

「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」 第 1 次公聽會(第 2 場次，B7 至 B8 站)會議紀錄

壹、事由：說明「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」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：115 年 8 月 4 日上午 10 時

參、地點：臺中市沙鹿區公所 5 樓大禮堂

肆、主持人：臺中市政府捷運工程局 連主任秘書昭榮

紀錄：劉育修

伍、出席單位及人員：詳如後附簽到簿

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如後附簽到簿

柒、興辦事業概況：

一、計畫緣起：

- (一) 行政院 107 年 10 月 3 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」。
- (二) 行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」。

二、計畫目的

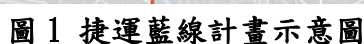
- (一) 捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾養成搭乘綠色運具之習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展。透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車之無縫整合，提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，未來將整合沿線地方建設資源，縮減城鄉差距，同時結合都市計畫並投入公共建設資源，引導人口、產業往捷運沿線發展，營造優質生活及交通環境。
- (二) 目前規劃捷運藍線全長約 24.78 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣

(三) 本案工程高架穿越之土地係以取得地上權方式辦理，並未改變現有之地面使用狀態，維持原來使用，無須辦理變更都市計畫。

(四) 115 年 2 月 6 日依據大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法辦理公告臺中捷運藍線 BD01 標範圍工程用地需穿越公、私有土地之上空或地下部分使用空間範圍圖。

(一) 計畫內容

- 1、目前規劃捷運藍線全長約 24.78 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至新建國市場，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並與捷運綠線交會形成十字路網，全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共設有 20 座車站以及 1 座機廠。



(二) 計畫範圍

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍路線西起臨港路四段，沿臺灣大道東行，止於臺灣大道六段之西屯路口北側路段，路線總長約 10.35 公里，現況為道路使用。



圖 2 捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍示意圖

(三) 用地範圍內公私有土地筆數及面積各占用面積百分比：

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍為臺中市梧棲區、沙鹿區及龍井區等，公有土地面積比例約 66.96%、私有土地面積比例約 10.92%、公私共有土地面積比例約 22.12%（實際仍以分割後地籍為準），詳如下表所示：

權屬	土地筆數	面積(公頃)	百分比(%)
公有土地	352	6.013308	66.96%
私有土地	65	0.980621	10.92%
公私共有土地	67	1.986371	22.12%
合計	484	8.980300	100.00%

備註：本表面積僅供參考，實際使用土地面積及筆數仍以地籍分割成果為準

(四) 用地範圍內私有土地改良物概況：

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍內現況為臨港路四段、臺灣大道九段至臺灣大道六段已開闢道路用地。

(五) 私有地取得方式：

1. 本案用地取得依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法規定等相關規定辦理。
2. 本案土地改良物：依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」、「臺中市辦理徵收土地農林作物水產養殖畜禽類補償遷移費查估基準」等相關規定辦理。

捌、興辦事業計畫之公益性評估：

(一) 社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本工程用地範圍，含路線、出入口及車站位置勘選均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響，經清查範圍內土地使用現況為道路使用。梧棲區人口總數約 6 萬 7 千餘人、沙鹿區人口總數約 10 萬 1 千餘人、龍井區人口總數約 7 萬 9 千餘人，本計畫建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網，配合本府相關政策推動，可吸引其他地區人口移入，改善當地居民年齡結構。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本案工程興建完成可搭配捷運藍線通車時程，於投入捷運車輛至全線營運後，可提升臺中市民通行便捷性，增進市民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性，對整體社會生活改善具正面助益。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本案工程用地範圍內土地使用現況為道路使用，並無居住人口或弱勢族群，故本案對弱勢族群生活型態不致發生影響。另本案工程完工後可提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，進而改善工程範圍

周遭之弱勢族群生活型態。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案工程屬土地徵收條例第3條第2款規定之交通事業，非興建具污染性之工業設施，同時工法採環保、節能綠色工法與技術。工程施作時，會加強周圍環境監測，以減少對環境之衝擊。本案工程完工後可提高公共運輸網路，縮短市民生活就醫救護時間成本，故對市民健康風險有正面影響。

(二) 經濟因素評估：

1. 徵收計畫對稅收影響：

捷運藍線工程興建完工，將可提升臺中地區運輸條件及交通品質，有助於工商產業發展，可提高沿線土地與房屋價值，促進經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：

本工程用地範圍現況為道路，並非農業使用，亦非主要糧食供應地區，故對糧食安全不致產生影響。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案工程用地範圍內土地使用現況皆為道路使用，無增減就業或轉業人口。臺中捷運藍線興建完成後，將帶動周邊地區商業發展，未來捷運通車後之人潮有助帶動周邊用地開發，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

4. 徵收費用及各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形：

捷運藍線所需用地取得及建設經費本府已編列預算辦理，足敷本案使用，預算編列未造成財政排擠效果。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況亦為道路使用，並無農林漁牧產業使用，對農林漁牧產業鏈較無產生影響。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案工程用地現況為道路，配合施工方式將於地上設置捷運高架相

關設施，完工後提供大眾公共運輸，不致影響其土地利用完整性。

(三) 文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案工程行經地區多屬已開發之都市地區及已開闢道路，不致影響城鄉風貌。未來結合交通建設與土地開發，將可促進周邊地區土地再造、提升居民生活品質，並帶動整體地方發展。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案工程範圍內並無公告之文化古蹟、文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響。倘爾後計畫執行階段發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報臺中市文化資產處妥適處理。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本案工程完工後，將改善當地及周邊地區之交通條件，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通通勤時間，使居民於日常通勤、就學、就醫及生活往返上更為便利，有助於居民調整日常作息與活動安排，提升整體生活機能與居住品質，對居民生活條件與生活模式之改善具有正面影響。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案工程範圍內現況尚無稀有物種生態，且範圍內相關動植物生態並無需特別加以保護與迴避之物種，對生態環境並無顯著影響。「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫環境影響說明書」業經前行政院環境保護署（現為環境部）111 年 9 月 29 日以環署綜字第 1111133370 號公告審查結論在案，並經 111 年 12 月 19 日環署綜字第 1110075719 號函已予備查。另捷運藍線通車後，將提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本案工程完工通車後，有助於改善區域交通服務機能，促進土地合理利用與區域整體發展，帶動周邊經濟活動與公共設施使用效益，增進公共利益，對周邊居民或社會整體有正面影響。

(四) 永續發展因素：

1. 國家永續發展政策：

符合行政院永續發展政策綱領「架構臺灣地區便捷交通網」中「穩健發展以公共運輸為主軸的城際運輸，規劃以線性幹道，軌道為主」。本計畫路線完工後將串聯建構臺中都會區基本軌道路網，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，強化臺中都會通勤運輸能力帶動大臺中地區整體均衡發展，並可提升居民交通及生活便利性，並促進產業及觀光發展，符合國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

2. 永續指標：

捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少使用私人運具，增加公共運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準，減輕環境負擔，符合行政院永續發展指標之政策。

3. 國土計畫：

捷運藍線業經行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，且連結臺鐵、捷運綠線，符合「全國國土計畫」城鄉發展空間之發展策略。另本案工程高架穿越之土地係以取得地上權方式辦理，並未改變現有之地面使用狀態，維持原來使用，無須辦理變更都市計畫，符合都市計畫及國土計畫。

(五) 其他因素：

捷運藍線為公益性交通建設，經濟效益包括旅行時間之節省、私人運具乘客轉搭捷運行車成本節省效益、CO₂減量、空氣污染減少、肇事成本減少及增加土地利用價值等。

玖、興辦事業計畫之必要性評估：

一、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

本計畫路線業經行政院同意辦理，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，所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋樑穿越、車站等相關捷運必要設施使用，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之地上空間範圍供捷運路線段使用。

二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本案用地範圍所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋梁穿越使用，並考量捷運設施與周邊環境之公共安全，本計畫已選用影響土地所有權人損失最小之方案，使用私有土地已達必要最小限度範圍。按「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」相關規定，採設定地上權方式辦理，僅使用地面上空部分空間範圍，地面仍做原來之使用。

三、用地勘選有無其他可替代地區及理由：

捷運藍線計畫係綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素，所規劃之路線及車站，並報經行政院核定。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之最精簡設計，已無其他可替代地區。

四、是否有其他取得土地方式：

本案工程範圍需用土地取得方式依土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法等相關規定以設定地上權方式辦理，無土地所有權人願以捐贈及無償提供使用，亦不適宜以租用或公私有土地交換等方式取得。有關其他取得方式，評估如下：

- (一) 租用：本計畫屬永久使用之公用事業，為配合工程施工及後續維護、管理需要，不宜以租用方式辦理。
- (二) 捐贈或無償同意使用：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，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈或無償同意使用土地之意願。若未來有土地所有權人主動提出，本府將配合完成相關手續。
- (三) 公私有土地交換(以地易地)：依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第 7 條規定，執行機關接獲可供交換之公有非公用土地清冊後，應於每年 6 月底前整理成適當之交換標的後公

告，再由土地所有權人於交換標的投標期間投標。經查本府都發局於 115 年公告年度公有非公用土地可供交換（新社區 1 筆土地），目前尚未接獲相關所有權人申請投標，故無法採行以地易地方式辦理。

（四）容積移轉：符合「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定者，土地所有權人欲以容積移轉方式辦理，可依前開規定向臺中市政府都市發展局提出申請。

（五）聯合開發：聯合開發方式雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本案工程為使用道路用地，核與聯合開發之立意不同，故不適用聯合開發。

（六）區段徵收或市地重劃：本案工程用地範圍為都市計畫道路用地，現況為臨港路、臺灣大道，仍有維持道路使用需求，故僅以用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。

五、其他評估必要性理由：

（一）捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉化搭乘綠色運具習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。

（二）期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造成為一個具發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標，具有都市發展性、公共性及便利性等需求。

拾、事業計畫之適當性與合理性評估：

一、臺中市為全國人口增加最快的縣市之一，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運藍線業經行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，故有其適當性。

二、本計畫用地範圍儘量使用公有土地及既有道路，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，本計畫用地範圍已審慎考量具有適當性與合理性。

拾壹、事業計畫之合法性評估：

- 一、「臺中都會區大眾運輸捷運系統藍線建設計畫」綜合規劃報告書已由中央目的事業主管機關交通部核轉行政院以 113 年 1 月 29 日院臺交字第 1131002068 號函核定在案。
- 二、115 年 2 月 6 日府授捷資字第 11500426561 號公告「臺中捷運藍線 BD01 標範圍工程用地需穿越公、私有土地之上空或地下部分使用空間範圍圖」。
- 三、私有土地依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法等相關規定及程序辦理，具備合法性。

拾貳、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	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	林○佑 林○廷 代理	115.08.04	一、希望開會能再早通知。 二、台灣大道上私有地不要以設定地上權還是要以徵收方式(同文心路綠線)。 三、上次提過以容積移轉方式，設定完地上權價值歸零。	一、感謝土地所有權人所提之建議，「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」第 1 次公聽會，本府已於會議召開 7 日前以郵寄通知所有權人並同時張貼公告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且刊登於本府、本府捷運工程局網站、新聞紙，並於本府捷運工程局網站提供本案簡報及說明影片供民眾參考，以避免所有權人因未接收到通知而無法前往召開會議之情形發生。 二、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例、大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」及行政院 113 年 1 月 29 日院臺交字第 1131002068 號函核定之

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				綜合規劃報告書等規定辦理，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 三、依據「都市計畫容積移轉實施辦法」及「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定，依本案使用土地為都市計畫內之「道路用地」，屬「公共設施保留地」且為私人所有者，於扣除已領取補償之換算公式下，得依法作為容積移轉之「送出基地」。由於該土地已因設定地上權而領取補償，為避免重複受補償，其容積移轉換算必須採用「扣除補償之換算公式」，將原先設定地上權已取得之補償價值予以扣除，以計算可移入之實質容積。另送出基地須經本府各目的事業主管機關(捷運工程局或建設局)同意贈與後，方能辦理後續容積移轉事宜。並依「都市計畫容積移轉實施辦法」及本市容移要點之規定，容積移轉申請應由「接受基地」之所有權人備妥相關文件(包含送出基地所有權人同意書)，併同建造執照提出提出申請。
2	陳○芳	115.08.04	一、要以同一套價值來做用地取得，不要以不同做法用地取得。 二、台灣大道的私有地，還是要以市價作徵收。 三、希望以訴訟，法院判決等方式，確定後再作用地取得。	一、有關陳述意見第一、二查復如下： 1. 「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取

編號	所有權人或 利害關係人 姓名	陳述 日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 2. 另本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。 另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。又臺中捷運藍線 B6 至 B8 站位於省道台 12 線，為交通部公路局中區養護工程分局臺中工務段養護，符合「115 年度交通部公路局中區養護工程分局競標購買經管省道私有既成道路土地」之第 2 次招標公告，本案投標期間自 115 年 8 月 3 日起至 115 年 8 月 28 日止。 3. 又依據土地徵收條例第 11 條規定，需用土地人申請徵收前應先以市價向土地所有權人協議價購；所稱市價係指市場正常交易價格，故本案協議價購金額之評定，本局委請不動產估價師辦理市價查估作業，以維護土地所

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				有權人之權利，而估價師係參考相關公開資訊及周遭市場買賣實例，除區域因素外，亦考量宗地個別因素等。本案現為公聽會階段，協議價購市價部分，屆時俟完成市價查估並經提送臺中市協議價購價格審查會議審查通過後，其價格將於協議價購會議時併同通知並檢送土地所有權人參閱。並依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法第 10 條規定之穿越地上高度補償率乘以土地市價，給予地上權補償費。 二、有關陳述意見第三查復如下： 依據訴願法第 93 條第 1 項規定：「原行政處分之執行，除法律另有規定外，不因提起訴願而停止。」；以及行政訴訟法第 116 條第 1 項規定：「原處分或決定之執行，除法律另有規定外，不因提起行政訴訟而停止。」。基於上述規定本案工程用地範圍內私有土地之用地取得作業，將依據土地徵收條例及及大眾捷運法第 19 條暨其子法等相關規定辦理。
3	陳○生	115.08.04	一、不同意協議價購是以跟我們協議價購的金額報部至內政部嗎？ 二、如果徵收比較高就強制徵收，如果協議價購比較高我還可以去選協議價購嗎？	一、協議價購土地補償金額，係依據土地徵收條例第 11 條規定為市場正常交易價格，而市場價格之資訊取得依內政部 101 年 2 月 2 日台內地字第 1010085864 號函釋：「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，該市場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」，故本案協議價購金額，本府委託不動產估價師依據範圍內各宗土地交通、環境、發展等因素，並參考政府相關公開資訊後綜合評估所訂定。倘土地所有權人拒絕協議價購，後續進行徵收作業，其徵收市價將依據土地徵收條例第 30 條及土地徵收補償市價查估辦法規定，以徵收當期市價評估其徵收價格，並提交地價評

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				議委員會評定之。 二、倘土地所有權人已先同意由本府價購，而未來評定之土地徵收補償市價高於協議價購價格，本府將另案造冊以獎勵金方式發放差額；若未來存有徵收補償市價低於協議價購價格之情形，土地所有權人無需退還差額，以保障已同意本府協議價購之土地所有權人權益。為保障土地所有權人之權益，若已得知徵收補償市價低於協議市價時，本府將再次函告土地所有權人兩者之差異，並訂期請其儘速同意與本局協議價購，以避免財產損失。
4	許○英	115.08.04	今天的發言不反對捷運建設，也不反對地方發展。而是公共建設不能建立在犧牲少數人民合法財產權的基礎上，更不能讓我們地主長期承擔公共利益所造成的損失，而不得到公平、合理的對待。我們地主長期已經供大眾使用而犧牲，政府又要求設定地上權?! 設定地上權後，不能自由利用、開發、擁有完整使用權，與徵收有何差別??為何不直接徵收??我提出 5 點希望政府公開! 1、永久地上權估價報告。 2、補償金計算方式。 3、永久地上權存續內容。 4、工程實際使用範圍。 5、為何不採土地徵收條例的法律依據。	一、依據土地徵收條例第 11 條規定，需用土地人申請徵收前應先以市價向土地所有權人協議價購；所稱市價係指市場正常交易價格，故本案協議價購金額之評定，本局委請不動產估價師辦理市價查估作業，以維護土地所有權人之權利，而估價師係參考相關公開資訊及周遭市場買賣實例，除區域因素外，亦考量宗地個別因素等。本案現為公聽會階段，協議價購市價部分，屆時俟完成市價查估並經提送臺中市協議價購價格審查會議審查通過後，其價格將於協議價購會議時併同通知並檢送土地所有權人參閱。 二、依大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法第 10 條規定之穿越地上高度補償率乘以土地市價，給予地上權補償費。 三、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程」屬永久使用公用事業，故地上權設定存續期間為永久，而土地所有權仍屬臺端所有。 四、臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程」用地取得範圍係依據 115 年 2 月 6 日府授捷資字第 11500426561 號公告「臺中捷運藍線 BD01 標範圍工程用地需穿越公、私有土地之上空或地下部分使用空間範圍圖」辦理。

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				五、本府捷運工程局為辦理「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程」係依據大眾捷運法第 19 條第 1 項及第 2 項，及土地徵收條例 57 條規定取得地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。 另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。又臺中捷運藍線 B6 至 B8 站位於省道台 12 線，為交通部公路局中區養護工程分局臺中工務段養護，符合「115 年度交通部公路局中區養護工程分局競標購買經管省道私有既成道路土地」之第 2 次招標公告，本案投標期間自 115 年 8 月 3 日起至 115 年 8 月 28 日止。
5	陳○玲	115.08.04	因造成畸零不整，面積狹小，建請一併全部徵收所有權。	如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，土地所有權人得依土地徵收條例第 8 條之規定申請一併徵收。地主可於徵收公告期滿後一年內以書面向本府提出申請一併徵收，本府將

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				邀集相關單位現場會勘後，依勘查結果辦理。另依內政部 104 年 6 月 18 日台內地字第 1040420389 號函，符合一併徵收規定之殘餘土地，得採取協議價購方式取得(一併價購)。
6	曾○豐	115.08.04	一、就以徵收方式處理就好了，還是要以民意為主，為百姓著想。 二、後面的事情就可以解決了，不必把問題留至未來才解決。	一、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 二、本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。 另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。又臺中捷運藍線 B6 至 B8 站位於省道台 12 線，

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				為交通部公路局中區養護工程分局臺中工務段養護，符合「115 年度交通部公路局中區養護工程分局競標購買經管省道私有既成道路土地」之第 2 次招標公告，本案投標期間自 115 年 8 月 3 日起至 115 年 8 月 28 日止。
7	陳○豐	115.08.04	主旨：有關臺中捷運藍線高架工程涉及本人所有土地之取得方式，建請主管機關重新檢討以「設定地上權」作為永久使用土地之適法性及合理性，並優先採取「協議價購」或依法辦理「市價徵收」，以兼顧公共建設需求及人民財產權保障。 說明：本人所有土地位於臺中捷運藍線高架工程範圍內，依目前規劃，捷運高架橋、橋墩或相關永久設施將長期占用本人土地。然而，目前主管機關傾向依《大眾捷運法》第 19 條採設定地上權方式取得土地使用權。 本人認為，如土地已永久供公共設施使用，其法律效果及實際利用情形，與一般短期或可回復使用之地上權情形完全不同，爰提出下列意見，請主管機關於公聽會及後續程序中具體說明。 一、請說明本案是否曾評估直接取得土地所有權。 (一)請說明規劃階段是否曾評估以協	一、有關陳述意見第一點綜合查復如下：行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」之第十章用地取得與土地開發，已針對捷運設施用地取得予以評估(包含用地勘選原則、用地取得法令依據、用地取得方式、用地取得費用等)，並規劃高架穿越段以設定地上權方式辦理；有關「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」可至行政院全球資訊網/政策與計畫/重大施政成果/前瞻基礎建設/軌道建設下查閱(下載網址如下：https://www.ey.gov.tw/File/1A1E15348D6F85CB)。 二、有關陳述意見第二、三點綜合查復如下：本案「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程」都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，故無法作為建築使用、都市更新或土地開發。又依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，因未取得土地之所有權，地面仍作為原來道路之使用，土地所有權人仍保有土地之所有權，並得依其都市計畫使用分區使用。又依民法第 866 條規定：「不動產所有人設定抵押權後，於同一不動產上得設定地上權及其他權利。但其抵

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			議價購取得土地所有權。 (二)如曾評估，請提供相關評估資料及決策理由。 (三)如未曾評估，請具體說明未評估之原因及法律依據。 二、請說明本案為何適合採設定地上權，而非取得土地所有權。 如高架橋、橋墩、車站或其他永久性公共設施將永久存在於土地上，請說明： (一)土地既已永久供公共運輸使用，為何仍由地主保有所有權，而非由政府取得所有權？ (二)設定地上權是否符合比例原則及最適之土地取得方式？ (三)是否評估過所有權與地上權兩種方案對公共利益及人民權益之影響差異？ 三、請具體說明設定地上權後，土地所有權人尚能行使哪些權利。 請書面說明： (一)土地是否仍可自由建築。 (二)是否仍可辦理銀行貸款或設定抵押。 (三)是否仍可依法出	押權不因此而受影響」故已設定地上權之土地，可再設定抵押權，亦可由土地所有權人移轉所有權。 另臺中捷運藍線BD01工程內需用私有土地，屬高架路線穿越範圍，以取得地上權方式辦理；屬高架橋梁穿越範圍之落墩(墩柱)土地，因屬永久地上物，本府捷運工程局將辦理土地所有權取得作業，因此本府刻正辦理都市計畫變更，將該部分土地由道路用地變更為「捷運系統用地(兼供道路使用)」，並已於115年3月25日假臺中市沙鹿區公所5樓大禮堂辦理「變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)道路用地為捷運系統用地(兼供道路使用)案」公開展覽前座談會。 三、有關陳述意見第四點綜合查復如下：依據土地徵收條例第11條規定，需用土地人申請徵收前應先以市價向土地所有權人協議價購；所稱市價係指市場正常交易價格，故本案協議價購金額之評定，本局委請不動產估價師辦理市價查估作業，以維護土地所有權人之權利，而估價師係參考相關公開資訊及周遭市場買賣實例，除區域因素外，亦考量宗地個別因素等。本案現為公聽會階段，協議價購市價部分，屆時俟完成市價查估並經提送臺中市協議價購價格審查會議審查通過後，於協議價購說明會時，會詳細說明向各位土地所有權人說明市價查估過程及結果。另協議價購相關資料將於說明會前寄送予各所有權人，以利程序進行。 四、有關陳述意見第五點綜合查復如下：本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部103年11月3日交路字第1030034384號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			售。 (四)是否仍可進行都市更新或土地開發。 (五)土地剩餘利用價值及市場交易價值將受到何種影響。 四、請公開地上權補償之估價方式。 請提供： (一)估價方法。 (二)補償計算公式。 (三)地上權價值比例之計算依據。 (四)估價報告及相關法令依據。 以利地主確認補償是否符合公平合理及市場價格。 五、若土地已永久無法充分利用，為何仍由地主持有所有權？ 如本案完成後： (一)土地永久供公共設施使用： (二)地主無法自由利用土地： (三)無法重建、開發或充分收益： (四)仍須負擔土地管理及相關稅費： 則請主管機關具體說明：在此情形下，土地所有權之實質內容尚餘多少？主管機關認為僅設定地上權即可充分保障人民財產權之法律及事實依據為何？ 本人建議：本人支持重大公共建設，亦理解捷	設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，因未取得土地之所有權，地面仍作為原來道路之使用，土地所有權人仍保有土地之所有權。後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。 另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。又臺中捷運藍線 B6 至 B8 站位於省道台 12 線，為交通部公路局中區養護工程分局臺中工務段養護，符合「115 年度交通部公路局中區養護工程分局競標購買經管省道私有既成道路土地」之第 2 次招標公告，本案投標期間自 115 年 8 月 3 日起至 115 年 8 月 28 日止。 五、另查本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依土地稅減免規則第 9 條規定，無償供公眾通行之道路土地，經查明屬實者，在使用期間內，地價稅或田賦全免。但其屬建造房屋應保留之法定空地部分，不予免徵；又依土地稅法第 39 條規定，依都市計畫法指定之公共設施保留地尚未被徵收前之移轉(如都市土地之道路用地)，或非都市土地經需用土地人開闢完成或依計畫核定供公共設施使用，並依法完成使用地編定(如非都市土地之交通用地)，其尚未被徵收前之移轉，經需用土地人證明者，免徵土地增值稅。

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
			運建設對都市發展的重要性。然而，如公共建設將永久占用私人土地，使土地已無法恢復原有使用功能，建請主管機關優先採取下列方式辦理土地取得： 一、優先與地主辦理協議價購，以合理市價取得土地所有權。 二、如協議不成，再依土地徵收相關法令辦理市價徵收，並給予公平合理補償。 三、避免以設定地上權方式，使地主形式上保有所有權，實際上卻長期喪失土地利用權能，造成權利義務顯失衡。 結語：公共建設固然重要，但人民受憲法保障之財產權亦應受到充分保障。懇請主管機關本於比例原則、公平補償原則及誠信協商精神，重新檢討本案土地取得方式，並於公聽會及後續程序中，對上述問題逐一提出具體且完整之書面說明。	

拾參、結論：

感謝各位鄉親撥冗參與本次會議「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」第 1 次公聽會(第 2 場次，B7 至 B8 站)，本次為第 2 場次，考量高架穿越工程路線較長且土地所有權人眾多，將以分區段、多場次方式辦理公聽會，以利聽取土地所有權人及利害關係人寶貴意見。

本案已向出席各相關單位、土地所有權人及利害關係人說明清楚並充分了解計畫內容及目的、用地範圍勘選說明、興辦事業之公益性及必要性綜合評估分析及展示相關資料於會場，有關本次公聽會土地所有權人及利害關係人以書面或言詞陳述之意見，本局將彙整相關意見後，將回應與處理情形列入本次會議紀錄，且將於會後郵寄予土地所有權人及利害關係人，並公告周知及同時登錄公告於本府及本府捷運工程局網站。

另照顧地主權益為本局首要原則。因公聽會需有地政、都市計畫等跨機關專業人員現場提供法令諮詢，考量行政運作之即時性，故安排於工作日召開。為彌補假日無法開會之不便，本局已建立多元意見收受管道。地主可於會後透過書面或電話隨時反映訴求，本局亦可指派專人主動協助說明，確保地主權益不受時間與空間限制。

拾肆、散會：上午 10 時 50 分。

拾伍、會議現場照片：

