

侵擾，而導致白米的品質變差），7 件樣品酸鹼值較低，新鮮度較差，3 件樣品夾雜物含量高於國家標準。顯示市售散裝米的品質實在是良莠不齊。故不僅僅是包裝米，散裝米亦應嚴加規範。

三、一般販售散裝米的零售米商、雜糧多是直接從糧商收購而來，若是後端稽查不執行，散裝米根本難以管制；再者，我國零售米商販售之散裝米，其產品標示一般僅是由商家自行標示，消費者難究其真實與否；小吃攤、便當店、連鎖餐廳業者等若不是採購包裝米，而是以與糧商訂契約採購，也不會受到《糧食管理法》關於包裝米的規範。

四、散裝米的源頭規範不確實，後端的稽查亦不積極，消費者於所獲得資訊無法真正透明，危害其權益。故建請農委會加強市售散裝米的源頭把關，並定期抽查；推廣餐飲業者自主標示販售米之來源，鼓勵在地生產消費，維護消費者權益，並支持國產好米。

（二十三）本院台灣團結聯盟黨團，有鑑於國道五號開放大客車專用道以來，大客車使用率偏低，顯示當前國道五號交通疏導政策值得檢討。因此，為助於高速公路車流順暢，提高用路人行車效率與時間掌控，要求主管機關交通部及其相關單位，於三個月內評估現行專用道開放計程車使用之可行性，特向行政院提出質詢。

說明：

一、國道五號為往返台北、宜蘭間重要要道，每逢假期常交通壅塞，交通部為鼓勵民眾多搭乘大眾運輸系統，舒緩國道五號假期北上交通阻塞，已開放北上大客車優先通行，大客車於交流道不需與其他車輛一同等候，並逕行進入高速公路。但，根據交通部提供資料，100 年度春節（2 月 5 日及 6 日）國道五號宜蘭、羅東交流道大客車專用道 15-18 時通行量，各日總計皆不及百輛。99 年度春節（2 月 15 至 19 日）國道五號宜蘭、羅東交流道大客車專用道 15-18 時，各日總通行量也僅有約百輛通行輛，顯見大客車專用道使用明顯偏低之情形。

二、計程車對於國道五號需求性高，然大客車專用道開放以來，大客車使用率偏低，顯示目前國五交通疏導措施值得檢討。為提高公路車流順暢，主管機關應研議現行專用道開放計程車使用之可行性且提出報告。

提案人：台灣團結聯盟立法院黨團 許忠信

（二十四）本院羅委員淑蕾，鑑於兩岸電影產業環境及審核程序的相對不平等，以及兩岸服貿協議簽定後可能造成大陸人到台灣開公司當老闆、就業及轉業的結果，更可能會影響台灣文化存續及保留的嚴重問題。爰此，基於台灣文化主體性，對於兩