

第六章 結論與建議

6.1 結論

本研究係探討台北都會區內國道客運旅次需求與國道客運站月台數、國道客運路線班次數間之供需關係，所探討之客運站包括交九站、市府站與板橋站，研究中相關分析方法與結果敘述如下：

1. 本研究利用旅行時間價值(包含自起始出發地點至客運站之車上時間、客運站內等候時間、搭乘客運後至起始端交流道之車上時間)，求算目標年尖峰時段(下午五至八時)原始客運旅次需求數至不同客運站之搭乘人數，並將需求班次數轉換為所需停靠月台數後，探討與供給月台停靠班次數間之關係。
2. 研究中包含三種旅次分配情境，情境一為不考量旅行時間，而以鄰近地區客運需求為服務對象加以計算。情境二利用旅行時間價值影響分配結果探討各客運集中地區之旅次供需狀況。情境三係因情境二中發現松江與士林地區旅次需求吸引性強，故考量設立圓山站提供往基隆、桃園等通勤旅次之服務。透過不同之功能定位與路線配置方式，共求得十種調整方案結果。
3. 方案評估係以使用者層面考量總旅運時間價值成本最小、營運者層面考量總班車營運成本最小、管理者層面考量月台成本收益最大等三項貨幣化指標進行評估。評估過程中不考慮圓山站建置所需擔負之建設成本，故亦不考慮圓山站之月台收益。
4. 研究所得最適方案為情境三設置圓山站後，並依據下列方式調整現有班次分配狀態。
 - (1) 班次數以情境一之數值為考量
 - (2) 將宜蘭、花蓮、台東之旅次皆由市府站進行服務
 - (3) 台中以南之旅次由交九與板橋站共同提供服務

- (4) 取消忠孝復興地區之路線
- (5) 修正客運車輛所行駛之交流道，原部份交流道繞行較遠地區載客，修正市府站主要行駛堤頂與安坑交流道；交九站往新竹與苗栗地區修正為以台北交流道為主；圓山站以台北及圓山交流道為主
5. 最適方案下各客運站內不同縣市路線班次數之變異值參考 5.7 節之分析，總體而言往桃園地區之旅次量有明顯增加，其原因可能在於未來民眾生活圈之擴大，桃園成為大量民眾每日往返通勤地區。新竹、台中之旅次有明顯減少，未來須考量縮減該地區之營運班次數。
6. 最適方案下各客運站之功能定位如下：
 - (1) 交九站供給基隆與西部各縣市路線班次，主要為服務台北市地區民眾
 - (2) 市府站供給西部台中以北縣市與基隆、宜花東地區路線班次，主要為服務台北市地區民眾
 - (3) 板橋站供給基隆與西部各縣市路線班次，主要為服務台北縣地區民眾
 - (4) 圓山站供給往基隆、桃園與新竹之短程通勤班次，可減少通勤民眾至市中心搭乘之數量，降低市中心交通擁擠情形
7. 依據台北市政府訂定南港客運站(台鐵南港站)做為市府站之輔助站，研究中發現市府站於各種方案調配下皆能滿足未來產生之需求數，故南港站建議進駐路線為往東部班次自市府站發車後行駛至南港站內載客，以達到接駁高鐵旅客之需求。未來若該地區產生之轉運人數增加，則可再增加相關路線，並重新進行評估。
8. 最適方案下目標年除須建置圓山站外，板橋站亦需新增 4 個月台以滿足需求。以長期規劃之觀點來看，至民國 114 年交九站需再增加 4 個月台，板橋站需增加至 6 個月台(含原新增 4 個月台)，圓山站共需 29 個月台，方可滿足未來可能產生之需求。

6.2 建議

1. 研究中考量選定新增客運站之地點以台北市境內地區為主，未來可探討台北縣地區是否有合適之設置地點，以檢視是否有更適當之客運站與路線配置方式。
2. 本研究以尖峰時段做為需求考量之時段，未考量離峰時段月台之供需關係，未來可針對離峰時段進行探討，以避免造成離峰容量過剩情形。
3. 研究中旅次校估因子主要以旅行時間為考量，然旅客之選擇因子尚可能受搭乘頻率(frequency)、客運票價(price)、乘客搭乘偏好度(preference)等因素影響，未來建議可納入更多影響因子進行考量。
4. 研究中所訂定之參數 α 為未校估之假設值，故未來可針對此一參數做較精確之校估。
5. 本研究考量之旅次皆針對以台北縣市地區為起訖點之搭乘者，未考量轉運型態之旅客，未來可針對此部份之旅客需求加以分析。
6. 由於研究中著重於客運月台供需問題之探討，故未針對各客運站中其他設施如客運場站內設備規劃、車輛與人行動線、周邊交通影響等因素進行分析，未來可進一步考量相關設施之規劃。
7. 研究中未對圓山站之基地位址與相關設施等建置問題進行詳細評估，係因客運站建置尚包含許多相關影響因子，故為避免考量層面不夠周詳，故在此不予評估實際建置成本。研究中之結果係將圓山站仍視為一客運集散中心，顯現出該地區有龐大客運集中性，未來可做更詳盡之站體分析與規劃，求得更確切之成本效益影響，以利相關單位參考。