

變更新竹科學工業園區特定區
主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部
分)(配合 122 線(中興路)銜接
新竹科學園區新闢道路)書
(依內政部都市計畫委員會第 894 次會議決
議補辦變更內容綜理表 5、6、7 案公開展覽)

變更機關：新竹縣政府
中華民國一〇六年三月

變更新竹科學工業園區特定區主要計畫—新竹縣轄(竹東鎮部分)(配合「23線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路」書
(依內政部都市計畫委員會第891次會議決議補辦變更內容綜理表5、9、1案公開展覽)

新竹縣變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)書(依內政部都市計畫委員會第 894 次會議決議補辦變更內容綜理表 5、6、7 案公開展覽)	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	新竹縣政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	新竹縣政府	
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽	民國 105 年 8 月 23 日府產城字第 1050134195A 號公告，公開展覽，公開展覽期間自民國 105 年 8 月 25 日起至同年 9 月 25 日止共計 31 天。刊登於民國 105 年 8 月 25 日自由時報 G2 版、105 年 8 月 26 日自由時報 G3 版、105 年 8 月 27 日 G5 版。
	說 明 會	民國 105 年 9 月 14 日(星期三)上午 10 時 00 分假竹東鎮公所三樓會議室(新竹縣竹東鎮東林路 88 號)舉辦說明會。
人民團體對本案之反映意見	詳人民團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員	縣 級	民國 105 年 12 月 1 日新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議審議通過。

新 竹 縣 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項	目	說 明
會 審 核 結 果	部 級	內政部都市計畫委員會民國 106 年 2 月 14 日 第 894 次會議審議通過。

【目錄】

壹、緒論.....	1
貳、現行計畫概要.....	5
參、變更法令依據.....	12
肆、發展現況分析.....	12
伍、縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區道路興闢之必要性.	29
陸、變更理由及內容.....	35
柒、實施進度及經費.....	41
捌、效益說明.....	43
玖、其他應載明事項.....	44

附件一 個案變更核准文件

附件二 內政部營建署同意納入生活圈道路系統建設計畫函文

附件三 本案與土地所有權人溝通情形及歷次地方說明會會議紀錄

附件四 歷次新竹縣都市計畫委員會專案小組會議紀錄

附件五 新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議會議紀錄

附件六 內政部都市計畫委員會第 894 次會議會議紀錄

附件七 變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄
(竹東鎮部分)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園
區新闢道路)權屬圖

【圖目錄】

圖 1	計畫位置示意圖	3
圖 2	變更範圍示意圖	4
圖 3	現行變更新竹科學園區特定區主要計畫(柯子湖溪排水工程 整治計畫部分)都市計畫圖	11
圖 4	變更範圍現況圖	14
圖 5	本計畫區周邊交通路網圖	17
圖 6	新竹生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)運輸需求分 析流程圖	18
圖 7	土地權屬分布圖	26
圖 8	本計畫區涉及之環境敏感地區及活動斷層示意圖.....	28
圖 9	本計畫區目標年零方案與目標年有方案差異性示意圖.....	32
圖 10	本計畫變更內容示意圖	37
圖 11	本計畫變更內容(北側局部放大)示意圖	38
圖 12	本次變更後計畫示意圖	39

【表目錄】

表 1	歷次都市計畫變更綜理表	5
表 2	現行變更新竹科學園區特定區主要計畫(柯子湖溪排水工程整治計畫部分)都市計畫土地使用計畫面積分配表	10
表 3	計畫範圍周邊道路幾何型態與停車管制現況彙整表.....	16
表 4	目標年路網所納重要交通建設一覽表	19
表 5	計畫範圍內人口推估一覽表	20
表 6	計畫範圍內家戶所得推估一覽表	21
表 7	計畫範圍內車輛持有推估一覽表	21
表 8	基年(104 年)車旅次起迄分佈矩陣	23
表 9	基年路網交通量指派檢核一覽表	24
表 10	本案權屬土地統計表	25
表 11	目標年零方案計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測及服務水準分析	30
表 12	目標年有方案計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測及服務水準分析	31
表 13	目標年零方案及目標年有方案計畫範圍周邊主要道路系統服務水準差異分析	33
表 14	變更內容綜理表	36
表 15	變更前後土地使用計畫面積對照表	40
表 16	實施進度及經費表	42

壹、緒論

一、計畫緣起

新竹科學園區成立於民國 69 年，近幾年來竹科產值均達新台幣 1 兆元以上，入區核准廠商家數已逾 520 家以上，就業人數超過 15 萬人，是國內科技發展發展重鎮；目前新竹科學園區與高鐵新竹站區之聯絡主要係以 117 縣道經國大橋轉文興路，或由 122 縣道、公道五路經新中正大橋轉 120 縣道東興路，於上下班尖峰時刻上述道路及中山高竹北交流道與新竹交流道皆已呈現飽和狀態；為解決新竹科學園區週邊道路交通擁擠問題，新竹縣政府規劃建設從竹北高鐵特定區直達新竹科學園區之交通路網，利用高鐵橋下兩側土地，新建高鐵橋下延伸至竹科道路工程。

在台灣高鐵通車後，新竹科學園區之旅客多取道縣道 122 線、117 線及 120 線，往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路，以紓緩區內道路之交通負荷，提高道路服務水準，促進高科技經濟發展。

122 線(中興路)銜接新竹科學園區之新闢道路位於新竹科學工業園區特定區主要計畫，考量交通現況瓶頸及南北串連高鐵新竹車站特定區、新竹生醫園區、台灣知識經濟旗艦園區、二三重都市計畫區與新竹科學園區等區域，遂提本次變更計畫，劃設部分用地變更為道路用地之配置，以促進土地有效之利用。

爰此，本次都市計畫變更係針對 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路經過之都市計畫部分工業區、零星工業區、綠地用地、道路用地(附帶條件需整體規劃開發)變更為道路用地，河道用地變更為河道用地兼供道路使用、河川區(排水使用)變更為河川區(排水使用)兼供道路使用，高速鐵路用地變更為高速鐵路兼供道路使用，且業經新竹縣政府核准(詳附件一)依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理個案變更在案。

本案業已於民國 106 年 2 月 14 日經內政部都市計畫委員會第 894 次會議審議通過在案，民國 106 年 3 月 9 日內授營都字第 1060802187 號會議記錄(詳附件六)略以：

本案變更內容超出公開展覽範圍部分，請依都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意

見或與變更案無直接關係者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。爰此，再次辦理本案變更內容綜理表第 5、6、7 案之公開展覽事宜。

二、計畫位置及範圍

(一)計畫位置

新闢道路路線起點為縣道 122 線道路(中興路四段)高鐵橋下路口，迄點位於新竹科學工業園內之力行路，全長約 1.31 公里，位於「新竹科學工業園區特定區計畫(新竹市部分)」及「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)」，計畫位置如圖 1 所示。

(二)計畫範圍

本計畫範圍北臨縣道 122(中興路)；南至新竹科學工業園內之力行路，全長約 1.31 公里。本案僅變更「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)」，長度約 1.13 公里，面積約 3.23 公頃，變更計畫位置詳圖 2 所示。

貳、現行計畫概要

一、發布實施經過

新竹科學工業園區特定區主要計畫於民國 70 年發布實施，爾後新竹科學工業園區特定區主要計畫分轄區進行通盤檢討，並於民國 96 年 12 月發布實施「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(都市計畫圖重製檢討)案【竹東鎮部分】」

目前現行計畫為民國 99 年 3 月發布實施「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)變更內容第 7-2、8-6、10-2 案(配合柯子湖溪排水工程整治計畫部分)」，歷次計畫歷程如下表。

表 1 歷次都市計畫變更綜理表

編號	都市計畫案名	發布實施日期文號
1	擬定新竹科學工業園區特定區主要計畫	台灣省政府 70.5.20 府建都字第 49088 號
2	擬定新竹科學工園區特定區計畫(第一通盤檢討)案	台灣省政府 80.7.25 府建都字第 67451 號
3	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(配合高速鐵路用地案)書	台灣省政府 84.2.27 府建都字第 36784 號
4	擬定新竹科學工業園區特區主要計畫(機關用地(機三)為工業區)	台灣省政府 86.3.25 府建都字第 28156 號
5	訂定新竹科學工業園區特定區主要計畫(土地使用分區管制要點)	新竹縣政府 86.9.13 府工都字第 64120 號
6	變更新竹科學園區特定區主要計畫(部分變電所用地、綠地、保護區為高速公路用地，部分道路用地為高速公路用地兼供道路使用)書	新竹縣政府 90.3.7 府工都字第 22336 號
7	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(部分農業區為工業區)案	新竹縣政府 92.8.20 府工都字第 0920093610-2 號
8	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹縣部分)(部分工業區、農業區、保護區綠地及公園用地為道路用地-竹市三線)案	新竹縣政府 95.11.24 台內營字第 0950183359 號
9	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(都市計畫圖重製檢討)案【竹東鎮部分】 【寶山鄉部分】	新竹縣政府 96.12.7. 府工都字第 0960168870B 號

編號	都市計畫案名	發布實施日期文號
10	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)(變更住宅區為機關用地)案	新竹縣政府 98.2.3.府工都字第 0980005802B 號
11	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)變更內容第 7-2、8-6、10-2 案(配合柯子湖溪排水工程整治計畫部分)	新竹縣政府 99.3.19 府工都字第 0990037805B 號
12	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)案	1. 草案階段(再公展) 2. 說明會：民國 99 年 6 月 16 日 3. 公開展覽：99 年 5 月 26 日起至 99 年 6 月 24 日。
13	擬定竹東鎮(工研院附近地區)細部計畫	

資料來源：新竹縣政府都市計畫網及本計畫整理(105 年 11 月)。

二、現行計畫概述

(一)現行變更新竹科學園區特定區主要計畫（柯子湖溪排水工程整治計畫部分）都市計畫概述

1. 計畫範圍、年期及人口

新竹科學工業園區特定區—新竹縣轄部分，其中竹東鎮部分位於特定區東側，計畫範圍包括竹東鎮頭重里、二重里、三重里及柯湖里等地區，都市計畫面積為 453.94 公頃。

新竹科學工業園區特定區主要計畫年期自民國六十八年至民國九十三年，共二十五年。第一次通盤檢討仍以民國九十三年為計畫目標年。第一次通盤檢討中，原有建成區（住宅區、商業區）之計畫人口為 68,500 人，居住密度每公頃約 510 人；工業區及研究專用區之計畫工業人口為 5,800 人，計畫工業人口密度為每公頃 140 人；工業住宅社區容納人口約 7,000 人，居住密度每公頃 150 人。計畫人口總共 81,300 人，僅略超出原計畫人口，第一次通盤檢討遂維持計畫人口合計為 81,000 人，依據人口分派，新竹市部分原計畫人口 78,500 人；新竹縣部分原計畫人口遂為 2,500 人。

2. 土地使用分區及公共設施計畫

現行變更新竹科學園區特定區主要計畫（柯子湖溪排水工程整治計畫部分）都市計畫之土地使用分區及公共設施計畫詳圖 3 及表 2 所示，分述如后：

(1) 土地使用計畫

現行變更新竹科學園區特定區主要計畫（柯子湖溪排水工程整治計畫部分）都市計畫之土地使用分區包括住宅區、工業區、零星工業區、研究專用區、農業區、保護區、河川區（排水使用）、河川區（排水使用）等，面積合計 346.3300 公頃，佔計畫總面積 76.29%。

- A. 住宅區：劃設住宅區面積計 3.9453 公頃，為現有集居地，分佈於中興路旁及學府路兩側，佔計畫面積（竹東鎮部分）之 0.87%。
- B. 工業區：主要為竹科三期發展用地，目前尚未開發，面積 228.9184 公頃，佔計畫面積（竹東鎮部分）之 50.43%。
- C. 零星工業區：位於竹東鎮中興路沿線附近以及二重國中南側，

面積計 6.6761 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 1.47%。

- D. 研究專用區：位於中興路旁，為現有工業技術研究院，面積 43.4555 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 9.57%，研究專用區得為電力設施使用。
- E. 農業區：位於竹東鎮中興路旁，面積計 0.9086 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 0.20%。
- F. 保護區：位於計畫區之南側及工業技術研究院旁，面積計 53.2159 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 11.72%。
- G. 河川區(排水使用)：位於柯子湖溪，面積計 8.7656 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 1.93%。
- H. 河川區(排水使用)兼供道路使用：位於柯子湖溪，面積計 0.4446 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 0.10%。

(2)公共設施計畫

現行變更新竹科學園區特定區主要計畫(柯子湖溪排水工程整治計畫部分)都市計畫之公共設施用地包括機關用地、文中用地、公園用地、綠地用地、電路鐵塔用地、高速鐵路用地、道路用地(含高速公路用地)、河道用地等，面積合計 107.6133 公頃，估計畫總面積 23.71%。

- A. 機關用地：為現有新竹縣警察局二重埔派出所，面積 0.0500 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 0.01%。
- B. 文中用地：為現有二重國中，面積 3.4572 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 0.76%。
- C. 公園用地：配合整體規劃劃設公園用地三處，面積合計 51.8071 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 11.41%。
- D. 綠地用地：依實際需要劃設綠地三處，計畫面積合計 8.6513 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 1.91%。
- E. 電路鐵塔用地：劃設電路鐵塔用地四處，計畫面積為 0.0762 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 0.02%。
- F. 高速鐵路用地：高速鐵路南北貫穿本計畫區，位於計畫區西側，計畫面積 6.6214 公頃，估計畫面積(竹東鎮部分)之 1.46%。

G. 道路用地(含高速公路用地)：計畫區內道路系統包括高速公路及區內主要道路，計畫面積合計 35.8889 公頃，佔計畫面積(竹東鎮部分)之 7.91%。

H. 河道用地：依現有柯子湖溪及其支流劃設為河道用地，計畫面積為 1.0612 公頃，佔計畫面積(竹東鎮部分)之 0.23%。

(二) 本計畫範圍現行都市計畫概述

本計畫區現行都市計畫土地使用分區為工業區、零星工業區、綠地用地、河道用地、河川區(排水使用)、道路用地(附帶條件需整體規劃開發)以及高速鐵路用地，面積合計 3.23 公頃。

表 2 現行變更新竹科學園區特定區主要計畫（柯子湖溪排水工程整治計畫部分）都市計畫土地使用計畫面積分配表

項目	一通計畫面積 (公頃)	歷次變更增減面積(公頃)				現行計畫		
		7-2	8-6	10-2	小計	計畫面積 (公頃)	百分比 1 (%)	百分比 2 (%)
土地使用分區	住宅區	3.9453			0	3.9453	0.87	0.99
	工業區	231.5638	-1.2498	-0.4087	-0.9869	228.9184	50.43	57.28
	零星工業區	6.6761			0	6.6761	1.47	1.67
	研究專用區	43.4555			0	43.4555	9.57	10.87
	農業區	0.9086			0	0.9086	0.20	0.23
	風景區	0.0000			0	0.0000	0.00	0.00
	保護區	53.3875			-0.1716	53.2159	11.72	13.32
	河川區(排水使用)	0.0000	3.6077	1.0995	4.0584	8.7656	1.93	2.19
	河川區(排水使用)兼供道路使用	0.0000	0.2206	0.1587	0.0653	0.4446	0.10	0.11
	小計	339.9368	2.5785	0.8495	2.9652	346.3300	76.29	86.66
公共設施用地	機關用地	0.0500			0	0.0500	0.01	0.01
	文中用地	3.4572			0	3.4572	0.76	0.87
	公園用地	53.1714			-1.3643	51.8071	11.41	12.96
	綠地用地	9.4424	-0.5602	-0.1061	-0.1248	8.6513	1.91	2.16
	電路鐵塔用地	0.0762			0	0.0762	0.02	0.02
	高速鐵路用地	6.6214			0	6.6214	1.46	1.66
	道路用地(含高速公路用地)	35.9268	-0.0379		-0.0379	35.8889	7.91	8.98
	河道用地	5.2611	-1.9804	-0.7434	-1.4761	1.0612	0.23	0.27
	小計	114.0065	-2.5785	-0.8495	-2.9652	107.6133	23.71	26.93
合計		453.9433	0.0000	0.0000	0.0000	453.9433	100.00	-
都市發展用地		399.6472	-	-	-	399.6472	-	100.00

註：1. 百分比 1 指佔都市計畫面積百分比，百分比 2 指佔都市發展用地面積百分比。

2. 都市發展用地面積不包括農業區、保護區。

資料來源：變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)變更內容第 7-2、8-6、10-2 案(配合柯子湖溪排水工程整治計畫部分)(99.3.19 府工都字第 0990037805B 號發布實施)、歷次變更書圖及本計畫整理。



圖 3 現行變更新竹科學園區特定區主要計畫（柯子湖溪排水工程整治計畫部分）都市計畫圖

參、變更法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款(詳附件一)。

肆、發展現況分析

一、變更範圍土地使用現況

中興路四段 801 號與高鐵高架橋交會處，中興路道路配置現況為雙向四車道，中央以護欄實體分隔。計畫路線沿高速鐵路西側往南銜接力行路，其中工程起點至柯湖路一段間約 350m 路段沿既有農地佈設，現況除中興路路口處為一玻璃工廠外，其餘目前皆為無耕作之農地。

後續路段原則上盡量利用既有農路及柯湖路進行拓寬改善，同時避免拆除既有建物及盡量減少農田畸零地之產生。柯湖路一段現況寬度約為 5~6m，為雙向無中央標線之道路，部分路段狹窄以致車輛會車不易計畫路線將跨越既有柯子湖溪，至中強光電廠房北側向西與力行路相接，詳圖 4。

(一)工程起點(0K+000)

屬「新竹科學工業園區特定區計畫-新竹縣轄區(竹東鎮部分)」之工業區及零星工業區用地，現況除工程起點為玻璃工廠使用外，其餘土地目前並無利用，土地使用現況如照片 1。



(二)柯湖路一段

本計畫路線於柯子湖一段部分屬「新竹科學工業園區特定區計畫-新竹縣轄區(竹東鎮部分)」之綠地、公園用地、道路用地及工業區用地，現況道路約 5~6m，於部分路段有零星住宅，土地使用現況如照片 2。



(三)柯湖路一段往科學園區

本路段屬「新竹科學工業園區特定區計畫-新竹縣轄區(竹東鎮部分)」及「新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)」之工業區及河道用地，現況大多為林木生長，部分菜園及果樹種



植，土地使用現況如照片 3。

(四) 里程 1k+000 附近

本路段屬「新竹科學工業園區特定區計畫-新竹縣轄區(竹東鎮部分)」之工業區用地，計畫路線從照片 4 中之建物左側通過，土地現況為香蕉種植。



(五) 世界先進公司入口道路至工程終點

工程終點附近屬「新竹科學工業園區特定區主要計畫(新竹市部分)」之工業區及道路用地，現況為世界先進公司入口道路及中強光電第一停車場使用，土地使用現況如照片 5。





圖 4 變更範圍現況圖

二、變更範圍周邊交通運輸系統現況及服務水準

(一)交通運輸系統現況

本計畫道路位於新竹科學園區東側，北起於縣道 122 線(中興路四段高鐵橋下方)南迄於新竹科學園區東側力行路之縣市交界處，為新竹高鐵橋下道路第一期(興隆路四段至公道五路一段(興隆大橋)-已於民國 104 年 7 月完工通車)、第二期工程(公道五路至縣道 122 線-設計中)往南延伸銜接之道路，現況周邊主要道路系統包括縣道 122 線(中興路四段)、縣道 117 線(慈雲路)、公道五路一段、力行路及柯湖路一段等，現況道路幾何特性彙整如表 3 所示，說明如下：

1. 縣道 122 線(中興路四段)

縣道 122 線西起新竹市北區南寮，東至新竹縣五峰鄉土場，全長約 51 公里，為新竹縣市東西向主要道路之一，於新竹縣竹東鎮竹中路(竹 48 線)至工業技術學院(中興院區)路寬約 20 公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向各 1 快車道及 1 混合車道，路邊開放停車管制。

2. 公道五路一段

公道五路亦是新竹縣市東西向主要道路之一，目前往東已通車銜接至新中正大橋，於公道五路一段(高鐵橋下)路寬約 60 公尺，採中央及快慢分隔，車道配置為雙向 4 快車道及 4 慢車道，兩側開放停車管制，人行道寬約 3 公尺。

3. 慈雲路(縣道 117 線)

慈雲路為縣道 117 線之一段，亦是國道 1 號東側竹北市進入新竹科學園區南北向主要道路，於公道五路二段至新竹科學園區(新竹市東區路段)路寬約 25 公尺，採中央實體分隔，車道配置為雙向 4 車道及 2 慢車道，路邊禁止停車管制，兩側人行道寬 2.0 公尺。

4. 力行路

力行路為新竹科學園區東側環形道路，北接園區一路南至寶山路，為本計畫道路之工程終點銜接道路，現況於介壽路至風空路路寬約 50 公尺，採中央及快慢分隔，車道配置為雙向 4 快車道及 4 慢車道，路邊禁止停車管制，兩側人行道寬約 2.5 公尺。

5. 柯湖路一段

科湖路一段北起於縣道 122 線(中興路四段)，南接竹 46 線(水仙路)，為竹東鎮往返寶山鄉之地區道路，現況柯湖路一段為路寬約 6 公尺之無分隔雙向道，路邊開放停車管制，兩側無人行道系統。

表 3 計畫範圍周邊道路幾何型態與停車管制現況彙整表

道路名稱	路段起訖	路寬 (公尺)	分隔型態	雙向車道數			路邊停車管制		人行道寬 (公尺)
				慢	快	混合	禁止	開放停車	
中興路四段 (縣道 122 線)	竹中路 工研院	20	中央分隔	2	-	2		V	-
慈雲路 (縣道 117 線)	公道五路 竹科園區	25	中央分隔	4	-	2	V		2
公道五路一段	高鐵橋下	40	中央分隔	4	-	4		V	3
力行路	介壽路 風空路	50	中央及快 慢分隔	4	4	-	V		2.5
柯湖路一段	全線	6	無標線	-	-	2		V	-

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告。



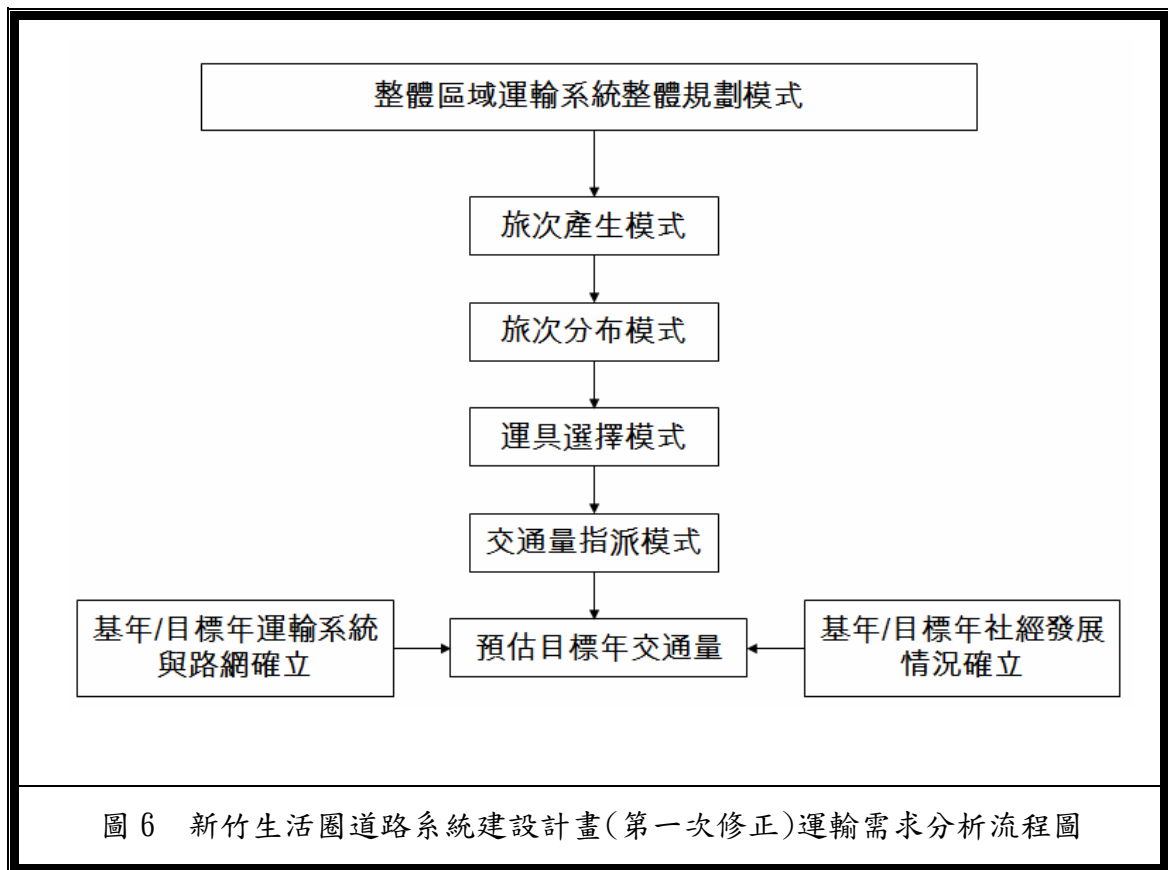
圖 5 本計畫區周邊交通路網圖

(二)運輸需求

參考「122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告」之第四章運輸需求分析與預測，摘要如下：

1. 運輸需求模式說明

運輸需求分析作業主要以「新竹生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之運輸規劃模式為基礎進行檢核與修正。其運輸需求模式主要運用程序性總體運輸需求預測模式之架構，乃採用交通分區的總體資料做為模擬分析之基礎，並根據運輸規劃四步驟旅次產生、旅次分佈、運具選擇與交通量指派進行運輸需求預測工作。



資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告

2. 運輸需求模式構建

(1) 交通分區劃分

為使模式能更精確反映研究範圍內之旅次分佈狀況，減少預測產生偏差，本計畫在考慮需求特性及路網結構後，將對現有交通分區進行檢討，主要檢討原因為現有交通分區是否足以反映研究範圍之交通特性，若有不足之處則將把現有交通分區予以細分，細分原則包括儘量不打破行政區界、天然界限及主要幹道等，並衡量土地使用及地區特性因素，來進行交通分區細分之工作，以確保各交通分區內的同質性，提高未來預測之準確性。

本計畫道路主要將提供新竹科學園區往返竹北高鐵特定區之替代道路，有效疏導兩區域間長年之交通瓶頸現況，而以「新竹生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」所提之交通分區劃分原則，其針對新竹科學園區已細分 13 個交通分區，已屬足夠，因此本計畫不再重新調整，相關交通分區劃分情形彙整。

(2) 基年路網構建

本計畫基年路網主要係採用「新竹生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」所建立之道路系統路網，再依新竹科學園區及竹北高鐵特定區鄰近地區道路系統現況進行檢核及增修，其中檢討之路段主要包含光復路一段、中興路四段、公道五路、介壽路及高鐵橋下道路(本計畫道路第一期工程)等。

目標年路網除基年路網之增修外，並將研究範圍周邊之重要道路建設納入分析，如表 4 所示。本計畫將以此路網結構作為目標年電腦路網之基礎，並納入本計畫所提之計畫道路方案，用以預測方案實施後，計畫道路及其鄰近地區各道路之交通量負荷情形。

表 4 目標年路網所納重要交通建設一覽表

項目	計畫名稱
公路系統	1. 高鐵橋下道路延伸至竹科工程(高鐵公道五路至園區力行路)第二期工程
	2. 新竹縣、市跨越頭前溪替代道路計畫
	3. 竹 48 線舊中正大橋改建計畫(已竣工通車)
	4. 公道五路向東延伸工程計畫(已竣工通車)
	5. 115 縣道(新埔段)拓寬工程計畫

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)

3. 運輸需求預測

(1)社經預測

A. 人口推估：依據「新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」

與新竹縣市現況人口資料來進行新竹市及新竹縣竹北市的人口推估工作。根據本計畫蒐集之近年新竹縣市人口資料並修正「新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」預測結果，民國 105 年、115 年與 125 年之新竹地區人口，竹北市因近十年受到社會變遷、交通便利、近新竹科學園區等影響，人口發展快速且多發展為家戶人數少且戶量多的小家庭式，在民國 92 年至 101 年之年平均成長率達到 4.81%、新竹市東區的年平均成長率為 1.14%、北區 1.34%、香山區離市區較遠，人口發展較為緩慢，年平均成長率為 1.07%。在目標年新竹市北區預測人口約 16.3 萬；東區的人口預測約為 25.1 萬；香山區預測人口約 11.1 萬；竹北市預測人口約 20.9 萬，新竹市與竹北市總預估人口約 73.5 萬人，與新竹生活圈總預估人口成長極限的 136 萬人中占了 54%，如表 5 所示。

表 5 計畫範圍內人口推估一覽表

年期 區域		人口數(人)			94-103 年平均 成長率(%)
		民國 105 年	民國 115 年	民國 125 年	
竹北市		159, 351	184, 401	209, 451	4. 39%
新竹市	北區	149, 666	156, 574	163, 482	1. 06%
	東區	210, 420	231, 076	251, 731	1. 13%
	香山區	81, 263	96, 293	111, 323	1. 22%
	小計	441, 349	483, 943	526, 536	1. 12%

資料來源：1. 新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)。

2. 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)

B. 家戶所得：依行政院主計處地方統計推展中心家庭收支科相關資料，調整並修正「新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」報告中原本新竹市生活圈的家戶所得預測結果，根據預測，民國 105 年、115 年與 125 年之計畫範圍內的家戶所得彙整如表 6 所示。由表中結果顯示，新竹區(包括新竹市與新竹縣)在民國 105 年每戶所得平均約 207 萬、民國 115 年每戶所得平均約 238.7 萬、民國 125 年的家戶所得約 252.1 萬。

表 6 計畫範圍內家戶所得推估一覽表

年期 區域	家戶所得(元/戶)		
	民國 105 年	民國 115 年	民國 125 年
新竹區生活圈	2,073,238	2,387,493	2,521,754
平均成長率(%)	民國 95~105 年	民國 105~115 年	民國 115~125 年
	3.1%	2.4%	1.9%

資料來源：1. 新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)。

2. 行政院主計處地方統計推展中心家庭收支科。

3. 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)

C. 車輛持有：新竹區的小客車車輛持有在民國 105 年時約 309(輛/千人)、115 年為 326(輛/千人)、目標年為 343(輛/千人)；機踏車持有數在民國 105 年為 646(輛/千人)、115 年為 733(輛/千人)、目標年為 820(輛/千人)。車輛持有成長率略緩，且以機踏車成長最緩，目標年的小客車成長率為 0.6%；機踏車的成長率為 1.2%。

表 7 計畫範圍內車輛持有推估一覽表

年期 區域	小客車持有數(輛/千人)			機踏車持有數(輛/千人)		
	民國 105 年	民國 115 年	民國 125 年	民國 105 年	民國 115 年	民國 125 年
新竹區	309	326	343	646	733	820
平均 成長率 (%)	民國 95~105 年	民國 105~115 年	民國 115~125 年	民國 95~105 年	民國 105~115 年	民國 115~125 年
	0.6	0.6	0.5	1.6	1.4	1.2

資料來源：1. 新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)。

2. 交通部機動車輛登記數。

3. 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)

(2) 基年旅次分佈分析

將所有車種數轉化成小客車當量數(PCU)，使用上述之重力模式加以進行目標年車旅次量預測、路網修訂與計畫道路之車流狀況模擬。以新竹市東區為起點至其他地區之迄點交通量最高，單向約為 47.5~49.4 萬車旅次，新竹科學園區及湖口地區為新竹地區周邊重要工業園區，單向約為 19.2~31.4 萬車旅次，新竹市北區、香山區及竹北地區皆為目前新竹地區周邊住宅主要所在地區，單向約為 9.0~12.3 萬車旅次。而除了新竹市區以外，竹北及湖口地區往返新

竹科學園區之交通量高，導致頭前溪橋、經國橋、慈雲路及 122 線經常性壅塞，詳表 8。

(3)現況路網交通量檢核

在經過前述之計畫範圍的交通分區細分及電腦路網構建後，本計畫將以「新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」研究修正所得之基年旅次起迄分佈矩陣進行現況路網指派，並以現況各路段交通量調查資料檢核路網指派結果，以求得路網檢核修正因子，對原有預測之旅次資料進行調整，進而預測未來路網交通量。經檢核後，其誤差值皆在 $\pm 20\%$ 以下，檢核結果如表 9 所示，顯示本模式能夠良好反映實際交通量情形。

表 8 基年(104 年)車旅次起迄分佈矩陣

	新竹 科學園區	新竹市 北區	新竹市 東區	新竹市 香山區	竹東 地區	竹北 地區	湖口 地區	關西 地區	寶山 地區	北埔 地區	尖石 地區	界外地區 —南部	界外地區 —北部	總計
新竹 科學園	60,283	13,402	66,985	6,655	4,537	18,387	9,676	6,046	901	3,837	485	9,058	7,825	208,077
新竹市北	10,431	21,872	41,930	7,294	2,852	6,355	6,366	1,143	290	448	96	4,542	7,904	111,522
新竹市東	87,616	37,699	127,040	16,992	11,951	28,108	25,981	8,629	7,285	4,303	458	19,518	24,232	399,813
新竹市 香山區	9,785	10,227	24,175	10,934	1,091	2,721	5,363	495	205	277	181	9,588	2,263	77,304
竹東地區	1,958	1,426	8,452	675	3,819	1,343	1,914	928	185	273	90	3,680	2,126	26,868
竹北地區	25,262	6,702	31,385	2,052	907	13,038	7,207	1,520	469	292	66	2,087	7,822	98,809
湖口地區	15,244	8,208	34,333	5,467	1,898	8,844	58,497	5,426	215	539	112	4,466	19,981	163,231
關西地區	10,564	1,945	8,138	992	919	1,408	2,964	8,767	159	280	106	730	27,418	64,391
寶山地區	1,977	1,005	11,176	1,209	459	685	391	322	1,923	730	26	2,866	274	23,044
北埔地區	5,331	362	11,834	254	341	369	902	185	111	539	32	1,703	587	22,551
尖石地區	443	77	1,685	79	103	59	154	113	9	38	77	673	1,207	4,719
界外地 區	14,990	6,331	21,093	7,835	2,997	2,406	6,511	756	567	2,312	566	147,344	40,748	254,455
界外地 區	35,590	7,372	22,639	4,108	3,241	7,163	23,240	25,818	199	588	555	47,507	4,208	182,228
總計	279,474	116,627	410,867	64,547	35,116	90,885	149,165	60,150	12,519	14,456	2,851	253,763	146,595	163,7014

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)

相關基年交通量透過評估後，可知現況交通量主要集中於介壽路、慈雲路(經國橋聯絡道路)等兩條進出新竹科學園區之重要道路，而園區內主幹道--園區一路之交通量亦相當大。整體而言，上述道路現況交通量皆較周邊聯繫道路交通量為高。

表 9 基年路網交通量指派檢核一覽表

道路名稱	路段起迄	道路容量 (PCPH)	方向 (往)	現況 交通量 (PCPD)	路網校估 交通量 (PCPD)	百分比
中興路	竹中路 以東	1,750	東	22,814	19,958	-12.52%
		1,750	西	21,029	24,316	15.63%
光復路	介壽路~竹中路	1,650	東	28,509	24,902	-12.65%
		1,650	西	26,095	26,724	2.41%
	慈雲路~介壽路	1,650	東	41,684	34,959	-16.13%
		1,650	西	31,654	25,680	-18.87%
慈雲路	龍山東路~埔頂二路	2,175	南	52,173	58,480	12.09%
		2,175	北	31,586	29,439	-6.80%
公道五路	高鐵橋下道路以東	2,625	東	10,846	11,960	10.27%
		2,625	西	12,172	14,136	16.14%
	高鐵橋下道路以西	2,625	東	10,421	11,045	5.99%
		2,625	西	18,700	21,371	14.28%
介壽路	光復路~金山街	2,625	南	50,830	49,001	-3.60%
		2,625	北	41,055	36,741	-10.51%
	金山街~園區一路	4,150	南	77,552	69,728	-10.09%
		4,150	北	58,288	52,015	-10.76%
力行路	風空路~力行四路	2,550	南	15,200	17,116	12.60%
		2,550	北	9,136	7,324	-19.84%
	介壽路~風空路	3,600	東	60,432	62,564	3.53%
		3,600	西	46,080	39,279	-14.76%
園區一路	介壽路~工業東七路	2,550	東	63,536	51,671	-18.67%
		2,550	西	48,608	40,637	-16.40%
	工業東七路~工業東三路	2,550	東	42,848	49,575	15.70%
		2,550	西	36,464	37,528	2.92%
高鐵 橋下道路	公道五路以北	1,650	南	17,318	14,305	-17.40%
		1,650	北	10,920	11,308	3.56%

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果
期末報告(105/8)

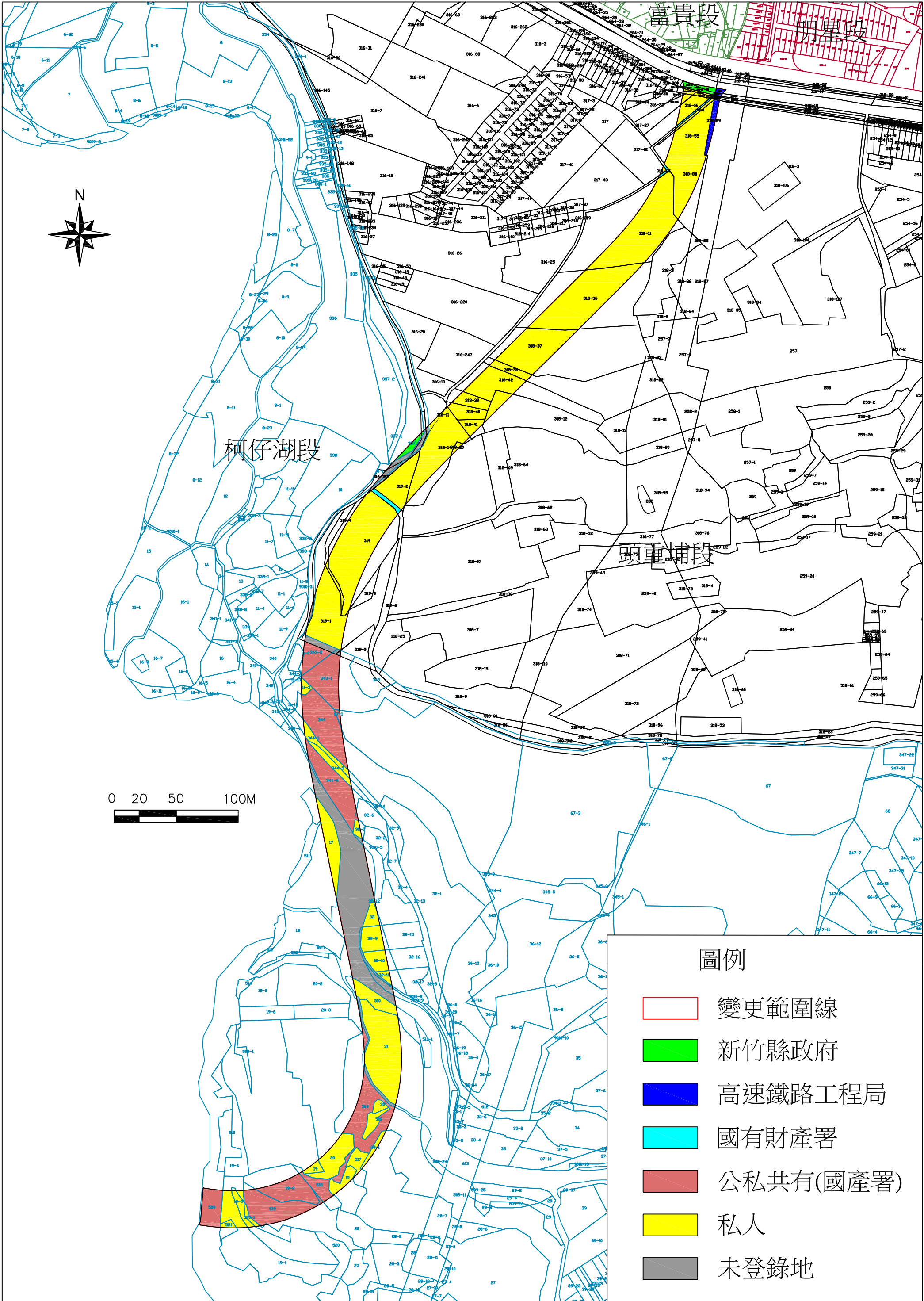
三、變更範圍土地權屬

本案變更範圍內土地所有權人以私有土地居多，私有土地約 21,992.63m²，佔全區 68.09%；公私共有土地約 5,959.58m²，佔全區 23.24%；公有地面積共約 588.98m²，佔全區 1.82%；本案未登錄地約 3,760.78m²，佔全區 11.64%，詳表 10、圖 7 及附件五所示。

表 10 本案權屬土地統計表

類別	所有權人	面積(m ²)	面積(公頃)	百分比
公有地	中華民國財政部國有財產署	159.93	0.0160	0.50%
	中華民國交通部高速鐵路工程局	194.76	0.0195	0.60%
	新竹縣政府	234.30	0.0234	0.73%
	小計	588.98	0.0589	1.82%
公私共有	私有地主與中華民國	5,959.58	0.5959	23.24%
私有地	私有地主	21,992.63	2.1993	68.09%
未登錄	-	3,760.78	0.3760	11.64%
合計		32,301.97	3.2301	100.00%

資料來源：本計畫整理。



四、環境敏感地區分析

依全國區域計畫(102.10)之指導，環境敏感地區就其敏感程度可區分為2級，其中第1級環境敏感地區以不破壞原生態環境及景觀資源為原則，第2級環境敏感地區則需兼顧保育與開發，加強管制條件，規範該類土地開發。本計畫區未涉及第1級環境敏感地區，惟涉及之第2級環境敏感地區自來水質水量保護區，建議依下水道法規劃設置污水處理設施，區內生活污水及工業廢水應依環保署法令規定處理達「放流水標準」後，始由專管排放至「頭前溪水系自來水水質水量保護區」外之「客雅溪」。

另外，本工址有行經新城斷層，依據中央地質調查所99年2月公告之「台灣活動斷層分布圖及說明書」，本工址穿越新城斷層推測段，其相關描述如下：

(一)新城斷層

經調查，新城斷層可分成兩段，北段位於鳳山溪與頭前溪之間的飛鳳丘陵，南段位於頭前溪與中港溪之間的竹東丘陵。新城斷層屬第一類活動斷層，以逆移斷層為主，斷層總長約28公里。

(二)活動斷層之工程問題

由於道路為一帶狀工程，無法避免穿越斷層，則於穿越斷層之區段，應盡量採用柔性構造物為宜。柔性構造物相較於剛性結構物，柔性構造物於地震發生時，可避免產生立即而嚴重之損害，將影響降至最小，且根據「公路橋梁耐震設計規範98.06」，計畫區域無需考慮斷層的加權因子。

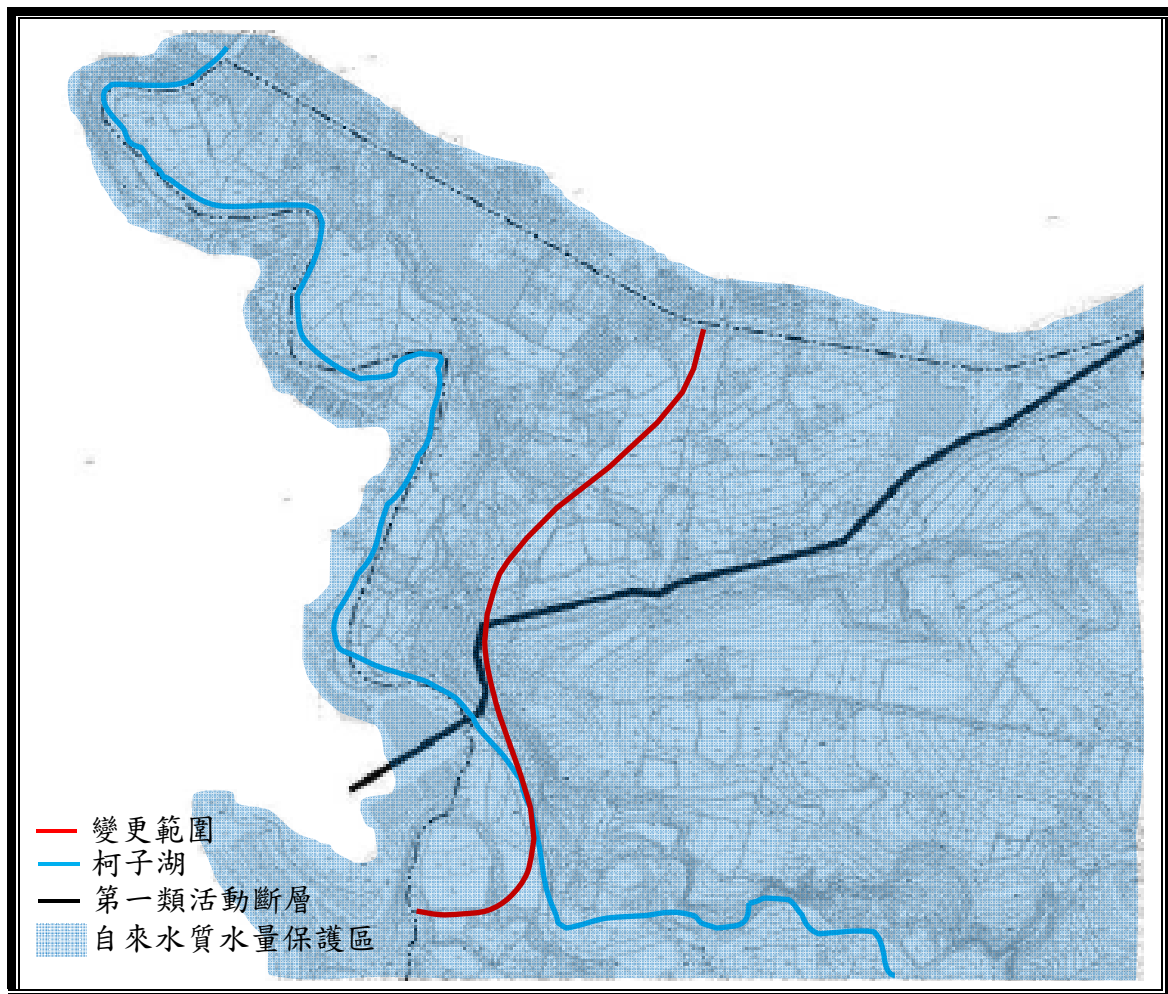


圖 8 本計畫區涉及之環境敏感地區及活動斷層示意圖

註：過去 1 萬年內曾活動者，為第一類活動斷層；在過去 10 萬年至 1 萬年內曾活動者，為第二類活動斷層。

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)，擬定竹東鎮(工研院附近地區)細部計畫書(99/4)，本計畫整理。

伍、縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區道路興闢之必要性

台灣高鐵通車後，新竹科學園區之旅客多取道縣道 122 線、117 線及 120 線，往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路之道路容量不足，無法因應未來年本區尖峰旅次，須予強化交通路網南北向之聯繫性，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路，以紓緩區內道路之交通負荷。

新竹市轄內新竹科學工業園區特定區計畫於新竹縣、市交界處留設 40 公尺計畫道路(力行路)開口與新竹縣道路銜接，原係預留銜接新竹縣二重交流道之聯絡道，目前尚未開闢，惟本計畫道路 30 公尺與新竹市轄內 40 公尺計畫道路寬度不一，日後道路興闢與銜接工程將考量道路使用之安全性，未來縣道 122 線(中興路)新闢道路(新竹縣部分)興闢完成，並與新竹市力行路銜接後，將有效串聯新竹高鐵站與新竹科學園區之交通，因此，縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區道路實有興闢之必要性。

一、目標年零方案將使縣道 122 線等道路不堪負荷

目標年(125 年)時，高鐵橋下道路延伸至竹科工程(高鐵興隆路至園區力行路)第二期工程及新竹縣、市跨越頭前溪替代道路計畫等相關工程皆已完工通車，但本計畫尚未動工之情境。於確認零方案之情境後，將目標年「新竹市生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」之起迄旅次分布矩陣輸入目標年零方案的路網進行交通量指派，進行目標年零方案交通量預測及服務水準分析(如表 11 所示)，其結果主要原因如下：

- (一)尖峰時間之瞬間車流量大，介壽路(金山街~園區一路)與力行路(介壽路~風空路)無法即時消化該車流量。
- (二)縣道 122 線之服務容量不足。
- (三)光復路(慈雲路~介壽路)、慈雲路、介壽路、力行路(介壽路~風空路)及園區一路等新竹科學園區三期園區重要進出道路，交通負荷重，多數路段服務水準僅 F 級。
- (四)新竹科學園區與新竹六家高鐵車站在目標年零方案時，尚缺本計畫路廊直接串連，僅能透過高鐵橋下道路及縣道 117 線連通至中興路，路網系統尚未完備，導致兩路段之車流量無法即時紓解。

於上述產生壅塞之原因中，由於縣道 122 線兩側建物密度高，拓寬改善之可行性不高，因此惟有新增南北向幹道來快速疏導上、下午尖峰之車流至快速道路(或高速公路)，以期減輕目前中興院區附近道路之壅塞窘境。因此 122 線(中興路)銜接新竹科學園區道路之研擬，將以都市計畫道路為優先考量，現階段都市計畫規劃 20 公尺以上之南北向幹道有二條，由西往東依次為縣道 117 線及高鐵橋下道路。

經交通分析，縣道 117 線與縣道 122 線間之交通問題，主要係園區一路之右轉進入縣道 122 線之車流待轉時所造成之車流回堵，若選擇高鐵橋下道

路，將無助於上述車流對縣道 122 線之影響，唯有新設新竹六家高鐵車站之專用連外道路，計畫道路 30 公尺，方可將上述車流分流，以解決縣道 122 線車流回堵之問題。

表 11 目標年零方案計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測及服務水準分析

道路名稱	路段起迄	道路容量 (PCPH)	方向 (往)	尖峰小時交通量 (PCPH)	V/C	尖峰小時 服務水準
中興路	竹中路 以東	1,750	東	1,273	0.73	C
		1,750	西	1,418	0.81	D
光復路	介壽路 ~竹中路	1,650	東	1,393	0.84	D
		1,650	西	1,423	0.86	D
	慈雲路 ~介壽路	1,650	東	2,197	1.33	F
		1,650	西	1,556	0.94	E
慈雲路	龍山東路 ~埔頂二路	2,175	南	3,753	1.73	F
		2,175	北	1,901	0.87	D
公道五路	高鐵橋下 道路以東	2,625	東	662	0.25	A
		2,625	西	824	0.31	A
	高鐵橋下 道路以西	2,625	東	1,288	0.49	B
		2,625	西	1,662	0.63	C
介壽路	光復路 ~金山街	2,625	南	3,106	1.18	F
		2,625	北	2,447	0.93	E
	金山街 ~園區一路	4,150	南	4,870	1.17	F
		4,150	北	3,813	0.92	E
力行路	風空路 ~力行四路	2,550	南	1,082	0.42	B
		2,550	北	486	0.19	A
	介壽路 ~風空路	3,600	東	4,186	1.16	F
		3,600	西	2,779	0.77	C
園區一路	介壽路~ 工業東七路	2,550	東	3,369	1.32	F
		2,550	西	2,609	1.02	F
	工業東七路~ 工業東三路	2,550	東	3,252	1.28	F
		2,550	西	2,442	0.96	E
高鐵 橋下道路	公道五路 以北	1,650	南	1,297	0.79	C
		1,650	北	1,175	0.71	C
	公道五路 ~員山路	2,050	南	1,562	0.76	C
		2,050	北	1,450	0.71	C
	員山路 ~中興路	2,050	南	1,302	0.64	C
		2,050	北	1,281	0.62	C

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果
期末報告(105/8)

二、縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區道路興闢後衍生交通量預測

擬針對目標年縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路之路廊方案，評估計畫範圍周邊地區道路等道路之交通服務情形進行說明。

以 125 年為計畫目標年進行交通量預測。經分析，目標年在有無新設道路之情況下，計畫範圍周邊主要地區道路交通量及服務水準變化之預測分析如表 12 所示。

表 12 目標年有方案計畫範圍周邊主要道路系統交通量預測及服務水準分析

道路名稱	路段起迄	道路容量 (PCPH)	方向 (往)	尖峰小時 交通量 (PCPH)	V/C	尖峰小時 服務水準	較零方案 節省值 (PCPH)
中興路	竹中路 以東	1,750	東	1,250	0.71	C	-23
		1,750	西	1,228	0.70	C	-190
光復路	介壽路 ~竹中路	1,650	東	1,126	0.68	C	-267
		1,650	西	1,072	0.65	C	-351
	慈雲路 ~介壽路	1,650	東	2,154	1.31	F	-42
		1,650	西	1,503	0.91	E	-54
慈雲路	龍山東路 ~埔頂二路	2,175	南	3,487	1.60	F	-267
		2,175	北	1,862	0.86	D	-38
公道五路	高鐵橋下 道路以東	2,625	東	736	0.28	A	74
		2,625	西	695	0.26	A	-130
	高鐵橋下 道路以西	2,625	東	1,636	0.62	C	348
		2,625	西	1,611	0.61	B	-51
介壽路	光復路 ~金山街	2,625	南	2,561	0.98	E	-545
		2,625	北	2,341	0.89	D	-106
	金山街 ~園區一路	4,150	南	4,094	0.99	E	-776
		4,150	北	3,748	0.90	D	-65
力行路	風空路 ~力行四路	2,550	南	1,131	0.44	B	49
		2,550	北	581	0.23	A	95
	介壽路 ~風空路	3,600	東	3,148	0.87	D	-1,038
		3,600	西	3,292	0.91	D	513
園區一路	介壽路~ 工業東七路	2,550	東	2,999	1.18	F	-370
		2,550	西	2,923	1.15	F	313
	工業東七路~ 工業東三路	2,550	東	2,980	1.17	F	-272
		2,550	西	2,752	1.08	F	311
高鐵 橋下道路	公道五路 以北	1,650	南	1,385	0.84	D	87
		1,650	北	1,295	0.78	C	120
	公道五路 ~員山路	2,050	南	1,817	0.89	D	255
		2,050	北	1,617	0.79	C	167
	員山路 ~中興路	2,050	南	1,626	0.79	C	323
		2,050	北	1,483	0.72	C	202
	本計畫道路	2,050	南	1,782	0.87	D	1,782
		2,050	北	1,575	0.77	C	1,575

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果
期末報告(105/8)

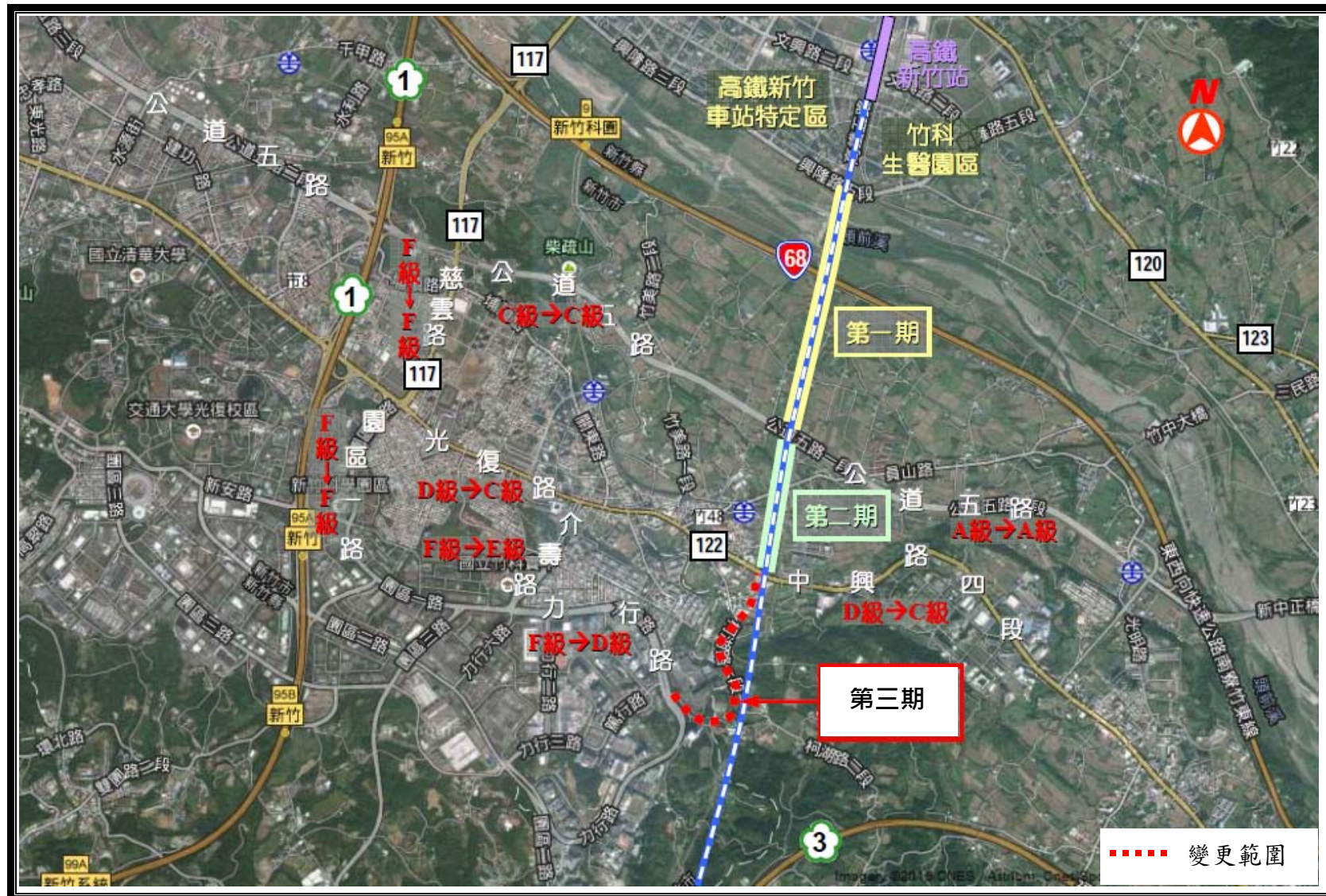


圖 9 本計畫區目標年零方案與目標年有方案差異性示意圖

表 13 目標年零方案及目標年有方案計畫範圍周邊主要道路系統服務水準差異分析

道路名稱	路段起迄	方向 (往)	目標年零方案 尖峰小時 服務水準	目標年有方案 尖峰小時 服務水準	較零方案 節省值 (PCPH)
中興路	竹中路以東	東	C	C	-23
		西	D	C	-190
光復路	介壽路~竹中路	東	D	C	-267
		西	D	C	-351
	慈雲路~介壽路	東	F	F	-42
		西	E	E	-54
慈雲路	龍山東路~埔頂二路	南	F	F	-267
		北	D	D	-38
公道五路	高鐵橋下道路以東	東	A	A	74
		西	A	A	-130
	高鐵橋下道路以西	東	B	C	348
		西	C	B	-51
介壽路	光復路~金山街	南	F	E	-545
		北	E	D	-106
	金山街~園區一路	南	F	E	-776
		北	E	D	-65
力行路	風空路~力行四路	南	B	B	49
		北	A	A	95
	介壽路~風空路	東	F	D	-1,038
		西	C	D	513
園區一路	介壽路~工業東七路	東	F	F	-370
		西	F	F	313
	工業東七路~工業東三路	東	F	F	-272
		西	E	F	311
高鐵 橋下道路	公道五路以北	南	C	D	87
		北	C	C	120
	公道五路~員山路	南	C	D	255
		北	C	C	167
	員山路~中興路	南	C	C	323
		北	C	C	202
	本計畫道路	南	-	D	1,782
		北	-	C	1,575

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)、本計畫彙整。

目標年在有無新設道路之情況下，計畫範圍周邊主要地區道路交通量及服務水準變化之預測分析可得知，在光復路(介壽路~竹中路)、慈雲路、介壽路、力行路(介壽路~風空路)東向路段及園區一路東向路段等現況新竹科學園區三期園區重要進出道路，在本計畫道路完成後，改善最大之路段為力行路(介壽路~風空路)東向，目標年零方案尖峰小時服務水準為 F，目標年有方案尖峰小時服務水準為 D，尖峰小時交通量較零方案節省為-1,038(PCPH);介壽路(金山街~園區一路)南向，目標年零方案尖峰小時服務水準為 F，目標年有方案尖峰小時服務水準為 E，尖峰小時交通量較零方案節省為-776(PCPH);介壽路(光復路~金山街)南向，目標年零方案尖峰小時服務水準為 F，目標年有方案尖峰小時服務水準為 E，尖峰小時交通量較零方案節省為-545(PCPH);光復路(介壽路~竹中路)東向及西向，目標年零方案尖峰小時服務水準為 F，目標年有方案尖峰小時服務水準為 E，尖峰小時交通量較零方案節省分別為-267(PCPH)及-351(PCPH)，整體而言尖峰小時各路段交通量約減少 267~1,038 PCU/時不等，可稍微紓緩其嚴重壅塞情形。

在本計畫道路之車道需求部分，雙向尖峰小時交通量介於1,575~1,782PCU/時之間，以市區道路中干擾/分隔/單向 2 車道估計，單向道路容量可達 2,050PCU/時，以此分析服務水準可達 D 級以上，即本計畫道路以單向 2 車道可滿足目標年所衍生之交通需求。

陸、變更理由及內容

一、變更理由

本次變更區位於「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)」之西側，主要內容為變更部分工業區、零星工業區、綠地用地、道路用地(附帶條件需整體規劃開發)變更為道路用地，河道用地變更為河道用地兼供道路使用、河川區(排水使用)變更為河川區(排水使用)兼供道路使用，高速鐵路用地變更為高速鐵路兼供道路使用。變更理由如下：

(一)紓解車流

台灣高鐵通車後，縣道 122 線、117 線及 120 線往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，為有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸、提昇區域內道路服務水準，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。

(二)有效串連六家高鐵站與新竹科學園區

六家高鐵站特定區完工後，已興建一條以高鐵六家站為起點，並延伸至中興路四段為終點之聯絡道路。現階段僅能透過高鐵橋下道路及縣道 117 線連通至中興路，路網系統尚未完備，無法直接串連六家高鐵站與新竹科學園區，則降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。

(三)促進地方繁榮

南北串連高鐵新竹車站特定區、新竹生醫園區、台灣知識經濟旗艦園區、二三重都市計畫區與新竹科學園區等區域，並透過縱橫路網之聯繫豐富地區觀光資源，進而帶動新竹縣、市周邊地方繁榮且本興闢道路計畫業獲內政部營建署同意納入 104-107 年之生活圈道路交通系統建設計畫辦理（詳附件二）。

二、變更內容

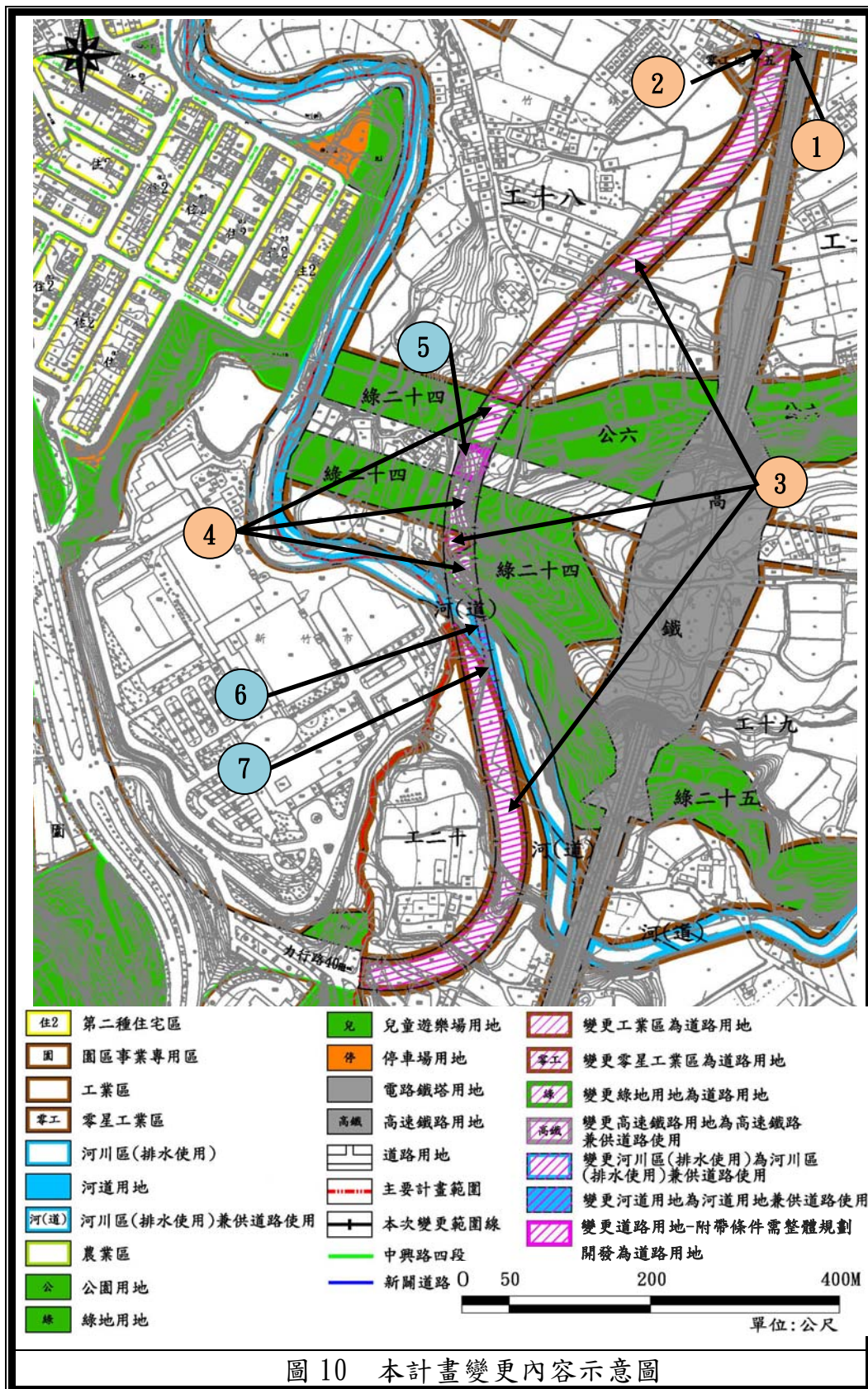
本計畫變更內容詳表 14 所示。

表 14 變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
1	中興路四段與高鐵橋交叉路口	高速鐵路用地 (0.0009 公頃)	高速鐵路兼供道路使用 (0.0009 公頃)	1. 台灣高鐵通車後，縣道 122 線、117 線及 120 線往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。 2. 六家高鐵站特定區完工後，已興建一條以高鐵六家站為起點，並延伸至中興路四段為終點之聯絡道路。現階段僅能透過高鐵橋下道路及縣道 117 線連通至中興路，路網系統尚未完備，無法直接串連六家高鐵站與新竹科學園區，則降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。 3. 南北串連高鐵新竹車站特定區、新竹生醫園區等區域。並透過縱橫路網之聯繫豐富地區觀光資源，進而帶動新竹縣、市周邊地方繁榮。 4. 「高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程(中興路—力行路段)」計畫業獲內政部營建署同意納入 104-107 年之生活圈道路交通系統建設計畫辦理（詳附件二）。	<u>業經內政部都市計畫委員會民國 106 年 2 月 14 日第 894 次會議審議通過</u>
2	高鐵西側-零工四、五	零星工業區 (0.0485 公頃)	道路用地 (0.0485 公頃)		
3	高鐵西側-工十八	工業區 (1.2925 公頃)	道路用地 (2.5920 公頃)		
	高鐵西側-工十九	工業區 (0.0622 公頃)			
	高鐵西側-工二十	工業區 (1.2373 公頃)			
4	高鐵西側-綠二十四	綠地用地 (0.1533 公頃)	道路用地 (0.4226 公頃)		
	高鐵西側-綠二十四	綠地用地 (0.1522 公頃)			
	高鐵西側-綠二十五	綠地用地 (0.1171 公頃)			
5	高鐵西側-變更道路中段之綠二十四附近	道路用地-附帶條件需整體規劃開發 (0.1051 公頃)	道路用地 (0.1051 公頃)		<u>依內政部都市計畫委員會民國 106 年 2 月 14 日第 894 次會議決議補辦公開展覽及說明會</u>
6	高鐵西側-變更道路中段之柯子湖溪	河川區（排水使用） (0.0602 公頃)	河川區（排水使用）兼供道路使用 (0.0602 公頃)		
7	高鐵西側-變更道路中段之柯子湖溪	河道用地 (0.0008 公頃)	河道用地兼供道路使用 (0.0008 公頃)		
總計			3.2301 公頃		

註：1. 凡本次變更未指明部分均應依原計畫為準。

2. 表內面積應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。



備註: 1. 變更內容綜理表 1、2、3、4 案業已於民國 106 年 2 月 14 日經內政部都市計畫委員會第 894 次會議審議通過。

2. 變更內容綜理表 5、6、7 案超出原公開展覽範圍, 爰按內政部都市計畫委員會民國 106 年 2 月 14 日第 894 次會議決議補辦本次公開展覽及說明會。

資料來源: 本計畫繪製。

縣道 122 線(中興路)計畫道路路寬為 25m，現況為 20m。本次新闢道路之截角部分已於道路用地上，故本此變更範圍不含縣道 122 線(中興路)道路的部分。

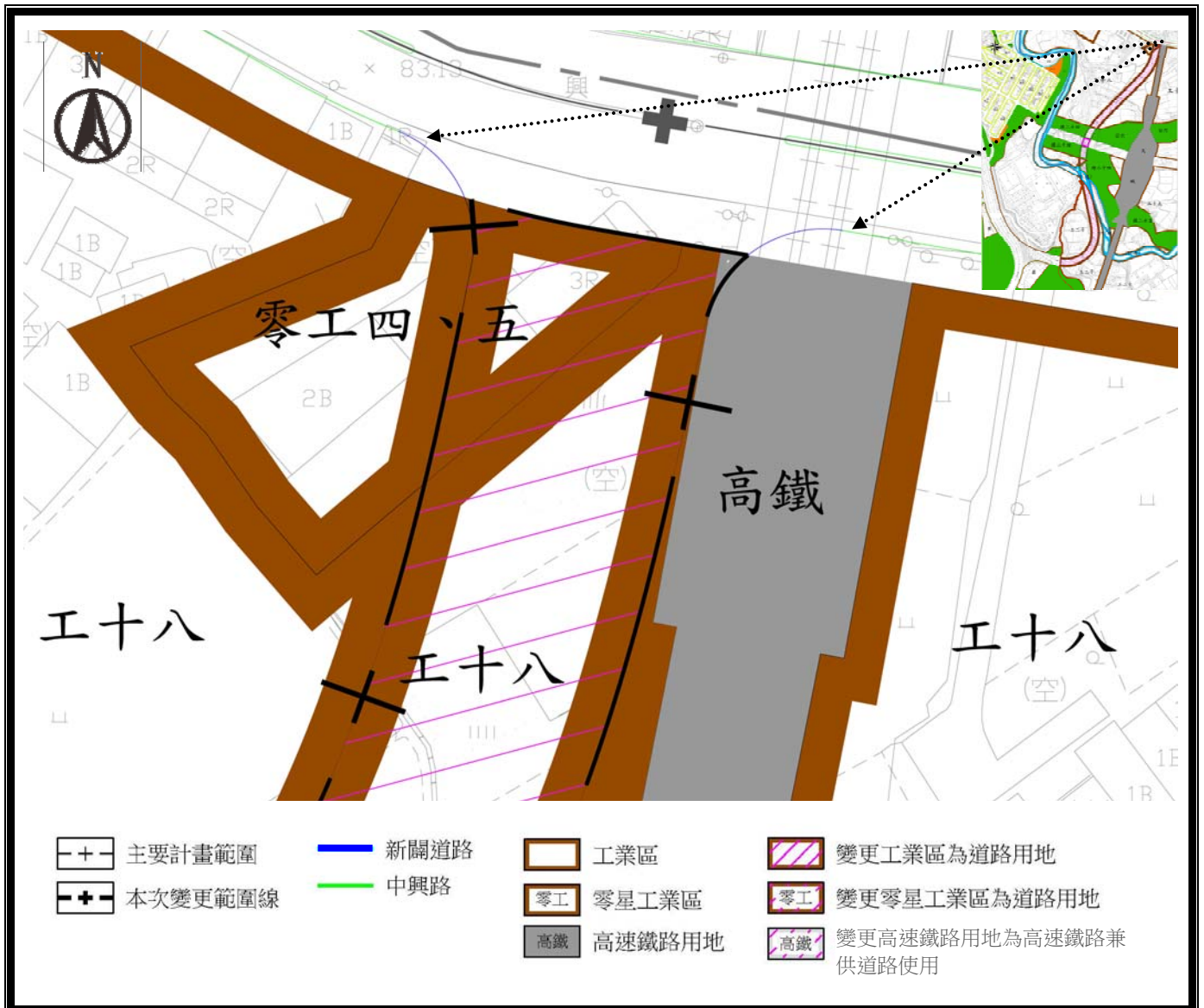
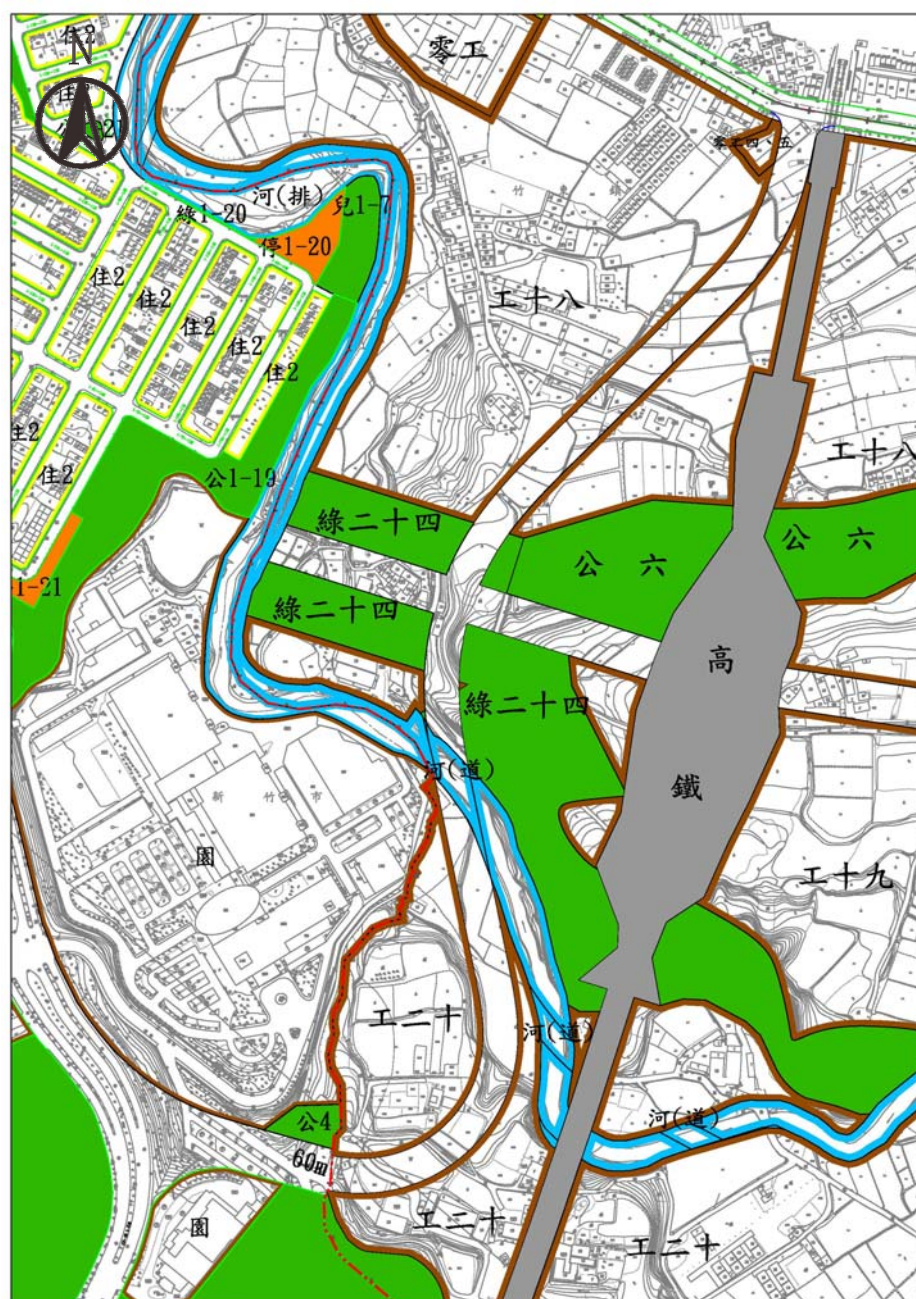


圖 11 本計畫變更內容(北側局部放大)示意圖

資料來源：本計畫繪製。



- | | | |
|-----------------|------------|------------|
| 第二種住宅區 | 公園用地 | 高速鐵路用地 |
| 園區事業專用區 | 綠地用地 | 道路用地 |
| 工業區 | 兒童遊樂場用地 | 主要計畫範圍 |
| 零星工業區 | 停車場用地 | 本次變更範圍線 |
| 河川區(排水使用) | 電路鐵塔用地 | 中興路四段 |
| 河道用地 | 河道用地兼供道路使用 | 新闢道路 |
| 河川區(排水使用)兼供道路使用 | | 高速鐵路兼供道路使用 |

0 50 200 400M

單位:公尺

圖 12 本次變更後計畫示意圖

資料來源：本計畫繪製。

表 15 變更前後土地使用計畫面積對照表

項目		現行 計畫面積 (公頃)	本次變更 增減面積 (公頃)	變更後計畫面積		
				計畫面積 (公頃)	百分比(1) (%)	百分比(2) (%)
土地 使用 分區	住宅區	3.9453		3.9453	0.87	0.99
	工業區	228.9184	-2.5920	226.3264	49.86	56.63
	零星工業區	6.6761	-0.0485	6.6276	1.46	1.66
	研究專用區	43.4555		43.4555	9.57	10.87
	農業區	0.9086		0.9086	0.20	0.23
	風景區	0.0000		0.0000	0.00	0.00
	保護區	53.2159		53.2159	11.72	13.32
	河川區(排水使用)	8.7656	-0.0602	8.7054	1.92	2.18
	河川區(排水使用) 兼供道路使用	0.4446	0.0602	0.5048	0.11	0.13
	小計	346.3300	-2.6405	343.6895	75.71	86.00
公共 設施 用地	機關用地	0.0500		0.0500	0.01	0.01
	文中用地	3.4572		3.4572	0.76	0.87
	公園用地	51.8071		51.8071	11.41	12.96
	綠地用地	8.6513	-0.4226	8.2287	1.81	2.06
	電路鐵塔用地	0.0762		0.0762	0.02	0.02
	高速鐵路用地	6.6214	-0.0009	6.6205	1.46	1.66
	高速鐵路 兼供道路使用	0.0000	0.0009	0.0009	* ¹	* ²
	道路用地	35.8889	3.0631 ^{**}	38.9520	8.58	9.75
	河道用地	1.0612	-0.0008	1.0604	0.23	0.27
	河道用地 兼供道路使用	0.0000	0.0008	0.0008	0.00	0.00
	小計	107.6133	2.6405	110.2538	24.29	27.59
合計		453.9433	0.0000	453.9433	100.00	-
都市發展用地		399.6472	0.0000	399.6472	-	100.00

註：1. 百分比(1)係為估計畫總面積比；百分比(2)係為佔都市發展用地面積比。

2. 都市發展用地面積不包括農業區、保護區。

3. 表內面積應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。

4. 「+」表示增加面積，「-」表示減少面積，「*」表示面積小於 0.01 百分比。

「*¹」實際百分比為 0.0001；「*²」實際百分比為 0.0002。

5. 「**」表示增減面積已包含取消原計畫之整體規劃開發附帶條件，其取消面積約為 0.1051 公頃，取消附帶條件不影響本次面積增減。

柒、實施進度及經費

一、實施進度

配合新竹縣政府辦理期程而定，將於民國 105 年底前完成規劃設計，民國 106 年底前用地取得，預計於民國 107 年開始施工，並於 109 年底完工。

二、開發方式

本案土地權屬大抵為私有地主所有採協議價購取得，若協議不成採用「土地徵收條例」第 3 條第 1 項第 2 款：國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：第 2 款、交通事業。

公有地分屬新竹縣政府、財政部國有財產署、交通部高速鐵路工程局管有，故公有土地採公地撥用方式取得。

三、開發經費

本案所有開發經費由內政部營建署補助與新竹縣政府編列預算共同負擔，預定建設完成時程為民國 109 年。本工程所需用地面積約為 32,301.97m²，其中公有地約 3,568.77m²，私有地約 24,972.42m²，未登錄約 3,760.78m²，用地費用公有地部分依無償撥用方式估算；私有地部分則依市價估算，參考內政部不動產交易實價查詢系統登錄之實際交易案例估計，計畫地區住宅區土地市值平均約為 29,200 元/ m²，土地徵收費用約為 72,919.46 萬元。

土地徵購及地上物補償費約為 76,059.47 萬元、整地及工程費約為 94,216.11 萬元，故本案所需之開發總經費，約 170,275.58 萬元，詳表 16 所示。

表 16 實施進度及經費表

公共設施種類	面積 (公頃)		土地取得方式					開闢經費(單位：萬元)			主辦單位	預定完成期限	經費來源
			無償提供	協議價購	徵收	公地撥用	其他(已取得)	土地徵購及地上物補償費	整地及工程費	合計			
道路用地	公有地	0.3569				V	V	0	2,365.14	2,365.14	新竹縣政府	109年	營建部補助 內政部編列 與新竹縣 政府預算。
	私有地	2.4973		V	V			76,059.47	79,829.00	155,888.47			
	小計	2.8541						76,059.47	82,194.14	158,253.61			
	未登錄	0.3760	-	-	-	-	-	0	12,021.97	12,021.97			
	合計	3.2301						76,059.47	94,216.11	170,275.58			

註：本案開闢經費及預定完成時限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

資料來源：122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路可行性評估(含初步規劃)-路線規劃成果期末報告(105/8)、本計畫整理。

捌、效益說明

有關縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區(竹東鎮部分)道路興闢之效益說明如下：

一、道路建設後可達成之主要功能與效益

1. 健全新竹生活圈道路系統，建立完整之區域性交通路網。
2. 改善現有道路瓶頸，提高道路服務水準：縣道 122 線(中興路)銜接新竹科學園區(竹東鎮部分)道路興闢，將可服務高鐵站與縣道 122 線(中興路)間，南北向銜接之交通需求，可將車流分流，有效紓解縣道 122 線之車流回堵問題，使未來縣道 122 線(中興路)各路段之道路服務水準維持於 D 級以上，提升竹東鎮及周邊地區之交通運輸服務水準，健全整體性交通運輸系統。
3. 因應園區三期、竹東(頭重、二重、三重)都市計畫區及高鐵站間之連絡需求，興闢南北向橫向聯繫道路，紓解縣道 117 線交通負荷之效益。
4. 有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸

二、與政府政策目標之配合情形

1. 配合國家高科技產業之發展，本計畫道路連結科學園區及新竹高鐵車站，建構新竹高科技產業園區之便捷路網。
2. 配合新竹生活圈 7 縱 7 橫交通路網，建全區域路網。

三、與政府重大建設開發案之配合情形

可順利連通新竹科學園區，同時連貫未來科園三期及生醫園區。涵蓋之都市計畫區有六家高鐵站特定區、臺灣知識園區計畫、生醫園區、竹東(頭重、二重、三重)都市計畫區與新竹科學園區等區域。

四、環境影響說明：本道路建設對週遭生活環境、自然生態、社會經濟及景觀等方面影響

1. 本計畫辦理徵收後主要開發作為道路使用，拓寬後增加行車之順暢性，減少會車停滯時之廢氣排放，減輕道路拓寬對環境生態及居民影響，以維護居民健康。
2. 計畫道路未來於施工時將會設置保護圍籬，同時避免夜間大量機具同時操作，並採減音與防振措施等。

3. 本道路建設時對周遭生活環境、自然生態等因素會考量影響程度最低的方式設計與施工；完成後對週遭社會經濟及景觀會帶來正面的發展。

玖、其他應載明事項

一、本案將來開發時應確實依「環境影響評估法」及其相關規定辦理。雖本計畫區未涉及第 1 級環境敏感地區，惟涉及之第 2 級環境敏感地區自來水質水量保護區，故開發時應依其相關目的事業法令管制或規定辦理。

二、本計畫變更後綠地用地面積減少 0.4226 公頃，後續辦理該地區都市計畫通盤檢討時，儘可能予以補足。

附件一

個案變更核准文件

附件一 個案變更核准文件

第 1 層決行

簽

104年11月18日

於 工務處

主旨：為辦理本縣「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄案(竹東鎮部份)(配合122線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)」案，擬依都市計畫法第27條第1項第4款但書暨第2項規定辦理用地變更，簽請核示。

說明：

- 一、依都市計畫法第27條規定辦理。
- 二、查都市計畫法第二十七條第一項第四款「為配合……直轄市或縣(市)興建之重大設施」係指配合直轄市或縣(市)興建之重大設施，有迅行變更之必要，經直轄市、縣(市)政府參酌下列四項原則逕予認定者。
 - (一)已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者。
 - (二)已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者。
 - (三)報經中央各目的事業主管機關專案核准補助二分之一以上經費興建之重大設施者。
 - (四)其他符合都市計畫相關法令或審議規範規定，得依都市計畫法第二十七條規定辦理都市計畫變更者。
- 三、有關「122線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路」案經內政部營建署104年10月16日營署道字第1042917051號函同意納入生活圈道路交通系統建設計畫(104-107年)，尚符都市計畫法第27條第1項第4款規定【已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者】，另因本案位屬「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄案(竹東鎮部份)(配合122線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)」範圍，爰建議由本府辦理逕為變更，以冀儘速達成道路完工通車，帶動地方發展。

期 工務處 處長 羅昌傑

四、會簽意見：

- (一)本府國際產業發展處：
 - 1、本案俟奉核後配合辦理後續都市計畫相關法定程序。
 - 2、建請貴管於說明三中補充符合何項原則，以資完備。

(二)本府地政處：
案為都市計畫內土地，請貴處依規妥處。

土地利
利



主旨：為辦理本縣「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄案(竹東鎮部份)(配合122線(中興路)銜接新竹科學園區新

擬辦：

- 一、本案陳請縣座同意准依都市計畫法第27條第1項第4款但書暨第2項規定辦理都市計畫個案變更。
- 二、俟奉核後，賡續辦理委外發包事宜，並依都市計畫法定程序辦理公開閱覽及審議。

校：劉智中

承辦單位

核稿

決行

附件二

內政部營建署同意納入生活圈道路
系統建設計畫函文

附件二 內政部營建署同意納入生活圈道路系統建設計畫 函文

檔 號：
保存年限：

內政部營建署 函

地址：10556台北市八德路2段342號
聯絡人：陳冬芬
聯絡電話：02-87712802
電子郵件：tungfen@cpami.gov.tw
傳真：02-87712833

受文者：新竹縣政府

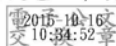
發文日期：中華民國104年10月16日
發文字號：營署道字第1042917051號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨(104第三次會議附件.pdf)

主旨：檢送本署辦理104年度生活圈道路交通系統建設計畫審議

協調小組第三次會議紀錄乙份，請查照。

正本：交通部公路總局李組長忠璋、本署許署長文龍、童副署長健飛、吳總工程司宏碩、內政部營建署中區工程處唐委員世勳、內政部營建署中區工程處（道中隊）林委員錦堂、內政部營建署南區工程處吳委員瑞安、內政部營建署南區工程處（道南隊）周委員水發、張委員之明、許委員凱玲、宜蘭縣政府、新竹市政府、新竹縣政府、苗栗縣政府、臺中市政府、南投縣政府、彰化縣政府、高雄市政府、屏東縣政府、臺東縣政府

副本：本署道路工程組、內政部營建署北區工程處、內政部營建署中區工程處、內政部營建署南區工程處（均含附件）



1040379570

104 年度生活圈道路交通系統建設計畫

審議協調小組第三次會議

壹、開會時間：104 年 10 月 2 日（星期五）上午 10 時

貳、會議地點：營建署北區工程處一樓會議室

參、召集人：許署長文龍 紀錄：陳冬芬

肆、出席委員：

單位	簽名
童副署長健飛	童健飛
吳總工程司宏碩	吳宏碩
公路總局李組長忠璋	李信忠
陳處長仰洲	陳仰洲
唐處長世勳	唐世勳
吳處長瑞安	吳瑞安
林隊長錦堂	黃永興代
周隊長水發	周水發
張組長之明	張之明
許課長凱玲	許凱玲

伍、出席單位及人員：

單位	職稱	姓 名	陪（會）同出席員
宜蘭縣政府	處長	陳春錦	
	科長	翁淑敏	陳志明 楊永祥
新竹縣政府	科長	陳國州	
	技士	劉智中	
新竹市政府	副市長	李宏光	蔡志明
	副處長	陳永源	
台中市政府	總工程司	陳大田	
	第工程司	吳俊倫	
南投縣政府		林鴻鈞	
	課長	蔡志忠	施俊明
彰化縣政府	技士	洪云芳	許承宏
	課長 研員	洪雅娟 王建華	郭蒼陽 施宗榮
道路工程組			陳冬芬 柯致正

104 年度生活圈道路交通系統建設計畫

審議協調小組第三次會議

壹、開會時間：104 年 10 月 2 日（星期五）下午 1 時 30 分

貳、會議地點：營建署北區工程處一樓會議室

參、召集人：許署長文龍 紀錄：陳冬芬

肆、出席委員：

單位	簽名
童副署長健飛	童健飛
吳總工程司宏碩	吳宏碩
公路總局李組長忠璋	李信忠
陳處長仰洲	陳仰洲
唐處長世勳	唐世勳
吳處長瑞安	吳瑞安
林隊長錦堂	林錦堂
周隊長水發	周水發
張組長之明	張之明
許課長凱玲	許凱玲

伍、出席單位及人員：

3

104 年生活圈道路交通系統建設計畫審議協調小組第三次會議

單位	職稱	姓 名	陪（會）同出席員
高雄市政府	工務局 副局長	鄧爾欽	
	科 長	鍾明弘	
屏東縣政府	技佐	蔣偉中	
市公所	技士	邱凡寧	
台東縣政府	科長	劉大魁	
市公所	市長	張國新	張麗芳
苗栗縣政府	技士	許鍾仁	黃仁豐
後龍鎮公所	技士	黃文郁	
道路工程組			
			柯致正
			陳冬芬

陸、簡報暨審查意見：

(一)宜蘭縣部分：

「蘇澳鎮新馬地區第 17 號路(海山西路)拓寬工程」案係為配合蘇花改計畫通車後，改善蘇澳市區主要道路容量飽和問題，亟需辦理本工程拓寬以改善交通瓶頸問題，本案亦為立法院交通委員會考察宜蘭縣交通建設建請本署協助事項。

另簡報工程經費與提案系統不符，請縣府重新檢視後確認工程經費後函知本署，本案經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理，另涉及都市計畫變更部分，請縣府應儘速辦理，以符配合 106 年底蘇花改計畫通車時程。

(二)新竹縣部分：

「高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程(中興路—力行路段)」案係為改善新竹科學園區附近道路縣道 117 及 122 線壅塞問題，未來可直接銜接科學園區及工業研究院，推動新竹高鐵站竹科路廊多元快捷運輸，第一期工程已完工通車，第二期工程亦已核定辦理中，本案經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理，惟需俟縣府完成都市計畫變更作業後，始得編列相關將經費辦理。

另因本工程經費由新竹縣市政府及新竹科學園區共同分攤，請新竹縣政府應釐清分攤原則後函知本署以確認本計畫可補助經費，且因本工程涉及都市計畫變更問題，恐影響用地取得時程，考

量本期計畫至 107 年止，請新竹縣政府務必依規劃期程於 105 年底
前完成都市計畫變更作業。

(三)新竹市部分：

1. 「**新竹市公道三(竹光路延伸銜接至景觀大道)新闢道路工程**」案為前期(98-103 年)計畫「新竹市公道三(客雅溪防汛道路至牛埔東路)新闢道路工程」延續計畫，可紓解經國路往返香山區之交通壅塞，惟本工程前段「頂雅橋」業於 103 年 11 月竣工，因寬度不足需再拓寬，恐因保固期限無法如期施工，另重複施工恐有浪費公帑之慮，請新竹市政府應再行研議；且因本工程涉及都市計畫變更及相關安置計畫等問題，恐影響用地取得時程，考量本期計畫至 107 年止，請新竹市政府務必於 104 年底前完成都市計畫變更作業；本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理，惟將俟市府完成都市計畫變更作業後，始得編列相關將經費辦理。
2. 「**新竹市柑林溝道路改善工程第二期(市 14 線)工程**」案為前期(98-103 年)計畫「柑林溝道路改善工程第一期(市 14 線)工程」延續計畫，前期工程已完竣通車，依市府簡報說明所提都內路段所提 6 公尺道路規劃單行道為原市 14 線(元培街)之拓寬部分，合併原道路寬度 12 公尺拓寬為 18 公尺；至於都市畫區外路段因屬前期計畫之延續工程，考量整體交通順暢，本路段為台一線連接縣道 117 線之重要道路，為元培科技大學進入新竹市區之主要通道，惟仍建請市府研議變更都市計畫之可行性，本計畫經審議原

則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。

3. 「新竹市客雅大道(明湖路延伸至高翠路)新闢道路工程」案，本路段於 95 年已開通西段，東段部分因民眾抗爭而未予施作，竹科發展迅速，該路段為環狀路網的一部份，惟因本案涉及都市計畫變更及民眾抗爭等多項不確定因素，恐影響用地取得時程，考量本期計畫至 107 年止，請新竹市政府依規劃期程於 104 年底前完成都市計畫變更作業；本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理，惟將俟市府完成都市計畫變更作業後，始得編列相關將經費辦理。

請新竹市政府依各委員所提出之問題及建議，重新檢討上述三項工程之各項作業時程(含都市計畫變更、用地取得及工程施工)及申請經費等，於文到一週內將相關內容函知本署據以修正相關期程及經費。

(四)台中市部分：

1. 「神岡區大豐路四段-主 2 號 15M 都市計畫道路拓寬改善工程」，因本工程位於古蹟範圍，致部分路段無法拓寬，形成道路瓶頸，影響該地區行車安全，本次調整道路路型，應可解決該地區用路人行車安全及道路瓶頸問題，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。
2. 「北屯區修齊街(松安街~興安路二段 405 巷)計畫道路開闢工程」，為北屯區松安里社區出入重要道路，開闢後可紓解周邊交通運輸

及打通該路段瓶頸，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。

(五)南投縣部分：

「名間鄉十號道路新建工程(第一期)」係名間鄉連接台三線及縣道 139 乙線之重要道路，開闢後可紓解名間交流道往南投市、集集鎮、竹山鎮方向之交通流量及名間鄉名間國中週遭之擁塞交通，屬新建道路及交通瓶頸打通工程開闢，惟本次申請路段部分寬度為 8 公尺，不符本期計畫補助原則，本計畫經審議就十號道路第一期寬度 10 公尺路段納入本期計畫(104-107 年)辦理，並請南投縣政府於文到一週內將修正計畫經費等內容函知本署據以修正。

(六)彰化縣部分：

1. 「員林交流道附近特定區埔心聯絡道(興霖路、羅厝路、8 號道路)工程」為彰化縣新訂員林埔新擴大都市計畫之重要聯絡道路，且埔心鄉長年缺乏南北向之主要聯繫道路，影響地方發展，本工程開闢將可有效紓解擁擠路段車流，健全地方道路路網，帶動埔心鄉發展，工程涉及區域排水問題者，縣府應配合辦理改善，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。
2. 「二水鄉七號道路闢建及員集路三段道路拓寬工程」案係配合二水鄉機關五開發及第四公墓整地計畫，依都市計畫寬度開闢至 12 公尺，以改善目前交通問題，至工程涉及路樹移植問題，請縣府應妥為處理，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)

辦理。

3. 「埔鹽鄉都市計畫 7 號道路工程」案係為埔鹽鄉重要出入道路，配合本署前期計畫(98-103 年)已開闢完成之埔鹽鄉 6 號、8 號、9 號道路，可解決周邊其他道路之壅塞情形，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。

(七)高雄市政府：

「林園鳳林路三段 883 巷及中厝路 225 巷開闢工程」、「林園椰樹南巷拓寬工程」、「林園和平路南段拓寬工程」、「林園後厝路開闢工程」等四項工程，經市府考量辦理時程及經費問題，擬先行辦理協議價購相關作業後再行提報本署審議，故本次會議市府與會人員並未針對前述工程進行簡報，故委員會未進行審議作業，未來市府將俟完成用地徵收前期相關作業後，再另行提報本署辦理審議作業。

(八)屏東縣政府：

「屏東市瑞光路道路透水鋪面工程示範計畫」為係配合本署推動的『道路工程透水鋪面設計規範專章可行性評估及示範計畫』採用全透水鋪面，作為示範道路，配合政策推廣辦理，且本工程與本計畫辦理綠色材料及工法相關，然故屬已開闢之道路，仍應敘明重行鋪築之必要性及運用本計畫經費辦理之可行性專案簽報內政部，併俟奉核定後據以辦理。

(九)台東縣政府：

「臺東市知本鐵路新站 12 號道路(雲南路至射馬干排水)闢建工程」案係知本火車站北側之站區聯外道路，闢建後可改善鄰近地區進出動線、減少車輛繞行，對當地交通確有助益，另依雨水下水道系統規劃需設置下水道幹線，地方政府需配合編列經費一併施設，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。

(十)苗栗縣政府：

「苗栗縣後龍鎮都市計畫 16 號道路開闢工程」為苗栗縣後龍鎮後龍國小附近之都市計畫道路，前段道路及後段道路均已施建完成，惟週邊道路卻未開闢貫通，形成該區域交通瓶頸路段，為維護該地區學童安全及紓解交通，本計畫經審議原則同意納入本期計畫(104-107 年)辦理。

柒、結論：

1. 簡報內容及提案資料均經縣市政府應詳予審查符合規定後再提報本署審議。
2. 本次審議案件用地經費超出本計畫補助規定者，應由縣市政府自行負擔，未來縣市政府如未依規定編列相對配合經費者，本計畫可依規定不予補助辦理。
3. 本次審議 14 項工程中，除「屏東市瑞光路道路透水鋪面工程示範計畫」係配合本署推動的「道路工程透水鋪面設計規範專章

可行性評估及示範計畫』需另專案簽報部核定外，其餘 13 項工程，經審議均獲出席委員過半數同意，然需俟報奉內政部核定後，方可納入本期(104-107 年)計畫辦理。

4. 另提案中涉及都市計畫變更相關案件雖經審議小組原則同意納入本期計畫辦理，惟需俟完成都市計畫變更完成後再行編列相關經費，考量本期(104-107 年)計畫期程，請務必於所提期限前完成相關都市計畫變更作業，如未能於規定期限內完成者，後續由縣市政府自籌經費辦理。
5. 各項核定工程其所需經費之編列將依後續各縣市政府執行期程，配合本署修正預算並於陳奉內政部同意後再行編列預算辦理。

捌、散會：下午 3 時 30 分。

附件三

本案與土地所有權人溝通情形及
歷次地方說明會會議紀錄

附件三 本案與土地所有權人溝通情形及歷次地方說明會 會議紀錄

日期	與地主溝通內容							
104.11.15	第一次地方說明會(新竹縣部分) 民眾陳述:以排水問題為主 回應:有關排水問題關於後續細設之考量，細設時程約落在 2 年後，會將相關的資訊提供給顧問公司考量。							
104.12.11	第一次地方說明會(新竹市部分) 民眾陳述:橋梁落墩、建議採低震動的施工方式 回應: 1.落墩位置避開中強光電之停車場 2.若是施工產生的影響則未來可建議未來採低振動機具來進行施工。							
105.06.04	第二次地方說明會(新竹縣部分) 民眾陳述:徵收價格為何 回應:市價徵收							
105.06.14	第二次地方說明會(新竹市部分) 民眾陳述:大豐玻璃陳情調整路線 回應:於 105.06.22 拆遷安置事宜會議決議依大豐玻璃陳情意見調整路線，減少拆遷面積(乙方案改為丙方案)。							
105.09.14	辦理公開展覽說明會 事由:與民眾說明本次變更範圍及內容 民眾陳情: 1. 陳情案件分為六大類別，共 17 案。 <table><tr><td>(1)涉及與園區三期開發案併案徵收處理</td><td>(4)涉及徵收價格</td></tr><tr><td>(2)涉及反對道路高架化</td><td>(5)涉及變更道路路線設計</td></tr><tr><td>(3)涉及灌溉溝渠</td><td>(6)涉及廣昌法律訴訟案</td></tr></table> 2.大豐玻璃無再提陳情意見		(1)涉及與園區三期開發案併案徵收處理	(4)涉及徵收價格	(2)涉及反對道路高架化	(5)涉及變更道路路線設計	(3)涉及灌溉溝渠	(6)涉及廣昌法律訴訟案
(1)涉及與園區三期開發案併案徵收處理	(4)涉及徵收價格							
(2)涉及反對道路高架化	(5)涉及變更道路路線設計							
(3)涉及灌溉溝渠	(6)涉及廣昌法律訴訟案							
105.11.17	第二次專案小組 事由:民眾陳述陳情理由 列席案件數:共 8 案 案件類別: (1)涉及反對道路高架化 (2)涉及灌溉溝渠 (3)涉及徵收價格 委員初步建議意見 建議未便採納，維持新竹縣政府規劃路線。							

「122 線（中興路）銜接新竹科學園區新闢道路工程可行性評估」
第一次地方說明會（新竹縣部份）

地方說明會會議記錄

一、時間：104 年 11 月 15 日（星期日）上午 9 時

二、地點：新竹縣竹東鎮竹中國民小學大禮堂 2F

（新竹縣竹東鎮竹中路 104 巷 14 號）

三、主持人：羅昌傑處長

四、出席者意見：

1. 羅吉祥議員

本案開發會帶動地方發展，及帶動竹東鎮之都市計畫通盤檢討，活化住宅區及商業區，串聯竹北及竹東地區完整區域路網。

業務單位回覆：

2. 林真義代表

目前用地費係以實價徵收，價格較高應該大家都可接受，本案是非常重要的，完成後之都市計畫亦會帶動竹東地區發展，希望所有的鄉親都能支持

業務單位回覆：

目前總工程經費約 18 億，用地費約 5 億，未來若本案順利推動至後年用地徵收時，係以當時地價辦理徵收，當然地價每一年都會逐年調漲，因為每年地方建設在發展，未來竹東的發展就在此地區。

3. 林正憲

科學園區第三期計畫與這個計畫相關且連在一起，科學園區計畫之前已經推行很久了，雖然目前在全力執行這個計畫，但科學園區是否要繼續推動，希望給鄉親具體時間進度表。

業務單位回覆：

科三期都市計畫為本縣重大計畫，鄉親的意見我們會轉呈縣長知道，其實該案跟本案不衝突，哪個案子先行另一個案子就會配合，如果相互等待反而不利地方建設。另外再補充，本案目前階段為可行性研究，通過後將列入營建署中央生活圈計畫的補助，再接續都市計畫變更，變更期程為明年底以前，後年才會進入用地徵收取得作業階段，故於大後年才會開始施工。

4. 下水道科

里程在柯湖路 201 巷附近，排水方向都往中興路，現在僅為可行性方案階段，可能線形還沒確定，將來如果有機會的話，目前縣府正在辦理中興路路段跟高鐵附近之雨水下水道，將來中興路會增加大量的水進來，看顧問公司有沒有相關的資料先提供，可以預作準備，將來可減少二次施工。

業務單位回覆：

有關排水問題關於後續細設之考量，細設時程約落在 2 年後，會將相關的資訊提供給顧問公司考量。

5. 陳靜怡（富貴社區）

因高鐵東側沒有徵收，就無法連接富貴社區道路，可不可請縣府趁這一次工程把道路接進去。

業務單位回覆：

關於橋下道路東側部份，和本案較無關係，目前係由高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程(公道五-中興路段)工程施作富榮街聯絡道延伸，以銜接至高鐵橋下西側道路。

6. 林真義代表

201 巷的水很大，那邊的水就設計排到柯湖溪，不要讓他進到中興路來。

業務單位回覆：

有關排水問題關於後續細設之考量，會將相關的意見提供給顧問公司考量。

「122 線（中興路）銜接新竹科學園區新闢道路工程可行性評估」
第一次地方說明會（新竹市部份）

地方說明會會議記錄

一、時間：104 年 12 月 11 日（星期五）上午 10 時

二、地點：臺灣科學工業園區科學工業同業工會—202 會議室
（新竹科學工業園區展業一路 2 號）

三、主持人：林技正鶴斯

四、出席者意見：

1. 中強光電 萬先生

- a. 請問計畫道路接近本公司廠房附近如何施作。
- b. 若以橋梁形式通過目前本公司停車場區域，未來橋下會作什麼用途，我們可以再利用嗎？

顧問公司回覆：

- a. 中強光電位於力行路之東側，未來計畫道路從柯子湖溪的北側以橋梁跨越的型式，越過地形較低之區域，一直到力行路口附近，沿線皆以橋梁之型式布設，僅在路口附近以路堤填方的方式施工。
- b. 目前尚未有任何構想，因橋下屬本計畫道路已徵收用地，未來將視縣府或園區管理局的規劃，而計畫道路設計橋梁墩柱之位置，將盡量避開目前既有道路或是中強公司進出通道，以不影響既有交通動線為原則，且橋下淨高至少為 6 公尺，未來仍足以作停車場使用。

業務單位補充：

這裡屬於園區的土地，未來還是會交還給園區管理局規劃，若是目前既有中強公司停車場範圍，將會維持既有的停車場進出動線，未來落墩時將會盡量避開，是否能再利用可能要視園區管理局的規劃。

2. 龍山里里長

希望本計畫道路能盡早完成，盡快減輕園區周邊道路的負擔。

業務單位回覆：

縣府這邊希望透過里長來跟各位里民溝通，本計畫道路之用地現在是以市價來徵收，但很多里民則是希望以市地重劃或區段徵收的方式，這個方式縣府這邊是會盡量來努力，目前跟園區的目標也是朝向盡快通車而努力。縣府本來規劃是以第二期完工才來做第三期，後來是覺的二期跟三期是可以一起進行的，哪一期率先完工都對本區域的交通改善有很大的幫助，所以就想盡快

提早本計畫的時程，剛好園區方面也有這個共識提供經費施作，盡快來完成這個重大交通建設。

這個案子其實催生很久了，從最早 96 年開始，這樣下來也快 10 年了，民眾其實都想要很快，但是其實動用到徵收土地時就會困難重重，例如最近通車的高鐵橋下第一期 20 公尺道路，園區的社群網站上的民眾意見就反應，怎麼道路只開闢 20 公尺，不開闢大一點，其實縣府這邊要徵收土地真的很困難，也會發生很多問題，所以以目前的效能來說，當然未來不可能只單靠這一條高鐵橋下道路就可以解決園區的交通問題，還有很多的配套計畫，像是國道一號五楊高架橋的延伸、或是竹北交流道的改善、還有現在跟市政府在合作的從台科大竹北校區附近蓋一座橋接到新竹油庫那邊，一條跨頭前溪的替代道路；同時我們也規劃台一線替代道路的橋梁，就是從明新科大那邊接道台 68 預留缺口附近，故未來跨越頭前溪的橋梁密度將提高，希望未來來園區上班不會受到塞車的影響，這是縣府目前最大的工程目標。

3. 科學園區管理區

因世界先進公司未出席，故代表世界先進提醒規劃單位，計畫道路跨柯子湖溪採高架的形式，離世界先進廠房是最近的位置，建議未來縣府在施工的時，考慮到振動的問題，盡量採低振動的施工方式，以避免造成園區廠商的生產損失。

顧問公司回覆：

目前世界先進大樓離本計畫道路最近距離至少 80 公尺以上，未來施工時估計影響不大，原本考量係以距離較近的中強光電公司陣動影響較大，但中強則反應較無影響，所以若未來世界先進公司對於振動較為在意的話，未來可以將振動容許的規範，納入本計畫的可行性研究中，提醒後續的設計公司納入設計跟施工考量。而振動主要分為施工階段及營運通車階段，營運通車階段因其距離比力行路還遠，故應無影響；若是施工產生的影響則未來可建議未來採低振動機具來進行施工。

業務單位補充：

本計畫路線研擬出來後，其實民眾網路上也可查得，近來民眾有一建議路線，因有這樣的聲因所以提出來讓大家討論，他是建議採直線穿越金山社區到力行路，該路線拆遷會很嚴重，而且高架橋從金山社區旁邊的大樓經過，社區應該也不會支持，雖然那是最短路徑，可節省經費，但是執行上的困難度會比較大，所以目前還是朝我們原訂的路廊來進行，對大家的影響較小。因為這個部份還在規劃當中，未來鄉親若還有任何的意見，都歡迎寫信或打電話新竹縣政府工務處土木科來，主要承辦人是劉技士，有任何意見都可以跟他聯繫，任何資訊都是開放的，前面規劃階段盡量讓民眾來參與，有什麼意見在規劃階段就解決，不要到最後施工階段問題才浮現，會造成工程的延宕，所以事前先讓大家瞭解，任何問題都可以提出，我們都會充份說明讓您瞭解。

「122 線（中興路）銜接新竹科學園區新闢道路工程可行性評估」
第二次地方說明會（新竹縣部份）

地方說明會會議記錄

一、時間：105 年 6 月 4 日（星期四）晚間 19 時

二、地點：新竹縣竹東鎮竹中國民小學大禮堂 2F

（新竹縣竹東鎮竹中路 104 巷 14 號）

三、主持人：羅昌傑處長

四、出席者意見：

1. 羅吉祥議員

本條路的開闢應該是最沒爭議的一條路，因為這條路的用地取得比較容易跟鄉親達到共識，當然我希望徵收用地除了市價徵收之外，高架地方到鄭家的地方，希望工程上是否能克服使其平交，因為鄭家土地徵收最多，平面交叉以後對他們土地的增值跟出入便利性才有幫助，對他們的徵收才有所實值上的補償，而且高架的話對周邊土地的效益都不高，希望藉由這條路帶動地方的繁榮。

2. 副議長陳見賢代表徐特助

其實園區三期的規劃，早在我們科學園區開發的時候，就把園區三期納在裡面，但是在當初用地取得時候，遇到很大困難，所以後來轉到龍潭、銅鑼、台南，那時新竹喪失了很多機會，但是園區三期是不是還會繼續推動，大家都在等待，但是這條路我們就看在眼里，這對我們柯湖里幫助非常大，因為我們柯湖里裡面的路很小、坡度很陡，裡面的住家他們也很希望這條路能帶動地方發展。第二期的工程六月即將要發包，未來整個帶動包括我們員山路，過去我們員山路這邊就是一些老舊，未來開通之後，相信大家都有看見，這邊的價值一直在增值，當初竹中這邊也是比較沒落的地方，現在越來越繁榮，要地方成長繁榮就一定要靠交通，但是交通就需要各位鄉親來配合，今天可行性說明會在座可能有很多位地主，您的土地有部份被徵收，但是有些地主就是臨馬路邊，未來增值的效益非常大，但是如果這條路沒有開，效益等於零，這條路從中興路銜接到我們科學園區，除了可以帶給我們進入科學園區的另一條交通動線之外，也可以帶動地方的發展。所以對於這個案子，副議長也相當重視，雖然今天議會有事無法前來，特別請我來關心，當然也要瞭解我們的鄉親長輩，對於這個案子有沒有任何的意見，也希望我們把這個意見共同來把這條路能夠完成，未來對於我們新竹縣竹東地區的發展，從這邊來推動，我們一定會全力來協助，讓這個案子能夠成功。

3. 林真義代表

今天開這條路，是我 20 多年前就建議高鐵橋下做一條公路，建議到現在才動工，這條路一定要市價徵收才可以取得，柯湖路這邊是不是要考量有十字路口可以進出，這樣對那邊民眾比較便利，同時羅議員所講的鄭家的土地，是否可以考量用平面道路來銜接，這樣對柯湖里的居民才有好處。還有希望這個案子能快一點，現在目前員山路每天塞車，一直塞到公道五，這條路如果沒做好，永遠都會一直塞車，這條路接到力行路做好的話，竹東、新埔的車就可以從那邊進去科學園區，關東橋、慈雲路就都不會塞，所以要趕快做好。

業務單位補充：

這一條路一開始從高鐵拉到這裡，很早期就有做好整體規劃，只是中央經費無法一次到位，所以才會拆成三期，本來中央是想說二期做完再做第三期，但是二期做完問題還是會存在，所以我們就同步去爭取，後來中央也同意三期讓我們同步來舉行，所以才會有今天的說明會。如同剛剛稍早的說明，這條路 17 億多的經費已經沒問題了，中央也同意補助了，但是就是要我們程序要辦完，在線形確定之後，所有的程序要依法來辦理都市計畫的展覽，在審議通過之後就要辦理用地徵收，用地徵收依現行的法令就是市價徵收，所以不會有公告市值加四成的，一定是市價徵收，市價就是以該年週邊土地的價格，委託第三公正不動產去估算，估出的價格會透過協議價購的方式，若同意就不用徵收，速度就能更快，若不同意當然就要報強制徵收，當然價格也是採市價徵收的價格，所以高鐵二期的部分就是有些用協議價購的方式拿到、有些是用徵收的方式取得，所以程序兩個會一起走，所以剛剛委員要拜託各位，等下個月會辦都市計畫的展覽，我們會用雙掛號通知會被徵收土的所有權人，過來參加說明會，聽取他們的意見，會把意見轉達給新竹縣都委會和內政部都委會的審查委員瞭解，若無其他較大的爭議，都市計畫通過了用地就不會有問題，就會接續發價徵收的動作，同時我們會進行本案細部設計的發包，所以不會一個等一個，目前給我們的壓力就是要在 107 年動工，因為這一條道路是屬於內政部的生活區計畫，目前內政部營建署也來看過好幾次，原則上這一條道路的工程應該會由營建署來開辦，原則上工程的部分應該會由他們來施作，用地的部分還是要由我們地方政府來取得，這個部分就由科管局來負責，科管局一般也是將經費撥給代辦機關，給營建署來辦，不會分包進行，分包反而會拖到，所以還是會以一個標案來進行。

4. 林昭錡議員

園區三期跟本計畫應該是一體的，設計單位是否有把園區三期、柯湖路跟本計畫做銜接，假如沒有的話，老實講就只有幫助科學園區而已，對我們柯湖里的鄉親，一點幫助都沒有，因為這個園區三期的土地跟這條路整體的規劃，我們要整體的思考，所以拜託設計單位整體園區三期規劃為考量，否則開闢

這條路只有圖利柯學園區而已，所以園區的土地，拜託規劃單位還有縣政府團隊要用心的規劃，不要短視的為拉這條路而開這條路，否則最後還是等於零，對我們柯湖里一點幫助都沒有，假設留在科學園區來區段徵收，還有土地的分配，現在只有市價，最後還是爭吵甚麼是市價，這是騙人的，因為我對三期土地太瞭解了，所以縣府這邊跟規劃單位，好好用心，要與地方結合，否則暫時還不要開，等園區整個規劃好了再開。

業務單位補充：

其實道路系統來講有分層級，有分主要道路、次要道路到基地內的通路，那本案是屬於主要道路，未來這裡面要做什麼細部計畫來連接我主要道路，留待給未來細部計畫的時候有機會，像現在這邊有個細部計畫的規劃變更，則會留裡面的通路去接柯湖路、中興路，未來如果有辦法再做市地重劃，它一樣可以做它的配路系統來接我主要道路系統，本案的道路徵收不可能再去配合整體的計畫去完成，反而是本案走個案變更主要道路系統出來後，未來其它的土地開發，就可以去接我們這條路，跟現在做二期一樣，旁邊社區要接進來，為自己個變的部份，或是通盤檢討的系統就會接到我們的系統。以徵收來說，大家還是針對市價有爭議，其實我們二期也是用市價來徵收，這樣的操作應該是沒問題，不會有市價偏低，都是透過對民眾協議價購，整個市價的核定民眾一定能接受才會同意讓我們辦徵收用地取得。如果未來都市計畫能夠比我個案變更快，當然我們用區段徵收來辦理，這樣縣政府反而不用分擔用地經費，這樣更好，現在因為是期程的問題，中央已經願意補助徵收的費用，徵收的價格一定是民眾滿意的價格，是不是大家一起努力檢討這個路線先開通，這個也是要尋求大家的共識。

5. 郭遠彰議員

我想道路的開發，徵收就是一個問題，最重要的就是顧及地主的權益，剛剛是提到沒有問題，這是樂觀其成，剛剛林議員也提到，非常認同要全方位的規劃，副議長也提到有整體的規劃主要道路系統，重點就是交接的地方十字路口如何能夠銜接作預留的空間，往後細部階段的時候就把它完整的作好，相信我們柯湖里跟我們中興路、新竹市、竹東鎮連繫會更為方便、更為快速，包括園區大量的車輛也可以疏解走這條路的話，也無形有形帶動大二重地區頭重、二重、三重地區發展，因為車流量多會帶來人口數、住戶，這也是我支持的案子，當然最重要的還是要顧及地主的權益。

業務單位補充：

我們真的一定會以民眾的需求為最主要的，這個部份大家都能夠因為這個計畫的開通，讓大家都能夠不管是公共利益方面或是自身的利益方面，都能夠確保，這是我們努力的方向，我們也經歷了這幾個徵收案，也跟民眾都有密

切的溝通再溝通，讓民眾能夠認同，我們才會去做下一階段，而且會跟民眾坐下來好好溝通，最後真的大家有疑義的話，要坐下來談，不可能說要怎麼樣就怎麼樣，所有的徵收案也都需要報到中央去，若不同意撥回，我們還是要再繼續努力溝通。

6. 竹東鎮居民

想要請問現在一期的公道五路口交通流量，因為流量的服務水準有分 A~F 級，想要問這個工程完工後，不論是從一期或二期或是到現在的三期，它的流量有沒有實際的數據，告訴我們尖峰時間時到底能不能夠從 E 或 F 級下降到 B 級或甚至 A 級呢？如果完成之後，中興路就不再是主幹道了，變成這條路才是主幹道，竹東的居民是不是要在這個紅綠燈要等很久，而是讓竹北這邊來的居民會很方便，當然這個是以後交通流量的考量。另外剛剛科長有說過，未來這邊是有接三期，但是未來從這個路口都是高架的，那我想問一下科長，這邊高架的部份怎麼接過來，因為我還沒有看過高架的道路有辦法可以接過來的，而且這只是 30 米而已，是不是等於告訴我們說，園區三期這邊過來的路，其實已經不會這樣接了。

業務單位補充：

這裡的部份主要是地形因素考量，當初這一點有去搭配到園區三期，因為這邊要一條路去接二重交流道，這個路口我們還是有預留，未來還是可能上來去接園區，那早期園區三期的規劃也不是直接就會上來，它是繞一個，因為這裡是山坡地，所以只能靠著地形去繞，接到這條路，所以最早的園區三期這邊本來有一條路，也是要閃山坡地才接進來，所以道路系統一定有個主系統，次的系統怎麼接上來，未來就要考量它周邊的因素，因為開路不能直接往上拉，一定要順著坡形去讓路線走進來，大家可以回去套園區三期的都市計畫草案，所以這部份我們當然有跟顧問公司說，未來能夠接二重交流道的主幹道，使它能夠再接到這個路口來，會有一個銜接路口的考量，這裡面當初都是一些坡地，當初坡地本來是沒有納入徵收，後來因有需求有納入區段徵收，所以才會這裡面做了很多山坡地的小型社區的開發，那裡面道路系統是密密麻麻的轉折，那目前議員有提到增加的部份有沒有可能直接去跟到這個高程，那顧問公司說回去要去做研究，看有沒有可能跟這邊的土地銜接，看技術上有沒有可能。因今天為居民說明會，並無準備交通流量預策分析之資料，若您對於分析結果有興趣，再於會後提供給您參考。

7. 徐呂麗琴代表

科長講這麼多，說錢已經下來了，每次都是這樣，你不領錢不給他徵收，他還是幫你匯到土銀進去，我也被徵收過也被強迫過，抗爭也沒有用，這我都知道，但是我要講一句話是說，希望你們查估、評估東西準確一點，不要每

一次鄉親這樣找我們這些民意代表在吵，一棟房子現在二期的，遷移到現在還沒有遷移完畢，中興路口那邊姓梁二兄弟，說要給他安住費，到現在也都沒有，所以你們講了一套做得一套，既然建設不給你們建設，你們就用強制的，把錢就存入土銀，我是第一期興隆橋下地主，我不理耗了一年多，就把錢擺在銀行，你們反正錢都到位了，我抗爭也抗爭不了，這我最瞭解，我希望既然要徵收，錢就一次到位，不要等到民眾來爭吵才要拿出來，還有一點要提醒的，第一期工程興隆橋附近燈光太亮導致燈害，以致於農民的稻穀無法收割，這一期又要出穗了，如果沒辦法收割，這樣要叫農民怎麼樣生活，我知道做什麼事你們這邊也會有困難點，這個徵收的錢，你們要做事比較順利，錢就要趕快給人家。

業務單位補充：

梁先生補貼的部份，已確定簽准了，係依當初協調之金額，請代表放心，至於第一期興隆橋下附近光害的問題，因屬工程範圍外地方的需求，養護科已簽辦將路燈部分遮蔽來避免影響稻作生長，這部分相關的業務單位，像一二期目前是由養護科來執行，這部分地方的訴求都有在執行，依照民眾的需求來做回應。

「122 線（中興路）銜接新竹科學園區新闢道路工程可行性評估」
第二次地方說明會（新竹縣部份）

地方說明會會議記錄

一、時間：105 年 6 月 14 日（星期二）上午 10 時

二、地點：科技部新竹科學工業園區管理局 1 樓簡報室
（新竹市新安路 2 號）

三、主持人：羅昌傑處長

四、出席者意見：

1. 大豐玻璃工業股份有限公司

本案將把我們工廠拆掉四分之三，我們已經在此經營四十年，拆掉後我們的員工將怎麼辦，我們做的生技產業，很多知名藥廠都是我們的客戶，目前相關產業全省只有兩家而已。若將我們工廠拆掉以後，我們有足夠時間去遷廠做後續的動作嗎？還有我要在哪裡找工廠？我的工人要怎麼辦？我曾經量測過，若第二期拉直過去，我們僅會被拆到辦公室而已，後面生產線機器的部分大概不會拆到，現在整個路線向右邊彎的時候，幾乎整個廠都要被拆掉，辦公室的話我還可以忍受，現在整個生產線都沒了。我們的產業佔國內三分之一的產量，而且我們現在都一直在趕工了，若我們停工缺貨後，對藥廠醫療體系的影響將會很大。若真的無法更改的話，縣府這邊有沒有辦法協助找尋土地可以遷廠。

業務單位及顧問公司回覆：

從高鐵到廠房建築的寬度不足 20 公尺，計畫道路目前規劃為 30 公尺道路，假設僅有 20 公尺，仍會拆到貴公司的廠房。

一期的部分原為兩側各 20 公尺，但因中央補助之經費只夠先開闢單側，所以單側過來是 20 公尺的寬度，那過來之後尚有車流會從竹東方向經由中興路過來，所以當初在經交通運量分析，這條路廊係以 30 公尺的寬度來作建置。路線微調的情況下，是有可能減少拆遷，但幫助並不大，因受到高鐵的限制，頂多跟二期對齊，但因南側碰到高鐵隧道，所以路線僅能再偏一些，減少拆遷的面積並不大。這條計畫道路路線不像二期僅貼著高鐵，最大原因就是隧道，因其禁限建規定較為嚴格，需距離較遠，所以不論路線怎麼閃仍會拆到，另一方面，南側地勢很高，如果要從這邊過，需挖隧道穿過去，除了對環境的影響衝擊很大，施工經費也會增加很多，所以路線勢必彎曲繞過。而本計畫為銜接第二期道路之終點，第三期起點路口之位置也無法更動。另有關協助遷廠之問題，我們會回去研究是否有相關法令可以依循辦理。

附件四

歷次新竹縣都市計畫委員會專案小組
會議紀錄

正本

檔 號：
保存年限：

新竹縣政府 函

新竹縣竹北市中泰路28號

受文者：升揚工程顧問有限公司

發文日期：中華民國105年11月17日

發文字號：府產城字第1050174215號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如文

地址：30210新竹縣竹北市光明六路10號

承辦人：周揚政

電話：03-5518101*6211

傳真：03-5530557

電子郵件：10007606@hchg.gov.tw

主旨：檢送「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合122線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案」本縣都市計畫委員會第一次專案小組會議紀錄乙份，請查照。

說明：

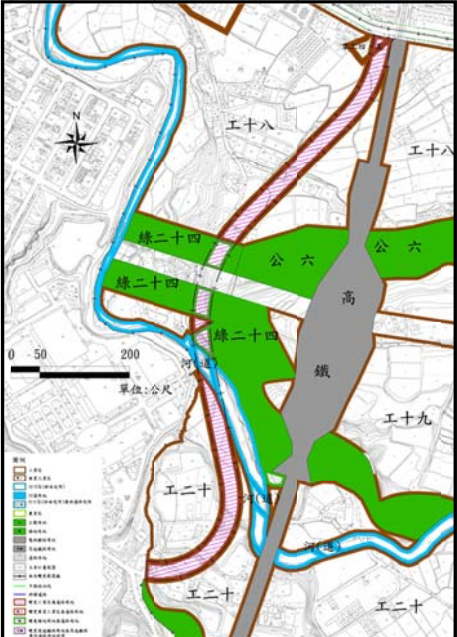
- 一、依據本府105年10月26日府產城字第1050162425號開會通知單賡續辦理。
- 二、正本分送專案小組各委員，如對於本計畫及會議紀錄有補充意見，請於文到7日內擲還本府彙整辦理，以資周延。

正本：白委員仁德(專案小組召集人)、賴委員以軒、吳委員洋平、黃委員秋榮、謝委員政穎、王委員莉娟、羅委員昌傑、科技部新竹科學工業園區管理局、交通部高速鐵路工程局、財政部國有財產局中區辦事處新竹分處、新竹市政府、新竹縣竹東鎮公所、本府地政處地價科、本府地政處徵收科、本府綜合發展處法制科、本府財政處公有財產科、本府工務處土木科、升揚工程顧問有限公司

副本：本府國際產業發展處城鄉發展科

縣長邱鏡淳

新竹縣都市計畫委員會第一次專案小組會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	縣 都 委 會 專 案 小 組 〈 第 一 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市： 竹 東 鎮	日期：105 年 11 月 3 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
說 明	一、 本案辦理歷程說明： (一)公開展覽日期：自 105 年 8 月 25 日起至 105 年 9 月 25 日止計 31 天。 (二)公開說明會日期及地點：於 105 年 9 月 14 日(星期三)上午 10 時，於新竹縣竹東鎮公所三樓會議室(新竹縣竹東鎮東林路 88 號)。 (三)公開展覽期間(含逾期)公民或團體陳情意見共 17 件。(詳公民或團體陳情意見綜理表) 二、 計畫緣起： 在台灣高鐵通車後，新竹科學園區之旅客多取道縣道 122 線、117 線及 120 線，往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路，以紓緩區內道路之交通負荷，提高道路服務水準，促進高科技經濟發展。 三、 變更範圍與面積： 本案變更範圍起點為縣道 122 線道路(中興路四段)高鐵橋下路口，迄點位於「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫之西側，新竹縣、市交界處，路寬 30 公尺，長度約 1.13 公里，面積約 3.0640 公頃。 		

新竹縣都市計畫委員會第一次專案小組會議紀錄

討論事項及編號	縣都市計畫委員會專案小組〈第一次〉	所屬鄉鎮市：竹東鎮	日期：105 年 11 月 3 日
案由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	四、變更都市計畫機關：新竹縣政府 五、規劃單位：升揚工程顧問有限公司 六、法令依據： 都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項。 七、變更內容： (一)變更工業區為道路用地，變更面積約 2.5920 公頃。 (二)變更零星工業區為道路用地，變更面積約 0.0485 公頃。 (三)變更綠地用地為道路用地，變更面積約 0.4226 公頃。 (四)變更高速鐵路用地為高速鐵路兼供道路用地使用，變更面積約 0.0009 公頃。 變更面積合計約 3.0640 公頃。 八、辦理經過： (一)本案變更範圍座落於「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫範圍內，刻正辦理都市計畫通盤檢討及變更審議程序中，目前主要計畫尚未發布實施，後續仍應依內政部都委會審定方案為準。 (二)經查「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)新竹縣轄部分(竹東鎮)案」於 98 年 12 月 22 日內政部都市計畫委員會第 721 次會議決議，本案惟退回新竹縣政府重新研議，並於 99 年 05 月 26 日至 99 年 06 月 24 日辦理第四次公開展覽，於 99 年 6 月 19 日假「新竹縣竹東鎮二重國小禮堂」舉辦說明會，並召開 3 次本縣都市計畫委員會專案小組會議審議，惟後續未提送至本縣都市計畫委員會大會審議。 (三)另有關「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」案，因擬定細部計畫規劃及區段徵收工程涉及修正主要計畫，又因「科學工業園區特定區新竹縣轄竹東鎮區段徵收委託開發案」本府已於 102 年 2 月 22 日府地價字第 1020024775 號函通知廣昌資產管理股份有限公司終止旨揭開發案契約之全部，並於 103 年 11 月 6 日召開結算會議完成結算作業，本府目前與廣昌公司尚有爭訟事宜。 (四)本府工務處於 104 年 10 月 16 日取得 104-107 年度生活圈道路交通系統建設計畫，營署都字第 1042917051 號函：『「高鐵橋下聯		

新竹縣都市計畫委員會第一次專案小組會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	縣 都 委 會 專 案 小 組 〈 第 一 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市： 竹 東 鎮	日期：105 年 11 月 3 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	絡道延伸至竹科工程(中興路-力行路段)」案係為改善新竹科學園區附近道路線道 117 及 122 縣壅塞問題，...，且因本工程涉及都市計畫變更問題，恐影響用地取得時程，考量本期計畫至 107 年止，請新竹縣政府務必依規劃期程於 105 年底前完成都市計畫變更作業 』。 (五)爰此，本府工務處於 104 年 12 月 02 日簽准依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項規定辦理逕為變更在案，另於 105 年 01 月 30 日辦理本案都市計畫公開招標作業，並配合路線定線後辦理都市計畫變更相關事宜。		
作 業 單 位 綜 合 意 見	1. 本案係配合內政部營建署 104-107 年度生活圈道路交通系統建設計畫，有關辦理內容及程序，請本府工務處表示意見。 2. 有關本府目前與廣昌公司爭訟相關事宜，請本府地政處地價科協助說明。 3. P.5 本案歷次變更綜理表應請確為檢核後補充於計畫書。 4. 本案於環境敏感區分析中有屬第一類活動斷層之新城斷層經過本計畫區，其規劃是否符合相關法令規定，請規劃單位說明後，提委員會討論。 5. 本案變更圖說漏未標示河川區及原道路用地（需整體規劃開發）範圍，恐造成後續徵收取得問題，請確為檢討變更範圍。 6. P.35 本案變更部分零星工業區為道路用地，是否會影響後續使用及造成重建問題，請規劃單位說明後提請委員會討論。 7. 本案變更部分高速鐵路用地兼供道路使用，是否會影響高鐵軌道，請規劃單位說明後並請高鐵局表示意見。		
專 案 小 組 初 步 建 議	本次專案小組初步建議意見如下： 1. 本案銜接 122 線中興路部分是否評估過採高架跨越以減少衝突點發生。 2. 本案橫跨河川區或河道用地部分應修正為兼供道路使用，以符實際。 3. 本案報告書交通服務水準部分請補充道路幾何特性部分，並請確為檢核相關資料正確性。 4. 新竹市力行路路寬 40m 與本案新闢道路 30m 往後如何銜接，應請補充說明。 5. 本案預訂於下次專案小組會議聽取人民陳情意見。		

正本

檔 號：

保存年限：

新竹縣政府 函

302

新竹縣竹北市中泰路28號

受文者：升楊工程顧問有限公司

地址：30210新竹縣竹北市光明六路10號

承辦人：簡筱芸

電話：03-5518101#6217

傳真：03-5530557

電子郵件：10008139@hchg.gov.tw

發文日期：中華民國105年11月29日

發文字號：府產城字第1050174552號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨

主旨：檢送105年11月17日召開「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮)(配合122線【中興路】銜接新竹科學園區新闢道路)案」本縣都市計畫委員會第二次專案小組會議紀錄1份，並請規劃單位依專案小組初步建議意見辦理，請查照。

說明：

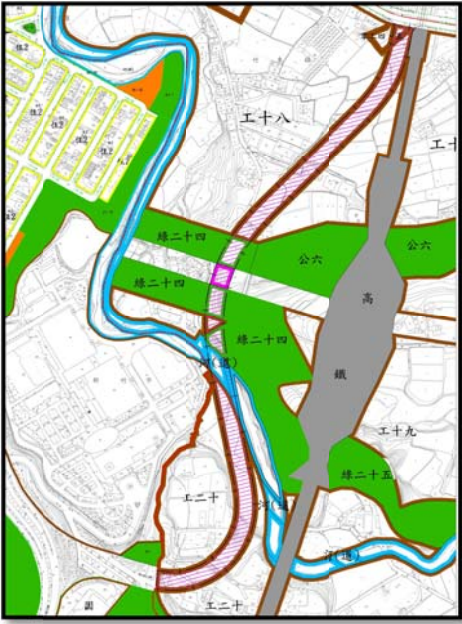
- 一、依據本府105年11月9日府產城字第1050167279號開會通知單賡續辦理。
- 二、正本分送專案小組各委員，如對於本計畫及會議紀錄有補充意見，請於文到7日內擲還本府彙整辦理，以資周延。

正本：白委員仁德、賴委員以軒、吳委員洋平、黃委員秋榮、謝委員政穎、王委員莉娟、羅委員昌傑、新竹縣竹東鎮公所、本府地政處地價科、本府地政處徵收科、本府工務處土木科、升楊工程顧問有限公司

副本：本府國際產業發展處城鄉發展科

縣長邱鏡淳

新竹縣都市計畫委員會第二次專案小組會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	縣 都 委 會 專 案 小 組 〈 第 二 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市： 竹 東 鎮	日期：105 年 11 月 17 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
說 明	一、 本案辦理歷程說明： (一)公開展覽日期：自 105 年 8 月 25 日起至 105 年 9 月 25 日止計 31 天。 (二)公開說明會日期及地點：於 105 年 9 月 14 日(星期三)上午 10 時，於新竹縣竹東鎮公所三樓會議室(新竹縣竹東鎮東林路 88 號)。 (三)公開展覽期間(含逾期)公民或團體陳情意見共 17 件。(詳公民或團體陳情意見綜理表) 二、 計畫緣起： 在台灣高鐵通車後，新竹科學園區之旅客多取道縣道 122 線、117 線及 120 線，往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路，以紓緩區內道路之交通負荷，提高道路服務水準，促進高科技經濟發展。 三、 變更範圍與面積： 本案變更範圍起點為縣道 122 線道路(中興路四段)高鐵橋下路口，迄點位於「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫之西側，新竹縣、市交界處，路寬 30 公尺，長度約 1.13 公里，面積約 3.2301 公頃。 		

新竹縣都市計畫委員會第二次專案小組會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	縣 都 委 會 專 案 小 組 〈 第 二 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市： 竹 東 鎮	日期：105 年 11 月 17 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	四、 變更都市計畫機關：新竹縣政府 五、 規劃單位：升揚工程顧問有限公司 六、 法令依據： 都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項。 七、 變更內容： (一)變更工業區為道路用地，變更面積約 2.5920 公頃。 (二)變更零星工業區為道路用地，變更面積約 0.0485 公頃。 (三)變更綠地用地為道路用地，變更面積約 0.4226 公頃。 (四)變更高速鐵路用地為高速鐵路兼供道路使用，變更面積約 0.0009 公頃。 (五)變更道路用地-附帶條件需整體規劃開發為道路用地，變更面積約 0.1051 公頃。 (六)變更河川區(排水使用)為河川區(排水使用)兼供道路使用，變更面積約 0.0602 公頃。 (七)變更河道用地為河道用地兼供道路使用，變更面積約 0.0008 公頃。 變更面積合計約 3.2301 公頃。 八、 辦理經過： (一)本案變更範圍座落於「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫範圍內，刻正辦理都市計畫通盤檢討及變更審議程序中，目前主要計畫尚未發布實施，後續仍應依內政部都委會審定方案為準。 (二)經查「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)新竹縣轄部分(竹東鎮)案」於 98 年 12 月 22 日內政部都市計畫委員會第 721 次會議決議，本案惟退回新竹縣政府重新研議，並於 99 年 05 月 26 日至 99 年 06 月 24 日辦理第四次公開展覽，於 99 年 6 月 19 日假「新竹縣竹東鎮二重國小禮堂」舉辦說明會，並召開 3 次本縣都市計畫委員會專案小組會議審議，惟後續未提送至本縣都市計畫委員會大會審議。 (三)另有關「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」案，因擬定細部計畫規劃及區段		

新竹縣都市計畫委員會第二次專案小組會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	縣 都 委 會 專 案 小 組 〈 第 二 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市： 竹 東 鎮	日期：105 年 11 月 17 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	徵收工程涉及修正主要計畫，又因「科學工業園區特定區新竹縣轄竹東鎮區段徵收委託開發案」本府已於 102 年 2 月 22 日府地價字第 1020024775 號函通知廣昌資產管理股份有限公司終止旨揭開發案契約之全部，並於 103 年 11 月 6 日召開結算會議完成結算作業，本府目前與廣昌公司尚有爭訟事宜。 (四)本府工務處於 104 年 10 月 16 日取得 104-107 年度生活圈道路交通系統建設計畫，營署都字第 1042917051 號函：『「高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程(中興路-力行路段)」案係為改善新竹科學園區附近道路線道 117 及 122 縣壅塞問題，...，且因本工程涉及都市計畫變更問題，恐影響用地取得時程，考量本期計畫至 107 年止，請新竹縣政府務必依規劃期程於 105 年底前完成都市計畫變更作業』。 (五)爰此，本府工務處於 104 年 12 月 02 日簽准依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項規定辦理逕為變更在案，另於 105 年 01 月 30 日辦理本案都市計畫公開招標作業，並配合路線定線後辦理都市計畫變更相關事宜。 (六)本案業於 105 年 11 月 3 日召開第一次專案小組會議，並決議於下次專案小組會議邀集陳情人與會說明，爰此召開本會議。		
作 業 單 位 綜 合 意 見	有關人民團體陳情意見之作業單位初核意見，詳附件內容。		
專 案 小 組 初 步 建 議	本案請規劃單位依歷次專案小組初步建議意見補充相關資料後，逕提縣都委會大會審議。		

變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案公開展覽人民團體陳情意見綜理表

(共計 18 案)

第一類：涉及與園區三期開發案併案徵收處理(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 1	連渭銘 105.9.7	柯子湖段 344-1 、 344-5 地號	不同意以一般 徵收方式取得 本人名下土地， 因當時土地 取得價格較高， 以一般徵收 取得名下土地 會造成損失。	希望能與園區三 期開發案併案 徵收處理。	本府工務處於 104 年 10 月 16 日取得營建署 104-107 年度 <u>生活圈 道路交通系統建設計畫</u> ，因本案工 程涉及都市計畫變更問題，恐影響 用地取得時程，考量生活圈道路交 通系統建設計畫至 107 年止， <u>規劃 期程須於 105 年底前完成都市計畫 變更作業</u> ，時程上無法與園區三期 開發併案徵收處理。	1. 請本府地 政處地價 科協助說 明園區三 期開發案 訴訟進度 及預定期 程後提請 委員會討 論。 2. 其餘建議 照處理情 形通過。	因縣府與 廣昌尚在 行政訴訟 階段，與本 案辦理依 據及期程 有別，建議 不予採納。	

第二類：涉及反對道路高架化(共計 7 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 2	范吉田 105.9.10	頭重埔段 317-40、 317-41、 317-42、 317-43、 317-44、 316 各 筆、318 各 筆地號	道路工程不要 封閉，開放可 以使用。	改為平面道路	一、經查本案行經陳情人之土地為頭 重埔段 317-42 地號一筆土地， 其餘地號，不在本案變更範圍 內。 二、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地位於中興路 四段與高速鐵路道路交會處之 西南側，約位於變更道路工程 0+030 里程數， 非高架道路 。	1. 陳情事項 涉及路線 規劃設計 型式，請規 劃單位說 明陳情位 置現況及 路線規劃 設計後提 請委員會 討論。 2. 其餘建議 照處理情 形通過。	建議不予採 納，惟建議工 程單位未來施 工考量道路設 計納入參採。	
人 陳 3	鄭昌旺 105.9.14	柯子湖段 19、20、 21、517 地 號	請縣府考量城 鄉發展，以下 19、20、21、 517 道路可走 平面道路，對 未來發展才有 幫助，若建設 高架道路，根 本切斷原本平 整可以利用的 土地，對於本 地塊地主、鄉 親用路、未來 發展沒有幫 助，請謹慎評 估。	建設平面道 路，對未來發展 才有幫助。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地位於新竹 縣、市交界處之東側，變更道路 南側，約位於變更道路工程 1+040 里程數，為高架道路。 二、本府規劃路線設計原則，主要是 以 (一)路線盡量平順以維持行車舒 適性，符合設計規範標準。 (二)配合現況地形地物，減少挖 土方量，降低對週遭環境影 響。 (三)減少用地徵收及拆遷。 (四)符合交通運輸需求。 (五)考量土地整體規劃，增進土 地利用效率。 綜合上述因素， 道路規劃設計過 地形、河川、行車安全等考量，以高 架化方式設計，其餘仍盡量以平面道 路為主 。	併人陳 2 之初 審意見	併人陳 2 之專 案小組初步建 議	
人 陳 4	鄒秀梅 105.9.14	柯子湖段 17、30、 31、510、 516 地號	上述地號計劃 為高架，對地 主無經濟效 益，土地劃分 兩地，水源被 切斷破壞，柯 子湖溪無法利 用，破壞整片 良田。	一、請規劃為 平面道路， 並設水管引 用柯子湖溪 水源。 二、規劃另外 道路，不經 上述地段。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地分別位於本 次變更道路與河川兼道路用地之 交界處以及變更道路南側之工二 十，約位於變更道路工程 0+700~0+990 里程數，為高架道 路。 二、 (一)有關本府規劃路線設計原 則，併本表編號人陳 3 第二 條辦理。 (二)又本府規劃路線須跨過柯子 湖溪，約位於變更道路工程 南北向 0+650~0+702 里程	1. 道路規劃 部分併人 陳 2 之初 審意見。 2. 其餘建議 照處理情 形通過	1. 有關道路 規劃部分 併人陳 2 之專案小 組初步建 議。 2. 有關灌溉 溝渠部分 建議照作 業單位初 審意見通 過。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					數，此路段之道路設計得為橋樑，無法由平面道路取代。 (三) 灌溉溝渠部分，依一般工程設計之貫例，在細部設計階段時，如有涉及灌溉溝渠之部份，將會同農田水利會，依實際灌溉需求，以排水箱涵穿越或溝渠改道之方式，維持既有灌溉溝渠之功能，不會阻斷水源。 三、道路設計行經之路線，以整體性作為考量，須配合現況地形地物，以最少拆遷、降低對當地居民的影響為最大考量。建議維持規劃路線之路型。			
人 陳 5	吳克志、 吳雲煙 105.9.14	頭重埔段 318-11、 318-36、 318-37 地號	一、土地分割後，畸零地多，徵收後無法使用。 二、地價公告與市價定義不清。 三、周邊土地解編，住宅區。 四、路面設計不走封閉型，方便地面進出。	一、高於市價徵收。 二、市價決議前明確告知地主，取得地主同意。 三、送都委會審議，解編。 四、不設路面圍欄。	一、 (一) 依土地徵收條例第30條：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。 (二) 依土地徵收條例第3條：『市價』係指市場正常交易價格，可參考：1. 政府相關公開資訊或 2. 不動產仲介業相關訊息或 3. 不動產估價師查估。 二、依土地徵收條例第11條：「需用土地人申請徵收土地或土地改良物前……，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得。」未來辦理用地徵收作業將於協議價購說明會告知民眾土地及建物補償之價格。 三、此路段實有開闢之必要性 (一) 紓解車流 周邊道路於尖峰時間已出現壅塞現象，為有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸、提昇區域內道路服務水準，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。 (二) 有效串連六家高鐵站與新竹科學園區 目前高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程第一期已完工，第二期也已發包施工，本案為第三期工程，此路段若無開闢，則無法有效直接	1. 有關路面圍欄部分請規劃單位說明路線規劃設計後提請委員會討論。 2. 另後續一般徵收事宜及周邊土地解編部分，非屬本案專案小組審議範疇。 3. 其餘建議情形通過。	1. 有關道路規劃部分併入陳2之專案小組初步建議。 2. 其餘建議照作業單位初審意見通過。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					串連六家高鐵站與新竹科學園區，同時也降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。 綜合上述因素，本案實有開闢之必要性。 四、本案路線南向 0+506~1+286、北向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於本次變更道路北端，高速鐵路西側之工十八，約位於變更道路工程 0+120~0+260 里程數，為平面道路，非高架道路。道路配置部分，未來道路完成路面與現地高差超過 50 公分，為維護行人安全以避免有不慎墜落之疑慮，故將於部分路段設置欄杆。			
人 陳 6	鄭益雄 105.9.14	柯子湖段 19-3、 520、 520-1 地 號	一、我本人鄭益雄訴求是道路使用用地，有開闢灌溉及民生用水深耕，一座約 120 米深，可否保留？如果無法保留，廢除請使用地單位開張證明，以後開掘深井時，於法有據，謝謝。 二、反對高架	道路開闢，原有道路應設保留道路暢通，道路兩旁排水系統要暢通。	一、經查本案行經陳情人之土地為柯子湖段 19-3 及 520-1 地號等兩筆土地，其餘地號，不在本案變更範圍內。 二、本案路線南向 0+506~1+286、北向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於變更道路南側之工二十，約位於變更道路工程 1+100~1+120 里程數，為高架道路。 三、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。 四、有關灌溉溝渠建議，併表本編號人陳 4 第二條第三項辦理。	併人陳 4 之初 審意見	併人陳 4 之專 案小組初步建 議	
人 陳 16	黃秀珍 105.9.24	柯子湖段 509 地號	本案計畫道路最末端地號 509，並無高低落差，不應規劃為高架道路。就 509 地號有 18,433 平方公尺，僅須被徵收其中的 1/10，其餘的 9/10 卻因高架道路而受害，鑑請貴會考量縣民福祉。	檢討末端可取平面處，做平面道路。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於新竹縣、市交界處之工二十，約位於變更道路工程 1+100~1+120 里程數，為高架道路。 二、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。	併人陳 2 之初 審意見	併人陳 2 之專 案小組初步建 議	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
逾人 陳 1	鄒金海、 鄒英妹、 鄒金泉、 鄒秀琴、 鄒金水、 鄒金龍、 鄒秀梅 105.11.1 7	柯子湖段 17、30、 31、510、 516 地號	反對高架道路： 1. 使其他土地失去經濟價值與效益 2. 使其他土地失去利用價值，影響種植（如：植物採光不足等）	設計為平面道路			併入陳 2 之專案小組初步建議	

第三類：涉及灌溉溝渠(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 7	鄒金海 105.9.14	柯子湖段 17、30、31、 510、516 地 號	(空白)	施工前請先將 灌 溉 溝 渠 做 好。	有關灌溉溝渠建議，併表本編號 人陳 4 第二條第三項辦理。	併人陳 4 之初 審意見	併人陳 4 之專 案小組初步建 議	

第四類：涉及徵收價格(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 17	劉春蘭 105.9.14	柯子湖段 32 地號	本區土地縣政府原計劃作區段徵收，現改為一般徵收，公告現值與市價有相當大的差距。	一、建議縣府應苦民所苦，以市價計算，或優於市價徵收。 二、考慮新路計劃以西，接園區邊界範圍內，工 18、工 20 範圍內改用區段徵收。 三、徵收後剩下無法作業農之地，亦應一併由縣府徵收。	一、依土地徵收條例第 30 條：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。」 二、徵收方式則依計畫規定方式執行，本區則採一般徵收。 三、依據「土地徵收條例」第 8 條規定，一併徵收須於徵收計畫公告一年內申請。	1. 後續一般徵收事宜及周邊土地開發方式部份，非屬本案專案小組審議範疇。 2. 其餘建議照處理情形通過。	建議照作業初審意見通過，惟請工程單位就地主權益保障部分加強宣導告知。	

第五類：涉及變更道路路線設計(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 8	陳建璋 105.9.14	非地主	一、用路人的觀點：建議最短最直的路線。 二、縣政府不同意建議路線的理由並不合理。 三、讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流	一、建議最短最直的路線。 (一)高鐵橋下道路縣政府規劃路線，經過中興路向南延伸，做了一個大轉彎，在中強光電旁進入園區銜接力行路，規劃長度計 1300 公尺。 (二)建議變更為最短的路線，由柯湖路 201 巷前，高架道路跨過柯子湖溪，在金山社區與世界先進間的園區側門，進入園區銜接力行路，道路長度約 850 公尺，較縣政府規劃路線縮短 450 公尺。 (三)本項道路建議路線經過柯子湖溪後，屬於科學園區管轄土地，其餘應徵收土地面積較縣政府規劃路線減少 1/2、道路興建成本減少 1/3、用路人交通時間與成本也減少 1/3，建議路線明顯有利。 二、縣政府不同意建議路線的理由並不合理。 (一)縣政府回函表示：建議路線須拆除 4 個建物，面積 839 公尺，拆遷面積過大，所以不同意。但是縣政府套繪的建議路線有落差，建議路線實際只有拆除墓園 1 個及一層樓簡易型建物 1 戶，沒有碰觸世界先進廠房，而且縣政府沒有說明縣政府規劃路線建物拆除面積。 (二)道路可行性說明會縣政府表示：新竹市民反對建議路線。但是建議路線尚未成案，與金山社區也有一定距	一、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。 二、陳情建議路線不符合路線設計之原則 (一)高程落差 陳情建議路線之終點沿行經金山社區通往力行路之金山南街，因金山南街與力行路目前已有高差，約 1~2 公尺，倘若直接銜接，將使得路面坡度更為陡峭，不符合道路行車之舒適性。 (二)道路交叉口衝突點 又陳情建議路線行經金山南街，需設置路口供居民進出，該路口鄰近力行路路口，連續路口相互影響，將使運轉效能不佳。且短距離路口對於支幹道之進出車輛，則有儲車空間不足等交通問題。 (三)路口延滯時間增加 以金山社區居民而言，相同距離在增加計畫道路後，須行經兩個號誌路口才能進入園區，未來進出將更為不易，容易造成瓶頸路段。 (四)降低緩衝綠帶之效益 陳情人建議路線行經園區事業用地，其基礎公共設施大多已開闢完成且建議道路行經都市計畫所留設之隔離綠帶，此綠帶主要為緩衝園區事業專用區對金山社區之衝擊。若由此緩衝綠帶行經，行經之車流將對周邊住戶造成影響 (五)需另變更新竹市之都市計畫 由於新竹科學園區特定區計畫(新竹市部分)之力行路(新竹縣與新竹市縣市交界處)路段已留設道路開	1. 請本府工務處及規劃單位說明陳情人建議路線與本案變更範圍之差異比較後提請委員會討論。 2. 其餘建議照處理情形通過。	建議不予採納，惟請工程單位加強補充說明方案差異分析。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
				離，似乎不構成新竹市民反對的理由。 (三)縣政府人員口頭表示：建議路線會挖斷坡腳。雖然部分建議路線等高線密集，但是順向坡可能性就相對低，若不是順向坡，自然沒有挖斷坡腳的問題。 三、讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流 高鐵橋下道路，縣政府規劃路線缺乏全盤考量，中興路口容易產生交通瓶頸，與地方未來發展有道路銜接問題。建議整體規劃主要道路作為竹科聯外道路，其他道路規劃建議如下： (一)規劃柯湖段河谷地道路在中強光電旁銜接園區力行路，向西連接明星路、快速道路，讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流。 (二)金山街高架銜接高鐵橋下道路，取代園區側門小路進入園區，消除金山街巷弄間流竄的車流及塞車情形。 (三)預留頭重段台地道路銜接高鐵橋下道路介面，並向西連接二重交流道。 (四)沿工研院南側闢建中興路外環道，並向西通往竹東。	口位置，若依建議路線變更道路路型，則需再變更新竹市之都市計畫，且其公共設施部分已開闢，故本案道路路線勢必將要由此開口銜接道路。 (六)建物拆除面積較原路線多出 40.12% 陳情建議路線經道路規劃單位依設計規範並以最低拆遷面積調整其線形。陳情建議路線雖為最短距離，但陳情建議路線仍需拆除鋼筋混凝土房面積約 1,016.00 m²；磚造面積約 244.59m²，總計面積約 1,260.88m²，比本府規劃路線拆除拆遷鋼筋混凝土房面積約 170.29m²；磚造面積約 676.83m²；鐵皮面積約 52.73m²，總計面積約 899.85m²。較原路線建物拆除面積多出 40.12%，對居民之影響較大。 三、本案規劃路線同時預留未來與二重交流道之聯絡道銜接空間。若依陳情道路直接接入力行路，二重交流道之聯絡道再另闢道路接至力行路，則不論是進入竹科車流及過境車流皆需進入竹科力行路，將使竹科內部道路交通系統更行惡化，故原規劃路線之設計將可分散車流，降低竹科內部道路系統壅塞。 綜合以上說明，規劃路線以最少拆遷、降低對當地居民的影響為最大考量，建議仍維持本府規劃路線方案為最佳方案。			

第六類：涉及廣昌法律訴訟案(共計 7 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人陳 9	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.30		一、本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105 年 4 月 28 日)104 年度訴更一字第 77 號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃， 貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特23號道路)“捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、貴府針對本開發案之任何變更計畫若與司法最終判決相	(空白)	一、 (一)經查內政部都委會第 686 次會議開會日期為中華民國 97 年 7 月 15 日，非陳情人所言日期 98 年。 (二)中華民國 97 年 7 月 15 日第 686 次都委會決議：「本案除下列各點外，其餘准照新竹縣政府核議意見通過，退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定…且須再辦理公開展覽及說明會」。 基於維護農業生產及希望整體開發地主之權益、尊重環境保護之新價值觀、兼顧保育與開發以及區段徵收財務等因素，故計畫內容配合整體規劃因素予	1. 有關本案依都市計畫法辦理個案變更依據，請規劃單位說明。 2. 有關行政訴訟部分併入陳 1 之初審意見，另有關於開發案契約履約範圍請本府地政處協助說明釐清。 3. 其餘建議情形通過。	建議不予採納理由：縣府地政處與廣昌契約內容第 2 條第 2 項註明「本案開發範圍面積約 334.3534 公頃，上述面積以內政部核定通過之區段徵收範圍且經實測後面積為準。」，另第 5 條第 3 項註明「惟機關不保證主要計畫初步規劃情形之必然成就，未來仍應以各級都市計畫委員會審議通過之土地使用計畫面積配置為準。」，本計畫區尚未經各級都委會審議通過，且本案簽准依都市計畫法第 27 條規定辦理逕為變更，自可依法辦理。	受文：竹國產發展處

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			違將招致續任者之究責，及本公司之訴追，對於涉入處理之公務人員將遭受國家賠償法及相關法律之追訴，為免浪費國家司法資源及增加社會成本請立即停止”變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部分)(配合 122 縣(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)”。		以調整。 (三)於中華民國 99 年 5 月 26 日起至 99 年 6 月 24 日止計 30 天，辦理第四次公開展覽。 公開展覽計畫書、圖之規畫路網已無陳情人所提之特 23 號道路。且後續截至目前為止，並未再送縣都委會審查。 二、本案業經本府於中華民國 104 年 12 月 02 日簽准，依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項規定辦理個案變更在案。 三、此路段實有開闢之必要性 (一)紓解車流 周邊道路於尖峰時間已出現壅塞現象，為有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸、提昇區域內道路服務			

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					水準，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。 (二)有效串連六家高鐵站與新竹科學園區 目前高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程第一期已完工，第二期也已發包施工，本案為第三期工程，此路段若無開闢，則無法有效直接串連六家高鐵站與新竹科學園區，同時也降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。 綜合上述因素，本案實有開闢之必要性。			
人 陳 10	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.9.02		一、本公司與貴府就本開發案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初 審意見	併人陳9之專 案小組初步建 議	受 文 者：中 華 民 國 總 統 蔡

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政					

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			經風險並減少不必要之社會成本。若能勸使該府以公益之理由恢復本開發案契約，由於通盤規劃早已完妥且已經中央主管機關審竣可立即啟動，對於改善當前年輕人就業率及國家經濟之困境當能產生立竿見影之效果，則國家幸甚，人民幸甚。					
人 陳 11	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、 本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、 對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、 況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道	(空白)	併本表編號人陳 9 辦理。	併人陳 9 之初審意見	併人陳 9 之專案小組初步建議	受 文 者：內 政 部 都 市 計 畫 員 會

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何？此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人陳 12	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、本公司與 貴府就本開發案案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受文者：內政部長 葉

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設，貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月如內政部都委會第686次會議通過之直線道路(特23號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人陳 13	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、本公司與貴府就本開發案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今貴府明知本開發案	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受文者：內政部營建署長許

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設，貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人陳 14	廣昌資產 管理股份 有限公司		一、本公司與貴府就本開發案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北	(空白)	併本表編號人陳 9 辦理。	併人陳 9 之初 審意見	併人陳 9 之專 案小組初步建	受文 者：交

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
	105.8.31		高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月如內政部都委會第686次會議通過之直線道路(特23號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”				議	通 部 部 長 賀陳

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人 陳 15	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、 本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、 對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、 況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受文者:監察院院長張

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					

附件五

新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議
會議紀錄

新竹縣政府 函

地址：30210新竹縣竹北市光明六路10號
承辦人：陳家盈
電話：03-5518101-6215
電子郵件：10012091@hchg.gov.tw
傳真：03-5530557

受文者：本府國際產業發展處城鄉發展科

發文日期：中華民國105年12月08日
發文字號：府產城字第1050178090號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：檢送105年12月1日本縣第290次都市計畫委員會會議紀錄
一份，請查照。

說明：

一、依據本府105年11月24日府產城字第1050175219號開會通知單賡續辦理。

二、本次會議審議案件：

(一)第一案：變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部分)(配合122縣(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案。

(二)第二案：「變更高路鐵路新竹車站特定區計畫產業專用區(新竹生物醫學園區)(變更醫療專三區土地使用分區管制要點)整體開發計畫」及「變更高路鐵路新竹車站特定區計畫產業專用區(新竹生物醫學園區)(變更醫療專三區土地使用分區管制要點)整體開發細部計畫」案。

三、有關會議紀錄請至本縣都市計畫網-都市計畫-都市計畫會議紀錄 (<http://urbanplan.hsinchu.gov.tw/modules/urbanplan/meeting/default.asp>) 閱覽或下載。

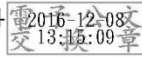
電子文
文騎

5



正本：新竹縣105年都市計畫委員會各委員、交通部高速鐵路工程局、經濟部水利署第二河川局、科技部新竹科學工業園區管理局、新竹縣竹東鎮公所、新竹縣政府衛生局、本府工務處土木科、本府地政處地價科、本府地政處徵收科、升揚工程顧問有限公司

副本：本府國際產業發展處城鄉發展科



裝

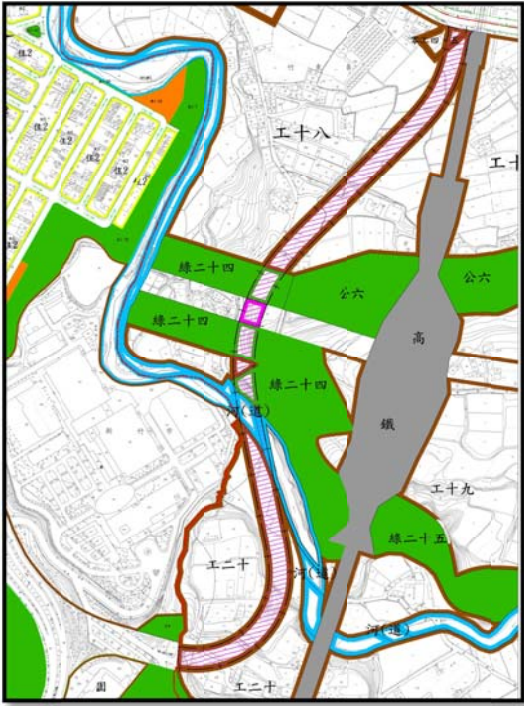


訂



線

新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	第 一 案 〈 第 290 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市 市 鎮 竹 東 鎮	日期：105 年 12 月 1 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
說 明	一、 本案辦理歷程說明： (一)公開展覽日期：自 105 年 8 月 25 日起至 105 年 9 月 25 日止計 31 天。 (二)公開說明會日期及地點：於 105 年 9 月 14 日(星期三)上午 10 時，於新竹縣竹東鎮公所三樓會議室(新竹縣竹東鎮東林路 88 號)。 (三)公開展覽期間(含逾期)公民或團體陳情意見共 17 件。(詳公民或團體陳情意見綜理表) 二、 計畫緣起： 在台灣高鐵通車後，新竹科學園區之旅客多取道縣道 122 線、117 線及 120 線，往新竹六家車站搭乘高鐵，隨著竹北市之快速蓬勃發展，聯外道路交通量急速增加，該等道路於尖峰時間已出現壅塞現象，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路，以紓緩區內道路之交通負荷，提高道路服務水準，促進高科技經濟發展。 三、 變更範圍與面積： 本案變更範圍起點為縣道 122 線道路(中興路四段)高鐵橋下路口，迄點位於「新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫之西側，新竹縣、市交界處，路寬 30 公尺，長度約 1.13 公里，面積約 3.2301 公頃。 		

新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	第 一 案 〈 第 290 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市 市 鎮 竹 東 鎮	日期：105 年 12 月 1 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	四、 變更都市計畫機關：新竹縣政府 五、 規劃單位：升揚工程顧問有限公司 六、 法令依據： 都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項。 七、 變更內容： (一)變更工業區為道路用地，變更面積約 2.5920 公頃。 (二)變更零星工業區為道路用地，變更面積約 0.0485 公頃。 (三)變更綠地用地為道路用地，變更面積約 0.4226 公頃。 (四)變更高速鐵路用地為高速鐵路兼供道路使用，變更面積約 0.0009 公頃。 (五)變更道路用地-附帶條件需整體規劃開發為道路用地，變更面積約 0.1051 公頃。 (六)變更河川區(排水使用)為河川區(排水使用)兼供道路使用，變更面積約 0.0602 公頃。 (七)變更河道用地為河道用地兼供道路使用，變更面積約 0.0008 公頃。 變更面積合計約 3.2301 公頃。 八、 辦理經過： (一)本案變更範圍座落於「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」計畫範圍內，刻正辦理都市計畫通盤檢討及變更審議程序中，目前主要計畫尚未發布實施，後續仍應依內政部都委會審定方案為準。 (二)經查「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)新竹縣轄部分(竹東鎮)案」於 98 年 12 月 22 日內政部都市計畫委員會第 721 次會議決議，本案惟退回新竹縣政府重新研議，並於 99 年 05 月 26 日至 99 年 06 月 24 日辦理第四次公開展覽，於 99 年 6 月 19 日假「新竹縣竹東鎮二重國小禮堂」舉辦說明會，並召開 3 次本縣都市計畫委員會專案小組會議審議，惟後續未提送至本縣都市計畫委員會大會審議。 (三)另有關「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫(第二次通盤檢討)-新竹縣轄部分(竹東鎮)」案，因擬定細部計畫規劃及區段徵收工程涉及修正主要計畫，又因「科學工業園區特定區新竹縣轄竹東鎮區段徵收委託開發案」本府已於 102 年 2 月 22 日府地價字第 1020024775 號函通知廣昌資產管理股份有限公司終止旨揭		

新竹縣都市計畫委員會第 290 次會議會議紀錄

討 論 事 項 及 編 號	第 一 案 〈 第 290 次 〉	所 屬 鄉 鎮 市 市 鎮 竹 東 鎮	日期：105 年 12 月 1 日
案 由	變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案		
	開發案契約之全部，並於 103 年 11 月 6 日召開結算會議完成結算作業，本府目前與廣昌公司尚有爭訟事宜。 (四)本府工務處於 104 年 10 月 16 日取得 104-107 年度生活圈道路交通系統建設計畫，營署都字第 1042917051 號函：『「高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程(中興路-力行路段)」案係為改善新竹科學園區附近道路線道 117 及 122 縣壅塞問題，...，且因本工程涉及都市計畫變更問題，恐影響用地取得時程，考量本期計畫至 107 年止，請新竹縣政府務必依規劃期程於 105 年底前完成都市計畫變更作業』。 (五)爰此，本府工務處於 104 年 12 月 02 日簽准依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項規定辦理逕為變更在案，另於 105 年 01 月 30 日辦理本案都市計畫公開招標作業，並配合路線定線後辦理都市計畫變更相關事宜。 (六)本案分別於 105 年 11 月 3 日、11 月 17 日召開第一次及第二次專案小組會議，除計畫書內容之審議外，並已邀集陳情人與會說明，已獲致具體初步建議意見，爰提請本次大會審議。 (七)人民團體陳情意見位置示意圖、陳情意見及專案小組初步建議意見詳附件所示。 (八)其餘資料詳如提案報告書(105.6)。		
作 業 單 位 綜 合 意 見	請本府工務處說明後提請委員會討論。		
經濟部水利署 第二河川局 書 面 意 見	1、本案請貴府仍應正式函文局核對河川區部份圖籍。 2、請貴府檢視本案於柯子湖溪排水集區範圍內如變更超過 2 公頃致增加柯子湖溪排水逕流量情形，請依中央管區域排水排水計畫書審查作業要點檢送排水計畫書向本局申請審查。 3、承前，如開發後未增加逕流量，請依經濟部 105 年 11 月 23 日經授水字第 10520212530 號函示辦理。		
決 議	請依經濟部水利署第二河川局書面意見辦理，餘照案通過，免再提會討論，並授權業務單位查核後，辦理後續法定程序。		

附件

變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部份)(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)計畫案公開展覽人民團體陳情意見綜理表

(共計 18 案)

第一類：涉及與園區三期開發案併案徵收處理(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 1	連渭銘 105.9.7	柯子湖段 344-1 、 344-5 地號	不同意以一般徵收方式取得本人名下土地，因當時土地取得價格較高，以一般徵收取得名下土地會造成損失。	希望能與園區三期開發案併案徵收處理。	本府工務處於 104 年 10 月 16 日取得營建署 104-107 年度 <u>生活圈道路交通系統建設計畫</u> ，因本案工程涉及都市計畫變更問題，恐影響用地取得時程，考量生活圈道路交通系統建設計畫至 107 年止，規劃期程須於 105 年底前完成都市計畫變更作業，時程上無法與園區三期開發併案徵收處理。	1. 請本府地政處地價科協助說明園區三期開發案訴訟進度及預定期程後提請委員會討論。 2. 其餘建議照處理情形通過。	因縣府與廣昌尚在行政訴訟階段，與本案辦理依據及期程有別，建議不予採納。	

第二類：涉及反對道路高架化(共計 7 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人陳 2	范吉田 105.9.10	頭重埔段 317-40、 317-41、 317-42、 317-43、 317-44、 316 各 筆、318 各 筆地號	道路工程不要 封閉，開放可 以使用。	改為平面道路	一、經查本案行經陳情人之土地為頭 重埔段 317-42 地號一筆土地， 其餘地號，不在本案變更範圍 內。 二、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地位於中興路 四段與高速鐵路道路交會處之 西南側，約位於變更道路工程 0+030 里程數，非高架道路。	1. 陳情事項 涉及路線 規劃設計 型式，請規 劃單位說 明陳情位 置現況及 路線規劃 設計後提 請委員會 討論。 2. 其餘建議 照處理情 形通過。	建議不予採 納，惟建議工 程單位未來施 工考量道路設 計納入參採。	
人陳 3	鄭昌旺 105.9.14	柯子湖段 19、20、 21、517 地 號	請縣府考量城 鄉發展，以下 19、20、21、 517 道路可走 平面道路，對 未來發展才有 幫助，若建設 高架道路，根 本切斷原本平 整可以利用的 土地，對於本 地塊地主、鄉 親用路、未來 發展沒有幫 助，請謹慎評 估。	建設平面道 路，對未來發展 才有幫助。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地位於新竹 縣、市交界處之東側，變更道路 南側，約位於變更道路工程 1+040 里程數，為高架道路。 二、本府規劃路線設計原則，主要是 以 (一)路線盡量平順以維持行車舒 適性，符合設計規範標準。 (二)配合現況地形地物，減少挖 土方量，降低對週遭環境影 響。 (三)減少用地徵收及拆遷。 (四)符合交通運輸需求。 (五)考量土地整體規劃，增進土 地利用效率。 綜合上述因素，道路規劃設計遇 地形、河川、行車安全等考量，以高 架化方式設計，其餘仍盡量以平面道 路為主。	併人陳 2 之初 審意見	併人陳 2 之專 案小組初步建 議	
人陳 4	鄒秀梅 105.9.14	柯子湖段 17、30、 31、510、 516 地號	上述地號計劃 為高架，對地 主無經濟效 益，土地劃分 兩地，水源被 切斷破壞，柯 子湖溪無法利 用，破壞整片 良田。	一、請規劃為 平面道路， 並設水管引 用柯子湖溪 水源。 二、規劃另外 道路，不經 上述地段。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北 向 0+641~1+286 道路設計為高 架路段。陳情人土地分別位於本 次變更道路與河川兼道路用地之 交界處以及變更道路南側之工二 十，約位於變更道路工程 0+700~0+990 里程數，為高架道 路。 二、 (一)有關本府規劃路線設計原 則，併本表編號人陳 3 第二 條辦理。 (二)又本府規劃路線須跨過柯子 湖溪，約位於變更道路工程 南北向 0+650~0+702 里程 數，此路段之道路設計得為 橋樑，無法由平面道路取代。 (三)灌溉溝渠部分，依一般工程 設計之貫例，在細部設計階	1. 道路規劃 部分併人 陳 2 之初 審意見。 2. 其餘建議 照處理情 形通過	1. 有關道路 規劃部分 併人陳 2 之專案小 組初步建 議。 2. 有關灌溉 溝渠部分 建議照作 業單位初 審意見通 過。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					段時，如有涉及灌溉溝渠之部份，將會同農田水利會，依實際灌溉需求，以排水箱涵穿越或溝渠改道之方式，維持既有灌溉溝渠之功能，不會阻斷水源。 三、道路設計行經之路線，以整體性作為考量，須配合現況地形地物，以最少拆遷、降低對當地居民的影響為最大考量。建議維持規劃路線之路型。			
人 陳 5	吳克志、 吳雲煙 105.9.14	頭重埔段 318-11、 318-36、 318-37 地號	一、土地分割後，畸零地多，徵收後無法使用。 二、地價公告與市價定義不清。 三、周邊土地解編，住宅區。 四、路面設計不走封閉型，方便地面進出。	一、高於市價徵收。 二、市價決議前明確告知地主，取得地主同意。 三、送都委會審議，解編。 四、不設路面圍欄。	一、 (一) 依土地徵收條例第30條：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。 (二) 依土地徵收條例第3條：『市價』係指市場正常交易價格，可參考：1.政府相關公開資訊或 2.不動產仲介業相關訊息或 3.不動產估價師查估。 二、依土地徵收條例第11條：「需用土地人申請徵收土地或土地改良物前……，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得。」未來辦理用地徵收作業將於協議價購說明會告知民眾土地及建物補償之價格。 三、此路段實有開闢之必要性 (一)紓解車流 周邊道路於尖峰時間已出現壅塞現象，為有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸、提昇區域內道路服務水準，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。 (二)有效串連六家高鐵站與新竹科學園區 目前高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程第一期已完工，第二期也已發包施工，本案為第三期工程，此路段若無開闢，則無法有效直接串連六家高鐵站與新竹科學園區，同時也降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。 綜合上述因素，本案實有開闢之必要性。 四、本案路線南向 0+506~1+286、北	1. 有關路面圍欄部分請規劃單路位說明路線規劃設計後提請委員會討論。 2. 另後續一般徵收事宜及周邊土地解編部分，非屬本案專案小組審議範疇。 3. 其餘建議情形通過。	1. 有關道路規劃部分併入陳 2 之專案小組初步建議。 2. 其餘建議照作業單位初審意見通過。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於本次變更道路北端，高速鐵路西側之工十八，約位於變更道路工程 0+120~0+260 里程數，為平面道路，非高架道路。道路配置部分，未來道路完成路面與現地高差超過 50 公分，為維護行人安全以避免有不慎墜落之疑慮，故將於部分路段設置欄杆。			
人 陳 6	鄭益雄 105.9.14	柯子湖段 19-3、 520、 520-1 地 號	一、我本人鄭益雄訴求是道路使用用地，有開闢灌溉及民生用水深耕，一座約 120 米深，可否保留？如果無法保留，廢除請使用地單位開張證明，以後開掘深井時，於法有據，謝謝。 二、反對高架	道路開闢，原有道路應設保留道路暢通，道路兩旁排水系統要暢通。	一、經查本案行經陳情人之土地為柯子湖段 19-3 及 520-1 地號等兩筆土地，其餘地號，不在本案變更範圍內。 二、本案路線南向 0+506~1+286、北向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於變更道路南側之工二十，約位於變更道路工程 1+100~1+120 里程數，為高架道路。 三、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。 四、有關灌溉溝渠建議，併表本編號人陳 4 第二條第三項辦理。	併人陳 4 之初 審意見	併人陳 4 之專 案小組初步建 議	
人 陳 16	黃秀珍 105.9.24	柯子湖段 509 地號	本案計畫道路最末端地號 509，並無高低落差，不應規劃為高架道路。就 509 地號有 18,433 平方公尺，僅須被徵收其中的 1/10，其餘的 9/10 卻因高架道路而受害，鑑請貴會考量縣民福祉。	檢討末端可取平面處，做平面道路。	一、本案路線南向 0+506~1+286、北向 0+641~1+286 道路設計為高架路段。陳情人土地位於新竹縣、市交界處之工二十，約位於變更道路工程 1+100~1+120 里程數，為高架道路。 二、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。	併人陳 2 之初 審意見	併人陳 2 之專 案小組初步建 議	
逾 人 陳 1	鄒金海、 鄒英妹、 鄒金泉、 鄒秀琴、 鄒金水、 鄒金龍、 鄒秀梅 105.11.1 7	柯子湖段 17、30、 31、510、 516 地號	反對高架道路： 1. 使其他土地失去經濟價值與效益 2. 使其他土地失去利用價值，影響種植（如：植物採光不足等）	設計為平面道路	有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。		併人陳 2 之專 案小組初步建 議	

第三類：涉及灌溉溝渠(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 7	鄒金海 105.9.14	柯子湖段 17、30、31、 510、516 地 號	(空白)	施工前請先將 灌 溉 溝 渠 做 好。	有關灌溉溝渠建議,併表本編號 人陳 4 第二條第三項辦理。	併人陳 4 之初 審意見	併人陳 4 之專 案小組初步建 議	

第四類：涉及徵收價格(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人 陳 17	劉春蘭 105.9.14	柯子湖段 32 地號	本區土地縣政府原計劃作區段徵收，現改為一般徵收，公告現值與市價有相當大的差距。	一、建議縣府應苦民所苦，以市價計算，或優於市價徵收。 二、考慮新路計劃以西，接園區邊界範圍內，工 18、工 20 範圍內改用區段徵收。 三、徵收後剩下無法作業農之地，亦應一併由縣府徵收。	一、依土地徵收條例第 30 條：「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。」 二、徵收方式則依計畫規定方式執行，本區則採一般徵收。 三、依據「土地徵收條例」第 8 條規定，一併徵收須於徵收計畫公告一年內申請。	1. 後續一般徵收事宜及周邊土地開發方式部份，非屬本案專案小組審議範疇。 2. 其餘建議照處理情形通過。	建議照作業初審意見通過，惟請工程單位就地主權益保障部分加強宣導告知。	

第五類：涉及變更道路路線設計(共計 1 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人陳 8	陳建璋 105.9.14	非地主	一、用路人的觀點：建議最短最直的路線。 二、縣政府不同意建議路線的理由並不合理。 三、讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流	一、建議最短最直的路線。 (一)高鐵橋下道路縣政府規劃路線，經過中興路向南延伸，做了一個大轉彎，在中強光電旁進入園區銜接力行路，規劃長度計 1300 公尺。 (二)建議變更為最短的路線，由柯湖路 201 巷前，高架道路跨過柯子湖溪，在金山社區與世界先進間的園區側門，進入園區銜接力行路，道路長度約 850 公尺，較縣政府規劃路線縮短 450 公尺。 (三)本項道路建議路線經過柯子湖溪後，屬於科學園區管轄土地，其餘應徵收土地面積較縣政府規劃路線減少 1/2、道路興建成本減少 1/3、用路人交通時間與成本也減少 1/3，建議路線明顯有利。 二、縣政府不同意建議路線的理由並不合理。 (一)縣政府回函表示：建議路線須拆除 4 個建物，面積 839 公尺，拆遷面積過大，所以不同意。但是縣政府套繪的建議路線有落差，建議路線實際只有拆除墓園 1 個及一層樓簡易型建物 1 戶，沒有碰觸世界先進廠房，而且縣政府沒有說明縣政府規劃路線建物拆除面積。 (二)道路可行性說明會縣政府表示：新竹市民反對建議路線。但是建議路線尚未成案，與金山社區也有一定距離，似乎不構成新竹市民反對的理由。 (三)縣政府人員口頭表	一、有關本府規劃路線設計原則，併本表編號人陳 3 第二條辦理。 二、陳情建議路線不符合路線設計之原則 (一)高程落差 陳情建議路線之終點沿行經金山社區通往力行路之金山南街，因金山南街與力行路目前已有高差，約 1~2 公尺，倘若直接銜接，將使得路面坡度更為陡峭，不符合道路行車之舒適性。 (二)道路交叉口衝突點 又陳情建議路線行經金山南街，需設置路口供居民進出，該路口鄰近力行路路口，連續路口相互影響，將使運轉效能不佳。且短距離路口對於支幹道之進出車輛，則有儲車空間不足等交通問題。 (三)路口延滯時間增加 以金山社區居民而言，相同距離在增加計畫道路後，須行經兩個號誌路口才能進入園區，未來進出將更為不易，容易造成瓶頸路段。 (四)降低緩衝綠帶之效益 陳情人建議路線行經園區事業用地，其基礎公共設施大多已開闢完成且建議道路行經都市計畫所留設之隔離綠帶，此綠帶主要為緩衝園區事業專用區對金山社區之衝擊。若由此緩衝綠帶行經，行經之車流將對周邊住戶造成影響 (五)需另變更新竹市之都市計畫 由於新竹科學園區特定區計畫(新竹市部分)之力行路(新竹縣與新竹市縣市交界處)路段已留設道路開口位置，若依建議路線變更道路路型，則需再變更新竹市之都市計畫，且其公共設施部分	1. 請本府工務處及規劃單位說明陳情人建議路線與本案變更範圍之差異比較後提請委員會討論。 2. 其餘建議照處理情形通過。	建議不予採納，惟請工程單位加強補充說明方案差異分析。	

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
				示：建議路線會挖斷坡腳。雖然部分建議路線等高線密集，但是順向坡可能性就相對低，若不是順向坡，自然沒有挖斷坡腳的問題。 三、讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流 高鐵橋下道路，縣政府規劃路線缺乏全盤考量，中興路口容易產生交通瓶頸，與地方未來發展有道路銜接問題。建議整體規劃主要道路作為竹科聯外道路，其他道路規劃建議如下： (一)規劃柯湖段河谷地道路在中強光電旁銜接園區力行路，向西連接明星路、快速道路，讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流。 (二)金山街高架銜接高鐵橋下道路，取代園區側門小路進入園區，消除金山街巷弄間流竄的車流及塞車情形。 (三)預留頭重段台地道路銜接高鐵橋下道路介面，並向西連接二重交流道。 (四)沿工研院南側闢建中興路外環道，並向西通往竹東。	已開闢，故本案道路路線勢必將要由此開口銜接道路。 (六)建物拆除面積較原路線多出 40.12% 陳情建議路線經道路規劃單位依設計規範並以最低拆遷面積調整其線形。陳情建議路線雖為最短距離，但陳情建議路線仍需拆除鋼筋混凝土房面積約 1,016.00 m²；磚造面積約 244.59m²，總計面積約 1,260.88m²，比本府規劃路線拆除拆遷鋼筋混凝土房面積約 170.29m²；磚造面積約 676.83m²；鐵皮面積約 52.73m²，總計面積約 899.85m²。較原路線建物拆除面積多出 40.12%，對居民之影響較大。 三、本案規劃路線同時預留未來與二重交流道之聯絡道銜接空間。若依陳情道路直接接入力行路，二重交流道之聯絡道再另闢道路接至力行路，則不論是進入竹科車流及過境車流皆需進入竹科力行路，將使竹科內部道路交通系統更行惡化，故原規劃路線之設計將可分散車流，降低竹科內部道路系統壅塞。 綜合以上說明，規劃路線以最少拆遷、降低對當地居民的影響為最大考量，建議仍維持本府規劃路線方案為最佳方案。			

第六類：涉及廣昌法律訴訟案(共計 7 案)

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
人陳 9	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.30		一、本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105 年 4 月 28 日)104 年度訴更一字第 77 號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃， 貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)“捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、貴府針對本開發案之任何變更計畫若與司法最終判決相違將招致續任者之究責，及本公司之訴追，對於涉入處理之公務人員將遭受國家賠償法及相關法律之追訴，為	(空白)	一、 (一)經查內政部都委會第 686 次會議開會日期為中華民國 97 年 7 月 15 日，非陳情人所言日期 98 年。 (二)中華民國 97 年 7 月 15 日第 686 次都委會決議：「本案除下列各點外，其餘准照新竹縣政府核議意見通過，退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定…且須再辦理公開展覽及說明會」。 基於維護農業生產及希望整體開發地主之權益、尊重環境保護之新價值觀、兼顧保育與開發以及區段徵收財務等因素，故計畫內容配合整體規劃因素予以調整。 (三)於中華民國 99 年 5 月 26 日起	1. 有關本案依都市計畫法辦理個案變更依據，請規劃單位說明。 2. 有關行政訴訟部分併入陳 1 之初審意見，另有關於開發案契約履約範圍請本府地政處協助說明釐清。 3. 其餘建議情形通過。	建議不予採納理由：縣府地政處與廣昌契約內容第 2 條第 2 項註明「本案開發範圍面積約 334.3534 公頃，上述面積以內政部核定通過之區段徵收範圍且經實測後面積為準。」，另第 5 條第 3 項註明「惟機關不保證主要計畫初步規劃情形之必然成就，未來仍應以各級都市計畫委員會審議通過之土地使用計畫面積配置為準。」，本計畫區尚未經各級都委會審議通過，且本案簽准依都市計畫法第 27 條規定辦理逕為變更，自可依法辦理。	受文者：新竹縣國際產業發展處

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			免浪費國家司法資源及增加社會成本請立即停止”變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮部分)(配合 122 縣(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)”。		至 99 年 6 月 24 日止計 30 天，辦理第四次公開展覽。公開展覽計畫書、圖之規畫路網已無陳情人所提之特 23 號道路。且後續截至目前為止，並未再送縣都委會審查。 二、本案業經本府於中華民國 104 年 12 月 02 日簽准，依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項規定辦理個案變更在案。 三、此路段實有開闢之必要性 (一)紓解車流 周邊道路於尖峰時間已出現壅塞現象，為有效疏導竹北高鐵特定區往新竹科學園區車流瓶頸、提昇區域內道路服務水準，亟需興闢新竹六家高鐵車站之專用連外道路。 (二)有效串連			

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
					六家高鐵站與新竹科學園區 目前高鐵橋下聯絡道延伸至竹科工程第一期已完工，第二期也已發包施工，本案為第三期工程，此路段若無開闢，則無法有效直接串連六家高鐵站與新竹科學園區，同時也降低了高鐵六家站至中興路四段聯絡道路之開闢效益。 綜合上述因素，本案實有開闢之必要性。			
人 陳 10	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.9.02		一、本公司與貴府就本開發案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初 審意見	併人陳9之專 案小組初步建 議	受 文 者：中 華 民 國 總 統 蔡

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設，貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月如內政部都委會第686次會議通過之直線道路(特23號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。若能勸使該府以公益之理由恢復本開發案契約，由於通盤規劃早已完妥且已經中央主管機關審竣可立即啟動，對於改善當前年輕人就業率及國家經濟之困境當能產生立竿見影之效果，則國家幸甚，人民幸甚。					
人陳 11	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、本公司與貴府就本開發案案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受文者：內政部都市計畫

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動					委員 會

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人陳 12	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、 本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、 對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、 況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、 尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察	(空白)	併本表編號人陳 9 辦理。	併人陳 9 之初審意見	併人陳 9 之專案小組初步建議	受 文 者：內 政 部 部 長 葉

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之“長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人 陳 13	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、 本公司與 貴府就本開發案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、 對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、 況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團 105 億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設， 貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在 貴府財政赤字龐大之現況下，編列 16 餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經 98 年 7 月如內政部都委會第 686 次會議通過之直線道路(特 23 號道	(空白)	併本表編號人陳 9 辦理。	併人陳 9 之初審意見	併人陳 9 之專案小組初步建議	受 文 者：內 政 部 營 建 署 署 長 許

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何？此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長 楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人 陳 14	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、 本公司與 貴府就本開發案案之爭議，其中有關 貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決 貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、 對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今 貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、 況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億之聯貸資金，對於區內道路、學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受 文 者：交 通 部 部 長 賀陳

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設，貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月如內政部都委會第686次會議通過之直線道路(特23號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					
人陳 15	廣昌資產 管理股份 有限公司 105.8.31		一、本公司與貴府就本開發案之爭議，其中有關貴府對本公司停權之處分，業經台北高等行政法院判決本公司勝訴(105年4月28日)104年度訴更一字第77號判決)，本開發案契約存在之訴雖在台北高等行政法院判決貴府勝訴，為兩案均再上訴，現在最高行政法院審理中，先與敘明。 二、對於尚處司法程序中之案件，行政機關本無決策空間，更應維持爭議案件之原狀，否則一旦行政措施與司法判決結果相違，將衍生更多的社會成本，今貴府明知本開發案仍在最高行政法院審理中，卻急於變更計畫，其公然藐視司法之行為，實犯行政機關的大忌。 三、況且，本公司就本開發案早已規劃完妥並經內政部都委會審竣，且已獲銀行團105億之聯貸資金，對於區內道路、	(空白)	併本表編號人陳9辦理。	併人陳9之初審意見	併人陳9之專案小組初步建議	受文者:監察院院長張

編號	陳情人	陳情位置	陳情理由	建議事項	處理情形	作業單位 初審意見	專案小組 初步建議	備註
			學校、住宅、生活機能及聯外交通均有整體通盤之規劃，貴府及中央皆不必支付任何經費，即可完成新竹縣最大之公共建設，非但解決現在新竹科學工業園區廠地、住宅不足之問題，更可提供回台廠商生產基地，對於提高就業率及振興全國經濟有立即效果。如此對地方及國家經濟利益貢獻巨大，更可大幅增益個人政績之重大建設，貴府卻找盡理由片面終止本開發契約，其動機實令人費解。尤其在貴府財政赤字龐大之現況下，編列16餘億元之預算，做缺乏地區完整性之局部計畫，甚者，將原來本開發案業經98年7月如內政部都委會第686次會議通過之直線道路(特23號道路)”捨直取彎”改成彎曲繞道，不知所求為何?此種不理性之決策時非有政治道德良知之人物所當為。 四、尤有進者，該府邱縣長本身尚因違反選罷法，遭台北高等法院維持新竹地方法院判決，判刑四個月並褫奪公權一年，雖經最高法院發回更審，卻於此敏感時刻，起用遭監察院彈劾之前中科園區局長楊文科擔任副縣長，借重他之”長才”負責公共建設，其動機實啟人疑竇，尤其是邱縣長本身之去留仍在未定之天，其目前急於進行之施政措施若有差池，其不良後果將由續任者及全民承擔，並波及因案涉入之公務人員遭受相關法律之訴追。誠盼中央主管機關主動擔負監督之責，以避免國家政經風險並減少不必要之社會成本。					

附件六

內政部都市計畫委員會第 894 次會議
會議紀錄

正本

檔 號：
保存年限：

新竹縣政府 函

302

新竹縣竹北市中泰路28號

受文者：升揚工程顧問有限公司

發文日期：中華民國106年03月10日

發文字號：府工土字第1060034257號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：有關「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄案(竹東鎮部份)(配合122線(中興路)銜接新竹科學園區新闢道路)案」，請依說明段會議紀錄內容配合辦理，請查照。

說明：依據106年2月14日內政部都市計畫委員會第894次會議紀錄辦理(併附會議紀錄乙份)。

正本：升揚工程顧問有限公司

副本：本府國際產業發展處、本府工務處土木科、本府工務處養護科(均含附件)

縣長邱鏡淳

本案依分層負責規定授權
業務主管決行

內政部都市計畫委員會第 894 次會議紀錄

一、時間：中華民國 106 年 2 月 14 日（星期二）上午 9 時 30 分。

二、地點：本部營建署 601 會議室。

三、主席：葉兼主任委員俊榮

花兼副主任委員敬群 代

（依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主持。）

紀錄彙整：陳政均

四、出席委員：（詳會議簽到簿）。

五、列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

六、確認本會第 893 次會議會議紀錄。

決 定：確定。

審議案件一覽表：

七、核定案件：

第 1 案：苗栗縣政府函為「變更苗栗主要計畫（部分甲種工業區及綠地用地為社會福利專用區、文教區、公園兼滯洪池用地、公園兼兒童遊樂場用地、廣場兼停車場用地、道路用地）（修訂實施進度）案」。

第 2 案：臺中市政府函為「變更臺中市都市計畫主要計畫（配合麻糍埔遺址及舊南屯溪文化景觀保存）案」。

第 3 案：臺中市政府函為「變更臺中港特定區計畫（第三次通盤檢討）案」再提會討論案。

第 4 案：南投縣政府函為「變更八卦山脈風景特定區計畫（文山及橫山地區）（部分住宅區、農業區為道路用地、部分道路用地為住宅區）案」再提會討論案。

第 5 案：新竹市政府函為「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫（新竹市部分）（配合新城斷層園區事業專用區調整位置）案」。

第 6 案：新竹縣政府函為「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫—新竹縣轄部分（竹東鎮部份）（配合 122 線（中興

路)銜接新竹科學園區新闢道路)案」。

第 7 案：雲林縣政府函為「變更斗六嘉東地區特定區計畫（第一次通盤檢討）案」。

第 8 案：雲林縣政府函為「變更高速公路斗南交流道附近特定區計畫（第四次通盤檢討）案」再提會討論案。

第 9 案：屏東縣政府函為「變更鹽埔漁港特定區計畫（部分農業區為道路用地）（配合屏63線五房段外環道開闢工程）案」。

八、散會：中午 12 時。

第 6 案：新竹縣政府函為「變更新竹科學工業園區特定區主要計畫—新竹縣轄部分（竹東鎮部份）（配合122線（中興路）銜接新竹科學園區新闢道路）案」。

說明：

一、本案業經新竹縣都委會 105 年 12 月 1 日第 290 次會議審決修正通過，並准新竹縣政府 105 年 12 月 15 日府產城字第 1050183249 號函檢附計畫書、圖報請核定等由到部。

二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款暨第 2 項。

三、變更計畫範圍：詳計畫圖。

四、變更計畫內容及理由：詳計畫書。

五、公民或團體所提意見：詳公民或團體陳情意見綜理表。

決議：本案除下列各點外，其餘准照新竹縣政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定。

一、本案為個案變更都市計畫，都市計畫法令依據請修正為都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

二、本案變更前後鄰近道路系統服務水準之差異性，以及本案新闢道路通往新竹科學工業園區之路口銜接情形等，請補充說明，並儘可能於計畫書以示意圖表示之。

三、本案土地大部分為工業區，請補充說明與土地所有權人溝通過程。

四、本案變更後綠地用地面積減少 0.4226 公頃，請於該地區辦理都市計畫通盤檢討時，儘可能予以補足。

五、本案變更內容超出公開展覽範圍部分，請依都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見或與變更案無直接關係者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。

六、本案新闢道路工程具有急迫性，新竹縣政府得視實際發展需要，檢具變更都市計畫書、圖，分階段報請內政部核定，依法公告發布實施。

七、逕向內政部陳情意見：同意依新竹縣政府研析意見辦理。

編號	陳情人及陳情事項	新竹縣政府研析意見
1	陳建璋君106年1月26日致內政部營建署署長信箱針對本案具體建議事項： 一、用路人的觀點：建議最短最直的路線。 (一) 高鐵橋下道路縣政府規劃路線，經過中興路向南延伸，做了一個大轉彎，在中強光電旁進入園區銜接力行路，規劃長度計1300公尺。 (二) 建議變更為最短的路線，由柯湖路201巷前，高架道路跨過柯子湖溪，在金山社區與世界先進間的園區側門，進入園區銜接力行路，道路長度約850公尺，較縣政府規劃路線縮短450公尺。 (三) 本項道路建議路線經過柯子湖溪後，屬於科學園區管轄土地，其餘應徵收土地面積較縣政府規劃路線減少1/2、道路興建成本減少1/3、用路人交通時間與成本也減少1/3，建議路線明顯有利。 二、縣政府不同意建議路線的理由並	一、建議未便採納。 二、按陳情人各項具體建議事項分項說明： (一) 最短最直之路線並非最佳路線設計規劃 本府規劃路線設計原則，主要是以： 1. 路線盡量平順以維持行車舒適性。 2. 配合現況地形地物，減少挖土方量，降低對週遭環境影響。 3. 減少用地徵收及拆遷。 4. 符合交通運輸需求。 5. 考量土地整體規劃，增進土地利用效率。 本府規劃路型原道路設計需行經兩座山，為配合現況地形地物，並減少挖土方量，降低對週遭環境影響，因此道路路型稍作調整。 故道路線型設計並非僅依照道路路線之長短及興建成本作為單一考量因素，仍需符合路線設計之原則，以作為最佳設計考量。 (二) 縣政府不同意建議路線理由為陳情建議路線不符合路線設計之原則 1. 建物拆除面積較原路線多出 40.12% 陳情建議路線需拆除總計面積約

編號	陳情人及陳情事項	新竹縣政府研析意見
	不合理。 (一)縣政府回函表示:建議路線須拆除4個建物，面積839公尺，拆遷面積過大，所以不同意。但是縣政府套繪的建議路線有落差，建議路線實際只有拆除墓園1個及一層樓簡易型建物1戶，沒有碰觸世界先進廠房，而且縣政府沒有說明縣政府規劃路線建物拆除面積。 (二)道路可行性說明會縣政府表示:新竹市民反對建議路線。但是建議路線尚未成案，與金山社區也有一定距離，似乎不構成新竹市民反對的理由。 (三)縣政府人員口頭表示:建議路線會挖斷坡腳。雖然部分建議路線等高線密集，但是順向坡可能性就相對低，若不是順向坡，自然沒有挖斷坡腳的問題。 三、讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流。 (一)規劃柯湖段河谷地道路在中強光電旁銜接園區力行路，向西連接明星路、快速道路，讓竹科東側交通與北側高鐵橋下道路分流。 (二)金山街高架銜接高鐵橋下道路，取代園區側門小路進入園區，消除金山街巷弄間流竄的車流及塞車情形。 (三)預留頭重段台地道路銜接高鐵橋下道路介面，並向西連接二重交流道。 (四)沿工研院南側闢建中興路外環道，並向西通往竹東。	1,260.88 m²，本府規劃路線拆除拆總計面積約 899.85 m²。陳情建議路線雖為最短距離，但較原路線建物拆除面積多出 40.12%，對居民之影響較大。 2.道路衝突點增加且路口延滯時間增加。 (1)道路交叉口衝突點 陳情建議路線將行經力行路、金山南街及金山二十六街旁路段，若依陳情建議路線將造成五個路口相鄰。 力行路路口與金山南街南側新增路口相距僅約 5 公尺，力行路路口與金山南街北側新增路口相距 20m，金山二十六街旁路段與陳情建議路線新增路口相距 60m，短短 60 公尺相鄰五個路口，短距離路口對於支幹道之進出車輛，則有儲車空間不足等交通問題。另外金山二十六街旁路段與陳情建議路線道路出現銳角設計，將使運轉效能不佳。 (2)路口延滯時間增加 以金山社區居民而言，相同距離在增加計畫道路後，須行經兩個號誌路口才能進入園區，未來進出將更為不易，容易造成瓶頸路段。 (3)降低緩衝綠帶之效益 陳情人建議路線行經園區事業用地，其基礎公共設施大多已開闢完成且建議道路行經都市計畫所留設之隔離綠帶，此綠帶主要為緩衝園區事業專用區對金山社區之衝擊，若由此緩衝綠帶行經，行經之車流將對周邊住戶造成影響。 (4)需另變更新竹市之都市計畫 由於新竹科學園區特定區計畫(新竹市部分)之力行路(新竹縣與新竹市縣市交界處)路段已留設道路開口位置，若依建議路線變更道路路型，則需再變更新竹市之都市計畫，且其公共設施部分已開闢，故本案道路路線勢必將要由此開口銜接道路。 (三) 陳情建議路線將使竹科內部道路交通系統更行惡化 本案規劃路線同時預留未來與二重交流道之聯絡道銜接空間。若依陳情道路

編號	陳情人及陳情事項	新竹縣政府研析意見
		直接接入力行路，二重交流道之聯絡道再另闢道路接至力行路，則不論是進入竹科車流及過境車流皆需進入竹科力行路，將使竹科內部道路交通系統更行惡化，故原規劃路線之設計將可分散車流，降低竹科內部道路系統壅塞。 三、差異性比較 (一)道路交叉口衝突點 道路 60 公尺內相鄰五個路口，有儲車空間不足等交通問題且道路出現銳角設計，將使運轉效能不佳。 (二)路口延滯時間增加 以金山社區居民而言，相同距離在增加計畫道路後，須行經兩個號誌路口才能進入園區，容易造成瓶頸路段。 (三)降低緩衝綠帶之效益 陳情建議道路行經都市計畫所留設之隔離綠帶，行經之車流將對周邊住戶造成影響。 (四)需另變更新竹市之都市計畫 由於新竹科學園區特定區計畫(新竹市部分)之力行路(新竹縣與新竹市縣市交界處)路段已留設道路開口位置，故本案道路路線勢必將要由此開口銜接道路。 (五)陳情建議路線將使竹科內部道路交通系統更行惡化 陳情建議道路使進入竹科車流及過境車流皆需進入竹科力行路，將使竹科內部道路交通系統更行惡化，故原規劃路線之設計將可分散車流，降低竹科內部道路系統壅塞。 (六)建物拆除面積多出 40.12% 陳情建議路線雖為最短距離，但仍需拆除面積較縣府規畫路線建物拆除面積多出約為 40.12%，對居民之影響較大。 (七)用地取得每坪單價高出約 14 坪/萬元。 用地取得單價新竹縣政府規劃路線每坪單價為 29,200(元/ m²)，陳情人建議路線每坪單價為 170,000(元/ m²)，陳情人路線高出約 14 萬元/坪。(用地取得每坪單價依據內政部實價登錄網概估。)

編號	陳情人及陳情事項	新竹縣政府研析意見
		綜合以上說明，新竹縣政府規劃路線以最少拆遷、降低對當地居民的影響為最大考量，建議仍維持本府規劃路線方案。

附件七

變更新竹科學工業園區特定區
主要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)
(配合 122 線(中興路)銜接新竹科學園區
新闢道路)權屬圖

變更新竹科學工業園區特定區主
要計畫-新竹縣轄(竹東鎮部分)
(配合 122 線(中興路)銜接新竹科
學園區新闢道路)圖

變更新竹科學工業園區特定區
主要計畫－新竹縣轄（竹東鎮
部分）（配合 122 線（中興路）銜接
新竹科學園區新闢道路）書
（依內政部都市計畫委員會第 894 次
會議決議補辦變更內容綜理表
5、6、7 案公開展覽）

業務承辦：

主管人員：

變更機關：新竹縣政府

規劃單位：升揚工程顧問有限公司