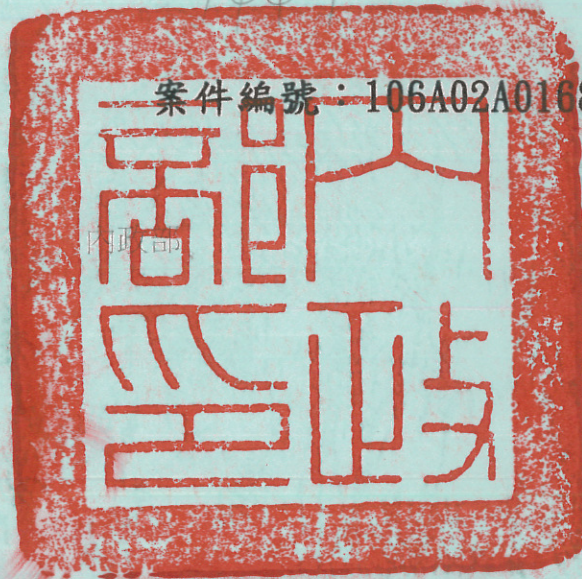


164-1

案件編號：106A02A0168



內政部106年11月9日台內地字第1061307317號函核准徵收

「松山機場10跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得」徵收土地計畫書

中央目的事業主管機關：交通部



需用土地人：交通部民用航空局

製作日期：中華民國106年9月21日



徵收土地計畫書

交通部民用航空局（下稱民航局）為提升松山機場飛航服務安全及符合 ICAO Annex 14（國際民航公約第十四號附約）規定，爰規劃於松山機場 10 跑道端設置符合規定之淨空安全區域，提報「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得」徵收土地計畫，擬徵收坐落臺北市中山區大佳段二小段 597-2 地號等 12 筆土地，合計面積 0.312808 公頃。茲依照土地徵收條例第 13 條及第 13 條之 1 規定，擬具計畫書並檢同有關附件，請准予照案徵收。

此請

內政部

一、徵收土地原因

民航局所報「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得」徵收土地計畫，係為提升松山機場飛航服務安全及符合 ICAO Annex14（國際民航公約第十四號附約）規定，並致力維護國際飛航體系安全，爰依規定規劃設置**跑道地帶、跑道端安全區、進場燈區**等區域，將於用地取得後，依計畫辦理淨空，並修築圍牆納入松山機場管理範圍，落實飛航安全。

二、徵收土地所在地範圍及面積

- （一）擬徵收坐落臺北市中山區大佳段二小段 597-2 地號等 12 筆土地，合計面積 0.312808 公頃。詳如徵收土地清冊及

用地徵收圖說。

- (二) 本案用地範圍為都市計畫區內機場用地，並已依徵收土地範圍勘選作業要點第 2 點規定辦理，檢視需用土地之適當性及必要性。

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：

- 1、依據土地徵收條例第 3 條第 2 款規定。
- 2、依據都市計畫法第 48 條規定。
- 3、依據民用航空法第 36 條規定。

- (二) 奉准興辦事業文件，如附交通部 105 年 10 月 5 日交航字第 1050031577 號函轉行政院 105 年 9 月 30 日院臺交字第 1050038574 號函影本。

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：

松山機場係提供國內、國際與兩岸航空運輸服務，為提升機場飛航服務安全及符合 ICAO Annex 14（國際民航公約第十四號附約）規定，並致力維護國際飛航體系安全，依規定檢討松山機場 10 跑道端設置北側跑道地帶、跑道端安全區、進場燈區等淨空之區域，相關用地經民航局取得後，將依計畫辦理區域淨空，並修築圍牆納入松山機場管理範圍，提升飛航安全，業經行政院同

意照辦，同時必須兼顧保障所有權人權益，爰依土地徵收條例相關規定，辦理用地取得。

(二) 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍：

松山機場北側跑道地帶距跑道中心線 150 公尺範圍，現況並未完全淨空，另依國際保安規定設置之圍牆 2.5 米，並符合轉接面限建高度之規定，爰應取得本案北側跑道地帶及轉接面淨空區合計自距跑道中心線 167.5 公尺範圍內之土地，以符合規範。

松山機場 10 跑道端現行安全區淨空範圍，不符國際民航公約第十四號附約規定之最小建議值，現況並有濱江街 180 巷直接穿越，且無跑道端環場道配置，爰自跑道地帶往西劃設長 150 公尺、寬 120 公尺之安全區，針對安全區不足之區域辦理用地取得；另為依國際保安規定設置之圍牆 2.5 米及符合進場面限建高度，劃設自跑道地帶往西 125 公尺進場面淨空區、向北銜接至 167.5 公尺轉接面淨空區範圍，辦理用地取得及淨空。

10 跑道端現有進場燈光區原採跳躍式取得類似魚骨狀之土地設置燈光，惟易受人為地上物、植栽自然生長等因素阻擋，有影響飛航安全之虞，爰依據國際民航公約第十四號附約規定之建議，以最寬之進場排燈 30 米加計維修道路 3 米，合計 33 米為擬取得之寬度，劃設進場燈光用地區域。

本案擬取得之相關安全區域，係可符合國際民航公

約第十四號附約規定，並已考量必要之最小限度範圍，民航局將於辦理本案用地取得後，予以淨空及修築圍牆，以提升飛航安全。

(三) 用地勘選有無其他可替代地區：

本案勘選用地取得範圍，係依據「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理，並依國際民航公約第十四號附約及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定，劃設符合飛航安全範圍，確實無其他可替代地區。

(四) 是否有其他取得方式：

- 1、設定地上權：本案用地取得範圍係為維護飛航安全並辦理地上物淨空，恐無地上權設定之適用。
- 2、聯合開發或區段徵收：同上理由，本區域範圍，並無相關土地開發，並不適用。
- 3、捐贈：捐贈為公有土地來源之一，需視所有權人之意願主動提出，民航局可配合辦理完成相關手續，惟查本案自 104 年召開公聽會至今，民航局並無接獲土地所有權人提出。
- 4、公私有土地交換(以地易地)：經查公私有土地交換應以非公用土地為限，而民航局為促進民航事業發展與維護飛航安全之業管機關，所經管之土地均為公用土地，相關非公用土地均已移交財政部國有財產署接管，因此亦無從適用。

綜上，民航局謹先行與土地所有權人辦理協議價購

或其他方式辦理用地取得，協議不成始以徵收方式辦理。

(五) 其他評估必要性之理由：

預計取得之土地係緊鄰現行松山機場範圍，辦理用地取得將可使得松山機場更臻標準化及符合國際標準，用地取得後將依計畫辦理淨空，並修築圍牆納入松山機場管理範圍，提升飛航安全。

五、公益性及必要性評估報告

(一) 社會因素評估：

1、徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本案用地取得範圍屬臺北市中山區大佳里範圍，民國 88 年該里從 9 鄰整編成 8 鄰，另依民國 106 年 8 月人口統計，該里戶數 433 戶，人口總計 1145 人（男 634 人，女 511 人），惟主要集中在濱江街 180 巷以東（徵收範圍以北）。範圍內約計有 70 筆私有土地，自民航局辦理協議價購開始，土地登記簿所載之所有權人由 251 人，陸續有部分權利人辦竣繼承登記後，登記名義人變為 302 人，其中 2 人為私法人，其餘 300 人皆為自然人，其年齡結構分布，21~40 歲計 34 人、41~60 歲計 123 人、61~80 歲計 118 人、81 歲以上計 17 人，另有 8 人尚未辦理繼承登記。

2、徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本案擬徵收範圍多年來因受禁、限建及使用高度管制，致土地使用不易而雜亂無章，現依規定採市價辦理協議價購或徵收補償，以顧及地主權益。用地取得後，除可增進松山機場飛航安全外，並可保障機場周遭居民及旅客生命財產安全，提高當地生活條件。

3、徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本案用地拆遷範圍內經查有一建物所有人屬低收入戶，業經到府辦理訪談、瞭解，詳細說明相關建物拆遷補償、人口搬遷、安置費用等事宜；依據「住宅法」第 4 條、「臺北市社會住宅出租辦法」第 4 條及第 8 條等規定，當事人尚符合申請資格，並已代為洽臺北市政府都市發展局瞭解臺北市社會住宅申請資格及應備文件等相關資訊，以書面查復當事人。相關地上物拆遷補償作業，依據民航局提報之中程個案計畫，係規劃於 107 年度辦理，爰是否有土地徵收條例第 34-1 條之情事，將俟該年度辦理地上物拆遷補償作業時，由民航局依相關規定卓處。

4、徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

民航局於取得土地後，將賡續興建 2.5 公尺高之圍牆，除可做為機場安全界圍外，亦可阻絕部分航空器所產生之噪音及廢氣，對鄰近居民身心健康能減低影響。

(二) 經濟因素評估：

1、徵收計畫對稅收影響：

範圍內之土地權利關係人一直以來皆有地價稅減徵之補償，係依據土地稅減免規則第 11-4 條規定：「飛航管制區依航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法規定禁止建築之土地，其地價稅或田賦減徵 50%。但因禁止建築致不能建築使用且無收益者，全免。依前項辦法規定限制建築地區之土地，因實際使用確受限制者，其地價稅或田賦得在 30% 範圍內，由直轄市、縣（市）主管機關酌予減徵。」辦理，爰用地取得後對政府稅收影響不大。

2、徵收計畫對糧食安全影響：

本案用地取得範圍內之農業區面積約 1.7 公頃，現況多屬鐵皮工廠、停車場及違章建築之住宅使用，鮮少處則為閒置或低度使用之非機械農耕使用，

尚不致影響糧食安全。

3、徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案用地範圍多為向地主承租土地搭建鐵皮屋之汽車維修工廠或停車場，屬外來之就業人口，將因本案用地取得後，另尋廠址，或利用剩餘未被徵收之土地，繼續經營；另屬地主自身經營之汽車維修業，亦多有剩餘未被徵收之土地繼續經營。範圍內之住家部分，多至外地就業，尚無造成增減就業或轉業人口之情事。

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：

用地取得費用預算係編列於民航局民航事業作業基金，無各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形。

5、徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

徵收範圍屬 1.7 公頃之農業區，現況多屬鐵皮工廠、停車場及違章建築之住宅使用，鮮少處則為閒置或低度使用之非機械農耕使用，尚無農林漁牧產業鏈。

6、徵收計畫對土地利用完整性影響：

用地取得後將使松山機場更趨完整使用，並符合國際民航公約第十四號附約及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定，提昇飛航安全。

(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：

範圍內少有自然風貌，多屬空地溝渠及鐵皮屋工廠，經民航局用地取得後，並將辦理淨空，納入松山機場範圍維護管理，原有雜亂不一、違章建築使用之現況，將因淨空、綠美化，改善周遭環境。

2、因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

範圍內無直轄市定古蹟或文化資產主管機關指定或登錄之文化資產。

3、因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本案擬徵收範圍多年來因受禁、限建及使用高度管制，致土地使用不易而雜亂無章。另現場主要聯絡濱江街與民族東路間之濱江街 180 巷，於本案變更都市計畫案當時，本局於計畫書中已載明「濱江街 180 巷在地區交通系統未完成前，在符合本局相關規定下，維持既有交通功能，另在兼顧濱江街 180 巷以西之 15 公尺寬道路及圓山河水道之延續性，在不影響

機場進場燈光設施功能之情形下並經本局審核認可後，本計畫範圍之機場用地得供道路、水道使用。」，案經內政部都市計畫委員會議決照案通過在案，爰本局刻正辦理濱江街 180 巷改道方案之評估及規劃作業，亦將秉持維持既有通行之原則辦理，應將不至於造成當地鄰里間通行、聯繫之不便。

用地取得後，除可增進松山機場飛航安全外，並可保障機場周遭居民及旅客生命財產安全，提高當地生活條件。

4、徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案用地取得後將按計畫辦理淨空及界圍，塑造優質國家門戶景觀意象，提升國家形象，爰依「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第 9 條規定，本案無須辦理環境影響評估。檢附行政院環境保護署 106 年 9 月 19 日環署綜字第 1060071649 號函影本。

5、徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

民航局取得本案土地後，因淨空範圍擴增，並將興建圍牆，阻絕及降低部分航空器所產生之噪音及廢

氣，除對周邊居民身心健康能減低影響外，並使松山機場更趨完整使用，提昇飛航安全及我國國際形象。本計畫範圍原有之濱江街 180 巷因直接穿越安全區，恐有影響飛航安全之虞，民航局並將規劃配合未來計畫道路開闢之期程，先行規劃替代通路，維持進出當地之民眾通行，進場燈界圍之設置亦不影響既有道路之進出。

(四) 永續發展因素評估：

1、國家永續發展政策：

為符合國際民航公約第十四號附約及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定，使松山機場符合標準化，爰由民航局辦理用地取得，以打造「東北亞黃金航圈」，首都機場、國內航運樞紐之需求。

2、永續指標：

為機場永續發展，實有必要建立機場標準化與安全措施完善，爰辦理本計畫用地取得作業。

3、國土計畫：

用地取得範圍業於 104 年辦竣變更都市計畫使用分區為「機場用地」，符合都市計畫。

(五) 其他因素評估：

本計畫為松山機場符合國際民航公約第十四號附約及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定及日後土地地籍之完整性，使松山機場更臻標準化，必須使用本土土地以增進機場防護及飛航安全，以符合國際標準。

(四) 綜合評估分析：

1、公益性：

松山機場係提供國內、國際與兩岸航空運輸服務，為提升機場飛航服務安全及符合 ICAO Annex 14 (國際民航公約第十四號附約) 規定，並致力維護國際飛航體系安全，依規定檢討松山機場 10 跑道端設置北側跑道地帶、跑道端安全區、進場燈區等淨空之區域，相關用地經民航局取得後，將依計畫辦理區域淨空，以保障當地居民及旅客之生命財產安全，並修築圍牆納入松山機場管理範圍，提升飛航安全，爰需辦理本案用地取得。

2、必要性：

本次預計取得之土地係緊鄰現行松山機場西北側範圍，辦理用地取得後予以淨空，將可使得松山機場更臻標準化，落實提升機場防護及飛航安全，以符合國際標準。

3、適當性：

本次預計取得之土地位於松山機場西北側跑道地帶淨空範圍，及機場西側跑道頭安全區、進場燈淨空改善範圍，係考量機場應符合國際民航公約第十四號附約，及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定後，劃設合理之最小範圍，取得後辦理淨空，並修築圍牆以提升機場安全之防護，爰需辦理本案用地取得。

4、合法性：

本案擬取得範圍業辦竣變更都市計畫使用分區為「機場用地」，並依都市計畫法第 48 條規定，機場取得使用土地有合法權源。

六、土地使用之現狀及其使用人之姓名、住所

土地現況多為汽車維修鐵皮工廠、停車場及違章建築之住宅。相關土地改良物刻由民航局辦理地上物拆遷補償查估作業，將賡續辦理與相關權利人協議價購土地改良物。

七、土地改良物情形

土地現況多為汽車維修鐵皮工廠、停車場及違章建築之住宅。

八、一併徵收土地改良物

(一) 無。

(二) 本案用地取得中程個案計畫，規劃 106 年度辦理土地取得作業、107 年度辦理地上物拆遷補償作業，爰民航局將俟地上物查估作業確定後，與相關權利人辦理協議價購土地改良物，及依據土地徵收條例第 5 條第二項規定辦理。

九、四鄰接連土地之使用狀況及其改良情形

本案範圍四周鄰接土地現況，以東為松山機場，以南為汽車維修鐵皮工廠、寺廟及松山機場，以西為汽車維修鐵皮工廠、魚塢、停車場，以北為停車場、汽車教練場及違章建築之住宅。

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。

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) 民航局業於 104 年 5 月 8 日及 7 月 14 日將舉辦第 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位置及里辦公室公布欄、臺北市政府、臺北市中山區公所、臺北市中山地政事務所、臺北市中山區大佳里辦公室等處，並依土地登記簿所載住址或相關查詢管道查得住址通知有關之土地所有權人或其繼承人，並刊登政府公報或新聞紙及張貼於民

航局網站，並於 104 年 5 月 22、23 日及 7 月 24、25 日舉行公聽會，經與會之民眾、地主，多數並無持反對意見，甚至關心本案用地取得之時程，期徹底解決當地土地長期無法有效利用之窘境。詳如後附公告與刊登政府公報或刊登 2 家報紙影本及張貼於民航局網站證明文件，以及二次公聽會之紀錄影本。

- (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 款規定說明本興辦事業概況之公益性、必要性適當性及合法性，並已拍照或錄影存檔。
- (三)公聽會會議紀錄已依規定載明相關事項，並於 104 年 6 月 11 日及 104 年 8 月 6 日於需用土地所在地之公共位置及里辦公室公佈欄、臺北市政府、臺北市中山區公所、臺北市中山地政事務所、臺北市中山區大佳里辦公室張貼公告及會議紀錄內容，並於民航局網站張貼周知。
- (四)民航局已於 104 年 7 月 24、25 日第 2 場公聽會時，針對於 104 年 5 月 22、23 日第 1 場公聽會所有權人及利害關係人所陳述之意見明確回應及處理，如後 104 年 8 月 6 日場管字第 10450154442 號函。

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)民航局以 106 年 6 月 16 日場管字第 1065013544 號、

第 10650135441 號、第 10650135442 號、第 10650135443 號、第 10650135444 號、第 10650135445 號開會通知單通知相關權利人，訂於 106 年 6 月 29 日、30 日及 7 月 1 日召開協議價購會議，並檢附會議說明資料，以利土地所有權人瞭解相關法令及其權益；會議中並請本局委託之大有國際不動產估價師聯合事務所簡報價格成因及市價資訊等資料，並請相關權利人於 106 年 7 月 31 日前以書面提出事實及法律上之意見陳述，私有土地 70 筆中，58 筆土地之權利人（部分持分共有），共計 240 人同意民航局以市價協議價購，截至 106 年 9 月 11 日，業辦竣 56 筆買賣移轉、2 筆簽訂買賣契約並辦理登記移轉作業中，其餘或因無法辦理繼承登記、或有不同意協議價購金額等因素無法以價購取得，且無法以其他方式取得。案內土地登記名義人陳○○等 6 人已死亡，業洽戶政或稅捐單位查詢其繼承人戶籍或住所資訊，並辦理通知及合法送達。

（二）前開協議價購會議紀錄，民航局以 106 年 7 月 14 日場管字第 1065015693 號函檢送協議價購會議紀錄，仍載明請相關權利人得書面陳述意見，另相關權利人於會中口頭及會後書面提出陳述意見及民航局回應暨處理情形。

（三）於申請徵收前，業書面通知土地所有權人依行政程序

法第 105 條規定，以書面向民航局提出事實及法律上之陳述意見，逾期未提出者，視為放棄陳述之機會，且通知程序均已合法送達；部分當事人因住所未明，經洽戶政或稅捐單位查詢戶籍或住所資訊，經郵局投遞後退信（退信原因：無此人），爰辦理公示送達。案內所有權人於期限內所提出陳述意見，均已書面回應及處理。

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，本徵收無原住民土地。

十六、安置計畫

無。

十七、興辦事業概略及其計畫進度

- (一) 計畫目的：本案用地取得將可使得松山機場更臻標準化及符合國際標準，用地取得後將依計畫辦理淨空，並修築圍牆納入松山機場管理範圍，提升飛航安全。
- (二) 計畫範圍：詳如徵收土地圖說。
- (三) 計畫進度：預計於 107 年 11 月開工，108 年 06 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：新臺幣 5 億 1,613 萬 3,200 元。
- (二) 地價補償金額：新臺幣 5 億 1,613 萬 3,200 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：新臺幣 70 億 1,914 萬 7,000 元。
- (二) 經費來源及概算：所需經費原編列民航局 106 年度民航事業作業基金一般建築及設備計畫之分年性項目明細表「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得」項下。