

(七十九) 行政院函送李委員鴻鈞就計程車空車率問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 12 月 10 日院臺專字第 1020075342 號)
(立法院函 編號：8-4-12-512)

李委員就計程車空車率問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、本部近年為協助改善計程車產業環境，已進行一系列輔導措施，說明如下：

- (一)強化牌照管制作為：依據 87 年修正之「公路法」第 39 條之 1 規定，計程車牌照應依照縣市人口成長比例發放，公路主管機關除個人經營計程車客運業外，並無核發新增牌照，87 年至今平均每年以 1%至 2%之比率減量，累計已減量 22.5%，後續將依法強化計程車牌照管制作為。
- (二)推動計程車轉業大客車訓練：基於客運業者有招募駕駛之需求，臺北市、新北市等地方政府已陸續推動輔導計程車駕駛人轉業為大客車駕駛人之措施。
- (三)推動老舊計程車更新措施，並施以服務品質訓練：本（102）年度已補助 3,025 輛老舊計程車汰換為全新計程車（包括一般計程車 2,268 輛、油電混合計程車 412 輛、無障礙計程車 345 輛），以加強消費者安全保障，提升服務品質。依據本部對參加鼓勵老舊計程車更新措施之駕駛人進行問卷調查結果顯示，73.6%認為有助於提升營業收入。
- (四)開發計程車市場新需求：為協助計程車業界開發藍海市場，本部積極推動無障礙計程車服務，本（102）年度已核准 7 縣市，申請補助數量計 345 輛。
- (五)強化組織團體管理：將計程車派遣車隊納入管理，有助於改善營運效率，增進營運效能。依據前揭老舊計程車更新措施訓練調查結果，約有 55.7%的計程車駕駛人考慮於汰換為新車後加入車隊。
- (六)推動計程車共乘：增列計程車共乘服務申請規定，目前臺北市、宜蘭縣等地已陸續開辦計程車共乘營運服務。

二、另本部運輸研究所完成之「計程車市場課題評析與政策研究報告」中，已就市場從業人員、市場營運組織及市場經營環境等面向提出多項建議改革方案，其中短、中期方案包括：開發計程車市場新需求、推廣設置計程車排班站、重劃計程車營業區域、重新檢討空車額問題、落實駕駛人違規記點制度等，本部將就方案內容評估實施可行性，以有效降低計程車空車率。

(八十) 行政院函送邱委員志偉就公路總局規定國道客運業者應依法令規定行駛路線與上下客，法令規定太僵化、浪費時間又不能節能減碳，造成乘客、客運業者、政府三輸的局面乙事所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 12 月 10 日院臺專字第 1020075346 號)
(立法院函 編號：8-4-12-516)

邱委員鑒於公路總局規定國道客運業者應依法令規定行駛路線與上下客，法令規定太僵化、浪費時間又不能節能減碳，造成乘客、客運業者、政府三輸的局面所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、為期國道客運路線之健全穩定發展，及活化國道客運營運市場，本部公路總局於 102 年 7 月 17 日，提報公路汽車客運審議會第 125 次會議，同意針對「部分班次上下交流道」、「短端售票」及「縮駛（限同一行政區）」等三項營運爭議態樣，先行試辦，再做檢討。該局自 102 年 9 月 10 日起一個月內受理業者申請試辦，試辦期間為 1 年，計有 19 家國道客運業者、94 條路線提出申請，案經公路汽車客運審議會組成專案小組，陸續召開 6 次專案會議審查，並於 102 年 12 月 9 日提送公路汽車客運審議會確認後，公告實施。
- 二、另本部公路總局對於國道客運路權管理制度之檢討，已委託交通大學團隊進行「國道客運營運機制改革及服務品質提昇」專案研究，將由業者經營效率、乘客感受及市場秩序等層面探討，前述三項營運爭議態樣試辦成果，亦將作為交通大學研究團隊研議國道客運路權改善機制之研究基礎資料，預計於 103 年 9 月完成研究報告。本次試辦除了讓國道客運在部分公告班次可免下交流道外，試辦成效並將提供本部後續政策研擬之參考，以期政策之周延與推動順利。

（八十一）行政院函送葉委員津鈴就愛臺 12 建設計畫之執行成效乙案所
提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 102 年 12 月 10 日院臺專字第 1020075312 號）

（立法院函 編號：8-4-12-482）

貴委員針對愛臺 12 建設計畫之執行成效提出質詢一案，經交據本院經建會查復如下：

- 一、有關愛臺 12 建設至今年 8 月投入超過 2 兆 1 千億台幣，GDP 效益卻不到 1 兆 8 千億元，倒貼 3 千億元一節，基本上，名目投資金額與其誘發之實質 GDP，兩者經濟意義不同，無法直接比較。首先，名目投資金額需扣除土地款並經物價平減，換算為實質金額後，藉由總體計量模型才能估算出其對實質 GDP 之效益。98 至 101 年愛台 12 建設累計投資金額約 2.09 兆元，在扣除土地款並經物價平減後，實質金額應為 1.63 兆元。本會經總體計量模型評估，愛台 12 建設所產生的效益為累計 98 至 101 年實質 GDP 規模增加 1.79 兆元，高於累計投資的實質金額 1.63 兆元，並無倒貼情況。
- 二、其次，有關漁港之開發建設，為使政府投資發揮最大綜效，農委會已訂定重大公共建設計畫財務規劃審查作業要點，鼓勵以創新財源方式進行建設，並要求中央自辦部分財務自償率需達 30%，地方開發部分為 8%以上；另本會於審議漁港建設案時，亦要求漁業署及相關地方政府，對於漁港開發工作，應結合周邊地區產業發展特性及優勢條件，加強跨域加值之資源整合規劃，以避免投資浪費情事之發生。
- 三、為確保愛臺 12 建設目標效益之達成，行政院工程會業已依據「愛台 12 建設總體計畫」之管制考核內容，邀集相關部會擬定「推動管制作業計畫」並建立管控機制，按季彙整、檢核及協