

「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫（第二 A 階段）」建設案用地取得公聽會(路竹區第二場)會議紀錄

一、事由：說明「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫（第二 A 階段）」興辦事業計畫概況，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

二、時間：112 年 2 月 22 日(星期三)下午 2 時 30 分

三、地點：高雄市路竹區公所六樓大禮堂

四、主席：王副總工程司然興

紀錄：張家賓

五、出、列席單位及人員：

高雄市議員黃明太服務處：陳榮華特助

高雄市議員李亞築服務處：

高雄市議員陳明澤服務處：王和進

高雄市路竹區北嶺里里辦公處：

高雄市路竹區竹南里里辦公處：

高雄市路竹區鴨寮里里辦公處：

高雄市政府地政局：未出席

高雄市路竹區公所：未出席

行政院農業委員會農田水利署：陳欣綺、劉博銘

交通部公路總局：陳淵竣代

交通部臺灣鐵路管理局：請假

財政部國有財產署：未出席

高雄市政府工務局：未出席

鼎漢國際工程顧問股份有限公司：卓弘鈞、王璽仲、周佩瑩、高玉智、蔡佩穎、李靜芳、江伊珍、陳字嫻

台灣世曦工程顧問股份有限公司：郭健仁

捷運工程局：吳思賢、吳亞庭、湯德誠、巫埕緯

土地所有權人：三和合成股份有限公司(劉志倫代)、蘇靜雯、辛建賢(劉文村代)、林秀

花(林義順代)、林秀琴(林義順代)、林冠宇、林美秀、林美麗、林道淵、林錦良(劉文村代)、洪明沛、洪枝源、洪郁彰(程麗代)、洪淳惠(程麗代)、洪照、洪麗君、洪寶明(洪麗君代)、洪寶萬(洪麗君代)、胡林秀玉(林義順代)、陳松(陳順常代)、蔡育華、蘇子原、蘇日邦、蘇日東、蘇日純、蘇日新、蘇水來、蘇其益、蘇其聰、蘇明順(蘇子原代)、蘇明輝、蘇俊修、蘇鈺閏(蘇其聰代)、周王素美(周宏彥代)、周潘秀花(周宏彥代)。

六、主辦單位說明：

(一) 主席致詞：

各位長官、出席代表、鄉親大家好，感謝於百忙之中抽空參加「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫(第二A階段)」建設案用地取得第2場公聽會，接下來會分兩個部分與大家說明，接下來會請顧問公司針對工程規劃及用地取得做相關簡報，簡報完畢後會與大家做意見交流，如針對本計畫有任何疑問或相關意見陳述，歡迎各位踴躍提出。

(二) 黃明太議員服務處-陳榮華特助

捷運可以延伸進入路竹很好，但希望在用地取得時，可以多和民眾協議價購，不要強制徵收，協議價購可用相對較高的價格，地上物查估價格也可以高一點，降低人民的損失。也希望政府可以針對土地使用範圍做詳細的規劃與劃設，讓民眾清楚知道工程範圍在哪，讓大家有心理準備，也要針對範圍內所有權人清楚調查；民眾的意見該如何處理，與施工中的交通安全如何規劃，希望對所有權人可以做詳細說明。

七、興辦事業概況說明：

(一) 工程單位簡報：

本工程範圍位於高雄市岡山區及路竹區，全線為高架型式，全長約7.84公里，包含5座高架車站及1座變電站，相關站體配置設計如會議簡報所示。

(二) 用地取得簡報：

詳如後附興辦事業綜合評估分析報告。

八、因本工程用地屬非都市土地範圍，本府依『徵收土地範圍勘選作業要點』第

5點規定於本會議揭示及說明勘選用地範圍之現況及評估理由：(用地範圍現況相關示意略圖展示於會場)：

詳如後附興辦事業綜合評估分析報告。

九、 公益性及必要性評估分析報告：

詳如後附興辦事業綜合評估分析報告。

十、 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如下表：

(一)第一次公聽會：

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	本局回應
1	蔡育華	112/1/11	一、 土地協議價購後只剩一點，還能否價購。 二、 是否請公路局一併協調處理。	一、 有關捷運工程需用土地，本局將會依法辦理協議價購或土地徵收作業，另捷運工程橋面版穿越之空間範圍辦理徵收或設定地上權。捷運工程局為本建設案之需地機關，依法僅可就捷運工程需用土地範圍內土地辦理用地取得；其餘部分，則預計由交通部公路總局進行剩餘土地取得。因需地計畫不同的原因，故捷運工程局無法取得此次需地範圍以外之土地，懇請諒解。 二、 本局將彙集各位反映的意見，一併轉知於交通部公路總局，請其重視所提問題與需求。視情形能否安排經費，或是提出相關計畫、配套措施，以期配合本計畫同步、快速、銜接後續土地取得程序。
2	蔡玉盞	112/1/11	除土地徵收範圍外之剩餘土地部分，是否可一併徵收。	
3	蘇水來 林立軒	112/1/11	為什麼捷運局和公路總局要分開徵收，要民眾自己處理剩餘土地徵收的事情。	
4	林道淵	112/1/11	一、 捷運局僅徵收協議價購用地範圍，公路總局是否可一併辦理剩餘土地徵收。 二、 可否請捷運局和公路總局一併辦理徵收程序。	

5	蘇日邦	112/1/11	怎麼可以只徵收使用到蓋捷運的土地，希望剩餘土地全部納入徵收。	三、關於用地徵收後，土地殘餘部分面積過小，不能為相當使用希望辦理一併徵收或一併價購一事，若徵收土地之剩餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，得於徵收公告1年內以書面方式，向該管直轄縣(市)主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。
6	蘇俊修(代)	112/1/11	可否一併規劃省道與鴨寮里之間的道路。	所提意見涉及捷運站點設計、道路規劃及施工部分，將併同會議紀錄檢送予設計施工單位，視其可行性納入通盤考量。

(二)第二次公聽會

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	本局回應
1	陳鴻隆	112/2/22	<ol style="list-style-type: none"> 捷運站體是採雙邊設站還是單邊設站？例如本洲產業園區站看起來只有單邊，那搭乘捷運就還要跨過省道 站體周遭是採聯合開發還是徵收的方式？ 	<ol style="list-style-type: none"> RK2 因道路有 40 米寬，因此可設計道路兩側雙邊出口，採高架島式月台型式。而其他站體因路寬較狹窄，站體無法坐落於省道中央，因此僅能單邊設站出入。 墩柱、站體均屬於捷運設施，土地無法採聯合開發，必須徵收取得所有權。而路線橋面板因無實際使用土地，因此僅設定地上權。
2	周宏彥	112/2/22	<ol style="list-style-type: none"> 協議價購市價農地、建地、道路用地的價格會不會不同？ 如要協議價購， 	<ol style="list-style-type: none"> 本府係委託不動產估價師查估協議價購之參考市價。協議價購之市價依據「不動產估價技術規則」查估，並參考內政部

			<p>需要支付什麼稅金？</p> <p>3. 為什麼今天沒有交通部公路總局的人員到場說明？</p>	<p>不動產交易實價查詢之實例交易資料進行價格評估，依標的土地使用分區類型不同，經檢討後採用最適案例與各筆宗地特性及條件比較，並經調整修正後，分別推估土地市價；徵收補償之市價則依「土地徵收補償市價查估辦法」查估，估價方法以比較法為主，徵收價格須經高雄市地價及標準地價評議委員會審議通過。</p> <p>2. 如民眾願意以協議價購方式將土地出售予捷運工程局，依平均地權條例第 42 條免徵其土地增值稅，但民眾若尚有其他積欠稅金，必須先行結清。</p> <p>3. 本次公聽會僅就捷運工程做說明，本局將彙集各位反映的意見，一併轉知於交通部公路總局，請其重視所提問題與需求。</p>
--	--	--	---	--

十一、臨時動議：無。

十二、結論：

- (一) 本局已說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見，當場回應處理。
- (二) 本局已作成會議紀錄，並會後將紀錄公告周知，張貼於需用土地所在地之公共地方、本局、高雄市路竹區公所、所屬北嶺里、竹南里、鴨寮里里辦公處公告處所，與里住戶之適當公共位置，並於其網站上張貼公告

及書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。

(三) 感謝各位與會人員參加，本局將盡速完成相關作業後，依土地徵收條例等相關規定，另擇期召開用地取得協議價購會。

九、散會：下午 15 時 30 分。

高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫 (第二 A 階段)

興辦事業計畫綜合評估分析報告

一、用地範圍四至界線：

本計畫所經行政轄區包括岡山區及路竹區，起點銜接高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）岡山車站（RK1）尾軌起，續沿省道台 1 線往北高架布設，全長約 7.84 公里（實際用地範圍以後續機關提供相關資料為主）。

二、用地範圍內公、私有土地筆數及面積，各站用地面積百分比：

權屬情形	筆數	面積(公頃)	百分比(%)
公有地	187	7.968815	74
私有地	35	2.610643	25
公私共有	2	0.156846	1
合計	224	10.736304	100

三、用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

非都市計畫區

分區	編定	面積(公頃)	百分比(%)
一般農業區	交通用地	2.597437	24
一般農業區	農牧用地	0.200398	2
特定農業區	交通用地	1.727048	16
特定農業區	水利用地	0.037982	0.01
特定農業區	農牧用地	0.184927	1.99
合計		4.747792	44

都市計畫區

分區	面積(公頃)	百分比(%)
道路用地	5.066753	47
乙種工業區	0.202831	1.99
農業區	0.718841	7
學校用地	0.000087	0.01
合計	5.988512	56

四、用地範圍內私有土地改良物情形：

本計畫自 RK1 岡山車站尾軌起，沿省道台 1 線北上，路線及車站位於已開闢道路台一線上方，用地現況主要為道路使用及空地，土地權屬大多為公有土地，僅部分為私有土地。

五、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：

現有捷運系統仍有服務不及之處，本計畫可擴大捷運系統之服務範圍兼旅運需求，並與捷運橘線、輕軌線銜接轉乘，成為高雄都會區捷運系統一環，發揮整體運輸效益，進而提升整體都會區交通運輸效能、吸引人民使用交通系統轉乘，紓解高雄市各行政區域運輸走廊交通壓力。

六、用地勘選已達必要最小限度範圍理由：

本計畫除車站站體外，高架軌道大多沿道路系統佈設，所用範圍係為興建高架銜接出入口與車站站體之連通空間所需相關捷運必要設施，包含連通空間土木工程及驗票閘門、站務室與機電系統等捷運設施使用，相關捷運必要設施以最小需用面積規劃配置。

七、用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本計畫於規劃階段業已考慮可能路廊、工程可行性、地上權用地範圍最小化及減少對交通衝擊與民眾權益影響等因素，所規劃範圍已為最適宜設計方案，「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二A階段)暨周邊土地開發計畫」行政院已核定辦理，用地勘選已無其他可替代地區。

八、用地取得說明：

1. 協議市價與協議價購：

委由不動產估價師依「不動產估價技術規則」辦理查估，並經由本府審定後辦理協議價購作業。

2. 徵收市價：

依「土地徵收條例」第30條規定，被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。本案委由不動產估價師依「土地徵收補償市價查估辦法」查估，並經本府地價評議委員會評定後作為補償依據。

3. 地上物協議價格及補償費：

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」、「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」及其相關規定辦理。

九、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性評估報告

評估分析項目			影響說明
公益性	社會因素	興辦事業計畫所影響人口之多寡、年齡結構	1.本計畫位於高雄市岡山區及路竹區，男、女性人口比例差異不大；年齡結構以青壯年人口為大宗 20~59 歲比例約為 58%，20 歲以下為 17%及 60 歲以上為 25%。 2.捷運工程開闢完工後，將可提升交通品質、減少車流量及降低二氧化碳之排放，提高生活健康品質。

評估分析項目		影響說明
公 益 性	興辦事業計畫對周圍社會現況之影響	本計畫提升高雄市區交通便利性，配合周遭其他交通系統及公共設施之規劃與共享，並提升整體都市環境生活品質，增進當地商業發展，有利增加就業人口、增進稅收，促進地方發展，對周邊地區社會現況有正面之影響。
	興辦事業計畫對弱勢族群生活型態之影響	本計畫用地範圍勘選儘量選擇既有道路及公有土地，如有本府列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將洽請相關單位協助，以降低對弱勢族群之影響。
	興辦事業計畫對居民健康風險之影響程度	本計畫捷運工程路段所經地區，於施工時加強環境監測管理；完工通車後，可降低私人運具使用，降低碳排放量，降低環境的負擔，對當地居民之身心健康環境應有正面助益。
經 濟 因 素	興辦事業計畫對稅收影響	本計畫完工後，將提升高雄地區運輸條件及交通品質，有助於工商產業發產、土地合理利用、增加人口移入之誘因，增加政府稅收，例如：地價稅、房屋稅、土地增值稅及契稅等等。
	興辦事業計畫對糧食安全影響	本計畫範圍內土地現況大部分為道路、空地，無大面積固定種植糧食、農作物之情形，不影響糧食安全。
	興辦事業計畫造成增減就業或轉業人口	本計畫屬於新建交通建設工程，因加強整體路網之連結，可帶動地區發展、增加就業機會，整體而言對就業機會屬正面影響
	興辦事業計畫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。	本計畫建設所需經費已列入高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二A階段)計畫預算辦理。

評估分析項目		影響說明	
公 益 性		興辦事業計畫對農林漁牧產業鏈	本計畫範圍內土地現況多作道路使用，無作農林漁牧使用者，故對農林漁牧產業鏈不致造成影響。
		興辦事業計畫對土地利用完整性	本計畫串聯既有捷運系統，所需土地僅就必要範圍進行規劃，儘量減輕對周圍土地利用之影響。完工通車後，可驅動周邊舊市區更新，提高周邊土地利用完整性。
	文化及生態因素	因興辦事業計畫而導致自然風貌城鄉自然風貌改變	計畫範圍內土地現況多為道路使用，本建設計畫工程興建並無大規模改變地形地貌，對當地環境之衝擊應甚小。
		因興辦事業計畫而導致文化古蹟改變	本計畫範圍內如未來施工發現文化資產，將依文化資產保存法相關規定辦理，儘量降低對文化資產之衝擊。
		因興辦事業計畫而導致生活條件或模式發生改變	未來捷運岡山路竹延伸線興建完成後，可延伸至路竹區，與高雄市橘線及輕軌銜接轉乘，將可串聯左營高鐵站及小港機場，促成重要公共運輸系統間的無縫整合銜接，促進周邊地區聯繫，活絡當地的交通路網，提升周遭居民交通條件及生活品質。
		興辦事業計畫對該地區生態環境之影響	本計畫範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，對週遭生環境及自然生態並無不良之影響。範圍內並無環境敏感區位。
		興辦事業計畫對周邊居民或社會整體之影響	本計畫完工後可改善岡山區、路竹區當地周邊生活環境與居住條件，節省對外交通通勤時間，亦可帶動地區發展，提升地區經濟發展，對社會整體之發展有其助益。

評估分析項目		影響說明
永續發展因素	國家永續發展政策	屬於「前瞻基礎建設計畫-軌道建設」項下「都市推捷運」之主軸，主要係提供「無接縫」優質軌道運輸服務，達成紓解都會區交通擁擠之目標，符合國家永續發展政策。
	永續指標	本計畫建設完工後可增加其便利性及可及性，增加國人搭乘大眾運輸工具之意願，進而可降低私人汽機車使用量，來達成降低城市碳排放量的目標。
	國土計畫	本案用地範圍多為交通用地，符合土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。
其他因素評估	依興辦事業計畫個別情形，認為適當或應加以參考之事項。	為解決地區交通問題，擴大高雄都市核心區，本局積極辦理捷運岡山路竹延伸線計畫，帶動地區整體經濟發展能量，提升公共服務及商業服務機能，提供岡山、路竹地區便利的大眾運輸服務，改善地方交通壅塞，促進當地發展及提升交通機能，又高架穿越連通道使用土地係配合岡山路竹捷運系統計畫高架路線及其相關設施需求劃設，且已充分考量可行性及對私有土地影響最小之方式，整體用地範圍已符合必要性。

評估分析 項目	影響說明
必要性	<p>岡山區路竹區運輸服務較為不足，因此岡山路竹延伸線(第二階段)之推動有其必要性：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本計畫目的與預計取得私有土地合理關聯理由： 現有捷運系統仍有服務不及之處，本計畫可擴大捷運系統之服務範圍兼旅運需求，並與捷運橘線、輕軌線銜接轉乘，成為高雄都會區捷運系統一環，發揮整體運輸效益，進而提升整體都會區交通運輸效能、吸引人民使用交通系統轉乘，紓解高雄市各行政區域運輸走廊交通壓力。 2. 預計興辦事業私有土地已達必要最小限度範圍理由： 本計畫除車站站體外，高架軌道大多沿道路系統佈設，所用範圍係為興建高架銜接出入口與車站站體之連通空間所需相關捷運必要設施，包含連通空間土木工程及驗票閘門、站務室與機電系統等捷運設施使用，相關捷運必要設施以最小需用面積規劃配置。 3. 地勘選有無其他可替代地區： 本計畫於規劃階段業已考慮可能路廊、工程可行性、地上權用地範圍最小化及減少對交通衝擊與民眾權益影響等因素，所規劃範圍已為最適宜設計方案，「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二 A 階段)暨周邊土地開發計畫」行政院已核定辦理，用地勘選已無其他可替代地區。 4. 是否有其他取得方式： (1)租用：本計畫屬永久使用性質，不宜以租用方式辦理。 (2)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，並願配合完成相關手續，本案尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。 (3)公私有土地交換：依相關法令及現實狀況，並無多餘土地可供交換，故本計畫所需土地無法以地易地方式取得。 (4)區段徵收或市地重劃：本計畫用地範圍現況為省道台1線，仍有維持道路使用需求，故僅以用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。

<p>必要性</p>	<p>5. 其他評估必要性理由： 為解決地區交通問題，擴大南部都市核心區，本局積極辦理捷運建設計畫，以期帶動地區整體發展能量，提升公共服務及商業服務機能，提供岡山、路竹地區大眾運輸服務，促進當地產業發展及提升生活品質，本捷運系統相關設施需求劃設，且已充分考量可行性及對私有土地影響最小之方式，整體用地範圍已符合必要性。</p>
<p>適當性</p>	<p>捷運岡山路竹延伸線完工通車後，可延伸至路竹區，與高雄市橘線及輕軌銜接轉乘，完善高雄都會區大眾捷運系統，縮短周遭鄰里居民就學、通勤時間，進而引導民眾使用大眾運輸工具、減少私人運具使用，以達成減輕環境負擔之目標，且位置勘選已儘量選公有土地，及對私有土地影響最小之方式進行規劃，本計畫用地範圍已審慎考量具有適當與合理性。</p>
<p>合法性</p>	<p>本計畫係依土地法第 208 條、土地徵收條例第 3 條、大眾捷運法第 6 條、大眾捷運系統土地開發辦法第 11 條等相關規定辦理，具有合法性。</p>