

而輸電系統老舊，電力傳輸易耗損。每逢下雨部分地下電路就積水，且年久失修造成電路短路，嚴重影響民眾用電安全。

二、今年颱風造成台中多數災情。由於風力強大，輸電系統老舊，台中眾多用戶斷電。為了減少斷電狀況，台電應增加投資台中的輸電系統，汰換老舊系統與興建電路地下化等。

三、爰為保障民眾用電的安全與權益，本席要求行政院盡速研擬相關措施。

（三十二）本院林委員鴻池，針對台灣人口老化速度持續攀升，未來我國老人交通政策，似乎只停止在健康老人的交通思維，特此提出質詢。台灣至 2012 年底 65 歲以上老年人口比率已達 11.08%，推估至 2018 年老年人口比率將達 14%，符合聯合國世界衛生組織所定義之高齡社會，至 2025 年老年人口比率更將達占總人口比例五分之一，邁入超高齡社會。人口老化伴隨主要疾病慢性化，失能者因而增加，依衛福部 2010 年國民長期照護需要調查，推估 2013 年全人口失能率為 3.16%（71 萬人），老年人口失能率為 16.35%（44 萬人）；至 2031 年預估全人口失能人數將快速增加至 118 萬人，老年人口失能人數亦增加至 93 萬人。老人福利法第 25、27 條對於老人使用交通運具有半價及鼓勵老人從事休閒活動之規定，但對於失能老人所需要的交通服務，無障礙且安全的候車與步行環境、及門小眾運輸服務或稱需求反應運輸服務客運等，恐怕才是高齡社會需求的交通服務，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、老人福利法第二十五條：老人搭乘國內公、民營水、陸、空大眾運輸工具、進入康樂場所及參觀文教設施，應予以半價優待。前項文教設施為中央機關（構）、行政法人經營者，平日應予免費。第二十七條：主管機關應自行或結合民間資源，辦理下列事項：1. 鼓勵老人組織社會團體，從事休閒活動。2. 舉行老人休閒、體育活動。3. 設置休閒活動設施。
- 二、台北、新北和基隆透過悠遊卡票證系統，提供「敬老悠遊卡」每月免費優待搭乘公車六十次；台北捷運「敬老悠遊卡」搭乘捷運為四折優待，優待次數不限。至於高雄市，持敬老卡搭乘公車或客運，每月有九九九次免費。捷運可享普卡票價之半價優惠。因此，不論北高都會區，公車基本上在合理搭乘次數內有免費搭乘優惠，兩地的捷運都提供四至五折的優惠。至於其它縣市，約有四成地方政府是無限次數免費搭乘公車，而有百分之十八縣市補助一千至一千五百元，其他縣市則是三百至九百元不等的補助。因此，各地方政府在有限經費下，仍能推展免費搭乘服務，鼓勵高齡國民出門散心、辦事或就醫，值得肯定。

三、高齡者「門到門」出行的需求，無障礙且安全的候車與步行環境是基本需求，對高齡者而言，步行進出車站以及在場站內換乘確為一大挑戰，往往公共運輸在票價提供優惠，也無法讓有「及門」需求的高齡者受惠。

四、台灣現有復康巴士服務對象係以身障者為主，雖然已行之多年並獲得普遍好評，但就客運服務相關法規而言，該復康巴士尚無營運許可的「法制化」基礎，而絕大部分地方政府委請社會福利團體提供服務。因此，整體營運仍面臨諸多挑戰：例如社會捐助車輛充足、但營運資金缺乏，醫療目的超過百分之九十五、其他社會參與僅有少數，共乘比例偏低、運能有待提升。

（三十三）本院林委員鴻池，就現行的廢棄物清理法為民國 63 年制定至今，其中第 9 條之條文尚未經過任何檢討與修正，本席在地方已接獲多件民眾陳情，也向地方環保局深入了解後發現，廢棄物清理法第 9 條當初的立法目的，應是為了防止廢棄物被惡意傾倒的問題，但似乎矯枉過正、包含太廣，確實有部分不合情理之處，若嚴格執行更可能有過於干涉民眾自由之嫌。在實務上，許多小型工程公司或室內裝修業者，礙於服務客戶與成本考量，都會將少部分的垃圾或土石方清運乾淨，可能將其看似廢棄物的碎材料載回加以利用，也可能將垃圾帶回自己的工廠囤積，等到一定數量時，再請環保清潔公司來一併載運。而許多民眾以及資源回收業者，也會自行載運這些看似廢棄物的資源回收品，載運到資源回收場來交易，但以法規條文觀之，這些日常行為都變成了違法行為。鑑此，建請行政院環保署，針對廢棄物清理法第 9 條，應重新檢討實務的適用性，並提出檢討與修正方案，以免限制了守法民眾的自由，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、依廢棄物清理法第 9 條規定，只要用車輛載運廢棄物、剩餘土石方等，都需要準備載明所載運廢棄物之產生源及處理地點的證明文件，以備執行機關於公私立場所攔檢時查驗。
- 二、在條文中所提到之廢棄物的定義，現指的是廢棄物清理法第 2 條中所訂定，一般廢棄物及事業廢棄物，事業廢棄物又包含一般事業廢棄物、有害事業廢棄物等所有廢棄物，如此的定義更將一般資源回收物包含在其中。