

「164 線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)-都市計畫外」 第七次公聽會 會議紀錄

一、開會時間：中華民國 111 年 11 月 14 日(星期一)

下午 1 時 30 分及下午 3 時

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：黃助株科長代理

記錄：廖學英

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，歡迎參加本府辦理「164 線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)-都市計畫外」第 7 次公聽會，因前第 1 次至第 5 次公聽會之工程名稱與向交通部核列之工程名稱有差異，工程起迄位置均相同，因此召開第 6 次及第 7 次公聽會公告周知並讓民眾知悉。另外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：

本工程為「164 線(金湖至北港段)拓寬工程(第一期)」，第一期為水林開台第一庄至台 19 線交叉路口段，分為都市計畫內跟都市計畫外兩部份。都市計畫內計畫拓寬為 24m 道路，長度約 1,876 m，道路配置雙向各 2 線快車道(3.25 m)、各 1 線機慢車道(2m)及側溝、中央分隔島、人行道等設施；都市計畫外計畫拓寬 20m 道路，長度約 2,494m，道路配置雙向各 2 線快車道(3.25 m)、各 1 線機慢車道(2m)、路肩、側溝等設施。

關於民眾對於工程設計提出的意見及提議，以下是本團隊針對工程設計再次說明。

(一)路線評估

164 線目前計畫道路規劃定為四線

公路等級	地域特性分類	最低設計速率 V ₀ (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 省道
		丘陵區		
		山嶺區		
	市區	80		
二級路	鄉區	平原區	高速公路 快速公路	國道 省道 縣道
		丘陵區		
		山嶺區		
	市區	60		
三級路	鄉區	平原區	快速公路 主要公路	國道 省道 縣道
		丘陵區		
		山嶺區		
	市區	60		
四級路	鄉區	平原區	主要公路 次要公路	省道 縣道 鄉道
		丘陵區		
		山嶺區		
	市區	50		
五級路	鄉區	平原區	主要公路 次要公路	省道 縣道 鄉道
		丘陵區		
		山嶺區		
	市區	40		
六級路	鄉區	平原區	地區公路	縣道 鄉道
		丘陵區		
		山嶺區		

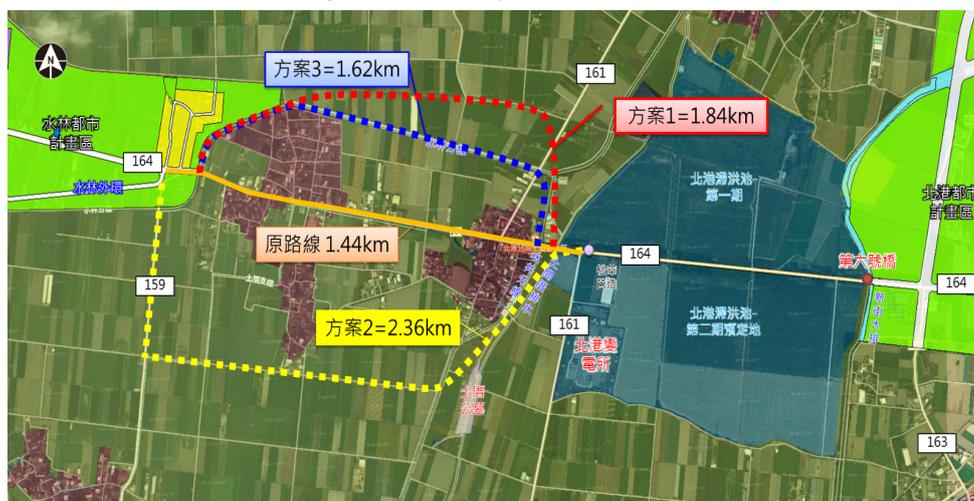
註一：按 30 公里/小時設計時對環境造成劇烈衝擊或經費劇增時，其最低設計速率得採用 20 公里/小時。

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。

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及符合交通需求，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。



外環路線方案示意圖

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"> 面積約:29,000m² 公有地約17,578m² 私有地(9375m²)及未登錄地(2047m²)，共約11,422m² 	<ol style="list-style-type: none"> 土地徵收0.87億元 工程經費1.16億元 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"> 面積約:36,800m² 公有地約5,263.18m² 私有地(31421.82m²)及未登錄地(115m²)，共約31,536.82m² 	<ol style="list-style-type: none"> 土地徵收2.40億元 工程經費1.75億元 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"> 面積約:47,200m² 公有地約8,043.1m² 私有地39,156.9m²及未登錄地(0m²)，共約39,156.9m² 	<ol style="list-style-type: none"> 土地徵收2.98億元 工程經費2.24億元 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"> 面積約:33,800m² 公有地約13,349.58m² 私有地(18702.52m²)及未登錄地(347.9m²)，共約19,050.42m² 	<ol style="list-style-type: none"> 土地徵收1.45億元 工程經費1.58億元 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(金湖至北港段)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 ~ 雲 161 線		往東	886	1	0.616
往西				900	1		
雲 161 線 ~ 雲 161 線			往東	886	2	0.211	A
			往西	900	2		
雲 161 線 ~ 雲 161 線			往東	876	1	0.628	D
			往西	954	1		
台 19 線 ~ 台 19 線			往東	876	2	0.209	A
			往西	954	2		

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(涉及拆除樑柱部分為 33 件、屋簷或牆面部分為 19 件)，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、產業運輸入出之重要道路，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	本道路為聯絡水林與北港地區間之主要聯外道路，

	況之影響	<p>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。</p>
	對弱勢族群生活型態之影響程度	<p>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	<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>

	及負擔情形	
	農林漁牧產業鏈	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。
	土地利用完整性	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

		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	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。
其他		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。

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：

1. 公益性：

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。

2. 必要性：

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, 經查送達證書業於 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	1. 應委由 3 家不動產估價師評估才公正 2. 因修改路線而	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

			<p>節省的工程費，應拿來補償民眾。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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，台端所請歉難同意。</p>
4	陳秋菊(紀金榮代)	111年9月30日	<p>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。</p> <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>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>

				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。
--	--	--	--	--

十四、第七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	陳秋菊(紀金榮代)	111年11月14日	建議修改建物救濟補償自治條例(建築改良物)以符合土地徵收條例第31條之本旨。	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」，已符合施行法規。
2	蔡蒼號	111年11月14日	1. 民眾沒有發言，並不表示同意，縣府不要以主觀意思辦理此案，認為大家都同意。 2. 請以公平、公正辦理此案。	1. 公聽會除了聽取土地所有權人及利害關係人之意見外，還有廣納各界意見並與之溝通，台端言論本府予以尊重。 2. 政府為中立之行政機關，辦理各項建設、施政均依規定辦理，本府辦理本案之相關規劃與程序，均依據土地徵收條例等相關規定辦理。
3	蔡慧超	111年11月14日	1. 請說明補償計算公式與方式？ 2. 今日會議的主軸是？	1. 本案用地範圍內土地協議市價及徵收市價，因土地徵收條例自 101 年修法後改採以市價補償辦理，其市價之查估，依用地取得作業程序階段說明如下： (1)協議價購： 土地徵收條例第 11 條規定，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，

				<p>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，尚屬合理。</p> <p>(2)徵收補償市價： 土地徵收條例第 11 條規定，協議價購不成，始得依本土地徵收條例申請徵收。至於被徵收土地之地價補償，依據土地徵收條例第 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。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。」 綜上，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。</p> <p>2. 第 1 次至第 5 次公聽會之工程名程與向交通部核列之工程名稱有差異，工程起迄位置均相同，因此召開第 6 次及第 7 次公聽會公告周知讓民眾知悉，並請工程單位就外環道及道路寬度說明，聽取民眾意見及廣納各界意見，以利本工程計畫完善。</p>
4	蔡明瑞、蔡金輝	111 年 11 月 14 日	雲林縣 164 線道路拓寬第 7 次公聽會發言單 2022/11/10	<p>第二~十二點合併回復</p> <p>1.縣道 164 線為連接雲林縣口湖鄉、水林鄉及北港鎮之東西向重要聯絡道路，向</p>

	<p>1 覆 貴府 111 年 11 月 1 日府工地二字第 1113340140 號開會通知單。</p> <p>2. 本案在 164 線道路拓寬計劃書中，主因叙明為疏解北港鎮交通擁塞及本線道路塞車問題，本線道路那有塞車問題，全體官員可移步到馬路旁勘查何有塞車問題，北港鎮內部塞車要從北港鎮內改善，本 164 線道路拓寬實質無法改善北港鎮內問題，本道路拓寬的緣由與拓寬計劃書中不符。</p> <p>3. 在地號 426(425) 處的道路，在 70 年前荒涼無人煙，當時就公告 20 米道路用地，請問當時的官員是比較笨，規劃直線道路有過錯嗎？才現在是有勞在座有智慧的官員，把已公告 70 多年的直線道路改成彎道，這樣是較符合行車安全嗎？</p> <p>4. 位在地號 426(425) 處的道路，在 70 年前就已經公告 20 米道路用地規劃，新增建築都是避開佔用道路用近，現在地號</p>	<p>西可達口湖鄉連接台 17 線，向東可經過北港鎮、新港鄉及民雄鄉連接台 19 線及台 1 線，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，故辦理本案拓寬。</p> <p>2. 本案工程位處都市計畫外，相關道路規劃需符合「公路路線設計規範」，經第一至三次公聽會民眾建議，由工程顧問公司重新評估後，調整為減少拆遷建築物為原則，並以使用公有土地最大化且不影響安全規劃為前提下調整路線，符合前述規範；為保障私有財產，於工程設計上已盡量善用公有土地，並配合該地區未來整體之發展，考量道路現況、土地利用完整性、道路便利性及改善之效益，以減少拆遷、損害最小為原則勘選用地，勘選使用之土地已達道路改善效益必須使用私有土地之最小使用限度範圍，並已考量優先使用公有土地，其應合行政法上之一般法律原則及平等原則；未調整路前水林鄉土厝段 313 地號之土地改良物，建築部分已包含磚造平房(廁所)等，預期工程克服的前提下，不損及磚造平房主體，故施工範圍應取得之磚造平房主體未納入查估，在公有土地最大化且不影響安全規劃為前提下，原未納入磚造平房主體部分，不得不予以列冊補償，故水林鄉土厝段 313 地號之土地改良物，包含磚造平房、水泥地、柏油地及紅磚地，並非台端所謂「獲得該結構牆損失賠償」，本府造冊之磚造平房單價已包含裝修一般水電等(詳如本縣辦理公共工程建築改良物拆</p>
--	---	---

		<p>426(425)處的道路用地，已經公告 70 多年了，道路用地公告在先，地號 426(425)上興建在後，為何要將地號 426(425)處的道路中心線北移，避開地號 426(425)建物，該處有發現地下文化遺址或古蹟等不可抗拒的因素？</p> <p>5. 荔盛工程顧問公司應是縣府以最有利標甄選的專業顧問公司，執行此路段的拓寬規劃設計，該公司在進行道路拓寬規畫，在地號 426(425)處以現有道路中心處兩側平均拓寬，在第 1 次至第 3 次公聽會上，說明秉持公平正義，以現有道路中心處兩側平均拓寬為原則，在會議紀錄在案，各位官員若健忘記不清，請回家在瀏覽會議記錄。</p> <p>6. 在第 4 次公聽會時之規劃設計，不合情理的將地號 426(425)處之道路中心處往北移，我個人即時調查，荔盛顧問公司回覆稱，是縣府叫我們</p>	<p>遷補償救濟自治條例)。</p> <p>3. 台端陳述列席本案徵收審議會乙節，將依相關規定辦理。</p> <p>4. 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，為促進公共建設之完整，懇請台端再次考慮讓售所有土地及土地改良物於本府，如有意願本府將派員到府說明。</p>
--	--	---	--

重新規畫。在打電話給承辦人，其回覆，要如何規劃是縣府的權力，我見該員是位無法制素養的傲慢官員，就不與其再多談。在續調查係疑地號426(425)住戶委託政黨民意代表至縣府關說，縣府接受民意代表關說，強迫勐盛顧問公司變更道路設計。由種種調查結果顯示，疑縣府為圖利特定對象，將道路中心線北移，造成侵害我蔡家族合法的大面積土地被侵佔，房舍將被拆。

7. 我家的房舍建

立，歸功於家母的克勤克儉、勤於耕種持家，節省的積蓄所建，家母不辛因過度勞累病逝，家業建立不易。我們的生命財產及家園是受到憲法所保障，為何縣府之政黨權力凌駕法律，為圖利特定對象，侵害我家族土地拆我房。

8. 房舍的結構牆被

拆了，竟然只獲得該結構牆損失賠償，請問屋內結構被毀、陳設被毀、

水電管路被毀，這些損失要算誰的，是要我們老百姓自認損失吞下嗎？

9. 縣府為隱敝未善盡建物督導之責及為拓寬工程能便宜行事，將道路中心線不當北移，侵害我蔡家族合法的土地，本人多次公文陳情，貴縣府竟以公有土地最大使用、顧問公司變更設計、為行車安全……等等捏造事實的理由回覆，把公文系統當成欺騙百姓的工具，用公權力罷凌合法之百姓財產權。

10. 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>11. 經查縣府使用之土厝派出所公有地面積，小於本家族被徵收之土地，不符合「比例原則」。比例原則又稱為「損害最小原則」以及「禁止過當原則」，係指國家公權力為了達成某一特定的目的、結果所採取的方法、措施，必須符合「合理」。</p> <p>12. 我家園是受憲法及法律保障，不願被縣政府為圖利特定方，以不合理的理由，強徵我土地、拆我房。本人擬告發侵權和公務人員圖利罪，在未窮盡行政及司法救濟前，不得侵入私人土地及強拆房舍，特在此聲明。 發言人：蔡金輝、蔡明瑞(地號：313). 徵審會請於一週前通知本人。</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、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」規定及都市計畫法第 48 條辦理，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) 本案前第 1 次至第 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人。

(四) 本次公聽會紀錄辦理公告周知後，將擇期辦理協議價購相關事宜。

十六、散會：下午 2 時 10 分及下午 4 時 00 分。