

己的錢是如何冤死的。

八、第三，公布當初遴選代操機構的程序及標準，讓社會大眾知道怎麼會選出操作績效只有 2.02%、1.86%、2.52%、0.45%、0.46%及 1.09%的操作機構，相信這績效不會全是勞動基金運用局同仁自己操作，一定有委外代操，即使找猴子射飛鏢來選股，都不致有 0.45%、0.46%的表現吧！？遴選代操機構的程序及標準，相信有很大的改善空間。

九、第四，建立賞罰分明的代操誘因機制，勞動基金運用局在新聞稿內吹噓「審慎依市場情勢動態調整全球布局」，既然有全球市場這麼大的布局空間，卻連台股加權股價指數上漲率 3.94%都達不到，而僅有區區 2.03%的收益率。建議以台股加權股價指數上漲率為基準，代操結果能打敗大盤才有操作手續費，而且勝出大盤的比率越高，給予更高的累進激勵獎金。然而，操作績效若不能達到台股加權股價指數上漲率，代操機構就必須補償差額，否則，拿勞動基金直接去買 ETF 就好了，幹嘛要委外代操。

（一三二）本院許委員淑華，鑒於全國首輛開頂雙層觀光巴士正式上路，日前於高雄夢時代大道舉行啟用記者會。移動物聯網、衛星精確定位、自動化、新能源，以及資通訊技術已經衝擊各行各業，公共運輸服務業將會面臨更多、更大的衝擊。要求行政院責成交通部門應整合創新服務的發展，從舊的復康巴士普及成為小眾運輸，到新的共享網路約車服務，都需要以更積極、主動的態度來面對。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、全國首輛開頂雙層觀光巴士正式上路，日前於高雄夢時代大道舉行啟用記者會。這是繼六年前水陸兩用巴士後，高雄市政府交通局另一突破中央法令提出的旅遊巴士創新服務。當年水陸兩用巴士的推出是地方政府提出需求、經由十數次說服中央增修相關法令，並透過層層審查終於能夠讓水陸兩用巴士上路，但由於交通部路政、航政當時對於該型車種、功能認知不清，並抱著陳舊法規，被動的由地方政府推著修改法令，終能在仿效國外相關法規後訂出我國水陸兩用車輛規範，但當年「東抄西補」、號稱全世界最嚴苛規範，讓水陸兩用車的觀光功能大打折扣。此次開頂雙層觀光巴士能夠在法規修訂與合理審議的時間內順利上路，實為交通部的一大進步，雖然落後其他觀光大國廿年，但各界均給予高度肯定。同時，也要在此呼籲交通部門應對於有利民生的相關法規主動進行編修，讓民眾享受更好的客運服務。

二、這次首輛開頂雙層巴士設計考量高雄氣候，能兼顧安全及環保要求，也是第一輛符合歐盟六期環保排放標準車輛，應會帶給民眾與觀光客知性、有趣、先進，以及環保的旅遊服務。對於交通部、高雄市政府交通局，以及公共運輸客運業者能共同攜手合作，突破編修法

規及相關車輛檢驗標準，值得讚許。開頂雙層觀光巴士上層共有四十四位、下層有十個座位，除了特別設計的沙發座椅，觀光巴士車上亦將配有導覽人員，並為國內外旅客備有手持式導覽機，支援多國觀光客的景點導覽服務。此外，巴士為低地板車輛，車內規劃輪椅停放區，並配備多項先進安全輔助系統，讓長輩及身障人士也能共同搭乘。相信該類的觀光巴士將會逐步推廣至其他縣市政府與觀光景點，有助於提升旅遊服務品質與觀光效益。

三、除了觀光巴士，尚有許多攸關客運發展的新興服務有待交通部與有關部門研修法規，以利民眾儘快享受合法、可靠、更為優質的客運服務。例如，近來爭議不斷的優步（Uber），其已經打破舊有租車、計程車、公路客運等既有法令所規範的九大客運服務內容，如何針對社會所關切的乘客權益、駕駛資格，以及提供媒合平台的資訊公司予以規範，讓此創新服務與共享經濟能夠健康發展，同時也利用此過程提升整體計程車的服務品質，實為絕大多數民眾認為交通部門應有的態度。

四、此外，長年提供身障人士出行需求的「復康巴士」，其彈性路線、預約，以及動態派遣的經營模式並不符合法規，但基於社會福利觀點，各地方政府已經特許復康巴士將近廿年。除了因應身障人士需求，將此種及門共乘、透過網路，以及多元預約的服務能擴及到一般民眾，特別是偏鄉小眾運輸，亦需要交通部能畢其功於一役進行修法，將復康巴士予以法制化，並將此「需求反應式公共運輸」（Demand Responsive Transit）納入新型客運服務內容，讓城市與偏鄉民眾都有多元的公共運輸系統可以選擇。

（一三三）本院許委員淑華，鑒於電力供需乃國家經濟發展最主要之動力，惟因公民環保意識日漸高漲，各項電源開發與變電建設計畫之推動日趨困難。而擴增電源供給以滿足用電需求成長之作法，如今也面臨瓶頸。因此，為解決我國電力需求成長速度已超越電源擴增速度之窘況，建請行政院責成所屬機關針對我國供電效率及能源使用率面向做檢討。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、104 年度我國平均每人用電量為 1 萬 0,714.89 度，相較於 20 年前成長 80.36%。在電力需求與經濟成長呈正相關之情況下，未來電力需求可能持續增長。此外，105 年度預計購發電量及售電量將再創歷史新高，惟 100 年度至 104 年度電能系統裝置容量卻由 4 萬 1,401 千瓩降為 4 萬 1,037 瓩。
- 二、我國已於 104 年 7 月 1 日開始實施溫室氣體減量及管理法以及區域空汙總量管制，因此燃煤火力發電所面臨的挑戰更加嚴峻。然而台電公司之管理措施，如機組汰舊換新、氣渦輪機改用新型葉片計畫及風扇馬達改善等計畫，均著重於提升機組發電效率，卻未針對排放之溫室氣體做改善，反映台電公司對現有機組生產力之思維，仍偏重發電效率之提升，而