

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

場，導致價格崩盤，難怪養殖業者要大聲疾呼：「政府不幫漁民就算了，不能連我們的生路都阻斷」！政府施政須全面考量各種情況與連動性，並非僅就數字上做調節即可。

二、學甲契作之虱目魚即將結束五年試辦計畫，將在今年停止，為繼續爭取虱目魚訂單，台南市虱目魚養殖協會預定於 9 月組團赴中國大陸爭取續辦，不料台南市農業局轉發農委會公文，指與大陸洽談兩岸漁業合作之相關民間協議或意向，涉及政治性內容之合作行為，未經各主管機構許可，不得為之，此公文明顯畫出紅線，讓弱勢漁民恐懼不敢跨越，難道自力成功爭取訂單之後卻還要經政府批可？初級農漁產品之虱目魚難道是機密？這是甚麼樣的商業邏輯？漁民是弱勢團體，此為民間商業運作，只是要到大陸作生意，政府卻一紙公文要求都必須通報核准，顯有失當。

三、台南學甲虱目魚契作始於二〇一一年，是兩岸簽署《兩岸經濟合作架構協議》（ECFA）之後，台灣水產品進軍大陸的早收清單項目之一。在契作策略之下，由於養殖戶收入相對穩定，使得加入契作的戶數逐年增加，從最早的一百戶，去年已增加到兩百零八戶。今年契作喊卡，兩百零八戶契作養殖戶頓失穩定收入，相關單位應盡力協助彌補此缺口，以維養殖戶之生計，並避免產地價格崩盤，影響擴及非契約戶。

（九十八）本院余委員宛如，有鑑於現行外籍人士來台或國人出差之核銷規定已不合時宜，需附紙本登機證才能核銷機票費用，實為阻礙我國國際化之不必要的行政要求，也凸顯我國政府接受資訊化認證能力之不足。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、近年來，因我國企業愈來愈國際化，企業人員時常有出差之機會，亦會邀請外籍專業人士來台。然而，現行機票費用之核銷規定已不合時宜，其會後機票費用的報帳必須附登機證才能核銷。
- 二、此行政上之要求導致受邀來台之外籍專業人士須將登機證寄回我國才能進行報帳，不僅對外國人士不友善，也無形之中增加中小企業的行政成本，實為阻礙我國之國際化。

（九十九）本院余委員宛如，有鑑於「公司、商業及有限合夥一站式線上申請作業」之設立初衷立意良善，然而卻因執行人員消極不配合，因此並未確實發揮作用。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、公司及商業設立一站式線上申請作業網站（<http://onestop.nat.gov.tw>）自 100 年 5 月啟用，此