

實上，九〇年代以後，國樂朝向所謂一元精英的模式發展，使其藝術資源分配公平性受到質疑，進而衍生當公資源不再豐富時，樂團如何形塑本土創造力之音樂內涵，以及表演藝術持續吸引新、舊群眾關注等問題。因此，有鑑於國樂藝術發展並非一蹴可幾，爰提案要求行政院及其相關單位，除了積極於培養國樂種籽傳習人外，更應致力於國樂藝術發展的轉化，使其與人們生活、商業密切結合，以建立國樂市場空間及藝師實際生存的「生息機制」。是否有當，請公決案。

說明：六〇年代教育政策推行「一校一團」，國樂團在當時的時空下，得到滋養的空氣；大專院校設立「音樂系國樂組」、「音樂科國樂組」，都對國樂的發展，帶來強烈的影響；根據中華國樂學會於民國 74 年所作的統計，國樂社團已達 266 個，是最初時的 19 倍，可說是國樂社團最多的時期。爾後，九年一貫教育政策推行，使國樂培訓由課內變成課後、正規教育變為附屬音樂班，加上國內經濟不振影響，得以營運維生、具代表性之國樂社團屈指可數；更甚者國樂教育在高中以及研究所的缺乏，造成了國樂學子學習上的中斷以及進修上的困難。綜而論之，由於政府長期漠視國樂發展，導致從未實際解決傳統音樂教育的漏洞與缺失，更遑論傳統音樂教育的紮根。

提案人：賴士葆

連署人：楊玉欣 陳鎮湘 徐少萍 張嘉郡 簡東明

廖正井 詹凱臣 盧秀燕 曾巨威 李貴敏

江惠貞

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第十六案，請提案人江委員惠貞說明提案旨趣。

江委員惠貞：（14 時 8 分）主席、各位同仁。本席與楊委員玉欣、丁委員守中等 15 人，鑑於台灣有超過 1,500 萬台燃油機車，市場規模排名全球前十大，世界三大機車品牌，更以台灣為基地，拓展國際市場。此外，台灣國土小，比起大陸其他國家更適合續航力有限的電動機車，再加上國人環保意識抬頭，綠色產品接受度逐年提高。然第一期推廣計畫結束後，達成率連 20% 都不到，截至 2013 年底全台電動機車數量僅 2 萬 5,484 台，進度嚴重落後。究其原因，主要是車價昂貴，與燃油車相比較無競爭力，電池規格不一、充電困難。建請環保署與經濟部加速改裝共通規格電池車款送驗與認證流程，在共通電池電動車未上市前，延長目前使用非共通電池電動車補助期限，以鼓勵民眾購買電動機車。同時重新檢討設置電池交換站可行性，於三個月內提出具體充電設備建置方案。是否有當，敬請公決。

第十六案：

本院委員江惠貞、楊玉欣、丁守中等 15 人，鑑於台灣有超過 1,500 萬台燃油機車，市場規模排名全球前十大，世界三大機車品牌，更以台灣為基地，拓展國際市場。此外，台灣國土小，比起大陸國家更適合續航力有限的電動機車，再加上國人環保意識抬頭，綠色產品接受度逐年提高。綜合上述三理由，沒有任何國家比台灣更適合發展電動機車。然第一期推廣計畫結束後，達成率連 20% 都不到，截至 2013 年底全台電動機車數量僅 2 萬 5,484 台，進度嚴重落後。究其原

因，主要是車價昂貴，電池規格不一、充電困難。建請環保署與經濟部加速改裝共通規格電池車款送驗與認證流程，並延長目前使用非共通電池電動車補助期限，直到共通電池電動車上市，持續鼓勵民眾購買電動機車。同時重新檢討設置電池交換站可行性，於三個月內提出具體充電設備建置方案。是否有當，請公決案。

說明：

一、近來各國環保節能意識抬頭，電動車已成為許多先進國家研發重點，就產業面與環保、能源觀點觀之，電動車將成為新世紀最成熟、環保的交通共具。以法國雷諾集團（Renault SA）與法國富豪波洛黑（Vincent Bollere）策略聯盟共同製造電動車為例，就是瞄準零排放汽車日益強勁的需求，及正於各地興起的環保汽車租用潮流。而法國巴黎也從三年前與該集團合作，提供電動車租賃，民眾上網申請，就能在街角充電站隨意挑部車，類似台北的 Ubike。另外，德國、荷蘭以及大部分北歐國家都開展短途租車服務。美國的汽車租賃公司也在美國 60 個城市設立租車點，向企業和個人租賃車輛。在在證明電動車技術已成熟，不但可供民眾私家車，更能成為公共租賃使用。

二、電動車儼然已成為世界風潮，但我國卻仍在各項試辦階段，雖然在各級政府補助加持下，電動自行車目前已有近十萬輛，每年仍穩定成長中，但電動車與電動機車由於性能、電池相容性與充電問題，即使補助已高達 3 萬元，民眾也興趣缺缺，市場佔有率卻仍偏低。目前環保署花費每站補助 150 萬元推行的電池交換站，即使新北市、高雄市也只有 30 個站，而台中市僅 3 站，且經常面臨「有站無車，有車無站」的窘境。考察日本、法國、英國與美國等電動車較風行的國家，皆以建置經費較便宜的充電站為主要設備，因此電池交換計畫是否要繼續執行，值得思考。

三、而電池規格不統一，亦是各類電動車輛無法普及的原因之一。雖然環保署於 2010 年起陸續邀集業者召開近 30 次討論會議，彙整出「電動二輪車電池交換系統共通電池審驗規範」，並在 2013 年提出補助方案，鼓勵業者採用共通規格電池，同時也限定 2015 年起民眾購買共通電池的車款才能獲得補助，希望加速統一電池規格。然根據環保署統計資料，截至目前為止有 25 款電動自行車與 11 款電動機車改裝完成送驗，但目前皆未有完成送驗可上市車款。

四、雖環保署推動共通電池規格不遺餘力，但各車款目前仍進行檢驗作業與認證流程，並無符合規定的車款可供民眾選購，建請環保署與經濟部加速改裝共通規格電池車款送驗與認證流程，並延長目前使用非共通電池電動車補助期限，直到共通電池電動車上市，持續鼓勵民眾購買電動機車。同時重新檢討設置電池交換站之可行性，於三個月內提出具體之充電設備建置方案。

提案人：江惠貞 楊玉欣 丁守中  
連署人：張嘉郡 呂學樟 簡東明 廖正井 羅明才  
陳碧涵 蔣乃辛 詹凱臣 王育敏 蘇清泉  
鄭汝芬 徐少萍

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。