

「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」臺東縣關山鎮路段工程影響之既有道路移設工程第 1 場公聽會會議紀錄

壹、事由：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。

貳、時間：113 年 12 月 4 日（星期三）下午 2 時

參、地點：臺東縣關山鎮公所會議室（臺東縣關山鎮中山路 54 號）

肆、主持人：吳簡派工程司兼段長沐仁 紀錄：陳妙瑟

伍、出（列）席單位及人員：（因涉及個人資料不予檢附）

陸、土地所有權人及利害關係人：（因涉及個人資料不予檢附）

柒、興辦事業計畫概況：

一、計畫緣起

「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」（以下簡稱本計畫）業經行政院 110 年 4 月 8 日核定綜合規劃報告書，本計畫中部分路段因設置鐵路設施，使用部份原毗鄰、平行鐵道之既有道路，影響既有居民進出、防汛道路通行功能，為維持該區民眾出入安全便利及區域交通如常使用，避免花東鐵路雙軌計畫之執行造成居民生活之不便，須復舊既有道路，故辦理本次計畫之既有道路移設工程。

二、計畫範圍

本計畫範圍北起臺鐵東部幹線花蓮站，南至南迴線知本，受計畫影響之既有道路於臺東縣路段計有 8 處，本次召開公聽會為臺東縣關山鎮路段共 2 處：臺東縣關山鎮水拔溪橋北側道路（約臺鐵里程 K129+866~K130+010）及加鹿溪北岸道路（約臺鐵里程 K130+109~K130+211）。

三、計畫目的

花東鐵路雙軌計畫興建需使用沿線既有道路範圍，造成部分區域之地方道路中斷，為維持鐵路沿線居民通行之權利，確保原計畫實施後該區民眾出入安全便利及區域交通如常使用，辦理本復舊工程，避免花東鐵路雙軌計畫之執行造成居民生活之不便。

四、工程概要

本工程係以受本計畫影響之臨鐵路道路，予以改建，主要工程為道路工程及排水工程。位臺東縣關山鎮部分為水拔溪橋北側道路（約臺鐵里程 K129+866~K130+010）及加鹿溪北岸道路（約臺鐵里程 K130+109~K130+211）

等 2 處，此 2 道路均為居民通行之必要，且兼具水防道路功能，對沿線居民及防汛有其必要，具有公益性。道路寬度配合現況採 7~7.5 公尺(含路肩)。

五、用地概況

(一)土地權屬及面積

本路段(臺東縣關山鎮)工程新增用地範圍內公有土地面積約 0.08 公頃，約佔 57%，私有土地面積約 0.06 公頃，約佔 43%，土地筆數總計 10 筆，面積約 0.14 公頃。

土地權屬	都市計畫區			非都市土地			合計		
	土地筆數	新增用地面積	百分比	土地筆數	新增用地面積(公頃)	百分比	土地筆數	新增用地面積(公頃)	百分比
公有地	-	-	-	6	0.08	57%	6	0.08	57%
私有地	-	-	-	4	0.06	43%	4	0.06	43%
小計	-	-	-	10	0.14	100%	10	0.14	100%

註：地籍套繪及面積僅供參考，實際範圍應以地政單位地籍分割結果為準。

(二)土地使用分區

本路段(臺東縣關山鎮)工程新增用地屬非都市土地部分包括特定農業區及河川區；行經使用地類別包括農牧用地、水利用地及交通用地，面積共約 0.14 公頃。

行政區	項目		農牧用地	交通用地	甲種建築用地	水利用地	合計
台東縣 鹿野鄉	特定農業區	面積(公頃)	0.06	0.02	-	0.04	0.12
		比例	43%	14%	-	29%	86%
	河川區	面積(公頃)	-	-	-	0.02	0.02
		比例	-	-	-	14%	14%
	小計	面積(公頃)	0.06	0.02	-	0.06	0.14
		比例	43%	14%	-	43%	100%

註：地籍套繪及面積僅供參考，實際範圍應以地政單位地籍分割結果為準。

(三)土地使用現況

本路段(臺東縣關山鎮)工程道路改道沿線土地使用現況主要為農田、部分為道路、溝渠。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、公益性及必要性評估

(一)社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本路段(臺東縣關山鎮)工程道路改道坐落於臺東縣，依據臺東縣主計處 113 年 10 月底統計人口數為 210,281 人，其中 65 歲以上 42,008 人(佔 20%)、15 至 64 歲 145,273 人(佔 69%)、15 歲以下 23,000 人(佔 11%)。本路段(臺東縣關山鎮)工程需用私有土地之上方大部分無居住人口，對人口及年齡結構影響甚低。

項目	項目	總計	15 歲以下	15-64 歲	65 歲以上
臺東縣	人口數	210,281	23,000	145,273	42,008
	比例	100%	11%	69%	20%
關山鎮	人口數	7,955	837	5,210	1,908
	比例	100%	11%	65%	24%
關山鎮徵收範圍	人口數	4	0	1	3
	比例	100%	0%	25%	75%

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本案係辦理受鐵路雙軌電氣化計畫影響設施之復舊或調整，對周圍社會現況之影響程度輕微，完工後可維持既有交通系統運轉、車輛及公共運輸車輛之行車安全及通行。配合花東雙軌電氣化計畫，健全交通系統，提供東部區域間安全、大量及快速之運輸系統，增加鐵路運輸能量、提升鐵路營運品質，同時可促進居民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本案係依既有道路復舊及改善，道路寬度儘可能維持原寬度（依現況及設施需求配置），已盡可能對原居民的影響降至最低，待鐵路雙軌電氣化工程完成後，有助於改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質，且周遭弱勢族群生活型態可一併獲得改善。本案範圍內若有屬土地徵收條例第 34-1 條之低收入戶或中低收入戶人口等弱勢族群，經查訪屬實者，將由鐵道局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

本道路復舊改善工程，改善後有助於提升道路通行服務品質增加車輛通行，降低事故風險，保障當地居民之生命財產。道路改善工程範圍於施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水及環境維護，僅有施工期間所造成的短期影響，長期而言不致於對計畫範圍週邊居民健康風

險產生負面影響。

(二)經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響

本案既有道路復舊開闢後維持車輛通行，配合花東雙軌電氣化計畫可提升整體公路及鐵路營運和服務品質，促進東部地區都市發展，進而提高沿線土地、房屋價值，促進經濟活動，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

本案使用部分農業用地，惟範圍及面積不多，對於減少糧食生產及糧食安全存量影響輕微。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本案屬道路復舊工程，無涉及拆遷商家，對就業及轉業人口之影響程度輕微。施工期間可增加當地部分就業機會；復舊工程完成後，因提升整體公路及鐵路營運和服務品質，有助地區小規模商業服務發展及增加觀光產業發展，增加就業機會。

4. 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

本計畫所需建設經費由中央全額負擔並編列預算辦理。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本案使用部分農業用地，面積不多，對於農業影響小；區內並無林業、漁業及畜牧業，故未影響林漁牧產業。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響

本案取得之用地以道路復舊工程所必要，儘可能縮減需用範圍，且緊貼鐵路規劃，減輕對周邊土地利用完整性之影響；完工後提升公路及鐵路營運品質，平衡城鄉發展，對區域土地利用完整性有正面意義。

(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

本道路復舊工程使用範圍，周邊多屬低密度發展地區，土建設施以減量與環保為原則，道路開闢屬小面積線性工程，並且緊貼鐵路設計規劃，無大規模改變地形或破壞地表植被，對於環境衝擊甚小，復舊後儘量復原既有城鄉風貌及自然環境，故對自然風貌改變並無重大改變影響。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本案係沿著既有鐵路周邊新增用地，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。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

透過本次既有道路復舊工程可復原或提升該地區交通便利性及行車連通性，增強路網聯絡之條件，促進地方公共建設之推動，於工程完成後，加強道路通行之順暢，復原或提升整體生活環境品質。此外，道路工程完工後，配合鐵路雙軌電氣化建設，提升區域交通便利性及順暢性，活化該區商業活動，促進地區繁榮，對居民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

本道路復舊工程係沿著既有鐵路廊帶規劃，對生態環境影響小。新增用地範圍內現況尚無發現稀有物種生態，且範圍內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。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

本道路復舊工程完工後，加強鐵路運輸能量提升花東地區鐵路運輸聯外效能、增加交通便利性，提升居民生活品質，且有助提升周邊土地價值。長期而言，可達成改善周邊居民生活、促進當地觀光發展，對社會整體發展有正面助益。

(四) 永續發展因素

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，故本案既有道路復舊工程配合花東雙軌電氣化計畫，可縮減該地區聯外交通之時間，同時可能帶動地區人口之推拉，除可增加交通便利性，在永續發展之前提下並可促進地方成長。

2. 永續指標

本道路復舊工程完工後，可提升鐵路沿線交通便利性，增加鐵路可及性，除減少繞行造成不經濟及汙染，更對民眾選擇鐵路運具具有正面效益，鐵路屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少使用私人運具，增加公共運輸乘客人次，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。

3. 國土計畫

建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策，可促進地方發展，平衡各區域之發展。

(五) 其他因素

花東鐵路現況路線大部分為單軌，路線利用率及座位利用率已高，運能受限；也因大部分路段單線運轉，常須交會列車，產生交會時

間的損失，服務品質大打折扣。又因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，以保有花東地區獨有的生活型態與觀光遊憩特色之訴求，值得推動本雙軌電氣化計畫，然而，為減低雙軌電氣化建設對周邊居民日常出入、防汛道路影響，有執行本復舊工程之必要。

二、興辦事業計畫之必要性說明

(一)計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本案屬既有道路復舊工程，完工後將永久提供公眾通行使用，導致私有土地所有權人無法繼續行使土地權利，故必須取得範圍內私有土地之所有權，達成使用目的。

計畫目的為維持車輛交通動線，故規劃道路復舊。經考量土地利用完整性及行車安全等因素，以原有道路寬度復舊，路線規劃儘量以公有地為主，仍無法避免使用私有地，致私有所有權人無法繼續使用土地權利，故擬徵收私有土地達成使用目的。

(二)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本復舊工程用地範圍屬線形帶狀，經考量現場地形、土地利用完整性、行車安全性及便利性等緊貼鐵路進行規劃設計，結構體之配置與設計均已考量設施必要範圍，勘選使用之土地均為達成道路改善效益必需之最小使用限度範圍，並已考慮到儘量利用周邊公有土地。

(三)用地勘選有無其他可替代地區及理由

既有道路受電氣化計畫影響必須配合復舊改道，復舊位置無其他替代適合通行方案，考量配合臺鐵現有鐵路線形及路權、工程可行性、用地徵收範圍最小化等因素，緊貼鐵路規劃設置，結構體之配置與設計均已考量必要範圍，就周邊選擇合理用地使用，已研選最適方案，無其他可替代地區。

(四)是否有其他取得方式

1. 設定地上權：因本計畫工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式辦理。
2. 租用：本計畫工程係作永久性設施，故租用不符合永久使用需求。
3. 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，倘土地所有權人意願主動提出，本局將配合完成相關手續。
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，惟本計畫土地僅供鐵路使用，依工程屬性不適合聯合開發。

5. 公私有土地交換(以地易地): 經查本局無適當之非公用土地可供交換，因此以地易地方式尚無從辦理。

綜上評估，本工程係屬永久性交通設施使用，需以取得土地所有權之方式辦理，本局將先與土地所有權人辦理協議價購，倘未能以協議或其他方式取得之土地，將依土地徵收條例規定辦理徵收，以取得所需用地。

(五)其他評估必要性理由

東部地區「鐵路為主、公路為輔」的運輸政策主軸，對於東部地區優質環境資源永續發展具重要意義。但花東單線運轉列車交會與延誤損失，影響鐵路服務品質，且不容易增加班次，因此花東全線雙軌化確有其必要性與急迫性，進而部分緊鄰鐵路之既有道路須配合辦理改道。

三、適當與合理性

(一)本計畫綜合規劃報告書業奉行政院核定，並依該內容規劃建設，以雙軌化最小寬度、橋梁與邊坡擋土牆基礎所需，劃設必要之工程範圍；道路改道及復舊也已儘量規劃在最少用地範圍內。同時，勘選用地依徵收土地範圍勘選作業要點規定檢視土地範圍位置。

(二)為因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，以全線雙軌電氣化加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，以保有花東地區獨有的生活型態與觀光遊憩特色，符合東部永續發展構想、滿足民眾返鄉及觀光需求與落實節能減碳政策，以鐵路建設作為東部地區公共運輸主軸，具適當性及合理性。

四、合法性

(一)本計畫經行政院於106年5月2日核定「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫可行性研究報告書」，於110年4月8日核定「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫綜合規劃報告書」。

(二)用地取得依據土地徵收條例及鐵路法等規定辦理，具備合法性。

五、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當與合理及合法性，經評估應屬適當。

(一)花東全線雙軌化可節省交會時間，降低延誤的衝擊，建構東部可靠、準點的鐵道服務。

(二)擴充運能，結合定型化班表充分發揮鐵路運輸功能，同時滿足區內

與聯外運輸服務。

(三)互為備援，降低災害風險與影響，提高事故容受力，維持穩定的運輸服務。

(四)藉由綠色大眾運輸的建構以維護東部優質的生態景觀環境。

(五)維持既有通道功能。

本復舊工程系為減低雙軌電氣化工程造成對既有居民環境影響，復原既有交通通行，符合公益性、必要性、適當與合理及合法性，經評估應屬適當。綜合前述之研析，本計畫是具有公益性、必要性、適當與合理性及合法性。

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：

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	鄭明晃君	113/12/04	1. 部分土地被徵收，剩餘面積太小，變得不好使用。	1. 公共工程用地之取得應依據土地徵收條例之規定，先與所有權人協議價購或以其他方式取得，協議不成且無法以其他方式取得者，始得申請徵收；又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，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。 希望臺端可與本局達成協議價購土地，協議價購之殘餘土地，如有符合一併徵收要件者，亦可向本局申請一併價購。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			2. 路也被封起來，無法通行也影響到農作工作不便。 3. 道路下陷，變得不平，坡度過陡，不好使用。	不管是申請一併徵收或一併價購，本局均將協助土地所有權人提出申請。 2. 封路改道為施工中暫時措施，造成臺端農作之不便，尚請諒解，待本案施工完成後，即可恢復通行，如有非使用該道路之急迫性，本局東部工程分局將請施工廠商協助臺端通行。 3. 會後將請施工廠商會同臺端至現場確認調整。
2	黎光祥君 (月眉里里長、並代表蔡春美君出席)	113/12/04	1. 請保持工區範圍內水路、排水等地暢通。 2. 施工範圍內的外圍擋土牆等防塌設施請注意。 3. 工程範圍內蔡美春(關山月美段 92、94 地號)所屬土地可否一併價購。	1. 本案後續施工會保持工區排水路順暢情形，感謝提醒。 2. 本案後續施工會考量周邊環境地形及使用，設置相關設施，預防塌陷，感謝提醒。 3. 蔡君之土地已申請一併價購，本局並排定 113 年 12 月 5 日會勘，屆時請蔡君本人或委託代表人與勘。得否一併價購將於會勘後比照土地徵收條例第 8 條「殘餘部分面積過小或形

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
				勢不整，致不能為相當之使用」規定辦理。
3	謝照文君	113/12/13	保留自有土地，不同意被徵收。	祈望臺端支持公共工程。本局將依土地徵收條例之規定，先與所有權人協議價購或以其他方式取得土地，協議不成且無法以其他方式取得者，為利公共工程早日完工，造福當地居民，本局不得不依規定申請徵收，惟於徵收土地公告期滿前，臺端如有意願與本局協議價購，本局亦當配合辦理。

壹拾、結論

感謝各位鄉親今天撥冗參與本次會議，有關土地所有權人及利害關係人於現場陳述之意見，除本局已於現場回應及說明外，並列入本次會議紀錄。倘各土地所有權人及利害關係人尚有其他意見，請於 114 年 1 月 23 日前將陳述意見書郵寄至交通部鐵道局東部工程分局（26058 宜蘭縣宜蘭市林森路 25 號），逾期視為無意見。

壹拾壹、散會：下午 3 時 10 分。