

行政院第 7 次公共治理協調會報議程

106 年 6 月 15 日(星期四)

時 間	議 程	講 座
壹、第 1 階段		
09:40-10:30	報到	
10:30-11:30	一、公共治理資訊 (一)長照 2.0 政策 (二)106 年機關績效評估精進作法 (三)強化基本設施補助自主管理作為 (四)行政院所屬各機關計畫評核作業變革	衛福部 國發會 國發會 國發會
11:30-12:30	二、機關提案討論	國發會
12:30-13:30	午餐	
貳、第 2 階段		
13:30-14:30	報到 (含第 1 階段參與人員簽到)	
14:30-14:35	一、主持人致詞	國發會 曾副主任委員旭正
14:35-14:45	二、協同主持人致詞	衛福部 何次長啟功 行政院南部聯合服務中心 黃執行長義佑
14:45-16:15	三、專題演講-觀念與經驗分享	義美食品公司 高董事長志尚
16:15-16:30	中場休息 (合影暨茶敘)	
	四、政策資訊	
16:30-16:50	(一)前瞻基礎建設計畫	國發會 曾副主任委員旭正
16:50-17:10	(二)擴大 6 歲以下兒童托育公共化政策 規劃報告	衛福部
17:10-17:25	(三)第 1 屆「政府服務獎」評獎作業說明	國發會
	五、討論事項	
17:25-17:40	管考簡化後續推動措施	國發會
17:40-17:50	六、標竿學習績效簡介 宜居城市，幸福高雄	高雄市政府 衛生局
17:50-18:00	七、綜合結論及臨時動議	國發會
18:00	八、散會	

議題大綱

壹、第 1 階段

一、公共治理資訊

(一)長照 2.0 政策

(提報機關：衛生福利部)【詳簡報 1】

(二)106 年機關績效評估精進作法

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 2】

(三)強化基本設施補助自主管理作為

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 3】

(四)行政院所屬各機關計畫評核作業變革

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 4】

二、機關提案討論(詳如提案表)

貳、第 2 階段

一、專題演講

二、政策資訊：

(一)前瞻基礎建設計畫 (提報機關：國家發展委員會)

(二)擴大 6 歲以下兒童托育公共化政策規劃報告

(三)第 1 屆「政府服務獎」評獎作業說明

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 5】

三、討論事項：管考簡化後續推動措施

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 6】

四、標竿學習績效簡介：宜居城市，幸福高雄

(提報機關：高雄市政府衛生局)【詳簡報 7】

行政院第 7 次公共治理協調會報各機關提案表

案號	案由摘要	提案機關	權責機關
1	建請中央修正財政收支劃分法之遺贈稅分成比例及土增稅地方上繳比例時，應顧及公平正義及地方發展。	臺北市府	財政部
2	建議由中央統籌成立捷運總局。	臺中市政府	交通部 行政院人事行政總處
3	請交通部高速鐵路工程局於 107 年度編列預算補回「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」101 年度未獲保留款及尚缺編預算。	臺中市政府	交通部
4	強化市區公車與軌道路網轉乘載客計畫。	臺中市政府	交通部
5	建議中央應統籌結合警政、監理等權責機關利用大數據，分析十大常態交通違規，規劃執法熱區及增加道路交通安全講習專班，提高見警率及講習率，以降低交通違規件數。	臺中市政府	內政部 交通部
6	為推行社會住宅政策，敬請協助推動修正「國有非公用不動產租賃作業程序」第 57 點，使社會住宅興辦用地租金依地租金額百分之二十計收(租金率 1%)，以降低興辦成本。	臺中市政府	內政部 財政部
7	澎湖國際醫療先行示範區。	澎湖縣政府	衛生福利部
8	建請統整行政院「政府計畫管理資訊網」與工程會「重大公共建設計畫管理系統」、「公共建設預算調查系統」三系統為單一系統，以提升政府整體行政效能。	經濟部 台灣電力公司	國家發展委員會 行政院公共建設委員會

案由 1	建請中央修正「財政收支劃分法」(以下簡稱財劃法)之遺贈稅分成比例及土增稅地方上繳比例時，應顧及公平正義及地方發展。
說明	查財政部業規劃於今(106)年將財劃法修正草案提送立法院審議，該部尚未公開草案內容，依據報載修法方向，其中預計將營業稅扣除統一發票獎金及1.5%稽徵成本後100%納入中央統籌分配稅，估計將使大餅規模增加，本府樂見其成惟據報載，土增稅將由現行僅縣市提撥20%，修正為直轄市、縣市均需提撥20%予中央統籌分配，以及遺贈稅由現行中央50%，直轄市50%；中央20%，省轄市、鄉鎮市80%之分成比例修正為全部回歸中央一節，將使地方自籌財源比例下降、財政自主程度降低，影響地方發展及不符公平正義，本府認為並不妥適。
建議	<p>上開直轄市土增稅提撥 20%予中央統籌分配及遺贈稅全回歸中央一節，本府建議意見如下：</p> <p>一、土增稅上繳 20%，影響地方發展，建議維持現行分配方式</p> <p>(一) 土增稅為地方稅，土增稅之多寡與地方發展息息相關，亦為地方建設之重要財源，且土地公告現值之調整為各地方政府權責，本府為克盡掌握稅源、強化財政之責，並配合中央合理土地稅基政策，積極合理查估公告土地現值，促使土地稅基更臻公平合理。</p> <p>(二) 為精進地價查估，本府持續推動地價區段細緻化、區段地價差異化，促進價稅合理公平，將全市土地依照使用類型劃分為整體開發地區、重大公共建設影響地區、土地使用變更地區及一般地區等，重點檢視區段劃分合宜性，合理反映區域地價水準，成果如下：</p> <p>1. 106 年公告土地現值作業，全市總地價區段數，較去年增加 199 個，新增率達 4.79%，為六都第一。</p> <p>2. 本市 106 年公告土地現值占一般正常交易價格比率，達 94.25%，為六都之首，居全國第一；另本市土地公告現值占全國公告土地現值，比例高達 25.52%，並為六都之首，全國第一。</p> <p>(三) 綜上，土增稅如交由中央統籌分配，使地方自籌財源比例下降、財政自主程度降低，並將導致地方怠於調整土地公告現值，與財劃法強化地方財政努力誘因意旨不符，影響地方發展，建議維持現行分配方式。</p> <p>二、遺贈稅內含地方貢獻，如全歸中央，並不公平合理，建議維持</p>

	<p>現行分配方式</p> <p>(一) 遺贈稅大部分係源自於不動產價值，依「遺產及贈與稅法」第 10 條規定，遺產及贈與財產價值之計算，以被繼承人死亡時或贈與人贈與時之時價為準。所稱房屋時價，係以評定標準價格為準；土地時價以公告現值或評定標準價格為準。而前開不動產(土地、建物)之價值與地方發展情形及地方政府訂定之公告現值及房屋評定現值密切相關。</p> <p>(二) 為使房屋評價合理，本府近年致力於提高房屋構造標準單價、實施高級住宅按路段率加價、提高別墅型房屋加價比率及調高路段率等事項；另本府合理反映區域地價水準之精進作為如前開所述，包括推動地價區段細緻化、區段地價差異化及檢視區段劃分合宜性等事項，上開均是本府財政努力之作為。</p> <p>(三) 綜上，遺贈稅地方貢獻極大，如全歸中央並不公平且不合理，將建議中央遺贈稅維持現行分成比率。</p>
擬處意見	<p>財政部：</p> <p>一、為改善地方財政及因應地方改制需要，行政院 101 年將財劃法修正草案送請立法院審議，經立法院財政委員會召開 5 次會議審查，地方政府立場各異，未獲共識，未能於第 8 屆立法委員任期內完成審議，屆期不續審。</p> <p>二、財劃法修正草案攸關地方政府財源分配，地方政府均期盼該法儘速修正通過，本部將財劃法修正草案列為重點推動工作，積極通盤檢討再行提送。未來財劃法修正重點，包括「擴大中央統籌分配稅款規模」、「劃一直轄市與縣(市)分配基礎」、「調劑地方財政盈虛」、「強化地方財政努力誘因機制」及「落實財政紀律」等，將參酌近年地方政府所提財劃法修正建議，建立制度化、透明化分配機制。</p> <p>三、本部依上述原則研議各項可行方案，其中稅目擇選及稅收劃分部分，將在兼顧地方財政自主及中央施政財源穩健下審慎評估，目前尚未定案，俟初步架構完成，將邀集中央相關機關及地方政府研商，俾利獲致共識。</p>

案由 2	建議由中央統籌成立捷運總局。
說明	<p>一、現行三方協議存有權責不易釐清問題：目前臺中捷運綠線係由交通部委託臺中市政府代辦興建工程，並由交通部、臺中市政府及本府簽訂三方協議書，將本案相關權責切分三方負擔，衍生額外權責與介面協調問題，影響執行效率。</p> <p>二、本市捷運人力不足仍需中央協助：本市除目前正在施工之捷運綠線之外，尚有捷運藍線、綠延及雙港輕軌等多條路線規劃中，路線一旦經核定實施後，急需捷運專業人力、技術及經驗協助。惟本市捷運工程處人員編制精簡僅32人，尚不足以獨立興建及營運捷運路線。</p> <p>三、六都捷運人力資源重複投資：各縣市政府為推動大眾運輸發展，陸續提出捷運建設之需求，六都亦陸續成立相繼各自成立捷運工程局或工程處，恐造成捷運人力資源重複投資，且產生龐大的人事費用負擔。</p> <p>四、北捷局長期培訓人力及經驗恐未能有效傳承：臺中市政府捷運工程局運作至今，擁有專業技術及豐富實務經驗，目前臺中市捷運路網已備完善成熟，專業人員卻面臨高齡化，將產生人力斷層，不利資源有效運用。</p> <p>五、中央成立捷運總局有利資源統合運用：捷運建設先天上具有高度技術門檻且建設經費龐大，建議交通部成立捷運總局，透過組織再造及整合，留住專業技術人才，以有效運用既有臺中市政府捷運工程局之人力資源及豐富技術經驗，並可由中央有效統籌分配捷運建設資源，整合系統型式提升經濟規模，加速地方捷運路網建設。</p>
建議	建議由交通部成立捷運總局，統籌各項技術整合、經費運用及人才培育等事宜，並協助各縣市辦理捷運路線規劃設計及興建等作業。
擬處意見	<p>交通部：</p> <p>一、考量各都首長對於建設皆有高度期待，且大部分捷運建設計畫已完成規劃並進入實際工程執行階段，所涉都市計畫變更、用地取得、工程施工、交通維持及整合、融入在地需求，乃至後續營運之票價及行銷等事宜皆屬地方政府權責，非中央能予統籌辦理之事項，且基於下列權責面、實務面及機場捷運案例等考量，交通部於捷運建設過程中，不適宜成立捷運總局辦理。說明如下：</p> <p>(一)「大眾捷運法」第 4 條第 1 項規定：「大眾捷運系統主管機關：</p>

在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」，爰捷運為地方事務，由地方主管機關統籌辦理。交通部就地方提報之捷運計畫辦理審議並補助非自償性經費。

(二)捷運為地區運輸系統，地方主管機關依當地之運輸政策進行整合規劃，配合其都市發展選擇適當路廊及系統型式，並依規定循序辦理可行性研究、綜合規劃、環境影響評估、都市計畫變更、用地取得、發包施工、土地開發及營運監督等作業，涉地方捷運、交通、財政、主計、環保、都計、地政、產發等跨局處業務，且部分事項(如票價、土地開發等)尚須完成地方議會審議程序，已非交通部易於主導之業務。

(三)衡諸現況，各主要都市之捷運計畫大致已完成，陸續辦理設計施工，並無太多中央軌道機關代替規劃之需要，工程階段涉及事務亦非中央可代勞。

(四)機場捷運雖已於 106 年 3 月 2 日正式通車營運，惟交通部高鐵局於推動過程，因工程設計與地方營運需求考量不同，產生諸多介面及困難，致交通部花費更多時間、人力及經費始整合克服，此為中央難以代替地方規劃建設之案例。

二、各地方爭取捷運計畫需依「大眾捷運法」設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構，以辦理後續營運服務，現階段負責建設之專業人力及工程部門，日後應轉入長期營運公司，以持續推動路線(包括延伸線)及車站等後續工程。此等專業人力，或許來自臺北市捷運局現有人力，抑或由原工程執行階段之人員延續，以達營運永續及人才培育、傳承之目的。

人事行政總處：

一、查 99 年 2 月 3 日修正公布之「中央行政機關組織基準法(以下簡稱基準法)」第 33 條規定略以，二級機關(含相當二級機關之獨立機關)為處理技術或專門性業務需要得設附屬之機關署、局，其總數以 70 個為限。又配合行政院推動組織改造作業，並依基準法第 33 條明定三級機關署局之總量上限，業已審定完成各部會組織調整規劃報告在案。

二、復查基準法第 9 條之規定略以，業務與現有機關職掌重疊者、可由現有機關調整辦理者，不得設立機關。

三、又查交通部高速鐵路工程局(以下簡稱高鐵局)主要職掌高速鐵路及捷運系統建設計畫、各類鐵路營運監理、高鐵及捷運之車站特定區開發事宜；交通部鐵路改建工程局(以下簡稱鐵工局)主

要職掌鐵路改建工程。爰交通部配合行政院組織改造作業及落實發展大眾運輸政策，健全鐵道運輸發展，經檢討整併高鐵局及鐵工局，成立交通部鐵道局。又交通部鐵道局組織法草案業經 106 年 3 月 8 日立法院第 9 屆第 3 會期司法及法制、交通委員會第 1 次聯席會議決議通過，並提報立法院公決，復經 4 月 12 日立法院朝野黨團協商通過在案。

四、綜上，提案機關-臺中市政府建議由交通部成立捷運總局一節，事涉交通部權責，擬尊重該部意見，惟仍請交通部依行政院組織調整規劃及基準法等相關規定審慎評估辦理。未來如政策確定由中央辦理捷運相關業務，其員額則應依「中央政府機關總員額法」之規定，於總量管理原則下隨同業務移撥。

案由 3	請交通部高速鐵路工程局(下稱高鐵局)於107年度編列預算補回「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」(下稱本計畫)101年度未獲保留款及尚缺編預算。
說明	<p>一、依據臺中市政府捷運工程局(下稱北捷局)提報之107年度先期計畫，107年度依經費需求編列33.95億元，其中中央編列17.74億元，本市編列16.21億元，惟經核算自以前年度至107年度共編列357.32億元，其中中央已編列237.74億元，本市編列119.58億元，依據本計畫協議分擔比例，中央尚缺編3.72億元。</p> <p>二、依據高鐵局106年3月17日高鐵六字第1061300469號函文表示，本計畫101年度歲出保留款4.13億元未獲行政院保留，然而有關101年度歲出保留款係本計畫已撥付機電標及土建標承商之預付款項，須依契約規定於工程估計價達20%至80%並達成契約里程碑後始可辦理核銷轉正，故實際已撥付僅未完成核銷程序。</p> <p>三、本計畫101年度歲入保留款遭中央刪減未保留造成需利用帳務調整方式，以106年度預算填補101年度未獲保留部分，故今年度實質可用額度減少，且99年度歲入保留款同樣為工程預付款，亦於去年度經行政院核定未獲保留，連續兩年預付保留款遭刪除，增加本計畫工程履約風險。</p> <p>四、另本市林市長佳龍於106年2月18日召會邀集交通部高鐵局及北捷局研議配合捷運工程文心路人行道拓寬事宜，高鐵局及北捷局皆同意於本計畫中經費支應，惟本市交通局106年3月22日再次邀集高鐵局及北捷局進行細部討論時，北捷局表示依目前現況截至107年底並無多餘預算可支應。</p>
建議	請高鐵局於107年度編列預算補回「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」101年度未獲保留款及尚缺編預算。
擬處意見	<p>交通部：</p> <p>一、依「決算法」第7條規定預算無法保留超過5年，本計畫99及101年度之中央保留款爰無法保留，惟該額度中央已於105及106年度編列補足。</p> <p>二、本計畫截至106年度止工程已編列總經費323.37億元，其中中央編列220億元，臺中市政府編列103.37億元，依照分攤比例計算，中央編列之金額已高於地方(詳如下表)。</p>

	中央	地方	合計
應分攤比例	67.57%	32.43%	
截至 106 年度 已編列數	220 億元	103.37 億元	323.37 億元
累計編列比例	68.03%	31.97%	

- 三、有關 107 年度預算編列，經衡酌本計畫 107 年度工程需求（臺北捷運局估算約需 33.94 億元）、中央累計編列金額等，中央補助款目前已暫匡列 20.79 億元（後續需依立法院審議核定金額為準）。本計畫中央所編預算為補助款，編列額度係衡酌工程進度及執行機關預算執行情形核編，並非完全依照補助比例對編，地方政府應編列地方配合款支應其建設所需，中央則陸續編足補助金額。
- 四、至於有關臺中捷運人行道復舊工程經費，將於計畫經費可容納下，由發包剩餘款或預備金支應（本部高鐵局 106 年 3 月 6 日函），臺中市政府如考量需於 107 年度辦理，請市府先行編列配合款支應。

案由 4	強化市區公車與軌道路網轉乘載客計畫。
說明	<p>一、本市為有效解決臺灣各縣市公共運輸市占率無法大幅成長的瓶頸，及配合本市軌道運輸於105年底相繼完工之時程，本府主張以 MR. B&B(Metro, Rail, Bus & Bike)建構複合式公共運輸系統，以捷運「Metro」、鐵路「Rail」為骨幹，結合公車「Bus」及公共自行車「Bike」，建立省時、經濟、安全、便利、環保的運輸系統。</p> <p>二、本府以 MR. B&B 推動方向規劃以臺中市境內火車站轉乘市區公車為複合式公共運輸系統示範計畫，示範計畫推動時程以短、中、長期各階段整合性策略執行「票證」、「路網」、「班次」及「資訊」四大面向轉乘機制改善，藉以強化公共運輸系統轉乘服務機能，吸引民眾利用公車成為軌道運輸系統聯外接駁之重要運具。</p> <p>三、「票證」部分為民眾搭乘臺鐵轉乘本市市區公車享有公車該趟次全程票價免費優惠，經核算目前本市自豐原站到日南站共18個車站之旅次量，推估未來一年的轉乘票價免費經費約需6,900萬元。此示範計畫所需之經費，建請中央給予補助款挹注。</p>
建議	本府後續將研提示範計畫，建請中央予以支持及核定推動相關計畫所需經費。
擬處意見	<p>交通部：</p> <p>一、本部公路總局已於 106 年 3 月 9 日核定補助臺中市政府「績效獎勵計畫」8,000 萬元經費，該績效獎勵計畫績效獎勵金已含提供民眾轉乘優惠經費。</p> <p>二、臺中市政府於 106 年 1 月 16 日研提計畫向公路總局申請本案，因申請補助項目與該府上述提案績效獎勵金供民眾轉乘優惠一項似有重複，且地方政府經費自籌率未達公運計畫提案原則要求之自籌率，公路總局已於 106 年 3 月 9 日函請臺中市政府進一步補充計畫說明，惟臺中市政府尚未補充提案，公路總局將俟該府提案後再依公運計畫規定予以審查。</p>

案由 5	建議中央應統籌結合警政、監理等權責機關利用大數據，分析十大常態交通違規，規劃執法熱區及增加道路交通安全講習專班，提高見警率及講習率，以降低交通違規件數。
說明	道路交通處罰條例精神，重點在於「確保交通安全」，而不以「處罰」為目的，藉由大數據分析常態交通違規態樣或易肇事區域時段等資料，作為規劃執法熱區及智慧執法提高見警率及講習率，以降低交通違規件數。
建議	建議中央機關以 Open Data 架構統籌整合中央及地方警政、監理、交通等數據資料庫，支援及協助地方政府運用大數據分析技術，因地制宜擬定執法策略，藉以維持交通秩序，提升交通安全。
擬處意見	<p>內政部：</p> <p>一、本部警政署為落實交通執法工作，按月統計全般交通違規舉發件數，並刊登於該署全球資訊網，對外提供各界參考；另按月分析十大常態交通違規項目，作為交通執法規劃參據。</p> <p>二、本部警政署訂有「加強取締重大交通違規計畫」，持續要求各警察機關落實執行「加強取締重大交通違規」工作，內容計有 10 項重大交通違規項目：「酒後駕車」、「闖紅燈（不含紅燈右轉）」、「嚴重超速」、「行駛路肩（高速公路）」、「大型車、慢速車不依規定行駛外側車道（高速公路）」、「蛇行、大型車惡意逼迫小車（高速公路）」、「逆向行駛」、「轉彎未依規定」、「機車行駛禁行機車道」及「機車未依規定兩段式左轉」，能有效降低我國交通事故死傷人數。</p> <p>三、交通執法事項於 Open Data 政府資料開放平臺上載部分，已包括測速執法點及超速違規舉發件數之統計資料。至於全般舉發交通違規之大數據分析部分，本部警政署目前尚在研究建構中。</p> <p>四、本部警政署統計資料之數據係源於各地方警察機關，且各地方警察機關已依地區交通狀況、違規舉發情形及事故發生件數之統計分析結果，自行規劃交通執法策略，以維護交通安全及秩序。</p> <p>五、綜上，臺中市政府之提案建議，目前已在辦理，本部警政署將持續要求各警察機關落實執行各項交通執法工作。</p> <p>交通部：</p> <p>一、本部刻正規劃建置道路交通安全資料整合及分析平臺，將內</p>

政部警政署道路交通事故資料結合公路總局第3代公路監理資訊系統車、駕籍及違規等資料，透過大數據分析結果作為各縣市援引擬定道安策略之參考依據；另交通部已於106年5月4日邀集臺中市在內等縣市政府就未來平臺建置及使用需求提供意見，將併其他縣市政府提報需求納入整體規劃考量。

二、現行違反「道路交通管理處罰條例」應併接受道路交通安全講習之違規態樣眾多，目前公路總局所屬各監理機關係已依違規對象、態樣、車種、再犯等差異性，分別開設「未滿18歲無照駕駛親子班」、「汽車違規班」、「機車違規班」、「酒後駕車違規」及「酒後駕車違規再犯」等道路交通安全講習專班，未來仍將依交通違規態樣分布趨勢情形據以規劃增設專班。

三、另本部公路總局除加強宣導違規民眾依規定參加講習外，對於無正當理由而不依規定接受道路交通安全講習者，亦將依現行「道路交通管理處罰條例」第24條規定即時裁處。

案由 6	為推行社會住宅政策，敬請協助推動修正「國有非公用不動產租賃作業程序」第57點，使社會住宅興辦用地租金依地租金額百分之二十計收(租金率1%)，以降低興辦成本。
說明	<p>一、「住宅法」修正案雖業經總統於106年1月11日公告，增加以長期租用方式承租原需有償撥用之國有土地，惟土地年租金依「國有非公用不動產租賃作業程序」規定，以當期土地申報地價總額之3%計收，仍是興辦社會住宅一項高成本的支出。</p> <p>二、社會住宅興辦成本高昂，除前期需投入大筆興建資金、土地成本外，後續更有維護管理等經常性支出，加上為使民眾可負擔，訂定低於市場行情之租金，使得整體財務實有難以自償之特殊性。</p> <p>三、為建構穩定的社會住宅財源，中央現已推動融資服務平臺，規劃以租金收入逐年還款方式取代龐大的興建預算。惟作為社會住宅主要收入來源的房屋租金，尚需支付社會住宅土地租金、規劃設計監造費用、維護管理費用等等，在興建一定數量的社會住宅目標下，財務依舊困難。</p>
建議	<p>考量社會住宅係以低於市場行情之租金出租予一定所得、財產基準以下家庭，並且保留一定比例出租予具特殊情形或身分者，為公益性極高之公共建設，在建構可持續性發展的社會住宅財務考量下，因應社會住宅不易自償之特殊性，有關社會住宅需用之土地，應以零成本作為取得目標。建請協助推動修正「國有非公用不動產租賃作業程序」第57點，使社會住宅興辦用地之租金率調降為1%，以利社會住宅政策推行。</p>
擬處意見	<p>內政部： 本部營建署刻正推動以融資服務平臺協助地方政府取得低利融資；有關修正「國有非公用不動產租賃作業程序」第 57 點，屬財政部權責，本部將依財政部規劃配合辦理，以落實蔡總統社會住宅政見。</p> <p>財政部： 一、依 106 年 1 月 11 日總統公布修正「住宅法」第 21 條第 3 項規定，主管機關依本法興辦社會住宅，需用之公有非公用土地或建築物，屬應有償撥用者，得採租用方式辦理，其租期由中央主管機關定之，不受「國有財產法」第 43 條有關租期之限制。租用期間之地價稅及房屋稅，由主管機關繳納，但社會住宅興建期間之租金得免予計收。該法條就社會住宅興建完工後之土地租金計收未賦予特別優惠，「國有非公用不動產租賃作業程序」第 57 點規</p>

定，目前係依行政院 82 年 4 月 23 日台 82 財字第 11152 號函核定「國有出租基地租金率調整方案」規定辦理，按土地當期申報地價年息 5% 計收年租金，政府機關作事業目的使用者，得予 6 折（即土地當期申報地價年息 3%）租金優惠。

二、臺中市政府基於推行社會住宅政策，提升社會住宅興辦整體財務自償性，認須再給予社會住宅基地租金特別優惠，涉「住宅法」及原屬應有償撥用之基金財產收益，建請逕洽內政部及國防部等機關。

案由 7	澎湖國際醫療先行示範區。
說明	<p>一、緣起：</p> <p>澎湖渴求一個能解決目前醫療、財政及地方發展困境的解藥，同時蔡總統應允給予澎湖新的發展方向，提出此方案希望以健康代替博弈、以求醫者代替賭客，以火車頭帶動觀光人潮、工作機會及地方休閒養生發展。</p> <p>近年來各國紛紛致力國際醫療，同時推行醫療旅遊套裝行程，連結各項產業鏈，提供就業機會及衍生相關附加價值的產業，帶動醫療服務的國際化及生技產業化潮流，目前顯具成效有中國、韓國、泰國、新加坡等。</p> <p>二、現況：</p> <p>我國在醫療技術、品質向來被國際認可，費用相對低廉，且擁有高素質醫師群，目前國際醫療產業的發展，主要分為北中南東四區發展，內容有觀光醫療、美容醫學、顱顏重建、生殖醫學、健康檢查、肝臟移植、關節置換、心血管治療等。在發展上的主要困境有三：其一觀光配套不足，醫療歸醫療、觀光歸觀光，醫療跟觀光結合不夠密切，且對外國宣傳不足，能見度不高；其二為外籍人士來臺短期就醫的程序仍不夠友善，如醫療簽證仍可加強等；其三為國內醫療器材或藥物審核嚴格，如臺灣尚未上市核准，國外病患也無法使用在該國已能使用的治療，使得我們競爭力比其他國家弱。</p> <p>澎湖可運用澎湖島嶼優勢，爭取新藥新儀器法令鬆綁，以澎湖為先行示範區，並結合臺灣的優質醫療、高科技與親善服務，透過醫美、復健、觀光、短居、養生及旅遊業，成為臺灣國際醫療對口的代表，整體帶動我國醫療服務品牌，促進形象並提升國際能見度。</p> <p>三、澎湖的優勢：</p> <p>(一) 世上公認的美麗觀光島嶼，如能發展觀光醫療，兼具養生及短期療養，醫院就在觀光區中，可望打造成為「臺灣之峇里島」。</p> <p>(二) 建立特許區，開放部分法令對臺灣影響甚小，面對全世界收治自費病人，不會影響在地醫療資源。</p> <p>(三) 澎湖擁有地域限制性與單獨性，且已建有國際機場，直飛航線，要發展國際醫療觀光已有初步規模，並非從零開始。而澎湖樂活的生活環境，亦可吸引具有特殊專長之優質醫師退休後仍能</p>

	<p>一展所長。</p>
<p>建 議</p>	<p>一、推動原則：</p> <p>(一)與我國健康保險給付區隔，以自費為主，以本國投資為主。</p> <p>(二)國外先進國家 FDA 及歐盟通過而本國尚未核可之醫藥材、儀器及細胞治療，開放特許在區內使用於特定病人，先行試點。</p> <p>(三)針對病情危急病人使用恩慈療法 (compassionate use) 者，在國內沒有任何可替代藥品或醫材提供治療、或經所有可使用的治療仍沒有反應，得放寬審查標準，在區內使用。</p> <p>(四)在區內開放部分臨床試驗可及於本國及外國病患，特許全球未上市的試驗用藥或醫材之臨床試驗申請。</p> <p>(五)建立醫療平臺媒合特殊醫療服務，如細胞、生殖、神經重建等。</p> <p>(六)建立醫療回饋金機制，創造縣府財政收入，並訂定部分收益上繳中央。</p> <p>二、時程：</p> <p>醫療園區預定為 6 年計畫，自 106 年至 111 年分 2 階段完成</p> <p>(一) 106 年至 107 年為第 1 階段規劃籌備期。</p> <p>(二) 108 年至 111 年為第 2 階段成立醫療園區，發展觀光、復健、長照、醫美、健檢、生技及養生等產業。</p>
<p>擬處意見</p>	<p>衛福部：</p> <p>一、澎湖縣若欲新設醫院且作為國際醫療使用，請依「醫院設立或擴充許可辦法」第 3、5、9 及 11 條國際醫療病床之相關規定辦理；至國際醫療收費等相關規定，請參考澎湖縣衛生局所頒布之「澎湖縣醫療機構費用收費標準核定作業原則」。另醫院欲兼收國際病患一事，請醫院於通過醫院評鑑後，參加本部國際醫療工作小組舉辦之徵選，通過後即可成為國際醫療會員機構。</p> <p>二、針對恩慈療法，本部說明如下：</p> <p>(一)恩慈療法係對於尚無替代療法之重症病人，以治療為目的施以衛生主管機關尚未正式核准之療法，並以尚未核准或進行中之人體試驗之新醫療技術為主；另如涉新藥及醫療器材之使用，本部食品藥物管理署已有專案進口等相關規定。</p> <p>(二)有關恩慈療法執行要件如下：</p> <p>1.病人罹患對生命有急迫危害之疾病 (immediate</p>

life-threatening disease)，目前並無已知之替代療法，且經醫師專業判斷，除非儘早給予治療，否則極可能在數個月內死亡或隨時具有生命威脅。

2. 目前已有文獻或資料佐證治療具安全性或初步療效。

3. 病人及家屬獲得醫師充分詳實告知後並同意。

(三) 病人治療之結果及安全性須由醫院自行負責，且執行過程若發生嚴重不良反應仍應通報本部，執行成果不得以媒體方式發表。

三、醫藥材、儀器及細胞治療開放輸入及臨床試驗部分：

(一) 國外先進國家 FDA 及歐盟通過而本國尚未核可之醫藥材、儀器及細胞治療開放輸入一節，設若國內尚無核准適用之藥物，欲供醫院診治危急或重大病患，醫院可依「藥物樣品贈品管理辦法」第 2 條第 3 款規定，向衛福部食藥署申請專案進口。

(二) 醫院如欲執行醫療器材臨床試驗，可依「醫療器材臨床試驗計畫案申請須知」並參酌「醫療器材優良臨床試驗作業規範」，向本部食藥署申請醫療器材臨床試驗計畫案。

(三) 若本案設立之特區能比照自由貿易港區認定屬「境內關外」，且於特區內使用之醫療器材，不會再外流至國內市場，則該醫療器材得毋須辦理查驗登記。

四、除上開第三點外，於國內有關藥物之使用及臨床試驗，仍應依「藥事法」、「醫療法」及「人體研究法」相關規定辦理。

案由 8	建請統整「行政院政府計畫管理資訊網」與工程會「重大公共建設計畫管理系統」、「公共建設預算調查系統」等3系統為單一系統，以提升政府整體行政效能。
說明	<p>一、「行政院政府計畫管理資訊網」與工程會「重大公共建設計畫管理系統」，自作業計畫起、每月執行情形、工程進度、分月預算及累積實績，其資料屬性類同，惟同一計畫每月皆須上網至2系統填報，徒增資料不一致風險，並不利政府效能提升。</p> <p>二、另工程會「重大公共建設計畫管理系統」與「公共建設預算調查系統」，僅依年度計畫1億元以上與1億元以下分列兩系統，如當年度計畫預算為1億元以下，列為「公共建設預算調查系統」，次年度計畫預算1億元以上，則改列為「重大公共建設計畫管理系統」，故為計畫管控能有連續性，建議併為同一系統。</p> <p>註：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 行政院政府計畫管理資訊網（網址 https://gpmnet.nat.gov.tw/gpmnet20/login.aspx） 2. 工程會重大公共建設計畫管理系統(網址 http://cmdweb.pcc.gov.tw/pccms/owa/hm92main.userin) 3. 工程會公共建設預算調查系統(網址 http://cmdweb.pcc.gov.tw/pccms/owa/um91main.userin)
建議	統整「行政院政府計畫管理資訊網」與工程會「重大公共建設計畫管理系統」、「公共建設預算調查系統」等3系統為單一系統。
擬處意見	<p>工程會：</p> <p>一、國發會前於 105 年 9 月 8 日至本會洽談上開系統整合事宜，本會並於 10 月 4 日將本會重大公共建設計畫管理系統之欄位及功能需求提供國發會評估納入「行政院政府計畫管理資訊網」(GPMnet)系統，後續將持續配合國發會推動系統整合工作，以減少機關重複填報資料問題。</p> <p>二、國發會已於 106 年 4 月 25 日再次洽談協調公共建設計畫系統整合事宜，本會將依洽談結果辦理後續相關系統整合事宜。</p> <p>國發會：</p> <p>一、本會已於 105 年 7 月 28 日行政院院會報告「行政機關管考作業簡化」，其中包括整併本會與工程會各自所管之公共建設計畫管理系統。</p> <p>二、本會已與工程會協調兩次，預定 106 年下半年將工程會「重大公共建設計畫(1 億元以上列管計畫)管理系統」及「公共建設預算調查系統(未達 1 億元列管計畫)」統整併入「行政院政府計畫管</p>

	<p>理資訊網」，使3系統整合為單一系統，並進行試填驗證。</p> <p>三、本會於106年5月31日已邀集相關部會及工程會研商整併事宜，請相關部會及計畫主辦機關屆時配合辦理。本會未來亦將持續就公共建設計畫管考業務，與工程會密切配合。</p>
--	---

行政院第 7 次公共治理協調會報行程表

會報日期	時 間	行 程	備 註
106 年 6 月 15 日 (星期四)	09:40 前	會報第 1 階段報到 (搭乘接駁專車)	高鐵 205(07:51-09:30) 地點：高鐵左營站 2 號 出口集合搭車
	09:40-10:30	路程及會議報到就座	
	10:30-12:30	會報第 1 階段	
	12:30-13:30	午餐(盒餐)	
	13:30 前	會報第 2 階段報到 (搭乘接駁專車)	地點：高鐵左營站 2 號 出口集合搭車
	13:30-14:30	路程及會議報到就座	
	14:30-16:15	會報第 2 階段-1	
	16:15-16:30	中場休息(合影及茶敘)	
	16:30-18:00	會報第 2 階段-2	
	18:00-18:20	路程	
	18:20-	晚餐(住宿飯店)	
106 年 6 月 16 日 (星期五)	07:30-09:00	早餐	
	09:00-09:20	路程	前往三民區安泰社區
	09:20-10:50	標竿學習 1- 社區健康營造與活躍老化	地點：三民區安泰社區發 展協會及愛河之心休憩 中心(導覽)
	10:50-11:10	路程	
	11:10-12:00	營造健康城市(高雄輕軌搭 乘體驗)	
	12:00-13:30	午餐	河邊餐廳
	13:30-13:45	路程	前往濟興遠距站(南鼓 山老人活動中心)
	13:45-15:30	標竿學習 2- 遠距健康照護服務與社區健 康營造	地點：濟興遠距站(南 鼓山老人活動中心)
	15:30-16:00	路程(接送至高鐵左營站)	