

環境與品質，也讓教師淘汰有更為公平與客觀之審查機制，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、將教師評鑑納教師法已為社會共識，然而教師評鑑之項目、方式、程序、評鑑結果之運用及其他相關配套措施。修法重點，也是所有教師所關心的面向，主管機關應本著為求修法更為周延、減少爭議及擴大各方參與討論之心，儘速召開公聽會，以研擬更為健全的教師法修正配套子法，讓評鑑流程達到透明化、公平化，一方面維護學生受教權，一方面也讓教師有更為公平與客觀之審查機制。
- 二、現存教師會乃民國八十四年教師法完成立法後，開始成立之教師組織，運作近十多年來，在維護教師專業尊嚴與專業自主權、參與教育問題、協議教師聘約及聘約準則等重大任務頗多貢獻，然此次修法卻因教師可已取得組工會之權利，傾向於將教師會虛設化，並刪除其任務，引發教師團體的疑慮。
- 三、教師工時入法的問題，也同樣引發教師團體與家長團體齊聲反對，不但和教育主管機關及家長團體一向所主張教師為責任制的觀念相違，也引發一連串問題，如寒暑假是否要固定工時工作、加班是否有加班費等諸多問題。

（六十四）本院陳委員唐山，為國內遊覽車事故頻傳，大客車之行車安全攸關公共利益，亟應正視。按，大客車載運人數眾多，不論公共汽車或遊覽車翻覆均易釀成重大悲劇，爰建請政府檢討相關法規，全面提升車體打造及出廠測試之安全規範，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、統計指出，近兩年已發生五十三件遊覽車事故，造成嚴重傷亡，鑒於遊覽車事故率偏高，損及我國觀光形象，監察院爰於 2011 年 4 月、2012 年 7 月提案糾正交通部，惟日前新竹縣尖石鄉又發生多人死傷之墜谷事件，顯見相關安全規範之落實已刻不容緩。
- 二、大客車之組合分為底盤、車身結構及內部裝置，係由車體廠打造車身結構並組裝座椅、電視架、行旅架等內部裝置，目前交通部以 R66 車輛安全法規認證大客車之車身結構，車內座椅之強度雖經安全認證，但車體廠組合座椅之介面不夠安全，組合設計又有缺失。甚者，座椅安全之認證係採電腦模擬車輛翻覆，未將座椅及乘客重量之承載設計於結構中，導致車輛翻覆時座椅與乘客被拋出車外，而脫落之座椅未被拋出者，亦將反覆撞擊車內乘客，增加傷亡機率。
- 三、觀諸歷次遊覽車翻覆後車頂掀開、座椅脫落之情形，車體打造及內部裝置顯有極大改善空

間，現行《車輛型式安全審驗管理辦法》及《車輛安全檢測基準》將檢測方法分為整車翻覆試驗、車身段翻覆試驗、車身段模擬靜態負載試驗、依據零組件試驗之模擬靜態計算、電腦模擬整車翻覆試驗五種，且係由申請者任選一種檢測方法。由於大客車均採電腦模擬，未能確實檢測出翻覆、撞擊造成之傷害程度，從而政策若能引導民間提升安全規範，明定整車或車身段翻覆之認證方式，車體廠必將強固底盤、車頂、座椅等裝置，進而保障乘客之生命安全。

四、綜上所陳，現行大客車之安全檢測標準過低，人員乘坐其內，即身處不確定之危險狀態，若發生翻覆性之事故，勢將造成嚴重傷亡，為保障人民之生命安全，唯有採行積極作為，始能有效降低傷亡率。爰建議：

- (一)政府應全面檢討全國危險路段，區分行駛車輛之類型，舉凡不適合大、中型車輛行駛之路段，即應嚴格執法，禁止駛入。
- (二)嚴格監督車體打造及內部裝置之結構強度，針對發生事故時較脆弱之結構（車頂掀開、座椅脫落等情形）制定更高標準，同型號之大客車未通過車體結構等安全檢查者，不得出廠。
- (三)為降低事故之傷亡率，交通部應修正任選檢測方法之規定，明定同型號之車體應打造一部模型車進行整車翻覆試驗（或車身段翻覆試驗），並對民間之試驗成本酌予補助。
- (四)新竹縣尖石鄉翻覆之 ISUZU 同型巴士屢次發生事故，政府應即調查全國現有數並檢測其安全性，檢查結果若不宜載客者，政府應輔導業者轉作他用，或以價購、抵稅等方式鼓勵報廢。
- (五)台灣屬多山地形，政府應參照山岳國家道路行駛之安全規範，全面檢討相關法規，俾降低行車危險。

（六十五）本院呂委員玉玲，鑑於交通部高速鐵路工程局辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」三重至中壢路段 A8 車站專用區土地開發案，將「信賴保護原則」及「保障土地所有權人既有權益」張冠李戴，執意與財團法人長庚紀念醫院及亞朔開發股份有限公司辦理聯合開發，不僅明顯違背大眾捷運法第 7 條禁止與民間團體聯合辦理之規定，而且多次違背交通部要求其依法行事之函文，並使政府喪失選擇更有利投資人之機會，核有重大違失；又交通部身為大眾捷運法之中央主管機關及高鐵局之上級督導機關，既知該局未依法令規定辦理本開發案，卻未善盡監督管理職責，即時採取有效措施制止，據此，特向行政院提出質詢。