

附錄一

公路客運業者座談會

「嘉義市後火車站廣場設置交通轉運中心規劃案」

客運業者座談會

開會時間：民國九十四年八月廿六日（星期五）上午十時至十二時

開會地點：嘉義市政府六樓第一會議室

主持人：嘉義市交通局石局長

與會人員：

與會人員簽到													
鼎漢工程顧問公司	嘉義市警察局	嘉義市監理站	嘉義區監理所	仁友客運	員林客運	嘉義客運	嘉義縣公共汽車管理處	阿羅哈客運	日統客運	和欣客運	統聯客運	國光客運	嘉義市政府交通局
林建文	吳道道 小張	許木山	郭善某		吳子英 元	李名基 邱世宇	劉昭宏	黃振凡	林功君 趙惠玲	張國強 100	唐士奇	蔡朝欽	張則錫

議程及討論

壹、主持人致詞

由於未來高鐵聯外之 BRT 系統及鐵路高架化工程將對嘉義火車站附近造成不小衝擊，且嘉義市政府亦期望未來各種運具能在一轉運中心進行轉運，經過近幾個月來之規劃、評估後，評定嘉義後火車站

廣場為建置客運交通轉運中心最合適之設置位址。然而，目前客運業者集中於嘉義火車站前站發展，而後站的發展則受制於鐵路的阻隔，因此希望透過業者座談會的方式，討論後站轉運中心如何營運，找出能讓業者及民眾接受的規劃方式，使後站能進一步擴張發展。

貳、規劃單位報告

略。

參、意見交流(依發言順序)

【簡報內容】

一、嘉義區監理所

對市府建設樂觀其成。有以下幾點建議：

- 1.為避免影響附近居民之交通，應將機車停放一併列入考慮。
- 2.除取締非法業者外，應同時強化合法服務，以滿足民眾需求。

二、嘉義市監理站

轉運中心成立主要以業者經營為先決條件，因此須考量現有業者，尤其是國道業者之場站租約期限至何時，以安排進駐後站轉運中心之時程。

三、國光客運

在交通發展上，政府能提供一好的設施，乃為十分先進的作法，這裡建議：

- 1.考量嘉義市歷史淵源，須顧慮民眾習性、前站商家感受及旅客長短途接駁習慣，並應考慮是否要做民意調查，以免反彈。
- 2.國光客運旅客有三至四成為 50 至 75 歲之年長者，其他 40 歲以下旅客多半於假日搭乘，轉運中心的設置對平常日旅客影響甚鉅。
- 3.應將 BRT、國道及城區客運錯開，避免相互競爭、排斥（BRT 屬高鐵延伸線，而高鐵和國道屬競爭產業）。
- 4.目前選定之位址，在將來全部業者進駐之後，運轉空間是否足夠（須考慮較一般公車為大的大客車車型之轉彎半徑）？
- 5.各家客運業者的司機及車輛調度會出現許多問題，造成駕駛員工時及營運成本提高。
- 6.博愛路及中興路，除考量大客車流量外，須另外考量其他運具之進出流量。

四、主持人

由於目前規劃的轉運中心不像台北市 D1 轉運中心有夠大的空間可以設置足夠的待命席位，因此目前業者如何進駐（一次進駐或是逐步進駐），還望業者能多多提供一些構想以供參考。

五、和欣客運

車輛之待班空間應較多一點。

六、統聯客運

意見與國光客運、和欣客運代表同。

七、嘉義客運

- 1.成立轉運中心乃為一趨勢。
- 2.整個嘉義市區的商業活動都在前站，須大幅改變旅客之行為模式。
- 3.資料顯示若採單獨開發，地區客運提供 2 席，若為共構則提供 3 席，此席位如何分配，是否要與國道客運共用？
- 4.地區客運如嘉客，一天有四百多班次車輛進出，而國道客運營運班次遠低於地區客運，何以轉運中心之席位分配卻呈現國道客運多於地區客運的情況？
- 5.嘉客現有場站已為小型轉運中心，若分次進駐反而會對現有搭乘旅客造成不便，因此，一次進駐較分次進駐為佳。
- 6.後站區塊空間不足，若一天有幾百班次在此運轉，光進出場站便會產生很大的延滯問題，將會影響時刻表之編排。
- 7.公路客運現有旅客客層年齡偏高，行動較為不便，若分次進駐對此類旅客將造成步行距離增加。

八、主持人

- 1.市區公車席位數乃專為市區公車使用，而對國道客運業者而言，以固定席位對營運較為便利，而市區公車目前營運模式較具彈性，班次可集中管理，乃採此種席位規劃方式。
- 2.中興路之容納量為一重要考量。目前國道客運及公車處於尖峰小時有將近三十班次進站，此一運轉量上處於可接受範圍，然若加入嘉客，便會產生運轉上的擁擠問題，因此如何規劃客運業者進駐十分重要。

九、嘉義縣公共汽車管理處

- 1.呼應嘉義客運：嘉義市商圈中心在東區。大部分客源為學生、老人，由於學生大部分就學學校都在東區，而老人則因為行動不便，加上搭乘習性多為至前站看病及採買，若轉運中心設於後站，在台鐵高架前將造成極大不便。

- 2.從大客車進站，乘客下車、上車，到車輛駛離轉運中心，此一流程須控制在二分鐘內完成，若非如此將對中興路及博愛路造成比前站更嚴重的交通壅塞問題。
- 3.轉運中心屬永久性，待命停車空間之劃分須一併進行考量。
- 4.前站本為相當重要之轉運中心，未來將主要客運轉移至後站轉運中心後，應進一步考量前站是否有更合適之用途規劃。

十、主持人

- 1.由於精華區在前站，因此交通問題亦集中於前站，因此會有交通及商業之權衡問題。
- 2.若集中於後站，則對於旅客轉乘較具便利性，步行距離較短。
- 3.各客運目前前站用地租約應如何搭配，為一大考量課題。
- 4.更細部的規劃內容，將於第二次座談會中進行探討，還望各位先進多多給予意見及指教。

十一、阿羅哈客運

原經營點可否於轉運中心營運後繼續使用？

十二、主持人

- 1.轉運中心設於後站，主要就是為了改善前站交通及整體營造，原來之經營點將無法再作使用。
- 2.對於非法業者之管制，將為監理單位及市政府亟需努力之目標。

【聯合售票】

一、主持人

台北市 D1 轉運中心採各個客運公司獨立售票，會造成購票人潮與排隊人潮交織，造成混亂的情形，若未來嘉義市轉運中心採聯合售票，業者的想法為何？

二、國光客運

- 1.機場模式不適用：因為機場空間夠且有管制，而一般旅客不耐久候，且一般不用驗證及檢查行李。
- 2.此案是否非常急迫，可否待台鐵高架化，站區騰出來後，再作整體規劃設置，以免造成不必要的浪費。

三、主持人

- 1.推動時程尊重嘉義市政府之決定。配合台鐵高架化乃最佳時程，然而由於政府財政吃緊，鐵路高架化本身時程不確定之情況下，乃有此規劃決策。

2.聯合售票，乃採固定月台，僅售票採單一窗口，各家聯合售票之方式。

四、國光客運

由於聯合窗口太過複雜，建議採各家分別設置售票窗口。

五、和欣客運

由於各客運業者對於服務品質要求較高，票價亦因此各異，若採聯合售票方式將有困難，亦會造成售票人員難以解釋之窘境，各業者分別售票較能確實服務並說明。

【場地租賃】

阿羅哈租約乃一次簽五至十年，而日統、統聯為一年一約。

【待命席】

一、嘉義客運

由於目前嘉義客運之營運佔有四席月台，若轉運中心規劃嘉義客運僅二席月台，則會造成上下客速率減慢，約僅為目前上車速率之一半，建議至少四席以上。

二、嘉義縣公共汽車管理處

- 1.公車處嘉義站每日進出班次達 360 班，至少應有五席空間。
- 2.市區公車由前站繞至後站，在班次上恐會來不及。

三、主持人

- 1.國道客運現大部分屬於路外營運，為求中山路及林森西路之道路交通改善，乃以國道客運為首要整合之部分，其次才為現已自有場站之嘉義客運、嘉義縣公共汽車管理處等。
- 2.目前嘉義市轉運中心之規劃，若能全部進駐，其轉運功能乃為國內最周全最便利者。另外，由於其屬於短期性規劃，仍有諸多地方需要大家一起探討、共同克服。

【上、下車共用席位】

一、主持人

國內現行一般下客在場站外某處，若未來如台北市 D1 轉運中心規劃為乘客上、下車共用同一席位，其可行性為何？

二、國光客運

由於司機在班次間約需 40 至 50 分鐘以上之休息時間，按勞基法規定會有工作超時的問題，而車輛亦需回場站加油、整理，另外對於排班也會產生問題。

【車輛轉彎半徑】

一、主持人

大客車車型分為六輪與八輪二種，若轉運中心之規劃以八輪大客車之轉彎半徑為場站設計之基準，是否能滿足各客運業者之需求？

二、嘉義市監理站

八輪以上的大客車以日統客運為多

三、日統客運

無八輪車輛之轉彎半徑資料，須進行實車測試。

【結論】

交通局：

- 1.嘉義市政府針對本規劃案，期許能以雙向溝通的方式，廣徵業者意見，將針對業者所提出之問題找出最適切之解決方案。
- 2.另外，市政府對於本規劃案之推動頗具決心，已積極辦理後站之都市計畫變更等相關事宜。成立轉運中心將多種運具整合乃為未來之趨勢，對客運業者亦為一利多，政府為確實達成此一目標，除會盡全力提供業者如租賃等之優惠以資鼓勵外，並會採取強硬之方式促使業者進駐。