

，惟我國觀光宣傳似仍有努力之空間，以知名影音平台 youtube 為例，以英文關鍵字搜尋「visit Taiwan」、「travel Taiwan」，卻無法見到台灣官方之觀光介紹影片且竟為他國介紹台灣之影片，有可改善之處，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、查台灣的自然環境與飲食文化頗有吸引人之處，且台灣是乃屬多元文化之移民社會，自東南亞而來之新移民也讓台灣更具多元文化吸引力，惟台灣觀光宣傳似乎仍有努力的空間。以知名影音平台 YouTube 為例尋找台灣觀光宣傳影片，不僅少之又少，以英文關鍵字搜尋「visit Taiwan」、「travel Taiwan」，不僅不見台灣官方宣傳影片，最熱門的台灣觀光影片竟然是新加坡人自製的台灣觀光行紀錄「What to Eat and Do in Taipei, Taiwan (NOC Travel Guide! )」(link is external)，收看人數超過 88 萬人次。與台灣同樣是多元文化的馬來西亞，在網路與全球電視的廣告行銷，相較於台灣，顯然就成功許多。馬來西亞在 2015 年推出由馬來西亞國際巨星 Yuna 配樂演唱的「Malaysia Truly Asia」全球廣告，除了在全球電視播出外，在 YouTube 的收看人數已經超過了 615 萬次(link is external)；5 分鐘網路完整版「The Essence of Asia」也超過 238 萬人收看(link is external)。這個數據說明了馬來西亞強力行銷族群多元、宗教文化和諧以及美麗自然環境等等，其實是頗為成功的，值得觀光局效仿，請交通部觀光局儘速改善。
- 二、過去大幅開放中國客來台，急速增加旅遊台灣的觀光客人數，惟整體數據成長主要動力卻是來自於中國。數據上，中國客來台觀光增加了台灣觀光收入，實際上，多數的中國客都是團客，團進團出、一條龍的觀光方式，從旅行社、遊覽車、住宿飯店、餐廳與土產店等等，幾乎都與中資有關。也就是說，台灣人幾乎無法從團體行的中國客獲取任何觀光收益，且中國客不僅和台灣人搶占一票難求的東部鐵路車票，喧嘩的中國觀光客也影響台灣觀光景點的品質。以中國遊客來說，台灣僅能從零星且素質高的自由行中國客身上，獲得實質的觀光旅遊收入。現中國遊客已大幅減少，實乃交通部觀光局以全新方向行銷台灣觀光產業之最佳時機，請貴局回覆台灣觀光產業之發展方向與方針、近期來台旅客之增加幅度、以及觀光收益之成長預估於本席。

(二十四) 本院林委員俊憲，鑒於雙排五人座客貨車全球已行之多年，卻一直無法在台灣順利掛牌，反觀投入製造此車款之泰國已成為全球第九大汽車國，2015 年車輛相關產品出口更突破兆元，然相關單位卻一直未有修法作為顯有怠惰之嫌，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、5 人座後斗雙廂客貨兩用車雖已普及，惟《道路交通安全規則》卻硬性規定貨車只能有 3 個座位，宛如恐龍法令，未與社會接軌。且此種雙廂客貨兩用車會遭警方當成非法改裝車輛開罰，常有車主未有有違規卻遭警方攔下檢查後座並開罰五萬元，且罰完兩次後會被吊銷牌照。交通部聲稱僅有國產車有客貨兩用，進口車強制區分為客車以及貨車，因此進口的客貨兩用車必須強制拆除座位，然為何進口車不得以客貨兩用之形式請行政院交通部回覆。
- 二、據《道路交通安全規則》第四十一條第一項第四款的規定：「貨車駕駛室每一座位之寬度，不得少於三十八公分，但駕駛人座位寬度不得少於六十公分，連駕駛人座位不得超過三個座位」。此項規定使得這種雙艙五人座 Pick-Up 導入後，僅能保留前艙的座位，後艙則被視為貨艙無法載人，不僅需要拔除後艙座椅，還必須在前座的車窗與後方處加裝橫桿，才能符合法律規範。
- 三、車界人士指出，明明修改道路規則即可，而客貨兩用的設計肉眼即可判斷，全球更已經發展數十年、銷售千萬輛以上，卻一直遭受阻礙。財政部賦稅署解釋說，海關是按交通管理單位稅籍資料課稅，貨車稅額比客車低。狀況是這些車若被警察攔檢發現座椅超過 3 個，就會被認定不是客車，要補交客車跟貨車的稅金差額，而且因為他們無法改登記為客車，所以會被處罰移用牌照。這現象必須等到交通部規定更改後變更登記，才不會再被罰。事實上，這類車輛早自 1957 年即出現，60 年來，雙廂、4 門、5 座貨卡車更在國際風行，我國自外於世界，騰笑國際。
- 四、建請行政院交通部將近期內的修法計畫與完成修正的期限、以及未來改善的方向回覆本辦公室。

(二十五) 本院林委員俊憲，鑒於我國道路交通管理處罰條例已通過 550cc 以上大型重型機車得依交通部公告規定之路段以時段行駛高速公路，另有附帶決議建議以國道六號國道八號國道三號試辦，惟該條例通過至今皆未有試辦，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、依據 100 年 11 月 23 日「道路交通管理處罰條例」第 92 條修正規定，機車禁止行駛國道高速公路，但 550c.c.以上大型重型機車得依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路；另立法院附帶決議內容：「建請以國 6、國 8 及國 3 新化以南路段為優先試辦路段……，請交通部應在安全性及風險有效控管原則下，分階段規劃可開放之路段及時段。」惟該決議做出至今交通部皆未有試辦，詢問交通部皆以地方政府大力反彈為由解釋，惟據地方政府之回復，似仍以高公局未開放試辦為主要原因，似有地方與中央互踢皮球之嫌，望交通部能