

西區門戶計畫-臺北車站周邊路型及客運動線調整公聽會紀錄

- 壹、活動時間：104 年 11 月 11 日（星期三）晚上 7 時
- 貳、活動地點：福星國小 3F 大禮堂(萬華區中華路 1 段 66 號)
- 參、出席單位及人員：詳簽到表
- 肆、西區門戶計畫說明(略，請參閱簡報)
- 伍、交通及客運動線調整說明(略，請參閱簡報)
- 陸、意見交流與市府回應

臺北市議會議員 林○圖(第 1 位發言)

- 一、局長、各位大家好，局長的結語讓我不知道要哭或是笑，臺北車站
是鼎漢公司規劃，怎麼說臺北車站 30 年沒開發，鼎漢在做什麼？
- 二、我是臺北市議會交通委員會的委員，上個會期議員共同要求舉辦一
個專家學者居民的公聽會，到現在還沒看見一個公聽會？
- 三、鍾局長去年上任的時候，報紙報導她一篇「我要改變臺北市」，我
也質詢她 2 次，我今天也接受基隆客運及桃園客運等遷移到轉運
站，但請柯市長考慮他們交通費的增加及不方便。
- 四、剛剛簡報並沒有說明鐵路警察局要怎麼遷移？三井原來是個倉庫，
文資法保護的東西該怎麼遷移？鐵路警察局是中央的，屬建築法規
定怎麼搬遷？公車彎只能容納 4 輛公車，現在改成 2 線道且只能大
客車走(發言時間截止)。

國光客運工會理事長 楊○德(第 2 位發言)

- 一、各位大家好，今天很沉重心情來參加公聽會，因為在 1 個月前，市
政府派 2 個公務員像做賊一樣，在我們公司貼一張明(105)年 3 月 1
日要拆除公告，讓 2,000 位員工人心惶惶、最近一個月肇事率提高
三成，誰要負責？
- 二、我們做工的人，臺北西站 22 條路線分到 5 個地方(轉運站)，工作環
境比不上現在的環境。我們已經向市府溝通過，現在也還沒解決，

你看交 9 轉運站那是人上班的地方嗎?現在有 100 個員工在那裡出入，以後會有 1,000 人在那邊工作，現在說得很好，工人什麼都不懂，反正有錢賺就好，市政府就是要拆就對了，搬走以後，生意也不會比較好，官逼民反，我代表工會對市政府做嚴重的抗議，不是不贊成你的計畫，但是配套措施做好再來談，不然我們 2,000 人，走著瞧。

市民朋友 劉○鈞(第 3 位發言)

各位好，以下提出幾點要求:

- 一、不宜建置公車專用道，改善忠孝西路交通，只會讓忠孝西路越塞越嚴重。日本京都車站前確實有建置公車專用道，為什麼日本可以，台灣不行?因為日本的公車專用道流量少，跟臺灣不同。好的解決方式建議:從中山北路到延平北路間的忠孝西路，全線規劃為公車專用道並設置公車專用月臺，禁行小型車及大貨車等。
- 二、國光客運臺北西站建議不要拆或暫緩執行，我是以前國光客運西站的員工，重要假日國光西站都出現旅客爆滿的狀況，如果把路線都移到轉運站，那麼旅客容量是否充足?客運發車的時間?交 9 轉運站只有兩個出入口，運輸效能?員工問題?交 9 轉運站售票窗口是否足夠?乘客動線是否符合需求、消防設施...等。
- 三、建議在原本交 6 位置重新打造一個轉運站，現在交 6 的規劃是沒有遮風避雨的地方，請重新規劃並打造員工舒適的空間。

乘客 劉○(第 4 位發言)

- 一、古蹟可以拆?北門可以拆?這樣的公聽會是廣集民意或是惡搞?臺北市交通的問題有沒有徵詢交通部的意見?市民搭車的權利在哪裡?
- 二、圓山轉運站的腹地有多大?都是空中樓閣，南港轉運站離臺北市車程要多久?目前雙子星的問題，你們有沒去追究?機場捷運蓋一半都沒有在處理，這塊地都是市府在規劃經營，對也是他說，錯也是他

說!你叫市民如何接受?

國光客運邀請教授 黃○平(第 5 位發言)

- 一、我是台南市第一任的交通局長，「成就臺北西區門戶的第一步 讓我們從改善站前交通開始!」這句話太沉重也太簡略，一個都市發展程序，不是從交通影響說明會開始，該怎麼做，都需要一步一步的討論並取得共識，都市老百姓如何去調整生活，不是一個月、兩個月或半年就可以調整，多少人在這裡生活，這些人靠什麼生活，如果把所有人都帶走了，拓寬人行道也沒有意義。
- 二、遷移國光客運來改善西區的交通不是重點，應該討論周邊的發展，工程的開始是簡單，但生活不是用說的就可以辦到!有交通的流動但沒有生活的機能，為什麼臺北車站會有這麼多人?是因為有需要，如果把需要(包含國光客運)遷移，那還需要拓寬人行道嗎?

交通局局長鍾慧諭

- 一、臺北車站候車空間將會設置候車亭，即使是圓山站也會有候車亭，公車服務品質是會兼顧的。
- 二、我們沒有要將人從臺北車站帶走，公車路線都還在臺北車站，且我們希望把國道客運的餅做大，未來的南港及圓山都會有國道路線，未來搭捷運不用進入臺北車站，直接搭到圓山或南港搭車。
- 三、你們需要的協助請提出來，市政府有很多的誠意幫助大家，我相信改變一定有影響，但是我看見的是大多數人的利益，臺北車站是臺北的門戶，我們要創造一個更好的環境。

都市發展局副總工程司陳建華

- 一、林議員所提三井倉庫及通風井問題，鐵路警察局在短期內是不可能搬遷，後續會積極繼續協商及努力。
- 二、三井是歷史建物，指定登記時是有但書，可以做某種程度的移置，

下周將針對三井辦裡記者會，後續辦理工作坊對外說明，今天主題是交通，所以這部分沒有說得很清楚。

- 三、交 6 通風井短期內不可能改變，因為牽涉到地下街通風的運行，這將是未來長期性目標。
- 四、最後我想說明都市發展不是一蹴可及，因此我們必須有目標及願景並努力去達成。為什麼選在西區?是因為這裡大多是國有、市有及臺鐵的土地，公部門的溝通協調比較容易及恰當，我們了解推動是有困難的，市府的團隊也會努力。

公共運輸處處長陳榮明

- 一、臺北車站公車路線將做整合，併同捷運松山線及信義線通車後檢討調整，將減少 10% 路線。
- 二、配套措施做好，才會做遷移的動作；另公告部分，會依法定的程序，讓大家知道並配合國光客運的需求，溝通協調。
- 三、交 9 容量部分已經做一個了解，希望讓所有業者進入營運，並提升交 9 的效率。
- 四、在本次公聽會前，我們已經跟業者及相關交通主管機關開會並徵詢意見。

國光客運工會 林○偉(第 6 位發言)

- 一、忠孝西路交通壅塞不是大型公車的問題，為什麼要犧牲國光客運路線，臺北車站是公路客運及軌道運輸集中地方，所有的交通政策都是鼓勵大眾運具、抑制私人運具，但為什麼大眾運具要被趕出臺北車站，湧進了小客車，就算把大客車移走了，還是塞!民眾會那麼乖?只搭捷運?
- 二、為什麼會塞車，就是大眾運具不夠!請交通局的官員要正視這個問題，國光客運拆遷的過程，交通局都沒有提出具體數據，你的依據是什麼?國光客運拆遷後就會讓忠孝西路暢通嗎?

國光客運邀請教授 李○聰(第 7 位發言)

- 一、我是長期關心交通的學者，也常在媒體發表意見，非常可惜我只能發言 3 分鐘，且公聽會只有邀請張勝雄老師，公聽會就是要集思廣益，請不只回應我們的發言，更應該將我們的意見納入可行性評估。
- 二、我今天只看到臺北車站混亂的照片，請將改善方案模擬評估，並向大家說明。
- 三、我看到資料臺北車站規劃內容一直在改變，應該要有核心思想，就是沒有完整的模擬評估，才會一直改變。
- 三、大眾運輸的營運環境越來越困難，大眾運輸使用率一直沒辦法提升，完全無法達到 50% 的目標，我們規劃多個轉運站，致使運量分散，會讓業者的經營更困難，這樣會把餅做大嗎?如何落實大眾運輸優先及大眾運輸導向的政策?請將我的意見納入可行性評估。

欣欣客運工會副理事長 張○龍(第 8 位發言)

- 一、大家好，我是北台灣汽車客運業工會聯合會的常務理事，也是臺北市聯營公車企業工會聯合會的理事，我在臺北市開公車已經 30 年，當捷運興起時，臺北市政府要求公車業者用中巴來配合捷運路線行駛，改變乘客的搭車習慣，但現在臺北市公車一部比一部大，

代表民眾有需求，改變搭車習慣是不可能。

- 二、現在臺北市政府要改變臺北西站，這是存在 60 年的搭車習慣，要改變民眾的搭車習慣是不可能成功的，你要聽聽第一線駕駛的心聲，他們是最了解乘客的需求，不是把國光客運移走，強迫乘客改變乘車的習慣，我保證一定會失敗。

北捷工會理事長 王○文(第 9 位發言)

- 一、大家晚上好，我剛上來碰到郭昭巖議員很生氣的離開，因為他不能來這裡發言，林瑞圖議員也只能排隊發言 3 分鐘，如果議員到這邊都不能發言，這樣是民主嗎?今天這個會有這麼多意見，一定有很多的溝通是不足的。你要蓋一個新的地方給人家，人家為什麼覺得不好?表示裡面有很多問題沒有去溝通，但是你們卻給一個很大的帽子-我們不希望臺北門戶可以更漂亮?這太沉重。
- 二、我是市府員工，捷運從黃大洲市長開始規劃營運，到現在市長的捷運通車，難道臺北西站都沒有規劃都沒在做事?我希望國光客運勞工及工會的聲音，請市府要聽進去，是不是勞動環境和勞動條件沒有去考慮到?如果要像共產黨更像共產黨，我一定要抗議到底!

和欣客運特助 傅○堂(第 10 位發言)

- 一、我跟鍾局長是同學，我也曾經在鼎漢服務。各位，D1 及交 9 都是鼎漢規劃的，可是有沒有問題?當初規劃跟現在規劃是不是相同的情境?我從事國道客運 15 年，從承德路被趕到 D1，從 D1 被趕到交 9，我們都配合政府，可是我要說一句話「解決問題，不要製造問題」，沒有完整量化評估及配套措施，不應該貿然實施是很可怕。
- 二、剛剛說運量沒移出臺北車站，但運量去哪裡?交 9 規劃是總量管制，每月 18 萬班次、尖峰時段核定每日 3,000 班次已達上限，例假日及連續假日每日 4,000 至 5,000 班次，承德路根本上不了交 9，交 9 根本轉不動；另外候車空間嚴重不足，我支持重新規劃，請找好適

當的區位，應該要將問題(如國道客運區位、交通量、人行量)集中規劃，不應該過於躁進。

交通局局長鍾慧諭

- 一、國道客運從承德路搬到重慶北路 D1，再搬到交 9，每次搬遷的過程，大家一定會有很多不滿，但我們是為了追求更好的環境。大家現在很期待進入交 9，以前市府請大家進駐交 9，還動用管制方式處理，我們不是要來亂。
- 二、我在業界是很致力推廣大眾運輸，我們很有誠心來面對問題，世界在改變，大家要一直留在原地?我們很希望大家一起面對問題，找到更好的方式。
- 三、如果大家想在交 9 經營，那就讓我們一起把它效率提升，有些需要站外下客，旅客疏導部分，我們會去承擔。市府要承擔就要承擔，業者要提升效率就要提升效率，這是公平的!大家都看到市府轉運站很成功，它的運作效率是交 9 的 1.5 倍，同樣圓山轉運站，它的運作效率一定比交 9 好，我希望大家可以一起往前走。

公共運輸處處長陳榮明

- 一、國道客運路線已經慢慢分散到其他地區如劍潭、南港地區，減少它的集中性，讓區域性有平衡發展；另乘客搭車習慣部分，我們將透過宣導讓乘客了解，減少適應期。
- 二、國光客運如果需要我們協助，包含產業或勞動環境部分，我們都很願意協助。

國光客運總經理 吳○錫(第 11 位發言)

- 一、我今天不是為國光客運立場，今天的簡報是西區門戶計畫，但你們知道這個計畫是什麼嗎?這只是在火車站前做一個下沉式廣場，就是挖個游泳池沒有裝水，但這是 82 年計畫到現在，但這期間變化多大，你知道嗎?但這件事的前提是鐵路警察局要搬遷，市政府也說明很困難；通風井要搬遷，市府也說很困難，列入長期計畫。市政府的版本計畫一變再變，首都門戶計畫一變再變，計畫綱要在哪裡?完成期程在哪裡?建議市政府要慎重。
- 二、建造人本友善的公車環境，妳把國道客運拆掉變成公車彎，讓乘客風吹雨打!建議把臺北火車站廢掉，徹底解決!

北臺灣工會 高○國(第 12 位發言)

- 一、市政府有沒有想到國光客運員工的生計?你的中長期計畫是幾年?8 年以上或 12 年?這麼長的時間，你把國光客運現址拆掉就能讓臺北車站交通順暢嗎?但市府官員你會做 8、12 年嗎?
- 二、機場捷運線馬上就要跟臺北市接軌了，如果有這麼多乘客在這裡活動，那麼拆掉臺北西站就能交通順暢嗎?
- 三、交 9 根本無法容納國光客運路線，現在又花 3 億元建造交 6，現在一紙命令就把臺北西站拆掉，那麼 2,000 位員工生計置之度外，這是圖利財團!

勞動人權協會執行長 王○萍(第 13 位發言)

- 一、臺灣人說臺北市欺負弱勢勞動者，搭客運的人都是弱勢，現在大家都是到臺北西站搭車，但現在分散後，大家怎知道去哪裡搭車，你們欺負弱勢!
- 二、現在環境有餐廳及休息的環境，但客運公車化後，這些設備都沒了，勞工的環境及交通安全有保障嗎?剛剛局長說這是人性的設計，但我來看，這對勞工來說是沒人性的設計。從臺汽變成國光客運的過

程，員工都有出資，他們都是老闆，後來才被別人買走，都是歷史及文化的資產，但現在說拆掉就拆掉!不可以這麼做!

- 三、公車彎的設計會讓前面公車載客，後面車子都進不來，所以大家都懷疑!
- 四、簡報所提創造廣大的就業機會，我想國光客運員工會失業!你先創造失業，我不知道會創造什麼樣的就業機會?

鐵道文化及街遊導覽員關心北門地景 鄭○榮(第 14 位發言)

- 一、各位大家好，我本身是鐵道迷也是公車迷，我在想在座很多官員根本沒超過 30 年以上年資，我今天要說三井倉庫原本在大稻埕，因為那邊淹水才設在現在的位置，三井拆掉再重建，有必要嗎?為什麼不保留整修?早年的中山橋被拆掉，當時說要異地重建，但現在還是擺在那邊!
- 二、如果你們讀過歷史，歷史的照片都有呈現出來，我們要一個很原始、真實的歷史文化。

居民 陳○一(第 15 位發言)

- 一、各位晚安大家好，我想問忠孝西路公車都是天災嗎?官員說如果把橋拆掉，車流可以減少 15%。那麼你沒辦法讓公車減少 15%嗎?誰有權力讓公車進來或不進來?是臺北市政府!
- 二、要改變忠孝西路的現況，是否有跟這邊待了 40、50 年的人商量?知道他們的心聲嗎?
- 三、你們要拆這邊的房子，有跟這邊住 40、50 年的居民商量嗎?說拆就拆!能說走就走嗎?
- 四、大家都是來臺北西站搭國光客運，你把它拆走，我相信臺北市交通會更亂。為什麼呢?因為你如果要搭國光客運，就要從市中心搭車去轉運站，不是增加交通量嗎?
- 四、苛政猛於虎，你們一定會說為老百姓著想，但你們說「你們在吵」，

我們不是在跟你們吵，大家都有意見，應該心平氣和的溝通，要拆這邊的橋，市政府有對這邊的住戶開座談會嗎?如果沒安置好，我們誓死都不走。

都市發展局副總工程司陳建華

- 一、對三井及三井周邊住戶，後續都有都市計畫的程序，但今天的主題是交通，後續將有三井公開的說明及工作坊，向跟大家說明。
- 二、大西區的開發計畫是從西到東，市政府是有決心要去做，雖然有困難，但我們有決心要去做及解決問題。
- 三、所謂中長期的計畫，我們這次特別將 105 至 108 年規劃內容列入簡報，可能沒有表達得很清楚，但各位可以帶回去閱讀，如果有不足可以再跟我們溝通。
- 四、市政府規劃都會有長期的願景和目標，並不是要在柯市長任內全部執行，如果有任何不足都可以再做討論，我們都會逐步滾動性修正。
- 四、我要強調是我們對三井的遷移及三井周邊住戶處理，將另外辦理公開說明。

文化局專門委員張蓉真

關於三井倉庫部分，未來會有程序處理，遷建過程及處理計畫都會送文資委員會審查。

公共運輸處處長陳榮明

- 一、前面答覆部分不再贅述。公車專用道的作法，現在跟以前做法不同，會做繞道的程序，前後是不會受影響。
- 二、忠孝西路公車路線，早期係採路權核定方式，但這種管制方式已經執行 12 年，現在檢討公車路線量是需要整併，檢討結果將會減少 15%。

搶救北北三小組 林○妙(第 16 位發言)

- 一、大家好，北北三是指北門、北三線道及三井倉庫。首先是要說，交通局應該立即暫緩道路規劃，要讓西區門戶計畫回到歷史人權的主場，討論完畢後，再進場處理交通問題，今天提出很多具體討論包含歷史、住戶、旅客、客運勞工等，這不是交通專業可處理，應該要辦理更多公聽會來凝聚共識。
- 二、三井是歷史建築不應該隨便遷移，但法律沒有規定歷史建築不能遷移，這是政府帶頭在鑽法律漏洞，三井、北門郵局和北門都有密不可分的关系，這些工作坊及公聽會都是民間反彈才提出的，今天應該逼迫他們辦更多公聽會。

光復里里長代理人 徐○智(第 17 位發言)

當大家專業談交通問題，我們住在這裡的人感受最深，都沒談北平西路拆遷及安置問題，這個計畫都著重在東西向，也都沒去談南北向地區，我們一直沒落，不要一直減少公車，希望市政府要考慮南北向公車並要著重地方的繁榮。

黎明里里長 鄭○宗(第 18 位發言)

- 一、2 個月前，我們和市長開會時，市長有指示要透過區公所來向我們說明西區門戶計畫，這也沒有做到，很遺憾!
- 二、大家談忠孝西路的事情，我們把公共運輸遷走，讓那些計程車及小型車怎麼辦?
- 三、現在把臺北西站拆走後，國道客運四分五裂，那麼東三門仍有 2 條往基隆的路線，有沒考量透過都更方式把北平西路打通拓寬?
- 四、據我了解，京站(交 9)沒辦法容納國光客運運量，那麼機場捷運通車後，便利性都沒了!公共運輸應該要整體考量。

新北市五股區公所課長 廖○宇(第 19 位發言)

我們有 1 條免費公車路線(F223)停靠臺北車站北側，之前曾與公運處開會決議該路線要遷移到北門站，但如果改為收費路線，就可以停靠鄭州路北側。我們的問題是為什麼免費路線不可以停靠鄭州路？該路線公車的使用量每月約 3 萬人次，所以公車路線停靠站的位置不應該考慮它有沒有收費，應該考慮民眾乘車需求。

公路總局

國光客運遷移，請市府要考量市民及城際運輸的便利性，如果民眾從其他縣市到本市會更不方便，門戶與大眾運輸是否可以併存，建議可以再說明一下。

臺北區監理所

國道客運很重要，有它的歷史及文化。

基隆市政府

西區門戶計畫對於基隆市民有影響 2 條路線，國道客運路線將改於東三門停靠，但想知道何時會有候車亭？

臺灣鐵路管理局

尊重市政府意見，希望可以充分和市民溝通，比如工程的位置與土地的位置，並提供我們參考。

公共運輸處處長陳榮明

- 一、忠孝西路南北向公車路線調整後會比較密集，未來也會有路線調整。
- 二、相關的配套措施完成後，國光客運才會遷移。
- 三、東三門候車亭設施完成後，路線才會遷移。

交通局局長鍾慧諭

三井的部分，發展局已經做說明了；我們一直跟台鐵局都有溝通，後續也會持續溝通。

專家學者 葉倫會

- 一、親愛的朋友大家好，我看到市府簡報後，我要跟大家分享臺北城的發展：歷史，沒有對錯、成敗，只有觀點不同，但我們要尊重前人的智慧。臺北市為什麼發展起來，第一交通、第二開放通商口岸、第三臺北人的優質，因此臺北會發展比別人快，我相信市政府官員也很認真在做，但是要照顧到更多的人，這是個多元社會。
- 二、北門是在 1882-1884 年建造，在 1985 年被內政部指定為古蹟，當時是臺北市唯一 2 個被指定為一級古蹟的地方，這個地方是非常重要的，如果要做公共意象，不要只做一個意象，建議做個廣場及水池，才會有風生水起好運來。
- 三、這麼多年來臺北城的發展，本來這邊商店可以 24 小時做生意，現在晚上 8 點半後幾乎沒什麼人，為什麼會這樣？一個地區的發展，交通站很重要。
- 四、剛剛簡報提到忠孝西路南側要設置人行道，我建議要做紅磚人行道，早期紅磚人行道時期是經濟最繁榮時候；臺北城曾經是臺灣最繁榮的地區，現在商業正在沒落，政府的任何規劃，都影響本地居民的生活，人潮就是錢潮。以前臺北城這麼繁榮，因為這裡是交通樞紐，但太繁榮後，就有新的交通工具出現。
- 六、現在來臺北的人和以前的臺北人有沒有不一樣？以前從臺北前站出站的都是有身分有地位的人，消費就帶來繁榮；後站出站是來討生活的人。現在捷運通車後，交通方便，大家搭捷運從地下(轉乘)就離開，臺北城就沒落了，這是很重要的原因。

專家學者 張勝雄

- 一、我看了很多遍西區門戶計畫，我肯定市政府的用心，從中山北路到

環河北路的一整個都市的改造，交通雖然只是配合的角色，但犯了幾個錯誤，首先溝通上，應該先和相關的利害關係人(如臺北市議會議員、國光客運、和欣客運等業者)溝通，不應該在公聽會時搶占市民發言的時間。

二、今天討論實質問題有 3 項，第一部分北門的重現並牽扯三井文化的議題，但整個路權改造對於臺北市有很好的貢獻、親近北門。第二部分公車專用道，但是談的比較少，應該還是有些可以做的部分。第三部分是國道客運遷移，目前的規劃是短途路線移外圍，就是基隆、桃園每天通勤旅次移到南港、圓山及市府轉運站；長途路線放中間，就是新竹台中以南的路線移到交 9(臺北轉運站)，我不知道這樣說明與理解是否正確!但是交 9 轉運站是可以將部分容量移到其他轉運站，如果容量不足，建議可以在臺北車站周邊再做一個轉運站；至於動線部分都可以再做溝通。

柒、總結

- 一、謝謝大家花很長時間跟我們一起討論整個臺北車站地區未來的發展。
- 二、各位的問題我們都很願意理性討論，我們也和客運業者做了很多次的溝通，市政府很有誠意面對問題，您的意見我們聽到了，我們會在網路上給予完整的回復。有問題還是可以溝通，例如剛剛工會提及辦公空間的問題，我們也會協助尋找地點，但是，仍應有一部分需要公司處理的部分，不能全部靠政府在處理。
- 三、臺北市政府希望能與市民、工會、客運業者一起創造更好的環境。但變動過程的一些影響，我們希望跟大家一起來面對。

捌、散會（晚上 9 時 15 分）