

說明：

- 一、根據高鐵局最新監測結果，彰、雲段四處監測點中，去年彰化溪州段、雲林虎尾段、雲林一五八縣道段沉陷數據分別比前年減緩二·四、〇·八與〇·七公分，僅跨越台七十八線處擴大〇·五公分，高鐵局向媒體表示，安全目前沒有問題。既然沒問題，就不能再以任何理由拖延彰化站的設站時程。
- 二、高鐵彰化站的設置稍晚於其他已經設站的縣市，對彰化縣民已極不公平，致令彰化縣民必須付出更高的時間和金錢等代價，才能夠前往台中站搭乘高鐵。甚而，連高鐵免費接駁專車也僅有台中市民得以享有，未能造福彰化縣民。如今企盼多時的高鐵彰化站，又因地層下陷或其他種種因素頻傳變數，交通部有必要向彰化鄉親說明交代清楚。

(五十四) 本院江委員惠貞，針對台鐵車站月台高低不一，車門與月台間有一到兩階不等的階梯，不但對身障人士造成極大困擾，也讓有推嬰兒車、大型行李的旅客感到相當不便。反觀國內其他軌道運輸車輛，如高鐵、捷運等，車門與月台高度齊一，無論是大行李、嬰兒推車、腳踏車、輪椅等等，都能輕鬆進出，台鐵無障礙設備可謂敬陪末座。民國 98 年台鐵曾提出為期六年，耗資 50 億的車站與車廂工程改善計畫，本席要求台鐵應加速該項改善工程，並於一個月內提出目前施作進度，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，台鐵各站月台高度不一，最低僅 76 公分，最高則達 85 公分，高低落差極大。且各級車廂車門形式亦不相同，以區間車為例車門皆有一至兩層階梯，各處車站經常可見家長揮汗抬著嬰兒推車上下車，遇到輪椅族則必須出動機具才能讓殘障人士順利上下車，無障礙設施完全不合標準。
- 二、「身心障礙者權益保障法」第 53 條第 1 項規定：「各級交通主管機關應依實際需求，邀集相關身心障礙者團體代表、當地運輸營運者及該管社政主管機關共同研商，於運輸營運者所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車（機船）廂（艙），提供無障礙運輸服務。」這是對身心障礙者的「支持服務」，也是對行動不便者的同理心。然台鐵身為軌道運輸的老大哥，每日運量超過 55 萬人，無障礙設施改善卻非常牛步化，讓全台一百多萬殘障人士，以及許多推嬰兒推車、大型行李的旅客相當不便。若台鐵不加速無障礙設施改善速度，類似去年 4 月身障者進出車站遭不平待遇的「林鳳營」事件將會不斷重演。
- 三、針對無障礙設施改善，台鐵雖於民國 98 年提出車站與車廂工程改善計畫，表示要耗資 50

億經費將全國月台、車廂分兩階段進行改造，全部工程卻要到 104 年才能完工。本席要求台鐵加快該項改善工程速度，並於一個月內提出目前施作進度報告。

(五十五) 本院江委員惠貞，鑑於自行車騎士未加裝車燈與車鈴，在腳踏車專用道或一般道路、巷弄、行人穿越道行駛時，因無聲無息、或燈光昏暗視線不佳，與汽機車、行人擦撞、對撞事件時有所聞。究其原因，乃自行車出廠時並未要求將車頭燈、尾燈與車鈴列為標準配備，導致許多騎士並未裝設相關安全設備，造成意外事故層出不窮。本席建請交通部應於一個月內研議將自行車前後車燈與車鈴強制列為自行車出廠標準配備，以增加自行車騎士與其他用路人的安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由於國內自行車出廠時，多未安裝前後車燈與車鈴，對騎乘者本身與行人、汽機車駕駛造成安全上的顧慮。新北市亦曾發生過男子夜間騎自行車，由於未裝置前後車燈，導致機車騎士不慎追撞後滑倒在地，遭後方來車碾斃的意外事故，自行車騎士也因此依過失傷害罪起訴。
- 二、民國 100 年 1 月 17 日新北市消保官便提出燈光與車鈴屬交通法規的安全設備，應於出廠時加裝，否則消費者將負擔騎乘時的風險，因此特別請業者改善，並請中央統一規範。
- 三、根據「道路交通安全規則」第 119 條第 1 項規定：「慢車不得擅自變更裝置，並應保持煞車、鈴號、燈光及反光裝置等安全設備之良好與完整。」而「道路交通管理處罰條例」第 69 條將腳踏自行車定義為慢車，故按照相關法規，自行車原本就該配有前後車燈、車鈴等安全裝置，但目前出廠的自行車卻未裝設這些安全配備。
- 四、且經濟部標準檢驗局原就有針對路跑、城市與旅行、登山等各類自行車訂有照明、反光、車鈴設備的檢驗標準。故本席建請交通部應於一個月內研議將自行車前後車燈與車鈴強制列為自行車出廠時應有之標準配備，提高自行車於道路上的能見度，降低因視線不良與無警示鈴聲所造成的意外，以確保自行車騎士與其他用路人之生命安全。

(五十六) 本院羅委員明才，鑒於現行汽車燃料使用費分配單位及比例係奉行政院核定，現行分配比例為中央 54.838%；高速公路局 22.5%；台北市 15.108%；高雄市 7.554%。新北市、台中市、台南市等新升格的直轄市，則完全排除在外，爰此本席要求行政院院長指示相關部會應立即檢討，並修改汽車燃料使用