

邱委員就「農委會應檢討化學肥料補助標準是否與政策相違，也應建立農藥買賣及使用流向追蹤機制」所提質詢，經交據本院農業委員會查復如下：

- 一、查肥料為農業生產必須資材，化學肥料具經濟快速供給作物營養，而為國內農民農耕普遍使用。由於肥料價格上漲所增加之生產成本，無法立即反應於農產品售價，影響農民收益；基於照顧農民，政府歷年對肥料供需及價格，均採取相關穩定措施。
- 二、國內化學肥料生產所需原料均仰賴進口，國際製肥原料行情將牽動影響國內肥料成本及價格，為穩定國內肥料供需及適時反映國際原料行情，本會於 97 年 5 月 30 日起實施化學肥料價差補貼，針對農民主要使用化學肥料種類，由政府補貼吸收部分漲幅，減輕農民用肥成本負擔，八年來化學肥料在政府補貼制度下，農民購買肥料價格維持平穩，近幾年隨國際製肥原料價格走跌，每年肥料價差補貼金額已明顯減少。
- 三、另近年來本會積極發展有機農業、輔導農民合理化施肥、推廣國產有機質肥料及種植綠肥作物等減施化肥配套措施，國內化學肥料用量已由 96 年 113 餘萬公噸，迄 104 年已降至約 96 萬公噸（詳如附表 1），相關輔導成效漸顯。後續將檢討肥料補貼朝向對環境友善之肥料品項，持續擴大推廣有機農業及合理化施肥等對環境友善之農耕方式。
- 四、有關建立農藥買賣及使用流向追蹤機制一節，經查我國有機耕作面積自 98 年起至 103 年止大幅增加 2 倍，惟僅增加整體耕作面積 0.4%，顯示我國耕作方式仍以使用化學農藥與肥料之傳統方式為主。又由於我國位處亞熱帶，高溫多濕造成病蟲害種類繁多，當年度會因氣候、經濟等因素影響農藥使用量，查 103 年國內農藥使用量 8,619 公噸較 98 年 8,589 公噸增加約 30 公噸，增幅僅約 0.3%（詳如附表 2），其他如韓國、日本等國之每公頃平均農藥使用量皆高於我國（詳如附表 3）。另臺灣高溫多濕，農藥分解速度反而較英美等國快速，故單位面積用藥量高，並不表示對農產品生產安全及環境生態有直接等比例之危險。
- 五、本會為加強農藥買賣及流向追蹤機制，農藥管理法業於 103 年 12 月 24 日修正公布農藥販售業者應開立販售證明並登記購買者資料，並要求各直轄市、縣（市）政府落實執行，另於 105 年 4 月 27 日公告施行農藥生產業者及販售業者應定期陳報之格式內容、頻率及方式。未來將協同地方政府落實農藥販售流向機制之建立，並積極推廣使用生物農藥，持續推動有害生物整合性防治工作，加強合理化與安全用藥宣導及違規裁罰等相關措施。

（三十一）行政院函送許委員淑華就應積極推動臺鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，以發揮綜效，使更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標等問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 5 月 16 日院臺專字第 1050082524 號）
（立法院函 編號：9-1-12-302）

許委員建議應積極推動臺鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，以發揮綜效，使更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標等問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、政府考量高速鐵路及大眾捷運系統造價高昂，即使耗費鉅資完成，未來營運虧損亦必造成政府嚴重財務負擔，故於民國 90 年代初核定臺鐵捷運化計畫，並由臺鐵局委託顧問公司整體規劃、評估配合捷運化政策必須改善之瓶頸路段、系統機電設施、站場路線旅運設施及轉乘設施、沿線環境景觀、以及增購通勤電車、增設捷運化車站等相關事宜，期藉由臺鐵都會區捷運化之建設，紓解西部各大都會區日益嚴峻之交通壅塞問題。近十餘年來臺鐵局依據「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先、後期建設計畫」建議增設之捷運化車站，大部分運量實績均與原預估值相符，至於少部分車站目前運量與目標值稍有落差，臺鐵局將透過調整列車班次、結合地方政府提供轉乘接駁之資訊和運具整合等方式，提高民眾搭乘大眾運輸工具之便利性與意願。
- 二、有關推動臺鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫問題：
 - (一)本部運輸研究所於 105 年 1 月 26 日召開「高鐵及臺鐵無縫接駁運輸服務研商會議」，從班次及班表合理性妥善規劃無縫接駁事宜，期使軌道運輸、市區及公路客運發揮相輔相成的效果，以提供民眾多元的旅運選擇，未來臺鐵局及高鐵公司於班次改點前 28 日行文通知地方政府、公路總局及高鐵局等相關單位有關列車班次調整等異動改點訊息，另本部公路總局已要求客運業者盡量據以調整客運班表，以滿足民眾無縫接駁之需求；至於公路客運及市區客運如班次有調整，則亦應由業者或其主管機關通知臺鐵局及高鐵公司，俾調整站內轉乘資訊內容。嗣後對於臺鐵捷運化的新增車站，亦將由公路總局或縣市政府分別針對公路客運及市區客運，既有路線進行班次、路線之調整，或視其需求闢駛新路線，以提供民眾更便捷之轉乘接駁服務。
 - (二)目前高鐵與臺鐵或捷運共站之車站包含南港（籌備中）、台北、板橋、新竹、台中、台南、左營站，以及正在興建中之機場捷運（高鐵桃園站）、臺鐵新豐富站（高鐵苗栗站）等 9 站；另高鐵各車站之公路客運接駁，亦由公路總局及地方政府規劃並提供服務，各站均有公路客運或市區公車進站服務旅客；台灣高鐵公司自 98 年 4 月起並以聯合行銷方式，與客運業者合作陸續於各高鐵車站提供免費快捷公車，以服務並鼓勵高鐵旅客使用大眾運輸接駁進出車站。目前在桃園、新竹、苗栗、台中、彰化、雲林、嘉義以及台南等 8 站共 12 條路線，該公司亦將持續視車站轉乘狀況適時檢討調整班次或路線，以提供便捷之轉乘服務。
 - (三)臺鐵局針對與高鐵共構之車站，均配合調整班表，以便利民眾轉乘；另外，臺鐵局除南迴線柴聯自強號皆自新左營站始發外，並完成沙崙和六家內灣支線與高鐵路網及班車之銜接，分別開行區間車 70 列次，以便利民眾轉乘。又為推廣觀光，臺鐵局亦與高鐵局針對外國旅客，推出雙鐵周遊券，以達票券整合。
- 三、有關未能將車站周邊進行更好的規劃運用 1 節，臺鐵局未來將在法規許可及相關條件成熟之前提下，積極與地方政府合作，活化捷運化車站週邊土地，進一步完善各類公共運輸轉乘接駁功能，創造以臺鐵局捷運化車站為生活中心的居住、工作與休閒環境。
- 四、至開行西部幹線北高普悠瑪列車 1 節，經查臺鐵局利用購車結餘款增購之 4 組傾斜式城際列車，除開行北高普悠瑪 1 往返外，其餘均投入東部地區行駛，並無與高鐵競爭西部地區客源之

考量。因現階段東部地區尖峰時段路線容量已趨飽和，再增開列車不易，為提升花東地區運能，故以原行駛於西幹線之 1 列次推拉式自強號（574 座位/列次）開行至花東地區，代替 1 列次原開行臺北-花東地區之普悠瑪號（372 座位/列次），在尖峰時段便可增加 200 座位之運能，此為在路線利用率已飽和之情形下所採取之權宜措施。

(三十二) 行政院函送蔣委員萬安就認購綠電收入補貼再生能源基金應於網站列明收支流向並說明基金用途等問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 5 月 16 日院臺專字第 1050082517 號)
(立法院函 編號：9-1-12-295)

蔣委員就認購綠電收入補貼再生能源基金應於網站列明收支流向並說明基金用途等問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

一、國外綠電推行經驗：

- (一)澳洲與我國所採行的綠電制度相近，該國自 1997 年起推行綠色電力計畫（GreenPower Program），1999 年家戶知悉比例為 19%，至 2008 年家戶知悉比例成長至 52%。惟根據澳國統計局的資料，消費者知悉與實際購買綠電間仍存在相當的落差。
- (二)復查澳洲綠電用戶數自 2005 年的 219,166 戶增至 2014 年的 497,406 戶，成長兩倍多，惟此係澳國政府推廣綠電計畫多年後始有之成果。

二、我國綠電推行成效：

- (一)本部自 103 年 7 月 1 日正式實施「經濟部自願性綠色電價制度試辦計畫」，試辦期間以 3 年為限，103 年度綠電認購度數為 434 萬 5,000 度，認購戶數總計 531 戶。
- (二)104 年度綠電認購度數為 1 億 5,636 萬 9,100 度，認購戶數總計 3,460 戶。
- (三)截至 105 年度 4 月底止，綠電認購度數為 4,164 萬 8,500 度，認購戶數總計 3,592 戶；認購度數較 104 年同期成長 13 倍、戶數成長 15 倍，可看出綠電認購成長幅度顯著，社會大眾已逐漸認同並認購綠電。

三、綠電用途：

- (一)綠電試辦計畫明定於台電公司申請再生能源電價補貼時，將扣除台電公司向用電戶收取之自願性認購綠電費用，亦即將該費用間接納入再生能源發展基金。
- (二)每年度綠電認購情形，包含綠電認購戶數、認購量、實際使用量等，本部能源局皆公布於「綠電認購即時資訊網」，供社會大眾檢視及參考。
- (三)有關綠電用途部分，依據「再生能源發展條例」第 7 條第 4 項規定，用於再生能源電價之補貼、再生能源設備之補貼、再生能源之示範補助及推廣利用、其他經中央主管機關核准再生能源發展之相關用途等；每年度用途支出明細皆公開於再生能源發展基金預決算書，供社會大眾檢視。

四、綠電文宣推廣：