

要節日包括春節、端午節、中秋節等三大節慶，元宵節、清明節、中元節、七夕等傳統節日舉行的迎媽祖、鹽水蜂炮、東港燒王船、頭城搶孤等民俗慶典，多緣自鄭成功時期的漢族移民。臺灣的許多飲食文化也都是舶來品，例如我們常講的「便當」、「黑輪」、「天婦羅」等，實際上來自日本語。相關例子比比皆是，顯示臺灣社會寓多元於一統的文化特性。也因為這些文化早已成為臺灣文化的一部分，缺少了就无法構成臺灣文化的整體性。

四、但不可諱言，來自不同地域的移民，和不同時期引進的文化，雖讓臺灣成為名副其實的文化寶島；但回顧歷史，這些寶貴資產卻是歷代住民細心呵護的結果。畢竟文化的異質性，很容易導致族群的衝突。荷、西、日的殖民統治，曾引發漢人與原住民的反抗，即使是臺灣早期來自大陸的經濟移民，也曾發生不同族群的衝突，包括漢人與原住民的衝突，以及漢人間的閩、客衝突。這提醒我們，文化的接觸存在雙面性，異質文化若能成功融合，就是社會的資產；若產生衝突，就會變成社會負擔。

五、這種對不同價值的尊重，既是民主政治運作的主要精神，對促進社會和諧也很重要。據勞動部統計，臺灣目前有 57 萬外籍移工；外籍與大陸新娘人數亦達 23 萬人。以臺灣 2300 萬人口計算，約每 30 位生活在這塊土地上的人，就有 1 位是外籍或大陸人士。這些人對於我國經濟和社會發展，具有很大的貢獻，但因生活習俗的不同，難免產生一些爭議。如何處理這些爭議，顯然非常重要。部分美歐國家因為無法有效化解族群爭議，導致族群對立和排外情緒，進而動搖社會穩定。相較之下，我國的應對方式人道許多，例如台鐵此次貼心規劃開齋節動線；臺北市政府也在 228 紀念公園舉辦活動分散人潮。這些措施，化解了來往車站旅客的不便，讓怨事變美事，就此而言，我國足堪國際典範。

六、新移民及外籍移工導入的異地文化，不僅是虛擬的文化資產，也可轉換為實際的經濟產值。近年來，文化創意產業在全球各地如雨後春筍般地展開，包括澳洲、紐西蘭、歐洲諸國、日本、韓國及中國大陸等，都在全力推動文創產業。我國在民國 98 年將文化創意列為 6 大關鍵新興產業之一，異國文化的適時注入，將增添我國文創產業的動能。除此之外，新移民及外籍移工也可作為我國經濟擴張的推手，我國正極力爭取加入《跨太平洋夥伴協定》（TPP）和《區域全面經濟夥伴協定》（RCEP），且有意搶搭中國大陸主導的「一帶一路」和「亞投行」列車。這些跨國和跨區域的經濟藍圖，東南亞都是重要組成元素。我國經濟南向發展為必然趨勢，在此情形下，大量來自東南亞的外籍移工和移民，無論在語言、文化和制度上，都能提供我國有利的競爭工具。

七、自由民主與開放社會特質，孕育了我國百花齊放的多元文化色彩。臺北車站萬人歡度開齋節，只不過是我國多元社會的一個縮影和窗口，它體現出臺灣社會的包容力，也展現全球在地化的成果。這是我國得之不易的資產，也是面向國際的最大競爭優勢，相信只要懷抱「海內存知己，天涯若比鄰」情懷，這棵多元文化巨樹，就會繼續開枝散葉、開花結果。

（七十七）本院許委員淑華，針對國道交通事故造成六死一傷的重大傷亡，真是令全國民眾感覺難過，尤其往生者都是正開始在社

會各界發光發熱的年輕人，這重大傷亡不僅是他們家庭的沉痛傷害、一輩子的不捨，更是國家社會的重大損失。本席要求，交通監理、警政執法單位檢討此「重大交通事故」的同時，更需要在工程、管理、法規、與組織等方面進行全面的檢討，並正視道路交通安全對於台灣的重大影響，積極展開必要作為。同時，行政院應提高道路交通安全督導會報層級，結合交通、警政、教育、公共衛生、醫療、科技以及城鄉發展等機構展開全民提升交通安全行動。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道交通事故造成六死一傷的重大傷亡，真是令全國民眾感覺難過，尤其往生者都是正開始在社會各界發光發熱的年輕人，這重大傷亡不僅是他們家庭的沉痛傷害、一輩子的不捨，更是國家社會的重大損失。我們交通監理、警政執法單位檢討此「重大交通事故」的同時，更需要在工程、管理、法規、與組織等方面進行全面的檢討，並正視道路交通安全對於台灣的重大影響，積極展開必要作為。
- 二、台灣每年車禍傷亡超過三十三萬人，其中死亡超過四千人、而重殘超過五萬人，經濟損失為超過一百六十億美元，約為國民生產毛額（GDP）的百分之三點一，對於社會國家生產力影響可謂巨大。聯合國與世界衛生組織有鑒於各類意外傷亡事件中，因交通事故死亡每年高達一百三十萬人，若沒有積極作為，在二〇三〇年全球因車禍死亡人數將攀升至二百四十萬人，為意外死亡排行的第三位。因此，在二〇一一年，聯合國、世界衛生組織與許多國際學、協會就積極呼籲各國政府重視交通安全問題，並在各國啟動「二〇二〇交通安全黃金十年計畫」，期能結合「車輛技術」、「公共運輸」、「道路設計」、「駕駛教育」、「智慧科技」、「動態執法」等跨部門合作讓全球每年因車禍喪生人數在二〇二〇年能夠達到減半目標！日本、美國、英國、澳洲與歐盟的國家更積極整合公、私部門力量，推動交通安全的全民運動。日本早在三十年前就在不同階段由首相親自推動道路交通計畫，讓日本的道路交通肇事率、傷亡率以及因酒駕傷亡人數大幅降低，日本政府在組織改造、道路工程、執法作為及車輛工程方面的執行計畫，已經成為開發中國家的典範。本次全球黃金十年交通安全計畫，日本更喊出「零死亡（ZeroFatality）」目標：在二〇二〇年沒有民眾因為交通事故而死亡。日本政府系統化的提升道路交通安全作為，實在是台灣和其他國家學習的典範。
- 三、道路交通安全牽涉人、路三大要素，而本次國道的重大車禍突顯了台灣監理制度對各類駕駛人與用路人的教育與執法觀念都有大幅改善的空間。此外，由交通部主持、涵括內政、教育部門的跨部會道路交通安全組織，未能發揮規劃、協調、指揮、執行交通安全改善計

畫的積極功能，亦為台灣無法如日本明顯提升交通安全的主要原因之一。此外，交通部公路總局結合交通與醫療專業的駕駛人醫學諮詢委員會僅為任務編組，未能發揮功能，路政司主管依法應參加保險研發中心跨部會會議，結合道路安全風險管理與保險制度來引導提升安全駕駛行為，但仍缺乏整合積極作為，這些都是我們痛定思痛、應該整體納入道安改革的課題。

（七十八）本院許委員淑華，針對天氣高溫潮濕，台灣又進入登革熱流行期，根據國外研究，噴灑化學藥劑會使病媒蚊產生抗藥性，防治效果不如預期，國內如果要繼續推動噴藥防治登革熱，應盡可能減少劑量與縮小範圍，同時注意對環境可能造成的影響。防疫單位應要求民眾，隨時清除家戶周圍的積水容器，對於營建工地與回收業者也要加強巡查，以免出現防疫漏洞。防疫視同作戰，如果有人不願配合，應依法重罰，不容存有僥倖心理。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、天氣高溫潮濕，台灣又進入登革熱流行期，衛福部疾管局日前公布登革熱疫情，今年至今已累計一百九十五例，其中大部分發生在高雄市，台南市則在一週內大增十六例，顯示南部疫情有升溫危機。噴藥雖是防治登革熱手段之一，但有造成環境二度污染疑慮，根本解決之道在於全民配合，徹底清除積水容器，避免成為病媒蚊溫床。
- 二、去年台灣登革熱疫情創下歷年最高峰，病例總計一萬五千七百三十二例，其中高雄市多達一萬五千零四十三例，占全國總病例數百分之九十五以上，鄰近的台南市、屏東縣，也各有一百七十五例與二百二十八例。監察院認為高雄市政府有病媒蚊密度調查預警失靈、社區病媒蚊孳生源清除動員不力、人員專業不足等疏失，導致登革熱疫情失控，對高雄市政府提出糾正。
- 三、根據統計，截至本月十五日止，高雄市本土登革熱一百四十五例，境外移入二十二例，近一週分別在楠梓區興昌里及仁武區烏林里各確診一例本土登革熱個案，疫情分析顯示仁武、大樹及鳥松等地區有登革熱病毒流竄。台南市迄今也出現四十二例本土登革熱，分別是北區二十三例、安南區十一例，由於上週新增病例大部分集中在台南市，疫情發展頗令人憂心。
- 四、台灣在二次世界大戰前，公共衛生未上軌道，曾多次出現登革熱大流行，一九四二年那一次最嚴重，當時全台六百萬人口，有六分之五遭到感染。當時登革熱稱為「天狗熱」或「斷骨熱」，可見疫情嚴重之一斑。光復後，政府與民眾共同努力推動防疫，登革熱疫情逐漸控制，但零星病例仍時有所見，加上國內外旅行、商務往來頻繁，境外移入病例很難抑