

更深入的認識。事實上，自行車之所以能吸引眾人，而且不分年齡、老少均宜，主要原因正是自行車使用方便，且能紓壓、調劑身心，入門與上手的難度不高，讓愈來愈多的民眾喜愛騎乘。且各項與自行車有關的賽事，在臺灣也常態性舉辦，報名參賽的車友踴躍，讓自行車運動的熱度持續升溫。

三、回顧 2011 年，適逢中華民國建國 100 年，政府為提倡節能減碳理念，帶動國人騎乘自行車的健康風氣，交通部特別規劃「臺灣自行車節」，並成為繼臺灣燈會、臺灣美食節後，交通部觀光局行銷臺灣的另一主軸。首屆臺灣自行車節活動分別在宜蘭、花蓮、臺東熱烈展開，令無數車友興奮不已。值得一提的是，當時臺灣甫獲國際知名旅遊網站評定為 2012 全球最佳 10 大旅遊國家第 9 名，花東地區的自行車騎乘環境及條件，正是讓臺灣入選的主因之一。

四、交通部舉辦臺灣自行車節，既希望帶動國人騎乘自行車的風氣；亦盼自行車節成為亞洲最具知名度的賽事。為增加臺灣自行車節的精采度與可看性，近年來更廣邀各國好手來華較勁，每年的活動均有亮點，例如 2011 年的「Taiwan Cup」200 公里國際公路賽；2012 年的「臺灣自行車登山王挑戰」，邀請獲得環法、環義與環西等三大賽的各國好手挑戰國際知名的「太魯閣峽谷」，接受嚴峻的考驗。此後，2013 年、2014 年接續舉辦「臺灣自行車登山王挑戰」，每每為臺灣自行車節掀起高潮。今年主辦單位仍規劃「臺灣自行車登山王挑戰」，這項賽事已被法國銷售量最大的自行車雜誌，列為與歐洲阿爾卑斯山同等級的經典活動；去年澳洲 SBS 電台亦將登山王路線，列為全球前 6 大自行車越嶺騎乘路線。由此可以預見，今年的賽況必然極為激烈搶眼，足可提升臺灣自行車賽事的水準與能見度。

五、自行車的魅力無窮、潛力無限，在全球力倡節能減碳與休閒運動的今天，自行車產業的前景令人高度期待，而臺灣正具備自行車的發展優勢。目前全臺的自行車道已經突破 5 千公里，高居世界第一，提供車友良好的騎乘路線與環境，地方政府亦能結合觀光，招攬國際觀光客來臺進行單車低碳旅遊，向全球熱愛自行車的民眾傳達「看到自行車，就想到臺灣；想騎自行車，請來到臺灣」的概念，實質為臺灣的觀光產業挹注豐沛動能。

六、就自行車產業為國內帶來的產值與效益而言，全世界三大自行車廠都在臺灣，臺灣自行車產業的實力有目共睹，整體供應鏈已然完備，從上游的鏈條、車架、踏板、坐墊、輪胎等零件，到下游將這些零件組裝起來的成車組裝廠，負責供應零件與組裝的廠商，均因自行車市況的活絡而受惠。總體外銷量成績亮眼，使得自行車成為政府重點輔導的產業項目。當然，從環保愛地球、減碳救地球的角度，為建立「低碳家園」，政府一向不遺餘力、努力達成，這也是全體國人樂見且期盼的生活願景。若能讓騎乘自行車變成全民運動，人人歡喜騎鐵馬逍遙遊，不僅使個人身體健康、心神舒暢，亦是用行動落實節能減碳、愛護地球的具體表現。

（九）本院許委員淑華，針對過去幾個月在高雄的國際生態交通論壇、南投埔里無車日的倡議、台北宣傳的全球自行車城市全球論壇，

都分別與國際組織如「全球地方政府永續聯盟」、以及歐盟與世界自行車聯盟發布了共同訊息：交通部門如何在面對氣候變遷而善盡責任。建請行政院應積極、有計畫的鼓勵台灣學協會和地方政府參與國際社團與非政府組織的活動，特別是透過國際社團的共同發言，讓全球國家城市認知台灣的努力與貢獻，也能進一步彰顯台灣過去節能減碳行動所累積的能量可以和國際團隊合作，共同為其他國家城市提供諮詢與技術服務。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、過去幾個月在高雄的國際生態交通論壇、南投埔里無車日的倡議、台北宣傳的全球自行車城市全球論壇，都分別與國際組織如「全球地方政府永續聯盟」、以及歐盟與世界自行車聯盟發布了共同訊息：交通部門如何在面對氣候變遷而善盡責任。在今年底的巴黎會議，結合上百個國際交通學、協會、非政府組織，都將參與面對氣候變遷、推動永續發展的相關宣言，我們雖然尚未成為聯合國會員，但仍應本於地球成員的職責、為美好環境做出貢獻。
- 二、交通運輸部門的能源消耗與排碳是僅次於工業部門，占全球平均約百分之廿。而歐盟的相關研究已經明確指出，過去十多年，運輸部門的排碳、能耗仍在持續增加，若沒有具體、有效行動，其他如工業、農業、住房等節能減碳的成績，全部都會被交通運輸部門抵消，更將帶來無法彌補的負面衝擊。因此，接續上世紀「京都議定書」至本世紀推動的「哥本哈根宣言」，聯合國就結合全球產、學、政、非政府組織以及超過全球三十家開發銀行，一起為交通部門節能減碳、關注氣候變遷議題而努力，這些具體行動也將在年底巴黎會議（UNFCCC COP21）宣誓全面推動。
- 三、展望國際在運輸部門推動的「減量—移轉—改善（Avoid-Shift-Improve）」策略，我們在台灣也應有所作為。首先，如何透過都市規劃、土地使用與公共運輸及慢行交通完美結合，讓公共運輸車站周邊成為生活的優質空間，讓民眾運用走路、自行車即能完成日常生活的旅次，而透過公共運輸完成中長程旅次。另外，透過網路功能、大數據衍生功能完成各項公、私服務，也是旅次減量的積極作為。因此，行政院刻正推動「四 G 智慧城市」應有更積極目標，將低碳、綠色、生態納入智慧城市發展的行動方案。在「移轉」政策方面，讓更多私有機動運具移轉使用公共運輸，是許多國家的節能減碳政策，但不論城際或都市公共運輸都無法單獨完成旅次，因而應從民眾旅運所需要的及門服務思考，在路網、營運、票證費率、資訊等方面的整合，讓民眾對於整體公共運輸與第一、最後一里服務產生信心，才能真正達到移轉的效果。
- 四、至於「改善」策略方面，除了提升現有石化燃料能源效率、減少污染排放，同時積極鼓勵

使用清潔能源，透過各種鼓勵措施提高電動車、太陽能與氫能車輛的開發與應用。當然，許多國家如日本、德國、瑞典、荷蘭在智慧綠色城市推動中即整合融入上述「減量—移轉—改善」策略，推出智慧政府、智慧建築、智慧交通以及智慧電網之示範，並結合創新的共享電動車、需求反應式服務的創新服務，也是台灣中央與各縣市政府可以學習的方向。

（十）本院許委員淑華，針對近日有關今年經濟成長能否保一，引起不少人關注。在立法院立委垂詢下，包括經濟部長鄧振中、主計長石素梅相繼發表今年經濟保一有困難的談話，引起各界側目。惟昔日首長總能秉持自己的專業，嚴正地向立委表明政府預測與統計制度的立場，不答就是不答。何以近日首長風格忽變，接連著公開表示保一有困難？建請內閣閣員，尤其是負責經濟預測部門的石主計長，未來面對類似詢問，皆應著眼於維護統計的獨立性及預測的客觀性，在國民所得統計概估數還未出來之前，不宜再以未經嚴謹計算的資訊發表看法。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近日有關今年經濟成長能否保一，引起不少人關注。在立法院立委垂詢下，包括經濟部長鄧振中、主計長石素梅相繼發表今年經濟保一有困難的談話，引起各界側目。過去我們的行政官員對經濟展望總是比較樂觀，當被詢及何以這麼樂觀時，官員們總會說：「政府官員沒有悲觀的權利」。長久以來，不論是 1997 年底亞洲金融風暴、2000 年網路泡沫，或 2008 年底全球金融海嘯，當悲觀氣氛瀰漫全台之際，獨有政府展望依舊樂觀，而在下一次預測未發布之前，閣員們很少會預告經濟成長要下修這件事。
- 二、例如，三年前受歐債危機影響，台灣經濟預測接連下修，由年初 5.03% 大幅下修至八月的 1.66%，次月立委質詢主計長石素梅十月是否會再往下修？石主計長說：「這個要綜合研判。」即使在立委鏗而不捨的追問下，石主計長仍不輕易表達看法，只一再表示：「現在我還不知道，因為要蒐集相關的資料，到十月的時候我們會發布。」再如，兩年前由於經濟預測由年初 3.59%，一路下修至八月的 2.31%，十月立委在立院以經濟沉悶、台灣坐困愁城，詢問經建會主委管中閔的看法，管主委只表示：「我們在行政院沒有悲觀的權利。」
- 三、這大概就是過去財經首長在立院回應的方式。因為全球經濟瞬息萬變，不確定性太高，既然一切資訊都還在蒐集中，自然不宜在公開場合，直接去修正自己月前才公布的預測。近期鄧部長、石主計長接連說保一有困難，與昔日閣員們的回應方式大相逕庭，何以有此一轉變，令人費解。經濟部長、主計長說保一有困難，而立委同樣詢問國發會主委杜紫軍今年能否保一，杜紫軍答得顯然比較妥當。他沒有以個人的感覺來回答這個問題，而是以目前國內外預測機構對台灣經濟成長的預測介於 1.15% 到 2.2%，表示保一沒有問題；我們認