

進行第十三案，請提案人蔣委員乃辛說明提案旨趣。

蔣委員乃辛：（13 時 58 分）主席、各位同仁。本席與黃委員昭順等 16 人，針對梅姬颱風襲台，在各地造成許多校園災情，根據教育部最新統計，共有 1,416 所受災學校，其中受災學校數前三縣市為高雄市 192 所，臺南市 190 所，臺北市 164 所，災損金額初估 3 億餘元。為維護學生受教權益及校園安全，本席等要求行政院持續掌握學校受災狀況及清查實際災情，並提供後續重建復原之必要協助；專案全額補助受創學校重建與修繕。是否有當？敬請公決。

第十三案：

本院委員蔣乃辛、黃昭順等 16 人，針對梅姬颱風襲台，在各地造成許多校園災情，根據教育部最新統計，共有 1,416 所受災學校（受災學校數前三縣市，高雄市 192 校，臺南市 190 校，臺北市 164 校；另外總計有 30 所大專、156 所高中、72 所高職、252 所國中、816 所國小、83 所幼兒園、6 間館所及一間體育場館等），災損金額初估 3.03 億餘元（災損金額前四名：臺中市 7,077 萬元，高雄市 5,757 萬元，臺南市 3,300 萬元，臺北市 3,140 萬元）。為維護學生受教權益及校園安全，本席等要求行政院持續掌握學校受災狀況及清查實際災損，並提供後續重建復原之必要協助；專案全額補助受創學校重建與修繕。是否有當？請公決案。

提案人：蔣乃辛 黃昭順

連署人：許淑華 柯志恩 許毓仁 陳宜民 羅明才

王育敏 曾銘宗 楊鎮浚 林麗蟬 張麗善

徐榛蔚 鄭天財 孔文吉 簡東明

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。

進行第十四案，請提案人李委員昆澤說明提案旨趣。

李委員昆澤：（13 時 59 分）主席、各位同仁。本席等 17 人鑑於高雄大眾運輸系統的建置近年隨著捷運紅、橘線、環狀輕軌部分路段通車及未來鐵路地下化後增設的通勤車站而漸具路網的規模，惟相較於大台北的大眾運輸路網仍有相當差距，亦影響高雄民眾使用大眾運輸之意願，日前高雄市政府已提出輕軌都會延伸環線之可行性研究報告，對於整體大眾運輸路網的串連具有重要地位，為利後續工程之推動，爰此，要求行政院儘速核定前揭可行性研究報告。是否有當？敬請公決。

第十四案：

本院委員李昆澤等 17 人，鑑於高雄大眾運輸系統的建置近年隨著捷運紅、橘線、環狀輕軌部分路段通車及未來鐵路地下化後增設的通勤車站而漸具路網的規模，惟相較於大台北的大眾運輸路網仍有相當差距，亦影響到高雄民眾使用大眾運輸之意願，日前高雄市政府已提出輕軌都會延伸環線之可行性研究報告，對於整體大眾運輸路網的串連具有重要地位，為利後續工程之推動，爰此，要求行政院儘速核定前揭可行性研究報告。是否有當？請公決案。

說明：

一、高雄的大眾運輸系統目前有捷運紅、橘兩線，環狀輕軌捷運第一階段部分目前也已通車至 C8 站，預定年底通車至 C14 站，第二階段路網日前也已完成統包工程簽約，預定 108 年完工

。加上鐵路地下化工程完工後，高雄市的軌道大眾運輸系統已具備基礎輪廓。

二、惟相較於大台北的軌道大眾運輸系統，高雄仍有相當差距，而大眾運輸路網的密集度與民眾的使用意願密切相關，目前高雄市積極推展輕軌路網，提高軌道系統之覆蓋率，改善高雄以汽、機車為主要運輸工具之運輸環境，降低大量汽、機車所衍生之噪音、空氣污染、肇事等問題，實是提升高雄都市發展的重要手段。

三、目前高雄市政府規劃推動「都會延伸環線路網」，包含一環兩連結，分別是都會延伸環線路廊、鳳山本館連結線路廊及民族高鐵連結線路廊，串連三民、左營、鳳山、鳥松地區，途經許多重要的文教、商場、醫院等據點，並與捷運、環狀輕軌及台鐵互相串連，形成綿密的大眾運輸路網，對於提升大眾運輸的便利性與城市景觀的改造具有關鍵性的地位。

四、高雄市政府已於今年 9 月 2 日函送「高雄都會區大眾捷運系統都會延伸環線（一環及二連結）建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」至交通部，為利後續工程推動，爰此，要求交通部儘速完成審查並報行政院核定。

提案人：李昆澤

連署人：劉世芳 尤美女 吳焜裕 蔡培慧 蕭美琴

鍾孔炤 高志鵬 鄭運鵬 葉宜津 吳思瑤

林俊憲 蔡適應 姚文智 周春米 楊 曜

莊瑞雄

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，請提案人盧委員秀燕說明提案旨趣。（不在場）盧委員不在場，本案暫不予處理。

進行第十六案，請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。

賴委員士葆：（14 時 1 分）主席、各位同仁。本席等 14 人臨時提案，根據警政署 103 年統計指出，大型車肇事 A1 類交通死亡事故發生 23 件 23 人，占整體死亡事故的 20.9%。仔細研究原因，主要是因為大型車視野較高，形成車輛近側的視野盲點區，在轉彎時容易造成較大的「內輪差」和危險；此時若有系統能夠「主動」提供示警的功能，就能避免事故的發生。有鑑於此，爰提案要求行政院及其相關單位，在三個月內儘速修正「車輛安全檢測基準」，將盲點偵測系統強制作為大型車輛的標準配備，以大幅提高車輛行車安全。是否有當？敬請公決。

第十六案：

本院委員賴士葆等 14 人，據警政署 103 年統計指出，大型車肇事 A1 類交通死亡事故發生 23 件 23 人，占整體死亡事故的 20.9%。究其因，大型車因視野較高，形成車輛近側的視野盲點區，同時因軸距長，在轉彎時容易造成較大的「內輪差」，機車或行人在行進時往往疏忽這些區域內的可能危害；然而，此時若有系統能「主動」提供車輛近側之駕駛者視線盲點區內有物體存在的警示，就能避免事故發生。有鑑於加裝錄影與警示設備並無技術難度，且為使大型車司機在轉彎時可觀察車後動態，並提醒司機危險區域內有人車進入，爰提案要求行政院及其相關單位，應於三個月內儘速修正「車輛安全檢測基準」，將盲點偵測系統強制作為大型車輛的標準配備