

統計專題分析報告

基隆市公共交通運輸之發展

基隆市公共汽車管理處會計室

中華民國 110 年 8 月

目次

壹、 前言.....	1
貳、 公共交通建設的良莠與經濟發展環環相扣.....	1
參、 基隆市人口分布及人口密度.....	2
肆、 基隆市運具次數之公共運輸市占率.....	3
伍、 新建城際轉運站推行無縫接軌提高公共運輸使用率.....	5
陸、 改善基隆市公共交通運輸之現況.....	5
柒、 爭取納入國家重大建設政策.....	6
捌、 基隆市公車經營現況.....	6
玖、 結論.....	9
壹拾、 參考資料.....	10

壹、前言

基隆市位居台灣最北端，僅北面有少量平地與東海毗鄰，基隆嶼及和平島屏障於外。古名雞籠，以深水谷灣之天然港灣著名，人口 36.8 萬人（至 2020 年 12 月），東、西、南三面環山與新北市相鄰，全市百分之 95 土地為丘陵地，雨季漫長，其都市發展起始清治末期，在日治時期因港都開發而興起，由於市區與港都發展備受限制，加上鄰近大臺北，故已發展為大臺北都會地區之重要城市。

貳、公共交通建設的良莠與經濟發展環環相扣

交通建設促使運輸系統的改善，而大大增加地區的交通可及性，進而引起人口、產業等地區產業結構改變。為解決龐大繁重的都市交通運輸問題，大眾捷運系統因應而生，許多家庭與廠商開始沿著都市運輸動線向郊區移動，減少原都市中心的活動強度，藉由公共交通運具減輕城市嚴重的交通運量不足與環境汙染問題。

參、基隆市人口分布及人口密度

基隆市人口分布：109 年底本市總人口數為 367,577 人，各行政區人口數中，以安樂區 81,776 人最多，七堵區 53,615 人次之，而以暖暖區 38,548 人為最少，全市人口數由 105 年底的 372,100 人逐年減少，截至民國 109 年底全市人口數為 367,577 人，五年之間減少了 4,523 人，約 1.22%。

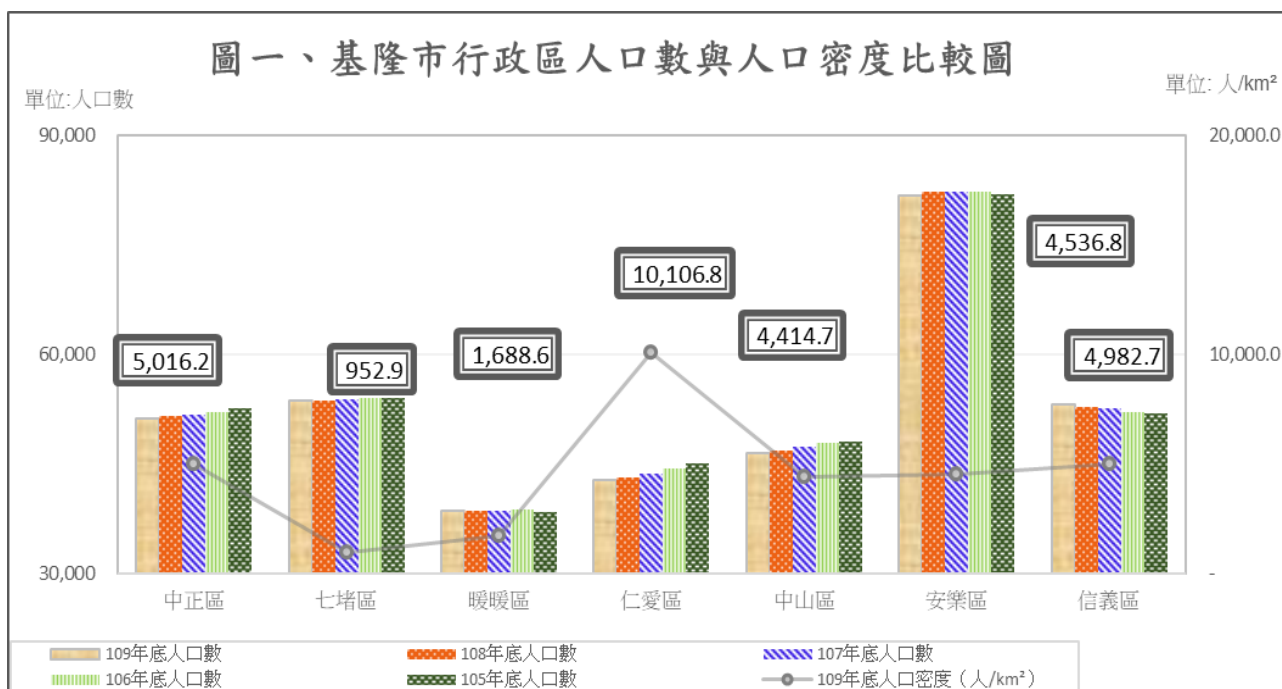
檢視 109 年基隆市人口密度為 2,768.8 人/平方公里，全市 7 個行政區，以仁愛區 10,106.8 人/平方公里最稠密，中正區 5,016.2 人/平方公里次之，而以七堵區 952.9 人/平方公里最低，七堵區地廣人稀，如何使本市人口分佈較為平均，未來只能期許推動重大交通建設，改變地區產業結構(詳如表一、圖一)。

表一、基隆市各行政區人口數與人口密度比

單位：人口數、人/km²

行政區名	基隆市	中正區	七堵區	暖暖區	仁愛區	中山區	安樂區	信義區
面積 (km ²)	132.76	10.21	56.27	22.83	4.23	10.52	18.03	10.67
109 年底人口密度 (人/km ²)	2,768.8	5,016.2	952.9	1,688.6	10,106.8	4,414.7	4,536.8	4,982.7
109 年底人口數	367,577	51,224	53,615	38,548	42,787	46,459	81,776	53,168
108 年底人口數	368,893	51,483	53,732	38,535	43,201	46,897	82,267	52,778
107 年底人口數	370,155	51,670	53,782	38,619	43,730	47,398	82,294	52,662
106 年底人口數	371,458	52,163	53,972	38,708	44,314	47,908	82,358	52,035
105 年底人口數	372,100	52,572	54,103	38,407	45,021	48,115	82,014	51,868

資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室



資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

肆、基隆市運具次數之公共運輸市占率

根據交通部統計處 109 年度調查，基隆市公共運輸市占率為全臺第二高，全國 22 個縣市中，以臺北市 40.4% 最高，基隆市 34.4%、新北市 33.6% 亦高於全國平均 16.0%，接序為桃園市 12.2%，其餘各縣市公共運輸市占率皆未及 10%，整體而言，全國 22 縣市中，僅有 4 個縣市公共運輸市占率高於 10%，其中臺北市、基隆市及新北市仍為全國前 3 高，汽車客運發展對基隆市居民息息相關，居民對大眾運具的依賴性更是高於全臺大部分縣市。(如表二所示)。

表二、各縣市運具次數之公共運輸市占率

單位：%

地區別	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年	109年
臺閩地區	16.3	16.6	17.5	17.5	17.8	17.9	17.9	18.1	16.0
臺灣地區	16.3	16.6	17.5	17.5	17.8	17.9	18.0	18.2	16.0
臺北市	39.5	43.4	43.5	42.5	42.6	41.3	41.5	42.8	40.4
基隆市	36.9	38.1	38.5	39.0	40.6	38.0	40.6	39.8	34.4
新北市	29.0	29.8	31.8	31.0	32.7	33.2	33.6	33.8	33.6
桃園市	13.8	13.7	14.0	13.9	14.2	15.6	14.7	15.0	12.2
臺中市	9.1	9.2	9.9	10.5	10.8	11.9	12.3	12.2	8.6
高雄市	9.1	8.0	8.7	8.8	8.7	9.4	9.1	9.3	8.3
宜蘭縣	8.3	8.0	7.7	8.6	9.4	8.4	9.6	10.3	8.1
澎湖縣	5.0	6.9	8.7	8.6	7.4	7.5	7.0	7.0	6.9
新竹市	6.7	7.0	7.0	8.3	8.2	8.6	8.7	8.3	6.9
苗栗縣	6.9	7.9	8.6	8.8	8.4	8.2	6.8	8.8	6.7
新竹縣	8.4	8.6	9.6	9.5	9.8	9.0	8.5	10.0	6.1
臺南市	6.5	5.8	5.7	5.9	5.9	6.5	6.5	6.7	5.5
南投縣	6.2	5.3	6.2	5.8	5.9	5.4	4.7	5.9	5.0
屏東縣	5.3	5.7	5.6	5.6	5.8	6.2	6.0	5.2	4.6
花蓮縣	6.2	5.4	6.1	6.3	6.7	6.6	6.0	6.1	4.6
嘉義縣	5.2	5.8	6.4	6.4	6.4	5.8	5.2	6.2	4.4
彰化縣	6.0	4.9	5.3	5.5	4.9	5.7	6.5	5.5	4.4
嘉義市	4.1	4.6	3.9	4.0	4.5	4.4	4.1	4.9	3.8
雲林縣	5.4	4.5	4.8	5.2	4.5	4.9	5.3	5.3	3.7
臺東縣	5.8	5.1	4.3	5.9	5.0	5.1	5.6	6.1	2.9
金馬地區	-	12.6	13.0	12.7	12.8	9.9	10.1	10.3	9.4
金門縣	-	12.7	13.1	12.8	13.0	9.7	10.0	10.2	9.5
連江縣	-	12.0	10.7	11.4	10.6	12.9	11.3	12.1	8.8

說明：1、本表依 109 年「運具次數之公共運輸市占率」高低順序排列縣市。

2、本表各欄數值採電腦四捨五入，故總計與細項合計容有差異。

伍、新建城際轉運站推行無縫接軌提高公共運輸使用率

基隆市政府為徹底改善火車站區域人車交通動線、公共運輸環境及城市景觀意象，計畫在火車站新站南出口與北出口間鐵道上方新建城際轉運站，讓旅客不需要東奔西跑，預計 110 年 7 月完工^[1]。

城際轉運站設計結合市區公車、國道、省道客運和未來的輕軌捷運一併整合是很好的做法，但解決市區交通問題，關鍵在容量和空間是否足以容納公車和客運，只要月台席位足夠，相信就能發揮功能，改善市區堵車情形。至於基隆城際轉運站周邊配套措施，如果能提供充足停車車位，收納停放在周邊人行空間的機車，就能騰出人行空間，同時肩負周邊都市環境改善功能，相信未來不僅是基隆重要地標，更可輔助城市改造；機車停車管理是最迫切、最有成效做法，市容也相對會乾淨整潔許多^[2]。

陸、改善基隆市公共交通運輸之現況

為充分發揮本地優勢並促進基隆地區整體更新，中山一、二路拓寬工程，忠一路貫通工程於 107 年 11 月 1 日通車，與路寬 40 公尺的中山一路完成銜接，逐步縫合過去被鐵路一分為二的

市區，也表示打通中山一二路跟忠一路這「任督二脈」之後，相信基隆就要邁向第二次城市發展的高峰^[3]。

柒、爭取納入國家重大建設政策

如何降低民眾私人機動運具使用轉而搭乘公共運具，「北北基軌道路網政策溝通平台」起始會議由交通部長與雙北及基隆 3 市長共同討論，達成基隆輕軌升級成中運量捷運、基隆捷運台北端地下延伸至南港等 5 大共識；此外，林市長在臉書表示，南港成為台北新東方門戶後，周邊的生技園區再開發、一路向北的汐止路廊和基隆河河谷廊帶，甚至基隆港會展園區，都將因交通設施改造而受惠，更多的廠商進駐、新創產業群聚發展，也將帶給下一代基隆子弟更多就業機會^[4]。

捌、基隆市公車經營現況

基隆市公共汽車管理處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，因應基隆客運 R85 大武崙-七堵火車站路線整併，本處自 510 線大武崙-七堵自 109 年 10 月 26 日起調整路線，同時新增 R66 線海科館-七堵車站及 R82 線國家新城-七堵車站，自 109 年 12 月 30 日起新增 506 線壯觀里-富景天下-基隆車站路線，共計 55 條路線。

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之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，本處新增 R66 線海科館-七堵車站、R82 線國家新城-七堵車站、506 線壯觀里-富景天下-基隆車站以及 510 線大武崙-七堵線調整路線，此為安樂地區、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，本處路線此次整併所增加行駛班次，無非增加基隆市公車行駛成本。

民國 109 年受到疫情影響，由於私人機動運具新增掛牌車輛數續增以及少子化使通學人數減少等，公車運量備受衝擊，即便是國旅大爆發，運量依舊回不去；因為民國 110 年新冠肺炎疫情之本土疫情日益嚴峻，教育部宣布高中以下學校自 5 月 19 日至 28 日停課，為降低群聚感染之風險，維護學校師生健康，加上指揮中心與教育部 5 月 25 日宣布，三級警戒和停課均延長至 6 月 14 日，以致本處自民國 110 年 5 月載客人數大幅衰退。

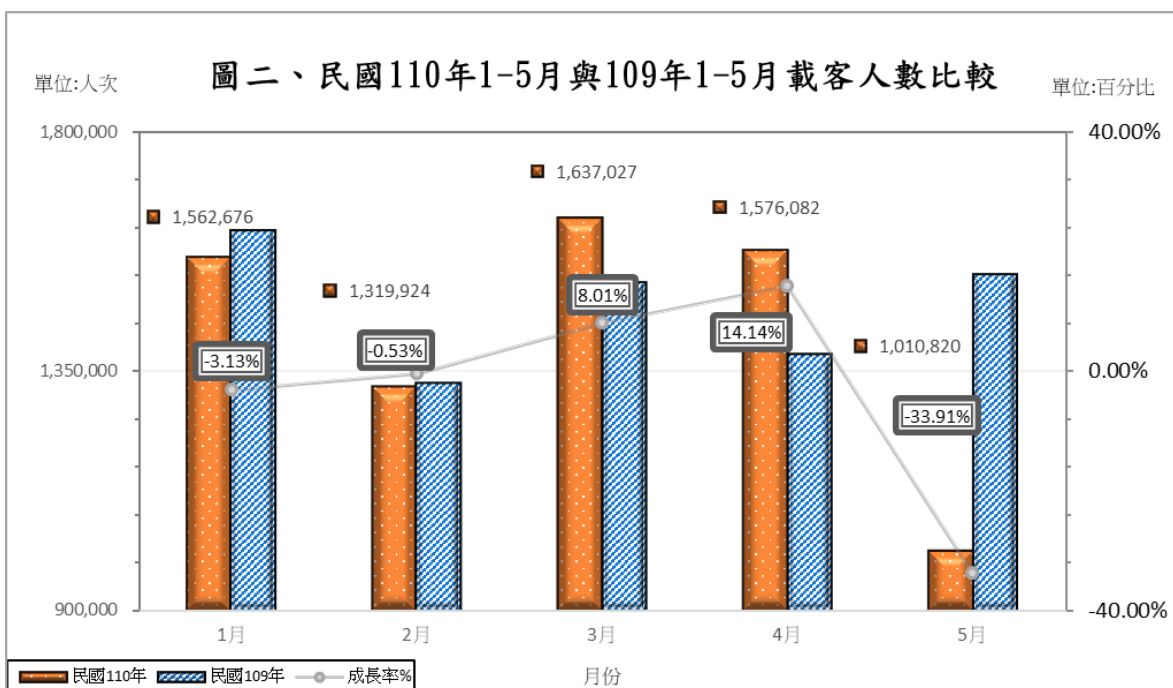
檢視 110 年 1-5 月載客人數較 109 年同期減少 259,450 人次，衰退 3.52%，而平均車次載客人數衰退 2.70%，其中以受武漢肺炎疫情影响最嚴重 110 年 5 月較 109 年同期減少 518,574 人次，衰退 33.91%，而平均車次載客人數衰退 34.22%（如表三、表四及圖二所示）。

表三、110 年 1 月-5 月與 109 年 1 月-5 月載客人數比較

單位：人次、%

月份\年別	民國 110 年	民國 109 年	增減載客人數	成長率%
1 月	1,562,676	1,613,184	- 50,508	-3.13%
2 月	1,319,924	1,326,924	- 7,000	-0.53%
3 月	1,637,027	1,515,598	121,429	8.01%
4 月	1,576,082	1,380,879	195,203	14.14%
5 月	1,010,820	1,529,394	- 518,574	-33.91%
合計	7,106,529	7,365,979	- 259,450	-3.52%

資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室



資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

表四、110年1-5月與109年1-5月平均車次載客人數比較

單位：人次、班次、%

月份/年別	110年1-5月 客運人數	110年1-5月 班次	平均車次 載客數	109年1-5月 客運人數	109年1-5月 班次	平均車次 載客數	平均成長 率(%)
1月	1,562,676	29,591.0	52.81	1,613,184	28,849.0	55.92	-5.56%
2月	1,319,924	27,872.0	47.36	1,326,924	28,398.5	46.73	1.35%
3月	1,637,027	30,309.0	54.01	1,515,598	31,452.1	48.19	12.08%
4月	1,576,082	29,675.0	53.11	1,380,879	30,139.0	45.82	15.91%
5月	1,010,820	29,940.0	33.76	1,529,394	29,802.3	51.32	-34.22%
合計	7,106,529	147,387.0	48.22	7,365,979	148,640.9	49.56	-2.70%

資料來源：基隆市公共汽車管理處會計室

玖、結論

隨著經濟發展，交通需求大增，交通壅塞的問題勢必也伴隨，基隆市區腹地有限，道路狹窄，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，基隆地區有七處台鐵車站，為主要城際運具，台鐵站與各汽車客運轉乘關係必影響民眾搭乘公共運具之意願。基隆城際轉運站的新建，透過此項工程，有助提升交通轉運機能，有效節省旅客時間，促進對其居民、觀光客的服務效率。

壹拾、參考資料

1. 基隆市政府全球資訊網市政新聞

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

2. 中央社

<https://newtalk.tw/news/view/2020-06-27/427204>

3. 自由時報

<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2598833>

4. 中央通訊社

<https://www.cna.com.tw/news/alloc/202006270033.aspx>