

三、本席認為，只要是學校聘用的人員，無論是專任教師、兼職教師亦或者是行政人員、工友等人，學校皆有全面清查是否有性侵前科之責任，而學校社團的指導老師雖非正職，亦需納入清查，以減少校園性侵。

四、此外，本席主張，教育部對於性別平等觀念應更落實於學生與家長間，對於學生身體之自主權應明白予以宣導，亦應加強設置校園之求助及輔導機制，建構出完善的預防機制，至上而下全力防範此類型案件再度發生。

(九十) 本院江委員惠貞，針對國內計程車普遍採用街道巡迴的營業模式，並以隨招隨停的方式讓乘客上下車，不僅填補了大眾運輸於路線規劃外之不足，也能夠免除營運時間之限制。然而，過多的空車在街道上逡巡穿梭、臨招臨停來尋找乘客，不僅造成路人的困擾，也讓交通意外肇事機率為之大增，若在尖峰時段、路段，更容易使得交通阻塞，影響車流順暢。而近來，將計程車招呼站之設置納入都市規劃的一環已為趨勢，不僅可改善交通亂象、順暢車流，更可大幅降低因計程車隨意靠邊臨停所產生之交通意外。本席建請行政院交通部、內政部、公路局及相關單位，針對計程車招呼站的概念，召集相關學者、專家，研議以納入都市整體規劃的方向，將計程車招呼站擴大設置，並提出相關建議，以期有效運用道路資源，疏通交通亂象，保障民眾行的權益，特向行政院提出質詢。

說明：

一、根據行政院交通部統計，至 101 年 4 月底止，計程車營業登記數量已達 8 萬 6,971 輛，光台北市、新北市就有約 5.3 萬輛，在人稠地狹的市區內，幾乎隨處可見計程車蹤影。然而隨招隨停的營業模式，不僅讓計程車司機於行車之際必須分心去注意路邊有無欲乘車之民眾，突然的路邊臨停更常常是車禍肇事的元兇。

二、近來，將計程車招呼站納入都市計劃的概念已是趨勢，國內外也有相關論文文獻可供研究、參考。檢視目前我國狀況，雖地方政府已有針對相關地點各自設立計程車招呼站，如：火車站、捷運站、飯店等，但是招呼站據點太過零散且缺乏地區性整體規劃，使用率往往不高，且對紓解交通亂象、整合道路資源更是毫無幫助。

三、本席要求第一、建請行政院交通部、內政部、公路局及相關單位，針對設立計程車招呼站的概念，召集相關學者、專家，研議以納入都市整體規劃的方向，對計程車招呼站擴大設置進行討論。第二、儘速提出相關參考建議，並邀集地方機關共同討論，朝招呼站整體化、地區化、便利化的方向努力，以期能有效運用道路資源，避免交通亂象，更能降低肇事

機率，保障民眾行的權益。

(九十一) 本院江委員惠貞，針對 8 月 1 日起，4 歲以下幼童乘坐小客車，必需在後座加裝兒童安全座椅，否則開罰，但日前有家長抱怨，家裡有三個幼童，小轎車後座無法同時容納三張安全座椅，打電話到交通部道安會詢問，對方卻告訴他目前沒有解套方式，必須依法執行。本席請行政院交通部研議是否有解套方案，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、在 8 月 1 日開始，4 歲以下幼童搭車沒坐安全座椅將開罰，有民眾抱怨，打電話問交通部道安會，車子放不下三張座椅，道安會人員卻叫他換大一點的車。交通部道安會人員：「在解套方法還沒出來前，可能要請你們針對那個安全座椅的形式，或者針對車輛來調整，也就是說換一台比較大的車。」
- 二、交通部道安會表示，最近的確接到許多家長詢問，後座無法同時使用三張安全座椅，但目前還在研擬解套方式，只能先建議家長車內只放二張安全座椅，讓年紀比較大的孩子繫安全帶就好，如果遇到警方臨檢，可以依照客觀事實「有可能」不會開罰。但若如此，當初的立法意旨是保護 4 歲以下之孩童，若能恣意放寬，是否會使孩童遭受到不利益，且只是表示「有可能」不開罰，那不就是淪為警察恣意判斷的工具？
- 三、本席認為第一，若交通部認為有三位 4 歲以下孩童的家庭，若只是在客觀事實上無法加裝三個兒童安座椅，又安全無虞的話，是否得研議修法讓此類家庭可以不罰。第二，若認為還是有安全上的疑慮，交通部必須給予補助，讓民眾減輕負擔，也才能符合我國提升生育率的政策方向。第三，若在新法上路前還無解套方案，那請訂立內部的裁罰準則，使此類的家庭不會遭受到不利益，給予免罰，不宜以「有可能」不開罰為回應，才不會使民眾有權益受損，也符合提升生育率的國家政策的方向。

(九十二) 本院江委員惠貞，針對我國油價上漲，油價自四月二日一次調漲後，就連九次調降，外界質疑是中油錯估情勢，帶動萬物齊漲。中油公司昨天表示，影響國際油價變動的因素錯綜複雜，非簡單選項，該說明並無法完全解決民眾之疑惑。本席認為行政院更應主動說明，使民眾瞭解當初實施政策之原因，避免民眾對於政府產生不信任感，特向行政院提出質詢。