從 236.3 萬個增至 269.5 萬個)。有車住戶比例從 2011 年的 15.1% 上升至 2022 年的 17.2%。這可能是由於住戶平均收入增加，更多家庭有能力考慮以私家車輛作為出行的選項。在所有有車住戶當中，擁有超過 1 部私家車輛的比例也較 2011 年上升。



17.2% 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。

表 4.1 2011 年與 2022 年私家車輛可用量的比較

地區	有車住戶數目(萬)		有車住戶數目佔住戶總數比例	
	2011	2022	2011	2022
香港島	7.9	8.9	18.7%	20.7%
九龍	8.2	10.4	11.3%	12.4%
新界	19.5	26.9	16.1%	18.9%
合計	35.6	46.3	15.1%	17.2%
擁有 1 部私家車輛	31.5	39.6	13.3%	14.7%
擁有超過 1 部私家車輛	4.2	6.7	1.8%	2.5%

4.1.4 比較三個主要地區的私家車輛可用量，可見 2011 年至 2022 年期間，有車住戶比例均有所上升，當中新界區增長較為明顯。此外，九龍區的有車住戶比例仍然是三個主要地區中最低，而香港島是最高的，這可能與該區住戶收入較高有關。

4.1.5 按車輛類型劃分，16.3% 住戶(即 43.8 萬個住戶) 有私家車可供使用。這些住戶當中，平均每戶有 1.18 部私家車。以此推論，全港共有 51.5 萬部私家車可供住戶使用。考慮到部分私家車是以公司名義登記作公事用途，上述推論與截至 2022 年第 4 季的領牌私家車數目(約 57 萬部) 相近。

¹⁴ 私家車輛可用量所指的是大部分時間可供住戶的一個或多個成員使用的私家車輛數目。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。然而，只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。

4.1.6 電單車方面，1.3% 住戶 (即 3.5 萬個住戶) 有電單車可供使用。這些住戶平均有 1.15 部電單車可用。全港可供住戶使用的電單車總數推算為 4 萬部。這數字雖然低於領牌電單車數目 (約 7.5 萬部)，但由於部分電單車主要作商業用途而不可供住戶使用，情況尚算合理。

4.1.7 附件表 A.4 總結了 26 個分區按車輛類型劃分的私家車輛可用量。結果發現，私家車輛可用量在新界東南 (其他地區) (52%)、新界東北 (其他地區) (40%)、新界西北 (其他地區) (39%)、灣仔 (包括跑馬地、渣甸山及司徒拔道一帶) (28%)、馬鞍山 (22%)、中西區 (21%) 及南區 (21%) 最高，這相信與以上地區較偏遠或住戶收入較高有關。

4.2 影響私家車輛可用量及決定是否購買私家車輛的因素

4.2.1 從上文及圖 4.1 與表 4.2 的分析推斷，私家車輛可用量與以下住戶特徵有密切的關係：

- 住所是否遠離市區及使用公共交通工具的方便程度 (可參閱附件表 A.4)
- 住戶收入
- 房屋類型
- 住戶人數

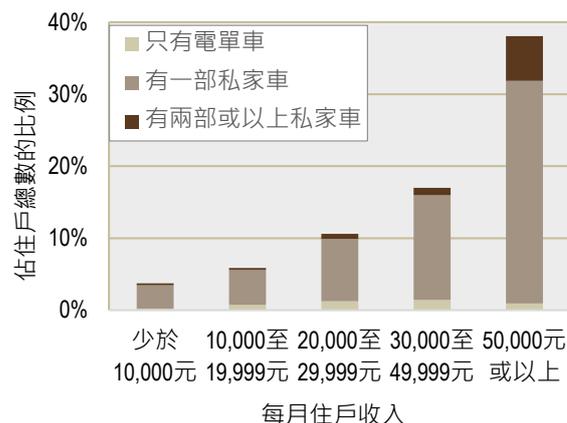


圖 4.1 私家車輛可用量與住戶收入的關係

表 4.2 有私家車輛可用的住戶佔比 (按特徵劃分)

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	4.5%	1.2%	5.5%
資助出售房屋	10.8%	1.7%	12.1%
私人房屋	24.4%	1.3%	25.1%
住戶人數			
一人	6.4%	0.7%	7.0%
兩人	13.1%	1.2%	13.9%
三人	17.1%	1.6%	18.2%
四人	23.9%	1.6%	25.0%
五人或以上	33.5%	1.7%	34.7%
住戶每月收入			
少於 10,000 元	3.5%	0.3%	3.7%
10,000 - 19,999 元	5.1%	0.8%	5.9%
20,000 - 29,999 元	9.4%	1.5%	10.6%
30,000 - 49,999 元	15.6%	1.8%	17.0%
50,000 元或以上	37.1%	1.9%	38.1%
合計	16.3%	1.3%	17.2%

註：⁽¹⁾ 私家車輛包括私家車及電單車。

4.3 私家車輛的使用情況

4.3.1 附加調查 1 了解有車住戶使用私家車輛的主要目的，圖 4.2 載有按車輛類型劃分的結果。從調查結果所見，私家車輛最主要是用於「休閒及社交用途」及「往返工作地點」。

4.3.2 雖然擁有私家車的住戶比例上升，但因為交通網絡的擴展以及各種替代交通選項的增加，住戶使用私家車來滿足日常出行需要有所減少。2011 年至 2022 年間，私家車用於「休閒及社交用途」的比例上升 10% (由 32% 上升至 42%)，而用於「往返工作地點」則減少 6% (由 31% 下降至 25%)。用於其他用途的比例較穩定。

4.3.3 超過 82% 的電單車主要用作「休閒及社交用途」以及「往返工作地點」。在 2011 年，電單車主要用於「往返工作地點」(54%)。這一主要用途在 2022 年轉變為「休閒及社交用途」(49%)。

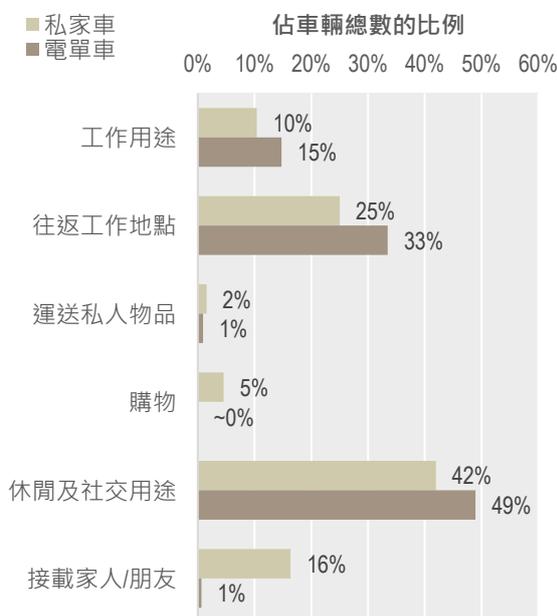


圖 4.2 使用私家車輛的主要目的

4.4 使用私家車輛的開支

4.4.1 調查工作包括向有車住戶查詢他們每月平均車輛相關開支的詳細資料。**表 4.3** 按支出及車輛類型，總結出每月平均開支如下。

表 4.3 使用私家車輛的每月平均開支

每月平均開支	私家車	電單車
泊車費	2,700 元	700 元
燃料費	2,200 元	830 元
維修及保養費	560 元	280 元
隧道及收費道路使用費	440 元	150 元
保險費	320 元	130 元
牌費	570 元	110 元
每月總開支 (2022)	6,780 元	2,180 元
每月總開支 (2011)	5,370 元	1,570 元

註：以上費用均以名義價值 (即當時價格) 計算。在 2011 年至 2022 年期間，綜合消費物價指數上升了 33%。

4.4.2 在 2022 年，私家車的每月平均總開支為約 6,780 元，差不多是電單車 (2,180 元) 的 3 倍。在 2011 年至 2022 年期間，私家車平均開支上升 26%，電單車平均開支上升 39%。考慮到通貨膨脹和經濟發展，增長幅度屬於合理。

4.4.3 在私家車的開支當中，泊車費在每月總開支當中佔最大比重 (40%)，其次為燃料費 (32%)。至於電單車，燃料費在每月總開支當中佔最高比重 (38%)，其次為泊車費 (32%)。儘管本調查中電動車樣本的佔比不高，根據電動車用戶提供的回應，其燃料費的開支相對其他車輛明顯較低。

4.4.4 與 2011 年的結果比較，泊車費的增長最為顯著，其趨勢與香港房地產市場租金指數的增長相若。燃料費和保險費開支的增幅相對較小，可能分別與電動車的普及和道路安全的改善有關。此外，由於隧道收費水平在 2011 年至 2022 年期間大致穩定，駕駛者的平均隧道費開支基本上保持不變。

4.4.5 調查亦發現，大部分 (超過 85%) 可供住戶使用的私家車輛，其開支均沒有任何公司津貼。整體而言，公司給予的津貼佔私家車平均總開支的 6%，而電單車則更少 (約 2%)。

4.5 電動車的使用情況

4.5.1 7% (約 3.2 萬個住戶) 的有車住戶擁有電動車。近一半 (47%) 擁有電動車的住戶表示，使用電動車的主要原因是環保 (47%)。其他主要原因包括燃料費和牌費的節省 (18%) 以及想嘗試新科技 (15%)。詳細結果如圖 4.3 所示。

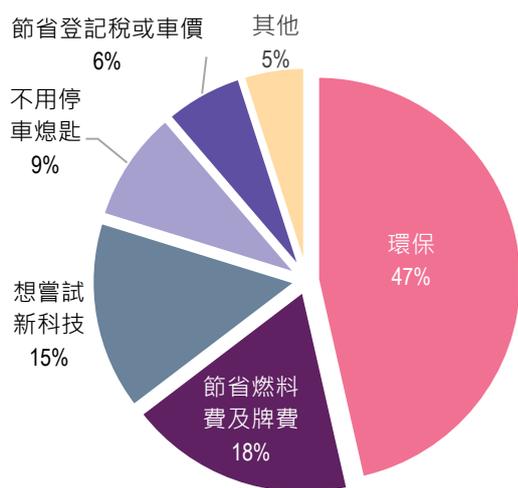


圖 4.3 使用電動車的主要原因

4.5.2 略多於一半 (51%) 擁有電動車的住戶使用公眾停車場的設施充電。另一半 (49%) 則使用住宅停車場的設施為車輛充電，其中 39% 在其私人住宅樓宇或屋苑的停車場充電，另外 10% 使用其村屋自行安裝的設施充電。結果可參考圖 4.4。

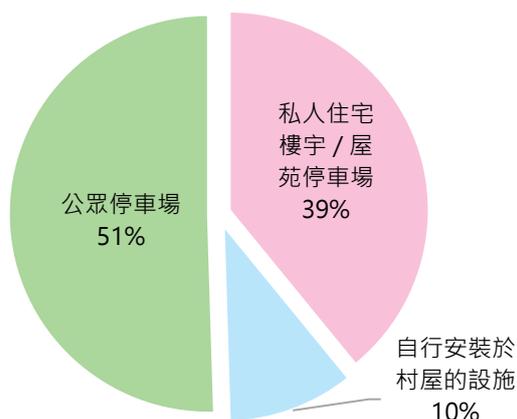


圖 4.4 電動車充電的地方

4.5.3 平均充電時間 (即平均每次使用充電設施的時間，而不一定是充滿電量所需的時間) 的分布如圖 4.5 所示。大概有一半的受訪者每次為電動車充電需要少於兩小時。

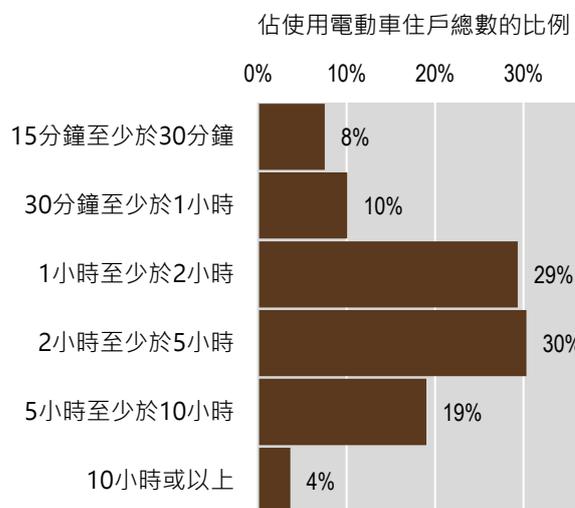


圖 4.5 電動車充電時間分布

4.5.4 超過一半 (54%) 的擁有電動車住戶反映，當存電量足夠行駛 100 公里或以上時，才會放心使用電動車。

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。有打算購買私家車的受訪住戶當中，44% 是打算購買汽油或柴油車，56% 則擬購買環保車輛，其中包括 46% 電動車及 10% 混合動力車。另一方面，所有 (100%) 打算購買電單車的受訪住戶擬選擇汽油車。

5.1.2 如圖 5.1 所示，受訪者不打算購買環保車輛的主要因為「充電站／設施不充足」(28%) 及「對環保車輛沒有經驗／沒有信心」(22%)。

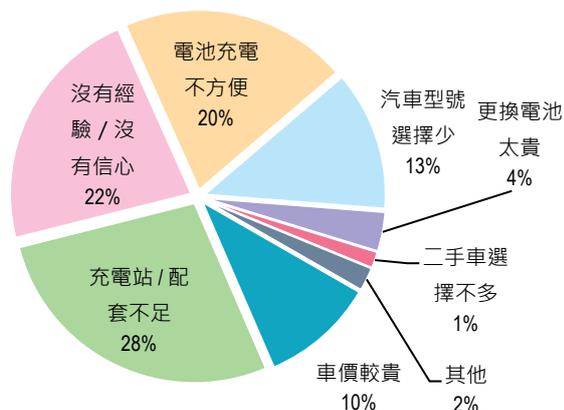


圖 5.1 無意購買環保車輛的主要原因¹⁵

5.1.3 有意在 12 個月內購買電動私家車的有車住戶當中，80% 的受訪者表示會申請「一換一」計劃(圖 5.2)。

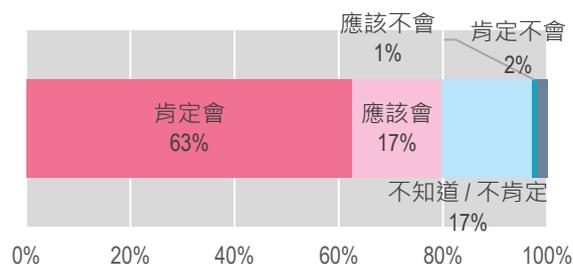


圖 5.2 參與購買電動車「一換一」計劃的意願

5.2 影響選擇公共交通工具的主要因素

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，主要的考慮因素為行程所需時間 (29%)、車站／上落車地點是否方便 (28%)，以及路程距離 (20%)。這三大因素可顯示公共交通服務的效率及方便程度相當重要。較少受訪者會以是否需要轉乘、行程費用或服務是否準時為主要考慮。

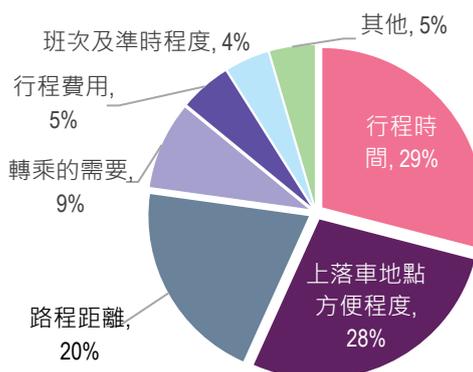


圖 5.3 影響公共交通工具選擇的相關因素

¹⁵ 環保車輛包括混合動力車（汽油／柴油和電動）和電動車。

5.2.2 以上結果與 2011 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」(26%)及「路程距離」(16%)。然而，與 2011 年比較，「行程費用」為相關因素的重要性有所減少。在 2011 年有 15% 的受訪者認為行程費用為影響公共交通工具選擇的主要因素，而在 2022 年只有 5% 的受訪者持相同觀點。

5.2.3 同時，調查亦搜集了受訪者願意等候各種公共交通服務的時間上限。結果如表 5.1 所示。

表 5.1 受訪者認為等候公共交通服務可接受的時間上限

公共交通服務	等候時間(分鐘)	
	2011 年	2022 年
的士	6	9
公共小巴	10	11
專營巴士	12	12
鐵路(港鐵 / 輕鐵)及電車	6	8
渡輪	16	16

5.2.4 在 2011 年和 2022 年，受訪者可接受等候各類型公共交通服務的時間上限分別為 6 至 16 分鐘及 8 至 16 分鐘。與 2011 年相比，2022 年受訪者願意等待公共交通服務的時間略為增加，這可能與等候設施的改善、較佳的轉乘設施及安排，以及充分的交通服務信息有關。

5.2.5 在 2022 年，在五種公共交通服務之中，受訪者可接受的平均最長等候時間上限依升序排列為：鐵路(港鐵 / 輕鐵)和電車、的士、公共小巴、專營巴士和渡輪。換句話說，乘客一般願意花在等候渡輪的時間最長，而等候的士和鐵路 / 電車的時則最短。

5.3 行程時間改變對繁忙時段出行模式的影響

5.3.1 為了解行程時間對居民出行行為的影響，統計調查訪問了 15 歲或以上受訪者，假設在平日的繁忙時段(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 15 分鐘、30 分鐘及 45 分鐘，他們在出行模式上可能作出的改變。調查結果見表 5.2。

5.3.2 結果發現，假設慣常的行程時間增加 15 分鐘，只有約 62% 的受訪者維持原本出行模式，另外有約 24% 的受訪者會改搭其他交通工具。如額外行程時間由 15 分鐘增加至 45 分鐘，維持原本出行模式的受訪者比例將大幅下降至 19%，同時改搭其他交通工具的受訪者比例將大幅增加至 59%。

5.3.3 然而，即使行程時間增加達 45 分鐘，仍然只有約 15% 的受訪者表示會避免在繁忙時段出行，反映繁忙時段的剛性出行需求。

表 5.2 假設行程時間於繁忙時段增加會如何影響出行模式

可能作出的改變	假設行程時間增加		
	15 分鐘	30 分鐘	45 分鐘
會對行程作出改變	38%	75%	81%
改搭其他交通工具	24%	56%	59%
避免於繁忙時段出發	12%	15%	15%
改變出發 / 目的地點	1%	3%	4%
取消行程	~0%	1%	3%
不會作任何改變	62%	25%	19%
合計	100%	100%	100%

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方面 (見圖 5.4)，整體而言，在戶外有蓋的情況下，平均可接受的最長步行時間為 12 至 13 分鐘。相比前往鐵路和電車車站、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。

5.4.2 受訪者也被問及前往公共交通設施以外的出行目的地可接受的最長步行時間。調查顯示，受訪者在戶外有蓋通道前往其他目的地時可接受的步行時間最長為 13 分鐘，與前往公共交通設施時可接受的步行時間相若。

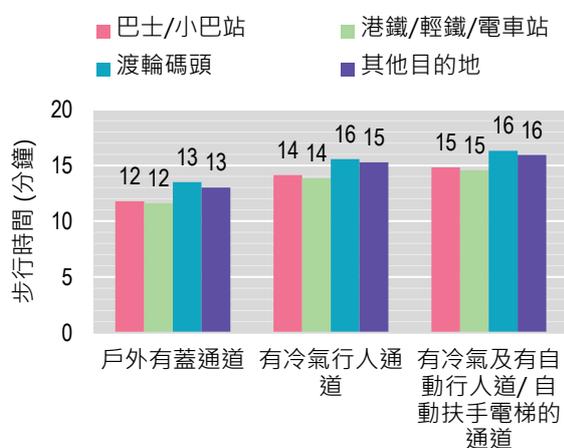


圖 5.4 使用各式公共交通設施所能接受的最長步行時間

5.4.3 當比較不同的指定步行環境，結果顯示受訪者一般在較佳的環境或設施下，願意花更長時間步行至不同的公共交通設施或其他目的地：相對於在戶外及有蓋的情況下，受訪者在有空調的環境下願意多步行大概 2 分鐘；在設有自動行人道/自動扶手電梯的環境，則願意多步行大概額外 1 分鐘。

5.4.4 相比 2011 年交查中的結果，2022 年受訪者對戶外有蓋環境下和有空調的環境下能夠接受的最長步行時間上升了 1 至 2 分鐘。受訪者可接受步行的時間上限與上次調查相比普遍增加，顯示受訪者更願意選擇步行為出行方式。

5.5 單車的可用量及使用情況

5.5.1 調查估計，5.1% 住戶 (13.9 萬個住戶) 有單車可供使用¹⁶。按分區劃分的有單車可供使用的住戶比例可參閱附件表 A.5。與上次調查相比有單車可供使用住戶數量下降部分可能與共享單車服務的出現有關。居住在新界新市鎮以外其他地區、粉嶺/上水，及大埔的住戶有單車可用的比例較大。這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 在所有可供住戶使用的單車中，大部分 (97%) 停泊於居所附近。當中，71% 停泊於家中，其次 14% 停泊於屋苑/屋邨內指定單車停泊處，8% 停泊於居住樓宇的走廊/大堂/天台/儲存室 (表 5.3)。



屋邨內的指定單車停泊處

¹⁶ 與 2011 年相比，漏報程度比較高，因此數字可能不適合與上次調查進行直接比較。

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	97%
在家中	71%
居住樓宇內的其他地方 (如走廊 / 大堂 / 天台 / 儲存室)	8%
屋苑 / 屋邨內指定單車停泊處	14%
屋苑 / 屋邨內非指定單車停泊處	2%
居所附近的其他單車停泊處	2%
不在居所附近	3%
合計	100%

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 65% 懂得如何踏單車。在有單車可供使用的住戶中，95% 懂得如何踏單車。

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，在受訪當日前三個月內曾於平日在公眾地方使用單車的比例為 38%，而曾於周末 / 公眾假期在公眾地方使用單車的比例則為 49%。

表 5.4 總結有使用單車的受訪者的習慣。

表 5.4 受訪當日前三個月內有使用自己單車的受訪者的習慣

單車使用率	佔總人次的比例	
	「工作職務」 / 「上 / 下班」 / 「上 / 下課」	其他目的
平日		
每周五天	11%	3%
每周三至四天	3%	11%
每周一至兩天	1%	36%
少於每周一天	5%	31%
合計	18%	82%
周末 / 公眾假期		
每周兩天	4%	5%
每周一天	2%	42%
少於每周一天	6%	41%
合計	13%	87%

註：由於進位關係，百分率相加未必等同總數。

5.5.5 在 15 歲或以上所有懂得踏單車的受訪香港居民當中（不管其住戶是否有單車可供使用），在受訪當日前三個月內曾於平日以及周末 / 公眾假期租用單車作娛樂 / 消閒用途的比例分別為約 1% 及 2%。

表 5.5 總結曾租用過單車的受訪者的習慣。

表 5.5 受訪當日前三個月內曾租用單車的受訪者的習慣

租用單車頻率	佔總人次的比例
平日	
一星期一日或以上	10%
一星期外至兩星期一次	9%
兩星期外至一個月一次	18%
一個月外至三個月一次	64%
合計	100%
周末 / 公眾假期	
一周末一日或以上	8%
一星期外至兩星期一次	3%
兩星期外至一個月一次	13%
一個月外至三個月一次	76%
合計	100%

調查對象：15 歲或以上，懂得踏單車的香港居民（家庭傭工除外）

5.5.6 在所有在受訪當日前三個月內曾使用單車的受訪者當中（包括使用家中單車及租用單車），83% 表示通常在單車徑上踏單車，10% 通常在行車道上踏單車，其餘 7% 通常不會在任何道路設施上踏單車。比較各居住地區的調查結果可以發現，居住在新界新市鎮以外地區的受訪者較多（29%）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，77% 15 歲或以上的受訪者（家庭傭工除外）知道踏單車人士須遵守《道路使用者守則》。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：

- 單車須經登記方可在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；
- 強制要求在行車道或單車徑上踏單車時佩戴安全頭盔；
- 在公眾地方踏單車需要購買第三者保險。

5.6.3 結果如圖 5.5 所示。總體而言，大多數受訪者支持強制佩戴安全頭盔 (77%)，其次為單車須登記 (35%)、強制購買第三者保險 (30%) 及申請「單車牌」 (25%)。

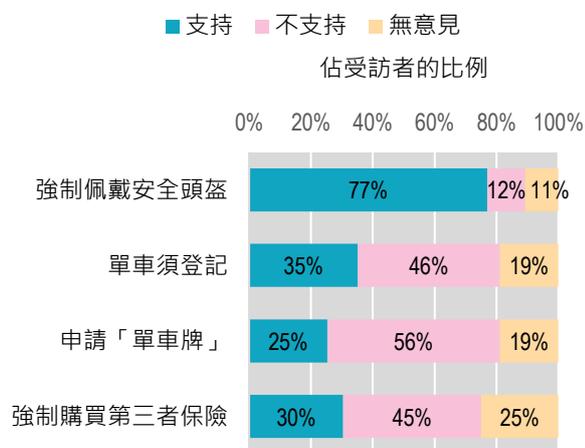


圖 5.5 對可能適用於踏單車的法例及執法措施的支持率

5.6.4 關於上述可能適用於踏單車的措施，懂得踏單車者與不懂得踏單車者的支持率有所不同，如表 5.6 所示。相對於不懂得踏單車者，懂得踏單車者對上述措施的支持率較低。儘管如此，支持各種措施的比例總體相似。

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
強制要求在行車道或單車徑上踏單車時佩戴安全頭盔	77%	78%
單車須登記	33%	39%
11 歲或以上的人須申請「單車牌」	22%	31%
在公眾地方踏單車需要購買第三者保險	29%	33%

5.6.5 在懂得踏單車的受訪者中，67% 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意願及頻率，另有 31% 表示會減少踏單車，餘下的 2% 則表示反而會多踏單車。

5.7 對電動可移動工具的使用和意見

5.7.1 在本調查進行時，法例仍然禁止在道路上使用電動可移動工具。對於是否支持合法化容許這類工具在行車道、行人路或單車徑上使用，56% 的受訪者表示不反對合法地容許這類工具至少在單車徑上行走。與此同時，受訪者對在行車道 (14%) 和行人路 (13%) 上使用電動可移動工具合法化的支持度則較低。

5.7.2 調查發現大多數 (80%) 受訪者同意，若容許在行車道、行人路或單車徑上使用電動可移動工具，安全是最主要考慮因素。受訪者亦提及「道路是否有足夠空間」(6%)、「行人／單車／電動可移動工具的兼容性 (例如速度及體積)」(5%) 及「使用者行為的監管」(4%) 等因素。

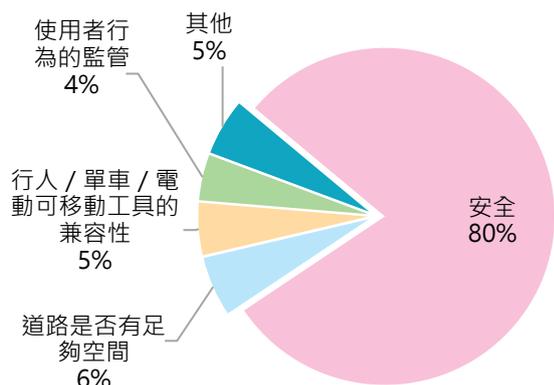


圖 5.6 在容許電動可移動工具合法化時該考慮的因素

5.7.3 擁有可供住戶使用的單車的受訪者被問及是否認為電動可移動工具會取代單車時，53% 表示相信電動可移動工具會取代單車，39% 不認為會取代，9% 則表示不確定。

5.7.4 受訪者反映，使用電動可移動工具時最需要的設施按重要程度依次排列(最重要者排最前)：足夠的泊位／停放地方(36%)，充足的充電地點(23%)，平坦的道路(17%) 以及比一般單車徑寬闊的專用徑(16%)。

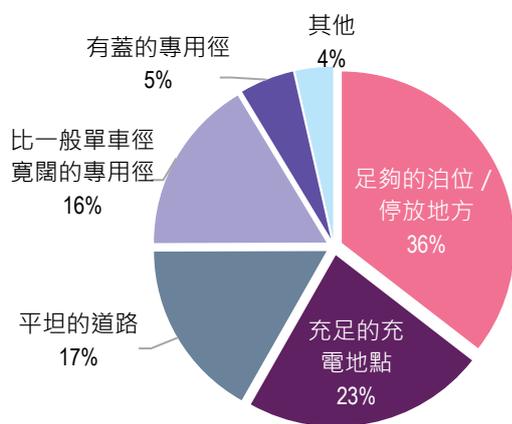


圖 5.7 使用電動可移動工具時最需要提供的設施

5.7.5 儘管如此，假如將來使用電動可移動工具合法化並且受相關法例監管，只有 14% 的受訪者表示肯定或應該會使用這類工具。

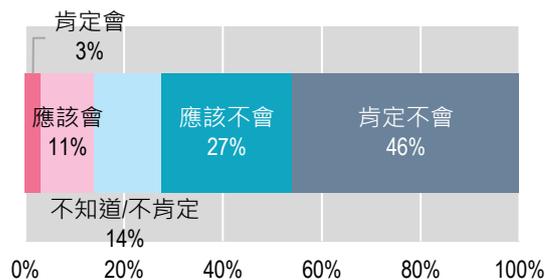


圖 5.8 假設電動可移動工具合法化後使用的可能性

5.7.6 81% 受訪者認為需要立法以確保電動可移動工具使用者及途人的安全，6% 則認為不需要。

5.8 對發布交通資訊的意見

5.8.1 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：港鐵、專營巴士、公共小巴、輕鐵、電車／纜車和渡輪)所發布的資訊是否足夠的意見，有關結果見表 5.7。

表 5.7 受訪者對現時公共交通服務機構所提供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	班次 / 時間表	費用 / 優惠
港鐵	83%	78%	65%
專營巴士	81%	75%	68%
公共小巴	48%	32%	44%
輕鐵	81%	63%	69%
電車 / 纜車	68%	50%	60%
渡輪	78%	80%	72%

公共交通工具	各類資訊的足夠程度		
	行程時間	預計到站時間	轉乘資訊
港鐵	80%	79%	74%
專營巴士	75%	77%	63%
公共小巴	43%	28%	28%
輕鐵	68%	53%	61%
電車 / 纜車	50%	35%	42%
渡輪	83%	80%	71%



在車上發布的交通資訊

5.8.2 對比六種公共交通工具發現，使用者普遍對渡輪公司提供的資訊最為滿意，而對所有六種資料類別¹⁷表示滿意的人士亦以渡輪的比例為最高 (71% 至 83%)。其次為港鐵 (65% 至 83%) 和專營巴士營辦商 (63% 至 81%)。在這六種交通工具中，一般認為公共小巴營辦商提供的資訊較為不足 (28% 至 48%)。

5.8.3 對於各類公共交通資訊的足夠程度，使用者最感滿意的是以上六種公共交通工具營辦商所提供的路線及行程時間資訊。

5.8.4 受訪者在選擇公共交通工具時認為「班次／時間表」的資訊最有用，佔總數 33%。其次是「實時預計下一班車／船抵達時間」(28%) 和「路線及中途站」(18%)。詳細結果如圖 5.9 所示。

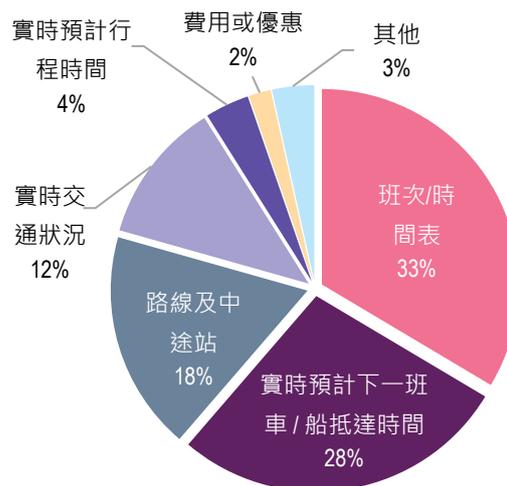


圖 5.9 受訪者認為最有用的公共交通服務資訊

5.8.5 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 5.10。最多駕駛者 (33%) 認為「主要擠塞地點實時車龍長度」的資訊最重要，其次是「擠塞情況下的路線選擇」(27%) 及「預計車程時間」(19%)。

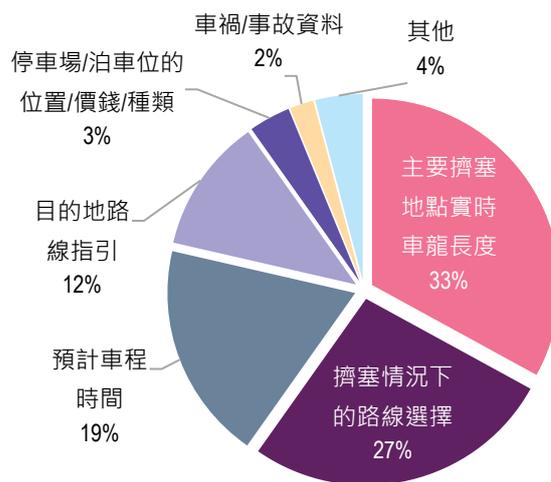


圖 5.10 駕駛者認為最有用的資訊

¹⁷ 六種資料類別：路線、班次／時間表、費用／優惠、行程時間、預計到站時間和轉乘資訊。

5.8.6 15 歲或以上受訪者被問及使用「香港出行易」(「香港出行易」是由運輸署推出,提供交通運輸資訊的網站或流動應用程式)的體驗。結果顯示,「香港出行易」是第三大最常用的數碼交通資訊來源,僅次於 Google 地圖和公共交通營運商網站或應用程式。

5.8.7 在受訪當日前三個月內曾查閱「香港出行易」獲取交通資訊的受訪者中,圖 5.11 載示了他們對所獲資訊能否協助他們就四個範疇作出適當決策的意見:(a) 實時交通狀況、(b) 公共交通預計到站時間,(c) 目的地附近停車場的剩餘泊車位及 (d) 恆常路線(例如住所與工作地點之間)。

5.8.8 總體來說,在對資訊的準確性和全面性提出意見的受訪者中,至少有 85% 對「香港出行易」提供的各類資訊評價為非常良好、頗為良好或一般。

5.8.9 按各類資訊作比較,相較於「公共交通預計到站時間」及「目的地附近停車場的剩餘泊車位」,使用者認為「香港出行易」提供的「恆常路線」及「實時交通狀況」資訊對於出行決策有較大幫助。

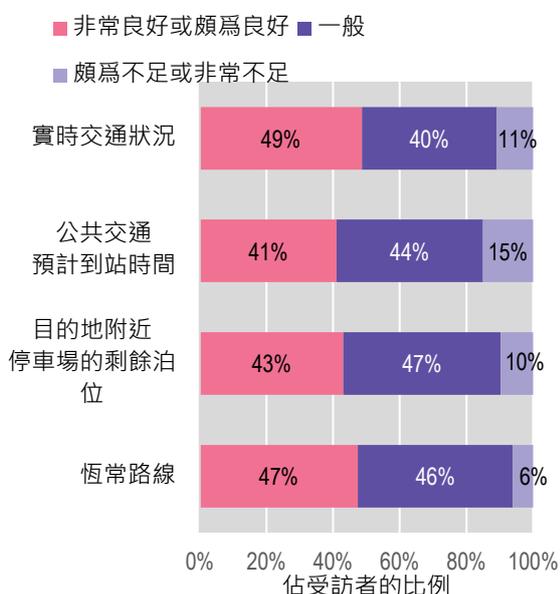


圖 5.11 對「香港出行易」提供的資訊的意見



「香港出行易」是運輸署推出的一站式交通運輸資訊流動應用程式

5.9 對紓緩交通擠塞及改善行人設施措施的意見

5.9.1 在一系列紓緩交通擠塞的措施中,以「增建道路或鐵路」最受受訪者支持(30%),這與政府持續發展道路和鐵路基建緩解新增交通需求的策略吻合。其次為「限制車輛發牌數量」(21%)、「增加購買及使用汽車的費用」(13%)及「實施更多公共交通優先的措施」(12%)。

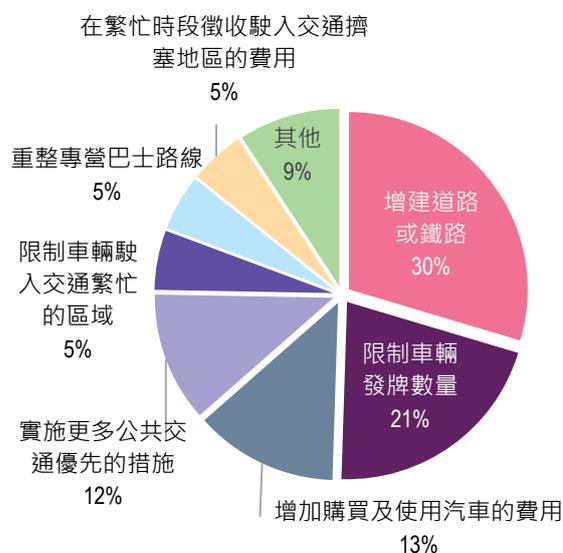


圖 5.12 最受支持的紓緩交通擠塞措施



增建道路或鐵路是最受受訪者支持的紓緩交通擠塞措施

5.9.2 有一點值得一提，跟沒有私家車輛住戶相比，有私家車輛住戶對某些影響車輛使用的措施表現出略高的支持，如「在繁忙時段徵收駛入交通擠塞地區的費用」(7%)及「限制車輛駛入交通繁忙的區域」(6%)，儘管他們可能會受到此類措施的直接影響。

5.9.3 至於行人設施的改善措施，結果見圖 5.13。總括來說，受訪者最支持的改善措施是「為行人通道提供上蓋」(29%)，其次是「擴闊行人道」(17%)及「美化／綠化行人通道」(15%)。

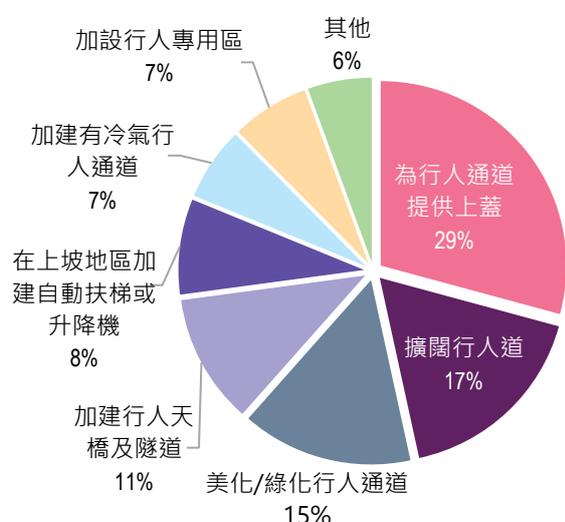


圖 5.13 最受支持的行人設施改善措施

¹⁸ 「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）。

5.10 長者對交通服務的意見



本港長者人口比例增加

5.10.1 調查估計，截至 2022 年，約近三成的住戶人口年齡達 60 歲或以上。他們當中 66% 為退休人士，25% 為勞動人口，8% 為家務料理者，餘下 2% 屬其他類別¹⁸。

5.10.2 97% 的 60 歲及以上受訪者持有長者八達通或樂悠咭。其中，50% 只持有長者八達通，37% 只持有樂悠咭，13% 同時持有兩者。

5.10.3 如圖 5.14 所示，大多數 60 歲及以上受訪者每月平均公共交通開支不多於 60 元 (58%)。22% 的受訪者開支在 61 至 100 元之間，15% 的受訪者開支為 101 至 200 元，只有 5% 的受訪者開支為 201 元或更多。

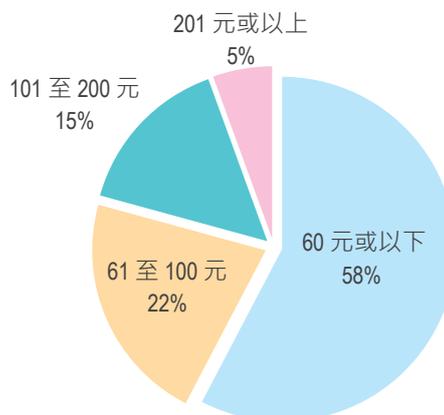


圖 5.14 長者每月平均公共交通開支

5.10.4 隨着樂悠咭在 2022 年推出，60 歲或以上持有樂悠咭的受訪者被問及符合長者乘車優惠資格後對他們出行習慣的影響。其中 10% 受訪者增加了平均每日行程數量，4% 改變選

用的交通工具，9% 改變目的地選擇，而 6% 改變行程路線選擇（例如巴士路線或港鐵線）。

表 5.8 樂悠咭持有者出行習慣的改變

出行習慣的改變	佔樂悠咭持有者的比例
平均每日行程數量增加	10%
選用的交通工具	4%
目的地選擇	9%
行程路線選擇	6%

5.10.5 包括那些符合長者乘車優惠資格後沒有改變每日出行的受訪者在內，受訪者平均每天出行次數增加 4%。符合長者乘車優惠資格後，更多受訪者開始頻繁使用鐵路、專營巴士及公共小巴，而最常使用的士及私家車（作為司機或乘客）的受訪者比例則有所下降。詳細結果可參考圖 5.15。

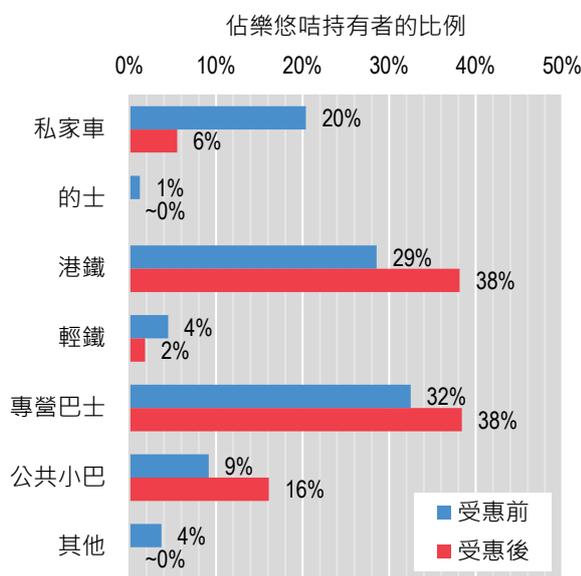


圖 5.15 符合長者乘車優惠資格前後最常使用交通工具的變化

註：其他交通工具包括居民巴士服務和渡輪。在獲得合資格長者公共交通票價優惠後，受訪者使用的士、居民巴士服務和渡輪的比例低於 0.5%。

5.10.6 調查收集了 60 歲或以上受訪者認為香港最需要改善的行人設施。25% 的受訪者提出「行人天橋／隧道升降機／扶手電梯不夠」，21% 認為「行人過路綠燈／閃燈時間太短」。

少數受訪者表明「行人設施沒有足夠遮蓋」（14%）、「路牌指示不清晰／路牌字太細」（11%）及「路牌指示太少／找不到」（10%）。

5.10.7 受訪者被問及使用公共交通工具關愛座位的頻率。60 歲或以上受訪者經常使用專營巴士（35%）和港鐵（31%）的關愛座位。少數受訪者曾使用輕鐵、電車及渡輪的關愛座位，而 28% 的受訪者沒有使用過這五種公共交通工具的關愛座位。

5.10.8 當被問及使用公共交通工具關愛座位的經驗，大部分 60 歲或以上受訪者表示容易找到關愛座位（91%），61% 受訪者對關愛座位的舒適度表示滿意，並認為關愛座位很好地滿足了老年人的需求。

5.10.9 儘管大多數受訪的長者能夠容易找到關愛座位，只有 49% 的受訪者提到關愛座位經常有空位，14% 的受訪者則表示關愛座位經常被沒有需要的人士使用。

表 5.9 使用公共交通工具上關愛座位的經驗

對關愛座位的經驗	佔總受訪者的比例
使用情況	
經常有空位	49%
經常被有需要人士使用而沒有空位	37%
經常被沒有需要人士使用而沒有空位	14%
座位位置	
容易找到	91%
很難找到	9%
舒適程度	
滿意	61%
無意見	30%
不滿意	8%

註：由於進位關係，合計未必等於 100%

5.11 疫情及科技普及帶來的變化

5.11.1 2011 年交通習慣調查中已提及隨着科技普及，通勤和活動模式可能出現變化，並可能改變交通需求。另一方面，疫情期間的隔離及檢疫措施成為了推動在家工作及進行網上活動代替出行的催化劑。在疫情結束後，遙距工作、學習、娛樂及購物等活動仍然從根本上改變居民的出行習慣。

在家工作取代出行

5.11.2 年齡在 15 歲或以上的就業人士被問及他們的工作種類能否在家進行。31% 的就業受訪者表示能夠遙距完成部分 (25%) 或全部 (6%) 工作職責。

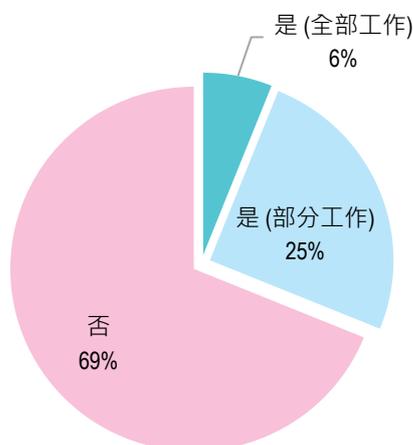


圖 5.16 是否能在家進行工作的受訪者比例

5.11.3 可以遙距工作的受訪者被問及他們在新冠疫情前 (即 2018 年)、期間和之後的在家工作安排。結果顯示，34% 的受訪者表示在新冠疫情前有在家工作的安排，在疫情期間該比例增加至 71%。39% 受訪者沒有排除未來 (即在新冠疫情之後) 安排在家工作的可能性，而 22% 受訪者提到他們在疫情後仍可以遙距工作。在新冠疫情之前和之後，適用的受訪者被允許遙距工作的平均天數為每周兩天，在疫情期間增加至每周三天。

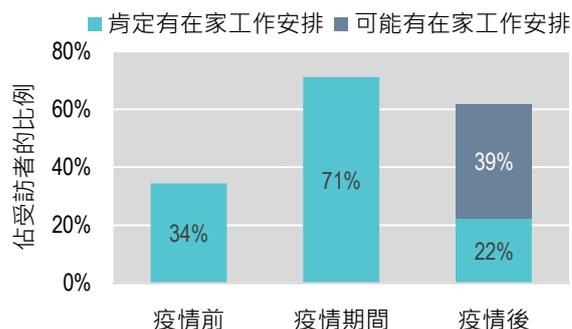


圖 5.17 在新冠疫情爆發前、疫情期間及疫情緩和後，有在家工作安排的就業受訪者比例

進行網上活動取代出行

5.11.4 受訪者被問及在新冠疫情爆發前、疫情期間以及疫情緩和後以網上形式進行以下活動的頻率：(a) 購物、(b) 外賣服務、(c) 娛樂、(d) 課堂／補習班／網上運動或興趣班、(e) 視像會議。如圖 5.18 所顯示，疫情期間 5 種線上活動頻率均有所增加。其中，視像會議頻率增加了 7%，其次是外賣服務頻率增加了 5%。

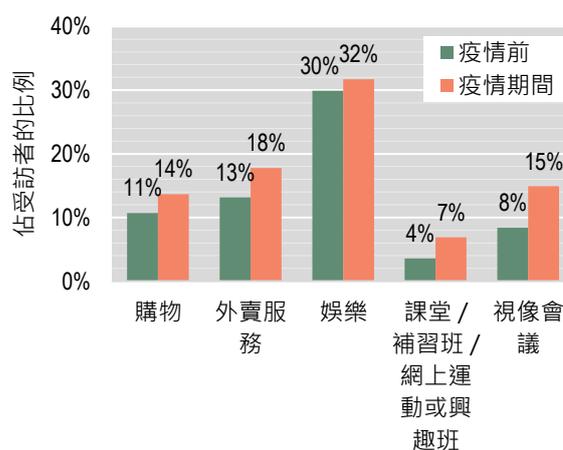


圖 5.18 在新冠疫情前和疫情期間每星期至少進行一次網上活動的受訪者比例

5.11.5 一些受訪者在疫情後會繼續以網上形式進行以上活動。大約 10% 受訪者表示，除了課堂／補習班／網上運動或興趣班外，他們參與網上活動的頻率有所增加。這對他們的外出習慣和交通需求帶來影響。

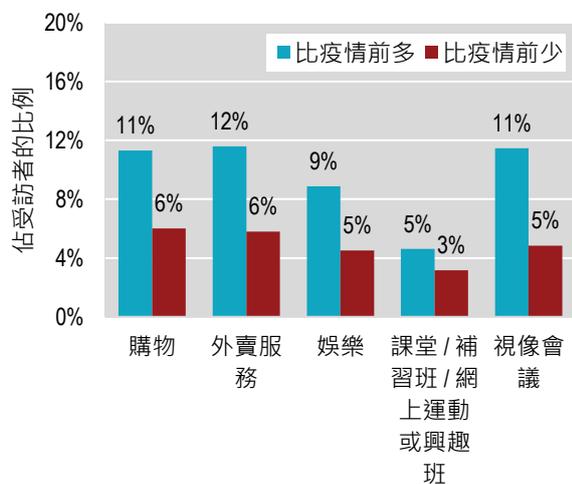


圖 5.19 受訪者進行網上活動頻率的變化

6. 行爲時間值

6.1 總論

6.1.1 2022 年交查的交通選擇取向調查旨在調查香港居民的「行爲時間值」，以反映受訪者的出行習慣及行爲。「行爲時間值」能反映出行人士願意花多少金錢來換取可節省的出行時間。這是運輸模型的一項重要參數，主要用於模擬出行人士面對涉及不同行程時間及費用的交通方式時的選擇行爲。

6.2 行爲時間值



「行爲時間值」反映出行者願意花多少金錢來換取可節省的時間

6.2.1 不同的人口特徵和出行目的可令時間值出現顯著差異。因此，調查按私家車輛可用量、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「行爲時間值」是使用基於對數公式的回歸模型來進行分析。模型分析結果會根據住戶訪問調查推算的每日出行總次數（按私家車輛可用量、出行目的、交通工具劃分）來進行加權，得出表 6.1 載列的加權後時間值的平均數，並與 2011 年的數值作比較。

表 6.1 按有私家車輛住戶和出行目的分類的行爲時間值

出行目的	行爲時間值(仙 / 分鐘)			
	2011 年交查 (2011 價格)		2022 年交查 (2022 價格)	
有私家車輛住戶成員				
住所上下班	103		132	
住所上下課	72	88	103	113
其他住所出行 / 非住所出行	83		101	
沒有私家車輛住戶成員				
住所上下班	68		87	
住所上下課	57	67	68	82
其他住所出行 / 非住所出行	68		79	
整體	72⁽¹⁾		90	

註：⁽¹⁾ 根據 2011 年至 2022 年的綜合消費物價指數增長率 (+33%)，以 2022 年價格計算的 2011 年的價值為 95 仙 / 分鐘。

6.2.3 當比較 2022 年和 2011 年的調查結果，可發現對於不同的出行目的和私家車輛可用量的住戶來說，「行爲時間值」的增幅各不相同。對於「住所上下班」行程而言，有私家車輛住戶和沒有私家車輛住戶的「行爲時間值」均增長了 28%。對於「住所上下課」行程，沒有私家車輛住戶的「行爲時間值」增長了 19%，而有私家車輛住戶的「行爲時間值」增長了 43%。對於「其他住所出行」／「非住所出行」行程，有私家車輛住戶和沒有私家車輛住戶的「行爲時間值」分別增長了 22% 和 16%。

6.2.4 整體而言，以名義價值計算，「行爲時間值」整體上升約 25%，低於同期的通貨膨脹率(約 33%)。然而，以 2022 年價格計算，「行爲時間值」實際上由 2011 年的 95 仙 / 分鐘下降了約 5% 至 2022 年的 90 仙 / 分鐘。儘管在 2011 年至 2022

年的人均本地生產總值 (GDP) 有所增長，即出行人士的時間價值理應更高，但其對額外花費金錢以縮短出行時間的意願卻降低了。正如一些國際研究發現，這可能歸因於出行條件 (例如乘車體驗) 的改善，以及在出行過程中更能同時進行各種活動 (例如能透過流動通訊設備工作或娛樂)，間接改變了出行人士對額外花費金錢以縮短行程的意願及偏好。更完善的交通信息亦改善了行程規劃的能力，也可能影響出行人士在金錢和時間之間的取捨。

6.2.5 相比沒有私家車輛住戶，有私家車輛住戶的「行為時間值」依然較高。在 2022 年，有私家車輛出行者的「行為時間值」比沒有私家車輛者高出約 28% 至 52%。

6.2.6 須注意的是，交通選擇取向調查的結果是基於受訪者的主觀感知，可能與出行人士現實中的行為有所不同。因此，由 2022 年交查中取向調查推算得來的「行為時間值」，還須通過與出行人士實際出行數據作進一步確定和印證，方能應用在交通規劃之上。

7. 酒店／賓館旅客及不過夜旅客的行程特性

7.1 訪港旅客的人口特徵

7.1.1 酒店／賓館旅客調查和在六個選定邊境管制站進行的不過夜旅客調查蒐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。在上述背景下，下文概述受訪旅客的主要人口資料。

7.1.2 調查顯示，每天平均有 11.8 萬名兩歲或以上旅客下榻酒店或賓館。六個選定邊境管制站每天平均不過夜旅客人數為 3.1 萬人次。

7.1.3 下榻酒店／賓館的過夜訪港旅客中，30 歲至 39 歲年齡層佔比最大，為 26%。不過夜旅客中，20 至 29 歲年齡層佔比最大，為 29%。

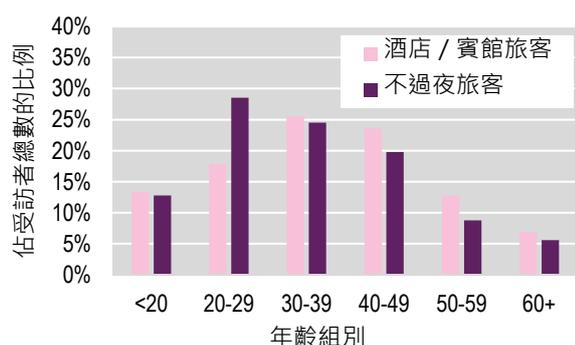


圖 7.1 受訪旅客的年齡分布

7.1.4 受訪酒店／賓館旅客及不過夜旅客所居住國家／地區分別摘錄於表 7.1 及表 7.2。

7.1.5 受訪酒店／賓館旅客中，以來自中國內地／澳門 (74%) 的旅客佔最大比重，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近。值得注意的是，內地旅客比例由 2011 年的 48% 上升至 2023 年的 74%，可能是由於 2023 年 1 月邊境

管制站恢復旅客通關服務後，其他國家／地區旅客數目尚未穩定所致。

7.1.6 不過夜旅客方面，有超過 90% 的旅客來自中國內地／澳門，其中來自深圳的旅客比例佔比最大 (44%)。

表 7.1 受訪酒店／賓館旅客主要居住的國家或地區

主要居住國家／地區	2023 年 ⁽¹⁾	香港旅遊發展局 ⁽²⁾
中國內地／澳門	74.2%	77.9%
台灣	3.8%	2.4%
菲律賓	3.2%	3.5%
新加坡／馬來西亞／泰國	4.3%	4.1%
日本／韓國	3.2%	2.9%
北美洲	4.1%	2.9%
英國	1.7%	0.7%
澳洲	1.5%	0.8%
其他國家／地區	4.1%	4.8%
合計	100.0%	100.0%

註：(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，因此調查結果與香港旅遊發展局的過夜旅客統計數字有所不同。

(2) 2023 年 6 月至 9 月的數字摘自香港旅遊發展局的過夜旅客統計數字。

表 7.2 受訪不過夜旅客主要居住的國家或地區

主要居住國家／地區	2023 年 ⁽¹⁾	香港旅遊發展局 ⁽²⁾
中國內地大灣區城市	70.5%	
深圳	43.9%	
廣州	9.6%	
東莞	5.3%	
珠海	4.8%	86.5%
佛山	2.6%	
其他大灣區城市	4.3%	
中國內地非大灣區城市	9.0%	
澳門	18.2%	
東南亞國家	1.6%	13.5%
其他國家／地區	0.7%	
合計	100.0%	100.0%

註 (1) 是次調查只涵蓋六個選定邊境管制站進行的不過夜旅客調查

(2) 2023 年 6 月至 9 月的數字摘自香港旅遊發展局的不過夜旅客統計數字

7.1.7 受訪酒店／賓館旅客中，以觀光為最主要目的的旅客佔比最大 (39%)，其次是娛樂消閒 (20%) 和工作／商務的旅客 (12%)。另一方面，受訪不過夜旅客中，以購物為最主要目的的旅客佔比最大 (25%)，其次是觀光 (20%) 和娛樂及休閒 (17%)。

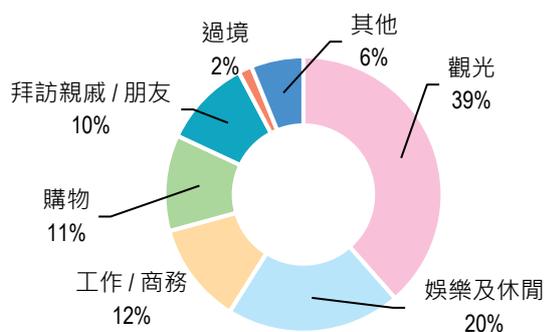


圖 7.2 酒店／賓館旅客訪港的主要目的

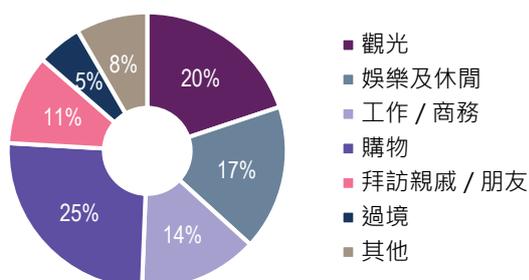


圖 7.3 不過夜旅客訪港的主要目的

7.2 訪港旅客的平均機動行程次數

7.2.1 在 2023 年，每位酒店／賓館旅客每日的平均機動行程次數為 2.48 次，總數估計為 29.3 萬人次，約佔香港居民工作日機動行程總數的 2%，比 2011 年調查估計的 22.9 萬人次較高。

7.2.2 據估計，大部分不過夜旅客 (78%) 在訪港期間曾有 2 至 3 次機動行程。這些旅客的機動行程總數預計為平均每日 7.9 萬人次。每位旅客的平均機動行程次數為 2.51 次。

7.3 酒店／賓館旅客的機動行程特性 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，這一點類似分析香港居民出行習慣時「住所」的概念。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 7.4 載示酒店／賓館旅客每天六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 7.3 載有按以上六類出行目的計算的旅客出行次數，並與 2011 年調查結果作一比較。

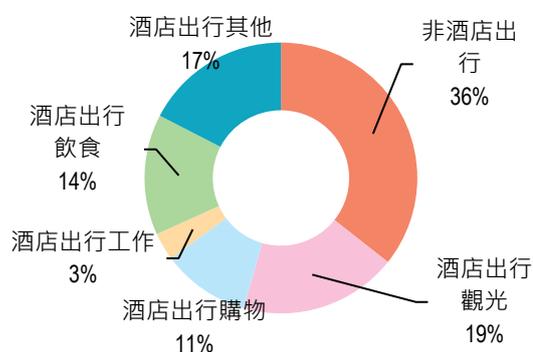


圖 7.4 各出行目的所佔的酒店／賓館旅客機動行程比例

表 7.3 2011 年及 2023 年按出行目的計算的酒店 / 賓館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	
	2011 年	2023 年
酒店出行		
- 觀光	0.54	0.47
- 購物	0.43	0.26
- 工作	0.18	0.08
- 飲食	0.13	0.36
- 其他	0.40	0.43
非酒店出行	0.62	0.88
合計	2.30	2.48

7.3.3 整體而言，每名酒店／賓館旅客每天的平均總機動行程出行次數為 2.48 次，高於 2011 年的 2.30 次。這主要是由於「酒店出行飲食」及「非酒店出行」的行程次數的大幅增長，分別從 2011 年的 0.13 次增至 2023 年的 0.36 次，以及從 2011 年的 0.62 次增至 2023 年的 0.88 次，大於其他出行目的（尤其是購物及工作）行程次數的減少。

出行時間

7.3.4 圖 7.5 顯示酒店／賓館旅客一天在不同時間按六種出行目的分布的機動行程。酒店／賓館旅客從上午 9 時至晚上 10 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，以及晚上 8 時至 9 時。兩個高峯時段的機動行程分別約佔一天行程總數的 8% 和 10%。

7.3.5 酒店／賓館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。儘管酒店／賓館旅客在傍晚出行的高峯時段與香港居民下班的高峯時段（傍晚 6 時至 7 時）並不重疊，但仍有頗高（約 8%）的酒店／賓館旅客的機動行程在香港居民下班的高峯時段內進行。

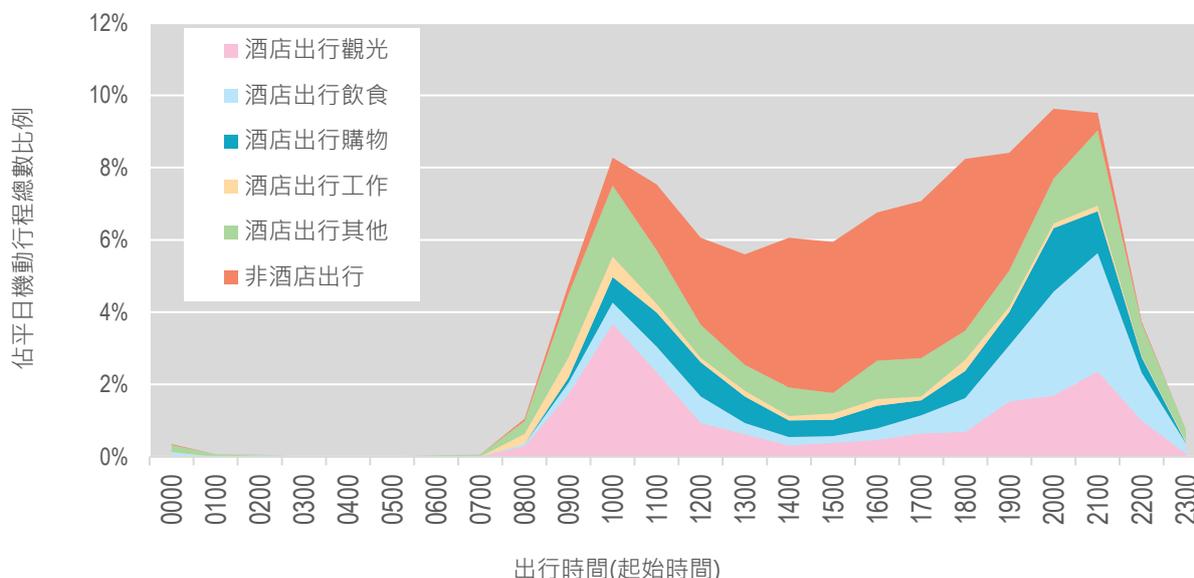


圖 7.5 酒店 / 賓館旅客機動行程出行時間分布圖

行程時間

7.3.6 調查顯示，19% 的酒店／賓館旅客機動行程在少於半小時內完成，56% 的行程在半小時至一小時內完成，其餘的25% 需時一小時或以上。平均行程時間為41分鐘，比2011年調查的43分鐘，以及比香港居民的42分鐘都要稍短。

7.3.7 表 7.4 比較了按出行目的劃分的平均行程時間，結果顯示「酒店出行觀光」及「酒店出行其他」行程平均所需時間較長。在2023年，兩者的平均行程時間分別為50分鐘和47分鐘，其他出行目的的平均行程時間則為31至39分鐘。

表 7.4 2011 年及 2023 年按出行目的劃分的酒店 / 賓館旅客機動行程平均行程時間

出行目的	平均行程時間(分鐘)	
	2011 年	2023 年
酒店出行		
- 觀光	53	50
- 購物	36	37
- 工作	29	31
- 飲食	30	35
- 其他	51	47
非酒店出行	41	39
合計	43	41

7.3.8 如上表所示，2023年酒店／賓館旅客「酒店出行觀光」、「酒店出行其他」及「非酒店出行」的平均行程時間都比2011年短。「酒店出行其他」的行程時間減少最為顯著。

行程的地理分布

7.3.9 約26% 的酒店／賓館旅客機動行程起點和終點都在同一分區內，當中11% 在油麻地／尖沙咀／旺角（油尖旺）區、5% 在中西區（包括太平山頂），以及4% 在離島區（包括北大嶼山）。在跨區行程中，最頻繁的行程為往來油尖區與中西區以及油

尖旺區與灣仔區，分別每天機動行程總次數的7% 至11% 左右。其次是往來油尖旺區與離島區（包括北大嶼山），佔每天機動行程總數的7%。

7.3.10 總括來說，與2011年相似，油尖旺區為產生／吸引最多酒店／賓館旅客機動行程的地區，其次是中西區和灣仔區。這些地區酒店／賓館林立，也是旅客購物、飲食等主要活動的集中地。



油麻地／尖沙咀／旺角是2011年與2023年吸引最多酒店／賓館旅客到訪行程的地區

使用的機動交通工具

7.3.11 如表 7.5 所示，最多酒店／賓館旅客使用的交通工具為港鐵（輕鐵除外）（47%），其次為專營巴士（14%）和的士／出租車（12%）。

表 7.5 2011 年及 2023 年酒店 / 賓館旅客使用各機動交通工具的比重

交通工具	乘客人次比例	
	2011 年	2023 年
港鐵 (輕鐵除外)	35%	47%
旅遊 / 穿梭巴士 (包括酒店提供的穿梭巴士及過境穿梭巴士)	25%	10%
的士 / 出租車	20%	12%
專營巴士	8%	14%
私家車輛	4%	3%
渡輪 / 其他海運交通工具	3%	9%
其他	5%	5%
合計	100%	100%

7.3.12 與 2011 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，2011 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。至於旅遊巴士使用量大幅減少，可能是由於旅客組成發生變化，尤其是內地旅客已熟悉香港的交通系統，並能獲得豐富的出行資訊，酒店／賓館旅客或許更願意按照自己的出行計劃遊覽而不是參加旅行團。

7.3.13 酒店／賓館旅客的機動行程大部分 (88%) 只涉及一個機動行程段，涉及兩個的有 12%，而涉及三個的則只有 1%。每個行程的平均乘車次數為 1.13 次，略高於香港居民 (1.12 次)。在六項出行目的當中，以「酒店出行觀光」與「非酒店出行」行程的平均乘車次數較多，分別為 1.27 次和 1.12 次。

7.4 不過夜旅客的機動行程特性

出行目的

7.4.1 不過夜旅客方面，他們的出行目的是根據其行程的性質及在香港境內進行主要活動的目的而界定：

- 觀光
- 購物
- 工作
- 飲食
- 其他
- 離境

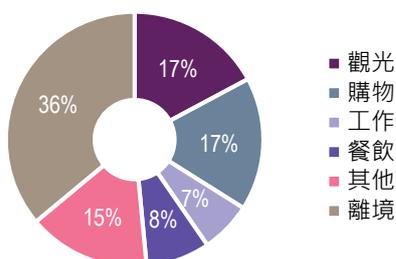


圖 7.6 各出行目的所佔的不過夜旅客機動行程比重

表 7.6 2023 年不過夜旅客按出行目的劃分的機動行程出行率

出行目的	每名旅客每天機動行程次數
觀光	0.43
購物	0.42
工作	0.16
飲食	0.20
其他	0.39
離境	0.91
合計	2.51

7.4.2 每名不過夜旅客的平均總機動行程出行次數為 2.51 次。旅客在香港的旅程中，以觀光和購物為主要出行目的（不包括離境）。

抵達時間

7.4.3 超過 90% 的不過夜旅客在上午 10 時至晚上 7 時到達目的地。在午飯時間出行的旅客比例較高，平均分布在中午 12 時至下午 3 時。

7.4.4 值得注意的是，有別於香港居民，不過夜旅客的出行高峯時段出現在午飯時間，而香港居民通勤的高峯時段出現在上午 8 時至 9 時和傍晚 6 時至 7 時。

行程的地理分布

7.4.5 約 26% 的不過夜旅客機動行程起點和終點都位於同一分區內，當中 13% 在油麻地／尖沙咀／旺角（油尖旺）區。另外，6% 在離島（包括北大嶼山），3% 在元朗及 2% 在北區。

7.4.6 在跨區行程中，最頻繁的行程為往來油尖旺區與中西區（佔 9%），以及往來油尖旺區與北區（佔 6%）。其次為往來油尖旺區與元朗區（佔 6%）。

7.4.7 總體而言，油尖旺區為產生／吸引最多不過夜旅客機動行程的地區，其次是離島區及元朗區。這些地區是旅客購物、飲食等主要活動的集中地。

使用的機動交通工具

7.4.8 如表 7.7 所示，最多不過夜旅客使用的交通工具為港鐵（輕鐵除外）（佔約 52%），其次為專營巴士（佔約 25%）、的士／出租車（佔約 11%）及提供本地及過境服務的旅遊／穿梭巴士（佔約 7%）。

表 7.7 2023 年不過夜旅客使用各機動交通工具的比重

交通工具	乘客人次比例
港鐵(輕鐵除外)	52%
專營巴士	25%
的士 / 出租車	11%
旅遊 / 穿梭巴士	7%
渡輪 / 其他海運交通工具	2%
私家車輛	1%
其他	2%
合計	100%

7.5 最受酒店／賓館旅客歡迎的觀光景點及購物點

7.5.1 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。

7.5.2 在各酒店／賓館旅客以機動出行或徒步出行觀光的景點中，最受歡迎的三個是「香港迪士尼樂園」、「星光大道」及「太平山頂」，分別佔行程總數約 11%、10% 和 10%。其次是「尖沙咀碼頭／尖沙咀海旁」（6%）、「香港摩天輪」（5%）及「旺角女人街／波鞋街」（5%）。詳情請參閱附件表 A.6。



「迪士尼樂園」是最受下榻酒店／賓館旅客歡迎的觀光景點

7.5.3 統計調查結果亦顯示在各酒店／賓館旅客以機動出行或徒步出行前往的購物中心／商場中，油尖旺區為最熱門的購物區（佔 48%）。灣仔區（包括銅鑼灣）則為次熱門購物區，佔造訪購物中心／商場的行程總數 17%，第三熱門的是中西區（6%）。詳情請參閱附件表 A.7。

8. 展望

8.1 應用數據提升運輸模型

8.1.1 進行 2022 年交查的主要目的之一，是獲取最新的出行特性數據和資料，以持續更新「整體運輸研究模型」，供未來交通運輸規劃及預測交通情況之用。

8.1.2 隨着社會和經濟持續發展，2022 年交查分析所得的出行特性將會繼續演變。政府會持續監測交通和運輸狀況，並根據最新公布的統計數據以檢視交通規劃和預測。



2022 年交查搜集的最新出行特性數據會用於檢視交通規劃和預測