

基隆市公共汽車管理處統計專題分析

基隆市公共運輸經營走勢

基隆市公共汽車管理處會計室

中華民國 109 年 7 月

目次

壹、 前言	1
貳、 交通與觀光功能	1
參、 現行政府推行交通政策	2
肆、 基隆市人口分布與密度	4
伍、 近年基隆市公共運輸之推行	5
陸、 基隆市公車經營現況	7
柒、 老齡化時代來臨，推廣無障礙設施	10
捌、 結論	10
玖、 參考資料	11

壹、前言

目前依然有許多人有著「捷運就是好」、「捷運就是方便」的迷思，然而推動大眾運輸並非是藉由直接興建捷運而成；反之，捷運其實屬於大眾運輸發展的最末端、亦是成本最高的選擇，一個城市大眾運輸的發展，應由培養民眾使用大眾運輸的習慣為首要任務。而為了讓民眾對大眾運輸有信心，提供高品質、高班次密度、快速以及路網密集的大眾運輸系統為首要之急，而能夠同時具備以上條件且成本低廉的大眾運輸系統即為「公車」。

貳、交通與觀光功能

台鐵縱貫線起於基隆，迄於高雄，全線貫穿整個台灣西部走廊，不但將西部的各主要城鎮全部聯繫於一體，並促成了台灣第一次的空間革命。第二次則是 1978 年全線通車，基隆至小港的中山高速公路。在中山高速公路於 1970 年代啟用之前，縱貫線更是台灣西部各城市間最重要的運輸路線。但在高速公路網絡以及高鐵陸續完成，原為服務重心的中長程運輸功能受到衝擊之下，縱貫線已逐漸轉型為通勤鐵路，轉而服務西部各大都會區內的城際交通為主，基隆市在縣市發展競合中逐漸被邊緣化，加上雪山隧道通車衝擊基隆市觀光。

近年來基隆積極發展郵輪觀光遊憩，特別是郵輪停靠將帶來上千位旅客，旅客在港區周邊消費及郵輪在港口的物料補給與修繕，為地方創造可觀的經濟效益。

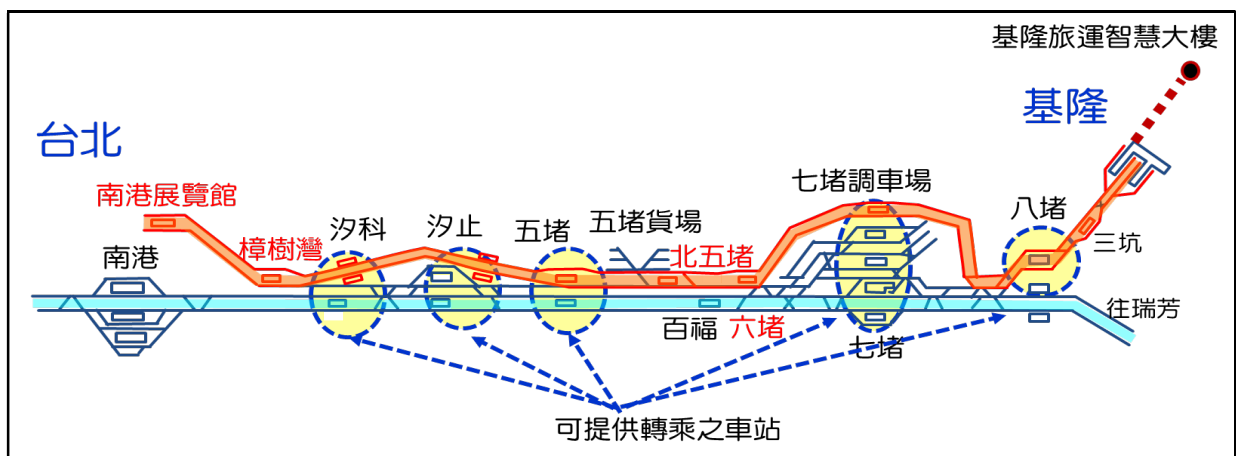
參、現行政府推行交通政策

一、基隆南港間通勤軌道建設計畫規劃作業（基隆輕軌捷運建設計畫規劃作業）^[1]

1. 計畫緣起

臺鐵樹林-七堵間為東、西路線重疊路段，此區間需同時服務基隆-臺北間短途通勤旅客以及臺北花蓮/臺東間城際運輸，已造成容量瓶頸，實有必要檢討基隆南港間鐵路運輸瓶頸改善。

2. 計畫概要



可行性研究奉行政院原則同意以方案二(全線四軌)辦理後續綜合規劃，全線約 19 公里，沿線擬設南港展覽館、樟樹灣、汐科、汐止、五堵、北五堵、六堵、七堵、八堵、三坑、基隆及延伸至基隆旅運智慧大樓，共計 12 站(含延伸站)。

3. 預期效益

強化基隆通勤化軌道服務。

配合及帶動基隆河谷廊帶產業發展及促進觀光發展。

引進新穎軌道服務，減少轉乘及提供舒適、便利、服務優質的公共運具，未來具有延伸彈性。

二、基隆市公共運輸之無縫轉乘^[2]

城際轉運站是基隆市未來更新與再造重要里程碑，將把市公車及國道、省道客運、鐵路以及未來的輕軌捷運一併整合，成為轉運中心，讓旅客不需要東奔西跑。台鐵基隆車站與公車轉乘接駁時間縫隙檢核及改善機制之研究，為達公共運輸之便捷性，以減少乘客停等時間，各運具間之無縫運輸整合已成為公共運輸發展之主要目標。目前，公車現已完成智慧公車、公車動態資訊系統等重要資訊無縫建設，乘客已能掌握市公車之市區行車動態，降低等車時間並提升公共運輸之載客率，以達節能減碳之效能。

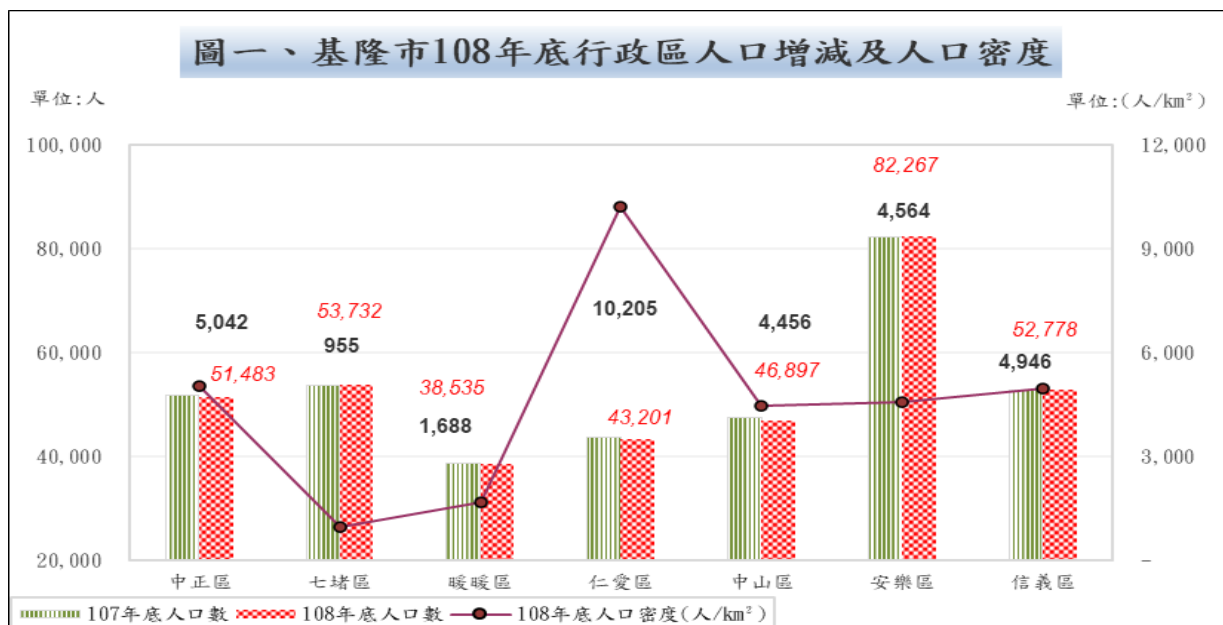
肆、基隆市人口分布與密度

108 年底基隆市人口數為 368,893 人，較 107 年底人口數 370,155 人，減少 1,262 人，人口分布方面，108 年底各行政區人口中，以安樂區 82,267 人口最多，占 22.30%，七堵區 53,732 人口次之，占 14.57%，而以暖暖區 38,535 人口為最少，僅占 10.45%。安樂區因臨近八堵交流道，有交通之便利優勢，加上近年基隆長庚醫院外圍大型建案推出，使得人口數為基隆市之冠。七堵行政區則因臺鐵七堵調車場整建及七堵火車站改建後取代松山車站成為西部幹線對號列車的起點和終點，提高七堵火車站之重要性及通勤便利性；民國 96 年百福車站啟用後使得七堵行政區-百福社區通勤者更加便利。此外，七堵行政區總面積約 56.2659 平方公里為七區之冠^[3]，西鄰新北市汐止區，未來可望帶動產業經濟發展性（如表一及圖一所示）。

表一、基隆市各行政區 107 年底及 108 年底人口數

區名	面積 (km ²)	107 年底人口數	108 年底人口數	人口消長	107 年底人口密度 (人/km ²)	108 年底人口密度 (人/km ²)	107 年底人口百分比	108 年底人口百分比
基隆市	132.7589	370,155	368,893	-1,262	2,788	2,779	100.00%	100.00%
中正區	10.2118	51,670	51,483	- 187	5,060	5,042	13.96%	13.96%
七堵區	56.2659	53,782	53,732	- 50	956	955	14.53%	14.57%
暖暖區	22.8283	38,619	38,535	- 84	1,692	1,688	10.43%	10.45%
仁愛區	4.2335	43,730	43,201	- 529	10,330	10,205	11.81%	11.71%
中山區	10.5238	47,398	46,897	- 501	4,504	4,456	12.80%	12.71%
安樂區	18.0250	82,294	82,267	- 27	4,566	4,564	22.23%	22.30%
信義區	10.6706	52,662	52,778	116	4,935	4,946	14.23%	14.31%

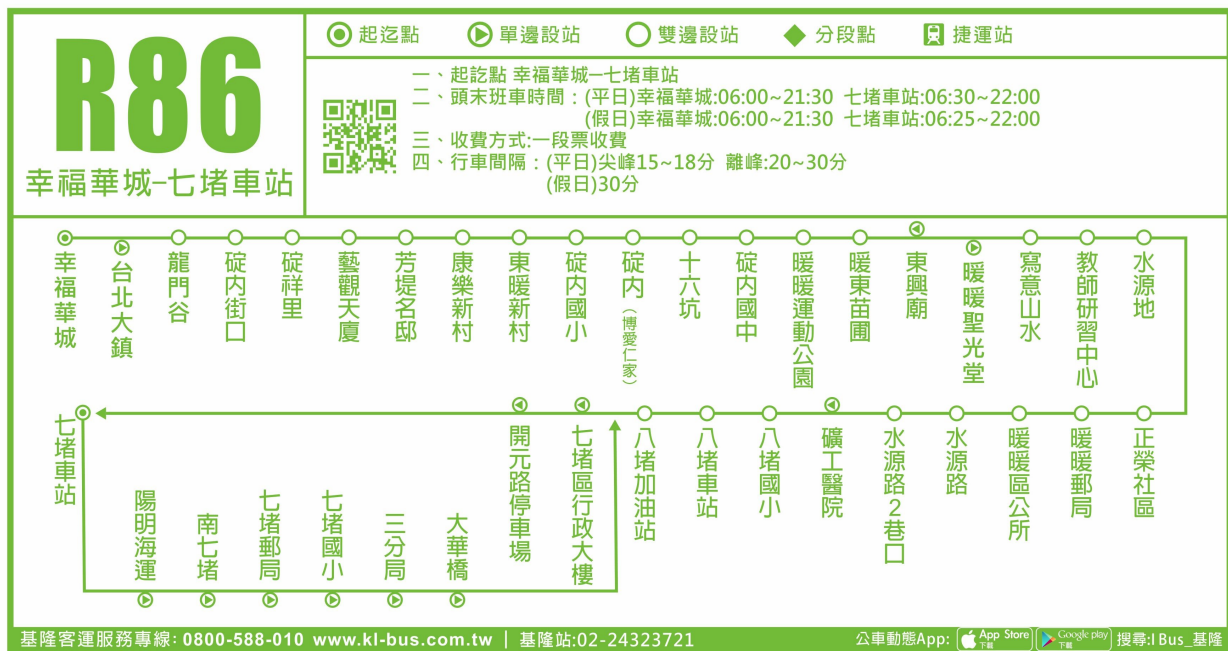
資料來源：基隆市政府民政處



資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

伍、近年基隆市公共運輸之推行

基隆市緊鄰大台北都會，工商經濟發展及市民生活與其具有相當高度之依存關係，致使基隆、汐止、南港及台北間交通運輸需求極為龐大，龐大旅次量僅仰賴台鐵、中山高速公路、台五線等主要交通動脈輸運，由於道路運輸設施容量明顯不足，導致服務水準嚴重惡化；基隆市政府為加強人口數最多安樂行政區市民與八堵火車站的公路運輸，讓乘客不用在基隆火車站轉車，造成市區車流擁擠且浪費時間，在 101 年由交通部公路總局補助基隆市政府新闢「台鐵捷運化接駁公車」，為安樂地區、八堵地區、七堵地區、百福地區以及暖暖地區解決交通瓶頸，鐵公路銜接起來，做到無縫接駁的目標，由基隆客運經營「R82 國家新城－建德國中－七堵車站」線（部分班次繞駛百福社區、六堵工業區），「R85 武聖街－七堵車站」線，「R86 幸福華城（經龍門谷、暖暖郵局）－七堵車站」線；反觀市公車 605 龍門谷路線僅經過總站（近基隆火車站）。



陸、基隆市公車經營現況

基隆市公共汽車管理處(簡稱市公車)屬於市營交通事業單位，雖以追求合理盈餘為目標，也為提供基隆市民最適切之大眾運輸服務，惟因肩負執行地方政府政策任務，故有關地方政府福利政策之執行、票價調整所涉民意機關之審議限制，以致無法達到預算自給自足，如營收短收為維持正常營運即向銀行舉債因應，截至 109 年度 5 月底向中國信託商業銀行短期融資壹拾貳億參仟伍佰伍拾萬元。

武漢肺炎疫情自 108 年底延燒至 109 年 5 月，大大減少民眾出門搭車意願，勞動部 109 年 5 月 18 日發布最新無薪假統計顯示，實施企業家數已來到 1,189 家，創下史上最高紀錄，人數逾 2 萬人關卡，造成通勤及旅遊人數大幅減少，又因民意基礎車次無法減班，肺炎疫情延燒著實加重市公車經營的困難。檢視 24 條主要路線 109 年 1-5 月載客人數比 108 年同期衰退-18.92%，而其平均車次載客人數衰退-15.51%，其中 104 新豐街路線衰退-24.36%最多，其原因為基北快捷公車 2088 路線與市公車市區路線重疊，造成客源減少，103 八斗子路線衰退-23.71%次之；反觀 107 八斗子-信中-總站路線衰退-0.65%最少，此乃中正區與仁愛區之聯線公車，方便市民跨區購物及就學(如表二、表三、圖二及市公車 107 路線圖所示)。

表二、24 條主要路線 108 年、109 年 1-5 月同期客運人數比較

單位：人次

月份\年別	民國 108 年	民國 109 年	增減少人數	成長率%
1 月	1,632,781	1,383,986	-248,795	-15.24%
2 月	1,325,227	1,139,777	-185,450	-13.99%
3 月	1,584,446	1,280,727	-303,719	-19.17%
4 月	1,568,541	1,174,955	-393,586	-25.09%
5 月	1,639,340	1,304,158	-335,182	-20.45%
合計	7,750,335	6,283,603	-1,466,732	-18.92%

資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

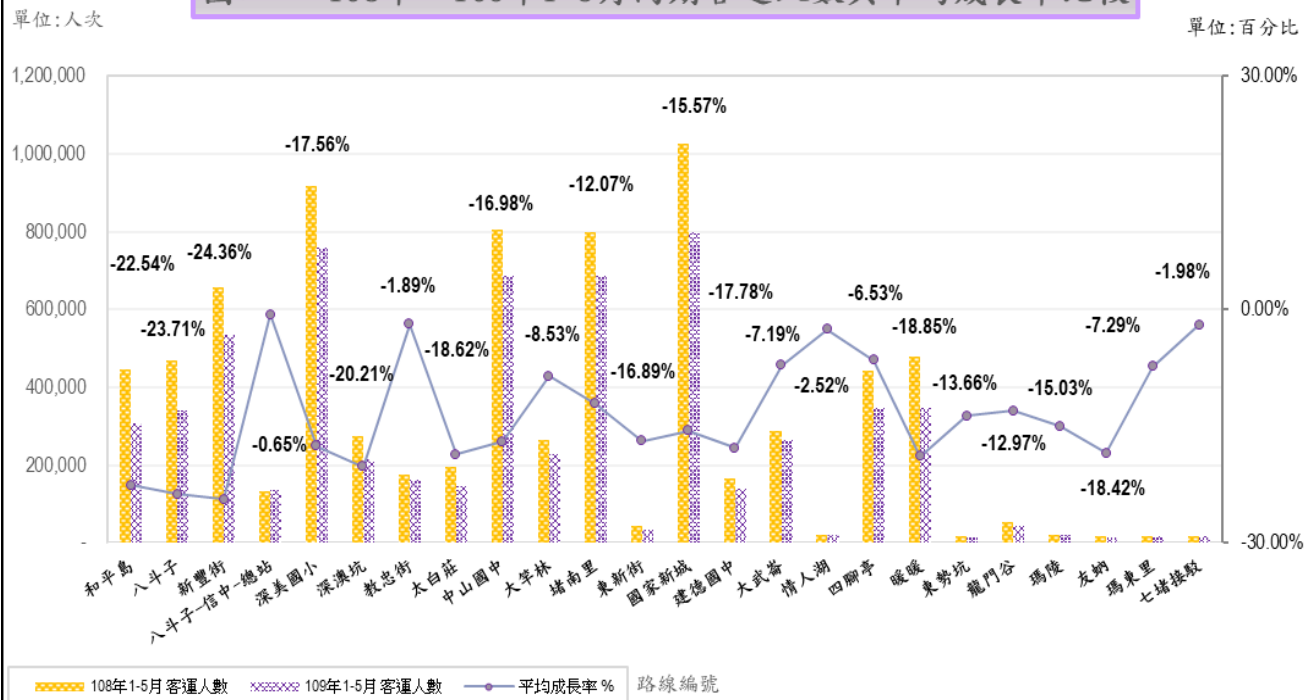
表三、24 條主要路線 108、109 年 1-5 月同期平均車次載客人數比較

單位：人次、車次、%

路線編號	路線名稱	108 年 1-5 月 客運人數	108 年 1-5 月 車次	平均車次 載客數	109 年 1-5 月 客運人數	109 年 1-5 月 車次	平均車次 載客數	平均成長率 %
101	和平島	447,431	7,752.0	57.72	308,340	6,897.0	44.71	-22.54%
103	八斗子	469,673	6,987.5	67.22	339,500	6,621.0	51.28	-23.71%
104	新豐街	657,087	8,305.0	79.12	536,119	8,958.0	59.85	-24.36%
107	八斗子-信中-總站	133,048	2,702.5	49.23	137,711	2,815.5	48.91	-0.65%
202	深美國小	918,953	12,338.0	74.48	760,550	12,386.5	61.40	-17.56%
203	深澳坑	273,676	3,951.0	69.27	216,910	3,924.5	55.27	-20.21%
204	教忠街	176,854	4,392.5	40.26	162,257	4,107.5	39.50	-1.89%
301	太白莊	196,658	7,870.0	24.99	146,495	7,203.5	20.34	-18.62%
302	中山國中	804,472	11,893.0	67.64	686,674	12,227.5	56.16	-16.98%
303	大竿林	266,324	3,758.0	70.87	227,001	3,502.0	64.82	-8.53%
402	堵南里	798,364	10,022.5	79.66	685,582	9,788.0	70.04	-12.07%
403	東新街	42,282	773.0	54.70	33,753	742.5	45.46	-16.89%
501	國家新城	1,025,333	12,518.0	81.91	797,918	11,537.5	69.16	-15.57%
502	建德國中	166,254	3,353.0	49.58	140,359	3,443.0	40.77	-17.78%
505	大武崙	288,275	4,652.0	61.97	263,998	4,590.1	57.51	-7.19%
509	情人湖	21,701	669.5	32.41	21,122	668.5	31.60	-2.52%
601	四腳亭	441,156	9,953.5	44.32	347,605	8,390.5	41.43	-6.53%
602	暖暖	478,579	9,512.5	50.31	347,766	8,518.0	40.83	-18.85%
603	東勢坑	17,427	597.0	29.19	13,080	519.0	25.20	-13.66%
605	龍門谷	53,039	1,270.5	41.75	44,323	1,220.0	36.33	-12.97%
701	瑪陵	21,831	1,442.0	15.14	19,567	1,521.0	12.86	-15.03%
702	友蚵	16,124	1,205.5	13.38	13,340	1,222.5	10.91	-18.42%
703	瑪東里	18,197	752.0	24.20	16,298	726.5	22.43	-7.29%
705	七堵接駁	17,597	600.0	29.33	17,335	603.0	28.75	-1.98%
合計		7,750,335	127,270.5	60.90	6,283,603	122,133.1	51.45	-15.51%

資料來源：基隆市公共汽車管理處營運室

圖二、 108年、109年1-5月同期客運人數與平均成長率比較



資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

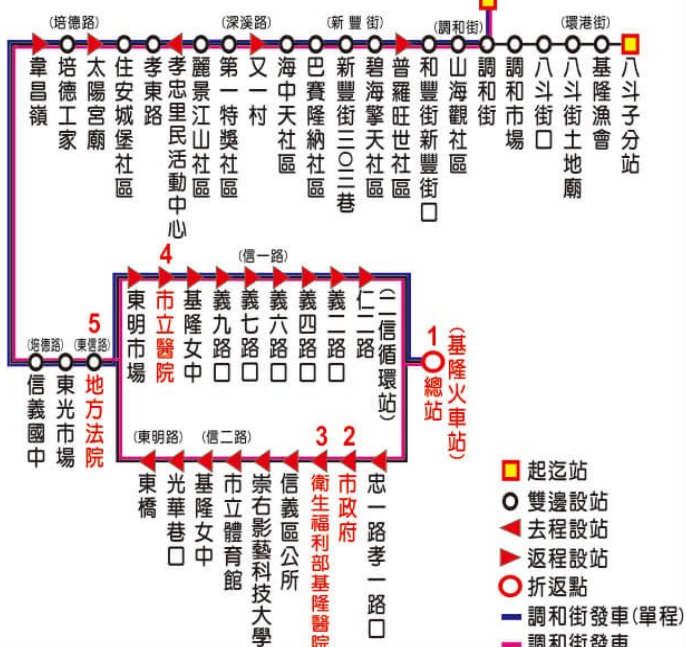
107

八斗子-信義國中-基隆火車站

Badouzi-Xinyi Junior High School-Keelung Railway Station

分段點/緩衝區：無/一段票
班次時刻表：
固定班次 (Fixed Timetable)：
平日 (Weekday)：
05:55 (至總站) 06:40 08:15 08:50
09:50 10:30 11:20 15:20 16:00 16:55
17:35
調和街發車：不經新豐街303巷
07:20 07:40 (單程至總站)
14:30 16:30 18:00 18:50 20:00
假日 (Holiday)：
06:40 08:10 08:50 09:40 10:25
11:00 16:00 16:55 17:35 18:20
※東光市場站停止停靠班次※
平日 07:00~08:00期間班次
17:00~18:00期間班次

基隆市公車處服務專線：02-24251768
基隆市公車處智慧公車查詢
電話：02-24629996
網址：http://ebus.klcb.gov.tw/KLBusWeb/



1. Keelung City Bus Station
2. Keelung City Hall
3. Keelung Hospital Ministry of Health and Welfare
4. Keelung City Municipal Hospital
5. Keelung District Court

柒、老齡化時代來臨，推廣無障礙設施

因應高齡化社會，及對弱勢族群、幼小孩童的照護，使其同樣享有接受公共運輸服務的權利，避免市公車政府行駛路線以基隆長庚就醫的運輸政策，未能兼顧效率及公器私用之疑慮。推動方案：由於近年少子化學生搭乘人數減少，109 年 4 月起市公車停駛部分學生專車，且為鼓勵老人外出旅遊，故公路公共運輸所提供之服務，必須改變其定位，不僅是滿足民眾就學就業之需要，更應以滿足民眾其他類型的需求為新的藍海定位。

捌、結論

基隆市區腹地有限，道路擁塞，停車空間不足，市公車路線長久以來都以基隆火車站為中心向外輻射，近年雖增加基北快捷路線及客運少數車班，仍不敷市民的需求，造成不論是來往台北通勤的上班族或是跨區往來購物、就醫或互訪的市民，都要先到市中心的循環站轉車，造成市區車流擁擠且浪費搭車時間。長期改善方案，則以基隆輕軌捷運建設計畫-預期效益「北五堵國際研發新鎮計畫」[4]，目標引進海洋生技、智慧物流、電子科技、研究智庫等業種進駐，健全產業經濟發展，發展公共運輸，譬如「基隆輕軌捷運建設」計畫概要圖所示，未來可提供轉乘之輕軌車站(七堵，八堵)，以無縫轉乘的公共運輸，可增加基隆市就業機會以及帶動七堵地區繁榮。

玖、參考資料

1. 交通部鐵路局

<https://www.rb.gov.tw/showpage.php?lmenuid=3&smenuid=166&tmenuid=197&pagetype=0>

2. 基隆市政府全球資訊網

<https://www.klcg.gov.tw/tw/News/Detail2?NewsId=13610061&i=0>

3. 維基百科

<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%9F%BA%E9%9A%86%E5%B8%82%E6%AD%B7%E5%8F%B2>

4. 基隆市政府全球資訊網

<https://www.klcg.gov.tw/tw/News/Detail2?NewsId=12810085&i=0>