

專案質詢

8-1-8-0552

## 立法院議案關係文書 中華民國 101 年 4 月 18 日印發

案由：本院蘇委員震清，有鑑於台灣高速鐵路是台灣西部地區一日生活圈的骨幹運輸建設，且早有於屏東設站的評估方案與具體規劃，然而政府辦理重大公共建設卻長期重北輕南，迄今未能落實推動辦理，實有不公。因此為確實改善台灣南北區域失衡的問題，行政院應儘速定案推動辦理台灣高鐵往南延伸至屏東設站，以有效縮短南北旅運時間，解決墾丁恆春觀光熱潮旅運問題，真正發揮高鐵帶動西部經濟與運輸動脈的效益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、據了解，台灣高鐵當初與交通部簽訂合約內容只到達左營站，嗣後在高雄市政府積極爭取後才有延伸至高雄站決議，惟仍需變更合約，交通部因此同意將本段市區路線工程併同「高雄都會區鐵路地下化綜合規劃案」作業，由鐵路改建工程局負責，故該段高鐵延伸線隧道計畫併入為地鐵高雄專案的一部分，由鐵工局辦理施作，完成後再移交台灣高鐵使用；而在此「高雄都會區鐵路地下化的可行性」研究階段，即曾提出高鐵延伸至屏東的建議方案。
- 二、當時在「高雄都會區鐵路地下化的可行性」評估作業中，為充分發揮台灣高鐵促成台灣西部一日生活圈的效益，就明確建議高鐵在通過高雄站後，繼續往屏東方向併同台鐵而行，並擇定台鐵六塊厝車站共站，改稱「屏東新站」，同時讓該站成為臺鐵縱貫線的終著站。其後因經建會評估後指出，自該站尚需轉乘一站至屏東市區，仍是十分不便，遂又變更計畫，改將機廠遷至屏東以南的潮州鎮，並應同步完成屏東至潮州間鐵路電氣化。
- 三、承上所述，交通部原本已規劃利用高雄鐵路地下化以及台鐵辦理高雄、潮州間站場路線改善時機，同時辦理將高鐵延伸至潮州並與台鐵共構的計畫，2007 年鐵工局也完成變更「高雄專案」計畫，擬訂計畫於台鐵軌道旁再加一軌，使台鐵的窄軌與高鐵的寬軌可以共軌行駛，既可省下 300 億元工程經費，也能明確推估工程期程於二年內完工，實為相當具體的

## 立法院第 8 屆第 1 會期第 8 次會議議案關係文書

工程規劃，令屏東鄉親莫不翹首以待。然而，2008 年政黨輪替後迄今，不僅高鐵高雄段完工時程仍是無法確定，屏東設站計畫更是毫無進一步動作。

四、行政院於 2010 年 2 月 22 日核定之「國土空間發展策略計畫」，經建會在報告中再次提出高鐵南延建議，並表示高鐵延長至屏東墾丁這段觀光熱門路線，不僅可以因應墾丁每年超過六百萬人次的觀光熱潮，也可以讓台灣高鐵財務轉佳，實具有相當的建設效益。經建會甚至更明確提出大鵬灣、枋寮與恆春三個地點，做為高鐵第九站候選地，由交通部自行評估決定，顯示政府經建與交通部門對於高鐵向南延伸至屏東計畫應有相當共識。未料經建會在同年 3 月 15 日卻又發表聲明此為 2030 年的「長期規劃」，而不是現階段擬推動辦理的重大建設計畫，實令人質疑政府重大政策豈可如此草率空言、反覆不定？

五、有鑑於政府建設長期以來重北輕南，已造成嚴重城鄉差距，況且台灣高鐵本來就是台灣西部地區一日生活圈的骨幹運輸建設，將屏東一直屏除在外實有不公。因此政府若真有心改善台灣南北區域失衡的問題，就應該落實推動辦理台灣高鐵往南延伸至高雄市區及屏東潮州或枋寮，屆時台北直達潮州僅需 2 小時 25 分鐘，較目前搭高鐵再轉乘台鐵需 5 小時 10 分鐘，不僅節省很多時間，更能解決墾丁恆春觀光熱潮旅運問題，讓台灣西部一日生活圈成功拓展到台灣南北兩端，真正發揮高鐵帶動西部經濟與運輸動脈的效益。