

# 交通部高速公路局

## 「國道 10 號燕巢交流道改善工程」

### 第 3 次公聽會會議紀錄

#### 壹、事由：

為辦理「國道 10 號燕巢交流道改善工程」興辦事業計畫，報經許可前進行宣導及溝通，聽取民眾意見並廣納各界意見舉行本公聽會。

#### 貳、日期：

108 年 7 月 22 日(星期一)下午 2 時

#### 參、地點：

高雄市燕巢區公所二樓會議室(高雄市燕巢區中安路 1 號)

#### 肆、主持人及記錄人之姓名：

主持人：交通部高速公路局 林組長生發先生                      紀錄：廖惠卿

#### 伍、出席單位及人員之姓名：(詳附錄一簽名單)

#### 陸、出席之土地所有權人及利害關係人：(詳附錄一簽名單)

#### 柒、興辦事業概況：(詳附錄二簡報資料)

#### 捌、詳實計載事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

##### 一、公益性評估

##### 1.社會因素評估

##### (1)徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本計畫為道路工程，依據高雄市戶政事務所截至民國 107 年 12 月底統計資料，燕巢區橫山里人口數約為 2,091 人，總戶數為 864 戶；燕巢區鳳雄里人口數約為 2,727 人，總戶數為 1006 戶；大社區嘉誠里人口數約為 1,081 人，總戶數為 431 戶；年齡結構主要以 35~64 歲為主。本工程施作後，預計將有為燕巢區、大社區的人口受益。

本計畫範圍內無任何住家，徵收範圍內多為空地及樹林，對當地人口數量及年齡影響低。

#### (2)徵收計畫對周圍社會現況之影響

藉由改善本交流道提升整體區域交通的便利性，促進地方整體的發展。

本計畫範圍內無任何住家，徵收範圍內多為空地及樹林，並非人口稠密之住宅、商業區，對於周圍社會現況影響低。

#### (3)徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本次範圍內多為空地及樹林，將依實際情形勘查有無中低收入戶及低收入戶或情境相當者，另訂定安置計畫(人口遷移費、租金補償等)，降低徵收對弱勢族群生活型態之影響。

#### (4)徵收計畫對居民健康風險之影響程度

未來本工程完成後，可大幅縮短燕巢區及大社區居民往來國道10號燕巢交流道之行車距離，降低二氧化碳及空污排放，對居民健康風險無任何影響。

本計畫環境影響差異分析報告業經環保署環評審查委員會審查通過。

### 2.經濟因素評估

#### (1)徵收計畫對稅收影響

本計畫工程完工後，提升此地交通的便利性，提昇交通運作效率，增加地方工作與休閒旅次，促進地方整體的發展，對於地方的財政與稅收係有正面提升的效益。

#### (2)徵收計畫對糧食安全影響

本計畫屬交通事業計畫，計畫範圍內無任何住家，徵收範圍內多為空地及樹林，行經路線並非主要糧食供應來源，對糧食安全影響低。

#### (3)徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本計畫屬交流道改善工程，施工期間可以提供地區就業機會，增加地方稅收。

因本計畫範圍內土地無其他工商業設施，故本案並不會影響人口就業，無須輔導轉業。

(4)徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財政支出負擔情形。

交流道改善範圍由高雄市政府依規定負擔用地費並至少負擔 12% 以上之計畫總經費（用地費及工程費合計）。高公局辦理交流道改善之用地取得相關作業（包括路權樁位測釘、地上物查估、提供協議價購市價及查對土地所有權人現戶籍等作業）。

(5)徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本計畫位置已儘可能將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用，盡量保持當地原有農田之完整性，行經範圍非糧食主要供應來源，徵收用地無產業鏈問題。

(6)徵收計畫對土地利用完整性影響

本徵收計畫係因路權所需範圍而劃設，且已儘量以工程方式克服，將徵收面積達最小幅度。因此其土地利用完整性應不致產生影響，如在徵收土地產生土地徵收條例第 8 條之情事，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收。

3.文化生態因素評估

(1)因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本計畫屬交流道改善工程，外部景觀，不可破壞周邊之整體景觀，內部景觀則應強調其系統引導性，便於進出交流道的用路人有明確的方向感，營造交流道景觀具備誘導性及明確可辨識性，提供用路人容易辨識及方便出入交流道。

(2)因徵收計畫而導致文化古蹟改變

經查計畫沿線未有文化古蹟，故徵收計畫對文化古蹟並無改變。未來施工若發現文化資產將依文化資產保存法第 50 條之規定辦理，降量降低對文化資產之衝擊。

(3)因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

本事業計畫係交流道改善工程，純屬交通事業之興闢作業。未來本計畫完工後，可大幅縮短燕巢區及大社區居民往來國道10號燕巢交流道之行車距離，對其生活條件或模式有加分及正向之影響。

#### (4)因徵收計畫而該地區生態環境之影響

本計畫於道路設計上加入綠營建及生態工法之思維模式，除了環境之生態規劃考量外，在工程上應以低能源使用、低廢棄物產生之綠營建方式施作，包括生態保全、節能、資材、減廢、保水及綠化，對生態環境並無影響。

#### (5)徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

未來本計畫完工後，可大幅縮短燕巢區及大社區居民往來國道10號燕巢交流道之行車距離，可增加對周邊居民或社會整體之便利性。

### 4.永續發展因素評估

#### (1)國家永續發展政策

交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策，基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務。

#### (2)永續指標

目前行政院國家永續發展委員會主要係採用第二版國家永續發展指標系統為基礎，爰此，本計畫亦使用此版本來檢視本工程對永續指標之影響。第二版國家永續發展指標共分為環境、節能減碳、國土資源、生物多樣性、生產、生活、科技、城鄉文化、健康、福祉、治理、參與等12個面向之評估指標。

未來本計畫完工後，將可大幅提昇交通的便利性，增加地方工作及休閒旅次，促進地方整體發展，有助於地方的財政及稅收提升。未來本計畫完工後，可大幅縮短燕巢區及大社區居民往來國道10號燕巢交流道之行車距離，降低二氧化碳及空污排放，有正面效益。此外將能改善當地交通瓶頸、減少車輛停滯時間以降低二氧化碳之排放提高該域生活健康品質。因此，對於環境、節能減碳、生產、生活、城鄉文化等指標，均有正

面效益。整體而言，本案對國家永續指標正面效益大於負面效果，對提升國家永續發展評估績效整體水準有正向幫助。

### (3)國土計畫

本計畫完工後，可提升道路服務效能，促進地方產業發展以縮短城鄉差距，平衡區域發展；又本案用地屬農牧用地，徵收作交通事業使用後，將依規定一併變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制、區域計畫及國土計畫之規範。另本案路線在勘選上已避開相關重要開發計畫，並調整避開環境敏感區域，所需用地確屬必要且已縮減至最小之範圍，經檢討與國土計畫並無扞格之處。

5.其他因素評估：無。

## 二、必要性評估

### 1.本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫目的係為建構完善高快速公路路網，改善聯絡道服務水準，完善整體行車環境品質。另外改善交通瓶頸路段，通過性及地區性交通分流，優化地區交通運轉效能，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，辦理規劃設計等後續作業，徵收私有土地有其必要。

### 2.預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫路線之勘選已儘可能利用沿線之公有土地，減少徵收土地面積及建物拆遷，為達道路通行運能及安全之必要，已將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用。

### 3.用地勘選有無其他可替代地區

本計畫路線已儘可能將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用，大部分經過空地及樹林，盡量利用公有土地，避開鄰近住宅區，並透過「道路線型」、「運輸功能」、「自然環境」、「用地取得」、「建物拆遷」、「環境影響」、「工程經費」及「工期」等項目進行綜合評估，提出最適當之路線方案，經評估無其他替代地區土地。

### 4.是否有其他取得方式

否，本工程屬於永久設施，因此依土地徵收條例第 11 條規定，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，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，其協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請徵收時送交中央主管機關；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依土地徵收條例申請徵收。

5.其他評估必要性理由：無。

### 三、適當性評估

#### 路線適當性

- 1.本計畫工程範圍係位於既有燕巢交流道附近，聯絡道銜接台 22 線及延伸高 46 線銜接 186 甲線後，需增設部分匝道以提供完整服務故區位有其適當性。
- 2.本計畫增設匝道工程位置，位於國道 10 號，恰可紓解交流道匝道及台 22 交通量，交通服務區位具有適當性。

### 四、合法性評估

#### 符合土地徵收條例之規定

- 1.土地徵收條例第 3 條規定：『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：… 二、交通事業。 … 』。
- 2.依公路法第 9 條之規定：公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。
- 3.依行政院環境保護署 108 年 2 月 13 日環署綜字第 1080010788 號函，本案業經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第 346 會議決議：『國道 10 號燕巢交流道改善工程』通過環境影響差異評估審查，對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。

### 五、公益性、必要性與預計徵收私有財產之利益比較衡量評估

經由目標年交通量指派結果，同時在折現率 5.35%，物價上漲率 1.8% 之情境下，總效益現值為 106,264.24 萬元，總成本現值為

48,949.49 萬元，淨現值為 57,314.75 萬元，益本比為 2.17，內生報酬率為 12.75%，具經濟可行性。

依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」與「高雄市辦理徵收土地農林作物及魚類補償、遷移費查估基準」給予合理之補償與救濟，務求私人財產損失減至最低，以兼顧公益與私益。

## 六、土地所有權人權益保障

1. 依土地徵收條例第 11 條規定，需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，將先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議，其協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果。如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請徵收時送交中央主管機關；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依土地徵收條例申請徵收。
2. 徵收法定補償情形(依各直轄市、縣(市)政府地價評議委員會所評定之補償市價、拆遷補償等基準)地價補償費將依土地徵收條例第 30 條規定，按徵收當期之市價補償地價；本案需用土地範圍內之建築及農作改良物之補償、遷移費由高雄市政府定之相關規定辦理，以維公平、公開原則。
3. 徵收後之安置、就業輔導具體作法或救濟計畫情形(生存權之保障)(中低收入戶調查情形)
  - (1) 拆遷安置計畫：原則上以發放補償金為主；另依土地徵收條例第 34-1 條規定，徵收公告 1 年前有居住事實之低收入戶或中低收入戶人口，因其建築改良物被徵收，致無屋可居住者，或情境相同經高雄市政府社會工作人員查訪屬實者，將協調訂定安置計畫，並於徵收計畫書內敘明安置計畫情形。
  - (2) 就業輔導具體作法或救濟計畫：主要以發放補償金為原則。

## 玖、本次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形

土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理：

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期     | 陳述意見內容  | 回應及處理結果  |
|----|--------|----------|---|--|
| 01 | 許恂華    | 108.7.22 | <p>1.設計的涵洞其排水要如何處理?如果照這樣一定會淹水</p> <p>2.燕巢交流道附近有很多國際級的景點，所以要做國際級的交流道設計，附近有典寶溪等主要河川，容易淹水，所以交流道設計要考慮排水問題。</p> <p>3.希望找成大專家學者來評估本案的排水設計。</p> <p>4.滯洪池因為高程問題，要自流排放至典寶溪可能有困難，要精密評估排水問題。</p> <p>5.施工品質一定要注意。</p> | <p>1.本案所設農路箱涵之排水設施，均依照相關規範要求設計。農路箱涵排水係以高程較高處排入高程較低處，經由聯外排放涵管排至高程較低的典寶溪內，以避免淹水情形。</p> <p>2.燕巢交流道之設計型式(鑽石型交流道)係配合地方政府需求及交通量設計。另交流道區之排水設施均依照相關規範要求進行設計，並已設置數座滯洪沉砂池，以調節排出之水流，避免淹水情形。</p> <p>3.本案進入細設階段，有關交流道相關設施及水土保持設計等，將依規定辦理審查會議，必要時將邀請專家學者會同審查。</p> <p>4.交流道區之相關排水經由滯洪沉砂池以聯外排放涵管由高程較高處排入高程較低之典寶溪內，相關排水高程均經測量確認。</p> <p>5.本案交流道之施工品質要求，係依高速公路相關施工技术規範辦理，施工品質應無虞慮。</p> |
| 02 | 謝東霖    | 108.7.22 | <p>1.舊有農路箱涵是否可以維持原有通行狀況?</p>  | <p>1.本次新增之箱涵為東西走向，主要為連接東西向二側之農路，以利農民進出使用。另原有農路穿越國道10號之箱涵(南北向)，仍予以</p>  |

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期     | 陳述意見內容   | 回應及處理結果   |
|----|--------|----------|--|---|
|    |        |          | <p>2.機車道跟農路是否有高程落差?</p> <p>3.FT-R1 的農路要新增至舊箱涵貫通?</p>   | <p>保留。</p> <p>2.目前機車通行方式係配合地方政府需求，以規劃直接穿越交流道區，並以號誌管制汽、機車輪放方式通行。另機車道與農路間因應新設農路箱涵設置，原則採實體分隔方式通行，其他部分則維持既有道路高程，最後均會與聯絡道相銜接。</p> <p>3.於交流道改善工程範圍內致原農路中斷部分，原則均會回復既有連通功能，並新設農路箱涵連接東西向二側之農路，以利進出。</p>        |
| 03 | 林明進    | 108.7.22 | <p>1.農路寬度至少要 4M 寬，以利貨車通行</p> <p>2.舊有箱涵有無通行至新設計的農路?</p> <p>3.交流道工程西南面機慢道路要延伸至西面 10 號國道隧道連接。</p> | <p>1.於交流道改善工程範圍內新設之農路及箱涵寬度約 4m，足夠貨車通行。</p> <p>2.於交流道改善工程範圍內致原農路中斷部分，原則均會回復既有連通功能，並新設農路箱涵連接東西向二側之農路，以利進出。</p> <p>3.目前機車通行方式係配合地方政府需求，以規劃直接穿越交流道區，並以號誌管制汽、機車輪放方式通行。另因進行交流道改善工程致無法通行之農路，原則均會回復有連通功能。</p> |
| 04 | 許恂明    | 108.7.22 | <p>許家表示同意排水做至典寶溪邊，不可只做一半，避免土地流失。</p>   | <p>本局代辦高市府聯絡道工程之滯洪沉砂池聯外排放管，已設計延伸至典寶溪。</p>   |
| 05 | 侯景耀    | 108.7.22 | <p>1.186 線道這邊包商倒了，結果工程閒置要如何處理。</p> <p>2.施工品質要顧好，管線要事先埋設，不要重複施工。</p>                            | <p>1.本局代辦高市府聯絡道工程（186 線道），已重新辦理招標施工。</p> <p>2.案內工程用地範圍涉及管線、排水部分，本局後續於施工前將召開管線協調會議，避免重複挖填，並會作</p>  |

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期 | 陳述意見內容                   | 回應及處理結果  |
|----|--------|------|--------------------------|--|
|    |        |      | 3.186 線道排水有問題，所以本案要特別注意。 | 好水路銜接及加強注意施工品質。<br>3.本案工程將以 186 線道之排水及施工問題為借鏡，於施工期間督導廠商加強注意施工品質。 |

### 拾、第 2 次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形

土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理：

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期     | 陳述意見內容  | 回應及處理結果   |
|----|--------|----------|---|---|
| 01 | 許景斌    | 108.4.24 | 我的土地 735-2、737-2、736-2 之前有顧問公司說要租地使用，可是沒有出租，顧問公司就進行使用鋪設水泥，以至無法種植，聽說該工程顧問公司已經倒閉，請問要如何處理？ | 本案將查明是否為本局承包商所為，如確為本局承包商所為將促請承包商與台端連繫並負責清理回復原狀，如承包商未能處理，本局將另委託後續重新發包之承包商辦理該等用地清理工作。另本局後續也將指派專人與台端聯繫說明處理情形。  |
| 02 | 謝東霖    | 108.4.24 | 1.箱涵規格為何，可否說明一下？<br>2.箱涵的走向為何？  | 1.本局於 108 年 5 月 21 日邀集高雄市政府新工處等單位召開「國道 10 號燕巢交流道改善工程」新增農路箱涵方案協商會議，因新增農路箱涵須穿越聯絡道下方，且需配合降挖 3.5~4.6 公尺，考量現地排水問題(採重力排水)，其箱涵設計尺寸寬為 4.0 公尺，高為 3.6 公尺。<br>2.本次新增之箱涵為東西走向，主要為連接東西向二側之農路，以利農民進出使用。另原有農路穿越國道 10 |

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期 | 陳述意見內容 | 回應及處理結果           |
|----|--------|------|--------|-------------------|
|    |        |      |        | 號之箱涵(南北向)，仍會予以保留。 |

## 拾壹、第 1 次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形

土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見回應與處理：

| 編號 | 所有權人姓名 | 陳述日期     | 陳述意見內容   | 回應及處理結果   |
|----|--------|----------|--|---|
| 01 | 許恂華    | 108.3.13 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1.設計時考慮機車交流道及走道，從東到西無設紅綠燈影響農民甚大，機車道設置要加寬，方便運送農產品至少中型卡車可以行走。</li> <li>2.如：九如至里港、高屏大橋、萬丹、屏東工業區，就從涵洞進出，是否可以採此方式辦理。</li> </ol>        | <ol style="list-style-type: none"> <li>1.本案為保障行車安全，避免上下交流道之汽車與平面道路之機車產生交錯行車危險，分別設計汽、機車獨立專用道。另為保持交流道周邊土地之對外通行便利，有另外設計專用引道供通行。</li> <li>2.有關新設聯絡道貫穿後，造成原農路無法直接連接兩側需至新設聯絡道上路口採繞行方式連接。就建議設置構造物直接銜接兩側農路 1 節，目前正請顧問公司評估設置箱涵穿越新設聯絡道下方銜接二側農路，其評估結果第 2 次公聽會中說明。</li> </ol> |
| 02 | 侯景耀    | 108.3.13 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1.交流道何時動工?何時完工?</li> <li>2.機車道箱涵未完工時，不要讓機車先通行，以免危險。</li> <li>3.施工時卡車塵土太多，建議參考日本施工減少汙染。</li> <li>4.徵收土地從中間剖開，要有通道供農民使用。</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1.本案預計 110 年初動工，工期 24 個月，預計 111 年底完工。</li> <li>2.本局代辦燕巢交流道聯絡道完成通車後，在燕巢交流道改善工程(含機車專用道)尚未完成前，將暫時禁止機車直接通過交流道區，以維行</li> </ol>  |

| 編號 | 所有權人<br>姓名 | 陳述<br>日期 | 陳述意見內容  | 回應及處理結果  |
|----|------------|----------|---|--|
|    |            |          | 5.開闢道路完成，是否放寬農地使用限制？  | <p>車安全。</p> <p>3.本案施工是採用高速公路之設計規範。於施工條款中規定施工廠商施工時不得造成空氣、水汙染，如有違規將依規定罰款。</p> <p>4.有關新設聯絡道貫穿後，造成原農路無法直接連接兩側需至新設聯絡道上路口採繞行方式連接。就建議設置構造物直接銜接兩側農路1節，目前正請顧問公司評估設置箱涵穿越新設聯絡道下方銜接二側農路，其評估結果第2次公聽會中說明。</p> <p>5.有關放寬農地使用限制，非屬本局之權責，將函請高雄市政府提供相關資料，於第2次公聽會中說明。</p> |
| 03 | 林明進        | 108.3.13 | <p>1.依設計有徵收到土地時，請不要依公告現值，要依市價評估。</p> <p>2.請參考實價登錄附近的土地行情。</p> | <p>1.以公告土地現值加成補償地價是土地徵收條例101年1月4日修正前徵收補償評估方式，依現行土地徵收條例第11條規定：「協議價購，應由需用土地人依市價與所有權人協議」，不再以公告現值辦理補償。</p> <p>2.案內各筆土地之協議價購市價，將委由不動產估價師，參考附近土地的買賣實例，並依不動產估價技術規則等相關規定辦理市價查估。</p>  |

拾貳、結論：

- 一、本興辦事業經向與會機關代表、民意代表、地方民眾、土地所有權人及利害關係人說明後，悉數瞭解本事業計畫興辦之內容，盼早日取得地方共識，順利推動本工程。
- 二、如土地所有權人及利害關係人對會議內容有事實及法律上陳述者，請於7日內以書面向本局提出陳述意見，未於上開期間內提出者，視為無意見。
- 三、本次會議與會代表及土地所有權人所提意見，除經本局及相關人員於現場說明，民眾發言陳述意見之回應及處理情形，本局回應內容已記載於會議紀錄，並寄予提問者知悉（需函請其他單位協處部分，亦將於辦理協議價購會議前妥處），及於本局網站提供下載並公告周知。

**拾參、散會(下午 15 時 30 分)**