

# 新竹縣 市區客運路網 檢討及規劃案

《成果簡報》



review



planning

# BUS

## NETWORK



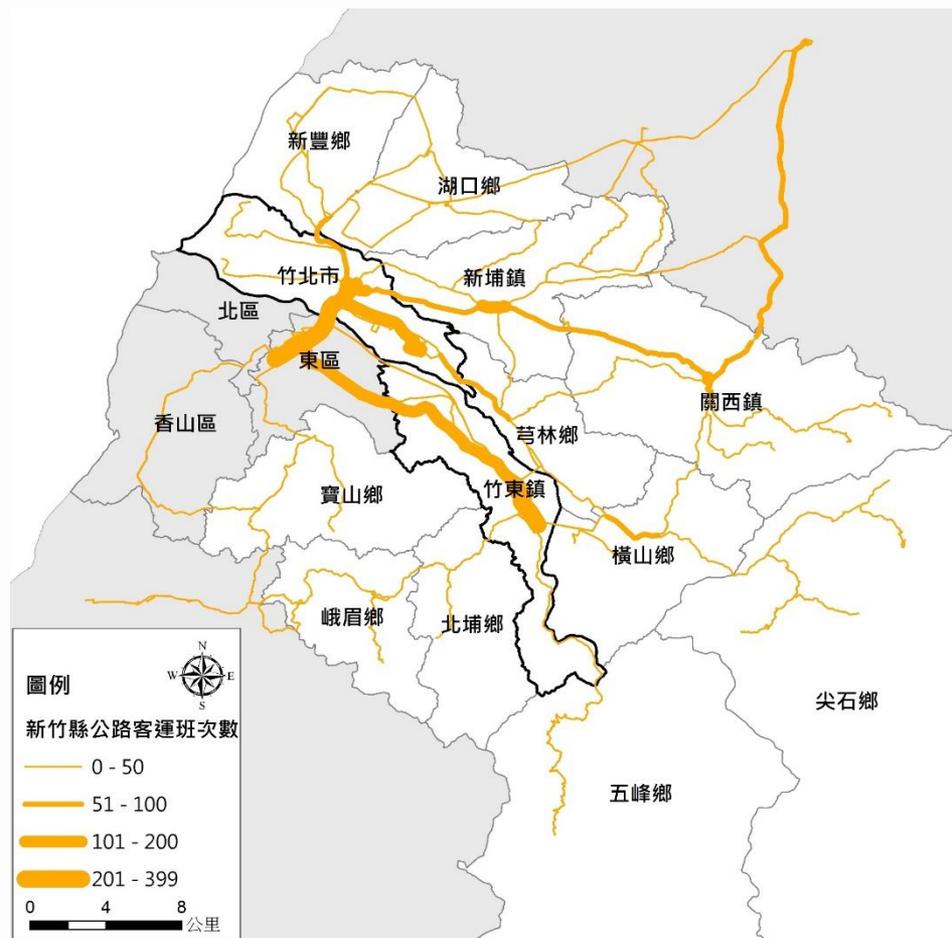


- 1 透過**電子票證、手機信令資料及輿情資料**處理分析，找出新竹縣的**公車旅次特性、潛在需求及轉乘特性**，以完成**新竹縣市區客運路網合適發展架構與推動策略**
- 2 因應竹東客家音樂村交通轉運中心之設置，盤點服務竹東地區及轉乘至內灣、北埔、五峰及尖石等觀光遊憩區之公車路線需求，以完成**竹東客家音樂村交通轉運中心路線調整規劃**



# 公車路網現況檢討

- 公車供給班次以竹北、竹東往來新竹市班次最多
- 上下車旅次量最多車站為：新竹火車站、關西站、竹東站、竹北口站、下公館站
- 新竹縣公車路網呈現竹北市、竹東鎮雙核心發展

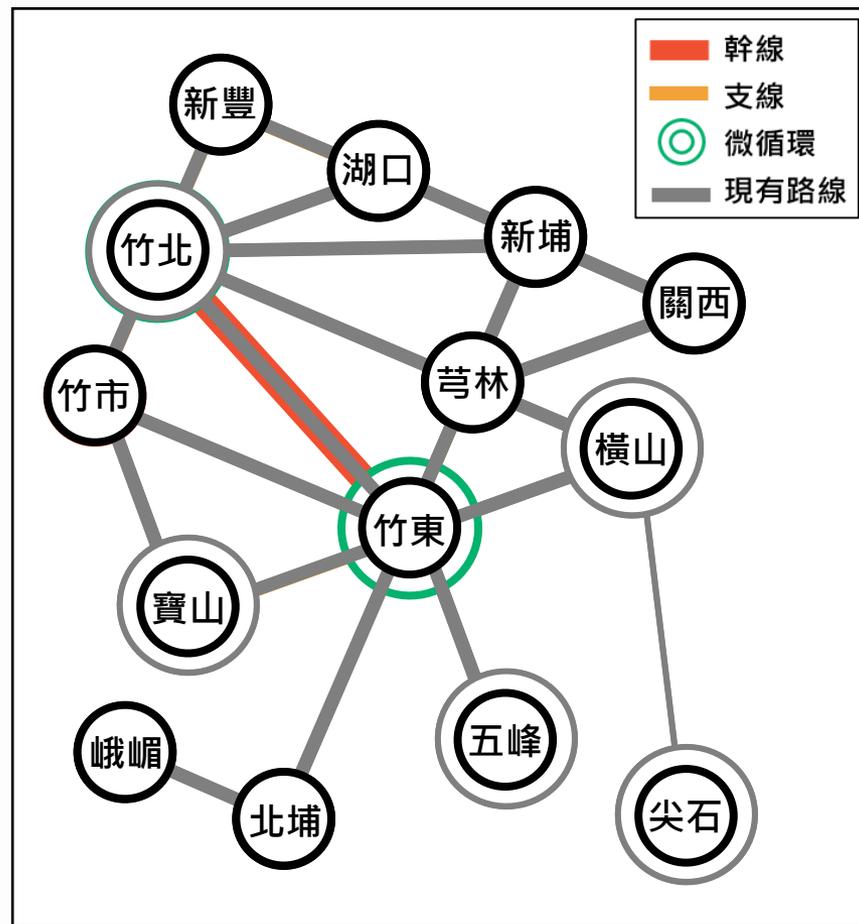




# 公車路網規劃原則

- 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 -----





## 竹北、竹東雙核心發展

縣府  
推動

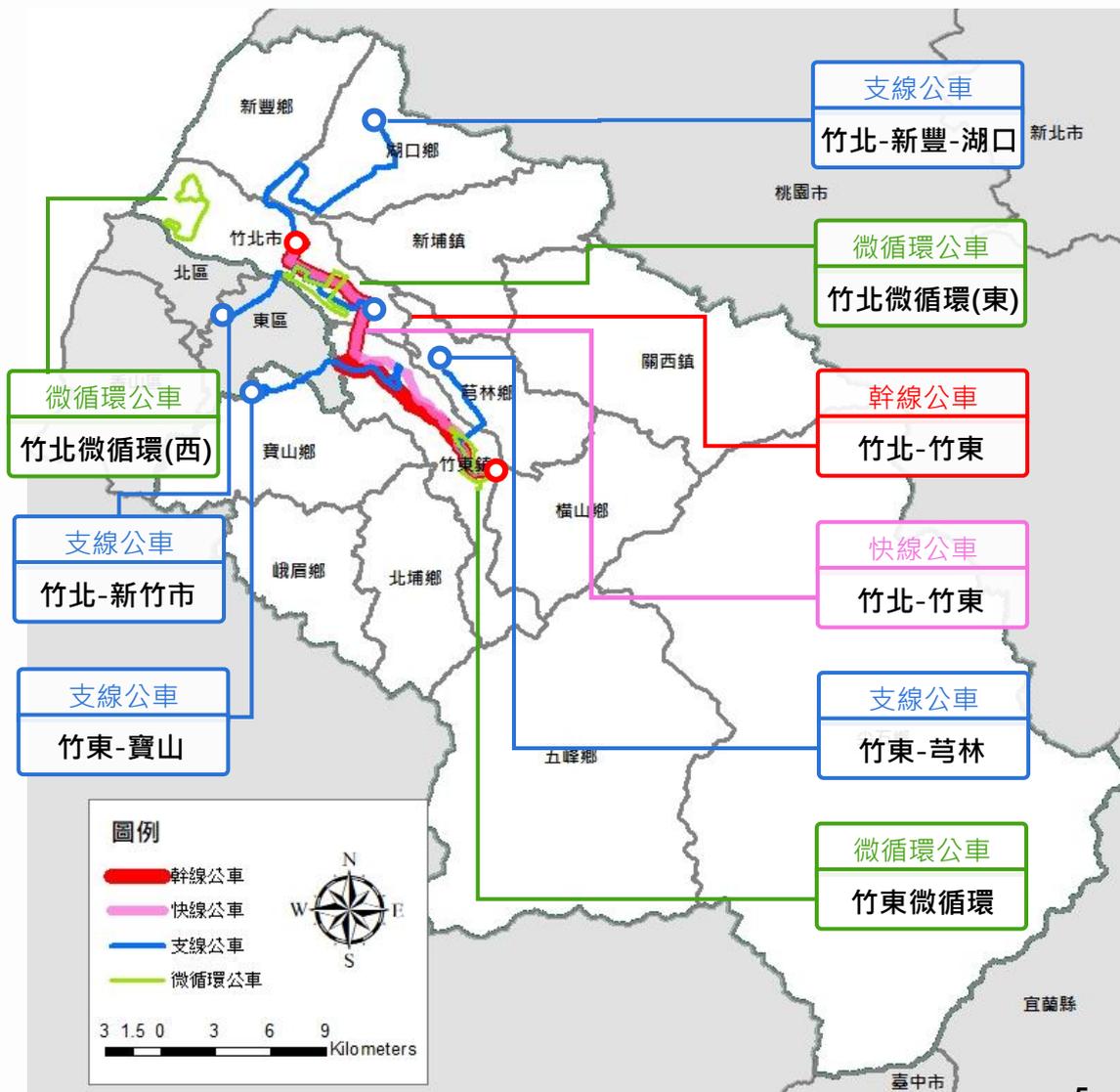
### 骨幹路線

+

公所  
申請

### 區域接駁

- 新闢 1 幹線
- 新闢 1 快線
- 新闢 2 支線
- 移撥 2 支線
- 新闢 3 微循環





# 「竹北-竹東」幹線公車

## 「竹北-竹東」幹線公車

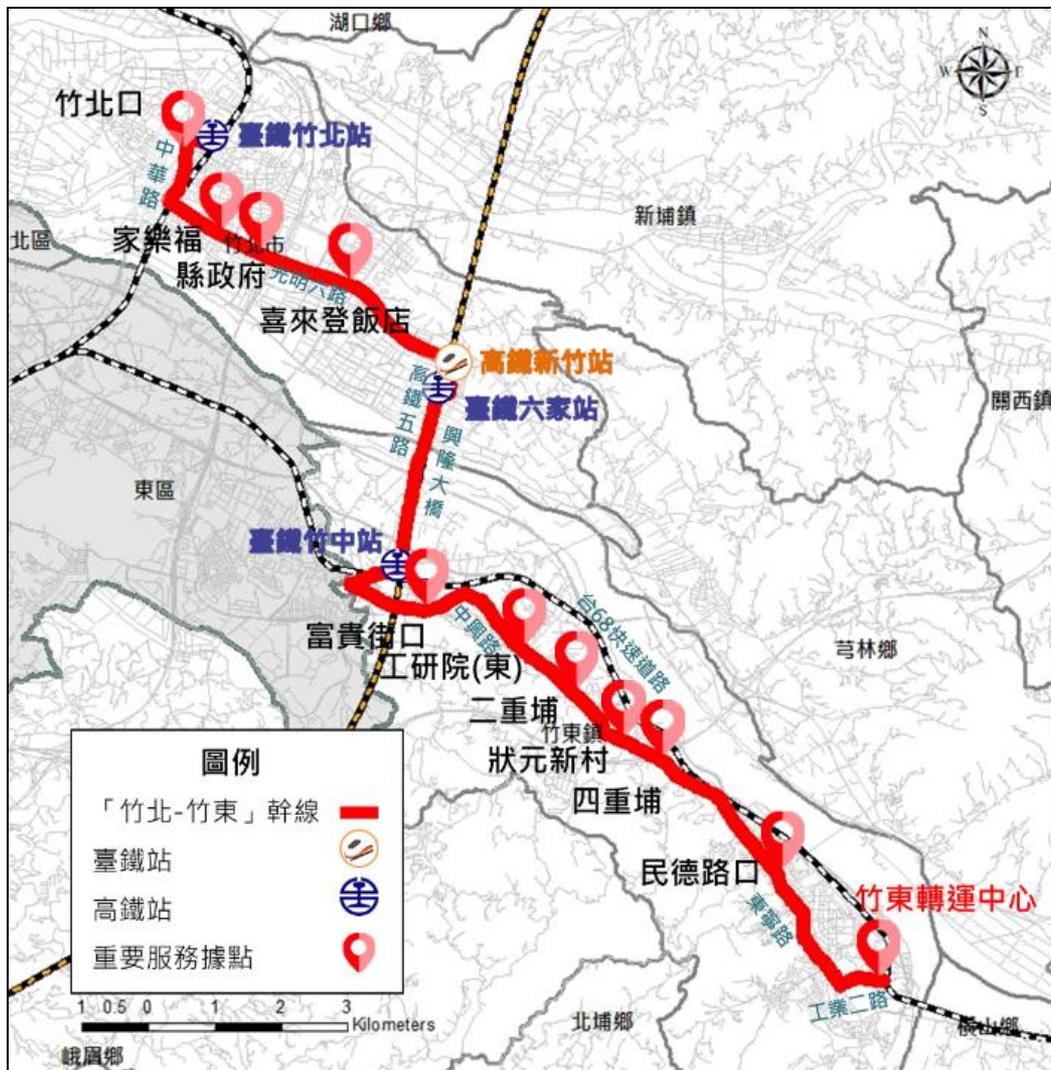
1. 縣內旅次活動以竹北市、竹東鎮往來為主
2. 串聯**重要據點**，包含車站、商圈、醫院、工研院
3. 串聯竹中車站、二重埔及中研院，滿足**雙核心來往**中途**通勤及通學需求**
4. 路線總長約20.7公里

### 幹線公車班次

班距：10-15分/班

班次：92班/日

每日行駛至少14小時





# 「竹北-竹東」快線公車

## 「竹北-竹東」快線公車

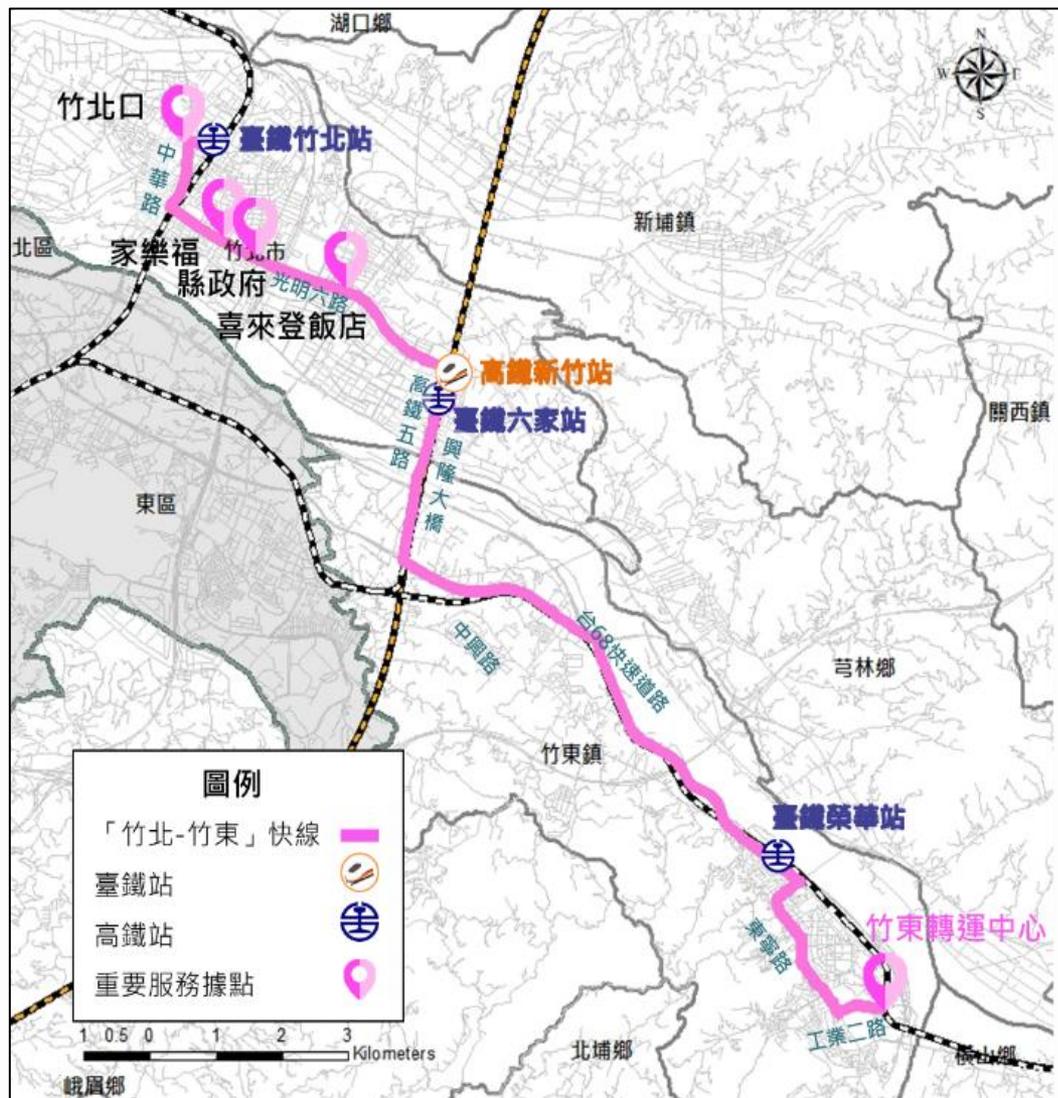
- 跳蛙式公車
- 於平行鐵路路段行駛台68線
- 僅服務竹北及竹東兩端點重要服務據點
- 提供往來雙核心直捷與快速之客運服務
- 路線總長約19.9公里

### 快線公車班次

班距：60分/班(整點)

班次：28班/日

每日行駛至少14小時

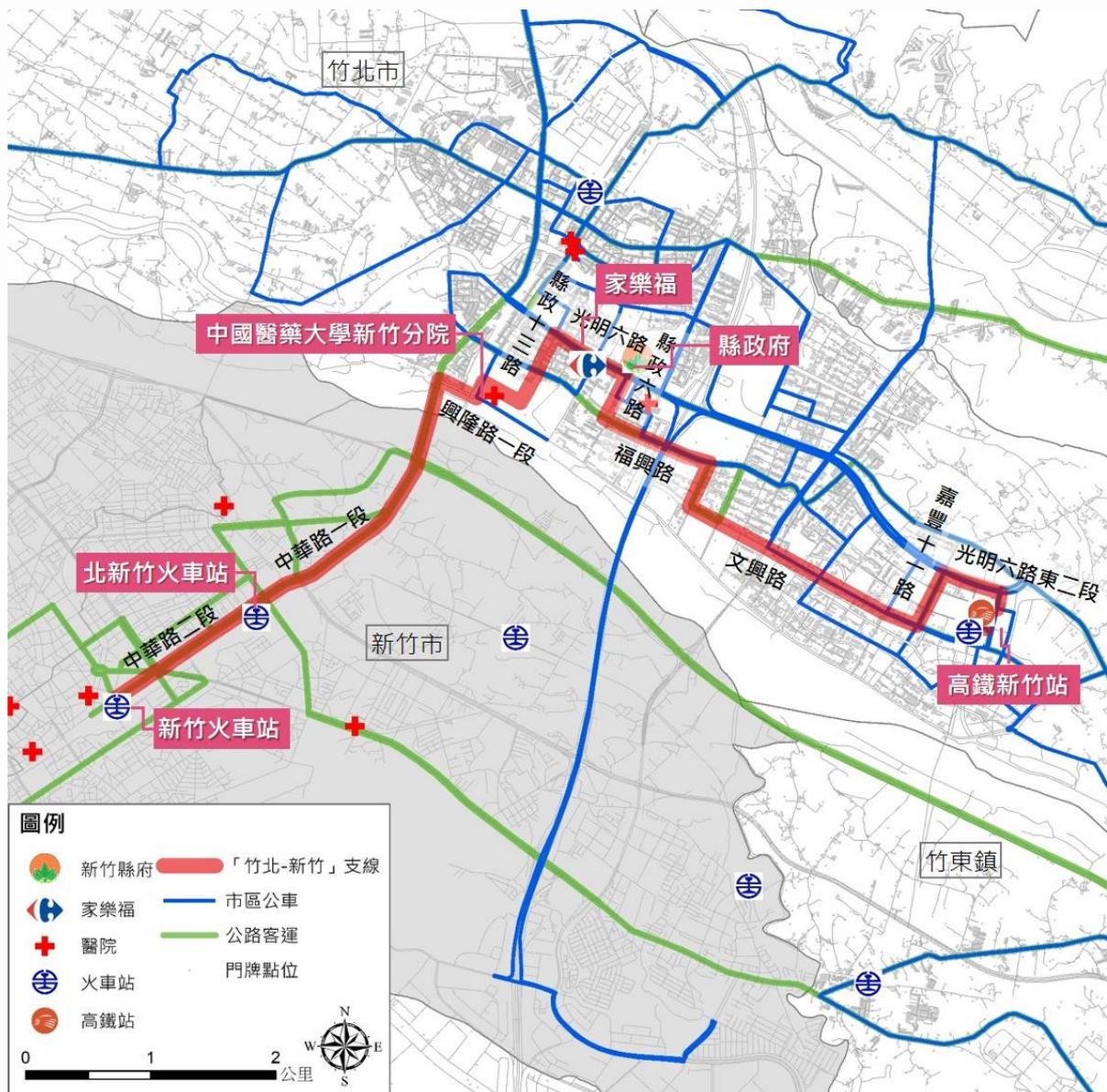


# 支線公車-「竹北-新竹市」

## 「竹北-新竹市」支線公車

- 竹北-新竹市大眾運輸潛在需求高
- 串聯車站、醫院、縣府等重要據點

單趟里程	11.4
雙向總班次(日)	40
營運成本(元/年)	7,153,758



# 支線公車-「竹北-新豐-湖口」

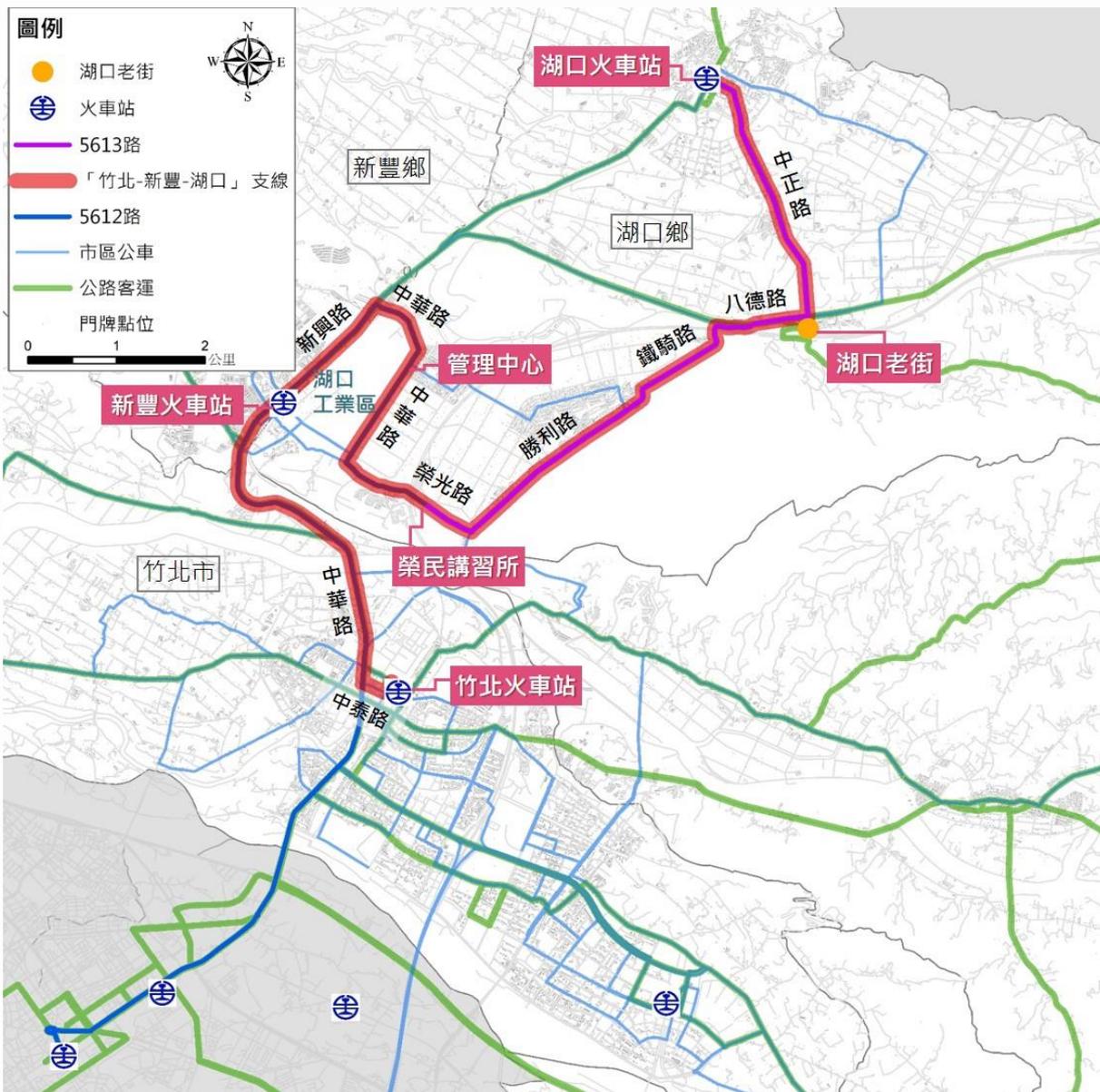
## 「竹北-新豐-湖口」支線

- 新豐、湖口往來竹北大眾運輸潛在需求高
- 串聯車站與工業區、人口聚集地區
- 移撥5613並增加班次

單趟里程 18.3

雙向總班次(日) 40

營運成本(元/年) 11,483,664



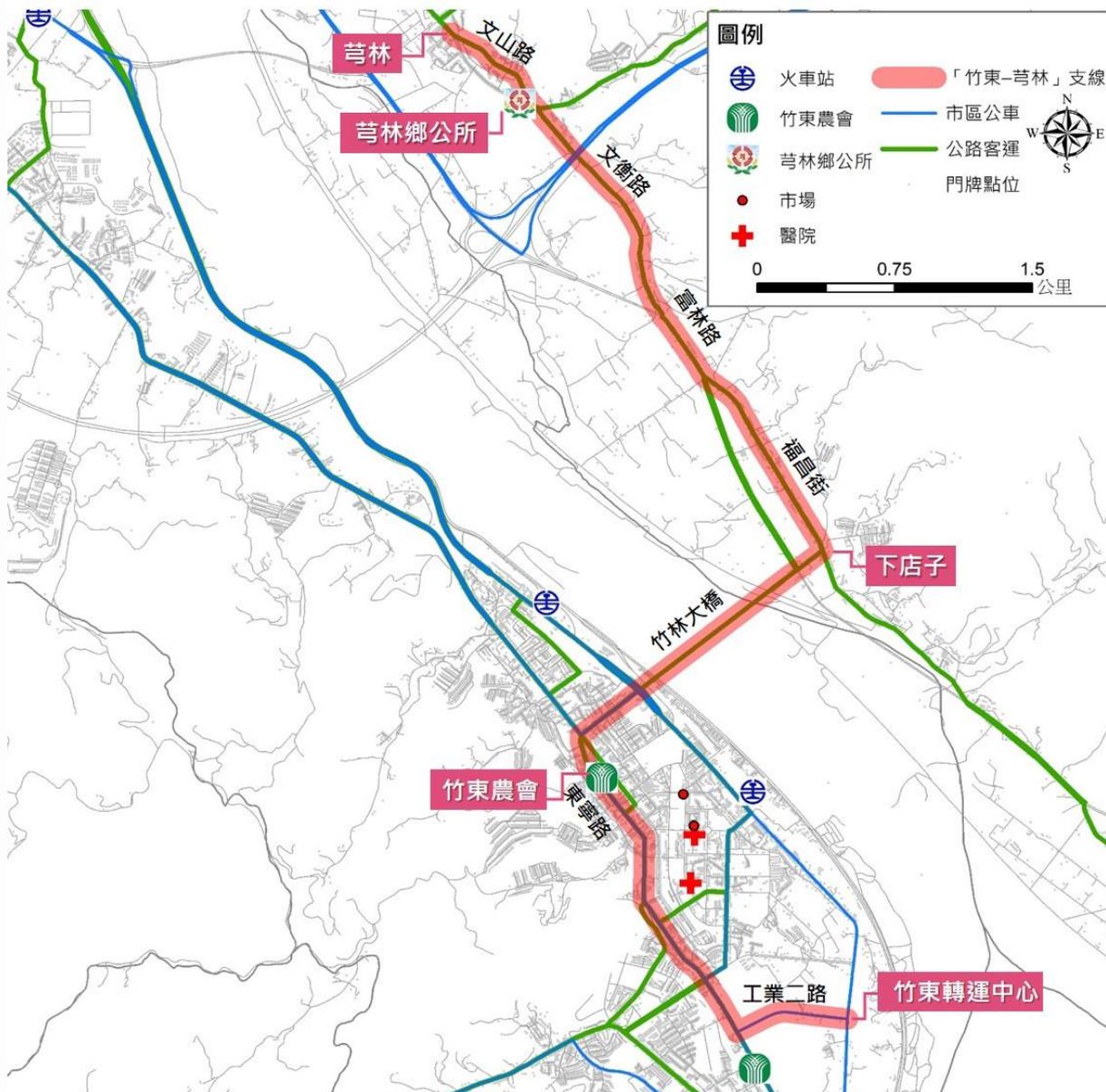


# 支線公車-「竹東-芎林」

## 「竹東-芎林」支線公車

- 竹東鎮-芎林鄉大眾運輸潛在需求高
- 經芎林鄉衛生所、鄉公所等活動據點
- 移撥5633並增加班次

單趟里程	7.8
雙向總班次(日)	40
營運成本(元/年)	4,894,676

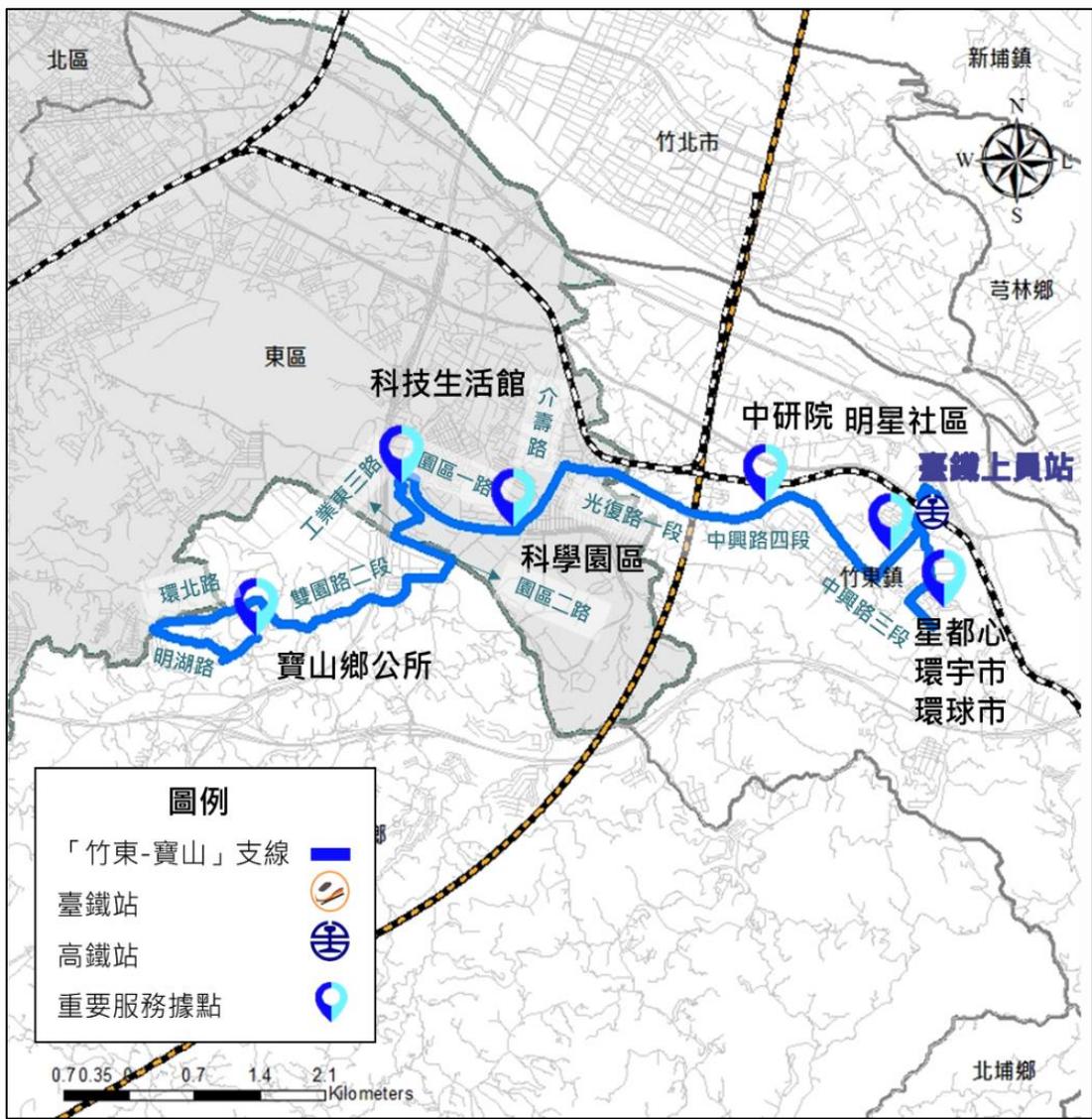


# 支線公車-「竹東-寶山」

## 「竹東-寶山」支線公車

- 竹東鎮-寶山鄉大眾運輸潛在需求次高
- 路線接駁社區與幹線之間服務，串聯臺鐵上員站、工研院及園區等重要據點

單趟里程	15.2
雙向總班次(日)	40
營運成本(元/年)	9,538,344







# 微循環公車-竹北西側微循環公車

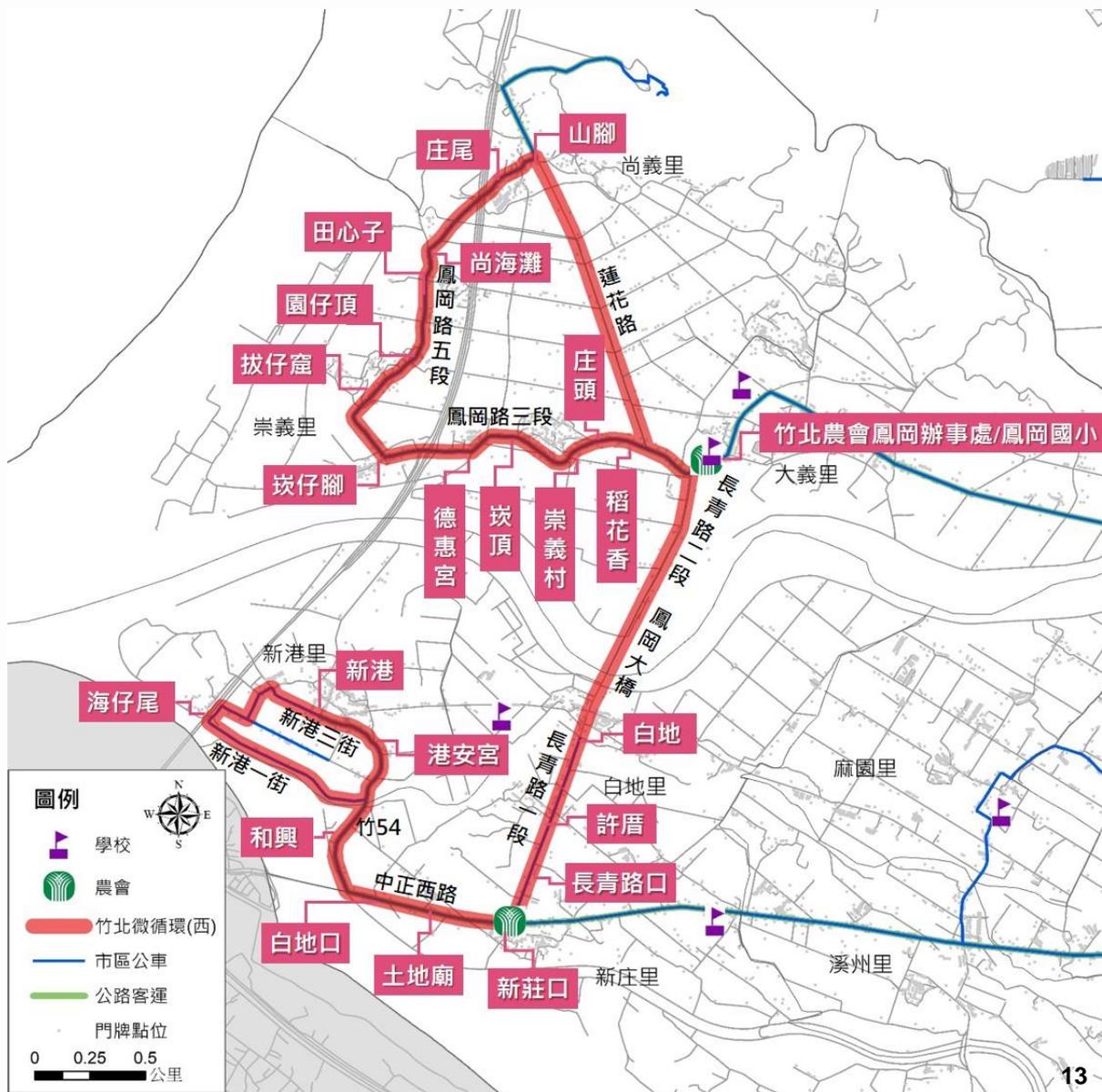
## 竹北微循環公車 (西側)

- 竹北境內大眾運輸潛在需求高
- 現況無南北向公車服務，地區串聯性不足
- 新闢路線服務人口聚集之村落，串聯學校及農會

單趟里程 14.0

雙向總班次(日) 20

營運成本(元/年) 4,392,659





# 微循環公車-竹東微循環公車

## 竹東微循環公車

- 竹東轉運中心接駁車
- 服務無公車站牌之主要道路、人口聚集區
- 行經醫院、農會、市場、公家單位

單趟里程	10.0
雙向總班次(日)	20
營運成本(元/年)	3,137,613

