

林主任委員祖嘉：會後我們可以再跟委員直接討論。

主席：趙委員天麟之質詢以書面提出，請行政院以書面答復；並列入紀錄、刊登公報。

趙委員天麟書面質詢：

1. 2009 年「聯合國環境規劃署」倡議各國推動「綠色新政」，並於 2011 年提出「綠色經濟轉型」報告，建議各國應加強綠色投資，以達到溫室氣體減排目標並創造就業機會。而除了溫室氣體減排目標外，我國更面臨細懸浮微粒（PM2.5）之空氣汙染問題。細懸浮微粒（PM2.5）可穿過呼吸道黏膜直接進入肺泡，容易對健康造成各種影響。除一般呼吸道過敏、發炎等疾病外，亦因恐提高心血管疾病發生率及增加肺癌發生率，因此已被世界衛生組織承認為一級致癌物。

2. 而根據環境保護署定義，單日空氣污染指標值（PSI）超過 100 即為空氣品質不良，而根據 2015 年統計資料，該年度 7 月起至 12 月短短半年間，空氣污染指標值（PSI）大於 100 的天數竟超過 108 天。更遑論目前並未將 PM2.5 納入 PSI 之汙染物統計中，倘若未來一併納入統計，以「空氣品質健康指數（AQHI）」作為鑑別指標，本席可預見將來我國之空氣品質肯定天天紫爆。

3. 我國每年 10 月至隔年 3、4 月間，因為位處下風處，大陸霧霾皆隨東北季風一同吹向境內，雖境外汙染物係因天候為不可抗力之因素，惟根據數據統計，國內 PM2.5 來自境外移入僅約占三成，其餘以交通車輛汙染源及重工業（含電力業）占最大宗。

4. 空保處提出統計，依照我國空氣汙染物排放清冊資料，全國之 PM2.5 總排放量為 73,855 公噸/年，其中工業（含電力業）為 16,865 公噸/年，車輛為 16,756 公噸/年，工業與車輛皆占全國 PM2.5 排放量比率 23%。而衍生性 PM2.5 前驅物—硫氧化物（SOx）全國總排放量為 119,720 公噸/年，其中工業排放量為 105,261 公噸/年，占全國 SOx 排放量比率為 88%；氮氧化物（NOx）全國排放量為 434,160 公噸/年，其中工業排放量為 176,100 公噸/年，占全國 NOx 排放量比率為 41%、車輛排放量為 217,109 公噸/年，佔全國 NOx 排放量比率為 50%。根據統計數字可知，我國空氣汙染最大源頭即為工業（含電力業）及交通車輛。又行政院主計總處統計 2015 年第三季，我國工業於 GDP 之比重約 36.73%。而截至 105 年 1 月統計之汽機車總數為 21,411,825 輛。可見不論是我國經濟發展或國人一般生活所需，皆會造成空氣汙染之危害，對此，本席認為政府單位應盡速在經濟發展與永續環境之兩者中找出兼顧之辦法。

5. 民國 92 年 11 月行政院第 24 次科技顧問會議中，關於「非核家園潔淨能源及節能產業發展政策推動藍圖」的策略行動計畫，提到政府未來應扶持潔淨能源產業與開發本土化技術，致力氫能關鍵技術及周邊設備研發與產業聯盟之推動。96 年 11 月行政院 2007 年產業科技策略會議中更做出燃料電池與氫能科技、二氧化碳減量科技與海洋能科技等三項前瞻領域，為我國政府未來建構能源科技展業的發展目標。行政院科技顧問組也於該會議中表示在眾多新能源中，燃料電池與氫能是發展低汙染車輛和發電系統的重要「乾淨能源」。

6. 經濟部能源局的能源政策白皮書更直指因應溫室氣體與傳統能源耗竭之問題日益嚴重，尋求替代能源係迫在眉睫，同時亦面臨能源、產業與環保政策間的協調與統合，應合併考量，提

出可相輔相成之政策方向。99 年行政院核定綠色產業旭昇方案，又將氫能與燃料電池列為重點項目，因此朝向節能減碳目標、提高能源效率並掌握新能源產業自主核心技術，發展國內之氫能產業勢在必行。

7. 台灣目前在石化原料產氫與儲氫方技術方面已初具規模，發展氫能經濟，除可有效解決能源問題外，更可建立研發與製造生展之供應鏈，藉此跨入擁有龐大商機之綠色產業。經濟部能源局亦於 98 年編列科技研究發展計畫，編列為期四年之氫能技術發展研究與示範計畫長程計畫，共編列使用了 396,266 千元。惟 101 年結束此計畫後，經濟部能源局對於開發綠能產業之後續研究腳步即放慢，本席認為已有正確之政策方向，後續應拴緊螺絲繼續延續政策目標，不應虎頭蛇尾草草結束。

8. 發展綠能產業已是國際科技發展之趨勢，而日本對於氫能產業已有全國性之戰略考量，我國氣候、地理與產業結構皆與日本相似，更應利用台日友好之優勢，雙方互惠合作。而我國早已於十年前對於綠色能源即已有相關研究目標，應把握先機，在政策的研擬，未來的產業補助上皆應與國內外產、官、學之各方專家積極研擬，令台灣成為國際綠能科技之領頭羊，創造經濟發展與環境永續雙贏之局面。爰本席要求行政院應於三個月內提出氫能產業發展規劃期程與政策報告，並請經濟部說明關於氫能政策方向提出至今已十年有餘，目前已建置或進行建置中之項目。

主席：請楊委員鎮浚、陳委員雪生及楊委員曜聯合質詢，詢答時間共為 45 分鐘。

陳委員雪生：（17 時 22 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。有關松山機場去留的問題這一陣子引起社會關切，但是大家關注的焦點，似乎都忽略了松山機場目前仍具有國內航線最大機場的地位。事實上花東、北北基以及離島居民的交通、醫療及觀光都非常依賴松山機場。在未來你們會要考量松山機場去留問題之際，我有幾點關於離島居民的問題要提醒行政院注意。醫療需求是無可替代的，院長應該知道相當多離島居民來台北接受醫療服務，並有將近 300 萬人次的統計數字，而且這裡面還沒有包含金門、馬祖及澎湖以 C-130 運輸機以及緊急醫療救護直昇機送來的病患。以後如果沒有松山機場的話，離島居民為接受醫療服務而需要轉診或緊急後送會更加困難，並因此造成寶貴的資源浪費以及更多不便利。

楊委員曜：離島居民因為醫療的原因而仰賴松山機場，除此之外，松山機場的運輸量每年有 600 萬人次，其中大概有一半以上是離島航線的運能。其實桃園機場現在每天應該都有流量管制的問題，在不包括松山機場運能的情況下，桃園機場已經因為每天流量管制的緣故而造成班機延誤，假如再將松山機場的運能交由桃園機場吸收的話，後者會更加雪上加霜。再者，離島居民因為在地就業的機會不夠，所以旅外鄉親很多，因此逢年過節時運能上的需求會大增，這都是政府考慮松山機場存廢的時候要加以考量的。特別是剛剛陳委員所講的醫療，事實上離島的醫療相對於台灣本島落差很大，造成多人次的轉診，假如松山機場不留著的話，離島居民回家跟就醫都會很麻煩。

楊委員鎮浚：除了剛才兩位委員提到的內容以外，我要再補充一下。那天院長在金門的時候我有跟您提到後送直昇機，我們希望爭取從 4.5 個小時變成 1 個半小時，即要爭取縮短時間，結果聽到