

行政院能源及減碳辦公室

前次會議結論辦理情形

林副執行長子倫

中華民國106年9月27日

會議結論	辦理情形
<p>1</p> <p>推動綠能發展應兼顧生態環境之調和，爰請經濟部在執行綠能相關設置計畫時，確保綠能發展與生態環境保育能共存共榮，並請留意綠能推動進度。(經濟部)</p>	<p>辦理情形</p> <p>風力：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 經濟部已於106年5月1日完成「政策環評」程序；其徵詢意見為離岸風電開發之共通性環境議題及因應對策，將納入後續開發行為規劃及環境影響評估之參考。 2. 經濟部將在確保綠能發展與生態保育共存之情況下執行相關計畫，期達成能源永續、生態永續、漁業永續之三贏策略。 <ol style="list-style-type: none"> 1) 開發前：依據區塊開發政策環評徵詢意見，風機位址應排除之保護範圍除包含14項應予保護、禁止或限制建築地區，另加強鳥類保育與魚類繁殖之保護策略，並確保白海豚生存環境不受影響。 2) 施工中：訂定風場海洋生態調查監測作業規範與長期監督管理機制；藉示範風場實證，以公正、公開嚴謹方式訂定生態共榮執行標準作業規範。 3) 營運期：結合運用風場回饋金，推動綠能和海洋生態的永續漁業。 3. 經濟部將配合個案環評審查結論，要求業者確實依相關規範踐行各項保護措施，以兼顧風場開發與環境保育，期促成生態環境及能源永續共存共榮。

會議結論	辦理情形
1 推動綠能發展應兼顧生態環境之調和，爰請經濟部在執行綠能相關設置計畫時，確保綠能發展與生態環境保育能共存共榮，並請留意綠能推動進度。 (經濟部)	<p>太陽光電：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 經濟部所挑選設置太陽光電之鹽業用地，皆考慮生態棲息，並與環團溝通與達成共識，以光電與生態共榮區為優先推動，廠商也必須善盡生態維護之責。2. 經濟部嘉義鹽業用地招商遴選機制納入生態維護與景觀之評比，要求廠商不論在設計施工或運轉維護等階段，須兼顧生態維護與復育，並採用友善生態工法，透過緩衝綠帶、示範生態區、景觀再造等友善措施，務必將開發過程中對當地環境及生態影響減至最低。3. 經濟部能源局將持續與縣市政府、地方居民及環團研議，以生態與光電共榮方式辦理，期望兼顧生態環境、社會經濟及綠色能源之永續發展。

報告案三、空污專家小組運作機制規劃及提高空污費費率檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
1	空污費費率檢討宜持續精進，請環保署擬定未來4-8年之長期規劃藍圖，以利企業轉型布局。(環保署)	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="639 344 1758 808">1. 環保署考量秋冬季節因大氣混合層高度降低及東北季風增強，污染物及大氣不利擴散，致整體環境空氣品質不良，已於106年5月31日公告修正固定污染源空氣污染防制費收費費率，以透過調升秋冬之差別費率方式，促使公私場所以可依其產業特性採產能降載、調配或防制設備效率提升等方式，以降低污染物排放。<li data-bbox="639 808 1758 1129">2. 另為加強管制粒狀空氣污染物，環保署自86年起優先針對營建工程之固定污染源開徵粒狀物空污費，刻正研擬非營建工程之固定污染源粒狀污染物費率，預計本年底提出草案，亦已著手評估有害物種加徵事宜。

報告案三、空污專家小組運作機制規劃及提高空污費費率檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
1	空污費費率檢討宜持續精進，請環保署擬定未來4-8年之長期規劃藍圖，以利企業轉型布局。(環保署)	<p>3. 又針對移動源空氣污染防制費係採隨油徵收，向車用油品製造者（中油及台塑）徵收油品空污費，為加強改善移動源排氣污染，環保署已於106年9月1日調高移動源空污費費率，增加之空污費收入，已規劃做為未來6年辦理淘汰一、二期大型柴油車、三期大型柴油車加裝濾煙器及淘汰二行程機車等重點工作。</p> <p>4. 未來將依據實際狀況持續精進滾動檢討空污費費率。有關費率修正，皆會依環保署法制作業程序辦理預告、研商及公聽會等程序辦理，並經溝通後據以推動，皆會考量給予公私場所因應及調整之時間。</p>

報告案三、空污專家小組運作機制規劃及提高空污費費率檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
2	有關民間團體、專家學者與環保署共同討論空氣品質模式模擬，未來應可持續進行並期待相關方法學或技術應用等可成為我國技術輸出項目，以帶動產業發展。(環保署)	環保署持續推動 本土模式發展工作 ，另後續如有模式研究成果或疑義，亦邀請相關單位召開會議討論。

報告案三、空污專家小組運作機制規劃及提高空污費費率檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
3	環保署與相關部會已執行14+N空氣污染防制策略改善細懸浮微粒空氣品質，涵蓋固定污染源及移動污染源面向，請定期追蹤執行現況。(環保署)	<ol style="list-style-type: none">1. 環保署自今(106)年4月起，已於臺中及高雄召開3場公聽、說明會議，針對空氣污染防制策略執行情形及民眾意見進行討論，相關資料已置於環保署全球資訊網 (https://goo.gl/vr3uBw) 供民眾參閱。2. 統計至8月底止，共計汰除26萬2,970輛二行程機車；汰換1,648輛一、二期柴油車；推動三期柴油車加裝濾煙器共629輛；汰除或更新60座商業鍋爐；推動1,092家餐飲油煙裝設防制設備；共計6,946公噸紙錢集中燒；推動283輛電動蔬果運輸車；共計完成汛期後環境清理4萬4,220公里；加強稽查營建工地空污防制設備符合率達87.4%。

報告案四、評估修正「汽電共生系統實施辦法」
及民營電廠購電合約檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
1	有關委員建議提升民營燃氣電廠容量因數至70%，請經濟部、台電公司評估。(經濟部)	<ol style="list-style-type: none">1. 本案前於106年6月16日邀集相關單位討論，經評估容量因數提升至70%須面臨重作環評等問題，爰會中討論決議先以60%為努力目標。2. 第三階段IPP業者星元電力已就容量因數提升至60%部分，於106年9月1日環評大會通過環差，後續將由台電公司與星元電力洽商購電事宜。

報告案四、評估修正「汽電共生系統實施辦法」及民營電廠購電合約檢討情形

項次	會議結論	辦理情形
2	<p>為穩定電力供應與降低空污排碳，請經濟部加速評估天然氣汽電共生收購價格機制；並請台電公司研議修正民營天然氣電廠購售電契約，另請環保署就民營燃氣電廠申請提高容量因數進行環差審查時，予以支持。 (經濟部)</p>	<p>經濟部 第三階段IPP業者星元電力已就容量因數提昇至60%部分，於106年9月1日環評大會通過環差，後續將由台電公司與星元電力洽商購電事宜。</p> <p>環保署 環保署受理經濟部轉送之民營電廠環境影響評估變更案件後，將依法辦理審查作業。</p>

項次	會議結論	辦理情形
1	<p>有關委員建議 再生能源憑證 註記發電排放 污染趨近於零， 以供市場交易， 請經濟部、環 保署進行研議。 (經濟部)</p>	<p>經濟部</p> <p>根據國際溫室氣體盤查議定書之間接能源排放溫室氣體盤查準則(Scope 2)規範，企業若需計算使用再生能源之排放量，可以國家公告之再生能源排放係數計算；能源局已公布105年電力排放係數，以註記方式公布再生能源的排放係數，即「本計算水力發電、太陽光電、風力發電、地熱發電之再生能源發電設備於發電過程未使用化石燃料，爰無溫室氣體排放。」</p> <p>環保署同意再生能源憑證可作為我國溫室氣體盤查之用電端間接排放量之計算工具，即企業持憑證可以該係數計算排放量；明年盤查106年溫室氣體排放量時企業即可使用憑證作為減量證明。</p> <p>環保署</p> <p>依空氣污染防治法第8條及第9條第5款相關規定，未符合空氣品質標準之總量管制區內，新設或變更之固定污染源污染物排放量達一定規模者，應採行BACT，並取得足供抵換污染物增量之排放量；其所需之排放量來源，包含其他經中央主管機關認可之排放量。後續環保署將研議評估購買綠電等方式，得納入作為增量抵換之排放量方式之一。</p>

項次	會議結論	辦理情形
2	建立再生能源憑證交易機制一節，請經濟部先與環保署、金管會、財政部等部會協商規劃作法，如有不易整合之處，再由本院能源及減碳辦公室協助召會研商。(經濟部)	經濟部標檢局6月20日與 財政部 討論憑證交易涉及之稅則項目；7月3日擬定「國內再生能源憑證市場交易輔導示範計畫」推動憑證交易；8月14日與 環保署 討論「因應再生能源憑證推動之再生能源電力係數訂定」，研商憑證交易與後續憑證管理事宜，並持續與環保署及其智庫協商憑證與溫室氣體盤查平台介接方式；9月13日促成憑證交易2案計25張憑證；未來將 持續開發 憑證買家與賣家以推動憑證交易。

項次	會議結論	辦理情形
3	地方政府作為媒合單位，可促進地方自願性再生能源發展，請經濟部邀集地方政府辦理說明會，整合地方意見，提出示範作法之規劃。(經濟部)	經濟部標檢局6月12日與屏東屏東綠能專案辦公室共同辦理「綠電認證」研商會議；7月26日與新竹市政府「推動能源用戶設置再生能源座談會」；預計9月22日與宜蘭縣太陽光電推廣宣導說明會；9月26日、27日應行政院農委會沼氣發電推動辦公室邀請至彰化及高雄說明憑證專題；10月20日辦理中區說明會；標檢局將持續收集地方意見，提出適合地方政府作為媒合單位之規劃。

項次	會議結論	辦理情形
1	能源轉型路徑除能源結構外，能源效率之提升、節電、儲能及我國溫室氣體減量目標等都須納入考量。(經濟部)	<p>1.為推動能源轉型，經濟部以長短期策略相互搭配，具體作為包含：</p> <ul style="list-style-type: none">(1)穩定開源及擴大需量管理，確保供電。(2)推動節能極大化，提升能源使用效率，抑低電力需求成長。(3)積極多元創能，促進潔淨能源發展。(4)加速布局儲能，強化電網穩定度。(5)推動智慧電網與智慧電表佈建。(6)培養系統整合，拓展自主綠能產業。(7)依「電業法」完善電業市場並檢討電價機制。 <p>2.目前初估，電力排放係數可由105年0.53降至114年0.40(kg/度電)。後續經濟部將配合環保署完成國家溫室氣體排放趨勢推估及階段管制目標訂定，同時盤點能源部門可行之節能減碳措施，據以擬定部門行動方案。</p>

項次	會議結論	辦理情形
2	有關委員建議燃煤發電占比以2020年不成長為目標、能源轉型白皮書納入「高耗能產業轉型」、「外部成本內部化」等內容，請經濟部再行研議。(經濟部)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有關燃煤發電占比2020年目標部分，將納入電力小組重點推動方案(計畫)「穩定電力供應方案」項下之工作項目「減煤路徑規劃」討論。 2. 有關「高耗能產業轉型」，工業局已於主責之重點推動方案(計畫)「工業部門能效提升計畫」中將「推動能源密集產業轉型」納入工作項目，屆時將於工作小組會議中討論。 3. 另有關「外部成本內部化」，將於行政院能源及減碳辦公室平台進行討論。

報告完畢

附件

案由

臨時動議

項次	江委員耀宗提案	辦理情形
1	<p>推動離岸風電，應同時重視推動風電產業國內自主供應的能力。政府對再生能源的推動，較過去積極許多因躉購費率的誘因吸引全球大型風場開發商的投入，惟，國內除台電公司配合能源政策投資少數區塊外，大部分均由外商申請。較令人擔心的是因缺乏強制性的本土製造的配套措施，未來台海離岸風電是否會和現有346套陸域風電一樣，全由外商把持的困境重複發生。因此，過去所談的國家隊，M-team或W-team應該儘快督促領頭羊公司籌組工作團隊，與國外系統廠商NEPI研究團隊合作，從零組件基本設計，製造，細部設計，介面整合逐步推動國內整機含基礎結構自主供應的能力。</p> <p>此外，港口，碼頭，腹地，產業園區，人才培育，船隊建置需三年的前置作業，現在應規劃及早展開。（經濟部）</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 能源局於104年公告「離岸風力發電規劃場址申請作業要點」，已有24案取得備查，規劃容量近11 GW。 2. 短期內考量國內基礎設施如電網等限制，經濟部刻正研擬「離岸風電規劃場址開發案遴選作業要點」(草案)，規劃將產業、技術、財務及社會環境等項目納入評選條件，俾利穩健設置離岸風電同時帶動風電本土供應鏈發展。 3. 經濟部規劃「風力發電4年推動計畫」業經行政院核定，針對離岸風電所需基礎建設如碼頭船隊等業有整體規劃，並已逐步展開建置；預計將分別於台中港、興達港、彰化漁港等地建立離岸風電所需施工組裝碼頭、水下基礎碼頭、運維碼頭、產業園區及人才培訓中心等，俾打造離岸風電友善開發環境。

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
2	<p>第一訴求：國營事業需即刻換成最好的降低污染之設備，包括降低重金屬、戴奧辛、硫氧化物、氮氧化物及國際癌症總署 (IARC) 的第一級第二級致癌物質之設備。(經濟部)</p>	<ol style="list-style-type: none">1. 環保署詹副署長順貴與經濟部楊次長偉甫於106年7月4日及106年8月30日召開2次會議討論國營事業污染防制設備之改善，由台電、中油、中鋼、中龍等公司說明、盤點轄下各製程之污染防制設備及未來改善計畫，並邀請桃園市、台中市及高雄市環保局針對轄管區域之國營事業提出改善建議。2. 有關國營事業污染防制設備盤點資料已交由環保署彙整完成，該署將擇期向陳副總統報告後對外說明。

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
3	<p>第二訴求：各級事業需提高空污費一百倍，使高污染燃料（燃煤、石油焦、廢棄物等）之發電成本高於天然氣，以鼓勵輔導綠能之發展。(環保署)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵公私場所使用清潔燃料，環保署已於固定污染源空氣污染防制費收費費率明定，使用氫氣、符合中華民國國家標準(CNS)驗證之天然氣或液化石油氣為燃料者，適用零費率。 2. 另為達空污減量之目的，環保署推動空污費徵收經濟誘因制度為眾多策略之一，已依空氣污染防制法第17條第2項規定，依空氣品質現況、污染源、污染物種類及污染防制成本訂定費率並滾動式修正。現行公私場所空污費係依其排放空氣污染物之種類及數量及排放量累進費率據以計算，排放量越高者所須申繳之空污費較高。 3. 又環保署已於106年5月31日推動調升第四季及第一季之差別費率，以促使業者可提升防制設備處理效率、主動規劃並調整產能及操作條件，降低空污排放改善秋冬季節空氣品質。

案由 臨時動議

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
4	<p>第三訴求：行政院中部辦公室成立跨部會空污小組：建請由陳建仁副總統帶領苗中彰投首長成立跨部會空污防治小組，成員包括：進步學者與專家、民間環保團體代表、政府各部會代表等。(環保署、行政院中部聯合服務中心)</p>	<p>環保署</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 行政院已於今(106)年 4 月 12 日由林全院長宣布跨部會推動「14+N 空氣污染防制策略」，全面管制固定源、移動源及其他空污來源。該策略行政院層級由院能源及減碳辦公室負責幕僚作業，部會層級則由環保署統籌追蹤管考。 2. 環保署自今(106)年4月起，已於臺中及高雄召開3場公聽、說明會議，針對空氣污染防制策略執行情形及民眾意見進行討論。 3. 環保署持續在中、南部輪流舉行空污防制策略調整會議，定期和民眾、專家學者、地方政府、政府部門共同檢視空污治理成效，並做滾動式調整政策。 <p>行政院中部聯合服務中心</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依據「行政院中部聯合服務中心設置要點」第2點第6款、第7款規定，督導、協調及整合派駐中部地區之各部會所屬機關，提升為民服務品質事項、推動中部地區資源整合，建立區域整合協調機制，係本中心任務之一。惟成立跨部會空污小組，目前尚無法源依據，仍須就「行政院處務規程」另訂分工職掌或於本中心設置要點另為增訂。 2. 104年1月成立中彰投區域治理平台(其後加入苗栗縣)，治理平台配合環保署政策，於105年召開空污減量工作小組(中彰投，環保署將苗栗縣歸屬桃竹苗區域)，且日後將定其召開會議討論空污議題。如本中心再成立跨部會空污小組，恐疊床架屋，建議仍由中彰投苗區域治理平台工作小組就空污議題持續召開會議運作處理

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
5	<p>第四訴求：公民科學參與：政府資料庫建置於國家高速網路與計算中心，或政府資料庫彼此串檔，供公民科學家使用；包括：環保署TEDS, HAPs, 溫減、土污、經濟部各公民營及汽電共生發電廠即時發電資訊、高污染產業(水泥、石化、煉鋼、晶圓、面板)產量資訊、農委會污染農地、台灣人體生物資料庫與健保資料庫之串檔、國民營養調查資料庫)。(科技部)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本項所建議建置之政府資料庫，其資料來源甚多，涉及部會包括科技部、經濟部、環保署、農委會、衛生及福利部等，惟為利公民參與，前開資料，請有關機關，審酌其妥適性，研議分年、逐步建構並公開之可行性。 2. 在各部會沒有資料授權問題的前提下，國家實驗研究院國網中心可協助資料庫的建置與下載服務規劃。

案由

臨時動議

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
6	<p>考慮能源安全及第三接收站爭議可能解決方案，建議經濟評估可能替代方案。弟評估了觀塘、林口、台北港及淡水北側建接收站之技術問題，如所附件之ppt。這四個場址根據1994年之報告，皆是技術可以興建天然氣接收站之場址。目前第三接收站之現址，除了藻礁的問題有下述技術上的問題：</p> <p>(1) 目前之船席水深只有12 m, 並不符合原規畫以中潮位來設計，水深需達15.5- 16.5 m之要求 (以船之滿載深12 m) 作規畫。</p> <p>(2) 新巴拿馬運河船深可達15.2 m，此時水深需達20 m。才能合乎天然氣船大型化之趨勢之停駁。新巴拿馬運河之船之容量是原巴拿馬運河船之2.6倍 (=13,000 TEU/500 TEU). TEU: Twenty foot equivalent.</p> <p>(3) 進出港之條件限制，風速需小於12 m/s。根據中央大學鄭芳怡教授之WRF 3km 解晰度中度度氣象模擬之資料庫，挑選2016/6 -2017-5 每月1日0:00 之資料統計，有5/12之時數超過這限值 (8, 11, 1, 2, 4 等月)，而台北港及台電林口卸煤碼頭則僅有2/12之時數超過這限值 (8, 11 等月)，而如在淡水北側甚至皆無超過這個限值。也就是觀塘港比台北港或林口不可進港之時間多了一倍以上，尤其是冬季更為嚴重。其中8月1日為颱風，只要等待1天就可以有低於12 m/s 之時間可以入港。而淡水北側如設接收站，甚至在8月這颱風有大屯山檔住，風速亦小12 m/s。 (經濟部)</p>	<p>辦理情形</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在台灣新建一座LNG接收站從辦理可行性研究、環境影響評估，及新增加海岸管理法、文資法等審查、投資計畫預算核定、施工等，期程至少8-10年，也就是最快是115~117年間，都無法滿足大潭電廠111年開始用氣之需求。 2. 在觀塘工業區(港)興建第三接收站，可與中油公司海陸輸氣管線系統銜接，而與台中接收站、永安接收站，相互調度、備援，確保供氣穩定及安全。 3. 另已啟動台北港替代方案評估。 4. 其他說明詳如附件。

項次	莊委員秉潔提案	辦理情形
7	<p>請經濟部檢討廢木料之去化政策，妥善處理廢木料並一定期限內，廢除經濟部「指定能源用戶使用蒸汽鍋爐應遵行之節約能源規定(101.3.22)」中之例外條款：對象:鏈條式塊煤鍋爐(簡稱「鏈排爐」)訂有除外條件，塊煤改與廢棄物混燒、14%生質燃料混燒。</p> <p>資料來源:指定能源用戶使用蒸汽鍋爐應遵行之節約能源規定(經濟部)</p> <p>https://www.moeaboe.gov.tw/ECW/populace/Law/Content.aspx?menu_id=1108</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為減少使用化石能源，鼓勵能源用戶使用可燃性廢棄物或生質燃料作為替代能源，爰於「指定能源用戶使用蒸汽鍋爐應遵行之節約能源規定」規範與木材等都市及產業廢棄物混燒者，可排除該規定之適用；另於106年3月15日公告以14%以上熱值比率生質燃料混燒化石燃料產製蒸汽者，得不適用該規定。 2. 能源用戶如需於鍋爐混燒上述廢棄物或生質燃料，仍應依據「空氣污染防治法」及「固定污染源設置與操作許可證管理辦法」規定，向當地環境保護主管機關申請核發固定污染源設置與操作許可證，並經審核通過始可進行。

附件

- 一. 觀塘工業港完成後，航道及迴船池水深為18m、LNG碼頭前水深為17m，符合第三接收站計畫LNG船型之吃水深需求，相關水深設計業經國內專業顧問公司泰興(宇泰)、中興顧問、台灣世曦驗證或設計。
- 二. LNG船容量以容積表示(立方公尺或立方英尺)，容積不同主要表現在船長、船寬，但吃水均在12m以下，以目前全球最大型LNG船卡達之Qmax LNG船為例，容量26.6萬立方公尺，船長345m、寬(Beam)53.8m，吃水亦為12m。目前LNG船主流為17~18萬方之間。(註：提案內容所指新巴拿馬運河船應為貨櫃輪。)

因受巴拿馬運河寬度限制，通過巴拿馬運河LNG船容量都在18萬方以下。下表為統計2017年1-4月美國LNG經由巴拿馬運河至日本之LNG船資料。

統計2017年1-4月(裝貨)美國LNG經由巴拿馬運河至日本				
離港日期	裝貨港	船名	船舶大小(M3)	卸收地
2017/1/1	Sabine Pass	Maethane Lydon Volney	145,000	日本
2017/1/17		Creole Spirit	173,400	
2017/1/19		Maria Energy	174,000	
2017/2/26		Stena Clear Sky	173,593	
2017/4/14		Creole Spirit	173,400	
2017/4/17		Maria Energy	174,000	
		*皆為membrane type vessel		
資料來源：美國能源局(DOE) LNG Report				

三. LNG船進港風速條件與可營運天數：

- ▶ 一般評估LNG接收站(或各類港口)之可行性均需蒐集長期現場連續觀測資料，必要時再輔以數值模擬資料，才能客觀評估建港之可行性，一般LNG船進港時間約早上05:30至08:30之間。
- ▶ 第三接收站考量未來液化天然氣船大型化之趨勢，以21.6萬立方公尺之液化天然氣船為主要計畫船舶，以及較小型如13.7萬立方公尺、14.5萬立方公尺及17.7萬立方公尺(目前市場主流)進行規劃。並依據海氣象觀測資料，選定12m/s、15m/s兩風速，配合不同船型進行真時操船模擬，都可達到安全進港之需求。在規劃之風速條件15m/s下，觀塘港全年可營運天數為312天(其中夏季可作業天數165天，冬季147天)，符合LNG接收站之穩定性、安全性、經濟性之需求。
- ▶ 另為考量供氣之穩定及安全，第三接收站第一期計畫將興建4座16萬公秉LNG儲槽，在規劃營運量為300萬公噸/年條件下，依據天然氣事業法規定計算儲槽容量天數達30天以上。

附件

四. 站址選擇考量因素：

颱風對LNG接收站之影響，不在於風速(因為如有颱風經過，LNG船本就不適合進港，況且颱風路徑變化大)，而是颱風經過後所帶來之湧浪。

站址選擇除須考量風速條件外，其他包括波浪、洋流等條件也應納入考量，另外需要考量重要因素包括：建港及建站空間需求、工程難易度、時程、站址與主要市場間埋設輸氣管線之可行性，環境接受性等因素。

1. 台北港方案：

本計畫選址時已納入評估，惟主要因本方案尚未辦理環評、工程量體大，施工期程長、埋設輸氣之海陸管工程難度高，對環境影響大等因素考量，無法滿足大潭電廠新增機組用氣需求，評估當時列為替代方案。(以目前言，已不具替代性)

2. 林口台電林口卸煤碼頭：

林口港位於桃園國際機場航道下方，不適合設置LNG接收站。



淡水北側方案：

除將面臨林口卸煤碼頭方案相同之問題外，主要問題還包括：

北海岸已是北部地區非常受歡迎休閒觀光景點，在此興建LNG接收站，恐不易被接受。

其次，埋設高壓大管徑輸氣管線供應台電大潭電廠，如採海管，由於北部海床大部分是堅硬礁岩地質，埋管有困難，且管線無可避免必須經過台北港錨泊區，這些因素都將影響海管安全。如採陸管，管線勢必經過人口稠密、交通繁忙之淡水地區，人民接受度、安全問題、工程難度恐怕很難克服。