

臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第七庭

114年度訴更一字第20號

115年7月23日辯論終結

原告 王新發 律師(蔡梅芬之承受訴訟人)

訴訟代理人 施銘權 律師

被告 環境部(原行政院環境保護署)

代表人 彭啓明(部長)

訴訟代理人 黃冠中 律師

參加人 桃園國際機場股份有限公司

代表人 陳彥伯(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，前經本院110年度訴字第600號判決後，再由最高行政法院112年度上字第450號判決部分廢棄，發回本院更為審理，本院判決如下：

主 文

原告之訴駁回。

第一審及發回前上訴審訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、程序事項：

(一)本件原起訴之蔡梅芬於民國111年3月9日死亡，其夫王德發(嗣再於112年9月14日死亡)、其女王亭、王昱原於111年6月8日具狀聲明承受訴訟。惟查，蔡梅芬死亡後，其法定繼承人中第一順位繼承人包括配偶王德發、女王亭、王昱2人，及次順位繼承人兄弟姊妹中徐蔡○鶴、蔡○香、蔡○隆、蔡○桂、蔡○芳、蔡○宏等6人，均於111年5月13日

(以收狀日為準)具狀向臺灣桃園地方法院(下稱桃園地院)聲明拋棄繼承,經桃園地院以111年5月19日桃院增家豪111年度司繼字第1463號准予備查;剩餘法定繼承人即蔡梅芬之妹蔡○郁亦於111年6月2日(以收狀日為準)具狀向桃園地院聲明拋棄繼承並經准予備查。王德發、王亭、王昱3人聲請承受訴訟時,既已非蔡梅芬之繼承人,無從承受訴訟,本院業於115年3月25日裁定駁回王亭、王昱111年6月8日承受訴訟之聲請(王德發因死亡無當事人能力,故不另裁定駁回)。又蔡梅芬死亡後,因法定繼承人全部聲明拋棄繼承,桃園地院另依第三人之聲請,於112年11月24日112年度司繼字第2775號裁定選任原告為蔡梅芬之遺產管理人,本院遂再依行政訴訟法第186條準用民事訴訟法第168條規定,於115年3月25日裁定由原告為蔡梅芬之承受訴訟人,續行訴訟。

(二)參加人代表人由林國顯變更為楊偉甫,再變更陳彥伯,茲均據新任代表人具狀承受訴訟(前審卷五第457頁至第461頁、本院卷第271頁至第274頁),經核於法均無不合,應予准許。

二、事實概要：

(一)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,於民國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」(下稱系爭綱要計畫),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。參加人依系爭綱要計畫,於101年5月擬訂「臺灣桃園國際機場園區實施計畫」(下稱系爭實施計畫),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。

(二)嗣參加人即開發單位辦理「臺灣桃園國際機場第三跑道」開發計畫(下稱系爭開發計畫或系爭開發行為,開發場所:○○市○○區)所提環境影響說明書(下稱系爭說明書),經

01 被告106年7月5日環署綜字第1060051179號公告審查結論，
02 以系爭開發計畫屬環境影響評估法（下稱環評法）施行細則
03 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
04 （下稱二階環評）之開發行為，經綜合考量環評審查委員及
05 各方意見，審認系爭開發行為同時符合同條項第2款第1目至
06 第5目所規定「對環境有重大影響之虞」之情形，應繼續進
07 行二階環評。

08 (三)參加人依環評法第8條規定，於106年9月11日、18日將系爭
09 說明書分送有關機關，於同年9月20日至10月19日辦理陳列
10 或揭示並刊載於新聞紙，復於同年11月17日、18日舉行公開
11 說明會收集有關機關、團體或當地居民意見後，由被告依環
12 評法第10條規定，於107年2月12日邀集目的事業主管機關、
13 相關機關、團體、學者專家及居民代表，召開「臺灣桃園國
14 際機場第三跑道第二階段環境影響評估」範疇界定會議（下
15 稱系爭範疇界定會議），並作成「確認本案可行之替代方
16 案：零方案，即本計畫（系爭開發計畫）不開發」之結論。

17 (四)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
18 響評估報告書初稿」，由交通部於108年6月14日辦理現場勘
19 查及公聽會，並依環評法第13條規定，於同年9月25日轉送
20 被告審查，經提交109年3月25日環境影響評估審查委員會第
21 373次會議（下稱系爭環評會議）決議，轉由被告以109年5
22 月8日環署綜字第1090033395號公告「臺灣桃園國際機場第
23 三跑道環境影響評估報告書」（下稱系爭評估書）審查結論
24 及摘要，通過系爭開發計畫之二階環評審查（下稱原處
25 分）。吳明哲、原告之被承受訴訟人蔡梅芬等21人不服，循
26 序向本院提起行政訴訟，本院以112年4月27日110年度訴字
27 第600號判決（下稱前審判決）駁回該案原告之訴。吳明哲
28 等20人不服提起上訴後，最高行政法院再於114年3月12日以
29 112年度上字第450號判決（下稱發回判決）廢棄前審判決關
30 於王亭及王昱（承受蔡梅芬）部分，發回本院更為裁判，其
31 餘上訴則駁回。

01 三、本件原告援引蔡梅芬與前審其他原告於前審審理程序中具狀
02 或當庭以言詞所為主張及陳述，略以：

03 (一)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
04 及替代方案制度目的：

05 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
06 可行之替代方案時，係採取廣泛、寬鬆之立場及「漏斗
07 型」設計，擴大公共參與，凡與開發行為有關聯之替代方
08 案均應納入，均進行環評，以確認何方案對於環境衝擊較
09 小，並增加「居民代表」為範疇界定之一員，賦予居民代
10 表「界定」評估範疇之權限；另參酌美國法制，範疇界定
11 階段之主要目的係在廣泛蒐集意見，依「合理性原則」，
12 將技術上、經濟上可行之其他方案納入後，於範疇界定时
13 充分進行調查，並就開發行為與替代方案對於環境之衝擊
14 影響，各別進行評估，方能完整兩者之差異性；歐盟法院
15 亦認定歐盟指令第5條第1項(d)款之「主要替代方案」，
16 其意旨在於開發單位必須提供替代方案供主管機關評估。
17 綜上，法院於審查環評審查結論之適法性時，須一併將範
18 疇界定會議之形成過程及結論納入審查範圍，方符合環評
19 法制。

20 2.惟依綱要計畫之「表13-3各跑道配置方案評估」、系爭範
21 疇界定會議簡報及內政部108年5月審定之「擬定桃園國際
22 機場園區及附近地區特定區計畫書」（下稱機場特定區計
23 畫）之「表2-2桃園機場各跑道配置方案評估表」，第三
24 跑道之位置於既有機場北方共有A、B、C三個方案，然相
25 較於B、C方案，A方案對周邊環境衝擊最大（搬遷人口
26 數、搬遷面積、禁限建新增面積），A、B、C三個方案僅
27 在於跑道容量、旅客服務量之差異，詎料系爭評估書竟毫
28 未評估B、C替代方案對於環境所造成之影響，此本應於範
29 疇界定程序時進行意見蒐集並充分調查，然原處分逕謂系
30 爭開發行為之替代方案為「零方案」，未考量其餘對環境
31 影響較小之替代方案，致環評審查程序無法比較A方案與

01 B、C方案之差異性，此顯與範疇界定、替代方案之制度目
02 的相違。被告雖辯稱系爭範疇界定會議結論，已確認可行
03 之替代方案為零方案等語，然細察該會議結論，僅籠統記
04 載「確認本案可行之替代方案：零方案，即本計畫不開發。
05 」等語，並未說明不予考量B、C方案之原因，已有違反
06 說理義務之違法事由，且該次會議反對僅採取零方案之
07 替代方案者，至少有11位委員，已達環評委員法定人數之
08 半數，故該次會議結論究竟如何達成，甚有可議，亦有判
09 斷怠惰之情。

10 (二)「桃園離岸風力發電廠興建計畫」（下稱系爭離岸電廠計
11 畫）屬於系爭開發計畫半徑10公里範圍內之計畫，系爭評估
12 書毫未評估，原處分顯係基於錯誤、不完全資訊所作成：被
13 告前於106年間公告系爭離岸電廠計畫環說書審查結論，而
14 該計畫可能對於第三跑道設置之通訊、導航、監視設施、飛
15 航作業、機場容量造成影響，自屬原處分所應評估之範圍，
16 詎系爭評估書未提及該電廠興建計畫，原處分顯係基於錯
17 誤、不完全之資訊所作成，並違反環評法施行細則第19條第
18 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
19 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
20 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
21 性，自屬違法。

22 (三)關於水質部分：

23 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
24 指引表）記載應調查之項目包括各種水質參數之變化等，
25 並未明示排除特定檢測項目，然系爭評估書並未就「地面
26 水質」之總凱氏氮、正磷酸鹽、矽酸鹽、葉綠素、硫化
27 氫、酚類、氰化物、陰離子介面活性劑、比導電度、農
28 藥、礦物性油脂等11項檢測項目、「農藥及肥料（種類及
29 使用量）進入水體之可能傳輸途徑、殘留量」進行調查；
30 亦漏未就「地下水質」之DO、BOD、COD、總凱氏氮、亞磷
31 酸鹽氮、總磷、正磷酸鹽、矽酸鹽、葉綠素、硫化氫、氰

01 化物、陰離子介面活性劑、農藥、礦物性油脂等14項目、
02 「農藥及肥料（種類及使用量）進入水體之可能傳輸途
03 徑、殘留量」進行調查，顯然違反系爭指引表所列之應評
04 估項目。

- 05 2.依系爭指引表所記載「水質」之調查頻率，開發單位應進
06 行3次調查（雨季、旱季各至少1次），其中1次為晴天
07 （於旱季施作），其餘2次為雨天。惟系爭評估書就「地
08 面水質」之調查，係分別於107年6月22日、9月14日、12
09 月17日為之，依107年航空氣象年報可知，6月17日至同月
10 20日並非連續降雨，6月20日至22日降雨量皆為0，自無參
11 加人所稱採樣日前為連續降雨之情事，足見6月22日為晴
12 天採樣；又12月17日之降雨量亦為0，顯為晴天採樣，故
13 本件係於3個晴天採樣，顯然違反前述調查方法。再者，
14 系爭評估書就「雨季」或「旱季」之定義，係以「石門
15 (3)雨量站」之資料為唯一依據，並以之為系爭指引表所
16 訂之調查方法，惟該雨量站位於○○市○○區之山區，海
17 拔142公尺，不僅與第三跑道相距達32公里，與第三跑道
18 海拔僅32公尺，亦有相當差距，且與第三跑道之平地地形
19 顯不相同，自無從以該雨量站之觀測資料推斷第三跑道之
20 氣候。

21 (四)關於洪水、排水部分：

- 22 1.系爭評估書就「洪水」部分之評估，係依經濟部水利署
23 （下稱水利署）水文年報「石門(3)雨量站」資料，分析
24 近10年之降雨情形。然交通部民用航空局（下稱民航局）
25 每年既定期發布桃園機場之航空氣象年報，而系爭開發計
26 畫範圍鄰近地區，亦有蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區等
27 氣象觀測站，其位置、海拔高度均與第三跑道相近，且
28 「石門（3）雨量站」之年雨量，顯然大於蘆竹等氣象觀
29 測站，故系爭評估書以「石門(3)雨量站」之資料，評估
30 「洪水」部分之環境影響及對於環境之衝擊，當係提供錯
31 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。

(五)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○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○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○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，由中棧工程顧問股份有限公司（下稱中棧公司）得標，然中棧公司為林同棧工程顧問股份有限公司（下稱林同棧公司）之從屬公司，而林同棧公司於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。惟中棧公司歷來投標之政府採購案件，全於林同棧公司拒絕往來期間，顯係林同棧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棧公司，顯見本件決標結果，實質上之廠商為林同棧公司，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厲批評。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：

(1) 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。

(2)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。

(3)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。

(4)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」的油庫與跑道的位址；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

01 為虛設之程序，完全無法避免或減緩沙崙油庫爆炸之危險
02 及衝擊效果，系爭評估書僅以文書規定作為表面交代，卻
03 不願以謹慎選址、搬遷油庫等預防性之評估方法為之，俱
04 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
05 案。

06 (六)關於溫室氣體部分：

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

25 2.系爭評估書空泛提出溫室氣體減排對策，未盡調查、評估
26 之職責，自有判斷怠惰之違誤：行為時溫室氣體減量及管
27 理法（按：112年2月15日修正時，已更名為「氣候變遷因
28 應法」。下稱行為時溫管法）已訂定溫室氣體減量目標，
29 並採取「總量管制」及「抵換交易制度」等手段，以避免
30 溫室氣體不斷增加，本件系爭指引表亦要求開發單位須評
31 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CO₂e/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CO₂e/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CO₂e，每年仍有394,006.79公噸CO₂e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CO₂e之場內減量。

(七)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。

(八)關於生態部分：

1.關於水域植物部分：

(1)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

01 態調查資料」，亦僅增加「維管束植物」，未符合系爭
02 指引表所要求就「各類植物」為調查；且未依植物生態
03 評估技術規範附件一之規定，就地理位置、氣候、地質
04 土壤、土地利用、各類植物生態背景調查及影響評估等
05 為評估，亦未以圖表之方式呈現。

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

20 2.關於生態系統部分：

21 (1)依系爭指引表「生態系統」之要求，本件應對於國家級
22 重要濕地「許厝漁港溼地」之影響(尤其針對水鳥)，以
23 及具備白玉藻礁生態之「大堀溪河口」所產生之影響，
24 進行調查、預測分析及評估。惟依系爭評估書第六章
25 「生態系統」之現況調查內容，僅針對鄰近機場跑道之
26 5個埤塘的物種進行統計，對於以「大堀溪河口」為中
27 心點，半徑1,000公尺範圍之現況調查隻字未論，該評
28 估書「7.2.4生態系統」所載內容，對於「許厝漁港溼
29 地」及「大堀溪河口」之生態影響，亦完全未為預測分
30 析及評估。又大堀溪河口所在地與許厝港溼地之直線距
31 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。

(2)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。

(九)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(一)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。

(十)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，

01 自相矛盾。又就施工所產生廢棄土方部分，固將移至南側之
02 海軍桃園基地進行「暫置」，然國防部或海軍相關單位均未
03 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
04 估不足；更嚴重的是「暫置」後廢棄土方應歸屬何處？是否
05 取得軍方土地使用權限？是否合於相關土地及軍事法令？系
06 爭評估書第7.1.5節均無相關記載，顯屬嚴重疏漏。

07 □關於文化資產、景觀及遊憩部分：

08 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
09 發區域之蘆竹慎德居（於108年7月15日經公告為歷史建
10 築），顯見系爭評估書並未全面盤點本案鄰近區域之文化
11 資產及景觀。

12 2.景觀控制點之選取有三大原則，包括(1)鄰近主要交通路
13 線、(2)鄰近或位於活動聚集點、可欣賞風景處或人口集中
14 區、(3)可欣賞特殊景觀的地區。然系爭評估書所選取之景
15 觀控制點非但沒有埤塘等特殊自然景觀，亦無諸如福海宮
16 等人文歷史景觀之前後變化，而僅為柏油路面的前後對
17 照；且系爭評估書之選點並非可欣賞風景處或人口集中
18 區、特殊景觀地區，亦非特別鄰近主要交通路線，顯具有
19 欠缺實質評估之瑕疵。又系爭評估書針對景觀遊憩環境之
20 預測評估，其所選取之5處觀景點均為已開發之柏油路
21 面，其他影響衝擊較大之景觀諸如被填平的三處埤塘、竹
22 圍福海宮等，均未納入，而僅挑選變化量較小之5處進行
23 深入檢視，避開影響較大之景點，其評估自與事實不符；
24 更何況，系爭評估書所選5處觀景點之施工中及營運後對
25 照照片，其照片多處均屬人工後製，與事實落差甚大，系
26 爭評估書同時指出「原來竹圍福海宮區域之竹圍里居民遷
27 移他處，遊客量可能受到顯著影響」，此處屬於文化景觀
28 之重大衝擊，卻未深入說明，亦無研擬應對措施，是相關
29 評估均有不實之處。

30 □關於交通運輸部分：系爭指引表「交通運輸」（環境因子）
31 部分，載明須提供「停車場設施」以及「評估營運期期間所

01 增加服務之旅客量，對於既有公共運輸系統（含高鐵接駁、
02 機場捷運）之場站、班次及承載人數之影響」之說明。然
03 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
04 估預測，然均無停車場及對於高鐵接駁之場站、班次及承載
05 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
06 訊為判斷。

07 □關於土地使用部分：

- 08 1.系爭評估書第六章有關「產業結構及人數」之現況說明，
09 係以桃園市為說明對象，而非該計畫範圍內之當地居民為
10 主體，桃園市雖以二、三級產業為主，但於106年統計尚
11 有11,000人以農林漁牧業為其生計，系爭評估書對於系爭
12 開發計畫範圍內，有多少從事一級產業之人口數，並未詳
13 加調查，其產業結構及人數已存有不完全資訊之瑕疵。
- 14 2.系爭評估書第七章針對「農民安置」部分，並未考量在施
15 工期間或農民實際取得土地得以繼續耕作前，農民之生計
16 損失，以及系爭開發計畫相關都市計畫徵收大範圍農地
17 後，農地面積是否足以因應當地農民有維持農業生產之意
18 願及需求，以及目前計畫範圍內是否為當地農民之主要農
19 業生產地區等問題；且對於在地非土地所有權人之佃農均
20 未予以調查，將造成當地佃農之生計活動受到嚴重之影
21 響，相關安置方案均未充分考量上揭情事。原處分之判斷
22 顯基於不完全之資訊，亦未循正當行政程序。
- 23 3.機場特定區計畫之「第二種住宅區」（即安置街廓）之面
24 積為58.55公頃，「第五種住宅區(供安置住宅使用)」之
25 面積為8.32公頃，故其開發面積已大於10公頃，自應依應
26 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
27 附表二規定實施環評。因上開計畫所規畫之安置街廓及安
28 置住宅是否具有可行性，攸關目前居住於第三跑道居民之
29 安置措施，故前揭安置街廓及安置住宅屬於新市鎮之興建
30 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、被告亦援引前審書狀及言詞陳述以：

(一)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

01 估。準此，環評程序中有關可行替代方案之確立(包含零
02 方案)，核為開發行為之內涵之一，屬開發單位之權責範
03 疇，要與環評主管機關無涉，環評主管機關就開發單位提
04 出之評估書(包含替代方案為零方案)進行審查，並予以
05 「通過」、「有條件通過」、「不通過」等決定，即難謂
06 環評主管機關之環評審查有違法之情。

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

20 3.就原告主張所為之答辯：依交通部核定之綱要計畫結論，
21 係認為B、C方案無法因應桃園機場園區高度之成長，未來
22 仍須再另覓用地建設新跑道，而A方案仍得保留相當餘裕
23 之發展空間，確保未來發展彈性，故該計畫最終建議採取
24 A方案(即本件環評之主方案)；而內政部審定之機場特
25 定區計畫之結論與綱要計畫相同，是系爭開發計畫經系爭
26 範疇界定會議討論，其餘二替代方案無法達成開發目的而
27 未予採取，要無違誤。又李○聰等6位專家學者於系爭範
28 疇界定會議前提供書面意見，業經開發單位於會前提供書
29 面「回應及處理」，且若干事項也已納入會前提供之範疇
30 界定指引表中，另對其他方案可行性亦提出回應，足證會
31 議時專家學者已知悉此部分相關回應意見。至於其他專家

01 學者於會中口頭提出之意見，業經討論後，始作成零方案
02 之結論，故開發單位於會後就「範疇界定會議審查意見辦
03 理情形」，係以零方案為前提回應處理。是被告於召開系
04 爭範疇界定會議前，開發單位及被告已然考量本件主計畫
05 方案外其他方案可行性。再者，範疇界定會議確立替代方
06 案後，被告仍將依法進行二階環評審查，非謂開發單位所
07 提評估書得通過審查，而為履踐範疇界定會議之功能，使
08 環評爭議點聚焦，減少評估書內容過於廣泛虛浮，或無法
09 針對問題提出分析，被告後續以範疇界定會議結論作為二
10 階環評審查內涵，於法自無違誤。另美國、歐盟立法例與
11 我國環評法制不同，並無參酌或比附援引外國立法例之空
12 間；原告所引學者文章，乃係就「立法論」而發，充其量
13 僅得作為將來立法者修法之參考依準，尚不得作為行我國
14 現行立法之解釋參考。

15 (二)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
16 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
17 計畫之可能，更遑論影響原處分之結果。

18 (三)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，
19 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
20 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
21 之開發單位(機關)，該計畫不論於開發(擬定)機關、實施行
22 為、實施依據與目的、實施範圍(面積)，咸與系爭開發計畫
23 不同，屬二獨立存在之計畫，要無併予分析評估之餘地。又
24 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
25 心溪航空城機場之周邊排水改善計畫」、「埔心溪下中福支
26 線護岸治理及黃厝橋改建工程」等計畫之開發行為，其相關
27 實施行為、實施依據與目的、實施範圍(面積)均與系爭開發
28 計畫不同；況系爭評估書關於埔心溪治理規劃說明，與將埔
29 心溪治理規劃納入計畫而成為系爭開發行為之一部無涉。

30 (四)關於沙崙油庫部分：

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

14 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
15 告邀集不同專業背景的專家、學者，召開3次專案小組審
16 查會議，經開發單位簡報、委員及各單位提問、專案小組
17 委員聽取開發單位回應說明等綜合討論後，作成修改建
18 議，開發單位據此再進行評估書之修正，並於修正後提交
19 專案小組再行審查，嗣於系爭環評會議，由環評委員與相
20 關單位進行評估書初稿之實質審議後，作成通過環評之決
21 議，自無認事用法有誤及資訊錯誤或不足等情形。至原告
22 關於沙崙油庫風險評估瑕疵之各項主張，核屬其主觀歧異
23 之見解，蓋開發單位業就沙崙油庫撞擊風險一事，提出以
24 ISDR之防災、減災、災害風險評估程序，進行沙崙油庫撞
25 擊之相關風險性評估，並作成沙崙油庫最高點位於障礙物
26 評估面下方約47公尺處，發生碰撞機率低於 10^{-7} ，風險等
27 級屬「可接受風險」之結論，且開發單位所提出之相關風
28 險評估程序及結論、相關重大空難(沙崙油庫遭撞擊)緊急
29 應變計畫，均經專案小組會議、系爭環評會議審查通過，
30 並無原告所指違誤情形。原告固稱應以民航局ICAO等方
31 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。

(五)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。

(六)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

01 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
02 定會議後，參加人提報評估書初稿送審，於108年11月14日
03 專案小組初審時(前)，李培芬委員書面審查意見指出範疇界
04 定會議要求針對「許厝港濕地大堀溪河口為中心點，半徑1,
05 000公尺範圍內針對水鳥群聚情形進行調查」，大堀溪河口
06 是錯誤的等語，經開發單位回應表示「…範疇界定指引表中
07 一『許厝港溼地大堀溪河口為中心點…』之敘述，確如委員
08 意見應更正為一『許厝港溼地老街溪河口為中心點…』」等
09 語，有關生態環境現況調查之說明，均於系爭評估書載明，
10 是原告此部分指摘，核有誤會。

11 (七)關於「地形、地質及土壤」之「基地沉陷」部分：系爭評估
12 書已敘明「依據地質鑽探成果，第三跑道預定地地層約略可
13 分表土層及卵礫石層(GP)2個層次，…。至於衛星廊廳區、
14 新貨運站區、西北維修區預定地，地層約略可分為表土層(S
15 F)、粉土質黏土質(CL)及卵礫石層(GP/GM)等3個層次，…」
16 等語，此與原告所引系爭評估書第十三章「結論及建議」第
17 2點「本計畫位置…。依據地質鑽探結果顯示，淺層有厚薄
18 不一之土層，以下皆為砂質礫石層，為良好承載層…」等
19 語，並無原告指摘矛盾之處。原告另引系爭第1次環差報
20 告，指摘系爭評估書矛盾、調查未竟等語，然環差分析報告
21 於法理上、制度上與方法論上，本不當然得以執為評估書違
22 法之理由；且開發單位於111年3月間提出環差分析報告送
23 審，主要係因進一步實施施工規劃與設計檢討時，就「施工
24 期間之施工裸露面積」及「土方運輸路線」兩項，與系爭評
25 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
26 地質改良辦理環差分析，於法並無不合，尚難因此即謂系爭
27 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
28 上侷限性，於法無明文下，不能因當時「僅」鑽探20鑽孔並
29 據此結果資料環評，即指為不確實而違法。

30 (八)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
31 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。

(九)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。

(十)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。又有關係爭評估書第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等語，資為抗辯。並聲明求為判決：①駁回原告之訴。②訴訟費用由原告負擔。

五、參加人則以：

(一)專家學者於系爭範疇界定會議中討論，作成替代方案為「零方案」之決議，原處分依前開系爭界定範疇會議結論進行評估，並無違法，且發回判決亦認定系爭環評會議仍應本於職權審查主方案之開發計畫，並得作成「認定不應開發」之結論，非必然通過，自無必要再予審究有無替代方案。益徵系爭環評會議未就替代方案進行環評程序，並無違誤。

(二)發回判決認定範疇界定指引表之「範疇界定參考資料」所載內容，乃係既定格式，其記載內容僅係提供範疇界定時作為參考之資料，與其於「評估項目」等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依界定之範疇辦理環評者，顯不相同。另依現況調查表說明，得視區位環境或開發行為特性測定於水質其他項目，本計畫因鄰近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，因與本件開發行為環境或特性無涉，故不在檢測之列，本件環評報告之水質現況調查，並無漏未調查水質項目之情，原告執非屬範疇界定會議決議之參考資料據以指摘，顯無理由。

(三)桃園離岸風力發電廠興建計畫，為業者麗威風力發電公司籌備處（下稱麗威風電）申請，該計畫之環境影響說明書雖經行政院環境保護署（下稱環保署）審查通過，惟迭遭經濟部駁回其風力發電廠籌設計畫，其風力發電離岸系統設置同意書亦遭經濟部廢止，故桃園離岸風力發電廠興建計畫無法開發。原告提出之甲證11，僅為內政部營建署海岸管理審議會

01 審查該案之專案小組會議，非最終決定。經查詢內政部營建
02 署海岸管理審議會大會資料，於該會108年12月25日召開之
03 第29次會議，已決議桃園離岸風電之風場應避開民航局認定
04 「桃園機場參考點10哩半徑」之範圍，故風場範圍應位於
05 「桃園機場參考點10哩半徑」範圍外，不影響本件開發計
06 畫，本件開發計畫環評階段或原處分作成時，均無既存之離
07 岸電廠計畫是否影響本件開發計畫之問題，本件環評程序未
08 將該風力發電計畫納入評估，於法並無違誤。

09 (四)範疇界定指引表「特殊生態系」環境因子，調查地點與評估
10 範圍本不相同，且環評報告已詳述本計畫對許厝港溼地水鳥
11 之影響，並無漏未評估情形。就本開發案對於許厝港濕地水
12 鳥之影響，系爭報告已詳述施工期間因埤塘與農田被移除，
13 將使原棲息之動物失去棲地環境，評估物種歧異度及數量會
14 降低，施工中農田、新形成草地會吸引不同鳥類及生物聚
15 集；調查範圍所紀錄之保育類均以鳥類為主，鳥類具有較佳
16 遷移能力，施工期間主要可能影響既有保育類之繁殖行為與
17 個體，並就營運階段，依據現場補充調查、鳥相調查及雷達
18 資料等，將包含許厝港濕地範圍內的鳥類，評估其於調查範
19 圍內的行為及通過路徑與方向，顯見系爭環評報告書已評估
20 開發計畫對許厝港濕地水鳥之影響。環評報告前既已詳述本
21 計畫開發營運期間對許厝港溼地水鳥類之影響評估，故於第
22 7.2.4生態系統乙節，未再就許厝港溼地水鳥之影響評估重
23 複敘述，參加人並無漏未評估之情形。

24 (五)由於系爭環評會議要求以最嚴重情境說明本案開發對沙崙油
25 庫之危害風險，且本開發案航空機撞擊油庫機率低於 10^{-7} ，
26 其災難之嚴重度及發生之極小機率，非安全管理系統手冊之
27 風險評估矩陣所可涵蓋之特殊狀況，參加人本此考量，因而
28 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
29 等專業資料，制定本件風險分析及評估準則，認航空器碰撞
30 至沙崙油庫之風險發生機率屬環評報告書表7.4.6-1中「每
31 年發生次數少於 10^{-6} 」之「非常不可能(P1)」等級，而其

嚴重性結果屬環評報告書表7.4.6-2、表7.4.6-3中最嚴重之「災難（16）」等級，對照環評報告書圖7.4.6-1「6x6風險矩陣圖」及圖7.4.6-2「ALARP圖」，風險等級為R1，屬於可接受風險。參加人前開風險評估分析有其科學依據，且環評法並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經決議通過，依開發行為影響評估作業準則第59條之規定，本件環評報告書之風險評估分析自是正確、適當定在案。原告執其個人意見而為指摘，不足採憑等語。

六、本院之判斷：

(一)環評法第1條規定：「為預防及減輕開發行為對環境造成不良影響，藉以達成環境保護之目的，特制定本法。本法未規定者，適用其他有關法令之規定。」第4條規定：「本法專用名詞定義如下：……二、環境影響評估：指開發行為或政府政策對環境包括生活環境、自然環境、社會環境及經濟、文化、生態等可能影響之程度及範圍，事前以科學、客觀、綜合之調查、預測、分析及評定，提出環境管理計畫，並公開說明及審查。環境影響評估工作包括第一階段、第二階段環境影響評估及審查、追蹤考核等程序。」第5條第1項第2款及第2項規定：「（第1項）下列開發行為對環境有不良影響之虞者，應實施環境影響評估：……二、道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發。……（第2項）前項開發行為應實施環境影響評估者，其認定標準、細目及環境影響評估作業準則，由中央主管機關會商有關機關於本法公布施行後1年內定之，送立法院備查。」第6條第1項規定：「開發行為依前條規定應實施環境影響評估者，開發單位於規劃時，應依環境影響評估作業準則，實施第一階段環境影響評估，並作成環境影響說明書。」第7條第1項、第2項規定：「（第1項）開發單位申請許可開發行為時，應檢具環境影響說明書，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審查。（第2項）主管機關應於收到前項環境影響說明書後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。但情形特殊者，其審查期限之延長以50日為限。」第8條規定：「（第1項）前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境影響評估者，開發單位應辦理下列事項：一、將環境影響說明書分送有關機關。二、將環境影響說明書於開發場所附近適當地點陳列或揭示，其期間不得少於30日。三、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。（第2項）開發單位應於前項陳列或揭示期滿後，舉行公開說明會。」第9條規定：「前條有關機關或當地居民對於開發單位之說明有意見者，應於公開說明會後15日內以書面向開發單位提出，並副知主管機關及目的事業主管機關。」第10條規定：「（第1項）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。（第2項）前項範疇界定之事項如下：一、確認可行之替代方案。二、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。三、其他有關執行環境影響評估作業之事項。」第11條規定：「（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：一、開發單位之名稱及其營業所或事務所。二、負責人之姓名、住、居所及身分證統一編號。三、評估書綜合評估者及影響項目撰寫者之簽名。四、開發行為之名稱及開發場所。五、開發行為之目的及其內容。六、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。七、環境影響預測、分析及評定。八、減輕或避免不利環境影響之對策。九、替代方案。十、綜合環境管理計畫。十一、對有關機關意見之處理情形。十二、對當地居民意見之處理情形。十三、結論及建議。十四、執行環境保護工作所需經費。十五、預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表。十

六、參考文獻。」第12條規定：「（第1項）目的事業主管機關收到評估書初稿後30日內，應會同主管機關、委員會委員、其他有關機關，並邀集專家、學者、團體及當地居民，進行現場勘察並舉行公聽會，於30日內作成紀錄，送交主管機關。（第2項）前項期間於必要時得延長之。」第13條規定：「（第1項）目的事業主管機關應將前條之勘察現場紀錄、公聽會紀錄及評估書初稿送請主管機關審查。（第2項）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。（第3項）前項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。但情形特殊者，其審查期限之延長以60日為限。」第14條規定：「（第1項）目的事業主管機關於環境影響說明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。（第2項）經主管機關審查認定不應開發者，目的事業主管機關不得為開發行為之許可。但開發單位得另行提出替代方案，重新送主管機關審查。（第3項）開發單位依前項提出之替代方案，如就原地點重新規劃時，不得與主管機關原審查認定不應開發之理由牴觸。」環評法施行細則第6條規定：「本法第5條所稱不良影響，指開發行為有下列情形之一者：一、引起水污染、空氣污染、土壤污染、噪音、振動、惡臭、廢棄物、毒性物質污染、地盤下陷或輻射污染公害現象者。二、危害自然資源之合理利用者。三、破壞自然景觀或生態環境者。四、破壞社會、文化或經濟環境者。五、其他經中央主管機關公告者。」第19條第1項規定：「本法第8條所稱對環境有重大影響之虞，指下列情形之一者：一、依本法第5條規定應實施環境影響評估且屬附表二（於107年4月11日修正）所列開發行為，並經委員會審查認定。二、開發行為不屬附表二所列項目或未達附表二所列規模，但經委員會審查環境影響說明書，認定下列對環境有重大影響之虞

者：(一)與周圍之相關計畫，有顯著不利之衝突且不相容。(二)對環境資源或環境特性，有顯著不利之影響。(三)對保育類或珍貴稀有動植物之棲息生存，有顯著不利之影響。(四)有使當地環境顯著逾越環境品質標準或超過當地環境涵容能力。(五)對當地眾多居民之遷移、權益或少數民族之傳統生活方式，有顯著不利之影響。……」第43條規定：「主管機關審查環境影響說明書或評估書作成之審查結論，內容應涵括綜合評述，其分類如下：一、通過環境影響評估審查。二、有條件通過環境影響評估審查。三、應繼續進行第二階段環境影響評估。四、認定不應開發。五、其他經中央主管機關認定者。」是可知，環評程序分為二階段，第一階段環評主管機關就開發單位所提說明書之預測分析而為審查，檢視開發行為對環境是否有重大影響之虞，是否須再進行二階環評；而自二階環評即進入縝密且踐行公共參與之程序。準此，機場開發對環境有不良影響之虞，開發單位應依環評作業準則，實施第一階段環評，並作成說明書，由目的事業主管機關轉送主管機關審查，主管機關就其說明書作成審查結論，認為對環境有重大影響之虞者，開發單位應續行二階環評及編製評估書，送交環評主管機關審查；目的事業主管機關於說明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，其許可者無效。又經主管機關審查認定不應開發者，開發單位得另提替代方案重送主管機關審查，故經範疇界定會議確認無可行替代方案，環評會議仍應本於職權審查主方案之開發計畫，並得作成「認定不應開發」之結論，非必然通過，自無必要再予審究有無替代方案，否則不僅架空範疇界定會議職權，甚或代替開發單位作成開發行為之決策，並因必須就替代方案進行環評，而耗費不必要之程序。

(二)環評法規定之環評審查程序，主要是對於環境有重大影響之虞之開發行為進行審查，蓋重大開發案對環境及當地居民影響深遠，其危害具有持續性及累積性，其程度之判斷具有風險評估（風險預測）特性，端賴法定之評估程序及環評審查

01 委員會予以把關。而依環評法第3條規定：「（第1項）各級
02 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
03 評估審查委員會……。 （第2項）前項委員會任期2年，其中
04 專家學者不得少於委員會總人數3分之2。目的事業主管機關
05 為開發單位時，目的事業主管機關委員應迴避表決。 （第3
06 項）中央主管機關所設之委員會，其組織規程，由行政院環
07 境保護署擬訂，報請行政院核定後發布之。……」暨依此授
08 權訂定之「行政院環境保護署環境影響評估審查委員會組織
09 規程」（於112年9月6日更名為：環境部環境影響評估審查
10 委員會組織規程）第2條明訂其任務為：「一、關於目的事
11 業主管機關轉送環境影響說明書或環境影響評估報告書初
12 稿、環境影響差異分析報告之審查。二、關於環境現況差異
13 分析及對策檢討報告、環境影響調查報告書及其因應對策之
14 審查。三、關於有影響環境之虞之政府政策環境影響評估事
15 項之審查。四、依環境影響評估審查結論要求開發單位另行
16 提報書件之審查。」可知，環評審查委員會為合議組織，有
17 相當獨立性，且其中專家學者不得少於委員總人數3分之2，
18 故其審查結論具有專業判斷性質，行政法院對此專業判斷採
19 取低密度審查，原則上應予尊重，而承認環評審查委員會之
20 決定有判斷餘地，惟環評審查委員會之判斷有恣意濫用或其
21 他違法情事時，仍得予撤銷或變更之，其情形包括：1.是否
22 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
23 關係時，其涵攝有無明顯錯誤；3.對法律概念之解釋有無明
24 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
25 認之價值判斷標準；5.是否出於與事物無關之考量；6.是否
26 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
27 之權限；8.是否違反相關法治應遵守之原理原則，如平等原
28 則、公益原則等。

29 (三)查本件參加人已於系爭範疇界定會議中概述系爭開發計畫主
30 方案A（於北側擴建用地進行增建，並與既有南北跑道採獨
31 立平行配置）及替代方案B、C內容，說明彼此之差異性，會

前所製「臺灣桃園國際機場第三跑道第二階段環境影響評估
範疇界定指引表」（下稱系爭指引表）亦載明B、C方案在內
之內容，而系爭開發計畫乃承續上位規劃即系爭綱要計畫、
系爭實施計畫所為之建設計畫，系爭綱要計畫建議第三跑道
配置採用方案A；佐以參加人於會前就環評審查委員、機
關、團體、民眾等所提關於替代方案之書面意見，包括各方
案風險評估及建議其他替代方案等，予以回覆或說明處理情
形，待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，再就其審查意見（包含替代方案
意見）辦理情形予以書面回覆；嗣於系爭開發計畫通過環評
審查，即於系爭評估書第九章「替代方案」敘明相關緣由，
堪認系爭範疇界定會議確認系爭開發計畫可行之替代方案為
「零方案，即本計畫不開發」，並無違誤，系爭環評會議未
就前開替代方案B、C進行環評程序，亦無違法。

(四)系爭開發計畫於環評階段或原處分作成時，桃園地區均無
「既存」離岸電廠計畫是否對其造成影響之問題，自無納入
此議題予以評估之必要。再者，系爭評估書業依系爭指引表
「物理及化學（環境類別）-水文及水質（環境項目）-水質
（環境因素）」項所載之評估項目、範圍、調查內容及備註
欄指示事項，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，並就施工、營運階段之地面水質、
地下水質為預測、分析及評定，並無原告所指違反系爭指引
表所列應評估項目之情形。另關於「地面水質」之現況調
查，其中107年12月17日檢測部分，系爭評估書載稱為降雨
後採樣，而依該日之水質樣品檢測報告所載之天候狀況為
晴，似有出入，惟環評係就開發行為對環境可能影響之程度
與範圍，所為整體性綜合評量，系爭評估書初稿已針對施工
及營運期間之「水文及水質」等項目進行調查、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，對環境資源或環境特性不致造成顯著不利影響，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。又系爭指引表「物理及化學（環境類別）-水文及水質（環境項目）-洪水（環境因素）」項下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」亦位於桃園地區，縱使位置、海拔高度與蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區等氣象觀測站有別，非不得以其觀測結果作為環評之基礎資料，何況「石門(3)雨量站」之年雨量大於蘆竹、竹圍、觀音、觀音工業區、桃園機場等站，若以防洪角度，似更具參考價值；且系爭開發計畫非僅藉由設置滯洪池，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量，維持開發前狀態，已非單純係下水道工程設施標準第11條第2款所訂「雨水調整池」設施；至系爭評估書所謂「埔心溪疏洪設施工程」，並未改變埔心溪原河道，當非屬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款所訂應實施環評之「河川水道變更工程」，縱認該疏洪設施工程應進行環評，依系爭評估書建議，只要在第三跑道「新建」前先辦理即可，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，原處分自無違反環評法第15條、應實施環評認定標準第14條第1項第1款規定可言。

(五)在系爭指引表「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）」項下評估項目未限定應採用特定風險評估方式的前提下，系爭評估書就航空器碰撞沙崙油庫之風險，業於「7.4.2社會環境」專節「2. 公共衛生及安全危害」及「7.4.6風險評估」專節敘明其採用的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，均予以回應明確，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「……發生碰撞機率低於 10^{-7} ……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，其專業判斷核無恣意濫用或其他違法情事，法院爰予尊重；復觀系爭評估書「10.3.2重大空難（航空器撞擊沙崙油庫）緊急應變計畫」章節內容含括預警機制、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。至系爭評估書關於碰撞沙崙油庫風險評估之撰寫者高○菁、吳○嬌，並無不符合行為時開發行為環境影響評估作業準則（下稱環評作業準則）第3條第2項所訂專業人員基本資格之情；而環評委員簡連貴之學術專長包括環境風險評估與減災、防災科技、環評等專業，自不能以其著作僅涉及「地質」、「河口海岸」等面向，即謂其不具本件所涉航空器撞擊油庫之災害風險評估專業能力。又系爭評估書第七章「環境影響預測、分析及評定」、第八章「減輕或避免不利環境影響之對策」中，已敘明所採計算方式，分別預估施工期間溫室氣體總排放量為181,026.74公噸CO₂e、營運期間每年溫室氣體總排放量為633,279.26公噸CO₂e，並提出空氣品質污染防治對策，堪認符合系爭指引表「物理及化學（環境類別）-溫室氣體（環境項目）-減緩（環境因子）」項下評估項目「施工及營運期間溫室氣體排放量、溫室氣體減排措施」之要求；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。系爭環評會議就此作成審查結論略以：開發單位採行相關空污防治及減輕對策，已預防及減輕可能影響，空

01 氣品質及溫室氣體排放影響程度經評估應屬輕微等語，核無
02 恣意濫用或其他違法情事。

03 (六)系爭評估書就「地形、地質及土壤」部分，開發單位分別於
04 第三跑道預定地及衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區共
05 20處進行地質鑽孔，依據地質鑽探結果，「第三跑道預定
06 地」、「衛星廊廳區、新貨運站區、西北維修區預定地」之
07 地質，略有不同，然各該區地表下之最底層均為卵礫石層；
08 且參諸地質鑽孔剖面圖6.1.1-3、6.1.1-4所示，各該區之淺
09 層（卵礫石層以上）確實均有厚薄不一之土層，此與系爭評
10 估書第十三章「結論及建議」第2點載稱：「本計畫位置非
11 位於山坡地範圍內，現況無邊坡穩定問題。依據地質鑽探結
12 果顯示，淺層有厚薄不一之土層，以下皆為砂質礫石層，為
13 良好承載層。由於開挖面下主要為卵礫石層，其容許承載力
14 大於100t/m²以上，因此建物、構造物或跑道填高應無基礎
15 承載力不足或過量沉陷之問題。」等語，並無矛盾之處，並
16 於第七章「(2)基地沉陷」章節預先提示將來設計時，應注意
17 表層高塑性黏土之影響及可採行之因應措施，說明日後設計
18 時，將依地質鑽探結果，研擬適當之大地工程方案，自無評
19 估不足之情。

20 (七)系爭評估書另分別就「社會心理」、「生態」、「噪音及振
21 動」、「廢棄物」、「文化資產、景觀及遊憩」、「交通運
22 輸」、「土地使用」、「土地所有權」、「公共設施」、
23 「開放空間及私密性」等部分，於所對應之章節中詳細說
24 明，與系爭指引表各有關「環境類別-環境項目-環境因子」
25 項下所載評估項目、評估範圍、調查內容及備註等欄之要求
26 相符，且均經系爭環評會議予以專業判斷後，作成審查結
27 論。從而，被告審認系爭評估書之初稿已足供審查判斷所需
28 資訊，得以預防及減輕系爭開發計畫對環境造成之不良影
29 響，並以原處分公告審查結論及系爭評估書摘要，於法尚無
30 違誤。

七、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。

八、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。

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 115 年 8 月 21 日

審判長法 官 林家賢

法 官 郭淑珍

法 官 吳坤芳

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，向本院高等行政訴訟庭提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告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（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

四、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49條之1第1項第3款）。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3項、第4項）。

得不委任律師為 訴訟代理人之情 形	所需要件
(一)符合右列情 形之一者，	1. 上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、律師資格或為教育部審定

得不委任律師為訴訟代理人	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，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3. 專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
(二)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(一)、(二)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(二)所示關係之釋明文書影本及委任書。	

中 華 民 國 115 年 8 月 21 日

書記官 何閣梅