

東縣政府所提需求核定本年度耐震能力初步評估 650 件及詳細評估 20 件，總補助經費約 1,100 萬元，如後續補助件數不足，將積極協調處理。

三、為提升全國整體災害防救能量，內政部消防署「災害防救深耕第 2 期計畫（103 年至 106 年）」採「分梯、分年」方式，於全國 367 鄉（鎮、市、區）公所推動執行，期使災害防救第一線地方政府於協力機構協助下，培育鄉（鎮、市、區）公所災害防救專業，俾整體防救體系運作更加順暢。另自 99 年度起，政府均於防汛期前動員全國辦理演習，由中央各災害防救業務主管機關結合地方政府全面辦理，並配合國防部萬安演習同步實施，以驗證整體災害防救機制運作能力；104 年各部會辦理各式災害防救演習及演練合計逾 639 場次，參與人員超過 2 萬 7,661 人次；又，村里為防災最基層單元，政府已持續推動自主防災社區，行政院農委會水保局業已協助地方政府成立 513 個土石流自主防災社區，培訓 2,000 餘位土石流防災專員；經濟部水利署已推動成立 336 個水患自主防災社區，培訓 1,500 餘位防汛護水志工；此外，政府亦推動企業聯合防災，聯結超商、公民營加油站、工業區及加工出口區廠商逾 8,800 個水災災情查報點，遇有災情隨即通報應變處置，提升民眾防災意識，強化民眾自主防救災，減少災害發生。

（二）行政院函送許委員淑華就促進民間參與公共建設案件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 10 月 5 日院臺專字第 1050092446 號）

（立法院函 編號：9-2-1-113）

許委員就促進民間參與公共建設案件問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、為建全促進民間參與公共建設（以下簡稱促參）案件追蹤管考機制，俾使監督機制透明化並落實民間參與，財政部已辦理相關措施，說明如下：

（一）提前解除或終止契約案件之比率及後續追蹤機制部分：「促進民間參與公共建設法」（以下簡稱促參法）自民國 89 年 2 月 9 日公布施行，截至本（105）年 8 月，已簽約 1,422 件促參案件（含非依促參法辦理之廣義民間參與案件），其中提前解除或終止契約者 143 件，占總簽約件數 10.05%。為減少上開情形案件，透過辦理走動式啟案輔導、個案諮詢服務、教育訓練以複製成功促參經驗、函送作業手冊與契約參考文件供主辦機關參考，以及建置完整履約管理與協調、仲裁機制，使各年度解約或終止契約數占當年簽約案件比，由 93 年 19.5%降至 104 年 1.4%，呈現逐年降低趨勢。另為避免解除或終止契約案件發生閒置情形，自 100 年起已將解除或終止契約案件納入追蹤管考，適時召開會議研商該公共設施續處措施。

（二）獎勵金支用之審核機制部分：本年 2 月 1 日修正「擴大鼓勵地方政府辦理促進民間參與公共建設案件獎勵作業要點」（以下簡稱獎勵要點）之獎勵金計算方式，並將獎勵金繳回機制期限延長為 3 年及增訂地方政府應訂定獎勵金支用原則，以建立相關審核機制。截至本年 9 月 10 日止，計 15 個地方政府依前述獎勵要點函報獎勵金支用原則。至尚未訂定支用原則之地方政府，將持續督促其辦理情形，以落實獎勵金支用審核機制。

- (三)部分促參案件大幅擴張附屬事業規模，致公共建設主體事業比例萎縮部分：為利主辦機關評估附屬事業之開發經營，刻研訂「機關辦理促進民間參與公共建設案件附屬事業規劃原則」，就附屬事業投資規模及比例等事項，提示主辦機關應妥適規劃，以維公共利益，預計本年底完成後函送主辦機關參考應用。
- (四)對公益性維持方式應予以明確定義及規範，並訂定相關作業規範部分：99 年 12 月 24 日及 104 年 5 月 15 日分別函送「促參標準作業流程及重要工作事項檢核表」及「機關辦理促進民間參與公共建設案件作業指引」，以及本年 10 月 4 日修正發布之促參法施行細則，提供各主辦機關參考利用。
- (五)強化民間自行規劃參與之促參案件辦理程序部分：依 104 年 12 月 30 日修正公布促參法第 46 條第 6 項授權規定，於本年 4 月 11 日發布「民間自行規劃申請參與公共建設作業辦法」，供各主辦機關遵循。

二、至交通部以簽訂三方融資合約方式助台灣高速鐵路股份有限公司（以下簡稱高鐵公司）取得 3,083 億元之第一聯合授信額度部分，說明如下：

- (一)由於國內金融機構辦理融資案，多採抵押借款方式，且「獎勵民間參與交通建設條例」（以下簡稱獎參條例）及金融相關法令對此亦無規範，金融機構為確保其債權，尚難接受並落實國際間「專案融資」作法。為促進高鐵建設之順利推動，交通部爰依「台灣南北高速鐵路興建營運合約」（以下簡稱興建營運合約）第 11.3.3 條、第 12.3 條及「申請須知補充規定」4.3 條規定，提供高鐵公司融資協助。惟因銀行團要求高鐵融資案，若政府不給予保證，須有足夠之擔保，交通部經與財政部多次討論，考量本融資案之金額相當可觀，需結合國內大多數金融機構參與，若發生問題將對國內金融秩序產生衝擊，甚至可能引發金融系統性風險問題，為避免此一情形產生，交通部爰同意當興建營運合約終止時，對銀行團承擔高鐵公司積欠銀行團債務之承擔金額不小於授信餘額，於 89 年 2 月 2 日簽訂三方契約（同日高鐵公司與銀行團簽署高鐵第一聯合授信契約）。
- (二)鑑於高鐵係國家重大交通建設，對社會經濟發展與國民生活影響極大，為使高鐵計畫持續完成不致中斷，若民間機構無法履約完成興建或經營不善，政府自應接續完成或接手經營，故強制收買實有必要。此外，為減少金融機構之疑慮，合約有必要對強制收買作明白之宣示，以顯示政府推動高鐵計畫之決心，故依據獎參條例第 44 條規定，於興建營運合約中約定，高鐵公司經主管機關撤銷興建或營運許可時，其必要且堪用之營運資產及興建中之工程，應報請主管機關強制收買之。
- (三)綜合前述，三方契約主要係約定收買資產價金支付及撥款控管機制之程序、方式，以達成確保授信餘額小於收買資產價金，政府從資產收買對價將部分金額轉為承擔高鐵公司融資貸款，代該公司清償，並未增加政府負擔。
- (四)興建營運合約 5.1 條規範，於高鐵興建期間，發起人持有之股份總數合計不得低於已發行股份總數之 25%，按此持股比例之設定，實係因預期經濟環境處於榮景，為吸引更有實力或有意加入之投資者，故考量不予過度限制。高鐵公司五大發起股東之持股比例於興建期間皆符合 25%規定，惟因發起人皆係上市公司，欲再增資須經各該公司董事會、股

東會通過，在高鐵公司鉅額累積虧損之情形下，各該公司股東應不會支持增資案；並因過程中各界認為允許原始股東再增資涉圖利問題，全數由公股泛公股增資則可排除此疑慮，嗣後高鐵財務解決方案已要求由高鐵公司原始股東減資 6 成，以負起過去經營虧損責任，並不得參與增資。

(三) 行政院函送蔡委員易餘就故宮博物院南部院區展覽館入口處設置十二生肖獸首一事所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 10 月 5 日院臺專字第 1050093539 號)
(立法院函 編號：9-2-3-202)

蔡委員就故宮博物院南部院區展覽館入口處設置十二生肖獸首一事所提質詢，經交據國立故宮博物院查復如下：

- 一、故宮是世界知名且重要博物館，文物的徵集備受國內外矚目，各界對博物館收藏文物的真實性、藝術的原創性及歷史文化的象徵性尤為重視。由於藝術界、收藏界、建築界、文史工作者與地方人士多表達十二生肖獸首非原創性藝術作品，亦非依公共藝術辦法設置之藝術品，不適宜放置故宮南部院區中庭主要入口。因此，基於博物館專業考量，故宮決定尊重各界意見，拆除位於南部院區中庭的十二生肖獸首。
- 二、至於十二生肖獸首後續處理方式，故宮預定於 105 年 10 月 8 日舉辦座談會，擴大邀集各界人士討論後確定。

(四) 行政院函送許委員淑華就持續推廣公車進入校園，提升學生交通安全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 10 月 6 日院臺專字第 1050092892 號)
(立法院函 編號：9-2-2-187)

許委員就持續推廣公車進入校園，提升學生交通安全問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、為降低大專院校學生族群機車事故率，交通部自民國 104 年起推動「大專院校公車進校園專案」，藉由該專案執行與學校、地方政府及客運業者共同合作，改善學校聯外公共運輸環境，搭配校方管制措施，以促使學生降低使用機車及多搭乘公共運輸。該部公路總局（以下簡稱公路總局）執行該專案至今已納入 32 所學校（執行成效便利 15 所學校聯外公共運輸及完善 14 所學校聯外公共運輸，尚有 3 所未完成通車，賡續追蹤檢討中）。另公路總局為鼓勵各大專院校加入該計畫，已於「公路公共運輸提昇計畫鼓勵公車駛進校園補助原則」將購車、營運費用、候車亭建置、公車動態系統 APP 建置等納入該計畫，並透過績效獎勵機制，各校依據運量及傷亡事故指標之具體成效，可經由各地方政府及各區監理所申請，獎勵回饋鼓勵學生使用大眾運具。此外，本（105）年 9 月 5 日教育部亦已持續鼓勵尚未加入公車入校園之學校加入辦理，並請大專院校衡量學校周遭交通運輸需求，直接與當地政府及公車業者洽談合