

\*\*\*\*\*  
**拾陸、市政總質詢及答覆**  
\*\*\*\*\*

**一、第 1 屆第 3 次定期大會第 24 次會議**

(中華民國 101 年 5 月 4 日上午 9 時 1 分)

**主席 (許議長崑源) :**

今日的議程是市政總質詢，第一位發言的是張豐藤議員，請發言。

**張議員豐藤 :**

主席、市長、副市長、各位局處長，現在二樓有 6 位長期在地方環保團體擔任志工的朋友，他們已經無法再忍受高雄市長期做為一個工業城市空氣品質如此的糟，讓我們的身體健康遭受屠害，所以他們今天站在這裡，他們戴上口罩、拿著標語「我要乾淨空氣」，在這裡希望市長能夠替我們發聲，然後由市政府、市議會和地方環保團體一起要求中央啟動空污總量管制，還給高雄人新鮮的空氣。

市長，最近空污界都在討論 PM2.5，所謂的細懸浮微粒，細懸浮微粒是顆粒非常小的空氣污染，它只有 2.5 微米，2.5 微米有多小？一粒沙子大約是 90 微米，一根頭髮的粗細大約 50 至 70 微米，一般的懸浮微粒是 10 微米，這個細懸浮微粒是 2.5 微米，這個懸浮微粒非常小，它是一個隱形的殺手，因為大部分的懸浮微粒，如果你呼吸進去，你有鼻毛和各種防護，它不會進到你的肺裡面，但是細懸浮微粒會進到你的氣管、進到你的支氣管、進到你的肺泡裡面，然後傷害我們的身體健康。

市長，這個地方你應該很清楚，你第一次的競選總部就在這裡，這裡是我們的志工從地球公民基金會 9 樓上面照下來的。左邊那個是空氣品質良好的時候，在 2010 年 9 月 10 日我們看到能見度是那麼高；右邊是今年 1 月 20 日拍的，我們的能見度是這樣。大家或許說，這個能見度可能是起霧，但是到中午還是這樣，這是因為我們的空氣污染，是因為我們的 PM2.5 所造成的。最近很多人都在討論這件事，有很多名人都得了肺腺癌，像蕭萬長副總統、林百里董事長、陳定南前法務部長、盧修一前立委、知名舞蹈家羅曼菲、樞機主教單國璽，以及董氏基金會的孫越，他們都得到肺腺癌，可是他們都沒有抽菸，很多人都認為是抽菸引起的，他們沒有抽菸，他們也沒有抽二手菸，他們身邊也沒有多少人抽菸，所以很多醫生認為這個跟空氣污染有關係。這些人藍綠都有，空氣污染屠害身體健康是不分藍綠的，這些人有藍有綠。

PM2.5 對身體健康有很大的影響，2002 年美國做過這樣的研究，Pope 在 2002 年做過這些研究說，如果 PM2.5 每立方公尺增加 10 微克，肺癌的死亡率就會增加 8%，心肺疾病的死亡率增加 6%，全死亡率增加 4%。美國也做過這樣的研究，如果改善空氣品質，降低 10 微克的話，它可以增加平均壽命 0.61 歲，也就是每個人多活了 223 天，所以 PM2.5 對身體健康的影響非常大。

這是世界衛生組織的資料，如果 PM2.5 小於 15，它的品質是優良的；16 到 35，它的品質是中等的，超過 35，它的品質是不良的，對於一些老人或體質比較敏感的人會影響他的身體健康；如果超過 65，所有人的健康都會受到影響，所以這個對我們身體健康的影響非常嚴重。

美國、日本大概是現在 PM2.5 空氣品質標準最嚴格的國家，它的年平均標準是 15 微克，24 小時的平均標準是 35 微克。台灣現在還沒有標準，現在正在辦公聽會，未來的標準應該會比照美國和日本。可是這個標準設出來有沒有用？這是環保署的監測資料，這是今年 1 月 20 日全台灣的 PM2.5 濃度，濃度最高的就是高屏地區，紫色的部分，PM2.5 的濃度是 100 到 200 之間；桃紅色的部分，高雄市有部分是桃紅色，桃紅色是 77 以上；紅色的部分是 63 以上。你看，高屏地區的濃度是全台灣最高，100 到 200 之間，這已經超過世界衛生組織不良的，PM2.5 超過 35 以上，已經超過 3 倍、4 倍、5 倍了。市長，高雄市的年平均價值，這五年來都是 40 到 50，年平均價值未來的標準是 15 微克，40 到 50，我們現在的濃度是超出標準 3 倍，你可以想像得到，我們高雄市的空氣品質是怎樣了！

我把懸浮微粒和細懸浮微粒做個比較，這是今年 3 月 3 日的統計，左邊是一般的懸浮微粒，高雄是在不良的範圍裡面；高屏的細懸浮微粒甚至超過 100 多，我們的身體健康和生命財產常常是受到威脅的狀況。這是歷年高雄市的空氣品質不良率，當然我也要肯定市長，其實這幾年空氣品質的改善是有它的成果，但是你看到我們的空氣品質改善，從最早可能是到 18%，經過這幾年的努力，現在到了百分之五、六，有時候到百分之三、四，是有改善，可是你看，這是高雄的空氣品質不良率，其他的縣市都遠低於我們的空氣品質不良率，這表示說，全台灣即使我們在努力的做空氣品質的改善，我們還是全國空氣品質最糟的地方。這到底是什麼原因呢？高雄因為長期是工業城市，全台灣比較高的空氣污染列管的總共有 7,100 多家，高雄就佔了 3,000 多家，佔了 45%。全台灣有關發電業二氧化硫的排放量，全台灣大概有 5 萬 4,000 多噸，高雄就佔了 1 萬 8,000 多噸，也佔了 33%。有關鋼鐵業的二氧化碳，全台灣的排放量是 1 萬 5,000 多

噸，高雄佔了 1 萬 3,000 多噸，佔了 87%。如果是石化業的揮發性有機物，全台灣有 4 萬 4,000 多噸，高雄佔了 1 萬 3,000 多噸，佔了 30%。所以你可以看得到，即使環保局非常非常的努力要求所有的空氣污染，每一家都要達到空氣品質標準，但是我們高雄市的空氣品質還是沒辦法改善，因為它的污染密度就是那麼高。每一根煙囪都達到標準，它的量就是那麼多，所以根本不可能可以改善我們的空氣品質。其實我們的法令有給我們一個很好的工具，但是我們一直沒有用。

下一頁，在 1999 年也就是民國 88 年的時候，空氣污染防治法做了一次非常重要的修正。在空氣污染防治法裡面的第 8 條給與了總量管制的制度，也就是說在空氣品質區如果空氣污染嚴重的話，它可以公告它為空氣品質總量管制區。下一頁，這個總量管制區有什麼作用呢？你如果不符合空氣品質的總量管制區，每一家的固定污染源，它必須要向我們環保局申報，讓它核可它現在污染的排放量有多少？然後它必須依照環保局公告的期限，必須要削減污染量到什麼樣的目標，每一家被公告的必須要按照環保局的要求來做。如果你要新設污染源，或者你要變更你的污染，你增加的量，你必須要去找到可以抵換你增加量的排放量，你才可以增加。下一頁，那這些增加量從哪邊來呢？第一個就是從你原來的污染源，如果你減量減得很多，比原來的目標多的，這個東西是可以變成你的抵換保留的量，將來如果你還要增加，可以拿這個量出來。第二個，你可以從環保局它所保留的可以拍賣的量這邊去買，或者是你可以改善交通，從交通的部分或者用洗掃街的部分得到排放量，你才可以增加。所以透過這樣總量管制的制度，才有可能把我們高雄的空氣污染控制在總量，而且是按照一定的期限做一些削減，那我們的空氣品質才有可能變好。但是這個法令從 1999 年開始公告到現在還沒有開始實施，它的問題在哪裡呢？看下一頁，在空氣污染防治法第 12 條有規定，前面的空污總量管制的規定，應該在建立污染源排放量查核系統及排放交易制度後，由中央主管機關也就是環保署會同經濟部，分級分區公告實施。所以最大的問題就是要會同經濟部公告，但是這幾年其實都是經濟部在反對的。下一頁，這個總量管制不是只有母法，它還有很多相關的法規和配套措施必須建置。可是從 1999 年到現在都已經建置完成了，我們看它需要的，像污染源排放量的規模、最佳可行的控制技術、像它模式模擬的規範、像在空氣污染物容許的增量限制，其實在 91 年都已經全部公告了。最後對於這個排放的削減認可和抵換，還有交易制度的法令，在去年 6 月 24 日排放量的認可準則也公告了。去年的 7 月 6 日，削減量差額認可、保留抵換交易辦法也公告

了，所有的法令都已經完備了，所有的準備工作都已經完備了。甚至在法令規定說必須要建立排放量查核系統和排放交易制度，這個部分我從網路上看到的，環保署已經建置完成所謂削減量差額管理的平台，將來所有削減的抵換，所有的都可以在這個管理平台做監督，甚至整個交易制度也可以在這個管理平台做監督。他現在還沒有公告、還沒有公開，但是已經建置完成了，像這樣所有的配套措施都已經全部建置完成了。但是到現在已經十三年了，從 1999 年到今天 2012 年已經十三年了。我們高雄市過去長期遭受到這個空氣品質不良，讓我們的生命、健康受到很大的威脅，但是我們盼了盼到現在，這個空污總量管制制度一直都還有開始喊起跑，其實所有的相關法規配套措施都已經建置完成，就差一個說起跑開始啟動，這個制度就開始了。

下一頁，我過去當過環保署的副署長，我也跟空保處過去的同仁詢問過了，環保署非常願意來推動這個制度，尤其是我們高屏空品區是全國空氣品質最差的地方，他們希望從高屏空品區開始。因為透過這樣的制度，除了總量管制以外，所有的廠商也會尋找最好的污染改善的方法。如果他改善的成本很高，他可以從其他地方、其他人去改善的，就從那邊去購買。所以這整個的經濟誘因、整個的交易制度，會讓整個空污總量能夠削減的成本，它可以達到最有經濟效益的方法，但是經濟部一直以爲這個會妨礙經濟發展，所以一直死都不願意來會銜公告這個法令。我們在地的環保團體非常期待，我們市長領導的市政府可以跟我們的市議會、可以在地的環保團體，一起在我們高雄市以在地的聲音向中央表達，希望中央能夠啟動這個空污總量管制的制度，尤其是經濟部。我們希望經濟部能夠答應跟環保署會銜公告這個空污總量管制制度，讓它開始啟動。雖然經濟發展，我們也認爲非常重要，但是我們的生命健康更爲重要。其實透過這樣的制度，如果你能夠多花一點成本去改善你的空污，這個成本不是交給我們市民大家去承擔。這是應該大家一起來努力來改善這個空氣品質，讓住在這裡的高雄市民能夠呼一口新鮮的空氣，能夠有乾淨的空氣，所以今天我們在地的環保團體，他們會在這裡跟著我一起來發出這個聲音，就是期待我們市長、我們市政府跟我們市議會，能夠跟在地的環保團體站在一起，一起向中央發聲，希望中央能夠啟動空污總量管制，不知道市長你願不願意答應我們在地的環保團體和答應我，我們大家一起來努力來推動中央啟動空污總量管制。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

謝謝張議員。抱歉，我的喉嚨發炎又一直講話，所以就還沒有恢復。剛才張議員有很多重要很好的意見，對高雄來講，如果整個空污總量管制真正能夠啓動，那這是高雄的機會，我大力支持。不過現在也有很多困難的因素，中央經濟部經常會用經濟發展的因素來阻擾整個現在空污總量的管制，我們覺得非常可惜。但是我覺得高雄市到現在，二氧化碳的排放量幾乎是最高，高雄市民非常期待高雄市有改變的可能。我們非常感謝，也佩服民間團體爲了這些高度的理想不斷在努力，高雄市政府非常願意跟民間合作，把這些阻礙、困難，我們一起來面對。生命大家都只有一次，所有的空氣品質，包括今天整個空氣的污染，對每個人健康的影響是非常嚴重。所以我非常謝謝張議員有很多專業的意見，這個部分，高雄市政府願意跟民間，包括議會，我們都願意跟大家一起合作，讓高雄能夠成爲「空污總量管制」實施的區域，這樣對高雄市民的健康才有所保障。

**張議員豐藤：**

我們地方的環保團體非常希望…，其實這個在過去有很好的例子，像台電大林廠要更新時，它更新增加非常多的污染量，但是市政府、市議會跟在地的環保團體一起合作，共同發聲，現在台電大林廠的更新污染量比過去還要少，所以如果我們在地的聲音沒有發出來的話，中央永遠不會理我們。今天只是第一波，我在這裡向市長提出質詢，希望市長跟我們站在一起。再來，我們環保團體會繼續發聲，甚至我們也會要求高雄在地選出的立法委員要表態，要給經濟部壓力，如果經濟部不願意公告，不願意跟環保署一起公告的話，那我們修改空污法第 12 條，把會同經濟部公告的這部分刪除掉。我們知道這個有很多的困難，但是只要市長、市政府、市議會，還有在地的環保團體站在一起，我們在地發出在地的聲音，我相信沒有任何的困難沒辦法解決的，謝謝市長。

再來，第二個議題，我想跟市長討論一下水患的問題。高雄市在這幾年，其實是因爲整個氣候變遷的影響，我們所有的氣候都極端化，所以也發生非常多的水患。我們看到 2001 年譚美颱風的 711 水災；我們看到在 2009 年莫拉克颱風的 88 風災；我們看到 2010 年凡那比颱風 919 水災，其實所有這些，你看到每一次下那麼大的雨，在南部災情總是非常非常的嚴重。但是我們在愛河的防洪標準，現在大概是二十至二十五年，市長，不曉得你知不知道，淡水河的防洪標準是一百年的，在員山子分洪道之後，它的防洪標準是超過一百年的。所以高雄其實應該要好好的思考，像在愛河人口那麼集中、產業那麼集中的地方，是不是應該要提高它的防洪

標準到一百年，來解決高雄水患？

再來，高雄的水系有 8 個流域，包括二仁溪、茄荳沿海、阿公店溪、典寶溪、後勁溪、愛河、前鎮河跟高屏溪，這一些水系大概只有愛河是高雄市必須要負責治理的河川，其他是所謂的央管河川——中央水利署管的河川。其實不管是水利署的資料，或按照很多專家去綜合了解的資料，整個高雄市容易淹水的地方，大概有這 17 個地方，這 17 個地方中間有 3 個地方，是愛河水系，這一部分是高雄市必須要去治理的，其他都是中央管的。其實中央也有很多的治水計畫，然後陸陸續續有的規劃中，有的施工中，有的已經完工了。這個紅色的是高雄市的，現在正在規劃中，但是其他的都是中央管的河川，它們也陸陸續續在施工中。這些水系的排水系統防洪標準，如果現在還沒有做這些改善時，大概很多地方，像二仁溪是二至五年的防洪標準，茄荳沿海是二至五年，阿公店溪也是二至五年，典寶溪比較好二十五年，後勁溪是二至五年，愛河是十至二十五年，然後前鎮河、鳳山溪是五至十年，高屏溪也是五至十年。如果經過這些中央的央管河川經過這些治水計畫之後，它們全部的防洪標準都是訂在二十五年，但是高雄市的愛河現在已經十至二十五年，差不多是二十五五年左右，到底愛河未來的防洪標準應該是怎麼樣？

現在在台北的淡水河防洪標準是一百年，長期以來，我們的中央政府都是「重北輕南」，只看到台北，看到是台北這個首都，從來沒有仔細把關愛的眼神給我們高雄。高雄一直到現在，從過去很多地方都是二至五年，現在才有機會能夠提升到二十五年，現在愛河是十至二十五年。我們現在是不是我們自己治理的這一部分，尤其愛河是人口非常集中，產業非常集中，你看看像英國倫敦，它是一個歐洲的金融中心，它的整個防洪是做到要求非常的嚴格。你看一下台北，因為所有的產業和商業全部都集中在台北，所以你也可以看到，為什麼它必須要把防洪標準提升到一百年？所以我希望大家一起來努力，希望市長能夠做個全面性的檢討，將這個最重要、人口最集中、產業最集中的愛河流域，把它的防洪標準提升到一百年，提升到一百年也要可行。其實水利局在一陣子有個一個「治水論壇」，有請很多專家學者，我這裡要提出的，是借用成大防災中心主任謝正倫，他有一些建議，在這裡提出這個建議給市長，我們來共同討論，到底到一百年有沒有可能？其實現在最大的問題是，愛河現在可以做河道的治理工程的空間非常有限。第二個，你現在要做大型滯洪池的用地取得非常困難。市長，我知道當時在 711 水災之後，那個時候成大有給我們建議六個大型的滯洪池，到現在只做好一個，其實最大的問題，就是用地取

得，這個大型滯洪池的用地取得，其實非常非常的困難。第三個，因為其他水系現在正在施工執行它的治水計畫，到底有什麼問題？我們都不知道，所以他是一個非常困難的課題。

謝主任有提出幾個意見，第一個，就是用分洪和小型滯洪池來取代大型滯洪池，這些小型的滯洪池可能包括公園綠地、學校操場跟大樓的地下室。我們看下一頁，我們先看分洪，如果愛河流域它真的雨量很大、負荷非常高的時候，有一些地方的雨水可以直接排到海裡面去，不必要再進到愛河流域，以減少愛河流域的負擔，像左營的蓮池潭，是不是可以直接就出左營的外海？不要再進去愛河流域，減少愛河流域的負荷。第二個，像 2 號運河，它可以直接引導到高雄港，它也不必要再進去愛河流域，或經過 5 號船渠出去，其實有很多地方可以讓愛河流域的負荷減低。下一個，我們現在愛河流域滯洪的滯洪池，現有的滯洪池的滯洪量大概有 120 萬噸，這 120 萬噸，如果他現在沒有一個操作控制，沒有像本和里的滯洪池一樣，本和里的滯洪池跟金獅湖和它旁邊的幹管做一個聯控，有一個操作，它沒有做操作的時候，對於防洪能力的提升就可以達到 5%，可是做操作控制的話，可以提升到 8%，所以可以把既有的滯洪池去做一些控制規劃。

下一個，另外小型滯洪池，我們愛河流域總共有 73 所學校，如果每一所學校，他的操場面積有 1 公頃，將他的操場面積下降 1 公尺，這個操場低一點沒有關係。然後下降 1 公尺，在下大雨的時候變成一個滯洪池，每一個學校就有 1 萬噸的滯洪量，73 所學校有 73 萬噸的滯洪量。我們再看看愛河流域 6 樓以上的大樓，大概有 7,000 棟，如果每一棟可以有蓄洪的功能 100 噸，例如說在它的地下室裡面用一個 15 坪大的、2 公尺高的這樣來蓄水。這些蓄水平常可以用於我們大樓公共空間的澆灌，遇到大雨的時候變成滯洪的功能，如果說每一棟有 100 噸的滯洪功能，7000 棟就有 70 萬噸的滯洪量，再加上我們愛河流域旁邊的公園綠地總共有 53 公頃，如果我們把這個公園全部都往下 1 公尺，這樣的 53 公頃，它的滯洪量可以增加 53 萬噸。所以這些都是可能的方向，但是這裡有一些建築法規是我們必須要去檢討的。

下一頁，如果愛河流域學校的滯洪效果沒有經過操作，它只能提升防洪能力 3%，如果說有操作控制的話，它滯洪的效益可以提升 5%；大樓也一樣，超過 6 樓的建築物，它的滯洪如果沒有加以操作控制的話，它的滯洪效益可以提升 3%；但是如果有去操作控制的話，它的滯洪能力可以提高 10%；另外我們愛河流域的綠地也一樣，沒有經過操作的滯洪效益是 2

%，如果提升它的防洪能力即有操作控制的話，可以提升 4%，然後我們把這個全部都加總看看。

下一頁，另外還有一個很大的問題，就是我們愛河是一個趕潮的河川，所以平常它的海水的潮汐會影響到我們的排水功能，所以每次在大雨的時候，剛好遇到漲潮，所以水都出不去，所以這是一個很大很大的問題，但是像這樣的問題，全世界有很多城市也曾經面對，也曾經去處理過。舉一個我也去看過的例子，就是在倫敦泰晤士河，泰晤士河有一個 Thames Barrier 就是泰晤士河防潮閘，它就在泰晤士河出海口附近，透過這個防潮閘，你看這個防潮閘，我們就拿凡那比颱風高潮位和低潮位差 1 公尺，如果說它以河段的寬度跟整個趕潮帶的長度去算，如果在這裡弄一個閘門，讓潮汐的水不會進來，這個低潮位跟高潮位這裡就可以成爲一個很好的滯洪空間，這個滯洪空間也可以是未來我們整個防洪的一個滯洪空間。

下一頁，其實這有幾個方案，謝主任他也提出幾個方案，像說我們在光榮碼頭、真愛碼頭那個地方，就在這裡設防潮閘門，或者是在要進高雄港這個地方設防潮閘門，或者是從這個地方要出去做防潮閘門，它每一個的滯洪量都不一樣。我們講一個比較中間的方案，方案二這裡設閘門，它的滯洪量可以增加 50 萬噸。

下一頁，我們把這些所有的方案的滯洪量全部加總看看，如果說我們既有的滯洪池有 120 萬噸、學校的操場有 73 萬噸、高樓地下室的蓄洪池有 70 萬噸，公園綠地如果往下挖的話也可以增加 53 萬噸，剛剛防潮的閘門方案二也有 50 萬噸，這整個加起來有 316 萬噸，也就是說降雨量有 50 毫米的降雨量可以由這個滯洪空間來處理。

下一頁，這個是沒有控制的，如果說沒有操作控制的話，整個加總起來可以提升我們滯洪能力 15%，如果經過操作控制，這整個提升的能力加總起來，總共是提升了 32%，提升 32% 相當於愛河現有的防洪能力二十五年提升到一百年。

其實有很多方法是可能的，可以讓我們愛河流域的治洪能力、防洪標準提升到一百年的標準，對於我們高雄市大家每次颱風來都要擔心的水患，其實是可以做一個比較一勞永逸，面對這個氣候變遷，隨時下個雨都是超過一百年的防洪標準。所以是不是請市長還有水利局長來回答一下，是不是可以朝這個方向來做？他是不是可能的？請市長。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**



愛河流域，包括高雄市的防洪能力的提升，一直是高雄市政府重要的課題，不管是成大或者很多專家學者的意見，高雄市政府都非常重視。關於相關建築法規的檢討及我們的都市發展局等等問題，希望能夠有效對防洪能力的提升。

另外我想高雄市在整個所有的分洪，包括小型滯洪池、公園綠地一個空間的下降，這個都在進行中，我們希望未來所有學校的操場都能夠降低，有防洪的功能，公園的建置必然也要跟防洪治水有關，這個部分我們都已經朝著這個方向在進行，其他的部分請水利局李局長做答覆。

**張議員豐藤：**

水利局局長。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**水利局李局長賢義：**

其實我想這幾次的颱風暴雨，我們可以發覺到目前在大高雄市整個的防洪頻率，是根據中央的防洪頻率——十年防洪頻率，二十五年不溢堤，剛剛議員所提的整個大高雄地區，除了原來高雄縣的部分，我們是按照易淹水水患治理，盡量能提升到二十五年的標準。愛河已經達到二十五年的標準，它整個排水系統已經做好，當然這樣還是不足以應付，整個隨時氣候變遷可能帶來的暴雨，還有颱風。所以我們最近就有研考，還有都計，以及就是工務建管處這邊，大家來思考如何來提升防洪標準。

日本有一個鶴見川，鶴見川它整個流域除了有一個是比較大的，就是在千葉縣那裡有一個 399 萬噸的滯洪以外，其餘整個流域有 4,300 個小型滯洪池。我們目前所提出來就是除了一些分洪以外，以及這個唯一滯洪池的觀念，這就是我們努力的目標。當然可能要考慮到一些可行性，我們可能會找一個比較示範的地區，譬如新開闢的公園或一些新做的學校，它的困難度是比較容易；其餘的，我們針對目前既有的公園可能還是要一起來檢討。

另外就是建築法規的一些修改，新的建築，因為目前的高樓地下室都是機電系統，如果整個馬上要儲水的話，有一些還要修正，這一部分，在市政府這邊大家都在努力，我們希望能夠把防洪能力提升。

其次，第二案的防潮閘門，最主要就是議員剛剛談到，歐洲那裡也有一個「北海暴潮」。在這個部分我們也是有考慮到，因為在台灣每次刮颱風暴雨及滿潮時，它可能會有一些頂托，頂托的話上下水位大概 1 米多，尤其暴潮的話，可能另外還要再列入參數。其餘的就是學校、公園綠地，還

有一些大樓的部分，我們正朝向這一方面努力，希望能夠提升整個防洪的標準。

**張議員豐藤：**

好，其實像建築的法規，現在「綠建築自治條例」在這個會期二讀時應該會通過的。下一階段，真的是可以考慮把這個東西納入綠建築自治條例裡面，甚至有增加一些鼓勵的措施，可以讓所有真正做綠建築的，他可以得到一些獎勵，讓他覺得他願意去做。未來高雄的房子有它的特色，所謂的「高雄厝」，我們看到都發局和建管處都努力在推動未來所謂的「高雄厝概念」，高雄厝是屬於高雄特色的房子。高雄特色的大樓有可能上面有太陽能板、有隔熱的，底下爲了防災有蓄洪池。所以這個就會創造出高雄一個非常重要的特色，我們希望市政府繼續努力來推動這一部分。

下一個議題，市長，禮拜天時，我去參加謝前院長的新書發表會，我在那裡碰到一位老朋友——我們捷運局前局長周禮良。我每次看到他都非常的不捨、非常的難過，因爲周禮良是一位非常優秀的政務官，他在吳敦義時期就當捷運局長；在謝長廷時期，他也擔任捷運局長。他本身沒有政黨色彩，他就是一位非常好的專業人士，他做人也非常好，非常努力的來推動這個捷運工程。

可是，我覺得台灣真的是很病態，面對藍綠的鬥爭、司法的追殺，他竟然下台沒有做捷運局長，不只是沒有做捷運局長，他纏訟了七年，這是對一位優秀的政務官去控訴他是貪污，其實是個「人格抹煞」，而且拖了七年之長。他在台灣沒辦法工作，他遠走他鄉，他到日本去教書，他到中國成都去教書，這幾年他過的是這樣的生活。其實我每次看到他時，我覺得非常不捨，而且非常的難過。

終於今年的3月9日他最後一個案子，就是「公開六標」那個案子，經過更一審判定他無罪，判定他無罪之後，檢察官沒有再上訴，所以整個判決就定讞，終於他所有的案子還他清白，他是無罪的；但是我跟市長講，在他被追殺時，所有的媒體、所有的名嘴都在電視上，天天追殺。今天3月9日，他的案件已經定讞了，沒有人知道這一件事，我問過很多人，沒有人知道這件事，我自己也是最近才知道，其實我覺得這樣子，是非常非常的不公平！他不只是沒有罪，其實他過去推動捷運，也對整個高雄市有很大的功勞。我們看下一頁，我們的高雄捷運做出來的工程品質，獲得全世界的肯定，我們看到全世界有名的旅遊網站 Boots n All，這個網站裡面票選全世界15個最美麗的捷運站，高雄佔了2個，第二名美麗島站、第四名中央公園站，這個是我們高雄人的驕傲，我們高雄人的光榮。那就是當

時捷運局的周局長，還有整個捷運局的團隊，大家努力，才有今天這個成就。

爲什麼我今天要特別質詢？我認爲應該要還給周禮良一個公道，我們不要再抹煞高雄捷運的成果和光榮。其實這幾年經過司法的追殺，其實很多高雄市非常優秀的公務人員，大家都非常努力的在做事，可是當他努力做事…，他不做事沒有事，當他努力做事時，被檢調調查、被司法追殺，那有誰願意？我們的公務人員有誰願意再努力來做、替我們的市民來打拚？所以我今天真的是必須要替周禮良局長講話，也必須要替捷運局的團隊來講話，尤其是未來我們馬上就要展開的水岸輕軌的建設、環狀輕軌的建設。如果我們沒有給我們的公務人員有更大的士氣、更大的鼓勵，我們的公務人員沒有人要做的，我自己也當過公務人員，我們希望可以還他一個清白。

市長，我這裡有兩本書…，現在媒體都沒有人報導我們這個捷運後來全部都是無罪的。這兩本書中，第一本書是周禮良寫的，叫做「信任」，他說沒有信任就不會有高雄捷運。另外一本書是「高雄無罪」，不要再抹煞高雄捷運的成果與光榮。市長，你是不是可以要求文化局長在所有的圖書館裡找這二本書，讓所有的高雄市民都可以看得到，可以知道我們過去曾經有人那麼努力的來建設高雄，替我們打造出讓我們驕傲、光榮的高雄捷運，我們的年輕人才不會忘掉這一段歷史。我們的周禮良局長，還有很多遭到司法追殺的人，還有很多公務人員，他的心情才能夠得到平復，是不是請市長回答？你對這件事的感想，還有我剛剛的要求，你是不是可以答應？

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

有關於周禮良局長，也是我過去在高雄市政府的同事，因爲高雄捷運，他受到鞭打，受到很多無情的摧殘，這個過程我歷歷在目，同時在這個過程之中，我們也都是受害者。我認爲高雄捷運能夠還給周禮良局長清白，我非常的欣慰，我也非常的替他高興。他受到這個過程之中，人格、家庭所受的傷害，是沒有辦法彌補，這是政治的無情；整個輿論在當時爲了特定的政治目的，這樣對像周禮良的一位學者，我曾經想邀請周禮良局長再回到高雄市政府服務，但是他告訴我，他在成都有任教契約，所以他沒有辦法回來，我覺得非常可惜。我希望台灣的社會，對任何認真努力的人，都應該給予高度的肯定，同時檢調單位對於任何的案件毋枉毋縱，不要羅

織、不要追殺，我覺得今天追殺這個人，明天你不敢保證你不會被追殺，所以大家都要哀矜勿喜。我再一次表達我對於周禮良局長的信任，對他做爲一個學者而言，在這個過程中所受的傷害，我表達我的不捨及無奈，但是我也希望周禮良局長能夠站起來，我願意自己購買這兩本書送給我所有的政務官，我也會鼓勵一般民衆購買這本書，我想這兩本書應該也符合高雄市所有圖書館購書的標準，沒有問題；但是至少我個人用能夠做的部分先來表達，希望台灣社會對於任何優秀的人才，我們都要珍惜，每個人一生的時間都差不多，也都只有一次，我覺得優秀的人才不分藍綠，都是社會的資產，謝謝。

**張議員豐藤：**

周禮良局長當時婉拒你的好意，其實是他的案子還沒有完全結束，所以他也不想連累市長，他就是這麼樣的一個人，當我每次看到他都會覺得難過不捨，他現在所有的案子都已經處理好了，在成都的教職也告一段落，其實不一定要安排任何的職位給他，因爲他有很多很好的經驗可以提供給我們，好讓高雄在未來整個大眾運輸的建設要如何繼續走下去，所以我在這裡要再一次替他抱不平，希望社會有公平正義能夠還他一個公道，讓我們的公務人員在替市民打拚的時候是覺得驕傲、光榮的，不會被檢調隨便污衊，這樣子我們未來在推動水岸輕軌的建設、環狀輕軌的路線才有可能順利達到我們想要的，這才是我們市民之福。謝謝市長對他的肯定，也感謝所有的市府團隊，希望我們的建設能夠繼續努力，讓高雄市能夠感到更驕傲、光榮。今天本席的總質詢時間就到這裡，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

休息 15 分鐘。

**主席（蔡副議長昌達）：**

繼續開會，請翁議員瑞珠質詢。

**翁議員瑞珠：**

大會主席蔡副議長、市長、市府所有團隊與媒體朋友，大家好。今天我要請教工務局長，岡山交流道介壽路是通往岡山區空軍官校、梓官與彌陀最主要的道路，目前大部分的路段都已經開闢爲四線道，不過還有 1.2 公里，從岡山南路到仁壽南路這一段還是二線道，每天一到上下班時間，那附近的拖板車又特別多，交通非常壅塞，是不是可以拓寬增加二線道？

這個地方就是我們仁壽南路往東都是四線道，岡山南路往東也都是四線道，只有中間這個地方是二線道，我開車測量大概是 1.2 公里。這個地方就是岡山南路要進入介壽路，往東這一段就是二線道，這個地方就是介壽

路這一段 1.2 公里的二線道，以西這一段是四線道，針對這一段的道路，我們是不是可以來評估總工程費用？包括用地費用、工程費用，是不是可以向中央爭取納入高雄生活圈的建設計畫補助？請教局長。

**主席（蔡副議長昌達）：**

請局長答覆。

**工務局楊局長明州：**

議員說的這一條道路交通流量確實很大，寬度現況是 12 米，但是我們的都市計畫大概是 20 米（20 公尺），我們新工處也有做過評估，用地費用大概是要 4.6 億元左右，工程費用大概是 1.5 億元左右，加起來大概需要 6.1 億元。這個部分，我們新工處目前也有在評估要做計畫，剛才翁議員也有提出建議，我們向中央爭取，中央的生活圈道路，它的期程大概到 103 年，聽說有可能會再繼續延長，所以我們現在趕快提計畫來向中央爭取。最近劉副市長也有要求我們與交通部、內政部部长及營建署署長安排時間，我們有一些生活圈的道路，要親自到中央去爭取。

**翁議員瑞珠：**

因為在岡山有好幾條這種道路，以往都沒有開發出來，所以影響到整個地方的發展。針對這一條道路，就是從岡山南路轉進去，左手邊以前幾乎都是眷區，現在拆除了，整片都是，右手邊比較接近仁壽南路的地方有一個學校，那個學校的土地也可能是屬於政府的，我相信這一段需要徵收土地的部分應該不算太大，我希望局長可以特別關心、特別爭取這一條。

根據主計總處統計，有超過六成以上的勞工薪資都在 3 萬 7,000 元以下，這六成裡面，有四成薪資都在 3 萬元以下，雖然有一成薪資在 10 萬元以上，但是平均起來就是這樣，所以實際的薪資都比十四年前還要低。勞保費、健保費又要漲價，我們的油電費也要再漲，我們整個物價也都已經上揚了，子女的學雜費、宿舍費也都要漲，尤其是 20 歲到 24 歲的青年勞工失業率又攀升到 12.57%，所以我們的勞工都生活得很辛苦，面對低收入戶、高消費的勞工，我們政府不知道有沒有什麼政策可以幫忙他們？我希望勞工局長是不是可以為我做一個答覆？

**主席（蔡副議長昌達）：**

請局長答覆。

**勞工局鍾局長孔炤：**

翁議員剛才特別提到有關面對低收入戶，包括高消費的勞工，政府能有什麼作為？現行我們針對這些特定的對象，我們有深入個案就業的服務，也跟社會局做了一個合作叫做「脫貧計畫」，希望能夠透過「脫貧計畫」，

從訓練、就業到媒合，能夠三合一，一氣呵成，讓這些失業勞工朋友或是這些低收入戶者能夠儘速的回到職場上工作；相對的，我們也有一些就業的補助津貼，包括就業的促進津貼，甚至對於特定對象的就業輔助，甚至雇主進用這些失業的勞工朋友，我們都有相關的津貼來給與補助。

另外，議員特別提到子女學雜費或就學貸款，我們勞工局也有跟勞委會做受理，在去年（100年），我們受理學生相關的就學補助貸款大概是8,500多位，相對經費大概是5,600多萬元。針對就學的這些，我們也有一些獎助金，這些特定對象或者低收入戶的勞工朋友或失業勞工朋友，子女的就學獎學金，公立高中一個學期是3,000元、私立高中是5,000元；大學的部分：公立是5,000元、私立大學是1萬元。剛才翁議員特別提到政府有哪些措施？大概跟翁議員做這樣的說明。

### 翁議員瑞珠：

針對我們的勞工，我相信一個月領一、二萬元在生活的勞工也很多，尤其我們的市長特別關心地方的百姓，市長和我們都是基層出身的，我希望市政府的團隊針對這些比較基層的，能夠特別的來照顧，尤其是社會局尚有一些補助款的問題，最近申請好像有些困難，都要調查到三代，有的做父親的會想說：「我留100萬元、200萬元準備將來養老，如果我生病了，住院要請人來顧…」其實那也不夠他養老使用；不過我們現在要申請補助，這些都將它算進去，就算他的兒子身為殘障無法賺錢，可是一樣無法申請到補助款。社會局長是不是可以特別向中央要求，我們實際來了解百姓的痛苦，他們實際上過著什麼樣的生活，我希望社會局長是不是可以簡單答覆一下？

### 主席（蔡副議長昌達）：

請局長答覆。

### 社會局張局長乃千：

現在這個「看三代」的問題是去年中央有來一個函，希望我們可以做「看三代」的部分，特別是「看三代」這是一直都有的，而影響比較大的是這個均分的部分，因為去年中央有來一個函，要求我們一定要看均分，現在以全國來講，也只剩高雄在去年我們沒有做均分。我們高雄市現在低收入戶的申請已經是全國最寬鬆的，所以也有議員問到，為什麼高雄市的低收入戶戶數特別多？就是因為我們放得最寬鬆，特別是去年，在市長的指示下，我們開放很多部分，包括婦女須看前配偶的部分，現在我們也不需要婦女再來找這一部分。

第二、就是我們的基本身障津貼，我們也從2萬4,240乘以55%，把

它降為 1 萬 7,880 乘以 55%，讓這些人乘以 55% 以後剩 9,000 多元，讓他們可以順利進入低收入戶的門檻。

再來是我們也擴大了第四類的低收入戶，我們最關心的就是近貧的部分，但是我們在去年也擴大了第四類，所以去年的部分，我們也增加了將近二、三千人，能夠從邊緣戶的部分順利進入到低收入戶。

議員剛才關心的就是三代的部分要看尊親屬，特別是要看尊親屬的部分，還有分要看男方這邊與女方這邊，其實中央是認為男方與女方總共要看四方，但是在我們高雄市，我們已經縮小到我們要看一方也可以，要看兩方也可以，哪一邊對他最有利，我們就來看那一邊。坦白向議員報告，對於這一部分，我們已經放到最寬。為了照顧這些弱勢的民衆，今年我們也配合政策，提高八大津貼，我們提高補助的額度從 8% 到 18%，所以這都是因應我們這個不是很好的時機，市政府照顧弱勢的一些措施。

**翁議員瑞珠：**

針對基層的這些，我希望市府團隊要特別給與照顧。芳如，是不是要我借時間？

**林議員芳如：**

謝謝瑞珠姊。麻煩一下 powerpoint「鳳荔文化節」，6 月 2 日我們的「鳳荔文化節」要正式開始了，大概會在 6 月 2 日或 3 日，關於「鳳荔文化節」的行銷，可不可以請農業局副局長幫我們…，讓我們市民更加了解大樹今年「鳳荔文化節」有什麼活動。

**主席（蔡副議長昌達）：**

請副局長答覆。

**農業局柯副局長尚余：**

謝謝議員給我們這個機會，我們一年一度高雄最有名的玉荷包荔枝已經開始要成熟了，因為我們的玉荷包荔枝短短差不多 3 個星期的時間，是嚐鮮、最好吃的時候，再加上鳳梨也是大樹地區目前是正值時序的水果，所以「鳳荔文化節」是我們秉持以前的傳統，結合在地的農會一起辦的活動，今年度預計從 5 月底，因為剛好是玉荷包成熟的開始，一直到 6 月初，從 5 月 26 日開始一直到 6 月初，這連續兩個星期的週末與假日的時候，我們會辦一個「鳳荔文化觀光季」。同時我們也會結合在地的團體，對於整個大樹地區，我們也是希望結合包括現在很有名的佛陀紀念館與在地文史的一些歷史古蹟，甚至於其他的風景古蹟，還有包括姑山倉庫、舊鐵橋之濕地，這些適合我們去買荔枝，也適合我們去遊覽的大樹地區，結合這樣子的整個文化觀光活動，我們預期在 5 月底與 6 月初，這連續兩個

星期週末假日都會盛大的舉行。

**林議員芳如：**

聽說好像還有義守大學的觀光系學生也要來幫我們導覽大樹的景點，是不是？

**農業局柯副局長尚余：**

是，因為最主要我們是要結合在地的學校，我們也是希望他們學校的學生，能夠出來對在地有一些感情付出的情況之下，所以他們有一些跟著我們導覽的觀光車的時候，會對每一個地方做導覽。

**林議員芳如：**

所以在今年「鳳荔文化節」…，因為以前傳承都是一些農民，或是在地的長者與中年的一直在做這個行銷的動作，今年度我們就有請義守大學大學部的觀光系與電影學系，也來協助我們大樹的「鳳荔文化節」，讓它更年輕化、更多元，因為我在想這個「鳳荔文化節」，慢慢的我們也是要導向一些新手父母，所以我們在舊鐵橋濕地那邊也打算做一些親子的活動與玩泡泡的活動，可以帶動我們大樹的經濟發展，我們謝謝副局長這麼的努力。我們的日期是 6 月 2 日和…？

**農業局柯副局長尚余：**

現在最主要是我們的玉荷包會受到天氣的影響，我們現在預期是在 5 月 26 日、27 日與 6 月 2 日、3 日這兩個星期，確實日期如果確定之後，我們就會正式的發出所有的廣告文宣。

**林議員芳如：**

對，最近我也是滿頭痛的，這個雨下得這麼大，忽冷忽熱，荔枝好像也有一點受不了這種摧殘，我跟副局長想的一樣，可能它會提早，因為它熱又太熱，冷又太冷，這個氣候真的是不穩定，所以我們大樹的玉荷包真的是很難照顧，每一年所產生的問題都不一樣、每一年到要採收的日期也是無法控制，你看像今年跟去年的天候狀況又不一樣，今年更嚴厲，到現在我們也不知道到底可以量產多少，所以也歡迎全國的人都來嚐鮮，謝謝副局長。

麻煩播放地圖那一張——觀光地圖。我們今年有跟市政府爭取大樹區的假日公車，大概在 5 月 19 日就會開始，我剛才也有說，因為我們的導覽員是請義守大學這些年輕的志工，來幫我們導覽大樹區的特色，所以我們的這一台公車，也一直跟交通局去看過路線，研究怎麼樣的動線會比較好，我們研議出來，它有一些景點，就是你到大樹的任何一個景點來玩，你都可以享受整個大樹區的一日公車。報告市長，這個就跟我們去京都一



樣，我們到了京都以後，從它的車站就坐著專車，然後繞京都景點一周。

大樹這個公車有一個很大的優點，就是今天它從車站出來以後，它會走新台 21 線，就是我們一般所說的台 21 線，可是它有一個很重要的點，就是它會再繞回到我們的舊台 21 線，就是我們社區的地方。現在從佛光山開始，我們就一直都在研究為什麼佛光山觀光的人潮這麼多，可是都一直沒有進來到大樹區來玩，所以一直在想這樣該怎麼辦呢？剛好，它有這台觀光公車，看它有沒有辦法把那些觀光人潮導進來，讓大樹的文化與觀光的人潮多元性、多變化。因為這個觀光的班次，現在請我們的交通局長，5 月 19 日是不是可以把這一些導覽員訓練完成？然後它的班次是怎麼樣？我們請交通局長回答。

**主席（蔡副議長昌達）：**

局長，請答覆。

**交通局王局長國材：**

這個觀光公車大概是 5 月 19 日起跑，目前導覽人員也訓練差不多了，我們大概這幾天再確定每一個景點是不是準備好了，我們希望開跑了以後，不是只有開車，最重要還是那些景點，所以我們最近也希望地方包括區公所，每一個景點的人員再來討論一下，是不是已經做好準備？如果有人在這一站下車以後，有一個很好的接待，我們大概是 5 月 19 日開始，目前大概是每 15 至 20 分鐘一班。

**林議員芳如：**

15 至 20 分鐘。

**交通局王局長國材：**

尖峰的時候大概是 15 分鐘，離峰是 20 分鐘一班，這是一票到底，就是剛才談的一日券的觀念，你可以從哪裡下來…，那一張目前初估是 50 元，就是你可以在每一個點上下，例如你到佛陀紀念館玩完以後，你可以往姑山倉庫或舊鐵橋，那一張票就是一日券。

**林議員芳如：**

一日券，對，我覺得這個概念滿新穎的。那一天我有去九曲堂火車站，其實大樹還有一個很便利的火車，這個火車從高雄市到了鳳山以後，南迴線全部每一站都有停九曲堂火車站，所以很多人都不知道原來九曲堂火車站這麼的便利，每一站它都有停喔！莒光號、自強號，只要是南迴到屏東一定都停，如果有這麼多的學子，他們都是坐這一台公車，因為我有去看過，莒光號、自強號在上、下課時間跟中午的時間都還滿多人的，非假日的時間也都還滿多人坐的，所以火車站那邊也有一個站，那邊的動線公車

也已經去行駛過，應該是還不錯，包括台鐵那邊也請他們做電梯，以前九曲堂火車站比較小，所以他現在有做電梯，因為因應很多人要來大樹騎腳踏車，所以已經準備好了，九曲堂火車站也準備好了，他們的電梯可以來得及在鳳荔文化季啓用，大高雄市民他們也可以坐火車到九曲堂火車站，然後來大樹一日遊。謝謝局長，15分鐘到20分鐘一班，5月19號開始。

**交通局王局長國材：**

對，目前規劃5月19號開始，星期六開始。

**林議員芳如：**

這個非常好，謝謝局長。報告市長，你看看我們的薪水沒漲，然後通貨膨脹又這麼的高、油價也是在上漲、電價也要上漲，我在想現在的百姓都過的心情很不愉快，所以我在這邊要替我們的市民跟市長爭取，因為我們的油錢這麼高，新手父母已經也不敢帶小孩全家出來遊玩了，今天既然我們有假日公車，我替市民爭取一下這個福利，是不是拜託市長讓我們假日觀光公車可不可以三個月免費，讓很多的新手父母，還有一些三代的家庭，他們可以坐觀光公車來大樹遊玩，讓他們的心情愉快，家庭就幸福。

**主席（蔡副議長昌達）：**

請市長答覆。

**陳市長菊：**

抱歉，因為我聲帶跟喉嚨發炎，醫生說不可以講話，但是我還是一直講話，所以就恢復的很慢，不好意思。剛才林議員認為大樹區假日觀光公車，是不是可以比照旗美的觀光公車，要鼓勵市民朋友最好不要開車，最好搭乘觀光公車，所以那個時候我們有免費三個月鼓勵大家，我覺得大樹地區是我們高雄很豐富的文化、歷史、景觀、水質都是很好的地方，我也鼓勵很多人可以去大樹觀光，林議員這個主張，我們內部也有討論，我們同意，也接受林議員這個意見，三個月免費來鼓勵大家搭乘大眾運輸，搭乘假日觀光公車，謝謝林議員對市政府、對市民朋友、對推銷觀光一向都很支持我們，謝謝。

**林議員芳如：**

謝謝！你看市長都已經沒聲音了還給我們釋放大利多，這真的是我們市民的福利，市長替我們拚到聲帶一直都沒辦法恢復，真的很辛苦，所以我代表市民朋友跟市長謝謝，辛苦了，市長，謝謝。

**主席（蔡副議長昌達）：**

請翁議員質詢。

**翁議員瑞珠：**

剛才市長對大樹的三個月免費公車很爽快就答應，我相信這是我們市民的福利，尤其假日可以帶孩子到休閒的地方，我相信這是市民的福氣讓市長特別的關心。針對土地徵收，現在要採用市價，不過這採用市價，因為土地徵收條例修正在 101 年 1 月 4 日發布，土地徵收的標準，不知道地政局這邊要怎麼訂出這個標準？請地政局局長是不是可以做個答覆。

**主席（蔡副議長昌達）：**

請局長答覆。

**地政局謝局長福來：**

我們現在市價徵收，因為土地徵收條例在今年的 1 月 4 號公布，但是在第 63 條有提到，市價徵收要正式實施的時間，行政院他還會訂時間，因為他有一些配套的辦法現在正在訂，翁議員可能比較關心的是徵收現在正要展開的時候，有些用地單位要怎麼跟老百姓協商，條例的第 11 條有規定要用市價來跟地主協商，現在市價這部分，因為在 1 月 4 號公布後的時候，有一些用地單位對什麼叫做市價？什麼叫做市價內政部在 3 月 15 號說得很清楚，市價的標準有三方面的來源，第一就是政府資訊，比如說我們地政局是管地政這部分，我們可以提供地價資訊給用地單位；第二是仲介的相關資訊；第三是不動產估價師估的資訊。初期在 3 月 15 號之前內政部還沒解釋的時候，有的用地單位很快就叫估價師去估，估價師所估並不代表就是決定價，因為有一個程序是要老百姓跟用地單位協議價購，如果協議價購對這價錢不滿意，我們還會提到地價評議委員會去評定，所以我們現在在工務局也好、水利局也好，我們府內的單位都已經了解這個狀況，所以基本上我們現在的做法會協調用地單位，我們會先主動提供一些地價資訊給用地單位跟老百姓協商，整個工程才不延宕，不然用地單位如果馬上就叫估價師去估，他若跟你估個很高的價格，預算不夠，你整個就沒辦法動了。應該不是這樣，不是說他估了老百姓就認為這個價格是合理，如果萬一不合理，你還是要改辦徵收，還是要進入到地價評議委員會，其實地價評議委員會到時候會做一個公平的評定，最後是有這個機制。所以基本上現在府內用地取得的部分，我們都有一個默契了，就是讓工程不要去耽擱到，因為照現在新的土地徵收條例，他站在保障老百姓權益，所以規定的很嚴，比如說公聽會至少要開兩次，開兩次之後要協議價購，協議價購不成再進入徵收的程序，所以很感謝翁議員在好幾次都有來地政局了解情形，現在初步我們跟工務局、水利局、府內一些單位，甚至府外單位的部分，我們都已經把內政部所謂的市價，市價應該怎麼樣提供資訊的部分，我們已經充分跟這些需地單位都說明清楚了。

### 翁議員瑞珠：

針對用市價來徵收的部分，我知道目前很多工程都落後，因為有些地主沒有收到錢就不讓人家施工，因為他怕做了以後政府會不認帳，我告訴他政府絕對不會這樣，我可以保證，他說我的保證不能算數，所以就延宕了。還有一件是第六河川局的案子，我有去跟他溝通，我告訴那個市民大概的價格，應該沒有問題，那個有做，他有同意給我們做，在大遼排水的上游那裡；不過在典寶溪這一段可能要先疏濬了。地價徵收的部分，我擔心市政府工務局徵收的價格，假使交通部公路總局也來徵收土地，萬一價格和我們不一樣，這樣會不會有問題？民衆可能會反彈。所以我認為地價的問題一定要統一，我相信局長很有智慧，一定要去協調這個問題，大家辛苦了，土地徵收是最大的問題。

針對燕巢區大學城和橋頭新市鎮第二期的部分，目前開發的時間都不清楚，這是很久以前的案子，尤其是縣政府時代的案子，二期開發還沒有執行，嚴重影響地方發展，這裡不適合農地使用，一直擱置在那裡都不能發展。第二期的計畫進度，請都發局協調中央內政部營建署，讓市民知道期程，到底什麼時候要開發，不要讓橋頭、燕巢的都市發展受到延遲。都發局盧局長，未來燕巢區的大學城要如何開發？橋頭新市鎮第二期的計畫要如何進行？有沒有期程？內政部營建署是不是有相關的開發資料？請局長回答。

### 主席（蔡副議長昌達）：

盧局長，請答覆。

### 都市發展局盧局長維屏：

翁議員提到二個案件，一個是橋頭新市鎮，橋頭新市鎮兩年前我有告訴營建署要趕快做通盤檢討，因為過去比較慢，現在一期的通盤檢討已經結束了，這個的好處是他把一些土地的使用放寬一點，開發條件放寬一點，所以一期的都市計畫已經檢討完成，我預期一期的部分會加速開發；二期的部分，也就是翁議員關心的部分，不過這個部分市府也有比較積極的作為，現在岡山捷運站正在開發，旁邊的土地要趕快加速，所以捷運局有跟內政部營建署一起合作一個開發案，這個計畫就是靠近東側。二期的部分應該是從鄰近的廠站先行開發，這個部分市政府會來做。

燕巢大學城的部分，大學城地方政府已經審完了，送到內政部，內政部因為過去在苗栗發生大埔事件，它變得比較嚴謹，所以它退回來給我們做區段徵收可行性評估，就我了解，地政局也做了相當時間，也應該快完成了，完成後我們會趕快補送，請中央趕快來做審查，目前的進度是這樣。

**翁議員瑞珠：**

我希望進度到哪裡要讓我們知道，因為市民都會問我們，大家都很關心地方發展，如果開發出來對地方會有很大的幫助，尤其市民的土地被限制在那裡很久，都不能買賣、耕作也不方便，希望都發局長要特別關心，讓我們知道期限，我們比較容易跟市民解釋。

**都市發展局盧局長維屏：**

這個部分我們這邊做好，送到內政部之後我們都會加速催促。

**翁議員瑞珠：**

謝謝都發局長。上個會期我有提到茄萣、永安、彌陀、梓官沿岸的聯外道路，茄萣 17 線，興達港到梓官、蚵仔寮，蚵仔寮漁港銜接高雄市楠梓區右昌，串聯茄萣、永安、彌陀、梓官等區的沿岸漁港，是不是可以打造大高雄的黃金海岸線？成為國際聞名的水岸城市，假如這條路可以打通，這個計畫一旦完成，台南到高雄可以縮短 30 分鐘的車程，同時具有觀光和產業的價值。我們規劃興建的興達港跨海大橋，這裡可以建跨海大橋；另外新關永安區至阿公店溪出海口的聯外道路，這裡可能要打通，規劃興建阿公店溪出海口的橋樑，這裡要建一座橋；新關彌陀區至梓官區海岸聯外道路，這裡要打通。這一條就是茄萣區興達漁港 30 公尺道路的起點，從這裡興建一座興達跨海大橋，這是第一座橋，建好之後會很美觀；第二座橋是在阿公店溪出海口這裡興建一座橋樑，這是永安聯接彌陀區，本計畫有二座橋需要我們興建，分別是跨越興達漁港和阿公店溪的橋樑，可以連接相鄰之區域，我在 100 年度就提案建議了，目前不知道做到什麼程度？是否已檢討分析道路拓寬可行性？請工務局長回答。

**主席（蔡副議長昌達）：**

工務局長，請答覆。

**工務局楊局長明州：**

翁議員在去年度就有提出這個議題了，這個議題市長在茄萣的時候他也了解，他覺得這個議題相當好，尤其從茄萣跨越興達港接到永安，然後再繼續往南。初步新工處都有規劃，就像議員所說的，經費很多，大概分三個部分向議員報告，跨越興達港的跨海大橋大概需要 16 億多，就像剛才議員所說的，整個雙拱勒的鋼拱橋加上引道跟引橋就要 16 億多了。過了興達港到永安區，永安還要再一個聯外的道路，我們估計這條道路需要 2 億 3,000 多萬，繼續往南，阿公店溪出海口的橋樑和道路，這個部分的經費比較多，因為涉及到道路徵收，所以需要 27 億 8,000 萬，全部加起來需要 46 億。議員在去年建議之後，新工處已經把這個計畫納入生活

圈，我們希望中央能夠重視這個議題，能夠給與補助，除了茄苳、永安、彌陀、梓官議員很關心以外，其實市長對於茄苳海岸線的治理計畫也非常重視，所以茄苳海岸線的治理計畫已經由水利局在主導，包括海洋局、工務局都有參與。工務局的部分，在茄苳海岸線有個茄苳濱海遊憩區，大約有四、五公頃，在今年已開始設計，6月就要發包了，這部分會先整理。

最後一個跟議員報告，這計畫在還沒有具體進展之前，我們從二仁溪以南到後勁溪，整個自行車道的路線我們都已規劃好了，也已經向市長報告過我們的計畫，大概在101年到103年這三年之內，對於幾個北高雄海岸線的自行車道我們會先把它串聯起來。這部分先跟議員報告。

### 翁議員瑞珠：

我知道這條經費是很龐大的，我希望分段來進行、完成，最好是能連結到西子灣那是最理想的。因為這整條的海岸線是很美的，而且有很多景點可以去參觀遊覽，希望工務局部門可以多加關心、用心。

燕巢屬於舊部落地區，因此沒什麼發展，道路也沒加以開發。尤其在燕巢市中心要到金山、田寮和旗山、中寮等地方，只有中民路可以通行，長久以來交通很不方便。燕巢裡面有雞冠山、養女湖和一座泥火山，都是很天然的景色，對於燕巢的觀光和經濟發展，目前真的很需要興建一條外環道路，通往田寮和旗山方向的居民，出入也非常的頻繁，尤其在假日，許多人都在那騎自行車。所以我希望在高34線，中安路和縣道186線的交叉路口為起點規劃一條外環道路，在中興巷、菝仔林銜接到高38線和中民路這裡的外環道路。這裡就是燕巢區公所，這條中安路到這邊就沒有了，這條就是中興路，希望可以把這段開闢下去，可以接到中民路。這一條也可以接中民路，這段就是燕巢的外環道路，希望在最近可以特別規劃一下。我想這區域目前還沒納入燕巢區的都市計畫編訂，該都市計畫道路我在100年度也拿出來研討，請問都發局目前執行的情況怎樣？是工務局還是都發局呢？

### 主席（蔡副議長昌達）：

都發局。

### 都市發展局盧局長維屏：

翁議員一直關心這條外環道路，關於燕巢舊市區的交通看起來真的有它的困擾，因為由西往東都要經過市區，而且那邊的路都很窄。這裡有些是屬於都市計畫裡面，一部分是都市計畫、一部分是都市計畫之外的，都市計畫的部分，屬於這邊的。我現在是這樣做的，它要開路時我們先辦理都市計畫的說明和評估，裡面最重要的就是交通評估，燕巢區公所也很積

極，所以我們有撥一份經費給它，我覺得這樣很好，因為在地的溝通由他們來做，比較有效率。這部分，我們已把錢撥給它了，目前正在進行中，等這部分做好，會送到我這邊來，我再來處理後面的程序。

**翁議員瑞珠：**

對於燕巢地區應該要整個區域來做通盤的檢討，不過這條路是有迫切的需要，應該要先加以開發。之前我曾到都發局開會，那時燕巢區公所有兩個人來參加，他們說每次遇到選舉、選鄉長時，大家都說要開這條路，已經有好幾屆的鄉長說要開這條路，結果都沒人開。我希望市長在就任的四年內，可以把它開發起來，讓地方可以感受到市長的德政。尤其這條路對燕巢地區真的很重要，每一任的鄉長選舉時，他們都會說要開這條路。這是居民跟我說的，我也不曾聽過，他們這樣跟我說，因為我很少在燕巢出入，對於這些不是很清楚。我希望在四年內，可以把這條路開發起來，針對這條路先開，如果要通盤檢討以後再說了。整個地區應該都要通盤檢討，尤其在公所前面這段，都沒加以規劃，所以這裡都是矮房子而且很髒亂，環境看來很糟。這裡是區公所，消防隊也在這邊，我希望都發局可以針對這案子特別關心一下。在此謝謝各位，也謝謝市政團隊接受我的質詢，謝謝大家！

**主席（蔡副議長昌達）：**

謝謝翁議員的質詢，休息 15 分鐘。

**主席（許議長崑源）：**

繼續開會，顏議員曉菁請發言。

**顏議員曉菁：**

大會主席、陳市長、兩位秘書長、所有的議會同仁、媒體朋友、電視機前面的觀眾朋友，大家好，我是顏曉菁。今天我要質詢的第一個議題，財政惡化誰之過？中央集權又集錢地方忙籌錢嗎？這幾天高雄的財政問題又登上全國版面，負債比全國第一、財政問題惡化等等，光看這個標題，表面上看起來就非常聳動，我相信，接下來的總質詢，一定也會有不少議員會陸續關心這個議題，我的看法是檢討地方財政，高雄市政府確實需要去面對一個問題，就是我們在提升自有財源的部分，我們有沒有盡到最大的努力？譬如：我們在處分自己的市有財產，我們有沒有做適當的管理、處分的部分有沒有瑕疵？譬如：經發局的部分，我們有沒有積極去招商、有沒有想辦法讓地方的經濟帶動起來？譬如：我們的都發局，有沒有善用都市計畫的手段、提升高雄市的土地利用價值？譬如：我們的財政局，針對我們的財產稅的稅基基礎，有沒有做合理的調整、或者有沒有設法去拓展

新的財源等等？我相信在這個部分，高雄市政府的財政有很多努力的空間，但是我認為，在檢討高雄市財政控管的同時，我想要問大家一個問題，那就是財政惡化只會指著地方首長鼻子痛罵，不去檢討中央，這公平嗎？接下來幾則新聞，我就想跟大家討論一下我的看法。

第一個新聞，今年的 3 月 15 日自由時報的新聞，新聞的標題是為錢奔走，陳菊市長率領市府團隊遠赴立法院，目的是希望財政收支劃分法能夠儘快修法，不要讓縣市合併變成懲罰高雄，陳菊市長表示，財劃三法確實有修法的必要，如果不趕快修法，縣市合併會變成在懲罰高雄，今年中央對高雄的挹注少了 110 億，我們會面臨很多的問題。

第二個新聞，去年的 9 月 6 日高雄市政府的市政新聞稿，標題是財政要正義、南方要公平，高雄市政府表示，我們在財政上遭受到雙重的不公，首先，主要的國營事業總公司設在台北，工廠卻留在高雄；再者就是中央請客、地方買單的政策層出不窮，讓地方的財政雪上加霜。

第三個新聞，上個星期的 4 月 30 日自由時報的標題，公共建設負擔增加，高雄市的財政雪上加霜，行政院經建會要在今年 4 月制定一個「跨域加值公共建設財務規劃方案」，未來政府投資的公共建設，地方負擔會倍數成長，對高雄市無異雪上加霜。

看到這幾個新聞，我唯一的想法是，其實我會替高雄市政府抱不平，因為這些新聞的背後所隱藏的重要意義，那就是中央集權、地方苦撐的不公平，中央集權又集錢，卻放任地方政府焦頭爛額的去找錢，這合理嗎？中央政府讓我們地方面臨一個法令不修改、政策不公平、制度不合理的財政環境。請問一下，就算地方政府想扛，扛的住嗎？在整個爭取財政分配的過程中，中央政府難道不需要去檢討嗎？我認為，有，而且有很多地方需要大家探討一下。

第一個，我認為中央政府應該努力的是在縣市合併過程中，行政院給地方政府的財政資源明顯不足，其實大家都曉得，縣市合併之後，我們高雄市是五都之中面積最大的城市，我們的土地面積是台北市的 10.84 倍，所以理論上，行政院本來就應該投入更多的經費給高雄市的市政建設，這樣才有辦法去平衡我們的區域發展。再者，縣市合併之後，財劃三法的中央統籌分配辦法，本來就應該儘快修法，可是因為各級政府對自己的財政處理有明顯不一樣的意見，所以財劃法到現在都沒有通過，不得已的狀況下，我們偉大的財政部，他就說：「好吧！我們就來修個辦法。」他將中央統籌分配稅款的分配辦法做了一個修改，將過去給直轄市的比例，從 43% 提高到 61%，表面上看起來似乎擴大了我們地方政府的財源基礎，



但是事實上真的是這樣子嗎？根據這個辦法，我們高雄市在今年度得到中央的補助款是 529 億，去年給了我們 503 億，表面上看起來，我們似乎多了 26 億，但事實上這 529 億裡面，第一個，我們要先扣除中央自己要負擔的勞健保補助款。第二個，中央給我們的一般性補助及專案性補助，這二筆補助款都是限定支用，完全動不得的，換句話說，扣掉這二筆支出，我們今年從中央拿到的只有 475 億而已，比去年還少，請問我們地方的建設需求增加，補助款得到減少，地方不舉債因應，我們要怎麼過日子？

第二個，最讓人家詬病的就是中央不夠努力的地方，就是我們的財劃三法修法真的太過緩慢了，我們的馬總統希望推動我們全國的行政區域整合，這點我認同，但是你在推動這麼重大的政策之前，是不是應該將相關的法令制度要有配套的措施呢？但是都沒有。到現在縣市合併已經滿一年半了，修法依然沒有過，我們先看一下跟我們財政最相關的財政收支劃分法，依照行政院送的版本如果順利通過的話，高雄市可以獲得 143 億的補助，可是財政收支劃分法的修正草案在今年的 2 月 23 日財政部才送進立法院，現在正在審，到什麼階段？不曉得。再來，我們再看一下公共債務法，公共債務法是最離譜的，立法院因為屆期不續審的原因，所以財政部需要重新送，可是到現在立法院已經開議多久了，還沒有送進來，根據去年通過的行政院版本，假設我們的舉債上限是歲出規模的 200%，我們財政可以增加 523 億，假設我們可以增加 250% 的話，我們的財政可以增加 657 億，這些部分其實都有討論的空間，但是重點是，行政院的修法版本你忍心送出來，財政部你不送、或緩送，你讓地方等著這些財源如此的痛苦，這樣合理嗎？

第三個部分，就是我剛剛提過的，中央對我們的地方財稅制度真的不公平，第一個重北輕南，大家都曉得，其實過去享有特權的國營事業，不管是中油、台電，他們的營業稅、他們的營利事業所得稅都是上繳中央，但是污染源留在地方，地方要去編列預算降低污染，請問一下，這筆錢要找誰算？再者，縣市合併之後，我們中央政府對於很多的補助都降低了比例，這些減少的建設比例，有的高達 10%、有的高達 20%，地方政府沒有錢，我們不舉債要如何因應？第三點，最讓人詬病的就是中央常常濫開支票，結果逼得地方要到處買單，譬如：公務員加薪 3%，我們就要增加 15 億；譬如：我們要修改社會福利救助法，放寬低收入戶的條件，我們就增加了 2.6 億；譬如：推行十二年國教，我們就增加了 1.7 億。我們請偉大的行政院告訴我們，這些錢從哪裡來？再者，這大概是今年最經典的政策了吧！在今年的 4 月 2 日，經建會 1425 次的委員會通過一個決議，

他說行政院經建會要通過一個「跨域加值公共建設財務規劃方案」，會有效地去籌措建設經費、加速公共建設的推動目標，瑣瑣碎碎的說了一大堆，方案講很多，但重點只有一個，就是說未來地方政府要推動公共建設，請你先做好有效的財務規劃，它的有效財務規劃是指什麼呢？就是未來的任何公共建設地方要自籌，自籌率要提高到 50%，換句話說，過去那種重要的公共建設由中央買單，或者是地方負擔 25%、中央負擔 75% 的狀況，已經不復見了。然後我們的經建會又說，他說將來如果我們提出的自籌率的計畫高的話，我們獲得的補助就愈多，換句話說就是假設你想要推行公共建設，你地方籌不出財源的話，第一個，你就不要做了；第二個，你要提的話，你就設法去找錢吧。這合理嗎？我們的經建會副主委黃萬翔先生說，他說這一次的跨域加值公共建設財務規劃方案，是公共建設籌資的一大改革，當然是一大改革，你把中央應該負擔的經費完全丟給地方，你這公平嗎？

再者，這個規劃方案假設過的話，我們高雄市的四大建設首當其衝，第一個，就是在我鳳山的鳳山鐵路地下化；第二個，國道七號；第三個，捷運岡山路竹延伸線；第四個，就是我們最近正通過的環狀的水岸輕軌。這四大建設加起來，假設依照經建會的這種算法去算的話，我們最起碼要增加 250 億，我想請問一下我們的經建會，你這樣的方法是在變相的告訴高雄市，你要嘛就不要做公共建設，要嘛就自己設法把錢找出來，這合理嗎？其實坦白講，我一直認為中央地方在財政問題方面，我們一定要攜手合作，可是我們剛剛看到了，中央給我們的財政資源明顯不足，財劃三法修法又那麼的緩慢，制度那麼的不公平，財政的政策又那麼不合理，地方還要負擔這麼龐大的人事費用，請問一下我們地方的財源本來就不足，這到底要怎麼因應啊？

所以我這裡真的要誠懇的有個建議，我希望中央跟地方，不管是國民黨還是民進黨的議員立委，我們要通力合作，正視高雄市的財政問題，如果說問題出在中央，那麼我們請中央去努力，如果說問題出在地方，那我們就強力監督地方政府，如果不這麼做的話，我相信財政惡化問題只會變成將來每一次每一次質詢的重點。關於這一點，我想就等所有的議題討論完以後，再請相關的局處長一一答覆。

看一下下一個議題，接下來我想跟大家談一談古巴的有機農業，坦白說在這次隨著陳菊市長到古巴考察之前，我對古巴的印象是切·格瓦拉，是世界第一的棒球隊，然後是有非常浪漫的爵士、sosa，然後有萊姆酒，可以抽雪茄。可是當我到達古巴的第一天，古巴當局因為莫名的原因拒絕陳

菊市長入境。坦白說當時我的心裡就是對於這個極左的社會主義國家的印象真的糟透了，但是當我入境到古巴，看見了古巴，我只有一個想法，那就是驚豔！真的是驚豔，因為你沒有入到當地，你完全沒有辦法想像，這麼一個受到美國長期的經濟制裁，禁運石油、禁運化學肥料的貧窮的落後國家，它竟然是全世界有機農業最進步的國家，面臨那麼大的能源危機，我們想一想我們的政府現在在做什麼，我們看一看古巴在做什麼，古巴政府是帶領著他的人民從上到下，將過去傳統需要依賴那種大型農業、化學肥料的傳統農耕，全盤的翻轉，澈底的去發展有機農業，現在的古巴有80%以上的農產品都是有機農業，請問一下這種狀況在台灣可以想像嗎？

在古巴當農民是個非常高尚受到社會尊崇的行業，而且他們的收入非常的高，最奇特的景觀就是假設你走在古巴的首都哈瓦那，你到處都可以看到一塊一塊的那種城市菜園，然後你要是走到他們的鄉村，你就可以看見什麼，到處都是販賣有機蔬菜的農民市集，到處都是一大塊一大塊的有機田。那他們的牲畜吃什麼？他們的牲畜吃的是我們廚房回收的廚餘，就連他們的排泄物都可以用來做生產的燃料。看一下這個國家，從整個農業政策，從整個農民組織到整個市場的行銷，他真的是澈澈底底在實行所謂的有機農業，而且這麼一個獨裁的國家，你知道嗎？他的高等教育的再學率，是全世界第一的，而且古巴的醫療、古巴的社會福利、古巴的救災都被聯合國視為經典。

我們是不是應該反思一下，在今日的台灣，我們不斷的高喊我們的能源不足，我們不斷的強調我們可能要建核四，我們因為能源的欠缺所以我們的政府要油電雙漲，逼得人民憤怒，但事實上政府有去反思我們的替代能源是什麼嗎？再者有機農業正在台灣起步的同時，這一個有辦法帶動綠色革命的國家，可以給我們台灣，可以給我們高雄一個什麼樣的借鏡？我在網路上找到一段影片，我希望讓大家能夠看一看這個過去我們從來不認識的國家——古巴。

開始播放影片：

現代農業運作大量依賴石油、化學肥料和殺蟲劑，但萬一石油耗盡、機器無法使用、沒有化學肥料施肥、也沒有殺蟲劑除蟲害，農耕還可以運作嗎？人民還有足夠糧食嗎？

古巴——這個位於美國南邊的小島國，已經證明了沒有石油、化學肥料和殺蟲劑，本會帶來能源危機，民生問題首當其衝，但國家還是可以蓬勃發展，人民可以更健康快樂。第二次世界大戰後，蘇聯與美國進入冷戰時期，鄰近美國的社會主義國家古巴，選擇靠攏蘇聯，美國因而抵制古巴，

禁止對古巴一切通商往來。古巴自 1960 年代開始，只能對蘇聯出口蔗糖交換石油；食物、醫藥、及 99% 的石油皆依賴蘇聯進口，但隨著 1991 年，蘇聯解體，美國對古巴的抵制加劇，並禁止它國與之貿易，幾乎一夜之間，價值 7 億 5,000 萬的食物、醫藥輸入受阻，古巴瓦解了，經濟上的衝擊讓古巴失去了 80% 進口和出口、國內生產毛額驟降 34%、石油進口由每年 1,400 萬噸減到 4 噸，不錯，是 4 噸，你並沒有聽錯！全國頓時百業蕭條，交通運輸癱瘓、鋼鐵用盡、工廠關門，畜牧業和農業也無法運作，全島陷入糧食短缺狀態。

古巴政府先是開始大規模的食物配給，(主要為稻米、玉米、豆類) 應付燃眉之急的民生問題，當時澳洲及其它有機農耕工作者開始提供協助，沒有汽油和零件，開墾機和收割機無法使用，所以改為運用人力和動物；沒有化學肥料和殺蟲劑，改為有機農作技術應對。古巴人民為補充食物的不足，開始清理空地，學習在陽台、屋頂、公園各角落種植自己的食物，這種農作方式很快就得到政府認同，取代了舊有的工業農作方式，用糖來交換石油已經不需要了，國有甘蔗種植用地改用來種植各種蔬菜水果；農場不需大，所以許多公有地分割轉變為集體耕種的社區農場，人們共同出錢購買種子、租用農具；政府也提供土地，在鄉鎮郊區建造房舍，並提供耕地以鼓勵家庭遷入，自力耕種，就地生產農產品，以及在各個社區成立農民市集 (Farmer's market)，人民可直接販售農穫，當地人民則可就地購買新鮮糧食，省去遠程運送，減少能源浪費，這些土地都是免費租用，條件是種植耕作，充分利用。

逐漸地，古巴熬過了最困難的十年，歷史上稱為「特別階段」(Special Period)。今日的古巴，80% 農產品為有機產物，農夫是高收入行業之一，有機肥料和有機殺蟲劑外銷中美洲。

最令人驚訝的，是擁有的 250 萬人口的首都哈瓦那 (夏灣拿)，有一千個以上農民市集，市民的糧食有一半是在市內就近社區種植生產；在郊區則高達 80% 至 100%，而轉變為社區有機農場的最大獲益，就是人民健康改善了，所食用的改變為高纖維、植物性的新鮮產品、脂肪攝取量低；步行、腳踏車也減少了糖尿病、心臟病和中風病例。

古巴在這段能源危機的對應措施，還有許多值得讚歎與學習的地方，國家遭遇經濟危機時，通常會縮減社會福利；但古巴不然。教育方面，古巴原本只有 3 所大學，學費全免，「特別階段」時期，大學增多至 50 所，散布在全國各市鎮，以降低交通能源，學費依舊全免。沒有石油，替代能源取自於大自然——太陽、風、水力和生物。

社區 2,000 所學校、醫院、社區活動中心及一些住宅，裝上了太陽能板，生物能源則來自製糖工廠的殘渣廢棄物，住宅設計遮陽、通風以降低室內溫度。

古巴平均每人使用能源僅為美國的八分之一；所用能源有 30% 為生物能源，並計畫逐漸增加自然能源的使用率。現今古巴生活水平還不及 1991 年之前，每年平均收入僅 3,500 美元。但古巴人平均壽命比美國高、嬰兒存活率比美國高、人民識字率比美國高，還有免費教育。

影片播放完畢。

**顏議員曉菁：**

以上就是古巴面臨能源危機時，由政府從上到下，帶領人民作有機農業的轉型，現在儼然成為舉國的綠能產業。

這次到古巴考察，包括高雄市的四位傑出農友：一位是微風廣場的理事長、一位是去年全國有機米栽種第一名的年輕得主、一位是種植無毒安全蔬果的農友、另一位是有機蔬果集貨場的理事長。

這些辛苦的農友告訴我，從事有機是一項高風險的行業，因為從一開始的耕作到收支平衡，非常漫長且機會很渺茫。他們說，若是頭腦清醒，想要賺錢的人，絕對不可能去從事「有機」。坦白說，我聽到這句話，我的心裡很難過。台灣目前有許多人，正從事有機農業，但是在這過程中，得到公部門的資源和協助真的是太少了！當公部門不管他們時，這些資金技術不足的有機小農，就只能自生自滅。所以他們要選擇此項行業，他們會卻步，這不是很可惜？

台灣或許不能像古巴一樣傾全國之力，澈底帶動有機農業轉型。但是在有機小農在起步的過程中，公部門應該能夠為他們做些什麼吧！我一直認為主政者的心態，決定了產業的發展。在今年，經建會推動了一項計畫，叫做「產業有家，家有產業」這項計畫，希望各縣市政府，都能提出所希望發展的產業。高雄市政府所提出的產業是：「低碳、乾淨能源、文創、觀光、海洋及遊憩」，就是沒有農業。

或許可以將有機農業納入低碳、乾淨產業規劃之中，但是畢竟是不一樣。在此要建請高雄市政府，若是有心的話，請將有機農業的發展當成高雄市的主力產業。為什麼？其實有機農業不只是重視食用上的健康，在栽植的過程中，它減少了環境的污染，同時亦減少了能源的使用，正符合我們訴求的節能減碳，救地球的趨勢，相互一致。希望政府在推動有機農業，視為推動綠色產業，非常重要的區塊。

高雄市是有機會去發展，成為有機城市。在縣市合併之前，原高雄縣本

來就是農業大縣。高雄市對有機農業的基礎，打的也很好，例如在美濃、杉林及橋頭等地，已有有機農業的示範專區。在縣市合併之後，高雄市政府對有機農業的推動也是不遺餘力。我們現在所看到的鳳山的婦幼館、新的客家文化園區，都有定期的推出由有機小農所聚集的微風廣場，這些都是政府推動有機農業的實證。

高雄市政府應在現有的規模基礎下，繼續向下扎根、深化有機產業的培植。我的具體建議是：第一、高雄市希望能成爲催生「有機農業自治條例」的第一個城市。爲什麼？現在有關有機農業的立法規範，只有在2007年，在立法院通過的「農產品生產及驗證管理法」。現在的現行法規，它只規範了有機農業的生產及驗證，其他的規範完全都沒有。可是對有機農業的生產，難道只牽涉生產及驗證嗎？當然不是啊！今天我若是一位農夫，想要轉型爲有機農業，首先，我要問政府，我的這塊土地，所施用的有機化學肥料，政府有沒有補助？第二、我這塊土地，要休耕爲有機農田，政府補助措施是什麼？第三、政府希望我在這塊土地上的所有有機環境的水土保持，要如何維護？第四、政府對有機農夫從生產、驗證、產銷到市場行銷有沒有一套完整的措施？這些辦法都沒有。這都是有機小農希望政府所給與我們的答案。

現在有許多人很想做，只是不知道要怎麼做？這陣子有很多人，開始想要從中央的國會去推動有機農業的立法，我認爲這很好。但是在中央的立法規範沒有完備時，我建議高雄市政府要帶頭做，爲什麼？現在高雄市從事有機農業的都是一些小農，他們最需要政府有一套明確的政策及明確的輔導措施。我認爲若要推動有機農業，絕對不可讓這些小農單打獨鬥，讓高雄市政府率先來做，優先制定「有機農業自治條例」。

第二個，我建議高雄市政府推動「有機村」。事實上這幾年，在各個地方政府，有機的概念是風起雲湧。有許多地方，在推動有機農業及有機村，都非常的成功。我舉例如下：第一、圖片中是花蓮富里的羅山有機村。第二、這是非常有名的，宜蘭礁溪的光武有機村。有機村的概念是什麼？並不只是去種植有機農物。它有三個層面的想法：第一、農產品要有機化；第二、生活要環保化；第三、環境要生態化。在有機村內，我們要鼓勵這些人民去做什麼？第一、種植有機農產品，而且在日常生活中，要養生環保的習慣。第二、要尊重整個環境的自然生態。這是一個生活觀念的大轉變，只是在於我們肯不肯做，其實已經有人在做了。我希望高雄市政府去找一個幾十個或幾百個人的村落以及幾十公頃或幾百公頃的田地，來推動有機村、有機農業的概念在高雄市有沒有辦法推行，或是我們乾脆

組團到各地、到各國去參訪，去看看人家到底是怎樣推行所謂的在地飲食、在地消費的這一種生活概念，從點、到線、到面、做不做得成？這就看我們有心跟沒心，不是嗎？

第三個，我會建議高雄市政府我們來推城市菜園。來，我們來看下一張圖片，其實考察古巴最吸引我的地方，就是他們的首都哈瓦納的那一千多個城市菜園，走在哈瓦納這個城市，你可以看不管是馬路兩邊或是他們居家的庭園、或平頂的屋頂、或陽台上，到處都種滿了綠油油的蔬菜，其實這一塊一塊的城市菜園，就是古巴城市推展生態農業的最佳寫照。其實我們從古巴的借鏡中學會了一個經驗，那就是城市中誰說一定要排擠農業？只要運用得當的話，城市人一樣可以享受農業生活。

事實上，現在全世界各地在推動城市菜園的不只古巴，就連英國的倫敦、德國的柏林、墨西哥的墨西哥城等，這一些城市都開始在推動城市菜園，他們的做法是什麼？他們就是由地方政府做起，他們制定了優惠政策、獎勵措施，鼓勵這些住在城市的人民去當城市農夫。而他們的做法就是將城市中所有廢棄不用的空地，整理出來出租給城市中的人民，讓他們去種植有機蔬菜。這一面我們政府的財政收入不無小補，一方面可以美化市容；一方面推展有機概念；一方面又能節能減碳，這不是一舉好幾得嗎？事實上這些照片都是我從網路上所找到的，這是目前我們高雄市所推廣的地方，其實台灣有越來越多的人，他們想要投身當成城市的農夫，他們的做法往往都是把自己的私有地拿出來，過去的一小塊一小塊私有地，可能就是拿來放垃圾或是堆積廢棄物，但是現在不一樣了，他們把空地整理出來去種植那一些乾淨無毒安全的有機蔬菜，讓自己去體驗農耕生活。

我認為地方政府或許我們也可以換個思維，我們真的來推推看，過去我們對閒置空間的概念，我們已經注意到了，我們可能是把它拿來當成綠地、或是給社區做一小塊一小塊的社區營造、做環境綠美化，現在是不是有可能像這些被侵占的廢棄不用土地，我們就整理出來出租來當城市菜園。總之，就是要讓我們的城市中也開始能夠體會城市生活，一方面可以讓這些空間再利用；一方面讓城市有了綠地；另外一方面不是剛好也可以響應節能減碳的真正作用嗎？節能減碳不能是口號，要從生活中的每個角落一步一步去做。

當然我還有很多具體建議，譬如新聞局，你可以試著在很多的新聞宣傳方面，鼓勵民衆使用有機蔬菜，去推廣有機的概念；譬如教育局，你可以去引導學校做有機教學的示範、或做有機教學的戶外觀摩；譬如農業局，是不是可以擴大我們的微風市場的聚集點？因為現在的有機產品取得實在

太少了，我們都在哪裡看到呢？都在那一種通路比較大、銷貨比較多的地方，像是大賣場或是超級市場才看得到。但是我們如果可以在各地去廣設的話，讓民衆從日常生活中就取得有機蔬菜，取得便利，這也是一種方法不是嗎？我覺得台灣目前的政治情勢，美牛問題或許是政治議題，但是不可否認的，人民食的健康安全，也是我們所關慮的重點。當我們對抗含有瘦肉精的美牛進口到台灣、當我們爲了台灣沒有足夠的能源，導致政府必須要油電雙漲，人民痛苦的時候，我覺得古巴很多的經驗都值得我們借鏡，重點就是在我們真的認清我們的責任了嗎？

接著，我要討論的就是交通局的大眾運輸——綠運輸的使用率，我先簡單講一下什麼叫做綠運輸？綠運輸有兩個部分，第一個就是意涵著我們平時所知道的公共運輸，譬如高鐵、捷運、公車等等，還有一部分就是非機動的運具，非機動運具指的就是自行車或是步行等等。我要討論的就是台灣這幾年一直在強調節能減碳，不可否認的中央政府在這一塊確實很努力做了很多節能減碳的措施，在投入交通建設的投資，我們看見交通部的確很用心。但是錢投入進去了代表你的成效真的看得見了嗎？不見得。來，我們來討論一下，我想舉個例，從 2009 年到 2012 年，中央政府對於綠色運輸的經費投入，跟耗能公路建設經費的比例到底有多少？我們可以看出一個趨勢，我們先從耗能公路建設來看，一般來講，過去在 2009 年之前，我們花在公路建設的經費非常高，從 2009 年的 814 億，交通部是逐年減少的，減少到 2010 年的 729 億、到 2011 年的 462 億、到 2012 年的 392 億；相反的，交通部在投入綠色運輸經費這一塊，真的是逐年增加，從 2009 年的 476 億、到 2010 年的 592 億、到 2011 年的 594 億，不管是經費或是比例都是越來越重，這一點我們相當肯定交通部對改善綠色交通的努力。可是我們要問的是錢花了這麼多，民衆使用的程度真的有跟著增加嗎？

我們來看交通部網頁的統計資料，因爲全國有太多縣市，我就拿五都來做比較，我想比較的就是從 98 年、99 年、100 年這三年當中，我們這五個城市有關於綠運輸的使用率，跟私人機動使用率的比例到底是多少？我再強調一次，綠運輸就是指公共運輸加上自行車及步行，所謂私人機動就是汽機車。好，我們先看全台灣的比例，剛剛我們看到的是交通部對於綠運輸投入經費越來越多，可是很弔詭的地方，我們先看台灣的平均，台灣在 98 年綠運輸的使用率 26.5%，到 100 年的使用率 25.9%，其實變化不大。

再來看台灣地區 98 年的私人機動汽機車的使用率 73.5%，到 100 年



74.1%變動也不大。看看高雄市在 98 年綠運輸的使用率是 17.7%、到 99 年是 17.1%、到 100 年 17.5%，坦白講比例不高，三年的變動都不大；至於汽機車使用率部分，98 年 82.3%、到 99 年 82.9%、到 100 年 82.5%，也一樣是那麼高的比例，這就很矛盾了。中央政府投入的經費逐年增加，然後在耗能交通建設的部分逐年減少，可是落實到地方政府很顯然的，我們的使用率及使用習慣並沒有改變。而且這個表還有很弔詭的地方，就是這五都之中，大家請仔細看，除了新北市之外，我們的綠運輸的使用率是逐年降低的，我們以高雄市來看，98 年我們的綠運輸使用率還有 17.7%，到了 100 年剩下 17.5%；然後我們的汽機車使用率 98 年是 82.3%，到了 100 年又微升了 82.5%。這個比例不是只有在高雄市，其他的縣市除了新北市之外，四都都皆然，非常非常好玩的現象。所以我待會兒想請教交通局長，為什麼會有這樣的現象？第一個，政府投入那麼多的經費，卻得到這樣的結果，我們有需要再推行下去嗎？接下來我們就來看高雄市的狀況。這個表可能比較不清楚，我唸給大家聽。高雄市的狀況大家都知道，最近高雄市這幾年來不斷地推動重大交通建設，成果也很斐然，民意滿意度也非常高，但是很弔詭的是，這不是高雄市的問題，這是全國普遍性的問題。我們在公共運輸的使用率方面出奇的低。台灣地區的平均，先講公共運輸，只有 14.3，那高雄公共運輸的使用率是 6.6，可是我們在全國排名第九名，表現也不太弱。所以我要問的是到底為什麼？高雄市接下來要投入經費去做六大轉運中心，還有環狀水岸輕軌。依照這樣的公共運輸使用率，交通局有什麼方式可以補救？再者，看一下私人機動使用率部分，其實高雄市非常驚人的數字是，汽機車使用率平均是 82.5，但我們的機車使用率是全國最高，61.9%，人民使用機車的習慣竟然是全國最高。換句話說，我們投入這麼多的公共運輸設備，但是似乎跟民衆的搭乘習慣還是有點落差，這部分該怎麼處理？接下來看下一張，交通部針對所有縣市人民的搭乘習慣做了一個統計，那就是我們到底都習慣坐哪一種交通工具？以高雄市來說，我們搭乘公共運輸的使用率竟然只有 6.1%，可是騎自行車的跟走路的還有百分之十點多，最多的不用講，我們的習慣都是騎機車跟自用小客車，高達 83%。高雄市未來如果想要當一個低碳城市，想要當一個綠交通城市，我要請問一下交通局，面對這樣的數據，有什麼樣的作為？以上就是我的質詢，首先我想請財政局局長，針對我們的財政問題做一下答覆。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

### 財政局李局長瑞倉：

感謝顏議員重視我們的財政問題。首先我可以從顏議員所提的 3 月 15 日自由時報所登的新聞來答覆，基本上這個新聞我不能說它不正確，但是第一個，它的資料是有點舊的。第二個，它沒有把整個事實的全貌披露出來，所以內容看起來是有點聳動。不過我這個看法是因為這樣，反而可以引起大家重視這個問題。不僅高雄的議會重視，市民也會重視，假使中央也同時重視這個問題，那也是一個好的結果。再者，我覺得要對高雄市的財政狀況做一個簡單的描述，高雄市的財政狀況，就長期的觀點來看是可以審慎樂觀，是可以穩健發展的。所以我也借這個機會，請議員可以放心並繼續支持市政建設需要編列的預算。我為什麼這麼說呢？其實最艱困的就是縣市合併這三、五年之內，假使這三、五年內我們能積極的對有關問題提出對策，而且得到中央協助，中央來重視高雄市的特別狀況，而且來協助我們的話，我相信三、五年後高雄市的財政狀況是可以穩健發展的。顏議員也提到，我們面積是最大的，幾乎是台北市的 11 倍，人口比台北市還多，僅次於新北市。這中間尤其是南北失衡的問題，城鄉差距的問題在高雄市是最嚴重的，更說明我們更需要許多建設經費。這建設經費必須兩方面來用，一個原高雄市的既有計畫不能停頓，必須要延續；第二、原高雄縣部分建設確實非常落後，有點百廢待舉地積極從事建設。這中間我們確實需要中央重視高雄市的特別狀況，並給我們應有的協助，不應該像過去重北輕南的方法來對待。也許下面我們可以簡單的來說明高雄市政府這三、五年內要努力的方向。我們最近已經在秘書長主持下，跟各局處完成一個，我暫時把它稱為開源節流的策略。這個方向都出來了，這幾天我跟同仁都忙著去訂怎麼針對這些方向去做。

### 顏議員曉菁：

具體吧！舉幾個例子。怎麼做？你的方案是什麼內容？

### 財政局李局長瑞倉：

這個方案非常多，我們原來綱要也有送到議會來。最主要我先講開源部分，我們希望運用土地開發的方式創造財源來挹注建設的需要，但是計畫非常多，我會後再把詳細資料送給顏議員。這其中一個比較具體而且可以馬上努力的就是，我們希望議會支持我們解除對土地限制五百平方公尺以上不能出售這個限制。這個限制假使能解除的話，我們可以馬上籌到粗估 60 到 80 億的財源，所以這一點無論如何要拜託議長跟議員給我們這個支持。

接下來就是提到財劃法、公債法、土地法，以及跨域財務規劃方案這

些，高雄市政府的基本態度是什麼想法呢？第一個在財劃法方面，我們希望行政院已經通過的版本趕快通過。因為目前各縣市立場不一樣，確實很難整合，但是這個通過已經拖延了好幾年，縣市合併以前就有版本通過了。根據通過的版本，它會挪比較多的財源來挹注地方的需要，其中高雄市粗估可以多 143 億，這個對我們每年編預算或是建設的需要是很重要的。等這個先通過，讓我們解決燃眉之急後，再來細論我們怎麼因應五都的情況來重新修正，這是我們對財劃法的看法。對公共債務法，我們也希望它維持行政院原版，讓院轄市能有舉債 250% 的空間。這中間因為高雄的特殊情況…。

**顏議員曉菁：**

去年送的是 200% 對不對？

**財政局李局長瑞倉：**

本來行政院送是 250%，但是在財審會把它降為 200%。

**顏議員曉菁：**

在財審會的時候變 200%。現在不續審了，他們要重送，那我們有在財政部這邊做什麼努力嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

我們在爭取，而且上星期我們有正式行文給財政部，希望維持 250%。這個不是說提高舉債空間，我們就可以把債借滿，不是這個意思。而是保持一個彈性空間，讓我們更能利用這個機會來爭取時間，讓我們的財政狀況走向穩健。至於土地法方面，我們也正在積極進行，初步已經獲得立法院相關單位的協助。

**顏議員曉菁：**

土地法哪個部分？

**財政局李局長瑞倉：**

土地法 25 條我們建議要刪除。

**顏議員曉菁：**

送行政院審議那個部分嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

我們是透過委員提案，提案現在已經送到內政委員會。

**顏議員曉菁：**

我是說你要刪除是哪個部分？就是我們要處分土地要經過內政部審議那個部分嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

對，我們的基本想法是，市政府處分財產當然每個案件都要送到議會來同意。但是沒有必要送到這個…。

**顏議員曉菁：**

一般來講這樣程序跑要跑多久？

**財政局李局長瑞倉：**

通常一個案子過來大概要一年左右。

**顏議員曉菁：**

所以沒有必要，是不是需要送到…。

**財政局李局長瑞倉：**

事實上是沒有必要。這不但沒有必要，而且這中間是違憲的。因為地方財產的處理本來就是地方政府的職權，中央不必過問。這個土地法是民國19年訂的，那時候是訓政時期的思想。

**顏議員曉菁：**

所以市府是有請立法委員提案修正了嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

是，有。至於跨域加值公共建設財務規劃方案，基本上我們不是全盤反對中央，而是中央讓高雄市政府措手不及。

**顏議員曉菁：**

是事先沒有通知、沒有討論？

**財政局李局長瑞倉：**

沒有，都沒有討論。

**顏議員曉菁：**

也沒有共識，就是這樣一個會議結論就出來了。

**財政局李局長瑞倉：**

沒有，不僅對高雄這樣，其他地方政府都是這種反應——措手不及。這就是沒有考慮地方實務的需要。我用個比喻，台灣話說生吃都不夠了，哪有辦法曬乾，現在財務已經困難了，怎麼可能再推動地方建設。以後三十年內增加的財源收入，統統要專案在三、五年內用到建設上，這是不可能的事情。但是這是一個好的構想，好的構想假如…。

**顏議員曉菁：**

經建會這個方案，有提出具體的比例嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

有。

**顏議員曉菁：**

是多少，超過 50？

**財政局李局長瑞倉：**

他有不同的比例。

**顏議員曉菁：**

計算方式。

**財政局李局長瑞倉：**

舉例來講，譬如鳳山鐵路地下化，我們原來只要負擔 28 億，照這個方案一推，我們變成要負擔 97 億，這個讓我們措手不及，就是沒有時間去籌劃這些事情。我們覺得還要跟中央再去協調這些…。

**顏議員曉菁：**

經建會現在的立場是什麼？他有很強勢嗎？如果要改，我們希望怎麼改？那其他各縣市的態度呢？

**財政局李局長瑞倉：**

其中最重要一點，現在經建會的方案，所謂 TIF、TOD，也就是投資在建設上，以後這個土地價值會增高，我們稅收…。

**顏議員曉菁：**

我了解它的預估效應，你就直接說他們的態度呢？

**財政局李局長瑞倉：**

就那一部分，他現在只有說地方增加的財源要納到建設，那中央增加的財源更多啊！現在大部分的稅收是在中央，假使這個建設可以提高財源，那中央和地方同樣受益，中央的財源也要納進來啊！

**顏議員曉菁：**

所以經建會現在的立場是會聽嗎？還是會強硬？

**財政局李局長瑞倉：**

原來他們很想迅速通過，不過聽到地方這些反映…。

**顏議員曉菁：**

針對這個，我們和其他四都有合作嗎？

**財政局李局長瑞倉：**

我們有交換意見，我就簡單做這樣的報告。謝謝顏議員。

**顏議員曉菁：**

好，謝謝財政局長。農業局副局長，局長不在吧！我們談一下，高雄市有沒有可能去制定有機農業自治條例？

**主席（許議長崑源）：**

請答覆。

**農業局柯副局長尚余：**

這個部分，因為局長從古巴回來之後，持續跟我們的同仁還有有機農戶這邊一直都在討論。這個部分我們希望要建一個比較合適於高雄市小規模有機農業的產銷體系。所以議員建議的自治條例，我們會專案去研議，還包括剛剛議員有談到的三生的概念。這個自治條例要把生產、生活、生態的部分都要考慮進去，就是這個自治條例不是只有做生產面，可能包括剛剛講的生活環境。這個部分，局長甚至帶著同仁下鄉去跟農村社區談，朝有機村這個方向去跟農民溝通，目前陸陸續續都有一些措施在做，包括一些活動。至於生產的部分，包括有機村這部分再跟社區溝通。另外一個生產者的部分，我想有機的推廣，應該從兩個構面去努力。一個是消費者，也就是消費市場；另外一個是生產者。消費市場的部分，包括消費者的教育，當然現在有一些法令在做，如果有自治條例的時候，可以更完善的去推動；另外一個生產者的部分，像 6 月份，我們就針對小小面積城市有機的專案計畫，我們就請生產者，鼓勵他們…。

**顏議員曉菁：**

我有看到就是類似座談會、研討會這樣的性質而已啊！我有看到你的新聞稿。

**農業局柯副局長尚余：**

這個部分是生產者的教育訓練，他是教育訓練一系列的，從有機的認識到怎麼生產，到可能遭遇到的問題，這個部分…。

**顏議員曉菁：**

所以具體回答我，有沒有可能去制定自治條例，你們現在有這樣的能力嗎？或是有這樣的共識了嗎？

**農業局柯副局長尚余：**

這個部分我會跟局長報告，我們專案去研議，看能不能去做這樣的自治條例。

**顏議員曉菁：**

那城市菜園有沒有可能？

**農業局柯副局長尚余：**

城市菜園就剛剛講的，這個部分就是推生產者，在 6 月份要辦一系列的講習，要從怎麼去做、怎麼去生產，最主要要讓他們知道，生產可能會面臨到什麼問題，因為高雄是一個高溫多濕的氣候，它的病蟲害會比較難以防治。所以這個部分在教育的時候，就要事先跟農民，或是他願意有一塊地去做有機生產的這些人，我們都要先教育，包括怎麼去做病蟲害的防

治。

**顏議員曉菁：**

謝謝農業局副局長。請教交通局王局長，針對我剛剛所提到的，中央投資經費那麼的多，可是近幾年來，民衆使用公共運輸的習慣，似乎沒有改變，關於這個趨勢，你有什麼看法？

**交通局王局長國材：**

謝謝顏議員很精闢的對綠色運輸這部分的分析。跟顏議員報告，在 99 年縣市合併前，在原來高雄市大眾運輸使用率是 12%，合併後，稀釋變成一半 6%。但是 99 年到 100 年，就是縣市合併第一年，剛剛你的數字是 6.6，就是成長 0.6。那以綠運輸來講，也是 17.1 到 17.5，也有增加。96 年是 3,400 萬，到 100 年是 9,000 萬。但是的確整個縣市合併概括承受，我覺得最大問題，是在公共運輸為什麼高雄市這麼低，第一個是整體路網不完整。像我們看到現在整個路網，大抵就是很短的捷運，大概 40 幾公里，然後就是公車。所以我覺得未來在整個，包括輕軌，甚至 BRT，還有最近發達的公共租賃自行車，這邊的投入。但是在投入之前，我們也有一個間接性的機會，就是轉運的觀念。譬如並沒有那麼多的 BRT、捷運的時候，我們用轉運的觀念先來做，來培養運量。目前這部分就是顏議員剛剛所提的六大轉運中心，這都在進行中，這也是我最急的一件事情。另外剛才談到縣市合併時，整個大高雄，高雄縣面積這麼大才 38 條公車路線，就是高雄客運在營運的路線。所以最近這一年多來，都是在補這些不足，我是覺得不管哪一個城市公共運輸使用率高的地方，幾乎它的路網都是很完整的。縣市合併以後，這一部分的缺失需彌補，我們也是非常積極在進行部分的工作。

**顏議員曉菁：**

局長你有做過區別嗎？以大高雄來講，我們交通路網的整體架構欠缺的狀況，你有去做過比較嗎？就是高雄市可能達到百分之多少，原高雄縣的鳳山、岡山、旗山大概是百分之多少？因為你必須要先了解整體的交通路網狀況，你才有辦法去做補救，不然你怎麼補，你手上有這樣的資料嗎？

**交通局王局長國材：**

我有，在縣市合併前，我們是每一年從 96 年開始，做使用率的調查，一直在進行。那我們看到整個城鄉，跟原來高雄縣使用公共運輸非常低，機車都一樣高，但是使用公共運輸更低。更的原因是因為它的路網不完整是最大的原因，38 條路線，看來是 38 條路線，可是 1 天只有幾班而已，所以這部分我們是在彌補，所以整個路網不完整的部分，配合我們現在的政

策，包括輕軌的推動，然後既有的捷運，甚至未來公車跟 BRT 的建設，這個部分一定要補，沒有補的話變成市民沒有一個很方便的公共運輸可以用。那第二個談到機車使用，在這幾年剛剛調查統統沒有降，這個部分也是南部城市特別要進行的。我們認為在高雄的地方，機車有它存在的必要，但是它並不均衡，當你有七成使用，就是一個城市七成使用是不均衡。所以我們初步是覺得可以降到五成，把 20% 移到所謂綠運輸裡面。

**顏議員曉菁：**

怎麼降？

**交通局王局長國材：**

現在目前第一個，特定區域的收費，也有談到報廢機車獎勵的措施，這部分包括議長也非常支持，這部分我們也內部在研擬。因為你看到所有的城市，私人運具幾乎都沒有降下來，原因就是私人運具都存在的時候，尤其它的方便性，用機車載，當這個量沒有減的時候，這個東西都不會動。還有在五都裡面，也是都差不多，都已經碰到瓶頸。我個人是覺得提供機車轉換的一個措施，讓他可以做運具的轉移很重要。但是不能直接把它，譬如說用削減的方式，因為是一個轉移，譬如說在使用上讓它轉移…。

**顏議員曉菁：**

局長這樣說好了，如果我們說投資交通建設，是前人種樹，你們現在在做種樹的工作的話，那按照你的評估，你剛剛所說的那一些輕軌也做起來了，轉運站也做起來了，其他的交通路網也補起來了，你預估要幾年？我們的使用率才會略變動一下。

**交通局王局長國材：**

我們整體上有一個分析，輕軌做完，轉運也做完，我們希望那時候的公共運輸使用率是到達 25%。

**顏議員曉菁：**

25%，幾年之後？

**交通局王局長國材：**

就是輕軌要做完，轉運中心整個完成在 25%，是我們的目標，以 25% 當目標。其中就是有一部分從機車轉移過來。

**顏議員曉菁：**

好，期待高雄市政府，以上質詢，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

局長，機車若沒有逐年減少，什麼軌都沒有效，真的要控制，要有治本的方法。

散會（中午 12 時 19 分）。