

# 「東勢-豐原生活圈快速道路」 第一次公聽會會議紀錄

壹、事由：說明「東勢-豐原生活圈快速道路」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、時間：110年8月13日（星期五）上午9時30分

參、地點：臺中市石岡區土牛國民小學操場（臺中市石岡區豐勢路308號）

肆、主持人：梁副總工程司維仁

紀錄：李振豪

伍、出席單位及人員姓名：

- 一、江啟臣立委辦公室：張助理慧敏 代理。
- 二、陳清龍議員辦公室：無派員。
- 三、張澍分議員辦公室：無派員。
- 四、謝志忠議員辦公室：無派員。
- 五、陳本添議員辦公室：無派員。
- 六、王朝坤議員辦公室：無派員。
- 七、冉齡軒議員辦公室：無派員。
- 八、蔡成圭議員辦公室；蘇特助富永 代理。
- 九、臺中市石岡區梅子里辦公處：郭里長先勇。
- 十、臺中市石岡區九房里辦公處：無派員。
- 十一、臺中市石岡區金星里辦公處：無派員。
- 十二、臺中市石岡區土牛里辦公處：黃里長三榮。
- 十三、臺中市東勢區下新里辦公處：無派員。
- 十四、臺中市東勢區北興里辦公處：無派員。
- 十五、臺中市東勢區奧寧里辦公處：無派員。

十六、臺中市東勢區興隆里辦公處：無派員。

十七、臺中市政府地政局：李佩真、賴環敬。

十八、臺中市東勢地政事務所：陳宏昇。

十九、臺中市石岡區公所：楊政哲。

二十、臺中市東勢區公所：劉明權。

二十一、林同棧工程顧問有限公司：林冠甫、陳享禮、蔡宏裕、游凱翔。

二十二、聯合大地工程顧問股份有限公司：陳明仁。

**陸、土地所有權人及利害關係人：**黃○貴、黃○祥（黃○宇 代理）、鍾○正、廖○坤、廖○輝（廖○坤 代理）、廖○耀（廖○坤 代理）、廖○豐、廖○彬、廖○楠、廖○材、黃寶旺（林黃○霞 代理）、郭○魁（郭○柏 代理）、彭○義（彭○富 代理）、郭○湏（郭○堂 代理）、黃○貴、張○霞（郭○欣 代理）、黃○勝（黃○貴 代理）、黃○彬（黃○芸 代理）、林○隆（林○來 代理）、林○珠（林○來 代理）、劉○萱、鄭○妹（盧○郎 代理）、秦○萍、劉○華、杜○燕、張○儀（張○錦 代理）、黃○哲、李○慈、鄧○壹、廖○雯。

## **柒、興辦事業概況：**

### **一、計畫範圍及目的**

為配合縣市合併升格並有效提昇臺中都會地區交通分流成效，達到城鄉均衡發展目標，紓解都會區成長壓力，內政部營建署積極辦理臺中生活圈道路交通系統建設計畫，目標在改善生活圈道路系統之瓶頸，提昇道路系統服務水準、確立道路系統功能分類，提高路網易行性及可及性、建立各都市間聯繫之系統提昇其服務功能，均衡整體都市發展。

本案工程「東勢-豐原生活圈快速道路」，西起國道4號豐原端台3線路口，東迄東勢大橋北端，目前第4標及第5標已完工，第1標至第

3 標全長約 7.4 公里，以儘量貼近大甲溪河川治理計畫線，並考量減少拆遷原則進行線型佈設，本案完工後可輔助台 3 線進行分流，預估約 45% 之車流轉移至本路線，可紓困交通尖峰期擁塞情形，使觀光交通、貨物運輸、醫療運送更為便捷，亦可振興觀光產業之發展。

## 二、計畫內容

本案勘選用地範圍已依「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理，因勘選之用地屬非都市計畫土地範圍者，已就損失最少地方為之，並已儘量避免耕地、建築密集地、文化保存區位土地、環境敏感區位及特定目的區位土地，亦非屬現供公共事業使用之土地或其他單位已提出申請徵收之土地。

## 三、用地概況

### (一) 用地範圍四至界線

本案工程路線自國道 4 號豐原端台 3 線路口起（里程 0），以隧道穿越台 3 線南側之公老坪山區，出隧道後跨越台 3 線及東豐自行車道，續沿大甲溪南岸布設路堤東行，再往東南延伸，工程終點為至東勢大橋北端止與第四標銜接（里程 7K+157）。

### (二) 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積百分比

權屬	土地筆數	面積 (m <sup>2</sup> )	百分比 (%)
公有	241	95,578.71	34.62%
私有 (含公私共有)	307	175,354.06	63.51%
未登錄地	8	5,159.69	1.87%
合計	556	276,092.46	100.00%

註：實際面積依地政事務所分割資料為主

### (三) 用地範圍內私有土地改良物概況

土地改良物以農作改良物為主，以果園佔多數，在建築改良物方

面以鐵皮臨時建築物為最多，其次為磚造建築物。未來將根據臺中市「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作改良物水產養殖物及畜禽類補償遷移費查估基準」之規定辦理建築與農作物補償費的發放。

(四) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及面積之比例

地區	土地使用區		筆數	面積 (m <sup>2</sup> )	百分比 (%)
都市土地	石岡水壩 特定區 計畫	農業區	177	51,548.59	18.67%
		河川區	63	10,137.36	3.67%
		保護區	12	6,891.29	2.50%
		住宅區	7	1,315.68	0.48%
		道路用地	17	1,342.04	0.49%
		綠地用地	8	1,036.24	0.38%
		乙種工業區	7	1,459.68	0.53%
		農業區(未登錄地)	1	436.32	0.16%
		保護區(未登錄地)	4	4,387.60	1.59%
		豐潭雅神 地區都市 計畫 (豐原都 市計畫)	農業區	41	6,386.25
	保護區		5	1,600.96	0.58%
	斷層帶農業限建區		19	2,541.32	0.92%
	高速公路用地		48	11,646.47	4.22%
	道路用地 兼供高速公路使用		21	1,207.11	0.44%
	公園用地		7	11,220.56	4.06%
	道路用地		1	2.20	0.001%
	保護區(未登錄地)		1	181.20	0.07%
	斷層帶農業限建區 (未登錄地)		1	39.73	0.01%
	小計		440	113,380.60	41.07%
	非都市	特定農業 區	農牧用地	52	24,822.10
水利用地			6	989.02	0.36%
交通用地			3	1,176.81	0.43%

地區	土地使用區		筆數	面積 (m <sup>2</sup> )	百分比 (%)
土地	河川區	水利用地	3	1,308.16	0.47%
	山坡地 保育區	農牧用地	29	53,357.17	19.33%
		林業用地	7	51,280.25	18.57%
		丙種建築用地	1	5.33	0.002%
		暫未編定	14	29,658.18	10.74%
	未登錄地		1	114.84	0.04%
	小計		116	162,711.86	58.93%
總計			556	276,092.46	100.00%

(五) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關聯及已達必要適當範圍之理由  
 本案路線加強東勢、新社、石岡、和平納入臺中生活圈之運輸機能，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，辦理規劃設計及後續發包施工作業，徵收私有土地有其必要。

路線之勘選已儘可能利用沿線之公有土地，另沿線相關設施所需用地，均係依據國工局「研商國道工程高架橋及隧道路段用地之路權劃設原則」劃設用地範圍，以提高土地使用效率，減少徵收土地面積，目前擬徵收之土地確屬必要，已縮減至最小之範圍。

(六) 用地範圍勘選有無其他可替代地區及理由

路線方案已就「道路線形」、「運輸功能」、「結構型式」、「地質條件」、「用地取得」、「房屋拆遷」、「環境影響」、「地方民意」、「工程經費」及「工期」等項目進行檢討與綜合評估，提出最適當之路線方案，並無其他可替代地區。

(七) 其他評估必要性理由

無。

## 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分析

## (一) 社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：本案工程坐落臺中市豐原區及石岡區，其私有土地計 307 筆，直接影響人口為土地所有權人計 398 人，且需地型態屬線狀用地，工程開闢將健全東勢至豐原東西向交通網路，對人口結構無負面影響。
2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：已在路線勘選設計上盡量減少徵收範圍，對範圍社會現況影響低，闢建完成後，提供民眾便捷交通服務，對社會現況有助益。
3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：僅有少數建築物拆遷之情形，對於農業用地亦以最低影響、最少徵收為本次路線設計原則，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：東勢區與山城居民主要對外聯絡道路僅仰賴台 3 線，921 地震時，台 3 線遭震毀損，災民延遲就醫，外界資源也無法順利送達災區，致錯過黃金救援時間，本案道路完工後將可提供東勢、新社、石岡及和平另一條進出國道 4 號、國道 1 號與國道 3 號的運輸要道，同時改善台 3 線豐原至東勢段的交通瓶頸，增加對健康風險之管理。

## (二) 經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響：全線完工後，將能提升東勢、石岡、新社及和平等山城地區進出國道 4 號之便捷性，增加地方工作與休閒旅次以促進整體發展，對地方的財政與稅收系有正面提升效益。
2. 徵收計畫對糧食安全影響：本案係屬於交通事業計畫，需地類型為線狀的土地型態，計畫範圍現況非屬主要農業生產供應地區，亦不影響農林漁牧之產業鏈。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：徵收面積少且尚可維持運作，不會導致農民離農轉業情形，工程完成後，有助地區小規模商業服務業發展及觀光產業發展，可增加就業機會。
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：經費來源將依「高速公路增建交流道及改善交流道用地經費分攤原則執行要點」相關規定，用地經費由地方政府全額負擔，無償提供用地。
5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：本案工程係屬帶狀區域，非屬於大面積徵收的情形，將不致對地方之農林漁牧產業鏈造成影響。
6. 土徵收計畫對地利用完整性：已儘量以工程克服方式將徵收面積達最小幅度，土地利用完整性不致產生影響。

### (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：本標道路規劃主要以農田果園、大甲溪水岸環境為主，在景觀工程設計上以兼顧生態與基地保水為理念，在植栽選擇上以抗污、耐旱、防噪音之原鄉樹種為主，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：本徵收計畫範圍及周邊地區未有文化古蹟。
3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：本計畫屬交通事業之興闢，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：本標道路於規劃時，已將大甲溪水岸計畫範圍內生態價值與敏感性較高的區域納入考慮以降低對其干擾。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：全線完工後，將能提供東勢、石岡、新社及和平等山城地區居民便捷進出國道4號及國道1號、3號之運輸孔道，以提昇就業與通勤的便捷性，對周邊居民與社會整體有正向影響。

#### (四) 永續發展因素

1. 國家永續發展政策：全線闢建完成後，有效改善東勢、石岡、新社及和平等山城地區之聯外交通，有效提昇交通運作效率，降低能源的損耗，透過有限資源利用方式，來達到維持既有生活品質之目的，符合永續工程精神。
2. 永續指標：本快速道路闢建完成後，有效降低行車成本，節省能源消耗及減少二氧化碳排放量，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。
3. 國土計畫：本計畫道路勘選已避開相關重要開發計畫，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：無。

#### (六) 綜合評估分析

本案工程符合下列公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當：

1. 公益性：為有效提昇臺中都會地區交通分流成效，達到城鄉均衡發展目標，紓解都會區成長壓力，目標在改善生活圈道路系統之瓶頸，提昇道路系統服務水準、確立道路系統功能分類，提高路網易行性及可及性、建立各都市間聯繫之系統提昇其服務功能，改善居民生活機能與生活品質，均衡整體都市發展，促進地方之



發展，並已就社會、經濟、文化及生態、永續發展等因素評估，本案已符合公益性。

2. 必要性：本計畫工程完工後，可提供東勢、新社、石岡、和平等山城地區另一個進出國道 4 號及國道 1 號、3 號之運輸孔道，兼具改善台 3 線豐原石岡段間之交通瓶頸，加強東勢、新社、石岡、和平納入臺中生活圈之運輸機能，健全地方交通系統，並已就預計徵收私有土地合理關連理由、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由、用地勘選有無其他可替代地區及是否有其他取得方式等項目評估，因此本案工程確有其開闢之必要性。
3. 適當與合法性：本案需用土地均作為東勢至豐原之快速道路使用，且均已依「徵收土地範圍勘選作業要點」之相關規定，按事業性質及實際需要，檢視其必要性及適當性。本案完成後可有效提昇臺中都會地區交通分流成效，達到城鄉均衡發展目標，紓解都會區成長壓力，提高路網易行性及可及性。綜上所述，本案以係對民眾損害最低方案，長期而言對於周邊民眾之生活條件可獲改善，於整體環境而言，有正面之效益，是故無損害及利益失衡之情事，本案應具有適當性及合理性。
4. 合法性：依據土地徵收條例第 10 條及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理此次工程公聽會，並依土地徵收條例第 3 條第 2 項（交通事業）規定辦理後續用地取得事宜，臺中市政府環境保護局 110 年 4 月 19 日中市環綜字第 1100038290 號函示，本案經臺中市政府環境影響評估審查委員會第 78 次會議決議認可並公告審查結論及評估報告書摘要在案。

## 二、興辦事業計畫之必要性說明

1. 計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：本計畫道路定位係屬國道交流道之聯絡道，其目的係提供東勢、新社、石岡、和平等山城地區另一個進出國道4號及國道1號、3號之運輸孔道，兼具改善台3線豐原石岡段間之交通瓶頸，加強東勢、新社、石岡、和平納入臺中生活圈之運輸機能，爰於計畫範圍內勘選較符公益性，且具經濟可行性之路線，徵收私有土地有其必要。
2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：本標路線之勘選已儘可能利用沿線公有土地，減少私有土地徵收的需求以提高土地使用效率，目前擬徵收之土地確屬必要，且已縮減至最小之範圍。
3. 有無其他可替代地區：研選路線方案已就「道路線形」、「運輸功能」、「結構型式」、「地質條件」、「用地取得」、「房屋拆遷」、「環境影響」、「地方民意」、「工程經費」及「工期」等項目進行檢討與綜合評估，已經評估為最適當方案，並無其他可替代地區。
4. 是否有其他取得土地方式：本案快速道路屬永久性設施，故應以取得土地所有權為主，依土地徵收條例第11條規定，先行與土地所有權人辦理協議價購或以其他方式取得，協議不成才以徵收方式辦理。
  - (1) 設定區分地上權：因本案工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式取得；惟如所有權人有意願辦理設定區分地上權，且經工程技術評估可行者，則依穿越土地上空或下方之不同，其補償價格按穿越土地上空或下方之不同高程或深度予以補償，其地上權補償率為價購（徵收）

金額之 5%~70%不等。

(2) 租用：本案屬永久性設施，故不適用租用。

(3) 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，但本案工程未來係做公共設施供大眾使用，並無報酬及收入，故不適合聯合開發。

(4) 捐贈或無償提供使用：需視土地所有權人之願意。

玖、第一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	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
1	廖○楠	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 土地徵收方式說明</li><li>2. 道路建構方式(平面、高架)說明</li><li>3. 道路建議計畫希望配合景觀(例如東豐大橋高架隔音牆顏色)</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 本案工程用地範圍之用地取得均依照土地徵收條例之相關規定辦理，依土地徵收條例施行細則第 10 條規定，需用土地人依本條例第十條規定，應至少舉行二場舉行公聽會，再依土地徵收條例第十條規定，先與所有權人協議價購或以其他方式取得；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，後依土地徵收條例第 18 條及 20 條規定，公告徵收 30 日及於公告期滿後十五日內發給徵收土地或土地改良物之補償費。</li><li>2. 本計畫除以隧道穿越公老坪，及隧道西洞口前採柔</li></ol>

編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			<p>性路堤之外，其餘皆為高架方式。</p> <p>3. 後續設計將再進行環境色彩分析進行選色，以配合環境景觀融入地景。</p>
2	張○錦	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 徵收後農保、農金問題</li> <li>2. 4k+943.888 就轉往農田 5k+013.187 再轉往河川地</li> <li>3. 隧道段走山疑慮用科學方式測試</li> <li>4. 石岡產業會有沒落現象，國六通車後台 14 線就沒落了</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依行政院農業委員會 109 年 12 月 29 日農企字第 1090253627 號解釋函示，農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保作業要點（以下簡稱加保要點）第 3 點規定略以，本要點之適用對象為已參加農保之農會會員自耕農、非會員自耕農，因農地被徵收，致土地面積不合加保規定者。同要點第 4 點規定續保期間如下：「（一）農地被徵收者，自徵收公告期滿第 16 日起算，至屆滿 3 年止。（二）屬行政院核定為重大公共建設之區段徵收，且被徵收農地所有權人經核定領回抵價地者，其續保期間則至抵價地辦竣所有權登記後止。（三）與需地機關協議價購尚未徵收者，自完成土地產權移轉登記日起算，至屆滿 3 年止。」。農保被保險人農地被徵收，倘符合上開加保要點規定</li> </ol>

編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			<p>，得向投保農會申請續保，對於渠等權益之保障已有充分考量。於續保期間屆滿前，如欲繼續參加農保者，須取得或承租面積合於農保審查辦法規定之農地，併予敘明。有關老年農民福利津貼部分，被徵收戶因農地被徵收，致不具農保加保資格而遭退保者，倘其後符合參加農保所需資格條件，亦得重行申請參加農保，至年滿65歲申領老農津貼時，如仍具農保資格且符合本條例所定申領資格條件，即得請領老農津貼。另其於請領老農津貼後才因農地被徵收，致無法參加農保者，老農津貼仍繼續發給，不受影響。</p> <p>2. 另依本案環境影響評估報告書5.1.8社會經濟，針對失去農保資格之農民研擬兩種方式以維持農保權益，供農民選擇。</p> <p>(一) 租售台中市國有農地，以維持農民保險資格。</p> <p>擬以計畫區附近之國有土地，提供適用對象優先專案承租或承</p>

編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			<p>購，以期維持農保身份。</p> <p>(二) 農保轉國保差額補貼。</p> <p>提供各項保費及給付津貼之差額補貼，以維持其既有農保權益。依據中央健康保險署規定，凡是具有中華民國國籍且設籍滿6個月者都應該參加全民健康保險，惟農保繳交之健保保費亦較國保為低，其增加之國保及健保保費支出，將由市府提供拆額補貼。</p> <p>給付項目包括老年年金給付、生育給付、身心障礙年金給付、喪葬給付及遺屬年金給付等項，上述國保給付項目，除遺屬年金給付係其特有項目不納入比較外，其餘各項給付金額若較農保可領取之標準為低時，將由市府提供差額補貼。</p> <p>3. 路線規劃設計受水利相關法條限制，目前沿治理計畫線布設，仍持續與水利</p>

編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			<p>單位進行協商公有地最大化運用。</p> <p>4. 相關地質安全皆於環評階段進行充份調查及評估，並經地質技師公會審查通過，安全無虞。</p> <p>5. 石岡交流道設置鄰近於台三線，將提供更佳的交通效益，維持與其他地區之交通路網，可使觀光交通、貨物運輸、醫療運送更為便捷，亦可振興觀光產業之發展</p>
3	郭○勇	<p>1. 梅子段→石岡出口是否全部高架</p> <p>2. 高架下方有否平面道路</p>	<p>1. 梅子石岡匝道段皆採高架橋梁型式。</p> <p>2. 本計畫於橋下空間布設平面道路供地方使用。</p>
4	秦○萍	被徵收土地若被剖兩半部好利用，畸零地是否考慮一併徵收	<p>依土地徵收條例第8條規定：「下列各款情形之一者，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，逾期不予受理：一、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。二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。一併徵收之土地或建築改良物殘餘部分，應以現金補償之。」</p> <p>本府後續將辦理會勘及審核認</p>

編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			定是否符合一併徵收(價購)之條件。
5	郭○欣	新梅子段 308 地號因本案路線徵收，仍產生相當剩餘地，而考慮本案徵收區域性，剩餘農地若不一併徵收，當地農用效益並不佳，故強烈建議貴司，考慮一併徵收效益，可降低徵收困難性	依土地徵收條例第 8 條規定：「下列各款情形之一者，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，逾期不予受理：一、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。二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。一併徵收之土地或建築改良物殘餘部分，應以現金補償之。」本府後續將辦理會勘及審核認定是否符合一併徵收(價購)之條件。
6	不具名(口述)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 空汙、噪音問題</li> <li>2. 豐原交流道設計成果</li> <li>3. 豐原交通分流科學數據、3D 模擬影像</li> <li>4. 隧道位於斷層帶，是否有安全保證</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 空汙、噪音及交通分析等相關影響皆於環評階段有充份的調查及評估，並獲環評委員會同意通過。後續設計將會依據環評內容進行相關設計。</li> <li>2. 目前計畫路線規劃分二階段施作，第一階段銜接國 4 預留門架，第二階段將提出可行性研究成果，持續與交通部高速公路局協調辦理完善交流道系統。</li> <li>3. 本計畫隧道沒有通過斷層</li> </ol>



編號	土地所有權人及利害關係人	陳述意見內容	陳述意見綜合回覆
			帶，相關地質安全評估亦於環評階段詳盡調查並經審定，後續將由各專業工程師評估與設計，並由簽證技師核章。

### 拾、結論：

- 一、本次會議為本案第一次用地取得公聽會，召開公聽會之意旨係為使區內權益人及欲瞭解本案發展之民眾可前來與會並發表意見，其會議中亦會針對公益性及必要性進行評估分析。
- 二、本府透過本次公聽會之舉辦可協助並確認與會民眾之土地或地上物是否有在本案用地取得範圍內，第二次公聽會開會日期本府將以公文另行通知。

拾壹、散會：上午 10 時 30 分。

### 拾貳、會議現場照片：

