

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