

由外面的人寄信來爭取的，大概都有內定人選，現在只是要滿足程序而已，所以請你了解一下他們的內定狀況到底是什麼。在報紙上買廣告的行為，真的騙不了內行人，也不需要 520 之前做，麻煩院長再研究一下。

張院長善政：我會請衛福部去了解一下，我也會查一下人事總處當初可以或不可以的條件是什麼。

鄭委員運鵬：好，接下來我們來談政策的交接，院長應該了解機場捷運的問題，機場捷運是 1,138.5 億的工程，總共跳票了 6 次。很遺憾的是，本屆第一次交通委員會邀請陳部長來報告的時候，對這個跳票 6 次、九百多天的工程，交通部的口頭報告只有 62 個字，書面報告也只有 382 個字。部長，你是否認為機場捷運應該列入交接事項並把它寫清楚？你認為寫清楚的規模、範圍應該是多少？先請院長做原則上的指示。

張院長善政：我原來就跟交通部表示，我們不預設 520 以前要通或不通的立場。

鄭委員運鵬：對，這樣很好。

張院長善政：如果 520 以前會通的話，勢必會列入詳細的交接項目，如果列入交接項目，就不會是那個報告，會更詳細。

鄭委員運鵬：不會是這個嘛！382 個字的報告，對新國會來說，我們是沒有辦法接受的，1,138.5 億元的工程，卻只有 62 個字和 382 個字的報告，院長，我相信它是交接事項，可否請你指派專業的督導，然後給新政府一個完整的報告？

張院長善政：本來就應該要做。

陳部長建宇：沒有問題，本來就是要做。

鄭委員運鵬：謝謝院長，謝謝部長。

主席：林委員為洲的質詢以書面提出，請行政院書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

林委員為洲書面質詢：

本院林為洲委員針對院會 9-1 會期「個人質詢—交通組」，提出書面質詢。

一、新竹科學園區交通噩夢，政府有什麼改善計畫？

新竹科學園區內外及周邊交通問題，長年來一直是園區從業人員最大困擾，每當上下班尖峰時段，都必須經歷長時間塞車之苦，影響層面更是擴及高速公路、重要橋梁及幹道，令人苦不堪言。

請問部長，您知道新竹科學園區內現在有多少就業人口？產值有多少？

據園區資料統計，近幾年來竹科產值均達新台幣 1 兆元以上，入區設立登記家數已逾 400 家以上，就業人數達 13 萬 3,457 人，然而園區 20 以年來交通問題並沒有全盤規劃，持續惡化中，改善不了日益惡化的交通，對於年產值超過一兆元以上的從業人員是一種懲罰。

請問部長，針對此狀況，有無研議解決辦法？何時能推出？

據園區資料統計，上午尖峰時段進入園區車流為 6303 輛次/小時，下午尖峰時段離開園區流量則為 5132 輛次/小時，上下班時段所有車流全部集中在慈雲路段。雖然目前針對竹科園區外圍改善計畫有「高鐵橋下道路延伸至竹科工程」及「跨越頭前溪替代道路」，但是以目前效果觀之，並未收有成效。

以「高鐵橋下道路延伸至竹科工程」為例，高鐵橋下道路僅供一輛車通行，是否將會造成「換個地方塞」的情況發生？政府應該就此問題提出更有效的通盤改善計畫。

本席建議從竹北道竹科設立專用道路，將新竹縣於竹科就業人口經由專道疏導，疏緩原經國橋端於慈雲路塞車之情況。從竹北、芎林經由經國橋的來車加上由新竹市公道五路的來車，造成慈雲路目前成為尖峰時間最塞車的路段，除拓寬慈雲路方案外，更應該開闢其他替代道路，用以疏通。

請問部長，對於新竹科學園區快捷公車使用率過低以及成本維持問題是否有與科技部進行全盤規劃及改善討論？

有關公共運輸提升交通部於 99 年起於公路公共運輸相關計畫核定補助新竹縣市政府辦理營運虧損補貼、老舊公車汰舊換新、新闢公車路線、轉運站興建、候車設施改善、新竹科學園區員工起迄調查及公共運輸路線規劃、新竹縣整體公共運輸規劃及公共運輸行銷計畫等案，共計有 3.24 億元及 3.51 億元在案。

以新竹縣快捷公車為例，新竹縣府公布的數據從 101 年至 103 年有一百萬人次搭乘，但以竹科就業人口十三萬餘人相比較，使用率仍然偏低。若使用率如此低，政府對於公共運輸改善計畫是否能提出有效的方案改善？

本席認為目前雖有改善計畫，但中央卻認為皆需要地方政府申請才能進行改善，本席認為中央不應如此被動，且基於新竹科學園區造成如此多的工作機會以及高產值，在園區內的從業人口不該受到如此的對待。

二、前進的竹北，老舊的鐵路

交通為產業之母，產業的發展需要健全的交通作為支持，以目前竹北 10 年內人口成長由九萬餘人到現今十六萬餘人，十年內人口穩定成長近兩倍之多，每年增加的人數約在五千人至六千人之間，但鐵路還沒地下化之前，居民只能忍受著鐵路帶來的噪音及震動。

以「員林市區鐵路高架化計畫」為例，員林市人口有十三萬人，卻可以由中央斥資五十八億元將鐵路高架立體化，然而竹北市人口早已超越員林市，卻不見有鐵路地下化或是高架化計畫，請問部長，對鐵路地下化或是高架化是否需要什麼特殊條件？

竹北都市化程度日趨成熟，目前已經是一個高度都市化的區域，然而經過新竹縣竹北市的鐵路卻還是在地面上，尚未立體化。早期鐵路規劃因為都市化並未如同現今發達，因此是以點跟點串連，並且以「線」的方式做延伸，但現今都市發展已經由「線化」轉為「面化」。

請問部長，對於竹北市鐵路應該地下化這個構想您是否認同？鐵路經過都會區路面，不只會有噪音、震動問題，對於一個正在前進的都會區，在都市發展上的景觀、交通動線、都市計畫整合都有很大的影響，本席建請交通部對於竹北市鐵路評估是否有地下化的可行性，並提出相關計畫。

三、竹北交流道何時才能從鑽石狀變成環狀？

竹北發展迅速，人口不斷穩定增長，人多車也多，交通問題也日益惡化，對於都會化的竹北市，中央對於非直轄市縣市政府也要給予照顧。

國道一號竹北交流道因設計不良，交通尖峰時段常造成周邊壅塞，不少上班族抱怨，進匝道前必須待轉進入，但由於光明六路上的 2 個路口間距較短，儲車長度不足，每到尖峰時刻就出現壅塞回堵情況。有鑑於此，縣政府於 104 年年底，向中央建請改善竹北交流道，將鑽石型交流道改善為環狀交流道，日前交通部已有同意此計畫之申請，請問部長，對於竹北交流道設計不良導致竹北交通壅塞狀況您是否了解？請問部長，該計畫已經進行審議了嗎？

審議期間已經經過三個月了，應該已經有結果了，若有通過該計畫的審議，請問部長，目前改善交流道成為環狀交流道可以進行可行性計畫評估了嗎？

主席：請李委員昆澤質詢，詢答時間為 15 分鐘。

李委員昆澤：（17 時 4 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。張院長，你是否了解目前陸客來台的狀況？人數是否減少？

主席：請行政院張院長答復。

張院長善政：（17 時 4 分）主席、各位委員。上個禮拜的數字好像還沒有減少。

李委員昆澤：院長對於從 3 月開始的陸客來台人數是否減少的整體趨勢並不是很了解，是不是？

張院長善政：根據觀光局給我的數字，核准來台的人數並沒有減少，但因為還沒有到，所以我們不知道實際來台的人數究竟是多少。

李委員昆澤：我清楚知道，海基會詢問海協會後，並沒有明確的答案，交通部觀光局去函詢問海旅會也沒有得到答案，目前整體的狀況到底如何？

陳部長建宇：從移民署的資料來看，3 月 19 日以前的量確實都沒有減少，但 3 月 20 日確實有掉下來，這是事實，我指的是團客。

李委員昆澤：交通部觀光局其實有接到相關的資訊，鄭州的民眾想到台灣旅遊，去申請大通證（大陸人民往來台灣通行證）時，大陸當局以空白證件不足為由不核發，所以他們取消來台旅遊。這樣的狀況不只空白證件不足，其實台灣業者都非常清楚，航空業者已計畫取消班次、併班、減班、取消部分包機、改用小飛機，甚至暫緩新航線的申請，航空業者都知道，交通部是否清楚整個狀況？從 3 月開始，台灣有 600 部遊覽車沒有生意可以做，這是遊覽車公會理事長所說明的。另外，近期也有 10 家以上旅館要出售。旅遊業、航空業、遊覽車業、旅館業都清楚目前的狀況，我們要如何因應？你所掌握的實際狀況到底如何？

陳部長建宇：當農曆、元旦開始有這個傳聞的時候，交通部和觀光局就開始展開事實的查證，提出相關的因應措施，聽取業者的意見，了解實際狀況到底如何，研究相關的因應做法如何跟他們搭配，其實我們都有處理。

李委員昆澤：根據你掌握的狀況，陸客人數減少多少？

陳部長建宇：誠如委員剛才所說的，他們已從大通證的調控做處理，原來傳聞會減少三分之一到三分之二，目前看來似乎也有這樣的狀況。

李委員昆澤：這個問題非常嚴重，到 2018 年，台灣申請籌設的旅館多達 46 家，這 46 家總共有 17,000 個房間，這 17,000 個房間占目前房間總數的 6 成，他們一定會受到嚴重的衝擊，這是台灣旅遊業目前的困境。2015 年整體陸客高達 418 萬人次，比前一年成長 4.8%，雖然陸客成長