

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

第五次公聽會 會議紀錄

- 一、開會時間：中華民國 110 年 2 月 8 日(星期一)上午 10 時 00 分及下午 2 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：陳俊龍
- 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，向西達口湖鄉連接台 17 線、61 線，向東經北港鎮、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雙向二線車道使用，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回堵狀況發生。

雲林縣政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，經屢次向中央申請補助經費核准辦理道路拓寬，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：

本計畫依據徵收土地範圍勘選作業要點，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，東至第六號橋，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 220 筆，面積約 31,832.03 m²；包含私有地 167 筆（面積約 16,724.48 m²，占 52.54%）、公有地 53 筆（面積約 15,107.55 m²，占 47.46%）。

(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：

01.11統計			
分區	面積	筆數	比例
特定專用區-水利用地	0.3381	24	10.62%
特定專用區-交通用地	1.277	4	40.12%
特定農業區-水利用地	0.1633	28	5.13%
特定農業區-交通用地	0.8845	49	27.78%
特定農業區-特定目的事業用地	0.0028	1	0.09%
特定農業區-農牧用地	0.0747	24	2.35%
鄉村區-乙種建築用地	0.109808	68	3.45%
鄉村區-水利用地	0.000254	1	0.01%
鄉村區-交通用地	0.290328	19	9.12%
都市計畫土地之非都部分	0.042413	2	1.33%
合計	3.183203	220	100%
權屬	面積	筆數	比例
公有地	1.510755	53	47.46%
私有地	1.672448	167	52.54%
合計	3.183203	220	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，並已優先使用原縣道 164 線之既有道路土地，依原路線規劃兩邊拓寬原則，並優先考量使用公有土地，不足部分則需取得私有土地，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 2,495 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。無法以其他方式取得，如設定地上權、聯合開發、捐贈、租用等方式，經研判為不可行，理由如下：

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，本府樂觀其成，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，故除捐贈外無法以上開方式取得。

(九) 其他評估必要性理由：

本計畫經本府 107 年 1 月委託辦理「164 線(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，而原現有道路為雙向二線車道使用，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 109 年 12 月，水林鄉土厝村有 1,304 人，北港鎮扶朝里有 1,057 人，光復里有 2,089 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 109 年 12 月北港鎮有 39,089 人，年齡結構以 35~59 歲為主，男性人口 20,227 人，女性人口 18,862；水林鄉有 24,177 人，年齡結構以 40~59 歲為主，男性人口 13,173，女性人口 11,004。 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、少部分道路兩旁建築物，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，對弱勢群族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 safety 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。 本計畫範圍僅有少部分道路兩旁建築物、及少部分線狀狹長零星農作使用及雜項附屬設施，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設施與政府財務支出及負擔情形	本案為公路總局生活圈交通系統建設計畫補助案本府本於權責辦理，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	工程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，反而可由本道路拓寬建設建立安全、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線狀狹長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，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，交通發展為落實「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、適當性與合理性、合法性綜合評估

本府針對本興辦事業公益性、必要性、適當性與合理性、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	1. 公益性： 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；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，而原現有道路為雙向二線車道使用，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，本府樂觀其成，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，則須每年編列預算，將造成支出無上限情形。

3. 適當性與合理性：

勘選土地已考量現有路網與鄰近村里路況，用地範圍內包含公有土地，並已優先使用原縣道 164 線之既有道路土地，依原路線規劃兩邊拓寬原則，並優先考量使用公有土地，為道路的順遂，兩旁寬度不足部分乃少許需取得私有土地。

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，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，由於道路拓寬對社會及居民生活將更加便利，符合適當性與合理性。

4. 合法性：

本道路工程係依據「土地徵收條例」、「徵收土地範圍勘選作業要點」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、適當性與合理性、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	許山埜	108 年 2 月 27 日	1. 民眾有任何問題可以提出。 2. 務必積極處理。	感謝鄉長對於本案的關心與協助，本府對於民眾提出之問題定會積極處理，踐行溝通以及聽取土地所有權人及利害關係人之建議及意見，以保障民眾之權益。
2	陳遙燭 (陳煥撰代)	108 年 2 月 27 日	道路拓寬是否會傷害到建物主體結構？	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。
3	蔡錦榮	108 年 2 月 27 日	1. 徵收時有發 120 萬救濟金？ 2. 徵收價格會低於公告現值加 4 成？	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。」 有關本案協議市價及徵收市價，本府皆依相關規定辦理。 1. 有關台端所述救濟金乙節，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規定，建築物無法檢具合法證明文件者不發給補償費，但需地機關得自行斟酌財力狀況及實際情形發給救濟金。另查內政部 106 年 6 月 7 日台內地字第 105416698 號函示，法定補償外有關加發獎勵金、轉業輔導金等應由各需地機關自行斟酌財力狀況及實際情形發給，現本府財源困窘並相關事項財源可支應，故本案無配合獎勵金，建請見諒。 2. 因土地徵收條例 101 年修法後係以「市價」辦理徵收補償，而非以「公告現值加成」方式辦理補償，爰此，本案協議
--	--	--	--	---

				市價及徵收市價將依相關規定辦理，建請見諒。
4	蔡遂初	108 年 2 月 27 日	1. 道路兩側之樹木及電線桿會如何處理？ 2. 希望可與台電研究是否可將電線地下化？ 3. 不要一開家門就馬上臨馬路，要預留緩衝帶。	1. 工程範圍內之公有樹植、電桿會於施工前工程設計會議一併研議，並於施工時依相關規定評估辦理。 2. 有關電線地下化乙節，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。 3. 本案工程規劃配置設施帶，爰此，車道與非工程範圍內係有間隔非立即臨路。
5	王阿乾	108 年 2 月 27 日	之前已將私有土地作道路使用，為何現在又再徵收一次作道路使用？地號：王厝段 147 號	因現況道路寬度僅 9-12 公尺，致時有道路壅塞，本府為提升道路安全，健全區域路網，因此辦理本案。後續依照工程設計確認樁位界線後，台端所有之土地，如位於工程範圍內，將依用地取得相關程序辦理土地取得，建請見諒。
6	蔡岳儒	108 年 2 月 27 日	1. 希望縣府針對民眾提出的問題詳細說明。 2. 地上物若因徵收造成損失者，希望縣府依相關規定補償民眾損失，維護民眾的權益。	1. 感謝議員對於本案的關心與協助，本府對於民眾提出之問題定會積極處理，踐行溝通以及聽取土地所有權人及利害關係人之建議及意見，以保障民眾之權益。 2. 範圍內之農作改良物，其補償基準係依據「雲林縣辦理徵收土地農林作物補償費及魚類、畜禽遷移費查估基準」辦理，土地改良物係依本府地上物拆遷補償相關法規規定及補償標準辦理，如地上改良物坐落於用地範圍且符合相關法規規定，本府將依法辦理補償。
7	蔡遠藤 (蔡孟霖代)	108 年 2 月 27 日	1. 車道拓寬各 4 米後又加機車道、路燈等，是否會超過規劃設計的 20 米？ 2. 現有道路的消防設備(如消防栓)較少，是否應該連同道路拓寬工程時增加？ 3. 現地道路計畫線我們要如何知	1. 本案相關車道、路燈等設施均在規劃範圍 20 公尺內辦理施工。 2. 有關消防設備乙節，非屬本府權責，本府將台端意見轉知權責單位評估其可行性。 3. 本案道路拓寬後之總寬度為 20 公尺，係依現行道路中心兩側拓寬為原則，並以道路安全為設計最主要考量，辦理本工程。爰此，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。

			道到哪邊？ 4. 平日可參加的人數較少，是否下次可在假日(星期六)？ 5. 我們自家門前自設置之路燈，於工程結束後是否可協助恢復，保障行車安全？	4. 依據土地徵收條例施行細則之規定，本府於108年2月26及27日召開本案公聽會亦符程序。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。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。 5. 台端所述自設置之路燈乙節，本府將依據相關規定進行補償，本案工程完成後，範圍內皆屬公有設施，相關路燈配置本府將進行設計評估。
--	--	--	---	---

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	許山埜 (水林鄉鄉長)	108年5月8日	1. 希望不要拆到房子。 2. 路寬20公尺太寬，希望縮減或取消拓寬。	鄉長的意見，本府會帶回研議，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
2	蔡陣順 (土厝村村長)	108年5月8日	1. 車流量小不需要拓寬。 2. 希望不要拆到房屋。 3. 如要拓寬北港到土厝派出所就好。 4. 做替代道路。	1. 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。 2. 第2、3點合併說明，村長的意見，本府會帶回研議，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。 3. 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，爰此，不考量替代道路。

3	楊滿財	108 年 5 月 8 日	1. 如果道路拓寬會拆到我家的房子，所以不同意因該工程而拆到我家房子，總之反對拆到我家的房子。 2. 希望立刻拿到書面資料(第 1.2 次) 3. 從陳厝寮(含)到大庄警察局這一段路屋請不要拆到。	1. 第 1.3 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，台端意見本府尊重也聽到了，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。 2. 本案相關公告及資料，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，本紀錄將檢送一份予台端。
4	蔡振松	108 年 5 月 8 日	車流量不大不會塞車所以不用拓寬，請你們再評估。	感謝台端意見，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
5	蔡重溪	108 年 5 月 8 日	1. 不需要拓寬，只會帶給當地老人小孩行車安全。 2. 建議開闢北方台糖土地做為外環道，較為適當。	1. 感謝台端意見，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。 2. 有關開闢北方台糖土地乙節，本府前以 108 年 4 月 16 日府工程二字第 1083309223 號函復台端在案，爰此，再次說明：「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。
6	蔡遠藤 (蔡孟霖代)	108 年 5 月 8 日	1. 未有紙本資料無法充分了解內容。 2. 無開闢必要。 3. 不需要分 2 場，應在假日舉	1. 本案相關公告及資料，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。本案會議紀錄將提

			辦會議。	交一份予台端。 2. 感謝台端意見，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。 3. 為確實踐行宣導與溝通，故本府考量場地及其人數後，第一次第二次公聽會均辦理兩場公聽會，以利鄉親與會討論。另公聽會之開會日期是否可訂於假日乙節，本府納入研議。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。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。
7	陳憲政	108年5月8日	1. 未考慮行車安全，枉顧民眾權益。 2. 不能拆除房屋。	1. 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，並考量交通安全的前提下進行設計，以提升道路安全，健全區域路網，爰此，業已考量行車安全。 2. 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，規劃土地取得，以公有為主、私有次之，綜前所述，台端意見本府知悉，本案相關作業，本府會嚴慎辦理。
8	蔡遂初	108年2月27日	希望可與台電研究是否可將電線地下化？	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。
9	蔡遠藤 (蔡孟霖代)	108年2月27日	現有道路的消防設備(如消防栓)較少，是否應該連同道路拓寬工程時增加？	有關消防設備由本縣消防局依權責評估辦理，如需辦理則配合本案施作。

十三、第三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	許山埜 (水林鄉鄉長)	108 年 10 月 6 日	1. 請縣長與縣府相關單位確實聽取當地民眾的意見。 2. 相關的配套方案，當地居民人民安全，研擬對民眾最好的方案(如替代道路)。	1. 感謝鄉長關心與指教，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，本案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。 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。
2	蔡岳儒 議員	108 年 10 月 6 日	1. 建議北港都市計畫內土地可先行施作。 2. 水林都外道路拓寬工程未達共識前	1. 本案北港都市計畫內業已召開二次公聽會，將擇期辦理地上物查估及協議價購等程序事宜。 2. 政府基於公益需要辦理交通事業時，

			應暫緩實施。 3. 我建議維持 164 原路寬，採其他新闢替代道路方式，解決交通問題。	道路建設不可避免會影響到民眾私權部分，政府秉持行政中立原則並依據相關規定辦理，後續將進行地上物查估及協議價購程序，若土地所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得時，基於交通事業施工之需要，本府將依土地徵收條例之規定報請中央審議。 3. 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	蔡孟真 議員	108 年 10 月 6 日	1. 我已參加第三次公聽會，民眾的意見是否有如實回報給縣長？有無讓縣長知道？ 2. 請再次研擬方案，謹慎評估替代方案可行性，是否有往左或往右移的可能性，以不傷害民眾房屋結構為主要考量。	1. 對於民眾提出路寬縮減或改道意見，業經會議討論後，業務單位前以 108 年 8 月 20 日工作報告，陳報首長知悉，並於 108 年 8 月 23 日核示，依 108 年 9 月 3 日府工程一字第 1083324275 號書函復民眾在案；爰此，本府於 108 年 10 月 6 日召開本案第三次公聽會說明及報告，考量提升道路安全、健全區域路網，基於公益需要，政府仍需秉持行政中立原則持續推動，故路線及工程維持原規劃辦理。 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	黃美蘭 議員 (蔡淑敏代)	108 年 10 月 6 日	道路寬度 20 公尺，是否可縮減，不要拆到房子。	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，爰此，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺必要；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。
5	黃文祥 議員	108 年 10 月 6 日	1. 我已向縣府要求針對徵收補償費用提高。 2. 替代外環道路會影響地方發展，請大	1. 感謝議員意見，有關本案協議市價及徵收市價，本府均依據相關規定辦理。 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

			家審思。	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	陳文正 (水林鄉代表)	108 年 10 月 6 日	1. 地方人口逐漸減少，應無拓寬必要。 2. 應研擬替代方案，如替代道路等相關配套。 3. 拓寬會造成人民財產損失。	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，爰此，本案道路維持原規劃寬度 20 公尺必要；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. 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，推動公共事務，造成民眾損失部分將依土地徵收條例相關規定予以補償。
7	李啟祥	108 年 10 月 6 日	這是我們村民的訴求，希望不要拆到各位的房子，你們縣府為什麼都不聽我們的民意，我們反對 164 的拓寬工程，我們村民連署書有 250 多份，已經到達了一半以上，這樣難道還不過嗎，你們第一次公聽會是廖副處長來解說的，有提到說未來這個拓寬工程，這條路是盡量會用到公有的土地，會盡量避開房子，你們第二處的說法就不同了，連那個重測量的路線圖出來的結果，被拆到的房子有那麼多家，我們發現你們講的話，是誰來講才能算數，還說不會拆到民宅，這一條路做起來不會是直的，怎麼現在會拆到房子，有那麼多戶，而且你	1. 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，推動公共事務，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，公有地占公私比例約 68%。 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，鄉親建議路寬可以為 18 公尺意見，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；本府業以 108 年 9 月 3 日府工程一字第 1083324275 號書函復陳情人並召開本案第三次公聽會說明及報告，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

		們給大家來解釋清楚，我也有寫信去給縣長及工務處長，你們說是這一條164道路爭議很多，會縮減到18米，為何會變成20米，說是顧問團的研議，難道一定要圖利廠商不行嗎，好這樣不要拆到我的房子，你們如果拆到我的房子，我不要住在這種危樓，你們要把我的房子買下來，這樣有過清楚了沒，如果18米依照道路中心來算，我們所住的一整排的房子，一家也不會拆到，我們這一整排的房子，是有使用執照的，也不是違章建築，如果你們非要來拆到我的房子，我們是不會配合的，不信你們來試試看，這些房子是我一生的心血所換來的，我是白手起家，而不是祖先所留下來或拿錢給我買的，你們為什麼樣非這樣做不行，你們是不拿到這些回饋金幾成不行嗎，好的你們有什麼樣的絕招，盡量使出來沒關係，我從小孩子開始就沒有一天過好日子，我還有什麼好怕的，你們縣府就留一條生路，給我們這些村民可以嗎，你們可以給我們平靜過下半輩子嗎，還有如果你們縣府如果要拆到誰的房子，就要寫個切結書以後如果因地震房子倒塌壓死人，這一切就由現任的縣	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. 本工程用地範圍內私有土地改良物，本府將依據「雲林縣辦理徵收土地農林作物補償費及魚類、畜禽遷移費查估基準」及108年7月12日修正公佈之「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」等規定辦理查估補償後由民眾自行拆遷；前述條例第10條「徵收用地界線為拆除線，但為考慮施工之需要其實際拆除時結構之安全得延長至安全拆除線，或建築物拆除後其餘部分面積未達原面積二分之一，所有權人得申請用地界線外之建築物一併徵收，其面積合併拆除面積計算補償。」，本案範圍之合法建築物得依續前述條例第27條「拆除戶在主辦單位規定期限內自動拆除完竣經查屬實者，發給自動拆除獎勵金，其計算依合法建築改良物查估補償金額加發五成獎勵金。」，綜前所述，所有權人得依所有建築條件提出前述申請。
--	--	--	--

			長及工務處長你們兩個來負責到底，這樣總可以吧。	
8	鄭順昌	108 年 10 月 6 日	1. 政府徵收土地在全國各地已造成民怨，並且發生很多的憾事跟悲劇。 2. 我的房子被拆掉，政府強拆人民的財產。 3. 補償不是我在意的，無須再討論補償，請政府三思，不要有人想不開造成遺憾。	第 1.2.3 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。
9	陳憲政	108 年 10 月 6 日	要求以替代道路取代本次拓寬工程，我堅決反對拓寬。	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。
10	蔡重溪	108 年 10 月 6 日	面前緊鄰道路影響居住安全，所以反對道路拓寬計畫。	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。
11	蔡徽政 (蔡清仁代)	108年 10月 6日	建議應該是做外環道，不是就現有道路去做拓寬。	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。
12	楊中賢	108年 10月 6日	1. 反對拆房子。 2. 已於108年初辦理繼承登記，但縣府未更新資料，所有權人仍為楊澤波。	1. 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. 本府辦理本案公聽會前，依據土地徵收條例相關規定，於107年10月19日查

				詢土地所有權人之登記簿住所，並以書面邀請土地所有權人及利害關係人與會，先予敘明；本案業經調查，並依規定通知原土地所有權人與會，今(108年10月6日)台端陳述為楊澤波先生之繼承人乙節，經調閱登記資訊原楊澤波先生所有土地業於108年1月24日異動登記(原因分割繼承)，再查台端曾於第二次公聽會與會簽到，並於本次會議陳述事宜，本府將前兩次會議紀錄併同本會議紀錄供台端參閱，台端如有建言得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；本府辦理公聽會及協議價購會時，如遇信件退回時，將依相關規定辦理查址等事宜，關於台端陳述繼承未更新乙節，本府辦理查估及協議價購會前會再核對所權人資訊，感謝提醒。
13	王榮鴻	108年10月6日	1. 人民有居住的權益，是否有與憲法有牴觸的部分。 2. 如有牴觸部分，如何解決？	第1、2點合併說明，依據司法院釋字第732號理由書「憲法第十五條規定人民財產權應予保障，旨在確保個人依財產之存續狀態行使其自由使用、收益及處分之權能，並免於遭受公權力或第三人之侵害，俾能實現個人自由、發展人格及維護尊嚴（本院釋字第四〇〇號及第七〇九號解釋參照）。人民依法取得之土地所有權，應受法律之保障與限制，亦為憲法第一百四十三條第一項所明定。 又人民居住自由亦屬憲法第十條保障之範圍。國家徵收人民土地，不但限制人民財產權，如受徵收之土地上有合法居住者，亦嚴重影響其居住自由。 徵收人民土地除應對土地所有權人依法給予合理及迅速之補償外，自應符合公用或其他公益目的之必要，始無違於憲法第二十三條之規定。」爰此，本案依據土地徵收條例第1條「為規範土地徵收，確保土地合理利用，並保障私人財產，增進公共利益，特制定本條例。」，前述條例第三條「國家因公益需要，興辦下列各款事

				業，得徵收私有土地」，本府基於增進公共利益，辦理交通事業需求，規劃辦理本工程，始依前述條條等相關規定辦理，並無違憲法第十條「人民有居住及遷徙之自由。」。
14	蔡金土	108 年 10 月 6 日	1. 164 號道路不要拓寬。 2. 老人、小孩太危險。 3. 道路太寬車子開太快。村民沒安全，噪音。 4. 外環道路可舒車容量。 5. 最好前鐵路開發可作為觀光大道。 6. 以前文物古蹟全多在那條鐵路邊。 7. 如砲台、防空洞、嚴思齊之墓、機場。	1. 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。 2. 第 2.3 點合併說明，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，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。 3. 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. 第 5.6.7 點合併答覆台端所述鐵路區域非屬道路交通系統，歉難照辦，建請見諒。
15	蔡錦榮	108 年 10 月 6 日	協議價格與北港段差太多，應考量價格是否合理。	本案尚未召開協議價購會，先予敘明；用地範圍內之土地及其地上物，將擇期召開協議價購會，屆時，本府將與所有權人協議，土地所有權人如有對價格有偏離市價之虞，可提出相關有利要件，本府將請估價師重新檢視，以確保土地所有權人之權益。
16	蔡陣順	108 年 10 月 6 日	1. 我們村民的訴求，車輛不多不用拓寬四線道，過馬路越危險，設計外環道，大車要走外環道，我們的村民過馬路才不會危險。 2. 我們村民有訴求連署書 250 份反對拆房子，將心比心，如果你們的房子也被拆了，你們有何感想。重點，反對拆房子，房屋拆了根本就不能住了。	1. 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。 2. 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，推動公共建設事務，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，鄉親建議路寬縮減部分，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；本府業以 108 年 9 月 3 日府工程一字第 1083324275 號書函復陳情人在案；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。
17	蔡界政 (蔡清仁代)	108 年 10 月 6 日	1. 車流量不大，是否有考量過相關實際車流狀況。 2. 拓寬後車速會加快，有考量行車及行人(老人)安全問題？ 3. 請正視當地居民使用權益及安全問題(建議應規劃外環道)。	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，本案已考量車流等因素，工程維持原規劃之需要。 2. 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，並考量交通安全的前提下進行設計，以提升道路安全，健全區域路網，爰此，業已考量行車安全，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。 3. 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。
18	楊滿財 (楊中賢代)	108 年 10 月 6 日	1. 如果道路拓寬會拆到我家的房子，所以不同意因該工程而拆到我家房子，總之反對拆到我家的房子。 2. 希望立刻拿到書面資料(第一次、第二次) 3. 從陳厝寮(含)到大庄警察局這一段路屋請不要拆到。	1. 第 1.3 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，推動公共建設事務，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，鄉親建議路寬縮減部分，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；本工程用地範圍內私有土地改良物，本府將依據「雲林縣辦理徵收土地農林作物補償費及魚類、畜禽遷移費查估基準」及 108 年 7 月 12 日修正

				公佈之「雲林縣辦理公共工程建築改良物拆遷補償救濟自治條例」等規定辦理查估補償後由民眾自行拆遷；前述條例第 10 條「徵收用地界線為拆除線，但為考慮施工之需要其實際拆除時結構之安全得延長至安全拆除線，或建築物拆除後其餘部分面積未達原面積二分之一，所有權人得申請用地界線外之建築物一併徵收，其面積合併拆除面積計算補償。」，續前述條例第 27 條「拆除戶在主辦單位規定期限內自動拆除完竣經查屬實者，發給自動拆除獎勵金，其計算依合法建築改良物查估補償金額加發五成獎勵金。」，綜前所述，所有權人得依所有建築條件提出前述申請；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. 辦理本案相關程序及公告、紀錄，均依據土地徵收條例相關規定，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，本紀錄將檢送台端。
19	蔡吳長	108 年 10 月 6 日	大庄 58 號有課房屋稅(未保存建物)，沒收到通知。	依據土地徵收條例規定，本案公聽會依土地登記簿住所，以書面邀請土地所有權人與會，先予敘明；另，公聽會之參與對象為不特定，綜上，台端所述之建築如坐落本案用地範圍內，辦理查估時，將實地查估紀錄，因台端非該建物坐落土地之所有權人，請於查估前提供建物相關佐證資料供參。
20	蔡茂盛 (蔡振松代)	108 年 10 月 6 日	1. 有關每年北港媽祖進香期交通擁塞，主因是台 19 線北港鎮市區段道路不夠寬暢，導致交通嚴重堵塞所	1. 本案係屬現有道路拓寬工程，主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

			致；尤其是北港糖廠門口以南直至與縣道164線交叉口，雖然是四線道，但沒有機車道，大約只有13米寬左右，理應拓寬而不拓寬。 2. 前任縣府團隊完全沒做田野調查與可行性評估，近十年來口湖鄉及水林鄉人口流失多少？產業萎縮多少？車輛減少多少？車流量每分鐘多少輛？該評估而沒評估，沒有人潮哪來經濟效益？政策如此倉促粗糙不堪，行事草率，勞民傷財，土厝村民無法接受。 3. 根據北港戶政事務所統計資料，近十年來因口湖鄉及水林鄉各種產業蕭條，人口大量流失，車輛相對大幅減少，兩鄉總人數：98年8月60490人，108年8月51810人，減少8680人，負成長14.3%。至今每月人口之減少數都在100人以上，快速繼續減少中，土厝段道路已沒再拓寬之必要性。	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。 2. 第2.3點合併說明，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，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。
21	蔡宗利	108年10月6日	縣政府，工務處，公共關係科在2015年，12月24日 標題：164線拓寬計畫 內容：非都市計畫20M，	1. 本案係屬現有道路拓寬工程，主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；有關北港地區交通問題，北港鎮

			北港都市計畫 24M 費用：8 億 5957 萬 8 千元 用意：促進地方繁榮，有效解決北港大橋壅塞。可是，164 線拓寬地方後真的可以馬上繁榮嘛？北港大橋真的不會再交通癱瘓嗎？村民有遞上 250 多人的反對連署簽名書，這就是民意。難道，雲林縣政府要學苗栗縣政府一樣，重現大埔事件，才知道民意所向嗎？大埔事件，從開始徵收到事件結束，有 5 人因為徵收問題死亡。除了賴姓地政主任，因為不明原因死亡，其他 4 人，吳國文先生，朱馮敏阿嬤，柯石城先生，張森文先生，都因徵收壓力，導致憂鬱自殺。請問，如果村子有人，因為徵收問題，導致憂鬱想不開，那誰要負責。	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。 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，鄉親們的意見，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；本府業以 108 年 9 月 3 日府工程一字第 1083324275 號書函復陳情人並召開本案第三次公聽會說明及報告；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。
22	蔡宗利	108 年 10 月 6 日	1. 該道路僅大年初一初二較為壅塞，並無如報告所述車流量這麼大。 2. 道路無壅塞就無拓寬之必要，人口流失，車流量很低。	第 1.2 點合併說明，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。

23	許山埜 (水林鄉 鄉長)	108 年 5 月 8 日	1. 希望不要拆到房子。 2. 路寬 20 公尺太寬，希望縮減或取消拓寬。	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，推動公共建設事務，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，鄉親建議路寬縮減部分，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。
24	蔡陣順 (土厝村 村長)	108 年 5 月 8 日	1. 希望不要拆到房屋。 2. 如要拓寬北港到土厝派出所就好。	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，推動公共建設事務，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，鄉親建議路寬縮減部分，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。

十四、第四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	王趙玉珍(王欽東代)	109年11月27日	會拆到房子，請問後續如何處理？(請查王趙玉珍跟王欽東的土地及房屋)土厝村王厝寮1-2號	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。
2	蔡淑敏	109年11月27日	- 公聽會的通知書多人無收到(王厝段65、66、67地號) - 希望能假日舉辦公聽會，這樣較容易參加。 - 不要損害建築物。	- 經查台端所述王厝段65、66、67地號等三筆土地，非本案用地範圍內，故無通知該三筆土地之所有權人參加本會議。 - 公聽會之開會日期是否可訂於假日乙節，本府已納入研議，且第三次公聽會已於假日辦理(於108年10月6日開會)。本府經綜合考量各種因素後，每場公聽會未能於假日召開，仍請見諒。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。 - 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，推動公共建設事務，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。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
3	蔡東富	109年11月27日	希望重新考量，不要損害建築物。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。 本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
4	蔡宗利	109年11月27日	1. 道路拓寬會導致車速過快，增加居民之危險。 2. 拓寬損害建物，會造成居民不便，希望別拓寬。損害建物居住不便。	1. 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。 2. 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，推動公共建設事務，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。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
5	蔡振松	109年11月27日	反對道路拓寬。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
6	鄭恆昌	109年11月27日	不應該拆民眾房子。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
7	陳憲政	109年11月27日	1. 164 沒有塞車，為何要拓寬工程？ 2. 有沒有考慮別的地方？ 3. 縣府有收稅，為何要拆人民的房子？	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，本案工程維持規劃之需要。 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. 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，推動公共建設事務，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，如有影響台端私權部分，請見諒。
8	蔡玉卿	109 年 11 月 27 日	反對道路拓寬，不要拆到房子(房屋所有權人：蔡淑玲)。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
9	陳吳葉	109 年 11 月 27 日	陳厝 1 鄰 4-2、4-3 二房子，不要拆到。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
10	郭素女	109 年 11 月 27 日	不要拆到民眾房屋(44 之 1、	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，

			44 之 9(王冊)、44 之 13(秀麗))。	推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
11	蔡連成	109 年 11 月 27 日	本人土地徵收後，剩餘土地剩多少？	本案經規劃設計確認後，將委託地政事務所辦理用地分割作業，屆時將確定範圍內面積。
12	蔡錦榮	109 年 11 月 27 日	1. 補償費的部分，都市計畫內外價差太大，不應該。 2. 有無獎勵金，其他縣市單位有發每公頃 120 萬的獎勵金。 3. 民國 100 年雲 156 線有進行異議，卻無回覆，希望了解本次相關流程。	1. 本案尚未召開協議價購會，先予敘明；用地範圍內之土地及其地上物，將擇期召開協議價購會，屆時，本府將與所有權人協議，土地所有權人如有對價格有偏離市價之虞，可提出相關有利要件，本府將請估價師重新檢視，以確保土地所有權人之權益。 2. 本案並無配合獎勵金之發放。 3. 有關台端所述雲 156 線乙節，非本案權責範圍，將轉權責單位另案處理。另本次相關流程將依土地徵收條例等相關規定辦理。公聽會結束後，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。如協議價購不成將進入徵收作業階段。
13	蔡慶騰	109 年 11 月 27 日	路線調整導致損害我的權利，被徵收土地變多，希望不調整，依照原路線。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。

14	蔡金輝	109年11月27日	希望以原路之中心點拓寬，以符合公平。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
15	蔡吳謹	109年11月27日	拓寬範圍應是照早期的中心點來規劃。	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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，綜前所述。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。本案於第三次公聽會聽取意見後，經評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。

十五、第五次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見

(一) 紀金榮(陳秋菊代)

1. 反對本拓寬工程。
2. 殘餘土地不堪使用，如何處理？
3. 盡速確認用地範圍，並給予合理補償。
4. 盡量避免拆房子。

(二) 蔡淑敏

第1~5次公聽會，本村村民都反對拓寬、反對拆房子。

(三) 陳彩嬌

1. 可否不用拓寬至20米，以減少損害現有之建築物。
2. 堅決反對拆到建築物。
3. 應該參考其他縣市之道路設計(中洋子至江厝店路段)等，人口聚集(村里處)是否能不拓寬？

(四) 陳憲政

反對拓寬，應該公平。

(五) 蔡振松

1. 請問為何要選在過年期間舉辦？是否有考量到民眾之便利與否？
2. 反對道路拓寬。
3. 可否不用拓寬到 20 米，不要拆到房子。

(六) 蔡金輝

1. 有關 164 縣道路拓寬，顧問公司所秉持專業之道路拓寬計畫，已在第 1 次、第 2 次及第 3 次公聽會取的共識，為何縣府在第 4 次公聽會突然將地號 311 及 313 處之筆直道路更改為轉彎道路設計，請說明這「截直取彎」設計符合道路設計規範原則，請說明？
2. 貴縣府聲稱道路用地取最大公有地使用請問 311 及 313 處附近道路若以現有直線道路設計，兩側都有南北側都有公有地可使用，為何捨棄南側公有地使用，而於第四次公聽會將道路截直取彎設計，是否為偏袒特定人士，而背離專業道路設計原則及公道，請說明？
3. 縣府為迴避特權人氏土地被徵收，進行道路拓寬之彎道及單側徵地之缺陷設計，卻聲稱 311 及 313 處由原先筆直道路改為彎道設計，係為公有土地最大化，縣府所指公有土地最大化，僅為土厝派出所小區土地使用，卻增加我家族土地數倍被徵收，這不符合用地比例原則，且捨棄南側公有地使用，縣府掩耳盜鈴實為圖利特定人氏，令人不服。
4. 道路拓寬規劃設計本應是兩側平均拓寬，縣府在地號 311 及 313 處，由原先兩側平均拓寬，突然變更為兩側不對稱拓寬，突增加我家族土地被徵收不對稱道路拓寬設計，違反行政程序法第六條公平原則，我方強烈反對不公平拓寬設計。
5. 地號 311 及 313 處的道路原先是筆直道路，現在拓寬後卻變成彎道，此「截直取彎」非專業性道路設計，增加交通事故發生，枉顧用路人生命安全。
6. 道路拓寬係為公益，既為公眾利益，就應使用社會資源進行兩側平均拓寬，不能因某方的特權，把傷害由弱勢一方承擔，把原來筆直的道路，改變為彎道設計且由弱勢方增加道路用地徵收，這何有天理與公平正義。
7. 本土厝路段未見該路段有塞車現場，甚至在春節假期車潮高峰時段亦未曾有塞車現象，且該道路由北港往海邊方向之地區，因地層下陷、農地鹽化，人口皆已外移，人口接近零成長且往該處亦有另外道路可使用，該土厝路段道路拓寬不具有需求性、必要性及公益性。
8. 本土厝路段拓寬無助改善北港區交通擁塞，請將預算用於北港鎮區內交通改善。

(七) 蔡慶騰

1. 目前 164 線道路車流量常年無塞車現象，且 164 線所通往之沿海鄉鎮，因地層下陷、少子化及人口外移，未來顯而預見未有車流量成長道路拓寬的需求性，故現今 164 線道路沒有拓寬的必要性及需求性。
2. 縣府之政治力凌駕專業，於第 4 次公聽會時命令顧問公司推翻前 3 次公聽會之道路設計，目前在地號 311 及 313 處，將原先直線道路，修改為蛇形彎道，蛇形彎道日後將會是車禍事故頻發生的主因，只因縣府為避開其選舉樁腳及特定人士之土地避免被徵收，此為圖利特定人士、公私不分且枉顧用路人生命安全之草菅人命的道路拓寬規劃，這不是掌控公權力有為政府應有的作為。

3. 僅為圖利特定人士之土地避免被徵收，將原先直線道路修改為蛇形彎道，造成無權無勢的居民土地無端被擴大徵收，該不公平民地徵收造成人民對立，種下百年仇恨，係因執政者不智的作為造成，如同現今社會民怨高漲現象。
4. 人民之生命財產係受到憲法及法律保障，民地的徵收要符合正當性、必要性、公益性及無替代性等原則，徵收執行上要符合法律期待，行政程序法第六條規定：「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」，政府機關之行政行為不得違反平等原則，行政行為中縱有行政裁量之空間，亦不得完全放任，或濫用行政裁量權，而應受到行政法上之一般法律原則及平等原則之拘束，主管機關對於徵收道路用地之選擇，固有其裁量之餘地，但仍不得違反平等原則。
5. 目前 164 線拓寬之需要性及公平正義已失，盼縣府懸崖勒馬，停止 164 線土厝段的拓寬計畫。

(八) 蔡四強

1. 道路拓寬對當地居民有何好處？
2. 請妥善利用台糖及國有土地，增加當地經濟效益。
3. 請一併改善排水設施。

(九) 蔡重溪

164 線不用那麼寬，必會有危險，為了生命安全，故不同意。

十六、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	紀金榮 (陳秋菊代)	110 年 2 月 8 日 上午場	1. 反對本拓寬工程。 2. 殘餘土地不堪使用，如何處理？ 3. 盡速確認用地範圍，並給予合理補償。 4. 盡量避免拆房子。	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，而原現有道路為雙向二線道使用，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，本案工程維持規劃之需要。

				2. 如其土地之殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，請台端於本案價購土地所有權移轉登記日起 1 年內申請一併價購。所有權人如認為徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，請依土地徵收條例第 8 條規定於徵收公告之日起 1 年內以書面向本府提出申請一併徵收，逾期不予受理。 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，如台端所有之建築改良物位於本案工程範圍內，屆時將說明與紀錄。 4. 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，推動公共建設事務，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。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。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
2	蔡淑敏	110 年 2 月 8 日 上午場	第 1~5 次公聽會，本村村民都反對拓寬、反對拆房子。	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，推動公共建設事務，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。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。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
3	陳彩嬌	110 年 2 月 8 日 上午場	1. 可否不用拓寬至 20 米，以減少損害現有之建築物。	第 1.2.3 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，推動公共建設事務，所以，政府不會偏頗任一方，道路設計以安全為最高

			2. 堅決反對拆到建築物。 3. 應該參考其他縣市之道路設計(中洋子至江厝店路段)等，人口聚集(村里處)是否能不拓寬？	考量，規劃土地以公有為主、私有土地次之，綜前所述，鄉親建議路寬縮減部分，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。
4	陳憲政	110 年 2 月 8 日 上午場	反對拓寬，應該公平。	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，推動公共建設事務，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。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。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
5	蔡振松	110 年 2 月 8 日 上午場	1. 請問為何要選在過年期間舉辦？是否有考量到民眾之便利與否？ 2. 反對道路拓寬。 3. 可否不用拓寬到 20 米，不要拆到房子。	1. 本府依「土地徵收條例施行細則」規定舉行公聽會，並依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。如台端因故無法與會，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。 2. 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，推動公共建設事務，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。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。本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估已調整範圍，盡量以公有土地為優先使用，倘仍影響台端私權部分，請見諒。 3. 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。
6	蔡金輝	110 年 2 月 8 日 下午場	1. 有關 164 縣道路拓寬，顧問公司所秉持專業之道路拓寬計畫，已在第 1 次、第 2 次及第 3 次公聽會取的共識，為何縣府在第 4 次公聽會突然將地號 311 及 313 處之筆直道路更改為轉彎道路設計，請說明這「截直取彎」設計符合道路設計規範原則，請說明？ 2. 貴縣府聲稱道路用地取最大公有地使用請問 311 及 313 處附近道路若以現有直線道路設計，兩側都有南北側都有公有地可使用，為何捨棄南側公有地使用，而於第四次公聽會將道路截直取彎設計，是否為偏袒特定人士，而背離專業道路設計原則及公道，請說明？	1. 第 1 到 6 點合併回覆，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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，本案於前第三次公聽會聽取意見後，經納入評估而調整範圍，整條路線考量以使用公有土地為優先，倘影響台端私權部分，請見諒。 2. 第 7.8 點合併回覆，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，而原現有道路為雙向二線道使用，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，本案工程維持規劃之需要。

		3. 縣府為迴避特權人氏土地被徵收，進行道路拓寬之彎道及單側徵地之缺陷設計，卻聲稱 311 及 313 處由原先筆直道路改為彎道設計，係為公有土地最大化，縣府所指公有土地最大化，僅為土厝派出所小區土地使用，卻增加我家族土地數倍被徵收，這不符合用地比例原則，且捨棄南側公有地使用，縣府掩耳盜鈴實為圖利特定人氏，令人不服。 4. 道路拓寬規劃設計本應是兩側平均拓寬，縣府在地號 311 及 313 處，由原先兩側平均拓寬，突然變更為兩側不對稱拓寬，突增加我家族土地被徵收不對稱道路拓寬設計，違反行政程序法第六條公平原則，我方強烈反對不公平拓寬設計。 5. 地號 311 及 313 處的道路原先是筆直道路，現在拓寬後卻變成彎道，此「截直取彎」非專業性道路設計，增加交通事故發生，枉顧用路人生命安全。 6. 道路拓寬係為公益，既為公眾利益，就應使用社會資源進行兩側平均拓寬，不能因某方的特權，把傷害由弱勢一方承擔，把原來筆直的	
--	--	--	--

			道路，改變為彎道設計且由弱勢方增加道路用地徵收，這何有天理與公平正義。 7. 本土厝路段未見該路段有塞車現場，甚至在春節假期車潮高峰時段亦未曾有塞車現象，且該道路由北港往海邊方向之地區，因地層下陷、農地鹽化，人口皆已外移，人口接近零成長且往該處亦有另外道路可使用，該土厝路段道路拓寬不具有需求性、必要性及公益性。 8. 本土厝路段拓寬無助改善北港區交通擁塞，請將預算用於北港鎮區內交通改善。	
7	蔡慶騰	110 年 2 月 8 日 下午場	1. 目前 164 線道路車流量常年無塞車現象，且 164 線所通往之沿海鄉鎮，因地層下陷、少子化及人口外移，未來顯而預見未有車流量成長道路拓寬的需求性，故現今 164 線道路沒有拓寬的必要性及需求性。 2. 縣府之政治力凌駕專業，於第 4 次公聽會時命令顧問公司推翻前 3 次公聽會之道路設計，目前在地號 311 及 313 處，將原先直線道路，修改為蛇形彎道，蛇形彎道日後將會是	1. 第 1.5 點合併回覆，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，而原現有道路為雙向二線道使用，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，本案工程維持規劃之需要。 2. 第 2.3.4 點合併回覆，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，推動公共建設事務，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損

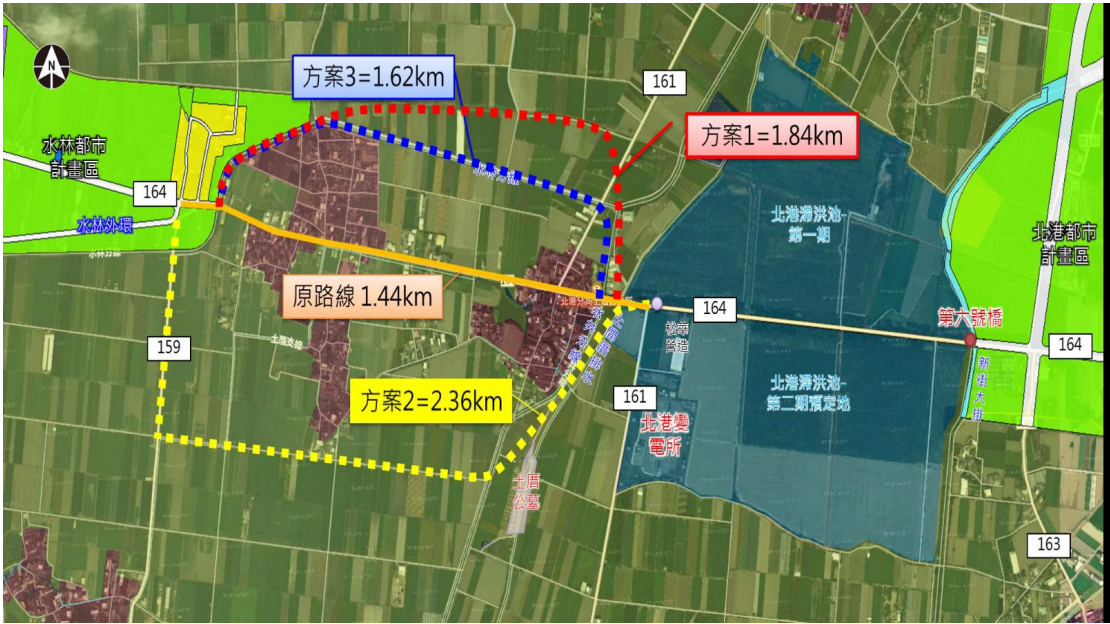
			車禍事故頻發生的主因，只因縣府為避開其選舉樁腳及特定人士之土地避免被徵收，此為圖利特定人士、公私不分且枉顧用路人生命安全之草菅人命的道路拓寬規劃，這不是掌控公權力有為政府應有的作為。 3. 僅為圖利特定人士之土地避免被徵收，將原先直線道路修改為蛇形彎道，造成無權無勢的居民土地無端被擴大徵收，該不公平民地徵收造成人民對立，種下百年仇恨，係因執政者不智的作為造成，如同現今社會民怨高漲現象。 4. 人民之生命財產係受到憲法及法律保障，民地的徵收要符合正當性、必要性、公益性及無替代性等原則，徵收執行上要符合法律期待，行政程序法第六條規定：「行政行為，非有正當理由，不得為差別待遇。」，政府機關之行政行為不得違反平等原則，行政行為中縱有行政裁量之空間，亦不得完全放任，或濫用行政裁量權，而應受到行政法上之一般法律原則及平等原則之拘束，主管機關對於徵收道路用地之選	害最小為原則、私有土地次之，倘仍影響台端私權部分，請見諒。
--	--	--	--	--------------------------------------

			擇，固有其裁量之餘地，但仍不得違反平等原則。 5. 目前 164 線拓寬之需要性及公平正義已失，盼縣府懸崖勒馬，停止 164 線土厝段的拓寬計畫。	
8	蔡四強	110 年 2 月 8 日 下午場	1. 道路拓寬對當地居民有何好處？ 2. 請妥善利用台糖及國有土地，增加當地經濟效益。 3. 請一併改善排水設施。	1. 本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，提高當地生活品質。 2. 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，推動公共建設事務，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損害最小為原則、私有土地次之，盡量以公有土地為優先使用。 3. 有關台端所述一併改善排水設施乙節，本府於規劃設計時將納入設計考量。
9	蔡重溪	110 年 2 月 8 日 下午場	164 線不用那麼寬，必會有危險，為了生命安全，故不同意。	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。

(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。

十七、散會：下午 12 時 00 分(上午場)及 15 時 30 分(下午場)



方案路線圖

	路線長度	路線幾何	
原 路 線	1.44公里	路線筆直，行車 距離最短	➤ 面 ➤ 公 ➤ 私 11
方 案 1	1.84公里	道路曲線相對較 多，路線較為彎 曲	➤ 面 ➤ 公 ➤ 私 31
方 案 2	2.36公里	距離最長，為銜 接既有農路設置	➤ 面 ➤ 公 私

方案比較表