

# 「164 線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)(都市計畫外)」 第六次公聽會 會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 111 年 9 月 30 日(星期二)  
下午 1 時 30 分及下午 3 時 0 分
- 二、開會地點：水林鄉通天宮廣場 (雲林縣水林鄉土厝村下寮 11 號)
- 三、主持人：雲林縣政府工務處 廖政彥副處長 記錄：廖學英代
- 四、出席單位及人員之姓名：如簽到表。(簽到表依個資法存於本府，不予揭露)
- 五、出席之土地所有權人及利害關係人：如簽到表。(簽到表依個資法存於本府，不予揭露)

## 六、主持人報告：

各位鄉親大家好，感謝各位於百忙之中，抽空參加本府辦理「164 線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)(都市計畫外)」第 6 次公聽會，因前召開 5 次公聽會之工程名稱與交通部核列之工程名稱有差異，其起迄位置均相同，因此召開第 6 次公聽會公告周知並讓民眾知悉，先予敘明。另因有民眾對於工程設計提議外環道或路寬改為 18 米的意見，本次也會請工程顧問公司再次提出說明。有關本工程內容及用地範圍資料張貼於本會場，請大家參看。接下來將進行本次公聽會，如各位出席者對本案工程及用地取得有任何問題，歡迎於會中提出討論。

## 七、工程說明：

164 線為本區域東西向重要聯絡道路，有感於道路寬度及車道數不足，進而響交通服務水準及行車安全，逐辦理本路段之拓寬工程，以期提高道路服務水準與行車安全，進而促進地方鄉鎮農漁業與觀光業產發展。

### (一)路線評估

164 線目前計畫道路規劃定為四線路平原區設計速率 60km/hr，依據 108 年 9 月頒布「公路路線設計規範」規定進行路線規劃。都市計畫外原路線計畫拓寬為 20m 道路，為使前後道路銜接平順即符合交通需求，道路寬度採同樣寬度進行評估。道路配置車道(3.25m)\*4+慢車道(2m)\*2+路

公路等級	地域特性分類	最低設計速率 路(公里/小時)	交通功能分類	行政系統分類
一級路	鄉區	平原區	高速公路	國道
		丘陵區		
	市區	山嶺區		省道
		平原區		
二級路	鄉區	丘陵區	高速公路 快速公路	國道
		山嶺區		
	市區	平原區		省道
		丘陵區		
三級路	鄉區	平原區	快速公路 主要公路	國道
		山嶺區		
	市區	丘陵區		省道
		平原區		
四級路	鄉區	平原區	主要公路 次要公路	省道
		山嶺區		
	市區	丘陵區		省道
		平原區		
五級路	鄉區	平原區	主要公路 次要公路	省道
		山嶺區		
	市區	丘陵區		省道
		平原區		
六級路	鄉區	平原區	地區公路	縣道
		山嶺區		
	市區	丘陵區		縣道
		平原區		

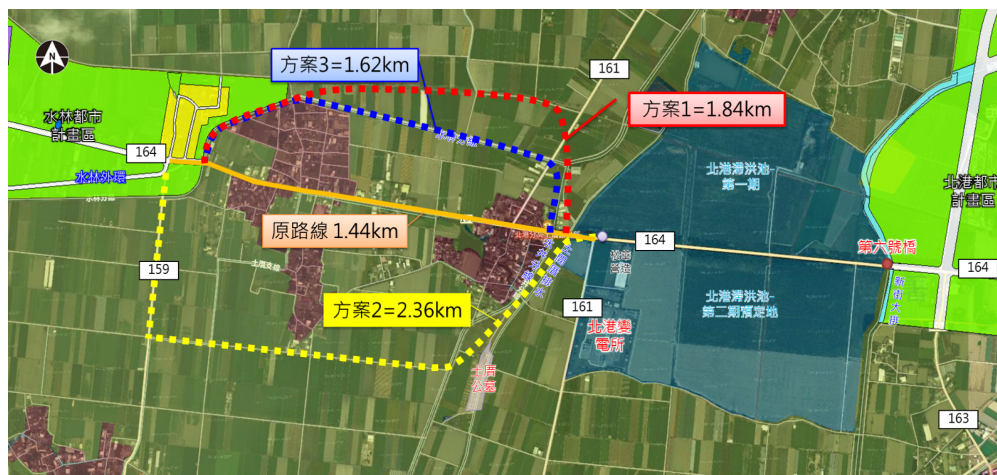
註一：按 30 公里/小時設計將對環境造成劇烈衝擊或經費劇增時，其最低設計速率得採用 20 公里/小時。

註二：專用公路之等級，由興建機構視需要擬定，並報請主管機關核定。

肩(0.5m)\*2，加蓋邊溝(1m)\*2。

## (二) 外環路線初步評估

民眾建議可否評估繞過村莊之路線，本團隊依據周邊狀況，路線評估原則盡量利用既有道路進行評估，以減少工程及用地經費，就周邊區域評估可行路線，進行初步方案分析，如方案示意圖。



外環路線方案示意

綜合評估如下表所示，針對路線長度、路線幾何、公私有地面積、經費預估及拆遷地上建物戶數等因子進行分析，並採序位法評定優選方案。

	路線長度	路線幾何	公私有地面積	經費預估	拆遷地上建物戶數
原路線 ✓	1.44公里	路線筆直，行車距離最短	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積約:29,000m<sup>2</sup></li> <li>公有地約17,578m<sup>2</sup></li> <li>私有地(9375m<sup>2</sup>)及未登錄地(2047m<sup>2</sup>)，共約11,422m<sup>2</sup></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>土地徵收0.87億元</li> <li>工程經費1.16億元</li> </ol> 總經費2.03億元	66戶 (RC結構48戶、磚造18戶)
方案1	1.84公里	道路曲線相對較多，路線較為彎曲	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積約:36,800m<sup>2</sup></li> <li>公有地約5,263.18m<sup>2</sup></li> <li>私有地(31421.82m<sup>2</sup>)及未登錄地(115m<sup>2</sup>)，共約31,536.82m<sup>2</sup></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>土地徵收2.40億元</li> <li>工程經費1.75億元</li> </ol> 總經費4.15億元	6戶
方案2	2.36公里	距離最長，為銜接既有農路設置曲線	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積約:47,200m<sup>2</sup></li> <li>公有地約8,043.1m<sup>2</sup></li> <li>私有地39,156.9m<sup>2</sup>及未登錄地(0m<sup>2</sup>)，共約39,156.9m<sup>2</sup></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>土地徵收2.98億元</li> <li>工程經費2.24億元</li> </ol> 總經費5.22億元	4戶
方案3	1.62公里	道路曲線較多，且僅能依規範最小值辦理，路線較為彎曲。	<ul style="list-style-type: none"> <li>面積約:33,800m<sup>2</sup></li> <li>公有地約13,349.58m<sup>2</sup></li> <li>私有地(18702.52m<sup>2</sup>)及未登錄地(347.9m<sup>2</sup>)，共約19,050.42m<sup>2</sup></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>土地徵收1.45億元</li> <li>工程經費1.58億元</li> </ol> 總經費3.03億元	6戶

	行車旅行時間	路線幾何	私有地最小化程度	經費預估	拆遷地上建物	序位值合計	初步評估結果
原路線	1	1	1	1	4	8	1(優選)
方案1	3	3	3	3	3	14	3
方案2	4	2	4	4	1	15	4
方案3	2	4	2	2	2	12	2

\*評分序位:序位1(優)→序位4(差)，採序位法評定，序位值合計最低為優選方案。

整體評估下，原路線更為符合公益性及適當性原則。其中因路線長度最短，行車旅行時間最少；路線幾何最佳，行車安全性相對高；私有地及未登錄地合計使用面積為最小化；所需闢建經費最低。且既有 164 線線形筆直，開闢外環無法吸引車流，開闢效益較低。

### (三) 路寬縮減為 18 公尺之評估

依據 107 年 1 月「164 線(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規劃等工作」調查內容，交通服務水準平日及假日上下午尖峰為 C~D 級。根據 V/C 比劃分之服務水準：

F 級代表需求流率高於容量之壅塞狀況，

E 級屬於穩定狀態，但偶爾會進入壅塞狀況的可能性相當顯著。所以設計公路時，不宜根據 E 級之服務水準。

D 級之服務水準也不理想，故只宜用在規劃市區路段。

A、B 及 C 級則適用於規劃郊區路段。

A 級代表自由旅行狀況。

而依據目標年(130 年)交通量預估，164 線拓寬至 4 車道可符合目標年之交通需求。

目標年 130 年車道需求分析	道路名稱	路段	方向	尖峰小時交通量 (PCU/小時)	車道需求	V/C	服務水準
	164 線(金湖至北港段) 拓寬工程(第一期)	雲 159 線	~	往東	886	1	0.616
往西				900	1		
雲 161 線		~	往東	886	2	0.211	A
			往西	900	2	0.215	A
雲 161 線		~	往東	876	1	0.628	D
			往西	954	1		
台 19 線		~	往東	876	2	0.209	A
			往西	954	2	0.228	A

另外因應在地用路人習慣騎乘機車比率較高(約為車流量 23%)，而目前僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，不符民眾現況運輸載具使用需求，因此規劃設置慢車道(2m)。在道路安全考量下，本案工程規劃為道路配置車道(3.25 m)\*4+慢車道(2 m)\*2+路肩(0.5 m)\*2，加蓋邊溝(1 m)\*2。

### (四) 通天宮段與土厝派出所段路線調整說明

路線調整原則：

1. 依「公路路線設計規範」規定下進行調整(設計速率 60km/hr)。
2. 公有地利用。



3. 避免拆遷建築地上物。

重新調整段：

1. 通天宮段(12K+282.23~12K+674.28)

2. 土厝派出所段(13K+113.1~13K+328.37)

原本拆除戶數 66 戶，於路線調整後，拆除戶數調降為 43 戶。路線調整影響結果如下表：

道路寬度 (m)	拆除棟數		
	磚造(B)	2~3層鋼筋混凝土結構	小計
20	18	48	66
20(調整後)	17	26	43
18	17	35	52

註：經調整後，拆除棟數為 43 件，排除簡易房舍，修正為 42 件(涉及樑柱部分 33、屋簷或牆面部分 19)，均為門面修繕無影響居住權益。

## 八、興辦事業概況說明

縣道 164 線為串連口湖鄉、水林鄉、北港鎮三鄉鎮重要之東西向縣道聯絡道路，向西可達口湖鄉連接台 17 線，向東至北港鎮連接台 19 線，更可延伸至嘉義縣。以雲林縣水林鄉為中心，連結北港鎮與口湖鄉，帶動大北港區 3 鄉鎮的產業活絡，增進交通便利性及區域之均衡發展，提升鄉鎮整體經濟效益及消費產值，促進雲林沿海觀光產業。

縣道 164 線既有道路有效路基寬度約 9-12 公尺，全段拓寬工程全長約 15.7 公里，規劃將拓寬計畫分二期辦理，由於闢建經費龐大，考量地方政府及民眾需求，本府優先從第一期北港至水林段辦理拓寬。

本計畫第一期工程自水林 1 號橋至與台 19 線交叉路口，原既有道路現況僅為雙向各 1 線道使用，道路寬度僅 9-12 公尺，僅部分路段設有機車道，造成機慢車需與大型車輛爭道情形險象環生。本案工程西側銜接水林都市計畫區，路寬已依都市計畫寬度配置 20 公尺，工程東側至台 19 線交叉路口，銜接路寬現為 24 公尺，由台 19 線進入縣道 164 線形成道路限縮狀況，影響行車效率及安全。

為改善現況既有道路寬度寬窄不一、機慢車需與大型車輛爭道情形及道路限縮狀況，基於用路人通行安全考量，藉由本路段道路容量提升，紓解交通壓力、提升區域整體運輸效能、行車舒適度及安全性，進而促進雲林東西向農漁

業與觀光業產業發展。經雲林縣政府屢次向中央申請補助經費辦理道路拓寬，期能解決交通困境，帶動地方繁榮。

## 九、土地範圍勘選作業說明

### (一) 用地範圍之四至界線：

本計畫依據徵收土地範圍勘選作業要點，就縣道 164 線北港至水林段進行拓寬改善工程，工程範圍位於北港鎮及水林鄉，依所在之路段區位可分為都市計畫與非都市計畫路段。其中非都市計畫路段西起水林鄉水林一號橋，東至北港鎮第六號橋，前後為既有道路，沿線經過水林鄉兩村落，上下為觀景植樹及建築物。

### (二) 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各佔用地面積之百分比：

規劃需用土地 220 筆，面積約 5.183203 公頃；包含私有地 151 筆（面積約 1.60022 公頃，占 30.87%）、公有地 69 筆（面積(含未登錄地)約 3.582983 公頃，占 69.13%）。

### (三) 用地範圍內私有土地改良物概況：

現況為既有道路，部分為建築物及觀賞植樹，其餘為雜草及雜木混生。

### (四) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

使用分區	筆數	面積(公頃)	百分比
特定專用區-水利用地	24	0.3381	10.62%
特定專用區-交通用地	4	1.277	40.12%
特定農業區-水利用地	28	0.1633	5.13%
特定農業區-交通用地	49	0.8845	27.78%
特定農業區-特定目的事業用地	1	0.0028	0.09%
特定農業區-農牧用地	24	0.0747	2.35%
鄉村區-乙種建築用地	68	0.109808	3.45%
鄉村區-水利用地	1	0.000254	0.01%
鄉村區-交通用地	19	0.290328	9.12%
都市計畫土地之非都部分	2	0.042413	1.33%
總計	220	3.183203	100%

\*備註：用地範圍、土地面積及筆數為概算，確切數值以機關核准為主

### (五) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連理由：

本路段既有道路寬度寬窄不一、機慢車需與大型車輛爭道及道路限縮情形，考量地區發展及交通安全提升，本路段有拓寬之必要性及需求性。本道路工程用地範圍之劃定係綜合考量道路交通運輸路網規劃及地區發展現況情形，以提高行車安全及改善交通瓶頸，並符合相關公路計畫設計原則。以既有

道路縣道 164 線拓寬作為用地範圍，優先使用原縣道 164 線之既有道路及公有土地，不足部分則需取得私有土地，故用地範圍勘選私有地與本工程有合理關聯。

**(六) 用地範圍內勘選需用私有土地已達必要適當範圍之理由：**

本案工程道路計畫規劃長度約為 2,494 公尺，規劃拓寬後路寬為 20 公尺，為保障私有財產，於工程設計上考量道路現況、土地利用完整性、道路便利性及改善之效益，並配合該地區未來整體之發展，已儘量利用現有道路及公有土地。使用之土地面積已考量為能達成道路改善效益下，所必須使用最小使用限度範圍，並以優先使用公有土地、損害最小為主要考量。

**(七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：**

縣道 164 線為連接北港鎮及水林鄉生活活動、產業運輸出入之重要道路，本計畫為改善現況既有道路寬度寬窄不一及僅為雙向各 1 線道且僅部分路段設有機車道，造成機慢車需與大型車輛爭道情形，基於用路人通行安全考量，工程路線配合現有道路寬度進行拓寬規劃，預計徵收之私有土地已達必要最小限度範圍，並已就最少且損害最小之地方為之，其路線勘選無其他可替代地區。

**(八) 是否有其他取得方式：**

本案工程拓寬為永久作道路使用，為符合工程設計永續利用之目的，保障公共利益，經評估已取得工程範圍內之土地所有權。無法以其他方式取得，如 1. 設定地上權、2. 聯合開發、3. 捐贈、4. 租用等方式，經研判為不可行，理由如下：

**1. 設定地上權：**

因本案工程係永久使用，為配合工程施工及後續開發管理之考量，不宜以設定地上權方式取得。

**2. 聯合開發：**

聯合開發方式，係公私合作共同進行開發建設方式之一，但本案工程未來係作公共設施供大眾使用，並無報酬及收入，故不適合聯合開發。

**3. 捐贈：**

私人捐贈雖係公有土地來源之一，惟仍視土地所有權人意願主動提出。如土地所有權人願意主動捐贈，本府樂觀其成，並願配合完成相關手續。

**4. 租用：**

本案為拓寬供公眾通行之道路使用，如向土地所有權人承租，本府須每年編列預算，將造成支出無上限情形。

綜上分析，本工程係屬公共性質之交通建設工程，為永久性建設，評估應以取得土地所有權較符合民眾期望與經濟效益，故除捐贈外無法以上開方式取得。

**(九) 其他評估必要性理由：**

本工程範圍內現有道路僅雙向各 1 車道，道路寬度 9-12 公尺，只部分路段設置機車道，此路段大車往來頻仍，無足夠寬度供機慢車安全行駛，不符民眾現況運輸載具使用需求。本計畫經本府委託辦理「164 線(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規劃等工作」內容所示，本路段目前交通服務水準平日及假日上下午尖峰為 C~D 級，影響交通順暢及周邊居民用路安全。依據目標年 130 年交通量預估，拓寬至 4 車道尖峰小時交通服務水準為 A 級，能大幅提升道路之運能及交通安全。

**十、需用土地人興辦事業綜合評估分析**

事業計畫之公益性、必要性、適當性及合理性評估報告

評估分析項目		影響說明
社會因素	徵收所影響人口之多寡、年齡結構	本案工程徵收範圍內之建築物，僅陽台或門面拆除，並不影響居住事宜，對於該區人口數及結構無太大影響。都市計畫外路段工程範圍沿線經過水林鄉土厝村、水北村、水南村及北港鎮扶朝里，截至 111 年 6 月計有 6,947 人，年齡結構以 35~59 歲為主。未來可因本工程所產生之交通便利有助於周邊地區整體發展與土地利用，整體而言對人口結構有正面影響。
	對周圍社會現況之影響	本道路為聯絡水林與北港地區間之主要聯外道路，施工期間可能影響部分交通，對周邊生活現狀稍有不便。道路拓寬後，可改善現有交通路網與道路路況，提升往來車輛行駛安全，增進居民進出安全性，提升道路服務水準，亦有助於兩區的經濟活絡，並提高生活品質。
	對弱勢族群生活型態之影響程度	都市計畫外路段工程為既有道路拓寬，現況除既有道路外，另有部分為建築改良物及零星農作使用。工程範圍內徵收之建築改良物，僅陽台或門面拆除，並不影響居住事宜，無因其所有建築改良物被徵收致無屋可居

		<p>住之情形。本工程完工後，可提升道路品質，改善地方用路安全性，對周遭弱勢族群生活型態予以改善。</p> <p>就用地範圍內之土地及土地改良物，本府將依土地徵收條例及其他相關評定法規之規定，以充分保障被徵收人權益為原則，依法辦理補償。</p>
	健康風險之影響程度	<p>本案工程為交通事業，既非闢建具污染之工業區，亦非興辦對民眾健康產生影響之嫌惡設施，因此對健康風險並未造成影響。</p>
經濟因素	稅收	<p>本道路工程除能提高交通運輸機能外，道路拓寬後將有助於鄰近地區進出交通便利、提高土地利用價值及帶動區域產業發展，極可能增加地方相關稅收，故對政府稅收有正面影響。</p>
	糧食安全	<p>本案工程範圍內特定農業區農牧用地面積為0.060028公頃，占本案工程總面積1.89%，工程係採線性開發，僅利用既有道路兩側部分農地之一小部分，工程完工後相鄰農地仍可繼續維持原有用途使用，亦不會對於附近農業生產環境造成破壞，故無影響糧食安全。</p>
	增減就業或轉業人口	<p>本工程係為提供北港、水林地區往來之便捷及安全道路，完工後能提升區域道路路網，帶動地區產業發展與地區土地利用，對於周邊地區就業條件有正面影響。</p> <p>本計畫範圍僅有少部分道路兩旁建築物、及少部分線狀狹長零星農作使用及雜項附屬設施，不致發生對被徵收人現有就業條件產生影響而須轉業之情事，無需輔導居民轉業。</p>
	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	<p>本工程所需經費已列入交通部生活圈道路交通系統建設計畫補助案，縣府所編預算足敷支應，預算編列並無造成財政排擠效果。</p>
	農林漁牧產業鏈	<p>都市計畫外路段工程範圍內無林、漁、牧業，現況多為既有道路，其從事耕作使用土地面積狹小，多屬零星種植，未對農業產業造成直接影響，故本案工程對整體農林漁牧產業鏈不致造成影響。</p>
	土地利用完整性	<p>本案工程已考量現有路況、區域交通動線及相關道路之聯繫和銜接等因素，並盡量減少畸零地之產生。工程完工後可提升北港、水林等地區交通路網及生活空間</p>



		機能，提供用路人安全便利之道路，並可配合地方建設，達成區域整體發展，促進土地之完整利用效率。
文化及生態因素	城鄉自然風貌	本案工程為現有道路拓寬計畫，不致造成自然林相、地形風貌大規模改變，反而可透過拓寬改善工程設計塑造地區綠化空間景觀。整體而言，本工程並未大規模改變或破壞地表植被，對當地自然環境風貌衝擊甚小。
	導致文化古蹟發生改變	本案工程範圍非位於古蹟保存區，亦無考古遺址、歷史建築及文化景觀保存區，因此不發生影響。日後施工若發現相關文化資產，將由施工單位依文化資產保存法等相關規定辦理。
	生活條件或模式發生改變	本案工程完工後，將使北港、水林地區交通路網更完善，交通通行更為安全便捷，減少交通安全疑慮，進而促進區域之均衡發展，提高該地區生活品質。
	對該地區生態環境之影響	本案工程範圍非環境敏感地區，亦無生態保護區，且工程內容單純，對地區居民或生態環境皆無明顯影響。未來工程施工將確實依工程施工計畫進行施工，以降低對自然環境之影響。
	對該地區周邊居民或社會整體之影響	本計畫道路拓寬後，可改善周邊居民進出時人車爭道之情形，提升地區交通整體之流暢性及安全性，確保周邊居民之生活環境品質與社會整體環境之發展。
永續發展因素	國家永續發展政策	依據行政院國家永續發展委員會 98 年 9 月永續發展政策綱領，交通發展為落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務，提供民眾安全的運輸環境，提升交通設施興建與營運維護效能。本道路拓寬工程透過優化人車通行環境，改善交通服務水準，有助於整體區域發展，對國定政策「永續環境」、「永續社會」及「永續經濟」之提升實有助益。
	永續指標	本計畫係就現有道路進行拓寬工程，目的在於完善城鄉基盤設施，各項量化效益及非量化效益之評估指標均可符合永續發展理念。交通建設能融合生態系統與工程技術，調和公路景觀與整體環境，降低對環境的衝擊，確保地方的永續經營。工程完工後將提升道路通行安全及道路服務品質，減少交通工具因道路服務品質而產生的耗能，符合永續發展、節能減碳之目標。

國土計畫	<p>勘選土地係配合國土計畫，依道路工程劃定之範圍，並期以最少的土地使用及影響範圍，達成最大交通改善及道路服務效能。區域內無國土復育方案禁止開發土地，落實國土保育及保安，避免造成環境破壞。勘選範圍內無優良農田，不影響農業經營管理。道路規劃景觀植栽規劃及設置，並配合四邊土地利用管制，及相關設施檢討規劃，促進地區土地發展及合理利用，確保國土永續發展。</p>
其他	<p>縣道 164 為連接口湖鄉與北港鎮之東西向重要道路，其中水林鄉至北港鎮路段交通量，除地區進出通勤外，另有通往北港朝天宮之旅客車潮，尤其每到宗教參拜旺季(二月至六月間)大量進香團客及觀光客湧集至北港，造成區域性交通壅塞癱瘓，影響鄰近地區環境品質。本計畫道路拓寬後將可增加紓解車潮之能力，提升道路服務品質，確保行車安全，亦可滿足地區居民生活與觀光遊憩之運輸需求，提升整體交通運輸量能將有助北港鎮及水林鄉地區發展，提振沿線農業及觀光之經濟競爭力。</p>

## 十一、公益性、必要性、適當性與合理性、合法性綜合評估

本府針對本興辦事業公益性、必要性、適當性與合理性、合法性，茲展示相關資料於會場並向各位所有權人及利害關係人妥予說明如下：

綜合評估分析	<p>1. 公益性：</p> <p>縣道 164 線由北港鎮經水林鄉連結口湖鄉，東向連接省道台 19 線，西向連接省道台 17 線，是聯繫沿海 3 鄉鎮的東西向重要聯外道路，於區域路網具有相當之重要性。本道路拓寬 1、可改善地區交通路況，提高道路服務水準及行車安全性。2、可改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，提升地區聯外及產業運輸條件，有助工商產業發展，進而提升道路周邊土地利用價值。3、降低行車時間與距離，間接降低碳排放有利環境保護。4、提升區域整體運輸效能帶動產業活絡及區域均衡發展、提升鄉鎮整體經濟效益及消費產值，進而促進雲林沿海觀光產業。故辦理本案工程符合公益性原則。</p> <p>2. 必要性：</p> <p>配合交通需求及水林都市計畫端道路寬度沿現有道路拓寬至 20 公尺，除能達到公路設計標準以健全道路之功能，改善現有道路寬度不足造成機慢車需與大型車輛爭道情形險象環生之問題，冀能保</p>
--------	---

障民眾之用路安全，本案工程規劃亦已盡量避免建築密集區，以減少損害民眾居住權利及大量拆遷地上物，符合損害最小原則。綜上考量區域交通安全及民眾生活型態，拓寬計畫實有其必要性。

以其他方式取得土地分析說明：

(1) 設定地上權：

因本案工程係永久使用，為配合工程施工及後續開發管理之考量，不宜以設定地上權方式取得。

(2) 聯合開發：

聯合開發方式，係公私合作共同進行開發建設方式之一，但本案工程未來係作公共設施供大眾使用，並無報酬及收入，故不適合聯合開發。

(3) 捐贈：

私人捐贈雖係公有土地來源之一，惟仍視土地所有權人意願主動提出。如土地所有權人願意主動捐贈，本府樂觀其成，並願配合完成相關手續。

(4) 租用：

本案為拓寬供公眾通行之道路使用，如向土地所有權人承租，則須每年編列預算，將造成支出無上限情形。

3. 適當性與合理性：

勘選土地已考量現有路網與鄰近村里路況，用地範圍內包含公私有土地，並已優先使用原縣道 164 線之既有道路土地，依原路線規劃兩邊拓寬原則，並優先考量使用公有土地，為道路的順遂，兩旁寬度不足部分乃少許需取得私有土地。

使用之土地均為達成道路拓寬目的必需使用之最小使用限度範圍，並已考量土地現況、權衡計畫對於居民生活之影響及道路拓寬之需求，由於道路拓寬對社會及居民生活將更加便利，符合適當性與合理性。

4. 合法性：

本道路工程係依據「土地徵收條例」、「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理私有土地取得作業，本工程依據「土地徵收條例」第 3 條第 2 款及「公路法」第 9 條等規定辦理用地取得，工程範圍內之私有既有道路，已列入用地取得範圍，符合司法院釋字第 400 號意旨，故具備興辦事業之合法性。

綜上，本工程施作完成後，提供民眾完善交通路網及安全、便捷之運輸服務，有利於提升道路服務品質、提高行車安全，並加速區域

產業發展，促進土地完整利用，符合公益性、必要性、適當性與合理性、合法性，經評估應屬適當。

## 十二、土地所有權人權益保障

徵收法定補償情形：

### 1. 土地地價補償部分(協議價購)：

市場正常交易價格依據內政部 101 年 02 月 02 日台內地字第 1010085864 號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估。

### 2. 土地地價補償部分(徵收)：

依據 101 年 01 月 04 日總統華總一義字第 10000300191 號土地徵收條例第 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。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。前項市價，由直轄市、縣(市)主管機關提交地價評議委員會評定之。各直轄市、縣(市)主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。

### 3. 建築改良物拆遷補償部分：

依據土地徵收條例第 31 條、第 34 條規定及雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例辦理補償。

### 4. 農作改良物、畜牧遷移補償部分：

依據土地徵收條例第 31 條、第 34 條規定及雲林縣辦理土地徵收農林作物補償費及魚類、畜禽遷移查估基準辦理補償。

### 5. 營業損失補償部分：

依據土地徵收條例第 33 條規定土地及土地改良物徵收營業損失補償基準辦理補償。

### 6. 自動拆除獎勵金：

依據雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例第 27 條規定辦理。

## 十三、第五次公聽會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	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	紀金榮 (陳秋	110 年 2	1. 反對本拓寬工程。 2. 殘餘土地不堪使用，如何處	1. 本府 107 年 1 月委託辦理「164 縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸



	菊代)	月 8 日	理？ 3. 盡速確認用地範圍，並給予合理補償。 4. 盡量避免拆房子。	<p>地理資訊系統 TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為雙向二線道使用，道路寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量下，本案工程維持規劃之需要。</p> <p>2. 如其土地之殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，請台端於本案價購土地所有權移轉登記日起 1 年內申請一併價購。所有權人如認為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，請依土地徵收條例第 8 條規定於徵收公告之日起 1 年內以書面向本府提出申請一併徵收，逾期不予受理。</p> <p>3. 本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。 (本府已於 109 年 2 月 17、18、19、20 日辦理地上物查估作業)</p> <p>4. 道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</p>
2	蔡淑敏	110 年 2 月 8 日	第 1~5 次公聽會，本村村民都反對拓寬、反對拆房子。	道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大

				家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
3	陳彩嬌	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 可否不用拓寬至 20 米，以減少損害現有之建築物。</li> <li>2. 堅決反對拆到建築物。</li> <li>3. 應該參考其他縣市之道路設計(中洋子至江厝店路段)等，人口聚集(村里處)是否能不拓寬？</li> </ol>	<p>第 1.2.3 點合併說明，道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，鄉親建議路寬縮減部分，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。</p> <p>(有關路寬 20M 之設計，於本次公聽會再次與民眾說明。)</p>
4	陳憲政	110年2月8日	反對拓寬，應該公平。	<p>道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</p>
5	蔡振松	110年2月8日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 請問為何要選在過年期間舉辦？是否有考量到民眾之便利與否？</li> <li>2. 反對道路拓寬。</li> <li>3. 可否不用拓寬到 20 米，不要拆到房子。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本府依「土地徵收條例施行細則」規定舉行公聽會，並依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。如台端因故無法與會，如有建言得於規定期限內提出事實上及法律上之陳述，並向本府以書面或言詞提出陳述意見，否則依「行政程序法」第 105 條第 3 項規定視為放棄陳述之機會，爰此，台端是否出席會場並無影響其陳述意見之權利。</li> <li>2. 道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到</li> </ol>

			<p>民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述。公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</p> <p>3. 本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道164線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要1快車道、1混合車道及1機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網。</p> <p>(有關路寬20M之設計，於本次公聽會再次與民眾說明。)</p>
6	蔡金輝	110年2月8日	<p>1. 有關164縣道路拓寬，顧問公司所秉持專業之道路拓寬計畫，已在第1次、第2次及第3次公聽會取的共識，為何縣府在第4次公聽會突然將地號311及313處之筆直道路更改為轉彎道路設計，請說明這「截直取彎」設計符合道路設計規範原則，請說明？</p> <p>2. 貴縣府聲稱道路用地取最大公有地使用請問311及313處附近道路若以現有直線道路設計，兩側都有南北側都有公有地可使用，為何捨棄南側公有地使用，而於第四次公聽會將道路截直取彎設計，是否為偏袒特定人士，而背離專業道路設計原則及公道，請說明？</p> <p>3. 縣府為迴避特權人氏土地被徵收，進行道路拓寬之彎道及單側徵地之缺陷設計，卻聲稱311及313處由原先筆直道路改為彎道設計，係為公有土地</p> <p>1. 第1到6點合併回覆，道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主損害最小為原則、私有土地次之，本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估而調整範圍，整條路線考量以使用公有土地為優先，倘影響台端私權部分，請見諒。</p> <p>2. 第7.8點合併回覆，本府107年1月委託辦理「164縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向4車道才可滿足需求，而原現有道路為雙向二線道使用，道路寬度9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量</p>

			<p>最大化，縣府所指公有土地最大化，僅為土厝派出所小區土地使用，卻增加我家族土地數倍被徵收，這不符合用地比例原則，且捨棄南側公有地使用，縣府掩耳盜鈴實為圖利特定人氏，令人不服。</p> <p>4. 道路拓寬規劃設計本應是兩側平均拓寬，縣府在地號 311 及 313 處，由原先兩側平均拓寬，突然變更為兩側不對稱拓寬，突增加我家族土地被徵收不對稱道路拓寬設計，違反行政程序法第六條公平原則，我方強烈反對不公平拓寬設計。</p> <p>5. 地號 311 及 313 處的道路原先是筆直道路，現在拓寬後卻變成彎道，此「截直取彎」非專業性道路設計，增加交通事故發生，枉顧用路人生命安全。</p> <p>6. 道路拓寬係為公益，既為公眾利益，就應使用社會資源進行兩側平均拓寬，不能因某方的特權，把傷害由弱勢一方承擔，把原來筆直的道路，改變為彎道設計且由弱勢方增加道路用地徵收，這何有天理與公平正義。</p> <p>7. 本土厝路段未見該路段有塞車現場，甚至在春節假期車潮高峰時段亦未曾有塞車現象，且該道路由北港往海邊方向之地區，因地層下陷、農地鹽化，人口皆已外移，人口接近零成長且往該處亦有另外道路可使用，該土厝路段道路拓寬不具有需求性、必要性及公益性。</p> <p>8. 本土厝路段拓寬無助改善北港區交通擁塞，請將預算用於北港鎮區內交通改善。</p>	<p>下，本案工程維持規劃之需要。 (有關土厝派出所段路線調整，於本次公聽會再次與民眾說明。)</p>
7	蔡慶騰	110 年 2 月 8 日	<p>1. 目前 164 線道路車流量常年無塞車現象，且 164 線所通往之沿海鄉鎮，因地層下陷、少子化及人口外移，未來顯而預見未有車流量成長道路拓寬的</p>	<p>1. 第 1.5 點合併回覆，本府 107 年 1 月委託辦理「164 縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統 TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派</p>



		<p>需求性，故現今 164 線道路沒有拓寬的必要性及需求性。</p> <p>2. 縣府之政治力凌駕專業，於第 4 次公聽會時命令顧問公司推翻前 3 次公聽會之道路設計，目前在地號 311 及 313 處，將原先直線道路，修改為蛇形彎道，蛇形彎道日後將會是車禍事故頻發生的主因，只因縣府為避開其選舉樁腳及特定人士之土地避免被徵收，此為圖利特定人士、公私不分且枉顧用路人生命安全之草菅人命的道路拓寬規劃，這不是掌控公權力有為政府應有的作為。</p> <p>3. 僅為圖利特定人士之土地避免被徵收，將原先直線道路修改為蛇形彎道，造成無權無勢的居民土地無端被擴大徵收，該不公平民地徵收造成人民對立，種下百年仇恨，係因執政者不智的作為造成，如同現今社會民怨高漲現象。</p> <p>4. 人民之生命財產係受到憲法及法律保障，民地的徵收要符合正當性、必要性、公益性及無替代性等原則，徵收執行上要符合法律期待，行政程序法第六條規定：「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」，政府機關之行政行為不得違反平等原則，行政行為中縱有行政裁量之空間，亦不得完全放任，或濫用行政裁量權，而應受到行政法上之一般法律原則及平等原則之拘束，主管機關對於徵收道路用地之選擇，固有其裁量之餘地，但仍不得違反平等原則。</p> <p>5. 目前 164 線拓寬之需要性及公平正義已失，盼縣府懸崖勒馬，停止 164 線土厝段的拓寬計畫。</p>	<p>進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為雙向二線道使用，道路寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量下，本案工程維持規劃之需要。</p> <p>2. 第 2.3.4 點合併回覆，道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主損害最小為原則、私有土地次之，倘仍影響台端私權部分，請見諒。</p> <p>(有關土厝派出所段路線調整，於本次公聽會再次與民眾說明。)</p>
8	蔡四強	110 年 2	<p>1. 道路拓寬對當地居民有何好處？</p> <p>1. 本工程可改善現有道路行車安全性，健全區域交通路網，降低行車時間與距離，提升地區聯</p>

		月 8 日	2. 請妥善利用台糖及國有土地，增加當地經濟效益。 3. 請一併改善排水設施。	外及產業運輸條件，有助工商產業發展；且可改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，亦間接降低碳排放有利環境保護，提高當地生活品質。 2. 道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主損害最小為原則、私有土地次之，盡量以公有土地為優先使用。 3. 有關台端所述一併改善排水設施乙節，本府於規劃設計時將納入設計考量。
9	蔡重溪	110年2月8日	164 線不用那麼寬，必會有危險，為了生命安全，故不同意。	本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生。

#### 十四、第六次公聽會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	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	陳吳葉	111年9月30日	未收到建物補償金額資料，請重寄。(位於土厝段 640、794 地號上)	本府前以府工地二字第 1103326183 號函召開用地取得協議價購會並隨文檢附價購資料，經查送達証書業於 110 年 8 月 18 日簽收在案；本次會議台端表示未收到建物補償金額相關資料乙節，本府將另行再次函送資料予台端，並希冀與台端協議以價購方式取得工程用地範圍內土地改良物。
2	蔡錦榮	111年9月30日	1. 土地價格應以今年的市價重評估。 2. 多次徵收應給予特別救濟。(110年8月4日內政部徵收審議 225 會議)	1. 台端對於被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價乙節，本案補償地價，將依規定校核後，再次提交地價評議委員會評定，作為補償地價之依據。 2. 關於 110 年 8 月 4 日內政部徵收審議 225 會議，涉及「特別救濟」為提案編號第 225-2 案，前述「特別救濟」係屬會議建議性質；

				行政行為本應依行政規定辦理，本案土地及其地上改良物之取得，均依據土地徵收條例相關規定辦理；本案土地市價，係依不動產估價技術規則及相關規定辦理；本案建築改良物，係依「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」相關規定辦理；地上物不具合法相關文件者，考量及評估各項因素，併視經費有著，依相關規定簽報核定後予以救濟。
3	蔡慶騰	111年9月30日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應委由3家不動產估價師評估才公正。</li> <li>2. 因修改路線而節省的工程費，應拿來補償民眾。</li> <li>3. 價購費除了土地價款外，應再多補償以賠償被徵收之所有權人。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 內政部101年02月02日台內地字第1010085864號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估，合先敘明。據此，本府依照上述規定委由歐亞不動產估價師聯合事務所進行協議價購市價之查估，並以其評估市價與台端進行協議。其評估結果與內政部不動產交易實價查詢服務網資料比對，應屬合理；如台端認為價格有偏離市價之虞，請提出相關有利資料，本府將請估價師重新檢視，以確保台端之權益。</li> <li>2. 3. 合併說明： 工程及用地取得之費用，均有規範律定其使用方式與控管；爰此，用地取得所需土地及土地改良物之費用，均需依據土地徵收條例相關規定辦理，台端所請歎難同意。</li> </ol>
4	陳秋菊(紀金榮代)	111年9月30日	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現土地協議價購是依土地徵收條例第11……所稱市價，指市場交易價格。請問：市場交易價格基準日為何？以111.9.30簽訂協議價購契約書為例。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 土地徵收條例第11條規定，申請徵收土地前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購。協議價購應由需用土地人依市價與所有權人協議。所稱市價，指市場正常交易價格。依據內政部101年02月02日台內地字第1010085864號函略以：協議價購應依市價與所有權人協議，所稱市價係指市場正常交易價格，該市價資訊之取</li> </ol>

		<p>2. 建築改良物補償基準：是以 108 年修正的「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」為補償基準。請問：與土地徵收條例第 31 條的差別如何？</p>	<p>得可參考政府相關公開資訊或不動產仲介業之相關資訊，或委由不動產估價師查估，合先敘明。</p> <p>土地市價(協議價購)經歐亞不動產估價師聯合事務所 111 年 10 月 19 日歐估嘉字第 1111009 號函說明，水林鄉一般因素、不動產市場發展概況及價格水準分析，區域內市場呈穩定狀態，故本次協議價購地價與 110 年 04 月 22 日地價一致，故本案協議價購仍與 110 年 8 月 23 日召開檢送價格一致；本案如無法以協議價購或其它方式取得土地及土地改良物，其土地市價(徵收)，將依規定校核後，再次提交地價評議委員會評定，作為補償地價之依據。</p> <p>2. 內政部依據土地徵收條例 31 條，發佈建築改良物徵收補償費查估基準，直轄市或縣(市)政府應依本基準並參酌當地實際狀況，自行訂定該直轄市或縣(市)，辦理建物徵收補償費查估之依據。爰此，本縣依前述基準發佈「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」，故兩者並無差異。</p>
--	--	---	--

## 十五、雲林縣政府綜合說明

- (一) 本次公聽會係依據土地徵收條例第 10 條、土地徵收條例施行細則第 10 條及內政部 110 年 1 月 27 日台內地字第 1100260007 號令「申請土地徵收注意事項」規定辦理，踐行宣導及溝通程序，說明計畫內容、路線區位，以聽取民眾意見並廣納各界意見，並作成適當之處理，以利本工程計畫完善。
- (二) 本案前 5 次公聽會之工程名稱「164 線(11k+931~16k+339)道路拓寬工程」與本案交通部核列之工程名稱有差異，起迄位置均相同。
- (三) 有關本工程內容及用地範圍線已向出席之土地所有權人，利害關係人及相關單位說明清楚並充分了解，而各位鄉親如有其他意見未能於會中表達，可返家後以書面方式表示意見送府憑辦，而本次公聽會之紀錄將公告周知，並刊登於本府網站內，及郵寄予陳述意見之土地所有權人及利害關係人。
- (四) 本次公聽會紀錄辦理公告周知後，將擇期召開本案第七次公聽會，請各位鄉親屆時踴躍參加。

## 十六、散會：下午 2 時 30 分及下午 4 時 00 分。