

求期，爰所需回收期程較長，致短期尚無法以營運收入支應。另，虎尾園區因現已引進產業之產值，較籌設階段規劃之產業類別為低，致尚無法達損益兩平，爾後科技部將責成中科管理局積極引進高附加價值之高科技產業進駐，以提高園區之產值。此外，后里及二林園區因刻正辦理二階環評中，廠商不得進駐建廠，影響招商績效，未來待環評完成審查後廠商即可立即進駐營運，以改善作業基金短絀之情況。

(三)南部科學工業園區：

高雄園區短絀之產生主要係因廠商進駐情形欠佳，管理費、土地廠房租金、污水處理收入無法涵蓋維運相關成本及利息支出所致，惟近 5 年來每年平均增加約 5% 之土地出租率，隨著土地出租面積逐年增加，虧損已逐年減少。

二、科技部為有效改善各園區之營運狀況，目前已配合全球招商計畫，積極採取多項招商政策。同時將於新開發之園區塑造創新產業聚落，以引領相關產業入區投資，並透過單一窗口服務專區之方式以強化對區內廠商之服務效能。

三、科技部為使作業基金之營運狀況更臻完善，已採取下列各項相關措施：

(一)採取開源節流措施，園區開發配合廠商進駐需求，調配開發期程，以急迫性及必要性基礎設施為優先，採分期分階段開發園區建設。引進有潛力廠商投資，協助廠商研發創新技術與培育人才，蓄積研發能量，提升競爭力，提高產值，增加基金收入。

(二)已設立園區作業基金管理會及監督管理會，要求各管理局積極招商，提升土地及廠房出租率，建立財務風險控管機制等各項措施，以監控基金財務狀況。

(三)靈活資金調度，降低舉債成本，尋訪低利率借款，辦理短期借款公開招標，利率大幅降低。103 年利息費用較原編列預算節減 7.06 億元。

(一一九) 行政院函送許委員淑華就台灣高鐵新增苗栗、彰化、雲林三站確實讓在地民眾受惠，應積極強化高鐵車站聯外公共運輸服務等問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 12 月 30 日院臺專字第 1040070704 號)

(立法院函 編號：8-8-14-599)

許委員針對台灣高鐵新增苗栗、彰化、雲林三站確實讓在地民眾受惠，應積極強化高鐵車站聯外公共運輸服務等問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、有關強化高鐵車站聯外公共運輸服務問題：

(一)本部高鐵局將配合公路總局及地方政府依據車站轉乘狀況適時檢討客運班次或路線；至提供優惠轉乘乙節，台灣高鐵公司業已比照桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南等站提供新增 3 站各站 1 條免費快捷公車，該公司亦將持續視實際營運情形適時檢討調整，以提供便捷之轉乘服務。

(二)因應高鐵新增三站營運，本部公路總局已調整 24 條既有公路客運路線提供服務，分別為高鐵苗栗站 6 條、每日提供往返 150 班次（鄉鎮覆蓋率 66.67%），高鐵彰化站 8 條、每

日提供往返 94 班次（鄉鎮覆蓋率 53.85%），高鐵雲林站 10 條、每日提供往返 101 班次（鄉鎮覆蓋率 60%）。

(三) 高鐵新增三站當地各地方政府共規劃 10 條新闢市區客運路線（其中苗栗縣政府規劃 5 條、彰化縣政府規劃 3 條、雲林縣政府規劃 2 條），分別由各地方政府循程序辦理公告、甄選及核定事宜，但因公告徵求客運業者參與闢駛之作業並不順利，目前各站已完成新闢 1 條高鐵快捷市區公車路線提供免費接駁服務，其中苗栗站每日提供 40 班次、彰化站每日提供 66 班次、苗栗站每日提供 60 班次。

(四) 高鐵新增三站聯外客運服務需一段時間觀察其較穩定之需求，本部已責成公路總局持續會同苗栗、彰化及雲林縣政府密切注意三站高鐵旅客之客運轉乘需求發展外，目前亦正積極協助三縣市政府繼續辦理尚未完成闢駛之市區客運路線公告作業，並鼓勵相關業者參與營運，俾期儘速完成上開其餘 7 條市區客運路線之闢駛，投入服務高鐵旅客，並視實際需求再協調辦理增班、路線調整等措施。

(五) 臺鐵局已配合高鐵苗栗站啟用，新設豐富新站（現豐富站北移）供臺、高兩鐵旅客相互轉乘，刻正全力趕趕新建工程，將因應新站啟用期程，於明（105）年度時刻調整時，通盤考量旅運需求一併規劃相關行車計畫。現階段臺鐵局已委託苗栗縣政府試辦為期 1 個月之臺鐵豐富站與高鐵苗栗站間公路接駁，以服務兩鐵旅客。另未來高鐵南港站與臺鐵局南港站為共構車站，現行南港站每日上、下行停靠班次計 178 列次，平均班距為 13.4 分鐘，尚敷兩鐵旅客轉乘需求。

二、有關列車停靠站設計應有更大彈性乙節，本部已要求高鐵公司密切觀察及分析 104 年 12 月 1 日改點後全線運量及各班次座位利用情形，以作為後續檢討調整班表之依據。

三、有關依行車時間區分票價乙節，本部前請台灣高鐵公司研議，經該公司檢討並參酌國內外鐵路系統，除非使用之車輛設施不同或運行優先順序有明顯差異，否則各車次定價均依距離計價，並無依照不同停靠模式訂定不同之票價。另考量對號座票價若依停靠模式有所差異，會與自由座票價產生衝突，且參照以往依車次提供優惠之經驗，調降站站停模式列車票價後，將導致部分直達車旅客受價格因素而移轉至站站停列車，使得直達車旅客減少、站站停旅客增加，扭曲系統供需平衡。爰高鐵公司目前票價均以單一里程費率為計算基礎，並沒有依照不同停靠模式訂定不同票價。本部高鐵路局業再函請台灣高鐵公司研議並於 12 月底提出評估結果。

（一二〇）行政院函送許委員淑華就「加速行動寬頻服務及產業發展方案」預算編列問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 104 年 12 月 30 日院臺專字第 1040069453 號）
（立法院函 編號：8-8-13-575）

許委員就「加速行動寬頻服務及產業發展方案」預算編列問題所提質詢，經交據有關機關（單位）查復如下：