

(五十六) 本院黃委員昭順，針對交通部日前宣布「砸 428 億，高雄拚亞太樞紐港」，但細觀「砸 428 億」的實際內容卻多是老調重彈，籲請政府切勿再以口號敷衍高雄民眾。亞太樞紐港政策肇因於高雄港運量逐年下滑，就算高雄港貨櫃裝卸量重回千萬 TEU，也難以再進入全球排名前 10 名，所以政府便陸續提出高雄港拚「亞太樞紐港」的政策。但事實上細觀內容，「亞太樞紐港」其實就是大陸二線港口的轉運港，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、行政院日前正式定案「國際商港重大港埠建設」計畫，交通部規劃以 5 年時間投入 659.75 億元建設，推升經濟動能。據瞭解，其中高達六成五經費約 428 億用於高雄港建設，力拚高雄港成為亞太樞紐港。交通部也認為此指標政策能縮短南北差距。
- 二、政府提出「黃金十年」的施政方針，其中建設海空樞紐為主要目標之一。據行政院近日相關政策規劃，空運部分已確定開發桃園航空城，發展桃園國際機場成為東亞空運樞紐。至於海運部分目標，則是建設高雄港成為亞太樞紐港。
- 三、日前拍板定案的桃園航空城計畫，不但整體目標明確，總投資 4,630 億元，政府投資 3,366 億元，加上民間投資部分，合計投入 4,630 億元，用地面積 3,200 公頃，完成後，可創造 2.3 兆元經濟效益、840 億元稅收、26 萬個工作機會。中央與地方分工也極明確，中央負責蛋黃部分，地方負責蛋白部分，分工明確，未來可帶動周邊產業發展，結合機場的便捷交通運輸，可建構製造、研發、物流等的新都市發展區。
- 四、相較於桃園航空城，高雄亞太樞紐港的內容令人大失所望。高雄亞太樞紐港相關規劃總經費 428 億，但是其實際內容竟然多是老調重彈。其中南星土地開發計畫、洲際貨櫃中心二期工程、聯外高架道路計畫等都是早已核定的既定計畫。南星土地開發計畫去年第七屆第八會期本席質詢時便曾質詢時任行政院長的吳副總統，早已是既定開發計畫。洲際貨櫃中心二期工程亦同，上個會期交通部的報告便把此計畫列為既定施政計畫，今年 5/26 馬總統還親自出席本計畫的動土典禮。聯外高架道路計畫早就核定，去年（100 年）3 月 23 號便已完成招標並於去年 7 月動土。
- 五、「砸 428 億，高雄拚亞太樞紐港」是拿舊的計畫拼湊起來騙人的口號嗎？是要再次欺騙高雄民眾的感情嗎？本席強烈要求交通部應盡速將真正有利於高雄港市的重大計畫補上，「亞太樞紐港」不應是大陸二線港口的轉運港，政府一定要拿出氣魄，像打造桃園航空城一樣，提出強而有力的計劃與足夠的政府投資，端出讓高雄民眾有感的牛肉。

(五十七) 本院黃委員昭順，針對經建會日前制定「跨域增值公共建設

財務規劃方案」，相關規劃雖可減輕中央籌措重大建設財源壓力，但卻使地方政府負擔經費倍數成長，籲請政府重視。未來捷運等凡可賺錢的公共建設，依照「跨域增值公共建設財務規劃方案」，皆將被要求運用增額容積、增額稅收融資（TIF）、跨域異業整合等多元政策工具整體開發規劃，「額外效益」將被政府搶先回收成立基金，當作建設「成本」。但相關規劃雖看似合理，實則加劇南北差距與城鄉差異，未來開發效益低的南部與偏鄉將不易爭取重大建設，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、「跨域增值公共建設財務規劃方案」今年 4 月份由經建會宣布制定，日前正式由行政院核定。經建會指出，過去因公共建設多仰賴政府編列預算，面對地方政府公共建設需求日益增加，而中央政府能提供的需求預算無法滿足相關資金，因此決定以此方案來推動過去被忽略的周邊土地整體規劃開發，讓開發效益先行回收成建設成本，使發展時程不致因政府籌措建設資金而產生拖延，公共建設效益也不會被少數地主所獨享。
- 二、相關規劃看似合理，但因台灣南北與城鄉資源分配不均，同樣是重大建設的周邊土地，南北與城鄉的土地所能提供的「額外效益」差異極大。以捷運系統為例，過去十幾年來中央投注台北捷運逼近一兆元，一年一條捷運通車，台北捷運路網已經趨於完善，坐收土地增值的獲益，但高雄若要申請新的捷運路線，卻要「繳清」通車後的預期稅收與民間業者的預期獲利，有錢的縣市將更容易爭取公共建設，貧窮縣市的建設越來越少，南北差距只會加速擴大。
- 三、再舉即將在十二月決標、開工的高雄市環狀輕軌為例，高雄市政府規劃輕軌捷運站體週邊土地可以容積移轉，但因為依「跨域增值公共建設財務規劃方案」，高雄市政府依此修訂「審查容積移轉申請案件許可要點」，訂出「可移入容積之五成應以折繳代金方式移入容積」規定，要求業者以市價五成代金繳納，等於是業者花錢購入移入容積後，還要再以購基地的市價再繳百分之十五代金，成本倍增。建築業者表示，相關規定造成建商或開發商在接受容積移轉獎勵的成果之前，支付購買土地總額百分之十五以上的成本，讓建商或開發商負擔未來銷售住宅的成敗，完全忽視公平正義原則。
- 四、以此觀之，中央樂觀的以為將重大工程建設的「額外效益」搶先回收，當作建設「成本」，再由中央轉嫁地方政府籌措財源的方式，將導致民間業者無利可圖，因為未來預期的收益都被地方政府規劃到「自償經費」裡面。無利可圖的開發案如何讓業者買單承擔不必要的風險進行開發？無人開發又哪來的預期收益填補地方政府的「自償經費」？中央看似省下籌資成本，其實只是將風險與責任轉嫁到地方政府與民間業者，完全不負責任。以高雄

環狀輕軌為例，不但造成輕軌興建的財政困難，讓高雄市政府一毛錢也拿不到，最後使得中央政府、地方政府、以及高雄房地產界、投資開發商四者全輸。

- 五、爰此本席強烈要求此一「跨域加值公共建設財務規劃方案」須提交立法院，經立法院審核通過後方能實施。現階段已規劃實施者例如高雄市各大重要交通建設（鐵路地下化鳳山計畫、環狀輕軌、捷運路竹延伸線）也都應重新在立法院報告審議後重新規劃中央地方財務分配方式。

（五十八）本院黃委員昭順，針對高速公路計程收費預計明年初上路，明（102）年起國道 1、3（含 3 甲）、5 及東西向國道 2、4、6、8、10 均將從上匝道開始計程收費，籲請政府針對東西向國道的不同屬性再作評估，切勿貿然收費。日前國道 10 號已開始裝設「電子收費門型鋼架」，顯示政府仍考慮收費。國道 10 號為高雄甲仙鄉（小林村）、那瑪夏鄉、六龜鄉（新開部落）等莫那克風災（88 水災）受災區域的重要聯外道路，災區重建尚未完成，若國道 10 號收費，豈不是在災民身上再多扒一層皮？特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高速公路全線計程收費預計明年初上路，明（102）年起國道 1、3（含 3 甲）、5 及東西向國道 2、4、6、8、10 均將從上匝道開始計程收費。日前負責未來電子計程收費的廠商遠通電收已在國道 10 號開始裝設「電子收費門型鋼架」，顯示政府仍考慮收費。本席之前質詢時便要求交通部將每條東西向國道的不同屬性作評估，並建議具災區聯外功能的橫向國道例如國道 10 號不宜遽然收費，然均未獲具體回應。
- 二、交通部所提報告指出，國道全線均由「國道公路建設管理基金」所統籌辦理興建、營運、維護管理等費用，因此為了使國道基金能永續維持以應應新建國道及後續維持，國道收費制度須永續維持，此點極不合理。
- 三、東西向國道之屬性與南北向國道完全不同，不宜所有橫向國道均遽然收費。例如國道 10 號為莫那克風災受災區域的重要聯外道路，國道 6 號也是國姓鄉、埔里等災區的聯外道路，實不應規畫收費。
- 四、國道 10 號與國道 6 號長度都逾 30 公里，相較北部的橫向國道，距離較長，但車流量相對較低。車流量低但都是偏鄉民眾與災區災民所依賴，且經過區域很多是台灣蔬果重要產地。未來計程收費上路後，若有設計免費里程，對北部的東西向國道使用者衝擊較小，而國道 10 號、國道 6 號的使用者衝擊大多了。且蔬果產地的運輸成本提高，也間接影響其生計與全國所有消費者。