

國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段

第一次公聽會會議記錄

壹、事由：說明「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、時間：106 年 12 月 14 日(星期四)上午 10 時 30 分。

參、地點：彰化縣芬園鄉公所 4 樓禮堂

肆、主持人：黃副處長俊峰(代)

記錄：蔡佐臨

伍、出席單位及人員姓名：詳簽到簿

陸、土地所有權人及利害關係人：詳簽到簿

柒、本案用地徵收範圍屬非都市土地，興辦事業概況如下：

本計畫主要是延續國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段之第二期計畫工程，第一期規劃路線起於環中路八段與太明北路交叉路口，往南跨越烏溪至溪尾里慶光路，第一期工程「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程」烏日-溪尾段的工程已於 105 年 11 月正式通車，本計畫（第二期）工程未來完成後，將便捷臺中烏日-彰化芬園的交通，連同貓羅溪大橋的完成，可大幅改善烏日-溪尾-芬園的交通，並加速該區段的經濟發展。

本案擬徵收之私有土地為道路開闢工程必須使用之土地。本府將辦理相關用地取得作業，屬私人土地部分依規定辦理兩場公聽會，而本次公聽會屬於「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」案第一次公聽會，若土地所有權人及利害關係人有任何意見可於本次公聽會上提出。

一、用地範圍之四至界線：

本案用地範圍長度約為 999 公尺，東起環中路 9 段第 1 期溪尾大橋工程終點，工程終點西至彰化縣芬園鄉台 14 線(彰南路五段)約 8K+800 處，其中包含跨越貓羅溪之橋梁。道路寬度為 12 公尺；路線中段將原有彰化農田水利會灌溉渠道復原道路寬度為 13.5 公尺；終點處因與台 14 線銜接，西行向設置左右轉車道，故道路寬度為 14.5 公尺。行政區域涵蓋臺中市烏日區溪尾里及彰化縣芬園鄉舊社村，予彰化端土地範圍皆位彰化縣芬園鄉新舊社段。

二、用地範圍內公有土地筆數及面積各占用面積百分比：

權屬	筆數	面積(m ²)	百分比(%)
私有土地	15	3,637.85	95%
公有土地	7	198.54	5%
合計	22	3,836.39	100 %

*實際面積依地政事務所分割資料為主

三、用地範圍內私有土地改良物概況：

本案範圍內土地改良物部分多為農林作物，路段沿途有水利會灌排渠道及擋土牆等。

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	用地類別	筆數	面積(m ²)	百分比(%)
特定農業區	農牧用地	15	3,644.10	94.99%
	交通用地	2	32.18	0.84%
鄉村區	乙種建築用地	1	9.29	0.24%
未登錄用地		4	150.82	3.93%
合計		22	3,836.39	100%

*實際面積依地政事務所分割資料為主

五、用地範圍內勘選需用私有土地合理關聯及已達必要適定範圍之理由：

本案道路工程起點與第1期溪尾大橋工程終點銜接，終點銜接台14線，路線定線原則為儘量減少用地徵收且減少拆遷民房，符合地方及交通的需求，藉由本計畫第2期工程延伸橋梁，打通彰化芬園與臺中烏日交通，提供烏日溪尾里及芬園地區民眾緊急救護、救難及緊急疏散等基本維生需求之通行，提昇防汛搶災之時效。道路設計已考量土地利用完整性、行車安全性與便利性之效益，而本案土地使用面積已為考量達成交通改善效益下所必須使用最小限度。

六、用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本案為第1期工程「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程」已通車溪尾大橋延續計畫，本計畫（第2期）工程起點銜接溪尾大橋工程終點，因此擬徵收之私有土地為道路開闢工程必須使用之土地，故用地範圍並無其他可替代地區。

七、其他評估必要性理由：

本計畫（第2期）工程道路開闢完成與溪尾大橋（第1期）連成一線，將打通烏日至芬園交通，加上設計中貓羅溪大橋，完工後將形成路網，減輕周邊既有道路之交通負荷，建構起大臺中及彰化地區完善便捷路網，提升地區道路之服務機能及居民、用路人之安

全，帶動區域發展與地方繁榮，故本案確有其拓寬之必要性。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性及必要性：

(一) 社會因素：

- 1、徵收人口多寡、年齡結構之影響：本案道路工程總長約 999 公尺，寬約 12~14.5 公尺，其影響私有土地共計 15 筆，面積約 0.3638 公頃，所影響人口數依彰化縣政府民政處 106 年 10 月資料統計，主要以 15~64 歲之青壯年人口為主約 17,041 人。另本案現況僅有農林作物，少部分為磚造建物，透過本案道路新闢道路將有助於本區域周邊地區整體發展，對本區人口結構有正面影響。
- 2、周圍社會現況：本工程多屬非都市土地特定農業區或河川區農牧用地及交通用地，計畫範圍未通過環境敏感地區，本案計畫開闢 12~14.5 米路寬，開闢後可連結溪尾大橋，降低雙向會車之危險性，增進道路安全性及行車舒適度，提升周邊居民及往來用路人安全，減少交通事故發生，增加區域內交通路網。對臺中市烏日區及彰化縣芬園地區交通路網有正面助益，亦能助於整體發展。
- 3、弱勢族群之影響：道路開闢後將帶動地方繁榮及工商產業發展，提高廠商設廠意願，增加工作機會，使青少壯人口回流，有效改善弱勢族群生活及解決地方人口老化、缺乏就業機會、隔代教養等問題。
- 4、居民健康風險：目前本區域不便於救護、垃圾車輛及防汛搶險車輛進出，本案道路將開闢為 12~14.5 米寬，將連通防汛道路，避免用路人繞道及縮短行車距離。且能保障本區治安，增加對健康風險之管理。

(二) 經濟因素：

- 1、稅收：道路使用效率及周邊產業經濟發展，增加就業機會，提升民眾所開闢將提高土地利用與空間服務條件，進而帶動區域繁榮。有助於沿線土地得及相關經濟產值；同時交通開闢可提升沿線周邊土地價值，有增加其他稅收之機會且增加政府稅收。
- 2、糧食安全：本工程範圍內作物多為水稻等農作物，使用土地僅為線狀小面積，本工程開闢完成可提升農產品運輸品質，進而

增加農產品輸出，可增加糧食安全。

- 3、增減就業或轉業人口：本案道路之開闢可增加區域內交通路網，改善區域交通服務品質，帶動區域整體經濟發展，促進當地產業活絡，有利增加就業或轉業人口。
- 4、徵收費用：本案開發經費依據縣市範圍比例由彰化縣政府及台中市政府分擔，彰化縣政府依交通部公路總局 106.8.25-交路(一)字第 1068600687 號函，奉交通部同意申請「生活圈道路系統建設計畫(公路系統)4 年(104~107)計畫」生活圈經費補助。
- 5、農林漁牧產業鏈：本工程範圍內作物多為水稻等農作物，使用土地僅為線狀小面積，對農林漁牧產業鏈不會造成大規模影響，反之，本工程可進而增加農產品輸出，並促進當地農牧銷售等產業成長，故不影響農林漁牧產業鏈。
- 6、土地利用完整性：本案發揮土地使用之完整性，儘量減少畸零地產生，整體規劃，拓寬工程完成後可提供安全及優質之道路系統，發揮整體土地利用之效能，並改善地區之交通系統與道路服務水準，故能發揮土地使用之完整性。

(三) 文化及生態因素：

- 1、城鄉自然風貌：現況地形平緩無特殊自然景觀，開闢工程已考量城鄉風貌永續發展對環境生態與市容美觀，亦無大規模改變地形或破壞地表植被，對環境衝擊甚小。
- 2、文化古蹟：經查範圍內尚無文化古蹟，因此不發生影響。
- 3、生態環境：經查範圍內無生態保育區範圍內無特殊生態，且屬小面積線性工程，非進行大範圍土地開發使用。施工中除不可避免的植物清除及開挖外盡量維持原地形地貌，並將對生態環境的影響降到最低。
- 4、對生活條件或模式發生改變之影響：本工程施工期間難免造成居民之生活不便，但完工後可使交通順暢度提升，改善周邊居民安全，引進企業進駐，增加生活便利性，提高該地區生活品質。
- 5、對周邊居民或社會整體之影響：本工程開闢後，能縮短交通旅程，對於目前周邊居民與社會整體發展實有正面助益。

(四) 永續發展因素：

- 1、國家永續發展政策：交通發展為永續發展政策綱領中「永續的經濟」層面之面向之一都市重要指標，完工後可提升地區道路之便

利性，健全都市功能與配合土地發展，可挹注都市整體發展之效益，達到國家永續發展之目標。

- 2、永續指標：工程設計將考量環境安全與永續使用，並聽取民眾意見，工法將採順應地形、地勢及土方之方式，以降低環境衝擊(混凝土減量，環保材料)。
- 3、國土計畫：道路開闢可改善地區聯外交通系統與地區道路系統品質，配合地方未來發展提高居民就業可及性；加強公共建設及落實生活圈建設構想以促進區域均衡發展，縮小城鄉差距，改善生活環境品質及增進公共福利，並確保國土資源永續利用。

(五) 其他因素：

- 1、計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：本計畫第2期工程未來完成後將便捷臺中烏日-彰化芬園的交通，連同貓羅溪大橋的完成可大幅改善烏日-溪尾-芬園的交通，並加速該區段的經濟發展。
- 2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：道路設計已考量土地利用完整性、行車安全與便利性之效益，而本案土地使用面積以為考量達成交通改善效益下所必須使用最小限度。
- 3、有無其他可替代地區：本案計畫道路工程起點為與第1期溪尾大橋工程終點銜接，工程終點銜接台14線處，定線原則為儘量減少用地徵收且減少民房拆遷。土地為道路開闢工程必須使用之土地，故用地範圍並無其他可替代地區。
- 4、是否有其他取得土地方式：
 - (1) 租用、設定地上權與聯合開發均不適用。
 - (2) 捐贈或無償提供使用需視土地所有權人之願意。
 - (3) 於徵收方式之外，無其他適宜之取得方式。
- 5、其他評估必要性理由：透過本案道路開闢與周邊道路系統可增加烏日區及芬園鄉交通聯外性，提高民眾通行安全，並建構大臺中及彰化完善便捷路網目標。

二、適當性：

本計畫在工程設計及路權寬度規劃時依相關公路設計法規進行規劃，並基於影響公私權益最小原則辦理，考量民眾權益影響最小(拆除面積最少)、所需工程經費最低及環境衝擊最微，以減少徵收用地面積及地上物拆遷及降低私有財產損失，使本計畫更具適當

性。

三、合法性：

依據土地徵收條例第 10 條第 2 項及「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」規定辦理此次工程公聽會，並依土地徵收條例第 3 條第 2 項規定辦理後續用地取得事宜。

玖、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	所有權人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理情形
1	歐青閔	106.12.14	因為土地徵收牽涉到農保的問題，如果因為土地徵收造成我們土地減少，沒辦法進行農保核保的話，你們要怎麼處理。	農地被徵收農保繼續加保，請依據「農民健康保險被保險人農地被徵收繼續加保作業要點」規定「二、本要點之適用始期，農地被徵收者、以公告期滿後之第十五日，徵收前與需地機關協議價購者、以完成土地產權移轉登記日，在八十二年十月二十六日以後者適用之。」、「三、本要點之適用對象為已參加農保之農會會員自耕農、非會員自耕農及其配偶，因下列情形致土地面積不合加保規定者：(一)農地被徵收。(二)與需地機關已協議價購尚未徵收前。」及「四、本要點之續保期間如下：(一)農地被徵收者，自徵收公告期滿第十六日起算，至屆滿三年止。(三)與需地機關協議價購尚未徵收者，自完成土地產權移轉登記日起算，至屆滿三年止。」辦理。
2	蘇東立	106.12.14	請問設計路面與田地落差高度多少。	本案是依“公路路線設計規範”相關規定設計，路線縱坡與原地面高差最多為 3.2 公尺，並逐漸調降銜接回平面道路。
3	薛進財	106.12.14	1. 請問共有地如何處理。 2. 在烏日堤防旁有一條很大的道	1. (1)共同持有地部分，地價係依各持分面積比例發放

			路，為什麼不由這裡轉接至利民橋出來，那比較方便也比較整體性。	補償，地上物發放以現耕人為補償對象，且土地共同持有分管區域面積之劃定，係屬私權，非本府權責所及，尚祈見諒。 (2)按農業發展條例第 16 條第 1 項第 4 款規定：「本條例中華民國 89 年 1 月 4 日修正施行前之共有耕地，得分割為單獨所有。」亦即本條例修正施行後始成為共有之耕地，其新共有事實係成立於農業發展條例修正後，自不得分割為單獨所有，惟農業發展條例修正後取得之共有耕地，如符合農業發展條例第 16 條第 1 項每宗耕地分割後每人所有面積已達 0.25 公頃者，則不受上開限制。 2. 利民橋位置約於本工址南側 5 公里處，若以整體路網考量，芬園地區民眾未來北上欲行駛國道 3 號，或欲銜接環中路至台中市區，本路線較行駛利民橋節省約 8 公里，故依本案先期可行性評估規劃之相關路線研議結果，仍以本計畫道路路線最佳。且既有堤岸道路寬度不足，無法負荷未來開發後之交通量。
4	歐家慶 (林秀春代)	106.12.14	現有農田上面有水溝，是不是水溝上面會做一個我們農機要出入的便橋，不然因為水溝有高低差，會不方便農機或割稻機出入。	本工程於有高差處均會設計下田便道，如果在施工期間遇到問題，仍可提出由本府協調處理。
5	王榮茶 (非土地所有權人)	106.12.14	1. 剛才提到共同持分的狀況，很多都有這問題，因為持分雖然是大家共同，但實際上使用人有的可能面對道路，所以損失的都是他的土地，相反的沒損失的人也可以去分到補償費，這樣沒道理。實際上我也辦過這樣的情形，類似假分割，也就是所謂的分管切結書，根據這個切結書，是否縣	1. (1)共同持有地部分，地價係依各持分面積比例發放補償，地上物發放以現耕人為補償對象，且土地共同持有分管區域面積之劃定，係屬私權，非本府權責所及，尚祈見諒。 (2)按農業發展條例第 16 條第 1 項第 4 款規定：「本

			府這邊也可以權宜補償面對道路的這個人，這樣就不會損失這個人的利益。 2. 關於利民橋的路線，確實是正確的，因為慶光路是很大條的馬路，雖不到標準的兩線道，但如果這條路開闢通到碧興路(也就是台 14 乙線)，路就很好通行，這邊芬園加上南投來的要去烏日，一下子就到了，所以我想建議是否能補納入這個計畫的其中一個，將這條路補充到裡面，主線仍是依原計畫走沒關係，但是這條路線確實是很重要，很多人都這樣期待。	條例中華民國 89 年 1 月 4 日修正施行前之共有耕地，得分割為單獨所有。」亦即本條例修正施行後始成為共有之耕地，其新共有事實係成立於農業發展條例修正後，自不得分割為單獨所有，惟農業發展條例修正後取得之共有耕地，如符合農業發展條例第 16 條第 1 項每宗耕地分割後每人所有面積已達 0.25 公頃者，則不受上開限制。 2. 利民橋位置約於本工址南側 5 公里處，若以整體路網考量，芬園地區民眾未來北上欲行駛國道 3 號，或欲銜接環中路至台中市區，本路線較行駛利民橋節省約 8 公里，故依本案先期可行性評估規劃之相關路線研議結果，仍以本計畫道路路線最佳。 3. 慶光路路寬約 3.5 公尺，車輛僅能單向通行，無法會車。 4. 相關建議路線將納入未來路網規劃研議方案。
6	林松村	106.12.14	想請問一下 052、054、055 這三塊地，你們為什麼不徵收足夠，或是稍微偏一點，而僅留一些零星地，一區的田分成三的，一個路地、一個原有的、一個零星地，這樣是要我們建鴿子屋在那邊養鴿子嗎？	徵收後畸零地，請依據土地徵收條例第 8 條規定「有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：一、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。二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。一併徵收之土地或建築改良物殘餘部分，應以現金補償之。」辦理。

拾、結論：

一、本次會議為本案第一次用地取得公聽會，召開公聽會之意旨係為使範圍內權益人及瞭解本案發展之民眾可前來與會並發表意見，其會議中亦會針對公益性及必要性進行評估分析。

二、本府透過本次公聽會之舉辦可協助並確認與會民眾之土地或地上物是否有在本案用地取得範圍內，第二次公聽會開會日期本府將以公文另行通知並請所有權人踴躍參加。

拾壹、散會：上午 11 時 30 分。

拾貳、會議現場照片



彰化縣政府

「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」
第一次公聽會 簽到簿

壹、事由：說明「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、時間：106年12月14日(星期四)上午10時30分

參、地點：彰化縣芬園鄉公所4樓禮堂

肆、主持人：黃俊峰 紀錄：

伍、會議出席單位及人員：

編號	姓名	簽名
1	林漢斌 處長	
2	黃俊峰 副處長	黃俊峰
3	彰化縣政府工務處	黃士 蔡佐臨 周鼎和
4	彰化縣芬園鄉公所	韓育楠
5	彰化地政事務所	賴淑苑
6	彰化縣政府地政處	
7	全勝工程顧問有限公司	廖裕銘 謝政哲 華弘弘 謝淑儀 廖文國

立委黃秀芳 副議長林世明

彰化縣政府

「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」
第一次公聽會 土地所有權人簽到簿

壹、事由：說明「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、時間：106年12月14日(星期四)上午10時30分

參、地點：彰化縣芬園鄉公所4樓禮堂

肆、主持人： 紀錄：

伍、會議出席單位及人員：

編號	姓名	簽名	電話
1	朱春鳳	朱春鳳	
2	劉欽榮	劉欽榮	
3	劉欣明		
4	劉清正		
5	孫華岳	孫俊	
6	歐青閔	歐青閔	
7	歐家慶	林香雲代	
8	林世力	林世力	
9	蘇東立	蘇東立	
10	林松村	林松村	
11	蘇炎生	蘇炎生	

彰化縣政府

「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」
第一次公聽會 簽到簿

壹、事由：說明「國道三號烏日交流道聯絡道延伸至芬園段新闢工程延伸段」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、時間：106年12月14日(星期四)上午10時30分

參、地點：彰化縣芬園鄉公所4樓禮堂

肆、主持人： 紀錄：

伍、會議出席單位及人員：

編號	姓名	簽名
	王火城	
	洪文其	
	黃露華	
	張亦源	
	簡慶強	

12	孫碩甫	孫碩甫	
13	吳青祥	吳青祥	38
14	陳淑桃	陳淑桃	
15	薛進財	薛進財	1
16	薛岳		
17	薛順興	薛順興	1
18	薛麗純	薛麗純	1
19	陳明修		
20	陳俊堯		
21	陳世洋	陳世洋	25
22	陳世勳	陳世勳	
23	張逸華	張逸華	8
24	張逸堂	張逸堂	
25	張佩蘭		
26	張裕仁		
27	中華民國(管理者：財政部國有財產署)		
28	中華民國(管理者：交通部公路總局)		