

調 查 報 告

壹、案由：據審計部函報：稽察行政院環境保護署辦理補助地方政府設置垃圾轉運設施執行情形，發現涉有未盡職責及效能過低情事，經通知該署查明妥處，惟迄未妥適改善，且其答復內容顯有不當及未為負責答復之情事。究相關主管機關及人員有無違失情事？認有調查瞭解之必要。

貳、調查意見：

本案係審計部審核行政院環境保護署(下稱環保署)補助地方政府設置垃圾轉運設施執行情形，核有未盡職責及效能過低情事，爰依審計法第 69 條規定，於民國(下同)101 年 6 月 26 日以臺審部一字第 1010003494 號函請行政院督促該署查明妥處，並副知本院。惟經該部認該署及地方主管機關迄未妥適改善，且答復內容顯有不當及未為負責答復之情事，旋於 102 年 6 月 6 日依據審計法第 20 條規定函報本院。究相關主管機關及人員有無違失情事？認有深入調查瞭解之必要。案經審計部第一廳、臺灣省(下同)新竹縣審計室、宜蘭縣審計室、嘉義縣審計室派員到院簡報、研討，並於會後補充相關說明、卷證資料及更新後數據到院。嗣約詢環保署環境督察總隊、新竹縣政府環境保護局(下稱環保局)、嘉義縣環保局、宜蘭縣政府環保局、新北市政府環保局、臺中市政府環保局等相關機關業務主管人員。復經前揭各機關相繼補充書面說明及佐證資料到院，業已調查竣事。茲臚述調查意見如后：

- 一、環保署疏未督促所屬完備先期規劃準備作業，致原估列新臺幣(下同)80 億元規劃配合「臺灣地區垃圾資源回收(焚化)廠興建工程計畫」設置垃圾轉運站，報行

政院核定時調整為 10 億元，分別於 8 個縣市設置 41 處垃圾轉運設施，至實際核定補助再變更為 4 億 8 千萬元，分別於 16 個縣市設置 31 處垃圾轉運設施及其附屬設施，迄今該 31 處垃圾轉運站及其周邊附屬設施更僅有 18 處按原規劃用途營運及使用，實際支用金額則約 4 億 1 千萬餘元，肇生規劃、核定至實際執行之經費、設施數量迭有更動且嚴重落差，洵有欠當：

- (一)按早於 78 年 8 月 22 日發布，並於 85 年 9 月 11 日修正發布之行政院重要行政計畫先期作業實施要點第 3 點、第 4 點、第 8 點分別明定：「本要點所稱重要行政計畫，係指依左列各款規定擬訂且其經費額度合於第 4 點規定之計畫而言……：……。(二)行政院核定之各項重要方案、計畫或措施。……。(五)依機關任務及中長程施政目標應規劃事項。(六)配合上列計畫應規劃事項。」、「第三點所列重要行政計畫經費額度規定如下：(一)新興中長程計畫全程所需經費總額為 2 億元以上。(二)新興年度計畫所需經費總額為 5 千萬元以上。……。」、「各主管機關對於所管重要行政計畫，應事先全面考量，通盤規劃，並分別通知其所屬各計畫執行單位。各計畫執行單位於擬編年度概算前，應積極展開先期作業，擬定計畫，並就計畫需求，可行性、效果(益)、協調及影響(含社經及自然環境影響)等詳加評估……。」。中華民國 81 年度中央政府總預算編審辦法第 10 條亦規定：「各主管機關編製歲出概算時，其資本支出概算中，公共工程計畫應考量經濟、社會需求及環境影響因素，加強財務規劃，並就成本效益、可行程度及技術方法等予以整體評估；各類工程及建築計畫，應加強先期規劃作業。」。是環保署針對該署主辦(管)而屬於前開各法

令明定之公共建設或行政院重要行政計畫，自應依前開各規定督促所屬完備先期規劃作業，就計畫需求、可行性、效益及其相關影響層面詳加評估、全面考量，據此通盤分析、協調，以為計畫之基石，並促使計畫達成預期效益，合先敘明。

- (二)據環保署及審計部分別查復，70年代早期，國內家戶垃圾係採掩埋方式處理，經垃圾車逐戶收集後，就近送至各地掩埋場處理，嗣因部分掩埋場趨近飽和，民眾環保意識亦逐漸高漲，致掩埋場用地取得日趨困難，環保署遂於80年間將國內垃圾處理政策調整為「焚化為主、掩埋為輔」。復因考量垃圾焚化廠興建完成後，垃圾車常須跨鄉鎮甚至跨縣市逐區收集家戶垃圾，為擷節運輸成本，垃圾藉由轉運站之暫存及轉運，再送至焚化廠處理，有其必要。環保署爰分別於80年9月2日、82年7月26日及85年3月1日相繼訂定並陳請行政院核定，由政府及民間分別興建21座及15座焚化廠之「臺灣地區垃圾資源回收(焚化)廠興建工程計畫」、「臺灣地區垃圾資源回收(焚化)廠焚化廠興建工程二期計畫」及「鼓勵公民營機構興建營運垃圾焚化廠推動方案」，業已於前開計畫估列垃圾轉運設施設置經費約80億元。時至90年間，該署前揭規劃推動興建之焚化廠陸續完工，旋於同年7月9日在前開計畫之轉運站計畫經費項下，統一規劃執行全國垃圾轉運站設置工作。經該署依該署訂定之轉運站設置原則、規模據以評估結果，預訂於國內8個縣市設置41處垃圾轉運站，經費估約10億元，報請行政院於90年8月15日核定在案。截至102年10月底止，該署計先後補助16個地方政府設置31處垃圾轉運站或附屬設施(28處轉運站、3處附屬工程)，其

中僅 18 處正常營運。總計該署原核定補助金額為 4 億 7,395 萬 5,709 元，地方自籌經費 1,465 萬 6,799 元，該署實際撥款金額 3 億 9,577 萬 5,313 元，地方實際支用金額 4 億 1,043 萬 2,112 元。足見環保署原規劃於 8 個地方政府設置 41 處垃圾轉運站，實際卻核定 16 個地方政府設置 31 處垃圾轉運站及其周邊附屬設施，迄今該 31 處垃圾轉運站及其周邊附屬設施更僅有 18 處如期營運及使用，突顯該署規劃斯時就計畫需求、可行性等評估作業未盡切實，肇生規劃與實際執行嚴重落差，先期規劃準備作業顯難謂完備。

(三)綜上，環保署疏未督促所屬完備先期規劃準備作業，致國內原估列經費 80 億元規劃配合「臺灣地區垃圾資源回收(焚化)廠興建工程計畫」設置垃圾轉運站，報行政院核定時調整為 10 億元，分別於 8 個縣市設置 41 處垃圾轉運設施，至實際核定補助再變更為 4 億 8 千萬元，分別於 16 個縣市設置 31 處垃圾轉運設施及其附屬設施，迄今該 31 處垃圾轉運站及其周邊附屬設施更僅有 18 處按原規劃用途營運及使用，實際支用金額則約 4 億 1 千萬餘元，肇生規劃與實際執行之經費、地方政府、設施數量迭有更動且嚴重落差，洵有欠當。

二、環保署對於地方政府提報垃圾轉運站補助計畫之審查作業未盡確實，審查標準與原則徒具形式，管考規定及追蹤管制作為尤盡付闕如，肇生該署審查核定補助之 31 處垃圾轉運設施，明顯有 12 處占 38.71% 之垃圾轉運站，因可行性及預期效益不足，致無法如期營運或另作他途，與該署所訂之「設置條件及原則」不符合情形更平均高達 53.23%，甚至竟毫無轉運站與該「設置條件及原則」完全符合，營運中之設施及

清運機具亦多有閒置或效能不彰情事，殊有欠當：

- (一)按行政院於 90 年 11 月 16 日以臺九十忠授二字第 08806 號函核定發布之「環保署對地方政府補助處理原則」明定：「……。四、環保署審查地方政府提送之補助計畫其作業方式如下：……本署各項補助計畫之審查及評比標準如下：1. 申請補助事項之先期規劃作業及應行配合辦理事項之辦理情形。2. 申請補助之事項如屬工程性計畫，應先完成基本設計。……。4. 所提計畫之可行性及預期效益。……。7. 其他依中央政府各主管機關年度施政需要應列入審查及評比之項目。……。十、環保署就地方政府各補助事項之計畫，應明定補助計畫之辦理期程、完成期限及訂定補助計畫執行之查核點，定期進行書面或實地查核，查核項目如下：……。(二)補助款必須依本署核定補助內容、辦理期程執行；另整體經費及補助款支用情形是否達成預定目標及預期效果。(三)辦理採購是否依照政府採購法等相關規定辦理，手續是否齊備完善，財物運用與保管是否妥當。……。」。行政院所屬各機關施政計畫管制作業要點第 6 點、第 8 點亦規定：「各施政計畫主辦機關應依核定之作業計畫貫徹執行。」、「管制計畫屬中央對直轄市、縣(市)政府之計畫型補助事項者，主辦機關應依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法另定補助計畫及預算執行管考規定，協調地方政府加強管制。」。是環保署為協助地方政府辦理垃圾轉運設施申請作業程序，既於 90 年 8 月 23 日訂頒之「垃圾轉運站設置及執行規範」明定略以：「……。三、……。(二)興建計畫書內容至少包括下列事項：1、設站地點、站區範圍、面積及土地使用現況、土地使用同意文件(或租約)，並附

相關證明文件。……。四、垃圾轉運站之設置條件：(一)垃圾轉運站之設置以距離垃圾焚化廠 30 公里以上為原則。(二)運轉規模以每日平均 150 公噸以上為原則。處理量每日平均未達 150 公噸者，由各縣市依實際需要審慎辦理。(三)設置地點利用既有或已封閉之垃圾掩埋場為原則，如有例外，應以能化解抗爭為原則。(四)應採區域性設置方式為原則。……。七、垃圾轉運作業流程：垃圾收集車到達轉運站後，先進入地磅稱重……。八、垃圾轉運站細部設施內容：(一)大門及圍籬。(二)管理室(含電腦登錄)：……。(三)地磅：……。(四)轉換設施(可採傾卸平臺式或輸送帶式)」，並於 90 年 7 月 9 日陳請行政院核定本案垃圾轉運工作計畫，以(90)環署工字第 0042611 號函復載明略以：「說明：……。三、為利鄉鎮市之垃圾彙集，轉運至轉運車輛，並送至焚化廠處理，以有效清運垃圾，協助地方政府興建垃圾轉運站有其必要，特擬定垃圾轉運站設置原則如下：(一)垃圾轉運設施之設置以距離垃圾焚化廠 30 公里以上為原則。(二)除地理條件特殊困難外，運轉規模以每日平均 150 公噸以上為原則。(三)設置地點利用既有或已封閉之垃圾掩埋場為原則，如有例外，應以能化解抗爭為原則。(四)應採區域性設置方式為原則。……。四、部分鄉鎮市地點較偏遠，因地制宜必須設置轉運站，或配合集水區整治計畫，其設置規模擬允許以低於每日平均 150 公噸以下規模設置。」，環保署自應依前開各規定及該署自訂之「補助計畫審查標準」、「垃圾轉運站設置條件、原則」確實審查地方政府提報之垃圾轉運站補助計畫，特先敘明。

(二)經查，截至 102 年 10 月底止，環保署計先後補助前

臺北縣、桃園縣、新竹縣、苗栗縣、前臺中縣、南投縣、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、前臺南縣、前臺南市、前高雄縣、屏東縣、宜蘭縣、臺東縣及澎湖縣等 16 個地方政府設置 31 處垃圾轉運站或附屬設施，其中迄今僅 18 處正常營運；4 處(包括前臺中縣潭子鄉、南投縣埔里鎮、嘉義縣竹崎鄉及前高雄縣旗山鎮)因民眾抗爭或用地取得問題致無法如期完成而取消補助；5 處(包括新竹縣湖口、前臺北縣三芝鄉及臺東縣 3 處)因垃圾委託民間清運或因環境影響評估疑義涉訟問題轉型為其他用途；1 處(南投縣埔里鎮)屬聯外道路工程問題；前臺北縣三芝鄉、前臺中縣和平鄉及宜蘭縣頭城鎮等 3 處垃圾轉運設施雖曾正常營運，卻因效能不彰或民眾抗爭而另作他途或停擺。足見環保署核定之 31 處垃圾轉運站及其周邊附屬設施，明顯有 12 處，占 38.7 %之垃圾轉運站，因可行性及預期效益不足，致無法如期營運或另作他途，突顯該署斯時未依上開規定載明：「先期規劃作業及應行配合辦理事項之辦理情形、所提計畫之可行性及預期效益」之審查標準確實審查，至為明顯。

- (三)復查，目前經環保署核定補助之 31 處垃圾轉運站，與上開「垃圾轉運站設置條件及原則」符合情形如下：(一)垃圾轉運設施距離垃圾焚化廠 30 公里以上部分：計有 12 站不符合(該署 4 站未提供資料，以不符合論，下同)，不符合情形為 38.71%。(二)運轉規模以每日平均 150 公噸以上：除屏東縣屏北轉運設施採動力壓縮設備，目前實際處理量為每日 190 至 394 公噸/日，其餘地區轉運站規模皆在 100 公噸/日以下，不符合情形達 96.77%。(三)設置地點利用既有或已封閉之垃圾掩埋場為原則：10 站非利用既有或已封閉之垃圾掩埋場設置，不符合情形達 32.26%

。(四)應採區域性設置方式為原則：計 14 站非採區域性設置，不符合情形達 45.16%。以上不符合情形平均高達 53.23%。進一步究明發現，該署核定之 31 處垃圾轉運站竟未有任何一站與前開各「設置條件及原則」完全符合，且多未設置地磅及管理室，與前開標準要求之硬體設備不符，此觀該署表示：「國內轉運站多數採用高低差進行垃圾傾卸之簡易設備……轉運站未設置過磅設施，與香港作業方式不同，相對造價低廉」等語及審計部檢附之現場照片自明。又，營運中之設施及清運機具亦多有規劃運轉量與實際運轉量差異甚鉅(註：前臺北縣瑞芳鎮垃圾轉運站預計運轉規模每日 50 公噸，近 4(98~101)年實際每日僅 18.75 公噸；三芝鄉預計 26 公噸，實際為 10.17 公噸；前臺中縣新社鄉預計 50 公噸，實際為 10.75 公噸；屏東縣屏南地區預計 150 公噸，實際為 58.48 公噸；宜蘭縣頭城預計 12 公噸，實際為 2.63 公噸)，甚有閒置、停用(註：該署補助地方政府購置 25 立方公尺容量轉運車計 115 輛，其中有 14 輛及 45 輛早已停用而閒置或停用多年始予報廢)或效能不彰情事。甚且，上開規定雖要求計畫主辦機關應定期或不定期實地查核、督導並訂定管考規定據以實施追蹤考核，然該署除未管考規定及其相關追蹤考核作為，致無從掌握各轉運站實際營運情形之外，核定之 31 處轉運站竟有 11 處未辦理現地會勘，此分別有該署就審計部查核意見之聲復內容及於本院約詢後補充說明資料附卷足稽。凡此益證該署審查作業未盡確實，審查原則與標準顯徒具形式，聊備一格，管考規定及追蹤管制作為尤盡付闕如。

(四)雖環保署歷次查復審計部、本院及於本院約詢時分別表示：「查地方政府各轉運站及轉運設施實際運作規模與服務量，與原規劃設置落差，主要為國內

垃圾處理量大幅減少造成……。」、「實際執行後，垃圾處理量大幅減少非斯時所能料及」、「遇民眾抗爭乃不可抗力情事……。」、「有關民眾抗爭溝通與排除工作，係屬地方政府權責……。」、「本署核定補助地方政府設置轉運設施，其補助款係以納入地方預算方式辦理，行政院原核定函亦明定廢棄物處理本屬地方自治事項，本案垃圾轉運站設置相關事宜均由執行機關自行處理……。」、「環境保護乃地方政府自治事項，本應自行設法解決土地及抗爭問題……。」云云。惟查，該署於審查地方政府所提補助計畫時，國內早已推行資源回收政策多年，各縣市垃圾產生量及清運量於該署核定之前，明顯已呈現逐年下降趨勢，此有該署出版及發布之「環境保護年報、月報」載明之統計數據及該署自承：「強制執行垃圾減量及資源回收再生利用等相關減量措施，成效顯著，故垃圾處理量明顯逐年降低。」等語在卷可查。且該署於 92 年審查前揭補助計畫之際，更進一步實施「垃圾零廢棄」政策，垃圾處理量大幅減少趨勢當屬明顯可期，此復觀該署查復略以：「依據統計，垃圾產生量從 92 年的每人 0.901 公斤遞減至 101 年的 0.877 公斤，計降低 0.024 公斤；垃圾清運量則從每人 0.752 公斤，降低至 0.397 公斤，清運量計減少 47.2%。」等語，足堪佐證。該署基於中央環境保護主管機關之專業及職責，尤應及早預判，審慎評估，自難以該等理由諉責。況該署前開「審查標準及原則」既已明定：「應以能化解抗爭為原則」、「地方政府應檢附土地相關證明文件」，該署審查時自應依該等原則詳實審查，確實要求地方政府提具相關說明及證明文件，倘有抗爭及土地相關疑慮，允應據實

駁回該等補助申請案件，要難以前揭陳詞資為該署有利之認定。

- (五)環保署雖復指稱：「本署於90年8月23日訂頒『垃圾轉運站設置及執行規範』，並於91年11月6日修訂實施，以做為地方政府規劃設置垃圾轉運站依據。其內容確有參考先進國家相關規範。惟前述比照國外設施所訂規格，造價偏高，本署基於政府經費考量，於92年12月12日廢止該規定，於同年月日另頒『垃圾資源回收(焚化)廠轉運設施申請及審核作業要點』據以實施」云云。然查，行政院核定本案垃圾轉運站設置計畫既以該署前開(90)環署工字第0042611號函為憑，未經行政院重新核定變更前，案內垃圾轉運站相關規範事項自應仍以該函載明之垃圾轉運站設置原則為依據，顯與前開垃圾轉運站設置及執行規範有無修正、廢止無涉。尤以上開行政院以臺九十環字第048591號函核定本案垃圾轉運站計畫經費時，既於說明一後段特別載明：「考量轉運站對環境清潔衛生有一定程度之衝擊，就垃圾轉運站之設置原則，應再加檢討其是否已符合必要性及迫切性；就各別轉運站是否確有設置必要，更應通盤考量從嚴審核。」，該署自應落實行政院所屬各機關施政計畫管制作業要點第6點規定：「各施政計畫主辦機關應依核定之作業計畫貫徹執行。」，從而依據行政院前開核復意見及該函載明之「設置規模允許以低於每日平均150公噸以下，係以部分鄉鎮市地點較『偏遠』或『配合集水區整治計畫』為例外條件」等審查標準覈實從嚴審查，自不會肇生目前核定之31處垃圾轉運站竟未有與前開各「設置條件及原則」完全符合者、僅有1處規模符合該設置標準、12處垃圾轉運站之可行

性及預期效益不足，致無法如期營運，以及多處轉運站閒置及效能不彰等窘況；況前開規範於 92 年 12 月 12 日廢止前，地方政府申請經該署核定之垃圾轉運站已有 9 處，該 9 處亦悉未符合前開設置標準，在在突顯該署審查作業未盡切實，洵堪認定，以上復觀環保署自承：「各地方政府未依原計畫採區域轉運站方式運作，確有檢討之處」、「本計畫執行過程有需檢討之處，本署將積極改進，並將持續督導地方政府解決相關問題」等語益明。

(六)綜上，環保署對於地方政府提報垃圾轉運站補助計畫之審查作業未盡確實，審查標準與原則徒具形式，管考規定及追蹤管制作為尤盡付闕如，肇生該署審查核定補助之 31 處垃圾轉運設施，明顯有 12 處占 38.71%之垃圾轉運站，因可行性及預期效益不足，致無法如期營運或另作他途，與該署所訂之「設置條件及原則」不符合情形更平均高達 53.23%，甚至毫無轉運站與該「設置條件及原則」完全符合，營運中之設施及清運機具亦多有閒置或效能不彰情事，殊有欠當。

三、新竹縣政府、嘉義縣政府分別疏未督促所屬及早完備土地取得、變更及相關法令規範之應辦事項等先期規劃準備作業，相關採購及發包作業程序亦分別與法令未盡符合或發生程序倒置情事，肇生垃圾轉運設施計畫執行期程延宕，無以達成預期效益，均有違失：

(一)按 92 年 12 月 12 日訂定發布之垃圾資源回收(焚化)廠轉運設施申請及審核作業要點明定：「申請計畫書內容包括：(一)設置地點、範圍、面積及土地使用現況、土地使用證明文件(或租約)，並附相關證明文件。……(四)聯外道路、外水、外電開發事宜。(五)環境影響評估(依環境影響評估法相關規定應

實施環境影響評估者)。……。(八)執行之可能困難障礙及解決對策。……。(十)規劃興建營運進度時程。說明下列事項辦理期程：規劃設計、土地取得、環境影響評估、招標文件製作、公告招標、完工及驗收運轉時間、聯外道路及外水外電作業期程及相關證照請領等。(十一)經濟效益分析，含設置與否之效益評估比較。……。」。環保署於同年月日檢附前開要點以環署工字第 0920090515 號函各直轄市、縣市政府之說明二復載明：「請貴府審慎考量轄內垃圾處理設施情況，檢討設置垃圾資源回收(焚化)廠轉運設施之必要性及急迫性，並依所附申請書及審核作業要點規定，提具申請書送本署審議辦理。」。是各地方政府申請環保署補助設置轄內垃圾轉運設施之前，允應依前開各規定檢討其設置之必要性及急迫性；如認屬急迫及必要，除應完備土地取得、變更及相關法令規範之應辦事項等先期規劃準備作業，據以在申請書檢附完整之土地相關證明文件送請環保署審查之外，尤應覈實估算規劃設計、土地取得、環境影響評估、招標文件製作、公告招標、完工及驗收運轉、聯外道路及外水外電作業期程及相關證照請領等辦理期程，據此於獲環保署核定後，按進度循序辦理，以發揮垃圾轉運設施預期效益，先予敘明。

(二)惟查，新竹縣政府、嘉義縣政府辦理轄內垃圾轉運設施規劃、設置及執行作業，核有諸多缺失，業經審計部查核函報本院並經本院調查後，認有違失。茲分述如下：

- 1、新竹縣政府疏未督促所屬積極完成轄內湖口垃圾轉運設施土地使用類別變更編定、撥用計畫變更、土地使用權取得、水土保持計畫及興辦事業

計畫等審查作業，肇致環保署自 96 年 10 月間核定補助系爭轉運設施 2,340 萬元設置經費後，原訂 98 年 1 月間完工之系爭設施，竟遲至同年 1 月間始取得雜項併建造執照，且前述法定應辦事項及綜合規劃設計未完成前，即率於 97 年 1 月間辦理工程發包作業，有違該署前開核定計畫內容；該府復未釐清應否辦理環境影響評估疑義，迭遭民眾抗爭而爭訟不斷，終致臺北高等行政法院於 102 年 4 月 3 日判決(該府上訴中)後，命該府停工而生履約爭議。又，該府環保局未先完成「是否確可縮減工期、日數」……等詳盡分析並書面簽報核准前，即由原先辦理設計再發包工程方式，逕改以統包方式辦理，並配合廠商辦理變更設計，徒增經費支出 1,130 萬元，與統包實施辦法第 2 條規定：「機關以統包辦理招標，應先評估確認下列事項：……。二、可縮減工期且無增加經費之虞。……。」及「統包招標前置作業參考手冊」載明之意旨有違。俱此諸多缺失，除遲延工程計畫期程，更使轉運設施未能正常運作，預期效益無以發揮，該府自應負監督不力之責。

- 2、嘉義縣政府對於垃圾轉運站管理權屬究係屬該縣環保局或轄區鄉鎮公所，遲未審慎妥處，肇致環保署自 93 年 7 月 13 日核定補助該縣垃圾轉運設施興建計畫後，迨近 3 年半後，始於 96 年 12 月 19 日著手辦理採購作業；對於轄內竹崎及民雄轉運設施，復分別未完成土地使用類別變更編定程序、水土保持計畫審查並施作完竣取得雜項執照及建築執照之前，即逕分別率予辦理採購、發包及施工，核除違反上開要點應先檢具土地相關證明文件之規定及行政院公共工程委員會 95 年 9

月 25 日工程企字第 09500342190 號函載明：「為避免得標廠商於履約期間因機關……尚未取得工程所需用地，致使工程進度延宕或無法進行……，應先確定……及施工用地已取得。」之意旨外，更與水土保持法及山坡地建築管理辦法等規定明顯有悖，肇致 74 萬元規劃設計費浪擲，並使設施閒置長達 4 年餘；又，該縣環保局採購系爭轉運設施曳引式轉運母車，竟未同步辦理子車之採購，肇使耗費 795 萬元購置之 3 輛母車因無子車之連結使用而閒置長達 1 年 6 個月，益證該縣環保局規劃設置與採購作業之怠慢及漫不經心，致缺失頻生，該府洵難辭監督不周之責。

- 3、新竹縣政府、嘉義縣政府雖皆表示：「因承辦主管人員未具採購專業，且不熟稔相關法令，致興建期程延宕……。」云云，惟公務人員本應依法行政，對於經辦案件相關法令自應設法查明釐清或適時徵詢、會請相關法令主管機關表示意見，且各縣市政府均設有專職採購及法制業務人員，當可就近研商或請益，況行政院公共工程委員會、各縣市政府每年皆定期、不定期開辦政府採購法相關專業研習課程，該等地方政府自難以前揭理由飾責。

(三)綜上，新竹縣政府、嘉義縣政府分別疏未督促所屬及早完備土地取得、變更及相關法令規範之應辦事項等先期規劃準備作業，相關採購及發包作業程序亦分別與法令未盡符合或發生程序倒置情事，肇生耗費鉅資興建之垃圾轉運設施計畫執行期程延宕，無以達成預期效益，均有違失。

- 四、前臺北縣政府、前臺中縣政府、屏東縣政府及宜蘭縣政府皆未審慎覈實評估轄內垃圾轉運需求，致轄內經

環保署核定補助營運之垃圾轉運設施實際轉運量與原規劃轉運量顯有落差；宜蘭縣政府及前高雄縣政府胥未能詳實評估轄內垃圾轉運站預訂場址有否遭致民眾抗爭疑慮，即以該址向環保署申請補助，終致民眾抗爭而取消或無法達成預期效益，均有欠妥：

- (一)按環保署為辦理國內垃圾轉運工作，於90年7月9日以(90)環署工字第0042611號函陳報行政院核定之說明載明略以：「……。三、為利鄉鎮市之垃圾彙集，轉運至轉運車輛，並送至焚化廠處理，以有效清運垃圾，協助地方政府興建垃圾轉運站有其必要，特擬定垃圾轉運站設置原則如下：……。(三)設置地點利用既有或已封閉之垃圾掩埋場為原則，如有例外，應以能化解抗爭為原則。……。」。該署於92年12月12日訂定發布之垃圾資源回收(焚化)廠轉運設施申請及審核作業要點復明定：「申請計畫書內容包括：……。(八)執行之可能困難障礙及解決對策。……。(十一)經濟效益分析，含設置與否之效益評估比較。……。」。該署於同年月日檢附前開要點以環署工字第0920090515號函各直轄市、縣市政府之說明二尤載明：「請貴府審慎考量轄內垃圾處理設施情況，檢討設置垃圾資源回收(焚化)廠轉運設施之必要性及急迫性，並依所附申請書及審核作業要點規定，提具申請書送本署審議辦理。」。是各地方政府申請環保署補助設置轄內垃圾轉運設施之前，自應依前開各規定檢討其設置之必要性及急迫性，從而審慎覈實評估轄內垃圾轉運需求與其執行可能之困難障礙及解決對策；如設置地點非利用既有或已封閉之垃圾掩埋場設置者，更應詳實評估該預訂場址有否遭致民眾抗爭疑慮，以促使擬設之垃圾轉運設施達成預期效益，特先指

明。

(二)經查，前臺北縣瑞芳鎮垃圾轉運站預計運轉規模為每日 50 公噸，近 4(98~101)年實際每日僅 18.75 公噸；前臺北縣三芝鄉預計運轉規模為每日 26 公噸，近 3(98~100)年實際僅 10.17 公噸，自 100 年 10 月起更改為資源回收物品細分類使用，已喪失原本設置意旨；前臺中縣新社鄉預計運轉規模為每日 50 公噸，近 4(98~101)年實際僅 10.75 公噸；前和平鄉垃圾轉運設施自 101 年起停止轉運，已喪失原本設置意旨；屏東縣屏南地區預計運轉規模為每日 150 公噸，近 4(98~101)年實際僅 58.48 公噸；宜蘭縣頭城地區預計運轉規模為每日 12 公噸，實際僅 2.63 公噸。顯見該等縣市營運中之垃圾轉運設施規劃運轉量與實際運轉量顯有落差，因而該等地方政府斯時向環保署申請補助前，究竟有否依國內垃圾產生量、清運量、處理量已逐年大幅減少趨勢，審慎評估預訂運轉規模，顯有疑慮。復查，前高雄縣政府及宜蘭縣政府因擬設場址附近民眾抗爭，致原設置計畫分別遭取消或無法達成預期效益，然仍分別獲環保署補助 980,000 元及 6,345,224 元，無異形成國家資源之浪費，核二地方政府斯時向環保署申請補助前，有否依上開規定審慎覈實評估轄內垃圾轉運需求與其執行可能之困難障礙、解決對策，以及詳實評估該預訂場址有否遭致民眾抗爭疑慮，均有檢討審酌空間。

(三)綜上，前臺北縣政府、前臺中縣政府、屏東縣政府及宜蘭縣政府未審慎覈實評估轄內垃圾轉運需求，致轄內經環保署核定補助營運之垃圾轉運設施實際轉運量與原規劃轉運量顯有落差；宜蘭縣政府及前高雄縣政府未能詳實評估轄內垃圾轉運站預訂場址

有否遭致民眾抗爭疑慮，即以該址向環保署申請補助，終致民眾抗爭而取消或無法達成預期效益，均有欠妥。

調查委員：林鉅銀

中 華 民 國 103 年 1 月 8 日