

加強管控網路訂票系統，除避免有心人士植入程式，優先讓予設籍於台東、花蓮之民眾購票；並修改普悠瑪號一至二節車廂，使其更適合旅客站立，以提供無座位票旅客搭乘，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、總統馬英九於 103 年 12 月 22 日到花蓮視察花東鐵路電氣化工程進度，遭民眾嗆聲跳票，係因花東鐵路電氣化工程延宕，延至明年 6 月底通車。對年節期間對屢屢購買不到車票，且不時有不肖人士利用外掛軟體上網大量購票致使花東居民無車票可購買，花東民眾怨氣實在難以消除，另因花東電氣化延至 103 年 6 月才營運，除影響春節的運輸外，更影響 103 年 6 月起臺東縣政府舉辦的國際熱氣球嘉年華活動，如 103 年 6 月未能如期營運，將使旅客至臺東縣旅遊的意願減低，嚴重影響臺東縣觀光旅遊業發展。
- 二、現行太魯閣號及普悠瑪號因車體特殊傾斜設計，使其過彎時會自動傾斜一定角度，除提高過彎速限外並可縮短行車時間，然此一設計卻不利乘客站立，因此太魯閣號及普悠瑪號迄今均不發售無座位票，又其運輸量又不及 RD 及 PP 系列，未來如果加入花東線營運，對於熱門時段的運輸恐幫助不大。就本席經常搭乘台鐵臺北至臺東熱門 244 車次直達自強號來看，發現有超過二之一的旅客在花蓮站下車，其餘則於花東線各站下車，又座位票幾乎於臺北至花蓮間售罄，使得欲回玉里、臺東站之民眾必須買無座位票，各車廂至少都有 15 至 30 人不等購買無座位票並站立於走道間，顯見台鐵花東線販售無座位自強號車票有其必要性。
- 三、綜上所述，台灣鐵路局應重新檢討花東線新的車輛排點時刻，加速車輛運行及減少待列車避時間外，另應評估保留部分車票予設籍花蓮、臺東兩縣之居民以利其往返；並評估採高鐵自由座方式，修改一至二節車廂座位設置，使其適合讓人站立用做自由座車廂，販售一定數量之無座位票，並限制無座位票旅客僅能於自由座車廂站立，讓欲返鄉或至臺東觀光之民眾，不因台北至花蓮間無法購買到座位票而無法搭乘太魯閣及普悠瑪號，享受不到花東電氣化之便利。

(十五) 本院潘委員孟安，為國道計程收費已上路，民眾持有回數票退費卻極為不便，應考量運用卸任收費員對回數票真偽辨識之專長，即刻擴大回收點，加速辦理退費，以提高行政效率，平息民怨，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道計程收費 12 月 30 日上路，回數票無法再使用。高公局因應計程收費上路，從 102 年 4

月 10 日開始辦理回數票回收，然回收點不足，回收開辦後，即有許多民眾反應退費不便，立院也多次提醒應儘速因應。政府聲稱要擴大郵局、超商、加油站等回收點的措施遲未上路，歷經 8 個多月，至 12 月中旬為止，回收金額僅 2 億多元，目前流通在外的回數票金額仍高達新台幣 7、8 億元。

- 二、高公局開放回數票回收地點僅全台 14 個服務區及 22 個收費站辦公室，其中收費站辦公室停車不便、地點不易尋找，高公局號稱有 36 個點可回收，實際只有服務區 14 個點較為民眾熟悉，又有晚上 8 點前的營業時間限制，民眾怨聲載道。回數票持有人要辦理退費，必需開車上高速公路，找到服務區才能回收，既浪費時間、浪費油，又有違節能減碳，為了要辦理一張 40 元回數票退費，可能需要繳交 80 元過路費，非常荒謬無理，令人懷疑政府是否故意以技術問題，揩民眾之油。
- 三、政府以回數票屬政府發行的有價證券、回收無期限，以及回數票真偽辨識不易、民間配合辦理意願不高等說詞，皆非民眾所能接受的理由。高公局有一批甫卸下工作，又擅長辨識回數票真偽的收費員，應考量運用其專長，即刻擴大回收點，加速辦理民眾退費，以提高行政效率，平息民怨。

(十六) 本院孫委員大千，鑒於發展文化創意產業乃台灣產業轉型之重大議題；然，台灣文創產業在國際競爭上，卻落後韓國甚多。究其原因，除文創業者資金籌措不易外，文化部預算絕大多數投注於硬體之建設及補助公視、中央通訊社等所屬機關，在提升文化素養等軟體建設上，欠缺永續穩定之文化投入，經費運用是否顯失均衡，殊值文化部審慎思考之。此外，近年來，各業務單位熱衷委外，倚賴民間專案辦公室之經營推動；然而，由於缺乏後續人脈與經驗之傳承，致使文化創意產業難以整合資源，無法產業化。針對此一現象，政府實應介入主導，在創作與市場之間，建立上下游整合之產業鏈。金馬五十備受好評、台灣歌手與流行音樂，在華人音樂圈都有無可挑戰的知名度與影響力，台灣文創產業擁有遠較亞洲各國獨特的生活美學，政府文創產業策略之規劃與調整刻不容緩，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近年來，台灣文化創意產業在國內外各地發芽茁壯，其發展攸關台灣產業轉型甚鉅。然，自資金挹注、市場流通拓展、人才培育及產業群聚等面向觀察，台灣文創產業在國際競爭上，卻落後韓國甚多。