

臺北西站路線調整工作平臺會議紀錄

時間：104年12月2日(星期三)上午10時30分

地點：松德大樓4樓第1會議室

主席：鄭副局長佳良

記錄：巫慶家

出席(列)席人員：

國光汽車客運股份有限公司 吳忠錫

國光汽車客運股份有限公司工會 林世偉(代)

臺北市政府交通局 劉嘉祐

臺北市公共運輸處 林麗珠、黃信豪、廖苑伶、
翁崇傑、陳彥政

壹、討論事項(略)

就本次會議發言情形，歸納討論議題如下：

一、12月2日媒體報導

國光客運工會

(一) 臺北市交通局於昨日召開記者會，提及已與國光客運達成共識，且臺北西站為避難用地，造成工會會員與工會代表間之不信任問題，以後除非議員在場，否則工會理事長將不出席會議，若主席有空，希望主席可單獨至工會詳談。

(二) 往後若要召開記者會，建議雙方先行確認發言內容，另西區門戶計畫牽涉多個局處(如工務局、都發局、公燈處等)，建議相關局處在雙方尋求共識階段，能謹慎發言。

國光客運公司

今日報導造成工會與公司間之不信任感，給予公司領導階層極大壓力。

交通局

- (一) 昨日為例行記者會，邀請記者談論交通議題(包括轉運站未來規劃)，並無針對性，請國光客運工會無須介意。
- (二) 本日(12月2日)下午14時及16時，歡迎工會理事長至交通局詳談。

二、臺北西站拆遷工程

國光客運工會

- (一) 本會已多次建議將臺北西站拆遷工程之標案，與忠孝橋引道拆遷工程標案分開辦理。
- (二) 臺北西站拆遷工程放入忠孝橋引道拆除工程內，疑似有為採購法22條之1的情形，若有任何履約爭議，國光客運恐成為受害者。
- (三) 拆遷有優先順序，鐵路警察局及三井皆未處理，卻對外宣布已與國光客運達成共識，造成工會極大壓力。
- (四) 標餘款之運用是否可執行臺北西站之拆除。

國光客運公司

- (一) 臺北西站拆遷放於忠孝橋引拆除工程標案的擴充條款內，國光客運雖有對內部解釋，然內部擔心在尚未有共識的時候，只要預算一通過就必須執行拆除，是否還有必要進行協商？前次在鄧副市長主持的會議上，也再次反映此問題，未來也會利用各種場合，建議將臺北西站拆遷工程與忠孝橋引道拆除工程分開辦理。
- (二) 承諾若臺北西站拆遷談妥，且市府對國光客運搬遷已做好相關配套，屆時國光客運公司願協助及配合臺北市政府施工進度及規劃期程辦理，建議忠孝橋引道拆

除工程與臺北西站拆遷工程分開辦理。

交通局

- (一) 臺北西站拆遷工程預算編列於公運處，由公運處委託新工處代辦。
- (二) 臺北西站拆遷工程是否納入忠孝橋引拆除工程的擴充條款，非拆遷工程的主要癥結點。

公運處

- (一) 市議會在審查工務局預算時，已有部分議員關切，臺北西站拆遷工程為公運處委託新工處代辦，新工處目前採兩案一併招標方式辦理，以避免拆遷預算通過後，還需辦理發包，影響作業時效。
- (二) 臺北西站拆遷工程為擴充條款，非主契約之範圍，未來是否執行該擴充條款，視預算是否通過及市府政策而定，若市府與承包商間有任何履約爭議，原則上不涉及國光客運公司及工會。
- (三) 新工處標餘款無法用於公運處委託代辦的工程上。
- (四) 臺北西站拆遷工程由公運處委託新工處代辦，招標方式由新工處決定。若期程上可以配合，將與新工處研議處理方式。

三、臺北-新竹線至圓山轉運站之規劃

國光客運工會

臺北轉運站成立時，國光為何無法進駐，而現在卻可進駐，是不是會影響到周邊交通？

國光客運公司

- (一) 明日(12月3日)國光客運將邀集各國道客運公司，解釋臺北新竹線在圓山的事情，各客運業者誤認國光客

運為了自己能進駐臺北轉運站，利用各種關係，將其他行駛臺北新竹線業者遷往圓山，甚而有其他業者於會議上反對國光客運，所以希望交通局能考量業者權益、業者需求及營運特性，遷往圓山的事情一定要慎重，希望交通局及公運處能加以考量。

- (二) 以宜蘭線來說，目前運量極大，乘客有依地緣關係而選擇乘車地點的特性，將某條客運路線的運量完全轉移至其他轉運站是有困難的，五大轉運站具有群落效應，主要為滿足不同區域及不同屬性旅客的旅運需求，在短期內無法立即取代，若真的進行調整，很有可能被其他運具所取代。

公運處

國道客運最初規劃將新竹線調整至圓山轉運站，也較不會發生如國光客運所擔心影響到周邊交通的問題，然而又考量到各界希望新竹線能維持在臺北車站特定區範圍之意見，經與萬達通公司研議可行作法後，將部分路線移至站外下客，並提高轉運站運轉效率後，將新竹線留在臺北轉運站，具有政策延續性及階段性的考量，未來仍希望在圓山轉運站可新闢新竹線，以分散臺北轉運站之班次，圓山並非沒有客源，也是一條可以培養的路線，未來的運量也有可能超越臺北車站。

交通局

- (一) 路線之規劃及核定權在公運處，最初公運處規劃新竹線位於圓山轉運站，經過協調才將新竹線放在臺北轉運站，後續仍希望逐步將新竹線疏散至圓山轉運站。
- (二) 依契約，臺北轉運站800公尺範圍內之路線皆須進駐，當時國光客運沒有進駐臺北轉運站，主要因為當時臺

北轉運站容量不足，現在因實施站外下客，且運轉效率已提高，所以才能容納國光客運進駐。

(三)當初將國道客運路線分散至圓山轉運站、市府轉運站等地，現在這兩個轉運站的運量也已經飽和，證明分散策略是正確的。

貳、會議結論

- 一、本平臺係依鄧副市長 104 年 11 月 27 日召開之「研商臺北西站拆遷事宜」會議紀錄結論成立，在配合政策之下，以討論實質問題為主，尋求市府、國光客運公司及工會等三方共識為原則，國光客運公司及工會所提問題及疑義，臺北市政府及公運處在可行範圍內將盡力協助。
- 二、請國光客運公司及工會於一周內提出擬討論之議題，以利後續逐一討論。
- 三、請公運處與新工處研議臺北西站拆除工程另案辦理招標之可行性。

參、臨時動議(無)

肆、散會(上午 12 時)