臺北高等行政法院判決

110年度訴字第600號
112年3月16日辯論終結

原　　告　吳明哲等21人（姓名、地址及其訴訟代理人詳如附表）
被　　告　行政院環境保護署

代　表　人　張子敬（署長）
訴訟代理人　蔡進良　律師
　　黃冠中　律師
參　加　人　桃園國際機場股份有限公司

代　表　人　楊偉甫（董事長）

訴訟代理人　游成淵　律師
　　林佳薇　律師

上列當事人間環境影響評估法事件，原告不服行政院110年3月24日院臺訴字第1100167789號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：本件原起訴之蔡梅芬於民國111年3月9日死亡，其繼承人王德發、王亭、王昱（附表編號第13號至第15號）具狀聲明承受訴訟，並提出戶籍謄本為證（本院卷四第67頁至第73頁）；參加人桃園國際機場股份有限公司代表人由林國顯變更為楊偉甫，茲據新任代表人具狀承受訴訟（本院卷五第457頁至第461頁），經核於法均無不合，應予准許。

二、事實概要：緣交通部為推動航空事業發展，依國際機場園區發展條例第5條第1項規定，100年4月報奉行政院核定後發布

「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」（下稱綱要計畫），該計畫除敘明擴建第三跑道之必要性外，並就配置第三跑道之A、B及C方案，評估認為A方案足以確保發展彈性而建議予以採用。參加人爰依前開綱要計畫，於101年5月擬訂「臺灣桃園國際機場園區實施計畫」(下稱機場園區實施計畫)，規劃於北側擴建用地增設第三跑道，並與既有南北跑道採獨立平行配置方式。嗣開發單位即參加人辦理「臺灣桃園國際機場（按：下稱桃園機場）第三跑道」開發計畫（下稱系爭開發計畫或系爭開發行為，開發場所：桃園市大園區）所提環境影響說明書（下稱系爭環說書），經被告行政院環境保護署（下稱被告或環保署）106年7月5日環署綜字第1060051179號公告審查結論，以系爭開發計畫屬環境影響評估法（下稱環評法）施行細則第19條第1項第1款附表二所列應進行第二階段環境影響評估(下稱環評）之開發行為，且經環境影響評估審查委員（下稱環評委員）審查認定系爭開發行為亦符合同條項第2款第1目至第5目所規定「對環境有重大影響之虞」之情形，應繼續進行第二階段環境影響評估（下稱二階環評）。參加人爰依環評法第8條規定，於106年9月11日、18日將系爭環說書分送有關機關、於106年9月20日至同年10月19日辦理陳列或揭示並刊載於新聞紙，復於同年11月17日、18日舉行公開說明會收集有關機關、團體或當地居民意見後，由被告依環評法第10條規定，於107年2月12日邀集目的事業主管機關、相關機關、團體、學者專家及居民代表，召開系爭開發計畫第二階段環境影響評估範疇界定會議(下稱系爭範疇界定會議)，並作成「確認本案可行之替代方案：零方案，即本計畫不開發」之結論。嗣參加人依環評法編製「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書初稿」，由交通部於108年6月14日辦理現場勘察及公聽會，並依環評法第13條規定，於同年9月25日轉送被告審查，經被告提交109年3月25日環境影響評估審查委員會第373次會議(下稱系爭環評會議)決議後，轉由被告於109年5月8日以環

署綜字第1090033395號公告「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書」(下稱系爭評估書)摘要及審查結論，通過系爭開發計畫之二階環評審查（下稱原處分）。原告吳明哲等人（不含蔡梅芬之承受訴訟人即原告王德發、王亭、王昱）對原處分不服，提起訴願，經行政院以110年3月24日院臺訴字第1100167789號訴願決定書駁回其訴願，原告仍不服，乃提起本件行政訴訟。

三、原告主張及聲明：

㈠原處分將第三跑道之替代方案B、C方案剔除，有違範疇界定及替代方案制度目的：

1.由環評法第10條之立法過程可知，環評法於範疇界定確定可行之替代方案時，係採取廣泛、寬鬆之立場及「漏斗型」設計，擴大公共參與，凡與開發行為有關聯之替代方案均應納入，均進行環評，以確認何方案對於環境衝擊較小，並增加「居民代表」為範疇界定之一員，賦予居民代表「界定」評估範疇之權限；另參酌美國法制，範疇界定階段之主要目的係在廣泛蒐集意見，依「合理性原則」，將技術上、經濟上可行之其他方案納入後，於範疇界定時充分進行調查，並就開發行為與替代方案對於環境之衝擊影響，各別進行評估，方能完整兩者之差異性；歐盟法院亦認定歐盟指令第5條第1項(d)款之「主要替代方案」，其意旨在於開發單位必須提供替代方案供主管機關評估。綜上，法院於審查環評審查結論之適法性時，須一併將範疇界定會議之形成過程及結論納入審查範圍，方符合環評法制。

2.惟依綱要計畫之「表 13-3各跑道配置方案評估」、系爭範疇界定會議簡報及內政部108年5月審定之「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫書」（下稱機場特定區計畫）之「表2-2桃園機場各跑道配置方案評估表」，第三跑道之位置於既有機場北方共有A、B、C三個方案，然相較於B、C方案，A方案對周邊環境衝擊最大（搬遷人口

數、搬遷面積、禁限建新增面積），A、B、C三個方案僅在於跑道容量、旅客服務量之差異，詎料系爭評估書竟毫未評估B、C替代方案對於環境所造成之影響，此本應於範疇界定程序時進行意見蒐集並充分調查，然原處分逕謂系爭開發行為之替代方案為「零方案」，未考量其餘對環境影響較小之替代方案，致環評審查程序無法比較A方案與B、C方案之差異性，此顯與範疇界定、替代方案之制度目的相違。被告雖辯稱系爭範疇界定會議結論，已確認可行之替代方案為零方案等語，然細察該會議結論，僅籠統記載「確認本案可行之替代方案：零方案，即本計畫不開發。」等語，並未說明不予考量B、C方案之原因，已有違反說理義務之違法事由，且該次會議反對僅採取零方案之替代方案者，至少有11位委員，已達環評委員法定人數之半數，故該次會議結論究竟如何達成，甚有可議，亦有判斷怠惰之情。

㈡「桃園離岸風力發電廠興建計畫」（下稱系爭離岸電廠計畫）屬於系爭開發計畫半徑10公里範圍內之計畫，系爭評估書毫未評估，原處分顯係基於錯誤、不完全資訊所作成：被告前於106年間公告系爭離岸電廠計畫環說書審查結論，而該計畫可能對於第三跑道設置之通訊、導航、監視設施、飛航作業、機場容量造成影響，自屬原處分所應評估之範圍，詎系爭評估書未提及該電廠興建計畫，原處分顯係基於錯誤、不完全之資訊所作成，並違反環評法施行細則第19條第1項第2款第1目規定。嗣該電廠開發單位向經濟部申請籌設許可固遭駁回，然環評審查結論與開發許可本為不同階段之行政處分，原處分未考量與系爭離岸電廠計畫之衝突及相容性，自屬違法。

㈢關於水質部分：

1.系爭範疇界定會議確認修正之範疇界定指引表（下稱系爭指引表）記載應調查之項目包括各種水質參數之變化等，並未明示排除特定檢測項目，然系爭評估書並未就「地面

水質」之總凱氏氮、正磷酸鹽、矽酸鹽、葉綠素、硫化氫、酚類、氰化物、陰離子介面活性劑、比導電度、農藥、礦物性油脂等11項檢測項目、「農藥及肥料（種類及使用量）進入水體之可能傳輸途徑、殘留量」進行調查；亦漏未就「地下水質」之DO、BOD、COD、總凱氏氮、亞磷酸鹽氮、總磷、正磷酸鹽、矽酸鹽、葉綠素、硫化氫、氰化物、陰離子介面活性劑、農藥、礦物性油脂等14項目、「農藥及肥料（種類及使用量）進入水體之可能傳輸途徑、殘留量」進行調查，顯然違反系爭指引表所列之應評估項目。

2.依系爭指引表所記載「水質」之調查頻率，開發單位應進行3次調查（雨季、旱季各至少1次），其中1次為晴天（於旱季施作），其餘2次為雨天。惟系爭評估書就「地面水質」之調查，係分別於107年6月22日、9月14日、12月17日為之，依107年航空氣象年報可知，6月17日至同月20日並非連續降雨，6月20日至22日降雨量皆為0，自無參加人所稱採樣日前為連續降雨之情事，足見6月22日為晴天採樣；又12月17日之降雨量亦為0，顯為晴天採樣，故本件係於3個晴天採樣，顯然違反前述調查方法。再者，系爭評估書就「雨季」或「旱季」之定義，係以「石門(3)雨量站」之資料為唯一依據，並以之為系爭指引表所訂之調查方法，惟該雨量站位於桃園市龍潭區之山區，海拔142公尺，不僅與第三跑道相距達32公里，與第三跑道海拔僅32公尺，亦有相當差距，且與第三跑道之平地地形顯不相同，自無從以該雨量站之觀測資料推斷第三跑道之氣候。

㈣關於洪水、排水部分：

1.系爭評估書就「洪水」部分之評估，係依經濟部水利署（下稱水利署）水文年報「石門(3)雨量站」資料，分析近10年之降雨情形。然交通部民用航空局（下稱民航局）每年既定期發布桃園機場之航空氣象年報，而系爭開發計

畫範圍鄰近地區，亦有蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區等氣象觀測站，其位置、海拔高度均與第三跑道相近，且「石門（3）雨量站」之年雨量，顯然大於蘆竹等氣象觀測站，故系爭評估書以「石門(3)雨量站」之資料，評估「洪水」部分之環境影響及對於環境之衝擊，當係提供錯誤之資訊。又依水利法第78條之4、下水道法第1條、下水道工程設施標準第11條第2款規定，埔心溪應採用50年以上一次頻率之降雨強度，計算開發後之雨水最大逕流量，系爭評估書竟以10年降雨強度為標準，違法情事甚明。

2.依「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」（下稱應實施環評認定標準）第14條第1項第1款規定，埔心溪之疏洪設施工程應實施環評，惟被告於該疏洪設施工程未實施環評或與系爭開發計畫合併進行評估之情況下，逕予通過環評審查結論，致系爭開發計畫可能受埔心溪疏洪設施工程之設計不良或影響，影響第三跑道防洪安全甚鉅，原處分基於不完全資訊所作成，自屬違法。

㈤關於沙崙油庫部分：

1.系爭開發計畫位置緊鄰沙崙油庫，系爭評估書相關風險評估及其減輕因應對策之撰寫者，均未具有相關風險評估之專業背景，不符規定：系爭評估書關於沙崙油庫風險評估部分之撰寫者高筱菁，雖為都市計畫技師，然其相關經歷與執業之範圍，皆為高速公路與快速道路之相關內容，而未涉及油庫爆炸風險之評估；且高筱菁為國立政治大學（下稱政大）地政學系碩士在職專班碩士，亦非航空與油庫爆炸等風險評估之專業學位。其碩士論文之內容與研究方式，僅以問卷調查相關政策之滿意度，與風險評估毫無關連性。另一撰寫者吳惠嬌，為國立空中大學（下稱空大）社會科學系學士，並無領有任何專業證照，相關實務經歷亦僅與鐵路、公路相關經歷，亦未見其提供任何與風險評估相關之證明文件。是就空難與油庫爆炸風險之評估，撰寫人員顯不符合行為時開發行為環境影響評估作業

準則（按：指110年8月2日修訂施行前之版本，下稱行為時環評作業準則）第3條第2項規定。又本件環評委託技術服務標案於106年2月20日辦理決標公告，由中棪工程顧問股份有限公司(下稱中棪公司)得標，然中棪公司為林同棪工程顧問股份有限公司(下稱林同棪公司)之從屬公司，而林同棪公司於104年間因「偽造、變造投標契約或履約相關文件」，經刊登為拒絕往來廠商，於107年11月5日前，皆不得參加投標或作為決標對象或分包廠商。惟中棪公司歷來投標之政府採購案件，全於林同棪公司拒絕往來期間，顯係林同棪公司濫用公司法人格制度所設置之公司，且撰寫系爭評估書者皆服務或曾服務於林同棪公司，顯見本件決標結果，實質上之廠商為林同棪公司，顯然不具備政府採購法所要求之廠商品質。

2.本件未有具備航空、機場興建及油庫災害風險評估之專業委員或專家參與，致無法充分理解油庫風險等技術內容而為完整之評估，原處分自有出於不完全資訊之違誤：依最高行政法院107年度判字第111號判決意旨，環境影響之評估與審查，需建立在環評委員就專業技術事項與內容，有充分之理解及相對應之專業判斷能力。系爭開發計畫涉及第三跑道航機發生碰撞沙崙油庫，以及油庫自身爆炸等可能帶來災害之風險，自應確保具有針對油庫災害風險進行評估及審查之專家學者參與審查結論之作成。惟觀諸系爭環評會議之14位外部委員的專業背景，均無具備各種爆炸、化學災害、油污染等油庫風險評估以及航空、機場興建等專業背景之委員；其中簡連貴委員相關學術研究著作與實務經歷，係以海洋沿岸與離岸之地質水文作為研究之領域，對於「災害防治」相關領域之研究，僅涉及「地質」與「河口海岸」之「自然災害」，完全未具備航空、機場興建、石油化學與爆炸所生之「工業或工程災害之風險評估」等專業背景。環評過程中，亦未就此徵詢具相關背景之專家意見，甚至招致具備此專業領域之專家學者嚴

屬批評。顯見系爭評估書就此部分之撰寫及預測評估，毫無實質審查其內涵。

3.法院就環評之專家決定，仍有審查之職權及義務：

⑴法院對於涉及專業判斷餘地之事項，並非一律放寬審查，而應視該事項是否涉及人民基本權利而定。本件系爭開發計畫就鄰近沙崙油庫之風險，涉及人民生命、生存權、健康權與財產權，故就油庫爆炸與飛航安全之風險，即應嚴格要求遵守範疇界定會議與相關規範；而我國關於民航與飛安之相關安全規範，皆以國際民用航空公約為依據，是本院應審查系爭評估書之內容是否符合範疇界定會議就應評估項目之要求、相關風險評估是否符合國際標準與民航局所訂之相關安全規範，以及是否提出其所引用之相關參數資料。

⑵系爭評估書之「風險管理程序」內容為「風險辨識、風險評估、風險處置及風險監控」，此僅屬於「風險評鑑」之範圍，而未納入科學性之「風險溝通」程序，並非完整之風險管理程序，不符合我國CNS3100之國家標準；且系爭指引表不僅要求應評估施工及營運期間對沙崙油庫之油槽、相關設施影響及進行風險評估，並擬定緊急應變措施，且系爭範疇界定會議諸多環評委員（李公哲、王价巨等教授）均要求對於鄰近沙崙油庫作風險評估，然參加人均未就環評委員之提問，進行調查、分析評估，反而僅以單一航次「正常起降」作為唯一之風險判斷標準，難認參加人已盡其具體回應、說理義務。

⑶被告所主張參考ISDR之風險評估程序一節，顯然誤會ISDR乃聯合國體系下，為協助天然災害所成立之減災策略組織，其減災宣導計畫，根本非屬本件應踐行之風險評估程序，參加人亦未說明其採行ISDR之何種風險評估模式，環評委員也未就此積極要求參加人提出相關資料以為佐證，而有判斷怠惰之情事。

⑷系爭評估書載稱採用國立臺灣大學（下稱臺大）交通科技研究中心提出之風險評估模式研究報告等語，然實際上並無該研究機構存在，參加人亦未曾另外委託相關機構，其究竟如何辦理沙崙油庫之風險評估，著實可疑；又上開研究機構或係指臺大軌道科技研究中心，然該中心係以「軌道運輸」為研究領域之機構，與本件機場興建完全是不同的領域，其「捷運萬大線風險評估模式」之相關內容，與系爭範疇界定會議所要求之風險項目，毫無關聯，被告亦未要求參加人說明「軌道運輸」之風險評估模式，何以得作為「航空器飛航安全」及「綜合油庫碰撞風險」之預測分析、評估之模式，此顯係環評委員之判斷怠惰，參加人未實際委託上開研究機構就本案為評估，僅移花接木將相關「軌道運輸」報告結論直接引用，亦有捏造不實環評內容之嫌。再者，參加人所依據之鐵道維安6x6之評估方法與風險矩陣，與民航局依照ICAO所發布之「AC120-032D安全管理系統」、參加人之安全管理系統手冊（下稱系爭安管手冊）之5x5評估方法與風險矩陣，具有明顯差異，刻意營造低度風險之假象；更何況，參加人自承本案欠缺碰撞風險模型CRM電腦程式運算報告，顯已違反行為時環評作業準則附件四第十八項附錄所規定「演算推估過程」之應記載事項而屬違法。

4.沙崙油庫之儲油屬於重油，較機場內部油槽更容易爆炸，被告未就系爭評估書所採之科學方法為專業判斷說理，顯有基於錯誤事實、判斷怠惰之瑕疵：系爭評估書所舉日本成田、大阪、荷蘭阿姆斯特丹、美國華盛頓等機場，都是「機場本身」的油庫與跑道的位置；然沙崙油庫並非桃園機場本身的油庫，兩者並非可比較性（上述國外機場本身油庫之面積約為4.1公頃至15.2公頃不等，而沙崙油庫面積高達約71.2公頃，其規模遠大前述國外機場本身的油庫），且不同性質之油庫可能造成之風險也會不同，前述

國外機場油庫，皆是「機場本身」的油庫，為機場必要之設備，而沙崙油庫為外部油庫，與機場跑道之距離得以預先規劃或遷移，又機場本身油庫的性質為航空燃油，閃點較高，較不容易爆炸，而沙崙油庫為原油，閃點較低，較容易爆炸，是兩者油庫所儲存油的性質和類型不同，伴隨而來之風險評估也有極大差異，然系爭評估書之相關書件中卻未見對於該要素的風險評估資料，乃為應考量而未考量之瑕疵，對於公開說明會中相關誤導性之論述（原油不易爆炸），亦未見環評委員或開發單位予以釐清、更正或調查。參考德國法蘭克福預計於西北方擴建跑道之經驗，鄰近區域若有爆炸風險因素存在（例如工廠、油庫等），開發單位有義務排除該風險因素，例如協調該風險因子遷離，或是變更開發行為之選定區域，而不得完全不作為，彷彿無視風險存在之可能。

5.依環評法第11條第1項、第12條第1項及第13條第1項及行為時環評作業準則第37條第1項規定，可知範疇界定指引表為開發單位於範疇界定會議召開前自行填寫後送交主管機關參酌，與環評法所定個案環境影響應評估範圍係屬二事。若開發單位未落實範疇界定指引表上之評估項目，固屬違法；惟未明訂於範疇界定指引表上之事項，亦不能免除環評法或其他法規所要求之其他法定義務。本件參加人就系爭開發計畫與沙崙油庫間所生特別風險，欠缺依個案量身訂作之應變方案，其緊急應變措施顯屬不足。系爭評估書附錄十四為桃園機場舊有既存之防災內規，而附錄十五則為台灣中油股份有限公司（下稱中油公司）既有之消防程序規定，二者均非針對系爭開發計畫與油庫間對應之風險所為之相應作法，僅為桃園機場、沙崙油庫各自舊有局部火災、人員死傷以及演習程序及編制，根本未就擴張規模之航空城與沙崙油庫緊鄰關係之特別應變措施，予以個案量身訂作，實無法因應沙崙油庫爆炸時產生之巨大災害，參諸中油公司於108年11月14日在系爭評估書初稿專

案小組初審會議之發言概要，可知中油公司亦認為第三跑道與沙崙油庫間存在之特別風險，須專案制訂風險防治與緊急情況之應變措施。另開發單位每年固應至少辦理一次空難防救災演習或消防演習，並協助沙崙油庫辦理空難減災作業，然沙崙油庫距離第三跑道預定地不到350公尺，儲油量高達170萬公秉，一旦發生爆炸意外，將波及整個北臺灣，開發單位所承諾之消防演習、任務編組等，均僅為虛設之程序，完全無法避免或減緩沙崙油庫爆炸之危險及衝擊效果，系爭評估書僅以文書規定作為表面交代，卻不願以謹慎選址、搬遷油庫等預防性之評估方法為之，俱見系爭評估書未針對沙崙油庫風險提出相對合理之應對方案。

㈥關於溫室氣體部分：

1.系爭評估書對於「施工期間」及「營運期間」機場車輛之溫室氣體排放量，並無「開發行為溫室氣體排放增量評估及抵換規劃計算指引」（下稱溫室氣體計算指引）之「溫室氣體排放量化」所要求應詳列氧化亞氮（N_2O）、甲烷（CH_4）等6大溫室氣體排放量，顯已提供錯誤事實或不完全資訊予環評委員，而參加人提出「事業溫室氣體排放量資訊平台」，刻意使用「公升」作為計算單位，稀釋氧化亞氮（N_2O）、甲烷（CH_4）之排放量趨近於零排放（該資訊平台要求之計算單位為「公秉」），足見參加人根本未依各種溫室氣體對氣候衝擊的程度不同，換算成「二氧化碳排放當量」加以彙總，系爭評估書之溫室氣體推估顯有錯誤。又系爭評估書就「營運階段」之「量化溫室氣體排放量」之記載，關於航機起降部分，除提供ICAO發動機排放資料庫以外，並無提供所謂德國聯邦環保署排污係數之研究資料，違反行為時環評作業準則第14條關於敘明相關引用模式之假設重要參數之規定，環評委員自難判斷航機起降之推估溫室氣體排放量是否正確，其判斷自有基於錯誤事實、不完全之資訊及判斷怠惰之瑕疵。

2.系爭評估書空泛提出溫室氣體減排對策，未盡調查、評估之職責，自有判斷怠惰之違誤：行為時溫室氣體減量及管理法（按：112年2月15日修正時，已更名為「氣候變遷因應法」。下稱行為時溫管法)已訂定溫室氣體減量目標，並採取「總量管制」及「抵換交易制度」等手段，以避免溫室氣體不斷增加，本件系爭指引表亦要求開發單位須評估溫室氣體減排措施，及擬訂溫室氣體管理具體減量目標及查核規劃，是開發單位負有提出「溫室氣體排放明確之具體抵換、減排等減量目標及後續查核規劃」等義務，環評委員亦有積極查證作成判斷，並敘明專業判斷理由之義務。本件開發單位所推估航機起降溫室氣體總排放量約582,958.79公噸CO_2e/年，亦應納入其溫室氣體排放量之管制範圍，參加人所稱航機起降預估之溫室氣體排放量，係航機起降造成，非參加人設施於營運階段可能產生之溫室氣體排放量等語，乃係將航機起降推估之溫室氣體排放量，推卸予航空公司；又系爭評估書所推估參加人於營運階段本來就會產生之溫室氣體排放量，在毫無任何減排之具體要求，即直接置於第五章之「承諾排放值」（即50,320.47公噸CO_2e/年），自難認其有擬訂任何溫室氣體管理具體減量目標及查核規劃。至參加人所稱採取橋電、橋氣系統以減少溫室氣體排放量，乃係針對其自稱「非其負責之航機起降所生之溫室氣體」，是縱使透過橋電、橋氣系統，航機起降每年減少約189,218.92公噸CO_2e，每年仍有394,006.79公噸CO_2e之溫室氣體產生，系爭評估書無任何相關減排、抵換規劃及任何客觀、科學之立論依據，環評委員未盡職責，審查溫室氣體減排措施之技術可行性及可信性，自有判斷怠惰之違誤。被告對於參加人推估由「航機起降」所降低溫室氣體排放之189,218.92公噸，竟錯誤解讀為參加人於後續營運階段「場內勤務車輛」之溫室氣體減排量，足見被告混淆「航機起降」及「場內勤務車輛」之溫室氣體排放量，兩者早經參加人切割，參加人根

本未規劃第三跑道設置每年所產生50,320.47公噸CO_2e之場內減量。

㈦關於社會心理部分：參加人固聲稱針對9個行政區進行面對面訪問調查，且以分層抽樣進行等語，然未載明其抽樣架構，環評委員根本無從判斷其抽樣是否足以反應母體，及其樣本是否有偏誤，且環評委員未調查瞭解有關訪視員之訓練，亦未要求於系爭評估書或其附件呈現，以致無從判斷訪視員是否具備適格之訪視能力，有判斷怠惰之虞。再細究問卷設計之內容，對於受訪者是否「瞭解」系爭開發行為之內容，在「臺灣桃園國際機場第三跑道計畫」提示卡中，僅不斷宣揚該計畫帶動經濟繁榮之益處，對於在地居民可能受到之權益侵害，隻字未提，顯屬「偏頗提示」；就問卷問題「請問您贊不贊成在桃園國際機場內進行『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫？」其中選項3「有條件贊成」，應解讀當條件不成立時，受訪者即不贊成該計畫，加計「不贊成」之比例，有43.7%不贊成開發之可能性（贊成居民有54.6%）。然系爭評估書卻稱：「可得知當地居民有78.3%贊成與有條件贊成本計畫…。」等語，顯然扭曲問卷調查之原意而以不當之數據混淆環評委員。又問卷進一步詢問有條件贊成之居民：「您在什麼情況下會贊成『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫的開發？（複選）」高達93%居民表示「妥善處理土地徵收安置拆遷事宜」，其次68%是「開發前與附近居民充分溝通」。可見受訪者多數對於土地徵收安置拆遷內容並不瞭解，且對於系爭開發行為可能造成其權益之影響亦未充分知悉，而希望開發前能與附近居民充分溝通，是此份問卷至多僅能認為是針對在地居民對於系爭開發行為或安置計畫之瞭解程度調查之「前測」調查，且內容相當粗糙，其未就充分告知了解權益影響或系爭開發行為之當地居民進行「後測」調查，環評委員顯係基於不完全之資訊而作成判斷，自有判斷濫用之情。

㈧關於生態部分：

1.關於水域植物部分：

⑴依系爭指引表關於評估項目、評估範圍所載，本件應就各類「水域植物」進行調查，而不限於「瀕臨滅絕及受保護族群」，且其範圍應包含「本計畫承受水體之河川上下游」。惟系爭評估書第六章關於「水域生態」之內容，僅就個別生物種類與測量數量為記載，且植物部分僅有「浮游性植物」及「附著性藻類」，而附錄六「生態調查資料」，亦僅增加「維管束植物」，未符合系爭指引表所要求就「各類植物」為調查；且未依植物生態評估技術規範附件一之規定，就地理位置、氣候、地質土壤、土地利用、各類植物生態背景調查及影響評估等為評估，亦未以圖表之方式呈現。

⑵又依系爭指引表關於評估範圍、調查內容（地點）所載，可知調查地點所稱之「計畫影響範圍」，係涵蓋「河川上下游」，且包含非位於上下游之「埔心溪大埔橋、后圳橋、沙圳橋、後厝溪后厝橋、計畫範圍內3處埤塘」，然系爭評估書卻僅就「埔心溪大埔橋、后圳橋、沙圳橋、後厝溪后厝橋、計畫範圍內3處埤塘」作為採檢之範圍，而未就「本計畫承受水體之河川上下游」及「原埤塘移設位置」為調查，顯然違反系爭指引表之要求。再者，系爭指引表要求就各類水生植物進行調查，並未限於「稀特有植物」，然系爭評估書第七章關於「植物生態」部分，僅以「本計畫未發現環保署『植物生態評估技術規範』之稀特有植物之天然族群。」為由，而未加以進行評估，亦違反系爭指引表之要求，應屬提供不完全之資訊而違法。

2.關於生態系統部分：

⑴依系爭指引表「生態系統」之要求，本件應對於國家級重要濕地「許厝漁港溼地」之影響(尤其針對水鳥)，以及具備白玉藻礁生態之「大堀溪河口」所產生之影響，進行調查、預測分析及評估。惟依系爭評估書第六章

「生態系統」之現況調查內容，僅針對鄰近機場跑道之5個埤塘的物種進行統計，對於以「大堀溪河口」為中心點，半徑1,000公尺範圍之現況調查隻字未論，該評估書「7.2.4生態系統」所載內容，對於「許厝漁港溼地」及「大堀溪河口」之生態影響，亦完全未為預測分析及評估。又大堀溪河口所在地與許厝港溼地之直線距離為8.42公里，與離其最近之大庄埤直線距離為9.89公里，顯無可能僅針對許厝漁港評估，即完成大堀溪之評估；況且，大堀溪所保護者係白玉藻礁，與系爭評估書所載之鳥擊事件統計無關。是系爭評估書關於「生態系統」之內容，根本未依照系爭指引表之要求進行調查及評估，而屬不完全資訊，環評委員亦有判斷怠惰之違誤。

⑵依環評法第8條、第10條及行為時環評作業準則第10條、第37條等規定，二階環評報告書之審查及其結論，應依循第一階段環境影響評估（下稱一階環評）之環說書審查結論及二階環評前之範疇界定會議結論執行，方屬適法。被告僅以未參與系爭範疇界定會議之李培芬委員一家之言，即主張「大堀溪河口」係系爭指引表之錯誤而得予以糾正，除架空範疇界定會議之精神，亦與上揭法規要求評估書應依範疇界定指引表作成之規定不符；且李培芬委員不僅未引據相關學理資料，僅憑主觀意見而主張評估範圍乃「明顯錯誤」，且觀其於書面審查意見表第7點所述內容，李培芬委員亦未否認「大堀溪河口」非屬系爭指引表所要求調查之範圍，而僅係強調應加強其他調查範圍之強度；更何況，參加人依環評委員書面意見修正後之範疇界定指引表內容，關於生態類別之陸域動物及特殊生態系之調查地點與評估範圍，自始至終都保留對大堀溪河口之調查，是被告上開所辯，顯不足採。

㈨關於「地形、地質及土壤」之「基地沉陷」部分：系爭評估書第十三章「結論及建議」第2點（系爭環評會議紀錄「二、環境影響摘要㈠地形地質及土壤」第1點亦載有相同內容），與該評估書第六章所載「表土層主要由粉土質中細沙及低塑性黏土所組成」、「粉土質黏土層分佈於地表下0.2~5.7公尺，主要為紅棕色粉土質黏土，偶夾粉土質細砂薄層等組成」等內容不同而有明顯矛盾；且參加人111年4月「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書第一次環境影響差異分析報告」(下稱系爭第1次環差報告)第4-4頁所載：「另根據細緻調查結果發現，部分區域在原地表至下方礫石承載層間，存有具壓縮性之黏土層，衍生土壤壓密沉陷的問題。」等語，衡諸一般科學法則，地質之改變時間以億萬年計，地質組成實不可能於數年間自然變異。同一開發計畫之環差報告指明存在黏土層衍生土壤壓密沉陷的問題，並且需要進行相關整地填築工程及大面積滾壓作業，系爭評估書與上開環差報告間顯有矛盾，益徵系爭評估書評估不足。

㈩關於噪音及振動部分：系爭評估書指出將海口里崙仔後聚落納入區段徵收範圍，此後不對此敏感點予以噪音振動管制標準評估等語。惟徵收並非規避環評之手段，徵收後即便為公用，亦有影響公眾之虞，而應評估噪音振動對公有地利用之影響。又施工期間，後厝里之室內低頻音量超過管制標準值，對此須採減噪措施，而營運後對於竹圍里(竹圍國中)、海口里(崙仔後社區)、後厝里、大興高中、大園敏盛醫院之噪音增量，屬於中度影響，海口里社區及後厝里雖非屬醫院或學校，其居家仍受噪音侵擾，應如何應對，並未清楚敘明，系爭評估書之表7.1.4-15所示機場周圍敏感點噪音評估結果，竟將全部超標部分僅以隔音窗處理，然隔音窗對於學童戶外活動有何保護作用？隔音窗是否有其他負面影響（如危難狀況之呼救，無法自室外知悉等）？是加裝隔音窗僅為脫免處理噪音防制問題之紙上談兵之舉，實非可行。

□關於廢棄物部分：系爭評估書第7.1.5節僅提及施工廢棄物交由合格之公民營廢棄物清除處理機構處理，以及營運階段廢棄物因防疫考量不進行資源回收，桃園機場既有之專用焚化爐已可處理等語。然施工後所增加之廢棄物處理方式，未有具體之說明。疫情狀況雖未明朗，惟基於防疫而不進行資源回收僅為一時、暫時性之因應措施，疫情為非常態之情事，並非不得與資源回收兼顧，以該暫時性之防疫理由而不進行資源回收，未針對廢棄物之處置為長期之規劃，顯屬卸責之詞，與系爭評估書所述應加強資源回收及再利用等語，自相矛盾。又就施工所產生廢棄土方部分，固將移至南側之海軍桃園基地進行「暫置」，然國防部或海軍相關單位均未就此部分參與意見表示或提出相關實質具體之意見，亦顯評估不足；更嚴重的是「暫置」後廢棄土方應歸屬何處？是否取得軍方土地使用權限？是否合於相關土地及軍事法令？系爭評估書第7.1.5節均無相關記載，顯屬嚴重疏漏。

□關於文化資產、景觀及遊憩部分：

1.系爭評估書雖有對文化資產進行盤點，然對於位處鄰近開發區域之蘆竹慎德居（於108年7月15日經公告為歷史建築）蘆竹慎德居，顯見系爭評估書並未全面盤點本案鄰近區域之文化資產及景觀。

2.景觀控制點之選取有三大原則，包括⑴鄰近主要交通路線、⑵鄰近或位於活動聚集點、可欣賞風景處或人口集中區、⑶可欣賞特殊景觀的地區。然系爭評估書所選取之景觀控制點非但沒有埤塘等特殊自然景觀，亦無諸如福海宮等人文歷史景觀之前後變化，而僅為柏油路面的前後對照；且系爭評估書之選點並非可欣賞風景處或人口集中區、特殊景觀地區，亦非特別鄰近主要交通路線，顯具有欠缺實質評估之瑕疵。又系爭評估書針對景觀遊憩環境之預測評估，其所選取之5處觀景點均為已開發之柏油路面，其他影響衝擊較大之景觀諸如被填平的三處埤塘、竹圍福海宮等，均未納入，而僅挑選變化量較小之5處進行

深入檢視，避開影響較大之景點，其評估自與事實不符；更何況，系爭評估書所選5處觀景點之施工中及營運後對照照片，其照片多處均屬人工後製，與事實落差甚大，系爭評估書同時指出「原來竹圍福海宮區域之竹圍里居民遷移他處，遊客量可能受到顯著影響」，此處屬於文化景觀之重大衝擊，卻未深入說明，亦無研擬應對措施，是相關評估均有不實之處。

□關於交通運輸部分：系爭指引表「交通運輸」（環境因子）部分，載明須提供「停車場設施」以及「評估營運期期間所增加服務之旅客量，對於既有公共運輸系統（含高鐵接駁、機場捷運）之場站、班次及承載人數之影響」之說明。然查，系爭評估書對於開發行為所可能引進之交通流量雖有推估預測，然均無停車場及對於高鐵接駁之場站、班次及承載人數之影響等相關資訊，難認系爭環評會議係基於完全之資訊為判斷。

□關於土地使用部分：

1.系爭評估書第六章有關「產業結構及人數」之現況說明，係以桃園市為說明對象，而非該計畫範圍內之當地居民為主體，桃園市雖以二、三級產業為主，但於106年統計尚有11,000人以農林漁牧業為其生計，系爭評估書對於系爭開發計畫範圍內，有多少從事一級產業之人口數，並未詳加調查，其產業結構及人數已存有不完全資訊之瑕疵。

2.系爭評估書第七章針對「農民安置」部分，並未考量在施工期間或農民實際取得土地得以繼續耕作前，農民之生計損失，以及系爭開發計畫相關都市計畫徵收大範圍農地後，農地面積是否足以因應當地農民有維持農業生產之意願及需求，以及目前計畫範圍內是否為當地農民之主要農業生產地區等問題；且對於在地非土地所有權人之佃農均未予以調查，將造成當地佃農之生計活動受到嚴重之影響，相關安置方案均未充分考量上揭情事。原處分之判斷顯基於不完全之資訊，亦未循正當行政程序。

3.機場特定區計畫之「第二種住宅區」（即安置街廓）之面積為58.55公頃，「第五種住宅區(供安置住宅使用)」之面積為8.32公頃，故其開發面積已大於10公頃，自應依應實施環評認定標準第25條第1項第2款、環評法施行細則之附表二規定實施環評。因上開計畫所規畫之安置街廓及安置住宅是否具有可行性，攸關目前居住於第三跑道居民之安置措施，故前揭安置街廓及安置住宅屬於新市鎮之興建或開發，且為本開發計畫之前提，自應先行實施環評，或與本開發行為合併進行評估。原處分逕予通過系爭開發計畫之環評，亦未與本開發行為合併進行評估，自屬違法。

□系爭評估書有若干環境因子，並未確實依照評估範圍「計畫範圍」＋「開發行為鄰近10公里內」為調查、預測、分析及評定，例如土地使用（環境項目）中之使用方式、鄰近土地使用型態、發展特性等環境因子、公共環境（環境項目）中之公共設施（環境因子）、經濟環境（環境項目）中之土地所有權（環境因子）、社會關係（環境項目）中之社會心理、開放空間及私密性（環境因子）等，然系爭評估書僅作「計畫範圍」，或者僅作「開發行為鄰近10公里內」之特定範圍，抑或提供「全桃園」之調查資料，企圖魚目混珠，是上開項目均有基於不完全之資訊而作成之判斷瑕疵。

□聲明：撤銷訴願決定及原處分。

四、被告答辯及聲明：

㈠本件並無原告所稱範疇界定程序或後續環評程序未針對其他方案(B、C方案)一併評估之適法問題：

1.環評主管機關(本件即被告)之權責乃在於就開發單位提出之環說書(一階環評)或評估書(二階環評)進行審查，以作成准予通過環評與否之決定，並進行後續之追蹤考核，有關實施環評程序之開發行為內容為何，核屬開發單位自行決定之事項，彼此間之權責範疇核有不同。應進行二階環評之開發行為，開發單位應於範疇界定前擬具可行之替代方案，由範疇界定會議確立最終進入二階環評程序之可行

替代方案(包含有替代方案、無替代方案即「零方案」)後，開發單位再將可行之替代方案(包含零方案)列載於評估書，經目的事業主管機關辦理相關程序後，轉送環評主管機關依開發單位所列載之評估書(包含替代方案)，辦理二階環評程序之審查。所謂「零方案」(即不開發)亦屬替代方案之一種，若經範疇界定會議確立「零方案」，則後續編制評估書時，自應以此零方案與主計畫方案比較評估，而非再以範疇界定確立前之其他可能方案與之比較評估。準此，環評程序中有關可行替代方案之確立(包含零方案)，核為開發行為之內涵之一，屬開發單位之權責範疇，要與環評主管機關無涉，環評主管機關就開發單位提出之評估書(包含替代方案為零方案)進行審查，並予以「通過」、「有條件通過」、「不通過」等決定，即難謂環評主管機關之環評審查有違法之情。

2.本件開發單位於被告召開系爭範疇界定會議（時）前提出之書面資料，包括簡報、替代方案、其他事項及範疇界定指引表有關書面意見之回覆及處理情形、跑道配置替代方案及已依各方書面意見修正之範疇界定指引表；繼由被告召開系爭範疇界定會議，開發單位表示依B、C方案前可行性評估資料顯示，B、C方案核為不可行之替代方案，經與會者充分討論後，範疇界定事項中有關「確認可行之替代方案」一項，作成「零方案」為確認可行之替代方案之結論；另會議結論關於「確認應進行環境影響評估之項目」一項，則如修正後範疇界定指引表，並表示「專家學者及相關機關、團體所提意見，請納入第二階段環境影響評估後續作業參酌回應」，故本件關於範疇界定有關替代方案等程序，於法並無不合。

3.就原告主張所為之答辯：依交通部核定之綱要計畫結論，係認為B、C方案無法因應桃園機場園區高度之成長，未來仍須再另覓用地建設新跑道，而A方案仍得保留相當餘裕之發展空間，確保未來發展彈性，故該計畫最終建議採取

A方案（即本件環評之主方案）；而內政部審定之機場特定區計畫之結論與綱要計畫相同，是系爭開發計畫經系爭範疇界定會議討論，其餘二替代方案無法達成開發目的而未予採取，要無違誤。又李克聰等6位專家學者於系爭範疇界定會議前提供書面意見，業經開發單位於會前提出書面「回應及處理」，且若干事項也已納入會前提供之範疇界定指引表中，另對其他方案可行性亦提出回應，足證會議時專家學者已知悉此部分相關回應意見。至於其他專家學者於會中口頭提出之意見，業經討論後，始作成零方案之結論，故開發單位於會後就「範疇界定會議審查意見辦理情形」，係以零方案為前提回應處理。是被告於召開系爭範疇界定會議前，開發單位及被告已然考量本件主計畫方案外其他方案可行性。再者，範疇界定會議確立替代方案後，被告仍將依法進行二階環評審查，非謂開發單位所提評估書得通過審查，而為履踐範疇界定會議之功能，使環評爭議點聚焦，減少評估書內容過於廣泛虛浮，或無法針對問題提出分析，被告後續以範疇界定會議結論作為二階環評審查內涵，於法自無違誤。另美國、歐盟立法例與我國環評法制不同，並無參酌或比附援引外國立法例之空間；原告所引學者文章，乃係就「立法論」而發，充其量僅得作為將來立法者修法之參考依準，尚不得作為行我國現行立法之解釋參考。

㈡系爭離岸電廠計畫業經經濟部否准開發許可申請在案，並經訴願機關作成訴願駁回之決定則該計畫要無影響系爭開發計畫之可能，更遑論影響原處分之結果。

㈢系爭評估書未將其他相關計畫範疇一併納入本件環評範圍，並無違誤：機場特定區計畫係內政部核准交通部擔任都市計畫擬定機關之開發計畫，該計畫下容有諸多開發計畫及各自之開發單位(機關)，該計畫不論於開發(擬定)機關、實施行為、實施依據與目的、實施範圍(面積)，咸與系爭開發計畫不同，屬二獨立存在之計畫，要無併予分析評估之餘地。又

有關埔心溪疏洪設施之開發行為係屬桃園市政府規劃之「埔心溪航空城機場之周邊排水改善計畫」、「埔心溪下中福支線護岸治理及黃厝橋改建工程」等計畫之開發行為，其相關實施行為、實施依據與目的、實施範圍(面積)均與系爭開發計畫不同；況系爭評估書關於埔心溪治理規劃說明，與將埔心溪治理規劃納入計畫而成為系爭開發行為之一部無涉。

㈣關於沙崙油庫部分：

1.原處分並無程序瑕疵：本件為環評程序，並非政府採購程序，原處分是否合法與開發單位委託之廠商有無遭停權通知無涉。又系爭評估書之撰擬者，具有相關環境工程、土木工程、水利工程、交通工程、結構工程、災防研究等專業智(學)識背景，甚且為通過國家考試之環境工程技師、交通工程技師、水利工程技師、廢棄物處理員，要無不足以因應本件二階環評報告書撰寫之情形，況系爭評估書亦經具有專業智識之環評委員審核通過在案。又本件環評會簡連貴委員具有環境風險評估與減災、防災科技等相關專長及智識，且環評會已於歷次專案小組審查會議及系爭環評會議審議中，就沙崙油庫風險評估相關問題予以充分討論，環評審查係綜合各項環境因子為之，制度上本不能獨沽一項，是原處分並無程序瑕疵。

2.有關沙崙油庫與系爭開發計畫間之相關風險爭議，業經被告邀集不同專業背景的專家、學者，召開3次專案小組審查會議，經開發單位簡報、委員及各單位提問、專案小組委員聽取開發單位回應說明等綜合討論後，作成修改建議，開發單位據此再進行評估書之修正，並於修正後提交專案小組再行審查，嗣於系爭環評會議，由環評委員與相關單位進行評估書初稿之實質審議後，作成通過環評之決議，自無認事用法有誤及資訊錯誤或不足等情形。至原告關於沙崙油庫風險評估瑕疵之各項主張，核屬其主觀歧異之見解，蓋開發單位業就沙崙油庫撞擊風險一事，提出以ISDR之防災、減災、災害風險評估程序，進行沙崙油庫撞

擊之相關風險性評估，並作成沙崙油庫最高點位於障礙物評估面下方約47公尺處，發生碰撞機率低於10^{-7}，風險等級屬「可接受風險」之結論，且開發單位所提出之相關風險評估程序及結論、相關重大空難(沙崙油庫遭撞擊)緊急應變計畫，均經專案小組會議、系爭環評會議審查通過，並無原告所指違誤情形。原告固稱應以民航局ICAO等方式，作為沙崙油庫碰撞風險之評估方式等語，然沙崙油庫碰撞風險之評估方式，於環評作業準則、環評技術規範均未有相關之規定，依行為時環評作業準則第59條規定，有關本件油庫碰撞風險，自應以環評委員所作成之前開ISDR檢災風險評估程序為準。

㈤關於溫室氣體部分：系爭評估書第五章、第七章、第八章具有各自不同目的、審查內容，尚無法逕以彼此所敘明事項內容之不同，而認系爭評估書有所違誤。系爭評估書第五章所載之溫室氣體承諾值僅係開發單位鑒於溫室氣體排放量並無相關法規範標準，所自行填寫之系爭開發行為排放量最低程度之擔保，該評估書第七章係針對系爭開發行為將來於營運階段對於環境影響之預測、分析、評定有所不同，與該評估書第八章係針對系爭開發行為之環境影響所提出之保護對策亦有不同，即其所載明之溫室氣體，各有其意義，尚不得混為一談。又關於溫室氣體減量部分，系爭評估書業於第8.3.1節詳實說明開發單位將採行之溫室氣體減量、抵換措施，並臚列相關之改善對照表，以作為溫室氣體減量措施之相關比對資料。再就溫室氣體預防減輕對策部分，系爭評估書業於第15章載明相關之預防減輕對策，且該預防減輕對策乃係經環評會及專案小組審議通過，有關溫室氣體之相關減輕對策實為具體可行之方案，且開發單位所提出之減輕對策，不論對於溫室氣體或空氣污染，皆得適用。至原告所稱違反國家溫室氣體減量排放政策目標部分，系爭開發計畫之空氣品質因應對策，除有降低空氣污染物外，尚要求後續之營運階段應合於溫室氣體排放增量評估及抵換規劃等相關指引，並

據以推估每年將降低溫室氣體排放量約189,218.92公噸，則系爭開發計畫就溫室氣體部分，核係減少，要無有增加之情形，更遑論有違反國家政策之可能。又溫室氣體現況調查，並非本件應行環評審查程序之客體，附此敘明。

㈥關於生態部分：原告主張系爭開發計畫造成生態衝擊、鳥類之影響核有未經充分評估一節，惟系爭評估書業已針對生態衝擊、鳥類之影響予以充分之評估，否則專案小組、環評會豈會就系爭評估書關於此部分予以審核通過？又系爭範疇界定會議後，參加人提報評估書初稿送審，於108年11月14日專案小組初審時(前)，李培芬委員書面審查意見指出範疇界定會議要求針對「許厝港濕地大堀溪河口為中心點，半徑1,000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查」，大堀溪河口是錯誤的等語，經開發單位回應表示「…範疇界定指引表中—『許厝港溼地大堀溪河口為中心點…』之敘述，確如委員意見應更正為—『許厝港溼地老街溪河口為中心點…』」等語，有關生態環境現況調查之說明，均於系爭評估書載明，是原告此部分指摘，核有誤會。

㈦關於「地形、地質及土壤」之「基地沉陷」部分：系爭評估書已敘明「依據地質鑽探成果，第三跑道預定地地層約略可分表土層及卵礫石層(GP)2個層次，…。至於衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區預定地，地層約略可分為表土層(SF)、粉土質黏土質(CL)及卵礫石層(GP/GM)等3個層次，…」等語，此與原告所引系爭評估書第十三章「結論及建議」第2點「本計畫位置…。依據地質鑽探結果顯示，淺層有厚薄不一之土層，以下皆為砂質礫石層，為良好承載層…」等語，並無原告指摘矛盾之處。原告另引系爭第1次環差報告，指摘系爭評估書矛盾、調查未竟等語，然環差分析報告於法理上、制度上與方法論上，本不當然得以執為評估書違法之理由；且開發單位於111年3月間提出環差分析報告送審，主要係因進一步實施施工規劃與設計檢討時，就「施工期間之施工裸露面積」及「土方運輸路線」兩項，與系爭評

估書之部分內容有所不同，而擬就有關壓密沉陷問題處理及地質改良辦理環差分析，於法並無不合，尚難因此即謂系爭評估書有未竟調查之瑕疵。蓋環評本質上為預測性且有科學上侷限性，於法無明文下，不能因當時「僅」鑽探20鑽孔並據此結果資料環評，即指為不確實而違法。

㈧關於噪音及振動部分：原告主張徵收後仍應為噪音及振動之評估等語，惟徵收乃係因該區域範圍內將受飛機起落噪音影響其居住品質等原因，且該區域既已徵收為公用，已無人民將有受到噪音影響，尚難再謂該區域為敏感點受體。又原告主張系爭評估書未就竹圍國中、海口里、後厝里、大興高中、敏盛醫院屬噪音中度影響予以說明應對措施一節，系爭評估書已於第7.1.4(2)節詳實調查、分析上開各區域之噪音防制等級，並作成航空噪音測站之DNL模擬值一表，至原告主張隔音窗處理不合事理一節，核屬其個人主觀歧異之見解，要不足採。

㈨關於廢棄物部分：原告主張基於防疫考量而不進行資源回收，並不合常理一節，顯然忽略目前國際疫情及系爭開發計畫之航空設施服務對象皆為入出境旅客，具有極大機率之染疫風險，則對於相關營運之廢棄物採取不予回收逕行銷毀之方式，足以避免或降低上開染疫之風險，並無不合常理之情形。至原告主張廢棄土方運至海軍桃園基地，未見國防部或海軍相關單位參與表示意見一節，顯然忽略「海軍桃園基地暫存區」，前已經開發單位於107年1月審查通過之「臺灣桃園國際機場第三航站區環境影響說明書第三次環境影響差異分析報告暨變更審查結論(土石方處理計畫變更)(定稿本)」（下稱第三航站第3次環差報告）採為辦理廢棄土方暫存區之一，是有關單位皆已於審查程序中就廢棄土方運至海軍桃園基地一節進行實質討論，開發單位自毋庸於系爭開發計畫中再行討論。

㈩關於文化資產、景觀及遊憩部分：系爭評估書於第6.3節、第6.5節詳實調查系爭開發計畫鄰近之景觀及文化資產，且

該部分並經專案小組及環評會審議通過。又有關系爭評估書第7.3.1(2)節「開發行為觀景點（景觀控制點）選取」，係指選取系爭開發行為周圍數個景觀控制點進行分析，而非為景觀點之選取，此係觀賞系爭開發計畫之分布位置，與系爭開發計畫周圍之景點無涉。

□關於土地使用部分：系爭評估書第六章「產業結構及人數」之現況說明，業已於「本計畫範圍發展特性」進行系爭開發行為範圍內之當地產業特性評估與分析、且該評估與分析業經系爭環評會議審議通過；又系爭評估書已於「農民安置」一節，針對因系爭開發計畫受有影響之農民進行相關之調查與安置作業，是開發單位業已考量各種農民安置與補償情形。

□聲明：原告之訴駁回。

五、參加人陳述:

㈠其他替代方案無法達成開發目的，系爭範疇界定會議始作成替代方案為零方案之決議：系爭開發計畫實為綱要計畫、機場園區實施計畫之建設階段，第三跑道之開發地點、配置方式，於前開上位計畫業經評估、分析及選定，惟期間仍有民眾對於第三跑道之開發地點及配置提出詢問，參加人始將第三跑道配置方式之評估過程納入範疇界定會議簡報中，並說明無法獨立起降之B、C方案難以達成本件開發計畫目的以完成綱要計畫預定之發展目標，另就專家學者所提替代方案書面意見，於系爭範疇界定會議前提出書面回應及處理，將若干事項納入會前提供之範疇界定指引表中，就其他方案可行性亦提出回應，嗣經專家學者於會議中討論，始作成替代方案為零方案之決議，原處分依此結論進行評估，並無違法。

㈡系爭離岸電廠計畫不影響系爭開發計畫，毋庸納入評估：系爭離岸電廠計畫之環說書固經被告審查通過，然因未能取得民航局之同意證明文件，經濟部乃無法核發籌設許可，其設置同意書亦遭經濟部廢止，是該計畫已無法開發，對於系爭開發計畫已無影響，自毋庸將該風電計畫納入評估範圍。

㈢關於水質部分：

1.範疇界定指引表臚列環境項目、環境因子及範疇界定參考資料，供開發單位依環說書審查結論篩選適切其開發計畫之環境關鍵項目與因子，開發單位參考「範疇界定參考資料」所列資料，於後方空白欄位處填寫「評估項目」、「評估範圍」、「調查內容」等事項，送主管機關召開範疇界定會議，確認二階環評應評估之項目，以決定調查、預測、分析及評定之方法。是不同開發計畫之「範疇界定參考資料」均相同，「範疇界定參考資料」非範疇界定會議決議之評估、調查事項。

2.系爭開發計畫依行為時環評作業準則附表七「開發行為環境品質現況調查表」（下稱現況調查表），調查地面水、地下水之水溫等水質項目，合於現況調查表規定之水質檢測項目；又現況調查表已說明得視區位環境或開發行為特性測定水質其他項目等語，因系爭開發計畫鄰近10公里範圍內之地下埋有中油管線，故就地下水水質部分，增列「總石油碳氫化合物」水質檢測項目，至於氰化物等其他水質項目，因與系爭開發行為環境或特性無涉，故不在檢測之列，系爭評估書之水質現況調查，並無漏未調查水質項目之情。原告固稱系爭評估書未依「範疇界定參考資料」所載應檢測項目逐一調查等語，惟系爭指引表就環境因子「水質」之評估項目或調查內容，僅就地下水水質部分，於備註欄記載應調查之水質項目，並未記載地面水質之應檢測項目，系爭範疇界定會議亦未提出額外要求，系爭評估書既已依系爭指引表及行為時環評作業準則規定之項目進行水質檢測，自無違誤。

3.評估書已說明降雨事件後地面水質調查結果，且地下水質調查頻率非以晴、雨天為區別：系爭指引表關於「地面水水質」調查內容，係依被告所屬水質保護處（下稱水保處）書面意見修正，於埔心溪大埔橋等8處地點進行調查，調查頻率3次（雨季、旱季各至少1次），晴天1次，

於旱季時施作，雨天為2次降雨事件，調查降雨期間埔心溪及后厝溪承受水體水質，以瞭解埔心溪、后厝溪降雨後之流量及水質變化。參加人據此於埔心溪大埔橋等8處地點採樣，並於系爭評估書詳述調查結果及採樣經過、監測結果。上開水質調查日期為107年6月22日、9月14日、12月17日，其中6月22日為連續降雨（6月17日至6月20日）後採樣，9月14日為晴天採樣，12月17日為當日降雨後採樣，內容足以反應降雨事件後地面水體流量及質量之變化。水保處就參加人前開調查結果及說明，於歷次初審會議及系爭環評會議過程中並無表示異議，足認系爭評估書「地面水質」調查內容並無違誤。又系爭範疇界定會議決議地下水水質之調查頻率為3次，每次間隔1個月為原則，含豐、枯水期。地下水水質調查頻率並非調查晴、雨天之地下水水質，系爭評估書已詳述地下水水質調查結果及採樣經過、監測結果，合於系爭範疇界定會議之決議。

㈣關於洪水、排水部分：

1.系爭評估書就洪水項目之調查，係依水利署臺灣水文年報資料，引用距離計畫範圍最近之石門（3）雨量站相關資料，說明雨量高峰期落在每年5月至9月間，10月至翌年1月則屬相對旱季，復參考「桃園市大園區區災害防救計畫」，調查計畫範圍及開發行為鄰近10公里範圍內因暴雨事件造成歷史災害之區位，並於調查「桃園機場淹水事件」時，依據行政法人國家災害防救中心（下稱災救中心）氣象組之北臺灣短延時強降雨事件氣象分析資料，調查桃園市歷史3小時累積降雨事件，另依據災救中心淹水潛勢圖等資料，調查計畫範圍及周邊地區因短延時強降雨之淹積水情形，參加人亦已整理桃園機場航空氣象臺近10年之降雨統計資料。是系爭評估書「洪水」項目之調查資料，並非單憑石門(3)雨量站資料為據，而係綜整相關資料進行調查分析。又依災救中心之「氣候變遷災害風險調適平台網站」、行政院106年2月6日「因應水情變化確保

穩定供水」重要政策新聞稿、水利署第36期電子報，依臺灣降雨狀況分為豐水期（春夏季節：5-10月）與枯水期（秋冬春季節：11-4月），以區別雨季及旱季，是豐、枯水期（即雨季、旱季）並無區位之差別。系爭評估書依距離計畫範圍最近之石門(3)雨量站資料，說明雨量高峰期落在5月-9月，10月至1月相對為旱季，與上開機關定義之豐水期、枯水期接近，並無基礎資料錯誤情形。

2.排水部分：

⑴系爭開發計畫之滯洪池乃水利法第83條之7「削減洪峰流量方案」之設施，非下水道工程之「雨水調節池」：參加人係依水利法「逕流分擔及出流管制」專章規定，提送出流管制計畫書，以南崁溪50年計畫流量及埔心溪10年計畫流量為允許放流量，透過滯洪池設置，由計畫範圍內土地承擔開發後增加之逕流量，以維持開發前南崁溪及埔心溪之計畫流量，降低附近區域淹水風險，故滯洪池為出流管制計畫削減暴雨及洪峰流量方案。是系爭評估書之排水，非依下水道法所為之下水道，滯洪池更非下水道工程設施標準所定之雨水調節池。另依水利署第二河川局「易淹水地區水患治理計畫-桃園縣管區域排水埔心溪排水系統規劃報告」之埔心溪計畫流量分配圖所示，埔心溪之計畫流量為10年重現期距洪峰流量，未有25年、50年重現期距洪峰流量，亦即主管機關有意以埔心溪之允許放流量為標準，維持開發前放流狀態，避免出流量過多造成下游河川水位升高導致淹水，故系爭評估書依前開水患治理計畫，設此滯洪池量體，以吸收過多之水量及逕流，合於水利法相關規範要求，本件自無違反上開治理計畫採用50年頻率之降雨強度計算最大逕流量之理。

⑵埔心溪疏洪設施工程未變更埔心溪河道，毋庸辦理環評程序：關於埔心溪疏洪設施工程，系爭評估書記載「為降低貫穿機場專用設施用地之埔心溪水位，故建議以埔

心溪疏洪道分擔原河道流量之方案」等語，足見埔心溪疏洪設施工程，係以疏洪道分流原埔心溪河道之流量，並未變更埔心溪河道，不屬於應實施環評認定標準第14條第1項第1款所定之「河川水道變更工程」，毋庸辦理環評程序。

㈤關於沙崙油庫部分：

1.系爭評估書之撰寫者符合規定：中棪公司係依法設立之工程顧問公司，未遭政府機關刊登為不良廠商，其擔任本案顧問公司，自是合法。又系爭評估書之社會經濟影響評估撰寫者高筱菁，為政大地政系碩士，且為執業之都市計畫技師，該科技師執業範圍為「從事有關都市計畫之規劃、設計、檢討、研究、分析、評估、調查及計畫管理等業務」；社會經濟影響評估撰寫者吳惠嬌，為空大社會科學系學士，且曾擔任「臺3線37K武嶺橋拓寬改善計畫環境影響說明書」社會經濟影響評估撰寫者，前開人員均符合行為時環評作業準則第3條第2項相關規定。

2.系爭環評會議之進行及結論之作成，均符合法定程序：系爭開發計畫於環評會審查前，曾由委員及專家學者組成專家小組，進行3次初審會議。於108年11月14日第1次初審會議（下稱第1次初審會議），多位委員就第三跑道航機與沙崙油庫間之災害風險問題，提出詢問，經充分討論後作成結論略以：以最嚴重情境說明本案開發對於沙崙油庫之危害風險及因應措施，並評估營運期間發生意外災害之風險，訂定緊急應變計畫並納入環境保護對策等語。於109年1月14日第2次初審會議（下稱第2次初審會議），參加人於簡報時詳細說明對沙崙油庫危害風險之因應措施，嗣簡連貴委員（具有環境風險評估與減災、防災科技等相關專長及智識）以書面意見建議參加人應進行災害風險評估與因應對策，參加人亦予回應辦理情形。於109年3月4日第3次初審會議（下稱第3次初審會議），簡連貴委員於會議進行中表示本案已進行重大空難（航空器撞沙崙油庫）

風險評估，評估整體風險R1屬可接受風險，建議加強災害預警機制，減少環境災害風險等語，經與會委員充分討論後，初審結論略以：本案建議通過環評審查、強化沙崙油庫之災害預警機制、風險管理等事項，訂定緊急應變計畫並納入環境保護對策等語。嗣於系爭環評會議，參加人再度就第三跑道航機與沙崙油庫間之災害風險問題進行簡報，並承諾辦理聯合消防演習等措施，最終獲得環評大會決議通過。上開會議出席人員包含專家學者、有關機關在內，均有過半數委員出席，會議程序及決議均合法，出席人員於審議過程中，亦就沙崙油庫之風險評估相關問題予以充分討論、審查，並無組織瑕疵情形；系爭評估書亦已符合行為時環評作業準則附表十要求。是系爭開發計畫之審議過程及系爭評估書內容，均屬合法。原告所引最高行政法院107年度判字第111號判決，與環評委員是否需具備何等領域之專業能力無涉，亦與系爭環評會議就系爭開發計畫鄰近沙崙油庫等風險評估事項已為充分實質綜合討論之情形不同。

3.沙崙油庫之風險符合安全標準：劃設障礙物限制面（OLS）之目的，係確保機場周圍保持無障礙物之空域，將障礙物對航空器目視進場運作過程之危險性降至最低，此為因應各種不同跑道條件起降之最保守設計；而障礙物評估面(OAS)，乃針對設有儀降系統之跑道，以航空器落於該面機率10^{-7}為設計標準，確保航空器以儀器導航降落至跑道的過程中，其飛航路徑不受障礙物影響。OLS之空域保護範圍大於OAS，以航空器進場至機場跑道之斜度比較，OAS斜度較大，位置高於斜度較小之OLS。桃園機場已依交通部「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」及民航局「民用機場設計暨運作規範」，檢視未來第三跑道周邊禁建範圍及高度，並臚列侵入第三跑道障礙物限制面之建物及設施，沙崙油庫之高度位於OLS以下，並未侵入第三跑道障礙物限制面，沙崙油

庫高度既在最嚴格之OLS以下，其自是遠低於OAS，除無庸透過CRM進行風險評估外，因其位於OLS之下，航空器碰撞位於OLS下建築物之機率，遠低於OAS之10^{-7}，故系爭評估書就沙崙油庫發生碰撞機率，保守記載低於1×10^{-7}，自無違誤，合於民航法令及國際民用航空組織（下稱國際民航組織）之國際標準。

4.系爭評估書為說明起降風險而選用之風險分析矩陣，有其科學依據，並經環評委員認可：第1次初審會議結論要求參加人以最嚴重情境說明本案開發對於沙崙油庫之危害風險及因應措施。參加人考量航空器碰撞沙崙油庫情境，將導致複合性災難，乃參考聯合國減災策略(UNISDR)對於複合型災害之定義，並參酌臺大軌道科技研究中心（按：系爭評估書誤繕為「交通科技研究中心」）「捷運萬大線風險評估模式」研究報告，將風險發生機率、風險衝擊程度各分為6級，以6x6風險矩陣圖將風險分為4等級，再依據風險的強度訂出上限及下限，認航空器碰撞沙崙油庫之風險發生機率屬「每年發生次數少於10^{-6}」之「非常不可能（P1）」等級、嚴重性結果屬最嚴重之「災難(I6)」等級，對照「6x6風險矩陣圖」及「ALARP圖」，風險等級為R1，屬於可接受風險。是系爭評估書風險評估方法之選用及分析，自有其科學依據，環評法復無限制風險評估方法之選用，前開分析既經環評委員認可並決議通過，依行為時環評作業準則第59條規定，系爭評估書之風險評估分析自是正確、適當。至原告所舉我國國家標準CNS31000「風險管理-原則與指導綱要」，僅係風險管理一般原則之參考，不具法效力，亦無統一風險管理之意；原告所引系爭安管手冊，係參加人為日常營運管理所設計，本開發案航空機撞擊油庫之災難嚴重度及發生之極小機率，非系爭安管手冊之風險評估矩陣可以涵蓋之特殊狀況，參加人乃另行參考同為服務大量人數之大眾捷運系統之事故風險分析等專業資料，制訂本件風險分析及評估準則，自無不合。

5.系爭評估書已詳載重大空難緊急應變計畫，並經環評委員審查後決議通過：參加人除已就系爭開發行為與沙崙油庫間之風險進行評估外，針對災害預警機制、災害應變程序等，系爭評估書均已詳載相關措施，以大幅降低航機偏離跑道之風險及提升空難防救應變能力，並經環評委員認可後決議通過，原處分自無違誤。又系爭開發計畫之環評審查，飛航主管機關交通部及民航局均派員參與歷次專案小組會議及系爭環評會議，足認系爭評估書內容合法適當。

㈥關於溫室氣體部分：

1.依系爭指引表及系爭環說書審查結論，溫室氣體現況調查非屬本件應行環評程序之客體。關於營運階段環境保護對策，系爭評估書已詳述改善空氣品質、減輕空氣污染之措施（相關措施對於空氣污染物及溫室氣體均有適用），並說明施工期間與營運期間之空氣品質影響，並提出預防減輕對策。

2.系爭評估書載明依溫室氣體計算指引，量化評估系爭開發計畫施工及營運階段之溫室氣體變化量，並各依「邊界設定」、「排放源界定」、「量化排放量」等步驟，進行具體說明，且系爭開發計畫主要之溫室氣體來源為汽柴油、用電、建築材料(鋼筋、混凝土)使用及冷媒逸散等，系爭評估書依被告公告之溫室氣體排放係數管理表6.0.4版，將前開排放源產生之各類溫室氣體換算為二氧化碳當量（CO_2e），非僅單純計算二氧化碳(CO_2)排放量，原告指摘系爭評估書未計算其他管制溫室氣體之排放量，容有誤解。

3.系爭評估書記載於營運階段之溫室氣體排放量50,320.47公噸CO_2e/年，係將參加人設施即「場內勤務車輛」、「空調設備冷媒逸散」、「營運用電」，於營運階段可能產生之溫室氣體推估量加總而得（266.92+1,288.89+48,764.66 =50,320.47）；至航機起降預估之溫室氣體排放量582,958.79公噸CO_2e/年，乃係航機起降造成，非參加人

設施所產生，參加人針對航機起降之溫室氣體，已於系爭評估書提出營運階段環境保護對策，以降低溫室氣體與空氣污染之排放，合於系爭環說書「溫室氣體減排措施」之要求。又關於場內車輛、空調設備及營運用電量之減量及抵換措施，系爭評估書已詳載「D.往來於機場的地面專業車輛將優先使用電力或油電混合引擎」、「E.管制機場內作業車輛的待轉，機場內車輛除了作業外，其他時間必須關閉引擎」、「F.將依照機場運量之變化，有效限制各種車輛與裝備之數量」、「G.衛星廊廳將依區域光度、溫度調整照明、空調設施」、「I.桃園國際機場所屬之柴油車將取得自主管理標章」等措施，原告指摘參加人未規劃第三跑道設置每年所產生之50,320.47公噸二氧化碳減量等語，要屬無理。

4.參諸溫室氣體計算指引，開發單位選用之排放係數需符合現場實際使用狀況，且需將各溫室氣體排放量彙總，以二氧化碳當量（CO_2e）之單位表示。系爭評估書就施工、營運階段機具、運具對應之燃油即柴油、車用汽油，利用被告-事業溫室氣體排放資訊平台，查詢每公升柴油、車用汽油排放各溫室氣體之二氧化碳當量，復以「活動強度x排放係數」之方法估算溫室氣體二氧化碳當量（CO_2e），所為符合溫室氣體計算指引。又系爭評估書推估施工期間、營運期間之汽、柴油使用量，均係以公升為單位，並未以公秉作為油耗計算單位，與事業溫室氣體排放資訊平台之預設單位為公秉有所不同，原告所稱之數值差異，係使用不同計量單位所致，其差異值甚低，縱因輸入單位不同造成數值略有差異，亦不影響系爭評估書對於溫室氣體碳排放量推估數值之正確性及減排措施之採取，參加人實無刻意誤導，或降低此少量數值呈現之必要。

㈦關於社會心理部分：系爭評估書所為之問卷調查，係委託政大商學院資料採礦研究中心辦理，訪視員係該中心甄選具多次面談經驗且面訪調查表現優異之研究生，並受過調查講習

及訪員訓練，並無原告所稱訪視員能力不適格之問題。又該問卷調查之調查範圍，包括本計畫所在地4個行政區及緊鄰計畫區域之5個行政區，於面對面訪問調查情況下，共訪問460當地居民（其中有60位當地居民拒訪），在信心水準為95%情況下，抽樣誤差範圍為正負4%，具有代表性，且本件問卷調查係透過系統隨機抽樣方式，每戶抽取一名符合資格之受訪居民進行意見調查，應無抽樣偏誤之狀況產生。再者，問卷調查均附有問卷計畫說明及拆遷安置說明，使受訪民眾清楚知道開發計畫內容之相關情形後再進行訪問，並於受訪者知悉安置計畫後，再詢問徵收安置拆遷等事項之相關意見，故問卷調查所得資訊應能反映民眾對系爭開發計畫意見與態度，且合於科學方法。

㈧關於生態部分：

1.關於水域植物部分：

⑴依植物生態評估技術規範第4點規定，可知植物生態「現況調查」與「影響評估」分屬不同階段作業，調查地點、評估範圍本未必相同。系爭指引表「生態」類別「水域植物」項目，就現況調查之調查地點、評估範圍之記載有別，足認系爭範疇界定會議已要求開發單位分別就指定範圍進行現況調查及環境影響評估。系爭評估書水域生態調查測站位於埔心溪大埔橋、后圳橋、沙圳橋、後厝溪后厝橋及埤塘之客人埤、沙崙大埤、後厝大埤等地，並將本計畫承受水體之河川上下游及原埤塘移設位置，作為評估範圍；系爭評估書並記載調查範圍內之各類水域植物現況調查內容及生態調查資料，均合於系爭範疇界定會議決議及植物生態評估技術規範之規定。又系爭評估書已將「原埤塘移設位置」之範圍納入評估，並經審查後通過；就水域植物環境評估部分，系爭評估書除說明未發現稀特有植物之天然族群外，亦檢視系爭開發計畫承受水體之河川上下游，分析於施工期間及營運階段對承受水體下游水域植物之影響，符合系

爭指引表須評估承受水體下游植物之要求，無未為評估之情形。

⑵又植物生態評估技術規範附件三要求評估水生植物物種「受影響藻類有何生物上之意義，有何科學或應用價值」、「特稀有種類之影響程度」等事項。系爭評估書已就各觀測站發現之水域植物即浮游性植物、附著性藻類，進行調查，並說明各觀測站調查水域植物，主要屬嚴重至中度污染水域出現之物種。由於上開觀測站未發現其他水域植物或稀有種類植物，自無從記載其他水域植物。

2.關於生態系統部分：

⑴關於生態環境調查部分，系爭評估書已詳述包含鳥類在內之陸域動物調查內容及調查路線，其範圍已涵蓋湖底埤及3處埤塘周圍，並無瑕疵。就填平埤塘部分，系爭評估書已說明3處埤塘為養殖型魚塭，處於人為控制之條件，未發現特殊敏感生態條件；關於陸域動物部分，已說明施工期間埤塘填平後，預測受影響減少之物種及可能吸引之生物與鳥類，並就第三跑道興建完成後之鳥類分佈進行預測，並為鳥相調查。另就第三跑道與湖底埤鳥類群聚部分，系爭評估書亦說明由於飛機與鳥類兩者間存在飛行高度落差，可思考共存之機會，後續列入機場鳥相調查及監測改善計畫進行評估。

⑵系爭指引表就特殊生態系之評估項目為系爭開發計畫對許厝港濕地水鳥之影響，系爭評估書亦已就此加以評估，原告所稱系爭評估書應對具備白玉藻礁生態之大堀溪河口影響進行評估等語，然特殊生態系之評估項目為「本計畫開發對許厝港濕地水鳥影響分析」，與大堀溪白玉藻礁無關；且專案小組初審會議時，環評委員李培芬以書面意見已指出範疇界定要求針對許厝港濕地以大堀溪河口為中心點，半徑1,000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查，是錯誤的，因為許厝港濕地的鳥類資

源主要分布在老街溪、新街溪和埔心溪3處河口，忽略這些地區鳥類資源的資訊，很可能無法確實評估對飛安之衝擊等語，參加人依據審查意見補充後，經審查通過，是本件無庸評估系爭開發計畫對大堀溪河口白玉藻礁之影響。

⑶許厝港濕地經內政部於107年9月19日公告「許厝港重要濕地（國家級）保育利用計畫」範圍，提供候鳥棲息環境及執行復育溼地環境等保育工作。經套繪結果，許厝港溼地確不在大堀溪河口半徑1,000公尺範圍內，足認系爭指引表文字記載乃明顯錯誤。再者，於一階環評時，系爭環說書就生態環境之現況調查或生態環境類之影響預測等內容，並未提及大堀溪河口，於系爭範疇界定會議召開前，各環評委員及相關機關均未就範疇界定指引表中「許厝港溼地以大堀溪河口為中心」等文字記載表示意見，於系爭範疇界定會議時亦無人論及此情，而未能發現並更正。嗣被告於108年10月31日將環評委員、被告及其他有關機關之環評報告書初稿書面審查意見提供予參加人，李培芬委員書面審查意見指出許厝港溼地鳥類資源主要分布在老街溪、新街溪和埔心溪三處河口，大堀溪河口是錯誤的等語，參加人知悉後依審查意見更改，以正確範圍進行調查、評估鄰近國家重要溼地內保育類野生動物之影響，合於系爭環說書審查結論，並無錯誤調查、評估情形。

㈨關於「地形、地質及土壤」之「基地沉陷」部分：依系爭評估書就環境項目「地形、地質及土壤」之環境現況調查結果（於系爭開發計畫範圍內20處辦理地質鑽探），可知無論係第三跑道預定地抑或衛星廊廳等預定地之地質，淺層為厚薄不一之土層，其下方皆為密實至極為密實之卵礫石層，與系爭評估書第十三章第2點結論相符。又上開鑽探結果，於第三跑道、衛星廊廳等區域，發現厚薄不一之黏土層，就此，系爭評估書就環境項目「地質」之評估，已說明本計畫基地

開挖面下主要為卵礫石層，建物、構造物或跑道填高時，應無基礎承載力不足或過量沉陷之問題，並就基地表層少量黏土層部分，說明於施工時，可採挖除置換、地盤改良、預壓密工法施作，未來設計階段將研議適當之大地工程方案，以利後續施工，此與系爭評估書第十三章第2點結論，並無矛盾。

㈩關於噪音及振動部分：針對施工區域施工機具的噪音振動部分，選取包括海口里（崙仔後社區）在內之10個噪音振動敏感點。惟內政部都市計畫委員會決議將海口里崙仔後聚落納入航空城計畫範圍，而辦理徵收，是於後續施工階段，該處即無居民受到施工機具之噪音振動影響，自毋庸評估。又後厝里於施工期間，因位於營建工程第三類管制區，低頻噪音超出管制標準3.9dB，故需對其採取隔音減噪措施。至於系爭評估書第7-90頁記載之竹圍里、海口里、後厝里、大興高中等地點，是針對目標年之航空噪音影響分析，與上述後厝里於施工期間鄰近施工區之狀況有別，各敏感點均符合其噪音防制區之航空噪音標準。另針對學校、醫院等較需安靜場所減噪措施，可考慮增設隔音氣密窗，開口消音箱、吸音天花板、吸音壁面及配合房舍整修等措施；進一步之減噪措施可將學校教室安裝吸音功能天花板、吸音壁面、吸音地板，窗戶易於漏音的部分，可安裝有隔音功能之窗簾設備、隔音百葉窗等，其他敏感受體亦可比照辦理。是系爭評估書已充分說明相關噪音因應方式，並無違誤。

□關於廢棄物部分：施工階段地上物清除、營建工程及施工人員產生之廢棄物，將集中收集並委託合法廢棄物處理機構清運處理；營運階段之廢棄物，因系爭開發計畫為空側設施，基於防疫安全考量，廢棄物不再進行資源回收，桃園機場既有之焚化爐可滿足營運期間處理需求，故系爭評估書已敘明施工、營運階段之廢棄物處理計畫。又系爭開發計畫有大量土石方之需求，系爭評估書已說明土方來源為桃園機場內其他工程，即以目前暫置於機場專用區內、海軍桃園基地（參

加人辦理第三航站開發時就近暫置土方之場所）之土方辦理開發，無需向外購土，國防部、海軍相關單位於第三航站審查程序時已進行實質討論。第三航廈工程非系爭開發計畫，本案係以暫置於海軍基地之第三航廈等工程土方進行開發，系爭評估書第6-10頁所載土石非系爭開發計畫所生廢棄土，原告錯將需用土誤解為運棄土，所為指摘與事實不符。

□關於文化資產、景觀及遊憩部分：

1.就文化資產調查部分，系爭評估書已說明「依據文化部文化資產局網站資料、臺閩五期遺址普查…，另經參考桃園市文化局網站等相關資料，距本計畫範圍較接近的文化資產項目…」等語，故系爭評估書已就距離計畫較近之文化資產詳盡調查，除位於計畫區域內之竹圍福海宮、距離100公尺內之海豐坡遺物孤立點外，500公尺內並無會受到直接影響之已知文化資產。至於蘆竹慎德居非位在計畫範圍內，距離本計畫亦遠，自毋庸納入調查對象。

2.系爭評估書關於「開發行為觀景點（景觀控制點）選取」，係指開發行為周圍數個景觀控制點進行分析，非景觀點之選取，系爭評估書依據景觀敏感區位、觀賞位置與開發行為量體相對距離、開發量體被觀看到的機率等3項指標選取觀景點，便於後續評估景觀美質之影響，並依現況、施工中、完工營運後3階段，對於各觀景點所見之環境景觀影響狀況，透過質性描述方式，進行各階段景觀影響預測。

□關於交通運輸部分：系爭開發計畫皆屬空側設施，由於機場園區屬封閉區域，系爭評估書已說明「對於施工期間增加的交通量主要為施工人員通勤衍生之交通量」，亦即施工期間之施工人員車輛均停放於工區內，無使用周邊停車場之需求。而營運階段部分，亦已說明系爭開發計畫屬園區內新增跑道建設，客運量係由第三航廈利用旅客運輸系統與衛星廊廳銜接，旅客僅於機場園區內移動，系爭開發計畫並無設置停車場設施；至於營運期間因客運及貨運增加，而衍生進出

機場之車流量增加部分，業經綱要計畫第二版納入考量，並無漏未評估情形。

□關於土地使用部分：

1.系爭指引表於社會經濟-土地使用-發展特性之評估項目為「計畫區域內發展特性及主要產業」，系爭評估書已詳述系爭開發計畫所在之桃園市大園區之產業發展狀況、產業特性及計畫區內產業用地現況；關於農民安置部分，亦已詳述成立農民輔導安置工作小組，協助維護農民權益，對於繼續耕作者、離農者，均有妥善安置措施，保障其等權益。

2.系爭評估書未將安置街廓、安置住宅納入評估範圍，並無違誤：依機場特定區計畫，機場園區特定區之安置計畫，包括於都市計畫劃設之第2種住宅區規劃適量安置街廓單元，於都市計畫劃設之第5種住宅區供安置住宅使用，而上開安置街廓及安置住宅之規劃及施工興建，係由民航局辦理，非參加人開發，且安置住宅及安置街廓均非屬系爭開發計畫範圍內，亦非第三跑道之開發行為，是機場特定區計畫規劃安置街廓、安置住宅，其開發單位、實施行為、實施依據與目的、實施範圍（面積），均與系爭開發行為不同，要無與系爭開發計畫併同分析評估之餘地，上開安置住宅、安置街廓等開發行為是否應進行環評程序，應由其開發單位依法評估辦理，系爭評估書未將之納入評估範圍，並無違誤。

□系爭評估書之評估範圍合於系爭指引表要求：關於「土地使用-使用方式、鄰近土地使用型態、發展特性」、「社會環境-公共設施」、「經濟環境-土地所有權」、「社會關係-社會心理、開放空間及私密性」等環境因子之評估項目，參加人已依系爭指引表「評估項目」欄、備註欄所載內容，將「計畫範圍及開發行為鄰近10公里內」之範圍涵蓋在內，說明系爭開發計畫與上位計畫辦理情形之關聯性，藉以完整評估系爭開發計畫對社會經濟可能造成之影響衝擊，進而擬定

確實可行之減輕對策。又就「公共設施」之管線設施部分，系爭評估書已彙整各管線單位提供之資料，將計畫範圍及開發行為鄰近10公里內之電力類管線、電信類管線、輸油管線及自來水管線等，以文字或圖示方式予以詳載，符合環評法相關規定。

□聲明：原告之訴駁回。

六、本院之判斷：

㈠如事實概要欄所載之事實，為兩造所不爭執，並有環保署106年7月5日環署綜字第1060051179號公告（系爭環說書審查結論，本院卷一第238頁至第240頁）、系爭環說書分送有關機關之函文、系爭環說書公開陳列之公告及函文、刊載系爭環說書陳列或揭示地點之新聞紙（附錄第三冊【下稱附冊三】附七-㈠-1至附七-㈢-2）、辦理公開說明會之公告、函文及其會議紀錄等相關資料（附冊三附七-㈣-1至附七-㈤-18）、系爭範疇界定會議之會議紀錄（附錄第一冊【下稱附冊一】附四-1）、108年6月14日現場勘察紀錄及公聽會紀錄（附錄第四冊【下稱附冊四】附十八-3至附十八-5、附十八-24至附十八-47）、系爭環評會議之會議紀錄（附錄第五冊【下稱附冊五】附三十-1至附三十-21）、原處分及訴願決定（本院卷一第187頁至第235頁）在卷可稽，此部分之事實，可以認定。茲兩造爭議所在，乃原處分未就替代方案（B、C方案）進行環評，是否違法？原處分有無違反系爭指引表所訂應予調查、評估之項目、範圍或內容？

㈡系爭開發行為之替代方案業經系爭範疇界定會議確認為「零方案」，系爭環評會議未就替代方案（B、C方案）進行環評程序，並無違法：

1.環評制度概述：按應實施環評之開發行為（參見環評法第5條、應實施環評認定標準之規定），其開發單位於規劃時，應依環評作業準則，實施第一階段環評，將開發行為相關資訊刊登於指定網站，供民眾、團體及機關表達意見，並以書面告知該開發行為之目的事業主管機關及有關

機關(環評法第6條第1項、行為時環評作業準則第9條），再擬具說明書主要內容，刊登於指定網站及舉行公開會議，供民眾、團體及機關表達意見。依前開方式所蒐集之意見及會議紀錄，開發單位應將其辦理情形及各方意見處理回應，編製於環說書(環評法第6條第1項、行為時環評作業準則第15條），開發單位於申請許可開發行為時，即應檢具環說書，向目的事業主管機關提出，並由目的事業主管機關轉送主管機關(按：中央為環保署；在直轄市為直轄市政府；在縣、市為縣、市政府)審查。主管機關應於收到環說書後50日內，作成審查結論公告之，並通知目的事業主管機關及開發單位。主管機關之審查結論如認不須進行第二階段環評並經許可者，開發單位應舉行公開之說明會(環評法第2條、第7條)；審查結論認為對環境有重大影響之虞，應繼續進行第二階段環評者，開發單位應將環說書分送有關機關、於適當地點陳列或揭示至少30日、於新聞紙刊載開發單位之名稱、開發場所、審查結論及環境影響說明書陳列或揭示地點，並於陳列或揭示期滿後，舉行公開說明會(環評法第8條；關於「對環境有重大影響之虞」的判斷標準，可參環評法施行細則第19條)，開發單位於公開說明會後45日內，應作成紀錄函送相關機關或人員，並公布於指定網站至少30日(環評法施行細則第22條)。主管機關應於公開說明會後邀集目的事業主管機關、相關機關、團體、學者、專家及居民代表界定評估範疇(環評法第10條)，再由開發單位參酌相關意見，編製環境影響評估報告書（下稱評估書）初稿，向目的事業主管機關提出(環評法第11條)。目的事業主管機關應於收到評估書初稿後30日內辦理現場勘察並舉行公聽會，並於30日內作成紀錄，再將勘察現場紀錄、公聽會紀錄及評估書初稿送請主管機關審查。主管機關應於60日內作成審查結論，並將審查結論送達目的事業主管機關及開發單位；開發單位應依審查結論修正評估書初稿，作成評估書，送主

管機關依審查結論認可。評估書經主管機關認可後，應將評估書及審查結論摘要公告，並刊登公報(環評法第12條、第13條)。目的事業主管機關於環說書未經完成審查或評估書未經認可前，不得為開發行為之許可，其經許可者，無效(環評法第14條第1項)。由上開規定，可知我國環評法制乃係以現有或未來個別專業法律之許可制度為基礎，在目的事業主管機關作成許可決定之前，增設一套評估、篩選機制，並劃分為兩個階段，先由開發單位自行編製環說書，供環評主管機關書面審查（一階環評），主管機關之審查結論如認為對環境有重大影響之虞，則應繼續進行二階環評，並導入公眾參與程序；開發行為若未通過環評審查者(不論是一階環評或二階環評)，目的事業主管機關不得為開發行為之許可。

2.範疇界定會議的功能：開發行為應進行二階環評者，於開發單位召開公開說明會徵集各界意見後，環評主管機關即應邀集目的事業主管機關、相關機關、團體、學者、專家及居民代表，召開範疇界定會議以界定評估範疇，其事項包括「確認可行之替代方案」、「確認應進行環境影響評估之項目；決定調查、預測、分析及評定之方法」、「其他有關執行環境影響評估作業之事項」（環評法第10條）；而開發單位於範疇界定前，則應依說明書審查結論，篩選環境關鍵項目與因子，並填寫範疇界定指引表，且視需要列出不同可行替代方案之環境影響評估範疇，送環評主管機關召開會議討論確認評估範疇，藉以確定可行替代方案之有無與應進行環境影響評估之項目，並決定調查、預測、分析及評定之方法，日後提送之評估書初稿，亦應敘明評估範疇之辦理情形（行為時環評作業準則第37條及其訂定理由參照）。準此，範疇界定會議性質上乃係於環評會議召開前，依開發行為之類型及其可能造成之環境衝擊，而就替代方案及範疇界定指引表所列環境類別、環境項目、環境因子等環境議題予以篩選、確認，並決定

調查、預測、分析及評定之方法，以確立未來環評之方向。

3.確認可行替代方案之「有無」，非後續環評會議應予審查之範疇：於我國現制下，環評制度不僅係就開發行為對環境可能影響之程度及範圍，予以調查、預測、分析及評定，以預防及減輕開發行為對環境造成不良影響，達成環境保護之目的（環評法第1條規定參照），且因環評主管機關於審查評估書後得作成「認定不應開發」之審查結論（環評法第14條第2項、環評法施行細則第43條第4款），目的事業主管機關即因此不得為開發行為之許可（環評法第14條第2項。學理上謂此為我國環評主管機關就開發行為之核准與否享有片面否決之權【否決權】或環評審查結論具有否決效力），致環評審查結論相當程度上足以影響開發行為之方向。然經環評主管機關審查認定不應開發者，開發單位仍得另行提出替代方案，重新送環評主管機關審查，只是該替代方案如係就原地點重新規劃時，不得與原審查認定不應開發之理由牴觸（環評法第14條第2項、第3項），故經範疇界定會議確認無可行之替代方案（即替代方案為「零方案」）者，環評主管機關（或環評會議）仍應本於職權就作為主方案之開發計畫（行為）予以審查，並得作成「認定不應開發」之審查結論，並非必然通過環評審查，自無於環評會議再次審究有無替代方案之必要（此於替代方案並無法達成開發計畫目的之情尤然）；若非如此，則不僅架空範疇界定會議之職權，且如環評主管機關「僅」因尚有其他替代方案而否決主方案（而非因主方案未能通過環評而否決），不啻係替代開發單位作成開發行為之決策，並因必須就無法達成開發目的之替代方案進行環評程序，而耗費不必要之程序。是原告主張原處分逕謂系爭開發行為之替代方案為「零方案」，未考量其餘對環境影響較小之替代方案，致環評審查程序無法比較A方案與B、C方案之差異性等語，即有誤會。

4.系爭範疇界定會議確認本案可行之替代方案為「零方案，即本計畫不開發」，亦無違誤：

⑴按國際機場園區發展條例第2條規定：「本條例之主管機關為交通部。」第4條規定：「主管機關為國際機場園區（以下簡稱園區）之開發、營運及管理，設國營國際機場園區股份有限公司（以下簡稱機場公司）；其設置另以法律定之。」第5條第1項本文、第2項前段規定：「（第1項）主管機關應擬訂園區綱要計畫，報行政院核定；變更時，亦同。…。（第2項）機場公司應依前項園區綱要計畫及第九條園區特定區計畫，擬訂園區實施計畫，報主管機關核定，…。」經查，交通部依前揭國際機場園區發展條例第5條第1項規定，於100年4月報奉行政院核定發布綱要計畫，該計畫除敘明考量桃園機場既有雙跑道（南跑道、北跑道）容量有限、運量持續成長之趨勢、跑道施工封閉所造成之營運壓力等因素，而有擴建第三跑道之必要外（本院卷三第31、32頁），並分就跑道容量、用地徵收範圍、周邊環境衝擊（包括搬遷人口、搬遷面積、禁限建新增面積）及計畫發展彈性等面向，評估認為A方案（於北跑道北側1,295公尺處設置，預估每年服務旅客量為7千萬至9千萬人次）固然所需配合之用地徵收範圍、對周邊環境之衝擊，均較B方案（於北跑道北側380公尺處設置，預估每年服務旅客量為5千萬至6千5百萬人次）、C方案（將北跑道北移680公尺後，於北移北跑道北側380公尺處設置，預估每年服務旅客量為5千至6千5百萬人次）為大，且3方案均能滿足桃園機場年旅客量5,800萬人次之發展目標，然考量機場容量及確保發展彈性為重要之成功條件，若採B方案或C方案，未來如桃園機場園區較發展目標高度成長，跑道容量將無因應之餘裕，而建議跑道配置採用A方案（本院卷三第46頁至第51頁）。嗣參加人依前開綱要計畫擬訂機場園區實施計畫（按：綱要

計畫相當於可行性研究階段，進入綜合規劃階段後，分成建設發展及用地取得兩個軸向，並分別擬訂機場園區實施計畫、機場特定區計畫。見本院卷三第56頁），亦彙整綱要計畫之規畫成果重點，以明確機場園區實施計畫應辦理事項，其中就「機場園區設施規劃與土地配置㈡增建第三跑道及航空相關機能設施」部分，即敘及「未來第三跑道將於北側擴建用地進行增建，並與既有南北跑道採獨立平行配置方式」等語（本院卷三第62、63頁）。是參加人為落實綱要計畫、機場園區實施計畫，而擬訂系爭開發計畫（按：性質上屬於「建設計畫階段」，本院卷三第56頁），並於系爭範疇界定會議簡報概述系爭開發行為（即前述A方案）及替代方案一（即前述B方案）、替代方案二（即前述C方案）之內容（附冊一附四-100、附四-106）後，經該次會議確認本案可行之替代方案為「零方案，即本計畫不開發」（附冊一附四-1），自屬有據。

⑵又開發單位於系爭範疇界定會議召開時，除以簡報說明包括替代方案在內之系爭開發計畫內容外，並於會前就環評委員、機關、團體、民眾等所提關於替代方案之書面意見，包括「各方案與沙崙油庫的最近距離為何？應針對不同方案進行風險評估」、「因主方案比鄰中油沙崙油庫，為減少工安意外風險，建議研析將…跑道配置方案一…改為主方案之可行性」、「建議評估其他機場之替代方案」、「建議仍應往南擴建作為替代方案」等，予以回覆或說明處理情形（附冊一附四-144至附四-146），於該次會議前所擬製之範疇界定指引表內亦載明包括前述替代方案（B、C方案）在內之內容（本院卷三第251頁至第285頁；關於替代方案部分，見同卷第276、277頁）；於系爭範疇界定會議確認本案可行之替代方案為「零方案，即本計畫不開發」後，開發單位再就該次會議之審查意見（包括替代方案之意見）辦理情

形予以書面回覆（附冊一附四-196至附四-217。嗣於系爭開發計畫通過環評審查後，即於系爭評估書「第九章替代方案」專章敘明相關緣由，見系爭評估書本文冊【下稱本文冊】9-1以下），足見關於系爭開發計畫之可行替代方案，係經系爭範疇界定會議予以討論後方確認為「零方案，即本計畫不開發」。原告雖主張系爭評估書毫未評估B、C替代方案對於環境所造成之影響，此本應於範疇界定程序時進行意見蒐集並充分調查等語，並舉美國、歐盟法制為例。然如前所述，於我國環評制度下，「認定不應開發」之環評審查結論實質上具有否決開發行為之效力，此與環評意見僅供行政機關作成最終開發與否決策時之參考，有所不同，是如開發單位認為主方案並無替代方案，則其主方案仍有可能因未能通過環評而經環評主管機關作成「認定不應開發」之審查結論，並非必然通過環評審查；且開發單位既於開發決策上認為主方案無可取代，如非主方案即不予開發，則日後縱使就其他替代方案進行環評審查並獲得通過，亦非屬開發單位能夠接受之方案，此恐將耗費無益之程序，是原告前開主張，尚非可採。另稽諸系爭範疇界定會議之會議紀錄（附冊一附四-1、附四-33至附四-52），固未詳載採取零方案之理由，然開發單位既已於會議中簡報說明，而簡報內容即已包含「計畫緣起」、「開發計畫內容」（附冊一附四-95至附四-100）、「確認可行之替代方案」（附冊一附四-106），足見開發單位已於會議中說明主方案與替代方案之差異性，且系爭開發計畫乃承續上位計劃即綱要計畫、機場園區實施計畫所為之建設計畫，綱要計畫即明揭跑道配置建議採用A方案，已如前述，則系爭範疇界定會議確認本案可行之替代方案為「零方案，即本計畫不開發」，顯係因替代方案(B、C方案)無法達成開發目的，是原告指稱系爭範疇界定會議之會議紀錄並未說明不予考量B、C方

案之原因，已有違反說理義務之違法事由等語，自無足採。又原告所稱至少有11位委員反對採取零方案之替代方案一節，然揆上開委員意見（11位委員於系爭範疇界定會議就替代方案所提之書面意見，參見附冊一附四-33至附四-39），乃係就各種替代方案（不限於前述B、C方案，尚包括其他機場、軍方跑道之替代性等）之可行性提出建議，非得逕認各該委員於該次會議為決議時，反對確認本案可行之替代方案為「零方案，即本計畫不開發」，是原告上開主張，亦無可採。

㈢系爭評估書業已依系爭範疇界定會議所確認應進行環評之項目，予以調查、預測、分析或評定，並無原告所指違法情事，系爭環評會議通過系爭開發計畫之環評審查，於法自無不合：

1.依環評法第3條第1項、第2項規定：「（第1項）各級主管機關為審查環境影響評估報告有關事項，應設環境影響評估審查委員會（以下簡稱委員會）。（第2項）前項委員會任期二年，其中專家學者不得少於委員會總人數三分之二。目的事業主管機關為開發單位時，目的事業主管機關委員應迴避表決。」可知，環評法各級主管機關應設環評會審查環評報告有關事項。而環評會為合議制組織，有相當獨立性，且其中專家學者不得少於委員會總人數三分之二，故其審查結論具有專業判斷性質，法院對此專業判斷之審查，原則上予以尊重，承認環評會就環評審查結論之決定有判斷餘地，而採取較低之審查密度，惟環評會之判斷有恣意濫用或其他違法情事時，仍得予撤銷或變更之，其情形包括：1.是否基於錯誤之事實認定或不完全之資訊。2.法律概念涉及事實關係時，其涵攝有無明顯錯誤。3.對法律概念之解釋有無明顯違背解釋法則或牴觸既存之上位規範。4.是否違反一般公認之價值判斷標準。5.是否出於與事物無關之考量。6.是否違反法定之正當程序。7.作成判斷之組織是否合法且有判斷之權限。8.是否違反相

關法治國家應遵守之原理原則，如平等原則、公益原則等（最高行政法院110年度上字第307號判決意旨參照）。

2.關於系爭離岸電廠計畫部分：原告主張系爭離岸電廠計畫屬於系爭開發計畫半徑10公里範圍內之計畫，系爭評估書毫未評估，原處分顯係基於錯誤、不完全資訊所作成等語。然查，系爭離岸電廠計畫前經被告以106年10月30日環署綜字第1060085317號公告環說書審查結論，審認該案環說書已足以提供審查判斷所需資訊，而無須進行第二階段環評（本院卷一第275頁至第279頁），惟內政部於107年12月19日召開海岸管理審議會審議「桃園離岸風力發電廠興建計畫」案第1次專案小組會議時（本院卷一第281頁至第302頁），民航局即已出具書面意見略以：在機場周邊設置風力發電機組（風機）可能會對航空相關之通訊、導航、監視設施產生影響，甚至影響飛航作業、機場容量與發展，經參考國際間相關指導文件，認在距我國重要機場（如桃園機場）參考點10浬半徑範圍內不宜設置風機等語（本院卷一第291頁）；嗣該審議會於108年12月25日第29次會議並決議略以：本案應位於桃園機場參考點10浬半徑範圍外等語（本院卷三第211、212頁），足見民航局參據國際標準，認該計畫案之風機設置，應距桃園機場10浬半徑範圍外；而該計畫案申請人於107年10月提出於桃園市大園區及大園區外海設置風機之籌設許可，即因民航局基於上開飛航安全考量而未出具同意文件，經主管機關經濟部於109年8月24日駁回申請（本院卷三第551頁），申請人訴願後仍經駁回（本院卷三第167頁至第188頁）；申請人復於109年11月提出第2次籌設許可申請，仍為經濟部以欠缺包含民航局同意書在內之應備文件為由，於110年2月24日駁回，申請人訴願後仍遭駁回（本院卷三第189頁至第210頁），是系爭離岸電廠計畫從未取得主管機關（經濟部）許可籌設，本件系爭開發計畫於環評階段或原處分作成時，均無「既存」之離岸電廠計畫是否影響系爭

開發計畫之問題，本件環評程序未納入該電廠計畫予以評估，於法並無違誤，是原告上開主張，尚不足採。

3.關於水質部分：

⑴經查，系爭評估書業已依系爭指引表關於「物理及化學（環境類別）-水文及水質（環境項目）-水質（環境因子）」項所載之評估項目、範圍、內容及備註欄指示事項（附冊一附四-7、8），分就地面水質、地下水質為「現有資料收集」及（現況之）補充調查（本文冊6-29至6-39），並就施工階段、營運階段之地面水質、地下水質為預測、分析及評定（本文冊7-28至7-32），原處分並敘明略以：本案評估書初稿已針對施工及營運期間之「水文及水質」等環境項目進行調查、預測、分析及評定，並就可能影響項目提出預防及減輕對策，經評定結果，本案開發對環境資源或環境特性不致造成顯著不利影響；又就審查委員、各方意見所提「油管沿線土壤地下水現況調查及後續應變規劃」等主要意見，開發單位已切實納入補充修正，且採行相關減輕或避免不利環境影響之對策等語（本院卷一第189頁）。

⑵原告雖主張系爭指引表記載應調查之項目包括各種水質參數之變化等，然系爭評估書並未就地面水質之總凱氏氮等11項檢測項目、地下水質之DO等14項及農藥及肥料（種類及使用量）進入水體之可能傳輸途徑、殘留量進行調查，顯然違反系爭指引表所列之應評估項目等語。然查，原告上開所謂「應評估項目」，乃係列於系爭指引表之「範疇界定參考資料」欄（附冊一附四-7、8），然參諸行為時環評作業準則第37條之「附件六範疇界定指引表」（本院卷四第451頁至第471頁），「範疇界定參考資料」欄內已然記載相關內容，與同表其餘之「評估項目」、「評估範圍」、「調查（地點、頻率、起迄時間）」、「備註」等欄位均為空白之情，有所不同；而範疇界定指引表既係由開發單位於範疇界定

前，依說明書審查結論，篩選環境關鍵項目與因子所填寫（行為時環評作業準則第37條），足見範疇界定指引表之「範疇界定參考資料」欄所載內容，乃係既定格式，其記載內容僅係提示範疇界定時可資參考之資料，與其餘欄位係依開發個案之需要，而由開發單位篩選環境關鍵項目與因子所填寫並應依界定範疇辦理環評者，並不相同。本件依系爭指引表所載，僅於「備註」欄內就地下水質部分，要求檢測「場址鄰近5公里範圍內2處（背景點位）調查項目：水溫、PH、總有機碳、硫酸鹽、硝酸鹽、氨氮、比導電度、鐵、錳、懸浮固體、氯鹽、大腸桿菌群密度、總菌落數」、「場址內配合既有中油輸油管線布設適當位置6處調查項目：除前項調查項目外，需增加總石油碳氫化合物(TPH)」等項目（附冊一附四-7、8），而此業經系爭評估書詳載補充調查結果（本文冊6-38、6-39）；至於地面水質部分，未見系爭指引表特別記載應檢測項目，則開發單位依系爭指引表為地面水質之「現有資料收集」及（現況之）補充調查（本文冊6-29至6-33），分別引據被告107年南崁溪及埔心溪水質監測結果（本文冊6-31），以及於系爭指引表所載「埔心溪大埔橋、埔心溪后圳橋、埔心溪沙圳橋、后厝溪后厝橋、桃園機場污水處理廠埔心溪預定放流口、新街溪橫山橋、新街溪圳頭橋、新街溪新街溪橋」等8處調查地點，就現況補充調查水溫、氫離子濃度指數、導電度、溶氧、懸浮固體、化學需氧量、生化需氧量、大腸桿菌群、氨氮、硝酸鹽氮、總磷、鋅、鎘、鉛、銅、總鉻、鎳、砷等項目（本文冊6-32、33），並無原告所指違反系爭指引表所列應評估項目之情，是原告上開主張，並無可採。

⑶又原告主張開發單位就「地面水質」之調查，係於3個晴天採樣，顯然違反系爭指引表所訂之調查方法，並提供錯誤資訊等語。然查：

①依系爭指引表就地面水質調查頻率之記載為：「3次，雨季、旱季各至少1次」、「晴天：1次，於旱季施作」、「雨天：2次降雨事件，調查降雨期間埔心溪及后厝溪承受水體水質」（附冊一附四-7、8）；嗣開發單位在前述8處調查地點，各於107年6月22日、9月14日、12月17日補充調查水質情形（本文冊6-32、33），觀諸臺灣地區5月至10月間為豐水期、11月至4月間則為枯水期（本院卷五第329頁至第336頁），則前述調查日期中，6月22日、9月14日均係在豐水期為調查、12月17日則係在枯水期為之，符合系爭指引表所載「雨季、旱季各至少1次」之調查頻率要求。

②依系爭評估書所附「範疇界定會議決議應補充調查項目執行情形」表（下稱執行情形表）關於水質調查之說明，固載稱略以：埔心溪及后厝溪水質補充調查日期為107年6月22日、9月14日、12月17日，其中6月22日為連續降雨（6月17日至20日）後採樣、9月14日為晴天採樣、12月17日為當日降雨後採樣等語（本文冊6-1），然依各該日期之水質樣品檢測報告（下稱檢測報告）所載107年6月22日各檢測地點之天候狀況為「晴轉陰」、「陰」或「晴」（附錄第二冊【下稱附冊二】附五-㈣-1至附五-㈣-36）、107年9月14日各檢測地點之天候狀況為「陰」（附冊二附五-㈣-1至附五-㈣-75）、107年12月17日各檢測地點之天候狀況為「晴」（附冊二附五-㈣-77至附五-㈣-116），是關於檢測日期12月17日部分，執行情形表與檢測報告所記載之天候狀況，似有出入（6月22日部分，執行情形表係記載6月22日為連續降雨【6月17日至20日】後採樣，非謂6月22日為雨天，且依民航局107年航空氣候年報，107年6月17日至6月20日，確實均有降雨紀錄【本院卷四第179頁，6月20日有1.85小時之

降雨紀錄，然紀錄之雨量為0】，故難認此部分與檢測報告記載為「晴轉陰」、「陰」或「晴」等情，有所不符；而9月14日部分，執行情形表所載「晴天」與檢測報告所載「陰」，均屬未下雨之情形，故此部分亦難謂兩者有所出入），就此而言，系爭評估書就地面水質之現況調查，確有可議之處。

③惟環評係就開發行為對環境可能影響之程度及範圍，所為整體性之綜合評量。上開關於地面水質之檢測，依被告所屬水保處就範疇界定所提書面建議，其區分雨天、晴天採樣，意在調查降雨就埔心溪、后厝溪流量及水質變化情形（附冊一附四-169），開發單位就此項目，則引據被告107年南崁溪及埔心溪水質監測結果（本文冊6-31），並於系爭指引表所載埔心溪大埔橋等8處調查地點，就現況補充調查包含懸浮固體在內之逾10項水質項目（本文冊6-32、33），已如前述；而就系爭開發計畫於施工階段、營運階段之水質預測、分析及評定，系爭評估書業已敘明於施工階段之水質污染源中，「施工人員生活污水」部分，將於工區內設置流動式廁所，並委由廠商定期抽運處理，對鄰近水體水質影響輕微；「施工機具維修廢油與洗車廢水」部分，因施工機具及運輸車輛皆於工區外委由合作廠商進行維修保養，對鄰近水體水質影響應屬輕微；「工區地表逕流水」部分，施工期間地表逕流主要污染物質成分為懸浮固體物（SS），來自地表沖蝕，屬天然泥沙，經依「水土保持手冊」之通用土壤流失公式估算單位面積土壤之年流失量（施工期間逕流量以重現期距25年降雨過程中連續30分鐘最大降雨強度計算），在無任何水土保持措施之情況下，集水區重現期距25年暴雨之最大土壤沖蝕量為1,295.9公噸，地表逕流之懸浮固體濃度約321.02mg/L；經採行臨時水土保持措施，土壤沖蝕量可降為259.18公噸，

使地表逕流之懸浮固體濃度降至64.20mg/L。系爭開發計畫逕流承受水體為南崁溪及埔心溪排水系統，系爭開發計畫施工期間逕流排放經水土保持設施控制後，埔心溪及后厝溪水質懸浮固體濃度可符合灌溉用水水質標準（本文冊7-28至7-30）。至營運期間之污（廢）水包括旅客及施工人員產生之一般生活污水，將排至桃園機場既設之東側污（廢）水處理廠及預計興建之西側污（廢）水處理廠，而地表逕流水部分，未來將經由4座滯洪池分別排入南崁溪及埔心溪，懸浮固體排放濃度較承受水體背景濃度低，不增加承受水體之懸浮固體濃度，每年並定期清理滯洪設施內部泥砂，減少懸浮固體沖刷對下游水體之負荷等語（本文冊7-30至7-32），足見系爭開發計畫於施工、營運期間可能產生之水質變化，主要為懸浮固體(SS)，而此部分之預測、分析及評定，不僅已納入延時降雨強度之考量，並就可能造成水質影響之因素，提出環境保護對策予以因應，水保處對開發單位就此評估事項所為之調查、預測、分析及評定，於3次專案小組初審會議及系爭環評會議，均未表達異議（附冊四附二十一-24、25、附冊五附二十四-14、附二十七-10、附三十-1以下），經系爭環評會議為專業判斷後，決議就此部分之審查結論為：評估書初稿已針對施工及營運期間之「水文及水質」等環境項目進行調查、預測、分析及評定，並就可能影響項目提出預防及減輕對策，經評定結果，本案開發對環境資源或環境特性不致造成顯著不利影響（附冊五附三十-17），是前述現況調查之瑕疵，尚難認已影響本件環評之整體性綜合評量結果，原告此部分之主張，尚無從為其有利之判斷。

4.關於洪水、排水部分：

⑴原告固主張「石門(3)雨量站」之年雨量大於蘆竹等氣象觀測站，故以「石門(3)雨量站」之資料，評估「洪水」部分之環境影響及對於環境之衝擊，當係提供錯誤之資訊等語。然查，依系爭指引表關於「物理及化學（環境類別）-水文及水質（環境項目）-洪水（環境因子）」項所載內容（附冊一附四-9、10），系爭指引表就此項目之調查方法或現有資料之收集方式，並未限定應以特定雨量站之觀測結果，作為調查資料之來源；且「石門(3)雨量站」與原告所指蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區等氣象觀測站，均位於桃園地區，縱然位置、海拔高度等各有不同，亦非不得以「石門(3)雨量站」之觀測結果作為環評之基礎資料，系爭環評會議就此亦未曾提出質疑；更何況，原告自承依「石門(3)雨量站」與其所提蘆竹等測站資料（本院卷五第231頁至第317頁）所示，「石門(3)雨量站」之年雨量大於蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區、桃園機場等測站（按：原告整理之對照表，參見本院卷五第213頁）等語，則如以防洪之角度觀之，「石門(3)雨量站」之資料似更具有參考價值，是原告上開主張，尚無足採。

⑵又原告主張依水利法第78條之4、下水道法第1條、下水道工程設施標準第11條第2款規定，埔心溪應採用50年以上一次頻率之降雨強度，計算開發後之雨水最大逕流量，系爭評估書竟以10年降雨強度為標準，違法情事甚明等語。然而：

①按水利法107年6月20日修正公布（於108年2月1日施行），增訂「第七章之一 逕流分擔與出流管制」之專章規定（第83條之2至第83條之13），推動逕流分擔計畫與出流管制措施，期將降雨之逕流量，藉由水道及土地共同分擔，並要求辦理土地開發義務人依出流管制規劃書及計畫書承擔其開發而增加之逕流量，另輔以非工程避災措施，減輕淹水災害所帶來之損失

（參見水利法部分條文修正草案總說明），乃第83條之2第1項規定：「為因應氣候變遷及確保既有防洪設施功效，中央主管機關得視淹水潛勢、都市發展程度及重大建設，公告特定河川流域或區域排水集水區域為逕流分擔實施範圍，主管機關應於一定期限內擬訂逕流分擔計畫，報中央主管機關核定公告後實施。」第83條之7第1項規定：「辦理土地開發利用達一定規模以上，致增加逕流量者，義務人應提出出流管制計畫書向目的事業主管機關申請，由目的事業主管機關轉送該土地所在地之直轄市、縣（市）主管機關核定。」

②經查，系爭評估書業已說明略以：依107年6月水利法增修「逕流分擔及出流管制」專章規定，土地開發義務人需提送出流管制計畫書至主管機關審查。系爭開發計畫將以區內南崁溪及埔心溪已公告之計畫流量，作為基地排放逕流水之管制標準，即以南崁溪50年計畫流量及埔心溪10年計畫流量作為允許放流量。因此，因土地利用改變提高地表逕流係數而產生之逕流增量，或因整地造成地表高程變化而消弭之天然滯蓄洪量，兩者增減之量體皆需由計畫範圍內之土地承擔，並以南崁溪及埔心溪允許流放量為檢核標準，維持開發前之狀態，乃依經濟部「出流管制計畫書與規劃書檢核基準及洪峰流量計算方法」進行有效降雨、洪峰流量、允許放流量之計算。又為減少土地開發後對於區外排水之衝擊，系爭開發計畫設置4座離槽式滯洪池，將超過允放量之水體流入滯洪池，使本計畫區暴雨期間之出流量不大於允許流放量，總規劃滯洪體積達35萬立方公尺，將有效延滯洪水尖峰流量時所帶來之災害等語（本文冊7-39至7-44）。可知，系爭開發計畫已非僅藉由滯洪池之設置，以達防洪避災之功效，而係以南崁溪（50年計畫流量）及埔心溪（10

年計畫流量）允許流放量為檢核標準，將滯洪池之設置納為出流管制計畫，使本計畫區暴雨期間之出流量不大於允許流放量，維持開發前之狀態，已非單純係下水道工程設施標準（訂定依據為下水道法第10條規定）第11條第2款所訂之「雨水調節池」設施，是原告上開主張，容有誤會。

⑶原告另主張被告於埔心溪之疏洪設施工程未實施環評或與系爭開發計畫合併進行評估之情況下（環評法第15條、應實施環評認定標準第14條第1項第1款），逕予通過環評審查結論，自屬違法等語。然查，系爭評估書固載稱：「埔心溪機場段溢淹位置主要位於后圳橋、大埔橋、高速公路橋及機場排水支線匯入等處，究其原因，除外水位過高導致區內排水系統逕流量無法順利排出而積淹外，水道受攔河堰及橋梁結構物影響，造成河道束縮、水位壅高亦為主因，故建議機場於第三跑道新建前，先辦理埔心溪疏洪設施工程，以提升機場防洪安全。」等語（本文冊7-33），然所謂「埔心溪疏洪設施工程」，係指「為降低貫穿機場專用設施用地之埔心溪水位，故擬議以埔心溪疏洪道分擔原河道流量之方案，…，埔心溪原河道應維持核定之10年重現期計畫流量」（本文冊7-35），桃園市政府水務局並於第2次初審會議表示：埔心溪區域排水並非改道，而是增設疏洪道，增加排水斷面，提高防洪保護標準，本府會協助開發單位進行相關流程，共同完成埔心溪整體治理工程等語（附冊五附二十四-12、13），可見上開疏洪道並未改變埔心溪原河道，當非屬應實施環評認定標準第14條第1項第1款所訂應實施環評之「河川水道變更工程」；更何況，縱認該疏洪設施工程應進行環評，依前述評估書之「建議」，只要在第三跑道「新建」前（非「環評」前），先辦理埔心溪疏洪設施工程即可，系爭評估書經系爭環評會議審查通過時，既不存在違背前述「建議」

之問題（評估未經認可前，目的事業主管機關不得為開發行為之許可【環評法第14條第1項】），原處分自無原告所稱違反環評法第15條、應實施環評認定標準第14條第1項第1款規定之可言，是原告上開主張，亦無可採。

5.關於沙崙油庫部分：

⑴依系爭指引表關於「社會經濟（環境類別）-社會環境（環境項目）-公共設施、公共衛生及安全危害（環境因子）」項所載（附冊一附四-26、27），評估項目包括「施工及營運期間對中油公司沙崙油庫之油槽、相關設施影響及進行風險評估，並擬定緊急應變措施」、「重大意外事故緊急應變方案」等。

⑵關於風險評估部分：

①系爭評估書除於「7.4.2社會環境」專節第2目「公共衛生及安全危害」，說明依國際民航組織及民航局「民用機場障礙物管制應注意事項」關於障礙物評估面(OAS)之進場空域設計標準（每航次進場安全目標水準為1×10^{-7}），評估沙崙油庫之最高點位於OAS下方約47公尺處，故發生機率低於1×10^{-7}；依民航局「民用機場設計暨運作規範」所劃定之障礙物限制面（航空器落於該限制面任一點之機率不大於10^{-7}），因沙崙油庫之最高點遠低於該限制面，故發生碰撞之機率遠低於10^{-7}外（本文冊7-160至7-162），並設「7.4.6風險評估」專節，說明參考ISDR之防災、減災、災害風險評估程序，分析發生機率、衝擊程度，進行風險矩陣評估，並據以研擬緊急應變計畫；另採用臺大軌道科技研究中心（按：系爭評估書誤繕為「交通科技研究中心」）提出之風險評估模式研究報告，以6x6風險矩陣作為系爭開發計畫各階段執行風險評估作業之依據，將風險發生機率（非常不可能【P1】、不太可能【P2】、絕少【P3】、偶爾【P

4】、有可能【P5】、經常【P6】）、風險衝擊程度（微不足道【I1】、可以忽略【I2】、輕微【I3】、嚴重【I4】、重大【I5】、災難【I6】）各分為6級，而得出6x6風險矩陣圖，並將風險等級分類為4等級（R1、R2、R3、R4），其風險處理之量測方式為依EN50126（按：歐盟軌道系統標準）所採用之標準，在合理的情況下將風險降至最低（As Low As Reasonable Practicable，ALARP），其作法是依據風險的強度訂出上限及下限，超過上限者視為無法容忍風險(如R4)，必須立即採取因應措施；低於下限則為可接受風險(如R1)；若風險介於上限及下限之間(如R2、R3)，則應盡可能採取合理措施降低風險。因沙崙油庫之最高點位於OAS下方約47公尺處，發生碰撞機率低於$1x10^{-7}$（已如前述），故依風險矩陣評估結果，航機發生碰撞沙崙油庫之「衝擊程度（I）」雖屬災難（I6），惟「發生機率P」則為非常不可能（P1，即少於10^{-6}），故整體「風險等級(R)」為「R1」，屬「可接受風險」等語（本文冊7-180至7-183）。

②又於系爭環評會議（即環評大會）召開前，由環評委員、專家學者所組成之專案小組，就系爭評估書之初稿審查，曾召開3次初審會議，並邀請相關機關、團體、居民等列席表示意見（3次初審會議之簽名單，參見附冊四附二十一-45至附二十一-52、附冊五附二十四-121至附二十四-131、附冊五附二十七-174至附二十七-182），其中就系爭開發計畫對於沙崙油庫之危害風險部分：

❶第1次初審會議，與會委員分別提出「以起降架次達50萬次的條件下，油庫被撞擊的可能性，將短於20年即有機會被撞擊1次，請評估第三跑道移向東南方的可行性」（朱信委員）、「本案為機場跑道之開發，應針對本案提出詳細之緊急應變規劃」

（江鴻龍委員）、「沙崙油庫之分析均以正常狀態評估，應分析異常狀況之影響與應變」（吳義林委員）、「飛機起降對沙崙油庫的影響，應有更詳細的說明，並納入側風的評估」（張學文委員）等意見（附冊四附二十一-7至附二十一-12）；另與會之中油公司亦表達「沙崙油庫最高點遠低於障礙物限制面，發生碰撞機率低於10^{-7}如何推估？評估過程及評估報告可否提供本公司參考？另外，訂定緊急應變處理作業程序與本公司相關，但目前開發單位似乎尚未提出明確之規劃」等意見（附冊四附二十一-22、23），該次會議就此部分乃作成結論：以最嚴重情境說明本案開發對於中油公司沙崙油庫之危害風險及因應措施，並評估營運期間發生火災、風災、水災、地震、爆炸、化學災害、油污染等意外災害之風險，以及對周圍環境可能產生之影響與範圍；另配合周圍之道路系統、防災系統、排水系統與當地其他條件，訂定緊急應變計畫並納入環境保護對策等語（附冊四附二十一-2）。嗣開發單位即就前述意見及會議結論，於108年12月31日提具「專案小組初審會審查意見辦理情形對照表」，分別予以回應說明（附冊四附二十二-11、12、37、54、55、62、63、71、119）。

❷開發單位為前述回應說明後，於第2次初審會議，簡連貴委員提出「本計畫北側緊鄰沙崙油庫，該油庫有15座超大型原油儲油槽，若發生航空器撞擊沙崙油庫之情境，將導致空難、火災、毒性化學物質災害等複合性災難，應進行災害風險評估與因應措施」之書面意見（附冊五附二十四-8）；另與會之「航空城反迫遷聯盟」代表陳述：就兩側大油庫這點，就應該有替代方案，就算委員所提20年撞1次，難道要等出事來收拾殘局嗎等語（附冊五附二

十四-24）；「台灣人權促進會」代表提出評估油庫災難發生時的災害影響幅度，並提出有效減災評估的訴求（附冊五附二十四-36、37）。嗣開發單位即就前述意見，於109年2月20日提具「專案小組第2次初審會審查意見辦理情形對照表」，分別予以回應說明（附冊五附二十五-53、90、96、97），並於109年3月4日提出「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書初稿（第二次修正本）書面審查意見辦理情形對照表」，就簡連貴委員針對開發單位之上開回應說明，所再次提出「請說明本計畫緊鄰沙崙油庫（15座超大型原油儲油槽）之風險評估結果，及風險管理防災、減災策略」等意見，予以回應說明（附冊五附二十六-16、17）。

❸開發單位為前述回應說明後，於第3次初審會議，簡連貴委員提出「本案已進行重大空難（航空器撞擊沙崙油庫）風險評估，評估整體風險為（R1），屬可接受風險，建議針對油庫可能發生之災害，加強災害預警機制，以減少環境災害風險」之意見（附冊五附二十七-6、7）；被告所屬綜合計畫處表示：沙崙油庫之撞擊風險評估，請納入環境影響預測、分析及評定內容等語（附冊五附二十七-10）；另與會之「環境法律人協會」代表表達無法得知如何計算出「碰撞機率小於10^{-7}」、不能忽略風險中之各種可能性、替代方案應納入評估、本案完全忽略災害風險的評估及處理，程序上有重大不足等意見（附冊五附二十七-38、39）、「環境權保障基金會」代表陳述：應就油庫爆炸及化學災害等，召開社會影響評估專家會議，重作社會影響評估等語（附冊五附二十七-43），該次會議就此部分乃作成結論：考量極端氣候災害風險，強化沙崙油庫之災害預警機制、風險管理等事項，訂定緊急

應變計畫並納入環境保護對策等語（附冊五附二十七-2）。嗣開發單位即就前述意見及會議結論，於109年3月13日提具「專案小組第3次初審會審查意見辦理情形對照表」，分別予以回應說明（附冊五附二十八-4、5、26、27、48、70、71、77），並於109年3月25日提出「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書初稿（第三次修正本）確認意見辦理情形對照表」，就白子易委員針對開發單位之上開回應說明，提出「開發單位已補充其與中油桃煉廠共同擬定之『桃園煉油廠桃園國際機場消防作業相互支援協議』，該協議內條文（5.2.22）僅說明『雙方得視需要辦理聯合消防演習』，建議明定辦理次數、頻率，以回應當地居民、民間團體對沙崙油庫安全疑慮之意見」等意見，予以回應說明（附冊五附二十九-3）。

③綜上可知，系爭評估書就航空機碰撞沙崙油庫之風險，業已敘明其採用之評估方式及評估結果，且於專案小組歷次初審會議中，開發單位針對環評委員或與會人員所質疑或提問事項，均予以回應說明，就回應說明所提進一步詢問或意見，開發單位再予補充答覆說明，經過如此反覆之詢問、回應或補充說明，足認此一具有高度科技性、預測性之專業議題，業於本件環評過程經過深度檢驗、討論，是系爭環評會議就此所為「本案第三跑道中心線與台灣中油股份有限公司沙崙油庫最南端距離350公尺，依據空域設計與沙崙油庫之最高點位（位於障礙物評估面下方約47公尺）評估結果，發生碰撞機率低於10^{-7}，另依風險矩陣評估方式，整體風險屬『可接受風險』，且開發單位已就空難、火災等複合型災害提出緊急應變計畫，影響程度經評估應屬輕微。」之審查結論（附冊五附三

十-20），其專業判斷核無恣意濫用或其他違法情事，本院爰予尊重。

④原告就此部分之主張，均不足採：

❶原告固主張系爭評估書之「風險管理程序」內容，不符合我國CNS31000之國家標準（本院卷三第797頁至第820頁）；系爭評估書雖採用臺大軌道科技研究中心提出之風險評估模式研究報告，然該中心係以「軌道運輸」為研究領域之機構，「捷運萬大線風險評估模式」之相關內容，與系爭範疇界定會議所要求之風險項目，毫無關聯；另鐵道維安6x6之評估方法與風險矩陣，與民航局「AC120-032D安全管理系統」（本院卷二第467頁至第474頁）、系爭安管手冊（本院卷二第475頁至第480頁）之5x5評估方法與風險矩陣，具有明顯差異等語。然查，就航空機碰撞沙崙油庫之風險，系爭指引表並未限定應採用特定之風險評估方式，且系爭評估書採用臺大軌道科技研究中心（按：系爭評估書誤載為「台灣大學交通科技研究中心」。此僅屬誤寫之顯然錯誤，並不影響評估書此部分記載之真實性）提出之「捷運萬大線風險評估模式」研究報告（本院卷三第119頁至第166頁），固係針對捷運萬大線（軌道運輸建設）所為，然該研究報告已說明：在風險評估方法中，若將風險發生機率和嚴重性直接運用數值結果相乘，一般會稱為「定量」方式；另尚有「半定量」、「定性」兩種風險評估方法，前者係指將各項風險發生機率和嚴重性結果分成若干等級，依據嚴重性和發生機率不同等級，建立風險矩陣加以評估，每個系統的業主在定義其風險容忍值上並不一致，可透過考量其系統間之差異性對評估分數進行修正，所以在不同系統中仍可使用；後者係由系統業者將風險發生機率及嚴重性結果分門

別類，再將風險資料按照其特性歸於專屬的類別，接著登錄於風險矩陣圖中，猶如落點的方式，故又稱為「落點法」等語（本院卷三第127、128頁），可知風險評估可以上述不同方式來描述風險的危險程度；而系爭開發計畫係以6×6風險矩陣作為本計畫各階段執行風險評估作業之依據，以「定性」方式並視需要輔以「量化」方式判定各項風險之發生機率及衝擊程度，並以100倍為標準，劃分「風險發生機率」之級距，再分就「財物損失」、「航線延誤」、「傷亡人數」（「設計、施工」階段），以及「營運服務影響（包括系統中斷、航線中斷）」、「造成旅客/員工傷亡」、「造成大眾傷亡」（「營運」階段），劃分「風險衝擊程度」之等級（本文冊7-180、181），顯見系爭評估書雖係參考「捷運萬大線風險評估模式」研究報告，然仍係針對飛航風險之特性為風險評估（上開研究報告就萬大線之風險評估模式，係建議採10×7矩陣，或採6×6矩陣【按：其劃分嚴重性結果之等級標準，與系爭評估書多有不同】，端看業主需求而定，見本院卷三第165頁），而此依風險評估方式，主管飛航安全事務之民航局（參見交通部民用航空局組織條例第2條第4款）於歷次初審會議或系爭環評會議中，均未表示不同意見，中油公司固於第1次初審會議時表達前述意見（附冊四附二十一-22、23），然經開發單位回應辦理情形後（附冊四附二十二-119），於後續初審會議及系爭環評會議，均未再表示異議，足見各該機關或公司，應能認同前述風險評估方式；更何況，究竟應採如何之風險評估方式，方屬適當，仍屬專業判斷之範疇，系爭評估書採用前述評估方式，獲得系爭環評會議認同而

通過審查結論，核無違法情事，是原告上開主張，均不可採。

❷原告主張ISDR風險評估程序，非屬本件應踐行之風險評估程序，且參加人亦未說明其採行ISDR之何種風險評估模式等語。然查，系爭評估書係載稱：「參考」International Strategy for Disaster Reduction（ISDR）之防災、減災、災害風險評估程序，分析發生機率、衝擊程度，進行風險矩陣評估，並據以研擬各項緊急應變計畫等語（本文冊7-180），只是表明於分析發生機率、衝擊程度時，參考ISDR相關風險評估程序，並未謂其採用ISDR風險評估模式；實則，系爭評估書係參考「捷運萬大線風險評估模式」研究報告之風險評估模式，而依飛航風險之特性為風險評估，已如前述，是原告此部分之主張，顯有誤會。

❸又原告主張環評委員李公哲、王价巨等教授於系爭範疇界定會議均要求對於鄰近沙崙油庫作風險評估，然參加人均未就環評委員之提問，進行調查、分析評估，反而僅以單一航次「正常起降」作為唯一之風險判斷標準，難認參加人已盡其具體回應、說理義務等語。然李公哲、王价巨等教授於系爭範疇界定會議要求對於鄰近沙崙油庫作風險評估等建議（附冊一附四-35、37），除經開發單位於系爭範疇界定會議後，於「第二階段環境影響評估範疇界定會議意見辦理情形」表予以說明回應外（附冊一附四-197、199、200），開發單位亦已依系爭指引表所載評估項目「施工及營運期間對中油公司沙崙油庫之油槽、相關設施影響及進行風險評估」，進行環評，並載諸系爭評估書相關章節，均已如前述，並無原告所指未進行調查、分析或評估之情，是原告上開主張，自無足採。

❹至原告另稱系爭評估書所舉日本成田等機場，都是「機場本身」的油庫與跑道的位置，然沙崙油庫並非桃園機場本身的油庫，兩者並非可比較性，且兩者油庫所儲存油的性質和類型不同，系爭評估書之相關書件中卻未見對於該要素的風險評估資料，乃為應考量而未考量之瑕疵等語。然查，系爭評估書係載稱：沙崙油庫最南端距第三跑道中心線約350公尺，檢視國外大型機場配置，亦有鄰近油庫問題，其距跑道中心線介於150～300公尺間，如日本成田（300公尺）、大阪（175公尺）、荷蘭阿姆斯特丹（200公尺）、美國華盛頓（150公尺），故沙崙油庫相對於第三跑道位置符合國際要求等語（本文冊7-160），亦即其主要說明的重點在於第三跑道鄰近沙崙油庫一情，觀諸國外機場，非無其例，與各該國外機場之油庫是否屬於機場本身之油庫，並無關聯；且中油公司於其所參與之初審會議中，從未提及沙崙油庫之油品種類與風險評估（尤其是航空機撞擊之風險）間之關係（附冊四附二十一-22、23、附冊五附二十七-10），而就油品種類與所造成風險間之關聯性，亦曾有初審會議或系爭環評會議與會者表達意見（附冊五附二十四-26、附二十七-38、附三十-58、附三十-68），足以促使環評委員將油品種類是否影響風險評估乙節納入考量，自無原告所指應考量而未考量之問題，是原告上開主張，亦非可採。

⑶關於緊急應變措施（方案）部分：系爭評估書於「10.3.2重大空難(航空器撞擊沙崙油庫)緊急應變計畫」章節中，敘明略以：沙崙油庫有15座超大型原油儲油槽，將送至桃園煉油廠進一步煉製，若發生航空器撞擊沙崙油庫之情境，將導致空難、火災、毒性化學物質災害等複合性災難。關於災害預警機制，桃園機場設有都普勒

氣象雷達，每條跑道分別設置符合儀降等級之跑道氣象設備，並配備低空風切警示系統，可即時提供起降參考之機場天氣報告。另第三跑道將設置精確進場助航裝備，航機若下降至設定高度仍偏離跑道時，航機即需進行重飛程序，可大幅降低航機偏離航道之風險。為求預防及處理災害情境，綜整參加人各類緊急應變處理作業程序（附冊三附十四-1至附十四-563）、桃園煉油廠緊急應變計畫（附冊三附十五-1至附十五-51），以提升空難防救應變能力，減輕災難損失。又參加人承諾協助沙崙油庫辦理空難減災作業，並每年辦理1次與桃園煉油廠之聯合消防演習，使相關單位熟練指揮體系等語（本文冊10-19），內容含括災害預警機制、平時應變演練及辦理減災作業、事故發生之應變計畫等事前預防及事後應變處置措施，顯見已依系爭指引表關於「擬定緊急應變措施」之要求辦理（附冊一附四-26）；中油公司於第1次初審會議所提「訂定緊急應變處理作業程序與本公司相關，但目前開發單位似乎尚未提出明確之規劃」之意見（附冊四附二十一-22、23），經開發單位回應已訂定相關之緊急應變處理作業程序（按：即前述附冊三附十四-1至附十四-563等文件）後（附冊四附二十二-119），中油公司就此亦未再於日後會議中表達不同意見。原告所稱前述防災應變文件為桃園機場舊有既存之防災內規或中油公司既有之消防程序規定，均非針對系爭開發計畫與油庫間對應之風險所為之相應作法；開發單位所承諾之消防演習、任務編組等，均僅為虛設之程序，完全無法避免或減緩沙崙油庫爆炸之危險及衝擊效果等語，未能具體指出前述應變計畫或消防演習、任務編組等，如何無法達到避免或減緩沙崙油庫爆炸之危險或衝擊效果，其空言指摘，純屬主觀臆測之詞，自無可採。

⑷原告另主張撰寫系爭評估書者、環評委員均不具有航空與油庫爆炸等風險評估之專業，中棪公司亦不具備政府採購法所要求之廠商品質等語。然而：

①原告主張高筱菁碩士論文之內容與研究方式，與風險評估毫無關連性；吳惠嬌並無領有任何專業證照，相關實務經歷亦僅與鐵路、公路相關，且未見其提供任何與風險評估相關之證明文件等語。惟按環評法第11條第1項、第2項第3款規定：「（第1項）開發單位應參酌主管機關、目的事業主管機關、有關機關、學者、專家、團體及當地居民所提意見，編製環境影響評估報告書（以下簡稱評估書）初稿，向目的事業主管機關提出。（第2項）前項評估書初稿應記載下列事項：…。□評估書綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名。」行為時環評作業準則第3條第2項規定：「本法第六條第二項第三款及第十一條第二項第三款所定影響項目撰寫者，應具有下列資格之一：□領有本國技師證書，且其執業範圍與撰寫內容相關者。□具有撰寫內容相關項目專業之大學以上學歷，且有一年以上之環境影響評估相關項目工作經歷或接受環境影響評估專業訓練達十小時以上領有合格證明者。□具有撰寫內容相關項目專業之專科以上學歷，且有二年以上之環境影響評估相關項目工作經歷或接受環境影響評估專業訓練達二十小時以上領有合格證明者。」經查，系爭評估書關於沙崙油庫風險之評估，係列於第7章第4節「7.4社會經濟」內（章節內容包括土地使用、社會環境、交通、經濟環境、社會關係、風險評估等細項），「影響項目撰寫者」為高筱菁、吳惠嬌（本文冊3-5）。高筱菁學歷為政大地政研究所碩士，領有都市計畫科技師證書及技師執業證書，該科技師執業範圍為「從事有關都市計畫之規劃、設計、檢討、研究、分析、評估、調查及計畫管理等業務」

（各科技師執業範圍第7項）；吳惠嬌學歷為空大社會科學系學士，曾擔任99年9月「臺鐵潮州-枋寮電氣化計畫」、104年4月「台3線37K武嶺橋拓寬改善計畫」、108年1月「國道1號增設銜接台74線系統交流道」等案環說書之「社會經濟」項目之「影響項目撰寫者」（附冊一附一-134至附一-151），分別符合行為時環評作業準則第3條第2項第1款（高筱菁）、第2款（吳惠嬌）之資格規定，並無原告所指不符合行為時環評作業準則第3條第2項所訂專業人員基本資格之情。原告雖稱吳惠嬌相關實務經歷僅與鐵路、公路相關等語，然實務經歷或工作經驗乃係具有累積性，非謂吳惠嬌僅有與鐵路、公路相關之實務經歷，即不得擔任系爭評估書關於航空器撞擊沙崙油庫風險評估（列於「社會經濟」項目）之「影響項目撰寫者」，是原告此部分之主張，亦無可採。更何況，開發單位所提出之評估書初稿，尚待環評會專業審查，如開發單位所為之調查、預測、分析及評定未臻專業要求，自無可能通過環評審查，是原告質疑高筱菁、吳惠嬌不具有航空與油庫爆炸等風險評估之專業，而認原處分就此有違法之情，自非有據。

②又原告主張本件未有具備航空、機場興建及油庫災害風險評估之專業委員或專家參與，原處分有出於不完全資訊之違誤等語。然按被告所屬環評會，係由當然委員、有關機關代表以及具有環評相關學術專長及實務經驗之專家學者所組成（行為時「行政院環境保護署環境影響評估審查委員會組織規程」第4條第1項規定參照），藉由各專業權責機關、各學術領域之專家學者之參與，透過多元意見交流激盪、交互辯證之會議程序，俾能全面審查、檢視開發單位所提環評書件，自非指全數委員均應就審查之環評個案，具有各個領域之專業背景。本件環評會委員中，簡連貴委員

為國立臺灣海洋大學河海工程學系教授及近海防災中心主任，具有河海工程碩士、土木工程博士之學歷，其學術專長包括環境風險評估與減災、防災科技、環境影響評估等（本院卷一第347頁至第349頁、訴願卷2第45頁至第54頁），足見簡連貴委員確實具有環境風險評估與減災、防災科技之專業背景，自不能僅以其於「災害防治」相關領域之著作中，僅涉及「地質」、「河口海岸」等面向，即謂其不具有本件所涉航空機撞擊沙崙油庫之災害風險評估的專業能力，是原告上開主張，顯無可採。

③另原告主張本件環評委託技術服務標案由中棪公司得標，然該公司為林同棪公司之從屬公司，而林同棪公司於104年間因「偽造、變造投標契約或履約相關文件」，經刊登為拒絕往來廠商，中棪公司歷來投標之政府採購案件，全於林同棪公司拒絕往來期間，顯係林同棪公司濫用公司法人格制度所設置之公司，且撰寫系爭評估書者皆服務或曾服務於林同棪公司，顯見本件決標結果，實質上之廠商為林同棪公司，而不具備政府採購法所要求之廠商品質等語，並提出決標公告、公司登記資料、拒絕往來廠商刊登資料、中棪公司得標案件明細等資料為證（本院卷一第317頁至第330頁）。然姑不論中棪公司、林同棪公司為具有不同法人格之公司，中棪公司亦無「偽造、變造投標契約或履約相關文件」之行為，自不能以林同棪公司經機關刊登為拒絕往來廠商，即視同中棪公司違反政府採購法，或逕認中棪公司不具備政府採購法所要求之廠商品質；更何況，即使中棪公司為林同棪公司之從屬公司，且撰寫系爭評估書者皆服務或曾服務於林同棪公司，亦與系爭評估書是否具有專業品質無涉，是原告上開主張，亦無從為其有利之認定。

6.關於溫室氣體部分：

⑴依系爭指引表關於「物理及化學（環境類別）-溫室氣體（環境項目）-減緩（環境因子）」項所載，評估項目為「施工及營運期間溫室氣體排放量、溫室氣體減排措施」（附冊一附四-20）。

⑵經查，系爭評估書於第七章「環境影響預測、分析及評定」中，已敘明依溫室氣體計算指引，各依系爭開發計畫之施工及營運階段，分別以「活動強度×排放係數」（排放係數部分，係依被告之溫室氣體排放係數管理表6.0.4版）之計算方式，量化溫室氣體排放量（以二氧化碳當量【CO_2e，carbon dioxide equivalent】表示。行為時溫管法第3條第5款規定參照），分別預估施工期間溫室氣體總排放量為181,026.74公噸CO_2e、營運期間每年溫室氣體總排放量為633,279.26公噸CO_2e（本文冊7-107至7-111。另參加人就營運階段之排放承諾值為每年50,320.47公噸CO_2e，本文冊5-2）。另於第八章「減輕或避免不利環境影響之對策」中，分就施工階段及營運階段提出空氣品質污染（包含溫室氣體）防治對策（本文冊8-9至8-11、8-16至8-18），其中就營運階段部分，為減輕營運期間桃園機場之空氣污染，將採行減量、抵換措施，包括未來將設置橋電（航空站提供之既有電源）、橋氣（停機坪飛機之預備空調）系統，以有效減少航機停靠機坪時，供應旅客登機服務所需之供電及冷氣需求之引擎排放（其中對一氧化碳之減量效益最為顯著）。除法定空氣污染物外，減少引擎排放所降低之油耗，亦可減少溫室氣體之排放，推估每年約可減少溫室氣體總排放量約189,218.92公噸CO_2e（本文冊8-16），已符合前開系爭指引表之要求。

⑶原告雖主張系爭評估書並未詳列氧化亞氮（N_2O）、甲烷（CH_4）等6大溫室氣體排放量，且參加人提出「事業溫室氣體排放量資訊平台」，刻意使用「公升」作為計算單位，稀釋氧化亞氮（N_2O）、甲烷（CH_4）之排放量

趨近於零排放，其溫室氣體推估顯有錯誤等語。然所謂二氧化碳當量，乃係以二氧化碳為基本單位，其他溫室氣體造成溫室效應之能力，則化約為相當於二氧化碳所造成溫室效應之能力，使不同的溫室氣體對於暖化的影響程度，可以用同一種單位來表示。以系爭評估書「表7.1.7-2」所載施工期間使用機具及運具為例（本文冊7-108），該表「單位機具油耗量（L/hr）」欄及該表附註欄說明：「柴油碳排放係數2.606KgCO₂e/L，行政院環境保護署-溫室氣體排放細數管理表6.0.4版」等語，可見機具、運具每小時油耗係以公升為單位，並據此計算每公升油耗所產生之公斤二氧化碳當量，再換算為公噸二氧化碳當量（公噸CO₂e）；而參諸「事業溫室氣體排放量資訊平台」（本院卷五第61頁以下，以柴油為例），可知試算溫室氣體排放量時，應先點選「溫室氣體排放來源」（例如燃油）、「原燃物料代碼」、「原燃物料名稱」，並於「活動數據（小數4位）」欄輸入使用原燃物料之數量（「活動數據單位」為「公秉/年」），如於「活動數據」欄輸入「0.001」（按：1公秉為1,000公升，故輸入0.001，代表為1公升），即可得知柴油會產生二氧化碳（CO_2）、甲烷（CH_4）、氧化亞氮（N_2O）等溫室氣體（見本院卷五第63頁，各該氣體之欄位均打「V」），至於排放當量（公噸CO₂e/年），則僅有二氧化碳（CO_2）部分顯示0.0026公噸CO₂e/年，其餘兩種氣體則均為0（本院卷五第62頁），可見使用每公升柴油，該兩種氣體1年產生之二氧化碳當量（公噸）極低（但仍有產生），此由甲烷（CH_4）、氧化亞氮（N_2O）之GWP（溫暖化潛勢，指在一段期間內一質量單位之溫室氣體輻射衝擊，相對於相等單位之二氧化碳之係數【即特定溫室氣體相對於二氧化碳而言之暖化強度】。行為時溫管法第3條第4款規定參照）分別為25、298，其二氧化碳當量之排放量所顯示之數值仍

為0，即可知之。是即使系爭評估書因計量單位使用之關係，各種溫室氣體所呈現之數值未必精確，然其差距甚微，且仍顯示確有產生除二氧化碳以外之其他類型溫室氣體，自無原告所稱溫室氣體推估錯誤或未審酌其他溫室氣體排放量體之情。

⑷又原告主張系爭評估書關於航機起降部分，並無提供所謂德國聯邦環保署排污係數之研究資料，違反行為時環評作業準則第14條關於敘明相關引用模式之假設重要參數之規定等語。然查，於第2次初審會議時，被告所屬環境衛生及毒物管理處（下稱毒管處）即就系爭評估書之初稿提出書面意見略以：航機起降僅說明總排放量58萬2,958公噸CO_2e/年，未說明燃油使用量等語（附冊五附二十四-14），經開發單位於109年2月20日提具「專案小組第2次初審會審查意見辦理情形對照表」，回應說明略以：此部分修正內容為「本計畫營運期間起降架次詳表7.1.3-10，參考ICAO之發動機排放資料庫（表7.1.3-12）及IPCC與德國聯邦環保署排污係數之研究資料（表7.1.3-13）進行推估結果，…，本計畫每年航機起降之溫室氣體總排放量約582,958.79公噸CO_2e。」等語（附冊五附二十五-78；然系爭評估書定稿本即本文冊7-109，並未予以修正），嗣毒管處於第3次初審會議（附冊五附二十七-10、11）、系爭環評會議（附冊五附三十-30）即未就此再表異議；而觀諸系爭評估書「表7.1.3-13」（本文冊7-57），確已說明資料參考來源為IPCC及德國聯邦環保署（German Federal Environmental Agency），並呈現排污係數之數據，是原告上開主張，容有誤會。

⑸另原告主張系爭評估書空泛提出溫室氣體減排對策，未盡調查、評估之職責，且航機起降溫室氣體總排放量約582,958.79公噸CO_2e/年，亦應納入溫室氣體排放量之管制範圍等語。然如前所述，系爭評估書已於第八章分

就施工階段及營運階段提出空氣品質污染（包含溫室氣體）防治對策（本文冊8-9至8-11、8-16至8-18）；且於開發單位所提109年3月25日「臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響評估報告書初稿（第三次修正本）確認意見辦理情形對照表」，就毒管處所提關於「開發單位提及以設置橋電、橋氣系統為本案之溫室氣體排放增量抵減措施，並推估每年約可減少溫室氣體總排放量約189,218.92公噸CO_2e，請說明橋電、橋氣系統可減少溫室氣體排放量是否考量電力之間接溫室氣體排放量，並列出具體計算方式，亦請補充橋電、橋氣之管理及檢核機制。」之意見，開發單位回應時敘及：「桃園國際機場整體之溫室氣體來源除機場航廈、相關設施外，最大宗之貢獻來源為航空器，其管理單位為各航空公司，並非本計畫開發單位」等語（附冊五附二十九-20），嗣經系爭環評會議作成審查結論略以：開發單位提出橋電、橋氣系統、於衛星廊廳設置智慧型建築物能源管理系統，並進行動態節能管理等空氣污染物與溫室氣體減量、抵換措施，已預防及減輕可能影響，空氣品質及溫室氣體排放影響程度經評估應屬輕微等語（附冊五附三十-19），足認就開發單位所提溫室氣體減排對策、航機起降所產生之溫室氣體應否納入參加人之排放物承諾值（本文冊5-2）等核心專業事項，均經系爭環評會議納入考量並作成專業判斷，核無恣意濫用或其他違法情事，原告上開主張，自無可採。

⑹原告復主張縱使透過橋電、橋氣系統，航機起降每年減少約189,218.92公噸CO_2e，每年仍有394,006.79公噸CO_2e之溫室氣體產生，系爭評估書無任何相關減排、抵換規劃及任何客觀、科學之立論依據，參加人根本未規劃第三跑道設置每年所產生50,320.47公噸CO_2e之場內減量等語。然觀諸系爭評估書「8.3營運階段環境保護對策」之章節，已具體臚列多項溫室氣體減量、抵換之措

施，包括依ICAO規定之起降模式操作，設置橋電、橋氣系統、透過登機門安排與時間帶分配等相關作法，縮短飛機地面滑行與等待時間、到場航機於停機位停妥後引擎即熄火，離場航機由拖車後推至滑行道後方使用本身動力滑行，並規定航機於停機位間之移動或往返修護工廠間均以拖車拖行、管制機場內作業車輛的待轉、依機場運量之變化，有效限制各種車輛與裝備之數量、調整航路和離到場程序、改變離場引導方式、建構空中交通管理電腦導航系統、透過交通動線整理、規劃，減少接送車輛怠轉之時間、鼓勵航空運輸單位採用自願減量措施降低航空運輸污染物等（本文冊8-16至8-18），足見設置橋電、橋氣系統僅是溫室氣體減量、抵換措施之一，並非開發單位所採行之所有環境保護對策，僅能減少排放189,218.92公噸CO_2e之效果，是原告上開主張，應有誤會。

7.關於社會心理部分：

⑴依系爭指引表關於「社會經濟（環境類別）-社會關係（環境項目）-社會心理（環境因子）」項所載（附冊一附四-29、30），評估項目包括「說明民意溝通及意見處理情形」、「居民關切事項（如：拆遷安置措施）」、「評估直接/間接受影響的人口」；評估範圍為「計畫過程中民眾所提意見」；調查頻率及起迄時間分別為「辦理問卷調查」、「評估書製作階段最近1年」；「備註」欄並載明：「應納入第三跑道開發用地相關搬遷、拆屋、整地施工作業對居民心理影響」。

⑵經查，系爭評估書於第六章「環境現況、開發行為可能影響之主要及次要範圍及各種相關計畫」之「6.4.5社會關係」第1目「社會心理」中（本文冊6-171以下），除說明「民意溝通及意見處理」之情形，並參考民航局107年3月「桃園航空城機場園區建設計畫區段徵收評估報告書」，分就「機場園區建設計畫」之「參與區段徵

收意願」、「領取地價補償方式調查」、「繼續農耕及配售『農業專用區』意願」，及「附近地區建設計畫」之「參與區段徵收意願」、「土地所有權人繼續農耕調查」，敘明調查結果外，並補充進行問卷調查，由開發單位委託政大商學院資料採礦研究中心，針對系爭開發計畫所在地之4個行政區（桃園市大園區圳頭里、後厝里、沙崙里、竹圍里）及緊鄰計畫區域之5個行政區（桃園市大園區內海里、大園里、橫峰里、埔心里、海口里）等9個行政區年滿20歲以上之民眾，依各里人口數之比例配置400份民眾面訪樣本，於107年8月18日至19日進行面對面訪問調查（信心水準95%，抽樣誤差範圍為正負4.9%，下稱系爭問卷調查），分就「民眾對當地環境的認知」、「民眾對『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫的認知與態度」、「民眾對現行拆遷戶安置計畫之意見」、「民眾對『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫期許」（子題包括「請問您認為在進行『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫施工期間，下列哪些環境保護措施比較重要？」）、「基本資料」等五大題組，調查受訪民眾意見（附冊三附八-1以下），已符合前開系爭指引表之要求。

⑶原告主張問卷調查雖依各里人數比例進行分層抽樣，然未載明其抽樣架構（抽樣之單元清單或準清單），環評委員根本無從判斷其抽樣是否足以反應母體，及其樣本是否有偏誤。又環評委員未調查瞭解有關訪視員之訓練，亦未要求於系爭評估書或其附件呈現，以致無從判斷訪視員是否具備適格之訪視能力等語。然查，系爭問卷調查係委由專業學術單位為之，問卷設計、調查結果分析均非由個別訪視員為之；又觀諸歷次初審會議及系爭環評會議，不乏有環評委員關切徵收、拆遷、安置措施（附冊四附二十一-6、12、15；附冊五附二十四-5、7、9、附二十七-4、6、7、附三十-12、14），但均未

見有委員質疑原告所稱問卷調查未載明抽樣架構或提出無法判斷抽樣是否足以反應母體、樣本是否偏誤等疑問，亦不因系爭問卷調查所呈現之民眾意見分布狀況，較偏向於贊成系爭開發計畫（本文冊6-179至6-184），即無視於與系爭開發計畫相關之徵收、拆遷、安置措施等問題，是原告上開主張，並無可採。

⑷又原告主張系爭問卷調查之提示卡有「偏頗提示」之情等語，然依系爭問卷調查之民意調查問卷所示，於第5題（按：列於B題組「民眾對『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫的認知與態度」項下）提問：「請問，您在受訪前有沒有聽過『臺灣桃園國際機場第三跑道』計劃？」後，乃出示「提示卡：『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫」，再進一步就系爭開發計畫後續問題詢問受訪者（附冊三附八-18）；而觀諸該提示卡內容，絕大部分篇幅係在說明開發目的及計畫內容（包含附圖）；至關於計畫緣由部分，亦僅說明「目前桃園機場既有設施不足以因應未來發展需求，故希藉由機場設施之擴建，提升整體服務能量，並配合政府『桃園航空城』計畫，以桃園國際機場為發展主軸，帶動機場及周邊土地與產業繁榮發展」等語（附冊三附八-21），經核尚屬合理說明，原告謂之該提示卡不斷宣揚系爭開發計畫帶動經濟繁榮之益處等語，恐待商榷；更何況，於後續提問中，亦詢及受訪者是否贊成系爭開發計畫？不贊成之原因為何（按：除提供7個選項供受訪民眾勾選外，尚有「其他」欄，使民眾仍得表示除選項以外之意見）？何種情況下會贊成該計畫？等問題（附冊三附八-18、19），並無刻意引導受訪民眾朝贊成系爭開發計畫回答之情，是原告上開主張，亦非可採。

⑸再查，系爭問卷調查關於「請問您贊不贊成在桃園國際機場內進行『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫？」之提問，共設有「贊成」、「不贊成」、「有條件贊

成」、「不知道/無意見」等選項（附冊三附八-18），「計畫所在區域」、「計畫鄰近區域」贊成者，分別為54.6%、55.6%，不贊成者分別為20%、16.9%，有條件贊成者則分別為23.7%、20%（附冊三附八-29、本文冊6-179、180），系爭評估書載稱：「根據本計畫問卷調查結果，可得知當地居民有78.3%贊成與有條件贊成本計畫」等語（本文冊7-178），已忠實呈現系爭問卷調查結果，是原告所稱系爭評估書上開記載，扭曲問卷調查之原意而以不當之數據混淆環評委員等語，乃屬一己之見，顯無可採。又原告主張有條件贊成之居民中，受訪者多數對於土地徵收安置拆遷內容並不瞭解，且對於系爭開發行為可能造成其權益之影響亦未充分知悉，故此份問卷至多僅能認為是「前測」調查，其未就充分告知了解權益影響或系爭開發行為之當地居民進行「後測」調查，環評委員顯係基於不完全之資訊而作成判斷，自有判斷濫用之情等語。惟查，在系爭問卷調查關於「請問，您在什麼情況下會贊成『臺灣桃園國際機場第三跑道』計畫的開發？」提問中，除設有多數選項供受訪者選填（包括「做好污染防治工作」、「做好施工安全維護」、「完善的工程車輛管理」、「妥善規劃周遭交通道路避免壅塞」、「景觀環境之美化」、「完善的環境監測計畫」、「開發前與附近居民充分溝通」、「提供就業機會」、「妥善處理土地徵收安置拆遷事宜」）外，另有「其他（請說明）」欄，供受訪民眾充分表達看法之用，足見此問卷調查，乃是藉此了解受訪民眾個人所認為贊成系爭開發計畫之「條件」為何，受訪民眾無需充分瞭解土地徵收安置拆遷內容、系爭開發行為可能影響之權益等，方能作答，自無涉所謂「前測」、「後測」調查，原告上開主張，亦無可採。

8.關於生態部分：

⑴關於水域植物部分：

①依系爭指引表關於「生態（環境類別）-水域植物（環境項目）」項所載（附冊一附四-23），評估項目為「水域植、動物之種類、數量、歧異度、分布、優勢種、保育種、珍貴稀有種」、「評估本計畫開發對承受水體下游水域動物（指標生物、底棲生物、魚類、蝦蟹類、貝類等）、植物之影響」、「針對保育類動物之分布、出現之棲地類型與可能受影響情形提出保育措施」、「移設埤塘之生態濕地保護（同時濕地鄰近範圍朝不植種外來種植物進行規劃）」、「埤塘移設位置將飛安情況納入考量」。評估範圍包含「本計畫承受水體之河川上下游」、「原埤塘移設位置」。評估內容（地點）為「計畫影響範圍（含埔心溪大埔橋、后圳橋、沙圳橋、後厝溪后厝橋、計畫範圍內3處埤塘）」，備註欄並記載略以：依「植物生態評估技術規範」辦理等語。

②又按植物生態評估技術規範第4點第1項規定：「植物生態評估作業步驟、內容、方法，依下列規定辦理：㈠與植物生態有關之環境現況說明，其項目包括開發基地之地理位置、氣候、地質土壤、土地利用及與生態相關之特殊地區等，作業內容、方法參考附件一辦理。」經查，系爭評估書先於「6.2生態環境」中約略說明：系爭開發計畫位於桃園市大園區，現地環境主要以農墾地及人工建地為主，水域環境則有南崁溪、埔心溪及新街溪（含支流），以及客人埤、沙崙埤、後厝大埤、湖底埤等埤塘等語（本文冊6-75），並就關於水域植物之調查部分，敘明略以：本計畫調查記錄浮游性植物4門67屬134種、附著性藻類5門60屬117種，未發現保育類及特有種等語（本文冊6-95），且分別臚列埔心溪大埔橋、后圳橋（按：系爭評估書載為「後圳橋」）、埔心溪沙圳橋、後厝溪后厝橋、客人埤、沙崙大埤、後厝大埤（按：計畫範圍

內3處埤塘）等各處之調查數據（本文冊6-101至6-105），足見此部分之調查，合於系爭指引表之要求。至原告主張系爭評估書僅就個別生物種類與測量數量為記載，且植物部分僅有「浮游性植物」及「附著性藻類」，未符合系爭指引表所要求就「各類植物」為調查；且未依植物生態評估技術規範，就地理位置、氣候、地質土壤、土地利用、各類植物生態背景調查及影響評估等為評估，亦未以圖表之方式呈現等語。然系爭評估書僅係說明其於上開地點就水域植物之調查結果，並無僅限定於浮游性植物、附著性藻類，而排除調查其他水域植物之意；又前述植物生態評估技術規範第4點第1項規定所指「地理位置、氣候、地質土壤、土地利用及與生態相關之特殊地區等」，仍應視所調查之植物類型或種類而定，並非應說明所有之環境現況；且是否以圖表呈現，亦僅屬範例性質，並非應一概採用，只要所提供之資訊足供環評委員為專業判斷即可。如前所述，系爭評估書已於「6.2生態環境」中約略說明開發基地之地理位置、土地利用等內容，且未見環評委員或相關機關指摘系爭評估書違反植物生態評估技術規範或提出相關詢問，是原告上開主張，委無足採。

③原告復主張系爭評估書未就「本計畫承受水體之河川上下游」及「原埤塘移設位置」為調查，違反系爭指引表之要求等語。惟查，範疇界定指引表將「評估範圍」、「調查內容（按：包括「地點」、「頻率」、「起迄時間」）」分列兩欄，則評估範圍與調查地點自有不同，非謂開發單位應於「本計畫承受水體之河川上下游」設置測站「調查」，原告指稱系爭指引表關於調查地點之「計畫影響範圍」，係涵蓋「河川上下游」一節，顯將「評估」與「調查」混為一談，尚有誤會；且如前所述，開發單位已依系爭指引表之要

求，於埔心溪大埔橋、后圳橋、沙圳橋、後厝溪后厝橋、計畫範圍內3處埤塘等處，設置測站「調查」，並於第七章「環境影響預測、分析及評定」之「7.2.3水域生態」一節中，分就施工期間、營運階段對溪流或河川之水域生物所產生之影響予以評估（本文冊7-125），自已就「本計畫承受水體之河川上下游」予以評估，是原告上開主張，顯無可採。又於同上章節，系爭評估書已敘明：「第三跑道施工期間將填平三口埤塘，而周邊的施工也可能影響附近其他埤塘水域及生態環境，此外，在埤塘水域的營造及環境維護可能無法達到預期的生態目標，例如種植非原生之植栽等。」等語，足認系爭評估書已就「原埤塘移設位置」為評估，是原告就此部分之指摘，亦無理由。

④另原告主張系爭指引表要求就各類水生植物進行調查，並未限於「稀特有植物」，然系爭評估書第七章關於「植物生態」部分，僅以未發現植物生態評估技術規範之稀特有植物之天然族群為由，而未加以進行評估，亦違反系爭指引表之要求等語。然系爭評估書已於第六章說明生態環境現況調查之結果（本文冊6-75以下），另於「7.2.1植物生態」就施工期間對於植物生態之影響評估，亦說明：「計畫區內植被以自然度較低的農墾地及草生地為主，人工建地及水域環境（埤塘及河道）次之，農墾地植被受人為週期性種植需求而變動，植物種類多樣性較低…。」等語（本文冊7-112），足見該節後續所述：「本計畫未發現環保署『植物生態評估技術規範』之稀特有植物之天然族群。」等語（本文冊7-112），乃係指經現況調查後，並未發現植物生態評估技術規範之稀特有植物，自無進一步評估之可言，是原告上開主張，亦顯有誤會而不足採。

⑵關於生態系統部分：

①依系爭指引表關於「生態（環境類別）-生態系統（環境項目）-特殊生態系（環境因子）」項所載（附冊一附四-23），評估項目為「本計畫開發對許厝港溼地水鳥影響分析」；評估範圍為「許厝港溼地以大堀溪河口為中心，半徑1,000公尺範圍」；調查內容（地點）為「計畫範圍內3處埤塘」；另系爭指引表關於「生態（環境類別）-陸域動物（環境項目）-種類及數量、種歧異度、棲息地及習性、通道及屏障（環境因子）」項所載（附冊一附四-21）亦記載評估項目包括「動物之種類、數量、歧異度、分布（如鳥類密度熱點）、優勢種、保育種、珍貴稀有種」、「鳥類於調查範圍內的行為及通過路徑與方向」等，調查內容（地點）為「計畫範圍及鄰近1,000公尺範圍（含取棄土區）」、「許厝港溼地大堀溪河口為中心點，半徑1,000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查」，調查頻率為「鳥類：12次，每月1次」。

②經查，系爭評估書業已載明開發單位於計畫區（含取棄土區）及其周圍環域半徑1,000公尺之鄰近地區，並包括許厝港溼地「老街溪口」環域半徑1,000公尺範圍，針對鳥類（屬於「陸域動物」類）進行每月1次之生態調查（調查期間為107年4月至108年3月），並繪製調查路線、主要定點觀察位置圖（本文冊6-75、76），其中「計畫區（含客人埤、沙崙大埤、後厝大埤、埔心溪、后厝溪及計畫區內農田環境等）」記錄鳥類59種、「鄰近區（不含許厝港周邊）」記錄鳥類79種、「許厝港周邊老街溪口環域1,000公尺周邊範圍」記錄鳥類71種（包括「珍貴稀有野生動物」之唐白鷺、黑翅鳶、小燕鷗、「其他應予保育野生動物」之大濱鷸、燕鴴、紅尾伯勞）（本文冊6-83至6-91）。另於「6.2.4生態系統」一節，說明為瞭解計

畫範圍內3處屬人工生態之埤塘（客人埤、沙崙大埤、後厝大埤）環境，是否具有特殊敏感性或重要性，透過對該3處埤塘的物種組成與數量調查，以判斷是否有特殊敏感之生物在此活動，其中就鳥類部分，因鄰近之大庄埤、湖底埤均位於第三跑道航線範圍內，乃一併與前開3處埤塘進行調查，而於107年4月至108年3月調查期間，分別紀錄鳥類種類及數量（本文冊6-106至6-109）。又系爭評估書已分就施工期間、營運期間對於「陸域動物」（尤指鳥類）之影響進行分析，是除系爭指引表所載「許厝港溼地以大堀溪河口為中心，半徑1,000公尺範圍」部分，與系爭評估書所稱「許厝港溼地老街溪口環域半徑1,000公尺範圍」，兩者有所出入外（詳後述），系爭評估書關於鳥類之調查、評估，均已符合前開系爭指引表之要求。

③原告雖主張系爭評估書對於以「大堀溪河口」為中心點，半徑1,000公尺範圍之現況調查隻字未論，對於「許厝漁港溼地」及「大堀溪河口」（具備白玉藻礁生態）之生態影響，亦完全未為預測分析及評估等語。然查：

❶環評委員李培芬早於第1次初審會議召開前，即已就系爭評估書之初稿出具書面意見（第4點）：「請補充說明本案的鳥類調查位置。範疇界定中要求：針對『許厝港濕地大堀溪河口為中心點，半徑1,000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查』，大堀溪河口是錯誤的，因為許厝港濕地的鳥類資源主要分布在老街溪、新街溪和埔心溪3處河口，尤其是老街溪河口，這區也正是許厝港濕地的生態復育區，桃園市海岸管理工程處正在進行棲地復育工作，目前已略有成效。以這些區位緊鄰第三航道的觀點，忽略這些地區鳥類資源的資訊(鳥種、飛行

路徑與方向），很可能無法確實評估對飛安之衝擊。」等語，經開發單為回應略以：「範疇界定指引表中-『許厝港溼地大堀溪河口為中心點，…』之敘述，確如委員意見應更正為-『許厝港溼地老街溪河口為中心點，…』本計畫針對許厝港溼地附近的鳥類調查確實是以老街溪河口為中心點（請詳報告書圖6.2-2〈p.6-63〉），進行樣線佈設。」等語（附冊四附二十-4）。

❷再者，參諸內政部107年9月「許厝港重要濕地（國家級）保育利用計畫」（本院卷五第337頁以下）及桃園市政府海岸管理工程處關於「許厝港濕地」網頁之介紹（本院卷五第347頁），內政部於104年將許厝港溼地公告劃定為國家級重要濕地，濕地範圍呈東北、西南走向，北起埔心溪出海口，南至富林溪口，海岸線長度10.5公里，總面積961公頃，107年9月19日公告許厝港國家級重要濕地保育利用計畫執行後續保育工作，該溼地擁有礫石與沙灘的潮間帶、沙丘、防風林等不同類型的環境，構成海岸潮退潮時，提供野鳥覓食的最佳生態棲地，於每年10月至隔年5月於河口處可見上千隻南遷北返的水鳥聚集；而依該網頁之「許厝港國家級重要濕地範圍圖」，該濕地範圍所涵蓋之溪流，由東北至西南依序為埔心溪、新街溪、老街溪、富林溪，並不包括大堀溪，依上開保育利用計畫所附圖說所示，老街溪係鄰近「生復」區（即生態復育區）旁（本院卷五第345頁）；加以經參加人將許厝港濕地保育利用計畫範圍與鄰近河川水系圖套繪結果（本院卷五第349頁），大堀溪及其河口半徑1,000公尺範圍，確實不在「許厝港國家級重要濕地範圍」內。系爭指引表既分別記載「『許厝港溼地』以大堀溪河口為中心，半徑1,000公尺範圍」、「『許厝港

溼地』大堀溪河口為中心點，半徑1,000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查」（前開雙引號均為本院所加），可見「許厝港溼地」方為調查重點，若以「大堀溪河口為中心半徑1,000公尺範圍」作為調查地點之範圍，因該範圍並不在許厝港溼地範圍內，反而無法達到系爭範疇界定會議所要求調查、評估對於許厝港溼地範圍內水鳥之影響或水鳥群聚情形等目的，且系爭指引表亦未載及應調查「白玉藻礁生態」，是系爭指引表關於「以大堀溪河口為中心」或「大堀溪河口為中心點」等記載，確屬誤載（至系爭指引表迄今仍未更正一事，純屬誤寫之顯然錯誤，與系爭評估書是否落實系爭指引表之要求無涉，並不影響此部分環評的效力）。原告主張系爭評估書對於以「大堀溪河口」為中心點，半徑1,000公尺範圍之現況調查隻字未論，對於具備白玉藻礁生態之「大堀溪河口」的生態影響，亦完全未為預測分析及評估等語，顯有誤解。

❸又原告主張依李培芬委員不僅未引據相關學理資料，僅憑主觀意見而主張評估範圍乃「明顯錯誤」，且書面意見第7點所述內容，其亦未否認「大堀溪河口」非屬系爭指引表所要求調查之範圍，而僅係強調應加強其他調查範圍之強度等語。然系爭指引表關於「以大堀溪河口為中心」或「大堀溪河口為中心點」等記載，確屬誤載，已如前述，此與是否引據相關學理資料無關；又李培芬委員於同次書面意見第7點固載稱：「本案的環境監測計畫中，在水鳥部分，為何是以『新街溪口』為中心作調查？這種做法不僅與範疇界定中要求『大堀溪河口』不吻合，也與事實不合，『老街溪口』才是本案的焦點。」等語（附冊四附二十-5），然綜觀其前後脈絡，李培芬委員此部分意見的意思是

開發單位以「新街溪河口」為中心進行調查之做法有誤，不僅從形式上來看，與系爭評估書所記載之「大堀溪河口」不同，實際上也與事實不合，並無認為「大堀溪河口」係屬於系爭指引表所要求調查之範圍之意，此由其後續所稱「『老街溪口』才是本案的焦點」等語，與前述其於同份意見書第4點所述之意見，前後呼應，即可知之，是原告此部分之主張，亦無可採。

❹如前所述，系爭評估書已分就施工期間、營運期間對於「陸域動物」（尤指鳥類）之影響進行分析，並敘明略以：（施工期間部分）調查範圍內所記錄之保育類均以鳥類為主，而鳥類具有較佳的遷徙能力，施工期間主要可能影響既有保育類之繁殖行為與個體；（營運階段部分）在鳥類於調查範圍內的行為及通過路徑與方向評估方面，大型鳥與中型鳥的移動路線經常是沿著溪流（新街溪、埔心溪及南崁溪）或機場的邊界飛行，直接穿越機場的情形較少；機場外圍的鳥類移動，以埔心溪至湖底埤之間較多，以南崁溪河段內的遷徙其次，這兩個移動方向均與跑道起降航線有交錯的情形；許厝港溼地及周圍鳥類，以冬候鳥數量（濱鷸及東方環頸鴴）最多，且此為小型鳥類，對飛安而言，威脅相對較小。因此，可預期未來興建第三跑道及擴大機場範圍之後，因為棲地環境的改變，將影響周邊中、大型鳥類群聚及飛行路線，原則上應該仍是沿新街溪、埔心溪、南崁溪及新的機場邊界活動。但有些中型鳥及小型鳥也會進入北環場道草灘地、南環場道草地、溝渠及級配場等環境活動。湖底埤冬季及春季常出現較多的鷺科鳥類群聚，有可能影響飛行安全等語（本文冊7-112至7-114），足見系爭評估書已將系爭開發計畫對於許厝港溼地（按：涵蓋埔

心溪、新街溪、老街溪等）及周圍鳥類之影響加以分析、評估，原告主張系爭評估書對於「許厝漁港溼地」之生態影響，完全未為預測、分析及評估等語，亦非有據。

9.關於「地形、地質及土壤」之「基地沉陷」部分：

⑴原告主張系爭評估書第十三章「結論及建議」第2點，與第六章所載「表土層主要由粉土質中細沙及低塑性黏土所組成」、「粉土質黏土層分佈於地表下0.2~5.7公尺，主要為紅棕色粉土質黏土，偶夾粉土質細砂薄層等組成」等內容不同而有明顯矛盾等語。然查，為瞭解系爭開發計畫基地之地質狀況，開發單位分別於第三跑道預定地及衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區共20處進行地質鑽孔（按：符合系爭指引表就「物理及化學【環境類別】-地形、地質及土壤【環境項目】-地質《含特殊地質》【環境因子】」項於備註欄所載「針對計畫範圍內辦理地質鑽探至少10點」之要求。附冊一附四-2）。依據地質鑽探結果略以：①第三跑道預定地地層約略可分為表土層及卵礫石層(GP)2個層次，表土層主要由粉土質中細砂及低塑性黏土所組成，局部鑽孔夾有小礫石及雜物，本層平均分布於各孔孔頂至EL＋6.90m；卵礫石層平均分布於EL＋6.90m以下，屬密實至極密實土層。②衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區預定地，地層約略可分為表土層(SF)、粉土質黏土層(CL)及卵礫石層(GP/GM)等3個層次。表土層約分布於地表至地表下1.3公尺，組成成分為卵礫石夾細砂土、柏油瀝青等；粉土質黏土層分布於地表下0.2至5.7公尺，主要為紅棕色粉土質黏土，偶夾粉土質細砂薄層等組成，屬中等堅實至堅實土層；卵礫石層分布於地表下0.4公尺至最大鑽探深度10公尺止，主要為卵礫石夾黃棕色粉土質砂或砂質粉土所組成（本文冊6-6、7），足見「第三跑道預定地」、「衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區

預定地」之地質，略有不同，然各該區地表下之最底層（至最大鑽探深度為止之深度），均為卵礫石層；且參諸地質鑽孔剖面圖6.1.1-3、6.1.1-4所示（本文冊6-7），各該區之淺層（卵礫石層以上）確實均有厚薄不一之土層，此與系爭評估書第十三章「結論及建議」第2點載稱：「本計畫位置非位於山坡地範圍內，現況無邊坡穩定問題。依據地質鑽探結果顯示，淺層有厚薄不一之土層，以下皆為砂質礫石層，為良好承載層。由於開挖面下主要為卵礫石層，其容許承載力大於100t/m^2以上，因此建物、構造物或跑道填高應無基礎承載力不足或過量沉陷之問題。」等語（本文冊13-1），並無矛盾之處，是原告上開主張，顯然無據。

⑵又原告主張系爭第1次環差報告指明存在黏土層衍生土壤壓密沉陷的問題，並且需要進行相關整地填築工程及大面積滾壓作業，可徵系爭評估書評估不足等語。然查，系爭第1次環差報告（第二次修訂版）固載稱略以：「第三跑道預定位址現況地形則呈中央略高、兩側較低。另根據細緻調查結果發現，部分區域在原地表至下方礫石承載層間，存有具壓縮性之黏土層，衍生土壤壓密沉陷的問題」等語（本院卷五第129頁），然如前所述，開發單位係於「第三跑道預定地」及「衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區」共20處進行地質鑽孔（系爭指引表係要求「至少10點」），並未全區進行密集、廣泛性地質鑽探，自不能僅因開發單位取得用地展開相關工程作業後，因進一步調查發現地質與環評階段進行之調查結果有所不同，即謂系爭評估書評估不足或與系爭第1次環差報告有所矛盾；更何況，由前述第三跑道預定地之地質鑽探結果，即已知表土層係由粉土質中細砂及低塑性黏土所組成，系爭評估書於第七章關於「基地沉陷」之章節中並載稱：「部分鑽孔資料表層深度1m內SPT-N值較低之高塑性黏土，設計時應注意該層

影響，可採挖除置換、地盤改良、預壓密工法施作。未來設計將依據地質鑽探結果、機場設施之荷重、…等參數，進行基礎承載力、基地沉陷分析，研擬適當之大地工程方案。」等語（本文冊7-13），已預先提示將來設計時，應注意表層高塑性黏土之影響及可採行之因應措施，並說明日後設計時，將依地質鑽探結果，研擬適當之大地工程方案，自無評估不足之情，是原告上開主張，尚無可採。

10.關於噪音及振動部分：

⑴依系爭指引表關於「物理及化學（環境類別）-噪音（環境項目）-噪音（環境因子）」、「物理及化學（環境類別）-振動（環境項目）-振動（環境因子）」等項所載（附冊一附四-12至附四-15），評估範圍均為「計畫範圍及開發行為鄰近10公里內可能受運輸道路及航道影響之敏感點（如聚落、學校、醫院等）；調查內容（地點）均為「海軍桃園基地土方暫置區旁民宅、桃園國際機場園區（南四崗哨）與海軍桃園基地（西側門）間聯絡道旁民宅、竹圍里（竹圍國中）、內海國小、沙崙里、海口里（崙仔後社區）、後厝里、菓林國小、大興高中、埔心國小、山腳國小、敏盛醫院，共13處。」

⑵經查，開發單位就現況之環境噪音及振動、航空噪音，均已於「海口里（崙仔後社區）」設置測站辦理調查，其結果均符合標準（本文冊6-60至6-69）；至於就施工期間及營運階段之預測、分析及評定部分，系爭評估書業已敘明：根據「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫（海口里崙仔後聚落納入計畫範圍）（補辦公開展覽）書」，107年3月27日內政部都市計畫委員會第919次會議決議，考量此聚落緊鄰航空城計畫，其區位緊鄰機場第三跑道位置，未來飛機起降產生之噪音及跑道工程高程較高導致該區可能淹水等環境外部性問題，

確實將影響民眾居住品質，故將海口里崙仔後聚落納入航空城計畫範圍，將此區域納入區段徵收範圍，故後續不對此敏感點予以噪音振動管制標準之評估等語（本文冊7-75）。前開都市計畫之擬定，既係於系爭範疇界定會議召開（107年2月12日）之後，且將「海口里（崙仔後社區）」納入區段徵收範圍，即係因該社區緊鄰第三跑道位置，日後飛機起降產生之噪音確實將影響民眾居住品質，則當初系爭範疇界定會議將該社區列為敏感點之考量因素已不復存，開發單位未再就「海口里（崙仔後社區）」辦理噪音、振動評估，應屬合理考量，且遍查歷次初審會議及系爭環評會議，均未有環評委員就此部分提出質疑，是原告主張徵收並非規避環評之手段，徵收後即便為公用，亦有影響公眾之虞，而應評估噪音振動對公有地利用之影響等語，乃屬一己之見，委無足採。

⑶又開發單位分別就施工期間環境噪音、營運階段航空噪音進行預測、分析，其中施工期間部分，經以「最大營建噪音」評估，後厝里位於營建工程第三類管制區，其室內低頻噪音為49.9dB（A），高於營建工程第三類噪音管制標準46dB(A)，超出3.9dB(A)，因此需對其採取隔音減噪措施，可減少同時施工機具的數量，或在施工區架設隔音圍籬或隔音毯，把施工機具的噪音大部分隔絕在施工區內。架設隔音圍籬或隔音毯，以減音效果5dB（A）計算，全頻噪音量降為57.8dB（A），計算室內低頻噪音值為44.9dB（A），將可符合低頻噪音管制標準46dB（A）（本文冊7-78），已具體說明未來施工期間之減噪措施。又針對目標年（131年）航空噪音影響分析，系爭評估書已敘明竹圍里(竹圍國中)、海口里(崙仔後社區)、後厝里、大興高中、大園敏盛醫院之噪音增量屬於中度影響（按：關於海口里崙仔後社區部分，表7.1.4-7之註7已說明該社區已經納入徵收範圍

內），然均符合其所屬噪音防制區之航空噪音標準，惟針對學校、醫院等較需安靜之場所，可考慮增設氣密隔音窗、開口消音箱及其他必要之航空噪音防制設施，例如吸音天花板、吸音壁面、空調設備及配合防制作業之房舍整修等減噪措施等語（本文冊7-91），亦已具體說明日後可以採行之減噪措施（即使已經符合航空噪音標準），是原告指稱海口里社區及後厝里雖非屬醫院或學校，其居家仍受噪音侵擾，應如何應對，並未清楚敘明等語，自無可採。

⑷另查，系爭指引表於「物理及化學（環境類別）-噪音（環境項目）-噪音（環境因子）」之備註欄，要求「機場周邊地區評估依WHO2011年出版文獻"Burden of disease from environmental Noise"辦理。」（附冊一附四-14）。系爭評估書就此參考最新版世界衛生組織（WHO）之2018年均能音量噪音值為標準（我國噪音管制標準離WHO建議值仍有差距），認為桃園機場周圍附近敏感點各時段之均能音量均有超出WHO所訂標準之情形（參見表7.1.4-15），爰說明改善方式可於建築物加強隔音效果，一般可採行的方式為設置隔音氣密窗（依隔音量建議值，選擇採用之隔音窗等級），將隔音窗（門）等減噪措施安裝於學校、醫院等敏感受體，進一步減噪措施計畫可將學校教室的室內天花板安裝具有吸音功能的天花板、吸音壁面、吸音地板，窗戶易於漏音的部分，尚可依需要安裝具有隔音功能的窗簾設備、隔音百葉窗設備等雙重保險，使教室授課環境符合WHO的標準建議值，其他敏感受體亦可比照辦理等語（本文冊7-95至7-97），可認系爭評估書就此部分亦已提出具體減噪措施，且以不同等級之隔音窗減噪，於常理上亦屬合理可行之舉，系爭環評會議就此復無爭議，應認環評會議業已納入考量並作成專業判斷，核無恣意濫用或其他違法情事，本院爰予尊重。原告主張系爭評估書就

機場周圍敏感點噪音評估結果超標部分，竟僅以隔音窗處理，然隔音窗對於學童戶外活動有何保護作用？隔音窗是否有其他負面影響（如危難狀況之呼救，無法自室外知悉等）？是加裝隔音窗實非可行等語，乃屬主觀臆測之詞，自無可採。

11.關於廢棄物部分：

⑴依系爭指引表關於「物理及化學（環境類別）-廢棄物（環境項目）-廢棄物（環境因子）」項所載（附冊一附四-16、17），評估項目為「施工及營運廢棄物（數量、來源或處理方式）」、「廢棄物調查」、「既有棄土場、廢棄物處理及處置設施調查。」

⑵經查，系爭評估書業已敘明施工階段地上物清除、營建工程產生之營建廢棄物以及施工人員產生之生活廢棄物（每日約300公斤），將集中收集並委託合格之公民營廢棄物清除處理機構妥為清運處理等語（本文冊7-105），已具體說明施工階段之廢棄物處理方式，合於前述系爭評估書之要求，且屬常見、合理可行之處理方式，原告主張系爭評估書未就施工後所增加之廢棄物處理方式為具體之說明等語，尚無可採。

⑶又就營運階段部分，系爭評估書敘明營運階段之廢棄物來源主要為新設衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區之旅客及作業人員產生之生活廢棄物，以及航機維修產生之一般事業廢棄物。推估旅客產生之廢棄物量約為每日31公噸，工作人員及貨運區之廢棄物量每日約2公噸，總計約為33公噸，由於系爭開發計畫為空側設施（按：指航空站內供航空器起飛、降落及地面活動區域。航空站空側設施及作業認證辦法第2條第1項本文規定參照），基於防疫安全考量，廢棄物將不進行資源回收，資源回收率為0%。根據桃園機場第三航站區環說書，目標年一、二、三航廈之廢棄物每日進入焚化爐處理量約72公噸，故預估桃園機場目標年送至焚化爐處理

之廢棄物量合計每日約105公噸，桃園機場既有之專用焚化爐設計處理量合計每日120公噸，應可滿足系爭開發計畫之需求等語（本文冊7-105），亦已具體說明營運階段之廢棄物處理方式，合於前述系爭評估書之要求，並屬常見、合理可行之處理方式。原告固主張疫情狀況雖未明朗，惟基於防疫而不進行資源回收僅為一時、暫時性之因應措施，並非不得與資源回收兼顧，以該暫時性之防疫理由而不進行資源回收，卻未針對廢棄物之處置為長期之規劃等語，惟資源回收僅為廢棄物處理方式之一，系爭指引表僅要求應評估「營運廢棄物（數量、來源或處理方式）」，並未要求開發單位必須進行資源回收，且系爭評估書亦已說明將採送至焚化爐處理之方式，處理營運階段之廢棄物，並無未針對廢棄物之處置為長期規劃之情，是原告上開主張，亦無可採。

⑷至就原告指稱施工所產生廢棄土方將移至海軍桃園基地進行「暫置」，然未見國防部或海軍相關單位就此參與意見表示或提出相關實質具體之意見，且「暫置」後廢棄土方應歸屬何處？是否取得軍方土地使用權限？是否合於相關土地及軍事法令一節，經查，原告此部分之指摘，係關於「取棄土及取砂石」部分，非關「廢棄物」，依系爭指引表「物理及化學（環境類別）-地形、地質及土壤（環境項目）-取棄土及取砂石（環境因子）」項所載（附冊一附四-3、4），評估項目為「取棄土計畫（土方量計算方式、施工期間土方暫置規劃、借土來源、運輸路線及沿線敏感受體）」。而系爭評估書除說明根據107年1月第三航站第3次環差報告內容（按：參見本院卷三第553頁至第560頁）所載，由於機場專用區內土石方容納量有限，為妥善處理利用系爭開發計畫剩餘土石方，將其餘土石方運至鄰近目前暫無使用之海軍桃園基地進行暫置等語外，並敘明在區外

（按：指海軍桃園基地）暫置處理之理由及土方堆置之管理措施（本文冊6-11、12），已符合前揭系爭指引表關於「施工期間土方暫置規劃」之要求；且關於土方暫置海軍桃園基地一事，早於系爭評估書之初稿中敘明，開發單位並針對環評委員、參與機關所提意見或詢問，予以回應說明（附冊四附二十-69、附二十二-78、79、88、100、101、附二十三-24），國防部於歷次初審會議中，則均未就此議題表示意見（附冊四附二十一-16、附冊五附二十四-9、附二十七-8），是原告上開主張，並無足採。

12.關於文化資產、景觀及遊憩部分：

⑴就文化資產部分，依系爭指引表關於「文化（環境類別）-文化資產（環境項目）-有形文化資產、無形文化資產（環境因子）」項所載（附冊一附四-31、32），評估項目為「古蹟、遺址、古物、歷史建築、聚落、文化景觀、民俗及有關文物、特殊建築物（含歷史性、紀念性建築物）、紀念物、其他具有保存價值之建築物暨其周邊景物」、「分析計畫區內及周圍有形文化資產（如竹圍福海宮、前軍事基地設施群等）文化價值及保存方式，評估本案對於有形及無形文化資產之影響，並擬定保護對策或建議維護管理方式」；調查內容（地點）為「有形及無形文化資產調查範圍為以下範圍及周邊500公尺：計畫範圍、取（棄）土運輸路線及取（棄）土區。」經查，系爭評估書業已載明依據文化部文化資產局網站資料、臺閩五期遺址普查並參考桃園市政府文化局網站等相關資料，距系爭開發計畫範圍較接近之文化資產項目可分為有形文化資產、無形文化資產（並分別於表6.5-1、表6.5-2分別列出大園區、蘆竹區之文化資產，其中除大園區之「海豐坡遺物孤立點」【疑似遺址】、「竹圍福海宮飛輦轎、過金火」【民俗及有關文物】，係位於系爭開發計畫範圍500公尺內，

其餘均超過500公尺）。由於計畫區域及周邊500公尺內並無會受到直接影響之已知文化資產，故本次調查僅就計畫所在地做現地調查，以了解計畫區域附近可能造成的環境影響等語（本文冊6-186至6-192），並於「文化資產調查評估報告」（附冊三附九-1以下）中敘明經過資料查核和現地調查，系爭開發計畫區域內不會對已知的有形文化資產造成直接影響，海豐坡遺物孤立點雖離基地約150公尺，因無法判斷是否有文化層存在，建議在基地西南角、新街溪周邊部分有下挖等擾動地層之施工行為時，進行監看，以確保不會損傷地下埋藏文化資產；至於無形文化資產方面，福海宮為位於計畫區域內，且登錄之民俗活動「飛轎過火」範圍涵蓋包含福海宮在內至少1平方公里，活動期間會施放鞭炮、煙火等影響飛航安全之物品，且因地方祭祀圈範圍之關係，不建議移動或拆遷福海宮，最好能原地保存，不做變更範圍或所在地之更動等語（附冊三附九-14以下），足見系爭評估書業已依系爭指引表之要求辦理。至原告所稱之「蘆竹慎德居」，雖經桃園市政府於108年7月15日公告登錄為該市歷史建築（本院卷一第589、590頁），惟第2次初審會議時（召開日期為109年1月4日），已在上開公告登錄之後，且文化部文化資產局所出具之書面意見並未表示應將「蘆竹慎德居」列入調查評估（附冊五附二十四-10、11），是參加人所稱蘆竹慎德居非位在計畫範圍內，距離本計畫亦遠，自毋庸納入調查對象等語，應屬可採，原告上開主張，容非有據，

⑵就景觀及遊憩部分，原告雖主張系爭評估書所選取之觀景點均為已開發之柏油路面，其他影響衝擊較大之景觀諸如被填平的三處埤塘、竹圍福海宮等，均未納入，且所選5處觀景點之施工中及營運後對照照片，其照片多處均屬人工後製，與事實落差甚大等語。然查，依系爭指引表關於「景觀及遊憩（環境類別）-景觀美質（環

境項目）-人為景觀（環境因子）」項所載（附冊一附四-24），評估項目為「聚落與產業、交通及公共設施、計畫量體實施前後視覺景觀變化之模擬」，而系爭評估書「7.3.1景觀」章節所載，乃係針對「開發行為景觀現況」，進行美質影響調查，爰根據景觀敏感區位、觀賞位置與開發行為量體相對距離、「開發量體被觀看到」的機率等3項指標選取5個觀景點，並實地拍攝現況照片及依系爭開發計畫工程內容進行開發行為之「模擬」，以瞭解開發前、中、後景觀變化狀況（本文冊7-126至7-142），可見並非針對原告所稱埤塘等特殊自然景觀、人文歷史景觀所為之調查、模擬，系爭指引表關於「生態景觀」（涉及動植物）、「文化美質」（涉及人文資產）之「評估項目」，亦未要求進行觀景點之選取。又因開發單位係依照系爭開發計畫工程內容，進行開發行為之模擬，並非現況，原告以5處觀景點之施工中及營運後對照照片，其照片多處均屬人工後製，與事實落差甚大等語，質疑系爭評估書之評估不足，自非有據。至系爭評估書關於「可能影響遊憩據點評估」部分，雖載稱：「竹圍福海宮緊鄰本計畫東側，可以看見本計畫區施工活動，施工會影響遊客可及性、遊憩體驗，完工營運後，可能影響遊憩體驗，交通可及性不受影響。原來的竹圍居民遷徙他處，遊客（香客）量可能受到顯著影響。」等語（本文冊7-146），惟系爭指引表並未要求開發單位應就遊客流失一節提出對策或因應之道（附冊一附四-25），是原告主張系爭評估書就此文化景觀之重大衝擊，未深入說明，亦無研擬應對措施，相關評估有不實之處等語，亦非可採。

13.關於交通運輸部分：

⑴依系爭指引表關於「社會經濟（環境類別）-交通（環境項目）-交通運輸（環境因子）」項所載（附冊一附四-27、28），評估項目包括「停車場設施」、「評估

營運期間所增加服務之旅客量，對於既有公共運輸系統（含高鐵接駁、機場捷運）之場站、班次及乘載人數之影響。」

⑵經查，系爭評估書業已說明於施工階段，因土方部分來源將由機場相關工程餘土供應，故施工期間增加的交通量主要為施工人員通勤衍生之交通量，初步評估於施工尖峰之施工人員每日約800人，約30％人員居住於工區內，約70％人員會產生通勤旅次，並假設50％利用小型車、50％利用交通專車，因此預估尖峰時刻會於路網產生85PCU/hr，對於道路影響微乎其微等語（本文冊7-163），則參加人所稱施工人員車輛均停放於工區內，無使用周邊停車場之需求等語，應屬可採。就營運階段部分，系爭開發計畫為第三跑道興建工程，營運期間並不會帶來額外的衍生交通量，然考量系爭開發計畫為桃園航空城計畫中之一環，乃整理綱要計畫對於運輸需求預測部分之交通量分析說明；而客運量部分，系爭開發計畫為空側設施，客運量係由第三航廈利用旅客運輸系統與衛星廊廳銜接，故客運車流已於綱要計畫（第二版）納入考量；就貨運量部分，新增貨運區未來主要對外運輸道路為國道1甲線，爰摘錄綱要計畫、機場園區實施計畫、「衛星廊廳先期規劃案」、「國道1號甲線計畫環境影響說明書」、「國道2號大園交流道至台61線新闢高（快）速公路可行性研究」等報告書中運輸需求模式之基本假設與交通量分析資料，予以彙整說明等語（本文冊7-163以下），足見系爭開發計畫於施工期間、營運階段，對交通影響「微乎其微」或「不會帶來額外的衍生交通量」，至於客運量、貨運量之增加，則已經其他計畫納入考量，是系爭評估書對於「停車場設施」、「評估營運期間所增加服務之旅客量，對於既有公共運輸系統（含高鐵接駁、機場捷運）之場站、班次及乘載人數之影響。」等項，難謂未予以評估，且於歷

次初審會議或系爭環評會議，均無環評委員或與會機關就此提出異議，堪認系爭環評會議業已納入考量並作成專業判斷，核無恣意濫用或其他違法情事，原告上開主張，自無可採。

14.關於土地使用部分：

⑴依系爭指引表關於「社會經濟（環境類別）-土地使用（環境項目）-使用方式、鄰近土地使用型態（環境因子）」項所載（附冊一附四-25、26），評估項目包括「評估計畫開發對計畫用地及其鄰近土地與農業生產區域之影響」、「區域內及土地利用情形」、「徵收、拆遷之土地、地上物及受影響人口」、「社會經濟（環境類別）-土地使用（環境項目）-發展特性（環境因子）」之評估項目為「計畫區域內發展特性及主要產業」。

⑵經查，系爭評估書業於「6.4.1土地使用」章節中之「3.發展特性」，說明系爭開發計畫位於桃園市大園區，依105年工業及服務業普查結果，各場所單位數、就業員工數均有大幅成長，綜合分析桃園市整體產業與區位之關聯，大園區在未來航空城的發展契機下，新引進的產業與原有產業相輔相成。在產業特性上，大園區及蘆竹區為桃園市之航空運輸業及倉儲業主要服務供應場所，兩者生產總值均超過全國比率之三成。由大園區各產業區位商數所示，以運輸倉儲及通信業、用水供應及污染整治業為較高之基礎產業，其中運輸倉儲及通信業就業員工數比例最高等語（本文冊6-136），顯已就系爭指引表所示評估項目「計畫區域內發展特性及主要產業」，予以說明。至原告所稱系爭評估書對於系爭開發計畫範圍內，有多少從事一級產業之人口數，並未詳加調查一節，並非系爭指引表所要求調查或評估之項目，縱系爭評估書在「3.發展特性」中，大致敘述桃園市之產業結果及人數（本文冊6-134、135），而未特別

說明系爭開發計畫範圍內有多少從事一級產業之人口數，亦無違法可指，是原告此部分之主張，應非可採。

⑶又系爭評估書於「7.4.1土地使用」章節中，業已就「使用方式及鄰近土地使用型態」部分，分列「開發計畫對計畫用地及其鄰近土地與農業生產區域之影響」、「區域內及土地利用情形」、「徵收、拆遷之土地、地上物及受影響人口」等項目，予以評估說明（本文冊7-149至7-158），已符合前述系爭指引表之要求；其中就「農民安置」部分，亦已敘明採取成立農民輔導安置工作小組，協助維護農民權益；針對有意於區外繼續農耕農民，利用農地銀行系統，協助農民媒合購買或租用農地繼續耕作；劃設農業專用區2處，供參加區段徵收原土地所有權人以其已領現金地價補償費數額，申請折算配售土地，作為永續農業耕作使用；輔導離農者轉業工作媒合等措施（本文冊7-155），顯見已針對有意繼續從農者、擬離農轉業者、經區段徵收之原土地所有權人另行取得土地耕作使用（配售農地）等面向，採行相應之安置措施，除上開配售農地部分，其餘安置措施均適用於所有農民（即包括非土地所有權人之農民），是原告主張相關安置措施未予充分考量一節，亦非有據。

⑷原告主張機場特定區計畫之「第二種住宅區」（即安置街廓）之面積為58.55公頃，「第五種住宅區(供安置住宅使用)」之面積為8.32公頃，故其開發面積已大於10公頃，自應依應實施環評認定標準第25條第1項第2款、環評法施行細則之附表二規定實施環評等語，並提出上開部分之機場特定區計畫為證（本院卷一第305頁）。然按「新市鎮開發」或「新市鎮興建」，固為環評法施行細則第19條附表二、應實施環評認定標準第25條第1項第2款規定所訂應實施二階環評或環評之開發行為，然上開「第二種住宅區」、「第五種住宅區(供安置住宅使用)」，是否即為「新市鎮開發」或「新市鎮興

建」，而應實施二階環評或環評，已有未明；且縱應實施環評或二階環評，系爭開發計畫未於上開安置街廓或安置住宅環評通過前，或與之一併進行環評，亦非違法（參見環評法第15條及其立法理由，可知「同一場所，有二個以上之開發行為同時實施者」，方「得」【非「應」】合併進行環評，系爭開發計畫與上開安置街廓或安置住宅，並不符合上開要件），是原告此部分之主張，亦無從為其有利之認定。

15.原告主張系爭評估書有若干環境因子，並未確實依照評估範圍「計畫範圍」＋「開發行為鄰近10公里內」為調查、預測、分析及評定，僅作「計畫範圍」，或者僅作「開發行為鄰近10公里內」之特定範圍，抑或提供「全桃園」之調查資料，企圖魚目混珠等語。然查：

⑴系爭指引表關於「社會經濟（環境類別）-土地使用（環境項目）-使用方式、鄰近土地使用型態、發展特性（環境因子）」、「社會經濟（環境類別）-公共環境（環境項目）-公共設施（環境因子）」、「社會經濟（環境類別）-社會關係（環境項目）-開放空間及私密性（環境因子）」部分，於「評估範圍」、「評估內容（地點）」欄內均載為「計畫範圍及開發行為鄰近10公里內」（附冊一附四-25、26、30）；而「社會經濟（環境類別）-經濟環境（環境項目）-土地所有權（環境因子）」、「社會經濟（環境類別）-社會關係（環境項目）-社會心理（環境因子）」，則係於「評估內容（地點）」載為「計畫範圍及開發行為鄰近10公里內」（附冊一附四-29）。

⑵再者，就「土地所有權」部分，系爭評估書業已敘明系爭開發計畫範圍土地面積約723公頃，其中南側既有桃園機場園區範圍、現況道路、學校、部分農牧用地、部分殯葬用地及部分特定目的事業用地之權屬為公有土地外，其餘土地多為私有土地或公私共有，其中系爭開發

計畫涉及的4處埤塘土地所有權人為臺灣省桃園農田水利會等語，並以附錄「圖6.4.4-1計畫範圍及周邊地區土地權屬示意圖」（本文冊6-169、170）。就「社會心理」部分，亦已就「計畫所在區域」及「計畫鄰近區域」進行補充問卷調查（本文冊6-176以下），均無原告所指魚目混珠之情。

⑶就「（土地）使用方式」、「鄰近土地使用型態」部分，系爭評估書於「6.4.1土地使用」章節中，均已就系爭開發計畫範圍內及周邊地區之土地使用方式、鄰近土地使用型態，分別予以敘明（本文冊6-118至6-133），於系爭評估書「7.4.1土地使用」章節中，亦已就「使用方式及鄰近土地使用型態」部分，分列「開發計畫對計畫用地及其鄰近土地與農業生產區域之影響」、「區域內及土地利用情形」、「徵收、拆遷之土地、地上物及受影響人口」等項目，予以評估說明（本文冊7-149至7-158）。就「發展特性」部分，第六章除調查桃園市「產業結構及人數」、「產業發展趨勢」外，亦就系爭開發計畫範圍之發展特性，專設「本計畫範圍發展特性」予以說明（本文冊6-134至6-137），另於第七章則就系爭開發計畫完成後，桃園機場可望成為桃園市航運樞紐及國際航運之關鍵樞紐，予以說明（本文冊7-159）。就「公共設施」，系爭評估書於「6.4.2社會環境」章節中，就系爭開發計畫範圍及周邊地區之「學校及文教設施」、「警政消防設施」、「電力設施」，以及桃園市、大園區或桃園機場在「用水系統」、「雨、污水下水道」、「污水處理設施」、「油庫與輸油系統」、「管線設施」等公共設施佈設情形，予以說明（本文冊6-138至6-141），另於第七章「7.4.2社會環境」章節中，說明系爭開發計畫內既有之公共設施（公共給水、電力、電信、瓦斯、油管），將秉持先遷後建原則，配合施工期程，先行遷移至開發基地外，維持周

邊地區供應所需；營運期間之公共設施（公共給水、電力、電信、瓦斯）以及排水、污水廢水之處理，予以評估（本文冊7-159、160）。就「開放空間及私密性」部分，也說明系爭開發計畫範圍主要以農業區為主，由於人口密度低，且很多田地未耕作，人為活動少，現況無設置開放空間之需求等語（本文冊6-183），經核與系爭指引表並無違背之情，且均經系爭環評會議予以專業判斷後，作成審查結論，自無原告所指系爭評估書未確實依照評估範圍「計畫範圍」＋「開發行為鄰近10公里內」為調查、預測、分析及評定或企圖魚目混珠之情，是原告上開主張，均無足採。

㈣綜上所述，原告指摘原處分違法各節，均無足採。被告審認系爭評估書之初稿已足以提供審查判斷所需資訊，得以預防及減輕系爭開發計畫對環境造成之不良影響，達成環境保護之目的，而通過（二階）環評審查，並以原處分公告審查結論及系爭評估書摘要，於法並無違誤，訴願決定遞予維持，亦無不合，原告訴請本院為如其聲明所示之判決，為無理由，應予駁回。又本件事證已臻明確，兩造其餘攻擊防禦方法及聲明陳述，於判決結果無影響，爰不逐一論列，附此敘明。

七、據上論結，本件原告之訴為無理由，依行政訴訟法第98條第1項前段、第104條，民事訴訟法第85條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　112　　年　　4　　月　　27　　日

臺北高等行政法院第二庭

審判長法　官　楊得君

法　官　高維駿

法　官　李明益

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院提出上訴狀並表明上訴理由，如於本判決宣示後送達前提起上訴者，應於判

決送達後20日內補提上訴理由書（須按他造人數附繕本）。

三、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書。（行政訴訟法第241條之1第1項前段）

四、但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人。（同條第1項但書、第2項）

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所　需　要　件
㈠符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1. 上訴人或其法定代理人具備律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2. 稅務行政事件，上訴人或其法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
㈡非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1. 上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2. 稅務行政事件，具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4. 上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合㈠、㈡之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出㈡所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中　　華　　民　　國　　112　　年　　4　　月　　27　　日

書記官　陳德銘

附表：

編號	姓名	地址	訴訟代理人
1	吳明哲		黃惠鈺律師
2	簡麗秋		
3	秦梅芳		
4	陳正宗		許文懷律師
5	陳健和		
6	陳劉秀卿		
7	孫偉忠		郭鴻儀律師
8	蔡美齡		
9	鍾秀蜜		
10	蘇寶美		
11	劉陳色		
12	陳建忠		
13	王德發（蔡梅芬之承受訴訟人）		
14	王亭（蔡梅芬之承受訴訟人）		
15	王昱（蔡梅芬之承受訴訟人）		
16	呂邱阿香		林柏辰律師
17	呂學宏		
18	呂學信		
19	李美霞		
20	卿莉麗		
21	朱玉春		