

本院委員盧秀燕、江啟臣、王惠美、紀國棟等 15 人，有鑑於 100 年 10 月 25 日公布「遷都中台灣」之調查研究指出，七成民眾認為北、中、南、東有發展不平衡的問題，四成五贊成首都遷至中台灣。同時，去年日本大地震發生之後，福島輻射嚴重外洩，日本朝野皆積極研議建設「陪都」事宜，反觀台灣，首都台北市距離台電核一、核二、核四廠僅二十多公里，且台北為盆地地型，有易淹水之隱憂，一旦發生天災或類似日本之核災，首都將全面癱瘓。故遷都中台灣有其必要性，特別是政府許多重要部門皆集中於台北市，若遭遇天災人禍，則政府部門恐有無法運作之危機。爰此，考量天災、核安風險及台灣區域均衡發展，本席建請行政院以遷都中台灣為前提，優先規劃將「行政院」、「立法院」兩個重要部門遷至中台灣，同時逐步研議整體遷都事宜。是否有當，請公決案。

說明：

一、中興大學商情暨民調中心接受台中市區發展促進會委託，針對一千零六十八名台灣本島 19 個縣市的 20 歲以上台灣民眾進行「遷都中台灣」調查研究，七成民眾認為北、中、南、東有發展不平衡問題，四成五贊成首都遷至中台灣。

二、去年日本大地震，福島輻射嚴重外洩，災情嚴重之餘，日本朝野開始積極討論是否建設「陪都」，以防首都東京陷入災難或恐怖攻擊的危機。所謂「陪都」，為一種複都制，指一定國家在首都之外另外設立的都城。陪都至少都是區域性的中心城市，個別陪都實際就是全國性的政治中心或實際上的首都。

三、目前我國首都台北市距離台電核一、核二、核四廠僅二十多公里且為盆地地型有易淹水之隱憂，一旦發生類似日本之核災，首都恐將全面癱瘓。另外，政府去年一系列措施，包含解決北市房價過高之奢侈稅關徵，不外乎即是為了解決經濟過於集中而產生的問題，五都合併升格後，中央應考量北中南均衡分布，經濟全面發展，並促進區域平衡發展。

四、台中地理位置適中，氣候良好，遷都台中為國土重生、政府再造之良策，不只舒緩天災及核安疑慮，更能平衡區域發展，協助化解全台年輕一代之就業、貧富差距及少子化等困境，甚至是配合「奢侈稅」的複合良方。爰此，考量天災、核安風險及台灣區域均衡發展，本席建請行政院以遷都中台灣為前提，優先規劃將「行政院」、「立法院」兩個重要部會遷至中台灣，同時逐步研議整體遷都事宜。是否有當？敬請公決。

提案人：盧秀燕 江啟臣 王惠美 紀國棟

連署人：林正二 廖國棟 林德福 廖正井 楊應雄

許添財 鄭汝芬 陳碧涵 李桐豪 陳超明

吳秉叡

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第十六案，請提案人蔡委員錦隆說明提案旨趣。

蔡委員錦隆：（17 時 16 分）主席、各位同仁。本院委員蔡錦隆、江啟臣等 19 人，為請中央政府充分利用現有資源，加速興建台中都會區鐵路環線，及建構台中都會區便捷交通網，以發揮日間載客、夜間運貨之多重功能。是否有當，敬請公決。

第十六案：

本院委員蔡錦隆、江啟臣等 19 人，為請中央政府充分利用現有資源，加速興建台中都會區鐵路環線，及建構台中都會區便捷交通網，以發揮日間載客、夜間運貨之多重功能。是否有當，請公決案。

說明：

一、大台中興建捷運之必要性。

台中市及台中縣於 99 年 12 月 25 日合併升格為直轄市。一個現代化的國際都市必須具備便捷的交通網，因此興建台中都會區「捷運系統」，勢在必行。

二、鐵路環線是最佳選擇。

所謂捷運系統並非僅限於一般大眾捷運系統，鐵路環線也是捷運的一種，也就是鐵路捷運化，以台中都會區現在鐵路分布而論，充分利用現有資源，興建鐵路環線反而是最佳的選擇。茲就台中市鐵路環線析述如下：

(一)台鐵縱貫線於竹南站至彰化站間分成山線與海線，

路線長分別各約 89.2 公里及 91 公里，兩者相距約為 10~16 公里。台鐵山線在台中市主要有后里站、豐原站、潭子站及台中站，在海線有大甲站、清水站、沙鹿站，形成兩條縱貫線發展。然而隨著台中都會區快速成長，台中都會區必須東、西相連，因此在台中都會區間興建「東西向鐵路」銜接台鐵山線與海線，構成台中地區台鐵環狀鐵路網，將台中都會區臨山線主要都市（后里、豐原、潭子等）與臨海線主要都市（大甲、清水、沙鹿等）連成一氣，建構台中都會區完整之鐵路網結構，成為新形式的都會捷運系統，並將台中港、台中機場、高鐵烏日站連結起來，應是最佳選擇。

(二)台中市鐵路環線規劃路線：

1. 日南站~泰安站

日南站→跨越大安溪及沿南站→泰安站→后里站→豐原站→潭子站→太原站→台中站→大慶站→烏日站→成功站→追分站→大肚站→龍井站→沙鹿站→清水站→台中港站→大甲站→日南站。

2. 大甲站~后里站

大甲站→沿大安溪南岸→泰安站→后里站→豐原站→潭子站→太原站→台中站→大慶站→烏日站→成功站→追分站→大肚站→龍井站→沙鹿站→清水站→台中港站→大甲站→日南站。

3. 清水站~台中機場

清水站→潭子站→太原站→台中站→大慶站→烏日站→成功站→追分站→大肚站→龍井站→沙鹿站→清水站。

4. 清水~追分間雙軌化

清水→沙鹿→龍井→大肚→追分

三、台中興建鐵路環線有下列優點：

(一)可由臺灣鐵路管理局直接辦理興建，不必另外成立興建機關，成本大幅降低。

(二)可充分利用現有資源，興建工程較容易，速度較快，甚至能立即動工。

(三)可由台灣鐵路管理局直接經營，營運成本較低。

(四)可發揮日間載客、夜間運貨之最大功效。

四、台中鐵路環線可行性：

本席要強調：台中市鐵路環線的可行性是百分之百，經費只需 100 多億元，而可立即動工，且可在短期內完成。

五、請行政院務必責由交通部，將台中市鐵路環線列為最優先的政策，付諸施行。

提案人：蔡錦隆 江啟臣

連署人：盧秀燕 詹凱臣 陳鎮湘 廖正井 林明溱

馬文君 陳雪生 紀國棟 吳育仁 楊玉欣

林德福 江惠貞 林郁方 簡東明 鄭天財

徐少萍 呂玉玲

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第十七案，請林委員世嘉代表台灣團結聯盟黨團說明提案旨趣。

林委員世嘉：（17 時 17 分）主席、各位同仁。本院台灣團結聯盟黨團臨時提案，有鑑於性侵害犯罪期滿或假釋後之處遇機制未完善，致追蹤與輔導成效不彰，使性侵害犯再犯率無法降低，形成治安上的重大死角。如依性侵害犯罪防治法施以之電子腳鐐監控，其成效仍有待改善，脫離監管案件仍多，且其僅能對假釋中或緩刑交付保護管束的性犯罪者，而未及於假釋期滿之前科犯，造成管理上之漏洞；另據同法之規定，性侵害犯在服刑期滿後，必須定時向警局登記報到，但相關規定及行政監管措施不足，未能確實掌握再犯率高之性侵害前科犯。爰提案要求行政院應責成法務部等相關主管機關，儘速檢討性侵害犯罪之保護管束機制，儘速修正相關法規並強化刑後管理，落實保護民眾安全。是否有當，敬請公決。

第十七案：

本院台灣團結聯盟黨團，有鑑於性侵害犯罪期滿或假釋後之處遇機制未完善，致追蹤與輔導成效不彰，使性侵害犯再犯率無法降低，形成治安上的重大死角。如依性侵害犯罪防治法施以之電子腳鐐監控，其成效仍有待改善，脫離監管案件仍多，且其僅能對假釋中或緩刑交付保護管束的性犯罪者，而未及於假釋期滿之前科犯，造成管理上之漏洞；另據同法之規定，性侵害犯在服刑期滿後，必須定時向警局登記報到，但相關規定及行政監管措施不足，未能確實掌握再犯率高之性侵害前科犯。爰提案要求行政院應責成法務部等相關主管機關，儘速檢討性侵害犯罪之保護管束機制，儘速修正相關法規並強化刑後管理，落實保護民眾安全。是否有當，請公決案。

說明：

一、日前有一名教師遭性侵假釋犯鄰居殺害的案件，此一不幸案件使性侵犯重返社區的安全議題再獲關注。由於本次案件中，加害者雖有性侵害前科，但犯案時未成年，不但減輕其刑，也未加強追蹤列管，成為現行性侵犯前科犯回歸社會後管理之漏洞，顯然相關法令與配套措施仍有疏漏，造成民眾生命安全受到威脅。