

第二十三案：

本院委員蔣乃辛、陳碧涵、陳學聖、楊玉欣等 20 人，有鑑於台灣到 2020 年老年人口將達 500 萬人，因為少子化關係，加上目前物價上漲，家庭負擔老人安養的費用將節節上升，不是一般受薪家庭所能負擔；目前公營老人安養機構雖然收費較低廉且安養品質穩定，但要等待六年才能入住，而私立安養機構卻價錢昂貴，品質又參差不齊，讓老人與家屬望之卻步，又截至目前為止全國老人安養機構仍有七成，將近七百多家不符新標準，若七月底前仍未完成改善，將影響老人照顧與安養的品質。為降低少子化帶來的老人安養對家庭的負擔與社會的衝擊，及有效維護老人的安養與照護權益，本席要求行政院應依照區域的個別需求，增設公立老人安養機構，優先提供中低收入、獨居老人或無子女之老夫妻安置與安養；儘速輔導現有老人安養機構，讓其符合最新安全設置規定，定期公布不合格的安養機構，給老人一個安全、安心的安養環境。是否有當，請公決案。

提案人：蔣乃辛 陳碧涵 陳學聖 楊玉欣
連署人：廖國棟 賴士葆 吳育仁 呂學樟 張慶忠
李桐豪 陳淑慧 鄭天財 鄭汝芬 江惠貞
蘇清泉 林正二 邱文彥 王育敏 羅明才
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。

進行第二十四案，請提案人吳委員宜臻說明提案旨趣。

吳委員宜臻：（17 時 22 分）主席、各位同仁。本席及林委員佳龍、陳委員碧涵、吳委員育仁等 23 人，鑒於油電價格高漲，交通部宜加速推動節能減碳、環境友善之大眾運輸政策。2011 年起台灣鐵路局建置新竹以北「多卡通電子票證乘車閘門系統」，該計畫有助於大眾鐵路運輸量之提昇，並確實提供優質軌道運輸服務環境。有鑑於此，台灣鐵路局應加速推動該計畫，並於 2012 年底前完成「西部幹線新竹以南全線車站」之多卡通閘門硬體建置。是否有當，敬請公決。

第二十四案：

本院委員吳宜臻、林佳龍、陳碧涵、吳育仁等 23 人，鑒於油電價格高漲，交通部宜加速推動節能減碳、環境友善之大眾運輸政策。2011 年起台灣鐵路局建置新竹以北「多卡通電子票證乘車閘門系統」，該計畫有助於大眾鐵路運輸量之提昇，並確實提供優質軌道運輸服務環境。有鑑於此，台灣鐵路局應加速推動該計畫，並於 2012 年底前完成「西部幹線新竹以南全線車站」之多卡通閘門硬體建置。是否有當，請公決案。

說明：

一、台鐵經營長期虧損，為解決虧損問題，台鐵應以擴大城鎮通勤之運輸需求為經營目標。2011 年起，台灣鐵路局辦理「多卡通電子票證乘車閘門系統」，在主要大站建置多卡通自動驗票閘門，以及在簡易車站建置多卡通立竿式驗票機，大幅增加北部通勤族便利性（快速購票、通關及交通工具轉換），並成為擴大大眾運輸城際交通網路的第一步。

二、該計畫目前已建置完成多卡通票務整合服務平台，然硬體閘門系統僅建置於新竹以北車

站。基於區域整合及資源分配公平原則，台灣鐵路管理局應於 2012 年底前，完成「西部幹線新竹以南全線車站」之多卡通閘門硬體建置。

提案人：吳宜臻 林佳龍 陳碧涵 吳育仁
連署人：林岱樺 吳育昇 楊 曜 翁重鈞 蘇震清
王育敏 魏明谷 陳亭妃 黃文玲 蕭美琴
鄭天財 陳其邁 李桐豪 紀國棟 廖正井
林正二 蔡錦隆 盧秀燕 陳雪生

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。

進行第二十五案，請提案人潘委員孟安說明提案旨趣。

潘委員孟安：（17 時 23 分）主席、各位同仁。本席及李委員昆澤、趙委員天麟等 13 人，為近來傳出有台南至屏東之國道客運路線因持續虧損而停駛，為維護南部及偏遠地區民眾交通權益，特要求交通部公路總局及相關中央主管機關，應充實南部地區公共運輸資源，適當補助偏遠地區路線之公共運輸，以提高大眾運輸工具使用率。是否有當，敬請公決。

第二十五案：

本院委員潘孟安、李昆澤、趙天麟等 13 人，為近來傳出有台南至屏東之國道客運路線因持續虧損而停駛，為維護南部及偏遠地區民眾交通權益，特要求交通部公路總局及相關中央主管機關，應充實南部地區公共運輸資源，適當補助偏遠地區路線之公共運輸，以提高大眾運輸工具使用率。是否有當，請公決案。

說明：

一、現今國際油價節節攀升，民眾所負擔的交通成本也因此而大增，但反觀國內大眾運輸工具使用率卻明顯偏低，尤以南部縣市（台南市、彰化縣、雲林縣、花蓮縣、台東縣及嘉義市）普遍都在百分之五以下，比較起台北市的百分之三十七點六，相差甚多。而民眾不願使用大眾運輸工具的最主要原因是個人交通工具可以減少轉乘及候車時間，其次是偏遠地區公車或公路客運班次較少，造成當地居民搭乘不方便，而乘客愈少，客運業者為節省成本，就減少更多班次，乘客就更少，如此形成惡性循環，致使大眾運輸工具使用率無法提高。

二、為求提高偏遠地區大眾運輸工具（公車、國道客運、高鐵、台鐵、捷運系統等）使用率，照顧南部及偏遠地區民眾交通權益，交通部公路總局及相關中央主管機關，應研擬相關配套措施與補貼獎勵政策，與地方縣市政府、公共運輸業者三方合作，建立密集公共運輸服務網，架構完整之轉乘接駁交通網路，服務偏遠地區民眾，從而解決能源重複浪費，平衡南北差異與打破城鄉差距，落實擴大公共運輸範圍之目標。

三、例如從民國九十年開始營運的南二高台南至屏東的國道客運路線，原先是由興南、屏東、高雄客運三家聯營，但近年因營運量低導致持續虧損，日前業者已正式公告，該路線行駛至民國一〇一年二月十五日，二月十六日起不再行駛，此舉影響台南、屏東地區民眾交通權益甚鉅，且與政府提高大眾運輸工具使用率的政策方向有所違背，而全國各地有類似情形的交通路線應不在少數，故交通部公路總局及相關中央主管機關應即刻做出相關因應措施，以保護民眾交通權益