

# 推動營建剩餘土石方全流程管理因應對策產業說明會 會議紀錄

壹、時間：115 年 1 月 27 日(星期二)上午 9 時 30 分

貳、地點：本部國土管理署 1 樓 107 會議室

參、主持人：朱代理署長慶倫 記錄：黃建智

肆、出(列)席人員：詳如簽到簿

伍、會議結論：

一、有關本部推動營建剩餘土石方全流向管理因應對策「擴增去化量能」、「簡化土方運送流程」，及「GPS 雙軌並行」3 項策略，經與環境部、交通部、農業部、各縣市營建土石方、不動產開發等各產業公(協)會與會代表獲致共識，推動策略說明如下：

(一)「擴增去化量能」：

1、最終去處量能擴增：

(1)行政院已跨部會盤點相關最終去量地點，包括臺北港、臺中港、高雄港及各縣市大型開發案、低窪地回填及填埋型土資場等擴增方案，共計可提供 1.5 億立方公尺，尚可滿足未來去化量。此外，也積極協調台灣港務公司及經濟部盤點臺北港、臺中港及彰濱工業區可用土地，提供土方暫置地點。

(2)地方政府可利用內政部提供之公有土地清冊、協調國營事業土地或閒置工業區暫置土方，後續銜接各地區大型需土工程(臺北港、臺中港、布袋港、高雄港等)予以去化，後續

並積極成立公有土資場或調度中心，以提供長期合法的土方去處。

## 2、臨時暫置量能擴增：

(1) 為使國內各項工程能夠順利進行，且地方政府表達有土方暫置的急迫性，倘施工中的案件如有土方暫置需求，請依土地使用管制規定辦理，本署業刻正研擬相關暫置指引內容，將提供地方政府參考並依循修正自治條例或訂定相關管理規定。

(2) 暫置區須由工程施工承攬廠商於施工計畫之營建剩餘土石方處理計畫載明暫置地點，經地方主管機關核准後，於同一縣市轄區內異地暫置，將該暫置場視為施工基地延伸，限定單一工程使用，並應依計畫內容設置圍籬隔離及空汙防制之措施，地方政府應善盡稽查作業，並結合建管程序最遲應於使用執照前完成暫置區的復原。

(二) 「簡化土方運送流程」：為簡化土方運送及處理流程，本部業以 115 年 1 月 27 日內授國營字第 1150801128 號函送「簡化土方運送流程」條文範本予地方政府，配合修正自治條例或訂定相關管理規定，推動有價土石方或可利用之土石方可直接從營建工地（A 點）交易至砂石場、輕質骨材場、水泥廠及預拌混凝土廠處理等利用

土石方作為生產原料之工廠(場)或經地方政府核准之需土工程(C點)等，以簡化處理機制，達到資源循環。

(三)「GPS 雙軌並行並開放小貨車申裝 GPS」:

- 1、依據 115 年 1 月 16 日院長聽取內政部報告指示，本部與環境部已整合環保車機及土石方車機，並考量部分縣市已自建 GPS 系統，可採內政部及環境部 GPS 系統或地方政府自建 GPS 系統，以雙軌並行機制進行流向管制。
- 2、因應市區巷道施工環境及業者實務需求，本署業刻正研修車機規範相關內容，俟行政程序完成後將公告小貨車申請土方審驗相關規定，屆時請協助宣導需小貨車載運土方之業者盡速安裝，以維持工程進行。

二、另為協助業者營建剩餘土石方去化順利，請相關產業公(協)會後續配合推動事項：

- (一)現行部分縣市土方去化受阻，地方政府可透過協商跨區合作方式因應，爰請所轄土資場業者配合支接收受鄰近縣市工程土方，以利去化。
- (二)業者如因業務實際需要，倘有使用小貨車清運土石方需求，本署業刻正研修車機規範相關內容，於小貨車申請土方審驗相關規定公告前，請協助轉知相關需小貨車載運土方之業者預為準備，先行瞭解相關申辦流程及應備資料。

三、會中相關產業公（協）會提出需協處事項之建言，請轉知相關部會及地方政府協助妥處：

- (一)因應近期土方新制推動，有關營建剩餘土石方處理費用調漲，因土方處理費用未明列於工程契約物調項目，建請行政院公共工程委員會予以協處。
- (二)有關部分地方新設土資場之申請流程耗時，建請各地方政府協助加速審查並研議簡化程序。
- (三)因應部分土資場業者受土石方月容量限制，導致有明確去化管道卻無法收土，建請各地方政府研議彈性調整月收容管制處理量，以協助土方去化。
- (四)管線工程土方與一般工程土方處理不同，暫置場所的設置及流向管制建議給予彈性機制，經查本署 114 年 12 月 4 日邀集相關產業公(協)會召開「營建剩餘土石方全流向管理整備情形產業座談會」，業就管線工程之工程特性（開口契約、搶修性質、巷道施工、出土量小等）進行討論並提出因應作法在案，請相關公(協)會轉知所屬管線業者配合決議指示辦理。

**壹、臨時動議:無**

**貳、散會(下午 5 點)**

## 附錄：出席單位發言摘要(未依發言順序呈現)

### 一、臺灣區綜合營造業同業公會：

- (一) 土方新制實施後政府各部門所採取的精進措施以及溝通協調的努力值得肯定。
- (二) 土石方工程在(建築)營造業工程總金額的占比雖然不高，但延誤罰款是以契約總額為基礎計算，因此行業受創將非常嚴重，期望政府採行的策略和措施能在短期內見到實效。
- (三) 這次的土方問題固然要先解燃眉之急，但同時也要檢討制度的缺失。首先是法規面，目前營建剩餘土石方惟一的管理規則是三十年前首次發布的《營建剩餘土石方處理方案》，迄今尚未成為法規，因此沒有罰則。土石方處理違規只好引用環境部主管的《廢棄物清理法》處罰，但另一方面又強調土石方是資源不是廢棄物，法規的不足和錯位導致認知混淆和管理失焦。
- (四) 制度缺失之二是土石方的管理仍然停留在執行層面，台灣總體的土石方量體是供給大於需求，土資場只能解決調度問題，不能解決供需問題，每年鉅量餘土的處置應該在國土和區域計畫的層面評估和規劃，例如大規模填海造地以增加國土。在這個層面進行跨部會和中央與地方的協調才能達成可以執行且具有永續性的解決方案。
- (五) 目前已知北部地區可以台北港作為剩餘土石方去化場址，桃園市政府也在協調將航空城計畫區納入，南部地區則以高雄南星計畫作為去化場址，

唯獨中部地區缺少大容量的土資場和填埋場，請國土署加速協調相關部門和地方政府解決去化問題。

## 二、中華民國全國營造業工地主任公會：

- (一) 以本會立場會配合政府相關政策規範與解決方案處理出土。
- (二) 本會肯定中央朝向採多軌方向解決土方問題，如「擴大跨部會與地方合作」、「擴增北中南地區土方去化容量」、「簡化運送機制」、「放寬異地暫置」等，以推動營建剩餘土石方去化工作，建立完善機制。

## 三、臺灣區地下管線工程專業營造業同業公會：

- (一) 工程無法順利推動，土方單價浮動太大，建議公共工程訂合理單價，增訂剩餘土石方物價指數單分類，單獨物調。
- (二) (污水)管線單位，業主編列堆置分類場所，政策及費用不明，導致各地工程無法推動。
- (三) 無法施工部份工期不願面對檢討工期。

## 四、臺灣區基礎工程專業營造業同業公會：

- (一) 建議對於「最終收容場」的量體應該要更明確。目前的狀況是，我們的營建剩餘土石方分類中，有些是具有價值性的，例如「卵礫石層」；但有些則是像「連續壁」施工後產生的 B7 類土方(泥漿屬性)，這些土方的屬性截然不同，所需要的存放空間與運輸距離也不一樣。
- (二) 目前的細節規劃不夠明確，導致業者無法掌握具

體的資訊。業者需要知道：我收進來的這些土，明確的去處在哪裡？哪些地方可以放哪些屬性的土？有些土方是可以回收再利用的，有些則是必須要經過轉運站後再進行最終消化，但具體要如何消化？雖然現在說有 1.5 億方的收容總量體，但其中哪些是可以回收運用的、哪些是必須進入回填的，應該要做更明確的分類，並將這些細節規劃好之後跟業者公告。

- (三) 建議關於土方回收的最終點，應該由政府站在最高的立場，來擔任收據處理者、管理者或直接處理者的角色。因為這些土方不管是發生在台北、北部、中部或南部，最終都還是會留在台灣這塊土地上。

#### 五、臺灣區擋土支撐及土方工程專業營造業同業公會：

- (一) 首先要非常感謝主管機關將台北港納入收容範圍。
- (二) 根據我們在現場的實務經驗觀察，目前民間工程要拿到台北港的「入土許可（大方數區域）」其實非常有難度。尤其是對我們一些中小型的工地來說，要取得進入台北港的門票真的非常不容易。不知道主管機關這邊，是否可以考慮試辦一個「累積申報」或「聯合調度」的機制？或者是在研議時，針對未達門檻中小型的工地，看看是否有辦法讓它們也能納入台北港收容區的體系。
- (三) 另外，剛才很多同業有提到關於有價料的處理，但其實一直沒有提到的是，那些「不具價值」或是「無價值料」的廢棄物，後續該如何去化？這

些處理細節也是我們非常多同業非常關心的部分。

#### 六、中華民國土木包工商業同業公會全國聯合會：

- (一) 我們土木包工業承攬的通常都是比較小型的工程，但考慮到未來，「危老重建」與「都市更新」的拆除量將會非常龐大。我們國家過去在五、六十年前蓋的房子，現在可能都面臨拆除需求。目前的重點在於，如果要把這些大量的拆除土石方集中處理，我們必須先針對「堆置場（資收場）」的容量與空間進行全面性的盤點與規劃，才有辦法應對未來拆除後的土石方要放置在哪裡，這是最重要的課題。
- (二) 此外，最近的單價實在太高了，導致目前很多工程甚至出現停工的情形。我們土木包工業的處境與一般的營造廠不同，營造廠在合約單價上可能有加成或調整空間，但我們這種土石處理的部分，完全是卡在現有的位置。現在一台車的處理費用已經漲到讓大家難以負荷，等於是按單價在疊加。
- (三) 政府這方面是否可以考慮一下，現在蓋房子的單價越來越高，業者已經快要沒辦法承擔了。面對未來大量的去化需求與高昂成本，這是一個很迫切的方向，希望能協助解決。

#### 七、中華民國營建剩餘土石方資源處理商業同業公會全國聯合會：國土署加油。

#### 八、交通部臺灣港務股份有限公司：

- (一) 公共工程的部分絕對會收容。只要是「營建剩餘土石方」，並經過篩選分類為 B1 到 B6 類，港

口都會收容；至於 B7 類（泥漿）或是可能含有部分化學物質的土方，港口目前是不予收容的。

（二）關於民間工程的部分，其實在民國 112 年就已經取得突破並完成相關測試，所以目前民間工程與土資場產出的土方，台北港其實都有收容。當初會訂出「5 萬方」的門檻，主要是因為量體大的案件在處理與排程上相對比較有效率，因此大型工程或民間工程被列在優先順序的第四項。

（三）如果大家對此還有疑慮，可以參考我們台北港的官方網站，裡面有相關規定。事實上，並非一定要達到 5 萬方才能進場，如果地方政府同意並經過地方政府推薦，我們可以收容較小範圍、小數量的土方。目前的規定是，最少 600 方即可申請，而 600 到 9,600 方為一個批次。

（四）總結來說，大型民間工程固然是列在第四項優先順序，但如果數量較少，業者可以選擇進到土資場進行篩分整合後送來，或者是以「600 方以上至 9,600 方」為一個批次進行申報，我們同樣可以進行收容。

## 九、臺北市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

（一）過去我們參加說明會時，國土署（原營建署）的政策方向不都是「A 點到 B 點」，也就是從工地到土資場，再由土資場銜接到「國家級調度中心」，最後由國家級調度中心來媒合全國各地需要回填、需土的地方嗎？過去的政策說明會都是這樣講的，為什麼現在全變了？現在變成強調「暫置」，但

我們要的是「去化」而不是「暫置」。暫置場就算放到台北港，最後還是會填滿，問題根本沒解決。

- (二) 我覺得國土署應該要堅持過去正確的政策，大家也都會支持。過去說要成立國家級調度中心來媒合全國回填需求，這才是對的路。現在很多地主想要回填，但各縣市政府不敢核准，因為怕土方來源不明、怕土資場的土有污染。如果由國家出來「做莊」，採「公對公」的方式處理，就沒有土質受污染的疑慮，各縣市政府也才敢收土。
- (三) 現在之所以會出現「土方之亂」，就是因為缺乏國家級的土方調度中心。如果只是搞暫置，暫置區還是會滿，對土資場根本沒用。台灣 90% 的土資場都是「轉運型」的，土資場收了土，責任就在土資場身上，後續土方轉運出去若出問題，被判刑、受罰的也是土資場，所以土資場現在根本不敢收土。
- (四) 目前的政策真的需要調整，我們真正需要的是「去化」管道。雖然目前規劃要利用台北港來分選、調度，但那至少要半年的準備時間；可是現在建商要動工、營造業要動工、砂石車司機要開車、工地的工人要工作，這些是明天就必須解決的問題。
- (五) 我的建議很簡單：過去疫情期間，國家可以徵用口罩工廠，現在政府是不是可以考慮趕快徵用土地？請徵用兩公頃以上的民間土資場，我們願意

把土資場拿出來給國家用，甚至不賺錢都沒有關係，至少要讓大家活得下來。徵用兩公頃以上的場地作為「國家級土方調度中心」，只要半年到一年，現在的問題就能解決。

(六) 具體做法是：例如區域內有 10 家土資場，政府指定其中一家作為調度中心，剩下的 9 家負責確實的分類，分類完後交給這個國家級調度中心，再由中心去媒合全國需要回填的地方，問題就解決了。現在說要規劃暫置區，暫置區難道不用機具、不用環評、不用地磅嗎？這些程序一個月內絕對解決不了。

(七) 請國家思考一下，是否授權地方政府或由國土署直接徵用民間土資場，我們願意提供場地給國家使用半年到一年。我們少賺點錢沒關係，但我們要的是「合法」，建商、營造廠要的是能順利開工。

(八) 至於職權劃分，地方土資場的分類是縣市政府的責任，但當分類好的土方交給國家級調度中心後，那就是國土署的責任了。因為填海造陸填出來的土地是國家的疆域、是國家的延伸，這難道不是中央的責任嗎？希望政府能趕快找尋民間土資場進行徵用，作為土方調度中心。以上。

#### 十、新北市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

(一) 依內政部國土管理署新聞稿所述，全國土石方去化量能已達 1.5 億立方公尺，顯示目前問題重點不在量能不足，而在制度設計與跨縣市流動機

制尚未完善。

- (二) 桃園航空城等國家級重大公共工程，具備長期且穩定之土方需求，建議國土署協調地方政府，開放接收新北市合法申報之營建剩餘土石方，以落實資源有效利用及區域合作精神。
- (三) 現行要求土方運送須經 B 場之制度，實務上增加程序成本，卻未必能有效防堵非法棄置。鑒於 GPS 雙軌管理制度已逐步建置完成，建請儘速制定「A 點直送 C 點」之明確規範，以提升合法業者效率並強化流向監管。
- (四) 土石方為可再利用之資源，制度設計應兼顧管理強度與實務效率。本會期盼國土管理署能持續納入地方政府及產業意見，建立透明、可行且永續之管理制度。

#### 十一、桃園市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

- (一) 感謝國土署重視本次「土方之亂」有關產業面臨的困境，願意出面協助召集有關單位共同與會研議解決之道。
- (二) 「土方之亂」為何發生？

土石方清理這個產業長期以來是有嚴重的結構性問題，長年來土石方產出量是遠遠大於合法最終去化量，而在長期結構性問題都尚未解決時，我們卻先將全流向管理先行上路，當然就會造成了今日的「土方之亂」。
- (三) 承上，在問題發生以前，本公會就在歷次會議中一再強調，土石方是資源不是廢棄物，這在營建

剩餘土石方資訊服務中心網站的教學處，更是強調土壤是珍稀資源，而如何好好利用這份資源，在制度上的規劃就非常重要，我們一再建議不論加工、轉運或填埋型的土資場申請條件與流程皆應予簡化，這才有機會提升整體去化量能，才能夠解決長期的根本問題。

(四) 現今的狀況需要短期立即的解方，而國土署已推出多項方案，但是非常可惜的是本會並未看到明確的細則規定，並無法知道確切的規定是否可以解決問題，以桃園市為例，出土至航空城之數量不得超過該建築工程出土總量之 30%及航工處公告當期非公共工程土石方收受量之 20%，致使就算立即推出還是無法解決問題，又或者近期核可的土資場每日進場米數、車輛數上限過低亦同，僅是期望政府目前提出的解方千萬不要在細則規劃時功虧一簣，讓業者無法加以利用。

(五) 本會建議如下：

1、短期解方（立即舒緩）：中央與地方政府應密切溝通各縣市的土方產出量與實際能夠去化的最終數量後評估並規劃足以容納土石方暫置的場所空間，再由暫置場所申請清運至最終去化場所。

2、中期解方(制度優化):各縣市政府修訂土資場申請條件與流程將其簡化，並提升工程端使用量與設立土石方資源再利用或技術研發等獎勵規範。

3、長期解方(永續發展):提升社會大眾對土石方的正確認知，避免污名化，將土石方資源堆置處理場廣增廣設，有效提升產業鏈的完整性。

## 十二、新竹市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會:

115年1月1日推土石方全流向管理新制，但因新制申報作業與GPS審查核證皆無法銜接及工地開工及土方去化配套措施，有待中央與地方規劃，期間是否暫緩新制或列入試辦輔導期，另因新竹市環境缺乏暫置場及公設場地，又無最終掩埋場，唯申報毗鄰縣市收受餘土，然申報新竹縣及苗栗縣最終掩埋場去化土石方，卻因本市114年修正後自治條例與施行細則皆無有價料申報機制及施行細則第二條本市工程產出皆優先進入本市土資場(申報毗鄰縣市收受餘土須經主管機關公告)導致新制土方去化更是惡化無法開工，且毗鄰縣市收受餘土未經本市主管機關公告皆都無法核備，請中央協助本市修正治條例維護本市開發與營造土方去化，協調毗鄰新竹縣及苗栗縣收受餘土。

## 十三、苗栗縣營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

- (一) 建議土資場審核流程要加速。據我所知，現在就有四、五個場地正在申請中，我建議國土署可以協助縮短這些審核過程，因為申請的時間實在拖得太長了。
- (二) 如果政府能把手續簡化，讓這些申請中的收容場趕快通過，我相信絕對可以幫週遭的縣市解決很多麻煩。現在一個收容場如果一天只能收 2,000

方，你想想看，光是一個鄰近縣市的工程量有多少？一天 2,000 方怎麼會夠用？

- (三) 當然，不是每個縣市都具備適合設置收容場的地形地貌，但像是苗栗、新竹這類地區，其實是有符合條件的地方可以申請。我希望國土署能幫幫忙，協助縣市政府讓這些案件能快速一點通過。不要讓一個案子在那邊來來回回，光是一個通盤檢討走來走去就走了 7 年才通過，這樣緩不濟急。

#### 十四、臺中市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

- (一) 台中市境內所設立之土資場均依政府法令依據規定用時間、金錢申請為合法土資場，政府欲簡化去化流程直接由 A 到 C 去化，本市於 100 年縣市合併後已實施逕為交易至今如果 B2-B3 及表皮土層再不經土資場，將影響本市業者之權益及生存權。
- (二) 去化地點不是民間業者說了算，中央和地方政府要有確實的溝通訂出方向及解決辦法，解決有效的去化地點，業者自然會配合。
- (三) 報派台中港釋出 5 公頃土地來暫存土方是否面積太少，台中港北從高美濕地至南火力發電廠，南北至少 10 公里東西向也有 2 公里以上，如國土署想解決目前暫存土地應以專案辦理，並邀請地方政府及相關人員團體等進行評估選地及擴大暫存面積。
- (四) 國土署來函指業者於 115 年 1 月 1 日起，針對來土資場之餘土也哄抬價格實屬荒唐，不知民間疾

苦，沒有去化地點如何收受餘土，收受處理費太低賠錢，收受價格開高說業者任意哄抬價格，沒C點試問大暑要收受多少價格才算合理，收受完要在場區暫存多久3天、6個月、9個月還是更更久，收受餘土的價格取決於商業行為市場機制和買賣型為，怎可說是業者哄抬價格，依法設置之土資場是要營利，不是純做公益，只因政府配套未妥處，就讓業者擔罪非常不公平，有錯都是別人的錯，在此本會對貴署提出嚴重抗議，不予苟同。

(五) 建請國土署將電子聯單介接回台中市，以利業務順暢。

十五、嘉義縣營建剩餘土石方資源處理商業同業公會：國土署加油

十六、臺南市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會：

- (一) 在去年，國土署已經盤點了2,800多筆公有地，規劃要作為土方收容的調度中心。我想請問一下，目前到底有哪一個縣市推動成功了？
- (二) 中央在推動政策時，地方政府的執行往往不同調。我們中華民國土石方全國聯合會的理事長，也協助地方公會聘請顧問公司，針對台南市69筆5公頃以上的公有土地，依照中央的政策規劃與構想，向地方政府提報。但是，最終得到的答案總是「我們會參考」、「我們還在研議」。說真的，還是請貴署（國土署）直接辦理招標會比較快。電子聯單及GPS追蹤做得再好，如果土方沒有地

方可以去，也發揮不了作用。

- (三) 另外，我也想請問關於「台南大學七股校區」的申請案，大概還需要多久才可以開始收土？

#### 十七、高雄市營建剩餘土石方資源處理商業同業公會

- (一) 公辦民營土資場的設立，請國土署協助地方政府推動，以加快設立腳步。
- (二) 高雄市土資場業者並沒有聯合壟斷之情事，媒體報導不確實。
- (三) 建築工程可直接申報南星計畫作為最終處理場所(A→C)，然建築工地地面 0 至 2m 深度的 PC 層及雜質層常混有營建混合物，要確實管控避免垃圾填埋入海。
- (四) 土方與營建廢棄物如何界定分別，政府應訂立統一標準。

#### 十八、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

- (一) 國內現有土資場大部分都在偏遠地區，國土署要求我業砂石車加裝經貴署審核合格之 GPS，如果在運送路程中，GPS 訊號中斷或是接收不良時，我業駕駛如何處置？否則我業駕駛因此遭誤解受罰該如何處理？請國土署明文規定告知。
- (二) 我業車輛如買賣過戶異動，如果已裝設好的 GPS，國土署要求原車機商重新送件，非常費時，是否請國土署開放一個網站，讓異動車主把過戶的行照傳過來，貴署幫忙馬上登錄，這樣半天就可以解決了，不然我業車主要休息一週以上不能營業，損失巨大，請貴署協助處理。

- (三) 既然要我們裝 GPS，上一次來開會你們說可以雙軌，像我們桃園環保局要我業車輛裝車頭，貴署要求我業要裝車尾，你們說可以合併，到現在都沒有整合出來，貴署現在標準是在車頭還是車尾，還是兩者都可以？建議已配合各地方政府裝置之土方 GPS 車機，即可不用再裝國土署的車機（二擇一），請貴署正式回復以利我業遵循。

#### 十九、桃園市砂石公會

- (一) 台灣的資源其實非常有限，剛剛提到的「篩分整合」這個步驟，我覺得非常重要。事實上，對我們砂石業者的技術而言，處理 B6、B7 類這類土方其實都只是小問題，但現在我們是被國土署的法規限制住了。其實我們砂石廠加工後再轉運利用，本身就是一個很好的去化管道。
- (二) 再者，台灣明明就有《土石採取法》的法規，其實可以開放各地方政府與「土石方公會」或「砂石公會」來洽談。由公會尋找土石採取區，將一些受污染的土地進行土石改良與土壤整治；透過這樣的方式，把下層的級配料採取並標售給各個砂石廠，這樣一來，既能產出資源，又有空間可以讓新的土方進來收容。

#### 二十、社團法人台灣下水道協會

- (一) 請國土署加速規範設計回填料使用暫置場分類出來的材料或是設計使用 MRC（再生混凝土），讓 B 點出來材料可以簡化程序可以去化。
- (二) B 點暫置場到原工地或是需要回填料材料的程序如

何處理？建議簡化流程可以使用回填或是景觀工程土。

- (三) 管線工程不要再設計有價土石方，因為數量非全基地開挖，請挖出來的部份都需要分類才能資源化，設計有價土石方根本無法去化。

## 二十一、臺灣區水管工程工業同業公會

- (一) 本業管路工程大部分挖掘物之依政府規範必須再回收利用，所產剩餘土石方或廢棄物經分類後微乎其微，事業單位亦規劃回填設計使用 MRC 及 CLSM 回填方式，盡量以最大化再生資源作連用。
- (二) 有關貴署規劃申報電子聯單之模式其當初設計應為營建工地設置電子圍籬監控，其配套設計也為營造業為主。本業管線工程以多工區多點施工、工時不固定、又為道路挖掘部分常常受限道路交通相關規範限制、出土量相較營建業微乎其微，其申報電子聯單方式雖 貴署有規劃開口合約等申報方式，相較當初僅針對營建業設計之申報為另外規劃之方案，仍有許多操作尚待釐清及更加繁瑣，如何申報應有明確說明供事業單位及本業承裝商有所依據。
- (三) 承上相關說明，本業剩餘土方或廢棄物產出微乎其微，另有緊急搶修、維護民生供水穩定性等不確定、急迫性之工程，建請國土署排除管路工程納入管理方向。
- (四) 載運車輛之 GPS 裝設仍需等很久，安裝完後還要等國土署發合格報告也要等很久；另暫置場的合

法性目前國土署交由地方政府認定，地方政府在核定上也需要時間，事業單位規劃暫置場、最終去化場等場所亦需輔導及時間，仍建請簡化申請流程加速增設暫置場（土資場），目前現行的工程應如何施作？

(五) 現行遇到地方土資場不營業的狀況，原因是找不到最終去化場，國土署於新聞稿發布提供去化場（台北港、台中港、南星計畫…等）但實際上可以執行的細節可能還要確認或請土資場同業補充說明，土資場如有很多家暫停營業，都會影響到全台工程進度，因此也希望國土署能夠輔導土資場找到正常營業的方法，以疏通全台工程土方處理。

(六) 承上說明，各流程業者都有窒礙難行之問題，最大問題為最終去化場不明確，導致前端相關流程、土資場、到最前端出土電子聯單之申報政策都無法執行，加上裝載車機進度緩慢，建請暫緩執行該政策，將相關配套建置完備得以配合執行，並建議管路工程與營建業工程性質不同，建議排除管路工程由事業單位自行管制流向。

## 二十二、臺灣區氣體管工程工業同業公會

(一) 關於管線工程的部分，其實剛才自來水公會已經反映了許多現況。針對今天簡報第十頁提到的「三項策略」，我們下水道協會遇到一個很實際的狀況：我們經常在大家休息的時候（夜間或假日）必須進行緊急搶修，但這時候所謂的「B點（土資場）」當下無法配合收容。

- (二) 因此，我們勢必要有一個「臨時暫置」的空間。我看簡報上的規劃是提到建築工地、各類計畫或特定目的事業用地等。我希望國土署能提供一份非常明確的「指引與說明」，讓我們有據可依，能拿著這份文件去跟地方政府溝通：到底所謂的「臨時暫置」該如何處置？是我們自己的工地就可以申請嗎？還是說某些特定類型的土地也可以申請？這點麻煩署裡面提供協助。
- (三) 第二件事情，我們的會員都非常希望今天開會的資料能及時讓他們知道。想確認今天這份簡報內容，待會是否可以發送電子檔給大家？

#### 二十三、中華民國公用瓦斯事業協會：

有關自來水、台電、下水道及天然氣等管道工程，其因為道路開挖工程所產出之剩餘土方或混合物是相同的，因此請主管機關應採取一致性處理原則，讓天然氣管道業者能比照自來水、台電、下水道工程，相同作業方式，將工程產出之剩餘土方或混合物，運送至相同收容場統一去化，才符合一致性原則。不應將天然氣公用事業排除在外。另請指導各縣市政府統一輔導天然氣業者作業流程。並請做成會議記錄函復協會。

#### 二十四、新北市下水道工程從業人員職業工會

- (一) 行政院工程會多次函文各縣市政府不得要求承商價購公共工程之剩餘土石方，惟迄今仍有地方政府我行我素(如台北市、新北、桃園)如今在土石方價錢飆漲情形下除貼錢處理外，尚須繳錢給業

主，建請行政院及內政部重視要求各級政府落實執行。

- (二) 下水道推進工程需要地改時期土質或為B或R類，62年~64年間公寓之廠商大部，將廢棄物掩埋於後巷，施作用戶接管清運無法以一般土方處理可能需以廢清法規定辦理，建請主政單位要求業主以情事變更方式就已發包工程辦理合意變更合約單價，或將土石方價錢納入物價指數權重。

## 二十五、中華民國不動產開發商業同業公會全國聯合會

- (一) 關於「擴增去化量能」與「異地暫置」的執行建議，「擴增北中南地區土方去化容量」是產業最迫切的需求，建議有更具體的執行配套：

- 1、公土收私土機制透明化：建請政府盤點大型公部門工程（如港區填海、河川疏濬回填區）時，保留一定比例容量供民間建築工程土方進場，並建立透明的預約與計價機制，避免因民間土資場飽和而導致開發停工。
- 2、建請公開揭露北、中、南各區新增土方收容場所的位置、預計啟用的時間表，以及預估可增加的總量能。這對於業者安排工程進度至關重要，能減少因去化無門導致工期延宕。
- 3、工地現場空間有限，土資場收容量能不足，異地暫置是調節土方的重要手段。建議訂定明確、統一且易於執行的暫置標準（例如可建築用地），避免因地方政府認定不一而使業者面臨違規風險，並確保此放寬政策能真正落實到

地方層級。

- 4、放寬「異地暫置」條件及申請流程：政府放寬異地暫置，建議應允許進行土方調度暫存，縮短暫置場申請的條件及行政流程，以因應基地狹小、開挖初期土方無處堆置的困境。
- 5、獎勵營建剩餘土石方資源化：建議提供誘因，鼓勵土石方再利用（例如再生級配、再生磚、回填）。
- 6、對於主動提供容量之土資場，建議建立公開資訊。

(二) 關於「簡化土方運送流程」的行政革新，「簡化土方運送流程」建議落實到跨縣市的行政協調：

- 1、跨縣市流向互惠協調：目前各縣市土方管理自治條例不一，常發生「跨縣市無法去化」的問題。建議由國土署主導，建立跨縣市（如北北基桃）的土方流向互惠機制，簡化行政核准手續，落實「北中南區域去化」。
- 2、行政審查一站式窗口：土方計畫書審核與運送憑證核發除全面電子化與一站式申辦外，建議縮短審核期程，避免因行政作業冗長影響工程進度。
- 3、確保可提升行政效能：建請中央向地方政府具體說明應簡化的具體環節為何（例如直接送再利用、減少文書申報、縮短審核時間），並確保簡化後的行政效率能提升。
- 4、對於未挖地下室僅開挖基礎產生之少量回填

用土石方，准其取得鄰近地主同意後核發暫時收容土石方同意書，無須先進土資場。（本會會員團體大台南公會建議）。

（三）關於「GPS 雙軌並行」與監管成本的平衡，「GPS 雙軌並行」管理，建議兼顧科技執法與產業負荷：

- 1、裝設 GPS 新車機給予寬限期：協助運輸業者加速審驗及許可，並給予宣導試辦期（不予處罰），讓產業界有時間調整運作模式。
- 2、排除訊號異常之處罰：在市區高樓林立或土資場位處偏遠，GPS 訊號常有偏移或收訊不良情形。建議政府在法規中明定「合理容許誤差範圍」與「即時申復機制」，避免業者因技術限制而遭受不當處罰。
- 3、對於 GPS 雙軌機制，請確認其技術相容性及系統介接問題，確保不會因為車機規格、裝設位置、設備訊號或系統整合問題，反而造成業者在運送過程中的困擾或誤罰。

（四）關於「全流向管理」的法律明確性

- 1、釐清「剩餘土石方」與「廢棄物」之界線：產業界最擔憂的是剩餘土石方因行政程序瑕疵被認定為「廢棄物」而遭《廢棄物清理法》重罰。建議政府和管理因應對策中，再次明確定義兩者界線，保護合法合規之廠商。
- 2、「營建剩餘土石方處理方案」明定「違規棄置建築工程剩餘土石方者，應……勒令承造人按規定限期清除……，逾期未清除回復原使用

目的與功能者，得依建築法第五十八條規定勒令停工。」部分，應依「廢棄物清理法」追究承攬廠商責任，不應推定由起造人或承造人連帶負責而勒令停工。(本會會員團體新北市公會建議)。

3、地方政府推薦民間土方進台北港等最終收容處所建議免收取回饋金，以平抑土方處理成本。

(五) 關於強化「跨部會與地方合作」的執行力，解決跨縣市運送障礙

1、實務上土方運送常涉及跨縣市移動(例如雙北土方運往桃園或新竹)。

2、建議 鈞署協調各地方政府的自治條例或行政命令，消除跨縣市運送的行政壁壘，避免中央政策開放，但地方政府卻設立關卡的情況發生。茲舉本會會員團體反映為例：新竹市僅有分類、篩選及加工型土資場，篩選後可利用資源因無實際發揮效能而滯置，最終去處管道又不足，建議闢建新的暫置區、區域性調度中心或中繼站，及建立跨縣市供需媒合平台(本會會員團體新竹市公會建議)；新竹縣雖有最終掩埋、加工型及轉運型等 3 類，因全流向管制，業者仍擔心會有收容量不足問題，建請中央協同地方政府廣設最終掩埋場(本會會員團體新竹縣公會建議)；另台南市轄區經盤點有蚵寮漁港周邊、北門外海、將軍外海及將軍漁港周邊等四處適宜填埋區位，因屬中央管轄範

圍，建請行政院跨部會協助地方政府規劃處理  
(大台南公會)。

(六) 建立常態性的溝通與問題回饋機制

本次會議的目標之一是「確認業界有無待解決問題」本會謹致謝忱：

- 1、建議建立一個快速反應窗口。
- 2、當全流程管理新制上路後，若業者遇到執行窒礙難行之處，能有即時回饋與修正的管道，以確保產業運作穩定。

二十六、臺灣省不動產建築開發商業同業公會聯合會

(一) 營建業（尤其是建築開發業）應該是受此影響最深的最下游，而且衝擊最大。這不僅關乎到報開工、動工，甚至還會卡到取得使用執照；剛才聽到與會先進提出的寶貴意見，甚至連以後的房屋點交可能通通都會受到影響。雖然我們很感謝署裡面提出許多正向、明確且處理明快的政策方向，但還是要跟各位長官報告，我們認為這些目前都「緩不濟急」。

(二) 不管署內規劃的是中期還是長期方案，或者是提到有 1 億 5,000 萬立方的容量，對現在的業者來說都太慢了。我們訴求的重點只有一個：請讓業者能夠順利「開工」、能夠「動工」，這樣我們才能生存下去。剛才台中市土石方公會所發表的建言，我認為就非常中肯。

(三) 另外，本月 24 日我有到南星計畫管制站視察。現場有很多業界代表反映，我看那邊填的土石方，

通通都是規範裡的 B3 與 B4 類優質土方，結果進場每立方公尺最起碼還要繳 380 元的管理費。業者覺得這實在很不合理，這麼好的土，我們進場還要繳這麼高的費用。

- (四) 所以，我們今天提出來的意見，不論如何，核心就是要讓各行各業都能夠存活下去。政策規劃得再好、再長遠，如果不能解決現在燃眉之急的動工問題，都沒有用。請政府一定要想辦法讓我們趕緊能夠開工、能夠生存。