

「臺中捷運藍線 B4、B5 站出入口捷運系統用地取得作業」 第一次公聽會 會議紀錄

壹、事由：說明「臺中捷運藍線 B4、B5 站出入口捷運系統用地取得作業」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：115 年 1 月 14 日(星期三) 上午 10 時

壹、地點：臺中市沙鹿區公所 5 樓大禮堂（臺中市沙鹿區北勢里鎮政路 8 號）

貳、主持人：臺中市政府捷運工程局 陳副局長育正 紀錄：劉育修

參、出席單位及人員：詳如後附簽到簿

肆、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如後附簽到簿

伍、興辦事業概況：

一、計畫緣起：

（一）行政院 107 年 10 月 3 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」。

（二）行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」。

二、計畫目的

（一）本案辦理臺中捷運藍線 B4 及 B5 站出入口所需捷運系統用地取得，係配合捷運藍線建設計畫推動，確保車站出入口、附屬設施及人行動線之設置需求。藉由完善車站出入口空間配置，提升旅客進出站之安全性與便利性，並強化捷運系統與周邊道路及人行系統之銜接功能，發揮捷運運輸效益。

（二）臺中捷運藍線為本市重要東西向大眾運輸幹線，B4 及 B5 站之設置可有效服務沿線居民通勤需求，提升大眾運輸使用率，降低私人運具依賴，紓解周邊道路交通負荷，改善整體交通服務水準，並促進城市永續交通發展。

（三）本案捷運系統用地取得，將串聯捷運車站與周邊都市計畫區及生活圈，促進土地整體開發利用與空間機能整合；透過捷運建設與

車站出入口設施之完善，提升區域交通可及性，帶動周邊商業及生活服務機能發展，落實臺中市整體捷運路網及都市發展規劃，朝向打造便捷、安全且宜居之都市環境。

三、計畫概述內容：

(一) 計畫內容

- 1、目前規劃捷運藍線全長約 24.8 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至新建國市場，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並與捷運綠線交會形成十字路網，全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共設有 20 座車站以及 1 座機廠。



圖 1 捷運藍線計畫示意圖

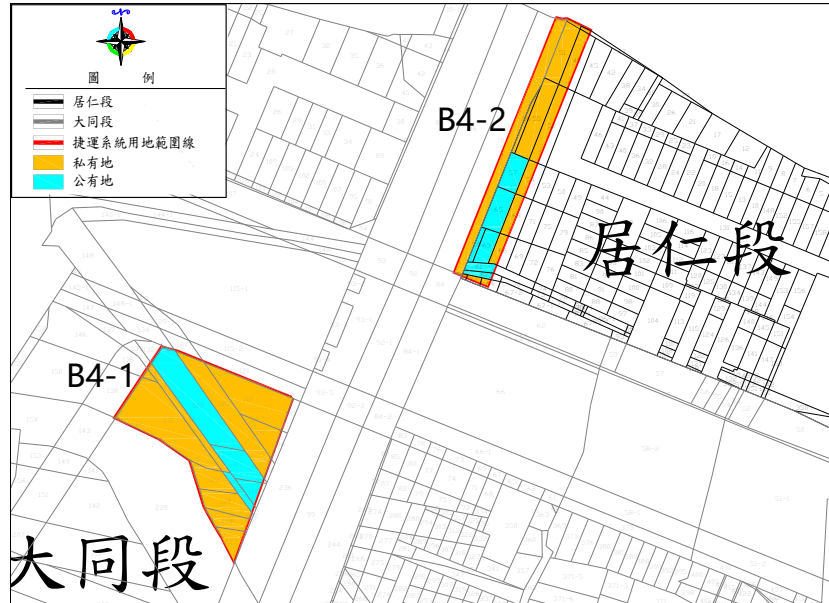
(二) 用地範圍四至界線

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地位分別於台灣大道七段與中山路 415 巷及光華路 302 巷及七賢路路口附近。B4 站出入口捷運系統用地範圍包含大同段 70 地號內等 34 筆土地、B5 站出入口捷運系統用地範圍包含沙工段 411 地號內等 25 筆土地。

(三) 用地範圍內公私有土地筆數及面積各占用面積百分比：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內公私有土地筆數、面積及其占用地面積之百分比，詳如下圖、表所示：

1. B4 站出入口捷運系統用地

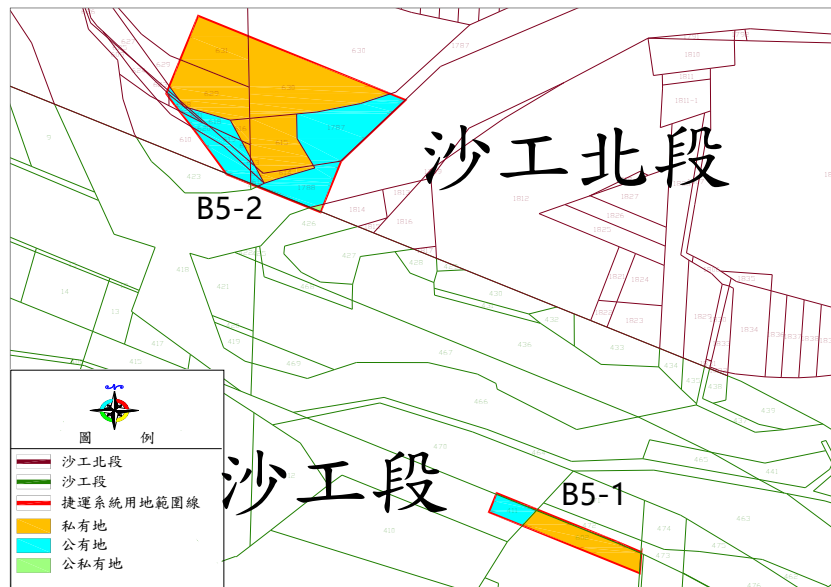


備註：應以應以核定計畫圖實際分割資料為準。

B4 站出入口捷運系統用地權屬分布情形			
土地權屬	面積(公頃)	筆數	面積百分比(%)
公有地	0.057206	10	27.17%
私有地	0.153321	24	72.83%
合計	0.210527	34	100.00%

備註：實際土地筆數及面積應以核定計畫圖實際分割面積為準。

2. B5 站出入口捷運系統用地



備註：應以應以核定計畫圖實際分割資料為準。

B5 站出入口捷運系統用地權屬分布情形			
土地權屬	面積(公頃)	筆數	面積百分比(%)
公有地	0.060281	15	34.46%
私有地	0.114643	9	65.54%
公私共有	0.010043	1	5.74%
合計	0.174924	25	100.00%

備註：實際土地筆數及面積應以核定計畫圖實際分割面積為準。

(四) 用地範圍內私有土地改良物概況：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍已盡量避免影響既有房屋，範圍內現況大多為雜木林、草地或荒地，僅少部分種植短期作物，另有少部分為外牆、部分人行道及鐵皮屋，供倉儲使用。

(五) 私有地取得方式：

1. 本案私有土地：依「土地徵收條例」及「大眾捷運法」第 6 條等相關規定辦理。
2. 本案土地改良物：依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」、「臺中市辦理徵收土地農林作物水產養殖畜禽類補償遷移費查估基準」等相關規定辦理。

陸、興辦事業計畫之公益性評估：

(一) 社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本案臺中捷運藍線 B4、B5 站出入口捷運系統用地坐落於臺中市沙鹿區居仁里及竹林里，依據沙鹿區戶政事務所 114 年 12 月統計資料顯示，人口數分別合計為 1,493 及 9,653 人，總戶數分別為 596 及 3,575 戶，其中男性人口分別為 782 及 4,731 人、女性人口分別為 711 及 4,922 人，年齡結構以 30~60 歲居多。本案私有土地所有權人為 94 人，惟用地範圍內尚無居民設籍及實際居住，不致對當地人口年齡結構造成影響。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

捷運藍線興建完成後，將提升周圍居民就業、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 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內現況大多為短期作物、雜木林及空地，僅少部分為外牆及鐵皮屋，供倉儲使用。本案用地範圍內未有合法建築改良物，故無土地徵收條例第 34 條之 1 規定需訂定安置計畫情形。另本工程完工後可提升整體公共運輸，活絡沿線

產業發展，進而改善工程範圍周遭之弱勢族群生活型態。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案範圍施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水及環境維護，儘量降低對居民生活之影響。捷運係屬大眾運輸設施，通車營運後，將提供居民便利的交通運輸方式，減少汽機車使用率，有助於節能減碳，提高整體環境品質，對居民健康具正面影響。

(二) 經濟因素評估：

1. 徵收計畫對稅收影響：

捷運藍線工程興建完工，將可提升臺中地區運輸條件及交通品質，有助於工商產業發展，可提高沿線土地與房屋價值，促進經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內農作改良物多為雜林木、草地或荒地，僅少部分種植短期作物，非主要糧食供應地區，對糧食安全不致產生影響。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內無拆除供居住建物及營業用廠房，對就業及轉業人口無影響。此外，工程完工後可增加整體路網之連接、帶動地方發展，加速地方人口進駐，增加就業機會，整體而言對就業機會屬正面影響。

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：

捷運藍線所需用地取得及建設經費本府已編列預算辦理，足敷本案使用，預算編列未造成財政排擠效果。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內農作改良物多為短期作物、雜木林及空地，又本區無林漁牧產業，故對農林漁牧產業鏈無顯著影響。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案工程範圍取得之用地以設置捷運所必要之設施，儘可能縮減需用範圍，減輕對周邊土地利用完整性之影響。捷運藍線工程完成後可提供大眾公共運輸並縮短旅運時間，增加交通便利性及土地利用完整性。

(三) 文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案工程範圍內地形平緩無特殊自然景觀，且無大規模改變地形或破壞地表植被，對環境衝擊甚小。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內依現況初步判斷尚無公告之文化古蹟、文化景觀及歷史建築。倘爾後計畫執行階段如發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報相關單位妥適處理。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本案工程完工後，將改善當地及周邊地區之交通條件，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通通勤時間，使居民於日常通勤、就學、就醫及生活往返上更為便利，有助於居民調整日常作息與活動安排，提升整體生活機能與居住品質，對居民生活條件與生活模式之改善具有正面影響。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案 B4、B5 站出入口捷運系統用地範圍內現況尚無稀有物種生態，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。「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫環境影響說明書」業經行政院環境保護署 111 年 9 月 29 日以環署綜字第 1111133370 號公告審查結論在案。另捷運藍線通車後，將提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本案工程完工通車後，有助於改善區域交通服務機能，促進土地合理利用與區域整體發展，帶動周邊經濟活動與公共設施使用效益，增進公共利益，對周邊居民或社會整體有正面影響。

(四) 永續發展因素：

1. 國家永續發展政策：

符合行政院永續發展政策綱領「架構臺灣地區便捷交通網」中「穩健發展以公共運輸為主軸的城際運輸，規劃以線性幹道，軌道為主」。本計畫路線完工後將串聯建構臺中都會區基本軌道路網，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，強化臺中都會通勤運輸能力帶動大臺中地區整體均衡發展，並可提升居民交通及生活便利性，並促進產業及觀光發展，符合國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

2. 永續指標：

捷運屬綠色運輸工具，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：

本案捷運系統用地為臺中港特定區計畫內，刻正辦理都市計畫變更為捷運系統用地，屬國土計畫之一環，工程完工後可提升該地區交通、居住環境及經濟環境整體性，以期符合國家計畫永續發展之目標。

(五) 其他因素：

本案計畫完工後可以提升都市公共運輸環境，減輕機汽車使用所帶來的停車及道路擁擠問題，並減少能源消耗，經評估實有開闢之必要，預計完工後將發揮交通運輸功能，達成都市計畫規劃目標。

柒、興辦事業計畫之必要性評估：

一、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

本案已儘量使用公有土地，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素仍無法避免使用私有土地。工程完工後，將發揮整體運輸效益，進而提升臺中都會區交通運輸效能、紓解臺灣大道交通壓力。綜上所述，本案捷運系統用地範圍內徵收私有土地具合理關連。

二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本案經考量現場地形、土地利用完整性、行車安全性及便利性等進行規劃設計，並儘量避免房舍拆遷，但仍無法避免使用私有土地，勘選使用之土地均為達成捷運系統用地區位必需之最小使用限度範圍。

三、用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本計畫係綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素，所規劃之路線及車站。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之最精簡設計，已無其他可替代地區。

四、是否有其他取得土地方式：

本案工程係施作捷運設施供永久使用，必須取得範圍內土地所有權，以落實交通事業。本案已研議其他各種取得方式辦理，如租用、設定地上權、捐贈或無償同意使用、公私有土地交換（以地易地）、容積移轉及區段徵收或市地重劃等方式，經研判為不可行，理由如下：

- （一）租用：本工程係為永久性捷運系統相關設施，不宜以租用方式取得。
- （二）設定地上權：本工程係為捷運相關永久性設施使用，且出入口相關設施為定著於地面之設施，不宜以設定地上權方式取得。
- （三）捐贈或無償同意使用：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，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈或無償同意使用土地之意願。若未來有土地所有權人主動提出，本府將配合完成相關手續。
- （四）公私有土地交換（以地易地）：以地易地之方式，查至 114 年 6 月都市發展局公告 1 筆新社區公有非公用土地可提供交換，將視所有權人意願及投標結果來辦理。
- （五）容積移轉：本案用地屬都市計畫區，刻正辦理變更都市計畫為「捷運系統用地」，非屬臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點第 4 點規定之公共設施保留地，爰無法以此方式取得土地。
- （六）區段徵收或市地重劃：本案 B4、B5 站出入口工程需用之土地已納入「變更台中港特定區計畫（配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建

設計畫」案變更第四種住宅區、綠地用地、文(小)用地及河道用地兼供停車場使用等變更為捷運系統用地，目前於內政部都市計畫委員會審議中；倘採區段徵收或市地重劃方式辦理用地取得，興建期程無法與捷運建設時程配合，故為捷運工程進度推展，讓市民如期享有便捷之大眾運輸服務，爰採個案變更以協議價購或徵收方式辦理用地取得，僅以本案用地範圍辦理區段徵收或市地重劃不可行。另 B4、B5 站出入口工程需用之土地除依都市計畫及建築法令規定應與退縮留設之空間外，皆已佈設捷運設施，無閒置土地可供地主分配，故僅以目前用地範圍採區段徵收或市地重劃開發屬不可行；另市地重劃或區段徵收雖為取得公共設施土地方式之一，惟本案工程用地係供捷運車站出入口等相關設施使用所必要，非大範圍整體開發，故僅以本案工程需用範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行

五、其他評估必要性理由：

- (一) 捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉化搭乘綠色運具習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。
- (二) 期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造成為一個具發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標，具有都市發展性、公共性及便利性等需求。

捌、事業計畫之適當性與合理性評估：

- 一、臺中市為全國人口增加最快的縣市之一，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運藍線業經行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，故有其適當性。
- 二、B4、B5 車站兩側設置出入口能服務周遭鄰里居民就學、就業通勤需求，及具有轉移汽機車旅次及節省整體時間的效益，且位置勘選已儘量選擇

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性與合理性。

拾、事業計畫之合法性評估：

一、行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」。

二、本案用地屬都市計畫區，刻正辦理變更都市計畫為「捷運系統用地」

三、私有土地係依據土地徵收條例及大眾捷運法等相關規定取得土地，具備合法性。

拾壹、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	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	林○○資	114.01.14	是否可以不拿補償金，改以”抵費地”來處理呢？	<p>本案工程需用之土地係供捷運車站出入口等相關設施使用，依施工方式及「土地徵收條例」、「大眾捷運法」等相關規定採取得所有權方式辦理。</p> <p>本案工程需用之土地已納入「變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)」案變更第四種住宅區、綠地用地、文(小)用地及河道用地兼供停車場使用等變更為捷運系統用地，目前於內政部都市計畫委員會審議中；倘採區段徵收或市地重劃方式辦理用地取得，興建期程無法與捷運建設時程配合，故為捷運工程進度推展，讓市民如期享有便捷之大眾運輸服務，爰採個案變更以協議價購或徵收方式辦理用地取得，僅以本案用地範圍辦理區段徵收或市地重劃不可行。</p> <p>本案工程需用之土地除依都市計畫及建築法令規定應與退縮留設之空間外，皆已佈設捷運設施，無閒置土地可供地主分配，故僅以目前用地範圍採區段徵收或市</p>

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				地重劃開發屬不可行；另市地重劃或區段徵收雖為取得公共設施土地方式之一，惟本案工程用地係供捷運車站出入口等相關設施使用所必要，非大範圍整體開發，故僅以本案工程需用範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。
2	林○松	114.01.14	請詳述 B4 站捷運出入口之位置與取得土地之範圍	有關本案 B4 出入口土地取得範圍，係包含大同段 15 筆等地號及居仁段 19 筆等地號，其範圍線已於本次公聽會中透過簡報資料向與會民眾充分說明，並於會場現場公開張貼相關範圍及地號供民眾查閱，相關資訊均已依規定辦理公告與揭示，程序尚屬完備。倘民眾對本案土地取得範圍或相關內容仍有疑義，後續可向本案主辦機關洽詢。
3	林○宏	114.01.14	有關於 B4-2 站出入口應納中山路 409 巷可提供消防車進出，以利居民安全。（至少三米）	B4 站出入口 B 用地範圍寬約僅 10 公尺，須配置雙向電扶梯、電梯、機車停車場及結構柱等必要捷運設施，整體空間有限，故基地內無法另行預留可供消防車進出的行駛空間。
4	台灣電力股份有限公司	114.01.14	沙工段 602 號為變電所用地，以劃為國家關鍵基礎設施，為防護安全，請將車站站體面變電所之構面，以不透光(視)材質遮蔽設置，避免人可直接窺視所內設備。	B05 車站 A 出入口，考量變電所用地為國家關鍵基礎建設，故本站出入口臨變電所側配合採用不可視覺穿透之材質設計。
5	林○○資	114.01.15	渠於竹林北溪裝有一抽水馬達，用於灌溉農作，請於工程設計施工時注意考量。	有關民眾反映現場設有抽水馬達作為灌溉農作使用，後續設計及施工時將配合留意，避免影響既有設施。

拾貳、結論：

本次會議為「臺中捷運藍線B4、B5站出入口捷運系統用地取得作業」第一次用地取得公聽會，本案工程內容已向出席各相關單位、土地所有權人及利害關係人說明清楚並充分了解計畫內容及目的、用地範圍勘選說明、興辦事業之公益性及必要性綜合評估分析及展示相關資料於會場，有關本次公聽會土地所有權人及利害關係人以書面或言詞陳述之意見，本局將彙整相關意見後，將回應與處理情形列入本次會議紀錄，且將於會後郵寄予土地所有權人及利害關係人，並於本府、臺中市沙鹿區公所、沙鹿區居仁里辦公室及竹林里辦公處之公告處所、里住戶之適當公共位置及土地所在地之公共地方張貼公告，同時登錄公告於本府網站。

拾參、散會：上午 10 時 45 分。

拾肆、會議現場照片：

