

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：內政部營建署、新竹市政府。

貳、案由：新竹市政府於「茄苳接西濱聯絡道路新闢工程」可行性評估辦理過程，未納入目標年交通量預測、環境影響說明、用地取得作業及進度等重要事項，核與「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)補助執行要點」規定不符；又內政部營建署於可行性評估審查過程，對於上開缺失亦未適時指正要求改進，即率爾核定興建計畫。詎計畫執行中，該府以「財政負擔暴增、用地無法取得、環評結論遭撤銷」為由，於104年1月市務會議決議暫緩推動，肇致該署辦理委託技術服務及該府辦理環境影響評估審查等所投入經費4,322萬餘元，無法發揮應有投資效益，均有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

新竹市政府為因應北二高茄苳交流道開通之整體運輸需求，並配合辦理完成之茄苳景觀大道，該府前於民國(下同)100年11月18日函內政部營建署(下稱營建署)檢送「新竹市茄苳接西濱聯絡道路新闢工程」(下稱R1道路工程)計畫書暨可行性評估報告，本工程連接西濱快速公路至茄苳景觀大道，進而連接茄苳交流道，建立該市更完整之環狀道路系統，概估工程費新臺幣(下同)18億5,000萬元、用地徵收費3億5,000萬元，合計約22億元，原預計103年11月開工，106年8月完工。嗣經營建署於100年12月6日召開「100年度生活圈道路交通系統建設計畫審議協調小組第五次會議

」，審議通過本工程計畫，該署嗣於 101 年 9 月 12 日委託台灣世曦工程顧問股份有限公司辦理「R1 道路工程委託規劃設計服務作業」，該府則負責辦理用地徵收等事宜，按生活圈道路系統建設計畫經費分擔比率，營建署 73%、新竹市政府 27%。詎料，新竹市政府嗣後以「財政負擔暴增、用地無法取得、環評結論遭撤銷」為由，於 104 年 1 月 13 日市務會議決議暫緩推動 R1 道路工程。

據審計部函報，營建署及新竹市政府辦理 R1 道路工程，核有未盡職責及效能過低情事。案經本院向有關機關調卷，106 年 1 月 13 日赴現場履勘，同年 2 月 15 日詢問內政部林慈玲次長、營建署吳宏碩副署長、行政院環境保護署（下稱**環保署**）詹順貴副署長、新竹市沈慧虹副市長及相關人員，業經調查竣事，營建署、新竹市政府確有下列違失，茲將事實與理由臚列如后：

- 一、依行政院 98 年 11 月 25 日院授主忠一字第 0980006995 號函核定「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)補助執行要點」參、申請及審議程序規定略以：「本小組由營建署署長擔任召集人暨審議會會議主席，委員 7-9 人……各縣市政府應於主辦業務機關通知期限前，提報未來 3 年內可執行完成之工程案件進行上網提報作業，各項提報計畫均必須檢附『可行性評估報告』，報告之撰寫內容及資料，均應依據本署所附可行性評估報告之格式規定，同時函送可行性評估報告，以利工程處初審……各縣市政府之提報計畫數量，應儘量合理精簡，並應優先考量自身配合款籌措情形，並篩選可行性較高之工程提案，以維持審議品質……由管轄提報計畫所在之各區工程處，就各縣市所提報計畫之資料，進行初步的審查作業……初審通過之工程案件，方得提報本小組委員會議，由各縣市政府針對提報計畫進行簡報，而由主辦單位進行審查

作業；針對提報計畫中有疑慮或認為需修正的部分，進行質詢或敦請各縣市政府修正……」該要點並檢附「生活圈道路交通系統建設計畫可行性評估報告範例」，其內容應包括：週邊道路系統說明與現況服務水準分析、目標年交通量預測、建設目標與效益說明、用地作業取得及進度說明、環境影響說明等事項。

二、惟查，新竹市政府於 R1 道路工程可行性評估辦理過程，並未確依前揭規定辦理，該府於 100 年 11 月 18 日函營建署所檢送可行性評估報告內容，並未納入「目標年交通量預測」、「環境影響說明」、「用地取得作業及進度」等重要事項。針對「本工程可行性評估報告內容，對於道路現況服務水準之說明未有相關分析數據，且目標年交通量預測、用地取得作業及進度說明、環境影響說明等項目均付諸闕如之緣由？」部分，據新竹市政府答詢說明略以：「1. 因本案於 82 年間由台灣省政府住宅及都市發展局納入『新竹生活圈道路系統建設計畫』，於 87 年間經新竹市政府委託財團法人中央營建技術顧問研究社納入『新竹生活圈山區外環道路工程』之支線，並經營建署於 92 年間納入『新竹生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）』內，且皆列為主要優先開闢道路。2. 且本案係屬『新竹生活圈道路系統建設計畫-山區外環道路（茄苳景觀大道）』之支線，可作為北二高茄苳交流道往本市香山東南地區連接至中華路、西濱快速公路之聯絡道路，形成完整之路網，並因經過本市重要觀光景點『十九公頃青青草原』及配合籌設規劃之『64 公頃全市型休閒運動園區』，完成後不但可改善前述地區之間道路服務水準，更可帶動本市觀光發展及促進全市休閒運動體育園區之開發。3. 因本案工程列為主要優先開闢道路，為及早改善區域交通，促進產

業發展，且本府評估自身財源尚可負擔之情形下，遂向營建署提案爭取補助經費辦理，並無於可行性評估報告內納入交通效益評估、環境影響說明、用地取得作業及進度等之詳細說明。」

- 三、另查，營建署於 R1 道路工程可行性評估報告之審查過程，對於上開缺失亦未適時指正要求改進，即率爾於 100 年 12 月 6 日核定興建計畫，該署並於 101 年 9 月 12 日委託台灣世曦工程顧問股份有限公司辦理規劃設計作業。針對「本工程可行性評估審查過程，為何未發現上開缺漏情事並予適時指正？」部分，據內政部答詢說明略以：「依本生活圈計畫原核定機制係由營建署先行審核是否符合提案之必要條件，通過初審案件再提交委員會進行評選作業。經檢討後營建署未來除設定門檻分數外，在初審階段當更加詳實審查，如有未盡完整者，將先通知提案機關修正補件並由委員當場提問審議，如確有執行疑慮則退請各縣市政府重新修正後再提後續審議作業，未來當可減少相關類似案件之發生。」另針對「本案可行性評估報告如何作成？營建署於初審作業有無發現問題？」部分，本院詢據新竹市政府工務處曾嘉文副處長說明略以：「係由府內同仁自行辦理。」新竹市沈慧虹副市長說明略以：「補助執行要點有好幾個版本。」營建署蔡亦強副組長說明略以：「提案評分機制，地方政府如果提案計畫書內容較完整，於初審比較有機會獲得補助。」營建署吳宏碩副署長說明略以：「地方申請補助態樣非常多，R1 道路有部分非都市土地，故有用地取得問題，未來將補助地方辦理可行性評估，補助辦法會精進修正，土地徵收效益及必要性也是要做評估，未來達到補助門檻分數，才會同意補助其建設。」由上顯見，新竹市政府係自行辦理 R1 道路工

程之可行性評估作業，該府以「本案工程列為主要優先開闢道路，且評估自身財源尚可負擔」為由，並未確依前揭補助執行要點規定撰擬可行性評估報告，致缺漏前揭重要事項；而營建署於嗣後初審作業及小組委員會審查過程，亦未就上開缺失適時指正，要求改進。詎料計畫執行中，該府以「財政負擔暴增（因本案土地徵收計畫書未獲內政部核定，103 年度中央補助款依規定繳庫，104 年起該府需自籌全部徵收費用，該府負擔金額由 13.97 億元增至 18.42 億元）、用地無法取得（部分土地所有權人及公民團體堅持反對本徵收案）、環評結論遭撤銷（民眾不服新竹市政府 102 年 12 月 3 日府授環綜字第 10203896441 號 R1 道路工程環境影響說明書審查結論之處分，提起訴願，環保署嗣於 104 年 1 月 9 日訴願決定撤銷原處分）」為由，R1 道路工程後續推動恐困難重重、遙遙無期，該府嗣於 104 年 1 月 13 日市務會議決議暫緩推動，改以其他替代方案因應，包括：優先推動環狀路網—打通竹光路延伸灣潭地區道路、公道三與客雅大道明湖路以東道路、開闢市 14 線二期工程等。據統計 R1 道路工程從 100 年 12 月 6 日營建署核定興建計畫迄 104 年 1 月 13 日新竹市政府決議暫緩推動期間，該署辦理委託技術服務及該府辦理環境影響評估審查、水土保持計畫審查等所投入經費總計 4,322 萬 8,168 元。

綜上所述，新竹市政府於 R1 道路工程可行性評估辦理過程，未納入目標年交通量預測、環境影響說明、用地取得作業及進度等重要事項，核與「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)補助執行要點」規定不符；又營建署於可行性評估審查過程，對於上開缺失亦未適時

指正要求改進，即率爾核定興建計畫。詎計畫執行中，該府以「財政負擔暴增、用地無法取得、環評結論遭撤銷」為由，於 104 年 1 月市務會議決議暫緩推動，肇致該署辦理委託技術服務及該府辦理環境影響評估審查等所投入經費 4,322 萬餘元，無法發揮應有投資效益，均有違失。爰依監察法第 24 條提案糾正，送請行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：李月德、包宗和、陳慶財

中 華 民 國 106 年 4 月 21 日