

## 附錄 7 期末報告書審查意見辦理情形

委員意見	意見回覆
(一) 林委員佐鼎	
<p>1. 肯定團隊成果與時間經費限制下所做的努力，其信令資料分析實屬國內整體運輸規劃界首創。</p>	<p>敬悉，感謝委員的肯定</p>
<p>2. 對期中審查回覆中提到信令資料進行旅次分析前將會確認是否是為 home-based 旅次，若出現無法有效判斷家地點之用戶，將視為無效樣本不予使用，建議說明無效樣本數與佔比。</p>	<p>本計畫樣本放大採居住地人口分層(居住鄉鎮、年齡、性別)放大，因此得知樣本居住地為採樣之基本條件。 用戶家地點判斷邏輯以每月頻率出現最高之地點作為判斷基準，若該用戶無法於一個月內出現家地點，代表該用戶使用手機頻率並不固定，因此不將其採納為有效樣本。 此次共收集 2017 年 3 月全月信令資料，共取得 8 萬名用戶資料，有效用戶數共約 2 萬名用戶，取樣率約 25%，如 5.1.2 節 5-22 頁所述。</p>
<p>3. 建議說明如何有效區隔可判定家與無法判定家的用戶，並說明是否有可能影響無效樣本的計算。</p>	<p>家地點主要判斷方式採一個月內出現之頻率，頻率最高之處判定為家。 此次計畫僅採用可以有效觀察出家地點者作為此次旅次資料的樣本，無法於一個月內有效觀察出家者將視為無效樣本不以採用，因此家地點之判斷將不會影響無效樣本之計算，如 5.1.2 節 5-22 頁所述。</p>

委員意見	意見回覆
<p>4. 本計畫旅次產生、吸引皆採用線性迴歸，建議補充說明預測之旅次產生總量、吸引總量，以及產生、吸引平衡的方法，並詳列調整前後旅次總數差異。</p>	<p>家工作、家其他與非家旅次因其迴歸變數以人口、就業相關，因此產生、吸引之平衡採產生端進行平衡。</p> <p>另外，由於家學校旅次多以分區及學人數相關，因此採吸引端進行旅次產生、吸引之平衡，如 7.1.2 節 7-5 頁所述。</p> <p>旅次數平衡調整幅度受到各地區迴歸模式無法解釋因素之影響，此次計畫之調整幅度則皆小於 100%，各分區平衡前後旅次差異已詳列於附錄 6 中。</p>
<p>5. 本計畫家訪調查旅次率與信令資料旅次率差異不大，建議說明資料比較過程。</p>	<p>此次資料比對採家訪調查之交通分區第 7、8、33 區進行 HBW 與 HBO 旅次率比對，然家訪資料因多數調查者為老人(60 歲以上者共占 35.47%)，因此家訪資料亦透過就業率之調整，將就業人口分布調整至與統計資料相符。</p> <p>再者，由於信令資料就業人口分布與統計資料相近，因此為調整後家訪資料與信令資料 HBW、HBO 旅次率相符之原因，如 5.1.2 節 5-24 頁所述。</p>
<p>6. 報告中提出家訪調查欲抽樣 30 戶，但實際抽樣戶數為 31 戶，建議詳加說明家訪調查家戶抽樣過程。</p>	<p>本次計畫預定調查問卷數原擬東、西區回收有效問卷各 30 份。而於調查時為確保檢核後有效問卷可達 30 份，因此於兩地區多調查了多餘預定的家戶數。</p> <p>經檢核後發現各區之有效問卷總數皆為 31 份，在不影響統計結果下，決定納入使用，如 5.1.2 節 5-7 頁所述。</p>
<p>7. 本計畫運具選擇採多項羅吉特模式，請說明此次計畫以 93 年運具選擇模式為基礎，但應用 105 年資料為輔助校估的考量。</p>	<p>觀察嘉義縣市運具使用近年發展仍以私人運具為主，依據交通部統計處民國 98 年~104 年民眾日常使用運具狀況調查結果，近年各運具分配比例變動幅度不大，介於-0.5%~1.7%之間，如圖 4.1-3 所示。</p> <p>因此，本計畫以前期運具選擇模式為基礎，進行運具選擇模組構建，並透過交通部統計現況調查結果，進行模式修正與驗證，如 4.1 節 4-7 頁所述。</p>

委員意見	意見回覆
<p>8. 請說明本計畫於嘉義市未來發展之定位與其他都市發展相關開發計畫之關係。</p>	<p>嘉義市在「四箭齊發、嘉義出發」施政理念下，刻正辦理嘉義市都市計畫重整、打造健康防老園區、打通交通任督二脈，及推動公民參與等作為，亟需藉由整體交通運輸之策劃、驅動各項施政理念之落實。而推動整體交通運輸規劃之前，須先行掌握嘉義市民眾之交通民行特性，包括日常起迄時地、運具特性與需求特性等。因此，本計畫透過大數據分析技術，構建嘉義市新一代運輸需求模式，作為嘉義市府未來政策推動或交通管理的評估工具，如 1.1 節 1-1 頁所述。</p>
<p>(二) 張委員淳智</p>	
<p>1. 根據報告書中 2-52 頁，若就迴歸式預測結果，就學旅次將會呈現持續上升，則可能不符合未來就學人口變化之趨勢，因此建議補充說明就學旅次預測公式是否存在成長的上限值。</p>	<p>考量實際面上就學率不超過 100%，未來年就學率以迴歸式推估，並利用調整值做為控制，若就學率達 100%，則未來年仍維持在 100%，如 2.5.4 節 2-52 頁所述。</p>
<p>2. 報告書中 2-58 頁提及使用信令資料估算就學旅次，請補充說明信令資料如何確認使用者屬於學生身份。</p>	<p>本計畫判斷學生方式以用戶登記之年齡為主，輔以出現於學校網格之頻率，用以判斷是否該用戶為學生使用者，如 5.1.2 節第 5-23 頁所述。</p>
<p>3. 報告書中 5-24 頁表 5.1-16 提到放大後家訪資料與信令資料的界內旅次分佈比較，雖家訪資料與信令資料呈現高度相似，為輔助資料敘述，建議補充信令資料與家訪資料之相關係數檢定結果。</p>	<p>感謝委員建議，根據 Pearson 卡方檢定家訪資料與信令資料於各年齡、性別、居住地分層之旅次總數分布比較，其顯著性為 0.394，大於顯著性門檻值之 0.05，表示兩種資料並無顯著差異，如 5.1.2 節 5-24 頁所述。</p>

委員意見	意見回覆
<p>4. 報告書中 5-25 頁圖 5.1-14 詳列旅次資料放大與屏柵線交通量檢核過程，建議詳加說明屏柵線資料如何區分旅次目的與旅次量調整過程。</p>	<p>信令資料如何調整界內旅次已補充說明如 5.1.2 節 5-26 頁所述。</p> <p>本計畫屏柵線交通量依據乘載率轉換為人旅次總值並作為基準，將信令資料所得到的界內旅次做調整。由過去建置模型和調查之經驗，HBW 與 HBE 進行調查時較少有遺忘填答的情況，且從信令資料觀察的結果呈現，旅次因路線和頻率較為穩定，故資料偏差機會較小；HBO 和 NHB 則會因為停留時間長度不一，容易因交通壅塞或是候車、順道旅次等一併算入，其旅次狀況較不穩定，因此在總量有誤差的情況下以 HBO 和 NHB 為優先調整。</p>
<p>5. 屏柵線資料為短期調查資料，信令資料為長期調查資料，相對來講長期資料可透過長時間觀察將資料的變異排除，短期資料反較容易因觀察時間、地點的差異產生偏誤，請補充說明本計畫以短期的屏柵線交通量資料來校估長期的信令資料的原因。</p>	<p>感謝委員提供意見，本計畫為臺灣首次使用信令資料進行模式建構，在資料的準備和取得也僅有近期資料，並非有長期資料可以應用；且因國內並非為單一電信業者，無法取得通過同一屏柵線總交通量，因此交通量仍以調查結果為基準。</p> <p>若未來能取得長期資料，此議題可在未來進一步探討，應可處理交通量調查難以掌握長期同一路段的流量趨勢問題。</p>
<p>6. 報告書 5-38 頁，因受限於調查地點，所以遊客預計到訪觀光景點多分布於調查景點周邊，請補充說明此限制及此圖分析用途。</p>	<p>已補充說明，因本計畫調查地點皆位於嘉義市區，因此彙整嘉義縣市主要觀光景點(含觀光工廠)，受訪者預定停留嘉義縣市觀光景點中，仍以市境內景點占多數，其中以檜意森活村最多，占比達到 18.0%，其次為蘭潭，占比達到 10.9%，而前十名熱門觀光景點中，除高跟鞋教堂與熊大庄觀光工廠以外，其餘觀光景點皆位於嘉義市境內，如 5.2.3 節 5-38 頁與圖 5.2-12 所述。</p>

委員意見	意見回覆
<p>7. 期末書 7-3、7-4 頁，迴歸式中多僅納入居住人口作為解釋變數，請補充說明旅次發生模式如何建立與考量為何。另在預測結果部分為來年整體旅次率呈下降趨勢，建議檢視其合理性，並考量是否於旅次發生模組中，增加一總旅次迴歸模型，確保總量或旅次率的變化的合理性。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝委員建議，本計畫於迴歸模型建立時投入人口、及就業、及就學等基礎變數外，亦涵蓋所得、汽車持有等變數，但部分變數因顯著性不高，依照 7.1.2 節 7-2 頁之模式原則，部分迴歸式最後僅以人口做為迴歸式預測變數。</li> <li>2. 此外，針對預測結果未來年旅次率整體呈現下降趨勢，推測原因為嘉義人口老化，使得整體旅次率逐年降低，如 8.1 節 8-1 頁所述。</li> <li>3. 感謝委員建議，然總體迴歸式由於部分旅次採產生端平衡，部份旅次採吸引端平衡，因此總體迴歸式較無法反應實際各地區旅次現況，故本計畫暫不使用，如 7.1.2 節 7-3 頁所述。</li> </ol>
<p>8. 因非家旅次第一組旅次預測函數之調整後 R2 較低，其旅次數預測除線性迴歸方法外，建議亦可以採用旅次率或其他方式進行。</p>	<p>感謝委員建議，此次迴歸式所使用社經變數主要採 7.1.1 節 7-1 頁提到之考量。另 NHB 亦採旅次率方式進行基年旅次數的預測，結果發現嘉義縣市因城鄉差異較明顯，因此預測方程式若無常數項，整體觀察值與模式值的差異相較於迴歸方法計算所得的模式值大，因此本計畫最終採用迴歸方式進行 NHB 的旅次推估，已補充於 7.1.2 節第 7-3 頁中。</p>
<p>9. 報告書 7-32 頁，建議說明界外旅次區域旅次數不對稱之原因。</p>	<p>已修正於表 7.4-5，此表數據是引用 105 年「第 5 期整體運輸規劃研究系列-城際旅次特性分析及補充調查」調查資料，該調查是以問卷形式進行，本計畫已透過檢核放大方式修正完成，並修正機車旅次特性分析結果如 7.4.2 節 7-33 頁所示。</p>

委員意見	意見回覆
(三) 胡委員大瀛	
<p>1. 建議說明信令資料若採用 50 公尺 *50 公尺網格與此次計畫所採用的網格精度資料的差異性。</p>	<p>由於此模型應用之信令旅次資料將會整併至交通分區尺度，且本計畫劃分之交通分區面積皆大於 62,500 平方公尺，因此並無使用相對較細尺度之信令資料，詳細敘述內容如 5.1.2 節第 5-22 頁中。</p> <p>未來若運輸模型理論進一步發展後，建議可使用地理尺度更為細緻之網格資料。</p>
<p>2. 請補充說明本計畫的定位，以及其與嘉義市整體運輸規劃的關係。</p>	<p>嘉義市在「四箭齊發、嘉義出發」施政理念下，刻正辦理嘉義市都市計畫重整、打造健康防老園區、打通交通任督二脈，及推動</p> <p>公民參與等作為，亟需藉由整體交通運輸之策劃、驅動各項施政理念之落實。</p> <p>而推動整體交通運輸規劃之前，須先行掌握嘉義市民眾之交通民行特性，包括日常起迄時地、運具特性與需求特性等。</p> <p>因此，本計畫透過大數據分析技術，構建嘉義市新一代運輸需求模式，作為嘉義市府未來政策推動或交通管理的評估工具，如 1.1 節 1-1 頁所述。</p>
<p>3. 報告書中預測嘉義市未來年人口呈現正成長，然考量到國發會預測未來年全台人口呈現下降趨勢，建議確認報告中人口變化趨勢的合理性，以及其是否符合未來嘉義整體發展趨勢。</p>	<p>1. 本計畫未來年人口推估係參考國發會中推估，預測人口於民國 113 年時達到最高點，民國 114 年起為負成長。</p> <p>2. 考慮未來臺灣人口逐漸往都市集中，嘉義市人口占臺灣地區比例逐年略降。</p> <p>3. 基於上述背景，嘉義市未來年人口為負成長趨勢，如 2.5.2 節 2-43 頁、2-44 頁所述。</p>

委員意見	意見回覆
<p>4. 此次計畫涵蓋相當多元的資料，建議詳加說明資料的用途以及其關聯性，及於未來規劃程序的應用方式。</p>	<p>說明本計畫主要分析預測與調查資料之用途，以及未來應用方式如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 社經分析與預測 更新嘉義社經背景資料，作為模式建置中，旅次發生模組與運具選擇模組建置參數，如 2.4.1 節 2-23 頁所示；並透過預測分析，指認嘉義未來整體發展趨勢，以及建置運輸需求預測模組，如 2.5.1 節 2-41 頁所示。</li> <li>2. 交通量調查分析 為掌握嘉義整體道路交通現況、主要聯絡道之交通量、車種組成以及時段分部資料，以提供旅次資料放大檢核，以及模式基年交通量指派結果檢核之基礎，如 3.1.2 節 3-5 頁所示。</li> <li>3. 信令資料分析 作為運輸需求模式建置所需基礎旅次資料，並分析全日分時旅次發生時間，掌握嘉義尖峰時段與尖峰係數，如 5.1.2 節 5.22 頁所示。</li> <li>4. 運輸需求模式建置 透過上述基礎資料蒐集與分析，建置運輸需求模式，並透過未來年社經預測，建置運輸需求預測模式，可反映嘉義旅次起迄、運具選擇、交通量指派於路網之結果，運輸需求模式架構如圖 6.1-1 所示。</li> <li>5. 停車調查分析 本計畫為嘉義市整體運輸規劃推動之先行計畫，為制定停車管理政策，需先就嘉義市停車系統現況進行檢討。因此，針對市轄內公營路外停車場與路邊停車格進行營運資料蒐集與調查，分析停車需求供給，提供後續整體運輸規劃決策參考，如 3.3 節 3-50 頁所示。</li> </ol>

委員意見	意見回覆
<p>4. 此次計畫涵蓋相當多元的資料，建議詳加說明資料的用途以及其關聯性，及於未來規劃程序的應用方式。</p>	<p>6. 觀光調查分析 近年嘉義積極拓展旅遊觀光市場，也衍生不同旅運需求，本計畫透過調查分析，提供後續數值化科學分析觀光需求使用，如 5.2.1 節 5-29 頁所示。</p>
<p>5. 建議報告書 7-3 頁 NHB 旅次的產生、吸引迴歸式請標示清楚區分第一組、第二組。</p>	<p>感謝委員指正，已修正於 7.1.2 節 7-3 頁、7-4 頁。</p>
<p>6. 由於 HBE 旅次發生預測函數包含同時人口變數與就學變數，建議說明變數間是否會產生共線性影響。</p>	<p>由於此次 HBE 旅次觀察值不同於過去以往採村里就學人口分派，乃是採信令資料居住地分布進行分派，且由於學生多選擇居住於大學周邊，且嘉義多數大學位於人口居住密集區域。 因此預測時將人口與就學人口變數拆開後，就學人口模式適配度並不高，調整後 R 平方值約 0.778，小於兩變數之模型的 0.831，故 HBE 旅次預測採人口與就學人口變數同時應用，相關迴歸式採行原則如 7.1.2 節 7-2 頁所述。</p>
<p>7. 本計畫旅次產生模組中有納入一「社經調整因子」進行修正，並設定其範圍在 0.5~2 之間，建議針對其定義進行補充說明，並說明範圍在 0.5~2 間的原因為何？是否有理論依據或是從以往的分析經驗而得。</p>	<p>感謝委員建議，「社經調整因子」以及詳細交通分區之因子調整幅度分布說明部份已補充於 7.1.2 節第 7-4 頁中。採用社經因子之原因模式僅以少數重要因子推估複雜的旅次行為，故未能全面解釋複雜的旅次行為，導致各分區旅次產生模組值與調查值有所差異，故需以社經調整因子進行調整，以符合各地區實際現況。 而社經調整因子調整幅度受到觀察體大小影響，觀察筆數較多時，相對其調整因子之調整幅度相對較高。</p>

委員意見	意見回覆
8. 建議說明旅次分布選擇採用 Fratar 方法進行的原因。	旅次分布分析方法一般採用重力模式 (Gravity Model) 及 弗拉特法 (Fratar Method) 進行估計，其中重力模式因可反映交通系統服務水準變化的影響及新興發展區的旅次分布，故一般在建構模式上多採用此法，本計畫界內旅次分布採用重力模式構建，如 7.2.1 節 7-7 頁所示。而本計畫界外客運與貨運旅次分布以交通部運研所民國 105 年城際運輸需求模式期末報告之分析模組為基礎，並經由本計畫周界線檢核，得基年旅次分布。因此未來年則是透過成長率法推估旅次，並採用弗拉特法(Fratar)推估旅次分布，如 7.4 節 7-28 頁，以及 7.5 節 7-37 頁所述。
9. 報告書 7-9 頁中的一般化成本涵蓋多種運具組合，建議詳加補充各運具一般化成本矩陣的產生過程。	已在 7.2.1 節 7-9 頁補充說明大眾運具與私人運具一般化成本之計算說明。
10. 報告書 7-13 頁旅次分布模組中，是否可以將旅次長度分布的尺度做更細的切分，以利觀察旅次目的與長度間的關係，同時也有助於未來旅次長度變化趨勢的觀察。	為反映嘉義短距離旅次之長度分布，因此將旅次長度尺度切細，在 15 公里以內以每 3 公里為級距進行觀察，如圖 7.2-3~圖 7.2-6 所示，顯見旅次分布重力模式校估結果良好，觀察值與模式值趨勢相似。
11. 建議確認報告書 7-25 頁與運具分配簡報資料應有誤植，請修正。	已修正表 7.3-1。
12. 建議確認報告書 3-5 頁之周界線與屏柵線的圖示應有誤植，請修正。	已修正圖 3.1-2。
13. 報告書 7-54 頁中基年周界線與屏柵線涵蓋車種區隔，但指派結果檢核並無運具組成，建議詳細補充說明交通量指派的過程。	已補充各運具檢核情況於表 7.6-4。

委員意見	意見回覆
(四) 張委員立言	
<p>1. 請補充前期規劃案對現況年的預測結果，釐清前期模式的預測能力，並與本計畫預測結果進行比較。</p>	<p>前期民國 93 年嘉義生活圈計畫係以民國 92 年為基年、97 年為中間年、110 年為長期目標年；而本計畫以民國 105 年為基年、110 年、120 年為模式分析中間年、130 年為目標年。</p> <p>因兩案年期不同，故將前期民國 97 年預測結果，與本計畫民國 105 年現況結果，以各鄉鎮市旅次分布占比進行比較，如圖 7.2-7 所示。</p> <p>旅次產生分布而言，各鄉鎮市誤差皆在±1.8%以內，而旅次吸引分布而言，各鄉鎮市誤差皆在±2.3%以內，顯見校估反映實際現況的情形良好，如 7.2.2 節 7-15 頁所述。</p>
<p>2. 建議彙整本計畫對未來年發展趨勢的預測結果，提供做為相關單位進行整體規劃時的考量。</p>	<p>本計畫預測未來年發展趨勢共分四大部分：居住與家戶人口、就業與及業人口、就學與及學人口、家戶所得、車輛持有，茲彙整相關預測結果如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 居住與家戶人口 <ul style="list-style-type: none"> <li>戶籍人口：表 2.5-2</li> <li>家戶數與戶量：表 2.5-3</li> </ul> </li> <li>2. 就業與及業 <ul style="list-style-type: none"> <li>就業人口：表 2.5-5</li> <li>及業人口：表 2.5-7~表 2.5-8</li> </ul> </li> <li>3. 就學與及學 <ul style="list-style-type: none"> <li>就學人口：表 2.5-12~2.5-16</li> <li>及學人口：表 2.5-18~2.5-21</li> </ul> </li> <li>4. 家戶所得 <ul style="list-style-type: none"> <li>平均家戶所得：表 2.5-23</li> </ul> </li> <li>5. 車輛持有 <ul style="list-style-type: none"> <li>汽車車輛持有：表 2.5-25</li> </ul> </li> </ol>

委員意見	意見回覆
3. 旅次產生在各旅次目的迴歸式皆僅以人口作為單一變數，請解釋原因。	本計畫除嘗試投入人口變數外，亦投入及就業、及就學、所得等其他相關社經變數，但部分變數皆因顯著性不高或者模式適配度之原因，因此最後以人口做為迴歸式代表，相關迴歸式採行原則如 7.1.2 節 7-2 頁所述。
4. 運具選擇沿用前期報告結果，期末報告似乎並沒有提到所使用的運具種類、t 值、樣本數等，建議將前期報告或資料重新檢視並整理，以及補充在羅吉特模式中使用的變數定義。	已將前期能取得之資訊以及羅吉特變數定義補充至 7.3.1 節 7-25 頁。
5. 報告書中 6-19 頁表 6.2-6 道路容量部分，3 車道在每車道之容量相較於 2 車道容量小，是否有問題，請重新檢視。	本計畫沿用前期所使用道路參數，並參考其他地區需求模型相關計畫，如民國 105 年運研所「北臺區域整體運輸規劃-社經與旅次起迄整合分析」道路系統分類，於車道多之路段在每車道容量有較少的現象，故容量較少應為合理。
6. 此專案模型是採用 Visum 軟體進行建構，請提供模式在該軟體所有使用參數值。	Visum 中所使用之參數值皆在運輸需求模型各步驟中提供，感謝委員意見。
7. 交通量指派預測成果部分，請補充未來年交通量指派後，路網上交通流量預測結果。	遵照辦理，已補充各年期交通預測狀況於 8.6 節圖 8.6-1~圖 8.6-6 中。
8. 建議比較前期與本期共同有進行調查之路段預測結果，是否有壅塞情況須處理以及近十年之變化狀況。	回顧前期 93 年嘉義生活圈與 95 年嘉義市整體運輸規劃報告，內容皆未詳述市區道路交通預測結果，故無從進行市區道路變化比較。 而本計畫則是透過現況市區道路交通量調查結果加以檢核調校，並參考未來城市與社經發展進行預測，相關市區道路未來年預測結果詳表 8.6-1 以及表 8.6-4 所示。

委員意見	意見回覆
(五) 嘉義市都市發展處	
<p>1. 交通量指派部分所提供的資訊與本單位密切相關，本案是否可提供嘉義市與北港、新營以及斗南等地區之間的交通概況。</p>	<p>本計畫以嘉義市為規劃範圍，基於嘉義市與嘉義縣為嘉義生活圈，研究範圍則擴大以嘉義縣鄉鎮市、城際運輸場站與聯外幹道為考量，如圖 1.2-1 所示。</p> <p>而嘉義縣市與南雲林、北臺南地區之間亦有較密切互往，本計畫亦將界外分區予以細分，分析現況與未來界外客運旅次需求關係，如 7.4.2 節 7-30 頁所述，以及 8.4 節 8-12 頁所述。</p>
(六) 嘉義市工務處	
<p>1. 報告書表 2.3-3 以及期中意見回覆部分廬山橋改建工程應是於 108 年完工，請修正。</p>	<p>已修正於表 2.3-3。</p>
<p>2. 期中意見回覆中工務處部分描述垂楊路拆除，請修正為垂楊路開蓋。</p>	<p>已修正於附錄 2。</p>
(七) 嘉義市交通工程科	
<p>1. 表 2.3-1 重大土地開發計畫資料過時，請更新。</p>	<p>已修正於表 2.3-1。</p>
<p>2. 3.1 節路段速率調查，目前僅以圖示方式顯示，請補充以表格方式呈現各路段速率及服務水準，以利檢視及本府後續應用。</p>	<p>已補充於 3.1.2 節表 3.1-18。</p>
<p>3. 請補充 106 年 8 月及 9 月工作會議紀錄辦理回復情形。</p>	<p>已更新於附錄 3。</p>
<p>4. 表 7.2-3~7.2-7，請補單位資料。</p>	<p>旅次分布單位皆為人旅次，已補充於表 7.2-3~7.2-7。</p>
<p>5. P7-50，表 7.6-5 基年周界線尖峰小時交通量指派結果，嘉義線東周界線往東部份調查值與模式值誤差達 18.3%，另表 7.6-7 重要道路尖峰小時交通量指派，多數路段之誤差值亦大於 10%，模式預測結果是否誤差過大，請再檢視說明。</p>	<p>嘉義縣東周界線雖誤差百分比為 18.3%，實際上在 PCU 差值僅差 5 單位，於模型整體影響差異極小，故認為不影響模型預測結果，而尖峰小時的屏柵線檢核調校並結果如表 7.6-5~表 7.6-8 所示。</p>

委員意見	意見回覆
<p>6. 旅次產生與吸引，表 7.1-1 非家旅次僅為 0.09 次/人，是否過低。</p>	<p>本計畫非家旅次率計算採總非家旅次數除以總人口數，所得出之旅次為 0.09 次/人，相較於前期模型的旅次率約 0.12 次、臺北模型 98 年資料約 0.44 次，以上旅次率皆小於 1.00 次/人，如 7.1.2 節 7-5 頁所述。</p>