

目。不管是個人活動或結伴同行，都要考慮考量安全性、經濟性及方便性，以及是否有益身心、紓解壓力及培養潛能。教師與家長也應隨時關心輔導，提醒孩子們隨時注意自身安全，度過平安、充實又快樂的暑假。

（五十九）本院許委員淑華，針對為了解決國內大學太多和少子化的問題，教育部積極規劃高教創新轉型方案，重點包括高階人才躍升（解決退場學校的師資問題）、退場學校輔導（解決退場學校的校地使用問題）、學校典範重塑（解決大學競爭力不足、彈性不足的問題），和大學合作與合併（解決大學數目太多的問題）。教育部應該已經了解高等教育崩解的問題，要求更應積極解決高教的危機和問題。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、為了解決國內大學太多和少子化的問題，教育部積極規劃高教創新轉型方案，重點包括高階人才躍升（解決退場學校的師資問題）、退場學校輔導（解決退場學校的校地使用問題）、學校典範重塑（解決大學競爭力不足、彈性不足的問題），和大學合作與合併（解決大學數目太多的問題）。這些方案顯示教育部了解高等教育崩解的問題迫在眉睫，積極任事想要在大學走投無路的狀態下提供一盞明燈，用心良苦和可敬可佩，只是這樣是否真的能解決高教的危機和問題？
- 二、高教的問題可分成私立大學和公立大學兩部分，私立大學面對的是少子化招生不足，以致學費不足以支撐學校的運作，導致要退場的問題。他們要的不是退場輔導，他們要的是彈性的學雜費政策，彈性的招生策略和方案，彈性的學術和行政架構，彈性的教職員工薪水制度，這些幾乎都不在方案中，顯示教育部對這些管制是不會放手的。
- 三、對於公立大學或許沒有立即的退場問題，但還是要面對國家經費不足和生員逐漸減少的問題，他們要的除了私立大學所要的各種彈性之外，更重要的是彈性的用人制度、彈性的會計制度、有權有責權責相符的行政主管制度，可惜教育部的方案沒有觸及公立大學的人事和會計制度，沒有改革校務會議和教評會等制度，這樣公立大學是很難創新轉型的。
- 四、再來既然私立大學沒學生要退場，誰願意去併私立大學？利基動機何在？除非有校舍土地再利用和商業化的好處，而這在法律上和道德上都還有很多困難要克服。至於公公併的好處何在？不能減少教職員工，沒有減少學生，變成多個校區增加經營成本，除了少了一個校長和大學數目少一個，對於高教的問題並沒有實質的幫助。
- 五、就已久被詬病的學費政策而言，國家花在國立大學的學生的經費一般而言多於私立大學的學生，但國立大學的學費卻只有私立的一半，再加上實施已久的多元入學制度，造成社經

地位低的家庭小孩念貴的私立大學，有錢人的小孩反而念便宜的公立大學，高等教育做為社會階級流動的重要工具的功能不僅消失，反而變成貧窮家庭的緊箍咒，永世不得翻身。

- 六、學費問題已存在好幾十年，大家一直都在疾呼改革，但就是無法有所進展，反而因教育的改革讓教育的不平等現象更加嚴重。所以我們很敬佩教育部願意面對少子化的問題提出解決方案，不過既然已經事情嚴重，就應該真的放大學一條生路，除了管制大學不要是學店之外，其他應該都放手讓大學自己想辦法，兒孫自有兒孫福，做為父母的教育部要真的放手，而不是用更多的辦法或方案來幫大學想出路，否則大學只會愈來愈不爭氣，社會只會愈來愈不公平而已。

（六十）本院許委員淑華，針對交通部有鑒於國內道路交通事故死傷事件中機車族比例高達七成五，已著手增修「車輛安全檢測基準」，而類似的交通先進技術與管理法規亦應同步推動，其中最基本的傷亡肇事分類，應仿效全球交通安全模範國家制度，統合交通部、內政部與衛福部共同進行改革，讓「技術應用成效」、「肇事因果關係」、「大數據分析」形成良性循環，這才能真正提升道路交通安全。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、交通部有鑒於國內道路交通事故死傷事件中機車族比例高達七成五，已著手增修「車輛安全檢測基準」，未來新出廠機車將強制安裝 ABS 防鎖死煞車系統或 CBS 前後連動煞車系統，預計二〇一九年起陸續上路。該項改革係參酌歐盟法規，而依瑞典十年實施類似措施的統計分析發現，機車死亡人數與受傷件數在實施前後各降低了四成二與三成四，顯現極大的效益。因此，我們對於該項新的措施給予高度肯定，但期望交通部能儘速落實，並能對於其他軟硬體措施能同時推動，以更積極的態度來降低機車肇事風險、提升安全行車環境。
- 二、全台現有一千三百七十二萬輛機車，依交通部統計，二〇一四年道路交通事故死傷三十三萬人，其中車禍死亡人數七成五、共二十五萬人來自機車，而依公共衛生部門資料分析發現，死亡人數確有逐漸下降趨勢，但重殘與受傷人數卻逐年上升。因此，參考歐盟法規強制機車加裝 ABS 或 CBS，可減少機車緊急煞車發生打滑或翻車意外，降低傷亡風險。既然國外證實其能減少四成死亡人數、三成受傷人數，那就應該加速研擬配套措施、早日落實，否則讓原本可以透過良好法規獲得保障的騎士發生意外而傷亡，這實在是「怠惰職守、未善盡管理之責」。若干過去倡議重型機車上路的民意代表，此次亦打著為機車族省錢的論調為機車族「請命」，殊不知他們又如同過去倡議重型機車路權一樣，讓一般機車族陷入高肇事風險。事實上，該先進技術需花費三千元至萬元提升安全的代價，可以視為過去