

，而有從事休閒漁業者僅 352 家，比例 0.7%，不到百分之一，主管機關應更大力輔導漁村朝休閒觀光漁業發展，增加漁村漁業之附加價值，並應逐年以百分比訂出增加休閒漁業產值計畫，以積極推動漁村轉型，俾因應近海沿岸漁業資源日趨枯竭之現實。

（二十三）本院李委員昆澤，鑒於目前台灣國際線航班過度集中於桃園機場，高雄機場僅約 11%，且跑道使用率僅約一半，有相當空間來分攤桃園機場的航班，尤其高雄機場位於東南亞與東亞航線的中間點，應有相當潛力發展成為東南亞旅客的轉機機場，參考日本、中國等國在推行免簽證及簡化簽證政策後，均大幅提昇觀光人潮，爰此，要求外交部協同相關單位，針對高雄機場開放東南亞旅客短期免簽證進行研議，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據統計，去年國內三大國際機場的國際線航班數，有 77%集中於桃園機場，高雄機場僅約 11%。桃園機場負荷量明顯過重，也影響服務水準。反觀，高雄機場目前的使用量僅約一半，相當適合分擔桃園機場的負載量。政府應透過政策導引的方式，讓桃園機場的航班分散至高雄機場。
- 二、高雄機場的地理位置相當適合發展東南亞航線，較桃園機場更具距離與時間優勢，尤其是近年來東南亞國家旅客赴日本、韓國觀光人數均大幅成長，高雄作為兩者的中間點，應有相當潛力發展成為東南亞旅客的轉機城市。
- 三、日本近兩年陸續對東南亞國家，如馬來西亞、泰國、印尼、菲律賓、越南等國民眾，實行免簽證或簡化簽證程序。上述政策推行後，前往日本的東南亞旅客大幅成長，例如菲律賓成長 70%、越南成長 47%，泰國成長 45%、馬來西亞成長 41%，印尼也有 16%。中國自 2013 年 1 月起，也開放符合條件之外國人於北京首都機場、上海浦東機場、上海虹橋機場轉機前往第三國時，能享有 72 小時免簽證的待遇。成功提高「轉機機場」的地位並帶動當地觀光人潮，目前開放的機場已達到 14 個。
- 四、綜上所述，若能推行免簽證，對於提升觀光客來訪的意願有很大助益。爰此，要求外交部協同相關單位，針對東南亞國家旅客，指定高雄機場為台灣地區 72 小時過境轉機免簽證機場進行研議，使高雄機場成為東南亞國家赴第三國旅遊的「轉機機場」，並藉此帶動南台灣的觀光旅遊發展。

（二十四）本院周委員倪安，針對經濟部指出中長期作為，在於提升產業競爭力、加速區域經濟整合、改善投資環境。其中，有關

政府加速推動區域經濟整合部分，應視我國當前國際政治情勢調整整合方向，並檢討 TPP 與 RCEP 兩者孰為緩急，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、目前美國與日本積極展開 TPP 談判進程，我國位居東亞島弧的重要戰略位置。然而，加入 TPP 必須取得 TPP 每一個參與國的同意，自應以良好之雙邊關係為談判基礎。根據外交部之說法，我國業已獲得美國及日本公開表示歡迎我國參與 TPP 之意願，政府應趁此良機，強化與 TPP 參與國之雙邊經貿關係，早日加入 TPP 以利推動區域整合。
- 二、今年我國國際貿易持續疲軟，但對日本、美國的出口金額反呈現正成長之情形。根據財政部關務署統計，我國 1-4 月出口金額之成長率為-6.2%，對中國的出口衰退 6.5%、對東協衰退 12.3%、對歐洲各國衰退 13.5%。然而，我國對日本的出口成長 2.3%、對美國成長 5.4%；顯見國際貿易情勢有所改變，政府應據此調整區域整合之方針。
- 三、中國近年來積極發展產業供應鏈自主，對我國廠商競爭威脅加劇。前經濟部長黃營杉更強調台灣經貿過度依賴中國，陷入中國「口袋戰略」之困局，必然使台灣喪失經濟自主性。台灣對中國的最新出口比重為 38.8%，倘若中國產業自主結構成形，將嚴重造成我國經濟困境；我國對東協的貿易大幅衰退，亦可見端倪。政府應分散經貿風險，優先加入美、日參與的 TPP，而非中國與東協主導的 RCEP。

（二十五）本院委員林郁方、蔣乃辛，有鑑於日前發生國小女童在校園內遭校外人士殺害事件，突顯校園安全亮起紅燈。除了校園圍牆高度、監視系統不完備及人員進出管制等問題外，有許多學校更是只由 1、2 位警衛負責維護整個校園安全，明顯安全維護人力不足！行政院 104 年核定一般替代役人數約為 25,000 人，其中有 5,000 人是分配到教育部之教育服務役，然教育部卻將多數人力交由地方政府教育局分配，有多少替代役人力投入協助校園安全事務無從得知。明年因應募兵制實行，替代役總人數將由 25,000 人增加至 50,000 人，爰要求行政院應增加替代役之教育服務役人力，由今年 5,000 人提升至 8,000 人以上，並確實將替代役人力分發到各國民中、小學協助執行校園安全等輔助性勤務，提升校園安全維護人力，避免因警衛人力不足導致校安死角，確保孩童就學安全，特向行政院提出質詢。