235

新莊一國父紀念館｜路線 Id 10283｜首都客運

2026 年 10 月

涵蓋 7 個平日（這個月有 20 個）、3 個假日（這個月有 11 個）。少的日子：10-01 到 10-18 還沒開始收資料；10-23、10-24 薔琵颱風，公運處公告減班停駛，原始檔只有平日的三到四成，2026-10-24 決定不放上網站；10-30 原始檔不齊。產出日期 2026-11-02，分析程式 69db0b6。

	平日	假日	上月平日
折返停留：停車端（西盛）			
不到 15 分鐘的比例	**5.3%**	2.5%	–
逐日範圍	**2%–11%**	0%–6%	–
p10／p50	**21.3／50.9 分**	28.7／53.7 分	–
連續行駛：對照第 19 條之 2			
連續 4 小時停留累計不到 30 分鐘	**21.4%（162／758）**	10.7%（19／177）	–
連續 6 小時沒有一次停滿 45 分鐘	**28.1%（167／594）**	30.8%（37／120）	–
班表：公告班距對量到的			
尖峰公告班距	**4–6 分一班**	10–20 分一班	–
每小時發車（去程／返程）	**早 10.9／3.5、晚 9.9／7.0**	5.0／4.5	–
路上的車／照公告要幾台	**早 16／42–62、晚 29／42–62**	16／12–24	–
來回一趟與週期			
來回一趟 p50／週期 p10	**203.3／208.5 分**	190.8／214.1 分	–

這個月看到的事

1. 停車端的折返停留有 5% 不到 15 分鐘；10 時回來的車只有 0%。
2. 能判斷的連續 4 小時裡，有 21% 停留累計不到 30 分鐘。這是車的數字：其中 78% 的視窗落在當天行駛超過 10 小時的車上，這種車若守每日駕車 10 小時的規定就換過人。
3. 尖峰公告 4–6 分一班，照現在的週期要 42–62 台車，量到路上約 16 到 29 台。其他時段用同一個算法是 17–50 台，路上約 26 台。差距的原因公開資料看不出來。

p10 是一成的折返停不到這麼久，p50 是一半的折返停不到這麼久。這些都是車的數字，資料看不到是誰在開，折返停留也只是駕駛休息的上限。

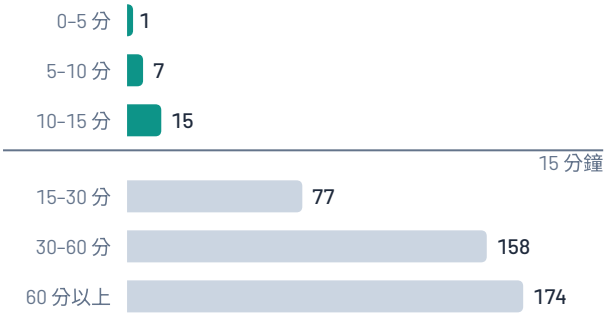
折返停留

同一台車本趟末站到站到下一趟起站離站之間的時間。它包含回場、加油、洗車、等發車在內的一切，所以是駕駛休息的上限，不是工時。只算量得到的折返：這一趟有開到末站、下一趟從起站出發，兩趟中間也沒有去開別的路線。p10、p50、p90 分別是一成、一半、九成停不到這麼久。

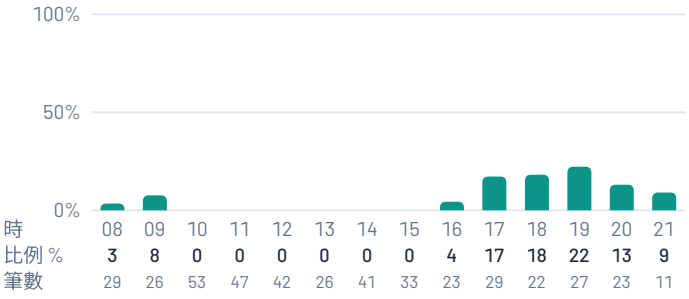
	結束那趟	在這一站結束	折返方式	筆數	p10	p50	p90	不到 15 分鐘
平日	返程	西盛	停車	432	21.3	50.9	124.4	**5.3%**
平日	去程	交通部觀光署	直接折返	815	2.7	4.1	4.8	**100.0%**
假日	返程	西盛	停車	122	28.7	53.7	106.5	**2.5%**
假日	去程	交通部觀光署	直接折返	218	2.7	4.1	5.4	**100.0%**

直接折返那一端，車在末站讓乘客下車後不停下來等，直接開到下一趟的起站，所以那裡的折返停留不算休息。

停車端折返停留的分佈（平日 432 筆）



停車端依車回來的小時，不到 15 分鐘的比例（平日）



灰色的柱子筆數不到 10，只看比例會誤判。

連續行駛

汽車運輸業管理規則第 19 條之 2：連續駕車 4 小時至少休息 30 分鐘，分次休息每次不少於 15 分鐘；工作具連續性或交通壅塞時可以另外調配，但連續駕車不得超過 6 小時，且要一次休滿 45 分鐘。這裡把規定套在同一台車相鄰的完整趟次上，一個視窗從某一趟發車算起、到第一個滿 4（或 6）小時的趟次為止，不完整的趟次會切斷序列，所以分母只算能判斷的視窗。只報數字，不做判定：資料看得到車，看不到是誰在開。

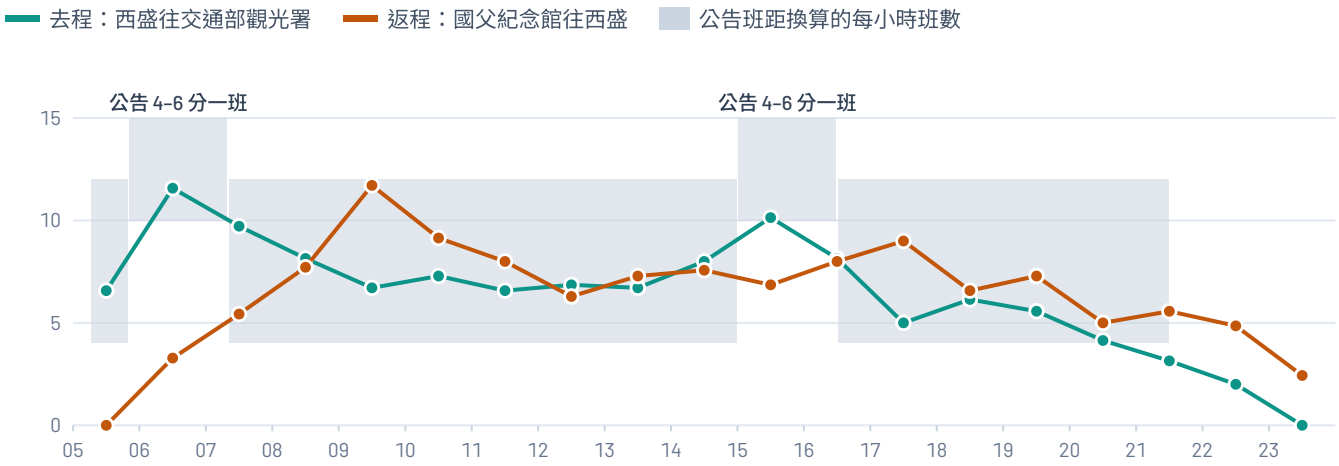
	條件	能判斷的視窗	符合條件的視窗	比例	逐日範圍
平日	連續 4 小時停留累計不到 30 分鐘	758	162	**21.4%**	9%–29%
平日	連續 6 小時沒有一次停滿 45 分鐘	594	167	**28.1%**	17%–35%
假日	連續 4 小時停留累計不到 30 分鐘	177	19	**10.7%**	7%–22%
假日	連續 6 小時沒有一次停滿 45 分鐘	120	37	**30.8%**	27%–57%

平日的連續 4 小時視窗有 591 個（78%）落在當天行駛超過 10 小時的車上，這種車若守每日駕車 10 小時的規定就換過人；其餘的車有可能一人開完，也可能兩人開。平日沒有一次 15 分鐘以上停留的連續行駛：中位數 192 分鐘，最長一成 227 分鐘以上，共 803 段，其中超過 4 小時 21 段、超過 6 小時 9 段。

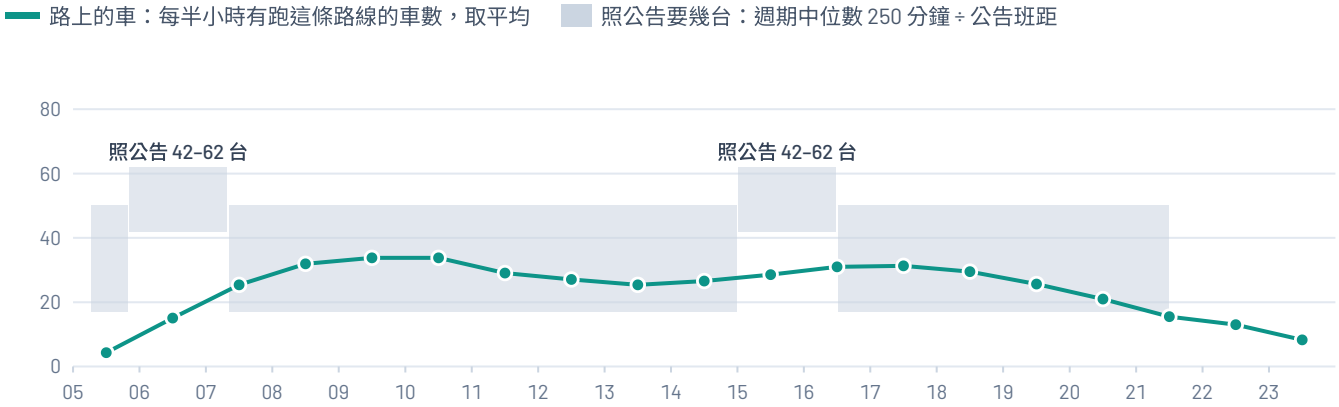
班表對照

公告班距取自公運處的開放資料（GetSemiTimeTable，2026-10-31 的快照），量到的發車是這條路線起點落在該時段的趟次，平均到每小時。公開資料只有班距與定時發車的時刻，沒有排定的行駛時間，也沒有核定班次與配車數，所以這裡比得出發車數，比不出「班表給了幾分鐘」，也判斷不了是否脫班。

每小時發車數（平日）



路上的車與照公告要幾台（平日）

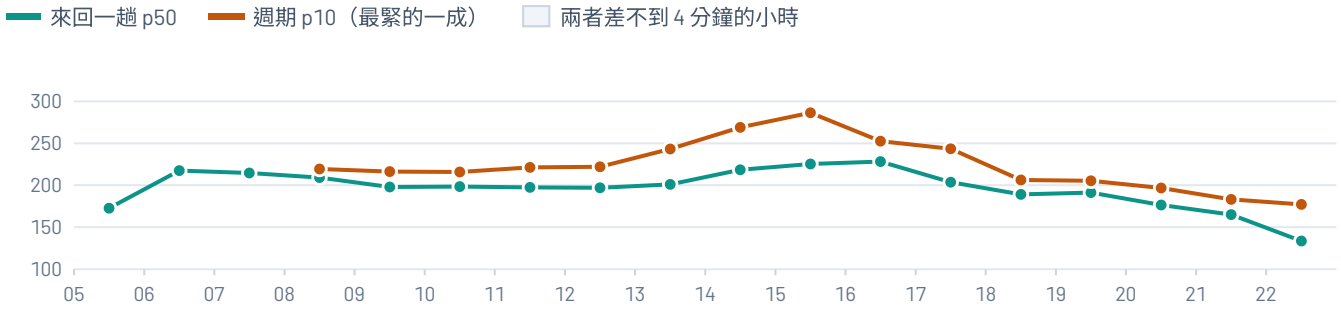


			量到每小時發車			
公告時段	公告班距	換算每小時班數	去程	返程	路上的車	照公告要幾台
05:15–05:50	5–15 分	4–12	7.6	0.0	5	17–50
05:50–07:20	**4–6 分**	**10–15**	**10.9**	**3.5**	**16**	**42–62**
07:20–15:00	5–15 分	4–12	7.4	8.0	29	17–50
15:00–16:30	**4–6 分**	**10–15**	**9.9**	**7.0**	**29**	**42–62**
16:30–21:30	5–15 分	4–12	5.2	6.9	26	17–50
其餘時段	定時 21:30、22:00、22:30		每天 4.3 趟	每天 10.4 趟	10	–
假日 05:30–21:30	10–20 分	3–6	5.0	4.5	16	12–24
假日 其餘時段	定時 21:30、22:00、22:30		每天 3.0 趟	每天 9.0 趟	10	–

來回一趟與週期

來回一趟是從西盛發車，到回到西盛為止，中間含另一端的停留。週期是這台車回到西盛，到下一次再回到這一站，中間的休息都算在內。週期是業者實際維持的節奏。週期最緊的一成跟來回一趟的中位數差不多長的時段，車回到停車端幾乎沒有多餘的時間。

依前段發車的小時（平日，只畫筆數 5 以上的小時；單位：分鐘）



行駛時間

起站離站到末站到站。只算完整趟次；起點只有到站時刻、或終點只有離站時刻的趟次不算（去程 8 趟、返程 5 趟），所以去程的筆數比較少。灰字是筆數不到 5。

	去程行駛時間			返程行駛時間			來回一趟			週期		
發車時	趟	p50	p85	趟	p50	p85	筆	p50	p85	筆	p10	p50
05	43	80	88	0	–	–	35	173	187	0	–	–
06	73	121	129	22	91	95	50	218	227	0	–	–
07	63	120	127	25	99	102	46	215	226	0	–	–
08	52	113	122	37	96	100	45	209	226	13	219	230
09	45	102	108	58	90	95	24	198	212	16	216	233
10	45	102	107	51	92	100	34	199	205	24	216	229
11	43	100	106	32	95	98	35	197	205	26	221	239
12	45	98	105	32	93	98	34	197	204	27	222	252
13	42	97	105	38	93	96	35	201	224	25	243	304
14	52	101	108	42	95	103	39	218	231	30	269	337
15	64	104	112	35	105	112	42	225	240	35	286	309
16	51	115	129	36	117	126	34	228	238	30	252	300
17	33	117	124	40	115	121	25	204	225	25	243	262
18	27	101	108	28	104	114	17	189	207	15	206	234
19	33	95	101	37	89	99	19	191	201	17	205	229
20	26	92	102	18	88	100	21	177	182	21	197	222
21	21	88	92	27	87	93	19	165	170	16	183	194
22	13	72	80	26	76	80	8	134	156	8	177	202
23	0	–	–	12	65	74	0	–	–	0	–	–
全天							562	**203**	**226**	328	**209**	**250**

站間車速最慢的幾段（平日尖峰，兩站相距 200 公尺以上）

	兩站之間	時段	距離（公尺）	趟	時速（公里）
去程	大安森林公園 → 龍門國中(和平)	晚尖峰	230	100	**6.4**
返程	大唐江山 → 正豐	早尖峰	240	38	**6.4**
去程	營盤口 → 捷運輔大站	晚尖峰	431	69	**6.5**
去程	南門 → 自來水西分處(寧波)	早尖峰	813	127	**6.7**

站間車速不含進出站與上下客，只看兩站之間開車的那一段。它只比同一個方向，不同方向、不同路線不能比。

換休息試算

假設班表讓車在停車那一端每次留到這麼久再開下一趟，算一天要多花幾車時、多派幾台車。1 車時就是一台車開一個小時。這裡算的是車，不是駕駛的工時。7 個平日總共跑了 1,711 趟，在停車那一端量得到車停多久的有 432 次；試算只用這些，量不到的不另外估，所以實際的車時不會比表上少。

每次要留	現在已經停得到	不夠的補足（車時／天）	每次都多留（車時／天）	最忙的小時要多派
10 分鐘	98%	**0.0**	**10.3**	0.0 台（18 時）–1.3 台（10 時）
15 分鐘	95%	**0.3**	**15.4**	0.1 台（18 時）–1.9 台（10 時）
20 分鐘	91%	**0.6**	**20.6**	0.1 台（18 時）–2.5 台（10 時）

歷史

公運處的動態資料約十分鐘後就消失，這些數字是自己每 10 秒收下來、留著才有的。每個月的數字會接在這張表上，班表或路線調整前後的差異也看這張。這是第一份，還沒有上個月可以比。

月份	平日天數	不到 15 分鐘	逐日範圍	停車端 p10	連續 4 小時	連續 6 小時	早尖峰路上的車
2026-10（部分月份）	7	**5.3%**	2%–11%	21.3 分	21.4%	28.1%	16 台

這個月靜態快照改了什麼

2026-10-19 到 2026-10-31 涵蓋的 10 天：公告班距、定時班表、站序都沒有改。
路線軌跡的更新日是 2025-08-15。

逐日

日期	日型別	趟次	完整趟次	漏站率	車數	停車端筆數	不到 15 分鐘	連續 4 小時
10-19（一）	平日	232	84%	0.4%	36	63	**6%**	29%
10-20（二）	平日	247	82%	0.4%	37	63	**3%**	20%
10-21（三）	平日	245	82%	0.3%	38	64	**6%**	21%
10-22（四）	平日	244	76%	0.3%	38	57	**11%**	25%
10-23（五）	薔琵颱風，公運處公告減班停駛，原始檔只有平日的三到四成，2026-10-24 決定不放上網站							
10-24（六）	薔琵颱風，公運處公告減班停駛，原始檔只有平日的三到四成，2026-10-24 決定不放上網站							
10-25（日）	假日	154	81%	0.5%	24	38	**0%**	12%
10-26（一）	假日（補假）	193	83%	0.6%	31	52	**6%**	7%
10-27（二）	平日	236	78%	0.5%	36	57	**5%**	9%
10-28（三）	平日	238	85%	0.2%	38	64	**2%**	23%
10-29（四）	平日	269	78%	0.8%	39	64	**5%**	22%
10-30（五）	原始檔不齊							
10-31（六）	假日	148	59%	0.1%	24	32	**0%**	22%

資料來源與顯名聲明

臺北市公共運輸處 2026 臺北市公車開放資料：定時車機資訊（GetBusData）、定點車機資訊（GetBusEvent）、路線（GetRoute）、站牌（GetStop）、附屬路線與路線對應（GetPathDetail）、公車路線軌跡（GetBusShape）、業者營運基本資料（GetProvider）、機動班次時刻表（GetSemiTimeTable）、預定班表資訊（GetTimeTable），見 Data.Taipei 平台 API 說明文件 V6.3

此開放資料依政府資料開放授權條款(Open Government Data License)進行公眾釋出，使用者於遵守本條款各項規定之前提下，得利用之。

政府資料開放授權條款：https://data.gov.tw/license

行政院人事行政總處 中華民國政府行政機關辦公日曆表（data.gov.tw/dataset/14718），依政府資料開放授權條款第 1 版釋出

法規：全國法規資料庫 汽車運輸業管理規則。

提供資料不代表該機關推薦、同意或核准本專案。

分析程式與定義：github.com/kaochenlong/bus-turn-around（commit 69db0b6）。