

WTO 的無歧視要求，而是在競爭依舊公平、本外國一視同仁的前提下，調整採購案規劃的心態，納入更多的產業發展思維。

- 七、首先，採購機關未必（或沒有意識到）負責產業發展議題，設計標案時就不容易有此種考量。這需要產業發展主管機關更積極的協調遊說工作。其次，即便採購機關有此認識，仍需要法規有明確授權，且能由上而下的給予前線同仁明確指示，並建立責任分擔機制，否則買現貨可能比較快、比較低價，因為從研發開始規劃既耗時又價高，恐怕不會有採購人員願意冒著被糾舉的風險推動此事。

（五十八）本院許委員淑華，針對南韓爆發「中東呼吸症候群冠狀病毒感染症（MERS-CoV）」疫情，確診及死亡病例一再上升，但也已出現第一例痊癒病例。根據衛福部掌握的訊息，MERS 傳染力恐較「嚴重急性呼吸系統綜合症（SARS）」更強，。要求政府和民眾應嚴陣以待，徹底防制疫情再犯。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、二〇一二年九月，世界衛生組織即已公布第一起 MERS 病例，當時病毒是從一名四十三歲的沙烏地阿拉伯肺炎病人的痰液分離出來。根據衛福部疾病管制署公布的訊息，這種病毒傳播途徑不明，首發案例可能接觸或吸入患病駱駝的飛沫或分泌物而感染。南韓媒體則揭露，南韓首發病例的醫院門把等處檢出病毒，空調或許是病毒傳播途徑。
- 二、另根據中華民國防疫學會理事長王任賢觀察，即使短時間接觸醫療看護、病人及其家人、交通工具共乘者，都有可能感染 MERS。這種播方式意味 MERS 會發生群聚感染，而且傳染力更高於 SARS。前衛生署長李明亮也強調，南韓疫情顯示 MERS 病毒傳染度很高，甚至比二〇〇三年爆發的 SARS 還厲害。
- 三、面對疫情發生及後續防治，政府與醫療單位的作為絕對是關鍵。南韓疫情 MERS 於五月二十日爆發確診首例，被感染者是一名從沙烏地阿拉伯旅遊回來的六十八歲的男子，由於政府和醫療單位第一時間警覺性不足，以致隨著疫情傳播而遭隔離的人數迅速擴張，至六月二日已達七百五十五人，六月五日更增至一千八百二十人。截至目前，確診病例已增為五十例，其中四人死亡。
- 四、以南韓 MERS 確診病例地理分布而言，有三十例集中在京畿道平澤市聖母醫院，北部的首爾、中南部的忠清南道、大田廣域市、南部的全羅北道也都各有病例，甚至境外輸出到中國大陸。從隔離人數及確診病例地理分布來看，其擴散的時間和地點可謂又快又廣。
- 五、然而，南韓總統朴槿惠遲至六月三日才召開聯合緊急會議，南韓政府也遲不公布收治確診病患的醫院，不但延誤防疫先機，甚至陷民眾於迷霧中。另一方面，南韓一名曾與確診病

患接觸的醫生出現疑似症狀之後，竟還出席一千五百人的大型社區活動，事後這名醫生更成為確診病例。這名醫生辯稱出席活動時尚未確診，但這種輕忽態度殊不可取。

六、二〇〇三年三月到七月，台灣為 SARS 付出慘痛的代價，面對此次南韓疫情早已採取嚴密監控措施。馬總統日前召開國安會議聽取各部會防疫因應作為，強調「料敵從寬、禦敵從嚴」防疫鐵律。不少醫療衛生單位則已進行防治演練，顯示台灣已啟動防疫機制。但防疫應做得滴水不漏，一旦出現漏洞恐就一發不可收拾，切勿自恃已有準備而大意失荊州。

七、民眾更要做好自我防疫，尤其是台韓旅遊往來熱絡，入出境把關至為重要。在此波疫情尚未解除之前，民眾應避免前往南韓和中東地區，如果必須前往，返台後出現發燒等不適症狀，應立即通報免費防疫專線「一九二二」，做好自主管理。政府、醫療單位及民間都能提高警覺，切實按照防疫程序運作，相信可以阻絕 MERS 入侵。

（五十九）本院許委員淑華，鑒於交通部和教育部終於共同合作以積極的作為推動客運公車進入大學校園，期望透過優質公共運輸服務來吸引騎乘摩托車的大學生，達到降低摩托車肇事傷亡率的目標。道路交通安全一直是全民關切的問題，交通事故帶來死亡與傷殘的社會代價已成為公共健康重大挑戰。我們期許能有更好的配套措施，將校園公共運輸服務品質提升、落實摩托車管理和交通安全改善等措施形成完整配套計畫，讓我們未來國家棟樑能在「推」、「拉」的整合策略下，願意移轉使用公共運輸和綠色交通，做出益己又利他的行為。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部和教育部終於共同合作以積極的作為推動客運公車進入大學校園，期望透過優質公共運輸服務來吸引騎乘摩托車的大學生，達到降低摩托車肇事傷亡率的目標。該「大專院校公車進校園專案小組」首先以較偏遠地區的十四所大學為改善示範案例，在中央、地方政府、客運管理機關和學校共同合作，並經過現有客運路線的調整或新闢路線的規劃，實質改善這些大學的聯外公共運輸服務。該項專案立意極佳，規劃推動與路線調整或新闢的做法亦屬正確，值得予以高度肯定。然而，對於能否達到摩托車運具移轉使用客運公車的目標、能否帶動該示範和其他地區通學行為的改變，則需要更多的配套措施與宣導計畫。
- 二、由交通部統計資料顯示，二〇一四年十八至二十四歲車禍事故死亡人數中，機車事故之死亡率高達八成，而平均每周就有三點五名大學生因車禍而往生、有三五〇位大學生因車禍而受傷，這些在國家未來棟樑身上的悲慘數字不僅令人驚恐、嘆息，實質上也對於個人、家庭、乃至整個國家社會都是巨大損失。運用優質公共運輸服務來吸引大學生的立意固然