捷運汐止東湖線建設計畫（SB10 車站出入口及 SB10 至 SB11 路線段）第 1 次用地取得公聽會紀錄

壹、事由：說明「捷運汐止東湖線(SB10 車站出入口及 SB10 至 SB11 路線段)」之興辦事業計畫概況，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：113 年 8 月 19 日（星期一）下午 7 時

參、地點：臺北市內湖區公所 8 樓大禮堂（地址：臺北市內湖區民權東路六段 99 號 8 樓）

肆、主持人：新北市政府捷運工程局楊科長博仁　　紀錄：吳雯君

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

為降低汐止地區道路系統負荷、完善大臺北地區道路路網，並改善汐止至內湖地區的交通瓶頸，解決既有道路寬度不足之問題。

本計畫臺北市東湖地區與新北市汐止區間走廊長度約為 5.56 公里，擴大捷運服務範圍並形成完整的大臺北都會區捷運路網，期能舒緩交通量以提升服務水準，維持行車安全。

二、計畫內容

康寧路及國道一號路口之西南側設置起點站，沿國道南側至社后設機廠，往東至同興路轉東南至大同路向東北，沿大同路穿過北二高之後南轉，沿南興路東轉往新台五路至汐止區公所設置終點站。

臺北市範圍內設有 1 座高架車站（SB10 站）及高架捷運路線穿越段。

三、用地概況

（一）用地位置

本次公聽會範圍為汐東捷運線臺北市轄範圍之路段(總面積約 1.78 公頃，其中都變面積約 7061.44 平方公尺)。SB10 車站出入口位於臺北市內湖區安康路與康寧路 3 段交叉口西南側；SB10 至 SB11 路線段位於國道一號南側、內溝溪西側。

（二）用地範圍內土地權屬

用地範圍為內湖區潭美段一小段 4 地號等 29 筆私有土地。本次用地範圍內辦理都變之範圍，公有土地面積比例約 7.11%（約 502.28 平方公尺）、私有土地面積比例約 92.89%（約 6,559.16 平方公尺）。(實際仍以分割後地籍為準)

本計畫需用私有土地，屬高架路線穿越範圍未辦理都市計畫變更者，以取得地上權方式辦理；屬墩柱、車站出入口及機廠坐落土地辦理都市計畫變更者，以取得所有權方式辦理，以滿足後續捷運施工及營運。

（三）土地改良物現況：本案行經之私有地現況以尚未開闢的科技工業區、公園用地，現況為雜林、零星農作及鐵皮資材室等使用，及道路使用為主。(實際仍以地上物查估為準)。

（四）都市計畫變更說明

「變更臺北市內湖區都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）工業區及公園用地為捷運系統用地及捷運系統用地（兼供道路使用）主要計畫案」於 113 年 1 月 30 日經內政部都市計畫委員會第 1050 次會議審議通過，並於 113 年 6 月 28 日函報臺北市政府提請內政部核定中。

SB10 車站出入口由工業區變更為捷運系統用地或捷運系統用地（兼供道路使用），SB10~SB11 路線段行經公園用地部分變更為捷運系統用地。

捌、興辦事業計畫之公益性、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

本次用地範圍，含 1 車站出入口及高架路線穿越，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 113 年 8 月清查本次用地範圍內設籍人口為 1 人，其年齡為 68 歲，故對於當地現住人口結構無影響，且捷運建設完成後，對於當地交通便利性將有顯著提升。

（二）徵收計畫對周圍社會現況之影響

本計畫施工期間設置圍籬，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

本計畫用地範圍內若有列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將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

本計畫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

本計畫完工通車後，可提高沿線土地利用價值，驅動舊市區更新，帶動內湖、汐止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

本次用地範圍現況非屬都市計畫農業區，未有具規模性之農業生產情形，故對周邊地區糧食安全應無影響。

（三）徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本案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，對就業機會具有正面效益。

（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

本計畫所需經費已列入汐止東湖線捷運系統計畫預算辦理。

（五）徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本次用地範圍主要為都市計畫區之工業區及公園用地，無農林漁牧產業活動，故不影響整體農林漁牧產業鏈。

（六）徵收計畫對土地利用完整性影響

本計畫串聯既有捷運系統，對於大眾運輸路網完整性建構有重要意義，所需土地僅就必要範圍進行規劃，儘量減輕對周圍土地利用之影響。完工通車後，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

本次用地範圍周邊多屬既成社區及工業使用，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

本次用地範圍內依現況初步判斷並無明顯古蹟、遺址或登錄之歷史建物，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

本計畫完工通車後，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

本次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

本計畫完工通車後，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

本計畫環境影響說明書經行政院環境保護署 99 年 1 月 21 日環署綜字第 0990005741 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，本計畫建設完成後，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。故本計畫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

本次用地範圍內屬汐止東湖線 SB10 車站出入口及 SB10 至 SB11 路線段需辦理都市計畫變更者，已納入「變更臺北市內湖區都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）工業區及公園用地為捷運系統用地及捷運系統用地（兼供道路使用）主要計畫案」，經內政部都市計畫委員會 113 年 1 月 30 日第 1050 次會議審議通過，並於 113 年 6 月 28 日函報臺北市政府提請內政部核定中，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，故本計畫興建實屬需要。

六、綜合評估分析

（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

汐止東湖線綜合規劃報告書已奉行政院核定，本計畫用地範圍以使用公有土地及既有道路為優先，儘量避免使用私有土地，影響土地所有權人，惟路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，仍無法避免取得部分私有土地。

2.預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫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，本計畫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

本計畫路線規劃以綜合考量工程可行、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

依土地徵收條例第 11 條規定，本計畫範圍需用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

取得之土地均須作為捷運相關設施使用，本次用地範圍於臺北市轄區，如土地所有權人所有土地符合「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」規定，得依該辦法辦理。惟查臺北市 113 年度均無可供交換之公有非公用土地，故無法以此方式辦理。

（2）租用或設定地上權

屬高架路線穿越範圍未辦理都市計畫變更者，以取得地上權方式辦理；屬墩柱、車站出入口及機廠坐落土地辦理都市計畫變更者，以取得所有權方式辦理，且捷運為永久設施，不宜以租用方式取得，以滿足後續捷運施工及營運。

（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

本計畫範圍內土地，屬公共設施保留地者，土地所有權人可依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

本次用地範圍內屬 SB10 車站出入口及 SB10 至 SB11 路線段需辦理都市計畫變更者，已納入「變更臺北市內湖區都市計畫（配合捷運汐止東湖線建設計畫）工業區及公園用地為捷運系統用地及捷運系統用地（兼供道路使用）主要計畫案」，由工業區及公園用地變更為捷運系統用地及捷運系統用地（兼供道路使用），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，僅以本次用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。

5.其他評估必要性理由

本計畫可連接文湖線東湖站之都會捷運幹線，除有效提升大眾運輸系統使用率，並縮短汐止地區至臺北市通勤時間，可促進新北市汐止地區都市發展，提升汐止可及性，帶動觀光遊憩旅次，擴大北部都會生活圈範圍，且本計畫以考量工程可行性及對私有土地影響最小之方式進行規劃，用地範圍已符合必要性。

（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，本計畫用地範圍儘量使用公有土地，並考量工程可行性及對私有土地影響最小之方式進行規劃，且完工後，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 6 條

大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。本計畫符合大眾捷運法第 6 條規定，私有土地無法達成協議價購者，得由本府以徵收方式取得。

3.捷運汐止東湖線綜合規劃報告

112 年 1 月 13 日行政院已核定捷運汐止東湖線綜合規劃報告書。

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、林○霖君之陳述意見

（一）徵收後，剩餘的土地甚麼時候可以一併徵收？

（二）用地協議價購大約在什麼時候？

（三）個人土地被徵收多少？還剩多少？

新北市政府答復：

（一）臺端所有土地因本工程所需剩餘部分，倘有土地徵收條例第 8 條規定面積過小或形勢不整，致不能為相當使用之情事，得於徵收公告之日起一年內以書面向主管機關申請一併徵收。

（二）依據土地徵收條例第 10 條規定，至少舉行 2 場公聽會，本府捷運工程局（下稱捷運局）刻同步辦理土地市價查估作業，俟本案都市計畫發布實施後，續與土地所有權人進行協議價購，相關辦理期程預計於113 年10 月下旬，惟仍須以實際作業時間為準。

（三）本次用地範圍都市計畫變更已於 113 年 8 月 30 日發布實施，刻依規辦理樁位測釘、公告、地籍分割及登記事宜。另有關所詢涉及個人資料保護，將由捷運局於會後妥為說明。

二、陳○業君之陳述意見

（一）簡報 P.22 頁寫到：只徵收橋墩用地，與 P.25 頁的用地範圍不同，請問以哪個為準？

（二）詳陳情書。陳情位置：內湖區潭美段一小段 25-6 及 29-3 地號。陳情理由：25-6 地號及 29-3 地號徵收後，剩餘土地被台電 25-5 地號包圍無出路。建議事項：上開 25-6 地號及 29-3 地號徵收後剩餘土地、被台電 25-5 地號包圍無出路，請一併徵收。

新北市政府答復：

（一）本計畫用地取得，原則屬高架路線穿越範圍，係依據大眾捷運法第 19 條第 1 項及第 2 項規定，以取得地上權方式辦理；屬墩柱及車站出入口用地範圍，係依據大眾捷運法第 6 條及土地徵收條例第 3 條規定，以取得所有權方式辦理，以滿足後續捷運施工及營運。惟本次用地範圍部分高架穿越路段於都市計畫變更公開展覽階段，經都市計畫審議採納人民陳情意見，係以變更土地使用分區以取得所有權方式辦理。

（二）有關臺端所提所有臺北市內湖區潭美段一小段 25-6、29-3 地號土地經本計畫取得需用土地後為臨地包圍無出路一節；查目前基本設計成果，本計畫完工後，臺端所有剩餘土地係臨接人行道。另有關一併徵收一節，同陳述意見編號一之答復內容（一）所示。

壹拾、散會（下午 9 時）