

交通部高速公路局

「國道1號增設銜接台 74 線系統交流道工程」

第4次公聽會(國道1號側暨高架匝道路段)會議紀錄

壹、事由：

(一) 「國道1號增設銜接台 74 線系統交流道工程」路線原規劃於員寶庄圳東側，將阻斷西村路(員寶庄圳西岸)西村橋至再生橋間路段，前經本局邀集各相關單位研商結果，同意封閉西村路員寶庄圳西側再生橋至西村橋間路段，並以整建員寶庄圳東岸道路替代。

(二) 本局108年1月7日辦理第1次興辦事業計畫公聽會時，因民眾要求將路線由員寶庄圳東側改為西側，因涉及拆除港尾橋引道並改道議題，經與臺中市政府相關單位研商後，將路線改為員寶庄圳西側。

(三) 路線改沿員寶庄圳西側後，經108年5月檢討西村路(員寶庄圳西岸)西村橋至再生橋間路段可利用橋下空間復舊後供地方通行，爰改以「復舊西村路員寶庄圳西岸路段」方案替代「整建西村路員寶庄圳東岸道路」方案以維持地區道路之通行。惟西村橋須配合往南側移設，致新西村橋台位置需使用現有西村路員寶庄圳東岸道路現有道路用地，因該處需開挖新設基礎，故需新增1筆土地(位於現有道路用地)，爰召開本會議。

貳、日期：

108年12月4日(星期三)上午10時整

參、地點：

中興工程顧問股份有限公司國4豐潭段工程處2樓會議室

(臺中市潭子區福貴路1027巷176號)

肆、主持人及記錄人之姓名：

交通部高速公路局陳副總工程司宏仁

紀錄：王裕仁

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：

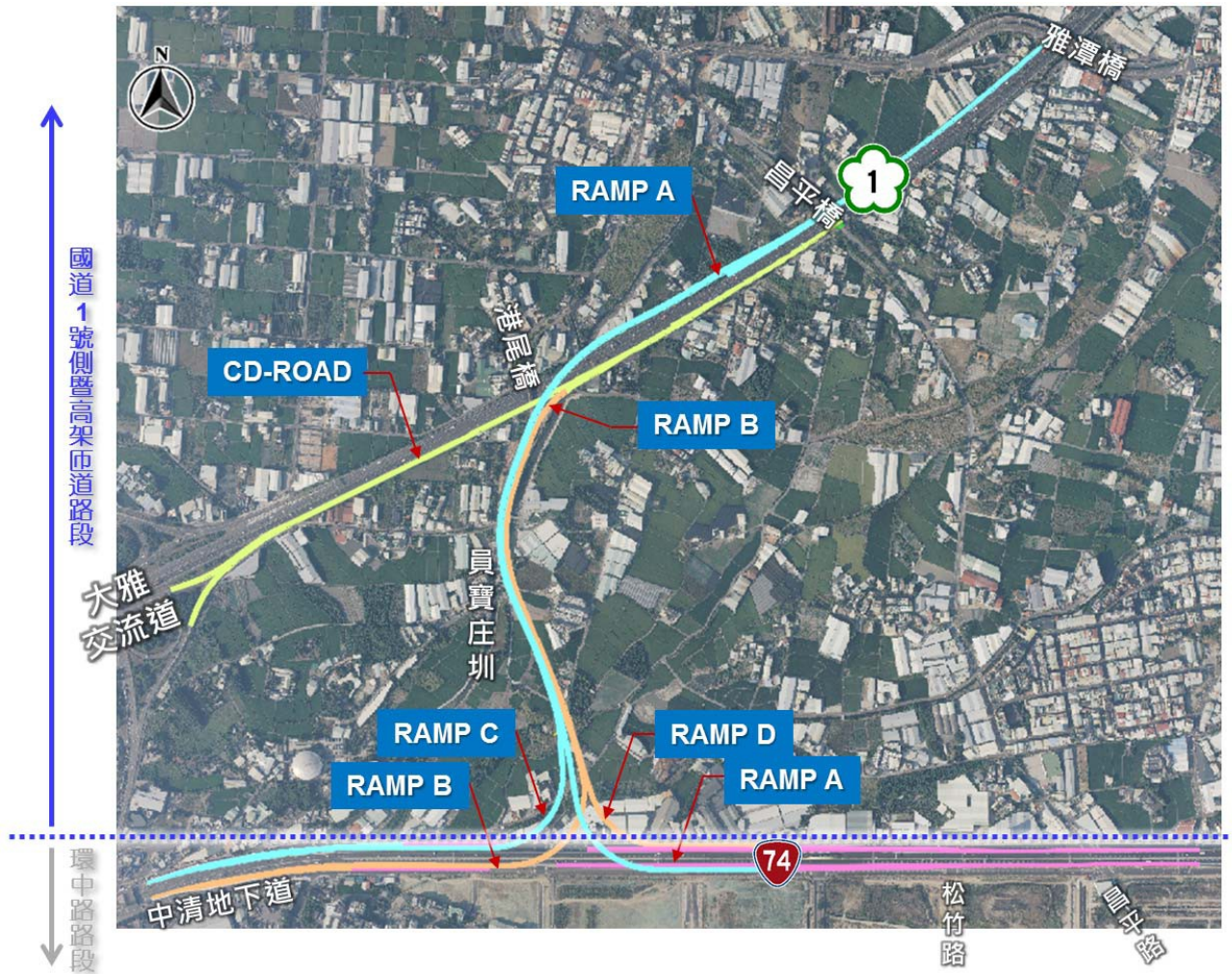
一、計畫範圍及計畫內容

本計畫範圍位於國道1號豐原交流道與大雅交流道之間，並預計於雅潭路跨越橋附近增設南出及北入兩支匝道，續沿員寶庄圳以高架橋方式往南銜

接台 74 線；另以 Y 型方式分別設置四支匝道連接台 74 線東西兩方向，並整合保留台 74 線既有北屯二交流道。

計畫行經路廊現況為農業區，沿線土地使用主要為農作使用，僅少數為鐵皮工廠及臨時建築物；路線終點與台 74 線北屯二交流道銜接。

南側緊鄰臺中十四期重劃區及水滴經貿園區，其中台 74 線環中路高架工程已於 102 年 12 月 31 日竣工通車，道路全寬 80 公尺，中央 40 公尺寬為台 74 線快速公路用地，兩側則為各 20 公尺寬之平面道路(環中路)，單向各佈設 3 車道配置，如下圖所示。



二、需用土地面積

本計畫範圍內需地面積約 4.89 公頃，公有土地(含未登錄地)面積約 1.41 公頃，佔比例 28.91%，私有土地約 3.48 公頃，佔比例約 71.09%。如下表所示：

土地權屬		筆數	新增用地面積(m ²)	百分比(%)
中華民國	財政部國有財產署	9	1,127.20	2.30%
	臺中市政府建設局	14	6,202.74	12.67%
臺中市	臺中市政府建設局	14	3,140.17	6.42%
	臺中市政府農業局	2	960.20	1.96%
	臺中市大雅區公所	1	2,014.74	4.12%
未登錄地		4	705.82	1.44%
私有土地		126	34,791.11	71.09%
總計		170	48,941.98	100.00%

捌、事業計畫之公益性及必要性：一、 公益性評估

(一) 社會因素評估

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

工程所經(西屯區港尾里、北屯區同榮里、大雅區三和里及西寶里)查 107 年 10 月西屯區、北屯區及大雅區戶政事務所統計資料，總人口數為 24,739 人，戶數 7,834，年齡結構以 35~54 歲為主，本案範圍預計影響戶數約 124 戶，影響人數約 406 人，加上本次辦理徵收範圍幾乎為空地及草作地，對當地人口數量及年齡無影響小。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

藉由系統交流道之建置提升整體區域交通的便利性，促進地方整體的發展。

計畫行經路廊現況為農業區，沿線土地使用主要為農作使用，僅少數為鋼筋混凝土建物、鐵皮工廠及臨時建築物，路線終點與台 74 線北屯二交流道銜接，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

本次範圍內建築物部分拆除者(即剩餘部份仍可繼續居住使用)，皆依法核發補償費，且配合自動拆除者再核發獎勵金，若建物須全拆，除依規定核發建物相關補償費，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，爰此，對於弱勢族群生活型態影響低。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

未來本工程系統交流道建置完成後，將能改善當地交通瓶頸、減少車輛停滯時間降低二氧化碳之排放提高該域生活健康品質，因此對居民之健康風險無任何影響。

(二) 經濟因素評估

1. 徵收計畫對稅收影響

本案工程完工後，藉由系統交流道之建置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系有正面提升的效益。

2. 徵收計畫對糧食安全影響

本次開闢區域多為空地、水田、草作地、旱作地，小部分涉及墓地，行經範圍並非糧食主要供應來源，徵收用地無產業鏈問題。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本次興辦事業計畫屬於高速公路新增交流道工程，施工期間可

提供地區就業機會，增加地方稅收。

本計畫亦已避開聚落及減少拆遷，徵收範圍內現有工廠，建議輔導遷至合適地點。

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
本計畫用地取得及拆遷費用包含地價補償費及土地暨農作改良物拆遷補償費等。經費來源將依「公路法」相關規定，國道、省道修建經費由中央負擔；另取得之土地其所有權均登記為國有，並由高速公路管理機關依「高速公路交流道區域內其用地權屬及養護權責之劃分」規定管理維護。
5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響
本計畫新增交流道位置已儘可能將用地範圍縮至最小，土地作最經濟之利用，儘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，且已儘量以工程克服方式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。

（三）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
本計畫路線位於臺中市既有農村聚落與未來新興高品質住宅重劃區間，未來在景觀工程首重提高用路人舒適度、行車安全，並需兼顧易維護好管理、耐空氣汙染等原則，除了路堤段以擋土牆美化之外，於國道銜接台 74 線路口處，利用茄苳、荊桐等鄉土喬木營造一綠樹門戶空間，且於入口區妝點以麥穗意象地景，增添視覺焦點，延續農村生態景觀，減緩交通建設與周邊城鄉自然風貌景觀衝突現象。
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建置工程，純屬其交通事業之興闢作業，因此改變之影響使得當地交通更為便利，對其原本之生活條件或模式有正向之影響。
4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響

跨越員寶庄圳支線及大埔厝圳支線堤頂，規劃橋梁結構於河中不以不落墩為原則，不影響水域生態；路線在勘選上已避開環境敏感區域，對於生態環境並無影響。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本案工程完工後，將能改善當地交通瓶頸，紓解國道1號大雅、臺中及南屯三處交流道及其聯絡道交通壅塞，並提升整體高快速路網效能，對周邊居民與社會整體有正向影響。

(四) 永續發展因素評估

1. 國家永續發展政策

根據 98 年行政院修正之「永續發展行動計畫」，推動與落實永續公共工程係我國重要的永續政策，本交流道完工後，強化臺中生活圈整體高速路網結構，提昇交通運作效率，降低能源的損耗，即是一種透過有限資源利用的方式，來達到維持既有生活品質之目的，本質上符合永續工程的精神。

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。

建置本系統交流道後，對於國道1號主線臺中路段之交通量略有增加，但影響輕微。然大雅交流道之南出與北入匝道交通量減少幅度約在 36%~44%之間，臺中交流道之南出與北入匝道交通量減少幅度約在 29%~34%之間，可大幅改善交流道壅塞情形，促進城鄉均衡發展，滿足該區域未來整體發展需求。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

本計畫最直接的貢獻為疏解紓解國道 1 號大雅、臺中及南屯三處交流道及其聯絡道交通壅塞，並提升整體高快速路網效能。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。

(五) 其他因素評估：

本事業計畫係交流道建置工程，純屬其交通事業之興闢作業，

因此改變之影響使得當地交通更為便利，且本次辦理徵收範圍幾乎為空地及草作地，對當地人口數量及年齡無影響小，本案工程完工後，將能改善當地交通瓶頸，紓解國道 1 號大雅、臺中及南屯三處交流道及其聯絡道交通壅塞，並提升整體高快速路網效能，對提升國家永續發展評估績效整體水準有正向幫助。

二、必要性評估

(一) 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本工程目的係為建構完善高快速公路路網，轉移國道 1 號臺中路段(豐原交流道至南屯交流道)交通量，提升區域快捷運輸服務，且轉移交流道車流，紓解大雅交流道、臺中交流道及南屯交流道之車流負荷，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。

(二) 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。

(三) 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、水田、草作地，儘量利用公有土地，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。

(四) 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。

(五) 其他評估必要性理由

綜上所述，本計畫路線已儘可能將用地範圍縮至最小，並儘可能利用沿線之公有土地，經評估無其他替代地區土地。

三、適當性評估

路線適當性

1. 本工程核心目標為建構完善高快速公路路網，轉移國道 1 號臺中路段(豐原交流道至南屯交流道)交通量，提升區域快捷運輸服務，紓解大雅交流道、臺中交流道及南屯交流道之車流負荷。
2. 路線起於國道 1 號大雅交流道(174K)及豐原交流道(168K)間，終點與台 74 線北屯二交流道銜接，路線已避開聚落及減少拆遷，並儘量使用公有土地。
3. 本計畫於 107 年 11 月 14 日環評大會審議通過『國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道』，路線對於當地各項生態環境之影響均合乎要求。

四、合法性評估

符合土地徵收條例之規定

1. 依土地徵收條例第 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 107 年 12 月 5 日環署綜字第 1070099542 號書函，本案業經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會第 343 會議決議：『國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道』通過環境影響評估審查。
4. 本工程建設計畫業奉行政院 108 年 3 月 5 日院臺交字第 1080000325 號函核定。

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

經由未來路網及交通量指派結果，計算目標年本工程建置效益，益本比(B/C)約為 1.17，內部報酬率(IRR)為 6.15%，具經濟可行性。

依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」與「臺中市辦理徵收土地農林作物、水產養殖物、畜禽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

- (一) 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。

(二) 徵收法定補償情形(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、遷移費由臺中市政府制定之相關規定辦理，以維公平、公開原則。

(三) 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)

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，或情境相同經臺中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。

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、第一場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
1	廖○津君、 廖○佑君、 廖○裕君、 廖○年君 (廖○津代理)	108.12.04	<p>一、使用土地建議先同意施工使用，不辦理徵收，未來如有辦理重劃時，再將土地分配給地主。</p> <p>二、灌溉渠道及排水溝須維持原有功能，</p> <p>三、既有道路整修順暢</p> <p>四、承上，施工時能參酌地主意見。</p>	<p>1. 本計畫用地原為農業區，已變更都市計畫為高速公路用地並公告發布實施。依都市計畫書內容規範，本案用地應以協議價購或徵收方式辦理取得。</p> <p>今土地所有權人陳述意見表示，所有本案土地同意無償出具土地使用同意書提供施工、通行使用及管理維護，請免予辦理徵收一節，依土地徵收條例第11條規定徵收前應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收規定之意旨，考量無償出具土地使用同意書提供使用權，亦能達到工程施工、通行使用與管理維護之目的，且符合土地所有權人之意願，尚能兼顧公益與私益。</p> <p>惟因西村路之主管機關為臺中市政府建設局，本局因工程需要須將西村橋往南側改建，完工後將點交予該局接續管養。因此，本案仍應先一併徵得臺中市政府建設局的同意始得辦理。本案土地若能以無償出具土地使用同意書取得使用權而免予辦理用地取得，則後續可適時辦理都市計畫變更回復原使用分區。</p> <p>2. 本案跨越員寶庄圳支線及大埔厝圳支線堤頂，規劃橋梁結構於河中不落墩為原則，不影響水域生態以及原有功能。</p> <p>3. 本案既有道路於完工後均</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
				會辦理復舊。 4. 敬悉，施工階段民眾反應意見適時納入辦理。
2	市議員吳顯森服務處	108.12.04	一、土地徵收作業是由交通部亦或是臺中市政府主導作業 二、預定何時開始土地徵收作業？	1. 本案之需地機關為交通部高速公路局(本局)，因此後續徵收相關作業係由本局辦理。 2. 本計畫已完成都市計畫變更，待樁位書圖公告期滿後即開始辦理土地徵收作業，後續將另行召開協議價購說明會。

拾、結論：

- 一、本興辦事業經向與會機關代表、民意代表、地方民眾及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，順利推動本計畫道路之闢建。
- 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，視為放棄。
- 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，民眾發言陳述意見與回應及處理情形，本局記載於會議紀錄後將以專函回復，並於交通部高速公路局網站提供下載並公告周知。

拾貳、散會(上午 11 時)。