

三、松山機場硬體空間已無法改善，導致大型班機無法起降，機場效能大打折扣！因台北市發展東有 101 大樓、西有新光三越大樓，松山機場根本未能依美國 FAA 規定，設置進場錐形面，即使以 ICAO 第 14 號公告規定，加裝照明或其他改善設施，仍因主跑道過短，無法起降大型班機，經營效能大打折扣！

四、政府以桃園機場第三跑道尚未興建，推託無法併入松機容量，根本是假議題！

(1)世界各大機場並非一定要三條或更多跑道才能容納更多班機起降，包括杜拜、倫敦希斯洛機場、香港赤臘角機場在內的前三大機場都僅有 2 條跑道，每年旅運客數逾 6 千萬，都是台灣 2 倍以上，這些機場的營運都著重在有效率的起降與充足的航廈設備，因此跑道數根本不是主因！

(2)香港已有研究，平行規劃的第三跑道其邊際效益銳減，以中國廣州白雲機場為例，其第三跑道建好後起降效益僅有 10%，重點仍在空域。

(3)第三跑道還在公聽會階段，尚未開始施工，完工日遙遙無期，政府卻以桃機「第三跑道」尚未興建完成為由，認為松機無法併入桃機，根本是推託之詞！

五、桃園機場南北跑道調整，起降更有效率，更不需要第三跑道！

桃園機場跑道已經好幾年都是單一跑道使用，過去幾年都能用單一跑道容納現階段桃機起降班次和旅客量，更何況是兩條跑道可同時使用的情況下，起降塞機情形將更能舒緩。此外，現階段桃機兩條跑道距離為 1,505 公尺，與 ICAO 規定「跑道間距需 1,525 公尺才可以獨立起降」的規定不符，所以目前桃機採取「混合起降模式」，如果未來將南或北跑道平移 20 公尺，便可使兩條跑道都可獨立起降，將更有效提升跑道容量，如此更不需要第三跑道！

六、事實上第二航廈、第四航廈擴建後，即可容納松山機場旅客量！

桃園機場現在正進行第二航廈和第四航廈擴建，2018 年二航廈和四航廈完工後將可增加 1000 萬旅客量，即可容納松山機場旅客量，松機併入桃機根本不成問題！

七、2020 年第三航廈完工後，搭配二航廈、四航廈擴建，更可完全吸納松山機場容量！第三航廈預計 2020 年完工，將可再增加 1500 萬旅客量，所以 2020 年後桃園機場接收松山機場旅客量綽綽有餘！

八、綜上，不論是從城市發展、國家安全、飛航安全、跑道興建與否、航廈擴建增量容量來看，2018 年完成遷移松山機場都是可行的方案！

主席：請陳賴委員素美質詢，詢答時間為 15 分鐘。

陳賴委員素美：（16 時 34 分）首先，本席要跟院長、部長報告一件事情，我來自於楊梅，我們家距離楊梅交流道很近，所以我每天要到立法院開會的時候，都習慣開車上交流道。我們知道早期中山高都會塞車，所以我們楊梅的鄉親聽到有五楊高要蓋，現在也已經建構完成了，所以大家都對這個五楊高非常的期待，現在卻讓楊梅很多人失望了，你知道為什麼失望嗎？因為我每天上高速公路的時候，我認為有五楊高以後，中山高就不應該塞車了，但是我上了中山高以後還是塞車，你知道為什麼嗎？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：（16 時 35 分）主席、各位委員。請委員指教。

陳賴委員素美：你知道是什麼原因會塞車嗎？我從楊梅交流道上去，會經過幼獅交流道，還會經過中壢的新屋交流道，這 3 個交流道的車輛在上班時間全部湧入中山高，因為楊梅人上不了五楊高。為什麼所謂的五楊高，沒有辦法讓我們楊梅人上五楊高？一定要上中山高？那當時你們命名為「五楊高」就是命名錯誤了，你們乾脆就叫五湖高速公路就好了，是不是這樣講呢？當時的設計是不是有錯誤呢？

陳部長建宇：我想當時有當時的背景，在規劃設計的過程裡面，一定是跟地方政府有溝通討論，才會有五楊高架的出現。

陳賴委員素美：現在五楊高速公路是從五股一直到湖口，在楊梅沒有匝道可以下來，現在我們在校前路是不是要設立匝道呢？

陳部長建宇：對，校前路現在已經開始施工了。

陳賴委員素美：已經開始施工了？

陳部長建宇：對。

陳賴委員素美：我想請問一下，這個經費是多少？什麼時候可以完工？

陳部長建宇：它的工期是 600 個日曆天，預計到 106 年 8 月 14 日完工。

陳賴委員素美：在 106 年 8 月，也就是明年的 8 月。可以如期完工嗎？

陳部長建宇：我們跟高公局會管控這個進度。

陳賴委員素美：好。另外我想請問一下，我們桃園有一個奇景，你知道是什麼奇景嗎？在大園交流道那邊，有一個天空斷橋，我們是國門之都，大園有一個航空城在那邊，從機場出來不止我們台灣人看笑話，連外國旅客看到這個奇景都會指指點點，本席不明白為什麼在那邊斷了 4 年？你看一下這個天空斷橋，會不會覺得很好笑？放了 4 年在那邊，是不是很浪費我們的公帑，部長有什麼感想？

陳部長建宇：我想該接的部分，我們會儘快處理。

陳賴委員素美：當時我們的國 2 甲這個交流道是銜接到台 15，然後再銜接到 61 道路，因為有特殊的原因所以沒有辦法完成，當時為什麼沒有發現原因，沒辦法克服讓它延宕多年？我想請問一下，交通部長，你站在那邊都沒辦法回答我嗎？

陳部長建宇：我想這裡面有涉及到用地問題，需要去做處理，所以國 2 甲要接到台 15 的那一頭，據我的瞭解，確實跟土地區段徵收有關，所以才整個稍微停下來。

陳賴委員素美：稍微停下來？一停就停了 4 年耶！所以本席要求部長跟院長，儘快把延宕多年的天空斷橋銜接起來，它分為兩個階段，如果沒辦法一下子到 61 號道路的話，最起碼到台 15 線的工程先趕快做起來，要不然進到大園就馬上塞車了。

陳部長建宇：這件事情我會請他們設法克服土地徵收的問題，因為當時有部分區域劃入區段徵收範圍，有沒有可能取得地主的諒解，同意先讓我們使用，這部分可以請高公局加以協調。

陳賴委員素美：會後請提供一份完整的報告給本席，俾讓本席了解總共要花多少錢、何時可以完工。之前，鄭文燦市長曾為這個工程下鄉討論過，當時預計 105 年可以完成設計工作，總經費大

概 57 億，這是針對台 15 線工程的部分，這個部分，中央和地方預計完工的日期不一樣，本席希望能儘速完工。

陳部長建宇：現在最重要的是土地問題，地方在取得土地上也一定要一起努力。

陳賴委員素美：大園正在興建航空城，交通是運輸命脈，一定要加以銜接，如果任令那邊繼續塞車，國外旅客看到，一定會笑我們的交通主管機關，你說是不是？

陳部長建宇：這部分中央和地方要一起協調，看如何儘早取得用地。

陳賴委員素美：本席每次經過台 61 線道路，發現馬路上到處坑坑洞洞的，路燈也完全不亮。

陳部長建宇：路燈已經修繕完畢了。

陳賴委員素美：都已經修繕完畢了嗎？

陳部長建宇：3 月 7 日就修繕完畢了。

陳賴委員素美：哪個部分？

陳部長建宇：30K 到 31K 的路燈，3 月 7 日已經修繕完畢。

陳賴委員素美：我講的是 61 號道路。

陳部長建宇：對，就是台 61 線道路第 30 公里至第 31 公里的地方。

陳賴委員素美：那是最嚴重的部分，問題是整條路線都有問題，道路坑洞很嚴重，會後希望相關養護單位去了解一下。今天段委員提到桃捷已經跳票 6 次了，對不對？

陳部長建宇：進度確實不理想。

陳賴委員素美：進度不理想？

陳部長建宇：對。

陳賴委員素美：你知道這樣的進度不理想讓政府損失多少錢嗎？這些錢誰要負擔？

陳部長建宇：大家一直在努力，我們會克服這個困難。

陳賴委員素美：怎麼克服？

陳部長建宇：廠商該負的責任，我們絕對會要廠商負責。

陳賴委員素美：就一句廠商該負的責任？桃園市政府（之前的桃園縣政府）為了配合桃捷，應徵了大量人力、物力及設備，這些薪水及損失誰要負擔？

陳部長建宇：營運單位及早進入營運，確有其需要性，如果超過真正合理的時間，桃捷要求我們對廠商追償，只要證據資料可以顯示，我們就會處理。

陳賴委員素美：現在更嚴重的問題是，聽說你們要減價驗收，是否如此？

陳部長建宇：絕對沒有這件事。

陳賴委員素美：它的系統安全與穩定性有問題，對不對？

陳部長建宇：系統安全、穩定是第一要務，絕對不容打折扣。

陳賴委員素美：對，這很重要，安全第一，乘客一定要安全，如果你們採取減價驗收方式，怎麼有辦法保證乘客的安全？

陳部長建宇：沒有這回事，我們原始的考量就沒有考量到這件事情。

陳賴委員素美：沒有考量哪個部分？

陳部長建宇：沒有考量減價驗收，根本還沒有完工，怎麼可能談到減價驗收？

陳賴委員素美：你的意思是不會減價驗收？

陳部長建宇：本來就不會減價驗收。

陳賴委員素美：它的速度沒辦法達成當初簽約的速度，怎麼處理？

陳部長建宇：所以我們現在要求他們，速度一定要達到合約的要求。

陳賴委員素美：如果速度達到合約的要求，但安全係數發生問題，你們怎麼克服？

陳部長建宇：在通車營運以前，一定要做過 ISTP、ISR，所有穩定測試全部測試完以後，系統安全穩定才會讓它營運，我不會在系統還沒安全、穩定的情況下就貿然讓它上去，這是不可能的事情。

陳賴委員素美：我們要為老百姓的安全考量，除了浪費金錢部分要如何處置之外，我們也很重視捷運的問題，我們能容許你跳票，但不容許發生任何危險、安全、穩定性的問題。

陳部長建宇：以我的立場，我比誰都關心系統安全和穩定。

陳賴委員素美：我們能容許跳票，但是跳票的責任還是要釐清、追究。

陳部長建宇：該誰負責就誰負責啦！

陳賴委員素美：我們先有台鐵，再陸陸續續有高鐵、捷運，你覺得台鐵的設施、運作規模有沒有需要改進的地方？

陳部長建宇：與時俱進是絕對需要的，所以台鐵一直在想如何讓它的營運更好。

陳賴委員素美：我覺得台鐵的營運很僵化、封建，有很多需要改進的地方，高鐵在營運初期就納入定型化時刻，包括站站停、跳蛙式及直達車等 3 種方式，這 3 種停靠模式依據尖峰、離峰、夜間、晨間及通勤等不同時段的需求安排多元化的靠站模式，以滿足短中長期旅客的需求，請問台鐵目前是以什麼方式來安排車輛班次？

陳部長建宇：台鐵的營運模式有以城際處理的區間車，在處理上，有關站站停、跳蛙式及直達車方面，台鐵一直在時間表上做處理，雖然不可能滿足所有縣市的需要，但是我們會儘可能處理。

陳賴委員素美：有做處理嗎？目前北屏普悠瑪停靠站有松山、台北、板橋、台中、嘉義、台南、高雄、屏東、潮州等 9 站，對台鐵這項執勤的方式，你認同嗎？

陳部長建宇：普悠瑪確實有一列早去晚回的班次要到西部，有關停靠站方面，我也聽到各站的需要，但是我要特別強調，以桃園、中壢來講，97%的旅客是往來台北和新竹之間的通勤、通學族，剩下的是往南走的部分。

陳賴委員素美：為什麼六都中其他五都都有停靠，唯獨桃園不停？這樣我對桃園的老百姓怎麼交代？可否考量採取跳蛙式或其他幾種模式呢？

陳部長建宇：從彰化、斗六到花蓮的跨縣列車，總共有 8 列普悠瑪，其中 4 列有停靠桃園和中壢，只有早去晚回這班列車沒有停靠桃園，這個部分我會請台鐵考慮以什麼方式處理會比較好，但是也要考慮進出量問題。

陳賴委員素美：桃園、中壢在全台灣各停靠站中排名第 2、3，為了桃園民眾，我有義務提醒部長。根據台鐵客運統計資料，客運的準點率只有 92.64%，顯然有待改進；另外，班次的延誤、車

廂擁擠一直為老百姓所詬病，主要是運能不足造成短期及中長旅程無法分流，希望你們能帶回去好好思考，不要用僵化的方式繼續經營台鐵。交通部范前常務次長曾表達，通勤和中長程旅客做分隔，問題自然會改善。另外，楊梅有 3 個火車站，這 3 個火車站讓我很難過的是居然都是用鐵皮來蓋。

陳部長建宇：我們再跟委員請教。

陳賴委員素美：希望未來台鐵不要採最低標決定車站硬體的改善，能採取比較好的方式。

主席：請羅委員明才質詢，詢答時間為 15 分鐘。

羅委員明才：（16 時 50 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。甘比亞本來跟我們國家的邦誼非常鞏固，建交多年事實上兩國有很多互動和民間的交流，本席以為真正談到外交的問題，不能光靠伏地挺身，伏地挺身只能搏到一點點感情，最重要的還是兩國互相的結合，還是在我們能帶給他們什麼樣的福利。這幾年來，我們對於邦交國，有沒有把我們交通方面的優勢，例如建設公路、鐵路、高鐵、機場、港口的經驗，納入國民外交，或者用以推動外交？甘比亞與我們斷交，是不是因為過去我們和甘比亞沒有實際的交流？如果甘比亞的高鐵是我們幫他們做的，他們要和我們斷交總是會不好意思吧？可是他們現在覺得沒有虧欠我們啊，因為從頭到尾不過只有做幾下伏地挺身而已，那實在不實際。

主席：請行政院張院長答復。

張院長善政：（16 時 52 分）主席、各位委員。據我了解，甘比亞在跟我們斷交之前，其實我們是想要幫他們做環狀鐵路，後來因故沒有做就斷交了。

羅委員明才：所以很可惜，如果早十年前我們就幫他們做了，兩國邦誼就會很鞏固。

令狐次長榮達：事實上，我們和這些邦交國的合作計畫包括很多基礎建設，道路、港口、碼頭都有，我們和甘比亞的合作案和援助案涵蓋教育、醫療、衛生各方面，我們也非常努力的在執行。

羅委員明才：院長，我們希望可以善用我們國家既有的資源多多加強交流，這才是外交務實之道。

張院長善政：對。

羅委員明才：甘比亞已經宣布跟我們斷交了嗎？有沒有正式來函？

張院長善政：兩年多前就已經斷交了，2013 年 11 月斷交。

令狐次長榮達：當時賈梅總統寫了一封信，表示雖然很珍惜跟我們的關係，但是因為某些因素要跟我們中止外交關係，這是一個片面的作法，他也不顧甘比亞的名譽和雙邊友好的關係，我們當時表示非常遺憾。

羅委員明才：請問院長，我們現在的邦交國有幾國？

張院長善政：22 國。

羅委員明才：和甘比亞斷交之後會不會造成滾雪球效應，邦交國一個一個與我們斷交？

張院長善政：我們當然希望不要發生。

令狐次長榮達：甘比亞畢竟是在兩年多前就中止外交關係，目前也不是我們的邦交國，目前我們的 22 個邦交國，外交部都非常密切的在注意，並持續加強與他們的關係，所以，目前雙邊的關係都非常穩固。