

可規範生煤及石油焦使用，達到空氣污染管制目的。

(二)另查地方政府為執行空氣污染防制工作所使用之行政工具，除採用本院環保署已制定之各項空氣污染防制法規及制度外，亦可因地制宜另行訂定管制法規。依空氣污染防制法第 20 條第 2 項規定(略以)「直轄市、縣(市)主管機關得因特殊需要，擬訂個別較嚴之排放標準，報請中央主管機關會商有關機關核定之」，地方政府倘有管制需求，需加嚴本院環保署已訂定之空氣污染物排放管制標準，可依前揭規定辦理法制作業程序，報經環保署審查後，予以核定。

四、有關實施「空氣污染總量管制措施」事項，說明如下：

(一)實施總量管制係透過對管制區內之既存固定污染源進行指定削減其空氣污染物排放量，並要求新設或變更固定污染源取得足供抵換污染物增量之排放量，以減少管制區內之空氣污染物排放量，改善空氣品質。

(二)總量管制是空氣污染物減量策略之一，為確保單一空氣品質防制區內經劃定為三級防制區時，可獲空氣污染物實質減量成效，未來總量管制區之指定將與防制區採取一致作法，以單一直轄市、縣(市)為單位。

(三)本院環保署刻彙整最新全國各直轄市、縣(市)空氣品質監測結果，並研擬修正「直轄市、縣(市)各級空氣污染防制區」公告內容，惟考量防制區劃定後，將影響各級防制區內污染源之空氣污染防制義務，該署將於本(105)年 3 月底前先邀集直轄市、縣(市)主管機關研商；4 月份辦理公告修正草案預告，後續並將依法制作業程序辦理公聽事宜，以參考各界意見辦理空氣品質區劃定事宜。

(四)由於總量管制主要管制對象為固定污染源，為發揮管制成本效益，應保留依污染源特性判定是否實施之彈性；因此，有關三級防制區是否推動總量管制，將由直轄市、縣(市)主管機關依轄區內污染源特性評估是否採取總量管制措施。若直轄市、縣(市)經評估欲實施總量管制，本院環保署將依空氣污染防制法第 12 條規定「總量管制由中央主管機關會同經濟部公告實施」，續以辦理會同經濟部公告實施相關事宜。

(六) 行政院函送賴委員瑞隆就應積極規劃「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問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 105 年 3 月 18 日院臺專字第 1050012932 號)

(立法院函 編號：9-1-4-81)

賴委員就應積極規劃「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所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、高雄港自發展以來，港市之間一向緊密連結，港口為城市帶來大量的貨物及原料進出，促進地

區產業發展及創造就業機會；城市為港口提供充足之人力資源、產業發展腹地，並作為市民安居樂業之所在，因此高雄市、港之間長期以來乃相輔相成、相互依賴。

二、由於港口發展須兼顧都市整體規劃及市民期望，故長期以來包含前高雄港務局及臺灣港務公司無論在港區營運、發展規劃及建設推動等各方面，均相當重視高雄市政府之建議及意見，並透過港市合作平台及相關會議進行協調，以謀高雄市、港共榮發展，具體作為如下：

(一)定期檢討高雄港發展計畫：透過每 5 年定期通盤檢討高雄港整體規劃，臺灣港務公司於規劃期間均主動拜會高雄市政府，就港區與周邊土地利用、相關產業（含水岸觀光、休憩等）發展徵詢該府建議，在取得雙方共識下納入整體發展計畫，並編列預算循序推動。

(二)港埠重大建設推動兼顧高雄市整體發展：

1. 為因應貨櫃船舶大型化趨勢，滿足高雄港貨櫃業務成長需求及強化港口競爭優勢，自 94 年起陸續推動洲際貨櫃中心第 1 期計畫，並已於 103 年 9 月營運，在計畫推動過程中透過與高雄市政府的合作，解決懸宕 40 餘年之紅毛港遷村案，使高雄港獲得未來發展空間。
2. 另為持續滿足高雄港長遠發展需求及配合高雄煉油廠遷廠計畫與石化產業發展所需，自 101 年 3 月起推動洲際貨櫃中心第 2 期計畫，預計 108 年完工，完工後除可將毗鄰高雄市區之石化油品裝卸儲運業者移至外海，改善石化業者對高雄市民健康影響及市區發展限制，並可將高雄港碼頭機能進行結構性調整，讓舊港區碼頭可結合高雄市政府推動之「亞洲新灣區」計畫，發展成為水岸遊憩觀光重點區域。
3. 為提供旅客更佳服務品質，帶動郵輪觀光產業及周邊地區發展，重新打造國家門戶，提高臺灣國際形象，刻辦理「高雄港客運專區計畫」，於高雄港 19 至 20 號碼頭興建港旅運大樓，以改善現有客運設施及周邊環境，預計 106 年底完工，屆時完工後除可提供高雄港到港旅客便捷舒適旅運空間，並可藉由鄰近高雄市多功能經貿園區，推動國際交流活動或商旅產業發展。
4. 前開重大港埠建設計畫之推動，均係兼顧提升高雄港競爭力、高雄市長遠規劃及相關產業（觀光、旅遊、文創等）發展需要，推動過程亦透過港、市合作平台或跨部會協商針對各項介面問題進行溝通協調，無論於計畫面及執行面均以「港市合作」為前提，實為「港市合一」發展最佳印證。

(三)積極改善港區聯外交通：因應高雄港貨運（櫃）成長所帶來之聯外交通需求，解決大型貨櫃車輛對高雄市交通與市民安全之影響，除已完成三國通道（國際機場、國際商港、國道一）、草衙立體交叉道路、高雄港聯外高架道路計畫（中山高延伸路廊及新生高架道路北段）等重要港區聯外道路外，並刻辦理高雄港聯外高架道路計畫新生高架道路南段工程，辦理過程透過與高雄市政府間之合作協調，除已讓工程順利進行外，經由聯外

道路疏導減少大型車輛對市區交通之衝擊，明顯改善高雄港周邊生活品質。

(四)建構港市合作平台與成立「高雄港土地開發公司」：

1. 為解決港、市發展相關議題，促進雙方共榮發展，臺灣港務公司自 104 年起已與高雄市政府建立「港市合作平台」，由雙方不定期輪流召開平台會議協調解決相關介面問題。
2. 另為辦理高雄港口周邊舊港區活化再造及推動觀光發展，臺灣港務公司已與高雄市政府規劃合資成立「高雄港土地開發公司」，並經行政院 104 年 8 月 4 日同意在案，刻由雙方組成專案小組推動公司籌備事宜，預定 105 年 6 月成立，未來雙方將以高雄港舊港區（1~21 號碼頭）為開發目標，並就淺水碼頭、2 號碼頭周邊可立即開發區域優先辦理招商開發。
3. 藉由「港市合作平台」與「高雄港土地開發公司」之成立，將臺灣港務公司與高雄市政府形成合作夥伴關係，藉此協調雙方對港市發展構想及整合行政資源，共同活化開發港區周邊區域土地及水岸資源，推展觀光、文創、遊輪等產業，帶動高雄港區經濟與觀光發展，並創造商機及就業機會，促進港市繁榮。

(五)透過航港體制改革讓高雄市政府參與港務公司運作：港務公司自 101 年起已提供 1 席董事由高雄市政府指派代表擔任，共同參與港務公司運作；另依「臺灣港務股份有限公司盈餘提撥及分配辦法」規定，港務公司每年均提撥一定比例之盈餘分配予港口所在地之直轄市、縣（市）政府統籌運用，針對港務公司運作及營收，現已有機制讓高雄市政府參與並分享營運收益，落實港市利益共享之精神。

三、高雄港及高雄市在管轄上雖然分屬中央及地方，惟就港口與都市發展，雙方應為相互合作夥伴，未來除由臺灣港務公司廣續推動港埠重大建設計畫外，並配合高雄市政府推動發展觀光、旅遊、文創等產業所需，適時納入高雄港未來發展計畫；另透過雙方合組土地開發公司之機會，共同擘劃港市開發方向，以共創商機，讓港市互蒙其利、共榮發展。

(七) 行政院函送黃委員昭順就開放東協 10 國免簽證問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 105 年 3 月 21 日院臺專字第 1050011579 號）

（立法院函 編號：9-1-3-65）

黃委員就開放東協 10 國免簽證問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、目前我國就東協 10 國中僅予新加坡及馬來西亞等二國人民 30 天免簽證待遇，以及汶萊國民落地簽證及電子簽證待遇。另配合交通部觀光局推動吸引東南亞優質旅客團體來臺觀光政策，以及配合僑委會服務東南亞華僑團體來臺從事健檢醫療搭配觀光之行程，外交部亦對團體來臺之泰國、菲律賓、緬甸、越南、印尼、柬埔寨及寮國等國人民實施專案性簡化簽證措施。