

專案質詢

8-8-14-0599

立法院議案關係文書 中華民國 104 年 12 月 16 日印發

案由：本院許委員淑華，針對台灣高鐵新增苗栗、彰化、嘉義等三站確實讓在地民眾受惠，行政院相關主管機關基於提升整體公共運輸服務的政策，應積極強化高鐵車站聯外公共運輸的服務，在接駁公車路網與班次上都得大幅提升，並能持續提供資源讓民眾優惠換乘。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣高鐵新增苗栗、彰化、嘉義等三站確實讓在地民眾受惠，高鐵在這些新設車站的縣市將有新增乘客，但因應新的運營和停站模式也直接影響原本乘客行車時間和承載能量，台南和嘉義民眾就直接提出異議，希望能夠增加直達班車。若再等明年南港車站加入後，高鐵從八站增加到十二站，高鐵營運模式必須再重新檢討。對於目前新設車站的班車停站模式，高鐵公司確實已有更具彈性的措施並逐步因應需求進行調整，但其不同停靠站的運價也應能反映不同行車時間與服務品質，讓民眾有更多元而公平的選擇。
- 二、早年政府規劃高鐵計畫時，並未有此苗栗、彰化、雲林三站，但在政府與台灣高鐵公司簽約後，三縣聯合要求高鐵設站。因而在民意壓力下，政府一九九八年與高鐵公司簽訂新增三站合約，但未提及時程。二〇〇九年取代殷琪董事長的新任董事長歐晉德基於財務考量，曾負責任的表達暫緩新增三站計畫，但因時值縣市長選舉前，又在民意與政府壓力下，歐晉德董事長與當時交通部長毛治國及三縣首長共同宣布繼續執行增站計畫。
- 三、三站自二〇一三年元月陸續動工，並於日前正式通車營運。至於南港車站，則正在透過公私合夥模式進行聯合開發，未來也將是高鐵、台鐵、捷運、國道客運、市區公車等公共運輸的台北都會另一大型樞紐。未來十二站的高鐵由台北到高雄的直達車將不會超過現行九十六分鐘的水準，而從南港至高雄行車時間也可維持一〇八分鐘，但直達車班次勢必減少，而原本八站的列車停站模式與服務品質亦會受到衝擊。不過因各站均有快速穿越的會車軌道安排，因而在列車停靠站設計方面，應可以有更大彈性，這有賴高鐵公司專業對於排班與停站方式針對不同時空進行優化。

立法院第 8 屆第 8 會期第 14 次會議議案關係文書

- 四、至於因應直達或每站皆停列車的運價方面，需要同步提出反映服務差異化的費率結構。一般運價決定除了考量「成本」之外，亦應考量「服務價值」、「替代運具票價」、「負擔能力」、「尖離峰差別定價」以及「補貼政策」等影響因素，其中「座艙服務」、「車行時間」與「等候時間」即是服務價值的具體表現。因此，當相同起訖點乘客因為認知的服務價值不同，自當付出不同的運價。在過去只有搭乘商務艙乘客付出較高運價，並未對因車行與等候時間不同而採取差別定價，在高鐵新增三站後對於直達車與普通車的旅運時間將會有顯著的差異，這些差異亦直接影響乘客對於服務價值的感受。因此，高鐵公司應可在「班車彈性停靠」與「快慢車」的定價上做更佳的设计，讓民眾有更公平的多元選擇。負責監理的交通部亦應同步修改高鐵費率準則，讓此民眾受惠、收費更為合理、更有助於彈性調度營運的機制及早落實。
- 五、最後，民眾關心的不僅是高鐵幹線所花的時間和費用，大家更在乎的是「門到門」的整體時間與成本花費。因此，交通部基於提升整體公共運輸服務的政策，應積極強化高鐵車站聯外公共運輸的服務，在接駁公車路網與班次上都得大幅提升，並能持續提供資源讓民眾優惠換乘。此外，配合高鐵特定區與新市鎮之開發，高鐵周邊將形成住宅、購物、休閒、會展等多功能生活空間，仿效日本公共運輸和高鐵通勤費用由僱主提供並免稅的財務機制，我們交通與財政部門亦應開始進行規劃。