

臺北西站路線調整工作平臺會議第 3 次紀錄

時間：105 年 1 月 20 日(星期三)下午 2 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	楊榮德、林世偉
臺灣鐵路管理局	洪元森、黃麗慧、胡宇安、 徐天安
交通警察大隊	羅德盛
臺北市政府都市發展局	謝旻成、李秉謙
臺北市政府交通局	楊志清、劉國著
臺北市交通管制工程處	曾令偉
臺北市公共運輸處	陳榮明、林麗珠、黃信豪、 陳彥政

壹、確認前次會議結論

國光客運表示機場線建議停靠臺北車站，列入本次會議紀錄再次說明，並詳述機場捷運營運及未營運時段停靠地點之不同。

貳、前次會議結論辦理進度說明

一、公運處拜會公路總局協商之結果說明

公運處

於 105 年 1 月 4 日拜會公路總局，研商既有臺北-新竹路線縮駛自圓山發車之可行性，公路總局表示路線需調整行駛至圓山，才可縮駛新竹至圓山之區間車

另訂於1月22日邀集臺北車站既有往新竹之各客運業者及公路總局召開會議研商討論可行方案。

決議：

臺北-新竹客運路線建議以分散為原則。

二、1820、1821及1825線於捷運北門站站外下客之規劃 國光客運

公運處原建議於承德路捷運北門站站外下客，因距捷運站及公車站皆有一段距離，建議於承德路下客為宜。

公運處

規劃之下客點即捷運北門站出入口，且部分載客量高之市區公車路線亦將調整至該站停靠，未來轉乘方便性優於承德路。忠孝路廊之公車路線調整時程須配合交六公車站臺完成後進駐。

決議：

請公運處會後提供捷運北門站未來預計停靠之市區公車路線予國光客運參考，並請國光客運重新評估後回復公運處。

三、國光客運機場線部分班次縮短至圓山轉運站 公運處

國光客運機場線班次密集，且於機場捷運重疊，恐難有競爭力。另臺北車站週邊並無適當站位可容納，爰建議機場線調整至圓山轉運站，若國光客運能於臺北車站週邊之捷運站覓得適當地點供旅客上下客使用，可再行提出討論。1819路線已行經庫倫街，建議先行調整部分班次路線至圓山轉運站，逐步培養民眾搭車需求。

國光客運

機場線於臺北車站仍有旅運需求，建議站位維持在臺北車站停靠，與機場捷運競爭部分，由公司自行承擔。

決議：

機場線若仍要留在臺北車站周邊，建議國光客運另覓臺北車站週邊之捷運站，有須本府協助之處亦可提出。機場線調整須配合桃園機場捷運通車時程辦理。

四、機場線深夜班次停靠臺北車站特定區

公運處

經評估同意國光客運機場線於機場捷運未營運時段班次停靠臺北車站東側門停靠區，時段上原則為機場捷運末班車至隔日頭班車間之時段；若大有巴士機場線有相同需求，亦將比照辦理。

決議：

機場線深夜班次停靠臺北車站特定區，另日間班次續行協商。

參、討論議題

一、國光客運機場線售票空間需求

公運處

本處已拜會臺鐵局協調，請國光客運先提出需求，以利相關單位協助。

國光客運

依公司政策目前尚未確認臺北車站停靠地點，故暫無法提出需求。

臺鐵局

目前僅餘地下一樓尚有臺鐵自有空間可供承租，惟購票及乘車樓層不同，恐造成民眾不便，另微風百貨向臺鐵承租一樓及地下一、二樓，若國光客運有意承租，建議逕洽微風百貨，本局將適時提供協助。

決議：

請國光客運確認需求後，儘速與微風百貨研議承租事宜。

二、臺北車站西側門供國光客運停靠可行性 公運處

若國光客運停靠臺北車站西側，將使周邊道路車流量增加，降低道路服務水準，且將影響停車場車輛出入。

承德路(交 7 用地段)雖為已開設之道路，惟現況作為廣場使用，若開放車輛通行，將影響交 6 與交 7 用地串聯之連貫性行人動線。

考量臺北車站西側可容納班次空間不足(可停靠長度僅約 64.5 公尺，需容納尖峰小時達 80.4 班次)及對週邊交通衝擊，且轉彎不便，經本處於 104 年 12 月 31 日邀集相關單位討論不建議將該處劃為國道客運停靠專區。

國光客運及工會

交通局於 104 年 11 月 5 日及 12 月 8 日提供議會資料顯示，臺北車站周邊道路服務水準多為 B、C 等級，且現況車流與未來改善車流數量並無明顯增加，本次會議說明道路服務水準降至 E 級及 F 級，分析結果不一致，請交工處說明。

私人運具進入臺北車站周邊造成交通壅塞，市府應有相關配套措施加以改善，不宜限制大眾運輸之發展。

忠孝西路東、西向目前多為國光客運使用，評估封閉後道路服務水準降為 F 級之數據，請交工處說明。

建議先考量臺北西站拆遷後可改善之交通量，再納入國光客運之車流量較為客觀。

依據都發局資料，西區門戶計畫挖掘興建下沉式廣場，範圍未及西側道路，另之前其他廣場規劃版本西側道路是封閉的，跟現在封閉做為國道客運停靠使用，對週邊交通影響並無不同，故臺北車站西側可作為客運專區之空間，另請都發局提供 105 年 1 月 14 日忠孝橋拆遷記者會相關資料供參。

臺鐵局

本局臺北車站西區地下停車場為旅客具高度需求之法定停車空間，其入口位於館前路及北平西路交叉口，停車場出口位於北平西路與承德路交叉口處，如封閉館前路、北平西路及承德路 1 段 3 條道路專供客運使用，將嚴重影響停車場營運、站區週邊交通秩序、行旅安全，並增加警察機關之管理負擔，亦可能影響臺北市政府財政局、臺北市市場處經管位於前述路線之埋設管線，建請再予確認。

經評估臺北車站西區地下停車場現場並無任何可闢建其他出入口之可能，基於服務旅客、維持交通秩序、行旅安全等原則歉難同意館前路、北平西路、承德路 1 段 3 條道路專供客運通行。

交工處

前次送議會資料係以 103 年流量數據進行分析，本次簡報所提供之資料為 104 年流量數據，另延平北路於西區門戶計畫中將縮減車道，服務水準將更惡化。封閉西側道路確實會造成週邊路段服務水準惡化。

都發局

交 6 及交 7 間之道路，未來是否開放車輛通行或調整動線及廣場之設計，刻正整體規劃評估中。

交通局

提送議會之資料並無納入國光客運所提以臺北車站西側道路作為客運專區，需封閉部分道路之規劃，故道路服務水準會有不同。

決議：

臺北西站租約到期後，該地市府另有用途，請國光客運納入考量，若有需本府協助之處亦可提出。

請都發局依前次鄧副市長主持之會議結論，有關三井倉庫及鐵路警察局之處理，提出相關資料說明。

三、臺北轉運站下客月臺停靠時間 公運處

實施下客月台停靠時間 5 分鐘已在轉運站及客運業者的契約規範中，管制前各客運業者 1-11 月平均每月約 7,464 次，實施後 12 月份為 1,015 件，國光客運 12 月份約 523 件，12 月 21 日以後超過管制時間的件數更只有個位數，顯示停靠時間設定尚屬合理。

工會之建議已於臺北轉運站上次營運月會中充分討論，公司亦有派員出席，若因乘客因素導致超過管制時間不予處罰，若駕駛無故停靠超過時間，則須加以管理，罰款並非目的；另亦建議 104 年 12 月為宣導期，停靠時間檢討放寬緩衝至至 7 分鐘。

國光客運工會

104 年 12 月份應屬宣導期，建議不予處罰。

決議：

建議適度延長管制措施宣導期，並採漸進方式逐步縮短下客月臺停靠時間之緩衝長度。

肆、會議結論

- 一、請公運處會後提供捷運北門站未來規劃停靠之市區公車予國光客運參考，並請國光客運於 105 年 2 月 5 日前重新評估建議 1820、1821 及 1825 線站外下客地點回復公運處。
- 二、國光客運機場線於機場捷運未營運時段原則同意停靠臺北車站東三門公車停靠區，臺北車站既有行經機場之其他客運業者亦可提出停靠申請；國光客運機場線於機場營運時段之動線調整，請國光客運再予審慎評估，以因應機場捷運通車之衝擊。
- 三、請都發局針對國光客運提出之交六與交七廣場間道路通行之規劃及 105 年 1 月 14 日忠孝橋引道拆除記者會之資料書面函復國光客運參酌；另請依前次鄧副市長主持之會議結論，有關三井倉庫及鐵路警察局之處理，提出相關資料說明。
- 四、請公運處再酌予檢討臺北轉運站下客月臺停靠時間限制之宣導期，並以漸進方式辦理。

伍、臨時動議(無)

陸、散會(下午 4 時 30 分)