

張院長善政：關於這個問題，以前我就對外說過，就看他來訪的目的是什麼，若是對雙方有利，我們不會阻撓。

鄭委員寶清：但是我們政府從來不問目的就拒絕他，因為我們懼於中共的……

張院長善政：他現在沒有來申請。

鄭委員寶清：如果他申請，你會准，是嗎？

張院長善政：剛剛的意思就是如果來訪的目的對雙方有利，我們不會阻撓。

鄭委員寶清：絕對不會受中國的影響？

張院長善政：我們不會用政治的目的、政治的理由去阻撓，這已經對外講過了。

鄭委員寶清：只要是對雙方有利，我們歡迎他來臺灣，是不是？

張院長善政：對啊！看來的目的以及對雙方有利，我們不會去阻撓。

鄭委員寶清：好，我們希望院長堅定這個立場，好不好？

張院長善政：我們本來就是這個立場。

鄭委員寶清：好，謝謝。

主席：請段委員宜康質詢，詢答時間為 15 分鐘。

段委員宜康：（12 時 1 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。張院長，先跟您致歉，因為我感冒了，所以等一下如果我講話中間必須停下來喝水，請您見諒。

主席：請行政院張院長答復。

張院長善政：（12 時 1 分）主席、各位委員。不客氣。

段委員宜康：您現在是看守內閣，我想看守內閣……

張院長善政：我們叫自己是過渡內閣，不是看守內閣。

段委員宜康：不管是過渡，或是看守，有一個重要責任就是要能夠把現在的政務順利交接到下一任政府，這是一個重要的工作。

張院長善政：沒錯。

段委員宜康：有一些工作是現在沒辦法完成，或者現在遇到困難的，也應該要跟下一任政府提供建議或說明狀況。

張院長善政：我們會在交接裡面盡量交代。

段委員宜康：以下我要就一項重大建設請教院長，那就是桃園機場捷運，我相信桃園機場捷運對政府來說是一個頭痛的問題。我們知道，到 520 政黨就輪替三次了，桃園捷運從政黨輪替之前，然後輪替、輪替再輪替，它都存在，問題也都存在，建設到現在沒有完成，坦白說也不知道什麼時候會完成。2006 年開始動工，到現在差不多 10 年，先不算徵收土地，這 10 年花了 1,138 億元以上經費的桃園機場捷運，3 月 4 號交通部舉行記者會表示，系統整合測試結果已經有 97.5% 的可用度，安全無虞，這 97.5% 怎麼來的，我們不知道。但這 10 年來，通車的時間 6 次跳票，讓我們最擔心的不是追究責任，而是現在政府的態度，包括交通部，都告訴我們大致上已經完成，這個讓我們不太聽得懂，如果已經完成，測試也都還 OK，為什麼不能通車呢？當然責任就會推來推去，在此我也不追究。但是我要問，據媒體於 3 月 5 日報導，桃園機場捷運卡關

的三大問題，分別是列車速度無法達到標準，臺北到桃園的直達車無法於限定時間之內完成，也無法做到 3 分鐘發一班車。我要請問院長，這是桃園機場捷運現在最重要的問題嗎？如果只是這個問題，大家會覺得速度慢一點就慢一點，只要可以走，大家就趕快有車子可以搭。部長和院長覺得呢？

陳部長建宇：跟委員說明，我相信他們提供給我的報告資料應該是沒有錯誤，也就是說，除了剛剛委員提到的提速問題，速度沒有符合合約的約定，我也同意一定要達到合約的標準才可以做，當然過程裡有些工程上的瑕疵，這些工程上的瑕疵，若主要跟系統安全穩定無關，當然可以持續改善。若與系統安全穩定有關，一定是在通車以前，IST、PRSR 要完全改善才讓它可以通車，這是我的要求。

另外，我們也非常樂意看到交通委員會，要求我們成立客觀的真相調查小組要有一位專家，我們也非常樂意有專家協助。我們也期待桃園市推薦專家，大家一起來……

段委員宜康：對不起，容我打個岔，所以你們大概的結論是在 5 月 20 日以前測試不會完成，對不對？

陳部長建宇：如果可以按照現況，我要特別強調現況的速度來通車，接下來 IST、PRSR 能夠趕快完成，也有專家學者協助。

段委員宜康：現狀的速度沒有達到標準。

陳部長建宇：對，如果說……

段委員宜康：沒有達到標準的原因，是因為系統「催不動」、馬達不夠力或是因為安全的顧慮？

陳部長建宇：同仁告訴我，所謂「可用度」的意思是現況中系統是穩定安全。我特別要強調有瑕疵……

段委員宜康：所以系統還沒有穩定安全達到標準？

陳部長建宇：不是，合約的規定本來就是 97.5%，但是初履勘時要求要達到 99%。所以我們也特別要求要達到 99%。

段委員宜康：好，現在我就用具體的數據來向院長及部長請教。合約規定的車程，普通車沒有規定多久要達到目的地。但是直達車平均的時速要小於或等於 35 分鐘。普通車要高於或等於每小時 45 公里；直達車要高於或等於每小時 60 公里。沒錯吧？但你們實際的測試狀況，院長可能不是很清楚，目前測試數據最好的狀況，在 2 月 4 日曾經一天跑了 23 列車。普通車時速 41.11 公里；直達車時速 56.56 公里。這是做了一整天的測試，到目前為止最好的數字，那麼在這個最好的數字之外，還有不好的數字，我們就不要說了。但是最好的數字離我們合約的要求，其實還有很長的一段距離。回到我剛剛那個問題，如果部長答不出來就不要回答。它是再開快一點就不安全或者是馬達、系統沒有辦法再快？我不曉得是什麼原因？但是到目前為止，最好的數字就是這個數字了。再來，最短的班距本來是要求 6 分鐘之內要有一班直達車及一般普通車，因為交錯平均 3 分鐘要有一班車。

陳部長建宇：報告委員，其實在初步營運，桃園市政府在核定的過程中，還有尖、離峰的時刻表，像尖峰時刻表是 10 至 12 分鐘一班車，離峰是 15 分鐘左右一班車。

段委員宜康：是，但是為什麼我們在合約裡會要求必須達到最短的班距，當然是考慮到特殊的狀況，譬如跨年晚會或其他必須達到這個速度。我不是一天 24 小時都是 3 分鐘一班車，但是如果沒有辦法達到最短的班距，就表示我們需要時沒有辦法提供需求。你現在包括高鐵局對外宣稱最短的班距 3 分 15 秒，這是廠商自己測試的，你知道他們跑了幾列車嗎？你看到廠商的數據會去問嗎？他們平均 4 列車跑出 3 分 15 秒，從此之後再也沒有更好的數字了。可是，包括北捷、高捷在測試最短班距時，他們絕對不會只測試 4 輛列車就做為測試最短班距的平均值。依照他們所制定的基準，至少要測試 20 輛列車並取其平均值，才能成為最短班距的數據，但你們卻讓廠商只測試 4 輛列車，找出其中最好的數據便對外宣稱是機場捷運所測試最短班距。雖然在時間上 3 分 15 秒與 3 分鐘差不多，但這不是今天本席所要追究的重點，我追究的重點不在於你們有無依照合約或依現況讓機場捷運可以通車或繼續測試，本席要詢問的是機場捷運的安全問題。

根據媒體的報導，機場捷運測試迄今已出現四千多次的異常，事實上，這些是桃捷公司網站上所公開的資訊。機場捷運測試總共發生 4,522 次的異常，我們細究可分成幾部分，其中異常發生原因有大有小，連漏水也算在裡面，對不對？

陳部長建宇：沒有錯。

段委員宜康：我們看到螢幕上顯示綠色的部分為核心機電，它曾經發生 2,167 次的異常，這代表什麼意思？這表示是重大的疏失、重大的異常。因為核心機電發生問題，包括電聯車 PEI (passenger emergency intercom) 即是旅客緊急對講機……

陳部長建宇：報告委員，桃捷的統計資料是從 104 年 2 月份全部整合起來……

段委員宜康：本席手中的資料是桃捷自 104 年 10 月 26 日至 105 年 2 月 25 日止。

陳部長建宇：但是，我們必須考量整體測試的過程，需俟機場捷運逐漸穩定之後，那些確切的數據資料，才是我們真正需要的資料。如果在後段相關問題已獲得改善，就不能納入前段的資料……

段委員宜康：若後段的問題已經獲得改善，前段的資料當然就不算數，畢竟測試的目的就是要找出問題，這點我也知道。問題在於，機場捷運利用短暫測試的結果，有讓測試數據變得比較好看嗎？到目前為止，這些測試的數據有比 105 年 2 月 26 日的數據還好看嗎？

陳部長建宇：報告委員，後來桃捷已暫停測試，所以現今機場捷運幾乎完全無法測試。

段委員宜康：請教院長與部長，根據桃捷網站的資料顯示，104 年度列車行駛中因故發生緊急煞車之頻率比較，主要針對臺北捷運、高雄捷運與機場捷運所做的比較，當然，因為機場捷運尚在測試階段，臺北捷運、高雄捷運的營運早已穩定，所以這張圖表的數據看來並不公平。但是，根據這張圖表顯示，104 年度臺北捷運列車行駛中因故發生緊急煞車有 385 次；高雄捷運 325 次；機場捷運 1,278 次，由於三者的母數不同，我們改以平均每幾公里緊急煞車數值來做比較，臺北捷運每 4 萬 6,287.49 公里緊急煞車 1 次；高雄捷運為 4 萬 2,535.38 公里；機場捷運為 338.96 公里。換言之，機場捷運因故發生緊急煞車頻率為其他已經運行穩定的捷運約 100 倍，由此可見，機場捷運因故必須緊急煞車比北捷、高捷多出 100 倍的機會。

張院長善政：報告委員，不能拿蘋果與橘子做這樣的比較，現今機場捷運尚未正式營運……

段委員宜康：我知道，請院長聽我講完。事實上，機場捷運尚在測試階段，這我完全知道，但我要

詢問的問題是，桃機有辦法克服機場捷運緊急煞車的因素嗎？除了緊急煞車之外……

陳部長建宇：事實上，桃捷已組成 tiger team 一直在處理相關問題，至於電聯車發生所謂緊急剎車（EB）的狀況，每天我也在追蹤這件事，現今發生 EB 事件的頻率平均約一天一次。

段委員宜康：部長先讓本席把要問的問題講完，最後我再向你們提出我的建議。

接下來我們看到列車滑軌的問題，我知道你們說列車滑軌的原因在於，機場捷運在春節期間只跑了 4 次，所以軌道……

陳部長建宇：這與黏著係數、黏著力有關。

段委員宜康：主要因為軌道的黏著力較差所致嗎？

陳部長建宇：機場捷運列車滑軌可分為下列三項因素：第一、天候因素；第二、軌道黏著係數因素；第三、人為因素。

段委員宜康：這正是我所詢問的重點。方才部長提及天候問題，機場捷運多次列車滑軌事件都發生在下雨天，我猶記得，當初高鐵局、交通部對外宣稱機場捷運於去（104）年年底通車，一下子改為今（105）年 3 月通車，現在又說不知機場捷運何時可以通車，有可能在今年年底通車。既然你們打算機場捷運在今年年底通車，結果你們都無法克服這些問題。本席質詢的時間有限，我們來看「電聯車歷次打滑紀錄表」，何謂打滑？何謂滑軌？就是煞車煞不住，應該停在月台的位置停不住，往前一直走而超過月台，可能超過 100 公尺，或是在長陡坡的下坡時，煞車煞不住，到現在滑軌最嚴重的是 1,300 公尺。

陳部長建宇：在 2 月 26 日發生滑軌事件後，我們用同一部列車於 3 月 2 日、3 月 9 日、3 月 11 日測試了十幾次，完全沒有問題，我想委員手上應該也有資料才對。

段委員宜康：我在這裡不是要跟你們爭辯，而是要提醒你們，這些問題發生的原因到底為何？如果天候會造成這種問題，那能保證以後都不下雨嗎？為何天候會讓列車滑軌？

最後要請問一個問題，我們的電聯車是不是超重？

陳部長建宇：委員所提的大概就是最大軸重有沒有超過 15 公噸，或是空車有沒有超過 40 公噸的問題。

段委員宜康：我們的合約要求空車不能超過 40 公噸，對不對？

陳部長建宇：對。我承認有一、二列有點超過……

段委員宜康：不是一、二列。

陳部長建宇：但是平均上，確實沒有超過 40 公噸。

段委員宜康：部長不要這麼急著跟我爭辯，我的質詢時間快要結束了，我只是提醒，超重部分你們是用罰款 400 萬元來解決，但這個超重會不會造成行車的安全問題？我請高鐵局及現在的政府要誠實面對，交給以後的政府。謝謝。

陳部長建宇：瞭解。謝謝委員。

主席：上午質詢到此為止，下午 2 時 30 分繼續開會，進行交通組之質詢。現在休息。

休息（12 時 16 分）