

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

下道由前、後站出站，本站將成為國內唯一可進出站分流的國際觀光車站。

(二)原站房進行內部整建後，將與跨站式站房協調搭配，並作為遊客中心、自行車補給站、商業設施與行政空間等使用，整體建構無障礙之車站環境，設置電梯、電扶梯及斜坡道，供攜帶行李或自行車旅客與行動不便者使用，並設置無障礙廁所等，亦將周邊景觀整體規劃。未來，將可提供旅客安全、方便、舒適、美觀之乘車環境，並新增「自行車服務」、「旅遊服務」、「農產品服務」、「網路 e 化服務」及「餐旅服務」，期望藉由鐵路運輸服務之提昇，帶動東部地區觀光發展，達成跨業加值之目標。

二、有關花蓮站擴建及「一鄉一特色」車站說明如下：

(一)花蓮車站改建工程經費約 7 億元，車站設計大幅提升候車空間及商業空間（改建後面積約為現況 6 倍），提供無障礙乘車環境，車站室內空間約 7,000 平方公尺，可供每日 50,000 人次之旅運需求。

(二)鐵工局辦理「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」之始，即將鐵路沿線 14 個鄉鎮之車站以一鄉一特色規劃設計，成立由地方文史工作者、建築相關學者專家與地方政府代表，組成之「設計元素提供及諮詢委員會」，協助設計者將地方文史特色，納入車站整體設計構思，希冀打造有品質、小而美的特色車站，期以有限之建設經費發揮最大效益。

三、有關增進民眾了解本計畫之說明如下：

鐵工局於辦理本計畫之規劃、設計階段舉辦多次地方說明會，99 年 6 月 17 日，辦理「車站改建效能提升、花東風貌再創新局」論壇，邀集地方民代及專家、學者參與，並依論壇綜合意見，訂定執行本計畫之宣言及設計目標。更發起「花東新車站運動」，傾聽地方民眾對車站更新改善工程之建議與期許，並開闢「花東新車站運動」官網對話窗口，廣收各方建議，納入研討。近期鐵工局將籌辦各車站設計成果發表會，花東地區民眾可更深入了解花蓮站計畫之實質內容及效益。

四、有關「花蓮火車站周遭交通亟待改善」部分說明如下：

鐵工局辦理花蓮站改建工程，依計畫範疇僅就臺鐵局土地權屬範圍進行規劃設計，並就旅客上下車及轉乘動線進行規劃，惟有關花蓮站東（前）站道路交通，主管權責係屬花蓮縣政府，若縣府計畫改善周遭交通，本部臺鐵局與鐵工局將共同研議並配合辦理。

### （六十七）行政院函送黃委員昭順就國道 10 號大中路段沿線噪音擾民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 1010019285 號）

（立法院函 編號：8-1-5-295）

黃委員就國道 10 號大中路段沿線噪音擾民問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、國道 10 號大中路段，現況雙向（里程 0k+000~1k+500）均已設置高度 3 公尺隔音牆（含胸牆），惟新建住宅大樓距本路高架橋及地方平面道路甚近，沿線居民建議加高隔音牆高度。
- 二、本案經高雄市政府環保局監測結果，其噪音源分屬高架橋（國道 10 號），及橋下平面道（大中一路及二路），以致音源複雜。依據陸上運輸系統噪音管制標準第 3 條第七款第（四）目