

調查報告

壹、案由：據訴，有關高鐵延伸宜蘭計畫屬國家重大建設，且工程經費達新臺幣（下同）3,650億元，然由鐵路計畫變更為高鐵計畫可行性評估程序疑存有瑕疵，且行政院尚未核定即送環境影響評估審議。另該路線預計穿越宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、宜蘭市等行政轄區，然由規劃至環境部辦理第二階段環評審查階段，疑公聽會場次不足，欠缺與地方充分溝通等情案。

貳、調查意見：

據訴，有關高鐵延伸宜蘭計畫屬國家重大建設，且工程經費達新臺幣（下同）3,650億元，然由鐵路計畫變更為高鐵計畫可行性評估程序疑存有瑕疵，且行政院尚未核定即送環境影響評估審議。另該路線預計穿越宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、宜蘭市等行政轄區，然由規劃至環境部辦理第二階段環評審查階段，疑公聽會場次不足，欠缺與地方充分溝通，致生重大爭議有深入瞭解之必要。案經本院向交通部及所屬鐵道局（下稱鐵道局）與運輸研究所（下稱運研所）、國家發展委員會（下稱國發會）、環境部、經濟部、國家科學及技術委員會（下稱國科會）、宜蘭縣政府、國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司）、台灣高速鐵路股份有限公司（下稱台灣高鐵公司）及審計部函詢與調閱卷證資料¹；嗣於115年2月9日詢問行政院（交通環境資源處）、交通部、鐵道

¹ 相關文號：鐵道局114年12月5日鐵道規字第1143103919號、114年10月22日鐵道規字第1140019869號、114年10月9日鐵道規字第1143103261號、國發會114年10月15日發國字第1141202341號、環境部114年10月3日環部保字第1140020213號、宜蘭縣政府114年10月20日府建都字第1140164210號、交通部114年11月26日交路（一）字第1147900728號、運研所114年10月9日運計字第1140500407號、台灣高鐵公司114年10月9日台高企發字第1140002250號、審計部114年8月6日台審部交字第1148403093號、經濟部114年9月30日經授園字第11455306820號、國科會114年10月2日科會產字第1140068482號、臺鐵公司114年10月3日鐵企研字第1140035160號等函文參照。

局、國發會、環境部及行政院公共工程委員會（下稱工程會）等機關主管人員²，已調查竣事，茲臚列調查意見於下：

- 一、【未先提出可行性研究即進行綜合規劃，不符公共建設規劃常態；雖非目前法律所不許，惟仍有建制明確法律規範之空間】交通部及所屬鐵道局(107年間由鐵路改建工程局及高速鐵路工程局整併成立)自93年間開始進行東部鐵路快捷化(提速)研議，並於102年間委託台灣世曦工程顧問股份有限公司(下稱台灣世曦公司)進行「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務工作」，遞經108年間提出以北宜「直鐵」案為主要內容之綜合規劃報告，鐵道局因交通部於108年4月19日及同年9月9日之政策指示而改行「高鐵延伸宜蘭計畫」(即北宜「高鐵」案)之規劃。然該局未先進行「高鐵」案可行評估與研究，即繼續委由台灣世曦公司於110年12月提出「高鐵」案「綜合規劃報告」(附帶提出17頁可行性評估)，嗣再進一步將性質、路線、規模、系統與參數設定、營運單位與模式均不同之「直鐵」案可行性研究進行修正後，替代補強為「高鐵」案可行性研究(即「(高鐵案)可行性研究修正」報告)，並併同「(高鐵案)綜合規劃報告」層報行政院。雖據交通部指稱建設方案之可行性研究與綜合規劃併同提出，尚有前例且法無強制性規定，惟其畢竟仍有異於重大公共建設理應先辦理可行性研究再綜合規劃之多數樣態；又此舉雖非「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」等目前法律所不許，惟亦有建制明確法律規範之空間；另上開「可行性研究修正」報告(著重工程與交通供需評估)似亦

² 各機關到院接受詢問人員如下：行政院交通環境資源處陳盈蓉處長等2人、交通部伍勝園政務次長暨鐵道局楊正君局長等13人、國發會彭立沛副主任委員暨國土發展處黃文彥處長等5人、環境部徐淑芷司長等4人、工程會李怡德副主任委員等4人。

欠缺社會經濟、國土規劃（如大量轉用優良農地及併行穿越蘭陽平原之3條鐵道與國道路廊對景觀衝擊）、人權（拆遷）等其他層面之詳細評估，允宜請行政院督同交通部及所屬鐵道局參處。

（一）北宜「直鐵」案換軌「高鐵」案之研議與規劃過程：

1、據交通部及所屬鐵道局³函復，交通部為改善東部鐵路運輸，前報經行政院於93年9月29日核定「東部鐵路快速化之研究規劃」可行性研究，續由該部啟動「東部鐵路快捷化計畫-北宜直線鐵路綜合規劃及環評作業」，惟經改制前行政院環境保護署（下稱前環保署，112年8月22日改制為環境部）召開環境影響評估審查委員會（下稱環評委員會）審查後於95年2月10日公告不應開發（得另提替代方案）⁴。嗣交通部再於98年啟動「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」可行性研究，並於100年12月提出研究報告〔以南港至頭城提速改善方案之研選為主要計畫工作項目〕，初步建議以「南港頭城直線鐵路」及「南港大溪直線鐵路」為二優先方案，案經行政院秘書長於100年11月14日函示：「請照行政院經濟建設委員會研商結論檢討

³ 107年6月11日，原「交通部鐵路改建工程局」（簡稱鐵工局）與原「交通部高速鐵路工程局」（簡稱高鐵局）整併為鐵道局。

⁴ 據環境部函復，案經前環保署95年1月20日環評委員會第138次會議後決議略以：「經在場12位委員表決結果，8票贊成，本案規劃內容認定不應開發；開發單位依環境影響評估法第14條第2項規定，得另提替代方案重新送審。」並經於95年2月10日公告審查結論。其認定不開發之理由，包括路線行經自來水及飲用水水質水量保護區、崩塌地特定水土保持區等環境敏感區位（以上對環境具有重大不利影響）、斷層及考古遺址（以上未能確實評估及掌握因應）等。又稱，據前環保署94年間委託國立臺灣大學（生態工程研究中心）辦理「翡翠水庫水源保護區污染源調查計畫」報告指出前環保署89年完成之「淡水河流域大漢溪、新店溪非點源污染分析調查及整治規劃—板新水源區、翡翠水庫水源區氮磷污染分析、調查及整治規劃」研究報告，翡翠水庫集水區推估總磷污染量，點源與非點源分別占18%與82%，顯示以非點源為主，非點源來源包括林地、農地、市集、草地（遊憩地）及北宜高速公路施工地等；另該報告於北勢溪主流流域（含灣潭溪）污染量推估一節，表示本區面積將近一半的集水區範圍，且土地利用型態複雜，包括了坪林鄉（現為坪林區）主要人民生活區，點源污染的增加與人口的增加、本區內露營地的存在有關，另外非點源污染的增加與坪林國道五號施工工程（反應在市集地上），及農業茶園的增加有關，本區茶園的增加量與比率都都很高，惟該報告應無「污染是來自開發跟遊憩行為，而非興建國道5號所致」的說法等語。

辦理(該結論略以：請交通部整體分析本計畫各項可能方案，並應通過環境影響評估、綜合考量可行後，再提綜合規劃報告，循行政程序報院核定)」⁵。據鐵道局表示，該案嗣於102年間進入綜合規劃階段，於同年8月19日決標予台灣世曦公司(決標金額2億2,022萬5,921元)進行「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作」委託技術服務案(工作項目包含測量、地質調查、綜合規劃及基本設計、一階環境影響評估等；簽約日期：102年9月12日)，經該公司於108年8月提出「綜合規劃期末報告」⁶，除將前述方案調整為北宜「直鐵」新方案一(南港至頭城，約36.3公里，穿越翡翠水庫集水區)及新方案二(南港至大溪，約53公里)，並評選以新方案一為規劃路線(如圖1所示)進行綜合規劃(p. 3-28、3-57、4-24)⁷。茲摘錄上開「綜合規劃期末報告」部分內容如下〔下稱北宜「直鐵」案(即北宜鐵路新線)〕：

- (1) 經彙整現況東部鐵路營運面臨的課題包括：①樹林-七堵間瓶頸難解、花東難增班；②宜蘭線鐵路路線彎繞難提速。然北宜「直鐵」(新線)完工後，由南港出岔避開容量瓶頸，較為直截的路線提升行車速度，即可成為容量瓶頸與路線彎繞二大限制的解套(pp. 2-6~2-7)。該報告另指出南港車站於南港地下化專案階段，即規劃北宜新線路線採單股道雙向運轉之模式銜接

⁵ 按行政院秘書長之函示，應係指「直鐵」案各路線方案之評估，交通部及鐵道局據此引為評估「高鐵延伸宜蘭計畫」評估規劃之依據(詳後述)，恐有所出入，否則何以鐵道局仍持續規劃「直鐵」案，並於108年間提出綜合規劃報告？

⁶ 該報告界定綜合規劃之計畫範圍為「臺北市南港區至宜蘭縣頭城鎮」。

⁷ 北宜「直鐵」(新線)案因嗣遭「高鐵延伸宜蘭計畫」取代，故該案後續未續行環境影響評估及基本設計作業。

南港車站，並就南港車站預留路線岔出或第三軌岔出提出數種建議方案(pp. 4-26~4-35, 另如圖2所示)。

- (2) 北宜直鐵新線計畫完工後，預期將改善樹林-七堵瓶頸所造成東部無法加開班次的困境，而宜蘭線鐵路坡度、曲率的限制亦不再影響行車效率；預期東部鐵路運能倍增、旅行時間節省，長短程市場因旅行時間的差異有所分離，效率化鐵路利用，而新舊線分流東北角因應需求增開區間車服務促進觀光發展，並且以鐵路為替代運具緩解國道5號壅塞，減低環境衝擊。預期效益包括：①鐵路運能倍增，座位供給成長約2倍；②旅行時間節省，北宜37分鐘到達；③長、短程市場區隔，北花、北東不缺票；④促進東北角發展，舊線班距15分鐘；⑤促進東部經濟發展，強化觀光、農產的發展；⑥提高鐵路旅行時間競爭力，舒緩國5壅塞；⑦減碳效益，每年減少0.5萬公噸碳排放量(p. 2-8)。
- (3) 軌距採1,067mm設計，正線最小軌道中心距離採4,500mm⁸設計(p. 4-23)。
- (4) 興建費用約668.34億元(pp. 5-11至5-21)。
- (5) 本計畫經濟效益評估結果益本比為1.79，值得政府投資(p. 7-1)。

2、據鐵道局函復，由於北宜「直鐵」案嗣因新方案一（穿越翡翠水庫集水區）受到環保團體、臺北市政府及臺北翡翠水庫管理局以影響大臺北地區用水及環保等因素反對，新方案二（避開翡翠水庫集水區）又受到宜蘭縣政府、立法委員及宜蘭地方民意以路線彎繞及節省時間效益有限而

⁸ 預留標準軌發展空間。

反對，另亦須面臨臺鐵南港站未預留延伸軌道涉及大量拆遷等問題（鐵道局初步評估北宜「直鐵」案之臺北市路段涉及南港區富康街約18棟住宅之拆遷問題）恐遭受地方居民強烈抗爭等情，致難以繼續推動（嗣未提報環評），又考量105年高鐵財改後運量逐步成長，為國人城際運輸之主流運具，且高鐵南港端已預留延伸軌道，路線雖同樣避開集水區但仍具節省時間優勢，交通部爰於108年4月19日召開之「高鐵南延屏東及臺鐵接軌標準軌研商」會議（由黃玉霖政務次長聽取鐵道局簡報⁹）附帶作成結論略以：「為北北基宜區域發展，請鐵道局盡速研議高鐵延伸宜蘭之初步規劃，並與北宜直鐵案進行綜合比較，俾滿足東部快速化之旅運需求，並減輕臺鐵東部運輸壓力，創造雙贏局面。」¹⁰（並再於108年8月14日至109年10月13日間召開多次會議¹¹），鐵道局嗣於108年11月22日啟動「高鐵延伸宜蘭計畫」（簡稱北宜「高鐵」案）綜合規劃及環境影響評估作業，並納入前揭「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃

⁹ 該次會議原係由鐵道局就「高鐵南延屏東、臺鐵軌距與國際接軌」進行簡報，並對東部鐵路計畫（北宜部分）盤點為（西部有高鐵、東部有快鐵）「北宜新線計畫（東部快鐵）」（南港至頭城；臺北至宜蘭縮點38分鐘）+「宜蘭鐵路高架計畫（地方）」（頭城至羅東），並建議以軌道中心距4.5M為規劃標準（預留標準軌發展空間）。

¹⁰ 114年11月「高鐵延伸宜蘭計畫」綜合規劃報告(p.1-1)亦記載：「108年4月交通部指示鐵道局辦理『高鐵延伸宜蘭』初步評估，108年8月將初步評估結果陳報交通部，建議就『北宜新線』及『高鐵延伸宜蘭』兩者辦理最適系統方案之比較，就運輸需求、經濟及財務效益、工程技術、用地拆遷等多方課題進行深入分析，據以決策推動方向。108年8月陳報『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫』綜合規劃報告至交通部，交通部108年10月退請鐵道局納入高鐵延伸宜蘭議題，綜合評估後再報。108年11月鐵道局簽報交通部同意啟動『高鐵延伸宜蘭』綜合規劃及環評作業。」

¹¹ 108年8月14日交通部（黃玉霖政務次長主持）召開研商「高鐵延伸宜蘭」初評報告會議，結論請鐵道局將該案併同「宜花東快鐵」初步評估結果，於8月底前提報交通部。108年9月2日鐵道局陳報「高鐵延伸宜蘭」及「宜花東快鐵」初評資料，經交通部林佳龍部長於9月9日核示：「加速研究推動」；108年10月29日鐵道局簽報交通部，提報「高鐵延伸宜蘭」綜合規劃及環評經費需求，經林佳龍部長於同年11月7日核可。另109年10月13日交通部林佳龍部長亦邀集北北基三市首長，召開「北北基軌道路網政策溝通平台會議」，達成「高鐵延伸宜蘭」以避開翡翠水庫集水區之路線方案進行後續規劃之共識。

暨基本設計技術服務及配合工作」契約項下，以契約變更方式辦理（工作項目包括綜合規劃、地質調查及一階環境影響評估等）¹²。嗣經109年10月13日交通部邀集臺北市、新北市及基隆市政府召開「北北基軌道路網政策溝通平台會議」，就高鐵延伸宜蘭路線達成以未經過翡翠水庫集水區之方案辦理後續規劃作業之共識；另時任行政院院長蘇貞昌亦於110年8月26日行政院院會表示，高鐵延伸宜蘭，經費初估超過1,700億元，此重大建設將為宜蘭的產業型態帶來關鍵性的發展與生活上的便利，目前各方案尚在鐵道局規劃階段，並無定案更無優先方案，請交通部督導鐵道局做好客觀、專業的評估，後續也要在兼顧專業並切合民意的基礎上作決定等語¹³。

- 3、案經台灣世曦公司於110年12月提出「『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作』委託技術服務案—**高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告**」（南港至新設宜蘭站，約60.6公里，路線詳如圖3及圖4所示），經鐵道局於111年1月4日陳報交通部（該報告書之「可行性研究專章」僅17頁）¹⁴，嗣依交通部111年1月27日召開高鐵延伸宜蘭計畫環評前審查會議所獲致：「本計畫以縣政中心以南方案為高鐵路址優選方案，據以辦理後續環評作業」之結論，續報請交通部於111年6月8日轉送「**高鐵延伸宜蘭計畫環境影響說明書**」至前環保署審

¹² 依政府採購法第22條第1項第4款限制性招標規定，洽原規劃團隊即台灣世曦公司辦理。

¹³ 資料來源：行政院網站，<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/169fa085-3905-4441-acdd-57ce50dd5544>）。

¹⁴ 據鐵道局函稱，已將高鐵與臺鐵路線共5方案進行比較分析，然該報告書之「可行性研究專章」僅就高鐵與直鐵各方案之工程面及是否穿越翡翠水庫水區進行優劣分析，並無對高鐵與直鐵進行全面比較分析。

查，案經111年8月24日該署環評委員會第426次會議討論後，於111年9月8日公告應繼續進行第2階段環境影響評估之審查結論，嗣經交通部舉辦3場公開說明會（111年12月19日及12月20日）、再經前環保署完成範疇界定作業（112年6月1日及同年7月21日召開2次範疇界定會議）。另鐵道局為續辦「高鐵延伸宜蘭計畫」第2階段環境影響評估，再於113年3月15日將「高鐵延伸宜蘭計畫」第2階段環境影響評估技術服務案決標予台灣世曦公司（決標金額1億7,002萬4,078元）。

- 4、嗣本案經交通部舉辦現場勘查與3場公聽會後（114年3月5日及114年3月6日），於114年4月15日轉送「高鐵延伸宜蘭計畫環境影響評估報告書初稿」至環境部，經該部環評委員會2次專案小組會議（114年5月5日¹⁵、114年7月9日）初審，再提送114年8月20日環境部環評委員會第37次會議經與會委員共識同意「通過環境影響評估審查」。

¹⁵ 環境部於114年5月5日召開專案小組初審會議審查後，經委員討論仍須針對前項內容進行補充修正，故作出會議結論為「於環境影響評估報告書初稿第9章，強化說明本案與北宜直鐵之關聯性（包含經濟效益、財務評估比較與營運收支之衝擊分析）」。因此鐵道局遂依會議紀錄補充北宜直鐵方案及遭遇課題，並加強論述經濟效益、財務評估及對臺鐵營運收支之衝擊分析等內容，納入評估書初稿（修正本）後，於114年6月25日送環境部審查。



圖1 北宜「直鐵」案路線方案示意圖(採新方案一於108年提出綜合規劃報告)
資料來源：鐵道局

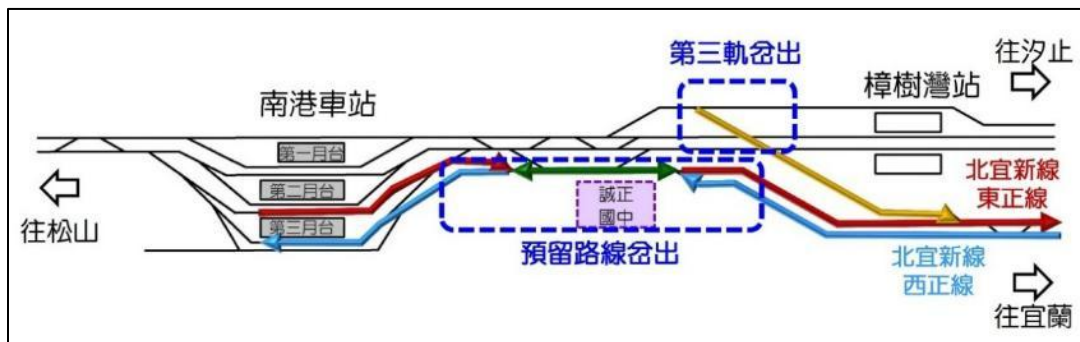


圖2 南港車站銜接北宜「直鐵」案路線課題示意圖¹⁶

¹⁶ 資料來源：台灣世曦公司108年8月「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作」委託技術服務案綜合規劃期末報告，P.4-28。

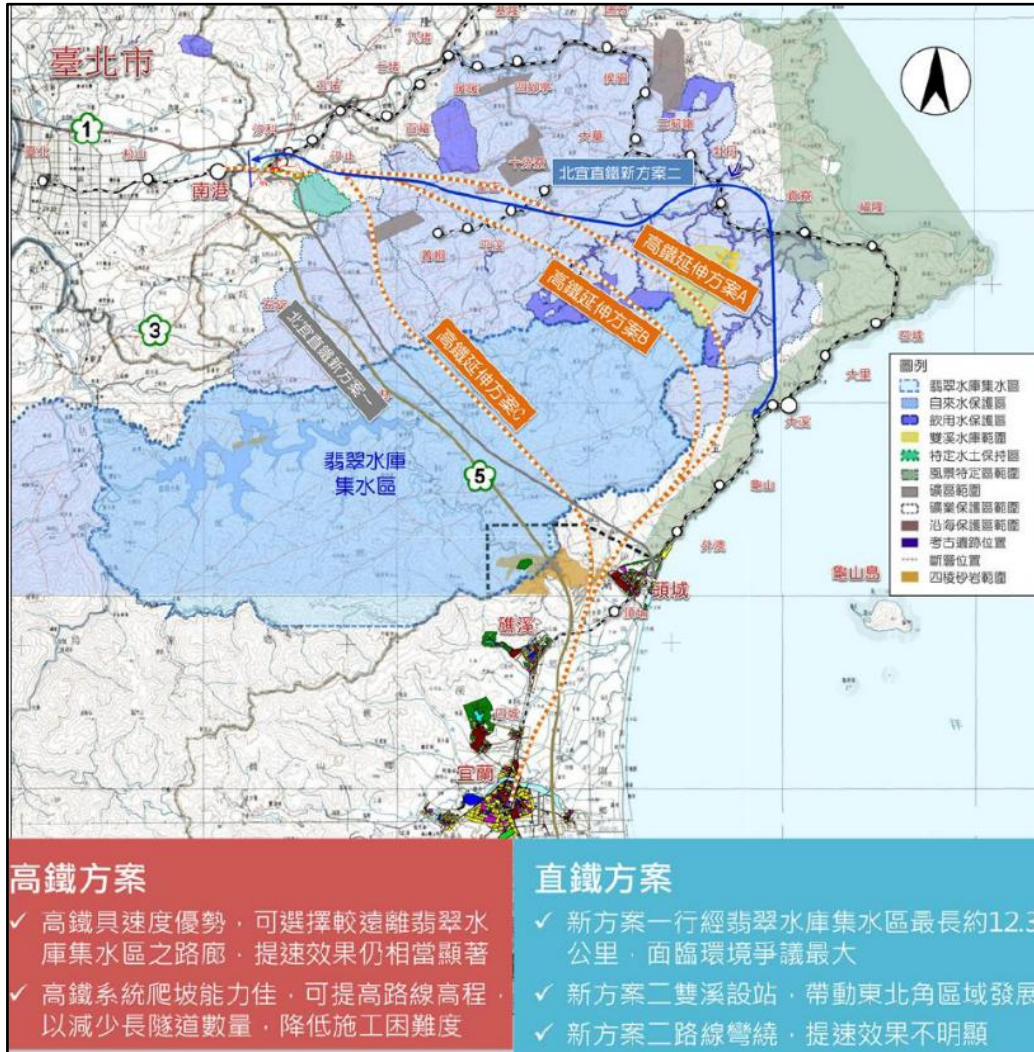


圖3 北宜「直鐵」案及「高鐵延伸宜蘭計畫」(即「高鐵案」)路線方案示意圖(後者採方案A於110年提出綜合規劃報告)¹⁷

¹⁷ 資料來源：110年12月(p.2)及114年11月(p.3-24)「高鐵延伸宜蘭計畫」綜合規劃報告。



圖4 「高鐵延伸宜蘭計畫」預定路線圖
資料來源：鐵道局

(二)「高鐵」案取代「直鐵」案之決策過程，未先縝密進行全面可行性研究即合併提出綜合規劃，不符公共建設常態：

- 1、查交通部於前揭108年4月至109年10月間之政策指示（即「請鐵道局盡速研議高鐵延伸宜蘭之初步規劃，並與北宜直鐵案進行綜合比較」）及會商後，台灣世曦公司在未先完成「高鐵」案全面性「可行性研究」前，即有悖常態於110年12月合併提出「高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃（期末報告）」，其中「可行性研究專章」僅係附帶

式的17頁篇幅¹⁸；又上開110年12月「高鐵」案可行性研究暨綜合規劃報告強調臺鐵樹林至七堵路線容量不足以及南港端用地拆遷問題(p. 15)，亦與前揭台灣世曦公司於108年8月提出北宜「直鐵」案「綜合規劃期末報告」所指：「然北宜直鐵新線完工後，由南港出岔避開容量瓶頸，較為直截的路線提升行車速度，即可成為容量瓶頸與路線彎繞二大限制的解套」之分析意見，未盡一致，且忽略「高鐵」案行經蘭陽平原之新路廊（北宜「直鐵」新線至頭城即銜接臺鐵路線）同樣必須面臨之大幅用地徵收與建物拆建問題（後者涉及140棟建物拆遷，其影響程度恐更甚於前者）。

- 2、再查上開「高鐵」案之性質、路線、規模、系統與參數設定、營運單位與模式與「直鐵」案迥異，彼此不宜被視為替代方案而應為獨立之可行性研究以為政策評估之基礎¹⁹，然本案卻逕於後者（「直鐵」）之委託技術服務案內換軌續行前者（「高鐵」）之綜合規劃，其辦理程序即有可議，且「高鐵」案於其綜合規劃報告中同步以附帶方式提出可行性評估（僅17頁），亦與先評估再實質規劃之一般合理程序有異²⁰。

（三）「高鐵」案於諸事不備及欠缺充分民意溝通（詳後

¹⁸ 該可行性專章另提及：「可行性研究專章」：（一）高鐵建造成本約1,650~2,090億元（視宜蘭端點站位置不同而定/不含基地及購車。※111年1月再次估算為1,880億元）；（二）直鐵新方案一建造成本約668億元，遠低於高鐵，且新購列車困難度較高鐵低(p. 16)。

¹⁹ 前環保署依環境影響評估法第10條規定於112年6月1日及7月21日「高鐵延伸宜蘭計畫」第2階段環境影響評估範疇界定會議，並完成範疇界定結論略以：「本案確認可行之替代方案為：（1）零方案：高鐵延伸宜蘭計畫不開發……；（2）路線替代方案：無其他替代方案；（3）技術替代方案：無其他替代方案；（4）開發方式、開發強度、開發範圍或開發規模以及其他技術規劃替代方案：無其他替代方案；（5）環保措施替代方案：無其他替代方案。……」

²⁰ 鐵道局109年12月28日召開「北宜新線計畫替代方案（高鐵延伸宜蘭）綜合規劃期末報告審查會議」中，運研所即提出：「本案報告書定位係屬可行性研究或綜合規劃應予釐清，依過去經驗，綜合規劃報告應待環評核定始得定稿，並於辦理環評調查及評估作業前，應先確定路線方案、起終點及維修基地等……。」

述)即匆促提報綜合規劃，行事有失嚴謹：

- 1、據國發會函復表示，「高鐵」案後續經行政院於113年6月21日召開(由陳金德政務委員主持)「高鐵延伸宜蘭計畫加速推動審查程序研商會議」(後續再召開5次進度追蹤會議²¹)，除指出「各相關單位的推動態度均不夠積極」，另指示環評與綜合規劃採平行作業，並請交通部完成綜合規劃報告初稿後，先行陳報行政院轉請國發會審查²²。嗣交通部依上開行政院113年6月21日會議結論，於113年9月27日向行政院提報「高鐵延伸宜蘭計畫」可行性研究暨綜合規劃階段性報告、環境影響說明書及範疇界定資料²³，經該院秘書長於113年10月4日交議國發會，惟該可行性研究暨綜合規劃報告係階段性成果，並不完整²⁴。案經該會二度函商相關機關後(鐵道局於該期間再抽換報告書)於113年11月15日²⁵綜整審議意見²⁶函復行政院秘書長，經行政院以114年3月28日院臺交字第1131031636號函復交通部略以：「原則同意可行性研究之修正方向」、「有關本案因高鐵通車營

²¹ 第5次進度追蹤會議於114年8月4日召開。

²² 113年6月21日會議結論除指出：「自交通部111年初宣布本計畫政策方向，嗣自111年8月確定進行二階環評、112年8月通過範疇界定，乃至113年1月始招標二階環評計畫等，延宕多時，各相關單位的推動態度均不夠積極」，另就「綜合規劃部分」作成結論如下：「1. 請交通部儘速將現階段特定區擴大範圍方案及後續興建營運推動方案納入綜合規劃報告，併同一階環評之說明書及範疇界定資料報院，並同步展開與高鐵公司之協商作業。2. 本案綜合規劃報告由院交議國家發展委員會後，即由該會啟動審查，後續配合環評進度滾動修正綜合規劃內容，俾與環評通過時程密切相接，加速核定時程。3. 請交通部以114年7月前通過二階環評為目標努力，並請鐵道局接續依環評結論修正綜合規劃報告送國發會覆院，俾利本院於114年8月前完成綜合規劃之核定。」

²³ 據鐵道局函復，本計畫就系統、路線及站址方案取得各界共識，並歷經4年餘研究與規劃，針對高鐵延伸宜蘭所涉機電系統技術、隧道及橋梁結構安全、災害防救計畫等，於西部高鐵均已擁有成熟經驗，經審慎評估可行，始於113年9月27日完成階段性報告提送行政院先行審查。

²⁴ 報告書內容僅臚列可行性研究專章，綜合規劃期末報告之計畫緣起、計畫目標、現行相關政策及方案之檢討、執行策略及方法等前4章之規劃內容；有關運量預測、經費及期程、經濟及財務效益、民間參與興建營運規劃等內容，係於交通部報院函說明，尚未納入報告書。

²⁵ 國發會113年11月15日發國字第1131202838號函參照。

²⁶ 審議意見同下項註腳(即行政院114年3月28日核復意見)。

運多年且經營績效良好，經交通部重新評估後，高鐵延伸宜蘭應有其推動之必要，因此將高鐵延伸宜蘭方案納入修正『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫可行性研究』報告辦理，並依本院100年11月14日秘書長函核示事項，整體分析北宜新鐵及高鐵延伸宜蘭方案優劣後，依據環評程序辦理，進入第2階段環評作業。按旨揭計畫係『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫可行性研究』之替代方案，應納入該可行性研究之修正，循序完備環境影響評估及提報綜合規劃。」並提出4項核復事項²⁷。

- 2、案經交通部於114年7月22日召開「『高鐵延伸宜蘭計畫』綜合規劃報告書」審查會議²⁸，獲致結論略以：請鐵道局依各單位意見修正報告書並向各單位進行溝通後代辦部稿報院，嗣於114年11月26日陳報「高鐵」案「綜合規劃報告」、「可行性研究修正(報告)」至行政院審議〔經查兩本報告僅有3.3.6「南港端高鐵地下化可行性研析」(7頁)、4.2.18「環境工程」(25頁)及「執行計畫」(8頁)3節共40頁之差異〕²⁹，經該院交議國發會審

²⁷ 4項核復事項如下：「A、本報告書僅載明計畫緣起、計畫目標、現行相關政策及方案之探討、執行策略及方法等前4章節，內容主要為路廊評選、宜蘭端車站評選及目標年運輸需求預測與分析等，尚無經費需求明細及估算基準、經濟效益及財務計畫等內容，請依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」補充納入計畫期程與資源需求、預期效果及影響、財務計畫等章節內容。B、本報告書建設成本為1,880億元，惟報院函說明總經費約3,583億元，差異甚大且無相關經費估算說明，請確依本院公共工程委員會訂定之「公共建設工程經費估算編列手冊」相關規定，覈實說明工程經費估算基準及明細。C、本計畫擬於高鐵宜蘭站旁新設臺鐵宜蘭新站，應整合規劃2車站間之站體空間、連通廊道及轉乘設施，『宜蘭至羅東鐵路高架化計畫』於臺鐵宜蘭新站北側新設縣政中心站，有否站距過短致服務半徑重疊之情形，應審慎規劃二計畫間配置及介面整合，俾發揮政府資源效益。D、請詳予說明本案政府與民間合作模式之適法性，並就未來興建營運模式及財務分攤基準等議題，儘速與台灣高鐵公司完成協商，俾納入計畫執行。」

²⁸ 國發會於該次會議亦提出意見略以：「本次報告書僅於附錄3『可行性研究專章』說明高鐵延伸宜蘭可行性研究內容，爰請交通部依行政院核復事項及相關案例(如基隆捷運)，於後續提報行政院時併同提報可行性研究修正報告及綜合規劃報告……。」足見交通部進行本案綜合規劃前，並未先提出可行性研究。

²⁹ 「綜合規劃報告」與「可行性研究修正(報告)」兩本報告書的章節幾近相同，前者僅比後者多上述3節內容，顯見可行性研究報告內容是直接摘錄綜合規劃內容，亦即用綜合規劃製作可行性研究報告，其目的似僅在形式上完備程序，背離先經由完整可行性研究得到結論

議後於115年1月16日綜整審議意見函復行政院。

- 3、經查本件高鐵延伸宜蘭計畫，在程序與實質仍有所不備，以及外界存有諸多疑慮與爭議之下，交通部即因行政院113年6月21日召開會議催促進度，迅於同年9月27日匆促向該院提報未臻完備之「高鐵延伸宜蘭計畫」綜合規劃報告，且案內仍缺乏「高鐵」案完整可行性研究及其與「直鐵」案之全面比較分析（國發會已於113年11月15日指出不備之處與理由），以致於本案後續匆匆自114年3月5日召開公聽會至同年8月20日通過環境影響評估審查之過程及後續，外界正反意見仍強烈對立。另查鐵道局雖於環評審議過程對「高鐵」案與「直鐵」案進行比較分析簡報，然據環境部函復，該部僅為環境影響評估審查單位，有關本案「高鐵」案取代「直鐵」案之決策，並非該部權責範疇，凡此亦凸顯北宜「直鐵」案轉換為「高鐵」案之決策與評估規劃過程，均有欠周妥及透明。

(四)本案規劃程序雖非「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」等目前法律所不許，惟仍有建制明確法律規範之空間：

- 1、按「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定，「中長程個案計畫」係指期程2年以上，並依據行政院施政方針、國家發展長期展望、中程國家發展計畫、各機關中程施政計畫及其他重要施政事項所擬訂者(第2點)，其類別包括「社會發展計畫」、「公共建設計畫」³⁰（係指配合國家發

後再進入綜合規劃之公共建設規劃常態。

³⁰ 「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點第2項對「『重大』公共建設計畫」定有相關適用要件。

展需要所研擬重要實質公共建設之計畫)、「科技發展計畫」(第3點);其提報及編審作業應由提報機關副首長或其授權人員召集相關單位進行自評,於中長程個案計畫年度預算先期作業審定3個月前,提報該機關首長或(涉及重大政策及跨機關性質者)行政院核定(第2點及第6點);其中須經行政院核定之「社會發展計畫」及「公共建設計畫」³¹,則先由國發會會同財政部、行政院主計總處(下稱主計總處)及相關機關審議後報行政院核定(第7點),如下圖5所示。

- 2、次按行政院訂頒「政府公共建設計畫先期作業實施要點」(主計總處主管法規)第5點規定:「辦理重大公共建設計畫之主辦機關及主管機關,應依國家發展委員會所定作業規範,將年度計畫經費送由該會會同有關機關審議」。又「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第8點亦規定,中長程個案計畫審議事項包括計畫需求、計畫可行性、計畫協調、計畫效果(益)及計畫影響(國家安全、社會經濟、自然環境、性別等)。
- 3、再按「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定:(第4點)「主辦機關研擬新興公共工程計畫之可行性評估,應依『公共建設工程經費估算編列手冊』之規範,提出總工程建造經費概估,並依下列各款所列評估項目辦理……」、(第5點)「新興公共工程計畫之可行性評估,其審議作業依下列各款規定辦理:……」、(第6點)「經行政

³¹ 據國發會函復本院表示,依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」規定,中長程個案計畫並無「可行性研究」及「綜合規劃」報告書之區分。各主管機關可依實務需求訂定相關審議要點,例如交通部「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」規定,鐵路立體化建設需先完成「可行性研究」,再接續辦理「綜合規劃」,併均須報請行政院核定。

院核定之公共工程計畫，除國營事業機構投資新興公共工程及房屋建築計畫外，應依下列各款規定辦理基本設計階段審議：……」（明定應送工程會審議基本設計之案件類型）。又工程會所編製（112年11月27日）「公共建設工程經費估算編列手冊（總則編）」規定：「公共工程計畫自可行性評估、綜合規劃、基本設計、細部設計、發包施工至完工驗收，各階段的工程經費估算過程由淺入深，由簡入繁，由粗估至細估有其連貫性，各階段工程經費估算的名稱及用途不一（其一般流程及用途如下圖6所示）」（p. 2-1）、「（可行性評估階段）此階段為公共工程興建構思階段。因工程性質不同，可行性評估之原則、涵蓋範圍亦不同，如公路選線選定山線或海線之原則；水庫選定庫址、容量及功能……等等之原則。其目的係為大區域面積選線（公路、鐵路、捷運之路廊）或選址（水庫、港灣、機場、工業區）之用，並編列初步方案之『工程經費概估』，藉以比較、評估各方案開發效益，以供作為決定該計畫興建與否之依據，俾利後續綜合規劃之進行。」（p. 2-2）。

- 4、另按**前瞻基礎建設特別條例**第5條規定：「中央執行機關辦理前瞻基礎建設計畫，應依國土計畫法及相關規定，並應視其計畫性質就其目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益、風險管理等詳實規劃，及依法辦理環境影響評估（含政策環境影響評估），分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，提報行政院核定。」

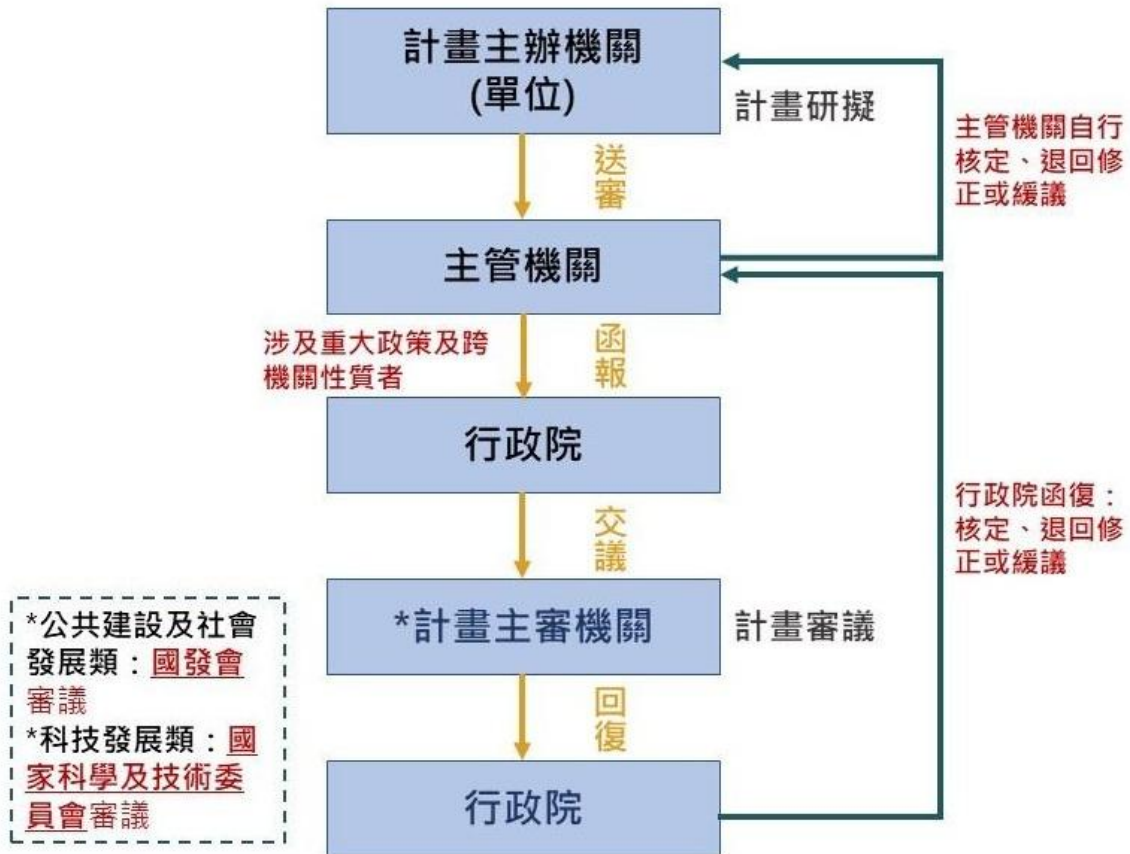


圖5 中長程個案計畫流程圖

資料來源：國發會³²

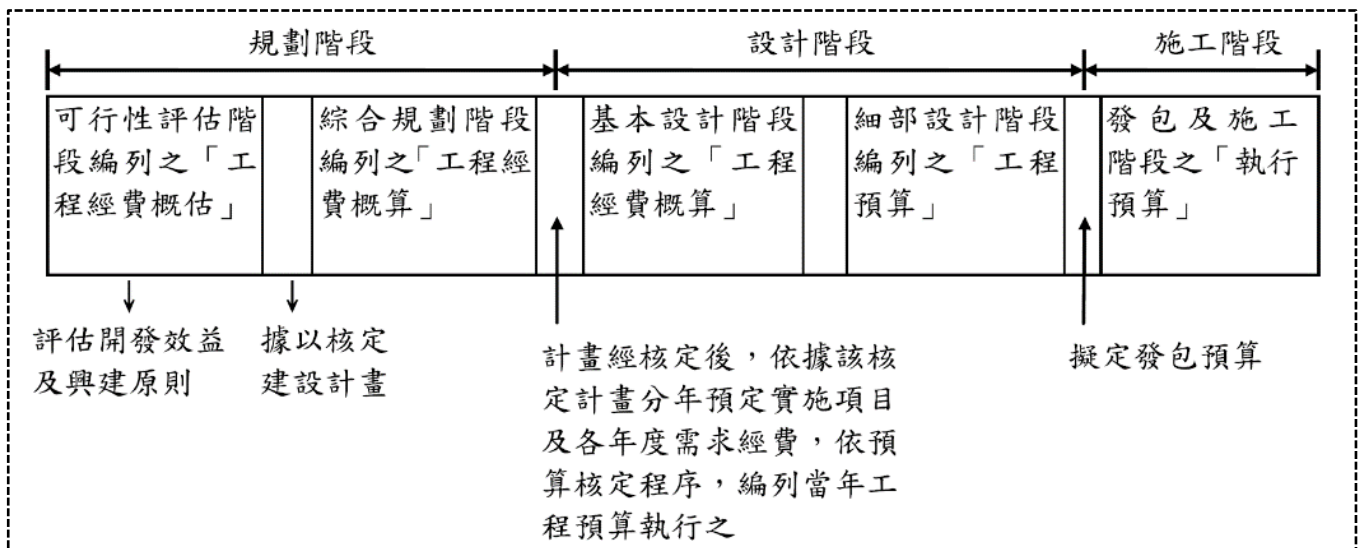


圖6 各階段工程經費估算之一般流程圖

資料來源：工程會編製(112年11月27日)「公共建設工程經費估算編列手冊(總則編)」

³² [https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=A4EE4D2D26A30638\(1141213\)](https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=A4EE4D2D26A30638(1141213))。

5、據交通部函復，前瞻基礎建設計畫第1、2期（106年至109年）編列「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」，兩期預算皆為1,200萬元，前瞻基礎建設計畫第3期（110年至111年）編列「北宜鐵路提速工程計畫（含替代方案高鐵延伸宜蘭）規劃作業」，預算為6,340萬元，前瞻基礎建設計畫第4期（112年至113年）及第5期（114年）編列「高鐵延伸宜蘭計畫規劃作業」，預算分別為4,000萬元及1億1,130萬元，相關預算編列均經行政院報立法院審議通過等語。然查本案「高鐵延伸宜蘭計畫」並未依上開條例規定分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，據以提報行政院核定。又據審計部「中央政府前瞻基礎建設計畫第3期特別決算審核報告」亦指出：「鐵道局於111年1月4日提出『高鐵延伸宜蘭可行性研究暨綜合規劃報告』陳報交通部，並未分別辦理可行性研究及綜合規劃作業，且該報告中有關高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究主要內容，僅就北宜新線及高鐵延伸宜蘭方案之系統運能、路廊特性、建造成本等進行初步比較評估，未考量高鐵延伸宜蘭之技術、經濟、財務可行性及環境接受性，且闕漏資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益及風險管理等項，與前瞻基礎建設特別條例第5條及公共建設工程經費估算編列手冊規定未合，引發各界對於高鐵延伸宜蘭可行性研究作業程序未盡完備之質疑，經函請交通部檢討改善。據復³³：高鐵延伸宜蘭計畫規劃作業刻就計畫目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益與風險管理等項目，

³³ 交通部111年12月15日交路(一)字第1117900817號函參照。

『分別』擬具可行性研究報告及綜合規劃報告中，後續將循程序提送行政院審議。」

- 6、案經詢據交通部及國發會函復，「『行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點』明定中長程個案計畫相關內容，並未規定須辦理可行性研究。另前瞻基礎建設特別條例則規定應視計畫性質，辦理環境影響評估及分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告。爰行政院所核定之個案計畫，並非均須辦理可行性研究，可行性研究非屬（各項計畫）必要程序」（交通部）、「依『行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點』規定，中長程個案計畫並無『可行性研究』及『綜合規劃』報告之區分。惟依交通部訂定『大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點』及『鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點』，捷運建設及鐵路立體化建設需先核定『可行性研究』，再接續辦理『綜合規劃』」（國發會）。又詢據交通部及鐵道局相關人員表示，軌道建設有規定應先辦理可行性研究者，僅有地方政府辦理之捷運及鐵路立體化計畫，其依據為交通部所訂頒「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」及「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」；再詢據國發會相關人員表示：「交通部會自行依工程規模判斷是否辦理可研（即可行性研究），如高鐵屏東延伸是有做可研。捷運相關審查要點也要求必須做可研。本案因為直鐵有做可研，交通部目前作法係直接用直鐵可研來做後續修正」、「中長程個案計畫編審要點，並無明文規定是否做可研，

應視性質做」、「前瞻條例規定依計畫性質來做判斷」等語，可見目前實務上重大公共建設規劃程序之樣態確有不一。

- 7、然查重大公共建設理應先完成可行性研究與評估(含經費概估)，其涉及重大政策及跨機關性質者亦須報請行政院核定編審立案，再續行綜合規劃(含經費概算)與環境影響評估，以及後續之基本設計與細部設計，嗣再進行發包施工、完工驗收(如前述圖5及圖6所示)。換言之，重大公共建設計畫之可行性評估與研究(含經費概估)，乃行政院審議是否核准立案之基礎，亦為立案之必要前置作業程序(由行政院交議國發會會同財政部、主計總處等機關審議計畫可行性等事項後回報行政院核定立案)。
- 8、本案「高鐵延伸宜蘭計畫」為國家重大交通建設案(114年6月估算興建經費高達3,521.75億元)，交通部及所屬鐵道局未先完成「高鐵延伸宜蘭計畫」案「可行性研究(分析)」及「經費概估」，據以提報行政院核定編審立案，乃於110年12月提出「綜合規劃報告」並「同步」以附帶方式提出17頁可行性評估(以前瞻基礎建設計畫第3期至第5期經費支應相關委外規劃等技術服務，詳後述)；旋於111年9月間進行2階環境影響評估作業；迨至113年9月27日仍將可行性研究合併於綜合規劃函報行政院(階段性規劃內容)，嗣於114年11月26日陳報高鐵案「綜合規劃報告」、「可行性研究修正(報告)」(將北宜「直鐵」案可行性研究進行修正後替代為「高鐵」案可行性研究)至行政院審議(經查兩本報告僅有「環境工程」及「執行計畫」兩節共40頁之差異)。核其並未先完成可

行性評估再進行綜合規劃，又將性質、路線、規模、營運單位與模式均不同之「直鐵」案可行性研究進行修正後，替代為「高鐵」案可行性研究，雖非「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」等目前法律所不許，惟仍有建制明確法律規範之空間，換言之，目前重大公共建設之規劃、提案程序欠缺明確性規範，且可行性研究與綜合規劃二者界線亦有不明之處。

- (五)綜上，交通部及所屬鐵道局(107年間由鐵路改建工程局及高速鐵路工程局整併成立)自93年間開始進行東部鐵路快捷化(提速)研議，並於102年間委託台灣世曦工程顧問股份有限公司(下稱台灣世曦公司)進行「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務工作」，遞經108年間提出以北宜「直鐵」案為主要內容之綜合規劃報告，鐵道局因交通部於108年4月19日及同年9月9日之政策指示而改行「高鐵延伸宜蘭計畫」(即北宜「高鐵」案)之規劃。然該局未先進行「高鐵」案可行評估與研究，即繼續委由台灣世曦公司於110年12月提出「高鐵」案「綜合規劃報告」(附帶提出17頁可行性評估)，嗣再進一步將性質、路線、規模、系統與參數設定、營運單位與模式均不同之「直鐵」案可行性研究進行修正後，替代補強為「高鐵」案可行性研究(即「(高鐵案)可行性研究修正」報告)，並併同「(高鐵案)綜合規劃報告」層報行政院。雖據交通部指稱建設方案之可行性研究與綜合規劃併同提出，尚有前例且法無強制性規定，惟其畢竟仍有異於重大公共建設理應先辦理可行性研究再綜合規劃之多數樣態；又此舉雖非「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」等目前法律所不許，惟

亦有建制明確法律規範之空間；另上開「可行性研究修正」報告(著重工程與交通供需評估)似亦欠缺社會經濟、國土規劃(如大量轉用優良農地及併行穿越蘭陽平原之3條鐵道與國道路廊對景觀衝擊)、人權(拆遷)等其他層面之詳細評估，允宜請行政院督同交通部及所屬鐵道局參處。

二、【委外辦理綜合規劃勞務採購過程，隱含現行法令不周延及規劃評估者角色衝突疑慮】政府採購法第22條第1項第4款雖規定：「原有採購之後續『維修』、『零配件』供應、更換或擴充，因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者」，得採限制性招標。本案鐵道局於102年8月19日以2億2,022萬餘元決標予台灣世曦公司進行「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務工作」(雙方於102年9月12日簽約，主要工作內容為「直鐵」案綜合規劃)，嗣卻再辦理9次契約變更。所追加契約金額(累計追加1億3,280萬5,252元)已達原契約金額60.30%；又其中第6次之後所新增工作(合計新增契約金額共1億693萬1,000元)，係由同一廠商(即台灣世曦公司)於同一標案轉換續行性質、路線、規模、系統與參數設定、營運單位與模式均不同之「高鐵」案綜合規劃，核與原委外投入辦理「直鐵」案綜合規劃之原契約「目的」與「範疇」有別，雖符合上開政府採購法規定，然其適用要件與範圍定義不清易混淆，允宜請工程會及交通部檢討參處：

- (一)政府採購案件之變更主契約以追加工作項目與契約金額，仍應符原契約之「目的」與「範疇」，並有其合理比例而非毫無限制，以符公平、公開原則：
- 1、按政府採購法第1條規定：「為建立政府採購制度，依公平、公開之採購程序，提升採購效率與

功能，確保採購品質，爰制定本法。」又同法第22條規定：「機關辦理公告金額以上之採購，符合下列情形之一者，得採限制性招標：一、以公開招標、選擇性招標或依第9款至第11款公告程序辦理結果，無廠商投標或無合格標，且以原定招標內容及條件未經重大改變者。二、屬專屬權利、獨家製造或供應、藝術品、秘密諮詢，無其他合適之替代標的者。三、遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者。四、原有採購之後續維修、零配件供應、更換或擴充，因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者。五、屬原型或首次製造、供應之標的，以研究發展、實驗或開發性質辦理者。六、在原招標目的範圍內，因未能預見之情形，必須追加契約以外之工程，如另行招標，確有產生重大不便及技術或經濟上困難之虞，非洽原訂約廠商辦理，不能達契約之目的，且未逾原主契約金額百分之五十者。七、原有採購之後續擴充，且已於原招標公告及招標文件敘明擴充之期間、金額或數量者。……」另同法第6條第2項及第37條第1項亦明定：「辦理採購應以維護公共利益及公平合理為原則，對廠商不得為不當之差別待遇。」、「機關訂定前條投標廠商之資格，不得不得當限制競爭，並以確認廠商具備履行契約所必須之能力者為限。」次按採購契約之變更，亦應符合「採購契約變更或加減價核准監辦備查規定」等規定。

- 2、惟按機關對於標案之管理，如要增加原契約以外之工作，核心精神應是「非必要不得追加」、「追加金額有一定比例限制」，且應注意避免工程標

案或勞務採購案變成所謂「萬年契約」，或標案不斷透過追加及「變更契約」指定給原廠商，而造成規避競爭、指定特定廠商等適法性疑慮。是以，在履約期間如存在下列各種情況，亦即如果新增的項目或變更的內容已實質改變原採購案的性質、目的或範圍，而這種改變影響了市場的公平競爭，則可能就不應以契約變更的方式處理，而必須考慮重新辦理招標：

- (1) 新增的項目與原契約無關：新增的項目與原契約的標的完全不同，且不具備相容性或互通性的需求，可能就不能視為原契約的延伸。
- (2) 變更後的範圍或金額已超過合理比例：政府採購法的契約變更原則是「維持原契約目的不變」，如果變更後的項目，其數量、範圍或金額的增加幅度過大，使得整個契約的內容已與當初招標時不同，可能就必須視為一個新的採購案。
- (3) 可預見的採購項目未載明於招標文件：如果機關在辦理原採購案時，就已經可以預見到未來可能會有某項目的需求，但卻沒有在招標文件中明確載明「後續擴充」條款。此時，若在履約期間才想新增該項目，則可能被認定為規避招標程序，應重新辦理招標。
- (4) 契約變更後，可能影響潛在投標廠商：如果契約變更的內容，若在原招標時就已存在，會吸引到更多不同的廠商來投標，就代表此變更已影響了公平競爭。

(二)102年間委外辦理北宜「直鐵」案規劃設計，嗣卻再進行9度契約變更(追加契約金額已達原契約金額60.30%)，並於同一採購案續行性質不同之「高鐵」

案規劃設計，雖符合上開政府採購法規定，然其適用要件與範圍欠缺明確性：

- 1、查鐵道局於102年8月19日將「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作」決標予台灣世曦公司（決標金額2億2,022萬5,921萬元），雙方於102年9月12日簽約，工作項目包含測量、地質調查、綜合規劃及基本設計、一階環境影響評估等，嗣經台灣世曦公司於108年8月提出「綜合規劃期末報告」（以北宜「直鐵」案為主要規劃內容）。惟鐵道局於同一期間因交通部驟於108年4月19日及同年9月9日之政策指示而改行北宜「高鐵」案之規劃，經考量為確保與「直鐵」案比較之分析模型、評估基準及成果之一致性，乃依政府採購法第22條第1項第4款：「因相容或互通性之需要，必須向原供應商採購者」之規定³⁴，以限制性招標變更原採購契約，續由台灣世曦公司辦理「高鐵」案規劃設計，經該公司再於110年12月提出「『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作』委託技術服務案—高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告」（全案尚未完成驗收）。
- 2、經查本案勞務採購案於102年9月12日簽約後，嗣再歷經9次契約變更並追加工作內容與金額（如表1所示），其追加契約金額（1億3,280萬5,252元）達原契約金額60.30%（累計總契約金額達3億5,303萬1,173元），雖詢據鐵道局相關人員指

³⁴ 另按工程會88年07月02日(88)工程企字第8809034號示略以：「……二、有關政府採購法第22條第1項第4款及第7款之不同處為，第4款係指與原有採購因具相容或互通性之需要，必須向原供應商採購者，第7款係指已於原招標公告及招標文件敘明者，兩款之適用情形顯有不同。三、上開兩款於工程、財物、勞務皆一體適用……。」

稱本案乃綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作，性質為勞務採購案件，其契約變更係因相容或互通性之需要，簽經機關首長核定後，辦理限制性招標洽原廠商辦理，係依政府採購法第22條第1項第4款規定辦理，其變更金額按該項規定尚無規定不得逾原主契約金額百分之五十之上限規定，其要件與同條項第6款適用要件有間云云。然查上開追加契約金額已超過50%；且數次要求廠商先行辦理後才用變更契約方式納入原契約，對該廠商毫無保障，亦造成其他有意競標之廠商恐質疑其合法性，以及輿論質疑「直鐵」方案與「高鐵」方案均由同一家廠商「專業」認定何方案優劣，欠缺第三方專業之合理比較與評估等疑慮，輿論紛擾不斷，造成難以用「專業評估」說服各界，均影響政府威信。

- 3、又查第2次至第5次變更契約增加「新增媒體宣傳工作項目」、「新增北宜新線計畫鐵路共構構想評估作業」、「北宜鐵路提速工程規劃暨環境評析」、「新增問卷調查數量」，實非難以預見之工作內容，亦凸顯本件採購案之標案規劃設計有失嚴謹。
- 4、另上開標案原係委外進行「『臺鐵』南港至花蓮提速改善計畫」（主要工作內容為「直鐵」案）綜合規劃等技術服務工作，然卻於第6次至第9次透過變更契約方式（新增契約金額合計共1億693萬1,000元），於同一勞務採購案（「直鐵」案），續行性質、路線、規模、系統與參數設定、營運單位與模式均不同之「高鐵」案綜合規劃，而未重新辦理招標，核其委外投入規劃「直鐵」卻產出「高鐵」案，已與原契約之「目的」與「範疇」

明顯有別，且已引發具優劣競爭關係之「直鐵」、「高鐵」兩案同由台灣世曦公司評估與規劃之角色衝突疑慮。案經詢據鐵道局相關人員指稱，依鐵路法規定，我國鐵路系統包括臺鐵及高鐵，考量「直鐵」方案已完成之北宜廊帶運輸模型，水文調查、地質調查、生態環境調查、長隧道防災規劃等均與高鐵方案具相容及共通性，且高鐵方案也需與直鐵方案進行包含工程執行、交通運輸、地區發展、環境影響及經濟財務等全面性的比較，爰本案原主契約變更新增工作主要係延續臺鐵南港至宜蘭提速改善計畫之各項可能方案，辦理高鐵延伸宜蘭綜合規劃及環評作業，考量原規劃團隊（台灣世曦公司）對上述基礎資料已有完整掌握，倘更換規劃團隊，勢需重新進行資料調查與蒐集、運輸需求模型建立與分析，將增加作業時程及採購成本並浪費資源及公帑，故宜由原規劃團隊接續辦理後續作業，爰依政府採購法第22條第1項第4款規定，認定符合該條款所稱「因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者」之情形，簽報機關首長或其授權人核准後，採限制性招標，符合政府採購法相關程序云云。經核，鐵道局上開說明，雖符合政府採購規定，其適用要件與範圍欠缺明確性，其周延性與合理性不足，仍待檢討。

表1 北宜「直鐵」及「高鐵」案規劃設計勞務採購契約變更情形一覽表

變更次別	變更案由	金額(元)	決標日期(B)	開始履約日期(C)	履約日數/期限 ^{註1}	實際完成日期(D)
原契約	-	220,225,921	102/8/19	102/8/19	契約條文1.4：契約期間：「本計畫工作之契約期間自契約生效日起至完成契約全部工作經甲方接受並同意撥付末期款日止」 ^{註2}	目前契約持續履約中
第1次	調整專題研究項目、測量長度調整為9.2公里計價	-	-	-	不增加工作期程	-
第2次	新增媒體宣傳工作項目	5,685,353	104/1/13	104/1/13	36日曆天 104/2/18	104/2/16
第3次	新增北宜新線計畫鐵路共構構想評估作業	8,888,899	105/1/28	104/10/15	6.5個月 105/4/30	105/4/29
第4次	北宜鐵路提速工程規劃暨環境評析	10,450,000	106/1/24	106/10/24	12個月 107/10/23	107/1/23
第5次	新增問卷調查數量	850,000	107/8/16	-	不增加工作期程	-
第6次	高鐵延伸宜蘭初步評估	1,890,000	108/1/26	108/5/21	4個月 108/9/20	108/8/2
第7次	高鐵延伸宜蘭綜合規劃及環評作業	69,841,000	109/5/4	108/11/22	12個月 109/11/21	109/1/20
第8次	高鐵延伸案後續與可能營運單位協商興建營運適法性財務可行性分析	3,000,000	112/7/26	112/7/26	2個月 112/9/25	112/9/25
第9次	① 高鐵延伸宜蘭計畫民間參與興建	32,200,000	114/9/17	113/8/30	① 13個月、 114/9/30	① 14/8/2

變更次別	變更案由	金額(元)	決標日期(B)	開始履約日期(C)	履約日數/期限 ^{註1}	實際完成日期(D)
	營運規劃 ②出流管制規劃				②機關通知後180日曆天(尚未通知)	9 ②履約中
金額總計		353,031,173				

註1：履約日數/期限係依契約規定內容計算。

註2：依照工作說明書第25頁，契約生效日起第18個月完成綜合規劃報告(104/2/18)、第2階段基本設計報告於行政院核定後14個月完成。

註3：表中日期以年/月/日呈現。

資料來源：鐵道局

(三)廠商已請款28次並合計金額達1億7,226萬2,441元(占累計總契約金額之48.8%)，卻於原契約訂約歷10餘年仍未辦理驗收，不符政府採購常態：

查本件採購案之經費來源係包括一般公務預算³⁵及前瞻基礎建設計畫預算³⁶，並於102年8月19日決標予台灣世曦公司，決標金額為2億2,022萬5,921元。依照工作說明書所載，綜合規劃期末報告應於契約生效日起18個月內即應於104年2月18日前完成(依據請款記錄，迄105年4月6日已請第8期款13,098,939元)，惟迄今已請款28次並合計金額達1億7,226萬2,441元(占累計總契約金額之48.8%)，卻仍未辦理完成並辦理驗收，難謂合理，亦不符政府採購常態。

(四)綜上，本案原委外投入規劃「直鐵」案，嗣卻再辦理9次契約變更。所追加契約金額(累計追加1億3,280萬5,252元)已達原契約金額60.30%；又其中

³⁵ 一般公務預算包括：前瞻計畫106年9月之前規劃費編列於交通部公務預算，102年編列43,334,475千元，103年編列65,322,976千元，104年編列9,980千元，105年編列1,000千元。

³⁶ 前瞻計畫第1、2期(106年至109年)編列「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」，兩期預算皆為1,200萬元，前瞻計畫第3期(110年至111年)編列「北宜鐵路提速工程計畫(含替代方案高鐵延伸宜蘭)規劃作業」，預算為6,340萬元，前瞻計畫第4期(112年至113年)及第5期(114年)編列「高鐵延伸宜蘭計畫規劃作業」，預算分別為4,000萬元及1億1,130萬元。

第6次之後所新增工作係為進行「高鐵」案綜合規劃，核與原委外辦理「直鐵」案綜合規劃之原契約「目的」與「範疇」有別，雖符合現行政府採購法相關規定，然其適用要件與範圍定義不清易混淆，允宜請工程會及交通部檢討參處。

- 三、【民眾參與、民意溝通及社會對話明顯不足】重大交通建設除應考量交通旅次供需之外，對於可行性、必要性，及其對社會、經濟、景觀生態、區域發展等各層面之衝擊，亦應縝密綜合評估，更應依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第8點規定，充分踐行「社會參與」及「政策溝通」等民意溝通及社會對話程序，於取得各界共識與信任後再報經行政院及所屬國發會等機關審議立案，以完備綜合規劃前置程序。本案「高鐵延伸宜蘭計畫」自108年驟然從北宜「直鐵」案換軌以來，僅因應環評之需而於111年12月19、20日及114年3月5、6日分區辦理3場說明會及3場公聽會，而民眾所提諸多意見係非屬環評審議權責，以致於決策過程中民眾參與及民意上達之機會明顯受到限縮，引發全案迄今爭議不斷。再據陳訴人指稱鐵道局對於本案「高鐵延伸宜蘭計畫」(即北宜「高鐵」案)與北宜「直鐵」案之比較分析與優劣評估，疑有評估指標失諸客觀及興建成本之估算脫離事實，以及該計畫存有旅次供需推估、興建效益、對臺鐵公司之衝擊與襲奪效應、景觀衝擊、大量土地徵收與拆遷、優良農地過度轉用等各界質疑之重大課題，均有待該部溝通釐清。交通部與鐵道局允應適度公開歷來相關評估與規劃報告，並開誠布公補強民意溝通程序，同時針對外界仍不斷質疑之事項確實釐清後，再賡續推動，以廣納多元意見並化解歧異，重拾民眾對重大公共建設政策之信賴：

- (一)按「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第8點規定：「中長程個案計畫審議事項如下：(一)計畫需求：政策指示、民意及輿情反映。(二)計畫可行性：計畫目標、淨零排放、永續發展、節能、環境、財務、技術、人力、營(維)運管理可行性、社會參與及政策溝通成效。」是以各機關於提報中長程個案計畫之計畫可行性時，必須含「社會參與」及「政策溝通成效」等項目，以供立案審議。換言之，重大交通建設除應考量交通旅次供需之外，對於可行性、必要性，及其對社會、經濟、景觀生態、區域發展等各層面之衝擊，亦應縝密綜合評估，更應充分踐行「社會參與」及「政策溝通」等民意溝通及社會對話程序，於取得各界共識與信任，再報經行政院及所屬國發會等機關之審議予以立案，以完備綜合規劃前置程序。
- (二)然查本案「高鐵延伸宜蘭計畫」自108年驟然從北宜「直鐵」案換軌以來，決策及資訊未臻公開透明，且未先進行全面性可行性評估並於評估過程充分與民意溝通以化解各界疑慮，僅因應環評之需而於111年12月19、20日及114年3月5、6日分區辦理3場說明會及3場公聽會，而其中民眾所提諸多意見，係非屬環評審議權責，以至於決策過程中民眾參與及民意上達之機會明顯受到限縮與扭曲，引發全案迄今爭議不斷。
- (三)再按重大公共建設如涉及大量拆遷，均應審慎為之。經據鐵道局函復資料顯示，北宜「高鐵」案計畫範圍(路線、車站及機廠範圍)計約140棟建築物(投影面積約為2.74公頃)，且該範圍內之「一般農業區」約2.18公頃(占1.03%，共51筆)、「特定農業區」約41.55公頃(占19.69%，共988筆)，範圍內之私有

土地面積亦高達127.14公頃(占60.26%，共1,634筆)，凡此均須面臨大規模拆遷、徵收民地及轉用優良農地問題(以上尚不包括高鐵車站特定區部分)。然鐵道局卻多所強調「直鐵」案涉及臺北市南港區富康街約18棟住宅之拆遷問題，卻未衡平詳敘「高鐵」案涉及更大規模之拆遷、徵收及優良農地轉用問題，此於民意溝通仍有可檢討之處。

- (四)另據陳訴人指稱，高鐵延伸宜蘭沿線主要通過的頭城、礁溪鄉鎮公所等12個團體要求增辦公聽會從未獲得積極的回應，且環評階段環評委員屢屢要求鐵道局加開與地方民眾及受影響的高鐵、臺鐵溝通會議(如下表2)，但鐵道局依然不肯主動加開說明會，僅為私下拜訪議會、縣政府、二龍社區發展協會，或配合立法院召集會議，並未強化對外溝通，也未對影響最大的臺鐵公司提出任何配套作為。究竟4,000億元高鐵建設從109年開始規劃，路線及設站位置均未徵詢宜蘭縣政府，亦無宜蘭縣各鄉鎮溝通會議；對於受影響的台灣高鐵公司、臺鐵公司亦溝通不足；另4個月時間快速通過環境影響評估是為何目的？

表2 環評委員持續提出要求加開公開利害關係人溝通會議一覽表

歷程	專案小組第 1 次會議	專案小組第 2 次會議	大會
日期	2025/05/05	2025/07/09	2025/08/20
江康鈺委員		部分民眾意見應妥善處理	應加強環境衝擊與社會疑慮溝通
邱祈榮委員	鄰近社區的高架視覺衝擊應妥善與當地居民溝通請思考增加辦理民眾公開會議之可能性	應在宜蘭再舉辦至少一場公開說明會	
侯嘉洪委員	請強化與利害關係人之溝通	請持續與利害關係人溝通	

陳裕文委員	應儘速與宜蘭平原沿線受影響的住戶明確說明與溝通		
馮正民委員	請補強說明本案對利害關係人之影響		溝通協調不足，應建立溝通機制
劉雅瑄委員	強化說明未來社會溝通的機制	應說明與利害關係人溝通狀況 與未來溝通規劃	
闕蓓德委員			應盡量針對南港陳情提改善方案
會議相關結論	加強與沿線居民等利害關係人或團體之溝通作業	應持續強化與沿線居民等利害關係人或團體之溝通作業	
鐵道局會後作為	05/22 拜會宜蘭縣議會非公開會議	07/23 出席立法院交通委員會視察非公開會議	
	6/12 出席立法委員舉辦之說明會非鐵道局辦理	07/30 與北市府召開高鐵南港端引道會議非公開會議	
	7/8 開設高鐵資訊專區網站非雙向溝通	07/31 拜會二龍社區發展協會及宜蘭縣政府非公開會議	

資料來源：陳訴人彙整自北宜「高鐵」案環評資料

(五)再據交通部所屬鐵道局提供本案「高鐵延伸宜蘭計畫」(即北宜「高鐵」案/設定於計畫於核定後約11年通車)及北宜「直鐵」案之基本資訊如下表3所示，並直指「高鐵」案明顯優於「直鐵」案：

表3 鐵道局對北宜「直鐵」案及北宜「高鐵」案之比較分析表

方案	北宜直鐵	北宜高鐵 (本計畫)
起終點	臺北南港 ~ 宜蘭頭城	臺北南港 ~ 新設宜蘭站
路線長度	53公里	60.6 公里
結構型式	7座山岳隧道 (總長約32.9公里, 最長15.2公里)	10座山岳隧道 (總長約33.88公里, 最長8公里)
新設車站基地	雙溪新站、烏石港簡易站	高鐵宜蘭車站、維修基地
計畫經費	2,220億	3,521億
計畫期程	綜規核定後12.5年通車	綜規核定後11年通車
行車時間		
尖峰小時運能	4班/4×538座位 (2,152 座位)	5班/5×977座位/5×1,500座位(含站位) (4,885 ~ 7,500 座位)
臺鐵瓶頸路段改善	與現有宜蘭線競爭有限班次, 瓶頸路段更加惡化	鐵路有效分工, 增加東部班次彈性
南港端拆遷	18棟5層連棟公寓+誠正國中	已預留引道
經濟效益益本比 ^[註1]	1.08	1.19
財務營運益本比	0.64	1.03

註:1. 為貼近比較基準, 表中北宜「直鐵」案係採南港至大溪之「新方案二」路線。

2. 成本不含列車及基地部分。

資料來源: 鐵道局

(六) 惟據陳訴人徵詢相關專業人士後針對鐵道局就北宜「高鐵」案與北宜「直鐵」之比較評估結果提出質疑與建議意見如下, 亟待鐵道局進一步釐清, 以杜爭議:

1、行車時間之估算疑未符實情:

鐵道局對於北宜「高鐵」案(28分鐘)及「直鐵」案(56-64分鐘)行車時間之估算(如表3所示), 未加計轉乘時間, 是以該局應予加計轉乘時間進行比較分析(如下圖7所示), 始符實情。

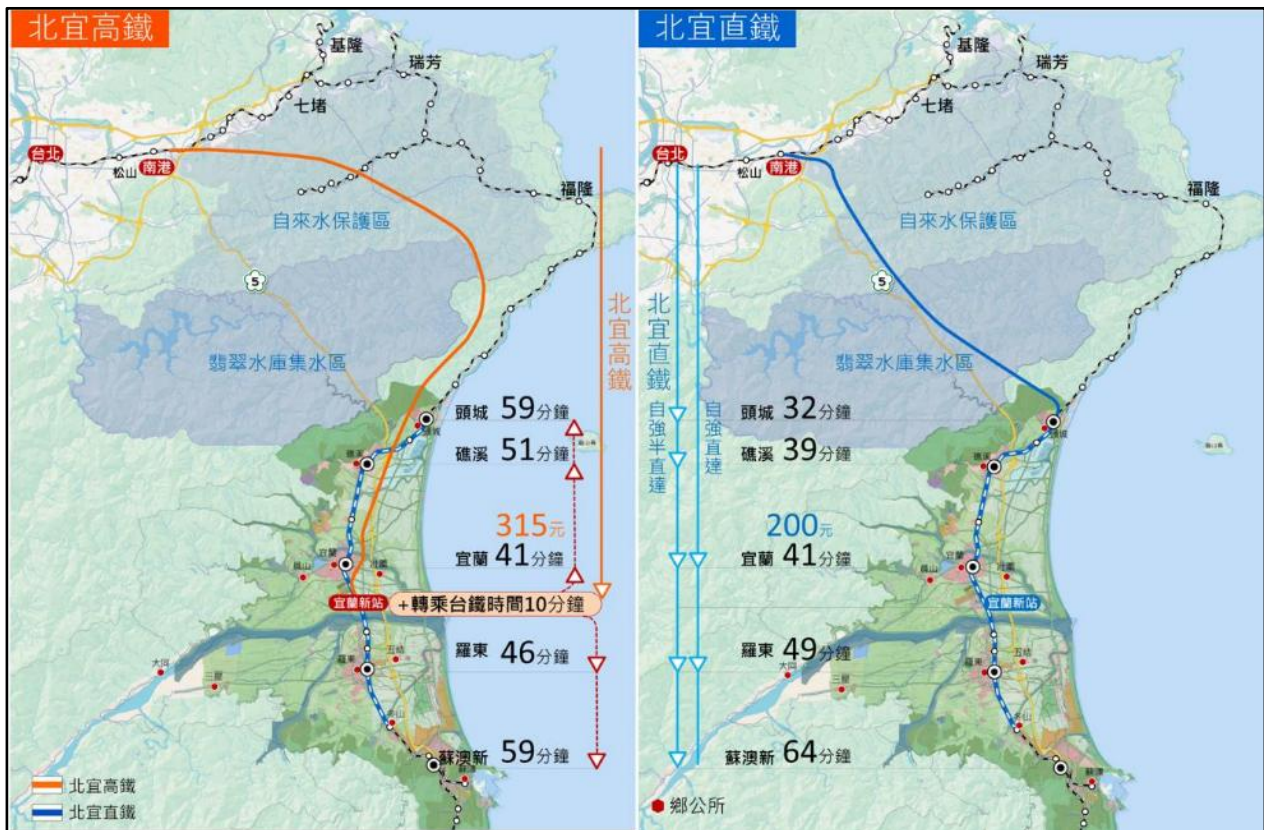


圖7 北宜「高鐵」案及「直鐵」案行車時間比較圖

資料來源：陳訴人提供

2、評估指標疑有失客觀：

依據交通部114年11月26日函報行政院之北宜「高鐵」案「綜合規劃報告」及「可行性研究修正(報告)」4.1.1節「路廊評選」所載評估資料顯示，「直鐵」案與「高鐵」案評估的指標(如表3所示)與評估結果(如表4、表5所示)，疑有不客觀性及不周全，據陳訴人之分述如下：

- (1) 評估層面一「交通運輸」，其準則1軌道運具行車時間縮短僅估算高鐵宜蘭新站，卻未納入各地區到高鐵站所需要的接駁時間。同樣地在評估層面五「經濟財務」的總旅行時間中，同樣未納入接駁時間，以至於高估「高鐵」案節省時間。另從114年環評報告書(定稿本)經濟效

益評估明細表³⁷所示，「高鐵」案總旅行時間節省266,463.8百萬元(估算年期為126年至155年)³⁸，「直鐵」案(方案二)為153,151.9百萬元，高鐵時間節省為直鐵(方案二)之1.74倍³⁹，但在下表4之方案評估中，「高鐵」案旅行時間節省為直鐵的3.3倍以上(1.51/0.34)，顯然方案評估階段的旅行時間均未估算接駁時間之影響，對整體旅行時間影響估算相當不合理，此亦同樣影響節能減碳之評估，因節能減碳在經濟效益評估中雖影響甚微，但與旅行時間節省有極強正相關，卻重複估算在方案評估中，造成強化旅行時間節省的效果。此外對於國5移轉效果，用移轉量，但未納入此移轉量相對總車輛影響，實際上對國5交通移轉量影響甚微，卻誇大效果(如表6所示)。

- (2) 評估層面二「地區發展」，其考慮指標為：1. 新線興建後基隆地區班次可增加；2. 東北角設站活絡地區發展；3. 新線興建後宜蘭地區班次可增加；4. 新線興建後花東地區運量可增加，旅行時間縮短。以上可見「地區發展」之評估全部都著重班次與旅行時間，完全忽略「高鐵」案單一站設站背離宜蘭長期以來均衡發展的土地發展原則，以及20km高架路廊對土地切割及徵收特定農業區之影響。
- (3) 評估層面三「工程執行」，評估結果「高鐵」案拆遷阻力竟遠低於「直鐵」案，顯見未納入「高

³⁷ 114年「高鐵延伸宜蘭計畫環境影響評估報告書」(定稿本)之表9.1.3-15及表9.1.3-20參照(資料來源：環境部環評書件查詢系統/<https://eiadoc.moenv.gov.tw/public/documentDetail/1140242A>)。

³⁸ 評估基年為113年，完工營運後起算30年為評估終年。

³⁹ 「直鐵」案若採方案一，則高鐵與直鐵旅行時間節省應相近。

鐵」案路廊土地徵收及1百多棟建物拆遷影響。

- (4) 評估層面四「環境影響」，主要二因子為水資源敏感區影響及生態環境影響(僅考慮隧道出土段)，其中水資源敏感區影響係以穿越翡翠水庫集水區長度評估，然隧道穿越水庫集水區影響已經在國5通車後證實並非國5影響，係山上茶農施肥及颱風沖刷土石影響，然竟未釐清事實，其影響權重非常大。至於生態影響部分，僅考慮隧道出口長度，對於高鐵特定區徵收420公頃特定農業區土地及淹水潛勢區因子均未納入，殊不合理。
- (5) 綜上，在方案評估階段，高估並重複高鐵在旅行時間影響、國5移轉效果，另一方面忽略高鐵所需要的接駁時間、20km高架路廊沿線拆遷、土地徵收、區段徵收特農用地影響，以及也忽略高鐵方案背離宜蘭均衡國土發展的原則。

3、興建成本之估算疑脫離現實：

- (1) 鐵道局歷來對北宜「高鐵」案及「直鐵」案興建費用之估算差異甚大(如前述調查意見一所敘)，又依114年環評報告書(定稿本)所載⁴⁰，北宜「高鐵」案及「直鐵」案之建造成本分別為3,158.84億元及1,321.12億元，然鐵道局卻對外說明計畫經費分別為3,521及2,220億元(以上經費尚不含二者之基地+購車費用899億元及362億元)，是以鐵道局歷來對北宜「高鐵」案及「直鐵」案興建費用之估算疑已脫離現實，以至於影響二者之優劣評估。

⁴⁰ 114年「高鐵延伸宜蘭計畫環境影響評估報告書」(定稿本)之表9.1.3-15及表9.1.3-20參照(資料來源：環境部環評書件查詢系統/<https://eiadoc.moenv.gov.tw/public/docummentDetail/1140242A>)。

- (2) 另依114年環評報告書(定稿本)⁴¹所載，北宜「高鐵」案之30年營運成本(173,532.3百萬元)為「直鐵」案(17,017.1百萬元)之高鐵營運30年成本為直鐵10倍，成本差異非常大，實亦應納入比較評估。
- 4、鐵道局在方案評估上，高估「高鐵」案運輸效益(未納入轉乘接駁時間)，低估「直鐵」案到站即到家的優勢，而「直鐵」案之新方案一(平行國5)在成本、總旅行時間、經濟效益、對宜蘭發展影響、環境衝擊均具優勢，應該納入評估方案。
- 5、鐵道局以「直鐵」案在南港站出岔、臺鐵班次難以增加問題否定「直鐵」案，卻完全不提「高鐵」案須面對的問題，客觀性何在？又民眾對於客觀瞭解重大建設的權利又何在？況且工程一定有可行方案，不應用工程問題來否定「直鐵」案建設(陳訴人已另提出「直鐵」案可行之出岔點)；班次問題可以用調整臺鐵營運模式，將七堵站發車調整到宜蘭或花蓮，也應該配合臺鐵新購千輛新車，評估升級臺鐵號誌系統，嘉惠環島臺鐵對所有縣市核心城市的服務。
- 6、鐵道局在108年規劃以「直鐵」案(新方案一)作為最終建議方案，但於轉推「高鐵」案之後，卻將「直鐵」案批評一無是處。
- (七)另本院經廣泛蒐集各界對「高鐵延伸宜蘭計畫」仍有諸多質疑意見，有待鐵道局對外詳細釋疑並充分民意溝通，茲舉其大者綜整如表7所示。

⁴¹ 同前項註。

表4 114年11月「高鐵」案綜合規劃報告(表4.1-1)之「方案評估之層面、準則及評估參數表」

層面	準則	評估參數
交通運輸	軌道運具行車時間縮短	臺北宜蘭間改善方案較零方案縮短時間(以直達車計算,單位:分鐘)
	國5旅次移轉量	依鐵路既有票價,平假日國5旅次轉移至鐵路旅次之移轉量(單位:人次/日)
	視覺舒適性	南港頭城間出露比例(出露長度/路線總長度*100%,單位:%)
	購票難易度	假日宜花屏柵線尖峰方向供需比例(需求座位數/供應座位數*100%,單位:%)
地區發展	對基隆地區影響	各方案對基隆影響(以優、佳、次佳、一般等四等級評定)
	對東北角地區影響	各方案對東北角影響(以優、佳、次佳、一般等四等級評定)
	對宜蘭地區影響	各方案對宜蘭影響(以優、佳、次佳、一般等四等級評定)
	對花東地區影響	各方案對花東影響(以優、佳、次佳、一般等四等級評定)
工程執行	工期	各方案之建設期程(單位:月)
	路廊地質風險	經過斷層破碎帶總長度(單位:公尺)
	工程困難度	各方案隧道總長度(單位:公里)
	拆遷阻力	以拆遷總樓地板面積計算(單位:平方公尺)
	用地條件	行經農牧用地、都計農業區及保護區總長度(單位:公里)
環境影響	水資源敏感區影響	行經自來水水質水量保護區之長度及範圍權重(單位:公里-公頃)
	土石方處理	土石運送及處理之環境影響(單位:萬立方公尺)
	新闢施工便道	各方案新闢施工便道總長度(單位:公尺)
	生態環境影響	路廊出露段兩側500公尺範圍內生態敏感值減損總量
經濟財務	建設成本	各方案建設費用(單位:億元)
	營運維護成本	各方案年營運成本,以臺北宜蘭間增加維護長度、車站及電費支出估列(單位:億元/年)
	票箱收入	各方案平均增額票箱收入(單位:億元/年)
	總旅行時間節省	民國130年各運輸系統總旅行時間節省(單位:百萬人-小時/年)
	能耗及碳排減量	民國130年公路總延車公里節省量計算(單位:億車-公里/年)

資料來源:鐵道局

表5 114年11月「高鐵」案綜合規劃報告(表4.1-1)之「『地區發展』等層面評估結果表」

表 4.1-3 「地區發展」層面評估結果

評估標的	評估準則	北宜直鐵		北宜高鐵		
		新方案一	新方案二	方案 A	方案 B	方案 C
地區發展	對基隆地區影響	次佳	佳	優	優	優
	對東北角地區影響	佳	優	佳	佳	佳
	對宜蘭地區影響	優	佳	優	優	優
	對花東地區影響	優	佳	優	優	優

註：各方案影響以優、佳、次佳、一般等四等級評定(量化表示依序為3、2、1、0)

表 4.1-4 「工程執行」層面評估結果

評估標的	評估準則	北宜直鐵		北宜高鐵		
		新方案一	新方案二	方案 A	方案 B	方案 C
工程執行	工期(月)	81	88	98	85	110
	路廊地質風險(公尺)	620	850	850	835	620
	工程困難度(公里)	32.8	35.8	33.8	28.6	24.2
	拆遷阻力(平方公尺)	10,737	10,247	9,392	9,392	9,392
	用地條件(公里)	30.7	33.5	33.5	33.5	33.2

表 4.1-5 「環境影響」層面評估結果

評估標的	評估準則	北宜直鐵		北宜高鐵		
		新方案一	新方案二	方案 A	方案 B	方案 C
環境影響	水資源敏感區影響(公里-公頃)	892,181	339,273	248,195	454,649	883,661
	土石方處理(萬立方公尺)	323	320	340	270	230
	新闢施工便道(公尺)	520	280	120	210	657
	生態環境影響	72.2	113.4	113.4	113.4	72.2

表 4.1-6 「經濟財務」層面評估結果

評估標的	評估準則	北宜直鐵		北宜高鐵		
		新方案一	新方案二	方案 A	方案 B	方案 C
工程執行 (應為經濟財務)	建設成本(億元)	665	630	1,764	1,615	1,476
	營運維護成本(億元/年)	5.5	8.0	33.0	32.0	25.0
	票箱收入(億人-公里/年)	2.80	1.68	5.35	5.35	5.66
	總旅行時間節省(億人-小時/年)	0.45	0.34	1.51	1.51	1.55
	能耗及碳排減量(億 PCU-公里/年)	2.04	1.21	3.55	3.55	3.65

資料來源：鐵道局

表6 高鐵延伸宜蘭對於國5尖峰時段交通量及服務水準影響分析表

項目			113年			目標年(140年)		
時段	方向	道路容量 (pcu/hr)	尖峰小時 流量 (pcu/hr)	V/C	服務 水準	尖峰小時 流量 (pcu/hr)	V/C	服務 水準
平日 晨峰	往北	2200	2104	0.96	E1	2056	0.93	E1
	往南	2600	2484	0.96	E2	2424	0.9	E1
平日 昏峰	往北	2200	2344	1.07	F2	2291	1.04	F1
	往南	2600	1910	0.73	C1	1864	0.72	C1
假日 晨峰	往北	2200	2378	1.08	F2	2334	1.06	F2
	往南	2600	2407	0.93	E1	2354	0.91	E1
假日 昏峰	往北	2200	2422	1.1	F4	2377	1.08	F4
	往南	2600	2080	0.8	D1	2034	0.78	C1

資料來源：陳訴人彙整自環評報告書(表6.5.4-6~9、7.4.4-37~41)

表7 「高鐵延伸宜蘭計畫」相關爭議一覽表

相關爭議或各界質疑事項	備註
一、辦理程序：	
未依規定先提報全面性可行性研究並概估經費，據以報請行政院交由國發會、主計總處及工程會等機關審議編審立案，卻同步進行並合併提出可行性研究與綜合規劃，程序不備。	
二、經費、財務與營運模式	
興建經費過高（鐵道局於111年1月估算為1,880億元/114年6月估算高達3,521.75億元；工程高峰期所需年度經費更高達518億元，以114年度整體中央公務預算公共建設規模3,218億元估算，約占年度規模16%），有無財源？是否符合每年公共建設預算額度可容納性？是否對現有相關計畫產生排擠效應？	主計總處、財政部及交通部會計處均經曾提出本案經費規模龐鉅可能引發之預算排擠效應等憂慮。 交通部運研所曾表示，「興建成本變動」為對NPV最敏感之因子，其次為票箱收入。近年國內軌道建設計畫常面臨成本攀升、工程量能不足等問

	題，致多有追加工程預算之狀況，而興建成本占本計畫成本最大比例，爰建議針對建造成本之估算應就可能風險因子進行進一步分析，並評估市場量能做為工期規劃之參考。
直鐵興建費用約 2,220 億元，有無高估？	
高鐵計畫經費高達 3,521.75 億元，估算是否確實？	
依鐵道局預估之搭乘需求量，是否足供財務回收以及平衡營運成本？	據鐵道局表示，本計畫財務自償率 6.8%，無法完全自償(未達 100%)。
依「台灣南北高速鐵路興建營運合約」約定，台灣高速鐵路合約範圍僅包括臺北(汐止)至高雄(左營)，本件「高鐵延伸宜蘭計畫」之興建與營運模式，亦迄未依前瞻基礎建設特別條例確認營運模式(政府持有台灣高鐵公司股數已超過主股權 20%，似無法符合「促進民間參與公共建設法」中所稱民間機構)。	據鐵道局表示，高鐵延伸宜蘭後續營運單位尚須辦理公開招標，決標後始能確定。
三、旅次供需推估	
據鐵道局推估，北宜「高鐵」興建後，於 140 年(目標年)北宜間之總旅次為 11.3 萬(平日)、28.3 萬(假日)，其中搭乘高鐵之旅次為 2.68 萬(平日)及 6.04 萬(假日)，又「以平日、假日運量推估平均日運量，加乘營運係數(1.085)，高鐵宜蘭站平均日運量進出站合計約 4.1 萬人次/日」，究此一推估是否過於樂觀？營運係數之設定是否合理？	
據鐵道局推估，北宜「高鐵」興建後，於 140 年(目標年)高鐵宜蘭站進出站人數平均每日約 4.1 萬(平日 2.7 萬，假日 6 萬)，遠大於嘉義站(1.6 萬)、台南站(3 萬)甚至南港站(2.4 萬)，還接近板橋站(4.2 萬)與新竹站(4.9 萬)的規模。究此一推估是否過於樂觀？	
據鐵道局推估，北宜「高鐵」興建後，臺	

<p>鐵宜蘭新站及高鐵宜蘭站將共約 70% 旅次留於宜蘭生活圈內，30% 旅次則續行花東(高鐵延伸宜蘭後可能衍生宜花區間更進一步的供不應求問題)，至 140 年時之臺鐵北宜屏柵線旅次將大幅下降(平日 1.17 萬人次→0.72 萬人次; 假日 3.07 萬人次→1.17 萬人次)，臺鐵自宜蘭往花東之旅次將大幅上升(據悉每日旅次將增加 1.5 萬人次)。究臺鐵運輸量能否支持上開大幅增加之續往花東之旅次？</p>	
<p>據悉，相較於 112 年國 5 現況，北宜「 高鐵」營運至 140 年時，當年度國 5 的的旅次僅減少 3.4% (平日)、6.1% (假日)，目標年國 5 平假日尖峰 V/C (交通量與容量比) 仍是趨近飽和，對於國 5 壅塞之紓解效果似有限(國 5 的特殊設計是「 交流道密度極高」，蘭陽平原短短距離內有約 6 個交流道，這是為了服務宜蘭分散的聚落〈多核發展〉，此與高鐵「 只設一站」的邏輯完全相反，若高鐵無法配合這種分散的空間結構，就無法真正替代國 5 的功能)。</p>	
<p>本案係具爭議性之國家重大交通計設計畫，僅以城際運輸需求模式一種模式推估旅次，是否完備？</p>	
<p>四、興建效益</p>	
<p>高鐵行車時間節省之效果不如預期；換來的時間效益有限，無法合理支持龐大投資。</p>	<p>交通部運研所曾提出高鐵自宜蘭新站之兩鐵間轉乘時間，若大於高鐵較直鐵所能節省之時間，則選擇高鐵方案對於北部往返花東旅行時間之節省效益即不明顯(該所依據其辦理「 東臺區域整體運輸規劃系列研究」之模式情境分析結果，若宜蘭站轉乘時間大於 25 分鐘，預估將有約 50% 的北部往返花東旅次選擇全程搭乘臺鐵。)</p>
<p>「 產業經濟外溢效果」(2,308 億餘元)、</p>	

<p>「土地利用效益」(162 億餘元)用以供作北宜「高鐵」效益之合理性?又其有何令人信服之理論基礎及計算模式?另將上述二項效益計入北宜「高鐵」效益,用以對比「直鐵」案,是否合理?</p>	
<p>北宜「高鐵」案之效益可能只有 2 成是運輸本業所得,其他僅是虛無飄渺的觀光與經濟效益(55%效益來自產業外溢效果、21%來自土地利用效益),畢竟不到 50 萬人口的宜蘭「怎麼養 4,000 億元的高鐵」?</p>	
<p>高達 4,000 億元經費砸下去後,根本難有餘力改善宜蘭在地接駁系統,反倒若改採成本較低的直鐵計畫,剩餘預算可支援其他地方建設,比方提供更多公車接駁、規劃微笑單車與其他交通優化空間與設備,藉此發揮更大社會效益。高鐵建設的土地增值或甚至「炒地皮」的產值,獲利者根本是建商與少部分地主,卻要視為公共建設的整體產值?</p>	
<p>五、對臺鐵公司之衝擊與襲奪效應</p>	
<p>據鐵道局推估,北宜「高鐵」興建後(臺鐵宜蘭新站及高鐵宜蘭站將共約 70%旅次留於宜蘭生活圈內,30%旅次則續行花東),於 140 年時之臺鐵北宜屏柵線旅次將大幅下降(平日 1.17 萬人→0.72 萬人;假日 3.07 萬人→1.17 萬人),將對臺鐵公司造成明顯衝擊與襲奪效應。</p>	<p>1. 臺鐵公司曾表示,北宜「高鐵」完成後,票價 240 元,行駛時間約 20 幾分鐘,勢必對臺鐵營運造成衝擊(該公司初步評估,產生之衝擊為營收為每年減少 7~8 億元)。</p> <p>2. 據鐵道局表示,有關臺鐵公司營運虧損,交通部將依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 21 條第 1 項:「臺鐵公司因配合政府政策任務所造成之營運虧損,由政府負責補貼之。」之規定辦理。</p> <p>3. 據臺灣鐵路產業工會於 facebook 表示(114 年 8 月 15 日瀏覽):「依據 7 月 22 日臺鐵公司評估,每年將會短收將近 8 億,若包含未採納北宜直鐵方案下,臺鐵 30 年計算下,將會損失高達 580 億。」</p>
<p>北宜「高鐵」案對國5的紓解似不如預期,且對臺鐵營運卻產生一定程度的排擠(客運部分亦受排擠),然採行北宜「直鐵」案卻能提升臺鐵整體營運(據悉,北宜「高鐵」預期會減少臺鐵150.61億元票收,相較北宜「直鐵」則是能提升214.59億元票收)。</p>	
<p>高鐵費率預估臺北至宜蘭票價為 280 元,將比現行臺鐵臺北至宜蘭自強號票價</p>	

306 元還便宜，此一推估是否合理？	
六、環評	
<p>據悉，國 5 施工過程曾遭質疑嚴重汙染翡翠水庫，以至於北宜「直鐵」案遭要求須避開水庫集水區，然嗣據環境部（原環保署）於 94 年委託國立臺灣大學進行調查結果，卻顯示水質汙染許多是鄰近的茶園、農田、露營地因為暴雨沖刷後造成，而非興建國 5 所致。究竟直鐵案是否確實不宜穿越翡翠水庫集水區，實可再行評估（民國 95 年早期北宜直鐵案環評決議已歷 20 年，應可重新評估審議）。</p>	<p>據訴：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 平行國 5 路線（指早期直鐵案）的環評否決是在國 5 通車前（95 年 2 月），國 5 通車後（95 年 6 月）已證實翡翠水庫水質問題非國道 5 號影響，且環評決議已達 20 年，應可重新評估審議。 2. 翡翠水庫於 80~95 年曾經歷 19 年汙染黑暗期，恰與國 5 工程重疊，促使後續相關建設裡，水資源敏感地區影響權重均有放大。 3. 原環保署在 94 年調查，翡翠水庫水質汙染非由國 5 施工造成，而是鄰近集水區肥料使用不當。 4. 90 年之前翡翠水庫淤積主要是因颱風，非國 5 工程出土（以上可另參照 114 年 11 月「高鐵延伸宜蘭計畫」綜合規劃報告之表 1.3-32 及表 1.3-34）。 5. 鐵道局 98 年直鐵方案中，將採取新工法降低施工汙染，且隧道斷面較高速公路為小，減少相關影響。營運階段北宜直鐵不排水隧道影響翡翠水庫 0.00046cms（立方公尺/秒），為目前雪山隧道之 0.13%，翡翠水庫進水量之 0.00075%。 6. 承上，國 5 穿越翡翠水庫集水區對水質、集水效率影響非常輕微，應該對外公開說明，特別是環境領域的專家及團體，避免認知落差，導致錯誤評估結果。
<p>北宜「高鐵」案之路線與場站特定區係密不可分而不可切割，場站特定區亦是因高鐵而劃設，何以環評審議卻予以切割，即先審議路線部分，而未將場站特定區一併進行環評審議？此舉究是否妥適？</p>	

七、景觀衝擊、徵收、拆遷及優良農地轉用	
<p>鐵道局認為採北宜「直鐵」案，須面臨臺北市南港區富康街約 18 棟住宅拆遷之困難，然該局似未衡平比較說明高鐵須於蘭陽平原新闢路廊所必須面臨更大規模的拆遷與土地徵收問題，且沿線左右各 60 公尺亦有禁限建問題。</p>	<p>據鐵道局表示，「高鐵」案計畫範圍（路線、車站及機廠範圍）計約 140 棟建築物（投影面積約為 2.74 公頃），且該範圍內之「一般農業區」約 2.18 公頃（占 1.03%，共 51 筆）、「特定農業區」約 41.55 公頃（占 19.69%，共 988 筆），範圍內之私有土地面積亦高達 127.14 公頃（占 60.26%，共 1,634 筆）。凡此亦須面臨大規模拆遷、徵收民地及轉用優良農地問題（以上尚不包括高鐵車站特定區部分）。</p>
<p>國 5 興建後已對蘭陽平原農地及拆遷造成很大衝擊，如再興辦北宜「高鐵」，恐造成二度之鉅大衝擊（例如農地破碎、過度徵收……等）。</p>	
<p>蘭陽平原於既有臺鐵（含將來高架化）、國 5（高架）路廊之外，如再新增高鐵（高架）路廊，景觀衝擊過巨。</p>	
八、高鐵車站特定區	
<p>大規模劃設 420 公頃車站特定區，既無專業評估與立論基礎，又不符宜蘭縣國土計畫與發展需求，且與西部高鐵車站特定區規模對比懸殊，另亦大規模過度轉用優良農地與徵收民地。</p>	
九、綜合意見	
<p>本計畫經費規模龐大，需妥為確認計畫需求與必要性方得以推動，且計畫內容需能有效改善現況運輸系統所遭遇之課題，惟綜合規劃報告對於可行性、必要性，及其對社會、經濟、景觀生態、區域發展等各層面之衝擊，缺乏縝密、全面的綜合評估與論述。建議重新縝密評估（包括「同一路廊、增額益本比」、運具競合與「雙輸」風險、在地交通衝擊等等）。</p>	

<p>除非環島高鐵有必要研議並經確實評估可行，否則實不應耗費龐大費用單獨興建穿越雪山山脈之北宜「高鐵」。亦即現階段北宜「直鐵」(提速計畫)先行，並配合高鐵需求預留一些高鐵基礎設施(隧道、電器設施等)，高鐵則俟將來花東交通需求規劃再一併考量。</p>	<p>據北宜「直鐵」案綜合規劃報告所載，北宜直鐵軌距係採 1,067mm 規劃，惟最小軌道中心距離係採 4,500mm 規劃，已預留將來標準軌發展空間。</p>
<p>「問題不是高鐵能不能到宜蘭，而是高鐵去宜蘭要做什麼」，臺北至宜蘭距離僅 4、50 公里，卻要投入高達 4,000 億元興建高鐵，其興建經費過高，節省時間卻不多，而北宜「直鐵」對宜蘭的綜合效益會更好；高鐵方案成本為臺鐵 3 倍，時間差異不大，卻搶走臺鐵隧道；臺鐵系統不管運用目前路線進行號誌升級，增加班次，或採用北宜「直鐵」方案，均可滿足花東的運量需求；高鐵延伸遺忘了臺鐵公司，重傷臺鐵東部市場；高鐵建設是帶來更多遊客，還是可能將重傷東部旅宿業？高鐵就如同國 5 的集中交通量，將可能帶給宜蘭更大擁擠夢魘？</p>	
<p>直鐵花費較少，且能服務更多人口，因為行駛在既有的軌道上，臺鐵在宜蘭有 12 個車站，可以「蛙跳式」服務頭城、礁溪、羅東等各鄉鎮，這樣可以讓這 12 個聚落繼續獲得交通養分，符合宜蘭「多核、分散」的發展特徵；反觀高鐵的特性則是「站距長、停站少」，進入宜蘭後只會設 1 個「宜蘭新站」，下了車還要轉乘，對在地人及遊客都不便，這會造成資源與人流過度集中在單一新市鎮，打破原本 12 個聚落「雨露均霑」、均衡發展的結構。因此，選擇一個成本較低、且能讓臺鐵永續經營的直鐵方案，才是對下一代負責的</p>	

<p>作法，且臺鐵優化才是永續之道，應該學習日本模式提升效率，將蓋高鐵的預算，拿來全面提升臺鐵的技術（號誌、車輛、排班），全台灣的鐵路網都會受惠，運能也能大幅提升。</p>	
<p>現階段在農舍嚴重氾濫的宜蘭縣興建高鐵，以及劃設高達 420 公頃車站特定區之必要性為何？有無淪為土地炒作之可能？</p>	
<p>本案缺乏充分之民眾參與、民意溝通、社會對話及政策辯論。</p>	

資料來源：監察院整理

(八)綜上，重大交通建設除應考量交通旅次供需之外，對於可行性、必要性，及其對社會、經濟、景觀生態、區域發展等各層面之衝擊，亦應縝密綜合評估，更應依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第8點規定，充分踐行「社會參與」及「政策溝通」等民意溝通及社會對話程序，於取得各界共識與信任後再報經行政院及所屬國發會等機關審議立案，以完備綜合規劃前置程序。本案「高鐵延伸宜蘭計畫」自108年驟然從北宜「直鐵」案換軌以來，僅因應環評之需而於111年12月19、20日及114年3月5、6日分區辦理3場說明會及3場公聽會，而民眾所提諸多意見係非屬環評審議權責，以致於決策過程中民眾參與及民意上達之機會明顯受到限縮，引發全案迄今爭議不斷。再據陳訴人指稱鐵道局對於本案「高鐵延伸宜蘭計畫」（即北宜「高鐵」案）與北宜「直鐵」案之比較分析與優劣評估，疑有評估指標失諸客觀及興建成本之估算脫離事實，以及該計畫存有旅次供需推估、興建效益、對臺鐵公司之衝擊與襲奪效應、景觀衝擊、大量土地徵收與拆遷、

優良農地過度轉用等各界質疑之重大課題，均有待該部溝通釐清。交通部與鐵道局允應適度公開歷來相關評估與規劃報告，並開誠布公補強民意溝通程序，同時針對外界仍不斷質疑之事項確實釐清後，再賡續推動，以廣納多元意見並化解歧異，重拾民眾對重大公共建設政策之信賴。

- 四、【大規模劃設420公頃車站特定區，缺乏立論基礎，又不符宜蘭縣發展需求與國土計畫，且有過度轉用優良農地與徵收民地之虞】宜蘭縣在76年間率先著手具前瞻遠見之「宜蘭縣綜合發展計畫」並接續提出「宜蘭縣總體規劃」，強調總體環境承載量、都市成長極限圖、成長管理等理念，奠定並持續引領「宜居宜蘭」的城鄉格局。然查鐵道局與宜蘭縣政府於113年間提出在宜蘭縣政中心東側劃設高達420公頃規模「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」（位屬淹水潛勢區），旋由宜蘭縣政府於114年間委外進行新訂都市計畫規劃作業（決標金額：6,920萬元），核其面積規模缺乏立論基礎及毫無產業政策支撐；亦遠大於鐵道局前經委託台灣世曦公司專業評估後於110年所建議之190公頃，明顯不符宜蘭縣人口及既有都市計畫區發展現況與需求預測（宜蘭縣114年底人口數為44.9萬人/寬估至125年人口約為50萬人/現況都市土地與非都市土地之可建築用地仍可各容納17萬人及23.5萬人），並脫離上位宜蘭縣國土計畫之指導而未能有效率的優先使用既有都市計畫區土地（宜蘭縣國土計畫明載為避免土地資源浪費與過度耗用，城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先考量範圍），亦與西部各高鐵車站特定區面積對比當地人口規模顯然差異懸殊（例如：桃園市人口/桃園站面積：235.5萬人/490公頃；嘉義縣市人口/嘉義站面積：73.5萬人/135公頃）。又

420公頃特定區範圍中更有高達約85%(355.8公頃)為私有土地(將辦理區段徵收),以及高達約80%(335.76公頃)屬「特定農業區」土地,亦有過度轉用優良農地(農地具多重功能與生態價值)等疑慮,允宜請行政院督促交通部與所屬鐵道局及宜蘭縣政府再予審慎評估,並請國土計畫法及都市計畫法中央主管機關內政部善盡後續審議職責:

(一)新訂或擴大都市計畫之規模與區位應在國土計畫指導及限制下為之,並充分評估其必要性:

1、按國土計畫法第1條規定:「為因應氣候變遷,確保國土安全,保育自然環境與人文資產,促進資源與產業合理配置,強化國土整合管理機制,並復育環境敏感與國土破壞地區,追求國家永續發展,特制定本法。」同法第8條第5項及第20條第2項規定:「國家公園計畫、都市計畫及各目的事業主管機關擬訂之部門計畫,應遵循國土計畫」、「新訂或擴大都市計畫案件,應以位屬城鄉發展地區者為限。」

2、次按「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第5點規定,非都市土地申請辦理新訂或擴大都市計畫,應進行區位分析與規模分析,例如:「申請範圍所在之鄉(鎮、市、區)既有都市計畫區都市發展用地或計畫人口應達百分之八十以上;如屬住商為主型者,申請範圍周邊行車距離10公里範圍內之既有都市計畫發展率應達百分之八十以上」、「應先檢討利用鄰近或原有都市計畫整體發展地區、推動都市更新地區及都市計畫農業區」、「應避免破壞農業生產環境之完整,並避免使用特定農業區農牧用地、曾經辦竣農地重劃及農業專業生產區之地區」,並應分析「全直

轄市、縣（市）已發布實施或擬訂中之都市計畫其計畫人口、計畫年期、計畫範圍、計畫面積與區域計畫總量管制及成長管理之配合情形」；另「（民眾參與）應邀集學者、專家、民間團體等舉辦座談會、民意調查、公告徵詢意見或其他適當方法廣詢意見，並作成紀錄，作為擬訂或審議之參考。」

- 3、又截至114年12月底，我國總人口數為23,299,132人，據國發會之統計與推估，我國人口成長早已趨緩，且於西元2020年開始負成長，預估至西元2070年底人口將減至1,584萬人（高推估）⁴²。然我國都市計畫區現況人口與計畫人口長期落差過大，乃因我國各縣市政府都市計畫人口預測與實際人口呈現明顯的偏差，且對於都市計畫新訂、擴大或變更未予以相當之節制所致，其結果造成都市發展用地超量供給、政府無力取得大量公共設施用地，以及公共設施閒置或已無開闢之急迫性與必要性之情形，本院已於102年間糾正內政部及相關地方政府在案；再據112年國土管理統計年報所載⁴³，自108年底至112年底，我國都市計畫區內之現況人口僅占計畫人口73%至75%之間（112年底現況人口與計畫人口數分別為18,736,662人/25,091,966人），顯見都市計畫區現況人口與計畫人口之差距並未減緩，是以，在人口成長面臨負成長，以及既有都市計畫區土地未達預期發程度之情況下，相關機關提出都市計畫之新訂、擴大案，自應受相對嚴格之檢視。

⁴² 資料來源：國家發展委員會人口推估查詢系統(https://pop-proj.ndc.gov.tw/Custom_Detail_Search.aspx?n=39&t=1,1141118瀏覽)。

⁴³ 資料來源：內政部國土管理署網站(<https://www.nlma.gov.tw/ch/titlelist/embedded/15963?sourcemenuid=498>，114年11月18日瀏覽)

4、承上，都市計畫之新訂或擴大，仍應在國土計畫之指導及限制下為之，並應充分評估其必要性，促使國土合理規劃使用，保護優良農業土地免被不當轉用，以及公平管控分配國家資源。至於「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點第3款雖規定「屬配合國家重大建設需要」之新訂或擴大都市計畫，免受上開要點規定之限制，然其目的在簡化「國家重大建設」之行政流程，非謂因「國家重大建設」所為之新訂或擴大都市計畫，即可毫無受限。

(二)大規模劃設420公頃車站特定區，既缺乏立論基礎與專業評估，亦遠大於鐵道局前經委託台灣世曦公司專業評估後於110年所建議之190公頃：

1、據鐵道局委託台灣世曦公司於110年12月所提出「『臺鐵南港至花蓮提速改善計畫綜合規劃暨基本設計技術服務及配合工作』委託技術服務案—高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告」所載，宜蘭高鐵車站以宜蘭縣議會東南側之「地方折衷站」（位於宜蘭縣政府東南方約350公尺處）為優選方案，並配合於周邊劃設約190公頃「高鐵宜蘭車站特定區」（北以縣民大道、西以中山路、南以蘭陽溪、東以台9線外環道為界，如圖8及圖9所示）。又該報告亦就上開「地方折衷站」提出下列預警性建議意見：「地方折衷方案路線長度次長，經費次高；約62%為特定農業區，土地徵收須辦理聽證，程序較複雜；特定區為易淹水地區，開發須加強排水系統等缺點」、「特定區開發仍遭遇以下課題，須提出完善對策因應：1. 本計畫應借鏡西部高鐵站區經驗，大部分高鐵站位處郊區之特定區發展不易，建議適當規模開發面

積，符合財務平衡即可。2. 臺灣地區面臨少子化及高齡化，且宜蘭地區近年人口並無成長、新訂特定區計畫除提供居住功能外，宜有其他引進產業特色。3. 本特定區之發展將與現有宜蘭市產生競合，需有市場區隔，建議採用雙核心模式，各自滿足基本生活機能。4. 特定區之成功須結合在地資源，包括高鐵車站及車輛基地、縣政府及宜蘭科學園區等。」

- 2、次據鐵道局表示，111年1月27日交通部召開「高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告」審查會議，決議以「地方折衷案」為高鐵站址優選方案，並提出特定區構想，擬採區段徵收方式開發，嗣經該局與宜蘭縣政府多次會議研商並於113年4月26日及113年6月18日會議達成共識，以宜蘭縣政府建設處建議之地方需求意見調整特定區計畫面積約420公頃⁴⁴（該範圍已登記土地約415.33公頃，大致東以國5、西以中山路、南以宜16線、北以縣民大道為界作為規劃範圍，如圖10所示），並由鐵道局委託宜蘭縣政府辦理都市計畫及區段徵收相關作業⁴⁵，雙方於114年2月27日簽訂行政契約，嗣由宜蘭縣政府於同年6月10日公告招標「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫（含政策環評）」案，並於同年8月11日與得標廠商簽訂契約（契約金額：6,920萬元），正式啟動「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」規劃作業；該案後續將依「非都市土地申請新訂或擴大都市計

⁴⁴ 另參照宜蘭縣政府114年8月21日新聞稿略以：「特定區規劃案已經完成發包，預計年底提送縣都市計畫委員會審議，115年6月再送內政部審議。規劃範圍約420公頃，北至縣民大道、南抵蘭陽溪堤防、東臨國5、西至中山路，最終範圍仍以審議結果為準。」

⁴⁵ 代辦經費共計9,717萬元；114年由「前瞻基礎建設計畫第5期特別預算—高鐵延伸宜蘭計畫規劃作業」，編列經費4,546萬元。

畫作業要點」及都市計畫法等相關規定辦理新訂都市計畫及政策環評等作業，於完成法定程序後，將採區段徵收方式整體開發等語。

- 3、上述宜蘭縣政府及鐵道局於113年6月提出之「高鐵路宜蘭車站特定區」範圍與規模，本即缺乏立論基礎與專業評估，且遠大於台灣世曦公司經評估後於110年12月建議之190公頃範圍與規模。
- 4、另據鐵道局委託台灣世曦公司114年11月提出之「高鐵路延伸宜蘭計畫綜合規劃報告」(p. 3-42、p. 4-83、pp. 4-92至4-95)，維持前揭420公頃車站特定區規模與範圍之劃設，其中內含車站專用區約42.50公頃⁴⁶、高鐵路維修基地約12.85公頃及其餘軌道約1.49公頃等(如圖11所示)。

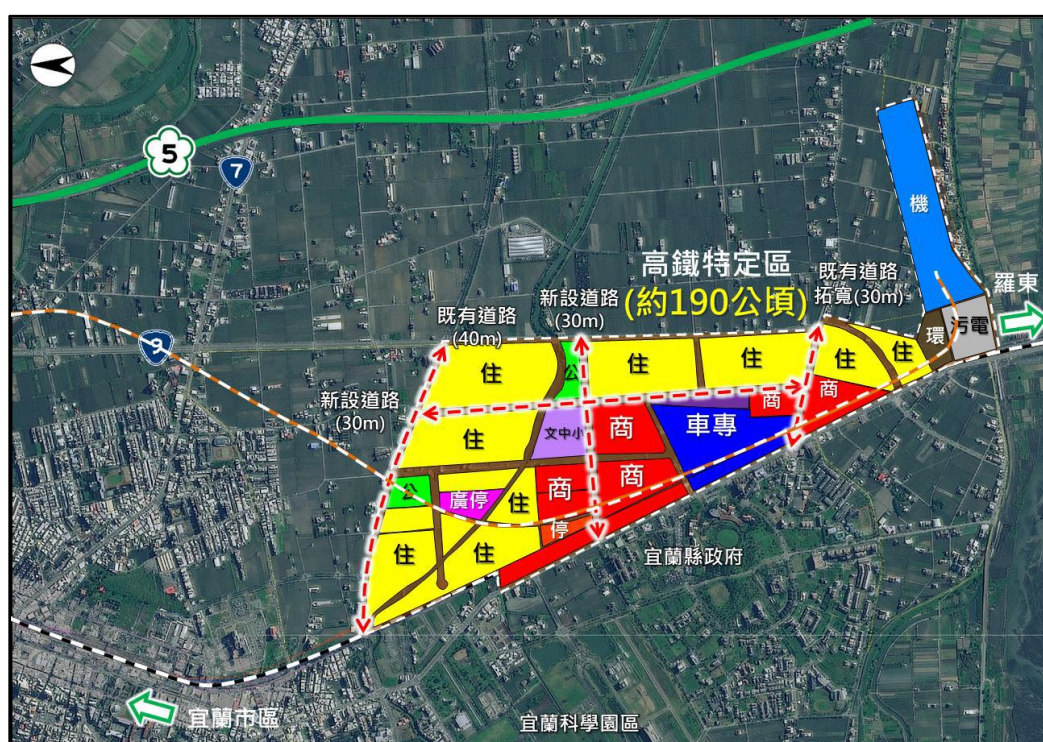


圖8 台灣世曦公司110年12月建議之「高鐵路宜蘭車站特定區」範圍(約190

⁴⁶ 含「車專(一)－臺鐵車站及旅客服務設施」(約6公頃，其中建築規模約1.86公頃)、「車專(二)－高鐵路車站及旅客服務設施」(約10.91公頃，其中建築規模約2.25公頃)及「其他附屬事業及相關公共設施」。

公頃) 示意圖 I ⁴⁷

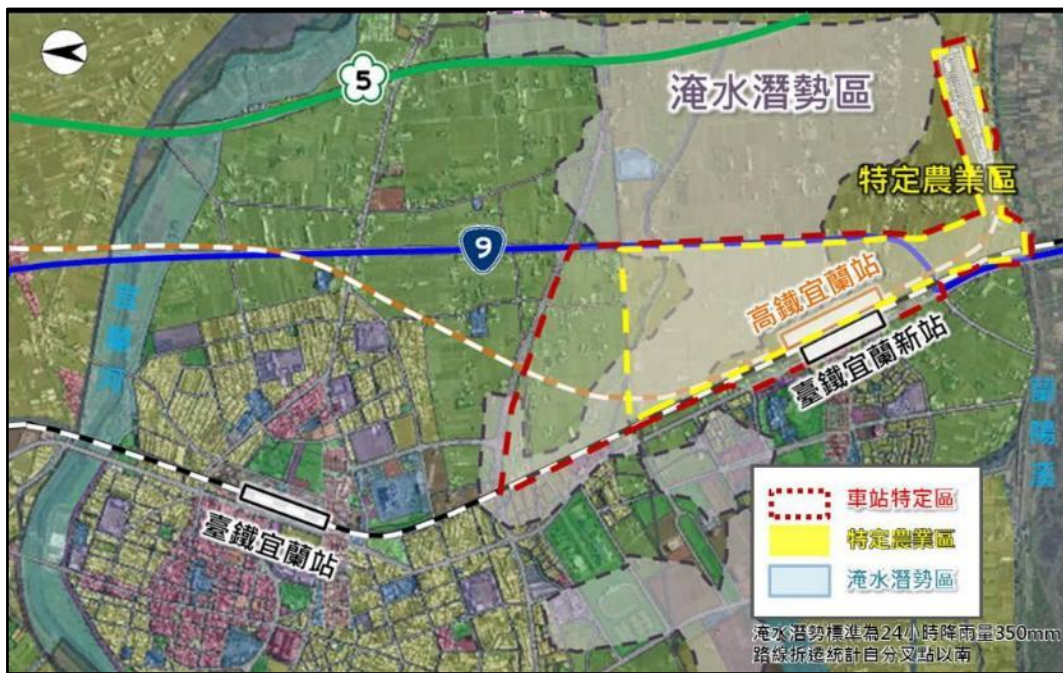


圖9 台灣世曦公司110年12月建議之「高鐵宜蘭車站特定區」範圍(約190公頃) 示意圖 II ⁴⁸



圖10 宜蘭縣政府及鐵道局於113年6月提出之「高鐵宜蘭車站特定區」範

⁴⁷ 資料來源:台灣世曦公司「高鐵延伸宜蘭計畫可行性研究暨綜合規劃報告」, 110年12月, p. 4-87。

⁴⁸ 資料來源:同前項註, p. 4-22。

圍示意圖（約420公頃）⁴⁹



圖11 「高鐵宜蘭車站特定區」範圍示意圖（約420公頃）⁵⁰

(三)劃設420公頃車站特定區，仍應符合都市發展推估之常態：

1、宜蘭縣截至114年底之人口為449,336人⁵¹，經據宜蘭縣政府110年4月26日公告發布實施之「宜蘭縣國土計畫」所載，現有都市土地與非都市土地之可建築用地，仍有相當之發展空間：

(1)「(人口推估)假設各重大建設於115年前建設完成時可吸引50%之預期進駐人口、至125年時可吸引100%之預期進駐人口，則可推得宜蘭縣125年(計畫目標年)人口約為50萬人(都市計畫區約為33.5萬人、非都市土地約為16.5萬人)。」(p. 2-31)。

⁴⁹ 資料來源：鐵道局及宜蘭縣政府。

⁵⁰ 資料來源：鐵道局委託台灣世曦公司114年11月提出之「高鐵延伸宜蘭計畫綜合規劃報告」(p. 3-42)

⁵¹ 本文人口統計係以114年年底為截止日期，資料來源：內政部戶政司網站(<https://www.ris.gov.tw/app/portal/346>)。

- (2) 「(已釋出住宅容積過剩)現有都市計畫容積可容納約45萬人(55m²/人)，而現有都市計畫區人口約28萬人，尚可容納17萬人，足敷宜蘭縣至125年之都市計畫區人口成長需求。另外，非都市土地之建築用地以宜蘭現況容積率計算，亦已可容納約40萬人(60m²/人，尚可容納23.5萬人)。合計宜蘭縣現況容積可容納人口為85.5萬人(參照另一統計資料，如下表9所示)。」(p. 2-13、2-32)。
- (3) 「(防止都市蔓延)經檢討目前都市計畫及非都市土地可建築用地，已能滿足目標年人口需求，未來將透過都市更新、整體開發或政策引導等方式，將住、商、產等相關活動引導至都市計畫地區，各項公共建設及重大建設優先投資在此成長邊界內，有效利用都市地區發展用地，以都市地區生活品質與各項便利性創造都市發展引力，達到都市有效率利用的目的，亦符合緊湊城市之都市規劃理念，間接地防止都市蔓延。」(p. 3-29)。
- (4) 「(城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先)為避免土地資源浪費與過度耗用，城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先考量範圍，其城鄉發展之優先次序如下：……第1優先：既有都市計畫內之都市發展用地；……；原依區域計畫法劃定之鄉村區、工業區、開發許可地區；以區內低度發展、無效供給地區之再利用為優先，推動更新地區、整體開發地區次之。第2優先：既有都市計畫農地(非屬農業發展地區第五類)。倘有新增住商發展需求，如當地都市計畫之發展率超過80%者且確實無法將人口引導鄰

近都市計畫地區者，應優先變更使用非屬農業發展地區第五類之都市計畫農業區者。第3優先：屬於5年內有具體需求，且符合城鄉發展地區第2類之三劃設條件之地區，並以鄰近既有都市計畫、原依區域計畫法劃定之鄉村區、工業區、產業園區、開發許可地區周邊地區者為優先。屬興辦國防、行政院核定之重大建設或緊急救災安置需要者，得免依上開城鄉發展優先順序辦理。」(p. 3-29)。

(5) 前項文字雖有加註「行政院核定之重大建設或緊急救災安置需要者，得免依上開城鄉發展優先順序辦理」，然為避免都市無效率擴張發展，同樣仍須有充分之理由為據。

2、如以宜蘭縣轄區各都市計畫區之發展率(僅以建成環境面積計算，尚未考量其允許發展之強度)⁵²觀之，宜蘭縣截至112年之都市計畫發展率為：住宅區75.0%、商業區89.6%、工業區53.1%⁵³，顯見該縣既有都市計畫區仍有相當之發展空間。

表8 宜蘭縣現況容積可容納人口表

	面積 (HA)	住宅區計畫容積 (m ²)	商業區計畫 容積(m ²)	居住使用之計畫 容積(m ²)	可容納人口推 估(人)
都市計畫區合計	7,640	22,817,150	4,015,210	24,809,442	451,091
各都市計畫區現況人口				299,494	
甲種建築用地	975	-	-	17,550,000	292,500
乙種建築用地	316	-	-	5,688,000	94,800
丙種建築用地	86	-	-	1,032,000	17,200
非都市地區小計				24,270,000	404,500
宜蘭縣可容納人口				855,591	
宜蘭縣現況人口				457,538	

資料來源：109年2月宜蘭縣政府「擬定宜蘭縣國土計畫案規劃技術報

⁵² 例如都市計畫住宅區之發展率=(都市計畫住宅區內的建成環境面積/都市計畫住宅區範圍面積)×100%。

⁵³ 11402-《113年度「國土利用監測整合作業」委託專業服務案總結報告書(修正版)》，114年2月，內政部國土管理署城鄉發展分署，第88頁。

告」(p. 3-8)。

3、420公頃車站特定區之周遭都市計畫區仍有發展空間：

- (1) 據宜蘭縣政府函復，宜蘭縣政府113年6月所提「高鐵宜蘭車站特定區」西側之宜蘭縣政中心地區都市計畫(計畫面積約計238公頃)，於85年發布實施並採區段徵收方式辦理開發，迄今住宅區發展率64.71%、商業區發展率20.11%、宜蘭科學園區事業專用區發展率53.65%，顯見該特定區仍有相當之發展空間。
 - (2) 另據國科會⁵⁴表示，該會新竹科學園區管理局轄屬前揭宜蘭科學園區(位於宜蘭縣政府西北側)總面積70.99公頃，可出租土地31.96公頃，土地出租率自109年約為9.9%，至114年8月成長為40.96%，顯見土地供給面仍遠大於需求面。
- ### 4、宜蘭縣自89年農地開放自由買賣及95年雪山隧道通車後，累計至107年3月間核發之農舍使用執照高達6,138件，無論件數或密度，均明顯數倍於各地方政府而高居其冠⁵⁵，已然為國土規劃上之隱憂，是以對於宜蘭縣都市土地及非都市土地可建築用地之劃設或擴編，自應審慎為之。
- ### 5、另查宜蘭縣人口(449,336人)遠低於臺灣西部各縣市，然宜蘭縣政府113年6月提出「高鐵宜蘭車站特定區」規模竟高達420公頃，此亦與西部各高鐵車站特定區面積對比當地人口規模顯不相當(臺灣西部各高鐵車站特定區面積及114年底當地人口如下：桃園市人口/桃園站面積：2,355,106人/490公頃；新竹縣市人口/新竹站面

⁵⁴ 國科會114年10月2日科會產字第1140068482號函參照。

⁵⁵ 宜蘭農舍氾濫情形，可參照監察院107財調0045調查報告。

積：1,052,975人/309公頃；臺中市人口/臺中站面積：2,868,465人/273公頃；嘉義縣市人口/義站面積：734,773人/135公頃；臺南市人口/臺南站面積：1,852,477人/300公頃)。

- 6、未查「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」業由宜蘭縣政府於114年8月11日委託規劃公司進行規劃作業中，後續仍須經公開展覽與舉行說明會，並循序提報宜蘭縣及內政部都市計畫委員會審議通過，並由內政部核定後，始得由宜蘭縣政府發布實施⁵⁶，乃行政院於上開規劃公司之規劃階段即已於115年1月23日召開「高鐵宜蘭車站特定區計畫進度追蹤會議」進行指導(由陳金德政務委員主持)，並提出「請參考桃園、新竹高鐵特定區經驗，檢討調高容積率，賦予特定區更有利的發展空間」(該會議認為規劃公司所規劃之住宅區及產業專用區容積率約200%，實屬過低)；又經檢視規劃公司於該次會議簡報資料所載，該公司係依據前揭鐵道局與宜蘭縣政府所提420公頃規模進行土地使用分區與公共設施用地規劃，惟未見其有先就劃設規模進行需求評估，並依「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」對宜蘭縣進行現況分析之論述。

(四)大規模劃設420公頃車站特定區，有過度轉用優良農地(農地具多重功能與生態價值)等疑慮：

- 1、基於憲法所定比例原則之要求，土地徵收應為所欲達成徵收目的之最後手段；又區段徵收雖係土地徵收條例所定取得公共事業用地之一種手段，然因具濃厚之土地開發色彩，且徵收規模動輒數十甚至數百公頃而影響眾多土地權利人，致常遭

⁵⁶ 都市計畫法第19條及第20條規定參照。

質疑其正當性並引發社會激烈抗爭，揆其殷鑑不遠⁵⁷，區段徵收之申請及核定機關自須審慎為之。

- 2、次按土地徵收條例第3條之1及第3條之2規定：
- 「(第1項)需用土地人興辦公益事業，應按事業性質及實際需要，勘選適當用地及範圍，並應儘量避免耕地及優先使用無使用計畫之公有土地或國營事業土地。(第2項)對於經依都市計畫法、區域計畫法或國家公園法劃設或變更後，依法得予徵收或區段徵收之農業用地，於劃設或變更時，應經目的事業主管機關考量徵收之公益性及必要性。(第3項)需用土地人勘選用地內之農業用地，免經區域計畫擬定機關許可者，於變更為非農業使用時，應先徵得直轄市或縣(市)農業主管機關同意。(第4項)特定農業區農牧用地，除零星夾雜難以避免者外，不得徵收。但國防、交通、水利事業、公用事業供輸電線路使用者所必須或經行政院核定之重大建設所需者，不在此限。」、「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析：一、社會因素：包括徵收所影響人口之多寡、年齡結構及徵收計畫對周圍社會現況、弱勢族群生活型態及健康風險之影響程度。二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。三、文化及生態因素：包括因徵收計畫而導致城鄉自然風貌、文化古蹟、生活條件或模式發生改變及對該地區生態環境、周邊居民或社會整體之影響。四、永續

⁵⁷ 例如99年間苗栗大埔農地區段徵收事件持續引發之社會抗爭。

發展因素：包括國家永續發展政策、永續指標及國土計畫。五、其他：依徵收計畫個別情形，認為適當或應加以評估參考之事項。」

- 3、據宜蘭縣政府函復，本案擬劃設420公頃車站特定區(該範圍已登記土地面積約415.33公頃)之範圍計有335.76公頃(占全區80%)屬「特定農業區」土地(此尚不含高鐵「路線」所位屬之41.55公頃「特定農業區」)，且多已規劃為宜蘭縣國土計畫「農業發展地區」第一類及第2類土地⁵⁸(如圖12、圖13及圖14所示)，恐有過度轉用優良農地之虞〔環境部環評委員會審議「高鐵」案(路線部分)之過程，已有多位委員提出類此質疑，如表10所示〕，此亦經113年12月10日內政部國土計畫審議會第33次會議(審議「宜蘭縣國土功能分區圖(草案)」)獲致結論略以：「未符合新增『城2-3』之原則，故請縣府依通案劃設條件劃設適當國土功能分區及其分類。惟倘宜蘭縣政府於該縣國土功能分區圖草案經該部核定前，取得行政院或相關部會重大建設核定函且已有具體計畫內容及明確範圍，得再提本會討論。」
- 4、再據宜蘭縣政府函復，420公頃特定區範圍中有高達355.8公頃(約占全區85%)為私有土地(此尚不含高鐵「路線」所需另行一般徵收之127.14公頃私有土地)，並將以區段徵收方式取得用地，恐亦有大規模徵收人民土地所涉公益性與必要性之疑慮(本案「高鐵宜蘭車站特定區」與臺灣西部非都會區之高鐵車站特定區主要係利用台糖

⁵⁸ 按國土計畫法第20條第1項第3款定，「農業發展地區」之「第一類」、「第一類」土地，分別指：「具優良農業生產環境、維持糧食安全功能或曾經投資建設重大農業改良設施之地區。」、「具良好農業生產環境、糧食生產功能，為促進農業發展多元化之地區。」

公司土地進行開發之情形迥異⁵⁹)。

表9 環評審查委員提出高鐵特定區及徵收優良農地之質疑意見彙整表

歷程	專案小組第1次會議	專案小組第2次會議	大會
日期 (年/月/日)	2025/05/05	2025/07/09	2025/08/20
邱祈榮委員		宜蘭端拆遷、徵收、補償方式議題	特定區開發應進行情境模擬
劉小蘭委員	<ul style="list-style-type: none"> • 農業區受影響議題 • 土地權屬與拆遷問題 • 宜蘭端轉乘規劃 • 土地效益應納入更多高鐵車站案例 	高鐵/直鐵土地增值議題 農業區生態功能維持議題	<ul style="list-style-type: none"> • 高鐵特定區相關計畫應一併考量 • 土徵資訊等關鍵資訊未交代清楚 • 減少農業區將對環境產生衝擊
闕蓓德委員	農地衝擊與補償議題		

資料來源：北宜「高鐵」案環評資料

(五)綜上，本案高鐵宜蘭車站特定區之劃設規模與區位，實有必要在國土計畫指導下，就人口成長趨勢、都市計畫發展現況與需求預測、產業政策，並參照西部各高鐵車站特定區之劃設與開發現況，再請行政院督促交通部與所屬鐵道局及宜蘭縣政府予以審慎評估，並請國土計畫法及都市計畫法中央主管機關內政部善盡後續審議職責。

⁵⁹ 例如高鐵嘉義車站特定區劃設面積僅135.22公頃，其中125.66公頃係台灣糖業股份有限公司土地(占全區之92.93%)，一般私有土地面積僅3.21公頃(占全區2.37%)；又高鐵臺南車站特定區劃設面積298.93公頃，其中218.31公頃係台糖公司土地(占全區之73.03%)，一般私有土地面積僅73.34公頃(占全區24.53%)。



圖12 宜蘭縣政府及鐵道局於113年6月提出「高鐵宜蘭車站特定區」之特定農業區範圍圖（黃色塊）

資料來源：宜蘭縣政府



圖13 宜蘭縣政府及鐵道局於113年6月提出「高鐵宜蘭車站特定區」之

特定農業區範圍土地使用編定圖

資料來源：宜蘭縣政府

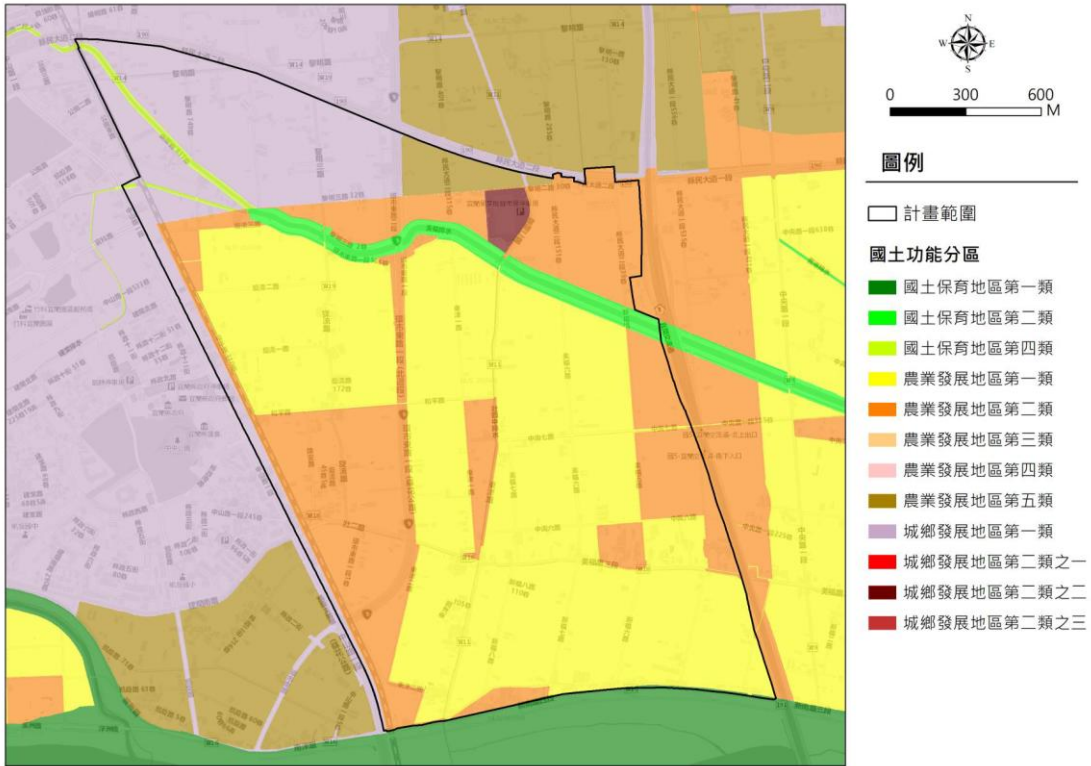


圖14 宜蘭縣政府對於「高鐵宜蘭車站特定區」範圍之國土功能分區規劃情形（多規劃為農一及農二）

資料來源：宜蘭縣政府

五、【路線與車站特定區未一併辦理個案環評，且前者漏未先實行政策環評】環境影響評估法針對有影響環境之虞的政府政策，特別於第26條訂有政策環評規定，旨在敦促政策研提機關於政策形成初期或決策過程中，能針對潛在的環境等影響與衝擊預作整合評估與意見蒐集；又依該規定再授權訂頒之「應實施環境影響評估之政策細項」亦明確表列有「重大鐵公路發展」一項。本案「高鐵延伸宜蘭計畫」之「路線、車站及維修基地」部分，交通部及所屬鐵道局未經實行政策環評即逕行申辦個案環評(環境部環評審查委員會嗣於114年8月20日審查通過)；又上開「路線、車站及維修基地」部分，與其車站周遭應劃設之都市計畫乃至更外圍車站特定區都市計畫之劃設予以割裂而未一併辦理個案環評，亦有欠周妥，然查環境部未察上情，逕行單獨受理上開計畫「路線、車站及維修基地」部分之個案環評，實有行政程序不備之疑慮：

- (一)按環境影響評估法第5條第1項第2款規定，「道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發」對環境有不良影響之虞者，應實施環境影響評估；又「高速鐵路興建、拓寬或延伸工程」應實施環境影響評估，亦為「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第6條第1項第1款所明定。
- (二)次按環境影響評估法第26條及「政府政策環境影響評估作業辦法」第7條分別規定：「有影響環境之虞之政府政策，其環境影響評估之有關作業，由中央主管機關另定之。」(上述規範簡稱政策環評)、「政策研提機關作成之評估說明書，應徵詢中央主管機關意見，並得徵詢相關機關或團體意見，予以參酌修正。」另原環保署依上開作業辦法第4條第1項所訂頒「應實施環境影響評估之政策細項」亦表列有

「(政策名稱) 交通政策」—「(政策細項) 重大鐵路發展」一項。上開政策環評之目的，係為敦促政策研提機關於政策研擬或決策過程中，將環境因素納入參酌修正，另透過環評資訊公開公眾參與之平台，與環保機關及權益相關民眾團體溝通互動，希望建立機關間一致共識，協助解決後續開發行為可能遭遇之關鍵性環境議題⁶⁰。

(三)查交通部於111年6月8日轉送「高鐵延伸宜蘭計畫」環境影響說明書至前環保署審查，該案經提前環保署111年8月24日環評審查委員會第426次會議討論，該案經前環保署於111年9月8日公告審查結論，應繼續進行第2階段環境影響評估。嗣鐵道局依環境影響評估法第8條規定於111年9月22日將環境影響說明書分送有關機關，並於111年10月5日至11月4日辦理陳列或揭示，於111年10月5日至7日刊登新聞紙，復於111年12月19日及12月20日辦理3場次公開說明會，嗣鐵道局於112年4月6日提送範疇界定指引表至前環保署，前環保署於112年6月1日及112年7月21日召開2次範疇界定會議，完成範疇界定作業。嗣交通部依據環境影響評估法第12條規定，於114年3月5日及114年3月6日進行現場勘察並舉行公聽會後，於114年4月15日將環境影響評估報告書(初稿)轉送本案至環境部，經該部於114年5月5日及同年7月9日召開2次環評審查委員會專案小組初審會議，嗣經該部114年8月20日環評審查委員會第37次會議討論，與會委員共識同意「通過環境影響評估審查」。

(四)經檢視本件「高鐵延伸宜蘭計畫」環境影響評估報

⁶⁰ 原環保署前於行政院第3559次院會簡報資料參照(資料來源：行政院網站，<https://www.epy.gov.tw/File/4F82094CE75361B7?A=C>，114年12月30日瀏覽)。

告書(初稿)所載，本案開發行為包括自高鐵南港站向東至宜蘭，沿線經臺北市南港區、新北市汐止區、平溪區、雙溪區、貢寮區及宜蘭縣頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、宜蘭市等9個行政轄區，於宜蘭縣政府東南側設一座高架車站，全線總長60.6公里，另配合延伸線需求，設置維修基地一座，面積約12.5公頃(如圖15及圖16所示)，然車站站體周遭都市計畫之劃設並不在上開都市計畫範圍，而係納入前揭420公頃「新訂高鐵宜蘭車站特定區都市計畫」案一併規劃並進行環評作業(含政策環評及個案環評)。

(五)惟查本案高鐵路線與宜蘭車站，與車站周遭應劃設之都市計畫乃至更外圍車站特定區都市計畫之劃設密不可分，則其環評作業自應併案審議而不應切割，然交通部與鐵道局竟將本件高鐵之「路線、車站及維修基地」部分先函送環評審議，卻將其餘應劃設車站周遭都市計畫乃至更外圍車站特定區都市計畫範圍予以切割，並留待後續再另案辦理政策環評及個案環評，顯不合理。

(六)綜上，環境部未察本件「高鐵延伸宜蘭計畫」之「路線、車站及維修基地」部分尚未實行政策環評，且不應與車站周遭之都市計畫乃至更外圍車站特定區都市計畫之劃設範圍為割裂之處理，竟率予受理該「路線、車站及維修基地」部分之個案環評，實有行政程序不備之疑慮。案經詢據環境部相關人員表示，政策環評是由開發計畫主辦機關負責，環境部無強制力，僅係被動提供徵詢意見給政策研提機關修正政策之參考云云，尚屬避重就輕之詞，併予指明。



圖15 「高鐵延伸宜蘭計畫」(路線、車站及維修基地部分)環評範圍圖 I

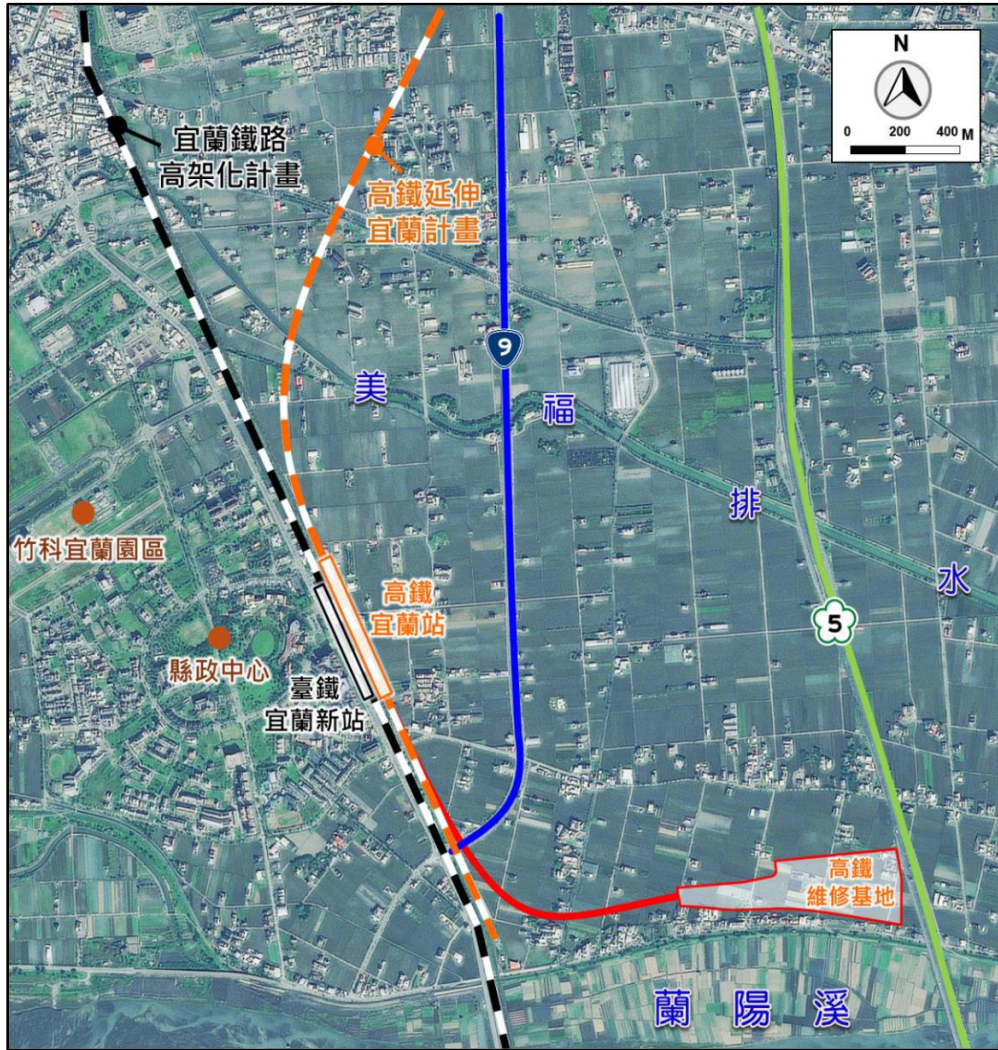


圖16 「高鐵路延伸宜蘭計畫」(路線、車站及維修基地部分)環評範圍圖Ⅱ⁶¹

⁶¹ 以上二圖資料來源:114年「高鐵路延伸宜蘭計畫」境影響評估報告書(定稿本)p.5-9。

參、處理辦法：

- 一、調查意見，函請行政院督同相關部會參處。
- 二、調查意見函復陳訴人。
- 三、調查意見上網公布。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：林盛豐

蘇麗瓊

施錦芳

案名：「高鐵延伸宜蘭計畫」相關爭議案