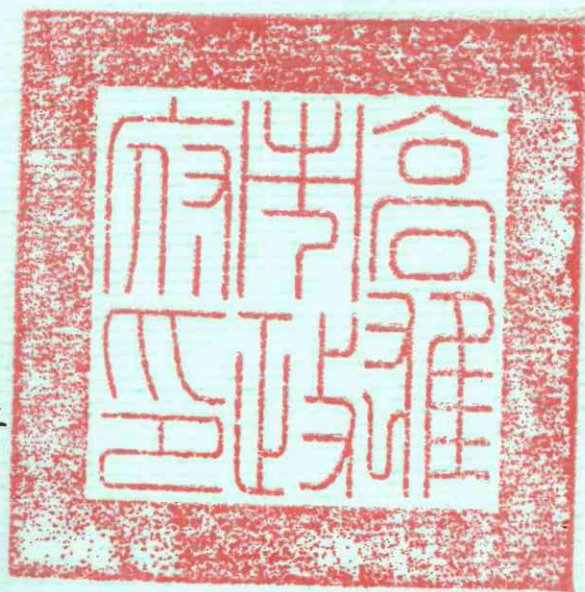


案件編號： 107A06E0181



內政部 107 年 11 月 2 日台內地字第 107130660 號函核准徵收

「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路
0K~2K+100)」徵收土地計畫書
(非都市土地)



高雄市政府

製作日期：中華民國 107 年 9 月 18 日



徵收土地計畫書

本府為辦理「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路0K~2K+100)(非都市土地)」需要，擬徵收坐落高雄市橋頭區頂塩田段2650地號內等3筆土地，合計面積0.119800公頃，茲依照土地徵收條例第13條及第13條之1規定，擬具計畫書，請准予照案徵收。案內非編定為交通用地之土地，並請一併核准變更編定為交通用地。本案工程並經本府工務局107年5月4日高市工務建字第10733402900號函認定非屬建築法第7條所稱之雜項工作物，得免依非都市土地變更編定執行要點第3點第2、3項規定辦理。案內特定農業區農牧用地業經本府農業局107年6月19日高市農務字第10731662200號函同意變更為非農業用途使用。

此請

內政部

一、徵收土地原因

為「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路0K~2K+100)(非都市土地)」必需使用本案土地。

二、徵收土地所在地範圍及面積

(一)擬徵收坐落本市橋頭區頂塩田段 2650 地號內等 3 筆土地，合計面積 0.119800 公頃，詳如徵收土地清冊與徵收土地圖說。

(二)本案(非都市土地)勘選徵收用地範圍已依「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理，並依第3點規定，就損失最少之地方為之；除部分耕地因新舊濱海聯外道路(即新舊台 17 線)之銜接需求無法剔除於本案工程範圍之外，其餘建築密集地、文化保存區位土地、環境敏感區位、特定目的區位土地、現供公共事業使用之土地或其他單位已提出申請徵收之土地，均已避開。

(三)本案(非都市土地)徵收土地所在地範圍內有特定農業區農牧用地共 3 筆，合計面積為 0.119800 公頃，佔本案工程用地範圍總面積之 1.14%，本案已儘量避免使用私有土地並儘量使用無計畫使用之公有土地，又本案工程屬交通事業，符合土地徵收條例第 3 條之 1 第 4 項但書及土地徵收條例施行細則第 2 條之 1 規定。

三、興辦事業之種類及法令依據

(一)興辦事業之種類：交通事業。

(二)興辦事業之法令依據：依據市區道路條例第 10 條及土地徵收條例第 3 條第 2 款規定辦理。

(三)奉准興辦事業文件：本案係屬交通事業，本府本於權責辦理本道路工程，依法無須報目的事業主管機關同意，經費由本府工務局新建工程處 107 年度-「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路 0K~2K+100)」項下支應，其中土地費 80,197,000 元(中央補助款 64,960,000 元；地方配合款 15,237,000 元)。本案(非都市土地)所需補償金額總數為 15,574,000 元，預算經費足敷支應。另工程費 325,932,000 元(中央補助款 280,303,000 元；地方配合款 45,629,000 元)。

四、興辦事業計畫之必要性說明

(一)本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

1.濱海聯外道路(又稱台 17 線)為本市主要之南北向聯外道路之一，於本市北段因穿越左營、楠梓舊社區，為左楠地區最主要之市區道路，交通量大，加上受限於舊有建成區，路幅較為彎曲狹窄，使得兼具市區道路與都會區聯外幹道功能之台 17 線北段早已形成交通瓶頸路段。因此，若能避開左楠地區市區道路之路段，另闢一條進入高雄市區之外環道路，達到區域性交通分流之目的，將可提升台 17 線之服務水準。台

17 線尖峰小時路段交通量約介於 1,640~3,568pcu/h，道路服務水準為 B~E 級，主要瓶頸路段發生在後昌新路~左楠路段，故於原台 17 線西側，規劃一條截彎取直的南北向快速道路(下稱新台 17 線，即本案工程)，達到轉移原台 17 線交通車流，新台 17 線完工後，原台 17 線交通量將降至 741~2,622 pcu/h，交通服務水準為 A~D 級，新台 17 線尖峰小時路段交通量約介於 1,829~2,460 pcu/h，道路服務水準為 B~C 級，交通量約可轉移 5~58%，將縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展。整體而言，新台 17 線如能全段完成開闢預期可縮短橋頭至左營車行距離及減少行車時間，同時移轉原台 17 線交通量，並帶動地區產業及觀光。

2.本府於 94 年 4 月召開「新台 17 線路線研商會議」，確定新台 17 線之路線方案，並於 96 年審議訂定，路線規劃沿高雄大學特定區西側邊緣通過左營海軍軍區後銜接中華路，即北起橋頭區典昌路，南至左營區南門圓環，全長約 7 公里，並以德民路為界分南北二段，分南北兩階段辦理用地取得與開闢。本案工程為北段道路(0K~2K+100)，北起橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路，全長約 2.1 公里，路寬 50 公尺，用地範圍涉及都市計畫內(楠梓區)、外(橋頭區)土地，97 年並完成都市計畫公告變更；另南段道路部分，均屬都市計畫內土地，因部分路段屬軍方土地，俟與軍方協調後辦理用地取得與開闢事宜。

3.北段道路工程(0K~2K+100)用地範圍涉及都市計畫內(楠梓區)、外(橋頭區)土地，道路規劃方案業分別於 106 年 5 月 12 日、106 年 6 月 13 日召開 2 場公聽會，因所有權人對於非都市土地之路線規劃仍有意見，經

聽取所有權人及地方之意見，並考量現地狀況後，評估以影響私人土地較小規劃路線，共提出 2 次修正方案，並於 107 年 1 月 3 日召開 1 場路線說明會，最終定案路型及交通維持計畫業經本府道路交通安全督導會報 107 年 3 月 1 日第 2 次委員會審查通過，並經該會報 107 年 4 月 19 日高市道督字第 1070000070 號函原則同意核備在案，確定方案並已於 107 年 3 月 29 日、107 年 5 月 9 日再次舉辦兩場公聽會。

4. 本案(非都市土地)位於新台 17 線北段道路工程與原台 17 線銜接處(橋頭區)，屬非都市土地，且銜接處並無其他公有土地可供使用，故以使用最小限度範圍之私有土地方案設計，作為道路及相關設施使用以銜接原台 17 線。預計工程完成後，使新舊台 17 線順利銜接，將能有效紓解原台 17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，對橋頭及楠梓區之民眾往來皆有正面影響及助益，未來新台 17 線南北段均完成改善後，可為高雄市提供一南北向重要聯外道路，對全市交通路網的建構，並提供用路人一條安全且便捷之道路，故本案徵收私有土地具合理關聯理由。全案工程範圍內預計徵收之私有土地皆為本案道路範圍內所必需，無法避免。

(二)預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

新台 17 線北段道路全長約 2.1 公里，全部工程用地面積共計約 10.53 公頃，其中約 98% 已優先使用公有土地，且儘量避開建成區以維護合法建物所有權人權益，同時避免大量拆遷，所需使用私有土地面積，已達必要最小限度範圍。本案(非都市土地)徵收範圍為新台 17 線橋頭區北側起點與原台 17 線銜接處，經查銜接處並無其他公有土地可供利用，故以使用最小私有土地範圍方案

設計，原始方案使用 6 筆私人土地，使用私人土地面積計 4,300 平方公尺，經本府 106 年 5 月 12 日公聽會中聽取所有權人意見，於會後修正路線，並於 106 年 6 月 13 日公聽會中提出第 1 次修正方案，該方案使用 4 筆私人土地，惟所有權人仍對路線規劃提出意見，經本府重新檢討後另於 107 年 1 月 3 日召開路線說明會提出第 2 次修正方案，該方案使用私人土地 3 筆，合計減少使用私人土地 3,102 平方公尺。在考量新舊台 17 線路線之順接，並經聽取民眾意見，已多次修正規劃方案，業已使用最小限度範圍私有土地方案進行設計。最終定案路型及交通維持計畫業經本府道路交通安全督導會報 107 年 3 月 1 日第 2 次委員會審查通過，並經該會報 107 年 4 月 19 日高市道督字第 1070000070 號函原則同意核備在案。

(三)用地勘選有無其他可替代地區：

本案(非都市土地)勘選用地已審慎檢視需用土地範圍之適當性及必要性，並儘量避免建築密集地、文化保存區位、環境敏感區位、特定目的區位，亦非屬現供公共事業使用之土地或其他單位已提出申請徵收之土地。用地勘選已參考民眾意見進行修正，並採使用最小限度範圍私人土地方案設計，現行方案業經本府道路交通安全督導會報 107 年 3 月 1 日第 2 次委員會審查通過，並經該會報 107 年 4 月 19 日高市道督字第 1070000070 號函原則同意核備在案，考量現有道路配置、區域交通動線及相關道路銜接等因素，最終評估結果以取得本案所需之用地進行道路開闢為最適方案，故無其他可替代地區。

(四)是否有其他取得方式：

本案「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路

0K~2K+100)(非都市土地)」係永久使用性質，為符合工程設計永續使用目的，並保障公共利益，經評估應取得工程範圍內土地所有權，不宜以租用或物權設定等方式取得土地，故以取得所有權為宜。以其他方式取得，經評估如下：

1. 設定地上權、租用：

本案工程係屬永久使用性質，無法於一定時間歸還原土地所有權人，考量私有土地所有權人之權益、避免市庫無限制支出及為符合長期使用需要，採設定地上權或租用方式取得均不符工程設施永續使用之目的。

2. 聯合開發：

本案工程係無償提供公眾使用之公共設施，非屬營利性質，本案交通事業之興闢並無金錢或其他收益可供分配，因此本案工程所需土地不適用聯合開發方式取得。

3. 捐贈：

私人捐贈雖係公有土地來源之一，仍視土地所有權人意願主動提出，本府樂觀其成，並願配合完成相關手續，惟本案並無所有權人願意捐贈土地。

4. 公私有土地交換：

本府無其他公有非公用土地可供交換，故本案工程所需土地無法以此方式取得。

5. 區段徵收、土地重劃：

區段徵收或土地重劃雖係取得公共設施土地方式之一，惟本案工程用地均為辦理道路工程所必要，無多餘土地可供分配或發還。另本案係單一公共設施之興建，非大範圍整體開發，不宜以區段徵收、土地重劃方式取得土地。

6. 協議價購：

本案(非都市土地)土地總筆數 6 筆，其中 3 筆土地已由本府與土地所有權人協議價購取得，剩餘 3 筆土地因土地所有權人對協議價購價格不合意，而無參與價購意願。

綜上所述，設定地上權、租用、聯合開發、捐贈、公私有地交換、區段徵收、土地重劃作業等方式，經評估未符合公共設施長期經營之目標。本府經綜合考量工程實際需要，依土地徵收條例第 11 條規定，申請徵收土地前，以市價與所有權人協議價購並已取得其中 3 筆土地，惟尚餘 3 筆土地經協議不成，爰依上開規定申請徵收。

(五)其他評估必要性理由：

原台 17 線為本市主要之南北向聯外道路，其中南段串聯本市重要工業區且鄰近機場及港區，使中華路、中山路之交通流量繁重，並造成多處瓶頸路段，目前已透過港區聯外道路系統規劃、國道末端銜接國際機場、國際海港之瓶頸路段緊急改善計畫等，逐步改善台 17 線南段交通服務水準，至於原台 17 線北段路段則因穿越左營、楠梓舊社區，為左楠地區最主要的市區道路，加上受限於建成區，路幅較為彎曲狹窄，使得兼具市區道路與都會區聯外道路功能之原台 17 線北段早已形成交通瓶頸路段。新台 17 線計畫係為改善交通服務水準並配合周邊實質發展及重大建設需求，採規劃一條截彎取直的南北向快速道路(又稱新台 17 線)方式，新台 17 線北段道路(0K~2K+100)，北起橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路，路寬 50 公尺，全長約 2.1 公里，本案(非都市土地)位於新台 17 線北段道路與原台 17 線銜接處(橋頭區)，屬非都市土地。後續串聯新台 17 線全段改善，將可建構本市南北向聯外道路之完善路網，並提供用路人

一條安全且便捷之道路。

五、公益性及必要性評估報告

(一)社會因素：

1.徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本案工程用地範圍為高雄市楠梓區盛昌里(都市土地)及橋頭區頂塩里(非都市土地)內，依據高雄市楠梓區及橋頭區戶政事務所統計資料截至 107 年 6 月止，盛昌里內人口數大約 6,520 人，其年齡結構分佈為 0 歲~75 歲間；頂塩里內人口數大約 1,484 人，其年齡結構分佈為 0 歲~79 歲間。

工程完工後，間接影響或工程受益對象為楠梓區盛昌里及橋頭區頂塩里居民共計約 8,004 人及其他使用道路通行之不特定公眾。

2.徵收計畫對周圍社會現況之影響：

新台 17 線北段道路範圍北起橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路止，全長 2.1 公里。周邊經濟活動，東側為高雄大學特定區及楠梓右昌舊聚落之住、商業蓬勃發展既成地區，西側則為左營海軍營區之軍事用地及部分農業區。工程完成後，使新舊台 17 線順利銜接，將有效紓解原台 17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，對周邊社會現況具有正面之影響。

3.徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

(1)本案工程勘選徵收範圍土地，儘量避開建成區以維護合法建物所有權人權益，並可同時避免大量拆遷，完成後可建構健全路網，促進地方經濟發展，對於

居民生活型態影響乃屬正面提升效果。

(2)完善交通運輸網絡並確保用路人之使用安全後，將有助提升地區周邊相關產業競爭力，有助於增加當地工作機會，提升當地居民收入，有助改善弱勢族群生活品質。

4.徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

(1)本案工程完工使新舊台 17 線順利銜接，將有效紓解原台 17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展。

(2)本案工程施作時，將要求承包商將其機械使用所產生之噪音或廢氣控制於規定之標準範圍內，以降低對居民健康風險之可能影響。

(二)經濟因素：

1.徵收計畫對稅收影響：

本案工程竣工後使新舊台 17 線順利銜接，可有效紓解原台 17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，帶來土地增值等效益。未來對於地價稅、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，將可望提高政府稅收。

2.徵收計畫對糧食安全影響：

(1)本案(非都市土地)徵收範圍內屬特定農業區農牧用地面積為 0.119800 公頃。緊鄰台 17 線現況未作為農業使用，屬未耕作之農地。故本案(非都市土地)之徵收對糧食安全影響有限。另本案工程竣工後，

將可提升區域農作物運輸之便利性。

(2)案內特定農業區農牧用地業經本府農業局 107 年 6 月 19 日高市農務字第 10731662200 號函同意變更為非農業用途使用。

3.徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案工程完成後使新舊台 17 線順利銜接，可有效紓解原台 17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展促進就業，並帶來土地增值等效益。

4.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：

本案工程所需經費已獲內政部 105 年 9 月 1 日台內營字第 1050812092 號函同意補助，另用地費由本府工務局新建工程處 107 年度「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路 0K~2K+100)」項下支應，其中土地費 80,197,000 元(中央補助款 64,960,000 元；地方配合款 15,237,000 元)。本案(非都市土地)所需補償金額總數為 15,574,000 元，編列經費尚足敷支應。

5.徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

(1)本案工程徵收部分之農牧用地，現況未作農業使用，亦未徵收林業及養殖用地。完工後將可達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，可提供另一便捷之農產運銷之交通路線，對當地農業產業鏈具正面之影響。

(2)本案(非都市土地)屬特定農業區農牧用地面積為 0.119800 公頃，案內特定農業區農牧用地業經本府

農業局107年6月19日高市農務字第10731662200號同意變更為非農業用途使用。

6.徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案工程完成後，可達到轉移原台17線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，並配合區域計畫法及土地使用分區編定，規劃採對私有土地所有權人損害最少方式勘選徵收用地範圍，確保土地完整利用。且本案徵收皆作為道路使用，未對土地利用完整性產生負面之影響，反而有利於橋頭、楠梓地區土地利用及開發。

(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：

(1)本案工程鄰接高雄大學鄰近地區、楠梓右昌地區，故針對鄰近住宅社區路段納入各項道路安全設計，並於新台17線道路細部設計納入生態及景觀概念。故運用生態廊道之設計概念，配合沿線道路之景觀意象、綠美化等元素加以設計，以打造本市重要入口意象。並配合納入生態及景觀概念與周邊結合，塑造入口意象，可提升周遭生活環境品質，對地區發展有重大之幫助。

(2)本案工程業經本府環境保護局106年9月13日高市環局綜字第10638660500號函示本案尚無涉「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第5條之規定，故免應實施環境影響評估。

2.因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案工程範圍內無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，故無對文化古蹟造成改變。

3.因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本案工程係屬道路新闢工程，鄰接高雄大學鄰近地區、楠梓右昌地區，考量原台17行經楠梓右昌舊聚落路

段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸。本案工程完工後預計可達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，亦可減低過境性車流對建成地區之影響，可提供更佳的生活條件及道路服務品質，提升整體交通及生活機能。

4.徵收計畫對該地區生態環境之影響：

(1)本案工程範圍內無公告生態保護區，工程完工後對於周邊居民亦有更好的道路通行品質，其相關施工方式亦考量不影響周邊生態為主，故對該地區生態環境不致造成太大之影響。

(2)依本府環境保護局 106 年 9 月 13 日高市環局綜字第 10638660500 號函示本案尚無涉「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 5 條之規定，故免應實施環境影響評估。

5.徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

交通建設係為地方重要之基礎建設，本案工程對於鄰近住宅社區路段納入各項道路安全設計，以維持順暢。完工後有效提升整體道路服務水準及通行安全，促進行車暢流，保障用路人生命財產安全。整體路段改善後更臻完整，亦可納入防災、救護體系，對社會整體環境發展有正面效益。

(四)永續發展因素：

1.國家永續發展政策：

交通建設乃都市競爭力重要元素之一。本案工程完成後，將改善地區交通環境，不僅可增進地區交通順暢，並有利於改善地區交通路網、道路通行安全，有助於土地之完整利用、都市防災功能及縮短城鄉差距，加速區域繁榮發展，改善居民生活環境及提升生活品質，增加國民生活便利性，促進產業發展，符合永續發展

建設政策之理念。

2.永續指標：

本案工程優先選用公有地佈設以降低對土地所有權人之損害，且儘量避開建成區以維護合法建物所有權人權益，同時避免大量拆遷，本案工程完工後可帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，符合國家永續發展政策綱領及永續指標生活面向之交通議題指標。另外，道路闢建後將能改善整體交通環境，提供人民更優質之道路服務品質，藉此提升城市競爭力，並藉由重要路口之指示系統提升訪客人數，以帶動周遭經濟發展，營造社區地方永續發展。

3.國土計畫：

本案(非都市土地)用地屬特定農業區農牧用地，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、區域計畫及國土計畫。

(五)其他因素：

原台 17 線為本市主要之南北向聯外道路，其中北段道路為串聯橋頭、楠梓及左營之重要聯絡道路，但行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，且現況路段周邊均屬既有建成區發展密集，難以拓寬改善。故為改善交通服務水準並配合周邊實質發展及重大建設需求，故考量本市南北向聯外道需求，規劃一條截彎取直的南北向快速道路(又稱新台 17 線)方式，新台 17 線北段道路工程(0K~2K+100)北起橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路，路寬 50 公尺，全長約 2.1 公里，後續串聯新台 17 線全段改善，將可建構本市南北向聯外道路之完善路網。

(六)綜合評估分析：

1.公益性：

(1)交通建設為經濟基礎建設，係以公共利益為考量。

- (2)本案工程係屬線狀之交通事業為公共建設或保障人民財產安全所需。
- (3)本案工程施作完成後使新舊台 17 線順利銜接，可達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展，並提升周邊土地利用價值。
- (4)本案工程係落實改善地區交通路網，有助於交通路網通行便利、安全，完善地區防救災系統，提高原台 17 線交通服務水準，亦提供用路人從高雄北面進出高雄之另一選擇，達到區域性交通分流之目的，具正面之影響。

2.必要性：

原台 17 線北段路段因穿越左營、楠梓舊社區，為左楠地區最主要的市區道路，加上受限於建成區，路幅較為彎曲狹窄，使得兼具市區道路與都會區聯外道路功能之原台 17 線北段早已形成交通瓶頸路段，且涵蓋楠梓加工出口區、左營軍區、高雄煉油廠、蓮池潭風景區及鄰近本市推動之重大建設區域，既有及未來發展所衍生之車流量亦使原台 17 線負擔日益繁重。惟此，透過新台 17 線建設，可因應重大建設所衍生之車流，並透過聯外交通分流功能，提升整體運輸系統效益。並重新定位各道路功能層級，減少大型或過境性車輛穿越既有建成區，影響市區道路服務機能，並能確保其他用路人之行車安全及社區安寧，建構完善之道路系統。本案(非都市土地)為新台 17 線橋頭區北側起點與原台 17 線銜接處，且該處並無公有土地可供使用，故已使用最小限度範圍私人土地方案設計，經本府道路交通安全督導會報 107 年 3 月 1 日第 2 次委員會審查通過，並經該會報 107 年 4 月 19 日高市道督字第 1070000070 號函原則同意核備在案。故為順利銜接原台

17 線於行經楠梓右昌舊聚落路段，並紓解因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，有其必要性及迫切性。

3.適當性：

本計畫路線規劃優先選用公有地佈設以降低土地所有權人之損害，且盡量避開建成區以維護合法建物所有權人權益，避免大量拆遷。工程施工完成後，可提升道路服務品質，建構完整交通路網，長期而言，可改善該地區周邊居民生活條件，亦有促進該地區對外聯絡，對整體社會之發展有益。新舊台 17 線北段道路(0~2K+100)北起橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路止，本案(非都市土地)屬新台 17 線北段道路與原台 17 線銜接處，位於橋頭區屬非都市土地，未來將作為串聯橋頭、楠梓及左營區重要道路之起點。惟橋頭區北側起點與原台 17 線銜接處並無公有土地，故已使用最小限度範圍私人土地方案設計。現行方案已經本府道路交通安全督導會報 107 年 3 月 1 日第 2 次委員會審查通過，並經該會報 107 年 4 月 19 日高市道督字第 1070000070 號函原則同意核備在案，整體路線規劃具有適當性。且完工後可提升道路服務品質，建構完整交通路網，長期而言，可改善該地區周邊居民生活條件，亦有促進該地區對外聯絡，對整體社會之發展有益，故顯無損害與利益失衡之情況，本案應具有適當性。

4.合理性：

本案工程係因公益需要興辦交通事業，是為公共建設，提供用路人安全及便捷的用路環境，順利銜接並紓解原台 17 線行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸。並依土地徵收條例等規定，就事業計畫之需要公開舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人意見，以為日後興辦事業計畫之準據，本案具有合理

性。

綜上所述本案工程符合公益性、必要性、適當性及合理性，經評估應屬適當。

六、土地使用之現狀及其使用人之姓名、住所

(一)土地使用現狀：

既有未耕作農地、鐵皮屋等使用。

(二)使用人之姓名住所：

以實際調查資料為準。

七、土地改良物情形

排水溝及鐵皮屋(均已另案協議價購完成)。

八、一併徵收土地改良物

無。

九、四鄰接連土地之使用狀況及其改良情形

本案工程位於橋頭區典昌路，南至楠梓區德民路止，長約 2.1 公里，計畫寬度約 50 公尺，東側為高雄大學特定區及楠梓右昌舊聚落之住、商業蓬勃發展既成地區，西側則為左營海軍營區之軍事用地及部分農業用地。

十、徵收土地區內有無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，並註明其現狀及維護措施

無，本案徵收土地範圍內無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，故無需維護措施。

十一、舉行公聽會、說明會、聽證之情形，並應檢附會議紀錄及出席紀錄

(一)業於 106 年 4 月 28 日、106 年 5 月 31 日將舉辦 106 年第 1 場、第 2 場公聽會之事由、日期及地點公告於需用土地所在地之公共地方、本府、本市楠梓區公所、本市橋頭區公所、本市楠梓區盛昌里里辦公處、本市橋頭區頂塩里里辦公處之公告處所，與里住戶之適當公共位置，依土地登記簿所載住所通知有關之土地所有權人，並刊登新聞紙及張貼於本府網站，並於 106 年 5 月 12 日、106 年 6 月 13 日舉行公聽會，因地主對本案工程起點

橋頭區典昌路非都市土地範圍之路線規劃仍有意見，經本府評估影響私人土地較小路線，修正路線後另於 107 年 1 月 3 日召開路線說明會，開會通知單已依土地所有權人土地登記簿地址寄送。非都市土地範圍定案後，再重新辦理兩場公聽會，並於 107 年 3 月 29 日、107 年 5 月 9 日將舉辦第 3 場及第 4 場公聽會之事由、日期及地點公告於需用土地所在地之公共地方、本府、本市楠梓區公所、本市橋頭區公所、本市楠梓區盛昌里里辦公處以及本市橋頭區頂塩里里辦公處等之公告處所與里住戶之適當公共位置，依土地登記簿所載住所通知有關之土地所有權人，且刊登新聞紙及張貼於本府網站，並於 107 年 4 月 13 日、107 年 5 月 28 日舉行公聽會。

- (二)公聽會上業依土地徵收條例施行細則第 10 條第 1 項第 3 款規定說明興辦事業概況與事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並已拍照及錄影存檔。本案(非都市土地)勘選用地屬非都市土地範圍，並已依徵收土地範圍勘選作業要點第 5 點規定載明事項，併入興辦事業概況內於公聽會上適當地點揭示及說明。
- (三)公聽會會議紀錄已依規定載明相關事項，並於 106 年 5 月 26 日、106 年 6 月 27 日、107 年 5 月 9 日及 107 年 6 月 4 日公告於需用土地所在地之公共地方、本府、本市楠梓區公所、本市橋頭區公所、本市楠梓區盛昌里里辦公處以及本市橋頭區頂塩里里辦公處等之公告處所，與里住戶之適當公共位置，及張貼於本府網站，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。
- (四)已於 106 年 6 月 13 日公聽會針對 106 年 5 月 12 日公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見進行明確回應及處理；嗣經非都市土地路線方案正式確定後，再重新辦理 2 場公聽會，並於 107 年 5 月 28 日公聽會針對 107 年 4 月 13 日公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見進行明確回應及處理。
- (五)另民眾公聽會陳述意見提出以藍田路及大學南路附

近市有土地規劃為銜接出入口及本案工程北端銜接台 17 線之路口為 60 度以上的彎道將成為死亡交叉口等節，經本府檢討後若由藍田路及大學南路銜接至原台 17 線，將使往來本計畫道路之車輛均須經過兩次路口轉向及停等，未來大量支路口轉向車流將使北端路口形成另一個嚴重之交通瓶頸路口，故無法採納，又本案道路規劃係根據 106 年 5 月 12 日、106 年 6 月 13 日召開 2 場公聽會及 107 年 1 月 3 日之路線說明會後，參酌土地所有權人及地方之意見，並考量現地狀況後，評估以影響私人土地最小方案所進行之修改，路口之規劃，無論係正交或略微斜交，將來皆以號誌管制，且台 17 線速限僅 60 公里，已類似市區道路，沿線亦無彎道幅度 60 度以上之路段，因而並不會有所陳構成死亡交叉路口或是車輛快速轉彎之危險。

十二、與土地所有權人或土地改良物所有權人協議價購或以其他方式取得之經過情形及所有權人陳述意見之情形

- (一)本府以 107 年 6 月 21 日高市府工新字第 10771555400 號開會通知單通知土地所有權人協議，並於 107 年 7 月 3 日假本市橋頭區公所 2 樓簡報室與土地所有權人協議。
- (二)本案(非都市土地)協議價購價格係本府委託不動產估價師事務所，依據不動產估價技術規則進行估價。經本府簽奉核以市價每平方公尺 11,800~13,700 元為協議價格，並以 107 年 6 月 21 日高市府工新字第 10771555400 號開會通知單檢送協議價購資料(含本工程用地價購協調會說明資料、用地價購清冊、價格形成文件、協議價購同意書、協議價購契約書、所有權人應備之證明文件及其他徵收補償規定等)寄予土地所有權人，並於開會時確實與土地所有權人協議。
- (三)本案(非都市土地)經與所有權人協議結果，所有權人臺灣高雄農田水利會同意依協議價購價格辦理協議價購，總計價購土地筆數 3 筆、面積 0.020600 公頃(14.67%)。

其餘部份土地所有權人對協議價購價格不合意，無參與價購意願。然而為減少強制徵收所引起之民怨，本府遂於申請徵收前再次以 107 年 8 月 23 日高市府工新字第 10772146200 號函詢未完成價購者與本府辦理協議價購意願，惟經協商後所有權人仍無價購意願。

(四)本案(非都市土地)於申請徵收前，已依行政程序法第 102 條規定，併 107 年 6 月 21 日高市府工新字第 10771555400 號開會通知單及 107 年 7 月 10 日高市府工新字第 10771726400 號函送之協議價購協調會之會議紀錄，以書面通知土地所有權人陳述意見，均已合法送達。於得提出陳述意見之期限僅所有權人曾煌鈞君提出陳述意見，經由本府工務局新建工程處及相關單位代表於現場說明，均已記載於紀錄中，亦分別函文回復。

十三、土地所有權人或管理人姓名住所

詳附徵收土地清冊。

十四、被徵收土地之使用配置

詳如土地使用計畫圖。

十五、有無涉及原住民土地之徵收

無，本案無涉及原住民土地徵收。

十六、安置計畫

無，本案(非都市土地)未徵收建築改良物，無土地徵收條例第 34 條之 1 規定需安置情形，故無須向社會單位查詢及訂定安置計畫。

十七、興辦事業概略及其計畫進度

(一)計畫目的：

透過本案工程新建計畫，銜接原台 17 線並紓解於行經楠梓右昌舊聚落路段，因路幅受限導致經常塞車造成交通瓶頸，達到轉移原台 17 線交通車流，縮短車行距離及旅行時間，進而帶動大高雄沿海地區產業及觀光發展。

(二)計畫範圍：詳如徵收土地圖說。

(三)計畫進度：

106 年 10 月開工(都市土地內之公有土地先行施工)，
111 年 1 月完工。

十八、應需補償金額總數及其分配

(一)應需補償金額總數	15,574,000 元
(二)地價補償金額	15,574,000 元
(三)土地改良物補償金額	0 元
(四)遷移費金額	0 元
(五)其他補償費	0 元

十九、準備金額總數及其來源

(一)準備金額總數：80,197,000 元。

(二)經費來源及概算：

- 1.用地費由本府工務局新建工程處 107 年度-「高雄市濱海聯外道路開闢工程(北段道路 0K~2K+100)」項下支應其中土地費 80,197,000 元(中央補助款 64,960,000 元；地方配合款 15,237,000 元)。本工程所需補償金額總數為 15,574,000 元，編列經費尚足敷支應本案辦理土地徵收所需費用。
- 2.本案(非都市土地)由高雄市地價及標準地價評議委員會評定徵收市價。估價基準日為 107 年 3 月 1 日，所需補償費為 15,574,000 元，所編列預算足敷支應。