

能結合鄰近地方觀光漁業之發展，近年鄰近旗津、哈瑪星、鹽埕、駁二特區、高雄展覽館皆逐漸發展成觀光重地，前鎮漁港、小港臨海新村漁港、鳳鼻頭漁港、旗津漁港亦各自成為在地與外來遊客觀光休閒去處，行政院應儘速規劃高雄港配合高雄在地漁業及觀光發展，提出專案計畫，以全力發展藍色經濟，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄市海岸線綿長，北自茄萣之白砂崙漁港、興達漁港，南至林園之鳳鼻頭漁港、汕尾漁港，總計十六座漁港，發展有遠洋、近海、沿岸、養殖等漁業、冷凍水產加工業，其遠洋漁業為全台之冠，形成全國獨特的漁業重鎮。
- 二、高雄市擁有台灣第一大港—高雄港，位於高雄市南端，橫跨高雄市六個行政區，由於腹地廣大、港灣形勢天成，是臺灣第一大港口、也是世界第十三大港口，營運碼頭高達 116 座，為臺灣首要的海運樞紐、與貨運進出口門戶，港口貨物吞吐量佔臺灣整體六成以上。
- 三、高雄港左臨旗津島、右倚壽山，自三百年前即為小漁村，發展至今日之規模，卻逐漸喪失早期之漁港特色。尤其鄰近的旗津、哈瑪星、鹽埕、駁二特區、高雄展覽館近年積極發展地方特色，漸成遊客必訪之觀光重地，而前鎮漁港、小港臨海新村漁港、鳳鼻頭漁港、旗津漁港亦各自成為在地與外來遊客觀光休閒去處，唯高雄港坐擁高雄最優勢之海港資源，卻未能結合地方觀光漁業之發展，提高其產業價值。
- 四、因此，行政院應儘速規劃高雄港配合高雄在地漁業及觀光發展現況，結合文創、會展、遊艇、遊輪產業，全力推展遠洋近海漁業、休閒海釣、藍色公路等，強化行銷漁產國內外銷，全力發展藍色經濟，重拾高雄港三百年來在台灣民眾心目中的漁業地位。

(八) 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臠，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。

(九) 本院賴委員瑞隆，鑑於鄰近台灣最大綜合性工業區高雄臨海工業區，小港前鎮已是全台空污最嚴重地區之一，節能減排刻不容緩，世界衛生組織統計指出，移動性污染源對環境的威脅不亞於固定污染源，故中央政府應協助小港前鎮全力發展綠色載具，包括擴充捷運銜接輕軌路網、提高電動公車和電動機車補助款，或是於當地規劃設置綠能示範社區（里），俾減低空氣汙染，維護當地居民健康，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、小港前鎮比鄰高雄臨海工業區，區內鋼鐵、石化電力及化學等重工業日夜運作，附帶的揮發性有機物、戴奧辛、粉塵、PM2.5 等工廠排放汙染，尤其戴奧辛年平均排放量為 12.364g-TEQ，溫室氣體為 3,614 萬公噸，其平均值高出全國數倍，小港前鎮儼然是全台空污最高地區之一。