

臺北市政府辦理 109 年度「關渡工業區立德路北延案」第 1 次公聽會會議紀錄

一、事由：說明本府 109 年度「關渡工業區立德路北延案」之興辦事業概況，事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性暨本工程土地及地上物所有權人及利害關係人陳述意見之回應及處理結果。

二、時間：109 年 4 月 6 日下午 02 時 30 分

三、地點：臺北市市政大樓（臺北市信義區市府路 1 號）  
2 樓南區 S218 會議室

四、主持人：曹科長美惠 紀錄：魏鈺叡

五、出席單位及人員：

臺北市議會：汪議員志冰、黃議員郁芳（由蕭主任明凱代表出席）、張議員斯綱（由吳主任婕柔代表出席）

臺北市北投區一德里辦公處：黃玉樹

財政部國有財產署北區分署：不派員出席，已提供書面意見

臺北市政府地政局：陳依盈

臺北市政府都市發展局：鄧雅今

臺北市政府交通局：楊靜婷、林承毅

臺北市政府工務局：未派員

臺北市政府工務局新建工程處規劃設計科：未派員

臺北市政府工務局新建工程處工程配合科：王昭惠

六、土地所有權人及利害關係人：陳○○、陳○○、陳○○、李○○、財團法人臺北市關渡宮（由鍾○○代表出席）

## 七、興辦事業概況：

### 主辦單位報告：

- (一) 各位出席單位代表、各位鄉親大家好，感謝各位於百忙之中抽空參加本府辦理「**關渡工業區立德路北延案**」第 1 次公聽會，舉辦本次公聽會係為落實土地徵收條例第 10 條之立法精神，有關依都市計畫法劃設之公共設施用地，應依土地徵收條例第 10 條及內政部 99 年 12 月 29 日台內地字第 0990257693 號令訂定之申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點規定舉行公聽會。
- (二) 本開闢工程為寬度 11 公尺都市計畫道路，長約 350 公尺，為改善地區行人通行空間，俾利交通流暢，有助於地區改善環境與交通安全。故將本案納入 109 年度預算辦理。需用土地範圍圖及地形圖已張貼本會場，請大家參看。

## 八、事業計畫之公益性及必要性評估報告說明：

### (一) 社會因素：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：本工程坐落位置為本市北投區一德里，依據戶政事務所截至 108 年 12 月底統計資料，一德里人口數約 7,809 人，年齡結構為 0 至 100+ 歲，其中以 50 至 69 歲人口居多。本道路工程開闢後，因能完善關渡工業區聯外道路路網，以提升周邊整體道路連通便利性，並作為地區緊急防災道路之用，優化銜接至捷運忠義站人行通行環境，以符合人本交通之服務品質。
2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：本工程範圍自囊底路之立德路往北新闢道路，行經忠義站前銜接至大業路 527 巷之道路，道路長約 350 公尺，寬 11 公尺，面積約 3,850 平方公尺，本道路開闢符合「紓解所連接道路之路口負擔，開闢後受益人數較多者」之原則，對周圍現況有正面助益。
3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：現況土地上無弱勢族群居住，俟本道路開闢將增加交通便利性並有效提升消防安全，使周遭弱勢族群在出入交通安全上更為便利，對生活型態將有助益。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：本府於都市計畫變更並取得土地後，將修築 11 公尺寬計畫道路，道路長度約 350 公尺，應不致有健康風險。

(二) 經濟因素：

1. 徵收計畫對稅收影響：工程範圍用地於 109 年提起都市計畫變更案，擬由綠地用地與農業區變更為道路用地。依現行法規規定農地無課徵地價稅或田賦，故對政府稅收不至產生負面影響；反而徵收計畫完成後，消防、交通將因此而改善，對當地環境有正面影響。
2. 徵收計畫對糧食安全影響：都市計畫變更後工程範圍內用地劃定為「道路用地」，變更前雖有部分用地使用分區為「農業區」，惟查現況並未作農耕使用，遂徵收後將不影響糧食安全。
3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：本工程因範圍內原農業區用地現況僅為綠地，未作農耕使用，且無工廠或公司設立，開闢無影響任何工廠及公司搬遷，並不影響就業、轉業人口。
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：本案土地補償所需經費已列入本府工務局 109 年度預算辦理，並無造成財政排擠效果。
5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：徵收範圍內原農業區用地現況未作農耕使用，並無農林漁牧之產業鏈，故對農林漁牧產業並無影響。
6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：考量區域交通系統流暢，並完善關渡工業區聯外道路路網，本案土地提送都市計畫案變更後將由農業區及綠地用地變更為道路用地，以提升周邊整體道路連通便利性，提升地區交通可及性及便利性，增加土地利用完整性。

(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：因本案用地經都市計畫變更後改為道路用地，開闢範圍內原農業區用地現況未作農耕使用，且無特殊自然景觀，本次徵收範圍係新闢 11 公尺寬道路，道路範圍外

將維持原有農業區之使用，無大規模改變地形或破壞地表植被，對生態環境或社會整體環境風貌應無太大影響。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：本工程範圍內無古蹟、遺址或登錄之歷史建築，故不致造成對文化古蹟之改變。
3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：本道路工程開闢後，將使關渡工業區聯外道路路網更完善，提升周邊整體道路連通便利性，並作為地區緊急防災道路之用，優化銜接至捷運忠義站人行通行環境，使交通通行及地區發展更為完善便利。
4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：本工程範圍內無環境敏感區域，並無破壞生態環境之虞。
5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：本道路工程開闢後，因能完善關渡工業區聯外道路路網，以提升周邊整體道路連通便利性，並作為地區緊急防災道路之用，優化銜接至捷運忠義站人行通行環境，以符合人本交通之服務品質。

(四) 永續發展因素：

1. 國家永續發展政策：本案依永續發展的理念，透過改善關渡工業區聯外道路路網，改善交通服務水準，有助於整體區域發展，健全都市功能與配合地方發展，落實市政建設，建立自然及人文和諧並存的生態都市，對國家政策「永續環境」、「永續社會」及「永續經濟」之提升實有助益。
2. 永續指標：道路開闢公共眾使用，可增加民眾通行帶動地方繁榮，落實環境永續利用之目標，道路施工將採順應地形、地勢，環保節能，且工程完工後可改善關渡工業區聯外道路路網，提升交通服務水準，有助於整體區域發展，促進區域土地使用，達到良性循環之永續經濟。
3. 國土計畫：本案私有土地經都市計畫變更為道路用地後，依都市計畫法第 48 條公共設施保留地徵收開闢做道路使用，符合都市計畫及國土計畫之使用。

(五) 其他因素：本工程施作後有助交通環境改善，強化

災害防救能力，改善市容觀瞻，促進整體生活圈的均衡發展；並經評估本工程符合下列公益性、必要性、適當及合理性：

1. 公益性：本計畫道路除範圍內擬定暨變更之道路用地，另包含立德路未開闢路段（6.4公尺）以及交通用地 11 公尺寬之路段，可作為車行及人行穿越之功能，未來亦可提供地區緊急道路與救援輸送道路之用途，以提升整體道路網絡便利性。
2. 必要性：本工程係因「臺北市都市發展暨工業區檢討變更策略」中將關渡科技工業區定位為支援產業升級地區，為臺北科技走廊北端之重要發展區域。隨著就業人口陸續進駐園區，周邊交通整備為重要工作之一；為紓解進出區內車輛聯外動線仰賴大度路或中央北路之情形，減輕大度/立德路口負擔，並兼顧優化銜接至捷運忠義站人行通行環境，本府交通局規劃現為囊底路之立德路往北新闢道路，行經忠義站前銜接至大業路 527 巷。
3. 適當性：為保障私有財產，本案擬徵收之私有土地，已在工程設計及道路寬度規劃上檢討，考量民眾權益影響最小（拆除面積最少），環境衝擊最低及儘量利用公有土地規劃之設計原則辦理，以減少徵收用地面積及地上物拆遷、降低私有財產損失，使本計畫更具適當性。
4. 合法（理）性：本工程依據土地徵收條例第 3 條第 2 款及都市計畫法第 48 條規定，並於都市計畫變更案通過後公告道路用地範圍辦理用地取得。

九、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：

（一）陳○○君：

1. 建議一併規劃本市北投區一心路穿越臺北大眾捷運淡水信義線到同區大業路 527 巷之地下引道，一方面可以讓同區中央北路 4 段到同區大業路 527 巷 161 弄之車流有較好的交通安全性，一方面由同區中央北路 4 段往來於同區大業路 527 巷之車流毋須繞路至同區中央北路 2 段 257 巷，減少滯留的時間並紓解同區中央北路 4 段 515 巷地下道壅塞之情

形。

本府捷運工程局：地下引道工程施作將對目前捷運營運及行車安全有一定影響，考量工程技術可行性低，建議應先整體評估該區域之交通需求。(109年4月14日北市捷財字第1093007841號函書面回復)

本府交通局：現況一心路與大業路527巷間，機車及行人可透過陸橋銜接穿越，僅汽車需繞行，先予敘明；囿於捷運設施等因素致前述道路尚難直接串聯，且有技術工程可行性尚需進一步審慎評估。另本案規劃緣由之一亦係完善關渡工業區聯外路網，以利紓解進出區內車輛聯外動線仰賴大度路或中央北路4段515巷之情形。(109年4月14日北市交規字第1093027107號函書面回復)

2. 臺北大眾捷運忠義站於109年2月統計進出人次相較於全路網系統119座停靠站之平均進出人次遠遠落後，在臺北市內僅高於捷運萬芳社區站，使用人次低得離譜，表示市政府並不重視捷運忠義站之周邊繁榮與便利性，同區大業路527巷開通經過捷運忠義站似乎只有舒緩工業區部分車流之效果，帶給捷運忠義站的影響只有噪音及空氣汙染，沒看到對捷運忠義站周邊有帶來繁榮及便利性之助益。希望市政府對於捷運忠義站周邊的開發及考量，能根據周邊繁榮及便利性有更多元的規劃。

本府都市發展局：查本局業於97年辦理「臺北市北投區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案」內，配合地區主要道路及住商混合使用型態，將中央北路延線(包含捷運忠義站附近地區)之「第二種住宅區」變更為「第三種住宅區(特)」，增加其土地之允許使用項目並明訂其可透過回饋方式提高土地使用強度比照「第三種住宅區」，以促進該地區之發展。(109年4月14日北市都規字第1093039174號函書面回復)

(二) 高○君：

1. 本案只因應關渡工業區私人企業之機動車輛可能的便利需求，掠奪農地，開闢新道路，引進更多的

小型汽車，引進更多的噪音及空氣污染，影響附近居住環境，無任何公義可言。

本府交通局：關渡工業區內立德路往北為尚未貫通之聯外道路，現況區內往北車流主要仰賴南側之大度路及西側之中央北路4段515巷車行地下道連接至中央北路，考量該工業區後續將有汽車、電子、廣電多媒體及策略性產業於未來幾年內陸續進駐，因應其發展及為完善該區聯外道路路網，同時兼顧並優化銜接至捷運忠義站人行通行環境；爰規劃立德路末段往北新闢道路，沿捷運忠義站銜接大業路527巷至大業路，以分散紓解該區車流，改善該區交通環境。(109年4月14日北市交規字第1093027107號函書面回復)

2. 本案如同淡北道路的本質一樣，並非解決關渡工業區的需求，而將把原本塞車、噪音及噪音汙染的地點，擴大或移轉至附近的農業區及住宅區而已，且新闢道路一定引進更多的機動車輛。

本府環境保護局：請新建工程處規劃時將未來道路開發後衍生之交通噪音及空氣污染之影響納入評估，並做好相關空氣污染及噪音防制措施，以維護環境安寧及國民健康。另依「噪音管制法」第15條規定(略以)：「.....交通產生之噪音，經直轄市、縣(市)主管機關監測，超過環境音量標準者，營運或管理機關(構)應自直轄市、縣(市)主管機關通知之日起180日內，訂定該區域或路段噪音改善計畫.....」。本案倘經民眾陳情交通噪音，並經本局監測超過環境音量標準者，其管理機關(交通局)應依前述規定辦理。(109年4月16日北市環空字第1093028601號函書面回復)

3. 關渡工業區已經有兩個捷運站服務，新闢道路完全不符合政府鼓勵曾增加大眾運輸的政策，不思改善現有道路及規畫大眾運輸連通道，卻反其道而行。此案鼓勵私人企業員工多多利用私家轎車，毫無公益可言。

本府交通局：因應關渡工業區各項產業基地開發所衍生交通需求，本案規劃預期效益除完善關渡工業

區聯外路網，分流交通量、改善開發後交通服務水準之外，亦同時優化銜接至捷運忠義站人行通行環境。(109年4月14日北市交規字第1093027107號函書面回復)

4. 變更案開闢 90 度轉彎的道路，完全不符合街廓規劃邏輯，為開路而開路，所產生的工業區車流與中央北路 4 段的居民僅隔 50 公尺，且與大業路 527 巷接通後，引進大量車流，環境影響不只這一小段，而是衝擊整個大業路 527 巷與關渡平原北邊三公里的環境。另高車速影響整段的用路安全，影響在地居民，農業活動安全。

本府交通局：有關道路銜接相關設計，將依內政部營建署「市區道路及附屬工程設計規範」規定辦理，並以交通工程手段使道路順接，以維行車安全。另未來道路開闢後，為維車輛通行及會車安全，大業路 527 巷亦已規劃相關配套措施，如禁止大型車(含大客車、大貨車、聯結車等)通行，及取消大業路 527 巷之路邊停車格，並已於交通用地內規劃停車場吸納等。(109年4月14日北市交規字第1093027107號函書面回復)

十、臨時動議：無。

十一、結論：依「土地徵收條例」需舉行至少 2 次公聽會，聽取土地有權人或利害關係人意見，再與土地所有權人協議價購，協議價購不成辦理徵收作業。

十二、散會：下午 03 時 30 分