

校機關，並應建立嚴謹之財務處分及後續調查研究補強機制。
爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、科技部補助學術研究經費年約 2 百億元，參據 100 年度至 104 年度科技部補助學校機關從事學術研究之相關數據，以專題研究計畫加計國家型科技計畫補助金額為基準之前 10 大執行機構，每年度經費合計介於 97 億餘元至 99 億餘元，占此補助計畫總經費之 53%至 55%。其中國立台灣大學、國立成功大學及中央研究院各年度均名列前 3 名，上述 3 大執行機構補助經費合計近總經費之 3 成，造成補助資源集中於特定學校機關之現象。
- 二、監察院 101 年度糾正案指出，「98 至 100 年國科會補助計畫主持人同一期間擔任 5 件以上（含 5 件）計畫者，各有 50 人、28 人及 5 人」。雖經監察院糾正後，101 年度起單一主持人之計畫件數並無超過五件之情形，但仍有補助資源集中於部分主持人之情事。參據 101 年度至 104 年度單一計畫主持人計畫件數之人數分布情形，4 年內平均仍有 1.7%之主持人主持 3 件以上計畫，逾行政院委託研究計畫要點之原則性 2 件計畫限制。
- 三、參據 100 年度至 104 年度審議認定違反學術倫理之 73 件中，僅有 5 件被處分回部分或全部補助經費，計 165 萬 6 千元，占補助經費之 1.3%。補助研究計畫追回經費多僅為研究生主持費，未檢討其他經費用途之用之合理性與必要性，徒耗政府資源且研究產出恐無貢獻，因此財務處分之追回經費及後續補強機制有待檢討。
- 四、科技部對違反學術倫理行為類型之判定標準並未明確界定，僅原則性列出各違反行為類型有嚴重影響該部審查判斷或資源分配公正之虞者，即違反學術倫理，然違反行為或影響效果到達何種程度才認定違反學術倫理，其判定標準並未明確界定。對於違反學術倫理之處分，應該訂定一致性之判斷原則及建立系統性資料庫，並且公開處分考量因素及處分結果。
- 五、科技部於 101 年 7 月放寬補助項目間之流用授權範圍，將原本流入 20%、流出 30%放寬至流入流出皆 50%，超過比例才需事先報告科技部核准。浮報、虛報情況看似立即改善，但監察院於 103 年 6 月 12 日糾正科技部補助研究計畫審查欠嚴謹，虛報、浮報情況嚴重經費報銷屢有不實情事，授權範圍有無過於寬鬆，允宜反思檢討。另科技部大幅授權學校或機關（構）認定經費之流用，允應課以相對監督之責任，俾權責相符。
- 六、專題研究計畫研究成果報告原則應於執行期滿後 3 個月內供立即公開查詢，惟多數計畫選擇延後公開，且延後趨勢亦趨明顯。此外，產學合作計畫研究成果報告原則上公開精簡報告，完整報告不予公開。因此，科技部應檢討研究成果報告公開方式之時效性及擴散性，俾利學術研究分享交流。

（一二六）本院許委員淑華，鑒於過去一個月幾乎每天都有酒駕肇禍的報導，除了汽機車自駕受害，多位機車騎士與行人亦受殃及

，亦有自行車騎士遭到計程車司機酒駕劇烈撞擊而身亡。上月初一位享譽國際的美國神經科學家，步行跨越仁愛路時，則遭專用道公車撞擊而往生。要求行政院責成所屬相關機關，對於酒駕實在應拿出更嚴厲的刑罰、更積極的作為，而對於其他有助於道路交通安全的各項配套措施也應快馬加鞭的提出整體配套措施，因為道路交通安全是基本人權，政府不能再漠視交通安全問題的嚴重性了。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、針對酒駕頻生、再犯率高達七成的問題，取締酒駕資料多已證實高額的罰金已無法遏止酒駕的發生，人們僥倖的心態仍然存在。因此，交通與警政單位應該積極推動訂定「酒駕連做法規」，對於餐廳、一起餐敘與同車共乘的友人，均有義務與責任防止酒駕發生，若未盡責規勸而遭取締、甚至發生車禍，也都應視為共犯負起刑責。日本的連坐法規實施，除了酒駕案件大幅減少百分之三十，更因而影響企業界自動形成「社會制裁」的力量，許多公司職員在有酒駕情事之後，一般都會要求「犯罪人」辭職。日本酒駕連做法律的實施不僅是在刑法上產生遏阻效果，也在道德上形成社會防範的力量，值得台灣儘速引用推動。
- 二、全球在推動節能減碳的政策下，行人、自行車等慢行交通的增加已是必然趨勢，而慢行交通與汽機車相關的交通事故亦隨之增加。因此，交通、工務、經濟、教育與警政等部門，也應針對道路設計、混合車流控制與管理、車輛偵測功能、交通執法與安全教育等方面進行全面檢討，以提出具體行動方案。世界衛生組織在二〇一五年底發佈的道路安全報告中亦明確分析原因、提出具體改善計畫，台灣應積極借鏡，融入我們對於弱勢用路人的管理規範，以及降低大型車輛、汽機車與慢行交通衝突的安全措施。此外，對於各類用路人的良性互動與路權觀念，亦應透過對各類車輛、自行車與行人的普遍教育與宣導，來提升交通安全觀念。
- 三、世界衛生組織與聯合國自二〇一一年即共同推動車禍身亡人數減半的十年活動，各國均配合設定目標、釐定分年、分期行動方案，希望逐步達到目標，而日本、瑞典更有「零車禍死亡」的積極標的。我國長年道安工作雖有一定成效，但每年車禍往生仍近四千人、受傷人數更是持續攀升超過三十六萬人，每年經濟損失超過百分之三點一七二 GDP 約五〇〇〇億新台幣。然而，我們不論中央政府或地方政府，從未積極響應聯合國與世界衛生組織基於公共衛生的呼籲，提出具體行動與世界同步來提升交通安全。究其原因，實為我們道安工作僅在交通部的層級太低，教育部長期漠視交通安全教育，而警政單位沒有交通警察局專責機構。行政院應拿出魄力，針對道安工程、教育、執法的機構組織面進行大刀闊斧的改革。