
議 員 提 案

第 2 屆第 6 次定期大會提案

法 規 類

法 規 類：第 1 號

提 案 人：張豐藤

連 署 人：翁瑞珠、蔡金晏

案 由：建請修正「高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例第五條」草案。

說 明：

一、現行管制作業疑義：

(一)各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成爲偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。

(二)真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，這必然造成環境破壞或汙染，甚至將涉及履約管理人員不切實或貪瀆勾結。

二、市場衍生弊端：

高雄市實際出土量至本市土資場量非常少，不到核准量的 1-2 成，形成市場削價競爭，源頭不受管制衍生弊端。

三、修正條文對照表如後附。

辦 法：如案由。

委員會審查意見：撤回。

大會決議日期：106 年 12 月 7 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 47 次會議

大會決議內容：撤回。

發 文 字 號：106.12.11 高市會法一字第 1060700014 號函

高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例條文

第五條修正草案總說明

- 一、現行管制作業疑義：各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成為偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，這必然造成環境破壞或汙染，甚至將涉及履約管理人員不切實或貪瀆勾結。

市場衍生弊端：高雄市實際出土量至本市土資場量非常少，不到核准量的 1-2 成，形成市場削價競爭，源頭不受管制衍生弊端。

- 二、修正重點如下：

營建餘土應依核准之處理計畫，送至本市之下列收容處理場所處理：本市收容處理場所之處理量不足或有特殊情形時，工務局得公告開放其它縣市收受餘土。(修正條文第五條)

高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例修訂第五條條文對照表		
修正條文	現行條文	修正理由
<p>第五條</p> <p><u>營建餘土應依核准之處理計畫，送至本市之下列收容處理場所處理：</u></p> <p>一、依法設立之土資場。</p> <p>二、依法登記營運中之砂石場。</p> <p>三、依法登記營運中之磚瓦窯廠。</p> <p>四、依法設立之土石採取場。</p> <p>五、其他經政府機關依法核准辦理公共工程及公辦事業之場所。</p> <p>六、<u>本市收容處理場所之處理量不足或有特殊情形時，工務局得公告開放其它縣市收受餘土。</u></p>	<p>第五條</p> <p>營建餘土應依核准之處理計畫，送至本市或與本市毗鄰縣市之下列收容處理場所處理：</p> <p>一、依法設立之土資場。</p> <p>二、依法登記營運中之砂石場。</p> <p>三、依法登記營運中之磚瓦窯廠。</p> <p>四、依法設立之土石採取場。</p> <p>五、其他經政府機關依法核准辦理公共工程及公辦事業之場所。</p>	<p>一、現行管制作業疑義：</p> <p>1. 各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成為偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。</p> <p>2. 真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，這必然造成環境破壞或汙染，甚至將涉及履約管理人員不切實或貪瀆勾結。</p> <p>二、市場衍生弊端：</p> <p>高雄市實際出土量至本市土資場量非常少，不到核准量的1-2成，形成市場削價競爭，源頭不受管制衍生弊端。</p>

法規類：第 2 號

提案人：張豐藤

連署人：翁瑞珠、蔡金晏

案由：建請修正「高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例第二十四條」草案。

說明：

- 一、各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成為偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。
- 二、營建餘土要運至何處？土石方真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，造成環境破壞或污染。透過 GPS 追蹤土石方砂石車位置，有效遏止營建剩餘土石方被亂倒回填等惡劣不法行為，落實執法與監督、避免合法掩護非法等事情發生。
- 三、修正條文對照表如後附。

辦法：如案由。

委員會審查意見：修正通過。

大會決議日期：106 年 12 月 7 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 47 次會議

大會決議內容：修正通過。

發文字號：106.12.11 高市會法一字第 1060700012 號函

高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例第二十四條

第二十四條 主管機關得視實際需要會同本府環境保護局及其他相關機關抽查民間建築工程營建餘土處理作業情形，並核對其處理紀錄及處理運送憑證。

前項運載建築工程及拆除工程所產出營建剩餘土石方之車輛，應裝置具追蹤流向功能之設備(GPS)。

高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例條文

第二十四條修正草案總說明

- 一、各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成為偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。

營建餘土要運至何處？土石方真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，造成環境破壞或汙染。透過 GPS 追蹤土石方砂石車位置，有效遏止營建剩餘土石方被亂倒回填等惡劣不法行為，落實執法與監督、避免合法掩護非法等事情發生。

- 二、修正重點如下：

主管機關得視實際需要會同本府環境保護局及其他相關機關抽查民間建築工程營建餘土處理作業情形，並核對其處理紀錄及處理運送憑證，運載建築工程及拆除工程所產出營建剩餘土石方之車輛，應裝置具追蹤流向功能之設備(GPS)。(修正條文第二十四條)

高雄市營建工程剩餘土石方管理自治條例修訂第二十四條條文對照表		
修正條文	現行條文	修正理由
<p>第二十四條</p> <p>主管機關得視實際需要會同本府環境保護局及其他相關機關抽查民間建築工程營建餘土處理作業情形，並核對其處理紀錄及處理運送憑證，<u>運載建築工程及拆除工程所產出營建剩餘土石方之車輛，應裝置具追蹤流向功能之設備(GPS)。</u></p>	<p>第二十四條</p> <p>主管機關得視實際需要會同本府環境保護局及其他相關機關抽查民間建築工程營建餘土處理作業情形，並核對其處理紀錄及處理運送憑證。</p>	<p>1. 各地產出土方與接收土方之主關機關、自治條例規範、管理方式都不盡相同，造成權責不清，形成弊端，成為偽造文書、購置不實棄土證明之溫床。</p> <p>2. 營建餘土要運至何處？土石方真正流向管控不易，容易造成未依規定棄置至合法場所，在工程施作地點就地掩埋或傾倒山區、河床、鄰近空地等，造成環境破壞或汙染。透過 GPS 追蹤土石方砂石車位置，有效遏止營建剩餘土石方被亂倒回填等惡劣不法行為，落實執法與監督、避免合法掩護非法等事情發生。</p>

法規類：第 3 號

提案人：張豐藤

連署人：邱俊憲、林芳如

案由：為守護高雄市自然生態及市民之健康，建請制定「高雄市除草劑管理自治條例」。

說明：

- 一、土壤是所有生物的母親，土壤裡除了泥土，還住了很多生物(如蚯蚓)，及大量微生物可將土壤裡的動植物碎片分解，變成有機質，提供植物成長的養分，當土壤被噴灑除草劑，土壤裡的蚯蚓、微生物也都被嚴重干擾，於是土壤變硬，變得貧瘠不健康。駁坎上方垂直土坡的草可防止土坡被雨水沖刷，噴藥後該處泥土將裸露容易被山區午後暴雨直接侵蝕流失。
- 二、山區道路生態豐富，常見各種蝴蝶蜜蜂昆蟲來採花粉花蜜，噴過除草劑後約三個月內，就是一片死寂，甚至於誤採噴過藥的花粉，還會造成蜜蜂的大量死亡，以台灣的紫斑蝶為例，台灣的紫斑蝶與墨西哥帝王斑蝶是聞名世界蝴蝶二大渡冬遷徙區塊，舉世矚目；台灣 10 月份開始紫斑蝶分別從楠梓仙溪及老濃溪分 2 條廊道遷徙，一條路沿者楠梓仙溪經旗山、內門、杉林、甲仙、至那瑪夏區；一條沿著老濃溪經美濃、六龜、桃源到茂林區後轉往屏東，許多山區路徑仍大量使用除草劑，不利蝴蝶遷徙，造成數量減少，損害國際形象！！
- 三、有民衆在山區採集草藥（如魚腥草、飛機菜等）或野菜，若該區被噴藥，對民衆健康也將造成危害。
- 四、魚塢周邊堤岸、水渠邊、林地等任意使用除草劑，一旦下雨會流進養殖魚池、灌溉水渠甚至沖刷至河裡，污染水源，對人與環境都將造成危害。
- 五、山區運動的民衆走路、慢跑或騎自行車，噴了除草劑的山區道路卻是加味（農藥）的芬多精，影響市民健康。
- 六、訂定「高雄市除草劑使用管理自治條例」，其一希望採「源頭管制」，高雄市農藥販賣店家除草劑只能販售給具農民身分者；其二是遵循「農藥農用」精神，除農業區及保護區做為農業生產的土地外，其餘區域禁止使用除草劑；三是強化「末端管控」，稽查非農用土地之土壤、水樣及動植物等是否有違規使用除草劑情形。
- 七、上下游新聞市集 2017 年 5 月 23 日（找回草生力！除草劑濫用傷土）系列報導中，已針對除草劑濫用所隱藏的健康危機和環境破壞，提出

國外研究報告及數據說明。(<https://www.newsmarket.com.tw/herbcides/intro/>)

八、「高雄市除草劑使用管理自治條例」草案如後附。

委員會審查意見：併入第 2 屆第 7 次定期大會市府提案，合併審查。

高雄市除草劑管理自治條例

第一條 為有效管理本市除草劑之使用，俾維護環境生態與市民健康，特制定本自治條例。

第二條 本自治條例主管機關為本府環境保護局。

第三條 本自治條例所稱除草劑，指依農藥管理法規定，經中央主管機關核准登記，並發給許可證之除草劑。

第四條 本市禁止使用除草劑。但符合下列情形之一者，不在此限：
一、都市計畫範圍內農業區土地。
二、非都市土地，經編定為農牧用地、林業用地及養殖用地。
三、有事實證明實際從事農業及園藝使用之土地，及其他從來農業使用之土地。
四、其他基於公共利益考量有使用除草劑之必要，並經主管機關同意。

前項第一款至第三款土地，主管機關得因生態維持或環境保護所必要，公告一定區域範圍內不得使用除草劑。

主管機關為前項公告之前，應取得一定區域土地所有權人或其他權利人三分之二以上，及其所有或使用面積合計亦達全部土地面積三分之二以上者之同意，始得為之。

第五條 主管機關有相當理由足認土地有違反前條規定事實之虞者，得派員於必要範圍內採集土壤、水樣及動(植)物等檢體，土地所有權人、其他權利人、管理人或使用人不得規避、妨礙或拒絕。

主管機關執行前項調查時，執行人員應出示執行職務之證明文件或顯示足資識別之標識。

第六條 違反第四條規定於禁止使用除草劑之土地，違法使用除草劑者，處行為人、土地所有權人、其他權利人、管理人或使用人新臺幣五千元以上五萬元以下罰鍰。

第七條 無正當理由規避、妨礙或拒絕第五條所定行政調查者，處

新臺幣二千元以上二萬元以下罰鍰，並得按次處罰。

第八條 本自治條例自公布後六個月施行。

高雄市除草劑管理自治條例草案總說明

為建立有效管理工具，讓市民健康不受除草劑危害，自然生態亦可以永續，保障優質農業生產環境，讓非農地區域不當使用除草劑的狀況得以改善。依據美國調查指出「年年春」〈有機磷除草劑〉讓帝王斑蝶數量急遽減少；台灣蝴蝶保育學會的調查也發現，噴過除草劑的路段蝴蝶等昆蟲幾乎看不見。當地農家在山區採集野菜、草藥，將可能誤採有除草劑殘留之野菜草藥，也會讓到山區運動的民眾無意中吸入，除草劑的噴灑無形中已增加人民的健康風險。此外，除草劑噴灑在山區道路，經過雨水沖刷後進入土壤與溪流中，造成土壤與水源的污染甚至破壞水源地的潔淨及眾多經濟作物的授粉媒介蜜蜂已證實在低毒性下仍俱大量致死的危害事實。

現行法規有農藥管理法，第 33 條雖有描述，但並未針對除草劑噴灑於環境間對於人體與環境的保護，僅著重農產品農藥殘留容許量規範；為彌補現行法規不足，全臺灣已有 2 縣市通過「除草劑使用管理自治條例」，分別是宜蘭縣、臺北市；新竹縣也著手擬定草案中。限制除草劑的購買者資格及用途，管制除草劑的使用範圍，公園道路等公共空間改以人工除草方式，不但符合國際趨勢，也能保護民眾生命健康安全。

「高雄市除草劑管理自治條例」草案，其要點如下：

- 一、本自治條例之立法目的、執行機關、及規章之訂定。(草案第一條至第三條)
- 二、除草劑禁用範圍、稽查說明、懲處辦法。(草案第四條至第七條)
- 三、本自治條例之施行日期。(草案第八條)

高雄市除草劑管理自治條例(草案)	
法規名稱： 高雄市除草劑管理自治條例	自治條例名稱
第一條 高雄市(以下簡稱本市)為規範除草劑於非農業目的之使用，俾維護環境生態與市民健康，特制定本自治條例。	本自治條例之立法目的
第二條 本自治條例主管機關為高雄市政府環境保護局。	本自治條例之主管機關
第三條 本自治條例所稱除草劑，指依農藥管理法規定，經中央主管機關核准登記，並發給許可證之除草劑。	依農藥管理法第三條中央主管機關之主管事項
<p>第四條 本市區域範圍內禁止使用除草劑，但符合下列情形之一者，不在此限：</p> <p>一、依都市計畫或區域計畫編定為農業區之土地。</p> <p>二、有事實證明於本自治條例生效前實際從事農業藝及園藝使用之土地，及其他從來作農業使用之土地，並經主管機關許可者。</p> <p>三、行為人基於公共利益有使用除草劑之必要，向主管機關申請並會同其他有關目的事業主管機關審查後指定公告之地區，並監督其使用者。</p> <p>前項第一至二款土地範圍內，環保局得以生態維持或環境保護所必要，指定公告一定區域範圍不得使用除草</p>	本自治條例禁止使用除草劑之範圍

<p>劑。</p> <p>第一項第三款之審查及監督使用辦法，由主管機關另定之。</p>	
<p>第五條 環保局對於疑似使用除草劑之區域，得於必要範圍內強制採集區域內之土壤、水樣及動物、植物等檢體；經檢驗確認有使用除草劑之事實者，得命該區域內之土地所有人、使用人、管理人或其他利害關係人提出說明。</p>	<p>明定環保局得進行稽查及令土地所有人或除草劑使用人提出說明</p>
<p>第六條 行為人、土地使用人、管理人或所有權人使用除草劑違反第四條規定者，處新臺幣五千元以上五萬元以下罰鍰。</p> <p>行政機關或公法人違反前項規定，得處五萬元以上十萬元以下罰鍰。</p> <p>行為人違反第四條第三項審查及監督使用辦法，得命其限期改善、停止使用；經命其限期改善、停止使用仍未改善或停止者，處新台幣五萬元以上十萬元以下罰鍰；並得按次處罰。</p>	<p>行為人、土地使用人、管理人或所有權人使用除草劑之懲處辦法</p>
<p>第七條 無故規避、妨礙或拒絕第五條之行政檢查，或經命其提出說明仍拒絕或未提出說明者，處新臺幣五千元以上五萬元以下罰鍰，並得按次處罰。</p> <p>行政機關或公法人違反前項規</p>	<p>一、明定無故規避、妨礙或拒絕違反本自治條例第五條所定行政檢查之處罰。</p> <p>二、加強環境生態保護，明定行政機關或公法人違反者，加倍處罰之規定。</p>

定，處新台幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並得按次處罰。	
第八條 本自治條例自公布日施行。	本自治條例之施行日期。

法規類：第 4 號

提案人：吳益政

連署人：高閔琳、李順進

案由：建請制定「高雄市樹木景觀與安全管理自治條例」草案。

說明：提升高雄市的樹蔭覆蓋面積，增進都市降溫、景觀美質、淨化空氣、人車遮蔭、增進房價、吸引人才進駐、生物棲地諸多功能，是宜居城市最重要的一個指標。

高雄這幾年朝生態城市努力邁進，然而，就樹木管理栽種這個領域，仍有改善的空間，包含樹穴空間不足、改建工程對樹的傷害、斷頭式的不當修剪、種植養護缺乏專業規範，大大提升颱風時樹木倒伏、拆斷的危險，也嚴重損害樹木的景觀、樹蔭、健康與安全。樹穴過小更是人行道不平隆起的主因。又，因各局處管理權限紛雜，樹木業務缺乏統合、專業與罰則，故建立一個具專業性的統籌管理的方法，是訂定本自治條例的宗旨和目標。

辦法：檢送建議條文，及連署書。請工務局研議辦理。

委員會審查意見：審查中。

高雄市樹木景觀與安全管理自治條例總說明

高雄市(以下簡稱本市)以宜居城市為本市市政願景，而提升本市的樹蔭覆蓋面積，有都市降溫、景觀美質、淨化空氣、人車遮蔭、增進房價、吸引人才進駐、生物棲地諸多功能，是宜居城市最重要的一個指標。

但位處颱風盛行的台灣，樹穴空間不足、改建工程對樹的傷害、斷頭式的不當修剪、種植養護缺乏專業規範，大大提升颱風時樹木倒伏、折斷的危險，也嚴重損害樹木的景觀、樹蔭、健康與安全。樹穴過小更是人行道不平隆起的主因。又，因各局處管理權限紛雜，樹木業務缺乏統合、專業與罰則，故建立一個具專業性的統籌管理的方法，是訂定本自治條例的目標。

本條例有十個重點：

1. 【第五條】解決樹木主關機關紛雜、缺乏專業能力的問題。樹木照顧單位的審核、監督權統一。
2. 【第六條】確保樹木照顧單位、承辦人員的專業性。
3. 【第七條】確保足夠的樹穴寬度、深度、品質，提供根系生長，如同建築物需要穩固的基地，以防止風災倒伏、人行步道鋪面破壞。
4. 【第八條】確保樹木和樹木、樹木和房子種植距離，避免高壓電抵觸。
5. 【第九條】苗木選擇要有基本標準、禁止尿布樹、優質土壤需求、支架合理運用、避免除草傷害、樹根通氣管架設。
6. 【第十條】本土樹種、抗風樹種優先。
7. 【第十一條】樹木工程保護，避免樹木工程傷害導致民眾安全問題。
8. 【第十二條】修剪要多方位思考、具備修剪認證、結構有問題枝條應修剪、禁止斷頭修剪等不當修剪、公園園道應保持自然樹形。
9. 【第十三條】建立樹木風險評估機制，確保城市中基礎的樹木安全。
10. 【第十四條】應建立風災避難機制，減少民眾車輛風險與損失。

考量高雄市關於樹木保護的法規【高雄市公園管理自治條例】、【高雄市特定紀念樹木保護自治條例】，並無助於提升都市整體樹木的景觀與安全。爰此，本市特制定「高雄市樹木景觀與安全管理自治條例」(以下簡稱本自治條例)，全文共分總則、樹木照顧的專業體系建立、樹木安全與景觀維護的必要條件、獎勵與懲罰、附則等五章，條文共計二十二條，其詳細說明如下：

高雄市樹木景觀與安全管理自治條例總說明

名稱	說明
高雄市樹木景觀與安全管理自治條例	本自治條例名稱
條文	說明
第一章總則	第一章 章名
第一條：為提升高雄市樹木的遮蔭面積、景觀美質、樹木健康，並同時減少風災損害、樹木的竄根破壞，打造人樹共好的森林城市，制定本自治條例。	<p>【立法目的：確保樹木景觀、樹蔭、健康與安全】</p> <p>若將樹木視為城市的公共建設，樹木種植需要十年到三十年，才能達到種樹的預期樹蔭、景觀效果，可以說是所有公共工程完工時間最長的。但種植、修剪、改建工程往往忽略樹木養成的困難，因為缺乏專業、規範與罰則，修剪過當、樹穴過小、工程傷害，常導致多年種樹的成果毀於一旦，也產生風災時的安全疑慮。希望能用更永續的角度，看待都市種樹的專業與品質，讓本市的樹木可以健康、美觀、安全、樹蔭廣大。</p>
第二條：本自治條例之主管機關為高雄市政府(以下簡稱本府)；本府得委任所屬機關執行。	<p>【以市府的高度，統籌跨局處紛雜的樹木業務】</p> <p>因高雄市樹木管理單位紛雜，每個局處都有樹木業務，但缺乏具備樹木專業的統籌單位，導致樹木常見斷頭修剪、移植死亡、工程傷害…等問題。</p> <p>以下是現行比較主要的樹木管理單位。 工務局：公園、行道樹、園道 教育局：體育場館、校園(含人行道)綠化 水利局：河川綠帶、部分公園 觀光局：高雄各大觀光景點綠化</p>

	<p>交通局：停車場綠化 農業局：特定紀念樹 文化局：文化中心、美術館…等文化場館</p> <p>故，需要以高雄市政府作為權責單位，統籌全市樹木業務。</p>
<p>第三條：本自治條例所稱的樹木，係指本府轄區內，符合下列各款情況者：</p> <p>一、 行道樹：人行道上栽植的樹木。</p> <p>二、 路樹：沒有設置人行道的道路，兩側種植的樹木。</p> <p>三、 分隔島：道路中央分隔島的樹木。</p> <p>四、 園道：土地使用分區，劃分為園道內的樹木。</p> <p>五、 公園：土地使用分區，劃分為公園、綠地、兒童遊戲場內的樹木。</p> <p>六、 公共設施用地：高雄市各局處權屬土地上，非行道樹的樹木。</p> <p>特定紀念樹木，與本自治條例牴觸者，依「高雄市特定紀念樹木保護自治條例」辦理。</p>	<p>【定義本自治條例範圍，涵蓋高雄市所有局處權屬之樹木。】</p> <p>第六條公共設施用地定義時，不包含所屬行道樹，以方便樹穴、修剪法條書寫時的性質區隔。</p>
<p>第四條：</p> <p>本自治條例用詞，定義如下：</p> <p>一、 樹木保護專業人員相關證照：包含樹藝師國際認證、日本國家認證樹木醫證照、台灣其他樹木保護專業人員相關證照。</p> <p>二、 樹穴：植物根系生長所需的實際土壤空間。</p> <p>三、 大喬木：生長高度高於十八米的樹木。</p>	<p>【定義本自治條例用詞】</p> <p>名詞定義，參考：</p> <p>一、景觀樹木修剪作業規範芻議(林試所 邱志明)</p> <p>二、台北市樹木修剪作業規範(台北市工務局)</p> <p>三、香港樹木修剪的錦囊(香港發展局)</p>

- 四、 中喬木：生長高度介於十八米至九米的樹木。
- 五、 小喬木：生長高度介於九米至五米的樹木。
- 六、 樹冠比：枝葉構成的樹冠高度，除以樹木的整體高度的比例。
- 七、 主幹：由根基至樹頂稍，具優勢、中央主導性的莖。一棵樹可以同時有多個主幹。
- 八、 結構主枝：又稱一次側枝，從主幹開始生長到樹冠層最外圍的枝條，是形成樹冠主體結構部分的主要枝條。
- 九、 二次側枝：從結構主枝兩側生長出來的枝條。
- 十、 潛伏芽枝：一部份的芽由於受到頂芽優勢等影響，長期的進行休眠。隨著樹木的生長成為埋在樹皮下的芽，在頂芽優勢失去後，枝幹上大量萌發的枝條。通常會導致樹型凌亂。
- 十一、 節間修剪：在節間的位置進行修剪，由於失去頂芽優勢會促進潛伏芽、不定芽萌芽的二次枝生長，因為沒有葉片，缺乏葡萄糖的供應，會導致枝條潰爛。若留下的側枝小於主枝直徑的三分之一，等同節間修剪。
- 十二、 主幹截頂修剪：又稱斷頭式修剪、截幹修剪，是被禁止的修剪方式。為了降低樹木高度、縮小樹寬，忽略樹木的健康或結構完整，進行主幹、主枝的節間修剪。已成長至目標樹高的樹木，新生細枝葉的節間修剪不在此限。
- 十三、 獅尾修剪：樹冠內側、下方枝條被大量清空，修剪後主幹、主枝只剩下末

<p>端之樹葉，如同獅子尾巴。受風易折斷。</p> <p>十四、 過度提升樹冠：將整體樹冠下方的主枝枝葉全數切除，導致樹冠比低於百分之六十。若原樹冠比已經大於百分之六十，則以不再提升樹冠為標準。阻礙行人、車輛、交通號誌的枝條，和潛伏芽枝的修剪不在此限。</p> <p>十五、 結構不良的枝條：即潛在危險枝條，簡稱不良枝。因結構缺陷，導致枝條現在或將來，掉落、劈裂的高度風險。</p>	
<p>第二章： 樹木照顧的專業體系建立</p>	<p>第二章 章名</p>
<p>第五條：</p> <p>為增進高雄市整體綠化品質，主管機關應設立具備樹木專業的統籌管理單位或綠色資源委員會。</p> <p>一、 該單位負責高雄市綠化的整體計畫、實行細則訂定、樹木相關工程的計畫審核與督導。</p> <p>二、 該單位的所有成員須具備森林、園藝、景觀、植病等學歷，或樹木保護專業人員相關證照。並應每年滿足十小時的樹木專業研習時數。</p> <p>三、 未經該單位核准，樹木種植、移植、修剪、移除、樹木安全檢查、樹木醫治、土木工程範圍內有樹木者…等樹木相關業務，不得發包、施作。</p> <p>四、 計畫書寫、監工、驗收，皆由本府委任所屬機關發包執行。但樹木專業統籌單位或綠色資源委員會得隨時稽查執行品質並建議獎懲。</p>	<p>【建立一個統籌業務、具備專業性的樹木統合單位，以解決紛雜、不專業的樹木管理問題】</p> <p>因高雄市樹木管理單位紛雜，每個局處都有大量樹木業務，但缺乏具備樹木專業的統籌單位，導致樹木常見斷頭修剪、移植死亡、工程傷害…等問題。</p> <p>以下是現行比較主要的樹木管理單位：</p> <p>工務局：公園、行道樹 教育局：體育場館、校園(含人行道)綠化 水利局：河川綠帶、部分公園 觀光局：高雄各大觀光景點綠化 交通局：停車場綠化 農業局：特定紀念樹 文化局：文化中心、美術館…等文化場館</p> <p>即使是主管最多樹木業務的工務局，也都是工程土木背景的長官在決策、指導樹木專業業務，導致問題叢生。</p>

<p>五、 主管機關應於本自治條例公布日一年內實施。</p>	<p>故，成立具專業性的樹木統籌單位，將能徹底提升樹木管理的專業。</p> <p>參考典範：</p> <p>一、 新加坡成立一級單位【國家公園局】，由樹木相關專業背景人員統籌執行全國樹木、森林業務。</p> <p>二、 新北市成立二級單位【農業局綠美化環境景觀處】，由樹木相關專業背景人員統籌執行跨局處樹木業務。土木工程則與工務局合作施作。</p> <p>三、 香港發展局，綠化、園境及樹木管理組，負責統籌全香港跨局處的樹木業務審核。</p> <p>四、 台北市文化局樹委會，負責統籌一部份跨局處樹木相關業務審核。</p>
<p>第六條：</p> <p>本府委任所屬機關，樹木相關業務的承辦人員，應滿足下列任一項條件：</p> <p>一、 具備森林、園藝、農業學歷，或樹木保護專業人員相關證照。並每年滿足十小時的樹木專業研習時數。</p> <p>二、 樹木修剪業務，僅需具備樹木修剪證照。並每年滿足十小時的樹木專業研習時數。</p> <p>三、 若不具備第一項條件，也並非承辦修剪業務者，應具備五十小時的樹木專業研習時數。並每年滿足十小時的樹木專業研習時數。</p> <p>四、 應於本自治條例公布日二年內實</p>	<p>【樹木相關業務承辦人員，應具備樹木專業知識】</p> <p>工務局養工處內部，600 多人的編制，僅不到 23 名森林、園藝、農業學歷的人員。養工處大多數的樹木修剪業務，更是由工程、土木專長的工作隊去執行，在缺乏專業下，常導致樹木被斷頭修剪、修剪過當。</p> <p>其他局處更慘，是完全沒有樹木專業人士。學校總務主任、交通局的停車場承辦、水利局的水利工程人員...等，被迫在缺乏專業知識下，承擔樹木業務。</p> <p>應全面確保承辦樹木業務者的專業能力。避免過當修剪、粗暴移植、錯誤的工程傷害。</p>

<p>施。</p>	
<p>第三章：樹木安全與景觀維護的必要條件</p>	<p>第三章：章名</p>
<p>第七條：</p> <p>樹穴新建、改建工程，為減少颱風倒伏、防止撲面破壞，應依以下方式辦理：</p> <p>一、公園、分隔島、公共設施用地樹木，樹穴尺寸應大於以下規範：大喬木三米寬連續樹穴，或十三平方米單一樹穴；中喬木一點八米寬連續樹穴，或九平方米單一樹穴；小喬木、棕櫚樹一點二米寬連續樹穴，或四平方米單一樹穴。</p> <p>二、行道樹、路樹樹穴尺寸應大於以下規範：大喬木 二米寬連續樹穴，或六平方米單一樹穴；中喬木一點五米連續樹穴，或三平方米單一樹穴；小喬木、棕櫚樹 一米以上連續樹穴，或一點五平方米以上單一樹穴。</p> <p>三、超越樹穴型態的大面積綠地規劃，綠地邊緣、人工設施應遠離大喬木樹心一點八米以上，中喬木一點五米以上，小喬木、棕櫚樹一點二米以上。</p> <p>四、單一樹穴，在長寬比例相等的原則下允許不規則造型。樹穴內不得有任何地上或地下的人工設施。</p> <p>五、轉角、路燈、交通號誌應距離喬木樹幹基部中心點五米以上。</p> <p>六、連續樹穴長邊的兩端、人工設施與水溝暗管的邊緣，應遠離喬木樹幹</p>	<p>【擴大樹穴寬度、增加樹穴深度、確保樹根健全生長，如同房子需要興建深廣的地基，以避免樹木風災倒伏】</p> <p>風災樹木倒伏問題，根據日本國土交通省國土技術政策研究所綠化生態研究室發表的研究結果《沖繩における都市緑化樹木の台風被害対策の手引き》，顯示幾乎所有都市的樹木根系深度都少於六十公分，而同樹種的根系在土質鬆軟的森林地可深達一米至一點五米，可見，要支撐高度十二米以上的大樹，提高樹木的防颱係數，最關鍵的是樹穴的寬度與有效土壤的深度。</p> <p>而高雄目前對樹穴沒有任何統一的規範，各局處都缺乏標準制定。工務局養工處內部的注意事項，也只要求一米平方。</p> <p>寬度不足的樹穴，常導致種植十五年以上的樹木滿出樹穴，樹木站不穩、根基腐朽、人行鋪面破壞。人行道整修工程斷根，樹木又更容易倒，變成惡性循環。</p> <p>樹穴改善規格參考如下：</p> <p>1. 參考新加坡【Greenery Provisions for Roadside 行道樹綠化準則】明確定義：大喬木需要三米以上連續樹穴，中喬木一點五到三米連續樹穴，小喬木低於一點六米連續樹穴。而且所有設備皆須遠離樹心約二公尺左右。廣場種樹要求 16</p>

<p>基部中心點二米以上。樹穴以外的設施不在此限。</p> <p>七、喬木應於樹穴置中種植。非新植樹木若條件不足，得放寬標準。</p> <p>八、新植樹穴土壤表面深度一點二米的範圍應清除水泥、工程廢土、石塊，回填適合樹木生長的優質土壤。土壤由主管機關另訂檢驗標準。</p> <p>九、樹根和樹幹的交界根領處，禁止覆土超過五公分，防止根系缺氧。</p> <p>十、樹穴、綠帶應有排水設計，完工後不得積水。</p> <p>十一、非新植樹木，得用架高鋪面、結構模組、樹穴蓋，取代部分樹穴面積。應注意預留樹幹成長空間，樹穴土壤裸露面積至少二平方米。</p> <p>十二、非新植樹木的樹穴，主管機關應自定樹穴改善的目標期程。</p>	<p>米平方的有效土壤空間，在確保土壤透氣、不被鋪面夯實的前提下(新加坡針對這點，有開發結構模組等專業工法)，可以縮小樹穴開口至 4 平方米。</p> <p>2.依【美國 ISA 樹藝學概論】、【台灣老樹救援協會研究案例】、【台灣綠化技術協會研究案例】，樹穴積水、樹基部根領覆土導致爛根風倒，也都是樹木死亡、根系潰爛倒伏的主因，需要嚴格禁止。</p> <p>註：樹穴、種植規範，已採遠低於新加坡的標準，主要是因應高雄既有都市計畫，做出標準的退讓。</p>
<p>第八條：</p> <p>喬木種植的間距，應依以下方式辦理：</p> <p>一、樹心與樹心的間距：大喬木應大於八米，中喬木、棕櫚樹大於六米，小喬木大於三米。</p> <p>二、樹幹基部中心點與六米以上建築物的間距：大喬木應大於五米，中喬木、棕櫚樹應大於三點五米，小喬木大於二米。</p> <p>三、高壓電線兩側各五米範圍內，小喬木、灌木、花草以外不得新植。</p> <p>四、非新植樹木、以模擬森林為種植目</p>	<p>【建立樹木種植的合理間距，以避免樹木生長擁擠，危害鄰房，高壓電抵觸】</p> <p>依照新加坡【Greenery Provisions for Roadside 行道樹綠化準則】，針對不同樹種訂定種植間距、與建築物之間的距離，讓每一棵樹木成長能有足夠的生長空間，不會因為種得太擠而生長不健全。</p> <p>新加坡樹和樹、樹和房子距離規範：大喬木 8-18 米，中喬木 6-12 米，小喬木 6 米。</p> <p>而第八條訂定的標準都是遠低於新加坡的</p>

<p>標，不受本條款限制。</p> <p>五、 主管機關應依不同樹種、情境訂定實行細則。</p>	<p>標準，主要是因應高雄既有都市計畫，做出標準的退讓。</p>
<p>第九條</p> <p>喬木的種植，應依以下方式辦理：</p> <p>一、 曾經截頂修剪過、頂梢枝枯、樹皮破損、枝幹劈裂、樹體腐朽中空、樹冠比低於百分之四十、有夾角小於三十度以內的枝條的樹苗、根系嚴重纏繞，禁止種植。以單一主幹，具放射狀結構主枝者為佳。</p> <p>二、 無法於六個月內自然分解的土球包覆物、繩索，在種植前應全數拆除。</p> <p>三、 新植樹木，長、寬、高一點二米的土應換成適合樹木生長的土壤。若現地土壤具備條件，鬆土或改良亦可。主管機關應另訂土壤標準。</p> <p>四、 苗木支架固定點應該高於樹木高度的二分之一，插入土內五十公分以上。支架應於新植一年後的冬季拆除。</p> <p>五、 除草禁止傷害樹皮，樹幹基部應加設保護措施。得於樹幹旁鋪設天然的覆蓋物，回補養份，抑制草類生長。</p> <p>六、 樹幹四周土壤應埋設三組一米深的樹根通氣管，以利樹根往下生長。</p> <p>七、 標案工期或保固期應設定為三年。保固期內不得出現本條款第一項的樹體缺陷、死亡。</p>	<p>【苗木種植建立安全規範：苗木選擇、尿布樹的禁止、土壤規範、禁止除草機傷害樹幹、支架裝拆原則、埋設樹根通氣管】</p> <p>一、設定選苗標準，提供存活率之外的驗收標準，以確保苗木長大後不會因樹體缺陷而折斷，影響民眾安全。</p> <p>二、尿布樹，養工處已經針對內部注意事項訂定每棵 6000 元罰則，但其他局處依然缺乏罰款的限制。</p> <p>三、根系要可以往下長，重點是土壤要鬆，不能夯實硬化，所以需要要求鬆土或換土。</p> <p>四、支架的架設方式需正確，以防止樹木倒伏；新植一年後冬季拆除，有利樹根順應微風展開根系，也防止固定支架的繩索，將樹幹勒斃，導致颱風攔腰折斷。</p> <p>五、避免除草傷害樹皮，導致樹基腐朽倒塌的風險。</p> <p>六、透氣管有利根系向下生長，對抗颱風。也有利樹木存活率、生長速率的提升。是日本、台灣常見的園藝工法。</p> <p>七、保固期為三年可避免過去常見過了一年保固就死亡的弊端，參考日本做法。</p> <p>註：以上參考【ISA 樹藝學概論】、【美國國</p>

	<p>家標準 ANSI Z60.1】、105 年【高雄市樹木種植等相關議題座談會】、【台灣老樹救援協會研究案例】、【台灣綠化技術協會研究案例】</p>
<p>第十條</p> <p>樹種選擇，應依以下方式辦理：</p> <p>一、 適地適種為原則，以本土、抗風的樹種優先，並兼顧多樣性。每個行政區同一樹種不得超過總量的百分之十；本土樹種須超過總量五分之三。</p> <p>二、 緊鄰民宅、停車格者，應選擇耐風、或生長高度較矮的樹種。</p>	<p>【本土樹種優先、樹種多樣性確立、適地適種】</p> <p>一、 本土、抗風樹種有利抗颶。樹種太單一也常見大規模病蟲害、大規模樹種選擇錯誤，導致後續諸多問題。</p> <p>二、 臨近民宅、停車格者，若樹太高大或抗風性差，容易增加人民財產損失。</p> <p>註：部分內容依據 105 年【高雄市樹木種植等相關議題座談會】書寫。</p>
<p>第十一條：</p> <p>工程設計，若基地上有樹木存在，需製作樹木工程保護計畫書，並按計畫書進行工程。以下是計畫書書寫要點：</p> <p>一、 工程設計，應採用原地保留最多樹木、最大樹冠覆蓋面積為原則。</p> <p>二、 原則應避免樹木移植。樹木於基地內的境內移植，須列入計畫書。</p> <p>三、 原地保留樹木，應用圍籬架設樹木工程保護區，保護樹根、樹皮、枝葉不受傷害，禁止大型機具進入、雜物堆放。樹木保護區直徑建議大於樹木基部直徑之十二倍，或大於樹冠投影面積。</p>	<p>【樹木工程保護計畫書：避免樹木因為工程傷害，導致景觀的破壞、安全性堪慮】</p> <p>改建工程常見設計者、施工單位忽略樹木是一個活體，任何傷害可能使樹木中空腐朽、走向死亡，尤其常見的土壤因機具壓實、工程斷根、樹幹傷害，導致樹根、樹幹無法對抗颶風，增加公安風險。</p> <p>也常見樹木境內移植品質不良，導致颶風倒伏、無風自倒，應採計畫書謹慎處置。</p> <p>註：參考【ISA 樹藝學概論】、香港發展局【樹木保護範圍設計】，設定此條。</p>

<p>四、 工程設計，應避免對保護區土壤不當擾動、夯實，損壞根系健康。</p> <p>五、 喬木修剪應依第十二條規定。</p>	
<p>第十二條</p> <p>喬木修剪，應依以下方式辦理：</p> <p>一、 樹木修剪須兼顧樹木的遮蔭、景觀、健康、安全。</p> <p>二、 樹木修剪應由專業監看人員全程監督。修剪操作人員、現場監看人員皆應具備樹木修剪認證。</p> <p>三、 修剪前應製作修剪計畫書。計價驗收標準，應依照修剪計畫書上的修剪目標、修剪方式、下刀位置的正確性來評量計價，給予懲處。禁止採用重量驗收計價。</p> <p>四、 以下枝條應進行適當修剪：結構不良的枝條，阻礙行人、車輛、交通號誌、路燈的枝條，高壓電線抵觸的枝條，貼近建築的枝條。潛伏芽枝則視樹木健康情況修剪。</p> <p>五、 每季修剪葉量，禁止超過總葉量四分之一。</p> <p>六、 應在正確下刀處修剪，禁止傷口直徑大於十公分、撕裂、不平整，或對一公分以上的枝條節間修剪。應由主關機關制定施行細則。</p> <p>七、 所有樹木禁止主幹截頂修剪、過度提升樹冠、獅尾修剪。</p> <p>八、 公園、分隔島、園道、公共設施用地的樹木、七米以內的小樹、針葉樹，除本條款第四項、潛伏芽枝外，其他枝</p>	<p>【樹木修剪如何兼具景觀、樹蔭、安全：排除結構缺陷、安全抵觸枝條，禁止斷頭式修剪等不良修剪方式】</p> <p>一、 常見樹木修剪忽略遮蔭、景觀與樹木健康，更因為錯誤的修剪導致後續更多安全疑慮，故在此提醒。</p> <p>二、 修剪過去因為缺乏監看，沒有修剪認證，導致專業性不足。</p> <p>三、 過去常見修剪驗收用秤重，導致廠商修剪嚴重修剪過量，應以修剪的精確性來評比。</p> <p>四、 明訂一定要修剪的枝條類型，以防止修剪時的漏失。</p> <p>五、 修剪葉量 25% 以內是美國、香港、新加坡、台北、台南政府的共同標準，以避免過量修剪導致不良枝條叢生、影響樹木健康，因葉量不足不利傷口癒合，易導致樹體腐朽，根系萎縮。</p> <p>六、 正確下刀、傷口不得太大或撕裂，以避免樹幹腐朽、生成樹洞，遇到颱風容易折斷。</p> <p>七、 三種最嚴重的錯誤修剪方式，將導致樹木景觀、樹蔭、健康、安全不可挽回的劇烈傷害。美國、香港、新加坡、台北、台南皆嚴格禁止。</p> <p>八、 公園、園道、分隔島、公共設施用地，為本市最重要的休憩空間、重點景觀，也通常遠離住家，修剪應以景觀維</p>

<p>條原則不得修剪。</p> <p>九、路樹、行道樹修剪，應綜合考量樹種耐風度、樹穴品質、是否緊鄰私人土地、是否為重點道路，調整修剪策略。應維持自然樹型，減量修剪。</p> <p>十、高壓電線抵觸、造型修剪、樹木風險評估為危險的樹木、樹穴條件惡劣、樹體傾倒失衡、侵害多數民眾權益、曾經樹冠截頂過、風暴受損嚴重的樹、腐朽斷裂的枝條、基地樹木境外移植，經主管機關同意，得不受本條例限制，最小程度放寬修剪標準。</p>	<p>護、樹蔭保留為主。路樹、行道樹因為比較多和民眾私人土地抵觸的問題，修剪可因狀況不同可彈性調整。</p> <p>九、部分狀況因條件困難，為了安全目的，或已經被斷頭、颱風吹壞的樹、移植到基地外的樹，可以放寬修剪標準。也將造型修剪列入放寬標準。</p> <p>註：參考【台北市樹木修剪作業規範】、【美國國家標準 ANSI300 修剪規範】、【香港發展局樹木修剪的錦囊】、【景觀樹木修剪作業規範芻議--林試所 邱志明】</p>
<p>第十三條</p> <p>為確保樹木安全，應定期做樹木風險評估。並依風險評估狀態，公開書面報告，並適當處置。</p>	<p>【樹木安全檢查，積極排除危險樹木、枝條】</p> <p>參考【ISA 樹藝學概論】、香港、新加坡、日本、美國作法。</p>
<p>第十四條</p> <p>颱風警報期間，民眾應避免車輛停放樹下。主管機關應提供臨時停車空間，做為樹下車輛避難使用。</p>	<p>【不可抗力之風災時，減少民眾車輛意外損傷，民眾與政府須協力防災】</p> <p>樹木景觀的維護不易，但難免有部分倒樹損毀車輛，為減少民眾損失，應立法強制行政部門積極辦理。</p>
<p>第十五條</p> <p>樹木由所屬局處編號建檔管理維護，並定期巡視之；有下列情形之一者，應予扶正、修剪、移植或補植：</p> <p>一、遭颱風暴雨侵襲折斷或傾倒。</p> <p>二、人為毀損或盜挖。</p> <p>三、自然枯死或病蟲侵襲。</p>	<p>【委任所屬機關面臨樹木相關狀況，應有責任積極處理】</p> <p>參考【台南市公共設施植栽管理自治條例】</p>

<p>四、妨礙公眾通行或公共安全。 五、其他天然災害。</p>	
<p>第四章：獎勵與懲罰</p>	<p>第四章：章名</p>
<p>第十六條 違反第七條者，於樹穴新建、改建工程後，不符規定者，每棵樹處新臺幣五千元罰鍰，並命其三十天內改善；屆期不改善者，得連續開罰。</p>	<p>【確保樹根健全生長、對抗颱風，需要良善的樹根生長樹穴條件，不符合者應給予罰則】</p> <p>依照《沖繩における都市緑化樹木の台風被害対策の手引き》與實際經驗，樹穴過小、土壤硬化、積水、覆土、土壤廢棄物未清除、樹穴被水泥填滿，都會造成樹木倒伏的高度風險。</p> <p>故重罰五千元，未改善者得連續開罰。</p>
<p>第十七條</p> <p>一、 違反第九條第一項、第三項、第四項、第六項者、第七項，應命其三十天內改善、或補植。屆期不改善者，每棵樹處新台幣五千元罰鍰，得連續開罰。</p> <p>二、 違反第九條第二項者，每顆樹處新台幣六千元罰鍰。單一標案二棵樹以上違反規定，應視同全案違反規定。法律追朔期不得設限。</p> <p>三、 違反第九條第五項者，導致樹皮破損者，每棵樹處新台幣五千元罰鍰。</p>	<p>【苗木種植品質把關、重罰尿布樹、防止除草傷害，應制定統一罰款】</p> <p>一、以往驗收標準採一年存活率，嚴重影響樹木品質，樹木長大後，導致後續安全問題。故增加苗木品質的設定。</p> <p>二、尿布樹採高雄市政府養工處內部罰則標準，每棵樹六千元。並參考台北市只要同案發現一棵尿布樹，等同全案違規。</p> <p>三、除草傷害，導致樹基潰爛，遇到颱風直接斷裂，須嚴格禁止。</p>
<p>第十八條</p> <p>一、 違反第十一條，未製作樹木工程保護計畫書，並按計畫書進行工程者，應立即停工，處新臺幣三萬元罰鍰。屆期不改善者，得連續開罰。</p>	<p>【應制定樹木工程保護計畫書，違者重罰】</p> <p>樹木工程保護，攸關工程後樹木健康與公共安全，許多新建、改建工程因為缺乏樹木工程保護，導致樹木病死、風災倒伏機率大</p>

<p>二、 若違反計畫書內容，造成根群嚴重毀損、主枝折損、主幹折斷、樹皮破損嚴重、全株枯死，賠償金額依該規格樹木市價之六倍計算。</p>	<p>增。</p>
<p>第十九條</p> <p>一、 違反第十二條第二項，樹木修剪已施作範圍不予計價。若無監看人員，處新臺幣三千元罰鍰。</p> <p>二、 違反第十二條第五項、第六項、第八項，每棵樹處新臺幣八百元以上，二千元以下罰鍰。</p> <p>三、 違反第十二條第七項，每棵樹不予計價，處新臺幣五千元罰鍰。</p>	<p>【樹木修剪造成許多問題，需重罰以禁止。】</p> <p>一、 樹木修剪需證照，若無監看人員也需重罰。(參考養工處新標準)</p> <p>二、 某些嚴重錯誤修剪，為防止樹體中空腐朽、景觀遭受不可回復之破壞，應嚴格禁止。</p> <p>三、 修剪過量、過當，應被重罰，以禁止歪風。(參考養工處新標準)</p>
<p>第二十條</p> <p>違反本自治條例第五條第三項，私自毀損樹木或影響其生機者，應回復原狀；無法回復原狀，其賠償基準如下：</p> <p>一、 樹冠損壞、枝葉斷落或樹皮擦損之輕微毀損，賠償金額依該規格樹木之市價計算。</p> <p>二、 主枝折損或根群嚴重毀損，賠償金額依該規格樹木市價之單價四倍計算。</p> <p>三、 主幹折斷、環剝樹皮、全株枯死或遭挖除，賠償金額依該規格樹木市價之六倍計算。</p> <p>四、 應於六十日內修復或依主管機關通知回復原狀所需之金額賠償之。</p>	<p>【未經主觀機關同意，私自施工，導致樹木損傷，應立法重罰】</p> <p>參考【台南市公共設施植栽管理自治條例】以禁止未經主管機關允許，私自破壞樹木公共資產。</p>

<p>第二十一條</p> <p>民眾檢舉違反本自治條例之行為，經查證屬實者，得給予總金額百分之十的獎勵。</p>	<p>【鼓勵民眾檢舉，以督促廠商正確施作】</p> <p>參考【台南市公共設施植栽管理自治條例】鼓勵民眾檢舉，共同監督。</p>
<p>第五章：附則</p>	<p>第五章：章名</p>
<p>第二十二條 本自治條例自公布日施行。</p>	<p>本自治條例實施日期。</p>

法規類：第 5 號

提案人：李雅靜

連署人：陸淑美、童燕珍

案由：修正「高雄市攤販臨時集中場管理自治條例第八條第一項」草案。

說明：

- 一、高雄市攤販臨時集中場管理自治條例(以下簡稱本條例)第八條第一項規定:申請設置攤販臨時集中場,應由設攤範圍內三十家以上之攤販為發起人,並先取得攤位所緊鄰或座落之店家,與土地及建築物所有權人、使用人、管理人之書面同意後,檢具申請書……,交由主管機關公開閱覽三十日,並將公開閱覽之日期及地點登報週知。
- 二、然本條例實施以來,迄今已有四年六個月,依此條例而通過成功之集中管理場僅有路邊攤販集中場二處(梓官區蚵仔寮觀光集中攤販場及茄萣區興達港觀光集中攤販場),以及道路外之攤販集中場二處(金鑽觀光夜市及凱旋觀光夜市)寥寥無幾。
- 三、究其原因,多在攤販座落之土地及建物之所有權人、使用人、管理人之書面同意後始得申請,基於維護尊重國民私有財產權之觀念應是適妥,然該土地建物如屬市有土地或政府單位,其負責人或管理人却依個人傾向表達意見,未能配合政府政策,以致造成市府政策自相矛盾而無法實施之現象。

辦法：

- 一、參照台中市攤販集中區設置管理自治條例第六條第二項修正,以保障私有財產權利。
- 二、修正本條例第八條第一項「…並先取得攤位所緊鄰或坐落」字句後增列「私有」二字,使原第一項條文修正為「…並先取得攤位所緊鄰或坐落私有之店家其土地及建築物所有權人…」

委員會審查意見：本案送大會公決。

大會決議日期：106 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 49 次會議

大會決議內容：不予同意修正。

發文字號：106.12.12 高市會法一字第 1060700015 號函

高雄市攤販臨時集中場管理自治條例第八條修正草案說明

高雄市政府於縣市合併後，為加強攤販管理以維市容景觀、交通安全、環境衛生及商業秩序等目標，乃於 101 年 11 月 12 日通過「高雄市攤販臨時集中場管理自治條例」(以下簡稱本條例)，並據此審議各區攤販集中場之成立和管理。

查高雄市目前攤販市場或集中場計有 51 處，其中大多為合併升格前，原高雄市議會審議通過的攤販場地，其依本條例通過之集中場，申請者眾，但核准成立路邊集中場者僅梓官區蚵仔寮觀光集中場及茄萣區興達港觀光集中場二處，及路外金鑽觀光夜市及凱旋觀光夜市二處，也就是說依本條例通過設置之路邊集中場僅有二處，對各地區之攤販安置實無影響。究其原因，在於攤販集中場周邊土地、建物同意設置集中場之同意書取得不易，其中土地、建物如屬私人所有，基於個人財產權之維護，攤販自應與各所有人、管理人或使用人多加協商研議，以取得同意書。至如土地、建物皆屬公有，其所有人、管理人或使用人皆屬市府單位時，基於市府政策的一貫性，應無再另行簽擬同意書之需要，如梓官、茄萣二地區之集中場之成立，均係由梓官區漁會及茄萣區漁會之戮力協助方能有成即為明證。為求高雄市政府順利推行免受無謂阻礙及因上下意見扞格之困擾，特參考台中市攤販集中區設置管理條例第六條第二項規定，建議修正高雄市攤販臨時集中場管制自治條例第八條第一項條文，以利市府政策推行。

高雄市攤販臨時集中場管理自治條例第八條第一項修正草案條文對照表

修正條文	現行條文	說明
<p>第八條:依前條規定申請設置攤販臨時集中場者,應由設攤範圍內三十家以上之攤販為發起人,並先取得攤位所緊接面臨或座落私有店家與土地及建築物所有人、使用人及管理人之書面同意後,檢具申請書、發起人名冊、管理委員會組織章程草案、管理規約草案及攤販臨時集中場範圍位置圖,交由主管機關公開閱覽三十日,並將公開閱覽之日期及地點登報周知。</p>	<p>第八條:依前條規定申請設置攤販臨時集中場者,應由設攤範圍內三十家以上之攤販為發起人,並先取得攤位所緊接面臨或座落之店家與土地及建築物所有人、使用人及管理人之書面同意後,檢具申請書、發起人名冊、管理委員會組織章程草案、管理規約草案及攤販臨時集中場範圍位置圖,交由主管機關公開閱覽三十日,並將公開閱覽之日期及地點登報周知。</p>	<p>一、 第八條第一項「店家其土地及建築所有權人」字句前增加『私有』二字,以明確規定私有店家與土地及建築物所有權人,使用人及管理人等之財產權利均受到保障,至於政府公有之土地、建築物等,基於政府政策全面一體施行之原則,應無須出具同意書,以免滋生柑格。</p> <p>二、 參考台中市攤販集中區設置管理自治條例第六條第二項規定辦理。</p>

高雄市攤販臨時集中場管理自治條例第八條修正草案說明

高雄市政府於縣市合併後，為加強攤販管理以維市容景觀、交通安全、環境衛生及商業秩序等目標，乃於 101 年 11 月 12 日通過「高雄市攤販臨時集中場管理自治條例」(以下簡稱本條例)，並據此審議各區攤販集中場之成立和管理。

查高雄市目前攤販市場或集中場計有 51 處，其中大多為合併升格前，原高雄市議會審議通過的攤販場地，其依本條例通過之集中場，申請者眾，但核准成立路邊集中場者僅梓官區蚵仔寮觀光集中場及茄萣區興達港觀光集中場二處，及路外金鑽觀光夜市及凱旋觀光夜市二處，也就是說依本條例通過設置之路邊集中場僅有二處，對各地區之攤販安置實無影響。究其原因，在於攤販集中場周邊土地、建物同意設置集中場之同意書取得不易，其中土地、建物如屬私人所有，基於個人財產權之維護，攤販自應與各所有人、管理人或使用人多加協商研議，以取得同意書。至如土地、建物皆屬公有，其所有人、管理人或使用人皆屬市府單位時，基於市府政策的一貫性，應無再另行簽擬同意書之需要，如梓官、茄萣二地區之集中場之成立，均係由梓官區漁會及茄萣區漁會之戮力協助方能有成即為明證。為求高雄市政府順利推行，免受無謂阻礙及因上下意見杆格之困擾，特參考台中市攤販

集中區設置管理條例第六條第二項規定，建議修正高雄市攤販臨時集中場管制自治條例第八條第一項條文，以利市府政策推行。

臺中市攤販集中區設置管理自治條例

中華民國 105 年 6 月 21 日府授法規字第 1050122417 號令公布

第一條 臺中市(以下簡稱本市)為規範攤販集中區之設置及管理，特制定本自治條例。

第二條本自治條例之主管機關為臺中市政府經濟發展局(以下簡稱經發局)。

第三條本自治條例用詞，定義如下：

一、攤販：指於戶外公共場所或公、私有土地擺設攤位銷售物品或提供服務者。但不包括銷售公益彩券或受政府機關邀請展售商品或服務者。

二、攤販集中區：指經經發局許可設置，供三十家以上攤販集中營業之場所。

三、夜間營業：指下午四時至翌日凌晨二時之營業。

第四條自然人、法人或團體得向經發局申請於本市都市計畫商業區、公共設施保留地或非都市土地甲、乙、丙種建築用地設置攤販集中區。

本自治條例施行前，已存在道路範圍外且未經經發局許可設置之攤販集中區，應自本自治條例施行之次日起一年內向經發局申請設置。

第五條道路範圍內除本自治條例另有規定者外，不得申請設置攤販集中區。

第六條本自治條例施行前，道路範圍內已存在且未經核准設置之攤販集中區，得於本自治條例施行之次日起三年內，以四十五家以上之攤販組成管理委員會籌備會向經發局申請設置。

前項申請應取得攤販集中區範圍內各攤位所緊接面臨或座落之私有土地及建築物所有權人、公寓大廈管理委員會或管理負責人之書面同意。

第七條依第四條規定申請許可者，應檢具下列文件向經發局提出：

一、申請書。

法規類：第 6 號

提案人：吳益政

連署人：高閔琳、李順進

案由：建請制定「高雄市共享運具發展管理自治條例」草案。

說明：

- 一、無樁式的共享交通運具，如 OBIKE、VBIKE，或是其它共享電動汽機車，皆利用原本的停車空間，作為投放或是歸還的空間，造成私家車和共享運具的使用排擠。全市應有一套回應共享運具的管理規則。
- 二、標榜解決「首一哩路」、「最後一哩路」的共享腳踏車的營運核心，可有效開放騎樓和人行道停放。
- 三、針對以手機 APP 為主要借還平台的共享交通運具，介於客運業者和租車業者之間，對市民或是政府皆是新創產業，就項目的監管和稅務業務，該如何規範管理。
- 四、高雄市政府財務不佳，針對提升大眾運輸使用率的目標，就長遠來看，應訂定讓民間有效參與，以及解決現有法令，具彈性且能夠嘗試上路的規範法則。

辦法：如案由。

委員會審查意見：修正通過。

大會決議日期：106 年 12 月 7 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 47 次會議

大會決議內容：修正通過。

發文字號：106.12.11 高市會法一字第 1060700013 號函

高雄市共享自行車發展管理自治條例

- 第一條 為發展都市生態交通，有效管理及發展本市共享自行車，以維護市容及公共安全，特制定本自治條例。
- 第二條 本自治條例之主管機關為本府交通局。
- 第三條 本自治條例用詞定義如下：
- 一、共享自行車：指供不特定人使用智慧型行動裝置，透過網路應用軟體完成租賃交易行為之自行車。
 - 二、共享自行車經營業者（以下簡稱業者）：指提供共享自行車作為租賃服務之營利事業。
 - 三、共享自行車服務區（以下簡稱服務區）：指由業者申請許可，設置於路邊、人行道、騎樓、公有路外停車場或私人開放空間，以作為租賃及停放共享自行車之區域。
- 第四條 業者應向主管機關申請許可，並於許可之日起十日內繳納保證金，經主管機關確認後，始得營業。前項營業許可期間為五年；營業期限屆滿，業者如有繼續營業之需求，應於期限屆滿前三個月申請展延，經主管機關許可後，始得繼續營業。第一項營業許可申請程序、內容及保證金繳納與業者收取費用之規定，由主管機關定之。
- 第五條 業者應依許可內容營業；如有變更營業內容之必要，應向主管機關申請變更許可後，始得為之。
- 第六條 業者應與租用共享自行車之民眾簽訂租賃服務契約。前項服務契約不得違反政府機關所定自行車租賃定型化契約。
- 第七條 業者應依許可內容投放共享自行車。業者應要求使用者於服務區內租（還）共享自行車，並主動將未依規定停放之共享自行車移至服務區內。
- 第八條 主管機關得命業者提供騎乘數據之統計分析、自

主管理成效、碳足跡及減碳計算數據等相關資料，業者不得拒絕。

前項應提供資料之具體內容由主管機關另定之。

第九條 違反第四條第一項及第二項規定者，主管機關應處業者新臺幣一萬元以上六萬元以下罰鍰，並得命其停止營業；屆期仍未停止營業者，得按次處罰。

第十條 違反第五條之規定，經主管機關通知限期改善，屆期仍未改善者，處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並得按次處罰。

第十一條 業者有下列行為之一，經主管機關通知限期改善，屆期仍未改善者，處新臺幣一萬元以上三萬元以下罰鍰，並得按次處罰：

- 一、違反第六條規定。
- 二、違反第七條規定。
- 三、業者未依第八條規定向主管機關提供相關資訊，或提供不實之資訊。

第十二條 業者有下列情事之一者，主管機關得撤銷或廢止其營運許可，且其於撤銷或廢止後一年內不得重新申請營運許可：

- 一、公司經解散、命令解散、裁定解散或停業六個月以上登記。
- 二、未依限補足保證金。
- 三、申請文件虛偽不實。
- 四、其他違反本自治條例或相關法規之行為，經通知限期改善，屆期仍未改善。

第十三條 本自治條例公布施行前已營業之業者，應於本自治條例公布施行後六個月內依本自治條例申請許可，逾期未申請或申請未經許可而繼續營業者，依本自治條例之規定處理。

第十四條 本自治條例自公布日施行。

「高雄市共享運具發展管理自治條例」草案總說明

近十年共享運具在全球盛行並逐漸普及，對於大眾運輸的最後一哩路及降低私人運具以建起成效，新型態共享交通工具，以乾淨能源為動力，加上新科技促成智慧運輸的管理機制。對於智慧運輸及智慧城市有巨大貢獻，本市以鼓勵發展的角度，協助共享交通運具業者在高雄市實踐。

爰此，本市特制定「高雄市共享運具發展管理自治條例」(以下簡稱本自治條例)，本自治條例共計二十條，其重點說明如下：

- 一、 第一條明定本自治條例之立法目的。
- 二、 第二條明定本自治條例之主管機關。
- 三、 第三條明定本自治條例之相關用詞定義。
- 四、 第四條明定業者應取得許可後方可營業及許可期間，並授權主管機關訂定申請許可及營運許可內容之辦法。
- 五、 第五條明定業者申請許可應繳納審查費，並於收受許可函之日起三十日內完成簽訂服務區使用行政契約，且應同時繳納權利金，並依限自行劃設經許可設置服務區之標誌(線)，經主管機關會勘確認後，始得營業。又授權主管機關另定前開 審查費、權利金之收費辦法。
- 六、 第六條明定主管機關得公告試辦之共享運具投放車輛數之下限。
- 七、 第七條明定業者如需變更許可後營運計畫之程序及限制。
- 八、 第八條明定主管機關得撤銷或廢止營運許可之情事及重新申請 營運許可之時間限制。
- 九、 第九條明定業者應於主管機關許可之服務區內提供租賃車輛服務。
- 十、 第十條明定主管機關得稽查共享運具之設站地點、車輛投放情形。
- 十一、 第十一條明定業者 APP 設計應備碳足跡及減碳計算數據，以及相關行為數據收集。
- 十二、 第十二條明定共享運具上限時速規定，及業者須投保相關意外險。
- 十三、 第十三條明定共享運具使用者未在服務區內借還之相關規定
- 十四、 第十四條至第十八條明定違反本自治條例規定之罰則。
- 十五、 第十九條明定本自治條例公布施行前已營運之業者應於期限 內依本自治條例完成申請營運許可。
- 十六、 第二十條明定本自治條例之施行日期

「高雄市共享運具發展管理自治條例」草案條文

法規名稱:高雄市共享運具發展管理自治條例	自治條例名稱
第一條高雄市政府(以下簡稱本府)為發展共享運具經營業,實踐大眾運輸最初與最後一哩路的環境,特制定本自治條例	明定本自治條例之立法目的。
第二條本自治條例之主管機關為高雄市政府交通局(以下簡稱交通局)。	明定本自治條例之主管機關。
<p>第三條本自治條例用詞定義如下:</p> <p>一共享運具:供不特定人以智慧型行動裝置或自動服務導覽機等設備,透過共享運具經營業開發之應用軟體租賃其所有之乾淨能源運具(包含共享小客車、共享機車、共享自行車)。</p> <p>二共享運具經營業(以下簡稱業者):提供共享運具租賃服務之營利事業。</p> <p>三共享運具服務區(以下簡稱服務區):業者利用本市路邊、走廊、公有路外停車場之部分空間或私人開放空間,作為投放共享運具及民眾租賃共享運具之區域。</p> <p>四使用權利金(以下簡稱權利金):業者依投放共享運具之種類與數量繳納使用服務區之權利金。</p>	明定本自治條例之相關用詞定義。
<p>第四條</p> <p>業者應向交通局申請許可後方可營運,且須依許可內容營運。</p> <p>營運許可內容之辦法,由交通局定之。</p>	<p>明定業者應取得許可後方可營運,許可期間、申請許可程序及營運許可內容之辦法授權由交通局定之。</p>

<p>第五條 業者申請營運許可，依限自行劃設經許可設置服務區之標誌及標線，經交通局審查確認後，始得營業。 前項審查費、權利金之收費辦法，由交通局定之。</p>	<p>一、明定業者申請營運許可應先繳納審查費，並於收受許可函之日起三十日內完成簽訂服務區使用行政契約，且應同時繳納權利金，並依限自行劃設經許可設置服務區之標誌(線)，經交通局審查確認後，始得營業。 二、明定審查費、行政契約、權利金及保證金之收費辦法授權由交通局定之。</p>
<p>第六條 交通局得訂定本市各業者得投放車輛數之下限。</p>	<p>明定交通局得訂定本市各業者投放車輛數之下限與限制。 說明</p>
<p>第七條 業者如需變更許可後之營運計畫書時，應事先向交通局申請，經許可後，始得依變更後之營運計畫書營運。 許可後，變更投放共享運具，需一個月前申請。</p>	<p>明定業者如需變更許可後營運計畫之程序及限制。</p>
<p>第八條 業者有下列情事之一者，交通局得撤銷或廢止其營運許可，且其於撤銷或廢止後一年內不得重新申請營運許可： 一公司登記經撤銷或廢止。</p>	<p>明定交通局得撤銷或廢止營運許可之情事及重新申請許可之時間限制。</p>
<p>二公司經解散、命令解散、裁定解散或停業六個月以上登記。 三未依限繳納權利金 四申請文件虛偽不實。 五實際營運狀況與許可之營運計畫內容不符，或經營管理不善，經通知限期改善，屆期仍未改善。 五其他違反本自治條例或相關法規之行為，經通知改善，仍未改善。</p>	
<p>第九條 業者應於交通局許可之服務區內提供租賃車</p>	<p>為避免車輛隨意停放致市景髒亂，明定業者應於交通局許可之服務區內</p>

<p>輛服務。但因政策或天災等因素，經交通局認定須暫停或取消服務區之情形，交通局得暫停或取消該服務區之使用。</p>	<p>提供租賃車輛服務。</p>
<p>第十條 交通局得派員稽查共享運具設站地點、車輛投放情形，業者不得規避、妨礙或拒絕。</p>	<p>明定交通局得稽查共享運具之設站地點、車輛投放情形。</p>
<p>第十一條 業者需義務無償提供騎乘大數據給交通局，業者APP設計，需備碳足跡及減碳計算數據，其具體內容由交通局另計之。</p>	<p>所收集相關數據，可作為大眾運輸交通工具改善重要參考依據。</p>
<p>第十二條 使用電動共享載具，小型電動汽車時速上限不得超過60公里/小時，電動機車時速上限不得超過40公里/小時，電動自行車上限不得超過25公里/小時。 業者須對使用者投保相關意外險，保險內容由交通局另訂之。</p>	<p>共享載具使用者為不特定人，介由降低車速減少車禍發生，及降低傷亡程度。</p>
<p>第十三條 騎乘使用者應在許可之停放區內完成借還程序。 在許可停放區外借還，業者應設計差別取價模式，其差別取得應繳交市政府。 使用者違反道路交通管理處罰條例，依相關規定處理。</p>	
<p>第十四條 業者若停在違反依第四條所定辦法者，處新臺幣六千元以上九萬元以下罰鍰，並通知限期改善；屆期仍未改善者，得依其情節按次處罰，或停止其營運之一部或全部。</p>	<p>一、明定違反依第四條第三項所定辦法之處罰規定。 二、經查第四條第三項規定，申請許可程序及營運許可內容之辦法授權由交通局定之，係為有效規範及管理業者之經營行為，然因規範業者遵守之事項態樣較多，即明定違反上開辦法者之處罰規定。</p>
<p>第十五條 業者違反第七條及第九條規定者，每輛車得處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並由高雄市政府警察局交通警察大隊或本市停車</p>	<p>明定違反第七條及第十條之處罰規定。</p>

<p>管理工程處依高雄市處理妨礙道路交通車輛自治條例規定處理。</p>	
<p>第十六條 違反第八條規定者，處新臺幣五千元以上三萬元以下罰鍰，並通知限期改善；屆期仍未改善者，得依其情節按次處罰，或停止其營運之一部或全部。</p>	<p>明定違反第八條之處罰規定。</p>
<p>第十七條違反第十條規定者，處新臺幣五千元以上二萬元以下罰鍰，並得按次處罰。</p>	<p>明定違反第十條之處罰規定。</p>
<p>第十八條違反十一條規定者，處新臺幣貳萬元以上伍萬元以下罰鍰，並得按次處罰，情節嚴重者，得撤銷營業許可。</p>	<p>明定違反第十一條之處罰規定。</p>
<p>第十九條本自治條例公布施行前已營運之業者，應於本自治條例公布施行後六個月內依本自治條例完成申請營運許可，逾期則依本自治條例規定處理。</p>	<p>明定本自治條例公布施行前已營運之業者應於期限內依本自治條例完成申請營運許可。</p>
<p>第二十條本自治條例自公布日施行。</p>	<p>明定本自治條例之施行日期。</p>