

目標，假借洽談經貿合作，深入雲嘉南、高屏地區訪視農漁村，鄭立中此行是在台灣大選後專程到中南部了解台灣基層的農漁會民意，除了大言不慚，毫不忌諱要傾聽台灣民意，實際上更是透過國民黨智庫的安排，建立中國對台灣基層的聯繫網絡，以收購台灣農產品為誘餌，欲圖深化廣化對台作戰工作。

四、中國官員來台經貿參訪如入無人之境，以收購為名，堂而皇之與地方民眾、民代甚至官員洽談「合作」事宜，建立人脈與管道，平時影響台灣政府政策運作，選舉時更介入選戰，已在台灣境內展開以商圍政，以經促統的實際扎根佈樁工作。

五、台灣為自由之國度，絕對要保護外人來台的各種安全與自由，但外國政府之人員或其代表在台灣執行其政府任務，絕對要有所規與體制，特向行政院要求之。

（二十一）本院李委員桐豪，針對機捷「坑口」、「大園」與「橫山」三站無聯外道路，地方與中央政府責任歸屬不明，面臨車站周圍身處荒郊野外，機場捷運係由國家門面，進而具備周邊都市提升效應，於此甚感憂心，特向行政院提出質詢。

說明：民國 87 到 91 年間，交通部委託長生公司辦理機場捷運車站及周邊土地開發 BOT 案，長生案開發議約案失敗後，92 年政府交由高鐵局接手規畫。高鐵局為捷運「畫出」路線藍圖時，但高鐵局僅對捷運沿線及車站用地辦理都市計畫變更及取得，未同時辦理「車站周邊都市計畫」，導致車站與周邊土地開發脫節。缺乏配套來創造搭乘它的乘客「運量」，地方政府如何規畫住宅區、商業區，可以招商，建造聯外道路，在車站周遭造鎮。交通機關只管畫路線蓋捷運，內政部門只辦理捷運沿線及車站用地都市計畫變更，如今機捷開通在即，攸關「運量」的「周邊都市計畫」，究竟是「中央」還是「地方」的事？坑口等三站明年究竟「開」還是「關」？相關部會應警覺該問題之嚴重性，經建會表示未來公共建設應推動「全蛋模式」，強調整合跨部門的邏輯思維，但仍未明確針對該案界定「車站周邊都市計畫」之責任歸屬部會與相關作業，為求解決機場有站無路，避免中央地方各行其道，造成資源浪費與重大工程延宕之弊端，爰此向行政院提出質詢

（二十二）本院李委員應元，針對在馬總統宣布請陳 出任行政院長，陳院長自謙說：「我體力、腦力、智力都不太好，都在退化當中。」如果陳院長三力退化，馬總統還敦請他出任閣揆，本席不得不懷疑馬總統是否退化的更嚴重？陳院長過分自謙，反而糗到提拔他的馬總統。由此可見陳院長的心態停留在封建時代的君臣關係上，還沒進化成民主人。這樣的心態與民主文化扞格不入，往後可能會出事，請陳院長趕快多讀些