

## 112-2 竹塹踏查主題調查報告

新竹市交通改善

## 目錄

一、研究背景與動機

二、新竹交通之現況

三、SWOT 分析

四、對新竹市交通之改善建議

五、總結

六、參考文獻

## 一、研究背景與動機

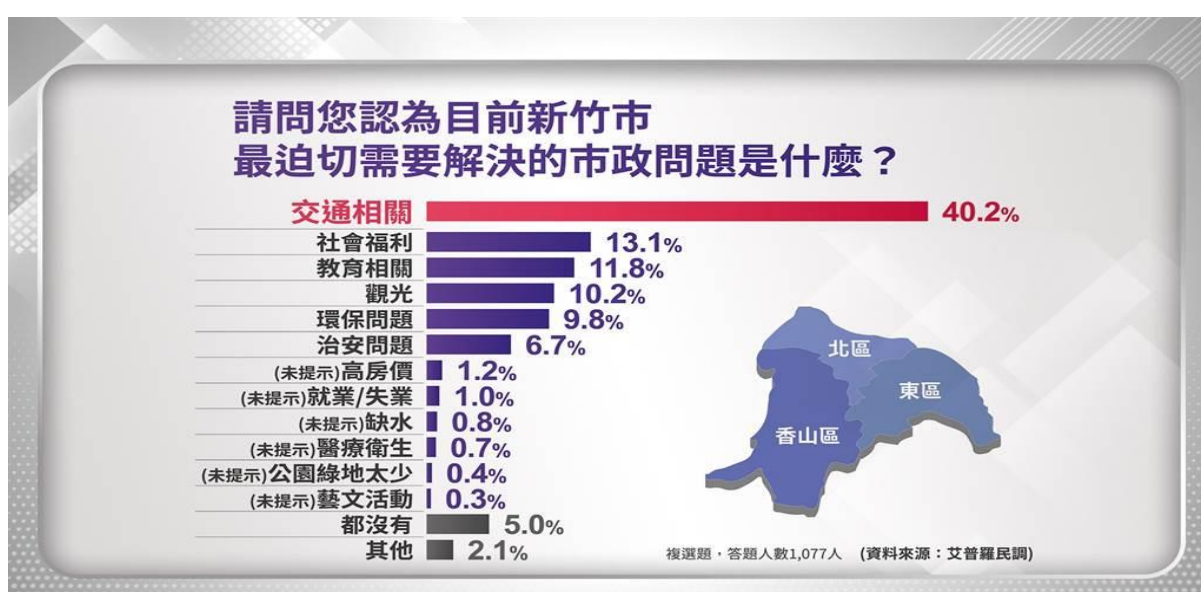
新竹，古稱竹塹，是台灣西北部的城市。自西元一七一八年建城以來，這裡便一直蓬勃發展，但真正讓新竹經濟起飛的，是於一九八零年成立的「新竹科學園區」，簡稱竹科。自後者成立以來，新竹成功帶動整個台灣完成了產業及經濟改革，直接讓台灣成為了亞洲四小龍之一的亞洲科技大國。時至今日，新竹已然成為了台灣乃至世界的科技業重鎮，如今更有「台灣矽谷」之稱。

然而，隨著時代變遷，交通問題逐漸凸顯，混亂不良的道路規劃及罰則過輕的因素，導致台灣在發達國家中的交通事故上，經常處於榜首的位置，該問題已然成為執政者的重要挑戰。新竹跟其他城市一樣，交通問題的根本原因來自於城市的迅速擴張和蓬勃發展。隨著企業和人口的增長，交通流量逐漸攀升，導致擁擠、塞車等問題頻發。同時，現有的交通基礎設施難以應對這樣的變化，傳統的解決方案已經顯得力不從心。

本報告將會以新竹市作為主題內容，輔以實際數據並以 SWOT 分析新竹市交通的優劣勢來深入探討該市錯綜複雜的交通問題，最後提出可行的改善方案，除了是我個人對新竹表達敬仰的一種方式、更是對這片土地未來更美好的期許。

## 二、新竹交通之現況

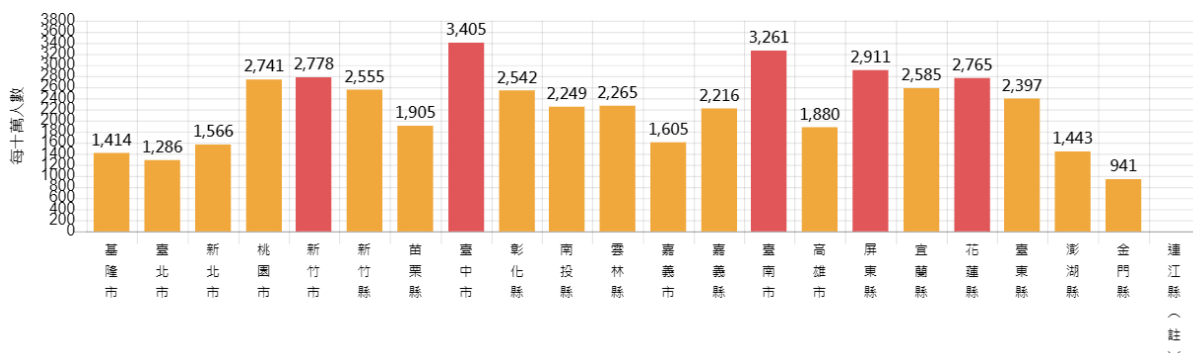
在新竹科學園區成立之後，該地區便迅速吸引了全國各地的科技業人才前來就業並置產，但由於新竹市路小擁擠，因此每當上下班的高峰時段都會經歷十分嚴重的塞車潮。即使近年來市政府都有在著手改善交通，但成效甚微。根據 2021 年做的一項民意調查，就有高達 4 成的民眾認為交通為新竹市最迫切需要解決的問題，如此高的比例說明了交通改革的進展依然太慢、許多市民仍然認為新竹市的交通令他們苦不堪言。



資料來源：艾普羅民調(2021)

圖 1 針對新竹市最迫切需要解決的市政問題所做的民調

近年來台灣被 CNN 冠上了行人地獄的惡名，根據道安資訊統計數據顯示，台灣於民國 112 年全年的交通事故超過 40 萬件，死亡人數更超過 3 千人，死亡率超過其他先進國家的 8 倍左右，可見交通改善的議題在台灣還有極大的討論空間。其中新竹的交通事故共 9397 件，在全國縣市的每十萬人死傷數中高居第 4 名，雖然被貴稱為科技城市，但諷刺的是新竹的交通建設顯然遠遠沒有跟上科技的腳步。



資料來源：道安資訊查詢網(2024)

圖 2 民國 112 年全國縣市於交通上每十萬人死傷數統計

糟糕的道路規劃，再加上地狹人稠的相互影響，讓新竹的交通尤其為人詬病，市政府以往的做法都是擴建車道及設立更多停車位，但近年來歐洲城市用經驗告訴我們，不管再多車道或停車位都是不夠的。成功完成交通改革的他們，已經完全進入到人本交通的時代，甚至著手規劃「無車社會」，這對於還生活在車本交通社會的我們，能有什麼啟發？



資料來源：蔡惠婷

圖 3 新竹光復路學生與車爭道景象

請好好思考一下我接下來要問的這個問題：如今台灣躋身發達國家之列、甚至擁有全球最好的健保。但是難道上面這張圖，就是我們要給孩子的成長環境嗎？

### 三、SWOT 分析

#### 優勢 (Strengths):

**科技樞紐：** 新竹是台灣的科技城市，擁有龐大的科技產業集群，吸引了大量科技人才。這也使得城市在智慧交通和科技應用方面具有優勢。

**既有交通建設：** 部分區域擁有較為完善的交通基礎設施，包括高速公路和快速道路，且由於是全國最重要的科技重鎮，因此附近有許多交流道。除了在市中心的台鐵之外，附近的竹北近年也有了高鐵，因此出入新竹的方式還算便利。

**鄰近機場：** 新竹距離桃園國際機場 60 公里左右，十分適合打造成結合科技及當地文化的觀光城市，藉此吸引更多外國遊客。

#### 劣勢 (Weaknesses):

**交通擁擠：** 新竹地狹人稠，部分區域可能會在上下班的高峰時段遇到交通擁擠的問題，假日的時候遠東巨城的周遭道路更是塞車噩夢區。

**道路及交通設計：** 大部份的道路設計都頗為糟糕，造成人車爭道的情況更比比皆是。此外由於新竹缺乏輕軌或捷運等市內交通設施，民眾能依賴的大眾運輸就只有在市區內經常誤點的公車，因此許多人會選擇自行開車或騎車等加重塞車的選項。

#### 機會 (Opportunities):

**智慧交通技術：** 由於新竹是科技城市，因此可以利用先進的智慧交通技術來提升交通管理效能，包括智能交通信號、智能停車系統等。

**可持續交通：** 促進可持續交通方式，如自行車道系統、行人友好型區域，有助於減輕交通壓力並改善城市環境。此外輕軌及捷運也是未來市區內必備的大眾運輸。

#### 威脅 (Threats):

**民代反對：** 台灣常被詬病的一點就是執政者過於看重民代的意見，若後者反對交通改革，執政者很常會因此延緩或收回政策，即使該政策長期來看會有利於該地區。

**自然災害：** 地震、颱風等自然災害可能對交通基礎設施造成損害，影響城市的運輸效能。

#### 四、對新竹市交通之改善建議

1. **加速人本交通建設：**台灣地狹人稠且已邁入高齡化社會，政府應在市區大範圍建設人行道及自行車道，並限縮汽車車道。此政策可以鼓勵人們以腳踏車或步行等更健康的方式來移動。
2. **引入更多大眾運輸：**除了現有的公車，新竹也該引入輕軌、單軌或捷運等大眾運輸，這種大眾運輸若能連接到科學園區的話，便能有效消化掉高峰時期的通勤人流量。
3. **對大眾運輸進行補貼：**對大眾運輸的使用進行補貼，降低民眾成本、提高使用意願。
4. **提高違規成本：**新竹的違規非常嚴重，車子違停隨處可見，且不時發生酒駕車禍等危險駕駛的例子，應提高違規罰鍰，並輔以更嚴厲的交通執法。
5. **建設多層停車場：**比起一般露天停車場，多層停車場最大的優勢便是能有效運用空間，在同樣的佔地面積上可以停放更多車輛，此外這類建築維護成本相對不高，考慮到前期會虧本、一般商人不會想做，市政府可能得在諮詢業界專業人士後使用公帑建設該類設施，並設定更低的停車費，鼓勵民眾使用該設施。
6. **有效宣導交通安全：**與目前政策不一樣的地方在於，在改革初期，市政府應該要大範圍打廣告宣導交通安全。在大眾運輸、電視廣告、甚至是市區的大型廣告板等等，以此來引起民眾的注意。此外，與其使用卡通式的可愛廣告，我們應該要把廣告形式改成真人故事，請交通受害者本人或者家屬來講述他們的故事，提高警示及警惕效果。

## 五、總結

一個好的政策，在前期未必會得到市民們的理解，甚至可能會導致執政者民調的下跌，這就是所謂的「陣痛期」；在成效開始顯現之前，除了執政者必須承擔罵聲以外，民眾也需要忍受新政策暫時帶來的不便。

交通落後已經困擾新竹乃至台灣許久，慶幸的是近年來台灣國內已經開始了關於人本交通的討論，人民對於這議題越關注、未來執政者也會越來越重視相關政策的實施。

人本交通這四個字代表的意思不僅僅是以人為本的交通，背後更深層的涵義更意味著把城市及道路重新還給人民、有效改善噪音及空氣污染、改善生活環境及健康和讓城市變得更適合觀光等。

透過這些建議的實施，新竹市可以朝向解決交通擁擠、提升市民生活品質、以及建立一個更加宜居和可持續發展的城市環境邁進。我期許的未來，是新竹不僅繼續在科技發展方面領先，同時也將成為一個以人為本的交通天堂。





## 六、參考文獻

新竹科學園區

<https://zh.wikipedia.org/wiki/新竹科學園區>

道安資訊查詢網

<https://roadsafety.tw/Dashboard/統計快覽>

每 10 萬人交通死亡數字 台灣逾先進國家 8 倍

<https://news.pts.org.tw/article/629801>

新竹「仁」交通痛苦指數大調查

<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20210507000017>

竹市光復路學生與車爭道景象曝 民代今會勘爭通學空間

<https://udn.com/news/story/7324/7785447>

Madrid

<https://www.nit.pt/nittravel/>