

路狂跌到本周的 29.6 元。

二、台電在兩階段調漲電價後，今年前十月稅前盈餘衝上 181 億餘元，全年上看 200 億元，較去年全年虧損 173 億元，不僅轉虧為盈、甚至大賺，本席強烈要求台電年底前對民生用電提出降價措施。

(十四) 本院林委員國正，鑒於行政院所推行之社會住宅主要以出租給 40 歲以下之青年為對象。然對於後續地方政府可能產生之管理問題，以及居住者因財務不佳者而無法負擔租金所產生之呆帳問題，若未事前妥適規劃，恐將造成日後管理上問題，進而影響政府此政策推動之既定目標。針對社會住宅後續相關之管理與財務問題，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、按住宅法規定，社會住宅之規劃、興辦、獎勵及管理係地方主管機關之權責，目前依據內政部營建署資料，全國社會住宅現有戶數為 6 千 7 百餘戶；執行中戶數有 1 萬 8 千 3 百餘戶；評估中戶數有 9 千 3 百餘戶，預計未來 10 年社會住宅將可達到 3 萬 4 千戶，並計畫結合地方資源擴大租金補貼計畫戶數，總計包含租金補貼之廣義社會住宅將達到 10 萬戶
- 二、為照顧 40 歲以下之青年人居住問題，行政院將於明年在各地方政府推動以青年為主要對象，專供出租為主的社會住宅。營建署原先所辦理之「青年安心成家方案」，提供租金補貼，每戶每月最高新臺幣 4,000 元，補貼期間 2 年，以協助新婚或育有子女家庭減輕居住負擔。因辦理期程屆滿，自 102 年度起不再續辦。本方案 98 年至 101 年度止，租金補貼共核准 3 萬 3,258 戶。
- 三、現行社會住宅方案取代原先租金補貼方式，改採地方政府興建，再出租給符合條件之青年。然後續可能產生之管理與財務管控問題，各地方政府能否有效管控實勘虞慮。中央主管機關如何有效監督各地方政府之執行成效，攸關此政策目標能否達成之重要因素。

(十五) 本院林委員國正，鑒於國內計程車司機工時長，收入低之現象極為嚴重，平均薪資僅達基本工資水準，平均時薪更只有約 80 元左右。針對如何改善計程車業者之合理工作權，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據交通部 103 年 9 月「計程車營運狀況調查結果分析」顯示，102 年計程車駕駛人平均每月營業收入為 4 萬 1,366 元，平均每月營業支出為 2 萬 1,318 元（其中燃料費占 75.4%），

收入扣除支出後，平均每月淨收入計 2 萬 48 元。以每天 9.5 小時估算，時薪僅約 79 元，比打工族基本時薪 115 元還少。

二、計程車產業的經營環境越來越困難，計程車駕駛員工會及計程車客運商業同業公會，建議可修改「公路法第三十九條之一」，並研擬「計程車牌照總量管制」之相關政策，以衡酌各共同營業區域空車率，大眾運輸發展狀況等指標，做為發放牌照數量之依據，進而維護市場供需平衡，提升計程車服務品質及職業規律，也能有效照顧產業內的駕駛運匠之生計。

三、近 10 年計程車的營運收支狀況，平均每月營業支出大幅增加 47.2%（或 6,834 元）；而平均每月營業總收入僅增加 6.8%（或 2,640 元），顯示近 10 年計程車的營業總支出因油價上漲帶動燃料費支出增加，政府於 100 年推出計程車「油價補貼」政策，降低駕駛人負擔，減緩營運收支差距縮小之趨勢。要求政府不宜貿然取消油價補貼政策，以免他日油價上漲後業者成本損失過鉅。

（十六）本院林委員國正，鑒於「高雄港聯外高架道路計畫」對於改善高雄港區交通運輸量將帶來顯著效益，然工程施作中連帶衍生之相關問題及其改善計畫，諸如隔音牆設置、綠籬施作、停車格劃設，以及相關排水改善設施等配套措施，能否同步考量並加以有效解決，乃攸關後續該計畫完工後之整體效益。針對交通部國道新設工程局相關配套措施之執行成效如何，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、據官方資料顯示，「高雄港聯外高架道路計畫」通車後車輛行駛時間顯著降低，每年節省油耗約 269 萬公升，可減少逾 6 千公噸二氧化碳排放量，整體計畫效益每年可節省高達 14.7 億元。
- 二、為降低道路高架後之交通噪音影響，要求中山高速公路延伸路廊—漁港路主線及匝道設置隔音牆、商港區銜接路廊—新生路主線及匝道設置隔音牆。
- 三、本工程漁港路北上路面道路原設計慢車道旁設有 2.7 至 0.8 公尺漸變空間作為路肩或停車格使用。經當地里長陳情需增設停車格位置，以滿足鄰近住戶之停車需求。
- 四、有關前鎮區漁港路一帶淹水改善措施，諸如：前鎮區明正一街下游端明道路與漁港路之永久排水設施；漁港路與明道路口處之涵管淤積改善情形；和誠街排水幹線內眾多管線脫落及淤積改善情形等。

（十七）本院邱委員志偉，鑒於國際原油價格開始下跌，但國籍航空飛