

第三章 現況分析

3.1 交通運輸系統發展

過去國內之陸路交通運輸以公路與鐵路為主，自民國 84 年至 93 年為止，公路汽車客運業之載客客運量呈逐年微幅減少之趨勢，而鐵路呈小幅成長。總體而言搭乘客運之人數佔 60%，鐵路之人數佔 40%，未來高鐵進入西部走廊運輸市場之後，對於公路客運及鐵路而言都將造成衝擊，使旅客轉移搭乘高鐵。

表3.1.1 公鐵路載客人數統計

年期	公路汽車客運業			鐵路			路運合計
	客運量(千人)	成長率	所佔比例	客運量(千人)	成長率	所佔比例	
84	443539	---	0.73	159981	---	0.27	603520
85	402917	0.91	0.72	159434	1.00	0.28	562351
86	367968	0.91	0.69	165231	1.04	0.31	533199
87	347099	0.94	0.67	171867	1.04	0.33	518966
88	319150	0.92	0.64	182181	1.06	0.36	501331
89	313033	0.98	0.62	191478	1.05	0.38	504511
90	286168	0.91	0.61	186079	0.97	0.39	472247
91	278609	0.97	0.61	175341	0.94	0.39	453950
92	249726	0.90	0.61	161426	0.92	0.39	411152
93	253108	1.01	0.60	168473	1.04	0.40	421581

資料來源：交通部交通統計要覽

3.1.1 公路運輸系統建設

台灣地區公路網系統於民國 67 年 7 月由交通部核定公布實施，包含高速公路、環島公路、橫貫公路、縱貫公路、濱海公路與聯絡公路等六大系統。之後，民國 82 年前台灣省公路局就省、縣、鄉道系統進行檢討並連同公路系統編號合併修訂，同時增列快速公路系統；交通部國道新建工程局亦對國道路網進行整體規劃。因此台灣地區公路網系統計分為「高速公路系統」、「快速公路系統」、「環島公路系統」、「橫貫公路系統」、「縱貫公路系統」、「濱海公路系統」、「聯絡公路

系統」以及都會區快速道路系統等八大系統。

高速公路系統包括國 1(中山高速公路)、國 3(北部及中南部第二高速公路)、國 5(北宜高速公路及其向南延伸部分至西接第二高速公路為止)、國 2(中正機場支線及內環線)、國 4(台中環線及石岡至霧峰段)、國 8(台南環線)及國 10(高雄環支線)。規劃總長約 1,479 公里。

彙整各年期間高速公路相關執行計畫如表 3.1.2 所示。目前北二高與中二高已成功接通，將可提供更快速便捷的高速公路服務。

表3.1.2 未來各年期行政院已核定之各項公路建設計畫

年期	公路建設計畫
89~114 年	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 中山高汐止五股段拓寬計畫 ◆ 中山高楊梅新竹段拓寬計畫 ◆ 中山高新竹員林段拓寬計畫 ◆ 北部區域第二高速公路計畫 ◆ 第二高速公路後續計畫台南環線、高雄環線 ◆ 東西向快速公路計畫第一、二優先路段 ◆ 中投快速公路計畫 ◆ 北宜高速公路計畫(南港坪林段)
94~114 年	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 東西向快速公路八里新店線第三優先路段 ◆ 中山高員林高雄段拓寬計畫 ◆ 第二高速公路後續計畫主線、台中環線、旗山支線 ◆ 西濱快速公路計畫 ◆ 北宜高速公路計畫(南港頭城段) ◆ 台北都會區快速道短期路網 ◆ 台中都會區生活圈三線號快速道短期路網 ◆ 高雄都會區快速道第一期路網
104~114 年	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 東西向快速公路計畫第三優先路段

資料來源：第三期整體運輸規劃-公路篇

為有效提升高速公路之行車速率，避免每逢過年過節高速公路必塞之情況一再發生，我國自民國 87 年起開始測試高速公路電子收費系統，經過不斷的測試

之後，於民國 95 年 2 月 10 日起開始實施，使用電子收費的民眾行駛北高將可節省 45 分鐘的車程，避免在收費站前大排長龍，有效提升行車速率。

3.1.2 大眾運輸系統建設

臺北都會區間之大眾運輸系統，依發展歷史依序為鐵路運輸、公車運輸及捷運系統，而晚近亦有引進輕軌捷運之構想。以下就都市主要大眾運輸公車、捷運系統及輕軌系統發展情況摘述。

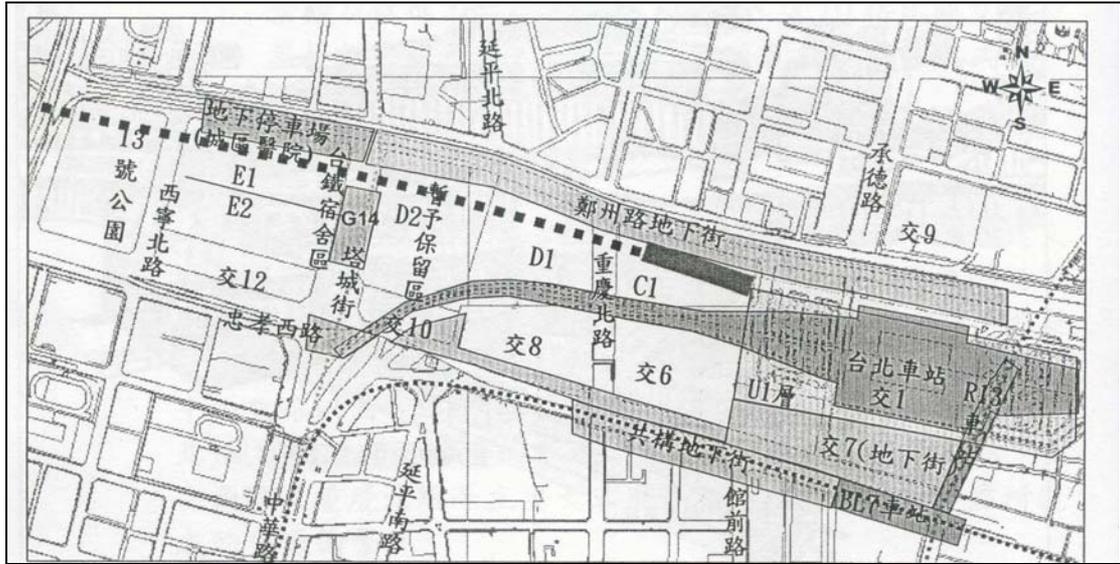
1. 大眾運輸系統

大眾運輸系統主要分為公車系統及捷運系統。近年來由於公車專用道的開闢帶動公車平均行駛速度的提昇，使民眾提高搭乘公車的意願，至九十五年五月底止，臺北市之公車共有 264 線行駛，平均每日載客 169 萬人次。現階段整體公車路網結構可區分為三大類：

- (1) 一般性公車路線：傳統之公車路線，主要行經主要幹道、轉乘點或旅次需求高地點，並依實際載客情形，提供四等級之服務水準。
- (2) 服務性路線：主要提供偏遠及山區路線交通服務，使用率較低，但因其他運具替代性低，故對民眾之必要性相對提高，多為固定班次且提供到站時刻資訊服務，此部份路線，需透過政府編列預算補貼，以提供必要且合理的大眾運輸服務。
- (3) 捷運接駁公車路線：提供捷運與公車間整合之網狀服務，服務水準至少以尖峰十分鐘、離峰二十分鐘一班車為原則。

在捷運系統面，至九十五年四月底為止，平均每日有近一百萬旅次之運量。目前捷運路網已完成 76.6 公里，正在施工中路線包括內湖線、南港線東延段、新莊線(市區段)、新莊線(縣區段)及蘆洲線等，全部路線將在 2006 年後陸續完工，屆時捷運路網規模增加至 150.8 公里，運量亦將節節高升。

而中正機場捷運線目前由交通部高速鐵路工程局主導，規劃自中正國際機場二期航站，往東至台北車站特定專用區，往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路，全長 51.5 公里，共 20 個停靠站，預計民國 98 年營運。台北端路線規劃如圖 3.1.1 所示。捷運路線自三重地區後以潛盾隧道方式由地下穿越淡水河沿市民大道南側，經十三號公園、E1、D2、D1 用地，設地下車站於台北車站西側之 C1 用地。



資料來源：高速鐵路工程局

圖 3.1.1 機場捷運台北端示意圖

2. 自行車道系統

在自行車道系統方面，臺北市目前正沿多處河濱公園規劃自行車道環狀路線，以朝向綠色交通、生態城市的目標前進。

3. 鐵路及空運系統

目前行經臺北市區之縱貫線鐵路，萬華至松山段已地下化；除負擔長程運輸外，亦肩負都會區間（基隆至新竹）之通勤需求。空運方面，九十四年松山機場國內航線每天平均 270 起降架次，旅客 20,812 人次。

4. 道路系統

在道路系統方面，臺北市市區道路系統於西區成狹窄密集，於東區成規則棋盤式，此分佈與臺北市早期由西區發展有關，而聯外道路方面，除中山高速公路、北部第二高速公路及環狀快速道路外，臺北市對鄰近縣市的交通廊道，主要有六條，分別為：

- ◆ 臺北—淡水走廊

由臺北至關渡、竹圍及淡水，主要包括中山北路、重慶北路、延平北路、承德路、百齡路、大度路等。八十七年捷運淡水線的通車，提供此交通廊道極為重要的大眾運輸服務。

- ◆ 臺北—三重、新莊走廊

由臺北至三重、新莊，主要包括民權西路、忠孝西路、臺一號公路等。

- ◆ 臺北—板橋走廊

由臺北至板橋及土城，主要包括縣民大道、和平西路、西藏路、板橋文化路等。捷運板南線路段的通車，提供此交通廊道極重要的大眾運輸服務。

- ◆ 臺北—中、永和走廊

由臺北至中、永和主要包括重慶南路、中華路、羅斯福路、基隆路等。捷運線的通車提供此交通廊道極為重要的大眾運輸服務。

- ◆ 臺北—新店走廊

由臺北至景美、新店，主要包括羅斯福路、和平東路、辛亥路等。捷運線的通車，提供此交通廊道極為重要的大眾運輸軸線。

- ◆ 臺北—汐止走廊

由臺北至汐止，主要包括忠孝東路、南京東路、成功路、八德路、南港路等。

5. 台灣高速高鐵

我國高速鐵路計畫由台北至高雄全線共設置十個車站，包括台北、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、高雄等七站以及增設苗栗、彰化與雲林三站。高速鐵路預定九十五年十月底完工通車，全長共 345 公里，沿途經過 14 個縣市及 77 個鄉鎮市，預測民國一百年每日將可載運二十九萬人次。高鐵設計速度為每小時 350 公里，屆時台北至高雄南北交通之行車時間，將縮短為九十分鐘，並且其尖峰發車班距將達每四分鐘一班車，班次密集，無須長時間候車，每列車有 800 以上座位，路線運能達每日 30 萬座位，為目前航空之 30 倍，鐵路(自強號)之 4 倍，高速公路之 2.5 倍。

高鐵台北站未來將與台鐵台北車站共構，屆時民眾至台北車站搭車時，將有更多的選擇。

3.2 國道客運站現況介紹與分析

台北市原規劃五處國道客運站，包含交九站、市府站、南港站、濱江站、動物園站，但經評估之後現已有不同規劃。除上述五客運站外，台北縣政府旁亦已興建完成板橋客運站，自民國 91 年開始營運，此外 D1 臨時站(現國道客運台北總站)是為解決目前承德路客運車輛停靠所造成車輛擁擠情形，做為交九站之前

身，故皆同時進行了解，除擴大所探討台北地區國道客運服務涵蓋範圍外，亦就已推行之國道客運站進行營運現況了解。各客運站之推動現況與內部規劃設計如後所述。

3.2.1 台北縣市國道客運站推動現況

台北縣市之國道客運站共包括交九站、市府站、南港站、濱江站、動物園站、D1 臨時站、板橋客運站，依其目前之推動現況概述如下：

(1) 交九站

交九站位於鐵路局台北車站北側，交九站之 BOT 案自 90 年起經三次招商，於 92 年 12 月評選出最優申請人「日盛生活科技股份有限公司」，並於 93 年 12 月簽約。規劃作為多目標使用，其中包括客運站、旅館、商場、辦公室以及住宅等業別，兼顧未來週邊地區整體均衡發展。

(2) D1 臨時站(現國道客運台北總站)

D1 臨時站是為解決交九站啟用前當地長途客運設站衍生之交通問題，於臺北車站特定專用區 D1 用地闢設臨時站（即國道客運臺北總站）。已於 94 年 8 月 16 日開始營運，共有 50 條客運路線進駐，將承德路上停靠載客的客運轉移至 D1 內，解決交通擁塞之問題。

(3) 市府站

市府站位於捷運市政府站出口旁用地，市府站係以 BOT 案公開招標，並於 92 年 3 月評選「統一企業聯盟」為「最優申請人」，於 93 年 8 月完成簽約。藉由此案之開發，可強化台北市東南區之大眾運輸服務水準，並結合信義計畫區現有商業設施，有效滿足民眾購物休閒之需求，提升商機與創造就業機會。

(4) 南港站

南港站係配合南港車站共同開發，坐落於南港車站規劃區內，故其規劃年期較長，規劃作為高鐵南港站轉接往東部(宜蘭、花東)縣市客運路線之用。

(5) 濱江站

濱江站西以「松江路及其交流道計畫案」為界，南以民族東路為界，東以計畫範圍線精實地測量分割為準，北以平行松山機場中心延伸線以南 30 公尺處為界，計畫面積為 3.43 公頃。

依據評估結果，濱江站若採由政府徵收方式辦理，因用地多屬私人土

地，徵收費用龐大(約 28 億餘元)，市政府目前尚無額度供交通局編列該項預算，且因該站預估運量及投資報酬率較低，功能定位為交九站之輔助站，基於市政府財政考量及旅運需求考量，無法以最佳投資報酬組合之「地主與投資人聯合開發」，將無法就本站進行實質開發。且濱江站位於松山機場之航線上，有其航高限制，故短期三至五年內並無開發計畫。

(6) 動物園站

動物園轉運站位於景美溪親水樂園(萬福橋至萬壽橋段)七處分區中之多功能交通轉運中心區，依 90.10.11「變更景美溪萬福橋至萬壽橋段都市計畫案」及「景美溪右岸木柵高工附近地區加建臨時性防洪設施計畫」簡報會議結論一：「動物園前是否須與水爭地設置長途客運轉運站，請交通局從捷運初期路網運量、旅客習慣等再評估其區位是否適當，並向台北市交通局反應，此區未來規劃仍以低密度休閒使用為主。」

因此，動物園站其區位經評估屬新柵地區轉運中心之可行地點，惟從防洪觀點不利民眾生命財產安全考量。

(7) 板橋客運站

板橋客運站位於台北縣政府旁，自 91 年 11 月啟用以來，國道客運路線陸續進駐，迄 92 年 10 月計有國光客運、日統客運等 8 條路線。

為加強板橋站之乘車服務，台北縣政府積極向交通部申請新路線進駐板橋客運站服務，並自 93 年初陸續通車營運，每月服務人數達二萬五千餘人次，合計 17 條國道客運路線。將使板橋站建構成為具完整服務網路之客運站，未來板橋站將結合台鐵、高鐵、捷運板橋線、捷運環狀線、板橋公車站等六大交通系統，成為台北車站外之另一交通樞紐。

(8) 小結

就上述七個客運站之推動情況而言，D1 是為交九站之前身，當交九站啟動後，D1 即停止使用。交九與市府站已完成簽約開始進行站體建設，南港站將配合南港鐵路地下化工程一起進行，板橋客運站已於營運服務階段。而濱江站由於開發效益不佳、基地周邊交通不便，動物園站基地位於行水區上，不適興建。

3.2.2 台北縣市國道客運站規劃設計

本節針對交九、D1、市府、南港、板橋客運站進一步了解其場站規劃設計，

而濱江、動物園站由於已不適開發，故不做進一步介紹。規劃設計內容包括各客運站之營運目標年、基地位置、月台數、功能定位與場站周邊現況，概述如下：

(1) 交九站

1. 營運目標年：民國 97 年底完工，民國 98 年起營運

2. 基地位置：

交九站位於鐵路局台北車站北側，東鄰捷運台北車站捷運大街出入口，西倚承德路，北接華陰街，南臨市民大道。客運站面積共 21,374 平方公尺，預定興建東、西側兩棟大樓。

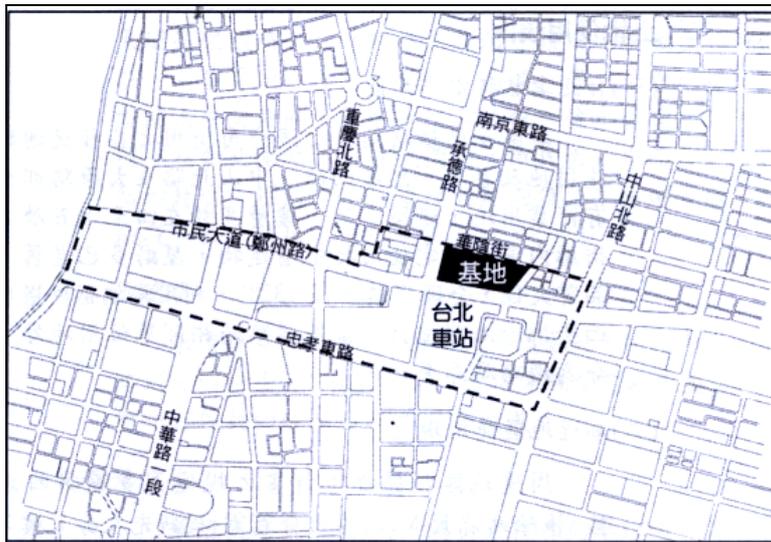


圖 3.2.1 交九客運站基地位置圖

3. 月台數

交九客運站共規劃 34 個席位，大客車排班停車格位 16 個以上。

4. 功能定位：

主要為服務既有城際客運路線、旅客及台北車站週邊區域，規劃為台北往台灣西部主要城市之國道客運路線客運用地。

5. 週邊現況：

基地鄰近地區之公車路線密集，站牌佈設位置亦相當廣泛。捷運台北車站的通車也為周邊地區帶來許多的人潮。週邊計有 10 餘家國道客運業者，其路線完整、班次密集，由於目前台北車站週邊之客運路線已達該區飽和狀態，故交通部已停止核准所有進出台北車站地區之新營運路線，未來進入該站之客運業者即為現有之業者與路線。未來客運站週邊交通開發計畫包含環河北路高架道路，可作為聯絡淡水、天母、士林等地區之聯絡道；高速鐵路於民

國 95 年底通車後，亦將對週邊交通帶來影響；98 年機場捷運線通車後，更將對於台北車站的人潮與現有之客運路線帶來影響。

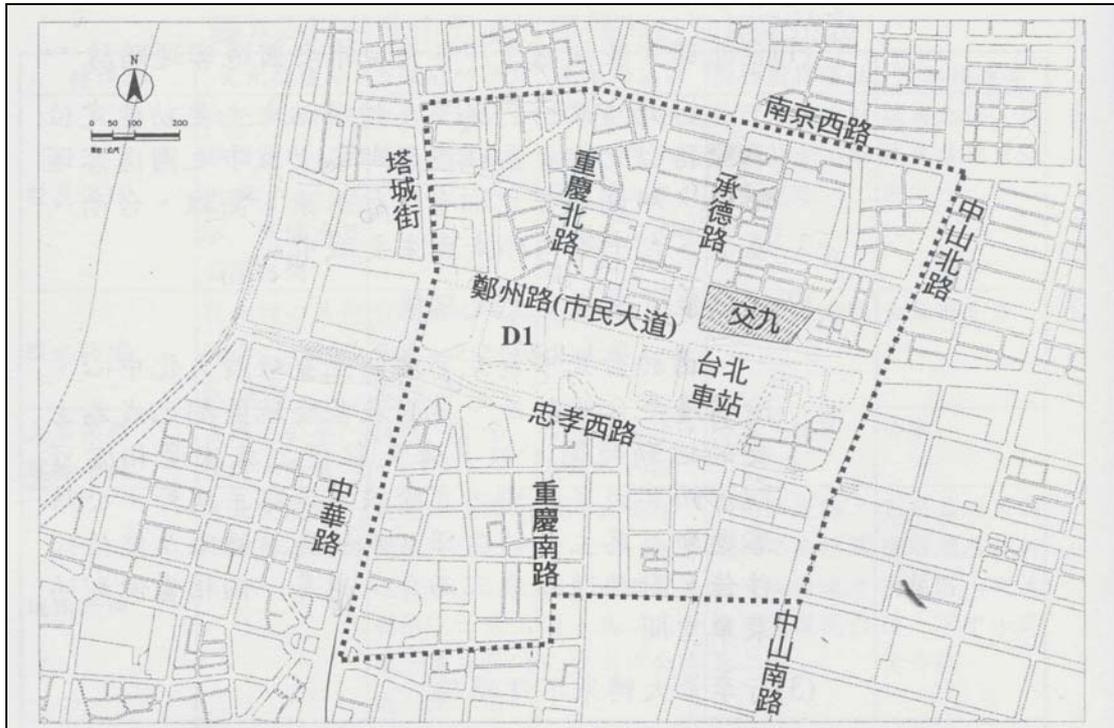


圖 3.2.2 禁止長途客運業者設站停靠範圍示意圖

(2) D1 臨時站

1. 營運目標年：94 年 8 月 16 日已完工啟用
2. 基地位置：

國道客運臺北總站位於市民大道重慶北路口西南側，係由台北市交通局協助向鐵路局租用土地後，轉租予參建之國道客運業者，面積原達 16,839 平方公尺，由規劃單位辦理重新規劃，重規劃後基地面積為 13,402 平方公尺。

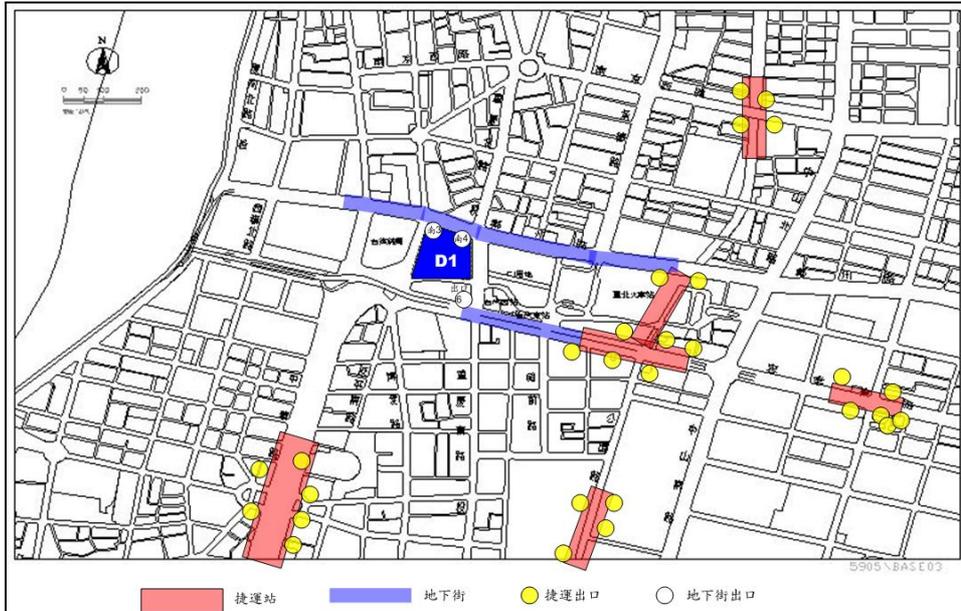


圖 3.2.3 D1 鄰時站基地位置圖

3.月台數：

D1 臨時站之月台呈 L 型，共提供月台數 34 席，並設置 17 席備用停車位。

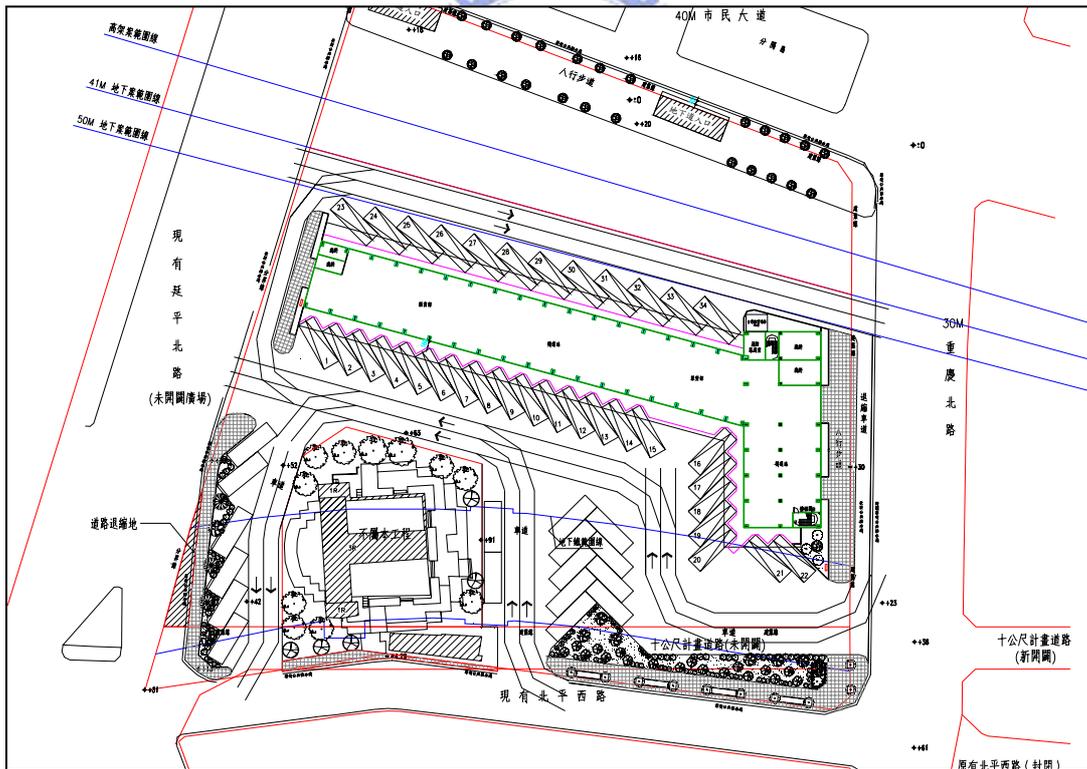


圖 3.2.4 D1 臨時站基地內部配置圖

4.功能定位：

臺北車站週邊為臺北市交通樞紐，亦為重要門戶，然現因多數長途客運於承德路一段設站營運，因無適當場站造成當地交通動線混雜，為解決交九站

啟用前當地長途客運設站衍生之交通問題，交通局推動於臺北車站特定專用區 D1 用地闢設臨時站（即國道客運臺北總站）做為交九站之替代站。

5. 周邊現況：

交通：忠孝西路、重慶北路、鄭州路雙向上下午尖峰服務水準均為 F 級。

延平北路鄭州路口服務水準為 F 級；鄭州路（環河北路至中山北路段）各路口、長安重慶路口、長安延平路口服務水準為 E 級。

行人：D1 臨時站南側臨接站前地下街出口 6，北側臨接台北地下街南 3、南 4 出口，行人可步行抵達臨時站，步行距離約 500~700 公尺。

大眾運輸：基地臨近捷運臺北車站及西門站，另週邊 500 公尺範圍內公車站計 20 條路線；500 公尺範圍內行經公車路線數共有 99 線。

機車：停車管理處規劃於 D1 用地北側設置機車停車場，緊臨站旁。

小客車、計程車：D1 站係規劃僅供上客用，故小客車及計程車以臨停為主。

(3) 市府客運站

1. 營運目標年：民國 96 年底完工，民國 97 年起營運

2. 基地位置：

位於忠孝東路、基隆路口東南側，土地面積 16,280 平方公尺。依「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」之規定作車站立體多目標使用，引進商場、旅館及辦公室等商業使用。

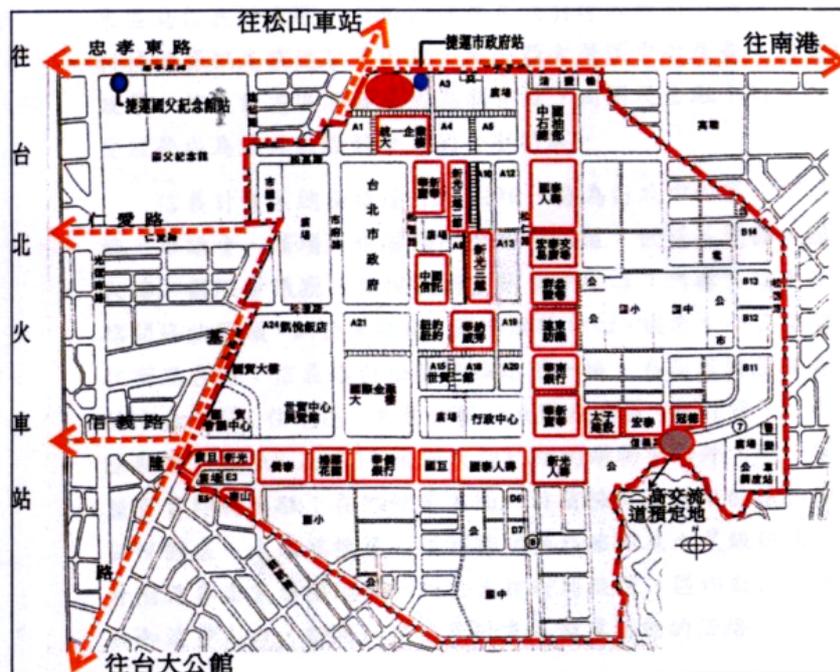


圖 3.2.5 市府客運站基地位置圖

3.月台數

市府站共提供上下車月台數 16 席，7 席大客車臨時月台。

4.功能定位：

市府站規劃為台北往基隆、宜蘭及花東方向客運路線搭乘之用，利用基隆路接堤頂快速道路經內湖接堤頂交流道上下中山高速公路，或利用台北連絡道信義支線接萬芳交流道上下北二高之長短途客運路線。

5.週邊現況：

由於市府站位於信義商業區內，區內之交通網絡相當完善，包含基隆路、忠孝東路、仁愛路、信義路等主要幹道，並可經由環東、環西、東西方向快速道路及北二高信義支線來連接高速公路。

基地週邊共計 35 個公車站牌、41 條公車路線，另有 6 線捷運接駁車與台北 101 購物中心接駁車行經該處，並鄰近捷運板南線之市政府站。計畫區周圍之長途客運係由十家業者經營，包含往基隆、花蓮、中正機場、新竹、台中、台南等地之行駛路線。

(4) 南港轉運站

1.營運目標年：民國 99 年

2.基地位置：

南港車站之中長程客運站設在車站大樓西側，靠近忠孝東路之街廓上。

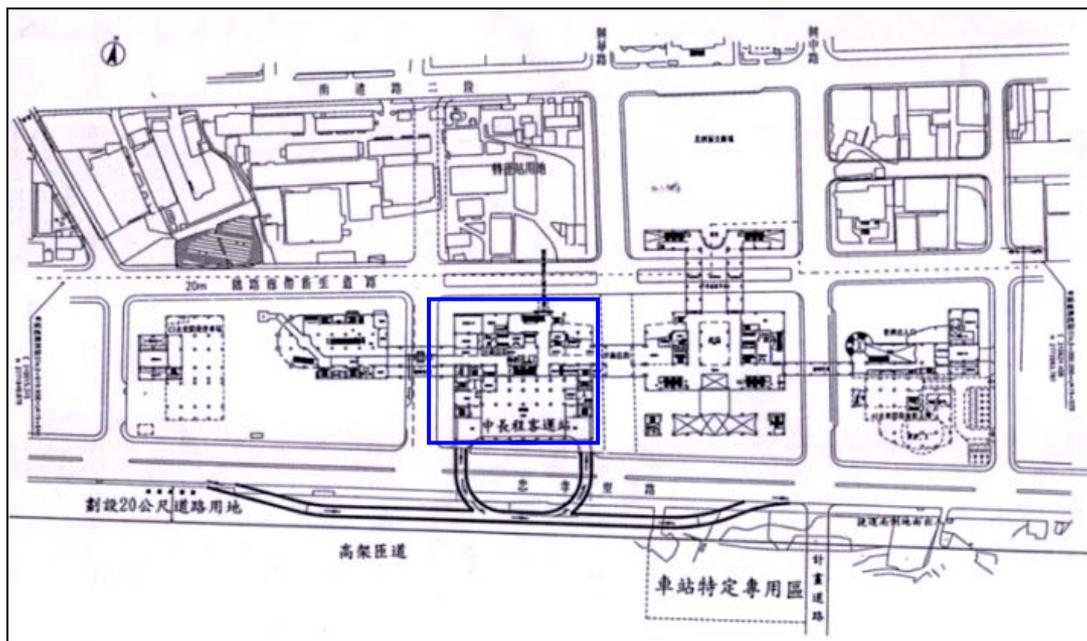


圖 3.2.6 南港轉運站基地位置圖

3.月台數

南港轉運站內目前規劃共 7 個轉運月台，供大客車停靠載客使用。

4.功能定位：

規劃為配合未來發展需求作為市政府站之輔助站。主要功能係提供高鐵長程旅客之轉乘接駁服務，營運之路線包含羅東、蘇澳、礁溪、宜蘭，及北海岸之金山，萬里等高鐵無法直接服務之區域，藉以擴大高鐵系統之服務範圍，達到面狀延伸之目標。

次要功能為服務南港地區就業通勤旅次，主要服務路線包含桃園、中壢、楊梅、龍潭、關西等地區，肩負起地區轉運中心之責任，使台北市中心之客運旅客集中度得以分散，此外另開闢南港至中正機場之出國洽公、旅遊路線。

5.週邊現況：

南港站係配合南港車站之開發時程，目前尚於開發階段。其未來規劃之中長程客運站車輛行駛路線以中山高及北二高系統並重，其中轉乘旅客主要行駛北二高及北宜高，而通勤旅客路線主要行駛中山高，部分行駛北二高。未來南港站將與台鐵、高鐵相輔，並且搭配捷運南港線、公車路線共同營運，期望提供民眾完善的轉運與接駁服務。

(5) 板橋客運站

1.營運目標年：已於民國 91 年開始營運

2.基地位置：

板橋站位台北縣政府與板橋火車站旁，為地下二層地上二層之鋼骨建物。



圖 3.2.7 板橋客運站基地位置圖

3.月台數與班次數

板橋客運站內目前規劃共 10 個客運月台，供大客車停靠載客使用。

4.功能定位：

板橋站可服務板橋、土城、中和、新莊、樹林、泰山、三峽等鄉鎮市民眾，就近利用板橋客運站直接往返中正機場、龍潭、新竹、竹東、竹南、頭份、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南、高雄等地區。

5.週邊現況：

板橋站往中南部的長途路線因屬路線起始站，可提供準點性服務。聯外道路可經臺 64 線快速道路銜接北二高，五分鐘內上國道。且鄰近板橋火車站、公車站、捷運板橋站，提供快速便捷的交通接駁服務。

3.2.3 小結

綜上所述，交九、市府、南港、板橋客運站為未來順利推行之客運服務站，其各項規劃內容已於 3.2.2 節所述，並進一步彙整相關資訊如表 3.2.1 所示，包含其基地位置、主要服務範圍、功能定位、週邊大眾運輸接駁系統、主要行駛進出台北交流道與堆動現況。但由於南港站之主要功能定位係做為市府站之輔助站，故研究首先以交九、市府、板橋三個站為研究對象，再進一步考量是否需納入南港客運站進行分析研究。

2.1.2 節中敘述相關客運站之轉運類型，針對本研究所選定各客運站加以分析，其結果如表 3.2.2 所示。以旅客行為特性來分，交九、市府與板橋站皆處於交通發達、週邊接駁運具便利地區，且主要為國道客運車輛停靠終端站，故屬集散型，而南港站主要做為往東部客運旅次之接駁，故屬過境型轉運站。

在轉運中心服務路線類型分析部份，依目前客運行駛路線加以分類，其中交九、市府、板橋站均為主要之起訖站，其中部分路線為繞行經兩客運站，但整體而言大致為發車起始站，其中交九與市府站目前週邊皆行駛往東部(宜花東)與往西部之路線，故偏向於路線分散式，而板橋站目前僅提供往西部之路線，南港站規劃為接駁東部客運之旅次，故其二者偏向於路線集中式。以轉運中心經營方式而言，因皆無外圍接駁站，故皆為獨立經營式。

上述分類係以現況進行其功能定位與分析，本研究後續將就不同情況變更各客運站之功能定位，以求得最適之路線配置結果。

表3.2.1 客運站資訊匯整表

	交九	市府	南港	板橋
基地位置	台北車站特定區 交九用地	台北市政府 旁，忠孝東路、 基隆路東南側	忠孝東路七段 北側，台鐵南港 站開發站區內	板橋市政府旁
服務範圍	台北核心區與淡 水、三芝(西區) 走廊	台北市東部走 廊	南港、汐止走廊	板橋、中永和等 鄰近地區
功能定位	台北往台灣西部 主要城市之國道 客運路線	台北往基隆、宜 蘭及花東方向 客運路線	台北往東部路 線，市府客運站 之輔助站，擴大 高鐵系統之服 務範圍	板橋鄰近地區 往西部客運旅 次，並可協助紓 解台北市區內 客運人次
大眾運輸接駁系統	捷運板南、淡水 線 公車 台鐵台北車站 高鐵台北車站	 捷運板南線 公車	捷運板南、內湖 線 公車 台鐵南港站 高鐵南港站	捷運板橋線 公車 台鐵板橋站 高鐵板橋站
主要進出交流道	中山高—重慶、 圓山交流道、三 重交流道	中山高—內湖 或堤頂交流道 北二高—萬芳 交流道	中山高—內湖 交流道 北二高—南港 交流道 北宜高速公路	北二高—中和 交流道
推動現況	採 BOT 方式開 發，已選出最優 投資人	採 BOT 方式開 發，已選出最優 投資人	由南港鐵路局 地下工程處開 發	已有 17 條路線 營運

表3.2.2客運站之類型分析

轉運類型		交九	市府	南港	板橋
旅客轉運 行為特性	過境型				
	轉接型			△	
	集散型	△	△		△
轉運中心 服務路線	路線分散式				
	路線集中式			△	
	路線混合式	△	△		△
轉運中心 經營方式	衛星式			△	
	獨立經營式	△	△		△