

- 一、根據「道路交通安全規則」第 88 條第 2 項規定：「機器腳踏車駕駛人及附載座人應依下列規定配戴安全帽」，除頭圍過大者，可事先報備登記外，其餘駕駛人及附載座人皆必須配戴安全帽。
- 二、近期新北市因朱市長關心幼童安全，要求對載送兒童的交通工具進行檢查，相關單位為維護兒童安全並避免意外傷害，即對家長接送幼童時，應為幼童配戴安全帽一事，加強宣導和取締。
- 三、但陸續接到家長陳情，並非不願意讓孩子配戴安全帽，而是找不到適當的安全帽可以戴，市售安全帽頭圍，最小僅為 50CM，對於五歲以下而言，普遍都偏大，導致兒童根本沒有安全帽可以戴，就算勉強戴了，因過於寬鬆，也無法確實保障安全。
- 四、過去數年，此類問題已經反映多時，一旦發生機車事故，兒童遭受的傷害是更嚴重而且直接的，兒童機車事故死亡率更是成人的 1.25 倍。
- 五、因我國騎乘機車的人數眾多，許多小家庭亦以機車作為代步工具，接送孩子上下課，相關問題也已反映多年，爰此，本席要求，政府相關單位應盡速對此提出改善方案，以確實保障幼童乘車安全。

(九) 本院林委員世嘉，鑑於近日油電價雙漲，引發廣大民怨，尤以經濟部所屬國營事業單位—台灣中油股份有限公司調漲油價，引發國內民生物價隨之上漲，針對中油公司油價調漲問題，本席與本黨團以多次要求經濟部與台灣中油公司，暫凍油價調漲，需先針對中油公司內部結構成本問題檢討，在此，本席針對台灣中油股份有限公司內部問題，尤其董事長朱少華外傳與下游廠商運承工程興業股份公司有不正當之特殊關係，特此向行政院提出質詢。

說明：

- 一、要求台灣中油公司董事長朱少華說明，與運承工程興業股份公司負責人曾若荷之關係，再者，說明 91 年 9 月 17 日，曾若荷陪同朱少華（時任中油副總經理）及朱少華妻子同遊新加坡，當時旅費與住宿費等所有費用，由誰買單？（如附件一）
- 二、「二號三號及四號單點繫泊浮筒漏油偵測系統採購案」標案，運承工程以三十九萬九千八百四十美元得標後，曾若荷隨即透過「TOP OVERSEAS LTD」公司向美國原廠「Inter Ocean Systems Inc」批貨，價格僅十四萬六千一百三十七美元，利潤高達二十五萬三千七百零三美元（約八百三十七萬元台幣）。請說明高額利潤有無查核採購過程不法？（附件三）
- 三、要求台灣中油股份有限公司提供及說明，與運承工程興業股份公司所有業務往來之資料（本席所掌握資料，如附件二），如參與台灣中油公司投標案件、得標案件底價金額、決標

金額等。

四、運承工程興業股份公司為 SBM 公司（SBM OFFSHORE SERVICE INC）的台灣代理，要求台灣中油公司提供且說明與 SBM 公司所有業務往來之資料。

（所附附件逕送行政院）

（十）本院丁委員守中，針就政府在民國 97-101 年為分散能源，落實節能減碳，所推動號召計程車響應「油氣雙燃料（LPG）推廣計畫」，包含補助新購或改裝雙料車，穩定油、氣價差，氣價每公升補助 2 元，設置 150 座加氣站，以及雙料車達成 15 萬輛等具體目標。然經濟部逕以「油電雙燃料車成長未如預期」斷然停止該推廣計畫，加氣站之設置亦未達一定數量，更無法達致規模經濟效益，促使該推廣計畫完全跳票。且中止該計畫無異本末倒置，更將嚴重影響 2.2 萬輛已更換油電雙燃料車之民眾及計程司機權益，此舉是否證明中油公司已失信於民？據查，日本 LPG 車近 30 萬輛，加氣站 1,900 座；在韓國 LPG 車超過 242 萬輛，加氣站 1,589 座；在香港，計程車已全數改為 LPG 車，加氣站也有 58 座。然而我國目前僅有 40 餘座加氣站、油氣雙燃料車也只有 2 萬 2 千輛，嚴重落後其他國家。本席強烈要求「LPG 推廣計畫」應繼續貫徹，行政院更應針就中止該計畫之決策慎重考慮，且應對政策之失敗負起全責，並追究相關人員責任，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、針就政府在民國 97-101 年為分散能源，落實節能減碳，所推動號召計程車響應「油氣雙燃料（LPG）推廣計畫」，包含補助新購或改裝雙料車，穩定油、氣價差，氣價每公升補助 2 元，設置 150 座加氣站，以及雙料車達成 15 萬輛等具體目標。
- 二、然經濟部逕以「油電雙燃料車成長未如預期」斷然停止該推廣計畫，加氣站之設置亦未達一定數量，更無法達致規模經濟效益，促使該推廣計畫完全跳票。且中止該計畫無異本末倒置，更將嚴重影響 2.2 萬輛已更換油電雙燃料車之民眾及計程司機權益，此舉是否證明中油公司已失信於民？
- 三、本席強烈要求「LPG 推廣計畫」應繼續貫徹，行政院更應針就中止該計畫之決策慎重考慮，且應對政策之失敗負起全責，並追究相關人員責任。特向行政院提出書面質詢。

（十一）本院江委員惠貞，鑒於油電雙漲，就是勞工薪水沒漲！全國有