



新竹縣交通 整體發展趨勢與策略

【十大交通論壇 簡報】

簡報人：李宗益 副總經理



目錄

Contents

01

現況掌握

02

遠景分析

03

發展策略

04

建議



01

章節 PART

現況掌握

- 土地使用狀況
- 社會經濟發展狀況
- 道路交通發展狀況
- 公車客運服務現況
- 軌道系統服務現況

土地使用狀況

● 都市計畫面積僅占3.82%

■ 17個都市計畫區(占新竹縣面積3.82%)

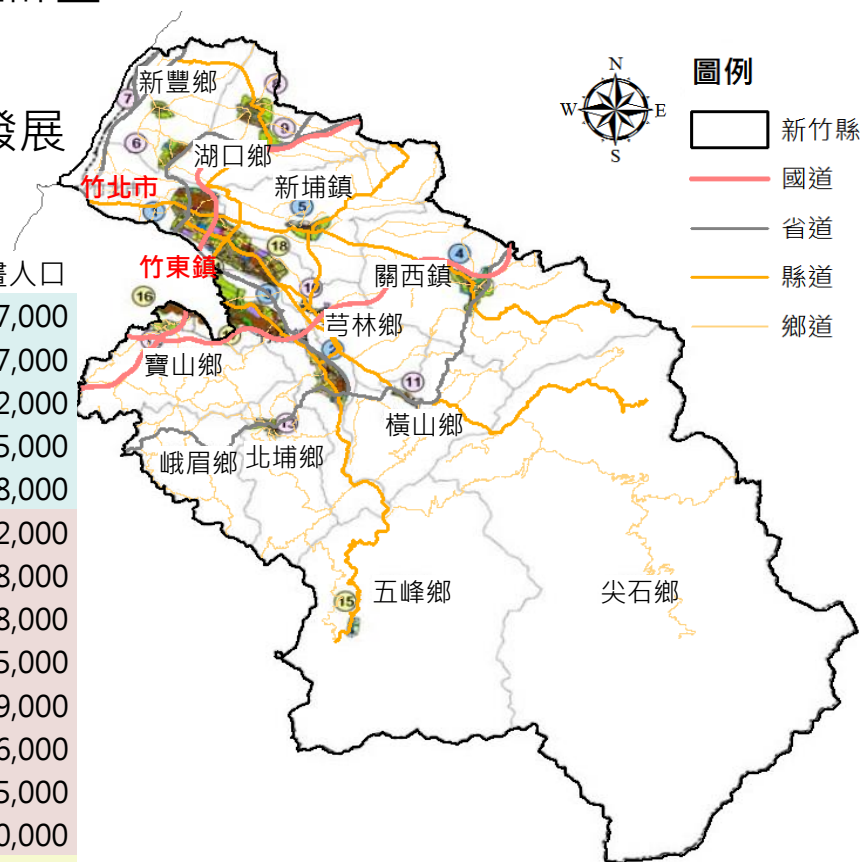
■ 5處市鎮計畫、8處鄉街計畫、4處特定區計畫

● 都市發展集中於竹北市、竹東鎮

■ 由新竹科學園區為中心向外擴張之都市發展

■ 其餘都市計畫區沿省道、縣道分布

	計畫名稱	目標年	面積	計畫人口
市鎮計畫	竹北(含斗崙地區)都市計畫	115	1204.58	137,000
	竹東都市計畫	115	560.29	67,000
	竹東(頭、二、三重)都市計畫	115	396.32	22,000
	關西都市計畫	110	441.84	25,000
	新埔都市計畫	110	260.40	18,000
鄉街計畫	新豐(山崎地區)都市計畫	115	227.50	22,000
	新豐(新庄子地區)都市計畫	110	112.43	8,000
	湖口都市計畫	110	370.00	38,000
	湖口(老湖口地區)都市計畫	110	152.65	5,000
	芎林都市計畫	100	110.70	9,000
	橫山都市計畫	110	99.09	6,000
	寶山都市計畫	110	107.48	5,000
	北埔(含鄉公所地區)都市計畫	110	149.70	10,000
特定區計畫	高速鐵路新竹車站特定區主要計畫	115	309.22	45,000
	五峰清泉風景區特定區計畫	110	79.383	1,500
	新竹科學工業園區特定區計畫(新竹縣部分)	110	902.43	2,500
	台灣知識經濟旗艦園區特定區計畫	125	435.00	33,000



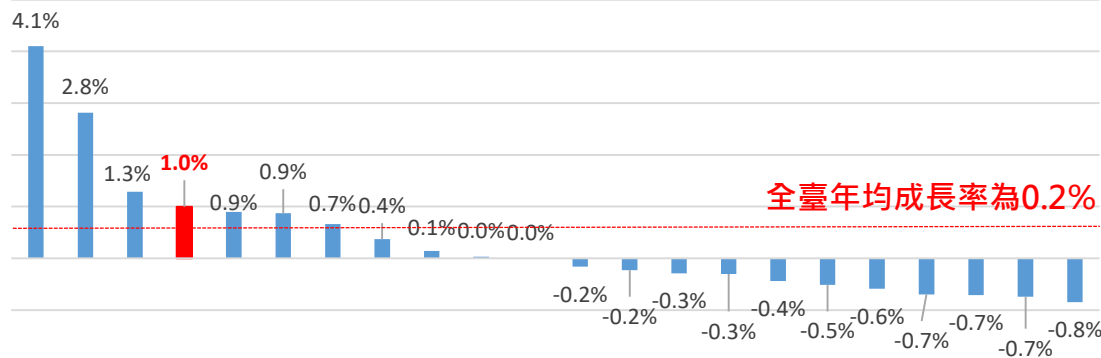
社會經濟發展狀況



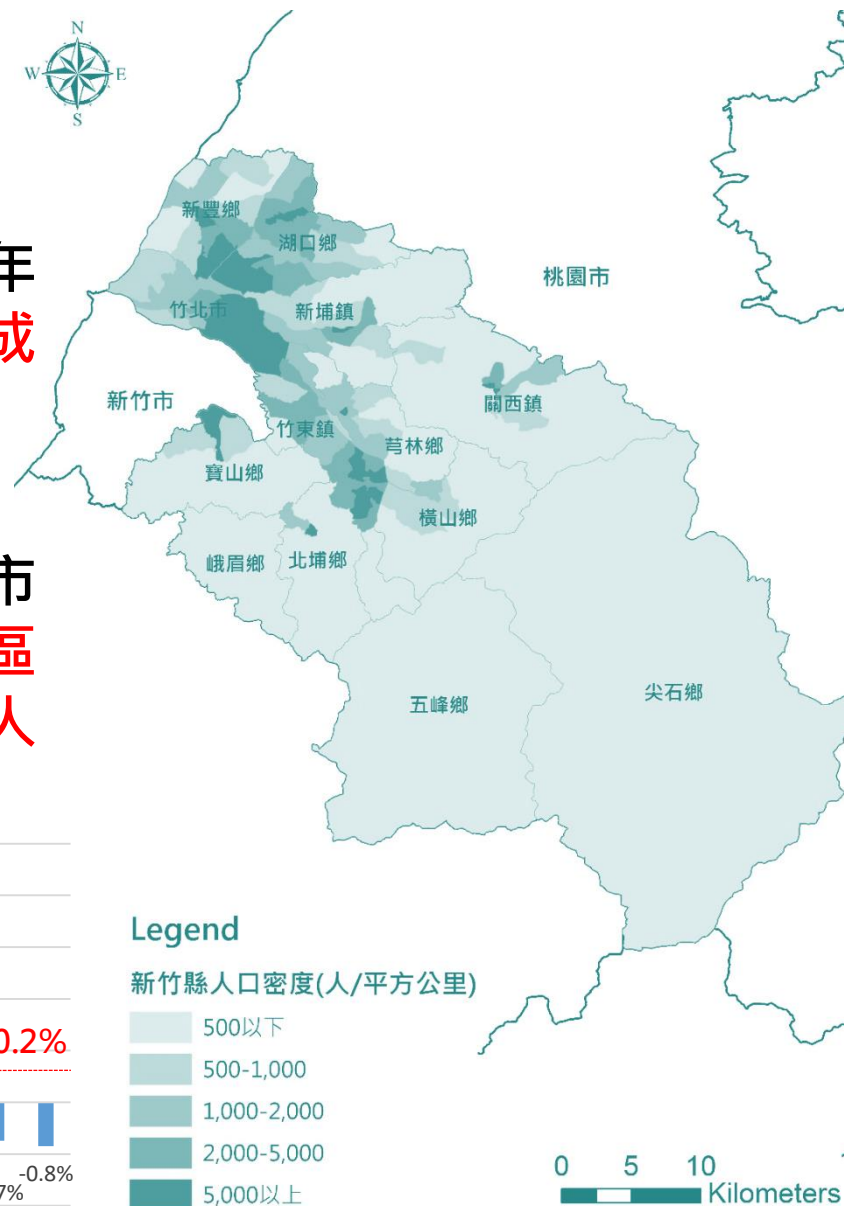
人口快速成長，全臺第4名

- 近10年人口成長快速，98~108年均成長率為1.0%，為**全臺第4名成長快速的縣市**
- 108年人口達到56.4萬人
- 人口多集中於都市地區，以竹北市19.5萬人最多，**人口密度與北投區相似**；以竹東鎮9.7萬人次之，**人口密度與林口區相似**

98~108年
均成長率(%)



金門縣 連江縣 桃園市 新竹縣 澎湖縣 新竹市 臺中市 新北市 臺北市 臺南市 高雄市 宜蘭縣 嘉義市 苗栗縣 彰化縣 花蓮縣 基隆市 雲林縣 臺東縣 南投縣 屏東縣 嘉義縣

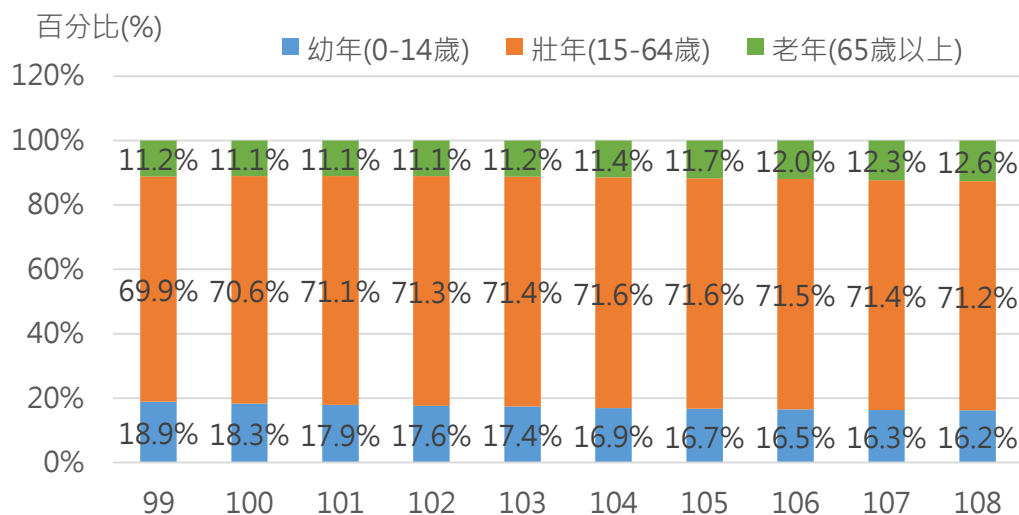
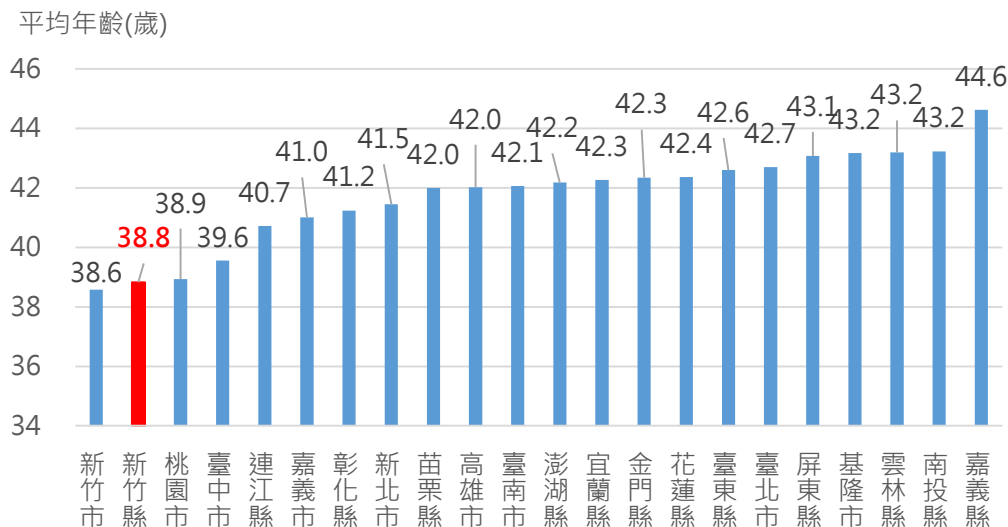


社會經濟發展狀況



全臺第2名的年輕縣市

- 108年新竹縣**平均年齡**為**38.8歲**，全台第2名年輕的縣市
- 近年因受少子化和高齡化影響，**幼年人口比例**微幅下降，**老年人口比例**微幅增加
- 108年新竹縣幼年人口占16.2%，老年人口比例占12.6%，皆僅低於新竹市



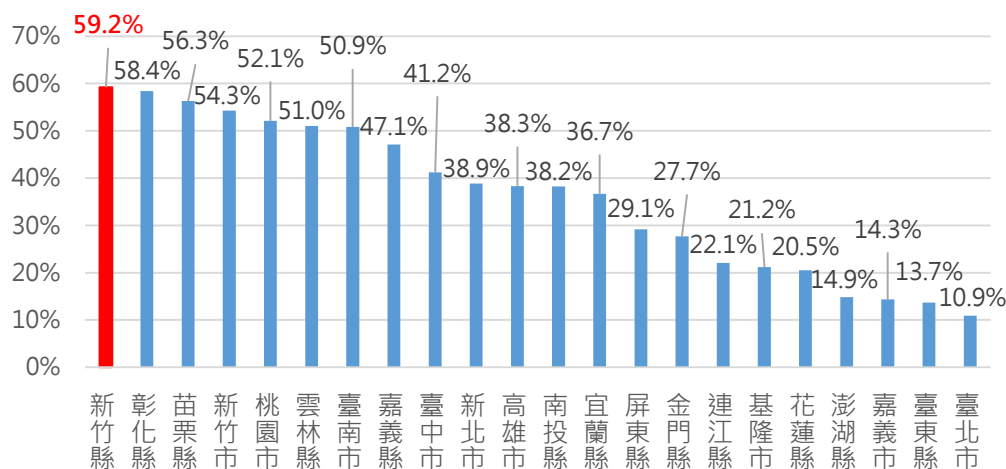
社會經濟發展狀況



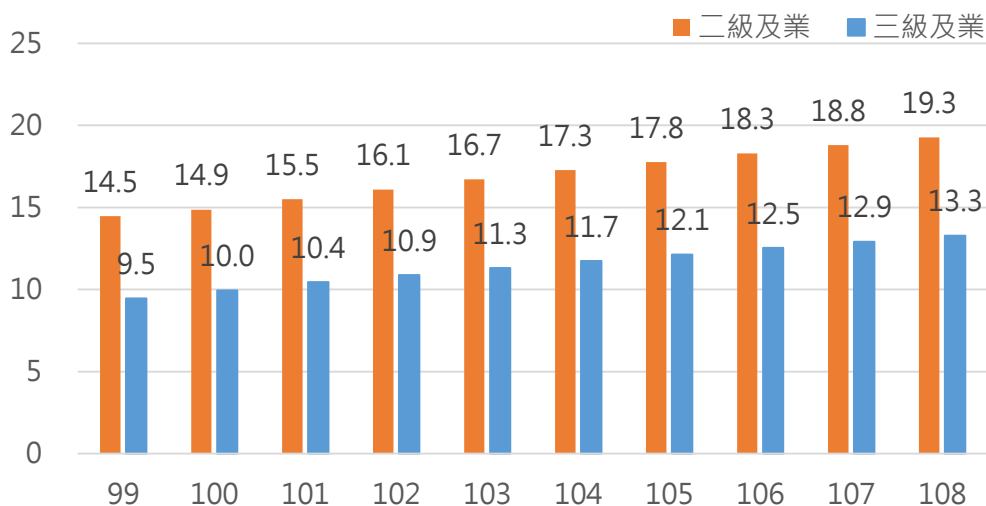
二級及業占比全臺最高

- 108年二級級業人口占59.2%，為全臺二級及業人口比例第1名的縣市
- 近10年年均成長率，二級3.2%，三級3.8%，較全臺平均成長速度快
- 二三級及業人口持續成長中，108年二級級業人達19.3萬人，三級及業達13.3萬人

二級及業人口占比
(%)



萬人



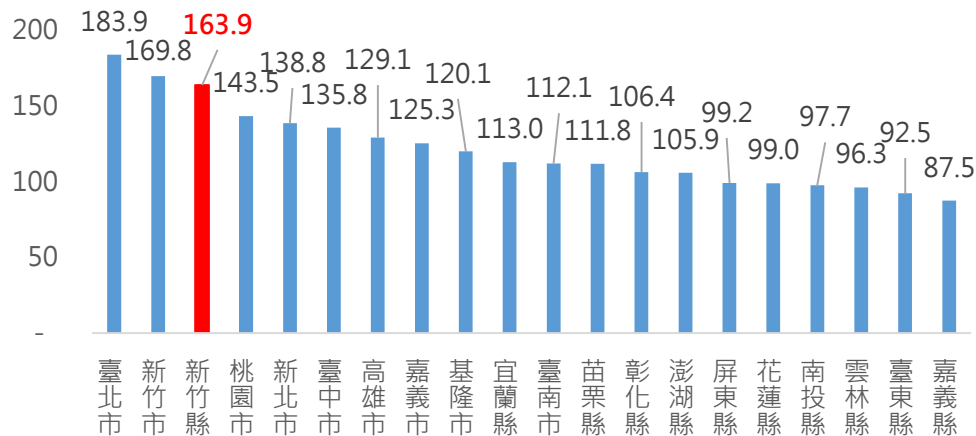
社會經濟發展狀況



平均家戶所得全臺第3名

- 108年平均家戶所得為163.9萬元，為**全臺第3名**
- 近10年年均成長率為0.79%

平均家戶所得
(萬元/年/戶)

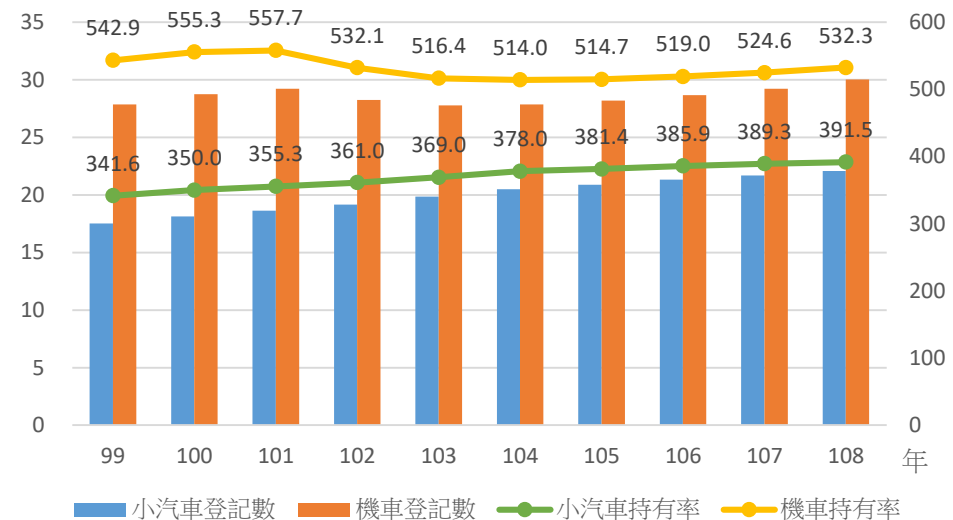


機車持有數成長較全臺快

- 近3年汽機車持有數年均成長率分別為0.9%和1.1%，**機車較全臺平均成長快速(0.7%)**
- 經濟成長帶動每千人持有汽車數量增加，108年**汽車391.5輛/千人**和**機車532.3輛/千人**

持有數(萬輛)

持有率(輛/千人)



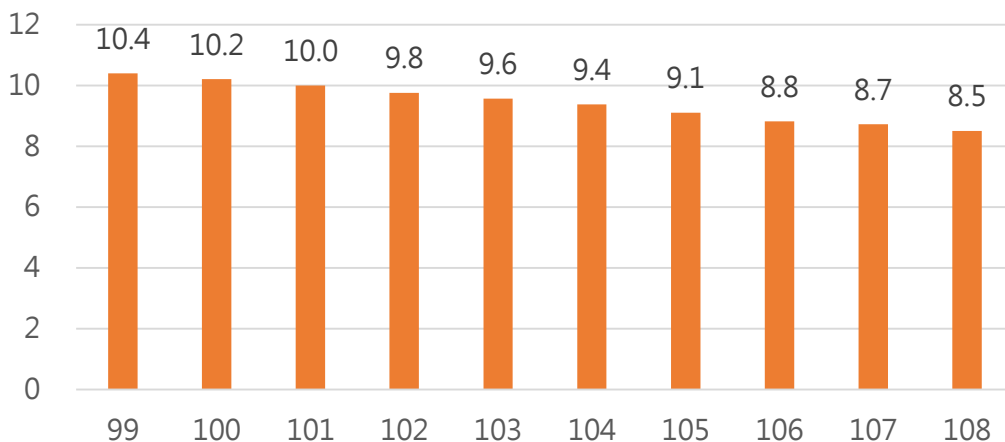
社會經濟發展狀況



及學下降趨勢與全臺相似

- 近10年年均成長率為2.21%，與全臺平均下降趨勢相似(-2.22%)
- 受少子化影響，108年及學人口降低至8.5萬人

及學人口(萬人)



觀光人次成長較全臺趨緩

- 近10年年均成長率為0.31%，較全臺平均成長趨緩(3.6%)
- 108年國內遊客達516.1萬人，外國人來臺3.7萬人，總觀光人次持續增加中

年期	國人國內旅遊 (萬人次)	外國人來臺 (萬人次)	總觀光人次 (萬人次)
99	502.5	2.8	505.3
100	617.1	2.9	620.1
101	563.4	2.6	566.0
102	623.8	2.8	626.6
103	572.4	2.4	574.8
104	637.2	2.2	639.4
105	718.7	2.2	720.9
106	675.0	2.4	677.4
107	619.0	2.7	621.7
108	516.1	3.7	519.8

道路交通發展狀況

- 國道系統主要架構(2國道)

- 聯外道路：國道1號、國道3號

- 公路系統主要架構(2快道4省道)

- 南北往來：台1線、台3線、台15線、
台31線、台61線

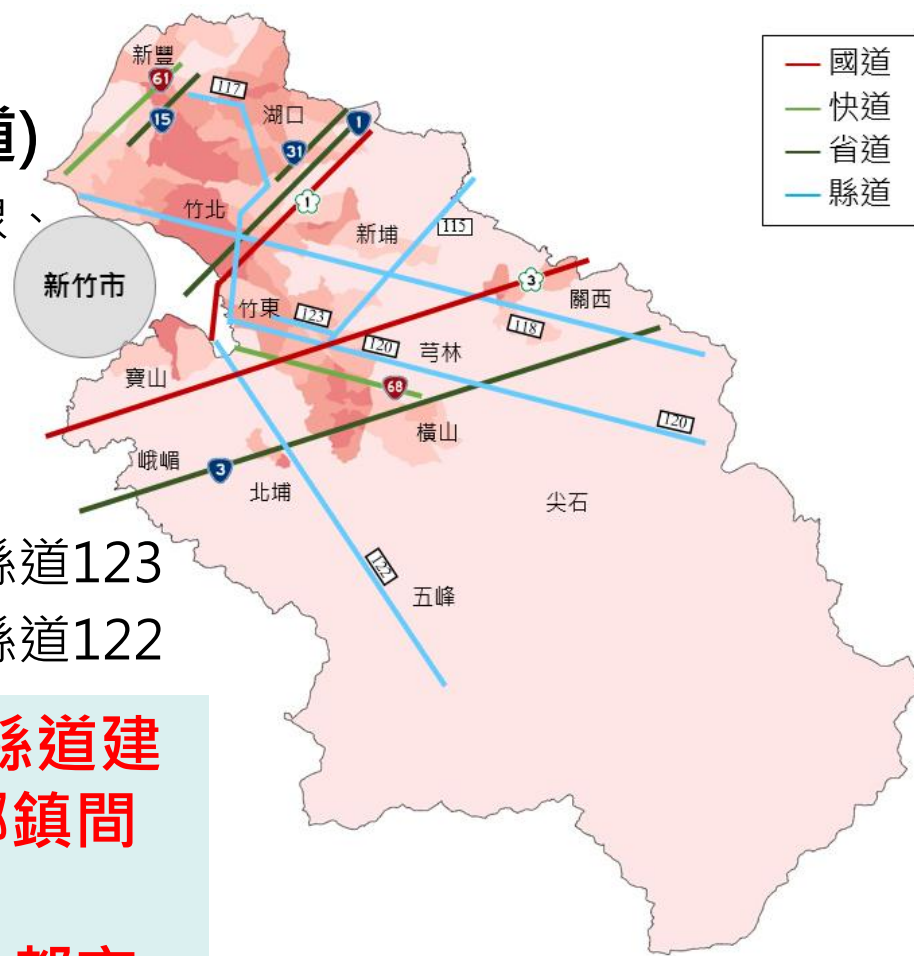
- 東西往來：台68線

- 縣道系統主要架構(6縣道)

- 南北往來：縣道115、縣道117、縣道123

- 東西往來：縣道118、縣道120、縣道122

- 2國道、2快道、4省道、6縣道建構七橫七縱主要道路網，鄉鎮間聯絡道路已趨完善
- 受到竹北和竹東發展快速，都市道路尖峰瓶頸問題仍不斷出現



道路交通發展狀況

● 國道系統主要架構(2國道)

■ 聯外道路：國道1號、國道3號

● 公路系統主要架構(2快道4省道)

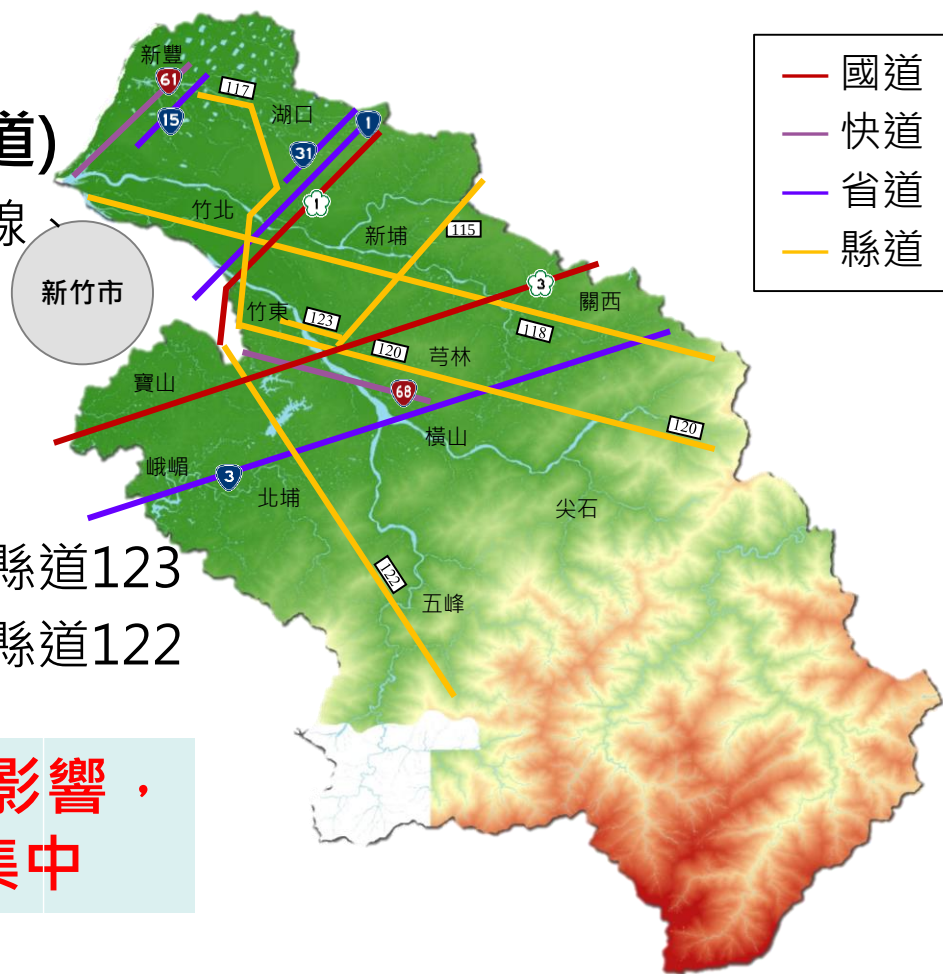
■ 南北往來：台1線、台3線、台15線、
台31線、台61線

■ 東西往來：台68線

● 縣道系統主要架構(6縣道)

■ 南北往來：縣道115、縣道117、縣道123

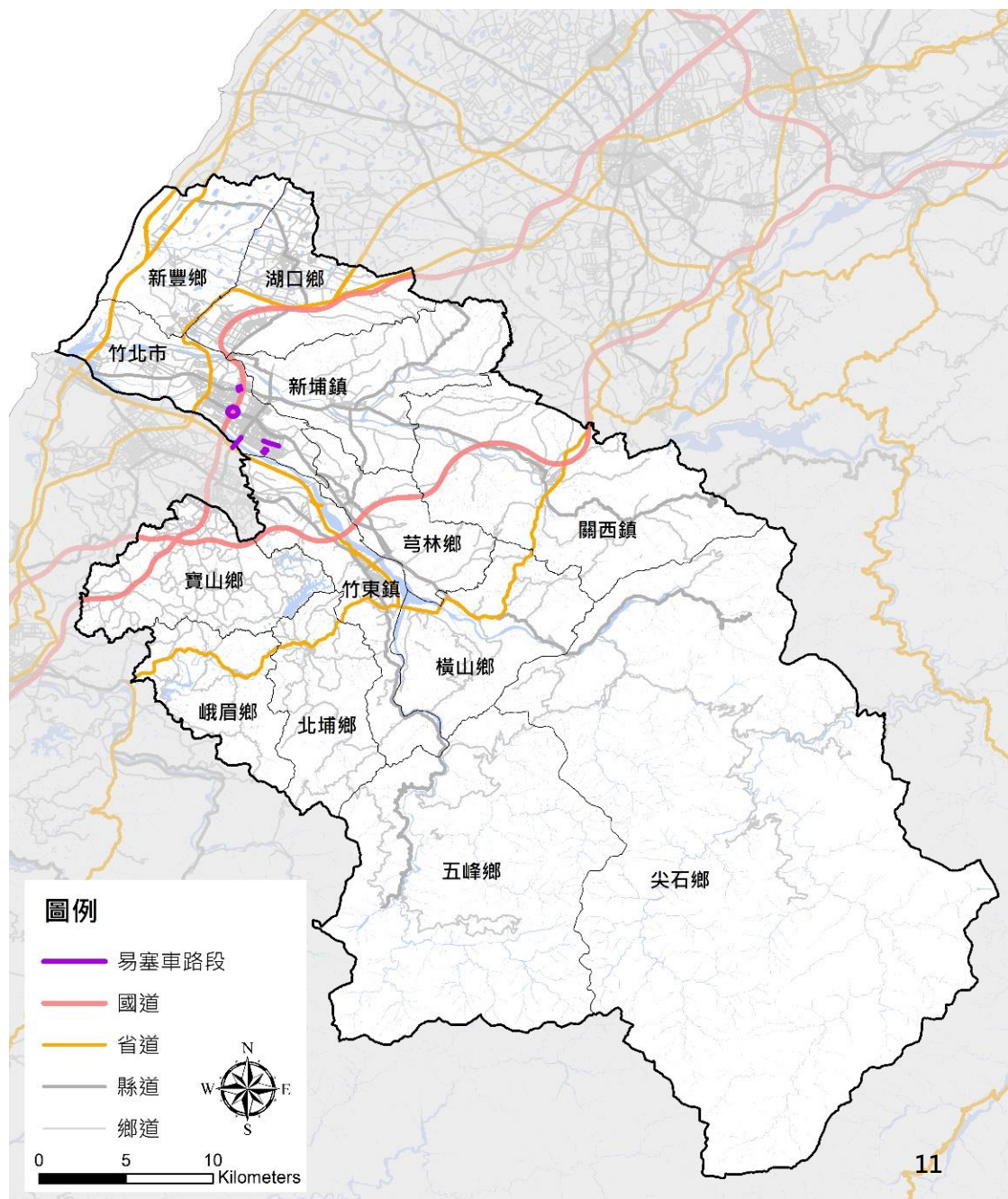
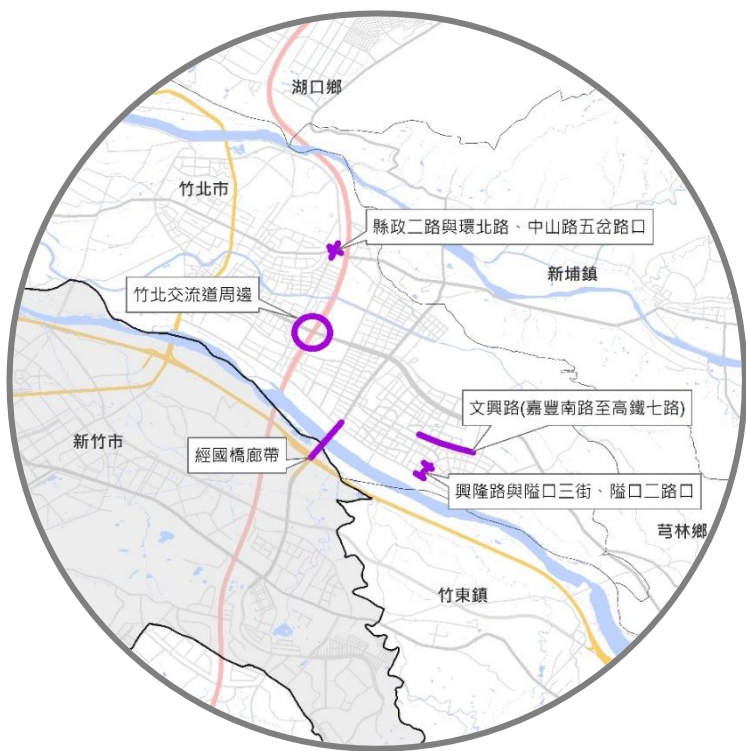
■ 東西往來：縣道118、縣道120、縣道122



道路受到山、河之天然阻隔影響，
使得道路不易拓寬，瓶頸較集中

易塞車路段

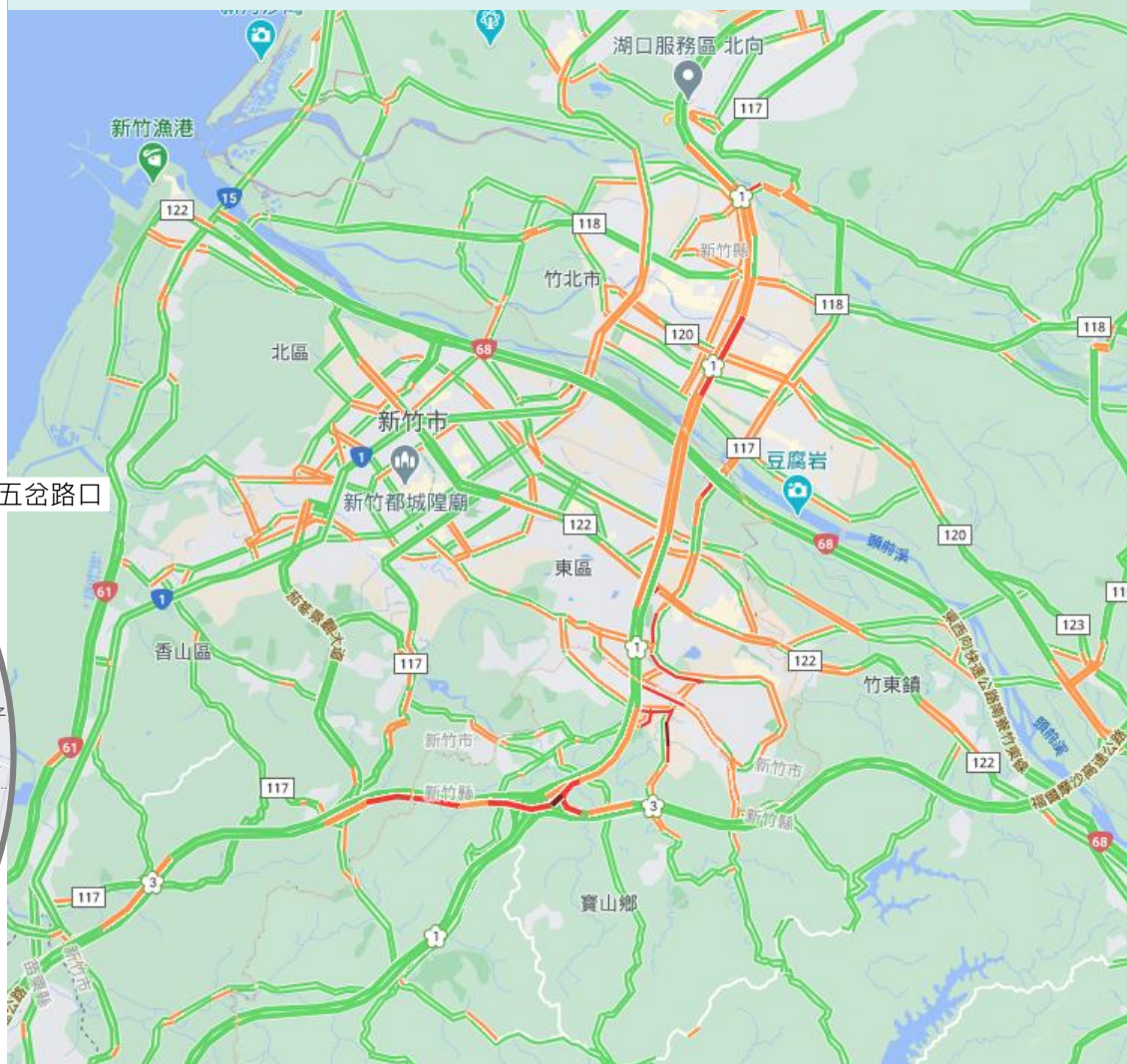
項目	路段
1	經國橋廊帶
2	竹北交流道周邊
3	縣政二路與環北路、中山路五岔路口
4	文興路(嘉豐南路至高鐵七路)
5	興隆路與隘口三街、隘口二路口



易塞車路段

項目	路段
1	經國橋廊帶
2	竹北交流道周邊
3	縣政二路與環北路、中山路五岔路口
4	文興路(嘉豐南路至高鐵七路)
5	興隆路與隘口三街、隘口二路口

晨峰時段約塞車2小時才紓解



公車客運服務路線數

現況供給班次以竹北市、竹東鎮往來新竹市東區最多

2 條

國道客運

46 條

公路客運

新竹縣政府管轄

5 條

快捷公車

5 條

觀光公車

3 條

醫療專車

6 條

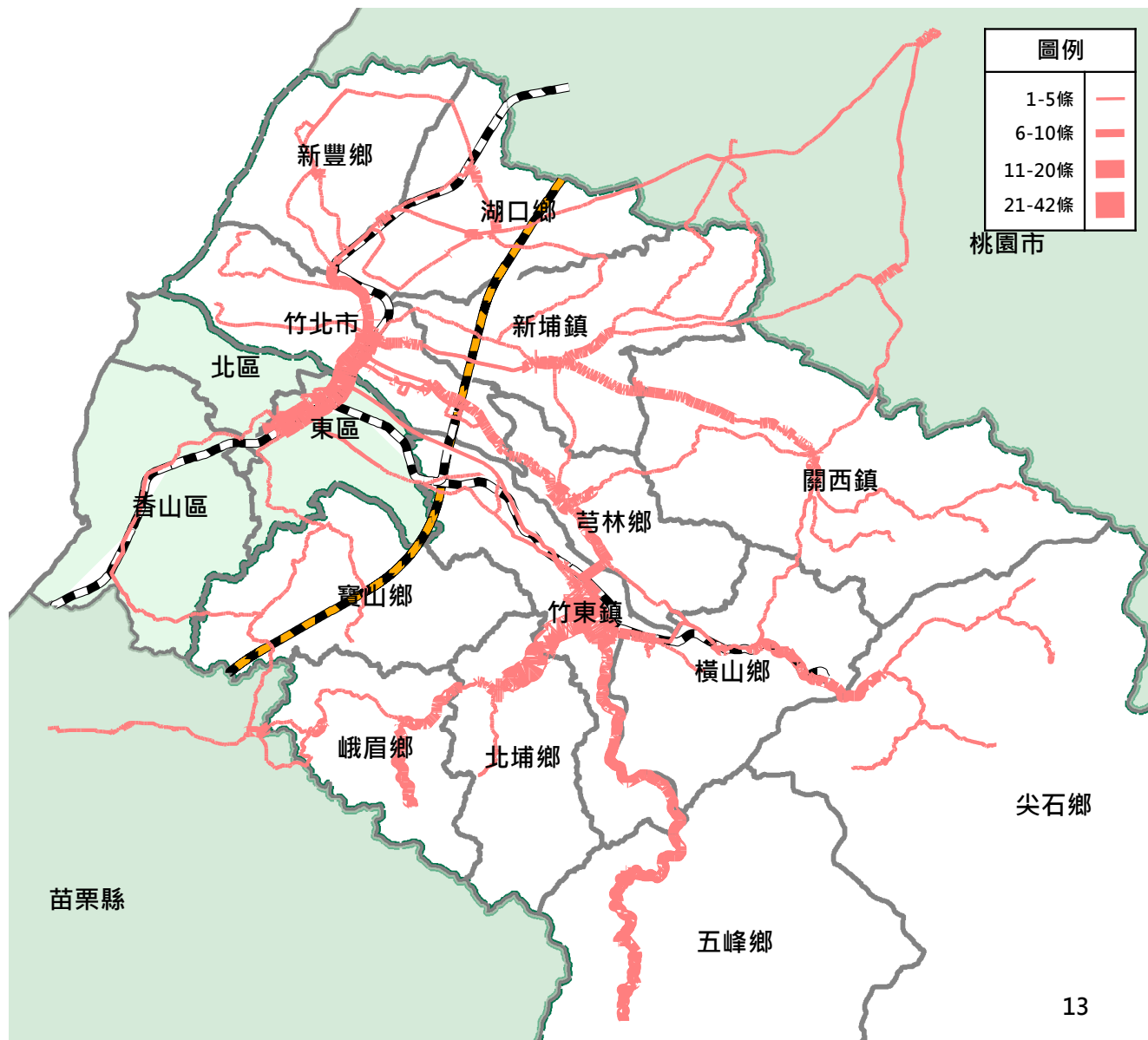
竹北市民公車

3 條

需求反應式公車

14 條

鄉鎮公所公車



公車客運服務班次數

服務路線數集中於臨近竹北市與竹東鎮之主要道路

2 條

國道客運

46 條

公路客運

新竹縣政府管轄

5 條

快捷公車

5 條

觀光公車

3 條

醫療專車

6 條

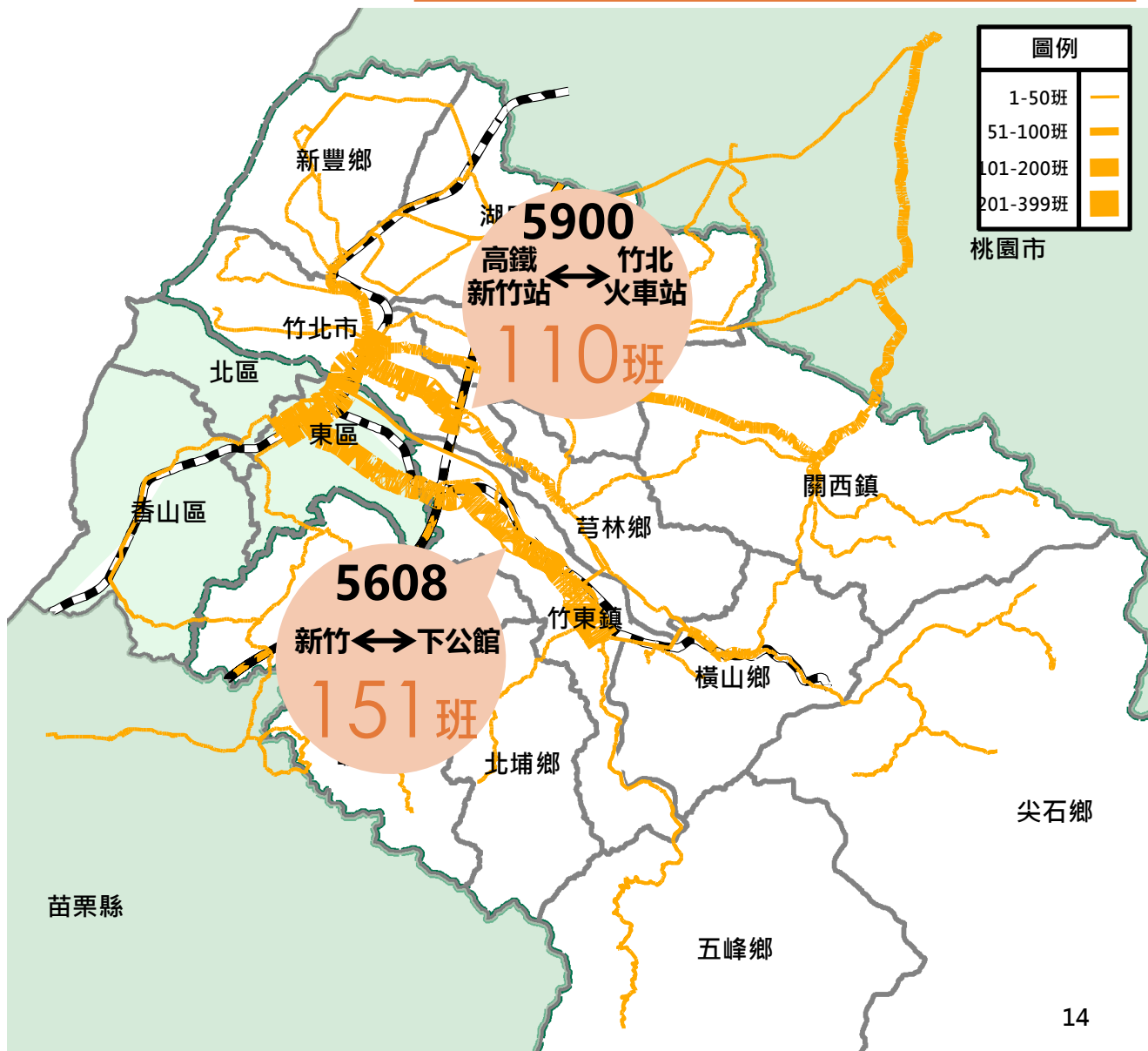
竹北市民公車

3 條

需求反應式公車

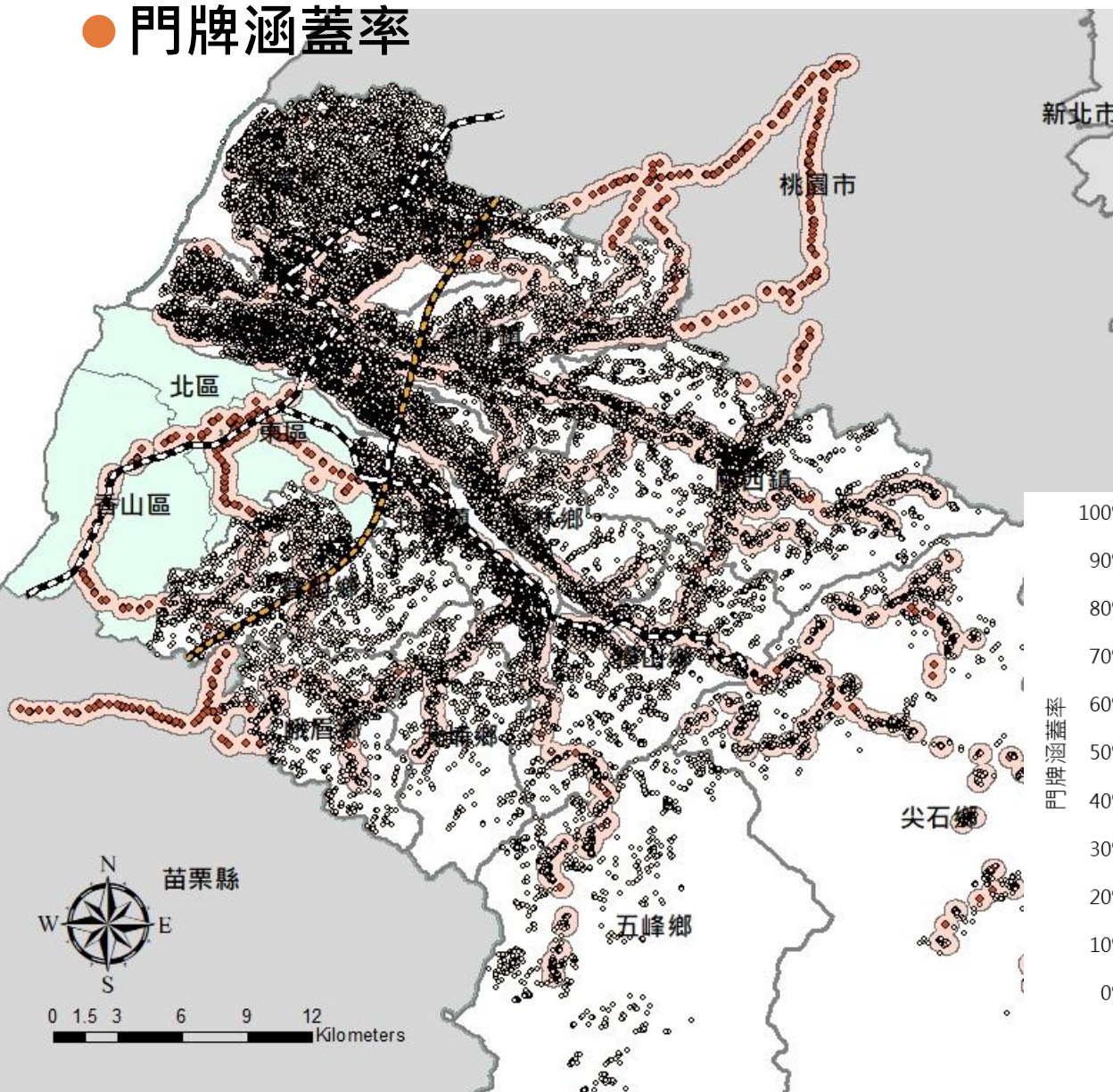
14 條

鄉鎮公所公車

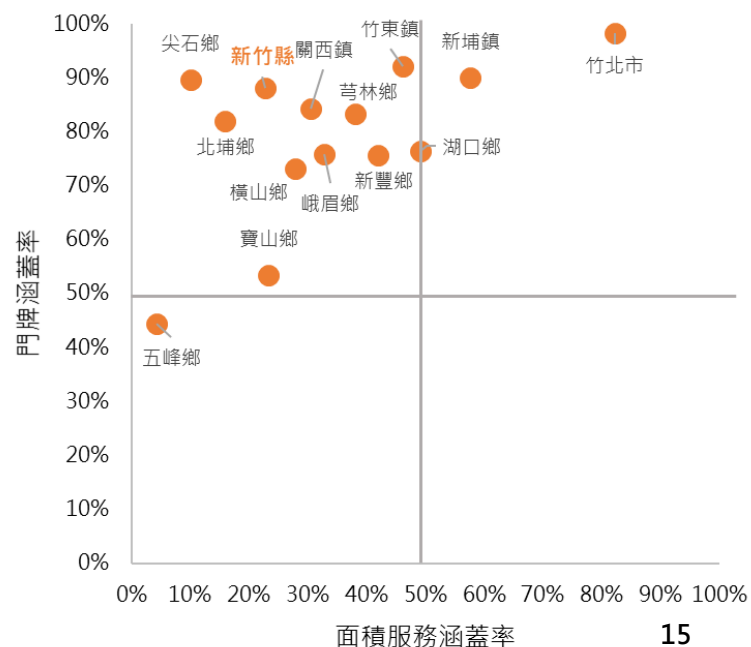


公車客運服務現況

● 門牌涵蓋率

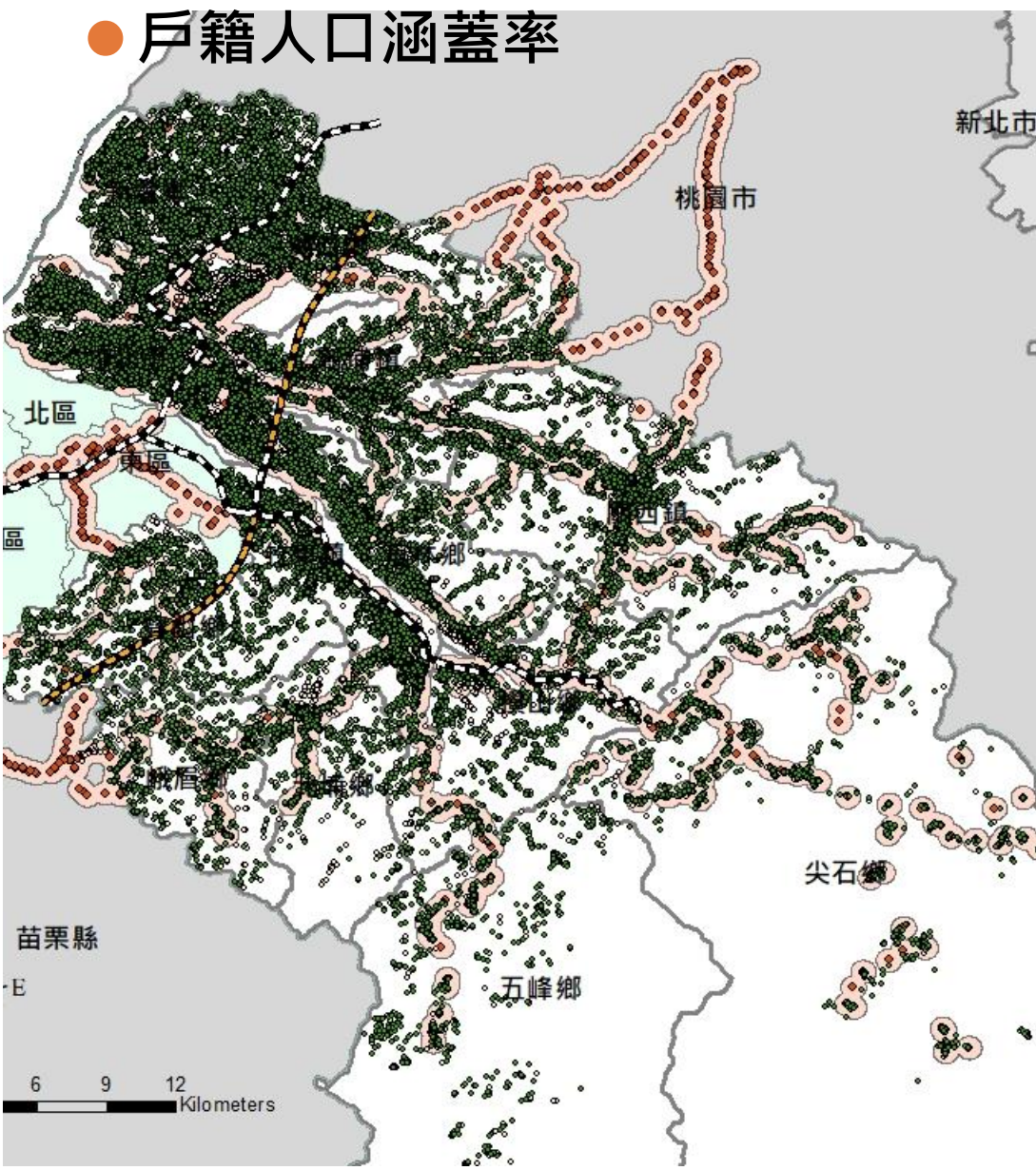


行政區	門牌涵蓋率
竹北市	98%
竹東鎮	92%
尖石鄉	90%
新埔鎮	90%
關西鎮	84%
芎林鄉	83%
北埔鄉	82%
新豐鄉	76%
湖口鄉	76%
橫山鄉	73%
峨眉鄉	76%
五峰鄉	45%
寶山鄉	53%
新竹縣	88%

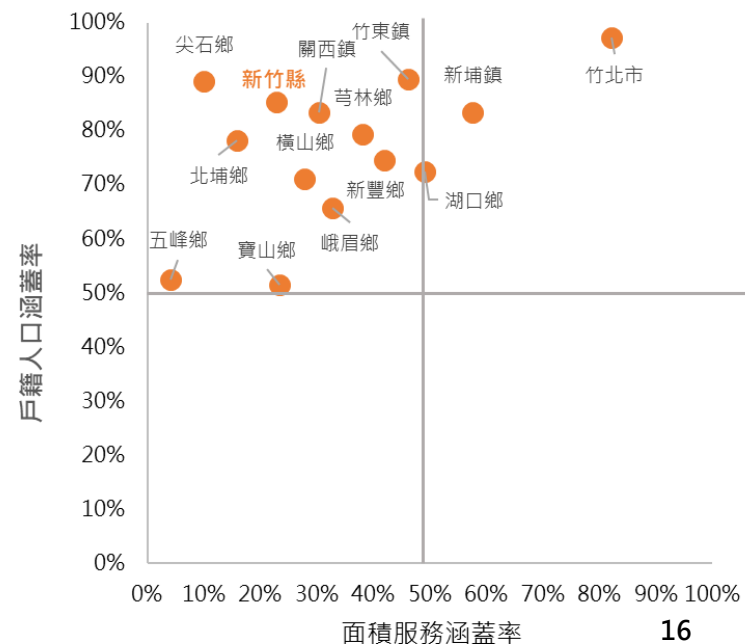


公車客運服務現況

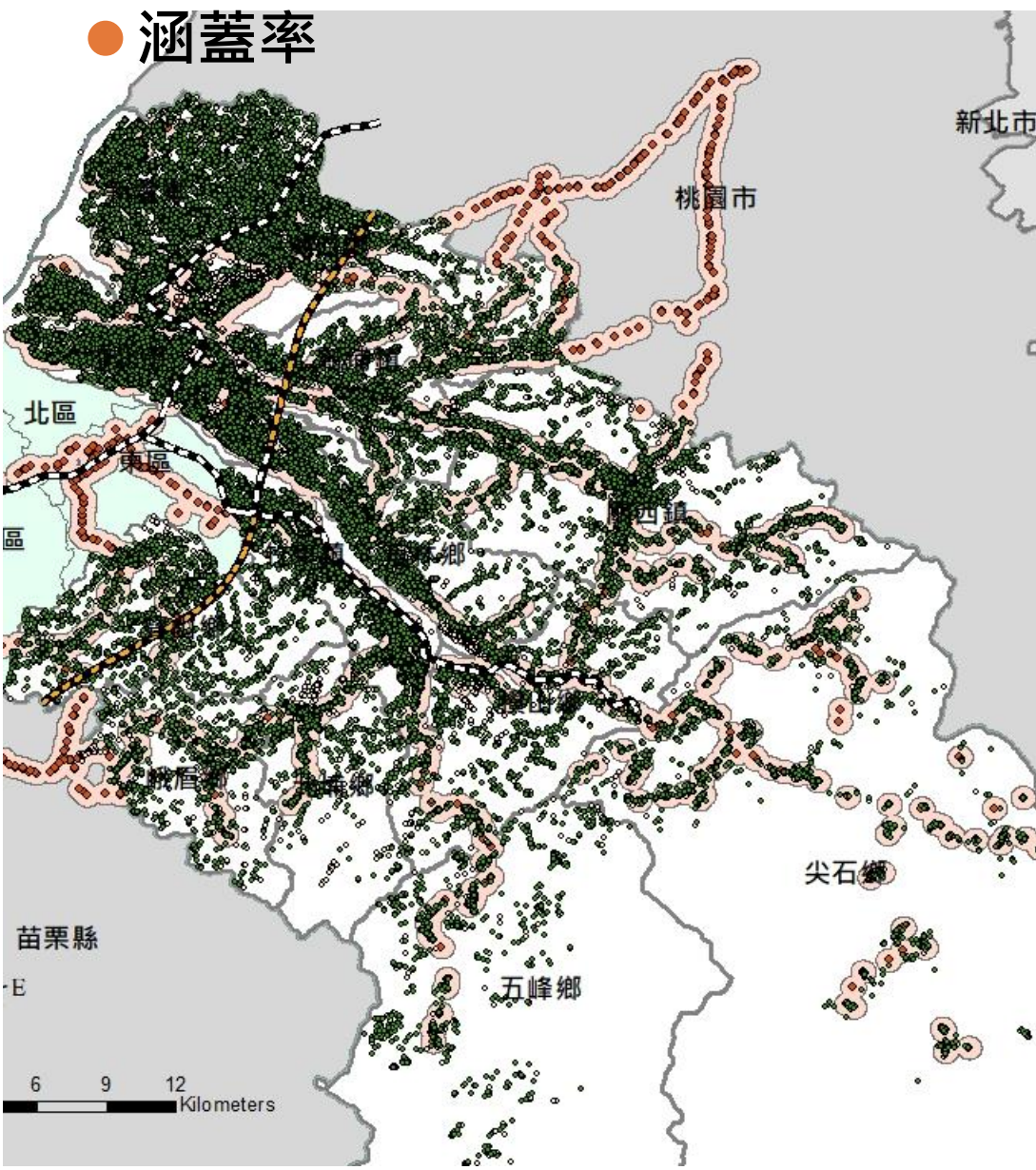
● 戶籍人口涵蓋率



行政區	戶籍人口涵蓋率
竹北市	97%
竹東鎮	90%
尖石鄉	89%
新埔鎮	84%
關西鎮	84%
芎林鄉	79%
北埔鄉	78%
新豐鄉	75%
湖口鄉	72%
橫山鄉	71%
峨眉鄉	66%
五峰鄉	52%
寶山鄉	51%
新竹縣	85%



● 涵蓋率



行政區	門牌涵蓋率	戶籍人口涵蓋率
竹北市	98%	97%
竹東鎮	92%	90%
尖石鄉	90%	89%
新埔鎮	90%	84%
關西鎮	84%	84%
芎林鄉	83%	79%
北埔鄉	82%	78%
新豐鄉	76%	75%
湖口鄉	76%	72%
橫山鄉	73%	71%
峨眉鄉	76%	66%
五峰鄉	45%	52%
寶山鄉	53%	51%
新竹縣	88%	85%

1. 整體新竹縣已達88.1%的門牌涵蓋率及85.3%的戶籍人口涵蓋率
2. 寶山鄉、五峰鄉及峨眉鄉服務涵蓋率皆較低；竹北市及竹東鎮為服務涵蓋率最高之兩鄉鎮
3. 尖石鄉與竹東鎮因門牌及戶籍人口集中在主要運輸路廊，故達到約90%的涵蓋率

公路公共運輸力

- 新竹縣基礎力總分為8分，在本島非六都中排行第12位
- 建議加強「A1公車營運車公里」、「A3無障礙通用設計車輛比」、「A5節能減碳公車比」和「A6鐵公路無縫整合」

基礎力排名

縣市	A1	A2	A3	A4	A5	A6	基礎力總分	平均
臺北市	5	5	5	5	1	5	26	4.33
新北市	3	5	4	5	1	1	19	3.17
桃園市	2	4	2	5	2	4	19	3.17
臺中市	2	5	3	4	1	2	17	2.83
高雄市	1	5	3	4	2	2	17	2.83
臺南市	1	4	2	4	1	1	13	2.17
基隆市	4	5	3	5	0	3	20	3.33
嘉義市	2	3	1	4	0	3	13	2.17
新竹市	2	5	1	1	1	2	12	2.00
宜蘭縣	1	2	2	5	1	1	12	2.00
花蓮縣	1	2	1	4	2	1	11	1.83
南投縣	2	2	1	3	1	1	10	1.67
臺東縣	1	2	1	4	1	1	10	1.67
雲林縣	1	1	1	4	1	1	9	1.50
嘉義縣	1	1	1	4	1	1	9	1.50
屏東縣	1	2	1	3	1	1	9	1.50
新竹縣	1	3	1	1	1	1	8	1.33
苗栗縣	1	2	1	1	1	1	7	1.17
彰化縣	1	1	1	3	0	1	7	1.17
金門縣	1	5	2	1	5		14	2.80
連江縣	1	2	0	5	0		8	1.60
澎湖縣	1	3	1	2	0		7	1.40

新竹縣

基礎力 1.33

本島非六都排行第11位

公車營運車公里

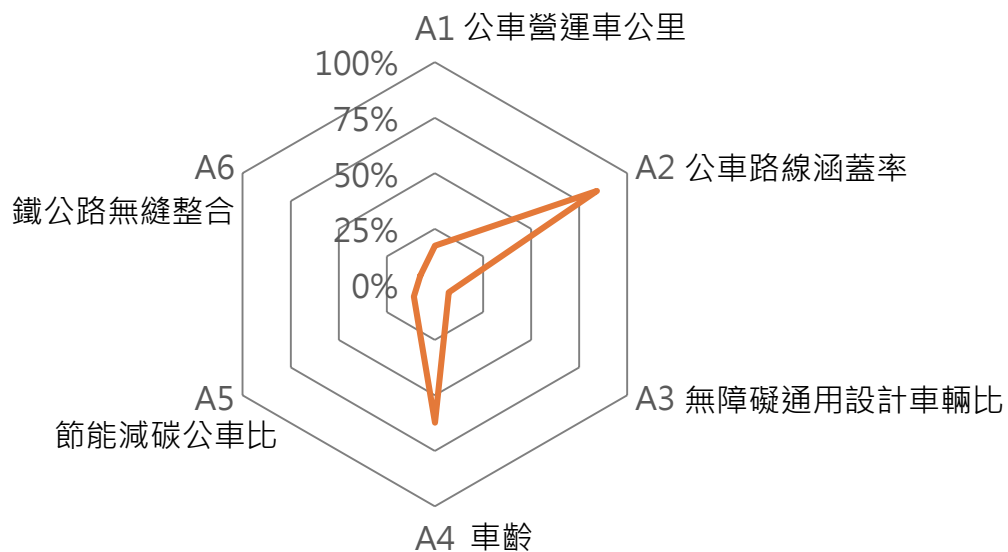
車齡

公車路線涵蓋率

節能減碳公車比

無障礙通用設計車輛比

鐵公路無縫整合



公路公共運輸力

- 新竹縣施政力總分為12分，在本島非六都中排行第2位，分數相對較佳
- 建議加強「B1公共運輸預算投放比」和「B3公共運輸專責單位人力」和「B5違規停車管理情形」

施政力排名

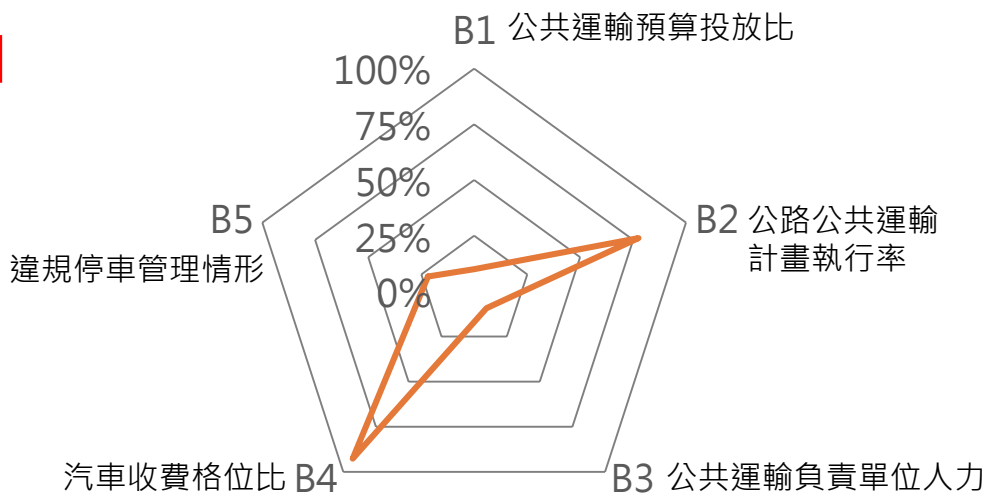
縣市	B1	B2	B3	B4	B5	施政力總分	平均
臺北市	5	5	2	5	5	22	4.40
桃園市	3	5	1	5	2	16	3.20
高雄市	3	5	1	5	2	16	3.20
臺中市	2	5	1	3	2	13	2.60
臺南市	4	2	1	3	1	11	2.20
新北市	1	2	1	5	3	12	2.40
宜蘭縣	4	5	1	5	1	16	3.20
新竹市	1	4	1	4	2	12	2.40
新竹縣	1	4	1	5	1	12	2.40
嘉義市	1	4	1	5	1	12	2.40
南投縣	1	4	1	4	1	11	2.20
嘉義縣	1	4	1	4	1	11	2.20
屏東縣	1	4	1	4	1	11	2.20
基隆市	2	1	1	4	2	10	2.00
苗栗縣	1	4	1	3	1	10	2.00
雲林縣	1	4	1	3	1	10	2.00
臺東縣	1	5	1	1	1	9	1.80
花蓮縣	1	4	1	1	1	8	1.60
彰化縣	1	0	1	2	1	5	1.00
澎湖縣	5	4	2	5	1	17	3.40
連江縣	4	5	5	1	1	16	3.20
金門縣	4	5	4	0	1	14	2.80

新竹縣

施政力 2.40

本島非六都排行第2位

公路公共運輸預算投放比
公路公共運輸計畫執行率
公共運輸負責單位人力
汽車收費格位比
違規停車管理情形



公路公共運輸力

- 新竹縣服務力總分為36.62分，在本島非六都中排行第7位
- 建議加強「C4公車票價滿意度」和「C8公車服務準點性滿意度」

服務力排名

縣市	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	C9	C10	C11	服務力總分	平均
臺北市	5.00	5.00	4.06	4.26	4.21	4.05	3.91	3.98	3.98	4.02	4.08	46.55	4.23
新北市	4.00	3.00	4.06	4.19	4.17	4.01	3.87	4.02	4.00	4.05	4.18	43.55	3.96
桃園市	2.00	1.00	3.92	3.87	3.90	3.90	3.65	3.90	3.91	3.94	4.01	38.00	3.45
臺中市	1.00	1.00	4.01	4.40	4.10	3.89	3.69	3.90	3.95	3.86	4.04	37.84	3.44
臺南市	1.00	1.00	4.03	4.04	3.93	3.92	3.53	3.89	4.03	4.06	4.14	37.57	3.42
高雄市	1.00	1.00	3.91	4.21	3.89	3.79	3.51	3.74	4.05	4.01	4.18	37.29	3.39
基隆市	5.00	4.00	3.89	4.10	3.74	3.99	3.49	3.67	3.78	3.76	3.74	43.16	3.92
宜蘭縣	1.00	1.00	3.97	3.86	3.76	4.03	3.82	4.01	4.14	4.11	4.11	37.81	3.44
嘉義市	1.00	1.00	3.95	4.03	3.73	3.82	3.70	4.10	4.05	4.25	4.17	37.80	3.44
新竹市	1.00	1.00	3.97	4.12	3.57	3.91	3.67	4.02	4.02	3.79	4.04	37.11	3.37
苗栗縣	1.00	1.00	3.88	3.87	3.81	4.01	3.62	3.91	3.99	3.99	4.01	37.09	3.37
臺東縣	1.00	1.00	3.84	3.74	3.67	3.81	3.45	4.12	4.04	3.84	4.13	36.64	3.33
新竹縣	1.00	1.00	3.77	3.85	3.69	3.87	3.59	3.89	4.02	3.91	4.03	36.62	3.33
南投縣	1.00	1.00	3.68	3.71	3.53	3.84	3.59	4.13	3.80	3.99	3.82	36.09	3.28
嘉義縣	1.00	1.00	3.65	3.73	3.66	3.81	3.29	3.80	3.95	4.16	3.94	35.99	3.27
雲林縣	1.00	1.00	3.67	3.76	3.68	3.72	3.26	3.96	3.91	3.86	3.91	35.73	3.25
屏東縣	1.00	1.00	3.67	3.48	3.65	3.80	3.45	3.82	3.90	3.76	3.87	35.40	3.22
花蓮縣	1.00	1.00	3.70	3.85	3.65	3.80	3.12	3.65	3.79	3.96	3.81	35.33	3.21
彰化縣	1.00	1.00	3.60	3.66	3.51	3.73	3.38	3.85	3.82	3.80	3.69	35.04	3.19
連江縣	1.00	1.00	4.27	4.85	4.17	4.21	3.94	4.62	4.49		4.47	37.02	3.70
金門縣	1.00	1.00	4.14	4.66	3.92	3.99	3.79	4.52	4.14		4.08	35.24	3.52
澎湖縣	1.00	1.00	4.11	4.75	3.75	3.92	3.46	4.19	4.09		4.17	34.44	3.44

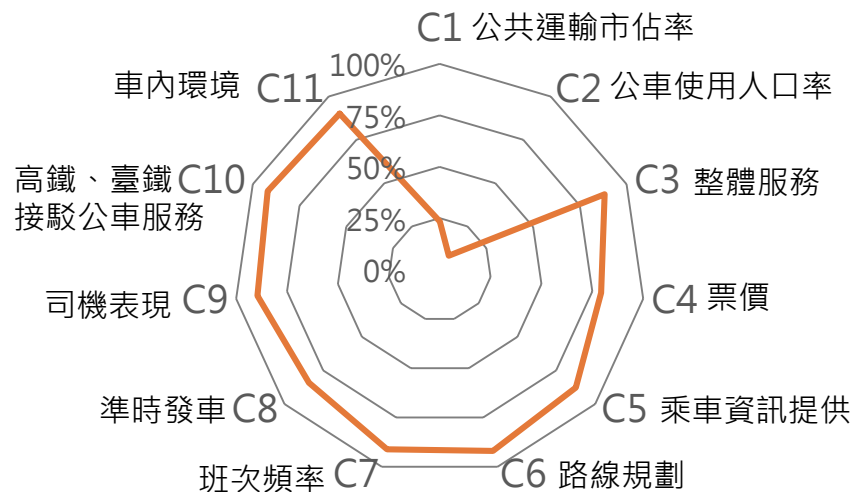
新竹縣

服務力 3.33

本島非六都排行第7位

公共運輸市佔率
公車使用人口率
整體服務
票價
乘車資訊提供

路線規劃
班次頻率
準時發車
司機表現
高鐵、臺鐵接駁公車服務
車內環境



公路公共運輸力

- 新竹縣於本島非六都縣市排名第6位，於全臺排名位居第15名(共22縣市)
- 新竹縣基礎力面向明顯分數不彰，建議需優先檢視待改善項目

公路公共運輸力總排名

縣市	基礎力	施政力	服務力	總計	得分
臺北市	4.33	4.40	4.23	12.97	259.30
桃園市	3.17	3.20	3.45	9.82	196.42
新北市	3.17	2.40	3.96	9.53	190.52
高雄市	2.83	3.20	3.39	9.42	188.47
臺中市	2.83	2.60	3.44	8.87	177.47
臺南市	2.17	2.20	3.42	7.78	155.64
基隆市	3.33	2.00	3.92	9.26	185.14
宜蘭縣	2.00	3.20	3.44	8.64	172.75
嘉義市	2.17	2.40	3.44	8.00	160.06
新竹市	2.00	2.40	3.37	7.77	155.47
南投縣	1.67	2.20	3.28	7.15	142.95
新竹縣	1.33	2.40	3.33	7.06	141.25
嘉義縣	1.50	2.20	3.27	6.97	139.44
屏東縣	1.50	2.20	3.22	6.92	138.36
臺東縣	1.67	1.80	3.33	6.80	135.95
雲林縣	1.50	2.00	3.25	6.75	134.96
花蓮縣	1.83	1.60	3.21	6.65	132.90
苗栗縣	1.17	2.00	3.37	6.54	130.77
彰化縣	1.17	1.00	3.19	5.35	107.04
金門縣	2.80	2.80	3.52	9.12	182.48
連江縣	1.60	3.20	3.70	8.50	170.04
澎湖縣	1.40	3.40	3.44	8.24	164.88

新竹縣

基礎力 1.33

本島非六都排行第11位

公車營運車公里
公車路線涵蓋率
無障礙通用設計車輛比

車齡
節能減碳公車比
鐵公路無縫整合

施政力 2.40

本島非六都排行第2位

公路公共運輸預算投放比
公路公共運輸計畫執行率
公共運輸負責單位人力

汽車收費格位比
違規停車管理情形

服務力 3.33

本島非六都排行第7位

公共運輸市佔率
公車使用人口率
整體服務
票價
乘車資訊提供

路線規劃
班次頻率
準時發車
司機表現
高鐵、臺鐵接駁公車服務
車內環境

軌道系統服務現況



高鐵新竹站

- 位於竹北市東側與臺鐵六家站共站，進出站人次在全線12站中排第5
- 臺北-新竹總運量為493萬人次(占全線運量7.71%)

年均成長率：進站**7.33%**、出站**7.40%**



臺鐵

縱貫線

平均每日
進出旅次
(萬人/日)

1 新竹站

4.1

新竹市中心

2 新豐站

1.1

新竹縣次要
人口密集處

3 竹北站

1.0

內灣/六家線

1 六家站

0.56

轉乘高鐵

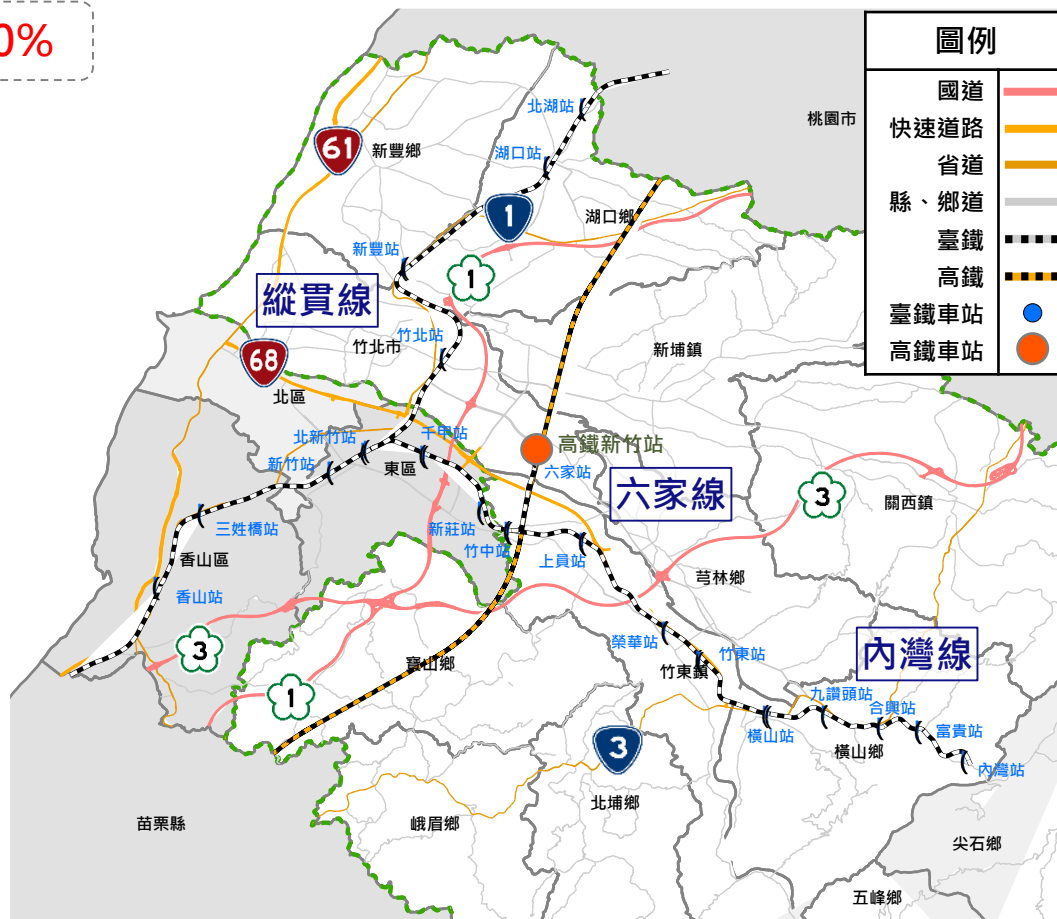
2 新莊站

0.35

科學園區
工研院

3 竹中站

0.14

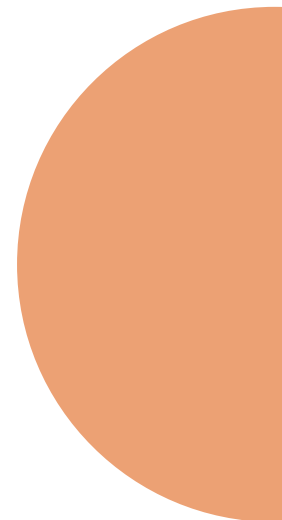


02

章節 PART

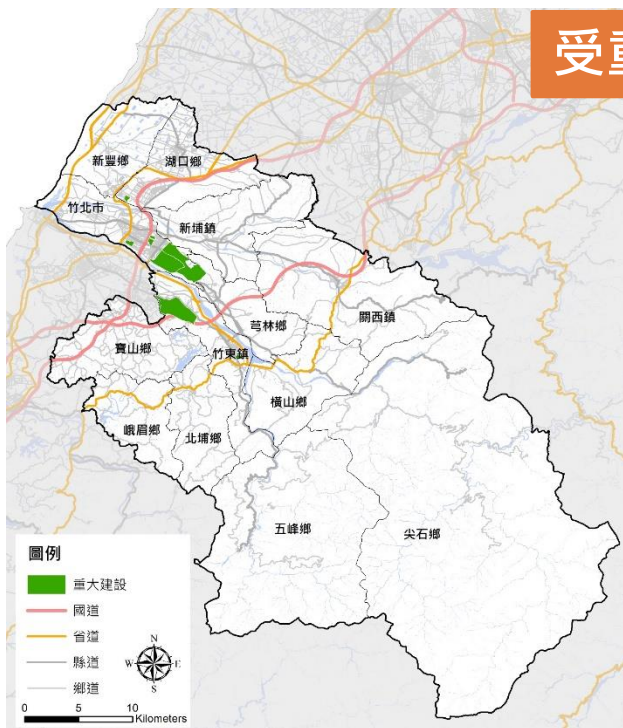
遠景分析

- 重大土地開發建設
- 社會經濟發展預測
- 面臨挑戰



重大土地開發建設

受重大建設影響，未來將吸引居住和及業人口進駐



項目	鄉鎮	期程	類型
1	竹北市	107	學校
2	竹東鎮	110	經濟產業園區
3	竹東鎮	108	多功能旅遊服務園區
4	竹北市	110	特定區計畫
5	竹北鎮、 芎林鄉	110	經濟產業園區
6	竹北市	107	學校
7	湖口鄉	109	經濟產業園區
8	竹北市	109	經濟產業園區

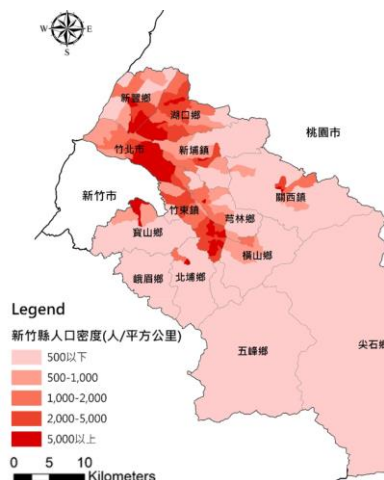
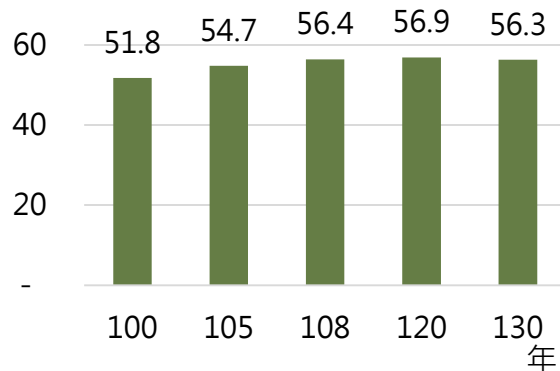


社會經濟發展預測



人口將於120年達56.9萬人最高

戶籍人口
(萬人)



- 未來年人口仍集中於竹北市和竹東鎮
- 預測未來人口於120年達高峰後下降，**120年約56.9萬人**，較現況增加0.5萬人
- 108~130年均成長率-0.06%

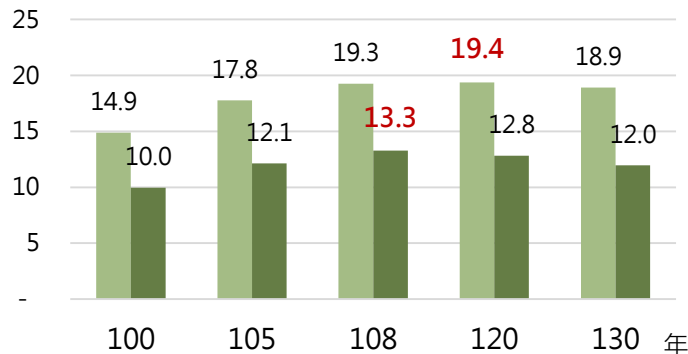


及業人口未來仍以二級及業為主

及業人口

■ 二級及業 ■ 三級及業

(萬人)

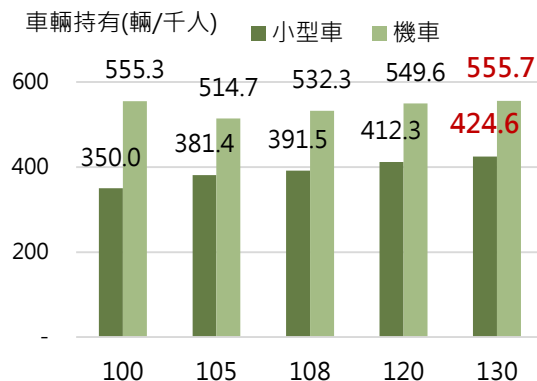


- 近年二三級及業人口穩定成長，又以**二級及業為主**
- 預測未來二級產業及業人口於**120年達高峰19.4萬人**，較現況增加0.1萬人

社會經濟發展預測



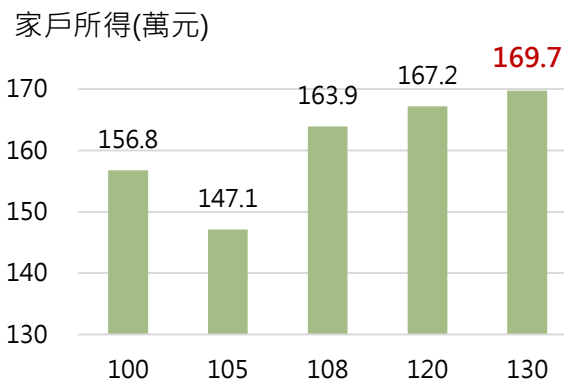
汽機車持有數仍持續增加中



- 人口成長帶動汽機車數量增加，**未來年仍持續成長中**
- 108~130 年均成長率 0.37%(汽)；0.20%(機)



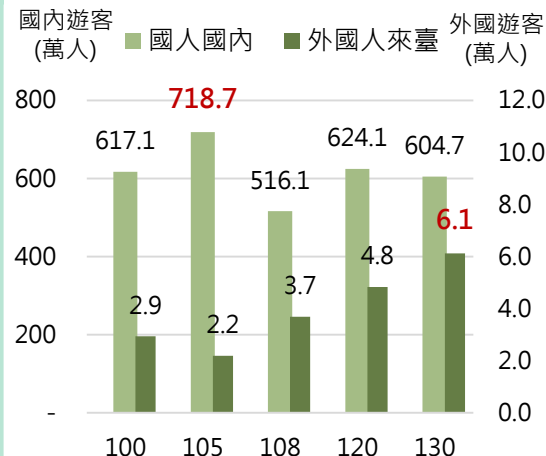
家戶所得仍持續成長中



- 現況和未來年家戶所得皆穩定成長，預測**130年家戶所得169.72萬元**，較現況增加2.5萬元
- 108~130 年平均成長率 0.16%



觀光人次整體成長



- 105年國人國內旅遊達到最高，未來年觀光人次穩定成長中，**130年總觀光人次為611萬人次**，較現況增加91萬人次
- 130年國人國內旅遊人次為605萬人次、外國遊客數為6.1萬人次

面臨挑戰

1

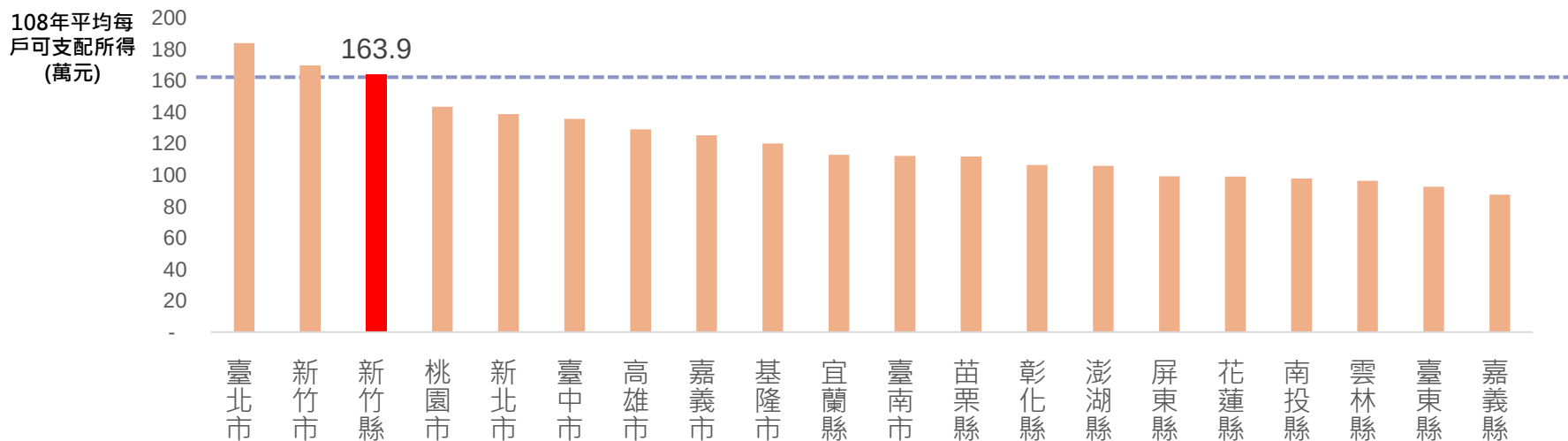
因受到重大建設所影響，**新竹縣未來年人口仍持續成長中**，120年達到近60萬人口

2

新竹縣所得為全台第3名，在高所得條件下，**私人車輛持有率比例高**，且逐年成長中

3

受到所得成長和使用習慣影響，**轉移到大眾運輸的意願相對較低**



03 章節 PART

發展策略

- 公運計畫發展現況
- 新竹縣公車路網規劃構想
- 竹北-竹東幹支線路網
- 竹東客家音樂村交通轉運中心
- 交通十大建設

公運計畫發展現況

公運計畫近期推動重點

- 幹支線路網
- 偏遠鄉鎮服務(基本民行)
- 多元彈性營運模式(非典型公共運輸系統)



新竹縣發展策略

- 幹支線、微循環公車
- 觀光路線、DRTS
- 幸福巴士、小黃公車



新竹縣公車路網規劃構想

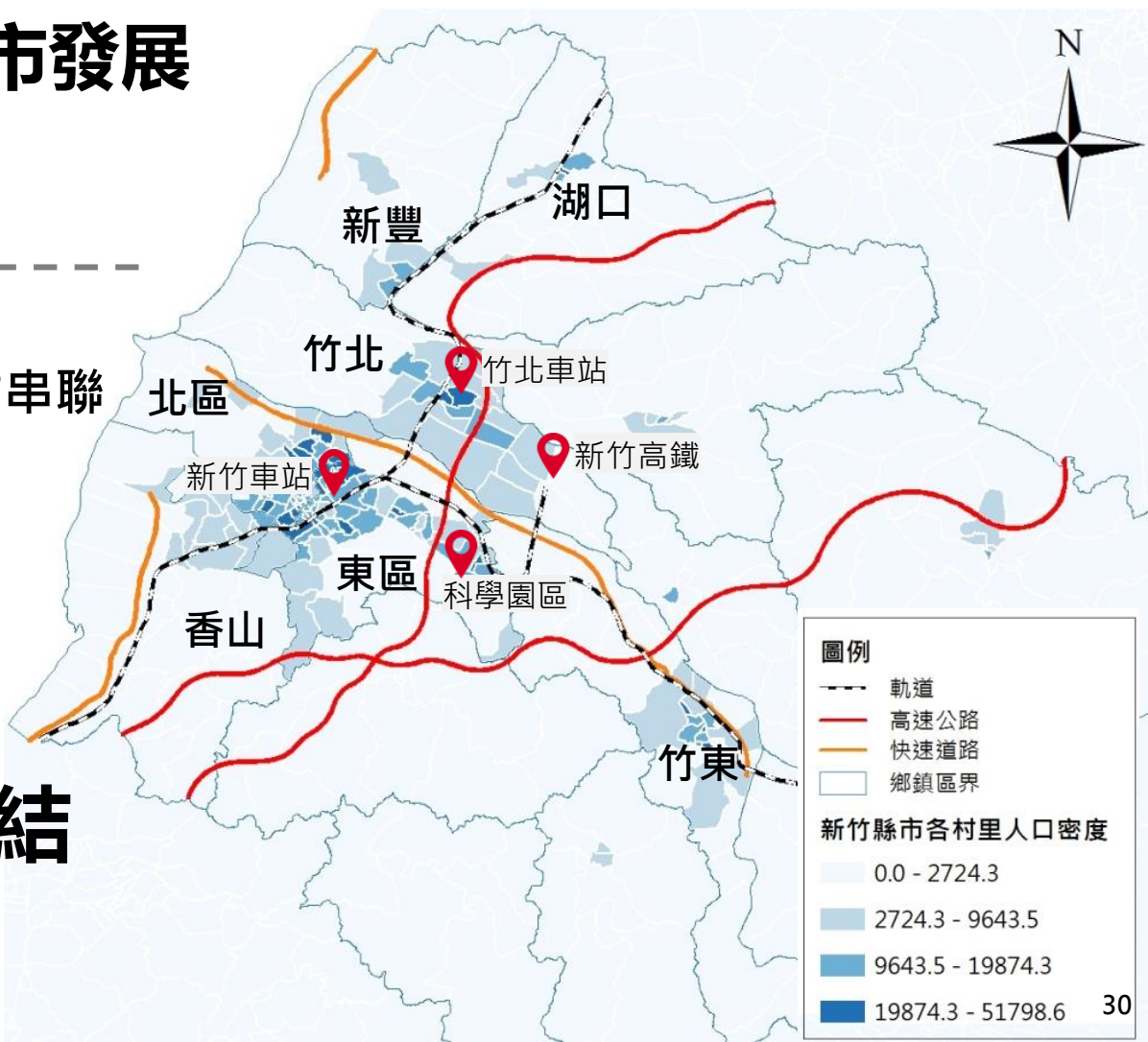
建構「**骨幹路線 + 區域接駁**」之公車路網

竹北 竹東 雙核心都市發展

➡ 新竹市
公車幹、支線路網發展

➡ 大新竹生活圈
重要建設和重要活動據點串聯

**建立竹北與竹東
之公共運輸發展
加強雙核心之連結**



竹北-竹東幹支線路網

- 路網架構規劃以竹北市至竹東鎮為主要廊帶，以雙核心輻射至周圍鄰近鄉鎮，透過微循環公車服務區內旅次及偏鄉基本民行。

----- 調整方式 -----

路線
新闢

路線
裁撤

路線
整併

維持
現狀

路線
調整

班次
調整

幹線公車

竹北-竹東

行經主要據點，服務高旅次量路廊。

支線公車

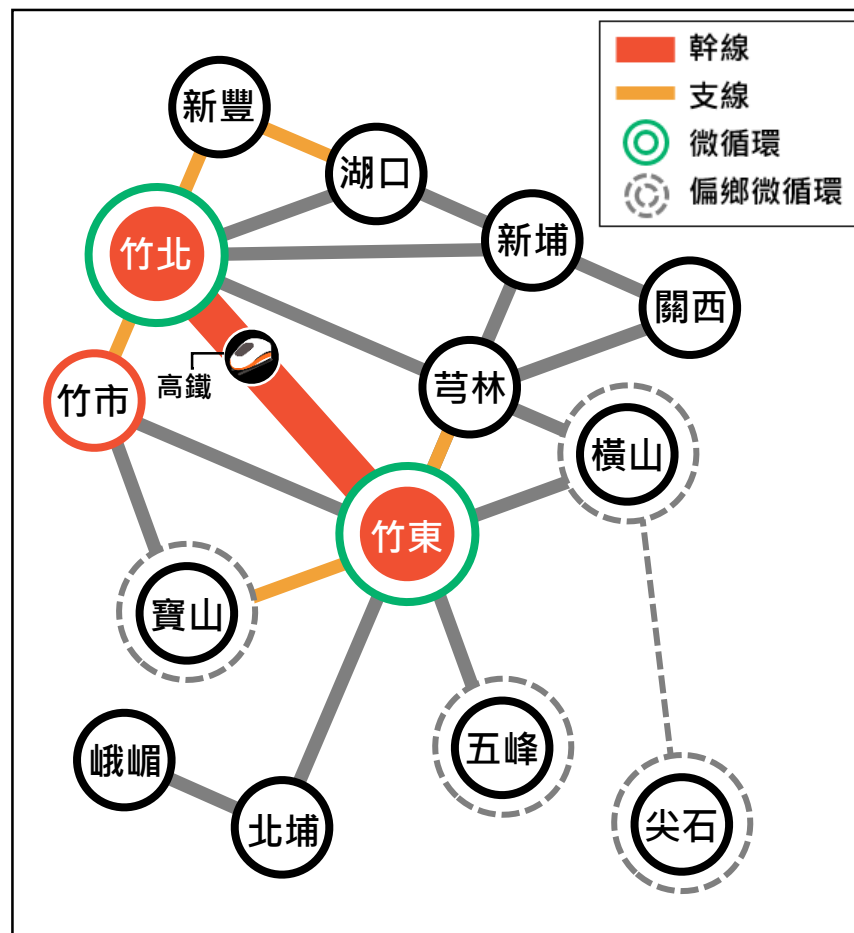
竹北、竹東聯外路線

服務一般路廊、路線橫跨多條主要幹道，擴大骨幹服務範圍

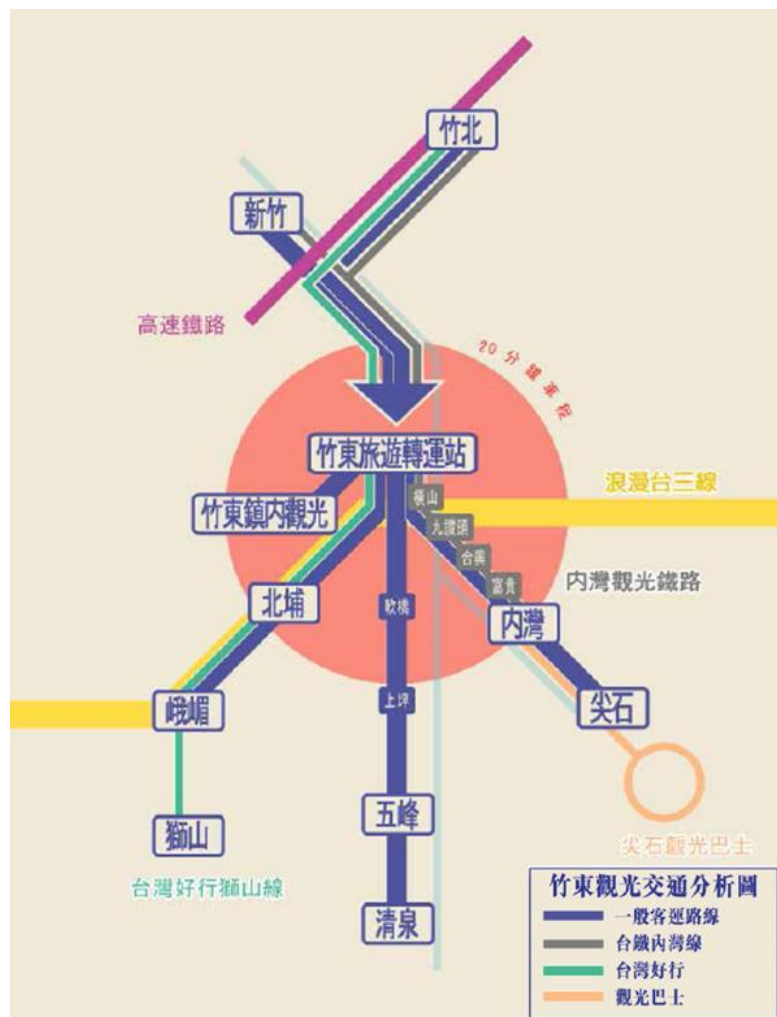
微循環

各行政區區內路線

服務鄉鎮區內旅次，提供第一哩與最後一哩之服務



竹東客家音樂村交通轉運中心



資料來源：108年度公路公共運輸多元推升計畫
「竹東交通轉運站公車路線整併計畫先期評估作業」



地理位置

- 竹東轉運中心鄰近臺鐵竹東站，位於竹東鎮市中心東側，同時銜接「雙核心路廊」及「台3線路廊」，適宜作為路網的集中點及轉乘點。



轉運規模

- 竹東轉運中心定義為第二級轉運中心-轉運集散站，宜包含以下基礎設施及功能：

1 基礎設施

客運車輛停車場地
私人運具停車場地
候車休息區及月台
售票窗口及販賣處

2 基本功能

不同系統的轉運
車輛停等調度
候車旅客商業活動



運輸系統

- 除了鄰近臺鐵站及既有客運路網，藉由**非典型運輸系統**(DRTS及小黃公車等)提升接駁之彈性及多元性。

交通十大建設

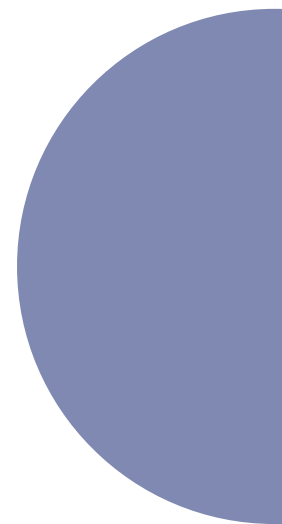
- 1 台1線替代道路（新豐～新竹）新闢工程
- 2 台68線接竹東東峰路新闢工程
- 3 湖口交流道增設第二交流道工程
- 4 關西鎮道路系統改善工程
- 5 內灣地區連外道路新闢工程
- 6 縣道117線連接環北路新闢工程
- 7 五峰鄉縣道122線43.5K路段改善工程
- 8 經國橋道路改善計畫
- 9 新埔鎮褒忠路道路拓寬工程
- 10 新豐鄉台61線與台15線連結道路拓寬工程



04

章節 PART

建議



01

新竹縣交通發展需持續邁進

受重大建設影響，新竹縣居住和產業人口持續成長中，交通發展需各方機關與單位的共同努力與檢視，邁向更完善的運輸環境

02

多元運輸系統之整合

除了檢視都會區之傳統運輸系統外，需增加偏鄉之連外發展，建議納入非典型運輸系統，以提高未來公共運輸服務之規劃彈性

03

私有車輛移轉具挑戰性

鑒於新竹縣為全臺第2名年輕縣市、所得為全台第3名等特有的社經條件，如何有效移轉私有車輛為新竹縣應長期檢視之議題

04

審視政府資源挹注

新竹縣已邁入都市化縣市，偏鄉發展需資源投入，故需政府資源投入，爭取觀光局、營建署、公路總局、原民會等資源投入發展

THANKS!

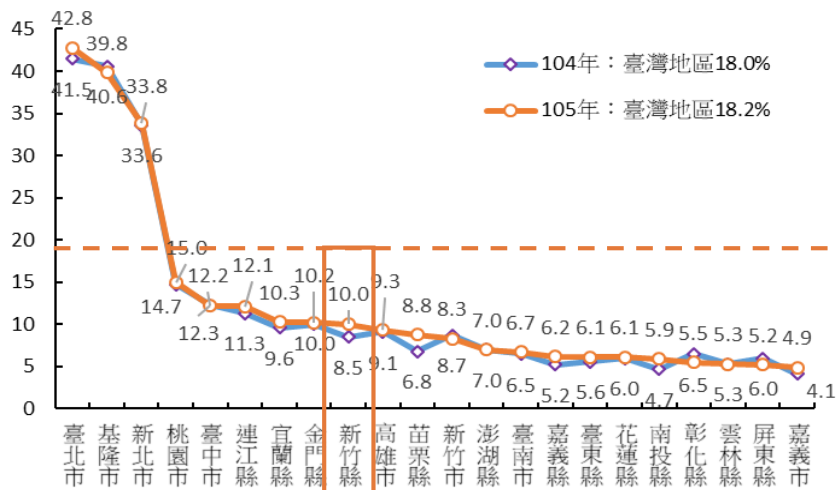
簡報結束·敬請指教

 **鼎漢** 國際工程顧問
股份有限公司

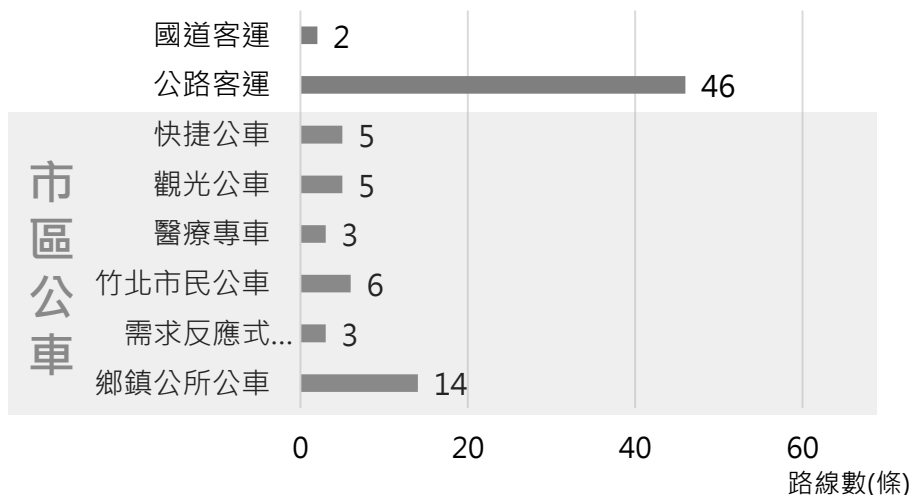


公車客運服務現況

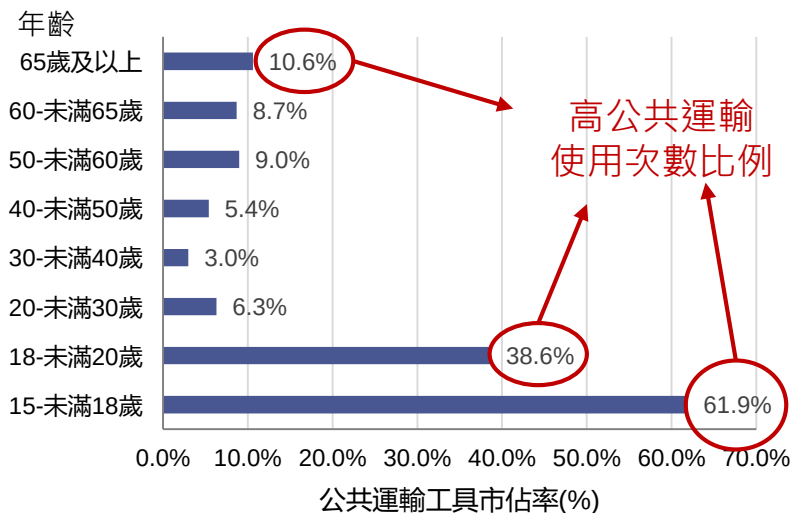
公共運輸市占率低於平均值



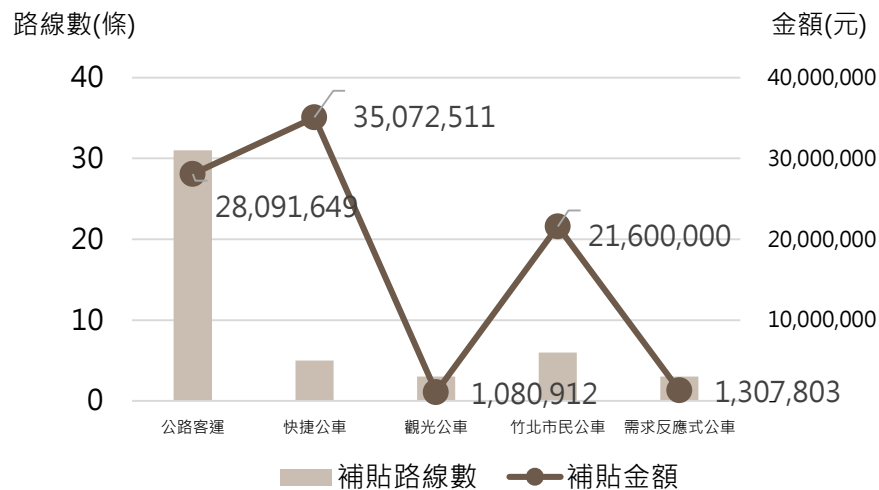
服務路線數



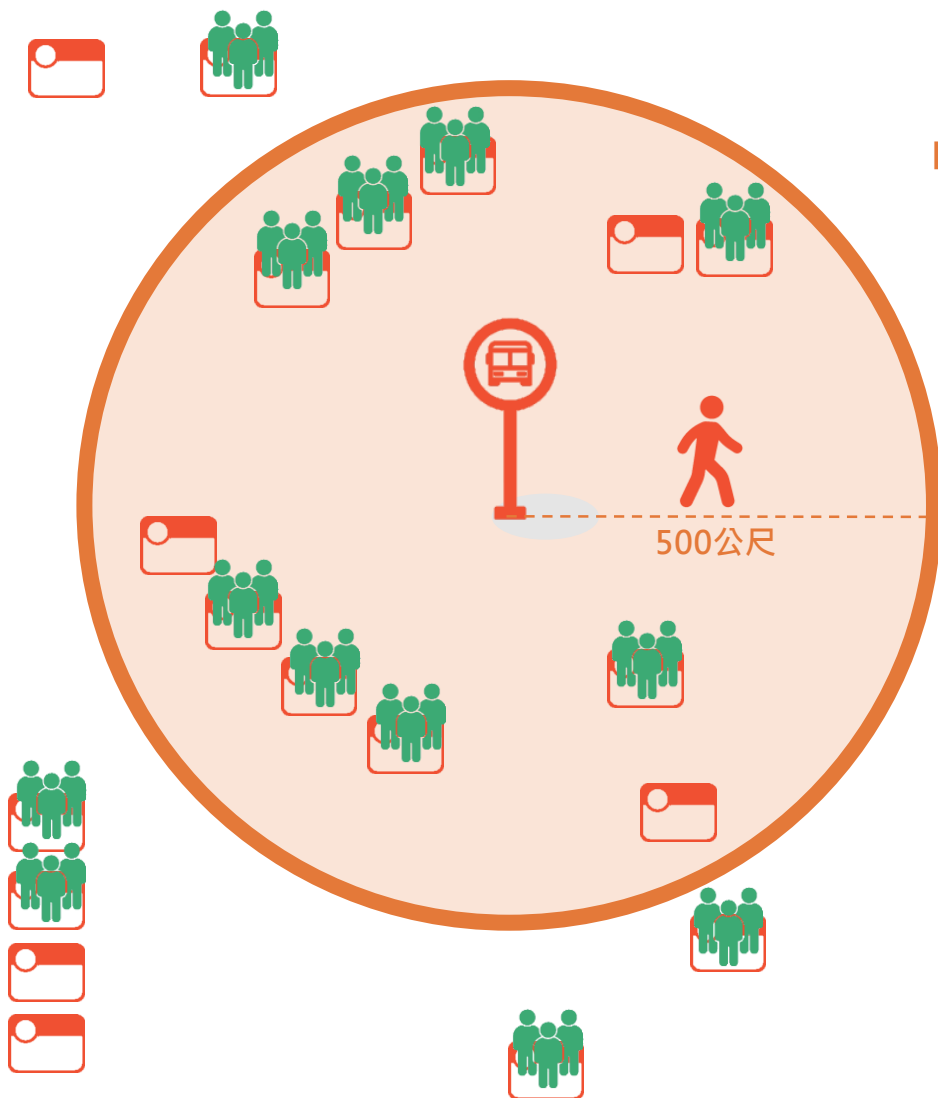
使用族群多集中在學生與老人



營運虧損補貼金額



公車客運服務涵蓋率



- **公車服務涵蓋率**以站牌為中心，民眾可接受步行距離**500公尺**，做為公車站牌可服務範圍
- 計算其覆蓋面積中涵蓋之門牌數或戶籍人口佔總門牌數之比例，若值越高代表其大眾運輸服務涵蓋率越佳

面積服務涵蓋率

環域所服務之面積

目標行政區之面積

門牌服務涵蓋率

環域所服務之門牌數

目標行政區之總門牌數

戶籍人口服務涵蓋率

環域所服務之家戶人口數

目標行政區之總家戶人口數