

安五環方案仍難逃部會各自為政之窠臼。因此，針對食安五環並未補強泛食品雲存在之跨部會介接項目不足、預警及追溯成效不彰之缺失，允宜檢討強化，俾增進食品安全衛生保障，以安民心。

（一四五）本院趙委員天麟，針對台灣綠能產業發展，高雄以國際級海空轉運中心、高日照時數、廣大工業轉型腹地，以及具備產業轉型決心的政府，都是高雄外在優勢條件，係台灣最適合做為發展氫能基地的地方；面對產業轉型發展契機，新政府對氫能源之高度重視，高雄以優秀的工業潛力優勢，正是轉型為綠能城市的絕佳機會，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、自 70 年代起，台灣進行一系列國家級基礎建設發展，十大建設中造船廠、煉油廠、煉鋼廠等都位於高雄，高雄撐起台灣工業發展逾半世紀，而位於高雄市的中鋼、石化等重工業大廠，副產品之一正是氫氣，這些氫氣過去往往被當成廢棄物，沒有有效利用的途徑。
- 二、近年來日本對於「乾淨能源」—氫能源的重視與應用，可以做為我國發展氫能的重要政策參考；日本在 20 多年前即投入氫能研究，積極發展多年之後，目前已進入日本氫能成果驗收期，各車廠競相推出氫能車、官方宣布 2020 奧運選手村成「氫氣城」，並在 2030 年實現排水不排碳的火力電廠，經產省更訂下 2040 年完成全國氫能供給系統的目標，日本的「氫實力」已不容小覷。
- 三、反觀台灣，根據工研院統計，台灣一年產生的工業副產品廢氫約 60 億立方米，換算起來是將近 20 噸的氫氣，如果可以有效回收再利用，這些廢氫氣都將可以垃圾變黃金，讓未來氫能產業有源源不絕的原料可供使用。但目前台灣仍缺少積極性氫能整體政策方向及架構，對於有心投入氫能應用研究發展的企業還是苦無政策方針可循。
- 四、而高雄以國內重要的工業石化重鎮，台灣第二直轄市的地位，陸上交通皆已發展成熟；高雄港做為台灣首要的海運樞紐與貨運進出口門戶，對於運氫船往來日本間能源運輸傳遞有極大助益；小港國際機場作為南向政策門戶，未來台灣不只是能源進口國，還可能是能源輸出國。國際級海空轉運中心、高日照時數、廣大工業轉型腹地，以及具備產業轉型決心的政府，都是高雄外在優勢條件，以既有工業規模來看，發展氫能基地，高雄絕對比北部地區更具有優勢。
- 五、為實踐 2025 非核家園，蔡英文總統已經定調「氫能」將是戰略選項，台灣氫能雖然已經起步，但是日本的氫能應用專利數是世界第一，如果可以和日本成為能源戰略夥伴，將高雄設為氫能發展基地，透過國家發展綠能產業的決心，點亮在地產業，對於台灣的綠能發展絕對是在巨人的肩膀上成長，台日的能源合作絕對有共同的利益。