

，總投資金額約新台幣 2,411 億元，增加就業逾 3.9 萬人。

(二)透過政府補助，鼓勵企業善盡社會責任

1. 經濟部推動「A+企業創新研發淬鍊計畫」及「產業升級創新平台輔導計畫」，促進參加計畫之企業為員工加薪。
2. 勞動部將企業加薪及縮短工時等員工福利照顧，納入最有利標採購之評分項目，以鼓勵企業善盡社會責任。

(三)透過社會對話及觀念宣導，強化獲利合理分配

1. 金融監督管理委員會督導臺灣證券交易所及證券櫃檯買賣中心，於 103 年 8 月底分別編製及公布「臺灣高薪 100 指數」及「薪酬 100 指數」，引導資金投注發放薪酬較高之上市公司，鼓勵企業重視員工薪酬。
2. 勞動部持續鼓勵及輔導事業單位將薪資議題納入團體協約或勞資會議，提高勞資間對勞工薪資隨企業利潤一同成長之共識。

(十一) 行政院函送邱委員志偉就應儘速重配資源，補足消防員執行勤務所需軟、硬體設備，作為消防員執行任務的基本保障問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014390 號)
(立法院函 編號：8-7-3-14)

邱委員就應儘速重配資源，補足消防員執行勤務所需軟、硬體設備，作為消防員執行任務的基本保障問題所提質詢，經交據內政部查復如下：

- 一、為持續協助地方政府儘速充實消防車輛裝備器材，業已訂定「精進消防車輛裝備 7 年長程計畫」，並奉行政院於 102 年 8 月 26 日核定，請各地方政府納入一般性基本設施補助指定辦理施政項目辦理，規劃於 104 至 110 年充實各式消防車輛及救生氣墊。另針對救災裝備器材需求部分，亦已研擬「精進消防救災裝備器材 4 年中程計畫」（草案）（將於 105 至 108 年間執行），規劃補助地方政府充實個人用救命器、熱顯像儀、空氣呼吸器、五用氣體偵測器、A 級防護衣、除污帳棚、化災處理車隨車裝備器材、急流用個人裝備、潛水裝備及救生艇等 10 項救災裝備器材，目前已完成上開中程計畫（草案），並於 104 年 1 月 9 日以台內消字第 1030820844 號函報行政院審查，並於 104 年 1 月 21 日交議國家發展委員會主辦審查計畫內容，後續該會將彙整中央相關機關意見後，簽報行政院核定。
- 二、另為協助強化地方政府消防機關救災人員安全及救援效能，經向行政院申請專案經費補助地方政府購置熱顯像儀 369 具、個人用救命器 2,702 具及五用氣體偵測器組 123 組 1 案，行政院業於 104 年 2 月 10 日函復同意，本案已於 104 年 2 月 25 日函知各直轄市、縣（市）政府辦理裝備器材購置事宜。同時，於 104 年 2 月 25 日亦將「補助直轄市、縣（市）政府辦理熱顯像儀與個人用救命器及五用氣體偵測器組裝備器材作業原則」函知各直轄市、縣（市）政府據以辦理本案裝備器材購置事宜；另並依「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」第 16 條規

定報請行政院備查。

(十二) 行政院函送李委員桐豪就鑑於汽車無人駕駛科技已逐漸成熟，但無人駕駛之肇事責任歸屬在各國亦為難題，我國政府也應著手進行相關政策及法規之研究問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014385 號)

(立法院函 編號：8-7-3-9)

李委員鑑於汽車無人駕駛科技已逐漸成熟，但無人駕駛之肇事責任歸屬在各國亦為難題，我國政府也應著手進行相關政策及法規之研究所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、無人駕駛車輛係目前國外許多車廠積極研發中的自動駕駛車輛，主要是透過車內的主動安全感測系統，連結車間（V2V）、車路間（V2I）等通訊技術，再對照地圖資訊給予車輛指令，包括國外谷歌（Google）等單位研發之自動駕駛車，目前都仍在研發測試階段，且需隨車配置 1 名安全駕駛，確保車輛系統出錯時能及時以人力介入控制，所以還不是技術成熟已經可直接上路行駛的車輛。
- 二、發展無人駕駛車輛不可或缺的主動安全感測系統，提供駕駛人行車輔助以降低車輛碰撞風險與防止事故意外，目前統稱為先進駕駛輔助系統（Advance-Driver Assistance System），概由停車輔助系統（Park-assist system）、夜視系統（Night-vision system）、車道偏離警示系統（Lane Departure Warning system）、前方碰撞預警系統（Forward Collision Warning system）、盲點偵測系統（Blind-spot Detection system）及自適性車距控制巡航系統（Adaptive Cruise Control system）等組成，未來無人駕駛車輛上路前其應特別符合之車輛安全法規，據瞭解聯合國 UN/ECE 車輛安全法規已有在討論研訂相關車輛安全法規中，國內車輛安全法規將配合 UN/ECE 車輛安全法規發展及國內需要適時調和導入。
- 三、影響無人駕駛車輛發展及普及的另一個關鍵因素在於交通法規，其中最容易引發爭議之處為「事故責任歸屬認定」問題，據瞭解德國汽車工業組織 2014 年間提出將無人駕駛車輛發展程序劃分為 6 階段，依自動駕駛化程度認定意外事故發生責任是由駕駛人或是車輛製造廠負擔，未來應是無人駕駛車輛上路前重要需討論議題。
- 四、據瞭解目前 VOLVO 及谷歌（Google）已有在瑞典哥德堡市及美國加州的一般道路上進行無人駕駛車輛測試，其他車廠尚在研發內部測試階段，本部將持續瞭解蒐集各國允許無人駕駛車輛上路行駛發展及管理制度情形並提早因應。

(十三) 行政院函送李委員桐豪就政府應積極研擬相關政策，培育專業犯罪偵防談判人才，因應談判需求問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 3 月 17 日院臺專字第 1040014384 號)

(立法院函 編號：8-7-3-8)