

**「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫 G04-3 捷運開發區工程用地
第 1 場公聽會會議紀錄**

壹、事由：說明「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線（綠線）建設計畫」G04-3 捷運開發區工程用地之興辦事業概況，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、時間：110 年 4 月 29 日（星期四）上午 10 時

參、地點：桃園市政府捷運工程局會議室（桃園市桃園區縣府路 1 號 8 樓）

肆、主持人：桃園市政府捷運工程局楊副局長鐘時（蕭科長鈺玲代理）

伍、出席單位及人員：詳簽到表

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳簽到表

柒、興辦事業計畫概況：

紀錄：鄭金梅

一、計畫緣起

- （一）行政院 100 年 8 月 26 日核定「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展可行性研究」。
- （二）行政院 105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」。

二、計畫目的

- （一）捷運綠線與臺鐵、機場捷運線銜接轉乘，串聯航空城與桃園市中心，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題。
- （二）整合都市計畫、相關產業與交通，帶動捷運沿線都市發展，改善都市環境。
- （三）依地區特性，整合各面向需求（交通、經濟、城鄉發展、環保節能、營運管理），以達到永續發展之目標。

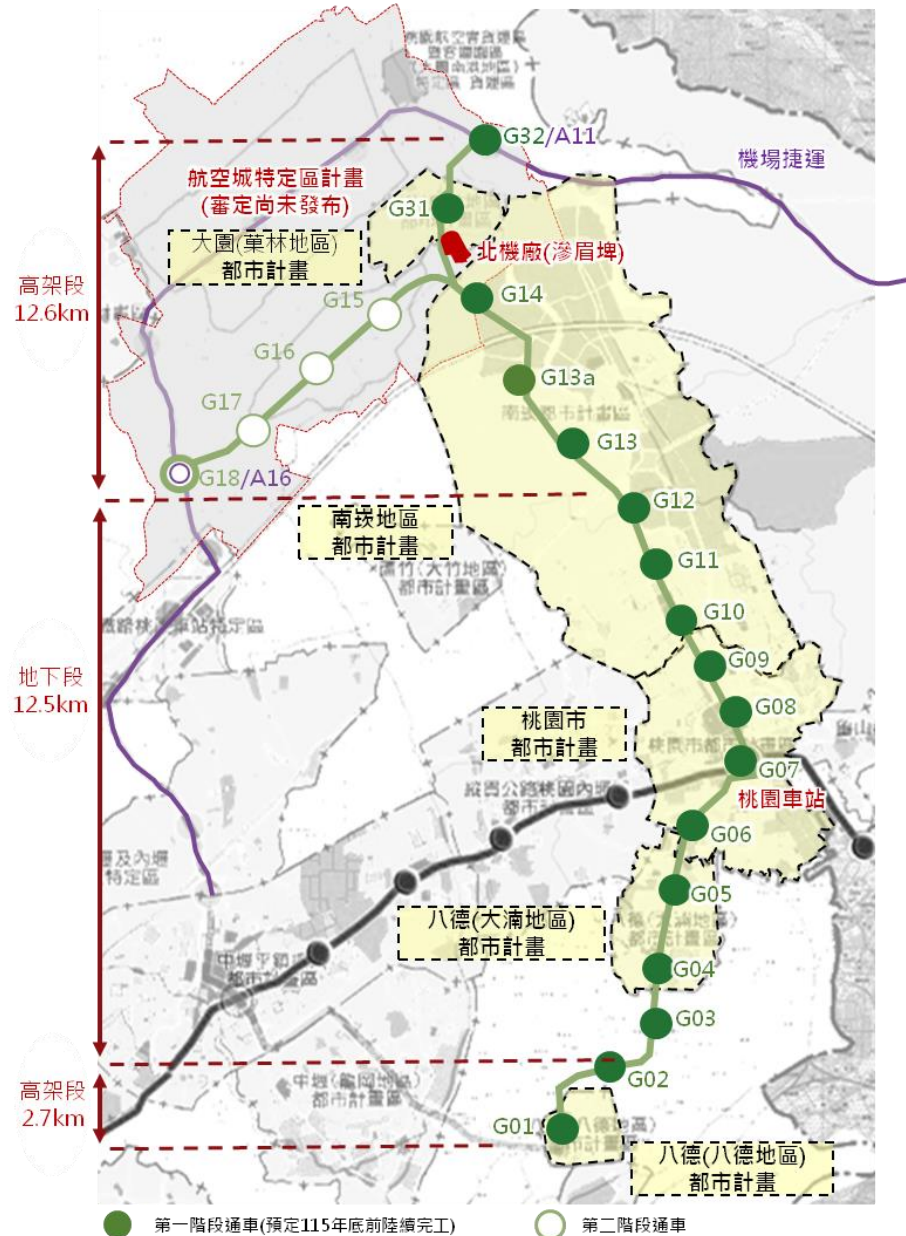
三、計畫概述

（一）捷運綠線計畫概述

- 1. 從 G01 站由南向北經桃園市（以下簡稱本市）八德區介

壽路，再經桃園火車站，續沿桃園區中正路到達三民路，向北至機場捷運線 A11 站（坑口站），另自 G14 站後路線向西轉向機場捷運線 A16 站（橫山站）。

2. 全長約 27.8 公里，其中地下段約 12.5 公里，高架段約 15.3 公里，共設置 21 座車站（地下 10 座（G03~G12）、高架 11 座）及 1 處機廠（北機廠），預定 115 年起陸續完工通車。



捷運綠線計畫示意圖

（二）用地範圍概述

1. 本次公聽會範圍為捷運綠線 G04-3 捷運開發區，範圍內共計 19 筆土地，總面積 2,567.23 平方公尺。
2. G04-3 位於桃園市八德區介壽路二段東側及介壽路二段 133 巷西側間之土地範圍，現為住宅區、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、人行步道用地。
3. 屬捷運地下路段，包含車站、出入口、通風豎井等捷運相關設施。

（三）用地取得方式

1. 本案土地取得方式

依「大眾捷運法」第 7 條及「土地徵收條例」第 3 條第 2 款等相關規定辦理。

- （1）「大眾捷運法」第 7 條第 1 項：「為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。」第 3 項：「大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收」。

- （2）「土地徵收條例」第 3 條第 2 款：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：二、交通事業……」

2. 本案地上物取得方式：「桃園市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法」、「桃園市興辦公共工程地上物拆遷補償自治條例」、「桃園市興辦公共工程建築改良物拆遷補償標準」、「桃園市農作改良物與農業機具設備畜產水產養殖物徵收補償費及遷移費查估基準」、「桃園市工廠與商業搬遷補助費救濟金及營業損失補償費查估基準」等相關規定辦理查估補償。

（四）變更都市計畫概述

為配合捷運綠線工程計畫推動與 G04-3 捷運開發區用地取得，本府依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定，辦理都市計畫變更。

1. 主要計畫

變更八德（大湳地區）都市計畫（配合桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】G04、G05 車站及相關設施設置）案業經內政部都市計畫委員會 107 年 8 月 28 日第 929 次會議審議通過變更為捷運開發區。

2. 細部計畫

訂定八德（大湳地區）都市計畫（桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】周邊地區）細部計畫土地使用分區管制要點案於 108 年 1 月 30 日發布實施。

（五）土地開發概述

1. 土地開發之目的

- （1）為順利取得土地設置捷運系統出入口、通風井及其相關設施推動捷運建設。
- （2）有效利用土地資源，促進地區發展。
- （3）採取對私地主損害最小之方式，開發後共同分享生活環境改善之效益，並獲取開發利潤，保障私地主權益。
- （4）主管機關取得開發後 1/2 捷運獎勵樓地板面積價值，可挹注捷運建設，節省公部門用地取得財政支出。
- （5）透過土地開發誘導民間資金，經公、私部門合作積極投資都會建設。

2. 土地開發法令依據

（1）大眾捷運法第 7 條(103.6.4)

第 1 項：為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。

第 3 項：大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。

（2）大眾捷運系統土地開發辦法第 14 條(99.1.15)

第 1 項：開發用地由主管機關自行開發或公告徵求投資人合作開發之。

(3) 桃園市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法(108.1.22)

(4) 桃園市大眾捷運系統土地開發權益分配原則(109.8.27)

3. 土地開發作業流程

- (1) 捷運綠線及設施規劃、土地開發基地評選。
- (2) 劃定「捷運開發區」設置捷運出入口、通風口等設施，並辦理都市計畫變更程序。
- (3) 委託3家估價師事務所評估土地協議市價。
- (4) 根據協議價購優惠辦法進行協議價購，地主可選擇同意參與開發或同意讓售土地，協議不成者，得由主管機關依法報請徵收。
- (5) 都市計畫發布實施。
- (6) 根據土地徵收條例與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議者，由主管機關依法報請徵收。
- (7) 召開地主、招商說明會。
- (8) 徵求投資人。
- (9) 投資人簽訂土地開發投資契約書。
- (10) 開發興建（建照、開工、施工）
- (11) 根據權益分配原則，地主可按權值比例分回開發後之公有不動產，市政府則取得其應有部分之開發後之公有不動產。
- (12) 產權登記與營運管理。
- (13) 完工交屋。

捌、興辦事業計畫之必要性說明

一、用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要適當範圍之理由

為提供捷運車站旅客進出及營運所需設施，需取得用地以設置捷運必要設施，並以公有地優先使用為原則，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設置，故仍須使用私有土地，係本案範圍土地取得有其必要性。

二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

配合捷運綠線，G04-3 站捷運開發區用地內將規劃捷運相關必要設施，採減體減量設計，儘量避免房舍拆遷，惟仍無法避免使用私有土地。

考量工程興建需要及未來營運、維修安全等功能需求而規劃，配置緊湊，並採最精簡之方式劃設用地範圍，為符合前述需求已達必要最小限度。

三、用地勘選有無其他可替代地區及理由

捷運綠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規劃之路線及車站。同時，結構體之配置與設計均採減體減量後之最精簡設計，捷運綠線建設計畫業經行政院 105 年 4 月 20 日核定綜合規劃報告且已陸續開工，已無其他可替代地區。

四、是否有其他用地取得方式

本計畫屬永久使用性質，衡量捷運及其必要設施相關工程具有迫切需求，基於尊重土地所有權人之財產權益，依大眾捷運法第 7 條規定以市價協議價購，惟因本工程具有公益上之必要需求，如未能達成協議，則依規定申請徵收土地，以達成計畫目的。至於其他方式取得，如土地開發、設定地上權、捐贈、公私有土地交換、租用、容積移轉、區段徵收或市地重劃等方式，經評估如下：

（一）土地開發

捷運土地開發方式，係公私合作共同進行開發建設方式之一，本案用地係為取得捷運出入口及相關設施，以採取對私地主損害最小之方式，即採辦理土地開發，共同分享開發後生活環境改善之效益，亦可獲取開發利潤，保障私地主權益。前於 109 年 11 月 17 日召開捷運開發協議會，若土地所有權人仍願意參與土地開發，可向本府提出申請。

（二）設定地上權

為配合工程施工及整體管理需要，且車站出入口及捷運相關設施為定著於地面之設施，需取得所有權，不宜以設定地上權方式辦理。

（三）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，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈土地之意願。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。

(四) 公私有土地交換（以地易地）

本市私有公共設施保留地與公有非公用土地交換，應依「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」規定，由土地所有權人就本府都市發展局公告之可供交換的公有非公用土地，依法提出申請。因本基地已審定變更為「捷運開發區」，不符合上述規定，故無法以土地交換方式辦理。

(五) 租用

因本工程係作捷運永久設施，不宜辦理租用。

(六) 容積移轉

本案用地於107年8月28日內政部都市計畫委員會第929次會議審議通過變更為「捷運開發區」，非屬桃園市都市計畫容積移轉審查許可要點第3點規定之都市計畫公共設施保留地，爰無法以此方式取得土地。

(七) 區段徵收或市地重劃

本案工程用地係配合捷運綠線 G04-3 站捷運開發區，於捷運開發區用地內設置捷運出入口、站體結構物、通風豎井等捷運設施所需最小限度範圍為限，依本案工程規劃，不採區段徵收或市地重劃。

綜上，本府業依「大眾捷運法」、「桃園市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法」召開協議價購會先與土地所有權人辦理協議價購，為鼓勵土地所有權人參與土地開發，已依相關規定爭取容積獎勵創造誘因；若無法以協議價購或其他方式取得，將依「大眾捷運法」及「土地徵收條例」規定辦理徵收取得捷運系統工程所需用地。

五、其他必要性評估理由

都會區人口享受捷運帶來之便利，其不僅止於交通之便捷，更代表城市的發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。

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。

玖、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

一、社會因素評估

(一) 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

1. G04-3 站捷運開發區位於八德區大華里，依據戶政事務所 109 年 11 月統計資料，大華里人口數為 3,163 人，私有土地所有權人共計 8 人，其中 65 歲以上有 4 人（占 50%）、15 至 65 歲為 4 人（占 50%）、15 歲以下為 0 人。
2. 目標年全線 21 個車站全日運量達 25 萬餘人/日之聚集效應，對當地人口數有正面助益。

(二) 徵收計畫對周圍社會現況之影響

捷運綠線興建完成後，將提升居民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性。

(三) 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響

1. 本案範圍內若有屬土地徵收條例第 34-1 條及桃園市社會局列冊管理之弱勢族群，經查訪屬實者，將由本府捷運工程局洽請相關單位協助處理，減低對弱勢族群之影響。
2. 捷運場站將設置無障礙設施等，對身心障礙之弱勢族群行的權利更有保障。

(四) 徵收計畫對居民健康風險之影響程度

1. 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。
2. 捷運係屬大眾運輸設施，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、經濟因素評估

(一) 徵收計畫對稅收影響

本案以土地開發方式辦理，開發期間雖暫時可能對稅收有些微影響，惟計畫開發完成後即能引進就業及居住人口，增進地區商業活動。且土地開發大樓完成後，將提升土地利用強度及使用效益，地價稅及房屋稅均能大幅增加，可

挹注政府財政收入，整體而言對稅收有正面影響。

捷運綠線可提高沿線土地、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。

(二) 徵收計畫對糧食安全影響

本案範圍屬 G04-3 站捷運開發區，地面現況為八德親子館（已報廢）、鐵皮屋及部分空地作為臨時停車場使用，無使用農牧用地，對糧食安全無影響。

(三) 徵收計畫造成增減就業或轉業人口影響

本案範圍內為都市土地，現況無商業使用，對就業人口無影響。

土地開發大樓興建完成後，可能規劃商業空間，且因大樓設置捷運出入口，將於未來捷運通車後帶來人潮，促進地方發展及助長商氣，並帶動周邊地區商業及住宅用地開發，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

(四) 徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

捷運綠線所需用地取得及建設經費已編列預算辦理。

(五) 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響

本案範圍內之土地現況為八德親子館（已報廢）、鐵皮屋及部分空地作為臨時停車場使用，無做農林漁牧產業使用，故未影響林漁牧產業鏈。

(六) 徵收計畫對土地利用完整性之影響

本案範圍取得之用地為設置捷運所必要之設施，並未影響周邊土地使用。於計畫施作完成後，可提供大眾公共運輸並縮短旅運時間，增加交通便利性及土地利用完整性。

三、文化及生態因素評估

(一) 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變

本案範圍周邊多屬已發展地區，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並帶動整體都市發展。

(二) 因徵收計畫而導致文化古蹟改變

本案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。

(三) 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變

捷運綠線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，將提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質。

(四) 徵收計畫對該地區生態環境之影響

1. 本案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。
2. 捷運綠線通車後，提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

(五) 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響

1. 縮短旅運時間、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。
2. 透過捷運綠線及機場捷運線銜接機場、高鐵車站與國道客運，可無接縫服務桃園地區與中、南部間中、長程旅運轉乘需求與整體效益，提供便利及舒適服務。

四、永續發展因素評估

(一) 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」。有助於桃園地區交通網絡之聯繫，並可提升居民交通便利性，增加生活便利性，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。

(二) 永續指標

捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少私人運具使用，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。

(三) 國土計畫

本計畫業經行政院 105 年 4 月 20 日核定「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」，且串連臺鐵及高鐵，符合「全國國土計畫」城鄉發展空間之發展策略。

五、其他因素評估

本計畫為公益性交通建設，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、肇事成本減少及土地增值等。

六、綜合評估分析

本計畫符合公益性、必要性、適當與合理性及合法性，經評估應屬適當。

（一）公益性

1. 提供大眾一個可靠、安全、有效率的公共運輸系統，縮短旅運時間及增加交通便利性。
2. 捷運通車帶來便利的交通，可促進都市與產業的發展，帶動產業的成長與經濟的活絡。
3. 可提高鄰近地區生活機能，改善生活條件，提升居住品質。
4. 提升土地利用價值，增進地區及社會整體發展。

（二）必要性

1. 本計畫係依大眾捷運法相關規定辦理計畫之推動與報核，捷運綠線與臺鐵、機場捷運線銜接轉乘，串聯航空城與桃園市中心，有效提振區域發展，紓解交通壅塞問題，為桃園整體捷運路網之優先計畫，具有優先推動之必要性。
2. 透過便捷的捷運系統可以提升整體運輸服務品質，增進就學、就業及觀光等大眾運輸服務之舒適性及可及性；同時透過整合都市計畫、相關產業與交通建設，可以帶動捷運沿線新市區的發展，並改善舊市區的都市環境，捷運建設有其必要性。

（三）適當性與合理性

1. 桃園為全國人口增加最快的縣市之一，在升格為直轄市後，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要。未來桃園市在北北桃都會區的角色將由外圍邊陲地區轉為全區的門戶，透過交通建設及區域合作廊道的建立，打造北北桃一日生活圈，促進與台北市及其他核心產業城市間的合作，發展多核心網絡結構之大都會。
2. 捷運綠線路線為桃園整體捷運路網中，可與重大建設及其他交通建設期程上結合的優先計畫，需求性最高，具有優先推動之必要性。

3. 便捷交通為城市之命脈，本府首重交通發展，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運完成後，帶動地區發展，建構一個宜居、宜行、低碳、永續發展之國際大都會。

(四) 合法性

1. 「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展可行性研究報告書」及「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫綜合規劃報告書」等業分別報經行政院 100 年 8 月 26 日及 105 年 4 月 20 日核定。
2. 本案都市計畫變更係「變更八德（大湳地區）都市計畫（配合桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線【綠線】G04、G05 車站及相關設施設置）案」，業經內政部都市計畫委員會 107 年 8 月 28 日第 929 次會議審議通過變更為捷運開發區。
3. 私有土地依據「大眾捷運法」及「土地徵收條例」等規定取得，具備合法性。

壹拾、第 1 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：

無。

壹拾壹、散會：上午 10 時 45 分。