

**「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」
(花蓮縣富里鄉都市土地路段)工程用地取得
第 2 場公聽會會議紀錄**

壹、事由：說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、開會時間：114 年 6 月 30 日（星期一）下午 2 時

參、開會地點：花蓮縣富里鄉公所 2 樓會議室(花蓮縣富里鄉中山路 376 號)

肆、主持人：藍科長苑綾

記錄：陳鈺芳

伍、出(列)席單位及人員：(詳附件)

陸、土地所有權人及利害關係人：(涉及個人資料不予檢附)

柒、興辦事業計畫概況：(請參考交通部鐵道局網站，網址
<https://www.rb.gov.tw>)

一、計畫緣起

花東鐵路現況路線大部分為單軌，路線利用率及座位利用率已高，運能受限；也因大部分路段單線運轉，常須交會列車，產生交會時間的損失，服務品質大打折扣。經分析雙軌情境具經濟可行性，值得推動本雙軌電氣化計畫。

二、計畫範圍

花東線鐵路全線雙軌化係位於臺鐵東部幹線花蓮站至南迴線知本站，全線長 162.5 公里，已完成(含施工中之南平萬榮路段)雙軌化路段合計約 49.85 公里，其餘單軌路線長約 112.65 公里(69%)尚待進行雙軌化。本案經行政院於 106 年 5 月 2 日核定可行性研究報告書、110 年 4 月 8 日核定綜合規劃報告書。

三、計畫目的

為因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，以保有花東地區獨有的生活型態與觀光遊憩特色，符合東部永續發展構想、滿足民眾返鄉及觀光需求與落實節能減碳政策，期能以鐵路建設作為東部地區公共運輸主軸，並以花東地區鐵路全線雙軌電氣化為目標。

四、工程概要

花蓮縣富里鄉都市土地路段工程用地範圍，北起富里都市計畫區東北側農業區，沿既有鐵道兩側新增用地，經富里車站，南至鯉溪。工程項目包括

軌道工程、場站改善工程、路基工程、橋梁工程、平交道改善工程及系統機電工程等。

五、用地概況

(一)本段雙軌化工程屬花蓮縣富里鄉都市計畫區土地。

(二)土地權屬及面積

新增用地範圍面積約 0.32 公頃，其中公有土地（含未登錄地）面積約 0.11 公頃，約佔 34%，私有土地面積約 0.21 公頃，約佔 66%。

權屬	土地筆數	面積(公頃)	比例
公有地	11	0.11	34%
私有地	21	0.21	66%
合計	32	0.32	100%

註：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割面積為準，另公有土地面積含未登錄地面積。

(三)土地使用分區

新增用地部分位於富里鄉都市計畫區，包含鐵路用地及鐵路用地(兼供河川使用)，面積約 0.32 公頃。

土地使用分區	面積(公頃)	比例
鐵路用地	0.29	92%
鐵路用地(兼供河川使用)	0.03	8%
合計	0.32	100%

註：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割面積為準。

(四)土地使用現況

沿線主要為農田、溝渠、道路、雜林木及少部分建物。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、公益性及必要性評估

(一)社會因素

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本計畫工程位置坐落於花蓮縣，依據花蓮縣政府 114 年 4 月底人口統計資料，花蓮縣總人口數為 314,474 人，其中 15 歲以下 34,218 人(佔 10.88%)、15 至 64 歲 214,366 人(佔 68.17%)、65 歲以上 65,890 人(佔 20.95%)；富里鄉總人口數為 9,486 人，其中 15 歲以下 827 人(佔 8.72%)、15 至 64 歲 6,129 人(佔 64.61%)、65 歲以上 2,530 人(佔 26.67%)。本路段(花蓮縣富里鄉)工程需用私有土地之上方大部分無居住人口，對人口及年齡結構影響甚低。

項目	項目	總計	15 歲以下	15-64 歲	65 歲以上
花蓮縣	人口數	314,474	34,218	214,366	65,890
	比例	100%	10.88%	68.17%	20.95%
富里鄉	人口數	9,486	827	6,129	2,530
	比例	100%	8.72%	64.61%	26.67%
富里鄉徵收範圍	人口數	19	0	8	11
	比例	100%	0%	42%	58%

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響

本案範圍內受影響設施將另案予復舊或調整，對周圍社會現況之影響程度輕微。本計畫興建完成後，可提供東部區域間安全、大量及快速之鐵路運輸系統，增加鐵路運輸能量、提升鐵路營運品質，同時可促進居民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

鐵路雙軌電氣化工程有助於改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質，且周遭弱勢族群生活型態可一併獲得改善並建立環境永續之優質生活形態。

本案範圍內若有屬土地徵收條例第 34-1 條之低收入戶或中低收入戶人口等弱勢族群，經查訪屬實者，將由鐵道局洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響

本案範圍施工期間雖有噪音及落塵，將加強工區灑水及環境維護，儘量降低對居民生活之影響。鐵路係屬大眾運輸設施，通車營運後，將提供居民便利的交通運輸方式，減少汽機車使用率，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

(二)經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響

本計畫可提升鐵路營運和服務品質，促進東部地區都市發展，進而提高沿線土地、房屋價值，促進經濟活動，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

本案使用部分農業用地，對於減少糧食生產及糧食安全存量影響輕微。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口

本案涉及拆遷商家之數量極少，對就業及轉業人口之影響程度輕微。施工期間可增加當地部分就業機會；計畫完成後，因提升鐵路營運和服務品質，有助地區小規模商業服務發展及增加觀光產業發展，增加

就業機會。

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
本計畫所需建設經費由中央全額負擔並編列預算辦理。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本案使用部分農業用地，對於農業影響小；區內並無林業、漁業及畜牧業，故未影響林漁牧產業。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響

本案範圍取得之用地以設置鐵路所必要之設施，儘可能縮減需用範圍，減輕對周邊土地利用完整性之影響；完工後提升鐵路營運品質，平衡城鄉發展，對區域土地利用完整性有正面意義。

(三)文化及生態因素

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本案周邊多屬低密度發展地區，土建設施以減量與環保為原則，設計時考量配合當地特色與景觀，並適時結合地方需求及遊憩資源，促進當地觀光發展。未來結合交通建設，將可促進周邊地區開發，並帶動整體城鄉發展。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本案係沿著既有鐵路周邊新增用地，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。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

鐵路建設提升交通便利性，提供居民綠色運具選擇，並帶來之人潮及商機、進而促進鄰近地區生活機能，提升生活環境品質。如有影響居住及進出通路者，將依現場情形及公私有地狀況研擬替代方案。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響

本計畫改善大致沿著既有鐵路廊帶，對生態環境影響小。新增用地範圍內現況尚無發現稀有物種生態，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。

鐵路雙軌化後，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

加強運輸能量提升花東地區鐵路運輸聯外效能、增加交通便利性，提升居民生活品質，且有助提升周邊土地價值。

長期而言，可達成改善周邊居民生活、促進當地觀光發展，對社會整體發展有正面助益。

(四)永續發展因素

1. 國家永續發展政策

鐵路具有運量大、污染性低及穩定性高等特點，在國家大力推動觀光產業及節能減碳之際，鐵路運輸為最佳的運輸系統。

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「發展東部及離島地區聯外及在地運輸服務，帶動地區之觀光及遊憩服務產業」。

2. 永續指標

鐵路屬綠色運輸工具，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

建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策，可促進地方發展，平衡各區域之發展。

(五)其他因素

1. 花東鐵路現況路線大部分為單軌，路線利用率及座位利用率已高，運能受限；也因大部分路段單線運轉，常須交會列車，產生交會時間的損失，服務品質大打折扣。

2. 為因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，以保有花東地區獨有的生活型態與觀光遊憩特色之訴求，值得推動本雙軌電氣化計畫。

二、興辦事業計畫之必要性說明

(一)計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

為提供鐵路雙軌電氣化所需設施，需取得用地以設置必要設施，工程需考量臺鐵現有線形，盡可能沿既有臺鐵路權進行，並以公有地優先使用為原則，已使用必要且最小限度範圍之土地，惟因公有地仍不足，考量周邊環境條件，本計畫沿線已無區位及面積適宜之公有土地得供設置，故仍須使用私有土地，供設施使用。

(二)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

考量鐵路雙軌化最小寬度、橋梁與邊坡擋土牆基礎所需、運轉及行車安全等功能需求，配置緊湊，採最精簡之方式劃設必要之工程範圍，惟仍無法避免使用私有土地，所需土地已達必要最小限度。

(三)用地勘選有無其他可替代地區及理由

考量配合臺鐵現有鐵路線形及路權、工程可行性、用地徵收範圍最小化等因素，同時結構體之配置與設計均已考量必要範圍，就周邊選擇

合理土地使用，已研選最適方案，無其他可替代地區。

(四)是否有其他取得方式

1. **設定地上權**：因本計畫工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式辦理。
2. **租用**：本計畫工程係作永久性設施，故租用不符合永久使用需求。
3. **捐贈**：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，倘土地所有權人意願主動提出，本局將配合完成相關手續。
4. **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，惟本計畫土地僅供鐵路使用，依工程屬性不適合聯合開發。
5. **公私有土地交換(以地易地)**：經查本局無適當之非公用土地可供交換，因此以地易地方式尚無從辦理。

綜上評估，本工程係屬永久性交通設施使用，需以取得土地所有權之方式辦理，本局將先與土地所有權人辦理協議價購，倘未能以協議或其他方式取得之土地，將依土地徵收條例規定辦理徵收，以取得所需用地。

(五)其他評估必要性理由

東部地區「鐵路為主、公路為輔」的運輸政策主軸，對於東部地區優質環境資源永續發展具重要意義。但花東單線運轉列車交會與延誤損失，影響鐵路服務品質，且不容易增加班次，因此花東全線雙軌化確有其必要性與急迫性。

三、適當與合理性

- (一)本計畫綜合規劃報告書業奉行政院核定，並依該內容規劃建設，以雙軌化最小寬度、橋梁與邊坡擋土牆基礎所需，劃設必要之工程範圍。同時，勘選用地依徵收土地範圍勘選作業要點規定檢視土地範圍位置。
- (二)為因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，以全線雙軌電氣化加強臺鐵花東鐵路運輸能量，並兼顧環境永續與觀光發展，以保有花東地區獨有的生活型態與觀光遊憩特色，符合東部永續發展構想、滿足民眾返鄉及觀光需求與落實節能減碳政策，以鐵路建設作為東部地區公共運輸主軸，具適當性及合理性。

四、合法性

- (一)本計畫經行政院於106年5月2日核定「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫可行性研究報告書」，並於110年4月8日核定「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫綜合規劃報告書」，為政府重大交通建設計畫。
- (二)用地取得依據土地徵收條例及鐵路法等規定辦理，具備合法性。

五、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當與合理及合法性，經評估應屬適當。

(一)依法定程序辦理本次會議：本次公聽會係依土地徵收條例第 10 條第 2 項、土地徵收條例施行細則第 10 條規定辦理，說明興辦事業概況、展示相關圖籍及說明事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

(二)本計畫具公益性及必要性：本計畫係行政院核定之國家重大建設，花東全線雙軌化實施後，具有以下效益：

1. 花東全線雙軌化可節省交會時間，降低延誤的衝擊，建構東部可靠、準點的鐵道服務。
2. 擴充運能，結合定型化班表充分發揮鐵路運輸功能，同時滿足區內與聯外運輸服務。
3. 互為備援，降低災害風險與影響，提高事故容受力，維持穩定的運輸服務。
4. 藉由綠色大眾運輸的建構以維護東部優質的生態景觀環境。

工程用地取得順利與否，將影響花東雙軌化之建造及營運，綜合前述之研析，本計畫是具有公益性、必要性、適當與合理性及合法性。

玖、第二場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	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	李○媛君 (李○麒君之女) 、 翁○雄君	114.6.30	1. 縣府調整後取得費用可否回塑(溯)? 2. 租金補償是否只有中低收戶有做補助?	1. 本案地上物補償費係依「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」辦理，該條例係由花蓮縣政府訂定，依該府席代表表示現正檢討修訂補償標準。因本計畫有時程推動壓力，屆時如縣府修法時程不及本計畫進度，本局將專案簽報同意後，依照縣府修訂的標準，補償建物評點調漲之差額，期望可減低臺端的損失。 2. 即使非低收入戶或中低收入戶，如確認屬情境相同之拆遷戶，亦可依土地徵收條例第 34-1 條規定

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			3. 第一次公聽會上的回覆有點模稜兩可。 4. 裝修物估價請附明細。 5. 目前的補償費用無法補貼建物的損失。	予以房屋租金補助及發予特別救助金。如有需求及符合規定，本局東部工程分局將協助臺端申請。 3. 本局回復內容臺端若尚有不清楚之處，可再洽本局東部工程分局確認回復細節，敬請臺端見諒。 4. 本案工程用地已完成地上物查估作業，地上物查估成果資料已併第一次公聽會開會通知單寄送所有權人。 另有關建物結構、內部粉裝及附屬雜項工作物等補償項目及價格，將另行提供臺端確認，如臺端有仍有疑義可洽本局東部工程分局釐清。 5. 本案地上物補償依花蓮縣政府訂定之「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」辦理，除建物之拆除補償費，尚有自動拆除獎勵金，以期提高補償總金額，另依該府出席代表表示現正檢討修訂補償標準。因本計畫有時程推動壓力，屆時如縣府修法時程不及本計畫進度，本局將專案簽報同意後，依照縣府修訂的標準，補償建物評點調漲之差額，期望可減低臺端的損失。
2	吳○玲君	114.6.30	工程範圍內的土地是用市價徵收，但是我們富里這邊的公告現值比較低，土地估價時應該以全線的價格去考量，不應該因為我們的土地價格較低就把我	土地依土地徵收條例規定係以市價價購或徵收，有關市價之評定依據均有相關法令規定。 本案協議價購市價係委託不動產估價師評估，不動產估價師依據不動產估價技術規則等規定進行估價，按內政部實價登錄買賣交易資料就

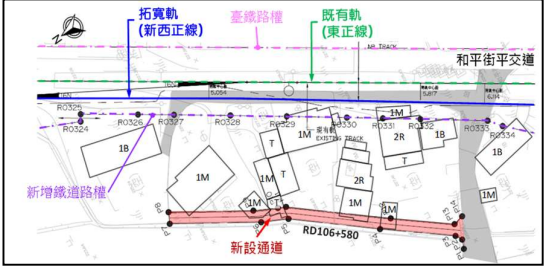
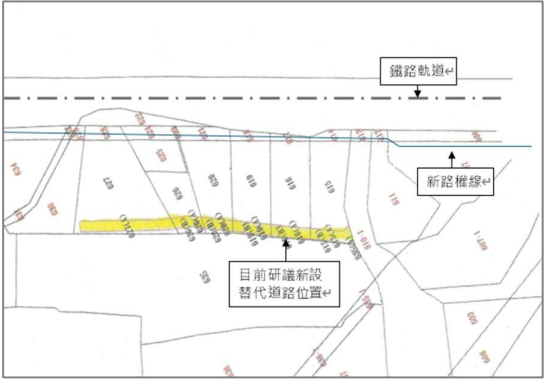
編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			們估價調低，應該要全線統一價格。	區域及個別因素進行各宗土地價格綜合評估，進而決定各宗土地之價格，合理反映市場價格。 另土地徵收市價係委由估價師依土地徵收補償市價查估辦法及相關作業手冊查估並經地價評議委員會評議通過，亦有相關規定。 因各宗土地之區域條件、個別條件不同、行政條件不同、市價水準不同，故無法全線統一價格。關於協議價購金額部分，將於召開協議價購會議前，併開會通知寄送臺端查閱。
3	彭○連君	114.6.30	1. 鐵道旁圍籬雜草繁殖快速且雜亂造成環境髒亂，應定時清理！（若使用農藥除草會造成環境及健康危害）請正視環境問題。 2. 替代道路（新設道路）會拆本戶車庫，貴司回覆由鄉公所協議價購土地及地上物。會再開公聽會？還是會依何種方式協議價格？對應窗口為何？	1. 有關鐵路用地範圍內之雜草及環境髒亂，將函請臺鐵公司維護管理。未來如工程發包後，有施工廠商進駐，本局東部工程分局亦將督導施工廠商維護環境整潔。 2. 新設替代道路屬都市計畫農業區私設通道，非毗鄰鐵路不屬於鐵路用地範圍，後續本局東部工程分局將協助鄉公所協議價購土地及其地上物，俾提供居民通行使用。 關於新設替代道路用地取得事宜，將由鄉公所召開會議向臺端說明。臺端有任何疑問仍可向本局東部工程分局承辦窗口洽詢協助處理。

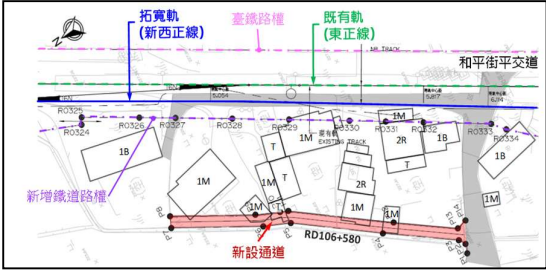
壹拾、第一場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見及對其意見之回應與處理情形：

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
1	李○麒君	114.5.12 (會前另寄陳述見書)	本人為花蓮縣富里鄉在地居民，年齡 75 歲，務農為生，針對貴局推動之「花東地區雙軌電氣化計畫」，計畫路線經過本人居住地，特此提出以下意見與關切，敬請貴局重視與採納，並予以書面回應： 一、局部拆除影響建築結構安全，建議調整施工動線 1. 本次計畫預計拆除本人住宅部分(如附表一)，據聞為施工時大型機具進出，拆除住宅不是拔除植物，它不會再長出來。尤其花蓮為地震、颱風頻繁帶，即便僅拆除局部亦會影響建築，將大幅提高老屋倒塌予居民傷害之風險，需會同建築師提供具體的安全評估與施工配套予住戶，不可隨意施工，且建築師的聘請及費用應由承包單位負擔。 2. 若僅為工程車行進而損害建築，是否不算重大建設之必	一、 1. 為減少本計畫工程需再取得所需土地，工程設計已採最精簡方式辦理，並以鐵路現有路廊為規劃原則，如有不足，亦以優先使用公有地為原則。因前開二原則之土地仍有不足，尚需取得部分私有土地供佈設鐵路營運所需軌道、電纜槽、電桿及臨鐵路排水設施等，實屬鐵路雙軌建設必要設施範圍。 查須拆遷之建物係依據用地範圍標繪之拆除線拆遷，而查估補償係依據「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」第 12 條「合法建築物部分拆除查估補償面積，依拆除界線向內延伸 1.5 公尺算，另有關因結構安全、施工需要者，按指定之拆除線為準」辦理，爰建議於延伸補償之 1.5 公尺內選擇對剩餘建物結構安全影響最小之方式拆除。 另如對剩餘建物有結構安全之疑慮，可依該條例第 19 條由拆遷戶申請一併補償拆除。 2. 如前所述，為減少本計畫工程需再取得所需土地，工程設計已採最精簡方式辦理，本案工程所需取得之私有土

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			須？應能調整施工動線或設計，將可減少本計畫施工予賠償預算。 二、補償機制不合理，缺乏安置與重建措施 1. 目前僅有救濟金及拆遷補償金 2 種規劃，拆遷補助金約新臺幣 33 萬元，未註明重建經費、安置費用、土地購買費用、土地技師費用、建材費……等。更別提住家將遭毀，造成住戶精神緊張、心情低落。懇請貴局重新檢討補償標準，並提供具體、實質可行的安置方案。 2. 近年來原物料及人工費用飆增，對於年邁居民而言，根本無法用以補助金額購置新居整修其他居所、發包新增居所之建築工程…且目前富里新成屋時價登錄查詢 114 年 01 月新成屋交易價已來到 1280 萬，懇請貴局重新檢討補償標準，並提供具體、實質可行的安置方案。 3. 關於(花蓮縣光復	地係供佈設鐵路營運所需軌道、電纜槽、電桿及臨鐵路排水設施等，實屬鐵路雙軌建設必要設施範圍，敬請臺端諒察。 二、 1. 本案工程用地之取得，土地係依土地徵收條例第 11 條規定，以市場正常交易價格之市價與所有權人協議，本局已委託不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等相關規定辦理市價查估；地上物則依「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」從優及從寬，以重置成本不計算建物折舊予以查估後，給予協議價購價金或救濟金，經查前開條例，並無「土地技師費用」等項目。另「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」為花蓮縣政府訂定，經該府出席代表表示有關檢討補償標準之意見將攜回研議。 2. 有關安置方案一節，查上開條例第 10 條「建築物全部拆除或部分拆除致無法居住，其所有權人合於申購國民住宅條例之資格者，得優先配售國民住宅。」另本計畫工程用地亦依土地收條例第 34-1 條規定，針對低收入戶或中低收入戶人口之拆遷戶，制定有安置計畫，予以房屋租金補助及發予特別救助金，如有需求及符合規定，本局東部工程分局將協助臺端申請。 3. 本計畫工程須取得之私有地均依土

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			鄉都市土地)補償計畫貴局採取從優從寬補償,而(花蓮富里鄉路段)採用標準化補償政策,為何採取方案不同,如以都市及鄉村表述,對富里民眾有歧視之意,且台鐵票價並無都市或鄉村之差異,可請協助說明兩者的補償方案計算? 三、請提供新建高壓設備對居民之危害評估。高架電纜使用高壓輸電路線,以台電公司依循環保署於民國 109 年 1 月 21 日修正「限制時變電場、磁場及電磁場曝露指引」,電力設施磁場建議值為八三三毫高斯,作為磁場曝露的依據,請具體說明台電高架電纜的磁場為多少?臨近住家對於住民健康安全如何?是否有後續身體健康追蹤方案...等。	地徵收條例第 11 條規定,以市場正常交易價格之市價與所有權人協議;其地上物亦均依上開自治條例從優及從寬,以重置成本不計算建物折舊予以查估後,給予協議價購價金。於花蓮縣境,查估補償或救濟之標準不會因不同鄉(鎮)而有差異。 三、國際上對電磁場之安全限值有許多研究與指導,如國際非電離輻射防護委員會(ICNIRP),對長期暴露於特定電磁場強度下的健康影響進行了研究和規定。對於低頻電磁場(50/60Hz)之安全暴露限值,ICNIRP 建議為 1000 毫高斯(mG)以內,暴露在此範圍內的情況下,一般認為不會對健康產生顯著影響。臺鐵引用環境部及國際多數國家所遵循「電力設施(60Hz)磁場管制規範為 833 毫高斯」之規定,其標準低於這 ICNIRP 限值,因此長期暴露於此類電磁場環境下,對人體健康的影響普遍認為是相對較低。 電車線為鐵路長期普遍使用之系統,未獲悉有電磁強度超過環境部規定之情事,另參考南迴計畫施工廠商干擾測試報告顯示送電條件下磁場強度未超過環境部標準。 經查花東已電氣化路段之量測報告,該地區 磁場測量結果均符合 833 毫高斯管制規範,屬於安全範圍內。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			四、因應新計畫之交通動線調整與補償方案 1. 代第3鄰為居民發問：因徵收範圍為里民唯一進出道路，計畫實施後續替代道路如何規劃？若如同場勘人員提及由前方開路，那住戶現有住地又被削減，將嚴重影響居住品質，這樣的話應如何給予住戶應有之補償？且建議應收購鄰近農地減少住戶損失如（附表二）。 2. 前方道路徵收範圍圖與替代計畫如何？請一併提供。	四、 1. 有關替代道路經多次協調，目前已有一方案(如圖一)，係為避免拆遷民房而規劃新設替代道路，惟新設替代道路屬都市計畫農業區私設通道，非毗鄰鐵路不屬於鐵路用地範圍，後續本局東部工程分局將協助鄉公所協議價購土地及其地上物，俾提供居民通行使用。  圖一 目前研議新替代道路示意圖 2. 替代道路之地籍圖詳圖二。  圖二 目前研議新替代道路範圍 五、請提供計畫具體實施之時間進程，以免居民對未知惶恐不安。本計畫從場勘開始，皆無具體實施時程，我們能理解，難有具體時日提供，但連確定 五、臺端之土地屬本計畫 CB04 標工程範圍，預計在 114 年底辦理招標公告，俟完成決標作業確認施工廠商後，當依工程進度儘速通知臺端，以利臺端至少有 6 個月的時間準備配合工程拆遷建物。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			的年月都無，要居民如何儘早討論自家建築與居住調整之方向。請儘快提供具體之年或季度表以居民因應。 本人理解交通建設之重要性，惟盼政策推動能兼顧在居民之權益與尊嚴。未免意見被消失於流程中，請針對以上意見以書面正式回函。 敬請貴局重視上述意見，妥善規劃工程內容，並積極與富里鄉居民溝通，以凝聚共識、確保工程順利推展。	臺端寶貴意見本局均詳實紀錄並以專函回復，仍祈望臺端支持公共工程。
2	彭○連君	114.5.20	1. 因土地利用(鐵軌)為目前唯一一條道路請規劃出路供出入使用，”施工前應設置完成” 2. 施工廢棄物清理費用由誰支付。	1. 有關規劃替代道路一節，經多次協調已有方案(如下圖)，惟替代道路屬都市計畫農業區私設通道，非鐵路用地範圍，本局東部工程分局將協助鄉公所協議價購土地及其地上物，俾提供居民通行使用。  2. 因工程施工產生之廢棄物由施工廠商負責清運及支付相關費用；因建物拆遷產生之廢棄物應由建物所有權人領取之建物自動拆遷獎勵金內支付。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
			3. 鐵軌施工段緊鄰住家，應設置排水溝避免災害。 4. 承題 1 新設道路前務必提前通知，以利屋主提前規劃。	3. 新增軌道側將配合設置排水溝。 4. 本案將請施工廠商提前通知，以利鄉親後續規劃。
3	梁○宗君	114.5.20	尚未動工前就把我的土地圍起來了，導致我們物農上有損失。	臺端之土地屬本計畫 CB04 標工程範圍，預計在 114 年底辦理招標公告，目前尚無施工廠商，爰該圍籬非屬本標工程所設置，為釋疑臺端所述意見，已函請臺鐵公司臺東工務段釐清是否將圍籬設置於臺端土地上，惟該公司函復臺端所述地號之土地無設置圍籬或其他阻隔設施，若臺端尚有疑慮，請再與本局東部工程分局聯繫。
4	葉○貴君（金淑敏議員辦公室主任）	114.5.20	近年物價上漲，但建物補償評點沒有調整，徵收價格無法補償建物損失費用，希望可以檢討修訂花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例合法建評點價格。	本案土地改良物協議價購價金係依據花蓮縣政府訂定之「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」辦理，該條例之權責機關為花蓮縣政府，經該府出席代表表示本意見將攜回研議。
5	李○瑜（李○麒之女）	114.5.20	如果我出一百多萬你要給我拆你的房子？你們捫心自問誰願意？一個房子建要多少費用，你們會不知道？我們只需希望一切在合理不傷害雙方權利下，好好進行，房子主結構和建物不要被拆除，希望大能（人）們能會（為）我們雙方找到好方法。	本計畫工程設計已採最精簡方式辦理，並以鐵路現有路廊為規劃原則，如有不足，亦以優先使用公有地為原則。因前開二原則之土地仍有不足，尚需取得部分私有土地供佈設鐵路營運所需軌道、電纜槽、電桿及臨鐵路排水設施等，實屬鐵路雙軌建設必要設施範圍，並依據用地範圍標繪之拆除線辦理拆遷。另如對剩餘建物有結構安全之疑慮，可依規定由拆遷戶申請一併補償拆除。

編號	陳述人	陳述日期	陳述意見	回應及處理結果
6	李○媛 (李○麒之女)	114.5.20	1. 公告地價、補償費無因應物價上漲而提升，但補償費無法重建新蓋，且也無評估拆後建物可否可居住？ 2. 電纜型式為何？是否影響人體健康？ 3. 請提供纜線行經確切位置 4. 儘量不到動到主 RC 建物(主訴求)	1. 土地及地上物之補償費係分別查估列計，土地係依土地徵收條例第 11 條規定以市場正常交易價格之市價與所有權人協議價購；地上物則依花蓮縣政府訂定之「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」辦理查估，建物之拆除除補償費外，尚有自動拆除獎勵金，望臺端之建物可配合工程拆除，以期提高補償總金額。 2. 除新增軌道需架設電車線外，電纜槽內佈設為號誌、通訊等電纜，應不至於影響人體健康。 3. 纜線會在路權內沿軌道佈設。 4. 須拆遷之建物係依據用地範圍標繪之拆除線拆遷，而查估補償則依據「花蓮縣興辦公共工程用地拆遷物拆遷補償救濟自治條例」第 12 條「合法建築物部分拆除查估補償面積，依拆除界線向內延伸 1.5 公尺算，另有關因結構安全、施工需要者，按指定之拆除線為準」辦理。 臺端之建物依用地範圍標繪之拆除線，已確定需拆除部分 RC 構造，除建議於延伸補償之 1.5 公尺內選擇對剩餘建物結構安全影響最小之方式拆除外，如考量剩餘建物之結構恐影響居住安全，本局東部工程分局將協助臺端申請一併補償拆除。

壹拾壹、結論：

感謝各位鄉親今天撥冗參與本次會議，有關土地所有權人及利害關係人於現場陳述之意見，除本局已於現場回應及說明外，並列入本次會議紀錄。倘各土地所有權人及利害關係人尚有其他意見，請於 114 年 7 月 25 日（星期五）前將陳述意見書郵寄至交通部鐵道局東部工程分局，地址：260029 宜蘭市林森路 25 號，逾期視為無意見。

壹拾貳、散會：下午 3 時。