

雲 2 線(0K+500~2K+467.45)第二次公聽會會議紀錄

一、開會時間：109 年 10 月 23 日（星期一）下午 03 時 00 分。

二、開會地點：麥寮鄉海豐村安聖宮旁活動中心

三、主席人：黃科長助株

記錄：李偉卿

四、出、列席單位及人員：如簽到單。

五、土地所有權人及利害關係人：詳如后附簽名冊。

六、興辦事業計畫概況說明：

雲 2 線(0k+500-2k+467.45)道路拓寬，係為提供後安村、海豐村民眾一條往來通行便捷、安全的聯外道路，做為連結麥寮市區之聯外道路而辦理本道路工程用地取得，工程範圍起點由施厝寮大排（0K+000）接至雲 3 線蚊港橋（2K+467.45），全長約 2,467.45 公尺，第一期已完成開闢，現況為 25 公尺道路，第二期用地範圍經套匯結果顯示，目前現況為道路、魚塢、農作物、建築物等為主。

七、土地範圍勘選作業說明：

本案用地範圍之勘選依據土地徵收條例第 3 條之 1 及徵收土地範圍勘選作業要點規定辦理。

（一）用地範圍之四至界線：（詳如會場用地範圍現況相關示意略圖展示）

東：至雲 3 線。

西：可至台塑六輕工業區。

南、北兩側：魚塢及少數建築物。

（二）用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積之百分比。

權屬	筆數	面積(公頃)	百分比(%)
私有地	20	0.647645	13
公有地	38	4.248033	87
總計	58	4.895678	100.00

（三）用地範圍內私有土地改良物概況：（詳如會場用地範圍現況相關示意略圖展示）

現況魚塢地、道路、排水溝、農林作物、建築改良物等。

（四）用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例。

土地使用分區	編定情形	筆數	面積(平方公尺)	百分比(%)
一般農業區	農牧用地	11	0.869666	18
	水利用地	3	0.873595	18
	交通用地	19	2.536428	52
	養殖用地	10	0.371973	7
	甲種建築用地	15	0.244016	5
總計		58	4.895678	100.00

（五）用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由：

本案計畫屬道路拓寬工程，工程用地範圍內公、私有土地皆有，考量周遭道路現況，路線範圍係配合現有道路路網及全區交通系統規劃設計，並符合公路計畫設計原則完工後將永久提供公眾通行使用，導致私有

土地所有權人無法繼續行使土地權利，故必須取得範圍內私有土地之所有權，達成使用目的，故為必要適當範圍。

(六) 需用私有土地已達必要之最小範圍：

用地範圍屬線形帶狀，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，勘選使用之土地均為達成道路改善效益必需之最小使用限度範圍，並已考慮到儘量利用周邊公有土地。

(七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由。

本道路工程範圍現況多已為道路使用，惟各路段道路寬度及道路路況情形不一，易造成通行上安全疑慮，透過本次道路拓寬改善工程除可提升地區交通路網與既有農路銜接、道路路況、道路周邊土地利用價值，亦可做為六輕防災之聯外交通路網，且利用既有道路辦理拓寬改善，可達影響最少損失、最小的原則，故無其他路線可替代。

本案道路線形符合道路設計之安全規劃，以使行車順暢安全，勘選之路線範圍必需與已拓寬之道路銜接平順，並考量地形現況及土地利用完整性，解決六輕區域交通路網及居民交通安全問題，勘選之土地無其他區域可資替代。

(八) 其他評估必要性理由：

本道路工程範圍現況多已為道路使用，惟各路段道路寬度及道路路況情形不一，易造成通行上安全疑慮，透過本次道路拓寬改善工程，除可提升地區交通路網與既有農路銜接、道路路況、道路周邊土地利用價值，亦可做為六輕防災之聯外交通路網，故有辦理本道路工程用地取得之必要。

八、興辦事業計畫之公益性及必要性評估

針對本興辦事業公益性及必要性之綜合評估分析，本府業依土地徵收條例第 3 條之 2 規定，依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他等因素予以綜合評估分析，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：

評估項目		影響說明
社會因素	徵收所影響人口多寡、年齡結構	本計畫用地取得之路段位於雲林縣麥寮鄉海豐村，截至 109 年 05 月麥寮鄉計有 47,334 人，海豐村共計 878 戶，人口數約 2,642 人，男性人口 1,299 人，女性人口 1,343 人；年齡結構以 40~44 歲分布為主。 本計畫工程施工涉及之土地為豐興段 100 等 58 筆地號，面積共計 4.895678 公頃。推估本計畫間接影響或工程受益對象為麥寮鄉海豐村居民人口 2,642 人。 本計畫屬道路交通事業，工程完工可提供民眾一條安全便利的道路，期能藉此分擔交通負荷，並改善或減緩交通事故連連及壅塞等問題，提升道路服務水準，改善各年齡階段人口在交通上之生活安全性。
	徵收計畫對周圍社會現況之	本工程周圍社會現況、經濟活動以魚塢為主。本道路工程開闢將可完善地區交通路網，

評估項目		影響說明
	影響	提供後安村、海豐村與周邊鄉鎮往來便捷的道路，加強當地公共建設，亦可加強六輕對外聯絡道，舒緩當地交通，形成完整地區交通系統，提升民眾居家環境品質及改善交通安全。
	徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響	1、本計畫屬交通事業計畫，沿線魚塭地、農地僅局部涉及，未改變土地使用性質，本道路工程已將魚塭灌排納入設計，並維持既有灌排功能，故本道路工程施作並未影響沿線族群生活型態，相反工程完工後將增進鄰近地區之交通便利，提升地區交通路網完整性。 2、範圍內以公有土地為主，公有土地筆數 38 筆，面積 4.248033 公頃，占用地範圍面積 87%，私有土地筆數 20 筆，面積 0.647645 公頃，占用地範圍面積 13%，尚不影響弱勢族群居住及生活，已盡可能將對居民的影響降到最低。
	徵收計畫對居民健康風險之影響程度	本計畫徵收土地之性質屬土地徵收條例第 3 條第 2 款規定之交通事業，非興建具污染性之工業區，且道路拓寬能提供較健全的通行路網，可有效分散六輕車流，改善車輛阻滯問題，降低車輛怠速產生之廢氣及二氧化碳排放，對提升當地居民的生活品質及公共需求頗有幫助，完善的地區交通亦能減少交通安全疑慮，提高都市防災機能，因此對居民之健康風險無任何影響。
經濟因素	徵收計畫對稅收影響	本計畫為交通設施之興建，有效分散當地車流，促進地方發展，提高相關經濟產值，提高生活圈之居住便利性，有助於鄰近地區進出交通便利及促進土地利用發展，對於地價稅、土地增值稅等地方稅收及屬中央政府稅收之營業稅等也均有增加稅收之效益。
	徵收計畫對糧食安全影響	本工程規劃影響僅減少小部分農糧收成，透過工程施工設計得於本工程完工後，一併改善老舊灌溉系統設施，灌排水路改善，即可減少農業損失並提高農業產銷功能，改善農產品運輸品質及運輸效率，故尚無糧食安全問題。
	徵收計畫造成增減就業或轉業人口	1、本計畫為道路開闢工程，係為銜接暢通連接雲3線及活絡六輕聯外道路系統，土地徵收不影響範圍內人口之就業、轉業情形，工程完工將可健全區域道路路網，有效提供區內

評估項目		影響說明
		就業人口、農漁業及商業活動增加。 2、本案須徵收部分私有土地，但不影響本案土地所有權人耕作、放養，故無需輔導農、漁民轉業。
	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	在土地取得方面，私有土地以徵收方式取得，若涉及公有土地則採撥用方式取得，其所需經費397,476千元，工程費用219,446千元、用地費用178,030千元。本用地所需經費已列入「生活圈道路系統建設計畫(公路系統)」，由該計畫下配合籌款支應。編列預算足敷支應，未造成財政排擠效果。
	徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響	本工程規劃面積配合灌排水路改善對農林漁牧產業鏈影響並無影響且有助益，並促進麥寮鄉後安村、海豐村鄰近地區農作相關產業往來輸送之交通順暢。
	徵收計畫對土地利用完整性影響	本計畫原有道路徵收拓寬改善後，將完善區域交通路網，加強六輕聯外道路系統，降低交通事故發生，並使周邊土地範圍更加完整，符合區域規劃發展原意，有利於地區土地利用及開發。
文化及生態因素	因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變	本計畫屬交通事業計畫，現況主要為魚塭地、農林作物及部分建築改良物，透過道路開闢工程設計改善周邊景觀風貌，塑造地區空間景觀，可提升周遭生活環境品質與地區發展有重大幫助。
	因徵收計畫而導致文化古蹟改變	根據文獻記載及田野調查，本範圍並無文化古蹟範圍或資產，日後施工倘發現地下相關文化資產將由施工單位依文化資產等相關規定辦理。
	因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變	本道路位於雲林縣麥寮鄉內，開闢工程完成後將使鄰近地區交通路網更完善，交通通行路線更為安全、便捷；除提升交通便利性及都市防災機能外，健全區域交通路網，有效分散過境交通車流量、減少交通安全疑慮與促進土地利用發展，使交通通行及地區發展更趨完善、便利。
	徵收計畫對該地區生態環境之影響	本計畫現況主要為現有道路、灌溉排水設施、農林作物及部分建築改良物，且工程內容單純，沿線並未有公告生態保護區，對生態環境不致造成太大影響，且工程將依據工程施工

評估項目	影響說明
	計畫進行施工，以降低對自然環境之影響。 本工程規劃以改善當地居民「行」的安全為主，並可提昇該地區之生活條件，對當地居民生活助益良多，且本計畫現況主要為現有道路、排水溝、農林作物及部分建築改良物，對生態環境不致造成太大影響，且工程將依據工程施工計畫進行施工，以降低對自然環境之影響。 本道路工程之開闢，除提升交通便利性、完善地區交通路網系統，亦帶動農產業運輸及促進周邊土地利用與產業發展，改善地區生活環境與生活條件，提高居住生活品質本道路工程之施作，除改善地區現況道路交通、提升區域整體路網系統，並促進周邊土地利用與產業發展，改善地區生活環境與生活條件，提升居住生活機能。
永續發展因素	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，交通部依永續發展的理念，研擬整體的交通運輸政策外，並以行政院於 97 年 6 月 5 日核定之「永續能源政策綱領」作為運輸部門節能減碳最高指導方針。 基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」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、提供優質公共運輸服務、構建友善的自行車使用環境、建構全臺智慧型運輸系統、提供民眾安全的運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能。 本計畫可提升區域整體交通路網，可有效分散六輕車流，改善車輛阻滯問題，降低車輛怠速產生之廢氣及二氧化碳排放，提升當地居民的生活品質及公共需求，落實國家永續發展等效益，符合永續發展政策。 永續指標 1.完成「同一生活圈內的各個鄉鎮中心可在 1 小時內到達」規劃及執行。 2.發展在地運輸服務，帶動地區發展。 3.交通建設兼顧環境的永續經營，使交通系統與整體環境相生相成，實施節能減碳的功効，並達成永續發展的目標。 本道路拓寬工程除考量道路通行安全及順暢性等因素外，工程完工後將有利土地之完整

評估項目		影響說明
		利用、提升地區產業發展、縮短城鄉差距及減少交通工具因道路品質不佳而產生的耗能，符合永續發展、節能減碳之目標。
	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及農業設施，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。 本案工程用地係非都市土地，非都市土地編定為一般農業區水利用地、交通用地、農牧用地、養殖用地、甲種建築用地，案內非編定為交通用地之土地，徵收作交通事業使用後，將依規定一併變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制、區域計畫。

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：

綜合評估分析	本工程符合公益性、必要性、適當性及合理性及合法性，經評估應屬適當。 1. 公益性： (1) 促進當地產業發展： 道路規劃為雲3線與雲3-1線聯絡道路，可連結麥寮市區及對外之交通，將大幅提昇民眾之交通便利性，並因公共設施增加、居住環境品質提高，帶動當地之農、漁產業發展。 (2) 稅收增加： 路網之建置及串聯，將提昇地區運輸條件，有助於農、漁產業發展、土地合理利用，增加政府稅收。 (3) 達成永續發展之交通政策： 本路段之開闢將銜接雲3線與雲3-1線，串連起麥寮市區等，發揮路網之功能，達成永續發展之永續經濟的交通發展，並可增加民眾生活便利性，及促進農、漁產業發展。 (4) 維護公共安全： 道路依交通需求規劃開闢方適當寬度，並依安全考量，配合交通號誌及其他附屬交通設施的設置，將可增加交通安全、減少事故，維護公共安全及社會安定，並保障人民之生活、生命及財產安全。 綜上，事業計畫對於居民生活、人口增加、產業發展、交通運輸改善方面均有助益，符合事業計畫之公益性。 2. 必要性：
--------	---

(1)建構完整之公路系統：

本道路為當地居民連外出入之主要道路，但現況道路彎曲、道路路幅等問題，造成道路水準服務不佳，增加當地居民交通安全通行之問題，本道路改善後可提升道路服務水準，提供當地居民出入安全，農、漁產品運輸便利。

(2)增加地方產業發展與產銷運輸：

為使產業活絡發展，提高居民回鄉從事農、漁產業活動及增加產業運輸需求，預為完善之交通規劃與建設，已是迫在眉睫。

綜上，本路段開闢後，可縮短後安村、海豐村至麥寮市區間行車時間，進而降低車輛碳排放量，以達節能減碳之目的，爰此進行本路段開闢工程確有其必要性。

3. 適當性及合理性評估：

(1)本案道路拓寬係依現行土地徵收條例及相關規定規劃開闢，在工程經費最低、拆遷最少、爭議最小之原則下檢討。

(2)本工程未對於農、漁生產環境、文化古蹟、生態環境造成破壞。

(3)勘選土地已考量道路拓寬需求及道路現況對於居民及社會之影響，已納入尚無使用計畫之公有土地，未通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開闢目的必需使用之最小使用限度範圍。

(4)本徵收計畫不影響農、漁生產環境、文化古蹟、生態環境及就業人口。

(5)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，應取得開闢道路範圍之土地所有權。

綜上，徵收範圍均係道路開闢必需使用之土地，並已考量土地現況、權衡計畫對於居民生活之影響及道路開闢之需求，由於道路開闢對社會及居民生活將更加便利，符合適當性及合理性。

4. 合法性：

本案興辦事業之種類及法令依據，係依據土地徵收徵收條例第3條第一項第二款規定：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，應以其事業必須者為限：第2款、交通用地。如前述必要性之理由，較具有公益性、必要性性質，且本案係依據公路法、土地徵收條例等法令及其相關規定程序辦理自有其法律合法性。

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，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、適當性及合理性、合法性，經評估應屬適當。

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，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：

(一) 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	陳述意見內容	回應及處理結果
1	林議員建鴻	1. 私有土地佔 13%，公有土地佔 87%，土地公有部分應注意佔有或承租方面的價格，不宜虧待原承租戶及佔有戶。 2. 雲二線橋樑應於南邊設置 5 米景觀步道，以免麥寮鄉成為一無海岸線的鄉鎮，讓後代子孫可以有海岸線可以看。 3. 施工期間應考慮到施工以後的交通連結問題，不要因雲二線施作完成，而造成海豐地區以後交通混亂及糾結？	1. 公有土地是否有承租問題，會函請該土地管理機關提供相關承租戶資料及契約，如果承租戶本身有契約也能主動提供，將依據該土地租賃契約內之規定辦理。 地上物補償會盡量於法令規定內從優補償救濟，盡量減少民眾損失。 2. 橋梁的部分是由台塑企業主導，經該公司麥寮管理部 109 年 9 月 3 日(109)麥總字第 20C400226AAC 號函表示，本道路橋樑僅 15 米寬，目前配合本案道路之配置，雙向共 4 車道，實無景觀步道之配置空間。

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			3. 本案於設計階段均會邀請警察局來參與設計，討論紅綠燈、監視器、測速照相機等配置的問題，如能列入工程費用內會盡量列入，如果無法，會再爭取相關的預算，讓這條路於設計上及配合交通執法設備方便能更安全。
2	許議員 志豪	1. 海豐村地勢低窪，過去經常淹水，不要因道路提高，造成區內淹水更嚴重，排水是相當重要的一個問題且要考慮如何與抽水站連結，因此在這次規畫與興建須將整個區內地勢納入排水系統規劃，才不至於造成未來村內淹水，未來設計要多多考量並謹慎評估。 2. 未來施工不要造成地方交通問題，須詳細規劃。 3. 建物、土地、農作物(水產養殖)補償應從優補償，不要讓徵收戶以為縣府在刁難。 4. 施工過程應充分與地主溝通，工程施工不要造成養殖戶的損失，讓養殖戶於施工期間造成水產等的損失。	1. 本地區屬地層下陷區，故於道路設計提高約 30 公分，以利未來長久使用，有關村長表示排水問題，於會後與會村長等相關人員，調查當地整個區內之排水流向，一併納入本設計。 2. 於設計階段一併考量交通動線，盡不造成各地主及漁民用戶為宜。 3. 地上物補償會盡量於法令規定內從優補償救濟，盡量減少民眾損失；且於查估時會同各單位，針對現況進行查估。 4. 水產養殖的部分如僅部分位於用地範圍內，仍會依規定遷移補償，另價格如何計算會依據規定辦理補償，如果有畜牧登記、放養登記等合法文件，請於查估時提供給本府以利辦理營業損失補償。
3	副議長服務處主任 蘇秉承	1. 補償從優補償，應站在百姓立場，於政策之下給予最優惠的補償。 2. 第一期有造成抗爭，農作物汙染死亡未補償，還有施工人員垃圾未作好處理，且施工前應事先與地主溝通	1. 補償會盡量於法令規定內從優補償救濟，盡量減少民眾損失。 2. 本期於施工前邀集鄰近影響之地主召開說明會，做相關協調作業，以利民眾配合本工程施工及降低民眾損失。
4	陳村長連對	1. 工程施工要保持道路	1. 於施工階段採分段施工，盡

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		通行，工程施作時要讓養殖戶可以順暢進出。 2. 工程施工時，請注意施工品質，並做好防水的問題(不要影響魚塭)。 3. 水溝可以加寬加深，以利排水至抽水站，才不會導致淹水問題。 4. 道路設計如有水路交叉，請設計箱涵。 5. 銜接道路要平順。 6. 路口設計要放寬。	可能保留道路通行，以免造成當地漁民不便。 2. 於施工階段注意施工品質，以免影響當地漁塭環境。 3. 水溝尺寸經調查本工區內之相關排水流向及面積訂定之，未來於設計時將道路側溝之水流導入南端抽水站及四十棟排水流出之。 4. 如遇過水排水時，均設計設置箱涵，村長所建議部分已納入設計。 5. 本案設計均考量相關高程配置，故除考量本道路之平順外，相關道路之銜接亦有納入設計考量。 6. 本案設計於各路口均考量配置轉角，將讓路口之有效路寬變大，符合設計規範及地方需求。
5	林龍山	1. 市價要有選擇，公告土地現值加四成或目前市價讓民眾選擇。 2. 如果有綠地改機車道，道路不要太高，要與機車到同高，且出入道路要留設，不要讓民眾進出田地無出入口可以進出。 3. 居住問題，大車不要使用本道路，民眾生命安全的問題。	1. 依照目前的規定，沒有再採公告現值加四成的補償，須依照現行土地徵收條例規定採市價辦理，市價之訂定依據不動產估價技術則之規定進行估價，估價時所選用的比較案例乃是依據內政部不動產交易實價查詢服務網所載，選取位於勘估標的近鄰地區近一年內且替代性較高的交易實例作為市價推估之依據，後考量交通、自然、公共設施等區域因素與鄰路條件、宗地條件、周邊環境等個別因素之調整，進而決定各宗土地之價格而市價之訂定係參考市場上正常交易價格估算，如認為價格有偏離市價

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			之虞，請提出相關資料佐證，本府將請估價師重新檢視，以確保民眾之權益。。 2. 出入問題會留板橋，讓民眾能順利進出，如有進出問題無法解決可以向本府及相關單位反應，本案設計均考量相關高程配置，故除考量本道路之平順外，相關道路之銜接亦有納入設計考量。如仍有相關疑義時也還會相關單位與地方討論後再評估考量以符合民眾需求。 3. 本次亦有考量管制大貨車出入，還有相關安全設施，包含路燈、減速紅綠燈等，這些也都會去規畫考量，並考量降低行車速限（本次道路標準設計值採較高標準設計寬度，而以較低服務水準規定限速，以保障居民安全）。
6	林理事長宜豐	這條路開下去轉雲三等交通問題，沒有辦法舒緩車量，須有其他替代方式應審慎評估，讓車流量有效舒緩，不要讓太多車輛進來麥寮造成交通上安全問題，希望能各方面考慮到，因為車禍已奪走太多人命了，要先規劃好並有相關配套措施。	本道路開闢後，讓往返台西麥寮及六輕之民眾使用，藉由縣道154線、特1號、雲3線、雲1線及本案道路等道路串聯，可舒緩該區域車流，再利用縣道156線、台78、台61線等道路系統，可供往返本縣各鄉鎮及彰化大城等聯外車流使用，故本道路開闢可使週邊道路系統進一步完善；另所提擔心車流導入麥寮市區部分，利用交通號誌及交通執法方式等相關配套有效降低交通事故及緩解車輛進入麥寮市區。
7	鍾朝福	1. 房子拆除的話，有結構安全等問題。 2. 拆的話，鄰屋鄰地是否會受到損害(施工時)。	1. 依據土地徵收條例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等相關規定，建築改良物補

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		3. 17 噸以下才能進入村莊。	償至結構安全線，如果民眾仍有疑慮，可自行提出建築師公會、土木技師公會等第三公正單位之鑑定報告，供本府相關單位評估研議。 2. 用地範圍內之地上物將進行拆遷補償，且依據土地徵收條例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等相關規定，建築改良物補償至結構安全線；另水產養殖的部分如僅部分位於用地範圍內，仍會全池給予遷移補償，如果有畜牧登記、放養登記等合法文件，請於查估時提供給本府以利辦理營業損失補償；施工時，會請施工單位及監造單位盡量避免造成鄰房及鄰地之損失。 3. 本次亦有考量管制大貨車出入，還有相關安全設施，包含路燈、減速紅綠燈等，這些也都會去規畫考量，並考量降低行車速限（本次道路標準設計值採較高標準設計寬度，而以較低服務水準規定限速，以保障居民安全）。
8	張村祝	第一期地上物已補償，第二期是否再補償	有關第一期工程與本案銜接段之地上物，如因本案工程會影響部分，因屬本案用地範圍內，仍須依據土地徵收條例等相關規定辦理補償。
9	吳宗典	1. 這條路該如何分流車輛，如何改善讓交通路網更完整。 2. 目前沒有機車道，應一併考量是否施作機車	1. 本道路開闢後，讓往返台西麥寮及六輕之民眾使用，藉由縣道 154 線、特 1 號、雲 3 線、雲 1 線及本案道路等道路串聯，可舒緩該區域車

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
		道。	流，再利用縣道 156 線、台 78、台 61 線等道路系統，可供往返本縣各鄉鎮及彰化大城等聯外車流使用，故本道路開闢可使週邊道路系統進一步完。 2. 本案為達民眾損失最小之原則，於聚落段道路總寬度縮減為 18 公尺，又為利道路車道線型完整，故目前配置雙向 2 快車道 2 混合車道，如要設計機慢車道，依據現有路寬，有效路寬不足，無法配置，如要配置則聚落段之道路寬到須達 22 公尺，恐影響更大，故仍依據現行設計寬度及配置較為妥適。

十二、本次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見：

(一) 鍾旗賢

1. 道路應該走外環道或照舊路，路線應再斟酌考量，不要影響地方的人。

(二) 林龍山

1. 土地應該有板橋可以進出。
2. 道路路線應在考量，不用綠地、步道，可以將綠地、步道改為機車道。
3. 當地土地價格因為台塑六輕來地價才有稍微上漲，因此徵收價格應多方考量，從優補償民眾。

(三) 林深議員

轉交丁文聰等人陳情書，請縣府妥處，陳情書內容如下：

1. 新建道路，因兩旁種植樹木，而樹木產生之落葉，會造成文蛤損失，這點也要考量進去，降地民眾損失。
2. 補償應該要從優補償。
3. 因為道路施工，而文蛤無法養殖導致停工，其損失該如何補償。

(四) 呂源三

1. 道路設計 25 米之用意為何？應該要再考量。
2. 道路拓寬基準，是由路中心往兩側拓寬，還是偏向哪一邊？。
3. 施工應考慮是否會產生污染，造成文蛤死亡。
4. 會議記錄要回覆給與會者。

(五) 代表會主席韓青山

1. 可以將綠化的部分，規劃一個休閒區，另外避免農民水產養殖之損失也要斟酌考量。

(六) 許志豪議員

1. 如何避免文蛤損失。
2. 因當地地勢低窪，水文調查要先做，避免道路施工後產生淹水的問題。
3. 綠美化應慎重考量。

(七) 廖秋蘭

1. 因土地是承租，雖非徵收戶，但如果工程時間長，也可能會影響到非徵收之土地養殖狀況，是否有其他補償措施？

十三、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 條及土地徵收條例施行細則第 10 條相關規定辦理，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復如下：

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
1	鍾旗賢	道路應該走外環道或照舊路，路線應再斟酌考量，不要影響地方的人。	1. 對於路線勘選，係依據照土地徵收條例第 3 條之 1 及徵收土地範圍勘選作業要點規定辦理，本案經檢討如採建議方式辦理，因路線形不佳，多處十字路口產生，且影響之範圍更大，不符上開規定（勘選用地屬非都市土地範圍者，應就損失最少之地方為之）其餘詳如後路線評估說明表。 2. 影響地方之安全等因素均有納入考量，如庄內段降低行車速限 40(公里/小時)保障行人安全、交通安全牌面設置提醒駕駛人行車放慢、用地徵收範圍於庄內段由原 25 公尺縮減至 18 公尺（不影響交通行車動線）、路線劃分前套繪地籍圖及地上物，儘以公有地為優先考量及地上物影響為最小…等，故台端疑慮之部分，業已於設計階段考量。 3. 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

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			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，如未能依據大家意見辦理修正，會將未能辦理之原因告知，亦請尊重評估後之結果。
2	林龍山	1. 土地應該有板橋可以進出。 2. 道路路線應在考量，不用綠地、步道，可以將綠地、步道改為機車道。 3. 當地土地價格因為台塑六輕來地價才有稍微上漲，因此徵收價格應多方考量，從優補償民眾。	1. 為利臨地出入，均會設置板橋，讓民眾能順利進出，如有進出問題無法解決可以向本府及相關單位反應，以利設置。 2. 本道路範圍漁塭段採全寬25公尺，庄內段採全寬18公尺，目前辦理相關設計審查會議中已參酌前次公聽會民眾意見，朝向盡量以2快車道+1機車道等方式配置，目前因應道路安全等問題，仍於可行性評估階段，而綠地係屬本案之公共設施帶，為管線下地預埋範圍，可免未來管線單位維修時在車道路面開挖，影響行車用路人，故有其需求建議保留。 3. 路線已經全盤考量道路之動線，並且以不影響各地主與漁民用戶為主。 4. 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，如未能依據大家意見辦理修正，會將未能辦理之原因告知，亦請尊重評估後之結果。 5. 有關市價本府依相關規定辦理之，其市價可分兩部份，分別為協議價購及徵收市價兩項，如下說明：

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			(1)協議價購市價： 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)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)本案市價依據上述要點，委請符合規定之不動產估價師事務所辦理。 6. 為維護所有權人個資，有關

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			相關市價之試算，將於召開協議價購會時，個別告知協議價格資料，以維台端權益。 7. 有關相關之補償金或協議價購金依相關規定辦理，並於適法範圍內以最優渥之方式辦理。
3	林深議員	轉交丁文聰等人陳情書，請縣府妥處，陳情書內容如下： 1. 新建道路，因兩旁種植樹木，而樹木產生之落葉，會造成文蛤損失，這點也要考量進去，降地民眾損失。 2. 補償應該要從優補償。 3. 因為道路施工，而文蛤無法養殖導致停工，其損失該如何補償。	1. 有關植栽作物之選擇，於相關設計審查會議中已參酌前期工程鄰地民眾意見，種植樹木會選擇合適之作物並慎防落葉或採以灌木或草皮方式辦理，以避免影響水產養殖之生產與避免造成民眾不必要之損失。 2. 補償會盡量於法令規定內從優補償救濟，盡量減少民眾損失。 3. 如位於用地範圍內，仍會全池給予遷移補償，如果有畜牧登記、放養登記等合法文件，請於查估時提供給本府以利辦理營業損失補償。
4	呂源三	1. 道路設計 25 米之用意為何？應該要再考量。 2. 道路拓寬基準，是由路中心往兩側拓寬，還是偏向哪一邊？ 3. 施工應考慮是否會產生污染，造成文蛤死亡？ 4. 會議記錄要回覆給與會者。	1. 本道路將於本工程起點由經濟部工業局施設往六輕之 15 公尺寬橋梁(該橋梁目前辦理設計階段)，於前期已完成橋台及引道之設置，該路段為利兩側民眾使用需求配置兩側 5 米側車道及迴轉道，故需路寬 25 公尺，其餘庄外路段，目前配置雙向各 1 快車道(3.25m)、1 混合車道(4.25m)、路肩(1.5m)、路側水溝(0.5m)、公共設施帶(3m)，故需路寬 25 公尺，而庄內路段考量地上物較多，為減少損失，則扣除上述公共設施帶及路肩縮減

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			為 0.5m，路寬配置為 18 公尺，此外考量前次公聽會意見納入機車道，目前實際配置雖研議中，仍於目前設計路寬內研議，不會再增加路寬。又本道路係鄉道，屬公路系統道路，為利公路系統路網發展，促進地方發展，加上本次爭取到生活圈道路系統建設計畫經費補助，實屬不易，敬請地方支持。 2. 原則上以道路中心線拓寬，但是如果轉彎處，考量道路線型安全，即無法依據既有道路中心配置，須依公路路線設計規範及套繪地籍圖及地上物，儘以公有地為優先考量及地上物影響為最小之原則辦理。 3. 本案於施工前邀集鄰近影響之地主召開說明會，做相關協調作業、瞭解養殖物之收成或遷移期程及施工與民眾雙方須配合之相關事項，以利本工程施工及降低民眾損失。 4. 公聽會會議記錄，依據土地徵收條例施行細則第 10 條第 1 項第 4 款規定公聽會應作成會議紀錄，並將紀錄公告周知，張貼於需用土地所在地之公共地方、當地直轄市或縣（市）政府、鄉（鎮、市、區）公所、村（里）辦公處公告處所，與村（里）住戶之適當公共位置，需用土地人並需於其網站上張貼公告及書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
5	代表會主席 韓青山	可以將綠化的部分，規劃一個休閒區，另外避免農民水產養殖之損失也要斟酌考量。	1. 有關本案係屬交通事業案件，所建議方式非屬交通事業改善範圍，且增加用地範圍，不符徵收土地範圍勘選作業要點規定。 2. 本案道路配置及綠化之方式，於相關設計審查會議中亦有參酌前次公聽會民眾提出意見及前期工程鄰地民眾意見辦理，種植樹木會選擇合適之作物並慎防落葉或採以灌木或草皮方式辦理，以避免影響水產養殖之生產與避免造成民眾不必要之損失。 3. 施工前邀集鄰近影響之地主召開說明會，做相關協調作業，以利民眾配合本工程施工及降低民眾損失。
6	許議員志豪	1. 如何避免文蛤損失。 2. 因當地地勢低窪，水文調查要先做，避免道路施工後產生淹水的問題。 3. 綠美化應慎重考量	1. 本案於相關設計審查會議中已參酌前次公聽會民眾提出意見及前期工程鄰地民眾意見辦理，種植樹木會選擇合適之作物並慎防落葉或採以灌木或草皮方式辦理，以避免影響水產養殖之生產與避免造成民眾不必要之損失。 2. 於施工前邀集鄰近影響之地主召開說明會，做相關協調作業。 3. 已調查當地相關水系、水文、地層下陷及排水流向，且納入設計考量因素，並於設計時將道路側溝之水流導入南端抽水站及四十棟排水流出之，避免淹水的問題。 4. 本案於施工前邀集鄰近影響之地主召開說明會，做相關協調作業、瞭解養殖物之

編號	姓名	陳述意見內容	回應及處理結果
			收成或遷移期程及施工與民眾雙方須配合之相關事項，以利本工程施工及降低民眾損失。
7	廖秋蘭	因土地是承租，雖非徵收戶，但如果工程時間長，也可能會影響到非徵收之土地養殖狀況，是否有其他補償措施？	如位於用地範圍內，仍會全池遷移補償予地上物所有權人，如果有畜牧登記、放養登記等合法文件，請於查估時提供給本府以利辦理營業損失補償，如位於用地範圍外，會盡量避免民眾之損失，並於施工前邀集鄰近影響之業主召開說明會，做相關協調作業。

- (三) 有關本工程路線於歷次公聽會階段已詳細告知鄉親，請勿任意變更種植作物或搭建建築物，造成工程範圍內之地上物有不正常種植(養殖)或不正常建築之情事，致違反相關規定而未能獲得補償或救濟，將造成自身權益受損。
- (四) 本工程經評估各土地所有權人或利害關係人建議變更路線、路寬之意見後，仍以原設計之路線最為妥適，故計畫路線、道路寬度維持原設計辦理。
- (五) 本次公聽會聽取與會鄉親之意見(非路線、路寬變更部分)，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。
- (六) 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。
- (七) 本次公聽會紀錄辦理公告周知後，將擇期辦理地上物查估作業，請各位土地所有權人及地上物所有權人，屆時踴躍參加，並於完成地上物查估及市價查估後辦理協議價購會。

十三、散會：下午 04 時 30 分整。

附件一

雲 2 線(0K+000~2K+287)拓寬工程(第二期 0K+500~2K+287)委託規劃設計監造等工作
路線評估說明表

項目	方案一-- (原計畫路線) 北側路線	方案二-- 南側路線	方案三-- 近防汛道路	方案四-- 原道路路線
道路 長度	0K+000~2K+467.45 L=2,467.45m	0K+000~2K+619.56 L=2,619.56m	0K+000~2K+880 L=2,880m	0K+000~2K+520 L=2,520m
道路線形	2 處曲線 $R=300$ (速限可達 90(公里/小時)) $R=200$ (速限可達 70(公里/小時))	1. 部份行徑原路線 及新增徵收用地, 十字路口產生及 5 處 曲 線 $R=120, R=100,$ $R=100, R=100, R=1$ 50。	1. 有 3 處產生急轉 彎路口,有 1 處與 雲 3 線造成“迴彎 道”,道路線型不 佳,恐往後易生交 通事故。 2. 路線較長、用地徵 收工程經費增加。 3. 需增設約 $W \times H \times$ $L=1.5m \times 1.5m \times$ 1100m 排水構造 物。	1. 以道路中心線拓 寬,原路線有 4 處 轉彎處,曲線 $R=15, R=20,$ $R=20, R=20$ 。
地上物是否 需遷移	磚造屋、廁所、車棚、 雨棚、廢棄磚造屋、 部分 RC 屋、其餘皆 為魚塭	雨棚、磚造屋、其餘 皆為魚塭	磚造屋、其餘皆為魚 塭	雨棚、多數磚造屋、 其餘皆為魚塭
用地徵收	公有地：37 筆 私有地：27 筆	公有地：38 筆 私有地：27 筆	公有地：41 筆 私有地：55 筆	公有地：41 筆 私有地：33 筆
評估比較	1. 路線(經費)最少。 2. 道路線形最佳。 3. 地上物拆除較少。 4. 徵收經費最少。 5. 影響漁塭養殖時 間最短。	1. 路線(經費)稍多。 2. 道路線形不佳,多 處十字路口產生。 3. 地上物拆除較多。 4. 徵收經費最多。 5. 影響漁塭養殖時 間較長。	1. 路線(經費)最多。 2. 道路線形不佳,多 處十字路口迴轉 道產生。 3. 地上物拆除較多。 4. 徵收經費最多。 5. 影響漁塭養殖時 間最長。	1. 路線(經費)較多。 2. 道路線形最不 佳,且不符合公路 路線設計規範,並 多處十字路口產 生。 3. 地上物拆除較多。 4. 徵收經費最多。 5. 影響漁塭養殖時 間較長。
建議 是否採用	是	否	否	否

備註：與原計畫路線比較基準。

22