

持運作，但姑且不論在政府財政捉襟見肘的情況下，預算經費勢必更有所緊縮。而就國際趨勢來看，當前各國政府同樣也不再具有足夠充裕的財源，因此籌募經費業已成為歐、美大多數博物館館長最重要的任務。其情況與歐、美各大學，甚至台灣的許多大學，在經費不足的情況下，為維持教學與研發的競爭力排名，如何籌募經費，充裕校務發展基金，業已成為大學校長的重要任務，可以說是如出一轍。

四、雖然說，自籌財源儼然將成各公立博物館所無法迴避的「新常態」。樂觀來看，面對財務危機，也可能帶來活化博物館館務，更注重向社會大眾行銷，進而扮演更積極社會教育和文化水準提升功能等的轉機。但務實來看，這樣的轉機工程，對於眾多公立博物館所而言，確實將是一個全然陌生的莫大挑戰。因此，不要寄望博物館法一旦完成立法，這些公立館所就可以脫胎換骨，成為更具活力與影響力的文化場館基地。如果缺乏周延配套，面對經費短缺的新局面，採取提高入場費、精簡人事、出賣場館空間，甚或縮減業務擺爛等措施，那將是大家都不樂見的後果。

五、要把財務的危機，轉化為館務的新生機，我們建議主管部會，包括文化部、教育部等，至少要三管齊下。其一是相關法律的配套修訂，讓博物館所的財務管理與業務營運更具彈性，甚至包括應設計相應的機制，提供適當的誘因，導引館所人員願意調整心態主動配合，也才能真正化危機為轉機。

六、其二是鑑於自籌經費所需要具備的是與公務體系截然不同的另一種經營、行銷專業，因此委外經營可能是較佳的模式。但委外經營要面對是否使得館所空間過度商業化，導致館所質變的質疑與道德風險。因此如何拿捏把握，相應的遊戲規則一定要周妥研議，而不是摸著石頭過河，或甚至被牽著鼻子走。

七、其三，要實現自籌財源，委外只是一途，至少還有結合外部資源，爭取贊助、建立會員制、以自身館藏發展文創商品等多種途徑、各公立館所自可評估採行，開創出館所經營的不同特色。

（二十）本院許委員淑華，針對國家運動訓練中心設置條例部分條文所述之授權命令或內部規章尚未制定，建請儘速辦理以符法制，特向行政院提出質詢。

說明：

一、103 年 1 月 22 日公布「國家運動訓練中心設置條例」（以下簡稱設置條例），於 104 年 1 月 1 日施行，正式成立行政法人國家運動訓練中心（以下簡稱國訓中心），教育部及國訓中心網站，以了解其對設置條例之法條所述相關授權命令或內部規章之法制進度，發現：教育部於設置條例發布後逾 9 個月始發布國家運動訓練中心董事長與董事及監事遴聘辦法，惟其對國訓中心之董事、監事利益迴避範圍及違反時處置準則等相關法規命令，迄今仍未完成。

二、國家運動訓練中心人事管理規章、國家運動訓練中心會計制度及國家訓練中心採購作業實施規章及場地設施收費標準等，尚未完成送教育部備查。

三、綜上，教育部及國訓中心對設置條例規定之相關法規命令或內部規章，尚未完成之部分，應儘速辦理以符法制。

(二十一) 本院許委員淑華，針對民國 102 年度交通部公路總局編列偏遠路線營運虧損補貼預算數計 4 億 1,689 萬 8,438 元，執行結果，截至 102 年底止，雖全數執行完畢。公路總局辦理督導考核作業，初審原則流於形式且未深究虧損路線成本與營運狀況之關聯性，逕依各該地方政府審核結果予以補助，考核作業欠周延，應予以改善。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、政府為保障偏遠地區與服務性路線的基本民行，由交通部公路總局編列預算補助地方政府辦理市區客運業之營運虧損補貼業務，期能達成「路線服務一條不減」之執行目標。民國 102 年度交通部公路總局編列偏遠路線營運虧損補貼預算數計 4 億 1,689 萬 8,438 元，執行結果，截至 102 年底止，雖全數執行完畢。
- 二、但部分地方政府申請市區客運路線營運虧損補貼計畫，未依新修訂之大眾運輸事業補貼辦法完成修正其相關規定，僅沿用舊規定辦理，公路總局亦逕予審查通過，審查作業顯欠嚴謹：查該局民國 102 年度補助 14 個地方政府辦理市區汽車客運業營運虧損補貼計畫，計有新北市、澎湖縣政府等 2 個地方政府訂定之虧損補貼作業，未依大眾運輸事業補貼辦法第 5 條陳報交通部核定；另新竹市等 5 個地方政府，仍依廢止「大眾運輸補貼辦法」所定之相關附屬補貼作業規定，審核所轄之客運業者虧損補貼事項，未依新訂頒之「大眾運輸事業補貼辦法」規定，重新檢討修正補貼作業規定。顯示，交通部公路總局多年來辦理審查是項補貼作業，未能發現受補助地方政府制度規章未盡健全，仍依其審核結果撥付補助款，審查補貼機制作業欠積極妥適。
- 三、公路總局辦理督導考核作業，初審原則流於形式且未深究虧損路線成本與營運狀況之關聯性，逕依各該地方政府審核結果予以補助，考核作業欠周延：依該局 102 年核定之一般型補助計畫初審報告，要求受補助地方政府於市區汽車客運業營運虧損補貼受補助款中提撥一定比例經費做為行銷費用，期以提高當地公車運量及營運虧損補貼效率，惟查基隆市等 5 個地方政府未依規定提撥經費，該局亦未追蹤評核地方政府後續執行成效，初審原則顯流於形式；又該局考核時，忽視部分地方政府審核其轄審客運業者每條路線之每車公里成本均相同、或每車公里成本自 17.5 元至 147.7 元不等差異懸情事，未針對路線特性逐一檢視及深究虧損路線核心因子（每車公里成本）與營運狀況之關聯性，逕依各該地方政府審核