

南港轉運站東站 興建營運移轉案公聽會 會議實錄暨報告書



會議日期：105 年 2 月 18 日

臺北市公共運輸處

目錄

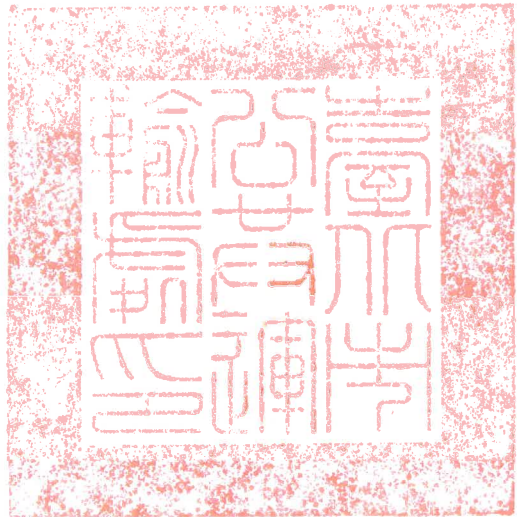
一、 會議資訊·····	P.1-P.5
二、 會議簡報資料·····	P.6-P.17
三、 會議紀錄·····	P.18-P.24
四、 書面意見交流·····	P.25-P.29
五、 意見交流回復·····	P.30-P.36
附錄一、會議簽到表·····	P.37-P.45
附錄二、登記發言表·····	P.46-P.47

一、會議資訊



臺北市公共運輸處 公告

發文日期：中華民國105年2月1日
發文字號：北市運綜字第10530183500號
附件：



張

主旨：本處謹訂於105年2月18日(星期四)下午7時，假本市南港區行政中心10樓大禮堂辦理「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」，敬邀各機關團體及市民朋友出席進行意見交換。

依據：促進民間參與公共建設法第6條之1暨本府所屬各機關辦理公聽會之標準作業程序。

公告事項：

一、開會事由及依據：本處辦理南港轉運站東站BOT計畫，依促參法規定須將計畫促進公共利益具體項目、內容及欲達成之目標納入可行性評估。

線

二、規劃案內容要旨：南港轉運站東站案內規劃包含國道客運轉運站設置、公路客運路線調整及轉運站內商業模式規劃等事宜。。

三、日期、進行時間及場所：105年2月18日(星期四)下午7時假本市南港區行政中心10樓大禮堂辦理。



四、主要程序

(一)下午6時45分至7時：開放入場及登記發言。

(二)下午7時至7時10分：主席致詞。

(三)下午7時10分至7時30分：南港轉運站東站計畫說明。

(四)下午7時30分至8時30分：意見交換。

(五)意見交換程序：自下午6時45分起開放民眾登記發言(每人3分鐘)及收錄書面意見資料；另考量時間有限，現場未發言之民眾意見將作為書面資料並納入會議紀錄。

五、參與人員：各機關團體、學者專家及市民朋友。

六、執行機關：交通部臺灣鐵路管理局、本府都發局、本府交通局及本處。

七、書面表示意見之期間：自105年2月18日(星期四)下午6時45分起至8時30分於公聽會現場開放收錄書面意見資料。

八、索取規劃案內容摘要之方式：本會議資料、會議紀錄、參與者陳述意見及執行機關處理情形等資料，公開於本局網站(<http://www.pto.taipei.gov.tw>)，歡迎逕行下載參考。

慶長陳榮明



南港轉運站東站

興建營運移轉案

公聽會

- 時間：105年02月18日
(四) 19:00
- 地點：南港區行政中心
10樓大禮堂



南港轉運站東站

興建營運移轉案

公聽會

時間	活動內容
18:45~19:00	開放入場及登記發言
19:00~19:10	主席致詞
19:10~19:30	南港轉運站 東站計畫說明
19:30~20:30	意見交換
20:30~20:40	主席總結



二、會議簡報資料



南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會

時間：民國105年 2月18日

時間	流程
18:45~19:00	開放入場及登記發言
19:00~19:10	主席致詞
19:10~19:30	南港轉運站東站計畫說明
19:30~20:30	意見交換
20:30~20:40	主席總結



南港轉運站東站計畫說明



計畫緣起與目的

- 滿足大臺北都會區往東部民眾之國道客運旅次需求；
- 因應臺北市東區未來開發衍生之旅次需求；
- 依促參法第42條、「機關辦理促進民間參與公共建設案件作業指引」及臺北市府104年7月1日府頒新制促參BOT標準作業程序等相關規定，採政府規劃民間參與投資方式辦理
- 東站用地屬「轉運站用地」，面積4,875m²；包含南港段二小段972、973地號2筆土地



南港轉運站三處基地現況

- 「東站」轉運站用地為臺北市南港區第三期市地重劃計畫範圍內土地，刻正辦理市地重劃作業，目前部分為空地，部份作機車停車位使用。
- 「西站」已由交通部鐵路改建工程局興建完成，預計105年5月後啟用，滿足市民客運旅次需求。
- 「商三用地」刻正由臺北市都市更新處辦理公辦都更，未來1樓提供做轉運站使用。



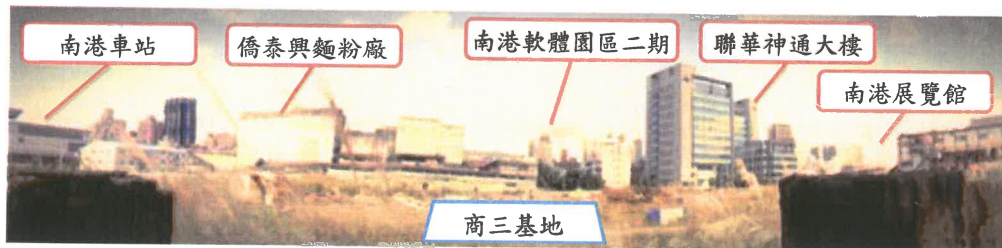
基地周邊環境現況

● 基地北側環境現況

- 南港路以北多為住宅區與學校用地；
- 市民大道北側為僑泰興麵粉廠、南港輪胎廠、聯華神通集團大樓、南港圖書館；
- 三重路以東則有南港軟體園區、南港展覽館等。

● 基地南側環境現況

- 現有潤泰聯合開發之南港車站大樓、公園用地及第三種商業區用地；
- 忠孝東路七段附近有南港機廠、捷運南港站等交通用地，202兵工廠、勤指部、國防部軍備局工程營產中心等機關用地；
- 其餘休閒設施則包括極限運動公園、未來將建設之流行音樂中心等公園用地。



基地北側現有建物設施



基地南側現有建物設施

5

基地周邊交通建設計畫

● 高鐵南港站：

- 結合臺鐵、捷運南港線，以三鐵共構方式開發，可分擔臺北車站運量；
- 對南港地區發展與轉運地位具有正面效果，預計於105年7月開始營運。

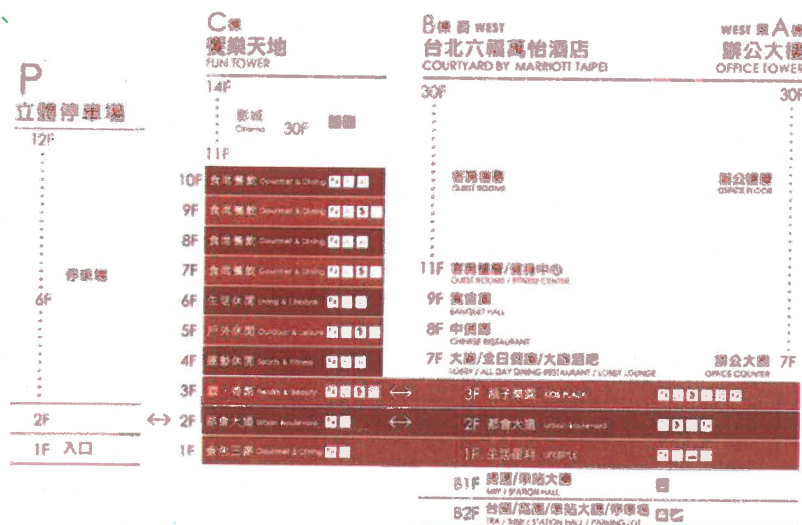
● 南港車站聯合開發案：

- 面積約4.2公頃，涵蓋南港車站主體大樓及糧倉商業大樓、停車場大樓等；

- 多目標開發範圍分為A、B、C三區：

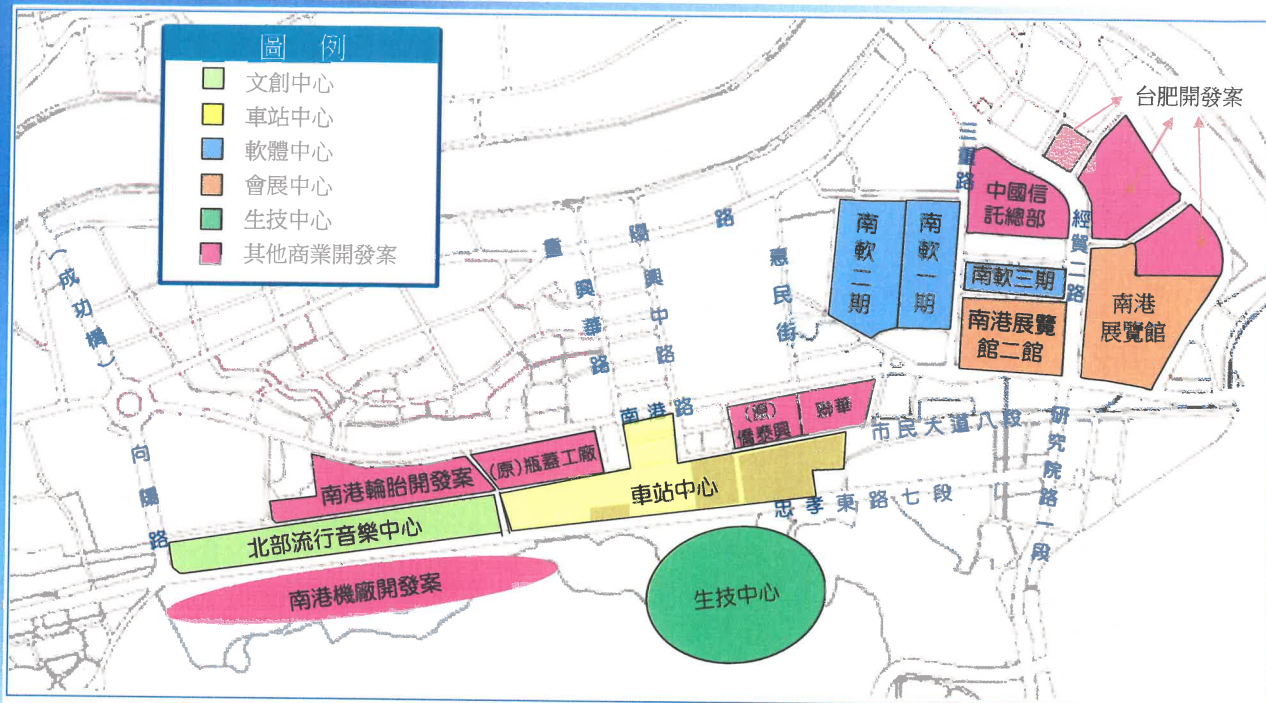
- A區辦公大樓；
- B區商務旅館、辦公室及附屬餐飲設施；
- C區商場與停車塔。

- 全案分為2棟建築物，於104年大致完工，目前已有部分商場營運。



6

基地周邊土地開發計畫



鼎漢

7

南港轉運站功能定位

- 臺北市公共運輸處於98年7月至100年1月間委託辦理「南港轉運站先期規劃暨可行性評估委託研究案」；101年10月至102年12月間續辦「南港轉運站規劃設計及開發模式評估計畫案」(以下稱前期計畫)，摘要如下：
- 南港轉運站功能定位



鼎漢

8

轉運站進月台需求及規劃

● 南港轉運站服務範圍國道客運旅次需求(民國125年)

單位：人次/日

運量	基隆	桃竹苗 新北市	中彰投	雲嘉南	高屏	宜花東	小計
總運量	70,600	108,800	17,500	11,400	2,900	15,900	227,100
國道運量	21,180	32,640	5,250	3,420	870	4,770	68,130

資料來源：國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究，民國 97 年。

● 南港轉運站月台需求

- 目標年南港轉運站所需月台數(包括上、下客月台與備用車位)共需56席。

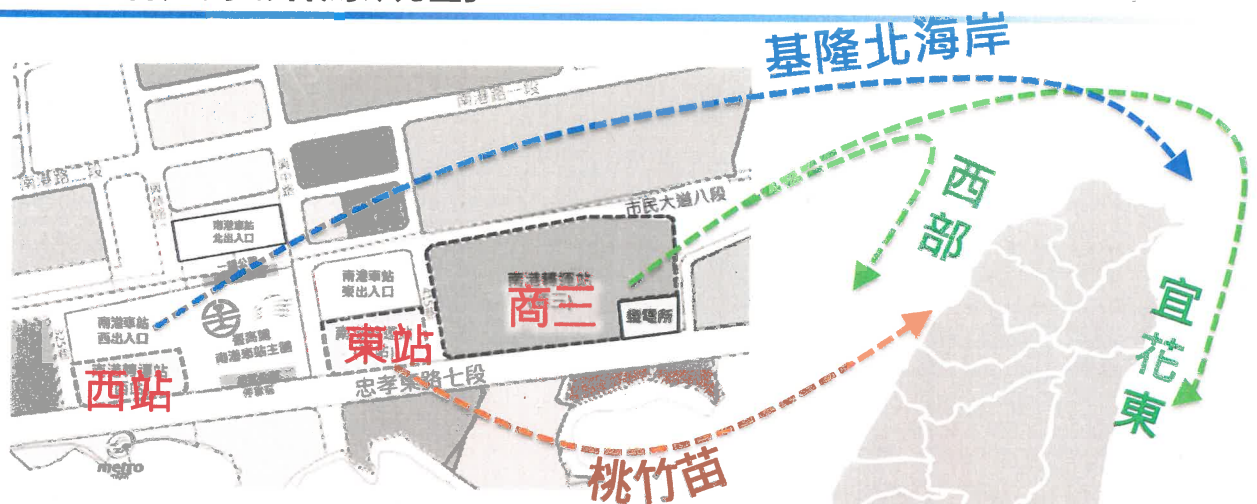
● 南港轉運站各基地月台數量規劃

- 西站設置5席客運月台及備用車位3席，計8席；
- 東站設置上、下客月台9席及備用車位6席，計15席；
- 商三用地預計可提供23席上、下客月台與13席備用停車位，計36席；
- 三處基地預計可提供59席上、下客月台與備用停車位，可滿足未來南港轉運站之旅次需求。

鼎漢

9

轉運站進駐路線規劃



站區 階段	南港轉運站西站	南港轉運站東站	商三用地
短期規劃	既有 6 條路線	尚未啟用	尚未啟用
中期規劃	往返基隆、 北海岸路線	往返桃園、新竹、 宜蘭之路線	尚未啟用
長期規劃	往返基隆、 北海岸路線	往返桃竹苗與 新北市之路線	往返西部中長程 與宜花東之路線

資料來源：南港轉運站規劃設計及開發模式評估案，102 年 12 月。

鼎漢

10

東站基地權屬與土地使用管制規定

● 基地權屬

■目前基地所有權人為中華民國。

● 東站為轉運站用地，建蔽率80%，容積率560%。

■可依據「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，進行車站用地立體多目標使用。

車站用地立體多目標使用之允許使用項目及准許條件(東站)

用地類別	使用項目	准許條件	備註
車站	一、停車場、電動汽機車充電站及電池交換站。 二、一般辦公處所、公務機關。 三、資源回收站。 四、電信、有線、無線設備、機房及天線。 五、配電場所、變電所及其必要之機電設施。 六、集會所、藝文展覽表演場所。 七、休閒運動設施。 八、郵政及電信服務。 九、旅遊服務。 十、銀行及保險服務。 十一、餐飲服務。 十二、特產展售及便利商店。 十三、補習班。 十四、百貨商場、商店街、超級市場。 十五、旅館、一般觀光旅館、國際觀光旅館。 十六、腳踏自行車租售、補給及修理服務。 十七、社會福利設施。	1.都市計畫車站、轉運站、調度站用地或鐵路、交通、捷運系統用地(場、站使用部分)。 2.應面臨寬度十二公尺以上之道路，並設專用出入口、樓梯及通道。但作高鐵、捷運、鐵路車站候車所在樓層，不受專用出入口之限制。 3.應有完善之通風、消防及安全設備。 4.作第七項至第十五項、第十七項使用時，不得超過總容積樓地板面積三分之二。但依促進民間參與公共建設法之投資案件，不在此限。 5.候車所在樓層作第七項至第十七項使用時，不得超過該層樓地板面積三分之一。 6.作第七項至第十五項及第十七項使用時，其停車空間不得少於建築技術規則所定標準之二倍。但經直轄市、縣(市)政府同意，不在此限。 7.應先徵得該管車站主管機關同意；設置旅館應符合觀光主管機關所定之相關規定。 8.商場使用限日常用品零售業、一般零售業(不包括汽車、機器腳踏車修理)、日常服務業(不包括洗染)、一般事務所、自由職業事務所及金融分支機構。 9.作資源回收站使用時，應予規劃，並確實依環境保護有關法令管理。	1.休閒運動設施之使用同「公園用地」之使用類別。 2.社會福利設施：以老人日間照顧、老人教育訓練、身心障礙者日間服務、兒童及少年之托育、早期療育、心理輔導或家庭諮詢及其他福利措施為限。

資料來源：都市計畫公共設施用地多目標使用辦法(101.9.27修正)

11

東站規劃內容-附屬事業初步建議

● 東站附屬事業市場分析

■依據前期計劃-土地開發市場分析、與南港車站BOT開發之競合及東站與商三用地土地開發之商業設施業態業種整合考量：建議東站以轉運站結合零售商場及商務旅館為多目標使用項目。

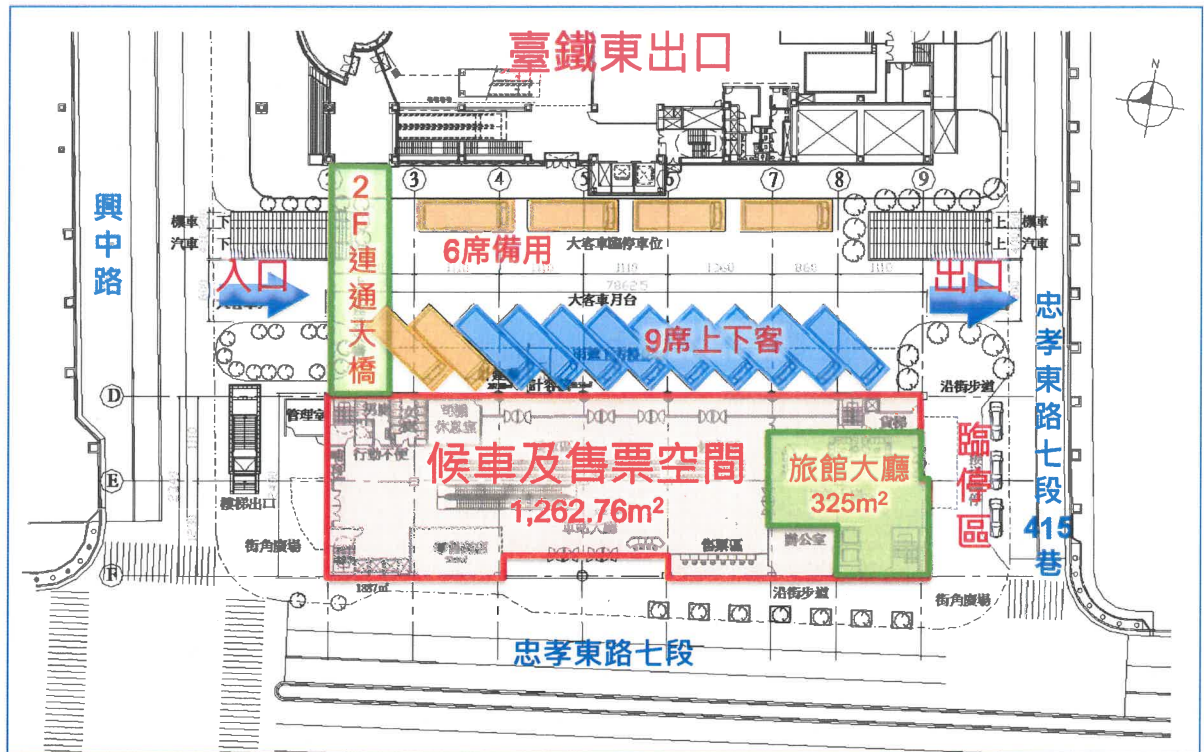
■並評估增加2層地政事務所辦公室使用空間。

● 東站開發內容摘要

樓層	方案空間使用別	總樓地板面積(m ²)
RF	屋突	595.00
18F	游泳池及健身房	1,626.00
6F~17F	旅館客房(408)	19,512.00
4F~5F	地政事務所	3774.00
3F	宴會廳及會議室	1,887.00
2F	旅館大廳、餐廳及咖啡廳	1,887.00
1F	轉運站、旅館大廳	2047.00
B1F-B2F	零售店、停車場、機房、連通道、排班TAXI機車471席、汽車340席	9,043.92
B3F-B4F	停車場、機房	9,043.92
合計		49,415.84

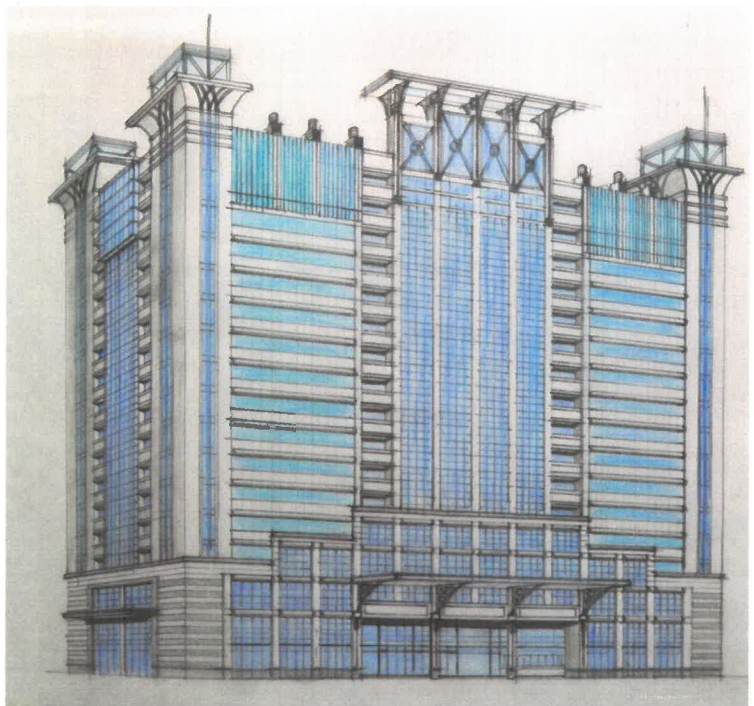
12

東站1F轉運站規劃內容



東站投資規模及開發時程

- 東站工程投資規模
 - 地上18層；地下4層
 - 總工程經費約為15.18億
 - 包含建置地上2F連通及地下B2連通道
- 東站開發時程
 - 工程設計至施工營運總計約5年



南港轉運站東站-大樓模擬圖
(實際以投資執行計畫書設計為準)

交通需求推估-衍生人旅次

● 轉運站旅次進出量

單位：(人旅次/小時)

站體	晨峰			昏峰		
	發車	到站	合計	發車	到站	合計
西站	560	1,040	1,600	1,024	576	1,600
東站	875	1,625	2,500	1,600	900	2,500

● 附屬事業衍生人旅次

單位：(人旅次/小時)

站體	平日晨峰		平日昏峰	
	進入	離開	進入	離開
商務旅館	71	245	140	123



資料來源：南港轉運站規劃設計及開發模式評估計畫案暨本研究整理

15

交通需求推估-衍生車旅次

● 轉運站衍生車旅次推估 (西站+東站)

單位：(車旅次/小時)

站體	平日晨峰		平日昏峰	
	進入	離開	進入	離開
汽車	22	11	12	20
機車	118	60	65	110
自行車	1	1	1	1
汽車接送	101	46	56	84
機車接送	11	7	6	13
計程車	49	20	27	36
合計	302	146	168	264

● 附屬事業衍生車旅次(東站-商務旅館)

單位：(車旅次/小時)

站體	平日晨峰		平日昏峰	
	進入	離開	進入	離開
停車	156	84	100	148
接駁、計程車	98	53	63	85
合計	254	137	163	233



資料來源：南港轉運站規劃設計及開發模式評估計畫案暨本研究整理

16

交通影響評估-初步推估

● 路段服務水準推估-晨峰

	道路	路段	開發前流量	水準	開發後流量	水準
南北	經貿二路	三重路 - 南港路	892	CC	955	CC
	研究院路	南港路 - 忠孝東路	1393	DE	1446	DE
	三重路	經貿二路 - 南港路	570	CC	570	CC
	興中路	重陽路 - 南港路	302	CC	302	CC
		南港路 - 忠孝東路	233	CD	251	CD
	向陽路	成功橋 - 重陽路	2145	CA	2212	CA
		重陽路 - 忠孝東路	1177	DD	1212	DD
東西	南港路	向陽路 - 興中路	999	CC	1042	DC
		興中路 - 三重路	1257	CC	1292	CC
		三重路 - 經貿二路	1394	CE	1458	CE
	市民大道	向陽路 - 興華路	566	AB	633	AB
		興華路 - 興中路	513	CC	591	CC
		興中路 - 研究院路	354	BC	415	BC
	忠孝東路	向陽路 - 軍備局	1294	AB	1364	BB
		軍備局 - 研究院路	1567	BE	1670	BE

往東↓

往東↓

資料來源：南港轉運站規劃設計及開發模式評估計畫案暨本研究整理

17

交通影響評估-初步推估

● 路段服務水準推估-昏峰

	道路	路段	開發前流量	水準	開發後流量	水準
南北	經貿二路	三重路 - 南港路	808	CB	874	CB
	研究院路	南港路 - 忠孝東路	1279	DD	1340	DD
	三重路	經貿二路 - 南港路	515	CC	519	CC
	興中路	重陽路 - 南港路	245	CC	245	CC
		南港路 - 忠孝東路	188	CD	207	CD
	向陽路	成功橋 - 重陽路	2288	CC	2387	CD
		重陽路 - 忠孝東路	1141	DD	1197	DD
東西	南港路	向陽路 - 興中路	831	CB	885	CB
		興中路 - 三重路	962	BC	998	CC
		三重路 - 經貿二路	1087	CE	1158	CE
	市民大道	向陽路 - 興華路	551	AB	612	AB
		興華路 - 興中路	505	CC	582	CC
		興中路 - 研究院路	361	BC	427	BC
	忠孝東路	向陽路 - 軍備局	1012	AA	1099	AB
		軍備局 - 研究院路	1075	CD	1160	CD

往北↓

往東↓

資料來源：南港轉運站規劃設計及開發模式評估計畫案暨本研究整理

18

停車供給需求推估

● 停車需求推估

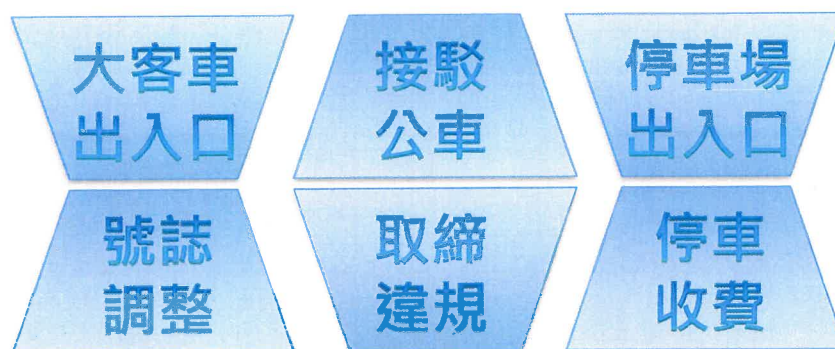
項目	汽車	機車
轉運站	210	267
商務旅館	83	166
總計	293	433

● 停車供給規劃

項目	汽車	機車
東站法定停車位	320	471
東站規劃停車位	340	471

交通改善要求及鄰里回饋

- 由於本規劃案之商業附屬設施為建議方案，實際交通衝擊影響將視未來投資人實際開發內容以進行評估為準，因此要求投資人在都市設計審議階段提出交通影響評估及交通改善規劃。
- 交通改善措施包含以下項目：



- 為了感謝鄉親支持並做好敦親睦鄰，將要求投資人於投資計畫書提出鄰里回饋措施，建議如提供當地居民停車優惠、會議室租用優惠、以及消費優惠等。

東站預定進度

- 前置規劃作業完成後，預計於民國105年9月公告招商。

階段	預定時程
公告招商	105.09
工程設計施工	106.03-111.02
轉運站營運(東站)	111.02



21



臺北市公共運輸處
Taipei City Public Transportation Office

請踴躍提供意見



鼎漢 國際工程顧問股份有限公司

22

三、會議紀錄



南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會紀錄

- 一、時間：民國 105 年 2 月 18 日（星期四）下午 7 時
- 二、地點：南港區行政中心 10 樓大禮堂
- 三、主持人：臺北市公共運輸處陳處長榮明 記錄：陳俐諺
- 四、出（列）席單位人員：詳簽到表
- 五、簡報內容：（略）
- 六、主席致詞

談起南港車站在三、四十年前還屬於潛力發展區，當時規劃期盼藉由南港軟體園區的設置，能與臺北車站成為臺北市的雙子星，而隨著都市發展漸趨成熟，現今臺北市商業發展的雙子星已經轉為東區－南港區、信義區及西區－臺北車站，而東區門戶計畫裡也對南港有許多規劃，南港現在正在快速蛻變中，未來極具發展潛力。包含高鐵預計於 105 年 7 月通車，南港車站將成為三鐵共構車站，也是往返基隆北海岸東部很重要的橋梁。南港轉運站共有三處基地，西站在南港台鐵車站大樓內，已經興建完工，預計於 105 年 5 月後啟用；東站將採取 BOT 方式興建營運，未來也將結合商三基地轉運站併同營運，以滿足南港的轉運需求。今日公聽會歡迎大家出席，也希望各界踴躍提供寶貴意見。

七、意見交換（各單位發言內容）

（一）市民朋友-葉○達先生

1. 南港是 1、3、5 國道交會的地方，有國道客運路線進來服務，當然是很值得支持贊成的。但是目前發現的問題是，南港路是傳統南港人在走的路，然而車站開發後，行人往往橫越南港路走。如果未來引入國道客運後，會有更多的大型車輛進入，希望避免行駛在南港路上，至少在研究院路至南港車站間能走市民大道或忠孝東路，避免與行人衝突問題。
2. 長途客運有轉運站候車空間很好，但往往在南港展覽館站有中途載客狀況。目前往基隆的公車，像 9026 在南港路上停

靠，擋住交通比較嚴重，建議停靠在經貿二路月臺這側，不要停在路中間阻擋車流。

3. 往桃園路線搭乘過一次的經驗，結果發現搭了兩個小時才到，因為從南港一路繞到松江路，為了載松江路的客源。結果沒有停靠南港路，沒有服務南港，卻造成南港路的負擔。
4. 建議未來有路線要開發，請考量以直接上高速公路為原則，而不是把南港當成一個調車場，然後去載臺北市區的客人。
5. 因為未來引進更多的車流，希望未來引進的車輛採取低污染的車輛，並且減少怠速，控制污染空氣排放。
6. 現在的跨站是跟火車站有二樓的空橋，但轉運站月台在一樓，建議月臺一樓與二樓空橋間有電扶梯設備，避免沒有電扶梯，大家還是走平面。
7. 由於轉運站月臺設在一樓，因此建議計程車排班區可以在一樓，才不會像松山站的計程車排班區設在地下室沒有人搭乘。

（二）市民朋友-孫○穎女士

1. 簡報第十二頁有提到土地使用管制項目，既然轉運站能規劃納入地政事務所，建議轉運站亦可參考松山機場、捷運西門站等設置數位圖書館。
2. 從旁觀者角度觀察，過去南港都更情況不如預期，因應轉運站設置其交通動線如果要順暢，應該要再次啟動南港都更相關計畫，有助於南港整體交通及都市發展。

（三）市民朋友-盧○謙書面意見

意見說明：

1. 轉運站本身人、車、客運動線交織。
2. 南港區位不佳，臺北市、新北市等地前往不便。
3. 基地西側樓梯是否併入建築量體內。
4. 完成招商後期望持續推動民眾參與。

建議事項：

1. 後續應再評估動線可行性。
2. 建議持續檢討轉運站之競合關係。
3. 如上。
4. 如上。

(四) 市民朋友-鄭○翔書面意見

意見說明：

1. 南港轉運站東站之路線皆為通勤路線，月臺卻以斜向停靠為主，車輛每次停靠後需倒車出來，進出之路廊容易堵塞，甚至造成回堵至興中路上，與講求旅次時間縮短，增進效率之目標相違背。
2. 汽機車進出停車空間之動線與大客車進出動線重疊，易造成車流交織的危險情況。

建議事項：

1. 承上述意見，建議月台設置能以直線或車彎為主，相似於台中高鐵站之設計，進出之動線較為順暢，另外上下客可分流，不再犯交九轉運站壅塞之情形之錯誤。
2. 入站或許可以共用路段，但汽機車與大客車進站在不同處。

(五) 中南里詹坤隆里長

目前轉運站基地是位於本地里，當然歡迎客運進入轉運站，但是要考慮基地周邊未來將設置生技中心，且南港車站也已經完工，由於目前南港展覽周邊的忠孝東路、南港研究院路於尖峰時段已大塞車，未來轉運站的客運一定要上高速公路，往中山高的路線平常走東湖就很塞了；因此建議由內湖上去，將來客運動線規劃應好好考量如何降低交通衝擊。

(五) 李彥秀立委服務處葉旭鴻主任

南港火車站現已規劃機車停車格位，雖然東站所規劃的機車停車格位能夠滿足停車需求，但機車族可能是考量收費或其他的問題，多不願將機車停到站內。包含臺北轉運站及市府轉運站雖然也有規劃地下機車停車空間，然而周邊仍有

很多路邊機車停車現象，排擠現有機車停車需求。因此未來規劃應考量如何將機車引入規劃的停車空間停放。

(六) 專家學者-陳昌顯教授

1. 我本身也是南港區居民，南港轉運站具有優良的地理條件，包含距離兩條國道均僅約 2 公里，且即將成為三鐵共構車站，由於臺北市已有數個轉運站，未來應定位每個轉運站的功能，南港轉運站設置後，國道客運的路線建議應該要配合調整，包含考量通勤旅次需求、市區公車路網、大眾捷運路網、快速道路路網等因素，亦應考量南港區周邊土地開發衍生的旅次需求，且國道客運路線儘量不要繞道市區，而是直接上國道，以減少旅行時間及市區交通負荷。
2. 轉運站的進出動線配置應再作考量規劃，不僅須與國道客運路線相配合，並且應以考慮轉運交通需求為主，附屬事業交通需求次之。
3. 由於東站基地較小，因此汽機車進出地下停車場動線，可能與大客車產生衝突，建議盡量從工程手段克服，無法克服的再配合交管。

(七) 專家學者-傅紀宏建築師

我的建議著重於建築物本身，希望未來投資人能夠設計更為友善的建築：

1. 觀察現有的轉運站，尖峰時段排隊購票及等車人流動線常打結，投資人在設計上應該有妥善的規劃處理。
2. 由於顧問公司規劃轉運站內人流每小時最多 2500 人，若人數超過如何是好，應該要管制，否則影響站內動線品質。
3. 此為多目標開發項目，未來站內會有很多業別進駐，室內裝修一旦變更，是否仍符合消防及公安，應要求管理單位特別注重。建議要求依照相關法規將公共安全及消防申報載明在使用管理上。
4. 建議要求車輛降低在站內怠速產生的廢氣排放，或者有其他處理廢氣的配套措施。

5. 既然是 BOT 的建築，建議要求成為比現在一般綠建築指標更高的綠建築，例如要求綠建材的使用率超過 45% 以上。
6. 未來設計施工階段有五年，應要求投資人在施工計畫提出友善鄰里的措施，包含規劃友善行走空間。
7. 大客車動線應與行人動線區隔，避免產生像交九站人車交織的現象，最後才透過交管的方式疏導。

(八) 主席-臺北市公共運輸處陳處長榮明

目前在市民大道北側有一個圖書館市府已經納入檢討中，而南港區也同時正在做整體的交通通盤檢討。

(九) 臺北市政府交通局楊股長志清

1. 關於國道客運的路線規劃，未來一定會盡量把交通衝擊降到最低，並且符合乘客及南港地區居民的需求。南港未來的發展可期，然軌道覆蓋達 50%，因此交通局也針對未來開發的交通衝擊委託作相關研究，以民國 120 年作為目標年期，作妥善的交通因應及規劃，後續也會辦理兩場專家學者座談及公民座談，也非常歡迎市民參與並提供意見。
2. 在交通規劃上也會營造南港成為低碳環境，包含設置 YouBike 自行車道系統、人行系統連結的加強，降低交通汙染。關於南港車站周邊機車停車問題，交通局也已經召開多次工作會議討論有關機車資訊的整頓，將機車引入到路外，以維持周邊交通秩序，以上都是未來努力方向。

(十) 臺北市政府都市發展局葉科長家源

1. 感謝居民提供這麼專業的意見，其實南港區是臺北市都市發展的核心，市府團隊在去年已經提出南港未來發展的五大計畫，其中很重要的就是設置南港轉運站，在各項公共工程中，會最先啟動的項目就是轉運站，西站預計今年啟用，而本案為東站將有永久性客運調度的佈置，本基地都市計畫主體即為轉運站用地，採 BOT 民間參與開發，未來會經過都市設計審議，功能定位上一定會優先滿足轉運及公共運輸需求，其餘的附屬設施及地區需求，則為次要考慮。而過去市

府及交九的經驗都會作為參考。

2. 轉運站用地可依多目標規定使用，包含公務機關或文教使用，如設置旅客服務資訊或智慧型圖書館，惟是否設置一般圖書館，後續則需要府內機關間如教育局共同參酌地方需求討論是否納入。現在為起步階段，歡迎各界提供意見。

3. 在南港鐵路地下化後各項計畫啟動，東區門戶計畫七大構想 23 項子計畫其中包含都市更新計畫，各項計畫是由各部門同步進行，計畫間也是環環相扣。未來都市更新有新的成果也會適時的發布。

(七) 鼎漢國際工程顧問公司-林經理振祺

感謝居民提供許多寶貴的意見，未來在評估報告針對可以採納的部分會納入一併考慮，沒有採納也會在評估報告中說明沒有採納的原因。

七、主席總結

感謝大家提出紮實的寶貴意見。未來國道路線將重新檢討，也要求分散交流道交通負荷，基地周邊機車停車問題、連通空橋設置也將一併考慮，而交九及市府轉運站曾出現的問題如乘客與其他人流動線交織及站內廢氣問題，盼南港轉運站能予以克服，公運處會將大家的意見納入，並於公運處網站公佈意見處理情形。

八、散會：下午 8 時

四、書面意見交流



南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會意見表

身分	☐ 南港區新光里里民 ☐ 南港區中南里里民 ☐ 南港區南港里里民 ☐ 南港區東明里里民 ☐ _____區里_____里里民	姓名		黃世康
	☒ 台北縣/市民眾 ☐ 客運業者 ☐ 立法委員 ☐ 議員 ☐ 里長 ☐ 其他_____	性別	☒ 男 ☐ 女	
		電話	70196040	
		傳真	X	
電子信箱	duet40306@yahoo.com.tw			
意見說明	1. 轉運站本身人車客運動線交織 2. 南港區位不佳, 台北市, 新北市等地前往不便 3. 基地已, 則轉站是否併入建案量體內 4. 完全招商後期望持續推動民眾參與 成			
建議事項	1. 後續應再評估動線可行性 2. 建議持續檢討轉運站之競合關係 3. 如上 4. 如上			

(請交還發言登記區工作人員)

70

南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會意見表

身分	☐ 南港區新光里里民 ☐ 南港區中南里里民 ☐ 南港區南港里里民 ☐ 南港區東明里里民 ☒ 松山區里古樓里里民	姓名	鄭羽翔
	☐ ____縣/市 民眾 ☐ 客運業者 ☐ 立法委員 ☐ 議員 ☐ 里長 ☐ 其他_____	性別	☒ 男 ☐ 女
		電話	0919-809-299
		傳真	X
		電子信箱	
	意見說明	1. 南港轉運站東站之路線，皆為通勤路線，月台卻以斜向停靠為主，車輛每次停靠後要側車出來，進出之路線容易堵塞，甚至造成因堵塞而中路上，與機車族吹閃間隙短，增進效率又目標相違背。 2. 汽機車進出月台空間之動線與大客車進出動線重疊，易造成車流交織的危險情況。	
建議事項	1. 承上述意見，建議月台設置能以直線停車為主，相似於台中高鐵站之設計，進出之路線較為順暢，另外上下客可分派，不同動線之區域設置之形狀之線路。 2. 入站動線可以專用路線，但汽機車與大客車進出可同處。		

(請交還發言登記區工作人員)

南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會書面意見表

編號	身分	姓名	意見說明	建議事項
1	臺北縣/ 市民眾	盧○謙	1. 轉運站本身人、車、客運動線交織。 2. 南港區位不佳，臺北市、新北市等地前往不便。 3. 基地西側樓梯是否併入建築量體內。 4. 完成招商後期望持續推動民眾參與。	1. 後續應再評估動線可行性。 2. 建議持續檢討轉運站之競合關係。 3. 如上。 4. 如上。
2	松山區 吉祥里 里民	鄭○翔	1. 南港轉運站東站之路線皆為通勤路線，月臺卻以斜向停靠為主，車輛每次停靠後需倒車出來，進出之路廊容易堵塞，甚至造成回堵至興中路上，與講求旅次時間縮短，增進效率之目標相違背。 2. 汽機車進出停車空間之動線與大客車進出動線重疊，易造成車流交織的危險情況。	1. 承上述意見，建議月台設置能以直線或車彎為主，相似於台中高鐵站之設計，進出之動線較為順暢，另外上下客可分流，不再犯交九轉運站壅塞之情形之錯誤。 2. 入站或許可以共用路段，但汽機車與大客車進站在不同處。

105年2月18日「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」
文化部書面意見

- 一、本案前於105年1月29日召開「南港轉運站招商總顧問案第1次工作小組」會議，本部於會議中表達對於市地重劃分配結果無異議，目前尚處於調處階段，應待調處結果確定後再撥用，若重劃作業完成，可依撥用程序函本部辦理有償撥用，合先敘明。
- 二、臺北市政府如擬辦理有償撥用本部獲分配之土地(約27.39平方公尺)，請市府函本部依「各級政府機關互相撥用公有不動產有償與無償劃分原則」規定，以核准撥用日當期公告土地現值辦理有償撥用。

五、意見交流回復



「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」

意見回復及處理情形

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
市民朋友 葉○達 先生	1. 南港是 1、3、5 國道交會的地方，有國道客運路線進來服務，當然是很值得支持贊成的。但是目前發現的問題是，南港路是傳統南港人在走的路，然而車站開發後，行人往往橫越南港路走。如果未來引入國道客運後，會有更多的大型車輛進入，希望避免行駛在南港路上，至少在研究院路至南港車站間能走市民大道或忠孝東路，避免與行人衝突問題。	南港轉運站在大客車進站之動線規劃上，西站走市民大道，東站及商三走忠孝東路；出站之動線規劃，考量其他道路交通負荷量，及為避免進出動線交織，未來將採分散方式，以減輕南港路交通負荷，即將月臺數較多的商三規劃由市民大道出站，月臺數較少之東站及西站仍部份利用南港路出站，以分散進出及兼顧降低對地區性路段車流影響。
	2. 長途客運有轉運站候車空間很好，但往往在南港展覽館站有中途載客狀況。目前往基隆的公車，像 9026 在南港路上停靠，擋住交通比較嚴重，建議停靠在經貿二路月臺這側，不要停在路中間阻擋車流。	目前 9026 及國光客運營運之 4 條國道客運等路線均以南港展覽館為端點，未來南港轉運站啟用後將進駐轉運站，並在站內上下客，且配合路線調整，中間站為南港展覽館站，以維持平面道路車流順暢。
	3. 往桃園路線搭乘過一次的經驗，結果發現搭了兩個小時才到，因為從南港一路繞到松江路，為了載松江路的客源。結果沒有停靠南港路，沒有服務南港，卻造成南港路的負擔。	未來行經本市之國道客運(含進駐南港轉運站)路線及設站地點，將以直接上、下國道為原則，減少於平面道路繞行。
	4. 建議未來有路線要開發，請考量以直接上高速公路為原則，而不是把南港當成一個調車場，然後去載臺北市區的客人。	南港轉運站為本市東區門戶計畫之一，係為滿足東區旅次需求，未來進駐轉運站之國道客運路線將會以直接上、下國道為原則。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	5. 因為未來引進更多的車流，希望未來引進的車輛採取低污染的車輛，並且減少怠速，控制污染空氣排放。	目前申請經營國道客運路線均應符合五期環保標準車輛或替代能源車輛，且車輛車齡亦列為評選重點；至於轉運站內污染排放措施，將要求列入投資計畫書之營運計畫中，且依實際執行情形分析，並納入後續年度營運績效評估中。
	6. 現在的跨站是跟火車站有二樓的空橋，但轉運站月台在一樓，建議月臺一樓與二樓空橋間有電扶梯設備，避免沒有電扶梯，大家還是走平面。	將把二樓連通道與一樓轉運站候車大廳設置無障礙電梯或電扶梯設施納入規劃考量。
	7. 由於轉運站月臺設在一樓，因此建議計程車排班區可以在一樓，才不會像松山站的計程車排班區設在地下室沒有人搭乘。	為降低各大型建築基地開發所衍生對其鄰近道路交通之影響，該基地對計程車及一般小汽車上下車區之停車需求均應朝內部化處理，臺北轉運站及市府轉運站之規劃亦然。爰此南港轉運站未來規劃計程車排班區亦配合內部化處理，另因基地面積有限，將依使用者需求予以配合規劃於其他樓層。
市民朋友 孫○穎 女士	1. 簡報第十二頁有提到土地使用管制項目，既然轉運站能規劃納入地政事務所，建議轉運站亦可參考松山機場、西門捷運站等設置數位圖書館。	臺北市區圖書館之設置地點均由臺北市立圖書館統籌規劃，目前於基地北側市民大道8段367號2-3樓已設有市圖南港分館，且轉運站用地允許使用項目中無設置圖書館項，故無法設置，敬請見諒。
	2. 從旁觀者角度觀察，過去南港都更情況不如預期，因應轉運站設置其交通動線如果要順暢，應該要再次啟動南港都更相關計畫，有助於南港整體交通及都市發展。	在南港鐵路地下化後各項計畫啟動，東區門戶計畫七大構想二十三項子計畫其中包含都市更新計畫，將依據臺北市都市更新處發布內容及相關規定，其與本案相關部分將納入評估報告中補充。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
市民朋友 盧○謙 書面意見	意見說明： 1. 轉運站本身人、車、客運動線交織。	南港轉運站東站進出動線規劃，大客車及汽機車係以興中路進及忠孝東路進出，而人行或接駁動線則引導至連通道或地下通道，以降低人車動線交織及維護行人安全，且未來亦將人車動線規劃評估結果提供民眾及投資人參考。
	2. 南港區位不佳，臺北市、新北市等地前往不便。	南港轉運站區位可直接銜接國1、國3及國5，現與臺鐵、捷運共構，且未來高鐵進駐，交通十分便捷。
	3. 基地西側樓梯是否併入建築量體內。	基地西側樓梯為B1商場之安全梯，平時旅客可藉由B1商場之電扶梯進出，由於安全梯屬逃生避難用，故不計入容積。
	4. 完成招商後期望持續推動民眾參與。	將納入招商文件中，請投資轉運站業者應提供與民眾交流之平台(如：網站、意見信箱)，持續推動民眾參與及意見反饋處理，以提升轉運站服務品質。
	建議事項： 1. 後續應再評估動線可行性。 2. 建議持續檢討轉運站之競合關係。 3. 如上。 4. 如上。	顧問公司於可行性評估報告中已研擬初步人車動線規劃，並說明各轉運站功能定位與競合關係；未來將公開本案可行性評估報告，以供民眾及投資人參考。
市民朋友 鄭○翔 書面意見	意見說明： 1. 南港轉運站東站之路線皆為通勤路線，月臺卻以斜向停靠為主，車輛每次停靠後需倒車出來，進出之路廊容易堵塞，甚至造成回堵至興中路上，與講求旅次時間縮短，增進效率之目標相違背。	由於基地僅0.49公頃，在有限空間下，月臺設計以45%角斜向停靠，能提供較多的上下客月台以符需求；本基地長僅約100米，扣除左右10米不可設置，僅剩約80米長度，如採平行式停靠，以每席月台15米長計算，僅能規劃5席無法滿足需求，敬請見諒。未來除督促業者設置相關交通設施外，亦將於轉運站進出尖峰時段要求營運業者派員協助指揮交通，以維行車秩序、交通順暢及人車安全。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	2. 汽機車進出停車空間之動線與大客車進出動線重疊，易造成車流交織的危險情況。	本基地三面臨路，而臨忠孝東路(屬市區主要道路)不適合設置出入口，在有限條件資源及減少車流交織的情況下，而規劃汽機車與大客車採西進東出之動線。未來除督促業者設置機關交通安全警示設施外，亦將於轉運站進出尖峰時段要求營運業者派員協助指揮交通，以維行車安全。
	建議事項： 1. 承上述意見，建議月台設置能以直線或車彎為主，相似於台中高鐵站之設計，進出之動線較為順暢，另外上下客可分流，不再犯交九轉運站壅塞之情形之錯誤。	月台設置建議同意見1之說明；另為確保旅客上下安全均規劃採站內下客之方式，南港轉運站三處基地計59席月台，為交九轉運站48席月台之1.23倍，而其尖峰進駐班次數約125班，僅占臺北轉運站312班之0.40倍，且月台均規劃於平面層，不致有臺北轉運站進入動線受限匝道
	2. 入站或許可以共用路段，但汽機車與大客車出站在不同處。	本基地三面臨路，而臨忠孝東路(屬主要道路)不適合設置出入口，在有限條件資源下，而規劃汽機車與大客車均採西進東出之動線，以減少車流交織的情況，敬請見諒。
中南里 詹坤隆 里長	目前轉運站基地是位於本地里，當然歡迎客運進入轉運站，但是要考慮基地周邊未來將設置生技中心，且南港車站也已經完工，由於目前南港展覽周邊的忠孝東路、南港研究院路於尖峰時段已大塞車，未來轉運站的客運一定要上高速公路，往中山高的路線平常走東湖就很塞了，因此建議由內湖上去，將來客運動線規劃應好好考量如何降低交通衝擊。	有關客運動線規劃對市區交通之影響，於可行性評估報告中已提出交通衝擊評估分析，所建議由內湖上國道，未來將納入客運動線規劃之考量，以降低對周邊交通之衝擊影響。
李彥秀議員服務處 葉旭鴻主任	南港火車站現已規劃機車停車格位，雖然東站所規劃的機車停車格位能夠滿足停車需求，但機車族可能是考量收費或其他的問題，多不願將機	未來在規劃時將併納入地區機車停車空間需求，且屬落實使用者付費之精神；另本府交通局刻正辦理「南港車站中心周邊交通發展與策略與計畫」，機

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	車停到站內。包含臺北轉運站及市府轉運站雖然也有規劃地下機車停車空間，然而周邊仍有很多路邊機車停車現象，排擠現有機車停車需求。因此未來規劃應考量如何將機車引入規劃的停車空間停放。	車停車問題亦屬其中一環，未來政策目標為路邊停車路外化，相關配套措施將併予統籌規劃。
專家學者 陳昌顯 教授	我本身也是南港區居民，南港轉運站具有優良的地理條件，包含距離兩條國道均僅約 2 公里，且即將成為三鐵共構車站，由於台北市已有數個轉運站，未來應定位每個轉運站的功能，南港轉運站設置後，國道客運的路線建議應該要配合調整，包含考量通勤旅次需求、市區公車路網、大眾捷運路網、快速道路路網等因素，亦應考量南港區周邊土地開發衍生的旅次需求，且國道客運路線儘量不要繞道市區，而是直接上國道，以減少旅行時間及市區交通負荷。轉運站的進出動線配置應再作考量規劃，不僅須與國道客運路線相配合，並且應以考慮轉運交通需求為主，附屬事業交通需求次之。由於車站基地較小，因此汽機車進出地下停車場動線，可能與大客車產生衝突，建議盡量從工程手段克服，無法克服的再配合交管。	有關所提轉運站功能定位與競合關係，南港轉運站提供國道路線後，能舒緩臺北轉運站及市府轉運站之交通負荷，減少北市東區民眾搭乘國道客運之旅行時間。而南港地區國道客運及市區公車路線調整與站位規劃，將配合其啓用進駐時程予以檢討調整之，以應未來南港地區發展之運輸服務需要。
專家學者 傅紀宏 建築師	我的建議著重於建築物本身，希望未來投資人能夠設計更為友善的建築： 1. 觀察現有的轉運站，尖峰時段排隊購票及等車人流動線常打結，投資人在設計上應該有妥善的規劃處理。	未來將要求民間機構於投資計畫書中提出人行動線規劃與管制措施，列為本案評選項目。
	2. 由於顧問公司規劃轉運站內人流每小時最多 2500 人，若人數超過如何是好，應該要管制，否則影響站內動線品質。	同上說明。

發言人	公聽會發表意見	意見回復及處理情形
	3. 此為多目標開發項目，未來站內會有很多業別進駐，室內裝修一旦變更，是否仍符合消防及公安，應要求管理單位特別注重。建議要求依照相關法規將公共安全及消防申報載明在使用管理上。	未來將於本案投資契約中要求民間機構於營運階段應依相關法規設置及辦理各項檢查及申報。
	4. 建議要求車輛降低在站內怠速產生的廢氣排放，或者有其他處理廢氣的配套措施。	未來將站內車輛污染排放改善配套措施納入投資計畫書提出營運計畫，且將實際執行情形分析及納入後續營運績效評估中。
	5. 既然是 BOT 的建築，建議要求成為比現在一般綠建築指標更高的綠建築，例如要求綠建材的使用率超過 45% 以上。	目前先期規劃階段將在興建規劃中納入，規定應提送綠建築標章認證及至少應達成之標準。
	6. 未來設計施工階段有五年，應要求投資人在施工計畫提出友善鄰里的措施，包含規劃友善行走空間。	將要求投資業者於投資計畫書中提出在施工期間有關友善處理套配措施之相關內容。
	7. 大客車動線應與行人動線區隔，避免產生像交九站人車交織的現象，最後才透過交管的方式疏導。	將於可行性評估報告中補充說明本案人車動線規劃及交通改善措施，以供未來投資人參考。

附錄一、會議簽到表



「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」機關單位簽到表

序號	機關名稱	姓名
1	文化部	
2	財政部國有財產署	
3	交通部臺灣鐵路管理局	曾國軒
4	交通部公路總局臺北市區監理所	
5	臺北市政府都市發展局	葉家源
6	臺北市政府財政局	
7	臺北市南港區公所	楊志清
8	臺北市政府交通局	毛國裕
9	臺北市公共運輸處	黃信豪
10		
11		

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」客運業者簽到表

序號	機關名稱	姓名
1	國光汽車客運股份有限公司	
2	首都客運股份有限公司	鄭子乙
3	大都會汽車客運股份有限公司	陳高明
4	指南汽車客運股份有限公司	于嘉陵
5	基隆汽車客運股份有限公司	
6	中壢汽車客運股份有限公司	
7	光華巴士	李亞弘
8		
9		
10		

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」相關單位簽到表

序號	姓名	簽到
1	南港社區發展協會	
2	村上社區發展協會	
3		
4		
5		

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」里辦公處簽到表

序號	機關名稱	姓名
1	南港區新光里辦公處	
2	南港區中南里辦公處	李坤峰
3	南港區南港里辦公處	陳光榮 董陳金妹 陳錫華
4	南港區東明里辦公處	曾漢祺
5		
6		
7		
8		
9		
10		

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」臺北市議會簽到表

序號	姓名	序號	姓名
1	台北市議員江志銘 副秘書長 徐惠	11	
2	台北市議員 李建昌 助理 楊智峰代	12	
3	李蕭蕭 副秘書長 蔡姓 陳代	13	
4	吳世正 議員 王代 謝富佳代	14	
5	陳重洲 議員 李安銘代	15	
6	陳永德 議員 胡學斌代 林明輝代	16	
7	劉牧莎 連廣其代	17	
8		18	
9		19	
10		20	

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」專家學者簽到表

序號	姓名	簽到
1	陳教授昌顯	陳昌顯
2	傅建築師紀宏	傅紀宏
3		
4		
5		



「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」市民朋友簽到表

序號	姓名	序號	姓名
1	仲國慶	11	陳國順
2	李叔達	12	苗外雄
3	郭銘倫	13	鄭平翔
4	丁珏	14	翁居仁
5	王澤煥	15	周武慶
6	孫樂穎	16	吳穎麟
7	郭鵬	17	薛成仁
8	饒敬奇	18	李文良
9	周金城	19	梁春學
10	李國成	20	黃茂松

「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」市民朋友簽到表

序號	姓名	序號	姓名
21	關永志	31	
22	關瑞洲	32	
23	黃福雄	33	
24	李阿美	34	
25	陳青郁	35	
26		36	
27		37	
28		38	
29		39	
30		40	

例證

附錄二、登記發言表



「南港轉運站東站興建營運移轉案公聽會」發言民眾基本資料表

序號	姓名	身分別與職稱(如議席、里民或發展協會)	性別
1	王陽輝	葉叔達 南港區民	男
2		徐海雲	女
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			