

緊張情勢升高，影響區域穩定與和平，馬英九總統爰於去年 8 月 5 日提出「東海和平倡議」，呼籲相關各方擱置主權爭議，並以和平方式處理爭端，共同開發東海資源。

二、「東海和平倡議」係基於「主權無法分割、資源可以分享」的理念而提出，我國在主權議題上不作任何退讓的前提下，與日方同時擱置主權爭議，並以和平理性態度協商漁權爭議，劃定雙方共同養護管理區，使前後協商 16 次、耗時 17 年的漁權問題獲得解決。

三、協商結果如下：

(一)主權絕無退讓：在我方堅持下，《臺日漁業協議》第四條訂定「維權（disclaimer）條款」，確認協議各項規定不損及我主權及對海域管轄主張等相關國際法問題的立場，以確保我國對釣魚臺列嶼的主權。我國絕未因簽署該協議而放棄或減損我對釣魚臺列嶼主權的主張，絕非以主權換取漁權。

(二)漁權大幅進展：《臺日漁業協議》為我國漁民爭取到超過臺灣面積兩倍大（74,000 平方公里）的作業水域，其中包括增加的 4,530 平方公里的高品質漁場，我漁民得以不受干擾進行作業。

(三)常設「臺日漁業委員會」繼續協商：根據《臺日漁業協議》，我國與日本將成立常設性的「臺日漁業委員會」，持續協商其他雙方關切議題，包括此次協商未觸及的議題，以增進雙方合作。此一設計，對增進雙方友好關係及漁業資源養護與管理均甚具助益。今後雙方基於誠信原則，忠實履行此一對雙方均有實益的協議，不可能任意終止。

四、國內媒體多肯定臺日漁業談判獲得重大突破；朝野黨派、國內學者、漁民團體也表示支持，認為我政府確保主權，增進漁權，符合國際法，並體現「東海和平倡議」。

五、在國際上，美國國務院表示樂見經由對話降低區域緊張情勢的所有努力，AIT 理事主席薄瑞光（Raymond Burghardt）、前 AIT/T 處長包道格（Douglas Paal）、前國務院亞太副助卿薛瑞福（Randall Schriver）、學者卜睿哲（Richard Bush）、葛來儀（Bonnie Glaser）等人，均肯定簽署協議。此外，日本、東亞、美國、歐洲主要媒體均報導此舉係避免戰爭、創造繁榮及建立互信的務實作法。

六、由此可知，《臺日漁業協議》符合我國國家利益及國際期待，國內主流媒體以及包括朝野各黨派大多數民意以及漁民均予支持。在實務上，《臺日漁業協議》對增進雙方友好關係及漁業資源養護管理，均甚具助益。

（九十四）行政院函送羅委員淑蕾就台灣高鐵因號誌異常，造成大停擺之情況，請交通部針對此一事件進行檢討改善乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 5 月 28 日院臺專字第 1020032947 號）

（立法院函 編號：8-3-13-387）

羅委員針對台灣高鐵因號誌異常，造成大停擺之情況，請交通部針對此一事件進行檢討改善乙案提出質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關高鐵停駛之備援疏運計畫，本部高鐵局已邀集運研所、臺鐵局、公路總局、民航局及台灣高鐵公司進行研議。按西部走廊軌道路網條件分析，高鐵臺北、板橋、臺中、左營等站均與臺鐵共站，新竹、臺南站則與臺鐵支線銜接，旅客可就近於高鐵車站直接轉搭臺鐵。且臺鐵運量大、車站據點完整，爰規劃以臺鐵作為高鐵備援疏運之主要運具，倘有旅客轉往鄰近之公路客運轉運站者，則以公路客運作為輔助備援運具。至於高鐵桃園及嘉義站等未與臺鐵共站之車站，則規劃由各該車站之聯外客運系統，就近接駁至鄰近之鐵路轉運站進行疏運。
- 二、至於航空部分，由於目前國內西部走廊並無固定航線，考量緊急調派航機協助疏運所需前置作業約需 4 小時，且囿於目前國內線之機隊及組員能量，可支援疏運之時間通常為晚上 7 至 8 時以後。又國內航線班機運能在 200 座位以內，相對於高鐵每班次 989 座位，目前高鐵北高每日運量約 2.2 萬人次，爰規劃航空作為高鐵一日以上中斷營運時備援疏運運具之一，臨時停駛情況則不予採用。本部已責成高鐵局、臺鐵局、公路總局、民航局及台灣高鐵公司依上述之備援疏運原則，進一步研議具體之備援疏運計畫，以維持西部走廊運輸功能之完善性。

(九十五) 行政院函送羅委員淑蕾就國家重大工程機場捷運通車時程一再延宕，高鐵局長提前申請退休是否涉弊，檢調相關單位應儘速專案辦理調查乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 5 月 28 日院臺專字第 1020032953 號)
(立法院函 編號：8-3-13-393)

羅委員針對國家重大工程機場捷運通車時程一再延宕，高鐵局長提前申請退休是否涉弊，檢調相關單位應儘速專案辦理調查乙案所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」為總統「愛臺十二項建設」之首要交通政策，亦為高鐵局主要推動任務，朱局長於 97 年 11 月到任後，即戮力克服各項推動上之困難，謹說明如次：

(一)機場捷運於 96-97 年間因原物料上漲因素，導致土建工程招標不順（第 1 階段長 47 公里，40 公里未完成招標），然朱局長於 97 年 11 月到任後，除檢討招標策略排除招標障礙外，亦全面加強計畫推動，終於在 97 年年底完成土建工程招標作業，98 年 2 月全面動工，全數之山岳隧道及位於機場下方之潛盾隧道於 99 年 2 月初貫通，全線高架橋於 100 年 8 月順利合龍，土建工程並期於今（102）年年中可達完成階段。

(二)惟機電系統統包標（ME01 標）自始即履約情形不彰，該機電系統統包標按原計畫時程，應於 97 年 10 月完成各子系統之設計作業，迄 97 年 5 月各子系統之設計作業卻仍嚴重落後，雖經高鐵局嚴格督促追趕，截至 97 年 10 月仍無一機電子系統完成設計。朱局長於 97 年 11 月到任後，即盡力邀集廠商日本總公司高階人員定期來臺召開履約檢討會議，協助丸紅公司追趕落後之設計進度，克服軌道分包商設計爭議與扣圖、機廠土建分包商怠工、解約及平和退場等障礙，預計至 102 年 6 月底，除號誌系統及蘆竹機廠仍續趕工外，其他各機電子系統均將完成安裝達可進行測試狀態。然因丸紅公司與號誌系統下包商