

申請情形欠佳，允宜瞭解業者需求妥擬補助項目，並加強宣傳與輔導，俾達補助效益及目標；B. 為確保補助成效，訂定實地訪查機制，惟該署近3年僅辦理1次實地訪查，且僅就單一補助項目進行訪查，訪查比率亦偏低，允

表 7 獎勵旅宿業品質提升補助業務預算編列及執行情形

單位：新臺幣千元、%

項目		年度	合計	109	110	111	112
預算數	觀光發展基金		462,413	78,000	57,000	45,000	62,000
	肺炎特別預算			220,413			
執行數	觀光發展基金		252,518	3,713	6,766	13,513	8,644
	肺炎特別預算			7,386	184,420	22,120	5,953
執行率	觀光發展基金		54.61	4.76	11.87	30.03	13.94
	肺炎特別預算			99.76			

註：1. 肺炎特別預算執行期間自109年1月15日至112年6月30日止。
2. 資料來源：整理自觀光署提供資料。

宜檢討精進訪查作業，俾利瞭解執行效益及追蹤補助成效；C. 補助觀光旅館業或旅館業者依法完成興（修）建無障礙設施客房及設置通用化設施，部分業者未依規定期限申請補助經費，為確保補助項目執行效率及補助資源有效運用，允宜加強案件列管及追蹤輔導，以發揮政策美意等情事，經函請觀光署檢討改善。據復：A. 將持續依政策方向及業者需求滾動調整補助項目，並請公協會於會員大會或辦理研習訓練時，協助向會員宣導品質提升補助相關事宜，鼓勵業者申請補助；B. 已研議精進訪查機制，並就硬體設施補助項目進行重點式訪查作業，又對於可提供明確佐證文件之補助項目採書面審查，以增進行政效能；C. 業簡化無障礙補助項目申請流程，業者僅須於竣工後檢具地方建管機關核備函等文件即可提出補助申請，後續並將加強申請案件列管及追蹤輔導，以確保資源有效運用。

(6) 觀光署日月潭國家風景區管理處為提升日月潭載客船舶服務品質，促進日月潭國家風景區朝向綠色低碳湖發展永續觀光，訂定日月潭電動載客船舶補助要點鼓勵業者改裝或新建電動船，惟補助標準實施10餘年未檢討修正，誘因不足且未符實需，致電動船推廣成效未如預期，允宜督促檢討並研謀相關配套措施，以提升業者汰換意願暨方案執行成效。

交通部為發展日月潭綠色低碳永續觀光，以符合國際節能減碳潮流，並帶動國內電動環保產業鏈，於101年提出日月潭推動電動船行動策略方案（下稱策略方案），補助業者改裝既有柴油船或新建電動船。觀光署日月潭國家風景區管理處（下稱日管處）配合於同年訂定日月潭電動載客船舶補助要點（下稱補助要點），補助領有政府核發之客船安全證書或小船執照，並經日月潭水庫

管理機關（構）許可於日月潭水域航行之載客船舶所有人；補助項目含改裝柴油船、新建電動船、電動馬達系統、可充電電池模組、電池管理系統、船舶自動辨識等系統之採購、運送及安裝測試等必要費用。又為鼓勵業者參與，另提供電費及電池交換費用補助措施，包含依充電系統顯示金額全額補助電

費，及依電池交換機制所需金額提供 2/3 補助電池交換費用（表 8）。經查日管處執行前揭方案相關業務情形，核有下列事項：

表 8 日月潭電動載客船舶補助要點（101 年 6 月 5 日版）補助項目及標準

單位：新臺幣千元

項目	內容	補助金額上限
柴油船改裝	單體小船	3,600
	雙體小船	4,100
	單體客船	4,600
	雙體客船	5,100
新建電動船	單體小船	5,600
	雙體小船	6,100
	單體客船	6,600
	雙體客船	7,100
充電補助	充電系統顯示金額	全額補助
電池交換補助	電池交換機制所需金額	提供 2/3 補助

資料來源：整理自日月潭電動載客船舶補助要點。

A. 補助標準實施 10 餘年未檢討修正，電動船舶改裝或新建補助相關配套措施未

符實需，影響業者配合意願：日管處依補助要點補助日月潭既有柴油動力載客船舶改裝或新建為電力推進船，截至 112 年底止，預計補助新建電動船 27 艘、改裝電動船 67 艘，實際僅補助新建電動船 22 艘，無補助改裝電動船，且自 109 年度起，已連續 4 年無業者申請新建或改裝相關補助。經查日管處補助作業執行情形，核有：（A）電動船新建或改裝補助標準，係以策略方案之 50 人座電動載客小船建議規格與參考價格表（下稱參考價格表）為基準，計算業者申請單一船舶改裝或新建電動船補助款額度，已 10 餘年未修正，經本部於 112 年 10 月間偕同日管處人員查訪，據業者表示，112 年度新建電動船舶費用船體加上動力系統、無線電等必要設施，新船造價已逾參考價格表列示金額，現行補助額度尚難促使業者配合轉換，有待參酌市場價格檢討修正補助方案，俾利電動船策略之推動；（B）當前日月潭電動船使用之磷酸鐵鋰電池模組，僅有 2 至 3 年循環壽命，為提升柴油船業者換購電動船意願，允宜參酌動力電池科技發展情形，研議電能動力系統汰換長年期補助方式，俾利政策延續推動；（C）策略方案原訂於 103 及 104 年度引進電池交換機制，由公部門建置電池交換站（經費 4,000 萬元），民間自備交換用電池，採租用交換模式營運，惟船舶電池交換機制商業運轉可行性仍待釐清，允宜檢討並妥適調配原規劃之電池交換站建

置經費，以利資源最佳配置；(D)日管處為推廣全綠能船舶，於105年7月27日修正補助要點規定，自106年起備用複合動力系統裝設燃油引擎推進系統者不得申請補助，惟據電動船業者表示，因電動船設備複雜，於故障發生時非具專門知識者難快速排除，為避免故障停船情事影響業者商譽或對遊客安全產生威脅，需裝設燃油引擎推進系統提供動力返港檢修，有待檢討相關規定等情事，以保障搭乘電動船遊客安全及提升業者換購電動船意願，經函請觀光署督促檢討研謀改善。據復：(A)已研擬「日月潭電動載客船舶補助要點修正草案」，檢討調增補助額度；(B)已將電能動力系統汰換補助列為補助要點修正內容，新建電動船於取得補助滿6年後，得申請1次耗材汰換補助；(C)已研議於「日月潭電動載客船舶補助要點修正草案」刪除電池交換機制相關內容，後續將以建置適量充電樁方式，滿足電動船充電需求；(D)已研議修正補助要點，調整相關補助範圍。

B. 日月潭現有電動船之電能動力系統製造商不一，派員駐點不符經營成本，影響電動船維護期程及載客船舶業者換裝電動船意願：經查日月潭現有電動船之電能動力系統製造商不一，各電動船間動力系統零件無法共通使用，致各電動船間檢測作業、保養故障排除等，均仰賴原廠系統製造商派員檢修。據電動船業者表示，電動船自發生故障、釐清故障原因至系統製造商派工修復止，平均需時1個月，維修待料待工期間長，主要係日月潭周邊市場規模尚未形成電能動力系統製造商聚落，派員駐點不符經營成本，爰均未於日月潭周邊區域提供服務。鑑於電動船維護質量攸關電動船業者之營運收入，且為現有柴油船業者轉換電動船之關鍵考量因素，允宜研議相關補助配套措施，協助電動船動力系統業者於日月潭建立系統保修量能，俾及早完成日月潭載客小船全面電動化目標，經函請觀光署督促研謀改善。據復：電動船動力系統業者建立駐點人員之最低需求，為單一系統商規模經濟達19艘電動船以上，日管處將適時協助，並與上架廠經營業者媒合進駐事宜。

C. 尚未設立電動船專用浮排，不利營造電動船營業環境攬客優勢：日月潭113年度遊湖班船採固定航班營運模式，由4家船隊及其他私人運營船排班營運，行駛路線以逆時針方向行駛，停靠站為水社、玄光寺、伊達邵等3座碼頭(圖1)，每站間隔15至20分鐘發船1次，每日總計約53班次，採柴油船與電動船混合方式辦理，因電動船與柴油船交錯泊靠於碼頭，

遊客上船前無法事先選擇搭乘電動船班次，致電動船未具明顯攬客優勢。為強化電動船競爭優勢，吸引遊客指定搭乘電動船，以提供柴油船業者轉換誘因，允宜研議於碼頭區域規劃設

圖 1 日月潭載客班船航線



資料來源：擷取自南投好好玩網站資料。

立電動船專用浮排，區隔電動船與柴油船停靠區域，並形塑電動船專區無廢氣、無噪音、無油污之綠色環境，吸引遊客搭乘電動船，加速柴油船業者轉換電動船進程，經函請觀光署督促研謀改善。據復：日管處規劃先將伊達邵碼頭 4 號浮排及水社碼頭 4 號浮排劃為電動船專用，以達電動船與柴油船差異行銷目的，後續視電動船數量提升情形，再研議增加電動船專用浮排數量。

D. 112 年度電動船夜間航行試辦期間過短，影響推廣成效：日管處為加速推動日月潭載客小船電動化，自 106 年起於「安全」無虞基礎下，輔導電動船業者於日月潭花火音樂嘉年華活動期間，辦理電動船夜間航行試辦專案計畫（下稱夜航專案），業者需為參加策略方案，且其電動船經船舶監理單位核准設有延長航行識別燈號、自動識別系統（Automatic Identification System）及無線通訊等設備。據參與業者表示，日管處考量航行安全及環保光害等，採限額參與方式辦理夜航專案，尚非全數電動船業者皆可參加，且僅活動期間特定日期開放申請，爰電動船夜航專案雖有助提升電動船收入及推廣電動船，惟試辦期間短，對電動船業者收入幫助有限。鑑於開放電動船夜間航行，可提高電動船業者營業收益，允宜研議擴大電動船專屬夜間航行活動及增加電動船夜間航行開放時間之可行性，以增加柴油船業者加速轉換電動船之誘因，經函請觀光署督促研謀改善。據復：日管處於 113 年 4 月 24 日召開「113 年電動船舶延長航行時間專案擴大執行天數」可行性評估會議，已初步擬訂 113 年除花火音樂嘉年華期間（3 天）外，將於跨年（113 年 12 月 31 日）及學校暑假期間部分週六開放業者申請夜間航行。

E. 未針對老化嚴重船舶提供退場輔導措施，不利提升電動船排班比率：據航港局船舶註冊資料顯示，112 年底日月潭「載客小船」登記數量計 134 艘（其中 20 艘已辦理停航），部分業者因年歲增長或受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，暫無意願繼續經營載客遊湖，又經統計日月潭船齡 20 年以上船隻（均為柴油船）計 15 艘，亦待調查業者經營意願或船舶現況。為提升電動船排班比率，有效協助業者改善載客率及提升營業收入，允宜鼓勵及輔導無心經營者退場，或船舶老化情形嚴重者汰換為電動船，並協調南投縣政府檢討日月潭船舶管制總量，平衡柴油船與電動船營運利差，俾提供電動船之轉換誘因，經函請觀光署督促研謀改善。據復：已研擬「日月潭電動載客船舶補助要點修正草案」，明訂優先汰換船齡較老舊之船舶，以加速老化嚴重船舶退場，後續日管處將邀集相關單位（遊艇公會、台灣電力股份有限公司、南投縣政府）共同研商縮減日月潭船舶管制總量之可行性。

(7) 為促進民航事業發展與飛航安全設置民航事業作業基金，惟受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，需舉債支應基金營運及機場建設資金，允宜強化風險管理機制，滾動檢討調整財務規劃，並厲行開源節流，積極提升機場營運效能，確保基金長期穩定運作。

為促進民航事業之發展與飛航安全設置民航事業作業基金，並以民用航空局為管理機關，主要業務為提供機場服務及導航設備服務，基金財源為受分配之機場服務費、航空場站及其相關設施之使用費、權利金、桃園國際機場股份有限公司（下稱桃園機場公司）繳交之租金及盈餘分配等。經查該基金 104 至 108 年度營運結果均獲有賸餘，財務狀況良好，自 109 年起受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情衝擊，全球實施邊境管制政策，空運航班及旅客數量大幅減少，助航設備服務費、機場服務費、場站降落費及權利金等收入隨減，惟支出未等幅減少，反較 106 至 108 年度增加，主要係疫情影響期間各機場仍須保持基本民行不中斷及提供緊急醫療服務，在邊境嚴管條件下仍須維持機場空運服務量能，並配合加強機場各項防疫工作，及 111 年軍公教人員調薪用人費用增加，致近年相關支出增加，又桃園機場公司受疫情衝擊，營運亦發生虧損且無盈餘分配等，爰基金 109 至 112 年度合計短絀達 82 億餘元，雖經撥用以前年度賸餘填補短絀，截至 112 年底止，尚有待填補之短絀 37 億餘元。又為因應桃園機場公司建設第三跑道及擴大自由貿易港區之用地需求，民用航空局辦理桃園航空城機場園區用地取得計畫（下稱用地取得計畫），計畫期