

說明：

- 一、立法院朝野黨團於九十四年度中央政府總預算案展開協商，通過台聯黨團提案，未來我國採購的潛艇與各式艦艇應完全使用台灣相關之地名、人名作為名稱。
- 二、沱江，古稱江沱，是中華人民共和國四川省中部的一條河流，為長江的一條較小的一級支流。

(五十八) 本院王委員惠美，鑑於 228 連假首日，臺鐵因事故發生，造成電車停駛，延誤 5 萬多名旅客，為 2007 年以來，臺鐵最嚴重之晚點事故。臺鐵交通事故頻傳，車班晚點，已屬常態。有鑑於臺鐵晚點次數頻繁，造成民眾交通不便，且相關補償規約過於嚴苛，影響乘客權益。爰此，建請交通部臺灣鐵路管理局應重新修訂或制訂退票與補償規定，並提升服務品質，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，臺鐵 2011 到 2013 年至少發生 43 起平交道事故及月臺意外，導致大規模誤點事件，總計 38 萬 1 千多人行程受到影響。依據「交通部臺灣鐵路管理局旅客列車晚點賠償規約」，其第二條規定「旅客持用對號以上指定車次之乘車票（含無座票）搭乘指定車次到站時間較時刻表公告到達時間延遲 45 分鐘以上者，依本規約規定賠償之。」相關賠償條款，僅限於對號座乘客，對於非對號座及持電子票證乘客的權益缺乏保障，實屬不公平條約。
- 二、依據臺灣鐵路管理局售票統計資料（如下表），每日搭乘火車通勤的乘客，高達 62 萬餘人，本席認為政府不能漠視乘客的權益。

臺鐵局 102 年所售出之對號、非對號列車及電子票證車票張數：

	總數	日平均
對號列車售出車票張數	52,955,858	145,085
非對號列車售出車票張數	99,955,873	273,852
電子票證搭乘人數	74,375,757	203,769

- 三、根據上表可知，使用非對號座及使用電子票證乘客達 7 成之多，本席認為針對非對號座及使用電子票證乘客，經由車務系統確認是否搭乘晚點車班，非屬行政上難以驗證之事。因此，非對號座及使用電子票證之乘客亦應列入補償範圍，本席要求臺灣鐵路管理局修訂相關補償規約，將非對號座及使用電子票證之乘客納入補償規約中，以確保乘客之權益。

四、依據前開規約，第十一條第四項「天然災害等不可抗力因素所致者」、第十一條第五項「非歸責於本局事由發生之晚點」之情事不適用本賠償規約。臺灣鐵路管理局在歸咎責任時，多數平交道及月臺事故都被認定為不可歸責臺鐵的誤點事件，旅客都不能獲賠。故賠償條約規定過於模糊性，對乘客缺乏實質保障。本席認為，臺鐵對乘客補償規約，排除乘客個人因素與天然災害外，宜應從寬認定補償，始能保障乘客之權益。

五、臺灣鐵路管理局屬於政府獨立經營事業，為多數民眾仰賴的大眾運輸系統，政府應更謹慎經營，維持其服務品質並保障乘客權益，以作為大眾運輸系統之樣版。然而火車卻經常晚點，服務品質欠佳，影響乘客權益至深。因此，本席認為政府應站在消費者的立場，除「從寬認定」補償規約外，更應重新檢討運輸及服務品質，方能保障乘客權益，提升政府形象。

(五十九) 本院羅委員淑蕾，鑒於國安局日前向立院提出一份機密報告，內容直指中國積極與我邦交國發展實質關係，已徹底掐住台灣咽喉，讓我國與邦交國關係趨於「空洞化」。外交政策消極被動，沒有與時俱進，長期採用「金錢外交」手段，透過金援維繫與邦交國的關係，但中國政經實力顯著提升，台灣的銀彈攻勢已經無法有效維繫邦交友誼，對外公援已不再是維繫邦交的保證。本席建請擴大與邦交國的交往領域，透過科技、經濟、教育等多元實質關係的發展，提高邦交國與我斷交的「代價」。並善用與其他大國友好關係，特別是美國及日本，透過他們對我邦交國形成壓力，並且各外館平日也應持續與這些國家維持良好關係，特向行政院提出質詢。

說明：

台灣外匯儲備得來不易，按理應該用在刀口上，而政府卻長期利用金援外交手段，作為鞏固邦交國的工具。政府陷入邦交國數字的迷思，將外匯儲備浪費在對台灣安全沒有其必要性且對經濟無所助益金錢外交上，得不償失。

(六十) 本院羅委員淑蕾，鑒於台灣高齡化的趨勢已不可逆轉，如何照顧好父母、也照顧好自己，成為國人切身的課題。中華民國居家養生發展協會推廣的「醫家通」緊急醫療通報系統，近幾年已成功援救數十名老人性命。兒女出外上班，最擔心家中長者發生意外，來不及送醫。醫家通效果已獲得專業人士肯定，本