

方的車輛管理，就沒有辦法提高整個公共運輸的運量，既然地方政府敢提出這樣的計畫，對未來應該有個承諾，把車站接駁、機器車的停車管理、停車收費列為政府承諾事項，並把車站變成會賺錢的車站，而不要把錢花在鐵路立體化。三、不要用廉價規劃費、低價標斬斷未來的競爭力。四、我們更希望用這麼多建設厚植未來的競爭力，包括軌道設計、規劃、興建、營運人力，建立產業輸出機制及車輛生產產業。

主席（施委員義芳代）：請中信金融管理學院李桐豪教授發言。

李桐豪教授：主席、各位委員。今天我想對鐵道建設做一個非常簡短的觀察和建議，而且是以立法委員該如何做為主。談到建設，地方政府首長、官員一定會積極爭取，這是毫無疑義的問題，如果從國家觀點來談這次的軌道建設，我們可以看到哪些現象呢？我們希望從總體角度來看，而不是看個別的計畫，因為其中有好幾十個個別計畫。

首先，我不認為這整個計畫會改變，因為這個計畫已經送到立法院了，沒有得到這個計畫的縣市政府，大概只能透過一般的預算爭取，特別預算部分應該沒有機會了，如果 110 年到 112 年是按照這個計畫進行，會造成大量的預算支出，屆時公共建設品質會出現狀況，甚至因為需要大量特定的資源而造成工程延宕，追加預算很可能會發生。另外一個奇怪的現象是，我們原以為這個特別預算用到此為止，其實不是，到了 114 年以後，仍然有高達 1,200 億元的預算需要進行，後續的預算會造成其他正常預算的排擠，到底要放多少錢在軌道建設上，應該有全程長期的計畫，而不是集中在那麼短的時間內消化掉。

就分配狀況而言，這次的特別預算主要放在哪裡？嚴格來說，只有 2 種，一個是進行都市捷運，另外一個就是台鐵現代化，我必須提醒賀陳部長，台鐵的現代化只是鐵路建設而已嗎？台鐵本身的組織有沒有現代化？台鐵的財務有沒有現代化？台鐵的財務負擔是多少？台鐵的改造不是只靠鐵道建設、高架而已。我在此呼籲台鐵進行組織再造，包括財務的再造。

有關都市捷運整體經濟績效的評估、後續的營運對地方政府財政收支的影響，有沒有做出報告？即便經驗非常豐富的台北捷運，本業也虧損十幾年，幾乎每年都虧損，它靠的是業外收入。剛剛聽到高雄捷運的財務好像平衡了，高雄捷運的財務真的平衡了嗎？高雄捷運當初投資 100 億元，再追加資本 15 億元，R11 站的四億多元，都還沒有還耶！高雄捷運也是靠業外收入，不是靠本業，才勉強打平，所以後續的營運風險非常高，政府做這些硬體建設計畫時，後續的軟體—管理、維護，也應該在這次的預算裡面告訴社會大眾。

地區分布方面，可分北、中、南及東部，仔細觀察，中部的建設相對比較少，難怪張花冠縣長這麼憤怒，因為比例不對，其實都市區域的發展、地方區域的平衡發展要做全盤考慮。還有一個更大的問題，鐵道軌道完成以後，工作就完成了嗎？我相信賀陳部長到任何一個鄉鎮去都會發覺出了車站寸步難行，所以做一件事情要把整體的交通網路做一個安排。我的印象非常深刻，我到台南上課時，出了台南高鐵站後，必須搭計程車，單程要 700 多元，這樣的交通運輸規劃合理嗎？不是有軌道、有車站就解決問題了，交通部還要做完整的規劃。

我們再看看這次的計畫，已核定的表示政府至少經過一個所謂的過程，而新興計畫占了將近 77%，這些計畫有沒有經過交通部合理且嚴謹的行政審核呢？更重要的是國發會，對於年金改革

議題，國發會已經沒有善盡其責，而今天這個特別預算的支出，就像是預算支出，而沒有經過國發會過去所謂中長期資金運用機制，進行事前的審核及過程中的控管。我在此呼籲國發會，要把自己該盡的職責負擔起來。

在這次的計畫中，軌道最為重要，占了 48%，至於後續的經費，更高達所有後續經費的 87%。剛剛我看了賀陳部長的報告，預估可帶動國內產值約 7,000 億元，可以帶動相關產業的發展，但這個是對社會的交代嗎？就這樣子交代嗎？如果是這樣的交代，會不會有浮誇之嫌呢？它的合理、嚴謹評估在哪裡？更重要的是，如果達不到效益，請問在座的諸位，誰能負責？如果沒有人負責，那就是射後不理。

接下來的資料，在座所有人包括陳菊市長都沒看過，這是當初所有重要國家捷運系統的財務跟經濟評估資料表，是經建會中長期資金運用小組的評估資料。各位要注意，所有重要捷運系統的財務評估淨現值都是負的，所以做這件事情我們要非常謹慎，後面還要做經濟評估，並把它納入成本效益的一部分，然後就會發覺所有評估的淨現值都改為正了，所以多少平衡了捷運經營上的困境，其中只有一個我用紅線畫出來的沒有，那就是高雄捷運。高雄捷運連經濟評估都沒有，就做下去了，這是多麼危險的事情，我並不是否定這些捷運不能做，而是政府知道它的問題所在的時候，是否有彌補替代方案或是完整的配套？配套二字在哪裡，必須要把它講出來，如果沒有配套，只是做下去，那就不能產生效益。在各個地方政府財政非常糟糕的情況下，捷運的營運反而會造成負擔，就像我剛剛所講的高雄捷運，100 億元投下去沒有收回來，另外又增資 15 億元，然後在 R11 又補了四億多元，到現在都拿不到。

因此，計畫不是不能做，而是要有財務、要有經濟評估，如果評估不好的話，改善計畫是什麼？需要的經費是什麼？對中央政府和地方政府的財政壓力是什麼？如果這些都做完了還要做，那我都同意，只是要把事情講清楚、說明白，也就是它有政治、國家、區域長遠發展的目標，就可以承擔，而不是一定要從經濟或財政上來看，但是要把事情講清楚，不要唬弄過去。

最後一點，我在此鄭重呼籲立法院，對於跨年度的預算，是不是應該要逐項審查，並建立優先順序？根據預算法第三十二條規定，對於重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益評估，並送立法院備查；第四十三條規定，要排列優先順序，供立法院審議之參考；第八十四條規定，審查特別預算跟一般預算一樣。所以我希望我們的立法委員，特別是助理們請告訴你們的委員，立法院應該扛起這個責任，要建立優先順序，不是全盤都有必要通過。

主席（高委員志鵬）：請淡江大學運輸管理學系張勝雄教授發言。張教授發言完就休息。

張勝雄教授：主席、各位委員。今天我要以「要前瞻，就不能全虫ㄋ」為題目來說明我對前瞻基礎建設一軌道建設的期盼跟對大家的建議。什麼叫「要前瞻，就不能全虫ㄋ」？第一個是不能雨露均霑，不能所有縣市統統都有。剛剛其實有很多縣市長也有提到，臺北都會區過去已經有非常多投資，即便是現在新北市的環狀、淡海、安坑與三鶯，合計也超過 1,500 億元，所以是否還要繼續投資北部的都會區，我個人非常懷疑。同樣地，屏東、花東地區過去的確有一些資源的不足或是沒有投入，但這也不表示我們現在就毫無限制，只要他們要，我們就要給，仍然需要