

調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報 105 年度中央政府總決算審核報告，內政部配合機場捷運沿線站區周邊土地開發，辦理 A7 站區開發案興辦事業計畫，已完成平價住宅招商興建及部分區段徵收工程，惟整體計畫與工程進度落後，預算執行欠佳，亟待檢討改善案。

貳、調查意見：

內政部配合臺灣桃園國際機場捷運(下稱機場捷運)沿線站區周邊土地開發，擬定「改善庶民生活行動方案機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案」興辦事業計畫(下稱系爭計畫或本案)，報經行政院於民國(下同)99 年 3 月 10 日核定實施。系爭計畫範圍位於桃園市龜山區、林口特定區之機場捷運 A7 站周邊，緊臨國立體育大學、長庚大學及華亞科技園區，面積約 236.13 公頃，總經費新臺幣(下同)240 億 7,000 萬元。預定於 102 年底前完成平價住宅招商及興建、區段徵收工程等作業，預期可帶來提供合理平價住宅並帶動建築產品市場新思維、引導車站周邊土地規劃開發並兼顧捷運營運、提供臺商鮭魚返鄉及廠商創新投資新腹地等 3 方面之計畫效益。

惟據審計部 105 年度中央政府總決算審核報告，內政部配合機場捷運沿線站區周邊土地開發，辦理 A7 站區開發案興辦事業計畫，雖已完成平價住宅招商興建及部分區段徵收工程，然整體計畫與工程進度落後，預算執行欠佳，亟待檢討改善等情。案經函詢及調閱內政部、審計部有關案卷資料，並於 107 年 1 月 8 日赴現地履勘，同年 1 月 24 日詢問內政部營建署(下稱營建署)副署長吳宏碩、組長王東永、正工程司吳室滿、副工程司林美萍、

該署城鄉發展分署副分署長姚克勛、隊長黃振能、該署北區工程處正工程司兼組長蔡錦棟、內政部地政司(下稱地政司)副司長王成機、科長洪天貺、科長黃鉅富、內政部土地重劃工程處(下稱土重處)主任工程司蕭喻鴻、課長石金明、隊長張鴻煒、正工程司張靖玄、桃園市政府地政局副局長蔡金鐘、科長林坤龍、環境保護局科長梁開忠、股長黃筱芬、建築管理處總工程司戴興達、桃園市龜山區公所視導吳俊龍等相關主管計 19 人。全案已調查完畢，調查意見如下：

一、內政部使用老舊、過時圖資辦理本案都市計畫變化和區段徵收作業，造成都市計畫範圍與徵收地籍界線不一致，導致測釘樁位產生疑義、相關工程無法施作，大幅延宕完工期程，並增加開發成本 9,801 萬餘元，經核確有疏失。

(一)依行為時「都市計畫法」(總統 91 年 12 月 11 日華總一義字第 09100239060 號令修正公布)第 27 條第 1 項第 4 款規定：「都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣(市)(局)政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：……四、為配合中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施時。」、「土地徵收條例」(總統 89 年 2 月 2 日華總一義字第 8900023570 號令公布)第 4 條第 1 項第 3 款規定：「有下列各款情形之一者，得為區段徵收：……三、都市土地之農業區、保護區變更為建築用地或工業區變更為住宅區、商業區者。」

(二)99 年 3 月 11 日，內政部召開研商「機場捷運 A7 站周邊土地區段徵收開發案」作業分工及進度相關事宜會議，並於同年 4 月 13 日函發作業分工表、

流程圖及預定進度表，規定由營建署於 99 年 8 月底前完成變更主要計畫(即規劃第 1 期開發範圍¹土地之使用分區、公共設施用地後，依「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理都市計畫變更)及釘樁作業、於 100 年 6 月底前完成核定都市計畫並發布實施；地政司於 99 年 11 月 17 日前完成區段徵收計畫書報核作業(即依「土地徵收條例」第 4 條第 1 項第 3 款規定徵收第 1 期開發範圍土地)；土重處於 102 年 12 月底前完成區段徵收工程規劃、設計、施工及驗收等作業。

- (三)查機場捷運 A7 站區周邊土地開發前，原為農業區及保護區，且屬尚未全面辦理都市計畫圖重製與地籍圖重測作業之山坡地。惟據審計部查核發現：
- 1、營建署擬定興辦事業計畫時，未規劃優先辦理都市計畫圖重製作業，所沿用 75 年 10 月變更林口特定區計畫(第 1 次通盤檢討)案公布計畫圖之 72 年 2 月地形圖測繪成果，不僅圖資內容老舊難以對照現況發展，描繪之地形圖紙亦因時日久遠出現伸縮變形，且舊有地形圖精度不足，影響實質開發時之測定位置。又該署辦理都市計畫變更草案規劃作業時，引用前桃園縣政府(已於 103 年 12 月 25 日改制為桃園市政府)提供之「整合版(強制結合)」數化地籍資料²，也未辦理現場勘查及檢核開發區內各項設施位置，及時釐正相關圖資與現況實際位置之誤差；至於地政司辦理區段徵收先期作業時，部分區段徵收範圍之界線係參考地籍

¹ 本案範圍位於林口特定區之機場捷運 A7 站(體育大學站)周邊地區，基於開發時程考量，內政部分為 2 期辦理，第 1 期就可劃出山坡地範圍部分進行開發(面積約 186.43 公頃)、第 2 期屬未劃出山坡地範圍部分，將俟環境影響評估通過後再行開發(面積約 49.70 公頃)。

² 係指將原始紙本地籍圖數化後強制結合為完整地段數化檔，未經過座標定位及調整。

界線劃設，對原有地籍圖資老舊精度不高，亦未及時辦理地籍圖重測作業，據以檢討、修正。

2、嗣土重處於 101 年 6 月 19 日、8 月 3 日及 11 月 14 日決標辦理「機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程」第 2、3、4 標工程採購案，並分別於同年 8 月 1 日、9 月 17 日及 102 年 2 月 18 日開工後，即因都市計畫變更規劃成果之範圍界與徵收地籍線不一致³，以及據以測釘之樁位有疑義而無法公告⁴，肇致上開各標工程相關要徑工項無法施作，須待營建署辦理都市計畫修正及釐清樁位疑義等作業，並分階段檢送修正與釐清結果予前桃園縣政府公告實施，以及地政司補辦區段徵收所需土地後，方得繼續工程施作。

(四)按土重處查填「『機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程』施工阻礙因素影響工期時程表」列載，因受都市計畫範圍界與徵收地籍線不一致、文化一路都市計畫樁位尚未公告等影響，土重處分別核定公共工程第 2、3、4 標展延工期 541、569 及 927 天，各標工程均大幅延宕完工期程。復按土重處 105 年 8 月 3 日召開「機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程第二、三、四標」因應工期展延衍生之相關費用研商會議紀錄，各標工程施工廠商及委託技術服務採購案之技術服務廠商，均以工期展延為由，要求補償相關費用，綜整衍增第 2、3、4 標工程費用(未含利稅)約 683 萬餘元、912 萬餘元、1,604 萬餘元。再按土重處 107 年 1 月 22 日查復本

³ 如第 2 標工程之編號 RW2-2 擋土牆，施工廠商依據都市計畫樁位成果放樣位於區段徵收範圍內之基礎位置，與鄰接區外土地之鑑界線不一致，及第 3 標工程之 RD16-15 計畫道路西側亦產生同樣問題等。

⁴ 如文化一路中心樁偏移，肇致自來水、瓦斯及共同管溝施作空間不足，以及涉捷運出土段部分，捷運工程完成後所剩兩側 3 車道寬度過小，造成公共工程施作路段無法與之銜接。

院，因前項因素工期展延增加監造費用約 6,602 萬餘元，上述增加開發成本合計約 9,801 萬餘元。

(五)本院於 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：

- 1、本案開發期程考量行政院 99 年 3 月 10 日核定興辦事業計畫作業推計整個都市計畫擬定作業程序，應於 6 個月內完成。……如先行規劃都市計畫圖重製作業，按現行「都市計畫圖重製作業要點」規定，需經 3 至 5 年始能完成該法定作業，勢必無法配合行政院政策如期完成。
- 2、由於原都市計畫法定圖比例尺為 1/3000，而地籍圖未重測，仍為傳統圖解區，都市計畫圖與地籍圖分屬不同坐標系統，且地籍圖圖解區又以分圖幅及分地段管理，偶爾產生地段界無法閉合情形。……為審慎辦理規劃作業，奉內政部都市計畫委員會同意，核對 98 年改制前桃園縣龜山鄉公所(下稱龜山鄉公所)測定之地形圖及地政主管機關桃園市政府提供之傳統圖解區地籍圖，其座標系統一致，故據以辦理套疊作業，作為變更都市計畫規劃底圖。……為因應可能產生之偏差，期間並辦理都市計畫變更，以符合實際，同時啟動新地形圖測繪及都市計畫圖重製作業，以避免產生實際與現況之落差。
- 3、本案因係採先行區段徵收方式辦理，因此於區段徵收公告前，都市計畫尚未發布實施，都市計畫邊界樁位尚未公告實施及進行釘樁作業，當時前桃園縣政府依據尚未公告實施之樁位坐標進行邊界分割作業，且查分割時之地籍圖係屬日據時期以圖解法測製，該部遂依據前桃園縣政府所分割之成果進行徵收公告作業。

4、次查，本案都市計畫徵收公告後始發布實施，並進行釘樁作業，惟當時辦理釘樁時，前桃園縣政府正進行區段徵收範圍外土地重測作業，因此當時釘樁作業之坐標系統爰參依辦理中之重測作業坐標系統，致與原邊界地籍分割時所採之坐標系統不盡一致，產生原分割之範圍線與實際釘樁位置有落差狀況，為維護地主權益，爰進行補辦徵收作業。

(六)綜上，內政部使用老舊、過時圖資辦理本案都市計畫變更和區段徵收作業，造成都市計畫範圍與徵收地籍界線不一致，導致測釘樁位產生疑義、相關工程無法施作，大幅延宕完工期程，並增加開發成本 9,801 萬餘元，經核確有疏失。

二、桃園市政府身為地方環保主管與執行機關，負有環境保護之義務與責任，卻未善盡稽查職責，任令本案土地長期被棄置廢棄物，累計高達52萬餘立方公尺，不僅延宕興辦事業執行進度，增加政府鉅額清理費用，更對環境造成嚴重污染，危及國民健康與世代永續發展，違失之咎甚明。桃園市政府允應釐清相關主管人員失職責任，相關機關亦應積極查究、追訴污染行為人，並沒入不法所得及追償廢棄物處理費用，以伸張正義，嚴懲非法污染國土之行為。

(一)依「環境基本法」第4條規定：「(第1項)國民、事業及各級政府應共負環境保護之義務與責任。(第2項)環境污染者、破壞者應對其所造成之環境危害或環境風險負責。(第3項)前項污染者、破壞者不存在或無法確知時，應由政府負責。」同法第39條規定：「各級政府應確實執行環境保護相關法

規，對於違反者，應依法取締、處罰。」再依行為時「廢棄物清理法」（總統 90 年 10 月 24 日華總一義字第 9000206500 號令修正）第 4 條規定：「本法所稱主管機關：在中央為行政院環境保護署；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」第 5 條第 1、2 項規定：「（第 1 項）本法所稱執行機關，為直轄市政府環境保護局、縣（市）環境保護局及鄉（鎮、市）公所。（第 2 項）執行機關應設專責單位，辦理一般廢棄物之回收、清除、處理及廢棄物稽查工作。」第 71 條第 1 項規定：「不依規定清除、處理之廢棄物，直轄市、縣（市）主管機關或執行機關得命事業、受託清除處理廢棄物者、仲介非法清除處理廢棄物者、容許或因重大過失致廢棄物遭非法棄置於其土地之土地所有人、管理人或使用人，限期清除處理。屆期不為清除處理時，直轄市、縣（市）主管機關或執行機關得代為清除、處理，並向其求償清理、改善及衍生之必要費用。屆期未清償者，移送強制執行；直轄市、縣（市）主管機關或執行機關得免提供擔保向高等行政法院⁵聲請假扣押、假處分。」

（二）經查，土重處於區段徵收公共工程規劃設計階段即於本開發區內發現廢棄物，經於 101 年 3 月 21 日召開「機場捷運 A7 站地區區段徵收開發案發現之廢棄物清理事宜會議」決議，對於設計階段已勘查發現之廢棄物，請前桃園縣政府環境保護局（下稱環保局）等依「廢棄物清理法」第 71 條第 1 項規定追查污染行為人，限期清除廢棄物或由環保局代為清理；公共工程施工期間如再發現廢棄物，應

⁵ 總統 101 年 11 月 28 日華總一義字第 10100264201 號令修正時，將「高等行政法院」修正為「行政法院」。

即停止施工作業，由施工廠商報請該處邀請內政部、前桃園縣政府地政及環保主管機關等辦理勘查後再行後續處理，其處理原則為就工程施工所需開挖範圍予以清理，餘未開挖之廢棄物不予處理。嗣該處依上開會議決議請技術服務廠商將勘查估算之需清理廢棄物數量，納於本案開發區第 2、3、4 標工程項目(分別編列 1 萬 9,400、2 萬 2,302 及 3 萬 3,453 立方公尺，合計 7 萬 5,155 立方公尺)。各該工程發包施工後，土重處發現除公共設施用地下方有廢棄物外，街廓及綠帶區域下方亦有廢棄物，該處於 102 年 2 月 20 日邀集相關單位召開研商「機場捷運 A7 站地區區段徵收開發案發現之廢棄物清理事宜會議」，基於避免日後開發區配地地主申訴其所配土地下方埋有廢棄物，引發交地糾紛及民怨，爰決議街廓及綠帶下方發現之廢棄物比照公共設施部分模式處理，即全數予以挖除清理(經技術服務廠商評估街廓及綠帶下方廢棄物數量約 7 萬 8,110 立方公尺)。其後本案開發區各公共工程陸續開挖後，土重處又於施工基地、已拆除之工廠、建物下方發現大量廢棄物，各標均超出原有估算數量。除第 2 標廢棄物超出契約數量較少且緊鄰合宜住宅基地，經考量合宜住宅交屋時程壓力，土重處先行開會決議納入設計變更，以增加契約數量方式辦理外，該處原於 102 年 9 月 18 日提報截至 102 年 6 月 30 日止第 3 標及第 4 標增加廢棄物總數量為 34 萬 3,353 立方公尺，需增加清理經費 7 億 842 萬元，嗣於 102 年 10 月 30 日再提報第 4 標範圍新發現廢棄物 13 萬

2,149 立方公尺⁶，倘將區內增加之廢棄物全數清理，需增加約 9 億 6,260 萬元經費。因增加工程經費龐大，土重處爰報請內政部核示街廓及綠帶下方廢棄物得否仍依上開該處 102 年 2 月 20 日會議決議採全數清理方式辦理，及超出契約數量廢棄物清理工程後續採購方式。經內政部於 102 年 12 月 25 日召開研商「機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程」第 3、4 標工程施工階段發現既有廢棄物數量超出原契約數量後續處理及採購方式會議決議，因綠帶未來僅覆土作為植栽用途，並無其他開挖深理工項，綠帶區域下方之廢棄物不予清理，至於街廓區域下方之廢棄物，為避免引發交地糾紛，仍請土重處依其 102 年 2 月 20 日會議決議採全數清理方式辦理，另本案超出契約數量廢棄物清理工程(含公共設施及街廓區域)之採購方式，全數採另案公開招標方式辦理。嗣後該處於 104 年 1 月 8 日決標辦理第 5 標廢棄物清理工程，契約金額 2 億 5,677 萬餘元。

(三)按土重處提供之「機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程」施工期間發現廢棄物辦理查證情形紀錄表記載，於本案開發基地第 1、2、3 工區，該處分別發現有 14、29、34 處位置有廢棄物，自 101 年 4 月 6 日起即檢送廢棄物會勘紀錄，請環保局等單位依上開該處 101 年 3 月 21 日會議決議及內政部 101 年 12 月 26 日函示⁷辦理。嗣該局為查證所發現既有

⁶ 第 3、4 標廢棄物合計數量為 47 萬 5,502 立方公尺，其中公共設施範圍增加數量 15 萬 7,484 立方公尺(原契約數量 5 萬 5,755 立方公尺)，另街廓及綠帶區新增數量 18 萬 4,153 立方公尺(原預估 7 萬 8,110 立方公尺)。

⁷ 內政部 101 年 12 月 26 日內授中辦地字第 10166523898 號函示說明三略以：「後續工程執行期間若再發現廢棄物，則請土重處依前揭已發現之廢棄物處理模式辦理。即先會同環保機關勘查，並將發現廢棄物之位址、地號、相片等資料，函送環保機關依廢棄物清理法規定追查污染行為人，如經環保機關查無污染行為人並認定該部為負責清理機關，則納併本

廢棄物地號之土地所有人(徵收前)，是否該當「廢棄物清理法」第 71 條有關清理義務人之適格要件規定，經通知土地所有人以傳真、電話或至該局方式到案說明，惟迄未發現土地所有人明顯有容許或重大過失致廢棄物遭非法棄置於土地之情事，爰該局以查無污染行為人，且各該土地已由內政部徵收為由，判定該部為負責清理機關，負起清理該區既有廢棄物之責任⁸。

(四)經本院 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，桃園市政府相關主管人員雖稱：環保局係於 100 年 6 月接獲內政部通報，才知道機場捷運 A7 站地區區段徵收公共工程工區範圍有廢棄物掩埋情形。由於本案用地範圍原本多屬私有土地，未開發前區域偏僻隱蔽，在稽查實務執行上確有困難。案發後我們有請原土地所有權人進行說明，101 至 104 年間，總共調查 982 人次。經查該區域徵收前原土地所有權人取得產權方式多屬繼承或土地產權轉移，經土地所有人到案說明、傳真回函等調查程序，查無原土地所有權人有容許或重大過失致遭棄置廢棄物於其土地情形等語。然而，本案既有廢棄物數量多達近 52 萬餘立方公尺，顯係長期累積結果，惟本案開發前，地方政府對於當地廢棄物填埋情形竟無所悉，未予查報處理，顯有怠於執行法定

區公共工程一併辦理清理，若查有污染行為人則移請環保局依廢棄物清理法辦理後續清理事宜。」

⁸所在地政府環保機關依「廢棄物清理法」查處，應以「行為人責任」優先於「狀態責任」。查無實際行為人時，並得依「廢棄物清理法」第 71 條規定命「容許或因重大過失致廢棄物遭非法棄置於其土地之土地所有人、管理人或使用人」屬狀態清理責任人清理，所在地政府環保機關須盡力舉證，應先查明個案狀況事實，舉證土地之所有人、管理人或使用人究否長時間對其土地怠於注意或疏於管理之情事，致原本確有排除危害之可能性等之事實，卻捨此而不為，任廢棄物發生環境污染。依其對所擁有或所管理使用之土地，應負善良管理人注意義務或一般人之注意義務之法理前提下，而產生之補充性對土地狀態之保護義務，即應負清理之「狀態責任」。而為追究狀態責任之正當理由，並應同時舉證已盡可

職責之虞。

(五)營建署更提出質疑，本案部分土地下方埋藏之廢棄物，不惟面積、數量龐大，從開挖斷面觀察，甚至可發現分層填埋夯實與覆土情形，顯係有計畫堆置掩埋結果。面對如此大量的廢棄物，地方政府與原土地所有權人如何可能不知情？既然知情，而仍任令其造成現況，焉能無責？既然有責，原土地所有權人如何能以不知情卸責？地方政府又如何能藉口「廢棄物清理法」，以查無污染行為人為由，完全卸責給開發單位？

(六)綜上，桃園市政府身為地方環保主管與執行機關，負有環境保護之義務與責任，卻未善盡稽查職責，任令本案土地長期被棄置廢棄物，累計高達 52 萬餘立方公尺，不僅延宕興辦事業執行進度，增加政府鉅額清理費用⁹，更對環境造成嚴重污染，危及國民健康與世代永續發展，違失之咎甚明。桃園市政府允應釐清相關主管人員失職責任，相關機關亦應積極查究、追訴污染行為人，並沒入不法所得及追償廢棄物處理費用，以伸張正義，嚴懲非法污染國土之行為¹⁰。

三、內政部辦理本案都市計畫變更及土地徵收作業前，未確實進行廢棄物調查作業，以排除不利開發地

能追查污染行為人仍無法查明。

⁹ 據土重處提供區段徵收第 2 至 5 標工程之估驗計價資料記載，其辦理各該契約項下廢棄物清理工程分別累計估驗 1 億 183 萬餘元(估驗日期 105 年 12 月 23 日)、7,522 萬餘元(估驗日期 106 年 4 月 4 日)、1 億 6,868 萬餘元(估驗日期 106 年 10 月 31 日)、2 億 9,142 萬餘元(估驗日期 106 年 6 月 1 日)，合計 6 億 3,717 萬餘元。

¹⁰ 有鑑於環境污染案件引發民怨，總統府司法改革國是會議第三分組會議於 106 年 3 月 8 日決議，由環保犯罪者負擔廢棄物清理費用等改革方向，「讓破壞環境者付出代價」，檢察官陳瑞仁認為：「環保犯罪者的錯，不應該總由老百姓的納稅錢來幫忙善後，……清汙費應該算在被告身上才能彰顯正義。」(《聯合報》105 年 3 月 9 日頭版「要讓廠商覺得痛!司改分組會議決議：污染環境 自付清理費」參照)。

區，致施工後方發現地下埋有大量廢棄物，不僅須另案辦理「廢棄物清理工程」，更導致工期延宕137天，並因公安疑慮，將第3工區東側住五等用地剔除於開發區外，造成抵價地面積不足，須變更產業專用區土地充抵，減少土地處分收入約12億元，且增加開發成本4,598萬餘元、廢棄物清理工程合計估約6億3,717萬餘元，經核亦有怠失。

(一)依內政部 98 年 1 月 13 日內授中辦地字第 0980723590 號函示：「為避免於土地徵收(含區段徵收)後方發現地下被埋有廢棄物，致衍生後續清運責任釐清及增加經費負擔等相關問題，請於辦理土地徵收前，應先進行勘查，如發現有廢棄物，應即通報環保單位依廢棄物清理法相關規定追究相關責任。」再依行政院 99 年 3 月 10 日核定興辦事業計畫參、三「區段徵收勘選原則」：「有關範圍勘選原則如下：……(四)坡度較陡地區與其他環境敏感地區不利未來建築使用者，應儘量排除於區段徵收範圍外。(五)經辦理廢棄物、土壤、地下水調查作業後，確有不利本案開發之地區，應儘量排除於區段徵收範圍外。」

(二)查營建署辦理本案都市計畫變更草案之規劃作業，提報都市計畫變更擬定案¹¹，於 99 年 6 月 29 日內政部都市計畫委員會第 733 次會議審議時，即有民眾陳情其土地(牛角坡段年角坡小段 307 地號)緊鄰之開發土地，為由工程及其他廢棄物傾倒堆積而成之高地，未來開發工程可能造成土方崩塌，大量廢棄物崩落至其土地之虞，建請將其陳情地

¹¹ 即「變更林口特定區計畫(配合『改善庶民生活行動方案-機場捷運沿線站區周邊土地開發-A7 站區開發案與辦事業計畫』)」及「擬定林口特定區計畫(配合『改善庶民生活行動方案-機場捷運沿線站區周邊土地開發-A7 站區開發案與辦事業計畫』)細部計畫」等 2 案。

號一併納入徵收範圍。惟營建署並未重視該等警訊，全面檢核本案開發區有無廢棄物傾倒堆積之異常情事，依前開行政院核定興辦事業計畫所訂區段徵收勘選原則規定，將坡度較陡與環境敏感地區排除於範圍之外，再審慎辦理後續規劃作業；地政司辦理本案區段徵收先期作業(含區段徵收可行性評估)時，亦未依前述內政部 98 年 1 月 13 日函示，於辦理土地徵收前確實進行勘查，及依興辦事業計畫所訂區段徵收勘選原則規定，確實辦理廢棄物調查，將不利本案開發與未來建築使用之地區，排除於區段徵收範圍之外。

- (三)嗣本案第 2、3、4 標工程分別於 101 年 8 月 1 日、9 月 17 日及 102 年 2 月 18 日開工，陸續於工區範圍內發現廢棄物，因其數量超出原契約數量，土重處爰於 104 年 1 月 8 日決標辦理第 5 標「廢棄物清理工程」案(位於全部工區)。另該處辦理本案公共工程第 2 標施工期間(105 年 4 月至 7 月)，於公滯十二滯洪沉砂池北側池體開挖後發現廢棄物，影響擋土牆結構體等工程施作，展延工期 137 天，該標施工廠商並要求補償衍增工程費用(未含利稅)約 173 萬餘元；又第 4 標於本案開發區第 3 工區東側住五用地及南側道路工程，發現區域下方埋有異常大量廢棄物(埋設深度 5 至 45 公尺、數量約 34 萬立方公尺)，預估清除費用高達 11 億元以上，且經評估即使清除廢棄物，仍無法再作為住宅區或規劃為公共設施用地使用。據內政部簽陳行政院公文記載，該部基於該用地地質具高壓縮性及不均勻沉陷特性，恐有地基沉陷、建物傾頽之危險，對於居住及生命安全或公共設施使用管理均有重大威脅，權衡公共利益之保障與當事人私益之

影響(回復原使用分區管制狀態尚無增加不利益或負擔)，報經該院於 103 年 8 月 6 日同意該住五用地及南側道路用地回復為原使用分區(農業區、保護區)，並剔除於第 1 期開發範圍外，致原規劃作為抵價地分配之住宅區土地面積不足，因此需將約 2 公頃產業專用區土地變更為住宅區供地主分配，除原由行政院同意專案讓售該產業專用區土地予中華郵政公司，其處分收入減少約 12 億元(每坪以 17 萬元計)外，上開公共工程第 4 標已施作完成之道路、排水、大地、自來水、污水管線、共同管道供給管溝、路燈照明、號誌、交通、景觀工程等，需調整工程施工內容，因而辦理契約設計變更，徒增工程費支出 4,425 萬餘元。

(四)另據土重處提供區段徵收第 2 至 5 標工程之估驗計價資料記載，其辦理各該契約項下廢棄物清理工程分別累計估驗 1 億 183 萬餘元(估驗日期 105 年 12 月 23 日)、7,522 萬餘元(估驗日期 106 年 4 月 4 日)、1 億 6,868 萬餘元(估驗日期 106 年 10 月 31 日)、2 億 9,142 萬餘元(估驗日期 106 年 6 月 1 日)，合計 6 億 3,717 萬餘元。

(五)本院於 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：

1、本案開發土地施工期間，除住五用地發現約 34 萬立方公尺之大量廢棄物，並經工程專業單位評估確認該用地無法作為建築使用外，其餘施工廠商辦理開挖作業發現之廢棄物，由土重處辦理清理作業，將廢棄物依工程契約辦理分選及清運。其中除綠帶區域因僅覆土作為植栽用途，並無其他開挖深埋工項，依該部 102 年 12 月 25 日會議決議不予清理外，其餘均已完成清理。至無法處理

之第三工區住五用地部分，於報奉行政院同意該用地剔除於區段徵收範圍外後，即依「土地徵收條例」第49條第2項第3款辦理該用地廢止徵收作業，目前該等土地已恢復原使用分區，所有權亦已回復登記予原土地所有權人。

- 2、因廢棄物堆砌土層具有高壓縮性及不均勻沉陷特性，考量該住五用地如繼續供作建築使用或其他公共設施用地，可能導致地基沉陷、建物傾頹之危險，恐將危及民眾生命安全，因此不宜依原徵收計畫供作住宅區用途，故該部已循都市計畫變更程序(該部都市計畫委員會第836次會議審議通過)回復為原使用分區(農業區或保護區)，並剔除於第1期開發範圍外。至針對剔除之土地，已請桃園市政府應嚴格執行土地使用管制規定，禁止民眾進行建築或開發行為，另並要求桃園市政府環保局應定期對土地進行監測，以防止土地有發生塌陷或崩落的情形，監測所需費用可向該部營建署申請。
- 3、另基於該住五用地周邊公共工程安全考量，已於周邊計畫道路境界線設置擋土排樁。至案內綠帶區縱有廢棄物，惟因長年深埋於地表下，部分已分解衰減，尚未發現有對環境衝擊事件。

(六)綜上，內政部辦理本案都市計畫變更及土地徵收作業前，未確實進行廢棄物調查作業，以排除不利開發地區，致施工後方發現地下埋有大量廢棄物，不僅須另案決標辦理「廢棄物清理工程」，更導致工期延宕137天，並因公安疑慮，將第3工區東側住五等用地剔除於開發區外，造成抵價地面積不足，須變更產業專用區土地充抵，減少土地處分收入約12億元，且增加開發成本4,598萬餘

元、廢棄物清理工程合計估約 6 億 3,717 萬餘元，經核亦有怠失。

四、本案 100 年至 106 年計畫累計進度分別落後 28.41、20.51、30.10、7.68、25.53、14.75 及 8.32 個百分點，且各年度預算執行差異均在 10% 以上，長期未達計畫進度及預算目標。內政部允宜確實發揮基金管理及督導考核功能，及時督促各權責機關就整體計畫、預算執行與工程進度落後等問題確實檢討改進。

(一)依行為時「新市鎮開發基金收支保管及運用辦法」(內政部 91 年 5 月 10 日台內營字第 0910083327 號令修正發布)第 3 條規定：「本基金為『預算法』第 4 條第 1 項第 2 款所定之特種基金，隸屬於營建建設基金項下，編製附屬單位預算之分預算，以內政部為主管機關，並以營建署為管理機關。」又依「中央政府附屬單位預算執行要點」(行政院 100 年 12 月 21 日院授主孝字第 1000007978A 號函修正，下稱預算執行要點)第 31 點規定：「各基金管理機構應編製會計月報，……前項會計報告應就盈虧(餘絀)及業務計畫、購建固定資產預算執行情形詳予檢討。其未達預算目標或計畫進度落後者，各基金管理機構應敘明理由檢討改進。」同要點第 34 點規定：「各基金業務計畫預算執行部門，應就各該部門計畫預算執行情形，按期編製報告，並詳予分析差異原因，其差異超過 10% 以上者，應提出改進意見，送由會計部門彙總分析，擬具綜合之建議，視差異程度，適時提報業務會報或董(理)事會(管理委員會、管理會)檢討採取對策。」第 37 點規定：「各基金主管機關對預算之

執行，應隨時注意督導考核，如有實際數與預算分配數間重大差異(10%以上)情形，應督促提出改善措施，並追蹤考核……。」

(二)經查行政院於 98 年 12 月指示相關部門通力合作，以儘速完成系爭計畫相關行政程序與開發作業，紓緩急迫之平價住宅需求，其開發相關經費支應，規劃以運用新市鎮開發基金方式辦理。嗣於 99 年 1 月進一步裁示，系爭計畫開發期程應以捷運 102 年底通車時，完成所招商之民間企業總部大樓落成為目標，否則至少亦須以平價住宅興建完成為目標。營建署據以規劃後，報經該院於 99 年 3 月 10 日核定興辦事業計畫，預期可帶來提供合理平價住宅並帶動建築產品市場新思維、引導車站周邊土地規劃開發並兼顧捷運營運、提供臺商鮭魚返鄉及廠商創新投資新腹地等 3 方面之效益。次日，內政部即召開研商「機場捷運 A7 站周邊土地區段徵收開發案」作業分工及進度相關事宜會議，並於同年 4 月 13 日函發作業分工表、流程圖及預定進度表，分別規定由營建署於 99 年 8 月底前完成變更主要計畫及釘樁作業、100 年 6 月底前完成核定都市計畫並發布實施、地政司於 99 年 11 月 17 日前完成區段徵收計畫書報核作業、土重處於 102 年 12 月底前完成區段徵收工程。

(三)惟各該部門實際辦理情形，營建署規劃都市計畫變更草案，報經內政部都市計畫委員會於 100 年 2 月 15 日第 749 次會議審議通過(其都市計畫書圖嗣依同年 11 月 1 日該委員會第 767 次會議紀錄修正後，於同年 12 月 26 日簽報內政部核定)，100 年 4 月 15 日完成本計畫第 1 期開發都市計畫範圍界樁之測釘及點交，並由前桃園縣政府於 101 年 1 月 20

日公告實施該都市計畫書圖，然因其樁位偏差致該府無法辦理樁位公告，該署爰辦理都市計畫修正及釐清樁位疑義等作業，嗣後分階段檢送修正與釐清結果予該府公告實施(103年12月5日至104年8月26日間分階段辦理都市計畫公告，較前開內政部所定期程落後約4年2個月；101年10月11日至105年6月7日間分區與分階段辦理樁位公告，較前開內政部所定期程落後5年9個月餘)；又地政司報經行政院於100年8月8日核定「機場捷運A7站地區(第1期)區段徵收計畫書」，嗣因上開樁位偏差衍生都市計畫範圍界與徵收地籍線不一致等情，有部分土地漏未於第1期區段徵收範圍內徵收，為保障土地所有權人權益，地政司配合補辦區段徵收，報經行政院於102年11月12日核定「機場捷運A7站地區(第1期)補辦區段徵收計畫書」(較前開內政部所定期程落後約3年)；另土重處亦因上開情事，延宕區段徵收各標工程之完工期程(較前開內政部所定期程落後逾3年)。前述各該部門均未能達成行政院指示及興辦事業計畫所訂於102年底前完成各項開發作業之目標，分別落後3年至5年9個月。

- (四)次查，系爭計畫預算執行、進度控管及督導考核情形，據營建署查填預算編列與支用情形和計畫進度表記載，自100年至106年分別編列13億餘元至186億餘元不等經費，實際支用6億餘元至73億餘元不等經費，各年度預算實際支用比率依序為39.57%、82.92%、29.89%、54.44%、32.39%、33.81%、73.91%，計畫累計進度分別落後28.41、20.51、30.10、7.68、25.53、14.75及8.32個百分點。又據營建署提供新市鎮開發基金業務

計畫執行情形月報表記載，上開各年度截至 12 月止，公共工程費之實際數較預算數分別減少 99.95%、85.91%、69.56%、42.44%、70.11%、55.68%、37.71%，均顯示其預算執行情形欠佳，且整體計畫與工程進度持續落後，肇致未能達成前開行政院指示及興辦事業計畫所訂於 102 年 12 月底前完成各項開發作業之目標。

- (五)據審計部查核表示，營建署於前述月報表所檢討之理由，多僅稱係配合區段徵收作業進度展延工程，肇致實際支出較預算數低(100 年)；或區段徵收公共工程配合區段徵收用地取得及地上物拆遷辦理工程作業期程調整，故執行數低於預算數(101 年)；或受環評尚未通過及區外排水銜接水路與蝕溝治理工程用地尚未徵收、區內部分都市計畫範圍界與地籍線未符、部分地上建物屋主抗拒未拆遷及墳墓、區內既有管線尚未遷移、全區開挖後發現多處既有廢棄物存在等影響施工(102 年、103 年、104 年)，惟均未及時就前開營建署及地政司輕忽本案第 1 期開發基地尚未全面辦理都市計畫圖重製與地籍圖重測作業及原有圖資老舊精度不高之影響，以及營建署辦理都市計畫變更規劃作業、地政司辦理區段徵收先期作業(含區段徵收可行性評估)等欠周情事，依上開預算執行要點第 31 點規定確實檢討改進，卻稱對於上開各影響因素，已由工程主辦單位積極協調各權責機關辦理相關作業以推動工程進度；且亦未依上開預算執行要點第 34 點規定，就其預算執行詳予分析差異原因，提出改進意見，提報內政部營建建設基金管理會切實檢討各權責機關之辦理情形，採取有效對策，顯示其預算執行檢討成效欠佳。又查內政部

於前述 99 年 3 月 11 日召開研商作業分工及進度相關事宜會議後，僅於同年 5 月 5 日、6 月 24 日與 100 年 2 月 16 日召開 3 次進度控管會議，間隔 4 年迄至 104 年 2 月 16 日始再召開進度控管會議，期間對於計畫執行窒礙與預算執行欠佳等情，均未落實上開預算執行要點第 37 點規定，隨時注意督導考核，於其預算執行產生重大差異(10%以上)時，仍未督促各權責機關提出有效改善措施，並確實追蹤考核，未能確實發揮督導考核功能等語。

(六)本院於 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：

- 1、本案該部已依「中央政府附屬單位預算執行要點」第 34 點規定，就預算執行情形差異超過 10%以上者，分析差異原因，提出改進意見如附錄 A，亦有針對計畫執行窒礙問題進行議研如附錄 B。
- 2、本案預算執行期間易遭遇困難如次：(1)因屬跨年計畫，各單位執行項目環環相扣，且區段徵收事項繁雜（包括都市計畫變更、都市計畫會議審議、分階段辦理都市計畫公告、區段徵收計畫書報核、查估補償、拆遷戶安置、協議價購、區段徵收、補辦區段徵收、都市計畫樁位聯測作業、抵價地分配、合宜住宅興辦、產專區用地標售、公共工程施工等多項作業）等，常因不可預測或不可抗力等因素而影響預算執行；(2)預算編列為依據前一年各業務單位預估需求額度籌編，各項工程推動進度延宕，致影響預算執行；(3)預算執行期間常遇民眾陳抗，且與相關單位協商費時（台灣電力公司、中華電信公司、台灣自來水公司、新北市政府、桃園市政府、立法委員、

議員、廠商等)，以及天氣變遷等因素，均影響預算執行時程。

- 3、為提升預算執行率，該部採行措施如次：(1)預算編列基礎：依零基預算精神檢討預算編列數，並參考執行績效、執行進度核列預算，循序陳報相關機關審議核定；(2)每月檢討預算執行率落後10%以上者之原因，並研提改善措施，提報審計部備查及就預算執行，重大業務辦理進度等資訊，提報行政院主計總處控管；(3)適時召開預算檢討會議，以了解落後原因、檢討改善、督促執行，並協助窒礙難行處之處理。
- 4、因本案開發面積大、經費高、期程長，又常須與相關部會、地方政府、民眾、民意代表、管線單位等協調，始能持續推動開發，影響因素甚為繁雜；經該部持續督導後，106年預算已提升至73.91%，為儘速達成年度預算，仍將賡續督請相關單位檢討預算執行落後原因、研提改善措施，並儘速辦理施工事宜，相關預算執行結果並將考核供作以後編列年度預算參考。

(七)綜上，本案100年至106年計畫累計進度分別落後28.41、20.51、30.10、7.68、25.53、14.75及8.32個百分點，且各年度預算執行差異均在10%以上，長期未達計畫進度及預算目標。內政部應確實發揮基金管理及督導考核功能，及時督促各權責機關就整體計畫、預算執行與工程進度落後等問題確實檢討改進。

五、本案不僅工程進度延宕，因此而衍生之額外經費金額更是不斐，內政部未能確實依委託技術服務採購案契約與需求計畫規定，督促技術服務廠商覈實履約，並

檢討其履約疏失應負責任，以提升契約執行成效並維護機關權益，亦顯有怠失。

- (一)依委託技術服務採購案契約第7條之二.(一).6規定：「各階段工作成果經甲方審查後，須依甲方指定日期完成修正，倘未指定日期者，需於審查意見通知乙方之翌日起10日曆天完成修正。」第13條之一.(二).3規定：「乙方未依約定期限審查施工廠商提報之施工計畫、品質計畫或安全衛生計畫；每逾期1日，扣罰該標案監造服務費用千分之五之逾期違約金。」第14條之八規定略以：「委託規劃、設計、監造或管理之契約，乙方因規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致甲方遭受損害，乙方應負賠償責任；……。」第18條之一.(一)規定：「各項送審資料經甲方審查後，應修正補正之資料未依甲方所定期限辦理者；每逾期1日(含逾期未改正之日數)得扣罰設計服務費用千分之一之逾期違約金。」
- (二)又依委託技術服務採購案契約「需求計畫」參.八.(五)規定：「施工承包商以書面所提報之施工計畫、品質計畫、安全衛生計畫、預定進度圖表等，廠商應於收文日起10日曆天內完成初審，並做成紀錄，倘需施工承包商辦理修正者，應書面通知施工承包商於收文日起7日曆天內修正完妥並報請複審，廠商應於5日曆天內完成複審後以書面報請本處(土重處)審定。」
- (三)查土重處於100年12月20日至104年1月8日間決標辦理區段徵收公共工程第1標至第5標採購案，並陸續於101年4月25日至104年4月2日間開工。按該處查填之各標案(已辦及預定)辦理情形表記載，截至106年12月底止，第1至5標案

已分別辦理3、7、8、6、2次契約變更。依該處提供之工程設計變更概要表記載，其中第1標工程發生現有文化一路行道樹阻礙施工，需辦理遷移工作與挖除人行道等；第2標工程發生數量漏列，需增加圓形工作井推進(到達)口設施等；第3標工程發生單價分析表誤植工料名稱及數量等；第4標工程發生部分工項實際數量與契約數量差異甚多，致需增加或減作等。審計部查核時即指出，以上皆屬技術服務廠商設計作業與監造履約疏失，肇致工程費用增減達2億8,103萬餘元。

(四)本院於107年1月24日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：

- 1、土重處辦理本案公共工程期間，如有因規劃、設計不當或過當設計，及屬工程數量計算錯誤或項目漏列等事項，導致契約變更，已於各標案歷次設計變更概要表研商會議中，先行確認責任歸屬，並於各標案工程竣工決算後，彙整歷次契約變更屬設計監造單位責任之內容及結算數量，計算累計金額及加減帳絕對值，依委託技術服務採購案契約第14條第9款、第18條第1款第4及5目規定，扣罰服務費用及懲罰性違約金。
- 2、查委託技術服務採購案契約第14條第8款規定，有關因規劃設計錯誤、監造不實或管理不善，致機關遭受損害之賠償責任，如有屬委託技術服務採購案契約第18條第1款第9目及同條第2款第18目所列機關遭受損害之情形，將配合工程決算依該等規定辦理扣罰懲罰性違約金並請求損害賠償。
- 3、截至106年12月31日止，土重處已完成第1、5標設計監造疏失責任檢討，第1標部分扣罰違約

金 6 萬 9,921 元，第 5 標無契約規定應扣罰違約金情形，其餘標案將於工程決算後逐案檢討並將結果函送審計部。

(五)綜上，本案不僅工程進度延宕，因此而衍生之額外經費金額更是不斐，內政部未能確實依委託技術服務採購案契約與需求計畫規定，督促技術服務廠商覈實履約，並檢討其履約疏失應負責任，以提升契約執行成效並維護機關權益，亦顯有怠失。

六、內政部未落實「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，將總工程建造經費達 4 億元以上之公共工程，提送行政院公共工程委員會辦理基本設計審議。為使設計審議作業更臻周延，該部允應確依上開規定辦理，以避免屢次發生技術服務廠商設計疏失。

(一)依行為時「中央政府附屬單位預算執行要點」(行政院 100 年 12 月 21 日院授主孝字第 1000007978A 號函修正)第 17 點規定：「以營建、投資為法定(主要)業務之基金，……前項公共工程項目仍應依『政府公共工程計畫與經費審議作業要點』規定辦理。」又依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」(行政院 100 年 4 月 28 日院臺工字第 1000018801 號函修正)第 2 點規定：「適用本要點審議之公共工程計畫如下：1. 各機關依『中央政府中程計畫預算編製辦法』與『政府公共建設計畫先期作業實施要點』……所擬訂計畫中，總工程建造經費在 5 千萬元以上之公共工程及房屋建築部分之計畫。2. 非屬前款各類計畫作業要點所定義之各項計畫，而總工程建造經費在 5 千萬元以上之公共工程及房屋建築有關計畫(預算來源包括單位預算及附屬單位預算非營業特種基金部分)……。」同

要點第 7 點第 1 項第 2 款規定：「經行政院核定辦理之新興公共工程計畫所屬之個案工程基本設計階段審議，除國營事業機構投資新興公共工程及房屋建築計畫外，應依下列規定辦理：……(二)內政部……辦理公共工程總工程建造經費達 4 億元以上者，應送工程會審議……。」

(二)經查，土重處於 101 年 5 月 22 日核定技術服務廠商所提「基本設計報告書」記載，區段徵收公共工程第 1 標為代辦台灣電力公司 161kV 頂湖-東林線管路工程，其餘第 2、3、4 標概估工程經費分別為 5 億 6,988 萬元、12 億 2,001 萬元、13 億 2,071 萬元，其建造經費均達 4 億元以上，惟土重處未將各標工程送請行政院公共工程委員會(下稱工程會)辦理基本設計審議，即分別於 101 年 6 月 19 日、8 月 3 日及 11 月 14 日辦理各該標工程採購案決標，與前述審議作業要點第 7 點第 1 項第 2 款規定未洽。再查，上開各標工程係由土重處辦理設計審議作業，惟分別於 101 年 8 月 1 日、9 月 17 日及 102 年 2 月 18 日開工後，即陸續辦理 7 次、8 次、6 次契約變更，顯示該處辦理前開審議作業未臻周延。

(三)本院於 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：

1、土重處配合 99 年 3 月 10 日行政院核定本案興辦事業計畫辦理區段徵收公共工程規劃設計作業期間，適值「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」配合行政院核定「提升公共工程計畫及經費審議效率方案」修正「公共工程計畫個案工程基本設計審議階段之審查作業規定」(99 年 8 月 11 日函頒修正)，及內政部研擬訂定「內政部辦理

公共工程計畫之個案工程基本設計階段審議機制作業規定」(100年4月15日訂定)，故未能及時配合辦理。惟嗣後該處辦理公共工程計畫內個案工程，工程建造經費達4億元以上者，將依工程會106年6月14日修正「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」第6點第1項第2款規定，依程序提送該會辦理基本設計階段審議作業，以提升設計作業品質。

2、土重處辦理本案區段徵收公共工程期間，配合增設區外土地廠房進出道路、住五區回復原使用分區、都市計畫變更劃設農業區、土地分配增設巷道、現地墳墓遷移及樹木移植、水土保持需求增設臨時排水路及滯洪池、接管單位要求、民眾陳情案件、廢棄物處理……等，依據工程契約書第3條第2、3款規定辦理契約變更，工程施工期間因受相關阻礙因素影響辦理工程展延，為能於相關阻礙因素排除後儘速辦理工程施作，故儘可能彙整相關變更事項辦理變更，故相關變更次數較多。

(四)綜上，內政部未落實「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，將總工程建造經費達4億元以上之公共工程，提送行政院公共工程委員會辦理基本設計審議。為使設計審議作業更臻周延，該部允應確依上開規定辦理，以避免屢次發生技術服務廠商設計疏失。

七、內政部辦理開發本案，除致力實現「產業創新走廊」政策外，亦應經由產業專區規劃所創造之就業機會和相關配套措施，落實新鎮開發「自給自足」宗旨，並避免發生合宜住宅炒作及產業專用土地轉作其他用

途情事，以帶動當地健全發展。

- (一)有鑑於「都會地區房價過高」居十大民怨之首，為供給合理價格房屋，以及提供產業專用區土地吸引臺商及科技廠商進駐，行政院邀集相關單位勘查捷運系統沿線站區周邊土地，會商獲致共識：機場捷運 A7 站區周邊土地適合辦理前揭政策，爰於 98 年 12 月指示有關部門通力合作，儘速完成相關行政程序與開發作業，以紓緩平價住宅之急迫需求。
- (二)為配合機場捷運沿線站區周邊土地開發，內政部擬定系爭計畫，報經行政院於 99 年 3 月 10 日核定實施，期結合大眾運輸發展與生活機能，透過都市計畫區段徵收方式取得捷運車站周邊建築用地，興建平價住宅，讓民眾以較低廉價格購買，並提供產業專用區土地，吸引科技廠商進駐，創造就業機會並形塑北臺灣科技走廊，以實現愛臺 12 項建設「產業創新走廊」之政策。
- (三)查本案目前已完成主要基礎建設、合宜住宅興建、產業專用區招商等，情形如下：
 - 1、本案第 1 期公共設施（第 1 標至第 4 標）已於 106 年 11 月 14 日全部完成，正陸續進行驗收作業中。案內除辦理道路、溝渠、地下管道、公園、綠地等公共建設外，並提供公共設施用地約 62.75 公頃土地（占 1 期面積 34%），都市計畫容納人口約 35,000 人，配合機場捷運通車，將可促進都市健全發展，改善國民居住及生活環境。
 - 2、區內合宜住宅於 104 年 12 月至 105 年 4 月間陸續申報完工，計興建 4,463 戶，其中 4,238 戶優先售予一定所得以下之無自有住宅家庭，另 225 戶供出租使用，每坪平均售價明定不得超過 15 萬元、

每坪每月租金不得超過 250 元；另為避免市場投機炒作房地產，亦規定承購戶 5 年內不得轉售。目前屬出售部分之 4,238 戶合宜住宅已全數售出，並於 105 年 4 月起陸續辦理交屋，迄 106 年 11 月底已完成 4,236 戶交屋作業，餘 225 戶屬出租住宅部分則已全數完租。

3、本案之產業專用區土地分 A、B 兩標，其中 A 標於 101 年由測量儀器廠致茂電子股份有限公司與順達科技股份有限公司、禾陽國際股份有限公司共同標得，將作為致茂新總部與開發之用；而 B 標於 102 年則由中華郵政公司標得，將打造全臺最大之物流園區。

(四)另本院於 107 年 1 月 24 日針對本案進行約詢，據內政部相關主管人員表示：本案進行開發之範圍含住宅區面積約 53 公頃、商業區面積約 26 公頃，而 4 處合宜住宅開發約 10 公頃，加上區內三分之一都作公共設施，故整體住宅提供及人口胃納對交通衝擊影響其實不大。另產業專用區依規定至多只能規劃 10%作為住宅使用，且需經桃園市政府都市設計委員會審核，始得發照興建，基本仍供員工使用，應不致產生大規模轉用的問題等語。

(五)綜上，內政部辦理本案開發，確實有效引進產業與人口、達成引導車站周邊土地規劃開發並兼顧捷運營運、提供廠商創新投資新腹地，以及紓解民眾購(租)屋壓力等效益。惟本案除致力實現「產業創新走廊」政策外，亦應經由產業專區規劃所創造之就業機會和相關配套措施，落實新鎮開發「自給自足」宗旨，並避免發生合宜住宅炒作及產業專用土地轉作其他用途情事，以帶動當地健全發展。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、三，提案糾正內政部。
- 二、調查意見二，提案糾正桃園市政府。
- 三、影附調查意見，函請內政部就調查意見四、五、六、七檢討改進見復。
- 四、影附調查意見二，函請法務部、桃園市政府依法處理見復。
- 五、抄調查意見，函請行政院參處，並督同所屬確實檢討改進，避免類似問題再次發生。
- 六、影附調查意見，函復審計部。

調查委員：陳小紅、楊美鈴、陳慶財

中 華 民 國 1 0 7 年 2 月 5 日