

三、上開「選情資料庫」僅於各地檢署辦理選舉查察工作始加以建置，均由各地檢署依照法令自行管理，本部未曾也無從向各地檢署調取相關資料。

(十) 行政院函送魏委員明谷就研議提高肥料及稻穀收購價格的補貼問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 4 月 30 日院臺專字第 1010026253 號)
(立法院函 編號：8-1-8-543)

魏委員就研議提高肥料及稻穀收購價格的補貼問題所提質詢，經交據本院農業委員會查復如下：

- 一、國內化學肥料全年需求量約 102 萬公噸，其中台肥公司供應量約佔 7 成，餘 3 成由中石化、興農、寶民、宏衡等其他民營廠商供應。由於國內所需製肥原物料均仰賴進口，肥料生產成本受國際原物料行情漲跌影響極大，93 年 9 月至 97 年 5 月間，肥料價格採取「凍漲」措施，但 96 年、97 年初國際原物料價格大幅上漲，民營廠商不堪虧損致停止進口或生產肥料，台肥公司雖配合政策全量生產供應，惟產能極限也不足以因應農民各種用肥需求，導致發生 97 年上半年缺肥、搶肥危機。
- 二、為反映國際原物料行情，確保肥料供應，本院農委會於 97 年 5 月邀集學者、農會、會計、統計等專家，組成「肥料價格審議小組」，每月依國際原物料行情，按計價公式審議肥料出廠價格，機制運作 4 年多來，肥料供應穩定，98 年國際肥料原物料價格下跌，即依該計價機制調降國內肥料價格，並優先調降農民負擔。近年來由於國際原物料價格持續上漲，累計尿素漲幅 59%，液氨漲幅 24%，另磷肥及鉀肥亦分別上漲 39%及 34%，反映原物料成本，本（101）年 3 月份同樣依該計價機制調整國內肥料價格。
- 三、為減輕農民用肥負擔，政府自 97 年 5 月起補貼原料成本漲幅之 70%，累計 4 年來已投入肥料補貼經費 150 億元，目前尚有 11 種肥料持續補貼中，每包肥料政府補貼 88 元至 277 元不等，整體補貼漲幅比例達 90%。經補貼後國內肥料價格均較鄰近國家大陸、日本便宜，以尿素為例，國內農民購肥價格每公噸 9,850 元，約僅日本價格 23,332 元之 4 成，與尿素生產國大陸價格 10,082 元相當；複合肥料（以 43 號複肥為例）國內售價每公噸 9,700 元，為日本價格 35,570 元之 3 成，為大陸價格 12,808 元之 7 成。
- 四、另本會於 100 年調整公糧稻穀收購價格時，除考量 97-99 年種稻生產成本增加幅度外，對於國際製肥原料價格與油價持續看漲等因素亦一併考量，爰提高各項公糧稻穀收購價格每公斤 3 元；另自 100 年 2 期作起補助農民繳交公糧所需烘乾、包裝及堆疊費每公斤乾穀 2 元，即農民繳交公糧稻穀，每公斤收益增加 5 元，平均每公頃收益增加約 3 萬元，有助於保障稻農實質收益。
- 五、本會辦理肥料補貼及稻穀收購所需經費係由農業發展基金編列支應，但該基金現有財源已不足，倘補貼再予提高，預算額度及基金財源恐無法負荷。未來宜視國際原物料行情及國內肥料價格變動，適度和緩調整補貼額度，同時由本會「合理化施肥輔導小組」全面輔導農民合理

化施肥，適量減少化學肥料用量及費用，兼顧生產收益及環境維護。

(十一) 行政院函送魏委員明谷就加拿大外交與國貿部針對臺灣的旅遊報告案所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 4 月 30 日院臺專字第 1010026254 號)

(立法院函 編號：8-1-8-544)

魏委員就加拿大外交與國貿部針對臺灣的旅遊報告案所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、加拿大該項報告係提供該國民眾赴海外活動時之國情介紹參考資料，報告涵蓋眾多國家，針對各國治安、交通、旅遊……等所述之提醒注意事項，非專述我國。另該旅遊報告針對交通事項，僅就遊客自行開車或騎機車予以建議，並未提及我國便捷的公共交通網絡，如環島鐵路、高速鐵路、捷運系統、公車，以及本部觀光局為便利外籍自由行旅客所推出之觀光巴士套裝行程暨臺灣好行接駁巴士。本部觀光局將本於發展永續及綠色觀光宗旨，持續改善與推出大眾交通旅遊產品，除製作「觀光巴士」與「臺灣好行」等產品之宣傳摺頁及網站擴大宣傳外，並透過各駐外辦事處鼓勵業者包裝產品及消費者多加利用。爾後將持續利用海外宣傳推廣機會，加強鼓勵國際旅客多多運用臺灣各式大眾交通系統，近距離體驗臺灣人情味之美。
- 二、關於指出國內市區交通擁塞、駕駛人不良駕駛習慣，建議應全面檢討目前道路交通安全規則與駕駛人安全宣導之執行成效問題：
 - (一)查為維護道路交通秩序及確保道路交通安全，現行各級道路管理機關透過交通工程設計或相關措施，採用「汽、機車分流」，（即「車種分流」或「空間分流」）及「人、車分流」，視道路交通組成、車流量大小及其幾何設計等條件，依據採行規劃之措施，以建立汽機車駕駛人、行人等正確路權觀念，俾提昇維護各類車輛駕駛人駕駛車輛行駛道路，或行人使用道路行之交通秩序及安全。
 - (二)此外，配合各階段社會環境發展所需道路交通秩序及安全管理之需要，本部已會同內政部警政署，透過交通管理法令修正加重重大惡性違規處罰，及即時裁罰與其他改善交通執法配套措施加強管理。另為提升車內乘客行車安全，業已修正實施小型車後座乘客應比照汽車駕駛人及前座乘客應繫安全帶，及於道路交通安全規則內增訂駕駛汽車時，禁止操作或觀看娛樂性顯示設備、禁止操作行車輔助顯示設備等規定，從近 5 年 A1 類交通事故死亡人數（A1 類係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故）統計資料顯示，已由 95 年之 3,140 人逐年下降至 100 年 2,037 人，足見本部與各縣市政府合作宣導教育，及推展各項防制交通事故，提昇交通安全及遏止駕駛人違規僥倖心之成效。
 - (三)交通安全之維護與促進有賴藉由交通工程、宣導、教育、執法等面向之共同努力，方能有效達成。本部除持續因應社會環境發展需要，檢討修正相關交通管理法令規定外，亦將持續與各地方政府通力合作由教育、工程及執法等各方面著手，研議規劃推動提升交通安全及事故防制之有效作為，並廣為利用電視、電子、廣播、平面媒體等各類方式，加強宣導交通安全觀念，以達「每年度降低事故死亡人數 2%」、「尊重路權，行車安全