

高市議會

Kaohsiung City Council online

online

R24

捷運車站 / (南岡山站)

熱門話題

高雄市公共建設

採BOT方式之探討

104年2月號

第44期

104 年 2 月號「高市議會 Online」目錄

議 長 序

顧全議事法理情 化解對立創新猷..... 2

副 議 長 序

祝福大家一喜氣「羊羊」迎新春..... 6

議 事 紀 實

高雄市議會第 2 屆第 1 次臨時會議長致詞稿..... 10

高雄市議會第 2 屆第 2 次臨時會議長閉幕致詞..... 11

熱 門 話 題

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討前言..... 14

淺談 BOT 理論與實務運作.....
..... 高雄市政府法制局科長 白瑞龍 15

旗津區公所及旗津醫院舊址委外開發沙灘度假旅館案.....
..... 高雄市政府觀光局局長 許傳盛 20

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討.....
..... 前議員 徐榮延 22

BOT 案的深度思考.....
..... 議員 黃柏霖 25

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討.....
..... 議員 李雅靜 27

英國民間與政府合作的作法.....
..... 國立屏東科技大學教授 林秋豐 29

探討 BOT 執行方式.....
..... 國立高雄應用科技大學教授 黃世疇 36

傳統發包、統包和民間參與方式之探討.....
..... 國立高雄應用科技大學教授 康耀鴻 43

高雄捷運採獎參條例辦理及經驗.....
..... 英國劍橋大學博士 林仁生 50

考察紀要

許慧玉議員聞聲救苦助民眾消弭水患..... 58
簡煥宗議員協調延緩內惟市場污水接管工程維護商家與民眾權益.. 59
陳攻娟議員會勘左營區道路及交通號誌..... 60
曾麗燕議員反映民眾風水忌諱遷移路燈..... 62
王耀裕議員探求民瘼為民服務跑第一..... 63
陳攻娟議員元旦連假仍忙著選民服務..... 64
李雅靜議員呼籲市民養成垃圾不落地的好習慣..... 66
翁瑞珠議員會勘改善岡山區 岡燕路與介壽東路口交通問題..... 67

人物側寫

劉馨正議員—勇於任事為旗美地區教育奔走..... 70
黃香菽議員—線上服務快又準 獲市民肯定..... 71
陳麗娜議員—洞察市府墊付款虛列之玄機..... 72
周鍾濛議員—籲市府重視左楠地區發展..... 73
張文瑞議員—鼓吹藍色公路發展海岸觀光..... 74
曾麗燕議員—要翻轉小港前鎮汙染的命運..... 75
黃柏霖議員—選擇承擔 全力監督降低財政赤字..... 76
蔡金晏議員—籲重視大樓日照權..... 78
陳攻娟議員—籲市府正視鋪柏油問題..... 79
陳粹鑾議員—談高雄石化政策..... 80
王耀裕議員—重整中油回饋金 爭取全民監督機制..... 82
方信淵議員—全天候服務不打烊..... 84

林宛蓉議員－新年頭 舊年尾 特此問候大家心開福至.....	85
楊見福議員－鳳山區人口數全市首位 建設也應第一.....	86
鍾盛有議員－推動在地安全食材建立民眾飲食信心.....	88
伊斯坦大·貝雅夫·正福議員－南橫公路桃源中期道路動工.....	90
王聖仁議員－民意至上 改革至善.....	92
林芳如議員－前瞻務實彰顯優秀問政內涵.....	94
唐惠美議員－為原住民開創尊嚴生計的難得菁英.....	96
翁瑞珠議員－辛勤爭取民利 努力解決民瘼.....	98
顏曉菁議員－政策評估高手 議事質詢能手.....	100
吳益政議員－希望利用閒置市場提供新住民就業.....	102
曾俊傑議員－後驛的建設逐見美麗成果.....	104
鄭新助議員－成功爭取陳水扁前總統保外就醫.....	106
李雅靜議員－呼籲政府積極籌辦大東文化園區商圈.....	108
蕭永達議員－挺扁一路走來倍嘗艱辛.....	109
沈英章議員－爭取速建中山大學仁武校區.....	111
林民傑議員－那瑪夏重建完成 盼推觀光產業.....	112
鄭光峰議員－用心看得見 大坪頂活動中心更驚艷.....	114
許慧玉議員－籲請加強防範禽流感疫情.....	116
黃石龍議員－許後勁新的未來.....	117
陳慧文議員－熱愛本土藝術大家一起去看歌仔戲.....	118



顧全議事法理情 化解對立創新猷

議員問政擁有「三對」原理，亦即：「對民意確實掌握」、「對政見確實傳達」、「對政策確實監督」；所以，力求自我表現，甚至展露「磅礴乾坤意氣狂」的奮進形象，只要基於創造全民福祉與興革公共政策的堅定立場，尤其著重依法、順理、合情，以純粹理性為出發點，昭示公允客觀的議事內涵，那麼一切過程必定和諧寬宏的凸顯民主體制的人權本懷與自由菁義。反之，若是落陷議事質詢最為忌諱的兩極化情緒對立，摒棄「說理批判」，觸目所見俱是出自傾軋居心、妄圖杯葛抵制的「選擇性違背」訴求，當真已成代議政體的一大悲劇。



其實，議員容有政黨殊異背景；但是，嚴格盱衡議事實質，卻是存在「主旨的統一」(unity of theme)特質，就是無分軒輊的務實標舉足以裨益建設、造福民利的「政策興革指標」與「生活素質指標」，譬如提出：克服預算赤字、經濟轉型方案、反制治安惡化、建立多元文創…等等良策，才可恢宏問政深度與廣度。

總體而言，力倡嚴守議事規則，正是舒緩議事對立、強化議事效率與提昇議事素質的重要關鍵。尤其值得欣慰的是，持平觀照當下全體議員同仁的認知與具體回應，應該已從大高雄面臨人文、政經必須積極徹底改造的現實環境中深入省思，從而體悟必備義正詞嚴的革新動機與使命；因此，諒必更能抱持「顧全法理情」的嶄新問政襟懷，加深恪遵議事規則的實踐舉措，盡心盡力藉由從容與平和的議事較量，殷盼成就義無反顧的問政契機。畢竟，只要謹守議事規則、依循良心問政，若從政治學理分析，具備「公正原則」；如就社會指標解讀，具有「規範功能」；無分朝野立場與政黨身份，價值定位同樣具足肯定性與純正性，完全符合一視同仁、等量齊觀的公平基準。促使議壇從對峙朝向對稱，絕對指日可待。

誠如古籍「莊子·天地篇」形容的和睦順暢境界：「天地雖大，其化均也；萬物雖多，其治一也。」樂見全體議員汲汲營營的勉力動靜相宜、努力互惠共榮，致力同創監督市政新猷。深信未來議會氣象自當磊落清

朗、前景更顯熠熠光華！



副 議 長 序

祝福大家一喜氣「羊羊」迎新春



一年春來，時序來到乙未羊年。羊年到，首先祝福大家一四季花開，三陽開泰，喜氣「羊羊」迎新春！

四年一次的大選，為高雄市拉開了全新的序幕！陳菊市長獲得全台六都最高票連任成功，高雄市議會也破天荒由民進黨囊括多數席次，高雄市已成為一致性政府。除了感謝市民朋友給民進黨「完全執政」的寶貴機會，更懷抱臨淵履薄心情、惕厲奮發，努力把市政興革做到最好，回報市民朋友每一張選票殷切付託。

哈佛大學教授勞倫斯·雷席格(Lawrence Lessig)說：「人民的聲音，是改革的種子！」他發起美國的政治改革。

柯文哲也在台北市長選舉期間，用網路海選，聆聽不同世代的人民聲音，以這股力量，推動「城市進化論」。

首爾市長朴元淳更說：「真正的市長，其實是每一位市民。」「聆聽」是他最重要的理念，將締造「有意思極了的城市」。

這是高雄市新時代的來臨，選舉的結果，代表市民朋友「渴望改變」的強大聲浪。這個聲音告訴我們，人民已經厭倦對抗與內耗，市政前進的腳步，不該受到不合理的壓抑與阻絆。人民的聲音，將化作改革的動力，化作城市的競爭力，催化出高雄向上提升的力量。

高雄，此刻正四處大興土木中，繼高雄世貿展覽中心、市立圖書總館漂亮落成之後，各項大型建設如-水岸輕軌捷運、高雄海洋文化及流行音樂中心、高雄港國際旅運中心、鐵路地下化、高雄煉油總廠土地轉型、大寮和發產業園區…等等，還有許許多多的都市改造大計畫，都在陸續推動中。

市民作主！我們將隨時聆聽市民朋友的聲音，恪盡市議會監督市政的天職，集結市民新動力，共創城市新價值，形塑港都新風貌，讓高雄蘊藏

的巨大能量，從亞洲新灣區的綻放，躍升到國際港灣大城市該有的現代化面貌與格局。

高雄就將翻轉，新年、全新的出發，讓我們大步前進吧！

議 事 紀 實

高雄市議會第2屆第1次臨時會議長致詞稿

本會議員同仁、最敬愛的高雄市民，以及各位記者小姐、先生，大家好！

今天是第2屆議會第1次臨時會的開議日，裕成非常感謝全體議員的踴躍出席。

第2屆議會有17位新進議員，其他都是連任的議員，希望新的會期大家能夠理性問政為高雄市民爭取更好的福利和建設。

高雄市議會第 2 屆第 2 次臨時會議長閉幕致詞

今天，裕成在議會的 Online 網路月刊，閱讀一位市民的留言，令人十分感動，並對議會有兩項啟示，在此，以這位市民對議會的期許，與全體議員同仁分享。

這位市民對我們的期許為「只有無私的議會才能成就繁榮的高雄」。這給予我們兩項啟示，包括對於議會的努力與表現，全體市民都在看，及市民期盼議會能捐棄政黨之私及個人之私，以無私的問政精神成就高雄的繁榮與進步。

今天除了是本屆議會第二次臨時會閉幕，也是第二屆議員就職滿 35 天，第二屆議會是全新組合的議會，有 17 位新血議員的加入，連議長也是新手議長，但我們在同職 35 天內，以 20 天審議通過 104 年度地方總預算案，達成被歷屆議會視為最艱鉅的重要任務，第二屆議會沒有辜負市民的期待。

面對市民的期待，「理性問政，嚴格監督」將是議會未來四年議事及問政的風格，在嚴守議事規則的精神下，不同政黨及立場的議員都有充分為民發聲的機會。

以本月 26 日至 28 日三天的議員發言統計為例，平均每天有 66 人次的議員為 104 年度地方總預算進行發言；再以各政黨議員發言統計，這三天平均每天，國民黨籍議員有 31 人次發言，民進黨籍議員也不遑多讓，有 30 人次發言，無黨籍議員也有多次的發言。

由此顯示及證明，本會充分重視每位議員的權利，各黨各派的議員均能充分發言，善盡議員的職責，本會絕非「一言堂」，議會一定堅持「理性問政，嚴格監督」，讓高雄市議會成為城市繁榮與進步的最重要力量。

針對 104 年度地方總預算的審查，議會並非一毛未刪；過去議會與市府達成逐年刪減預算的共識，市府已遵照議會決議，以每年刪減 10 億元的幅度，送議會審議，所以實質上的總預算已是刪減 10 億元，而非一毛未刪。

此外，我們也要期許市府團隊重視聽取民意的反映，為施政的依據，更要善用預算，每一分、每一毫都要用於推動市政建設及謀取市民最大福利，本會也將監督市府執行預算，為市民嚴格把關。

裕成期盼府會和諧，為市政建設與市民福祉，攜手努力，並讓議會成為高雄繁榮與進步的最重要力量；最後，宣佈第二次臨時會閉幕。

熱 門 話 題

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討前言

市政建設千頭萬緒，各項公共建設更是耗用鉅額資源，單靠政府經費，勢必難以順利推動。BOT 結合民間資金，運用民力，共同完成政府建設目標，造福社會大眾，是「促進民間參與公共建設法」立法之良法美意，期能達到政府、民間投資者及社會大眾三贏的結果。

高雄市自從 90 年 10 月高雄捷運 BOT 動工以來，近年有數項重大 BOT 案或已完工運轉，或尚在規劃，簡單列舉如下：

1. 高雄市捷運系統
2. 楠梓污水處理廠
3. 漢神巨蛋
4. 旗津青年旅館 BOT 規劃

BOT 的精神在於政府將公共建設交由民間投資。經由政府特許，民間企業得以在一定期間內對特定的公共建設籌資、興建與營運，至特許期屆滿，再將該項公共建設以有償或無償的方式移轉給政府，而完成民間參與公共建設的程序。基本上就是政府妥善運用公權力，結合民間資金，促進公共建設，全民共享成果的一種設計。

然而不可諱言，近年在高雄市已完成興建開始運轉的這幾項重大 BOT 案都有一些未盡人意的問題存在：高雄捷運因運量評估過於樂觀導致鉅額虧損、楠梓污水處理廠市府合約補貼過高造成不合理財政負擔，而漢神巨蛋業者權利金過低甚且市政府還要倒貼房地稅金。種種不合理現象實有探討釐清的必要，本著「前事不忘，後事之師」的態度，讓我們根據已經獲得的經驗，期待能有助於改進未來操作 BOT 案件的合理性。

市政府和市議會在民主政治的架構中，分別負責本市行政和立法的職責，扮演著執行和監督的角色。但是對 BOT 假如各自有著不同的認知和期待，難免會產生不必要的爭議。本期 online 嘗試將 BOT 作一次簡單的介紹，讓讀者從理論面到實務面有機會得到相關的資訊，從而在日後討論 BOT 相關案件時能有更加一致的基礎，使未來新的 BOT 案更為理想，達到政府、民間投資者及社會大眾三贏的結果。

淺談 BOT 理論與實務運作

高雄市政府法制局科長 白瑞龍

基礎建設之充實，可改善一國生活環境，有效提升公眾生活便利性和舒適性，並攸關國家競爭力，故為我國各級政府主要之施政方針。但隨著陸續推出全民健保、老人年金、農業補貼等政策，預算結構上社會福利支出及經常性財政支出大幅增加，逐漸影響國家財政穩健經營之基礎，原本以前一年度經常門剩餘之歲計剩餘，支應公共建設經費，已受排擠，社會福利持續增加，稅收卻無法與之俱增，各級政府財政持續出現赤字，且不斷擴大，而必須仰賴公債及賒借，來平衡政府收支，地方政府尤其需要仰賴中央政府之補助，否則難以推動政事。在政府財政收支逆轉之環境下，擴大政府支出，增加政府財政負擔之公共建設計畫，很難成為政府挹注預算之施政項目，從而政府投資於自辦公共建設之預算規模日益縮減。

然政府投資於自辦公共建設之預算規模日益縮減，實有害一國基礎建設之持續整備，不但無法事先主動建設適於產業發展、增進人民福祉之公共建設，甚至難以被動因應社會擴張所新增之公共建設實質需求。另在經濟成長方面，民間消費及投資實質成長率與政府消費及投資實質成長率，乃是內需產業之火車頭，尤其當政府消費及投資實質成長率日益萎縮時，更須促進民間消費及投資實質成長率，以平衡之。否則，恐因公共建設市場極度萎縮，衝擊影響國內相關產業之生存，而引發嚴重之失業、民生蕭條等問題，故行政院於 1993 年 8 月進行「國家建設六年計畫期中檢討報告」時，即逐漸形成推動民間參與公共建設之政策，並獲得朝野高度共識與支持，而在 1994 年 12 月制定公布「獎勵民間參與交通建設條例」，以交通建設作為民間參與之適用對象。其後為擴大辦理成效，行政院更於 1995 年 8 月提出「以 BOT 方式推動國內公共建設方案」，列管高速鐵路等 22 項 BOT 示範計畫。嗣於 1996 年 12 月召開之國家發展會議，更作有「調整政府角色與職能，規劃部分原有或將新建之交通、教育、社會福利、環保、國宅、軍需工業及水電等事項，開放或委託民間經營辦理」之決議，進一步要求政府擴大移轉民營之範圍與方式，「將行政法所稱之『公共營造物』，例如航空貨運站、醫院等納入移轉民營之範圍」以及「增列經營權移轉，如委託經營或租賃等公有民營之方式，俾更能有效引用民間企業精神，以提升公部門之經營效率」。為達擴大開放民營之目標，國家發展會議要求政府採取行動「落實『獎勵民間參與交通建設條例』並修法擴大其實施範圍，以建全民間參與公共建設之法制基礎」，從而於 2000 年 2 月

9日制定公布促進民間參與公共建設法。

BOT是促進民間參與公共建設法所定一種民間參與公共建設模式，係取 Build-Operate-Transfer 英文首字之縮寫而成，聯合國工業發展組織即以之闡述 BOT 為「興建 (Build)-營運 (Operate)-移轉 (Transfer) 或興建 (Build)-擁有 (Own)-移轉 (Transfer)」，惟此一定義太過簡略，難令一般大眾一望即知。學理上之定義，則可參酌學者 Robert K. T. Tiong：「一種將基礎建設計畫予以民營化執行，由政府將特許權賦予民間投資者組成特許公司 (concession company)，由其在特許期間內，負責該建設計畫之融資、興建、營運與設施之維護，直到最後將完整之營運設施，無償移轉給政府」以及學者 C. Walker & A. J. Smith：「由民間投資公共建設計畫之開發模式，這是由公部門委予私部門 (民間投資者) 某種特許權或契約權利，准其成立專案經理公司或開發公司以興建某項公共投資、公共建設或大型土地開發案，並給予一定之經營期限，期限屆滿後，再將該項投資資產，以無償或有條件之有償方式移轉給政府」。我國於 2000 年 2 月 9 日制定公布之促進民間參與公共建設法第 8 條第 1 項第 1 款：「由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府」即 BOT 民間參與方式之立法定義，其係由政府決定專案之可需求性及其範圍，並提供土地，民間機構則經由公開競標機制，取得投資興建營運該公共建設之特許權利，並組成特許公司，由特許公司進行公共建設之規劃設計及興建，在興建完成後，繼續營運該公共建設，營運所得即作為民間機構參與該公共建設之成本回收與報酬，俟回收專案投資成本之營運期屆滿後，再將該公共建設及資產有償或無償移轉予政府，並同時喪失經營權。

BOT 之運作，主要在引進民間資金及效率，挹注於公共建設，故為促進民間力量之引進，政府部門依法得提供充分的誘因，如對民間機構提供稅捐減免、貸款利息補貼、長期優惠貸款、協助取得土地等協助等俾與民間機構維持穩固之夥伴關係，此尚非不法之利益輸送，蓋 BOT 係以契約架構民間機構與政府部門共同推動公共建設之合作關係，本諸契約法律關係本係包含多數債權、債務之廣義債之關係，一方之給付只不過在取得他方之對待給付，故必須整體以觀，不可割裂而逕視此等誘因為不法之利益輸送，當然，倘此等誘因過於優渥以致失其均衡而喪失其對價性，仍屬有待改進之缺失，不過既屬民間投資，即應以一般業界之商業利益作為合理之報酬率，不容以其係政府建設，即強迫民間業者應考量公益而賠本參加，

倘未具有此等認知，也就難怪乎審計部門動輒以公部門的眼光來質疑 BOT 的運作。

尤有甚者，BOT 雖架構於投資契約的基礎上，然其實具有計畫行政之性質，蓋依促進民間參與公共建設法施行細則第 39 條第 1 項規定，主辦機關辦理民間參與政府規劃之公共建設前，應辦理可行性評估，就公共建設之目的、市場、技術、財務、法律、土地取得及環境影響等方面，審慎評估民間投資之可行性，並防免公共財隨意交由民間支配，致生「山也 BOT，海也 BOT」之譏，亦即其必須蒐集情報、整理資訊，根據實際的知識與經驗，應用科學的方法與技術，針對未來趨勢與需要，設定欲達成的目標以及足以指導用最佳方式來達成未來目標所做的一系列包括行動路線及步驟等決定之行動方案，並從其結果中學習新的決策與新的知識的一種合理之過程，此與行政程序法第 163 條規定：「本法所稱行政計畫，係指行政機關為將來一定期限內達成特定之目的或實現一定之構想，事前就達成該目的或實現該構想有關之方法、步驟或措施等所為之設計與規劃」相合，爰促進民間參與公共建設法施行細則第 39 條第 3 項規定可行性評估之結果為民間參與可行者，應依公共建設特性及民間參與方式，進行先期規劃，就擬由民間參與公共建設興建、營運之規劃及財務，進行分析；必要時，應審慎研擬政府對該建設之承諾與配合事項及容許民間投資附屬事業之範圍，並研擬政府應配合辦理之項目、完成程度及時程，撰擬先期計畫書。因此，可行性評估應係先期規劃之基礎，先期規劃乃是依據可行性評估之結果、公共建設特性及民間參與方式來研議規劃，也就是說任何一項公共建設的 BOT 都必須對各種未來相關的狀況與條件作預測、評估及規劃，而係一種分析與選擇的過程，故其僅能要求程序的周延以及評估分析合於現行的方法與技術，尚無法保證其百分之百的正確，而必然容許誤差的存在，故任何以事後諸葛的心態所做的批評，縱屬正確，也僅能視為藉由此一案例所學習獲得的新的決策與新的知識，仍不能據此直斥其非，倘不具有此一正確認知，以事後之案例檢視先前之案例，將會充斥著諸多不必要的非法揣測與疑慮，此皆係對 BOT 欠缺本質性理解，而謬引現時標準所為之錯誤評價。

經主辦機關評估得由民間參與政府規劃之公共建設，主辦機關應擬定招商文件，包括公告事項之詳細規範、投資計畫書主要內容及格式、申請案件之評定方式及評審時程、政府承諾及配合事項、允許協商時之協商項目及程序、議約及簽約期限、投資契約草案，將該建設之興建、營運規劃

內容及申請人之資格條件等相關事項，公告徵求民間參與；申請人則應於公告期限屆滿前，向主辦機關申購相關規劃資料，備妥資格文件、相關土地使用計畫、興建計畫、營運計畫、財務計畫、金融機構融資意願書及其他公告規定文件，向主辦機關提出申請，主辦機關應設甄審委員會，就申請案件之申請人提出資料，依公平、公正原則，於評審期限內，辦理綜合評審，擇優評定最優申請人，最後由主辦機關與最優申請人就投資契約之興建營運內容，相互磋商以確定契約內容，並於簽約後，依法興建、營運之，凡此皆屬 BOT 實務運作之概略流程。

綜上所述，BOT 異於依工程總價一次或分期支付工程款予工程施作廠商之傳統採購，乃在其係以該工程日後產出之標的物，包括該計畫之本業收入及其他相關之服務費、租金、附屬事業經營收入等款項，使該特許機構有能力償還該計畫之投資、營運與維修費用等所有債務，並獲取預期之投資效益，而在特許期限屆滿後，將該計畫之全部設施移轉給政府，故法律上設計，乃是將該基礎公共建設計畫中之興建、營運、維護及融資等賦予排他性，而加以權利化，並以特許之方式，藉由興建營運合約或投資契約之簽訂，而特許給國內外民間機構，使其取得營運收費之權利，民間機構與政府部門即在雙方議定之條件下，簽訂興建營運合約，基本上分成興建期、營運期、移轉期三個階段，民間機構與政府部門即依興建營運合約履行權利義務，直到完成所有階段所定事項完畢為止。

BOT 藉由民間機構依市場導向及本身投資能力負責主要資金之提供，政府則將公共建設之興建及興建後一定期間之經營特許權，授予民間機構，使民間機構成為特許權擁有者，負責該公共建設之融資、興建、營運、維修等事項，民間機構並藉此公共建設之經營獲取合理之企業利潤，而作為民間機構投資興建公共建設之應得報酬。特許期間內，特許權所有者係自負盈虧，待特許期限屆滿，再將所興建之公共建設資產所有權及經營權，以有償或無償之方式移轉給政府，不過，基於公共建設服務之公益性，特許期間內政府仍必須依法及依約監督民間機構興建及營運公共建設，故 BOT 係結合財務私部門化及功能私部門化，契合政府改造與企業型政府理念，符合政府有義務滿足民眾需求，提供適當水準之基礎建設服務設施，但又僅作為公共建設之規劃及推動者，而在公眾利益得以確保下，將公共建設交由民間機構興建營運之小而美政府角色功能，所以政府一方面是 BOT 公共建設之合夥人，應提供民間機構最大之支援，協助專案順利推動，以滿足人民相關之公共服務需求，另一方面又必須以人民立場進行 BOT 公

共建設之專案管制監督，以維持公共建設之品質水準，但又不應過於壓抑民間機構之自由與彈性，從而使 BOT 公共建設模式之採行，不但能減輕國家財政負擔，縮減政府任務執行規模，同時擴大公共服務之效能，這才是 BOT 所要追求政府、民間投資者及社會大眾三贏的目標。

旗津區公所及旗津醫院舊址委外開發沙灘渡假旅館案

高雄市政府觀光局局長 許傳盛

高雄市政府為落實旗津觀光大島整體開發計畫，積極推動島內各項工程及景觀改善計畫，包括「海堤及護岸設施」、「自行車道闢建」、「風車公園及踩風大道工程」及「廟前路海產街意象型塑」等計畫。現考量設置區位及現況發展，將原區公所及醫院遷移至中旗津區段，旗津新行政中心及新旗津醫院之結合令民眾使用上更為方便，除提供民眾行政與醫療功能外，亦串連周邊各項觀光景點，呈現旗津亮眼新風貌，提升整體觀光價值。另依據本府觀光局統計，旗津地區年遊客量逾 300 萬人次，其中外地旅客占七成以上，惟當地仍缺乏規模較為完善之觀光旅館，確實影響觀光遊憩發展之品質，故計畫利用搬遷後之旗津區公所及旗津醫院舊址，活化閒置土地並加以規劃利用，招商引資興建優質住宿遊憩服務設施，以吸引更多遊客到訪。

為區隔現今市場需求與活化其功能效益，市府定調本基地為發展觀光旅館及特色旅館，以創造就業機會、提昇本地居民之生活品質、帶動旗津地區整體觀光發展與經濟價值；爰此本府觀光局委託顧問公司辦理都市計畫變更程序，並於 103 年 10 月 28 日經內政部都市計畫審議委員會審議完竣，於 103 年 12 月公告發布實施都市計畫，計畫面積為 2.06 公頃，計畫範圍包括原機關用地、部分住宅區及公園用地等變更為特定觀光發展專用區。

本基地位於高雄市旗津區北側，鄰近旗津渡輪站及廟前路海產街，商業活動強度高，基地北側為住宅使用、西側為港口地標—旗後山、星空隧道、旗後砲台及旗後燈塔、南側為親水活動核心—旗津海岸公園及旗津海水浴場，周邊提供多處知名觀光遊憩景點，顯示本計畫區相當具有發展觀光住宿設施之潛力；本府觀光局委託顧問公司進行潛在投資廠商投資意願調查分析，調查結果顯示多建議本旅館開發案採設定地上權方式委外經營辦理，特許期限建議年期為 50 年，原區公所舊址部分，由於基地面積較小，建議發展海洋特色旅館，開發規模建議房間數約 100 至 250 房，單元坪數（不含公共設施）約 10 坪，開發總樓地板面積約 3,000 至 3,500 坪；原醫院舊址部分，基地較為狹長且鄰近海灘，建議發展家庭式渡假觀光旅館，開發規模建議引入套房及 Villa 房型單元坪數約 10 至 30 坪，開發總樓地板面積約 5,000 至 10,000 坪。

配合高雄市政府落實旗津觀光大島整體開發計畫之發展目標及定位，本計畫預期創造絕佳海岸景致之國際級度假休閒旅館設施，以旗津渡輪站及接駁車為主要出入門戶，強調旗津地區人文漫遊、漁港體驗及特色海產等休閒樂活遊憩概念。本計畫除規劃遊客服務、禮品中心、海景游泳池、健身房、三溫暖、沙灘步道、海景花園及 SPA 水療館等休閒設施規劃，結合海洋主題餐廳及主題式商店推廣在地美食、文創商品及農特產品。

為提供更多之公共開放空間供遊客及周邊居民共享，本計畫預計位於廟前路側提供景觀休憩廣場，並於都市計畫土地使用分區管制要點規定強化開放空間及兼顧環境品質，塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，故申請建築時，應配合退縮供公共開放空間使用；建築設計與高度部分則於都市設計基準中規定，本計畫區開發之建物採以西北側往東南側逐漸降低方式規劃設計，同時為維護旗後山景觀視覺之公眾權益與建築量體天際線管控，建築物量體高度限制，以通視旗後山景觀為原則，並能供眺望旗後山稜線且以旗津海水浴場對應視覺正交於計畫區基地側面之配置建築量體高度包絡線內為限高之基準，且須經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過。

本計畫變更後土地分屬國有土地及市有土地，為提升國有非公用不動產之運用效能、活絡經濟促進產業發展，並增加當地就業人口及稅收，經協調同意依據國有財產法第 47 條及國有財產法施行細則第 48 條、第 48 條之 1 及第 48 條之 3 等規定採與國產署合作開發方式辦理，並依土地法第 25 條規定，由土地所有權人採設定地上權方式辦理，權利金收益部分則依合資比例利益分攤。

本計畫規劃開發後，將對社會及經濟層面產生直接及間接影響，包括在地居民就業機會增加及所得增加等；權利金收益部分，地上權權利金約 6 億元（此數據為概算值，實際收益視後續招商文件公告為準），後續依國、市有土地持有比例分收；地租收益部分，計價以土地申報地價年息 5% 計之，計約 5 億元，亦依國、市有土地持有比例分收；其中政府稅收部分，包括營利事業所得稅約 5.5 億元、房屋稅約 1.6 億元及其他稅收等。本案規劃引入之觀光旅館、購物商場等產業活動將對旗津之面貌加以轉型，預期將帶動地區產業供應鏈之發展、增加周邊地區居民人口、充實都會離島觀光機能及提升土地增值效益，為高雄地區創造多樣化之觀光資產及在地特色景點，促進高雄都會轉型及觀光永續發展。

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討

前議員 徐榮延

過往，重大公共建設均為仰賴政府編列預算，然而，政府部門卻往往受限於法律規章與制度，缺乏彈性，致使行政效率低落、經營績效不彰；因此，近年來，為減輕各項公共建設興建時的財政負擔、擴大公共建設投資以提振景氣、改善政府日益惡化的財政，藉由民間投資興建公共建設，引進民間企業資金與經營理念以改善政府財政負擔與提昇公共服務品質，已成為國際趨勢。而我國於民國 89 年公布實施「促進民間參與公共建設法（促參法）」後，BOT 即成為民間廠商投資公共建設的主要方式。

所謂的 BOT，就是「民間興建營運後轉移模式」，或稱「興建－營運－移轉、建設－運營－移交及建設－經營－轉讓等」（英文：Build - operate - transfer，縮寫 BOT）。BOT 制度之應用可追溯至 1984 年土耳其政府規劃民營化政府時，提出該國基礎建設由民間投資，經由政府特許權的移轉，民間企業得以在一定特許期內對特定之公共工程籌資、興建與營運，待特許期間結束後，再將建設標的有償或無償方式移轉給政府而完成參與程序。因此，BOT 主要為一種將基礎公共建設計畫民營化的實行，由政府將特許權交給民間投資者，組成所謂的特許公司（Concession Company），由它在特許期間內，負責融資、興建、營運與設施維護，直到最後將完整的營運設施無償移轉給政府。而高速鐵路，就是國內第一個採用 BOT 的重大公共建設案。

而自高鐵以降，政府上上下下似乎都以 BOT 為解決公共建設的不二法門，只要政府預算不足，不論計畫的可行性如何、自償率高或低，都想用 BOT 的方式來創造政績，因而招致了「山也 BOT，海也 BOT…」的批評聲浪，而台灣高速鐵路、高速公路電子收費系統（ETC）、台北市松菸大巨蛋等 BOT 案，也都因政府違反 BOT 本意為特許營運公司擔保或是對特許營運公司疏於監督（無法監督？）等因素，引起了社會重大爭議者。而高雄捷運 BOT 案，也無法避免此一窘境。

就以高雄捷運 BOT 案出現的政府出資過高卻由民間主導、建設經費自償比率過低以及營運後出現的運量與預期差距過大所導致的財務困難等等爭議來探討，固然運量與預期差距過大主要肇因於高雄地區社區發展及經營環境不如預期（如行政院經建會「亞太營運中心」規劃之高雄多功能經貿園區計畫、高雄港埠整體開發計畫等特定區開發計畫發展均遠不如預

期)、開發附屬事業無重大進度無法藉商業活動擴增運量及增加營收、高雄民眾搭乘大眾運輸習慣之教育養成尚待加強等因素。但深究其根本原因，還是在於「政府受政治力或財政因素而決定以民間投資方式辦理」，產生先有讓民間廠商依「獎勵民間參與交通建設條例」或「促進民間參與交通建設條例」辦理參與之政策目標，後才辦理計畫之可行性評估及先期規劃作業等作業順序倒置現象，且因相關審計單位參與審查時有偏重自償率現象，往往引導可行性評估報告高估營運量與自償率的現象，即使如高雄捷運 BOT 案自償率不佳，也因政策考量仍以 BOT 模式辦理。又因為政府已經先入為主欲促成 BOT 計畫的完成，在高層（為了眼前政績考量）一意孤行、暗示關切或基層揣摩上意的情形下，使得原有制度上應有的 BOT 甄審會議、都市設計審議、交通衝擊評估、環境影響評估等層層把關，使審查流於形式。

誠然，國內目前已推動的幾個重大之民間參與建設案皆存在許多弊端及缺點，但我們也不必因噎廢食，全盤推翻公共建設民營化政策，針對未來高雄市的公共建設如果要考量採取 BOT 的方式時，應注意以以下個重點：

- 一、避免首長因選舉支票或地方抗爭干擾，使主辦機關得以嚴守具有效益性、自償性及符合公共利益的計畫才得以 BOT 方式推動，也就是重點應該是未來應釐清各類型公共政策的特徵，如高雄捷運般自償率低之政府重大公共建設，政府投資並交由民間興建之比例不宜過高，避免民間公司（部分）股東僅著眼於工程獲利。另可採取政府興建完方移交民間營運（OT）方式，以運量補貼方式讓民間公司發揮創意、彈性及執行效率（高雄捷運紅線包含設計期程，僅 6 年 5 月即通車營運，橘線亦於 6 年 11 月通車營運；而臺北捷運含設計則需長達 8.5 至 11 年，顯見在興建期程上採 BOT 模式確實可增進效率），減少政府財政負擔。
- 二、規劃內容應公開、廣納各界意見：對於計畫當地民眾、地主、環保人士及潛在投資者的意見，應於事前主動積極建立溝通管道，透過公聽會、說明會及招商會等方式，邀請利害關係者參加，取得共識，列入 BOT 案規劃內容，並將規劃報告內容公告上網，接受公評，以事前杜絕爭議。

BOT 固然不是萬靈丹，但也絕不是洪水猛獸，面對市府財政有限及公

私部門各有所長的現實，促參建設仍是高雄市政府未來推動公共建設的重要方向，至於如何趨利避害，就有賴於市府主管局處的仔細規劃及議會、民眾的認真監督。

BOT 案的深度思考

議員 黃柏霖

對於一個進步的城市而言，BOT 案是一個很重要的指標，因為 BOT 除了減輕政府的財務壓力之外，更可以展現一個城市的創意與民間的活力，其實質意義是相當的巨大。

所謂 BOT 即是 **Build - operate - transfer**，是一種公共建設的運用模式，為將政府所規劃的工程交由民間投資興建，並且在經營一段時間後，再轉移由政府經營。18 世紀中葉的土耳其邀請了國內外承包商共同參與規劃公共部門民營化政策，是最早採用興建、營運、移轉之模式的案例。

基本上，BOT 案的利益十分良好，但成功施行的案例事實上並不多，根據國際間粗略統計，國外有 50% 以上的 BOT 案，在期初的協商中破裂，或甚於建設期間中途破產倒閉；而另外 50% 的案例雖成功開始營運，但卻不一定能收回成本。就像台灣的高鐵與高捷，其面臨的困境正不斷浮現，這些都值得政府更審慎的思考 BOT 案的推動。

其實，BOT 案本身就是一種相當複雜的投資案，因此政府如果能夠提供相關的協助，成功的機率是相對的會提高，例如馬來西亞的南北高速公路，政府保證在特許經營期間的前 17 年內，若高速公路運量少於計畫時預估的一定比例，造成營運收入低於預先設定之底限，則政府將提供額外的優惠措施或由政府備用貸款中提供金額補貼；澳洲的雪梨過港隧道案例中，政府則是提供支援性貸款及最低營收保證；而香港西區過港隧道，政府則是成立一平穩基金，調節企業營收狀況。可見，當政府有心與業者共同努力時，確實可以提高 BOT 案的成功率。

日前，高雄市政府與皆豪集團持股 100% 子公司東暉企業舉辦「高雄市左營區灣市 2 市場用地及停 2 停車場用地 BOT 公共建設案」簽約典禮。本開發案廠商投資金額將超過 16 億元，市府除了可以節省公共建設經費支出，興建近 300 個停車位及現代化市集，另外廠商繳交開發權利金 5000 萬元、每年營運權利金依營業收入分級計收，更創造近千人就業機會，提昇民眾生活品質與促進本市觀光發展，形塑高鐵左營站區新生活圈，增加市有土地活化效益與擴大市府稅收。此外，興達港遊艇城 BOT 開發案及高雄國際會館 BOT 案等，初步來看，將可達成雙贏局面。

不過，從過往諸多的 BOT 案中，我們確實也觀察到許多的問題，包括：

- 一、政府談判能力不足，往往被業者牽著鼻子走。
- 二、徒然浪費公帑在補助業者的損失。
- 三、未達預期效益卻無可奈何。
- 四、政府過度美化 BOT 的理想，導致企業可以天花亂墜的大開支票。

而在這麼多年的經驗中，我們期待這樣的問題可以逐漸減少，讓 BOT 步上正軌。

個人對於 BOT 還是保持樂觀的期待，尤其在一個進步的城市中，公部門與私部門的合作是必要的，唯有兩者相輔相成，才能讓重大建設不斷的產生，而在創意與活力的結合之下，才能為整個城市創造出更大的利潤，為城市營造出更高的價值。

不過，我們也看到國內出現許多令人失望的 BOT 案，因此希望政府部門在推動 BOT 案時，可以不斷地提高自己的專業與溝通能力，除了防止投機業者的不當作為之外，更可以協助業者，真正達到雙贏的局面！

高雄市公共建設採 BOT 方式之探討

議員 李雅靜

民國 83 年制定之「獎勵民間參與交通建設條例」，以及民國 89 年制定「促進民間參與公共建設法」，使 BOT 方式推動公共建設蔚為風潮，並擴大其適用範圍，各類 BOT 案的發展迄今已 20 餘年。但近年來，由陸續完成提供公共服務的案例來看，不論是其公共服務的實質內容，或是甄審過程與監督管理程序上仍然有許多值得檢討之處。

首先是 BOT 案計畫作業可委託專業工程顧問公司協助辦理，風險管理可採用保險、聯合開發及縝密周延合約等降低風險。更重要的是推動、執行 BOT 計畫是公私部門與參與投資的業者通力合作，在漫長的合作期間遭遇許多風險是無可避免的，有賴所有參與者同心協力、同舟共濟，在公平合理的合約規範與條件下「共享利益、共攤風險」，且以「全贏」策略，才能順利達成任務。

此外，更得導入「誘因機制」，沒誘因，業者參與的意願不大，也不可能要求業者做賠本的生意，所以在行政部門、市議會及業者的通力合作下，做好研究與規劃的投入工作，才能讓本市的市民朋友在此 BOT 的開發案中有更多的就業機會，業者也有創收，政府部門也有良好的公共建設治理績效，首長及民意代表更可以兌現其為民服務的政見。

以高雄市現階段已完工，或已運轉中，或者尚在規劃的案子當中，再參考國道電子計程收費 BOT 案（ETC 案）之實施經驗、現況及相關問題，茲提出以下看法：

- 一、BOT 案之公共工程服務人員隸屬於 BOT 的民營業者，管理上較不直接聽命於行政部門人員之指揮，偶會出現不易直接管理之困難。此外，服務人員薪資也較低，人員素質控制不易。以 ETC 案中，衍生出國道收費員安置計畫之周延性與妥適性等問題，交通部光在處理國道收費員安置的問題上就出現國家形象受損的重大瑕疵，所以未來碰觸此類議題時不可不慎。
- 二、有時候 BOT 案之公共工程為配合敦親睦鄰增加地方就業人口政策下，往往會降低員工薪資與工作保障性，福利不高且工作量增加等情況下，常出現人員流動性高，若沒有經常加強在職教育，則會造成員工服務品質降低及出現不適任人員之問題。

三、BOT 案之公共工程的營運使公部門人事編制、成本減少了，但公部門員工為維持必要的品質，仍必須長期且極具耐心地輔導 BOT 業者使其步上正軌，業務量仍然繁重。而 BOT 業者為了爭取足夠利潤，也經常大量犧牲公眾的服務品質或者提高服務或商品售價等常被詬病的成本問題；因為 BOT 業者原以為繳交權利金後，政府應可放手依其自主方式經營，但實際上 BOT 案的業者仍得持續接受公部門之輔導與管理，因而造成不必要的內耗與隔閡。

總之，在公共服務的高標準品質要求，公部門必須辛苦的控制有如脫韁野馬的業者心態，以及經營者及其員工被綁手綁腳等內耗的問題點上，彼此都須有一段相當長的調整及適應期。因此，應該藉由行政部門與市議會積極共謀改進之道，方不致使眾多的公共利益與環境公益流失，才能共創所謂政府、民眾及業者三贏的局面。

英國民間與政府合作的作法

國立屏東科技大學教授 林秋豐

壹、前言

台灣的民間參與政府建設是從 1991 年年底政府制定「獎勵民間參與交通建設條例」開始，對象是交通建設，當時依此條例辦理的重大交通建設包含台灣南北高速鐵路和高雄捷運紅橘線，這二大建設已興建完成，目前是營運階段。政府根據推動民間參與的經驗，於 2000 年 2 月 9 日經總統公布施行「促進民間參與公共建設法」(促參法)，擴大民間參與公共建設範圍包括：以公益性為主之交通運輸、文教、社會勞工福利設施，以及商業性強之重大觀光遊憩、工商設施等 13 項 20 類公共建設，放寬土地、籌資等法令限制，提供融資優惠、租稅減免等諸多誘因，並合理規範政府與民間機構間投資契約之權利義務，明定主辦機關甄審與監督程序。

民間投資興建公共建設，不但可以引進民間經營理念，最重要的是可以減輕政府財政壓力，還可以擴大公共建設投資以提振社會經濟景氣。

依「獎勵民間參與交通建設條例」民間參與交通建設建設可以有 BOT (興建—營運—移轉)、OT (營運—移轉)、BOO (興建—擁有一營運)、BT (興建—移轉) 等方式；依「促進民間參與公共建設法」民間參與公共建設可以透過 BOT (興建—營運—移轉)、BTO (興建—移轉—營運)、ROT (擴、整建—營運—移轉)、BOO (興建—擁有一營運) 或 OT (營運—移轉) 等方式。

英國在 1980 年代推動民營化是民間參與公共建設的開端，隨後推動鼓勵民間投資方案 (Private Finance Initiative, PFI)，此作法為世界各國廣為使用，之後英國修正鼓勵民間投資方案，除維持鼓勵民間投資方案 (PFI) 的基本架構外，更進行改革，讓執行更有彈性更有效率，更能達到目的。

貳、鼓勵民間投資方案 (Private Finance Initiative, PFI)

英國在 1980 年代推行民營化，在當時是相當重要的作法，使英國的經濟不至於陷入泥沼，政府的運作更有效率並且為社會大眾提供更

好的服務，也得到民間更多的投資。這些均反應出政府的角色在改變，從提供社會大眾服務的角色轉變成有能力有作為的政府，並且本身也成為顧客。以往有些民間投資成功的基礎建設例子，包括海底隧道 (Channel Tunnel)，the Severn and Dartford 過河大橋。但這些還是政府融資管理。

英國在 1992 年底推動鼓勵民間投資方案 (Private Finance Initiative, PFI)，是公共服務和資金作法的改變。其主要目的是提高政府的行政效率、提升公共服務品質及刺激民間投資等，引進民間管理效率、經驗、資源。傳統上屬於政府部門獨有的事業，也希望最終能將公營事業民營化。

英國進行民營化的目的是希望從公共服務的使用者身上收取費用，來支付公共服務營運時的成本。這種作法就必須打破政府與民間的思維。如何結合民間與政府的力量，來作好公共服務是相當重要的，就交通建設而言，民間在設計、建造、管理及營運上有豐富的經驗。這種鼓勵民間投資方案使政府和民間都能獲益，對民間而言，可以得到更多的工作機會及利益，對社會大眾而言，可以以符合經濟效益方式得到先進的交通建設，也可以提早享受成果。

鼓勵民間投資方案 (PFI) 是一種政府與民間雙方獲利的合夥關係。政府從民間得到資金、資源，加上政府在法令與行政上的協助讓社會大眾得到利益，即使政府本身無法支付建設經費，也能提供更好的公共服務及基礎建設。就民間而言，即是增加商機並且有利可圖。

推行時政府召開投資說明會邀請民間參加，聽取民間的意見，瞭解這種作法窒礙難行之處，進而修改法令，以表政府推動的決心。

計畫都有風險，這可以由市場上有能力承擔風險的團體來管理，才能避開風險。政府是不可能將所有的風險轉移到民間，有些風險還是政府的責任，如規劃與民意機關溝通協調。

政府在工程的設計、建造及資金方面的經驗是很有限，辦理工程常常受制於法令規章，造成工程進度延宕、工程預算增加等，其原因是在於因為政府官員依法辦理的行事風格，機關的特別文化。就工程設計與建造而言，應把這些工作由有經驗的民間去執行設計，一般政府僅就成本回收及風險方面考量。

鼓勵民間投資方案(PFI)在 1992 年 11 月啟動，召開說明會聽取民間意見，修訂法令。

1993 年 3 月宣布海底隧道連線 (Channel Tunnel Rail Link) 和希斯路機場捷運 (Heathrow Express) 二項計畫由政府與民間一起參與執行。

有關政府與民間合作進行的計畫，不只是在交通建設，甚至全民健保也由民間提供整套服務，更包括監獄的規劃、設計、建造及未來的管理，以一整套 (package) 交由民間處理。

一、作法

在 1992 年 11 月英國政府明確表示放寬管制獨力融資計畫 (Financially free-standing project) 的規定，鼓勵民間與政府聯合承攬 (joint ventures)，政府將為民間找出更多投資機會，讓民間有更多機會為政府提供公共服務，亦可經由和政府簽訂租約方式執行。

執行鼓勵民間投資方案有二個重要的原則需要把握，即：

- (一) 民間必須真正的擔負風險。
- (二) 民間必須證明建設或服務的成本是真正物符所值 (value for money)。

民間投資參與政府計畫是讓政府吸取民間資源，而能使用世界上資金，即使政府財政上無法支付也能讓計畫進行。

民間投資參與的計畫主要有三種方式或計畫：

- (一) 獨力融資計畫 (Financially free-standing project)

這類型計畫需經政府同意，民間設計、建造、融資、營運並管理資產，投資建設完成後提供完整服務給使用者，使用者付費，利用這些回收支付當初的成本，如道路、橋梁建設完成後收費。政府可能做的事，如初期規劃、立法程序及路線決定等。政府評估計畫的標準是基於計畫是否真正符合物符所值的原則。民間進行之後，政府不可以插手或是承擔風險，如蘇格蘭 Skye Bridge。

(二) 民間與政府聯合承攬 (joint ventures)

1933 年 3 月財政部(Treasury)發表政府與民間合資進行計畫，這種計畫可由政府提出邀請民間聯合承攬或民間自行提出計畫和政府聯合承攬。這種計畫由民間完全掌控。政府目的是要確保大眾的社會利益。

這種作法需考量下列事項：

政府的參與可有下列型式：特許貸款、資產總值(equity)、現有資產轉移 (transfer of existing assets) 輔助或相關工程或這些的組合。但進行這種計畫時，必須民間主導，政府可提供初期規劃或直接提撥資金補助。

(三) 民間提供服務 (services sold to the public sector)

這種作法目前是應用在英國的全民健保制度 (NHS)、教育和監獄上，即由民間提供照顧老年人的服務及醫院設備均由民間辦理，民間投資設計、建造、融資、營運並管理資產，如政府機關、法院等公共建物，政府每年付費，民間還是負責維修。這種作法會規定服務指標 (一定的服務水準)，如果不能達成將會降低每年的付費。

二、本質

鼓勵民間投資方案(PFI)是有很多形式，但在英國一般的作法是要求民間設計、建造、融資、營運資產，通常時間常達 25-35 年，設備則是 7-15 年民間融資建設政府付費

三、設計、建造、融資、營運

民間設計、建造、融資、營運營運一段時間後，轉移政府，這和下列二種方式不同：

- (一) 設計、建造、融資(DBF)：這種作法沒有營運。
- (二) 設計、建造、營運(DBO)：這種作法的資金來自政府。

四、設施的管理

設施的管理有硬性和軟性二種，硬性服務是指維修，設備的可用度和設施有直接關係，直接影響付款的機制。軟性服務是指

支援性的服務，如清潔、服務台接待或餐飲，這些和設施沒有直接關係。這些服務可增加或減少，但不會影響基本目的。

設計、建造、融資 (DBF) 的方式，雖然合約沒有包含營運，民間還是會營運和維修。

五、風險移轉

就興建和營運，公共建物包含很多風險，如建造成本超出預算、維修成本超出預期及建物使用的法令變更等，依鼓勵民間投資方案 (PFI) 這些風險都必須明確列出，並且量化，然後分配給有能力經驗承受風險的團體承擔。

六、物符所值

這是政府強烈的要求，表示估計合約的成本必須是合約整個期間，應該比傳統採購的成本低。

七、資產在整個生命週期的績效

計畫是以期初設計，建造，長期維修管理和營運，加上合約期間服務品質的提升做為基礎來計算計畫成本。

八、民間融資

當政府借貸來投資，所借的金錢是政府的借支，列在政府的財務支出上；如果民間借貸相同的金額成融資投資，不會出現在政府的財務上，雖然政府簽訂長期的合約，從政府的收入來支付民間，在帳面上政府已將風險轉移至民間。

參、鼓勵民間投資方案 (PFI) 第二代 (PF2)

在 2012 年 12 月英國修正 PFI，推動 PF2。英國 PFI 的作法廣為世界各國採用，預期將吸引世界市場的參與，現說明新的作法：

PFI 在英國執行的結果也是相當滿意，顯示這種作法是多元化的模式，如新學校、醫院、法院和政府機關的建物；交通建設如道路、橋梁、捷運等，執行一段時間後，政府預算採購的案件比以往減少，採購案預算超支的現象降低，雖然如此，還是有改善的空間。PFI 改為 PF2 這是新的政府民間夥伴關係，PFI 基本架構還是存在，PF2 是一種採購模式，民間還是要負以下責任：

- 一、整合設計建造和維修，達到整個生命週期的要求。
- 二、在政府的付款機制下，建立最好的服務，滿足政府的要求。
- 三、從民間得到最大的融資，盡全力降低風險。
- 四、這在 PFI 長期運作下大家都認為很合理。

PF2 的作法是提出所預期的問題加以解決，根據過去的經驗，有下列的事項需改進：

- PFI 過程緩慢且耗成本，這增加社會大眾的成本，也降低物符所值的要求。
- 不當風險轉移到民間，也導致政府風險增加。
- 投資者預見參與計畫可得意外之財，物符所值較難成就。

根據這些缺點，PF2 作了下列的變革：

(一) 政府融資比率降低：

經由股權資金的競爭，吸引更多的投資者，如果未獲選也可能成為投資者。

(二) 政府與民間的作業更透明：

因為參與計畫民間可經由其它方式獲得意外之財，政府要求民間公布特定股權的獲利資訊，政府要將這些資訊提供給其它政府部門參考。

(三) 提升過程效率：

要求從招標到遴選出得標者不可超過 18 個月，政府提出一整套招標文件，包含合約指引、協議標準、管理的規範等。

(四) 公共服務彈性化：

降低提供服務的項目，如清潔、餐飲等，這些將從合約中排除，在合約中提供增加提供服務範圍的彈性。

(五) 風險配置：

基於物符所值的要求，有一些風險將由政府承擔，例如法令變更所產生成本增加的風險。

(六) 未來債務融資：

政府資產參與民間投資計畫，這是好的風險配置，降低營運風

險。

(七) 物符所值：

政府投資必須計畫和目標相符，更透明，過程要快速，價格便宜，提升採購效率，提供服務更有彈性，這些將大幅提升物符所值。

肆、結語

英國從 1980 年代推動民營化，接著在 1992 年底推動鼓勵民間投資方案 (Private Finance Initiative, PFI)，此作法為世界各國廣為使用，經過一段時間之後經由執行的經驗修正 PFI，2012 年推出了鼓勵民間投資方案第二代 (PF2)，除維持鼓勵民間投資方案 (PFI) 的基本架構外，進行內容細節的改革，讓執行更富有彈性、效率，更能達到目的，社會大眾能更早享受這種作法所帶來的成果。

探討 BOT 執行方式

國立高雄應用科技大學教授 黃世疇

壹、BOT 的目的

所謂 BOT 是指由民間籌措資金進行建設(B)，在政府特許年限內由特許公司經營營運(O)作為其投資成本回收及獲取合理的利潤，特許年限期滿後再將所建設的資產移轉(T)給政府。以 BOT 方式執行計畫可以達到二個主要目的：

- 一、降低政府財政負擔。
- 二、發揮民間經營效率。

這種政府與民間的合作方式，可以減少政府預算的支出，突破政府現行相關法令規章的限制，運用民間充沛的資金與民間經營效率的長處。這是政府嘗試創新觀念與新作法，推動建設的政策走向。

BOT 就是政府把權力以特許的方式給民間，參加計畫的不只是政府和民間還包括融資者，民間取得政府的特許合約向融資者獲得融資執行計畫。

BOT 的方式推動計畫，政府把彈性留給民間，民間可以發揮創意，BOT 和政府辦理的傳統招標方式不同，一般政府發包是政府編列預算辦理發包，是最低價的廠商得標，計畫成本是政府支付；BOT 是民間帶來融資，是民間對計畫的長期投資，一般傳統的標案廠商提出服務建議書和政府簽訂合約；BOT 的投資案，民間必須提出財務計畫和政府簽訂特許合約是不同的。一般政府辦理的計畫是政府承受風險；但 BOT 方式整個計畫的風險是由政府、民間和融資者來承擔。BOT 的方式推動建設計畫可以刺激內需，解決政府財政上的困難，進而帶動經濟持續成長。

國內重大的 BOT 案屬南北高速鐵路建設案和高雄都會區大眾捷運路網紅橘線建設案。

貳、BOT 法源

民國八十年十二月制定「獎勵民間參與交通建設條例」草案，經立法院審議通過，於八十二年十二月公布實施。

事實上在獎勵民間參與交通建設條例並無所謂的 BOT 模式(條例為中文)，而是在該條例第六條、第八條的條文含意類似或相同於英文 BOT、OT、BOO、BT 之含意。

獎勵民間參與交通建設條例第六條及第八條明訂適用之對象如下：

- 一、由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。這條文很類似 BOT 的精神。
- 二、由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部者。這條文很類似 OT 的建設模式。
- 三、由民間機構自行規劃之交通建設，經政府依法審核，准其投資興建營運者。這條文很類似 BOO 的建設模式。
- 四、主管機關得由廠商提供資金興建，並於完工後分期償付建設經費。這條文很類似所謂 BT 的建設模式。

國內重大的 BOT 案南北高速鐵路建設案和高雄都會區大眾捷運路網紅橋線建設案，即依“獎勵民間參與交通建設條例”辦理。

近年來，行政院將民間參與公共建設列為重要施政方向，凡具民間參與空間者，政府即不再編列預算，優先以民間參與方式辦理。

總統於八十九年二月九日公布施行“促進民間參與公共建設法”(促參法)，民間投資參與不僅限於交通建設，擴大民間參與公共建設範圍包括：以公益性為主之交通運輸、文教、社會勞工福利設施，及商業性強之重大觀光遊憩、工商設施等 13 項 20 類公共建設，放寬土地、籌資等法令限制，提供融資優惠、租稅減免等諸多誘因，並合理規範政府與民間機構間投資契約之權利義務，明定主辦機關甄審與監督程序，促參法的立法與推動。

一、立法原則

“促進民間參與公共建設法”秉持積極創新之精神，從為民興利的角度建立政府、民間之夥伴關係，共同參與開發國家資源。

二、促進民間參與公共建設法適用範圍

(一) 交通建設

- (二) 共同管道
- (三) 環境污染防治設施
- (四) 污水下水道
- (五) 自來水設施
- (六) 水利設施
- (七) 衛生醫療設施
- (八) 社會福利設施
- (九) 勞工福利設施
- (十) 文教設施
- (十一) 觀光遊憩重大設施
- (十二) 電業設施
- (十三) 公用氣體燃料設施
- (十四) 運動設施
- (十五) 公園綠地設施
- (十六) 重大工業設施
- (十七) 重大商業設施
- (十八) 重大科技設施
- (十九) 市鎮開發
- (二十) 農業設施

三、民間參與方式

「促進民間參與公共建設法」第八條明訂民間參與公共建設之方式如下：

- (一) 由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。(Build-Operate-Transfer，簡稱 BOT)
- (二) 由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。(Build-Transfer-Operate，簡稱無償 BT0)
- (三) 由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。(Build-Transfer-Operate，簡稱有償 BT0)

- (四)由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。(Rehabilitate-Operate-Transfer，簡稱 ROT)
- (五)由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。(Operate-Transfer，簡稱 OT)
- (六)為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。(Build-Own-Operate，簡稱 BOO)
- (七)其他經主管機關核定之方式。

獎勵民間參與交通建設條例包含 BOT、OT、BOO、BT 之含意；促進民間參與公共建設法將 BT 擴大為 BTO 並增加了 ROT。

參、政府與民間的觀點不同

除了認識 BOT 的目的外，更應瞭解政府與民間對 BOT 的觀點是不同的。

就政府而言，當評估一項建設時，所考慮的是整體經濟可行性，以公共利益為第一優先考慮。所謂經濟可行性，指的是建設完成之後對國家社會所帶來的經濟效益。就交通建設而言，包括了有形和無形的經濟效益，如營運收入，旅行時間與成本的節省，環保方面的社會成本支出的降低，人們生活品質的提升，地方的繁榮等。

就民間而言，當評估一項建設時，是以投資者從財務的觀點來評估建設的可行性，考量的是成本與獲利，包括財源的籌措，未來現金的流入支出，投資報酬率，還本年期。

就融資者而言，考慮的是償債比率，確保獲利。

由此可見以 BOT 方式執行公共建設時，參與的三方因其角色的不同，所持的觀點亦不同，政府是以公共利益為第一優先考慮，民間與融資者則是以獲利為主。

肆、執行階段

整個 BOT 方式進行公共建設可分四個階段進行：規劃、興建、營運、移轉。

現將這四個階段政府與 BOT 公司進行的工作說明如下：

一、規劃階段

其中規劃階段主要工作依據「機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項」辦理促進民間參與公共建設(以下簡稱促參)案件,過程包括可行性評估及先期規劃前置作業、公告招商、申請人提出申請、甄審評選、議約簽約等階段。

因為促參案件比一般傳統採購案件複雜牽涉領域甚廣,依作業注意事項,主辦機關可以視個案特性,聘請財務、工程、營運或法律等專業顧問,協助辦理相關作業。現將這過程說明如下:

(一) 可行性評估及先期規劃

主辦機關辦理促參案件前,應辦理可行性評估及先期規劃。

1. 可行性評估

可行性評估應依公共建設特性及民間參與方式,以民間參與之角度,審慎評估民間投資之可行性。

2. 先期規劃

先期規劃應依據可行性評估成果、公共建設特性、民間參與方式,審慎撰擬先期計畫書。

(二) 投資說明會

主辦機關辦理公告徵求民間參與前,得辦理公開說明、徵詢民眾民間投資人等提供相關意見。

(三) 公告招商

主辦機關應依先期規劃結果,參酌民眾與民間投資人建議事項,據以辦理徵求民間參與公告。

(四) 申請人提出申請

主辦機關應於公告所定期限屆滿前,接受申請人之申請。審核申請案件時,應確實依民間參與公共建設甄審委員會組織及評審辦法(以下簡稱評審辦法)辦理。

BOT公司必須耗費人力、物力提出申請案件,政府亦須耗費人力審查文件造成政府與民間的負擔。

(五) 甄審評選

評審作業分資格審查及綜合評審二階段。

1. 資格審查時,由主辦機關進行審查,選出合格申請人。

2. 綜合評審時，由甄審會從合格申請人中選出最優申請人，綜合評審必要時，得進行協商。

(六) 議約簽約

主辦機關基於公共利益及公平原則，應視個案性質訂定合理之議約及簽約期限。其議約及簽約作業，除有特殊情形者外，不得逾下列期限：

1. 議約期限：自評定最優申請人之日起至完成議約止之期間，不得超過等標期之二倍，且以六個月為限。
2. 簽約期限：自議約完成至簽訂契約期間，以一個月為原則，並得展延一個月。

政府在整個 BOT 計畫中最重要的是確保 BOT 公司有能力的完成建造並能順利營運。

BOT 公司必須興建營運公共建設工程，至少需具備下列能力，融資、財務規劃、法律、技術、溝通協調（未來與組成分子之間之溝通協調）等。

在規劃階段無論是政府或 BOT 公司（或稱籌備處一般是幾家公司的聯盟）都必須投入相當的資源，BOT 公司的成員包括承包商、銀行、律師、財務公司等，因為計畫龐大且時間長，必須能籌集資金，掌握整個 BOT 財務計畫，解決法律問題，溝通協調整合各成員之間的問題。

二、興建階段

BOT 公司全權負責設計、施工之品質，並且執行工程管理與監督。BOT 公司應瞭解其責任及工作範圍，並接受政府之監督管理，這種作法其目的是保障政府投資及社會大眾之權益。

政府監督 BOT 建設進行的過程是非常重要的，但不宜干涉太多。政府為確保其所興建之工程符合功能、品質及安全之要求，並在成本預算內如期完工，聘請顧問協助監督 BOT 公司對整個計畫的執行。

這些工作的主要目的是監督工程品質和財務狀況，避免興建期間工程品質有重大缺失，施工進度嚴重落後，財務危機。

三、營運階段

營運期時，BOT 公司營運公共建設例如交通建設路網之旅客運送

業務，路線、場、站及其相關附屬設施、附屬事業之經營管理，並對相關土建設施、機電系統及營運設備進行適當之維修、保養、更新及增置。這段期間 BOT 公司應發揮其有效率的經營並獲取利潤。

政府督導其營運、維修工作，確認 BOT 公司之正常營運，以便未來移轉時能順利接收並繼續營運。政府依法可聘請財務顧問監督其財務狀況。主要的目的是 BOT 公司在營運期間沒有發生重大情事，最重要的是財務正常。

四、移轉階段

特許期間屆滿或提前終止時，BOT 公司應將所有全部營運資產移轉給政府，BOT 公司自行取得的資產或取得使用權則不在此限。

伍、了解 BOT 概念

一、巧能規範

以 BOT 執行的公共建設，相關的技術文件部份並非詳細技術規範，而係採功能規範，政府只須完成設計的 10%~30%，或更低，主要目的是讓民間有彈性與空間發揮創意，備標的時間相對減少。

二、政府有辦理的項目

外界一直認為以 BOT 執行公共建設自償率 100%時，政府不須花一毛錢便可得到公共建設，這種觀念需要修正。事實上，公共建設土地取得的成本還是由政府的預算支出，政府辦理的事項經費包含購地、地上物拆遷補償、規劃設計與工程監督以及其他相關配合工程。所以並不是以 BOT 方式執行公共建設時，政府就不須支出任何成本。

三、政府規劃需要完整

政府決定進行 BOT 計畫時，要提供 BOT 計畫基本架構與目標，擬定明確 BOT 計畫政策及方針，進行可行性評估，以民間參與之角度，審慎評估民間投資之可行性，進行先期規劃審慎撰擬先期計畫書。最重要是提供誘因吸引投資者並評估民間參與的意願，這些包括開發，政府提供資源，民間可以進行開發。

政府規劃越完整時，民間所需花費規劃的成本降低，不但如此政府對計畫更具信心。

傳統發包、統包和民間參與方式之探討

國立高雄應用科技大學教授 康耀鴻

前言

台灣正面臨激烈的全球化競爭、氣候變遷、節能減碳等重大的世界性議題，以及內部區域、城鄉發展差異性與環境惡化等問題，使得興建符合長期發展需求之基礎建設為當務之急。台灣必須以前瞻、創新的思維，集中公共建設資源，掌握契機加速發展，以提升國家在國際上地位。國家正優先推動「愛台12建設」，目的為厚實國家基礎建設，強化國家競爭力，使得台灣經濟加速成長並能超越競爭者。

壅塞的都市交通與都市間交通，將會影響社會與經濟的發展，因此政府將交通建設列為政府的施政重點工作。

軌道系統的特性是建設成本高。軌道系統包含捷運、輕軌系統、台鐵和高速鐵路等是相當複雜的工程，不僅包含傳統機械、電機、電子、土木等領域，也包含了新的領域如安全、軟體、系統保證等。工程所包含的領域複雜，參與計畫的人員眾多，來自不同的領域，不同公司，工程建設最終的目的是要系統滿足需求發揮其功能，更要在所訂定的成本下如期如質的完成。

軌道建設執行方式一般可分為二種：

一、政府自行辦理

一般採取政府自辦方式，也就是政府編列預算，負責規劃、設計、施工，這是屬於傳統性作法，須依政府採購法相關法令執行。

二、民間投資參與建設

由政府規劃或民間規劃，政府核准之後，由民間投資執行計畫，自行設計、施工，也可以接著由民間負責營運等方式，須依促參法相關法令執行。

壹、政府自行辦理方式

一般政府自行辦理的方式有傳統發包及統包(Turnkey)等二種方式。傳統發包所準備的發包文件中，除合約草案外，技術文件一般是

詳細的技術規範文件，而統包或超級統包所準備的技術文件則是功能規範，只完成設計的10%~30%，現將這二種方式說明如下：

一、傳統發包

一般傳統發包的方式，是將工程範圍分成幾個標案，如機電系統包含車輛、號誌系統、供電系統及通訊系統等，將各系統分成不同的標案個別發包，或是將通訊系統的子系統，如無線電系統、廣播系統及資訊顯示系統等分成不同的標案，分別發包。一件捷運建設案至少可分成十幾個標案。

政府機關進行規劃，完成細部設計後發包交由承包商施工。這種作法政府機關必須負責有關土建工程之間，機電系統之間，土建和機電系統之間的介面問題的協調溝通。

政府機關不但需要負責整個系統的性能滿足需求，也要保證各子系統相容性及整合各子系統，保證各土建標工程具一致性且互相銜接。

介面協調工作本屬不易，責任歸屬不易明確，任何一標發生問題往往對整個計畫造成極大之衝擊，一但有一標的工期延誤，也會造成其它承包商的延誤，如土建施工延誤，機電系統無法進場安裝，工程推進困難。

軌道建設執行採傳統發包方式的優、缺點如下：

優點

- ◆ 政府機關以政府採購法相關法令辦理，並且政府完成細部設計，負責介面溝通協調的成本，所以能以較低成本執行建設計畫。
- ◆ 政府機關直接涉入計畫，因此能控管整個工程的品質、成本和進度。

缺點

- ◆ 政府機關必須負責規劃，完成細部設計後發包交由承包商施工。
- ◆ 政府機關必須負責整合。
- ◆ 政府機關必須負責承包商間繁雜眾多介面的溝通

協商。

- ◆政府機關必須有足夠的人力且人員必須具備相當的工程經驗才能控管整個工程。政府機關組織需要擴張，納入足夠的工程人員及有經驗的人員，在政府機關預算有限的情況下很難執行。

二、統包

這種發包方式也是由政府編列預算進行規劃，政府可以負責基本設計和細部設計，完成後進行發包選取統包商負責施工，或是政府只完成基本設計，之後進行發包作業，選取統包商負責細部設計與施工，這種方式的好處是可以一邊設計一邊施工，設計與施工具有彈性，計畫可以在較短的時間完成，社會大眾可以很快的享受建設所帶來的成果。

統包也是將工程範圍分成幾個標案，但標案的規模比傳統分包大很多，如包含的範圍可以是

- (一) 機電系統中某一子系統。
- (二) 選取數個機電主要子系統整合成一系統。
- (三) 整個軌道機電系統。
- (四) 選取數個土建標整合成一標或整個土建工程標。

因為統包商對系統較瞭解，採用這種方式政府可以把設計和施工交給民間辦理，也可考量由統包商負責營運及維修系統一段時間之後再交給政府，可以確保系統興建之後能順利營運，這很類似國際上設計-興建-營運-維修

(Design-Built-Operate-Maintain, DBOM) 的作法，一般營運維修的時間為5-7年。

政府也可以規劃整個軌道系統，選取單一的統包商負責整個工程建設的細部設計及施工，工程完成後交予政府，這種作法在國際上稱為超級統包，計畫較龐大複雜且金額高。

高雄環狀輕軌捷運建設即是採用類似這種方式，高雄市政府負責規劃和基本設計，完成後發包，由國內和國外廠商聯合承攬負責整個計畫的細部設計和施工。

軌道建設執行採統包方式的優缺點如下：

優點

- ◆ 政府機關可以掌握預算，將建設成本增加的可能性降到最低。
- ◆ 政府機關本身成本較低。
- ◆ 政府機關和統包商責任歸屬明確。
- ◆ 統包商負責系統間的相容性。
- ◆ 計畫期程縮短。

缺點

- ◆ 發包不易：因為統包商必須組成團隊參與投標，準備投標文件，因為計畫規模大，所以需要先投入龐大的成本。
- ◆ 計畫終止：因為一般採統包方式的計畫金額龐大，統包商容易在財務上產生困難，造成計畫終止。

工程會於101年10月15日修改法規推動統包，為加強推動各機關採統包最有利標辦理工程採購，以培植國內廠商整合設計、施工、機電設備及財務管理等各項能力，提升工程品質，激發廠商研發新技術、新工法、新材料，進而增進我國營造產業國際競爭力，工程會頃修正統包作業規定，使此一方式更為方便可行。

統包為國際上經常採用之工程發包方式。然分析我國97年至101年8月底採統包方式辦理工程之件數，僅占全部工程件數0.17%，且金額亦有逐年減少之趨勢。外國國際標案多以統包方式辦理，惟我國採統包案件較少，累積統包之實績與經驗不足，難與國際廠商競爭。

工程會表示，透過法規修改之措施，統包最有利標之法制作業環境更趨理想。

貳、民間投資參與建設

軌道工程建設若採取政府自行辦理的方式，往往受到行政單位層層行政程序及政府採購法相關法令規章的束縛，加上政府機關的人力有限，影響工程的推動進行。再者軌道工程建設經費動輒幾百億，上

千億甚或數千億，若僅仰賴政府編列預算來推動工程建設，將造成政府在財務上的重大負擔。若以民間投資參與建設方式進行公共建設工程，可以引進民間資金和民間經營效率。

政府為了鼓勵民間參與交通建設，於民國八十年十二月制定了「獎勵民間參與交通建設條例」（簡稱獎參條例）草案呈報行政院，希望使民間投資參與交通建設的獎勵辦法具有法源基礎。經行政院邀集相關部會討論，並送立法院廣納意見，終於於八十三年十二月五日頒布施行。獎參條例第 5 條載明“本條例之獎勵，以下列重大交通建設之興建、營運為範圍：

- 一、鐵路。
- 二、公路。
- 三、大眾捷運系統。
- 四、航空站。
- 五、港埠及其設施。
- 六、停車場。
- 七、觀光遊憩重大設施。
- 八、橋樑及隧道。

為健全國內民間參與公共建設環境，「促進民間參與公共建設法」（簡稱促參法）於 2000 年 2 月 9 日經總統公布施行，秉持積極創新之精神，從興利的角度建立政府、民間之夥伴關係。法所稱公共建設，指供公眾使用或促進公共利益之建設。

有關獎參條例和促參法民間投資參與交通建設的作法說明如下：

一、BOT

所謂 BOT (Build-Operate-Transfer)，即興建-營運-移轉，這種方式類似或相同於獎參條例第 6 條第一項「由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」及促參法第 8 條第一項「由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。」

二、BOO

所謂 BOO (Build-Own-Operate)，即興建-擁有-營運，這種方式簡單的說和 BOT 方式很類似。這種方式類似獎參條例第 6 條第三項「由民間機構自行規劃之交通建設，經政府依法審核，准其投資興建營運者。」及促參法第 8 條第六項「為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。」

三、OT

所謂 OT (Operate-Transfer)，即營運-移轉，這種方式類似獎參條例第 6 條第二項「由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部者。」及促參法第 8 條第五項「由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。」

四、BT

所謂 BT (Build-Transfer))，即興建-移轉，這種方式是由政府規劃，由民間機構自行投資興建，完成之後再移轉政府，政府於完工後分期償付建設經費。這種方式類似獎參條例第 8 條「第五條所定之交通建設，主管機關得由廠商提供資金興建，並於完工後分期償付建設經費。主管機關以前項方式興建交通建設者，應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定並循預算程序編列賒借及建設計畫預算，據以辦理發包。」

五、ROT

所謂 ROT (Rehabilitate-Operate-Transfer)，即租用(更新)-營運-移轉，這種方式類似促參法第 8 條第四項「由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。」

六、BTO

所謂 BTO (Build-Transfer-Operate)，即興建-移轉-營運，這種方式類似促參法第 8 條第二項「由民間機構投資

新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。」或促參法第8條第三項「由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。」

採用這種民間參與投資的方式，其優點有下列幾點：

一、就政府機關而言：

- (一) 減輕政府在財務上的負擔。
- (二) 脫離層層行政程序及相關法令規章的束縛。
- (三) 善用民間經營效率。
- (四) 具統包方式的優點。

二、就民間而言：

具統包方式的優點：工程的進行更有彈性，在技術上更有彈性可以發揮創意。

這種作法對政府與民間皆存有其風險，說明如下：

一、對民間而言，其風險在於政治風險和經濟風險。台灣的經濟發展被認為是經濟奇蹟，外匯存底高及民間資金充沛，自由民主的國家政治穩定這二項是吸引外資投資的最大誘因。

二、對政府而言，其風險在於特許公司財務困難：這在建設階段及營運階段皆有可能發生，可能風險如下：

- (一) 資金週轉困難。
- (二) 財務負擔龐大的利息負擔及折舊率造成的負擔。
- (三) 運量不足。

這種方式很類似超級統包，特許公司取得政府的特許條件到銀行融資。特許範圍一般包括軌道系統路權範圍內之路線、場、站及其相關附屬設施、經營附屬事業等之興建、營運及移轉。

民間可於路線、場、站及其相關附屬設施範圍內經營的附屬事業，包括軌道系統之其他水、陸、空轉運，相關的旅客服務業，其他有利於軌道系統之事業，及軌道工程管理與諮詢顧問服務業。政府也依相關法律、法規命令執行附屬事業之監督與管理。

高雄捷運採獎參條例辦理及經驗

英國劍橋大學博士 林仁生

壹、前言

高雄都會區大眾捷運系統規劃自民國 77 年奉行政院指示先行辦理「高雄都會區大眾運輸系統調查、分析、改善及捷運系統可行性研究規劃」起開始推動。當時由於時代的潮流及政府財源的拮据，交通建設投資金額龐大，單獨仰賴政府編列預算進行建設，已無法因應鉅額資金的需求，特別是財政能力拮据時，政府更是難以在短期內籌措足以支付龐大交通建設的經費，因此，行政院於 87.6.17 及 8.25 函示「…為利該捷運建設後續工作順利推動，請儘量以 BOT 方式辦理為宜，並請貴府考量於 88 年度以後衡酌實際需要編列 BOT 相關經費」。捷運局隨即遵照行政院函示辦理，更改招商方式及修正預算編列再次呈報行政院。行政院於 87.10.02 函復高雄捷運建設方式「…所報高雄捷運建設計畫決定採民間參與方式推動，同意備案，並請依本院核示原則儘速修正該計畫（含財務計畫）報核」。中央明確函文支持高雄捷運建設計畫改採民間參與方式推動。

交通部為了獎勵民間參與交通建設，於民國 80 年 12 月制定「獎勵民間參與交通建設條例」草案呈報行政院，經立法院審議通過，總統於 83 年 12 月 5 日頒布施行。

依獎參條例第六條規定，其適用之對象（即獎勵民間參與投資之對象），以民間機構依下列方式之一參與上述八項重大交通建設為限：

- 一、由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。
- 二、由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部者。
- 三、由民間機構自行規劃之交通建設計畫，經政府依法審核，准其投資興建營運者。

第 1 款「由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。」，即為「興建－營運－移轉」之 BOT 運作模式。

高雄都會區大眾捷運路網紅橘線建設案，即依“獎勵民間參與交通建設條例”辦理。同時台灣南北高速鐵路亦以此條例辦理，當時各國也是興起以 BOT 方式辦理交通建設和公共建設，其中國外最著名的是英法海底隧道。

總統於 89 年 2 月 9 日公布施行「促進民間參與公共建設法」(促參法)，民間投資參與不僅限於交通建設，擴大民間參與公共建設範圍包括：以公益性為主之交通運輸、文教、社會勞工福利設施，以及商業性強之重大觀光遊憩、工商設施等 13 項 20 類公共建設。

貳、高雄捷運建設介紹

高雄捷運建設當時是世界上以民間參與方式推動的第三大軌道計畫。當時計畫總經費約 1813.79 億元，包括政府辦理事項經費 461.19 億元，政府投資額度 1047.7 億元及民間投資額度 304.9 億元。

政府辦理事項包括用地取得及交付、環境影響評估及差異分析、依相關法令規定辦理管理與監督、R16 共站車站(將含 R11 車站)管理與監督…等等。特許公司投資自償部分新台幣 305 億元，包括：電聯車、供電系統、號誌系統、通訊系統、自動收費系統、月台門、機廠設施、軌道等部份。政府投資非自償部分新台幣 1047.7 億元，包括土建工程、電梯、電扶梯、水電設施、環控系統等。

經由興建營運合約高雄市政府特許高雄捷運公司興建營運高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網，特許期間合計為 36 年。¹

高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網建設案，紅、橘兩線總長約 42.7 公里，共設置 37 座車站，並設有 3 座機廠。紅線為南北向自沿海路沿中山路經高雄小港國際機場、火車站至橋頭，全長 28.3 公里，其中 19.8 公里為地下段車站，其餘 8.5 公里由左營至橋頭段為高架路段，設有 23 座車站，於路線南北段端點設南、北機廠各一座。其中紅線 R11 高雄車站及 R16 新左營站為三鐵共構站(台鐵、高鐵、捷運共構)。

¹計畫總經費原約 1813.79 億元，後因 R11 高雄車站配合高雄市區鐵路地下化工程及興建 R24 岡山車站等因素，奉行政院於 99 年 7 月 7 日核定，修正總經費為 1839.63 億元。

捷運系統機電工程包含電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統、軌道、自動收費系統、電梯/電扶梯、機廠設備、車站水電設施等重要子系統。機電系統是捷運系統運作的核心，直接提供乘客高品質的服務水準。

高雄捷運系統是傳統重運量系統，鋼輪鋼軌，採用世界上標準軌距 1435mm，以底觸式第三軌供電，列車自動控制系統包括列車自動保護系統、列車自動駕駛系統和列車自動監督系統，維護整個列車行車安全，另外地下車站安裝月台門。

高雄捷運紅橘線自營運以來，所展現的是一符合國際水準的系統。在規劃興建時，即要求營運時系統在安全、舒適、可靠和便捷等方面的表現必須達到一定國際的水準，高雄捷運紅橘線建設即參考 EN50126 歐洲軌道規範，訂定安全指標和營運服務指標，這是在國際對一軌道系統認可的量化標準。也訂定系統保證計畫和安全管理計畫，依循規定的程序和作業確保這些指標的達成。

參、高雄捷運建設辦理經過

高雄捷運紅橘線於 88 年 2 月 1 日公告計畫正式啟動。經過選商和議約後，於民國 90 年 1 月 12 日和高雄捷運公司簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案興建營運合約」與「開發合約」，並舉行動土典禮。

高雄都會區大眾捷運系統紅線在 97 年 4 月 7 日通車，橘線（含 05/R10）在 97 年 9 月 22 日通車營運。

現說明高雄捷運建設辦理過程

一、公開說明會

高雄捷運遵照行政院之核示決定採用民間參與方式興建，於 87 年 11 月 17 日舉辦「民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設投資說明會」。

二、公告

依據「獎勵民間參與交通建設條例」第 35 條及相關法令規定於 88 年 2 月 1 日正式公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」。依「申請須知」內相關規定於 88 年 4 月

1 日前提出申請。

三、資格預審 (初步評選)

88 年 4 月 1 日申請人提送第一階段申請文件截止日前提送第一階段申請文件，成為本案的申請人。

四、協商

民國 88 年 6 月 8 日開始積極與入圍申請人進行討論、協商，至民國 88 年 10 月 30 日舉行協商終止會議，第二階段協商作業結束。

五、申請須知修訂與補充資料及補充規定

依協商結果，編訂成「申請須知修訂與補充資料及補充規定」，作為入圍申請人提送投資計畫書等申請文件及辦理其他後續事項之依據。於 11 月 30 日完成「申請須知修訂與補充資料及補充規定」並送予入圍申請人。

六、評審標準及評決方法

於 89 年 1 月 14 日公告「最優申請案件評決方法及評審時程」，刊登於報紙媒體上。

七、綜合評選

民國 89 年 3 月 31 日提送第二階段申請文件截止日。過 1 個多月的審查，5 月 10 日決定最優申請人。

八、議約

當評決出最優申請人之後，隨即於 5 月 15 日開始議約。

九、簽約

民國 90 年 1 月 12 日舉行簽約典禮。

十、動土

民國 90 年 10 月 24 日動工興建。

從 88 年 2 月 1 日正式公告「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」起至民國 90 年 1 月 12 日簽約，選商期間約 2 年。

紅橘線工程浩大，大部份路線是地下和高架，工程複雜，整個計畫風險高，而能在約 7 年期間完成實屬不易。

肆、高雄捷運建設之開發與效益

高雄都會區大眾捷運路網紅橘線建設案，依「獎勵民間參與交通建設條例」辦理，採民間參與的主要目的是善用民間資金與民間經營管理的效率，也就是常稱的 BOT 方式，民間投資興建完成後營運，特許期結束之後移轉政府。民間機關除了營運維修高雄捷運還可以進行投資開發。

一、開發方式

有關土地的開發，如果是政府公告可供開發之土地範圍，將直接交予民間自行開發經營附屬事業。如果不是屬政府公告用地，將開放民間自行提出開發之範圍及計畫。另外車站及車廂內亦可由民間進行商業及廣告服務業增加收入，另外共構部分，提供民間帶動商業活動。

二、土地開發

高雄都會區大眾捷運系統以民間參與方式執行，為獲的更多民間投資者參與高雄捷運計畫，政府提供民間土地及特許權，讓其進行土地開發，增加參與計畫的誘因。

三、開發規模

可交由民間開發之土地主要是主機廠、北機廠、南機廠，現說明如下：

大寮機廠用地面積為 54 公頃，主要是做為捷運維修主機廠使用，機廠範圍內除做為維修機廠使用外，其餘可供開發使用之商業服務區面積約為 16.7 公頃。

南機廠用地面積為 26 公頃，主要是做為捷運維修機廠使用，是輕維修機廠使用；也設置捷運公司總部大樓及系統行控中心。機廠範圍內其餘可供開發使用面積約為 8.7 公頃。

北機廠用地面積為 34 公頃，主要是做為捷運維修機廠使用，也是輕維修機廠，機廠範圍內其餘可供開發使用面積為 9.6 公頃。

四、對社會有形和無形的效益

高雄都會區大眾捷運路網紅橘線建設案有以下的有形和無形的效益：

- ◆ 都市景觀：捷運工程的興建同時可以進行都市景觀的改造，高雄市中山路的景觀同時獲得更新。
- ◆ 國際形象：捷運工程完成後可以改善交通情況，能提升我國在國際上的形象，因為國際形象的提昇，人民更有自信更有尊嚴。
- ◆ 提昇人們生活品質：大眾運輸系統發達，人們使用機車汽車機會降低，因此空氣污染降低，噪音振動也減少，人們生活品質得以提昇。
- ◆ 帶動經濟發展：貨物得以流通，按時程遞送將提升信譽及經濟成長。捷運工程使都會區的交通能順暢，經濟更活絡發達。
- ◆ 提昇競爭力：未能建好基礎建設，很難吸引外商，因為產品必須有良好的交通建設來配合，道路交通和軌道交通配合空運、海運以最快的速度進入國際市場，提升國家競爭力，政府積極發展基礎建設配合國內產業的發展。
- ◆ 旅行方面的經濟效益，即縮短旅行時間與減少旅行成本所帶來的效益。其中減少旅行成本之效益又包括了行車成本和停車成本節省所帶來的效益：捷運系統完成後均能降低這些社會成本。
- ◆ 減少交通事故，降低因交通事故所造成的人命損失。
- ◆ 創造就業機會：在興建階段，帶動營造業增加工程人員，營運階段，高雄捷運公司成立，增加就業機會，同時也帶動周邊的工作機會，如清潔等工作。
- ◆ 土地增值。
- ◆ 聯合開發。
- ◆ 營運收入。

五、民間參與方式有利於政府

本案以民間參與方式辦理，有下列幾點有利於政府：

- (一) 政府投資部份之額度不得變動。
- (二) 因高雄捷運建設案由高雄捷運公司興建和營運，政府在興建階段和營運階段不需也不能擴大員額編制，因此可以節省相當可觀的人事費用。就高雄捷運建設案如採政

府辦理，由政府負責興建營運，組織需要擴大編制，但因採民間參與方式辦理，政府不但節省人事費用，也節省未來解除編制所需的遣散費用及因遣散而產生的人事問題。

- (三) 因採民間參與方式辦理不但節省政府人員編制數目，相對節省政府管理的費用，如行政管理費用、辦公場地費用等。

考 察 紀 要

許慧玉議員聞聲救苦助民眾消弭水患

行事風格積極的許慧玉議員，她接到仁武區赤山里赤南巷66號(慈惠堂)附近的居民陳情，赤南巷排水溝惡臭可能易滋生病媒蚊蟲。許慧玉議員在去年103年12月22日即邀請水利局跟工務局至現場會勘，以實際行動解決百姓問題。

許議員指出，高雄爆發嚴重登革熱疫情，持續創下高峰，雖然入冬後，天氣轉冷，登革熱疫情稍有轉緩，但赤南巷排水溝因排放生活廢水導致髒亂不堪，若不利用這個時機全面清理，俟雨季汛期來臨時，易釀水災及爆發登革熱。她接到民眾陳情後，立即發文會同市政府水利局和工務局等相關單位勘查，並要求趁著冬季水量減緩，清疏附近排水溝並檢視排水段面，讓住在附近居民可以高枕無憂過日子。

據現場會勘了解此排水溝早期為灌溉用途，但因近年來已停止灌溉功能。而赤南巷路面又低於仁雄路面情況下，導致生活廢水淤積無法排放造成惡臭。

住在赤南巷附近的居民看到許議員不怕惡臭，親自到現場聽取鄉親意見，甚受感動。他們咸認她是位很稱職的民意代表，願聞聲救苦，對民眾伸出援手。

許議員表示，仁武區因地利之便，吸引很多新興人口進駐，但地方基層建設趕不上人口大量成長，有多處成為易淹水地區。每次汛期一到，許多仁武鄉親和大小工廠都「剉咧等」，讓廠商、居民苦不堪言，許議員將會實地了解，監督市府加快整治工作，免去水患之苦。



簡煥宗議員協調延緩內惟市場污水接管工程 維護商家與民眾權益



貼近民意與支持建設並行不悖；簡煥宗議員鑒於鼓山區內惟市場污水接管工程，市府原訂施工日期適逢農曆年前，勢必嚴重影響攤販年節熱絡商機並對市民採購年貨造成不便；為求兩相得利，於103年12月23日

主動邀請主管機關水利局官員與當地光榮里長許秀蕊及攤商進行會勘。

位於鼓山區九如四路的內惟市場是北高雄頗具歷史與知名度的重要市集，商機腹地涵蓋鼓山、左營、三民等，消費群眾長年絡繹於途，尤其每逢年節更是人潮洶湧。市府水利局刻正積極進行污水下水道接管工程，已將該市場列為近期興工重點，原訂2月中旬即農曆年前在重要交通要道九如四路1460巷開始施工。

簡議員獲悉此一訊息，本即深思施工期程恰逢春節之前，對於當地攤販恐將因為工程進行，嚴重影響年度難得的應景熱絡商機甚至可能損及生計，同時也對眾多市民採購年貨必然造成諸多不便；加上頻有民眾陳情與規劃施工巷內攤商反映相同顧慮，證明判斷準則與民意取向如出一轍。因此，決定率先建言延緩施工。

為求周延務實，並聆聽攤商陳述願意全力配合改善市場環境的污水接管工程，只盼將施工日期延至春節以後的誠摯心聲。互動過程和諧，達成盡力將對攤商與消費大眾的負面影響層次抑至最低之共識，當場決議延至元宵節過後才確定進駐施工。



陳玫娟議員會勘左營區道路及交通號誌



行的問題已成了現代人最關心的議題，陳玫娟議員深知民眾對此問題重視，接到陳情，都列為優先考察行程，並力求市府能馬上辦。

左營區子華路最近完成拓寬工程，與孟子路、文奇路成為附近自由黃昏市場出入的重要道路。不過，路雖打通拓寬了，但紅綠燈交通

號誌、路口停止交通標線等配套措施卻未能及時配合，造成附近區域交通秩序大亂車輛壅塞，甚至為了爭道而交通事故頻傳。

陳議員接獲民眾陳情立即於12月26日邀請交通局前往會勘，發現文奇路設有交通號誌，路面更寬的子華路與孟子路口卻未設交通號誌，在尖峰時段，交通流量大、車速快，卻因無交通號誌，造成由子華路欲左轉孟子路的車輛經常堵塞難行，且交通事故頻傳。甚至，當地居民也因車輛阻塞，出現進出不了家門的現象。

同時，路口停止交通標線劃設位置不當，太過內縮，導致汽機車用路人看不到旁邊車道的車輛而經常發生交通事故。

陳議員立即向交通局建議增設紅綠燈及採取交通號誌同步方式，紓解車流，並重新劃設停止線，讓汽機車用路人可以看見其他車道車輛，降低交通事故發生率。

另陳議員邀請養工處官員到左營區重平路會勘柏油鋪設問題。她現勘後大吃一驚說：「難怪民眾會抱怨」，同一區域道路鋪設柏油竟出現鋪一半的怪現象！

陳議員表示，天堂鳥大樓前的重平路段柏油鋪設到兒童公園就沒有了，附近其他路段又都有鋪



設，形成「冂」字型道路未鋪設柏油的情形。新舊柏油路不平整的結果，對民眾行的安全造成極大潛在危險。

陳議員說，連現場會勘的市府養工處官員也對此種情形大感不解，表示會立即調查瞭解原因，著手改善。

曾麗燕議員反映民眾風水忌諱遷移路燈



不少民眾都很在意居家環境的風水，但公共設施施作時往往都未考量風水問題，與民間習俗產生衝擊。曾麗燕議員接獲民眾陳情後，居間協調，設法在兩者間找出平衡點創造雙贏。

小港區翠亨南路一處民宅陳情，指家人居住不平安，經高人指點是住宅對面的

的公園綠地的一支燈桿對著大門。

燕子媽媽曾議員於12月29日邀請養工處官員赴現場勘察，住戶所言確實與民間的風水說相符，於是和養工處官員協商後決議遷移燈桿，在不影響照明又兼顧民眾需求之間找到平衡點。

曾議員說，這類選民服務已不是第一件，過去也曾有民眾因家門正對著紅綠燈，結果家中老少都不平安，先後生病，直到紅綠燈挪移後，家人自此真的平安無事。也曾有民眾因路燈太亮，燈光直射房間，造成夜間睡眠不安穩，加裝窗簾也無效，影響居民的生活品質。

曾議員認為，風水之說見仁見智，但深植台灣社會人心也是不爭事實，家是人的避風港，人人都希望住的平安順利，如果民眾真的有此要求，公部門不應視而不見，應該以同理心傾聽居民心聲，並設法改善。

曾議員說，愈來愈多的建築師在設計建案時，業已將風水納入考量。未來，公部門規劃公共設施時，不妨也把風水納入考量，創造官民雙贏。

王耀裕議員探求民瘼為民服務跑第一

新上任就馬不停蹄的王耀裕議員，在接獲民眾陳情鳳林路一段 140 巷和林園區東林里林園南路 92 巷排水系統遇雨就成災，即以最速件邀請市府水利局和林園區公所於 12 月 29 日一起實地會勘。



王議員很感念鄉親支持，在別人眼中排水溝阻塞只是一個小問題，但王議員不以為然，「鄉親的小代誌就是我的大事」，鄉親的事，都放在心上，也要求服務團隊列入追蹤直到執行完成才會銷案，他認為這次能高票當選很感謝所有鄉親疼惜；也會更加珍惜鄉親所託，以努力回報鄉親栽培。

據鄉親指出，鳳林路一段積水是陳年老問題，但卻是住在附近居民長期的夢魘，因排水系統阻塞每遇雨就積水，民眾非常擔心下大雨時排水溝宣洩不及，危及居民生命財產。

王議員感同身受，他表示下大雨鄉親就會心驚膽跳，這很不應該，他要求市府有所作為提出改善方案，且應對排水溝全面疏浚。



王議員接著到林園區東林里林園南路 92 巷會勘排水不良問題，王議員耐心聽取民眾指出當地排水溝之排水功能欠佳，造成地方長期淹水，王議員要求市府儘快改善，務必在今年雨季前完成改善工程，鄉親對王議員超高效率為民服務感念不已。

陳政娟議員元旦連假仍忙著選民服務



元旦連續假期是全家出遊的日子，但陳政娟議員忙著服務選民，並至現場會勘，協助解決問題。

元旦假期，陳議員接到不少學生族群的求助，指楠梓火車站前規劃不善，無處可以停放機車，市府最近又加強違規拖吊，對學生造成極大的經濟壓力。

陳議員帶著助理趕到楠梓火車站會勘停車問題。發現火車站前腹地不夠，汽機車無處停放，站旁雖有寄放機車場所，但容量有限，無法完全滿足通勤族的需求，且對沒有收入的學生族群是沉重的經濟負擔。

陳議員指出，市政府各局處對機車停放規定矛盾，交通局規定3公尺以上的人行道才能劃設機車停車格，養工處卻規定人行道不能停放機車。規定僵化，沒有轉圜餘地，不符民眾的實際需求。



陳議員說，火車站是交通樞紐，汽機車停放需求很大是必然的，市府卻漠視此現實需求，只是一味加強取締，卻不思考根本解決之道，對民眾造成極大的不便，也累積了很大的民怨。

實地會勘後，陳議員發現楠梓火車站旁有一塊台鐵土地，建議市府應

主動與台鐵協商，把該處土地規劃成汽機車停車場，紓解停車亂象並化解民怨，也算是台鐵的客戶服務。

另居民向陳議員陳情，左營區崇德路、立大路及文萊路等道路狹窄又緊臨商圈，且停車位規劃不當，停車問題已嚴重影響消費者及居民的權益。不少民眾前往購物時，因路邊汽機車停車位不足，出現併排臨時停車情形，人車爭道險象環生，車禍亦時有所聞。居民還扮起柯南，自行實地訪查附近區域可規劃卻未劃設停車位的地點，繪製停車位地圖提供陳議員參考。

陳議員會勘的腳步仍未停歇，利用1月2日的假期和當地居民實地會勘後，立即將居民所繪停車位地圖交給市府相關單位，希望能傾聽在地居民的心聲與意見，儘速改善交通問題，保障用路人安全。

李雅靜議員呼籲市民養成垃圾不落地的好習慣



垃圾不落地，乃為維持街道清淨及衛生的政策，全國各地均已陸續執行此策施，而藉此鼓勵民眾共同維護環境，但有部分民眾仍未養成垃圾丟垃圾車之習慣，只求自己方便而趁夜深人靜時刻，將垃圾棄置路口，漸積漸多，垃圾車則因垃圾堆未在其行駛路線，致無人清

理，致造成垃圾堆積如山，臭味四溢令鄰近居民苦不堪言之現象。

在鳳山區善政路及善志路交叉轉角處，因地處偏僻，周圍住戶較少，即有少數民眾圖自己方便而於路過該處時，隨手拋棄垃圾而堆積如山，附近住戶因無法忍受臭味乃請李雅靜議員協助解決。

李雅靜受理後，由於事關該區民眾之生活品質、環境衛生及市容觀瞻，即邀環保局於元月6日上午9時現場勘查，由於該地區住戶不多，無法查出原因或拋棄垃圾者，只好要求環保局先行清理該處環境及灑藥水消毒外，並請環保局設置監視器，以求嚇阻路人及鄰近住戶不再亂拋棄垃圾，維護環境清潔。

李雅靜議員表示，清淨環境的維持是所有國民的責任，一定要養成不隨處拋棄垃圾廢棄物的生活習慣，才能維護城市社區的乾淨，以淨化社區、提高生活水準，並維護身心健康。也希望清潔隊於發現髒亂時，即予處理，以協助美化市容，使高雄成為人人喊讚的清潔城市。



翁瑞珠議員會勘改善岡山區 岡燕路與介壽東路口交通問題



因為勤訪里鄰關注亟需整頓的交通實況；翁瑞珠議員鑒於岡山區岡燕路與介壽東路口，長久存在每逢尖峰時段極易塞車並頻生車禍問題，在1月9日主動邀請市府交通局與警察局官員前往會勘，協商包括交通號誌變通、路況指揮、車流疏導等有效改善作法，要求近期內

提出具體因應對策，徹底化解瓶頸發揮交通要道機能。

翁議員相當重視岡山區介壽東路即通稱的「縣道186線」，是往中山高速公路岡山交流道與燕巢區的主要道路，長期以來力求改善存在已久的交通沉痾。所以，在上屆任內即曾提案建議重新規劃介壽東路岡山陸橋測速照相設備；也曾在市政總質詢中，針對縣道186線由岡燕路至岡山交流道匝道處，交通混亂、車流壅塞現象，再三強調市府務必正視，並且建言務實納入「高雄生活圈」系統建設計畫，期望藉由從長計議解決交通亂象。足證面對交通整頓議題，始終不遺餘力。

由於清楚認知欲求徹底整飭交通實況，除了督促市府擬定治本方案，也賴階段性的治標改善作法逐次進展；因此，翁議員遂對介壽東路與岡燕路口每逢上、下班尖峰時段動輒塞車現況，邀請交通局與警察局等相關機構同步會勘，要求應在近期內能就交通號誌變通、路況指揮、車流疏導等機制，提出具體有效的改善作法，至少能讓車流壅塞情況獲得舒緩與確實降低車禍肇事率。另外，翁議員基於該處路口設有加油站，去(103)年曾因異味瀰漫引起居民一場虛驚，殷切提醒市府尤須時時注意防災演練，企盼長此以往，真正周嚴確保市民行車順暢與免除恐懼的權益。



人 物 側 寫

劉馨正議員一勇於任事為旗美地區教育奔走



高雄市教育局推動12年國教，捨棄偏遠地區學校教學資源，罔顧就近入學原則，造成國立旗美高中、旗山農工等兩校招生不足，以致面臨減班的困境。劉馨正議員知悉後，於12月23日陪同兩校校長至台中國教署陳情，以免影響旗美地區學生入學權益。

據瞭解旗美地區人口持續穩定成長，學生人數也在增加中，但因高雄市政府教育局於103學年度執行12年國教招生時，並未本著「就近入學」原則，將旗美高中及旗山農工掛名在教育部名下，視同屬於高雄市區域內學校，未擴大鼓勵旗美地區國中畢業生，可就近上這兩所高中（職）學校，以致不少學生每天一大早趕搭早班公車或由家長開車至市區就讀，有些家長甚至在市區租屋供孩子住宿，備極辛苦、浪費時間及金錢。

旗美高中校長蔣壁輝表示，偏遠學校在升學競爭下，經營上已有困難，由於招生不足，卻被迫減班，如同雪上加霜讓學校難以生存下去。

旗山農工徐震魁校長說，該校平日重視學生專業養成教育，培養技術人才，尤其機械科畢業生十分受職場的歡迎，可是在私立職校大力宣傳下，讓不少家長捨近求遠送孩子到外地求學，但就讀後發現不適應，有意轉回旗山就讀，所以希望12年國教招生委員會，能重視他們的存在，提供更多的名額供旗山學子選擇。

劉議員認為，不要再將少數國立高中及高職視為異類，本著同一區域的學生受教權益，面對經濟環境更加艱困時刻，加強執行12年國教就近入學美意，讓旗美地區家長減少開支，鼓勵學生們在本地學校就讀，創造學校及家長雙贏的局面，才是為政者應有的公德心。



黃香菽議員一線上服務快又準 獲市民肯定



標榜年輕活力的黃香菽議員，初試啼聲就高票當選，剛就職立刻創新推出「APP線上服務」，讓平日忙著工作的市民，在生活周遭環境中，發現社區公共建設有瑕疵或是有公共危險之虞時，可以透過手機資訊傳輸就受理，安排有關官員會勘處理，在時效及便捷上發揮不少效益。

議員服務項目包羅萬象，在過去傳統上，採口頭聯繫居多，由服務處工作人員紀錄下來，實際情況需要實地會勘後才能確定，在時間及程序上比較繁瑣費事。黃議員認為現代資訊設備十分普遍，加上人

手一機，受理陳情服務直接上網即可，既可省時又免去路途奔波之苦。

目前已是資訊傳輸十分普及的時代，尤其消費者盛行網購、電子公文書，甚至連計程車也可以網路叫車，但是民眾陳情仍停留在紙上作業，讓人覺得未跟上時代潮流。黃議員特別設立陳情網站，並有專人負責處理。若選民住家附近，發現水溝不通或是電燈故障，就可透過網站陳情即可，不必再至服務處或打電話報案。服務處人員會即刻處理，邀請市府相關官員，安排時間進行實地會勘，能當場處理的就立即處理，不能處理的陳情案，馬上將原因向當事人說明，以達陳情案立刻回應的效果。

黃議員強調時效就是處事的態度，必須要讓選民感受到議員服務的真誠，便捷更是強化服務的途徑，面對快節奏的現代社會，不能再遵循過去作業模式處理陳情案，就讓年輕的議員來改革創新。

陳麗娜議員一洞察市府墊付款虛列之玄機



高雄市第二屆市議員剛就職不久，市府急著將墊付款案送本會審議，但因大會尚未開議，以黨團協商方式決議通過，此種負責任的作風值得肯定。但市府送審的 83 項墊付款案，有不少非時效性的提案混雜其中，希望藉著免被「補助機關註銷」的名義而能一起過關。所幸陳麗娜議員察覺有異，本著看緊市民荷包立場未讓市府得逞。在逐案討論下，市府提出的 83 件墊付款案計有 16 件未予同意，同意墊付案則有 67 件。

議會依據過去慣例，針對中央補助款及市庫墊付款，若有時效急迫性的提案，則透過黨團協商的機制快速審查通過，以免逾期且無正當理由下，被補助機關予以註銷，讓市政工作推動受到損失。

這種用意頗佳的審查方式，可以避開交付各委員會逐項冗長討論，且在黨團協商中也無太多時間逐一詳查，就可收到速審速結的好處。但陳議員卻不太認同此種作業方式，市府推動市政工作應循序漸進，且應有法源根據。墊付款案應按時送達議會進行審議，讓議員藉由審查會詳細了解原委及妥適性，才能對選民有所交待。

陳麗娜議員指出，社會局辦理 103 年度補助老人健保自付額年度預算時，預估 65 歲以上老人之人數明顯誤差，至少預估不足 30%，造成補助經費不足高達 3 億 7,000 多萬元；她建議社會局以民政局的人口統計資料作為經費精算的依據。

陳議員認為估算老人健保費補助差距太大，反而造成他們的權益無法保障，讓政府有心照顧這群高齡者的美意跳票，此種作為官員們還大言不慚的說，議員不讓預算通過將影響高齡者的福利，先是失職後又推卸估算不正確的責任。

周鍾濛議員一籲市府重視左楠地區發展



議會最資深、連任8屆的周鍾濛議員深耕基層爭取各項地方建設，左營、楠梓區人口快速成長，儼然已是高雄市的新都心。他呼籲市府應有更長遠且周延的計畫，讓左楠地區成為北高雄發展的領頭羊。

至103年底止，左營區人口數已達19萬5,436人，楠梓區也有17萬7,684人，僅次於鳳山、三民區，即將超越前鎮區。

周議員以30年問政經驗為左營、楠梓區的發展遠景把脈，隨著博愛路沿線與土庫地區快速發展，且因高鐵及捷運的交通便利性，讓左營、楠梓區的發展有如一列奔馳的特快車，一直往前衝。

周議員表示，中油高雄煉油廠將於104年底關廠，楠梓加工區隨著台商鮭魚返鄉，加上全球封裝測試龍頭日月光集團業務蒸蒸日上，創造更多就業機會，左營、楠梓區未來的發展願景令人充滿想像與期待。

周議員指出，楠梓區、橋頭區及梓官區交界處的高雄大學特區，以及橋頭新市鎮等聚落之形成，台糖及家樂福等大賣場進駐，區域人口不斷增加，已是北高雄人口數、道路規劃、生活機能最完善的區域，堪稱是北高雄的一顆明珠。

周議員說，市府應重視並珍惜這顆明珠，因這顆明珠也是高鐵站的終點所在，是海內外遊客、商旅進入高雄的門戶。甚至外縣市到高雄的就業人口，考量交通便利性而成為在高雄落腳居住的第一選擇，此未來的發展更是無可限量。中油關廠後，更可能發揮相乘效果，倍數成長。

周議員建議市府應全面檢視左營、楠梓區的各项公共建設，包括道路開闢、公園綠地及學校等基礎建設是否完備。未來，因應左營、楠梓區人口及土地的飽和後而產生的溢流效應，往北可嘉惠橋頭、岡山區，向東可與仁武、大社區連結。

周議員建議市府，中油高雄廠關廠已成定局，市府應思考廠區土地的未來利用方向，使之成為北高雄向上提升的動力。

張文瑞議員一鼓吹藍色公路發展海岸觀光



高雄市擁有山、海、河、港等其他縣市少有的特殊地理環境，張文瑞議員認為，現行的觀光發展似乎山海河港各自為政，殊為可惜，若能連成一線，以藍色公路發展海岸觀光，再延伸至田寮、阿蓮，可為高雄的觀光產業注入新氣象。

張議員表示，藍色公路海上觀光是市長陳菊的競選政見之一，也是深具觀光潛力的特色項目。亞洲新灣區的各项重大建設已陸續動工或完工啟用，因此藍色公路海上觀光路線應有更深入及全面性的規劃，思考設法與亞洲新灣區連結成一條全

國獨一無二的海上觀光路線。

張議員指出，藍色公路由西子灣為起點，途經永安、梓官、蚵仔寮至茄萣，海岸沿線景點優美，深受大陸觀光客喜愛。

亞洲新灣區已逐漸成形，海上藍色公路的規劃也應隨實際狀況進行調整、修正，並分為南北兩條觀光路線，從不同地點登船出發，沿岸具特色的港口都可設置停泊站，且應與觀光公車銜接陸上觀光景點，讓遊客有多樣性的選擇。例如上午出發的觀光船航行至蚵仔寮漁港時能下船品嚐生猛海鮮，若不繼續搭船也可在港邊搭乘觀光公車，改赴大崗山等其他內陸觀光景點遊玩。若在茄萣、興達港下船，亦可搭乘觀光公車到田寮月世界遊玩，晚餐則可至阿蓮或岡山品嚐美味的羊肉大餐。

張議員認為，透過不同的海陸觀光線交織出一片綿密的觀光路網，市府可選定幾處海、陸路網交會處，設置農特產品銷售中心供遊客採購，並由市府編列預算補助農漁會提供宅急便服務，讓遊客無負擔的開心採購，必能刺激農特產品的銷售量。

張議員還主張，除了重新檢討現行的海上藍色公路路線外，海上夜景也應列入路線規劃考量，就如同餐廳拚翻桌率般，讓航線日夜都能發揮觀光產值，也可增加輪船公司的收益。

曾麗燕議員一要翻轉小港前鎮汙染的命運



國家經濟產業佈局政策下，小港、前鎮區因緊鄰高雄港而成為重工業雲集的地區，也成了汙染的最大受害者。曾麗燕議員疾呼，市府規劃翻轉城市的願景時，不能忘記小港、前鎮區，汙染不能成為居民的宿命。

曾議員表示，亞洲新灣區是高雄市未來十年最重大的建設，不僅城市風貌有重大改變，更被視為翻轉高雄重工業城市命運的領頭羊。

其中，有一項深具潛力與亞洲新灣區成敗息息相關，且徹底可改變高雄港灣區風貌的計畫，即是遷移中島區的石化儲槽。近200座石化儲槽的遷移是項大工程，要遷往何處？市府必須提出明確說明及具體計畫。同時，市府也應展現誠意，將中島區規劃為高價值的觀光休閒產業的腹地時，是否有配套措施，把中島區無煙囪產業的能量再延伸至小港、前鎮區。

曾議員表示，數十年來，小港、前鎮區承受了台灣經濟發展的慘痛代價，不僅是離鄉背井的遷村，還有空氣汙染、聯結車橫行對人民生命財產安全的威脅，以及高雄國際機場的噪音與限建等阻礙地方發展。

曾議員認為，市府團隊要翻轉高雄市重工業城市的命運，小港、前鎮區也應一併納入翻轉願景計畫中的一環，不能再成為高雄翻轉過程的垃圾場，才對得起默默忍受汙染數十年的當地居民。

曾議員呼籲市府「千萬不可以鄰為壑」，把小港、前鎮區視為石化儲槽的唯一去處，讓長年飽受汙染所苦的居民繼續過著次等市民之生活。

黃柏霖議員—選擇承擔 全力監督降低財政赤字



高雄市議會第2屆藍綠議員席次產生變化，屈居劣勢的在野黨如何繼續監督財政？甫接下國民黨團總召的黃柏霖議員說，寧鳴而死不默而生，選擇承擔，一定要全力監督降低財政赤字，不可債留子孫，並提醒執政者「沒有喊窮的權利」。

黃議員看到財政持續惡化，已不是隱憂，而是迫在眉睫的危機，因而在第1屆議員任期內，大聲疾呼「減赤救高雄」已是刻不容緩、不容漠視的當務之急。

黃議員說，從中央到地方都喊財政困窘，已是不爭的事實，但執政者沒有悲觀的權利，更沒有喊窮的權利，因為，人民用選票賦予執政者權力，是相信也是託負，期盼執政團隊用更高的智慧及能力，帶領城市走向更美好的未來。

黃議員深感遺憾，不願見到財政走到債留子孫地步，試圖力挽狂瀾，務實地監督卻仍不敵選舉戰術操弄，監督彷彿變成罪惡。

黃議員剖析，財政惡化就彷彿是人生病了，往往都是從小病灶開始，起初，也許是一小感冒流鼻水，接著變成咳嗽，然後病劇成發燒，如果輕忽不立即治療，病情再加劇，終至不可收拾危及生命。

黃議員說，議員基於職責在議事廳內監督財政結構，就好像是醫師看診把脈，適時的施用藥物治療。醫療的作為如果被醜化扭曲，難道要到藥石罔效才要覺醒嗎？

「如果妳是家庭主婦，家庭的收入有限，妳會怎麼做？還是只一味地喊窮？」黃議員以主婦持家的心情解釋並看待市府財政問題，怎能坐視丈夫子女任意借貸揮霍嗎？家庭負債不斷增加嗎？

黃議員並點出當前市府財政規劃的迷思，掌櫃的不能只透過作帳，在帳面上達到歲入與歲出的平衡，應該更用心地思考開源節流。

就如同主婦料理全家人的三餐，菜色從四菜一湯縮減成三菜一湯，飯量增加，全家人能吃得溫飽，餐餐節省的菜錢支出，涓滴成河，用來償還負債，才能脫貧。

黃議員語重心長地說，市府團隊應以持家的心態與作為來處理財政，高雄才不會債留子孫，城市才有光明的未來。

蔡金晏議員一籲重視大樓日照權



高雄市的大樓愈蓋愈多愈高，天際線變的不一樣了，但也因高樓鱗次櫛比，住戶日照權受到影響。蔡金晏議員建議，市府核准高樓建築相關執照時，應把日照權納入審核項目，保障市民的居住權益，高雄市才能成為真正宜居、友善城市。

蔡議員表示，高雄市近年來的建案出現不斷挑戰天際線現象，容積轉移更推波助瀾，建築物似乎一棟比一棟高，房價也因而不斷高漲，令不少年輕人望樓興嘆。

蔡議員說，土地愈來愈少，建築物朝上發展愈蓋愈高是趨勢，但是，超高大樓可能對環境造成的衝擊與影響不容小覷，以景觀視野為訴求的超高大樓打造了屬於自己的小世界，但不能以鄰為壑。

例如，超高大樓面臨的道路寬度是否足夠？如果道路不夠寬敞，超高大樓的人車出入，對周邊交通是否造成衝擊？是否會因住戶飽和而帶來治安、水電公共設施的後遺症？蔡議員認為，這些課題都值得深思。

尤其，超高大樓對周邊其他建物的日照權影響甚鉅，蔡議員指出，日照權應是天賦人權，應受到尊重與保障，市府應與市民站在一起，也有責任與義務維護市民的權益，日照權更應被列為核發建築相關執照時，必要的評估項目，不容有模糊空間。

蔡議員表示，依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第二十六條規定：「高樓建築，有下列情形之一者，應實施環境影響評估：一、住宅大樓，其樓層三十層以上或高度一百公尺以上。二、辦公、商業或綜合性大樓，其樓層二十層以上或高度七十公尺以上。」，市府應對此嚴格把關，守護市民居住環境品質。

運用容積轉移而不斷興建的超高大樓，對市民生活品質產生衝擊的問題已陸續浮現，蔡議員認為，市府應重新檢討容積轉移政策，訂定完善配套措施並嚴格把關，還給市民居住正義。

陳玫娟議員一籲市府正視鋪柏油問題



刨除路面重鋪柏油工程，幾乎每天都在高雄市的大小街道發生，但施作過程卻顯潦草，以致道路挖挖補補情形不斷。陳玫娟議員說，市府施作時應加強監工，提高工程品質，不容有草率施工情形存在。

陳議員表示，道路鋪柏油工程的問題很多，以致高雄市大街小巷不僅是路不平，其他「路況」更是不斷，嚴重威脅市民生命財產安全。

「用爐渣回填是問題的癥結之一」，陳議員說，爐渣遇水就會膨漲，往往一場大雨後，道路就會出現凹凸不平整，天雨路滑，暗藏的危機，威脅汽機車駕駛人的安全。

陳議員以北區長青中心預定地附近的華夏路、重景路等路段為例。就是使用瀘渣回填道路的典型案例。大雨後，道路就變成中間凹陷兩邊隆起，積水無法排除，汽車飽受威脅，靠路邊的機車騎士可能因路面凸起而摔傷。

雖然，市府表示要全面重新檢討但需要龐大經費，陳議員認為，行的安全攸關人民生命財產安全，不能因為財政困窘而無法一次到位，就捨棄不做，市府應視經費，採分期施工改善路面。

陳議員還發現鋪柏油工程太過潦草，經常是道路鋪了柏油，但路面與周邊水溝、燈桿的銜接處未平整齊高，造成步行民眾扭傷摔倒。而且，柏油路面的破損，也多是自路邊不平整處開始剝落，柏油路重鋪後，水溝蓋也得跟著改善提高整平。

陳議員近日到日本及上海考察取經，發現這些國際大城市的柏油路面鋪設都極為細緻，以日本為例，工程人員會仔細丈量新舊路面的高度是否齊一平整，避免造成路不平現象。

陳議員說，市府一再標榜高雄已邁向國際城市之列，但道路卻始終不平整，應全面檢討此問題，高雄才能真正躋身國際城市。

陳粹鑾議員一談高雄石化政策



高雄的現階段目標是成為宜居城市、甚或是「移居城市」，近幾年來市府也展現企圖心，花了相當大的預算建設捷運、市圖總館…等等工程，其中有好幾項也為高雄掙得宜居城市建設的獎項，看似一片欣欣向榮，但終究被氣爆事件打回原點。

高雄要宜居，還得加把勁！

「宜居城市」的評價指標體系大致有社會文明度、經濟富裕度、環境優美度、資源承載度、生活便宜度及公共安全度等。在這次氣爆事件後應該能夠完全理解城市若無公安，再多的建設都是枉然的道理。

誠實面對城市的過去！

過去這十多年來，高雄的執政者從施政計畫到行銷包裝都刻意避開了高雄是一個石化重工業城市的事實。當下最刻不容緩的事情就是要誠實面對高雄是一個重工業城市的事實，不要把「煙囪工業」污名化；相反的，我們應該讓高雄市民瞭解，是重工業、石化產業創造了這個城市，這是一個光榮的過去，只是現在我們必需面對轉型、重新檢視公共安全的問題。

除了表面工作，內在更要提升！

從宜居城市的指標來看，高雄市正在建構的部分是屬於外在景觀的建設，不管是世運主場館等等的工程，都是用大筆預算換來的宜居建設獎項。這些表面的硬體建設固然是高雄近年來重要的地貌，但不代表有了這些外觀充滿現代感的景點就能改變高雄這個城市的內在。



設立石化專區、轉型產業高質！

石化產業對高雄來說是個政策上的「燙手山芋」。在高雄，從上游到

下游有 40 萬就業人口必需仰賴它的存在；問題是它對高雄市環境的傷害、帶給市民公共安全的疑慮也非常的高！高雄市政府要努力的部分在於如何提出石化業未來的願景與方向，在這個產業中思考出路、正面迎擊，找到屬於高雄石化產業的未來。這是一條漫長也是必然且無可避免的路，帶領高雄產業走向下一個新世紀。

王耀裕議員—重整中油回饋金 爭取全民監督機制



王耀裕議員生於斯長於斯，對林園有股濃郁到化不開的情感。他長期看到林園鄉親居住在石化區生活圈，飽受石化有毒氣體汙染，而中油撥付的回饋金被市府編列入市府大公庫內，沒有給予身受其害的林園鄉親實質回饋，他要站出來為鄉親討回公道。

王議員表示，「中油回饋金」共有兩筆。第一筆是早期中油回饋5億元給林園人，孳生利息補助鄉親每人一年一桶瓦斯；第二筆則是當初中油在林園擴建新三輕時，為維護鄉親生命安全和社會福利的32億元回饋金。很多鄉親卻不曉得，縣市合併後，市府竟將這筆回饋金運用於開闢道路與公共建設之用，根本未將林園人生命財產安全列為首要考慮，也違背照護林園鄉親的旨意，鄉親飽受污染卻沒有任何社會救助和醫療保險，實在是令人失望透頂。

王議員指出，公共設施應該是市政府編列預算支應，不該拿中油回饋金充當地方基層建設經費，以陳倉暗渡的方式變成個人「政績」而誇大自負。王議員說，從政者應該光明磊落，不可貪功而以民眾的生命錢去換取個人的政治利益。

王議員也查訪各地國營事業回饋金使用情況：

- 一、小港大林蒲，是石化及重工產業汙染地區，社會福利做得都比林園地區好。
- 二、屏東恆春鎮，長期受到核輻射的威脅，全鎮每戶有享用不盡的電費補助。
- 三、雲林縣麥寮鄉，有台塑六輕石化汙染，社會福利也做得比林園好。
- 四、金門縣有酒廠，每年全民回饋金大約10萬元。

王議員不禁要問，我們林園呢？除中油煉油廠



外，還有 20 多家石化廠在營運，是毒害我們鄉親的元凶。這些高污染低產值的工廠，年產值上千億元，而高雄市政府給林園鄉親那些實質的回饋？

王議員爭取中油回饋金應透明化處理，並建立林園全民監督機制，除應用社會福利外，也要將捷運從小港延伸到林園或從大寮延伸到林園，這種交通便利的回饋，才真正符合回饋的本意。

林宛蓉議員—新年頭 舊年尾 特此問候大家心開福至

時潮起伏，宛蓉在這次議長選舉中，無心之過，被捲上浪尖而成為眾矢之的，至今內心依然難過不已。俗云：「仙人打鼓有時錯」，政途亦然。民主政治的可貴，就在於有人責難，有人關懷，每個人有不同的思維，都應予以尊重。因此對於所有的議論、責難與處分，宛蓉敬謹受教；所有好朋友的關懷，宛蓉更永銘五內。

這次的錯誤，絕對無關選風。12年前的議長選舉，數百萬的「賄選鉅款」，宛蓉堅決不為所動，從政操守一路走來、始終如一，更何況這次民進黨完全執政勝券在握，人同此心，心同此理，宛蓉豈有故意投廢票之理？

這次面對民進黨在選前雷厲的要求，宛蓉念茲在茲，謹記於心，殊不料選前的「模擬投票」過程中，黨團著重於「亮票投巧」而「簡化程序」，採「議長、副議長」二合一，一次性的模擬投票。也許真如莫非定律所言：「愈是害怕的事情，愈容易發生」。宛蓉在過度謹慎深怕投錯的情緒誤導下，太過緊張而投了廢票。事發至今，宛蓉天天難過反省，不斷責怪自己太過重視完全執政的目標，反而造成犯錯的窘況，這些日子以來如坐針氈，今後一定會更用心、更多的努力來彌補。

「風雨時，才能見真情；平淡中，才能見真心」，此時宛蓉虛心接受這次過失該有的所有懲罰，希望大家原諒宛蓉一時的無心之過，相信宛蓉對民進黨的忠貞，更感謝大家對宛蓉的關懷與鼓勵。

宛蓉堅信：「事情就是這樣發生著，生命就是這樣疼痛著；痛苦會過去，美麗會留下。」天道酬勤，有您，有我，咱們的幸福家園未來可期。謝謝

大家。



楊見福議員—鳳山區人口數全市首位 建設也應第一



「人口第一建設卻不是第一」，鳳山區是高雄市人口數最多的一個行政區，人口高達35餘萬人，而且還不斷在成長，地理位置雖緊鄰著高雄市都會區，但沒有因此而「受惠」，很多建設落後，居民的生活品質也沒有跟著縣市合併而提昇，鳳山區土生土長的楊見福議員，希望全力為鳳山爭取更多的公共建設與福利。

楊議員最常以鳳山「在地人」自居，充滿草根性的他，沒有架子，交友廣泛，喜歡與生活在最基層平民百姓相處，士農工商他都不拒絕，服務受肯定而連任4屆合併前的鳳山市民代表，並擔任主席。他全力為鳳山區的鄉親爭取建設，希望合併後的鳳山區也能脫胎換骨，邁入更現代化的都市，無奈地方政府財政惡化、執政上有所偏頗，讓他感到失望，身為民意代表他還要更努力。

楊議員說，獲鄉親肯定再給他機會，畢竟是無黨籍的身分，沒有政黨的奧援，但他與無黨籍的同仁會共同努力。在個人的服務工作上，他絕對全力以赴，隨時歡迎鄉親到服務處泡茶、反映地方需要及協助處理、解決市民的請託。



楊議員指出，鳳山區居住人口不斷成長，但市府對鳳山區的建設卻沒有相對增加，尤其是市區的交通問題，因停車位不足，市中心又無空地興建立體停車場，違規停車造成交通混亂、壅塞，已成了最讓市民抱怨指責的問題，質疑為什麼長久以來不規劃整頓？

「鐵路地下化還要等多久」？楊議員表示，鳳山地區居民最關注的台鐵鐵路地下化工程及鳳山火車站遷建，關係到能否帶動地方的



繁榮，但工程進度緩慢，長久以來的交通黑暗期，造成市中心主要道路及各平交道路口經常是大塞

車。

如青年路汽車地下道從去(103)年10月1日起雙向封閉10個月，雖機車地下道仍開放通行，但交通事故頻傳，因原行駛青年路地下道的車輛多，紛紛改道後，造成附近的中正路、鳳松路、正義路與自強陸橋車輛增加，上下班尖峰時段交通壅塞，連帶也使鳳山地區交通癱瘓，交通局等單位應多檢討改進。

鍾盛有議員一推動在地安全食材建立民眾飲食信心



食安風暴不斷延燒，選用在地安全食材烹調營養午餐，讓學童吃的健康，家長也安心，鍾議員由衷希望把這套安全機制推行至高雄市各校園及餐廳，建立民眾的飲食信心。

鍾議員出身農家子弟，一向很用心推展農業，他很肯定高雄市政府首創全套安全農業食材營養午餐，採用經安全生產履歷認證的高雄在地農產，這是重視學童飲食健康。他期盼學校與當地農會加強合作，全面推廣安全農業認證的營養午餐食材，為學童的健康把關。

鍾議員肯定市府將甲仙國小列為推廣安全飲食的重點學校，學生的營養午餐採用永齡農園的有機蔬菜，以及有產銷履歷的「雄好豬」豬肉、「享樂雞」雞肉及「喜哈蛋」雞蛋等，點心是美濃農會的「紅豆」，全套安全食材皆經過驗證並有完備的生產履歷認證。



食品危機造成人心惶惶、社會不安，政府保障民眾健康飲食責無旁貸，市府應結合農業局、教育局、農會和農民合作，推動安全履歷驗證的健康食材，讓學童在成長的過程中吃的健康、無負擔。目前已有 49 所國中、小營養午餐使用有機蔬菜及採用約 40% 在地農產，鍾議員要求提高使用在地農產比率應該高於四成，並希望能擴展到全市。

鍾議員表示，旗美地區為高雄農業重鎮，因此選擇甲仙國小作為計畫起點，各項農產品都是業者以成本價回饋，農民提供了健康、有機食材，卻在烹煮過程中被黑心油亂了套，建議市府應加強查緝，並給予黑心業者重罰。



供令人信任的食材，讓農業得以永續經營。

去(103)年選舉期間，食安也是熱門話題，選後很多縣市政府都把今年列為食安行動元年。鍾議員表示，政府應為人民做好食安把關，政府若沒魄力，人民又如何對政府有信心，以後更要注意食用安全，並適時提高農產品售價，藉此鼓勵更多農民珍惜、建立品牌，提

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員—南橫公路桃源中期 道路動工



全線中斷已超過5年的南橫公路，公路總局分成五個標案進行復建桃源區各受損的路段，總經費高達10億元，並從103年12月陸續動工，沿著荖濃溪興建更穩固的中期道路與鋼構橋梁，未來可以大幅提升抗洪的能力，預計106年春節前可通車，這5年多來關注南橫復建的伊斯坦大·貝雅夫·正福議員感到欣慰。

台20線南橫公路在5年前的88風災受創，最嚴重的桃源區勤和到復興段，全長約5公里的路基「柔腸寸斷」，有些已完全埋入河床中，公路總局只能在河床上開闢臨時便道，但每逢雨季汛期道路就中斷，五年多來族人一直要求興建永久性路廊。

公路總局已同意將桃源國中到玉穗農路路段列為優先復建的工程，預計在今(104)年雨季來臨前完工，其他四標如果工程進行順利，預計在兩年內陸續完工通車，屆時南橫公路西段可直通到桃源區的梅山。

根據公路總局的工程設計，中期道路在汛期時可以提高抗洪能力，過去臨時便道在汛期的抗洪能力只有150毫米的上限，超過這兩量道路就被沖毀，現在提昇到800毫米的雨量，除非再遇到88風災級的超大雨量，否則以這幾年的雨量，將有足夠的抗洪能力，即使有受損也可在最短的時間內修復。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員說，南橫公路從88風災中斷後，旅遊休閒產業停擺，目前旱季車輛可通行到梅山，梅山到天池也已修復，天池是有名的旅遊景點，有壯麗雲海、古木參天，還有高山湖泊—天池，但因偶有落石，公路總局基於安全考量，未開放梅山到天池的路段，影響到桃源區的觀光休閒產業。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員指出，桃源區以紅肉李、愛玉子為重要農產，遊客更能帶動產業發展，每年年底冬季到翌年的春季，是南橫公路

最美的時候，春節時民眾喜歡到山上旅遊，他將建議公路總局於這段期間能考量適度或管制式的開放車輛通行到天池。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員表示，他會繼續關注南橫公路的重建進度，因為南橫公路是桃源區居民生活、產業、交通命脈，一定要督促政府打通這條橫越中央山脈南台灣最重要的東西向道路打通。

王聖仁議員—民意至上 改革至善

台灣流傳一句先人諄諄告誡的醒世俚語：「食對藥，青草一葉；食無對藥，人蔘一石。」引為各行各業的正確指標，可謂一體適用。王聖仁議員基層里長出身，憑藉以往用心與民互動的務實經驗，深知肩扛市政監督重責，如何針對公共政策達到「改革至善」的水平？只要精準掌握「民意至上」的拿捏分寸，堪稱猶如對症下藥的一劑良方。所以，才會在首則政見堂皇提出：「推動前鎮、小港區公民參與，擴大公共議題決策機制。」這是一種面對問題癥結的理解與解決的嚴肅省思，絕對可以發揮「預期的有效機能」，也是一種值得欣慰的具體革新舉措。



王議員雖屬議壇新人，但是問政初衷即能秉持扎根民意的理性思維，相當難能可貴；同時證明曾經擔任前鎮區瑞崗里3屆里長，由於長期投入結合地區慈善社團濟助貧困家庭與致力勞保年金改革等扶持弱勢族群行徑之後，深刻認清民心所嚮、民情所需，鞭策自己如今晉級民意代表行列，務必更能冷靜、平實、客觀的以民生為念、以民利為先、以民意為主，力求善盡為民前鋒的從政宿願與志業。

不過，台灣另外有句俚語：「此巷無路，看作北港魚落。」意謂處事或面對問題不求甚解而囫圇吞棗；這種弊病對於民意代表而言正是一大禁忌。王議員具備有條不紊的問政良知，當然明瞭其害而深惡痛絕；因此，才在競選政見斗膽誓言將會「恪守議員職責，力求優質問政文化，嚴格監督市府。」選民基於既往熱忱服務里鄰形象的認識與信賴，儘管目前市議會只召開臨時會，無從進一步評鑑到底能否真正言行一致；但是，至少對於勇敢承諾的民代，總是萬般充滿期許。

古籍易經「艮卦」敘及：「時止則止，時行則行，動靜不失其時，其道光明。」王議員既然經過深思熟慮，標舉「當仁不讓」口號，經歷民意篩選登上議壇，理應畢具自知之明及對動靜行止的時機精巧掌控，否則豈敢自我惕勵提昇問政標準並公開倡言劍及履及？相形之下，少了誇張自恃與趨炎附勢，多了自強不息與努力以赴，深信對於其他包括產經、環保、

工安、社福、文創、教育、治安、醫療等等政見，必定是在取精用宏的嚴謹考量之後，而將一切實踐準則，歸依為八字箴言：「民意至上」與「改革至善」。這是王議員展現「與民並耕而食」並且注重身體力行的問政堅持、執著、願景，能否開拓昂首闊步的坦途？市民自然樂觀其成！

林芳如議員一前瞻務實彰顯優秀問政內涵

因地制宜、引人入勝、創造榮景，應該是全體大高雄市民不忍辜負的堅定共識；林芳如議員積極追求永續宜居的城鄉芳華，正是致力與民共生共榮，為了整體都會開發與再生，展現前瞻、務實的優質問政內涵，盡心盡力期望達到真正均衡的繁華風貌。因此，從上一屆任內迄今，延續提出綜括落實整飭交通、治理水利、確保工安、鄉村轉型、振興農業、推動觀光、保障勞工、景點改造、文化特色、關懷老人、生根教育、回饋基層…等等全方位的議題與政見，在在顯示依據政治學理與環境生態的「全貌性觀點」，而以平實宏觀的角度，嚴謹監督市政管理與評估公共政策，其中包羅利用評鑑、大眾需求及市政行銷等融合民利、開創願景的具體正向指標，充分彰顯盡責民代兢兢業業的莊嚴擔當與使命。



正因林議員自始站在精進問政的堅決立場，秉持興利除弊的諫諍良知，鑒於高雄市、縣合併後的市政業務，牽涉紛紜複雜的人口變遷與財政因素，即曾針對相關政策要求市府重視高齡化與少子化現象，必須嚴正擬定至少包括：社會保險、幼兒托育、青少年成長教育、老人安養照護、優生醫療保健、人口品質再生及檢討人口政策績效等方案。另外，也就長期以來備受各界關切的公有宿舍閒置空間再利用問題，倡言公有民享理念，強調至少應該呈現四合指標，亦即：結合地域特色、配合社區需求、迎合文創趨勢、符合市政榮景。從這些建言改革例證，即能一揆樂利民生的良苦用心。

就事論事，讚賞林議員問政前瞻務實，還可從倡行縮短城鄉差距的立論看出其中妙諦。因為，明鑑市、縣合併之後仍有既存的傳統聚落社群結構，依舊存在相關性與比較性，所以基於立足點平等的發展取向，透過精闢都市計畫通盤檢討公共景觀、土地配置、資源生態，而在民生權益等量齊觀的前提之下，塑造原本緣起城鄉差距各顯風華的亮麗光景，所以才會倡議農村轉型與景點改造。

相傳法國著名文藝評論家聖佩甫的圖章刻上「真實」二字，時時以「理

性的現實觀」自我砥礪。林議員的前瞻務實問政風範，也是既具理性又符現實的傑出表現。永續宜居的幸福城市如何創造？當然需要眾志成城；林議員在眾目睽睽的審視之下，不曾信口雌黃，而是信誓旦旦的盡力而為，贏得掌聲應該順理成章！

唐惠美議員—為原住民開創尊嚴生計的難得菁英



新歲展歡顏，春風得意時。唐惠美議員如願蟬聯，元旦正逢生日；欣然面對源源不絕的賀喜與祝福，除了由衷感激之外，更將洋洋大觀的一切殷勤鼓舞，誓言轉化成今後為原住民族開創尊嚴、生計的積極動力。因為，追求「好事成雙」是矢志從政以來的重責大任，戮力彰顯原民人格尊嚴、營造安穩生計，未曾懈怠。

平心而論，唐議員的問政機理極為充實而且盈滿「先見之明」，譬如長期致力推動超越地方民意代表權責的原住民自治相關法令，終於促使中央在去(103)年修正

地方制度法確認「茂林」、「桃源」、「那瑪夏」等三原住民區成為自治區並設置代表會。另外，則是用心鑽研已經頒行10年的「原住民族基本法」，冀望落實建構高雄市的所有保障原民權益政策，以及輔助原民自治區務推展，達到「相輔相成」的美好景象。

其實，唐議員贏得市民讚譽，關鍵就在於：問政內涵周延細膩並且具有前瞻思維與包容廣度。曾經會勘「萬山避難屋」及茂林132線道路，即能當場糾舉施工缺失與提出改善作法；另則率先籌設「高雄原住民族勞工權益促進會」，督促市府成立「原住民族婦女人力急智輔導訓練中心」；而對力倡開發「多納紅塵峽谷」、「萬山溫泉」、「茂林溫泉區」，除了標舉帶動民宿、餐飲、農特產、傳統工藝、觀光等效益，並強調正面效應遍及旗山、美濃、六龜等區觀光資源；至於提案關懷母語教學支援教師未能享有合理勞保問題，聲援對象包括原住民語、閩南語與客家語教師一視同仁。簡單例證即可透視問政識見慧黠，襟懷堪稱寬宏。

唐議員既然是代表原住民族躋身議壇，嚴格監督市府執行正確照顧原民政策當然責無旁貸。畢竟，原住民無論是在原鄉或是在都會區，在整體人口總額中終究屬於少數，經濟與文化的依存相對處於劣勢；因此，未來的努力願景，全力發揮「自助人助」的精神，既要確保原鄉成為安居處所，尊重原民文化並有均等機會分享教育、衛生、醫療、經濟等國家資源；對於都市原住民，也要力爭就業職場與住屋福利，以全方位型態協助家常生

計無虞銜接，不致淪為「都會邊緣人」。

聖經「聖詠·126章5節」所敘：「含淚播種者，必含淚獲得收成。」唐議員篤信基督教義，爽朗問政風格之中處處含有真摯奉獻的機敏心願，一切政見合情、入理、循法，不愧是開創原住民尊嚴生計的難得菁英，眾望所歸值得期許！

翁瑞珠議員—辛勤爭取民利 努力解決民瘼



堅持辛勤爭取民利，長年努力解決民瘼；翁瑞珠議員在議場上問政內容一貫精益求精，在服務處接受陳情自始同心同德，在選區內探訪民困從來盡心盡力，進而塑就認真、親民、踏實的優秀形象，終於贏得市民連連讚譽，不但因此繼續佇足政壇為民前鋒，尤其名副其實雍容冠上「厝邊好議員」頭銜，更加令人激賞。

和藹可親與認真負責，堪稱翁議員問政不斷累積人氣與實力的絕佳特質。服務項目不僅限於一般排難解紛，為選民牽紅線也讓街坊鄰里津津樂道；儘管躋身當今

民意代表之中，雖然由於並不擅長造勢導致難以耀眼，但是人緣好加上樸實用心，反而更能平穩扎根基層、落實開拓興革視界，竭盡良知扮演盡責民代要角。

翁議員力爭民利與興利除弊的許多見解，平心而論其實處處可見前瞻論點。茲舉再三推動成立「岡山區農漁產品統一批發市場」為證，因為考量現有漁產批發市場位於住宅區長期侵擾住家安寧，而且建物老舊、賣場太窄、攤位過少；果菜市場則與即將興建的「捷運RK1 岡山站」站體牴觸，必須配合拆遷；因此，力倡應該遷至「家禽及屠宰場」旁的台糖土地統籌規劃，可見對於政策評估確具遠見。另外，為求有效疏導岡山工業區的頻繁貨櫃車流，提出配合岡山都市計畫道路開闢嘉新西路方案；也是深入訪察民瘼與建設需求的具體實證。其它涉及民生亟待興革的繁瑣事例不勝枚舉，隨處得見會勘考察身影，然後據實要求改革。

綜合土地開發、交通建設、發展觀光、社福營造、恢宏產經…等等嶄新政見，足以彰顯翁議員邁入第二任問政生涯的深謀與遠慮，可謂與首屆問政風華如出一轍。印證積極為民奉獻的傑出民代，恭謹堅守「居敬持志，循序用精」的準則始終如一，坦蕩面對一切政策興革的義利之辨，絕對會是清心自在的一如往昔把握當下問政契機，以實現替代妄想、以施捨替代糾葛、以寬容替代對峙。畢竟，翁議員的從政風範，毫無妄念與熱忱付出就是「智者不惑」，布施存心與博愛為善則是「仁者不憂」，護持正義與明

辨是非即已「勇者不懼」。套句佛家禪宗六祖慧能在「壇經」之言：「心量廣大，遍周法界，用即了了分明。」諒必眾所認同！

顏曉菁議員—政策評估高手 議事質詢能手

議事質詢的本質應該具備政策評估的實際功能；顏曉菁議員擁有正統法學士與政治學碩士學位，歷經扎實的學養教育與豐富的政壇淬練，議題內涵從未偏離精確掌握政策基本方針與實施效益的「連帶效果」，尤其清楚認知民代職司監督重責，如何善用有限資源成就超值績效？迄今一切表現，已可稱為高手與能手。

綜觀顏議員歷來的問政特質，完全在於能對政策運作的價值與導向，進行合理評鑑，致使政策的執行與管理，有所革新及進步。實證之一，曾在市政總質詢中，針對「自由經濟示範區」勞力供需問題，憂心恐將淪為「外勞特區」與「派遣工特區」，不僅衝擊本土勞工生計，甚至變成「血汗示範區」；因而倡言應該結合「亞洲新灣區」，引進金融、物流、文創、會展及觀光等產業，提昇整體營運政策的層次。實證之二，標榜以日本沖繩為借鏡，利用南台灣的優渥氣候、交通、消費及觀光等資源，積極創建高雄市成為「國際體育城市」。實證之三，力求防止網路社群詐騙現象，督促市府包括：警政、民政、社政及教育等機構，落實設立防詐平台。這些政策評估的內容並不繁複，但是言簡意賅，質詢綱要符合三大旨趣：「說明所欲評估的目標」、「量度政策成效的標準」、「分析詳實資訊以決定政策的效率」，可貴之處就是謹嚴用心的關注實質政策可以控制的變項，而非擅自揭露無法掌控的「情境變項」，進而形成足以適時修正或制約的公共政策依據。



事實上，顏議員憑藉優秀的學識、經歷磨練，面對既往包羅萬象的政見已有多則兌現，更加具足宏觀的政策評估視野。因為，評估屬於激勵修正的行為，含有「標準」與「水準」的審視區分；所謂「標準」是指確立政策的實際品質，而「水準」即指已被推行的品質評價。所以，瞻前顧後無論已行或是待推的政見訴求，始終明瞭政策的內容與特質、政府的結構與運作、民眾的需求與期待，隨勢所衍不斷更迭，導致政策評估能否準確配合社會變遷？力促創新興革指標？已經成為重要而且亟應克服的正面挑戰，顯見議事質詢攸關政策執行，更是嚴陣以待。

「百花發時我不發，我一發時都嚇煞；欲與西風戰一場，滿身披掛黃金甲。」出自明太祖的詠「黃菊花」詩，詞藻洋溢獨樹一幟的豪邁氣魄。顏議員的問政成績有目共睹，是否曾讓官員「一發嚇煞」見仁見智；不過，披甲盡責發揮獨當一面的公正豪氣議事風範，則是眾所周知！

吳益政議員－希望利用閒置市場提供新住民就業



「新住民的權益與福利誰來關心」？高雄市議會 66 位市議員中，唯一親民黨籍的吳益政議員，思維也與常人不同，他具前膽性的問政風格，卻是細膩而用心，較少有民意代表會去關注新住民，他卻能從社會的角落去注意到新住民，更進一步發想提出具體有效的辦法，協助他們解決生活上面臨的問題。

吳議員最近與社團法人高雄市新住民權益促進會共同會商，為幫助新住民的生活，提供更多的就業機會，以增加他們的收入，建請市政府經濟發展局市場管理處，能釋出公有市場空置的攤位，讓居住在高雄市的新住民擺攤營業，販賣一些新住民「家鄉」口味的美食小吃，讓各國的風味美食，也能與在地的美食文化融合在一起而更多元。

吳議員經常走訪基層，發覺很多公有的傳統市場逐漸沒落，已被大賣場所取代，市民的消費習慣也跟著改變，不再走入昏暗髒亂的傳統市場消費，傳統市場閒置的攤位越來越多，最後甚至淪為治安的死角。

「為什麼不善加利用呢？」吳議員認為，這些閒置的攤位可以釋出給新住民，因高雄市新住民人口逐年增加中，而且已取得我國國籍，需要就業補貼家用。他曾與新住民權益促進會舉辦美食交流，發現他們的美食就和台灣各種小吃一樣很受歡迎，如果能在傳統市場販售，可以活絡傳統市場，並增加他們的收入改善生活品質創造雙贏。



新住民除了來自大陸外，也有來自東南亞的泰國、越南、印尼、菲律賓、馬來西亞，甚至還有來自歐美地區，他們都有不同的美食文化，

很多來到高雄定居後，仍會把家鄉各種美食發揚光大，有的還結合在地的風味，成為消費者的最愛。

吳議員認為高雄要推展觀光，美食就是最好的動力，除台灣在地的美食，如果還有各國的風味，更添加「美食王國」的號召力，而各傳統市場閒置的攤位，能好好使用，就可成為這些新住民提供美食的最佳場所。

曾俊傑議員－後驛的建設逐見美麗成果

「後驛」是居住在高雄年長一輩生活記憶中一個的「老地名」，也有市民感覺就是高雄「舊部落」的代名詞，印象中這裡是狹窄的小巷道、低矮的老房子，與同樣是三民區的「前驛」大不同，發展「南轅北轍」。最近幾年「後驛」已逐漸脫胎換骨，讓蟬連的曾俊傑議員感到欣慰與高興，他說好還要更好，還有很多進步的空間。

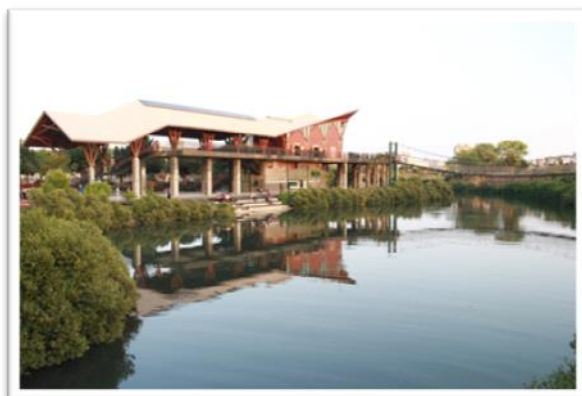
三民區「後驛」地區最近最夯的休閒活動去處首推「中都濕地公園」，這個位在同盟三路旁占地非常寬廣的公園，因為就位在市中心區，交通非常方便，平時清晨、傍晚都有很多市民在園區休閒，假日人潮更多，常見攜家帶眷，很多孩童喜歡走吊橋，觀賞濕地公園內的動、植物。



善，但因公園內的植物多為重新栽種，目前仍有綠美化不足的缺點。

曾議員說，高雄都會區長久以來空氣品質不佳，公園綠地有如人的肺一樣有淨化空氣的作用，如此廣大的濕地公園開放2年多來，除了必要的硬體建設外，不應再有太多的人工化設施，應該在綠美化上再加強，不然夏季天氣炎熱，市民在這種沒有遮蔭的公園內休閒，恐怕吃

曾議員也曾在這裡與後備軍人輔導中心聯合舉辦健走活動，公園內除了有遊客服務中心，還有愛河平台、三座吊橋、漂流亭、水岸觀景區、紅樹林生態復育區、濕地監測塔（原生林生態島）、兒童遊戲亭、觀水平台、水岸木棧道及水上長廊等設施，硬體設備已非常完



不消。

過去開闢道路或興建公共設施，常常要砍掉一些種植多年的老樹，其實這些老樹都可以移植到公園內，不但可以節省很多綠美化的經費，市民也不必再等上1、20年才有大樹綠蔭可乘涼，中都濕地公園內有不少紅樹林，但公園的步道兩旁卻多是光禿禿的一片，可以再增加綠美化。

曾議員希望中都濕地公園能更自然化，成為「後驛」的新地標，更能結合生態保育再進化，再結合鄰近的中都磚窯廠，把市民的休閒場所再融入文化古蹟特色，這樣更多元、豐富的內涵，不但提供市民平常的休閒活動空間，也提供生態與文化教育的教材，如此才能提昇市民的生活品質。

鄭新助議員—成功爭取陳水扁前總統保外就醫



「人生最後一戰，就是要救阿扁」。無黨籍鄭新助議員，對陳水扁前總統的「忠心」是始終如一，從入監服刑以來，他是全國「挺扁」最有力的民意代表，始終是「不離不棄」。他更擔任一邊一國全國總召集人，希望能號召更多人一起救阿扁，如今阿扁終於獲得「保外就醫」，讓他感到欣慰與振奮，為此他還在服務處高掛看板感謝所有支持阿扁的市民同胞。

鄭議員這次在國民黨、民進黨、親民黨及台聯等政黨的激烈競選下，蟬連大高雄市的第2屆市議員，他在選前就強調這次競選是「要拖老命救阿扁」！更是他「人生最後一戰」，今(104)年已74歲高齡的他很感慨的說，自己也料不到在他的有生之年，能看到阿扁平安的走出監獄，回到高雄的家與家人團圓，是他這幾年挺阿扁以來最感開心的事，為此他還特地到阿扁高雄住處親自迎接阿扁回家，並與阿扁通電話表示關切與祝福，希望阿扁回家後好好在家療養。

「我會繼續力挺阿扁，司法更應還他清白」。鄭議員說，阿扁獲准保外就醫一個月，依阿扁身體的狀況那有可能一個月就能醫好呢？除為阿扁繼續奔走爭取權益外，司法對「扁案」的審理也有很多的過失，包括先押後審、押人取供等手段，阿扁就這樣從2010年12月起受到政治迫害，從台北看守所到台北監獄，過了6年又40日的牢獄日子，他還要繼續為阿扁「平反」冤獄。

鄭議員在參與有史以來最激烈的「九合一」選戰時，他曾宣示這是他人生的最後一戰，拚了老命也要戰鬥到底救阿扁出來，很感謝那麼多的市民認同以及不斷的支持他，皇天不負苦心人，為阿扁平反，阿扁終於回家了。



鄭議員也很感慨表示，自從阿扁入獄以後，很多民進黨的同志棄他而

去，甚至忌談阿扁，其實很多台灣人民和他一樣，仍堅信阿扁是清白的，這也是為什麼至今還有那麼多人和他一樣，一直要力挺阿扁，成為阿扁最忠實的支持者，因阿扁無法再從政，相信支持阿扁的台灣人民，未來可能支持他的兒子陳致中競選立委，相信對阿扁也是有很大的幫助。

李雅靜議員一呼籲政府積極籌辦大東文化園區商圈



高雄市鳳山區大東文化園區，在合併前之高雄縣政府大力推展規劃籌建，及合併後高雄市政府亦甚為重視而積極建設下，典雅高貴、設備堂皇、環境優美的大東文化藝術中心，終於於 102 年落成使用，其周圍園區內之大東公園亦已整修完畢，一時使得鳳山區民興奮莫名，認為終於有顯示鳳山古城文化氣息的建築出現，而成鳳山區民休閒遊憩的場所。

然大東文化藝術中心成立後，雖每日均有藝文之表演，但著重於西洋音樂藝術之宣揚，却未能重視我國固有藝術之表演和地方習俗才藝的傳承，未能引起居民之注意而漸有淡化、被人忽視之感覺。直至日前因江蕙演唱會門票之購票風波，使得前往排隊購票的市民在排隊之餘，再度感覺到大東文化藝術中心的美和大東公園之優雅，而為之讚揚。

市議員李雅靜表示，大東文化藝術中心是高雄縣、市兩階段政府共同努力的成果，大東文化藝術中心建好了，大東公園也整修好了，却未能持續成為鳳山區及全高雄市重要景點之原因，在於(1)大東文化藝術中心未能經常性辦理地方文物、原有民俗藝術的展示活動，如地方客家文化、福佬文化等活動，致吸引力減少。(2)原規劃大東文化園區的附帶條件，同時設置大東商圈計畫，未積極規劃籌設，因無足夠魅力吸引，導致人潮越來越少，故而希望市府能繼續積極開發文化商圈，期使大東文化園區成為鳳山亮麗的新景點。

蕭永達議員一挺扁一路走來倍嘗艱辛



前總統陳水扁終於獲准保外就醫，已返回高雄扁家團聚；蕭永達議員這些年來不遺餘力的挺扁，他更不惜以政治生命作賭注爭取阿扁保外就醫，一路走來飽嘗艱辛仍不氣餒，格外感人；他希望陳前總統安心在家療養，放下藍綠的框框思維，尊重人權有助於化解社會對立，促進社會和諧。

蕭議員對陳前總統心存感激，堅持「吃人一口還人一斗」，當他在從政過程中面對艱困的時候，陳前總統助他一臂之力，讓他勇於面對挑戰也克服了難關，所以他

無論如何也要聲援絕不鬆手。

二年前在泛國民黨主導的議會，蕭議員堅持陳前總統能保外就醫案，但這個提案卻一波多折，為了能在議會審議通過，多次提出權宜問題。蕭議員決定如果「援扁案」無法在議會決議通過，他將辭去議員職務，總算皇天不負苦心人通過阿扁保外就醫案。

蕭議員認為保外就醫在法律上應是允許的，台灣為人權國家，高雄為人權城市，理所當然應通過這項決議，更何況陳水扁曾是國家元首，如果健康因素而有任何閃失，也會成為國際焦點。

阿扁坐牢，是「政治迫害」，大家心知肚明。蕭議員認為阿扁當過國家元首，給予適當的禮遇是合情合理事情，他身體虛弱，保外就醫乃師出有名，也沒有什麼好偏袒和爭議的。

蕭議員也引用林義雄著作「只有香如故」，他在2000年擔任民進黨黨主席，輔選陳水扁競選總統成功後，從未擔任過任何官職，且20年來持續反核未曾間斷過，對於所有台灣人而言，早就已經超越政治人物的層面，成為台灣良心的精神指標，但是部分藍營人士會批評林義雄，是出於對他不瞭解才會看法有所偏差。

「只有香如故」書中提到「零落成泥碾作塵」，皮囊終究會零落成泥碾作塵，但絕非人人香如故！台灣的民主體制已經進入政黨政治時代，政

黨與政黨之間應該要良性競爭，互相提升素質才對，而不是彼此惡鬥、扒糞，製造更多的仇恨與分裂，因此，希望國民黨透過這本書好好認識林義雄。

沈英章議員一爭取速建中山大學仁武校區



看見新未來，沈英章議員指出，國立中山大學仁武校區是帶動仁武地方發展重要指標，但國立中山大學籌設分校的進度牛步化，地方民眾漸失耐心，指責校方缺乏誠意。沈議員也將中山大學設校列為競選時之重要政見，他希望市府也能協助中山大學完成設校帶動地方繁榮。

沈議員指出，中山大學籌設分校用地，在地方鄉親不斷努力和爭取下，終獲行政院核定同意無償撥用，豈料土地撥用迄今，籌設進度一直停滯不前，使仁武鄉親們一路從期待到失望，讓他感到十分遺憾，顯然校方

不夠積極，缺乏破釜沉舟的決心。

中山大學剛完成仁武分校環評，相關設校作業已陸續展開中，新建校區藍圖將配合國家產業發展目標，成立教學育成、研究中心、多功能健康生活及未來發展等四區，培育生命科學、電資、生物科技、綠色能源、電信暨數位技術等高科技研究人才。

中山大學仁武校區，在地方鄉親期盼下，終獲得教育部同意，預定105年完成前置作業開始動工，109年前招生，仁武鄉親則要求縮短建校時程，不要拖到105年。中山大學在102年間做了地質調查，確認旗山斷層帶僅通過校區1/3的位置，因此斷層兩旁100公尺都規劃作為綠地，但中央地質調查所在去年底更新公告斷層位置，旗山活動斷層從新校區穿心通過，又投下一個是否建校的新變數。沈議員也要求教育部和市府面對這個新變數儘快提出因應對策，並向仁武居民說明。

沈議員認為中山大學的規劃藍圖，若只停留在紙上作業階段，仁武校區永遠只是空中樓閣。沈議員訪談地方民意，多數人都舉雙手贊成將仁武發展為學術重鎮，同時也能成為高雄地區優質生活圈。但地方鄉親都認為中山大學仁武校區進度未如預期，鄉親一點都感受不到中山大學設校的誠意。甚至有人認為如果中山大學無意興建仁武校區，乾脆要求市府收回仁武校區預定地，不要再虛耗下去，影響仁武區未來發展。

林民傑議員—那瑪夏重建完成 盼推觀光產業



高雄市地處最偏遠的原鄉地區—那瑪夏區，5 年多前遭到莫拉克風災重創，省 29 線對外聯絡的重要道路重建工作終於告一段落，有了安全的道路、橋梁，居民的生活也恢復，但原來最重要的產業之一休閒旅遊卻一蹶不振，先前在區公所服務的林民傑議員感受最深，期盼地方到中央共同協助，讓那瑪夏區的觀光產業早日復甦。

林議員說，那瑪夏區過去因有「民生」、「民族」、「民權」三個村落而稱為「三民鄉」，是改制前高雄縣最偏遠的鄉鎮，位處與嘉義、台南交界之處，也因此有如世外桃源般，充滿大自然的原始風貌，尤其是夏季清澈的溪流、夜晚的星空及螢火蟲等景觀均是大賣點，加上原鄉風味的各種美食、愛玉子及李子等農產品，是民眾旅遊休閒熱門的去處，不少族人經營小吃店、民宿、導覽賞螢、販售農產品及手工藝等是族人重要的收入。

只是一場台灣罕見的 88 風災重創那瑪夏區，重要的聯外道路台 29 線（原 21 線）柔腸寸斷，橋梁全毀，一夕之間讓那瑪夏區成了山中孤島，但歷經 5 年多的重建，有了更安全的道路、橋梁，行政單位及學校都遷到



新址並完成重建，恢復了昔日的風貌，但卻無法再吸引遊客回流，旅遊休閒產業一落千丈。族人過去賴以維生的收入銳減，是宣傳不夠，還是有其他因素，都亟待政府幫忙推動，協助產業再出發。

林議員說，那瑪夏區已是直轄市的行政區，但現在的「市」與過去「縣」的時代並沒有多大的改變？很多建設與市民的福利無法與都會區相比，他一直居住在那瑪夏區，瞭解地方的需求，旅遊休閒是族人最期盼

的一個產業，而那瑪夏區充滿原民傳統文化，人數最多的是布農族，還有排灣、2014年正式正名的拉阿魯娃及卡那卡那等族，是一個很有多元特色的地方。

林議員指出，走在那瑪夏區，處處都可見到代表原民傳統文化的圖騰意象與建築，就連新建的民權國小，也是一個很有參觀價值的旅遊景點，用最貼近大自然的風格重建，占地廣達兩公頃，水泥覆蓋率卻是零，處處令人驚嘆，尤其造型像蔓陀螺，又像原民傳統男子集會所的圖書館，還被譽為世界級最美麗的綠建築，都是推展旅遊的新賣點。



鄭光峰議員一用心看得見 大坪頂活動中心更驚艷



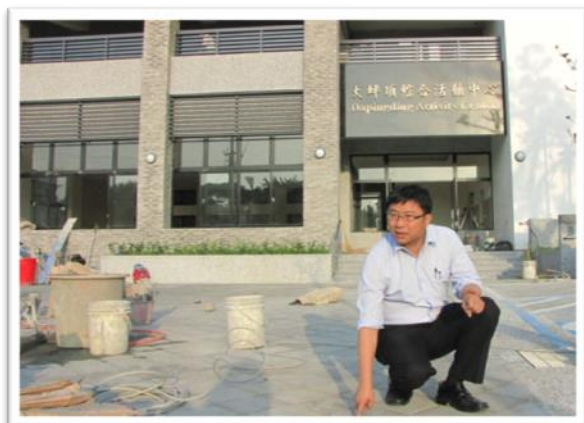
鄭光峰議員全力爭取的小港區「大坪頂綜合活動中心」工程，已經完工，鄭議員建議市府趕在農曆春節前完成軟體設備早日啟用，讓大坪頂地區返鄉過年的遊子，感受到市政建設的成果，更別讓當地的居民等太久。

大坪頂地區原本有一座社區活動中心，係於民國59年完工啟用，因年久失修，建物老舊，內部設備更乏善可陳，當地居民幾乎已經完全不用，如同一棟「蚊子館」。

鄭議員數年前開始極力主張及爭取改建，經市府支持，動用資源回饋金3,300萬元，於102年開始動工興建。新建的「大坪頂綜合活動中心」，地面三樓，占地330坪，總樓地板面積1,165平方公尺。

施工期間，鄭議員經常「查看」施工情形。他發現工程已經全部完工，只剩最後收尾的「清掃工作」，認為一定可以在農曆春節前啟用，於是建議市政府民政局、小港區公所加緊腳步，添置內部的軟體設備，「趕在春節前啟用，讓大坪頂地區返鄉的遊子對市政建設的成果感到驚艷」。

針對鄭議員的建議，小港區長陳盈秀表示，新建的「大坪頂綜合活動中心」工程，目前已經取得使用執照，應該可以在農曆春節前啟用，區公所目前正在與當地的里長研商如何添置內部的軟體設備，一旦確定設備的項目，很快就可以採購，目前雖還未訂定啟用的日期，但保證不會讓大坪頂的居民等太久的。



陳區長表示，新建綜合活動中心，設備新穎，具有里活動中心、長青活動場所、圖書閱覽室及育嬰中心等功能，將成為里民未來生活、休閒及活動場所。

許慧玉議員籲請加強防範禽流感疫情

許慧玉議員是保安委員會委員，上任後發現最近禽流感疫情不斷升高，高雄地區也傳出疫情相關業者損失慘重，因職責所在，她要求市府相關單位應組成緊急應變中心，統合戰力一致全面防堵疫情再擴散。

許議員走訪基層，感受到很多家庭對這波來勢洶洶禽流感疫情憂心忡忡，深怕孩子營養午餐吃到不潔食材，上市場買到感染家禽，市府應出面統合衛生、教育及農業局，共同以戒慎不恐懼之態度面對這波疫情。



高雄市難逃禽流感威脅，高雄市路竹鵝隻繫留場有來自屏東縣鵝場之鵝隻發生疑似感染禽流感，路竹繫留場已執行移動管制及消毒措施，若送檢之檢體一經中央檢驗確認染病，將依中央指示進行撲殺清場工作。市政府農業局業已持續加強本市各項鳥禽之防疫及監控工作，並請各局處充份合作以戒慎不恐懼之態度處理面對，持續落實相關防疫作為，務必請養禽業者作好自主管理及消毒工作，有異常情形應依法通報。

教育局應與農業局維持密切連繫掌握各縣市疫情，避免營養午餐使用感染源牧場之禽肉、雞蛋，並預擬調整菜單因應禽肉、蛋品供應之短缺，並由農業局及經發局掌握通報家禽批發與零售市場訊息，配合中央協調供需。

許議員也要求市府全力推動禽流感防疫「四不一要」，「不靠近、接觸及餵食野生鳥禽」、「不至疫區參觀鳥禽」、「不私自攜帶鳥禽入境與購買來路不明鳥禽」、「不野放(放生)鳥禽」及「接觸鳥禽(蛋)或排遺要立即以肥皂清潔雙手」等措施。她也請民眾不要在公園內私自餵食禽鳥，以免疫情擴大，因為鳥類的排泄物會形成環境污染。

許議員也為家禽業者蒙受重創不捨，希望政府對受害業者從優補助，減少業者損失以度難關，同時未來加強教育相關業者如何落實預防工作，減少業者損失下，亦能確保消費者食品的安全性。

黃石龍議員—許後勁新的未來



再度連任的黃石龍議員表示，中油五輕遷廠已成定局，接下來的環境復建工程更是艱鉅，未來將堅持要讓左楠地區居民呼吸到新鮮空氣，擺脫石化不歸路宿命。他仍秉持正直清廉、堅持正義、服務第一的信念，繼續為地方打拼。這次的勝利，不是他一個人的勝利，是大家的勝利，再次感謝大家！

這次選舉空前激烈，一步一腳印的環保鬥士黃議員，看在鄉親眼裡，才是真正為後勁子孫奮鬥不懈的民代。黃議員凝聚鄉親大團結，在其帶領下，大家上下一心圍廠，逼得中油做出遷廠承諾。20年來黃石龍議員帶領居民抗爭、協調的畫面，鄉親們歷歷在目，永誌難忘。

選舉時，就有候選人掠美，把中油遷廠之功勞據為其有，這種信口開河之競選宣傳方式，後勁人都為黃議員打抱不平，鄉親的眼睛是雪亮的，不會被拿著麥克風大聲攬功的候選人所欺騙，後勁人展現20年前圍廠之氣魄和團結力挺黃議員，讓外界看到強韌和草根性，身為後勁人是值得驕傲的。

後勁人相信黃議員屹立不搖的站在議事廳堂捍衛著左楠地區權益，而政客的謊言，是禁不起考驗的，若鄉親誤信政客謊言，到頭來吃虧的是自己，惟有土生土長的黃議員才會永遠與鄉親站在一起，為鄉親打拚！

由於黃議員長久以來，對中油的污染一直非常的關心，才讓陳菊市長感受到後勁污染的嚴重，除在議會公開讚揚黃議員對中油遷廠居功厥偉外，亦保證與黃議員站在同一陣線，支持中油高雄廠遷廠。陳市長也要求環境保護局對中油的汙染務必善盡稽查的責任，凡有汙染就依法重罰直到改善為止。

他希望後勁國小圖書館重新改造，並整體規劃以學生閱讀氛圍為中心的建築物，將室內空間拓寬，鋪設耐磨地板及照明通風設備等，成為煥然一新的圖書館，造福地方莘莘學子。

陳慧文議員－熱愛本土藝術大家一起去看歌仔戲



深愛本土文化藝術的陳慧文議員，保留傳統文化和推動地方藝文活動不遺餘力，從台語天后江蕙封麥的不捨到發揚本土化歌仔戲就可看出他關懷傳統文化的用心。

陳議員每次選舉能獨佔鰲頭其來有自，因她的服務層面多元化，當江蕙封麥演唱會一票難求時，服務處也跟著忙碌起來。陳議員表示江蕙扣人心弦的歌是很多人成長的記憶，也是為人子女為表達對雙親孝順，願意徹夜排隊買票供父母入場觀賞演唱會。因入場券有限，向隅者多，要

求代買演唱會門票的市民希望陳議員能想辦法，這項選民服務確實難為陳議員了。她雖然不知道能否買到票，還是請需要服務的市民先登記，有100多位市民利用電話，另有超過150位市民到服務處登記代購入場券。「怎麼辦，市民要買江蕙封麥演唱會的門票，我去那裡買票啊！」陳議員說。

陳議員知道票難買，只好向江蕙歌迷坦白說明演唱會是民間活動，非高雄市政府舉辦的活動，議員如果要觀賞演唱會，也要親自和市民一起排隊買票，現在一票難求，她一樣買不到票，請市民諒解。

陳議員也對本土歌仔戲推動不遺餘力，她一再鼓勵這些傳統戲曲的傳承者，秉持「沒有夕陽的產業，只有夕陽的管理」理念，一起對抗逐漸沒落的市場，找回失去的觀眾。

陳議員說，「淑芬歌劇團」團址位於鳳山區華興街，是道道地地的在地團體。該團一路走來始終如一的精神，與陳議員全力保存傳統的理念不謀而合。蔡團長更有心的將傳統戲曲文化帶進國小校園傳承，這樣用心、有心的劇團，她除了給予掌聲外，更要大力扶持，一起為發揚傳統的優美地方戲曲文化努力。

陳議員強調該團去年在鳳山大東文化中心售票演出座無虛席，今年更入選高雄市文化局扶植獎勵的傑出演藝團體，並推出年度大戲「長生刺」。

此劇貫穿連接兩個動盪時代背景，起於明憲宗，經明武宗，直至二十年代的上海，該團如何將古代與現代做好連結，以及舞台設計都是一大考驗，而且劇情充滿溫情且勾勒新生代對戲曲的願景，值得大家入場觀賞。