

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：新竹縣政府。

貳、案由：新竹縣政府辦理「118線關西外環道路新闢工程(0K+000~3K+377段)」，於95年間辦理環境影響評估作業時未確實評估計畫路線穿越關西淨水場之影響，致工程自95年至103年9月交通部同意撤案，歷時約9年，不僅一再延宕，最後結果回歸原點，毫無效益可言，且虛擲工程經費約新臺幣3千萬元。另，該府辦理「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)」及「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(B段)」規劃設計審查作業，於細部設計報告書完成後，始要求廠商分標辦理，嗣於審查會中再要求將分標案件合併，且審查進度停滯約9個月；「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第2標」未能於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」計畫期程內完工，不僅後續工程經費尚待籌措，且施工現場高程落差極大、開發內容與環境影響說明書有明顯落差，均有待解決；「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第3標」係拓寬高速公路涵洞，新竹縣政府迄未洽詢交通部臺灣區國道高速公路局溝通確認，且需辦理環境影響差異分析，增添設計變數，嚴重影響工程進度。又，新竹縣政府延遲函復審計部臺灣省新竹縣審計室函文達8個月，顯見該府對於公文管

控稽催未盡周妥，予人規避工程績效不彰之印象，亦違反公務人員應有之基本態度，以上均核有違失。

參、事實與理由：

本案經本院調閱新竹縣政府(下稱縣府)及交通部等機關卷證資料，並於民國(下同)104年3月27日現場履勘並聽取縣府簡報，再於同年5月1日詢問相關人員。全案業調查完竣，茲將縣府相關違失事項列述如下：

一、「118線關西外環道路新闢工程(0K+000~3K+377段)」部分：

縣府為紓解118線通過關西鎮市區往台3線的車流，連結北二高至台3線之道路交通網，乃依據84年12月「新竹縣關西鎮外環道路規劃報告書」之定線路線，辦理「118線關西外環道路工程」規劃作業，並於88年7月13日發布實施「變更關西都市計畫(部分農業區為道路用地、部分行水區為道路用地兼供行水區使用、部分河川用地為道路用地兼供河川區使用)案」，完成都市計畫變更程序。迄95年間，縣府委託立洲工程顧問有限公司(下稱立洲公司，即環評廠商)辦理環境影響評估作業，96年2月完成路線規劃，並於97年3月17日經縣府97年第2次環境影響評估審查委員會有條件通過環境影響說明書，縣府並以97年4月3日府授環發字第0970102812B號公告審查結論。97年6月完成「生活圈四年建設計畫可行性評估報告」。嗣經行政院98年2月10日院臺交字第0980004395號函核定之「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」核定補助新臺幣(下略)6億9,416萬元(總經費7億8,881萬8,000元，地方自籌款9,465萬8,000元)。

依97年5月之環境影響說明書(定稿本)可知，「118線關西外環道路工程」係以關西鎮118線關西外環道路

雙鳳橋為起點，途中與竹16線交叉、跨越鳳山溪、沿南山大橋西側鄉道、渡船頭大橋旁鄉道、經自來水廠旁、再跨越鳳山溪，終點於東光國小旁，稱關西景觀大道，路線全長3,377公尺；另河岸景觀道起點銜接關西景觀大道之3k+120處，途中沿著鳳山溪接至南華橋，路線全長為914公尺。嗣因辦理過程中涉及設計路線需避開關西淨水場，且遭環保團體抗爭等情，縣府遂於內政部土地徵收審議小組之專案小組103年5月28日召開之第2次簡報會議時，表示為尊重環保團體對於保護農地自然景觀之訴求，決定改採「鳳山溪右岸路堤共構方案」規劃辦理；故103年6月25日內政部土地徵收審議委員會第58次會議決議「退回」徵收土地計畫書。縣府另於103年6月25日「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫」提報審議案件初審暨「98~103年度生活圈道路系統建設計畫」執行情形檢討會議時提出撤案，經交通部103年9月10日交路(一)字第1038600473號函同意撤案。故本工程中央補助款共計撥付設計費1,792萬3,840元，另102年度中央補助款所撥付同意協議價購之用地費1億1,209萬837元，經公路總局第一區養護工程處(下稱一工處)於103年6月20日函請縣府繳回，縣府則於103年12月16日函繳回該款項。

(一)新竹縣政府於95年間辦理「118線關西外環道路新闢工程」環境影響評估作業，未確實評估計畫路線穿越關西淨水場之影響，致本工程基本設計期程，自設計廠商99年2月提送基本設計報告，至該府同年9月檢送基本設計報告審查意見表，長達7個月餘，核有疏失。

1、立洲公司依環境影響說明書「環境敏感區位及特定目的區位限制調查表」項次3.開發區位「是否

位經自來水水質水量保護區？」以95年3月8日函檢附「土地清冊」，向臺灣省自來水股份有限公司第三區管理處(現為台灣自來水公司第三區管理處，下稱台水公司三區處)查詢新竹縣關西鎮店子岡段高橋小段64-1地號等137筆土地，是否位於自來水水質水量保護區範圍內。經台水公司三區處以95年3月17日函復略以：該地號經查不在經濟部93年9月14日公告之「新竹縣頭前溪水系自來水水質水量保護區」範圍內，且不在寶山水庫集水區範圍內。經由「土地清冊」可見，該137筆土地中，「上南片段渡船頭小段田地目7-4地號」，屬山坡地保育區特定目的事業用地，面積0.3474公頃，所有權人為台水公司。惟台水公司三區處對此並無任何回應。

- 2、環境影響評估辦理過程中，縣府曾於96年3月27日及97年3月10日共計召開2次公開說明會。其中，第1次公開說明會查無會議紀錄，第2次公開說明會則係因初審會議中設計單位回覆「建請業主再次辦理」，以瞭解當地居民反應意見，當日參與人員有鎮長、里長、議員及幾位居民，但未有台水公司(或三區處)之與會紀錄。
- 3、96年7月25日環境影響評估「現勘及專案小組初審會」審查意見：19. 本案施工區段在本處關西淨水場渡船頭取水口上游及新埔取水口之間，施工期間地表逕流進入水體形成之影響請評估說明，應加強因應。據台水公司三區處說明，該審查意見所稱「本處關西淨水場」，係該處人員參加初審會所表述之意見；惟查該會議「簽到簿」，台水公司三區處欄位並無任何人員簽名，顯見台水公司所提可能係書面意見，並未參與現勘。

4、關西外環道路工程環境影響說明書有條件通過審查後，於98年11月26日委託規劃設計案評選結果，浩晟設計工程有限公司(下稱浩晟公司，即設計廠商)為優勝廠商，並於同年12月3日完成訂約。迄99年1月13日，縣府同意備查浩晟公司提送之規劃設計報告書，並請該公司於基礎設計同時並行辦理用地界線測量作業。浩晟公司於99年2月10日提送「基本設計報告」，經縣府於同年4月9日召開「基本設計報告審查會」，會議結論除請該公司再確認設計路線是否符合之前環境影響評估所定路線外，並要求設計路線避開位於關西淨水場，必要時進行環差作業。浩晟公司則於99年4月28日回覆基本設計報告審查會議意見，並說明本規劃設計路線已依環境影響說明書所定路線進行設計，惟由於前期環境影響評估訂定之路線礙於淨水場，且計畫終點於都市計畫中已訂定，實有窒礙難行之處，故該公司已著手進行替代方案選線作業，將重新修改本基本設計報告，並請縣府與相關事業單位協商；該公司另於同年月30日函請縣府自同年月9日起暫停計算工期，待縣府與相關事業單位會勘協商確定後，再行定線設計作業及重新提出基本設計報告，並於縣府辦理基本設計審查會後報請復工。縣府則於99年5月12日辦理會勘，由縣長協調與台水公司用地取得問題，會勘結論略以：「本案計畫路線擬改從關西淨水場後方，沿河岸處與淨水場舊宿舍用地通過，並應距沉澱池最少6公尺以上，以防淨水場水質受到影響」，再於同年6月29日召開用地取得公聽會，並以同年7月15日函送會議紀錄。浩晟公司則於99年9月2日再提送修正後基本設計報告書，並經縣府於同年

月21日檢送基本設計報告審查意見表，請該公司依各單位意見修正基本設計報告書後，再送縣府核備。

- 5、另查，環境影響說明書(定稿本，97年5月22日)「5.1 開發行為之目的」敘及「本計畫道路……經自來水廠旁……」、「7.3.1 景觀環境」1. 施工階段:B. 施工期間-工程進行之景觀影響 (3)渡船頭區段-工區3(2k+200~3k+377)亦敘及「……南面局部路段緊貼現有聚落及關西自來水廠之後方……」，並未評估開發行為對淨水場所造成之衝擊。且初審會議時亦僅要求說明「施工期間地表逕流進入水體(取水口)形成之影響」。
- 6、綜上，「118線關西外環道路工程」辦理環境影響評估時之規劃路線即涵括關西淨水場部分土地，環評廠商函詢附件(土地清冊)業明列使用土地地號及所有權人，卻僅詢問是否位於水質水量保護區，並未告知台水公司三區處將使用關西淨水場土地；環境影響說明書亦僅評估工程進行時對自來水廠造成之景觀影響，並未評估開發行為對淨水場所造成之衝擊，縣府辦理環境影響評估作業顯然未盡確實。另台水公司對於環評廠商之函文，僅針對自來水水質水量保護區範圍函復，並未注意該規劃道路使用關西淨水場土地之事實；該公司三區處雖於環評初審會提出「本案施工區段在本處關西淨水場渡船頭取水口上游及新埔取水口之間，施工期間地表逕流進入水體形成之影響請評估說明，應加強因應」之審查意見，惟因未實地現勘，故未針對關西淨水場提出異議；迄至設計廠商提送基本設計後，台水公司始於99年4月9日之基本設計報告審查會要求設計路線避開

關西淨水場。致本工程基本設計期程，自設計廠商99年2月10日提送基本設計報告，至縣府同年9月21日檢送基本設計報告審查意見表，長達7個月餘，核有疏失。

(二)「118線關西外環道路新闢工程(0K+000~3K+377段)」自95年間辦理環境影響評估作業至103年9月交通部同意撤案，歷時約9年，不僅工程一再延宕，最後結果回歸原點，毫無效益可言，實有未當。

1、縣府於99年9月21日檢送基本設計報告審查意見表後，浩晟公司於100年1月31日函縣府檢送規劃路線重新檢討平面圖，並說明略以：本工程1K+200~2K+840段於99年12月20日規劃路線說明會中，因部分地主要求調整道路中心線，經工務處指示重新檢討規劃路線，避免開挖山壁，以減少破壞原地貌及山壁之穩定，該公司已重新檢討並完成修正，另100年1月21日縣長視察當日交辦儘速與河川主管機關(第二河川局)協調其可行性，該公司亦於同年月26日將重新檢討後之規劃路線與主管機關進行初步協調，惟無法取得共識，請縣府裁示。迄100年5月24日，浩晟公司檢送依指示採用之方案二規劃路線之地籍平面圖、土地徵收清冊及所有權人彙整總表等資料，並於同年6月9日檢送規劃路線調整後差異比較分析表；縣府則於同年6月16日將修改路線陳報公路總局，經該局一工處於同年8月10日函復略以：因陳報路線尚於原計畫核准範圍內，故毋須辦理計畫修正，另變更後經費超出部分(10億3,288萬5,000元-7億8,881萬8,000元=2億4,406萬7,000元)應由縣府自行籌措。

2、又，99年8月13日即有南山里居民代表陳情停建「

118線關西外環道路工程」。100年3月11日縣府函復陳情人之說明略以：本案原依據97年完成之環境影響評估報告所訂路線設計，惟其路線跨越關西淨水場上方，為避免影響當地居民民生用水，經99年5月12日協調，將原路線靠河岸偏移，以避免淨水池拆遷；99年6月29日公聽會後仍有部分關西鎮居民對本計畫持反對意見，故縣府於99年12月20日與關西鎮公所辦理說明會，針對本案規劃路線及各民眾陳述之意見加強說明；並已責成設計廠商重新檢討規劃路線，以避免開挖山壁，減少破壞原地貌及山壁之穩定等等。迄101年7月18日，美里庄(關西)環境保護聯盟再陳情，請縣府審慎思考「118線關西外環道路工程」之必要性。

- 3、縣府於100年8月20及27日辦理二次用地取得公聽會，惟因會議紀錄未依據「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定，郵寄予陳述意見之土地所有權人及利害關係人，致公聽會程序未完成而無效。
- 4、縣府另於100年10月24日簽訂委託技術服務契約，重新辦理環境影響說明書相關作業，經101年11月26日縣府101年第6次環境影響評估審查委員會有條件通過環境影響評估審查，縣府並以同年11月27日府環發字第1010161558號公告環境影響說明書審查結論。
- 5、浩晟公司於101年2月24日提送細部設計預算書，並建請縣府於都市計畫區土地變更地目完成後再行計算「用地界線測量」及「地上物查估及用地取得作業」之工期；縣府則於同年3月13日再次辦理都市計畫變更作業。
- 6、縣府於101年3月22日召開用地取得第3次公聽會



暨環境影響說明書編製前溝通會，並於同年5月1日函送會議紀錄。嗣因土地徵收條例第30條於101年9月1日施行，改依徵收當期之市價補償地價；縣府工務處遂簽奉縣長於同年7月7日核定採參考最低市價辦理協議價購，並於同年10月3日及4日辦理用地徵收協議價購，惟經協商結果，無人同意採協議價購方式辦理。

- 7、縣府分別於101年12月24日、102年7月3日、7月15日及11月13日檢送徵收土地計畫函請內政部審查，並於103年2月18日及5月9日函內政部檢送補充說明書。經內政部分別於102年1月4日、8月2日及12月24日退請補正後，經該部土地徵收審議小組之專案小組於103年3月7日及5月28日召開2次會議審查，作成建議意見：「本案關西外環道路工程既經縣府邱縣長表示改以『鳳山溪右岸路堤共構方案』規劃興建，且與會經濟部水利署第二河川局及地方環保團體亦表示支持。按此方案將可同時兼顧地方交通及防洪需要，對當地環境生態衝擊亦屬較小，符合損害最小原則，爰本專案小組建議依縣府邱縣長所提路堤共構方案辦理；至於該府原送外環道路工程徵收土地申請案因路線將作變更，目前已無徵收土地必要，建議退回。」故103年6月25日內政部土地徵收審議委員會第58次會議決議「退回」徵收土地計畫書。
- 8、另，縣府於103年6月5日公路總局一工處召開之「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫」提報審議案件初審暨「98~103年度生活圈道路系統建設計畫」執行情形檢討會議時提出撤案，並經交通部以同年9月10日交路(一)字第1038600473號函同意撤案。

9、綜上，「118線關西外環道路工程」自95年間辦理環境影響評估作業至103年9月交通部同意撤案，歷時約9年，不僅工程一再延宕，最後結果回歸原點，毫無效益可言，實有未當。

(三)「118線關西外環道路新闢工程(0K+000~3K+377段)」自95年間辦理環境影響評估作業至103年以路堤共構為由撤案，耗費約3千萬元，不僅虛擲公帑，且路堤共構是否可行尚屬未知，更彰顯資源浪費，亦有疏失。

- 1、縣府自95年起辦理118線關西外環道路工程，含第1次環境影響評估說明書作業費、規劃設計費、第2次環境影響評估說明書作業費及變更都市計畫委託技術服務費等，共計2,843萬8,000元，其中由交通部生活圈計畫補助(已撥款)規劃設計費1,792萬3,840元，餘由縣府自行支應(註：規劃設計費計1,018萬4,000元尚未支付)，另第1標工程承商解除契約求償金額約243萬餘元未定案，亦須由縣府自行支應。故本工程費用總計約需3千萬元。
- 2、本工程經內政部土地徵收審議小組之專案小組於103年5月28日審查建議：「本案關西外環道路工程既經縣府邱縣長表示改以『鳳山溪右岸路堤共構方案』規劃興建，且與會經濟部水利署第二河川局及地方環保團體亦表示支持。按此方案將可同時兼顧地方交通及防洪需要，對當地環境生態衝擊亦屬較小，符合損害最小原則，爰本專案小組建議依縣府邱縣長所提路堤共構方案辦理……」，惟該「路堤共構方案」除需河川主管機關(經濟部水利署第二河川局)核可外，尚需重新辦理環境影響評估作業，確實評估新闢道路對於溪流及飲

用水質之影響，其可行性實屬未知，更彰顯資源浪費。

- 3、綜上，「118線關西外環道路工程」自95年間辦理環境影響評估作業至103年以路堤共構為由撤案，耗費約3千萬元，不僅虛擲公帑，且路堤共構是否可行尚屬未知，更彰顯資源浪費，亦有疏失。

## 二、「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)」及「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(B段)」部分：

依「生活圈四年建設計畫可行性評估報告(97年6月)」載明，縣府為提昇新竹生活圈整體之交通便利性及完整性，並促進科學園區及鄰近地區(尤其寶山地區)之發展，辦理「北二高茄苳交流道通往新竹縣聯絡道路改善規劃」，以改善往北二高茄苳交流道之交通動線，並分為A、B兩段工程。其中A段工程為連結竹47線往新城至苗栗並銜接117線與北二高交通網，起點為古車路竹47線，穿越中山高速公路，終點至新城，總長2,370公尺、寬20公尺；B段工程為連結竹47-1線並銜接117線與北二高交通網，起點為竹47-1線古車路(景觀大道)，終點至寶山雙溪，總長3,471公尺，寬15~20公尺。

- (一)新竹縣政府辦理「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)」及「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(B段)」規劃設計審查作業，於細部設計報告書完成後，始要求廠商分標辦理，嗣於審查會中再要求將分標案件合併，該府復於100年10月至101年7月間審查進度停滯約9個月，嚴重影響整體工程執行進度，核有疏失。

- 1、縣府於99年1月11日與群鴻工程顧問有限公司(下稱群鴻公司)簽訂「茄苳聯絡道路工程A段」委託

規劃設計技術服務契約後，群鴻公司迄100年5月25日始提送細部設計報告書，已逾期206天(含基本設計報告書逾期80天及細部設計報告書逾期126天)。案經縣府於同年5月31日審查後，將該細部設計預算書分成3件標案並進行部分修改；群鴻公司遂依審查意見於同年7月8日提送第1標、第2標及同年7月14日提送第3標細部設計預算書，再經縣府審查修正後，分別於同年9月28、29日及10月3日提送第1標、第3標及第2標細部設計預算書(第4版)，又歷經了4個月餘(約131天)。至此，「茄荖聯絡道路工程A段」細部設計報告書提送已延宕近1年。

- 2、縣府於99年1月15日與立洲公司簽訂「茄荖聯絡道路工程B段」委託規劃設計技術服務契約後，立洲公司迄100年1月13日提送細部設計報告書，除廠商因素逾期9天(規劃報告書提送)外，99年11月16日至12月23日，因配合民眾陳情意見修正相關路權線，經縣府100年1月18日函准依契約規定不計入工期，共38天。迄至100年7月11日及同年7月15日，立洲公司再依據縣府同年6月30日函，分別提送「茄荖聯絡道路工程B段-1」及「茄荖聯絡道路工程B段-2」細部設計預算書圖。至此，「茄荖聯絡道路工程B段」細部計畫報告書提送已延宕約7個多月。
- 3、縣府於100年10月3日及同年7月15日分別接獲群鴻公司及立洲公司提送之分標細部計畫報告書後，竟遲未辦理審查；迄至101年5月16日及17日，因立洲公司及群鴻公司分別函請該府儘速辦理細部設計預算書圖審查，縣府工務處始於同年6月21日簽擬委請專業審查委員協審細部計畫書，並於

同年7月12日召開「規劃設計細部報告書審查會」，惟因會中縣府工務處養護科科長提出「茄苳聯絡道路工程A段1、2標工程請整合成一標發包以減少介面銜接問題，第3標路線調整」及「茄苳聯絡道路工程B段請整合成一標發包以減少介面銜接問題」等意見。群鴻公司遂於101年8月31日再提送(茄苳聯絡道路工程A段)「修正後第1、2標合併為1標之細部設計報告書」，並經縣府工務處於同年9月6日同意辦理。是則，「茄苳聯絡道路工程A段」自群鴻公司於100年5月25日第1次提送細部設計報告書，經縣府要求分標、再合標，及縣府審查進度停滯，迄至101年9月6日始同意「修正後第1、2標合併為1標之細部設計報告書」，歷時1年3個月餘，若含廠商逾期206天，共計延遲約1年10個月；「茄苳聯絡道路工程B段」則自立洲公司於100年1月13日第1次提送細部設計報告書，經縣府要求分標、再合標，及縣府審查進度停滯，至縣府工務處101年9月11日同意核定，歷時約1年8個月，若含廠商逾期9天及因配合民眾陳情修正路線38天，共計延遲約1年9個月。

- 4、立洲公司於100年7月11日及7月15日即提送分標後細部設計預算書圖，縣府卻迄至101年7月12日始辦理審查，進度停滯1年整；嗣經併標後，始於101年12月12日公告招標，並於同年12月25日決標，發包進度延宕2年餘。據縣府說明，係因考量環評結果將影響細部設計成果，故在完成環境影響說明書後始於101年7月12日辦理細部設計成果審查等語云云。惟查，「茄苳聯絡道路工程」環評廠商係於101年6月15日提送環境影響說明書初稿，並於同年12月24日經縣府第7次環境影響評估審查

委員會有條件通過審查，顯見該細部設計成果與環評審查結果實無關聯。

- 5、綜上，縣府辦理「茄苳聯絡道路工程A段」及「茄苳聯絡道路工程B段」規劃設計審查作業，於細部設計報告書完成後，始要求廠商分標辦理，嗣於審查會中再要求將分標案件合併，該府復於100年10月至101年7月間審查進度停滯約9個月，嚴重影響整體工程執行進度，核有疏失。

(二)「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第2標」不僅施工現場高程落差極大、高速公路涵洞瓶頸待解決，且開發內容與環境影響說明書有明顯落差，均有未當。

- 1、依縣府委託富立工程顧問有限公司於93年7月完成之「北二高茄苳交流道通往新竹縣聯絡道路改善規劃成果報告書」敘明：「本計畫包含二路線：一由茄苳交流道往新竹市聯絡道完工終點起，經古車路穿越中山高銜接新城；另一由古車路起，沿竹47-1線至水尾溝寶新路」、「古車路-新城路線(路線A)……里程(A)2k+206處穿越中山高之原有涵洞，淨寬5M、淨高3.6M，其頂版厚約80cm。配合本道路拓寬，建議該涵洞重建往北側拓寬並加高，使淨斷面寬至少10.5M、高4.6M，以容納大型車輛通行……」。
- 2、由「生活圈四年建設計畫可行性評估報告(97年6月)」中可見，「茄苳聯絡道路工程A段」起點為古車路竹47線、終點至新城，路線總長2,370公尺、寬20公尺；道路建設後可達成之主要功能與效益為「改善往北二高茄苳交流道之交通動線」及「連結竹47線往新城至苗栗並銜接117線與北二高交通網」，另由「圖7.4.1-1 寶山地區週遭重大建

設位置示意圖」亦可見規劃路線穿越中山高速公路。

- 3、本院於104年3月27日履勘發現，「茄苳聯絡道路工程A段第2標」多係平行於舊有道路之新闢路段，自道路中段最高點橫向交會之既有道路向兩側延伸，新舊道路交會處之高程落差極大，恐需大量填土(方)始可滿足道路坡度規範，顯見規劃設計階段並未確實掌握地形地貌；又，「茄苳聯絡道路工程A段第2標」終點因中山高速公路阻擋，故銜接至約5尺寬之舊有道路，並以既有涵洞穿越中山高速公路後連接竹47線，造成新闢15~20公尺寬之道路滙聚至5公尺寬之涵洞口，該新闢(及拓寬)道路效益令人質疑。
- 4、又，「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道工程環境影響說明書(定稿本，102年4月)」對於開發行為內容概述為「A路段北起古車路與雙林路一、二段交會口，……目前路寬4.5公尺~10公尺，路線全長約2,120公尺，將拓寬為15~20公尺寬道路，且將調整部分路段之平面線型，調整後之路線長度約為1,951公尺。道路里程0k+000~1k+440路寬為20m，1k+440~1k+750之路寬逐漸縮減為5m，1k+750~1k+800為既有高速公路涵洞，路寬5m，1k+800~1k+840則逐步拓寬為15m，1k+840~1k+951則全線拓寬為15m」，顯未拓寬現有高速公路涵洞。則「茄苳聯絡道路工程A段」可行性評估擬闢建「竹47線至新城、寬20公尺」之道路，及「茄苳聯絡道路工程A段第2標」自1k+120至1k+700，拓寬為15~20公尺，均與上述環境影響說明書所述之開發內容有明顯落差，因此，本工程環境影響評估說明書恐有規避敏感區域之虞。

5、綜上，「茄苳聯絡道路工程A段第2標」經本院履勘發現，不僅施工現場高程落差極大、高速公路涵洞瓶頸待解決，且開發內容與環境影響說明書有明顯落差，均有未當。

(三)「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第2標」因未能於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」計畫期程內(即103年度)完工，新竹縣政府預估後續工程尚需自籌經費約5,000萬元，以該府之財政能力，資金能否到位，實不無疑義。

- 1、據縣府說明略以，「茄苳聯絡道路工程A段」於細部設計階段完成後，因設計單位於新闢道路段選用工法方式致核定經費不足、超過預定核定金額，故將既有道路段及新闢路段採分標執行，於符合預算經費範圍內予以發包。嗣「茄苳聯絡道路工程A段第1標」及「茄苳聯絡道路工程B段」發包完成後，再將剩餘標餘款項統籌規劃於「茄苳聯絡道路工程A段第2標」之工程發包經費。
- 2、「茄苳聯絡道路工程A段」經截彎取直後全長1,950公尺，擬由4.5~10公尺拓寬至15~20公尺。第1標工程(0k+000~1k+120，長度1,120公尺)於102年1月22日公告招標、同年2月5日決標，由振鑫營造股份有限公司(下稱振鑫公司)以最低標7,300萬元得標；第2標工程(1k+120~1k+700，長度580公尺)則於102年12月2日公告招標、同年12月17日決標，仍由振鑫公司以最低標5,437萬元得標。「茄苳聯絡道路工程B段」(道路全長3,680公尺，由5~15公尺拓寬為15公尺)則於101年12月25日決標予金春福營造有限公司。另「茄苳聯絡道路工程(A段第1標及B段)」委託監造技術服務於102



年1月28日決標予立洲公司。

- 3、「茄苳聯絡道路工程A段第1標」於102年5月13日開工，迄104年4月23日申報竣工，刻仍辦理後續驗收結算事宜；公路總局則自102年5月至103年9月撥付7期工程補助款，共計7,537萬3,000元。「茄苳聯絡道路工程A段第2標」於103年10月19日開工後，因配合水土保持計畫及寶山鄉公所要求復原既有道路辦理工程變更設計，目前停工中，需俟變更設計後再行復工施作，實際施工進度僅6.85%；公路總局則於103年11月4日及同年月28日撥付2期工程補助款，共2,364萬9,000元。「茄苳聯絡道路工程B段」則於102年6月14日開工(原預定開工日為同年5月14日)，迄103年12月24日申報竣工，並於104年2月11日辦理初驗，同年4月15日驗收完成；公路總局則於102年5月至103年12月撥付8期工程補助款，共計1億4,018萬263元。
- 4、行政院98年2月10日院臺交字第0980004395號函核定之「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」，計畫期程自98年至103年，計畫經費(中央款)採一年一編模式辦理。103年10月3日依公路總局一工處召開之「縣府『98~103年度生活圈道路系統建設計畫』執行情形檢討會議」結論，有關「茄苳聯絡道路工程A段第2標」略以：「本工程因無法於103年度完工，公路總局9月23日與工程處經費檢討預定刪減103年中央補助款2,400萬元，年度預算變更為2,364萬元。」及「本分項計畫未申請104~107年度延續工程，請縣積極趕辦，務必於計畫核定時程內將已請款經費支用完畢，未於期限完成部分，103年度預算不辦理保留，由縣府自行籌款負擔。」因此，縣府

預估後續工程尚須負擔約5,000萬元。

- 5、綜上，「茄苳聯絡道路工程A段第2標」因未能於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」計畫期程內(即103年度)完工，縣府預估後續工程尚需自籌經費約5,000萬元，以該府之財政能力，資金能否到位，實不無疑義。

(四)「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第3標」主要係穿越高速公路(拓寬涵洞)，新竹縣政府迄仍未洽詢交通部臺灣區國道高速公路局溝通確認，增添設計風險；且原環境影響說明書並未評估拓寬現有高速公路涵洞之影響，恐需辦理環境影響差異分析，更增添設計變數，均將影響工程進度，亦有未當。

- 1、「茄苳聯絡道路工程A段第3標」(1k+700~1k+940，長度240公尺、寬度20公尺)，總經費(僅工程費)2億2,917萬4,000元(含中央補助款1億8,792萬3,000元、地方自籌款4,125萬1,000元)，前於103年6月5日提報「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫」，經交通部以同年9月10日交路(一)字第1038600473號函同意納入計畫。
- 2、「茄苳聯絡道路工程A段第3標」長度雖僅240公尺，惟該工程主要係穿越高速公路(拓寬涵洞)，使「茄苳聯絡道路工程A段」得以銜接至竹47線，自需徵得高速公路主管機關交通部臺灣區國道高速公路局(下稱高公局)同意，始得施做。且如前所述，「茄苳聯絡道路工程」環境影響說明書並未評估拓寬現有高速公路涵洞之影響；「茄苳聯絡道路工程A段」能否順利穿越高速公路，仍需經由高公局評估。故公路總局前以103年7月18

日路規計字第1031005185號函檢送之「『生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104~107)計畫』104年度審議評估會議(第2場)」會議結論三即為：「茄苳聯絡道路工程(A段第3標)」因與中山高速公路橫交，仍有辦理環境影響差異分析之疑慮，建請縣府儘速洽高公局確認。

3、「茄苳聯絡道路工程A段第3標」已於103年12月26日將委託設計監造技術服務決標予建業工程顧問有限公司。惟經本院於104年5月1日詢據縣府說明略以，「茄苳聯絡道路工程A段第3標」(穿越高速公路)不是第一例，該工程目前還在進行初步設計，後續會與高公局會勘，且審查時會請高公局參與云云。顯見縣府對於「穿越高速公路」乙節，迄未洽高公局確認，增添設計風險。

4、綜上，「茄苳聯絡道路工程A段第3標」主要係穿越高速公路(拓寬涵洞)，縣府迄仍未洽詢高公局溝通確認，增添設計風險；且原環境影響說明書並未評估拓寬現有高速公路涵洞之影響，恐需辦理環境影響差異分析，更增添設計變數，均將影響工程進度，亦有未當。

三、新竹縣政府延遲函復審計部臺灣省新竹縣審計室函文達8個月，顯見該府對於公文管控稽催未盡周妥，致承辦人員延壓公文；審計部臺灣省新竹縣審計室本係函文新竹縣縣長查明處理，亦見該縣縣長顯未積極處理，該府相關業務主管執行不力，漠視審計室來文，予人規避工程績效不彰之印象，亦違反公務人員應有之基本態度，核有未當。

(一)審計部臺灣省新竹縣審計室(下稱新竹縣審計室)前以102年3月27日審竹縣三字第1020000176號函新竹縣縣長，有關縣府辦理交通部補助「加速生活圈道

路交通系統建設計畫」執行情形，核有未盡職責及效能過低情事，請查明妥適處理。另，公路總局一工處則於102年4月25日，以「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」補助縣府辦理之新竹生活圈各分項工程，經審計部審核通知該局管考作業有未盡職責情事，函請縣府查明落後原委及擬具改善措施。

(二)縣府雖於102年4月24日檢送新竹縣審計室來函，請廠商立洲、浩晟及群鴻公司等依來函內容說明函復，惟並未如期函復新竹縣審計室。新竹縣審計室因縣府逾期未函復，遂依據審計法施行細則第14條規定，分別於102年6月5日、7月31日、9月3日、10月4日、11月1日及12月12日共計6次催告；新竹縣審計室第三課課長並於同年12月13日去電縣府工務處處長告知本案公文延宕甚久，請儘速辦理見復。縣府則於102年12月5日起併案簽辦相關函稿，同年月16日經縣府秘書長決行後，並以同年12月17日府工養字第1020373271號函復新竹縣審計室該府查處結果。嗣新竹縣審計室再以103年6月4日審竹縣三字第1030001478號函請縣府就本案查明處理事項妥為查復；經縣府以同年8月5日府工養字第1030353218號函復查處結果。

(三)詢據縣府說明略以：相關公文延宕情事，係因案件年代久遠並涉諸多局處，主辦人員亦未全程參與，無法完整掌握全案相關事宜；及該府已於104年4月1日解雇承辦人員，以儆效尤。另據縣府前承辦人員說明略以：因100年才到職，而「118線關西外環道路工程」84年就開始，年代久遠，找資料費時，還有其他業務，上面就有口頭上催辦，找資料就找了3個月，整理分析簽辦又用了3個月等語云云。

- (四)惟按公務員服務法第7條規定：「公務員執行職務，應力求切實，不得畏難規避，互相推諉，或無故稽延。」本案「118線關西外環道路工程」雖自84年開始規劃，惟「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」計畫期程係自98年起始執行，迄至新竹縣審計室102年3月函文時，含「118線關西外環道路工程」在內之「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」各分項計畫均在辦理中，承辦人員自應掌握各計畫執行進度，豈有以3個月時間找資料，又以3個月時間整理資料之理，該承辦人員顯有延壓公文情事，且縣府對於公文管控稽催亦未盡周妥。又新竹縣審計室本係函請新竹縣縣長查明處理，公文函復竟延宕長達8個月，縣長顯未積極處理，縣府相關業務主管亦執行不力，明顯漠視審計室來文，予人規避工程績效不彰之印象，亦違反公務人員應有之基本態度。
- (五)綜上，縣府延遲函復新竹縣審計室函文達8個月，顯見該府對於公文管控稽催未盡周妥，致承辦人員延壓公文；新竹縣審計室本係函請新竹縣縣長查明處理，亦見該縣縣長顯未積極處理，該府相關業務主管執行不力，漠視審計室來文，予人規避工程績效不彰之印象，亦違反公務人員應有之基本態度，核有未當。

綜上所述，新竹縣政府辦理「118線關西外環道路新闢工程(0K+000~3K+377段)」，於95年間辦理環境影響評估作業時未確實評估計畫路線穿越關西淨水場之影響，致工程自95年至103年9月交通部同意撤案，歷時約9年，不僅一再延宕，最後結果回歸原點，毫無效益可言，且虛擲工程經費約新臺幣3千萬元。另，該府辦理「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)」及「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(B段)」規劃設計審查作業，於細部設計報告書完成後，始要求廠商分標辦理，嗣於審查會中再要求將分標案件合併，且審查進度停滯約9個月；「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第2標」未能於「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(98~103)計畫」計畫期程內完工，不僅後續工程經費尚待籌措，且施工現場高程落差極大、開發內容與環境影響說明書有明顯落差，均有待解決；「北二高茄苳交流道往新竹縣聯絡道路改善工程(A段)第3標」係拓寬高速公路涵洞，新竹縣政府迄未洽詢交通部臺灣區國道高速公路局溝通確認，且需辦理環境影響差異分析，增添設計變數，嚴重影響工程進度。又，新竹縣政府延遲函復審計部臺灣省新竹縣審計室函文達8個月，顯見該府對於公文管控稽催未盡周妥，予人規避工程績效不彰之印象，亦違反公務人員應有之基本態度，以上均核有違失，爰依監察法第24條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：包宗和

李月德