

。加上鐵路地下化工程完工後，高雄市的軌道大眾運輸系統已具備基礎輪廓。

二、惟相較於大台北的軌道大眾運輸系統，高雄仍有相當差距，而大眾運輸路網的密集度與民眾的使用意願密切相關，目前高雄市積極推展輕軌路網，提高軌道系統之覆蓋率，改善高雄以汽、機車為主要運輸工具之運輸環境，降低大量汽、機車所衍生之噪音、空氣污染、肇事等問題，實是提升高雄都市發展的重要手段。

三、目前高雄市政府規劃推動「都會延伸環線路網」，包含一環兩連結，分別是都會延伸環線路廊、鳳山本館連結線路廊及民族高鐵連結線路廊，串連三民、左營、鳳山、鳥松地區，途經許多重要的文教、商場、醫院等據點，並與捷運、環狀輕軌及台鐵互相串連，形成綿密的大眾運輸路網，對於提升大眾運輸的便利性與城市景觀的改造具有關鍵性的地位。

四、高雄市政府已於今年 9 月 2 日函送「高雄都會區大眾捷運系統都會延伸環線（一環及二連結）建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」至交通部，為利後續工程推動，爰此，要求交通部儘速完成審查並報行政院核定。

提案人：李昆澤

連署人：劉世芳 尤美女 吳焜裕 蔡培慧 蕭美琴

鍾孔炤 高志鵬 鄭運鵬 葉宜津 吳思瑤

林俊憲 蔡適應 姚文智 周春米 楊 曜

莊瑞雄

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。

進行第十五案，請提案人盧委員秀燕說明提案旨趣。（不在場）盧委員不在場，本案暫不予處理。

進行第十六案，請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。

賴委員士葆：（14 時 1 分）主席、各位同仁。本席等 14 人臨時提案，根據警政署 103 年統計指出，大型車肇事 A1 類交通死亡事故發生 23 件 23 人，占整體死亡事故的 20.9%。仔細研究原因，主要是因為大型車視野較高，形成車輛近側的視野盲點區，在轉彎時容易造成較大的「內輪差」和危險；此時若有系統能夠「主動」提供示警的功能，就能避免事故的發生。有鑑於此，爰提案要求行政院及其相關單位，在三個月內儘速修正「車輛安全檢測基準」，將盲點偵測系統強制作為大型車輛的標準配備，以大幅提高車輛行車安全。是否有當？敬請公決。

第十六案：

本院委員賴士葆等 14 人，據警政署 103 年統計指出，大型車肇事 A1 類交通死亡事故發生 23 件 23 人，占整體死亡事故的 20.9%。究其因，大型車因視野較高，形成車輛近側的視野盲點區，同時因軸距長，在轉彎時容易造成較大的「內輪差」，機車或行人在行進時往往疏忽這些區域內的可能危害；然而，此時若有系統能「主動」提供車輛近側之駕駛者視線盲點區內有物體存在的警示，就能避免事故發生。有鑑於加裝錄影與警示設備並無技術難度，且為使大型車司機在轉彎時可觀察車後動態，並提醒司機危險區域內有人車進入，爰提案要求行政院及其相關單位，應於三個月內儘速修正「車輛安全檢測基準」，將盲點偵測系統強制作為大型車輛的標準配備