

立法院第 9 屆 1 會期交通委員會第 4 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 3 月 21 日（星期一）9 時 4 分至 12 時 49 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

主席：出席委員已足法定人數，開會。進行報告事項。

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 3 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 3 月 14 日（星期一）上午 9 時 4 分至下午 1 時 10 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 葉宜津 李昆澤 劉權豪 簡東明 Uliw · Qaljupayare 顏寬恒

鄭天財 Sra · Kacaw 陳歐珀 鄭運鵬 蕭美琴 林俊憲 陳雪生

李鴻鈞 陳素月 趙正宇

委員出席 15 人

列席委員：陳亭妃 林德福 盧秀燕 劉建國 邱志偉 賴士葆 徐永明 蘇巧慧

徐國勇 吳志揚 廖國棟 Sufin · Siluko 陳怡潔 徐榛蔚 陳明文

羅明才 管碧玲 陳賴素美 江啟臣 黃偉哲 王惠美 高金素梅

何欣純 周陳秀霞 林為洲

委員列席 24 人

列席官員：國家通訊傳播委員會 主任委員 石世豪

綜合規劃處 處 長 王德威

基礎設施事務處 處 長 羅金賢

平臺事業管理處 處 長 陳國龍

射頻與資源管理處 處 長 陳崇樹

電臺與內容事務處 處 長 謝煥乾

法律事務處 處 長 葉 寧

北區監理處 處 長 蕭祈宏

中區監理處 處 長 黃琮祺

南區監理處 處 長 劉豐章

人事室 主 任 劉正元

主計室 主 任 周文炳

政風室 主 任 張一民

秘書室 主 任 石博仁

主 席：陳召集委員雪生

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠

研究員 游亦安

簡任編審 陳淑玫

科 長 黃彩鳳

專 員 鄧可容

薦任科員 黃佩瑜

薦任科員 郭佳勳

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：更正 3 月 9 日（星期三）臨時提案第四案文字後確定：首句中「……透過中新 2 號衛星播送電視節目，」更正為「……透過中新 1 號及 2 號衛星播送電視節目，」；及「而中新 2 號即將於……」更正為「而中新 1 號即將於……」。

邀請國家通訊傳播委員會主任委員石世豪列席報告業務概況，並備質詢。

（本日會議由國家通訊傳播委員會主任委員石世豪報告後，計有委員李昆澤、葉宜津、鄭寶清、劉權豪、簡東明、顏寬恒、鄭天財、陳歐珀、鄭運鵬、蕭美琴、林俊憲、李鴻鈞、陳雪生及陳素月等 14 人提出質詢，均經國家通訊傳播委員會主任委員石世豪及相關人員分別予以答復；委員許淑華及趙正宇所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請國家通訊傳播委員會儘速以書面答復。

通過臨時提案 8 項：

一、有鑑於現行通傳會所委託網路測速僅針對區域及速度快慢進行測試，這樣的資料對於消費者並無太大的幫助。此外，消費者除了對速度的追求，更在意「特定時段」對速度的需求是否能被滿足，因此離尖峰時段之速率資訊變得尤其重要，加上目前 4G 網路連線的穩定性仍舊不高，消費者雖繳交 4G 上網費用，卻常常被降到 3G 使用，顯然對消費者不公平。是以通傳會未來公佈測速速度時，應就離尖峰時段的速度及 4G 網路連線相關資訊及數據一併公佈。

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 李昆澤 陳雪生 葉宜津

鄭寶清

二、有鑑於防告警細胞廣播系統預計今年啟用，然而這套系統於手機用戶通話時，將無法收到防告警細胞廣播訊息。為求於災難來臨時，提醒鄰近所有手機用戶知災、避災及離災，並且避免手

機使用者漏收災防訊息，建請通訊傳播委員會應責成電信業者配合於發送災防訊息時，針對手機通話中的用戶，發送電信簡訊藉以告知警訊。

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 李昆澤 陳雪生 葉宜津
鄭寶清

三、有鑑於匯流五法「電子通訊傳播法」、「電信基礎設施與資源管理法」、「電信事業法」、「有線多頻道平臺服務管理條例」與「無線廣播電視事業與頻道事業管理條例」事涉未來臺灣廣電與電信的重要規範，其重要程度遠勝現有廣電三法。為求未來立法時能夠更加嚴謹去探討，建請通訊傳播委員會於兩週內將上述五部法案草案內容與相關參考資料送交本委員會各委員辦公室。

提案人：李鴻鈞 李昆澤 陳雪生 鄭寶清 葉宜津
陳歐珀

四、鑑於美國影音串流服務（OTT）巨擘 Netflix（網飛）在台設立子公司、開站後，中國兩大 OTT 業者「愛奇藝」、「樂視網」也準備於 3/29 進行開台。目前美國是採取正規軍作戰，在台設立分公司，而大陸的「愛奇藝」去年底已跨境透過「臉書」（Facebook）開設台灣站，且招收付費會員。惟目前 NCC 並未將 OTT 納入管理，而且無法可管，避免文化部無力審查中國節目透過 OTT 來台無限制播送下，除了「我是歌手」外，中國建國六十年的大戲「建國大業」等「強國」意識電影也進入台灣人眼球，但是相對台灣多元、民主的影音節目、涉及轉型正義的戲劇，卻無法讓中國人看到。建議 NCC 及相關主管機關應拿出適度作為，儘速以行政手段，徹底監督中國 OTT 能夠闖空門的惡劣行徑，避免中國 OTT 業者開始對台灣進行軟性的媒體統戰。

提案人：林俊憲 陳歐珀
連署人：劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清

五、OTT（Over The Top）已透過通訊匯流進入傳播領域，NCC 及相關主管機關，應訂定管理法規，以免形成管理漏洞，任由中國長驅直入台灣廣播媒體。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬 葉宜津 簡東明
顏寬恒

六、遠傳與摩根士丹利亞洲私募基金（MSPE Asia）進行策略聯盟，透過購買公司債取代入股，入主台灣最大的有線電視系統商中嘉，符合廣電三法中的黨政軍條款規定。NCC 今年 1 月 27 日以附負擔方式通過，並做成 20 項承諾事項，包括遠傳不得擔任董事、監察人或經理人；經由契約或其他方式參與業務經營或人事任免等。惟查，遠傳早已直接介入中嘉各地平台長之高階主管人事，同時也明顯涉入中嘉更換基礎網路建設等實質經營內容，嚴重違反 NCC 附負擔，最高本應可廢止原處分要求，故建請 NCC 應本於權責，儘速釐清本案疑慮，還原社會真相，當疑慮尚未釐清，建請 NCC 立即退回重審，以維公信，避免造成社會對立。

提案人：林俊憲 陳歐珀
連署人：劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清

七、中嘉案經通傳會調查並辦理聽證會、公聽會，歷時半年審查，認為未違反通傳會主管法令，並

於申請人同意履行 20 項承諾後，附附款許可通過。如未來經濟部投審會通過投資許可後，爰要求通傳會依法審慎審查申請人的營運計畫，並嚴格要求其落實 20 項承諾事項。如該公司未確實履行承諾事項，通傳會應依法裁處，不排除廢止原處分的全部或一部，以保障消費者權益及維持有線電視產業秩序。

提案人：陳雪生

連署人：顏寬恒 簡東明 鄭寶清

八、通傳會為依法獨立行使職權的機關，審查各類型媒體併購案所為之決議及附附款，必須超出黨派之外，在政權更迭前夕仍應秉持憲法權力分立及法定職權辦理，以確保通傳市場公平有效競爭及保障消費者權益。

提案人：陳雪生

連署人：顏寬恒 鄭寶清 簡東明

臨時提案 1 案，暫不予處理：

一、遠傳與摩根士丹利亞洲私募基金（MSPE Asia）進行策略聯盟，透過購買公司債取代入股，入主台灣最大的有線電視系統商中嘉，符合廣電三法中的黨政軍條款規定。NCC 今年 1 月 27 日以附負擔方式通過，通過時間非常倉促，且舉行公聽會時間不足，造成社會極大動盪，當審查許可後，又不斷爆發遠傳再度介入中嘉人事、經營權，顯示主管機關 NCC 查察不力，甚至出現刻意隱匿真相之嫌，造成社會嚴重對立。故建議應將本案相關人員移送監察院調查，是否有公職人員行政怠惰疏失，遭致傷害政府威信。

提案人：林俊憲 陳歐珀

連署人：葉宜津 鄭運鵬 簡東明 鄭寶清

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。

我今天早上才拿到桃園大眾捷運股份有限公司董事長何煖軒的請假單，因其母親、岳父相繼過世，仍然在治喪中，所以請總經理代表列席。另外，今天早上也接到丸紅公司來函表示，必須經過總公司研商確認才可派員，所以今天沒有派員。

進行今日議程。

邀請交通部部長陳建宇、行政院公共工程委員會主任委員許俊逸率同所屬列席就「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫辦理情形」提出報告，並備質詢；並請桃園大眾捷運股份有限公司董事長何煖軒、日商丸紅國際股份有限公司交通專案分公司代表列席備詢。

主席：請交通部陳部長報告。

陳部長建宇：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫辦理情形」提出報告，深感榮幸。

機場捷運經高鐵局督促廠商積極改善，影響系統可用度的軌道電路誤佔據、號誌無線電斷訊

、轉轍器維護保養等問題，都已經大幅改善；截至今年 2 月底止，系統整合測試也已經達成契約規定可用度 97.5%的測試標準，但是在平均速率、行車時間及最小列車班距等 3 項還無法達到契約的要求標準，本部高鐵局將督促廠商依照契約的標準進行改善。

詳細內容，容我請高鐵局胡局長作報告，敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝！

主席（鄭委員寶清代）：請交通部高鐵局胡局長報告。

胡局長湘麟：主席、各位委員。感謝各位委員對於交通業務之關心及指導，今天應邀列席 貴委員會就「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」辦理情形提出報告，敬請各位委員指教。

壹、前言

本計畫全長約 51.03 公里，共設置 22 座車站，包括 15 座高架車站、7 座地下車站，並設置青埔與蘆竹兩處維修機廠。以下謹就機場捷運計畫推動情形分別說明。

貳、計畫期程

本計畫係於 93 年奉行政院核定辦理，原採 2 階段通車，第一階段（三重至中壢段）99 年完工（註：非通車時程，未納入初履勘作業），第二階段（三重至台北段）102 年 2 月通車。其後通車時程因故數次展延，歷次展延情形如下：

一、因 96 年間物價上漲等事由，97 年 11 月調整通車時程：第一階段（三重至中壢段）102 年 6 月，第二階段（三重至台北段）103 年 10 月。

二、因環評要求將沿線開挖多餘土方運至機廠回填影響，101 年 8 月對外宣布，第一階段（三重至中壢段）延至 102 年 10 月通車。

三、因受機電統包商與專業分包商之合約糾紛未能及時解決等事由影響，102 年 5 月對外宣布，全線（中壢至台北段）104 年 12 月通車。

四、因機場捷運全線系統整合測試穩定性仍未達標準等，104 年 8 月對外宣布，全線（中壢至台北段）105 年 3 月通車。

五、因部分測試結果未符機電系統統包標（ME01）合約規定，交通部 105 年 3 月 4 日宣布，原定今年 3 月底通車期程無法達成。

參、機場捷運計畫執行

一、計畫執行紀要

93. 03.09 行政院核定機場捷運計畫規劃報告書

94. 06.09 機電系統統包標（ME01）第一次公告招標（因投標廠商不足流標）

94. 09.15 機電系統統包標（ME01）第二次公告招標，計有西門子、丸紅/川崎/日立共同投標團隊、亞斯通/中鼎工程共同投標團隊等三家參與投標

94. 12.09 機電系統統包標（ME01）決標予丸紅/川崎/日立共同投標團隊

95. 02.27 機電系統統包標（ME01）開工

96. 05.07 土建工程第一個標（CU02A）開工

98. 02.04 土建工程最後一標（CE01C）開工

- 98.09.01 交通部正式函知桃園縣政府擔任機場捷運地方主管機關
- 99.07.06 桃園大眾捷運股份有限公司（桃捷公司）設立
- 100.02.23 機電系統工程最後一標（航班資訊顯示）開工
- 100.08.05 首列電聯車運抵青埔機廠
- 101.05.17 電聯車開始於主線測試
- 102.03.28 ME01 標廠商提出有效推動整體工程執行計畫
- 102.09.11 電聯車交車完畢
- 103.01.15 系統整合測試（IST）開始
- 103.01.21 A2~A21 站土建裝修完成並完成消防檢查
- 103.04.22 A1~A21 站土建工程竣工（CE03B），陸續辦理驗收及點/移交作業
- 104.08.05 交通部部長與桃園市市長進行會談
- 104.08.27 交通部與桃園市政府簽署合作備忘錄
- 104.08.28 交通部（高鐵局）對外宣布，機場捷運修訂通車目標期程為 105 年 3 月底
- 104.09.23 啟動營運前運轉測試（PRSR）
- 105.03.04 交通部（高鐵局）對外宣布 3 月底通車無法達成，將優先改善號誌提升列車速度，並由三方共同努力早日通車

二、工程執行現況

截至 105 年 2 月止，機場捷運建設目前整體進度為 97.72%，土建工程、機電設施設備之設計、施工安裝、及大部分測試等作業均已完成。惟因目前列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求標準，系統整合測試（IST）1 項及營運前運轉測試（PRSR）6 項等測試未完成，模擬演練及初履勘等重要作業亦尚未辦理，原訂本（105）年 3 月底通車之目標期程確定無法達成。後續高鐵局將督促廠商依約辦理列車速度改善工作，預計 105 年 6 月底完成；在確定改善完成後，先會同桃捷公司接續辦理未完成之 6 項營運前運轉測試含穩定性測試（約 1 個月），再交付桃捷公司自主辦理模擬演練（約 3 個月），經第三方獨立驗證認證機構確認系統穩定、安全無虞，再依法辦理初履勘（約 2 個月）。土建及機電各標辦理情形如下：

- （一）各土建標工程（A21~A1）均已竣工，刻正辦理驗收及點交作業中。
- （二）機電系統統包標（ME01）系統整合測試（計 43 項）接近完成，全線 12 分鐘班表運轉可用度測試已達 97.5%以上，惟平均速率、行車時間及班距未達合約標準。
- （三）自動收費系統工程（ME02）標全線已完成測試，即將進行營運前運轉測試。
- （四）行李處理設備（ME03）標 A1 站站體測試已完成，正配合營運前運轉測試，另配合桃園機場公司辦理智慧化自助行李託運設備（Bag—Drop）安裝施工作業。
- （五）電梯/電扶梯（ME04A/B）標 A1 站、A12 站至 A21 站之電梯/電扶梯已全部取得使用許可；A2 至 A11 站之電梯/電扶梯預計 105 年 3 月底前取得使用許可。
- （六）航班顯示系統工程（ME05）標已完成全線系統整合測試，將配合桃捷公司進駐辦理點交。

三、營運準備

(一)營運單位

機場捷運營運穩定及安全之確保，除硬體設備須符合標準外，營運單位之人員訓練及規章程序亦需符合營運需求。據桃捷公司說明，相關營運規章及作業程序之訂定已接近完成；另該公司正依各階段營運準備需求分批進用人力，截至目前進用約近 1000 人。目前除辦理內部員工教育訓練外，並已完成承商專業訓練及參與機場捷運機電系統安裝、靜態、動態等測試、系統整合測試及營運前運轉測試等作業，以熟悉系統操作及環境。後續該公司將辦理模擬演練，並配合高鐵局完成 99%穩定性測試與初履勘等作業。

(二)預辦登機

本計畫於台北車站（A1）提供預辦登機及行李託運服務，並已於新北產業園區站（A3）預留相關作業空間及界面，後續則視 A1 站辦理成效以及航空公司意願，逐步推展至 A3 站。

預辦登機及行李處理由高鐵局負責規劃及建置完成後，交由桃園機場公司主導，桃捷公司則負責行李運送。目前預辦登機及行李託運設備均已完成並交付桃園機場公司接管及進行營運前訓練、演練等準備作業。另為提升服務品質，桃園機場公司將增設自助報到櫃檯機及智慧化自助行李託運設備，以增加多元性旅客服務設施並縮短報到時間。

由於預辦登機係國內首創，所需協調的事項及作業單位多且介面繁雜，本部將持續督促高鐵局與桃園機場公司共同努力，期能儘早開辦預辦登機服務。

四、附條件現況通車

今年元月高鐵局基於儘早通車之公共利益考量，洽廠商及營運單位研議：能否在列車速度改善未完成前，在「系統穩定、安全無虞」之前提下先行通車營運，並在通車後要求廠商持續改善至合約要求標準才予驗收（即附條件現況通車）。惟經多次溝通協調未達共識，且桃園市府多次於媒體表達應依合約規定辦理改善，爰本部現階段仍以依約儘速完成列車速度改善作業為優先工作。

肆、通車前關鍵議題

由於列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求標準，且有部分涉及系統穩定之缺失項目仍在改善，相關作業依序說明如下。

一、平均速率、行車時間及班距改善

依機電系統統包標合約規定，列車平均速率為直達車 60 公里/小時、普通車 45 公里/小時；直達車行車時間由 A1 站（台北車站）至 A12 站（機場第一航廈）不超過 35 分鐘，班距不超過 3 分鐘（號誌設計容量），目前系統整合測試結果仍未達合約標準。

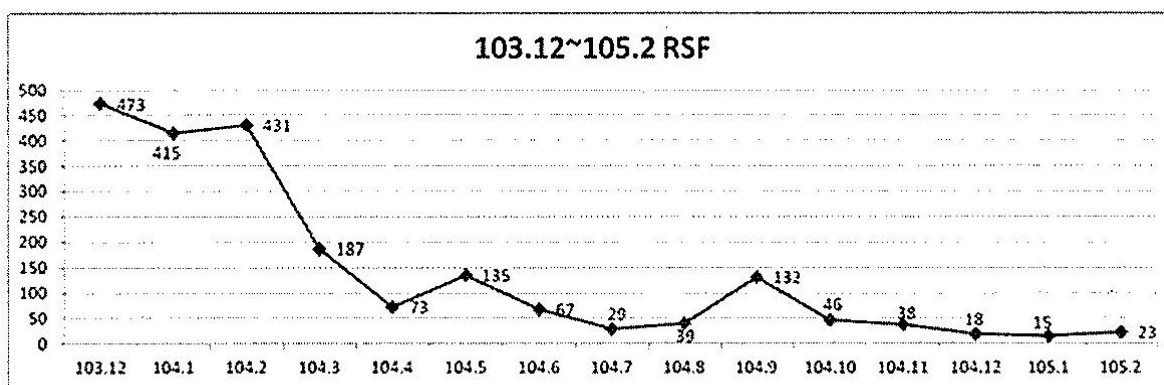
無法達成合約標準之主要因為列車運轉速度受號誌系統限制所致，目前以修改號誌系統之列車自動運轉速度曲線（ATO speed profile）為首要工作，其修改須系統廠商（日商丸紅公司）與號誌設備供應商（英國西門子公司）共同作業；實際改善作業包括最高速限安全餘裕之檢討、通過彎道及轉轍器之提速、電聯車加速性能之確認等，再依檢討結果辦理 ATO 軟體修改、模擬及現場測試、以及驗證等嚴謹之程序。

日前，日商丸紅公司與英國西門子公司經討論後，已來函表達列車運轉速度改善作業預計可於 6 月底完成。高鐵局已要求廠商每週提報工作進度，以確保工作能如期如質進行。

二、重要缺失改善

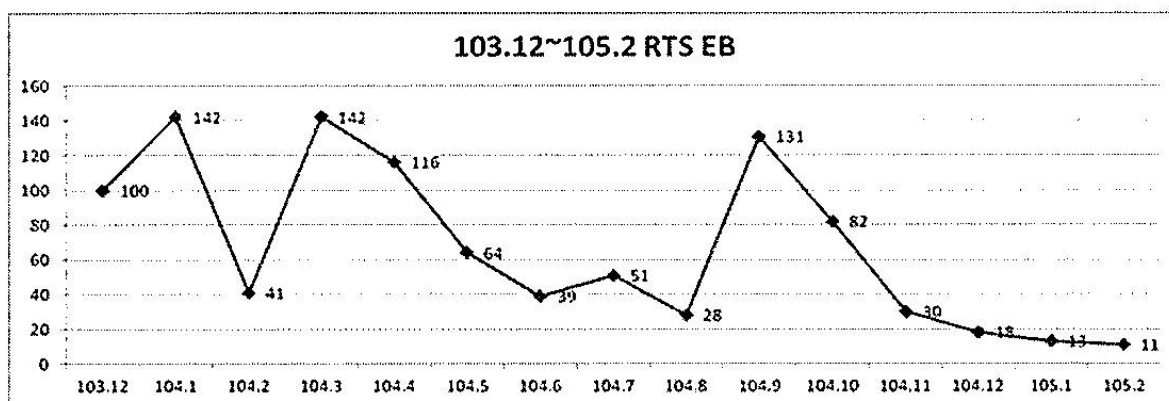
(一)軌道誤佔據

電聯車於實車測試過程中，少數軌道電路因電聯車電磁波干擾、或其他原因，導致該區段軌道顯示有列車佔據之情形，號誌保護系統即啟動後方來車自動停車。經廠商於所有列車加裝濾波器、更換軌道電路調諧單元纜線及端子、灌注防水膠等改善作業後，誤佔據發生次數已大幅降低，改善成果如下圖：



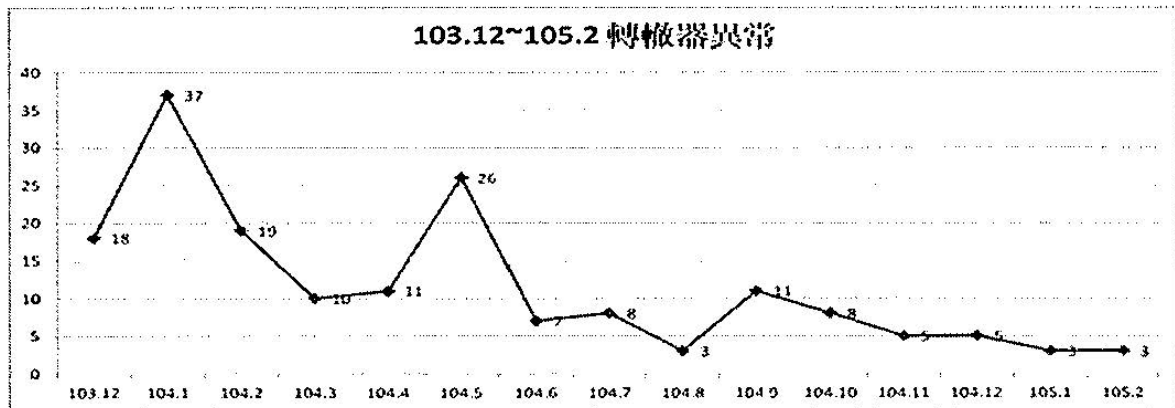
(二)號誌無線電異常

實車測試期間，因號誌無線電傳送異常致列車無法正常收到訊號時，依故障自趨安全之設計，號誌保護系統即啟動列車緊急煞車，以確保行車安全。經廠商進行無線電天線全面查修、設備韌體及軟體進版、更新天線頻道解決同頻干擾等改善作業，發生次數已大幅減少，改善成果如下圖：



(三)轉轍器異常

因轉轍器定位偵測異常，造成行車路徑無法設定，致列車無法通過造成延誤。經增加轉轍器傳動部件及相關訊號接點之預防性保養頻率，發生異常次數已大幅降低，改善成果如下圖：



(四)軌道墊片破裂

經巡檢發現鋼軌墊片凸緣斷裂，基鋸墊片出現裂紋，廠商表示無安全疑慮且不影響功能，高鐵局為求真重經邀請國內軌道專家多次研商，認為目前並無立即之危險，惟須加強更換及維護以維持其整體扣件之正常功能。高鐵局已責成廠商立即更換破損墊片，並限期提出原因檢討報告並辦理改善。

鋼軌墊片之檢查及抽換，已完成 A12~A21 站（南段）區段之作業，至 A12~A1 站（北段）區段改善作業，迄今已完成 28.55 公里（51.4%），預定 5 月底前全數抽換完成。至基鋸墊片已抽換完成 2,956 片（約佔目前破損數量 68%），預定 4 月底前完成破損部分之抽換。

(五)桃捷公司網站公布之 4,522 項異常

經檢視桃捷公司網站所公布之 4,522 項異常統計，包括單一缺失之重複累計，其類別概為核心機電、非核心機電及土建水環等三部分。各項異常對行車或營運之影響程度不一，惟現階段關鍵之缺失改善主要是與行車安全及穩定相關之核心機電部分。

經比對前述 4,522 項異常與高鐵局所控管之資料，目前約 1,600 項仍持續改善中，其餘均已完成，其中與行車直接有關之核心機電系統部分計 692 項（包括電聯車 287 項、號誌 238 項、車載號誌 162 項、及供電 5 項），其中對營運有影響者，包括電聯車部分 23 項，號誌部分 101 項，車載號誌 91 項，合計 215 項。

就前述桃捷公司之異常統計，高鐵局已要求廠商積極檢討改善，並洽該公司建立機制定期檢討改善成果。

(六)工程檢查

工程檢查待處理事項總計 8,885 項，其中屬通車前應優先改善事項計 7,896 項，迄今優先改善事項已完成 7,701 項（97.5%），餘 989 項，已完成 684 項，未完成部分除 4 項將於通車後持續改善外，其餘原則於本年 6 月底前改善完成。

(七)工程車佔據軌道無顯示

係指工程車於主線行駛時，尚未離開該軌道電路，而該軌道電路位置卻顯示無車狀態。由於工程車上線時，主線電聯車均已停止運轉，故無營運安全顧慮，高鐵局已要求丸紅持續進行改善，並建立工程車上正線運轉之標準作業程序，以供遵循。

在測試過程中，前述重要缺失如軌道誤佔據、號誌無線電及轉轍器異常等雖偶有發生，但經改善已大幅收斂，全線 12 分鐘班表已達成系統整合測試 97.5%之測試標準，惟距營運前運轉測試及大捷法履勘要求之通過標準（註 1）仍有差距；且能否通過穩定性測試，除硬體設備須維持正常功能外，亦受桃捷公司人員操作熟練度影響，所以仍需廠商、桃捷公司、高鐵局三方共同積極努力。

三、其他關切事項

（一）第三軌跳接線燒毀

104 年 3 月 21 日廠商發現 A3 站附近第三軌跳接線燒毀，已依貴委員會決議事項，於 104 年 8 月完成全部 37 處跳接線電纜更換作業。

（二）滑軌

從 103 年 11 月至 104 年 5 月間曾發生多起列車滑軌事件，經廠商洽請日本鐵道總合研究所分析，認為係因鋼軌黏著係數不足所致，建議予以磨軌並利用實車運行以保持軌道面良好條件，經按其建議改善後自 104 年 5 月下旬至 105 年 2 月初即未發生。

105 年 2 月春節假期後發生多起滑軌事件，初步研判為春節前後因 PRSR 之密集班表測試尚未展開，列車運轉頻率不足致軌道面生鏽導致黏著力過低所造成。

主席（葉委員宜津）：對不起，我打個岔，你可不可以更具體一點？幾天沒有跑車？

胡局長湘麟：春節之後，一直到 2 月 24 日，第一次發生滑軌。

主席：不要等委員質詢，你報告的時候就要說清楚，春節假期多久沒有跑車？

胡局長湘麟：大概有 9 天的連續假期。

主席：好。

胡局長湘麟：2 月 26 日發生的滑軌長度大約 1,300 公尺，高鐵局除要求廠商檢討原因及改善外，另為求慎重並會同桃捷公司共同委託國內捷運營運經驗最豐富的台北捷運公司，進行技術研析，釐清事實，以消弭民眾對機場捷運安全的疑慮。

（三）埋置式軌道使用逾期的黏著劑（VA40）

有關埋置式軌道使用逾期黏著劑是否影響固著功能及使用壽年疑慮，經委託台灣大學軌道科技中心調查結果，材料特性與軌道結構安全條件均符合規範要求。另依貴委員會決議，高鐵局已再委託合格公正客觀之第三驗證單位（SGS）辦理疲勞測試。於測試完成前，將持續每季定期檢測以確保安全。

四、安全及穩定之確保

軌道系統之安全與穩定須依嚴謹專業及一定之系統保證程序進行驗證及認證。機場捷運系統係由廠商依歐盟標準 EN50126 辦理系統保證作業，各子系統廠商均須依據測試成果之佐證資料提出安全證明文件，再由廠商提出全系統最終安全證明文件。此外，高鐵局另委託獨立之第三方系統驗證認證機構，從設計階段起即參與各項系統保證作業之驗證與認證工作。前述廠商安全證明文件及第三方獨立驗證認證報告，併同通過系統可用度達 99%穩定性測試標準之結果，報經履勘通過後方得通車，俾確保系統安全及穩定。

目前廠商丸紅公司已彙整各子系統所提安全證明文件，高鐵局將要求廠商儘速提送營運單位辦理自主模擬演練所需之安全證明報告。

伍、結語

機場捷運有別於國內其他捷運系統，一次通車距離達 51.03 公里，且採直達車、普通車交互發車方式營運，具列車追越待避運轉模式，並將提供出境旅客辦理預辦登機及行李託運服務，工程極具挑戰。

本部仍將責成高鐵局督促廠商持續辦理列車速度改善工作，在提速完成後將會同營運單位，接續辦理未完成之 6 項營運前運轉測試、法規要求之穩定性測試、模擬演練等作業，並於獲得獨立驗證及認證機構確認本工程已達「系統穩定、安全無虞」後，再依法辦理初履勘，早日提供國人便捷之機場捷運服務。

以上報告敬請各位委員支持指教。謝謝！

註 1：機場捷運系統穩定性測試及通過標準：

- (1)系統整合測試（IST）：連續 12 小時運轉，延誤小於 5 分鐘班次佔 97.5%以上。
- (2)營運前運轉測試（PRSR）：連續 20 小時運轉，延誤小於 90 秒班次佔 99%以上。延誤大於 5 分鐘班次不得超過 2 次。
- (3)大捷法履勘要求：連續 7 天（每日 20 小時）運轉，延誤小於 90 秒班次佔 99%以上。延誤大於 5 分鐘班次不得超過 2 次。

主席：請工程會許主任委員報告。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，針對「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫（下稱機場捷運計畫）」辦理情形提出專案報告，敬請各位委員不吝指教。

壹、前言

為提升公共工程整體執行成效，本會本於法定職掌，秉持興利除弊之理念推動公共建設，依法透過各項督導機制與作為，協助各機關提升公共工程執行品質及效率。

貳、本會督導作為

本會基於督導之職掌，為協助機場捷運計畫順利推動，於工程開工後即將機場捷運計畫列入本會公共建設督導會報列管，前（103）、去（104）年更分別將機場捷運計畫納入十項、二十項指標型計畫加強列管與推動，除積極瞭解執行現況外，並主動協助主辦機關解決困難問題。

另為瞭解第一線工程實際執行現況，除依前述機制定定期列管外，本會正副首長於 97 年各項工程陸續展開後迄今業辦理 7 次現地訪查作業，查察施工現況並與主辦機關、監造單位及承攬廠商直接討論問題，督導機關積極辦理。此外，本會亦曾於公共建設督導會報及本會委員會議等 4 次要求交通部專案報告或協調相關問題，另迄今本會及交通部已查核相關工程品質計 18 次。

本會並曾就外界質疑「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫機電系統統包工程」承攬廠商丸紅株式會社有違法轉包情形，函請高鐵局注意政府採購法規定。經高鐵局研議依採購法予以停權之處分並經本會駁回丸紅株式會社異議申訴案確定，高鐵局乃於 102 年 10 月 31 日將該會社違法轉包刊登政府採購公報停權 1 年。

參、結語

機場捷運計畫係行政院列管重大公共工程，希能提供臺灣桃園國際機場進出旅客安全、便利、快速、舒適、高水準的捷運服務。本會將持續列管計畫執行，協助解決困難問題，期望早日達成通車條件，使交通網路得以緊密連結，帶動國家整體發展。

以上報告，敬請

主席及各位委員指教。謝謝！

主席：另外，桃捷公司的書面報告，請各位委員自行參閱。

現在開始進行詢答，宣告如下：本會委員每位詢答 10 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員每位詢答 6 分鐘，得延長 2 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記於 10 時 30 分截止；委員若有提案，請於 10 時 30 分以前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。桃園機場捷運原本是國人期待的重大交通建設，目前工程延宕不說，整體安全測試還出現許多重大的問題，桃園機場捷運已經成為詛咒、一場噩夢，國人對其安全及品質深感憂慮。

在此先請教部長，目前電纜的問題狀況一大堆，剛才胡局長也報告過，原本的供電電纜在 104 年有 37 條出現很多狀況，最主要是其水平式接頭就是火泥熔接的地方燒毀了，這是多嚴重的狀況啊！然後在交通委員會的要求之下，已於去年 8 月全部更換完成了，是不是這樣？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。是，那部分跳接線總共 37 處，去年 8 月已更換完成。

李委員昆澤：另外一個嚴重的問題，就是去年 10 月到今年 3 月，有關係統測試訊號異常多達將近 5000 次，其中最主要的問題在於核心機電，核心機電的部分包含了電聯車、訊號系統、供電等等相關重大機能。這樣的狀況令人最擔憂的就是軌道電路誤佔據的問題，軌道電路誤佔據就是讓行控中心在軌道上沒有列車時，接收到軌道上有列車的錯誤訊息，然後會造成緊急煞車，就好比幽靈列車一樣，這種緊急煞車的狀況出現非常頻繁，平均 339 公里就會出現一次軌道電路誤佔據的狀況，造成緊急煞車，是北捷的 136 倍、高捷的 125 倍。造成軌道電路誤佔據的主要原因應該是訊號電纜受潮，因為電纜受潮之後產生銅綠現象，才造成軌道電路誤佔據。請問局長，目前處理的狀況如何？

胡局長湘麟：先向委員報告，委員的這張表顯示 3 個系統比較緊急煞車，但是不純粹是由軌道電路誤佔據造成的緊急煞車，就是還有其他原因造成緊急煞車。沒有錯，軌道電路誤佔據是造成緊急煞車的一個很重要原因，這部分經過我們檢討，發現軌道電路在銜接兩個鋼軌的電纜中有水氣滲漏，因為接頭的部分在施工時沒有落實，產生水氣進入。另外在兩條線接到的調諧單元（TU）基本上也有漏水的現象。第三是涉及軌道兩側的號誌機房一些處理。以上三個部分我們都陸續在改善中。目前來講，全線總共有 565 處的……

李委員昆澤：局長，不管是不是軌道電路誤佔據所造成的緊急煞車，平均就是每 339 公里就會緊急

煞車一次，就像我剛才跟你講的，它是台北捷運的 136 倍、高雄捷運的 125 倍。這使國人對於其安全品質產生很大的憂慮。現在號誌電纜總共有 565 處應該更換，對不對？

胡局長湘麟：對。

李委員昆澤：現在已經更換了 99 處，還有 466 處沒有更換，進度只有 17.5%，請問局長，大概什麼時候會全部更換完成？

胡局長湘麟：預定今年 10 月底。

李委員昆澤：你確定？

胡局長湘麟：這是我們希望能夠做到的。

李委員昆澤：又是希望，你們對於目前這樣的安全品質應該能夠提出更具體的評估才對，可是你們又是希望，希望後來又變成國人的絕望，桃園機場捷運就是這樣，讓國人有希望，然後失望，最後絕望，一再重演。另外，請教一下局長，有關鋼軌墊片、基鈹墊片大量斷裂，目前原因查出來了沒有？

胡局長湘麟：原因還沒有完全查出來。

李委員昆澤：局長，這個很嚴重，去年 8 月機場捷運被爆出鋼軌墊片、基鈹墊片大量斷裂，多達數千片，台北捷運大概是 131 公里，桃園機場捷運才 50 公里左右，台北捷運的鋼軌墊片一年壞掉的大概只有個位數，桃園機場捷運卻多達七千多片，你們發布新聞稿說不會影響安全，到底會不會影響安全？

胡局長湘麟：我們也很重視這個問題，之前也請外面的專家來檢討，以目前的狀況來說，不會影響安全。

李委員昆澤：你們認為它只會影響、降低阻隔雜散電流的效果而已，是不是？

胡局長湘麟：基本上，它目前並沒有脫離，並不會影響鋼軌的固定。

李委員昆澤：請桃園捷運公司的陳總經理，對胡局長說鋼軌墊片、基鈹墊片大量斷裂不會影響安全，簡單說明一下。

主席：請桃園捷運公司陳總經理答復。

陳總經理凱凌：主席、各位委員。國人都非常重視基軌墊片，基軌墊片本身的功能主要在於絕緣、減震，之前更換的部分後來又有斷裂的情形，大概斷了一百多片，站在營運公司的角度，我們還是建議交通部、高鐵局能夠徹底找出原因。之前應該還委託了德國的萊因 TUV 公司做一些相關的減震。

李委員昆澤：請問墊片斷裂會不會造成墊片滑出，最嚴重是導致出軌的意外？

陳總經理凱凌：如果最嚴重的狀況，對於安全還是會有些影響。

李委員昆澤：請問胡局長，鋼軌墊片、基鈹墊片斷裂會不會造成墊片滑出，最嚴重是導致出軌的意外？

胡局長湘麟：它產生的原因主要是鋼軌和下面的混凝土熱脹冷縮的應力不一樣，我們今天要確認的是，只要它不滑出來，就不會造成影響。

李委員昆澤：那你怎麼知道它會不會滑出來？

胡局長湘麟：這個東西就必須要靠……

李委員昆澤：所以它還是有安全的隱憂。

胡局長湘麟：如果它滑出來的話，那是……

李委員昆澤：那怎麼會說沒有安全的問題呢？另外大約什麼時候會完成所有墊片的更換？依我看，目前鋼軌墊片更換的速度實在是緩慢，完成度只有 51.4%，基鈹墊片則完成 68%，目前都還沒有完成整體的抽換作業，大概什麼時候會完成？

胡局長湘麟：剛剛您所看到的百分之五十幾是指北段的部分，南段的部分已經全部更換完成。

李委員昆澤：所以我問你什麼時候可以全部更換完成？

胡局長湘麟：五月份。

李委員昆澤：今年五月份就可以全部更換完成，那原因還是查不出來嗎？

胡局長湘麟：原因我們會要求，因為我們知道有熱脹冷縮這個因素，但是熱脹冷縮為什麼不能在墊片安排的時候，或用其他方式來避免，這個我們正在……

李委員昆澤：台北捷運、高雄捷運都有熱脹冷縮的問題。

胡局長湘麟：報告委員，他們的軌道設計不太一樣，裡面這些零組件的組成是不一樣的。

李委員昆澤：因為他們叫台北捷運、高雄捷運，所以它們的鋼軌墊片就不會斷裂，它們的基鈹墊片就不會斷裂，而桃園機場捷運因為叫做桃園機場捷運，所以它有被詛咒的宿命，就一定會斷裂？其他的捷運一年斷不到幾片，桃園機場捷運卻斷了七千多片，這種車子的安全會讓人放心嗎？

另外有關滑軌的問題，我請教桃園機場公司，從去年 11 月到今年 3 月總共發生了 42 次的滑軌紀錄，最遠的達到 1,330 公尺，打滑的距離超過 100 公尺的就高達 18 次，是不是有這樣嚴重的狀況？

陳總經理凱凌：是，按照目前的統計有 42 次，那按照剛剛委員所說的超過 100 公尺的大約 17 次左右，直達車的月台大概為 110 公尺，如果滑軌超過 100 公尺那就是跑到月台外面去了。

李委員昆澤：月台大約就是 80 至 100 公尺，如果有 18 次因為滑軌而超出 100 公尺的話，就等於是超出月台甚至是過站不停，是否也有可能造成追撞前方的列車？

陳總經理凱凌：目前比較嚴重的一次大約是 1,000 多公尺，那樣的情況比較緊張，所以我們跟高鐵局這邊共同請台北捷運公司進行相關的調查，希望不要再出現這樣的狀況，能夠完整地找出問題。

李委員昆澤：局長，目前的滑軌現象有三種狀況，一般就是在月台間滑軌超出月台，另外一種就是在一般站間，它的坡度在 3%至 4%之間，最後一個就是坡度的下降段，也就是 A7 到 A6 的地方，這個地段的坡度高達 4%以上，大部分的滑軌都發生在下雨天，從 A7 到 A6 的下坡路段，滑軌的情形就發生過 7 次，現在因為滑軌的問題加上長陡坡，以及超過 40 公尺以上的高架路段，這難道不是雲霄飛車嗎？到底造成滑軌的原因是什麼，目前還是不清楚嗎？

胡局長湘麟：直接原因就是輪軌的黏著係數不足，但是跟委員報告，從去年的 5 月到今年的 2 月初有一段時間其實並沒有發生，這是由於我們密集跑車的關係，實際上可以把黏著係數……

李委員昆澤：以後若通車的話，也是密集跑車，難道以後桃園機場捷運是初一十五才會通車嗎？它也是要密集通車。

主席：請交通部陳部長說明。

陳部長建宇：主席、各位委員。報告委員，剛剛所說密集跑車的結果就不會發生所謂黏著係數不足的問題，就不會產生這種狀況，另外跟委員報告，在 2 月 26 日發生以後，在 3 月 3 日、3 月 9 日、3 月 11 日都有用原車做測試，測試十幾次之後都沒有這種現象。

李委員昆澤：部長、局長，我希望你們跟桃園機場捷運公司要通力合作，因為桃園機場捷運以後是關係眾多國內外旅客交通安全的重要機場捷運，但是有關鋼軌墊片斷裂、基鈹墊片斷裂以及滑軌的原因，目前卻都還搞不清楚，一直重覆再發生。當你一直不清楚原因時，這樣的安全是值得國人深深憂慮的，請部長、局長跟桃園機場公司好好地合作，努力了解發生狀況的原因，不要讓它成為一場詛咒，拜託。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。機場捷運狀況百出、一再延宕，今天本委員會特別邀請部長來做專案的檢討，我想大家的心情都是一樣的，不分藍綠希望能夠找出核心的問題，希望這個工程不要一再地延宕下去，讓國人失望。我將資料整理過後，有幾個問題想要就教部長與主委，全長 345 公里的高鐵僅花 6 年 8 個月就完工了，那今天這條桃園捷運才 51 公里，竟然到現在已經 11 年都還沒有辦法完工，到底是人謀不臧還是交通部的管理疏散，我一直在懷疑是否有交通部不可抗力之因素在阻撓呢？甚至這中間藏汙納垢的狀況令人產生疑竇，所以我在這裡以這樣的心情請教部長，我不再追問你何時可以順利通車，到底現在檢討過後的原因是什麼？是交通部出問題，還是有交通部以外的人帶給你們很大的阻力，讓你們沒辦法抗力，請部長說明一下。

主席：請交通部陳部長說明。

陳部長建宇：主席、各位委員。報告委員，我想這是一個非常專業的技術問題，在施作的過程中，土建的部分大概不會有問題，真正的重點是在機電核心系統這部分，確實廠商丸紅與他的下包商西門子之間有很大的爭議，所以機電這一塊在處理過程中確實不如我們的想像。其實我在當次長的時候，也曾經前往日本找他們的國土交通省跟軌道局，還找過丸紅的總公司，甚至我當部長的時候，還曾親自前往德國去找西門子公司，要求西門子公司一定要跟丸紅配合，在這中間的過程中，我們的次長也曾前往日本去，日本的總公司也派人來，就是針對丸紅跟西門子彼此間，沒有辦法擺平關於軌道核心系統的部分，其實大家都在努力，我想國人的眼睛都非常雪亮，大家都非常清楚我們不會做這種不可告人的事情。

陳委員歐珀：部長，你剛剛提及丸紅公司，當初為什麼會發包給一個毫無興建機場捷運經驗的丸紅公司？這是第一個我無法理解的問題。第二，你剛剛說是底下下包的問題，我看過資料之後，覺得不只是機電部分，連號誌系統也轉包給英維思公司，這部分也出了很大的問題，這些都是我們要去面對的問題。這家公司既沒有經驗，又任意轉包給下包公司，且沒有督促下包公司來配合，以致造成今天這種沒有辦法收拾的爛攤子。我覺得不要再獨厚丸紅公司，甚至從資料上

面也查出來，丸紅公司其實是不太搭理我們交通部的，有問題要找他們，還要透過外交部的高層去找他們的高層前來台灣，才有辦法面對，我不解這家公司到底有何通天本領，居然可以這樣霸凌交通部？相信大家以後都會張大眼睛看著這家公司到底要如何善後！這件事儼然已經成為國際笑話，這如果不是國際笑話，請問什麼才是國際笑話？臺灣 51 公里的機場捷運蓋了 11 年，請問到底是誰指示工程會減價驗收？工程會乃工程調處單位，從未積極單獨為哪家公司出頭，怎麼會變成你們在下指令執行工程？我實在無法想像這種事。

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。我們沒有權力下指令要求執行單位接受什麼，至於減價驗收，則是提供另外一條路給他們參考罷了。但這必須是在安全，且效用沒有降低、不能拆除等條件之下才可以適用，所以前提是有許多條件的，而且這只是一個建議。

陳委員歐珀：我調解過很多工程，卻從未看過像工程會這樣處理事情的！是不是因為丸紅公司又給你們壓力？

許主任委員俊逸：報告委員，完全沒有。

陳委員歐珀：不然你們怎麼會主動積極找他們來開會？

許主任委員俊逸：工程會兩個功能：一是申訴調解，這點工程會是被動的；一是行政院工程幕僚機構，凡行政院重大工程我們都有督導、審議和協調的責任。

陳委員歐珀：所以你們是基於督導政府重大工程，才主動邀請業者來開會？

許主任委員俊逸：是。

陳委員歐珀：在主委任內，主動積極邀請包商來開會的總共有幾件？

許主任委員俊逸：專案會議開了四次，訪查七次……

陳委員歐珀：我是說像這種案例……

許主任委員俊逸：每個計畫都有主動去，畢竟這是列在……

陳委員歐珀：我不相信主委不知道！我知道這個案子很特殊，所以質詢過很多次。我希望你們能面對問題，不要弄到最後，政府裡有一卡車的人出問題！

許主任委員俊逸：我們盡量協助主辦機關解決困擾與問題，尤其是跨部會問題。

陳委員歐珀：桃園捷運公司講得很清楚，不同意減價驗收，因為這畢竟涉及安全。

許主任委員俊逸：交通部業已發布新聞稿，拒絕減價驗收，不接受這個建議。

陳委員歐珀：現在討論安全問題。我看過很多報告，我認為最大的安全問題就是找不出原因。為什麼會找不出原因？那麼多專家竟找不出原因？這實在很奇怪，怎麼會找不出原因？難道當中有比外太空還奧妙、無法理解的事物嗎？找不到原因，就是工程會失職，怎麼可以找不出原因，完全不知道工程為什麼會延宕？

許主任委員俊逸：我們只是督導，不是執行，而且這是非常專業的……

陳委員歐珀：世界上有多少機場捷運，很多早在十幾年，甚至二十幾年前就蓋好的，我們有什麼困難？到現在連安全因素都找不出來？我認為實在說不過去。其實很多問題都出在材料品質，以致無法達到安全標準，像鋼軌墊片、基鈹墊片的破裂情況和高鐵、高捷、北捷差很多，讓人非

常訝異。北捷、高捷、高鐵每年才破碎數片，而且是個位數，機捷破裂的鋼軌墊片為 7,255 片，基鈹墊片為 3,200 片，我認為當中一定有人謀不臧，部長，為什麼這樣的材質可以驗收？這樣的材質是安全的嗎？是不是需要查一下？像電聯車甚至曾經打滑長達一千多公尺，這樣早就過站了，要如何下車？所以現在重點在於找出原因，不能找不出原因，否則社會無法認同。桃捷與交通部對於公共專業程度的認定不同，組成的學者專家也不同，我希望交通部能與桃捷結合，彼此多討論一下，尤其交通部是中央主管單位，不能就這樣把問題丟給人家，不能做這種不負責任的事，試問，破爛的車子怎麼開呢？今天桃捷有派員出席，我希望桃捷公司能注意這問題，況且地方政府財政困難，萬一再接到破爛的車子，在維修上會很困難，安全也是有問題的。

還有幾個危險因素本席必須提醒一下，一個是長陡坡的救援，機場捷運高架路段最高處距離路面 45 公尺，將來一旦發生問題，疏散是有困難的，這點請務必注意，且找出替代方案。

陳部長建宇：在整個配套中都有，也不會讓車子停在上面讓人走下來。

陳委員歐珀：萬一停電呢？所以一定要有配套措施。此外，硬體設施不足，這點在驗收時務必處理。像機捷的走廊與列車的距離這麼短，可是香港機場、羽田機場都這麼寬！而售票機不足也是一個需要考慮的問題。

最後，交通部 104 年度施政滿意度調查已經出爐了，我希望部長能確實檢討，因為這畢竟是民眾的心聲與反應，所以交通部必須予以列管追蹤並改善。現在與交通有關的卡片很多，有臺灣卡、悠遊卡、遠通卡，我認為不能搭乘一種交通工具就用一種卡，必須整合才是。

陳部長建宇：現在就在整合，都可以用，可以多卡通。

陳委員歐珀：否則以後會變成交通部的問題。

陳部長建宇：我們都在整合，謝謝委員。

主席：請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。3 月 10 日在本會議室中，本席曾就壹週刊於去年 12 月 25 日揭露，毛治國院長要求機場捷運減價收受，積極妥處一事提出質詢……

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。沒有講要減價收受，但有積極妥處。

鄭委員運鵬：但公文中確實提到減價收受，所以我想再與主委確認權責。當時您說這份公文是在工程會公共工程督導會報後的專案會議……

許主任委員俊逸：對不起，我記錯了，那是專案會議，不是督導會報。

鄭委員運鵬：你說公共工程督導會報之後的專案會議？那個記錄會調出來，所以主委那個時候是記錯還是故意亂講？

許主任委員俊逸：沒有，沒有。因為會議太多了，我以為是在公共工程督導會報，實際上是專案會議，那天同時有好幾個會議。

鄭委員運鵬：什麼會議都沒有關係，但是主委當天說減價收受這個方案是工程會您提出來的，不是丸紅公司，不是高鐵局，也不是交通部要求的，對不對？

許主任委員俊逸：就是那天討論的時候，還有這種是可行的……

鄭委員運鵬：那是工程會主動提出？

許主任委員俊逸：是。

鄭委員運鵬：所以我先確認一下，不是交通部，不是丸紅，也不是高鐵局提出來的，沒有錯嘛！

許主任委員俊逸：是。

鄭委員運鵬：可是今天在主委的報告裡面，一個字都沒提到這份公文，工程會發出這樣的公文，對機場捷運來說，是算什麼數？還是已經當作沒有看到？

許主任委員俊逸：跟鄭委員報告，因為交通部後來發新聞稿，他們不接受這個建議，這個建議已經不存在。

鄭委員運鵬：你怎麼沒有列入紀錄？那天質詢完之後，你還被要求辭職負責，對不對？您都沒有提！既然交通部和高鐵局都表示不接受減價收受，工程會還有沒有新的指導？

許主任委員俊逸：沒有。

鄭委員運鵬：你們不是負責公共工程的督導與改善？

許主任委員俊逸：適當時候我們還會……

鄭委員運鵬：除了減價收受，還有沒有別招？降級營運算不算？

許主任委員俊逸：那不是我們的權責；減價收受則是依採購法第七十二條的規定。

鄭委員運鵬：採購法裡面沒有降級營運這樣的空間？

許主任委員俊逸：主辦機關才有權責。

鄭委員運鵬：所以，主委當初提這個案子，這個方向不被接受。

主委剛剛的說明，胡局長也聽到了，沒有降級營運這回事，高鐵局也不接受減價收受或減價驗收這樣的方向。毛治國院長去年 12 月 25 日的批示，我們不接受，也就算了。但是在今年 3 月 9 日上午 10 時 10 分的會議中，討論了機場捷運營運前運轉測試演練項目（正常營運、降級營運內容討論），是不是有這樣的會議？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。是，我知道。

鄭委員運鵬：請問什麼是降級營運？

胡局長湘麟：所謂降級營運，應該是現在我們的系統整合測試已經達到 12 分鐘發車間距這樣的標準下，與原來桃園縣政府核定的初期營運班表 10-12 分鐘，有這麼一個相連的地方，所以我們就再討論：「在合約繼續改善的同時，能不能先去探討營運」這樣的一個發展。

鄭委員運鵬：我們的合約要求 10 分鐘、15 分鐘兩個間距，降級營運是不是在減價收受這個方向裡面，所做的降級要求？為何會有降級營運這樣的會議出現？這個不是在測試範圍裡面說要降級的？對不對？局長要好好說明！

胡局長湘麟：對，我知道……

鄭委員運鵬：本席擔心交通部和高鐵局都沒有辦法接受減價驗收這樣的方向，卻可以接受降級營運的話，對丸紅公司來說，不用減價直接降級就可以營運了，會不會有這樣的結果？

胡局長湘麟：不會。報告委員，我們談的這件事情，絕對不會讓丸紅在合約上承諾應該做到的這些

義務有任何的縮減。

鄭委員運鵬：沒有任何縮減的話，就正常營運，為何要降級營運？減價驗收都不接受了，為什麼 3 月 9 日的會議會有一個降級營運的討論？

胡局長湘麟：我剛剛也講了，今天我們在處理這件事情的時候，對於合約上的要求，仍要去做；但是在 12 分鐘的部分，是不是就像我在報告中所說的附條件的現況通車？但是絕對沒有……

鄭委員運鵬：所以你們還是可以接受附條件……

胡局長湘麟：我們的想法……

鄭委員運鵬：就是 10 分鐘跑不到，我們就用 12 分鐘，看看能不能先這樣來營運？是這樣的意思，沒有錯吧？

我們再來看一下會議結論，本席奇怪的是為何是高鐵局的決議，沒有列出其他與會機關的決議，包括桃捷公司及交通部？我們來看它的內容「合約執行為高鐵局負責，亦由高鐵局解釋合約；關於合約營運前運轉測試之程序與細節，係由業主決定。」請問業主是誰？

胡局長湘麟：高鐵局。

鄭委員運鵬：「桃捷公司對於合約要求之提醒，經高鐵局考量決定後，仍請桃捷公司配合。後續若有爭議，一切責任由合約執行單位負責。」請問合約執行單位是誰？

胡局長湘麟：高鐵局。

鄭委員運鵬：所以合約執行為高鐵局，業主是高鐵局，最後合約執行單位還是高鐵局，都沒有錯吧！這段話的意思，就是過去有減價收受這樣的方向，你們問桃捷公司可否接受？桃捷公司好像不接受，你們就說「還是請你們配合一下我們，有爭議的話是由高鐵局來承受。」對不對？

胡局長湘麟：對。

鄭委員運鵬：所以還是要配合大家降低規格來測試一下，沒有錯，對不對？

胡局長湘麟：是在我們現在的條件下去做測試。

鄭委員運鵬：這就是降級營運，沒有錯！

「(二)因契約所要求直達車由 A1 到 A12，行車時間不得超過 35 分鐘，系統混合營運最小班距不得超過 3 分鐘，直達車平均速率要大於 60，普通車平均速率要大於 45，都尚未達成。所以到目前為止，系統整合測試 (IST) 尚未完成，PRSR 第 1-6 項要達到這個平均速率才可以進行，現在還沒有做。現階段為持續車隊運行及維持捷運系統穩定，在廠商於 105 年 6 月完成提速改善作業前，請桃捷公司先配合以尖峰 12 分，離峰 15 分之班距辦理 PRSR 第 1-6 項之測試，待廠商完成提速作業後，再以尖峰 10 分、離峰 15 分之班距辦理 PRSR 第 1-6 項之測試，其中所涉之契約問題，還是由高鐵局 (捷工處) 辦理。」這個結論也沒有錯嘛！

因為這裡提到補測，剛剛部長、局長也有說明，尖峰 10 分，離峰 15 分，本來就是合約裡面的測試項目，為什麼合約裡面規定的測試項目，最後竟變成補測？用比較低階的尖峰 12 分，取代要尖峰 10 分的班距，我們先跑一下，再來進行補測，這不是降級營運，是什麼？你們根據合約的哪一條規範？

胡局長湘麟：關於這個部分，就委員剛剛所關心的有些滑軌等事情，因為沒有跑車，我們希望在現

在這個合約的架構下，能夠協調桃捷公司先同意 12 分鐘這樣的條件去做營運前的測試……

鄭委員運鵬：為什麼要同意這個？10 分鐘的規範就是 10 分鐘，為何要降為 12 分鐘？

胡局長湘麟：因為 10 分鐘是合約的規定，按照程序，現在先不能跑 10 分鐘，但是現在如果能先跑 12 分鐘，讓輪軌維持正常，這是我們達到 12 分鐘能夠改善之前，先去跑車，做這樣的措施……

鄭委員運鵬：它要跑就跑啊！如果不是根據合約規範的測試標準，為什麼要同意？而且你們把合約規範的測試標準一尖峰 10 分，離峰 15 分，變成補測。如果我是丸紅，前面都已經測試完 12 分與 15 分，再要我補測，我就不要了！

胡局長湘麟：絕對不會。

鄭委員運鵬：你怎麼知道絕對不會？丸紅到現在已經讓高鐵局跳票 6 次，通車延後 900 多天，你憑什麼說丸紅絕對不會，你們絕對不會？

胡局長湘麟：委員看到的這個會議紀錄，是我們跟桃捷公司因為 PRSR 作業，除了廠商之外，桃捷公司也希望配合，這是我們跟他的協調。如果大家初步能有個共識，我們就回頭去跟丸紅公司協調；如果這件事情達不成的話，今天回頭來說，就沒有這件事情。所以最後我們即使做這件事情，也絕對不會有合約上執行的標準就是 12 分鐘這樣的事情。

鄭委員運鵬：那為什麼叫補測，就是 10 分鐘嘛！你剛剛講合約上的標準是尖峰 10 分鐘，離峰 15 分鐘，對不對？

胡局長湘麟：對。

鄭委員運鵬：那叫做正式測驗！

胡局長湘麟：是。

鄭委員運鵬：在 12 分鐘、15 分鐘測驗完了以後，現在 10 分鐘那部分就變成補測了啊！請問桃捷陳總經理，你接不接受高鐵局的決議？我們回到前一張投影片。

主席：請桃園捷運公司陳總經理答復。

陳總經理凱凌：主席、各位委員。是，跟委員報告，有關後續營運前運轉測試（PRSR）1 到 6 項系統整合測試（IST）部分，我們公司的期待是依照合約的標準來進行。

鄭委員運鵬：合約的標準是不是尖峰 10 分……

陳總經理凱凌：如果不是合約的標準，我們建議它不要列為正式的測試項目，這樣可以避免……

鄭委員運鵬：好，正式項目不能變成補測，這是桃捷公司的立場……

陳總經理凱凌：我們希望符合正式的測試項目，如果只是為了系統的穩定希望我們跑車，我想桃捷公司一定會全力配合。

鄭委員運鵬：OK。胡局長，既然去年底毛治國院長裁示要「積極妥處、減價收受」，交通部、高鐵局不能接受，現在我們更擔心的是，講起來好像高鐵局、交通部都要負責任，但是現在減價收受這條路我們走不通了，我們怕的是什麼？我們怕的是降級營運，這就是降級營運。所以本席今天有一個提案，要求要先提速再測試，如果沒有辦法到達直達車 60 公里的平均速度，一般車、普通車 45 公里的平均速度的話，所有的測試不管你要怎麼跑，都是他們家的事情，不得列入 PRSR 1 到 6 項的測試範圍，可不可以？

胡局長湘麟：可以。

鄭委員運鵬：不可以讓降級營運變成丸紅逃脫、降價又不用罰款的理由，可不可以？未達提速，這個 1 到 6 項絕對不可以列入。

胡局長湘麟：我們跑車的結果，不會列入 PRSR 正式通過的結果。

鄭委員運鵬：但是會議紀錄上寫的是補測哦！所以在這個決議上，既然高鐵局真的要負起責任，它的用詞、會議紀錄與會議決議，在 520 之前你們真的要妥善處理。

胡局長湘麟：謝謝。

鄭委員運鵬：我們不懷疑你們，但是既然今天你們沒有提出減價收受，丸紅也沒有提出來，工程會可以在去年底就做好脫困的準備，高鐵局不要被人家害，但是你們也不要自己害自己，也不要害了桃捷公司，好不好？

胡局長湘麟：是。

鄭委員運鵬：謝謝。

主席：請陳委員素月質詢。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。我們都知道桃園國際機場是國內外旅客出入台灣的重要門戶，桃園機場捷運也是國人期待很高的一項重要交通建設，可是我們看到這項交通建設，在國人的期待之下，可是通車的時程一再地跳票。剛剛胡局長的報告裡面提到，因為桃園國際機場聯外捷運系統部分測試，未能符合機電系統合約的規定，所以在 3 月 4 日又再次宣布月底的通車時程沒有辦法達成。你們預計什麼時候可以通車？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。現階段核心系統最重要的還是速度問題，市府也提出希望按照合約處理，廠商也同意按照合約來改善，核心系統部分在 6 月底可以完成提速的作業，等到提速作業完成以後，再來談 PRSR、模擬演練及初履勘，這個時候大家再來看看有沒有辦法把期程縮短，大概的情形就是這樣。

陳委員素月：最快什麼時候可通車？

陳部長建宇：可能要到 6 月底以後才會知道，現在沒有辦法給委員答案。

陳委員素月：6 月底以後。我們也期待桃園機場對外捷運系統盡快通車，當然是希望在安全無虞的狀況之下通車，因為我們不能拿旅客的安全來開玩笑。

陳部長建宇：跟委員報告，其實任何捷運系統的通車，一定要有安全保證程序的執行，所以從開始到後面的完工所有的期程，一定要系統廠商提出它的安全保證文件，丸紅一定要提出整體系統的最終安全保證證明文件，高鐵局也要提出所謂 IV&V 的獨立驗證認證安全文件，不會貿然的在沒有相關證明資料的情形下就讓它通車，安全穩定是我們唯一的要求。

陳委員素月：對，我們希望是這樣。我們也看到高鐵局跟桃園捷運公司的報告都指出，桃園捷運一直沒辦法通車的原因，就是在測試階段發現很多問題，包括剛才很多委員關心的電路誤佔據的狀況，就是因為電纜內部受潮產生銅綠狀況。對於這個問題，目前是全線更換，請問已經更換了多少？

陳部長建宇：細節部分請胡局長說明，但是我跟委員報告，營運通車前，會影響系統安全的問題一定要徹底解決，沒有徹底解決我們也不敢交給桃捷公司，我特別做以上說明。另外，剛剛談到 PRSR 的部分，我要特別跟委員說明，沒有錯，在原本的合約裡面針對間距的部分的確有一定的規範，但是在核定 PRSR 的過程裡面，6 項要改善的項目裡面確實是 12 分鐘一班車，桃園市政府初期核定的班表，確實在尖峰時段是 10 分到 12 分鐘一班，離峰時段是 12 分到 20 分鐘一班，這我也非常地清楚，當然我們也尊重桃園市政府的決定，我只能這樣講。所以在 PRSR 的過程裡面，因為固定班表是 12 分鐘一班，如果以現況來講，確實也可以達到 12 分鐘一班，但是桃園市政府如果有這樣的要求，我們完全尊重。

陳委員素月：好。我們就請胡局長回復。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。是，剛剛委員問到軌道電路的部分，全線總共有 565 處，現在我們已經完成了 99 處改善。

陳委員素月：什麼時候可以全數改善完成？

胡局長湘麟：今年 10 月。

陳委員素月：可是你們預計通車的時間，應該是在 10 月之前吧？

胡局長湘麟：這個部分的處理不會影響到通車，但是現在我們是要求廠商全部都要更換。

陳委員素月：對啊！所以我覺得你們這樣，是不是有問題呢？你們沒有全數進行更換，能夠確保安全嗎？

胡局長湘麟：現在我們更換的 99 處，就是過去曾經發生過誤佔據的 99 處，但是基於我們發現有電纜受潮接頭訊號不符的狀況，所以要求廠商要全數更換。有關軌道電路發生異常，這個中間有一個很特別的狀況，就是在地下段、隧道段完全都沒有發生過，大部分發生在高架橋的路段。

陳委員素月：針對電纜這部分，本席希望交通部要用心一點，畢竟通車之後如果電纜又發生問題，造成電路誤佔據的狀況，這將會影響整個國家的形象，因為畢竟機場捷運未來是國內外旅客進出使用的重要路線。另外，針對鋼軌墊片跟機版墊片斷裂的原因，我們看到報告中寫到目前斷裂原因仍未查明，這個部分一直沒有辦法查明，你會不會覺得太離譜了？

胡局長湘麟：這是我們要求的，除了更換之外，我們必需要查明原因，因為其他的系統也是一樣會發生熱脹冷縮的情形，但為什麼今天機場捷運會發生墊片斷裂這種事情，所以我們要求這部分必須具體查明，廠商告訴我們，這部分的檢討報告會在 7 月份提出來。

陳委員素月：你們在交通方面算是專業，你們無法解決的問題應該再尋求其他專業技術單位的協助，本席希望你們能夠查明墊片斷裂的原因，不要等到營運之後又發生這一類影響行車安全的狀況。

其次，我再請教部長，桃園市政府跟交通部開會的過程中，桃園市鄭市長希望交通部對於桃園機場捷運的驗收，要依照合約，要符合法律，並在安全無虞、系統穩定的前提下通車，這個部分部長可以承諾嗎？

陳部長建宇：本來依法依約就應該這樣做。

陳委員素月：謝謝部長，我們希望在這樣的狀況下，讓桃園機場捷運能夠通車。

另外，針對高鐵營運的部分，最近新通車了三站，以彰化、苗栗及雲林通車狀況來看，彰化站的旅運客數量，是敬陪末座。事實上，彰化站的營運，有其先天不良、後天失調的部分，因為在先天條件上，設站地點是在彰南，遠離彰北的人口稠密區，再以時間、路程、成本的計算來看，北彰化大概就有 68 萬的人口，會選擇到臺中烏日站搭車，不會往南到田中的彰化站搭車。在彰化西南角的部分，他們要到田中來，也將近要 1 個小時的時間，反而去雲林站，可能會比較方便，因此實際上，會利用田中站的旅客，大概只剩下三十幾萬人口數，我們也不希望看到旅運客數量沒有成長，希望未來可以逐漸地成長。針對這個部分，高鐵局有沒有考量如何調整，讓彰化站的旅運客可以成長？

陳部長建宇：其實，真正的重點在於聯外交通系統，像北段的部分，高鐵局已經辦完了，但是南段及南延段部分，據我了解，彰化縣政府會跟雲林縣政府談，也就是其銜接路段，可能有涉及生活圈處理的問題，我覺得這部分要先做完以後，要到高鐵去的人才會多起來。

陳委員素月：在聯外道路的部分，我們知道北段部分的工程有延誤，南延段的部分，要往二水接雲林的部分，目前彰化縣政府很積極在規劃進行，交通部部長也很支持，在此感謝部長。畢竟整個聯外道路的完成，需要好幾年的時間，可能緩不濟急，所以有沒有比較快的方案，譬如有沒有考慮調整票價？因為彰化站的班次少，一個小時才一班，很多人基於成本考量，北上會到臺中站，南下就到雲林站去，這部分你們有沒有做過考量？

陳部長建宇：有關票價調整的部分，上次在委員會中，其實已經把票價降下來了，我個人感覺，為單一的站來做這樣的處理，合適不合適？這些都要通盤考量。現在唯一能做的是，怎麼樣把觀光引進來，把聯外路段打通，這才是真正的重點。對於怎樣引進觀光，或許我可以跟觀光局講一講，能否跟彰化縣政府，大家彼此研究一下，看看怎麼把觀光引進來？

陳委員素月：謝謝部長，部長有講到重點，就是從觀光的方向去努力，可能會更好、更快一點。臺鐵田中站和高鐵田中站之間的接駁，我們有一個支線的興建計畫，請問該項計畫，目前進度如何？

陳部長建宇：目前正在審議當中，能否請司長向委員說明？

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。臺鐵已經完成初步報告，也有建議的方案，目前我們內部也正在審議當中，等確定以後，就會往前報核。

陳委員素月：我們也希望臺鐵田中站跟高鐵田中站的接駁支線，能夠儘早完成，當然相關的觀光設施，還是需要交通部多用心。謝謝。

主席：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。此案一延再延，從 93 年行政院核定機場捷運計畫，一直到 94 年完成決標，在那麼長的時間，當然檢討也很多，事實上，在這個過程當中，包括過去這麼多年來，立法委員曾經開過很多協調會，也在這邊做了很多督促。就部長的了解，現在檢討要怎麼趕快改進？這個問題大家都在提，我不是專家，但我關心的是，如何讓這樣的案

子，不要再重演？當初到底是什麼原因造成？如果要檢討，一定要檢討這部分，不要讓它再重演，你覺得有什麼需要改進的地方？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。現在已經在執行了。

鄭委員天財：我不曉得你有沒有去了解，從招標開始。

陳部長建宇：這是 94 年、95 年的事情，我個人的感覺，去追溯這部分到底是誰發包、誰決標……

鄭委員天財：我不是在談這個，而是問機場捷運的招標或發包程序，應該如何改進？

陳部長建宇：在任何招標過程中，如果有不滿意的地方，一定要列入檢討，當時找到丸紅，不具真正工程背景的來做，但是他結合具有工程專業的其他廠商，大家一起來做，所以我也不能講，因為畢竟是按照當時的審標技術去做處理，在這種情況下，他們以後在招標條件的設定上，是不是應該更嚴格，這個可以列入考慮。

鄭委員天財：部長講得太籠統了。

陳部長建宇：我個人感覺，他們是按照當時招標條件去處理的。

鄭委員天財：公共工程委員會的許主委也在高鐵局服務過，請問你當高鐵局副局長之前，是在哪裡服務？

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。公路總局。

鄭委員天財：所以發包的時候，你不在高鐵局？

許主任委員俊逸：因為我在高鐵局有兩段時間，它可能在前段，不過那個時候，我是負責高鐵的部分。

鄭委員天財：不負責這個部分。上次我有請教過主委，你還記得你說了什麼嗎？本席說，如果這個案要檢討，未來會如何檢討？

許主任委員俊逸：我向委員報告的是通案的情況。

鄭委員天財：我是指這個案。

許主任委員俊逸：我是報告通案會成功，也就是檢討會成功，需要幾個條件。

鄭委員天財：你可能忘了，當初你在這個地方告訴我，是包商的能力。

許主任委員俊逸：對，我講那是通案，一定要好的包商，這是必要的。

鄭委員天財：你原來是講通案，通案當然很簡單。我們既然要檢討，也要讓後面的人了解，因為後面可能還有其他的案例。

許主任委員俊逸：這個機電標，它是個 joint venture，所以另外兩家是很強的。

鄭委員天財：你上次講，包商能力有問題啊！

許主任委員俊逸：這個主導包商是丸紅。

鄭委員天財：沒有辦法找到真正的原因，就沒有辦法解決真正的核心問題。

許主任委員俊逸：真正的問題，可能還是要請教高鐵局，他們比較了解。

鄭委員天財：你在高鐵局待過啊！

許主任委員俊逸：這太技術性了，我沒有 touch 這個計畫。

鄭委員天財：你沒有負責這個部分？好。我認為你作為公共工程委員會的主委，要從政府採購法去看，有沒有可以檢討的地方，以便讓後面的人，或未來有類似案例的時候，能夠從中學到教訓。

許主任委員俊逸：工程會把所有的計畫，包括成功、失敗的例子，都作為後面採購法研究的參考。

鄭委員天財：你現在也許不方便說，但這部分現在就要開始做了，並且要做深入、核心的檢討。

另外，昨天中央社發了一個消息，這個消息不是交通部，就是公路總局發的，就是針對花東快速公路的部分，因為這部分還未完成，之前在答復我們的時候都說時間還沒有到，結果昨天發布消息說，可行性研究的結論是效益低，請問這是怎麼一回事？

陳部長建宇：第一，這個案子，公路總局尚未報到部裡來；第二，可能他們做可行性評估的過程，已經到了尾聲，於是把這個結論刊載出來，表示他們有這樣的想法，是不是有人問，所以他加以說明，其財務效益、經濟效益的自償性比較低，也許有這樣的講法。據我了解，他們也認為，東部交通的長期策略性思維是以鐵道為主、公路為輔，因此考慮東部的交通，不能只有單純考慮公路，也要把鐵路一併納入考量。另外，花東三期所謂台 9 線拓寬的部分，從吉安到臺東的部分，其實部裡面已經報到行政院，從 106 年到 113 年預計編列 140 億元，在此情況下是不是已經夠了，後面要不要再繼續推動所謂花東快速道路的部分，可能要從專業的立場來做評估，我想公路總局大概是這個意思。當然，等到評估報告報到部裡來以後，部裡會再找其他相關部會來研商，看看怎麼處理比較好？

鄭委員天財：陳部長，當初交通部長毛治國決定要做花東快速道路可行性的研究，他所考量的絕對不是你剛才講的那些因素，剛剛講的這些事情，他比你還清楚，花東台 9 線拓寬是既定的計畫，他都很清楚的。

陳部長建宇：但我們現在已把期程往前拉。

鄭委員天財：我不知道你們正式的結果是怎麼樣？

陳部長建宇：我現在也還沒有看到。

鄭委員天財：部長也還沒看到，所以你不要那麼快就下定論。

陳部長建宇：我只是把他們評估的結果……

鄭委員天財：不可以這樣，你還沒有看就臆測了，我告訴你，不可以這樣！根據現在媒體報導，當然媒體只是報導，不一定很準確，但是媒體的報導是從觀光的角度來看，從西部到花蓮、臺東，因為他講的是蘇花改如果通車之後，車流量不會那麼多，所以他是從西部的眼光，從觀光的眼光來看，並沒有從臺東的角度，沒有從花蓮中區的角度來看，因為從花蓮到臺東，有這麼長的公里數，加上臺東醫療資源嚴重不足，常常要到花蓮慈濟醫院治療，在這種醫療需求的情況下，包括台 9 線，現在還有很多狀況，所以需要非常緊急的醫療運送，他沒有從醫療的角度來看，此其一。第二、從產業的角度來看，從臺東到花蓮、到蘇花改，無論是南迴公路或是南迴鐵路，都不足以因應，必須有花東快速道路。另外，從觀光來看，觀光不是只有從西部，也有人從臺東過來，也是需要，更符合所謂的一日遊或漫遊，不然都是旅行團，同時它會帶動自由

行，所以非常、非常重要。以臺東、花蓮為例，無論是花蓮的富里、玉里或瑞穗，有很多行政公務，都是要到花蓮市；在臺東的部分，就以司法的高等法院、高等分院來看，臺東就沒有高等分院，全部都要到花蓮才有高分院，所以看的角度不同，如果只單方面從西部的眼光來看，會如同剛才所講的那樣，有非常大的偏差。我的選區是全臺灣，所以比部長更常利用西半部的東西向快速道路，那裡車流量很少，除了北部的快速道路，不管是台 65、台 64，包括從大溪到中壢的台 61，那裡的車流量就比較多，但中區以南的車流量都很少，我常常在坐，所以不能單以車流量來考量其效益的高或低，尤其臺東到花蓮，有那麼長的路程。請交通部針對我剛才所提的部分……

陳部長建宇：您提出來的相關意見，到時候報到部裡的時候，我們會一併納入。

鄭委員天財：對，將其納入。謝謝。

陳部長建宇：謝謝。

主席：請鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。主委，你們工程委員會發文說要減價收受，這是你突發奇想、神來一筆，還是上面有指示？

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。都沒有，那是因為大家在討論，研究要怎麼解決這個僵局，後來因為採購法有這一條規定。

鄭委員寶清：所以你就突發奇想，想要解決這個問題？

許主任委員俊逸：這不叫突發奇想，而是法律有這個規定。

鄭委員寶清：你認為妥適嗎？

許主任委員俊逸：所以我們提出建議，我們沒有下指示。

鄭委員寶清：你這個不是提出建議，你已經很明確要這樣做，只是交通部跟你打臉而已。

許主任委員俊逸：我們對執行機關，沒有指示的權利。

鄭委員寶清：你督導他，當然有權利指示。

許主任委員俊逸：實際上他要負全責，我們尊重主辦機關的決定。

鄭委員寶清：沒有經過院長同意，你敢做這個事嗎？

許主任委員俊逸：我們有簽報院長，這是簽報院長以後才下的公文。

鄭委員寶清：對，所以院長都說可以，交通部可以不執行，交通部認為不可行，對不對？

許主任委員俊逸：對。

鄭委員寶清：但是實際上交通部在執行時還是用 12 分，就是沒有按照規定去做測試，對不對？部長在搖頭，我請局長答復好了，局長不要隨隨便便答復，請問你們為什麼反對？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。你說減價驗收這件事？

鄭委員寶清：對。

胡局長湘麟：因為整個規定是要到驗收的時候才去處理這些程序，看看是否符合合約規範及使用安

全等等，現在根本還未達到驗收程序，所以我們並沒有接受這個方案。

鄭委員寶清：你們沒有接受這個方案，為什麼在測試的時候，是用比較慢的速度去做測試，所以才叫他補測，剛剛鄭運鵬委員也有提到。

胡局長湘麟：我剛才也已澄清，可能是一些文字上的問題，才造成誤會，我剛剛特別講，我們去安排、討論這件事的時候，絕對沒有要降低合約要求的標準做測試，至於剛剛委員提到，有關會議紀錄的部分，我們會去做檢討。

鄭委員寶清：不是只有會議紀錄，你的行動就是這樣。局長，你都隨隨便便的跟我講。

胡局長湘麟：報告委員，絕對沒有。

鄭委員寶清：你說 7 月 1 日交給桃捷經營，有可能嗎？或只是在立法院隨便說說，然後下次再出來道歉？

胡局長湘麟：我沒有說 7 月 1 日要交給桃捷公司經營。

鄭委員寶清：怎麼沒有？我上次質詢你的時候，你在這邊講的，我們可以把錄音帶調出來。

胡局長湘麟：我是說，7 月份完成 PRSR 整個測試之後，會讓桃捷公司做 3 個月的模擬運轉。

鄭委員寶清：部長，雖然你後來請局長報告，但是所有的報告，都跟實際情況有很大的差距。你們的報告中提到，總共有 8,885 項是工程待處理事項，可是優先處理事項有 7,896 項，對不對？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。確切的數據，我沒有記那麼多。

鄭委員寶清：已經完成的是 7,701 項，所以達到 97.5%，對不對？

陳部長建宇：如果書面這樣寫，應該沒有錯。

鄭委員寶清：所以有 195 項，還沒有完成？

胡局長湘麟：對。

鄭委員寶清：這 195 項是重大事項，你認為這樣安全無虞嗎？

胡局長湘麟：那不是重大事項，是優先改善事項。

鄭委員寶清：因為重大才要優先改善啊！

胡局長湘麟：所謂優先改善是涉及到我們在做工程檢查的時候，裡面有這些問題。

鄭委員寶清：你是「三講四漏氣」，我請教桃捷總經理好了。請問陳總經理，這個表是正確還是錯誤的？

主席：請桃園捷運公司陳總經理答復。

陳總經理凱凌：主席、各位委員。這個表是我們按照每一個月之前，在跟交通部做備忘錄相關管考事項中，我們逐一將備忘錄附件中的各項目進行追蹤及列考，並把相關資料提供給交通部高鐵局。

鄭委員寶清：胡局長，他說你們完成率才 39.5%，為什麼你們向立法院報告的是 97.5%？是你灌水，還是他不實在？

胡局長湘麟：我們報告裡面談的是工程檢查，所以委員剛剛看到的數據是工程檢查，不是這個數字。

鄭委員寶清：那是什麼數字？

胡局長湘麟：這個數字是備忘錄裡面列出來，我們要改善的項目，但我們另外有個程序，會分幾個組，委請外面專家去做工程檢查列出來的，您剛剛的那個則是工程檢查。

鄭委員寶清：你講的都是五四三的話，我現在問你，這些重要的測試，通過了沒有？才 39.5%，請問局長，這個數據對不對？

胡局長湘麟：數字是對，但是委員看到的那個地方，他有分階段，有一個是初履勘前，有一個是模擬演練前，所以這部分要分階段。

鄭委員寶清：到現在為止，就只有 39.5%。

胡局長湘麟：這個表的部分是對的，我們備忘錄所列的部分……

鄭委員寶清：你給我 97.5%的數據，只是隨便說說而已？不是只有給我這個是 97.5%，而是所有報告中都講進度已達到 97.5%，已經安全可行。局長，那天我問你何時可以通車，你明明說是 7 月，現在又說沒有這樣說。

胡局長湘麟：我說 7 月交給桃捷公司，他要做 3 個月的模擬演練。

鄭委員寶清：營運是他的事情。

胡局長湘麟：對。

鄭委員寶清：所以 7 月要交給桃捷？

胡局長湘麟：3 個月模擬演練完之後，再辦理履勘。

鄭委員寶清：請問總經理，你 7 月敢不敢接？

陳總經理凱凌：跟委員報告，就是按備忘錄上面所提的，相關安全項目完成，PRSR 穩定度完成，我們會進行相關模擬演練，模擬演練就由桃捷公司做主導及配合處理。

鄭委員寶清：好，還是要完成。

陳總經理凱凌：是。

鄭委員寶清：局長，你剛剛講 39.5%的數據是對的？

胡局長湘麟：剛剛那邊講，第三類有一個叫做初履勘前，那是要等模擬演練做完，所以應該是前面兩欄要完成的部分。

鄭委員寶清：當然你要完成，他才跟你接啊！

胡局長湘麟：是。

鄭委員寶清：你才完成 39.5%，誰要跟你接？你給立法院的報告都說已經完成 97.5%，那根本不是真的。

胡局長湘麟：那是工程檢查的項目，跟這個不一樣。

鄭委員寶清：不是，而是所有其他部分，包含機電系統，不然你告訴我，機電系統完成多少？同樣沒有 97.5%啊！

胡局長湘麟：委員，可否容許我，把詳細的數字向委員說明，因為這裡面有好多不同的檢查。

鄭委員寶清：你說沒有關係，但不要打模糊仗，現在桃捷公司提出來是 39.5%，你也說這個表是對的，現在又打模糊仗，說那是工程檢查什麼的。你們的報告裡明明是寫 97.5%，不是只有這一個

，而是所有的報告，包括機電系統也是 97.5%，已經安全無虞可以上路，你來這裡不止報告一次，已經報告過好多次了，所以局長，不要打馬虎眼！

胡局長湘麟：沒有，我絕對沒有打馬虎眼。

鄭委員寶清：那為什麼講機電系統已經完成 97.5%？你告訴我，這個數字從哪裡來的？

胡局長湘麟：那個數字，報告裡面是講，我們在系統整合測試中有特別要求，做 12 小時的運轉測試，如果班次能夠達到 97.5%.....

鄭委員寶清：如果能達到 97.5%，表示還沒有達到，對不對？

胡局長湘麟：我們訂的標準是 97.5%。

鄭委員寶清：我問你，還沒有達到，對不對？可是你給立法院委員會的報告，都說已經達到 97.5%，安全無虞。

胡局長湘麟：12 分鐘全線班表達到 97.5%。

鄭委員寶清：為什麼是 12 分鐘？你們簽的合約也是 12 分鐘嗎？

胡局長湘麟：不是，是 10 分鐘。

鄭委員寶清：所以剛剛部長很委屈，你知道嗎？我問部長好了，你剛才說，桃捷要求 12 分鐘或 10 分鐘，你可以尊重，表示原來不是 10 分鐘，而是 12 分鐘。

陳部長建宇：向委員說明一下，IST 確實是用 12 分鐘來做處理，所以系統可用度可以達到 97.5%，但整合測試完成之後，要進入 PRSR，也就是營運前的運轉測試，在運轉測試第二項中有特別規定，以 12 分鐘當作營運前運轉測試的標準，所以從整合測試到運轉測試，整個是銜接過來的。現在桃園市政府要求必須要安全且符合合約，所以要完全符合合約，速度就要提上來，每 1 小時最低平均速度要到 60km，但現在只達到 58km，還未達到 60km，在此情況下，他們沒有辦法接受。桃園市政府在核定初期營運班表的時候，尖峰時段是 10~12 分鐘，如果以現在的 IST、PRSR，確實 12 分鐘可以達成，也符合當初桃園市政府核定的 10~12 分鐘的要求。

鄭委員寶清：可是合約條款規定的很清楚，是 10 分鐘啊！

陳部長建宇：沒有錯，所以才會衍生出.....

鄭委員寶清：部長，我想請教你政策問題，臺灣從臺鐵、捷運，一直到高鐵，軌道運輸系統已經發展那麼久的時間，應該非常完整，也非常有經驗，更重要的是，設置捷運系統一事，台灣應該有非常完整的經驗才對，為什麼這麼簡單的事，花那麼久的時間，還做不好？

陳部長建宇：有一些機電核心系統的技術，在國內完全沒有生根。

鄭委員寶清：為什麼不仿照高捷或北捷來處理？

陳部長建宇：因為系統的整個設計，以及地點都不一樣。

鄭委員寶清：這是我們的領導出問題。

陳部長建宇：我不曉得，當然我們也需要.....

鄭委員寶清：我要問工程會主委，你們都訂了一個糊塗的合約，也不去督導，為什麼罰鍰只能罰 10%？現在反而變成丸紅修理我們最大的工具，他頂多 10% 讓你罰，其他沒有關係。

許主任委員俊逸：我們有一個合約範本，提供給各執行單位參考。

鄭委員寶清：你知道只有 10%嗎？

許主任委員俊逸：他們有選擇權，我們有訂 10%到……

陳部長建宇：向委員報告，我們不會只受限於 10%，逾期罰款該罰的本來就是罰到頂，至於損害的部分，我們還是會求償。

鄭委員寶清：不是只有罰 10%，對不對？

陳部長建宇：罰款是屬於逾期罰款，但有實質損害的部分，要看損害多少，大家拿證據出來，該追償就追償，像桃捷也在講，對於他們事先人力的投入……

鄭委員寶清：它已經浪費了國家 34 億，這部分要不要負責？

陳部長建宇：有時候也要看事實上投入的狀況，不是提出來多少就是多少，有一些是要證據來講話。

鄭委員寶清：他如果有證據，就是交通部負責賠償，是不是？

陳部長建宇：也不是，廠商該負責的話……

鄭委員寶清：那就找他負責。最後，我問一下局長，你是不是確定 7 月能將機場捷運交給桃捷做試營運？

胡局長湘麟：是模擬演練。

鄭委員寶清：模擬演練沒有問題，對不對？

胡局長湘麟：7 月會完成前面的部分。

鄭委員寶清：會不會再來道歉？如果道歉，交通部會很漏氣。

胡局長湘麟：我們會來努力。

鄭委員寶清：不要講「會來努力」，要斬釘截鐵的說，「沒有問題」，政務官就要這樣，不然做什麼局長。

胡局長湘麟：是，我們會按照這個計畫來努力。

鄭委員寶清：我們希望 7 月以前，可以交給桃捷來試營運。謝謝。

主席：請桃捷公司提供這份表格給所有的委員，因為你們的書面報告裡面沒有，請你們趕快去處理。

請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。現在機場捷運面臨兩個問題：第一、為什麼會發生這樣的狀況？從招標、整個施工過程、是不是轉包等等，這些我們已經討論了很久；第二、現在怎麼辦？我們也討論很多，為什麼要做減價驗收？雖然公共工程委員會認為，你們是依法建議。請問部長，目前在政策上，是否已經決定要做減價驗收？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。我已經重複好幾次，交通部絕對不會做這種事情。另外，機捷也還未達到所謂實質完工的階段，完工才會有所謂的驗收，驗收才需要考慮要不要減價的問題，但現在還未達到這個階段。

劉委員權豪：如果最後必須做減價驗收，現在逾期罰款已經到頂，剛剛部長也提過，逾期罰款和損

害賠償是兩件事情，如果在延遲工程罰款之外，另外有實質損害，我們可以提出證明，尋求仲裁或法院判決方式，再請求損害賠償。其實最後的決定，只有兩條路：要不就是終止契約，因為解除契約要從頭來，不太可能；還有，就是減價驗收，如果專業衡量之後，最後政策決定要減價驗收，我們如何併行損害賠償的部分？

陳部長建宇：站在我的立場，雖然我的任期只到 520，但我一再強調，在我任內絕對不會談減價驗收這件事。

劉委員權豪：請教許主委，若決定減價驗收，會不會妨礙逾期罰款以外的損害賠償請求權？

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。這可能要由執行單位，由合約當事人來做解釋，不過以法律來講，有損害當然可以找他求償。

劉委員權豪：現在到底有沒有什麼方法，在承包商已經拖延的情況下，要如何來督導、嚴格要求他，能夠把工程完成？因為怕他被罰很多就放棄了；至於賠償的部分，可以另外來談。

陳部長建宇：向委員說明，現階段最重要的任務就是提速，將速度提升到能夠符合合約的要求，據我了解，現在每一個禮拜，高鐵局都有找廠商來，把後面要做的事情完整的列出來，要求廠商要隨時提報，督導業者儘早按照其承諾，在 6 月底之前完成提速的作業。

劉委員權豪：如果他一直沒有辦法達到合約的要求，怎麼辦？我們不是沒有給他機會，而是一而再、再而三，給他好幾次機會，所以我們現在討論的就是要如何解決這個困境。以前發生的狀況，以後再來討論，現在面對這個困境，總是要把它解決，請問現在這個困境，要怎麼處理？

陳部長建宇：謝謝委員的指教。現在真正的問題點，就是在提速的部分，對於提速的部分，日本人也找德國這邊，他們也從日本引進專家，希望趕快解決提速的問題，例如把 58 公里提到 60 公里，看看如何把過程中，受到限制的部分趕快解決；目前高鐵這邊，也聘請專家學者，大家一起來解決。

劉委員權豪：如果將來要探討整個發包過程，是不是有些問題？當然，違法有違法的處理，可是在行政上，我們發包督導的程序，到底哪裡出了問題？一個這麼龐大的工程，拖了那麼久，而且到現在，都沒有辦法收尾；另外，就是如何處理目前這個困境？本席認為，如果承包廠商最後只是減價驗收，就脫離他的責任，然後整個工程也沒有辦法達到我們對品質的要求，這絕對是我們沒有辦法接受的。

陳部長建宇：按照採購法的規定，他要減價驗收，品質都要達到要求。

劉委員權豪：沒有，部長，這是一個很大的關鍵，之所以減價驗收，就是沒有辦法完全依照合約進行。

陳部長建宇：我知道。

劉委員權豪：什麼是合約主要核心精神或目的？這就見仁見智，我想許主委應該知道。

陳部長建宇：我曾經參與過採購法，所以非常清楚。

劉委員權豪：如果提速之後的班距間隔，與合約要求差一點點時間，例如班距本來是 15 分鐘，現在變成 20 分鐘，這樣到底有沒有違反契約的主要目的？這是見仁見智；還有到底可不可以減價

？這也是見仁見智。我知道當公務人員，也有他困擾的地方，但這是非常慎重的一件事情，可是絕不能讓承包廠商在這件事情上，只要賠錢就能脫離整個合約精神。雖然部長在 5 月 20 日就會卸下你的責任，但我們認為，在這最後的關鍵，仍然要秉持這個原則。

陳部長建宇：當然。

劉委員權豪：由於時間的關係，有關桃捷的部分，我就探討到此。

另外，據報載，花東快速道路評估的部分，由於經濟效益評估等等問題，這個消息發布之後，我相信至少臺東的鄉親們，在心情上會直接反映，怎麼會用經濟效益來評估？可見長期以來，中央政府並沒有看到臺東居民內心的深處，因為用經濟效益去評估，坦白講，交通建設投資到臺東，用數量來看，都不見得是划算的。但是每個地方，都有他基本的需求，所以對於花東快速道路的可行性評估，本席這幾年來一再要求公路局。其實，花東快速道路不是錢的問題，也不是技術的問題，因為不是要挖一個超大的隧道，也不是要做一個跨海大橋，如果政府想做，錢也不是超大的天文數字，所以我認為，這是一個價值選擇的問題，要看我們開這一條道路，要達到的目的是什麼？我們付出的環境成本又是什麼？這是一個價值的選擇。所以本席一直要求公路局在做這個可行性評估時，應該把這樣的價值選擇，不止委託給那些規劃公司自己決定，應該把價值的選擇清楚地告訴臺東的鄉親。我一再提出來說，撇開技術和錢不談，開一個快速道路，如果引道不算，差不多要 60 米寬吧？

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。路寬應該不用到 60 米。

劉委員權豪：差不多幾米寬？

林司長繼國：大概是 30 至 40 米。

劉委員權豪：其他設施加起來呢？

林司長繼國：我們講的是主線。

劉委員權豪：本席講的是整個要做的部分，譬如高架要徵收的路寬及設施？

林司長繼國：只有在服務區的部分才會比較寬，如果是在主線大概就是 30 至 40 米。

劉委員權豪：本席一直要求規劃單位應該把可能的路線畫出來，針對花東縱谷而言，如果能開闢一條快速道路又不需犧牲我們的環境，這是 100 分的作法，不過，一開始規劃要開闢快速道路時，我們就知道對環境可能會造成某種程度的破壞，問題是你們一直沒有做這件事情，只是告訴我們這樣做可能缺乏經濟效益，難怪東部的民眾、台東的民眾在心理上會非常的反彈！站在整體的國土規劃的角度而言，如果台東有夠好的醫療資源，急重症不用往北送、不用往南送，坦白講，我們對於快速交通的需求量也許就沒那麼大；如果鐵路雙軌化能夠及早完成的話，我們對公路的需求度也許就會減緩一些，但是，你們在進行可行性評估時，完全不做這件事情，舉例而言，大家都非常喜歡花東縱谷的那些良田，從鹿野、關山到池上，幾千公尺的稻田非常的漂亮，如果開闢這條快速道路必須從稻田中間架設高架橋穿過去，那就是一個價值選擇。撇開錢與技術的考量之外，至少也要讓我們台東的鄉親知道，開闢一條馬路對環境的變動是如此之大，大家也許會有另外的思考。但是部長，你知道可行性評估根本不做這件事情嘛！它純粹只

是以運量來計算，建造一條公路要花 900 億，一年可能有多少人使用，算一算之後發現可能不划算，如果你們是這樣做的話，純粹用量來說明這件事情，我們當然不能接受。

陳部長建宇：當然在可行性階段，確實誠如委員所提的，環境影響評估是在綜合規劃階段才會做處理，在現階段可行性評估的過程中，委外研究時其實舉辦過座談會，但我相信可能鄉親也不是很清楚啦。

劉委員權豪：當然以後也要讓所有的交通部官員做一個參考，本席現在講的不是環境影響評估，而是在做可行性評估時，你們要提供這些資訊，不然，我們在做價值判斷、價值選擇時毫無資訊，當然就認為開闢一條快速道路是 100 分的、是 OK 的，因為我們沒有足夠的資訊能夠做價值選擇，究竟台東對於交通方面的需求如何與環境取得配合，這部分與後續的環境影響評估是兩件事情。我們花了 1,500 萬去做一份可行性評估，最後卻只是從量來說明，坦白講，這樣的說法無法讓鄉親接受，如果從量來說明，在情感上、在理智上，大家當然會認為政府根本不重視台東鄉親的需求。

陳部長建宇：其實，政府的任何決策一定要考量許多面向，到底是所謂的供給導向，或是所謂的需求導向，對於東部民眾而言，他們比較期待的是供給導向的這個面向，而不是需求導向的部分。當然這還是要從整體的交通建設、整體的交通決策，包括鐵公路……

劉委員權豪：除了你們現在做的量的評估之外，在這整個案子尚未結束之前，應該再提供充足的資訊，讓鄉親知道其實這是一個價值的選擇，讓台東鄉親在規劃自己未來時有更充足的資訊，讓我們在交通建設與環境之間的取舍能有充分的資訊，這樣才能從中取得一個平衡點，謝謝。

主席（鄭委員寶清代）：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，就本席所知，在你擔任部長之前，在胡局長擔任高鐵局局長之前，雖然胡局長一直都待在高鐵局，但是，機場捷運並不是兩位的主要業務，對嗎？但是，現在都是你們的業務了，對嗎？胡局長，你之前管的是財務，本席並不想冤枉你，將來也是一樣，在 520 之前要先把責任釐清，該承擔的承擔，不該承擔的不要亂承擔，這個真的是茲事體大，特別是關係到安全的時候。你們接任部長、接任局長之後應該要承擔，但是，之前不是你幹的、不是你批的、不是你決定的，不要亂承擔，否則，將來的帳就換成算在你頭上，本席相信兩位是有這樣的精神，我們就事論事要搞清楚！

現在你們要承擔了，因為你是部長、你是局長。請問，桃園機場捷運到底什麼時候可以正式通車？部長，到底什麼時候？局長，到底什麼時候通車？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我們希望在完成穩定性測試之後再來確定。

葉委員宜津：到底什麼時候可以給本席一個答案？

胡局長湘麟：7 月份可以向委員報告測試的結果，後續的時間就比較能夠掌握。

葉委員宜津：現在沒有人知道它何時能夠通車，還要等到 7 月份才能告訴我們何時能夠通車，這是你剛才所說的答案，本席可以接受，因為安全最重要，至於什麼時候通車，我們就等著看，無論如何，安全還是比通車重要。

請問，在你們的測試中到底發生過多少次的異常狀況？上次媒體的報導說是 4,522 次，其實媒體所做的是關於桃捷的報導，你們說不是四千多次，那麼到底是幾次？

胡局長湘麟：這個部分是桃園捷運公司從去年 9 月份之後做的累計，總共 4,522 次。

葉委員宜津：行政部門總是這樣，本席問什麼就告訴本席什麼，很清楚、有擔當，部長甚至說幾次都記錄在電腦裡，那麼你就告訴本席幾次，不要再說那些有的沒有的，幾次？

胡局長湘麟：4,522 次是裡面，我們現在掌握到與營運有關的還有 215 項。

葉委員宜津：所以桃捷說的 4,522 次是真的，對不對？部長，聽清楚了！今天桃捷的書面報告中再度指出異常狀況，4,522 次，其中第 5 頁很清楚的告訴你們，核心機電系統是 2,167 次異常，非核心機電系統是 1,021 次異常、土建水環消防系統是 1,334 次異常，總共是 4,522 次異常，人家就是這麼清楚明白，我們質詢要問的就是請你們給我們如此清楚明白的數字。在這些數字中，我們最最關心的是安全問題，現在只講安全部分就好，其他通通都不講了。人家寫得這麼清楚，「無線電傳輸系統及車載號誌、系統尚無法估計改善期程，全線 568 組軌道電路目前僅完成 99 組改善，尚餘 469 組待改善。」，你還告訴本席沒有安全疑慮嗎？再來是你們剛才講的生鏽部分，我們就先不講鐵軌的部分，人家這裡也寫了，西門子的電聯車緊急煞車因為電纜線接頭併同施工品質不良，所以內部受潮產生銅綠現象，雨天發生軌道誤佔據（RSF）致使電聯車緊急煞車，產生問題的頻率為晴天的 8 倍。台灣一年下多少雨，每次下雨受潮的程度是晴天的 8 倍，你告訴本席，安全有沒有問題？再來是電聯車緊急煞車滑行有 42 次，滑行最長距離達到 1,330 公尺，這件事大家都知道、大家都在講，我們就看你們要怎麼辦？至於墊片斷裂的部分，7,255 片是鋼軌墊片斷裂、基鈹墊片破裂則是 3,200 多片。

我們先講鋼軌墊片斷裂，早先段宜康委員在去年 8 月就已經講過墊片斷裂 600 多片，你們表示那是因為丸紅拿了舊的材料來充數，於是無論是舊的或是新的，全部都更換成新的，通通都是目前全世界最優良的、而且是德國產的墊片，結果還是照樣斷裂、一樣斷裂，我們對此就真的要擔心憂慮了！擔心憂慮什麼？這恐怕是軌道設計的問題，局長，你的心裡很清楚吧！你們要繼續這樣換嗎？你們以後還是要繼續每 3 個月就換一次墊片嗎？局長，是不是啊？我們發現即使現在換了新的，仍然還是 3 個月就會斷裂？

胡局長湘麟：換了新的之後，確實有一部分發生了斷裂的情況，關於這個部分，誠如我剛才所言，只要有斷裂就一定會換，但是……

葉委員宜津：你的意思是以後整個機捷 3 個月就換一次墊片？

胡局長湘麟：不是，關於原因的部分，我們還在檢討，同時也要求廠商徹底給我們一個交代。

葉委員宜津：還在檢討？一樣在 7 月份就可以檢討出來，是嗎？

胡局長湘麟：是，現在我們……

葉委員宜津：這是最嚴重的事情，局長，7 月就可以檢討出來了嗎？

胡局長湘麟：目前廠商給我們的報告是說 7 月份。

葉委員宜津：部長，你知道嚴重性了吧！我們使用的都已經是全世界最好的墊片，而且是德國製造的墊片，仍然一樣 3 個月就發生斷裂，這就表示軌道的設計有問題，不是嗎？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。最重要的是盡快找到問題點、盡快的解決，既然他們已經表示 7 月會做出檢討，無論我是否會下台，總之，一定會要求他們在 7 月必須做到這件事，盡快找到原因，盡快做處理。

葉委員宜津：再來是滑行 1 公里 330 公尺，在你們的測試中，最離譜的就是這一點，1 公里耶！從這裡到中興大樓都還不到 1 公里耶！

陳部長建宇：關於這部分，其實有 3 個條件要達成。

葉委員宜津：1 公里很長耶！

陳部長建宇：它有天候條件、有軌道條件以及人為因素的條件，事實上，誠如我剛才的報告，3 月 3 日他們曾經重新測試過……

葉委員宜津：你不用向本席報告，只要告訴我們，你們的報告何時才能公布？你們不是說台北捷運公司要去檢查，即使你現在向我們報告也不算數，只要告訴我們什麼時候會有結果出來？

胡局長湘麟：關於送出報告的期程，我們與捷運公司還在聯繫。

葉委員宜津：台北捷運公司已經送出來了？

胡局長湘麟：還沒有送出來，他們現在還沒告訴我們何時會提送。

葉委員宜津：既然你們委託給它，它不必說何時可以給你們嗎？如果它在 3 年之後才給你呢？

胡局長湘麟：沒有，關於這部分，我們是希望它能夠盡速，但是，可能在處理上……

葉委員宜津：你把最離譜的 10 次滑行地點及坡度資料交給本席，因為本席現在最擔心的是坡度的問題，一開始時人家就告訴你們這個坡度實在是不行，你們對於這個路線就硬要這樣搞，不是你們，是前面的人啦！把相關資料交給本席，可以嗎？等一下馬上交給本席，最離譜的 10 次滑行地點及坡度的資料，本席要來做一個比較。

最後，這次你們還算是有一點良心，在去年 12 月 17 日的會議中，其實高鐵局提出了許多方案，包括解約，但是，其中絕對沒有所謂的減價收受，結果是公共工程委員會要求這樣做。不過，剛才本席還再一次聽到局長說法律上有規定，問題是法律的規定是什麼？第一個，驗收結果與規定不合，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或契約預定效用，這表示什麼？第一，它的安全有問題。第二、契約上寫的明明是 10 分鐘，不是 12 分鐘、不是 10 分 3 秒，因此，我們認為公共工程委員真的是急著幫丸紅解套！它連送系統安全的證明都做不到，更不要說是完成第三方的驗證。兩位，本席還是要再強調一次，這一條已經超過 14 年，不要說之前的你們都亂承擔，我們希望也不能再降低測試標準了，其實這樣的標準已經讓我們非常的膽顫心驚，因此，請部長與局長要堅守原則，特別是安全的原則，我們希望責任的歸屬能夠盡快弄清楚，之後才能夠好好地進行交接，至於後續該如何，我們就再說吧！

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，今天大家的焦點幾乎都在機場捷運，因為機場捷運是我國非常重要的一項工程，全世界只要是正常的國家，在它的機場，也就是國之大門

，一定會有大眾運輸系統，其中捷運當然也是非常普遍的一項大眾運輸工具，其實也不是什麼高科技、也不是什麼新的東西，但是，台灣從規劃到施工居然將近 20 年都無法完成。過去公共工程做不起來，通常有 3 個原因，第一是沒有錢，也就是經費的問題；第二是土地取得有問題、第三是民眾不支持，然而，我們的機場捷運並沒有上述的那些問題，卻還是做不起來。本席認為，我們應該要以國恥、國家的恥辱，如此嚴肅的心態來看待這件事情！部長、局長，可惜啊！如果在你們的公務生涯中能夠將機場捷運做起來，那絕對可以記上一筆，但是從過去到現在，在你們的手裡機場捷運已延宕多年，通車方面還是繼續跳票，前後已跳票 6 次。工程技術面的缺點如何改善，大家提了很多意見，但我們心裡有一個疑問，到底誰要負責？要如何真正地完成機場捷運？前交通部長葉匡時表示，如果要完成機場捷運，就要丸紅來處理，現在根本的問題是，丸紅不願意認賠，也就是說，要看丸紅願不願意再拿錢出來，拿比當初的招標金額更多的錢。陳部長，你同意葉前部長的講法嗎？

主席（葉委員宜津）：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。站在交通部的立場，一定要嚴格要求丸紅儘早完成這件事情，交通部經過多方努力，希望丸紅和西門子之間趕快達成協議，完成機電系統改善工程。

林委員俊憲：你同不同意葉匡時的說法？

陳部長建宇：當然丸紅一定要認賠，在這種情況下，他們在國際上的信譽難道要在這個案子上完全賠掉嗎？

林委員俊憲：你也同意葉部長的講法，葉部長的講法是，丸紅已經違約，按照契約我們最多只能罰 10%，目前大概已經罰了 25 億，對不對？

陳部長建宇：對，10%是 25 億，但是我們不會止於此，它要付的損害賠償責任，我們也會嚴格訴求。

林委員俊憲：丸紅可能會認為，既然已經被罰了 25 億，在台灣機場捷運這個工程上賺不了錢，甚至會虧錢，台灣機場捷運之後又還有那麼多問題，就不理你們。因為丸紅如果要解決，就必須再掏錢出來，這是葉部長的講法，也是你同意的說法。剛剛高鐵局表示，缺點持續改善中，到今年 10 月，主要的行車號誌系統缺點可以改善完成，預計年底可以完成通車，大概是如此，對不對？

陳部長建宇：對，依照期程估算，如果 6 月底可以把提速的部分完成，並改善後續的工程瑕疵，尤其是跟營運有關的部分，接下來再完成安全認證、保證，目前規劃的方向是這樣。

林委員俊憲：你為什麼敢做這樣的承諾？是不是代表丸紅已經同意繼續把它該負的責任、該做的做完，丸紅願意掏錢出來，賠錢做也要完成？

陳部長建宇：高鐵局特別跟我報告，丸紅高層也同意 6 月底把提速的部分儘快完成，讓它進入後續的程序。

林委員俊憲：大家討論那麼多，其實重點是承包廠商要負責任，官員的責任另外再計較，如果丸紅不願意認賠，不願意再掏錢出來做，這個工程就做不起來。丸紅是國際大商社，在國際上赫赫有名，部長剛剛講到一個重點，難道丸紅要讓他們在國際上多年的聲譽毀於一旦嗎？這個工程

還沒有完成，而且已經跳票 6 次，就算年底完成，丸紅以後還可以繼續承包台灣的公共工程嗎？

陳部長建宇：工程會對不良廠商……

林委員俊憲：它就是不良廠商。

陳部長建宇：工程會對不良廠商有一個 101 條款，可以停止它來國內投標。

林委員俊憲：可以停止嗎？

陳部長建宇：對，停止一定期間的投標，未來任何工程的決標案，如果丸紅有機會，交通部在評選過程中一定會把他們的分數拉下來。

林委員俊憲：對丸紅來講，承包台灣的機場捷運都賠錢了，以後也沒有機會來台灣標公共工程，憑什麼要把它完成？

陳部長建宇：國際上的信譽大家都在看。

林委員俊憲：沒有錯，請丸紅想一想，不知道丸紅今天有沒有代表在場？

陳部長建宇：今天他們沒有來。

主席：早上我有聲明，他們來函表示，必須經總公司研商確定後，才可以派員，所以今天沒有派人來。

林委員俊憲：台灣國會、交通委員會正式邀請他們來參加，他們也不理，他們現在就是這種態度。在已經賠錢，以後也不能再來這個國家投標的情形下，丸紅幹嘛理你？所以這件事我們不能放過丸紅，要計較到底。

陳部長建宇：我已正式發函給日本國土交通省部長，並特別聲明這件事情對日本也是一種大傷害。

林委員俊憲：甚至會影響台灣和日本長久以來的友善交情，台日雙方的交流、兩國人民的感情，現在是最好的時候，不要因為一個機場捷運讓我們改變對日本人的印象，對日本這種國際大公司注重信譽、對工程品質的要求及其能力打了折扣，我們非常失望，丸紅竟然沒有辦法把它應該負起的工程責任一把台灣機場捷運做好。我們去國際上廣告，好不好？因為工程問題演變為政治問題。丸紅不是沒有能力做，如果按照交通部的邏輯，丸紅只要掏錢出來認賠就可以完成，可見丸紅是有能力與專業的。現在的問題在於他願不願意繼續虧損，其實這些錢對丸紅這種大商社來講根本是小錢，請問丸紅的態度有改變嗎？

陳部長建宇：丸紅高層特別提到 6 月底以前要把提速的議題……

林委員俊憲：多高層？

陳部長建宇：請胡局長跟委員說明。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。丸紅總社發了文。

林委員俊憲：丸紅總社發的文，是社長署名的嗎？

胡局長湘麟：應該不是他，是負責這個計畫的部長。

林委員俊憲：我不知道那位負責人的層級有多高，但是陳部長說，丸紅的高層已經跟台灣交通部保證：今年 6 月底一定可以完成該公司對台灣機場捷運該負起的責任，是不是？

陳部長建宇：他承諾。

林委員俊憲：他有承諾？

陳部長建宇：對。

林委員俊憲：希望可以啦！我們也要拿出一點魄力。我們自己的責任呢？有沒有我們自己該負起的相關責任？剛剛有委員提到，對這個做不起來的工程曾經嘗試要減價驗收，工程會的公文，媒體報導得很清楚，行政院毛前院長簽的是積極妥處，行政院長下令交通部要按照工程會這個建議減價驗收，你哪敢不遵守？

陳部長建宇：我從頭到尾就沒有接受這件事。

林委員俊憲：你沒有接受這件事，我看起來不是你交通部的立場，是因為桃捷公司拒絕啦！

陳部長建宇：不，交通部非常堅定的……

林委員俊憲：因為桃園捷運公司拒絕，所以減價驗收才走不下去，否則院長要求你積極處理，部長，你敢不處理嗎？

陳部長建宇：依法該怎麼做就怎麼做，如果不是依法做而是照誰講的話去做，屆時大家要面對刑事責任，請問誰願意承擔？

林委員俊憲：如果不是依法而是違法的指令，那工程會發什麼文？院長敢簽函要求積極處理嗎？難道工程會和毛治國院長的指令是違法的嗎？

陳部長建宇：我認為工程會只是從採購法的立場，好意地建議要不要考慮，但是交通部的立場……

林委員俊憲：我再提醒你，此案不接受減價驗收是因為桃捷公司反對，行政院長，還有工程會的公文寫得非常清楚。現在媒體的報導還指出，除了追究相關官員的責任之外，應該將此案交給檢調單位處理，部長，你同意嗎？

陳部長建宇：事實上並未發生減價驗收一事，而且交通部從頭到尾都認為還沒有達到完工的階段……

林委員俊憲：不，我說的不是減價驗收一事，而是如何形成減價驗收這個決議，沒有任何一個合格的委員在場，也沒有留下會議紀錄，居然工程會做了一個減價驗收的決議公文，還讓行政院長簽了，這個不用調查嗎？

陳部長建宇：此事我無法置評，這是工程會依程序處理的，我沒辦法置評。

林委員俊憲：媒體的報導就是這樣，我認為這個應該要移送檢調單位處理。謝謝部長。

陳部長建宇：謝謝。

主席：我們要很公允的說，其實在當天的會議中，高鐵局從頭到尾並未提出減價驗收，交通部也沒有，是公共工程委員會提出的。

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。先處理臨時提案，進行第 1 案。

1、

基於目前機場捷運之系統整合測試（IST）及營運前試轉（PRSR）測試皆未能符合合約標準，高鐵局將與承包商丸紅進行相關提速及系統的改善作業。為避免日後合約爭議，要求交通部及高鐵局應依據下列原則辦理：

1. 先提速，再測試：

為維護政府權益，在高鐵局及承包商未完成提速系統改善並提出符合標準之測試計畫前，所有數據，皆不得列為合約中廠商必須完成之系統整合測試及營運前試轉項目。

2. 系統穩定標準，全國一致：

目前系統尚不穩定，每天系統發生多次緊急煞車異常，請高鐵局及承包商盡速提出改善方案，在初履勘前，應解決系統不穩定之情況，其系統穩定性標準應比照北捷、高捷。

3. 具體求償，彌補桃捷虧損：

因機場捷運通車時程延宕多次，導致桃捷公司於營運前產生虧損，交通部應向廠商求償。惟求償變數多，時程漫長，交通部應編列預算給予營運虧損補助。

提案人：鄭運鵬 陳歐珀 劉權豪 李昆澤 趙正宇
鄭寶清 葉宜津 林俊憲 陳素月

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我們建議提案文字作以下修正，第一點，在「2.系統穩定標準，全國一致」這一點中最後一句話，原來的文字是「其系統穩定性應比照北捷、高捷。」，建議將「應」後面的文字修改為「應符合捷運系統履勘作業辦法之規定。」第二點，在「3.具體求償，彌補桃捷虧損」這部分最後一句話，原來的文字是「交通部應編列預算給予營運虧損補助。」，建議修正為「建請交通部研議編列預算給予營運前虧損補助。」

主席：對此修正建議，請問各位有無異議？

鄭委員運鵬：本席的提案跟鄭寶清委員所提的第2案類似，所以若鄭寶清委員無異議，我建議這兩案一起處理。

主席：好，兩案併案處理。進行第2案。

2、

基於目前機場捷運之系統整合測試（IST）及營運前試運轉（PRSR）測試未能符合合約標準，高鐵局表示將與承包商丸紅進行相關提速及系統改善作業。為避免日後合約爭議，要求交通部及高鐵局應依據下列原則辦理：

（一）請交通部提出恢復合約速度改善時程表。（現降速 17 公里）

（二）在高鐵局及承商未完成提速及系統改善並提出合理之測試計畫，以符合合約標準前。為維護系統正常化之列車運轉作為，皆不應列為合約中廠商必須完成之系統整合測試（IST）及營運前試運轉（PRSR）項目。

（三）目前系統尚不穩定，每天系統發生多次緊急煞車（EB），請高鐵局及承商盡速提出改善方案，在初履勘前應解決系統不穩定之情況，其系統穩定性標準應比照北捷、高捷。

（四）因機場捷運通車時程延宕多次，導致桃捷公司於營運前產生虧損，交通部應向廠商求償

。惟求償變數多，求償時程漫長，交通部應編列預算給予營運前虧損補助。

提案人：鄭寶清 葉宜津 李昆澤 劉權豪 趙正宇
鄭運鵬 林俊憲 陳素月 陳歐珀

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。第 1 點我們在報告中已經說明，廠商告訴我們整個提速作業將於 6 月底完成，這個部分是不是讓我們執行面來要求，把它……

主席：局長，這部分沒得商量，這已經是合約速度嘛！

胡局長湘麟：對，我們就是要做這件事，我剛才並未否認這件事，我只是說……

主席：好，那就不用說了，照案通過就對了。

陳部長建宇：（在席位上）建議把括弧及現降速 17 公里等字劃掉，因為這樣看起來不是很清楚。

主席：好，「（現降速 17 公里）」等字劃掉，就是不要讓它降速就對了。

第 1 案、第 2 案併案處理修正通過，提案文字以第 2 案為主，因為第 2 案的內容比第 1 案多了一點。

進行第 3 案。

3、

有鑑於臺灣桃園國際機場連外捷運系統建設，歷經十二年，六次延宕，至今仍未完工通車，其中負責機電系統承包商「日本丸紅株式會社」難辭其咎。爰此提案要求交通部應依照政府採購法第 101 條第一項第十款規定，將丸紅株式會社違反因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者，刊登政府採購公報停權 1 年。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清
鄭天財 劉權豪

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我們瞭解這個提案的目的，不過若要適用採購法第一百零一條第一項第十款的規定，依照現行的施行細則，它必須履約嚴重落後達 10% 以上才能夠適用，這與現況不符，所以我們建議將第四行「爰此提案要求交通部應依照」修正為「爰此提案建議交通部依照」，把「要求」跟「應」等字刪除。

主席：好，把「要求」跟「應」等字刪除，當然是要依照採購法。請問李鴻鈞委員，這樣修正好嗎？

李委員鴻鈞：（在席位上）你說好就好。

主席：本案修正通過。請高鐵局把修正後的文字送給議事人員。

臨時提案均已處理完畢，現在繼續進行質詢。

請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。機場捷運多年來發生諸多問題，通車時程一延再延，相信大家都非常遺憾，現在除了趕快改進、盡早通車之外，對於在過程中已經呈現出來的許多問題，我們總要從頭到尾做一個整體的檢討。

先請教部長，就整個系統來講，當初高鐵局負責台灣高鐵一案時，台灣高鐵是以整個公司團隊出面競標，當初有歐系跟日系兩個大的團隊，但是這次整個桃園機場捷運的發包是分為好幾個標處理，有機電系統的標，也有土建工程的標，還有訊號工程的標，而且是分很多不同國家的系統。除了現在引起極大爭議的日商丸紅公司之外，我也注意到號誌系統是由英商的西門子公司負責，可能很多土建工程是台灣各中小型的承包商做的，這種由交通部自己做整合者的發包模式，是否引發比過去台灣高鐵建造過程中更多的紛爭與問題呢？而且還會有彼此之間系統的矛盾問題呢？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。報告委員，因為高鐵是 BOT 案，所以由得標的台灣高鐵公司自行籌組興建團隊，自行負責發包或分包策略，而機場捷運是由高鐵局自己處理。

蕭委員美琴：由高鐵局自己做整合者，但是當承包商彼此之間有矛盾時，我們就要去解決這些合約所需承擔的成本，等於是用國家的資源在承擔彼此合約之間的矛盾。

陳部長建宇：報告委員，機場捷運的土建工程跟機電工程是切開來的……

蕭委員美琴：是啊，還有號誌系統也是另外再切開的。

陳部長建宇：機電部分發包的原則曾參照北捷以往的經驗，到底在處理上應該如何發包，其實高鐵局有其一套發包策略。這個案子由丸紅統包，它也結合軌道及號誌的廠商，號誌系統業者當然也在它的下包中，在整個整合的過程中確實也參酌以往的經驗來做所謂發包策略的研擬。

蕭委員美琴：你們現在認為這樣的模式是對的嗎？

陳部長建宇：從丸紅這個案子中可以清楚看到，當三個業者結合時，**leader** 這部分有其必須自行處理的應辦事項，所以在設定它的發包策略、招標資格時，可能這部分未來……

蕭委員美琴：所以它是一個很關鍵的角色……

陳部長建宇：未來一定要瞭解，在發包的過程中，對於這一類所謂 **leader** 的廠商應具備的資格條件是否應該跟現在一樣？這部分應該列入檢討。

蕭委員美琴：是啊！我覺得這當然需要檢討，因為顯然此案主要的承包商並不符合我們對它的期待跟需求，當然，相關的法律問題可能要很長的時間才能釐清，可是機場捷運亟需通車，亟需改善並解決目前面臨的諸多問題，我們無法無限期的等待下去。機場捷運是如此重大的公共工程，未來各種交通建設也是一樣，我們必須重視這個問題。讓許多國人納悶的是，日商丸紅商社並非最近才冒出來的小公司，它成立於明治 17 年，有很長的歷史紀錄，它做過這麼多國際級的大型交通建設，以前沒有出過這麼大的問題，怎麼會到臺灣來就出了這樣的問題，到底是它到臺灣來就變成一個不負責任的公司，還是它到臺灣來是我們的問題呢？我相信你們在設定承包商的資格時，一定要對投標者過去在其他國家公共工程的經驗、可能發生過的問題等等做一些資格上的檢驗、查核，這些你們都有確實做到嗎？

陳部長建宇：當初究竟是如何處理的，我不知道，但是後來像剛剛委員所談到的，丸紅在台灣履約的情況，我們也有瞭解，像工程會所處理的丸紅違約轉包給英國西門子的部分，後來也查到並依法做處理，所以很顯然丸紅在履約過程中沒有按照合約規定處理的部分，它自己後來也很清

楚有這種狀況。這個案子它們現在正在打行政訴訟的官司，但是站在我們的立場，既然它有這種行為，該處理我們就處理，至於對本案的檢討，我相信丸紅在國際上的名聲也會為此案付出很大的代價。

蕭委員美琴：它當初參與投標時，你們難道沒有針對它過去的紀錄進行檢視嗎？

陳部長建宇：因為 94 年、95 年發包當時我並未參與，所以對於相關的情況我並不很清楚。

蕭委員美琴：我並非要求部長個人要承擔這項責任，但是，當我們回過頭檢視整體流程時，還是有許多的環節，未來需要交通部特別檢討與重視的。

除了機場捷運的電機承包違約問題之外，今日會議交通部與桃捷公司均針對國人擔心機場捷運的安全問題進行報告，尤其，方才有些同仁提出鋼軌墊片斷裂的問題，本席發現這兩份報告的數據不一致。根據交通部報告載明，已經完成換抽墊片 2,956 片，約占目前破損數量 68%，依照交通部的算法，鋼軌墊片破損的總數額應有 4,300 多片；但依照桃捷的報告指出，破損總數額則有 7,000 多片，可見兩份報告的數據根本兜不攏，到底發生什麼問題？

陳部長建宇：因為兩份報告的數據各說各話，所以我非常謝謝召集委員在上次本人口頭施政報告時，特別要求交通部邀請外部專家組成真相調查小組。若真相調查小組能夠很快地成立，我也期待儘速澄清所有的事實真相。

蕭委員美琴：事實上，這兩份報告針對墊片破損的數據不合……

陳部長建宇：因為大家各說各話實在不好，所以我們希望由外部專家所組成的客觀小組展開調查。

蕭委員美琴：沒有錯！本席也認同部長的說法，應由第三方公正單位展開調查。請問部長，交通部針對此事有無籌組該小組的規劃？

陳部長建宇：高鐵局刻正處理此事，也期待桃捷能夠派出專家參與，本部與桃捷不應各組成調查小組，否則未來又會發生兩個小組各說各話的情形，所以我期待採用這樣的方式處理或許會更好。

蕭委員美琴：本席認為，交由公正單位釐清事實，這是必然之事，但無論交通部或桃捷公司，都是具有公信力的政府單位，怎會彼此在數據上有嚴重的落差？到底實情為何？這些都應該儘速給國人一個交代。

我不是工程專家，實在不了解機場捷運鋼軌墊片斷裂問題，究竟是年限內的正常現象，還是鋼軌墊片運送至臺灣，歷經機場捷運興建多年，而發生水土不服，以致在使用上或機械磨合出現問題？再者，對於鋼軌墊片斷裂的破損數據，到底在哪些情況下鋼軌墊片需要抽換？我想，我們必須瞭解其他國家是否每年也都需要更換 1 次鋼軌墊片，還是鋼軌墊片在臺灣發生異常或破損的機率特別高，這是不是正常、合理的現象？倘若鋼軌墊片在臺灣發生異常以致破損率高於其他國家，那我們就必須瞭解箇中原因，並找出問題癥結，以釐清事實真相。此外，鋼軌墊片異常勢必會影響機場捷運通車之後的安全問題，你們必須讓我們清楚其維修頻率有多高？若鋼軌墊片屬於自然磨損，1 年需要更換 1 次，如此的維護比例非常高，相對地，成本應該也不低。依照桃捷的報告載明，1 年鋼軌墊片需要抽換 7,000 多片，當初在規劃機場捷運時，是否已經將相關成本計入，還是這在當初規劃時屬於始料未及的新狀況？你們一定要儘快釐清此事。

陳部長建宇：他們正努力追查問題癥結出在哪裡？我想應該按照……

蕭委員美琴：需要多久的時間才能釐清問題癥結？到底鋼軌墊片為何會發生破損，是水土不服或人為因素所致？既然鋼軌墊片破損率如此之高，大家都有權知道事實真相。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我們要求丸紅公司於 7 月底之前……

蕭委員美琴：好，我們期待交通部儘早公開相關的訊息。

此外，許多人關注機場捷運營運之後的車間差距，因為它擔負著不只是機場與市區之間的往返問題，同時也涉及沿線居民搭車的問題。我們看到北捷幾條捷運線，有些捷運線在熱門通勤時段，月台上經常呈現旅客大爆滿的景象，屆時搭乘機場捷運的旅客是否會受到影響？因為通常出國旅客都帶著大包、小包的行李，而機場捷運日後會穿插行駛直達車及每站皆停的普通車，不免讓本席擔心，未來機場捷運若以 10 分鐘為班距行駛時間，月台上呈現旅客大爆滿的情況將會非常的嚴重。也就是說，如何拿捏各站都停靠的普通車與直達車之間距，理應有所平衡。

胡局長湘麟：報告委員，我們在合約上有要求機場捷運在運轉時能夠滿足 10 分鐘交互發車的班距，也就是說，一班發出直達車，另一班發出普通車，所以未來它發車間距實為 5 分鐘，但是，我們在號誌系統容量設計為 3 分鐘。若將來這些運量成長到某個程度時……

蕭委員美琴：換言之，你們還可以增加班次，縮短發車間距為 1 分鐘至 3 分鐘，如此穿插運行是被允許的嗎？

胡局長湘麟：是的。

蕭委員美琴：直達車與普通車交錯發車，尚包括會車、避車的時間嗎？

胡局長湘麟：將來交錯發車要成功達成 3 分鐘的發車間距，則必須再增購車輛。

蕭委員美琴：這又是我們當初未計算相關成本的大問題。除了桃捷之外，方才劉委員權豪也提及交通部針對花東快速道路的報告，目前我們在特定媒體釋出一些訊息，我們希望交通部能夠公開完整的報告，包括評估方向、資格條件及具體內容等等。事實上，以往西部已興建許多條快速道路，應該有累積一些經濟效益的參考數據，這些數據能否也成為東部快速道路規劃施工的基本參考值，預估未來花東省道沿線城鎮在快速道路通車之後將帶來哪些經濟效益？請交通部一併整理相關資料，以供大眾檢閱。

陳部長建宇：我想，等公路總局報上來之後，我們會歸納所有委員的意見，並在適當的時機對外……

蕭委員美琴：部長所謂「適當的時機」是指何時？

陳部長建宇：由於目前公路總局尚未將資料陳報上來……

蕭委員美琴：可是，媒體已經有相關報導，我們都還沒有看到資料，為何媒體可以先看到？

陳部長建宇：我也還沒有看到相關資料，不過，昨天看到媒體報導此事時，我有先向公路總局局長詢問約略的情況，所以我才會做這樣的口頭報告。

蕭委員美琴：既然媒體已有片斷的報導，我們更不希望大家以斷章取義的方式來看待此一問題，本席仍然期待交通部能夠在近期內提出比較完整的說明。謝謝。

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。一提到機場捷運，本席實在感觸良多，也語重心長地說了很多建議，當初機場捷運本來規劃為 BOT 案，自省政府時代起，長生公司就一直把持著機場捷運，既沒有動向，也沒有運作，當初規劃機場捷運的路線是沿著高速公路旁，在我一進入立法院便盡全力在抵制機場捷運 BOT 案，因為我們認為機場捷運絕對無法採用 BOT 案的方式執行，更何況其初衷並非讓機場捷運得以運作，而是在炒作土地，所以我們在抗拒非常大的壓力。我敢這麼說，當時我在交通委員會帶頭抗議，要求排除長生公司，我還帶領所有交通委員會的立委去找第二順位的中華工程公司沈慶京董事長，要求他不准接下機場捷運 BOT 案，應由政府接手，好不容易最後機場捷運改由政府接手，竟演變成這樣的爛攤子。或許本席所述的過程，部長也不清楚。請問部長認為，現今整個機場捷運最大的問題為何？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。我認為最大的問題還是在核心機電的部分。

李委員鴻鈞：核心機電之所以會出現問題的最大原因為何？

陳部長建宇：主要因為丸紅公司與西門子公司之間商業上的……

李委員鴻鈞：丸紅公司與西門子公司之間產生商業上問題的原因為何？這正是當初機場捷運會由丸紅公司承包的原因。

局長，最大的根源正是丸紅公司，當初西門子公司並未加入，事實上，丸紅公司與西門子公司是處於敵對的狀態，當初丸紅公司與西門子公司相互競標，只是最後西門子公司未能搶到標。現在我們要檢討並解決問題，當初為何丸紅公司有資格得標？你們有無檢視當初發包標單的資格規範？這些規範都是為丸紅公司量身打造的。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我最近有看。

李委員鴻鈞：你到最近才看？當初發包標單的資格規範是否有很多的問題？特別是在資格上要求投標的電聯廠商在近 10 年內要有完成軌道的實績等四大項要求，前面都寫得冠冕堂皇、非常好看，但是，第四項規定，投標廠商之資格限定如有不足者，具備前面一、二工程實績或履約者（包含軌道及電機系統測試者）得為代表廠商。這豈不是協助丸紅公司解套的條款嗎？結果丸紅公司針對機電、號誌系統委請英國英維思公司處理，本席猶記得，當初在交通委員會有委員提出，英維思公司完全沒有實績。部長與局長可知此事嗎？

胡局長湘麟：當時丸紅公司找英維思公司，在處理上希望依照原先的設計使用無線電號誌，我們當時是打算他們在後來進行規格審查時，他們則提出倫敦地鐵列車的維多利亞線……

李委員鴻鈞：當初他們提出維多利亞線時，機場捷運尚在規劃中。局長不要替前人辯解，而是應該找出核心問題，是不是？我講得有錯嗎？

胡局長湘麟：沒有錯。

李委員鴻鈞：整個核心問題正是在此，為何丸紅公司找了一家完全沒有能力與資格的公司卻可以得

標？不但找了一家廠商來幫助他們解套，而且他們當初所找的配合核心機電系統的廠商，也完全不具備工程經驗。後來，丸紅公司完全做不下去，才去邀請對手—西門子公司協助處理，結果現在兩家公司已經鬧翻了。我有講錯嗎？

胡局長湘麟：他們現在正在處理號誌……

李委員鴻鈞：請問部長與局長，從剛才到現在，我有講錯嗎？

胡局長湘麟：我並不瞭解其中的過程。

李委員鴻鈞：直到現在，你認為本席所述有錯嗎？

胡局長湘麟：我不便……

李委員鴻鈞：你要講出來。我要提醒你們，這正是問題癥結，以致機場捷運通車迄今仍遙遙無期，未來也有一籬筐的問題，我也看到你們沒有進行檢討。套句陳水扁所言：「走了滲屎的，來個滲屎的」，即便你們想幫人家擦屁股，不但擦不乾淨，還擦得滿屁股都是血。簡單來說，不就是這樣嗎？我們沒有看到你們在檢討與解決問題，若只是一味的掩蓋，當鍋蓋一掀開時，你們掩蓋得了嗎？問題還是存在，即使機場捷運勉強通車，未來還是會有一大堆的問題。事實上，鋼製物品具有很強的韌性，鋼軌墊片斷裂原因為何，而且 1 次需要更換的數量如此之大，幾乎是全數斷裂。請問局長，鋼軌墊片最主要的功能為何？

胡局長湘麟：主要的功能在絕緣。

李委員鴻鈞：鋼軌墊片居然會斷裂成這樣，你說這個問題可以解決，我實在不相信！事實上，這樣的問題解決得了嗎？根本解決不了問題，這根本騙不了人。現在你們回答還有兩個月的時間，本席建議你們應檢討出核心問題，當初是誰准許機場捷運案發包？當初准許機場捷運發包的交通部部長及高鐵局局長是誰？

胡局長湘麟：當初機場捷運發包的高鐵局長是吳福祥。

李委員鴻鈞：發包時的交通部部長是誰？

胡局長湘麟：對不起！我一時之間想不起來了。

李委員鴻鈞：我不是在追究相關人員的責任，而是要追究整個過程到底哪裡出問題？因為機場捷運工程發包如此的草率，而且還針對丸紅公司量身制定規範。你們可以調閱以往立法院交通委員會同仁的質詢內容，不單單是我一個人講過，還有許多委員都講過。大約 8 年前，我們都在這邊講過了，如今這些話都重複跳針。請問你們打算如何處理？本席一而再、再而三地告訴部長及局長，你們應該找出核心問題，今天你們在檢討報告中並未針對機場捷運提出核心問題，結果要由你們扛，你們扛的起來嗎？倘若由你們來擦屁股，你們擦得乾淨嗎？在兩個月之後，你們即將卸任，至少你們要扛一半以上的責任，所以你們必須找出問題癥結，才能對症下藥。

請問許主委，公共工程委員會有無針對機場捷運違約轉包一事提出糾正？

主席：請工程會許主任委員答復。

許主任委員俊逸：主席、各位委員。有，交通部有陳報此案，我們處以停權 1 年的處分，但丸紅公司有提出申訴，我們予以駁回。

李委員鴻鈞：換言之，工程會已針對這部分提出糾正。對不對？

許主任委員俊逸：對。

李委員鴻鈞：當初在葉匡時擔任部長就應該處理的問題，結果卻擺爛不處理，如同當初的高鐵公司，公共工程委員會前主委郭瑤琪提出糾正，交通部一樣也是擺爛，所以兩者的問題完全一樣。公共工程委員會針對丸紅公司提出糾正時，交通部在幹什麼？

陳部長建宇：有關丸紅公司的問題，我們一直設法處理，所謂「停權」的部分，也由我們在處理……

李委員鴻鈞：本席要提醒部長，即使對丸紅公司處以停權的處分，問題還是存在，真正的核心問題在於，當初機場捷運發包過程，為何要將整個設計規範和整個標案都綁給丸紅公司？這才是最大的問題。到底是誰害了整個機場捷運、又是誰害了整個國家？當初是誰決定由它來承接的？機場捷運標案是誰設計的？這是恥辱嘛！當初主導機場捷運的這群人，現在又在幹什麼？竟然沒有人把這個問題揪出來，這是最大的問題所在。

事實上，本席已經多次提醒局長，直到最近，局長才在研究丸紅公司當初發包的標單，若是由你們設計在發包時標單會規劃成這樣子嗎？這正是最核心的問題，既然我們已經找出問題的核心，應該立即追究，抓出這些罪該萬死的人，等到這些人都被揪出來之後，我們再設法解決問題，畢竟這個問題也要同時解決嘛！我跟你們講，這幾個基本的，包括墊片、滑軌的問題，這些都是非常嚴重且嚴肅的問題，這不是單一號誌系統可以解決的問題，也不是單一機電系統可以解決的問題，這個問題是不是能夠克服？我跟你們講，目前現階段是克服不了的，騙不了誰的嘛！你們可以去糊弄別人，卻糊弄不了我的。部長，我再講一遍，我剛才講的問題，把核心問題找出來，把問題的癥結真正講出來，做得到就做到，做不到就做不到，不需要掩蓋，也不需要搶著說今年幾月一定要通車，通車之後問題一大堆，把人民當成白老鼠，那更糟糕！

陳部長建宇：謝謝委員，我一再提到系統穩定安全就是我們唯一的要求。

李委員鴻鈞：重新再做一份檢討報告，當初從發包開始的種種過程，重新檢討一遍，好不好？

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：部長，李鴻鈞委員是工程專業，所以重新做檢討報告要夠專業，請儘快做。另外剛才李鴻鈞委員質詢的問題跟我一樣，整個墊片的問題恐怕是軌道設計有問題，這問題就大條了。

接下來登記質詢的黃委員偉哲及邱委員議瑩均不在場。

請吳委員志揚質詢。

吳委員志揚：主席、各位列席官員、各位同仁。我想部長今天一整個早上應該已經被疲勞轟炸了。

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。沒問題，謝謝委員。

吳委員志揚：但是我做過桃園縣長，我也代表桃園縣民關心這個捷運的問題，機場捷運已經跳票過 6 次，如果完全都沒跳票的話，第一次通車應該是什麼時候？

陳部長建宇：102 年吧。它原來是分階段通車。

吳委員志揚：完全沒有啊！根據我手上的資料，最早要通車的時間是 2009 年 1 月全線通車。

陳部長建宇：那是早期的案子吧。2009 就是 98 年……

吳委員志揚：什麼叫早期的案子？你們發包時應該就已經確定了，2009 年 1 月全線通車這是第一次機場捷運說要通車的期限，沒有錯吧？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。第一次核定計畫時是 99 年是要第一階段完工。

吳委員志揚：我的資料是 2009 年 1 月，後來是因為台北市政府要求三重到台北要變成地下化，所以才改了。

胡局長湘麟：對，98 年那時候是規劃……

吳委員志揚：所以最早的通車時間還是 2009 年 1 月。距離現在延宕 6 次，總共延宕的時間已經超過 7 年了，我想在國際上這個公共工程簡直是一個大笑話，我們中華民國公共工程的品質，一個大巨蛋、一個機場捷運都是搞了好幾年，比原訂的時間慢了這麼多。我請問部長，剛才很多委員也詢問過，我們如果從第二次、第三次、第四次以及第五次變更時程來探討的話，我們找不到源頭，源頭就是為什麼丸紅可以得標？當初標單是怎麼寫的？這個應該向本委員會以及立法院說清楚，應該也要列入你們 520 政權移交的檔案，這些都要很清楚，如果你們沒有辦法在 520 前做很清楚的決斷，至少這個部分要釐清給新政府做決策。你們可以辦到嗎？

陳部長建宇：有關招標資格條件的檢討，事實上我們可以來做處理，關於檢討原來招標的整個過程中，我們會按照時程，將原來設計的想法、為什麼會設這樣的條件等等，請他們把這部分釐清。

吳委員志揚：對，要釐清，而且大家都還在質疑丸紅，因為它出來整合卻不具自己執行的能力，導致中間每一次要變更時程都跟丸紅有關，這個部分是不是已經確定會把丸紅列為不良廠商，以採購法來處理？

陳部長建宇：我想現在是這樣，第一，它轉包的部分確實已經處理了；第二，未來合約執行的過程中，它工程有重大延誤的情形之下，按照採購法的規定，檢核的結果確實是這樣，我們當然也會依法宣布它為不良廠商。

吳委員志揚：延期 6 次，延了 7 年，大概被認定為不算重大缺失的機率應該很低吧！

陳部長建宇：這個部分到時候一定會依法來處理。

吳委員志揚：除了列為不良廠商以外，我們到底可以對丸紅求償多少？

陳部長建宇：現階段逾期罰款是 25 億。

吳委員志揚：怎麼會那麼少呢？

陳部長建宇：跟委員報告，逾期罰款是 25 億，損害求償的部分要配合桃檢提出的求償金額，我們也要計算我們這邊的金額大概有多少，到時候一起來做處理。

吳委員志揚：罰款是光就違約的部分嗎？

陳部長建宇：對，逾期罰款。

吳委員志揚：損害的部分，它還要做賠償，是不是如此？

陳部長建宇：是，沒有錯。

吳委員志揚：我看到 25 億，那怎麼可能呢！光是我還在當縣長時，因為機場捷運延遲通車導致整

個桃園捷運公司停擺的狀況下，我們當時就很老實的算了大概 27 億、28 億的賠償，當時交通部也答應會轉向相關廠商求償，是否有這回事？沒錯吧？

陳部長建宇：無論是由市府提出來或是桃捷提出來，檢具相關證據資料，我們就會依法處理。

吳委員志揚：我們在 102 年時提出的金額就已經是 28 億了，我們當時有做人事的控管，不再增加、做訓練，後來聽說又要通車了，所以桃園市政府之前還招了一批，而且還滿多人的新進員工進來，現在又要延遲通車，所以這個賠償金額又會再增加，對不對？所以現在桃園市連同以前桃園縣政府向丸紅求償的金額，總共達到多少？

陳部長建宇：總金額還沒有合計，但是到時候我們會一併處理。

吳委員志揚：應該超過 40 億了吧？

陳部長建宇：我現在沒辦法給委員一個答案，但是到時候會合計來處理。

吳委員志揚：照這個時間的累積，因為人只有越請越多，對不對？所以我要跟部長報告，你們現在就要準備好法律的訴訟，不要像以前馬特拉的案子一樣，打了這麼久。

陳部長建宇：這個他們有在處理了。

吳委員志揚：我知道 520 也快到了，你們不太想再背這個黑鍋。

另外有關最近機場捷運到底安不安全的調查，桃園捷運公司跟交通部講的完全都不一樣，請問老百姓該相信誰？

陳部長建宇：我一再強調，我們非常謝謝召委要我們成立一個專家學者的調查小組，如果這個調查小組能很快組成，其實兩邊認知差異的部分就可以很快釐清，問題的癥結點就能很清楚瞭解了。

吳委員志揚：好，我希望你們兩個單位能充分合作，不要踢皮球，我們好像聽說交通部有官員對外放話表示，會不安全是因為桃園捷運都是請新手開車，他們不會開車，所以測試出來才會有什麼滑軌、緊急煞車情事，是這樣嗎？這聽起來很離譜耶！

陳部長建宇：北捷這邊已經讓桃捷跟高鐵局共同委託進行調查，相關調查資料，我們會請高鐵局和北捷提供，這樣就很清楚了。

吳委員志揚：最後我要表明一個重點，就是希望可以儘速通車，因為這項工程已經延遲很久，我們當然希望快點通車，但最重要的還是安全，沒有安全，就沒有通車……

陳部長建宇：當然。

吳委員志揚：不要因為政權即將輪替，有人想搶功，有人想推卸責任，本席希望通車時間絕對不要因為政治做考量，可不可以做到？

陳部長建宇：一定是這樣，我們一定會從技術、安全及穩定來考量。

吳委員志揚：這個工程已經搞那麼久，中華民國的公共工程已經丟臉丟到底，我想沒有任何一個總統可以在這上面拿到任何的 credit，所以還是以通車安全為最重要。謝謝。

陳部長建宇：謝謝委員指教。

主席：接下來登記質詢的徐委員永明、陳委員亭妃、陳委員明文及孔委員文吉均不在場。

請呂委員玉玲質詢。

呂委員玉玲：主席、各位列席官員、各位同仁。我們桃園立委真的都很關心機場捷運通車時間，我再問部長一次，什麼時候可以通車？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。按照合約規定，6 月底丸紅要提出提速改善方案，接下來會有所謂的 PRSR，還有模擬演練、初、履勘等等，按照所排期程，儘可能在系統安全穩定的情形下完成，我們現在就是按照這個時程處理。

呂委員玉玲：要等丸紅提出報告，你們才能評估完工時間？

陳部長建宇：對！現在就是系統的改善以及提速部分，這不能馬虎，我們唯一的要求就是安全。

呂委員玉玲：部長，工程一再延期，一再跳票，這就代表丸紅不專業，你們請丸紅主導這件事情，到底還要拖多久？現在除了違約賠償、損失賠償就要 50 億以上，這麼多錢賠下去，丸紅沒有利潤，他就一直延長啊！

陳部長建宇：如果完成不了，那他們整個國際信譽就完全會賠掉，對他們而言，名聲的損失比賠錢還要嚴重。

呂委員玉玲：從 2009 年、2013 年到現在，一再跳票，本來說去年 10 月要通車，結果沒有，又說今年桃園燈會要通車，也沒有，我想今年是不可能通車，明年也不可能，屆時這個機場捷運系統不都變成廢鐵？

陳部長建宇：我想大家都在努力，我們也儘可能嚴格督促丸紅可以按其承諾完成。

呂委員玉玲：這非常危險，剛剛聽你們的報告，不只燈號問題，包括軌道及煞車問題，竟然還會滑行 1 公里多，在這麼危險的狀態下，可以通車嗎？你們要繼續接受丸紅這麼不專業的報告嗎？

陳部長建宇：其實這些都在收斂及改善中，這也是為什麼會有 12 分鐘一班車及達到可用度 97.5%，顯然就是全部都在改善中，只是後面提速部分還沒有完成，以及一些工程瑕疵還需持續改善，這些該改善的部分沒有改善完成前，我們不會讓它通車。

呂委員玉玲：本席希望 520 交接時，部長可以以負責任的態度，把這些相關期程訂定出來，好不好？

陳部長建宇：在丸紅沒有完全處理完畢之前，我不敢給委員承諾，這是事實。原則上，一定要系統安全穩定才可以通車，這是我的想法。

呂委員玉玲：在安全的前提下才可以通車，這是一定要的，我們要對所有百姓交代，不然一通車，結果不安全，那是不是每個人搭捷運前都要先簽切結書，萬一有任何狀況發生要自行負責，是不是這樣子？我想政府應該負起責任。

接下來再請教部長，桃園鐵路在新的桃園市政府要求下改為地下化，並進行可行性評估，這部分去年 12 月已送到交通部，現在評估情形為何？

陳部長建宇：有關台鐵高架改成地下部分，本來是送到部裡進行初審，但因為桃園市和新北市有關變更為地下化的經費分攤彼此間尚未談清楚，所以桃園市政府又把案子撤回，要求我們暫時不要審查，最近有沒有再報上來我不知道，好像還沒有。

呂委員玉玲：部長的意思是這是經費預算的問題，是不是？總經費大概是多少？

陳部長建宇：經費大概會到 1,000 多億，增加 700 億左右。

呂委員玉玲：是 1,032 億，新北市政府要出 100 多億，是不是？

陳部長建宇：彼此間還在談。

呂委員玉玲：新北市政府同意嗎？

陳部長建宇：新北市就是對這部分有他們的想法，所以現階段還沒有同意。

呂委員玉玲：桃園市政府負責多少？

陳部長建宇：細節我不是很清楚。

呂委員玉玲：你不是說爭議在經費上嗎？

陳部長建宇：他們還沒有談妥。

呂委員玉玲：本席當第一任立法委員時沒有平鎮車站，這個車站從找地到施工等等完整過程，本席都全程參與，所以我了解整個工程需要的地方，如果是預算問題，那麼桃園車站、中壢車站或平鎮車站周邊的土地開發，就可以回饋給中央啊！所以中央可以一起來分擔，經費應該不是問題啊！況且，鄭市長在大選時也表示，完全執政、完全負責，經費中央會處理，是不是？

陳部長建宇：有關經費分攤，是有相關法令規定，這是全國一致性的作法，當然，鄭市長有這樣的講法，我們尊重，但是這個案子已經列入所謂的交接，所以鄭市長的意見，也可以移交給交接小組一併考量。

呂委員玉玲：部長，從鶯歌、鳳鳴到桃園、平鎮，我們所有鄉親等待這個鐵路改善工程已經等了 20 年，現在又從高架改為地下化，相關可行性評估又要重新來做，重新送審，現在又有重大爭議，我真的不知道何時才能開始動工？你不要讓我們所有鄉親又要再等 20 年！這中間有多少個平交道，不管是交通事故，或是上下班時間的堵車狀況，老百姓真的受不了了，所以拜託部長一定要快一點把爭議問題解決，趕快審核，我們是完全支持鐵路地下化！

陳部長建宇：這也要桃園市政府趕快報上來，他們到現在還沒有報上來啊！我要跟委員報告，只要他們報上來，有關技術面及相關介面的問題，我們可以一併釐清，等到未來交接時，相關決策面的問題，就留給交接小組去處理。

呂委員玉玲：請部長要關心時程，何時開始動工、何時完工，不要再讓百姓空等了！

另外，普悠瑪從花蓮到台北，北部的起點是樹林，台北以南、新竹以北的鄉親要搭普悠瑪，必須先站票到樹林，然後才能買到對號車票到花蓮，因此我們的鄉親就會抱怨，是不是因為我們要求鐵路地下化，所以交通部在懲罰我們桃園鄉親，不讓普悠瑪號也停靠在桃園，是這樣子嗎？

陳部長建宇：我想不能這樣說，一碼歸一碼。

呂委員玉玲：不然的話，我們富岡不是有火車修理站，普悠瑪開到富岡修理站，從楊梅富岡設站就可以直接到台北、花蓮，為什麼要設在樹林呢？

陳部長建宇：跟委員報告，7 月富岡基地第二階段處理完成後，部分車輛維修會移到富岡，到時候要往東部的車子，就會經過中壢和桃園，這部分他們已經列入考量。

呂委員玉玲：什麼時候會評估出來？

陳部長建宇：7 月吧！

呂委員玉玲：今年 7 月？希望你們對我們的鄉親可以一視同仁，我們不要做二等公民，好不好？

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的賴委員士葆、黃委員昭順、陳委員怡潔、管委員碧玲、江委員啟臣、蔣委員乃辛、盧委員秀燕、王委員惠美、賴委員瑞隆、姚委員文智、周陳委員秀霞、高委員金素梅、何委員欣純、徐委員榛蔚、林委員為洲、陳委員學聖、簡委員東明、邱委員志偉、趙委員正宇、徐委員國勇及羅委員明才均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢。因顏委員寬恒要求發言，我們請他發言，時間 3 分鐘。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。因為早上我去參加一個通車典禮，延誤發言登記時間，謝謝主席給我質詢機會。部長的表現大家有目共睹，本席也很肯定，現在距離 520 不到 2 個月時間，我想大家都看過一部電影——鐵達尼號，當鐵達尼號撞向冰山，船即將沉沒前，有一個畫面不曉得部長有沒有印象，就是一群提琴手為了安撫船上乘客的心情，在船沉沒的最後一刻，還在甲板上堅守崗位繼續演奏。我的意思是，雖然你們任期只到 520，但還是要堅守崗位，把該做的事情做好。

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。謝謝委員，一直以來，我們就是秉持這個態度在處理任何事情。

顏委員寬恒：是，所以我也很肯定你們。另外，桃園機場捷運 6 次跳票，在剛剛回答委員質詢時，有關通車時間你也沒辦法說出一個確切時間，根據採購法第七十二條第二項規定，驗收結果與規定不符，經機關檢定不必拆換或拆換有困難者，必要時得減價收受。如果丸紅公司提出減價驗收申請，你要怎麼處理？

陳部長建宇：採購法第七十二條或施行細則規定，自有它的條件，要符合條件才能減價驗收，而這個條件的認定，一定要客觀且確實不妨礙安全的情形下，才會這樣處理。

顏委員寬恒：所以完全沒有往這方面思考？

陳部長建宇：現階段不考慮這個問題。

顏委員寬恒：不會接受他們的申請？

陳部長建宇：現階段還沒有到所謂的完工、驗收階段。

顏委員寬恒：另外，大甲鎮瀾宮遶境活動將在 4 月 8 日舉行，目前的規模已經躍升為世界三大宗教活動之一，農曆 3 月，也就是人家說的「3 月瘋媽祖」，全省各地都有很多慶典，如果再加上清明連續假期，請問交通部要如何因應相關旅客及返鄉人潮的運輸問題？目前每天從台北發車到海線只有 9 個班次，山線有 31 個班次，請問要如何有效輸運這些人次？

陳部長建宇：剛剛提到「3 月瘋媽祖」活動，其實我也是媽祖信徒，在這個時間點，我會請台鐵重新評估，就是原來加開的班次，有沒有把委員剛才提到要去朝聖的民眾估算進去？如果沒有，就應該再加掛車廂或加開班車，這點，我會請他們列入考量。

顏委員寬恒：好，謝謝。

主席：因為鄭委員運鵬是本委員會委員，又是桃園的立委，他還有問題要請教部長，我們特別再給

他 2 分鐘時間。

請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。今天的臨時提案，本席和鄭委員寶清都有談到提速再測試的問題，我想高鐵局胡局長和桃園捷運公司陳總經理應該都會留下來繼續拉小提琴，所以，請教胡局長，在所有數據未完成提速系統改善之前，都不得列入 PRSR 的測試項目裡，這點可以做到嗎？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。對，可以。

鄭委員運鵬：陳總經理呢？

主席：請桃園捷運公司陳總經理答復。

陳總經理凱凌：主席、各位委員。是，我們會按照高鐵局指示，配合相關測驗。

鄭委員運鵬：你們可以配合？

陳總經理凱凌：是，全力配合。

鄭委員運鵬：你們那邊目前為止數據狀況如何？

陳總經理凱凌：剛剛很多委員都就教過我們的數據問題，跟委員報告，所有數據都是我們同仁每天一筆一筆送回來逐一建置的，每週我們也都以電子檔方式提供給高鐵局局長和總工程司，如果部裡有需要，我們也會傳一份電子檔給部長。

鄭委員運鵬：部長要不要補充說明？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。我還是非得說明一下，畢竟工程講求的是專業，同仁去登記時，到底符不符合專業，有沒有經過專業檢驗，我是有點……

鄭委員運鵬：登記是什麼意思？

陳部長建宇：各位可以想像，馬桶漏水記一項，車門一站沒開，經過 10 站就乘以 10，這樣合理嗎？我想這要有專業的判斷，所以為什麼我們非常期待有一個客觀的真相小組來處理，當然，我們也非常謝謝桃捷把所有問題點出來，這點我們非常感謝，但是在進行統計數據發布時，要有專業的素養，我們期待的是這一點而已。

鄭委員運鵬：陳總經理，有沒有部長剛才講的不專業、不被信任的狀況？希望你們能盡量配合交通部和高鐵局，不要在後面亂爆料。

陳總經理凱凌：我們只是將事實狀況做一個忠實的呈現，至於剛剛部長提到的，希望數據上要統一的部分，我們會再跟高鐵局商討。

鄭委員運鵬：這些程序上的問題，包含剛才部長指示的，如果有不信任的部分，希望你們能盡量改善，畢竟大家都希望安全無虞、系統穩定，可以盡量達到這個目標。謝謝。

主席：登記質詢委員均已發言完畢。

顏委員寬恒、簡委員東明、莊委員瑞雄、許委員淑華、趙委員正宇等提出書面質詢，列入紀錄，並刊登公報。

顏委員寬恒書面質詢：

桃園機場捷運通車時間六度跳票，接下來是否年底才上路也說不準，依採購法 72 條第 2 項：驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或契約預定效用，經機關檢討不必拆換或拆換有困難者，得於必要時減價收受。如果「丸紅公司」提出減價驗收的申請，通車安全能確保嗎？

另外有關政府採購採最低標決標問題，一直讓人詬病，尤其最低標搶標的後果，常常會造成品質不良，而且據了解有些基層機關採用最低標之後，常會應廠商之請求而變更契約再追加預算，這樣就沒有達到簡省支出的效果及目的。你們一直在鼓勵政府機關多用最有利標評選優良廠商，各機關資訊服務採最有利標的比率也都有提升，請教地方機關特別是鄉鎮市公所使用最有利標評選優良廠商的比例有增加嗎？要怎樣鼓勵地方機關用最有利標，請說明。

大甲媽祖於四月八日起進行九天八夜的遶境，首先感謝交通部觀光局大力支持這個身為世界三大慶典在台灣唯一的活動，許多民眾更是自發性的參與，但是相關的交通配套措施到現在卻是相當的貧乏，以鐵路運輸方面來說，台鐵從竹南至彰化分山、海線要前往大甲勢必得搭海線列車，但海線對號車明顯不足，以台北出發的列車為例，山線列車每天有 31 車次左右，海線每天卻僅有 9 車次左右，白天大約每隔二小時才一班車。每車次大甲站、沙鹿站平均只有二十個座位，每遇假日一票難求。加上清明假期即將到來，本席要求台鐵從四月一日起增加海線對號列車、座位，還請台鐵全力配合。

本席希望不只是在台鐵方面能夠配合增加班次，在其他運輸系統也能夠有完整的配套計畫，大甲在平常時是個小城鎮，雖然因為大甲鎮瀾宮的聲名，平常會不斷有觀光客前往，但是人數跟繞境時比起來還是差很多，如何有效疏解人潮是重要的課題，也是影響民眾參與意願的重要因素，所以請交通部要協助通盤規劃，這樣才有辦法讓活動圓滿順利。

簡委員東明書面質詢：

一、書面報告 p.6：

〈Q〉將來，旅客可於台北車站 A1 辦理「預辦登機」、「行李托運」，請問如何托運，台北車站目前已經十分壅塞，台北車站如何承接大量國際旅客的行李托運，是否另有場地、人力？否則只是造成台北站更加混亂？延誤旅客更多時間。

二、〈Q〉機場捷運通車時間 6 度跳票：

問題何在？系統商丸紅公司？號誌設備供應商西門子公司？還是工程難度複雜？導致通車時間一再延後，影響政府威信。

莊委員瑞雄書面質詢：

針對日前眾多熱愛單車運動之民眾陳請反映，有關台灣鐵路管理局於本（105）年 3 月 1 日公佈最新摺疊式自行車搭乘規則，限縮折疊車裝袋的方式與體積之規定，將打包後最大長度限縮在 150 公分以內，且長、寬、高之和不得超過 200 公分，如超過上述尺寸即屬違規乘車，將依規定補收全票票價。此項規定讓原可符合搭乘規定之車款被嚴重限縮，僅市面上部分小摺車款合乎規定，而未充分評估其他摺疊車款或非折疊車款之使用狀況，損害多數自行車車主之權益

，等同技術性減少兩鐵列車之使用人次，恐有明顯違反政府長期所提倡之綠色交通政策與單車觀光產業。爰要求交通部應儘速重新審視該規定之合理性、廣徵社會各界之意見，並予以重新評估該項新規則，以維我國單車運動之優良風氣。

許委員淑華書面質詢：

「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」於 93 年奉行政院核定辦理，原採 2 階段通車，第一階段（三重至中壢段）99 年完工，第二階段（三重至台北段）102 年 2 月通車。但是通車時程因故展延四次之多，最近一次因部分測試結果未符機電系統統包標（ME01）合約規定，原定今年 3 月底通車期程無法達成。機場捷運建設目前整體進度為 97.72%，土建工程、機電設施設備之設計、施工安裝、及大部分測試等作業均已完成。惟因目前列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求標準。

基於儘早通車之公共利益考量，請問交通部目前遭遇的困境及因應之道呢？能否在列車速度改善未完成前，在「系統穩定、安全無虞」之前提下先行通車營運，並在通車後要求廠商持續改善至合約要求標準才予驗收（即附條件現況通車）。

目前有那些重要缺失？應該如何改善？桃捷公司網站所公布之 4,522 項異常統計，包括單一缺失之重複累計，其類別概為核心機電、非核心機電及土建水環等三部分。各項異常對行車或營運之影響程度不一，惟現階段關鍵之缺失改善主要是與行車安全及穩定相關之核心機電部分。就桃捷公司之異常統計，本席要求交通部積極檢討改善，並建立機制定期檢討改善成果，早日提供國人便捷之機場捷運服務。

趙委員正宇書面質詢：

請問部長，丸紅公司因工期延遲被裁罰已達合約 10% 的上限，即 25 億元，丸紅公司應已無利潤，若丸紅公司不願積極收尾，那機場捷運要如何通車？交通部有何對策？

機場捷運測試出現緊急煞車事件，主要原因是號誌系統的無線訊號傳輸有死角，列車因接收不到訊號而緊急煞車，如果問題仍無法克服，交通部是否有汰換這套系統的準備？

依合約規定，機場捷運直達車從台北車站 A1 站至桃園機場第 1 航廈 A12 站，行車時間應為 35 分鐘、班距 3 分鐘，但至目前系統整合測試與運轉測試，行車時間為 37 分鐘、班距 3 分 15 秒。捷運系統在全世界已經是非常成熟的技術，國內外的捷運都可以每 3 分鐘發一班車。此外，時速 60 公里、坡度 4.9% 都是一般功能，並無特殊的地方，機場捷運為什麼沒有辦法達到標準？要如何改善？

機場捷運目前已經停止測試，由高速鐵路工程局與臺北捷運公司成立專案小組調查之前的滑軌事故，現在有無初步的調查結果？是什麼原因造成滑軌？最後的調查結果何時可以出爐？

部長您的任期應該剩不到 2 個月了，機場捷運沒能在您內順利通車，應該是您最大的遺憾，在臨別之際，面對機場捷運的善後問題，希望您能衷心地對未來接替人選提出您認為解決機場捷運問題的最佳方案，讓機場捷運能盡速順利通車，也算是多少彌補您的缺憾。

陳委員學聖書面質詢：

案由：本院委員陳學聖，鑒於桃園機場聯外場捷運計畫，因部分測試結果未符機電系統統包標（

ME01) 合約規定，原定 3 月底通車之期程無法達成，對於未來何時可安全通車，交通部與桃捷公司各執一詞，這其中是否有政治角力不免令人質疑；爰建請交通部儘速與桃捷公司完成檢測，讓捷運儘早通車，以達便民與輸運之效能；特此提出質詢。

一、交通部官員再三強調機捷系統整合測試結果已達九十七·五%的可用度，安全無虞，僅剩行車時間、車速、班距等未達合約標準，但桃捷公司卻遲不接手，對於機捷到底何時才能通車，迄今沒有正確答案。

二、由於桃機捷運遲不通車，造成桃園航空城新興重劃區因交通不便，進駐人口稀少，形成有如空城之現象。

三、目前桃園捷運公司招募 680 人，只有 280 人報到成功，進入訓練期後才会有薪資給付，但工期延宕，讓 400 名還沒報到的員工不知道如何是好，機場捷運一再跳票，讓錄取員工日子過得很不安心。

四、桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫中，目前規劃桃園航空客運園區及機場捷運 A10 站、A20 站、A21 站等，進行區段徵收開發案合宜住宅用地，A21 站卻仍然處於審議中，尚未通過，即令捷運通車，亦無法繁榮地方，建請中央地方機關儘速完成相關都市計畫變更。

五、上述質詢敬請答覆。

陳委員明文書面質詢：

一、太平雲梯問題

「太平雲梯」位在阿里山國家風景區西北廊道入口，也是阿里山「茶之道」的重要門戶，一旦興建完成，阿里山的觀光區域將大幅的擴張，讓大阿里山地區都可以享受到阿里山的觀光效益，所以我們都說，阿里山是嘉義的寶。

部長，太平雲梯是地方民眾殷殷盼望的地方重大建設，這不是一個選舉政見，隨便喊一喊，選完就不了了之。「太平雲梯」是一個對於梅山地區綜合發展，將帶來重大意義的建設。張縣長和我，無論身在什麼樣的位子，都想盡辦法，要讓這個案子可以成局，但是阿管處事不關己的態度，令人不敢苟同。

經過大家的努力，「太平雲梯」也開始動工，依照阿管處的預估，「太平雲梯」興建後五年內，地方觀光的產值可以達到 35.9 億元，投資報酬率達到 26.2 倍，對於觀光效益非常顯著，現在承包的業者卻疑似做不下去，準備擺爛不做，這一點要請交通部盯緊觀光局，並按月將施工進度通報本席。

二、港務公司任用問題

部長，你覺得港務公司的「研究委員」這個職務需不需要港務專業知識？部長，這個郭拱源先生憑甚麼可以空降臺灣港務公司的「研究委員」？

「研究委員」這個位置在港務公司已經是「助理副總經理」的位階，通常都是基層員工升上來擔任或是找資深港務經驗的人來擔任。這次的甄選總共有 15 人報名，結果你們卻找一個跟港務毫無關係的人來擔任，這不是打擊港務公司的士氣嗎？

部長，這個郭先生中央經歷都是在公路總局，最高只做到高南區工程處處長，地方經歷也只

當過市政府的工務處處長，這樣的人卻可以進去港務公司當高層，合理嗎？部長，本席要求你們要處理這個不當的人事案件。

部長，這就是毛治國交通幫的爪牙，只要是交通幫出來的，不管專業是否恰當，都可以派到內閣的任何地方，交通幫的近親繁殖就是新政府上台後要處理的，不然整個政府重要文官位置都被交通幫把持，新政府想要做事也很困難。

主席：今日會議作如下決定：報告及詢答完畢，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、行政院公共工程委員會及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（12 時 49 分）