

出質詢。

說明：

- 一、近年環保及健康意識高漲，自行車騎乘逐漸從單純的運動，融入日常生活，也進一步擴大騎車的族群，帶動騎乘的風氣，自行車騎乘人口已超過 1 千萬。然而或因未遵守交通規則或騎乘禮儀不足，自行車車禍卻也逐年升高。以台北市為例，近三年來共發生 3,032 件自行車車禍。常見的肇因為任意跨越雙黃線、逆向行駛、闖紅燈等。斑馬線、騎樓亦時有與行人爭道的自行車駕駛人，不僅危害行人安全行走的權益，也增加造成彼此傷害的風險。
- 二、目前我國並未強制自行車駕駛人需戴安全帽，惟自行車車禍中有 6 成以上騎士頭部受到傷害。根據美國研究發現，在時速 24 公里的撞擊下，配戴符合標準的自行車安全帽，大約可吸收九成以上的衝擊力，讓傷害保持在人體可以承受的範圍內。且安全帽亦可保護臉部降低外傷風險；又於黑夜或光線不明時，若自行車騎士未開啟前後車燈，對於同樣行駛於馬路上的汽車駕駛或騎士顯有辨識其動向之困難，日前於立法院初審通過《交通道路管理條例》草案，強制自行車駕駛人夜騎時需開啟車燈，在法案正式執行前，應加強宣導現有自行車加裝車燈，並使相關通路完備，以避免法案正式執行後，民眾因不知如何配合而受罰。
- 三、爰此，建請行政院相關單位，加強推廣駕駛人於騎乘自行車時安全帽的使用，宣導自行車禮儀，並研議新出廠自行車將車燈作為標準配備，以維護交通安全、保障行人權益。

（三十九）本院吳委員育昇，針對日前勞委會提出「明師高徒」補助計畫，透過「師徒制」傳承專業技藝及經驗，希望吸引有志青年投入。然而，除了勞委會所發布之新聞稿，專責執行此項計畫的勞委會職業訓練局網站上，對於該項計畫並未有完整說明及對雇主的規範、學徒的保障等，對於學徒學習成效亦未有把關，恐有「假師承技藝之名，行職業媒合之實」，而目的只在於掩飾青年高失業率。對此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、行政院勞委會為了提升青年就業率，推動「明師高徒計畫」，透過師徒制度傳承工作經驗及專業技術，提升 18 歲到 29 歲青年的就業力。該項計畫補助師傅每教授一名徒弟每月可獲補助 5,000 元，每一名徒弟接受訓練每月可獲 10,000 元補助。該計畫明列 25 大職類，多以傳統產業為主，也有寵物美容師、視覺藝術設計等新興產業。然而勞委會職訓局網頁上，對於該項計畫補助辦法、雇主規範、學徒保障、學習成效等均無相關配套措施，不禁讓

人懷疑，勞委會職訓局為了掩飾青年高失業率，淪為人力銀行。

- 二、「師徒制」是台灣傳統產業起飛，一項重要因素。來自偏鄉的年輕孩子，獨自到城市工作，身上沒有錢也沒有棲身之所，有些雇主以免費提供食宿吸引學徒，「師徒制」可謂撐起了台灣傳統產業，也讓這些寶貴的技術得以流傳。過去勞工權益並不受重視，為了生計，學徒必須忍受工時長、薪水不高的待遇，但今非昔比。曾有一名學徒，被迫用「學徒」名義不斷超時工作，向勞委會檢舉卻得到「學徒是學生，不受勞基法保障」的回覆；且該項計畫僅補助學徒每月 10,000 元，遠低於最低工資，再加上物價指數不斷攀升，對於青年的幫助微乎其微。
- 三、勞委會提撥就業安定基金，藉由「師徒制」名義，提供青年職業選擇機會，一旦經由該項管道媒合成功，其「主僱關係」理當成立，雇主應當接受政府規範，提供合理的就業環境，並且每月應檢視學習成果，以期真正達到傳承技藝、扶植傳統產業及降低青年失業率之目的；另外如雇主和學徒之間產生糾紛，勞委會也應提供正常管道，勿以「學徒不受勞基法保障」敷衍了事。
- 四、本席以為，勞委會職訓局應以「提升勞工就業力」為己任，而非自甘墮落成為人力銀行，政府如有心扶植傳統產業及青年就業，希望能把錢花在刀口上，建議勞委會與相關單位儘速提出成效評估及配套措施，否則應立即修正甚或停止該項計畫，也避免有不肖雇主假借「學徒」名義剝削勞工，降低就業環境品質。

（四十）本院吳委員育昇，有鑑於行政院因應組織再造之需，未來行政院新組織架構將從 37 個二級機關調整為 29 個。現行大陸地區專業人士來臺從事專業活動之案件審查目的事業主管機關，理應一併檢討因應。例如：大陸地區體育專業人士來台審查，現行為體委會審查，應調整為教育部審查（體育署）。除此之外，因應兩岸交流互動增溫，現行 25 類大陸地區專業人士分類，已無法有效因應兩岸交流實務，造成部分大陸地區專業人士申請來臺案件，因無確切目的事業主管機關而不予審查受理，造成我國邀請單位舉辦交流活動處處受限。綜上，行政院應會同各目的事業主管機關檢討「大陸地區專業人士來臺從事專業活動邀請單位及應備具之申請文件表」，以符未來行政院組織再造及兩岸交流之需，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、行政院組織法明定自 101 年 1 月 1 日開始施行，目前配合組改法案進度，將逐步由 37 個部會精簡為 29 個，14 部 8 會 1 行 1 院 2 總處及 3 獨立機關。