

臺北西站路線調整工作平臺第 2 次會議紀錄

時間：104 年 12 月 18 日(星期五)下午 2 時 30 分

地點：松德大樓 4 樓第 2 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、林志杰

國光汽車客運股份有限公司工會

楊榮德、林世偉

臺北市政府交通局

鍾惠存、楊志清

臺北市公共運輸處

林麗珠、黃信豪、王郁凱、
翁崇傑、陳彥政

壹、確認前次會議結論

一、各單位無意見，紀錄確認。

二、針對前次會議紀錄第 3 點，公運處辦理情形說明如下：

新工處忠孝橋引道拆除工程發包案，自 12 月 2-8 日公告招標，8 日開標共 2 家廠商投標，1 家廠商符合基本資格，復於 15 日開評選會，18 日再開價格標；另因臺北西站拆遷工程僅屬後續擴充項目，故後續若有需要，可再行另案辦理招標。

貳、路線調整簡報(略)

參、討論議題

一、國道客運路線調整規劃

國光客運公司

(一)現行各業者可向公路總局申請利用路線縮駛方式，調整由圓山轉運站發車。

- (二)臺北轉運站尖峰時段疏運應以滿足旅客之旅運需求為主，不建議強迫移轉新竹線之班次到圓山。
- (三)臺北車站經市府轉運站至金山路線因縮駛限制(僅能縮使起訖點其中一端，金山端已縮駛)，且經評估該路線於忠孝東路沿途仍有乘車需求，故該路線現階段路線端點暫無法調整；另為因應市府轉運站乘車需求，亦保留部分空車班次由臺北轉運站發車，行駛至市府轉運站載客。

公運處

- (一)國光客運現行台北新竹路線無行經圓山，經瞭解以縮駛方式辦理有難度。預計下周拜訪公路總局，研議以既有路線部分班次行駛圓山至新竹區間車之可行性。
- (二)臺北西站已同意不於明年3月拆除，惟相關調整及配套措施仍需事先規劃作業。

交通局

- (一)新竹線調整至圓山轉運站發車，將以漸進方式處理，首先將部分班次調整至圓山轉運站發車，其次再評估逐步開放圓山轉運站至新竹路線。
- (二)依現行相關法令規定，若將國光客運北竹線調整至圓山轉運站，將成為1條新路線，必須公開徵求業者行駛，惟本府基於臺北市整體發展，將請公路總局協助以既有路線調整。
- (三)轉運站分散策略以目前來看是正確的，建議國光客運可先依五大轉運站定位，思考路線配置。

二、臺北轉運站站外下客規劃

公運處

- (一)目前規劃新竹、竹東、竹南及苗栗路線須站外下客，承德路 A(承德路、長安西路口)目前已有 1 席公車停靠區，可供國光客運及豪泰客運新竹線下客，承德路 B(臺北轉運站對向)現階段 1 席，未來會擴增 1 席，可供三重客運及新竹客運之新竹線及國光客運竹南、苗栗線下客，捷運北門站目前有 3 席公車站位，初步規劃供國光客運竹東、苗栗線(1820、1821、1825)下客，請國光客運儘速提供意見。
- (二)站外下客會影響周邊居民及旅客帶來些許不便，未來若新竹路線部分班次調整至圓山轉運站後，可依發車狀況再行檢討站外下客之規劃。

國光客運公司

- (一)公運處所提承德路 A 及承德路 B 站外下客規劃原則同意，另 1820、1821 及 1825 線於捷運北門站站外下客之規劃，國光客運將帶回研議儘速回復。
- (二)建議請公運處另與其他業者確認下客點位置。

國光客運工會

- (一)臺中以南路線旅客上下客皆在臺北轉運站內，建議可改為站外下客。
- (二)臺北西站拆遷後，新竹路線改站外下客造成勞動條件之變更，後續將再與公司協商。

交通局

- (一)依臺北轉運站契約規範，上下客皆須於轉運站內，現階段規劃部分客運路線站外下客實屬過渡措施。
- (二)公運處所提臺北轉運站站外下客規劃，建議各下客點之位置(或地址)明確列出，另請明列規劃站外下客之國道客運路線編號。

三、1819(臺北西站至桃園機場)路線調整至圓山轉運站

國光客運公司

- (一)國光客運機場線調整至圓山轉運站發車，對於國光客運及旅客影響極大，且路線調整與西站拆遷無關，西站拆遷與否在市府政策與國光相關配套之配合下方可進行。
- (二)圓山轉運站已有行駛至機場的路線，亦可視旅運需求調整班次。
- (三)捷運機場線服務至晚上 12 點就已收班，而國光客運機場線是 24 小時服務，且有紅眼班次，具有不可替代性。
- (四)未來將以行駛區間車方式，逐步將旅客運量轉移至圓山轉運站。
- (五)依現行規定，新闢路線不得進入臺北車站特定區，但國光客運為現況使用者，且因臺北西站拆遷造成國光客運路線必須調整，非國光客運之所願，請納入考量。

國光客運工會

國光客運機場線調整至圓山轉運站部分，可先以區間車方式行駛，逐步調整。

公運處

- (一)1819 臺北西站至機場路線，因與捷運機場線路線重疊，價格與時間難以跟捷運競爭，故需進行調整，與臺北西站拆遷無關，往機場及林口之路線皆調整至臺北車站特定區之外，爰此路線初步規劃調整至圓山轉運站。
- (二)若仍評估於臺北車站特定區周邊上下客，建議於周圍捷運站尋找合適站位做為國光客運機場線上下客位

置，並以區間車方式，逐步將旅客運量轉移至圓山轉運站。

交通局

國光客運公司所提機場線深夜班次部分，請公運處加以考量。

四、通勤路線替代方案

國光客運公司

(一)臺北轉運站容量有限、且站外下客對周邊居民及旅客有影響，因此提出通勤路線替代方案，建議中長途路線進入臺北轉運站，通勤路線在臺北車站西側門，優點如下：

1. 部分臺北轉運站路線(包含國光客運及其他業者)可調整至臺北車站西側門。
2. 解決忠孝西路交通問題。
3. 解決臺北西站拆遷問題。

國光客運共規劃 2 條路線，分別為路線 A 及 B，說明如下：

1. 路線 A，穿越臺鐵局土地，進入承德路一段(臺北車站西側門)。
2. 路線 B，忠孝西路一段右轉進入北平西路及承德路一段(臺北車站西側門)，北平西路僅能准許大客車右轉，小客車強制直行。

在臺北車站西側門之客運專區(暫訂)設立後，希望市府給予協助之部分說明如下：

1. 小客車臨停及計程車上下客宜調整至東側門及北側門，西側門為客運專區。

2. 該區域為臺鐵所有，建議由市府向臺鐵承租作為客運專區。

(二) 該案先前曾提出，惟當時都發局表示西區門戶計畫之下沉式廣場由西側門承德路向下挖掘，故無法提供國光客運利用，現下沉式廣場已改由館前路向下挖掘，已無先前顧慮，故重新提出此方案。

國光客運工會

此方案對國光客運衝擊最小，且公司及工會皆支持此方案。

公運處

(一) A 路線為臺鐵之土地，且有停車場出入口，尚無法確定是否可供通行。

(二) 現階段臺北車站西側為計程車下客區及小客車臨停區，且計程車及小客車可利用該路段直行承德路或左轉鄭州路，若將臺北車站西側門調整為客運專區，計程車或可利用客運專區左側道路通行及下客，小客車則需另覓合適地點供臨停及上下客，惟本建議案涉及整體交通動線之調整及台鐵之意願，非本次會議可以決定。

(三) 建議另行邀集相關單位研議國光客運建議設置客運專區可行性。

交通局

現況該路段路寬不足，且為單行道，恐不易依國光客運公司所提建議調整，惟仍請公運處邀集相關單位研議。

肆、會議結論

一、請公運處於下次會議說明拜會公路總局協商之結果。

- 二、有關 1820、1821 及 1825 線於捷運北門站站外下客之規劃，請國光客運儘速研議後回復公運處。
- 三、有關國光客運所提臺北車站西側作為客運專區一案，請公運處邀集相關單位研議。
- 四、國光客運所提機場線部分班次縮短至圓山轉運站，請國光客運於機場捷運通車前完成調整。
- 五、國光客運公司所提機場線深夜班次停靠臺北車站特定區部分，請公運處參考研議。

伍、臨時動議(無)

陸、散會(下午 4 時 30 分)