

「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」田中支線鐵路新建工程 用地取得第 1 次公聽會(非都市計畫土地) 會議紀錄

壹、事由：

說明興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見特舉行本次公聽會。

貳、開會時間：民國 114 年 2 月 12 日（星期三）下午 2 時 00 分

參、地點：彰化縣田中鎮公所 3 樓講堂（彰化縣田中鎮西路里斗中路 1 段 198 號）

肆、主持人及紀錄：

主持人：賴副段長杏福（代理）

紀錄：羅昭閔

伍、出席單位及人員：

一、財政部國有財產署：(未派員)

二、農業部農田水利署：林信杰、嚴芝萍、江岱善、卓世謙

三、彰化縣政府：李宜芳、黃詩淳、李乙慧

四、彰化縣田中鎮公所：(未派員)

五、彰化縣社頭鄉公所：(未派員)

六、國營臺灣鐵路股份有限公司

(一) 工務處：賴鴻鈞、金玉珮

(二) 資產開發處臺中營業分處：(未派員)

(三) 中區營運處臺中運務段：(未派員)

(四) 嘉義工務段施工室：梁硯智、張熾糧、黃榆芳、趙昕妤、余柏騰、鄭穎鴻

(五) 田中工務分駐所：(未派員)

七、交通部鐵道局中部工程分局：何志永、王亮鈞、林瑋玲

八、彰化縣田中鎮民代表會：(未派員)

九、彰化縣社頭鄉民代表會：(未派員)

十、田中鎮中潭里里辦公室：(未派員)

十一、精豐不動產估價師事務所：簡大洋、張嘉育、陳景誠、汪杰倫、曹祐瑄

十二、中興工程顧問股份有限公司：游傑勝

十三、與會貴賓：黃彩惠(婦女愛心會理事長)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：

李○龍、財團法人天主教會台中教區(黃○如代理)、許○湧、陳○政、蕭○紬、蕭○惠、蕭○樹(呂○娟代理)、黃○博、蕭○明、蕭○惠、農業部農田水利署(林○杰代理)

柒、規劃單位報告

一、興辦事業概況：

(一) 法令依據：土地徵收條例第 3 條第 2 款規定之「交通事業」。

(二) 計畫緣起：高鐵彰化站於 104 年 12 月 1 日竣工啟用至今逾 10 年有，現已提供多條客運路線及高鐵免費快捷巴士班車提供進站轉乘接駁，為擴大高鐵彰化站服務

範圍，提升高鐵彰化站周邊特定區發展潛能，將規劃提供便利無縫轉乘之接駁系統，強化臺鐵與高鐵間優質之轉乘服務。另本計畫屬行政院推動之國家重大交通軌道建設，由中央前瞻基礎建設計畫及政府重大建設計畫中央公務預算執行，於108年9月27日獲行政院同意可行性研究，於111年10月28日奉行政院核定綜合規劃作業，並業於112年7月啟動細部設計作業，確有興辦之需要。

- (三) 計畫範圍：本計畫路線起點於臺鐵田中站，往北平行臺鐵西幹線路線，沿線經復興路平交道及員集路平交道，續往北經彰化高鐵特定區，至高鐵路線前田中支線往西轉，沿高鐵橋下道路行進，至計畫終點彰化站，全線長度為3.135公里，涉及「田中都市計畫」、「高速鐵路彰化車站特定區計畫」及非都市土地範圍。
- (四) 計畫目的：希冀透過高鐵彰化站與臺鐵路線間之聯繫與轉乘，優化彰化地區的大眾運輸聯外便利性與服務水準；藉由公共運輸提供穩定且方便的服務，擴大彰化站服務範圍，可促進彰化特定區的發展潛能，提升彰化站乘車人次，成為進入彰南及南投地區之主要觀光入口；透過支線鐵路串聯高鐵與臺鐵，可銜接至二水站，並搭配臺鐵集集支線、日月潭向山纜車等觀光廊帶，提升中部交通與觀光效益，且有效縮短旅行時間。
- (五) 工程概要：本計畫全長約3.135公里，主要工程內容包含新建田中高架車站、既有田中車站之站場改善、橋梁及路堤等土木工程、一般機電工程、電梯電扶梯工程、軌道工程、號誌工程、電訊工程及電車線工程，工程沿線橫交1座八堡圳穿越鐵路地下道，及2處平交道(復興路、員集路)。

二、依「徵收土地範圍勘選作業要點」第5點規定，於本會議揭示說明勘選用地範圍現況及評估理由(工程用地範圍地籍圖及土地清冊展示於會場)。

- (一) 本案全線需用土地筆數總計為153筆，範圍面積107,184.90 m²，其中公有土地106筆，面積約100,578.84 m²，占比93.84%；私有土地47筆，面積約6,606.06 m²。本次公聽會為非都市土地範圍，用地範圍內公私有土地筆數及面積及各占用地面積百分比詳(三)。

土地權屬	範圍	筆數	使用面積(m ²)	百分比
公有	都市土地	89	82,611.15	77.07%
	非都市土地	16	2,438.84	2.28%
	暫未編定	1	15,528.85	14.49%
	小計	106	100,578.84	93.84%
私有	都市土地	32	4,121.69	3.85%
	非都市土地	15	2,484.37	2.32%
	小計	47	6,606.06	6.16%
合計		153	107,184.90	100.00%

- (二) 本計畫用地範圍之四至界線：

本次公聽會為非都市土地範圍，該路段工程為305公尺，地範圍位處田中都市計

畫區以北與高速鐵路彰化車站特定區計畫區以南之間，大略範圍於員集路三段 125 巷 2 弄東西兩側，起點於員集路一段 125 巷與員集路三段 125 巷 2 弄路口，往北至員集路三段 125 巷 2 弄與高鐵東三路一段路口為終點。坐落於田中鎮之中興段及崁頂段、社頭鄉之仁美段等之部分土地。

(三) 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積百分比：

權屬	筆數	用地面積(m ²)	百分比(%)
公有	16	2,438.84	49.54%
私有	15	2,484.37	50.46%
合計	31	4,923.21	100.00%

備註：實際面積依地政事務所分割資料為主

(四) 用地範圍內私有土地改良物概況：

現況以道路及鐵軌為主，道路兩側多作為農用、空地使用，另有一處鋼架造建物、一處磚造建物及其他附屬建物等。

(五) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

本工程位於非都市土地範圍內，土地使用分區以特定農業區及鄉村區為主，編定情形則包含為農牧用地、交通用地、水利用地及乙種建築用地等。

土地使用分區	使用地類別	筆數	使用面積(m ²)	百分比
特定農業區	水利用地	3	89.22	1.81%
	交通用地	2	1,681.03	34.14%
	農牧用地	13	2,606.84	52.95%
鄉村區	乙種建築用地	6	369.39	7.50%
	交通用地	7	176.73	3.59%
合計		31	4,923.21	100.00%

備註：實際面積依地政事務所分割資料為主

(六) 勘選需用私有土地合理關聯及已達必要適當範圍之理由：

本計畫係為提升高鐵彰化站與台鐵間轉乘之便利性，透過軌道設施間之運輸帶動整體地區觀光效益，另本計畫之可行性研究及綜合規劃報告書核定本業經報奉行政院核定，設置鐵路為必要設施，惟非都市土地範圍介於兩都市計畫間，考量銜接路徑最短距離、達成交通改善效益下所必須使用最小限度情形，且現況多為既有鐵路，未來作永久設施使用，故需以取得私有土地所有權之方式辦理。

(七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本案轉乘計畫於 108 年 9 月 27 日獲行政院同意可行性研究，於 111 年 10 月 28 日獲行政院核定綜合規劃作業，並於 112 年 7 月啟動細部設計，整體路線規劃已達到避免大規模拆遷及最合理土地利用之目標，因此擬徵收之私有土地為鐵路開闢

工程必須使用之土地，故用地範圍並無其他可替代地區。

(八) 是否有其他取得土地方式：

- 1、設定地上權：因本案工程係永久使用，為配合工程施工及後續開發管理之考量，不宜以設定地上權方式取得。
- 2、聯合開發：聯合開發方式，係公私合作共同進行開發建設方式之一，但本案工程未來係為取得道路用地，並無報酬及收入，故不適合聯合開發。
- 3、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之意願主動提出，本案目前無土地所有權人願意捐贈土地。
- 4、租用：因本案工程係道路使用，永久提供公眾通行，必須取得範圍私有土地之所有權，方能使交通改善計畫得以長遠落實，故不宜以租用方式取得。
- 5、公私有土地交換(以地易地)：本案用地範圍係屬非都市土地，非屬公共設施保留地，不符「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」，故無法採以地易地方式辦理。

綜上五種取得方式經評估分析後皆不可行，基於尊重土地所有權人之財產權權益，本公司於徵收土地前將依「土地徵收條例」第 11 條規定以市價向土地或地上物所有權人協議價購或以其他方式取得；其中拒絕參加或未能達成協議且無法以其他方式取得者，將依規定申請徵收土地。

(九) 其他評估必要性理由：

本支線新建後可使民眾享受大眾運輸工具所帶來之便捷性，大幅縮短旅運時間及增加交通便利性，提供市民高效率之生活型態與產業環境，並有效帶動整體觀光產業，使區域觀光遊憩路線更加完善，最終達到都市再生與經濟永續共榮之目標，故本案確有其新建之必要性。

三、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

(一) 公益性評估及必要性評估：

評估分析項目		影響說明
社會因素	1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構	本計畫範圍涉及田中鎮之中潭里及社頭鄉之里仁村，依據戶政事務所 114 年 1 月統計總人口數為 3,107 人，非屬都市計畫範圍內私有土地共計 31 筆，面積合計為 4,923.21 平方公尺；預計影響土地所有權人 14 人，占中潭里及里仁村總人口數之 0.45%，年齡結構以 50 至 80 歲人口居多，對於當地人口數量及結構影響微小。 透過本案鐵路興建工程將有助於本區域周邊整體發展，對本區人口結構有正面影響。
	2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響程度	本計畫於施工期間可能產生之噪音、落塵及廢氣等影響，致生活稍有不便；因屬新建工程，對既有鐵路交通不致影響，完工後可提升公共運輸便利性，有效減少民眾前往車站之距離及

評估分析項目		影響說明
		時間(旅行時間節省效益、行車成本節省效益等),並實現軌道建設之間的有效銜接,促進地區繁榮發展。
	3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度	本計畫範圍內建築物均屬部分拆除,現住居民不需為此遷移而大規模改變生活型態,後續將辦理地上物查估作業,若依實際情形勘查有弱勢族群(中低、低收入戶或情境相當者),將研議訂定安置計畫,並協請相關單位協助辦理,降低對弱勢族群之影響。
	4. 徵收計畫對健康風險之影響程度	本計畫已依相關環境評估法規定辦理,施工期間將會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,加強環境監測,減少對環境之衝擊,將居民健康風險之影響降至最低。 鐵路係屬大眾運輸設施,通車營運將提供居民便利之交通運輸方式,減少居民對私人交通工具及公路之依賴,有助於節能減碳,且進一步減少環境壓力,提高整體環境品質。
經濟因素	1. 徵收計畫對稅收之影響	鐵路支線新建後,將提升地區運輸條件及生活環境品質,帶動都市發展,同時增加相關經濟產值,有助於提高當地觀光產業及地方性產業之稅收。
	2. 徵收計畫對糧食安全之影響	本案用地範圍內雖有含特定農業區農牧用地,地上多以栽植果樹、景觀植栽等農業活動為主,屬耕地範圍不多,行經路線非主要糧食供應來源,對於糧食安全存量不致影響。
	3. 徵收計畫對增減就業或轉業人口之影響	範圍內如有營業中之公司行號等,後續將辦理地上查估作業,並規定發給補償費或拆遷處理費。 本案興辦事業計畫屬交通事業,施工期間可增加當地部分就業機會;工程完工後因提升整體鐵路營運、服務品質及交通便捷性,促進地區小規模商業服務及觀光產業發展,間接利於提供區內就業人口或通往至附近其他地區工作機會,帶動區域發展,可提升就業機會,亦無轉業問題。
	4. 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	本案建設所需經費由中央前瞻基礎建設計畫及政府重大建設計畫中央公務負擔並編列預算辦理。
	5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響	本案使用少部分農業用地,路線規劃亦不會對於附近農業生產環境造成破壞,對於農業造成影響微小;另路線規劃未穿越既有埤塘,亦並無林業、漁業及畜牧業,故無對農林漁牧產業鏈造成影響。
	6. 徵收計畫對土地利用完整性之影響	本計畫已避開住宅集中地區並減少拆遷,取得之用地範圍以設置鐵路等所必要之設施,儘量透過工程克服方式將徵收面積達最小幅,致土地利用完整性影響最低。

評估分析項目		影響說明
文化及生態因素	1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌之影響	本路線周邊多屬低密度發展地區，土建設施以減量與環保為原則，鐵路開闢屬面積線性工程，且部分緊貼既有鐵路設計規劃，現況地形平緩無特殊自然景觀，已考量城鄉風貌永續發展對環境生態與市容美觀，亦無大規模改變地形或破壞地表植被，對環境衝擊甚小。
	2. 因徵收計畫而導致文化古蹟之影響	本案範圍內查無文化古蹟或登錄之遺址、歷史建築，土地徵收對文化古蹟無影響。 倘爾後計畫執行階段發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報相關單位妥適處理。
	3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變之影響	本案鐵路建設不僅提供居民綠色運具選擇，亦可使大眾運輸工具間轉乘便利，提升交通便捷性，並有效縮短旅運時間，利於帶來之人潮及商機，進而促進鄰近地區生活機能且可增加地方公共建設之推動，增強路網聯絡之條件，均衡都市間之發展，提升居民生活條件，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。 如有影響居住及進出通路者，將依現場情形及公私有地狀況研擬替代方案。
	4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響	本工程於規劃時已避開環境敏感區域，並詳加考量計畫範圍內之城鄉風自然環境與生態特性，以保留自然特性為原則，路線經過之範圍內無並非重要動、植物生態棲地，且屬面積線性工程，非進行大範圍土地開發使用；施工中除不可避免的植物清除及開挖外，盡量維持原地形地貌，減少對於生態環境之影響。
	5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響	本案工程範圍內未經過環境敏感地區，施工期間難免造成居民之生活不便，完工後將促使軌道建設更加善用，使鐵路運輸聯外效能提升，並有助於節能減碳，促進地區間之觀光發展，對社會整體環境發展有益。
永續發展因素	1. 國家永續發展政策	鐵路具有運量大、污染性低及穩定性高等特點，在國家大力推動觀光產業及節能減碳之際，鐵路運輸為最佳的運輸系統。 本計畫屬行政院推動之前瞻基礎建設計畫內之軌道建設，其中交通建設為都市發展之重要指標，屬永續發展政策綱領中「永續經濟」層面之一，完工後提升交通及都市整體發展，帶動地方繁榮，達成國家永續發展之交通政策目標，將可帶動彰化地區產業發展、繁榮地方經濟及促進觀光效益。
	2. 永續指標	工程設計將考量環境安全與永續使用，工法將採順應地形、地勢及土方之方式，以降低環境衝擊。鐵路屬綠色運輸工具，工程完工後提供民眾其他運具之選擇及健全之運輸環境，增加公共運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準及國家綠色運輸服務品質，對節能減碳具實質貢獻外，可減少民眾使用私人運具，亦減輕環境

評估分析項目		影響說明
		之負擔，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。
	3. 國土計畫	<p>本用地範圍內土地含特定農業區交通用地、農牧用地及水利用地、鄉村區乙種築用地及交通用地等，徵收作交通事業使用後，依規定辦理變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制規則及區域計畫，皆屬國土計畫之一環，將有效改善公共設施之服務水準、促進經濟及社會文化發展之需要，提升環境生活品質作為辦理之目標。</p> <p>建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策。國土計畫乃是基於永續發展之觀點，透過交通建設闢建可加強公共建設及落實生活圈建設構想，以促進區域均衡發展，縮小城鄉之間差距，增進公共福利，確保國土資源永續利用，促使生活環境得以達成減碳之永續發展指標。</p>
其他	依個別情形，認為適當或應加以參考之事項	<p>本計畫屬前瞻基礎建設計畫中之軌道建設之一，係為擴大高鐵彰化站服務範圍，提升高鐵彰化站周邊特定區發展潛能，規劃可無縫轉乘之接駁系統，強化高鐵彰化站與臺鐵間優質之轉乘服務，透過軌道設施間之運輸帶動整體地區觀光效益。</p> <p>本支線完工後可使民眾享受大眾運輸工具所帶來之便捷性，大幅縮短旅運時間及增加交通便利性，提供市民高效率之生活型態與產業環境，並有效帶動整體觀光產業，使區域觀光遊憩路線更加完善，最終達到都市再生與經濟永續共榮之目標。</p> <p>另本計畫於 108 年 9 月 27 日獲行政院同意可行性研究，後綜合規劃報告書核定本於 111 年 10 月 28 日業經報送至行政院核准辦理，並於 112 年 7 月啟動細部設計，路線勘選規劃時已儘量配合現有地形地貌、減少對生態環境衝擊及避免既有建物大規模拆遷等因素，以降低私有財產權益侵害，並同時考量土地現況、土地利用完整性、行車安全性、便利性之效益，使用私有土地面積已為能達成交通改善效益下，所必需使用最小限度範圍，用地範圍亦無其他可替代地區，因此擬徵收之私有土地為必須使用之土地，考量設置鐵路及其附屬設施於地上並作永久使用，故需以取得私有土地所有權之方式辦理。綜上評估，本案實有其興辦之必要性。</p>

(二) 適當與合理性

- 1、本計畫將進行用地範圍內之公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作，徵收範圍均作為鐵路及相關附屬設施使用。

- 2、本案擬徵收之私有土地，為保障私有財產，已在路線規劃及工程設計上檢討，且考量民眾權益影響最小、環境衝擊最低之設計原則辦理，以減少徵收用地面積及地上物拆遷、降低私有財產損失。
- 3、便捷交通為城市之命脈，本計畫配合國家政策，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設，希冀打造宜居、低碳、永續發展之都會城市。
- 4、工程完成後可建構健全之交通網絡系統、提高交通運輸服務水準，促進地區整體發展，對社會整體環境發展有益，故顯無損害與利益失衡之情況，使本計畫應具適當及合理性。

(三) 合法性

- 1、本計畫經行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核定『「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」報告書』，另奉行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核准依『「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃報告書』辦理。
- 2、公聽會召開係依土地徵收條例第 10 條第 2 項：「需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。」辦理，故符合其合法性。
- 3、應取得私有土地之作業係依土地徵收條例第 3 條：『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：「一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。」辦理，本計畫符合上述條例第 2 款興辦交通事業得徵收其私有土地。

捌、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：

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	李○龍 114.02.12	本人所屬地號前道路(文興巷)，原與高鐵重劃區道路是相通的(汽車、機車可通行)，因高鐵重劃後更改為樓梯，實屬不當設計，期盼新西正線之興建能夠改為斜坡，讓汽車能通行至高鐵重劃區，讓交通更為順暢。	臺端提及部分已有規劃新設道路，可直接連通高鐵特定區內道路，故完工後將開放通行，使交通出入更為便利順暢。
2	蕭○惠 114.02.12	崁頂段 1173、1173-1 地號，農保、限建路線、公民參與合理性，說明如下： 1. 現在已經進入公聽會程序，準備進到徵收程序，為何之前都沒有開過說明會，實現公民參與？	1. 本計畫辦理綜合規劃報告期間，於 110 年 3 月 26 日假田中鎮公所 3 樓禮堂辦理地方說明會，地方民眾及民意代表踴躍出席，充分表達支持本計畫應盡速執行帶動地方發展。 2. 依鐵路兩側禁建限建辦法第 2 條

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>2. 鐵道建設有限建措施，限建措施是否影響到土地後續使用？</p> <p>3. 員集路交通瓶頸，後續如何解決現在的交通瓶頸？</p> <p>4. 原本在員集路高鐵特定區農民，有農保資格，土地徵收後會不會影響到農保資格。</p> <p>5. 早期在做聯絡道，現在的仁美段，鐵路以西有割過一條 5 米道路，可能是台鐵所使用，為何現在選擇此路線？</p>	<p>第 2 款規定，鐵路兩側限建範圍，除高速鐵路依第三項規定外，鐵路機構認為有劃定之必要時，依第 3 條、第 4 條規定辦理。依上述辦法第 3 條規定：「前條第一項、第二項鐵路有劃定禁建、限建範圍之需求，或第三項高速鐵路有擴大限建範圍之必要者，應由該鐵路機構經評估鐵路特性、結構型式、地形地質水文條件、毗鄰鐵路之開發行為對鐵路設施之影響等因素後提出，報請交通部勘定禁建、限建範圍。」，目前本公司未頒布相關禁建、限建範圍措施，未來申請建築執照時由建管單位審核認定為準。</p> <p>3. 本公司非屬道路設施之管理單位，本次僅針對田中支線新建鐵路工程包含員集路路段平交道範圍內容辦理，關於道路瓶頸問題轉請洽詢相關權責單位協助辦理。</p> <p>4. 有關農保資格問題，因本案用地範圍面積尚未分割完竣，後續由地政事務所分割後確認徵收使用面積，倘有農地被徵收情形致無法持農保資格者，請書面提出，本公司將與相關權責單位共同研擬其配套措施。</p> <p>5. 本計畫於可行性研究階段，就高鐵與臺鐵轉乘接駁提出 4 個方案：臺鐵社頭站出岔，新鋪設軌道銜接至高鐵彰化站、臺鐵田中站出岔，新鋪設軌道銜接至高鐵彰化、臺鐵與高鐵交接處設一車站，其間以公車接駁及以公車接駁至臺鐵田中站、社頭站及永靖站，為兼顧方案評選之客觀性、周全性與有效達成性，綜合評估工程技術、工程經費、土地取得、旅運需求、營運模式、環境影響等各重要面向後，擇定本路線。</p>
3	陳○政 (口頭意見) 114.2.12	新西正線這條路本來是一條可以走的路，當初做高鐵的時候，把路封起來禁止通行，現在做條路，這段要怎麼處理？	臺端提及部分已有規劃新設道路，可直接連通高鐵特定區內道路，故完工後將開放通行，使交通出入更為便利順暢。

玖、結論：

- (一) 感謝各位鄉親今天撥冗參與本次會議，本案工程內容已向出席各相關單位、土地所有權人及利害關係人，說明清楚並充分了解，有關本次公聽會土地所有權人及利害關係人以書面或言詞陳述之意見，本公司已於現場回應及說明外，將回應與處理情形列入本次會議紀錄，且將於會後郵寄予土地所有權人及利害關係人，並函請轄區公所、村里辦公室等協助張貼公告周知，並於住戶之適當公共位置及土地所在地之公共地方張貼公告，同時登錄公告於本公司網站。
- (二) 本公司依「土地徵收條例」規定，將擇期召開第二次公聽會；另第一場公聽會各土地所有權人及利害關係人所提之問題並於第二次公聽會再次回應說明。

拾、散會：下午 3 時。

拾壹、會議現場照片：

