

「八德區建德路至崁頂路新闢道路暨桃園捷運綠線延伸中壢建設計畫（G29 站至 G01 站尾軌間路線段、含 G30 站出入口）（非都市土地路段）」工程用地

第 2 場公聽會-第 4 場次會議紀錄

壹、事由：本府為辦理「八德區建德路至崁頂路新闢道路暨桃園捷運綠線延伸中壢建設計畫（G29 站至 G01 站尾軌間路線段、含 G30 站出入口）」工程用地之興辦事業計畫概況，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、開會時間：114 年 8 月 7 日（星期四）下午 1 時 30 分

參、開會地點：桃園市中壢區龍江市民活動中心（桃園市中壢區龍江路 99 號）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局蔡副總工程司彥霖 紀錄：熊明怡

伍、出席單位及列席單位（人員）：詳簽到表

陸、出席土地所有權人及利害關係人：詳簽到表

柒、興辦事業概況：

一、計畫緣起

- （一）新闢道路為疏解縣道 114 線（長興路）路段之交通車流、改善道路服務水準，及提供捷運綠線延伸中壢 G29 站至 G01 站尾軌間設置。道路新闢完成後，將提升八德區至中壢區人車便捷性及安全性，增進區域交通便利及達成聯外運輸系統整體規劃之目的。
- （二）捷運綠線延伸中壢建設計畫，可串聯八德及中壢生活圈，實現桃園捷運路網軌道成環，提供便捷大眾運輸服務及提升捷運覆蓋密度，帶動捷運沿線產業發展。
- （三）本計畫串連八德（八德地區）及中壢（龍岡地區）二大都市計畫間待開發區域、促進區域發展，新闢道路結合捷運系統路網之規劃，提高桃園市交通運輸路網可及性及效益，實踐桃園整體交通規劃藍圖，打造便捷、安全的宜居城市。

二、計畫概述

- （一）建德路至崁頂路新闢道路：本計畫東起八德區建德路，往西與捷運綠線延伸中壢段共線，平行長興路，計畫終點銜接至崁頂路止，總長度約 2.2 公里，預計新闢 30 至 50 公尺寬（含捷運設施）道路，為減少介面及事權統一，由本府捷運工程局代辦用地取得及設計

施工。



圖 1 建德路至崁頂路新闢道路路線示意圖

- (二) 捷運綠線延伸中壢：從捷運綠線 G01 站往西延伸，沿建德路至崁頂路新闢道路採高架型式至霄裡坡轉為地下型式接中山東路，後行經環中東路、龍岡路、健行路至捷運機場線 A23 站，全長約 7.2 公里，其中地下段約 5.3km，高架段約 1.9km 共設置 6 座車站（地下 5 座、高架 1 座）及 1 處駐車廠。



圖 2 捷運綠線延伸中壢路線示意圖

- (三) 本次公聽會範圍

1. 建德路至崁頂路新闢道路

- (1) 本次公聽會範圍為建德路至崁頂路新闢道路（非都市土地路段），東起建德路與興豐路交叉路口西側之園道用地，西至崁頂路與新生路口之道路用地之非都市土地，共計 125 筆土地。
- (2) 建德路至崁頂路新闢道路（都市土地路段）範圍將另案辦理。

2. 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口

G30 站為捷運綠線延伸中壢唯一高架站，設置於非都市土地地區，

可滿足當地居民搭乘捷運需求，因出入口設置於毗鄰新闢道路南側及考量建設期程，納入本次公聽會一併辦理，共計 1 筆土地。

(四) 用地概況

1. 用地範圍之四至界線

(1) 建德路至崁頂路新闢道路：

本計畫規劃路線東起建德路與興豐路交叉路口西側之園道用地，西至崁頂路與新生路口之道路用地，南北側為私人農田、灌排水路、雜林、鐵皮房屋、鐵棚、工廠及民宅。

(2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口

本計畫規劃出入口位置東臨茄苳溪，西臨長興路 493 巷，南北側為私人農田、灌排水路及雜林。

2. 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比

本次公聽會範圍工程需用土地共計 125 筆，公有土地 47 筆，私有土地 77 筆，公私共有土地 1 筆。

土地權屬	面積(平方公尺)	百分比(%)	土地筆數
公有地	6,734.20	9.93%	47
私有地	61,101.23	90.05%	77
公私共有	12.43	0.02%	1
小計	67,847.86	100%	125

註：本表面積僅供參考，實際使用面積以地政單位地籍分割結果為準。

3. 用地範圍內私有土地改良物概況

本次公聽會範圍內現況主要做農業及雜木林使用，已避開人口密集住宅聚落。部分區域有建築改良物，估計約有 2 棟鋼筋混凝土建造建物，餘為鐵皮造及臨時性建物居多。後續將依實際情形辦理地上物查估作業

4. 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例

土地使用分區	使用地編定	面積(平方公尺)	百分比(%)	土地筆數
特定農業區	水利用地	3,032.42	4.47%	34
	甲種建築用地	2,315.80	3.41%	5
	交通用地	1,560.49	2.30%	9
	農牧用地	58,714.36	86.54%	72
	殯葬用地	1,958.31	2.89%	4
鄉村區	乙種建築用地	266.48	0.39%	1
小計		67,847.86	100 %	125

註：本表面積僅供參考，實際使用面積以地政單位地籍分割結果為準。

捌、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性、合法性說明：

一、公益性

(一) 社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本案工程範圍為八德區及大溪區，八德區有霄裡里、竹園里、福德里，大溪區有南興里，依桃園市八德、大溪戶政事務所 114 年 6 月之統計資料總人口數為 1 萬 6,427 人，家戶數為 6,516 戶，男性人數 8,434 人，女性人數 7,993 人，影響土地所有權人約 642 人，以 35 至 75 歲人口居多。本計畫建設完成後，不僅提供地區居民及公眾便利與安全之交通路網，更可吸引其他地區人口移入。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

(1) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫路線避開人口密集聚落，減少民房拆遷面積，計畫道路寬度以捷運設施布設需求及銜接既有計畫道路為主，道路興闢完成後，將提升交通便利性及周邊生活品質，對該地區現況有正面之影響。

(2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口與新闢道路計畫整合，可避免二次徵收、施工對民眾造成的影響，有效節省計畫經費及開發時程，捷運完工後，可提升大眾運輸便利性、地區可及性及易達性，對周圍社會現況改善應具正面助益。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本計畫用地範圍內多為平原及農林作物（農作及雜林），已避開人口密集住宅聚落，尚不會改變現住居民之生活型態，並可藉交通條件提升其生活便利性及有效提升消防安全，使地區民眾在出入交通安全上更為便利，對生活型態將有助益。

用地範圍內若有屬土地徵收條例第 34-1 條及桃園市社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水、環境維護及噪音減噪，本計畫施工悉依相關環評法令規定辦理，將不致對居民健康產生影響。

(二) 經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響

(1) 建德路至崁頂路新闢道路：道路興闢有助於鄰近地區因交通便

利增進土地利用發展，有利地區產業發展，增加地方整體稅收，對政府之稅收有正面之效益。

- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口設置可提高沿線土地及房屋利用價值，促進周邊經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

2. 徵收計畫對糧食安全影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫現況部分做農業使用、部分為雜木林，路線設計盡量保留農地方正可繼續從事農業相關使用，道路開闢後，雖減少部分農糧收成，但不到影響糧食安全，並可幫助當地及周邊農業生產運輸，提升農業發展。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口範圍內土地部分農用、部分空置，捷運設施已最小用地範圍劃設，雖減少部分農糧收成，但並未影響糧食安全。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：符合道路設計規範前提下，本計畫以捷運需求及減少鋼筋混凝土建物(住宅)拆遷為原則進行路線規劃，減少造成就業人口停業或轉業情形，道路完工後將提供更便捷、安全之交通服務，可促進人口流動，增加就業及居住人口。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口範圍內土地部分農用、部分空置，對地方就業或轉業人口無直接影響，惟捷運通車後，可帶動該地區經濟發展，加速產業進駐，增加就業機會。

4. 徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

本計畫用地取得費用，由本府於本市軌道建設發展基金及本府公務預算編列相關預算支應，足敷支應本案，且無造成財政排擠效果。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫雖經過部分現況為農用之土地，致農作物微幅減少，但路線規劃不會破壞附近農業生產環境，故不致影響農林漁牧產業鏈。新闢道路基本設計會整體考量灌溉溝渠的保留及改道，不致影響農業使用，且道路之開闢可提供當地農業等貨物運輸功能，對提高農林漁牧產業層次具正面影響。

- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口範圍內土地現況部分農用、部分空置，捷運興建雖致農作物微幅減少，但範圍內並無林漁牧產業，故並未影響林漁牧產業鏈。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本新闢道路計畫係屬線性規劃，並儘量與地籍線平行或垂直，使剩餘土地完整可使用，減少畸零地產生，以維持土地利用之完整性。計畫完成後，將結合道路及捷運建設可促進周邊地區發展，提升土地利用價值。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口設置捷運所必要設施，儘可能縮減需用範圍，減輕對周邊土地利用完整性之影響。出入口設置後，將可促進周邊地區發展，提升土地利用價值。

(三) 文化及生態因素

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫周邊目前多為農用及零星建物等景象，本案道路新闢工程，不致破壞地區城鄉風貌，且配合道路開闢後，將擁有寬闊整齊之道路，並透過綠色生態路網建置，提升居民生活品質及桃園市容更新改造。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口範圍周邊多屬低密度發展地區及農地，完工後將可促進周邊地區土地再造並帶動地方發展，不致影響整體自然風貌。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

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，若日後施工時發現文化資產，將依相關法規辦理，降低文化之衝擊。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：道路開闢使交通便利性提升，改善用路人及當地居民使用道路之交通安全，且因道路開闢進行環境整理及景觀更新，預期可提供較為良好之公共環境，同時捷運建設提升交通便利性，提供居民綠色運具選擇，節省對外交通聯絡時間。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口設置將提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質。

4. 因徵收計畫對該地區生態環境之影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本工程範圍無位於生態保護區，用地範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，亦非環境敏感區位，及非屬動植物棲息生長土地，道路興闢後對生態環境無不良之影響，且無破壞當地生態環境。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口範圍內現況無稀有物種生態，且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，捷運通車後，將提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫已盡量避免拆除既有建築物，並降低環境生態破壞。本案完成後將滿足桃園捷運綠線延伸中壢（G29 至 G01 站間路廊）布設之需求，整合捷運網絡之規劃及區域路網聯繫的功能，提升便利性及促進桃園都會區發展，對周邊居民及社會整體有正面之影響。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口設置可提供地區居民搭乘便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，帶動地區發展，提高附近土地利用價值，與活絡經濟活動。

（四）永續發展因素

1. 國家永續發展政策

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：交通發展為行政院永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構台灣地區便捷交通網，穩健發展西部區域運輸，提供優質永續之運輸服務，道路興闢後將提升道路服務水準，紓解車流節省車行時間，達到節能減碳之政策目的。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口符合行政院永續發展政策綱領「架構台灣地區便捷交通網」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」，本計畫有助桃園地區交通網絡之聯繫，提升交通運輸效率，增加生活便利性，並帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。

2. 永續指標

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：道路運輸系統是民眾生活的一環，為確保擁有安全、健康及舒適的運輸環境，在工程方面，將依國家「永續工程」目標，評估縮小營建規模，採用高效能工法，於

施工階段注意填挖土石方平衡及減量，並規劃設計創造以人為本的運輸系統及公路景觀與環境之調和，以減少對環境的衝擊，結合捷運綠線延伸中壢交通政策，符合推動節能減碳及永續發展的理念。

- (2) 捷運綠線延伸中壢：捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻，出入口設置可增加公共運輸搭乘可及性提高乘客人次，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。

3. 國土計畫

- (1) 建德路至崁頂路新闢道路：本案用地範圍配合辦理非都市土地變更編定作業為交通用地，以符合非都市土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。
- (2) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口用地範圍配合辦理非都市土地變更編定為特定目的事業用地，以符合非都市土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。

(五) 其他因素

1. 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫道路開闢後將可連結長興路、建德路、崁頂路及中山東路為完整交通路網，同時滿足桃園捷運綠線延伸中壢（G29 至 G01 站間路廊）布設之需求，完備八德、中壢區域都市交通網絡，可提升道路運轉效率，改善都市邊緣土地利用，滿足都市整體發展需要。
2. 捷運綠線延伸中壢：捷運為公益性交通建設，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、空氣污染減少及肇事成本減少等。

綜上，便捷交通為城市之命脈，本府首重交通發展，新闢道路及捷運綠線延伸中壢完成後，將建構桃園完整聯絡道路及捷運路網完成，可帶動地區發展，成為宜居、宜行、低碳、永續發展之國際大都會。

二、必要性

(一) 計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

1. 建德路至崁頂路新闢道路：在符合道路設計規範前提下，以及捷運路線布設與駐車廠聯外道路需求，勘選用地依據「徵收土地範圍勘選作業要點」第 3 點規定，已就損失最少之地方為之，並減少鋼筋混泥土建物（住宅）拆遷為原則進行路線規劃，並儘量避免建築密集地、文化保存區位土地、環境敏感區位、特定目的區位土地及現

供公共事業使用之土地或其他單位已提出申請徵收之土地。

2. 捷運綠線延伸中壢：捷運綠線延伸中壢建設計畫業經報奉行政院核定，為提供捷運車站旅客出入及為捷運系統營運所需必要設施等，故需依法取得設置出入口及轉乘設施等捷運相關設施，期以擴大捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益。

（二）預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

1. 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫道路為滿足捷運綠線延伸中壢（G29 至 G01 站間路廊）布設之需求，疏解縣道 114 路段之交通流量，於勘選用地範圍路線採避開人口密集住宅聚落、最小房屋拆遷為原則進行設計，用地範圍已為最小限度需求。
2. 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口規劃及轉乘等捷運相關必要設施，已採減體減量設計，以最精簡之方式劃設用地範圍，已達必要最小限度。

（三）用地勘選有無其他可替代地區

1. 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫路線已避開密集住宅聚落、拆除部分零星建築物，降低對民眾損害，綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素進行規劃，配合新闢道路及捷運綠線延伸中壢路段布設需求，就周邊選擇合理土地使用，已無其他可替代地區。
2. 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口於規劃階段業已考慮可能路廊、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊及民眾權益影響等因素，所規劃之路線及車站位置經確認為較佳方案，並報經行政院核定，已就車站周邊選擇合理土地使用，已無其他可替代地區。

（四）是否有其他取得方式

1. 建德路至崁頂路新闢道路

- (1) 捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。若未來有土地所有權人願意主動提出，本府將配合完成相關手續。
- (2) 租賃或設定地上權：本計畫係道路開闢工程，永久提供公眾通行之交通事業，為配合永久性設施工程施工及整體管理維護需要，故本計畫用地不宜以租賃或設定地上權方式取得。
- (3) 聯合開發：聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本計畫係為興辦道路工程，與聯合開發目的不同，不適

宜以聯合開發方式取得。

- (4) 公私有土地交換(以地易地): 本計畫純屬道路闢建工程, 除現行都市計畫及區域計畫土地得以一般徵收方式取得外, 本市目前持有之財產均有公共、公務或特定使用用途, 依相關法令規定及現實狀況, 以地易地尚無從辦理。
- (5) 區段徵收或市地重劃: 區段徵收或市地重劃雖為取得公共設施用地之方式之一, 惟本案工程用地係作道路使用, 永久提供公眾通行, 無多餘土地可供分配或發還, 因此本案不適用市地重劃或區段徵收方式取得。

2. 捷運綠線延伸中壢: G30 站出入口

- (1) 捐贈: 私人捐贈雖係公有土地來源之一, 但仍須視土地所有權人意願主動提出, 本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。若未來有土地所有權人願意主動提出, 本府將配合完成相關手續。
- (2) 租用或設定地上權: 因本工程係作捷運永久設施, 且地面上有捷運相關設施, 故不宜以租用或設定地上權方式取得。
- (3) 公私有土地交換(以地易地): 捷運局取得的土地均須作為捷運相關設施使用, 依相關法令規定及現實狀況, 並無多餘土地可供交換, 因此以地易地方式, 尚無從辦理。
- (4) 聯合開發: 聯合開發方式雖係公私合作共同進行開發建設方式之一, 但本案土地開發潛力偏低, 開發效益有限, 仍不可行。
- (5) 區段徵收或市地重劃: 辦理區段徵收或市地重劃其土地範圍須達一定規模, 始具有辦理可行性, 本案係屬公共設施興闢, 且周邊土地目前尚無整體開發規劃需求, 故不可行。

綜前所述, 本府將先行與土地所有權人辦理協議價購取得需用土地, 若經協議仍無法以價購或其他方式取得, 方依土地徵收條例規定辦理徵收取得交通建設必需用地。

(五) 其他評估必要性理由

- 1. 建德路至崁頂路新闢道路: 本計畫已儘量避免對現有計畫區、建物及設施之衝擊, 以減少工程執行時所產生之阻力, 所使用之土地均為本案新闢道路及捷運設施必須使用之最小限度, 符合興辦事業最小之必要性原則。另道路開闢後可有效疏解地區居民通往中壢及八德市區之交通流量, 並改善道路系統之瓶頸, 強化鄰近地區道路運輸機能, 提昇服務功能。

新闢道路提供捷運綠線延伸中壢段部分路段布設空間，串聯綠線、綠線延伸中壢及捷運機場線，健全桃園捷運環狀路網。未來更將串聯捷運棕線及三鶯延伸線，形成桃園及大臺北都會區捷運系統，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. 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口

捷運出入口設置不僅止於滿足搭乘大眾運輸系統需求，更代表地區的發展，提供當地居民高效率之生活型態，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、宜居宜行經濟永續之城市。

三、適當與合理性

(一) 建德路至崁頂路新闢道路：本計畫道路新闢工程係依交通部頒布之「公路路線設計規範」規定，道路功能定位及區位將本計畫歸類四級路平原區，設計速率定為 60 公里/小時，線型需平緩彎曲，以維持用路人安全，符合適當性原則。

本案勘選用地範圍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。

(二) 捷運綠線延伸中壢：G30 站出入口

1. 行政院於 106 年 4 月 5 日以院臺經字第 1060009184 號函核定將捷運綠線延伸中壢納入「前瞻基礎建設-軌道建設」，並編列前瞻基礎建設計畫特別預算補助桃園市政府。

2. 本計畫為桃園捷運綠線之延伸線，屬同一相容系統，可保持整體路線一致性及運行連續性，透過車站設置引入活動人口，為捷運沿線打造更優質的生活環境，結合交通建設增加城市多元機能，縫合八德及龍岡地區都市計畫。

3. 本案工程綜合規劃報告書業奉行政院核定，並依該內容規劃建設，勘選用地範圍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

(一) 本計畫符合土地徵收條例第 3 條第 2 款：國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地...：二、交通事業。

(二) 本計畫依土地徵收條例第 10 條第 2 項規定辦理：需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地

所有權人及利害關係人之意見。

(三) 行政院 109 年 2 月 15 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）G01 站延伸至中壢火車站暨其土地整合發展計畫可行性研究報告書」、行政院 112 年 12 月 29 日核定「桃園捷運綠線延伸中壢綜合規劃報告書」。

(四) 用地取得依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定辦理，具備合法性。

玖、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：

(一)第一場公聽會

土地所有權人及利害關係人陳述意見及回應處理情形一覽表

編號	所有權人及利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	陳○裕	114.4.29	1. 流程說明，有關協議價購部分，合理與不合理的差別在哪？ 2. 協議價購有一致性嗎？ 3. 112 年 8 月 25 日定線說明會，地號土地面積與權狀上登載不符，為何如此？ 4. 持有土地為畸零地，可否直接一併徵收？	1. 市府將於兩場公聽會後召開協議價購會，並依市價與所有權人進行協議。市價部分，本府將委託不動產估價師，依據《不動產估價技術規則》等規定，就不同估價方法及市場實際成交案例進行綜合分析比較，以決定協議價購之市價。相關內容，屆時將於協議會議與臺端進一步說明。 2. 協議價購係依《土地徵收條例》第 11 條所定法定程序辦理，並依市價與地主協議，每位地主的權益與協議方式均予以公平一致之對待。 3. 定線說明會之土地面積應為工程用地預計使用面積，非土地謄本所登載面積。 4. 倘臺端之畸零土地係因本計畫徵收導致，依《土地徵收條例》第 8 條之

編號	所有權人 及利害關 係人姓名	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				規定，徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人得申請一併徵收。地主可於徵收公告期滿後一年內以書面向市府提出申請一併徵收，本府將邀集相關單位現場會勘後依勘查結果辦理。另依內政部 104 年 6 月 18 日台內地字第 1040420389 號函，符合一併徵收規定之殘餘土地，得採取協議價購方式取得(一併價購)。倘臺端徵收或協議價購後之殘餘土地符合上開情形，得向本府申請一併徵收（一併價購）。

(二)本場公聽會:無

拾、結論：

- 一、感謝各位鄉親撥冗參與本次會議，有關本計畫內容已於會場向出席之土地所有權人及利害關係人充分說明，並於會場張貼圖籍，有關現場陳述之意見，亦經本府於現場回應說明，並列入本次會議紀錄，倘會後各土地所有權人及利害關係人對本案有未了解事項，可以書面向本府提出事實及法律上之陳述意見。
- 二、本次公聽會會議紀錄將於會後以郵寄通知土地所有權人及利害關係人，並公告周知及公布於本府網站。

拾壹、散會：下午 2 時 40 分。