

立也無法、往北牽高捷沒有錢、往南做恆春支線微不到地、東西快速道路也不給，是要大家怎麼使用大眾交通工具？

◎雖然之前已經做了兩份評估報告，其中又以世曦公司做的「高鐵延伸屏東可行性初步探討」報告自相矛盾。

1. 用地方人口發展數來做計算基礎，現在台灣少子化，全國人口都減少，所以根本不準確。

2. 評估報告內容明確指出，屏東台鐵進出站人數逐年增加、高鐵左營站進出口也是增加。

你們居然卻忽略這項數據，而使用人口出生數來作為拒絕高鐵南延的理由。這不是很可笑嗎？

你們現在又要花錢做 102 年評估報告的檢討報告，是有這個必要嗎？而且又是世曦公司來做，有甚麼不一樣？本席直接要求做一份高鐵延伸至評估的可行性評估報告何時可以完成？請交通部具體回覆本席時間。

主席：吳委員思瑤改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

趙委員正宇的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

趙委員正宇書面質詢：

一、交通部 2015 年規劃推動「多元計程車方案」，原來預計今年五月上路，因部分業者仍有疑慮，實施時間一延再延至今未有定案。「多元計程車方案」顯然是交通部為迎戰來勢洶洶的 UBER 而推出之，請交通部詳細說明與國內計程車車隊、車行及個人計程車業者洽談的進度、詳細內容及相關法規是否已有完善配套？是否能夠於九月底如期上路？

二、北北基計程車甫自 2014 年 10 月 1 日起調整費率，新式計程車計費表亦尚完成全面更新，全台 8.7 萬輛計程車預計在 2019 年元旦前完成新式計費表更換。請交通部說明，目前新式計費表還在鼓勵更新的階段，預約式計程車表跟新式計費表是否能一機共用？預約式計程車的費率及各縣市費率是否一併定案？如果行政院交通部決定推動多元計程車方案，應提出完整且妥善的計畫書，並向立法院及國人詳細說明，才不至於為了打擊 UBER，倉促推動新法上路，卻造成後患無窮。

三、多元計程車方案最大的差異在於提供預約式計程車，換言之，就是讓現行計程車採分級制費率。預約式計程車有數位化技術上的門檻，如何解決可能產生大者恆大，小車行因無力提升技術而喪失升格機會的情形？建議交通部審慎考慮，全面支援資訊技術以及規範駕駛人的教育訓練，全面提升我國計程車產業的素質與服務。

四、預約式計程車的顏色、費率、車頂招牌等規範都將鬆綁，是 1991 年開始實施計程車統一顏色以來最大幅度的改變。交通部是否能夠掌握，預約式計程車除了顏色、費率、車型的改變，對選擇該方案的業者及司機有更嚴謹的要求？請具體向國人說明，預約式計程車能夠提供那些優質服務，並能保證在諸多形式條件鬆綁後，提供乘客更優化的服務以及乘車安全的保障？

五、電量吃緊、節能減碳是全球趨勢，交通運輸造成的空氣污染、交通堵塞是現代國家的共通問題，國內外相關部門也做了許多努力，譬如推動計程車共乘制、全面改用電動計程車等等。請 行政院說明，交通部在計程車方面，將要或正在推動的環保政策？

六、部分縣市曾試圖推動計程車共乘制，但成效始終不彰。原因是載客量不高、費率較高成

本也高，司機卻未能獲得更高的報酬。本月 28 日 UBER 率先推出「順風車」，以共乘理念沿途順路載客的新功能。請行政院說明，交通部是否考慮更積極推動計程車共乘制？台灣高鐵除了雙北和左營位在都會區，接駁運輸始終是高鐵被人詬病之處，交通部是否先針對高鐵或台鐵來推動？

七、面對不斷推陳出新的 UBER 經營模式，交通部不能老是慢半拍應主動輔導或責求計程車業者改善軟硬體設備、加強司機的專業品質、提高乘客安全的信心。面對高齡社會的到來，長照政策、樂齡教育以及各種無障礙設施都在改善當中。交通方面，無障礙計程車目前多由地方政府招標、再予以車行及司機購車補助，但是總體的載客量偏低，導致計程車業者加入的意願普遍不高。重點就在於，無障礙計程車須事先預約，讓司機無法充分利用空檔接案載客；其次，一般民眾以為無障礙計程車只服務身心障礙者，實際上，不管老人、孕婦或暫時行動不便者甚至是一般人，都能使用無障礙計程車。交通部應主動加強推廣正確觀念，讓無障礙司機不受限於客源，並鼓勵民眾多加利用。請行政院交通部詳細說明，對無障礙計程車的推廣、實施與普及辦法。

主席：鄭委員運鵬改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

吳委員琪銘的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

吳委員琪銘書面質詢：

土城看守所遷移

因為這次總質詢是交通組，但地方針對土城看守所遷移的期待非常強烈，因此，今日我們也希望院長能夠給我們說明、承諾。

土城看守所，原先在台北市愛國東路 1 號，因為台北都市發展快速，城市人口增長，市中心逐漸繁榮，因此，看守所搬遷至土城，於 64 年 7 月 20 日啟用，面積約 7.67 公頃，但土城近年來也逐漸繁榮，區域人口成長快速，現在的看守所，已經是座落在土城鬧區。因此本席有相關提問建議請教：

一、土城看守所目前的遷移規劃期程為何？

二、遷移位置會選擇在那邊？是否會如先前規劃在司法園區嗎？

三、假如遷移在司法園區內，能夠做到低密度開發嗎？是否能夠維持低密度開發，並且取消其他商業中心（如物流中心）等設立嗎？

四、目前土城都市計畫暫訂於本月底公展，在這期程規劃中，會不會還有變數？

清水交流道

目前土城周邊有土城與中和兩個交流道，但土城、中和、板橋人口卻已超過佰萬人，區域車輛也都超過 25 台，可見該區域交通塞車問題嚴重。

另外該區域交流道接市區主幹道，以金城路為例車量最多時，平均速率 25.7 公里離峰時速 40 公里，集中車流，造成壅塞情況，反而降低高速公路快速、便利效能，更是影響土城區域發展。

地方都市計畫-區段徵收及重劃區，都已經陸續辦理完成，未來有整合區域醫療體系的土城醫院及許多著名的觀光景點，增設清水交流道，可以疏解交通，也可以帶動區域經濟。本席有相