

業加值、農業生產力 4.0 等政策推動，積極輔導國內觀賞魚業者，帶動產業及屏東農業生物科技園區周邊發展。

(三)至輔導觀賞魚業者取得養殖登記證部分，屏東縣觀賞魚養殖場多位於特定農業區，依現行「非都市土地使用管制規則」及行政院農委會公告「申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法」，均已規定特定農業區農牧用地得申請室內循環水養殖設施，惟屏東縣政府仍未同意轄內特定農業區業者補辦申請，該會漁業署將持續協助該府依規定辦理。

(三十二) 行政院函送李委員彥秀就臺北市大眾運輸建設進度落後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 4 月 7 日院臺專字第 1050015315 號)

(立法院函 編號：9-1-6-143)

李委員就臺北市大眾運輸建設進度落後問題所提質詢，經交據有關機關查復如下：

- 一、有關臺北市政府推動之捷運建設計畫，民生汐止線（含東湖支線）可行性研究報告書業經行政院民國 100 年 12 月 19 日核定，臺北市政府辦理之綜合規劃報告書已於 104 年 8 月 28 日函報交通部，該部同年 10 月 16 日函復審查意見，刻正由臺北市政府補充修正中。另有關捷運南北線計畫，臺北市政府持續辦理可行性研究作業，目前尚未函報交通部審查。又有關內湖-信義軌道路線之規劃，臺北市政府將於本（105）年啟動內湖-信義軌道運輸系統可行性研究。
- 二、至李委員所提增設車道仍是目前交通部高公局（以下簡稱高公局）整治交通之主要手段一節，說明如下：
 - (一)國道 1 號主線行經臺北至桃園都會區，路段兩側大部分已都市化，房屋建築密集，用地取得困難，為能增加路段容量，高公局利用路堤邊坡，已陸續完成汐止-五股段及五股-楊梅路段高架工程，有效分散平面主線車流。
 - (二)高公局針對國道易壅塞路段，已利用大數據分析，先以交通管理措施進行改善，倘無法僅靠交通管理改善或無具體成效時，則辦理短、中、長期工程改善，並邀集地方政府參與。另國道已推行計程收費，並透過長程交通行駛高架、短程交通行駛平面之分流手段，降低交流道進出干擾，提升國道服務績效。
 - (三)受限於土地資源有限、拆遷困難，未來高公局將持續與地方政府協調加強交通資訊整合，導入路網概念，運用適合之替代道路紓解車流，並適時調整交通管理措施，以謀求最大之交通改善效益。

(三十三) 行政院函送許委員淑華就建請參考日本安倍政府作法，增加貨幣供給，降低利率，設定通膨率目標在每年 2%，讓企業獲利，進而加薪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 4 月 7 日院臺專字第 1050015334 號)

(立法院函 編號：9-1-6-162)