

使目前油價大幅滑落，根據耶魯大學所發表的研究報告指出，頁岩油增加一百萬桶，油價就會下跌一成，美國的頁岩油開採技術，使得石油輸出國家 OPEC 與俄羅斯等產油大國，都深感油價將出現「崩跌」的震撼威脅。

本席希望行政院能全盤思考國際油價變動趨勢，重新檢討航空票價問題。航空票價沒有辦法制定像國內油價、電價的標準公式嗎？本席認為交通部也應該制定一套標準來保障消費大眾，院長是否同意？

蘇委員震清書面質詢：

一、國發會「藍色海洋旅遊金三角」計畫，應檢討整合高屏地區鐵路建設，以利用現有基礎建設發揮推動區域發展最大效益

國家發展委員會是規劃、推動國家重大經建計劃的主要推手，而其所提出的「藍色經濟發展構想」（104 年至 106 年），亦明確指出「後六都時代，中小型城鎮及鄉村面臨邊緣化與區域失衡發展問題」，顯見平衡城鄉發展、辨認各別發展條件以強化核心潛力，是現階段經建計劃的首要目標，實有必要確實整合現有基礎建設，並提出長期規劃，以連結區域發展需求，發揮國家投入公共資源的最大綜合效益。

然而，儘管國發會計畫以東港、大鵬灣及小琉球「藍色海洋旅遊金三角」作為「藍色經濟發展構想」的優先推動示範計畫，但是有關屏東濱海觀光景點缺乏公共運輸服務整合串聯的重要瓶頸問題，竟然只提及「增加國道客運供給」或是「復駛台鐵東港線」作為因應措施，而完全排除高鐵、高捷南延屏東與東港的重大鐵路建設，實在令人匪夷所思？畢竟就現實層面而言，目前國道 1 號與國道 3 號高速公路建設皆無法直達屏東或是東港地區，縱然增加國道客運供給，對於該區域間交通運輸效能與服務品質的提升，都無甚效益，況且公路運輸運量效能遠不如鐵路運輸，國發會卻如此漠視屏東鐵路建設長期以來相對落後的問題，恐將致使該計畫僅流於短期的口號政策，嚴重背離平衡城鄉差距與推動區域長期發展的長期目標。

以高雄捷運南延計畫為例，高雄捷運—屏東延伸線計畫自開始規劃迄今已逾 13 年，高雄市政府捷運局也於去（104）年 12 月底完成「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃案」期末報告審定，其中後續路網即包括南延屏東之「大寮屏東線」與「林園東港線」，顯示該項捷運路網計畫確實是符合高屏地區整體發展需求，並經過長期規劃審議評估。另一方面，依據觀光局統計資料，104 年度屏東縣旅客人數就已經突破至 1028 萬 413 人，而其中光是屏東「大鵬灣國家風景區」單一景區部分的旅客人數，就已近 106 萬人，未來發展榮景具高度潛力，也因此國發會將「藍色海洋旅遊金三角」列為優先推動示範計畫。但弔詭的是，高捷—屏東延伸線計畫每每在實際檢討辦理時，即遭相關主管機關以「經濟效益指標」不足而擱置，但試問在欠缺基礎建設的帶動下，區域發展長期失衡的「經濟不利益」指標又該做何評估？國發會既然身負規劃國家長期發展與重大經濟建設的任務，若是同樣只著眼於現有的經濟規模，而不是長期發展潛力、區域平衡目標，實有悖其政策使命。爰此本席嚴正要求行政院應責成國發會提出「藍色海洋旅遊金三角」計畫後續檢討，將高鐵南延屏東、高捷南延—屏東線與東港線納入其公共運輸服務整合串聯、整體運輸效能提升之評估方案，以協助是項重大建設及早定案辦理，以有效整

合高屏地區鐵路建設，發揮公共建設推動區域平衡發展最大效益。

二、農委會應積極輔導促成台灣亮點產業—觀賞魚及屏科園區周邊產業聚落健全發展

農委會近年來力推觀賞魚產業做為我國農業轉型與外銷的新主力，且一再強調已於屏東農業生物科技園區設立亞太水族中心，提供便捷通關物流及防檢疫服務，希望藉此積極布局來扶持臺灣觀賞魚及其周邊產業發展，但實際上國內觀賞魚業者紛紛指出，觀賞魚從品種研發到真正生產，多數仍需仰賴區外養殖場繁殖作為配合產業，業者更指出新品種優勢可能只能維持三年，高價時需要快速量產，並同步投入新品種開發，才能永續發展並保持優勢，因此如何檢討發展屏東農科園區周邊衛星養殖場的配套政策實為當務之急。

據了解，目前光是在屏東平原的長治、內埔、竹田鄉等地就現存超過一百家的觀賞魚、蝦養殖場，一年出口超過兩千萬尾的觀賞魚、一千八百萬隻的觀賞蝦；但是如此有競爭力的特色產業，卻囿於位在特定農業區內，用地取得與水權問題難以獲致合理解決，至今無法取得合法養殖登記，導致業者長期以來面臨種種困境與瓶頸，卻無法納入政府合法輔導與管理，實為諷刺。

有鑑於此，為促使我國觀賞魚產業能在現有優勢上健全發展，發展產業聚落效益與厚植產業競爭力，農委會應積極檢討規劃屏科園區周邊發展作為衛星養殖場的配套政策，針對觀賞魚產業特性提出產業發展需求與適性評估，偕同內政部、地方政府、觀賞魚養殖業者與相關主管機關，儘速就適性開放農業用地使用許可，以及養殖循環用水農業設施認定標準，提出具體輔導方針與規畫方案，俾利國內觀賞魚業者得以依循辦理，並配合政府重點產業發展政策，有效帶動屏東農科園區周邊發展。

柯委員建銘書面質詢：

擬定國家災防戰略，重啟災防修法工程

張院長您的新內閣，是一個沒有蜜月期的團隊，也是一個看守任務型的內閣，考驗與挑戰都極其嚴峻。不容諱言的，歷次的大型災難讓我們在創痛中不斷的推進，例如 1999 年的九二一震災促使緊急應變工作法制化；2009 年莫拉克風災催生避難路線圖與避難所，國軍也將災害防救列為中心任務，賦與部隊更多積極性的授權與要求，促成「災害防救法」的修正。2014 年高雄氣爆凸顯出台灣地下管線問題，這次 0206 震災則是引爆土壤液化與建築物內部改建問題。

由此角度檢視政府對災害防救的緊急應變機制是否能對症下藥、愈改愈好、與時俱進？記得八八風災（又稱莫拉克風災）當時上任的內政部長是江宜樺，他提出了新設行政院災害防救辦公室、內政部消防署則改為災害防救署的修法，把中央災害防救會報與行政院災害防救委員會合併，避免災害防救體系疊床架屋。表面上組織的精簡與調整，目的在提升效率，但上述的修法完全不是救災失靈的關鍵。內政部定位災防辦公室為常設性單位，性質類似行政院國土安全辦公室幕僚單位，而將消防署更名為災防署，難道就能脫胎換骨改善救災？這根本牛頭不對馬嘴，再者，政府是否正確區分了救災與重建兩個階段的工作有何不同？再來是災後重建的難關，政府有沒有釜底抽薪徹底根治的作法與魄力？台灣國土規劃的兩大沈痾，一個是向山林搶地的過度開發及沿海養殖漁業造成嚴重地層下陷，二是城市建設及建築物管理上缺乏監督機制與