

檔 號：

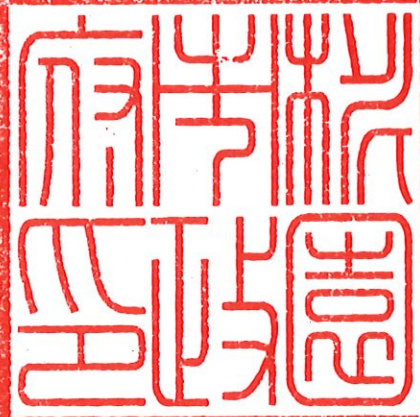
保存年限：

桃園市政府 公告

發文日期：中華民國110年6月8日

發文字號：府捷開字第11001284892號

附件：如公告事項二



主旨：更正公告本府110年4月22日府捷開字第11000978782號公告「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫—桃園區都市計畫路段【桃園(舊)火車站前圓環至和平路地下穿越段】」工程用地第1場公聽會會議紀錄，更正如公告事項。

依據：行政程序法第101條規定辦理。

公告事項：

一、本府110年4月22日府捷開字第11000978782號公告「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫—桃園區都市計畫路段【桃園(舊)火車站前圓環至和平路地下穿越段】」工程用地第1場公聽會會議紀錄，部分內容誤繕，特此更正。

二、更正事項如後附更正表及更正後會議紀錄。

市長鄭文燦

本案依分層負責規定授權局(處)長、主任委員決行

「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫—桃園區都市計畫路段【桃園(舊)火車站前圓環至和平路地下穿越段】」工程用地第1場
公聽會會議紀錄更正表

項次	內 容	更正前	更正後
1	柒、三、(二) 2. 土地權屬及面積	公聽會範圍內計有 18 筆私有土地，面積約 2,090 平方公尺。	公聽會範圍內有 18 筆土地，其中桃園段中南小段 25-1 筆土地為公私共有，私有土地面積 50.4 平方公尺，公有土地 33.6 平方公尺(占比 40%)，合計 2,090 平方公尺。
2	柒、三、(三)、2. 及(四)、2. 建物	穿越私有建物……第 13 條規定辦理穿越建物補償。	(1)穿越私有建物…第 13 條規定辦理穿越建物補償。 (新增) (2)地上合法建物仍維持原使用方式，無須拆遷及補償。
3	柒、三、(三)、3. 及(四)、3. 土地改良物	依桃園市興建公共工程地上物拆遷補償……按查估當時之項目及評定單價計算補償費。	整段刪除。
4.	玖、三、(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變	1. 本路段工程內有 1 座市定古蹟……穿越其地下深度 13-16 公尺，對廟宇地面層……(略)。	1. 本路段工程內有 1 座市定古蹟……穿越其地下深度 10-15 公尺，對廟宇地面層……(略)。
5	拾壹、所有權人陳述意見及回應處理情形一覽表	1. 編號 1，陳述意見第 1 點之回應及處理結果(2)「合法建物:穿越建物地下深度約 13-16 公尺，其補償費係依……(略)」。 2. 編號 1，陳述意見第 3 點之回應及處理結果「本路段係以地下潛盾(深度約 13-16 公尺)方式施工，路線規劃係延著中正路繞行……(略)」。 3. 編號 2 及編號 3，陳述意見	1. 編號 1，回應及處理結果(2)「合法建物:穿越建物地下深度約 10-15 公尺，其補償費係依……(略)」。 2. 編號 1，陳述意見第 3 點之回應及處理結果「本路段係以地下潛盾(深度約 10-15 公尺)方式施工，路線規劃係延著中正路繞行……(略)」。 3. 編號 2 及編號 3，陳述意見第 2 點之回應及處理結果「本

項次	內 容	更正前	更正後
		第 2 點之回應及處理結果 「本路段係以地下潛盾(深度約 13-16 公尺)方式施工,路線規劃係延著中正路繞行……(略)」。	路段係以地下潛盾(深度約 10-15 公尺)方式施工,路線規劃係延著中正路繞行……(略)」。

更正後「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫」
桃園區都市計畫路段【桃園(舊)火車站前圓環至和平路
地下穿越段】工程用地第 1 場公聽會會議紀錄

壹、事由：說明「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫」桃園區都市計畫路段【桃園(舊)火車站前圓環至和平路地下穿越段】工程用地興辦事業概況，事業計畫之公益性、必要性、適當性與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、時間：110 年 4 月 9 日（星期五）下午 3 時 30 分

參、地點：桃園市綜合會議廳 202 會議室（桃園市桃園區縣府路 11 號 2 樓）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局楊副局長鐘時（蕭科長鈺玲代理）

伍、出席單位及人員：詳簽到表

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳簽到表

紀錄：曾湘琇

柒、興辦事業計畫概況：

一、計畫緣起

（一）行政院 100 年 8 月 26 日核定「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展可行性研究報告書」。

（二）行政院 105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」。

二、計畫目的

（一）捷運綠線與臺鐵、機場捷運線銜接轉乘，串連航空城與桃園市中心，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題。

（二）整合都市計畫、產業與交通，帶動捷運沿線都市更新，改善都市環境。

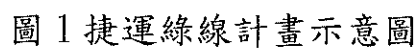
（三）依地區特性，整合各面向需求（交通、經濟、城鄉發展、建造成本、環保節能、營運管理），以達到永續發展的目標。

三、計畫概述

（一）捷運綠線計畫概述

1. 捷運綠線從 G01 站由南向北經八德區介壽路，再經桃園火車站，續沿桃園區中正路到達三民路，向北至機場捷運線 A11 站（坑口

2. 全長約 27.8 公里，其中地下段約 12.5km，高架段約 15.3km，共設置 21 座車站（地下 10 座【G03~G12】、高架 11 座）及 1 處機廠。
3. 預定 115 年底前陸續完工通車。



(二) 用地範圍概述

1. 本次公聽會範圍：

- (1) 桃園(舊)火車站前圓環至和平路間路段。
- (2) 捷運地下穿越路段，地下佈設捷運相關設施。

2. 土地權屬及面積：

公聽會範圍內有 18 筆土地，其中桃園段中南小段 25-1 筆土地為公私共有，私有土地面積 50.4 平方公尺，公有土地 33.6 平方公尺(占比 40%)，合計 2,090 平方公尺。

(三) 土地及地上物取得方式

1. 土地: 本路段工程係以潛盾穿越私有土地之地下空間，採協議設定地上權方式辦理，並按協議市價 X 穿越地下深度之補償率計算地上權權利金。若經協議不成者，將依土地徵收條例報請徵收地上權。

2. 建物:

- (1) 穿越私有建物之地下空間，將依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」(以下簡稱穿越辦法)第 13 條規定辦理穿越建物補償。
- (2) 地上合法建物仍維持原使用方式，無須拆遷及補償。

(四) 土地取得相關法令說明

1. 土地: 依大眾捷運法第 19 條略以:「…前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權…」及穿越辦法第 7 條略以:「…大眾捷運系統工程穿越之空間範圍有設定地上權之必要者，需地機構應通知土地所有人或管理人及他項權利人進行協議設定地上權…」等規定採協議設定地上權方式辦理，協議不成者，則報請內政部核准徵收地上權。

2. 建物:

- (1) 建物穿越補償: 依穿越辦法第 13 條規定，大眾捷運系統工程穿越需取得地上權之土地，於捷運工程進行穿越時仍存在並定著於土地有牆壁及頂蓋之合法建築物，或領有建造執照施工中建築物，應以直轄市政府主管機關所定之建築物造價基準及穿越之深度補償率計算補償費：
 - A. 穿越地下深度未滿 13 公尺者，發給建築物造價 90% 之補償費。
 - B. 13 公尺至未滿 24 公尺者，發給建築物造價 65% 之補償費。
 - C. 達 24 公尺以上者，發給建築物造價 40% 之補償費。
- (2) 容積補償: 依穿越辦法第 19 條規定略以:「凡建築基地含有大眾捷運系統地下穿越需註記或取得地上權之土地，為適當補償土地所有人、

占有人或使用人之損失，得依下列規定增加新建樓地板面積．．．」，重建時可增加新建樓地板面積。

(3)地上合法建物仍維持原使用方式，無須拆遷及補償。

捌、興辦事業計畫之必要性評估：

一、用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由

為興建捷運系統相關設施需要，以計畫道路及公有地優先使用為原則，因需用範圍內公有地仍為不足，經勘查沿線周邊環境條件後無公有土地可供設置，故仍有須取得私有土地之必要性。

二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

(一)本計畫範圍內用地規劃之捷運相關必要設施，採減體減量之最精簡設計，並儘量避免房舍拆遷，惟仍無法避免使用私有土地。

(二)考量工程興建需要及未來營運、維修安全等功能，已採最精簡之方式劃設最小用地範圍，並依穿越辦法規定採設定地上權辦理，使用方式符合降低減少損害地主權益之最小限度。

三、用地勘選有無其他可替代地區及理由

本計畫已優先規劃使用公有地，工程以減體減量之最精簡設計、土地使用最小化與合理性，以及交通衝擊等多方面向衡量進行規劃後，無其他可替代地區。

四、是否有其他取得方式

(一)租賃：本計畫係作捷運永久性設施，非臨時使用土地，為利工程施工及整體管理需要，不宜以租用方式使用。

(二)捐贈或無償使用：私人捐贈或無償使用雖屬工程使用方式之一，截至目前並無接獲有私有土地所有權人同意捐贈或無償同意使用之案件。若未來有土地所有權人主動提出，本府將配合辦理相關手續。

(三)容積移轉：本路段工程需用之土地上，現況有已興建完成私有合法建物，非屬「桃園市都市計畫容積移轉審查許可要點」第3點規定之公共設施保留地(如未徵收之道路或公園用地)，無法以容積移轉方式辦理。

(四)公私有土地交換(以地易地)

本市私有公共設施保留地與公有非公用土地交換，應依「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」規定，經土地所有權人就本府都市發展局公告之可供交換的公有非公用土地，依法提出申請並經執行機關審核與辦理交換。

五、其他評估必要性理由

(一)都會區人口享受捷運帶來之便利，不僅於交通之便捷，更代表城市的發展，提升市民高效率之生活型態與產業環境。

- (二) 期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造成為一個具發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標。

玖、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、社會因素評估

(一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本路段工程需用之土地分別位於桃園區民生、文昌、中和、長美及永興里，範圍內除公有地外，私有土地所有權人計 88 人(法人除外)，其中 65 歲以上有 36 人(占 40.91%)、15 至 65 歲為 52 人(占 59.09%)。目標年全線 21 個車站全日運量達 25 萬餘人/日之聚集效應，對當地人口數有正面助益。

(二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

捷運綠線興建完成後，將提升居民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性。

(三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本路段工程範圍內，若有土地徵收條例第 34-1 條及本府社會局列冊管理之弱勢族群，若經查訪屬實者，將由本府捷運工程局洽請相關單位協助安置，減低對弱勢族群居住之影響。

(四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本路段工程於施工期間會有噪音及落塵，將加強工區灑水及維護環境清潔，以降低對居民生活品質之影響。本計畫屬大眾運輸設施，通車營運後，可提供居民便利的交通運輸方式，減少汽機車使用率，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

二、經濟因素評估

(一) 徵收計畫對稅收影響

本計畫可提高沿線土地、房屋價值，促進經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

(二) 徵收計畫對糧食安全影響

本計畫之捷運路線及車站均儘量利用計畫道路佈設相關設施，並未使用農地，對糧食安全無影響。

(三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口影響

本路段工程均以大多循穿越使用計畫道路內之地下空間為多數，少數使用計畫道路外之私有土地及建物之地下空間，對於地面層之商家、就業或轉業人口無直接影響，預期捷運通車後，可帶動該地區經濟發展，加速地方人口進駐，增加商業及就業機會。

(四) 徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

本計畫內需用土地辦理取得與維護管理所需之經費，由本府按計畫期程分年編列。另規劃及建設工程經費係依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定由交通部補助。

(五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本路段工程內現有私有合法建物及 1 座市定古蹟景福宮(廟宇)，區內並無農林漁牧產業，故未影響農林漁牧產業鏈。

(六) 徵收計畫對土地利用完整性之影響

本計畫配合計畫道路線形進行劃設，已儘量縮減工程用地範圍，並減輕對周圍土地利用完整性之影響。

三、文化及生態因素評估

(一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本路段工程需用土地周邊多為住宅、商店及市場等景象，施工期間不影響城鄉自然風貌，捷運通車後可促進該地區周邊建物都市更新及商業發展，有助提升桃園市容更新改造。

(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

1. 本路段工程內有 1 座市定古蹟「景福宮」，施工方式係以潛盾工法穿越其地下深度約 10-15 公尺，對廟宇地面層上之整體建築結構及相關設備並無直接影響，另施工期間亦將配合建物保護工法、施工監看等方式進行結構物之安全監測，落實維護文化古蹟完整性，確保歷史悠久文化長存之價值，故該古蹟並不會因工程而有所改變。
2. 本次簡報 P. 20 所列「本計畫範圍內【並無公告】之文化古蹟、文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響」一項，其中【並無公告】文字係為誤繕，應修正為【有一公告】。

(三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

捷運建設通車後除提升交通便利性，並可帶動周邊商機及引進人潮，改善生活條件，提升居住品質。

(四) 徵收計畫對該地區生態環境之影響

1. 本計畫內現況尚無稀有物種生態，且周邊之相關動植物生態並無需特別加以保護與迴避之物種，對生態環境並無顯著影響。
2. 捷運綠線通車後，提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

(五) 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

1. 本計畫於完工通車後可縮短旅運時間、增加交通便利性，提升居民生活品質及提升周邊土地價值。
2. 本計畫將串連機場捷運線銜接至機場、高鐵車站與國道客運等大眾運

輸中心，可無接縫服務桃園地區與中、南部間之中、長程旅運轉乘需求與整體效益，提供便利及舒適服務。

四、永續發展因素評估

(一) 國家永續發展政策

1. 符合行政院永續發展政策綱領「架構臺灣地區便捷交通網」中「穩健發展以公共運輸為主軸的城際運輸，規劃以線性幹道，軌道為主」。
2. 有助於桃園地區交通網絡之聯繫，並可提升居民交通便利性，增加生活便利性，並促進產業及觀光發展，符合國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

(二) 永續指標

本計畫屬綠色大眾運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少使用私人運具，增加大眾運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準，減輕環境負擔，符合行政院永續發展指標之政策。

(三) 國土計畫

「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」業報奉行政院 105 年 4 月 20 日核定，且串連臺灣鐵路及高速鐵路等公共運輸，符合「全國國土計畫」城鄉發展空間之發展策略。

五、其他因素評估

本計畫為公益性交通建設，經濟效益包括旅行時間之節省、私人運具乘客轉搭捷運行車成本節省效益、CO₂減量、空氣污染減少、肇事成本減少及土地增值等。

六、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當。

(一) 公益性

1. 本計畫屬行政院核定之國家重大交通建設，具公益性，興建完成通車營運後，提供便利交通，減輕停車及道路擁擠問題，降低能源消耗，可提升周圍社會生活便利性，促使區域交通及建築之社會現況朝正面改善功能，且捷運完工後現代化之車站設施，將提供無障礙空間及便捷的大眾運輸服務，對弱勢族群「行」的便利性有正面幫助。
2. 捷運屬綠色大眾運輸工具，完工後可減少空氣污染及肇事成本，對減輕健康風險、節能減碳、環境教育有實質助益及貢獻。
3. 串連機場捷運線，提供旅客轉乘便利及舒適服務，帶動地方政府及民間加速新市鎮計畫之推展，對社會整體環境改善有正面效益。

（二）必要性

1. 為興建捷運工程相關設施及考量未來營運、維修安全等功能，工程以減體減量之最精簡設計、土地使用最小化與合理性劃設必要之系統相關設施，已考量周邊選擇合理用地使用，已無其他可替代地區。
2. 透過便捷的捷運系統可提升整體運輸服務品質，增進就學、就業及觀光等大眾運輸服務之舒適性及可及性；同時透過整合都市計畫、相關產業與交通建設，亦可帶動捷運沿線新市區的發展，及改善舊市區都市環境，捷運建設有其必要性。
3. 本計畫與臺灣鐵路及機場捷運線銜接轉乘，串聯航空城地區與桃園市中心，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題，確有其必要性。

（三）適當與合理性：

1. 桃園為全國人口增加最快的縣市之一，在升格為直轄市後，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要。未來桃園市在北北桃都會區的角色將由外圍邊陲地區轉為全區的門戶，透過交通建設及區域合作廊道的建立，打造北北桃一日生活圈，促進與臺北市及其他核心產業城市間的合作，發展多核心網絡結構之大都會。
2. 便捷交通為城市之命脈，本府首重交通發展，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運完成後，帶動地區發展，建構一個宜居、宜行、低碳、永續發展之國際大都會。
3. 本計畫為桃園整體捷運路網中，可與重大建設及其他交通建設期程上結合的優先計畫，需求性最高，具有優先推動之必要性。
4. 本計畫暨綜合規劃報告書業奉行政院核定，並依該計畫內容規劃建設，勘選需工程用地已依徵收土地範圍勘選作業要點規定，檢視土地範圍位置，具適當性及合理性。

（四）合法性：

1. 行政院 100 年 8 月 26 日核定「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展可行性研究報告書」；105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」。
2. 依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定取得需用之私有土地，具備合法性。

壹拾、土地所有權人及利害關係人之意見及對其意見之回應與處理情形：

所有權人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	陳美梅 議員	110.4.9	1. 簡報 P.26 說明要設定地上權，如何補償？	本路段工程捷運穿越使用土地及建物地下空間之補償，說明如下： (1) 私有土地：採協議設定地上權方式辦理，其權利金係委由不動產估價師參考周邊成交之市場正常交易價格行情並視各基地條件進行調整後之鑑定價格（協議市價），乘以使用面積及穿越地下深度之補償率辦理計算。 (2) 合法建物：穿越建物地下深度約 10-15 公尺，其補償費係依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法（以下簡稱穿越辦法）第 13 條規定，以本府主管機關所定之建築物造價基準乘以穿越使用面積及深度補償率計算穿越補償費，詳見會議記錄柒、三、(四)建物穿越補償說明內容。
			2. 設定地上權後，會不會造成地主之房子無法重建或都市更新之情形？	本路段工程穿越之合法建物，所設定地上權係屬永久性使用性質，地主仍保有土地所有權，未來建物可辦理重建或都市更新，且可依穿越辦法第 19 條規定略以：「凡建築基地含有大眾捷運系統地下穿越需註記或取得地上權之土地，為適當補償土地所有人、占有人或使用人之損失，得依下列規定增加新建樓地板面積…」，申請增加新建樓地板面積，重建或都市更新後之建物仍需配合設定永久使用性地上權。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			3. 捷運路線之規劃對於景福宮有無影響？	本路段係以地下潛盾(深度約 10-15 公尺)方式施工，路線規劃係延著中正路繞行景福宮之側邊後再往中正路(永和市場方向)推進，工程於地下施作連續壁及潛盾機推進通過景福宮時，並不會影響或改變其地面層既有之整體建築結構，另於施工期間本府亦將配合建物保護工法、施工監看等方式進行結構物之安全監測，落實維護文化古蹟完整性，確保歷史悠久文化長存之價值。
			4. 地主如有相關問題，有無提供窗口諮詢或反映？	若地主或民眾有任何捷運系統用地補償、施工或使用方式等相關問題，可以電話或親至本府捷運局諮詢或反映，將竭誠服務及詳實說明。
2	黃景熙 議員	110.4.9	1. 這麼大一個公聽會結果不知道主持人到底是誰？爾後的這種會議應該更慎重。	謝謝指教，本府長官相當重視各位地主及利害關係人意見，本會議主席因臨時另有會議，基於用地專業性，由主辦單位主管代理主持會議。
			2. 捷運綠線是否經過景福宮？	本路段係以地下潛盾(深度約 10-15 公尺)方式施工，路線規劃係延著中正路繞行景福宮側邊本市桃園段長美小段 144-1 地號及桃園段中南小段 25-1 及 26 地號等 3 筆部分面積土地後，再往中正路(永和市場方向)推進，工程於地下施作連續壁及潛盾機推進通過景福宮時，並不會影響或改變其地面層既有之整體建築結構，另於施工期間本府亦將配合建物保護工法、施工監看等方式進行結構物之安全監測，落實維護文化古蹟完整性，確保悠久歷史文化長存之價值。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
3	蘇家明 議員	110.4.9	1.會議通知單載明主持人為楊副局長，為何變成科長在主持？	本會議主席因臨時另有會議，基於用地專業性，由主辦單位主管代理主持會議，敬請見諒。
			2.捷運綠線到底有沒有經過景福宮？	本路段係以地下潛盾(深度約 10-15 公尺)方式施工，路線規劃係延著中正路繞行景福宮側邊本市桃園段長美小段 144-1 地號及桃園段中南小段 25-1 及 26 地號等 3 筆部分面積土地後，再往中正路(永和市場方向)推進，工程於地下施作連續壁及潛盾機推進通過景福宮時，並不會影響或改變其地面層既有之整體建築結構，另於施工期間本府亦將配合建物保護工法、施工監看等方式進行結構物之安全監測，落實維護文化古蹟完整性確保悠久歷史文化長存之價值。
			3.地上物未來要怎麼進行補償？	合法建物及其他地上物將依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」、「桃園市興辦公共工程建築改良物拆遷補償標準」暨「桃園市農作改良物與農業機具設備畜產水產養殖物徵收補償費及遷移費查估基準」等相關規定辦理補償，詳見會議記錄柒、三、(四).2 及 3 建物穿越及地上物補償說明內容。 後續通知所有權人召開協議設定地上權會議時，會將捷運穿越使用土地及建物之相關補償計算方式及金額一併寄送給地主先行核對計算。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
4	蕭日青	110.4.9	1.在設計捷運綠線時有和文化局、地方寺廟討論開會嗎?	本府於 103 年辦理桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線環境影響說明書時，有關文化資產等相關須釋疑事項，本府文化局業以 101 年 6 月 25 日桃縣文資字第 1011004451 號函復本工程範圍內屬陸域範圍，無涉水下文化資產、且非位屬文化景觀保存區，惟有 1 已指定登錄公告之古蹟景福宮；又本府於環境影響說明書中載明：「承包商於施工前，必須製作『監測計畫書』…並於核定後施作」，針對文化資產及古蹟進行相當之保護。 另本案公聽會範圍屬捷運地下路段，未來於地下佈設捷運相關設施，將對鄰近結構物進行安全監測，故不致對文化古蹟造成影響。
			2.是否考慮古蹟問題?	同上。
			3.會議主持人層級要夠高。	感謝提醒，遵照辦理。
5	吳演興	110.4.9	1.簡報 P.20 請釐清確認範圍內有無公告之文化古蹟。請修正文字說明。	感謝指正，景福宮屬本市公告之市定三級古蹟，針對簡報 P.20 所列「本計畫範圍內【並無公告】之文化古蹟、文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響」一項，其中【並無公告】文字係為誤繕，將配合修正為【有一公告】文字。

壹拾壹、散會：下午 5 時 30 分。