

買入土地，但卻不積極開發，以此手法「養地」坐等地價上漲，以賺取價差。

- 三、面對工業土地炒作影響台商回台投資，政府應針對工業區內停歇業廠商，由區內服務中心收取公共設施維護費，並對停歇業一年的廠房，取消房屋稅與地價稅優惠政策，以遏止炒作工業區土地歪風。

（六十七）本院丁委員守中，針就交通部統計 101 年道路交通事故死亡人數共 2,040 人，而騎乘機車死亡人數 946 人，占 46%，其中重型機車死亡人數 850 人，占將近 9 成；而根據交通部過去統計資料顯示，550cc 以上大型重機每萬輛死亡率是普通重機與自用小客車的 4.2 倍及 3.4 倍，顯示大型重機肇事死亡率偏高，且今年 9 月機車內需市場在黃牌（251cc-550cc）機車銷量大增下，單月機車銷量突破 8 萬大關。鑑於重型機車肇事死亡率一直偏高，且政府又已開放黃牌機車行駛快速道路，本席要求政府應更加強宣導大型重機安全駕駛的觀念，也應研擬總量管制大型重機的可行方案，而非一味開放快速道路，甚至高速公路行駛大型重機，進而不斷炒熱重機市場，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據交通部統計，到今年 8 月底止，台灣地區機車數量共 14,939,081 輛，其中大型重機共 45,691 輛。另統計 101 年道路交通事故死亡人數共 2040 人，而騎乘機車死亡人數 946 人，占 46%，其中重型機車死亡人數 850 人，占將近 9 成，而根據交通部過去統計資料顯示，550cc 以上大型重機每萬輛死亡率是普通重機與自用小客車的 4.2 倍及 3.4 倍，顯示大型重機肇事死亡率偏高。
- 二、因政府已開放快速道路可行使黃牌（251cc-550cc）機車，今年 9 月機車內需市場在黃牌（251cc-550cc）機車銷量大增下，單月機車銷量已突破 8 萬大關。鑑於大型重機肇事死亡率偏高，政府除了應更加強宣導騎乘大型重機安全觀念之外，也應研擬總量管制大型重機的可行方案，而非一味開放快速道路或者高速公路行駛大型重機，進而不斷炒熱大型重機市場。

（六十八）本院丁委員守中，針對農保被保險人超過 145 萬 4 千人，然主計總處統計之農業就業人口卻僅 54 萬 4 千人，兩者相差近 1.67 倍，顯示「假農民」氾濫，且老農津貼請領資格寬鬆，103 年度發放老農津貼預算達 494 億元，相對 102 預算增加

35 億元，農委會應盡速修正老農津貼暫行條例，從嚴限制請領老農津貼資格，且應研議溯及既往之可行方案，以符公平原則，並與實際務農人口連結，以真正照顧長期務農之老農民，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、主計總處統計，近六年新增農民雖僅四千人，但過去三年每年農保新增投保人數三、四萬人，三年總計新增超過十二萬人，其中八十歲至八十九歲者每年仍有兩百多人新加入農保，甚至有九十四歲才開始當農民，其中加保年資未滿 1 年者計 1 萬 2,552 人，占總人數 3.60%；而加保年資未滿 15 年者合計有 15 萬 6,756 人，比率達 44.99%，加保年資 25 年以上者更僅有 2,089 人，只占 0.60%
- 二、依現制加入農保六個月，年滿六十五歲就可領老農津貼，所以很多人利用快六十五歲時加入農保，不到一年就可領，這些人有一萬五千多人，等於每年就有二十億元發給只當農夫不到一年的人。申請老農津貼時，主管機關未嚴格查證有無實際從事農業工作，農會會員僅需持有 0.1 公頃農地就可加保，非農會會員只需切結每年農業收入超過 1 萬 200 元，就可參加農保，在在顯示請領資格過於寬鬆。農委會應盡速修正老農津貼暫行條例，從嚴限制請領老農津貼資格，且應研議溯及既往之可行方案，以符公平原則，並與實際務農人口連結，以真正照顧長期務農之老農民，特向行政院提出質詢。

（六十九）本院丁委員守中，針就我國加入 WTO 後，糧食政策並未自由化，政府的糧食收購政策，仍停留在戰備存糧觀念，一方面政府保證收購數量高達三分之一之總稻米量，而米價又有天花板的上限限制，用釋出公糧，以量制價，而因為保證收購，部分農民就只重衡「量」，不重視米品質的提升，為提高利潤，就以進口低價米混充國產米，本席要求政府不應再照單全收，應研議限定收購之品種，利用政策手段提昇國產米的整體品質，公糧也應視市場所需的價格以及需要量釋出，避免繼續以量制價，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、農委會農糧署公布，超市常見的包裝米，市佔率達六、七成的三大品牌紛紛在高掛「台灣米」的袋子裡，混充了高達三成的越南米、泰國米。台灣從南到北各地農會的糧倉已堆積稻穀高達八十萬噸，不但是創下十年來的新高，也高於國內法定安全米存量約三十萬噸的三倍量。明明台灣稻米生產過剩，糧商卻拿進口米冒充。