

臺南市臺南都會區北外環道路第 2 期新建工程 第 2 場公聽會(永康場)會議紀錄

壹、事由：臺南市臺南都會區北外環道路第 2 期新建工程需要，擬聽取土地所有權人及利害關係人意見，並廣納各界意見，審慎衡酌徵收土地之公益性及必要性。

貳、會議日期：109 年 6 月 23 日（星期二）下午 3 時 00 分

參、會議地點：臺南市永康區尚頂里活動中心
(地址:臺南市永康區中華路 920 號)

肆、主持人：工務局鍾專門委員南豪 記錄：李麗雪

伍、出席單位及人員：

臺南市議會：李鎮國議員服務處主任黃佐民、楊中成議員
服務處助理李政雄、林燕祝議員服務處秘書
洪嘉謙

內政部營建署南區工程處：未派員

臺南市永康區尚頂里辦公處：周里長三貴

臺南市永康區甲頂里辦公處：未派員

臺南市永康區公所：未派員

臺南市永康地政事務所：未派員

臺南市政府財政稅務局：未派員

臺南市政府地政局：未派員

臺南市政府都市發展局：未派員

客觀不動產估價師事務所：薛名家、鄭雅方、許庭愷、鄭宛
秦、張裕宗

臺南市政府工務局：邱股長覺生、李麗雪、莊琬婷、戴明
哲、黃瓊儀、許淑清

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：(詳如簽到簿)

柒、興辦事業概況

一、工程範圍概述

「臺南都會區北外環道路工程」係臺南市之重大建設，全線共分為四期，第 1 期工程已完工，第 3 期工程於 107 年 1 月開工，第 4 期環評已核定，目前正辦理工程規劃設計中，本次辦理用地取得範圍係屬第 2 期工程。

臺南都會區北外環道路第 2 期新建工程係屬「104-111 年生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)」，隨著臺南都會區持續擴展，本府為利整體區域整體發展，逐步建立其環狀道路系統，藉由「北外環工程」、「高鐵橋下道路(臺 39 線)」與「東西向快速公路臺南關廟線(臺 86 線)」所构建的外環系統，具快速化功能，以利配合都會區發展腳步，同時加速連結都會區間的活動，並使都會區快速化道路系統更趨完善。

故本案道路工程係臺南道路系統建設中重要的一環，工程起點西起中央路(臺 19 線)，往東沿鹽水溪左岸行約 500 公尺後，跨鹽水溪至右岸後，往北沿堤頂道路至臺江大道 2-7 號道路止與第 3 期相銜接，橫跨安南區及永康區，路線全長約 3,240 公尺，整體道路寬度介於 25~60 公尺。工程範圍內現況部分為堤頂道路供交通使用、部分建築改良物、部分農林作物、部分空地等使用。

二、本案道路工程開闢係因「臺南科學園區」及周邊所屬「臺南科學工業園區特定區」開發，在生活、生產方面串聯永康、新化、新市、安定、善化及臺南市中心等地區。但目前往來「臺南科學園區」、周遭工業區及市區核心地區間，係以臺 1 線永康區及新市區路段、臺 19 線路段、新港社大道及鹽水溪北堤岸道路為主，尖峰時刻明顯壅塞交通容量負荷不足，現況呈現壅塞，因此進行本

計畫道路開闢工程，預計本案道路工程開闢後可以達成以下目標：

- (1)改善臺1線及臺19線南科特定區至臺南市中心路段交通壅塞情形。
- (2)配合近期重大道路建設與既有國道8號、臺39線、臺86線連結，形成完整的臺南都會區道路系統。
- (3)使臺南科學園區及南科特定區通往都會區之交通更加便利。
- (4)串聯臺南市中心、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區及高鐵臺南站特定區之幹道等節點，充分將大臺南地區最主要之產業體系予以連結。

本案道路工程係屬民國108年8月15日「變更臺南市主要計畫(第五次通盤檢討)(第二階段)案」

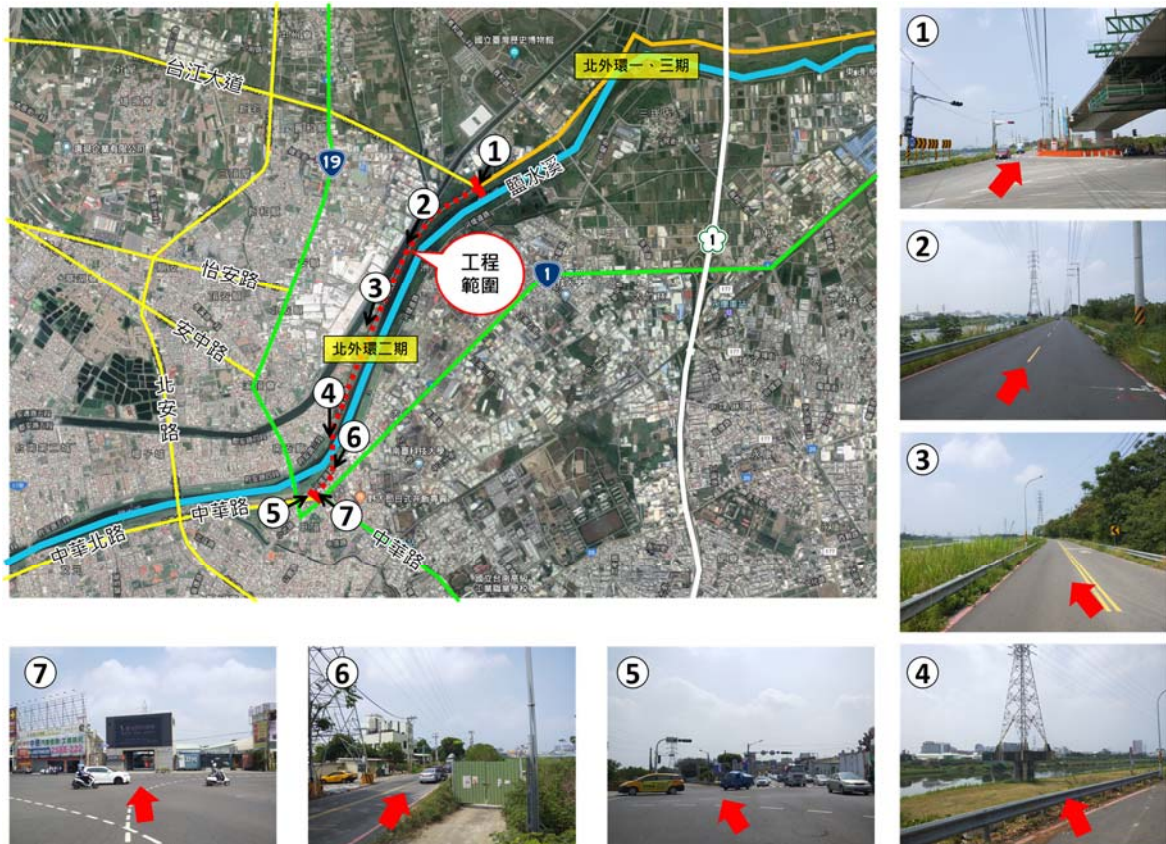
民國109年2月10日「變更臺南市主要計畫(部分農業區為道路用地、部分河川區為河川區兼供道路使用及部分河道用地為河道用地兼供道路使用)(配合北外環道路第二期新建工程)案」

民國106年7月14日「變更高速公路永康交流道附近特定區計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案」

民國109年2月17日「變更高速公路永康交流道附近特定區計畫(部分農業區為道路用地及電路鐵塔用地、部分甲種工業區及公園用地為道路用地、部分道路用地為甲種工業區、農業區及公園用地)(配合北外環道路第二期新建工程)案」內之計畫道路。預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍，其路線勘選已對土地所有權人影響最低，興闢後效益對附近居民增加幅度為最大原則，經評估本計畫擬興闢路線已為最佳路線，無其他可替代路線。



工程範圍示意圖(臺南都會區北外環(全案)工程範圍)



徵收範圍現況土地使用情形示意圖(北外環道路(第二期)工程範圍)

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合理性評估報告

針對本興辦事業公益性及必要性之綜合評估分析，依據土地徵收條例規定，依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他因素予以綜合評估分析說明如下。

評估項目		影響說明
社會因素	徵收所影響人口之多寡、年齡結構	本案道路工程申請徵收範圍位於臺南市安南區東和里及安和里；永康區尚頂里及甲頂里，截至109年4月安南區計有194,546人，男性人口97,967人，女性人口96,579人，本區平均年齡結構以31-50歲青壯年人口為主；其中安南區東和里共計1,405戶，人口數3,539人，男性人口1,752人，女性人口1,787人；安和里共計894戶，人口數2,483人，男性人口1,228人，女性人口1,255人。永康區計有235,869人，男性人口115,792人，女性人口120,077人，本區平均年齡結構以31-50歲青壯年人口為主；其中永康區尚頂里共計1,647戶，人口數4,453人，男性人口2,222人，女性人口2,231人；甲頂里共計959戶，人口數2,622人，男性人口1,267人，女性人口1,355人。 本案道路工程施工涉及之土地為安南區和工段25地號等60筆、和業段629地號等26筆、和成段1地號等268筆及永康區頂溪段113地號等131筆，共計485筆土地。土地權屬部分私有地169筆面積4.632918公頃(36.15%)(含公私共有土地1筆)、公有地316筆面積8.181622公頃(63.85%)，面積合計12.814540公頃，所有權人共142人。

評估項目		影響說明
		推估本計畫間接影響或工程受益對象為安南區東和里、安和里；永康區尚頂里、甲頂里及周邊地區交通通行人口，而本計畫為道路開闢對人口年齡結構較無直接影響。
	徵收計畫對周圍社會現況之影響	本案道路工程範圍周邊土地現況部分為堤頂道路供交通使用，路寬約5~10公尺、部分建築改良物、部分農林作物、部分空地等使用。 本案道路工程開闢除落實都市計畫規劃原意，改善現有道路狹窄問題，並可紓解臺1線及臺19線之交通瓶頸，與既有臺39線、臺86線形成一完整之臺南都會區外環系統，減少穿越市中心之過境性交通問題；提升地區道路服務品質及居民生命財產安全，更有助促進鄰近地區土地開發利用，增加地區的可及性，帶動地區發展。
	徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響	本道路並未造成人口遷移及轉業人口之問題，本計畫將不會對弱勢族群生活帶來負面之影響。 本案道路工程開闢除落實都市計畫規劃原意，將有效串聯臺南市中心、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區及高鐵臺南站特定區等重要節點。充分將大臺南地區最主要之產業體系予以連結，有助於提高鄰近地區就業發展，對周遭弱勢族群生活型態予以改善。
	徵收計畫對居民健康風險之影響程度	本案道路工程開闢徵收土地之性質屬土地徵收條例第3條第2款規定之交通事業，非興建具污染性之工業區，且本計畫

評估項目		影響說明
		道路針對道路工程範圍周遭環境進行環境影響評估，對於空氣品質、噪音、震動等皆有提出預防及減輕對策，故對居民健康風險不造成影響。
經濟因素	徵收計畫對稅收影響	本案道路工程開闢土地為都市計畫劃設之道路用地，其中36.15%土地權屬為私人所有，為公共設施保留地，於取得土地興闢道路後，依土地稅減免規則得全免地價稅。 本計畫為交通設施之興建，可提高生活圈之居住便利性，有助於鄰近地區交通出入便利及帶動區域發展，減少各產業運輸成本及交通事故發生機率，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。
	徵收計畫對糧食安全影響	本案道路工程用地範圍土地使用現況以道路、河道、空地使用為主，僅涉及部分農林作物使用，並無大面積栽種糧食作物，故無影響糧食安全之疑慮。
	徵收計畫造成增減就業或轉業人口	本案道路工程土地使用現況部分為堤頂道路供交通使用、部分建築改良物、部分農林作物、部分空地等使用。僅拆除部分建築改良物，盡量避免影響其原有使用，故不造成人口轉業；此外道路工程興闢後除改善地區交通安全，亦作為地區其他產業運輸道路使用，有助於安南、永康地區產業發展。本案道路工程開闢後，將減少交通壅塞之問題，有助於地區發展。
	徵收費用及各級政府配合興	本案工程範圍擬徵收土地涵蓋本市安南區和工段、和業段、和成段及永康區頂

評估項目		影響說明
	辦公公共設施與政府財務支出及負擔情形	溪段等485筆土地，面積合計12.814540公頃。土地權屬部分私有地169筆面積4.632918公頃(36.15%)、公有地316筆面積8.181622公頃(63.85%)。 本案屬104-111年生活圈道路交通系統建設計畫案，內政部營建署核定經費補助，用地費本府全額負擔，本府並已編列臺南生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)預算支應，故徵收補償費來源無虞。
	徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響	本案道路工程範圍內土地使用現況部分為堤頂道路供交通使用、部分建築改良物、部分農林作物、部分空地等使用。雖有種植農林作物，惟工程所影響之農業使用土地與整體區域農業使用土地相比甚小，因此本計畫工程對農林漁牧產業鏈影響甚小。
	徵收計畫對土地利用完整性影響	本道路工程開闢除落實都市計畫規劃原意，改善永康交流道及臺1線附近交通壅塞，與既有臺39線、臺86線形成完整臺南都會區外環系統，有助於區域交通路網健全，並減少穿越市中心之過境性交通問題，合理土地利用及發展。 本道路工程開闢勘選徵收私有土地已達必要最小限度範圍，其路線勘選已對土地所有權人損害最低，以土地使用完整性為原則，並且考量後續土地所有權人土地利用之方便性。
文化及生態因素	因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變	本道路工程為交通事業計畫，道路開闢後將改變原土地使用的風貌，但透過道路工程施工，改善周邊景觀，塑造地區空

評估項目		影響說明
		間景觀，可提升周遭生活環境品質與地區發展有重大幫助。 本案業於102年12月9日經臺南市政府環境影響評估審查委員會第15次會議審查通過。
	因徵收計畫而導致文化古蹟改變	根據文獻記載及田野調查，本範圍並無文化古蹟範圍或資產，日後施工倘發現地下相關文化資產將由施工單位依文化資產等相關規定辦理。
	因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變	本案道路工程開闢除落實都市計畫規劃原意，合理土地利用及開發。完成後將分流來往南科特定區及臺南市中心之車流，改善現況永康交流道及臺1線附近尖峰時刻交通壅塞問題，串聯臺南市中心、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區及高鐵臺南站特定區等重要節點，提升區域交通之便利性及交通安全。除交通服務品質改善外，進行環境整理及景觀更新，更可提高生活機能，促進整體之地區發展，使生活條件更趨完善、便利。
	徵收計畫對該地區生態環境之影響	本計畫道路現況部分為堤頂道路供道路交通使用，部分建築改良物，部分農林作物、部分空地等使用，本計畫屬道路開闢工程，工程將依據工程施工計畫進行施作，拓寬後對周遭環境不會產生污染，故本計畫道路拓寬對生態環境影響不致產生負面衝擊。 本案業於102年12月9日經臺南市政府環境影響評估審查委員會第15次會議審查

評估項目		影響說明
		通過。
	徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響	本案道路工程開闢後，將提升交通安全性及便利性、改善地區交通路網系統、並有助於提升地區景觀及促進永康區、安南區等鄰近地區內之生活便利性，並串聯臺南市中心、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區及高鐵臺南站特定區等重要結點，充分將大臺南地區最主要之產業體系予以連結，促使地區發展與合理土地利用，對於周邊民眾之生活帶來正向之影響，有助於地區就業及整體發展。
永續發展因素	國家永續發展政策	本案為地區交通建設開發，工程完工後，有利於改善地區交通路網、道路通行安全、防災功能及縮短城鄉差距，符合行政院國家永續發展委員會制定之永續發展政策綱領第三項永續經濟層面中之交通發展策略，落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求。
	永續指標	生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)8年(104-111年)建設計畫之5項目標為： 1. 改善生活圈道路及國家重要建設聯外道路瓶頸、提升道路服務水準，達15分鐘內到達高（快）速公路交流道之目標。 2. 落實都市計畫道路系統體系，優先依串聯性、可及性及易行性，作為道路闢建、改善之依據。 3. 配合重要經貿地區或大眾運輸服務據點，如都市更新及工業區更新、科學園區

評估項目		影響說明
		等重大經貿開發地區或高鐵場站等建設計畫之聯外道路系統。 4. 促進區內觀光遊憩資源整體規劃與開發，提升國內觀光休閒品質與數量。 5. 落實永續道路規劃，擴大道路多元化功能，加強綠色運具設施空間及生態內涵。 本計畫係屬生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)8年(104-111年)建設計畫，符合國家永續發展政策方向。各項量化效益及非量化效益之評估指標均可符合永續發展理念。
	國土計畫	本案道路工程係屬「變更臺南市主要計畫(部分農業區為道路用地、河川區為河川區兼供道路使用及河道用地為河道用地兼供道路使用)(配合北外環道路第二、三期新建工程)案」、「生活圈道路交通系統建設計畫(市區道路)4年(104-111年)」計畫道路，並已依都市計畫法定程序完成擬定。符合都市土地使用管制及國土計畫，並期以最少的土地使用及影響範圍，達成最大交通改善及道路服務效能。
綜合評估分析		本案道路工程開闢符合下列公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當： 1. 興辦事業計畫之公益性 本案道路工程開闢落實都市計畫規劃原意，有效串聯臺南市中心、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區及高鐵臺南站特定區等重要節點。充分將大臺南地區最主要之產業體系予以連結，有助於提高地區就業發展；除

評估項目	影響說明
	此之外，可分流來往南科特定區及臺南市中心之車流，改善國道8號、永康交流道、臺1線、臺19線安南區及永康區路段交通壅塞問題，使地區交通路網通行便利、安全，道路服務品質提升，都市防災系統完善，縮短城鄉差距及減少交通工具因道路品質不佳而產生的耗能，提供民眾更順暢、便利之交通路網，提升地區產業之發展性，帶動都市整體發展，有助於本事業公益性目的之達成。 2. 興辦事業計畫之必要性 臺南縣市合併升格為直轄市後，都會區發展快速，各重大公共建設新闢及重大產業之進駐，包括南科特定區之發展，引進大量就業人口，使永康、安南周邊各平面聯外道路於尖峰時刻較為壅塞，因此為解決來往南科特定區及臺南市中心之車流堵塞問題，北外環道路工程係為改善交通問題之重要的一環，其需求性與迫切性，更為顯著與重要。 「臺南都會區北外環道路」係本府為改善此壅塞交通而規劃之聯外道路，望能紓解當地尖峰時段之車流，減少交通瓶頸，設置一條往來臺南市中心的聯外道路。本路段除可緩解原現有道路之交通流量，亦可串聯臺南規劃之新興經濟產業，形成一產業軸帶，強化產業上下游連結。路線沿途串聯臺南科學工業園區特定區、樹谷園區沿永康科技工業區、永康創意設計園區並連結臺南市區。故本案道路有其開闢之必要性。

評估項目	影響說明
	臺南都會區北外環道路除可紓解國道8號、臺1線、臺19線及鄰近道路交通車流負荷與道路壅塞之問題外，並可促進鹽水溪沿岸土地利用發展及健全地區外環道路系統功能，更有助於新市區、永康區等鄰近地區內之生活便利性及地區整體發展，因此北外環道路新建工程實有符合公益性之原則與必要性之需求。 本次徵收路段屬第2期新建工程係屬延續性工程，第1期工程已開闢完成，並已供公眾通行，第3期工程於107年1月開工，第4期環評已核定，目前正辦理工程規劃設計中，故本路段確實有其開闢之必要。 預計道路開闢後，直接可達目標： (1)紓解省道臺1線永康區及臺南市區往來新市之車流量。 (2)紓解國道8號安南區及臺南市區往來新市之車流量。 (3)紓解臺19線往北方向之車流量。 預計未來達成目標： (1)串聯臺南科技工業區、南科特定區、永康新都心及永康創意設計園區、永康科技工業區、高鐵臺南站特定區之幹道，充分將大臺南地區最主要之產業體系予以連結。 (2)縮短臺南市中心與周遭鄉鎮旅行時間，連結永康、新市、善化、新化、歸仁等地，平衡城鄉差距，發展地方交通。 (3)節省交通時間，擴大道路多元化功

評估項目	影響說明
	能，能提升地區服務品質，促進臺南觀光業發展。 3. 興辦事業計畫之適當性 本案道路工程開闢規劃需以符合公路路線設計規範為前提，且為考量道路路線銜接與通行安全，其路線勘選已對土地所有權人損害最低。另道路新建工程，係為符合工程設計永續利用之目的，及保障公共利益，應取得開闢道路範圍之土地所有權，故不宜以租用或設定地上權等方式取得土地。 本徵收計畫對於影響農業生產環境、文化古蹟及生態環境等皆有提出預防及減輕對策，以降低對自然環境之影響；徵收範圍均係道路開闢、拓寬必需使用之土地，並已考量土地現況、權衡計畫對於居民生活影響及道路開闢需求，由於道路開闢對社會及居民生活將更加便利，符合適當性原則。 4. 興辦事業計畫之合法性 本案道路工程之私有土地取得作業，係依據下列規定辦理，具備興辦事業之合法性： (1)土地徵收條例第 3 條第 2 款：交通事業。 (2)都市計畫法第 42、48 條。 (3)民國 108 年 8 月 15 日「變更臺南市主要計畫(第五次通盤檢討)(第二階段)案」 (4)民國 109 年 2 月 10 日「變更臺南市主要計畫（部分農業區為道路用地、

評估項目	影響說明
	部分河川區為河川區兼供道路使用及部分河道用地為河道用地兼供道路使用)(配合北外環道路第二期新建工程)案」 (5)民國 106 年 7 月 14 日「變更高速公路永康交流道附近特定區計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案」 (6) 109 年 2 月 17 日「變更高速公路永康交流道附近特定區計畫(部分農業區為道路用地及電路鐵塔用地、部分甲種工業區及公園用地為道路用地、部分道路用地為甲種工業區、農業區及公園用地)(配合北外環道路第二期新建工程)案」

玖、第 1 場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見(含書面意見)及回覆：

意見一(鄭義騰)：

一、工廠前平面道路高程為多少？

二、是否可申請緩拆？

(永康中正南路 235 巷 3 弄 1 之 3 號)

市府回覆：

一、經查臺端所處路段附近平面道路高程平均比鹽水溪南岸河堤道路低 50 公分左右，本工程平面道路高程設計儘量以不高於鄰房為原則。

二、本案目前尚未進行地上物查估作業，若臺端建物位於工程範圍內需拆除，本府將依據「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定給予補償。惟是否可申請緩拆事宜，將視建物突出道路範圍多少，是否影響工程施作或交通安全等，需會同各單位現場勘查後再做考量。故本案請於地上物查估後確認拆除範圍

再處理後續事宜。

意見二(高毓偉)：

施工期間以及完工後請留拖板、大貨車出入口，方便使用。
(784、783 地號)

市府回覆：

施工時會協調留設車輛出入口，若該處平面道路設有人行道，則會配合設置適當寬度車行穿越道，不致影響通行。

意見三(謝昀泰由李勝欽代理)：

- 一、請問匝道位置在何處？
- 二、電視牆拆除那條路是否為平面道路？
- 三、若將牆拆除，會影響廠房的結構安全(頂新段 797 地號)

市府回覆：

- 一、溪頂寮大橋東側匝道約位於永康區清潔隊沿鹽水溪南岸河堤道路東行約 50 公尺台電鐵塔東側附近。
- 二、經查，目前電視牆位置拆除後之新闢道路係規劃為聯接北外環與中華路之平面道路。
- 三、本府辦理用地取得之土地改良物補償，係依「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」辦理，因本案目前尚未進行地上物查估作業，有關臺端所述建物結構損害認定部分，屆時委請不動產估價師辦理地上物查估作業，估價師會將所查估之項目當場與所有權人確認，如所有權人有任何問題，屆時可以當場提問，事後如對查估結果仍有疑義，亦可提出。

意見四(高劉月淑)：

提供永康頂溪段地號:771、785 供市府參考。註:人行步道阻礙出入口，請列入工程考量。

市府回覆：

- 一、有關臺端提供價格案例，本府將轉由估價師查詢參考。
- 二、如有車輛出入需求，屆時工程施作時則會配合設置適當寬度車行穿越道，不致影響通行。

意見五(林兆吉由机沂瞳代理)：

- 一、道路高程為何?是否影響出入?
- 二、何時開始進行徵收程序?
- 三、房屋有前後留路，是否可以向後(三弄)退縮?原有巷弄廢除，移至北邊另做新闢道路，有留人行道嗎?(頂溪段 760、760-1 地號 中正南 235 巷 3 弄 3 號)

市府回覆：

- 一、該處附近平面道路高程平均比鹽水溪南岸河堤道路低 80 公分左右，本工程平面道路高程設計儘量以不高於鄰房為原則，應不致影響出入。
- 二、依土地徵收條例規定，需用土地人興辦之事業無須報經目的事業主管機關許可者，除有第二項但書情形外，應於與所有權人協議價購或以其他方式取得前，先舉行公聽會，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見本。今天係召開第 1 場公聽會。後續將再召開第 2 場公聽會，1 場協議價購會議。如協議價購不成且無法以其他方式取得者，始得依法辦理徵收，故本案徵收程序已啟動。
- 三、本工程依都市計畫開闢，尚不涉及路權外現有通道存廢事務。臺端所有頂溪段 760、760-1 地號部分土地為現有巷道使用，建物是否可向後退縮需待現有巷道廢除後才可辦理，有關廢道事宜，臺端可逕向本府都發局洽詢。另本工程平面道路在中正南路 235 巷 3 弄 3 號前設有人行道，如有車輛出入需求，則會配合設置適當寬度車行穿越道，不致影響通行。

意見六(吳玉興)：

未辦理繼承之土地，請問如何取得補償金?

市府回覆：

若臺端係本案土地繼承人且欲參與協議價購，需先完成繼承登記。因繼承登記作業中涉及許多個人資料及私權分配問題，本府無權介入，故需由臺端自行或委託代書辦理繼承登記。

若因繼承人眾多未能辦理繼承手續而無法協議價購者，本府將依土地徵收條例規定申請徵收。依土地徵收條例第 25 條規定：「被徵收之土地或土地改良物，所有權人死亡未辦竣繼承登記，其徵收補償費得由部分繼承人按其應繼分領取之；其已辦竣公同共有繼承登記者，亦同。」故屆時於內政部核准徵收後，本府地政局依法公告後辦理發價，繼承人應檢附繼承系統表(自行繕製並切結：如有遺漏或錯誤致他人受損害者，申請人願負法律責任)、被繼承人死亡時戶籍謄本(全戶)、繼承人現在戶籍資料，印鑑證明；繼承人按其應繼分領取者請載明各繼承人之應繼分。將應附資料備齊後送本府地政局審查，審查無誤後方可領取其補償費，因徵收後之補償費係由地政局發放，若有任何問題，可逕洽本府地政局。

拾、第 2 場公聽會出（列）席單位致詞：

鍾專門委員南豪：

本次係召開第二場公聽會，針對第一次公聽會會中民眾給予建議或不了解的部分，估價師會於現場再次說明。接下來首先邀請顧問公司針對工程部分介紹、估價師針對用地部分向大家說明。各位鄉親針對工程或是用地簡報有任何問題歡迎踴躍發言或以書面陳述，謝謝。

拾壹、第 2 場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見（含書面意見）及回覆：

意見一(葉黃足由葉泉林代理)：

剩餘畸零地申請一併價購，828-1、788-1、787-1(頂溪段)，如何評定？

市府回覆：

臺端土地若係以協議價購方式辦理，依據「臺南市政府評估協議價購價格及一併價購作業要點」第 5、6 條規定，需地機關以協議價購取得所需土地、建築改良物，有下列情形之一者，所有權人得按原協議價購之價格標準申請一

併價購其殘餘部分：(一)協議價購土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用。(二)協議價購建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用。申請人應於原協議價購土地或建築改良物買賣登記完畢之日起六個月內，以書面向需地機關申請，逾期不予受理。

若係以徵收方式辦理，依土地徵收條例第 8 條規定，有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：一、徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。

臺端提出書面申請後，本府將邀集申請人及相關單位實地會勘，審查是否符合一併價購或一併徵收要件。

意見二(王美雀)：

- 一、電線桿是否有配合工程地下化？
- 二、高架橋道路有需要這麼彎嗎？這樣會造成車禍的影響？

市府回覆：

- 一、鹽水溪南岸河堤道路永康清潔隊及中正南路 235 巷附近 2 座台電電塔係配合本工程遷移至鹽水溪南岸高灘地，並未地下化。
- 二、本路段線型規劃由以下兩點控制，其一為線型須順接至中華路路中央（北外環 4 期銜接點），其二為須順接跨鹽水溪橋（脊背橋），其中為減緩本路段線型曲率，已將跨鹽水溪橋線型做適當調整（脊背橋與鹽水溪正交改為斜交）；路線設計均符合內政部 104 年 7 月頒布「市區道路及附屬工程設計規範」規定。跨越鹽水溪跨河橋高架道路之平曲線，於本案工程設計皆已考慮行車安全，於行駛該轉變路段可維持行車速率，且駕駛有足夠反應時間操控車輛轉變，爰無車禍發生之虞。

意見三(江榮木由江建緯代理)：

- 一、希望在本人的土地頂溪段 757、758 號前方增設迴車道。
- 二、因本人房屋需要時間修繕，工程施工時請告知動工時間。

市府回覆：

- 一、經查頂溪段 757、758 號土地約位於本工程主線里程 0K+815 附近，該處目前已設置 1 處東行(單向)迴轉道，另於里程 0K+865 附近設置 1 處西行(單向)迴轉道，路寬均為 5 公尺。
- 二、本案道路工程施作前係由本府委請包商進行拆除作業，將於工程拆除約一個月前以書面通知相關權利人，並於現場張貼公告。

拾貳、結論：

土地所有權人及利害關係人若會後尚有意見，請於公聽會結束後，以書面向本府提出陳述意見。

拾參、散會（109 年 6 月 23 日下午 3 時 40 分）