

臺灣高速鐵路站區交通改善建議 之研究-以臺中車站為例

研究機關：臺中市政府警察局

單位：烏日分局交通組

研究人員：巡官 柯翠絨

副分局長 柯貴元

研究期間：100 年 3 月 1 至 100 年 8 月 25 日

中華民國 100 年 8 月 30 日

一、前言

「臺灣高速鐵路」是國內最大的 BOT 案，全長 345.2 公里，縱貫全臺灣，沿途設立 12 座車站，經過 14 個縣市、77 個市鄉鎮區，除臺北、板橋、左營為臺鐵、高鐵、捷運三鐵共構，其餘場站皆於郊區，為國家建設六年計畫中新市鎮開發、縮短城鄉差距的配套方案。(郭淑婷、陳璟葵，2007)

臺灣高速鐵路興建的主要目的在解決西部走廊的交通壅塞，縮短城鄉差距，促進都會區周邊市鎮之發展，高鐵營運後加速大眾便捷的運輸服務，達成一日生活圈的理想目標。從公眾運輸需求的角度觀之，高鐵為具公共性的開放空間。2006 年 10 月通車以來，至今，臺灣在交通運輸上正式邁入高速鐵路的時代。通車之前內政部警政署耗費預算約計新臺幣 5 億元成立「高鐵警察」，在提倡精簡人事的當下，遭民意代表指控為私部門的「特權」。¹

臺中車站聯外交通系統尚未建立完全，現有站區為雙層式的接駁車道，每逢列車到站前，路寬狹窄的站區 2 樓即形成嚴重交通壅塞。地方警察單位基於事務管轄權，為使接駁旅客迅速往返於高鐵車站，擔負起交通指揮疏導任務，並將改善壅塞困境列為當前重要交通課題。

本研究首先透過相關文獻之回顧，探討站區設計、接駁運輸系統之現狀。其次，就臺中車站環境特性及各相關單位歷次召開會議協調情形，探討地境界分及事務管轄問題。第三，研提「高速鐵路臺中車站交通改善建議計畫」(本研究簡稱高鐵交通改善計畫)，從轄區分局成立「專案小組」的主動性，透過實證研究與戴明循環(PDCA)持續檢討交通改善策略。第四，進行問卷設計與調查，以主動參加轄區治安座談會之一般民眾為樣本，及設籍轄內計程車司機，了解其對地區交通壅塞路段的看法，強化交通重點工作之立場，同時，探索民眾對高鐵交通動線的認知與高鐵接駁運輸系統之需求，以民眾期望最佳之車站接駁地點，作為計畫持續執行與調整高鐵接駁路線及旅客停靠決策之參考。第四，運用問卷調查，了解地方警察對高鐵臺中車站交通指揮疏導任務之認同感，持續監測專案計畫實施成效，提供市政治理之於高鐵站區交通整體規劃、調整之參考。

¹警政署顧及治安、交通，編列 220 名警力，設立「高鐵警察」，每年耗費預算約計新臺幣 5 億元。由鐵路警察局成立高鐵警務段，下設臺北、臺中、嘉義、高鐵四個分駐所，二個任務編組，一組負責行政、督察，另一組負責刑事案件，維護全線月臺及乘客安全。

二、地區特性與文獻探討

(一) 站區環境與設計

高鐵臺中站區位於高速公路王田交流道特定區內（圖 2-1-聯外道路），站區西方為成功嶺做軍事使用；西北側有中山高速公路；東側為筏子溪；南側鄰烏溪。站區目前對外聯絡主要是經臺一乙道路，往東經烏日區市街銜接臺中市區復興路；往西接臺一省道，或經高速公路王田交流道聯絡南北；中山高、中二高形成之高速公路系統，及西濱快速公路、東西向快速道路、臺中生活圈道路等形成之快速道路系統。



圖 2-1 臺中車站聯外道路

資料來源：臺灣高鐵網站

1、站區設計—站區 1 樓

高鐵烏日站區位於臺中市烏日區站區二路 48 號，站區總共有三個樓層，1 樓為轉運中心，有公車大廳、計程車排班區（圖 2-2-臺中車站 1 樓）。



圖 2-2 臺中車站 1 樓平面圖

資料來源：烏日分局行政組提供

2、站區設計—站區 2 樓

2 樓大廳有旅客服務臺，人工售票窗口以及自動售票機，旅遊服務諮詢，等候區以及商店（圖 2-3）。站區一路前單圈為出口（實務上為一出入口）、雙圈為接送區（現地為慢車道並已劃設黃色禁止停車線）。



圖 2-3 臺中車站 2 樓平面圖

資料來源：研究者加註整理

3、2 樓站區內行人動線平面圖（圖 2-4）



圖 2-4 臺中車站 2 樓站區內行人動線平面圖

資料來源：研究者翻拍自臺中車站 2 樓站區

2 樓站區內有多處設有行人動線平面圖提供旅客指示，於臺灣高鐵網頁上也有相同的資訊公布於大眾參考。²

（二）接駁運輸系統

1、大眾運輸系統—公車、臺鐵、捷運

在大眾運輸系統之中，公車乃最貼近民眾的日常生活交通工具，透過公車運具網絡的路線型態的串聯與延伸，將改變整體市區的經濟與便捷規模。由於都市區域的密集開發與擴充，進而形成頻繁的旅次及旅運型態，從旅運者的角度上，運輸路網是促成都市發展其運輸網路的最主要原因。陳敦基（2000）在「都市優先發展大眾運輸之經濟性策略」中以臺北為例，都市大眾運輸便利使用境之營造主要關鍵點為票證與轉乘系統之整合，其中心是以接駁公車的轉乘功能與捷運系統相結合，包括到站與離站時間及接駁公車之轉乘路線資訊等。

張學孔（2000）的一篇「永續發展與綠色交通」裡頭提及，大眾運輸之設計也必須達到，鼓勵居民以大眾運輸為主要交通運具，以減少私人運具的產生；透過規劃設計、經由內外部影響之機制，將周邊道路系統因私人運具而產生的壅塞降到最低。（郭淑婷、陳璟葵，2007）

² 臺灣高速鐵路公司網站：<http://www.thsrc.com.tw>，2011。

依據「臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃構想」³，為符合臺中地區民眾對於捷運路線延伸至原臺中市以外地區的殷切期盼，配合中央政府「中部都會區捷運網路」、「臺中亞太海空運籌中心」、「水湳機場場址再開發」等計畫，同時依據近 10 年來臺中都會區社經發展程度，檢討早期（民國 87 年）細部規劃之建議路網。

交通部高速鐵路工程局 96 年 8 月展開臺中捷運後續路網檢討規劃工作，另依據 97 年 11 月 15 日交通部、臺北市政府、臺中市政府簽訂之三方協議書，臺中捷運後續路網規劃工作由交通部高速鐵路局移交由臺北市政府捷運工程局辦理。從行政院核定臺中捷運烏日、文心、北屯線，建立臺中都區大眾捷運系統，後續計畫路網也已規劃完成，計畫中包含願景路網及核心路網二部分，路線之規劃，於 98 年 5-6 月舉辦 5 次公聽會修正確認。

高鐵除臺北、板橋、左營為臺鐵、高鐵、捷運三鐵共構，臺中車站與烏日新站完成共站，捷運工程正建設中，預計在五、六年後才可能達成三鐵共站之目標。高鐵站區車道（站區一路）為雙層高架式之設計，2 樓車道橫跨二處行人穿越道，形成人車接、送、進、出之混合車道，且靠近車站慢車道上停放著停等車輛，以致進出車輛交織在快、慢車道之間，造成嚴重交通壅塞。一般交通政策皆期許旅客利用大眾運輸，除此，在高鐵站區對於私人運具之管理，則期許配合政策推行，採取「站區人車分道、樓層接送分流」之措施，為共同政策目標。

2、免費接駁車

高鐵臺中車站自通車以來即有統聯、和欣二家客運公車提供免費接駁公車，分為三條公車路線，分別經中國醫藥大學至臺中公園（統聯客運）、經東海大學至中科管理局（和欣客運）、經逢甲大學至僑光技術學院（和欣客運）。100 年 6 月增加大里市路線，經中興大學至兒童藝術館（全航客運）。

為提升大眾運輸運量，降低私人運具使用，臺中市自 100 年 6 月 1 日起實施市區公車（編號 1~300 號）刷卡基本里程 8 公里免費（優待 20 元）大優待，且票上限為 60 元。實施免費公車的意義在於使搭乘民眾習慣未來捷運通車路線。⁴

³臺中市政府網站公布資訊。查詢時間：100.07.15

⁴臺中市市長胡志強在本（100）年 4 月份的電視發表演說提到：臺中市政府編列 5 年 10 億元的預算，即每年約 2 億元的預算提供民眾搭乘免費公車，如果加以注意可發現，路線與未來的捷運系統

另外，配合交通部多卡通補助計畫，同步啟用新款多卡通驗票機，首創全國公車 4 卡合一措施，包括臺灣通、悠遊卡、高捷卡、ETC 皆可直接使用，不需換卡，4 卡皆能享受同等優惠。⁵ 目的在提升市民搭乘公車的意願，期使經過五年後可以內化成生活的方式之一。

3、小眾運輸

（1）高鐵特約車、招呼站（站區一路 7 號門）

站區聯外道路交通依賴大眾運輸，基於旅客對時間掌控需求，對於小眾運輸，計程車在高鐵站區，具有相當必要性。全線高鐵車站均設有特約計程車，目的在提升旅客服務品質與乘車安全，高鐵公司對特約計程車可進行有效率的管理。但是，從計程車駕駛人工作平等權及地域性而言，「特約」是有所爭議的。於是臺中車站有別於其他各站於站區一路 1 樓設有巡迴計程車招呼站一處，又因為與特約計程車分別置於 1 樓 7 號出入口二側，形成競爭拉客的局面，常有旅客投訴表達不滿。

從現地勘察，高鐵剛通車之際，禁止計程車進入站區一路 2 樓，經由計程車業者聯名以提升旅客到站方便性，於 96 年 6 月 1 日試辦載客計程車上 2 樓，但為減少站區一路 2 樓之車流量，對於未載客之計程車仍禁止進入，如此一來，黃牛違規攬客的情形增加，旅客在不堪糾纏之下，投訴案件日益增加。

黃牛攬客源起於人民自我生存與市場自由競爭之道，雖為存在車站之固有特性，然而，高鐵具有國家高品質交通建設之象徵，應提升為國際航站規格，若淪為傳統拉客、叫賣之場域，將使國家門面嚴重受創。

（2）私人車輛—交通壅塞之主因

私車之於高鐵車站問題，為本研究討論之重點。私人車輛包含租賃、自用車，每當高鐵列車入站前後時間，站區一路瞬間湧入大量車流（約每分鐘 30-50 部），上 2 樓引道為單一車道，進入站區一路劃設有 2 線快道車、1 線慢車道，從引道口至站前（1A、1B）約 250 公尺，僅可容納 15 部左右車輛，但開放慢車道停等時，勢必造成縮減車道可利用性，甚至影響載送旅客入站車輛靠站，造成快車道下客之危險狀態，而且也是一種嚴重違規行為。當靠站車輛接到旅客欲離站時，又會因為快車道違規停車無法駛離，形成站前交通打結的窘境。

相關，在聯外部分則是與鄰近的彰化縣整合。

⁵臺中市公車動態暨網路轉乘系統 <http://citybus.tccg.gov.tw/web/default.aspx#>

傳統的行政只注意「執行」，而忽略執行前的「決定」。要全面了解及解決行政問題，需二者並重方可竟功。為有效解決高鐵站區交通壅塞問題，必須追本溯源了解造成壅塞真正的主因，同時為處理相關性問題，例如：黃牛違規攬客。可求一石二鳥之計，即引導出站旅客至1樓，淨化站區一路2樓，不僅可減輕警力疏導、取締之消耗，亦可致力於站區1樓各項違規行為之整頓，降低民怨。⁶

（三）專有名詞討論

1、BOT

興建高速鐵路乃國家重大政策，在立法院第二屆會期中，因考量國家財政困境，且當時引進民間資金投入公共建設是大勢所趨。因而立法院會決議採行民間參與興建與經營方式，促使交通部與財政部陸續制訂「獎參條例」與「促參法」，方有爾後之BOT案。政府的公共建設義務，由民間籌措資金參與，是政策趨勢。BOT案是由民間企業籌資「興建(Built)」、「營運(Operation)」以及最關鍵的屆期由民間企業將該公共建設「無償轉移(Transfer)」給政府。過去傳統的公共工程均是由政府出資，再發包工程給民間企業來施工。而BOT公共工程，則是由得標之民間企業籌資與施工營運。公共工程BOT案在理論上可減輕政府財政負擔，又可為民間業者帶來商機，且更能以民間企業較有效的方式去興建及經營公共建設，而「高鐵」財務融資在政府龐大的政策性金援(投資)之爭議至預算遭到立法院封殺，政策才轉向由民間投資興建，高鐵建設在這段時間所發揮帶動關聯產業的效果很大。(黃東益、鍾道明，2005)

2、行政

依德國著名行政法學 Ernst Forsthoff 之見解，行政是無法定義的，只能描述，原因在於行政的性質取決於國家行為範圍、任務定位、結構與行為形式的多樣性。學者 H. Maurer 認為行政有以下特徵：(1) 行政是社會共同生活之形成物(Sozialgestaltung)。(2) 行政是以公益為取向。(3) 行政是主動積極性，置重於未來。(4) 行政係以具體措施處理個案為主。第四項特徵強調行政係一種執行權。

從行政的個別分類法以追求特定行政政策目標的「導控行政」及上級對下級，中央對地方所為法律上或專業上之「監督行政」，為秩序行政之本質，於高鐵交通動線調整上，規制人民配合以創設良好公共秩序

⁶ 自高鐵通車以來，民眾針對計程車問題之陳情案件達30件之多。

為目的，亦為傳統所稱之「干預行政」。(李震山，1998) 綜上論述，本研究認為行政之範圍無法被一分二半的作界定，國家在特殊考量下以 BOT 案完成高鐵重大交通建設，而形成行政管轄權的爭議，不如透過行政業務之授與，將行政職務之執行移轉予私人，使其在法律上具有獨立性及可課責性，即認定高鐵公司之於行政職務執行時亦屬行政主體之一。

3、管轄權

基於「行政一體性原則」，行政之管轄權與執行權主體一體性，即一權限即分配給一機關，由其規劃、管理，則應由其執行自行完成其任務，擔負其責任，方符合組織法定及管理恒定原則。若機關因執行力不足，可利用以下機制，加強本身執行力，在不變更組織前提下使之常態化。(1) 賦予執行人員就特定具體事項，具有司法警察權。(2) 依法申設置駐衛警。(3) 若仍無法自行執行，可考慮利用職務協助及合作執行等關係，避免過分破壞行政一體性原則。最後，在非不得已或法律有特別規定方成立專業警察。後者為其例外，適用時自應從嚴，以免破壞組織法之精神。由此可見，地方警察需承擔起站區事務管轄之權責。⁷

三、行政區域與警察機關權責劃分

(一) 行政區域

97 年間，高鐵警務段與地方警察機關行政區域界定，分以站區道路上發生違規或紛爭案件，由地方警察機關處理，站區內（屋簷滴水線以內）部分，由高鐵警務段臺中分駐所負責。由於界限分明，交接處易成為治安與交通勤務之死角，使宵小有可乘之機，例如：黃牛違規攬客問題。⁸

100 年春安工作檢討報告中，地方警察重提轄區劃分不合理，建議

⁷管轄機關之確定，同時亦在確定法律責任的歸屬。且行政機關之管轄係屬法定，不准當事人或行政機關間以協議變更，是為管轄恒定原則。但行政事務繁雜多樣，某些事務需要經過兩個以上或更多個機關之處理，則應就可分割之事務之性質，依職權分工以定其管轄機關，高鐵站區管轄權之爭議是為一例，可再做討論。(參李惠宗，引自吳庚，行政法之理論與實用，1999/6，增訂五版，頁 186)

⁸ 有關內政部警政署鐵路警察局高鐵警務段臺中分駐所與地方警察機關轄區界限劃分爭議（不合理建議案）與確認之相關公文：

1. 內政部警政署鐵路警察局高鐵警務段 99 年 9 月 6 日鐵高警人字第 0990004951 號函
2. 臺中縣警察局烏日分局 99 年 10 月 1 日中縣烏警行字第 0990025886 號函
3. 內政部警政署鐵路警察局 100 年 6 月 17 日鐵警人字第 1000007890 號函
4. 臺中市政府警察局 100 年 6 月 28 日中市警人字第 1000047100 號書函
5. 臺中市政府交通局 100 年 7 月 15 日中市交規字第 1000017611 號函

重新界定，並以站區建築主體最外緣為界限。案經內政部警政署 100 年 6 月 22 日以警署人字第 1000128156 號函示不予修正，理由：本案經交鐵路警察局於 100 年 6 月 17 日以鐵警人字第 1000007890 號函回覆，該局業於 99 年 9 月 24 日會同烏日分局共同會勘完畢，認為無轄區界限不明或劃分不合理情事，現行「內政部警政署鐵路警察局與各級警察機關權責劃分及工作聯繫要點」允宜維持。(參附錄一、二)

(二) 警察機關權責區分

高鐵通車之初，行政管轄區域經交通部、內政部警政署、鐵路警察局等單位派員共同會勘確認後，於 97 年 03 月 26 日以中縣烏警交字第 0970001737 號函報局核備。目前作法，依「內政部警政署鐵路警察局與各級警察機關權責劃分及工作聯繫要點」第 6 點有關秩序整理工作協調辦理。(參附錄三、四)

四、 高鐵交通改善計畫與實證研究

(一) 研提高鐵交通改善計畫

1、計畫緣起

高鐵交通改善計畫之緣起於中部大都會的融合，對原本警力單薄的烏日地區造成了龐大的交通勤務負荷。高鐵臺中車站位於臺中市烏日區，地處臺中市、彰化縣、南投縣交通動線匯集之處，透過聯外道路高架交通網路建構之下，形成中部地區極為重要的交通樞紐，同時，也為治安帶來更大的衝擊。基於地區與道路、社會環境的特性，高鐵交通改善工程已提升為「部級」的跨域管理工作。⁹烏日分局轄內現有重要道路計有國道 1 號、國道 3 號及中彰、西濱快速道路，今(100)年春節連續假期，援例封閉國道 1 號王田交流道，並實施龍井、烏日二處交流道高乘載匝道管制，由於國人交通習性已漸因高鐵便利性而改變，反而使得高鐵站區交通嚴重壅塞，親友接駁之車輛由高鐵站區各聯外道路回堵至中彰快速道路，成為媒體焦點，地方警察為快速尋求改善之道，列為縣市合併之後重點交通課題之一。

2、改善構想

檢討改善目前站區道路行車動線，採「站區人車分道、樓層接送分流」，規劃站區一路 2 樓 1A 及 1B 大門—僅供搭乘高鐵旅客進入，計畫

⁹ 許多事務管理及行政管轄權的問題，已非地方警察可逕予處置，且涉及單位複雜形成跨域管理的問，而且是內政部與交通部之跨「部」會溝通協調的狀況經常發生。

之初先以旋轉門管制只可進、不可出。保留同一樓層 2 號為公務門，可作為高鐵公務專用及緊急狀況出入口，平時不予開放。(建議裝置監視錄影設備)對於計程車行車動線之規劃再行調整，尤其站區一路 1 樓 7 號門巡迴招呼站拉客活動，避免造成旅客恐慌。¹⁰

(1) 旅客分流

站區一路 2 樓 1A 及 1B 大門前為快慢車道，經多次會勘與會議討論，於最近會期決議禁止車輛停等，以提供載送搭乘高鐵旅客下車進站停靠之用，至於接載離站旅客之車輛，則於 1 樓規劃停等區。此一作法在改善站區交通壅塞政策上為最小之變動，並達到交通順暢之目標。長久以來質疑開放計程車載客上 2 樓之正確性，在分流政策執行後可維持現行作為而不受影響。目前先以站區一路 2 樓前後段(以人行道為界)，配合宣導漸進式推展，未來達到樓層分流，2 樓旅客只進不出，即可消弭黃牛攬客行為，乃一舉數得。

(2) 特勤帶來民怨(站區一路 2 樓 2 號門)

研究者多次參與特種警衛勤務，發現下上車點為 1A、1B 時，對旅客車輛及人員進出管制，經常遭惹民怨。改善計畫針對特勤部分建議「樓層分流」政策實現之後，可將上下車點規劃在站區一路 2 樓 2 號門，即以公務專用及緊急出入口，彈性利用，平時不予開放。(建議裝監視錄影設備)以高鐵公司立場保留公務專用進出口管制權，提供緊急醫療、公務或專案等重要活動之用，具合理性。特勤及其他警衛勤務動線改善後，受人、車阻撓之可能性可降至最低，達到警衛對象「絕對萬全」之目標。

¹⁰ 依據交通部統計處「臺灣地區計程車營運狀況調查」結果顯示，計程車駕駛對於職業之選擇，以「營業時間較自由」比例最高(佔 49.8%)。93 年內政部警政署「強化計程車駕駛人執業管理計畫」調查發現，計程車駕駛人於載運乘客時，對擔心遭受乘客危害安全之顧慮，存在著「擔心」者佔 72.33%。臺北縣政府與臺北市政府中華民國運輸學會執行之「93 年度臺北地區計程車營運情形調查」，經調查 724 位計程車駕駛人於載運乘客時，對於自身安全問題「有些擔心」者佔 44.06%。以上資料顯示計程車駕人對本身之安全顧慮，與民眾搭乘計程車擔心自身安全問題而進行搭乘工具之選擇，有異曲同工之處，故搭乘坐計程車之品質管理亦相對重要。

3、壓力預評估

表 4-1 改善建議案執行之壓力評估分析表

項目	效益	壓力來源	預期壓力	評估結果
維持計程車載客上 2 樓	符合民意及便利旅客	無	無	良好
禁止各類車輛空車上 2 樓	減少車流量	加強宣導	先增後減	先以勸導，暫不取締
旅客分流	斷絕 2 樓黃牛攬客	引導	無	具體可行
警衛勤務	正常執行	警衛對象	減輕	不妨礙旅客進站
動線及臨停地點需再規劃	因應趨勢解決 1 樓交通流量	引導及執法	暫時增加	正規化之後即維持順暢
黃牛攬客	迫使集中在 1 樓	警力派遣	增加	問題集中，研擬處置法規與作為
專責警力（勤務）	隨時與黃牛周旋	服務場所設置於 2 樓 2 號門	視狀況而定	增加機動力，預期成效良好
輿情處理	主動發布新聞	資訊處理	增加	循業務系統

資料來源：本研究整理，2011。

（二）實證研究

1、研究緣起與目的

高鐵車站的管理包含了列車進出站、旅客購票、搭乘、接駁、保全護鈔、特約計程車．．．等，均與站區動線規劃具有相關性。面對廣大的旅客，高鐵臺中車站已然為一具有公共性的公眾活動空間。

在 BOT 案的結構下，經由國家委託經營的私部門營利團體，卻具備了「公」的概念，雖然高鐵公司有權規範其經營權範圍內的事務，但是當該事務同時為地方政府管轄範圍，也就是具有「公共性」的時候，那麼政府機關就不得執行一個違反地方自治法規，況且只一個高鐵公司的「管理規定」，當一切的事物對法律所保障的權利產生寒蟬效應的時候，公權力的施展就明顯不張。因此，公部門權利之行使不可置於私人營利目的之下，應以社會責任與義務為前題，戮力執行。

大臺中已於 99 年 12 月 25 日正式升格為直轄市，由高鐵臺中車站周邊道路往外延伸，連結彰化、南投、苗栗等鄰近的縣市，將成為各地區未來發展的運輸動脈，成為中部交通、經濟、文化的中心，而中部 600

多萬人口，「交通」為促進社會經濟發展不可或缺的依賴，在生活機能提昇的當下，造成更加複雜的交通問題，為治安帶來不可預知的挑戰；然而，對臺中市民而言，除了「更便利」、「更發展」，還需要「更安全」的生活空間。

2、研究設計

臺中市政府警察局烏日分局為改善高鐵站區道路交通，於今（100）年 2 月提出「高速鐵路臺中車站交通改善建議計畫」，本研究特別針對改善建議計畫的可行性，透過觀察、調查與政策討論，進行高鐵站區與道路、環境的特性分析，與執行成效。對影響政策推動之問題進行剖析，檢驗地方警察執行力，並針對現況需求提出政策建議，為一實證研究。

五、問卷調查與實證分析

（一）問卷調查

1、問卷設計

為了解烏日分局管轄（包括烏日區、龍井區、大肚區）範圍內的民眾、計程車司機及警察人員對轄內道路關心的狀況，本研究利用 100 年 6 月 30 日舉行治安座談會之際，發送一般民眾、計程車駕駛人進行問卷調查，警察人員部分則發交各單位含分駐（派出）所由全體警職人員填答。

本次問卷計分為 A、B、C 三類，A 卷填答的對象為居住於龍井、烏日、大肚區從事計程車駕駛的居民，均為男性。B 卷填答的對象為參加治安座談會的 200 位居民（領表的民眾有 130 位），分別居住烏日區（44%）、龍井區（42%）、大肚區（14%）。C 卷填答的對象則是平時為烏日、龍井、大肚地區的交通、治安服務的警察人員。

2、調查分析

本研究受訪對象計有計程車司機計 38 人、一般民眾 119 人、警職人員 303 人。合計男性 359 人、女性 59 人，比例為（7：1）。具有義交身分之司機有 12 人、曾在高鐵營業司機有 12 人。曾搭高鐵之一般民眾有 71 人，尚有 48 人沒有搭乘高鐵的經驗。居住烏日區 52 人、大肚區 17 人、龍井區 50 人。合計發出問卷共計 478 份，回收 418 份，男女回收比率達 88%，均為有效問卷。（參表 4-2 至 4-4）

（1）基本資料

表 4-2 問卷分類統計

類 別	發 出	回 收	差 數	回 收 比	無 效 比
A 卷—計程車司機	45	38	7	84%	16%
B 卷—轄區民眾	130	119	11	92%	8%
C 卷—警察人員	303	261	42	86%	14%
合 計	478	418	60	88%	13%

表 4-3 轄區民眾參加治安座談會分區人數

地區別	人 數	百 分 比
烏日區	52	44%
大肚區	17	14%
龍井區	50	42%
合 計	119	100%

表 4-4 性別分類統計

類 別	男 性	女 性	合 計
A 卷—計程車司機	38	0	38
B 卷—轄區民眾	74	45	119
C 卷—警察人員	247	14	261
合計	359	59	418

進一步分析本次問卷調查針對警職人員部分，男警 246 人、女警 14 人，合計有效問卷 260 份，受訪人員配置單位計有交通小隊 20 人、分駐(派出)所 159 人、警備隊 12 人、分局本部(含偵查隊)69 人，其中實際參與高鐵交通疏導勤務人員計有 175 人(達受訪總數 67.31%)。(參表 4-5 至 4-9)

表 4-5 警職人員性別分析

性別	人 數
男	246
女	14
合計	260

表 4-6 配置單位人數分析

單位	人數	實際參與高鐵勤務
交通小隊	20	9
分駐(派出)所	159	112
警備隊	12	12
分局本部(含偵查隊)	69	42
合計	260	175

表 4-7 職別分析

職別	人數
警員	133
巡佐小隊長	42
巡官	15
警務員以上	16
合計	206

表 4-8 在地服務年資

年資	人數
未填答	5
未滿 1 年	31
1-2 年	32
2-3 年	11
3-4 年	17
4 年以上	164
合計	260

表 4-9 參加高鐵勤務次數（含督導）

參加勤務項目	填答情形	類別分析			
		春節	228	清明節	端午節
未填答	5				
未曾參加	85				
春節	38	38			
春節及 228 和平紀念日	5	5	5		
春節及清明節	19	19		19	
春節及端午節	6	6			6
228 和平紀念日	7		7		
228 及清明節	3		3	3	
清明節	19			19	
清明節及端午節	13			13	13
端午節	25				25
春節、228 及清明節	4	4	4	4	
春節、228 及端午節	1	1	1		1
春節、清明節及端午節	11	11		11	11
228、清明節及端午節	4		4	4	4
全參加	15	15	15	15	15
合計	260	99	39	88	75

（2）易壅塞路段分析

問卷除基本資料外，內容具有針對轄內易壅塞路段（口）、時段及處置建議，調查結果發現 A 卷司機部分舉出三個易壅塞路段，包括高鐵、中彰匝道及明道中學前（中山路一段）。其中 B 卷民眾部分計有 120 人，其中有 62 人並沒有表示意見，有 18 人同樣認為烏日區中山路段最易壅塞。僅有 4 人注意到高鐵違規停車問題。而 C 卷警察人員調查結果，有 37.08%認為高鐵站區最易壅塞，主因為接車旅客之自用車，於黃線停等及快車道違規停車造成，極需改善。（參表 4-10 至 4-12）

表 4-10 計程車司機認定壅塞路段

區別	壅塞路段	主 因	建 議
	高鐵	自用車接送	黃線禁止久停
◎烏日區	中彰匝道	假日車多	於匝道口前方多設替代道路標誌
	明道中學	上下班及假日	不要讓學生在學校前上下車
龍井區	遊園路新興路	道路狹窄，車亂停	道路很小車又多，需管制車輛時段進入及公車不要進入

表 4-11 轄區民眾認定壅塞路段

地區	路段	狀況	人數
烏日區	高鐵	違規停車	4
烏日區	成功嶺	平交道	6
烏日區	中彰匝道	車流量大	5
烏日區	中山路	車流量大	18
烏日區	學田路	平交道	1
烏日區	環河.公園	號誌設置不當	1
烏日區	五光.環河	車流量大	1
大肚區	沙田路	王田交流道	8
大肚區	文昌路	平交道	1
龍井區	臺中港路與遊園路一帶	東海夜市	15
龍井區	臨港.龍昌	大貨車多	1
	沒意見		62
合計			123

表 4-12 警察人員認定壅塞路段

地區	路段	百分比
烏日區	中山路	11.61%
烏日區	中彰	5.99%
◎ 烏日區	高鐵站區	37.08%
◎ 龍井區	東海夜市	30.71%
	其他	4.12%
	未表意見	10.49%
合計		100.00%

由以上分析可見，「高鐵站區」的治安、交通工作極受重視，為此調用分局所屬 12 人以上派出所整編成專案勤務，共服高鐵站區連續假期期間交通指揮疏導勤務。

（二）實證分析

對烏日地區民眾而言，「高鐵站區」的重要性遠不及平日上班（學）往來之路段重要，轄區派出所每日在民眾撥打 110 及報案專線的电话聲中疲於奔命，工作受到時間壓力，難以提供民眾良好的服務品質，因此「成立專責警力」則是地方警察企圖改善的作法之一。

本研究以執行上半年的交通疏導為調查基礎，調查轄內易壅塞路段（問卷設計詳如前述）在問卷回收、建檔、分析的過程中，對高鐵政策目標更具信心，同時發現烏日地區民眾及支援勤務的同仁對高鐵專案工作的改善表示肯定與認同。轄區派出所人數為各所之冠，警力僅有 37 名，仍不足以因應繁重的警察勤務，需各所給予支援，從問卷回收與填答情形，反映出「轄區派出所」的努力與無力感。

從一般民眾對轄內壅塞道路的提供，以及強力整頓高鐵的看法與建議發現，高鐵在烏日地區（包括烏日、大肚、烏龍）並未被視為極重要的交通工具，而是每日與其民生問題相關的上下班路段，最為其所關切，例如：中山路、中港路、遊園路．．．才是民眾認為烏日地方警察應竭盡所有時間與體力，用心維護與提供服務的地方。

1、轄區派出所警力配置與勤務執行困境

烏日分局警職人員計有 303 人，分別置分局長 1 人、副分局長 2 人、

業務組、室 56 人，偵查隊 45 人、警備隊 12 人，設有 10 個派出所警力配置以龍東、麗水所 7 人為最少，烏日所 37 人為最多。

依據連續假期高鐵臺中車站交通疏導勤務，從檢討春節勤務缺失，規劃 228 和平紀念日 48 人次不足因應，再次檢討實際需求，清明節及端午節由分局業務單位支援，增加警力為清明節 81 人次、端午節 63 人次。以轄區派出所 37 名警力完全無法自行因應。（參表 4-13 至 4-14）

表 4-13 烏日分局警力配置表

區別	單位數	非警力數	警力數
分局本部	10	1	58
警備隊	1	0	12
偵查隊	1	0	45
分駐派出所	10	0	187
合計		1	302

表 4-14 烏日分局警力配置表

區別	轄區人口數	配置人數	所別	警力數（人）
烏日區	69076 人	66 人	烏日所	37
			五光所	17
			溪南所	12
大肚區	55701 人	38 人	大肚所	26
			追分所	12
龍井區	74285 人	83 人	犁份所	37
			龍井所	21
			龍東所	7
			龍津所	11
			麗水所	7
合計	199062 人			187（人）

2、重要節日及連續假期專案勤務

（1）改善前

以今（100）年春節為例，規劃重要節日交通指揮疏導專案勤務，

高鐵勤務亦屬常態性計畫之一，嚴重壅塞受到媒體批判，經上級指示加強勤務檢討，如何在有限警力運作之下，則須重新思考改善策略。

基於地方分權，本案由轄區分局主導研提改善計畫報局核備積極執行、推動，以「積極改善」代替「嚴格執法」。

（2）改善中

首先，確認專案勤務的重點有二部分，一為交通疏導，二為黃牛違規攬客。經檢討歷次專案疏導執行情形，蒐集各督導及執勤人員意見，持續計畫修訂、再執行，將任務目標與作為調整為（一）動線改善（二）警力調度。

任務之初，除有效調度警力，要求督導與勤務人員熟悉執勤要領。另外，透過新聞稿的發布、媒體的廣播，增加民眾知的廣度全力配合政策執行，方能達到勤務執行效能。

成立專案小組提供溝通平臺，以戴明循環持續以計畫（Plan）、執行（Do）、檢討（Check）、修訂再執行（Active），務使執勤與督導人員確實了解工作執行要領，持續與各友軍單位溝通協調，突破行政區域及管轄權限制，建立合作的夥伴關係。¹¹

（3）持續改善

政策目標確定，執行要領生效，就執勤中發現應改善之交通工程設施，例如：標誌、標線、動線調整等，非屬警察權責部分報請地方政府權責單位辦理，並經數次現地會勘及研討會議，目前循序漸進改善中，待完成後可歸於常態性交通執法，任務方告完成。

最後，定期辦理問卷調查，從問卷調查中了解警民需求，及交通改善情形，檢驗計畫之可行性及有效性，以服大眾（含支援警力）。

六、綜合結果分析

（一）以烏日分局轄內民眾的立場分析

1、高鐵為轄區民眾帶來什麼

高鐵造成烏日地區極大規模的產值，從民眾 110 報案、陳情案件、警力調度耗費之能量觀之，非交通莫屬，從對轄內 120 位民眾調查發現，高鐵並未被列入最受關心之處所，反而影響其上下班之道路狀況，才是

¹¹ 臺中市政府警察局烏日分局 100 年 4 月 6 日中市警烏分交字第 1000007995 號函請臺中市政府警察局核備，並經 100 年 4 月 13 日以中市警交字第 1000024757 號函復准予備查在案。

民眾期待投入警力疏導之首選，例如：烏日地區的中山路一、二段各道路，大肚地區的自由路及文昌路，龍井地區的遊園路、新興路與東園巷一帶等等。

2、高鐵對地方造成的影響

轄區納稅人對轄區治安、交通服務品質，因為「高鐵路區」瓜分警察服務效能，形成負面感受。據實務所見，高鐵對未來增進大都會區繁榮景象，是極為可期，也完成許多人一日生活圈的夢想。但對地方而言，它只有帶來繁忙的交通而已。然而在地方警察人力不足以因應日益增加的勤務需求時，自然企盼高鐵警務段跳脫管轄權爭議，主動地就近處理高鐵路區的事務，以航空站模式專責維護。

（二）以計程車司機的立場分析

1、原來的營業狀況

計程車經營範圍依法具有地域性，縣市合併之後並不會受到影響，營業範圍限於臺中縣市、彰化、南投及苗栗等地區。

2、高鐵通車之後

（1）獨厚特約計程車之疑義

「車站」為計程車討生活的命脈，高鐵臺中車站通車之後，因為高鐵設立特約計程車隊，轄內營小客因為經營條件受到限制，對高鐵可能帶來的高載運量期望嚴重落空，因而提出訴求並質疑高鐵公司獨厚特約計程車，影響其經營平等權與工作權，甚至對「特約」合法性有所質疑。

（2）迴巡計程車自力救濟

為解決計程車司機之民生困境，透過民意代表爭取設立巡迴計程車招呼站，卻又因為個體戶或車齡過高車輛駕駛人，無力與特約計程車競爭，進而自動組織形成另一股「車站」勢力。為求生存增加營收，自力救濟向有能力者請求協助，檢討巡迴計程車造成的現象，就非正式組織理論觀之，為謀生計彼此團結合作無可厚非，若因此而造成對社會秩序之挑戰，自然成為地方警察介入站區管理的原因之一。

二、以地方警察的角色分析

（1）高鐵勤務的管轄爭議

如前所述，高鐵臺中車站已納入都市計畫，就地方政府管轄權之劃分，地方警察需就其所負責之交通、治安加以投入勤務之執行，自無爭

議。惟派出所警力配置並未隨都市發展計畫補充，而高鐵配置人力與管轄派出所相當，必然寄予專責高鐵站區事務管轄之期待，若警力快速補足，則管轄權之爭議自然迎刃而解，即由地方警察機關全權規劃處理，而不致影響地區民眾（納稅人）之權益。

（2）高鐵勤務的利與弊

高鐵為地區帶來的便利性自不待言。但由於地方警察警力不足以因應當前環境，舉凡治安、交通需求日益升高，就地區特性而言，目前仍趨於利多於弊。

分析高鐵所在地之烏日派出所警力僅 37 名，依勤務規定正、副主管及正常輪休、休假（人數約三分之一或二分之一）後，每天值班及攻勢勤務（巡邏、臨檢、守望、備勤、勤區查察）人數約莫 22 人（全日狀態），每一時段編排攻勢勤務約 1-3 班次，在繁忙的都會區，民眾自主意識日漸增強，報案率相對增加，以烏日分局所轄三個區，人口總數為 199,062 人，其中烏日區佔 69076 人，僅次於龍井區的 74285 人的環境中，平均每班巡邏勤務人員須受（處）理民眾案件約 3-4 件，另有各類交通稽查、專案性工作、巡邏線簽章等，負擔相當重。¹²（參表 6-1）

表 6-1 臺中市烏日分局轄內各區人口數統計表

區域別	里數	鄰數	戶數	人口數			原住民人口數			20 歲以上
				總計	男	女	總計	平地	山地	
總計	49	904	57557	199062	101321	97741	2770	1471	1299	150213
烏日區	16	287	20803	69076	34967	34109	652	281	371	52318
大肚區	17	335	15933	55701	28586	27115	1261	695	566	42546
◎龍井區	16	282	20821	74285	37768	36517	857	495	362	55349

資料來源：臺中市政府（本研究整理）

七、小結

從檢討春節期間高鐵站區交通疏導勤務之後，積極策訂改善計畫，從連續假期著手，在「樓層分流」尚未實現之前，先採站區 2 樓前後、段接送分流，並利用自製教材、勤前教育與現地指導，輔以加強交通重點工作宣導，以統一執勤要領。自今（100）年的 2 月份實施以來，高鐵站區交通秩序明顯獲得改善，受各界及媒體好評。為承接未來三鐵（高鐵、臺鐵、捷運）共站可預期的壓力，期許各權責位就上揭探討的爭點

¹²烏日所轄區規劃 10 路巡邏線，各有 8-10 個巡邏箱，合計有 82 個。（內含高鐵站區 5 個巡邏箱）

積極規劃改善。政策制定之後，由機關首長宣示決定，規劃 228 和平紀念日、清明節、端午節，實證結果確定該計畫為具體可行，將賡續朝既定目標執行。

八、研究發現與未來發展

過去觀察發現，由於高鐵為政府重要交通建設，其公共性尚未完全受到認同，未來如何促進公私部門合作，落實好的「治安與交通政策」，使人民生活更加安心，為本研究期待獲得之效益。期透過本研究提出正面具體建議，為公、私協力夥伴關係之建立貢獻研究成果，提升更優質的交通服務品質。

研究發現高鐵站區問題在於缺少公、私協力及跨域管理之有效機制。透過「高鐵交通改善計畫」的推動，及歷次會議協調情形，確立高鐵活動空間之公共性，亦確立地方警察投入公共服務之責任。為此，有賴高鐵公司跳脫民營機構以營利為單一目的之經營理念，積極為高鐵營運與民眾相關之公共利益，排除私經濟利益之單一考量，支持公部門整體交通工程設計與建設活動，以提升私部門參與行政業務之公共服務效能。公、私部門未來發展與觀念溝通：

- (一) 高鐵站區之公共性：高鐵站區為開放性公共空間，具有服務大眾之公共性，政策投入時須基於全民公共利益實施。
- (二) 地方警察之可課責性：基於管轄權之確定性，須落實執行「治安與交通政策」，善盡管理義務，實現公部門行政效率與效能。
- (三) 國家重大建設之行政授與：

1、高鐵公司應有之作為

高鐵為國家重要交通建設之一，為有效服務廣大群眾，凡關係整體公共利益者，高鐵公司之行政作為，需有更高規格之思考，必要時需突破公、私部門限制，協助國家重要決策，提供必要奧援。

2、觀念溝通與宣導

高鐵運輸具有公共性，黃牛違規攬客歪風為舊社會中存在低品質之不良風氣，在交通品質管理與治安維護計畫中，需共同植入自我提升的「國際觀」，方得以永續經營。

3、因應未來之整體規劃

- (1) 建立多邊互助夥伴關係，有效分工與合作共榮。
- (2) 設立輿情與陳情專案機制，單一窗口一案到底。

- (3) 落實行政管理與法規探討，保障人民互動關係之和諧。
- (4) 以保障合法取締非法之勤務手段，確保人民權益。
- (5) 定期召開檢討會報，提升站區交通服務品質。
- (6) 規劃地方警察辦公服務場所。
- (7) 專責警力（勤務）規劃。
- (8) 定期(或不定期)發布新聞稿，以正視聽。

九、 結論與建議

(一) 建議

- 1、2 樓主要供乘客下車使用，車輛禁止長期駐停候客，避免併排情事發生，從 2 樓臨停彎起點至 1A、1B 大門口列為加強執法區。建請高鐵公司儘速依改善會議之決議，配合長期政策朝向分流目標，持續「站區人車分道、樓層接送分流」政策之推動，以解決現地旅客上下車輛交織之情事。
- 2、分工合作之服務導向，由高鐵公司及高鐵警務段專責站區及違停旅客勸離及靠站秩序管理，地方警察則以交通指揮疏導、管制與執法為主，以有效分工，密切合作，確保人車安全。
- 3、運用各類媒體，加強旅客利用高鐵臺中站附設停車場，提供 30 分鐘免費停車部分之宣導，請用路人及旅客善加利用，以有效分流，降低交通執法，提升服務效能。
- 4、黃牛違規攬客部分，由高鐵警務段主導，以高鐵站區問題為核心，研議可行方案，警察機關依權責配合，有效執行。或「成立專責警力」突破行政管轄之限制，共創歷史大業。
- 5、上揭建置，有關標線、標誌設置工程，需由高鐵公司提供設置之圖說送交通局檢核，交通局有調整之權（責）。本研究受時間壓力之限制，研究案告一段落，至完稿前該工程仍未執行，建請高鐵公司秉持實現公共利益之立場，快速配合交通工程之改善。

(二) 結論

公務機關常受限於傳統思維，對於地方事務管轄壁壘分明。從時代演進可見，未來跨域管理行政工作越加頻繁，觀念轉變勢在必行。本研究期許公、私部門對於公共事務的處理，能以公共利益為前提，建立協商互惠之夥伴關係，以民為念，掌握社會脈動，尊重社會與民眾觀感，強化服務行政之組織效能，以實現民主國家優質行政之目標。

附錄一 行政區域地境線(高鐵1樓及2樓)

(一) 高鐵臺中站一樓停車場外圍以周邊圍牆為界：

圍牆起至停車場附屬建築物為高鐵警務段臺中分駐所轄區。圍牆起至道路部分為烏日分局烏日所轄區。(如圖 1-1)



圖 1-1 停車場

資料來源：烏日分局行政組提供

(二) 各處停車場出入口以地面金屬條（兩側圍牆延伸）作為區分：

圍牆起至停車場為高鐵警務段臺中分駐所轄區。圍牆起至道路部分為烏日所轄區。(如圖 1-2 至 1-4)



圖 1-2 停車場入口

資料來源：烏日分局行政組提供



圖 1-3 停車場入口
資料來源：烏日分局行政組提供



圖 1-4 停車場入口
資料來源：烏日分局行政組提供

(三) 一樓 5 號門出入口與南側公車轉彎處劃分圖：二處劃分皆以人行道與路邊交接處為轄區劃分。(如圖 1-5)



圖 1-5 一樓 5 號門及南側公車處

資料來源：烏日分局行政組提供

(四) 一樓 6 號門出入口與南側公車轉彎處劃分圖：6 號門外公車島與公車專用道為本轄，其餘皆以路邊交接處為轄區劃分。(如圖 1-6)



圖 1-6 一樓 6 號及 7 號出入口
資料來源：烏日分局行政組提供

(五) 一樓7號門出入口兩側轄區劃分圖：二處劃分皆以人行道與路邊交接處為轄區劃分。(圖 1-7)



圖 1-7 7 號出入口
資料來源：烏日分局行政組提供

(六) 一樓卸貨區與二樓 1A 門外轄區劃分圖：二處劃分皆以人行道與路邊交接處為轄區劃分。(如圖 1-8)

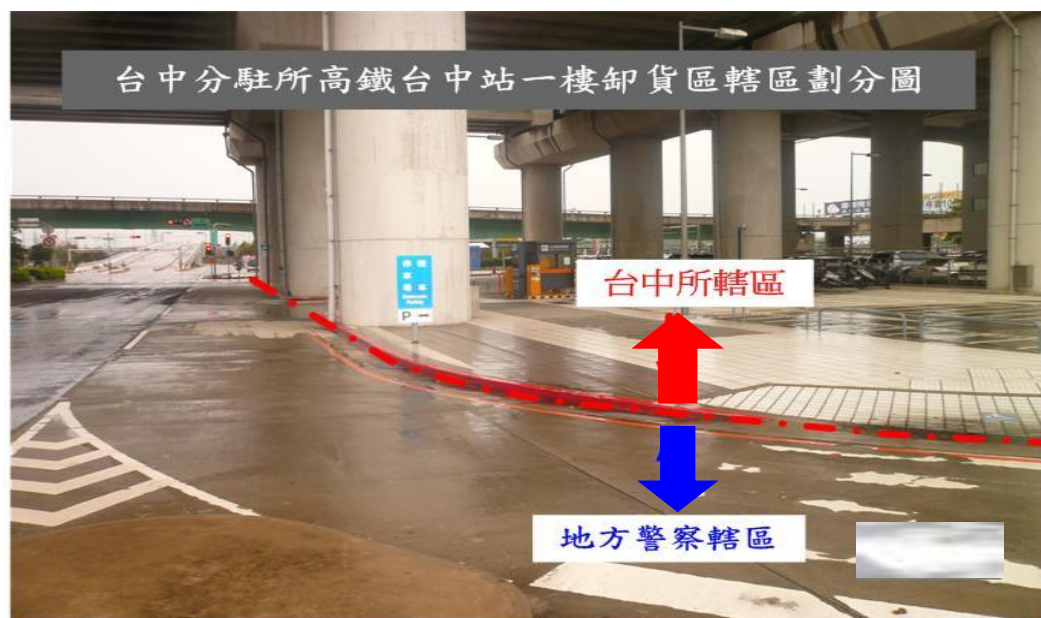


圖 1-8 1 樓卸貨區與 2 樓 1A 入口
資料來源：烏日分局行政組提供

(七) 二樓二號門出入口轄區劃分圖：本處劃分皆以人行道與路邊交接處為轄區劃分（圖 1-9）



圖 1-9 2 樓 2 號出入口

資料來源：烏日分局行政組提供

附錄二 行政區域劃分會勘決議情形

壹、第一次會勘決議(97年3月19日上午10時)

一、依據

- (一)交通部高速鐵路局97年3月26日高鐵一字第0970007630號函。
- (二)臺中縣警察局烏日分局97年3月26日中縣烏警交字第0970001737號函。

二、會勘決議：

- (一)有關「高鐵臺中車站特定區域警察機關管轄區界線」區分，經會議決議：以道路主管機關為區分界線。
- (二)上述「道路」範圍之權責分工1節，經與會單位釐清，其法定道路主管機關為臺中縣政府，財產管理機關為交通部高鐵局，實際維護管理單位為臺灣高鐵公司。

貳、第二次會勘決議(99年9月24日上午10時)

一、依據

- (一)內政部警政署鐵路警察局高鐵警務段99年9月6日鐵高警人字第0990004951號函。
- (二)臺中縣警察局烏日分局99年10月1日中縣烏警行字第0990025886號函。

二、會勘決議：

- (一)高鐵臺中站一樓停車場外圍以週邊圍牆為界，圍牆起至停車場附屬建築物為高鐵警務段臺中分駐所轄區，圍牆起至道路部分為烏日分局烏日派出所轄區。
- (二)各處停車場出入口以地面金屬條（兩側圍牆延伸）作為區分，圍牆起至停車場為高鐵警務段臺中分駐所轄區，圍牆起至道路部分為烏日派出所轄區。

附錄三 內政部警政署鐵路警察局與各級警察機關權責劃分及工作聯繫要點

中華民國95年12月22日警署人字第0950164586號函修正

一、內政部警政署(以下簡稱本署)為釐定鐵路警察局與各級警察機關之管轄權責範圍，加強工作聯繫，特訂定本要點。

二、鐵路警察局依該局組織條例所定職掌，以下列區域行使職權：

(一) 國營鐵路：

- 1、鐵路沿線：以鐵路路基邊坡腳、鐵路地下化水泥牆及隧道為界限。
- 2、鐵路橋樑：以鐵路橋樑結構物之最外邊緣為界限。
- 3、鐵路車站：以鐵路車站站屋及站屋內自行使用之場所、倉庫及建築物為界限。
- 4、鐵路場、廠辦公區：以圍牆外緣或外圍鐵路路基邊坡腳為界限。
- 5、其他由各鐵路單位使用之場所、倉庫、建築物。

(二) 高速鐵路：

- 1、鐵路沿線：以高速鐵路路堤、路塹、隧道及緊急逃生出口、逃生梯圍籬最外緣為界限。
- 2、鐵路橋樑：以高速鐵路高架、橋樑軌道面為界限。
- 3、鐵路車站：以高速鐵路車站站屋為界限。
- 4、高鐵維修基地：以高速鐵路維修基地圍籬最外緣為界限。

鐵路警察局與各級警察機關遇有管轄爭議時，經相關機關會勘研商後，報由本署核定。

三、鐵路沿線如發生妨害鐵路行車安全事件或其他事故時，應由當地警察機關先作緊急處理，並將傷亡護醫情形通報當地鐵路警察勤務機構，俟鐵路警察抵達現場後，將全案移由鐵路警察負責處理。

設有鐵路警察勤務機構之鐵路車站、場廠庫及辦公處所，發生妨害鐵路行車安全事件或其他事故時，由當地鐵路警察勤務機構負責處理；必要時得協調當地警察機關支援處理。

四、國營鐵路、高速鐵路及捷運系統共構車站內發生妨害治安案件，由受理報案在先警察機關先作緊急處理，並將傷亡護醫情形通報管轄權警察機關，俟該機關警察抵達現場後，將全案移由管轄權警察機關，負責處理。

五、商港內發生妨害鐵路行車安全事件，由港務警察局先作緊急處理，並將傷亡護醫情形通報當地鐵路警察勤務機構；俟鐵路警察抵達現場後，將全案移由鐵路警察負責處理。

六、鐵路各車站前廣場，由當地警察機關管轄。但有關交通秩序整理及拉客黃牛取締工作，當地警察機關應與鐵路警察局協調辦理。

七、跨越鐵路之陸橋、地下道，供一般行人、車輛使用者，由當地警察機關管轄。

八、鐵路警察局與各級警察機關，應依對方之請求，互相支援，不得藉故推諉或稽延。

九、分駐鐵路沿線之鐵路警察遇有重大事故或突發事件，應先向當地警察機關報告請求支援，並受當地警察機關首長之指揮監督。

十、鐵路警察局所屬警察勤務機構，應與其駐地所在當地警察機關密切聯繫，並隨時交換有關治安情報。

附錄四 歷次會勘與協調會議

- 1、有關高鐵臺中車站二樓道路設置號誌系統事宜（臺灣高鐵公司 100.02.17 臺高行發字第 1000000233 號函）
- 2、有關市政府召開高鐵臺中車站二樓轉運層交通改善案（臺中市政府警局交通大隊 100.03.23 中市警交字第 1000019394 號函轉臺中市政府交通局規劃科開會通知單）
- 3、檢送 100 年 3 月 25 日有關高鐵臺中車站二樓轉運層交通改善案會議紀錄（臺中市政府交通局規劃科 100.04.07 中市交規字第 1000007280 號函）
- 4、有關 100 年 3 月 25 日有關高鐵臺中車站二樓轉運層交通改善案會議紀錄（臺灣高速鐵路股份有限公司 100.04.28 臺高行發字第 1000000691 號函）
- 5、有關建議高鐵臺中站區高鐵三路與站區一路路口開放車輛左轉暨疏導車流至車站一樓接送事宜（臺灣高速鐵路股份有限公司 100.04.19 臺高行發字第 1000000609 號函）
- 6、研商高鐵臺中站區高鐵三路與站區一路路口開放車輛左轉及疏導車流至車站一樓接送暨二樓接送區車流進出動線調整案（臺中市政府交通局 100.04.26 中市交規字第 1000009110 號會勘通知單）
- 7、有關臺中市政府警察局烏日分局函為本(100)年端午節連續假期將至，．．．有關案內各相關標誌、標線之改善進度，．．．（交通部高速鐵路工程局 100.05.20 高鐵一字第 1000011874 號函副本）承辦人王肇明先生稱：本案非高鐵工程局權責，有關本案請正本發交高鐵公司。
- 8、有關建議於端午節連續假期前一周完成高鐵站區內相關標誌、標線改善工程一案（臺中市政府交通局 100.05.25 中市交規字第 1000011719 號函）承辦人黃泰興先生稱：有關該次會勘標誌、標線應由高鐵公司製作，而非交通局規劃科，有關本案請正本發交高鐵公司。
- 9、有關烏日分局建議於端午節連續假期前完成高鐵…改善工程，於尚未完成前之交通疏導因應作為，惠請全力配合執行。（烏日分局 100.05.27 中市警烏分交字第 1000012853 號函）
- 10、檢送本局道安會議提案表計 3 案，請貴會提報 5 月份會議審查討論。（臺中市政府警察局（100.04.25 中市警交字第 1000028328 號函）
- 11、「研議臺中市烏日區高鐵週邊交通改善案」會議紀錄。（臺中市政府交通局 100 年 7 月 15 日中市交規字第 1000017611 號）
- 12、臺中市政府交通局 100 年 8 月 10 日以中市交規字第 1000020217 號函請高鐵公司依 100 年 6 月 23 日會議紀錄結論將設置之圖說送交通局檢核。

附錄五 高鐵臺中車站流量調查彙整表

臺中市政府警察局為研析高鐵臺中站站區交通改善案，請各單位協助提供下列資料供參：

一、高鐵臺中站每日進出旅客流量及瞬間最大旅客流量數據。

辦理單位：高鐵警務段、高鐵公司。

調查結果：

(一) 每日進出流量：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	35000 人	
高鐵公司	38000-41000 人	
烏日分局	35000-40000 人	

(二) 瞬間最大流量：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	約 3500 人	
高鐵公司	約 3500 人	以每小時 12 班計 (南下 5 班、北上 7 班)
烏日分局	3500-4000 人	

二、高鐵臺中站 2 樓轉運層上、下客平均停等時間；另以該路段容車空間分析研提相關工程改善建議（2 樓轉運層道路、硬體是否有改善空間）。

辦理單位：高鐵警務段、高鐵公司、烏日分局。

調查結果：

(一) 2 樓上、下客平均停等時間：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	下客約 3 分鐘，上客不一定。	
高鐵公司	目前站方無此數據	
烏日分局	1 分 30 秒至 2 分鐘	

(二) 2 樓道路容車空間：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	一排 20-25 部車，含 5 個殘障臨持接送區。	
高鐵公司	目前站方無此數據	
烏日分局	全長 410 公尺，停車區約佔 250 公尺。	約可容納 25-30 部。

(三) 道路、硬體是否有改善空間：

單位	回報情形	備考
----	------	----

高鐵警務段	有。	
高鐵公司	目前站方無此數據。	
烏日分局	有。	

(四) 建議：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	將 5 號公車乘車處改為接送區，往中、彰公車皆移至 6 號出口。	
高鐵公司	無。	
烏日分局	高鐵臺中站區內腹地遼闊，惟停車接送區僅站區二樓 1 處，全長 410 公尺，為兩線通車單向道路，雖平時交通多為順暢，惟高鐵到站前後 5 分鐘，接送車流一時湧現，停車接送區多無法負荷，建議於站區一路上二樓聯絡道匝道處，設置「空車禁止上 2 樓」標示，可有效減少車流量。	

三、高鐵臺中站 2 樓轉運層旅客動線設計是否符合目前客流量需求（民眾搭乘高鐵之人數日益增加）；若否，請研提相關改善意見。

辦理單位：高鐵公司、高鐵警務段、烏日分局。

調查結果：

(一) 2 樓轉運層旅客動線設計是否符合目前客流量需求：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	平日可以，假日擁擠且併排停車嚴重需再規劃。	
高鐵公司	符合。	
烏日分局	有調整之必要。	

(二) 改善意見：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	1、2 樓接送分流，一般自小客及計程車均採空車不上 2 樓。	
高鐵公司	未表示意見。	
烏日分局	站區二樓經緯書局前行人穿越道不明顯，有改善之必要。	

四、針對站區周邊道路標誌、標線、號誌等交通工程研提具體改善建議。

辦理單位：高鐵公司、高鐵警務段、烏日分局。

調查結果：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	標誌，應明確指引行車動線，如 5 號出口處禁止汽、機車駛入之標誌應明確且具法	

	律效力。 標線，劃設應會交通部使具法律效力。	
高鐵公司	相關議題將由本公司承辦窗口與相關單位研擬。	
烏日分局	站區一路2樓從匝道起至1A及1B門口靠近站區車道應設置「僅提供下客用」告示牌。 引導旅客至站區一路1樓臨停之標示可再加強。	

五、高鐵臺中站周邊紅綠燈是否有連鎖（若無，是否可以實行），另其與中彰快速道路之匝道號誌是否連鎖，目前運行方式是否符合交通需求。

辦理單位：烏日分局（請高鐵警務段協助提供意見）。

調查結果：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	否，可實行但影響有限。 目前運行方式與交通需求符合。	
高鐵公司	相關議題將由本公司承辦窗口與相關單位研擬。	
烏日分局	均有連鎖，與目前運行方式與交通需求符合。	

六、高鐵臺中站營運迄今在更新硬體、改善設計的支出比。

辦理單位：高鐵公司（請高鐵警務段協助彙整資料）。

調查結果：

單位	回報情形	備考
高鐵警務段	未表示意見。	
高鐵公司	站方無相關數據。	
烏日分局	無法獲得資料。	

附錄六 歷次連續假期交通疏導勤務督導規劃表

執行高鐵臺中車站站區連續假期交通疏導勤務督導規劃表 100 年 2 月 25 日 16 時起至 2 月 28 日 22 時止									
日期	25 日		26 日		27 日		28 日		合計
勤務單位	所別	警力數	時段	警力數	時段	警力數	時段	警力數	
7-10			烏日所	2	烏日所	2	烏日所	2	6
10-12			犁份所	2	犁份所	2	警備隊	2	6
12-14			警備隊	2	烏日所	1	烏日所	2	5
					警備隊	1			1
14-16			大肚所	2	烏日所	1			3
					大肚所	1	大肚所	2	3
16-18	烏日所	2	追分所	2	追分所	1	烏日所	1	6
					警備隊	1	追分所	1	2
18-20	溪南所	2	龍井所	2	龍井所	2	溪南所	2	8
20-22	五光所	2	烏日所	2	五光所	2	五光所	2	8
合計		6		14		14		14	48
勤務督導	職稱	姓名	職稱	姓名	職稱	姓名	職稱	姓名	時段
			巡官	柯翠絨	巡官	黃建瑋	警務員	陳柏陵	上午
	巡官	陳杠泉	組長	許永鎧	組長	許進添	巡 官	黃建瑋	下午
	巡官	張志旭	巡官	柯翠絨	主任	蕭順禹	巡官	柯翠絨	夜間

執行清明節連續假期高鐵臺中車站站區交通疏導勤務規劃統計表								
派遣單位	勤務時段	班次	人次	勤務路段	任務目標	舉發件數	勸導件數	備考
烏日派出所	100.04.01 16時至 100.04.6 22時止	15	17	高鐵臺中站2樓	1、1A、1B之間 2、匝道口	14	0	
警備隊		6	12	高鐵臺中站2樓	1、1A、1B之間 2、匝道口	20	0	
支援派出所		19	42	高鐵臺中站2樓	3、1A、1B之間 4、匝道口	5	4	龍井犁份
支援業務組	100.04.01 16-20時 及 100.04.05 16-22時	5	10	高鐵臺中站1、2樓	1、1A、1B之間 2、匝道口 3、計程車招呼站	0	15	
合計		45	81			39	19	

執行高鐵臺中車站站區端午節連續假期交通疏導勤務規劃表 100年6月3日16時起至6月6日22時止									
日期	時段	7-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	每日警力數
3日	單位別					烏日所 支援組	大肚所 支援組	溪南所 烏日所	12
	警力數					2+2	2+2	2+2	
4日	單位別	警備隊 烏日所	犁份所	五光所 烏日所	五光所 烏日所	龍井所	大肚所	溪南所 烏日所	16
	警力數	2+1	2	2	2	2	2	2+1	
5日	單位別	警備隊 烏日所	犁份所	五光所 烏日所	五光所 烏日所	龍井所	大肚所	追分所 烏日所	16
	警力數	2+1	2	2	2	2	2	2+1	
6日	單位別	警備隊 烏日所	犁份所	溪南所 烏日所 支援組	溪南所 烏日所 支援組	龍井所 支援組	大肚所 支援組	追分所 烏日所 支援組	24
	警力數	2+1	2	1+2+1	1+2+1	2+2	2+2	3	
時數警力數		9	6	8	8	12	12	13	68

228 和平紀念日執行高鐵臺中車站站區連續假期交通疏導勤務統計表 100 年 2 月 25 日 16 時起至 2 月 28 日 22 時止									
勤務督導	職稱	姓名	職稱	姓名	職稱	姓名	職稱	姓名	時段
			巡官	柯翠絨	巡官	黃建瑋	警務員	陳柏陵	上午
	巡官	陳杠泉	組長	許永鎧	組長	許進添	巡 官	黃建瑋	下午
	巡官	張志旭	巡官	柯翠絨	主任	蕭順禹	巡官	柯翠絨	夜間

清明節執行高鐵臺中車站站區連續假期交通疏導勤務統計表									
日期	時段	7-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	其他
1 日	單位人員						巡官 柯翠絨		薛副分局長 1 次 所長 楊儒陸 1 次
						巡官 葉文詮			
	巡簽次數					1	1	1	
2 日	單位人員		巡官 顏若筑		巡官 黃建瑋		組長 許永鎧		薛副分局長 2 次 所長 楊儒陸 2 次
	巡簽次數			1	1	2		1	
3 日	單位人員	主任 徐李家			組長 許進添		組長 許永鎧		柯副分局長 3 次 薛副分局長 1 次 所長 楊儒陸 2 次 副所長葉信良 2 次
		巡官 黃建瑋							
	巡簽次數		1	3	1		1	1	
4 日	單位人員	巡官 張志旭			主任 蕭順禹		巡官 柯翠絨		分局長 1 次 柯副分局長 3 次 薛副分局長 1 次 副所長葉信良 3 次
	巡簽次數		1		1	1	1	1	
5 日	單位人員	警務員 陳柏陵			警務員 李順彬		巡官 葉文詮		分局長 2 次 薛副分局長 4 次 所長 楊儒陸 3 次
			巡官 柯翠絨			巡官 柯翠絨			
	巡簽次數	1				2	2	1	
督導時數/人數		1	2	4	3	6	5	5	26+31=57

端午節執行高鐵臺中車站站區連續假期交通疏導勤務統計表
100 年 6 月 3 日 16 時起至 6 月 6 日 22 時止

日期	時段	7-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	總執勤官
3 日	單位人員					組長 許永鏞 巡官 柯翠絨			戶口組 組長 藍金鎮
	時/人數					4/2	4/2	4/2	
4 日	單位人員	警務員 游鈴杰			組長 許永鏞		巡官 葉文詮		副分局長 柯貴元
	時/人數	2/1	2/1		2/1	2/1	2/1	2/1	
5 日	單位人員	組長 曾憲晴			巡官 黃建瑋		巡官 游湧宏		副分局長 薛俊宏
			巡官 葉文詮						
	時/人數	2/1	4/2	2/1	2/1	2/1	2/1	2/1	
6 日	單位人員	巡官 張惠如			組長 吳長岸		巡官 柯翠絨		副分局長 柯貴元
	巡官 柯翠絨								
	時/人數	2/1	2/1	2/1	4/2	2/1	2/1	2/1	
督導時數/人數		6/3	8/4	4/2	8/4	10/5	10/5	10/5	56/28

附錄七 高鐵站區治安、交通改善專案小組及任務分工表

任務編組	姓名	分 工	主要工作內容說明	備註
召 集 人	薛俊宏	指揮綜理各項工作	綜理專案計畫之實施與定期(不定期)召開會議。	
副召集人	許永鏗	襄理各項工作	襄理召集人及指導策訂交通疏導改善計畫。	
後援小組	分局所屬各單位主管	依案情所需協助任務調度與處理	提供可行性方針及指揮調度適時支援勤務運作。	
執行秘書	柯翠絨	環境調查與勤、業務研究分析	針對高鐵站區治安、交通情資蒐報及改善計畫執行進度之控管與綜合分析。	
行政組	顏若筑	行政區域劃分與執勤相關規定	行政區域劃設、巡邏及定點盤查勤務執行規定。	
	葉文詮	交通裝備及後勤支援	提供執勤人員應勤裝備，擔任後勤支援工作。	
秘書組	張惠如	輿情反映、通報及新聞發布	專案新聞發布、聯絡及輿情處理。	
	楊世湛	資訊處理	會議資訊設備(軟、硬體)輔助支援。	
	黃建璋	交通安全宣導	舉發交通違規應注意事項與電臺廣播聯繫與資料錄製。	
督導組	陳柏陵	檢舉案件處理	民眾檢舉案件追蹤處理與研判分析。	
	張志旭	勤務督導規劃	規劃週督人員配合連續假期高鐵站區勤務督導。	
	陳茂松	交通事故處理	指導勤務人員事故處理要領	
	陳楚涵	舉發問題處理	指導勤務人員違規舉發要領	
蒐證組	張秋森	治安情資蒐報與警力布署	一、計程車霸佔地盤查處。 二、安程、淨牌專案蒐證。 三、站區勤務規劃、執行及情資蒐報，提供決策參考。	
	楊儒陸			
會 計	曾美足	預算編列與經費核銷	所需預算編列、經費申請、核銷。	

附錄八

臺中市政府警察局烏日分局計程車司機問卷調查表

一、基本資料：

(一) 姓 名：_____

(二) 性 別：1. ☐男 2. ☐女

(三) 義交人員：1. ☐是 2. ☐否

二、主要營業區域：1. ☐烏日區 2. ☐大肚區 3. ☐龍井區 4. ☐他轄

三、您曾經在高鐵臺中車站營業：1. ☐是 2. ☐否

四、你認為烏日分局轄區易壅塞情形？（請依下列項目自行填答）

路段：

時段：☐6-9 ☐9-12 ☐12-15 ☐15-18 ☐18-21 ☐21 時以後

主要原因：

五、你認為可以解決或改善壅塞路段的方法及建議。（自由發揮）

六、對於本分局目前推動高鐵交通指揮疏導政策支持情形，有何建議？

(一) 站區樓層接、送分流（2樓只能讓搭車旅客下車，不能臨停）

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

(二) 計程車招呼站及特約計程車合而為一？

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

(三) 計程車在高鐵站隨著大臺中的發展越來越重要？

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

（問題完）

臺中市政府警察局烏日分局一般民眾問卷調查表

一、基本資料：

1、姓 名：_____

2、性 別：☐男 ☐女

3、職業概況：☐士 ☐農 ☐工 ☐商 ☐其他(_____)

二、主要居住區域：☐烏日區 ☐大肚區 ☐龍井區

三、你認為烏日分局轄區易壅塞情形？(請依下列項目自行填答)

路段：

時段：☐6-9 ☐9-12 ☐12-15 ☐15-18 ☐18-21 ☐21 時以後

主要原因：

五、你認為可以解決或改善壅塞路段的方法及建議。(自由發揮)

六、對於本分局目前推動高鐵交通指揮疏導政策支持情形，有何建議？

(一) 站區樓層接、送分流(2樓只能讓搭車旅客下車，不能臨停)

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

(二) 計程車招呼站及特約計程車合而為一？

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

(三) 計程車在高鐵站隨著大臺中的發展越來越重要？

☐非常同意 ☐同意 ☐無意見 ☐不同意 ☐非常不同意

(問題完)

臺中市政府警察局烏日分局 100 年 1-6 月執行連續假期高鐵

臺中車站站區交通指揮疏導專案勤務問卷調查表

一、基本資料

- (一) 姓名：_____
- (二) 性別：1. ☐男 2. ☐女
- (三) 單位：1. ☐交通小隊 2. ☐分駐(派出)所 3. ☐警備隊
4. ☐分局本部
- (四) 職務：1. ☐警(隊)員 2. ☐巡佐、小隊長、警務佐
3. ☐巡官、分隊長 4. ☐警務員以上
- (五) 服務時間：(至 100 年 6 月 30 日止)
1. ☐未滿 1 年(共____個月) 2. ☐1-2 年 3. ☐2-3 年
4. ☐3-4 年 5. ☐4 年以上

二、先請問你認為烏日分局所轄各區易壅塞道路情形？(請依下列項目自行填答)

- (一) 路段：_____區_____路(巷)與_____路(巷)
- (二) 時段：1. ☐6-9 2. ☐9-12 3. ☐12-15 4. ☐15-18
5. ☐18-21 6. ☐21 時以後
- (三) 主要原因：_____
- (四) 解決或改善建議：(自由發揮) _____

三、本(100)年度參與本分局高鐵交通指揮疏導勤務工作狀況？

- (一) 參加勤務次數：(請重複勾選)
1. ☐春節 2. ☐228 和平紀念日 3. ☐清明節 4. ☐端午節
5. ☐未曾參加
- (二) 我了解目前分局執行高鐵交通指揮疏導之重要性：
1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意
- (三) 我了解目前分局執行高鐵交通指揮疏導計畫中之執勤要領：
1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意
- (四) 是否曾被民眾投訴：
1. ☐春節 2. ☐228 和平紀念日 3. ☐清明節 4. ☐端午節
5. ☐無。

四、對於本分局目前推動高鐵交通指揮疏導政策目標：

- (一) 認為站區道路應採樓層接、送分流(2 樓只能下客，不能停等)。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意
(二) 計程車招呼站及特約計程車合而為一。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意
(三) 高鐵站隨著大臺中的發展，交通疏導工作越來越繁重。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

五、高鐵站區交通指揮疏導勤務警力派遣：

(一) 由各所警力支援，繼續目前連續假期勤務方式。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(二) 由各所警力支援，平常日亦須規劃執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(三) 應建立專責警力，於連續假期重點執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(四) 應建立專責警力，於平常日亦須執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

六、高鐵站區專責警力之組成：

(一) 應協調高鐵路警務段擴充警力專責執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(二) 應由轄區（烏日）分局擴充警力專責執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(三) 應由臺中市政府警察局交通大隊專責（分〔小〕隊）執行。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

七、如轄區（烏日）分局擴充警力，專責執行高鐵站區交通勤務。

(一) 有機會我願意擔任專責警力

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

(二) 須建立定期獎勵制度，我才願意擔任高鐵路專責警力。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

八、調查分析後須再討論之問題，我願意接受訪談或提供個人建言。

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

九、我願意參加高鐵路專案研究小組，隨時提供分局意見：

1. ☐非常同意 2. ☐同意 3. ☐無意見 4. ☐不同意 5. ☐非常不同意

十、我的聯絡方式與建議：

全文完

參考文獻

- 1、吳庚，《行政法之理論與實用》，臺北市：三民書局，1996，增訂五版，頁186。
- 2、李惠宗，《行政法要義》，臺北市：五南圖書版有限公司，初版三刷，2000。
- 3、李震山，《行政法導論》，臺北市：三民書局，1998，頁1-4及97。
- 4、郭淑婷、陳璟葵，〈高鐵臺南車站接駁運輸網路設計之研究〉。《全國土地管理與開發學術研討會－全球化環境變遷與地域發展競合論文》，2007。
- 5、黃東益、鍾道明，〈高鐵財務融資爭議與議程設定之研究〉，《逢甲人文社會學報》第11期抽印本，2005。