

民眾之疑慮，避免恐慌，恢復禽鳥養殖產業生機。

(四十一) 本院邱委員志偉，鑒於交通部根據高鐵 BOT 合約、參考物價指數核定高鐵新費率上限，每公里基本費率調整至四·〇〇九元，由於高鐵有加計二十%票價空間，北高最多可漲一百四十元。由於高鐵採強制進位計算票價，例如台北到板橋站實際距離七·二公里，高鐵卻直接以八公里計算，造成票價從三十二元變成四十元；根據統計，高鐵有六成的車站因強制進位而超收票價。但近來高鐵公司多次誤點甚至停駛，高鐵卻沒有幫旅客解決轉乘問題，民怨四起，且近期也發生車內遭人放置爆裂物等管理缺失狀況。高鐵的問題是在運量，不在票價，高鐵應設法提高運量，而非提高票價，否則可能反而使運量減少。交通部應要求高鐵提升運量、改善管理及服務品質，再討論是否調漲票價，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：如案由。

(四十二) 本院邱委員志偉，鑒於台灣高鐵公司四月二十五日發生訊號異常全線停駛事件，迄今仍未查明詳細故障原因，而高鐵通車從去年至今年三月的時間，發生行車事故事件就高達四十件，是過去五年合計發生一百二十件的三分之一，表示高鐵迄今不僅系統仍不穩定，經營管理疑似出現問題。交通部應要求高鐵公司針對個案型態類別、事發肇因等不同特性，分別從人員、規章、設備、管理等方面澈底檢討改進，以強化系統穩定，提升營運品質，維護旅客權益，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、我國高鐵從一〇一年迄今發生的行車事故事件數高達四十件，是過去五年來總計的三分之一，相較於日本新幹線營運初期事故事件統計，在通車第六年事故件數已減至到營運第一年（一九六四年）的三分之一，反觀台灣高鐵發生次數與頻率，並未因為營運經驗累積而降低次數。從高鐵近年行車事故事件次數節節升高，以及四月二十五日全線停駛事件應變

能力不及，顯示高鐵系統迄今仍不穩定以及公司管理螺絲鬆動，才會發生各種人為疏失與系統故障事件越來越多。

- 二、高鐵平均時速近三百公里，一旦發生意外事故，很有可能釀成重大傷亡，交通部應要求高鐵公司針對個案型態類別、事發肇因等不同特性，分別從人員、規章、設備、管理等方面澈底檢討改進，以強化系統穩定，提升營運品質，維護旅客權益。

(四十三) 本院邱委員志偉，鑑於中國湖南衛視日前舉辦「我是歌手」歌唱比賽，參加的歌手、演唱的歌曲多數來自台灣，掀起收視長紅，更引爆兩岸發燒議題，中國流行文化鋪天蓋地而來，兩岸間的文化思想、界線好似瞬間崩塌，逐漸朝向一體化發展。「文化入侵」已然成形！中國流行文化的版圖快速深入台灣社會各角落、客廳、辦公室，佔據重要媒體版面與頻道，乃是經濟力的「彼長我消」！中國領導人早已認清「打台灣」不如「買台灣」，與其在前線決戰，不如「入島、入戶、入腦」！面對這一波中共挾其經濟實力、廣大內需市場營造的「中國夢」讓國內的資金、人才以致藝人莫不以能在大陸發展其事業的第二春思考；另一方面台灣為了在地的經濟成長不得不採取更開放的政策，所以「中國白領也將常駐、觀光客每年成長至 2.3 百萬人，更利用「契作」「收購」方式拉攏台灣農民，一步步與台灣建立「金錢連結」！而金錢連結比虛幻的民族情感更有影響力，「保護利益」的政策思考，無形的傷害，將會消滅台灣的主權意識；陸委會於立法院報告提出未來兩岸將以兩會分支模式互設辦事處的作法，讓很多層面的討論無法攤在陽光下進行，倘若未來這個機構牽涉任何政治議題也都將會淪為黑箱作業，令人憂慮，特向行政院提出質詢。

說明：如案由。

(四十四) 本院許委員智傑，鑒於現行汽車運輸保險係採「非見費出單」機制，目前此機制在運作上並無出現任何重大瑕疵與問題，金管會對於產險業者欲推動之「見費出單」機制樂觀其成，然在現行機制下並無重大瑕疵，而「見費出單」機制可能