

案。

說明：

一、暑期第三學期的概念，在世界各國的教育體系中，正逐漸發酵。舉例而言，韓國京畿道的內洞國小，2014 年暑假就開設了「歷史中我們的文化」以及「我是文化外交官」的課程；老谷國小則是規劃出 15 個「情境教室」，教導韓紙工藝、創意魔術、Kpop 舞蹈結合花式跳繩、教育新聞討論、深化數學等多樣化的課程。這些課程內容都不是「考試」項目，然而卻是從學童的角度出發，透過高度參與的活動與實作，教導他們認識國家文化、啟發邏輯創意思考以及關心時事、表達自我。

二、馬總統曾在「2011 年全國原住民族行政會議」，拋出了「第三學期」的概念，利用寒暑假，讓學生接受民族文化教育，彌補正規學制內族群文化教育之不足。

三、目前「第三學期」制度在國教院的推動下，針對客語及閩南語族群，透過較為活潑的教學內容與方式，注入文化刺激和活力，進行試點教學，獲得不錯的成效；建議教育部應納入更多元的族群文化教學內容，朝「典範→複製→全面推動」的方向發展。

四、客家、閩南、原住民及新住民所擁有的語言與文化，是我們重要的文化資產，也是下一代在世界舞台發光的堅實基礎。透過第三學期之制度，將有助於實踐族群文化之教育，培養深具文化涵養與國際競爭力的下一代。

提案人：陳碧涵 陳鎮湘

連署人：陳淑慧 邱文彥 羅明才 徐少萍 鄭天財

蘇清泉 潘維剛 簡東明 呂學樟 顏寬恒

江惠貞 張嘉郡 廖正井 楊玉欣

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第十五案，請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。

陳賴委員士葆：（14 時 7 分）主席、各位同仁。本席等 12 人，查文化創意產業為當前政府大力推動的產業，102 年總產值高達七千餘億，其深具文化內涵與創造力，更象徵國家軟實力的具體展現。不過，文化產業最有發展潛力之一的國樂式微的危機頻現，例如：揚琴樂團長期因曲目缺乏，終致技藝及作品瀕臨失傳。事實上，九〇年代以後，國樂朝向所謂一元精英的模式發展，使其藝術資源分配公平性受到強烈地質疑，進而衍生當公資源不再豐富時，樂團如何形塑本土創造力之音樂內涵，以及表演藝術持續吸引新、舊群眾關注等問題。因此，有鑑於國樂藝術發展並非一蹴可幾，爰提案要求行政院及其相關單位，除了積極於培養國樂種籽傳習人外，更應致力於國樂藝術發展的轉化，使其與人們生活、商業密切結合，以建立國樂市場空間及藝師實際生存的「生息機制」。是否有當，敬請公決。

第十五案：

本院委員賴士葆等 12 人，查文化創意產業為當前政府大力推動的產業，102 年總產值高達七千餘億，其深具文化內涵與創造力，更象徵國家軟實力的具體展現。不過，文化產業最有發展潛力之一的國樂式微的危機頻現，例如：揚琴樂團長期因曲目缺乏，終致技藝及作品瀕臨失傳。事

實上，九〇年代以後，國樂朝向所謂一元精英的模式發展，使其藝術資源分配公平性受到質疑，進而衍生當公資源不再豐富時，樂團如何形塑本土創造力之音樂內涵，以及表演藝術持續吸引新、舊群眾關注等問題。因此，有鑑於國樂藝術發展並非一蹴可幾，爰提案要求行政院及其相關單位，除了積極於培養國樂種籽傳習人外，更應致力於國樂藝術發展的轉化，使其與人們生活、商業密切結合，以建立國樂市場空間及藝師實際生存的「生息機制」。是否有當，請公決案。

說明：六〇年代教育政策推行「一校一團」，國樂團在當時的時空下，得到滋養的空氣；大專院校設立「音樂系國樂組」、「音樂科國樂組」，都對國樂的發展，帶來強烈的影響；根據中華國樂學會於民國 74 年所作的統計，國樂社團已達 266 個，是最初時的 19 倍，可說是國樂社團最多的時期。爾後，九年一貫教育政策推行，使國樂培訓由課內變成課後、正規教育變為附屬音樂班，加上國內經濟不振影響，得以營運維生、具代表性之國樂社團屈指可數；更甚者國樂教育在高中以及研究所的缺乏，造成了國樂學子學習上的中斷以及進修上的困難。綜而論之，由於政府長期漠視國樂發展，導致從未實際解決傳統音樂教育的漏洞與缺失，更遑論傳統音樂教育的紮根。

提案人：賴士葆

連署人：楊玉欣 陳鎮湘 徐少萍 張嘉郡 簡東明

廖正井 詹凱臣 盧秀燕 曾巨威 李貴敏

江惠貞

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第十六案，請提案人江委員惠貞說明提案旨趣。

江委員惠貞：（14 時 8 分）主席、各位同仁。本席與楊委員玉欣、丁委員守中等 15 人，鑑於台灣有超過 1,500 萬台燃油機車，市場規模排名全球前十大，世界三大機車品牌，更以台灣為基地，拓展國際市場。此外，台灣國土小，比起大陸其他國家更適合續航力有限的電動機車，再加上國人環保意識抬頭，綠色產品接受度逐年提高。然第一期推廣計畫結束後，達成率連 20% 都不到，截至 2013 年底全台電動機車數量僅 2 萬 5,484 台，進度嚴重落後。究其原因，主要是車價昂貴，與燃油車相比較無競爭力，電池規格不一、充電困難。建請環保署與經濟部加速改裝共通規格電池車款送驗與認證流程，在共通電池電動車未上市前，延長目前使用非共通電池電動車補助期限，以鼓勵民眾購買電動機車。同時重新檢討設置電池交換站可行性，於三個月內提出具體充電設備建置方案。是否有當，敬請公決。

第十六案：

本院委員江惠貞、楊玉欣、丁守中等 15 人，鑑於台灣有超過 1,500 萬台燃油機車，市場規模排名全球前十大，世界三大機車品牌，更以台灣為基地，拓展國際市場。此外，台灣國土小，比起大陸國家更適合續航力有限的電動機車，再加上國人環保意識抬頭，綠色產品接受度逐年提高。綜合上述三理由，沒有任何國家比台灣更適合發展電動機車。然第一期推廣計畫結束後，達成率連 20% 都不到，截至 2013 年底全台電動機車數量僅 2 萬 5,484 台，進度嚴重落後。究其原