

業加值、農業生產力 4.0 等政策推動，積極輔導國內觀賞魚業者，帶動產業及屏東農業生物科技園區周邊發展。

(三)至輔導觀賞魚業者取得養殖登記證部分，屏東縣觀賞魚養殖場多位於特定農業區，依現行「非都市土地使用管制規則」及行政院農委會公告「申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法」，均已規定特定農業區農牧用地得申請室內循環水養殖設施，惟屏東縣政府仍未同意轄內特定農業區業者補辦申請，該會漁業署將持續協助該府依規定辦理。

(三十二) 行政院函送李委員彥秀就臺北市大眾運輸建設進度落後問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 4 月 7 日院臺專字第 1050015315 號)
(立法院函 編號：9-1-6-143)

李委員就臺北市大眾運輸建設進度落後問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、有關臺北市政府推動之捷運建設計畫，民生汐止線（含東湖支線）可行性研究報告書業經行政院民國 100 年 12 月 19 日核定，臺北市政府辦理之綜合規劃報告書已於 104 年 8 月 28 日函報交通部，該部同年 10 月 16 日函復審查意見，刻正由臺北市政府補充修正中。另有關捷運南北線計畫，臺北市政府持續辦理可行性研究作業，目前尚未函報交通部審查。又有關內湖-信義軌道路線之規劃，臺北市政府將於本（105）年啟動內湖-信義軌道運輸系統可行性研究。
- 二、至李委員所提增設車道仍是目前交通部高公局（以下簡稱高公局）整治交通之主要手段一節，說明如下：
 - (一)國道 1 號主線行經臺北至桃園都會區，路段兩側大部分已都市化，房屋建築密集，用地取得困難，為能增加路段容量，高公局利用路堤邊坡，已陸續完成汐止-五股段及五股-楊梅路段高架工程，有效分散平面主線車流。
 - (二)高公局針對國道易壅塞路段，已利用大數據分析，先以交通管理措施進行改善，倘無法僅靠交通管理改善或無具體成效時，則辦理短、中、長期工程改善，並邀集地方政府參與。另國道已推行計程收費，並透過長程交通行駛高架、短程交通行駛平面之分流手段，降低交流道進出干擾，提升國道服務績效。
 - (三)受限於土地資源有限、拆遷困難，未來高公局將持續與地方政府協調加強交通資訊整合，導入路網概念，運用適合之替代道路紓解車流，並適時調整交通管理措施，以謀求最大之交通改善效益。

(三十三) 行政院函送許委員淑華就建請參考日本安倍政府作法，增加貨幣供給，降低利率，設定通膨率目標在每年 2%，讓企業獲利，進而加薪問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 4 月 7 日院臺專字第 1050015334 號)
(立法院函 編號：9-1-6-162)

許委員淑華就建請參考日本安倍政府作法，增加貨幣供給，降低利率，設定通膨率目標在每年 2%，讓企業獲利，進而加薪問題所提質詢，經交據中央銀行查復如下：

一、台、日經濟情況不同，目前台灣貨幣情勢有助總體經濟發展

(一)日本為擺脫長期通貨緊縮、信用緊縮（credit crunch）困境及經濟停滯難題，2012 年安倍政府將通膨目標提高至 2%，並擴大量化寬鬆貨幣政策，期藉由寬鬆貨幣政策引導日圓貶值，以刺激物價上漲。惟實施至今成效不彰，2015 年日本消費者物價指數（CPI）年增率僅為 0.8%，未達 2%目標，實質薪資衰退幅度由 2014 年之 1.3%擴大為 2.3%。

(二)1992 年以來，日本經濟歷經失落 20 年，且通縮困擾近 15 年。台、日經濟情況不同，長期以來，台灣經濟穩健成長，物價穩定（1998 年至 2015 年平均經濟成長率為 4.02%，平均 CPI 年增率為 0.98%）。

(三)台灣貨幣政策架構係採貨幣目標機制，近年貨幣數量成長率多在目標區內，且多高於經濟成長率，市場資金足以充分支應各項經濟活動所需，顯示我國貨幣政策相當寬鬆。

二、物價穩定有助於經濟成長，並提升民眾生活福祉物價穩定使大眾對未來有更穩固的信心，可做出健全的經濟決策；尤其協助鼓勵長期投資，促進可持續的經濟成長、創造就業及提升生產力，從而改善生活水準。

三、近年國際組織建議各國採行「工資帶動型成長策略」，鼓勵企業利潤分享，透過提高工資，創造經濟成長良性循環。檢附本（2016）年 3 月 16 日央行發布之新聞參考資料，敬請卓參。

四、未來央行仍將密切注意國內外經濟金融情勢之變化，採行妥適的貨幣政策，以達成維持物價與金融穩定，並協助經濟成長之法定經營目標。

（三十四）行政院函送黃委員昭順就深化遊艇產業及相關遊憩業基礎問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 4 月 7 日院臺專字第 1050015341 號）

（立法院函 編號：9-1-6-169）

黃委員就深化遊艇產業及相關遊憩業基礎問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

一、經濟部自民國 78 年起執行「船舶科技專案計畫」，陸續推行 16 型遊艇船型技術開發，技術移轉業者 40 家次，建造遊艇 395 艘，102 年至 104 年連續 3 年在 80 呎以上巨型遊艇訂單排名全球第 6。另該部亦將持續規劃與推動遊艇產業相關計畫，推動重點如下：

(一)智慧化內裝生產，以專業分工與整合，提升遊艇生產效率與品質。

(二)強化大型化客製遊艇之品質，提升附加價值及提高中小型遊艇之生產規模，以因應急速增加之大眾化遊艇市場需求。

(三)因應遊艇之快速增長，協助推動建置遊艇碼頭與艇庫，提供日益增加之遊艇停泊與存放。

二、為促進遊艇活動發展，行政院已於 99 年 12 月 20 日核定「推動遊艇活動發展方案」，交通部依據該方案，持續協調相關部會及地方政府，並積極推動，已獲致相關執行成果如下：