

地，其他 71 公頃共 124 筆土地為向退輔會及台東縣政府有償撥用取得，池上機廠計畫遭擱置後，最終造成 94 公頃土地持續閒置，使得該地期待透過本案開發以增進經濟發展之希望落空。

二、上述池上機廠預定地 94 公頃土地皆為台鐵編列預算徵收或有償撥用取得，閒置未開發實乃浪費公帑，行政院應儘速成立專案小組，協調台東縣政府研議開發計畫，以促進地方發展，活化土地。例如交通部觀光局刻正發展東部自行車運動觀光作為地區發展之骨幹性產業，政府即可將該筆土地規劃為提供自行車越野比賽、遊園休閒並兼顧休憩、觀光、生態等功能之多功能自行車園區，此一方案結合政府推動之觀光產業主題，可互相搭配發展，增加可行性，故此建議行政院納入評估意見研議辦理。

提案人：	劉權豪	李昆澤	許智傑	吳秉叡	
連署人：	陳其邁	林淑芬	蕭美琴	姚文智	邱議瑩
	陳明文	蔡煌瑯	魏明谷	林岱樺	許添財
	段宜康	何欣純	蘇震清	黃偉哲	高志鵬
	鄭麗君	李俊偲			

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十四案，請提案人李委員昆澤說明提案旨趣。

李委員昆澤：（17 時 36 分）主席、各位同仁。本院委員李昆澤等 16 人，鑒於國道計程收費明年即將上路，東西向國道將從免收通行費改要收費。惟東西向國道和快速道路同屬城際道路性質，所提供的服務功能相同，一般人無法區別其中差異，只因當初規劃所屬機關不同，致使財源不同，而當國道採計程收費後，導致有收費與不收費的差別。況且，對大眾運輸不方便地區而言，橫向國道或快速道路扮演著重要對外聯絡輸運的地位，例如國道十號對高雄旗美地區民眾通勤與農產運銷的重要性，未來實施國道計程收費，勢必增加偏遠地區民眾負擔，將會讓台灣城鄉差距更加擴大，爰此，要求行政院應將東西向國道改名為快速道路，免併入國道計程收費範圍。是否有當，敬請公決。

第三十四案：

本院委員李昆澤等 16 人，鑒於國道計程收費明年即將上路，東西向國道將從免收通行費改要收費。惟東西向國道和快速道路同屬城際道路性質，所提供的服務功能相同，一般人無法區別其中差異，只因當初規劃所屬機關不同，致使財源不同，而當國道採計程收費後，導致有收費與不收費的差別。況且，對大眾運輸不方便地區而言，橫向國道或快速道路扮演著重要對外聯絡輸運的地位，例如國道十號對高雄旗美地區民眾通勤與農產運銷的重要性，未來實施國道計程收費，勢必增加偏遠地區民眾負擔，將會讓台灣城鄉差距更加擴大，爰此，要求行政院應將東西向國道改名為快速道路，免併入國道計程收費範圍。是否有當，請公決案。

說明：

一、高速公路和快速道路都是屬於城際道路，兩者彼此串聯，構成高快速公路連結路網，其中有多數縣市內同時有橫向國道與東西向快速道路作為縣市內主要的橫向聯絡道，而高雄境內橫向聯絡道僅有國道十號。眾多的東西向快速道路以系統交流道與縱向國道連結，服務品質也與橫

向國道差不多，實在無法區別其中差異。

二、然而，交通部即將實行國道計程收費，東西向國道亦納入收費範圍，造成同屬縣市境內的東西向連絡道，卻因分別屬於公路系統與國道系統，而有收費與不收費的不公平待遇。尤其，國道十號當初興建的目的主要是在改善高雄都會區公路整體容量的不足，兼作國道一號與國道三號間聯絡道之用，大高雄旗山、美濃等偏遠地區民眾進入市區就醫、就學或上班均依賴國道十號，未來國道計程收費，只會增加弱勢民眾的負擔。

三、為避免同屬東西向連絡道，卻因當初規劃分屬不同「層級」，財源來源不同，國道主要是來自國道基金，而快速道路則由中央、地方政府自行籌措，卻導致「使用者付費」的兩套標準，爰此要求交通部應將全台東西向國道改為快速道路。

提案人：李昆澤

連署人：邱志偉 葉宜津 蔡其昌 陳唐山 劉耀豪

陳雪生 楊 曜 魏明谷 王進士 蕭美琴

蘇震清 林岱樺 陳其邁 陳歐珀 潘孟安

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十五案，請提案人姚委員文智說明提案旨趣。

姚委員文智：（17 時 37 分）主席、各位同仁。本院委員姚文智等 12 人，針對行政院通過「松山機場開發案」號稱投資百億吸引商機，不但完全忽視機場造成周邊土地航高限制、噪音以及空氣污染、台北市區南北交通阻礙、市區上空飛航安全顧慮、佔用市區大面積精華地段等問題。而且與現在已經在推動的「桃園航空城計畫」、機場捷運、國道 2 號的投資互斥、排擠、浪費公帑。台北市真正需要的是以水與綠的都市美學規劃，帶動衰退的老城區重啟都市再生工程，讓機場變成河港，讓整個首都台北脫胎換骨。因此，本席要求行政院應該立即停止「松山機場開發案」。是否有當，敬請公決。

第三十五案：

本院委員姚文智等 12 人，針對行政院通過「松山機場開發案」將投資百餘億吸引商機，忽視了遷建松山機場才是台北未來成功再生的關鍵，本席要求停止施行「松山機場開發案」。是否有當，請公決案。

說明：

一、台北松山機場為日治時期所興建的機場，1936 年當時位於台北市邊陲，如今已成為台北市地理中心。機場的存在造成周邊地區建物受到航高限制、噪音與空氣污染的影響、台北市區南北交通阻礙、市區上空飛航安全顧慮、佔用市區大面積精華地段等問題。

二、松山機場跑道長度僅有 2605 公尺，國際航班常用的波音 747-400 型客機滿載的情況下無法降落在松山機場，機場跑道亦無擴建的可能性；加上松山機場因噪音管制，無法做到商務機場 24 小時營運的效益。由此觀之，松山機場的使用成本早已超過使用機場提供的利益。

三、行政院近日通過「松山機場開發案」，將投資百餘億把松山機場轉型成為「首都商務機場」，此舉除了忽視松山機場上述缺點外，亦與「桃園航空城計畫」多所重疊，有浪費公帑之嫌