

(六十三) 行政院函送許委員添財就「就業所得指標」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 3 月 30 日院臺專字第 1010019249 號)  
(立法院函 編號：8-1-5-259)

許委員對「就業所得指標」所提書面質詢，經交據本院主計總處說明如下：

- 一、該總處按月辦理之就業失業統計與美、日等世界主要國家相同，係採國際勞工組織（ILO）之就業、失業標準定義及所建議之統計方法辦理，俾利國際比較。
- 二、該總處於每年公布的人力運用調查報告中，對於有酬就業者與受僱就業者之每月主要工作收入均編製相關統計結果表。為應政策需要，將適度調整今（101）年人力運用調查問項，並俟 11 月底完成該調查統計結果編製後，再予統計低於勞工每月最低薪資之就業人數及其占總就業人口之比例，提供委員及相關機關參用。

(六十四) 行政院函送許委員添財就提早建立「兩岸貨幣清算機制」等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 3 月 30 日院臺專字第 1010019252 號)  
(立法院函 編號：8-1-5-262)

許委員添財建議行政院促成提早建立「兩岸貨幣清算機制」等問題提出質詢，經交據中央銀行查復如下：

- 一、感謝許委員對「兩岸貨幣清算機制」的關心。
- 二、有關協商並建立兩岸貨幣清算機制，央行除已於 99 年 10 月派員赴北京與中國人民銀行初步洽談相關議題外，100 年並數度與對方連繫，據告將俟其方案研妥後，再與我方協商。央行已成立專案小組並研妥方案，近期內將與人民銀行進行實質協商。
- 三、有關央行積極推動兩岸貨幣清算機制一事，本院已知悉。

(六十五) 行政院函送楊委員瓊瓔就現行機車強制責任險保費偏高，其每年繳納的保費總額約六十億元，但實際理賠金額卻不到一半，五年來累積的「保費結餘」超過一百八十億元，其中四成直接進入保險公司口袋。金管會應考量其合理性，重新精算後將強制責任險保費調降減半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 3 月 30 日院臺專字第 1010019259 號)  
(立法院函 編號：8-1-5-269)

楊委員就針對現行機車強制責任險保費偏高，其每年繳納的保費總額約六十億元，但實際理賠金額卻不到一半，五年來累積的「保費結餘」超過一百八十億元，其中四成直接進入保險公司口袋。金管會應考量其合理性，重新精算後將強制責任險保費調降減半問題所提質詢，經交據行政院金融監督管理委員會（下稱金管會）查復如下：

一、強制汽車責任保險（含汽、機車，下稱本保險）費率結構、釐訂程序及累積特別準備金之運用原則：

（一）本保險費率結構：

1. 依強制汽車責任保險法（下稱本法）第 44 條規定本保險之費率結構如下：(1)預期損失、(2)保險人之業務費用、(3)安定基金、(4)特別補償基金之分擔額、(5)費率精算、研究發展、查詢服務、資訊傳輸等健全本保險之費用。故保險人業務費用係屬法定費率結構中之一項，其係依據經本保險費率審議委員會（下稱費審會）審議通過之項目，為支應保險公司辦理本保險所涉繁雜之承保與理賠作業費用與人員薪資、保險公司與公路監理機關間之資訊傳輸與電腦系統費用、續保通知及各項保險證印製與郵寄費用…等精算而得，其精算結果併入每年之費率精算報告報請費審會審議。
2. 依本法第 45 條規定，本保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。

（二）本保險費率釐訂程序：

1. 依本法第 45 條授權規定，金管會將費率擬訂工作委託本保險精算及研究發展工作小組辦理，每年均依據本保險經驗統計資料定期檢討本保險費率，並將該精算報告陳報費率審議委員會審議。
2. 依據本法第 45 條規定，本保險費率由金管會會同交通部擬訂，提經社會公正人士（包括柯蔡玉瓊女士【即柯媽媽】、消費者團體代表、專家學者及主管機關代表等）組成之費率審議委員會審議通過後發布之。另柯媽媽並參加本保險精算研究發展工作小組研議費率、準備金、財務會計、法制及資訊等各項會議，對本保險制度及監理均已嚴格監督。

（三）本保險累積特別準備金之運用原則：依本法第 47 條規定保險人應設立獨立會計，其預期損失與實際損失之差額，應提存為特別準備金，除因調整保險費率、調高保險金額、彌補純保費虧損或依本法所訂之子法（強制汽車責任保險會計處理及業務財務資料陳報辦法以及強制汽車責任保險各種準備金管理辦法）處理，不得收回、移轉或供其他用途，故本保險制度採專款專用及無盈無虧原則，其費率已達到透明化及公平性原則。

二、機車強制責任保險（下稱機車強制險）基於下列理由，不宜立即調降減半，惟金管會將委員意見轉至本保險費率審議委員會及檢討保費費率問題，並符保費適足性、公平性、合理性及穩健永續經營：

（一）機車強制險之保險人業務費用：如前述依本法第 44 條規定，保險人之業務費用為費率結構之一，非屬純保費，更非屬預期損失與實際損失之差額（累積特別準備金）；依據財團法人保險事業發展中心提供統計資料，100 年度機車強制險之簽單總保費收入約 59 億元，保險人業務費用約 14 億元，其占簽單總保費收入僅約 24%，並未達四成。

（二）100 年底已累積機車強制險特別準備金餘額 130 億元，基於下列情形尚未反映理賠成本，故不宜全數用來調降純保費：

1. 依據本法第 7 條規定，因汽車交通事故致受害人傷害或死亡者，不論加害人有無過失，請求權人得依本法規定向保險人請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償

基金請求補償，可得知本保險理賠給付採無過失基礎；然依據本法第 45 條規定，保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則，可得知本保險費率訂定採肇責基礎，以符風險分攤之社會公平性，並符合本法第 1 條規定，維護道路交通安全之立法意旨。承上，如有機車與汽車發生交通事故，一般而言，機車騎士較汽車車主容易傷亡，在無過失基礎下，係由汽車強制責任保險之保險公司支付保險理賠金，亦即理賠給付反映於汽車強制責任保險，然而如果肇事責任有歸屬機車者，則機車理賠金額之統計數據尚未反映肇責成本，緣此，目前機車強制險已累積之特別準備金尚未反映過去機車部分之肇責成本。

2. 保險費為預收在前，理賠發生則在其後數年間，且本保險歷年不斷調降保費及調高保額，其損失發展之實際影響尚未完全反映，故保險費率需以精算方法計算，若逕以曆年制賠款率或特別準備金餘額來調降保費，則將有已經收取保費而尚未發生之理賠成本未予計入（一般車險理賠案之完整損失發展時間約需 5 年）。
3. 為因應累積特別準備金回饋社會大眾，並考量社會及經濟之實際情況，國內其他責任保險之保額、交通事故所致死亡訴訟案件之判決金額及與本保險相關之其他資料等，本（101）年度本保險保險金額仍有調升之空間，爰在不額外增加投保大眾保費負擔及維持本保險永續經營前提下，適度調高保險金額至新臺幣（下同）200 萬元。惟本次（101 年 3 月 1 日開始施行）保險金額由 160 萬元調高為 200 萬元，完全尚未反映於理賠支出，且保險費並未調高，即未來將以累積之特別準備金支應。
4. 再者，截至 101 年 3 月，本保險歷年已調降費率 9 次（汽、機車平均合計調降幅度為 48%），調升保額 4 次，其中第 4 次調高保額係於 101 年 3 月 1 日由 160 萬元調高為 200 萬元。若以目前機車強制險累積之特別準備金全數用來調降機車保費，可預期不久之將來，必須調高保險費以支應保費收入不足支應理賠支出之統計數據。

（六十六）行政院函送許委員忠信就近來花蓮地區大眾，就有關將進行之花蓮火車站改建計畫，無法清楚工程內容究竟為何，應予注意並認真改善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 3 月 30 日院臺專字第 1010019262 號）

（立法院函 編號：8-1-5-272）

許委員針對近來花蓮地區大眾，就有關將進行之花蓮火車站改建計畫，無法清楚工程內容究竟為何，應予注意並認真改善問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、有關花蓮站改建說明如下：

- （一）本部鐵路改建工程局辦理「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」，主要在改善新城站至臺東站間 29 個車站及週邊附屬設施。其中，花蓮站整建工程，為維持施工中能正常營運，現有站房於施工期間將正常運作，並維持現有進出站模式輸運旅客。俟前站站房北側新建之跨站式站房完成後，將結合票務、候車、站務及商業空間等多種機能，並留設自由通道供民眾來往前、後站，消弭原有阻隔。將來旅客統一由跨站式站房進站，並經地