

(三十一) 行政院函送李委員昆澤就高 133 線莫拉克重建區內重建工程問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 12 月 4 日院臺專字第 1010073800 號)
(立法院函 編號：8-2-8-770)

李委員就高 133 線莫拉克重建區內重建工程問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、高 133 線係屬鄉道，依「公路法」第 6 條及第 26 條規定，由縣（市）公路主管機關管理與養護，有關高雄市政府辦理之高 133 線莫拉克颱風區域整合災修重建工作全長約 9.8 公里，總工程費 16 億 8,891 萬 9 千元，分 8 標案工程，截至本（101）年 10 月底已完工 5 標，施工中 3 標（分別為第 5 標 4k+750 紅水仙橋、第 6 標 2k+950 等 7 處、第 7 標 3k+400~850），預計本年底可全部完工。另行政院農委會林務局屏東林區管理處對於該道路路線經過之國有林班地，業於 100 年完成旗山事業區 87-91 林班整體治理規劃及先期工程設計監造委託設計服務案，並依規劃內容辦理區內分期分區發包相關工作，目前業經辦理之「新開國有林崩場地處理工程」及「舊潭溪崩場地處理工程」等 2 件工程案，均已完工。未來行政院農委會將審視現地事實需要，檢討編列預算繼續進行林班地治理復育相關事宜。
- 二、另有關本年 6 月 10 日豪雨併泰利颱風來襲，復造成高 133 線多路段及周邊山坡地、河川等災害，相關復建工程進度說明如下：
 - (一)高雄市政府已於本年 8 月 15 日召開道路現勘協商會議，基於道路上下邊坡維護與用路安全事項均係道路主管機關權責，會勘之邊坡崩坍為道路安全通行不可分割之部分，該府新工處及委託設計之廠商台灣世曦工程顧問股份有限公司表示均已考量坡地安全與道路安全排水等相關問題。又考量災修範圍包括道路重建、上下邊坡整治及河川疏濬等，該府亦於本年 9 月 3 日邀集中央相關權責單位研商共同整治，並請工程顧問公司於專業角度列出建議方案，提送行政院農委會林務局、水土保持局、經濟部水利署參考，俾建立上下邊坡及道路復建整個配套措施，落實中央「山、路、橋、河共治」重建原則。
 - (二)有關高 133 線下寶來路段（3K+800~4K+000）及新寶橋段（8K+900~9K+100）河川整治部分，因比鄰中央管河川荖濃溪畔，經濟部水利署第七河川局依前開本年 9 月 3 日會議決議已允諾改善該線下方路基之河堤。
 - (三)至高 133 線新開部落路段（7K+260~7K+660）野溪整治部分，行政院農委會水土保持局於莫拉克風災發生後，即於 99 年度編列 4,600 萬元經費發包在案，惟施工時經多次與用地地主會勘協議均無法取得土地無償使用同意書，終無法施工，現況結算。惟為維護該區段用路安全，該局臺南分局仍持續與高雄市政府協調臨界坡面處理權責，並於前開本年 8 月 15 日現勘協商會議達成共識，即路側邊溝與第一階邊坡防護工程由高雄市政府編列經費執行，俟完工後時再由行政院農委會水土保持局執行第二階邊坡防護工程。該會水土保持局現已完成第二階邊坡防護工程勘查作業，並於本年度編列經費 1,360 萬元辦理

整治。

(三十二) 行政院函送黃委員昭順就自由貿易港區設置管理問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 101 年 12 月 4 日院臺專字第 1010073853 號)
(立法院函 編號：8-2-8-823)

黃委員就自由貿易港區（以下簡稱自由港區）設置管理問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、民國 92 年「自由貿易港區設置管理條例」立法之初，係由跨部會組成之自由貿易港區協調委員會，統掌政策之發展與協調，並由行政院經建會擔任幕僚。惟隨著自由港區政策發展漸上軌道，爰於 98 年修法，改由交通部擔任主管機關，綜理自由港區之發展方向與營運招商等事宜，並自同年起除各自由港區管理機關成立專責工作小組，負責各港區相關業務之推動執行外，交通部亦已成立跨部會推動小組，負責審議自由港區發展政策、劃設案件及協商跨部會事項。倘各部會間仍無法達成共識或涉及政策決定性議題，則由經建會進行協商，現行機制實已具備專責機構之功能。
- 二、查自由港區有 5 處海港及 1 處空港，計 110 家事業進駐營運，已發展國際貿易、多國加值再出口、國際物流配送及檢測維修服務等多元營運模式。在營運績效方面，前 3 年（98 年至 100 年）進出口貿易值平均年成長率為 43.66%，本（101）年 1 至 9 月成長率達 66.48%，預估全年貿易值超過 4,300 億元，已具初步成效。近期為配合航港體制改革、自由港區營運管理需求及推動高雄港加入倫敦金屬交易中心（LME）遞交港，行政院已於本年 10 月 25 日將「自由貿易港區設置管理條例」部分條文修正草案送請貴院審議。後續推動重點，除配合修訂相關子法外，將持續強化已發展之營運模式，並開創爭取高雄港為倫敦金屬交易中心遞交港，鞏固區域配銷樞紐地位；鬆綁革新法規制度，創造檢測維修模式之利基；以「前店後廠」構想連結自由港區與國內外腹地產業，擴大加值效果；推展多國加值併貨模式，擴大轉口貿易貨源，使自由港區對貨主更具黏滯力等營運模式，藉由該等營運模式運作，將可奠定臺灣港群邁向國際物流加值港口之基石，有助於發展臺灣為區域運籌樞紐。
- 三、依「自由貿易港區設置管理條例」第 7 條規定，國際航空站、國際港口管制區域內、外之公私有土地管理機關、所有權人或使用人，得擬具開發可行性規劃報告及營運計畫書送國際航空站、國際港口之管理機關，並由主管機關經徵詢所在地方政府及財政部意見後，核轉行政院核定設置為自由港區。該等土地如需向土地主管機關申請劃設編定為適當用地者，應於提出申請核定自由港區前，先行申請劃設編定。又土地劃設編定之部分，如有涉及擬定或變更都市計畫者，內政部都市計畫委員會將配合加速審議。至於自由港區周邊之土地，如有涉及土地使用變更且由低強度使用提升為高強度使用之情形，為符合獲利歸公之公平正義原則，內政部得依「都市計畫法」第 27 條之 1 規定，要求土地權利關係人提供或捐贈變更範圍內之公共設施用地、可建築土地、樓地板面積或一定金額予當地地方政府或鄉、鎮、縣轄市公所，