

專案質詢

8-4-13-0523

立法院議案關係文書 中華民國 102 年 12 月 4 日印發

案由：本院楊委員麗環，日前觀看齊柏林導演的看見台灣紀錄片後，赫然驚覺，我國太魯閣國家公園門口竟然開放水泥採礦業，高汙染、高耗能又破壞環境的產業竟然仍在東部存在，本席對此深感不解與遺憾。政府連連喊觀光倍增，保護環境更是觀光永續的重要關鍵。因此，本席要求經濟部應針對和平水泥專業區的開發計劃進行檢討，並於半年內擬定水泥採礦業退場機制，以保護台灣美麗的山脈與海岸，落實觀光立國的政府宣言。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、和平水泥專業區的開發計劃，肇始於民國七十三年。當時因為民間出現「開發東部」的呼聲，再加上西部大部份水泥廠的開採年限將陸續於民國八十六年到期，政府於是著手評估「和平水泥專業區」的可行性。在民國八十年，和平水泥專業區的計畫正式列入六年國建，成為高污染產業東移的先鋒。在民國八十六年，政府正式確立水泥產業東移政策之前，十四家東西部水泥礦權代表公司為維護本身利益，各大動其政黨資源，進行激烈的角力。當時經濟部長王志剛，最後公開宣佈「台灣西部水泥礦權決不延展」的話語，其實也正意指著代表東移勢力的台灣水泥大獲全勝。

二、東部蘊藏豐富的石礦資源，根據礦業司的資料，東部大理石礦藏高達三千億公噸以上。直到 2009 年年底為止，花蓮地區還有 106 座礦場，分布在中央山脈間，生產大理石、石灰石等礦產，但這些礦產並不是做為高價值的石材，而是送到煉鋼廠或水泥廠做低廉的原料。

從 1960 年代開始，礦場漸漸在北花蓮擴張，從和平、和中、和仁，到太魯閣口、三棧，礦場攻佔了出海口每一個山頭，當地原住民的生活空間，也遭到嚴重的擠壓。不同於其他國家的礦業重鎮大多設置在邊陲地區，台灣的水泥產業卻群聚在東部通往北部唯一的蘇花鐵路路廊。根據交通部公路總局提出的蘇花改地方說明會資料指出，目前過境蘇花公路的農產及民生物流重貨車僅佔所有重車的 37%至 47%，其他砂石車多為中短途運輸，起

立法院第 8 屆第 4 會期第 13 次會議議案關係文書

迄點集中在蘇花公路沿線的水泥廠、採礦區。

- 三、雖然水泥廠主原料目前大多從礦場經豎井輸送帶及鐵路運送到廠區。但是副原料白雲石與黏土礦蘇花沿線並無礦場，必須從宜蘭二結運抵東澳的幸福水泥廠，或是從鳳林運送到和平泥水泥廠，這也是蘇花公路見到最大宗的砂石車來源。大量的重車的輾壓造成蘇花公路養護不易，而奔馳在狹窄路幅的重車，同時對於其他用路人造成極大的心理壓力，也容易發生交通事故。鐵路運輸方面，台泥花蓮廠由於市郊的佐倉礦場停採，所需的石灰石全數由和平經鐵路運到花蓮市，同時台泥蘇澳廠也從和平供應部分礦石，另外幸福水泥宜蘭東澳廠甚至於桃園楊梅廠也是遠距從花蓮和仁礦場供料，再加上亞洲水泥廠的熟料也從新城以火車裝運到花蓮港，所以每日有大量的貨物列車行駛在北迴鐵路上，使得這段鐵路的路線使用率經常超過百分之百，這種超限使用的狀況不但使得客運列車增班困難，也大大增加火車運行的風險。近年來，中國大陸對水泥等原物料的需求大增，台灣水泥外銷的比率年年上升，2009 年更一舉突破五成，曾幾何時，台灣居然成為水泥輸出國。