

「新竹縣市區客運路網檢討及規劃案」

地方說明會會議紀錄

- 壹、時間：109年9月8日(星期二)下午2時00分
- 貳、地點：新竹縣政府2樓簡報室
- 參、主席：游處長志祥
紀錄:柯懿庭
- 肆、出席單位及人員：詳簽到表
- 伍、業務單位說明：略
- 陸、鼎漢國際工程顧問股份有限公司（以下稱研究團隊）簡報：略
- 柒、討論事項

(一) 新竹縣議會 林禹佑議員

Q：以往議會中議員的提案，僅收到縣府制式回函，無後續會勘及下文，應將議員意見實際納入規劃，如快捷七號路線繞駛或站牌增設之建議。

A：快捷七號已培養穩定客群，宜考量路線變更或班次調整之可行性，暫無法調整行駛路徑，其意見將納入後續新竹縣路網規劃之建議。

既有路線繞駛將增加原路線旅行時間，進而降低民眾搭乘意願，將評估採用微循環方式應對目前無服務之地區；汽車客運業者欲達到收支平衡具有一定難度，且新竹縣市區公車營運虧損補貼款，目前補助經費來源除公路總局補助外，皆由新竹縣公有收費停車場作業基金來支應公車營運虧損補貼款，故縣府期望於有限資源內維持現有班次，並朝增加班次方向努力。

(二) 新竹縣議會 吳傳地議員

Q1：本計畫以大數據作為未來規劃之參考，然實際問題為政府每年補助新竹汽車客運股份有限公司補貼款，補助款金額維持卻無增班趨勢，反而逐漸縮減班次，應該改善客運公司的服務供給情況以維持基本路線服務。

A1：新竹汽車客運股份有限公司自 109 年 9 月 1 號起退出新竹縣轄市區公車路線，目前縣府快捷 5 號及快捷 6 號已由科技之星交通股份有限公司接續營運，期望能提升公車服務。

全臺灣汽車客運業者皆面臨多項經營難題，如票價調漲幅度有限、車齡限制(8 年或 12 年以下)或一例一休規範下的工時安排議題，經營環境仍需依靠政府及業者雙方共同努力；且新竹縣境內因居民所得高而導致車輛持有率高，搭乘公車意願較其他縣市低，公車客運服務經營環境較為困難。

Q2：新豐鄉與湖口鄉公車班次少，且既有班次無法對應通勤及通學之搭乘需求，居民期望能改善客運服務。

A2：目前行經新豐鄉及湖口鄉之公路客運路線，主管機關為公路總局，縣府無主導權力，後續欲爭取路線移撥及相關經費補貼，以提升公車服務並照顧縣民行的需求。若路線移撥後，縣府將能主導及補助款之運用，較能以強力之補助規範方式及處罰機制，督促業者改善服務水準。

(三) 新竹縣議會 蔡志環議員

Q：竹北市人口成長快速，客運服務主要服務對象為學生及中老年人口，要求達到便利性、普及性及實用性，確實達到交通減量，應以如何改變未來生活習慣為規劃出發點，重新檢視路線需求，實際且有效用地紓緩交通壅塞以達到便民服務。

竹北市交通除了現有竹北到新竹科學園區於尖峰時段嚴重壅塞外，因應大遠百、國際 AI 智慧園區及台元科技園區即將完工，迫切仰賴對新竹縣整體交通的實際通盤檢測，務實討論與規劃來紓解交通問題。

A：目前藉由手機信令擷取新竹縣境內主要廊帶的需求，與先前認知交通壅塞的位置相似。縣府期望未來能將民眾由私有車輛轉移至搭乘大眾運輸，然新竹科學園區通勤以私有車輛居多，現階段不易轉移運具使用習慣，培養大眾運輸運量為後續努力方向。

(四) 立法院 林為洲委員

Q：支持縣府擁有客運路線的主導權，能更有效的服務及考量縣民需求。另建議新竹縣未來路網規劃，宜考量經國大橋周圍路線及新竹縣、市輕軌佈局的遠程規劃。

A：後續既有公路客運的移撥事宜將與公路總局協調，而針對輕軌路線規劃將以先導公車概念進行公車客運服務，後續規劃仍需委員協助並共同努力。

(五) 新竹縣議會 邱靖雅議員

Q1：竹北市到新竹市讀書之學生人數逐年提升，是否會有班次的增加或調整構想，以往通學時間由芎林開往新竹市之路線，行經竹北市的站點時，竹北市學生已無法上車搭乘前往新竹市，造成學生延誤就學。

A1：竹北市到新竹市經盤點後確實有通勤或通學需求，既有路線服務有檢討空間，未來以輕軌先導公車之服務方式將納入優先考量。

Q2：敬老票主要集中在早上，各鄉鎮是否存有服務來往大醫院之路線？

A2：部分地區有醫療專車服務，應避免資源重疊，將資源投入在缺乏交通服務的鄉鎮。

Q3：竹北市目前無國道客運停靠，仍需轉乘臺鐵至新竹市搭乘國道客運，且臺鐵班次僅能搭乘區間車車種，期望能有方便至新竹市轉運之路線。

A3：國道客運路權由公路總局掌管，日後將與公路總局協調。

(六) 新竹縣議會 張珈源議員

Q1：幹線、支線及微循環的轉運環境舒適性為重要的考量項目。

A1：竹北市候車空間(候車亭)確實有待改善，部分路段腹地空間足夠，請竹北市公所提案申請及竹北市民代表會能支持，縣府將努力爭取公路總局補助經費進行修建。

Q2：路線規劃應兼顧基本民行、觀光需求及醫療需求，運量養成與民眾需求有正向關係，應整理並檢視各路線的服務對象，納入未來規劃之考量。

A2：已有將民眾搭乘目的與服務多元性列入後續規劃考量。

Q3：建議簡報印製以彩色方式呈現，尤其以顏色區別的簡報內容有其必要。

A3：敬悉。

(七) 新竹縣議會 連郁婷議員

Q：停管基金長期補貼市區公車營運虧損，且路線服務水準多為F等級，乃為雙向之問題，公車規劃以長期投入為目的，應

該謹慎考量資金挹注方向之決定。

A：竹北市有發展公共運輸之潛力，在有限的資金挹注下，應考量其優先順序，目前希望能提高公車服務的能見度，吸引民眾前往搭乘，以提升大眾運輸使用率。

(八) 新竹縣議會 羅美文議員

Q：簡報 P16，新豐及湖口生活圈之公車路網服務應加強，新竹工業區需求能量強，僅次竹北市與竹東鎮生活圈，但與軍事基地與高速公路形成交通瓶頸點，應加強南北向縣道 117 道路之交通路網，建議可以幸福巴士方式服務，或利用既有公路客運路線 5612 及 5613 銜接快捷 5 號公車，協調不同營運單位來達到轉乘之無縫，建議以務實角度連結以縣道 117 道路為幹線，打通湖口火車站、新湖口、六家地區、高鐵站、新竹市東區來減低交通壓力。簡報 P23 顯示新豐湖口地區連往竹北市跟竹北市連往新竹市東區存有需求。

A：經本計畫檢視，新豐湖口地區聯外需求存有大眾運輸服務縫隙，已納入本計畫研究之範疇。

(九) 新竹縣議會 鄭昱芸議員

Q：協同關注芎林鄉面臨路線減班之問題。

A：除傳統公車路線外可考慮幸福小黃等非典型運輸系統，期望鄉鎮公所能向公路總局爭取幸福巴士之補助預算，以鄉鎮內微循環路線來解決聯外之接駁問題。

(十) 新竹縣議會 林增堂議員

Q：除老年人口搭乘外，親子亦存有搭乘公車出遊的需求，建議新闢路線串聯各個特色公園，檢視並思考縣內未來的需求性，

並提前宣導公車路線的方便性及服務範圍，標榜更安全且更便捷的運輸環境。

A：本計畫已掃描民眾起訖點的旅次需求，將盤點出優先路線並進行推廣。

(十一) 新竹縣議會 王炳漢副議長

Q：應增加竹北公車的能見度，第一選區(高鐵區)目前缺少竹北市來往新竹市的通學、通勤路線；第四選區(西區)則面臨尖峰時間班次不足，離峰時間無人搭乘。應了解每一個選區的民眾需求，依照實際狀況來規劃安排。

A：藉由大數據資料分析可以看到竹北市到新竹市存有大眾運輸服務缺口，此為未來規劃優先項目。

(十二) 芎林鄉公所及芎林鄉代表會

Q1：芎林鄉雖為通勤人口多的鄉鎮，卻仍面臨減班問題，便利性不佳將導致惡性循環。

A1：芎林鄉移入人口多，縣府過去曾做過芎林地區對公車客運服務需求的問卷調查，卻反應該地區公共運輸需求量低，然近期大型社區入住率攀升，對大眾運輸的需求仍待觀察。

芎林鄉現有區段徵收及重劃區，居民組成有一定比例為外來人口，有搭乘大眾運輸之習慣，因此路線有其發展性，能以示範性或教學性的方式引導民眾搭乘。

Q2：目前芎林鄉公車路線與高鐵及臺鐵之連結不便，仍需有一段步行距離，降低搭乘公車客運轉乘高鐵或臺鐵之意願。

A2：敬悉。後續調整規劃會將其列入考量。

Q3：建議增加芎林鄉至竹北市或至新竹市之路線，滿足民眾購物或通學旅次。

A3：解決芎林鄉交通需求存有努力空間，期望鄉公所規劃幸福巴士的微循環路線，縣府則致力於建立幹支線公車路線接駁微循環路線，提升整體路網效率。

(十三) 竹北市公所

Q：受少子化問題影響，竹北市免費市民公車於交通尖峰時段的旅次量呈現緩減。

A：敬悉。

(十四) 寶山鄉公所

Q：寶山人口成長趨勢與芎林相似，許多社區居住人口仍呈現成長趨勢，對大眾運輸的需求仰賴未來持續追蹤。

A：既有道路只要能有交通車行經，即可規劃支線或微循環路線供民眾至幹線路廊轉乘，或以幸福巴士或小黃公車來服務，以強化聯外的大眾運輸服務。

捌、 會議結論

(一) 會議中提出之需求與本計畫規劃過程所盤點之缺口相近，後續工作會議及專家學者座談會將一併納入討論。

(二) 本次會議之簡報與會議紀錄資料將公開至縣府網站。

玖、 散會：下午 15 時 45 分