

四、綜上所述，為改善我國遊覽車之安全規範、提升我國旅遊品質及保障遊客安全，爰要求行政院應邀集各相關部會，組成跨部會小組，於半年內研議修正現行有關遊覽車安檢保養、車體結構等相關規定，另亦須輔導旅遊業者，避免削價競爭，間接影響旅客品質，使至我國之遊客能開心出遊，平安回家，勿讓類似憾事再次發生。

（九十五）本院王委員惠美，鑒於彰化火車站自 1958 年落成，迄今已將近六十年，期間彰化市歷經多次產業轉型以及聚落重整，現在已是彰化地區人口重鎮；而彰化火車站更是台鐵山、海兩線交界的一等站，每日平均進出站旅客為 1.3 萬人，堪稱交通樞紐；然而，彰化火車站多年來卻並未隨著都市發展而有所提升，為落實城市再造以及提升彰化火車站服務品質，交通部應儘速編列彰化火車站之美化整修相關預算，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據台鐵調查，彰化火車站自 2005 年起，每日進出站旅客平均值均為 1 萬人且每年人數均有顯著成長，2008 到達 1.1 萬人，2009、2010、2011 每日則有 1.2 人，2015 年更是將近 1.5 萬人，顯見彰化火車站在彰化地區鐵路運輸的重要性。
- 二、經查交通部台鐵局 104 年 6 月 26 月第 305 次擴大局務會報之決議：「有鑑於彰化站站房已過於老舊，請工務處轉請台中工務段、協助台中運務段，估算站房更新（拉皮）所需經費並編列，並請參酌花蓮站站房更新模式……」；然而自去年會議結束至今，仍未見有何具體規劃與近程，相關單位之規劃進度與執行效率著實需要檢討。
- 三、彰化車站站體歷經數十年，有許多存在歷史意義之建築，但也正因如此，造成現在彰化車站改建之困難；為兼顧保存文物與旅客權益，交通部應先從「美化整修站體」著手，改善旅客服務相關設施，提供更為先進、舒適的硬體設備，建置更為節能環保的綠能設備，讓使用彰化火車站的旅客有更優質的環境以及服務。

（九十六）本院王委員惠美，鑒於美港公路為和美、伸港的重要聯絡道路，亦是全興工業區主要聯外幹道，尖峰時段每分鐘通行之大型車輛超過百輛，當地居民進出時常險象環生，上個月更發生三天內兩起死亡車禍的憾事，凸顯該道路設計不良。為確保民眾通行安全，建請美港公路應比照台六十一線主線採高架化，以有效分散車流，降低交通事故發生，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、美港公路西起彰濱工業區北側慶安北路，東接國道三號和美交流道，為雙向四車道，沿線主要交會道路包括台六十一線、台十七線、縣道一三四線、一三九線與國道三號。是和美延伸至伸港的重要道路，也是全興工業區聯外的幹道。
- 二、美港公路全長 6.5 公里，卻有 27 個路口，因為眾多路口設立的紅綠燈，造成大小型車輛搶快闖紅燈，大型車輛競速問題也相當嚴重。車流輛繁雜、車速過快等諸多原因，自從通車後，美港公路便時常有車禍意外發生，七月更是短 3 天內，就發生兩起死亡車禍，該路段之高架化，確有值得檢討必要。
- 三、經查彰化縣政府曾於 103 年 3 月 24 日函請交通部公路總局協助辦理台 61 乙線（美港公路）高架化可行性評估；然而，該局所做之評估報告卻是以「不具經濟可行性」做為結論；然而，道路可行性評估不能僅看數字化的經濟效益，更應該重視的，是用路人以及周遭居民的安全問題。
- 四、未來台 61 線彰化線境主線道於 108 年完工後，美港公路除了現有的功能外，更將肩負銜接台 61 線與國道三號和美交流道的重要聯絡道路之責；美港公路之重要性以及使用率將更為成長，若不即時檢討現行問題，未來恐製造更多生命財產的損失。

（九十七）本院張委員麗善，針就台南市虱目魚養殖協會原擬組織千歲團訂民國 105 年 9 月 19 日赴中國大陸爭取繼續契作，不料農委會非但不協助本國養殖業產品外銷，竟一紙公文要求各養殖業非經許可不得與大陸交易買賣，公文內容：「……為涉及政治性內容之合作行為，非經各該主管機關許可，不得為之！」顯有失當，這紙公文顯然大大限縮養殖業者的商業運作，且有針對性。農委會、陸委會忝為政府機構，應盡力協助農、漁民鞏固既有市場以防價格崩盤，並給予資源與各式協助，不料卻反其道而行各處限縮養殖業者的自發性商業行為，政府施政反倒造成民眾重大的困擾與不解，甚至讓養殖業必須北上陳情抗議。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、自 2011 年起至 2015 年止，台南市虱目魚養殖協會與大陸契作採購虱目魚，面積逾 300 公頃、契作戶 208 戶、每年採購 360 萬台斤。據統計，5 年向台灣採購逾萬公噸、產值達 5 億元。台灣虱目魚年產約 7 萬噸，外銷占 20%，大陸採購份額雖僅占總出口量 1 成以下，卻產生穩定價格的重大作用，尤其 10、11 月正逢盛產期，一旦外銷受阻回流，將衝擊內銷市