

專案質詢

9-1-12-0302

立法院議案關係文書 中華民國 105 年 5 月 4 日印發

案由：本院許委員淑華，針對交通部自二〇〇三年開始推動台鐵捷運化工程，其具體目標是希望台鐵透過增設地區車站、增加區間列車而強化西部走廊北、中、南三大都會區域通勤鐵路功能。建議行政院責成所屬機關應積極推動台鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，讓過去台鐵捷運化的新增車站能與地方政府合作進行開發，地方客運接駁換乘方便舒適，也要主導高鐵、台鐵在運行功能上能分工合作、發揮綜效，讓更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣高速鐵路建設的同時，交通部自二〇〇三年開始推動台鐵捷運化工程，其具體目標是希望高鐵服務中長程旅客為主，台鐵則透過增設地區車站、增加區間列車而強化西部走廊北、中、南三大都會區域通勤鐵路功能，同時透過台鐵與高鐵共站的整合設計，持續推動班表、票證費率、資訊等無縫整合服務。該項高鐵與台鐵整合分工政策立益良善、方向正確，然而對於將近三十個新設車站的使用乘客數量觀之，社會開始質疑新增車站功能與原有規劃目標。此外，近日台鐵推出能與高鐵競爭的北高普悠瑪號快車服務，看似為民眾提供另一選擇，但由城際鐵路發展目標，實在值得商榷。尤其普悠瑪列車的功能原本就是為了因應北迴路線特性而用以提供西部至東部的優質服務，南北普悠瑪列車自然會影響東部鐵路運能。因此，基於資源有效運用及高鐵與台鐵整合分工的政策目標，交通部門應再斟酌。
- 二、首先，台鐵捷運化增設地區車站部分，車站使用率遠低於預期。主要原因係交通部又陷入「工程」導向的單一思維，只求趕工完成車站建設，而未能由區域通勤的功能思考車站的設計，也未能在規劃建設過程中與地方政府合作，透過都市計畫、都市設計，以及都市更新的方法，將這些車站週邊進行更好的規劃運用。事實上，花費七千多億台北捷運建設也

立法院第9屆第1會期第12次會議議案關係文書

有類似的問題，雖有六十多個車站聯合開發，但也因為趕工，沒能在車站週邊透過土地整體規劃，讓車站建設實現「以公共交通引導城市發展」(TOD)的政策能夠實現，甚至錯失提供公共住宅的大好機會。台鐵在都會區的新增車站建設，也本有機會透過與地方政府合作，讓車站週邊土地有效利用，創造出更好的居住、工作與休閒環境，讓民眾能以台鐵都會車站為生活中心，台鐵都會通勤客流也會因此而大幅增加，而聯合開發也會增加台鐵收入，形成良性循環與永續財務機制。整體台鐵捷運化計畫雖然已經進入尾聲，但對於已有的車站，期盼交通部仍能主動與地方政府合作，活化車站週邊土地，進一步完善各類公共運輸轉乘接駁功能，創造出更佳的生活空間。

三、其次，在高鐵與台鐵列車整合服務方面，與其強調與高鐵競爭的高雄至台北或屏東至台北普悠瑪列車，不如將資源好好提升台北、板橋、台中、高雄等台鐵高鐵共站的整合服務功能。例如，在營運班表方面，透過更細緻排班讓民眾換乘等候時間減少在合理範圍之內，同時讓運價費率上也可以進行整合，現有台鐵、高鐵與各類旅遊業者的整合優惠票價，也可以用在台鐵、高鐵與接駁客運的整合運價上面，讓民眾感受門到門的無縫服務，而在資訊方面，發展出以顧客需求為導向的公共運輸服務資訊整合平台，也是交通部應可即刻展開的工作。此外，交通部應繼續以高鐵竹北站至新竹市、高鐵台南站至台南市區的聯外鐵路為範例，持續推動其他高鐵車站至市區的軌道或公車聯外交通系統，讓有限資源發揮最大效用。

四、台灣西部走廊在高鐵與台鐵基礎建設方面，過去十五年已經花費超過八千億新台幣，可是城際公共運輸使用比例仍低於百分之廿五。交通部應積極推動台鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，讓過去台鐵捷運化的新增車站能與地方政府合作進行開發，地方客運接駁換乘方便舒適，也要主導高鐵、台鐵在運行功能上能分工合作、發揮綜效，讓更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標。