

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

4.8%，但是其他國家來台旅遊的人數卻沒有增加，日本和澳洲的旅客甚至還減少。到日本旅遊的陸客也很多，但其他國家旅客到日本旅遊的人數成長很多，日本的陸客只占 2 成，台灣的陸客占了 4 成。院長，我們必須很嚴肅地探討這個問題，政府部門也必須了解陸客減少的狀況到底如何，同時也要輔導業者分攤風險，促進旅客多元化，並趁這個時機調整我們的觀光體質。

陳部長建宇：謝謝委員的指教，這些部裡頭都在處理。

李委員昆澤：處理什麼？

陳部長建宇：萬一陸客減少，我們如何處理？我們當然從國際來客的增加……

李委員昆澤：部長，要提出具體的政策。此外，本席具體建議我們要開拓東南亞國家的客源。

張院長善政：本來就在我們的重點規劃。

李委員昆澤：去年馬來西亞來台旅客高達 43 萬人次，新加坡來台旅客高達 39 萬人次，整個東南亞國家全年來台旅遊旅客人數也占了 15%，這是我們要積極開拓的客源。

陳部長建宇：我非常同意委員的看法。

李委員昆澤：日本和韓國近期的旅客人數也提升了非常多，最主要的客源也是來自東南亞，因為他們在免簽、購物上的便利，吸引了眾多的東南亞旅客。我們臺灣的交通部觀光局與領事事務局合作推出一個東南亞國家團體旅客來臺灣的簽證簡化作業，即所謂的觀宏專案，目前的狀況是如何？部長清楚嗎？

陳部長建宇：向委員說明，這件事情目前推得還算順利。

李委員昆澤：順利？

陳部長建宇：就像辦理觀宏專案的旅行社從 50 家推到 70 家，家數大幅增加。其次……

李委員昆澤：部長，你要清楚實際的狀況。

陳部長建宇：簽證所需的時間由 14 天變成 7 天

李委員昆澤：觀宏專案在去年十一月推出，但今年一到三月總共只有 116 團觀光客來台，旅客人數才 2,025 人，占同期……

陳部長建宇：委員，行銷需要時間。

李委員昆澤：對，但還沒有成果。

陳部長建宇：但最起碼我們的旅行社……

李委員昆澤：你剛才還說目前的推廣成效不錯？就是宣導不足、簽證簡化不足。

陳部長建宇：最起碼旅行社家數可以增加，量就可以增加，簽證時間也從 14 天簡化成 7 天，這都顯示目前是往好的方向在走。

李委員昆澤：部長，你要具體地去瞭解目前東南亞國家來台旅遊的問題所在，我就很清楚地告訴你，觀宏專案成效不彰，不知道是宣導不足，還是臺灣或當地的旅行社不知道有這樣的簽證簡化措施？

陳部長建宇：這個措施才推出幾個月，給我們一點時間來努力。

李委員昆澤：目前的成效就是不好，只有 116 團、2,025 位旅客來台。當然觀宏專案是針對印度、印尼、泰國、菲律賓及越南五個國家，但是來台的旅客非常少。院長，你知道嗎？印度來了 5

個人，印尼來了 33 個人……

陳部長建宇：所以，我們要加强行銷。

李委員昆澤：像這樣的簽證簡化過程，我們要分階段實施，從團體簽、商務簽、多次簽到全面免簽逐步來推動。現在交通部在這方面到底有何具體作法？還是觀宏專案的效果就是不好？

陳部長建宇：給我們時間，我們也會持續與外交部共同努力，推行簡化。

李委員昆澤：部長，現在不是時間的問題，而是民眾和觀光業者想要知道交通部針對目前陸客可能減少、對於多元開發，歡迎其他世界各國旅客來台有何具體方案。你現在好像路邊閒聊就說一句「給我時間」，你們有什麼具體的作法？

陳部長建宇：沒有啦！就像剛才委員所提的旅客到花蓮、臺東，我們就提供專機的獎勵，像韓國、日本，同樣也有城市包機的獎勵，諸如此類，在拓展國外旅遊來客的部分，觀光局也研擬了相關的方案在處理。

李委員昆澤：部長，你要提出具體的改善提升措施。

陳部長建宇：有、有。另外還有所謂活絡國內旅遊的措施也已經在做處理。

李委員昆澤：好，我再請教有關目前廉價航空的問題，廉價航空都以飛行時間 4 到 6 小時的中短途旅客為主要客源，臺灣這幾年也有很多家廉價航空公司引進，今年也開闢了很多廉價航空的路線，例如馬尼拉、清邁、河內，新的航線一直在拓展，而因為航程 4 到 6 小時是最適合東南亞國家旅客到臺灣的時間，這方面我們應該要多發展，而且要簡化簽證來吸引更多的旅客來台。去年搭乘廉價航空來到高雄、南臺灣的旅客人數成長非常快速，在 102 年只有 1.2 萬人次，到去年已經成長到 55 萬人次，其實我們非常樂見這樣的效果，歡迎東南亞國家及世界其他國家搭乘廉價航空到高雄來。部長，目前國內的機場應該要實施定位差異，這一點本席也曾經向你質詢過，就要把高雄定位成廉價航空的基地，這對於推動高雄及南台灣整體的觀光有非常大的幫助，而且以去年而言，廉價航空的訂票率比起傳統的航空公司的訂票率，成長了 71%，你們要努力地去做啊！不要只是坐等陸客、低價團、一條龍的方式來侵蝕國內的觀光資源！

張院長善政：向委員報告，民航局去年底有一個高雄機場的整體規劃案，預計今年的七月將會出爐，其中已經把廉價航空……

李委員昆澤：院長，這個本席非常清楚，我們也要肯定交通部在我們的爭取之下，對機場跑道的改善、相關助導航設施的換新、相關機場空間的調整等都有了基本的成效，例如報到櫃臺從 80 個增加到 88 個，以及內部空間的調整、跑道的改善、助導航設施、盲降系統的處理等，都可見到其基本的努力。但我們現在就希望能夠施行定位差異，將高雄機場定位為一個廉價航空的基地，這部分請部長簡單說明一下。

陳部長建宇：我同意委員的看法，像民航局把桃園機場以外的機場降落費調降，就是期待高雄機場能夠有一個比較好的發展……

李委員昆澤：對，這點非常重要，推動高雄的觀光、建立廉航的基地。因為我們都很清楚桃園機場過度擁擠，而且第三跑道在短時間內也無法完成，我們應該分攤客源，讓旅客也能夠南進南出、南進北出或北進南出，如此來推動整體觀光，加上多元發展，方能帶動臺灣整體的觀光發展

，請院長、部長對此簡單答復一下。

張院長善政：這個我們可以支持。

陳部長建宇：我完全同意委員的看法，因為高雄在發展區域航線上有其獨特的優越性，像現在已經有 7 家了，我們當然也期待往這條路來走。

李委員昆澤：部長，希望在最短的時間內我們可以看到具體的成果。整體的觀光將會帶動國內無煙囪工業，也會提高就業人數，讓我們臺灣的觀光發展可以朝著多元方向發展，廉價航空及郵輪的新興旅遊路線都是我們重要的規劃方向。然後，也要全力推動簡化簽證，交通部觀光局與外交部領事事務局應該去加強這種簽證的流程，歡迎東南亞的國家及世界各國的旅客來臺灣旅遊。這是很重要的一項工作。

陳部長建宇：我想大家看法都一樣，我們也會努力。

李委員昆澤：部長，我不是來跟你閒聊。

陳部長建宇：沒有，我絕對不是閒聊，因為現在的策略就是要朝這一條路走。

李委員昆澤：你要提出具體的政策，也希望院長好好地督促交通部及其所屬。

張院長善政：會、會。謝謝委員。

主席：呂委員玉玲之質詢以書面提出，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

呂委員玉玲書面質詢：

一、桃園鐵路地下化進度

院長，本席想請教交通部長，有關我們桃園鐵路，桃園市政府決定要以地下化方式來興建，目前的規劃進度到哪裡？相關可行性評估報告是否已看過？從報告裡來看是否可以興建？

桃園鐵路高架化與地下化的興建，已爭論許久，從前縣長吳志揚時期，爭取高架化獲准，總共有 308 億經費來興建，到現任鄭文燦市長決定以地下化方式來做，坦白說，對於桃園市民來說，無論高架與地下，都不反對，但重點在於何時興建、何時完成，本席每天接到無數陳情，都是在盼望桃園鐵路擴建能順利完成，請教部長，究竟具體時程出來了嗎？

本席對於桃園鐵路擴建，最關心的，就是我們平鎮車站，從本席第一任立委任期，本席就汲汲關心平鎮車站的有無，從找地、計畫評估、興建工法，本席皆參與，市府跟我說沒人，我幫市府找人，用地協調，我也是一個一個拜託，開了無數次協調會與座談會，排除萬難，才終於在環南路那邊找到一塊地來做，但是現在地下化要做，地方都盛傳，平鎮車站不做了，鄉親每天都來問我，問平鎮車站是不是沒有了，我一再解釋，但他們就認為這是空中樓閣，現在關鍵就在交通部，可是我們交通部從桃園市府決定地下化之後，對於桃園鐵路擴建就開始消極了，本席每每問進度，都推給桃園市府，然後要本席放心，平鎮車站一定有，可一等再等，每天傳言不斷，交通部是給錢機關，手上握著錢，可以跟桃園市府來談啊，了解是不是有什麼問題，沒有專業人才，交通部可以借調啊，沒有資源，中央來協調嘛，可本席看交通部就是冷看桃園市府在做，等你做完嘛，做完我再審，部長，這是我們所謂的中央地方合作嗎？部長解釋？

再者，地下化所增加的經費，當時交通部與桃園市府粗估要多加 600 億，當然只要是對市民好的，本席都支持，但這多出來的 600 億經費，中央跟地方是怎麼去談的？還是就一直看守，