106 年 6 月 1 日行政院秘書長函（院臺交字第 1060016982 號）意見處理回覆說明

項次	會議紀錄	回復說明	修正對照
一	復貴部 106 年 4 月 18 日交路（一）字第 1068600266 號報院函。	• 敬悉。	—
二	下列事項，併請照辦：	• 遵照辦理	—
（一）	本計畫係為聯結中科二林園區及二林精密機械園區等開發計畫，然目前該二案尚處第二階段環境影響評估作業中，請加強說明本計畫推動（含路線規劃選線）之必要性並說明配合該二案開發之計畫時程。	• 本計畫興建除為聯結中科二林園區及二林精密機械園區等開發計畫外，另有延續原東西向快速公路之功能，串連國道 1 號、國道 3 號高速公路與台 61 線西濱快速公路，建構完整之快速交通路網，及活化彰化西南角新興工業區（如芳苑工業區等）、促進區域均衡發展以及加速偏遠地區發展之目的，故計畫道路之興建確有其必要性。 • 「中科二林園區」第二階段環境影響評估範疇界定業於 104 年 7 月完成，且已提出環境影響評估報告書初稿及於 106 年 1 月由目的事業主管機關召開現勘及公聽會程序，後續將依環評法規定進行審議;「彰化二林精密機械園區」第二階段環境影響評估範疇界定亦於 104 年 11 月完成，近期已展開環境補充調查工作，預定於 106 年底提送評估書初稿。顯示上述 2 項計畫目前仍持續辦理中，惟前述二案之計畫時程將依據環境影響評估審查期程調整。計畫道路完工通車後，中科二林園區及二林精機園區之通勤旅次將可藉由計畫道路快速銜接國道 1 號、國道 3 號等高速公路，可轉移部分縣道 148 及台 19 線等地區道路往返國道 1 號之交通量，預估全日交通量可減少約 6,000～8,000 PCU/日，對地區交通環境有正面效益，且前述園區通勤車輛避免行駛於地區道路，亦可降低道路沿線居民及學生於路側行走之道路交通風險。 • 本計畫於 105 年 3 月 8 日邀集科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府、彰化縣福興鄉公所、彰化縣埔鹽鄉公所、彰化縣二林鎮公所及彰化縣芳苑鄉公所等有關單位召開研商會議，中部科學工業園區管理局及彰化縣政府均表示仍將持續推動「中科二林園區」及「二林精密機械產業園區」，且與會各單位	附錄八

項次	會議紀錄	回復說明	修正對照
		亦均表支持本計畫之推動，並期望計畫道路儘速開闢，前述會議研商成果詳見『附錄八』)。彰化縣政府另於 105 年 3 月 2 日由魏縣長明谷邀集彰化縣籍立委拜會公路總局，就興建本計畫與公路總局交換意見，並作成決議：本案為彰化西南角地區福興鄉、埔鹽鄉、二林鎮、芳苑鄉地方殷切企盼，可建構彰化西南角區域完整交通路網，故本案請陳素月、黃秀芳及洪宗熠等三位立委，敦促行政院環保署協助通過環境影響說明書審查作業，並請公路總局儘速辦理工程細部設計作業（詳『附錄八』)。	
(二)	請研議增列計畫績效指標，如考量對於增加就業、對於園區產值之指標，及對於區域均衡及偏鄉發展貢獻之指標，如人口數增加、工廠企業設立數增加、稅收數增加等具體數據化指標，以強化本計畫之目標成效。	• 本計畫係道路工程，相關計畫績效指標以旅行時間及旅行距離差異為較直接之比較項目。經評估，民國 130 年系統全日平均速率（路網總旅行距離/路網總旅行時間）由 62.79 公里/小時提高至 64.94 公里/小時以上，具有相當程度之績效。 • 除前述績效指標外，本計畫相關間接效益包括本計畫直接工程費約新台幣 102 億元，多屬營建工程，可由國內提供，施工期間平均每年約 15.7 億元之投入，約占彰化縣民國 100 年營造業全年生產總額 308 億元之 5.1%；另根據彰化縣民國 100 年營造業之勞動報酬投入係數 0.17 及營造業每人每年平均薪資新台幣 363,244 元估算，施工期間平均每年可帶動約 700 人之就業機會，對當地營造業發展及就業機會之提供有正面助益。另將帶動當地水泥業、運輸業、鋼鐵初級製品業等活動之增加，並對間接就業機會之創造有正面助益。另依據彰化縣政府招商資訊網資料，中科二林園區營運期間預估可創造年營業額 4,800 億元及 3 萬個就業機會；彰化縣二林精密機械產業園區營運期間亦約可創造年營業額 700 億元及 3 萬個就業機會。合計前述兩園區營運期間約可產生年營業額 5,500 億元及約 6 萬個就業機會。計畫道路完工通車後，除可直接提供前述二園區便捷之交通服務外，並有加速園區開發進度及效	P.2-8

項次	會議紀錄	回復說明	修正對照
		益之功能，對於帶動彰化西南角地區整體經濟發展有正面助益。此外，計畫道路興建後，可有效轉移省道「台 19 線」、「縣道 135 甲」及「縣道 148」等地區之交通量至計畫道路(交通量轉移率 50%以上，詳見表 1.2-22)，除對該等道路服務水準之提昇有助益，且前述園區通勤車輛避免行駛於地區道路，亦可降低道路沿線居民及學生於路側行走之道路交通風險。相關評估內容已補充修正至 2.4 節(P.2-8)。	
(三)	本計畫新闢道路需大量變更使用農地(含特定農業用地)，請參照本院農業委員會建議，於興辦事業計畫審查階段時，先就本案變更使用有無影響周遭農業生產環境等事項提出說明，並就計畫用地取得之必要性、合理性、無可替代性等確實評估。	• 遵照辦理，本計畫後續興辦事業計畫審查階段亦將就本案興建可能對周遭農業生產環境造成影響事項，提出相關說明。	附錄八
(四)	本計畫預計辦理期程長(10 年)，請再研提合理期程，以及時發揮計畫及路網效益。	• 本計畫辦理期程初估約 10 年，包含規劃設計作業約 2 年、用地取得作業 2 年(規劃設計作業與用地作業部分時間重疊)，工程施工 6.5 年。其中工程施工期程訂為 6.5 年係基於環境保護之考量，避免全線同時施工可能對當地農業生產或環境品質造成顯著影響。經考量本計畫工程規模及分標策略後，工期 6.5 年尚屬合理之規劃，並經環評審查同意。 • 本計畫後續設計及用地取得階段將儘量縮短作業期程，以期儘早發揮計畫及路網效益。	—
(五)	請再覈實檢討計畫經費，包括用地費請依最近年期之地價及規定予以檢核，並刪除工務行政費、環境影響評估作業費。	• 本計畫用地費經參照最近年期之地(市)價及本局鄰近道路工程實際徵收地價檢核後，估算用地費約 23.6 億元。另刪除工務行政費、環境影響評估作業費修正為環境影響差異分析作業費與調整工程預備費(直接工程費 x5%)等費用後，本計畫總工程經費調整為新台幣 140 億元(詳見表 5.3-1)。	P.5-3

項次	會議紀錄	回復說明	修正對照
（六）	本案報告部分資料老舊，請予檢視更新。	• 已配合更新相關資料，如彰化二林精密機械產業園區之開發期程及用地費推估資料等。	P.3-2
三	檢附本院有關機關（單位）意見1份。	• 有關機關（單位）所提意見之處理情形詳見106年5月9日研商會議紀錄檢核表。	—

附件：(各機關、單位審查意見摘要)

審查意見	處理說明	修正對照
一、行政院交通環境資源處		
1. 本案原則可予支持，惟經費及期程應再覈實檢討。本案規劃期程及工期(6.5 年)太長，相關類似技術之案件，工期並沒有安排這麼長。經費部分應依最新年度資料予以檢核調整，特別是用地費之估算，應依最新年期的地(市)價予以檢核更新，另，有的項目如工務行政費、環境影響評估作業費等，則應檢討刪除。	• 本計畫辦理期程初估約 10 年，包含規劃設計作業約 2 年、用地取得作業 2 年（規劃設計作業與用地作業部分時間重疊），工程施工 6.5 年。其中工程施工期程訂為 6.5 年係基於環境保護之考量，避免全線同時施工可能對當地農業生產或環境品質造成顯著影響。經考量本計畫工程規模及分標策略後，工期 6.5 年尚屬合理之規劃。本計畫後續設計及用地取得階段將儘量縮短作業期程，以期儘早發揮計畫及路網效益。 • 本計畫用地費經參照最近年期之地(市)價及本局鄰近道路工程實際徵收地價檢核後，估算用地費約 23.6 億元。另刪除工務行政費、環境影響評估作業費修正為環境影響差異分析作業費與調整工程預備費（直接工程費 x5%）等費用後，本計畫總工程經費調整為新台幣 140 億元（詳見表 5.3-1）。	P.5-3
2. 本案報告書有關用地取得及徵收等之規劃內容較少，應再予補充，交通部在執行上應特別注意用地問題，包括農委會等所提供之用地取得應注意事項等，以免影響後續計畫核定後之執行效率。	• 已補充相關用地取得之規劃內容，詳見 5.3 經費來源及計算基準節。 • 本計畫採一次全線用地取得方式辦理。用地取得方式將先與所有權人協議價購或以其他方式取得，所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依「土地徵收條例」申請徵收。 • 有關農委會等所述農業用地取得應注意事項，本計畫將於後續設計及用地取得階段，依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」規定，申請農地變更使用，並依「土地徵收條例」規定辦理用地取得。	P.5-3
3. 有關路線方案確定部分，請就本方案與高架橋一次完成做好等 2 案，進行分析比較其優劣點及合適性。	• 採全高架一次施作方案之優點為整體路網銜接及交通運輸更為安全便利、工程一次到位降低階段性衝擊；其缺點則為總經費達新台幣 227 億元以上，較本方案增加約 90 億元，對政府財務衝擊大。	—
二、行政院主計總處		
1. 本案相關路段共 20 段，依	• 本計畫興建之目的除為延續原東西向快速公	—

審查意見	處理說明	修正對照
「本計畫道路之相關道路130年(目標年)交通量指派結果」，於無本計畫道路時，除縣135線南北雙向2路段之道路服務水準為D外，其餘路段道路服務水準均為A至C等級，又預估本計畫道路完工後，前開2路段服務水準仍維持於D等級，整體路段服務水準改善程度似無顯著提升。茲以本案原道路服務水準尚屬良好，交通需求性似乎不高，如計畫目的係在協助地方縣政府建構完整路網，則建請交通部研議與地方政府共同分攤本計畫建設經費之可行性，以減輕中央財政負擔。	路之功能，串連國道1號、國道3號高速公路與台61線西濱快速公路，建構完整之快速交通路網外，計畫道路亦有活化彰化西南角新興工業區、促進區域均衡發展以及加速偏遠地區發展之目的。 • 有關與彰化縣政府共同分攤建設經費部分，本計畫曾於規劃作業階段，於102年8月2日與彰化縣政府就跨域加值以挹注工程費部分進行研商（詳見『附錄二』），彰化縣政府並於102年9月18日函覆本計畫實施期間租稅增額估計數約新台幣27,977,195元，已全數納作本計畫之收益項目，詳見7.1.3跨域加值財務效益。 • 依據102年8月2日跨域加值研商會議紀錄（詳見『附錄二』），彰化縣政府財務處表示有關後續需籌措自償經費部分，仍需說服議會同意。另會議結論第五點略以：「為利計畫後續推動順遂，建請彰化縣政府評估負擔用地取得款項約15億元」。彰化縣政府於102年10月1函復：「因所涉用地取得費用龐大，本府財源籌措困難，尚無力負擔，本案用地取得費用負擔部分本府將再行評估，屆時於後續相關會議在行與會說明。」因此本案部分經費由地方政府負擔之可行性較低，建議仍依公路法第12條規定省道經費由中央負擔。	
三、行政院性別平等處		
「性別平等政策綱領」強調各部門應發展積極策略，鼓勵環境、能源、科技領域企業進用女性，檢討勞動條件與超時工作情形及營造性別友善工作環境，獎勵與表揚積極進用女性及推動工作與家庭平衡之企業，以吸引更多女性進入相關領域就業。為達前揭性別平等目標，請參考本處意見修正計畫相關內容：	• 遵照辦理。	—
（一）性別影響評估檢視表部	• 本計畫係由交通部公路總局執行，依據統計	P.8-14

審查意見	處理說明	修正對照
分： 1. 有關表陸、性別參與情形或改善方法一欄，請補充本計畫於研擬、決策、發展及執行等階段過程之參與者性別比例，或訂定不同性別參與之比例、注意事項等相關規定，俾利瞭解不同性別於本案之參與情形。	資料，交通部公路總局 104 年底正式編制內職員計 4,255 人，其中男性職員計 2,849 人，占 67%；女性職員計 1,406 人，占 33%。男女比例約 2：1，不同性別參與比例已達 1/3。已補充修正於 8.4.2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表。	
2. 有關表 8-5 落實法規政策一欄，建議補充落實前述性別平等政策綱領之做法，如鼓勵營造廠商於工地現場營造性別友善的工作環境(如規劃獨立式男女廁所、哺乳空間，及加強照明與監視設備等）。	• 遵照辦理，已將鼓勵本案營造廠商於工地現場營造性別友善的工作環境（如規劃獨立式男女廁所、哺乳空間，及加強照明與監視設備等納入落實法規政策之說明。已補充修正於 8.4.2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表。	P.8-15
3. 有關表 8-6 預防或消除性別隔離及表 8-7 平等取得社會資源等欄，如有推動營造性別友善的工作環境等友善措施，建議可納入本項填列內容。	• 遵照辦理。將鼓勵本案營造廠商進用適當比例之男女性員工，並營造性別友善的工作環境以預防或消除性別隔離及促進平等取得社會資源。已補充修正於 8.4.2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表。	P.8-16
（二）有關本案性別影響評估檢視表所訂性別平等工作，建議納入計本文相關章節，作為計畫執行時之參考。	• 已補充修正於 8.4.2 中長程個案計畫性別影響評估檢視表。	P.8-16
四、行政院公共工程委員會		
1. 工程規劃：計畫書 P.4-38 之「交流道工程」乙節，僅列出 3 處交流道，並不包括台 61 與台 76 交接處之芳苑系統交流道，另依表 5.3.1「工程經費概估表」，備註說明主線跨越 148 縣道以西暫不施	• 本路線除延伸原東西向快速道路串連台 61、國 1、國 3 路網外，主要為串連地方新興工業區，以帶動經濟發展為目標。故本計畫於 148 縣道以西雖規劃為平面車道，仍能有效串連台 61。而全線高架、一次施作，因需增加達 100 餘億工程費，對政府財務衝擊性高。 • 計畫道路與台 61 線銜接處目前規劃採平面車道銜接台 61 線芳苑交流道之聯絡道方式	—

審查意見	處理說明	修正對照
作。此一規劃將衍生以下問題： (1)無法達成串連銜接台61線與台76線之系統轉換功能。 (2)148縣道以西之主線暫不施作，將使得整體建設期程更長，不利於投資效益發揮。 (3)規劃路權寬度達40公尺以上，於10年之計畫期程內僅施作兩側側車道，將衍生土地徵收正當性與路權管理問題。	辦理，初步評估尚可滿足目前之交通需求，未來可視交通量成長情況再行研議是否改設為系統交流道。 • 以40公尺路權徵收，兩側設置側車道，中央以草溝方式布設，此原則於西濱台61多數路段，早期皆採此原則設置，路權管養上並無太大問題。	
2. 計畫期程：計畫期程為10年，以本案之規模與複雜程度估計，合理之計畫期程約在6年左右(對比用地與工程界面更為複雜之「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路工程建設計畫」，期程為4年半)。	• 本計畫辦理期程初估約10年，包含規劃設計作業約2年、用地取得作業2年（規劃設計作業與用地作業部分時間重疊），工程施工6.5年。其中工程施工期程訂為6.5年係基於環境保護之考量，避免全線同時施工可能對當地農業生產或環境品質造成顯著影響。經考量本計畫工程規模及分標策略後，工期6.5年尚屬合理之規劃。 • 本計畫後續設計及用地取得階段將儘量縮短作業期程，以期儘早發揮計畫及路網效益。	—
3. 經費估列： (1)本計畫每一處交流道之直接工程費僅編列2億元，有所偏低。依交流道主線段橋高12公尺，及匝道平均4%之縱坡度估計，每處簡易上下型交流道之直接工程費約需3億元。 (2)工程預備費僅以直接工程費1.3%估列，有所偏低。依「公共建設工程經費估算編列	• 本計畫高架橋高僅約10公尺，匝道坡度以5%規劃，其工程經費略低，故本計畫交流道之直接工程費暫估為2億元，尚屬合理。 • 本計畫工程預備費已配合調整為直接工程費之5%估列，另已配合刪除工務行政費2.3億元之編列。 • 經重新檢討用地費、調整前述相關費用後，本計畫總經費修正為新台幣140億元，詳見表5.3-1工程經費概估表。	P.5-3

審查意見	處理說明	修正對照
手冊」公路工程篇之編估標準約為 10%。 (3)本計畫編列「工務行政費」約 2.3 億元，主要用於支應臨時機關之人事費用，惟考量「公務人員任用法」第 36 條之 1 規定：「臨時機關應於派用條例廢止之日(104 年 6 月 19 日生效)起三年內，修正組織法規為任用機關」，即原則上 107 年以後，應無工務行政費之相關人事經費需求，本計畫期程為 106~115 年，建請檢討調減 107 年以後之工務行政費。		
4. 證照要點：本計畫總經費達 100 億元以上，屬適用「重大公共建設計畫證照許可行政作業精進實施要點」之計畫，請計畫主管及主辦機關依前述要點啟動辦理。	• 遵照辦理。交通部已於 104 年 6 月 4 日函示將本案納入適用證照許可案件，公路總局則於 104 年 7 月 13 日將相關資料提報交通部，交通部並於 104 年 7 月 21 日函送公共工程委員會。	—
5. 生態檢核：本會於 106 年 4 月 25 日工程技字第 10600124400 號函請公共工程計畫各中央目的事業主管機關將「公共工程生態檢核機制」納入計畫應辦事項，本計畫路經彰雲嘉沿海保護區，建請主辦機關應依前述機制辦理生態檢核。	• 遵照辦理。本計畫設計階段將依 貴會 106 年 4 月 25 日工程技字第 10600124400 號函，將「公共工程生態檢核機制」納入計畫應辦事項。	—
五、財政部		
1. 據交通部 106 年 4 月 18 日函說明，彰化西南地區	• 依據中部科學工業園區第四期(二林園區)開發計畫與細部計畫書，中科二林園區營運期	附錄八

審查意見	處理說明	修正對照
之芳苑工業區、二林精密機械園區及中科二林基地等重大經建計畫陸續開發中，評估未來將引進大量人員及貨物運輸交通需求，建請補充本計畫需求性評估說明。	間預估引進員工 26,000 人，預估每日雙向總衍生交通量為 50,225 輛次（含園區衍生之客、貨運旅次數，詳見表 1.2-15）；彰化縣二林精密機械產業園區營運期間預估引進直接就業人口 32,300 人，預估每日雙向總衍生交通量為 59,840 輛次（含園區衍生之客、貨運旅次數，詳見表 1.2-16）。 • 經檢核「中部科學工業園區第四期（二林園區）開發計畫與細部計畫書（定稿本），98 年」及「彰化縣政府彰化縣二林精密機械產業園區第一期開發區細部計畫書（103.7）」，計畫道路均已納入兩園區之交通計畫，且均為兩園區重要聯外交通建設項目一。計畫道路興建後，將可大幅提昇園區銜接國道 1 號之便捷性，對於園區之開發有正面效益。	
2. 據交通部函說明本計畫獲沿線大多數民眾支持，惟因案涉農地補償徵收問題，請交通部補充協調溝通情形及是否已取得共識。鑒於公共建設計畫屢有因用地取得延宕致影響計畫期程及經費需求增加情事，建請交通部應併同評估因應，避免增加中央政府財政負擔。	• 本計畫於綜合規劃作業及環境影響評估階段已分別於計畫道路行經之芳苑鄉、二林鎮、埔鹽鄉及福興鄉等召開合計 6 場次之說明會（詳見『附錄三』、『附錄四』），其中多數民眾表示支持本計畫，部分民眾較關注事項為對農地影響及用地徵收議題。本計畫自規劃階段，經多次現地勘查，已儘量避開聚落發展密集地區，減少民房拆遷與降低用地取得爭議，另路線規劃已將避免改變區域灌排系統及避免影響重劃後之農地使用納入考量。本計畫後續設計階段亦將致力於調整道路線形，避免破壞農田之完整性及產生難以耕作之畸零地，減少用地取得可能遭遇困難，避免民眾抗爭。 • 本計畫環評作業階段另於 105 年 3 月 8 日邀集科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府、彰化縣福興鄉公所、彰化縣埔鹽鄉公所、彰化縣二林鎮公所及彰化縣芳苑鄉公所等有關單位召開研商會議，與會各單位除均表支持本計畫之推動外，針對計畫道路行經彰化縣農業用地部分，得於本計畫經行政院核定後，依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」規定，申請農地變更使用，並依「土地徵收條例」規定辦理用地	附錄八

審查意見	處理說明	修正對照
	取得，詳見『附錄八』。 • 有關後續與民意溝通作業，除本計畫環評通過審查後需依「環評法」第 8 條規定舉辦之公開說明會外，於土地徵收階段亦需依「土地徵收條例」第 10 條應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見，必要時可再依行政程序法舉行聽證。除前述依法需召開之相關會議外，為加強與當地民眾之意見溝通，本計畫後續設計階段將主動邀集相關機關、團體或民眾進行座談，以瞭解民意，並視須要納入後續設計階段之考量。 • 有關與彰化縣政府共同分攤建設經費部分，本計畫曾於規劃作業階段，於 102 年 8 月 2 日與彰化縣政府就跨域加值以挹注工程費部分進行研商（詳見『附錄二』），彰化縣政府並於 102 年 9 月 18 日函覆本計畫實施期間租稅增額估計數約新台幣 27,977,195 元，已全數納作本計畫之收益項目，詳見 7.1.3 跨域加值財務效益。 • 依據 102 年 8 月 2 日跨域加值研商會議紀錄（詳見『附錄二』），彰化縣政府財務處表示有關後續需籌措自償經費部分，仍需說服議會同意。另會議結論第五點略以：「為利計畫後續推動順遂，建請彰化縣政府評估負擔用地取得款項約 15 億元」。彰化縣政府於 102 年 10 月 1 函復：「因所涉用地取得費用龐大，本府財源籌措困難，尚無力負擔，本案用地取得費用負擔部分本府將再行評估，屆時於後續相關會議在行與會說明。」因此本案部分經費由地方政府負擔之可行性較低，建議仍依公路法第 12 條規定省道經費由中央負擔。	
3. 第 7-5 頁已估算稅收增額收益，並說明此建設將為地方政府帶來稅收成長，因效益及於地方，請交通部研議地方政府共同分攤計畫經費併說明有無公路法第 12 條適用	• 有關與彰化縣政府共同分攤建設經費部分，本計畫曾於規劃作業階段，於 102 年 8 月 2 日與彰化縣政府就跨域加值以挹注工程費部分進行研商（詳見『附錄二』），彰化縣政府並於 102 年 9 月 18 日函覆本計畫實施期間租稅增額估計數約新台幣 27,977,195 元，已全數納作本計畫之收益項目，詳見 7.1.3 跨域	—

審查意見	處理說明	修正對照
情形。另請依「租稅增額財源機制作業流程及分工」規定之公式及附表，提供稅收估算之相關假設、參數設定依據及計算公式等，俾協助檢視估算之合理性。	加值財務效益。 • 依據 102 年 8 月 2 日跨域加值研商會議紀錄（詳見『附錄二』），彰化縣政府財務處表示有關後續需籌措自償經費部分，仍需說服議會同意。另會議結論第五點略以：「為利計畫後續推動順遂，建請彰化縣政府評估負擔用地取得款項約 15 億元」。彰化縣政府於 102 年 10 月 1 函復：「因所涉用地取得費用龐大，本府財源籌措困難，尚無力負擔，本案用地取得費用負擔部分本府將再行評估，屆時於後續相關會議在行與會說明。」因此本案部分經費由地方政府負擔之可行性較低，建議仍依公路法第 12 條規定省道經費由中央負擔。 • 有關稅收增額效益約 2,798 萬元係彰化縣政府提供，其估算項目包括地價稅、房屋稅、土地增值稅及契稅等，其完整估算內容請詳『附錄二』（P.附 2-14）。	
4. 查交通部中程施政計畫，106 至 109 年尚有多項道路重大建設計畫陸續推動中，建請交通部說明部內概算容納情形。	• 各年度公共建設各次類別提報上限（公務預算），係依前一年度行政院核列數成長 10 %後計算分配之，其中 107 年交通部匡列公路次類別計畫上限額度為 490 億元，本局納入本項新興計畫後，106 至 109 年度需求額度分別約為 300~370 億元，尚可於公路次類別計畫上限額度內容納。	—
5. 財務計畫篇 7.4.1 政府財源籌措工具一、舉債融通(第 7-12 頁)，其中引用本部國庫署統計債務未償餘額數據有誤，為免爭議，建請刪除該段文字。	• 已配合刪除該段文字。	P.7-12
六、內政部地政司		
1. 本案依計畫書 1.4 社會參與及政策溝通情形記載：「埔鹽鄉已經完成全部的農地重劃…若計畫道路經過，所有農地將被切割成三角形，請再評估計畫道路是否有	• 本計畫係屬交通事業之開發行為，且本計畫興建之目的除為延續原東西向快速公路之功能，串連國道 1 號、國道 3 號高速公路與台 61 線西濱快速公路，建構完整之快速交通路網外，計畫道路亦有活化彰化西南角新興工業區、促進區域均衡發展以及加速偏遠地區發展之目的，故計畫道路之興建確有其必要	—

審查意見	處理說明	修正對照
必要興建？」另依路線規劃、環評說明會出席人員發言情形觀之，亦有民眾表示路線通過後農田將被切割，無法耕作，造成良田損失，並有人提出反對意見。按土地徵收條例第 3 條之 1 第 1 項規定：「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…。」本案路線規劃應依上開規定，審慎勘選適當用地及範圍，並請交通部公路總局持續與民眾溝通協調，後續辦理公聽會時，並應落實廣徵民意，決策透明，以避免民眾抗爭。	性，符合「土地徵收條例」第 3 條之規定，可以依「土地徵收條例」辦理後續土地取得程序。 • 本計畫於綜合規劃作業及環境影響評估階段已分別於計畫道路行經之芳苑鄉、二林鎮、埔鹽鄉及福興鄉等召開合計 6 場次之說明會，其中多數民眾表示支持本計畫，部分民眾較關注事項為對農地影響及用地徵收議題。本計畫自規劃階段，經多次現地勘查，無公有地可供使用，已儘量避開聚落發展密集地區，減少民房拆遷與降低用地取得爭議，另路線規劃已將避免改變區域灌排系統及避免影響重劃後之農地使用納入考量，已儘量避免破壞農田之完整性及產生難以耕作之畸零地，亦已可符合「土地徵收條例」第 3-1 條之說明。 • 有關後續與民意溝通作業，除本計畫環評通過審查後需依「環評法」第 8 條規定舉辦之公開說明會外，於土地徵收階段亦需依「土地徵收條例」第 10 條應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見，必要時可再依行政程序法舉行聽證。除前述依法需召開之相關會議外，為加強與當地民眾之意見溝通，本計畫後續設計階段將主動邀集相關機關、團體或民眾進行座談，以瞭解民意，並視須要納入後續設計階段之考量。	
2. 另本案用地取得方式，依土地徵收條例第 11 條規定，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。是以，未來辦理用地取得時，請交通部公路總局積極落實協議價購或以其他方式取得，儘量避免徵	• 遵照辦理。本案用地取得方式將先與所有權人協議價購或以其他方式取得，所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依「土地徵收條例」申請徵收。	P.5-3

審查意見	處理說明	修正對照
收；倘確有辦理徵收之必要，則請交通部公路總局確實依相關法令規定辦理，本部並將依法審議。		
七、行政院環境保護署		
1. 「東西向快速公路台 76 線（原漢寶草屯線）台 19 線以西路段改線工程環境影響說明書」前經本署審查通過，並於 105 年 10 月 26 日公告審查結論在案。	• 敬悉。	—
2. 開發單位應依環境影響說明書所載之內容及審查結論切實執行，後續計畫推動過程倘有變更，應依環境影響評估法相關規定申請變更。	• 遵照辦理。	—
3. 簡報所提二林精密機械產業園區尚處彰化縣政府第二階段環境影響評估階段，尚未送審，建議確認簡報所列開發期程正確性。	• 已配合修正二林精密機械產業園區目前正辦理第二階段環境影響評估作業中，開發期程將依環評審議進度調整。	P.3-2
八、行政院農業委員會		
1. 查本案擬變更使用特定農業區農業用地及都市計畫農業區土地作快速公路使用，惟於報告書內並未敘明確切範圍及位置，請交通部再予補充，以利瞭解其變更使用之區位及週遭農業生產環境之情形。	• 計畫道路長約 20.8 公里，其中計畫起點附近約 300 公尺範圍位於特定專用區外，其餘約 20.5 公里路段均位經農業區（包含約 15.6 公里行經特定農業區，約 4.4 公里行經一般農業區及約 0.5 公里行經都市計畫區之農業區（詳見『附錄八』）。	附錄八
2. 依農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點(以下簡稱變更	• 敬悉	附錄八

審查意見	處理說明	修正對照
要點)第 4 點規定：「目的事業主管機關對於興辦事業人申請農業用地變更，應就事業設置之必要性與計畫使用農業用地所提區位、面積之必要性、合理性及無可替代性，提出評估意見，或具體表示是否支持該興辦事業及土地使用。」又考量特定農業區之農業用地，屬較優良農業生產區，政府亦投入大量基礎建設，協助農民經營，宜提供農業發展優先使用，爰未符合變更要點第 6 點所列 8 款具政策性、公益性或農業部門所需用地等情形者，不得變更使用。		
3. 查本案尚在審認是否屬重大建設階段，為避免開發案受理審查程序後續進行至土地變更審核階段時，始因使用農地之區位、規模未符法令規定而無法同意，造成農業單位困擾及民怨，建議本案於興辦事業計畫審查階段時，宜先就本案變更使用有無影響周遭農業生產環境等事項提出說明，相關應說明之事項(詳如附件)，將再提供予交通部知悉。	• 遵照辦理，本計畫後續興辦事業計畫審查階段亦將就本案興建可能對周遭農業生產環境造成影響事項，提出相關說明。	—
4. 依土地徵收條例施行細則(以下簡稱土徵細則)	• 「國土計畫法」於 105 年 5 月 1 日施行，交通部運輸研究所為配合內政部擬訂「全國國	—

審查意見	處理說明	修正對照
第 2 條之 1 第 2 項規定：「本條例第 3 條之 1 第 4 項所稱行政院核定之重大建設，指其建設計畫由中央目的事業主管機關會商相關主管機關，針對計畫之政策方向、總量管制、合理性及使用特定農業區農牧用地之無可替代性等事項進行審查認定為重大建設，並循程序報經行政院核定者。」是以，本案請交通部依上開土徵細則規定提出總量管制等相關論述，以利審認。	土計畫」工作，刻正研擬「運輸部門空間發展策略」，該發展策略內容將納入運輸部門未來用地需求統計資料，有關用地管制相關作為。交通部將遵照未來核定之上位計畫（全國國土計畫）內容辦理。	
5. 又基於各個開發案倘僅以申請變更之農地面積占全國或該市(縣)農地總面積之比例，作為總量管制之理由，則可預期計算得出之比例均甚低，自難謂有影響，惟農地變更係屬累積效果，倘單就個案變更使用農地之面積比例作為衡量指標，恐有偏誤，再者，就農地資源之維護量，從上位之糧食安全至實地之週邊農業生產環境均需考量，尤以優良生產區域需予較高強度管制，因此，仍建議交通部應從產業需求之總體規劃考量，並就開發案之必要性、合理性及無可替代性加強說明。	• 本計畫興建之目的除為延續原東西向快速公路之功能，串連國道 1 號、國道 3 號高速公路與台 61 線西濱快速公路，建構完整之快速交通路網外，計畫道路亦有活化彰化西南角新興工業區、促進區域均衡發展以及加速偏遠地區發展之目的，故計畫道路之興建確有其必要性。 • 計畫路線係以儘量減少用地徵收及房屋拆遷為考量，惟彰化縣內農地面積佔全縣總面積 60%以上，計畫道路長約 20.8 公里，其中約 20.5 公里路段行經農業區，以路權寬 40 公尺計，須徵收農業用地面積約 82 公頃。 • 俟計畫核定後將與民眾溝通協調並依相關法規辦理用地徵收作業。另彰化縣政府亦多次表示支持本案規劃路線，並承諾協助民意溝通及用地徵收事宜。	—

審查意見	處理說明	修正對照
6. 另參考交通部所送臺灣鐵路管理局「屏東縣潮州鎮『臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫(潮州車輛基地)』擴大開發許可變更案(車輛基地暨機廠)」，已提供臺東池上同為特定農業區農牧用地之土地作為本會推動相關農業政策使用，符合農地占補精神，本案建議比照上開案例，亦納入農地占補之考量，以避免優良農地因變更使用而減少。	• 本局所轄土地均已作為公路用地或機關用地使用，無閒置土地，故無法提供作為農地占補交換使用，尚請諒查。	—
7. 檢附農業用地變更使用之各項評估事項表。	• 敬悉。	—

農業用地變更使用之各項評估事項

評估項目	檢核原則	列舉之評估原則
土地現況	是否仍適合農作	說明土地性質及現況是否適合作農業使用。
必要性	是否有必要使用農地進行新開發計畫	1. 是否有必要使用該筆土地進行新開發計畫。 2. 變更基地鄰近地區是否有土地而未利用之情形。
合理性	開發計畫使用之農地面積規模是否適當	1. 開發計畫使用之土地面積規模是否適當。 2. 是否採影響農業最小之區位及面積辦理變更使用。
無可替代性	是否沒有其他替代區位之土地可供開發	是否有其他替代區位之土地可供開發使用。
目的事業主管機關對開發案之評估或表示支持之意見	是否具體表示支持該興辦事業計畫	目的事業主管機關是否具體表示評估意見或明確表達支持興辦事業計畫。
對周遭農業環境影響情形之審查	有無影響農業生產環境之完整	1. 是否有依規定規劃隔離綠帶或設施。 2. 有無使用原有農業專屬灌排水系統作為廢汙水之排放或有妨礙上、下游農業灌排水系統輸水能力之虞。 3. 有無夾雜未申請變更之農業用地且妨礙原有區域性農路通行。

審查意見	處理說明	修正對照
	4. 有無申請變更農業用地辦理部分土地分割，致造成坵塊零碎不利農業經營之情形。 5. 有無其他影響農業生產環境之情事。	
九、國家發展委員會經濟發展處		
1. 經費部分：		
(1) 本計畫期程10(106-115)年，總經費128.3 億元，擬全數由中央政府籌應(計畫書第 7-12 頁)，惟計畫書第 7-6 頁，交通部敘及本案公路建設將帶動地區發展，有助於增加地方財源(稅收增額估約 2,798 萬元)，爰請交通部評估部分經費由地方政府負擔之可行性。	• 有關與彰化縣政府共同分攤建設經費部分，本計畫曾於規劃作業階段，於 102 年 8 月 2 日與彰化縣政府就跨域加值以挹注工程費部分進行研商（詳見『附錄二』），彰化縣政府並於 102 年 9 月 18 日函覆本計畫實施期間租稅增額估計數約新台幣 27,977,195 元，已全數納作本計畫之收益項目，詳見 7.1.3 跨域加值財務效益。 • 依據 102 年 8 月 2 日跨域加值研商會議紀錄（詳見『附錄二』），彰化縣政府財務處表示有關後續需籌措自償經費部分，仍需說服議會同意。另會議結論第五點略以：「為利計畫後續推動順遂，建請彰化縣政府評估負擔用地取得款項約 15 億元」。彰化縣政府於 102 年 10 月 1 函復：「因所涉用地取得費用龐大，本府財源籌措困難，尚無力負擔，本案用地取得費用負擔部分本府將再行評估，屆時於後續相關會議在行與會說明。」因此本案部分經費由地方政府負擔之可行性較低，建議仍依公路法第 12 條規定省道經費由中央負擔。	—
(2)計畫書第 5-4 及 5-5 頁，交通部敘及本案直接工程經費 97.69 億元等，建請依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，請行政院工程會協助審視各項經費編列之合理性。	• 遵照辦理。各年度公共建設各次類別提報上限（公務預算），係依前一年度行政院核列數成長 10 %後計算分配之，其中 107 年交通部匡列公路次類別計畫上限額度為 490 億元，本局納入本項新興計畫後，106 至 109 年度需求額度分別約為 300~370 億元，尚可於公路次類別計畫上限額度內容納。	—
2. 經濟效益部分：		
(1)計畫書第 2-1 頁，交通	• 敬悉。本計畫所採社會折現率已配合修正為	P.6-3

審查意見	處理說明	修正對照
部敘及本案係延續原台 76 線東西向快速公路，將可建構完整的快速交通路網，及促進區域均衡發展，案內交通部評估經濟益本比為 1.74，具經濟可行性(計畫書第 6-13 頁)。	3%，經重新計算後，本計畫之益本比可達 2.52，顯示本計畫具有經濟之可行性。	
(2)公共建設計畫之社會折現率，通常參考政府借款利率訂定之，經查近年中央政府標售 20 年期公債加權平均利率約為 1.156%~2.221%，且近期交通部提報公共建設計畫之折現率多設定為 3%，惟本案交通部設定折現率為 5.35%(計畫書第 6-3 頁)是否偏高，建請再酌。	• 本計畫所採社會折現率已配合修正為 3%，經重新計算後，本計畫之益本比可達 2.52，顯示本計畫具有經濟之可行性；惟考量本計畫係快速公路之開發且未設置場站等附屬設施，道路通車營運階段無通行費收入或附屬事業收益等直接收益，經評估本計畫自償率為-2.39%，不具自償能力。 • 從國家總體經濟效益之觀點，交通建設計畫投入可舒緩交通壅塞情況，並提升交通品質與行車效率，且有助於促進區域經濟產業之發展，故本案仍有其推動之公共建設目的。	P.6-3
3. 財務計畫部分：		
(1)本案財務計畫自償率為-2.38%，不具自償能力(計畫書第 7-10 頁)，其中，稅收增額收益部分，交通部僅敘及計畫稅收增額效益約 2,798 萬元(計畫書第 7-9 頁)，建請交通部補充完整估算內容，並提供分年現金流量表，俾瞭解試算之合理性。	• 有關稅收增額效益約 2,798 萬元係彰化縣政府提供，其估算項目包括地價稅、房屋稅、土地增值稅及契稅等，其完整估算內容請詳『附錄二』（P.附 2-14）。	—
(2)計畫書第 7-4 至 7-5 頁，敘及本計畫完工後，預計可提升中科園區管理費、租金收入 1.35 億元之增額收益挹注建設一節，依計畫	• 依據中部科學工業園區管理局 102 年 8 月 22 日中建字第 1020020264 號函所述，該局難有效益可挹注本計畫。爰此，將刪除計畫書第 7-4 至 7-5 頁，敘及本計畫完工後，預計可提升中科園區管理費、租金收入 1.35 億元之增額收益挹注建設一節內容。	P.7-4

審查意見	處理說明	修正對照
書附錄四(附 2-7 頁)中科管理局102年8月22日函表示，該局難以挹注本案新建工程開發經費，爰本計畫書將中科園區管理費及租金增額收益納入跨域加值財務效益，是否已與科技部及中科管理局達成共識，建請交通部釐清說明。		
4. 本案計畫書之「財源籌措工具」章節，中央政府債務餘額係依據財政部國庫署 102 年度數據(第 7-12 頁)，資料過於老舊，建請交通部更新。	• 已依財政部審查意見，刪除該段文字說明。	P.7-12
十、國家發展委員會管制考核處		
1. 本案就長期而言，對整個高快速路網完整性有其必要，惟請比較評估本案東西向快速公路銜接延伸之效益與目前東西向快速公路尚有一些未立體銜接路段(拉成高架)之效益;並請評估本案完成後對中山高速公路衝擊。	• 計畫道路各路段之交通量係依彰化生活圈及整體路廊之運輸需求推估而得，不因道路形式為高架或平面而有顯著差異。經評估計畫路廊主要交通量分布在新水至台 19 路段(詳見表 1.2-17)，為中科二林園區及二林精密機械產業園區大量車流藉由計畫道路與國道 1 號及國道 3 號連繫，爰規劃採中央高架道路並配置雙向平面側車道型式；縣道 148 以西路段則因目標年交通量較為有限，採平面車道型式即可滿足該路段運輸需求及有效串連台 61。至於採全線高架型式雖對路網完整性效益更佳，惟需增加達 100 餘億工程費，對政府財務衝擊性高。 • 為提昇平面路段運輸效能，未來可於平面路段交通量較大之平交路口，採號誌連鎖等方式，減少主線車輛之停等。 • 依據本計畫交通影響評估成果，計畫道路完工通車後對中山高速公路之衝擊有限（詳下表所示），國道 1 號彰化-員林段交通量略增，服務水準仍維持在 C2 級。	—

<table>
<tr><th>審查意見</th><th>處理說明</th><th>修正對照</th></tr>
<tr><td colspan="3">
<table>
<tr><th rowspan="2">道路</th><th rowspan="2">路段</th><th rowspan="2">方向</th><th colspan="3">零方案</th><th colspan="3">計畫道路</th></tr>
<tr><th>全日交通量
(PCU/日)</th><th>尖峰小時
(PCU/H)</th><th>服務水準</th><th>全日交通量
(PCU/日)</th><th>尖峰小時
(PCU/H)</th><th>服務水準</th></tr>
<tr><td rowspan="4">國道 1 號</td><td rowspan="2">彰化-埔鹽</td><td>往南</td><td>37,300</td><td>3,730</td><td>0.65(C2)</td><td>38,587</td><td>3,858</td><td>0.67(C2)</td></tr>
<tr><td>往北</td><td>37,490</td><td>3,749</td><td>0.65(C2)</td><td>38,781</td><td>3,878</td><td>0.68(C2)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">埔鹽-員林</td><td>往南</td><td>40,901</td><td>4,090</td><td>0.72(C3)</td><td>41,523</td><td>4,151</td><td>0.72(C2)</td></tr>
<tr><td>往北</td><td>40,688</td><td>4,069</td><td>0.71(C3)</td><td>41,316</td><td>4,132</td><td>0.72(C2)</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>2. 該地區較壅塞處為國道 1 號(鹽埔)系統交流道(約 STA.207K 處)，請補充說明本案設置對該處交通之影響。</td><td>• 國道 1 號(鹽埔)系統交流道(約 STA.207K 處)壅塞主要發生於假日尖峰時段，平常日尖峰時段並無壅塞情況，本案設置對該處交通之影響詳下表所示，國道 1 號彰化-員林段交通量略增服務水準仍維持在 C2 級。</td><td>—</td></tr>
<tr><td colspan="3">
<table>
<tr><th rowspan="2">道路</th><th rowspan="2">路段</th><th rowspan="2">方向</th><th colspan="3">零方案</th><th colspan="3">計畫道路</th></tr>
<tr><th>全日交通量
(PCU/日)</th><th>尖峰小時
(PCU/H)</th><th>服務水準</th><th>全日交通量
(PCU/日)</th><th>尖峰小時
(PCU/H)</th><th>服務水準</th></tr>
<tr><td rowspan="4">國道 1 號</td><td rowspan="2">彰化-埔鹽</td><td>往南</td><td>37,300</td><td>3,730</td><td>0.65(C2)</td><td>38,587</td><td>3,858</td><td>0.67(C2)</td></tr>
<tr><td>往北</td><td>37,490</td><td>3,749</td><td>0.65(C2)</td><td>38,781</td><td>3,878</td><td>0.68(C2)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">埔鹽-員林</td><td>往南</td><td>40,901</td><td>4,090</td><td>0.72(C3)</td><td>41,523</td><td>4,151</td><td>0.72(C2)</td></tr>
<tr><td>往北</td><td>40,688</td><td>4,069</td><td>0.71(C3)</td><td>41,316</td><td>4,132</td><td>0.72(C2)</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>3. 為強化論述，並降低未來取得用地之疑慮，請交通部說明為何不從既有台 76 銜接點處，利用員林大排用地作為路線案。</td><td>• 本計畫可行性研究階段已將沿員林大排兩側規劃路廊納為可行性方案一，經以多層次多準則加權評估法(AHP)研究，可行性方案一之綜合績效低於現階段路廊方案，故仍以現階段路廊方案優選方案。
• 另採員林大排方案除工程施工上因需打除部分堤防，對於破堤之安全性與修復將是必須克服之困難，工期亦長。此外，員林大排兩側平面道路（縣道 144）作為埔鹽通往鹿港之主要道路，尖峰時段交通量大，且因路幅有限，施工階段交通維持困難，長期封閉道路亦可能衍生民怨抗爭。
• 整體而言，計畫道路除可延續原東西向快速公路之功能，串連國道 1 號、國道 3 號高速公路與台 61 線西濱快速公路，建構完整之快</td><td>—</td></tr>
</table>

審查意見	處理說明	修正對照
	速交通路網外，計畫道路亦有活化彰化西南角新興工業區、促進區域均衡發展以及加速偏遠地區發展之功能，故整體效益較利用員林大排作為路線案為佳。	
4. 請交通部說明地區相關園區設廠現況，報告評估是否有過於樂觀的情形。	• 本案係依「中部科學工業園區第四期(二林園區)開發計畫與細部計畫書」及「彰化縣二林精密機械產業園區開發計畫書」等相關資料進行分析評估，應無過於樂觀之情形。 • 依據本計畫於 105 年 3 月 8 日邀集科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府、彰化縣福興鄉公所、彰化縣埔鹽鄉公所、彰化縣二林鎮公所及彰化縣芳苑鄉公所等有關單位召開研商會議（詳見『附錄八』），會中科技部中部科學工業園區管理局及彰化縣政府均表示中科二林園區及彰化二林精機產業園區仍將持續推動，且計畫道路將作為前述園區重要之聯外道路系統之一，對於該園區之發展有正面效益。	附錄八
5. 本案後續是否衍生再高架的問題。	• 基於經費考量及交通評估成果，本計畫縣道 148 以西路段採平面道路型式，於目標年內尚可滿足交通需求。惟未來仍將持續觀察鄰近地區之發展，適時檢討評估縣道 148 以西路段高架化之需求及效益。	—
6. 請明確說明財務計畫收入為何，相關財務收入應為可實際挹注計畫經費者。	• 本計畫之財務收入僅考量稅收增額收益乙項，計新台幣 27,977,195 元。 • 依據 102 年 8 月 2 日跨域加值研商會議紀錄，彰化縣政府財務處表示有關後續需籌措自償經費部分，仍需說服議會同意。另會議結論第五點略以：「為利計畫後續推動順遂，建請彰化縣政府評估負擔用地取得款項約 15 億元」。彰化縣政府於 102 年 10 月 1 函復：「因所涉用地取得費用龐大，本府財源籌措困難，尚無力負擔，本案用地取得費用負擔部分本府將再行評估，屆時於後續相關會議在行與會說明。」因此本案部分經費由地方政府負擔之可行性較低，建議仍依公路法第 12 條規定省道經費由中央負擔（詳見『附錄二』）。	—