

- 一、南港車站建於民國前 13 年，至民國 90 年為配合交通部推動「南港專案」之南港車站地下化工程，停辦貨運業務與列車之編組，使之成為僅辦理客運業務之車站；其次，民國 97 年台鐵新南港車站第一期工程啟用，並進入地下行駛營運，且高鐵南港車站預計在 105 年 7 月始通車，屆時結合台鐵、捷運、高鐵等路網後，形成「四鐵共構」之車站。在交通條件與生活機能大幅提高之下，加上業務量逐漸提升，因此已在 105 年 5 月 12 日升等成為一等車站。升等後將為南港地區帶來更大的便利性，勢必再創南港新契機。
- 二、其次，南港車站升級為一等車站並配合高鐵開通後，南港將成為交通樞紐並帶動產業的發展、升級與轉型，但台鐵南港車站升級至一等車站後，所停靠之列車卻無自強號列車、普悠瑪號列車等車號停靠，僅空有一等車站之名號，卻無一等車站之實，未經通盤與整體之思量，造成政策做半套，造成國人極大混淆不清與不便之處。

(四) 本院李委員彥秀，建請行政院檢討針對 2012 年台灣港務公司成立至今，嚴重違背當初與民承諾之三不原則。包括過去已成立之港勤公司、國際物流兩家子公司，以及在今年欲成立之「高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司」、「觀光發展公司」、「土地開發公司」等子公司案，不僅違背跨出國際藩籬與國際物流範疇之精神，讓台灣漸失去國際運籌之發展優勢，甚至已嚴重影響既有民營港埠業者作業生態及臨海漁民捕魚生計，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部參照國際先進海運國家採取「政企分離」之航港管理作法，在 101 年整併港務經營業務，成立台灣港務公司，且與當時現有港埠業者公開宣示三大原則，不對內競爭；不與民爭利；不主動收回已開放民營之碼頭裝卸業務。目的在於提高我國航運業應變市場變化之能力、提升競爭力下降之問題。
- 二、有鑑於台灣港務公司成立後，相繼成立港勤公司、國際物流兩家子公司，以及在今年欲成立之「高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司」、「觀光發展公司」、「土地開發公司」等子公司。但反觀台灣港務公司本業營收皆未達標，相關貿易港區整體營業量甚為衰退，顯然未達成提升我國航運業競爭力，更嚴重違背起初宣示不與民爭利之責。
- 三、再者，對於台灣港務公司之子公司有規避立法院監督之疑慮，惟預算、人員無受監督之嫌，有球員兼裁判之意味；另所成立之子公司，台灣港務公司以皆不到 50% 投資之方式，甚有不周與堪憂，應再審慎評估相關子公司之設立。

(五) 本院徐委員榛蔚，針對近日海軍自殺或因病退役事件頻傳，先是連續兩週發生兩起自殺事件，後又有同一連隊正、副連長同時進