爆炸的小鎮，空蕩的鬼城

施云（Sophie Seeing）
文字與影像創作者、紀錄片導演

晚上8、9點，是大多數城市人回家的時刻，可能正在客廳看電視，可能正在跟家人閒聊。燈，應該是開著的。大樓的燈光，代表了一座城市的夜間生命。位在淡水河口右岸的「淡海新市鎮」，夜晚的大樓，此時卻只有3成的客廳燈光是亮著的，這代表什麼？

淡海新市鎮於1990年代被提出，當時因為眾多所謂「無殼蝸牛」向政府抗議買不起房子，於是政府為平抑房價，陸續在全台各地設計許多「新市鎮」，位在淡水北側的1,614公頃農林地，因此有了25年的「淡海新市鎮」計畫案，全部預計容納30萬人口。

淡海新市鎮第一期於1994年動工，總開發面積為446公頃，預計容納13萬人口。但是20年過去了，目前進駐人口卻只有1萬3千人，也就是人口達成率只有10%，而且土地閒置率高達80%以上（含乏人問津的公共道路），已蓋樓房的成交率也只有6成，其中約有一半皆無入籍、無實際

夜晚的淡海新市鎮顯示了 3 成住屋（攝影：施云）

居住情況，顯然是投資客的交易，因此實際居住率正好就是眼前所見的3成。為什麼淡海新市鎮會發展不起來？幾個因素歸納如下：

全國空屋率過高

來自行政院主計處2010年的資料，全台空屋率已高達19.3%，亦即156萬宅，以新北市來說，空屋率更高達22%，亦即32.9萬宅，差不多是每5間就有一間是空著的。這些「空屋」的定義是無任何使用、無租、無借、無放物品的房子，也就是說全台的樓房已經「供過於求」。

社經狀況越來越差

台灣呈現「M型社會」早已不是新聞，貧富差距越來越大，中產階級近乎消失，這意味著大眾的消費能力越來越弱，財富集中在少數人手中。如此的社會與經濟現況，造成出生率越來越低（每對夫婦平均生育0.895個小孩，為全世界生育率最低），人口外流越來越嚴重（每年移出人口約2至3萬，大多是白領階級），當然房地產銷售也會跟著受影響。房屋交易已經不是以「住屋需求」為主，而是「房產投資」；然而投資有風險，也可能掏空銀根，過度開發的結果，就是形成土地資源的浪費，以及接下來可能引發的金融危機。

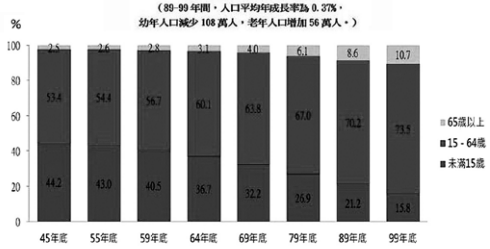
全台都市計畫面積與空屋比較

	行政面積（萬公頃）	都市計畫		空屋狀況（空屋定義：無人經常居住、也無做其他用途）			
		2010 年		2010 年		2000 年	
		面積（萬公頃）	人口數（萬人）	空屋數（萬宅）	空屋率（%）	空屋數（萬宅）	空屋率（%）
全台總計	360	47.50	2518	156	19.3	123.2	17.6
臺北市	2.72	2.72	341	12.3	13.4	10.1	12.2
新北市（台北縣）	20.53	12.49	409	32.9	22.0	22.2	17.4
桃園縣	12.21	3.24	187	15.4	21.0	13.2	23.2
臺中市（含縣）	22.14	4.97	300	19.9	21.1	16.9	20.9
臺南市（含縣）	21.92	5.17	234	12.6	19.6	9.2	16.2
高雄市（含縣）	29.47	4.18	376	17.6	17.6	13.8	15.9

【註】台灣總人口數目前為 2311 萬人
資料來源：行政院內政部營建署、主計處（Sophie Seeing 製表）

台灣人口年齡概況表

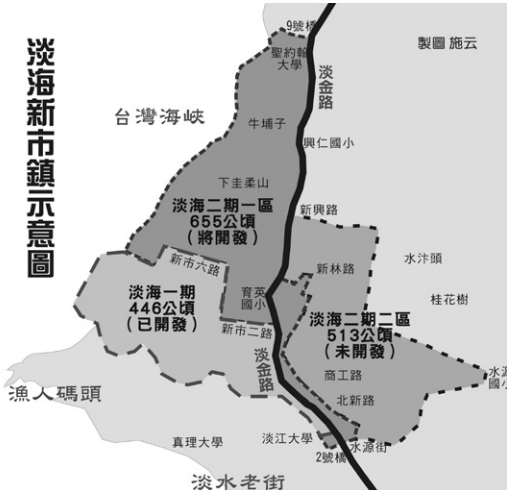
（89-99 年間，人口平均年成長率為 0.37%，
幼年人口減少 108 萬人，老年人口增加 56 萬人。）



資料來源：行政院主計處

淡水是台北的衛星城市

淡水目前發展仍偏向「臥房型城市」，也就是以台北市為工作場所、以淡水為睡覺場所，所以對台北市的聯外交通就顯得重要。但遺憾的是，一方面淡海離台北市確實有點距離，一趟車程大約40至70分鐘（以到台北車站來說）；另一方面，交通運輸系統又沒做好，捷運淡水線自1997年通車至今，每天每班幾乎都人滿為患，卻從不檢討原因並加以改善，開車族也畏懼於長程、長時駕駛。所以即使淡水房價相對於台北市為低（但近年已經攀升到每坪20萬以上，已高出往年水平），仍很難吸引上班族進駐。



冬天風大讓人難耐

另外一個無可改變的天然因素是，淡海地區的東北季風極大，夏天來看屋買房的新住民，有許多都因為受不了東北季風的凜冽而選擇搬出，也就是說，淡海地區本來就不適合發展新市鎮。

從以上看來，新市鎮的發展已經沒有必要性，更看不到前景，但弔詭的是，淡海新市鎮一期如此失敗的開發案尚未解套，政府竟又於2012年中旬啟動二期開發案。淡海新市鎮二期被分為兩區，總面積達1,168公頃，是淡海一期的近3倍土地，其中農林地目871公頃，約佔二期全部面積的4分之3，人文與生態豐富。目前先啟動二期一區計畫，面積為655公頃，預計容納11萬人，開發總經費約720億元，共有5,159位土地所有權人受到影響。

整個淡海新市鎮計畫，在政府的規劃中，要在這1,614公頃的土地上進駐30萬人口，這又是一個很大的荒謬。

第一、如前所述，台灣出生率之低為世界之冠，為什麼政府會認為我們需要建立新市鎮以容納這麼多都市人口？

第二、依照內政部營建署2010年資料，全國共有437個大大小小的都市計畫案，面積共47.5萬公頃，佔全台平地面積的3分之1強（台灣總面積約360萬公頃，3分之2是山地），而這些都市計畫案預計容納2,518萬人，不僅已超出都市實際人口678萬（2010年的都市人口為1,840萬），也比全台現有人口2,310萬人還多。也就是說，即使將所有台灣人全部趕到都市居住也依然住不滿，所以為什麼我們需要這麼多都市計畫案？

再以淡水的城市發展狀況來說，究竟適不適合發展淡海新市鎮？現就幾個面向來討論：

地理條件

如前所述，淡水在竹圍有天然的交通瓶頸地形，目前淡水人口約15萬，交通狀況已讓許多開車族叫苦連天，若淡海新市鎮真的成形，30萬人口大軍進駐會造成什麼局面？有人說，所以要先解決交通問題，而政府想到的就是增闢「淡北河岸道路」，此路為4線道快速道路，除兩端連接大度路（台北端）與登輝大道（紅樹林端）設計為高架之外，中間為沿河平面道路，對河岸景觀與生態的衝擊極大。

而且道路的增闢無疑是鼓勵開車，今天就算多闢一條道路暫時解決塞車問題（更何況並不是真的塞車，只是速度較慢，卻仍比台北市區要快），是否將來還得繼續開闢第2條、第3條才能解決下一波的塞車問題？但是空間在哪裡？是要炸山？還是要填河？這難道是居民要的生活環境？

都市計畫與空屋總表

（資料來源：行政院主計處、內政部營建署，製表：施云）

2010 年	都市計畫總量與面積		都市計畫區人口數（萬人）		空閒住宅狀況	
資料	處	萬公頃	計畫人口數	現況人口數	空屋數（萬宅）	空屋率（%）
總計	**437**	**47.5**	**2518**	**1840**	**156**	**19.3**
台北市	1	2.72	341	262	12.3	13.4
新北市	46	12.49	409	363	32.9	22
基隆市	5	0.75	51	38	4.1	25.2
宜蘭縣	20	0.76	44	28	3.6	22.8
桃園縣	33	3.24	187	147	15.4	21
新竹市	6	0.45	36	34	3.2	20.8
新竹縣	15	0.54	42	29	2.7	16.8
苗栗縣	20	0.76	48	30	2.7	16.2
台中市	31	4.97	300	230	19.9	21.1
彰化縣	30	1.31	90	64	7.1	18.3
南投縣	22	1.27	42	28	2.9	18
雲林縣	25	0.98	52	29	4.1	19
嘉義市	2	0.55	37	27	2.0	19.7
嘉義縣	28	1.65	56	22	3.5	20.4
台南市	41	5.17	234	155	12.6	19.6
高雄市	33	4.18	376	251	17.6	17.6
屏東縣	30	1.65	67	46	4.3	16
台東縣	18	0.88	34	15	1.4	19.1
花蓮縣	19	1.23	54	26	2.8	23.3
澎湖縣	6	0.11	8	36	0.6	22
金門縣	1	1.55	8	10	0.4	24.1
馬祖	5	0.32	1	1	0.03	14.9

【註1】都市計畫總量包含：市鎮計畫、鄉街計畫、特定區計畫

【註2】2011年都市計畫案已增為438個

資料來源：行政院、製表：施云

天然環境

淡水之所以迷人，除了人文薈萃之外，更在於她的獨特天然環境，背山、面河、臨海，有多少城市可以這麼幸運？淡水人口集中在捷運站一帶的老市街，往東邊山上及北面海邊還有一大片農林地，這些地方正擁有發展鄰近都會區鄉村休閒遊憩的最佳位置與條件。

今日台灣已經不缺樓房，但都市人卻非常需要心靈休憩所，淡水不應捨本逐末，隨波逐流去追隨塑造另一座大城市，而是正視本身的優越條件去適度開發並善用特色。過多的水泥建設已經不符合世界潮流與環保條件，觀光農場、有機農耕、生態園區、銀髮樂園等等，都是淡海地區發展的好選項。

另一方面，近年全球氣候異常，各地風災、水災頻仍，以及人口增長的壓力，全球性的糧食危機逐漸浮現，台灣糧食自給率卻僅有32%（以熱量計），一旦國外因天災而缺糧，就會禁止農產品出口給台灣。所以我們更應該未雨稠繆，鼓勵農田復耕與續耕，不僅可以促進就業機會，也可以增加糧食儲備率。

歷史人文

淡水在300多年前即是凱達格蘭族的生活場域之一，至今仍有遺跡以及可以考據的平埔族人，更不要說是史前時代所留下的幾個遺址。17世紀之後，先後被西班牙人、荷蘭人佔據，他們留下的建築以「紅毛城」為代表，現在已是一級古蹟。之後的明鄭時期、清領時期，漢人大量移民，建立了市街與廟宇，現在也多成了重要歷史場域，例如：重建老街、施家古厝、福佑宮（媽祖廟）、清水祖師廟、龍山寺、鄞山寺等等。

1860年，淡水對外商開港，各國舟楫雲集一時，馬偕也在12年後抵達淡水生根，此時期所留下的豐富文史古蹟更是淡水人的驕傲，埔頂的馬偕與洋樓遺跡群，各個赫赫有名，例如：淡水教堂、偕醫館、牛津學堂、前清淡水稅務司官邸（小白宮）、前清英國領事官邸等等。1895年之後，日治時期50年，也在此留下眾多建設與遺跡，例如：日式警察宿舍、淡水街長多田榮吉故居、水上機場等等。

這些豐富的歷史軌跡，使淡水成為一個人文薈萃之地，古蹟數量之多也是新北市之冠，是其他區域所遠遠不能及。所以淡水為何不能善用她的豐富人文資源，發展出一個具有強烈地方色彩的古樸小鎮？為何一定要四處高樓林立，又去發展一個新市鎮來成為一個沒有特色的城市？

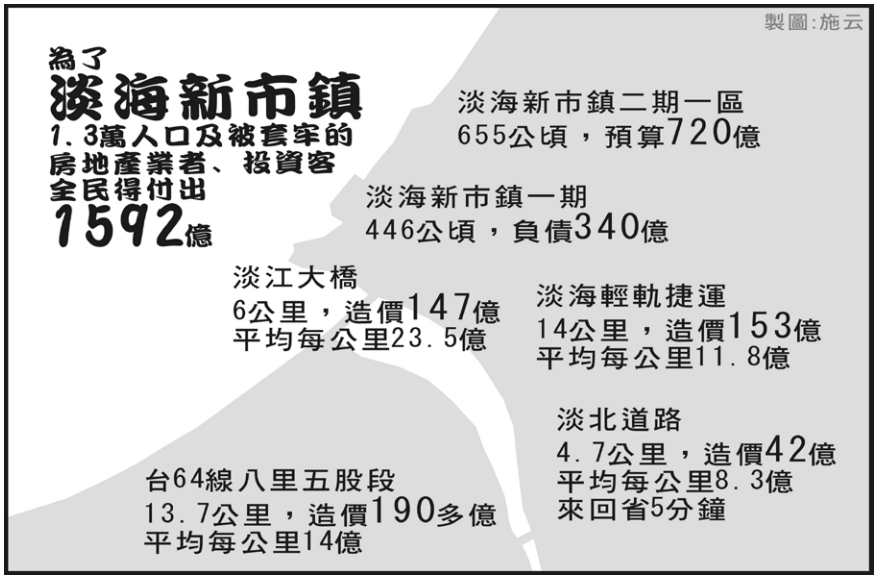
淡水自從1988年開出最後一班火車之後，竹圍、紅樹林一帶的高樓一棟棟竄起；1993年的登輝大道開通之後，也促成兩側山區的高樓如雨後春筍般林立；再到1997年的捷運淡水線通車之後，更是將整個淡水小鎮不斷往上堆積、往外擴張。淡水的天空線越來越狹隘、市容地景越來越紊亂、老街一條一條被拓寬、古厝一棟一棟被拆去蓋樓房，整個城市壓力越來越張狂、天然景致越來越稀有，這些無疑都是交通建設之後所帶來的改變。但是這些環境衝擊，是不是淡水居民所要的？交通建設所帶來的後果，是不是居民所能顧及、所能承受的？

如今，政府為了發展淡海新市鎮，為了替一個發展20年仍是鬼城的地皮解套，最近接連讓幾個重大交通建設過關，先是「淡北河岸道路」，再是「淡海輕軌捷運」，現在又是橫跨淡水河口的「淡江大橋」，這些交通建設所帶來的環境衝擊，不下於前面所述的登輝大道、淡水捷運、市區道路拓寬等。即使這三大交通建設之後，因為前述的各種因素而導致新市鎮房地產仍然滯銷，但環境已經破壞，投資客該解套的已經解套，他們又怎麼會在乎呢？

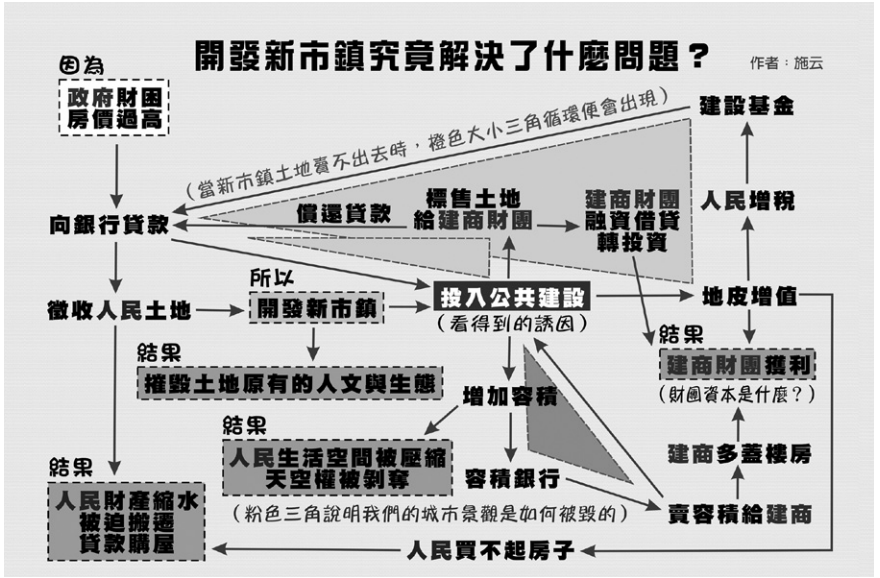
而這些交通建設，看看他們所編列的預算：淡北道路42億元、淡海輕軌153億元、淡江大橋147億元，三項交通建設總共預計花費342億元，而淡海二期的總預算也高達720億元，據說一期也還有340億元的負債。拿著納稅人的錢去幫投資客解套，房價隨著公共建設而不斷攀升——還記得當時開發新市鎮的用意是「平抑房價」嗎？——財富越來越集中少數人手中，又破壞了生態與環境、消耗了地球資源，究竟何公益之有？

單就「淡江大橋」來說，有了大橋我們將會獲得什麼？又將失去什麼？

淡江大橋於1990年代提出興建計畫，在1999年通過環評之後，因為「無急迫性」以及「經費問題」而停擺，卻在2010年因台北縣升格為直轄市而被重新啟動，接著在2013年6月中旬，在新北市長及地方民意代表的強大壓力下，通過環評大會審議，一堵遮擋淡水河口的龐然大物即將成形！



燒錢的淡海新市鎮



新市鎮因果分析圖（製圖：施云）

從八里眺望淡水（攝影：施云）

淡水八景之一的「海口嗮日」將因大橋而成絕景（攝影：施云）

淡江大橋所在的淡水河口位置，以及從淡水老城區河邊望向河口所見的「淡水夕照」，具有以下幾個重要歷史與文化意義：

歷史文化路徑

清朝漢人移民北台灣，水路之一就是經淡水河口入河登岸，1858年在「英法聯軍」之後簽下「天津條約」，淡水更正式成為國際港埠，曾經多少戎克船、西洋艦等大小船隻往來穿梭於淡水河口，清官沈葆禎曾形容「年年夾板帆檣林立，洋樓客棧闤闠喧囂」，可見當時之繁榮與重要。而台灣重要的外籍傳教士——馬偕博士——也在1872年自淡水河口進入淡水並登岸，從此為台灣奉獻30年，是淡水及台灣重要的歷史人物。

神話傳說與歷史事件場所

台灣重要的戰役「清法戰爭」，主戰場就在淡水河口，當時曾投下巨石阻擋法軍入侵，是重要的古戰場；傳說清水祖師爺、媽祖等神明曾經顯靈助清兵打敗法軍，故淡水河口具有重要的歷史與神話背景地位。

人類與自然互動形成的文化景觀

清朝文獻中記載「戍台夕照」，即指從淡水埔頂紅毛城所見之夕照景觀；日治時期昭和2年（1927年）8月，台灣日日新報透過民眾投票方式選出「台灣八景十二勝」，其中一景即為「淡水夕照」；1966年淡水鎮公所所撰「淡水八景」之一為「海口嚥日」；早期多位台灣美術巨擘常以「淡水夕照」或「淡水河口」為創作背景，例如陳澄波、洪瑞麟、倪蔣懷、廖繼春、張萬傳等人；知名音樂人葉俊麟曾寫下膾炙人口的「淡水暮色」一曲；今天眾多遊客來到淡水也是為了等待淡水夕陽。淡水夕照自古至今都有眾多文人騷客為她吟詞作畫，其地位與重要性早已不言自明！

依據我國文化法規，第二條「文化景觀」之登錄，依下列基準為之：
1. 表現人類與自然互動具有文化意義。

2. 具紀念性、代表性或特殊性之歷史、文化、藝術或科學價值。
3. 具時代或社會意義。
4. 具罕見性。

「淡水河口及夕照人文景觀」明顯符合以上每一條，1、2、3項如上所述；4、罕見性：「淡水河口及淡水夕照」不僅擁有特殊之歷史與人文地位，「淡水夕照」也因為淡水河口兩岸所夾峙之風景，以及四季所呈現之落日變化而有別於「一般夕照」；尤其右岸淡水豐富之人文資產，紅毛城一帶更是文化部指定的「世界遺產潛力點」之一，讓「淡水夕照」更具人文特色。今天政府要在如此重要的人文場域興建大橋，難道政府文化單位都無動於衷？難道我們能夠留給子孫的只有一堆無可復返的人工建設，與不斷高築的債台？

如果再就淡江大橋的「必要性」來看，或許我們更可以檢視這是否為一項符合經濟效益的建設？

整理歸納環評報告書上所寫的興建淡橋之必要性：
1. 連接台2線與台61線、台64線之網絡，縮短淡水與八里間之陸上交通，健全北部濱海公路系統。
2. 提供淡水、北海岸地區往來台北港、桃園機場之便捷公路。
3. 配合「台北都會區快速道路系統發展計畫」，改善台2線竹圍段及關渡大橋交通壅塞情形。
4. 促進台北港及淡海新市鎮之發展。
5. 配合淡水、八里輕軌捷運之興建。
6. 串聯淡水河兩岸之旅遊觀光發展。
7. 主橋之美觀將成為北部地區新地標。

現在就讓我們來一一檢視這些所謂的「必要性」是否真為必要？

縮短河口兩岸之交通

「淡江大橋」主橋長度約九百公尺，計畫範圍約6公里，所縮短的從淡水到八里免繞行「關渡大橋」的約15公里路程，大約是20分鐘車程，而目前預算是147億元；也就是為了節省這使用次數尚不知如何的20分鐘，我們每公里得花費至少24.5億元去成全，在台灣政府的潛藏性債務已超過15兆台幣（2012年主計處資料）的「國力」下，我們還禁得起如此奢侈嗎？

淡水往來機場或台北港較為便捷

台61線為「西濱快速道路」，台64線為「東西向快速道路八里新店線」，這兩條路都提供了台北港方便的聯外交通，一條直達桃園機場，一條上高速公路，也可到達桃園機場；但問題是，有多少淡水人或北海岸人經常要去國際機場？將來台北港可能開放中國客輪通航，又有多少淡水人經常要從台北港到中國？

新北市公路交通量調查統計表（100年）

（資料來源：交通部公路總局，製表：施云）

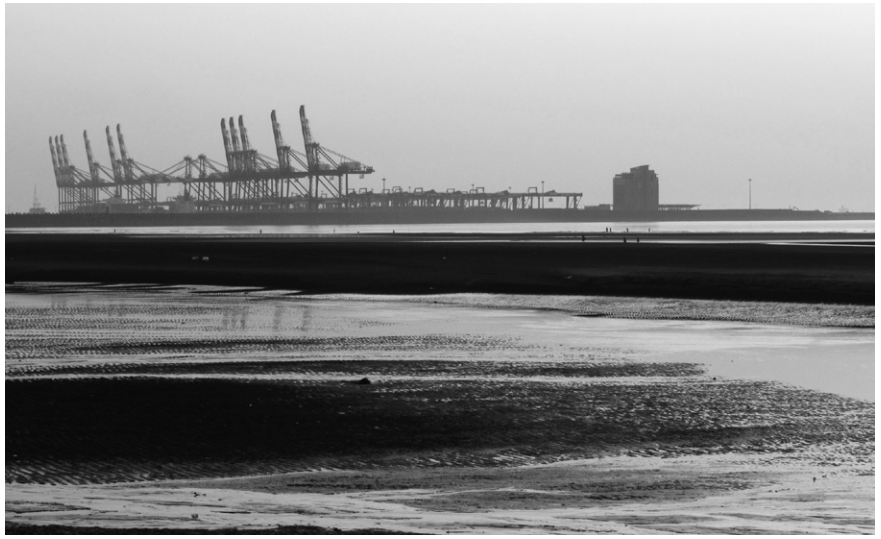
縣市別	地點	路線編號	起迄地名	里程（公里）	路面寬度（公尺）	方向(往)	尖峰小時 交通量(PCU)	尖峰小時 時段
新北市	竿蓁林	台2乙線	登輝大道~淡水	6.1	21.2	東	2,600	17-18
						西	2,359	17-18
新北市	竹圍	台2線	關渡~台2乙線交岔路口	3.6	27.0	東	3,875	07-08
						西	4,565	09-10
新北市	關渡橋	台15線	關渡橋~米倉國小	3.5	14.8	北	3,363	17-18
						南	3,113	07-08
新北市	台北橋	台1甲線	台北橋~正義北路	0.9	27.6	北	4,255	07-08
						南	4,555	07-08
新北市	忠孝大橋	台1線	台北~化成路	4.8	28.0	北	8,114	08-09
						南	5,840	17-18
新北市	華江橋	台3線	華江橋北端~民權路口	5.1	28.8	北	6,449	07-08
						南	5,226	18-19

新北市公路交通量調查統計表

改善竹圍路段與關渡大橋之交通

依據交通部公路總局所查到的交通流量資料，以及現場觀察，在在顯示淡水交通大多往台北市進出；而不論是關渡大橋之流量或竹圍路段之流量，都遠不及大台北地區其他橋樑或尖峰路段之流量；另在登輝大道林子出口以及關渡大橋往八里方向之路段，車輛更是明顯稀少，表示淡海地區往八里之車輛並不多。

那麼，若是為了紓解竹圍交通，難道竹圍車輛會繞往淡江大橋再往五股方向？所以淡江大橋對竹圍路段與關渡大橋之

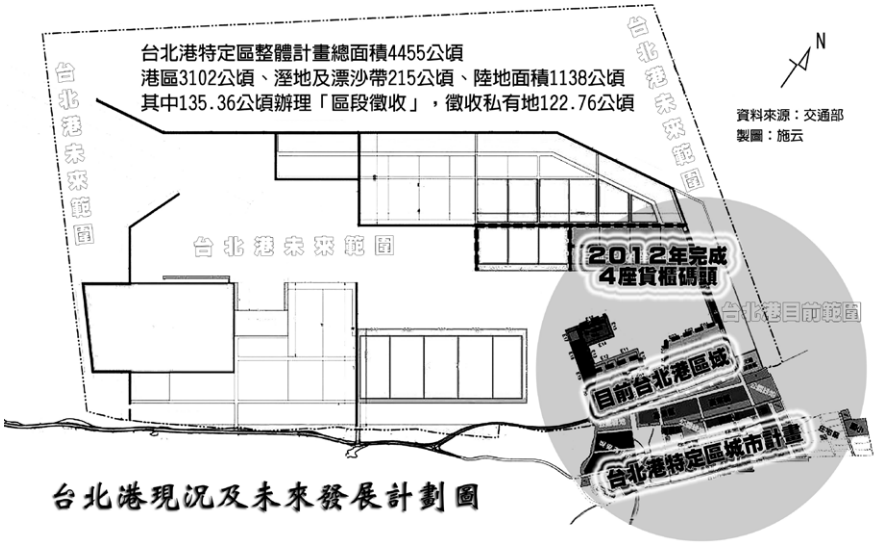


台北港貨櫃碼頭的起重吊桿（攝影：施云）

交通改善會有多大助益？而且本來坐捷運來淡水的觀光客，一旦大橋建成就可能改成開車來淡水，難道不會造成淡水市區更大的壅塞車潮？

促進台北港及淡海新市鎮之發展

淡海新市鎮的發展狀況前面已經說過，不再贅述；而八里端的「台北港」從1997年規劃至今，規模從原先的兩座小砂石碼頭不斷擴大再擴大，整體規劃面積已達3千多公頃，全是填海造陸而成，對海洋生態的破壞自不在話下。然而，台北港計畫興建7座貨櫃碼頭，但目前完成的4座使用率只有3成，在國內產業外移、經濟成長停滯、全球景氣不佳，以及國際碼頭競爭激烈下，要達到政府預設的7座碼頭皆使用飽和的目標，談何容易？



但為了這座蚊子港，政府又在周遭做了一個「台北港特定區」的計畫案，除了上述的港區3,102公頃外，還包括溼地及漂沙帶215公頃，陸地面積則為1,138公頃，一共4.455公頃，不但又是徵收民地、摧毀農田，也同樣打算興建賣不掉的樓房，以及用不完的產業區。八里的新市鎮除了和淡海具有相同的條件與所面臨的危機之外，它更因為台北港的砂石車密集而將影響生活品質。為了兩個發展前景堪慮的新市鎮，需要一座耗資不菲的大橋來連接嗎？

配合淡水、八里輕軌捷運之興建

如前所述，兩個發展不起來的新市鎮，卻要再花大錢為他們興建捷運，以淡海輕軌來說，總經費預計153億元，又是一筆可觀的數字，我們值得做這樣的投資嗎？再說，所謂「輕軌捷運」並非現在捷運之延伸，而是走出捷運站之後另外接駁的有軌電車，既佔用路權，又有一大段高架，如真有交通需求，為何不直接將公車系統做好？反倒是今天的淡水捷運壅塞情形來看，為何不加開班次以紓解人潮？我們真的是鼓勵大眾交通系統的使用嗎？至於八里地區的捷運，根本連個影子都還沒看見，為何這麼急著一定要花大錢？

串聯淡水河兩岸之旅遊觀光發展

淡水河兩岸之觀光接駁目前有渡輪，如果有了河口大橋，渡輪業者的生存不會受到威脅嗎？更何況，淡水現在的觀光難道不夠興盛繁榮？假日塞車已經讓大家叫苦連天了，如果我們繼續發

展更蓬勃的觀光業，難道不會反而嚇走觀光客？再說，許多遊客是因「淡水夕照」慕名而來，如果河口堵了一條橋，夕陽美景將不再如昔，難道不會影響淡水觀光業？而八里地區觀光業最蓬勃的就是靠渡輪帶來的觀光客，一旦大家都走河口大橋，車輛疾速而過，為八里帶來的究竟是觀光還是車潮？

主橋之美觀將成為北部地區新地標

「淡水夕照」是自古有名的天然與人文景觀，天然在於淡水河口的兩岸夾峙所造成的特殊夕陽美景，人文在於許多文人雅士為她填詞作畫，留下許多珍貴的人文資產與記憶；一旦大橋蓋成，不論設計再怎麼精美，人造物如何與大自然競美？有人舉例國外，認為大橋一樣可以為夕陽美景添色加分，但淡水為何一定要成為另一座城市？淡水難道不可以發展為具有自己特色的淡水嗎？北部並不缺乏爭奇鬥麗的地標，但是廣闊的淡水河口只有一個！

新市鎮計畫除了有樓房過剩的疑慮之外，大多數也包含了產業區的設置。前面談到「台北港特定區」，我們就先來了解一下在這個都市計畫中，政府的「美夢」與現實。

在政府的規劃中，「台北港特定區」開發項目分為「產業專用區」及「娛樂專用區」，報告書中寫得很漂亮：將可提供產業進駐，並作為貿易中心、商業辦公大樓、會展中心、娛樂園區、休閒觀光設施等，部分發展為擁有4,500戶的住宅區，預計容納2萬5千人。如前所述，我們要去哪裡找那麼多人來住？還是樓房蓋了就一定會有人買單？但是一條耗資190多億元的聯外道路「台64線八里五股段」卻已經完成！

我們再來看看台灣是否缺廠房或產業區。來自各處的數據指出：全台「科學園區」面積總計3,746公頃，土地閒置率20.99%，廠房閒置率23.3%；其他大大小小的各類園區，包括工業區、科技園區、產業專區、軟體園區等等巧立名目之產業用地，面積共達14,276公頃，閒置面積為2,419公頃，閒置比率16.95%。再依審計部資料，光是開發「科學園區」所耗費的資金，從2005年底負債672億元，到2010年底已經負債超過1,200多億。

歸納工業區、科技園區所引起的問題如下：

1. 土地徵收不公、搶奪民產。
2. 土地污染、食物安全問題。
3. 空氣與水源的污染、居民健康風險。
4. 用水量大、引發區域性搶水。
5. 閒置空間多、浪費國家資金。
6. 毀滅農地、造成糧食危機。
7. 減綠又排碳、全球性氣候暖化問題。

我們再來看一個最顯著的例子，就是聲名大噪的「苗栗大埔事件」。2010年6月，一部怪手仗著法律所賦予它的權力，硬生生地駛進即將收成的綠油油稻田，這樣怵目驚心的畫面，讓人印象深刻，後來衍生為「大埔事件」。大埔抗爭從當時的24戶，到現在僅剩4戶仍未依當年發生「稻田事件」之後所承諾的「原屋保留」處理，而在今年（2013）7月18日當天被「公權力」予以拆除，引起社會譁然與憤怒。

「大埔事件」起因於苗栗縣政府為了擴充新竹科學園區的竹南廠區33公頃土地，卻設計了一個154公頃的「周邊特定計畫區」，總共徵收137公頃的民地，其中大部分為尚在耕作的農田。然而，「竹南園區」本身就有52公頃的「閒置廠房」，而不遠處的「銅鑼園區」更有高達294公頃的「閒置土地」；更何況，原本申請廠區的電子公司已經撤銷提案。另外，這「特定計畫區」有61.67公頃土地是用來發展「住宅區」，而苗栗卻有16.2%的空屋率。這些數據都告訴我們，台灣政府正在不斷消耗我們珍貴的土地資源，並強徵民產、漠視人權！

再舉一個目前全台最大的土地徵收案例，就是在2013年8月召開第一次地方說明會的「桃園航空城計畫」，此案落在桃園大園與蘆竹鄉，第一階段目標面積為6,150公頃（含現有機場區），共分南崁新市鎮、大園、大園菓林地區、蘆竹大竹地區等四個都市計畫，以及航空貨客運、高鐵車站等兩個特定區計畫，計畫面積共達4,791公頃，共徵收3,073公頃土地，將影響2萬多居民。

不管是新市鎮計畫、產業區計畫、各項交通建設，以及眾多大型公共空間建設，都同樣顯示了台灣政府的幾個問題：官員的好大喜功與象牙塔心態、一再用硬體思維消耗有限資源、對環境生態與氣候暖化的漠視、不斷耗費公帑以圖利私人、罔顧台灣民主與基本人權。然而，這些建設、這些計畫，卻往往以「公共利益」作為包裝，台灣民眾不是被蒙在鼓裡，就是無暇一一監督，只能任由揮霍、予取予求。等到事情臨到自己頭上，災難已經到了家門口，經常是求救無門，甚至搞得家毀人亡；但為政者是否都看在眼裡？痛在心上？

據英國《經濟學人》（The Economist）週刊在2013年7月9日引述「國際透明組織（Transparency International）」分析全球貪污狀況指出，台灣貪污指數高達36%，排名世界第18，遠超過全球平均貪污指數的27%，在東亞地區與印尼並列第2。雖然這樣的報告被台灣官方否認，但台灣近年來的各種政治、社會、經濟現況，卻一再讓人民感受到「黑金政治」的威脅，若非如此，那台灣眾多不合理的開發案和建設案又從何而來？恐怕是台灣政府必須跟人民好好解釋的！

註：本文部分文字曾發表於網路，部分圖片也曾用於紀錄片《八里浮生錄》與「新市鎮．後現代場域」影像創作展。