

，況且我國講習內容有一些已不太合乎現實潮流，實有修改之必要。

二、美國的教育機構皆會開授駕駛人再教育課程，值得我國教育及交通主管機關推動交通安全教育之參考，目前我國高中、大學、學院、教育機構等皆有開授在職進修課程。事實上可以鼓勵他們開授類似道安講習課程或駕駛人再教育課程，邀請學者專家講授「車輛保養、肇事預防、肇事現場處理、交通法規」等，對一般駕駛人較實用之課程，政府對於這些課程應該給予補貼，如此也可以達到駕駛人再教育之功能。

（四十八）本院羅委員淑蕾，鑒於南韓渡輪「歲月號」4 月 16 日上午失事後兩小時就沉沒，引發民眾對於搭乘客輪的安全疑慮。國外專家分析指，這類可裝載貨物與乘客的滾裝客船，艙內支柱很少，導致重心不穩，抗沉性較差。國內專家質疑該船可能沒有做隔水艙，或是有隔水艙但出狀況。航港局雖配合交通部（交通事業管理小組）組成船舶安全檢查督檢小組，不定期赴國內各水域抽查載客船舶之安全設備及是否有超載等違反航行安全管理事項，但是實務上這些渡輪隔水艙艙門都未緊閉，經常開著方便輪船上不同區域的人員進出，一旦發生意外要關閉艙門通常已太晚。各地航務中心每年抽查三次左右，無法確保船舶適航。爰此，政府須提升未來對船舶臨檢比率至 20%以上，對不合格船舶加強抽驗，並且提高違反規定的罰則，務必以最高標準確保乘客安全，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國內具類似規模南韓「歲月號」之島際交通客輪，目前計有 5 艘，分別為臺馬輪（基隆—馬祖，載客 500 人）、臺華輪（高雄—馬公，載客 1,150 人）、合富快輪（基隆—馬祖，載客 442 人）、麗娜輪（短期蘇澳—花蓮不定期航線，載客 774 人）、臺閩之星（已發航行許可證書、尚未正式營運，載客 905 人）。
- 二、依船舶法，主管機關每年應 1 次定期檢查，5 年 1 次特檢及不定期臨檢，但交通部每年對船舶的臨時檢查比率才 6%，不到 1 成，令人憂心。
- 三、渡輪的危險性出事率，比飛機大太多了，又不檢驗補強！簡直置人命於度外！

（四十九）本院羅委員淑蕾，鑒於台灣女性癌症中，乳癌的發生率及死亡率一直高居首位。近二十年來，乳癌發生率年年攀升，許