

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