

四、目前高鐵公司對前述行為的勸導或車廂內的宣導標語，仍都屬於被動的機制。高鐵公司仍應積極思考如何提升整體乘車品質，除了制定適宜的強制性處罰、拒絕搭乘等手段，服務人員主動加強勸阻的頻率，舉辦相關品質提升的活動，也都是可以思考的方向。

(二十) 本院陳委員根德，針對高鐵公司歷來發生數次停駛事件，嚴重影響旅客權益，交通委員會去年要求高鐵公司擬定停駛狀況下，旅客的輸運機制，然而交通部相關疏運規劃卻忽略民眾選擇搭乘高鐵主要考量應為速度，相關疏運規劃未能以最快速度接駁旅客至目的地為考量，應予檢討，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台北、板橋、台中、左營、新竹、台南雖然與高鐵西部幹線或支線共站，然而於事故發生時，台鐵列車之班次以及座位是否足夠容納受影響之大量高鐵旅客，不無疑義。另外，台鐵行駛之路線與速率是否為除高鐵外最快讓旅客抵達原目的地之疏運方式？
- 二、嘉義與桃園則規劃二次接駁，未能以降低民眾時間成本考量，應重新規劃。以桃園站為例，交通部規劃由該站機場客運接駁至桃園機場，再利用機場聯外公車系統輸運。然而，桃園高鐵站至台北車站約 38 公里，走國一約 35 分便可抵達，若要旅客先到機場再轉乘回台北，耗費時間至少要一個小時，增加旅客時間且恐影響原來運量已經龐大之機場運輸。

(二十一) 本院陳委員根德，針對國內計程車計費器功能仍屬簡陋，未能與駕駛人 IC 卡認證、乘客與駕駛人緊急按鈕、前後座車資顯示、收據列印、電子票證、衛星定位、行車紀錄器、國道電子計程收費等功能結合，未能符合整體職業駕駛人與乘客之需，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國內計程車之電子計費器，目前功能僅止於計算行車里程、等停時間與夜間、尖峰加乘之用，功能過於簡陋。
- 二、衡諸各國，現代化計程車計費器，除一般計算里程之用，尚可結合確認駕駛人身分之 IC 卡認證啟動系統、車資費用收據列印系統、電子票證（悠遊卡、信用卡）付費系統、行車紀錄器、衛星定位系統等。相關系統之建置，對防止車輛失竊、乘客安全、付費便利有顯著效果，也助於提升我國計程車整體服務水準，同時降低駕駛人與乘客間之糾紛。
- 三、同時，102 年底國道電子計程收費系統正式上路，現行計程車輛行駛國道雖一律以單一費率、並採四捨五入計算，然而目前必須以人工核對費率對照表，除增加時間成本，未有完善

宣導下，也易生駕駛人與乘客間之糾紛。相關國道計費，亦可結合至計程車計費器中。

四、計程車為國內重要之交通運輸工具，同時也是國際評比國家進步程度與觀光水準之標準之一。因此，提升計程車服務水準，乃是國內交通主管機關責無旁貸之責任。現行國內計程車計費器簡陋，未能提供駕駛人便利、高水準的職業服務環境，於提升乘客便利性、安全性上也有不足。主管機關應積極協助開發新一代計費器。

(二十二) 本院陳委員根德，針對內政部之新戶政系統，未能於二月五日啟用前完成各項測試與準備工作，致使正式上路多日系統仍不穩定，引發民眾與基層戶政人員不便。內政部相關規畫工作顯有疏失，本席要求內政部於新系統確定穩定前暫緩政策推行，並應針對當初決策過程有否瑕疵、是否懲處失職人員等問題提出報告，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、內政部新版戶政系統出包，自二月五日上路至今，各項戶政業務由於系統不穩定，仍未能順利辦理，造成民眾與基層戶政人員不便，據內政部統計，去年 12 月的戶、役政總接案件數就有 22 萬 3,952 件，而農曆春節假期過後的首個工作日，單單是戶籍遷徙案就有 1 萬多件，卻因為新系統上路出包，統統無法辦理，引發強烈民怨。
- 二、內政部於新系統上路首日，即表示，系統不穩定的原因，在於系統中部分中介軟體、環境軟體、連結軟體及程式軟體有待微調，同時一再表示將儘速修復系統。然而經過數日，該系統卻未有改善跡象，民眾日常重要之身分證換發；結、離婚及議政等業務一再停擺，造成日常生活重大不便，相關之補救措施如暫發身分證明等作法，由於未有充分宣導，造成實際使用仍有困難。
- 三、新戶役政系統從加 07 年開始規劃，歷經 4 任部長，包括 14 項大系統，總計 1,758 項作業、435 萬 1,338 行程式，經全國戶政、役政機關 2 階段、4 個月的新舊系統平行試辦及 10 次系統壓力測試，各軟體已歷經 24 次修改。然而實際上路其穩定性卻不堪一擊，造成各界抱怨，其中是否有行政缺失，內政部應主動調查釐清。
- 四、鑒於新戶政系統極不穩定，為維護民眾權益，內政部於新系統確定穩定前實應暫緩政策推行，待相關問題獲得解決再行上路，同時應針對當初決策過程有否瑕疵、是否懲處失職人員等問題，提出報告。

(二十三) 本院羅委員淑蕾，鑒於長年發展石化業的高雄林園區，為了國家經濟發展卻得承受高風險及永無止盡的污染的苦果。目前中油林園石化廠三輕更新擴產工程正在進行，但廠區外南