

(五)第 5 次會議紀錄

甲、發 言 紀 錄

立法院第 7 屆第 6 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 99 年 12 月 13 日（星期一）上午 9 時

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 曹委員爾忠

主席：出席委員已足法定人數，現在開會，進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄(略)

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行審查事項。

審 查 事 項

審查 100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表（非營業部分）有關交通部主管交通作業基金—高速鐵路相關建設基金分預算

主席：現在先請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。本人今天列席大院審查本部主管交通作業基金項下高速鐵路相關建設基金 100 年度預算案，甚感榮幸。

高速鐵路相關建設基金，主要辦理高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發及車站聯外交通系統建設。計畫目的在於整合高鐵沿線各站周邊土地開發、利用及新闢、改善高鐵聯外交通路網，以增進高速鐵路整體營運效益。100 年度預算案編列收入總額 13 億 6,646 萬 7,000 元，較上年度增加 2 億 7,862 萬 1,000 元，支出總額 15 億 4,763 萬 9,000 元，較上年度增加 1,792 萬 9,000 元，收支相抵後短絀 1 億 8,117 萬 2,000 元，較上年度短絀數減少 2 億 6,069 萬 2,000 元，主要係預期景氣回升，特定區剩餘可建地標售價格看漲，收益增加所致。另長期性投資 5 億 5,339 萬元，係辦理桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南五個車站特定區區段徵收開發經費舉債利息費用，因土地標售資金挹注，舉債額度降低，節省利息費用，致較上年度減少 1 億 6,699 萬 7,000 元。

以上為簡要報告，至相關詳細內容，由高速鐵路工程局另作報告。敬請各位 委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：現在請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就 100 年度「高速鐵路相關建設基金」分預算案編列情形提出報告，至感榮幸。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

壹、前言

本局為便捷旅客轉乘、增進高速鐵路營運效益，辦理各車站聯外交通系統新闢、改善工程，以構建完整軌道運輸路網，並積極與內政部、各地方政府共同辦理高速鐵路五站特定區區段徵收及土地之開發作業，除交付車站用地及專用區供高速鐵路建設民間投資機構使用外，餘可建地開發將經由聯外交通運輸路網整合，提高各特定區周邊土地再利用，進而帶動西部走廊整體經濟發展，茲設立高速鐵路相關建設基金。

貳、預算說明

一、重要業務計畫

(一) 高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫

1. 計畫內容：依據「獎勵民間參與交通建設條例」及「平均地權條例」規定辦理桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南五個車站特定區區段徵收作業。

2. 本年度預計辦理事項：

(1) 辦理剩餘可建地標（讓）售、招商及開發作業。

(2) 辦理車站特定區區段徵收公共工程（含機電工程、景觀標工程植栽、開工前遭掩埋垃圾處理等）。

(3) 辦理工程進度追蹤及相關業務之協調事宜。

(二) 高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫

1. 計畫內容：辦理高速鐵路桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄及新增苗栗、雲林等 8 個車站聯外道路系統改善計畫，包括新闢與現有道路拓寬。

2. 本年度預計辦理事項：

(1) 辦理工程發包、施工及監督執行等事宜。

(2) 辦理高速鐵路增設三站及左營站等站區開發收益事宜。

(3) 辦理高速鐵路供系統營運所需者外之相關設施（如電纜槽等）使用權收入事宜。

(4) 辦理高鐵通車營運後依合約規定應收取與支付之租金事宜。

(5) 辦理業務計畫管理考核、界面協調等事宜。

(6) 定期召開專案小組會議檢討改善計畫推動事宜。

二、業務收支

1. 業務收入（含業務外收入）：13 億 6,646 萬 7 千元，較上年度預算增加 2 億 7,862 萬 1 千元，主要係剩餘可建地標（讓）售收入增加所致。

2. 業務成本與費用（含業務外費用）：15 億 4,763 萬 9 千元，較上年度預算增加 1,792 萬 9 千元，主要因預計借款利率回升，利息費用增加等所致。

3. 本期短絀：1 億 8,117 萬 2 千元，悉數留待以後年度填補。

三、長期投資：5 億 5,339 萬元，係本年度辦理桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南五個車站特定區區段徵收之開發經費舉債之利息費用。

四、預期施政績效

(一) 高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫

本計畫為百分之百自償性計畫，其所投資成本，將由區段徵收後政府取得可建地之處分收入中回收，並與聯外交通整合以促進各車站土地有效利用、繁榮地方經濟。

(二) 高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫

高鐵各車站聯外交通系統，經本計畫實施道路改善或新闢建設後，各車站服務範圍內重要據點均可於 30 分鐘內到達，有助於發揮高速鐵路運輸功能，構成快速、便捷、完整之運輸路網。

參、結語

本局高速鐵路相關建設基金 100 年度預算之籌編，係為整合高鐵沿線各站土地之開發、利用及其聯外交通路網之新闢及改善、進而增裕高速鐵路營運效益並提升其服務品質，並加速城際間運輸，以促進西部走廊經濟均衡發展。恭請各位 委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：現在開始進行詢答，每位委員發言時間為 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；上午 10 時 30 分截止登記。

第一位請徐委員耀昌發言。

徐委員耀昌：主席、各位同仁。在正式提出質詢前，本席先請問一件事，今日列席單位有交通部及高鐵局，但是此一業務與高鐵公司息息相關，高鐵公司卻未派人列席；至於高鐵局設有會計室，這個我們瞭解，可是你們在列席名單上只寫一、四、五、七組，到底這些組的業務為何，我們根本搞不清楚，本席覺得這樣的作法實在是太藐視我們交通委員會，所以建議現在就散會，擇期再審。

主席：今天審查的是高鐵相關作業基金，所以開會通知是發給交通部，再由交通部通知哪些人員列席，不過以前也曾經請高鐵公司總經理或副總經理列席。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位同仁。本席支持徐耀昌委員此一意見，雖然我們不審查高鐵公司的預算，但是高鐵公司有一筆要給高鐵基金的回饋金至今都未給，我們今天既然要審查高鐵基金的預算，當然也可以詢問一下這筆回饋金的事情，所以本席支持徐耀昌委員的意見。

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。葉委員剛才提到回饋金的事情，這應該分成兩部分來說，一部分是稅前若有盈餘才提撥，但因現在還處於虧損狀態，所以目前並未提撥；另一部分是 5 年內需有 20 億元，這部分在其帳面上都有列出，每 5 年為一期。至於列席之事，是否可以現在通知他們列席？

主席：這也算是本席個人及委員會的疏忽，因為社會人士都可列席委員會，與我們審查議題相關者當然也可以列席，如果徐委員、葉委員及在座各位委員都希望高鐵公司派員列席的話，那就請朱局長立即和高鐵公司聯繫，請他們儘快派代表列席。

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

主席：現在繼續開會，請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我不知道這是議事人員還是行政部門的疏忽，列席官員名單寫一、四、五、七組，我們真的搞不清楚那是什麼東西，以後是不是可以告訴我們一下，要不然我們要問的時候也搞不清楚一、四、五、七組是什麼，負責哪一方面的業務？就像徐耀昌委員講的，會計部門以下的一、四、五、七組，我們真的不知道，這樣不好，我們搞不清楚的話全部都叫你們上來罰站。

張次長邱春：（在席位上）我們跟董事長聯繫，他馬上會派副總經理來。

主席：一、二組主管業務問一下就知道了。朱局長，你那邊聯繫的人員請他儘快來，現在開始進行詢答。

請徐委員耀昌發言。

徐委員耀昌：主席、各位列席官員、各位同仁。我個人認為，今天高鐵公司或高鐵局都是生命的共同體，關係整個營運成敗。我們都非常清楚高鐵公司的架構，很多問題必須藉著審查高鐵公司或高鐵局的預算時，由我們立法委員跟你們做雙向溝通，讓社會大眾消除很多疑慮，這是必要的，而不是刁難你們。剛剛我講的，什麼叫第一、四、五、七組？說真的，不要隨便到讓我們看不下去，這個部分希望高鐵局能夠稍微注意一下。

本席要請教張次長，96 年度的時候高鐵公司正式營運，那時候我們就跟劉政鴻縣長極力爭取高鐵在苗栗設站，這件事醞釀很久；96 年時劉縣長也積極配合高鐵公司與高鐵局，針對特定都市計畫問題，在 97 年 9 月開始進行區段徵收，預計在 100 年 7 月整個徵收計畫完成。目前已定底價或最低作業都陸陸續續完成，把車站所有專用區土地點交給高鐵局，比雲林等其他縣市早半年以上運作完成。前一陣子交通部部長口頭承諾雲林站在 101 年要正式動工，104 年完成，我不曉得苗栗縣積極來配合，你們給了我們什麼承諾？這個部分劉縣長還積極親自跑內政部營建署，做土地有效地整合，準備工作提早那麼久，竟然八字都沒有一撇，會讓苗栗鄉親覺得，我們不講話高鐵就沒有動作。這個部分你們今天有沒有正式書面提供給本席，說明高鐵苗栗站設站的時程，什麼時候可以開工？蓋一個車站要 5 年，真的太離譜，就次長所知道的，能不能給苗栗鄉親一個交代？

主席：請交通部張次長說明

張次長邱春：主席、各位委員。新增的苗栗、彰化、雲林幾個站，據我瞭解都在細部設計中，預計明年中細部設計會完成，完成以後會逐步往下走，至於詳細的情形我請朱局長來說明。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明

朱局長旭：主席、各位委員。誠如張次長所講的，事實上這 3 個站現在完全進入細部設計中，前一陣子也陸續進入都市設計審議，車站開始蓋造要經過這樣的程序。委員提到，是不是需要花那麼多的時間？跟委員報告一下，高鐵已經完工通車了，新增的 3 個站都在高鐵沿線施作，有些工作必須在收班以後才能做，而且必須非常小心，不要影響第二天的營運通車。我們設計完成、都市設計審議通過，也通過都市計畫，我們會開始發包進到施工的階段。目前的時程希望是 104 年 7 月能夠營運通車，這是最後的期限，當然能夠提前的話，我們會儘量要求高鐵公司提前。

徐委員耀昌：這個部分請朱局長給我書面報告，因為你們無法很有效地掌握整個工程何時完成、什麼時候可以做工程發包、最慢或提早到什麼時候完成啟用，好不好？

朱局長旭：是。

徐委員耀昌：第二個問題，馬上春節就到了，剩下一個月的時間，大家都很清楚，在春節期間不管火車或公路系統經常會有預售票，每次在緊要關頭時發生購票網站當機，或定票電話撥不通等等問題，我不曉得高鐵局有沒有要求臺灣高鐵公司，針對春假期間旅客的運輸是否有增加班次，如何有效地運送民眾，以及針對接駁部分是不是有更具體的作為？凡此種種問題，都必須好好考量。春節即將來臨，不要到時候網站當機訂不到票，電話也不通，社會大眾把你們的電話打爆，你們對此應該要有因應措施。

更重要的，元宵節時值年假剛結束，大家都要恢復上班。而 2011 年臺灣燈會就在苗栗的竹南舉行，竹南火車站離燈會會場只有 300、500 公尺的距離而已，大概很多人都會搭火車前往。如何有效讓觀光客進出竹南，這部分要拜託臺灣高鐵公司，不管是加班車或接駁車的方式輸運旅客。反正高鐵接駁車的使用率真的低到不行，在這種情況下，有沒有可能在新竹站下車後，提供接駁專車接送乘客到臺灣燈會？旅客在臺中站下車後，也有接駁專車到臺灣燈會；或者遊客在定點停車後，停車場也有接駁專車到燈會會場。毛部長和鐵路局范局長都承諾過，哪怕只有一個人，都要載走，這才是負責任的態度。而且燈會持續的時間有個把月，為了讓全省各地來苗栗參觀燈會的民眾一些方便。請問次長，對此你們是不是可以作一些有效的規劃？

張次長邱春：首先謝謝徐委員的指教。第一，針對網路及電話訂票的部分，鑑於上星期金門電訊斷訊，我已經要求中華電信對於航空公司、鐵路、高鐵或公路等各種運輸系統，在春節期間的線路都要有所預備及防範。我已經要求中華電信張總經理，他也開始進行測試中。未來我們還會持續注意這個問題。

至於春節輸運部分，我們每年都有訂立輸運計畫，由運研所主辦。我們也會注意這個問題。

第三，承蒙徐委員和劉縣長大力支持，明年的燈會是在苗栗舉辦。有關接駁車，無論高鐵、臺鐵或國道客運的部分，我們都會全力配合，觀光局也會充分執行觀光專車。也請路政司陳司長回去和觀光局溝通，春節時是否行駛春節專車。總之，我們會盡力配合。

徐委員耀昌：燈會期間，有沒有可能考慮配合苗栗縣政府的作業，在接駁車方面提供一些方便？像是在新竹和臺中站，安排接駁車接運乘客。

張次長邱春：關於這個部分，我們回去會規劃。

徐委員耀昌：請幫我們考量，並提供書面報告給我。

第三點，臺灣鐵路局和臺北車站等地都已經使用多功能的通用卡，可以坐高鐵，也可以坐捷運。像臺北市的悠遊卡，一卡在手可以搭乘多種交通工具。將來有沒有可能拿悠遊卡就可以坐臺鐵，坐高鐵時也同樣適用？如此一來，使用人不必在身上帶一大堆卡片。請問次長，這些票卡系統有沒有可能進行有效整合，讓經常坐高鐵或大眾捷運系統的民眾消費時更方便、更便捷？

張次長邱春：徐委員的看法和我們的理念是一致的，我們也希望各種卡片都能在同一臺儀器通過。

現在臺鐵從瑞芳到新竹區間是多卡通，不論是 master 卡或悠遊卡都可以通過儀器，臺鐵部分沒

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

有問題。最主要的困難在於，高鐵要劃位，有劃位上的困難。這個部分，高鐵局也在研究中，如何與臺鐵的多卡通一併通用。目前比較麻煩的是高鐵劃位的問題，不像臺鐵不用劃位，刷卡進站後，什麼車都可以坐，困難點在此。我們也朝這個方向來研究。

徐委員耀昌：儘量考量有沒有可行性。

張次長邱春：是。

徐委員耀昌：最後我要強調，剛才我一直很堅持臺灣高鐵公司的人員一定要來的原因。大家都知道，高鐵從 96 年營運到今天為止，臺灣高鐵公司已經虧損了 746 億元之譜，這怎麼會跟主管機關高鐵局和交通部無關呢？關於這些債務，你要如何儘快給社會大眾一個交代？你們預算書中編列新竹、桃園高鐵特定區的經費有五億多，還寫得很好聽，是長程計畫、長期投資，金額為 5 億 5,000 萬元。高鐵都已經負債七百多億，怎麼還有錢去置產？我真的搞不清楚你們在想什麼？加油啦！

張次長邱春：謝謝。

主席：請陳委員根德發言。

陳委員根德：主席、各位列席官員、各位同仁。交通部和高鐵局上個月收到監察院的糾正，針對高鐵機電核心系統，本來有一部分是歐系設計的，最後改為日系，以致造成轉轍器異常，到今天為止，異常狀況總共有 31 次。因為轉轍器異常，造成旅客不便，必須賠償旅客，前後總共賠償了 6、7 千萬元。局長也提到，這個系統不修正，花 6、7 千萬元修正，就不會有這些問題發生。請問局長，現在有什麼對策嗎？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。我先向委員說明一下。

陳委員根德：現在針對歐系與日系的系統結合，要如何應變？

張次長邱春：道岔轉轍器的部分，與歐系、日系應該沒有什麼關係。當初營運合約中，主要是規定一天要有幾班。

陳委員根德：現在不要跟我講這個，這些我都瞭解。我現在要知道，在遭到監察院糾正後，交通部的對策是什麼？高鐵局要求高鐵公司要如何處理？這是問題。我現在要知道的是這些，不是要知道過去怎麼設計的，我知道那些幹什麼？請不要打高空，不要浪費我的時間，快點講！請局長講對策就好。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。監察院糾正高鐵局，有關高鐵道岔訊號異常。出現異常的 31 件中，我們歸類為 12 類。

陳委員根德：我現在不是要知道如何歸類，而是交通部要求高鐵的對策是什麼？

朱局長旭：我現在先把問題舉出來，再向委員說明。

陳委員根德：你不用跟我講問題，只要告訴我交通部高鐵局現在的對策是什麼？

朱局長旭：剩下兩個問題還沒解決，一個是微動開關，一個是突波的問題。微動開關的問題，高鐵公司已經動員國內的研究單位，包括臺大嚴慶齡工業研究中心。

陳委員根德：還要等研究才能發現問題？這個問題沒有辦法這樣子解決的啦！

朱局長旭：研究單位透過檢測發現還有什麼原因以及還有什麼問題，另外我們也要求原廠西門子公司進行測試。

陳委員根德：局長，好了，不用答復了。不要因為有這些問題的存在，就好像一個人得胃癌，才來研究胃癌。其實，不管是歐系、日系或任何系統，人家有專業的 know-how，和標準的 SOP 處理程序。我們現在是得了肝癌，才來研究怎麼治療肝癌，這個理論邏輯是不通的！次長，這是我要點到的問題。

第二個問題，總統在 2008 年競選總統時曾提出愛臺十二項建設，其中包括大臺北都會區軌道運輸系統連結。當時總統還特別到桃園，黨部打電話叫我去陪總統召開記者會，我就去了。總統在記者會中公開發大臺北都會區軌道運輸系統的願景，很明確的提到新莊捷運線要延長到桃園。這不是我講的，而是總統講的。我向朱局長提到這件事，朱局長表示因為林口臺地的關係，技術有問題。我說沒有關係，如果高鐵局認為技術有問題，桃園縣政府可以來規劃。我曾向局長這樣建議過。

今年總統召見時，我向總統提到他當初提出的大臺北都會區軌道運輸系統的政見，而且這是愛臺十二項建設計畫之一，關係到 2012 年的選舉。結果總統怎麼說？他說高鐵局提供給他的資訊是：那條線目前還沒有達到經濟效益。

在此，我要向次長特別強調，你們這些政務官不懂得民間疾苦！完全不懂得庶民的生活！竟然提供這樣的訊息給總統，讓他這樣回覆我。以下我要特別從三個角度向次長和你們這些沒有關心民間疾苦的政務官說明：

第一，大眾捷運系統的建設，基本上優於所有的道路系統。交通部是交通主管機關，不作大眾捷運系統，結果每個人買車，每個人騎摩托車，臺北縣市有 700 萬輛的汽、機車，包括大型車、貨車和轎車，這是一個壞現象，很不可思議。一下子這裡拆房子、那裡拆房子，一下子這裡道路拓寬，這裡新闢，這裡高架。實際上，環境影響評估是要從這個角度來看社會問題。你們一直投入在所有的道路建設，卻忽略大眾捷運系統。

第二，總統表示你們告訴他這條線沒有經濟效益。大眾捷運系統是要考慮經濟效益的嗎？次長也到過北京，北京的捷運系統是當地人花 5 毛錢搭一整天都沒有關係；公車也是，不管三環、四環，搭一天就是 5 毛錢。廈門也是一樣，上海也是一樣，這就是大眾捷運系統的功能，真正照顧到弱勢團體，包括中低收入戶和中下階層。要從這個角度來看問題才對，你們怎麼會跟總統說現階段沒有經濟效益？什麼叫做經濟效益？這是什麼邏輯？你們腦筋錯亂，讀書讀到腦袋壞掉！我沒有騙你。不知道是誰和總統講的？哪裡是用這種思考邏輯！而且我不知道你們這麼跟總統講，他也就聽信你們的論述。為什麼五都選舉的結果是這樣？人民的感受，才是所有在檯面上的政務官真正必須澈底思考的。

另外，不要忘了，這是馬總統贏了 260 萬票，拿了七百多萬票，對選民的契約！

請問次長，不曉得你認不認同我講的這個邏輯？說同不同意就好，其他不用講。

張次長邱春：發展大眾運輸系統我認同。我向委員報告，事實上，在交通部的預算中，從 93 年起

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

，軌道次類別的預算已經高過公路次類別的預算，毛部長上任後，增加得更快。我也贊同委員的意見，但是……

陳委員根德：好！你贊同就好。我今天有一項提案，就是針對這點，我要求在明年 10 月之前完成新莊捷運線延長到桃園的規畫。我要向次長說明，你們根本就不了解地方，桃園的鐵路高架與新莊捷運線延長到桃園的規畫設計息息相關。

剛才召委也和我討論過這項提案，拜託召委不要改成「建請」，而是「務必」在明年 10 月前完成新莊捷運線延伸到桃園的規畫。拜託召委稍後處理。

另外，關於桃園捷運線的問題，我和部長私下談過。部長表示，地下化成本太高，我也同意。後來我又和部長私下詳細研究後，部長問捷運線可不可以改為高架，因為國家財政困難，中央沒有那麼多錢。我認為那都 OK，我也同意。桃園市火車站到大興西路這一段，道路只有二線道，沒有辦法克服。唯一可行的是，從中正路到大興路這一段是四線道，應該可以浮起來，改為高架。部長說這樣規畫就沒有問題，我們兩個還看著地圖在分析、研究，後來部長說就按照這樣的規畫來處理。部長雖然表示按照這樣來處理，結果時隔 6、7 個月後沒有進展，我不曉得你們的行政效率什麼時候變得那麼差？

張次長邱春：時間到了，我要不要說明？

陳委員根德：請次長說明。

張次長邱春：桃園捷運線的計畫書，誠如部長所說，國家財政困難，希望地方政府在投資大眾捷運系統時……

陳委員根德：不要花太多錢嘛！

張次長邱春：對，除了捷運外，也把周邊土地聯合開發，提高自償率的部分。桃園縣政府已經在修正計畫書，這個部分已經在作了。

陳委員根德：但是效率要快！

張次長邱春：是！

陳委員根德：其次，請問局長，機場捷運損害民房，到底什麼時候要解決？次長也要聽一聽，這真是不可思議的問題！我講給你聽。機場捷運施工損壞民房，施工單位不理不睬，要嘛 20 萬元給你。本席覺得很奇怪，政府進行公共建設，害得老百姓房子嚴重龜裂，公權力要不要介入？

朱局長旭：我們現在已經請兩家建築師公會……

陳委員根德：什麼時候完成？

朱局長旭：臺灣省土木技師公會預定 12 月底會提出報告，至於建築師公會，他們初步鑑定的結果已經拿出來。

陳委員根德：建築師公會鑑定的結果是多少錢？

朱局長旭：他們粗估費用約需九十九萬元。

陳委員根德：把資料給本席看一下好不好？本席想了解詳細的情況，可不可以把這份資料提供給本席？此外，土木技師公會的鑑價出來以後，再提供給本席一份。本席想知道土木技師公會如何鑑價。簡直是亂整一通，本席講什麼局長應該很清楚。

朱局長旭：兩份報告都出來以後，我們會做處理。

陳委員根德：需要多久？事情發生到現在，拖了多久？已經拖了一年半，真是離譜。捷運公司始終不理不睬，一副不然你去告我好了的態度，小蝦米要怎麼對抗這隻大鯨魚？局長再不提出來，本席實在是按捺不住。

朱局長旭：我們會做處理。

主席：陳委員，你的質詢時間到了。

陳委員根德：好。這兩份鑑定報告什麼時候提供給本席？

朱局長旭：等兩份報告都出來後，我們再一起提供。

陳委員根德：一份出來就先提供給我。

朱局長旭：我們回去馬上做處理。

陳委員根德：謝謝！

主席：請郭委員榮宗發言。

郭委員榮宗：主席、各位列席官員、各位同仁。有關高鐵沿線 5 個都市計畫的開發案，局長在報告裡寫到，還有一些零星土地尚未標售，不曉得這 5 個都市計畫開發案目前已標售的土地分別是多少？其中又有多少建設案已領有執照？

主席：請高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。簡單向委員報告，我們發回來的土地，尚未標售的部分約為一百九十公頃，因標售而回收的費用大約是三百億元左右。這些未標售的土地中，有部分屬於場站專區，5 個場站區加起來大約是一百頃，場專區之外的才是商業區及住宅區，這些都不是大面積的開發案。

郭委員榮宗：就是我們分回來的部分，現在還有多少尚未標售？

朱局長旭：現在還有一百九十公頃左右尚未標售。不過，跟委員報告一下，我們不全然是用標售的方式，有的要土地開發。

郭委員榮宗：我知道。據本席瞭解，這 5 個場站區裡面，比較有進展有開發就是桃園青埔車站附近，至於其他車站，新竹還好一點，新竹以南例如嘉義，根本是一片荒煙蔓草，沒有達到當初預定的開發目標。這 190 幾公頃都集中在什麼地方？5 個場站區你應該做分別比較的資料。

朱局長旭：剛才委員提到的就是特定產專區開發部分，桃園站有 22 公頃，新竹站有 38 公頃，事實上新竹站已經都標讓給國科會做為生物科技園區之用；臺中站有 16 公頃不到，嘉義站有 10 公頃不到，臺南站最多，有 47 公頃。現在這 5 個站區的開發進度，誠如郭委員所提，桃園站區因為配合航空城計畫的實施，由於它是兩個蛋黃中的一個，所以我們正在積極進行桃園站產業區的招標作業，預計明年初就會開始招標。我們希望能夠吸引國際及國內廠商進駐，設置觀光旅館、精品店、中小型會展中心及國際醫療設施等，我們希望能把它發展成一個國際商務城。

郭委員榮宗：本席比較了解的就是桃園站，桃園站配合國際航空城的開發，高鐵桃園車站特定區周圍正在陸續開發，不只公家的開發案，不少民間企業也在積極開發，相較之下，公家的開發案似乎看不出有任何進度。局長剛才說要結合航空城進行整體規劃，這個構想當然很好，不過，航空

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

城目前還沒有非常具體的規劃，如果高鐵桃園車站特定區要等航空城規劃出來後再進行細部規劃，時間上可能有點緩不濟急，屆時民間開發案的進度會凌駕超越公有土地的開發案之前。現在高鐵桃園站附近的地價非常昂貴，價格都飆得很高，因此剩下的這 22 公頃土地可說非常寶貴，這麼寶貴的土地如果閒置在那裡，沒有馬上進行開發計畫，實在浪費，所以本席建議不必等到航空城規劃好再進行。

朱局長旭：因為我們是配合航空城進行整體規劃。

郭委員榮宗：你們的進度應該要跑在它前面。

朱局長旭：事實上它有一個交通優勢，就是高鐵站和機場捷運站都在這裡。

郭委員榮宗：桃園可說是我們國門之都，高鐵和國際機場一樣，都會影響到國際人士對我們的觀感。這些閒置的土地如果不能趕快開發，馬上就會淪為垃圾場、棄土場，如果從高鐵站一出來，看到的是一片雜亂無章的景象或是垃圾場、棄土場，對我們來說，真是一個很大的打擊，實在有損我們國門之都的顏面。現在高鐵桃園站周遭道路已經建設完成，交通相當便利，桃園附近又有很多公共工程，為了避免有人藉機在這些預定開發的土地上做出不法的行為，請局長務必要加油。此外，請問今天高鐵公司會派哪一位副總來？現在似乎還沒到場，是不是？高鐵公司有兩位副總，難道兩位都沒有辦法來？

張次長邱春：（在席位上）1 個副總會來。

郭委員榮宗：希望他們會來，因為有些意見應該告訴他們。其次，請教局長，高鐵局是不是把業務 BOT 出去，委託給人家經營後就什麼都不管了？

朱局長旭：有關交通部與高鐵公司簽訂的興建營運合約，交通部是站在政府的立場監督高鐵公司，包括之前的興建及後續的營運。

郭委員榮宗：所以後續營運的部分，政府仍會給予高度監督，而不是交給他們經營之後營運這一塊我們就不管？

朱局長旭：是。

郭委員榮宗：現在高鐵公司在營運方面還有許多缺失，有些事我們雖然一再呼籲，但高鐵公司仍是置之不理，因而影響到廣大旅客的權益。我舉一個最簡單的例子，其實這件事本席也已講過好幾次，就是我們搭乘高鐵時，行動電話經常處於不通的狀態。雖然這件事本席已提過好幾次，但高鐵公司始終不肯改善，每次經過隧道時，訊號總是斷斷續續。會搭乘高鐵的人，一定是考量到它的時間性及必要性，要不然票價那麼高，誰要去搭？票價這麼高，自然應該給旅客感到便利，是不是？如果人家想要在高鐵列車上連繫業務，以目前的狀況來說，絕對很難做到，不曉得高鐵局有沒有對高鐵公司提出要求？

朱局長旭：事實上不只高鐵局向高鐵公司提出過要求，交通部郵電主管單位也已要求各業者配合進行改善。以目前的時程來講，樹林隧道以北今年年底完成加設漏波電纜作業後，通訊不良狀況應可獲得改善。至於後續部分，包括桃園、湖口乃至八卦山一帶，都已列入年度計畫，將會陸續進行改善。手機通訊不良的問題，主要還是要靠業者進入，在隧道裝設漏波電纜。至於八卦山以南地區，由於各業者自己都有基地台，目前的收訊效果比北部地區好一點。

郭委員榮宗：我不曉得是不是高鐵公司手中握有資源，想與業者談條件，卻因利益談不攏，才導致這個現象？國內所有車站，都是各電信業者均可申請設置，唯獨高鐵公司只有臺灣固網可以，中華電信就不行。中華電信是大家普遍所使用的系統，但中華電信卻不行，本席希望高鐵局一定要向高鐵公司提出要求。高鐵公司不能手中握有資源不對外開放，或是藉此向業者索取高額代價，這樣會嚴重影響到旅客的權益，希望下次開會時，高鐵局能訂出一個時間表，請高鐵公司於期限內改善。高鐵的票價那麼高，除了提供迅速的運輸服務之外，我們看不到他們提供其他周邊更方便旅客的配套措施，這樣會對旅客造成很大的影響，對不對？

朱局長旭：有關高鐵車站內的電信設施，由於臺灣大哥大也是他們的股東之一，所以在建設之初臺灣固網就已進入。不過以目前的狀況來說，公共電話的使用率大概沒有行動電話來得高，所以改善行動電話通訊品質的優先性可能更重要。

郭委員榮宗：不論行動電話或公共電話，都要求高鐵公司解決，這件事應該很簡單。高鐵公司是不是因為權利的關係與電信業者談不攏，無論如何不能影響到旅客的權益，這才是最重要的。

主席：請郭委員玟成發言。

郭委員玟成：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，高鐵建設基金到目前為止已短絀三百三十幾億元，對不對？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。對。這件事會分成兩個部分，一是區段徵收，一是聯外交通。

郭委員玟成：沒錯，就是概括來說，這三百多億元負債，一年光是利息就要繳納多少？

張次長邱春：有關細節的部分，我是不是可以請高鐵局朱局長來說明？因為區段徵收要求百分之百自償，所以高鐵公司現在先墊錢，先舉債借貸來支應相關費用。

郭委員玟成：所以要付利息。

張次長邱春：是。至於聯外交通部分，自償率是 72%，經費不足的部分同樣要舉債，目前這兩項業務都是舉債在進行。

郭委員玟成：本席的意思是，這麼龐大的債務，每年要繳多少利息？

主席：請高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。有關利息的部分，每年大概要繳 8 億多元。

郭委員玟成：次長，一年的利息要 8 億多元！

朱局長旭：其中占最大筆的是 200 億元的乙類公債，由於它的利率是固定的 5.875%，所以光是這部分就要支出 11 億多。抱歉我剛才說的數字有一點誤差。

郭委員玟成：這件事與交通部的政策有關，所以本席還是想請教次長，高鐵已經通車多久，怎麼一年還要繳八億多元的利息？剛才郭榮宗委員提到土地的問題，每次國有財產局拿一塊土地出來標售，最後的金額總是高到讓人瞠目結舌，怎麼高鐵標售的地，無論景氣好壞都不受影響，好像高鐵局的土地景氣永遠都很差，很奇怪！高鐵基金 100 年度的預算，銷貨收入編列八億八千七百多萬元，銷貨成本編列 5 億 3 千多萬元，收支相抵差三億多元，連繳利息的錢都不夠，怎麼這種爛攤子？交通部對此沒有任何因應對策？高鐵基金 100 年度的預算，收支相抵只有三億五千萬元左

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

右，連 4 億元都不到，怎麼夠支付利息？我覺得土地標售的進度過於緩慢，大片土地閒置在那裡，縣市政府同樣也是一個頭兩個大，看來高鐵局根本沒有辦法解決這個問題，對此交通部有沒有什麼因應對策？

張次長邱春：他們現在已經在積極招商。

郭委員玫成：上上個會期，次長在這裡的答復也是積極招商，經過了一個會期，本席今天再問次長，怎麼次長還是回答已在積極招商？本席剛才說過，收支相抵只有三億多元，光利息就要繳八億多元，這到底是在做什麼？本席實在看不懂。你不能以積極招商這句話來唬弄立法委員，為什麼會讓大筆土地一直閒置在那裡？

朱局長旭：跟郭委員報告一下，當然我們……

郭委員玫成：交通部及高鐵局的人員根本不是這方面的專業，次長，你要相信專業經理人，把這件事交給專門搞土地開發的專業經理人來處理才對。交通部要想出一個妥善的因應對策，次長您說是不是？不能隔了一年，還是回答繼續招商，土地明明一直閒置在那裡，要招什麼商？一年熬過一年，利息支出那麼多，次長有沒有周全的辦法？你們交通部是上級單位，難道一點辦法都沒有？

朱局長旭：向委員報告，我們現在手上的土地還有 190 公頃。

郭委員玫成：這些我都知道。

朱局長旭：把這 190 公頃統統賣掉是一個方法，但是統統賣掉的話，現在的價錢是不是最好的價錢？

郭委員玫成：不是這樣，你們到 99 年 8 月底的土地處分收入只有 9,000 萬元，全部土地閒置在那邊，你們都沒有辦法開發怎麼招商？像我的故鄉嘉義，高鐵站離嘉義不遠，離縣政府也不遠，你們就是沒有辦法招商。

朱局長旭：可能委員手上的資料是比較早期的，我們到 11 月底土地的收入應該已經達到 18 億元了，原來的預算是編列 8 億元，我們已經超過預算了。

郭委員玫成：你們這三個月又賣了哪些？

朱局長旭：我們最近標售了台中和桃園 11 塊的用地。

郭委員玫成：桃園的情形最不應該發生，南部房地產景氣差的部分，本席可以認同，其實你炒熱台中以北，烏日站以北的土地都應該要開發，你說嘉義站、台南站，我還可以諒解高鐵，因為南部景氣很低迷，我覺得台北市已經發展到桃園、台中了，所以這三個月標售的數量也太少。我剛才也講過，土地開發不是你們的專業，就像郵局郵政特考不考保險，所以保險經營一團糟，我認為你們交通部根本莫名其妙，你要他怎麼開發土地呢？他可能比我還不會土地開發。

張次長邱春：他也有找土地開發的財務顧問。

郭委員玫成：那也要看找到誰，全台灣開發土地的人一大堆，要看你們找到的是人還是鬼。

朱局長旭：我們聘請的應該是國際知名的。

郭委員玫成：這不是國際，台灣炒作土地聰明的人一大堆，你書讀很多，但是認真講，商業行銷你沒有讀到。今天相關建設基金，其他業務費用及雜項的編列，次長當公務人員這麼久，像苗栗站

聯外道路上一年度聯外道路的改善、新開闢編列了 500 萬元，今年度編列了 7,800 萬元，預算法有這樣的嗎？逐年的工程進度，一下子 500 萬元，一下子 7 千多萬元，民意機關的民意代表要審查預算，你也應該把年度預算、年度進度給我們，建設基金的預算哪有這樣編列的？像雲林聯外道路去年 3,500 萬元，今年 536 萬元，這些都是要花的錢，我不會阻擋地方建設，但是預算法有人這樣編列的嗎？民意機關的預算、決算審議，我擔任議員 10 幾年，然後再到立法院，我沒有看過有單位這樣唬弄的，逐年編列的工程進度哪有人這樣做的？次長是老公務人員也看不下去，你看得下去嗎？所以你來報告，我們也覺得莫名其妙，一個工程編列下去就是五千多萬元、三千多萬元。

朱局長旭：委員可能有誤解，苗栗的工程事實上已經完工了，去年編列七千多萬元，今年結算我們編列 500 萬元，整個工程就要完成。

郭委員玟成：你這結算 500 萬元是苗栗聯外道路？

朱局長旭：是。

郭委員玟成：我認為整個工程進度，例如完工要講，結算數要講，你們報告寫沒兩個字。局長你看清楚，苗栗站聯外道路去年 7,800 萬元，今年 500 萬元結算；雲林站聯外道路 3,500 萬元，99 年度有沒有 536 萬元？結算的先不講，雲林聯外道路一下子 536 萬元，一下子三千多萬元，預算法有這樣的嗎？你們當初 536 萬元是延續工程，你要逐年編列，還要寫明工程進度，結算的不算，你說明一下雲林的情形。

朱局長旭：雲林站去年是編了 1 億 500 多萬元，今年是編了 3,500 萬元，因為雲林這邊有地層下陷的問題。

郭委員玟成：你們要編列地層下陷都沒有問題，但是你們到交通委員會要把整個流程告訴我們，你看看你們預算是這樣編列的，我自己找還找不到，你們年度的工程進度要讓我們知道。我們高雄市政府這樣一個地方政府的工務局養工處逐年預算二千多萬元，細目表都要做好，預算法沒有人這樣的啦，局長，預算法有沒有這樣子？你們的工程並不是一年編列，而是逐年改善、逐年編列，你們的進度應該是這樣，但是我找不到。

張次長邱春：我們來改進，可能是我們表達的方式不妥適。

郭委員玟成：你們的建設基金都這樣搞，要花錢也要花得漂亮一點，至少要讓委員看了預算報告覺得滿意，我們已經對這三百多億元看到混亂了，再看你們處分土地，還要看你們工程怎麼做。

主席：請楊委員仁福發言。

楊委員仁福：主席、各位列席官員、各位同仁。根據報紙的報導，我們高鐵局和鐵改局兩個單位互換對方局長來擔任顧問，本席不清楚這樣的作法是否有得到毛部長或次長的同意？這件事的原委、合法性又是如何？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。這個部分雖然聘顧問都有報部裡核准，據我瞭解目前好像……

楊委員仁福：部長同意是嗎？

張次長邱春：以前批過，現在正在檢討中，是不是要互換互聘為顧問，人事處已經在檢討中，這部

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

分我們會儘速處理。

楊委員仁福：請以書面資料給本席，好不好？

張次長邱春：我們現在聘為顧問的話不能領出席費，有這樣的規定，這部分我們會來處理，謝謝委員的指教。

楊委員仁福：這裡面可能涉及合法性的問題。

張次長邱春：是。

楊委員仁福：以台灣高鐵公司 3,000 個員工來講，我們發現薪資結構一直屬於 M 型，交通部是站在監督的立場，本席始終無法看出高鐵公司有明顯的改進，而交通部是最大的股東，對於這種不公平的現象，你們已經執行了哪些比較具體的措施來改進？

張次長邱春：首先，交通部不是股東，是監督機關。第二個部分，據我所瞭解，台高公司本來副總以上最高層主管部分有 22 個人，到 10 月份剩下 11 個人，逐年遞減。事實上，據我所瞭解，台高公司很多高階職位，像副總很多出缺都不補，改由比較低層的副理、協理來代理，這部分也是台高公司目前節省開支的部分，一直在進行。

楊委員仁福：我是說高鐵公司員工的薪資結構應該給予改善，來提高員工的士氣，尤其是目前累積虧損還沒有完全澈底解決的情況下，請問台灣高鐵高階的主管最多可以領幾個月的年終獎金或績效獎金？

主席：剛才有委員提議請台灣高鐵公司列席，現在高鐵公司已經請田協理列席。

葉委員宜津：（在席位上）不是請副總嗎？怎麼變協理？

張次長邱春：他們副總剩 2 個，人都在外面，現在副總走了之後都改由協理代理。

葉委員宜津：（在席位上）那副總呢？都在做什麼？

張次長邱春：都有公事在外地，來不及過來，剛才歐董事長有打電話過來向我道歉，他說現在只剩下 2 位副總。

楊委員仁福：高鐵的虧損依舊沒有澈底解決的情況下，高鐵的高階主管能拿幾個月的年終獎金？績效方面的獎金又是如何？

主席：請臺灣高鐵公司田協理說明。

田協理延平：主席、各位委員。目前為止，我們的薪資都在合約裡面。

楊委員仁福：我問你幾個月。

田協理延平：2 個月，2 個月的績效獎金併在薪資結構裡面。

楊委員仁福：併在績效獎金裡面？

田協理延平：併在薪資結構裡面，也就是合約上就訂一年有 14 個月的薪資，那兩個月稱為績效獎金。

楊委員仁福：現在聘有多少外國籍的駕駛員或技術專家？

田協理延平：我們外籍的駕駛員現在都已經全部本土化。

楊委員仁福：本土化嗎？

田協理延平：是的。

楊委員仁福：高鐵運作那麼多年了，目前在機電、土木工程、行車調度這些技術層面上的自主程度有多高？

田協理延平：土木是百分之百，機電及系統方面，我們原先的外籍主管現在都已經退到後面當顧問，完全由本土的、在地的、本國籍的主管來接任。

楊委員仁福：你的意思是說在技術上可以自行處理，是不是？

田協理延平：應該說百分之九十九，但留了一點是希望讓這些顧問把一些經驗法則讓我們繼續學習、繼續流傳下來。

楊委員仁福：這部分是不是當初也與外國顧問公司簽訂技術採購的契約內容？有沒有納入？

田協理延平：採購的部分比較專業，我現在一時可能無法答復委員。

楊委員仁福：技術轉移有沒有納入？

田協理延平：當然有。

楊委員仁福：所以已經能夠達到幾乎可以技術自主的程度，是不是？

田協理延平：是的。

楊委員仁福：我操心的是，如果不是這樣的話，我們會被人家予取予求，造成那些外來的技術專家依舊是肥貓，換句話說，聘任的那些外國專家已經無所謂肥貓的問題嗎？

田協理延平：現在已經沒有肥貓的問題，委員剛才關心的確實是值得憂慮的問題，但是我們都已經考量在我們接續的程度內，現在我們只剩下 2 位外籍的顧問，現在完全由本土的、在地的、本國籍的主管來接任。

楊委員仁福：次長，既然如此，我們希望基於高鐵的安全，也不犧牲高鐵員工權益的情況下，能不能全面檢討高鐵人員薪資的結構，以求公平，提高員工的士氣？

張次長邱春：這個部分我們可以轉知臺灣高鐵公司來規劃研究，因為它是民營公司。

楊委員仁福：你們交通部、鐵改局是監督單位，不能要求嗎？

張次長邱春：因為它是依公司法成立的單位，在部裡面公權力的部分可能違反公司法，也不太妥適，我們會來跟它協商。

楊委員仁福：本席希望不久之後能看到這方面的改善結果，好不好？

張次長邱春：好。

楊委員仁福：剛才陳根德委員也提到，我們監委指出，這三年之內高鐵一共發生三十多次的狀況，這是人為的疏失？還是因為採購的問題而發生？

張次長邱春：據我瞭解，因為台高公司的道岔轉轍器大概有 3 個，最高到 9 個，我們一般台鐵、捷運是一個道岔一個轉轍器，一個轉轍器裡面有很多的訊號，所以很複雜，像台高公司因為高速通行，道岔很多轉轍器的話，一個轉轍器有很多訊號，所以失誤會比較高，這部分我們也要求台高公司，如果訊號不穩的話，應該緊急修護。所以目前台北市就近，以往在幾個地區都有人力待援，我也希望發生訊號不穩的話，應該是以安全為主，我們也不要貿然通車，所以台高公司應該堅守安全，但是對於乘客的停滯時間應該儘速縮短。

楊委員仁福：沒有錯，因為高鐵不論是採購機械的問題或人為的疏失也好，民眾總是受損，大家都

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

抱怨連連，而高鐵的運送條款只能退票或折價兩種方式，本席認為高鐵是不是能夠考慮提供必要的協助、必要的補助，因為站在服務旅客的角度，高鐵公司應該要檢討因為延誤的補償措施。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。我們在鐵路法的修正案裡有把這部分考慮進去，除了賠償延誤半小時或 1 小時的票價之外，實際上，如果因為延誤而造成旅客實質需要額外增加費用，我想高鐵公司或以後的鐵路營運機構都要列入補償範圍，所以，我們在鐵路法修正案中，已經將相關條文考慮進去了。

楊委員仁福：你們要提供必要的協助與補償。

張次長邱春：今天朱局長所講的部分是有一個前提，非歸責於運送人的責任部分，就應該按照規定辦理，也就是說，不是運送人責任的部分發生問題時，當然就要按規定辦理。

楊委員仁福：我希望你們能早點處理協助與補償部分，改變民眾對服務品質不佳的印象。謝謝。

張次長邱春：謝謝楊委員。

主席：請朱委員鳳芝發言。

朱委員鳳芝：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，請教次長幾個政策面的問題。我今天看到報載計程車隊業者要針對乘客打折部分由計程車司機吸收的報導，次長看法如何？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。有關陸運計程車管理部分，事實上，我們是以車隊管理為主，但委員所講的，應該是車隊在管理時，如果車隊打折，就要駕駛人自行吸收。

朱委員鳳芝：我覺得這樣是不公平的，因為計程車司機真的很辛苦，一天 24 小時都有人在營業，但做了半天……

張次長邱春：我同意委員的意見。

朱委員鳳芝：可是車隊業者打折，折扣卻要由司機吸收，如果計程車司機一個月賺 4 萬元，一旦扣除折扣可能只剩下 3 萬元。對此，交通部有何處理措施？

張次長邱春：我們部裡面的意見跟委員一樣，我們也有跟公會協調，也就是說，這部分應該由車隊吸收，不應該由司機吸收。

朱委員鳳芝：據某司機表示，現在任何事情，包括打折和稅款等等，全部都是由司機吸收，老實說，他們是弱勢，已經很可憐、辛苦了，必須要靠行大車隊業者，所以對於他們來說，真的很不公平。

張次長邱春：所以現在我們部裡面研議要訂定車隊管理辦法。

朱委員鳳芝：你什麼時候可以作結論？結論為何？

張次長邱春：我們會跟業者協調，也會朝立法的方向來做，包括車隊的管理、車隊跟駕駛人契約訂定部分或定型化契約部分等等，這些目前路政司都有在進行。

朱委員鳳芝：我希望你們趕快作出決定，因為報紙寫需要 3 到 6 個月時間，我認為太久了，應該在最近就作出決定。

張次長邱春：好。

朱委員鳳芝：雖然今天的議題是審查高鐵和鐵路部分的預算，但是昨天發生遊覽車在阿里山撞山意外，造成 3 死 26 傷，我的意思是，我們一直希望遊覽車都是新車，但是鐵路常常誤點，有時也會出狀況。所以，臺灣現在最重要的就是如何行得安全，現在交通部是遇到問題時趕快解決還是針對目前不論是天上飛的或地上走的交通工具，都有一套安全機制跟安全預防措施，有沒有？

張次長邱春：有，但是因為鐵路和遊覽車的遊客型態並不相同，所以，一般鐵路都是以長途為主。

朱委員鳳芝：你不必管遊客是誰，最主要的是每個人坐在車上都感覺到非常安全與舒適，如果行得不安全，就會影響到觀光客，當然，對國內民眾來說，可能沒有辦法，但是如果觀光客覺得坐遊覽車或鐵路都會出事，如此一來，他們還敢來坐嗎？因為最近發生一連串的交通事故，請問次長，你們有沒有針對整個的行車系統作討論和預防措施？

張次長邱春：都有。

朱委員鳳芝：都有嗎？如果有的話，是否從現在開始就不會再發生任何意外？光用講的比較快，但是要……

張次長邱春：這次遊覽車發生意外，真正的原因，我們還沒有……

朱委員鳳芝：他們表示，本來要坐的是新車，但卻來了一台舊車，為什麼你們還准許舊車載客呢？這些都是你們管理的問題。

張次長邱春：事實上，從上次發生梅嶺車禍事故之後，我們部裡面也曾經作過要求，希望車齡 12 年以上的車子不能行駛特殊山路，但是一提出來以後，外界並不接受，所以目前還未執行，不過我們有公告特殊山路也不能去。

朱委員鳳芝：我們希望在發生那麼多的交通事故之後，你們內部的檢討會上，應該想好每個層面的預防措施，否則再發生交通事故，對臺灣的形象影響會很大。

張次長邱春：我們有規定 10 年以上的遊覽車 1 年要檢驗 3 次，還要附上保養證明，而且現在我們也希望大客車……

朱委員鳳芝：可是這樣也沒有用，照樣還是發生這些事情。

我們先回到今天的議題，因為臺灣很小，高鐵是聯接臺北到高雄的交通工具，我們知道有些縣市也希望中間能跳躍式的設站，我們看到大陸的交通系統，無論是從北京到上海或廣州到新疆，鐵路規劃為四縱四橫；反觀臺灣的交通系統，到底是以什麼為主？我知道以前南北運輸可能要靠飛機，但現在被高鐵打敗了，所以也沒有辦法。請教次長，除了高鐵以外，其他的行車系統是否都能非常便利，也都能買得到票，然後，下車後的聯外交通系統或工具是否都非常方便？

張次長邱春：我們在西部幹線都是以高鐵為主臺鐵為輔的無縫結合，包括國道客運和公路客運都是無縫結合；在東線部分，則以臺鐵為主，客運為輔的無縫結合，事實上，毛部長在這部分也琢磨很深，而且目前在無縫結合部分，除了資訊系統顯示以外，還有車站的補助。

朱委員鳳芝：在臺灣尤其是臺北的捷運卡可以和悠遊卡或便利商店結合，未來從南到北，包括高鐵、鐵路、汽車等，是否都能一卡通用？

張次長邱春：因為一卡通用，就會牽涉到要保障這張卡，這樣也不好，所以，最近臺鐵推行大概從瑞芳到新竹可以多卡通，也就是說，這部刷卡機不論是用桃園的智慧卡、臺北的悠遊卡或高雄的

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

捷運卡都可以刷，也都沒有問題。我們也輔導全省的汽車客運業以後都要裝機，讓各卡都能通用。

朱委員鳳芝：大概何時實現？

張次長邱春：有關這個問題，容我請陳司長向委員說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。在公路客運業上，最快在今年年底北中南會各有一條示範路線，大概過年之後，從臺灣北部、中部到南部，會有六千多輛客車。原則上，我們分3年輔導一萬多輛的公路客運業者都會裝機。

朱委員鳳芝：我們希望能趕快現實。

另外，我們知道最近中國大陸中國鐵道部開了鐵道的會議，據我的瞭解，歐董事長和局長也有與會。中國鐵道部表示，要將聯結大陸和臺灣的兩條高鐵列入規劃研究議程中，他們自認為大陸的高鐵技術是一流的，技術和錢都不是問題，打算要從平潭島和廈門等兩地，分別跟臺灣的北部和南部聯接，我看了一下地圖，也就是從平潭到臺北和從廈門到南部的結合。次長認為可行性有多高？

張次長邱春：因為我沒有看過這種公文，在技術上是不是……

朱委員鳳芝：與會的局長有沒有聽到這項消息？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。那天開會時並沒有這樣說，因為他們是在事後提供給媒體一份很厚的參考資料裡面才有提到，我個人認為，這不只是技術的問題，更是政治的問題，所以截至現在為止，我們都沒有參與也沒有作這方面的思考。

朱委員鳳芝：你也認為只要有錢或技術就沒有問題，對不對？只是我們不要這樣做。

朱局長旭：因為那麼深的海峽隧道，而且長度很長，在國內的技術來講，我們還未遇到過。

朱委員鳳芝：所以，到目前為止還是不可行，只是他們一廂情願而已，但是不可否認的，大陸的技術真的是不錯了，尤其現在中國大陸各地都正在蓋高鐵，甚至於美國都要引進大陸的技術團隊，所以，我們也不可忽視。

我們回過頭來看高鐵，高鐵年年虧損，我們看到臺北地檢署也請了高鐵前董事長殷琪說明，她表示董事長只負責協調並不負任何責任，是這樣子嗎？一家公司的董事長只負責協調，一般的董事長，無論公司發生什麼事情，都要負很多的責任，包括刑事、民事等責任，甚至還要被關或被罰，但殷琪說，她只負責協調，所以，都不關他的事，對此，請問局長看法如何？

朱局長旭：因為我不曉得她跟檢察官或地檢署是如何報告的。

朱委員鳳芝：憑你個人對公司業務的營運所瞭解的，董事長只負責協調嗎？若是如此，董事長就太快樂了，又領高薪，也不需要負責任。

張次長邱春：後來我看到她在後面有講一句話，前面是負責協調，但重要決策會提到董事會上通過。

朱委員鳳芝：她還是推給董事會，自己還是沒有責任。所以，我覺得從一開始高鐵就是由那幾個人

，從中攪和圖利，才會演變成今天的局面，我太清楚了，因為所有的 BOT 案的任何發包都是自己去發包，也不需要依採購法來公開發包，所以，她們自己都賺飽了，現在高鐵虧損，留了一堆爛債，最後把問題都丟給政府，所以，站在交通部的立場，你們應該好好的看清楚，為了納稅人而據理力爭，可以嗎？

張次長邱春：檢調單位調查結果出來後，我們會按照結果來……

朱委員鳳芝：你看到不合理的部分，就要提供資料。

張次長邱春：我們是沒有問題的。

朱委員鳳芝：好，謝謝！

張次長邱春：謝謝朱委員的指教。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，請蔡委員錦隆發言。

蔡委員錦隆：主席、各位列席官員、各位同仁。請教朱局長，今天我們是審查高鐵相關建設基金的預算，但是我看到了某些問題，所以，我要就教於局長，我看高鐵局的結構，你們的預算 100 年時短缺了一億多元，累積已經短少了 331 億元，你們的資產只有 320 億元，負債總數達 649 億元，包括長期負債加上短期負債，每年需要繳的利息是八億多，對不對？也就是說，流動負債 418 億元的利息就高達八億多了，還不包括長期負債在內。對不對？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。乙類的是固定的，大概是 11 億元左右。

蔡委員錦隆：如果一家私人公司負債這麼高，資產這麼少，應該早就破產了，對不對？

朱局長旭：是。

蔡委員錦隆：高鐵局就像是一家公司的董事長，現在你經營的這家公司應該宣布破產了吧！

朱局長旭：因為這是國內第一個 BOT 公共工程合約，以目前的狀況而言，當然，我們事後回想起來，它的自有資金少，銀行貸款多……

蔡委員錦隆：這並不是我要講的重點，因為你們的主要業務有區段徵收、標售土地、聯外道路、出租動產和不動產，請問局長，新竹站的場站區已經標出去了嗎？

朱局長旭：新竹站分為兩個部分，在產專區時，我們已經標讓給國科會作生物科技研究，至於其他部分包括住宅區及商業區，竹聯也有標售，標售狀況還好。

蔡委員錦隆：這幾年大家都知道房地產飆漲，政府為打壓房地產，提出了各項措施，現在價錢很好，你不打算處理嗎？出租也可以，不然任其荒廢在那裡，現在有很多的場站都沒有計畫，也標不出去，為什麼不充分利用讓它出租或標售呢？

朱局長旭：區段徵收以後，我們可以處分的土地大概有三百多公頃，經過這幾年來，我們的標售、標讓及標租部分，事實上，我們已經處理了 110 公頃，還剩下 190 公頃……

蔡委員錦隆：這些是標售或標租不出去的？

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：當然，因為前兩年有金融海嘯的問題。

蔡委員錦隆：局長你不要扯得太遠了！現在房地產價格正在高漲，為什麼你們不趕快賣掉，減少一點負債？

朱局長旭：事實上，剩下的 190 公頃中，大概有 100 公頃是屬於產專區的用地，每個車站都有，另外的 90 公頃則是商業或住宅用地。

蔡委員錦隆：你身為公司的董事長，難道都沒有要處理或出租嗎？出租收租金也可以抵銷一些利息。

朱局長旭：我們有整體的規畫，因為我們這裡還有……

蔡委員錦隆：你已經規劃幾年了，到現在還在規劃！如果一家公司讓你這樣經營不是早就倒了嗎？這 11 億元是民脂民膏。

朱局長旭：假如今天 190 公頃的用地可以在一個晚上的時間標出去，可是價格並不會是最好的，所以，我們必須……

蔡委員錦隆：你的意思是，臺灣房地產價格還會再飆漲，政府打壓無效？

朱局長旭：因為高鐵的計畫是屬於比較長期的計畫。

蔡委員錦隆：你不要用這種口語或理念來經營這家公司，否則公司早就倒好幾次了。這 11 億元的利息也是民脂民膏，你們可以出租啊！

朱局長旭：我們每年都有標售土地。

蔡委員錦隆：據我的瞭解，有很多的場區都出租為停車場或讓別人經營之用，也是一項收入，但是，你們現在都沒有處理，放任土地閒置在那裡，不但賣不出去，而且價錢也不是最好的，表示六星總裁和國家政策都有問題，房價應該還會飆漲，因為打壓房價也沒有用。

朱局長旭：事實上，我們每年都有標租、標售和標讓，舉臺中用地的案子為例，從今年開始我們已經有初步的成效，我們有 2 塊地已經標租出去了，另外陸續還有 10 塊地……

蔡委員錦隆：局長，我覺得如果是 1 個好的 CEO，不會放任我們的資產有好的價錢卻不賣，也不會放任可用的土地丟在那裡、荒廢在那裡。可以出租的，你就出租，短期、長期都可以，像停車場，租賃公司也租很多，這些可以收入租金，免得每年繳那麼多利息，我覺得在觀念上應該要改正，應該要充分運用。好的資產活化是充分運用，才不致造成公司虧錢，高鐵局這幾年大概每年答案都差不多，但是我覺得應該有很多可改善的空間，像許多應收的款項就該收回來，例如高鐵局所提供的回饋金，你說是 5 年，一定要等到第 5 年才能收回來嗎？這是 1 個 CEO 的概念啦！

朱局長旭：我想跟委員報告，今天雙方簽訂合約後，假使他有盈利的話，是可以每年按百分比來抽成。

蔡委員錦隆：這個剛剛已經講過了，不用再講了。我覺得你應該是從經營管理的概念來切入，一旦經營的理念沒有導正，你就沒有辦法活化你的資產、充分運用你的優勢，當然每年都在持續虧損；但你是可以減少虧損、增加很多收益。

第 2、管理，我看高鐵的管理幾乎失控，不止軌道行駛區域不完全，電機系統永遠不穩定，還有自動駕駛及人員的管理上，這都需要加強，尤其現在每天乘客大約高達 10 萬人，這不得了耶

！局長，出了事就不得了！坦白講，像軌道行駛區域不完全，11 月 19 日發生架空線遭異物勾住致使高鐵跳電事件，這個很嚴重！這件事沒有處理，讓老舊電線掉落，至今連一份報告都提不出來，這個不像話嘛！這麼多人的安全！

朱局長旭：我想跟委員報告，我們初步的報告已經提送給委員。

蔡委員錦隆：我知道，但是這經過我們再三的催促才拿出來的，你本來不是講要 1 個禮拜嗎？為什麼拖那麼久？這麼一個小小的事件，我真的覺得高鐵在管理上需要加強！

另外，還有人員在睡覺，到底自動系統有沒有辦法自動駕駛？工作人員在那裡有什麼作用？如果像上次睡覺事件，車子超過幾百公尺之後再緊急煞車，這樣對乘客的安全如何保障呢？

朱局長旭：我想基本上高鐵的系統是 1 個 ATC 的系統，有自動煞車的保護裝置。上次所謂人員因為吃了藥有昏睡的狀況，事實上高鐵公司已經開除該名駕駛；除此之外也加強人員尿液的篩檢，因為所有吸毒的藥物……

蔡委員錦隆：坦白講，不只是這一些，還有地層下陷也是 1 個問題；我想臺灣高鐵已經成為臺灣人民必要的一部分了，如果出了大問題該怎麼辦？尤其像現在轉轍器故障，你知道已經 31 次了，如果一不小心，可能 2 部車就要相撞，而且北部隧道又多，在地下行駛更慘；諸如此類的管理問題，到底能不能改善好？

朱局長旭：我想臺高公司 3 年來的營運，仍有許多缺失需要改進，我會督促臺高公司逐步改善。至於剛才委員所提，轉轍器故障是因為訊號收不到，車子會停下來，我想基本上這個系統是安全的，所以它才把車子停下來，不過當然會造成旅客的不便，這方面我還是會要求。還有未解決的問題，仍應針對問題請臺高公司儘速做一些改善。

蔡委員錦隆：因為道岔訊息異常，可能導致原本走這條軌道的車，跑到別條軌道去，你知道嗎？也可能造成……

朱局長旭：跟委員報告，像這種異常根本不會讓車通過，車子就要停下來。

蔡委員錦隆：對，就是這樣停 31 次嗎？

朱局長旭：對呀，這樣當然會造成旅客不便。

蔡委員錦隆：會不會發生因為沒有注意到、或是人員睡著了沒看到有個警示壞了，而造成相撞？也有可能耶！有沒有可能？局長。

朱局長旭：我想這個系統是通過測試的，我國是引用新幹線參考系統，新幹線系統從 1964 年開始，已經有 46 年營運經驗，到現在為止，沒有出任何狀況。

蔡委員錦隆：局長，我國高鐵可說是歐日混合，是混血兒。

朱局長旭：不是說歐日混合，因為它的設計還是由日本新幹線公司的設計、施工、安裝、測試，所以它可以選擇任何配備和子系統。

蔡委員錦隆：提出這麼多問題，主要是覺得高鐵已經成為臺灣人的一部分，不能出狀況，需要在管理上落實；對於高鐵，我們有太多疑問，大家處在一定要使用、但是又高度的不確定性，對這些質疑，你有責任給臺灣人民一個可以安心搭乘的交通工具，我覺得你應該從管理以及其他來加強；因為不管在整個營運或管理上，都應該多多加強，高鐵還有很大的改善空間。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：是，謝謝委員的指教。

蔡委員錦隆：謝謝你。

主席：請王委員幸男發言。

王委員幸男：主席、各位列席官員、各位同仁。謝謝主席讓我先發言。請問朱局長，你的職責，是不是要督促、監督高鐵公司整個營運、運作、管理？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。這是我們責無旁貸的責任。

王委員幸男：我現在就區域平衡與停站公平性請教，目前臺灣有 5 都，已經有 5 都了，第 1 都是臺北市、第 2 都是新北市，然後是臺中市，以及新增的臺南縣市、還有高雄市。這個 5 都，所有高鐵站都有經過，只有臺南沒經過，這樣公平嗎？快車喔，我是指快車。所以在我國新的行政區域劃分後，我希望快車能夠把臺南列入停站之一，有沒有可能？

朱局長旭：我想我會順應新的 5 都的趨勢，我可以請高鐵公司田協理來檢討一下。

王委員幸男：高鐵公司有代表來嗎？請來做一個說明。

田協理你好，我剛剛用臺灣話講，你可能聽不懂吧？

主席：請臺灣高鐵公司田協理說明。

田協理延平：主席、各位委員。聽得懂，我吃臺灣米長大。

王委員幸男：好，吃臺灣米，多謝，不過看起來不像臺灣臉。我剛才請教朱局長，現在臺灣的行政區域是 5 都，其他 4 都高鐵的快車都有停，唯獨從明年 1 月 1 日新開始的新臺南市快車沒有停，我希望增加快車也可以停臺南，變成高雄、臺南、臺中、板橋到臺北都有停，有沒有困難？

這個是有它的依據，臺南市要升格是人口數有超過 200 萬人，這是基本數據，所以我們提出這個請求，我們認為非常合理，協理能不能答應？還是要回去跟歐晉德報告？

田協理延平：我想以我的位階還不能馬上跟委員回覆肯定答案，但是我回去會立刻跟董事長報告。因為站在服務旅客的立場，您的建議我覺得非常值得參考。

王委員幸男：我曾經計算過高鐵行駛的整個時間，如果從高雄開出，快車不是每站都有停，臺南的快車 1 個鐘頭 1 班，你多停了 1 個臺南站，頂多不超過 5 分鐘，對不對？

田協理延平：差不多 6 分鐘。

王委員幸男：你多 6 分鐘，給臺南有一個公平讓快車停站的機會，這樣才有公平，不然 5 都是講假的。我們可不是講假的，是真的已經升格做直轄市、院轄市了，希望協理向歐晉德 CEO 作報告，好不好？

田協理延平：是。

王委員幸男：我們也希望能得到好的回答，不然我們會去抗議。

田協理延平：是，跟委員報告，我們再好的計畫做完，都還要高鐵局核准的，我想這個計畫，我們會來規劃。

王委員幸男：高鐵局長馬上回答，他們計畫報上來，你准不准？

朱局長旭：我想請他提出 1 個檢討報告以後，我們再來審查。

王委員幸男：不是，現在臺南市人口數也超過 200 萬了，這樣申請核准嗎？可以嗎？

朱局長旭：我想我上面還有交通部啦，程序上，我……

王委員幸男：請張次長來，部長沒來，換你來說明。次長請回答，你如果說不，以後臺南不給你去

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。這個部分，我想是不是等他報來後，再做通盤檢討。因為關於這部分，高鐵的意思我還不曉得，如果高鐵公司本身有困難……

王委員幸男：增加 6 分鐘，給臺南 1 個公平的機會，這個你不能答應嗎？原則上答應，細節再來研究嘛，好不好？次長。

張次長邱春：我回去再研究研究，好嗎？因為在這裡要我答應，我事先心理都沒有準備，我想這個部分，因為還要看跟營運合約有沒有關係？

王委員幸男：沒有，高鐵公司有百分之百決定權，但是高鐵公司要報……

張次長邱春：因為營運合約有規定，南北有最短時間限制，不得高於多少，有 90 分鐘的約束。

王委員幸男：現在高鐵最快的快車是幾分鐘？

張次長邱春：96 分。

王委員幸男：沒有超過，就把臺南加進去也沒超過 1 個半鐘頭。

田協理延平：停了就超過那 6 分鐘。

張次長邱春：會超過，就是超過 6 分鐘。

王委員幸男：合約內容能不能從立法委員這裡做修正？

張次長邱春：合約的修正要經過協調委員會來雙邊認證。這個是新的議題，以前都沒有這種情形，據我了解，這部分主要還是營運合約的問題，因為合約規定不得超過 1 個半小時，如果加這 6 分鐘，我想對營運合約是有一點違反。

王委員幸男：那些都是死的，因為時空都在轉變嘛。

張次長邱春：是不是容我回去就法制面、營運面再做通盤檢討。

王委員幸男：以前是 3 都，現在變 5 都。

張次長邱春：委員的意見我都認同，是不是讓我回去就法制面、營運面作通盤檢討？

王委員幸男：好，請次長回座。請教高鐵局長，你有沒有搭過高鐵？

朱局長旭：經常搭。

王委員幸男：當你從桃園、新竹、苗栗到臺中，經過這個隧道段、山地段，你有沒有覺得你的通訊是完全中斷？

朱局長旭：如果我有緊急事件要聯絡時會產生斷訊的狀況。

王委員幸男：我是幾乎每天搭高鐵，因為有時候在服務、公務上要連絡；我也曾看過許多外賓上車就打電腦，他們以網路聯絡商品的進貨、出貨、購物等商務，差不多到達那個路段大家都停頓，因為電話不通、網路不通。請問局長，你們從一開始就應該籌劃好整個高鐵路段，對消費者、乘客的通信權益應該可以保障，為什麼把這個漏掉了呢？

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：跟委員報告，這個合約簽訂，大概在民國八十幾年的時候，當時行動電話是有，但尚未開始大量普及，所以那時候合約並沒有針對行動電話做要求，反而是針對車上的公用電話，事實上隨著整個時空轉變，現在公用電話使用者減少，為此我們也把這個議題，因為公用電話遲遲還沒有停掉……

王委員幸男：好啦，我跟你說，你現在這樣做。我已經知道這有些缺陷、有些錯誤，可是你們以前沒有注意到，所以我要求局長，今天我們會給你一個決議。

因為你沒有強力去監督、督促，包括高鐵公司在山區地形、隧道裡面的通訊，你沒有讓他們裝設斜坡電纜、在隧道裡面設置基地台，致使手機、網路通訊完全中斷。這是你們未盡到責任，所以你們的服務費用三百三十多萬元，我要刪減1半。你再來立法院向委員報告，我要求你督促高鐵公司和業者，你要督促業者儘量施工，我們在時間上、工程上給你配合，你如果不在1年內完成，服務費不能給你。

在此，我也要提醒高鐵公司田協理，現在你們在隧道裡要設置斜坡電纜，或在隧道中裝設基地台，你們都是讓業者來申請、然後讓業者平均負擔費用，你們現行制度是這樣，那都是消極的配合。

今天我要跟高鐵路局長說，你是應該非常積極去督促，今天全段有四十多個山洞，比較長的、或是施工困難的，統統可以同時一起施工的，為什麼要一段做完再做另一段？怎麼不一次完成？為什麼不能同時施工、發包呢？這都是你們沒做的工作。對於手機消費者、高鐵乘客來說，這些路段不能通訊、無法接收，等於就變成聾啞段，我覺得這非常不公平。所以我要求局長、協理，你們要化消極為積極，不要一節一節做，好像香腸，你就全部貫通、同時施工，這是可以做的事情，已經三年多了，你應該給乘坐高鐵的手機使用者一個公道，差不多會有半個鐘頭聽不到，這樣聽不到、也不能說話是很痛苦的，因為我經常有事務需要全程聯絡，讓我覺得非常不方便，如果只是3個月、1年，我都還可以忍耐，3年多了還沒通，這說不過去。

放眼全世界各國，哪個工程像這樣？你看看那個多佛隧道（Dover），他們通車的時候，幾個鐘頭在海底幾百公尺以下，都可以通話，為什麼人家那麼複雜、高難度工程的隧道統統可以做到？而我們臺灣只是過一個山洞就通訊不通？這個講不過去。所以局長，你要盡一點心、盡責地督促他們，你不要太消極化，只等待人家來申請再讓他做，這樣不對啦，好不好？

朱局長旭：跟委員報告，我們不止會要求高鐵公司，因為這裡面還牽涉到通訊業者要全力配合。

王委員幸男：我現在不是建議喔，你要限期完成，我是要求！如果你連這一點都做不到，我們還會在進度上給你作配合，所以你要限期完成，看全線有幾個山洞、山區，一次就完成工程，一次就讓通訊者很流暢通訊，這樣好嗎？局長。

朱局長旭：我們會去努力。

王委員幸男：好，謝謝你。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。高鐵基金到明年底預計短絀331億元，最大的因素是土地開發不順利。但今天高鐵路口頭報告4頁當中，每一頁都提到土地開發，土地開發是占最

大宗。今天審查高鐵基金，你們唯一可以說明財源沒有問題的理由就是土地開發，包括次長的口頭報告也一樣提到這一點。但事實上，土地開發情形卻讓人長嘆一口氣。以今年的土地開發來講，總共標售金額只有 9,066 萬元，而且全部都在桃園站，其他統統沒有。請問局長，你讓我們如何審查土地開發的基金？說你們有收入可以做好土地開發的工作？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。因為時間差的關係，我們到 11 月已經標售 18 億元的土地開發，包括台中和桃園。

葉委員宜津：到 11 月就有 18 億元了？

朱局長旭：對。

葉委員宜津：但你們還是短絀 331 億元，希望到 11 月的資料趕快給我們，既然我們今天審查基金預算，你們就應該提供相關資料，不是只有口頭講你們要土地開發。你說到 11 月已經有 18 億元，你確定這全部都會標售出去？

朱局長旭：對，18 億 7,000 萬元。

葉委員宜津：你們請了所謂專業顧問團來協助辦理特定區的開發、招商和土地標售，是不是？

朱局長旭：是。

葉委員宜津：你們花了多少錢聘請顧問？

朱局長旭：我們的顧問是逐件按人業數來計算。

葉委員宜津：你說什麼？

朱局長旭：我是說逐件，例如新竹站、桃園站等區域逐件聘請顧問，按人業數來計算金額。

葉委員宜津：逐件是有幾件？你們是依站還是依件？這兩者相差很多，是每一件開發案都聘請一家顧問公司嗎？這些資料也應該提供給我們，不然我們真的不知道該從何審起。

朱局長旭：除了標售之外，我們還有產專區的規劃研議以及招標文件的擬訂等工作。

葉委員宜津：你們到底請了多少顧問公司或顧問團？

朱局長旭：土地開發顧問只有一家。

葉委員宜津：本席聽不清楚。

朱局長旭：只有一家。

葉委員宜津：你剛才說逐件聘請顧問，現在又說只有一家，到底是怎麼一回事？

朱局長旭：所謂逐件是指就每一站區的個案來做處理，按照他所花的人業數來支應費用。

葉委員宜津：只有一家是指哪一家？

朱局長旭：需要報告出來嗎？

葉委員宜津：這有機密問題嗎？

朱局長旭：沒有機密。

葉委員宜津：本席問你，你當然就需要回答。

朱局長旭：是仲量聯行。

葉委員宜津：這部分也請你提供書面給我們。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：是。

葉委員宜津：請問這總共花費多少錢？

朱局長旭：能否一併在書面提供？

葉委員宜津：本席要你現在告訴我數目，我要看這是否合理？

朱局長旭：合約書是定 2 年。

葉委員宜津：顧問費是多少？

朱局長旭：合約書的顧問費是 2,600 萬元。

葉委員宜津：是兩年 2,600 萬元？還是一年 2,600 萬元？

朱局長旭：合約書一次是定兩年。

葉委員宜津：所以兩年的合約費用是 2,600 萬元？

朱局長旭：是。

葉委員宜津：本席繼續請教局長，這些開發顧問到底都在做什麼？顧問費總數是兩年 2,600 萬元，但你剛才又說這是計件論酬，請問每件分別再給多少錢？

朱局長旭：每一個案子都是按照人業來計算。

葉委員宜津：本席就只問你今年，今年標售 18 億元，你給多少顧問費？

朱局長旭：標售土地 18 億元的部分是我們自己來執行的。

葉委員宜津：所以兩年下來他們根本沒有做半件，是不是？

朱局長旭：他們是負責招商和土地開發的部分。

葉委員宜津：請問他們做了什麼？既然 18 億元是你們自己進行土地標售所得，請問他們做了什麼工作？

朱局長旭：廣泛來講，他們有負責市場調查等工作。我這裡有一件高鐵新竹站世興段商業區的聯合開發，這是現在已經在進行的工作；另外還有台中商業區的標租作業也已經在進行中。已通過的部分則有台中站第 28、31 地號。

葉委員宜津：你不需要講這些，本席直接問你，所謂兩年是從什麼時候到什麼時候？是不是從民國 97 年 9 月到 99 年 12 月？

朱局長旭：我要請同仁提供資料。

葉委員宜津：召委，本席的發言時間已經過了一大半，但不管我問什麼，他都不知道，我要怎麼問下去？誰知道就一次上來說明，不要故意拖延我的時間。

朱局長旭：兩年是從民國 98 年 7 月到 100 年 7 月。

葉委員宜津：我指的是顧問聘用時間。

朱局長旭：對，就是從民國 98 年 7 月到 100 年 7 月。

葉委員宜津：但預算書上寫的聘用期間是從民國 97 年 9 月到 99 年 12 月，所需經費是 8,106 萬元，分別是 97 年度 692 萬元，98 年度 3,806 萬 6,000 元，99 年度是 3,607 萬 4,000 元。請問這是什麼費用？為什麼你們的預算編列數和報告內容不一樣？召委！我真的沒辦法問下去，不管問什麼，他都不說。

朱局長旭：剛才講的是預定期程，實際的期程會往後延。

葉委員宜津：我講的是預算編列的期程，你們一直到 98 年度才實際標售出去，請問 97 年度的 692 萬元怎麼處理？不管我問什麼，局長都不知道，我怎麼繼續問下去？

主席：原則上我們是請朱旭局長回答，假設局長有問題，請同仁協助。

葉委員宜津：本席問到現在為止，他什麼都沒有答復我，所以我的發言時間要重算，我乾脆不問這個，反正他什麼都不知道。本席要求時間重新計算，因為他一個問題都沒有回答本席。

主席：我們酌予增加 2 分鐘時間。

葉委員宜津：如果不讓我講，等一下提案我就逐次上來問，結果也一樣。你們這種回答方式，讓我們怎麼審查和通過你們的預算？本席直接這樣說，這家顧問公司到現在為止對高鐵的貢獻是零，真正收入是零。預算書上面的數目是八千多萬元，和你告訴我們的二千多萬元有落差。預算書上面寫的是 8,106 萬元，你剛才說實際標售出去是二千多萬元，顯然預算編列是灌水灌太多。我不知道是你預算灌水灌太多？還是顧問公司只會紙上作業、紙上談兵？他們不必有收入，所以兩年只需要二千多萬元。但無論如何，到今天為止，我們看到的是這家公司對土地開發、招商的貢獻是零。以後不知道會如何，但到現在為止的收入就是零，本席要提醒次長和局長這一點。

朱局長旭：報告委員，能否讓我們說明一下？

葉委員宜津：你剛才已經說明半天了，也就是未來可能會有收入，但到現在為止，我們沒有看到任何收入。

朱局長旭：事實上已經有收入了，高鐵台中站區的第 28、31 地號共有八千八百多坪，現在由南仁湖得標，目前他準備投資做展覽館、主題餐廳和商業中心。

葉委員宜津：錢收進來了嗎？

朱局長旭：我們已經簽約了。

葉委員宜津：所以錢到現在還沒有收進來，那 18 億元都是土地標售，不包括招商收入。

朱局長旭：這個合約和 18 億元沒有關係。

葉委員宜津：南仁湖的合約部分可以收多少錢？

主席：請交通部高速鐵路工程局第五組陳科長說明。

陳科長慧君：主席、各位委員。我們一年的租金是按照公告地價的 6.8%。

葉委員宜津：這樣可以收多少錢？

陳科長慧君：一年有六百多萬元。

葉委員宜津：你們給了二千多萬元的顧問費，一年收入只有六百多萬元？

陳科長慧君：兩千多萬元的案子其實是包括 5 個站的特定區。目前有做的包括桃園場專區開發案，這在明年才會招標；已經招標出去的是台中這幾個站；另外還有一個正在待標中。

葉委員宜津：兩年已經過了一半，二千多萬元乘以一半也有一千多萬元，但你們招標出去的只有六百多萬元，這種生意的算盤還真會打？次長應該聽得懂，本席對高鐵局的土地開發很有意見，因為時間的關係，我們等一下再慢慢談。本席再請問一下，丸紅公司牽涉的問題除了利益，還有安全的問題，丸紅公司的案子現在到底如何了？他還有繼續向你們求償嗎？這問題解決了嗎？

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：目前是沒有。

葉委員宜津：沒有解決？還是沒有求償？

朱局長旭：沒有求償。

葉委員宜津：目前沒有動作並不表示他不再求償了。

朱局長旭：我們已經和他達成共識，目前還是以執行合約為先。

葉委員宜津：其中有一個問題，按照合約，你們要求丸紅公司要採用易抽換天然橡膠材質的防震鋼質彈簧。但丸紅堅持用比較便宜的 PU 材質作為防震材料，而且這比較不易抽換。你們的新聞稿表示不同意丸紅公司這樣做，請問這該如何處理？

朱局長旭：雖然丸紅提出相關材料，但他所提的材料不符合合約規範，我們已經拒絕而且退回去了。現在已經核定的材料包括天然橡膠和鋼製彈簧，這些都可以抽換。

葉委員宜津：他有開始這樣做嗎？

朱局長旭：後續還有一些設計會持續提供給我們。

葉委員宜津：所以防震工程到現在為止，他都沒有照你們的要求來做？

朱局長旭：不是，只是他設計還沒有完成。

葉委員宜津：丸紅可以喧賓奪主先說要求償，而且他沒有照合約來做，難道高鐵局不能向他求償嗎？

朱局長旭：針對沒有照合約的部分，我們會先以書面拒絕或退回。

葉委員宜津：這件事要堅持。再來，現在機場捷運出現很多問題，本席逐一來問，請問將來機場捷運 21 個車站一共會有幾個閘門？

朱局長旭：委員是指防洪閘門？

葉委員宜津：不是，是通關的閘門。

朱局長旭：委員指的是月台門？

葉委員宜津：我指的是月台閘門。

朱局長旭：每一個車站都有月台門。

葉委員宜津：不是月台門，是買票進出的通關閘門。

朱局長旭：也就是自動收費的閘門，每一個車站都有。

葉委員宜津：總共有多少個？你又知道了？

朱局長旭：因為數量有幾百個，我要請同仁提供資料。

葉委員宜津：你還是不知道。

朱局長旭：這會按旅運量的多寡來安排閘門數量。

葉委員宜津：本席再跳過閘門這個問題，我真的不知道我問的有多少你們是知道的？拜託你們下次要準備好再來，這些都是你們的業務，也是預算審查相關的問題。本席問局長他都不知道，我換問次長，次長，將來機場捷運的營運是由誰負責？是高鐵局？還是台北捷運、新北捷運或桃園縣？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。未來是由桃園捷運公司負責。

葉委員宜津：所以未來是桃園捷運公司負責？

張次長邱春：是。

葉委員宜津：這會以 OT 方式經營嗎？

張次長邱春：不是，未來還是由他們負責地方營運的事情。

葉委員宜津：相關營運計畫是如何？你確定未來是由桃園捷運公司負責？

朱局長旭：根據大捷法，營運部分是由地方負責，桃園縣政府是地方營運的主管機關。

葉委員宜津：相關營運計畫會是如何？

張次長邱春：現在已經成立公司，交通部也有派員參加。

葉委員宜津：以後會有類似高鐵的回饋金收入嗎？

張次長邱春：應該不會。

葉委員宜津：這樣的話，機場捷運比台北捷運好賺，全部都是中央出錢，再交給地方政府營運。怎麼那麼好，台南也要。

朱局長旭：他要負責所有營運事宜和虧損，所以營運公司從成立開始可能就要考慮折舊等問題。

葉委員宜津：好，台南也要全部由中央去做，然後由台南經營，自負虧損。如果每個站都這樣要求，你們可以做到嗎？不然你們就是厚此薄彼。

朱局長旭：向委員報告，台北捷運剛開始營運的前 5 年也是象徵性的收 1 億元租金而已，為的就是讓它營運初期能增長運量，然後慢慢培養運量。

葉委員宜津：這個本席有意見，恐怕會有厚此薄彼的爭議。自負盈虧以外，我認為應該要有一點回饋金，要不然恐怕大家將來會要求比照辦理，屆時中央將無法負擔，而且你們也不能厚此薄彼。本席應該還有 2 分鐘，對不對？

主席：2 分鐘已經加過了。

葉委員宜津：本席最後再問一個問題，馬上就要有機場捷運，次長剛才的口頭報告提到，機場捷運和台北捷運一樣，會有悠遊卡一卡通。

張次長邱春：應該是多卡通。

葉委員宜津：本席非常贊成多卡通，現在是通路的時代，誰擁有最多的通路，誰就是王。但你們的多卡通很奇怪，只圖利統一超商 7-11，其他要加入的業者，你們都不准。這真的很奇怪，無論是站在消費者利益還是國家利益，當然是越多人參加越好，但你們不准，只准一家，請問這有道理嗎？

張次長邱春：這是合約協調的機制問題。

葉委員宜津：你們的合約就是圖利統一。哪有這樣的合約？這種合約侵犯到消費者的利益，因為你們和統一合併之後，統一的 icash 卡需要 100 元押金才能買得，這 100 元不能折現消費，光是這張卡就要 100 元。其他業者 0 元就可以加入悠遊卡，但你們卻不准。統一 icash 卡加入悠遊卡之後，100 元就不見了，很多消費者不知道他們 100 元被吃掉，以為這 100 元可以抵用，但其實不行。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。有關 icash 卡或悠遊卡都不是交通部發行的卡，這屬於 icash 統一超商和悠遊卡公司之間商業談判的問題。

葉委員宜津：我知道。

陳司長彥伯：剛才委員提到為什麼只有統一可以？目前悠遊卡歸類為金管會管理的電子票證，它有付款的功能，所以它本身和交通部主管的事項不一樣，是由業者透過這種方式和幾個通路廠商自行協調。

葉委員宜津：這些我都知道。

陳司長彥伯：交通部在這方面並不能規範他們應該怎麼做。

葉委員宜津：講嚴重一點，這叫做助紂為虐。我已經講得很清楚，這樣侵犯到消費者權益，圖利特定廠商，但你現在還讓它擴大，將來只有統一可以和你們聯卡，這不符合大眾利益，也不符合消費者利益和國家利益。等一下審預算做決議的時候，我們還會有意見。

主席：請林委員建榮發言。

林委員建榮：主席、各位列席官員、各位同仁。昨天阿里山又發生重大車禍，造成 3 死 8 重傷 18 人輕傷的慘劇，調查結果懷疑是因為車齡老舊，這輛車的車齡高達 15 年，這是嘉義監理所的說明。更離譜的是，這部遊覽車原本已經取消牌照，後來南部一家遊覽公司又去掛牌，也檢查通過，結果造成這樁慘劇。請問次長，一般大陸觀光客到台灣旅遊所搭乘的遊覽車，最初規定的車齡是多久？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。最初是 7 年，後來改成 10 年。

林委員建榮：為什麼台灣人的生命比較沒價值？我們搭乘的遊覽車車齡可以到達 15 年。

張次長邱春：以前原本要限制車齡 12 年以上遊覽車不能進入山區道路，這需要修法，也就是修公路法和汽車運輸業管理規則，但因為沒有得到認同，所以後來就擱下來了。

林委員建榮：15 年車齡的遊覽車能不能行駛山區道路陡坡？

張次長邱春：對於一定車齡的遊覽車能不能走山區道路這件事，目前的看法是見仁見智，有些人認為只要車子保養得很好，仍然可以行駛山區道路。

林委員建榮：發生這次事故之後，這個問題可能會又開始討論。

張次長邱春：這個問題也是我們的重點。對車齡 10 年以上車輛，我們每年會檢驗 3 次。

林委員建榮：沒錯，這還有檢驗的問題。

張次長邱春：不光是檢驗，檢驗還需要附上保養紀錄卡。

林委員建榮：司長是這項業務的經辦人，應該比較清楚，所以請司長來回答。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。剛才委員提到車齡的問題，從上次梅嶺事件以後，車齡問題成為大家所關注的重點，所以當時交通部原本是要修法因應，無論是公路法或汽車運輸業管理規則都希望修法限制車齡 12 年以上的車子行駛管制範圍內的山區道路。但汽車運輸業管理規則送到大院

備查時被退回不予通過；公路法的修法在大院審查時，正反兩方意見也是很分歧。所以我們目前是透過剛才次長提到的方式，即 10 年以上的車子加強每年 3 次的檢驗，每次檢驗都要附上保養紀錄卡才能送到監理機關檢驗，我們目前是透過這種方式做管制。

林委員建榮：車齡不能代表一切，這還要看它的保養情形，我們最重要的一關是檢驗，只要通過檢驗，這表示雖然車齡大一點，但車況良好，就好像年紀大的人身體也保養得很健康一樣。但一旦發生事故，這個問題又會被凸顯出來。所以對於老舊遊覽車，尤其它必須載那麼多人上坡度很陡的山路，實是有必要經過嚴格管制。經過這次事件，你們是不是應該有所檢討？

陳司長彥伯：我們會再和公路總局等相關單位討論有沒有更好的管制作為。

林委員建榮：本席再請教次長，有關兩岸的高鐵，最近大陸方面宣布了一個消息，表示他們準備連接高雄，規劃興建昆臺高鐵，還有一條是京臺高鐵也都預備開始進行規劃。有關高鐵的興建，因為台灣就那麼大，受到地理的限制，所以只有一條路線。大陸在這方面可以說是進步很快，自從 2008 年開通第一條高鐵京津線，宣布不到 2 年又陸續開了 10 條，長度已經高達 7,531 公里，占世界第一。當然，我們沒有那個條件，但對於對岸的這項宣布，因為攸關兩岸很多連貫性的問題，所以以交通部的層級，你們不便表示其他意見，交通部只說你們還沒有考慮到這個問題。但這種回答是否得體？能否免除我們心理上的一些障礙？是不是應該做進一步的研究，再做更具體的答復？以現在的主客觀條件，你們又要如何拒絕？是不是有更進一步的研究，然後做更具體的答復，也就是你們現在在主客觀條件上是否有這方面的準備呢？

張次長邱春：朱局長有提到在中國開高鐵會議時，他們並沒有做這樣的說明，只是在附件中有這樣的記載而已，換言之，事實上在高鐵世界會議中並沒有談到這個問題，所以目前他們怎麼做我們並不是很清楚。

林委員建榮：會不會到時他們不理會我們是否同意就逕自先開？

張次長邱春：我想這不太容易，因為台灣海峽深度都是幾百公尺以上，所以並不是那麼簡單，但若是做一些政治上的宣示，則本人是不置可否，總之，這部分我們目前是沒有聽到什麼消息，但我們仍會密切注意未來的發展。

林委員建榮：本席建議交通部應研擬一個比較具體且可以對外宣示的說詞，同時在處理這個問題時，不要用模稜兩可的態度來面對。

張次長邱春：我會請高鐵局內部先來做因應。

林委員建榮：再來，你們 100 年利息費用編列了 7 億 4,993 萬 1,000 元，根據我們的了解，中央政府對於總預算中有關借款利息有一個規定，就是應加強債務利息管理，設法與金融機構協商調降利率或採取其他財務管理的措施，以節省利息的負擔。在此大原則、前提之下，當時高鐵基金的短期借款是用公開招標比價後再來議價的方式來融資，因此，本席有一個數字要來請教朱局長，關於用郵政儲金一年期定儲機動利率再減 0.65% 的借款利率來議價計算，目前郵政儲金定期儲蓄存款機動利率是 1.12%，如果減掉 0.65%，則高鐵基金短期借款的利率應該是 0.47%，是不是如此？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：主席、各位委員。是的。

林委員建榮：如果依此來推估，高鐵基金 100 年度的利息費用應該 7 億 9,418 萬元，可是高鐵局列出來的數字卻是 8 億 4,993 萬 1,000 元，中間多了將近 5,000 萬，這是什麼原因呢？

朱局長旭：乙類公債 200 億的利率是不動的，就是 5.875%，其他的借款將近四百多億，我們全部改成短期借款，而且兩年之前我們曾試著跟銀行用議價的方式來進行，所以去年的利息已經降到 0.35% 左右，而我們考量未來利率的走向有可能會調高，所以我們稍微寬估一點，以因應未來利率的上揚。

林委員建榮：但是從另外一個數字來看，98 年度決算 1 年期借款利率為 0.35%，利息費用決算數較預算編列數減少了 3.3 億，差異的幅度高達 29%，對此，你們的說法是什麼？

朱局長旭：去年我們用新的方式跟銀行議價，所以爭取到國內最低的利率 0.35%。

林委員建榮：你們這樣的預算編列有讓人覺得這是在打迷糊帳。

朱局長旭：今年的利率是 0.77%，這是我們跟銀行最新的議價，然我們現在暫時是以 1% 來編列，因為我們不確定今年年底，甚至明年一整年的利率是否會再調升，所以我們預留了一些空間。

林委員建榮：像這樣的編列方式，你們就要加以說明，讓立委在審查預算時能有一定程度的了解。

朱局長旭：是的。謝謝委員。

主席：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。關於遊覽車的部分，請問梅嶺事件發生到現在已有多久的時間了？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。3 年了，就是 96 年發生的。

李委員鴻鈞：大家討論的多是車齡的問題，其實遊覽車除了車齡問題之外，我記得那時我就有提過同樣的內容，就是遊覽車為何不耐撞呢？事實上，遊覽車有載重限制，但為了增加載客率或是讓乘客往上坐後，能有更好的景觀，所以車子高度就要拉高，變成其重心就跟原廠設計出來的重心是不一樣的，甚至其底盤、車殼、防撞設施等，我都敢說這是跟原廠不一樣的，換言之，這在梅嶺事件發生後我就有提過，所以交通部就表示要做兩件事情，一件就是防撞試驗，另一件就是翻滾試驗，經過這兩個試驗通過後，才是合格的車輛，請問那時次長是擔任什麼職位？

張次長邱春：副司長。

李委員鴻鈞：到最後交通部究竟做了什麼呢？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。首先，關於委員所提加強車身結構的法規，我們在 96 年 12 月 31 日就開始實施大客車的整車翻覆……

李委員鴻鈞：就是翻滾試驗。

陳司長彥伯：是的，然後車身結構要做模擬的測試，另外，關於委員所提車高的問題，從 97 年開始，所有新領的大客車車高都是降到 3 米 5。

李委員鴻鈞：所以只有新車才是如此，請問是從何時開始呢？

陳司長彥伯：大概是從 97 年開始。

李委員鴻鈞：97 年之前的車子要如何處理？

陳司長彥伯：我們就是用加強檢驗的方式。

李委員鴻鈞：以檢查單位的立場來看，這些車子沒有一輛是合格的，因為遊覽車進口以後，為了讓車窗的景觀更大、載客數人數更多，車體都已經經過改裝，是不是這樣？

陳司長彥伯：跟委員報告一下，那個車子不是改裝，國內車子的打造方式是進口底盤到國內以後再打造車架。

李委員鴻鈞：只有底盤嘛！你現在講到重點，進口的底盤有其原車體的設計及車子的重心位置，你懂不懂？

陳司長彥伯：我懂。

李委員鴻鈞：這會影響到煞車及轉彎的時候應該有多少角度、多少速度、容不容易翻車，牽扯很多，你了解我的意思吧？

陳司長彥伯：我了解。

李委員鴻鈞：這牽涉重心移動的問題。

陳司長彥伯：對，重心的位置。

李委員鴻鈞：當初本席一而再、再而三地強調的就是這個部分，所以才會有這些要求。你們從 97 年開始對新車有這些要求，那舊車怎麼辦？這個就是問題了。舊車行經阿里山任何下坡的地方，隨時可能翻車。今天這起事件不是翻車的問題，而是不耐撞的問題，稍微擦撞到山壁，整台車就會發生意外，這是不耐撞的問題，也就是防撞的問題，是不是？

陳司長彥伯：剛才委員提到檢驗老舊的車輛，或者限制老舊車輛行駛山區，譬如公告幾條山區的道路……

李委員鴻鈞：梅嶺事件發生以後，我們就在談這個問題了，3 年以後同樣的問題仍然存在。今天已經不是車齡的問題了，而是耐撞與否的問題。不管是新車或舊車，必須符合耐撞、車輛的重心沒有跑掉，以及煞車、轉彎、急轉彎等等車輛的安全條件完備之下，遊覽車才能上山，應該這樣才對，是不是？

陳司長彥伯：是。

李委員鴻鈞：所以你們訂的原則就不對了。

陳司長彥伯：對於既有的車輛，我們再研究用什麼方式來檢討。剛才提到只要重心的改變，就會造成整個車身、車架的改變，進而影響整個車體的安全度，所以不改裝反而會比改裝更危險。

李委員鴻鈞：沒錯，真正的問題在這裡。

陳司長彥伯：現在的方式就是讓資訊更充分地揭露，比如在網站上充分揭露這種比較老舊的車輛，透過這種方式讓舊車儘快地淘汰掉。像這次租車的時候，本來要租一輛較新的車子，結果租了一台比較老舊的車輛。

李委員鴻鈞：3 年前梅嶺事件發生的時候，我就講過同樣的話；3 年以後，你們還是給我一樣的回答。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

陳司長彥伯：因為有委員的提醒，現在遊覽車汰舊換新的速度非常快，新的車子一直在出來。

李委員鴻鈞：所以我們的邏輯還是要稍微改變一下，不能限制一定車齡以下的車子才能夠上山等等，車況好壞要經過檢驗單位、監理單位檢驗，因為遊覽車真正的問題是耐撞、防撞、重心、翻滾的問題，而這些問題的癥結點剛才已經講出來了，這就是在管理上要做的部分。

陳司長彥伯：我們會把委員的建議再回去看怎麼樣來檢討……

李委員鴻鈞：又把我的建議拿去檢討？3 年前我已經講過了。我這樣講，你同不同意我的講法？你覺得我講的有沒有錯？

陳司長彥伯：委員講的有道理，但是我剛才提到，如果把舊有的車子加以改裝，更是一個問題。

李委員鴻鈞：我沒有要讓你改……

陳司長彥伯：剛才委員提到的重心問題……

李委員鴻鈞：我現在要你們針對高危險坡度的馬路，……

陳司長彥伯：我們是不是可以再設幾個重心，去計算重心多高的車子，讓它在什麼樣的道路上行駛？

李委員鴻鈞：我再重新講一次。簡單講，在高危險坡度的路段，是什麼樣的車子才能上得去？這不是車齡的問題。

陳司長彥伯：我們會去檢討。

李委員鴻鈞：我們現在只針對車齡來設定，但是車齡多寡與車況好壞不能劃上等號，搞不好沒有改裝過、重心沒變的 10 年車可以上得去，但是經過改裝過、重心已經跑掉的 2 年新車卻上不去，是不是這樣？

陳局長彥伯：是。

李委員鴻鈞：車的安全要從這裡看起，對不對？

陳局長彥伯：是。

李委員鴻鈞：這才是我們要檢討的問題，結果你們以車齡加以設限，完全是牛頭不對馬嘴。

陳局長彥伯：對，所以在檢討車齡的時候，委員會的看法紛歧。

李委員鴻鈞：從現在開始，檢驗單位應該確認的幾個重點都講得很清楚了，應該從這幾個地方做檢驗才對，好不好？

陳局長彥伯：好。

李委員鴻鈞：現在我們的遊覽車就像豆腐渣一樣，隨便一撞就亂七八糟，因為為了讓車子減重，防撞鋼條不是被移掉、被拆掉，就是被剪掉，再加上為了拉高車體，讓車子的景觀更好，又把車子裡面的骨柴做了修正，所以遊覽車才不耐撞，是不是這樣？今天如果是一般轎車發生這種擦撞，會有這種現象嗎？

再請教高鐵局局長，高鐵相關建設基金現在已經短絀了將近 332 億元，負債 231 億元，占總資產的 72%；98 年度的決算又增加了 62.5%，負債占總資產的比率將近 66%，已經占資產的四分之三。由此看來，高鐵差不多要倒了。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。土地開發的部分，自償率是百分之百，所以整個計畫執行完以後，所有花出去的成本都應該會回收。

李委員鴻鈞：剛才你們一直回答「土地開發」。高鐵當初在興建的時候，我就一而再、再而三地講過，不是每一個高鐵旁邊的場站土地開發都會成功。

哪些人會搭乘高鐵？不是商務旅客，就是觀光客，而觀光客的高鐵利用率又不高。大部分觀光客都是搭乘遊覽車，因為搭乘高鐵到了台中站以後，要怎麼去日月潭？到了嘉義站以後，要怎麼去阿里山？誰要搭高鐵去日月潭及阿里山？每個觀光客都是搭乘遊覽車去日月潭及阿里山。現在搭乘高鐵的有兩種人比較多，如何開發場站旁邊的土地？而且現在每個高鐵站與市區都有一段距離。高鐵的任何場站土地開發會賺錢，都是因為與市區有連結系統，才有可能會成功。從興建高鐵的第一天，我就跟你們提到這些問題。

日本的新幹線雖然很發達，但是新大阪的車站旁邊多荒涼啊！日本的高鐵系統最先進，大阪夠熱鬧了吧！你們去看大阪的新車站，到現在幾十年了，它旁邊的場站有開發成功嗎？不要想法那麼單純嘛！現在高鐵的負債這麼多，你們不要以為只要 1 個場站開發成功，就可以賺回來，騙外行人啊！

今天高鐵真正的問題在什麼地方？我們要如何解決這個問題？不是靠 1 個場站開發就能解決問題。當然，以局長的立場來講，你也沒辦法，因為這是涉及整體國家政策的問題。我一而再、再而三地講，不要單純地以為只要場站開發成功，高鐵就可以活了，好不好？謝謝。

朱局長旭：謝謝委員。

主席：請陳委員明文發言。

陳委員明文：主席、各位列席官員、各位同仁。今天朱局長在委員會提供的高鐵局相關建設基金分預算案編列情形口頭報告資料，裡面只有內文 4 頁及附表 4 頁，朱局長，其他預算的資料在哪裡？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。比較詳細的部分在預算書中，委員所拿的是口頭報告。

陳委員明文：到目前為止，高鐵建設基金虧損多少？

朱局長旭：關於目前的負債，在土開部分，原來的債務有 220 多億。

陳委員明文：方才葉委員宜津質詢你時，我發現你對這部分的業務似乎不太瞭解，請問你比較瞭解的是哪個單位的業務？你回答時好像要說不說的，說明時又有點不情願的感覺，委員的發言是有時間的限制，但你的回答都不流暢，這些業務你應該很清楚，不是嗎？到目前為止，基金餘額還剩多少、已經虧損多少等等，你應該都要很清楚，委員一提問你就要馬上回答，讓人覺得你在這個位置是很專業的，但本席的感覺卻不是這樣，我覺得你對於業務似乎都不是很清楚。方才李委員鴻鈞也問過了啊，所以請你回答委員時，要講清楚一點，語氣要堅定，音量也要夠大聲，這樣才像政府官員，但你都不是這樣！

主席，這部分時間有沒有扣掉？

朱局長旭：報告委員，我們現在的負債是 316 億元。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

陳委員明文：已經負債 316 億，是嗎？

朱局長旭：對。

陳委員明文：這與方才你回答李委員鴻鈞的二百多億有差距，你說的數字到底正不正確？316 億是負債，是嗎？

主席：朱局長，你可以請同仁協助一下。

陳委員明文：你說出來的數字不太一樣耶！到底是二百多億還是 300 多億？基金規模多少、支出多少、收入多少、現在的負債多少？總要說明清楚。

朱局長旭：我重新講一遍，現在整個高鐵的建設基金，包括土開與聯外部分，債務是 636 億元，累積虧損是 316 億元。

陳委員明文：負債 636 億，虧損 316 億，那基金規模是多少？

朱局長旭：有關預算規模，當初列 1,133 億元。

陳委員明文：目前負債六百多億，虧損三百多億，從 96 年開始，土地出售是以桃園、新竹為主，其他地區比較少，是不是？我看台中、嘉義、台南的土地出售都很少。朱局長，桃園賣出多少金額的土地？

朱局長旭：讓我查一下，好嗎？

陳委員明文：新竹又賣出多少？

朱局長旭：桃園已經出售的土地是 69 億，新竹的部分則是 155 億。

陳委員明文：桃園有 69 億？

朱局長旭：是。

陳委員明文：但是你給我的資料是 65 億。請問朱局長，如果桃園所有的土地都賣出去的話會有多少錢？因為從你們提供給本席的資料來看，我不知道你們賣出的土地是占了多少比例，本席想知道桃園與新竹還有多少比例還沒有出售？

朱局長旭：以面積來說，桃園部分的總額是 65 公頃，已經處分 21 公頃，餘額還有 44 公頃，也就是說，桃園部分還有三分之二的土地在我們手中。至於新竹部分的總額是 67 公頃，已經處分了 58 公頃，還剩下 9 公頃。

陳委員明文：台中呢？

朱局長旭：有關台中的部分，已經處分了 21 公頃，還剩下 43 公頃。

陳委員明文：嘉義呢？

朱局長旭：有關嘉義的部分，已經處分了 6.3 公頃，還剩下 11.9 公頃。

陳委員明文：嘉義已經售出 6.3 公頃了？

朱局長旭：對。

陳委員明文：賣給誰？是標租還是賣出？嘉義只有一塊產業專區 9.8 公頃，怎麼能賣 6.3 公頃？是什麼時候賣出 6.3 公頃的？你們在嘉義只有產業專區 9.8 公頃，及住宅區 1.4 公頃，怎麼能賣出 6.3 公頃呢？你有沒有講清楚？產業專區將 10 公頃的土地，一坪都沒有賣出，怎麼處分了 6.3 公頃的土地呢？現在剩下的只有住宅區的 1.4 公頃啊，標售多少？

朱局長旭：這部分因為列在其他項，應該是公共設施。

陳委員明文：從這一點就證明你們根本就不用心，來這裡只是應付一下，像這種數字資料應該很清楚，總共也才 5 個區而已，到底哪區賣多少都不清楚嗎？尤其嘉義的部分這麼單純，台糖的土地、高鐵局的土地、內政部的土地、縣政府的土地等，大概有多少土地應該很清楚才對！

在嘉義的部分，只有一個產業專區約 9.8 公頃，剩下的住宅區 1.4 公頃，你是怎麼賣出 6.3 公頃的？我真的不知道你在講什麼？是誰告訴你賣出了 6.3 公頃？其實我很期待你們能賣出去，但是根據我的瞭解，嘉義部分的土地都沒有處分嘛！局長，我要提醒你，包括台糖的土地，到今天為止也還沒有移交給台糖，是不是這樣子？那天我們就已經特別提過了，局長，你知不知道這件事情？你知不知道現在委託內政部重劃局所開發的土地，因為土方高程的關係，土方沒有填平，所以台糖拒絕移交，也因此這塊土地到現在還沒有移交給台糖，這件事情你知不知道？

朱局長旭：這件事情預定在 12 月 16 日要開會，由內政部開會來協議。

陳委員明文：你事前知不知道？次長還沒有拿便條紙給你之前，你知不知道這件事情？

朱局長旭：我有聽說這件事。

陳委員明文：但你沒有實際去瞭解這件事情，可能因為你的業務太多，所以我要在這裡提醒你，到今天為止，這塊土地還沒有移交給台糖，現在還在訴訟中，照理說，你們是業主，內政部是執行開發單位，台糖應該告內政部或高鐵局，但他卻告縣政府，這部分從 96 年到現在將近 3 年了，這部分應該要去解決的。說實話，現在土方很便宜，聽說那裡與路面相差一人高，其實這是沒有道理的，那時候的設計到底是怎麼樣，我不知道，但是我一直認為此事應該解決。本席質詢內政部時曾提到此事，內政部也認為此事應該解決，所以希望高鐵局儘速處理並解決此事，且趕緊移交給台糖。我們希望交通部不僅應積極開發桃園、新竹等地之高鐵特區，包括嘉義、臺南等高鐵特區也應積極推動開發。我也要恭喜高鐵，從書面資料看起來，新竹高鐵特區賣得不錯，桃園也還不錯，但中南部就沒有起色。現在土地交易慢慢開始活絡，本席希望高鐵局擁有的土地應儘速釋出，讓民間資金可以開始配合開發高鐵特區。以嘉義高鐵特區而言，此區不但是個新市鎮，而且也是五大中心，包括高鐵行經的交通中心，長庚所在的醫療中心，未來故宮所在的文化中心以及縣政府所在地的行政中心，尤其週邊還有許多大學城，更是學術中心，所以此區未來極有發展潛力。此區的發展首先要從發展高鐵特區開始，本席從今天朱局長的備詢態度發現，你對這部分根本不了解也不用心，我不知道朱局長究竟用心在哪一部分。本席發現，這個基金似乎就是局長的白手套一般，你根本沒有真正運用基金推動開發高鐵特區的具體作法，實在令人感到遺憾。本席要特別提醒局長，高鐵特區的劃定已完成那麼久，但整個移交手續卻尚未完備，導致現在連整個開發的計畫都付之闕如。請問高鐵特區劃定至今已經幾年了？到現在為止，只蓋了一間廁所，其他什麼都沒有。我們眼看著新竹、桃園高鐵特區的房子一間間蓋起來，整個高鐵特區已慢慢繁榮起來，新竹更是不同，新竹市跟新竹縣已經結合在一起，高鐵特區所呈現的計畫書完全不同。有關嘉義高鐵特區開發這部分，本席仍然希望朱局長能多用心，畢竟現在高鐵局負債已達六百多億元。你們應該儘速積極地趕緊標售整個園區的土地，或許很多人都不知道這塊土地是誰的，但是我們希望高鐵局能積極標售。高鐵特區產業專區的面積高達四、五公頃，請問你們打算如何分

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

割？怎麼做？假設你們短期內不打算標售而有意標租，我們也同意，我們就是希望高鐵局要有積極的動作，才能讓高鐵特區繁榮起來，這樣才不會令人感覺很荒涼。本席利用今天的機會，再一次提醒朱局長，也特別拜託朱局長，趕緊與內政部協調將台糖土方的問題解決。

朱局長旭：能否容許給我半分鐘，簡短說明嘉義高鐵特區部分。嘉義特區部分有 10 公頃的產專用地，我們預定年底先拿出 1 公頃，試辦引進精緻農業的展示、訓練及臺灣精品館之設置，這部分已經……

陳委員明文：你們準備開放標租，但不是已有人標租，這點要講清楚。

朱局長旭：對。

陳委員明文：你們只是想先拿出 1 公頃開放標租，看看是否有人願租用，但究竟是否會有人租用，尚未可知。那塊土地面積那麼大，投資者不可能一次買下全部的土地，最好能夠分割，以 1 公頃為單位分批標售，由高鐵局來帶動這個區域的發展，我認為這樣比較妥當。這點特別提醒局長。

朱局長旭：是。

主席：現在休息 20 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。江委員義雄與曹委員爾忠對調發言順序，現在請江委員義雄發言。

江委員義雄：主席、各位列席官員、各位同仁。政府介入以後，高鐵的營運已慢慢上軌道，目前利息等支出也已減少，所以高鐵的營運還算正常。高鐵速度雖然快，但比起外國似乎仍然不夠快，所以本席從嘉義中正大學宿舍出發到臺北，大約需要兩個鐘頭左右，回去所需時間還要更久，因為晚上車輛較多，所以要四個半鐘頭。以前搭飛機只需一個鐘頭就到臺北，所以飛機還是比較快，因此高鐵速度仍有待加強，畢竟剛開始，也沒有辦法。高鐵將新增三站，請問未來是否有規劃延伸到屏東？

主席（徐委員耀昌代）：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。雖已預留未來興建高鐵的空間，但目前尚無此一規劃，因為目前高鐵係採 BOT 方式興建，而在 BOT 的合約中並無這部分。

江委員義雄：這點我曉得，但不管如何，其實已經改變。不打算延伸到屏東，是否因為屏東的載客量較少或受限於目前的經費限制？其實本席很少到屏東，但我認為既然高鐵從臺北興建到南部，屏東也應該列入其範圍，甚至以後東部都應該有高速鐵路比較好，不過這要慢慢來，無法一夕完成。請問次長，高鐵什麼時候會興建到屏東？

張次長邱春：目前沒有這個時間表。

江委員義雄：現在還沒有做規劃？

張次長邱春：是。

江委員義雄：上次本席質詢有關基地台的事，之後報章也提到基地台的部分，現在交通部已經決定要興建至板橋？

張次長邱春：是。

江委員義雄：有人說，還沒有完成之前先不要講，俟完成之後再講比較好，如果興建到台中，在台中的人可以使用，可是對南部的人就不能使用，可能會被人家詬病，本席接受這種說法。其實基地台是非常重要的設施，搭乘高鐵要行車一、二個小時，有些乘客可能有很多事情要連絡，所以，請交通部對這五家聯合公司多做溝通，希望基地台設施能夠趕快進行，讓高鐵全線可以早日使用手機做聯絡，雖然本席用手機的機會不多，偶爾還是有需要使用，對此，請張次長等共同努力？

張次長邱春：是。

江委員義雄：關於高鐵特定區的利用方面，本席在日本 11 年期間看到他們的運輸鐵路一直在發展中，如西武鐵道、東武鐵道等都是由磁帶往郊區發展，即帶動沿線所經之地的社區或市鎮發展，基於交通的便捷性，就有人願意往當地遷移，所以他們利用鐵路沿線所做的土地開發都非常順利。早期本席經常到中央大學，依本席的觀察，在中央大學附近要形成商業區很困難，當地看起來仍十分零散，無法像東海或逢甲大學形成一個很好的宿舍區或與商業區做結合。依本席看，高鐵除了在台北市有一些地方有好的開發以外，在南部地區還有很多土地還沒有被標售，所以，南部地區好像比較沒有辦法發展，以嘉義來講，我們的土地價格從來沒有上漲過，根本是動彈不得，哪像台北市一坪動輒就要兩百萬元，兩百萬元到我們的郊區可能可以買下一棟房子。本席認為，我們的城鄉差距非常大，政府必須對城鄉差距有所考量，不要把所有的施政重點都放在北部，如果能將首都遷往台中會比較好，無論北或南都到台中就都沒有話講，像本席到此開會，往返就要 4 個鐘頭，等於是在坐高鐵上班，這些都有待政府部門來思考，請問針對高鐵特定區開發案，現在有哪些地方比較進步？

張次長邱春：可否請高鐵局長做說明，這是由他負責？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。有關高鐵車站 5 個特定區開發案，經建會對各地區的使用已經有做定位，目前桃園國際商務城的開發案將會在前面，我們預定明年初開始針對廠商區 22 公頃招商，希望引進國際投資或與國內的投資者合作進行旅館、精品店或國際醫療等設施，至於新竹的部分……

江委員義雄：請局長針對最近未來性的部分做報告？

朱局長旭：新竹的部分已經有生物科技園區作發展定向，台中的部分自今年起慢慢看的出來，我們有標售部分土地，有一些廠商進來，我想，陸續將有更多廠商進駐……

江委員義雄：嘉義與台南地區都沒有動靜？

朱局長旭：針對嘉義的 10 公頃用地，我們預備拿出 1 公頃單位來洽談，希望引進農產品或精緻農產品做展示。

江委員義雄：如果這些土地能夠標售出去，對高鐵的營運資金將有很大助益，你們要積極去推動，不要以為任由土地閒置將來就會增值，可能只會稍有稍微增值，但是在嘉義或台南要增值是很少的，趕快把土地標售出去即可增加你們的營運資金？

朱局長旭：是。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

江委員義雄：身為民意代表經常面臨禮拜天早上 7 點半要送上山及晚上又要送洞房的次數比你們政府高級官員頻繁，就像出國旅遊，因為旅途疲憊，大家上車之後就會睡覺，下車就會去泌尿即走來走去，本席是指，我們早上要參加告別式送上山，就是福地最好的地方，晚上又要送他們結婚，所以，我們一天到晚從早上到下午都在為選民服務，如果我們不參加這些活動，在南部地區就會選不上，這就是我們的難處，本席因為要參加這些婚喪喜慶活動必須搭乘高鐵，所以經常駕駛那輛 18 年的車時速達 100 公里在公路上奔馳，有時候為了要爭取時間，無法相信時速已經到達 110 公里，到達高鐵車站因為只剩下四、五分鐘車子即將開走，停車後，快跑進入車站，直到車上之後還在喘，因為跑的太喘不敢入座，只能站著，針對這種情形，本席對高鐵售票服務非常有意見，上次就是因為要選舉，原以為高鐵不會有那麼嚴重的情況，結果禮拜一竟然買不到票，後來只得站著，還好到台中有位子可以坐，可是後來都是站著，本席買商務艙的票卻一路站到台北，這實在說不過去，能否用什麼方式讓立委在能夠方便地搭乘高鐵，在沒有坐位時，希望能提供一個位子，讓本席花費 1,455 元一路站到台北，實在很不好。過去本席搭乘飛機，只要告知是立委，他們就會提供機票讓我們進入登機門，我們並不是要對高鐵有特權，而是希望高鐵給立委們方便，我們也一樣要排隊，還有，高鐵台北市商務艙的服務態度也很差，明明有 4 個窗口卻只開 2 個，四、五點因為人多，有時候因為只有 10 分鐘的時間，就因為排隊等前面 3 個人買票，本席要搭乘的車子就這樣開走了，窗口為什麼沒有服務人員，請朱局長去查詢他們是怎麼管理的？

朱局長旭：有關委員提出的服務問題，這的確是高鐵公司要改進的現象，現在高鐵公司也有人員在場，會後我們會具體要求他們針對買票窗口開放不足及作業效率的問題……

江委員義雄：本席希望快一點，因為只剩下兩分鐘時間快要來不及，可是他們服務的態度卻慢吞吞，讓本席苦等？

朱局長旭：其實立委幾乎每天都可以坐高鐵，也算是高鐵的長期顧客。

江委員義雄：你們可以去查，我是不是坐高鐵最多的人？

朱局長旭：對長期顧客，高鐵要提供更貼心周到的服務。

江委員義雄：主要就是買票方便性，並非要求降價，只希望不要為了排隊無法搭上想坐的車班，你們要設法讓我們不插隊就能得到快速的服務，也要注意服務態度，高鐵有部分服務人員就像國安會鐵衛軍一樣給人冰冷的感覺，但不是每一個，我們知道，高鐵對我們非常有利，也希望給我們一個方便，搭乘飛機都會給我們方便，我們並不要求減價，而是希望經由電話預約或給予特別服務窗口可以立即取票，像台鐵就有提供這樣方便的做法，其實每個立委都有同樣的經驗，像曹委員爾忠住在馬祖就很少坐高鐵，如果他要搭乘也要排隊買票，本席跟徐委員一樣也在高鐵排隊買票，上次就是因為入站時間太晚，車子就開走，讓本席還要再花半小時等車，其實本席回家以後還要跑很多攤，直到 10 點才能吃飯，我們是很辛苦的，本席是為立委說一句公道話。謝謝。

張次長邱春：這個問題，有很多人反映，台灣高鐵公司也從善如流，在各站有提供電話名單，立委打電話，即可幫忙做買票服務。

江委員義雄：可是，本席從來沒有看過？

張次長邱春：抱歉，可能是宣導不足，我們未來會改善，現在台灣高鐵各站都有提供……

江委員義雄：或派專人服務？

張次長邱春：由立委先電話聯絡，再由專門人員提供購票服務。

江委員義雄：請給我們一個方便？

張次長邱春：抱歉，可能是我們的宣導不足。

江委員義雄：謝謝。

張次長邱春：謝謝江委員的指教。

主席：請曹委員爾忠發言。

曹委員爾忠：主席、各位列席官員、各位同仁。本席昨天剛搭乘高鐵自台中往返，政府推動六年國建說要建構一日生活圈，因此，本席一直認為高鐵是國家的重要政策，本席是高鐵預算被刪除後國民黨推動獎參條例的負責人，對高鐵特別有一分感情，也曾多次表達高鐵是國家的重大建設，希望大家努力支持。

回想 82 年 7 月 16 日立委刪除政府重大交通建設編列 944 億元特別預算，當時帶頭刪除預算的是王建煊委員，如果現在要檢討高鐵，最大的過錯應該是他，當時也因為民粹的問題，如果不是這樣，高鐵就不會像今天這樣，在推動獎參條例時有預估運量的部分，到目前為止高鐵的運量還不到十萬人？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。平均是十萬人。

曹委員爾忠：98 年乘坐的是八萬兩千人至九萬六千人之間，大約十萬與我們當初預估的二十三萬還不到四成，縱使運量達不到預估二十三萬，當時中華高鐵劉泰英先生說，高鐵若單靠運量無法營運，而是要靠土地開發，可是土地的開發也有同樣問題，做土地開發並非跟高鐵周邊的人息息相關，而是要跟市區相結合，就像嘉義高鐵站單獨設在太保鄉，看不出有什麼用處，所以，不是單純跟高鐵站結合，而是要跟市區做結合。

另外，高鐵應該是一個營利事業即必須自償自足，現在的問題是，我們把高鐵當作政府的服務業，以現在的情形來看，高鐵的經營要想再有成長也很難，因此個人對高鐵的前途非常擔憂，但是仍希望能盡一點力找到有效的措施，畢竟營利跟服務是不同的，包括現在要再增加 3 個站預計要再支出七十五億元，還不知道什麼時候可以回收？

高鐵當時面臨最大的問題是，運量不足，利息過重以及折舊攤提數字龐大，利息由原來的 8% 調降為 2.6%；原來折舊的攤提是以 35 年計算，請問 35 年是以動工時還是簽約起算？

張次長邱春：由簽約起算。現在折舊的計算也有改變，現在由原來直線攤提法改為運量比例法。

曹委員爾忠：現在做這些修改都違背當時的合約，其實政府有重大疏失，現在攤提的計算方式都可以改，當初由歐規改為日系也不合理的，當時是歐規得標，後來改為日系，還有本來是政府零出資改為政府要投資，這些都違背當時推動的基本精神，個人期待政府與大家要共同努力，本席認為，高鐵應該要以營利為主，實際上負有多重功能即包含服務、政治以及國土開發，如果高鐵營運每日平均人數達到十萬人，這跟我們預估的二十三萬一千人有很大差距，個人認為這是非常大的出入，政府應該要做全盤檢討，澈底讓高鐵有一個定位，是本席的期待。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

方才朱旭局長說大陸希望他們的動車接到台灣，也許他們規劃了好幾條線，南部由廈門接高雄，北部由平潭接新竹，其實未來只會有條一線，不會有兩線。

英法海峽的長度是 50.5 公里，海底隧道大約是三十七公里又四十五至七十五公尺之間，總共花了幾年的時間？花了多少錢？局長知道嗎？

含規劃他們總共花費 7 年的時間，即自 1981 年英國首相柴契爾夫人向法國總理密特朗建議，他們自 1987 年 12 月動工，1994 年 5 月即完工正式通車，還不到 7 年就完工了，只花費 3,165 億元新台幣，比我們現在的高鐵還要便宜，本席認為，這部分未來經運也是個問題，經營英法隧道的歐洲隧道公司曾經在 2006 年因破產進行重整，至 2007 年經營才有起色，個人認為，像英法隧道這樣政府不用花錢，未來兩岸有沒有或要不要隧道，撇開政治因素，其實英法的模式可以為例，他們給英法隧道公司 99 年經營權，由民間公司願意投資，兩邊的政府都支持，兩邊政府都不用出錢，不要說經營的所得，單就未來 99 年以後的所得也可以為兩岸建立一個很好的模式，在這個議題還沒有成熟的時候，台灣現階段可以不表示意見，但是也不需要太早表示反對的意見。

最後我要請教朱局長一個問題，本來我是將貴局預算之審查排在上週，後來我特別通融，改排他日審查，讓你可以去大陸參加國際高鐵會議，請問：你去過以後有什麼心得和感想？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。首先感謝召集人考慮一些實際的情形，讓我們能夠參加在北京舉行的為期 4 天的國際高鐵會議，實際開會時間為 3 天，整體來看，因為大陸幅員廣闊，軌道技術也有基礎，所以一旦他們要開始全力推動軌道建設的時候，不管是技術的引進或是整個基礎建設的改造，都值得工程界寄予很高的評價。以國內來講，我們台灣島整個地方只有一條高速鐵路，至於以後會不會延伸至東部，要看實際的需要而定，而且這也牽涉到 BOT 的合約。以目前國際的走向來講，不管是歐洲大陸或是美國、加拿大，至少有十幾個國家都要推動高鐵的建設，包括印度在內，中國大陸甚至要把鐵路延伸到泰國。鐵路一方面來說是運輸工具，一方面來說是跨國界、跨領域、跨邊界的東西，牽涉到技術以外的範疇的事情。

曹委員爾忠：大陸所謂的「動車」就是我們所謂的「高鐵」，是值得我們參考學習的，連美國歐巴馬總統原來是持排斥的態度，現在也在規劃美國動車。我個人在大陸也搭過福州到上海、福州到廈門、武漢到長沙的動車。大陸動車和台灣相比規劃時間很短，建設時間很快，經費很少，福建到廈門的距離和台北到高雄一樣，都是三百多公里，台灣部分原本規劃需要 4,800 億元經費，現在發現不止那麼少，現在是多少錢？

朱局長旭：四千多億。

曹委員爾忠：原本規劃是 4,803 億，現在都超過這個數字。大陸才一百多億人民幣，大概六百多億台幣。台灣的高鐵時速是 300 公里，大陸的是 250 公里，縱使福州到上海的部分時速有 280 公里左右，比我們慢，但是票價差距太大了，從福州到廈門的票價，以普通車來說，乘車一個半小時，票價是 82 元人民幣，是四百多元台幣，而同樣的條件下坐台灣高鐵票價是 1,540 元台幣。至於營運狀況，大陸動車幾乎客滿，而台灣高鐵的載客率不到四成，我們的高鐵唯一勝過他們的就

是服務確實比較好。整體上大陸的動車真的有很多值得我們學習的地方，特別是建設的時程。我個人認為，未來全世界的動車工程如果要正常招標，都是照大陸的標準，除非有限制一定要照國內標準，不然一定是用大陸的系統，現在時速最快的都到三百九十幾公里，像武廣那個就是 395 公里，所以我個人認為這方面大陸的發展值得我們參考學習，值得作為借鏡。

主席（曹委員爾忠）：接下來登記發言的楊委員瓊璿、羅委員淑蕾、賴委員士葆、林委員德福、盧委員秀燕、陳委員淑慧、林委員炳坤、廖委員國棟、呂委員學樟、簡委員東明、劉委員盛良、彭委員紹瑾、廖委員婉汝、潘委員維剛、林委員滄敏、黃委員偉哲、郭委員素春、黃委員昭順、趙委員麗雲、蔣委員乃辛、鍾委員紹和、吳委員育昇、高委員金素梅、鄭委員金玲、侯委員彩鳳皆不在場。

請黃委員仁杼發言。

黃委員仁杼：主席、各位列席官員、各位同仁。主席，以後叫我的名字還是稱為「黃仁尸ㄨ」，不要叫「黃仁ㄗㄨ」，這樣比較整體，也比較順口，而且不管是閩南語或客家語來唸，轉換的音都比較好轉換。如果唸成「黃仁ㄗㄨ」，用閩南語或客家語來唸都不好轉換，所以麻煩主席未來還是稱為「黃仁尸ㄨ」。謝謝。

主席：好，謝謝，剛才你說話的時候，我們都沒有計時。

黃委員仁杼：謝謝。接下來我要請教交通部張次長、高速鐵路工程局朱局長。

目前高速鐵路正在營運，通車以來這麼長久的一段時間，我們看到高速鐵路非常方便及快速，從高雄到台北大概只需一個多小時，準時率達到百分之九十幾，誤點或機械故障發生機率非常小。高速鐵路營運正常，帶給國人方便，在民進黨執政的時候，高速鐵路正在興建，受到非常多來自國民黨委員的諸多批評，這也成為一個進步的動力，但是時空轉換以後，再看他們當初的行為，包括批評高速鐵路未來營運的時候會非常危險，甚至表示不敢搭乘高速鐵路，這些人現在應該會感到非常慚愧。

高速鐵路高雄到台北段通車以後，我們也非常希望能夠延伸到花東，繞台灣一圈，如果能夠做到，未來觀光旅遊也好，或是到各地區的交通也好，都非常便捷，而這方面的問題最主要在於財務的部分，過去高鐵公司跟政府簽約的時候，是按照促進產業升級條例，採用 BOT 的方式，由高鐵公司負責施工興建，包括產業專區財產處分也是交由高鐵公司負責，才能做到財務平衡。請教次長，產業專區的土地現在是由誰掌管？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。台高公司是依照獎勵民間參與交通建設條例來承攬，目前產業專區應該是分兩個部分來處理，一個是高鐵局的部分，一個是有設定抵押的部分，也是附屬事業的部分，是台高公司的部分，兩者是有區別的。

黃委員仁杼：台高公司在產業專區取得哪些地區的土地？高速鐵路工程局有哪些產業專區的土地？

張次長邱春：5 個站都有。台高公司有地上權，有 50 年的特許權，土地還是國家的。

黃委員仁杼：這牽涉到未來的整體開發，剛才朱局長提到桃園的產業專區未來在國際醫療中心以外還會做一些金融貿易發展專區，我要請教的是：未來是不是一定要經過高鐵公司允許才能開發？

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

未來要如何拆帳？

張次長邱春：其中有兩個部分，一個是台高公司的附屬事業部分，既然已經設定地上權，就由他們自己去發展；至於高鐵局的部分，也就是站區的部分，是 5 個站都有，都有規劃原來的目的在哪裡，像桃園站區是規劃為國際商務專區，新竹是生醫專區。我們已經做好分工，高鐵公司和高鐵局應該是沒有相關。

黃委員仁杼：高鐵公司已經舉債，為什麼不標售土地來償債？

張次長邱春：高鐵公司不能標售，因為地是高鐵局的，所以高鐵公司只能做附屬事業的開發，他們有 50 年的特許權，目前他們也正要進行開發，高鐵剛開始營運並不是很理想，現在逐漸好轉之後，他們自己也在進行規劃。

黃委員仁杼：這部分以後會遭遇相當大的困難，因為雖然高鐵公司取得 50 年的特許權，但是土地還是屬於高鐵局，這兩個單位必須談妥之後才能去開發，所以可能會造成開發進度緩慢。

另外，關於高速鐵路工程局的產業專區，設定 50 年地上權的部分有多少面積？高鐵局的產業專區又有多少面積？

張次長邱春：我請朱局長向委員報告。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。跟委員報告，誠如剛才次長所報告的，這部分分為兩個部分，一個是產業專區，是高鐵局負責推動的，這 5 個站區的面積加起來將近 100 公頃，每個車站大小不一樣，最大的是台南站，有 47 公頃，最小的是嘉義站，有 10 公頃。

至於交通部和高鐵公司訂定的合約，除了車站營運部分有 35 年的特許權之外，我們還贏了 5 個站區附屬事業區的營運合約，是 50 年的特許權，這 5 個站的面積加起來大約四十幾公頃，所以我們授權高鐵公司可以在這 50 年裡做任何形式的開發，引進投資者，然後就會有收益。不管是產業專區或是附屬事業區，本部都會和地方政府合作，而高鐵公司擁有四十幾公頃土地的地上權，我們希望他們能陸續開始開發，引進辦公人潮或購物人潮，甚至吸引住宿者或旅館業者，這對高鐵的運量會有實質的幫助。除了提升運量以外，也許也能吸引企業在產業專區設置據點，譬如企業將總部設在這裡，或是有人來這裡的旅館住宿，或是有人到這一帶逛街。

黃委員仁杼：局長，高鐵通車多久了？

朱局長旭：高鐵是 96 年 3 月 2 日全線通車，到現在已經三年多了。

黃委員仁杼：在這三年多，你有沒有發現高鐵站區發展非常緩慢？只有新竹站區發展得比較快速一點。而幾個站區的產業專區都還沒有動，雖然高鐵公司擁有幾十年的地上權，卻始終無法推動開發，你們有沒有看到他們的盲點在哪裡？到底發生了什麼問題？高鐵公司財務如此不健全，他們希望能夠趕快開發土地，以平衡財務，卻一直無法推動，是不是有什麼盲點才導致這樣的情形發生？你們有沒有去考慮到？

朱局長旭：要開發當然必須有資金的支持，也要找到合適的投資者加入投資，5 個站區座落的位置不一樣，開發的難易度也不同。

黃委員仁杼：國民黨說 ECFA 簽了以後台商會回流，會吸引國外廠商來台投資，但是現在有這麼多

土地閒置在那邊，台商並沒有回流，外商也沒有來投資。現在台南站區最可憐，我在五都選舉時到台南去，看到整個站區都荒廢，沒有產業進駐，也沒有任何開發，有這麼多土地閒置，令人感到非常遺憾，讓我覺得 ECFA 簽訂時國民黨的說法是一種欺騙國人的說法，我不能接受。有這麼多土地閒置，浪費很多台灣的資源，雖然投資和發展都不是交通部和高鐵局的責任，但是政府要去發展地方產業是非常重要的事。現在我要問關於聯外道路的問題，從台北到桃園機場的機場捷運工程正在施工當中，從高鐵到中壢火車站的捷運也正在施工，我想未來從機場到臺北的運量應該是沒有問題的；至於從高鐵到我們中壢站區的運量，不知道你們有沒有去評估？

朱局長旭：機場捷運延伸了兩個站而到中壢火車站，最大的功能就是將台鐵與高鐵直接聯絡起來，而且可以延伸到國際機場；我想未來的運量是可期的，因為中壢火車站目前是臺鐵的第四大站。另外，委員方才所期許的，就是兩會簽訂 ECFA 之後，未來對我們產專區的開發有很多正面的效應，包括台商的回流與很多東亞廠商的投石問路等等。

黃委員仁杼：本席方才已經跟你界定招商的部分不是你們的責任；但是，今天我們看無論是桃園、新竹、台中、嘉義、台南或高雄，都沒有大型的投資，還是都在那邊閒置荒廢，所以你們就不要再騙人了。只是我實在是不解，為什麼我們政府沒有能力去推動整個產專區的建設部分。

總之，對於今天審查預算的部分，方才我們已經有特別期許，希望這些區域能夠趕快開發，那樣才有助於地方的發展。好不好？

朱局長旭：好，謝謝。

主席：接下來登記發言的鄭委員汝芬、陳委員杰、陳委員福海、簡委員肇棟、賴委員坤成與楊委員麗環皆不在場。

今天所有登記發言委員均已發言完畢；現在開始處理預算。

100 年度交通作業基金附屬單位預算－高速鐵路相關建設基金分預算案

(一)業務計畫部分；請參閱第 3-2~3-7 頁業務計畫

(二)業者收支部分：

1. 業務總收入：13 億 6,646 萬 7,000 元

2. 業務總支出：15 億 4,763 萬 9,000 元

3. 本期短絀：1 億 8,117 萬 2,000 元

(三)解繳國庫淨額：無列數

(四)轉投資計畫部分：無列數

(五)固定資產之建設改良擴充：無列數

(六)國庫增撥基金額：無列數

(七)補辦預算部分：無列數

主席：現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。有關 100 年度交通作業基金附屬單位預算－高速鐵路相關建設基金分預算部

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

分。

(一)業務計畫部分：沒有委員提案。此部分應依據業務收支、轉投資、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：13 億 6,646 萬 7,000 元。沒有委員提案，照列。

2. 業務總支出：15 億 4,763 萬 9,000 元。本項共有委員提案九案；其中第一案與第五案都是有關利息費用的部分，我們就這兩案一起處理。

第一案：高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「財務費用—利息費用」編列 8 億 4,993 萬 1,000 元。但若依市場利率推估，本項預算有高估之嫌，爰此，建議將 100 年度預算「財務費用—利息費用」編列 8 億 4,993 萬 1,000 元刪減 5,000 萬元，以促其檢討改善財務規劃。

提案人：陳福海 郭榮宗 葉宜津

連署人：楊仁福

第五案：高速鐵路相關建設基金 100 年度預算，其中短期借款利率係以 1% 為計算基礎。惟本基金之短期借款係以公開招標比價後再議價之方式融資，並以郵政儲金 1 年定儲機動利率減 0.65% 為借款利率之議價基礎。經查郵局目前 1,000 萬元以上，1 年至未滿 2 年期之定期儲金存款利率僅 0.3%，1,000 萬元以下定期儲金存款機動利率為 1.12%。若以此為議價基礎，則最高利率也僅應為 0.47%，再以本基金 98 年度決算，1 年期借款利率僅為 0.35%。故縱讓高速鐵路相關建設基金之短期借款應有一定彈性，然其最高上限亦以 0.47% 業已足夠，因此利息費用依此計算基礎，應予刪減 5,575 萬 1,000 元。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

主席：陳委員福海所提的第一案與葉委員宜津所提的第五案，都是有關利息的部分；第一案擬刪減 5,000 萬，第五案擬刪減 5,575 萬 1,000 元，請問各位，有無異議？

請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。有關刪減利息的部分，我們主要考慮的是，現在利息有上揚的趨勢，包括中央銀行好像年底還要調升一碼；其次，一類公債的利率是不能動的。第一案與第五案都是面臨同樣的問題，假使刪減的話，萬一利率有上升，可能就會有所不足。特別做以上補充報告。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請問局長，公債部分有多少？在你們的預算中，我們所刪減的 5,575 萬 1,000 元是不包括你們短期借款的公債與中長期的部分，那些我們都沒有刪；也就是說，我們對於公債與中長期的部分都沒有刪，我們只針對你們短期的借款，即兩年以下短期借款部分。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。委員指的都是短期的嗎？

葉委員宜津：對！我們看決算部分也是指短期的。

朱局長旭：剛才提到的第五案，事實上我們目前短借的利率是 0.77%。

葉委員宜津：為什麼這麼高？

朱局長旭：這是我們和銀行議約後才調降下來的。

葉委員宜津：0.77%還是議約調降下來的？

朱局長旭：是。

葉委員宜津：這樣太高了吧！短借還要這麼高嗎？如果真的這麼高，你們就更應該去爭取啊！郵局 1,000 萬元以上的短借利率才 0.3%耶！你們為什麼這麼高？還是 double 以上。你們是跟誰借的？利息怎麼這麼高？

朱局長旭：0.3%應該是存款利率，放款利率……

葉委員宜津：不是喔！我們是以郵局借款利率來算喔！短期存款利率更低，大概只有百分之零點零幾！你們是跟哪一家銀行借的？

朱局長旭：我們是跟臺灣銀行、中小企銀和兆豐銀行借的。事實上，來的銀行不只這三家，還有元大銀行等，但我們是用議價程序借的。

葉委員宜津：你們這樣借的利率太高了。

朱局長旭：我們目前的利率應該是最低的。

葉委員宜津：0.7%哪是最低的，0.7%很高耶。

朱局長旭：現在一般借不到 0.77%，除了公家單位外。

葉委員宜津：就算這樣，按照你們以前的決算來看，你們也是多了五千多萬啊！會調整這麼多嗎？

主席：朱局長，你們是用什麼數據預估調高五千多萬？因為你們是比決算多出五千多萬。

朱局長旭：主要是考慮以後利率走勢，走勢當然是一定上升……

葉委員宜津：不一定，明年不一定會上升。

朱局長旭：幅度是多少……

葉委員宜津：就算上升，幅度也不至於太大，因為經濟剛剛復甦，不可能調升多少啊！

朱局長旭：因為我們看報紙報導，中央銀行又要調升一碼，所以我們有感受到。

葉委員宜津：我們可以酌予調整，就算不刪減 5,000 萬，也要酌予刪減一些，否則預算擺在那裡也是浪費。本席建議刪減 3,500 萬。

主席：報告委員會，葉委員所提的支出第五案及陳委員福海所提支出第一案併同處理。

林委員建榮：（在席位上）建議刪 3,000 萬元。

葉委員宜津：（在席位上）無所謂啦！

主席：林委員建榮建議刪減 3,000 萬元，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。葉委員所提的支出第五案及陳委員福海所提支出第一案有關利息部分，刪減 3,000 萬元。

現在進行關於支出的第二案、第三案、第四案和第九案。

二、高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「其他業務費用」編列專業服務費 251 萬 5,000 元，係為辦理高速鐵路新設三站附屬事業用地、左營站開發及新竹專二用地等開發專業顧問服務費 250 萬元、學者專家出席等相關審查費用 1 萬 5,000 元。但該基金 98 年度編列專業服務費 20 萬元，實際僅支用 4,000 元；99 年度預算數 20 萬元，截至 9 月底止累計支付數僅 4,800 元，顯示

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

該基金專業服務費近2年度預算均有寬列之情事。爰此，建議將100年度預算「其他業務費用」編列專業服務費251萬5,000元刪減100萬，以促其檢討改善財務規劃。

提案人：陳福海 郭榮宗 葉宜津

連署人：楊仁福

三、高鐵自通車迄今已逾三年，惟搭乘高鐵之乘客仍無法暢通使用電子通訊設備，只要高鐵行經隧道、山洞，手機、筆電等通訊就完全中斷，經統計類此「聾啞段」的時間高達三十分鐘以上。然而，對此不便於民的情況，高鐵局及高鐵公司卻僅消極的配合通訊業者的態度因應，致使業者如蝸牛般緩慢施設隧道中的洩波電纜及基地台，造成民眾極大不便。而高鐵局身為監督機關，卻未積極督促高鐵公司改進，有失為民把關的職守，爰此，關於高鐵基金100年度服務費用預算編列343萬6千元應予凍結二分之一，俟高鐵局督促高鐵公司於完成通訊施工建置限期1年內完成，並向立法院報告後，始得動支。

提案人：王幸男 蔡錦隆 葉宜津

四、高速鐵路相關建設基金100年度預算案「其他業務費」項下編列「專業服務費」251萬5,000元，建議減列200萬元，改列51萬5,000元。

說明：本項預算98年度決算4,000元，99年度預算20萬元，累計到99年9月底，僅支出4,800元，而100年度並未提出新增項目需要大幅增加預算，爰建議減列200萬元，改列51萬5,000元。

提案人：蔡錦隆 王幸男 葉宜津

連署人：楊仁福

九、100年度高速鐵路相關建設基金之專業服務費編列251萬元，惟近2年專業服務費預算執行率過低，且均未支用專業顧問費，100年度編列251萬元顯有高估，爰針對100年度交通部高速鐵路相關建設基金所編列之「其他業務費用—專業服務費」251萬5千元予以刪減240萬元。

說明：

一、經查該基金98年度編列專業服務費20萬元，實際僅支用4千元，係支付交通部促參小組辦理左營附屬事業開發大樓及專用區會議委員出席費，換言之，98年度並未支用專業服務費。復查99年度預算數20萬元，截至9月底止累計支付數僅4,800元，占年度預算數2.40%。以上顯示該基金專業服務費近2年度預算均有寬列之情事。

二、按中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範，有關專業服務費規定：「包括委聘專業機構或人員（會計師、精算師及特約醫事人員等）提供服務之費用，其中專技人員酬金，以不超過98年度決算數或99年度預算數從低者為原則，其餘各項應按本年度業務需要，覈實編列。」故予以減列。

提案人：賴坤成 郭榮宗 王幸男 葉宜津

主席：賴委員坤成等提出第九案，針對專業服務費建議刪減240萬元，請問各位，對本案有無異議？

楊委員仁福：（在席位上）本席有意見。

主席：既然有委員有意見，本案就不通過。

葉委員宜津：（在席位上）請朱局長說明一下。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。這 250 萬元的用途主要是新增 3 站未來土地開發的顧問費用，剛才葉委員提到土地開發顧問到底有沒有效益的問題，事實上，以今年來講，我們已經開發標出去的部分，在 100 年可以收到 7,185 萬元的租金和權利金，而且這還不包括轉運站的投資開發部分，所以我想是有發揮效益的，關於這 3 個刪減的案子，請委員再加以考量。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，這是顧問費用嗎？你們另外還有編列顧問費用。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。專業服務費是顧問費。

葉委員宜津：你們顧問費到底編了幾次？

朱局長旭：這是新增彰化、雲林和苗栗 3 站的部分，這是以前沒有涵蓋進來的。

葉委員宜津：新增 3 站的專業服務費是什麼意思？這 3 站根本就沒頭沒尾的，你們要編什麼顧問費用？而且新增 3 站的規劃費用只要二百多萬，本席也不相信。

朱局長旭：這是根據立法院的決議，就是新增 3 站所收進來的權利金和租金，都要擺在……

葉委員宜津：新增 3 站怎麼可能收到權利金呢？新增 3 站到現在都還沒有定案。

朱局長旭：以後有收到的權利金和租金都要挹注到聯外道路的基金項目裡面，所以開支的部分也應該要放在這裡，包括收入和支出都是。

葉委員宜津：這二百五十幾萬是新增 3 站的什麼費用？

主席：請交通部高速鐵路工程局吳科員說明。

吳科員國詠：主席、各位委員。委員上午提到的 2,600 萬是土開的部分，現在這個部分是因為新設 3 站和左營站的收益要挹注聯外……

葉委員宜津：左營站怎麼會是新設的站呢？

吳科員國詠：這是根據立法院的決議。

朱局長旭：是轉運站。

吳科員國詠：我們現在想要開發關於左營站的部分，需要 250 萬的顧問費用，所以編列在這裡。

葉委員宜津：局長，這和你所講的又不一样了，你說新增彰化、雲林和苗栗 3 站，現在又變成左營站！

朱局長旭：我剛才漏掉一個部分，就是立法院的決議是新增 3 站加上左營轉運站，左營轉運站的收入都要挹注進去，左營會有一個轉運站，現在還沒有進行規劃，所以我們需要這筆費用來進行規劃。

主席：根據預算書所寫的，除了新增 3 站之外，還有左營轉運站，另外還有一個新竹的專二用地。

葉委員宜津：在預算書的第幾頁？

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

主席：第 3-26 頁，這筆經費總共是 5 個地方的顧問費用。

有關支出的第四案，是蔡委員錦隆等所提，建議減列 200 萬元，請問各位，有無異議？

李委員鴻鈞：（在席位上）那其他 3 個案子呢？

主席：我們現在要逐案來處理，第一個是賴委員坤成所提的案子。第二個是蔡委員錦隆所提議的。既然有人反對，我們就不通過。

第二案是陳福海委員等提議刪除 100 萬元。既然有反對意見，我們就不通過。

另外，支出第三案是王委員幸男等所提的部分，343 萬是包含……

葉委員宜津：（在席位上）是 251 萬啦！主席，我要講一下第二案。

主席：好。請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，我看你對你自己的預算不太了解，你要趕快進入狀況。還有，你左營站加新增 3 站顧問費 251 萬的部分，我們就算讓你通過 251 萬，後面還是會遇到早上我問顧問部分的相同狀況，也就是你們給顧問公司一筆錢，然後每個案子又再來一次，等於一條牛剝 2 層皮，給顧問公司 2 年 2,600 萬，然後每一件再給它幾百萬，哪有那麼好的事？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。可能葉委員有所誤解，事實上，整體的費用就在這裡面，可是它每次要開……

葉委員宜津：等一下，講清楚一點，所謂整體費用是指 251 萬包括在 2,600 萬裡面嗎？

朱局長旭：沒有包括新增 3 站，也沒有包括左營站及新竹專二用地。但其他站區的部分，2,600 萬是一整體的費用。但它每次動用的時候要把一些支用計畫及人月計畫拿出來，不是說這筆錢給他，然後另外再額外給他們。

葉委員宜津：所以這個就不合理。

朱局長旭：我們不會這樣做。

葉委員宜津：你們就是這樣做，但這樣不合理。所謂整體規劃給他 2,600 萬，然後每個案子再給他 2、300 萬或者幾百萬。

朱局長旭：沒有，我們不是這麼做。我們整筆的錢就是 2,600 萬，但他每次提出一個計畫，都必須把細項及人月數提出來，我們核定之後他們才開始做。

葉委員宜津：像 251 萬的部分，我們都可以給，但整體規劃是假的，是唬弄的，標 2,600 萬做什麼整體規劃？哪有什麼整體規劃？一年都已經過了一半，半件都沒有，還是按這樣一件一件地計酬，所以 251 萬的部分，我可以 OK，但是我對 2,600 萬的部分很有意見。

朱局長旭：2,600 萬是我們訂定契約的價格，事實上，以我們實際的開支來講，按照實做的人月數換算成金額來支付，並不是他一口氣包了，獎金 600 萬錢就給他了，不是這樣做的。

葉委員宜津：等一下，我再問一次，我剛才跟你講，你又說不是。你這 251 萬是包括在 2,600 萬裡面嗎？

朱局長旭：不是。

葉委員宜津：所以整體給他一個 2,600 萬，然後每件再給他幾百萬，是不是這樣？

朱局長旭：沒有，這是兩個不同的計畫，前面 2,600 萬是土地站區開發的計畫，250 萬則是聯外道路的部分，這是依據立法院的決議，要把新增 3 站及左營站相關費用的支出及收入……

葉委員宜津：好，我還是一樣，251 萬我可以接受，但是 2,600 萬的部分，我沒有辦法接受。

主席：謝謝葉委員宜津。接續處理支出第三案。請問各位，對王委員幸男等所提，關於高鐵基金 100 年度服務費用預算編列 343 萬 6 千元應予凍結二分之一案，有無意見？（有）有意見，那我們就不通過。

現在進行支出的第六案及第八案。

六、為辦理高鐵車站站區土地標售作業，高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「銷貨成本」編列 5 億 3,792 萬 1 千元，比上年度增加 16%。又對照該基金因辦理土地標售作業所列之「銷貨收入」為 8 億 8,700 萬 8 千元，其辦理土地標售作業之成本占收入之比例高達 60%；參酌高速鐵路相關建設基金每年均處於短絀的情況，主辦機關對於成本控管應有努力空間。爰此，關於高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「銷貨成本」應予酌減 10%。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

八、高速鐵路相關建設基金 100 年度預算累計短絀 331 億 9,470 萬 3 千元，利息負擔即高達 8 億 4,993 萬 1 千元，惟截至 99 年 9 月底可供標售之特定區土地面積仍有 192.8453 公頃尚未標售，高達 62.74% 未執行，為避免基金財務結構日漸惡化，高速鐵路工程局應加速土地處分及開發以增加收益挹注基金收入，惟 100 年度預算「銷貨收入」僅編列 8 億 8,700 萬 8,000 元，「銷貨成本」編列 5 億 3,792 萬 1 千元，收支相抵僅 3 億 4,908 萬 7 千元，連利息負擔都不夠，實無助基金財務結構改善，爰此「銷貨成本」5 億 3,792 萬 1 千元預算擬凍結二分之一，俟高鐵局提出財務改善計畫，並向立法院交通委員會專案報告後，始得動支。

提案人：郭玟成 郭榮宗 葉宜津 王幸男

主席：第六案是葉委員宜津等所提關於銷貨成本編列 5 億 3,792 萬 1 千元，建議酌減 10% 的部分；支出第八案是郭委員玟成等主張凍結二分之一，俟高鐵局提出財務改善計畫，並向立法院交通委員會專案報告後，始得動支。

我們現在分別處理。先處理葉委員宜津等所提刪減 10% 的部分，請問各位，有無意見？

李委員鴻鈞：（在席位上）跟主席報告，這個不能分別處理，應一併處理，我建議凍結四分之一……

主席：沒有，第一個先刪除，因為刪除比較……

李委員鴻鈞：（在席位上）這樣沒有講到下個案子，他們不會同意的。

主席：如果大家不同意刪除，我們就凍結……

李委員鴻鈞：（在席位上）所以兩個要一起談，因為先把第一個刪除，等於是否定掉，他們一定不同意，必須刪除及凍結一起談，他們才會同意。

主席：好。那兩個案併案處理後，就是凍結四分之一？我認為凍結等於增加我們交通委員會的負擔，因為還要再次報告。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

李委員鴻鈞：（在席位上）不會。

主席：由於這兩個案子，葉委員宜津都有提案，那就刪除這個部分，不通過。

葉委員宜津：（在席位上）不行，那是 60%，開什麼玩笑！

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。作業成本占收入比例的 60%，這差太多了吧！而且比上年度還增加 16%，我減 10% 已經很客氣了，我覺得應該減 16%。你們的成本占了高達 60%，太高了，應該減一點，怎麼會這麼高呢？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。銷貨成本與土地的筆數及面積有關係，如果銷售及業務收入增多的話，當然成本就會提高，與 99 年相比較的話，100 年的業務是增加了 25%，成本自然就會相對增加。

葉委員宜津：本席不是用總數來算，而是用比例來算，不論是與上年度相比或要減少的都是用比例來算，如果只刪總數，這是不合理的。銷售作業成本占了收入的 60% 實在是太高了，從比例來看，也比上年度增加了 16%。如果局長無法回答，什麼人回答也都沒有關係，但是我們覺得都要刪減。

主席：請交通部高速鐵路工程局會計室方主任說明。

方主任可以：主席、各位委員。事實上，銷貨成本與標售價格也會有差異，銷售價格高，毛利率可能就會提高，銷售成本是根據今年要提出來銷售的原始成本來計算。

葉委員宜津：成本占 60%，剩下的 40%，連付利息都不夠。

方主任可以：銷售成本已經有把利息灌在裡面

葉委員宜津：亂講，你們的利息是另外計的。

方主任可以：利息已經資本化也算在銷貨成本中，包括土地購得成本及歷年資本化的利息，因此是以原始的成本來計算的。

葉委員宜津：為什麼比上年度增加那麼多？

方主任可以：今年應該提出來要銷售的數量比去年增加……

葉委員宜津：本席是說比例，不是說總量！在不同科目上，你們還編有利息費用，不要唬弄我！

方主任可以：這是短期借債的部分，因為乙類公債有資本化的利息，我們沒有計算在內，而是當年度盈虧的部分，因此這部分的利息是乙類公債以外的短期利息費用，資本化利息並沒有包括在……

葉委員宜津：好了，你總是要告訴我為什麼增加的比例會到 16%？

方主任可以：因為與去年的地價有差異，在執行之後是按實際價格來計算，但是在編預算時是以最原始的成本來計算。

葉委員宜津：可是地價並沒有調整那麼多，本席還沒聽聞有哪一個縣市有做過地價調整，經濟那麼不景氣！

方主任可以：土地標售都是以實際價格來標售，而成本是以原始的成本來計算。

葉委員宜津：無論是什麼成本都不應該比去年多那麼多！

主席：本席就這樣來處理，如果有刪減的空間，朱局長就說出一個數字，比如 300 萬或 400 萬，且不要凍結二分之一或四分之一。如果不能刪，就徵詢一下委員的意見，我們就凍結，等你們的財務報告來了，我們再來處理。

請賴委員坤成發言。

賴委員坤成：主席、各位列席官員、各位同仁。所謂銷貨成本，當然會因會計科目的基準不一而不同，這部分也是持續性的相同財務科目，除非地價或利息有變化，不然土地面積沒有增加，加上公告地價也沒有調整，你們土地攤提的成本就不可能這麼高，然而你們的編列竟然高達 16%，一般來講，會計科目是不會這樣做的。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。去年與今年所銷售土地的地號及面積都不會一樣，甚至連地目的種類也不一樣，今年銷售的土地比較多……

賴委員坤成：你們是不是把今年要賣的土地，就以這批土地拿來計算成本呢？

朱局長旭：對。

賴委員坤成：當然這就會跟你們要標售的面積及地號有關係，我可以接受這種變動，但是你們要說明清楚，不然我們還會以為你們是把原始取得的土地成本拿來一併做通案處理。

朱局長旭：不管是高鐵的整個土地開發計畫，或是連外道路的部分，我們都是依照財務計畫，而這方面在每年都是有變動的，我們有一個行政院核定的財務計畫，原則上，今年標售的土地與去年的不同。除非去年沒有標售，今年再拿出來標售的話，土地的地號就會一樣，基本上而言，今年標售的是不一樣的土地。

賴委員坤成：依據本席對會計的瞭解，你把要賣的東西，將其攤提成本當成是銷貨成本，這會怪怪的，也讓我們無法瞭解你們整個財務架構。當初你們取得這些高鐵土地時，是以區段徵收了很多民間及地方政府的土地，但是這幾年以來，你們對於這些土地的開發卻完全是束手無策，也沒有什麼明確及積極的作法，比如場站開發等，本席都沒有感覺到你們有這樣的作為。現在在車站附近的土地都是空空如也，很多人因為高鐵站才買土地，結果就套牢在那裡，到現在都還不得翻身。

土地部分是由高鐵基金來做，而營收也是你們在處理，因此本席希望你們應該提出一項積極及完善的相關於場站開發的計畫，不要讓土地一直閒置在那裡。當初我們希望高鐵能實現西部便捷的一日路廊，另外一點，我們也希望在郊區能帶動當地的一些發展。但後續大概只有桃園西青埔、六家一帶勉強有發展，其他如嘉義、台南、台中幾乎都是閒置。如果是這樣，當初區段徵收何必徵收那麼大的面積？這點能否請局長說明開發計畫的相關構想？

朱局長旭：能否請主辦同仁黃專員來說明？

主席：請交通部高速鐵路工程局黃專員說明。

黃專員麗君：主席、各位委員。不好意思，這可能讓大家有所誤解，因為土地開發的銷售成本是按照原始投資部門的投資成本，包括利息資本化的成本，逐筆土地設算每一平方公尺的開發成本是

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

多少。每一年我們會就開發和標售土地做計算，先匡住這塊土地的成本，然後列計銷貨成本。所有列計在銷貨成本的數字其實就是投資成本回收的情形。

另外，剛才委員有提到為什麼銷貨收入和銷後成本落差那麼大？雖然去年土地開發成本不變，但去年的單價卻有飆高，所以相形之下，每一筆土地的毛利率增加了。因此，這其實不是成本比率提高，而是去年的標售價格比較好。但因為今年估計的收入比較保守，所以委員會覺得相關成本和收入比較起來，成本的比率好像比較高。但其實成本沒有變，只是銷貨收入改變了，以去年的市場而言，去年的價格其實是看漲的情形。至於今年的收入則是持比較保守的態度。

賴委員坤成：是明年還是今年，你要講清楚。

黃專員麗君：100 年度的銷貨收入是持比較保守的角度，所以才編 8.87 億元，相形之下會覺得銷貨成本好像比較高，但其實土地都沒變，只是因為價格高低而讓成本比率有所增減。

主席：所以刪減的部分就不通過？

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。不行。我中午發現現在的聯絡員都派美女，對委員會的委員都有效，連賴坤成委員也一樣，只要美女一說明，他全部接受。現在換我問，帥哥和美女對我都無效。本席只有一個問題請問局長，銷售成本無論是原始投資或是任何投資，利息都要算在裡面，但扣掉利息，土地價值只剩下四成。一般民間建設公司會發生這種事嗎？早就倒八百年了！既然你們說收入是保守估計，本席建議乾脆把收入提高好了。

主席：請高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。我能否還是請黃專員來答復？

葉委員宜津：好，美女對我無效。本席是對事不對人，帥哥、美女都無效，雖然我發現美女對男委員很有效。

主席：請交通部高速鐵路工程局黃專員說明。

黃專員麗君：主席、各位委員。不好意思。今年我們編了 5.37 億元都有事先設算土地筆數和相關標售動作。如果減列，只是讓我們標售筆數減少，並不會影響開發成本。

葉委員宜津：本席只問你，這樣合理嗎？土地價值和作業成本計算下來，土地價值會那麼低嗎？

黃專員麗君：民國 98 年和 99 年的標售狀況比較好，所以相形之下，它的毛利率比較高。但我們對 100 年度的預期比較保守，就平均數而言，這還是有合理性。

葉委員宜津：你還是沒有回答本席的問題。歷年來這樣做，我們其實都應該要有意見，也就是土地標售的作業成本，佔收入比率相當高，就算我刪減 10%，這一樣高達百分之五、六十，根本不是正常的狀況。所以你們要如何說服我們？誰可以說明就請直接上台。

黃專員麗君：就實際的標售面而言，今年 99 年度標售出將近 18 億元，所以銷貨收入那一塊的價格應該會再提高。只是我們在估列上會比較保守，但相關毛利率以加權平均數而言其實可以接受。

葉委員宜津：本席要求你們降低銷售作業的成本。

黃專員麗君：成本是屬於沈默成本，從早期一開始開發就已經投入。我們是用投入的成本設算每一塊土地的開發成本，並計列他的毛利率。其實成本已經投入，這屬於沈默成本，現金已經支出。

100 年度中央政府總預算案

葉委員宜津：還是太高了。我希望你們能調降 10%。

黃專員麗君：我們會盡量在標售策略上提高標售價格。

葉委員宜津：其實調降 10% 是很合理的數字。

主席：相關開發成本從區段徵收開始就已經有一定的金額，所以我們看不到五億三千七百多萬元的經費或相關正確數字，實際上，也許土地就已經佔了若干額度。至於利息的部分，今年如不開發，明年的利息又會增加，銷貨成本也會增加。

葉委員宜津：所以我要他降低成本。

主席：因為這個因素，葉委員和其他委員質疑作業費可能過高。如果扣除正常固定的成本，包括土地已經支出的部分以及利息增加的部分，最後相關作業費有沒有可以刪除的空間？

葉委員宜津：當然有。

主席：我們在意的只是作業費，但也許作業費並不多，其他都是固定成本，100 年度如果沒有開發，等到 101 年度才開發，銷貨成本又會增加。

請交通部會計處洪會計長說明。

洪會計長玉芬：主席、各位委員。對於成本的問題，剛才主席講的是正確的。例行成本都已經存在，如果要降低比率，現在唯一能夠做的就是提高收入。也就是我們售出時會盡量讓標售價格高一點。

葉委員宜津：主席還有說一樣，你沒有聽到。你們的作業成本可以再降嗎？

主席：作業成本有時候都已經固定了。區段徵收的時候，錢就已經固定，之後再加上利息會越來越多。

葉委員宜津：利息應該有另計，你能確定利息沒有另計嗎？不要唬弄本席。

朱局長旭：謝謝主席和委員的提醒，舊的銷售成本是已經發生過的成本，我們並沒有額外增加額度。對這個部分，我倒希望能提高我們的銷貨收入，不要減我們的銷貨成本，因為成本已經發生了。

葉委員宜津：可以。

主席：剛才葉宜津委員對第六案不再堅持。所以刪除銷貨成本的部分就予以通過。

有關第八案，郭玫成委員提案凍結二分之一，剛才李鴻鈞委員也提出修正凍結四分之一。大家對此有沒有意見？是凍結二分之一、四分之一還是不凍結？

葉委員宜津：（在席位上）折衷好了。

主席：凍結五分之一，好不好？銷貨成本的部分在當初開發的時候就已經付給每一筆土地，而且成本會逐年增加，很多工業局開發之後，利息都已經超過銷貨盈餘，所以工業區的開發基金才會虧損，彰濱原本也都在虧損的範圍內。

楊委員仁福：（在席位上）凍結五分之一。

主席：還是乾脆不凍結？支出第八案改為不予凍結，請問各位，有無異議？

葉委員宜津：（在席位上）不行，要凍結。

主席：凍結是給交通委員會增加麻煩。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

葉委員宜津：（在席位上）不會。

主席：改為提出書面報告？

葉委員宜津：（在席位上）不要。

主席：這樣改凍結五分之一。

葉委員宜津：（在席位上）不行只凍五分之一，李鴻鈞委員都說要凍四分之一。

主席：郭玫成委員所提銷貨成本 5 億 3,792 萬 1 千元預算，原擬凍結二分之一，經協商後，改凍結四分之一，俟高鐵局擬出財務改善計畫，並向立法院交通委員會專案報告後始得動支。

賴委員坤成：（在席位上）銷貨成本及收入是不是收支對列？這樣的話，收入也要一併凍結。

主席：賴坤成委員的意見列入紀錄。

現在進行支出第七案。

七、高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「其他業務費用—雜項業務費用」補助地方政府辦理高速鐵路站區聯外道路系統改善及其他相關聯外道路建設編列 4,000 萬元主要辦理苗栗站聯外道路新闢及改善 500 萬元與雲林站聯外道路新闢及改善 3,500 萬元，惟 99 年度高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫亦編列苗栗站聯外道路新闢及改善 7,800 萬元及雲林站聯外道路新闢及改善 1 億 536 萬 6 千元，顯見所列補助計畫實為多年期計畫，但預算說明對於計畫經費總額、執行期間及各年度分配額等皆未詳列，實不利立法院監督，爰此擬凍結二分之一預算，俟高鐵局將核定計畫送至交通委員會並專案報告後，始得動支。

提案人：郭玫成 郭榮宗 葉宜津 王幸男

主席：請問各位，對支出第七案，有無異議？

賴委員坤成：（在席位上）反對。

主席：有委員反對，不予通過。這是有關地方建設的預算。

有關業務總支出，委員總共提出 9 個案子，原列 15 億 4,763 萬 9 千元，減列利息費用 3 千萬元，改列 15 億 1,763 萬 9 千元。本期短絀原列 1 億 8,117 萬 2 千元，減列 3 千萬元，改列 1 億 5,117 萬 2 千元。

(三)解繳國庫淨額，無列數。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)固定資產之建設改良擴充：無列數。

(六)國庫增撥基金額：無列數。

(七)補辦預算部分：無列數。

所有預算數審查處理完畢，現在有委員提出附帶決議。總共 13 案，我們逐案處理。

進行附帶決議第一案。

附帶決議

一、馬總統愛台十二項建設計畫中，有關全島便捷交通網—北部都會區捷運網路中包含基隆—桃園—台北軌道串連，此政策顧及當地民眾便利性及具備節能減碳效益，不應僅以「經濟效益」為由而有所延宕，爰要求高鐵局應於明（100 年）10 月前完成新莊捷運線延伸至桃園地區之路

100 年度中央政府總預算案

線規劃，以信守馬總統對選民之承諾。

提案人：陳根德 陳福海 郭榮宗 徐耀昌 曹爾忠
葉宜津 楊仁福 林建榮 林明濤

主席：請問各位，對附帶決議第一案，有無異議？

其實附帶決議就是提出建議，所以應該加上「建請」的文字。

請高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。有關延伸新莊線捷運到桃園地區的路線規劃，這個案子基本上不在高鐵局業務職掌，之前的研議案是由台北市政府捷運局負責研議、評估。

主席：所以「高鐵局」就改成「交通部」。陳根德委員連加上「建請」都做不到？文字修正為「爰要求交通部轉請台北市政府應於明（100 年）10 月前完成新莊捷運線延伸至桃園地區之路線規劃」。請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行附帶決議第二案。

附帶決議

二、因應鐵路局已於台北車站正式啟用多卡通系統，要求台灣高鐵公司於二個月內提出多卡通票卡整合規劃方案，以提高乘客搭乘高鐵便利性。

提案人：徐耀昌 葉宜津 林明濤 楊仁福 曹爾忠
陳福海 陳根德 林建榮

主席：請問各位，對附帶決議第二案，有無異議？

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我們對機場捷運有期待，因為機場捷運還沒開始做，所以請局長在下面聽就好了。交通部補助捷運局一大堆錢，我們現在就只談台北捷運，早上本席已經告訴高鐵局，他們表示這可以多卡通，一共有七、八張卡可以通，但問題是誰會帶七、八張卡去搭捷運？最好的方式就是本席早上提到的。本席讓次長坐在下面，不知道你有沒有認真聽？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。有。

葉委員宜津：台北捷運公司雖然是台北的捷運公司，但中央補助他們很多錢，而且他們還不斷向中央要錢，變更計畫也要，結果卻圖利特定廠商。站在社會大眾的利益，大眾運輸是公共利益、公共財，怎麼可以簽這種契約，只有 7-11 超商可以和他們合併？這不但圖利 7-11，還侵犯消費者的權益。和 7-11 所謂的 icash 卡結合之後，這需要 100 元押金，結果兩家瓜分利益，新卡的成本不到 50 元。現在有其他便利商店業者願意免 100 元押金發行和你們聯通的儲值卡，但你們居然說不行。

張次長邱春：交通部管理的部分是屬於運輸卡的部分。

葉委員宜津：我知道你要說什麼，你就是要把責任全部推給台北捷運。

張次長邱春：不是，根據電子票證管理條例，這是金管會主管的部分。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

葉委員宜津：但中央有補助。這侵犯到大眾運輸使用者的權利，交通部應該要出面管理和表示意見。

張次長邱春：交通部沒有補助這方面的經費。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員提到的是 icash 悠遊卡的部分，消費者的 100 元押金並沒有不見或被污走的情形。消費者平常持悠遊卡都會有押金 100 元，但如果是購買 icash 悠遊卡，這也是 100 元。所以原則上是把悠遊卡裡面的錢拿來用，例如原本有 104 元，就會轉儲值到 icash 悠遊卡裡面，所以 icash 悠遊卡裡面會有 104 元，但是購買 icash 悠遊卡還要再繳 100 元，所以再把 100 元拿出來，對於消費者並沒有……

葉委員宜津：問題來了，icash 的 100 元是沒有值的，社會大眾都不知道這件事，這 100 元就不見了！

陳司長彥伯：它不是不見了，而是買 icash 悠遊卡……

葉委員宜津：買那張 icash 悠遊卡就要 100 元！

陳司長彥伯：對，要 100 元。

葉委員宜津：買一張 icash 悠遊卡要 100 元，但成本不到幾塊錢，為什麼要 100 元？很多消費者都不知道，以為那 100 元可以轉為儲值金。

陳司長彥伯：icash 悠遊卡是買斷的，其實現在很多卡都是買斷的，例如 smart card 也是買斷，也都是要錢的，當時的悠遊卡是付押金，並沒有買斷，但現在很多卡都是買斷的，也就是把卡片直接買走。

葉委員宜津：悠遊卡的錢是可以當成儲值來使用的嘛！

陳司長彥伯：委員現在是把兩個事情搞在一起了，icash 悠遊卡是金管會所主管，屬於跨領域、多功能的電子錢包……

葉委員宜津：我知道！這我都知道，金管會……

陳司長彥伯：交通部在這上面並沒有補助任何經費。

葉委員宜津：我知道你們沒有補助到這張卡片的製作，我是要你們站在這些通勤運輸使用者的立場，為確保社會大眾的權益去講這件事情，我知道這個卡跟你們無關，但是因為你們補助他們極大部分的經費，現在有哪一張金融卡是求人家使用卻還要收費的？有哪一家銀行發行的金融卡還要收人家 100 元？

陳司長彥伯：這是他們兩家公司之間的合作關係，這是商業上的合作關係。

葉委員宜津：次長，很多社會大眾都以為他們購買 icash 悠遊卡的 100 元是儲在卡片裡面的，他們不知道將一般悠遊卡轉成 icash 悠遊卡後，原本的那 100 元就不見了。

陳司長彥伯：如果是這樣，就表示他們在賣這張卡片時並沒有說清楚，但是他們在轉的時候是有把 100 元轉到 icash 悠遊卡中，這 100 元並沒有憑空不見，方才委員提到……

葉委員宜津：可是他們的意思是那 100 元就變成購買 icash 悠遊卡的費用了。

陳司長彥伯：是，是因為 icash 悠遊卡是要買斷的，等於是另外買了一張卡。

葉委員宜津：次長，這樣你懂了吧？

主席：葉委員，妳發言的時間超過很多了！

這個案子並不屬於交通部的範疇，如果大家同意徐委員耀昌等的提案，我們就照案通過，不同意再看怎麼樣來處理，不能在處理這個案子時……

葉委員宜津：本席講這個問題給次長聽，次長要反映哦！

主席：不能這樣浪費大家的時間嘛！次長，你聽了委員的問題後，就在你們的業務範疇中去處理，其他的就不要在這裡談了。

賴委員坤成：（在席位上）本席針對第二案來發言。

主席：好，請賴委員坤成發言。

張次長邱春：（在席位上）它是做不到的，因為高鐵公司必須要劃位置，但悠遊卡沒辦法連線，所以這部分是有困難的，臺鐵也一樣，不需要劃位的部分，使用悠遊卡絕對沒有問題，但是要劃位的部分當然會有問題。

賴委員坤成：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，自由座的部分呢？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。自由座的部分，台高公司有在研究了。

賴委員坤成：但現在徐委員耀昌、葉委員宜津、楊委員仁福、曹委員爾忠、陳委員福海、陳委員根德等都是共同提案人啊！

張次長邱春：悠遊卡與台高公司使用接觸式的系統是不太一樣的，所以如果要使用在台高公司應該是會有問題的，接觸式的是票進去後再出來，悠遊卡則是感應式的，也就是非接觸式的，兩個系統是不一樣的。

賴委員坤成：有，他們也有感應式的。

張次長邱春：我知道，超商買的那一種，那兩個應該是不一樣的。

賴委員坤成：軟體設計方面應該都沒有問題，現在一般民眾感到很困擾的是，臺灣這麼小的地方，但搭乘交通工具的電子票證有幾種？臺鐵的是什麼？臺灣卡、一卡通？

張次長邱春：臺鐵有好幾種，有悠遊卡、智慧卡，還有高雄捷運卡。

賴委員坤成：總共有幾種？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。臺鐵多功能驗票機共有 4 卡可以使用，悠遊卡、智慧卡、ETC 卡及高捷卡，另外還有自行販售的背磁式卡片，類似台高公司的這一種。

賴委員坤成：這樣就是會產生困擾，用卡真的很方便，但每個單位都各有各的本位主義，自己要發行自己的卡，系統弄下去以後又要再花錢來整合，我覺得交通部有責任去做整合，所以請你們拿出魄力來，我們應該使用單一的一種票證就好了，不但可以在便利商店買東西、支付停車費，還可以搭乘鐵路、捷運、公車等，一種卡就可以全部處理。本席也知道這牽涉到各單位的本位，但只有交通部這樣的高位階，才有能力在制高點上來做整合。

現在悠遊卡的通行量是最高的，不過發行悠遊卡的台北捷運公司，當初交通部也有投資，雖

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

然股份不是最多的，但也能去推動整合才對，用單一的一家公司，不要讓民眾每一次出門都要攜帶這麼多種票證，更不公平的是，每一種票證都要先付押金或定金！

張次長邱春：賴委員，我們是多功能刷卡機，任何1張都可以使用，這樣才比較方便，只整合成一家也不可能，交通部不能只圖利某一家，否則以後也會有責任，所以我認為應該是不管哪一家公司發行的卡片，我們的讀卡機都能夠刷，這樣子比較好。

賴委員坤成：多可能刷卡機的故障率會比較高嘛！

張次長邱春：現在不會了，而且下年度軌道電子刷卡是我們執行的重點。

主席：賴委員，你的發言時間到了。

請問各位，對徐委員耀昌等所提附帶決議第二案，有無異議？

林委員建榮：（在席位上）改為建請啦！

楊委員仁福：（在席位上）把要求改為建請啦！

主席：第二案將「要求」改為「建請」後修正通過。

進行附帶決議第三案。

附帶決議

三、建國百年燈會於100年2月17日至3月15日在苗栗竹南、頭份運動公園舉行，請台灣高鐵股份有限公司研議與客運業者合作在高鐵新竹及台中站提供接駁專車接送賞燈民眾，有效分攤鐵路運輸人潮並提高鐵使用率。

提案人：徐耀昌 葉宜津 林明濤 楊仁福 曹爾忠
陳福海 林建榮 陳根德

主席：請問各位，對徐委員耀昌等所提附帶決議第三案，有無異議？（無）無異議，通過。

進行附帶決議第四案。

附帶決議

四、有關高鐵苗栗站設站時程，請交通部遵照會勘決議承諾於104年7月正式完工通車，俾利苗栗交通發展。

提案人：徐耀昌 葉宜津 楊仁福 林建榮 曹爾忠
林明濤 陳福海 陳根德

主席：請問各位，對徐委員耀昌等所提附帶決議第四案，有無異議？

葉委員宜津：（在席位上）要加上雲林！

主席：將「苗栗」修正為「苗栗、彰化及雲林」。

葉委員宜津：對，要加上雲林。但如果加上彰化，是否等於高鐵從臺中出發後就開始要踩煞車了！

主席：可是承諾都是同一時間啊！

賴委員坤成：（在席位上）都跟苗栗同一時間啊！

葉委員宜津：好啦，反正一定要加上雲林啦！

賴委員坤成：（在席位上）還有台東。

葉委員宜津：好啦，加上雲林及彰化。

主席：第四案增加「雲林及彰化」後修正通過。

進行附帶決議第五案。

附帶決議

五、台灣高鐵公司當初於合約中明訂：「高速鐵路營運期間，以利益分享方式，每年提出稅前營業利益 10%之效益回饋金，且高鐵全線營運至第五年年底所累積之最低回饋金為 20 億元」，亦即每年平均應提列 4 億元回饋金。但台灣高鐵公司自 96 年 3 月營運至今，卻未繳交任何回饋金，交通部高速鐵路工程局竟以虧損為由不用提撥回饋金，顯然幫助高鐵公司違約。殊屬非是，交通部應於 101 年 3 月前依約要求高鐵繳交回饋金 20 億元。

提案人：蔡錦隆 王幸男 葉宜津 楊仁福 林建榮

主席：請問各位，對蔡委員錦隆等所提附帶決議第五案，有無異議？

請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。回饋金有兩種，一種是每年有盈餘就提撥 10%，另一種是 5 年內要提撥多少的，因為高鐵公司還沒有盈餘，所以每年並沒有提撥 10%，但 5 年的部分是有列帳的，所以提案中「顯然幫助高鐵公司違約」等文字是不妥的，因為高鐵並沒有違約，當初的營運契約就是這樣規定的。

有關這個提案，我們希望能將「3 月」改為「6 月」。謝謝。

賴委員坤成：（在席位上）為什麼要改成 6 月？

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。把期限從 3 月改成 6 月沒有問題……

主席：如果改成 6 月沒有問題，那本案就可以修正通過了！

葉委員宜津：本席就是要他們承諾並留下紀錄。如果我們同意將提案的「101 年 3 月前」修正為「101 年 6 月前」，你們就一定能讓高鐵繳回 20 億的回饋金，是嗎？本席只要這樣的承諾。如果到 101 年 6 月仍沒有繳回回饋金 20 億，局長要負責嗎？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。我們會依約處理，一定會要求高鐵公司繳回回饋金，而且明年（101 年）的預算……

葉委員宜津：你們現在都說他們有提列，對不對？

朱局長旭：對。

葉委員宜津：到時候如果沒有繳回呢？

朱局長旭：101 年的預算，我們會編收入項，就是 20 億回饋金。

葉委員宜津：你編列收入，但如果他們沒有繳回，你要負責嗎？

朱局長旭：我們依約行事。

葉委員宜津：你會負責嗎？

朱局長旭：我們會依約行事。

葉委員宜津：什麼叫做「依約行事」？如果他們不依約是要提起訴訟還是準備要收歸國營？

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：如果高鐵不照合約走，它就違約了。

賴委員坤成：（在席位上）違約要怎麼辦？

葉委員宜津：如果違約誰要負責？

主席：違約就追討嘛！

賴委員坤成：（在席位上）本席簡單建議一下。

主席：請賴委員坤成發言。

賴委員坤成：主席、各位列席官員、各位同仁。現在是選區沒有高鐵的委員在幫忙把關，對我們來講，情何以堪啊！在場委員的選區包括：澎湖、花蓮、宜蘭、台東及馬祖，結果可以搭乘高鐵的委員現在都不在場，只剩下我們在幫忙把關，過去高鐵花了多少錢，但是我們都享受不到。憑良心講，國家建設耗在高鐵上面所造成的預算排擠，對於偏遠地區來講，確實很不公平，所以我們依約要求拿回回饋金並不為過，而且應該優先補助沒有高鐵的地方去做交通建設，局長，你覺得本席的看法是不是很有道理？高鐵依約必須繳交 20 億，但高鐵如果違約該怎麼辦？到時候高鐵局是不是已經沒有了？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。當初的合約是和交通部簽的。

賴委員坤成：到時候次長也退休了啊！次長，本席建議交通部可以跟高鐵講，如果高鐵沒有繳交回饋金，政府將對高鐵實施假扣押，好不好？

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。在高鐵還沒有違約以前，我們去講這個……

賴委員坤成：可以啊！因為高鐵有不能履行合約之虞啊！

張次長邱春：我們會來處理，好不好？這部分合約都有規定的。

賴委員坤成：其實本委員會做成決議或是提出建議，就是要提供交通部一把尚方寶劍，交通部可以去告訴高鐵，如果高鐵到時候沒有繳交回饋金，將會實施假扣押，假扣押不一定要債權現實發生才有的，只要有難以履行之虞，就可以實施假扣押，到時候交通部可以先去扣押左營站或台中站，透過強制執行的手段去實施假扣押，到時候高鐵就一定要繳交了嘛！對不對？

主席：賴委員……

賴委員坤成：次長要回答一下啊！

主席：次長聽到了，聽到了就好。

張次長邱春：除了聽到外，我們會依約處理，好不好？

主席：關於蔡委員錦隆等所提附帶決議第五案，我們酌作文字修正，將第 5 行「但台灣高鐵公司」以下文字刪掉……

賴委員坤成：（在席位上）3 月改成 6 月啦！

葉委員宜津：（在席位上）哪有要刪掉？

主席：我們將第 6 行「交通部高速鐵路工程局竟以虧損為由不用提撥回饋金，顯然幫助高鐵公司違約。殊屬非是」等文字刪除，並將「交通部應於 101 年 3 月前依約要求高鐵繳交回饋金 20 億元

」修正為：「交通部應於 101 年 6 月前依約要求高鐵公司繳交回饋金 20 億元」，即前段文字不作修正，後段修正為：「但台灣高鐵公司自 96 年 3 月營運至今，卻未繳交任何回饋金，交通部應於 101 年 6 月前依約要求高鐵公司繳交回饋金 20 億元。」

附帶決議第五案修正通過。

進行附帶決議第六案。

附帶決議

六、針對高鐵公司 99 年 11 月 19 日發生架空線遭洩波電纜勾住，引發跳電事件，導致北上列車約 500 名旅客受困，經查為台鐵已停用之洩波電纜未主動拆除所致。交通部應促高速鐵路工程局及高鐵公司全面清查及清除高鐵全線行駛範圍（空間）內之障礙物與危害物，以維行車安全，並於一個月內向立法院交通委員會報告。

提案人：蔡錦隆 王幸男 葉宜津 楊仁福 林建榮

主席：請問各位，對蔡委員錦隆等所提附帶決議第六案，有無異議？（無）無異議，通過。

進行附帶決議第七案。

七、附帶決議：目前台灣高鐵之快車僅停台北、板橋、台中、高雄四站，惟年底台南縣市亦升格為直轄市，該等班次亦應增停台南站，以尊重升格後台南市民權益。

提案人：葉宜津 王幸男 林建榮

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第七案，有無異議？

請賴委員坤成發言。

賴委員坤成：主席、各位列席官員、各位同仁。關於本案，請朱局長說明一下。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。關於班次的調整，我想我們還是要先徵詢台高公司的意見，因為這會牽涉到整體排班的問題，因此，建議將本案改為建請案。

賴委員坤成：本席的選區雖然是在台東，但我偶爾也會去搭乘高鐵，特別是台南站的部分，我常常會在台南進出。現在快車班次，台南、嘉義、新竹、桃園都沒有停靠，但班距似乎太長了，但有些班次是不是可以採跳躍式的，不需要每一站都停啦！排班應該要更靈活一點，其實高鐵的排班應該很簡單，因為它是雙軌單線的，當然如果調整班次，乘客要記會比較困難一點。

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。對，因為現在的班次大部分都是固定的。

賴委員坤成：都是整點啦！

朱局長旭：對，很容易記。

賴委員坤成：不過前後還是有幾班非整點的班次，所以我覺得有些班次可以採取跳躍式的停站，不需要每一班次都停靠每一個車站，請問局長有何看法？

朱局長旭：委員的建議非常有道理，我們會……

賴委員坤成：有道理就要去執行啊！

朱局長旭：我們會建請台高公司整體去做考量。

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

賴委員坤成：好，謝謝。

朱局長旭：謝謝。

主席：葉委員宜津等所提附帶決議第七案將第 3 行之文字修正為：「建請該等班次亦應增停台南站，以尊重升格後台南市民權益。」

第七案酌作文字修正後，修正通過。

進行附帶決議第八案。

八、附帶決議：高速鐵路相關建設基金財務結構欠佳，債務負擔沈重，其中最大因素在於高鐵車站特定區之土地開發計畫執行欠佳。由於土地開發並非高鐵局之本業，高鐵局本身亦不適宜擔當土地開發執行機關，關於高鐵車站特定區之土地開發計畫實應委託其他專業機關去執行，俾免因土地開發計畫執行不利，拖累整體政府財政負擔。交通部應去除本位主義，將此一開發全部委由內政部執行，以提高此一計畫之執行能力。

提案人：葉宜津 郭榮宗 王幸男 郭玫成

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第八案，有無異議？

請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。目前交通部高鐵局的職掌中，的確有辦理土地開發業務的部分，也許我們之前辦理的績效不是很好，日後我們會隨著經濟的復甦，配合我們的顧問及交通部相關單位，加緊與地方機關合作，辦好相關工作。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，算你誠實啦！本席的提案真的是不得已的，因為你們過去確實沒什麼績效可言，為了國家的利益，本席希望通過這樣的決議案，本席願意再給你們機會，但你們必須趕快拿出績效，好不好？要不然一直荒廢在那裡也不是辦法啦！主席，本案就改為建請案。

主席：將倒數第 2 行之「交通部應去除本位主義」修正為：「建請交通部應去除本位主義」。

葉委員宜津：（在席位上）不予通過好了！

主席：葉委員宜津等所提附帶決議第八案不予通過。

進行附帶決議第九案。

九、附帶決議：關於高速鐵路建設，其係採 BOT 方式經營，但其於合約內，有要求得標廠商之台灣高鐵公司必須提出回饋金之規定。相較於此，機場捷運線建設，目前係由公務預算編列預算興建，其將來除由高鐵局自為營運外，不論交由地方政府或民間經營，其原已免負擔興建費用，故建請要求相當之回饋金以挹注中央政府財源。

提案人：葉宜津 郭榮宗 王幸男 郭玫成

主席：報告委員會，這個案子不在我們審議的預算範圍，因為機場捷運和高速鐵路工程局無關。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。機場捷運是編在交通部的公務預算嗎？這個決議可以放在這裡嗎？

主席：放在這裡也沒有效果，所以本案就不通過。

葉委員宜津：那就改成交通部，好不好？

本席還是要講一下話，次長，如果它是虧損的話，我們當然可以不要回饋金，但如果有賺錢呢？因為地方政府完全沒有出錢耶！

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。我認為在初期，如果比較保守一點，想要賺錢是不太容易的。

葉委員宜津：我同意，如果不賺錢就不用提出回饋金。

張次長邱春：而且今天我們同意桃園縣成立一家捷運公司來辦理地方捷運系統，是因為它有提高償債基金，所以我們才會同意它啦！當然它也是為了桃園縣以後的其他路線，例如：綠線部分，當它成立以後就可以一併去處理了，但是要他們提出回饋金，我是覺得不太合理啦！而且台北都會區也是一元給台北市捷運局在弄的，他們也沒有提出回饋金啊！但是他們會建立重置基金，將來很多新路線就可以利用這個基金去處理，所以我覺得回饋金部分要桃園縣政府來處理是有一點困難的。

葉委員宜津：改為建請案好了。

主席：葉委員宜津等所提附帶決議第九案，將最後一行「故更應要求」修正為：「故建請要求」。

第九案酌作文字修正後，修正通過。

進行附帶決議第十案。

十、附帶決議：高鐵局自 97 年 9 月起，聘請專業開發顧問團隊協助辦理高鐵車站特定區開發相關規劃評估、開發策略研擬、招商、土地標售及經營等事項，聘用期間至 99 年 12 月止，共計 2 年 4 個月，所需經費 8,106 萬，惟最近二年度土地標售情況仍然欠佳，甚且年度標售土地金額扣掉土地成本尚不足支付聘用顧問經費。顯見高鐵局不僅土地開發成效不彰，連聘請開發顧問亦屬外行，將來若要繼續聘請類似此等協助開發團隊，應於契約內要求需於各特定區達一定之業績，方得領取費用，同時避免此等開發顧問團隊只經營單一、特定區位之土地。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第十案，有無異議？

主席：請賴委員坤成發言。

賴委員坤成：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，高鐵局委託顧問所需 8,000 多萬顧問費是怎麼計算出來的？

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。今天早上我也報告過了，這是 2 年期的合約，一共要花 2,600 萬去聘請專業土地開發顧問，至於執行合約的部分則是當我們要求他們就哪一個案子提報研究案、規劃案、評估案時，他們會提出一個計畫給我們。

賴委員坤成：委託的範圍、項目有哪些？

朱局長旭：委託的範圍主要是 5 個站區。

賴委員坤成：5 個站區都有？

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

朱局長旭：桃園、新竹、台中、嘉義及台南，在過去2年期間，我們已經完成招商的部分，包括台中的2塊地，1年的租金是600萬，10年合計6,000萬。另外，新竹43地號的聯合開發案，我們預定到時候可以分回的建物具有8.6億的價值，所以事實上已經有一點成效出現了。

賴委員坤成：這是因為他們替你們做的評估報告、建議，所以你們才去做的嗎？

朱局長旭：可能不只是做評估，因為它還要協助我們完成招商和最後合約的簽訂。

賴委員坤成：這一次專業服務委託的顧問標一共有幾家來投標？

朱局長旭：2家。

賴委員坤成：說明一下嘛！因為我們平常是沒有機會瞭解的，剛好利用這個機會瞭解一下。

朱局長旭：我們都是透過公開招標方式，符合採購法的規定去處理的。

賴委員坤成：評選的嗎？

朱局長旭：對，公開遴選方式。

賴委員坤成：依照本席的看法，只要是對土地稍微有敏感度的人，對於那些土地開發潛力的優勢分析，自己也能夠去做啦！你們為什麼要去浪費2,600萬呢？我覺得這2,600萬是白花的，只要土地具有好的價值，你們只需要將物件說明清楚，大家就會來投標嘛！請問這些來投標的人，有哪幾家是因為仲量聯行從國外或其他地方找客戶來標的？沒有吧？

朱局長旭：我想它的觸角會比我們更遠啦！而且國內外的投資者都有。

賴委員坤成：這幾年有沒有是它從國外邀請過來標的案例？

朱局長旭：桃園產創區是會……

賴委員坤成：請組長說明一下好了，有沒有從國外來標的案例？

主席：請交通部高速鐵路工程局第五組傅組長說明。

傅組長景昌：主席、各位委員。沒有。

賴委員坤成：對嘛！

傅組長景昌：但是桃園產創區的22公頃所需的國外資金比較大。

賴委員坤成：執行到年底為止，你們花2,600萬找了一家顧問公司，但臺灣任何一家仲介公司都能夠提供相同的資料，這2,600萬真的是……

朱局長旭：我們並沒有花2,600萬去做這件事，我們的合約雖是2,600萬，但我們是在個案提出需求時……

賴委員坤成：到今年年底會執行多少錢？要付給他們多少錢？

朱局長旭：一千四百多萬。

賴委員坤成：會後可不可以提供一份合約給本席參考一下？本席馬上幫你們研究一下。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。主席，本席要問一個題外的問題，因為早上本席在提問時，局長占了本席太多時間，所以本席來不及問到閘門的問題。局長，你們告訴我一共有149個閘門，但因為還沒有標出去，所以不知道單價是多少錢，不過我的助理剛才告訴我，你們已經標出去了，是由三商電腦得標，金額一共是3億5,500萬，局長，這個金額比本席上一次開

罵的臺鐵還要更貴耶！

主席：請交通部高速鐵路工程局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。我想不會啦！因為我們的價錢……

葉委員宜津：上來說，到底標出去了沒有？三商電腦標到，對不對？如果是 149 個閘門，要 3 億 5,500 萬，嚇死人了！臺鐵 1 個 125 萬，加安裝費 4 萬，一共 129 萬，就已經被我們罵到臭頭了，結果你們更貴！

朱局長旭：我想我們應該講清楚一點，事實上，自動收費的閘門只是自動收費系統的一部分而已，它還有售票機、後端的電腦設備……

葉委員宜津：我知道啦！但平均下來的價格就是這樣嘛！

朱局長旭：要看全數的數量和項目是多少。

葉委員宜津：對啊！你們告訴我數量是 149 個。

朱局長旭：事實上，這一次一共有 6 家廠商來投標，包括國內外的廠商，經過很激烈的競爭……

葉委員宜津：無論如何，現在就是這一家得標嘛！

朱局長旭：得標的價錢是低於底價的 80% 以下，所以這不會有……

葉委員宜津：比台北捷運貴很多耶！

朱局長旭：這要拿實際的項目和合約來做比較。

葉委員宜津：奇怪，同樣都是捷運，臺鐵被我拿來和捷運相比，已經被我罵到臭頭了，但同樣是捷運，臺鐵還可以說他們是怎麼樣怎麼樣，說是車票的任何一邊都可以……

朱局長旭：那是可逆式的、雙向的，既然委員關心這個問題，我們回去之後可以將資料整理一下，甚至與其他系統做一個比較表。

葉委員宜津：好，請局長提供資料給本席，因為同樣是捷運公司，你們的價錢真的貴很多。

主席：附帶決議第十案不予通過。

進行附帶決議第十一案。

賴委員坤成：（在席位上）為什麼不予通過？

主席：因為你們改要資料，所以附帶決議第十案不予通過。而且你質詢的內容也和這個案子無關，剛才已經做處理了。

葉委員宜津：（在席位上）我沒有意見，但賴委員有意見。

賴委員坤成：（在席位上）本席要資料和提案通不通過有什麼關係？

主席：好，本席重新處理。請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第十案，有無異議？

楊委員仁福：（在席位上）有意見。

賴委員坤成：（在席位上）那就表決。

主席：現在進行表決。贊成葉委員宜津等所提附帶決議第十案者請舉手。

（進行表決）

主席：2 位。反對葉委員宜津等所提附帶決議第十案者請舉手。

（進行表決）

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

主席：2位。

贊成者與反對者同數，主席參與表決，本席反對。

本案贊成者少數，不通過。

進行附帶決議第十一案。

十一、附帶決議：高速鐵路相關建設基金，其中編列其他業務費用，補助高鐵車站各站區聯外道路新闢及改善工程預算，其執行數與預算數雖大致相符，但卻係因各站預算互為勻用作帳之結果。顯見高鐵局對於高鐵車站聯外道路預算編列、時程均無法充分掌握，導致實際工程與預算編列差距甚大。此項作法，除違反預算法相關規定外，亦對本院審查預算之職權未予以尊重，依此高鐵局對於100年度預算需補送各站區聯外道路系統之全部計畫內容、預定執行期程、總經費等相關資訊，其後年度必須於預算書說明欄揭露此部分完整資訊，以符預算法規定。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第十一案，有無異議？（無）無異議，照案通過。

楊委員仁福：（在席位上）揭露不好聽，改公開啦！

主席：好，揭露改為公開

進行附帶決議第十二案。

十二、附帶決議：目前交通部極力發展電子交通票證政策，為的是方便民眾可僅持1張卡即可暢遊全台各地。惟查除7-11以外三大便利商店通路，曾於去年聯合發函要求悠遊卡公司同意販售0值卡，悠遊卡公司卻未正面回應，僅強調已與7-11簽策略聯盟，所以只有7-11可以販售卡面0值的icash悠遊卡。又查，悠遊卡公司同意讓7-11轉卡之舉，乃是同意該超商將自行發行之icash轉至新悠遊卡上，此舉無異於圖利單一企業洗卡、聯合賺取民眾100元之icash卡押金。綜上，台北悠遊卡公司圖利特定企業之行為明顯，又從悠遊卡公司拒絕其他有相當市占率之其他三大便利商店通路行為，可說是置交通部之電子票證普及性政策於不顧，交通部應積極介入，讓其他便利商店亦可發行0值卡與所有電子交通票證相結合，以維消費大眾權益。

提案人：葉宜津 王幸男 李鴻鈞 林建榮

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第十二案，有無異議？

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。次長方才也強調應該越方便越好，最好是每一個都能夠相結合，不應該有所限制，就算本席要求你去反映的台北捷運悠遊卡你們不去管，但是對於新成立的，你們將來要交給桃園縣政府的捷運公司，就必須要求到這一點，讓每一家都可以發行，次長，請你承諾本席，留下紀錄。

主席：請交通部張次長說明。

張次長邱春：主席、各位委員。未來我們一定會朝這個方向去進行。

葉委員宜津：不是朝這個方向，未來絕對要站在保護消費者權益的立場，那麼你現在就應該同意這個決議啊！

張次長邱春：因為電子錢包問題涉及到金管會主管的電子票證，如果委員要求我在這裡承諾，可能

必須是一併要求交通部與金管會，這樣我們才有辦法，因為交通部只管運輸系統的電子票證。

葉委員宜津：對啊，我就是要求運輸系統的電子票證啊！

張次長邱春：我們一定會朝多卡方面去進行，因為未來……

葉委員宜津：本席的提案很清楚，是指電子交通票證，並沒有提到其他的部分，本席要求的是電子交通票證不可以指定只有哪一家便利商店才能與你們聯盟，這一點可以承諾嗎？

張次長邱春：這部分我請陳司長代為說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長彥伯：主席、各位委員。委員方才一再強調的悠遊卡，它是與 7-11 的 icash 聯盟，那是屬於金管會所管理的電子票證……

葉委員宜津：我是舉那個例子來說明……

陳司長彥伯：而且那是屬於商業行為，如果要交通部去做什麼樣的介入，其實是很困難的，但委員一再提及，爾後民眾拿的各種卡應該可以多卡使用，例如桃園機場捷運可以使用的部分，這是交通部從現在開始的既定政策，所以民眾如果拿著方才所講的 4 個卡一定都可以……

葉委員宜津：所以本席所提的決議可以通過嘛！

陳司長彥伯：但是決議裡面提到交通部要去介入其他便利商店及悠遊卡之間的商業行為，這部分我們沒有辦法去做，我們現在做的是讓各種不同卡的發卡，這和便利商店是不一樣的……

葉委員宜津：好，那我可以做文字修正，我可以把「交通部應積極介入」等字刪除，改為「交通部應讓其他便利商店亦可發行」，這樣可以吧！

張次長邱春：便利商店不能發行，運輸票證有一定的程序，所以這部分可能會有問題。

陳司長彥伯：就以現在便利商店所發行的 icash 卡來說，它是不可以用於捷運上的，因為這樣會變成跨行的多用途卡，這種跨行多用途的卡是屬於金管會所規範的電子票證，那又要回歸金管會去主管，現在是悠遊卡做大眾運輸的滿意度……

葉委員宜津：不是，你聽我說，這是沒有錢的儲值卡，也就是 0 值卡。

陳司長彥伯：但儲值後可以用於這上面，剛開始買的是 0 元確實沒有錯，但是它可以儲值，只要儲值後就是屬於電子錢包。

葉委員宜津：好，那你們可以去做文字修正，本席就是不准你們只圖利特定的家數嘛！

陳司長彥伯：那不是交通部去命令或要求的，交通部在這方面根本沒有著力點，因為那是屬於商業行為，我要再次強調，如果讓交通部去……

葉委員宜津：可是交通部所做的公共運輸是公共利益啊！

陳司長彥伯：委員，便利超商並不是在發行悠遊卡，我們現在的多卡通是讓 ETC 卡、遠通卡或桃園智慧卡，這幾個卡……

葉委員宜津：你就是讓 7-11 可以嘛！就是讓 icash 可以嘛！

陳司長彥伯：icash 與 7-11 是屬於商業行為，但是就交通部而言，民眾使用這些卡不會受到限制……

葉委員宜津：當這個商業行為與大眾運輸相結合後，我們就會……

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

陳司長彥伯：不會，悠遊卡不需要與 icash 結合，也可以拿來搭乘啊！

葉委員宜津：沒有結合怎麼能搭乘？就是因為有結合才能搭乘啊！

陳司長彥伯：因為它是悠遊卡公司發行的悠遊卡，所以就能夠搭乘。

葉委員宜津：對，但為什麼悠遊卡只跟 7-11 結合呢？

陳司長彥伯：這是他們之間的商業行為，交通部怎麼能去介入呢？

葉委員宜津：我覺得這樣的商業行為有問題，是圖利特定業者！而且他們是拿著公共運輸的公共利益去跟人家結合的！

主席：葉委員，你的時間到了。

陳司長彥伯：沒有，這並不是交通部能夠主導的，各種卡在使用上是公平的……

葉委員宜津：台北捷運的部分已經過去了，從現在開始的部分，本席要求你們去做也做不到嗎？你們可以在本席的提案上去做文字修正，但本席的意思就是要站在大眾運輸的利益……

楊委員仁福：（在席位上）交通部列入研究！

張次長邱春：如果是電子的交通票證，交通部當然……

葉委員宜津：不是啦！

陳司長彥伯：你現在要我去限制便利超商不可以跟誰或一定要跟誰結合，這個我們做不到。

葉委員宜津：我沒有限制你們一定要跟誰結合，你說錯了，我就是要求你們不能限制一定要跟特定的業者結合，我的要求是不能限定與特定的業者結合！

陳司長彥伯：這樣的行為就不是交通部能夠去規範的。

葉委員宜津：你完全扭曲了我的意思，恰恰相反，我是要你們不能限定跟什麼特定業者結合。

陳司長彥伯：我們沒有限制，因為我們沒辦法限定。

主席：請問各位，對葉委員宜津等所提附帶決議第十二案，有無異議？

楊委員仁福：（在席位上）有意見，不予通過。

葉委員宜津：（在席位上）表決！

主席：好，現在進行表決。贊成葉委員宜津等所提附帶決議第十二案者請舉手。

（進行表決）

主席：2 位。反對葉委員宜津等所提附帶決議第十二案者請舉手。

（進行表決）

主席：2 位。

贊成者與反對者同數，主席參與表決，本席反對。

本案贊成者少數，不通過。

進行附帶決議第十三案。

十三、附帶決議：為解決高鐵嘉義車站特定區土方訴訟問題，爰建請高速鐵路相關建設基金應立即編列土方預算經費，以利台糖公司所有土地早日點交完成，加速高鐵嘉義站區後續開發招商事宜。

提案人：葉宜津 郭榮宗 王幸男 陳明文

主席：請問各位，對葉委員宜津及陳委員明文等所提附帶決議第十三案，有無異議？

楊委員仁福：（在席位上）改為建請。

葉委員宜津：（在席位上）本來就是建請啊！

主席：對，所以如果大家沒有意見，本案就照案通過。

賴委員坤成：（在席位上）好，臨時動議！

主席：因為賴委員坤成話講太多了，他的臨時動議我們不接受。

報告委員會，100 年度中央政府總預算案附屬單位預算（非營業部分）有關交通部主管交通作業基金—高速鐵路相關建設基金分預算全部審查完畢，所有附帶決議亦已處理完畢。

林委員建榮質詢另提書面補充意見，列入紀錄，並刊登公報。

鍾委員紹和、潘委員維剛、楊委員麗環及陳委員福海提出書面意見，列入紀錄，並刊登公報。

林委員建榮書面補充意見：

審查高鐵基金預算

一、阿里山車禍

* 部長，昨天阿里山發生了重大車禍，造成三死八重傷十八人輕傷的慘劇，結果懷疑是因為車齡老舊，在面臨上下陡坡時煞車失靈，才失控撞上山壁。部長，您知道肇事車子的車齡多久？肇事車輛是十五年的車齡，根據嘉義區監理所表示，肇事遊覽車曾註銷車牌，再由現在這家南啣遊覽車公司重新領牌，上次驗車時間九月十五日。請教部長，現在規定載大陸觀光客的遊覽車車齡限制是幾年？七年還是十年？最開始是七年，後來放寬為十年，對不對？結果，昨天肇事車輛是十五年車齡，三個月前才剛驗過車，部長，台灣人的命較不值錢是不是？大陸觀光客搭乘的是十年以內的車，台灣人搭的車就都不予限制，任憑老舊車子去爬那陡坡達三、四十度的山路？幾年前，九份發生遊覽車車禍後，交通部不是有規定老舊車輛不可以爬坡度過陡的山路嗎？怎麼現在又完全不管了？請部長徹查。本席要求交通部對老舊遊覽車進入山區一定要堅持加以限制，訂定嚴格規範，確實執行。

二、兩岸高鐵

* 最近，大陸在「第 7 屆世界高速鐵路大會」中宣稱，自 2008 年第 1 條高鐵京津線通車以來，不到 2 年時間，陸續又開闢 14 條高鐵路線，營運里程總計已達到 7531 公里，居世界第 1 位。請教部長，我國的高鐵從民國 89 年土建工程開工正式邁入興建期後，一共花了多少時間才正式通車？答案是將近七年的時間，也就是從 89 年 3 月一直到 96 年的 1 月 5 日，其中通車時間還延了三次。台灣比較吃虧，土地就那麼大，也只能蓋一條高鐵，我們的高鐵經驗沒有複製的空間，大陸以第一條高鐵京津線的經驗大量複製，目前營運總里程已高居世界第一，請教部長，我們的高鐵也已經營運了將近四年，可否比較一下兩岸高鐵的營運效能，我們的優勢在哪？我們有沒有值得大陸參考借鏡之處？相對的，大陸高鐵有沒有我們可資借鏡之處？兩岸在高鐵發展上有沒有合作的空間？

* 從去年開始大陸就持續放出風聲，說正規劃兩條直通台北、高雄的鐵路，最近更明確指出

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

，就是「昆台高鐵」與「京台高鐵」，當然我交通部說明，從未聽說過類似的規劃，目前也沒有這個需求及計畫。不過，我們的官員也進一步表示，目前的互動往來靠航空、海上運輸即已足夠，交通建設必須看運量需求，總不能蓋一條鐵路來養蚊子吧！部長，雖然本席認為，無論是「昆台高鐵」或「京台高鐵」，目前都不切實際，不過，若先不談政治，單純從經濟的運量需求來看，這樣的兩岸高鐵真的會成為「蚊子鐵路」嗎？交通部有初步研究過嗎？

*想必部長不願在這個時候來談這個問題，因為怎麼談都很敏感，不過，從大陸那麼積極規劃，如此具有野心的情況來看，本席好奇也憂心想問部長，大陸有沒有可能自行先動手，在未與我們實質談判前，就片面從大陸那一端，跨過金馬，先動工開鑿部分的台灣海峽海底鐵路隧道？本席知道，以交通部層級很難去談這件事，但本席認為，政府遲早要明確表達對這件事的看法，這是無法迴避的。陸委會曾說，這只是大陸單方面想法，台灣無此計畫。但這樣的反應不夠明確果斷，很模糊，留給人一種想像空間，本席認為，這恐怕會影響社會大眾的觀感，形成某種程度的不安定，請部長向層峰建議，應積極面對，具體研擬對策，確切向大陸表示，「拒絕」這樣的規劃，以免影響人心。

三、利息費用應重估覈實編列

* 高速鐵路相關建設基金 100 年度預算「財務費用-利息費用」編列了 8 億 4,993 萬 1 千元。

100 年度利息費用預算明細表

單位：新台幣千元；%

債務種類	債務金額	利率(%)	手續費(%)	利息費用
乙類公債	8,000,000	5.875	0.075	470,353
中期借款	20,000,000	1.375	-	275,000
短期借款	10,169,074	1.000	-	101,691
短期借款	577,413	1.000	-	註2 2,887
合計	38,677,413			849,931

按中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範，有關借款利息之規定：「應加強債務利息管理，設法與金融機構協商調降利率或採取其他財務管理措施，以節省利息負擔。……」

經查，高鐵基金短期借款係以公開招標比價後再議價之方式融資，並以郵政儲金 1 年期定儲機動利率減 0.65% 為借款利率之議價基礎，以期降低舉借資金財務成本。

不過，目前郵局 1,000 萬元以上、1 年至未滿 2 年期之定期儲金存款利率僅 0.3%，如以高鐵局中、短期借款利率議價基礎（註：以目前郵政儲金一年期定期儲蓄存款機動利率 1.12% 減碼 0.65%）推算，則高鐵基金短期借款利率應該約為 0.47%，以此重新推估，高鐵基金 100 年度利息費用應該約為 7 億 9,418 萬元，高鐵基金明年度預算所列 8 億 4,993 萬 1 千元顯有高估。再說，高鐵基金 98 年度決算，1 年期借款利率為 0.35%、利息費用決算數較預算編列數減少 3.30 億餘元，差異幅度高達 29.00%，顯然證明高鐵基金明年度利息費用預算未覈實編列。

* 鑑於市場利率仍屬相對低檔，經以郵政儲金 1 年期定儲機動利率重新推算，高鐵基金 100 年度利息費用約高估 5,000 餘萬元，本席盼高鐵局檢討酌減，俾提高財務運作效能，節省利息費

用。

鍾委員紹和書面意見：

針對高鐵局主管機場捷運機電標案工程缺失之書面質詢

一、鋼軌扣件與軌枕預組裝

1. 高鐵局於民國 99 年 11 月 29 日之答覆中，已表示：『……本案有關材料之預組裝作業依丸紅公司與專業分包商簽訂分包契約內容並不明確，又查本標契約各項文件對此預組裝工作並無明文。』

2. 貴局與承商丸紅在本機場捷運案中之契約工作，軌道專業工程部分涵蓋了哪些細項？難道契約中已將所有軌道工程工作，每一個細項工作都有規定嗎？如果照高鐵局的說明，軌道扣件預組裝沒有特別規範是必須符合專業分包商範圍的，那麼，像鋼軌焊接、軌枕鋪設、各軌道材料之採購、等各項工作環節暨各數以千計之工作，又有哪一項有特別明文規定是需要由具備軌道專業廠商資格來做的工作？抑或，高鐵局的意思是，凡是未在契約中明列出來的工作，承商丸紅均可以自行界定？倘若如此，那又為何需要訂定軌道專業分包商的規定？高鐵局對扣件預組裝的說詞反覆不一，擺明就是在為承商說項、袒護丸紅、欺瞞本委員會！

3. 既然高鐵局已表示，鋼軌扣件與軌枕之預組裝乃施工工作之一環，而施工工作係隸屬於軌道工程專業分包商之工作範疇之一。則當然，扣件與軌枕的預組裝工作應屬軌道工程專業分包之範疇，而非如高鐵局所言，可以由承商丸紅自行定義、決定或分包。高鐵局對上次的質詢答覆，明顯袒護承商，為丸紅護航狡辯。顯有瀆職之情事。

4. 此外，高鐵局於民國 99 年 11 月 29 日之答覆中，表示：『……緣丸紅公司基於時程與管理等考量，僱請俊吉營造進行鋼軌扣件與軌枕材料預組裝工作……預組裝工作係屬施工階段……』本案截至目前為止，已數度向高鐵局反應，然未料高鐵局現在仍執迷不悟，頑固不靈，竟繼續明知故犯地公然為承商丸紅狡辯。根據高鐵局規範，投標廠商如不具備專業能力，即需依規定辦理專業分包。機場捷運案中，一開始承商丸紅即因不具備專業能力，所以需辦理軌道工程的專業分包。同時，其所委任的專業分包，亦需經過高鐵局審核核可過，方具資格得以作為本案之專業分包商。

5. 換言之，凡『軌道工程』之範疇內之工作，舉凡施工、材料等，丸紅均不具資格執行或指派、分包。唯有本案之專業分包商方得予以施工、或者是分包。又或，承商丸紅需將其發包予符合規定的專業分包商。即便由丸紅發包，也必須同樣依照高鐵局之規定，提送該專業分包商之實績資格，取得高鐵局之核可以後，方得進行發包。

6. 根據高鐵局上述解釋，本案不具委任分包能力的丸紅，竟逕行指派未獲高鐵局核可之公司（俊吉）進行軌道施工一環的扣件與軌枕預組裝之分包工作，如此即是藐視高鐵局既定的明文規範！而高鐵局更昭然地為承商違法的行為進行辯解，如此堂而皇之令人髮指地官商相護，漠視公眾利益。

◆請交通部回覆：高鐵局是依據哪一條明文規定，聲明並允許丸紅如此為所欲為地，擅自將扣件與軌枕之預組裝工作指派予未獲高鐵局核可之廠商？請交通部高鐵局回覆。如未改善，將諫

伍、「100年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

請交通部移送檢調查明並追究相關責任。

二、設計文件核可

1. 高鐵局於與承商丸紅所簽署之統包主合約中，第 3.3 條，明文規範『……應將分包部分之全部細節、擬定之分包條款及擬僱用之分包廠商資料……廠商於收到核定時，應即簽訂分包契約，並提供工程司所需之該項契約，包含工作內容及服務範圍條款在內之副本供高鐵局審核……』。

2. 由上述規定可得知：

(a.) 承商所簽署之專業分包契約，均需經過高鐵局之核備；

(b.) 之所以如此規定，即是因為承商丸紅不具備業主規定項目中必要的專業能力

3. 顯而易見地，本條規定即是為了把關本案的重要工作均由經高鐵局核可具備相當能力之專業廠商來執行。儘管高鐵局只與丸紅有直接的合約關係，針對特定重要工作範疇，丸紅依規定面仍不具資格進行，必須交由獲高鐵局核可的專業廠商執行。

4. 在此先行告誡高鐵局，務必審慎重視此一層級把關規定，不要把規定流於形式，置行車安全於不顧，只一味地包庇承商。

◆若有任何經業主規定需由專業分包商出具之設計文件，卻在未獲專業分包廠商認可簽字的情況下，由丸紅單方面提送、或出自非專業分包商或不具備高鐵局核可的專業能力之人士，那麼高鐵局是否可以接受？

◆若承商丸紅自行篡改專業分包商之設計，逕自提送予高鐵局，則高鐵局是否可以接受承商如此行徑？

◆為了工程品質及行車安全，高鐵局應詳實調查是否的確有上述情形。

三、噪音議題

1. 本機場捷運案中的電聯車噪音是否能符合業主規範？若未來商業運轉，卻因電聯車噪音量過高而致鄰近民眾苦不堪言，沿線房價大跌，以致民眾抗爭噪音不符規定，如此政府勢必將需額外撥預算，添購隔音牆等其他亡羊補牢的措施。浪費公帑、既破壞市容、又擾民。屆時，遑論提昇國家形象，國家門面的重大建設這樣七拼八湊的，謂之國恥也不為過。如此嚴重的後果，追根究底，僅是肇因承商丸紅為了節省成本，千方百計地欲採用不合規範的產品。

2. 此外，據瞭解，承商丸紅欲藉由操縱噪音相關文件，掩飾電聯車無法符合噪音規範之缺陷事實。事實上，承商早些年即已明文指示、篡改、刪除專業分包商所提送之文件。最近，承商甚至斗膽地昭然另覓非本案業主核可之他方人士，蓄意保留關鍵數據與資料，藉以左右評估結果，以得逞粉飾太平。

3. 耳聞承商丸紅甚至曾表示，業主曾為丸紅指點迷津，表示採用符合規範的抑噪防振措施，所費不貲；然，未來若驗收不通過，可與業主採用扣款驗收的方式即可。承商丸紅基於商業考量，因此有意蓄意不符規範。請問高鐵局是否會同意承商丸紅採取扣款驗收的方式辦理，以丸紅微薄的罰鍰來犧牲換取國家重大建設的品質？

4. 諫請高鐵局於審核時，嚴加調查電聯車是否已符合噪音規範。同時，亦務必縝密調查前載

是否屬實。若屬實，則請高鐵局嚴查、改善。

◆目前電聯車噪音相關在審文件，是否已悉數符合本案所有噪音規範？

◆未來若丸紅藉由委派他方人士進行本案的必要專業評估，甚至提供不實資料，高鐵局是否有能力瞭解、同時高鐵局要如何為人民把關？

◆若承商丸紅惡意以無法符合規定的規格驗收，明顯地欲以罰鍰了事，高鐵局又將作何處理？

四、高彈性基鈹

1. 高鐵局陳副局長曾於民國 99 年 11 月 26 日在新聞稿中聲明，表示『……丸紅一開始提報的是德製材料，但功能無法工程需求……而澳商是丸紅再提報後，符合標準……』。然而，高鐵局這樣的說詞，如果不是避重就輕，就是蓄意欺瞞。因為事實上，機場捷運案機電系統的軌道工程材料，依照高鐵局規定，在被高鐵局核可採用前，均需先通過下列層層把關：

(a.) 首先，該材料的製造商，必須具備 10 年的鐵路或捷運服務經驗之資格；

(b.) 本案欲採用之材料本身，須具備 5 年以上的成功使用實績及驗證文件；

(c.) 最後，該材料亦需符合本案全部的技術需求

2. 當初承商丸紅在向高鐵局報告時，即為了滿足自身經濟考量，故意引用德國供應商另外一型產品，張冠李戴地向高鐵局表示該產品未能符合規範、不具 5 年實績。高鐵局也在之後未加以詳實調查，就不明就理地否決，表示不同意該製造商之資格。但這若不是高鐵局內部與丸紅串通，就是高鐵局人員顛預到可以在行文核可上出這種烏龍包！因為，丸紅為了要採用不合規範的低價材料，蓄意以德國廠商未提議本案用之產品，藉以操控高鐵局否決其德製材料產品資格。而高鐵局竟然也不仔細明察，反而隨丸紅起舞。明顯看出，高鐵局與丸紅兩方一搭一唱地上演了一齣昏庸預謀、圖利的戲碼。

3. 在此同時，丸紅特地僅提送其所偏好的澳洲廠商的供應商資格。由高鐵局護航核可後，兩造卻一同對外宣稱該『產品』已符合規範獲核可。無疑是高鐵局與丸紅聯手欺瞞大眾，將事實上僅只獲得廠商 10 年製造經驗資格，而另外兩項產品實績及技術符合均尚未提送的澳洲廠商，對外聲明表示該廠商已獲核可！殊不知，實際上，丸紅所欲採購的廉價澳洲產品，則早因技術完全無法符合，於數月前就已遭本案技術顧問評為不宜使用之不合格產品。連該澳洲廠商本身都已明瞭其產品遠無法符合本案需求，早早向丸紅表示無意也無法供應材料。唯獨承商丸紅與高鐵局，仍冥頑不靈地執意要選購廉價又不合格的澳洲產品，罔顧人民的行車安全。高鐵局這般地合作袒護承商，明顯圖利丸紅！

◆高鐵局務必確實調查各產品之功能，遵守自己所訂定的規定，秉公審核。否則即屬圖利特定廠商。

☆請交通部於 7 日內，以書面正式回覆前述所有書面質詢。

潘委員維剛書面意見：

有關高速鐵路相關建設基金 100 年度預算編列業務收入 13 億 6,645 萬 5 千元，較上（99 年度

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表－營業及非營業部分」案之審查

，以下同) 年度預算增加 2 億 7,865 萬 9 千元，增幅約 25.62%，主要係因 100 年度高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫預計土地公開標售收入，較上年度增加所致；100 年度業務成本與費用 6 億 9,770 萬 8 千元，較 99 年度預算數減少 5,839 萬元，減幅約 7.72%。100 年度加計業務外短絀 8 億 4,991 萬 9 千元後，本期短絀為 1 億 8,117 萬 2 千元。但是依據交通部與臺灣高鐵公司所簽訂之台灣南北高速鐵路興建營運合約第 9 章回饋金相關規定，臺灣高鐵公司承諾以利益分享方式，於高速鐵路營運期間，每年提出稅前營業利益 10% 之效益回饋金，且高鐵全線營運至第 5 年年底止所累積之最低回饋金為 20 億元，亦即平均每年度應提列之回饋金為 4 億元，但是由於台灣高鐵公司遲至 96 年 1 月 5 日開始營運，且受囿於台灣幅員、人口及經濟景氣等因素，高鐵運量始終無法大幅提升；加上攤提各項固定資產折舊費用與支付利息費用等，導致臺灣高鐵公司 96、97 及 98 年度虧損數分別達 293.99 億元、250.10 億元及 47.91 億元，截至 99 年 6 月底累積虧損已達 746 億 6,183 萬 3 千元，其財務狀況急遽惡化，未能有效改善。交通部高速鐵路工程局遂以臺灣高鐵公司截至目前尚未轉虧為盈，高速鐵路相關建設基金 96 年度至 100 年度預算均未編列回饋金收入數。該局並表示：「依台灣高鐵公司短期內依據興建營運合約規定，全線營運第 5 年年底止累積回饋金總額不得低於 20 億元，建請該公司應於 101 年 6 月 30 日以前支付 20 億元予交通部。」

楊委員麗環書面意見：

20101213 高速鐵路相關建設基金預算審查發言稿

一、桃園縣政府依據桃園縣議會在今年四月召開大會時議員提出的建議，進行分析研究縣政府遷建於高鐵青埔特區的計劃。對此，本席深以為不然，因此，有幾個問題想就教於高鐵局。

二、請問青埔特區總地積面積多少？目前已經進行開發多少？還有多少尚未開發？

三、請問青埔特區從民國 80 年農地時代的地價，到 85 年徵收公告前後、92 年配地權買賣、93 年配地點交權狀土地買賣、94 年配地點交後建地買賣，一直到目前為止，其地價的變化大概是多少？(參考下表)

年 度	交 易 種 類	交易單價(元/坪)
81-84 年	農地買賣	8,000 元-18,000 元(農地價)
85-86 年	徵收公告前 農地買賣	20,000 元-30,000 元(農地價)
	徵收公告後 農地被徵收權買賣	
	92 年 07 月	配地權買賣
93 年 08 月	配地點交時	70,000 元-90,000 元(建地價)
	權狀土地買賣	
94 年-	配地點交後	80,000 元-150,000 元(建地價)
	建地買賣	

資料來源：北區房屋 2006.01.10 調查

四、本席告訴你，地價起碼漲了十倍不止。請問現在地價一坪多少？換算出尚未開發的基地總面積後，目前尚待開發的區域總價值現值預估多少？二年後預估值多少？

五、這是地價，另外從房價來看，參考鄰近商圈的房價變化，交易單價從 84 年到 94 年穩定上升了約 1.5 倍，在機場捷運完工後，房價更會飆漲（參考下表）。

鄰近青埔高鐵特區（中壢海華商圈）84 年-94 年房價行情表

年 度	產 品 種 類	交易單價（元/坪）
84-86 年	華廈	128,000 元-130,000 元（成屋價）
87-90 年	華廈	100,000 元-105,000 元（成屋價）
91-94 年	華廈	120000 元-135,000 元（成屋價）
94 年-	海華帝國（華廈）	180,000 元（預售推案價）
	海華國際會館	160,000 元（預售推案價）

資料來源：北區房屋 2006.01.10 調查

六、請問局長，有無預估到民國 103 年，青埔特區房價交易單價每坪約多少元？換算成可發開樓地板面積後總價值約多少？加計前面計算出來的總地價後，青埔特區總價值粗估約多少？

七、如果今天把桃園縣政府及桃園縣議會遷移到青埔特區，一來會讓高鐵局喪失大量收入，二來桃園縣納稅人還要多支付一筆費用，一來一往，不知道要浪費多少民脂民膏。而桃園縣政府及桃園縣議會於現址經營已久，根本毫無問題，且建物都堪使用，值此國家財政困難之時，不知為民創造財富，還要作無謂的公帑浪費，應該譴責這樣的建議。

八、本席要求高鐵局長要堅持國家利益，斷絕某些地方政治人物短視近利的無理要求，絕對不可以將青埔特區釋放給桃園縣政府及桃園縣議會作遷移之用，請問局長做不做得得到？

陳委員福海書面意見：

主席，本席針對高鐵建設基金提出書面質詢，敬請同意列入本次會議紀錄並刊登公報。

一、高鐵局辦理高鐵建設案過程中嚴重圖利財團，已遭監察院糾正，且正接受司法調查，主管機關應儘速追究行政責任

1. 交通部高鐵局辦理建設南北高速鐵路計畫，總工程經費 4,315 億 8 千 2 百萬元，其中政府必須辦理事項契約責任經費 1,057 億 2 百萬元，因展延全線通車時程，致增加顧問費支出及減少回饋金收入；未審慎訂定使用交通部臺灣鐵路管理局房地契約，肇致政府權益受損；站區事業發展用地延遲交付，肇致政府減收租金，有損政府權益；非屬原高鐵建設計畫必須由原總顧問辦理項目，未依政府採購法規定公開招商，逕採變更追加或採限制性招標方式辦理議價。監察院已經提案糾正，交通部應儘速檢討高鐵建設案並追究行政責任。

2. 交通部於民國 87 年 7 月 23 日與台灣高鐵公司簽訂「台灣南北高速鐵路興建營運合約」，辦理「建設南北高速鐵路計畫」，合約期間為 35 年（民國 87 年 7 月 23 日至 122 年 7 月 22 日止），計畫總經費 4,315 億 8 千 2 百餘萬元，其中政府負擔 1,057 億 2 百餘萬元，台灣高鐵公司負

伍、「100 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分」案之審查

擔 3,259 億元。但多年來財務比率已嚴重偏離合約規定標準（25%），且未能有效督促改善，目前該公司舉債過高、自有資金不足，股東權益僅占資產總額 6.96%，財務結構益趨劣化，前政府以協助航空事業發展為宗旨的航發基金違法投資民航事業的競爭對手—台灣高鐵，且過程涉及多項不法，交通部應儘速要求台灣高鐵公司落實合約要求之財務規劃，並檢討航發基金違法投資高鐵案及追究行政責任。

二、高鐵基金財務及營運狀況欠佳，至 100 年底預計短絀 331 億，主管機關應積極檢討

1. 高速鐵路相關建設基金之財務及營運：經查該基金民國 91 至 97 年度收支餘絀及財務狀況，核有：(1)短絀數額自 5 億餘元至 47 億餘元不等（其中民國 96 年度短絀 20 億餘元、民國 97 年度短絀 9 億餘元），累積短絀自民國 90 年底之 225 億 7 千 6 百餘萬元，逐年攀升至民國 97 年底之 328 億 6 千 7 百餘萬元，至 100 年底將達 331 億，基金連年短絀，運作績效欠佳；(2)各年度負債金額居高不下，平均每年負債餘額高達 565 億餘元，且自民國 96 年度起，更已逾 600 億元，債務負擔愈益沈重，財務結構欠佳且日益惡化。

2. 其中辦理「高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫」總經費 358 億 8 千 3 百餘萬元，含自償經費 259 億 6 千 6 百餘萬元，由高鐵基金舉借支應，但台灣鐵因多項營運與規劃措施不佳，導致原設定之自償率已無法達成。交通部應積極檢討高鐵建設計畫與營運合約。

本席請交通部及所屬就此書面質詢儘速研議並以書面回覆本席。

主席：本日會議作以下決議：

一、報告及詢答完畢。

二、中華民國 100 年度中央政府總預算案附屬單位預算（非營業部分）有關交通部主管交通作業基金—高速鐵路相關建設基金分預算，全部審查完畢。

三、本會主審中華民國 100 年度中央政府總預算案有關營業與非營業基金部分，審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。院會討論前，需交由黨團協商。

四、院會討論本案時，由本會召集委員李委員鴻鈞及曹委員爾忠補充說明。

五、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

今天的會議到此告一段落，本席希望下一次安排有關高鐵局部分的議程時，交通部能視會議的內容酌請高鐵公司副總經理以上人員列席，避免臨時通知造成他們準備不及或列席的層級過低，無法表達該公司的立場。

報告委員會，本委員會負責審查的預算，包括交通部、NCC、公共工程委員會等，均已全數審查完畢，非常感謝交通部、公共工程委員會、NCC 等單位首長的辛苦，也謝謝各位委員的支持，讓我們很順利的完成預算審查。謝謝。

現在散會。

散會（15 時 40 分）