

交通部臺灣區國道高速公路局

國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程

# 建設計畫

中華民國 98 年 1 月

# 目 錄

一、計畫緣起-----	1
二、計畫目標-----	3
三、現行政策及方案檢討-----	4
四、執行策略及方法-----	7
五、資源需求暨財務計畫-----	9
六、預期效益分析-----	12
七、風險管理-----	17
八、建議事項-----	18

附錄一 計畫摘要

附錄二 性別影響評估檢視表

附錄三 「國道一號五股至楊梅段拓寬工程」建設計畫自評檢  
覆表

附錄四 計畫辦理情形及歷次相關會議

附錄五 效益分析詳細表

附錄六 高乘載專用車道規劃構想

## 一、計畫緣起

### (一) 依據

國道 1 號(中山高速公路)於民國 67 年全線通車，即成為台灣運輸西部走廊交通大動脈，帶動近 30 年來國家經濟之持續發展。北部地區國道一號連接台灣政經中心(台北)與科技產業中心(新竹)，串連沿線科技產業聚落，聯結桃園國際機場，不但是台灣經濟命脈之所在，更是台灣與國際間之出入門戶。

近年來桃園地區重大開發建設計畫及交通建設陸續進行，吸引大量人口就業及居住。而國道 1 號行經桃園、內壢、中壢、平鎮、楊梅等精華地區；由於高速公路的舒適與便捷，除長程通過性交通外，短程車潮亦大量利用，造成國道一號五股至楊梅段之道路服務水準下降，不但牽動區域之發展更影響國家整體競爭力，因此亟需研擬改善對策。

鑑於上述，交通部台灣區國道高速公路局(以下簡稱高公局)，辦理前期計畫「桃園地區(高、快速公路及交流道聯絡道路)整體路網運輸供需及路網建設推動之探討」，其中探究國道 1 號五股至楊梅路段(以下稱五楊段)壅塞的主要原因包括：一、交織頻繁，造成主線交通容量折減。二、交流道間距小，干擾大。三、車道遞減佈設及路段容量不足。四、交流道與聯絡道回堵主線。五、替代道路服務水準不佳，故建議五楊段應拓寬改善。緣此，高公局續辦『國道一號五股至楊梅段拓寬工程可行性研究』作業，於 97 年 8 月完成「國道一號五股至楊梅段拓寬工程可行性研究」，並循序呈報後，奉行政院 97 年 11 月 11 日院台交字第 0970050067 號函核定在案。(工程範圍詳圖 1)

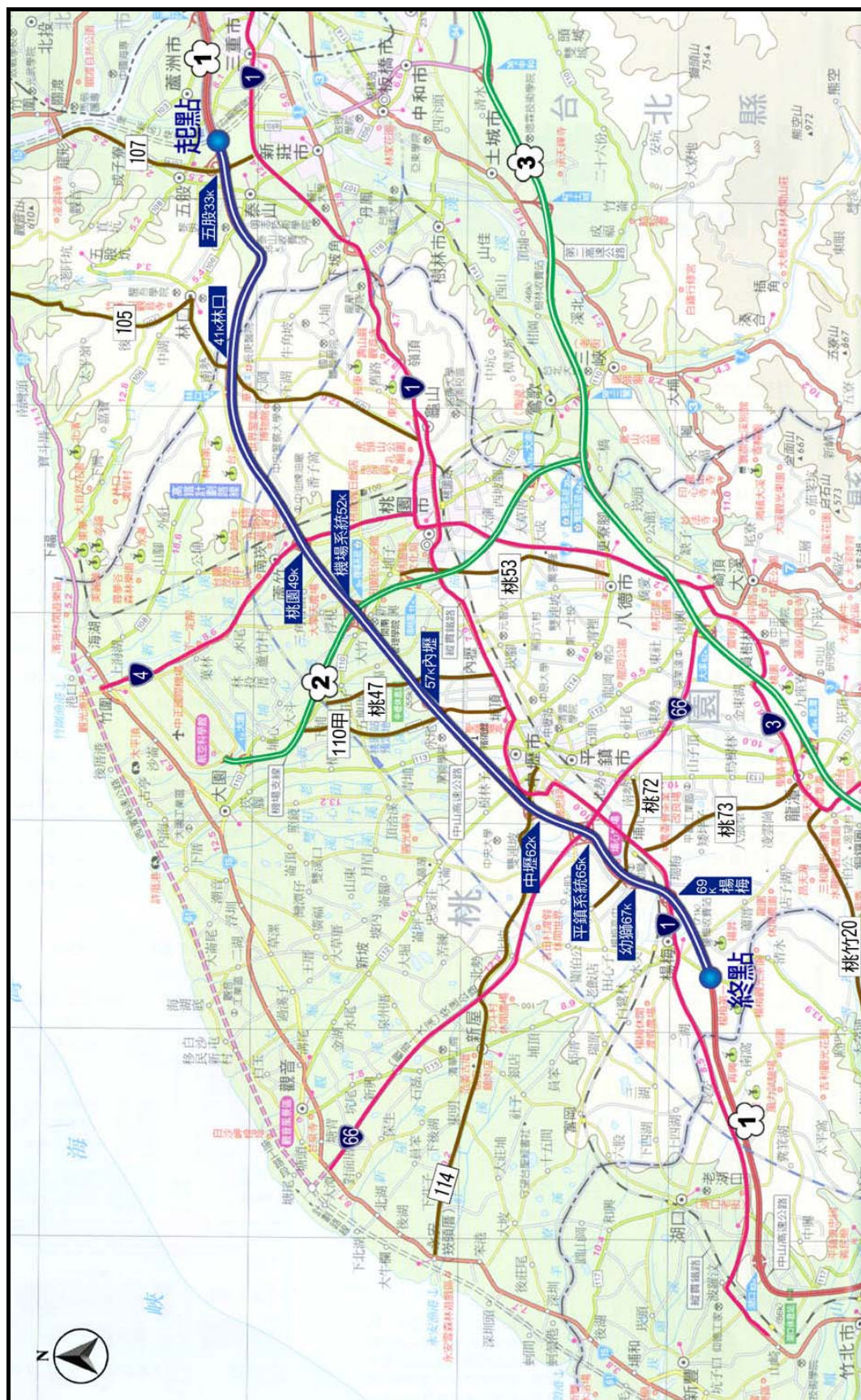


圖1 國道1號五股至楊梅段拓寬工程範圍圖

## (二) 環境評估及預測

1. 本拓寬工程於 94 年 3 月提交環境影響說明書送環保署審查，於 94 年 7 月 26 日經環保署環評審查委員會第 133 次會議作成審查結論：『認定不應開發』，理由略以：『高速鐵路即將營運，故無立即拓寬之必要。宜先就平面連接道路進行改善，再檢討本路段有無拓寬之必要，此外機場捷運完工後之替代功能亦應納入評估。且由於林口台地為路塹段，屬土砂災害敏感地區，再行挖填道路，其安全考量尚有疑慮』。
2. 針對環評審查認為不應開發之理由，高公局就運輸規劃加強探討，包括：沿線都市發展分析與預測、五楊段交通特性與改善對策、整體運輸系統競合分析、五楊段交通情境模擬與分析、經濟效益評估。針對林口台地之泰山收費站至林口交流道路段，依據環保署第 133 次環保審查會之結論，屬具有挖填道路之安全疑慮之路段，本計畫亦提出【平面線型調整避開北上側邊坡，雙向立墩於南下線右側下邊坡處】之替代方案。
3. 上述替代方案，經環保署第 167 次審查會決議有條件通過。於 97 年 6 月 20 日公告，並明定應留設一高乘載專用車道。

## 二、計畫目標

- (一) 消除現況交通瓶頸。
- (二) 配合台北桃園地區未來發展需求提供國道完全服務。
- (三) 擴大汐五高架道路之服務績效恢復五楊段城際運輸功能。
- (四) 建構高乘載車輛之運輸環境達到永續、均衡、關懷目標。

### 三、現行政策及方案檢討

(一) 國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程可行性研究，奉行政院經濟建設委員會 97 年 10 月 20 日第 1339 次委員會議原則支持，並同意辦理規劃設計，後奉行政院 97 年 11 月 11 日院台交字第 0970050067 號函核定在案。

(二) 本工程奉核定後於 97 年 11 月 26 日完成委託全段工程規劃及優先路段設計服務契約簽訂，隨即展開規劃作業。

(三) 將於 98 年 6 月展開用地徵收作業，並由地方政府配合於 6 個月內完成用地取得，預計 99 年初開始辦理發包，101 年 12 月底完成施工。

#### (四) 計畫概要

##### 1. 規劃原則

- A. 拓寬五楊段，以增加道路容量。
- B. 分離長短途交通，以減少干擾。
- C. 增設少數交流道，以分散現有交流道之交通。
- D. 調整現有交流道匝道線形，消除聯絡道路號誌路口。
- E. 增設現有中山高平面道路出入本計畫拓寬道路之匝道（內匝道），以利均衡五楊段交通量。
- F. 佈設高乘載車道，鼓勵共乘減少道路交通量。

##### 2. 規劃方案

拓寬工程北起銜接汐五高架，南止於楊梅收費站以北(統一



里程 31k~71k)。在車道配置上，戰備道以北路段為雙向各 3 車道，以南為雙向各 2 車道之配置。拓寬路段於泰山收費站以南設置內匝道供中山高平面與五楊拓寬高架間車流之轉換功能，另外設置銜接匝道連接國道二號以服務車流往來桃園機場之需求，除此之外拓寬段不設置其他交流道。另建議改設置中山高桃園交流道延伸匝道銜接中正路平面道路。上述拓寬工程配置方案如圖 2 所示。並分別說明如下：

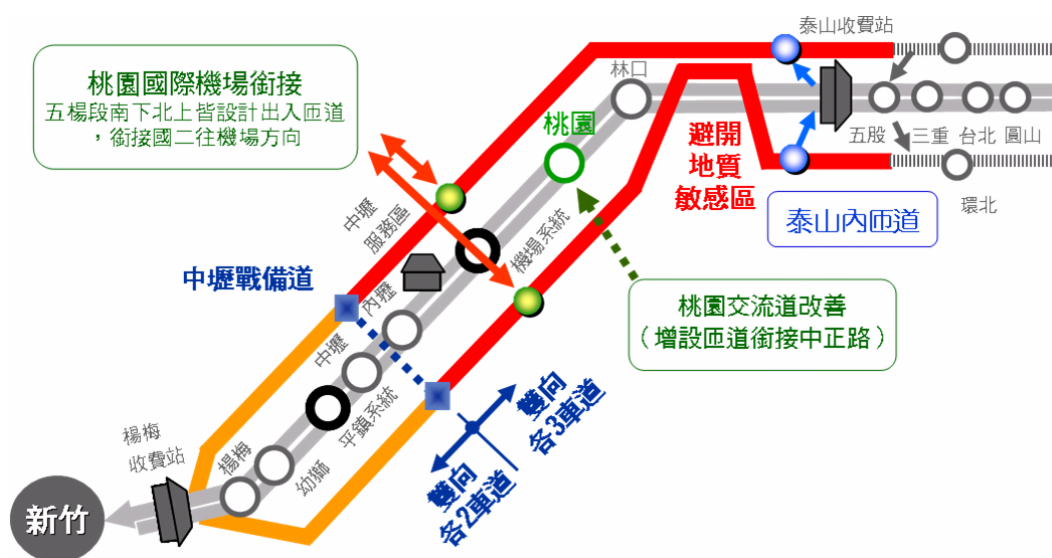


圖2 國道1號五股至楊梅段拓寬工程方案配置圖

- A. 高架主線線形：除戰備道及高鐵橋址路段採平面拓寬外，原則上採高架拓寬方式。
- B. 起點銜接方案：在不中斷中山高之交通之原則下，建議由汐五高架以高架繞行的方式辦理。
- C. 終點銜接方案：五楊段拓寬終點擬於楊梅交流道以南匯入主線，需確保未來繼續往南拓寬延伸的可能性及便利性並避免類似汐五路段終點銜接困難問題。
- D. 泰山內匝道：以二個車道配置，南入內匝道為降低南入匝道

之坡度及配合爬坡車道、高架道路之高乘載車道佈設，以泰山收費站之位置最佳，未來配合 ETC 全面電子收費後，收費站區兩側多餘空間作為拓寬路段泰山內匝道出入車輛與平面路段車輛之交織範圍。

E. 桃園交流道及中正路匝道：設置桃園交流道延伸南出及北入匝道銜接中正路平面道路，可同時服務中正路往北交通及轉移桃園交流道之聯絡道路之交通量，後續工程規劃階段可再配合桃園縣政府就動線之配合做最佳之考量。

F. 機場系統銜接匝道：五楊拓寬工程擬設置雙向服務匝道以強化運輸功能。增設 4 支匝道，分別於南下線及北上線皆設置匯入及匯出匝道銜接國道二號以連絡桃園國際機場。

### 3. 橋梁結構

經綜合考量本計畫工程特性、規模、界面、地質、景觀、安全、維護、經濟、交通維持以及施工等諸因素後，本工程橋梁結構將採取下列型式進行設計及施工。

A. 上部結構：建議採一致性且量體輕巧之橋型，以縮短工期並營造協調、規律之景觀。原則上採預力混凝土箱型量橋。

B. 下部結構：本計畫橋梁原則上採鋼筋混凝土橋墩，採單柱式橋墩型式。基礎型式則參考所蒐集之鑽探資料，除工程起點位處台北沖積層採樁基礎外，其他路段採卵礫石良好承載層，可採淺基礎。初步建議採直接式基礎或施工範圍較小之樁基礎型式。部分基礎施工空間受到較嚴苛限制，為縮小開挖範圍及降低施工對邊坡之影響，採井筒式基礎。



## 四、執行策略及方法

### (一) 規劃設計

規劃及設計作業依行政院公共工程委員會91年12月11日工程企字第09100529370號令修正發布之「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」規定採公開招標方式評選、委託顧問機構辦理規劃設計作業。

### (二) 用地取得

用地徵收，由國道高速公路局依規劃成果提出路權圖，供台北縣政府及桃園縣政府辦理用地取得事宜，用地經費由中央負擔。

### (三) 發包原則

本計畫依細部設計成果，以公開招標方式發包辦理，由於考慮工期緊迫，擬採小標爭取多工作面之原則。

### (四) 施工策略及注意事項

1. 本工程在完成發包施工前原則須取得所需工程用地、完成房屋拆遷及重大管線遷移，以利施工。
2. 縮短施工時程，採自動化施工方式，工法以預鑄為主，故主要工期之控制要徑為下構基礎的部份，逐步施築基礎完成後，配合工期及工法施工橋墩柱及橋梁上構之吊裝工作，接著進行橋梁工程之護欄、伸縮縫、排水孔等橋梁附屬設備之施工，最後機電照明、防音牆及景觀等附屬工程則配合主體工程適時進場施做。
3. 下部結構基礎施工鄰近道路時以臨時擋土設施支撐，保護原有路基，以維持行車安全。

4. 地區排水工程採先建後拆方式，必要時設置臨時排水設施。

5. 依據環保標準，訂定施工環保計畫，落實環保措施。

#### (五) 施工期間交通維持

##### 1. 基本原則

A. 應以施工快速及減低交通干擾為交通維持之主要目標。

B. 施工期間應盡量以不封閉、不改道及避免車行路徑之頻繁突變為優先考量，故施工方法應配合擬定，以維持現有車道配置，必要時得設置緩衝區，以求對交通車流影響降至最低。








##### 2. 交通維持方案

本計畫以維持高速公路原有交通功能為目標，除在部份路段運輸預鑄組件及進行吊裝階段會些微影響高速公路之交通外，其餘各階段應不會影響高速公路之車流。

#### (六) 執行進度

本計畫施工工期約需33個月，預定完工目標時程為民國101年12月。各階段預定開工、竣工時程詳如附表一。

附表一 本計畫預定進度表

	97	98	99	100	101
工程規劃(5 個月)		 <b>本計畫開始</b>			
設計作業(8 個月)					
都計變更及用地取得 (14 個月)					
管線遷移					
工程發包及施工 (36 個月)					 <b>施工完成</b>

## 五、資源需求暨財務計畫

(一) 本國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程除主線拓寬工程、交流道設置及既有國道 1 號交流道改善工程外，另包含高速公路兩側現有排水設施改建、地方道路配合改善或延伸現有箱涵及管涵、增加植栽移植及新植、增加交控設施及系統、公共設施等遷移等，概估工程經費依現值(民國 97 年幣值)估算為新台幣 852.19 億元(含規劃設計費、用地及拆遷補償，直接工程費、間接工程費及工程預備費)，加入物價調整因子(以每年 1.5%估算)後，依各年期幣值估算則為新台幣 882.86 億元，初步編訂分年資金需求如附表二。

(二) 本國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程經費(依當年幣值)分攤如下：

1. 工程經費 882.86 億元中，22%由國庫編列預算撥充基金，約 194 億 2,292 萬元。
2. 其餘 78%工程經費由國道公路建設管理基金支付，約 688 億 6,308 萬元。

(三) 對國道基金自償率之影響

現階段國道基金財務狀況，尚符合核定自償率78%，惟倘併入下列非屬原財務計畫範圍內之建設工程併同評估後之自償率將下降為75.35%。

1. 原建設計畫經費調整(增列)案：國道 2 號拓寬、國道 6 號南投段、五股高架銜接八里新店、大華系統交流道等建設工程經費調整。
2. 未核定建設計畫：高雄港聯外高架道路-中山高速公路延伸路

廊、國道 3 號鶯歌龍潭拓寬工程及新建交流道工程(ex.民雄交流道、柳營交流道、銅鑼交流道、龍潭交流道...)、台 66 線與國道 3 號節點改善工程、國道 4 號大里聯絡道、國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程等。

惟若考量調整相關建設計畫時程並配合未來全面計程收費後，國道基金財務計畫模組將重新檢討，本局將在符合償本、使用者付費兩大原則，通盤考量各建設計畫之執行成果，研擬最適計程通行費率，並建立通行費率調整機制，以達到院核78%自償率、民國126年損益平衡清償債務政策目標。

**附表二 國道1號五股至楊梅段拓寬工程分年經費表**

(一) 分年經費表 (97年幣值)

單位：百萬

作業項目			日曆年度					合計		
			97(含)前	98	99	100	101			
規劃設計費			105	1,607	428			2,140		85,219
用地及拆遷補償					8,452			8,452		
工程建造費	直接工程費				12,970	32,424	19,454	64,848		
	間接工程費	工程管理費			195	486	292	973	4,591	
		工程監造費			568	1,420	852	2,840		
		公共設施及管線拆遷費			-	-	-			
		其他費用			156	389	233	778		
	工程預備費				1,038	2,594	1,556	5,188		
合計			105	1,607	23,805	37,313	22,388	85,219		

(二) 分年經費表 (當年幣值)

單位：百萬

作業項目			日曆年度					合計			
			97(含) 前	98	99	100	101				
規劃設計費			105	1,607	428			2,140			85,219
用地及拆遷補償					8,452			8,452			
工程 建造 費	直接工程費				12,970	32,424	19,454	64,848		74,627	
	間 接 工 程 費	工程管理費			195	486	292	973	4,591		
		工程監造費			568	1,420	852	2,840			
		公共設施及管線拆遷費			-	-	-				
		其他費用			156	389	233	778			
	工程預備費				1,038	2,594	1,556	5,188			
物價調整費					389	1,492	1,187	3,067			
合計			105	1,607	24,194	38,805	23,575	88,286			

- (1) 規劃設計費約為直接工程費之 3.3%。(依據公共建設工程經費估算編列手冊，規劃費約為直接工程費之 0.5%~2.3%，設計費約為 2.5%~4.0%)
- (2) 工程管理費為直接工程費之 1.5%。
- (3) 工程監造費包含工程監造、技術顧問及工地試驗，為直接工程費之 4.38%。
- (4) 管線拆遷費因管線單位自行負擔，而其他費用含工務行政費、環境監測費、空氣污染防治費及台電外線補助費等，為直接工程費之 1.2%。
- (5) 工程預備費為直接工程費之 8%，含交控系統建置、人民及民意代表陳情變更等。(根據公共工程編列手冊，規劃階段預備費 8~20%)
- (6) 物價調整以每年 1.5%估計。
- (7) 本計劃預定完工工期為民國 101 年 12 月，惟仍須俟後續驗收及履約爭議等行政程序完成後配合付款。

## 六、預期效益分析

一般公共建設的成本效益評估，係以對於社會大眾所造成之經濟效益及成本進行衡量。本計畫參考經建會制訂之「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」中參數設定及考量本案特性及相關工程實務，進行下列分析。

### (一) 評估項目

公路工程建設在經濟層面係以成本及效益兩大項加以考量，有關本公路建設可量化成本、效益及不易量化之項目，分別說明如下：

#### 1. 成本方面

- A. 建造成本：係建造公路所實際支付費用，即前節所估算之分年經費。
- B. 維護成本：主要包括人事、管理、設施維護、材料供應、增置及重置成本等費用，用以進行道路之經常性管理及服務品質之維護。

#### 2. 效益方面(運輸效益)

- A. 旅行時間節省效益：係指用路人因行駛時間節省所增加之效益，其推估係以時間價值計算方式予以貨幣化。
- B. 行車成本節省效益：係車輛使用者之公路行駛距離縮短所節省的行車成本，包括油料、維修及折舊等費用支出。

#### 3. 不易量化之成本效益

- A. 成本：本計畫道路施工期間將無可避免大規模機具與工程車輛之運輸，增加周邊道路負荷，以及施工所產生之噪音、震動、空氣污染等，對鄰近地區造成之影響，諸如此類之社會



成本均難以估算，卻不容忽視。

B. 效益：中山高速公路為我國之經濟命脈，長期以來之交通壅塞已使運輸成本增加，衝擊產業發展。五楊段之拓寬，可以有效改善此一現象。同時桃園國際機場為我國門戶，可直接聯結之中山高速公路及機場聯絡道路之不穩定行車效率，已有損我國形象。五楊段之拓寬，可以重拾用路人之信心。再者，桃園地區重大建設項目甚多，亟需有高效率的公路系統做為聯外動線，由於地方道路交通延滯嚴重，已使民眾望而卻步，五楊段拓寬可以有效轉移交流道聯絡道路之交通，可以提高交通運作之效率，促進交通安全。

## (二)評估方式

旅行時間節省為交通建設計畫執行之最直接且最明顯的效益。本計畫單位旅行時間價值成本係參考前期計畫的數值，並以薪資與所得成長趨勢調整為民國120年及民國130年（評估年期為民國130年）之單位時間價值。單位時間價值請參見附表三。

**附表三 單位時間價值表**

單位:元/車小時					
年 期	民國 97 年	民國 100 年	民國 110 年	民國 120 年	民國 130 年
時間價值	184.2	201.3	249.1	318.9	408.2

資料來源：1. 「桃園地區(高、快速公路及交流道聯絡道路)整體路網運輸需求及路網建設推動之探討」，93年，國道高速公路局。

2. 本計畫推估。

行車成本即為車輛使用者之行駛成本，包括燃油費、油料保養費、輪胎維修費、引擎維修費、鈑金維修費、其他維修費、以及定期保養費等支出。本計畫單位行車成本計算基準值採用前期計畫之

數值，並以物價指數成長趨勢調整為民國120年及民國130年（評估年期為民國130年）之單位行車成本，請參見附表四。

**附表四 單位行車成本表**

單位:元/車/公里

年 期	民國 97 年	民國 100 年	民國 110 年	民國 120 年	民國 130 年
高快速道路	14.03	14.22	15.22	16.56	17.97
一般道路	14.56	14.77	15.89	17.38	18.87

資料來源：1. 「桃園地區(高、快速公路及交流道聯絡道路)整體路網運輸需求及路網建設推動之探討」，93年，國道高速公路局。

2. 本計畫推估。

### (三)評估結果

本計畫各年期之成本及效益估算詳如附表五所示。而以折現率6%折現至民國97年現值，計算本工程益本比為1.32，淨現值約為250.46億元，內部報酬率為8.03%(附表六)。

另就未來變動較不易掌握之工程成本、折現率、時間價值分別增減20%計算各方案之工程經濟效益敏感度分析結果(附表七)，本工程仍具經濟效益。

### (四)其他具體效益指標

除上述運輸效益方面，本計畫自民國98年起，分別投入約17億元、238億元、373億元及224億元，4年分別創造3千個、4萬3千、6萬7千及4萬個就業機會。民國102完工後，中山高五楊段平面平均行駛速率提升至80公里/小時，高架拓寬段平均行駛速率可達90公里/小時，五楊段之行駛時間約28分鐘。另外行駛速率提高，減少油耗及空氣污染，可降低二氧化碳排放量約100公噸/日，每年減省成本約5,000萬元。

附表五 評估年期成本效益一覽表

年期	成本			效益		
	建設成本	維修成本	小計	時間效益	行車效益	小計
97	105	0	105	0	0	0
98	1,607	0	1,607	0	0	0
99	24,194	0	24,194	0	0	0
100	38,805	0	38,805	0	0	0
101	23,575	0	23,575	0	0	0
102	0	279	279	3,689	1,419	5,108
103	0	284	284	3,921	1,462	5,383
104	0	288	288	4,168	1,505	5,673
105	0	292	292	4,431	1,551	5,981
106	0	297	297	4,710	1,574	6,284
107	0	301	301	5,007	1,622	6,629
108	0	306	306	5,322	1,670	6,993
109	0	310	310	5,658	1,720	7,378
110	0	315	315	6,014	1,772	7,786
111	0	1,917	1,917	6,393	1,825	8,219
112	0	324	324	6,796	1,880	8,676
113	0	329	329	7,225	1,936	9,161
114	0	334	334	7,680	1,994	9,674
115	0	339	339	8,164	2,054	10,218
116	0	344	344	8,678	2,116	10,794
117	0	349	349	9,225	2,179	11,405
118	0	355	355	9,807	2,245	12,052
119	0	360	360	10,425	2,312	12,737
120	0	365	365	11,082	2,382	13,463
121	0	2,225	2,225	11,780	2,453	14,233
122	0	376	376	12,523	2,527	15,049
123	0	382	382	13,312	2,602	15,914
124	0	388	388	14,151	2,680	16,831
125	0	394	394	15,042	2,761	17,803
126	0	399	399	15,990	2,844	18,834
127	0	405	405	16,998	2,929	19,927
128	0	412	412	18,069	3,017	21,086
129	0	418	418	19,208	3,107	22,316
130	0	424	424	20,419	3,201	23,619
131	0	2,582	2,582	21,377	3,247	24,623
合計	88,286	16,093	104,379	285,887	63,340	349,227

註：單位百萬元，當年幣值

附表六 經濟效益評估一覽表

項 目		效 益	成 本
運輸效益	旅行時間節省(百萬元)	83,205	-
	行車成本節省(百萬元)	20,929	-
成本	總建設成本(百萬元)	-	74,403
	營運維修成本(百萬元)	-	4,685
合 計		104,134	79,088
淨現值(百萬元)		25,046	
效益成本比(B/C)		1.32	
內部報酬率(%)		8.03	

註：折現至 97 年幣值(折現率 6%)

項目		淨現值(百萬元)	益本比	內部報酬率
建造成本	-20%	40,864	1.65	9.48%
	不變	25,046	1.32	8.03%
	20%	9,228	1.09	6.66%
折現率	4%	65,608	1.77	8.03%
	6%	25,046	1.32	8.03%
	8%	309	1.00	8.03%
時間價值	-20%	8,405	1.1	6.73%
	不變	25,046	1.32	8.03%
	20%	41,687	1.53	9.20%

附表七 敏感度分析表

## 七、風險管理

- (一) 本計畫拓寬之國道 1 號五股至楊梅段每日至少有 20 萬輛車次行駛其中，堪稱全國交通最繁忙的公路，基於社會成本之考量，施工中須完全維持既有交通運轉，基於以人為本的前提，須以用路人之安全為第一考量，進行工程之規劃、設計及施工。
- (二) 本計畫之拓寬方式為在中山高兩旁施作拓寬高架橋，施工風險相對提高。例如，林口爬坡段北上線高架橋斜交跨越中山高速公路上方施工、交流道區上方橋梁施工、拓寬高架橋與平行高速公路的中油油氣管線衝突，均是本計畫須嚴肅面對與解決的施工中高風險課題。
- (三) 除上述施工中風險外，ETC 計畫時程影響收費站區內匝道佈設，用地取得及管線遷移等影響計畫之推展等，亦是計畫之高風險項目，未來須建立管控機制，督導施工廠商，執行風險管理，確保工程進度、中山高速公路用路人與鄰近居民生命財產之安全並達「縮短計畫工期，加速發揮建設效益」之目標。
- (四) 將引進風險管理概念，針對高風險及施工困難項目研提可行之設計方案，基於國際上風險管理之發展趨勢，除了對計畫負向之風險外(Threats)，對計畫正向之風險(Opportunities)，亦加以辨識、評估與處置，考量與替代方案與價工研析作業之整合，納入執行參考。

## 八、建議事項

(一) 用地徵收，由國道高速公路局依規劃成果提出路權圖並辦理用地取得；用地取得相關配合單位為內政部、台北縣政府及桃園縣政府，為期用地儘速取得，各單位配合辦理時程建議如下：

1. 本工程為擴大內需之指標計畫，為達 101 年底完工之目標，本部業於 97 年 11 月 28 日函送建設計畫至行政院審議中，建請鈞院儘速審核希能於 97 年 12 月通過，以利用地辦理徵收前置作業。
2. 為達 101 年底完工之目標，需請相關單位於 99 年 2 月前完成用地取得，以配合辦理施工招標作業。
3. 99 年 6 月之前管線單位(中油、台電、自來水、電信等)需配合完成管線遷移作業。

(二) 為加速建設，縮短工期，將採自動化施工科技，增加工作面同步施工，並配合夜間加速施工，施工經費需予以提高，避免招標延宕，影響完工時程。



## 附錄一

### 計畫摘要

## 附錄二

### 性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

### 附錄三

國道 1 號五股至楊梅段拓寬工程建設計畫自評檢覈表

#### 附錄四

計畫辦理情形及歷次相關會議