

調 查 意 見

- 一、自臺北捷運系統環狀線建設計畫（第1階段）核定，至相關都市計畫變更發布實施之期間，南機廠廠址已定案，卻缺乏監控南機廠所需用地之機制，實有不周。

臺北捷運系統環狀線建設計畫（第1階段）係行政院於93年3月26日核定。南機廠(含Y7站)所需土地之都市計畫變更，係由新北市政府辦理「變更新店都市計畫(部分住宅區、工業區、農業區、市場用地、道路用地為捷運系統用地及部分住宅區為道路用地)(配合臺北捷運系統環狀線第一階段路線)案」，於98年7月29日發布實施。因建設計畫已經行政院核定，相關都市計畫變更亦已發布，南機廠廠址已定案，故93年至98年期間，可能係南機廠施工用地下方最容易遭挖掘卵礫石回填營建混合物之高風險時期。經檢視南機廠航空照片(詳參附件)，68年至91年間地上有建築設施及混凝土預拌車停放，92年時地面已不存在建築設施，94至96年地貌較92年有明顯不同，97年至99年地貌已較為平整，並有停放車輛情形，101年後為環狀線南機廠施工情形，得以推知94至96年間最為可疑。故行政院於93年核定臺北捷運系統環狀線建設計畫(第1階段)，新北市政府於98年發布實施相關都市計畫變更，此期間，相關人士可得知南機廠施工用地將被政府取得做為設置南機廠用途，僅尚未完成協議價購或徵收及移轉產權之程序而已。但此期間因為缺乏監控南機廠所需用地之機制，可能致使有心人士乘機於該用地下方挖取卵礫石等出售，並回填營建混合物，以獲取鉅額利益。故自臺北捷運系統環狀線建設計畫（第1階段）核定，至相關都市計畫變更發布實施之期間，南機廠廠址已定案，卻缺乏監控南機廠所需用地之機制，

實有不周。

二、臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購協議書部分內容有欠周延及公平，確有檢討需要。

本案參與土地開發之原地主與臺北市政府簽定之協議價購協議書，並無約定原地主應保證或承諾系爭土地下方無廢棄物或營建混合物，也未就系爭土地下方地下物之處理為任何約定，亦無約定何時完成開發，該協議書內容有欠周延，容有檢討需要。雖臺北市捷運局已於104年9月30日修訂該協議書內容，新增第7條第4項約定：「乙方移轉予甲方之土地，如經發現地下掩埋廢棄物，乙方應負清運責任。」僅針對發現地下掩埋廢棄物，設有約定，乙方應負清運責任。但對於如經發現地下有卵礫石等或其他可出售之土石、物質等，如何處理，雙方是否分配利益等情形，卻無約定，對乙方而言，似有不公。故臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購協議書部分內容有欠周延及公平，確有檢討需要。

三、本案土地取得前之勘查、基本設計階段之鑽探及細部設計階段鑽孔調查工作，均未力求確實。

- (一)臺北市捷運局為本案擬定徵收計畫與徵收請求權人(需用土地人)，依「土地徵收條例」第12條規定及內政部98年1月13日內授中辦地字第0980723590號函，需用土地人於辦理土地徵收前應先進行勘查，如有發現廢棄物，應依「廢棄物清理法」相關規定追究相關責任。本案在基本設計階段於94年2月曾於環狀線沿線與南機廠範圍辦理鑽探工作，惟其鑽孔未布設於砂石場區域內，故鑽孔資料未發現存有廢棄物。
- (二)地質鑽探之主要目的，係為澈底瞭解地底下之土層狀況，提供設計廠商提出最佳之結構設計。本案

DDC(細部設計顧問)中興工程顧問股份有限公司於機廠廠址辦理地質調查作業時，因部分用地(地號：新北市新店區中央段103、104、105及114等4筆，面積約11,287平方公尺)遭砂石廠業者占用而無法辦理。有關設計廠商無法進入用地徵收範圍辦理地質鑽探一節，雖臺北市捷運局表示，98年2月13日至98年4月14日當時孔位之布設，DDC係與各地主協調借地事宜，鑽孔配置原則盡可能均勻布設於南機廠可進入辦理地質鑽探範圍為原則，所布設之孔數已符設計需求，故細部設計廠商當時並未尋求第一區工程處或新北市政府協助處理。但機廠廠址之選址定案後，依理應知地主或使用人為何人，然臺北市捷運局未積極主動瞭解及協助並取得相關出入許可，致DDC僅於砂石廠址外圍鄰近用地進行地質鑽探，因而未取得砂石廠區範圍內之地質資料，難謂盡職，同時亦顯示細部設計階段之鑽孔調查工作並不確實。

- (三)臺北市捷運局表示，因當時用地徵收作業尚未完成，設計廠商於提送「補充地質鑽探與試驗工作計畫書」之前，已先協調土地所有權人，惟未獲其同意進入廠區用地內進行鑽探；由於機廠部分用地當時仍屬私地範圍，若貿然進入私地進行鑽探等工程行為，將涉及法律上之侵權行為；故設計廠商於「補充地質鑽探與試驗工作計畫書」，已先考量此一因素，對其設計所需參數之補充地質鑽探孔位進行合理且平均分配，後續並依其計畫書進行鑽探作業，為不影響機廠之細部設計，故設計廠商就未取得用地外圍之處，依計畫書進行地質鑽探作業；又，原砂石場下方卵礫石，已遭挖掘及回填廢棄物，究係用地徵收前已為之行為或用地徵收後之行為，並無從

得知；若在用地徵收前，砂石場地下即遭非法掩埋廢棄物，在用地徵收後並無從得知其先前之作為；即便能在用地範圍內進行地質鑽探，其鑽探成果僅能代表該柱狀區域之土層狀況，即使完成地質鑽探，在地質鑽探範圍是否能查得用地徵收範圍已遭挖掘及回填廢棄物，仍是個未知數；縱使於設計階段發現非法埋廢棄物，也是需要編列清除費用，故應無另耗公帑清除云云。惟實際上自98年2月13日至98年4月14日之設計階段，所布設之孔位與本案有關者，有SA23~SA26、SA29等5孔，其中鑽在系爭土地者僅有2孔，113地號有1孔(SA23)，114地號有1孔(SA25)。另，SA29鑽在106地號，SA24鑽在131之1地號，SA26鑽在105之2地號，均非鑽在系爭土地(詳參附圖)。顯示孔位布設並不均勻，鑽在系爭土地者僅有2孔，並未取得砂石廠區範圍內之地質資料，故臺北市捷運局所稱理由尚不足採。

(四) 綜上，本案土地取得前之勘查、基本設計階段之鑽探及細部設計階段之鑽孔調查工作，均未力求確實。

四、本案細部設計階段及施工階段，於系爭土地之實際鑽孔數合計僅有8孔，與依規定以合計面積計算需設置至少19處調查鑽孔，孔數相差甚多，且孔位布設亦不均勻。

(一) 「建築技術規則」建築構造編第65條規定：「地基調查得依據建築計畫作業階段分期實施。地基調查計畫之地下探勘調查點之數量、位置及深度，應依據既有資料之可用性、地層之複雜性、建築物之種類、規模及重要性訂定之。其調查點數應依左列規定：一、基地面積每六百平方公尺或建築物基礎所涵蓋面積每三百平方公尺者，應設一調查點。但基地面

積超過六千平方公尺及建築物基礎所涵蓋面積超過三千平方公尺之部分，得視基地之地形、地層複雜性及建築物結構設計之需求，決定其調查點數。二、……」。

(二)「建築物基礎構造設計規範」第三章地基調查(內政部90.10.02台內營字第9085629號函令頒):第3.2.2款「調查步驟」規定:「建築物基地之調查可配合建築計畫之規劃設計及施工作業階段逐步辦理，調查之精度由低至高，並視工程之重要性與地層之複雜性，採取不同之步驟。……」，第3.2.3款「調查範圍、點數與深度」規定:「地基調查密度應視工程性質及對基地地質條件之了解程度而定，規劃必要之調查方法及調查點數。原則上，基地面積每六百平方公尺或建築物基礎所涵蓋面積每三百平方公尺者，應設一處調查點，每一基地至少二處，惟對於地質條件變異性較大之地區，應增加調查點數。對於大面積之基地，基地面積超過六千平方公尺或建築物基礎所涵蓋面積超過三千平方公尺之部分，得視基地之地形、地層複雜性及建築結構設計之需求調整調查密度」。又其解說內容「……若基地面積較大，超過六千平方公尺時，可依實際情況調整調查密度。若基地地層比較單調，例如都是卵礫石層或是岩盤相當均勻的情況，則可降低調查密度，以免過於浪費；……」。

(三)環狀線南機場之基地總面積約為143,300平方公尺，若依據基地面積每600平方公尺設置一處調查點之規定，共需設置239處調查鑽孔。新北市新店區中央段103、104、105、113、114地號土地(系爭土地)面積共11,869.77平方公尺，若依據基地面積每600平方公尺設置一處調查點之規定，共需設置至少19

處調查鑽孔。惟本案於細部設計階段，DDC於98年2月13日至98年4月14日施作鑽孔，實際上與本案有關之孔位，有SA23~SA26、SA29等5孔，其中鑽在系爭土地者僅有2孔，113地號有1孔(SA23)，114地號有1孔(SA25)。另，SA29鑽在106地號，SA24鑽在131之1地號，SA26鑽在105之2地號，均非鑽在系爭土地(詳參附圖)，已如前述。至於施工階段，承商依契約辦理施工前補充地質調查，於100年12月26日至101年4月2日進行35孔(AH01~AH35)鑽孔及實驗室分析，鑽孔深度介於35~55公尺間。其中鑽在系爭土地者，僅有105地號有2孔(AH13、AH14)，104地號有4孔(AH21、AH22、AH23、AH28)，其餘皆非鑽在系爭土地(詳參附圖)。顯示本案細部設計階段及施工階段，於系爭土地之實際鑽孔數合計僅有8孔，與依規定以合計面積計算需設置至少19處調查鑽孔，孔數相差甚多(詳下表)。

系爭土地地號	面積(平方公尺)	依規定需設置調查鑽孔數	細部設計階段鑽孔數	施工階段鑽孔數
103	2,340.92	至少3孔	0孔	0孔
104	4,756.68	至少7孔	0孔	4孔
105	2,895.43	至少4孔	0孔	2孔
113	582.86		1孔	0孔
114	1,293.88	至少2孔	1孔	0孔
合計	11,869.77	以合計面積計算，至少19孔	2孔	6孔

(四)臺北市捷運局表示，因基地面積已超過6,000平方公尺，應屬大型工程計畫，綜整前述法規與解說中與

本案相關之內容如下，基地面積超過6,000平方公尺或建築物基礎所涵蓋面積超過3,000平方公尺之大面積之基地，應視基地之地形、地層複雜性及建築物結構設計之需求調整調查密度；例如都是卵礫石層或是岩盤相當均勻的情況，則可降低調查密度，以免過於浪費；且大型工程計畫之完整之調查步驟應配合開發流程辦理，以便有效且經濟地執行基地調查作業；依細部設計階段以前所得之鑽孔資料(共23孔)顯示，在鑽探深度內多以卵礫石層為主，地層分布尚屬均勻且無明顯差異，已符合法規規定予以降低調查密度之需求，且其鑽孔資料已取得機廠工程基礎設計所需參數並已作合理之設計，並無產生設計不當之情事，退萬步而言，縱使於設計階段發現非法埋廢棄物，也是需要編列清除費用，故應無另耗公帑清除云云。

- (五)惟經查實際上細部設計階段鑽孔調查工作，鑽在系爭土地者僅有2孔，113地號有1孔(SA23)，114地號有1孔(SA25)，其餘均非鑽在系爭土地。施工前補充地質調查工作，鑽在系爭土地者6孔，105地號有2孔(AH13、AH14)，104地號有4孔(AH21、AH22、AH23、AH28)，其餘皆非鑽在系爭土地。顯示不僅細部設計階段及施工階段，於系爭土地之實際鑽孔數，與依規定以合計面積計算需設置至少19處調查鑽孔，孔數相差甚多。且細部設計階段地質調查孔位之布設亦不均勻，例如103、104、105地號土地，土地面積均達600平方公尺以上，細部設計階段實際卻無任何孔位，顯示孔位布設並不均勻。細部設計階段因鑽孔數不足，且布設不均勻，尚難證明地層分布尚屬均勻且無明顯差異，故尚不合法規規定得予以降低調查密度之需求。是以上開臺北市捷運局所稱

理由尚難採信。

(六)綜上，本案細部設計階段及施工階段，於系爭土地之實際鑽孔數合計僅有8孔，與依規定以合計面積計算需設置至少19處調查鑽孔，孔數相差甚多，且孔位布設亦不均勻。

五、臺北市政府於本案施工用地發現遭掩埋營建混合物時，對於原屬公有土地(含公私共有土地)及私有土地者是否求償之作法，並不一致，有欠周妥。

(一)南機廠施工用地發現遭掩埋營建混合物之土地，分別有公有土地(含公私共有土地)及私有土地。南機廠施工用地發現遭掩埋營建混合物之公有土地，分別為新北市新店區中央段102、116之2、122之2地號等3筆土地，係屬於臺北捷運系統環狀線第1階段路線CF640區段標之CF642子施工標之用地範圍。新北市新店區中央段102地號100年7月份有償撥用自原財政部國有財產局(該局嗣因應行政院組織改造，改制為財政部國有財產署)，營建混合物數量為343立方公尺，應求償金額為新臺幣(下同)65萬5,181元。新北市新店區中央段116之2地號100年12月份有償撥用自新北市工務局(原為新店市公所管有，因改制新北市，土地管理機關變更為新北市工務局)其持分為17150/71573，營建混合物數量為39立方公尺，依持分比例計算營建混合物數量為9.35立方公尺，分攤清運金額為1萬7,850元，其餘持分為參與聯合開發地主所有。新北市新店區中央段122之2地號100年12月份有償撥用自新北市工務局(原為新店市公所管有，因改制新北市，土地管理機關變更為新北市工務局)，營建混合物數量為0。

(二)臺北市政府依行政契約代辦建設作業，基於尊重預算單位新北市政府之權益，又考量非法掩埋物源屬

舉證不易、訴訟費額不經濟及基於機關合作和諧等因素，臺北市捷運局於103年12月16日經簽奉市府核准，同意不洽公有地之原土地管理機關求償，故清運費用以契約變更追加方式辦理，經費由「代辦環狀線第1階段建設計畫捷運系統工程土木建築工程施工費」項下支應。

- (三)南機廠施工用地發現遭掩埋營建混合物之土地，分別有公有土地(含公私共有土地)及私有土地，臺北市政府卻僅向私有地主求償，而不洽原公有土地管理機關求償，原公有土地管理機關因而免責。對於公私共有之土地，新北市新店區中央段116之2地號土地，新北市之持分為17150/71573，其餘持分為參與聯合開發地主所有。臺北市政府除不洽新北市工務局求償1萬7,850元外，似也未向新北市新店區中央段116之2地號土地參與聯合開發之私有地主求償，而本案卻向產權純屬私有之地主求償，顯示臺北市政府於本案施工用地發現遭掩埋營建混合物時，對於施工用地原屬公有土地(含公私共有土地)及私有土地者，是否求償之作法，並不一致，有欠周妥。

六、關於陳訴人所陳各節，臺北市捷運局所為說明尚屬實情。

- (一)關於陳訴人所陳，自100年間與臺北市政府簽訂本案協議價購協議書後，迄今已長達7、8年之久，惟該府消極不作為，遲未完成開發作業，且未與陳訴人洽談權利轉換事宜，以及部分地主曾向臺北市政府洽詢本案聯合開發進度，該府遲未有具體回應等節，據臺北市捷運局函復略以：

- 1、本案協議價購協議書並無約定何時完成開發。另俟徵得投資人後，投資人應依土地開發投資契約書第6條(一)約定，於簽約後3個月內，建置

專屬網站，定期公開開發內容及作業進度等資訊，並回應原土地所有權人意見。本案土地開發辦理進度，臺北市捷運局於 107 年 12 月 14 日及 108 年 4 月 10 日，兩度在該局官網公開說明。

- 2、臺北市政府於 108 年 6 月 13 日函知參與開發之原私有土地所有權人本案土地開發進度，因環狀線建設計畫 1 階捷運建設與場站之土地開發係該府受新北市政府行政委託辦理，為辦理後續業務，臺北市捷運局於 108 年 7 月 15 日邀新北市捷運局研商環狀線 1 階各場站後續土地開發業務執行會議，積極推動相關業務。
- 3、依本案協議價購協議書第 1 條約定，參與開發之原地主將所有土地先辦理所有權移轉登記於臺北市政府進行開發，並不領取協議價購土地款，原地主與臺北市政府雙方同意以開發後之公有不動產依本協議書第 2 條計算方式抵付。本案權益分配作業需俟取得土地開發之建造執照後再辦理，另有關「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益轉換原則」，現正辦理部分條文修正作業中，俟修正完成後即對外公告發布實施。
- 4、自 107 年 5 月迄今，該局聯合開發處接獲原土地所有權人洽詢本開發案進度事宜並作成紀錄共 28 件，惟並無系爭私有土地原地主洽詢本案開發進度，亦無接獲私有土地原地主洽詢權益轉換事宜。

(二)關於陳訴人所陳，臺北市政府於 101 年間發現陳訴人所有之土地下方有系爭營建混合物，並未通知陳訴人，直至 103 年 11 月間始發函予陳訴人；該府於提出清運計畫至清運廢棄物完成時，均未通知陳訴人等節，據臺北市捷運局函復略以：該局第一區工程處

發現南機廠施工用地內遭掩埋營建混合物，查工程契約、臺北市捷運局標準作業程序、臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購協議書等相關規定，均無要求需通知原地主至現場會勘，惟該工程處為求慎重邀集環狀線出資機關新北市交通局、臺北市捷運局及監造技師等各相關單位辦理現場試挖及會勘，確認後續處理方式；另因工地內發現營建混合物正逢工程趕工期間，為避免影響後續工程進度，該工程處即以契約變更方式，請承商先辦理清運作業，該工程處已保存相關鑽探成果、開挖及清運聯單等相關資料，待後續再與地主釐清責任歸屬及負擔清運費。

(三)關於陳訴人所陳，依環狀線CF640區段標工程契約書及其附件可知，該府與承商間，對於系爭營建混合物開挖處理之清運費，早已約定於契約書中一節，據臺北市捷運局說明略以：

- 1、臺北市捷運局第一區工程處監造工務所(原土木第二工務所)於107年7月26日簽報契約變更原則，於101年8月1日簽准。臺北市捷運局第一區工程處於101年8月10日召開變更設計會勘，於101年8月21日簽陳追加營建廢棄物清理費用預算，於101年12月27日議價完成決標。
- 2、根據臺北市捷運局第一區工程處101年8月10日召開「捷運系統環狀線CF640區段標CF642子施工標臨溪園路原砂石場區域增加營建混合物處理數量案變更設計會勘」紀錄之會勘結論得知：
 - (1) 本案因CF640區段標CF642標得標廠依契約規定辦理CF642標補充地質調查，發現臨溪園路(舊有砂石場區域)地面下已遭挖掘，並

回填土方夾雜磚塊、混凝土塢等營建剩餘土石方以及瀝青、木塊(屑)、紙屑、塑膠、玻璃碎片、金屬等營建廢棄物之營建混合物。經該處邀新北市交通局、該處相關單位及廠商討論，同意以試挖槽溝及鑽探孔方式，確認遭回填區域邊界範圍，以及實際掩埋深度及土層分布狀況。

- (2) 全案經現場12道槽溝試挽及26處鑽探孔完成土體鑽探取樣作業，並經相關單位依成果報告審查後，依鑽探土體試樣夾雜營建混合物多寡，分成「低比例營建混合物」及「高比例營建混合物」兩類，分別計算結果，其中「高比例營建混合物」數量約34,926立方公尺，「低比例營建混合物」數量約29,759立方公尺，合計約64,685立方公尺，實際數量目前由DDC進行審查及小部分修正計算中，惟總數量以不超過前述實際計算數量，並依程序辦理本工程契約變更事宜。
- (3) 變更內容：本案CF642標工程須辦理追加新增詳細表項目「構造物開挖，含營建混合物遠運處理」數量約64,685立方公尺，同時追減詳細表項目拾壹.2「結構物開挖，含餘方遠運處理，地表0~-1.5m」約16,109立方公尺以及拾壹.3「結構物開挖，含餘方遠運處理，地表-1.5m以下」約48,576立方公尺(註：前述數字將依DDC審查修正計算後確定)。
- (4) 經費預估及預算來源：本案經DDC初步評估扣除前述原契約追減項目數量後仍需增加施工費用。預算來源由代辦環狀線1階建設計畫

捷運系統工程土木建築工程施工費項下支應。

- 3、上開(第3次)契約變更，就「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表0~-1.5m」、「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表-1.5m以下」項目分別減帳3,861,120元及728,265元；以及新增「構造物開挖，含營建混合物遠運處理」項目並加帳121,198,125元。將原編列清運餘土之編列預算予以追減，再新增營建混合物處理項目之費用，係因原契約編列「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表0~-1.5m」185,454立方公尺以及「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表-1.5m以下」1,107,660立方公尺經開挖後，發現其中16,088立方公尺及48,551立方公尺含營建混合物，故將該數量予已減作，同時辦理變更新增「構造物開挖，含營建混合物遠運處理」64,639立方公尺。新增「構造物開挖，含營建混合物遠運處理」項目議價結果為每立方公尺1,875元。變更減作之契約項目計有「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表0~-1.5m」減作3,861,120元及「構造物開挖，含餘方遠運處理，地表-1.5m以下」減作728,265元，合計追減金額為4,589,385元，而新增追加「構造物開挖，含營建混合物遠運處理」121,198,125元。上述變更合計追加金額為 $121,198,125 - 3,861,120 - 728,165 = 116,608,740$ 元，再加計15%之稅管費17,491,311元，合計134,100,051元。
- 4、嗣經審計部新北市審計處要求依法向土地所有權人辦理求償。又以往臺北市捷運局對於捷運基地範圍內發現營建廢棄物案未有處理之模

式及相關規定。經本案後，該局已於104年9月30日修訂「臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購協議書」內容，新增第7條第4項約定：「乙方移轉予甲方之土地，如經發現地下掩埋廢棄物，乙方應負清運責任。」亦因本案，嗣後之環狀線Y16、Y19站參與聯合開發土地協議價購之土地，發現有營建廢棄物者，該局均辦理現勘並向地主提出訴訟。

- 5、有關向原地主求償事宜，臺北市捷運局已將清運及開挖等費用扣除，僅就營建混合物處理費用予以求償123,470,186元(含稅管費)，其中因有部分屬公有地及10位私地主因求償金額介於1,338~56,646元(合計約94,849元)，同公有土地不予求償，僅向7位私地主求償122,702,306元，並無由原地主負擔原應由臺北市政府所需支付之清運費用之情事

(四)關於陳訴人所陳，該府並未提出系爭營建混合物之實際數量，僅以推估方式計算，計算方式實有疑義一節，據臺北市捷運局說明略以：

- 1、系爭營建混合物清理數量，係先以補充地質鑽探之26孔(孔號SH-1~SH-26)取樣結果分析，並以平均斷面法計算。
- 2、系爭土地範圍內鑽探26孔(孔號SH-1~SH-26)，依鑽探取樣資料，每孔皆有發現夾雜營建混合物，夾雜深度最深者為SH-19(13.76公尺)，最淺者為SH-23(0.15公尺)，SH-5~SH-20範圍內之取樣資料夾雜營建混合物深度介於4.5~13.76公尺。26孔布設位置如下表，其中鑽在系爭土地者，105地號有8孔，104地號有7孔，114地號有4孔，103地號有6孔。另1孔在102地號，非系爭土

地。

地號	數量	孔號							
105	8	SH-1	SH-2	SH-3	SH-4	SH-5	SH-6	SH-7	SH-8
104	7	SH-9	SH-10	SH-11	SH-12	SH-13	SH-14	SH-15	
114	4	SH-17	SH-18	SH-22	SH-23				
103	6	SH-19	SH-20	SH-21	SH-24	SH-25	SH-26		
102	1	SH-16							

3、本案營建混合物 6 萬 4,639 立方公尺，數量計算係於開挖前以鑽探資料繪製縱橫剖面斷面圖，再依平均斷面法計算所得，並於實際開挖完成後，即於 102 年 1 月 30 日辦理收方測量會勘，收方測量總開挖量共 6 萬 5,478 立方公尺，有關超出之數量(839 立方公尺)，並未納入本案營建混合物案內辦理變更追加，該部分之差額由施工廠商自行負擔。

4、後經審計部新北市審計處要求向地主提告，由於各土地所有人擁有之土地地號並非方正，且地下掩埋之系爭營建混合物雜亂無法用簡單之計算公式明確計算系爭營建混合物之實際數量，故採用工程常用之 Autocad Civil 3D 軟體計算各土地所有人應分攤之營建混合物之比例。此計算方式一審法官已請中華民國大地技師公會審閱在案。

(五)綜上，上述陳訴人所陳各節，臺北市捷運局所為說明尚屬實情。

貳、處理辦法：

- 一、調查意見一至五，函臺北市政府確實檢討改進見復(陳訴人要求身分保密)。
- 二、調查意見，函復陳訴人(陳訴人要求身分保密)。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請內政及族群委員會、交通及採購委員會聯席會處理。

調查委員：高涌誠、林盛豐

