

三、經查，南彰化附近鄉鎮欲通往國道三號高速公路，卻苦無鄰近交流道連結，導致當地鄉親必須繞道而行，徒增時間與金錢成本，長年交通不便不僅使鄉親困擾，更成為發展彰化縣區域平衡之一大阻礙。

四、綜上所述，為解決南彰化約五十萬人口交通往來問題，爰建請行政院責成交通部儘速研議於雲林縣林內鄉增設國道三號交流道之可行性，以充分發揮國道三號高速公路之效能，帶動地方產業經濟均衡發展。

(四十二) 本院鄭委員汝芬，針對台灣高鐵漲價引起民怨沸騰一案，本席認為台灣高鐵不只是公共工程，更是南北區域均衡的重要交通建設，票價漲價與否本應經過政府審慎考量，不應僅以商業契約行為作為思考主軸，本席要求行政院正視高鐵漲價問題，儘速協調高鐵公司調降票價，避免對南北區域發展造成不良影響，特此向行政院提出質詢。

說明：

一、根據台灣鐵路權威蘇昭旭教授的計算，以台北到左營高鐵票為例，三百四十五公里路程，平均每公里要價新台幣四點三元（漲價前）。比較鄰近的日本，新幹線從東京到大阪為五百五十三公里路程，平均每公里雖要價新台幣九點七元，但若將票價費率除以該國國內生產毛額（GDP），衡量當地收入標準後，換算出台灣高鐵的消費力為八點二，反而比日本新幹線的七點七還來的高，也就是說台灣高鐵其實比日本新幹線來得貴。

二、若是比照日本新幹線當地物價水準，台灣高鐵的合理票價應該是漲價前的高鐵票價再向下修正至九三折左右，方屬合理，顯見之前的高鐵票價定價已屬「不合理」，此次票價不降反漲，更是「極端不合理」！

三、縱橫南北的台灣高鐵是國內目前最重要的大眾公共運輸工具，不但要承擔均衡區域、城鄉重建、扭轉國土劣勢、逆轉人口移動趨勢等重大公共任務，更應比一般公司肩負更多的社會責任，交通正義才是政府官員應該關心的「大是大非」，行政院不應鄉愿地屈從高鐵公司，而應採取更積極的行動，儘速調降高鐵票價。

(四十三) 本院黃委員志雄，鑑於 2009 年開始推動跨部會合作的「能源國家型科技計畫」，目的為整合國家能源科技研發資源，運用科技達成節約能源與開發自產能源的目標，第一期 5 年計畫共計投入約新台幣 247 億元，發表上篇論文，然而未見實質效益，第二期將於明年上路執行，預計再投入 250 億元，因此第二期應該改變計畫方向，提升替代能源使用效率、建