

(四十五) 行政院函送陳委員根德就高鐵公司歷來發生數次停駛事件，相關疏運規劃未能以最快速度接駁旅客至目的地為考量應予檢討問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 3 月 25 日院臺專字第 1030017356 號)

(立法院函 編號：8-5-4-66)

陳委員針對高鐵公司歷來發生數次停駛事件，相關疏運規劃未能以最快速度接駁旅客至目的地為考量應予檢討所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、高鐵快速且高運量之旅運特性為其他運具所無法完全替代，為因應高鐵因故中斷營運時，維持必要運輸功能，經本部就西部走廊路網條件分析，臺鐵運量大、車站據點完整之特性，較適合做為高鐵備援疏運之主要運具。
- 二、按目前臺鐵現有班次及運量估計，長途對號列車平日運能餘裕約為 9,900 座次，假日約為 4,800 座次；臺北及高雄並可視疏運需求及預備編組運用情形加開自強號，依目前編組估計每日可提供之最大運能約為 6,120 座次，合計平日日最多可提供 16,020 座次，假日最多可提供 10,920 座次；另短途旅次亦可以區間車及對號列車空位搭乘疏運，故替代運能尚屬充足。
- 三、高鐵桃園及嘉義站未與臺鐵共站，故規劃由聯外客運系統作為備援疏運運具，其中桃園站至桃園機場及嘉義 BRT 之客運路線，目前班次密集、運能充足，若有需求，即可快速疏運旅客至桃園機場及嘉義車站轉搭其他運具，較另調度派遣其他客運專車或遊覽車所耗之調度時間與車輛往來時間應更有效率，故目前先以該客運路線作為主要疏運路線。
另高鐵公司亦將視旅客接駁需求，請求公車/客運業者機動加開班車，或啟動緊急接駁合約與協議，調派遊覽車協助疏運。
- 四、本部將持續觀察備援疏運計畫之執行情形，並就高鐵運量及各備援疏運運能檢討更新，以提供快速並有效率之備援疏運運具。

(四十六) 行政院函送羅委員淑蕾就提升薪資問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 3 月 25 日院臺專字第 1030016093 號)

(立法院函 編號：8-5-3-34)

羅委員就提升薪資問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、觀察近年薪資成長停滯原因，主要為國內面臨產業外移與升級緩慢等結構性因素，限縮薪資成長空間。為帶動經濟升級轉型，政府刻正推動下列工作，以創造有利投資與就業之經商環境，提升民間投資與出口，增加國人薪資成長機會：
 - (一) 推動自由經濟示範區：並以此為示範案例，逐步推廣更大程度之自由化與市場化。
 - (二) 扶植創新創業：結合民間與國際力量，深化新創事業之國際鏈結，建立創新創業群聚，厚植臺灣未來成長動能。
 - (三) 改變輸出策略：推動商品與服務輸出並重，並以臺灣優勢強化出口競爭力，使輸出由價