

說明：

- 一、台灣醫病關係持續惡化，根據統計指出，全台每年平均發生五百六十件的醫療糾紛案件，幾乎每天有一位醫師列為被告，一件案子平均審理三至五年，若家屬不服判決，審理時間更是拉長到十年，對於醫病雙方，無疑是一大煎熬與挑戰！
- 二、溝通關懷員的角色，不僅只是解決糾紛或避免醫療法律訴訟，而是以更積極的態度，促進病患和醫療者相互的信任，建立平等的對話平台。

（十一）本院羅委員淑蕾，針對台灣公共場所及餐廳通常都缺乏對行動不便人士的友善設施，身障朋友與老年人盼望走出家門，然而不友善的空間讓他們的活動場所變少了。爰此，行政單位須設計便於行動不便人士的「友善米其林指南」APP，民眾只要下載APP，就能一手掌握全國友善餐廳、電影院等資訊，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、2014 年起與台北市社會局合作推動「友善台北好餐廳認證標章」，必須由店長級以上的負責人通過訓練課程，店內硬體與服務通過特派員親訪標準，才能獲得，目前台北市已有 100 家取認證的餐廳。
- 二、輪椅族常遇到的問題包括門檻太高進不去、找不到無障礙廁所、車位，而友善好餐廳的評鑑標準就包括門口平坦、走路平順、桌椅平穩、服務平等，甚至有貼心店家提供老花眼鏡、放大菜單給老年人使用。

（十二）本院羅委員淑蕾，針對新增的高鐵苗栗、彰化、雲林站預計將於 12 月通車，屆時高鐵將大改點，台北到高雄左營站站停靠的列車，行車時間將增 18 分鐘、需要 2 小時 18 分鐘；南港站明年中通車，南港到左營站站停靠要 2 小時 30 分鐘，票價 1,675 元。爰此，高鐵局需要求高鐵公司站站停靠班次務必依比例調降票價，不得和直達車一樣貴，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高鐵新增苗栗、彰化、雲林站將於 12 月通車營運，目前站站停班次停靠 8 站，未來增為 11 站皆停靠後，北高行車從 2 小時增為 2 小時 18 分鐘，初期每天有 1 班次 11 站全停靠，也會有班次停靠部分車站，並保留 1 小時 36 分鐘的北高直達車。
- 二、高鐵越搞越低速，應改名慢速鐵路，也被戲稱為高級台鐵專車，所以票價應比照區間車方

符合人民期待。

(十三) 本院羅委員淑蕾，針對台灣社會收支緊絀，遇突發狀況無餘裕應付困境的邊緣戶日漸增多，因不符政府長期補助資格，而讓生活陷入困境，僅能靠社會團體救濟。爰此，行政單位應針對忽有重大變故的家庭，主動提供經濟與社會相關補助，而非讓社會團體負起照顧的責任，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由於社會補助條件嚴苛，多數有需求的家庭往往無法申請。
- 二、低收入戶家庭數量年年增加，然政府機關卻沒有針對社會邊緣戶多所照顧。

(十四) 本院林委員國正，有鑒於高雄臨海工業區重工業林立；石化、電力、鋼鐵等重工業廠區日夜運作，所產生之經濟代價便是小港地區居民罹患重症之比例相對高於全國其他地區，而各類工廠所排放之氣體恐就是造成當地居民健康亮紅燈之主因。根據環保署調查，臨海工業區所在之小港地區近 5 年來戴奧辛年平均排放量為 12.364g-TEQ，溫室氣體為 3,614 萬公噸，其數值均高出全國平均值數倍。為徹底掌握工業區內所排放之污染物對周邊地區空氣品質之影響以及隨時能有效監測各類空污氣體之數值，相關單位應於工業區內設置空污監測站以便即時掌握資訊，深入瞭解空污來源同時及早發現空污氣體是否異常排放，保障當地居民生命財產安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據資料統計，全球二氧化碳人均排放量是 3.9 噸，台灣則為 10.3 噸，為全球的 3 倍；高雄市人均排放量卻是 26.3 噸，是全國 3.5 倍；小港區人均排放量更高達 142.5 噸，佔全國的十分之一，全球第一名，是全球的 35 倍、全國的 14 倍、高雄的 4 倍。
- 二、另根據環保署資料統計高雄市小港區與台北市之溫室氣體及「世紀之毒」戴奧辛之含量比較，高雄市小港區之人口數為台北市之 17 分之 1，但溫室氣體及戴奧辛之人均排放數卻各是台北市的 36 倍及 602 倍，顯見小港區因為重工業關係，空氣污染著實嚴重。
- 三、高屏地區污染主要來自鋼鐵業、燃煤的電力業、石化業等，不僅毒性高，全台懸浮微粒最高值也常坐落在高屏林園、仁武、小港、潮州等測站，在此極端濃度下，高屏地區人民健康風險超出其他縣市，導致高雄市市民平均壽命低於同為直轄市之台北市市民約 4 歲，小