

四、然而民眾反應，目前大眾運輸工具不發達，小港捷運站距離大坪頂近 6 公里，且往返高雄市區和大坪頂的公車，僅每半小時至一小時一班的紅 8、62 號，交通極度不便，大眾運輸工具貧乏是大坪頂觀光發展主要障礙。爰建議行政院應積極規畫大眾運輸交通路線，比如增設觀光巴士，連接大坪頂至高鐵左營站、捷運小港站、高雄火車站等節點，提昇大坪頂觀光動能。

(十一) 本院賴委員瑞隆，鑑於高雄多數國有地屬國防部、中油、台電和台糖等國營事業，然上述土地礙於所屬單位法規或使用規劃，目前多數皆呈現停滯狀態，反而間接阻礙高雄未來發展，多年來被列為翻轉高雄的亞洲新灣區開發，卻因中央未能全力支持，故中央政府應針對高雄「亞洲新灣區計畫」發展需要，予以配合協助，並擬定策略發展，以帶動引進金融服務、觀光文創、企業總部、創新產業之進駐，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、亞洲新灣區位於高雄多功能經貿園區內，其為高雄產業轉型之重大建設，為促進高雄港區與附近高雄市區內土地的發展利用，目前已積極朝往港市合一方向進行規畫，該計畫內容面積超過 500 公頃，總興建經費超過新台幣 200 億元。
- 二、雖該計畫自 2013 年開始推動，且高雄世貿會展中心、港埠旅運中心、海洋文化及流行音樂中心、市立圖書館總館等四大國際指標建築，及高雄捷運紅、橘線皆已陸續進駐，然亞洲新灣區周邊仍有許多土地尚待釋出，全區區域面積超過 500 公頃，但國營事業所屬土地就佔有 400 公頃，惟國營事業面對該計畫之開發釋出態度消極，然隨著國營事業之土地活用，將有助於帶動港灣地帶土地陸續開發及產業進駐，故為完善並加速亞洲新灣區發展，建請中央政府應提出專業計畫，協調相關國營事業如中油、台電、台糖、國防部、國有財產署等，活用其土地，以利亞洲新灣區之建置。

(十二) 本院賴委員瑞隆，鑑於高雄國際航空站，目前雖已有香港、澳門、日本福岡、大阪、成田、熊本、越南胡志明、菲律賓馬尼拉、泰國曼谷、韓國仁川、中國大陸等各國際航點，然為讓高雄在商務、觀光方面更加便利與國際化，交通部等各相關單位，應積極引進擴充更多國際航點，尤其近年廉價航空不斷增加航點，且高雄國際航線旅客亦逐年增加，顯見增加航點確實有其必要，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高雄小港機場是國內第二大國際機場，其國際航廈於民國八十六年完工，現有十二個登機門、十六座空橋、四座旅客報到櫃檯（八十個報到窗口），未來隨著亞洲新灣區計畫的推動，高雄小港國際機場將扮演國際往來重要交通樞紐。
- 二、根據統計，2014 年飛航高雄的國際及兩岸定期航班，新增七條航線，一整年飛行航班達二萬八千架次，較 2013 年大幅成長超過二成。另 2015 年飛行航班更達三萬四千架次，旅運人次達四百八十六萬人，顯見高雄國際航空營業實績逐年成長，也顯示該航站確實有再行增加擴充航點之需求。

（十三）本院許委員淑華，鑒於規範台日兩國漁船作業規則的「台日漁業協議委員會」在台北召開三天。為保障我國漁民的權益，要求行政院責成所屬應積極與日方協商，建構「漁具回收機制」，讓我國漁船能夠無害進入禁止捕魚區，回收拖網。同時也應促使日本政府降低不合理的高額罰鍰，以避免我國漁民蒙受重大損失。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、規範台日兩國漁船作業規則的「台日漁業協議委員會」，在台北召開三天，這是繼二〇一三年四月「台日漁業協議」簽署以來，雙方所召開的第五次協調會議。對照過去會議的低調，這次卻出現對立之聲：沖繩漁民日前要求日本政府修改「台日漁業協議」，大幅限縮我國漁民在此海域捕魚的適用範圍；台灣漁民對此當然寸步不讓，要求政府積極維護我國漁權，絕不能退讓。原本單純的技術性談判，卻演成兩國漁民的對立，並非因為時空移易，而在政治氛圍的轉變。沖繩漁民要求限縮漁場的呼聲其來有自，不曾停歇，然從未像這次這樣被刻意放大。這不僅使此次會議瀰漫著硝煙味，也讓談判沾染上濃濃政治色彩。
- 二、過去日本政府為了拉攏台灣，避免我國與中國大陸在釣魚台問題上聯手，權衡之下，遂不顧沖繩漁民的利益，逕與台灣簽署「台日漁業協議」。在協議通過後，台灣漁船大量進入開放海域捕魚時，它也極力壓制沖繩漁民的反對聲浪，唯恐台日關係受到影響。這是政治考量凌駕經濟的利益。
- 三、今年初民進黨勝選之後，日方的態度卻幡然改觀。主要是，日方認為民進黨與日本擁有相同的「反中」基因，日本以往擔憂兩岸聯手的疑慮，自然大為減緩，故日本即不必再對台灣積極「讓利」。於是，在這次的台日漁業委員會當中，日本政府不但不壓制沖繩漁民的反對聲音，反而刻意放大，把他們當成對我方討價還價的政治工具。面對這種局勢，我們認為，政府在主權層面不但要堅持現有「台日漁業協議」的底線，以保障我國的漁權；在技術層面，更要進一步與日本建立「漁具回收機制」，以捍衛我國漁民的權益，也可以避