

「164 線 (11k+931~16k+339) 道路拓寬工程(都市計畫外)」

第三次公聽會 會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 108 年 10 月 6 日(星期日)下午 1 時 00 分
- 二、開會地點：水林鄉通天宮廣場 (雲林縣水林鄉大庄路 37 號)
- 三、主持人：雲林縣政府工務處 廖政彥副處長 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、興辦事業概況說明

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。其中北港至水林路段，因交通量相當大，而原既有道路現況僅為單向各一線道雙向共二線道使用，且僅部分路段設有機車道，道路寬度僅 9-12 公尺，致時有道路壅塞及造成台 19 線回堵狀況發生。

現縣府為解決此路段道路壅塞及回堵狀況、強化道路使用功能、安全性及舒適度、減少行車時間、促進並帶動地方整體發展，並可改善城鄉發展差距，未來更可打造雲林次都會區之願景，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。

七、土地範圍勘選作業說明

(一) 用地範圍之四至界線：

本計畫係就縣道 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，東至北港鎮水林六號橋，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 303 筆，面積約 54,048 m²；包含私有地 254 筆(面積約 17,221 m²，占 32%)、公有地 44 筆(面積約 2,803 m²，占 5%)、未登錄地 5 筆(面積約 34,024 m²，占 63%)。

(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	19	0.2418038	4.47%
特定專用區-交通用地	8	0.1507896	2.79%
特定農業區-水利用地	34	0.1961597	3.63%
特定農業區-交通用地	49	0.8802176	16.28%
特定農業區-農牧用地	44	0.0655281	1.21%
特定農業區-甲種建築用地	5	0.0004	0.01%
鄉村區-乙種建築用地	115	0.1797766	3.33%
鄉村區-水利用地	2	0.0003183	0.01%
鄉村區-交通用地	22	0.2874003	5.32%
未登錄地	5	3.402406	62.95%
總計	303	5.4048	100.00%

(五) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連理由：

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。用地範圍內包含公私有土地，並已優先使用縣道 164 線公有之土地，不足部分才需取得私有土地，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 2,704 公尺，規劃拓寬後路寬為 20 公尺，為保障私有財產，於工程設計上已盡量善用公有土地，並配合該地區未來整體之發展，以減少拆遷、損害最小為原則勘選用地，使用之土地均為達成道路改善效益而必須使用，故於私有地之勘選已達最小使用限度範圍。

(七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本計畫工程路線係配合現有道路寬度進行規劃，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，工程路線規劃已考量現有路況、區域交通動線、旅運需求及相關道路之聯繫與銜接等因素，俾利改善現有道路路況、行車安全與交通路網，其路線勘選無其他可替代地區及理由。

(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。若以其他方式取得，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：

- a. 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。
- b. 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。
- c. 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。
- d. 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，無法以上開方式取得。

(九) 其他評估必要性理由：

縣道 164 線由北港鎮經水林鄉連結口湖鄉，向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，為聯繫沿海 3 鄉鎮的重要道路。

本計畫經本府 107 年 1 月委託辦理「164 縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統 TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，道路寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，不符本縣多數民眾運輸載具使用現況；且沿線車流量影響交通順暢及周邊居民用路安全，時有道路壅塞及造成台 19 線回堵狀況發生，為改善此路段長久以來之道路問題，故本計畫之工程進行及用地取得有其必要。

八、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	本計畫工程範圍沿線經過水林鄉土厝村、北港鎮扶朝里及光復里，截至 107 年 11 月，水林鄉土厝村有 1,340 人，北港鎮扶朝里有 1,087 人，光復里有 2,142 人，未來可因本交通事業之興辦所產生之交通便利而直接受益。又截至 107 年 11 月北港鎮有 39,946 人，年齡結構以 35~59 歲為主，男性人口 20,614 人，女性人口 19,332；水林鄉有 25,365 人，年齡結構以 40~59 歲為主，男性人口 13,825，女性人口 11,540。二鄉鎮居民共約 6 萬餘人，未來亦可因本工程而受益。其他受益對象包含其他使用該道路通行之不特定公眾，俾提供良善便利之交通運輸服務，促進土地利用發展及改善都市交通，將間接影響二鄉鎮之人口年齡結構。
	對周圍社會現況之影響	本道路拓寬工程四周現況部分為既有道路，部分有圍牆等雜項附屬設施及種植稻作等短期作物，其餘多為雜草及雜木混生。因工程為道路拓寬工程，目的在於改進當地道路交通安全，並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，有助於區域繁榮，並提高生活品質，對於周遭地區社會現況有正面影響。
	對弱勢族群生活型態之影響程度	本計畫為交通事業計畫，沿線族群既有生活型態並未因工程施作而造成影響。路線拓寬規劃設計時已盡可能避開民眾房舍，對弱勢族群居住及生活型態並無造成影響。道路拓寬完成後，有助於交通改善，增進鄰近地區之交通便利，促進經濟發展，提升居民生活環境品質。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。
	健康風險之影響程度	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。本道路拓寬工程有助於車流順暢及改善道路瓶頸路段，並減少人車爭道容易發生車禍之風

		險，提供較安全、順暢的通行路網，提高都市防災機能，增加當地居民及用路人行車安全保障，對民眾之生命安全及健康保障皆具有正面影響。
經濟 因素	稅收	本計畫為交通設施之興建，道路拓寬有助於鄰近地區進出交通便利及促進土地利用發展，區域土地利用價值可因此提高，地價稅收可因此增加，土地增值稅亦可因本工程所產生之將活絡土地交易市場效益而增加。因本計畫可帶動區域性產業發展，對營業稅等商業稅收亦有正面影響。整體而言，用地範圍內之私有土地雖因被徵收為公有土地而產生減少地價稅收之負面影響，但因交通設施之興建而產生增加地價稅及商業稅收之正面效果遠大於負面效果，因此本計畫將提高整體稅收。
	糧食安全	本案工程範圍之非都市計畫範圍路段僅沿既有道路拓寬，非以供糧食生產為主要目的。本工程係採線性開發，既不改變鄰近土地利用，亦不會對於附近農業生產環境造成破壞，因此對糧食安全並未造成影響。
	增減就業或轉業人口	本案工程為道路拓寬改善工程，係為提供北港鎮、水林鄉及口湖鄉地區往來之便捷及安全道路，工程完工後能提升區域道路路網及地區農路運輸，促進農業發展與地區土地利用，帶動地區產業發展、增加就業人口，並可有效提供區內就業人口至其他地區之工作旅次，於商業活動增加之情形下，對於周邊地區就業條件有正面影響。本計畫範圍雖僅有少部分零星農作使用及雜項附屬設施，應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，惟如確有所有權人因土地或土地改良物被徵收導致謀生方法改變而失業之情事者，將主動轉介勞動部雲嘉分署轄下相關職訓單位洽詢相關就業機會之媒合，冀能輔導其達成轉業目標。
	徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形	本案工程係縣府本於權責辦理，本案列公路總局生活圈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。
	農林漁牧產業鏈	本工程係沿現有道路進行拓寬，屬於線狀小面積使用，對農林漁牧產業鏈不會產生影響，反而可由本交通建設建立安全、便捷的農產運銷聯繫路廊，以促進鄰近

		地區農林漁牧等相關產業往來、輸送之順暢，進而帶動當地農牧銷售等產業成長。 本計畫範圍內路段雖有零星特定農業區農牧用地，惟依土地徵收條例第3之1條規定，本案係興辦交通事業，因範圍內之農牧用地為零星夾雜不可避免，且面積僅約占總面積1%，對農林漁牧產業不致產生影響。
	土地利用完整性	本案工程路段係沿現有道路進行拓寬工程，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、口湖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	本案工程為縣道現有道路拓寬計畫，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，將延續鄰近聚落之空間紋理，並降低衝擊，以維持景觀暨生態平衡。
	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、口湖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，因此當地居民居住環境及生活條件可一併獲得改善，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	道路拓寬後可減緩交通壅塞之情形，提升地區交通整體之流暢性，有助於居民及遊客之進出，避免龐大車流量造成農村聚落人車爭道情形，確保周邊居民之生活環境品質及保障用路人之生命財產。
永續發展	國家永續發展政策	依據行政院國家永續發展委員會98年9月永續發展政策綱領，交通發展為落實「永續發展」理念及因應「節

因素		能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網，提供優質永續之運輸服務，提供民眾安全的運輸環境，提升交通設施興建與營運維護效能。104 年 12 月 18 日決議修正之永續發展政策之土地面向中所羅列之城鄉發展地區目標，應考量交通與公共設施服務水準，以建立住業均衡、住者適其屋之優質生活環境。本道路拓寬工程係以提升道路服務品質，架構臺灣地區便捷交通網為目的，符合國家永續發展政策。
	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，兼顧環境的永續經營，使交通建設與整體環境相生相成，以實施節能減碳的功效，並達成永續發展的目標。
	國土計畫	勘選土地係配合國土計畫(草案)，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		近年水林與北港地區拓展觀光旅遊成效卓著，觀光客日益增多，尤其北港朝天宮為二級古蹟，是全台 300 多座媽祖廟之總廟，為全國知名廟宇，亦為本縣觀光重鎮，本工程可配合地方觀光發展特色及有效建構地方生活圈，帶動沿線地區農業、經濟及觀光競爭力。本案工程計畫改善後將可提升道路服務品質，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。

九、 公益性、必要性、適當性、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、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：

本道路拓寬可提升地區交通路網與道路路況、道路周邊土地利用價值、產業運輸條件，有助於工、商產業發展，增加政府稅收。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。本道路拓寬工程可改善現有道路行車安全性，健全區域交通路網，降低行車時間與距離，提升地區聯外及產業運輸條件，有助工商產業發展；且可改善道路景觀及居民生活機能與居住品質，亦間接降低碳排放有利環境保護，故辦理本案工程符合公益性原則。

2. 必要性：

本道路工程範圍包含都市計畫路段及非都市計畫路段，其中非都市計畫路段配合交通需求，設置雙向四車道、機車道、路肩、側溝、路燈及交通號誌等設施，因依據交通量指派結果顯示，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，道路寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，故沿現有道路拓寬至 20 公尺，提升公路設計標準以健全道路之功能，改善現有道路寬度不足之問題外，冀能保障民眾之用路安全，並增益水林及北港地區與周邊地區往來交通動線順暢，並因應日益增長之交通旅運需求，紓解交通壓力。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，本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，本所樂觀其成，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，本所須每年編列預算，將造成支出無上限情形。

3. 適當性：

勘選土地已考量現有路網與鄰近村里路況，用地範圍已納入尚無使用計畫之公有土地，本案路線未經過人口住宅密集地區及環境

敏感地區等，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，且本案工程並無對農業生產環境、文化古蹟及生態環境造成破壞。道路工程係為符合永續利用之目的，及保障公共利益，故不宜以租用或設定地上權等方式取得土地，應取得拓寬道路範圍之土地所有權始符合民眾期望與經濟效益。工程範圍均係道路拓寬必需使用之土地，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，並可提升區域居民生活便利性，故具有適當性。

4. 合法性：

本道路工程係依據「土地徵收條例」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、合法性，經評估應屬適當。

十、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。

十一、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	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	吳溪	108 年 2 月 27 日	1. 被徵收之剩餘土地是否可辦理用地變更？ 2. 是否有規劃安全島？	1. 本案工程範圍內之土地將依相關法定程序辦理取得後，依法辦理土地變更。而非屬本案工程範圍內之土地，若屬非都市土地，土地變更仍須依照「非都市土地管制規則」等相關規定辦理，如有疑問可洽本府地政處諮詢。 2. 本案依現行工程設計，在考量道路配置寬度、交通流量與提升交通安全情況等綜合評估下，目前設計尚無規劃設置安全島。
2	陳瑞麟	108 年 2 月 27 日	477-23 地號是我向國有財產局以一平方公尺 9,600 元買的，我希望評估價格要超過，否則我無法接受，我當時是以市價之三倍購買路邊畸零地。	本案用地範圍內土地協議市價及徵收市價，惟因土地徵收條例自 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，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。 (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，本案市價仍以上開說明辦理，相關市價之評定，台端如有市價資訊，歡迎提供本府，屆時，特送本府估價單位研議。
3	蔡慶騰	108 年 2 月 27 日	1. 希望是否有相關書面資料或網站可以了解工程內容或會議記錄？ 2. 相關會議資料希望要張貼在鄰近辦公處等	1. 本案相關公告及會議紀錄，依相關法令規定，除公告於本府網站外，並將張貼公告於土地所在地之公共地方、本府公告欄、鄉（鎮）公

			等，以利民眾了解。 3. 是不是趁此次工程降低路面高度，以利民眾出入及增加排水功能(土厝聚落部分)？	所公告欄、村(里)辦公處公告處所、村(里)住戶之適當公共位置，以利民眾了解。 2. 針對台端所提降低路面高度及增加排水功能等建議，本府將納入本案工程設計評估其可行性。
4	蔡重溪	108 年 2 月 27 日	應該拓寬開闢的是北方的鐵路那，不是 164 縣道。	感謝台端寶貴的意見，有關本案道路配置，係經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃本案，爰此，在道路安全考量下，本案工程維持原規劃之需要。建議另闢北方鐵路區域乙節，因本案道路現況寬度不符需求，致時有道路壅塞，為提升道路安全，健全區域路網，因此本案經評估後，本案仍為縣內首要改善道路，台端所述北方鐵路區域非屬道路交通系統，歉難照辦，建請見諒。
5	蔡仁榮	108 年 2 月 27 日	水溝請用板橋並大一點。	有關水溝是否加蓋板橋，將納入工程設計考量。如有配置板橋，其板橋規格將依相關規定辦理。
6	蔡振松	108 年 2 月 27 日	我認為此道路 2 車道已夠用，希望開闢快速道路更有效益。	因本案道路現況寬度不符需求，致時有道路壅塞，為提升道路安全，健全區域路網，因此本案經評估後，本案仍為縣內首要改善道路，台端所述快速道路區域乙節，本府將另案評估研議，如有需求再向中央提案。
7	王榮鴻 (王火之繼承人)	108 年 2 月 27 日	1. 20 米是否有包含人行道及排水道？ 2. 中心點是現有道路之中心點嗎？ 3. 是否有更明確之工程範圍再通知我們？	1. 本案道路拓寬後之總寬度為 20 公尺，相關車道、路燈等設施均在規劃範圍 20 公尺內辦理施工，人行道及排水道等將納入工程設計研議。 2. 本案道路係依現行道路中

				心拓寬為原則，以道路安全為設計最主要考量，辦理本案相關事宜。 3. 本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之土地及改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。
8	黃炳誠	108 年 2 月 27 日	1. 公聽會召開時程為何這麼晚？ 2. 公聽會通知的資料與公告的資料不夠詳盡。 3. 拆除房屋該如何補償？ 4. 公聽會時間應訂於假日。 5. 本計畫於 107 年 10 月完成計畫提案，交通部 107 年 11 月 5 日核定，依預定辦理進度時程完成公聽會時間為 108 年 02 月 28 日，為何公聽會辦理時間拖延至最後一日方才辦理？另建議爾後攸關民眾權益之公聽會辦理，應考量民眾參與時間之方便性，例如：週末假日之時間，並更應提前通知相關權益關係之民眾。 6. 本拓寬工程後續相關計畫時間為何？是否能公布讓民眾周知？相關施工訊息細節公佈於村民活動中心。 7. 被拆除之建物是否有作建物調查？建物被拆，剩餘未拆之建物如何復舊？由屋主或施工單	1. 第 1、4、5 點合併說明，本案公聽會之開會日期是否可訂於假日乙節，本府納入研議。本案第二場公聽會之開會日期仍以本府公告及通知為主，倘經綜合考量各種因素後，公聽會未能於假日召開，仍請見諒。倘若台端因故無法與會，如有建言得於規定期限內提出事實上及法律上之陳述，並向本府以書面或言詞提出陳述意見，否則依「行政程序法」第 105 條第 3 項規定視為放棄陳述之機會，爰此，台端是否出席會場並無影響其陳述意見之權利。 召開會議須有一定前置作業時程，本府完成相關作業後依土地徵收相關條例規定辦理公聽會，造成台端不便，建請見諒。 綜上，依據土地徵收相關條例之規定，本府於 108 年 2 月 27 日召開本案公聽會亦符程序，請台端見諒。 2. 本案相關通知及公告均依土地徵收條例等相關法令規定辦理，召開本案公聽會前已依前述規定於七日

		位復舊之界面為何？另剩餘之建物是否另作鑑定判定是否為危樓。 8. 沿路景觀分都市計畫區有植栽跟非都市計畫區無植栽，建議自台 19 至土厝派出所之路段，整體一致栽植植栽，讓整條路線整齊統一美觀性。 9. 植栽需考量讓道路有特色，將來成長空間且不影響路燈照明，整個路旁的美觀及後續縣府養護成本。 10. 建議管線地下化以免颱風天造成線路故障，造成人民生活起居困擾。 11. 道路拓寬後目前既有排水溝渠水文是否改變？遇暴雨量之周邊排水宣洩問題是否考量？是以多少年之暴雨量為計算基準？排水溝渠是否有水理計算？ 12. 考量用路人臨時停車之需求，機車優先道與外側車道，建議為混合車道。 13. 拓寬後為避免車速過快危險，建議在雲 161 鄉道(往湖仔內)路口至派出所前路段增加跳動路面並增設超速照相。 14. 在雲 161 鄉道(往樹腳里)路口，為避免雙向左轉內線車輛擋住外線直行車輛視線，建議在雲 161 鄉道(往樹腳里)路口紅綠燈增設左轉燈號。 15. 都市計畫區內之路段	前刊登政府公報及新聞紙，並書面郵寄通知土地所有權人，亦於七日前公告於本府網站，及張貼公告於土地所在地之公共地方、本府公告欄、鄉(鎮)公所公告欄、村(里)辦公處公告處所、村(里)住戶之適當公共位置，以利民眾了解，倘若台端仍有不明瞭之情事，可以書面方式表示意見送府憑辦。 3. 用地範圍內之土地，地上建物及改良物拆除，本府將依據「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」等相關規定予以補償。 4. 本工程進行施工前依據土地徵收條例等相關規定取得用地範圍之土地，如經協議價購不成又無其他取得方式時，將報請內政部審議，本案後續將視用地取得情形辦理施工。本案如有相關施工訊息需知會時，將另函知村里辦公室，感謝台端建議。 5. 本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。用地範圍內之需拆除建物相關認定標準，係依據「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」等相關規定予以補償土地或地上物所有權人，請土地或地上
--	--	--	---

			設置人行道，考量實際使用之需求，是否有此需要性？ 16. 路基以 45CM 厚 CLSM 施作，現既有路面之道路級配底層多年來已壓密，建議 CLSM 僅施作新拓寬路面部分，既有路面不要再挖除以節省工程費用。 17. 路燈桿形式建議勿以其他特殊造型燈桿施作，以一般傳統標準燈桿施作即可，以利將來因故障損壞維修材料容易取得方便維修。	物所有權人辦理遷移或拆除。 6. 第 8.9 點合併說明，有關台端提出之相關植栽建議，本府將納入工程設計研議，感謝台端建議。 7. 有關管線地下化乙節，本府將納入工程設計研議，會詢相關權責單位評估其可行性。 8. 第 11.12. 點合併說明，有關台端建議排水溝渠及車道配置等相關建言，本府於工程設計時將一併考量，感謝台端建議。 9. 有關台端建議增加跳動路面乙節，恐產生噪音問題影響居住品質，爰此，不予採用。道路安全配置本府於設計時將一併研議，感謝台端建議。另台端所提增設測速照相部分，本府將函請本縣警察局研議。 10. 有關交通號誌，本府於工程設計時將邀請相關單位研議，感謝台端建議。 11. 都市計畫區內之路段是否配置人行道，本府於工程設計時將一併考量。 12. 有關建議 CLSM 僅施作新拓寬路面部分，本府於工程設計時將納入研議辦理，感謝台端建議。 13. 有關台端建議之路燈形式，本府於工程設計時將一併考量，感謝台端建議。
9	許火田	108 年 2 月 27 日	1. 派出所公有地不用，為何要用私人土地？ 2. 是否會拆到建物主結	1. 本案道路拓寬係依現行道路中心拓寬為原則，並以道路安全為設計最主要考

			構？	量，用地取得係以規劃設計範圍內之土地辦理取得，並非針對特定對象辦理用地取得。 2. 本案工程經規劃設計確認並完成交樁後，將進行地上物查估作業，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。
10	陳寬政	108 年 2 月 27 日	道路現為 2 車道已常發生車禍，現要拓寬成 4 車道，必定會增加車流量以致影響周邊居民之生活品質，請考量。	有關本案道路配置，因現況道路寬度僅 9-12 公尺，致時有道路壅塞，經交通流量調查與需求預測及考量交通安全情況下綜合評估設計，以提升道路安全、健全區域路網，進而提高民眾生活品質及用路安全，爰此，對當地居民居住環境及生活條件可一併獲得改善，提高該地區生活品質，感謝台端提醒。

十二、 第二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	蔡岳儒議員	108 年 5 月 9 日	道路規劃是否影響民眾權利，不要因為公共建設造成民怨，希望規劃不要影響民眾既有建物、住的權益。	道路建設係經審慎規劃並有計劃性的執行，道路設計則以安全為最高考量，執行拓寬時，不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，路線不會偏頗任一方，綜前所述，議員的意見，本府會帶回研議，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
2	蔡孟真議員	108 年 5 月 9 日	1. 希望縣府多思量民眾的權益。	第 1、2 點合併說明，議員的建言，本府會

			2.如會拆除到民宅，希望再行審思，不要拆到房屋。	帶回研議，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
3	蘇榮賜	108年5月9日	我們土地之前台糖有說要徵收，現你們也要用請自行與台糖協調。	台灣糖業股份有限公司系屬私營企業，其土地取得不適用「土地徵收條例」之規則，爰此，台糖徵收土地乙節不適法；本案用地範圍內之私有土地，本府會先辦理「協議價購」與土地所有權協議取得，如協議不成又無他項方式取得土地時，未取得私有土地部分，本府將依據前述條例之規定，報請內政部審議。
4	王阿乾 (王永樹代)	108年5月9日	該工程可往後延期辦理，不用急於現在，現可規定以後房子不要蓋超過道路規劃線，便可讓道路拓寬順利進行。	依據土地徵收條例及各機關經管國有公用被占用不動產處理原則等規定，本案倘經依前述條例規定取得土地，本案範圍內應遷移之物件逾期未遷移者，本府將依行政執行法執行，爰此，台端建議惟於法不合，歉難辦理。
5	陳秋菊 (紀金榮代)	108年5月9日	道路拓寬工程周圍民眾皆反對，請尊重民意，勿強行執行。	感謝台端意見，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
6	陳憲政	108年5月9日	反對本道路拓寬工程。	感謝台端意見，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
7	郭素女 (林玉青代)	108年5月9日	1.拓寬前是否有考量地方效益(具體計畫)? 2.改善道路安全是否有其	1.1、3點合併說明，本府辦理本案前已考量綜合評估

			他方式？ 3. 拓寬前需考量當地多為老年人口，不是補償就好，需做通盤考量。	分析社會、經濟、文化及生態等因素，地方效益已在本案考量內，如因案內有低收入戶或中低收入戶者涉及土地徵收條例第 34 條之 1 規定之情形者，本府將依規定訂定安置計畫，道路設計會考量社區形態。 2. 因本案道路現況寬度不符需求，致時有道路壅塞，為提升道路安全，健全區域路網，因此本案經評估後，仍維持原規劃辦理。
8	蔡茂盛	108 年 5 月 9 日	1. 道路工程設計有問題。 2. 應解決 19 線的問題，不是 164 線道。 3. 此設計為 10 年前，不符當今需求。 4. 如陳情書： 主旨： 有關鈞府 107 年 10 月縣道 164 線拓寬工程提案計畫書、2018.11.12 新聞稿所提出縣道 164 線，口湖鄉至北港鎮道路往來車流量多及每年北港媽祖進香期交通壅塞，預計縣道 164 線拓寬至雙向四線道乙案，如說明請查照。 說明： (1)關於每年北港媽祖進香期交通壅塞，主因是縣道 159 線嘉義方面及縣道 145 線土庫方面車輛大量湧	1. 第 1.3 點合併說明，本案工程經交通量預測結果分析，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，僅能提供基本服務需求，目前僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，本案規劃符合交通法規配置，台端言論，本府予以尊重。 2. 第 2.4 點合併說明，本案係屬現有道路拓寬工程，主

		入，造成台 19 線北港鎮市區段嚴重交通堵塞所致；理應改善台 19 才對，反而拓寬不相干的縣道 164 線是不合邏輯。 (2)近十年來，水林鄉與口湖鄉人口外流嚴重，兩鄉總人數，97 年 60573 人，108 年 3 月 52313 人，減少 8260 人，以 45 村平均每村 1163 人計算，等於減少 7.1 個村落的人口流失(人口減少車輛自然減少)。 (3)因時過境遷口湖鄉沿海水產養殖業已逐漸沒落，金湖又有台 61 線西濱快速公路與台 17 線西濱公路共構，北上或南下車輛大部分均走這兩條公路更為便捷，行駛縣道 164 線車輛自然大幅減少。 (4)縣道 164 線交通主因為水林外環道路規劃不良，無頭無尾，如果能直接貫通至尖山段與縣道 164 線會合，口湖至北港間往來車輛就不會再走水林老街道，全線交通問題將可迎刃而解。 (5)反對有關縣道 164 線，土厝村段道路拓寬計畫；土厝村段道路若拓寬，將使車輛行車加速，村民出入變得更加危險，對縣道 164 線全線交通不會改善。 辦法： 建請停辦縣道 164 線土厝村段道路拓寬工程，並重新規劃水林外環道路直接貫通至尖山段與縣道 164 線會合，不但經費較少並可改善	要是暢通沿海地區的交通路網，提升當地交通安全性，對於健全區域路網，有相當助益，其受惠並非僅限於水林鄉或北港鎮鄉親。 有關北港媽祖文化節時活動期間帶來的交通流量問題，北港鎮公所已另闢建「北港特一號道路」，俟完工通車後則可疏解當地地區周圍交通流量。 重新規劃水林外環道路乙節，本府將另案評估研議，如有需求再向中央提案。 本案係為健全區域路網，提升道路交通安全，行車不遵守交通規則係行為人素質問題，本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生。 建請停辦本工程乙節，本府會帶回研議，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
--	--	---	---

			縣道 164 線全線交通之問題，請鑒核。	
9	黃炳誠	108 年 2 月 27 日	1. 建議管線地下化以免颱風天造成線路故障，造成人民生活起居困擾。 2. 拓寬後為避免車速過快危險，建議在雲 161 鄉道(往湖仔內)路口至派出所前路段增加跳動路面並增設超速照相。	1. 電線仍維原規劃採上空配置，惟電線地下化是否可先行預置管路，於設計再行研議。 2. 增設測速照相部分，由本縣警察局依相關規定評估之，如有其需求則配合本案辦理。

十三、第三次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見

(一) 蔡淑敏

1. 由於人口變少，加上學校合併，年輕人也都往市區工作，大部分居民從事務農，因此道路不需再拓寬。
2. 由於本村居民老人較多，20 公尺寬的道路，對老人過馬路會更加危險，因此道路不需再拓寬。
3. 由於房子已老舊，若拆了房子，其結構會被破壞，房子也就不堅固，甚至還會倒塌，房子被你們拆掉，居民的房子也沒了，這該如何叫居民繼續住下去，所以反對拆房子。
4. 有的居民一生中就只有這一間房子，從年輕辛苦存錢蓋一間自己的房子，且還居住了三代，若房子被拆掉了，居民要住哪裡？他們這一輩子辛苦賺的心血也化為烏有了，所以反對拆房子。

(二) 蔡重溪

1. 拓寬至 20 公尺會造成行人安全，地方很多小孩和老人，反應會來不及。
2. 外圍車輛再開闢替代道路。

(三) 蔡清仁

該道路已拓寬過二次，建物退無可退，會拆到房子，建議研議外環道替代方案，該路段不予再拓寬，其實車流量並不多，拓寬反而造成村民生活圈不便，行人安全有疑慮(老人居多會有生命危險)，拆屋後續復原因難，拒絕拆屋。

(四) 林國揚

已拆除 2 次，若再拓寬會再損害我們房子的建築結構，所以不希望道路拓寬。這裡不是工業區，人口流失，也非商業區，所以拓寬無用。

(五) 陳瑞麟

可否修正道路路線，不要拆到房子為原則。

十四、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 條及內政部 100 年 1 月 7 日台內地字第 1000010720 號函送「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」相關規定辦理，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) 有關各土地所有權人及利害關係人會中所提之意見回覆如下：

編號	姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	蔡淑敏	108 年 10 月 6 日	1. 由於人口變少，加上學校合併，年輕人都往市區工作，大部分居民從事務農，因此道路不需再拓寬。 2. 由於本村居民老人較多，20 公尺寬的道路，對老人過馬路會更加危險，因此道路不需再拓寬。 3. 由於房子已老舊，若拆了房子，其結構會被破壞，房子也就不堅固，甚至還會倒塌，房子被你們拆掉，居民的房子也沒了，這該如何叫居民繼續住下去，所以反對拆房子。 4. 有的居民一生中就只有這一間房子，從年輕辛苦存錢蓋一間自己的房子，且還居住了三代，若房子被拆掉了，居民要住哪裡？他們這一輩子辛苦賺的心血也化為烏有了，所以反對拆房子。	1. 本府 107 年 1 月委託辦理「164 縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統 TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向 4 車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，道路寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量下，本案工程維持原規劃之需要。

			2. 有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。 3. 第 3.4 點合併說明，道路建設辦理
--	--	--	---

				拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，辦理建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，台端意見本府尊重，本案相關作業及補償，將依土地徵收條例相關規定予以補償以維民眾權利。
2	蔡重溪	108 年 10 月 6 日	1. 拓寬至 20 公尺會造成行人安全，地方很多小孩和老人，反應會來不及。 2. 外圍車輛再開闢替代道路。	1. 有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；本府會

				規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。 2. 經設計單位再評估方案 1、方案 2 與方案 3(詳附件 1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線
--	--	--	--	---

				範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。 綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。
3	蔡清仁	108年10月6日	該道路已拓寬過二次，建物退無可退，會拆到房子，建議研議外環道替代方案，該路段不予再拓寬，其實車流量並不多，拓寬反而造成村民生活圈不便，行人安全有疑慮(老人居多會有生命危險)，拆屋後續復原因難，拒絕拆屋。	1. 有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道164線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要1快車道、1混合車道及1機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維

				持原規劃寬度 20 公尺辦理；本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。 2. 經設計單位再評估方案 1、方案 2 與方案 3(詳附件 1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網
--	--	--	--	---

				路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第400號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。 綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。
4	林國揚	108年10月6日	已拆除2次，若再拓寬會再損害我們房子的建築結構，所以不希望道路拓寬。這裡不是工業區，人口流失，也非商業區，所以拓寬無用。	本府107年1月委託辦理「164縣(金湖至北港)拓寬工程(第一期)委託規畫等工作」，以運輸地理資訊系統TransCAD，以使用者均衡方式進行交通量指派進行目標年交通量指派，推估結果顯示依據目標年交通量預測結果及郊區公路服務水準之評估標準進行需求分析後，本路段須配置雙向4車道才可滿足需求，而原現有道路為單向各一線道雙向共二線道使用，道路

				寬度 9~12m，僅能提供基本服務需求，且僅有部分路段設置機車道，無法提供機慢車庇護功能，爰此，在道路安全考量下，本案已考量車流等因素，工程維持原規劃之需要。
5	陳瑞麟	108 年 10 月 6 日	可否修正道路路線，不要拆到房子為原則。	經設計單位再評估方案 1、方案 2 與方案 3(詳附件 1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第 400 號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。 綜上，本案原路線長

				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，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。
6	蔡岳儒議員	108 年 5 月 9 日	道路規劃是否影響民眾權利，不要因為公共建設造成民怨，希望規劃不要影響民眾既有建物、住的權益。	道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，辦理建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，感謝議員意見，本案相關作業及補償，將依土地徵收條例相關規定予以補償以維民眾權利。
7	蔡孟真議員	108 年 5 月 9 日	1. 希望縣府多思量民眾的權益。 2. 如會拆除到民宅，希望再行審思，不要拆到房屋。	第 1、2 點合併說明，道路建設辦理拓寬時，有時不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則，辦理建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，感謝議員意見，本案相關作業及補償，將依土地徵收條例相關規定予以補償以維民

				眾權利。
8	陳秋菊 (紀金榮代)	108 年 5 月 9 日	道路拓寬工程周圍民眾皆反對，請尊重民意，勿強行執行。	有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。
9	陳憲政	108 年 5 月 9 日	反對本道路拓寬工程。	有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線

				目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。
10	蔡茂盛	108 年 5 月 9 日	建請停辦縣道 164 線土厝村段道路拓寬工程，並重新規劃水林外環道路直接貫通至尖山段與縣道 164 線會合，不但經費較少並可改善縣道 164 線全線交通之問題，請鑒核。	1. 有關本案道路寬度，經交通量調查與需求預測等綜合評估後規劃，該計劃並經交通部核定在案，合先敘明，經研議後設計單位建議，考量縣道 164 線目標年服務水準，仍建議該路段應拓寬增設車道，綜前所述，基於公益性、必要性及行車安全等因素，道路單向配置需要 1 快車道、1 混合車道及 1 機

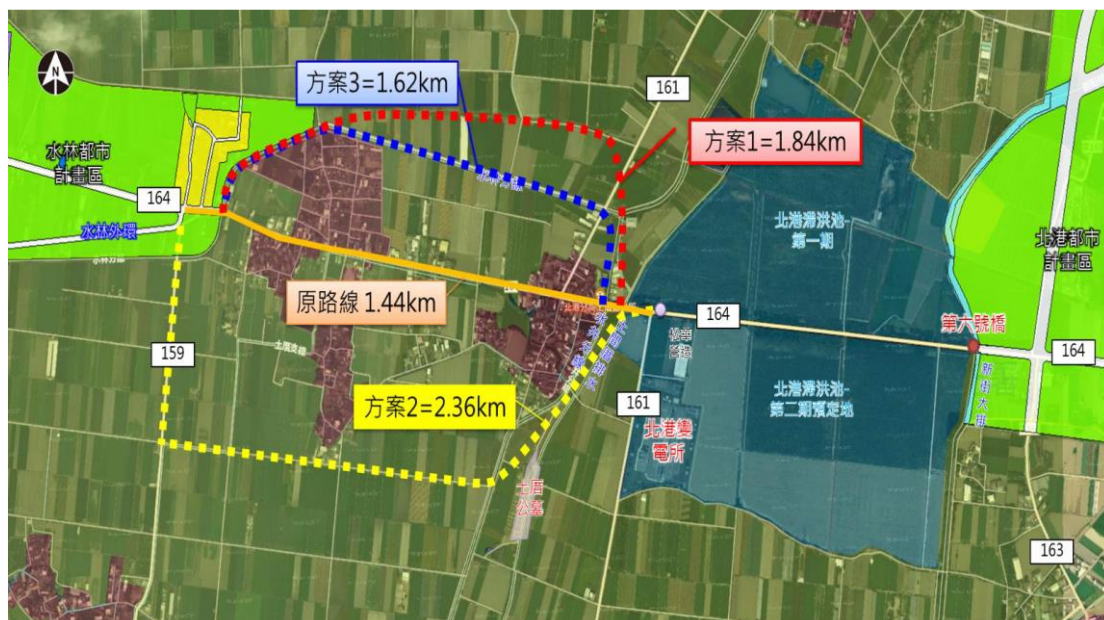
				慢車道外加側溝等設施，為提升道路安全、健全區域路網，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺辦理；本府會規劃相關交通號誌、標誌，提醒行為人，以降低不安全因素產生；公聽會之目的即聽取土地所有權人及利害關係人之意見，依據各位之意見由本府及設計廠商參酌，如果可行一定依據大家的意見辦理修正，惟本案經評估確定，仍依原規劃辦理，故請見諒。 2. 經設計單位再評估方案 1、方案 2 與方案 3(詳附件 1，以下簡稱三方案)，三方案私有土地較原路線私有土地取得多、路線幾何不佳、曲線較多、行車距離較長，無益交通安全與節能減碳概念，而原路線以既有道路為基底採兩側拓寬，路線最短有益縮短行車距離與時間、路線幾何最佳，安全性最高，爰此，原路線之公益性及必
--	--	--	--	---

				要性與三方案相比，原路線為最優選擇，另考慮區域發展、健全公路網路，原路線屬既有道路拓寬，又路線範圍內長期供公眾通行之私有土地，將依據司法院釋字第 400 號一併取得，故原路線之適當性與合法性，相對於三方案更加符合本案需求。 綜上，本案原路線長度最短、行車旅行時間最少、路線幾何最佳，行車安全性相對高，基於增進公共利益並考量上述因素，維持原路線辦理，不採替代道路方案，請見諒。
--	--	--	--	---

(三) 有關本次公聽會聽取與會鄉親之意見，將請本工程設計單位研議於細部設計納入考量，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。

(四) 本次公聽會紀錄辦理公告周知後，本府將辦理用地範圍地上物查估作業，俟作業完竣後擇期召開用地取得協議價購會議。

十五、 散會：下午 2 時 30 分。



方案路線圖

	路線長度	路線幾何	公私有地面積
原路線	1.44公里	路線筆直，行車距離最短	- 面積約:29,000m² - 公有地約17,578m² - 私有地及未登錄地約11,422m²
方案1	1.84公里	道路曲線相對較多，路線較為彎曲	- 面積約:36,800m² - 公有地約5,263.18m² - 私有地及未登錄地約31,536.82m²
方案2	2.36公里	距離最長，為銜接既有農路設置曲線	- 面積約:47,200m² - 公有地約8,043.1m² - 私有地及未登錄地約39,156.9m²
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。	- 面積約:33,800m² - 公有地約13,349.58m² - 私有地及未登錄地約19,050.42m²

方案比較表