

有感。

(十七) 本院林委員國正，鑒於台灣少子化、生育率低等問題，政府推出多項鼓勵生育政策，然而日前修正通過的公保條例，將公務員生育給付從一個月增加為二個月，高於現行的勞保生育給付一個月，明顯看出公保與勞保兩者之間受惠甚大。鑒此，孕育下一代是台灣全民的責任，且是帶動國家經濟的火車頭，屬於社會互助範圍，政府更責無旁貸。因此，為拉近不同職業國人生育之照顧，並提振基層勞工生育意願，以及基於公平性原則，本席要求勞動部儘速推動修《勞工保險條例》第三十二條，將勞保生育給付比照公保標準，由現行給付月投保薪資「三十日」提高到「六十日」，以落實政府照顧美意，維護願意生育幼兒之基層勞工父母的權益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、為鼓勵國人生育，各國政府莫不提供各種誘因，包括就學補助、公費托育、留職停薪等。因此，我國於一月在本院三讀修正通過《公教人員保險法》部分條文，公教人員的生育給付從原本一個月增加到二個月薪俸。不過，現行《勞工保險條例》生育給付請領資格為，被保險人分娩或早產者，按被保險人分娩或早產當月（退保後生產者為退保當月）起，前六個月的平均月投保薪資一次給與生育給付補助費三十天。
- 二、從上述明顯看出公保與勞保兩者之間受惠甚大，人民竟因職業別而有不同程度的生育補助。然而，孕育下一代是台灣全民的責任，且是帶動國家經濟的火車頭，屬於社會互助範圍，政府更責無旁貸。
- 三、根據統計，2013 年的勞保生育給付金額 38 億 9102 萬多元，若勞保生育給付加碼延長至 60 天，則平均每個人可請領約 5.6 萬元，每年將有 14 萬人受惠，有彌補勞工家庭的基本生活開支。
- 四、因此，為拉近不同職業國人生育之照顧，並提振基層勞工生育意願，以及基於公平性原則，本席要求勞動部儘速推動修《勞工保險條例》第三十二條，將勞保生育給付比照公保標準，由現行給付月投保薪資「三十日」提高到「六十日」，以落實政府照顧美意，維護願意生育幼兒之基層勞工父母的權益。

(十八) 本院陳委員根德，針對台鐵已經在去年底啟用多卡通系統，高鐵至今除悠遊聯名卡之外，尚無法使用其他票證系統，除了便利性不足，也阻礙跨系統轉乘優惠推行及國內觀光旅遊環境之

優化。主管機關應立即責成台灣高鐵公司即刻開放悠遊卡等電子票證使用，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台鐵多卡通電子票證去年 10 月 15 日正式啟用，民眾可以持高雄捷運卡、悠遊卡、遠通 ETC、台灣通卡等 4 種卡進出車站搭火車，不用再買車票，另搭乘雲林林內至屏東及沙崙支線各站火車，任何車種均只收最便宜的區間車票價。
- 二、據統計截至 2013 年 11 月底，僅悠遊卡發行總數已經超過 4,236 萬張，悠遊聯名卡發行總數超過 880 萬張，每日交易超過 500 萬筆。民眾對悠遊卡之使用已經非常普及。但目前高鐵除了悠遊聯名卡外，尚未整合其他票證系統，受限於高鐵付費機制的限制，常常見到旅客為趕高鐵，卻還必須先至售票機購、售票再急忙進站搭車的情形。
- 三、再者，目前無論是台鐵或捷運甚至其他國家（如香港的八達通、日本交通一日券等），由於電子票證可跨系統共用，因而得便利各項轉乘優惠或實施因應推廣觀光旅遊之優惠費率。台灣高鐵由於票證至今不願開放悠遊卡適用，因而至今仍無法讓民眾及觀光客享有上述優惠與便利。

（十九）本院陳委員根德，針對目前台灣高鐵的服務思惟，主要還是以速度為主。然而，除了速度，高鐵也應提升整體乘車品質與舒適度，針對列車中部分旅客影響他人之行為，除被動勸導外，應有更積極之作為，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、新竹到左營的高鐵普通車廂票價是 1,310 元，台鐵自強號 647 元。多付出 663 元，可以縮短旅客的通勤時間。除此之外，應該也是用來買乘坐的舒適感。問題是：錢付出去了，該得到的服務品質有得到嗎？論空間的寬敞度，自強號遠勝過高鐵；論座艙內的整潔感，高鐵略勝自強號。（不知道自強號有沒有想過：只要把內裝改一下，座艙內的空間感與視覺感受就可以明顯地勝過高鐵，提高競爭力？）加總起來，高鐵不必然勝過自強號。
- 二、很多人把高鐵當辦公室，打手機指揮部屬、連絡客戶，尤其列車通過隧道時還特地提高音量，怕對方聽不到，卻不怕吵到車廂內的人；也有人脫鞋、擺腳，赤著把腳翹到前方椅背上。臺灣人分不清楚「公共空間」與「私人空間」，造成民眾困擾，不知道高鐵的經營者是不是也分不清楚這兩者之間的差別？
- 三、從報章媒體的報導，常常看到當旅客受到上述行為干擾，要求高鐵人員協助時，服務人員常以無法可管，只能柔性勸導為推託。誠然，以上旅客的行為是否應祭出以強制手段予以規制，在高鐵以提供服務為主要核心的目標且欠缺法規明文之下，確有困難。然而，讓每位旅客安靜、不受干擾的享受旅程，也應是高鐵所謂服務的核心之一。