

減少意外發生，進而影響國內旅遊品質。

提案人：林明濤

連署人：管碧玲 蔡其昌 李鴻鈞 葉宜津

八、鑑於南投日月潭是國際旅客與陸客來台觀光最受歡迎的景點，且被美國有線電視新聞網（CNN）評選為全球十大最美自行車道之一，為落實政府節能減碳政策，趁油價上漲之際鼓勵現有柴油遊艇汰換為電動船舶，爰建議交通部應於三個月內核定日月潭推廣電動船補助要點，建構日月潭做為電動遊艇示範區，做為政府節能減碳的政策宣導。

提案人：林明濤

連署人：管碧玲 蔡其昌 李鴻鈞 葉宜津

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。繼續報告。

二、本院議事處 101 年 4 月 19 日函，為請本會審查行政院函請審議「大眾捷運法部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

三、本院議事處 101 年 4 月 25 日函，為請本會審查本院委員李昆澤等 32 人擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查」。

四、本院議事處 101 年 4 月 25 日函，為請本會審查本院委員李昆澤等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 1 會期第 7 次會議報告後決定：「交交通委員會審查」。

主席：現在進行討論事項。

討 論 事 項

併案審查：

一、行政院函請審議「大眾捷運法部分條文修正草案」案。

二、本院委員李昆澤等 32 人擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文草案」案。

三、本院委員李昆澤等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」案。

主席：請提案人李委員昆澤說明提案旨趣。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。針對今天要審查的大眾捷運法部分條文修正草案，關於大眾捷運法第五十條，我們認為應該開放於捷運車廂可以喝白開水，像歐美先進國家其實很少對捷運、地鐵限制飲食。據本席所知，除了台灣、新加坡和香港有限制飲食，其他歐美先進國家如美國、日本、韓國、德國等都沒有限制飲食，甚至可以在月台上可以買到食物、飲料。以目前捷運來看，從台北到淡水大概 23 公里，車程大概是 45 分鐘；將來在機場捷運完工後，從桃園

到台北大約是 50 公里，車程也會超過 1 個小時；如果是從土城到台北，車程大概要 25 分鐘，如果要再轉到淡水，車程將近一個小時。目前台鐵和高鐵都有限制飲食，我們搭高鐵從台北到台中是 45 分鐘，如果途中都不喝水，年輕力壯的人要忍耐口渴可能並沒有問題，但是老年人和小孩子基於身體健康而有喝水的需要，所以我們應該要有更人性化的考量。

關於大眾捷運法增訂第三十二條之二條文，就是捷運站應該免費提供充電設備。今年 2 月 20 日有一名男子在捷運淡水站用自備的充電器替手機充電，這樣的行為可能會構成竊電罪。在現代工商社會裡面，在捷運站內使用智慧型手機、iPad 及筆電等行動 3C 產品的人愈來愈多，這些產品跟我們的的生活和工作息息相關，而且政府正在大力推動無線寬頻智慧台灣的政策，這也是部長長期在推行的重大政策，但是如果我們在捷運站沒有建置可以充電的環境，這項智慧台灣的政策可能就會大打折扣。其實台鐵這幾年在板橋、松山、台中、宜蘭、台東等大站都設有免費的充電區，但是這畢竟還是少數，而且旅客最多的國家門面台北車站並不在其中，所以雖然台鐵有這樣的思維，但是仍然不夠普及。我們看到，台北捷運對於設置這種免費充電區的服務，在經過社會強烈的建議之後，才決定開放 6 個站、8 處免費的充電插頭供民眾使用。

現在在台北市和新北市，大眾捷運系統已經成為主要的大眾運輸工具，政府也在推動智慧台灣的政策，希望能夠營造無線寬頻的優良環境，大眾運輸系統每天出入的人這麼多，大家的手機、iPad 和筆電經常需要充電，所以政府應該要提供更便利的環境。對於大眾捷運法第五十條有關喝水的問題，有些朋友認為可能會污染車廂，本席認為，喝白開水應該不會造成車廂的髒亂，更何況台鐵、高鐵和電聯車也都開放了。喝水對於老年人、小孩子和嬰幼兒來講是非常重要的，現在的大眾捷運系統，尤其是台北市和新北市，捷運網愈來愈寬廣，經由捷運網絡的連接，車程可能會達到 45 分鐘、一個小時甚至一個半小時以上，所以本席認為應該要有更人性化的規劃。對於大眾捷運法等交通道路的相關條例，我們認為為了維護交通安全和秩序，有些部分要更加嚴格，但是有些部分必須要與時俱進、要更人性化，以提供旅客更便利的服務，以上簡單說明，謝謝。

主席：請交通部毛部長說明修正要旨。

毛部長治國：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會就交通部主管的大眾捷運法部分條文修正草案提出專案報告。本次本部提出來的大眾捷運法部分條文修正草案，內容除了加強對大眾捷運系統的建設、營運、監督、管理之外，鑒於輕軌運輸系統在國外行之有年，具有因地制宜特性、成本低廉及工期較短等優勢，爰將輕軌運輸系統建設納入大眾捷運法的規範。另外，由於促進民間參與公共建設法業已公布施行，且訂有相關子法，其他相關大眾捷運法有關營運、罰則之現行規定內容也有未合時宜的地方，均有修正之必要，爰擬具相對應之條文修正草案。

以下針對貴委員會所定專案報告之題目，請本部路政司陳司長做進一步的報告，謝謝。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。今天本人應邀列席 貴委員會，就大眾捷運法部分條文修正草案提出報告，茲謹就大眾捷運法修正條文草案及各位委員之提案修正條文分別提出下列處理意見。

有關行政院所送的大眾捷運法修正草案相關背景，剛才部長已經做過說明了，請各位委員參

閱。現在謹就本次修正條文案草案重點說明如下：

一、明定大眾捷運系統依使用路權型態，分為完全獨立專用路權及非完全獨立專用路權，並增訂在規劃採用非完全獨立專用路權之大眾捷運系統時，應考慮對所經道路之交通衝擊等因素。

（修正條文第三條、第十一條及第十二條）

二、增訂民間機構投資建設大眾捷運系統之最低實收資本額門檻，及民間機構在籌辦、興建及營運時期最低之自有資金比率。（修正條文第十三條）

三、明定政府出資建設之大眾捷運系統財產，依各級政府出資之比率持有，至於由中央政府補助地方政府辦理之大眾捷運系統建設，其大眾捷運系統財產則由路線經過之各該地方政府按其出資比率共同持有之。（修正條文第二十五條）

四、刪除對民間投資建設大眾捷運系統工程之施工管理規定，以回歸適用獎勵民間參與交通建設條例及促進民間參與公共建設法之相關規定；另政府收買機制於實務運作上與民間參與公共建設之基本精神並不一致，故予以刪除。（修正條文第三十八條之一）

五、增訂大眾捷運系統採用非完全獨立專用路權時，涉及共用現有道路之車道部分，其道路交通管理應依道路交通管理處罰條例及其相關法規辦理。（修正條文第四十條）

六、對旅客於月台上嬉戲、跨越黃色警戒線，或搭乘電扶梯不遵行方向，或為其他影響作業秩序及行車安全之行為，增訂處罰規定。（修正條文第五十條）

七、增訂未滿 14 歲之人，因其法定代理人或監護人監督不周，致違反本法第五十條之一第一項各款規定時，應處其法定代理人或監護人罰鍰之規定。（修正條文第五十條之一）

此外，本部針對委員提案所做回應及說明如下：

一、李委員昆澤等 32 人提案擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文」草案

（一）提案修正重點：

增列第三十二條之二條文：「大眾捷運系統營運機構應於站區內提供免費充電設施服務，以供旅客緊急需要使用。」

（二）本部處理意見：

1. 大眾捷運法之制定，係為規範大眾捷運系統之規劃、建設、營運、監督及安全等事宜。至於委員建議修正充電等設備係營運機構服務提供事項，屬捷運營運機構自主性提昇乘客服務品質之作為，應無在大眾捷運法規定之必要。

2. 又為提高乘客之服務品質，捷運營運機構已陸續提供充電服務，例如台北捷運目前先於捷運路線交會站及旅運量較大的 6 個車站設置無線上網及手機專用「充電插座」，後續將於各場站設置「充電插座」，預計半年內設置完成；至於高雄捷運部分，全線 37 個車站已設立免費充電區，提供乘客使用。

3. 基於營運機構本即會因應社會環境不斷進步，提供符合乘客需求之服務，爰對於此類提昇服務品質之事項，建議毋須於大眾捷運法強制規定捷運營運機構應提供乘客充電之服務。

二、李昆澤委員等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」

（一）提案修正重點

1. 菸害防制法已有捷運系統禁止吸菸之規定，爰刪除第一項第九款有關禁菸之規定。

2. 白開水屬於無色、無添加物的健康飲用水，並不會有破壞站體、車廂環境之虞，基於民眾健康之基本需求，放寬白開水飲用之規定。

(二)本部處理意見

1. 有關委員提案刪除禁止吸菸規定與本部修法方向一致：98 年 1 月 11 日修正施行之菸害防制法已有禁止吸菸之規定，目前立法院審查行政院函送立法院之大眾捷運法部分條文修正草案第五十條第一項第九款，已配合刪除有關禁菸之規定。委員提案與本部修法方向一致。

2. 有關捷運系統放寬飲用白開水，建議不推動：

(1) 捷運系統係採車內無人操控（或僅配置一位列車駕駛）且未配置清潔服務人員之行車作業模式，為維護捷運環境品質，避免滋生蟲害，故大眾捷運法於立法之初即參考香港、新加坡法例，於罰則中增列禁止飲食之規定。

(2) 捷運目前平均旅次的長度，北捷約為 8.16 公里，高捷大概是 6.84 公里，且多數旅次可於 1 小時內完成，所以捷運系統禁止飲水、飲食之規定，應不致對旅客身體健康及生理產生影響。

(3) 至於民眾因服藥或特殊需求而需要飲水者，捷運服務人員除會提供必要協助外，亦會本著行政罰法第十三條規定：「因避免自己或他人生命、身體、自由、名譽或財產之緊急危難而出於不得已之行為，不予處罰。但避難行為過當者，得減輕或免除其處罰。」實務上採彈性作法以顧及乘客在捷運飲水之特殊需求；另在捷運系統內飲食者，亦先採行勸導，如有勸導不聽，方為舉發。

(4) 目前市面上以水為名之飲料種類繁多，經人為加味後，無法由外觀確認是否為單純之白開水，且部分酒類亦為無色透明之液體，如乘客假飲用白開水之名而行飲酒之實，恐致生影響行車秩序之事端。

(5) 基於實務已有彈性作法並有阻卻違法之相關規定，可顧及乘客在捷運上飲用白開水之特殊需求，且台灣捷運系統禁止飲食、捷運車輛乾淨舒適，已在國際建立良好的口碑，為避免開放飲用白開水後產生破窗效應，破壞捷運系統乾淨舒適環境，甚或引發安全疑慮，建議維持原規定，以維護這種二十幾年以來所建立的捷運文化。

綜上說明，本次所提修正草案及本部對於李昆澤等委員擬具二項大眾捷運法修正草案之立場意見，懇請各位委員予以支持指教，謝謝。

主席：現在開始進行詢答，每位委員發言 8 分鐘，得延長 2 分鐘。上午 10 時截止登記。10 時 30 分左右休息。

請盧委員嘉辰發言。

盧委員嘉辰：主席、各位列席官員、各位同仁。對今天所審查的大眾捷運法部分條文修正草案，本席會全力來支持。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。謝謝。

盧委員嘉辰：對於將輕軌捷運納入這個修正案，本席相當贊同，政府花了大筆的經費，目的就是要

讓捷運系統更為便利，讓大家都能夠來使用。但是目前有很多輕軌捷運的開闢非常不順利，像在土城、中和這個地區，交通壅塞的問題相當嚴重，已經喊了一、二十年，但是礙於法令的問題，遲遲沒有辦法運作。所以這次交通部有魄力要來推動，我們將全力予以支持。

毛部長治國：謝謝。

盧委員嘉辰：捷運興建的中央工程建設機構指的是哪一個單位？

毛部長治國：目前一般捷運的建設都還是由地方政府成立捷運局在辦理，我們唯一一個算是捷運工程的案子是機場捷運，目前是由高鐵局在辦理。

盧委員嘉辰：本席要跟部長探討目前存在的一種亂象，就是地方政府各自為政，各自成立專責的機構，亂象叢生。譬如說，台北市政府是捷運工程局，高雄市政府也成立了一個捷運局，台中市成立了一個捷運處，新北市政府成立了一個交通局軌道工程科，名稱和位階都不盡相同，而且後來這些單位都跟台北市政府捷運工程局挖角，好像產生了一點亂象。部長，現在正在開闢的捷運萬大土城線、新莊線或是土城延伸板南的頂埔線，到底是由哪個單位負責興建？

毛部長治國：大台北地區目前整個捷運系統興建還是由台北市的捷運局在負責。

盧委員嘉辰：全部都由台北市捷運局負責興建嗎？

毛部長治國：對。

盧委員嘉辰：本席建議捷運的興建全部收回由中央鐵道局來統籌辦理，因為台北市成功的建設經驗應該由中央來吸收，也就是由中央成立一個專責機構。據本席所知，交通部組織再造之後，高鐵局將和鐵路改建工程局合併為鐵道局，是不是可以將各地區興建工程全部交由交通部鐵道局統籌辦理，在完成以後再交由地方政府來營運，這樣行得通嗎？你們有沒有這樣考慮過？

毛部長治國：當然如果從法的角度來講，這並非沒有可能性。而要探討這個問題，大概要等到交通部組織法通過之後再來研議；再者，即便通過組織法，地方政府如果有意要把捷運局納入到將來的交通及建設部，它究竟要放在鐵道局裡面還是另外再成立捷運工程方面的專責單位，我想這都還可以討論。

盧委員嘉辰：本席之所以這樣建議，因為目前有這樣的亂象：捷運萬大線由新北市政府發包顧問公司做評估，再轉台北市政府捷運局同意後，交由交通部審核。這樣的怪現象，好像台北市政府變成新北市政府的上級單位，讓人家有這樣的感覺。不知部長是否同意本席的看法，在事務的推動上要做到權責統一，效益等各方面才會隨之提升。

毛部長治國：最主要的問題是這涉及到都會區，交通系統跨兩個行政範圍的都會區，才會出現這種問題。當然，另外一方面，早期的捷運系統是以台北市為核心，慢慢的發展出來，而現在的建設是往新北市外圍地區發展，所以就工程的比重上來講，在新北市施做的工程會越來越多，所以就會造成這些行政流程上的問題。究竟如何做才會更順暢，當然可以有很多不同的方式，這是大家可以討論的。

盧委員嘉辰：再者，本席在這個會期之始有提出建議，也積極在爭取，就是板南線目前是每兩班才有一班進入土城地區，希望能夠重新調整班距，不知這件事有何規劃？

毛部長治國：請捷運公司王副處長向委員說明。

主席：請臺北捷運公司站務處王副處長說明。

王副處長秋惠：主席、各位委員。基本上，運行的方式是會採計運量的需求，不是只有永寧、土城有這樣的班距問題，像淡水線到北投以北也是班距會比較長一點，這和運量有直接的關係。

盧委員嘉辰：兩者的現況不同，不要合而為一，不要合併來討論這個問題。從亞東站進入海山站以後，在亞東站被迫下車，歧視土城人的問題到現在還未改善，本席所建議的是這個部分，這跟北投的問題是兩碼事，因為你們不認為每兩班才有一班進入土城有改善的空間。本席想要瞭解，在上次答復本席之後，你們回去有沒有改善？改善的進度又如何？

王副處長秋惠：我們會將委員的意見帶回研議處理。

盧委員嘉辰：我希望在本次會期結束以前，對這個問題要有所交代，可以嗎？

王副處長秋惠：好。

盧委員嘉辰：再者，本席要建議部長，捷運在規劃設計之時，應該要多用公有土地，公有土地被閒置，動輒徵收民房，民眾有很大的抗拒，造成民怨。就萬大土城線的部分，針對乙 12 站，前幾天也邀請捷運局去作說明，地區民眾有強烈的陳情意願，周遭有閒置的祭祀公業土地，還有閒置的土地，也有國有財產局的土地，而且配合前一站一乙 11 站，公所前面的設站，可以往上配合新開闢的土城大型醫院，大型醫院有做了交通動線的改善，可能最近也會送案到交通部審查，也就是 65 線快速道路要延伸到那邊，還有土城第二條交流道等等案子。本席希望在這個時候，萬大土城線在規劃設計時，設站地點要配合地方的實際需要，在技術上應該克服的範圍以內，本席在此提出這樣的建議。

毛部長治國：是，我們會儘量辦。

盧委員嘉辰：謝謝部長。

主席：請蔡委員其昌發言。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，你知不知道現在悠遊卡公司發行的悠遊卡有多少卡量？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。這個倒沒有注意，它的量很大。

蔡委員其昌：我的估算如果沒有錯，大概超過 3,000 萬張，是不是？

毛部長治國：差不多是這個數字。

蔡委員其昌：全台灣有沒有其他電子票券發行公司有辦法在市場上和悠遊卡公司相抗衡，或是至少有一點平衡的力量，有沒有任何平衡悠遊卡公司的力量？

毛部長治國：向委員報告，現在我們對於公共運輸的政策就是多卡通，就是用一個讀卡機讓所有的卡都可以進來。

蔡委員其昌：這個我瞭解。不過，在現在悠遊卡公司獨占的情況之下，你的多卡通是更幫助悠遊卡公司在市場上攻城掠地，部長知道嗎？

毛部長治國：這有兩個效應，應該是兩種效應都在發生。

蔡委員其昌：事實上，市場會告訴你結果。部裡面從 2010 年開始編列 5 億 5,000 萬，要在 3 年內

補助公車及客運業者裝多卡通這個機器，企圖裝了多卡通以後，其他的業者也可以發行其他電子交通票券，然後來使用多卡通這個機器。但是，本席舉一個例子說明，你知道高雄捷運為什麼不讓多卡通進去嗎？

毛部長治國：起碼我所得到的資料，因為我們推行多卡通，補助業者來裝讀卡機，所以像台中地區那些智慧卡也因此增加發行業量，因為過去車上都沒有讀卡機，現在有了讀卡機，它在自己的營業範圍之內也衝高了使用量，所以我說這個效應是兩方的。

蔡委員其昌：部長，我不反對你用多卡通，我今天質詢的重點不在於交通部補助了 5 億 5,000 萬去做多卡通這個機器的設置，而是我要告訴你，多卡通從 2010 年設置到今天為止，依然沒有辦法扭轉悠遊卡在市場上的獨占，這個壟斷的局面仍然沒有辦法打破。所以……

毛部長治國：那不是我們的目標。

蔡委員其昌：不是，我解釋給你聽，你就懂了，你先不要下結論。多卡通設置依然沒有辦法扭轉悠遊卡在市場上的獨占，導致高捷不讓多卡通的機器設置，是因為它知道如果讓悠遊卡公司進來，對高雄捷運所發行的一卡通將會是一大傷害。它認為悠遊卡公司在市場已經是怪獸了，無人可以匹敵，所以裝了多卡通只是讓它更加攻城掠地，因為一旦買了悠遊卡之後，你可以走出台北市，可以橫跨全台灣各地的交通事業。

我所要講的是，在沒有辦法扭轉局面的情況下，加上悠遊卡公司又是獨占的情況，再加上推行多卡通的政策，其實我們應該從悠遊卡公司的結構面來改變。部長，你知道悠遊卡公司的股權結構是怎麼樣嗎？

毛部長治國：應該是台北市的一些公共運輸業者……

蔡委員其昌：讓本席講給你聽，台北市政府和台北捷運公司加起來占 40% 的股權，至於剩下的 60%，客運業者占 25%，建置團隊包括當時的這些民間電腦公司占了 21%，富邦銀行、台新銀行、國泰世華等銀行業者占了 14%。換言之，政府在悠遊卡公司的持股只有 4 成，但是政府在持股比較少的情況之下，又編列了經費來設置多卡通的機器，協助悠遊卡公司在全台灣……

毛部長治國：對於委員說我協助它的這種說法，我要說明。

蔡委員其昌：本席沒有質詢你的主觀意願。

毛部長治國：我沒有主觀意願……

蔡委員其昌：但是客觀事實就是如此。

毛部長治國：本來就是客觀的讓大家一起來用，大家都在成長。

蔡委員其昌：本席瞭解，本席現在就是告訴你，你沒有主觀犯意，但是卻造成了客觀的事實，今天悠遊卡公司更加勢如破竹的在各地方攻城掠地。部長，本席具體建議我們應該要求悠遊卡公司，因為讓民間來賺這些錢是沒有道理的，政府在悠遊卡公司的持股只有 4 成，民間占了 6 成，本席覺得這樣一點道理都沒有。在政府又編列預算協助悠遊卡公司攻城掠地的情況之下，我們應該要求悠遊卡公司增資，這些增資不能讓民股認購，要讓所有的公營交通事業來認購，譬如說台鐵，因為未來也可以用悠遊卡來搭乘台鐵。也讓台中的 BRT 認購，這是完全由市政府所經營的公司，是我們台中市大眾捷運的公車系統。也可以讓高雄市的高捷來認購，使悠遊卡公司的持股比率

能夠達到一種合理的狀況。否則像現在悠遊卡公司這樣沒有道理，在全台灣幾乎是一種壟斷獨占的狀態，民間業者持股又占了多數，所以本席建議對悠遊卡公司朝這個方向來做，部長覺得是否合理？

毛部長治國：事實上，交通部長期以來一直在掙扎，到底是要一卡一統天下，還是要多卡並行，我們交通部現在發現，我們支持任何一卡去一統天下都是不對的，因為這樣會影響市場機制，所以我們現在的作法就是用讀卡機來統一天下，讓他們自由競爭。對於蔡委員的說法，很抱歉，我想要修正兩點，第一，你說悠遊卡公司獨占，其實沒有獨占，就是讓多卡來競爭，所以沒有獨占。第二，你說我們協助悠遊卡公司去攻城掠地，對這種說法我也要修正。

蔡委員其昌：部長，本席講話非常理性，也有替你解釋，我說你主觀上沒有犯意，但是本席要告訴你，我們回過頭來檢視你實施至今的結果，所造成的現象就是如此。

毛部長治國：可是像中區電子卡的發卡量也在增加啊！

蔡委員其昌：中區的發卡量只增加一點點，但是悠遊卡增加很多，造成更不合理的競爭。

毛部長治國：沒有差那麼多。

蔡委員其昌：部長，本席今天是很理性的跟你討論，並不是要指責你，我只是要告訴你，我們都很清楚的看到多卡通實施的結果，本席要再次強調，你並沒有主觀的犯意，但是最終的結論是幫助悠遊卡公司攻城掠地，而悠遊卡公司又不是一個全部由政府持股的公司，政府的持股只有占 40%，所以等於是間接幫助這些人讓他們獲取更不合理的利潤。而且今天悠遊卡公司做為台北捷運底下的子公司或孫公司，這個公司的獲利又不算在你們的大眾運輸裡面，未來要油電雙漲，你們需要政策工具，如果今天悠遊卡公司的利潤能夠合理的分散在台鐵或所有各地公營事業，未來油電雙漲，你希望大眾捷運不要漲，不論是台鐵或公車業者，政策工具增多，因為悠遊卡公司會幫他們賺錢，這些錢可以用來補貼油價，這樣的結果會使你們的政策工具變多，不管是中央政府或地方政府，政策工具都變多了！本席剛才一再強調，你並沒有主觀犯意，但是多卡通實施的結果，目前市場上的現況就是如此，在這種情況之下，如果我們沒有找出一種方式來扭轉這種不合理的現象，本席認為這種狀況會愈來愈糟糕。

毛部長治國：就是因為交通部推動多卡通，使悠遊卡公司沒有那麼強勢，所以手續費就從原來的 6%降為 2.5%，所有接受悠遊卡的這些客運服務業手續費通通都降低一半以上，這就是在當初我們決定從一卡統一天下變成多卡互相競爭的政策之下，我們所立即取得的政策效益，使手續費從 6%降到 2.5%，這就是多卡競爭之下的結果。交通部比較不會傾向在現在這個時候去進一步鼓勵它一統天下。

蔡委員其昌：現在已經不需要你們鼓勵了，悠遊卡公司事實上已經一統天下，像所有的便利商店全部都跟悠遊卡公司連結了，它儼然成為一個小型的銀行、小型的金庫。

毛部長治國：那是它另外的領域，但是在公共運輸的領域，我覺得就讓多卡去競爭嘛！

蔡委員其昌：但是這個效益是加乘的，因為在便利商店可以使用這張卡，所以消費者願意用，當結盟的廠家愈多，消費者就更願意用這張卡，這樣想結盟的廠家就愈來愈多，這是一種雙邊市場的概念。雖然你沒有主觀犯意，但是造成了現在的情形，在這樣的情況之下，我們應該要找一個切

入點來改變這樣的現象。部長，本席一再強調，本席並沒有反對多卡通可能造成其他業者的票券有微幅的增加，但是現在市場上是悠遊卡公司全面性的壟斷，而且太明顯了，明顯到每一個人都可以感受到。所以本席具體建議要來改造悠遊卡公司，讓悠遊卡公司的股東結構合理，讓中央政府和地方政府的持股增加。部長，本席是完全站在政府的角度、站在民眾的角度來看，否則現在要降價，錢從哪裡來？還是從人民的口袋，既然悠遊卡公司有賺到錢，合理的利潤應該要回歸到政府。

毛部長治國：悠遊卡公司唯一賺的就是手續費，我們已經迫使它將手續費從 6%降為 2.5%。

蔡委員其昌：部長，不只是這樣。

毛部長治國：在公共運輸方面主要是這個部分。

蔡委員其昌：不是這樣，公共運輸只是附加在裡面。

毛部長治國：這個問題還可以再討論。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。中央政府對於台北捷運網的設置其實都非常支持，也讓南部縣市尤其是我們高雄非常羨慕。像台北捷運現在已經建構通車的捷運網，到 100 年度為止，中央政府投入了 3,460 億以上的經費，目前興建中的台北捷運網，中央政府也大概補助了 199 億的經費。這些經費不是台北市政府出的，也不是台北市的納稅人出的，而是全國所有納稅人的血汗錢。我們看到，在捷運蓋好之後，他們依法成立了一個營運機構，就是所謂的台北捷運公司，之後又有悠遊卡公司，這兩家公司都是做無本生意，都是政府先補助蓋捷運，在捷運網完成之後，就由台北捷運公司來營運，然後又成立一家悠遊卡公司。台北捷運公司 100 年度的運輸收入大概是 130 億，稅後盈餘大概是 7.94 億，將近 8 億，所以淨賺 8 億。而我們非常寵愛、溺愛的悠遊卡公司，在 100 年度的稅後盈餘也將近 2.3 億。中央政府補助台北捷運網這麼多經費，讓我們南部羨慕得要命；接受補助後，所成立的捷運公司及悠遊卡公司在賺其錢之餘，是不是也要跟高鐵一樣有一個回饋金的設計？更何況高鐵還是 BOT 制，業者要自己出錢建高鐵，營運之餘還要有回饋金的設置。台北捷運公司和悠遊卡公司在賺了錢之後，是不是也應該回饋給中央一些，或是補助其他縣市捷運運輸經費？行政院提出的跨域增值公共建設財務規劃方案，就是在說明中央財政困難，縣市若想要有大型的交通建設，自己必須要有自償力，還要有財務規劃。本席認為，政府要有整套的設計，不可以台北市吃牛排，南部縣市卻在吃泡麵，泡麵一年內還漲價 25%！

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。台北捷運目前為止是 118 公里，中央負擔四千一百多億，高雄捷運 42 公里，中央就負擔了 1,200 億，就比重而言，中央投入高捷的比重要比投入台北捷運高很多。這是第一點……

李委員昆澤：部長，我常常跟你說，你在做這樣的交通規劃或財務規劃時，不能給台北 1 萬，也給高雄 1 萬……

毛部長治國：所以，我們還是考慮到它的平衡性。

李委員昆澤：台北有 10 萬元，要它出 1 萬元，當然沒問題，可是高雄只有 2 萬元，你要它出 1 萬元，是要讓它……

毛部長治國：我想這個還是有它的平衡性，相對的比例關係並不一樣。這是第一點報告。

李委員昆澤：本席還是認為，台北捷運公司與悠遊卡公司大賺錢的時候，要有回饋金的設計。高雄捷運若是賺錢，一樣要回饋中央，回饋地方的交通建設。

毛部長治國：據我了解，悠遊卡公司到目前為止，並不賺錢……

李委員昆澤：部長不要這樣說，誰聽得下去啊！悠遊卡公司不賺錢？到處攻城掠地，在多卡通裡面，也幫它打開通路……

毛部長治國：我們當時就是有鑑於悠遊卡的手續費太高……

李委員昆澤：悠遊卡公司做的是無本生意，它不用投資捷運，它是在捷運建好之後，才成立的公司。

毛部長治國：跟委員報告，我們當時就是考慮到悠遊卡公司收這些運輸公司的手續費 6% 太高，所以才以多元競爭的方式，引進其他的卡片，迫使它的手續費由 6% 降價至 2.5%。

李委員昆澤：就是它賺很多，才有能力降價。你們現在又提出多卡通，是在為它打通全國的通路！

毛部長治國：我看到的是競爭，在競爭之下，使其降價。

李委員昆澤：台北捷運公司那麼賺錢，大家都羨慕；台北的悠遊卡在台北大賺錢之後，又殺向全臺灣，部長要好好注意這一點。

油電雙漲之下，我們希望全國民眾能多搭乘大眾運輸系統，本席上次提到高鐵的優惠，一、自由座應該提高它的優惠。二、回數券應該延長使用期間，不要以一個月為限，要上班族每個星期都回家，其實也有很大的壓力。三、對於國外的觀光客，我們有優惠，但是高鐵 3 日券，從入關口起算 3 日內為有效期，台北到左營 3 天搭 3 趟，等於是原價的 5.4 折，反觀我們的國民旅遊卻沒有這樣的待遇。臺灣的觀光收入，國人自己也貢獻了一半，99 年度的觀光總收入是 5,140 億，國人旅遊就貢獻了 2,381 億，占了 46%。部長，加強優惠，才能鼓勵民眾多搭乘高鐵及大眾運輸系統，乘坐的人愈多，它們就愈賺錢。針對高鐵自由座的優惠，上次部長答應要在兩週內，請高鐵公司提出具體的研議結果，不知結論如何？

毛部長治國：對於高鐵非尖峰時間，也就是離峰時間，多出來的座位，要用什麼樣的方式來做大力促銷，特別是針對非商務旅客，像這些……

李委員昆澤：如果是假日、節日的時候客滿，那是另外一回事，平時就應該鼓勵大家多搭乘大眾運輸系統，尤其交通部 e-Tag 上路後，一上路就要計費，加上油電雙漲，更要多鼓勵大家平時就要搭乘高鐵。

毛部長治國：我完全同意李委員這部分的見解，不過也要給台高公司一點時間，針對它的非尖峰時間等等，我們已將意見轉達，要他們進一步去研議，但是不太可能兩個禮拜內就有答案。

李委員昆澤：你上次說兩週內啊！

毛部長治國：這部分我要替他們說聲抱歉。

李委員昆澤：部長認為自由座的折扣應該再增加，目前 3% 是不夠的，對不對？

毛部長治國：這部分我要他們整體來研議，重點屬於非離峰……

李委員昆澤：民眾在非離峰時間搭乘大眾運輸系統，高鐵公司的自由座、回數券及國民旅遊都應該有具體的優惠。因為大家不見得都是在假日旅遊，身為交通部長在推廣臺灣的觀光旅遊時，你也希望每天都有人出遊。

毛部長治國：我們最近也在推動各種方式的平價旅遊，包括如何銜接等等，觀光局會推出相關的方案。

李委員昆澤：銜接不困難，台鐵、高鐵提出相關的優惠措施……

毛部長治國：基本上，離峰時間賣不掉的座位，用什麼樣的方式來做更大力度的促銷，這個原則，我完全認同委員，我們會交代他們。

李委員昆澤：我們鼓勵民眾搭乘大眾捷運系統，不論是捷運、高鐵、台鐵，在非尖峰時間，都應該有更具體的優惠。所以，部長也非常認同在非尖峰時間自由座、回數券及國民旅遊都應該有更具體的優惠，以鼓勵民眾多搭乘大眾運輸系統。南北交通建設差距永遠是南部人心中的痛，中央已經投注台北那麼多的經費，而且台北捷運公司、悠遊卡公司都大賺錢，讓其他縣市非常羨慕，現在又提出一個跨域增值公共建設財務規劃方案，要地方政府也出錢。部長，本席再強調一次，台北市有 10 萬元，你要它出 1 萬元，對它來說是小事，高雄和其他縣市只有 2 萬元，你要它出 1 萬元，會要了它的命。

毛部長治國：不會這樣的，中間還是有比例關係的。

李委員昆澤：請部長好好思考這個原則。

毛部長治國：是。

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。不只高鐵，台鐵離峰時間的座位也是空很多。臺灣的老年人口非常多，台鐵、高鐵可以多和一些老人會接觸，說實在話，如果可以給他們方便的交通，讓這些有錢有閒的老年人可以到處去旅遊，尤其是一些主要景點不乏陸客等其他國外旅客，但很多不是很知名的地點也需要遊客來消費，如果這方面能提供，就可以帶動國內經濟的活絡，所以我建議由交通部觀光局這邊去跟所有全國各個老人會接洽。現在油價這麼貴，且遊覽車一到假日都找不到，因為國外遊客很多，我們若搶用，反而會讓國外遊客進不來，因此，不妨儘量提供大眾運輸給退休、年長者，讓他們以便宜的價格來使用，這樣不但能帶動消費，而且也讓他們身體更健康，具有多重效益，希望部長……

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。非常佩服委員這個見解，事實上，我們觀光局目前也正在研議推出平價旅遊趴趴走這一種……

楊委員麗環：而且要有配套，包括……

毛部長治國：觀光局最近會推出方案，內容包括說明這些風景點如何去、中間用什麼樣的銜接方式、無障礙設施等。

楊委員麗環：我實在是太忙了，要不然，我會希望將桃園等整個都規劃……

毛部長治國：對，我們儘快推出來。

楊委員麗環：桃園非常漂亮，可惜了！每次大家都只去固定的幾個景點，這太可惜了，造成旅遊品質的……

毛部長治國：我們會儘快推出可以遍及全臺灣的方案，觀光局已經在研議這個方案了。

楊委員麗環：一定要這樣子做，這樣臺鐵也不會賠那麼多錢，對不對？高鐵也可以滿載，大家都受惠。

毛部長治國：是。

楊委員麗環：但旅遊還有一個問題，現在陸客來臺投保的旅遊平安險理賠都只有意外事故險，也就是發生傷殘、外傷、死亡時才給予理賠，但卻沒有包含疾病、突然間重病者。三年多來，有 65 個陸客死亡，其中 33 個是死於意外，有 32 個是因疾病而死亡，很多大陸家屬不理不睬，醫院找不到支付醫療費用的人，本席希望旅遊平安險能包括這個部分，尤其現在大陸來臺旅遊者很多都是年紀比較大的或退休的，在旅途中生病、心肌梗塞的非常多，包括醫療欠費、死亡醫療支付都沒辦法，這部分我會提一下……

毛部長治國：我們也注意到這個問題了，這當然可以有幾種方式，一種是旅客加保，另外就是旅行業也有品保協會等，是不是可以透過這種……

楊委員麗環：品保協會就這部分要加一項，要包括疾病跟死亡給付，要不然只有意外險，但生病並不在意外險裏面。

毛部長治國：對，就是利用現有機制建立聯保系統，這部分我們目前已經要求觀光局研議了。

楊委員麗環：新莊捷運正好處在斷層地帶，當初怎麼會作這樣的評估規劃？實在是令人想不通，你們這些專家學者要大大地檢討一下。現在動不動就坍塌，修建過程中也是停停做做、做做停停，我建議將這段去掉，不要守在斷層帶上，否則，萬一來個大地震，要負擔這部分賠償的還不如現在馬上終止、轉換陣地。我覺得桃園非常好，可以將路線延伸到桃園火車站、桃園市，並在龜山找個比較空曠的地方做轉運站機廠，一方面路線可以跨縣市，另一方面，也可以避免在斷層施作，破壞地貌、危及安全，我覺得不要再拖了，趕快速斷速決，馬上延伸到桃園市火車站。你們現在給我們 500 萬是不是？本來是 800 萬，桃園縣政府說現在剩 500 萬，不曉得 500 萬是規劃路線，還是你們有個 800 萬的給我們做預先公車運量的部分？你們在那邊做運量，倒不如直接就下達命令，直接延伸到桃園市，這是未來非走不可的，可以規劃延伸這個路段，這總比在原地斷層上縫縫補補的好，萬一來個大地震，我跟你講，後果會更慘，所以部長要趕快作決定。

毛部長治國：對，新莊最主要是有個機廠在那裏，一般社會新聞會提到那邊有樂生療養院，事實上，可以這樣講，即便沒有機廠在那邊，樂生療養院本身也是在斷層上，本來這兩個問題就是綁在一起的，所以現在……

楊委員麗環：那個我不管，樂生療養院有樂生療養院的堅持，我不管，但是我第一個想到的就是安全問題，將機廠轉運站設在斷層上，你想想看，這多麼冒險！你就賭賭看！萬一來個大地震，怎麼辦？整個捷運全部都毀了，幹嘛要花這個錢來冒大險！部長，趕快，回頭是岸。

毛部長治國：這部分捷運局是有個工程上的方案。

楊委員麗環：捷運局也是交通部管的，拜託，好不好？

毛部長治國：他們是臺北市政府直接管的。

楊委員麗環：你一樣要告訴他們，出狀況是部長要負責的，拜託，好不好？趕快，回頭是岸，不要猶豫不決。另外，剛剛也提到臺北捷運的部分，我認為臺北捷運賺夠多了，現在變成他們到處去包其他地方的捷運，賺的錢全都屬於他們，非常不公平。

毛部長治國：沒有，不是這樣，他們有協助工程的施工，待各個地方成立捷運局等單位之後，就由他們自己執行。

楊委員麗環：我還是覺得臺北捷運真的是已經夠多了，而且臺北捷運局賺的錢應該要分享給全國，這是非常合理的。當初大家集中所有金錢投注首都的建設，我們都沒有話講，先把首都的交通、捷運做好，但現在他已經繁榮了，就應該懂得回饋，分給其他縣市才對，要不然，我們老是在那邊捉襟見肘，要建個捷運，東找西找，卻找不到錢，這是我們碰到的最大困境，部長，你說是不是？

毛部長治國：按照目前的債務，臺北捷運公司要負擔很多租金費用，所以目前運 1 個人次，大概要賠 8 毛錢。

楊委員麗環：哪裏是啊？他們還有餘力開一條捷運，然後用賺的錢再開一條捷運，所以臺北想要捷運到哪裏就可以到哪裏，不像我們，為了一條捷運還要跟其他縣市搶得頭破血流、惡言相向，對不對？

毛部長治國：我們可以要求臺北捷運公司提出相關的財務狀況資料。

楊委員麗環：就算臺北捷運不足 10%，但我們是不足 90%，這麼大的差距，所謂手心是肉，手背也是肉，你們應該要幫我們把這個錢移部分過來。臺灣只有整體發展經濟才有辦法，若老是只有有錢人的地帶可以發展，臺灣貧富差距會永遠都是非常大的，部長，你說是不是？

毛部長治國：根據我們所得到的資料，捷運公司交通本業是運 1 個人賠 8 毛錢。

楊委員麗環：那是他們自己說的，搞不好是先把賺的扣起來。

毛部長治國：我們可以要求他們提出財務狀況的資料。

楊委員麗環：我們知道臺北捷運公司已經可以建一條捷運後，用賺的錢再建一條，這幾乎都是他們自己在出錢的……

毛部長治國：據我了解，他們的財務狀況不是這樣的。

楊委員麗環：我們上次在爭取時，經建會就跟我們講，臺北捷運建一條捷運後，用賺的錢就可以再建一條。我認為要公平，而且只有這樣，才能讓臺北買不到房子的貧窮人到有捷運的地區買房子，大家可以均富，好不好？部長，不要只有笑，趕快想辦法。

主席：請陳委員根德發言。

陳委員根德：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，剛才楊麗環委員提到台北市捷運的問題，你其實不是不清楚，根本就是打迷糊仗，早期而言，中央是補助台北市興建捷運，中央負擔的比率是 90%，現在桃園縣要蓋捷運，但桃園縣政府自償率必須達到 45%，所謂的 90%，現在是因為每載一個人會虧 8 毛錢，這是包括所有的開發費用，包括中央政府給予的補助。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。他現在要付租金。

陳委員根德：攤提以後，他才虧八毛錢。

毛部長治國：不是，財務報表上就是這樣表達的。

陳委員根德：如果他是攤提中央過去所投入的……

毛部長治國：他現在是付租金，用租金的方式。

陳委員根德：台北市捷運公司一年攤提三、四百億，問題是他根本沒有上繳到中央，所以，部長，不可以這樣子，剛才李昆澤委員也說過，像我們桃園要開一條捷運綠線，中央說地方政府要負擔百分之四十幾，約 400 億，你說地方怎麼有辦法去推？在能源缺乏的環境下，地方要怎麼去推動大眾捷運？大眾捷運是屬於一個人權的問題，我個人認為中央的政策其實是有必要再重新檢討的。

另外，你們大眾捷運法的修正案又送進來了，說實話，你們真的不夠用心，上一屆的時候，就被我們退回去，要求你們重新修正、檢討，結果你們沒有檢討、修正，現在又原封不動地送來。此外，有爭議的條文之中，例如第四十九條，其中談到如果旅客是無票、持用失效車票者，除補繳票價之外，還要支付票價五十倍之違約金。這已經嚴重違反了民法的規定，當時我們在委員會就提出過這個意見，結果，你們這一次沒有修正，還是一樣的內容。又，舉例來說，現在如果有人去超商或賣場偷竊被抓，必須罰一百倍，憑什麼罰一百倍啊？前幾天，有一個家庭日子過不下去，到店裡面去拿了幾把菜，你要怎麼罰他一百倍？這是違反民法的規定，而且在上一屆討論的時候就提過了。

此外，第十三條的資本額部分在當時也是很有爭議，在捷運的籌建過程，如果這家公司要申請 BOT，必須要有 10 億的資本額，到最後，在承攬 BOT 時，自有資金必須要達到資本額 25% 的比率，部長，我舉例而言，如果是 1,000 億的工程，我告訴你，依照你們的規定，我只要 30 億、40 億就可以承攬下來做了，這些意見我們當初在委員會也曾討論過。假設有一家公司為了這個工程計畫，只要以 10 億的資本額去跟銀行融資 30 億，然後，他就已經有 40 億，這樣是不是已經符合你交通部規定的 25% 以上？他已經有 40 億的資金，有 10 億就差不多可以承攬 200 億的 BOT 案，這部分的規劃有欠周詳。部長，目前公司的財務計畫、操作、公司治理的模式就是如此。所以，你們對這部分要去做更周延的計畫和檢討。

毛部長治國：針對委員以上的質詢，我先說明兩點，第一，關於罰金的部分，我們已查證過，那不是適不適法而是合不合理的問題，我的瞭解是，他們有檢討過，新加坡、香港大概就是這樣的比率。第二，目前與民間參與有關的法條，我們是比照促參法來做。

陳委員根德：貧富差距越來越大，所以，剛才委員也提到為什麼要分成離峰、尖峰的緣故，當貧富差距越來越大的時候，高鐵不能提供給貴族來搭乘，例如離峰的時候，有些窮苦人家在晚上 11、12 點才搭高鐵到台北或從台北南下去探親，現在窮苦的人很多，分成離峰、尖峰票價的用意在於此。如果票遺失了怎麼辦？有沒有票遺失的狀況？照你的條文，票遺失就得被罰五十倍，這不合道理。部長，行政法不可以違反民法的規定。

另外，現在機場捷運做到中壢，請問，中壢到火車站的部分，何時要開工？

毛部長治國：這部分我請朱局長來說明。

主席：請交通部高鐵局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。報告委員，我們現在正在準備招標文件。

陳委員根德：規劃設計好了嗎？

朱局長旭：規劃設計好了。一切順利的話，我們預計在 6 月招標。

陳委員根德：機場捷運工程方面，丸紅方面的問題解決了沒有？我那天在這裡也說過，希望丸紅趕快協調出一個結果，然後把趕工計畫列出來，我不知道需要多久的時間才能把這個問題解決？

朱局長旭：現在丸紅的部分大概有幾個問題要面臨，我們正在處理，一個是機廠的土建，他們預定今天要跟其中一家土建包商，針對機廠部分來簽約，簽約之後，等到相關的程序辦完……

陳委員根德：明年 6 月可不可以通車？

朱局長旭：因為我們要把這個問題解決，之後才有辦法要求他重新檢討後續的工期及作業。另外，還有一個號誌的問題，現在還是在處理之中。

陳委員根德：他要改成單向的號誌，必須經過高鐵局同意，是不是？他準備要被抓去關了，我沒有騙你。

朱局長旭：原來號誌的系統如何規劃，現在就是照原來的規定來做，號誌問題倒不是一個設計的問題。

陳委員根德：一開始到現在都在耍無賴，大家都很清楚，因此本席希望機場捷運能夠儘早通車。另外，還有有站無路的問題。

毛部長治國：那個問題已經和桃園縣政府協商好。

陳委員根德：有站無路的問題……

毛部長治國：不會讓它發生。

陳委員根德：希望是這樣。委員會在討論一些問題，剛才提的罰 50 倍，這不符合……

毛部長治國：這等一下可以討論。

陳委員根德：謝謝。

主席：請羅委員淑蕾發言。

羅委員淑蕾：主席、各位列席官員、各位同仁。上禮拜本席質詢部長，有關松山機場讓花旗銀行認養的部分，你們當場告訴我已經找廠商改善好了，不過我要告訴你，你下面的人都在騙你。第二天本席有去拍回來，完全一模一樣都沒有改，到底「改」在哪裡呢？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。第一，原來的柱子上什麼都沒有，只有 **citibank** 幾個字，都叫他們拿掉了；另外，牆面上有 **citibank**，因怕被人誤會是廣告，也加框了。

羅委員淑蕾：我在質詢那天，你告訴我已經改善了，這些都是有紀錄的。

毛部長治國：我會要他們把事前及事後做個對比，並提供資料給委員。

羅委員淑蕾：你看這是第二天去拍的，一模一樣嘛！

毛部長治國：我會叫他們提出來，即執行前及執行後的差異資料給委員，所以是有改變的。

羅委員淑蕾：這完全是在國會殿堂上欺騙嘛！你看前面兩道牆都是那麼大的 citibank。

毛部長治國：他們有一定的面積可以做廣告。

羅委員淑蕾：面積怎麼算？只算那幾個字，還是整面牆呢？

毛部長治國：我叫他們提出前後的比較，然後再提供算法的資料給委員。

羅委員淑蕾：這給人家的感覺，你看像不像是花旗銀行松山分行呢？

毛部長治國：我會要求松山機場將事前及事後的差異列出來，以及目前為什麼容許他們這樣做的依據，都整理出資料並提供給委員。

羅委員淑蕾：很多花旗銀行的員工都在偷笑，即中華民國政府有夠笨，他們只要花一千多萬，除了 5 年之外，連維修管理費用還是我們出呢！

毛部長治國：會將前後的差異向委員報告。

羅委員淑蕾：真是離譜到極點，那麼大的面積、位子及十幾根柱子全部都給他們做廣告，而他們只花 1,800 萬而已。

毛部長治國：沒有每根柱子，那也不是事實。

羅委員淑蕾：我們那天才去看的。

毛部長治國：沒有每根柱子，我們會給委員資料。

羅委員淑蕾：是那個區塊的每根柱子，難道沒有嗎？

毛部長治國：沒有每根柱子，這也要給他們機會適時來做澄清。

羅委員淑蕾：我們已經到現場勘查過，誰都願意這樣做，我及陳委員根德都很願意，5 年花 1,800 萬寫上大大的「羅淑蕾」，這我也願意嘛！這是很離譜的事情，連花旗銀行的員工都看不去，他們都在偷笑中華民國政府有夠笨，原本你們還可以收很多廣告費，現在連維修管理費用都還要由我們來付，這簡直是離譜到極點。

毛部長治國：我會叫他們提資料。

羅委員淑蕾：今天的修法，有關捷運系統提供白開水及充電的部分，你們是反對的。

毛部長治國：充電的問題不大，交通部所有場站都在提供這種服務。

羅委員淑蕾：如果要入法，將會當成一定要提供的項目，現在你只是當成普通的服務，即可以提供也可以不提供。你們對該項入法的看法是怎樣？

毛部長治國：我認為方向上是沒有問題的，就是提供充電服務。

羅委員淑蕾：白開水的部分呢？

毛部長治國：我請司長來說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。有關白開水的部分，雖然算是禁止飲水，如果飲用白開水被處罰，這是因為有行政罰法的相關規定來做處理。如果民眾有需求，根據此一條文，他們是可以飲用水的，也不會被處罰。另外，由於捷運平均旅程的長度……

羅委員淑蕾：我知道捷運平均旅程的長度最長也不會超過 1 小時，不會影響到……

陳司長彥伯：生理上的需求。

羅委員淑蕾：但有時會有突發狀況，比如嬰兒、小孩子等，如果不讓他們喝水，有時後情況反而會更糟糕，因此是不是可以排除掉額外的一些狀況呢？雖然沒有罰則，可是法上是這樣規定的，假使沒有處罰，就代表你們違法。

陳司長彥伯：相關的行政罰法上，就有免除的規定，即有特殊情形還是可以使用的，各營運機構在實務上也是採取這種方式來處理。

羅委員淑蕾：在法中有特別通融的規定。

陳司長彥伯：對，可以以行政罰法來做彈性處理。這種文化我們稱為新的交通及捷運文化，其實很多外國人對此都是很稱許的，我們比較建議已經維持二十幾年的這種交通文化可以繼續維持。

羅委員淑蕾：坦白講，本席也反對在捷運上吃東西，不過應該有一些可以排除的特殊狀況，比如小孩或病人等，而不是一定都要處罰，否則就會太不近人情。

陳司長彥伯：是。

羅委員淑蕾：信義線東段的延伸路線，主要是連接捷運信義線的象山線，你們要增設 R04 的車站到福德街、廣慈等區沿線，還有 R03 車站以東起，採用潛盾隧道方式沿著福德街、中坡南路到玉成公園，路線總長是 1.54 公里，並設兩座車站來供營運調度之用，該計畫是否已經成熟規劃好了呢？

毛部長治國：我們請捷運局說明。

主席：請交通部路政司劉簡任技正說明。

王處長偉：主席、各位委員。行政院在 99 年 2 月核定該計畫，目前正在進行車站場站用地的都市計畫變更程序，並由台北市都委會在審議當中。

羅委員淑蕾：附近已經有永春站，離忠孝東路板南線只有 4 至 5 個街廊，差不多是 600 或 700 公尺。120 年時，R04 的 1 小時平均入站人數為 3,900 人，出站差不多是 1,700 人，所以自償率只有 1.86%。由於這兩個站與永春站差不多只有 7 至 8 公尺而已，你們有必要來延長開這兩個站嗎？另外，路線會穿過民宅下方，這會不會造成居民的不安，是否有必要設這些站呢？而且該處是位於斷層上，可說是非常危險。

王處長偉：委員所提的 R03 車站，是從廣慈園區到公園的這部分，它是尾軌段，因此無法取得太多用地來當成機廠，所以只能採取尾軌的方式，每軌可以停兩列車，目前我們在做細部設計時，也儘量把這個線型作一微調，希望地下穿越段的影響範圍能夠縮小。另外，在都更的部分，我們也給予一些獎勵，希望藉著信義線東園段施工期間，能夠並行做一些都更，俾讓整個社區能夠做個改造。

羅委員淑蕾：剛才我說了，第一，它的利用率很低，而且它跟永春站也很近……

王處長偉：沒有，其實在信義路六段以及福德街這邊，住宅區非常多；另外，象山也是台北在假日期間非常大的一個登山景點，所以在使用上，其實是滿有需求的；至於自償率的部分……

羅委員淑蕾：它跟永春站距離只有七、八公尺而已，不是嗎？

王處長偉：沒有，這個距離都超過服務範圍的圈域。另外，在自償率的部分，我們目前也已提升到

百分之三十幾，因為交通部要求沿線的土地開發跟稅金增額的部分要納入，所以我們正在做財務計畫的修正。

羅委員淑蕾：請你把財務計畫的修正結果提供給本席看一下。

王處長偉：好。

羅委員淑蕾：可是依照你們的計畫，經過的街道都很狹窄，從信義路六段，也就是從松德路以東，約是 23 公尺，往東過去，巷道是逐漸縮小的，等於是 R04 的車站，以東是 23 公尺，縮小變成 18 公尺，而你們要穿越民宅的下方，可是那個地方的道路彎曲得很嚴重，所以當地居民感到非常不安！

王處長偉：我們跟地下穿越段的這些住戶，都希望藉由這個都市更新能夠把 18 公尺的道路拓寬成 23 公尺，亦即希望他們的法定空地留在前面，這樣的話，他們可以把基地蓋高，然後把法定空地留出來，使地下穿越對他們的影響降到最低。

羅委員淑蕾：這件事真的要好好的審慎評估，因為那裡整個是斷層帶，相當危險啊！

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才有許多委員提到台北捷運悠遊卡的問題，目前悠遊卡發行量高達 3,000 萬張，獲利極佳，主要是因為依附在政府一個非常龐大的公共投資上，所以照說它的獲利應該要回饋社會大眾。請教部長，交通部身為全國交通最高主管機關，對於這方面，有沒有什麼樣的方案？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。當時我們在推動交通電子票證時，就注意到究竟要怎樣讓這個票證進入市場。此外，當時我們也注意到，悠遊卡跟所有的公共運輸業者收取的手續費高達 6%，這是非常高的成本，可是那時候就是沒有競爭啊！所以後來我們不從卡片下手，而從讀卡機下手，把讀卡機變成多卡適用，因此，悠遊卡變成只是適用讀卡機裡面的一張卡片而已，結果用這個方式一競爭，悠遊卡就把它原本 6% 的手續費降成 2.5%，也因此，所有的交通業者都額手稱慶。

劉委員權豪：我知道部長是要透過市場自由競爭的方式，問題是現在悠遊卡還是一卡獨大，它的發行量遠遠超過其他卡片，是其他發卡公司無法競爭的。

毛部長治國：對啦！但是我要報告委員，這樣做了以後，透過市場競爭，我所注意到的是：第一，它的手續費往下調降，殺到一半以下，這不僅是我要的，也是所有公共運輸業者要的；第二，是不是只有悠遊卡在成長？其他的卡片業者有沒有受到影響？根據我現在查到的資料，其他在中部、南部的卡片業者，他們的發行量也在增加。所以從多卡政策來講，我認為我的目的達成了。

劉委員權豪：他們的發行量遠遠落後悠遊卡……

毛部長治國：那是因為他們剛開始的分母比較小嘛！

劉委員權豪：你朝向市場自由競爭的方向來走，我們當然是贊同，但是悠遊卡目前獨大的狀況總是事實，所以我們不可忽略的是它的獲利基礎……

毛部長治國：其他的獲利基礎我不管它啦！但是它只要對消費者、對公共運輸業者相對來講，事實上是比以前環境改善……

劉委員權豪：我們現在就是要來探討悠遊卡是一個依附在政府重大投資之下而獲利的公司，所以如何把這些獲利適當的回饋給我們大眾……

毛部長治國：是不是獲利，必須要去檢視它的財務報表，不能光憑直覺。

劉委員權豪：稍後我們幾位委員會針對這個問題提出臨時提案，希望交通部也能夠支持……

毛部長治國：終究它是一家民營業者，雖然有政府的持股啦！

劉委員權豪：部長，不能把它當成典型一般的民營業者，因為第一，政府投資的比例高達 40%；第二，它完全是依附在一個非常龐大的政府投資之上，如果政府沒有投資幾千億去做捷運，那麼悠遊卡的存在是很困難的，所以不能把它當成一般純粹的民間業者，畢竟它跟一般人開的餐廳是不一樣的。

毛部長治國：事實上，它的獲利是從它的小額消費來的，跟便利店等等這一環……

劉委員權豪：正因為很多人要搭乘捷運，才會使用悠遊卡，因而衍生出來很多的商機，這是一定的道理。如果把捷運這塊拿掉，我相信買悠遊卡的人，數量一定會大幅下降。部長，對於您的出發點，要從開放市場自由競爭的方向去走，我也是非常贊同，但是我們在著墨悠遊卡這樣的獲利能夠適度的回饋……

毛部長治國：它有沒有獲利？獲利多少？只要看它的財務報表就會知道。這部分我沒有特別檢視過。

劉委員權豪：本席希望有個機會能夠公開的來檢視它的財務報表。

毛部長治國：我有一次聽到他們講說還在賠錢啦！

劉委員權豪：其次，有關台九線蘇花改的工程，大家非常矚目，不止花蓮，包括我們整個東部都很關心。以目前來看，我們期待它是一個優良的工程，不止是要解決我們的交通問題，更期待它對環境的衝擊、對古蹟的衝擊，能夠降到最小。事實上，蘇花改這個工程，也創下一個首例，就是在環評第 200 次會議時，要求在施工過程中，成立一個台九線蘇花公路山區路段改善計畫環境保護監督小組，這對我們台灣的環保政策或是公路單位來講，是一大進步。可是本席想要請教部長，根據監督小組成立要點裡面的規定，它得設監督委員 17 人，但是民間團體只有兩人。我們之所以要設立這樣一個監督小組，就是希望能夠擴大民間參與的比例，所以民間有許多要求，希望民間比例能夠達到三分之一。請問部長對此看法如何？

毛部長治國：對於蘇花改的部分，其實有很多地方是，人家要求，它做了；人家沒有要求，它也做了。譬如碳足跡，這在所有工程裡面，放眼全世界大概都很少做，我們大概是全台灣第一個主動去做的。這也是環保意識的發揚。

劉委員權豪：我知道。我剛才提過，這個監督小組是我們創的……

毛部長治國：對。這個監督小組，我覺得也有定義上的問題。起碼我的瞭解是，公路局跟我講，他

們找的學者比例非常高。這些學者就是民間人士，對不對？

劉委員權豪：部長，我相信這樣的監督小組就是要擴大民間參與。而且這個民間團體，其實……

毛部長治國：事實上，我的瞭解……

劉委員權豪：部長，它的產生其實也是施工單位去挑的。民間團體現在的呼求，只是把民間團體的比例增加。

毛部長治國：報告委員，我的瞭解是，第一，民間團體的計算基礎，現在他們認為找了學者，這些學者都是民間，甚至不見得都是公立學校；第二，更重要的是，除了這個委員會之外，事實上還有很多會外會。會外會的參與基礎是更大的，而且開會頻率非常高，也都是公開透明的。

劉委員權豪：我們既然是根據環評第 200 次會議的要求，而成立這樣的小組。會外會不是我們今天要討論的，我們要討論的是……

毛部長治國：沒關係，我可以答應委員，下一屆我們會來檢討。好不好？

劉委員權豪：這個工期 6 年就完工，一屆的任期是 2 年，部長，這個要做。

毛部長治國：時間到了，我們會來檢討，好不好？

劉委員權豪：這是內部的行政規則。我想，改這個沒有什麼困難，而且可以呼應，因為監督小組要做的，就是回應民間參與的要求。我相信改這個沒有任期的問題。這不像縣市首長或立法委員有任期保障的問題。我想，在期中增加這樣的比例，對部長來講沒有任何困難。

其次，監督小組是每 3 個月開會一次，但是工程是每天持續在進行當中。也許有時候發生問題，3 個月之後再去發現，時間已經來不及了。所以我們期待，也要求監督小組每個月至少要開會一次。

毛部長治國：報告委員，監測資料是一季一次，所以基本上是根據監測資料來開會的。這是原來設計的本意。當然如果中間要增加開會頻率也不是不可以。我想，這些都可以拿來研議，好不好？

劉委員權豪：好，部長，我們請相關單位就這部分做一定的修改，好不好？既然要做，我們就讓民間能夠真正的參與，而且我們期待這個工程能夠成為工程的典範，因為過去並沒有設立這樣的監督小組。部長，責成我們公路總局來做一部分的修改，好不好？

毛部長治國：是，他們已經在處理了。

劉委員權豪：謝謝。

毛部長治國：謝謝委員指教。

主席：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席首先要關心 2 個高雄很重要的議題，希望知道交通部的進度。第一個當然是有關輕軌捷運的修正計畫，現在交通部有沒有原則通過高雄市輕軌的修正計畫？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。這部分我們交通部已經做了一次審議，然後中間有些地方請高雄市政府稍微修改、補強一下。等到他們送上來，我們會儘快往上送。

管委員碧玲：原則上同意通過，對不對？

毛部長治國：我們會儘快把它往上送。

管委員碧玲：往上送預計大概要多少時間？

毛部長治國：這部分我請司長作較詳細的說明。

管委員碧玲：接下來就是跨部會，尤其是經建會方面的意見。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。對，因為完畢之後，行政院會交給經建會來審議。那樣的時間就變成是，看行政院什麼時候交議。

管委員碧玲：所以這個案子交通部同意，本席希望案子到經建會後，交通部這邊還是要儘量在跨部會的討論中，給予比較積極性的支持，好不好？

陳司長彥伯：是，我們會協助。

管委員碧玲：我們希望能夠節省時間，因為高雄市的輕軌實在是拖太久了。

陳司長彥伯：是。

管委員碧玲：雖然我們是完全 BOT 但幾度都標不出去，所以現在只能夠修正計畫，然後由高雄市政府完全出資，從修正計畫的部分先行來開發建設。這是高雄市政府在非常無奈的情況下，才這樣做的。

陳司長彥伯：是。我們會協助，也請委員支持我們今天的修法。

管委員碧玲：中央的關愛眼神實在還是太少了，部長。

毛部長治國：我們一直在補足，像這個案子，希望委員也支持我們今天的修法。這樣可以有個依據。

管委員碧玲：那個等一下再談。

有關國道 7 號財務規劃的部分，現在部裡面的函出去了沒有？上次質詢時，那天好像是次長來備詢，部長沒有來。次長在這裡親口答應，有關國道 7 號的財務規劃，我們要免依跨域增值公共建設財務規劃方案。也就是說，地方政府必須先撥付開發基金，必須在國道 7 號這部分負擔相當程度的百分比。當時有答應國道 7 號這部分免依上述這個方案來辦理，交通部有答應並且承諾行文。

這是上次本席質詢時，部裡面答應的。請問現在這個文的進度怎麼樣？

毛部長治國：請司長說明。

陳司長彥伯：報告委員，上次那應該是附帶決議的部分，目前正由司裡面研議。我們會儘快把……

管委員碧玲：你們還沒有簽上去給部長，還停留在你們司裡？

陳司長彥伯：是，目前我們還在研議，我們會儘快。

管委員碧玲：這跟你們在這裡的承諾相差太遠了。

陳司長彥伯：我們當時是說，我們會主動行文經建會……

管委員碧玲：對，你要主動行文經建會。基本上，你們是同意國道 7 號可以免依這個辦法……

陳司長彥伯：由於主辦單位是國工局，所以我們大概還要會……

管委員碧玲：就是這次國道 7 號我們可以免負擔經費，這是部裡面答應的。部長，那天不是你承諾

的，你今天再承諾一下吧！

毛部長治國：我想，在概念上滿清楚的。就是說，國道建設有自己的一套機制，至於經建會那邊要求，配合國道興建，地方政府要負擔部分經費。我認為分開來，將來高雄市要有什麼樣的，做什麼相對應的投資……

管委員碧玲：對，不能把它結合在一起，變成國道蓋或不蓋的前提，對不對？

毛部長治國：對，這是另外一個要求。

管委員碧玲：附加的要求是後續的要求，不能夠變成審議的前提。這一點我們跟經建會的看法是很不一樣的。我很高興，樂於看到部長基本上是持這樣的概念。但是不是應該責成司裡面，趕快把這件事行文，趕快辦理？

毛部長治國：我們趕快來辦。

管委員碧玲：到現在都還沒有出……

毛部長治國：整個國道 7 號的財務，它本身有一套機制。我想，這是我們基本的立場。

管委員碧玲：好。今天部長已經親自承諾。司長，你們的研議要加速進行，好不好？

陳司長彥伯：是。

管委員碧玲：從上次質詢到現在，已經是 2 個禮拜以前的事情了，結果你們連簽文都還沒有簽上去。這行政效率真的是非常差。我們覺得誠意很不夠。

既然今天部長已經做承諾了，我希望你們不要再拖，好不好？請部長責成他們趕快辦理。

毛部長治國：是，我想我們儘快來辦。

管委員碧玲：談到今天的修法，本席有一個疑慮，不過我先請教大眾捷運法第十三條。這次修訂你們把第十三條第三項，也就是除了委託、委任之外，再另外增加「甄選民間機構投資建設，並擔任工程建設機構」。本來民間參與公共建設是 BOT 或 OT 這兩種方式，大概都是委託或委任。請問為什麼要加進來「甄選民間機構投資建設」？這樣變成是選商，而且給他一個地位叫做「擔任工程建設機構」，可是工程建設機構不都應該是中央政府或地方政府嗎？這是什麼意涵？

陳司長彥伯：報告委員，原則上工程建設的機構，就是我們講是誰來做這樣的工程建設。我們裡面會有……

管委員碧玲：不是接受你們委任或委託就好了嗎？現在你們給他這個地位，就是在委任、委託之外，另外再加一種。那這種到底算哪一種？

陳司長彥伯：報告委員，你所謂的委任或委託，那其實都是政府來投資興建的，是中央或地方的關係。但因為促參，這裡面才會想要甄選民間機構來做，如果是這樣，那個民間機構就來擔任所謂的工程建設……

管委員碧玲：你甄選民間機構來做，是來擔任工程建設機構？

陳司長彥伯：對，就是請他來做工程建設的機構。

管委員碧玲：那將來這個工程的財產權，他能不能分享？根據第二十五條，目前財產權要下放給地方政府等比率去分享，對不對？我擔心……

陳司長彥伯：財產權的話，要依照是誰出資……

管委員碧玲：要依據誰出資？

陳司長彥伯：是，要看是誰出資的。

管委員碧玲：你甄選民間機構投資建設，他有出資。這個民間機構就變成是出資者，因為你是甄選民間機構投資建設。這個語意非常危險。

他是什麼啊？本來投資都是政府投資，目前的公共建設都是啊。你現在要開放民間直接投資，民間可以在我們這裡蓋路就對了，那他可以徵收土地去蓋馬路、蓋捷運嗎？這看不懂耶！

陳司長彥伯：委員，這個其實是從第十三條第一項……

管委員碧玲：投資建設是不是就是出資？它會不會變成第二十五條與地方政府、中央政府一起分享財產權的單位？這個問題很嚴重。

主席：請交通部路政司劉簡任技正說明。

劉簡任技正孟翰：主席、各位委員。這項規定原則是委託或委任給相關機關或是甄選民間機構。

管委員碧玲：因為你加了「或甄選民間機構」而且這個民間機構是投資建設！本來都只是委任或委託他們從事建設，都是政府在投資。

劉簡任技正孟翰：其實這邊的「甄選民間機構」還是要回歸到促參法。根據促參法的規定，這個民間機構如果是 BOT 的話，當然就是一個建設機構，也是未來的營運機構。

管委員碧玲：本席比較擔心的是，不論公共工程委員會或陸委會、經濟部及交通部所屬都要開放陸資進來。將來陸資進來，如果要投資建設，他是投資者又是工程建設機構，又因為有投資，可以按比例去分享財產權，我們怎麼辦？有沒有打通這種路徑？

劉簡任技正孟翰：像高雄捷運，高雄捷運公司出資 16%，原則上它持有 16%的資產，剩下部分還是政府的資產。

管委員碧玲：它就屬於原來的委任或委託就好了，為什麼要有甄選這一條？像高雄捷運本來並沒有這一條規定，不是什麼甄選民間機構，用原法條就可以了。所以你加這一條一定是跟高雄捷運不一樣的模式。

劉簡任技正孟翰：如同委員剛剛所說的，我們在原來第三項的文字，其實也可以涵蓋現行的作法，只是把它寫的更清楚一點。

管委員碧玲：不對！你這個不是寫的更清楚，你是增加一個新模式。這個新模式是什麼，你的語意非常不清楚，而且危險。「並擔任工程建設機構」而且是「投資建設」，前面都是委任委託。所以你們到底是怎樣？既然原來都可以涵蓋，就不要再創造新模式。這樣的文字徒增紛擾！我們到時候再來檢討。

劉簡任技正孟翰：原則上假如政府自己興建的話，有設計機構……

管委員碧玲：沒關係，我只是提出這個高度疑慮。

毛部長治國：跟委員報告，如果我的了解沒有錯的話，就相當於台灣高鐵公司，它投資也建設，它就是一個民間的機構，就是 BOT 的模式。

管委員碧玲：所以本席的意思很清楚，你就不要再增加那種語意含糊不清，可以被拿來做為不同解釋的文字。既然部長舉高鐵的例子，剛剛司長也舉高捷的例子，換言之，在原有的條文內，高鐵

與高捷都可以做，為何還要加上這種語意不清的文字？本席很擔心你們又會創造新模式出來。

毛部長治國：這個可以討論。

管委員碧玲：等一下好好討論！既然現有的文字都可以涵蓋這些模式，就不要再橫生枝節。因為在第二十五條，地方政府出資的比例可以去分享財產權，將來被甄選的商人說他是建設機構，也要求按照他投資的比例，分享財產權的話，問題就很嚴重了。而且地方政府將來因為可以分享所有權，會有誘因導引出他們希望擴大他們的比例，就很容易引進陸資來參與大眾捷運的興建，再配合政府現在開放陸資參與。所以本席很擔心，第二十五條訂下去，真的會促成地方政府加速引進陸資來參與捷運建設，整個體系就完全被打通了。等一下修法的時候，就此部分，要做比較深入的討論。

主席：12 點以後繼續開會，請問各位，有無異議？（無）無異議，12 點以後繼續開會。

請王委員進士發言。

王委員進士：主席、各位列席官員、各位同仁。有關大眾運輸法的修訂，高雄地區很多委員都很關心；高雄捷運對屏東人來說，我們也有很大的期待。高雄捷運剛開始計畫的時候，紅、橘兩線，有一條要從小港延至東港，另一條要從大寮延至屏東市，對於這種重大計畫，大家都希望能夠美夢成真。但是目前我們看到，高雄捷運的營運確實呈虧損狀態，如果要延至屏東，恐怕也是遙遙無期，只是每次在選舉的時候，許多候選人都會提出來安慰選民一下，即使上次總統大選的時候，大家也沒有對這個問題深入去了解，政見說明也不太清楚。究竟它能不能做，本席也跟部長提過幾次。就屏東延長線的部分，我想是沒辦法做了，我雖然不是專業，但因我對屏東市的地理環境比較了解，從大寮到屏東市，不論是走地下或是建橋梁，都有高屏溪的阻隔，到東港也一樣會有高屏溪的阻隔。屏東市這一條，是高雄市到屏東距離最短的，部長非常支持鐵路高架部分捷運化或台鐵捷運化，我想這部分是可以取代的。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我們從專業的角度來看，老高雄市區與屏東之間，最重要的路廊就是台一線及台鐵那個路廊。

王委員進士：曾經主張過三鐵共構，說高鐵要到屏東……

毛部長治國：將來如果要蓋捷運線，也是用這條路廊；但是就目前來說，我們儘快把台鐵捷運化做好，功能大概就……

王委員進士：針對這一條路線，交通部一再強調台鐵捷運化，即高架化後就可以捷運化，希望能儘快完工，我們並不期待從大寮繞過屏東的南邊……

毛部長治國：那樣反而沒有人乘坐。

王委員進士：沒有經濟效益，所以以後就不要再提這個東西，請交通部或高雄捷運局能以新的方案來實施；但是東港這一條是必要的，我們就集中全力來發展小港至東港這條線，而這條線會經過林園，高雄捷運局在這部分，有何計畫？

主席：請高雄市捷運局鍾副局長說明。

鍾副局長禮榮：主席、各位委員。延長到東港、林園的這條線，我們列在長期路網的規劃中，要看

地方後續的整個發展與需求，如果有了那個量……

王委員進士：東港有大鵬灣國家風景區，雖然目前還未開發完全，未來定是一個觀光重鎮，加上東港的漁產也頗為著名。屏東縣在日據時代就屬於高雄州，與高雄是同一個生活圈，高雄縣市合併之後，屏東就更形孤立，如果高雄捷運能夠延伸至屏東，定能促進東港沿海地區的發展。如能有長期的規劃，我們亦樂觀其成。對此長期計畫，你們目前可有做過評估？

鍾副局長禮榮：我們持續和部裡面進行計畫的修正等等，就優先順序而言，因為它的運量尚未達到條件，所以這部分排序稍微在後面一點。但是計畫已經有了。

毛部長治國：原則上我們會先把公車路線拉出來，以公車路線來養未來的捷運載客量。

王委員進士：現在是先開關公車班次……

毛部長治國：對，就是把路線、班次先建立起來。

王委員進士：就是拉出一條從小港機場下來，可以直接到大鵬灣，比較便捷的客運路線。

毛部長治國：對。

王委員進士：高屏地區其實是一個生活共同圈，可是高雄縣市合併後，屏東更形孤立，對高雄捷運，我們當然也有期待，雖說屏東市這一條不符經濟效益，南部那一條應該比較符合經濟效益，長期來看是應該興建的。既要興建，高雄捷運當然不能倒，目前它的財務狀況有沒有比較好？

毛部長治國：現在仍然非常困難。

王委員進士：有沒有比過去好一點？

鍾副局長禮榮：跟王委員報告，目前的運量是比以前好一點，平均大概有 15 萬人次。

王委員進士：還是虧損的？

鍾副局長禮榮：還是虧損的。

王委員進士：虧損有沒有比較少？

鍾副局長禮榮：現金流的部分，將近平衡；但是因為它還有債務、折舊及利息負擔，如果這些全都算進去的話，還是虧損的。

王委員進士：我們希望它不能倒，這樣延伸至屏東才有希望。

鍾副局長禮榮：大家都不希望它倒。

王委員進士：高雄捷運需要中央支援幫忙之處，希望交通部能多給予協助。謝謝部長。

毛部長治國：謝謝。

主席：請黃委員昭順發言。

黃委員昭順：主席、各位列席官員、各位同仁。本席今天是專程來找部長的，自從本席離開交通委員會以後，我提的案子，部長都當作沒有看到，讓本席很難過。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。不會這樣啦！請委員交代！

黃委員昭順：本席今天專程到這裡來找你，第一、本席上星期特別跟部長通過電話，即十號道路你們準備明年開始收費，是不是？

毛部長治國：是。

黃委員昭順：明年什麼時候？

毛部長治國：應該是明年初。

黃委員昭順：明年幾月？

毛部長治國：具體的時間，還要看推廣的情形。

黃委員昭順：最近，包括美牛、油電雙漲，所有政策與東西都讓人民對我們現在的政府非常非常反感，包括總統、院長的民調支持率都往下掉到了十幾個百分點，真的有些離譜，這是我們執政多年以來，從未發生的現象。今天對於十號道路，我們的目的是什麼？這是從榮總鼎金交流道一直到八八水災災區，一條非常重要的道路。我們當時建這一條道路的目的，就是要解決這裡的問題，今天八八水災的這個部分，都還沒有復建完成。部長很用心，我們都理解，可是在人民的感受上，還是有一段落差存在。因為十號道路是進入風災區一條最重要的道路，針對裡面住的這些弱勢團體，有很多人不斷到裡面去做支援，在這樣的情況下，部長覺得適合在明年 1 月對十號道路收取通行費嗎？

毛部長治國：以計程收費來說，這是規劃了好幾年的政策，為了減輕用路人的負擔，我們做了最大的一件事情，就是把用路人要自己去買的一千多元的 OBU 予以免費。接下來，我們也有幾個原則，一、整個高速公路的收費，我們不要增加；二、從高雄到基隆跑長途的人，將來的收費不能比今天還高。根據這兩個原則，我們再反推回去計算應該收取多少費用，這中間還要考量每天給一定的免費里程。這是一個整體政策。

黃委員昭順：部長，從歐洲各國的大選，我們看到一件事，只要這個政府沒有辦法讓當地人民的經濟往上走，那個政府就要倒！你看，歐洲已經有九個國家在做政黨輪替。最近我們很多的政策的確讓人民很心痛，本席明白的說，如果政府的執政會讓人民的財產縮水，什麼東西都在漲價、都要收費的情況下，臺灣人民不會支持那樣的政府。這跟上一屆的立法院截然不同，上一屆的立法院讓營所稅降 17%，與對岸談 ECFA，並調降遺產稅、贈與稅稅率，讓放在國外的錢都回到臺灣，讓臺灣的經濟往上走。所以本席今天要在這裡提出一個要求，如果今年年底的 CPI 破 2，你能不能暫緩這方面的收費？

毛部長治國：現在整個費率還在精算之中，將來算出來的費率，基本上，長途部分會比目前低一點。

黃委員昭順：部長的說法，我們大概沒辦法接受。因為在八八水災之後，以前的高雄縣也就是現在的大高雄區，裡面還是一片荒蕪，包括六龜、甲仙在內，部長已經去了幾十次，你真的忍心去跟他們收費嗎？這部分能不能有一個排除條款？

毛部長治國：如果國道十號不收費，那麼二、四、六、八號也不能收，這樣一來，整個里程收費制度可能就會垮掉。

黃委員昭順：部長，你不能對每個地方都用類比方式處理，因為每一條路的目的不一樣，用途也不一樣，要到榮總的話，也都是靠這一條道路，所以你不應該把這幾條路做類比，八八水災也沒有把全臺灣打得落花流水，而且很多受到風災的地區也都復建完成，就是六龜、甲仙全部沒有。因此本席具體建議，今天也提出一項臨時動議推動主決議，貴部能不能就這個部分用排除條款處理

？

毛部長治國：本部是怕這樣會引發骨牌效應，如果國道二、四、六、八號都不能收費，恐怕連一號、三號都不能收了，整個高速公路收費機制就垮掉了，因為每一個地區都可以找到各自的理由，主張不該收費。

黃委員昭順：要找到八八水災這種理由，大概不容易吧！你難道還期待其他地方也發生八八水災這種災害嗎？不會吧！

毛部長治國：各地往往都會找到當地獨特的理由，主張別的地區也無法援引比照，如果每個地方都可以提出一個這樣的理由，比方說現行計次收費、在收費站收費的方式，台南就主張境內有四個收費站，林口也抗議一上路就要收費，基隆、汐止質疑，已經位在末端還要收費！屏東也可以抗議在末端了卻還要收費，每個地方都可以找到理由。

黃委員昭順：貴部可以針對國道十號做個民調，重建過程到今天為止，寶來的觀光仍是零，這是從您視察當地到現在為止。您去寶來幾次？觀光恢復了沒有？

毛部長治國：我必須說現在漸漸開始有點起色，像不老的橋梁最近也蓋好了，觀光局最近也會協助推廣。

黃委員昭順：受不了的廠商早就倒閉了，八八水災迄今已經幾年了？不老、六龜、甲仙每到下午五點以後，就像死城一樣，什麼都沒有，毛部長應該很清楚，六龜三里也一樣。本席不會請你今天在這裡立刻決定，你可不可以針對每一條路可能的狀況、可能的理由加以清楚分析？

毛部長治國：本部可以照黃委員的意思辦理。

黃委員昭順：好，希望毛部長可以。這幾個地方都是您去過上百次的。

毛部長治國：對，我對整個區域很熟。

黃委員昭順：你非常熟悉，所以本席希望毛部長在這部分再加油。

今天高雄市捷運局鍾副局長也有列席，請問你希望交通部給貴局什麼樣的協助？

主席：請高雄市捷運局鍾副局長說明。

鍾副局長禮榮：主席、各位委員。高雄捷運目前仍然虧損，很難支持下去，本局當然希望交通部大力支持。

黃委員昭順：要怎麼支持？你總要講。

鍾副局長禮榮：有錢出錢、有力出力。

黃委員昭順：請你明確地告訴大家，你希望交通部如何協助？

鍾副局長禮榮：當然在財務方面能夠協助最好。

黃委員昭順：財務不可能協助。還有哪些部分可以協助？

鍾副局長禮榮：會虧損至此的原因是路網不夠密。

黃委員昭順：對，你要把重點講出來。

台北市長在競選時，宣示要一年通一條捷運，高雄捷運也營運那麼久，還是只有紅線和橘線，交通部能不能朝這個方向改善？這就是本席請鍾副局長說明的目的，你應該明確說出要怎麼解決、需要什麼方法。包括剛才王委員進士所提的，本席甚至也支持將捷運拉到屏東，把整個網路

做好，才有機會。

毛部長治國：目前高雄市政府也提出輕軌系統計畫，本部針對此案，基本上也全力支持。

黃委員昭順：輕軌系統計畫屬於高雄市內部，在縣市合併升格之後，本席目標是往原高雄縣和屏東縣走。我們不敢訴求高雄捷運可以跟台北一樣、一年通一條，但是至少兩年給一條嘛！

毛部長治國：捷運系統成本很高，高雄捷運本身也有前車之鑑，就是公共運輸、大眾運輸的運量還沒有培養起來，就開始興建捷運，想要用捷運來培養大眾運輸，成本太高、時間拖太久，所以本部現在的政策是希望針對將來可能想蓋捷運的路廊，先以公車跑出來，用比較高密度的公車培養客源。

黃委員昭順：本席希望兩邊一起努力。

毛部長治國：在沒有客源的情況下，如果捷運一條一條蓋，蓋一條、賠一條，赤字就會愈背愈重，從中央到地方都會垮掉，所以作法還是要有優先順序，我也同意，高雄市都會區將來必須要有完整路網，但是路網要建設。

黃委員昭順：請高雄市捷運局先陸續把完整路網計畫出來，再尋求支持，不要突然冒出來要求出錢，這樣不通！

毛部長治國：對，先從公車路網開始，好不好？

黃委員昭順：這樣我們可以很快地把高雄大眾運輸系統建設好。謝謝。

主席：請黃委員偉哲發言。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。本席想請教交通部毛部長幾個問題。第一，油電漲價，坦白講，大家日子都不好過；中華郵政有相當比例的成本花在運輸，才能遞送郵件、包裹，營運壓力上撐得過去嗎？會不會漲價？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我想大概還好。

黃委員偉哲：目前沒有漲價計畫？

毛部長治國：沒有。

黃委員偉哲：其次，毛部長剛才分析大眾運輸和捷運的關係時表示，大眾運輸的量沒有上來，用捷運來培養大眾運輸量很費力。

毛部長治國：不經濟。

黃委員偉哲：可是這有點類似蛋和雞的問題，台北市模式要如何複製到高雄？

毛部長治國：我簡單這樣講，仍然以新北市為例，新北市打算興建一條捷運線通往三峽的台北大學一帶。

黃委員偉哲：捷運要延伸到當地？

毛部長治國：對。但是過去當地連公車路線都沒有，所以本部特地為當地設計一條公車路線，培養該路廊運量，結果該公車路線現在營運狀況非常好，尖峰時間都客滿，我們甚至規劃，往台北方向其中一段路會上高速公路行駛，這樣安排非常受歡迎，就是我們希望看到的模式。因為公車路線彈性大，本身所需要投入的成本相對上非常低，如果這條路廊載客狀況好到一定程度，已經到

達可以興建捷運的水準，再來興建捷運，就是水到渠成。這樣蓋捷運才是真的有意義，否則興建捷運，希望藉此培養大家搭乘捷運的習慣……

黃委員偉哲：坦白講，本席也不甚認同這樣的作法。但是你有沒有想過，在五都加上桃園縣的六都裡頭，台南連公車系統都很糟糕，該怎麼辦？遑論輕軌。

毛部長治國：台南的公車大多算是公路客運，並不是真正的市區公車，所以本部先推台灣好行，讓觀光局系統先行，如果黃委員有注意到的話，台南現在已經有 88 線和 99 線，都行駛安平等景點，據我了解，起碼週末班班客滿，而且外國人很多，這就是本部樂見的。這種路線屬於旅遊路線，我們也希望將來能有通勤路線。

黃委員偉哲：本席也擔心這類比較偏遠的地方。馬總統說，油電漲價，大家可以搭乘大眾運輸系統，可是不要說捷運，如果連大眾運輸都沒得搭，該怎麼辦？

毛部長治國：偏遠路線屬於公路客運範疇，本部在三年前就敲定政策，已經存在的偏遠路線，一條也不能少，班次也不能減，這一部分我們注意到了。

黃委員偉哲：如果客運業者抱怨營運虧損，政府可以幫忙嗎？

毛部長治國：這些偏遠路線，本部是全額補貼的，沒有虧損問題。

黃委員偉哲：好，希望這部分可以持續。

毛部長治國：「一條也不能少」這種話是不能亂講的，背後必須有政策支撐。

黃委員偉哲：另外，針對剛才提到的高速公路計程收費問題，貴部還在研議，應該是針對一定里程以上才收費吧！

毛部長治國：本部預計在六月之內提出相關資料。

黃委員偉哲：希望能考量中南部地區，當地民眾可能沒有其他系統可以倚賴，必須開車，交通成本已經比較高，希望在短程部分……

毛部長治國：其實中南部省道系統非常好，像比較接近中間的台 19 線、靠海邊的台 17 線或 61 線，平常大概都沒有什麼人。

黃委員偉哲：你如果這樣，那本席只好提醒，台南的 84 線、86 線都還沒完備。

毛部長治國：對，還在努力建設中，這些道路將來不會收錢。

黃委員偉哲：本席知道，本席只是說 84 線和 86 線還沒完備。

毛部長治國：對，本部正在努力建設。

黃委員偉哲：這兩條道路如果計程收費那還得了！那是不一樣的故事。

另外，根據貴部原先承諾，ETC 到六月底，裝機率、使用率要達到多少？

毛部長治國：應該是 65%。

黃委員偉哲：對，您當時提過，而且您當初同意直接銜接 e-Tag 時提過，如果不行就要罰。

毛部長治國：對，本部依法、依契約照罰。

黃委員偉哲：目前統計有到 65%嗎？

毛部長治國：整個取得執照、頻率的時間，在行政程序上有拖延。本部原本希望 2 月、過完年之後就可以全面上路，現在等於耽誤了兩、三個月，如果要在六月底達到目標，大概非常、非常難。

黃委員偉哲：屆時貴部到底罰還是不罰，業者可能都照提理由。

毛部長治國：本部照規矩辦。

黃委員偉哲：會照合約？

毛部長治國：對。

黃委員偉哲：這部分可能要期待貴部賞罰分明。

毛部長治國：是，很清楚。

主席：請邱委員志偉發言。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才黃委員昭順提到國道十號計程收費問題，本席深有同感，政策規劃應保持一定彈性，要根據現實狀況區隔。本席並不是主張一國兩制或一國多制，而是比較希望採行雙軌或多軌，讓交通建設適用不同標準。國道十號主要的使用者大概就是災區民眾，從八八水災受創到現在，重建還在依序進行，災民已經很苦、水深火熱，如果按程收費，災民如果在高雄市上班又一定要行駛國道十號，來回過路費相當昂貴。他們原本就是經濟弱勢，加上又是災民，請問交通部毛部長，貴部為什麼不可以思考延後實施計程收費？針對國道十號這個特例，為什麼交通部不能體恤民意、體恤災民經濟困頓，而要採用和其他國道同樣的標準？為什麼不能延後三年、視狀況再實施？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。實施政策，基本上必須避免援引、比照，一旦援引、比照，就會引發骨牌效應。每一個地方都可以提出一個理由，主張不應收費。

邱委員志偉：但是理由有不同強度、也有其特殊性。

毛部長治國：每一個地方提出主張，都是認為自己的理由非常充分。

邱委員志偉：所以貴部要有擔當、要有魄力，你們要能扛下來。國道十號暫緩實施計程收費確實有必要性，而且強過其他國道使用者的任何理由。特別狀況下，要用特別思維考慮，不能用你這個思維來回答本席。你說擔心骨牌效應，其他地區用路人也引用，這個不是道理，其他地區有發生八八水災嗎？

毛部長治國：以計次收費來講，台南地區就會主張境內有四座收費站，林口主張，上路一轉彎就要收費，國道兩端的屏東和基隆也會以位在末端為由質疑收費。

邱委員志偉：可是這些理由的強度有超越八八風災嗎？這是有客觀標準的。

毛部長治國：每個地方都是自我中心，都覺得自己的理由最強，邱委員也要幫本部考量行政上的難處。

邱委員志偉：如果毛部長支持國道十號暫緩實施計程收費，社會會給你高度肯定，表示你這個部長有膽識、體恤災民。

毛部長治國：制訂政策，不是用個人的膽識當作目標，本部會通盤考慮，包括後遺症及政策的完整性。

邱委員志偉：需求強度不同、理由強度也不同，不能一視同仁，當然是先救最需要的部分，比較強的部分放在後面處理，不能一視同仁，所以這個理由本席不能接受；貴部可不可以思考一下，讓

國道十號計程收費延後實施、以後再說？請毛部長思考看看，不只是本席，黃委員昭順等其他高雄市委員也都針對這部分拜託、懇求毛部長。

毛部長治國：這樣不敢當。

邱委員志偉：請問交通部路政司陳司長，高雄捷運的岡山、路竹延伸線目前進度如何？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。這部份應該正由高雄市捷運局處理。

邱委員志偉：速度能不能加快？本席 2 月 19 日開過一次協調會，你們當時說已經看過可行性研究計畫，回答沒有問題，營資比、可行性等各方面都合乎標準，為什麼現在還要再次修正？

陳司長彥伯：因為內部有些意見，本司在評估可行性時，有一審查要點，根據審查要點，必須補充一些相關說明，現在正由高雄捷運局更正。

邱委員志偉：可行研究階段大概就耗費一年三個月，加上綜合規劃，又花一年十個月，光是規劃階段，就過了將近三年，後續施工還要四年；比起台北市一年通一條捷運，高雄實施一條延伸線、才十一座車站，竟然要蓋八年！為什麼要花費八年？中央能不能協助地方？

陳司長彥伯：目前的狀況是請高雄市政府捷運局盡快將全案修正上來。

邱委員志偉：根據本席了解，高雄市政府捷運局全力配合，中央在審查進度上不要處處刁難嘛！

陳司長彥伯：沒有，我們會協助高雄市捷運局。

邱委員志偉：你們要協助、輔導高雄市政府捷運局，看看如何將時程縮短。

陳司長彥伯：我想請高雄市捷運局來說明一下。

邱委員志偉：不用說明，本席很清楚，本席只是要拜託交通部毛部長要求路政司，高雄捷運路竹、岡山延伸線興建時程能不能縮短、加快進度？

陳司長彥伯：等高雄市政府把計畫送到本司之後，本司會加速審查。

邱委員志偉：應該以極速、最快速度來配合。

陳司長彥伯：只要高雄市捷運局把報告送來，我們會用最快速度。

邱委員志偉：本席大概每兩個月就會召開一次協調會，也會盯這項進度。

另外，請問交通部毛部長，國道七號有沒有可能向北延伸到岡山？既然現在 35 號碼頭不蓋了，35 貨櫃聯絡道的 11 億興建經費就省下來了，為什麼國道七號不能北延、舒緩國道一號的擁擠？

毛部長治國：根據整體規劃，國道七號最終會銜接到國道三號，這是完整路網設計。

邱委員志偉：完全沒有評估北延岡山的可行性？岡山很需要國道七號北延，以紓解國道一號岡山路段的擁擠狀況。這是地方強烈的需求，我想王金平院長也很同意，部長要不要在這個地方……

毛部長治國：我會去瞭解交通部原來的計畫和這段路在平行上的關係。

邱委員志偉：要去思考，好不好？

毛部長治國：我來瞭解。

邱委員志偉：另外，高鐵橋下的道路興建工程，特別是仁武到阿蓮這一段，部長知道嗎？

毛部長治國：這個問題要請高鐵局說明。

邱委員志偉：高鐵橋下這個興建工程能不能納入北端台 39 線省道，將它定位為省道系統？

主席：請高鐵局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。抱歉，我要去瞭解一下，因為我們……

邱委員志偉：這個大型的計畫交通部完全不知道？這個計畫大概需要 53 億，高雄市政府向交通部提出好幾次，為什麼你們到立法院一問三不知？

朱局長旭：橋下道路的部分我們目前沒有接觸到。

邱委員志偉：如果高鐵橋下從阿蓮到仁武這一段能夠蓋起來，它的任督二脈就打通了，從北邊的阿蓮、路竹經過岡山一直到南邊的仁武，這對產業的發展很有助益，局長完全不知道？

朱局長旭：不是，在我們的計畫裡面沒有這一項，原來高鐵聯外道路的部分。

邱委員志偉：本席建議把它定位為省道。

毛部長治國：據我瞭解，這種路將來都要併入生活圈。

邱委員志偉：生活圈就不是你們蓋的？

毛部長治國：不併入生活圈的話，交通部大概沒辦法來質疑。

邱委員志偉：為什麼不能定位成省道系統？

毛部長治國：省道有它一定的規定。

邱委員志偉：對，但它連接台 39 線。

毛部長治國：省道有它的規定，基本上交通部會建議高雄市政府把它納入生活圈，然後向中央爭取經費。

邱委員志偉：本席這樣聽起來好像部裡對這個計畫一無所悉，局長，是不是可以針對本席剛才提出的計畫去研究它的可行性？可不可以連接台 39 線做為省道系統的一部分，由交通局來負責規劃、興建？

毛部長治國：我們可以來瞭解，如果要這樣興建的話，那就不是高鐵局的工作，而是公路局的工作。

邱委員志偉：不管是哪一局，這部分都是交通部的業務，所以本席會持續針對這個計畫來請教部長。

毛部長治國：好，我會來瞭解。

邱委員志偉：麻煩部長針對本席剛才所提的幾個計畫來督促同仁多加重視。

毛部長治國：我們來瞭解。

主席：請徐委員耀昌發言。

徐委員耀昌：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，好久不見。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。委員好。

徐委員耀昌：聽說高雄環狀輕軌捷運經過大部的初審通過以後，第一期工程經費高達 84 億，預計年中公開招標，年底動工，在 103 年通車啟用，在這種情況之下，請問現在高雄捷運營運的情況如何？

主席：請高雄市捷運局鍾副局長說明。

鍾副局長禮榮：主席、各位委員。高雄捷運因為它是 BOT，所以必須把折舊利息的負擔都算在本裡面，如果這樣計算的話還是虧本。

徐委員耀昌：我是說使用的情況。

鍾副局長禮榮：運量有在提升，每年大概以 6%到 7%的比例在提升。

徐委員耀昌：乘車率有幾成？

鍾副局長禮榮：平均約 14 到 15 萬人，假日特別多，禮拜六、禮拜天有時候會超過 20 萬，平日稍微少一點，所以整體平均數大概在 14、15 萬左右。

徐委員耀昌：人數我曉得，本席是說搭載率，如果一部車子可以坐 1,000 個人，它大概的乘坐率…

鍾副局長禮榮：在禮拜六、禮拜天經常客滿。

徐委員耀昌：平常的時候呢？

鍾副局長禮榮：平常的時候稍微少一點，上下班時間人會多一些。

徐委員耀昌：比起台北市捷運呢？

鍾副局長禮榮：當然不能比。

徐委員耀昌：不能比，所以難怪會虧本。

鍾副局長禮榮：台北的部分已經長大了，台北路網非常密，而高雄捷運只有兩條線，如果和當初的台北捷運相比，當初台北兩條線的時候只有 8 到 10 萬人，高雄現在兩條線已經有 14、15 萬人，以同樣基礎來比的話應該算還不錯，因為台北捷運已經長成大人，高雄捷運現在還在嬰兒期，通車才 3 年而已。

徐委員耀昌：對，所以本席就搞不清楚，基本上高雄捷運還有很多空間可以載運高雄的乘客或上班族，結果大家還在強力執行高雄環狀輕軌，它有急迫性嗎？你看看其他的部分，包括大台北地區，淡海的輕軌捷運在規劃，大台中地區有捷運也在審查中，請教部長，竹竹苗的呢？這個部分本席有請大部去規劃，前後 5 年的時間，結果我離開交通委員會你們好像就停擺了。今天竹竹苗地區的輕軌捷運，包括新竹縣、新竹市、竹東和苗栗，這些地方可以串成一個大生活圈，苗栗縣政府也極力爭取要延伸串連到高鐵新竹站和未來苗栗的高鐵站，還要連結 3 個縣市的科學園區，包括新竹、苗栗、後龍和銅鑼等規劃，整體來看，竹竹苗的輕軌捷運不會輸給高雄捷運的必要性。

頭份的交流道在上班時間塞到不行，本席選舉的時候只要站在頭份的交流道和所有交通族、上班族揮手就會當選，你看它人口多到什麼樣子，下班的時候車子都回堵到高速公路上好幾百公尺下不來，可見得它的重要性，難不成這些台灣省所屬的縣市是二等公民？然後這些大台北、大台中，大高雄的捷運乘載率在沒有高達 5、6 成，6、7 成的情況之下，又要再做環狀的高雄捷運。

毛部長治國：這個部分請陳司長說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員關切的應該是竹竹苗的輕軌系統，新竹市政府在 98 年有提出

這個計畫，因為內容不是很具可行性，所以我們請新竹市政府重新研議再報上來，現在新竹市政府大概還沒有整合好相關計畫，所以到目前為止還沒有送上來。原則上部裡推動這樣的捷運建設大概都有訂定一個捷運建設和土地開發的作業要點，要提案的地方政府就可以依照這個作業要點提出相關的可行性計畫，等部裡審核通過以後就會繼續進行綜合規劃，剛才委員提到的高雄市環狀輕軌就是循這樣的模式在做處理。

徐委員耀昌：本席剛才講的只有頭份，事實上新竹科學園區也是塞到不行，總統的政策是節能減碳，大眾捷運、大眾公共運輸是未來的趨勢，讓這些上班族能夠在預期的時間到工作地點去上班，尤其是新竹科學園區、苗栗竹南科學園區和銅鑼科學園區等，這部分真的有其必要性，在我印象中司長也是苗栗人。

陳司長彥伯：是。

徐委員耀昌：你是苗栗人怎麼不照顧苗栗人？

陳司長彥伯：一個捷運要建設之前，恐怕還是需要相關醞釀的培養，目前部裡的政策是用補助的方式，不管是剛才講的苗栗縣也好，新竹市或是新竹縣也好，在這些塞車的地方推動公車的建設，當它醞釀到一定的程度再來談軌道運輸，我想應該會水到渠成。

徐委員耀昌：本來跨縣市就很難搞，包括新竹縣、新竹市和苗栗縣本來就是各自為政，你當路政司司長更應該本於權責去積極督導，請問主辦的是新竹縣還是新竹市？

陳司長彥伯：新竹市。

徐委員耀昌：要叫它積極的處理。

陳司長彥伯：對，我們會去瞭解新竹市政府目前的進度，剛才委員提到跨縣市的公車，那是屬於公路客運，我們會責由公路總局或是由專案辦公室來協調相關業者和地方政府，看要如何提出一個可行的路線來服務民眾。

徐委員耀昌：部長，這個部分你怎麼看？有沒有時間表可以給本席？

毛部長治國：委員剛才說的這幾個科學園區，基本上它有一定的範圍，事實上交通部也要求地方政府在這部分能夠先從公車做起，目前我們比較有掌握的，譬如新竹縣的科學園區，員工住宿的點和他工作的地點，這兩點之間比較具體，所以這部分現在用公車的方式來處理，希望大家不要開車，用公車來服務，交通部會先從這個地方做起，將來在竹南等地區，我們可以請苗栗縣政府也來提這種起訖點，究竟乘客從哪裡來要去哪裡，我們先把最大宗的做處理，至於下一步就要看它有沒有跨區域串連的需要，這樣循序漸進，如果一開始就要規劃一個一、二百億的輕軌系統，我認為做完以後如果沒有醞釀也是浪費。

交通部現在要循序漸進，更長期的規劃可以做，可是短期來看，以台灣來講，要做軌道運輸一定要先從公車做起，有很多地方連公車都沒有就說這條路將來要蓋一條軌道，我想以現今的政府財力大概沒有能力這樣做。

徐委員耀昌：今天每個地方都在搶著要做輕軌捷運，誠如部長所說，動不動就幾百億，政府也沒這個能耐，如何有替代方案，或者做什麼……

毛部長治國：我們漸進式來推，把很多擁塞的問題先解決。

徐委員耀昌：對，這個部分要拜託部長交代有關單位來處理，好不好？

毛部長治國：是，這也是我們現在努力的重點。

徐委員耀昌：另外再請教部長，針對立法院去年三讀通過道路交通管理處罰條例的九十二條，汽缸排氣量在 500cc 以上的大型重型機車，在規定的時段、路段能夠行駛高速公路，目前國道 6、8、3 號道路在新化以南的路段要做為大型機車行駛國道的試辦路段，預計 9 月開始辦理，交通部對於未來這部分的安全或是種種因素有沒有做考量？

毛部長治國：這個問題要請司長來說明。

陳司長彥伯：原則上我們開放就是希望循序漸進，而且是在安全可以確保的情況下來做處理，剛才委員提到安全的部分，在道路交通安全規則我們有訂定相關規定，甚至連訓練也有相關的規定，至於開放的路段和時段，目前我們正在洽徵路線經過的縣市政府的意見，如果它們都同意，我們就會對外開放。

徐委員耀昌：這個部分真的要注意，重型摩托車是人包著車子，轎車是車子包著人，譬如台 3 線已經儼然成為重型車騎士最想走的道路，轉彎然後極速，造成地方上很多反彈。對於重型機車，當然每個人有他的興趣或是享受騎摩托車的休閒，但是真的要考慮到安全的因素。

主席：請吳委員育昇發言。

吳委員育昇：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了，請問淡水輕軌是不是全國第一條輕軌？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。應該是。

吳委員育昇：今天院版的修法把輕軌規範寫進去，第一條適用到的就是淡水輕軌，淡水輕軌在政策上確定要蓋，而且一定要蓋，非蓋不可，這是我們的共識，對不對？

毛部長治國：對。

吳委員育昇：請問交通部是不是在 4 月 26 日已經審議通過淡水輕軌的案子？

毛部長治國：這部分要請朱局長來說明。

主席：請高鐵局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。4 月 26 日交通部針對綜合規劃報告原則是通過，當然還要修正補建一些東西，包括風險專章和敏感度分析，這個部分在 3 個禮拜內應該可以拿出來。

吳委員育昇：可以拿出來是指報院嗎？

朱局長旭：對，我們初核沒問題就報院。

吳委員育昇：因為中國時報和聯合報都寫了一則消息，讓本席有一點壓力，它們報導明年就可以動工，請問局長，明年動工是不是交通部的政策方向？是不是局長、司長和部長，大家已經有共識的一個政策方向？

朱局長旭：我們計畫的時程規劃是這樣子，只要行政院一核定，第二年就開始。

吳委員育昇：如果今年核定，明年第二年就動工？

朱局長旭：可以這麼講，如果明年動工的話，應該是前置作業的工程，因為真正的工程在未來可能

要採取統包的方式，統包商要進材以後才能夠……

吳委員育昇：如果明年前置作業開始進行，是不是按照你們規劃的 6 年，在 107 年年底完成？

朱局長旭：假使今年能夠核定，預定完工的時間是 6 年。

吳委員育昇：請問核定之後還需不需要做環評？

朱局長旭：環評的部分已經做過了，目前在審核當中。

吳委員育昇：審核當中是指目前交通部在審核當中？

朱局長旭：對，是同步作業。

吳委員育昇：所以交通部只要能夠完成，報院以後就沒有陸續的環評問題？

朱局長旭：因為環評是送到環保署，至於綜合規劃報告是院裡要做最後的核定。

吳委員育昇：綠山線的第二階段延伸到聖約翰科技大學，可不可以把這個部分的環評一併在這個階段裡面做處理？因為它是同一個延伸的概念。

朱局長旭：以目前的計畫來講，我們在這個規劃報告中有做一些評估，但沒有把這個路線的長度併入計畫，如果要再併進去，這個計畫可能就沒辦法提報。

吳委員育昇：怕會影響到它的期程？

朱局長旭：對。

吳委員育昇：為了不影響它的期程，就在這個階段先把它做切割處理？

朱局長旭：是。

吳委員育昇：未來如果要延伸第二階段到聖約翰科技大學，另外會再提報、再環評？

朱局長旭：是。

吳委員育昇：局長，淡水輕軌是非獨立的專用路權，按照院版的草案，本席看到總長度不超過全部路線長度的四分之一，現在第一階段的綠山線，在第二階段會延伸到聖約翰科技大學，107 年以後還有一個藍海線，依照本席的經驗論斷，很容易超過四分之一，如果現在四分之一立法定下去，本席擔心未來淡水輕軌會超過四分之一。

朱局長旭：這裡的四分之一指的是共用路權，以現在的綠山線、藍海線來說，只有靠淡水老街那一段因為路幅非常狹窄，所以那個路幅是一個共用路權，不只輕軌車子會走，車輛和行人都會在上面，這個範圍非常有限，大概只有一公里多，至於延伸到聖約翰大學的部分，基本上在我們的路段裡面還是會有一些區隔。

吳委員育昇：所以本席現在擔心的是你這個四分之一的概念，如果我主張不超過三分之一的話，整個空間會不會比較寬廣？

朱局長旭：我想我們會把這個訂下來，用共用路權是不得已的作法，正常的作法是在路段裡面最好做一些實體的區隔，入口處則開放。

吳委員育昇：它在高架的時候，平均速度可能是 70，到了平面，速度會變慢。請問在進入淡海新市鎮之後，道路安全部分有沒有做規範？

朱局長旭：就平面輕軌而言，交通入口處的安全，是一個非常重要的議題，所以我們請顧問公司研議該方案時，也把臺灣現在入口的一些交通行為，包括車輛、行人及機車都考慮在內。日後在開

始營運之前，可能還要與地方政府配合，加強宣導；除了要有一些必要的處罰、罰款措施外，一開始就要建立民眾守法、守秩序的觀念。畢竟輕軌在國內，包括北部、南部，都是第一次引進，我們希望這次的引進是成功的，是大家都能接受的新的交通運輸系統。

吳委員育昇：同樣的問題，本席想請教陳司長，交通部路政司或高鐵局本身，有沒有針對未來輕軌在平面部分做過這樣的研究調查？因為它是非獨立專用路權，它與一般的汽車、摩托車、行人會產生交叉，而臺灣的用路習慣、行人習慣、行車習慣是沒有辦法像國外那麼樣遵守規矩，本席支持高鐵局、支持交通部，在淡海新市鎮用平面行駛，但是地方民意有一派人主張用高架，他們擔心整個路權在使用的時候，易與行人在平面上發生車禍，發生衝突，你也知道，現在喝酒開車、喝酒騎摩托車的人很多。你們有沒有針對這個部分，做過研究？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。我跟委員簡單的說明一下，有關輕軌共用路權、C 型路權，即剛剛提到的四分之一，約一公里的部分會出現這個問題，相關的道路交通管理或行車規範等等，交通部運輸研究所 96 年的時候，曾經做過輕軌與公車捷運系統納管的相關研究，針對如何行駛，如何規範做了一些研究，並提出具體的修正條文。所以我們在推動這樣一個輕軌運輸時，其實也有考慮到相關的交通安全因素。

吳委員育昇：所以，以後在這個平面裡面，所有入口處的管制，你們都有把握？因為它是非獨立的專用路權……

陳司長彥伯：它有優先號誌，確保它通過入口處是優先的，而且到了共用的時候，我們也有相關的法令，可以進一步禁止非屬必要或緊急狀況的車輛在這個路段行駛。

吳委員育昇：針對淡水輕軌的興建，整個公車接駁系統是否已在同步規劃中，還是要等到快完工的時候，再做規劃？

陳司長彥伯：這應該是同步規劃中。

吳委員育昇：這部分，朱局長理解嗎？本席現在最關心的是，如果延長至聖約翰科技大學，它有時候是前不著村，後不著店，必須靠公車的接駁系統來做運輸。

朱局長旭：我想跟委員報告兩點，一、新北市政府已準備在這個預定的路線，開行公車。二、以後各站的接駁系統，包括公車及其他的交通運輸，我們都會規劃處理。

吳委員育昇：謝謝。

主席：請許委員添財發言。

許委員添財：主席、各位列席官員、各位同仁。本席來自臺南，臺南市的大眾捷運規劃了 30 年以上，今天卻以財政困難、不敷成本，因此就不用再討論，這就是給臺灣唯一的古都、合併後總計 187 萬市民的回應！如果是因為財政困難，停止大眾捷運的興闢，那麼長期以來花那麼多錢規劃，這是在圖利誰呢？所以臺灣為什麼會混亂？為什麼沒事會弄成市場秩序大亂、人心惶惶、民怨沸騰？真是亂七八糟！哪有因為財政困難，該有的公共建設就停止不做？優先順序也應該詳加考量啊！一個城市原本有很好的都市機能，這個都市機能卻由盛轉衰，原因就在於公共建設沒有好好配合。20 年前臺南市部分地區的地價每坪高達 25 萬元，雖然現在的公告現值仍保留在每坪 20

萬左右，實際市價可能不到 15 萬元，這還只是平均值！因為民間的交通工具一直在進步，從腳踏車變成機車，機車又變成汽車。因為汽車消費時代來臨造成道路擁擠，可是重大的大眾運輸系統卻無法配合，都市機能退化，於是就往外擴張，有錢人有辦法開車子往返，可是那邊也只有寥寥幾幢大房子，無法形成人口密集的「結市」機能。所以公共建設應配合都市發展的需要，不能只看財政狀況來決定！供給可以創造需求，若因為財政不佳的理由而停止供給，就沒辦法創造需求，原有的經濟活動水準就會被破壞，所以臺灣的整體經濟是越搞越退步。國民所得老是在 1 萬多至 2 萬之間掙扎上不來，上來以後又伴隨貧富差距擴大的問題，在 1 萬 5 至 2 萬之間，這 5 千元的差距與臺灣人民的生活水準無關，很多都是到外地投資拿回來給家人，就像波蘭很多家庭的生計都來自於在美國打工的親戚朋友。現在臺灣的經濟，很多消費能力的來源是臺商在外國寄回來的，跟臺灣的經濟活動無關，使得貧富懸殊越來越大。所以，應該在維持城市發展、達成經濟目標的前提下，確立捷運的工程規劃、財務規劃，並運用金融手段而非財政手段來解決財務問題，況且現在的利率這麼低，才 1%、2%，為什麼不舉債來加速建設呢？若因為財政困難而錯失擴大公共建設的良機，將破壞整體發展的需要。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。許委員，請容本人講句話。從發展大眾運輸的角度來看，我認為臺南市目前最應該做的一件事就是把市區公車系統建立起來。

許委員添財：早就建立起來了。最近十年來，臺灣公車族成長最快的、沒有衰退的，就是臺南市！

毛部長治國：對啦！今天臺南市也希望有一個自己的市區公車公司。事實上現在臺南市公車都是用公路客運在跑，最近加入的是臺灣好行，我們希望臺南市政府交通局能趕快把公車網路儘速建立起來……

許委員添財：部長，請你經濟分析一下，所有權是誰不重要……

毛部長治國：對啦！這我也同意！因為這是臺南市政府的意見。他們說希望自己擁有一個……

許委員添財：那是信任政府，現在要搞公營企業、搞市營企業，那是另一回事。當時我就說不能再製造財政黑洞，你看高雄市公車處賠了多少錢……

毛部長治國：對啦！我也不認為說臺南市自己有沒有公車系統……

許委員添財：你為什麼用它現在的申請來答復我的問題！莫名其妙……

毛部長治國：但是交通部的重點不是要成立一個公司，而是希望臺南市政府把它的公車路網……

許委員添財：它現在的公車發展得很好啊，用高雄客運剩餘的資源來臺南經營的話，雙贏……

毛部長治國：對啦！就是要把公車路網……

許委員添財：當時是臺南客運破產，臺南市政府去救他，但是臺南市政府沒有接受爛攤子，反而利用這個機會轉化成資產……

毛部長治國：對啦！這種處理我們也……

許委員添財：你沒有去稱讚臺南市政府過去這種非常的作法、高明的經濟手段，卻在這裡說反話……

…

毛部長治國：沒有沒有，事情的重點不在於所有權，而是在……

許委員添財：這個政府就是無能、貪腐、好大喜功！要做什麼就先弄一個很大的，就必須要有很大的資本、花很大的錢，最後卻收不回來，毫無經濟效益評估……

毛部長治國：對啦！我們現在就是要循序漸進，希望從公車路網先做起，把公車族養出來……

許委員添財：30 年前就在規劃大眾捷運，30 年後的今天，臺南市因為錢的問題不能做，真是情何以堪！

毛部長治國：這不是錢的問題……

許委員添財：南部的人口不得不拚命往臺北跑，薪資倒退 14 年前的水準，生活成本增加好幾倍，這是國家經濟治理之道嗎？這是交通部配合國家經濟發展應有的作為嗎？

毛部長治國：報告委員，這最主要是運量的問題，不是錢的問題……

許委員添財：供給可以創造需求。

毛部長治國：供給創造需求仍有它的極限。

許委員添財：你還沒試怎麼知道有極限呢？

毛部長治國：就像高雄也說供給可以創造需求，但大部分高雄人沒有搭乘公共運輸的習慣……

許委員添財：部長不要急著隨便答復。據本席觀察結果，高雄僅捷運路線旁較有商機，其他地方連愛河都……

毛部長治國：我要講的是在興建的那一刻，高雄市公車族人口是非常低的，事實上只有 5 萬，但它規劃有 15 萬，所以興建完工後，要用蓋出來的捷運來養大眾運輸，這是成本很高的策略……

許委員添財：本席不願對此發表不公平或不周延之評論，要親身治理城市之後，才能了解。當時我在臺南市為何不聽交通部的意見去搞公車處？交通部說，只要成立一個公車處，幾十部車子都可以全部補助，但是以後的人員、人事等等維護費用，都是無底洞。這是一個交通議題，但是卻把它搞成了政治議題……

毛部長治國：交通部的策略就是循序漸進，藉公車來養大眾運輸的人口，等到量起來了，我們再來投資……

許委員添財：我一直不講「本席」，太嚴肅了！立法院的尊嚴都沒了，還在講「本席」，用「我」就好了！臺南市是一個有國際地位的古都，可以直接國際化、引進觀光人口，國際觀光客來到一個城市，卻沒有捷運運輸系統，他要怎麼觀光？叫他騎腳踏車、摩托車嗎？叫他搭公車嗎？開玩笑嘛！

毛部長治國：公車可以的啦。

許委員添財：若要把臺南打造成一個文化觀光城市，捷運規劃就要有特殊的考量，本席也說過不需要土撥鼠的交通方式，我們希望以路面上的輕軌，把幾個古蹟景點串連起來，也不需要 100 億元……

毛部長治國：我們先用公車串連起來，現在 88 線、99 線做得不錯了！

許委員添財：對啊，部長既然知道 88 線、99 線做得很好，全國第一名，如何把這優先路線變成電車，它一定會發揮……

毛部長治國：我們繼續培養它……

許委員添財：部長不要用擋的、用推的！若是讓本席來做中央的話，我保證財政絕不虧損，而且能解決問題。對於政府不建設導致經濟困頓，不發展導致財政困難，形成一種貧窮的惡性循環，要怎麼砍斷？臺南市是可以突破的！當時的優先路線，奇美的許文龍先生還曾出資幫忙，在這之前，德國的西門子公司也要贈送臺南市一條路線。你不能不為臺南古都講話，因為救臺南古都就是幫臺灣！

主席：請林委員明濤發言。

林委員明濤：主席、各位列席官員、各位同仁。再剩下 12 天，就是 520 總統就職日，內閣方面是否需要總辭？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。應該要總辭。

林委員明濤：請教部長有沒有意思要繼續留任？

毛部長治國：我想這個不是由我決定的。

林委員明濤：一定會先徵詢你的意願。

毛部長治國：這不是由我決定。

林委員明濤：我若是馬總統，一定會將部長留任。因為部長這 4 年來表現得非常好，尤其在整個交通狀況，及觀光各方面，部長皆能瞭若指掌，非常不容易。

毛部長治國：謝謝委員肯定。

林委員明濤：這 4 年來，部長給自己打幾分？

毛部長治國：報告委員，我從來不給自己打分數。

林委員明濤：部長認為這 4 年來做得怎麼樣？是很滿意呢？還是需要再繼續加強？或有其他心得？

毛部長治國：我們總是盡力而為。

林委員明濤：部長覺得就任以來是否對全國交通運輸、觀光運輸感到滿意？

毛部長治國：還有很多改善空間，這是永無止境的。

林委員明濤：部長有意願要留任嗎？若沒表明，總統無從知悉。

毛部長治國：若可以不做，退休最好！如果可以選擇，這會是我的選項。

林委員明濤：部長退休，對國家是一種損失。部長做得相當好，要再找對交通各方面這麼清楚的人，相當不容易。各部會首長中，最令本席滿意的，就是毛部長了，所以總統若有意留任，你就要繼續做，為國家再盡一點力量。退休無異浪費了國家如此優秀的人材。部長是否有意願留任？

毛部長治國：報告委員，這不是我能決定。

林委員明濤：據今日報載，總統府好像有要爭取部長繼續留任，但到目前為止，部長仍然沒有答應，是否如此？

毛部長治國：有這種報導嗎？我不知道。

林委員明濤：聯合報有報導。所以總統若徵求你繼續留任，你就再為國家再做點事情，好不好？

毛部長治國：那個報導不實……

林委員明濤：什麼不實？部長做得那麼好，若不留任，誰有資格接任你的職務？如果總統有徵求你

的意願，你要一口答應，若你不敢答應，本席替你答應。部長在這 4 年中表現非常好，我們都可有目共睹，若總統或行政院需要你時，也請部長不要拒絕，為國家再做一些事情，因為你答應本席的事情都還沒有完成，所以你要繼續幫本席完成。現在我再請教部長，每次開會我都提出來，就是 2008 年當時臺中捷運有規劃一條路線，藍線的部分有意思要經過太平、南投線，我請教過朱局長，他說這是由臺北市捷運局規劃的，請問許處長，到底有沒有在規劃？

主席：請臺中市捷運工程處許處長說明。

許處長昭琮：主席、各位委員。有關臺中藍線這部分，應該講南投是橘線，針對橘線我們是有規劃分期，第一期是規劃到霧峰，到後期才會規劃到南投。

林委員明濤：有沒有進行規劃？都還沒有動？

許處長昭琮：目前只是可行性評估階段。

林委員明濤：3 月 13 日李縣長曾跟臺中市胡市長、彰化縣等中部地區 3 個首長在早餐會報時提出，希望你們趕快進行規劃，甚至是規劃從烏日高鐵站經過草屯、名間這條線，他們在早餐會報有應允，但有沒有開始動作？

許處長昭琮：有，這個我們都有納入研究當中，烏日是延伸至彰化，而到霧峰、南投的是由橘線來延伸。

林委員明濤：初步有沒有什麼草案？

許處長昭琮：目前是有個草案，但還是要分期，第一期是到霧峰，第二期到南投。

林委員明濤：請你們趕快將草案規劃出來，大概什麼時候可以向南投縣作簡報？

許處長昭琮：目前還沒有到簡報的階段，我們規劃好時會再跟南投作簡報。

林委員明濤：希望儘速規劃。

許處長昭琮：是。

林委員明濤：規劃完成之後，對於什麼時候、經過什麼路線、要多少財力、徵收用地等各方面，我想地方政府應該會配合，麻煩你們儘速規劃，好不好？

許處長昭琮：好。謝謝。

林委員明濤：接著再請教部長，我今天看報紙報導 ETC 收費大概有兩千多萬沒有辦法收，如果沒有辦法收回來，而明年又要實施里程收費，將來不用收費站，那麼不繳費的問題可能會比現在更嚴重，請問交通部對此有何克服的方法？

毛部長治國：高速公路每年收入超過兩百億，所以相對來講，兩千萬占其中比率不是太高，其次，對於用假車牌、報廢的車牌等情形我們也在抓，這套算是執法系統，我們是以攝影的方式來抓的，我們將來會進一步強化這套系統。

林委員明濤：目前大概有將近兩千萬沒有收，請問高速公路局有什麼因應對策？

毛部長治國：諸如此類，可以追繳的我們當然會追繳，不過我剛剛講過，相對比率來講，兩千萬占兩百億中的百分比還算是低的，但也不能因為比率低我們就不管，所以我們還是有追繳的措施，我們會配合公路警察局來處理這問題，當然，我們也會進一步研議強化的措施。

林委員明濤：明年改為 ETC 收費之後，目前收費站大概四千多位的人員怎麼安置？

毛部長治國：按照當時跟遠通公司之間的合約，這部分人力他們基本上要協助處理。

林委員明濤：如何處理？只有資遣。

毛部長治國：沒有，有些要轉介。

林委員明濤：現在收費站員工都憂心忡忡，明年實施之後就沒有工作可以做了。

毛部長治國：整個措施他們應該都有了解才對，有配套。

林委員明濤：如果你明年繼續擔任部長，ETC 收費將來實施之後後遺症可能相當大、相當困難，所以再從長計議，再延一下也沒有關係。

毛部長治國：我們很審慎評估這整個後續推動……

林委員明濤：不要像油電雙漲，造成董事長辭職，造成這麼好的人才為政治負責任而辭掉這個董事長的職位，這是很可惜的。

毛部長治國：我們推動這個政策一定是戒慎恐懼的。

林委員明濤：明年對 ETC 若還沒有周全的計畫，那麼，如果能夠延，再延幾年也沒有關係。

毛部長治國：我們對這部分都很審慎，我們最近會有推廣的措施。

林委員明濤：如果推動有困難，就不要強力執行，免得後遺症太大。

毛部長治國：我們一定會非常審慎。謝謝。

主席：休息 15 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，請林委員國正發言。

林委員國正：主席、各位列席官員、各位同仁。身為高雄的民意代表，本席有兩個重要的事情要拜託部長，第一是高雄的輕軌，請問相關會議是不是已經報到部裡面，交通部是否已審查通過？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。對，交通部已經審查，需要高雄市政府再作一些修正，等到修正完，我們會儘快往上報。

林委員國正：我們要拜託部長儘快往上報，因為這條輕軌會經過中央政府投資四、五十億的流行音樂中心、海運大樓甚至未來還會連接星光路。

毛部長治國：它和港務局及港灣公司的發展都有關係。

林委員國正：所以拜託部長儘快促成。

毛部長治國：是。

林委員國正：第二點，剛才在座高雄的委員先進也提到，我們希望國十能夠免收費，這些地區屬於經濟弱勢或是災區，部長的考量是如果國十免收費，那國二、國四、國八怎麼辦？其實這個問題可以解決，因為莫拉克颱風災後重建條例在今年 8 月即將到期，5 月中下旬行政院將召開會議討論該條例延長期程。如果明年開始實施，希望交通部能把國十相關議案報到莫拉克颱風災後重建條例裡面，送請行政院審議。這樣將會有法律的規範，和其他地區可以有所區隔，這件事要拜託部長。

毛部長治國：委員的意見很有創意，我們來思考一下。

林委員國正：對，你們可以努力、思考，最後拍板定案的並不是你們，這件事要拜託部長。

另外，國七未來的規劃是沿著洲際貨櫃中心、陽明海運一直出來，本席希望你們對路線的規劃要審慎評估，因為民眾五、六千坪的土地被從中開一條路，土地的完整性和街廓都被破壞。所以有關路線的規劃，務必請國工局和高公局審慎評估，多辦幾次公聽會，傾聽大家的意見。

毛部長治國：好。

林委員國正：第四點是有關捷運的問題，我認為錯誤的決策比貪污更可怕，過去對高雄捷運錯誤規劃，好大喜功，在九十幾年初就規劃高雄到 100 年時每天平均有 48 萬旅運人次，這都是為了財務收益效益平衡而灌水。結果到了 100 年，每天大概只有 13 萬 6,000 人，相差 35 萬人。換言之，預估量和實際數量相差 35 萬人次。這裡面有一個問題，那就是當時高鐵局怎麼會同意委託的顧問公司提出的評估報告呢？現在我們罵市政府說，財務效益評估黑白講，他們會說是你們准許的啊！所以高鐵局進行效益評估時務必要嚴謹，不然會產生嚴重的財務落差。

更可笑的是，到 100 年每天的運量最多十四萬左右，假日大約在十五、六萬，而當年高雄市政府竟然同意高雄捷運對業者保證運量，部長你知道每天運量要多少嗎？

毛部長治國：不知道。

林委員國正：30 萬人次。當年的市長竟然同意保證運量 30 萬人次，要是真的保證，現在高雄市政府就要破產了。所以高鐵局對各縣市政府捷運進行評估時，務必對運量要很嚴謹地評估。該做就要做，但是不要灌水，這樣是不對的。

另外，高雄是雙首都，我們的政治首都在台北，經貿海港首都則是在高雄，國際雙首都不能沒有捷運。鐵改局訂定相關規定，其中第十三條規定，民間機關在籌辦興建營運期間，自有資金最低比率要維持在 25%，請問是不是有此條文？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。是有這樣的條文。

林委員國正：你們有沒有評估過，以台灣現行的情況達得到嗎？萬一沒有達到怎麼辦？你們要勒令他們關門，還是政府買下來？

陳司長彥伯：現在修正所增加的這個條文其實是民投辦法相關的規定。

林委員國正：如果民間沒有達到 25%，你們要怎麼辦？

陳司長彥伯：這是民間參與的，我們會請他們改善。

林委員國正：可是他們沒辦法改善啊，那要怎麼辦？這不是亂規定嗎？高雄捷運資本額有多少，你知道嗎？只有 100 億。可是從 97 年開始虧損 22 億，98 年虧損 15 億，99 年虧損 13 億，100 年虧損 14 億，累計虧損 76 億元。實際股東權益淨值 26 億，差擬的 25% 到明年就過不了了，高捷一年約虧損 20 億，你們這個規定等於是亂訂。高捷公司的帳，你們都沒有去看，還訂這種條文送到立法院審議，這 26 億是真實數字嗎？副局長不必回答，中央訂這種條文，怎麼讓高雄捷運局副局長來回答呢？我跟副局長很熟，因為我在高雄市議會當了 8 年議員，怎麼會不知道呢？我告訴你，高捷公司已經破產了，100 億的資本額玩 4 年就破產。為什麼破產呢？高雄捷運當年

1,800 億，扣除營建部分和機電部分，總共留下 66 億左右的平準基金。平準基金累計挹注了 30.37 億之後還有 26 億，如果不挹注的話，高雄捷運公司的資本額扣掉平準基金剩下負 4.37 億，早就破產了。所以你們是亂訂條文，民間的 BOT 版本把高雄捷運吃乾抹淨，部長一定要審慎思考。

最後，對於海港經貿雙首都，我們應該不分黨派認真支持高雄捷運，高捷現在面對的問題就像高鐵一樣，是折舊加上資金的龐大利息負擔。本席在總統府曾當面拜託部長，你們要誠懇務實地面對，高雄捷運公司和高雄捷運局對高雄捷運未來何去何從要做出明確的定調，例如是不是比照北捷模式？如果每年繼續攤提折舊，每年負擔龐大的利息，平準基金只剩 39 億，大概再 3 年就完蛋了。所以要救這條捷運，高雄市政府捷運局與高雄捷運公司的吳濟華董事長及郝建生總經理，大家要一起坐下來談，未來高捷將何去何從？你們要趕快陳報交通部，因為當時部長告訴我，這筆錢是補助給高雄捷運公司去做，它又做一個 BOT 的轉包，與台北市政府自己在做的北捷完全不一樣，這是相關法令的問題，如果現在要中鋼接手，但中鋼只有 30% 的股份，70% 的民股「放給它爛」，所以其他的 25% 根本達不到，因為民間公司讓他做 BOT，他有優先的工程發包權，等拿到工程賺了錢以後，他的資本就「放給它倒了」，他在工程的部分賺三十億、五十億，當時他投資三億，在股份的比例中是最大的股東，但是他為了拿到工程的優先採購權才去做股東，所以他賠個二、三億元也沒關係。本席要拜託部長，請交通部幫我們救一救高雄捷運。這是我最大的期待，謝謝。

主席：接下來登記發言的林委員佳龍、高委員金素梅、李委員鴻鈞、薛委員凌、林委員世嘉、楊委員瓊瓊、吳委員秉叡、李委員桐豪、賴委員士葆、盧委員秀燕及謝委員國樑均不在場。

請徐委員欣瑩發言。

徐委員欣瑩：主席、各位列席官員、各位同仁。本席想請教部長關於高速公路一高、二高的問題。

部長過去是交大的教授，您曾經在上下班時間經過國道一號新竹路段嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。有，上、下午的尖峰時段我都走過。

徐委員欣瑩：最近一次是什麼時候？擔任部長時有嗎？

毛部長治國：可能要回到我是路人甲的時候，就是在交大任教時。

徐委員欣瑩：中山高速公路從北到南的上、下班時間，過去幾年新竹市的交流道整體改善，所以壅塞的情況減緩，但竹北市以南下來說，竹北交流道在新竹交流道前一個，因為近年來新竹縣人口不斷增加，在立委席次減半時，二十五萬至三十萬人口有一席立委，當時我們只有四十幾萬人，現在竹北市的人口快速增加，目前已經有五十三萬人口了，但還是只有一席立委。當初設計竹北交流道時有點設計不良，因為人口不斷增加，所以上、下班時間，尤其從竹北到新竹科學園區這一段變得非常壅塞。過去十年來新竹科學園區就業的人很多是外地人，但現在大概有一半以上在竹北落腳，所以每天上、下班時間從竹北到新竹科學園區壅塞得非常厲害。關於這個部分，本席想請教部長，你們有沒有思考過解決之道？

毛部長治國：過去我在交大那段時間常常在那裡進出，所以也注意到要跨越頭前溪兩岸中間幾座橋

，不論是高速公路或地方道路，尖峰時間大概都滿塞的，因此我們將其分成幾個部分來看，一方面我們認為短期內即便要做工程改善也需要時間，現在我們配合縣政府與市政府共同研議任何可能性，當然，從台北來是另一回事，但從竹北與科學園區之間等等，屬於這個區域的……

徐委員欣瑩：或者是整個新竹縣民眾的交通。

毛部長治國：對。我們認為最快的解決方式是能夠把它的路線抓對，能夠符合需要的點對點服務，讓班次抓對，像這樣我們希望能夠相當幅度讓這些人不要自己開車，能夠來搭巴士，我們現在近期的重點在這裡。另外，我們當然也要求高速公路局，請他們針對整個區域，從一高三高中間的整個大範圍，2 條高速公路本身及 2 條高速公路之間，是不是還有其他硬體改善我們可以執行？我們也在做這方面的研議。

徐委員欣瑩：部長，就本席所知，其實竹北交流道的改善計畫也一直有在研議？

毛部長治國：是。

徐委員欣瑩：本席希望為我們新竹縣來請命，因為竹北也是新竹縣市所在地，現在高鐵六家站也在竹北，竹北整個發展的交通量，希望交通部能夠配合地方蓬勃發展，竹北交流道能夠改善，特別是過去已經喊很久的，我們希望做分離式鑽石型交流道，看能不能以地區性主線道，也就是光明 6 路、北邊線道、118 線做聯絡道，能夠減輕整個竹北交流道腹地的壅塞。

毛部長治國：我想跟委員報告，高公局近期就會針對我剛剛提到的，整個硬體與路網方面的研議會提出來跟部裡做討論，到時候也可以把相關資料提供給委員做參考。

徐委員欣瑩：本席要的不是這樣，希望能夠重視竹北交流道的改善計畫。

毛部長治國：瞭解，瞭解。

徐委員欣瑩：能夠儘快編列經費，我們希望能夠改善。

毛部長治國：是。

徐委員欣瑩：這是第一個。第二個，本席想請教部長，我們一高、二高由北到南，幾乎都連結在地的東西向快速道路，你知道由北到南有哪裡東西向快速道路沒有跟一高、二高連結的？剩下哪裡你知道嗎？

毛部長治國：新竹這邊最主要是公道五。

徐委員欣瑩：公道五幾乎已經在附近，新竹縣東西向快速道路，一高經過新豐湖口交流道、竹北交流道；二高經過芎林、竹東、關西，但是我們的整個東西向快速道路都沒有連接一高、二高。其實，剛剛本席所說的壅塞情況，如果能夠建置聯絡道路，我相信整個交通是可以舒緩的。

毛部長治國：這一部分我要看看高公局最近正要提出來的計畫內容是什麼，看能不能涵蓋委員剛剛說到的看法。

徐委員欣瑩：本席拜託部長，這兩塊絕對是整個新竹縣現在蓬勃發展碰到最大的瓶頸，要請交通部能夠全力來協助我們。

毛部長治國：是，瞭解。

徐委員欣瑩：好，謝謝部長，今天本席質詢到這裡。

毛部長治國：謝謝！

主席：接下來登記發言的蕭委員美琴、陳委員歐珀、紀委員國棟、林委員正二、廖委員國棟、張委員慶忠、呂委員學樟、江委員惠貞、王委員惠美、黃委員文玲、林委員滄敏、鄭委員天財、孔委員文吉、潘委員孟安、陳委員明文及蘇委員清泉均不在場。

請邱委員文彥發言。

邱委員文彥：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要請教毛部長，捷運南北線目前據我的瞭解，是需要進入二階段環評，不曉得進度怎麼樣？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。這個可能要請臺北市捷運局來說明一下。

邱委員文彥：簡要說明就好。

主席：請臺北市捷運局綜合規劃處王處長說明。

王處長偉：主席、各位委員。因為現在部裡要求還要重新做可行性研究，變成我們要把可行性研究報奉核定之後，在綜合規劃時候會把第二階段的環評一起來做。第二，當時雖然高爾 *scope of service* 已經定了，後來因為整個中央補助款沒有合約不能保留，所以這一部分經費我們後續還要來爭取。

邱委員文彥：這一部分經費我記得林委員德福很關心，中永和地區少了一條南北線，這個地方是不是請部長優先考慮。現在我想給部長看一下投影片，今天我們雖然有很多捷運，但是整個交通建設一些觀念可以提供給部長做參考，部長等一下可以做綜合性答復。

毛部長治國：是。

邱委員文彥：我只是用投影片把我的一些想法提出來給貴部做參考，上一次也有 2 個檔案，也一起給部長。

我們最近有很多建設都有高架，包括捷運往桃園的延伸，另外在國道一號，這個部分大家都可以看到正在施工。其實，很多專家或民眾也在擔心，有這麼多捷運高架或快速道路建設，第一，景觀上是很大的衝擊，過去本席在大學的時候還畫過國道 1 號的配置圖，那時候覺得國道 1 號的品質非常好、景觀非常漂亮，可是現在加了這麼多高架以後，這個是很大的問題。第二，有沒有重複投資的問題，因為我們有國道 1 號、國道 3 號，也有高鐵，現在又有捷運，這麼多重複的投資到底是不是恰當？有沒有一個通盤性檢討？包括很多捷運已經有了，像臺北市信義路公車也是照跑，其實，現在除了上下班以外，大部分公車是沒有什麼人，所以將來整個營運的效率好不好，其實可以來考量。

本席關心的一個問題是，大概兩三年前，日本曾經做一次都市景觀的評估，結果全日本景觀最糟糕的，他們認為應該拆掉的高架道路就是日本橋，那個好像是一個古蹟，非常棒的古蹟，結果搞一個高架以後，景觀是非常不好的。這是全日本在都市景觀裡面全國投票，認為最應該拆掉的。

我們也知道韓國首爾的清溪川，以前也是高架，後來就拆掉了，現在變成一個很重要的風景

區。我們其實一直有一個迷思，很多地方有想要建高架，當然部長是這方面的專家。我們建很多高架，很多交通建設反而是鼓勵更多的交通量進來，所以很多國家在都市裡面、市區裡面有更多的限制，讓私家轎車不要進來，而是發展大眾捷運，尤其是軌道運輸。

巴塞隆納那一張是非常有意思的照片，平面上你是看不到高架的，它的快速道路反而在底下，但是它又不是完全封閉型的，而是開口型，這種對空氣調節與營運維護是比較有利的，這種觀念是值得我們參考的。

另外一種是，本來很寬的道路，後來縮減以後部分留下來當成腳踏車道，這個交通反而是井然有序的。這種觀念是一種反向思考。

我們最近也發現另外一個捷運工程，就是新店十四張的捷運工程拆掉了一個古蹟。其實古蹟是非常棒的一個文化資產，在地方上雖然有產權的爭議，可是在我的觀點是覺得，在我們規劃的過程當中，有沒有把這些文化資產妥善地去做一個詳細的調查評估？

你可以看到劉家的宗祠，甚至包括很多交趾陶，我不知道現在進度怎麼樣，好像印象裡頭是已經要把它拆了。

下面那一張捷運機場的照片，你可以看到古蹟在正中央，古厝在旁邊，其實，我們在做規劃的時候，如果早就知道這裡有古蹟，為什麼不能避開？我們在徵收土地、規劃路線的時候，甚至軌道配置的時候，難道不能把它避開嗎？我是覺得我們對文化資產並不重視。下面這一張是牽涉樂生療養院保存的問題，所以我覺得我們對過去的文化資產並不是那麼重視，尤其工程建設的時候對於規劃師的訓練。

日本捷運不管在軌道運輸或地鐵，其實跟我們的捷運是一樣，他們現在在節能減碳方面非常值得我們去討論，但是國內任何法規和措施，事實上都沒有談到這個部分，也沒有把它連結起來，譬如，他們現在很多設施都是節電，燈管也拔掉一半。最近日本從去年 7 月 1 日開始，不再打領帶了，他們在推動酷斃裝，就是一種涼衫，即便是國會，他們也不再做這種衣服的裝扮，同時，也在做教育宣導，我覺得非常好。更有意思的是，我們看到優先席，就是我們的博愛座，優先席很值得注意，我們現在一直在講電磁波，他們的優先席有一個要求，就是你坐優先席或在優先席附近手機要關掉，怕電磁波會影響這些殘障、老人、婦孺等等。

下面這一張照片雖然看得不是很清楚，但是檔案可以給部長帶回去，大家可以看到，他把手機寫出一個 **off**，這可能是一種勸導性的，但是至少日本把這一件事當作一回事。我是覺得，我們在大眾捷運上有沒有相關設備？除了有委員提出來要有插電的插頭或充電設施之外，有沒有可能多做一些宣導，不管是節能減碳，不管是對健康福祉，有沒有一些想法，是不是可以請部長做簡單地回應？

毛部長治國：是，我想就擇要。第一個，我們最近看到很多高架，我可以這樣講，全台灣特別是西部走廊這些鐵路高架，最主要是我們要把鐵路捷運化，鐵路捷運化以後就會產生一個問題，就是班次提高，如果繼續存在平交道，整個都市的交通大概就完蛋了，等於兩三分鐘一班車，整個都市交通就會切斷，所以一定要立體化。從施工上來講，為了要克服這個問題，高架變成第一個作

法。事實上，如果委員有機會到臺中去看的話，我認為臺中那個做得很 OK，它把綠帶讓出來，將來大概會是這樣的標準。背後的背景就是捷運化，班次會提高，那個捷運化路線不會重疊，而且原來捷運路線的路廊最大，如果另外蓋一條捷運路線，變成重複投資。

至於高速公路，你看到五股到楊梅、汐止到五股這些完全是需求的關係，因為這些路段一直壅塞，壅塞唯一解決的方式，就是 1 號、3 號國道之外，除非另外再找一個路廊，我們現在是就現有路廊來弄，那時候的作法是只有把它高架起來，某種角度有一點不得已。

提到自行車道，我們相對來講，跟國外來比，我們最大的挑戰是，我們的摩托車太多了，摩托車把自行車可以用的空間統統吃掉了，所以摩托車跟人行道之間幾乎已經沒有自行車的空間。

邱委員文彥：部長，因為時間的關係，這個就……

毛部長治國：請委員多給我一分鐘，我很快把它講完。另外，在工程設計上可以這樣講，以高速公路為例，現在高速公路我們把它叫做第三代，第三代就是對於環境保育特別重視，儘量維持它的原貌、濕地保存，有些時候是創造濕地，當然，碰到文化資產保育不在話下。

其次，講節能減碳這一塊，我們也可這樣講，2025 年我們希望能夠回到 2000 年的標準，我們運輸部門有一個 quota 要來做節能減碳，我們也注意到，如果把公共運輸從目前的 13% 變成 38%，交通運輸那一塊 quota 我只能做到 15%，剩下來 85% 要靠車輛上的 engine，轉換為高效能的 engine 才行。這些地方我也是想盡各種辦法來弄。

最後，我們也在調查哪些人在使用公共運輸，我們覺得很慚愧的是，全臺灣平均 14% 的人會用公共運輸，軍公教大概只有百分之十一點多，因為這個原因，即便是象徵性，我們也發起一個月起碼有一天不開車的活動，像這些都有待大家更大力道來推廣，把有一些做得更落實。

邱委員文彥：在高速公路上面的高架施工，據說有一些公安的意外，請部長多注意。

毛部長治國：是，我們現在非常注意，瞭解，瞭解，謝謝！謝謝主席！

主席：接下來登記發言的吳委員育仁、陳委員亭妃、姚委員文智、江委員啟臣、葉委員宜津及廖委員正井均不在場。

詢答完畢，我們有 9 項臨時提案，因為在場委員人數不足，我們列入紀錄，不予處理。

一、捷運系統已累積旅量達五億人次，表示使用捷運系統的民眾有相當穩定量，在整體物價上漲的時候，是否得推出月票或年票等票種，優惠長期使用捷運系統的民眾，且也得使更多民眾願意使用捷運系統。

提案人：羅淑蕾 陳根德 楊麗環


二、鑒於目前油價大漲，為能鼓勵民眾搭乘大眾運輸，以及減輕油價對民眾的衝擊，爰此要求交通部與高鐵公司應於一個星期內檢討並提出國民之高鐵優惠票政策：提高自由座比例、延長回數票使用期限（由一個月延長至半年），以及高鐵周遊券或雙鐵周遊券應開放給國民購買使用。

說明：

高鐵周遊券		建議售價	
有效期限	成人票	孩童票	
3天	NT\$2,400	NT\$1,200	
5天	NT\$3,600	NT\$1,800	

雙鐵周遊券		建議售價	
有效期限	成人票	孩童票	
3天	NT\$3,800	NT\$1,900	
5天	NT\$5,500	NT\$2,750	

- 分為3天及5天兩種效期產品。可連續3天內或5天內不限次數、區間使用。
- 高鐵周遊券：可搭乘台灣高鐵全列車之標準車廂。
- 雙鐵周遊券：可搭乘台灣高鐵全列車之標準車廂，及臺鐵全區間各級列車（特定列車須有座位始得乘車，部份指定列車不得搭乘）。



提案人：李昆澤 劉權豪 羅淑蕾 魏明谷 陳根德

三、鑒於民國 102 年起國道全面改為計程收費，現行不收費的橫向國道均納入收費之列，與現行用路人使用習慣與橫向國道設置屬性大相逕庭。橫向國道屬都市聯絡道、與台八八等快速道路性質相同，且多為連貫偏遠鄉鎮與鄰近都市，本身即具有縮短城鄉差距、平衡城鄉發展的功能。建請交通部重新規劃考量計程收費機制，將國道十號高雄支線等橫向國道屏除在國道計程收費範圍之外，以不影響現行用路人使用習慣、縮短城鄉差距為計程收費之最高原則。

提案人：黃昭順 林明濤 陳根德 楊麗環 王進士

四、陸客來台投保的旅遊平安險僅理賠意外事故，且給付僅限發生意外傷殘死亡，陸客因疾病需在台治療，醫療費用將是一大問題。政府開放陸客來台觀光 3 年多，已有 65 名陸客死亡，其中 33 人死於意外、32 人死於疾病，傷亡人數高居來台外籍旅客第一；近來還發生多起陸客在醫院過世後，家屬拒絕支付醫療費，甚至不願處理遺體的醫療糾紛。建議交通部旅遊平安險應納入緊急救援醫療險，解決目前問題。

提案人：楊麗環

連署人：陳根德 羅淑蕾

五、由於捷運新莊機廠施工地段存在斷層帶及受壓地下水層，在捷運施工上從沒遇過這麼不穩定的地質條件，為了因應斷層帶地質問題，捷運局必須仰賴施工過程中的數據回饋，隨時調整

設計及施工方式，導致整個工程走走停停，甚至引起外界對於安全上的疑慮。建議交通部將新莊線延伸至桃園，新莊機廠遷移至桃園市。

提案人：楊麗環 陳根德

連署人：羅淑蕾

六、本院委員蔡其昌等 3 人有鑑於悠遊卡公司目前發卡量已超過 3,000 萬張，獨大電子票證發行市場，尤其在交通部推行「多卡通」政策後，悠遊卡提升為可於全國各大交通系統使用，發卡量巨幅成長，穩坐其獨大地位，獲取高額利潤。然悠遊卡公司股份除了是由台北市政府及台北捷運公司擁有 40% 股份，其餘 60% 各由客運業者持 25%、建置團隊與其他持 21%、銀行業者持 14%，造成悠遊卡公司的高額利潤是因政府投資建設而得，但是大部分利潤卻是讓民間賺取，而無合理分配予全民。爰此，交通部應要求悠遊卡公司辦理增資，並要求民股不得認購，由公營之交通事業單位進行認股，包括台鐵、台中 BRT、高捷等，以讓悠遊卡公司利潤合理分配予全民共享。

提案人：蔡其昌 劉權豪 魏明谷

七、我國行動通訊自 1983 年發展以來日益蓬勃，依據國情統計通報，至 2012 年 1 月底之行動電話用戶數達 2809 萬，超過全國人口，亦即每人擁有之行動電話門號數超過一個門號以上；加上智慧型行動電話各式服務日益普遍，行動電話已成為日常生活不可或缺之攜帶用品。惟近年詐騙電話頻傳、各種商業行銷及簡訊氾濫，影響行動電話使用者情形日益嚴重，電信服務業者本應提供使用者更便利之過濾、防堵不明或特定來電、簡訊之機制，但目前所有類似機制均須收費始能使用該服務，且費率計算不透明，爰建議交通部儘速促請電信業者對於室內、行動電話等服務，免費提供特定門號、簡訊之過濾服務，是否有當，請公決案。

提案人：管碧玲 王進士 魏明谷

八、台九線蘇花公路山區路段改善計畫由開發單位-公路局主導設立環境保護監督小組，但該小組事先未能完善評估，發揮監督功能，造成在古風隧道南口施作沈沙池時破壞出土之漢本遺址、遺物。爰此交通部有必要於 1 個月內檢討蘇花公路山區改善計畫環境保護監督小組之功能與運作模式，並具體改善如下：

一、該監督小組應至少每個月召開一次會議。

二、該監督小組委員應增加民間團體代表席次，以符合政府代表、專家學者代表、民間團體代表各三分之一比例。

三、該監督小組，召開會議應開放民眾旁聽列席，並准予錄影錄音，資訊公開，以利全民監督。

提案人：劉權豪 葉宜津 魏明谷

九、交通部所屬各機場航廈、港埠、車站、高速公路之服務區內，有任何營利行為均應依法令辦理招標，不得有私相授受或使國營事業圖謀不法利益之情事，並應採 OT、ROT 方式進行，以公共利益為導向，建立完整公共服務設置與維護責任，共創政府、消費者、業者三贏局面。

說明：

一、交通部對於各交通建設服務區內有限的商業營運場地，應採 OT、ROT 辦理招標進行整體性、前瞻性的規劃。例如交通部臺灣鐵路管理局經營之台北車站 2 樓（G+2 層）商場，以 ROT 方式招商，即被財政部之「活用公用土地作業說明」中列為成功之參考案例，財政部並誇讚此案「以引進民間資金及經營手法，結合成一具商業與轉運功能之嶄新車站，帶動週邊的經濟活動。」交通部應援例擴大辦理。

辦法：交通部所屬各機場航廈、港埠、車站、高速公路之服務區應依《促參法》規定，採 OT、ROT 方式進行，以公共利益為導向，建立完整公共服務設置與維護責任，共創政府、消費者、業者三贏局面。

提案人：魏明谷

連署人：劉權豪 李昆澤

主席：潘委員維剛、李委員鴻鈞及魏委員明谷提出書面意見，列入紀錄，並刊登公報。

潘委員維剛書面意見：

為加速都市軌道運輸建設發展，除加強對大眾捷運系統之建設、營運及監督管理外，鑒於輕軌運輸系統具因地制宜特性，成本低廉，及工期短等優勢，可提供都市地區內主線、接駁及遊憩等大眾運輸服務，已為世界重要都市改善交通問題之重要方法之一，爰將輕軌運輸系統納入本法規範，又本法有關營運、罰則等現行規定容有未合時宜之處，均有修正之必要。本次修法重點大概有：明定大眾捷運系統，依使用路權型態，分為完全獨立專用路權及非完全獨立專用路權，並增訂在規劃採用非完全獨立專用路權之大眾捷運系統時，應考慮對所經道路之交通衝擊等因素、增訂民間機構投資建設大眾捷運系統之最低實收資本額門檻，及民間機構在籌辦、興建及營運時期最低之自有資金比率、明定政府出資建設之大眾捷運系統財產，依各級政府出資之比率持有，至由中央政府補助地方政府辦理之大眾捷運系統建設，其大眾捷運系統財產則由路線經過之各該地方政府，按出資比率共有之、適用獎勵民間參與交通建設條例及促進民間參與公共建設法之相關規定、對旅客於月台上嬉戲、跨越黃色警戒線，或搭乘電扶梯不遵行方向，或為其他影響作業秩序及行車安全之行為，增訂處罰規定等條文的修正。

本席認為本次的修法皆屬捷運實際建設經營所需、提高效率及鼓勵各縣市發展捷運之相關修正，能就實質層面來認真審查本案，並儘速通過委員會審查，送交院會完成，以方便捷運未來的發展及提供大眾運輸工具的發展。

李委員鴻鈞書面意見：

一、今日審查大眾捷運法修正案，針對李昆澤委員所提的兩個修正案，第一就是開放搭乘捷運乘客可以在捷運禁止飲食區內飲用白開水，這點本席認為應該是要開放，今天任何大眾運輸工具等候區或是車廂或飛機內都可以使用飲料，何以捷運得以排除民眾飲水的權利？事實上飲用白開水對於捷運行駛不會造成任何危險，光是近日下大雨，乘客透過雨傘上頭帶進捷運站和捷運車廂的雨水都不知道有多少，難道捷運就因此引發了行車危險嗎？此外，如果民眾需要吃藥，就因這不合理規定而必須迫使民眾無法喝水而延遲用藥，這也是極為不夠人道，因此本席認同這個修正案，希望捷運可以開放民眾使用白開水。

二、針對李昆澤委員所提的第二案，要求大眾捷運系統營運機構應該免費提供供電設備的提案，本席認為這樣的提議有斟酌的空間。面對之前乘客因為手機沒電在捷運淡水站使用捷運站牆上插座充電，被地檢署以竊取電能罪起訴的確是很不合適，面對有這種臨時的需求時，應該是給予民眾方便而不是反而入人於罪，不過本席認為是大眾捷運系統營運機構在面臨乘客有這種緊急的需求時，是可以開放讓民眾臨時充電使用，也就是乘客向該站服務台告知之後，即可進行充電行為而不至於吃上竊電罪刑。但是本席認為不需要搞到全面要求各捷運站還要架設免費充電設備來供民眾使用，目前手機、平板電腦、筆電款項林林種種，此法一過，捷運站該準備多少類型的充電設施？此外，僅要求捷運提供免費供電設施，那鐵路、高鐵、機場、客運站等大眾運輸場所是否也因同樣的理由比照辦理？

三、此次修法，行政院版所提第 25 條修正案，雖然對於明定政府建設之大眾捷運系統財產，按各級政府出資之比率持有，更明確表示由中央政府補助辦理者，其捷運系統財產則由路線經過之各該地方政府按出資比率共有之，本席認為這裡頭有諸多要探討之處，以高雄捷運為例，總經費為 1813.79 億元，政府出資部分中央政府補助約 1191 億元，中央政府補助了過半的經費卻無法持有過半比率的財產，日前交通部又同意高雄捷運輕軌案，總共 165 億的經費，可能中央又得補助 3 成以上的經費，中央補助了這麼多錢但是對於高雄捷運，中央是無法擁有任何系統財產；然而像是機場捷運全部由中央出資，系統財產權就全歸中央所有，本席認為這的確有不合理之處。當然，在政府沒有持股的情況之下，目前高雄捷運的盈虧就得由高雄市來自負，可是按照高雄捷運一年虧損 15 至 20 億來看，如果這問題不解決，遲早虧損過大的問題還是得回歸中央處理。舉這個例子並非是反對哪裡蓋捷運，全台各地興起捷運風，本席認為交通部審查之時，除了自償率之外，是否應考慮就補助的部分，相對持有該比率的資產與肩負相對的監督營運責任，不然中央只是光出錢，其他都不管，四處灑錢做人情，看不見效應之外，出現了虧損又得由全民來買單，本席認為這問題得嚴加探討。

四、第四十九條修正案中，增訂冒用不符身份之車票乘車者，需支付票價五十倍之違約金，本席認為這條修正案本意沒錯，但用詞可以更加嚴謹一點，例如學生悠遊卡為例，很多學生在畢業之後，可能因為麻煩或是紀念，根本不會換掉其學生時期所用的學生卡，然而學生悠遊卡搭乘捷運時根本沒有像敬老卡、愛心卡之類的優惠，就算學生畢業後不換卡，雖然使用不符身份之車票，並不會因此而造成個人獲利或是捷運局損失，如果因為這樣還要開罰五十倍的違約金，捷運公司反而有不當得利之虞，因此本席認為這條應該寫更清楚點，如果冒用不符身份之車票造成大眾捷運系統營運機構有所虧損才適用處罰條款。

五、日前新北市政府勞工局針對新北市境內的捷運工程進行專案檢查，結果新北市境內八處捷運工程工地檢查居然是全部不合格，八處工地，十家廠商，一共有二十四項違規。從桃園機場第一航廈、高速公路五楊段頻繁的事故與工安意外，都顯示著這些交通工程對於工安的不重視，或許部長認為那個工地沒有工安問題，然而這些工安問題的常態性的存在，輕則造成事故導致工程延宕，重則導致人命傷亡，難道過去這幾年來的教訓還不夠多嗎？雖然這些都是包商的問題，但是交通部仍舊有督導責任，請問部長，面對這些交通工程的工安問題，交通部是否也要成立專

責小組全面去督導？

六、北席上週考察機場捷運，面對機電工程包商丸紅公司進度遲延，要求展延完工日期，本席認為交通部應該要明確提出正確通車時間，並賭上自己的政治生命，不然一條機場捷運蓋了那麼多年，不同的理由拖著拖著，損失的是民眾的權益和國家的競爭力，現在丸紅要求展延，那原訂明年六月中壢到三重要通車的路段到底要延遲到什麼時候，部長這裡是否已經有明確的期限，那三重到台北這一段，是由台北市捷運局進行的，理論上不會受丸紅影響，那請問部長，是否可以如期確認在 103 年前 103 年 10 月前完工，104 年正式通車營運？

魏委員明谷書面意見：

本院委員魏明谷針對台鐵面對高鐵的競爭，近年來逐漸轉型朝捷運化方向發展，惟目前台鐵彰化縣路段部分，捷運化之成效依舊有限，爰建議台鐵公司研議將各類車型再行簡化為單一車種，方便旅客搭乘，同時應研議於現有行經路段人口稠密處廣設簡易車站，以達到捷運化的目標，以利民眾利用台鐵進行台中都會區間之往來，同時強化與高鐵之接駁功能。特向交通部提出質詢

主席：本次會議決議：一、說明與詢答完畢。二、併案審查行政院函請審議「大眾捷運法部分條文修正草案」案、本院委員李昆澤等 32 人擬具「大眾捷運法增訂第三十二條之二條文草案」案及本院委員李昆澤等 33 人擬具「大眾捷運法第五十條條文修正草案」案，另擇期繼續審查。三、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（13 時 18 分）