附件

「捷運萬大—中和—樹林線第二期工程（新北樹林線）LG16 站出入口 B 捷運開發區 3 工程用地」

第 1 次公聽會紀錄

壹、事由：說明「捷運萬大—中和—樹林線第二期工程（新北樹林線）LG16 站出入口 B 捷運開發區 3 工程用地」之興辦事業概況，事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、日期：110 年 9 月 16 日（星期四）下午 3 時 30 分

110 年 9 月 23 日（星期四）下午 4 時整

參、地點：新北市樹林區公所 3 樓禮堂（地址：新北市樹林區鎮前街 93 號）

肆、主持人：新北市政府捷運工程局楊科長博仁代　　紀錄：林政憲

伍、出席單位及人員：(詳後附)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：(詳後附)

柒、興辦事業概況

一、計畫目的

為滿足萬華、永和、中和、土城、樹林及新莊地區各精華地帶間旅運需求，分散其他相連捷運路線間尖峰時段的轉乘旅次，發揮整體運輸效益，與提供捷運淡水信義線、松山新店線、環狀線、板南線與中和新蘆線轉乘服務，強化捷運路網的完整性與便利性，擴大捷運系統之服務範圍，爰興建本捷運路線。完工後預估每日運量可達 24.7 萬人次，疏解旅運交通時間及成本，帶動新、舊都市地區開發及更新，均衡各區域發展，形成「多核心」發展趨勢，更符合雙北

生活圈之理想。

交通部於 92 年 1 月指示臺北市政府捷運工程局將「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」納入臺北都會區大眾捷運路網，並自 93 年 6 月開始進行捷運萬大—中和—樹林線走廊研究規劃。行政院 99 年 2 月 12 日核定「臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案規劃」案，採全線一次核定，分期興建方式辦理。第一期已完成用地取得並且開發建設中，本次為第二期計畫，以下稱新北樹林線。

二、計畫內容

（一）萬大—中和—樹林線第一期興建路段由捷運中正紀念堂站起，行經萬華、永和、中和至土城金城路，共設置 9 座地下車站及 1 座機廠，全長約 9.5 公里（含機廠支線約 700 公尺），新北市段共 5.7 公里，設有 LG05、LG06、LG07、LG08 及 LG08A 共 5 座地下車站及 1 座機廠。新北樹林線自第一期路線中和高中站（LG08）站延伸，行經土城、板橋、樹林至新莊中正路止，共設置 2 座地下車站及 11 座高架車站，全長約 13.3 公里。

（二）本案用地採土地開發方式辦理，結合民間與公部門力量，捷運主管機關可取得所需捷運設施及部分不動產，使用收益得挹注捷運建設所需經費，亦可保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，分享土地開發效益。

三、用地概況

（一）用地位置：本案用地範圍為新北市樹林區樹德段 1369 地號等 28 筆土地（實際仍以分割後地籍為準）。

（二）用地範圍內土地權屬：本案用地範圍總面積約 0.1892 公頃，公有土地面積比例約 5.1%、私有土地面積比例約 94.9%（實際仍以分割後地籍為準）。

（三）土地改良物現況為公寓住宅等使用（實際仍以地上物查估為準）。

（四）都市計畫變更說明：本案用地範圍納入「變更樹林都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線）（LG14、LG15、LG16、LG17、LG18 站）主要計畫」案及「擬定樹林都市計畫（配合捷運萬大—中和—樹林線第二期路線）（LG14、LG15、LG16、LG17、LG18 站）細部計畫」案，變更為捷運開發區，分別經 109 年 12 月 8 日內政部都市計畫委員會第 982 次會議及 110 年 3 月 19 日新北市都市計畫委員會第 127 次會議審議通過，變更草案於 110 年 4 月 27 日起辦理補行公開展覽 30 天，尚無人民團體陳情意見，刻續提請內政部都市計畫委員會審議。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性

一、社會因素評估

（一）徵收所影響人口之多寡、年齡結構

新北樹林線含路線、出入口及車站位置勘選選擇均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響。至 110 年 4 月清查本案用地範圍內設籍人口數 147 人，年齡結構介於 1 至 91 歲，新北樹林線建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網，配合本府相關政策推動，可吸引其他地區

人口移入。

（二）徵收計畫對周圍社會現況之影響

新北樹林線工程施工期間設置圍籬，將影響部分交通，對周圍生活現況較有不便，完工後，將提升附近居民對外交通之便利性，提高居民就業、就學等生活需求之便利性，對周圍社會生活改善具正面助益。

（三）徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

本案用地範圍內如有本府社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將由本府洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。

（四）徵收計畫對居民健康風險之影響程度

本案施工期間將配置完善監測系統，並辦理環境維護工作，以減輕對居民健康風險之影響；完工通車後，可降低私人運具使用，且捷運系統運輸效能高，二氧化碳排放量低，可減少環境衝擊，對當地居民健康風險降低應有正面助益。

二、經濟因素評估

（一）徵收計畫對稅收影響

新北樹林線完工通車後，可提高沿線土地利用價值，驅動舊市區更新，帶動土城、樹林、新莊地區等相關產業發展，促進相關經濟活動，進而增加稅收。

（二）徵收計畫對糧食安全影響

本案用地範圍內，現況為公寓住宅等使用，土地並無作糧食生產，對糧食安全不致產生影響。

（三）徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本案土地地上物現況為公寓住宅使用，在職人口倘有就業、轉業需求，將由本府洽請相關單位協助處理；另新北樹林線工程施工期間可提供部分臨時性就業人口，完工通車後，將帶動地區發展，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

（四）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案所需經費已列入新北樹林線預算辦理。

（五）徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本案用地現況未有農林漁牧使用之情形，於捷運開發後，對農林漁牧產業鏈不致產生影響。

（六）徵收計畫對土地利用完整性影響

本案用地提供捷運設施使用，並辦理土地開發，可提升土地利用價值，捷運完工後可驅動周邊舊市區更新，提高周邊土地利用完整性。

三、文化及生態因素評估

（一）因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本案用地範圍周邊多屬既成社區，完工通車後可帶動地區發展，驅動舊市區更新，改善當地城鄉風貌。

（二）因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本案用地範圍目前並無公告之文化古蹟，如未來施工發現文化資產，將依文化資產保存法相關規定辦理，儘量降低對文化資產之衝擊。

（三）因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

新北樹林線完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，改善居住生活品質，對生活條件或模式產生正面效益。

（四）徵收計畫對該地區生態環境之影響

本案用地範圍非屬國土復育政策方案禁止開發之對象，也非環境敏感區位，依現況初步判斷並無特殊動、植物及生態系統，非屬自然保留區範圍，故對地區生態環境應無不當影響。

（五）徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

新北樹林線完工通車後，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通聯絡時間，帶動地區發展，提高附近土地利用價值，與活絡經濟活動，對周邊居民或社會整體具正面影響。

（六）環境影響評估

新北樹林線環境影響說明書經行政院環境保護署 97 年 8 月 6 日環署綜字第 0970055406B 號函同意備查。

四、永續發展因素評估

（一）國家永續發展政策

推動與落實公共工程為國家重要永續政策之一，新北樹林線建設完成後，可提升當地交通運輸效率，改善當地交通條件，帶動地區經濟發展，符合永續發展精神。

（二）永續指標

捷運系統屬於綠色大眾運輸工具，對於營造低碳城市及地區永續發展具有重要帶領作用，進而引導民眾使用大眾運輸工具，減少私人運具使用，以達成減輕環境負擔之目標。故新北樹林線具都市發展及環境永續理念，興建完成可擴大公共運輸之效益。

（三）國土計畫

本案用地範圍為新北樹林線 LG16 車站出入口 B 需用土地，並進行土地開發，已配合辦理都市計畫變更為捷運開發區，以符土地使用管制內容，與國土計畫之規劃相符。

五、其他因素評估

都會地區可利用土地面積相當有限，無法持續開闢道路滿足旅運需求，隨著人口成長，興建捷運系統已為城市發展重要方向，故新北樹林線興建實屬需要。

六、綜合評估分析

本工程符合公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當。

（一）必要性

1、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

新北樹林線綜合規劃報告書已奉行政院核定，捷運出入口以使用公有土地為優先，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，部分出入口所需用地仍無避免使用私有土地，本案為保障土地所有權人權益，提供土地所有權人多元參與捷運建設方式，採以土地開發方式辦理，原土地所有權人可選擇領取協議價購土地款，優先承購、承租本基地開發完成後之市有不動產，亦可選擇不領取協議價購土地，以本基地開發完成後之市有不動產抵付協議價購土地款，未來回到土地開發大樓居住。

2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

新北樹林線所需用地範圍已儘量避免使用私有土地，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，已以最精簡方案進行規劃，使用私有土地已達必要最小限度範圍。

3、用地勘選有無其他可替代地區

新北樹林線路線規劃已綜合考量工程可行、使用私有土地最少等因素，用地範圍屬最精簡設計，且可行性研究報告、綜合規劃報告已奉行政院核定，用地勘選已無其他可替代地區。

4、是否有其他取得方式

依大眾捷運法第7條規定，本案土地以協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收，及依土地徵收條例第 11 條規定，本案土地應先與土地所有權人以協議價購或其他方式取得，如無法達成協議或不能以其他方式取得，始得依土地徵收條例相關規定報請徵收。協議價購以外之其他取得方式，評估如下：

（1）公私有土地交換

按「都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法」相關規定，因本案用地非屬上開規定劃設之公共設施保留地，爰非屬上開交換辦法適用範圍，且經本府城鄉發展局110年清查本市未有土地可供交換，故本方式尚無從辦理。

（2）租用

本計畫屬永久使用之公用事業，為配合工程施工及後續維護、管理需要，不宜以租用或設定地上權方式辦理。

（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，本計畫範圍私有土地迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願，若未來有土地所有權人有意願並主動提出，本府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。

（4）容積移轉

本案用地非公共設施保留地，土地所有權人無法適用都市計畫法及容積

移轉實施辦法等相關法令進行容積移轉。

（５）區段徵收或市地重劃

本案為新北樹林線 LG16 車站出入口 B，屬既成住宅區，倘擴大範圍檢討區段徵收或市地重劃，開發期程將無法與捷運建設時程配合。另本案用地範圍面積約 0.1892 公頃，除依都市計畫及建築法令規定應與退縮留設之空間外，皆已布設捷運設施，並無閒置土地可供土地所有權人分配，爰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，採都市計畫個案變更以捷運土地開發方式辦理用地取得。

５、其他評估必要性理由

（１）新北樹林線與捷運萬大線第一期未來完工後，可串連淡水信義線（中正紀念堂站）、松山新店線（中正紀念堂站）、環狀線（中和站）、板南線（土城站）與中和新蘆線（迴龍站），兼具服務本市永和、中和、土城、樹林、新莊至臺北市之運輸走廊，及轉運輻射狀路網旅次，有效提升大眾運輸系統使用率，節省旅行時間。

（２）新北樹林線與捷運萬大線第一期透過交會轉乘達到便捷運輸的目的，有限縮短捷運旅次時間，構成本市整體捷運路網之一。第一期預計 114 年完工，為使各路線得以串連實現本市三環六線建設願景，新北樹林線有其必要性。

（３）綜上，本府為取得必要之捷運設施所需用地，將先行與土地所有權人辦理協議價購取得用地，並以大眾捷運法及土地徵收條例等相關規定辦理。若經協議仍無法以價購、土地開發或其他方式取得，將依土地徵收條例規定程序辦理徵收作業，以取得建設必須土地。

（二）適當性

捷運系統輔以臺鐵、高鐵等城際軌道運輸，與其他城市快速聯繫，本案用地範圍以土地開發概念與捷運設施整體規劃配置，以提升土地利用價值及維護土地所有權人權益。新北樹林線完工後，配合整體捷運路網，可提供雙北市民便利搭乘大眾捷運系統之服務，對於土地價值、商業機會與都市發展均有正面之影響，進而達成捷運系統營運後產生之整體、長期且正面之效益。

（三）合法性

本計畫範圍內用地之取得，係依據下列法律及規定，具備合法性。

１、土地徵收條例第 3 條

國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。

本計畫符合土地徵收條例第 3 條第 2 款規定，屬交通事業。

２、大眾捷運法第 7 條

為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、

場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。

大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

本案用地範圍屬新北樹林線 LG16 車站出入口 B 所需土地，得依大眾捷運法第7條規定，辦理土地開發，以協議價購方式取得，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

3、捷運新北樹林線綜合規劃報告

99 年 2 月 12 日行政院已核定「臺北都會區大眾捷運系統萬大─中和─樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案規劃」案。

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

一、彭○木君之陳述意見

需延長搬屋時間，不要太緊促。

新北市政府答復：

（一）本案地上物查估現地調查作業已完成，將於各主管機關完成拆遷補償及救濟認定後，公告補償費、救濟金清冊及搬遷期限。

（二）搬遷期限將參考過去執行經驗，與本案地上物性質及數量訂定合理時程，如有特殊原因請敘明理由向本府申請同意延長搬遷期限；配合於期限內自動搬遷者，本府將依規定發給自動搬遷獎勵金。

二、彭○宏君之陳述意見

（一）自願放棄房屋補助費範圍？

（二）土地款占整宗土地價值及分算方式？

新北市政府答復：

（一）本案出入口用地範圍，將採土地開發方式辦理，依「新北市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法」(下稱優惠辦法）第 4 條規定略以，同意協議價購之原土地所有權人，土地上有建築物，其所有權人於本府通知期限內拆遷，且自願放棄「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」（下稱補償救濟自治條例）第 6 條第 3 項、第 12 條第 4 項之房屋補助費及其他本府安置或替代安置之補償、救濟者，得申請以開發完成後之不動產抵付協議價購土地款（即抵付優惠），或領取協議價購土地款，未來得申請優先承購或承租開發後之不動產（即購租優惠）。所涉補償救濟自治條例第 6 條第 3 項及第 12 條第 4 項規定摘述如下：

1、補償救濟自治條例第 6 條第 3 項：興辦公共工程因協議價購、徵收而須全部拆除合法建築物，應對設有戶籍之每一門牌住戶且為所有權人發給房屋補助費新臺幣九十萬元。

2、補償救濟自治條例第 12 條第 4 項：全部拆除其他建物，得準用前開條文規定發給房屋補助費。

（二）依優惠辦法第6條規定略以，土地所有權人依前述規定申請抵付優惠者，依原有土地之協議價購土地款占本案開發基地依市價計算總金額比例，乘以本府所取得之開發完成後不動產，作為抵付權值，並依本市大眾捷運系統土地開發權益分配委員會（下稱權益分配審議委員會）審定之開發完成後不動產各樓層區位價格，選定樓層及區位。另土地上有建築物者，本府捷運工程局（下稱捷運局）將委託不動產估價師辦理查估，並由本府審核認定，以原建築物協議價購當期之各樓層價值比例，加總後重新分算原土地所有權人之抵付權值。

（三）前開協議價購土地款係由捷運局委託3家不動產估價師事務所辦理估價作業，並分別依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」2 種規定進行協議市價查估，共查得6套價格後，取土地總價最高之估價結果作為本府與土地所有權人之協議價購土地款。

三、陳○枝君之陳述意見

（一）假如5樓25坪房子，5人持分1人約5坪土地，之後配回是5x3.82坪嗎？

（二）配回之不動產是否包含車位？

新北市政府答復：

（一）同陳述意見編號二之答復內容（二）。

（二）本次公聽會係以簡易方式初步試算開發後不動產分配情形，俟都市計畫發布實施後，辦理協議價購時，捷運局將請不動產估價師進一步估算分配情形，作為土地所有權人參與土地開發之參考；實際分配計算，須於徵得投資人並取得建造執照後，由捷運局委託不動產估價師及專業營建管理廠商依投資人申請核可之建造執照內容估算開發建物總價值、興建成本及地主分配比率，提報權益分配審議委員會審議通過，始得作為土地所有權人選配不動產之依據。

（三）未來開發完成後停車位，將納入開發後建物總價值進行估價及後續原土地所有權人分配作業。停車位之規劃與數量，將視投資人所提產品規劃，依基地條件、產品類型與主建物樓地板面積作適當配置，並依核可之建造執照內容及權益分配方案為準。

四、林○樺君之陳述意見

請告知假如我們室內20坪，之後配回房子坪數？

新北市政府答復：

同陳述意見編號三之答復內容（二）。

五、洪陳○桂君之陳述意見

將來分配之坪數是以最低價位或平均價位計算？

新北市政府答復：

（一）有關未來參與分配價位及坪數，依據優惠辦法第6條規定略以，依原有土地之協議價購土地款占本案開發基地依市價計算總金額比例，乘以本府所取得之開發完成後不動產，作為抵付權值，並依權益分配審議委員會審定之開發完

成後不動產各樓層區位價格，選定樓層及區位。

（二）另參與分配選擇順序，依新北市大眾捷運系統土地開發權益分配作業原則第20 條規定略以，開發完成後不動產之區位選擇，以原私有土地所有權人優先，如有區位選擇意願相同時，則先行協議，協議不成再以抽籤決定之。捷運局將於區位選擇作業公告期間，以雙掛號通知各權利關係人進行意願調查與區位選擇，倘未於公告期限內回復本府意願或完成區位選擇，將視為放棄選擇權利，如致無發選定區位時，僅得以該權利關係人可分配權值以現金方式進行找補。

（三）綜上，原土地所有權人參與分配可獲得不動產面積，應依所有抵付權值額度，及所選擇區位價格而定。

六、連○妲君之陳述意見

目前捷運開發又慢讓居住人人心惶惶，據知工程又流標，待何時才動工，咱們要搬也不是不搬也不是。估價廠商來一次之後又沒來。現目前房價又貴，申述人年紀也大，等政府完成，不知待何時，期待勿再拖。

新北市政府答復：

（一）為加速本案用地取得，捷運局目前已完成地上物查估現地調查，由本府各主管機關辦理拆遷補償及救濟認定作業，並於 110 年 9 月 16 日、23 日完成本案第 1 次用地取得公聽會，將俟都市計畫發布實施後續與土地所有權人辦理協議價購作業。

（二）捷運局亦於用地取得作業期間，視各捷運開發區土地取得及協議價購情形，同步進行土開大樓基本設計及財務評估，以利銜接完成用地取得後徵求投資人作業。

（三）本案捷運開發區出入口及土地開發共構大樓設計暨興建，將視捷運主體工程及徵求投資人進度，由投資人整體設計、興建，或由捷運主體工程施工廠商先行構築出入口共構結構體，以減少相互影響，加速開發推動。

壹拾、散會（下午 5 時 30 分、6 時）