



■發行機關：金門縣議會 ■發行人：洪允典

中華郵政台北誌字第776號執照登記為雜誌交寄

電話：(082)327371-2

地址：金門縣金城鎮金山路 17 號

統一編號：2009104124

「花錢有數、名聲要顧」百億縣庫失守

110年決算出爐，百億縣庫失守，縣庫僅剩下83.16億元，而今年（111年）本縣總預算歲入歲出短絀27.57億元，則縣庫僅賸餘55.59億元，若再扣除第一次追加減預算案移用歲計賸餘數1.45億元，則縣庫水位更低，將賸下54.14億元。讓年初縣府才信誓旦旦表示，將會「守住百億縣庫、守住鄉親福利」，使本縣財政穩健的諾言，確定跳票了！

金門財政狀況向來是鄉親最關切的議題、近幾年更是擔心縣庫即將破底，畢竟有著全台灣福利最好的縣市之稱，需仰賴健全的財政結構，因此穩住財政可說是執政者的首要之務。

今年2月9日時縣府曾發文表示：「110年底縣庫存款尚餘104.9億元。」然而本縣民國110年總決算數已出爐：歲入為111.80億元，歲出為131.62億元，歲計短絀19.82億元，縣庫僅剩下83.16億元，百億縣庫確定失守了！在歲入歲出連年短絀下，縣府所提的「金門的財政應可達成兼顧建設支出與收支平衡的目標」，豈不是奢言了嗎？

年初縣府在金門日報發布新聞指出：「守住百億縣庫」，並說明：「截至110年底止金門縣庫存款戶存款餘額尚達104.9億餘元…」本刊於186期（111年2月號）就曾明確指出：「110年底其結算之累計餘絀（歲計剩餘）為104.19億元減19.87億元＝84.32億元，已低於百億元甚多。另，根據本縣財政處於111年1月26日所編製的公庫收支表顯示，110年12月金門縣公庫實際結存僅為94億元，顯見縣府所說『守住百億縣庫』乃美化財政失衡事實」。當時本會議員對縣府的說法提出質疑，認為縣府自欺欺人、以少報多愚弄鄉親，如今證實所言不假！

議員李應文在定期會中曾詢問財政處長孫國智，指出目前財政的狀況歲入、歲出是失衡的，尤其每年短絀20億元左右，目前縣庫累計餘絀五、六十億元，不足以支應未來四年歲入歲

出差短需。在縣庫水位已經達到最低點的時候，倘若金酒公司捐贈的部分依舊無法增加，未來歲出又無法減少時，縣府接下來如何因應呢？

李議員強調目前有多項基礎建設，縱使跟中央爭取補助，也不可能爭取到全額，縣府仍需負擔一定比例之分擔款，且向來縣府自籌款比例偏高。假設縣庫見底、在達至最低水位、又未設立財政的管控機制，這些建設如何順利進行？是否會產生排擠效應？解決之道是仰賴出售土地？還是舉債？他認為以上等等的相關問題，縣府確實必須正視、並且審慎研擬管控機制、不得輕忽。

董森堡議員也提到年初時財政處稱縣府搏節預算、固守縣庫百億大關，如今年度總決算數額揭曉，去年110年度一樣短絀了19億8千多萬元，所以縣府只剩80多億元左右，縣庫百億大關明顯失守；對比各鄉鎮110年度決算尚有賸餘，縣府搏節能力尚不如鄉鎮。董議員再次強調，倘若沒有財政支持，何來永續可言？他奉勸縣府「花錢有數、名聲要顧」。

從金門縣政府歷年歲入歲出數可得知，108至111年這四年下來，短絀總金額將高達92.86億元，如此嚴重的短絀，搏節支出運用是必然。金門財政正面臨酒廠榮景不再、但社福支出仍持續不斷增加的失衡危機；再再顯示財政收入的成長幅度，遠追不上建設與其他社福支出的速度。

過去縣府對每年的歲入收入太有信心，高估自我能力，總想憑藉金門酒廠的捐贈款挹注縣庫，發放多項福利，一旦發生危機事件，金酒捐贈費用減少、歲入收入不如預期便束手無策。如今縣府財政陷入窘困之境，在開關財源無策、政策節流無感的情況下，財政黑洞問題該如何解決，就端賴主政者是否有心了！

金門縣政府歷年歲入歲出數統計表

年度	歲入	歲出			歲計餘絀	累計餘絀
		合計	經常門	資本門		
111 (預算)	111.77	139.34	95.86	43.48	- 27.57	55.59
110 (決算)	111.80	131.62	96.79	34.83	- 19.82	83.16
109 (審定決算)	99.67	130.67	89.56	41.11	- 31.01	104.19
108 (審定決算)	116.32	130.78	90.68	40.10	- 14.46	136.16
107 (審定決算)	111.93	129.65	80.84	48.81	- 17.71	149.60
106 (審定決算)	117.41	124.40	82.62	41.78	- 6.99	165.26
105 (審定決算)	115.39	114.69	75.48	39.21	0.70	168.75
104 (審定決算)	130.50	133.57	76.85	56.72	- 3.07	167.97
103 (審定決算)	123.70	114.12	80.99	33.13	9.58	169.12
102 (審定決算)	132.16	108.33	72.83	35.50	23.83	154.04
101 (審定決算)	134.75	105.21	69.19	36.02	29.54	129.46

資料來源：金門縣政府主計處(附註：不包含追加減預算案)

楊鎮浚縣長

陳福海縣長

107.12.25

修定「縣有財產管理自治條例」 應本於公理正義原則 怎能獨厚特定對象？

縣政府提案修定「金門縣縣有財產管理自治條例」（下簡稱縣產條例）增訂第59條之5，條文規定：其縣有住宅用地專案讓售對象，僅有「特定對象」之單一村里適用，其他位於國家公園範圍之村落，卻無法一體適用，且係以低價之「公告現值」讓售，而非採正常之「市價」。對此，坊間已有不同聲音，認為有獨厚特定村里，顯然不符公平正義原則，有失公允，難以讓大眾信服，不禁讓人想問，縣府對於此案的修定，是否有特別考量呢？

法規內容的制定，應做通盤考量，並以整體公共利益為優先取向，不能因人、因事、因地、因時而設事。有關國家公園範圍之多個村落中，僅單一村里適用縣府所提的修定案一案，有鑑於議會的天職係「為縣民看緊荷包」，縣府此次所提送法案既有爭議，在社會未有共識前，對照「縣府歷經二年」才完成法案修定作業，議會幾經斟酌，將審慎安排法案審議議程。

本會認為金門縣政府所提送「縣產條例」增訂第59條之5，其條文重點為：1.國家公園範圍內一般生活發展用地及毗鄰國家公園範圍之住宅區或自然村專用區土地，其面積超過0.5公頃之縣有住宅用地，將提供國家公園聚落發展及興建住宅需求。2.於中華民國84年10月18日金門國家公園管理處成立前即設籍縣府計劃讓售之「超過0.5公頃之縣有住宅用地」之村里行政區，其後設籍地經劃入國家公園範圍，且申請時仍在籍者，為第一優先。3.凡成年人符合所定資格者，得於縣府公告後，依順序，以當年度「公告現值」申請專案讓售。

金門位於國家公園範圍之村里計有水頭、謝厝、珠山、歐厝、瓊林、小徑、埕下、山后、古寧頭（南山、北山及林厝）及小金門之湖井頭等12個聚落，同樣均面臨鄰接傳統建築及住宅用地不足之課題，且亦係本縣其他自然村共同之問題，致近幾年來迭有反映應擴大自然村範圍，顯見非僅限於某單一村里之問題，倘若僅有單一村里適用此修定條例，反而會造成村里間

對立的問題。

另，據查縣有土地超過0.5公頃且位於國家範圍內或毗鄰國家公園範圍之住宅用地，僅有位於某一村里之第三種住宅區土地乙筆，其他位於國家公園範圍之村里並沒有超過0.5公頃之縣有住宅用地可資提供。因此，若本案增訂條文未來適用對象，僅有「特定對象」可適用，其他位於國家公園範圍之村落，卻無法適用並享有政府之美意，恐無法讓其他位於國家公園區內村落之鄉親所接受，本縣其他自然村之鄉親亦有聲音。

縣有財產係屬於縣民全體，處分縣有財產，其計價方式，自應按常態以「市價」為之。本條文採低價之「公告現值」專案讓售，而非正常之「市價」，坊間已有不同聲浪，咸表有獨厚特定村里，不符公平正義原則，不無「慷縣民之慨」，圖利特定對象，賤賣縣產，減少縣庫收入，在縣府財政日漸不佳下，似有未宜。況劃設國家公園，限制範圍內聚落之發展，係中央政府所造成，且無涉及金門歷史共業之「戰地政務」因素，不應有特殊、特別之政策考量，而由地方政府及全體縣民承擔土地差價，根本解決之道在於建議中央放寬建管限制或縮小國家公園範圍，或將國家公園趕出金門。

「為縣民看緊荷包、保障全民之權益」是議會的天職，基於種種因素，縣府此次提案修正「金門縣縣有財產管理自治條例」增訂第59條之5，並未整體、均衡、通盤考量，且有失公允，目前既有爭議、恐有影響村里間失和之虞，又在社會未有共識前，且「縣府歷經二年」才完成法案修定作業，因此本會將審慎安排此案審議議程，同時也呼籲縣府在政策推動之前，應以公共利益為主、勿圖利特定對象，方符合縣民期待的「有為」政府！

台開 BOT 開發案 縣府將成最大輸家

議員建議按促參法規定終止本案投資契約

金門工商休閒園區BOT案（俗稱：台開案），是金門有史以來的第一個BOT案，分為兩期開發，第一期於103年營運、第二期則尚未動工。過程中，台灣工商發展股份有限公司向銀行辦理16億元貸款，並以中山林段的六筆土地之地上權，及坐落於前開地號之三棟建築物暨其附屬設施作為擔保品。

日前又因招商不力、經營不善，屢屢傳出將歇業，而縣府也未積極協助協調地方產業進駐及辦理都市計畫變更等事宜，致部分空間長期閒置、開發期程落後並減損經營權利金收入，亟待研謀改善良策。

台開案於民國98年11月完成簽約，總投資金額36億9千萬元，由金門縣政府設定地上權予台灣工商發展股份有限公司，該公司負責興建、營運50年後，依約將相關設施移轉予金門縣政府，興建營運期間由金門縣政府協助並督導。

園區整體面積共計7.45公頃、可開發面積5.6公頃，並分為兩期開發，第一期於100年1月進行動土典禮、103年開發完成，投資金額11億4千萬元，同年4月23日開始營運；第二期開發內容須再投資25億5千萬元興建觀光旅館、商場等硬體設施，原預計107年2月25日前取得使用執照，同年8月25日前廠商進駐即開始試營運，惟因尚未實質開發，經雙方履約爭議協調結果，縣府同意使用執照取得期限展延至112年9月2日止，及自取得使用執照翌日起10個月內（113年7月2日）營運。

在金門縣審計室110年度決算審核報告中指出，縣府對民間機構多年招商成果欠佳情況，未依契約積極協調在地產業進駐，致特色產業空間長期閒置，大型物流中心之保稅倉庫出租率偏低，亦未配合施政計畫積極協助民間機構辦理跨境物流協同合作事宜，任倉儲空間閒置逾五成，也未考量公共建設目的之達成，對民間機構多次以相同理由展延第二期開發期程，卻未及時檢討修約強化履約管理。另未善盡都市計畫主管機關職責，及早告知開發過程將涉及都市計畫變更審議，肇致附屬事業設施逾原訂取得使用執照期程2年，仍未完成興建及取得使用執照，減損鉅額經營權利金收入，延遲原預計增加就業人力等計畫目標之達成。

目前該園區裡人潮零星稀疏，大部分的店家最終選擇退場，所剩的營運廠商寥寥無幾。董森堡議員對於整個台開案在社群媒體上提出以下三大要點：(1)工商休閒園區開發速度及營運狀況不符期待：此BOT自98年11月與台灣工商簽約，到103年才完工（同年4月開始營運），至今縣府僅收入營運收入（租金）1,072萬元，負責履約管理的廠商(PCM)卻拿了1,080萬元的履約管理費用，比縣府所收的租金還要多，卻不見管理機制。而縣府所投入的先期工程、污水設施、履約管理，至少1.5億元，開發速度及營運狀況明顯不符期待。在財政窘困的情形下，不禁讓人想問，難道縣府無法承擔管理之責，一定要花大錢委外嗎？

(2)台開的癥結是行政作為的結果：董議員質疑工商休閒園區營運績效評估年年過關，為何會發生經營不善、發不出薪水的情況？在相關開發計畫嚴重延宕的情況下，為何縣府會同意該公司以中山林段等6筆土地設定地上權，進行高達16億元的聯貸！取得貸款後，台開也未進行開發。他強調如果縣府不同意展延，核實評估營運績效，那麼今日就可以依

據促參法規定，要求定期改善，最終得以終止投資契約，不至於落入今日被動的局面。

(3)台開畫大餅、金門吃不到：作為金門第一個BOT案，台開簽約時信誓旦旦，全案總投資金額估計將高達新台幣37億元，將可創造1,500個就業機會，政府收益總額預估可達24億元，而結果卻與事實相悖離。董議員建議縣府承辦單位仔細研究台開花蓮新天堂案，了解這個集團是如何高報投資金額、如何反訴花蓮縣府？並建議縣府應拿出魄力，終止本案投資契約。

歐陽儀雄議員在定期會的專案報告議程中，曾詢問建設處長李有忠，縣府是否有後續接管的想法？李處長回覆表示，在接管之前尚有一些程序，契約中規定必須有重大的違約事件縣府才能進行接管。

歐陽議員表示第二期開發案從108年起拖延至今已3年多，當時疫情尚未開始，故嚴格來說，從108年就開始違約，且稅金也未繳納，如此一再拖延應該送法院強制執行，但縣府如果同意讓其展延，何來違約的問題呢？

他強調縣府基於難得有一個BOT案，在全案中一直選擇退讓，所以後續應先針對退場機制進行規範，不能讓廠商不斷要求展延。接下來縣府將有何作為可以保護到基層員工的薪資，歐陽議員也要求必須清楚明白地讓大家知曉。

唐麗輝議員指出台灣工商發展股份有限公司在此BOT案中，將六筆土地與地上建築去做設定地上權向銀行貸款，倘若對方無法繼續經營、也還不出錢，縣府是否有規劃退場機制？她質疑這16億元的貸款，萬一該公司僅還利息、沒有償還本金，如果未來整個案子就兩手一攤不予理睬，財產轉移的部分，整個壓力是否都將轉移到金門縣政府。

唐議員認為當初台開要來金門投資一定都評估過相關環境，建設處應注意如何做才不會損害到縣府的權益，強調嚴謹的控管是有必要的，否則將來台開萬一無法償還，縣府就得承受。希望縣府要正視此問題，擬定好退場機制，讓所有相關法令規則圓滿，不要導致法律漏洞，屆時損害的是縣府與百姓的血汗錢。

李應文議員提到目前金門有三個BOT案，第一個胎死腹中的是林務所的休閒園區案，第二個很可能就是台開BOT案。他指出台開以六筆土地去設定地上權，如果撤了，地上物是否進行拍賣？假設拍賣的金額不足以償還銀行融資的金額，銀行有可能同意塗銷嗎？李議員擔心若銀行不同意無償塗銷誰敢接手？接下來此園區該何去何從？顯然將會成為一個燙手山芋，問題最終還是落到金門縣政府手上。

李議員強調BOT失敗效應、不容忽視！站在縣府的角度是扶植廠商，使其成功上軌道，才能產生吸引效應，但這個案子若失敗，未來有哪間公司敢到金門投資？他認為除了退場機制外，後續的連帶關係與產生的發酵效應更是重點，因此他認為，當廠商願意來金門投資時，縣府可以給予協助扶植，同時是保障在地鄉親的工作權；但如果在操作模式之下，廠商自身仍經營不善的話，就必須注意後起效應，思考如何給未來的投資者一個信心，而不是置之不理、任其自生自滅。



議會關切金門大橋通車後浯江輪渡公司之轉型

呼籲縣府妥善安置現有員工保障其工作權



金門大橋通車後，未來大小金門的輪渡運量，依據本會六月份定期大會車船處的專案報告指稱：「以現況民眾搭乘情況預估大橋開通後船運搭乘量結果，每日僅約28人搭船」，而由表1『船運營運調整方案評估表』得知，方案1，每天發航29班，其每班船乘客約1人，即21位人力服務1位乘客，每航班成本約5500元，一年需營運成本5790萬元；而若以方案3，即以每天發航8班，其每班船乘客約3人，即12位人力服務3位乘客，每航班成本約1萬6900元，相當於服務1位乘客花費5635元，一年需營運成本4936萬元。由此可知，金門大橋通車後，大、小金門間的交通船的營運，其利用率甚低，其擔負公共交通的角色，似已淡化應予退場，而其船舶、人員、港埠設施，則應做更有效益之調整，而就地方財政負荷、經濟成本、服務效益、設施利用等，似有探討空間。

大橋通車後，未來大小金門間交通船的營運模式，據車船處專案報告指出：「若船運維持營運，則可能面臨高成本、低效益的狀況。在營運效益考量下，大橋通車後船舶營運將造成過大虧損，…將滾動式檢討金烈渡輪船班需求，且除須視各方面條件均完備後，後續如民眾習慣性改搭乘公車往返大小金門，則再檢討停航金烈渡輪，至若發生金門大橋封橋禁行之緊急事件，需以船舶執行疏運作業，則由縣府觀光處以開口契約委由民間船舶業者辦理」。

表1 船運營運調整方案評估表

評估項目	方案 1	方案 2	方案 3
船班調整	平均每小時發航，共 29 班	每 1.5 小時至 2 小時發航，共 18 班	每 2 小時至 4 小時發航，共 8 班
預估每班搭乘人數	約 1 人	約 2 人	約 3 人
需求人力	●15 位船員 ●5 位售票員 ●1 位約用站務	●15 位船員 ●5 位售票員 ●1 位約用站務	●8 位船員 ●3 位售票員 ●1 位約用站務
全年營運成本 (單位：元)	57,904,557	55,361,973	49,368,440

資料來源：因應金門大橋完工通車後浯江輪渡有限公司業務轉型加入藍色公路海上遊程營運可行性專案報告

依專案報告分析，大橋通車後，已完全降低大、小金門間對於交通船的依賴，且依據報告中對大橋開通後所作的運量預估與營運成本統計，浯江輪渡公司每日為服務屬非交通必要性的30位

旅客需求，而需每年貼補虧損5000萬元以上，必將淪為地方財政難以承受之重，且在縣庫日益短絀的情況下，是否持續維持一個高成本低效益的輪渡業務？值得大家深思。

大橋通車後，浯江輪渡是否仍需肩負大、小金門間的交通船的營運任務？鑑於地方財政入不敷出，尤其縣庫累計歲計賸餘於本年度結束後，將僅剩下54.14億元，以每年縣庫填補歲入歲出差短約20—25億元，若縣府不恪遵自己標榜的「財政紀律」，則縣庫於二年後，是否還有賸餘，不難想像？因此金門大橋開通後，是否要為一個無效益且可選擇搭乘陸上交通工具的運量，而每年虧損、耗費至少五千萬以上的預算？

金門大橋未來因天氣或事故而需採取封橋或禁行之緊急事件，需以船舶執行疏運作業時，畢竟其機率小，每年次數應不會太多，我們認為以開口契約委由民間船舶業者辦理，是恰當的選擇，畢竟不需要為了喝一杯牛乳，自己養一頭牛。

浯江輪渡公司於階段性任務完成後，何去何從？議員關切其轉型，仍要求車船處提出「因應金門大橋完工通車後浯江輪渡有限公司業務轉型加入藍色公路海上遊程營運可行性專案報告」，車船處認為：「浯江公司加入藍色公路遊程營運，勢必面臨追求營收績效的壓力，其成長方向、機會、企業資源(包括資金、技術、人才及管理能力)等，均具有不確定性與風險。」「鑑於現階段金門海洋觀光產業尚未具有形成優勢的市場競爭力，其未來之營運收入來源仍有高度之不確定性。藍色公路以「觀光船」遊程營運有別於「交通船」，尤其觀光事業以服務顧客為尊、服務品質至上、追求滿意度為衡量指標，以現階段公司內部人力組織，仍停留在傳統運輸業以「交通工具」為導向的思維提供服務。另目前已有業者投入觀光船海上遊程觀光事業，本公司後續如投入營運，勢必造成財務虧損增加，除須由縣府撥補經費支撐公司營運之外，亦可能背負「與民爭利」之輿論壓力。」

若浯江輪渡未來保留無實益、業務轉型之可行性又甚低時，議員關切的是既有員工工作權的保障與安置，認為縣府應妥適處理，不能影響員工之權益，並應善盡輔導，多尊重其意願，取得大家共識，圓滿處理。至現有船舶、港埠設施未來如何調整並做最具效益之處置？未見縣府提出規劃說明，應及早因應規劃，做緊密之銜接處理，不要造成空窗期。而縣府對外宣稱於本年十月份辦理大橋通車，我們不禁要問，車船處的相關配套措施暨辦理大橋通車的必備條件，是否成就？若未完成驗收程序，切勿為宣揚政績而搶先通車，新竹棒球場未驗收即開幕啟用殷鑑不遠，呼籲縣府不要「吃緊弄破碗」。



金門大橋收費符合經濟效益嗎？

僅有少部分車輛須收取過橋費 成本過高且影響車流速度

連接大小金門的金門跨海大橋全長5.4公里，其中跨海橋長4.8公里，小金門居民將可行車金門大橋相互往來，車程僅需5分鐘，目前已進入最後完工階段，預計今年10月即可通車，然而未來通車後的周邊相關規劃事項如收費機制，皆是值得探討的議題。

大小金門於金門大橋通車前，兩端居民及旅客皆靠船班作為接駁運具，通車後金門大橋是否收取過橋通行費，依民國109年11月核定之「金門大橋建設計畫」第三次修正計畫中，僅在財務規劃論及將以中央補助及縣府自行籌措資金兩方面進行，其中本府之自籌資金包括1/3之負擔，及金門大橋完成後可能帶來之長期收益，包括地價稅、土地增值稅效益，及收取過橋通行費效益等，以30年營運期估算，計可收入8.99億元，此部分需由縣政府支付，再逐年回收。

故「金門大橋建設計畫」是否收取大橋收費過橋通行費，僅係「財務規劃」之直接經濟效益評估，並非強制性之政策承諾，未來是否收取，仍需由主管部門就設置與管理成本、收費對象釐訂、收入效益、影響車流速率等，提出分析後，再做政策性裁示。

金門縣政府「金門大橋通車後烈嶼交通規劃」委託服務案中報告裡提到，在「金門大橋建設計畫」其「過橋費收益」分析提出：「考量離島居民日常通行之需求，故縣籍機車及小客車不收費，僅針對計程車及客貨車等營業車輛收取過橋費」；再根據該期末報告裡所提供的數據，預估一日車次(僅收取遊客)如表一所示，報告中也以125年為目標年，針對目標年烈嶼鄉之人車旅次推估量為7,739人/日，1,483輛小汽車/日，再根據表一的預估車次，每日收費之小型車僅81輛，若此係正確的，則僅佔每日總車流量的5.46%！

另，於「建置金門低碳島第二期計畫」中，也規劃大橋通車後初期的1-3年減免收費，如：小金門縣民及通勤需求者，通車後前3年免費；大金門，通車後1年免費，低碳車輛免收費，並管制大客車(甲類)進入小金門，將車輛停放於小金端的旅服中心。



然而，若每日為了收取5.46%的車輛過橋費，而需攔截94.54%的車輛，似乎不合比例原則，不但成本過高，也影響車流速度，增加通行人之時間成本。若再根據計畫中建議的最高收益方案進行收費，機車每次收取10元、小型車40元、大型車60元，一日總收入粗估約6千元。

從以上數據可得知，倘若為此專程設置收費站，以每日三班制規劃，所收取的費用可能還不夠足以支付人事開銷，耗費的人力成本並不符合經濟效益外，在收費過程中車輛也必須因確認車籍而使整體車流造成影響。

若收過橋費，而有「入不敷出」之現象，並不符經濟效益，因此是否「為收費而收費」？這就考驗主政者的智慧，不要屆時又是另一個財務黑洞。

表一：金門大橋每日車次及收費預估(只收取遊客)

車種	一日車次	每次收費/元
機車	216	\$10
小型車	81	\$40
大客/貨車	7	\$60
合計	304	\$5,820元

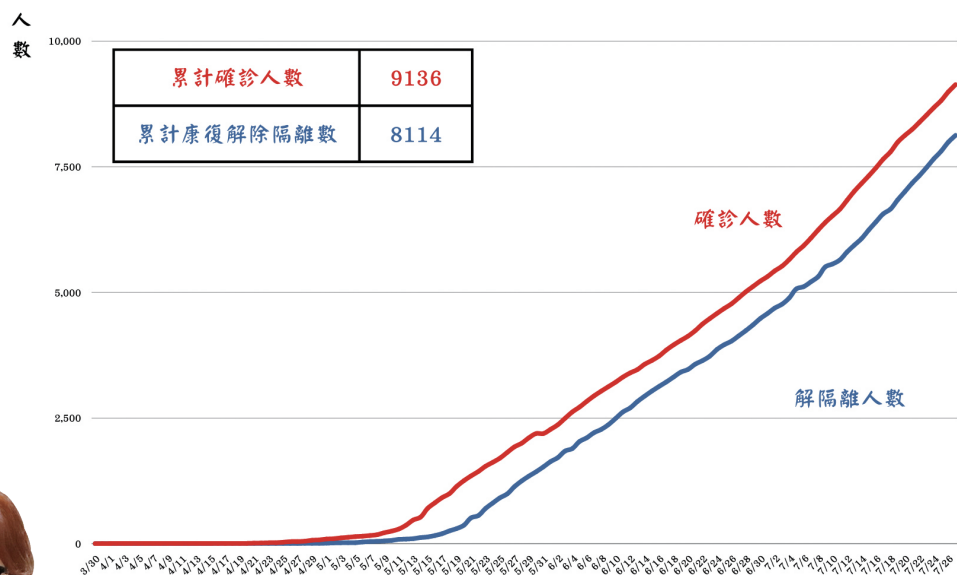
資料來源：1.金門縣政府「金門大橋通車後烈嶼交通規劃」委託服務案期末報告修正三版
2.本刊整理

地區新冠肺炎確診率持續飆高 是抗疫懈怠？還是束手無策？

地區新冠疫情自3月底出現首例確診案例後，大量確診者陸續湧現，每天將近2百人染疫，讓坊間惶恐不安人人自危，也紛紛詢問是哪個環結出了問題，為何縣府束手無策，找不到讓疫情趨緩的辦法，只能放任確診者不斷增加；社群媒體上甚至流傳著按如今每天百來例確診的速度，島上鄉親總有被輪到確診那天的議論。為了解縣府因應「嚴重特殊傳染性肺炎COVID-19」防疫破口應變計畫，本次定期會特指定防疫各相關單位，針對此議題進行專案報告。

根據衛生局專案報告內容可知，金門的確診人數自4月開始即呈現出急遽的上升趨勢(如圖)，確診人數快速增加，曾經的防疫優等生，在疫情破口後，如今卻只能束手無策，縱令疫情擴散，而致鄉親人人自求多福嗎？抑或是縣府目前對於防疫改採消極應對，地區防疫作為其實已僅是每日例行性的訊息統計與發布而已？

金門縣確診及解隔離人數分布(3/30-7/27)

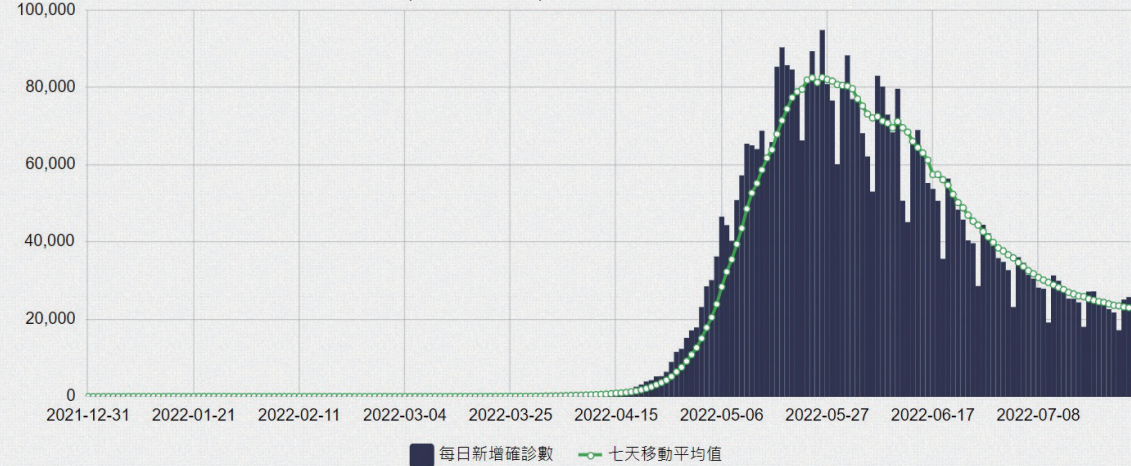


資料來源：衛生局提供

對比財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心所作的台灣、金門每日疫情統計圖，不難看出，當5月開始全國疫情呈現出下降趨勢時，金門每日的疫情狀況卻仍然維持在居高不下的發展狀態，要說地區防疫中心能有效控制住疫情蔓延，恐怕實難服眾。想當初為了讓地區確實維持零確診記錄，縣府曾不惜關閉小三通、犧牲觀光產業、甚至楨上中央也要推行入境快篩，如今反而是在觀光產業已一片低迷、小三通復航又遙遙無期時，竟讓疫情失守，確診數屢創新高，今昔對比不免讓人疑惑，當初的犧牲與堅持又是為何？與其在破口出現後無力防治、疫情又一洩千里的情況下，還要承受經濟、產業慘澹的後果，是否一開始就不該為了堅持零確診，而不計後果的犧牲產業與小三通？

台灣COVID-19疫情每日統計圖

2022-07-26(JUL新聞稿)台灣COVID-19每日新增確診



資料來源：財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心

依據地區防疫中心於7月28日所發布的疫情說明，金門的累計確診數已達9286人，約佔常住人口66,418人的13.98%，確診人數、確診率持續上升。在全國確診率逐步下降的當下，地區疫情的發展態勢卻仍維持往上，看不到疫情高峰期有至頂及要趨緩的跡象，且由衛生局所提供的金門縣確診及解隔離人數分布圖來看，若疫情走勢不變，地區確診率恐怕很快就將衝破20%，因而民間對縣府團近期的防疫表現，負面聲音不斷，也引起議員嚴正關切，認為縣府放任疫情擴散，而毫無積極作為，是否任令鄉親自生自滅？

地區防疫中心在4月疫情失控後，啟動加強版防疫旅館，用來分流收治輕症與無症狀個案或無法配合一人室的確診者，但根據實際入住警光會館的確診者受訪表示，不知是否因防疫旅館數量不足，該確診者一開始要求入住時，即被強力勸導留於自宅中隔離照護，後雖因該確診者考量家有老幼堅持入住，而得以入住警光會館，但入住前尚須等待衛生局人員先確認有無床位，入住後的狀況又與防疫中心對外宣稱的差很大，不僅無法一人一室，還一室住上三位確診者，他疑惑衛生局對於防疫旅館的床位數難道沒有管控嗎？防疫旅館的數量真的足夠嗎？三人同住一室會不會有交叉感染的問題？而先前的超前部署又在那裡？

衛生局報告也指出omicron的病毒特性，雖較少發生重症但卻具有高傳染力，地區目前大量確診者及被居家隔离者，都需要有人協助提供照護或就醫及生活協助，尤其在具有人口結構老化特性的金門地區，照護及就醫的協助更形重要，然而目前地區防疫中心所規劃的確診就醫似乎並不友善地區高齡長者使用。對於高齡長者而言，不論是在日常使用快篩試劑做自我檢測、獲取最新疫情政策、確診後使用視訊看診、取藥，甚至採購生活用品等，都離不開家人或他人的協助，倘若家人工作忙碌或居住於外地，獨居高齡長者該如何透過不熟悉的網路或智慧手機來獲取必須的協助？既然現今地區對於疫情已無力掌控，且每日確診數又居高不下，主管單位確實應考量地區特性，居於年長者的角度，再多為他們設想，不論是如董森堡議員質詢時所提，要加強宣導應使用合法篩劑以避免衍生法律問題，或考量王秀玉議員增加防疫計程車的建議，甚或是制定更簡便的看診、領藥措施等，皆可讓高齡長者在防疫期間多獲得一些協助與支持。

發展大膽觀光 增設客運碼頭刻不容緩 議員上島全面考察基礎設施

重視大二膽島珍貴的觀光價值性，議員除持續督促縣府進行大二膽島觀光之各項軟、硬體規劃設施改善外，本次定期會也針對「大二膽島增設客運碼頭工程」要求縣府提出專案報告；多達12位議員更分二梯走出議場、頂著炎炎夏日實地現勘大二膽島現有碼頭、發電廠、海淡廠、增設客運碼頭工程，了解包含島上電瓶車接駁、遊客動線等多項基礎設施。

觀光處於大二膽島增設客運碼頭工程專案報告中指出，大膽島較適合設置碼頭之區位有二處，一為現有之碼頭；第二處則為南岸西側海岸、早期舊碼頭（古渡頭）處。現有碼頭位於大膽島南山東側小灣澳內，灣澳略呈東北走向，地勢對於南向及東向波浪具有遮蔽效果，初估此案建設經費，依物價調整約需6.9億元；另一處早期之古渡頭位於南山西側，北有小虎山延伸出海可遮蔽冬季風浪，南有二膽島可稍抵擋南向波浪直衝，早期即為大膽島海上出入口，初估建設經費（含候船室及聯外道路工程），依物價調整約需8.6億元。

洪允典議長表示，大二膽島是地區珍貴的觀光資源，縣府應本於職責做好妥善規劃，若三年前就增設大二膽客運碼頭，就不會僅是今天的規模，金門的地質環境與海象迥異於台灣本島，縣府在選擇規劃設計公司時應慎重，才能確保大二膽碼頭工程設計與推動順利又符合安全、優良的旅遊需求。他指出廈門、新加坡港都用填海造地建港，其工法和設計方式值得我們學習並作改變；大膽島是金門最重要、最珍貴的觀光資源，之前有三千萬陸客來看「三民主義統一中國」心戰牆，如果收費就是相當可觀的收入，強調縣府要包裝及經營好大二膽島這珍貴的觀光資源。

考察島上水電基礎設施時，洪議長指出舊有的海淡廠原為克難式的設置，場域內處處坑坑窪窪的，且量能不足以應付日後發展大膽島觀光之所需，應立即重新改善；另外島上發電廠破損老舊失修，應可改採石材將整個場域做美化；他強調未來大膽島重新開放登島後，水、電供應是否足夠、品質是否良好，對觀光發展相當重要，縣府應早做準備，盡速提升並改善水電供應的品質及穩定度。

洪鴻斌議員則對恢復古渡頭設碼頭恐需環評提出疑問，既是恢復古渡頭為何需環評？若軍方能幫忙在古渡頭做客運碼頭，或許就不用環評

了。洪議員還說大二膽島客運碼頭雖是縣府要使用，但只要軍方還在島上駐軍，也需要使用到碼頭，希望軍方也能分擔部分經費，將軍民共用的大二膽島碼頭做好一點；也認為目前島上的海淡廠和發電設備都太老舊了，為提供島上更完善的水電供應，要將能解決的問題一併處理。

洪成發議員表示，規劃做客運碼頭是好構想，但要將錢花在刀口上，並考量可行性的問題，現使用的大膽島碼頭是早期軍方船艇停泊處，灣澳沙灘也是供小艇搶灘之用，若做浮動碼頭，軍方並不適用，建議將現有碼頭加長延伸出去，外面以消波塊抵擋風浪，今大膽島已列入軍事文化古蹟，不能隨便施工，希望縣府用最快的速度將碼頭做好。洪議員指出大膽島軍方還未全部釋出，仍算是軍事要塞，且面積僅有二點多平方公里，編列經費及設計興建也要耗費好幾年的時間，又有文化部將大膽島列為軍事文化古蹟及軍事上的需求，縣府主管部門及相關單位可以前往澎湖、琉球、綠島觀摩考察，作為大膽島碼頭後續執行的參考。

縣府所提客運碼頭規劃方案之一是從原碼頭延伸出去，並採用船舶停靠不須看潮汐的浮動碼頭；反之，若不採浮動碼頭，船舶停靠就需視潮汐而定。故洪成發和董森堡二位議員都認為施做安全又不須看潮汐的浮動碼頭比較宜。

董森堡議員質詢大膽島開放二年，客運量約近兩萬，問大膽島最大環境承載量一年可容許多少旅客上島？也指出專案報告中未見水、電、交通運輸與垃圾處理等相關資料。他說目前大膽島是全島文化景觀，若議會通過送建港計畫，還有交通部、文化部要過；專案報告與車船處藍色公路似有衝突的地方，專案報告也要將建港計畫需要的精關數字分析和未來將面臨的問題呈現出來。

由於大膽島上游程點線除了南、北山間有電瓶車接駁外，其他景點並無交通工具提供，遊客全程皆得靠雙腳步行參訪，致有年事稍高的長者、或是體弱腳力不濟者，因無法自行走完全程，徒留旅程遺憾，也顯示大膽島接待訪客條件不友善與不足情況，因此本次現勘洪成發議員也針對島上的電瓶車接駁點，提出調整的建議，指出將遊客搭載至南京路口，再讓其下車步行至碼頭，可減輕需年長者步行之體力負擔。而島上坡度陡峭路面狹窄，現有電瓶車過於老舊、是否有更適合的交通工具可取代或汰換，及載運段次的增加、接駁點的調整等，也均於此次現勘中列入改善事項。

