

專案質詢

9-1-4-0081

## 立法院議案關係文書 中華民國 105 年 3 月 9 日印發

案由：本院賴委員瑞隆，鑑於高雄港與高雄市長久以來因治理機關不同，高雄港挾中央政府政策與資源之優勢，投注大規模建設發展部分產業之同時，未能同時配合高雄城市發展之需求，甚而擠壓高雄市發展之空間，犧牲高雄居民之利益。近年以來高雄港為提昇高雄貨櫃轉運量，持續提出洲際一期、高雄港第三港區興建計畫，港區發展逐漸往南往外，顯示與高雄城市發展漸行疏離之趨勢。為因應高雄市升格、高雄港量能之提升，以期使港市發揮相輔相成之效，行政院應積極規劃「港市合一」發展政策，增加高雄市於亞洲眾多新興海港城市間之競爭力，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄從清代開始就是重要的通商口岸，日治時期起進而成為國家計畫的大規模建設，而港口重要的戰略位置又衍生了其他的發展計畫，哈瑪星的填海造陸、縱貫鐵路完工、鹽埕的大規模市街改正、加工出口區成立，及近年的「自由經濟示範區」計畫，奠定了高雄不斷被計畫的命運。
- 二、由於高雄港與高雄市長期以來治理單位分離，由中央一再計畫的政策扶植了部分產業，卻犧牲了在地居民的權益與高雄城市的發展契機。最明顯之例：1968 年高雄港第二港口開通，紅毛港被大筆一畫，先被劃入臨海工業區，之後又被劃入大林商港區，從此開始全區禁建，展開長達半世紀的「遷村」行動。
- 三、中央政府為發展高雄港成為亞太地區貨櫃轉運樞紐港，推動洲際一期計畫工程，未來每年將可達 300 萬 TEU 貨櫃碼頭裝卸能量，且在各航商與業者的共同努力下，持續推動各項港埠建設，如：興建高雄港聯外高架道路、高雄港客運專區、南星土地開發計畫及高雄港港區污水處理系統等，台灣港務公司高雄分公司所主辦「2040 年主計畫」，計畫興建「高雄港第三港區」，未來高雄港將往南發展、往外發展，再次顯示高雄港之未來將與高雄城市

## 立法院第9屆第1會期第4次會議議案關係文書

之發展漸行疏離。

四、高雄港整體發展願景只見中央政府視港區發展利益為其禁嚮，盡其獲取擴大港區之最大利益，無視高雄市民所需，不見配合高雄市對於產業、觀光、旅遊、文創之所需，更未配合高雄升格後幅員擴大、人口增加之發展需求，高雄市與高雄港之發展未能整體規劃，無法相輔相成發展成為真正之海港城市，成為阻礙發展南台灣之最大障礙。爰建議行政院應積極規畫「港市合一」發展政策，以同時提昇高雄港市之發展動能，增加高雄市於亞洲眾多新興海港城市間之競爭力。