

門可羅雀的景象，黃姓業者表示，上午只有部分自由行散客光臨，陸客團體一團都沒有。所以特產業者將面臨空前挑戰，並呼籲政府相關單位要幫忙想想辦法。

四、觀光產業調查，旅遊法負面效應在 7 日就會逐漸浮現，屆時飯店的陸客訂房、遊覽車、陸客餐廳及購物店，生意約會少 6 成，引發裁員、放無薪假及倒店潮。

五、今年第一季，中國人到韓國旅遊人數比去年同期猛增了近 40%。韓國政府推出了一系列旅遊新舉措，重點在於便利中國人入境，鼓勵中國遊客來韓國消費。韓國政府計劃通過實施一系列新舉措，爭取在 2014 年實現旅遊收入 240 億美元，吸引外國遊客 169 萬人次。

1. 簽證：此次公布的旅遊發展方案最引人注目的內容是將多次往返簽證的對象擴大到持有中國護照的人，希望以此大幅增加中國人再次訪問韓國的機會。

2. 免稅：給外國遊客返還酒店費用附加稅。這將對中國和日本遊客極具吸引力。據推算，該方案實施後，政府稅收將每年減少 500 億韓元（約合人民幣 2.74 億元），但旅遊收入增加所帶來的經濟效益將高達三千億韓元。

3. 賭博：允許在韓國籍遊輪內設立外國人專用賭場。建立像新加坡濱海灣金沙大酒店一樣包括賭場的度假村，以吸引中國遊客。

4. 保健：建設就醫旅遊區。目前訪問韓國接受治療的外國遊客年增長 37%，但大部分集中在首都地區，因此需要其他地區利用旅遊資源吸引外國患者。

六、本席要求行政院應評估對台灣相關產業產生的影響及因應措施。

（十四）本院楊委員麗環，針對高鐵運輸是高沉入成本的運具，唯有提高其座位利用率才能達到投資的目標，高鐵提高票價也違反薄利多銷的行銷策略，尤其高鐵列車中商務車廂常常空空的，座位利用率將更低。台灣高鐵 97 年在政院力挺下，獲得銀行團將融資利率由 8.1% 調降到 4.5979%，高鐵於 100 年開始有獲利，政府的介入是高铁得以改善虧損、開始獲利的主因，行政院應要求台灣高铁肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、高铁自 96 年通車營運以來準點率維持在 9.9 成以上。高铁運量以 96 年為基年，逐年增加至 101 年運量已增為 245%。座位利用率 96 年為 45%，到 101 年的 55%，可見座位利用率偏低，提升較為緩慢。

二、一般而言，票價提升 10 趴，可能會流失乘客 3 趴，高铁調整近 10% 票價，會流失乘客，相對其座位利用率會降得更低。

三、雖然高铁公司依合約規定每年可依物價指數檢討票價，交通部也同意高铁公司高铁票價基

本費率可從 3.655 元提高到 4.005 元，依合約台灣高鐵公司自訂費率可為基本費率之 120%，但衡之目前台灣經濟環境不佳，薪資倒退 16 年前水準，失業率高於 4%，這時機調整高鐵票價，再加上 10 月份，臺電要漲電價，一定會讓台灣經濟雪上加霜，生活更苦，這應該也是高鐵公司董事會必須考慮的因素。

四、台灣高鐵 97 年在行政院協調下，獲得銀行團將融資利率由 8.1% 調降到 4.5979%，高鐵於 100 年開始有獲利，政府的介入是高铁得以改善虧損、開始獲利的主因，行政院應要求台灣高铁肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價。

(十五) 本院楊委員麗環，針對中油公司設煉油廠在桃園市區，阻礙桃園市之發展，現中油公司又反對國一甲穿越桃園煉油廠區，阻礙桃園交通建設，行政院應跨部會協商，不論是道路施工期間或日後通車營運，工程設施是可以管制火源，不會造成公共安全問題。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國一甲延伸至桃園市，行經中油公司桃園煉油廠，該計畫之路廊擬穿越桃園煉油廠原油槽區及丙烯槽區，中油公司認為穿越區皆屬油氣儲存之高風險管制區，對於菸蒂、車輛出入及施工等火源之管制極為嚴格，道路施工期間或日後通車營運均無法管制火源，基於公共安全考量，反對國一甲穿越桃園煉油廠區。
- 二、本席要求行政院應跨部會協商，不論是道路施工期間或日後通車營運，工程設施是可以管制火源，不會造成公共安全問題。

(十六) 本院楊委員麗環，針對中央要求桃縣負擔鐵路高架化建設經費 101.83 億元，並不合理，應比照台中都會區鐵路高架化、高雄市區鐵路地下化中央全額負擔。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、98.2.27 台鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫建設經費 308.5 億元，要求桃園縣政府負擔工程建造費之 22% 為 48.1 億元及鐵路用地徵收費 53.73 億元，合計負擔 101.83 億元。
- 98.2.27 台鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫建設經費 308.5 億元，要求桃園縣政府負擔工程建造費之 22% 為 48.1 億元及鐵路用地徵收費 53.73 億元，合計負擔 101.83 億元。
- 二、95.2.27 台中都會區鐵路高架化建設計畫建設經費建設經費 288.31 億元，中央全額負擔；第一次修正計畫總經費修正為 372.41 億元，增加之經費 84.1 億元，由台中市政府負擔 8.42 億元，台鐵局負擔 11.36 億元，中央負擔 64.32 億元。台中市政府負擔為進行站區周邊道路之