

檔 號：

保存年限：

行政院公共工程委員會 函

10841

臺北市開封街2段40號2樓

地址：11010 臺北市信義區松仁路3號9樓

聯絡方式：(承辦人)施家榮

受文者：臺灣區綜合營造業同
業公會

(聯絡電話)02-87897719

(傳真)02-87897714

(E-mail)1460@mail.pcc.gov.tw

發文日期：中華民國108年1月14日

發文字號：工程管字第1080300035號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送本會108年1月4日研商「全國砂石供需現況及東砂北運
執行情形-第4次會議」紀錄1份，請查照。

正本：立法委員蕭美琴國會辦公室、行政院東部聯合服務中心、國家發展委員會、公平
交易委員會、經濟部、經濟部水利署、經濟部礦務局、交通部、交通部航港局、
臺灣港務股份有限公司、臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司、行政院環境保
護署、高雄市政府、高雄市政府工務局、高雄市政府環境保護局、屏東縣政府、
屏東縣政府工務處、屏東縣政府環境保護局、交通部公路總局、內政部、內政部
營建署、中華民國砂石商業同業公會全國聯合會、台灣區預拌混凝土工業同業公
會、社團法人台灣營造工程協會、臺灣區綜合營造業同業公會、花蓮砂石商業同
業公會、嘉新水泥股份有限公司、臺北港埠通商股份有限公司、中華民國全國建
築師公會、中華民國工程技術顧問商業同業公會、中華民國土木技師公會全國聯
合會

副本：高雄市不動產開發商業同業公會、本會主任委員室、顏副主任委員室、主任秘書
室、企劃處、技術處、工程管理處(均含附件)

主任委員 吳澤成



行政院公共工程委員會
研商「全國砂石供需現況及東砂北運執行情形-第4次會議」
會議紀錄

壹、時 間：108年1月4日（星期五） 下午5時整

貳、地 點：本會第1會議室

參、主持人：吳政務委員兼本會主任委員澤成

肆、與會單位及代表：（詳出席簽到單） 記錄：施家榮

伍、背景說明：

近期多方意見反映南部砂石發生供需失衡情形，造成預拌混凝土無法正常供料及價格上漲，以致於部分公共工程流標或施工進度受影響。本會已陸續接獲社團法人台灣營造工程協會及臺灣區綜合營造業同業公會來函表示，因南部荖濃溪流域砂石嚴重短缺，高樹、里港砂石堆置場庫存調節用罄、空氣污染防治法對堆置場固定污染源嚴格管制及取締、各工區疏濬車輛嚴重不足等情事，導致砂石料源不足，已影響預拌混凝土廠供貨及工程進度等情形，急待跨部會協調解決。

另針對東部砂石業者屢次反映對進口砂石進行總量管制，並增加東部河川疏濬，以東砂北運解決北部地區砂石料源不足問題，以及建議解除臺北港為東砂北運船舶之單一停靠碼頭之限制等，本會前已邀集相關單位召開3次研商會議，並至臺北港現場勘查「東砂北運相關作業情形」，其中107年11月21日研商「砂石供需現況及東砂北運執行情形-第3次會議」結論，已請交通部基於公共利益及配合國家砂石政策為優先考量，於一個月內提出檢討報告送工程會。

為瞭解上述問題及追蹤相關單位評估及檢討情形，並協助後續之推動，爰召開本次會議。

陸、相關單位簡報：

一、「全國砂石整體供需現況及相關管制作為」(經濟部礦務局)

報告內容摘要：

(一)依經濟部礦務局統計分析，預估未來全國砂石需求量約為每年 7,000 萬公噸。目前我國砂石供需呈現區域性失衡狀態，其中以北部地區最為嚴重，需以進口砂石、東砂北運等多元化料源調節。另中、南部地區目前供需雖呈穩定狀態，中、長期因河川疏濬量趨減，有供需失調之虞，未來應積極強化陸上砂石開發及多元化調節供應措施，均不可偏廢，始可確保穩定供應。

(二)有關營造業等相關產業反映南部砂石料源短缺一事，經礦務局瞭解主要原因如下：

(1)疏浚作業遲延：高屏地區去年度豪雨致河川局疏濬作業延後辦理及屏東縣政府疏濬作業延遲，去(107)年高屏流域疏濬量較前(106)年同期減少 194 萬公噸，標售價上揚 16 元/公噸。

(2)砂石需求增加：台積電園區新建、鐵政局工程、南部豪雨後台南、高雄道路工程整護等標案陸續發包，需求量陡增。

(3)老舊砂石車汰除：空氣污染防制法自 107 年 8 月 3 日施行，14 年以上老舊車輛需汰換者眾，影響運能。

(4)固定污染源空污費暨排放量申報：環保署自 107 年 7 月 1 日起，對固定污染源的懸浮微粒開徵空氣污染防制費，砂石業者首當其衝。

(5)預期心理惜售：12 月市場價格已調漲 15%以上，後續市場觀望氣氛濃厚等因素，致影響南部砂石料源供應。

二、「全國河川疏濬整體規劃情形」(經濟部水利署)

報告內容摘要：

(一)經濟部水利署現行河川疏濬辦理原則係以「增加通洪斷面為主，提供砂石料源為輔」，經統計 104 年至 107 年總疏濬量均逐年增加，分別為 105 年 3,958 萬立方公尺；106

年 4,432 萬立方公尺；107 年 4,613 萬立方公尺。另 108 年度總疏濬目標量自原規劃 3,300 萬立方公尺，已檢討增加為 3,585 萬立方公尺，增加 285 萬立方公尺。

(二)有關營造業等相關產業反映南部砂石料源短缺一事，經統計高屏溪、高屏堰及林邊溪 105 年至 107 年總疏濬量為 2,468 萬立方公尺，其中 107 年度高屏地區實際疏濬量 817.31 萬立方公尺低於目標量 940 萬立方公尺，主要係屏東縣政府疏濬案件較晚出料所致。目前屏東縣政府執行之疏濬案已預計於 108 年 1 月中旬陸續出料，本署第七河川局及南區水資源局執行之 108 年度疏濬案件亦已陸續出料，以上預計 108 年 1 月可出料約 84 萬立方公尺，2 月可出料約 66 萬立方公尺。

(三)經水利署瞭解荖濃溪里港沿岸砂石廠家堆置料源尚屬充足，並無明顯短缺現象，且目前仍有第七河川局荖濃溪高美大橋及高雄市政府高屏溪斜張橋等疏濬案件持續出料中。

(四)高屏溪現階段視河性調整疏濬策略，每年水利署約疏濬 500 至 600 萬立方公尺，以河川自然穩定輸砂平衡為原則，讓疏濬業務回歸常態。

三、「空污管制措施與處理作為說明」(行政院環境保護署)

(一)依空氣污染防治法第 36 條規定，移動污染源排放空氣污染物，應符合排放標準，前項排放標準，由中央主管機關會商有關機關定之；並得視空氣品質需求，加嚴出廠十年以上交通工具原適用之排放標準。

(二)環保署瞭解大型柴油車為民眾生財工具，只要符合標準，就可正常使用，並無強制汰除之規定。政府單位以身作則，於政府採購契約要求承攬車輛符合較佳之污染排放，應屬合理。政府目的在改善空氣品質，若 1~3 期大型柴油車檢驗可符合 4 期標準（黑煙不透光率 1.0m-1），應可

視同符合政府採購契約要求。

(三)移動污染源修正後之相關配套措施：

1. 環保署已公告補助辦法（平均 1 輛補助 20 萬元），財政部也減徵貨物稅 1 輛 5 萬元。
2. 行政院已核定低利信貸方案，將儘速實施低利信貸措施。
3. 研提補助調修、加裝污染防制設備及汰舊換新等多元彈性協助方案。

(四)固定污染源管制部分係依「固定污染源逸散性粒狀污染物空氣污染防制設施管理辦法」及「營建工程空氣污染防制設施管理辦法」辦理。

(五)有關粒狀污染物空污費徵收部分，自 107 年 7 月 1 日空氣污染防制費收費率修正，新增對非屬營建工程之工廠、水泥廠、砂石場、電廠、煉油廠的業者徵收粒狀污染物空污費，包含：粒狀污染物、堆置場、接駁點。其費率依排放量多寡及不同季節、不同防制區計算，且本次僅增加粒狀污染物空氣污染防制費率，並未加嚴固定源逸散性粒狀物管制規定。

四、「臺北港及基隆港碼頭落實東砂北運政策及符合公共利益之港務規劃檢討情形」（臺灣港務股份有限公司，下稱臺灣港務公司）

報告內容摘要：

- (一)依基隆港及臺北港碼頭配置，其碼頭裝卸能量足以配合東砂北運政策供東砂船指泊。
- (二)107 年 1 月至 11 月基隆港及臺北港東砂到港量合計為 181 萬噸(臺北港僅 9,090 噸)，與經濟部水利署第九河川局 107 年規劃之疏濬量 180 萬噸相當，顯見現行碼頭港務規劃配置並不影響東砂北運政策及東砂輸出量。
- (三)有關東砂船優先指泊臺北港第 1 散雜貨中心碼頭，於第 1

及第2散雜貨中心招標前均已充份揭露並廣納各方修正建議，始上網公告招商文件，故在東砂北運政策未改變或調整前，建議不宜變更。

(四)為提高臺北港建港目的增加東砂輸出量，本公司亦研擬短期振興東砂至臺北港作法，應可初步提昇東砂量，惟長期仍宜維持現行臺北港東砂船舶指泊規定。

柒、綜合討論發言摘要：

一、臺灣區綜合營造業同業公會：

(一)近來本公會接獲多數會員反映砂石呈現嚴重短缺，砂石面臨無料可用，致預拌混凝土業及瀝青業無法正常出貨，嚴重影響工程進度。據瞭解主要因南部地區砂石料源不足，導致預拌廠出貨延遲，以及新空污政策影響，造成運輸成本增加。

(二)據瞭解 106 年 2 月份前，北部地區砂石料源，進口約占 70%，自宜蘭供應約占 15%，自花蓮供應約占 15%，而目前短缺約 35%，營造業已面臨無料可施工之情形，及物價上漲等成本壓力，建議能予以展延工期與物價補償或調整方案，以為因應。

(三)因砂石缺料而導致預拌混凝土價格自 107 年 5 月起迄今已上漲約 2 成多，目前南部地區已由 1,700 元/立方公尺上漲至 2,090 元/立方公尺；北部則由 1,700 元/立方公尺上漲至 2,000 元/立方公尺，預期至 108 年 3 月份價格將上漲超過 3 成，且目前預拌混凝土廠均無法正常供應，近 3 個月預拌混凝土廠均通知需有 1 週之購料與備料時間，始能出料。

(四)為減少對國內公共工程執行之衝擊，建請政府相關部門能重視此問題，擬定全盤砂石穩定供應之政策規劃與因應措施，並同時調查市場之庫存是否有異常囤積砂石或有聯合提高售價等違反公平交易之情事。

二、屏東縣政府：

- (一)有關屏東縣政府申請委託公所辦理 107 年高屏溪流域疏濬計畫約 420 萬立方公尺，前因行政界面與技術問題，導致疏濬作業延遲，目前相關程序已完成並建立相關機制，預定 108 年 1 月中旬可陸續出料，應可緩解砂石量不足問題。
- (二)107 年屏東縣林邊溪流域疏濬出料約 240 萬立方公尺，以分攤高屏溪疏濬土砂量不足問題。
- (三)另高屏地區各疏濬案普遍存在砂石車輛不足問題，依以往經驗，107 年 11 月為林邊溪疏濬產能最佳時期，每天約可出料 1.2 萬立方公尺，1 個月則約可疏濬 30 萬立方公尺，若屏東北部地區亦同時開始疏濬，砂石車則會發生運能不足等情形，大幅影響林邊溪疏濬產能，故改善砂石車輛供需問題，應可有效提升疏濬效能。

三、高雄市政府(書面意見)

- (一)近日高雄市不動產開發商業同業公會業者向市長、工務局、都發局等市府機關陳情，有關近來砂石嚴重短缺混凝土上漲約 2 成，造成成本大增，建請本府協助向經濟部水利署、公平交易委員會等中央相關機關，反映查察有關料源取得及市場交易公平性等事宜。
- (二)本府水利局 107 年疏濬約 185 萬立方公尺，目前執行完成 181 萬立方公尺，應可於 108 年 1 月底執行完成。而今(108)年研議疏濬 200 萬立方公尺，目前委託顧問公司測量設計中，力拼三月進場出料。另有關本府水利局計畫申辦河川疏濬事宜，建請經濟部水利署第七河川局予以協助。
- (三)本府環保局辦理工區稽巡查作業皆依固定污染源逸散性粒狀污染物空氣污染防制設施管理辦法及營建工程空氣污染防制設施管理辦法辦理，並無空氣污染防制法修法後加嚴管制情形，說明如下：
 - 1. 平時多由巡查員於工區巡查，依據固定污染源逸散性粒狀污染物空氣污染防制設施管理辦法及營建工程空氣

污染防制設施管理辦法進行缺失記點，缺失記點總計若在 10 點以上(含 10 點)，則寄發缺失通知書給承包商及業主，要求限期改善後，再由環保局進行後續稽查，如未改善，即依法進行告發裁處。

2. 倘若缺失記點總計於 10 點以下，環保局以行政指導方式，要求業者及承包商限期改善，倘未完成改善，則依管理辦法規定告發處分。

(四)建議業者於秋冬季節或河川揚塵好發時期仍應做好防制措施，避免違規受罰。

四、台灣區預拌混凝土工業同業公會

(一)依現況中部地區缺少砂，北部及南部地區砂、石都缺，目前是有錢叫不到貨，據瞭解高、屏地區自 107 年 8 月至 12 月，約有 800 萬噸河川疏濬工程已發包，惟迄今尚未進行出料，未流入砂石市場，致有短缺情形。另查部分原因為砂石車輛不足問題，原砂石車量約 8 萬輛，因新空污政策施行，原一、二期預拌混凝土車管制淘汰約 3.8 萬輛(約近 5 成)，造成車輛運能不足。

(二)有關經濟部水利署及屏東縣政府表示，高屏地區預計 108 年 1 月中旬可疏濬 420 萬立方尺，以增加砂石料源一節，本公會持保留態度，因據瞭解目前屏東縣里港地區砂石廠設備及車輛運輸產能不足，尚有待加強，且目前已逾經濟部水利署管控時程(107 年 12 月底)，未來如延遲至 108 年汛期出料，恐增加颱風及豪雨等天候因素影響之風險，且 800 萬噸料源亦不足以供應南部地區砂石料源，將對砂石業、預拌混凝土業、營造業等相關產業產生重大影響。

(三)有關北部地區砂石料源之進口砂石約占 70%一節，目前進口砂石比率已大幅減少，且北部、中部地區營建剩餘土石方料源亦已減少將近 80%，嚴重影響整體砂石供應情形。另據洽本公會業者瞭解，目前南部地區 107 年 2 月份砂石

價格約 220-240 元/公噸，至 108 年 1 月份已上漲至 300-320 元/公噸，未來砂石價格恐有持續上漲之可能。

(四)國產建材實業股份有限公司為目前北部地區最大砂石進口商，進口砂石量由原每月 60 多萬噸，減少至約 30 萬噸，目前預拌混凝土廠均無砂石料源可用，均必須通知客戶 7 天前向預拌混凝土廠訂貨預排出料。另據瞭解目前中部地區也有缺料情形，建請相關單位協助解決料源短缺問題。

(五)有關環保署所提公共工程發包預算已有將符合較佳排放標準車輛成本納入採購契約一節，其主要受惠對象是營造業，對於預拌混凝土業並無相關。另建議環保署後續邀集相關運輸業者研商加嚴空氣污染排放標準之執行緩衝時間時，亦一併邀請預拌混凝土車運輸業者溝通協調。

(六)補充說明有關前述已於 107 年發包約 800 萬噸河川疏濬砂石尚未出料項目，包括(1)高美大橋上游 200 萬噸，目前還有 120 萬噸還沒有出料；(2)里嶺大橋上游標出 240 萬噸，目前還有 40 萬噸還沒有出料；(3)屏東縣山地門鄉標出 160 萬噸，目前還有 30 萬噸還沒有出料；(4)高屏溪斜張橋下游 1、2 工區共 150 萬噸，目前還有 90 萬噸還沒有出料；(5)高雄市六龜鄉標出 30 萬噸，目前還沒出料；(6)屏東縣高樹鄉標出 200 萬噸，目前準備出料中；(7)屏東縣里港鄉高美橋下游 100 萬噸(砂)，還沒出料；(8)屏東縣里港鄉高美橋下游 100 萬噸(石)，還沒出料；(9)屏東縣鹽埔鄉公所 120 萬噸，準備出料中。

五、中華民國砂石商業同業公會全國聯合會

(一)有關經濟部水利署報告高屏溪每年約可疏濬 500 至 600 萬立方公尺，以及荖濃溪里港沿岸砂石廠家尚有堆料情形一節，經瞭解目前高、屏地區確實有砂石缺料情形，且迫切急需料源。另依水利署簡報砂石廠堆置照片，該料源無法使用於營建工程，若農曆年前無法疏濬砂石補充料源，南

部地區將有斷料之虞。

- (二)據瞭解屏東縣政府疏濬計畫於 106 年 6 月底提送經濟部水利署審查，水利署於 107 年 5 月核准，審查程序冗長耗時。目前相關程序已完成，請相關單位督促水利署及屏東縣政府儘速辦理疏濬作業，以解決高、屏地區砂石短缺問題。

六、經濟部礦務局

- (一)有關臺灣區綜合營造業同業公會提及北部地區砂石料源分配一節，與本局資料有所出入，依本局統計北部地區 107 年砂石料源進口約占 37%，礦區批註土石約占 9%，營建剩餘土石約占 28%，河川砂石(宜蘭及花蓮)約占 26%。
- (二)目前南部地區僅有荖濃河流域砂石適合運用於營建骨材，其他流域疏濬料源較不適合運用於營建骨材。

七、經濟部水利署

- (一)有關台灣區預拌混凝土工業同業公會所提荖濃河流域已標售疏濬案都沒有出料一節，應屬誤解，依統計水利署第七河川局於 107 年 11 月及 12 月份高屏地區河川疏濬量為 178.72 萬立方公尺，其中荖濃溪為 110 萬立方公尺，且 107 年度辦理之疏濬案皆已完成出料。
- (二)有關中華民國砂石商業同業公會全國聯合會提及屏東縣政府疏濬計畫審查程序耗時一節，經查屏東縣政府向水利署第七河川局申請 5 件疏濬工程(荖濃溪 4 件，隘寮溪 1 件)，經濟部水利署已於 107 年 5 月 31 日完成核定，惟後續繳費等相關程序屏東縣政府於近期才辦理完成，導致疏濬作業延遲。另屏東縣政府已表示，目前相關程序已完成，預計 108 年 1 月中旬即可出料約 420 萬立方公尺。
- (三)有關屏東縣政府申請 107 年疏濬計畫作業延遲部分，據瞭解主要因縣府委託公所辦理增加界面，且相關人員經驗較為不足，致影響作業時程。另基於簡政便民，水利署將主動協助河川整體疏濬測量之評估規劃，並積極協助縣政府

及公所加速執行。

八、行政院環境保護署

- (一)有關台灣區預拌混凝土工業同業公會提及新空污政策一、二期預拌混凝土車輛管制淘汰約 3.8 萬輛一節，與本署統計資料有所出入。依本署統計，107 年淘汰一、二期老舊柴油大貨車約一萬三千多輛，而往年即便沒有補助，每年約自然淘汰之柴油大貨車約為 3~4 千輛左右，惟淘汰之車輛並非全是砂石車。
- (二)有關本次空氣污染防治法修法後，政策上只要大型柴油車輛調修後，符合當時車輛出廠之排放標準，就可正常使用，並無強制汰除之規定。另有關砂石採集業及處理業、採礦業、水泥製造業等固定污染源管制部分，只要符合相關管制規定，相信環保機關不會特別針對該部分加強稽查。
- (三)目前公共工程發包採購，應已將符合較佳空氣污染排放標準車輛成本，納入採購發包預算。

九、花蓮砂石商業同業公會

新空污政策對砂石車業者產生預期心理，因為砂石車通常車齡較為老舊，目前政府雖有補助汰換新車，惟新車市場銷售不足且售價提高，業者無力負擔購車貸款，影響生計。

十、國家發展委員會

有關經濟部陳報「砂石穩定供應推動方案(草案)」，行政院交議由本會進行審議，預計近期完成審議工作。

十一、臺灣港務公司

有關臺北港第 1 散雜貨中心承租業者(嘉新水泥股份有限公司，下稱嘉新水泥公司)之保證運量一節，該保證運量早期係由花蓮砂石相關業者聯合保證，並由花蓮砂石業者嘉新水泥公司得標。依契約約定嘉新水泥公司東砂保證運量為 595 萬噸，惟因東砂北運量大幅減少等環境變遷因素，

經高等法院調解東砂保證運量調整為 190 萬噸，故嘉新水泥公司如無法達保證運量，依契約約定仍應繳納最低保證運量之管理費予港務公司。

十二、交通部：

有關臺灣港務公司所提之短期振興臺北港東砂量之方案，考量因涉及臺北港第 1 及第 2 散雜貨碼頭承租契約修正事宜，交通部將再邀集 2 承租業者溝通討論後，再辦理後續事宜。

十三、嘉新水泥公司

(一)嘉新水泥公司於 95 年投標臺北港第 1 散雜貨中心，當時所簽訂之契約內容符合(1)公共利益、(2)促進東砂北運、(3)公平合理原則等精神。若今為短期振興臺北港東砂量，變更原契約約定，應給予充分補償，不應讓嘉新公司權益受損。

(二)臺北港受低價進口砂石大量進口競爭，致東砂到港量多年來極為有限。今進口砂石減少，價格上漲，正有利東砂北運，可改善第 1 散雜貨中心營運之時機，如今卻擬開放其他碼頭卸貨，顯然對嘉新水泥公司不利，不符合公平對等原則。

(三)倘若確實因政策需求或情勢變更，則宜澈底檢討契約內容，重新議約，如以「短期」措施因應似有未當。否則嘉新水泥公司始終為配合大局被犧牲(即：待進口砂石一增長，東砂北運量減少，又讓嘉新公司回到原狀況承受高保證運量負擔)，爰建議應審慎評估。

十四、台北港埠通商股份有限公司：

(一)有關東砂北運優先指泊臺北港第 1 散雜貨中心一節，一般優先指泊事項係基於船舶滿檔時，配合船舶排派碼頭的相關措施。現況臺北港並未有東砂船舶滿檔之情事，建議應讓船東、貨主擁有自主選擇散雜貨公用碼頭進行裝卸作業

之權利。

(二)目前北部地區砂石仍處於供應不足狀態，尚需仰賴進口砂石及東砂北運調節，故有關臺灣港務公司規劃短期振興臺北港東砂量之作法，本公司抱持樂觀態度，惟需符合公共利益及公平原則。

捌、結論：

- 一、經會議討論，近期南部砂石供需失衡，主要係高屏溪流域疏濬發包作業較遲，及砂石運輸車輛大量汰舊致運能不足等原因；加以公共工程與民間工程發包量明顯增加，包括前瞻基礎建設、台積電等電子業科技廠房工程等，產生預拌混凝土無法正常供料而有價格上漲之壓力。
- 二、有關全國砂石整體供需情形部分，請經濟部礦務局確實掌握全國砂石整體供需情形及流向管制，包括台積電等電子業科技廠房工程等大型個案需求進行瞭解，並將中長期砂石供需納入「砂石穩定供應推動方案」(草案)，及推動陸上土石採取作為未來備用料源，以確保砂石穩定供應。
- 三、有關屏東縣政府疏濬發包作業遲延部分，請經濟部水利署立即專案協助屏東縣政府處理高屏溪流域疏濬砂石作業，管控於1月15日前出料投入市場，以紓解南部砂石料源短缺情形。另基於河防安全需要及市場需求，化被動為主動，積極針對河川疏濬提出整體測量之評估規劃，再由縣市政府據以提出申請疏濬計畫，以解決地方基層人員不熟悉規定，及作業程序緩慢冗長等問題，並把握108年1至5月汛期前之疏濬時機，增加砂石疏濬量。
- 四、有關砂石運輸車輛汰舊致成本增加及運能不足部分，請環保署於確保改善空氣品質之前提，檢討評估加嚴民間砂石車輛排放標準於執行面的緩衝時間，並於1週內主動邀集砂石、預拌混凝土貨運卡車運輸業者充分溝通協調，另請相關業者務必遵守固定污染源管制規定。有關環保署要求

各機關於採購契約明定廠商使用柴油車輛，需符合較佳之污染排放規定一事，請工程會協助處理。

五、有關市場預期心理造成價格上漲部分，請公平交易委員會立案瞭解砂石市場庫存是否有異常囤積或聯合提高售價等違反公平交易法之情事。

六、有關東砂北運執行情形部分，鑑於早期臺北港建港目的為落實東砂北運政策，分別透過不同法令招商投資興建第 1 及第 2 散雜貨中心碼頭密閉式倉儲，惟礙於兩承租業者經營型態不同與碼頭條件之差異，致東砂船無法自由選擇臺北港碼頭停靠，造成現行東砂船大多選擇基隆港停靠，再透過道路運輸運往臺北等情形，反而增加對交通及環境之衝擊，爰請交通部基於公共利益及配合國家砂石政策為優先考量，於 2 個星期內針對臺北港落實東砂北運政策之港務規劃儘速做成政策決定，並將檢討結果納入本會 107 年 11 月 21 日會議要求之檢討報告報告內容提送過會。

玖、散會：下午 7 時 50 分。

