

## 國家發展委員會第 91 次委員會議紀錄

時間：110 年 10 月 18 日(星期一)下午 4 時

地點：本會寶慶辦公區 610 會議室(實體及視訊方式)

出席：龔明鑫  
吳澤成(顏久榮代)  
黃致達(請 假)  
蘇建榮(李慶華代)  
王美花(陳怡鈴代)  
許銘春(陳明仁代)  
陳時中(廖崑富代)  
李永得(許淑萍代)  
黃天牧(黃光熙代)  
夷將·拔路兒(劉維哲代)  
朱澤民(陳慧娟代)  
李孟諺(吳政昌代)  
張景森  
徐國勇(邱昌嶽代)  
潘文忠(蘇世章代)  
王國材(祁文中代)  
陳吉仲(蘇夢蘭代)  
張子敬(蘇國澤代)  
吳政忠(林廣宏代)  
楊長鎮(廖育珮代)  
楊金龍(嚴宗大代)

列席：游建華 高仙桂 吳政昌 王惠美 林欽榮 蔡碧仲  
黃永泰 邱黃肇崇 伍勝園 馮輝昇 葉昭甫 吳嘉昌  
劉國列 林逢祺 黎育鑫 張朝能 張富林 彭紹博  
李 奇 謝翠娟 楊淑玲 徐耀浚 陳美菊 邱秋瑩  
陳瓊華 謝佳宜

一、本會第 90 次委員會議紀錄，報請公鑒。

決定：備查。

二、國家發展委員會提報「整體公共建設計畫執行情形」一案，  
報請公鑒。

決定：

- (一)洽悉。
- (二)整體公共建設計畫截至 110 年 9 月底，經費達成率為 57.26%，較 109 年同期下降 3.96 個百分點。今年經費達成率朝向仍以 95%為目標，第 4 季尚需執行約 3 成 8 之年度經費，且年度經費為歷年最高，甚具挑戰性。請各部會加大執行力道持續推動，彈性調整經費至可提前支用項目，或加速應付未付款項計價作業，俾將公共建設資源投入市場，穩定國內經濟發展。
- (三)前瞻第 3 期公共建設特別預算截至 110 年 9 月底，經費達成率為 56.64%，較上月增加 13.28 個百分點，已接近前述整體公建經費達成率。請各部會依前瞻第 4 季各月份經費達成目標，加強管控重要里程碑及工程進度，並針對重要或進度落後計畫，依落後主因研提改善對策，強化計畫風險管理成效。
- (四)公共建設計畫常因工程招標未能如期決標，影響計畫推動及經費執行。為改善工程流廢標情事，請各主辦機關參酌行政院公共工程委員會建議，確實要求設計內容扣合計畫需求，並編列合理發包預算及所需工期，而非僅一再調高預算進行招標，如有設計或預算編列不實，應追究設計單位之責任。
- (五)於努力提升年底經費達成率之前提，亦請各部會務必確保施工品質符合契約要求，並確實落實工地安全，防範工安事故發生，俾使各項建設如期如質完成。

三、行政院交議，交通部陳報彰化縣政府提報「彰化市鐵路高架化可行性研究」報告書一案，提請討論。

**決議：**

(一) 本案可行性研究係為改善鐵路長期以來造成都市空間的實體分隔，期藉由騰空鐵路廊帶，改善舊市區運輸系統架構、縫合都市及打造行人友善環境、進而帶動都市更新發展，並可將周邊土地開發淨效益挹注計畫經費，建請行政院予以同意。

(二) 下列事項請交通部於綜合規劃階段配合辦理：

1. 本案股道配置及花壇機檢段基地功能：本案交通部於陳報行政院函中敘明，彰化縣政府辦理本案可行性研究計畫範圍涵蓋鐵路山線與海線分歧點，惟臺中市政府刻正辦理大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建設計畫可行性研究及該部鐵道局正辦理臺鐵海線雙軌（談文至追分）可行性研究，請交通部再行確認運轉需求、股道配置及花壇機檢段基地功能等。

2. 中央補助比率：考量本計畫目前係以無捷運系統為前提規劃財務計畫，為避免後續補助比例爭議，請於綜合規劃階段應充分考量倘捷運計畫先行核定時，中央及地方應負擔之額度。

3. 財務計畫：

(1) 有關「增額容積效益與回饋比例」、「調整土地使用分區效益回饋」及「公有土地開發效益」部分，相關變更土地使用分區之區位、面積、開發方式及土地權屬，應考量多元土地開發方式，配合都市計畫變更，再

行檢討合理性。

- (2)有關彰化機檢段遷移(工程經費約 45 億元)後騰空土地之開發，應以多元開發方式，另扇形車庫採動態保存(工程經費約 3.6 億元)之整建營運移轉(ROT)案，相關收益應覈實計算納入。
- (3)有關「增額稅收」部分，挹注本案建設經費應為 100%，其計算內容及基期應依財政部規定辦理。
- (4)有關臺鐵局「營運成本」之合理性應明列計算方式及內容，且本案四軌化對臺鐵營運有其效益亦應計算列入。
4. 本案計畫期程為綜合規劃核定後 9 年，將現有鐵路切換為兩軌高架化，並於綜合規劃核定後 12 年後，啟用四軌高架化高架，惟此規劃期程過長，請研議縮短計畫期程。
5. 本案係以現行臺鐵軌距進行高架化，未來於規劃及設計階段，請考量預留標準軌之相關設施及配套。

四、行政院交議，交通部陳報高雄市政府提報「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫可行性研究」報告書一案，提請討論。

**決議：**

- (一)本案配合國家產業園區發展、整體都市規劃及大眾運輸需求，提供高雄市小港、林園區安全、便捷且低碳環保之軌道運輸，建請行政院予以同意。

- (二) 本計畫因沿線高壓電塔、石化管線複雜，考量本地區石化管線影響國家經濟與南部石化產業發展甚鉅等因素，高雄市政府建議採相對安全的地下潛盾方案避免管線遷改之風險，既經高雄市政府評估及交通部審議為現階段之最佳方案，建議勉予同意 R3 站至 RL6 站採地下方式興建，RL7 站為高架車站，並預留後續延伸屏東之可行性及銜接林園東港線之轉乘設施。
- (三) 本案最樂觀情境之目標年(140 年)尖峰小時站間最大運量 3,400 人次/小時，僅接近中運量捷運參考值之下限(5,000 人次/小時)，與高運量系統(20,000 人次/小時)有大幅差距。依大眾捷運法規定地方捷運建設屬地方政府權責，倘高雄市政府基於地方發展之特殊需求，規劃採捷運紅線延伸方案(高運量系統)，考量中央審議補助計畫之衡平性，以及本計畫原採輕軌或中運量捷運即可滿足運量需求，建議高運量與中運量系統方案之經費差額，由高雄市政府支應，以符合經費增加責任分擔之精神，並請高雄市政府積極辦理運量提升措施，審慎評估後續建設推動時機。
- (四) 為利後續計畫審議有所依循，本計畫應以實際運輸需求(如採用短列車、短月台，以及較小之隧道斷面等)，核實評估中運量捷運建設方案之合理經費，請交通部本於權責配合本計畫期程，儘早委託第三方詳實估算高運量

與中運量系統方案之經費差額，併同綜合規劃陳報行政院，作為中央計算本計畫補助經費之依據。

(五) 高雄市政府承諾透過自治條例或相關管理機制(如空污總量管制)，要求三大產業園區廠商研訂員工通勤計畫，以合作發行之企業幸福卡鼓勵一定比例之員工搭乘捷運，確保基本運量及票箱收入一節，請該府納入綜合規劃詳予規劃並確實執行。

(六) 請交通部督導高雄市政府於綜合規劃階段就財務計畫、經濟效益評估、計畫期程再予檢討，以提升整體計畫效益，並與臺灣中油公司協調確認林園工業區 RL7 站址。

**臨時動議：無**

**(散會：下午 5 時 25 分)**