

- 一、有關高鐵停駛之備援疏運計畫，本部高鐵局已邀集運研所、臺鐵局、公路總局、民航局及台灣高鐵公司進行研議。按西部走廊軌道路網條件分析，高鐵臺北、板橋、臺中、左營等站均與臺鐵共站，新竹、臺南站則與臺鐵支線銜接，旅客可就近於高鐵車站直接轉搭臺鐵。且臺鐵運量大、車站據點完整，爰規劃以臺鐵作為高鐵備援疏運之主要運具，倘有旅客轉往鄰近之公路客運轉運站者，則以公路客運作為輔助備援運具。至於高鐵桃園及嘉義站等未與臺鐵共站之車站，則規劃由各該車站之聯外客運系統，就近接駁至鄰近之鐵路轉運站進行疏運。
- 二、至於航空部分，由於目前國內西部走廊並無固定航線，考量緊急調派航機協助疏運所需前置作業約需 4 小時，且囿於目前國內線之機隊及組員能量，可支援疏運之時間通常為晚上 7 至 8 時以後。又國內航線班機運能在 200 座位以內，相對於高鐵每班次 989 座位，目前高鐵北高每日運量約 2.2 萬人次，爰規劃航空作為高鐵一日以上中斷營運時備援疏運運具之一，臨時停駛情況則不予採用。本部已責成高鐵局、臺鐵局、公路總局、民航局及台灣高鐵公司依上述之備援疏運原則，進一步研議具體之備援疏運計畫，以維持西部走廊運輸功能之完善性。

(九十五) 行政院函送羅委員淑蕾就國家重大工程機場捷運通車時程一再延宕，高鐵局長提前申請退休是否涉弊，檢調相關單位應儘速專案辦理調查乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 5 月 28 日院臺專字第 1020032953 號)
(立法院函 編號：8-3-13-393)

羅委員針對國家重大工程機場捷運通車時程一再延宕，高鐵局長提前申請退休是否涉弊，檢調相關單位應儘速專案辦理調查乙案所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」為總統「愛臺十二項建設」之首要交通政策，亦為高鐵局主要推動任務，朱局長於 97 年 11 月到任後，即戮力克服各項推動上之困難，謹說明如次：

(一)機場捷運於 96-97 年間因原物料上漲因素，導致土建工程招標不順（第 1 階段長 47 公里，40 公里未完成招標），然朱局長於 97 年 11 月到任後，除檢討招標策略排除招標障礙外，亦全面加強計畫推動，終於在 97 年年底完成土建工程招標作業，98 年 2 月全面動工，全數之山岳隧道及位於機場下方之潛盾隧道於 99 年 2 月初貫通，全線高架橋於 100 年 8 月順利合龍，土建工程並期於今（102）年年中可達完成階段。

(二)惟機電系統統包標（ME01 標）自始即履約情形不彰，該機電系統統包標按原計畫時程，應於 97 年 10 月完成各子系統之設計作業，迄 97 年 5 月各子系統之設計作業卻仍嚴重落後，雖經高鐵局嚴格督促追趕，截至 97 年 10 月仍無一機電子系統完成設計。朱局長於 97 年 11 月到任後，即盡力邀集廠商日本總公司高階人員定期來臺召開履約檢討會議，協助丸紅公司追趕落後之設計進度，克服軌道分包商設計爭議與扣圖、機廠土建分包商怠工、解約及平和退場等障礙，預計至 102 年 6 月底，除號誌系統及蘆竹機廠仍續趕工外，其他各機電子系統均將完成安裝達可進行測試狀態。然因丸紅公司與號誌系統下包商

，長期以來契約紛爭遲未解決，使機場捷運之核心關鍵項目進度遲緩，直至 102 年 2 月廠商因品質瑕疵必須全面更換號誌電纜及違約轉包之事件，迫使丸紅公司積極處理與下包商契約爭議，並於同年 3 月 28 日提出趕工方案。依據廠商之趕趕計畫，綜合評估第一階段三重至中壢路段之通車時程為 104 年年底，較目前合約核定通車時程（102 年 10 月）延後 2 年餘。

(三)機電系統統包工程自決標予日商丸紅株式會社等公司迄今，迭經媒體報導及立法委員關切高鐵局疑涉有為該公司修改廠商投標資格及包庇違法轉包等情，期間檢調機關亦曾多次向該局調閱前開工程相關卷證資料偵查中，惟均未明確指明涉案人員。

二、朱局長於 4 年半任內，以臨淵履薄之心情推動機場捷運計畫，完成高鐵債務重組、高鐵新增三站順利動工，另高鐵及機捷車站土地開發業務亦有亮眼成績，雖已盡一切可能，仍未能依核定契約期程完成該計畫，爰在深感遺憾情形下，辭去局長職務，承擔延後通車之責，並同時辦理退休。

三、有關朱局長申請於本（102）年 6 月 5 日自願退休乙節，查公務人員退休法第 4 條第 1 項規定：「公務人員有下列情形之一者，應准其自願退休：一、任職滿 5 年以上，年滿 60 歲者。二、任職滿 25 年者。」復查公務員懲戒法第 7 條第 1 項規定：「公務員因案在公務員懲戒委員會審議中者，不得資遣或申請退休。……」經查朱局長並無上開因案在公務員懲戒委員會審議情形，且朱局長自 64 年 9 月起歷任本部負責推動國內第一條高速公路之高公局監工員，榮工處副工程司、組長，並自 75 年起負責推動國內首樁都會區捷運系統，擔任臺北市捷運籌備處技正兼課長，並先後擔任中、北區工程處處長、臺北市捷運局副總工程司、總工程司及副局長等職務，至 97 年 11 月奉調至高鐵局擔任局長，迄申請退休之日任職年資長達 37 年有餘，符合上開公務人員退休法及公務員懲戒法等相關規定。

(九十六) 行政院函送林委員國正就我國今年第一季經濟成長率僅 1.54%，4 月進出口雙雙負成長，經濟發展不如預期，爰建請今年 10 月電價應凍漲問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 5 月 28 日院臺專字第 1020032967 號)

(立法院函 編號：8-3-13-407)

林委員就我國今年第一季經濟成長率僅 1.54%，4 月進出口雙雙負成長，經濟發展不如預期，爰建請今年 10 月電價應凍漲問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

一、電價調整問題

(一)101 年電價合理化方案係基於「合理價格、節能減碳、照顧民生」原則，並已充分考量各界意見，採緩和漸進方式分階段調整，第 1 階段電價調整自 101 年 6 月 10 日起實施，第 2 階段電價調整延至 102 年 10 月 1 日起實施。

(二)為減輕人民生活的影響，101 年電價合理化方案中，每個月用電量低於 330 度（兩個月用電量低於 660 度）維持原價不調整。第 1 階段電價調整時，原估計約 67%住宅用戶不受