

的調查發現：台灣兒童平均每天觀看 2.3 小時電視，因而學到了許多錯誤的觀念；2006 年的調查發現：超過 6 成的兒童看不懂新聞內容，而且新聞經常引發孩子不好的感受，還有三分之一的兒童不喜歡看政論節目。兒福聯盟的研究也指出：超過四分之一的兒童對電視新聞播放的車禍和凶殺畫面感到噁心。過去幾年中華人權協會的兒童人權調查也顯示，在連續多年的調查之中，兒童免受媒體網路侵害這個項目的得分經常都是最低，直到 2014 年指標仍未改善。

- 四、台灣自詡文明進步，社會卻長期忽視兒童的傳播基本人權，漠不關心兒童透過電視新聞認識世界的需要，甚至坐視不顧兒童在觀看低品質電視新聞時的痛苦。人人都知道兒童是國家未來主人翁，但台灣現在的主人翁在過去數十年中，卻從不在意未來的主人翁們，究竟是如何在這樣的電視新聞環境下，形塑出扭曲的世界觀。如果這就是我們對待未來主人翁的態度，難怪國家越來越陷入困境及空轉。
- 五、傳播媒體對於兒童的成長極具重要性，「兒童權利公約」第 17 條強調：「締約國確知傳播媒體之重要功能，故應確保兒童可以從國內與國際各種不同來源獲得資訊與資料，尤其是為了提升兒童的社會、精神與道德以及其身心健康的資訊與資料。」同條又具體要求各國應該傳播在社會與文化方面有益於兒童的資訊及資料；鼓勵不同文化、國家之資訊及資料的產製、交流與傳播合作；鼓勵兒童讀物之出版與流通；鼓勵傳播媒體對少數族群或原住民兒童予以特別關注。
- 六、「兒童電視憲章」也提出 15 項兒童傳播權利，包括：兒童對於電視的觀點應該被傾聽和尊重；兒童節目應該諮詢兒童，有時兒童可以協助製作節目；兒童應該享有新聞等類型節目；各年齡兒童都應該有專屬的節目，並且在他們能夠收視的時間播放等等。
- 七、歐洲許多國家早在 1970 年代就開始投入製作兒童電視新聞，而且是每一天都安排定時播出。英國 BBC 歷史最久，也享盛名，其他國家如荷蘭、德國、芬蘭、丹麥、瑞典、挪威、波蘭以及挪威等，都早已投入產製優質的兒童電視新聞；除了歐洲，美國與日本也都值得借鏡。
- 八、這些兒童電視新聞絕大多數是各國公共電視產製，內容絕不幼稚，反而豐富有趣，甚至直播總理與兒童針對國家政策的對話，因此往往成為頗受喜愛的教育和語言學習教材。
- 九、反觀台灣，主流電視台長期忽略兒童新聞固不待言，連公共電視原先僅有的兒童新聞資訊節目「少年哈週刊」也早已停產多年，居然成為沒有兒童新聞的公共電視。
- 十、真正重視兒童的社會，才能成為文明且進步的社會。期待台灣晉升成一個關心兒童權益、讓兒童得享傳播人權的社會，進而讓兒童得以在優質新聞中健康長成新世代的主體，從而帶領台灣邁向新的境界。

(四十九) 本院許委員淑華，鑒於因應杜鵑強烈颱風來襲，公共運輸相關單位皆有所謂「應變計畫」，但絕大部分都是消極「列車停駛計畫」的宣布，而未能充分考量民眾在連續假期的收假

交通需求與颱風登陸時間，而提出更佳、更完整緊急調度計畫，值得交通部門進一步思考以民為本的輸運計畫。因此，交通部門在持續添購先進的車輛、興建新型車站等硬體設施，也必須要在軟體服務方面有更上一層樓的積極作為。現有乘客購票與定位資訊所形成的大數據，就是交通部門可以妥善應用以提出創新服務、應變計畫、並提升決策品質的重要依據。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、因應杜鵑強烈颱風來襲，公共運輸相關單位皆有所謂「應變計畫」，但絕大部分都是消極「列車停駛計畫」的宣布，而未能充分考量民眾在連續假期的收假交通需求與颱風登陸時間，而提出更佳、更完整緊急調度計畫，值得交通部門進一步思考以民為本的輸運計畫。此外，北部主要地方政府宣布是否繼續停班停課的決策，除了考量颱風影響的時間因素外，也應該權衡長假返鄉民眾自全台返北的空間因素、道路與公共運輸受強颱影響之輸運能量，儘早做出停班停課的決定。
- 二、首先，對於交通部台灣鐵路管理局九月二十八日上午九時三十分發布緊急通告，提出列車行駛計畫，但公布之「行駛計畫」全部都是消極的「停駛計畫」，例如：台北—花蓮—台東間之東部幹線上下行十時起停駛，而西部幹線北上十六時、南下十七時起停駛，高雄—台東間南迴線上下行十八時起停駛。另外，阿里山森林鐵路二十八日全日停駛，而平溪、深澳、內灣、六家、集集、沙崙等支線十七時起停駛。高鐵公司亦是基於行車安全因素，宣布十五時為「停駛」時間，民眾搶搭返鄉人潮擠爆車站。事實上，我們台鐵與高鐵可以基於民眾在長假返鄉所需，根據原本購票和預訂的起訖資訊，在氣象單位宣布颱風陸上警報的同時，就提出加開班車的應變計畫，並透過中央應變中心、各種媒體與社群網站等方式宣布緊急應變的「輸運計畫」，讓民眾能提前從容返鄉，這才是現代化客運服務業應該有的表現。二十八日整天民眾形容搭台鐵像是逃難，而高鐵車站更是亂成一團，完全沒有服務品質可言。
- 三、其次，此次颱風的停班停課決策的時機也是值得商榷，主要在於決策考量的因素改變了。過去各地方政府是基於颱風強度、影響時空範圍，以及考量對於市民上下班與上下課的安全，而進行全盤考量進行決策。但這次碰到長假，許多民眾因道路狀況和公共運輸停駛而無法安全返鄉，因而如北北基等地方政府決策必須將過去著眼在臺北都會通勤通學民眾的安全，擴展到思考民眾需由全台返回北部的實際情況。更何況台鐵、高鐵以及大部分公路客運必須要在二十九日中午以後才能陸續恢復正常營運。因此，北北基的市長們若能深入考量這些變化因素，其「停班停課」的決策時機應該是儘可能提前，也讓返鄉民眾們能夠有更多的時間因應與規劃。

四、杜鵑強颱碰到中秋連假收假日，吹得交通大亂。公共運輸應變計畫僅能基於行車安全而消極的宣布「停駛計畫」，這樣完全不及格的應變計畫無法滿足民眾需求，也顯示公共運輸服務仍有極大改善空間。因此，交通部門持續添購先進的車輛、興建新型車站等硬體設施，也必須要在軟體服務方面有更上一層樓的積極作為。現有乘客購票與定位資訊所形成的大數據，就是交通部門可以妥善應用以提出創新服務、應變計畫、並提升決策品質的重要依據。台灣長期城鄉差距與就業機會等因素，民眾利用長假返家已為常態，而此次中秋節連假碰到強颱，也凸顯公共運輸服務提升的方向，以及對於颱風停班停課的決策影響，值得我們公共運輸主管部門和地方政府未來施政與決策的參考。

(五十) 本院許委員淑華，鑒於近年來由於政府財政困難，社會安全與經濟發展等各項施政目標必須競用有限資源，政府於辦理社會福利給付時，本應秉持公平及正義之原則，訂定公平合理之排富機制，避免逕以身分別作為給付劃分依據，務將有限資源用在最需要者。又政府對民眾所得及資產調查之掌握未臻完善，而有降低公平性之疑慮，倘若資產調查又存在多套評估標準，除更易使民眾誤解補助之合理性外，亦使執行機關須重複辦理資格審查作業而浪費行政資源，爰行政院應儘速整合各項補助之收入及資產調查規定，以降低行政成本並提高執行效益。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：如案由。

(五十一) 本院許委員淑華，針對 105 年度營利事業所得稅、綜合所得稅及證券交易稅未依據經濟成長率及景氣變動因素推估，又受全球經濟衰退影響，經濟成長率恐有下滑之虞，且資本市場資金恐受國內產業外移影響而減少，屆時稅收恐因過於樂觀而高估，建請行政院應依景氣變動及產業發展等因素覈實推估經濟情勢並注意稅課收入之收取情形，俾兼顧歲入預算編列之準確性及中央政府財政之健全性。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：如案由。