

調 查 報 告

壹、案由：據審計部 112 年度中央政府總決算審核報告，交通部觀光署日月潭國家風景區管理處（下稱日管處）於 101 年訂定《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，與推動有關地方人文、在地文化之施政與設施、在地民族特色等施政成果，及在地藝術人文設施預算編列與執行；另原住民族委員會依行政院 112 年 7 月 28 日研商會議決議辦理「邵族文化生活園區計畫」等情案。

貳、調查意見：

本案經分別函請交通部觀光署日月潭國家風景區管理處（下稱日管處）¹、原住民族委員會（下稱原民會）²、經濟部³、南投縣政府⁴及審計部⁵就有關事項提出說明併附佐證資料到院，且為實地瞭解日月潭載客船舶電動化，地方人文與原住民族文化之施政及設施，以及伊達邵(Ita thau)臨時安置社區（組合屋）現況，於民國（下同）113 年 11 月 14 日至 15 日偕同台灣打里摺文化協會鄧相揚理事長及雄獅旅行社股份有限公司陳奇漢總經理，赴日月潭國家風景區履勘，並於當地依序辦理布農族達瑪巒(Tamazuan)、人倫(Lanngdun)、潭南(Laidazuan〔malavi〕)、雙龍(Isingan)4 個部落及邵族伊達邵部落座談暨諮詢會議，除安排交通部觀光署（下稱觀光署）率日管處相關主管人員簡報、說明之外，並邀

¹ 日管處 113 年 11 月 29 日觀潭企字第 1130100400 號函。

² 原民會 114 年 3 月 18 日原民土字第 1140011901 號函。

³ 經濟部 114 年 2 月 19 日經授水字第 11460002760 號函。

⁴ 南投縣政府 114 年 2 月 20 日府原保字第 1140044923 號、同年 3 月 11 日同字第 1140061288 號、同年 4 月 21 日同字第 1140086850 號、同年 5 月 6 日同字第 1140107581 號、同年 8 月 8 日同字第 1140186074 號函。

⁵ 審計部 113 年 11 月 1 日台審部交字第 1138404071 號函。

請南投縣信義鄉地利村村長、南投縣原住民濁水布農林業暨勞動合作社、丹大布農生態旅遊協會、雙龍部落會議主席、南投縣信義鄉雙龍社區發展協會；邵族頭目、伊達邵部落會議主席、南投縣魚池鄉邵族文化發展協會、伊達邵社區主任委員、邵族族語老師、原民會邵族委員等部落代表與會，本院就案關議題聽取多元意見，以確實瞭解當地族人心聲，並請有關機關回應說明。

續就審計部審核意見、前揭函詢、調卷、簡報、履勘所得相關疑點，於 114 年 2 月 27 日詢問觀光署、交通部航港局（下稱航港局）、經濟部水利署（下稱水利署）、原民會教育文化處、土地管理處、日管處、台灣電力股份有限公司（下稱台電公司）發電處、業務處、大觀發電廠、南投縣政府原住民族行政處（下稱南投縣政府原民處）、農業處等相關主管及業務人員。復鑒於伊達邵臨時安置社區興建至今逾 26 年，邵族人盼望在其孕育地（日月潭〔zintun，意即美麗的湖泊〕）享有居住人權與文化永續之保障遲遲無法實現，爰本院為深入瞭解原民會辦理「邵族文化生活園區計畫」之具體情形，陸續辦理 4 場詢問，先後邀集原民會及其土地管理處、綜合規劃處、行政院公共工程委員會（下稱工程會）、國家發展委員會（下稱國發會）社會發展處、國土區域離島發展處、南投縣政府原民處、建設處、環境保護局⁶等相關主管及業務人員到院說明。繼而持續蒐研相關參考文獻，並研析前揭各單位補充說明及佐證資料，已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、日月潭為國際級山中湖泊景點，柴油船行駛於潭面，凸顯綠色運輸、低碳永續政策落後，我國觀光形象受損，破壞邵族傳統領域，影響祖靈聖地拉魯(lalu)島，

⁶ 於 921 震災後，謝建築師協助邵族人完成臨時安置社區（組合屋）之興建。

爰全面汰換日月潭柴油船實刻不容緩。交通部奉示推動日月潭載客船舶電動化，責成觀光署與日管處及航港局共同執行惟101年至114年歷時13年餘僅有22艘柴油船轉換為電動船，遠低於政策目標121艘，自109年連續6年亦無船家申請相關補助；且截至115年1月8日止，實際營運之118艘載客船舶，僅有15艘為電動船，未達13%，以及南投縣政府未依法積極輔導電動船納入班船營運及組織電動船班船船隊，並於核定航班及票價時，未納入綠能船舶差異化管理之機制，69艘班船僅有10艘為電動船，電動船之曝光度及使用率低；又船家向航港局提報116年至118年汰除柴油船需求僅14艘；經濟部亦未明確訂定柴油船禁航期程，復未積極補助及輔導船家汰換柴油船，電動化進度緩慢，均有重大怠失。另日月潭柴油船排放之廢氣、油污實已影響空氣、水質、居民與遊客健康，危害環境生態之永續，故為實踐環境保護及生態保育，行政院應督導環境部提供補助資源，共同加速電動船政策之執行，擴大我國淨零轉型效能

- (一)日月潭環潭區域為多數國際旅客來臺必遊景點之一，據觀光署統計，環潭地區遊客總人數已由89年度之31萬餘人次，增加至114年度之259萬餘人次⁷，且觀光署「106-107年度日月潭國家風景區遊客行為研究案」統計，到訪遊客中高達37.48%會選擇乘船遊湖活動，爰維護水域環境空氣品質，並推動低碳運具，攸關我國國際觀光形象。日月潭水域載客船舶數量，於68年限制139艘（自111年總量管制為138艘）⁸，

⁷ 資料來源：觀光署觀光統計資料庫（<https://stat.taiwan.net.tw/>）。

⁸ 南投縣政府111年12月22日府行法字第1110301997號令修正發布名稱《南投縣日月潭水域載客小船營運管理自治條例》（原名稱：《南投縣日月潭水域載客船舶營運管理自治條例》）及全文20條，其中第4條第1款規定：「為考量日月潭水庫水域之船筏容量，維護船舶航行安全，水域內載客船舶總量上限為138艘。」

均為私人所有，故為達成於98年2月8日馬英九前總統及於99年元月6日行政院吳敦義前院長之指示，推動日月潭載客船舶電動化，交通部於101年核定「日月潭推動電動船行動策略方案」，補助業者改裝既有柴油船或新建電動船，以116年「所有船舶均轉換為電動船」為總目標，維護日月潭永續發展。日管處並於同年訂定《日月潭電動載客船舶補助要點》。

(二)交通部曾為檢討日月潭電動船推廣成效，於109年8月21日召開「研商推動日月潭電動船、碼頭岸接設施及智慧化觀光服務」會議，並獲致以下結論：

- 1、推動日月潭載客船舶全面電動化為交通部既定政策，有助於降低船舶污染及噪音，塑造日月潭觀光形象及提升遊湖品質，惟近年原交通部觀光局（於112年9月15日改制為觀光署，下同）補助日月潭電動船之作法，尚無法達到預期成效，應思考改變策略，透過由上而下訂定政策目標、產業自提方案、制定標準規範統一採購等方式，使日月潭電動船具經濟規模及商轉模式。
- 2、為改善日月潭電動船營運環境，降低業者投資風險，請航港局辦理日月潭最適電動船型之委託研究，並與產業共同探討可商轉之船舶、電池與岸電技術規範及營運模式（如參考臺澎輪模式，由民間自帶船舶，政府購買服務，或政府採購一定規模之船隊交由民間營運等），由政府分擔部分風險，協助產業發展。
- 3、請航港局及觀光署訂定相關工作期程及分階段目標，落實進度追蹤及管考，以利後續規劃推動事宜。

(三)詢據日管處查復本院略以，受限該處係為觀光機關，

於推動電動船政策方面僅能以鼓勵及配套優惠措施勸誘業者配合，但為提升柴油船汰換率，除提供補助經費外，持續就電動船舶提供多項優惠獎勵措施如下：

- 1、每年皆提供公有碼頭船席位優先承租，並給予半價租金優惠。
- 2、行銷活動部分，106年起推動電動船下午茶活動及日月潭低碳套票行程，107年至111年每年辦理電動船夜間航行活動（除110年因嚴重特殊傳染性肺炎〔下稱COVID-19〕疫情影響停辦）。
- 3、適時修正《日月潭電動載客船舶補助要點》內容，提高補助比例。
- 4、完備充電與維修環境方面，已完成水社預備碼頭充電工程及供電電網檢討，並於110年完成伊達邵南邊湖碼頭充電樁增建，共65支充電樁。

(四)至於**電動船舶技術層面**，詢據航港局查復本院略以，為配合前述交通部109年8月21日研商會論結論，該局自**109年至112年**執行「日月潭最適電動船型之可行性分析」、「船舶電池與岸電技術規範及與產業共同探討可商轉營運模式可行性分析」及「日月潭電動船實船驗證」等3案計畫，具體成果如下：

- 1、「日月潭最適電動船型之可行性分析」及「船舶電池與岸電技術規範及與產業共同探討可商轉營運模式可行性分析」委託研究計畫：由航港局與產業共同探討可商轉之船舶、電池與岸電技術規範及營運模式，由政府分擔部分風險，協助產業發展，以達成日月潭成為自動化、智慧化、生態化標竿之目標。
- 2、「日月潭電動船實船驗證」委託研究計畫：針對現有柴油船及電動船進行碳排放量及營運相關

數據（營運船速、時間）進行量測，並就現有電動船電池充放電時間與次數進行量測與記錄，以作為日月潭全面推廣電動船之船舶營運分析資料。

- 3、選定國益2號做為示範船舶，已於112年完成船舶營運實測，並航行於日月潭。未來將該船舶規格作為日月潭電動船參考範本，以解決船舶面臨技術問題。

(五)惟據審計部112年度中央政府總決算審核報告，截至112年底止，「日月潭推動電動船行動策略方案」預計補助新建電動船27艘，改裝電動船75艘，實際僅補助新建電動船22艘，無補助改裝電動船；自109年已連續4年無業者申請新建或改裝相關補助（如下表所示），日管處核有《日月潭電動載客船舶補助要點》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等情。查邵族以最高祖靈居住所在地「拉魯(lalu)島」作為主要生活場域長達300餘年，日月潭(zintun)即是邵族的門口埕，日月潭周圍的陸地乃邵族的居地，嗣本院於113年11月15日赴伊達邵部落座談時，據邵族代表指出，希望政府加強電動船補助並訂下落日條款，將所有船舶都改成電動船，減輕柴油船產生之水質、空氣污染。

表1 「日月潭推動電動船行動策略方案」汰換柴油船達成概況表

年度	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
汰換目標(艘)	5	8	8	9	8	8	8	8	10	10	10	10
已汰換數量(艘)	2	3	2	4	7	2	1	1	0	0	0	0
執行率(%)	40.00	37.50	25.00	44.44	87.50	25.00	12.50	12.50	0.00	0.00	0.00	0.00

說明：113年至116年汰換目標為10艘、9艘、9艘及9艘。

資料來源：審計部整理自日管處提供資料

(六)查日月潭風景區屬於日管處管轄，水庫碼頭設施由該處主管，水庫由台電公司管理，船舶管理單位則為南投縣政府。為釐清日月潭電動船推動進度緩慢之癥結原因，本院詢問觀光署、日管處、航港局、南投縣政府、水利署與台電公司，據該等機關（構）查復說明如下：

1、觀光署：

- (1) 交通部核定之「日月潭推動電動船行動策略方案」經費總需求約新臺幣（下同）5.7億元，包含補助業者改裝既有柴油船或新建電動船、建設電動船上架維修檢查場、建置充電設備及電池交換站、補助充電或電池交換費用、補助電動船核驗費用及電動船營運模式研究費。預估101年至116年每年汰換約5艘至10艘，共139艘（同上表所示），並於116年所有柴油船退場後，與水庫管理機構（台電公司）會銜公告自116年禁航柴油船。
- (2) 日月潭水庫主管機關為水利署，建議若能由該署以保護水庫邊坡、水質之永續發展角度設定柴油船行駛之落日條款，將更有利電動船政策推動。

2、日管處：

- (1) 日管處自101年以《日月潭電動載客船舶補助要點》推動船舶電動化工作，共有22艘柴油船汰換為電動船，然而在補助期間，受限於補助金額過低、電池電力系統穩定性、效能及後續維護保養等問題，致船舶業者汰換電動船意願低落，自109年即無電動船業者再進行補助申請。
- (2) 囿於前述原因，交通部113年8月9日召開「關

鍵戰略7『運具電動化及無碳化』行動措施計畫113年第2次管考會議」決議，因日管處補助成效不佳，「日月潭電動船升級推動計畫」及「內水載客船舶電動化規劃與補助機制研究」整併並修正計畫為「**我國內水載客船舶電動化推動發展計畫**」，由航港局主責辦理。為避免重複補助，將俟「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」經核定後，日管處立即啟動《日月潭電動載客船舶補助要點》廢止事宜，並回歸觀光推廣事務，著重於電動化船舶之行銷推廣工作。

(3) **114年執行電動船全面升級計畫：**

〈1〉為推廣電動船，日管處已整合多家電動船經營業者，共同打造**全新品牌識別**，並將水社碼頭4號浮排美化，設為電動船專用浮排，媒合部落客KOL(Key Opinion Leader，關鍵意見領袖)及遊客搭乘體驗行銷及電動船品牌形象等工作，達成**差異化行銷**，亦與多家業者進行異業合作，推出許多專屬優惠，如用餐9折、平日住房優惠等。

〈2〉日管處另於航港局「**我國內水載客船舶電動化推動發展計畫**」申請岸電設施優化經費，預計更新汰換充電裝置52座及電網更新工程，總經費4,433萬元。

3、航港局：

(1) 載客船舶電動化囿於電池壽命有限及汰換成本昂貴、電動船維修不易且技術門檻高、電力續航能力不及石化燃料，以及取得亦不及石化燃料方便等因素，帶來較柴油船負擔之額外成本，且日月潭載客船舶艘數，遠比高雄愛河及新竹

峨眉湖之艘數總和多，經營型態較為競爭。

- (2) 「**我國內水載客船舶電動化推動發展計畫**」目標係為有效統合及利用行政資源，透過盤點國內及國外之電動船舶推動現況、電動船舶產業發展概況，及分析推動內水載客船舶電動化之限制，**提出合理可行之補助策略**，將既有柴油船轉型為電動船，提高電動船舶市占率，藉由帶動國內電動船舶需求，**發展電動船舶在地化製造與維修量能**；**同時整合岸電設施與泊位配套機制**，完備日月潭電動船舶使用環境，使業者更有意願汰換柴油船，以創造日月潭低碳綠能的旅遊環境。
- (3) 因**補助金額及項目影響船家之汰換意願至鉅**，為加速電動船政策之達成，「**我國內水載客船舶電動化推動發展計畫**」以補助建立導入誘因，規劃補助船舶新建、汰換、改建費用之49%，並依既有運具總噸位給予汰換獎勵、補助電池汰換費用及岸電與必要設施建置費用等。經費俟行政院核定計畫後，由航港局逐年編列。

4、南投縣政府：

- (1) 有關載客船舶排放空氣污染物之對策：
- 〈1〉**聯合稽查**：112年度船舶聯合稽查共稽查船舶16艘次，113年度8艘次，皆符合《移動污染源空氣污染物排放標準》規定主動推進動力3,000kw以下之船舶啟動時10秒內，未超過不透光率60%及目測判煙不透光率未超過40%，無裁處案件。
- 〈2〉**柴油船加裝空氣污染防制設備**：112年2艘柴油船加裝空氣污染防制設備（濾煙器），結果顯示2艘示範船裝設濾煙器後PM（粒狀污

染物)減量百分比分別為96.1%及91.1%，平均減量效率為93.6%；而HC（碳氫化合物）與CO（一氧化碳）平均減量效率分別為25.6%及81.7%，能有效降低污染物PM、HC與CO濃度排出，已有效改善柴油船排煙問題，後續預計再新增柴油船加裝濾煙器示範運行。

- (2) 南投縣政府為建置電子票券軟硬體，已向交通部申請「日月潭航線（船舶）智慧旅運服務系統建置計畫」，係提供搭乘日月潭船舶旅客友善便利之線上預訂、現場取票與購票服務，打造對其順暢便捷的預約購票、取票與驗票流程，以及對營運管理業者、人員易於管理、決策與強化行銷。

5、水利署：

- (1) 目前公告之水庫共95座，經統計有40座水庫許可行駛船筏，其中僅農業部農田水利署嘉南管理處管理之烏山頭水庫於103年3月18日修正公告其船筏部分僅得行駛太陽能電動船，相關規定延續至今，限制總量為4艘，航行速度不得逾每小時10哩。
- (2) 水利署未訂柴油船強制退場機制，僅為配合推動電動船政策於《水庫蓄水範圍使用管理辦法》第15條規定，就船筏、浮具增訂「主要推進器動力種類」之限制事宜，並由水庫管理機關（構），依據該辦法規定，考量水庫安全、水質……相關因素後，就各水庫分別訂定許可活動範圍、方式、受理申請期限及限制事項。
- (3) 交通部就「運具電動化及無碳化」已納入臺灣2050淨零排碳路徑及策略規劃之關鍵戰略行

動計畫，落實淨零轉型之目標政策，並將「日月潭電動船升級推動計畫」列為「行動措施計畫」之一，相關電動船推動政策刻正由該部推動中，若其推動過程中有需水利署協助事項，該署將盡力協助。

6、台電公司：

- (1) 台電公司依據經濟部公告之《日月潭水庫蓄水範圍及其申請許可事項》，僅就船舶航行速度及航行時間進行規範。
- (2) 載客動力船舶目的事業主管機關為交通部，相關電動船推動政策刻正由該部推動中，若其推動過程中有需台電公司協助事項，該公司將盡力協助。

(七)經日管處請南投縣渡船遊艇商業同業公會統計，截至115年1月8日止，日月潭載客船舶有實際運行者共118艘，其中僅15艘為電動船（占12.71%），柴油船汰換進度緩慢，且自109年至114年已連續6年再無業者向日管處申請電動船補助。查日月潭船家營運模式包含固定航線（班船）及遊客包船，115年度南投縣政府受理之班船共69艘（5家船隊），惟截至115年1月14日止，僅10艘班船為電動船，顯然《日月潭電動載客船舶補助要點》未將班船納為優先電動化對象；復按《南投縣日月潭水域載客小船⁹營運管理自治條例》規定，南投縣政府為日月潭小船管理機關，對於營運範圍、航班、票價及船舶處分具備實質管轄權，惟該府未正視船舶電動化目標，未依法積極輔導受日管處補助之電動船納入班船

⁹ 按《船舶法》第3條第9款規定，「小船」指總噸位未滿50之非動力船舶，或總噸位未滿20之動力船舶。

營運及組織電動船班船船隊，並於核定航班及票價時，未納入綠能船舶優先營運或差異化管理之機制，意即未貫徹政策之一致性，電動船之曝光度及使用率低，致使多數旅客無法享有電動船平穩（震動輕）、寧靜（噪音小）之遊湖體驗，須忍受柴油船之引擎聲、臭味及廢氣，不利於綠色觀光永續發展。

- (八)如前所述，交通部業於113年8月請航港局主責日月潭電動船推動業務，並俟航港局「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」經核定後，日管處著重電動船行銷推廣工作。至於航港局擬訂之「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」（草案）已報請交通部審查中，規劃於115年度完成核定，該計畫（草案）內有關電動船之新造、改裝、升級及汰換，每船補助經費最高上限為實際支出金額的49%，且無訂定金額上限，又依船舶噸數提供每公噸6萬元之汰換獎勵，另有提供營運船舶之獎勵補助（如實際營運滿6年後將有2期補助）。日月潭船家多考量電動船造價高昂（約2,200萬元），上開航港局「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」（草案）之補助額度及條件等遠優於日管處（按《日月潭電動載客船舶補助要點》規定，新造電動船補助上限為42%，最高金額520萬元），且預計116年至118年執行，爰船家均向航港局提報汰除14艘柴油船之需求¹⁰，適證僅仰賴經濟誘因（補助、獎勵、租金減收等）達成日月潭138艘載客船舶全面電動化遙遙無期，是航港局應優先盤點造船量能，並協同日月潭各管理機關（船舶管理機關南投縣政府、碼頭管理機關日

¹⁰ 日月潭船家向航港局提報電動船補助需求包括汰換柴油船14艘、電動載客小船升級16艘、電動客船升級2艘。

管處、水庫管理機關台電公司)研謀柴油船退場時限，據以設定各年補助案數，促成船家加速轉型。另鑒於船家最重視電動船之補助獎勵措施、性能、續航力及穩定性，交通部應督導所屬機關據此精進電動船推動方案，並與電動船相關技術團隊、專門業者合作，共同解決船舶電動化技術、後勤維修及保養等問題。

- (九)續查為改善日月潭周邊常見現場兜售人員隨處攬客、任意喊價，各船隊有不同售票窗口及船席位，且業者為爭取客源，船票票價過度削價競爭，影響服務品質，交通部業已核定補助南投縣政府「日月潭航線(船舶)智慧旅運服務系統建置計畫」，協助提供旅客智慧化與數位化之搭船服務，提升日月潭國際旅遊品質，總經費為5,753萬餘元，經費來源為交通部科技及資訊司分攤2,458萬餘元、觀光署分攤1,491萬餘元、航港局分攤1,127萬餘元及南投縣政府分攤675萬餘元；計畫預期效益包括船舶載客率提升、增裕景區觀光營收、穩定班船經營環境、利於周邊景點服務整合、旅客遊程豐富化等。為能讓日月潭區共榮與共創，允應建構公有碼頭服務品質提升與文化回饋機制如下：

1、基礎建設成本與維管負擔：

考量日管處建置投入水社、伊達邵、玄光及朝霧等4座公有碼頭建設，歷年總投資金額逾1億元，且每年支出維護費用約1,000萬元至1,200萬元，此外，為確保遊客安全及秩序，該處每年另編列約300萬元配置專業保全人員維護旅客及設施。基於「受益者付費」與「公共資產永續營運」原則，允應建立合理之回饋機制。

2、票價調整與回饋構想（以服務升級替代直接抽

成)：

- (1)查日月潭船舶票價自106年迄今維持300元已久，囿於業者經營現況（遊客數不如COVID-19疫情前），允應參考物價普遍上漲趨勢及民眾預期心理將票價適度調整。
- (2)票價增額部分，允應適度增加挹注「碼頭設施使用維護費」或「觀光發展基金」，再投入公共服務設施之建置，提升旅遊品質及觀光效益。同時增收部分，允應作為未來前述智慧旅運服務系統之營運維護費用及減輕船舶業者相關設備維護費用（概念類似公基金或大樓管理費）。

3、結合原住民族文化保存之公共效益：

審酌日月潭為邵族文化重要資產保存地，具高度文化傳承價值。未來票價增額之回饋，允應規劃部分用於推動「邵族文化推廣，支持當地語言教育、傳統織布與文化資產保存」，此舉不僅提升旅遊體驗的文化深度，更能達成公共資產活化與多元文化保存之雙贏目標。

- (十)另查經濟部為配合推動電動船之政策，業於104年2月5日以經水字第10404600580號令修正《水庫蓄水範圍使用管理辦法》第15條規定：「**管理機關（構）許可於蓄水範圍內行駛船筏、浮具時，得限制船筏、浮具之種類、數量、主要推進器動力種類、馬力及行駛之速度，並限定使用期間及停泊位置。**」又水利署為日月潭水庫主管機關，且按上述《水庫蓄水範圍使用管理辦法》及經濟部公告之《日月潭水庫蓄水範圍及其申請許可事項》規定，欲於該水庫行駛船筏，須向台電公司申請許可，惟經濟部、水利署與台電公司均未防範柴油船油污致水質污染及

配合日月潭觀光船舶電動化政策，明確訂定柴油船禁航期程，復以電動船造價不菲、三電系統（電池、電控、電驅）維修困難且耗時而影響載客收入，以及電池換購費用高昂，造成船家心存觀望態度，多無導入電動船意願。茲為因應我國2050淨零排放目標，經濟部自107年辦理電動機車、能源補充設施及機車行之相關補助，並於111年10月公布「商業部門2030年淨零轉型路徑」，提出「設備或操作行為改善」、「使用低碳能源」、「商業模式低碳轉型」與「綠建築」等4大策略，其中，「設備或操作行為改善」策略係汰換耗能設備，並藉由政府強化設備源頭管制及用戶能效管理，促進設備使用及用電效率之提升；「使用低碳能源」策略為協助企業採用低碳燃料設備或再生能源（綠電），以降低燃料燃燒所產生之碳排放¹¹，又以「獎勵與補助」、「輔導與推動」等方式，協助社會各界獲得各項能源政策資源¹²，惟經濟部卻未善用上述補助、輔導業者推動淨零轉型相關經驗，促使日月潭船家汰換柴油船，落實節能減碳。

（十一）又按環境部訂定之《空氣污染防制法》第36條規定，移動污染源排放空氣污染物應符合排放標準，並由中央主管機關（環境部）會商有關機關定之，日月潭嗣按同法第40條規定劃設為「空氣品質維護區」，實施移動污染源管制；復按該部訂定之《水污染防治法》第6條第1項、第10條第3項、第30條

¹¹ 資料來源：經濟部淨零辦公室全球資訊網，首頁>產業淨零路徑>商業部門淨零轉型路徑，網址為 <https://net-zero-assets.s3-us-east-2.amazonaws.com/%E5%95%86%E6%A5%AD%E9%83%A8%E9%96%802030%E5%B9%B4%E6%B7%A8%E9%9B%B6%E8%BD%89%E5%9E%8B%E8%B7%AF%E5%BE%91%E5%A0%B1%E5%91%8Av4.pdf>。

¹² 資料來源：經濟部能源署全球資訊網，首頁>認識能源署>政府資訊公開>能源署資源手冊，網址為 https://www.moeaea.gov.tw/ECW/populace/content/wHandMenuFile.ashx?file_id=16991。

第1項、第52條規定：「中央主管機關應依水體特質及其所在地之情況，劃定水區，訂定水體分類及水質標準。」、「水質監測採樣之地點、項目及頻率，應考量水域環境地理特性、水體水質特性及現況……第1項監測站之設置及監測準則，由中央主管機關定之。」、「在水污染管制區內，不得有下列行為……。」、「違反第30條第1項……處新臺幣3萬元以上300萬元以下罰鍰……情節重大者，得令其停止作為或停工、停業，必要時，並得廢止其水污染防治許可證（文件）或勒令歇業。」以維護日月潭水質潔淨，惟柴油船排放之廢氣、臭味、噪音（引擎聲）與油污實已影響空氣、水質、居民及遊客健康，危害環境生態之永續。至於環境部為落實我國淨零碳排放政策與空氣污染防治，提供電動機車、小客（貨）車、公車、大客（貨）車相關補助及獎勵，以達成污染排放減量，此參諸《老舊車輛汰舊換新空氣污染物減量補助辦法》、《老舊汽車汰舊換新溫室氣體減量獎勵辦法》、《環境部補助電動大客車營運作業要點》與《交通部公路局補助電動大客車作業要點》等規定即明，而電動船取代柴油船，符合環境保護及生態保育，但由於電動船之建造成本、維護保養費用等均遠高於柴油船，交通部（日管處、航港局）提供之補助誘因不足，導致日月潭船家對於電動船之接受度低，故行政院應督導環境部透過補助資源，共同協助船家加速轉型電動船，擴大淨零碳排放效益。

（十二）綜上，日月潭為國際級山中湖泊，為許多國內外旅客必遊景點之一，柴油船行駛於日月潭水域，帶來噪音、震動、油漬、黑煙與廢氣等危害，以及船家競速搶客引發船浪衝擊水庫邊坡與碼頭設施，凸

顯綠色運輸、低碳永續政策落後，我國觀光形象受損，破壞邵族傳統領域，影響祖靈聖地拉魯(lalu)島，爰全面汰換柴油船實刻不容緩。交通部奉示推動日月潭載客船舶電動化，責成觀光署與日管處及航港局共同執行，惟101年至114年歷時13年餘，僅有22艘柴油船轉換為電動船，遠低於政策目標121艘，自109年連續6年亦無船家申請相關補助；且截至115年1月8日止，實際營運之118艘載客船舶，僅有15艘為電動船，未達13%，以及南投縣政府未依法積極輔導受日管處補助之電動船納入班船營運及組織電動船班船船隊，並於核定航班及票價時，未納入綠能船舶差異化管理之機制，69艘班船僅有10艘為電動船，電動船之曝光度及使用率低，致使多數旅客無法享有電動船平穩、寧靜之遊湖體驗，須忍受柴油船之引擎聲、臭味及廢氣；又船家向航港局提報116年至118年汰除柴油船需求僅14艘；經濟部亦未明確訂定柴油船禁航期程，復未積極補助及輔導船家汰換柴油船，電動化進度緩慢，均有重大怠失。另日月潭柴油船排放之廢氣、油污實已影響空氣、水質、居民及遊客健康，危害環境生態之永續，惟囿於交通部（日管處、航港局）提供之補助誘因不足，造成柴油船汰換進度嚴重遲緩，爰行政院應督導環境部提供補助資源，共同加速推動電動船，擴大淨零轉型效能。

- 二、日管處經管範圍涵括南投縣魚池鄉日月潭邵族與信義鄉濁水溪布農族，但日月潭國家風景區相關硬體設施未能彰顯獨特族群文化，日管處既已與該2族建立良好之溝通平台，允應持續維持緊密之合作夥伴關係，導入生態博物館模式，深化硬體設施與邵族、布農族文化之關聯性及故事性，發揚原住民族觀光文化。尤

其，日管處應與邵族共同努力不懈，讓遊客到訪日月潭如同走進邵族的家園，深刻感受邵族之文化魅力，入境體驗與學習，從而豐富獨一無二之觀光價值，齊力共創日月潭為世界級頂尖原住民族文化體驗場域

(一)生態博物館(écomusée)是法國博物館學者瓦西納(Hugues de Varine)所創的名詞，其定義為地域中有關生態學與環境、人及自然之多學科社區型導向博物館。其後，在瓦西納和法國現代博物館學之父、國際博物館協會(International Council of Museums, ICOM)首屆主席希微賀(Georges Henri Rivère)2人之通力合作下，生態博物館得以付諸實現。生態博物館嘗試讓來訪者通盤瞭解某一特定地區文化，在生態博物館中，每件物品、每棟建築物和每個人都在展示之列。由於具體顯現當今文化中當地居民之間之緊密關係，過去之歷史、傳統，以及當時社會留存至今之習尚，在生態博物館中表露無遺¹³。查邵族自古是日月潭(zintun)地區最早之住民，也是臺灣原住民族當中唯一與高山湖泊產生對應關係，因而蘊育出獨特的文化內涵，如祖靈信仰與拉魯(lalu)島、杵歌與樂舞、漁撈生活與浮嶼(rizin)等，深具國際觀光亮點，是以導入生態博物館模式，營造日月潭為邵族文化體驗場域至為重要。

(二)文化為觀光之本，惟本院交通及採購委員會前於113年3月22日巡察日月潭國家風景區時，發現伊達邵地區之公共設施缺乏邵族文化元素及意象，感受不到獨特之邵族文化。對此，本院本案調查委員

¹³ 資料來源：Kenneth Hudson(1996)。夢想與現實—哈得遜談生態博物館和生態博物館學的20年(The Dream and the Reality. Museums Journal [陳彥銘譯])。博物館學季刊，10(1)，頁55~56、59。(原著出版年：1992年)。取自<https://www.airitilibrary.com/Article/Detail/P20161228003-199601-201701230013-201701230013-55-63>。

又於同年11月15日赴日月潭國家風景區現地履勘、聽取觀光署及日管處簡報，並召開伊達邵部落座談暨諮詢會議，獲致之會議結論，以及截至114年2月15日觀光署與日管處據以改進之辦理情形如下表所示：

表2 113年11月15日邵族會議重點及有關機關改進措施摘要表

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
1	邵族地名未被突顯，政府應扶植邵族，不要讓邵族在世界舞台上消失	(1)環潭公路臺21甲線3.5K及17.5K設置有伊達邵部落入口意象 (2)伊達邵碼頭附近新建水上行車道，採用具邵族文化意象的名稱為「達克拉哈」(Takahaz、日月潭保護神魚姬) (3)日管處相關文宣品或活動廣告等文字內容只要事涉邵族文化者，均循往例一律洽詢南投縣魚池鄉邵族文化發展協會辦理，以示尊重	賡續辦理
2	要有在地藝術文化的建置，要讓人感覺到邵族的氛圍，而非一般的觀光區；建築物除了考慮服務機能，空間規劃應融入部落的文化、祭儀、夢想等，透過建築、景觀、空間規劃的串連來展現部落的生活、價值觀以及與環境的連結	(1)伊達邵碼頭廣場及周邊區域已設置邵族彩繪玻璃護欄、八角涼亭及地景藝術品，遊客中心旁候船平台區亦設置邵族文化意象裝置藝術設施 (2)軟體面亦常態性委由邵族辦理藝文展演案，將邵族文化永續推展	賡續辦理
3	原住民大山大河的夢想，跟大自然的關係，可撰寫成劇本，發展成定目劇演出；在逐鹿市集表演Takahaz定目劇（舞劇）、逐鹿傳奇定目劇	研議透過輔導案及歌舞展演案，輔導邵族推動定目劇之可行性。逐鹿市集現由管理單位南投縣魚池鄉公所整修中，未來完工後日管處配合部落需求協助辦理舞劇表演輔導案	未來將協助針對展演進行宣傳行銷，並透過部落觀光嘉年華或旅展等活動邀約演出
4	進用在地邵族導遊解說在	盤點邵族在地導覽解說人力，並安排	賡續辦理

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
	地文化；在解說系統帶入邵族問候語或邵族文化意涵	參與年度解說導覽培訓，或藉由導覽解說培訓課程，於解說系統帶入邵族問候語或邵族文化意涵。目前日管處均與南投縣魚池鄉邵族文化發展協會合作安排族人帶團進行導覽解說相關事宜	
5	有遊艇船長亂解說，說邵族命很好不用做，住船屋亂搞，應教育船長不要有負面的解說	依據《南投縣日月潭水域載客小船營運管理自治條例》，南投縣載客船舶營運管理為縣府權責，日管處將請縣府依權責妥處	日管處評估辦理日月潭遊艇導覽解說人員教育訓練，並同步籌措經費拍攝邵族文化導覽解說公播版影片，提供遊艇上使用
6	積極參與邵族祭儀，發掘觀光可行方案	透過參與邵族傳統祭儀，並瞭解開放一般遊客參與之可行性，再協助行銷宣傳	賡續辦理
7	發展Puzi（土亭仔）區域		
	(1) 邵族追隨白鹿入水之地，建議做邵族白鹿、達克拉哈的雕塑或公共景觀，其意象可放大	已納入114年度環潭自行車道改善工程中評估辦理	俟研商後辦理後續事宜
	(2) 邵族獨木舟體驗	已納入邵族漁撈文化復育區設置案中評估輔導，並積極與水域管理機關、台電公司等溝通協調	賡續辦理
	(3) 邵族漁業體驗	已納入邵族漁撈文化復育區設置案中評估輔導，並積極與水域管理機關、台電公司及漁業管理機關、南投縣政府等溝通協調	賡續辦理
	(4) 土亭仔步道燈塔與觀景台融入白鹿意象	已納入114年度日月潭夜間光環境設置工程案中評估研議辦理	俟研商後辦理後續事宜
8	擴充遊客中心平台		
	(1) 增設互動式邵族地景藝術；與達克哈拉水上自	已邀請知名藝術家團隊至現地評估，後續將籌措建置經費於114年度完成	賡續辦理

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
	行車道互相呼應		
	(2) 串聯引流至逐鹿市集展演活動	已規劃納入伊達邵遊客中心停車場擴建工程中辦理	俟部落會議同意及相關申請工作完成後，辦理後續事宜
	(3) 增加停車、夜景、植栽	〔1〕中正停車場自114年1月27日起試營運，提供148個小客車停車位及14個大客車停車位 〔2〕達克拉哈步道沿線已設置花台及植栽，營造水域景觀 〔3〕伊達邵碼頭廣場周邊已設置夜間照明設施，營造夜間景觀 〔4〕納入伊達邵遊客中心停車場擴建工程	俟部落會議同意工程及相關申請工作完成後，辦理後續事宜
9	伊達邵廣場舞台改善	已納入114年工程案發包改善	已納入114年工程案發包改善
10	建議提供製作木杵的場所	建議由南投縣魚池鄉公所型塑部落產業示範亮點推動「日月浮嶼文化島計畫」協助辦理	賡續辦理
11	建議提供杵石，以讓杵音展演時可運用	配合邵族杵音團建議需求，規劃於伊達邵遊客中心走廊增設杵音敲擊石	賡續辦理。
12	持續完備文創商品授權機制	已完成《交通部觀光署日月潭國家風景區管理處商標及著作權授權作業要點》並已據以授權商品	賡續辦理
13	建議在日月潭的邵族文化、邵族相關食、宿、遊、購、行都能再提升	將徵詢邵族意願，帶領參訪其他成功部落，借鏡其他部落成功案例，提升邵族在地食、宿、遊、購、行之水平與量能，或藉由輔導案協助開發原味部落特色伴手禮及宣導品	賡續辦理

資料來源：本院整理自日管處查復資料

(三)另查日管處轄內布農族分布以信義鄉「濁水溪線4部落」為主，即達瑪巒(Tamazuan)、人倫(Lanngdun)、潭南(Laidazuan〔malavi〕)、雙龍

(Isingan)共 4 個部落，其中人倫部落非日管處轄區，但日管處仍尊重部落傳統生活圈而一體適用。是本院本案調查委員亦於同年 11 月 14 日赴日月潭國家風景區現地履勘、聽取觀光署及日管處簡報，並召開布農族部落座談暨諮詢會議，獲致之會議結論，以及截至 114 年 2 月 15 日觀光署與日管處據以改進之辦理情形如下表所示：

表3 113年11月14日布農族會議重點及有關機關改進措施摘要表

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
1	空間要能展現布農族的故事，如神話、狩獵、祭祀等；整體環境及布農族特色具體的呈現很重要。進到部落可以感受布農文化如傳統祭祀等	已完成信義鄉地利地區遊客旅遊資訊站空間改善工程，木巨人手握草坐在草地上，象徵布農族從事農事或狩獵可以感受布農文化	賡續辦理
2	改善七彩吊橋營運與服務設施		
(1)	下車步行點至吊橋入口約 1 公里均為陡坡；遊客至雙龍路程辛苦	將納入 114 年度日月潭原住民部落優化工程委託規劃設計案研商辦理	俟研商後辦理後續事宜
(2)	七彩吊橋入口缺乏公廁、瀑布端缺乏遮陽避雨處	將配合部落族人相關土地取得後，納入 114 年度日月潭原住民部落優化工程委託規劃設計案研商辦理	俟研商後辦理後續事宜
(3)	水不足是因水含沙量太多、水管堵塞	南投縣政府於七彩吊橋端點設置之公廁常因缺水無法使用且動線較差，遊客使用意願低	〔1〕通知南投縣政府改善 〔2〕研議納入日月潭原民部落優化工程委託案研商
(4)	雙龍村缺乏亮點美食商家	已規劃帶領部落至屏北三鄉原民部落（魯凱、排灣）觀摩學習，包含廚藝學校、特色餐食觀摩，並引介部落美食專家蒞臨部落指導，提升部落美食技藝及用餐環境	由部落開發美食商家，日管處協助安排旅遊業者及媒體踩線，擴大行銷效益

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
	(5) 缺乏 整體套票 搭配	盤點 部落現有遊程， 評估與旅行業者合作之可行性	未來協助 媒合旅行業者 進行踩線，並 合作上架販售
6	希望進到 地利部落 時，有花朵呈現，讓遊客進來可以感受到美麗的花朵； 整體環境的綠美化、不必要設施的減量	地利旅遊資訊站周邊空間已營造 多層次植栽 ，持續維護 美化景觀	賡續辦理
7	20 年前做的景點設施，沒有維護修復；增加地景藝術，舉辦 地景藝術節 活動	(1)日管處經營管理之設施據點皆 定期辦理巡查及養護工作 (2)新的據點建設將納入 114 年日月潭原住民部落優化工程委託規劃設計案 研商辦理 (3)視年度活動經費籌辦相關 在地文化藝術季 等活動，以吸引更多遊客到訪	俟研商後辦理後續事宜
8	合辦特色活動	每年補助布農族辦理 撈撈客市集 、與南投縣府合作 定向越野賽事 等	賡續與部落特色祭典結合，共同辦理行銷活動
9	健全原住民族共管機制 (包括避免經費進來變成部落的問題)	日管處有關部落之重大工程皆提請 部落會議同意 後，方進行施作，以避免經費進來變成部落的問題	賡續辦理
10	觀光署會根據部落獨特的地理位置，找出部落的獨特性、呈現 場域氛圍 的特色並做行銷	協助部落 盤點特色場域及祭典 ，並協助行銷宣傳	賡續協助部落發展特色祭典活動，透過祭典引客，並協助行銷宣傳
11	觀光署可協助部落 觀光精緻化 ，達到可接待國際觀光客的水準	將透過 輔導案、歌舞展演案 提升部落接待能量，並透過帶領部落前往 屏北三鄉觀摩學習 機會，增進國際接待水準	賡續辦理
12	日管處將來在都會地區參展或百貨公司特展時，帶領部落推廣 部落生態旅遊 ，讓部落生態旅遊	(1)2024 臺灣部落觀光嘉年華活動 11 月 29 日至 12 月 1 日在臺北市華山文創	賡續辦理

項次	座談重點	觀光署及日管處改進措施	
		改善辦理情形	未來精進作為
	銷售更寬廣	園區舉辦，日管處已協助丹大布農生態旅遊協會及布農族人辦理現場展攤，擴大行銷部落生態旅遊 (2)將透過部落觀光嘉年華活動及旅展，帶領部落參展協助推廣部落原鄉特色商品	
13	日管處會協助解決交通接駁問題	可協助部落重要節慶祭典及活動期間之接駁車	賡續辦理

資料來源：本院整理自日管處查復資料

(四)復據日管處 114 年 7 月 30 日說明，為持續推展原住民族觀光文化，該處已分別與邵族、布農族建立溝通合作平台，以提升日月潭觀光品質與量能，近期辦理下列事項：

1、「邵族漁撈文化復育區計畫」：

- (1) 日管處 114 年委託逢甲大學辦理「邵族漁撈文化復育區計畫」案，針對漁撈文化復育訪談及彙整邵族需求，完成短、中、長期之工作項目規劃，後續將協調原民會、南投縣政府原民處、文化部文化資產局、農業部林業及自然保育署（下稱林保署）等單位，共同協助推動。
- (2) 「邵族漁撈文化復育區」將依循行政院 97 年 3 月 4 日院臺內字第 097007459 號函核定原民會提報之「邵族文化傳承及發展實施計畫」，對於漁撈文化體驗區之基地規劃（盤石區〔日月潭纜車站旁〕）與邵族溝通後續協助項目，包含水上浮嶼觀察步道、漁撈文化體驗碼頭、漁撈體驗活動區、浮嶼復漁製作體驗區、水生動

物資源解說步道、觀察區及漁撈文化解說中心等。

- 2、布農族部分，已完成信義鄉地利地區遊客旅遊資訊站空間改善工程（木巨人手握草坐在草地上意象），刻正辦理 114 年度日月潭原住民部落優化工程委託規劃設計技術服務案，將與族人共同研議辦理工作項目，如七彩吊橋營運與服務設施改善及增加地景藝術等。
- 3、持續辦理部落產業輔導計畫及歌舞展演案：盤點部落特色場域及祭典，辦理部落培力、產業扶植（協助部落觀光產業，如餐飲業、住宿業與手工藝品等）及遊程規劃（與部落合作推動之遊程），提升部落接待能量。

（五）又據日管處 115 年 1 月 12 日表示，該處持續與邵族溝通，並凝聚族人意見，重新規劃向山邵族家屋文化櫥窗及展銷館（如下 2 圖所示），其位於遊客較容易到訪之停車場及遊客入口處，旁邊設置公廁，且有明顯之通路連結，土地約 600 坪，主建築 2 層樓加露台約 80 坪，面對玄光寺方向；未來一系列與邵族文化呈現有關之公共設施，日管處也將持續請邵族參與規劃。是以，日管處應賡續與邵族共同努力，相關硬體設施透過一流、專業及細緻之規劃，將邵族文化融入其中，讓觀光客遊玩日月潭如同置身邵族的家園，深刻感受、體驗與學習邵族文化，從而豐富獨一無二之觀光價值，合力共創世界級日月潭。



圖2 向山邵族家屋文化櫥窗及展銷館示意圖

資料來源：日管處

(六)綜上日月潭國家風景區有臺灣第一大之高山湖泊—日月潭，也有臺灣最長河流—濁水溪，並孕育了日月潭邵族和濁水溪布農族，獨特之自然景觀及文史內涵成為當地重要資源，但日月潭國家風景區相關硬體設施未能彰顯部落文化特色，故日管處允應與該 2 族持續維持緊密之合作夥伴關係，導入生態博物館模式，深化硬體設施與邵族、布農族文化之關聯性及故事性，發揚原住民族觀光文化。尤其，日管處應與邵族共同努力不懈，讓觀光客遊玩日月潭如同置身邵族的家園，深刻感受邵族之文化魅力，入境體驗與學習，從而豐富獨一無二之觀光價值，齊力共創日月潭為世界級頂尖原住民族文化體驗場域。

三、日月潭伊達邵臨時安置社區（組合屋）自 921 震災後興建迄今逾 26 年，建物大多使用竹子及木造建材，已面臨住屋破損、水電管線老舊等困境，並長期伴隨無土地使用權、無建築執照、無合法門牌、欠缺傳統祭儀和族語文化傳習等公共空間等問題。行政院責成原民會肩負邵族家園重建、文化復振及傳承之重任，亟應督導該會積極辦理「邵族文化生活園區計畫」，並督導國發會、工程會、內政部國土管理署、行政院主計總處、財政部、南投縣政府大力支持該計畫，俾利體現政府落實邵族居住人權及文化永續發展之保障

(一)按《中華民國憲法增修條文》第 10 條第 12 項規定：「國家應依民族意願，保障原住民族之地位及政治參與，並對其教育文化、交通水利、衛生醫療、經濟土地及社會福利事業予以保障扶助並促其發展，其辦法另以法律定之。」次按《原住民族基本法》

第 15 條第 1 項規定：「政府應寬列預算並督促公用事業機構，積極改善原住民族地區之交通運輸、郵政、電信、水利、觀光及其他公共工程。」第 16 條規定：「政府應策訂原住民族住宅政策，輔導原住民建購或租用住宅，並積極推動部落更新計畫方案。」第 21 條第 1 項規定：「政府或私人於原住民族土地或部落及其周邊一定範圍內之公有土地從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究，應諮商並取得原住民族或部落同意或參與，原住民得分享相關利益。」第 23 條規定：「政府應尊重原住民族選擇生活方式、習俗、服飾、社會經濟組織型態、資源利用方式、土地擁有利用與管理模式之權利。」第 32 條規定：「(第 1 項) 政府除因立即而明顯危險外，不得強行將原住民遷出其土地區域。(第 2 項) 前項強制行為，致原住民受有損失時，應予合理安置及補償。」又按《住宅法》第 5 條規定：「(第 1 項) 為使全體國民居住於適宜之住宅，且享有尊嚴之居住環境需要，中央主管機關應衡酌未來環境發展、住宅市場供需狀況、住宅負擔能力、住宅發展課題及原住民族文化需求等，研擬住宅政策，報行政院核定……(第 4 項) 主管機關為推動住宅計畫，得結合公有土地資源、都市計畫、土地開發、都市更新、融資貸款、住宅補貼或其他策略辦理。」第 53 條規定：「居住為基本人權，其內涵應參照《經濟社會文化權利國際公約》、《公民與政治權利國際公約》，及經濟社會文化權利委員會與人權事務委員會所作之相關意見與解釋。」再按《原住民族語言發展法》第 8 條規定：「中央及地方主管機關應積極於家庭、部落、工作場所、集會

活動及公共場所推動使用原住民族語言，以營造原住民族語言使用環境。」

(二)復按《經濟社會文化權利國際公約》、《原住民族權利宣言》、經濟、社會及文化權利委員會《第26號一般性意見：土地與經濟、社會及文化權利》，闡明原住民族享有自決權，可自由謀求自身的經濟、社會和文化發展，如包含：

- 1、文化權利：享有不被強行同化或其文化被毀滅的權利；有權奉行和振興其文化傳統、習俗、禮儀（如工藝、技術、表演藝術、祭儀等）；有權保持和保護其宗教和文化場所；有權振興、使用、發展和向後代傳授其歷史、語言、口述傳統、思想體系等。
- 2、發展權利：有權不受歧視地發展、改善其經濟和社會狀況，尤其是在教育、就業、職業培訓和再培訓、住房、環境衛生、保健和社會保障等領域；有權積極參與制定、確定影響該些領域之方案；有權保持自己的保健方法，保護其必需的藥用植物。
- 3、土地權利：有權擁有、使用、開發和支配因其傳統上或以其他方式擁有、取得、占有或使用的土地和資源；有權決定其土地上從事的活動；尊重其按照內部組織模式管理土地的權利；有權保持和加強其與土地、領域與資源的精神聯繫。
- 4、居住權利：有權享有適足居住權，享受其本人及家屬所需之適當生活程度，包括適當之衣食住及不斷改善之生活環境；不得強迫遷離其土地；土地作為居住、社會、文化與宗教習俗的基礎或文化主體的表現，保障有權近用土地。

(三)查日本政府於 23 年在日月潭興建水庫竣工，邵族被迫離開如今已沉入潭底的舊部落，又輾轉遷移多次，最後移居至現今伊達邵部落所在地；臺灣光復後，邵族因不諳法令而未辦理土地總登記，致使許多族人土地變為公有地；於 60 至 70 年代，邵族家園納入都市計畫地區，實施市地重劃，將許多族人居住、耕作土地變為公有地，土地再度流失；並於 84 年及 86 年土地使用分區變更為「觀光文化遊憩專用區」；921 震災造成族人 8 成以上的家屋毀損，於 89 年自力興建伊達邵臨時安置社區（組合屋）。**本院本案調查委員於 113 年 11 月 15 日實地履勘發現，組合屋已存有老舊毀損（如外牆或屋頂漏水、冬寒夏熱、木牆與門窗損壞等）、室內空間（僅約 13 坪）不足及水電管線老舊等問題，如下照片所示，但囿於地權因素，組合屋無法原地重建和修繕，也欠缺公共空間辦理傳統祭儀及族語傳習等重要活動。**



照片1 日月潭伊達邵臨時安置社區非供永久居住使用

資料來源：本院拍攝



照片2 日月潭伊達邵臨時安置社區老舊、電力短缺

資料來源：本院拍攝



照片3 日月潭伊達邵臨時安置社區門窗損壞、空間不足

資料來源：本院拍攝

(四)為協助邵族於 921 震災後，推動家園重建及邵族文化復振與傳承，行政院前於 97 年核定「**邵族文化傳承及發展實施計畫**」，惟因安居所需用地涵蓋林業與農業用地，並涉及水土保持與都市計畫變更等不同目的事業主管機關之法令規範，致使該計畫未能落實執行。爰經本院於 102 年糾正原民會於擬定該計畫時，未能落實辦理經濟效益評估及研擬完整財務計畫，以及參酌本身資源能力，預先蒐集充分資料，針對需求性、可行性、協調性，進行周詳深入的評估，並就政策面、整合面、資源面等做綜合性考量，訂定切合實際之實施策略、方法及分期實施計畫，導致計畫核定已逾 5 年，仍窒礙難行，族人安置問題未能解決¹⁴。

(五)嗣經行政院於 112 年 7 月 28 日召開「**邵族文化傳承及發展實施計畫換地案研商會議**」結論：「請原民會研擬『邵族文化生活園區計畫』，計畫研擬過程應秉持公平原則，廣泛徵詢邵族人意見，並積極爭取南投縣政府及議會支持，以利推動邵族文化復振事宜。」原民會依上開行政院政策指示，後續辦理情形如下：

1、該會於 112 年 11 月 7 日與邵族意見領袖確認邵族內部共識為，**2.59 公頃 B 區土地**（即前述行政院 97 年核定「邵族文化傳承及發展實施計畫」所規劃之**文化學習行政中心區**，下同）辦理國有及縣有土地交換後，就 B 區土地**辦理邵族文化生活園區規劃事宜**。

2、原民會於 113 年 5 月 2 日召開第 1 次推動執行說

¹⁴ 本院102內調0055糾正案文（<https://www.cy.gov.tw/CyBsBoxContent.aspx?n=134&s=3767>）。

明會議，邀集國發會、內政部國土管理署、財政部國有財產署（下稱國產署）、農業部農田水利署、林保署、日管處、南投縣政府財政處、警察局、建設處、觀光處、原住民族行政局（於 114 年 1 月 1 日改制為南投縣政府原民處，下同）等相關單位研商「邵族文化生活園區中長程計畫」（名稱暫定）（下稱「邵族園區中長程個案計畫」）、邵族文化生活園區不動產交換計畫」（下稱「邵族園區不動產交換計畫」）之可行性及妥適性，經會議決議：「依國發會及國產署意見，中長程個案計畫並未規範與不動產使用計畫提報作業之先後程序規定，惟為確認國產署完成不動產交換作業後，原民會後續之撥用適法可行，請於中長程個案計畫及不動產使用計畫納入說明公務需要及撥用之相關法源依據，並請同步進行中長程個案計畫及不動產使用計畫提報作業。」

- 3、為廣泛徵詢邵族意見，原民會於 113 年 5 月 13 日參加伊達邵部落會議，向族人說明「邵族園區中長程個案計畫」（草案）及「邵族園區不動產交換計畫」（草案）之內容，並請邵族民族議會就現住戶安助方案、特色家屋興建模式、建築戶數及維護管理模式等議題進行討論，該民族會議嗣於 114 年 3 月 13 日函送相關會議紀錄予原民會。
- 4、原民會於 114 年 4 月 29 日拜會南投縣政府協調「邵族文化生活園區計畫」之具體分工事宜。
- 5、原民會委託廠商（安磊諮詢顧問有限公司〔下稱安磊顧問公司〕）研擬之 113 年 12 月「邵族園區中長程個案計畫」（草案），建設預估經費為 24 億 2,800 萬元，執行期程 12 年，園區空間配置包

括文化展示及復振區、祭儀文化傳習區及語言實踐生活區等區域。惟原民會認為邵族所提特色家屋需求有再討論空間，故於 114 年 8 月 6 日赴伊達邵部落向邵族意見領袖、該計畫籌劃小組成員及謝英俊建築師¹⁵徵詢意見。該會原則上尊重邵族意見，將審慎評估邵族共識及謝建築師之建議方案作為修正計畫之可行性。

6、原民會於 114 年 10 月 27 日委託廠商（安磊顧問公司）深度訪談謝建築師，並參考部落及謝建築師所提修正意見，於同年 11 月調整與增補「邵族園區中長程個案計畫」（草案）內容，修正重點如下：

（1）補充邵族聚落空間脈絡與文化關鍵場域說明，強化園區作為「營造邵族語言及慣習文化資本積累場域」論述，使計畫更充分反映部落文化背景與其歷史發展脈絡。

（2）調整部落生活需求的特色家屋與公共設施空間配置規劃，以及分期分區開發構想，使規劃內容更符合族人實際需求：

〈1〉第 1 期以邵族特色家屋、祭儀空間為主；第 2 期則涵蓋行政管理中心、集合式特色家屋、農耕文化體驗空間、狩獵文化體驗空間、滯洪池、祭儀空間、文化設施及停車場等生活文化支援設施，據以重新調整空間配置構想。

〈2〉建築物量體部分，由原規劃 65 棟建築物，調整為特色家屋 37 棟為主。

（3）考量部落提出調整特色家屋建築工法、降低量體及經費、縮短工期之意見，故修正工作項目、

¹⁵ 於 921 震災後，謝建築師協助邵族完成臨時安置社區（組合屋）之興建。

縮短執行期程（由原先 12 年縮減為 8 年）、調降預估經費（由原先 24 億 2,800 萬元降至 15 億 8,640 萬元）。

(4) 依據原民會與南投縣政府共識，調整工項之主辦或協辦機關。

(5) 依中央及地方主管機關法規與上位計畫要求進行內容調整，包含《土地法》、國土計畫、都市計畫、水土保持、環境影響評估、《開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準》、《國有財產法》、《國有非公用不動產交換辦法》、《南投縣縣有財產管理自治條例》等相關規定，使該計畫內容與法規及上位政策保持一致。

(六)鑒於原民會 97 年推動「邵族文化傳承及發展實施計畫」無法執行，前經本院於 102 年糾正在案，已如前述，為避免重蹈覆轍，並瞭解有關機關對於邵族家屋重建及文化復振等議題是否重視，本院於 114 年 12 月 4 日邀請原民會、國發會、工程會及南投縣政府共同研討「邵族園區中長程個案計畫」（草案）內容，各機關所提意見如下：

1、據國發會表示，中央會考量邵族文化振興之需求，原民會報院中長程個案計畫必須說明標的開發範圍、量體規模，是否涉及辦理都市計畫與水土保持等評估皆應納入計畫說明。

2、據工程會說明，都市計畫方面，整體開發需求係規範在「日月潭特定區計畫」之細部計畫內容，整體開發之限制，可由開發單位擬具細部計畫個案變更，提報南投縣都市計畫委員會審議。

3、據南投縣政府表示：

(1) 有關土地權屬部分，南投縣議會已於 113 年 1 月

17日以投議議字第1130000245號函文，表示對國、縣有土地交換計畫的支持。

- (2)邵族文化生活園區為山坡地之新市區建設案件，規劃有3戶以上之集合住宅，開發面積近3公頃，屬《開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準》第25條規定應實施環境影響評估之情形。

4、據原民會說明：

- (1)邵族文化生活園區建設經費主要由該會編列年度預算支應；必要時，亦可搭配所屬基金或其他部會及南投縣政府等資源投入，如原住民族綜合發展基金、住宅基金、原住民族住宅中長程計畫、住宅計畫及財務計畫及宜居部落建設計畫等。
- (2)建議原民會與南投縣政府各局處持續協商「邵族文化生活園區計畫」之分工內容與責任範疇，包含決策權限、協作流程、文件審查時程及跨機關溝通機制等，避免因權責不清、資訊傳遞不一致或工作延宕情形，而影響整體推動進度。
- (3)同時，也建議建立定期協調與進度追蹤機制，作為跨機關銜接時的運作依據，以提升執行效率，降低行政落差，確保「邵族文化生活園區計畫」能如期、如實達成預定目標。
- (4)原民會持續與伊達邵部落、南投縣政府溝通協商後，再行該2計畫提報至行政院，爭取經費財源及取得基地產權。

- (七)綜上，日治時期至今，邵族歷經數次之土地政策更迭與開發規劃下，傳統領域土地不斷流失，導致居住範圍限縮，也失去祖靈祭祀的空間，族人被迫於商店街或街道上辦理祭儀，讓原本嚴肅莊重之祭典

被干擾；另語言雖是文化的重要載體，但過去政府山地平地化政策、漢人移入及同化之影響，邵語已被聯合國教科文組織列為極度瀕危之語言。其次，日月潭伊達邵臨時安置社區自921震災後興建迄今逾26年，建物大多使用竹子及木造建材，已面臨住屋破損、水電管線老舊等困境，並長期伴隨無土地使用權、無建築執照、無合法門牌、欠缺傳統祭儀和族語文化傳習等公共空間等問題。原民會奉行政院112年7月28日研商會議指示，肩負邵族家園重建、文化復振及傳承之重任，行政院亟應督導該會積極辦理「邵族文化生活園區計畫」，並督導國發會、工程會、內政部國土管理署、行政院主計總處、財政部、南投縣政府大力支持該計畫，俾利體現政府落實邵族居住人權及文化永續發展之保障。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一，提案糾正交通部、經濟部、交通部觀光署、交通部航港局、交通部觀光署日月潭國家風景區管理處、南投縣政府，並函請行政院督導環境部確實檢討改進見復。
- 二、調查意見二，函請交通部觀光署日月潭國家風景區管理處確實檢討改進見復。
- 三、調查意見三，函請行政院督導原住民族委員會確實檢討改進，並督導國家發展委員會、行政院公共工程委員會、內政部國土管理署、行政院主計總處、財政部、南投縣政府全力配合辦理見復。
- 四、調查意見一，函復審計部。
- 五、調查報告案由、調查意見（不含調查事實之表、圖、附錄A、B）及處理辦法，經委員會討論通過後公布。
- 六、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、內政及族群委員會聯席會議處理。

調查委員：鴻義章

范巽綠

林盛豐