

也認同當軌道建設進行的時候，在有高鐵、臺鐵、捷運設計畫下，必須做系統分工及整合，才能夠達到完整的功能性。換句話說，當高鐵在考慮的時候，要跟既有的臺鐵系統做整合，例如怎麼去分段、系統如何充分利用、改善，以發揮出最大效益，這也呼應剛剛徐教授提到的，儘量減少徵收土地，必要時再加以系統性、捷運的聯外接駁，這樣才能發揮整體效果，這點我們絕對認同。

我也要感謝行政院、交通部能夠把北宜鐵路提速計畫放到這個計畫裡面，這表示中央看到了宜花東的問題，必須把宜蘭到臺北這一段的瓶頸問題加以解決。現在的問題非常清楚，就是現在不僅假日，連平時雪山隧道及國道五號的塞車問題已經成為常態，不光是宜蘭，連花東也包括在內，雖然未來蘇花改會有改善，但仍然是一個瓶頸，是必須解決的問題。因此，非常感謝行政院交通部，能夠把這個部分放進來，特別在此，向部長及行政院表達感謝之意。同時，我想提出具體建議，希望行政院及交通部能夠採納，也請大院支持，就是在做臺鐵系統改善的時候，必須整體考量，因為再選第二個路廊，在宜蘭、花蓮、台東再做一條高速公路是不可能的事情，因此，在改善鐵路時必須兼顧，也特別拜託，在這個計畫後續執行的時候，必須把臺北到宜蘭間的直線鐵路納入。雖然剛剛李教授有提到，基隆這部分分派之後，可能會有一些餘裕量，但還是不夠，必須爭取時間，以直線鐵路作為建設的基本考量，同時把宜花東長短程分離，運輸必須分別考量；換句話說，臺北到宜蘭具有短程、運輸、通行性、兼顧觀光的交通旅宿，是一個捷運化的概念，要充分利用臺鐵直線鐵路才能完成，如此一來就能快速通過宜花東的空間，也解決宜花東一票難求的問題。所以在規劃的時候，一定要整體把直線鐵路、宜蘭縣鐵路高架化，從頭城到宜蘭之間，利用既有的軌道高架起來、捷運化，才能解決根本的交通問題，這是非常、非常、非常重要的，否則先做一個，下一個就沒有辦法做，可能還要另外再徵收土地，造成非常嚴重的問題，所以特別建議把它考量進去。在前瞻基礎設計畫中，原本只有 0.12 億元，希望再修正為 1.2 億元，讓整個高架一併納入評估、規劃及考量。謝謝。

主席：請臺灣科技大學光電工程研究所陳致曉助理教授發言。

陳致曉助理教授：主席、各位委員。剛剛聽到那麼多地方首長或官員提及交通建設的必要性等等，但是老實講，今天這個前瞻軌道計畫，根本就是一個前瞻舉債的炒地計畫，為什麼呢？其實，從歷史上就可以看到，我們有一條高鐵，但那些站都是通過一些根本為了炒地的站區，距離真正需要疏通交通的市中心，大概還有 3、40 分鐘的車程，結果蓋了 10 年，並在這 10 年中，進行土地炒作，以致造成那麼高的空屋率。

另外，最近機捷通車了，這是一件非常好笑的事情，如果高鐵當初就有通過機場，我們在 10 年前，就有 20 分鐘可以到台北的捷運了，何必再去蓋一個機捷呢？機捷到臺北要 40 幾分鐘，而且沒有直接到臺北火車站，中間又設那麼多站，結果看到遠雄的廣告說，我們要發了！事實上，今天臺灣的這些軌道建設，名目上好像是交通建設，根本就是土地炒作建設！

還有，今天基礎建設說要拚經濟，房地產是我們國家未來進行經濟的火車頭嗎？看看日本，他們的房地產泡沫化之後，30 年還爬不起來。今天臺灣的經濟問題，最主要是因為我們薪資太低、高級人口外流及少子化，在這個面向上，還讓房地產繼續炒作，臺灣還有什麼前途？

今天這個前瞻基礎建設最讓我們感到害怕的是它的財源。不止中央政府要編列高額預算，還要進行舉債，基本上，就斷送了以後要把錢放在其他地方的機會。除此之外，還要求地方政府的自籌款，這筆經費還不包含土地取得，所以這些經費怎麼來？在中央政府、地方政府的負債都那麼高的狀況下，其實賴市長在前幾天，就告訴我們他的答案了，他的 700 億元自籌款裡面，有 200 億元是透過區段徵收賺到的，另外 200 億元是透過都市重劃賺到的。不論區段徵收或市地重劃，老實講，都會產生大規模的迫遷，而且在很多行政程序上，甚至被大法官宣告違憲了，結果我們的地方政府繼續這樣幹！現在要搞那麼多錢出來，賴市長告訴我們，他就是靠這種方法。

而且這些軌道建設，不光是蓋就可以了，後面還有營運。高雄市需要 8 年，才讓高捷損益兩平。不要忘記，高雄市捷運通過地區的人口密度是每平方公里 9,900 人。現在我們又要在彰化、三鶯及各個地方蓋捷運，就以彰化為例，人口密度只有 1,100 人，這樣的軌道計畫蓋下去，以後如何損益兩平？可說遙遙無期！而且還要忘記，我們還有少子化的問題。在此情況下，營運時的虧損要怎麼處理？地方都已經虧損、財務不良、亮紅燈了，也沒有辦法再舉債了，我們知道，答案又是繼續玩土地遊戲。

我必須再次強調，我今天站在這個地方，並不是反對軌道計畫，而是這個計畫實在太粗糙！去年，林全才告訴交通部長，要他找找看，還有什麼案子可以做的？結果今年年初，馬上編了那麼大筆的錢要來幹這件事情，完完全全粗糙！所以我要求，這件事情絕對不能包裹式的審查，這是為了避免在進行軌道建設的時候侵害基本人權，以及進行浮濫的、不適當的、沒有交通效益的建設。

非常清楚地，在葉俊榮部長還在當教授的時候，就有給我們答案。我把他的書唸一次給各位聽，他說這種只講形式、不重實質的公聽會完全體現「政策與程序踐行均為行政機關，若政府有一定的立場，將使所踐行的行政程序只有形式上的意義而聊備一格」，「因為裁決者的偏見，（就是你們），使得任何程序參與，都成為假象」。

事實上，這不只是理論而已，我們在南鐵就看到這樣的案子，前兩天我還在公聽會，但是賀陳部長在 3 個月內就宣布動工。都已經宣布動工了，那麼公聽會是幹什麼用的？土地徵收公聽會，是幹什麼用的？這完全體現了整個程序顛倒、行政霸權、完全浮濫、侵害人權！

我們可以看到，葉俊榮部長不是沒有主張，他說要解決這樣的問題，其實很簡單，唯有踐行法律程序，進行正當法律程序，舉辦行政聽證，才能夠去追求國家憲政對於人權的尊重，才可以使這些案子的被害人、利害關係人，能夠受到人權的對待，重要的是，他說這個公權才有正當性！

所以如果我們今天要繼續審這個案子，很簡單，就是好好把所有包裹式前瞻計畫中的每一個計畫都進行仔細的審查、進行政策環評，並在政策環評裡面仔細檢驗這些計畫的合理性、必要性、適法性，以及是否符合比例原則。然後，在政策環評裡面，我們必須要有召開聽證會的舉動，在興辦事業的時候，必須讓老百姓及其他非官方學者，都能夠參與，這樣才能夠監督，讓老百姓的錢真正花在刀口上。同時，也必須檢驗地方政府、中央政府，特別是地方政府，對於

自籌款及營運時的費用，他們要怎麼籌措？如果像臺南市政府這個樣子，只利用浮濫徵收、浮濫圈地來籌措財源，我們絕對不能夠讓它通過！

最後，請各位摸摸自己的良心，其實你們不止看過一次，也不止大埔而已，其實有非常多的案子，老百姓跪在地方政府面前痛哭，回家喝農藥自殺！不要假裝沒有看到這些事情，這些事情在交通部特別嚴重！今天在這個地方，我就看到號稱公平參與的學者，他們是怎麼樣看著。兩年前臺南的南鐵都市計畫公聽會舉辦時，在老百姓發言幾分鐘之後，超過時間就被拖出去！今天臺灣都市計畫的審查、環評的審查及土地徵收的審查，根本完完全全是行政濫權，然後我們就包裹地讓這個案子通過，這叫做民主國家嗎？謝謝。

主席（高委員志鵬）：請臺南市政府張副市長發言。

張副市長政源：主席、各位委員。很高興有這個機會。代表臺南市政府參加今天的公聽會。我參加這個公聽會大概有兩個身分，一方面是代表市政府；另一方面，我個人一直從事交通工作，除了在鐵路局待了十幾年，也在其他公路交通單位工作過，從事交通這個行業總共三十幾年。我深深體會到，要解決交通問題，公共運輸才是王道。過去臺灣比較偏重公路發展，包括都市建設、區域交通等等，當然就會帶來很多問題，這部分大家都很了解。

我非常感謝行政院及交通部今年特別提出軌道建設這項大規模計畫。我個人認為，如果要解決交通，公共運輸是王道，但軌道建設更是王道中的王道，所以臺南市政府全力支持行政院及交通部推動軌道建設，同時也會全力配合。

今年臺南市在前瞻計畫軌道建設中有 4 個案子納列在計畫當中，第一個是臺南市區鐵路地下化，這部分已經核定，並且動工了，所以我今天想花一點時間說明另外三個計畫，一是鐵路立體化北延永康、新市的計畫；再來是先進運輸系統，就是臺南捷運的綠線及藍線第一期。左邊這張圖是鐵路立體化北延，臺南市區鐵路地下化是過去臺南市政府所提的，所以範圍僅止於臺南省轄市的範圍。但縣市在 99 年合併之後，我們發現不但都市不能分割，縣市也不能分割，所以提出鐵路立體化北延，尤其緊臨過去臺南市的永康，現在是臺南市最大區，人口密集、工商發達，平交道也很多，造成很多都市問題及交通問題，所以這是我們提出的第一個計畫。

第二是臺南沒有捷運，而且是六都之中唯一沒有捷運、也沒有捷運興建的都市，但不代表臺南不需要捷運，所以臺南仍然在規劃捷運。今天提出的這兩條路線，是我們的第一期計畫，綠線從平實營區到安平；另外一條是藍線，藍線本來是我們的環狀線，但是針對都市需求、未來運量的考量，所以我們有跟交通部研究，現在只做東半邊，中間的是鐵路，東半邊是我們的第一期。換句話說，我們這次在前瞻計畫裡面有 4 個計畫，其中 1 個業經核定，另外 3 個也已經完成了可行性研究，我們花了很多時間研究。對於這次納列到前瞻基礎建設的相關計畫，希望委員給予我們大力的支持。

接下來我要報告的是，我們臺南從 99 年就縣市合併了，合併升格之後，我們並沒有立即提出捷運發展計畫，因為我們深刻地體會到一個捷運的養成不易，捷運建設需要花費很多經費，未來的維護及營運更是個問題，所以我們也非常重視這個問題。同樣地，我們看到今天交通部特別考慮到各縣市都會面臨到大家都要捷運，但是捷運怎麼生存、將來怎麼永續經營的問題，所