

式以及客戶服務流程等提出檢討改善報告。

(十四) 行政院函送楊委員麗環就應要求台灣高鐵肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價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 10 月 30 日院臺專字第 1020066325 號)

(立法院函 編號：8-4-6-175)

楊委員針對應要求台灣高鐵肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價乙案所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、高鐵為提供旅客更優質的運輸服務，隨著運量成長，開行班次數亦配合逐步增加，從 96 年每日開行 38 班次，迄今每日開行班次最高可達 150 班次。惟旅運需求係因民眾從事社會經濟活動產生，具方向性及尖離峰特性，且軌道系統受限於列車組之運用，雙向開行班次數必須相當，離峰時段仍須維持一定服務班次，致系統離峰時段常有剩餘運能，但無法移作尖峰時段需求。高鐵目前平均日運量約 13 萬人次，台中以北區間之旅次需求，較台中以南區間旅次需求高，桃園—新竹區間尖峰時段座位利用率甚至高於 100%，台中以南各區間座位利用率則相對較低，月平均承載率約 59%。
- 二、有關財務問題，99 年 1 月政府曾協助台灣高鐵公司完成第一階段財務改善（債務重組），降低該公司營運初期還本付息之負擔，度過當時現金流量不足的困境，得以維持高鐵正常營運，避免合約終止及政府依約強制收買之重大衝擊。近兩年該公司經營雖有盈餘，惟因整體財務仍處巨額累積虧損（截至 102 年 6 月底止為 535 億元）、未來折舊負擔將逐年加重（平均每年約 190 億餘元）、貸款本息之償還（截至 102 年 6 月底止，本金約 3,655 億元）、新設車站及新購列車或營運設備汰舊換新，仍有巨額資金需求等財務困難。
- 三、台灣高鐵是民間以 BOT 方式參與投資興建之重大交通建設，其票價調整機制於合約上有明確規定，並非由台灣高鐵公司單方面可任意調整。本部係合約當事人，亦應遵守合約規定，以免衍生合約爭議，傷害政府公信與公益。為回應社會大眾對台灣高鐵服務之期待，本部除依約辦理外，已要求該公司在前已公布實施之優惠措施外，另再擴大增加一般旅客全面適用之票價優惠措施，並延長優惠期限至 103 年底。台灣高鐵公司已於 102 年 10 月 24 日召開董事會，決議將已公布實施之優惠措施延長至 103 年底，至於一般旅客全面適用之優惠措施，該公司已深入研議，預定於 103 年春節前提出。

(十五) 行政院函送羅委員淑蕾就交通部要求國道客運安裝 GPS，以致中點站（北上：中壢、桃園、林口）無乘客仍須下交流道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 10 月 30 日院臺專字第 1020066370 號)

(立法院函 編號：8-4-6-220)