

(二)管線耐震度部分，為提高管線耐震強度，降低破管漏水機率，台水公司已參考日本東京都水道局經驗，於汰換及新設管線工程執行時，送水管線主要採用延性鑄鐵管，取代傳統之 PSCP（預力混凝土管）及 PCCP（鋼襯預力混凝土管）等水泥類管種；配水管線一律採用延性鑄鐵管，取代傳統之塑膠類管種。延性鑄鐵管除直管段較不易破裂外，其 K 型接頭可使此接合部位能適度彎曲，因應地震作用力之效果較佳。

六、關於台水公司官網應定時公開工程進度問題，台水公司將加強公開資訊作業，將重要工程之進度定時公開於公司官網上，並適時發布新聞稿說明辦理情形，俾利民眾瞭解。另台水公司重大工程計畫均於「行政院政府計畫管理資訊網」列管及填報進度，民眾可隨時上網瀏覽。

（三十一）行政院函送鄭委員運鵬就臺鐵自 105 年 4 月 21 日起規劃普悠瑪列車行駛西部幹線，增列桃園市之停靠站問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 3 月 25 日院臺專字第 1050014282 號）

（立法院函 編號：9-1-5-120）

鄭委員為臺鐵自 105 年 4 月 21 日起規劃普悠瑪列車行駛西部幹線，增列桃園市之停靠站所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、依據臺鐵局統計資料顯示，桃園及中壢站旅運需求係以臺北-新竹間短程通勤（學）為主，每日平均約 50,706 人，佔總旅次 97%，另桃園往臺南、高雄每日提供自強號 36 班及 3,600 個座位，現有規劃運能尚可因應桃園、中壢站之旅運需求。次查目前跨線普悠瑪號列車每日計有 8 班次，其中 4 班次已停靠桃園及中壢站，謹先敘明。
- 二、有關臺鐵局預定自 105 年 4 月 21 日起開行之「松山-潮州」間 111 次及 136 次普悠瑪直達車服務之主要目的，係規劃提供臺中以南各主要城市快捷之鐵路運輸服務，因此尚無增停桃園站及中壢站之規劃，至該車次直達車是否有停靠桃園或中壢站需要，臺鐵局未來將檢視旅客乘車情形，於年度時刻調整時進行通盤檢討。
- 三、另配合臺鐵富岡基地第二階段於 105 年 7 月啟用，部分普悠瑪列車將改至富岡基地整備，屆時將以中壢站為始發站，並可增加停靠桃園站，提供桃園地區旅客更為密集之班次服務。

（三十二）行政院函送林委員岱樺就第九屆第一會期施政質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 3 月 28 日院臺施字第 1050014517 號）

（立法院函 中華民國 105 年 3 月 16 日臺立院議字第 1050700644 號 施政方針及施政報告質詢 18 號）

林委員岱樺就航空票價問題所提質詢，經交據交通部查復如下：