

明油污，則依發生地點，由港務分公司、廠商及海洋局等單位依水域清潔責任區劃分，派員清除。另港區重大油污染事件，依發生等級不同，分由各級主管機關召開緊急應變會議，請高雄市政府海洋局、環保局、海巡署、中油公司前鎮儲運所、中油公司大林煉油廠等相關單位提供設備、人員機具協力清除油污，全部代清除費用，一併向肇事者追償。基於市民環保意識及對居家、周遭生活環境品質之要求日益重視，對於港區生態環境亦有所期許，臺灣港務公司已逐步將港區與社區進行結合互融，不容許有任何污染情事發生。

(二十一) 行政院函送李委員慶華就全台最美麗鐵道—「台鐵深澳支線」復駛，卻僅延伸到基隆海科館，未能延伸到原始支線終點濂洞站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 11 月 6 日院臺專字第 1020067933 號)
(立法院函 編號：8-4-7-283)

李委員針對臺鐵深澳支線復駛，卻僅延伸到基隆海科館，未能延伸到原始支線終點濂洞站問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、早期深澳線自瑞芳站分歧後經八斗子、深澳、瑞濱至濂洞站，因該支線深澳至瑞濱間鐵路路廊及用地，已於民國 64 年提供興建北部濱海公路使用，台 62 線高架路橋引道段已截斷原鐵路路段，現已無多餘用地可供鋪軌復駛。
- 二、為整合瑞芳、基隆及水金九地區之觀光景點，並結合地方特色走向低碳運輸並提倡綠能發展，深澳至瑞濱路段研議以自行車專用道規劃施作，因係屬地方政府權責，且亦涉及使用臺鐵局土地部分，本部當轉請新北市政府研處。

(二十二) 行政院函送楊委員瓊瓔就教育投資不但可培育人才，更有助於教育品質的提升，希未來政府教育預算能逐年合理的增加，且儘速制定教育經費編列與管理法作為保障教育經費之法律依據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 11 月 6 日院臺專字第 1020067921 號)
(立法院函 編號：8-4-7-271)

楊委員瓊瓔就「教育投資不但可培育人才，更有助於教育品質的提升，希未來政府教育預算能逐年合理的增加，且儘速制定教育經費編列與管理法作為保障教育經費之法律依據」所提質詢，經交據教育部查復如下：

- 一、自 86 年 7 月公布憲法增修條文，明定教育、科學、文化之經費，不受憲法第 164 條規定不得少於預算總額 15%之限制後，政府參酌各界的反映，並基於維護教育健全發展以及提升教育經費運用績效之需要，爰擬具「教育經費編列與管理法」草案，經立法院審議通過後於 89 年 12 月 13 日公布，其中第 3 條規定：「各級政府教育經費預算合計應不低於該年度預算籌編時之前三年度決算歲入淨額平均值之 21.5%」，係依據當時教育經費實際編列情形訂定，使我國

各級政府教育經費之編列仍能依法受保障。

- 二、為配合十二年國民基本教育將於 103 年實施及實施前之推動工作，需有充足之教育財源，以保障政策穩定執行，爰於 100 年 12 月 28 日修正公布「教育經費編列與管理法」第 3 條，將教育經費法定下限由前 3 年度決算歲入淨額平均值之 21.5% 提高至 22.5%，每年教育經費增加新臺幣 200 億餘元之保障，並自 101 年 1 月 1 日施行。
- 三、103 年度中央政府教育經費編列 2,537 億元，連同地方政府教育經費應分攤數 2,659 億元，合共 5,196 億元，如扣除國中與幼稚園教職員薪資所得課稅配套措施及業務移入經費等 110 億元，全國教育經費淨計 5,086 億元，占前三年度決算歲入淨額平均值之 22.63%，已逾法定下限比率 22.5%，較上年度 4,908 億元（比率 22.53%）增加 178 億元。
- 四、中央政府籌編 103 年度預算，業已優先考量教育經費之必要性，致本部主管 103 年度預算案編列 2,072 億元，較上年度增加 4.9%（計 96 億元），高於中央政府總預算案成長率 1.7%，有關十二年國民基本教育（330 億元，較上年度增加 14.2% 計 41 億元）、第二期技職再造（編列 40.5 億元）等各項重大教育政策所需財源已匡列於 103 年之年度預算中。

（二十三）行政院函送楊委員瓊瓔建議高公局與遠通公司相關人員利用高科技方法，尋求公平合理收費制度等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 11 月 6 日院臺專字第 1020067922 號）

（立法院函 編號：8-4-7-272）

楊委員建議高公局與遠通公司相關人員利用高科技方法，尋求公平合理收費制度等問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、本部高公局於 102 年 10 月 3 日向大院交通委員會進行「國道計程費率」專案報告，有關費率方案將採每日每車免費里程 20 公里、小型車標準費率 1.2 元/公里、超過 200 公里長途優惠費率 0.9 元/公里，並搭配相關配套措施，以維持國道永續經營。實施計程收費後，將不會因居住地、使用交流道而有不同繳費金額，更能落實公平付費制度。另有關長途優惠之計算，係指當日行駛超過 200 公里之里程，其通行費率才享有優惠，並非超過 200 公里後，整段行駛里程均有優惠費率。
- 二、目前國道 1 號與國道 3 號就其路線長度、範圍、行經區域及交流道設置位置，均具有差異性。高公局考量計程電子收費系統已可彈性設定費率，未來規劃於連續假期或特定假日時，將視整體交通量餘裕情形，實施差別費率方案，例如依據不同國道設定不同費率，達到分散交通量情形。
- 三、有關前述計程費率方案金額，係高公局委託專業學術單位，經研究及校估後得到 102 年可收費總延車公里及相關參數，據以試算得到費率方案。該交通資料經與高速公路偵測器所蒐集之資料進行比對，差距甚小，具備準確性及可信度。另未來實施計程收費後，可藉由兩兩交流道間所設置之收費門架，透過感應設備記錄車輛每日行駛里程，並可加總計算可收費總延車