「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6年(111-116)計畫」—「宜5線延伸段道路新闢工程」
第一次公聽會會議紀錄

壹、開會時間:112年6月8日(星期四)上午10時00分

貳、開會地點:宜蘭縣員山鄉立圖書館(宜蘭縣員山鄉復興路20號)

參、主持人:王處長明輝　　記錄: 方齊菡

肆、出席單位及人員:詳如簽到簿

伍、土地所有權人及利害關係人：詳如簽到簿

陸、興辦事業概況暨公益性、必要性、適當性及合法性說明

一、計畫緣起

依據「宜蘭縣生活圈整體路網規劃與規劃支援模型建置案」之規劃，縣境西側以山腳道路做為交通串聯系統，導引車輛到達各觀光據點。

山腳道路串連頭城、礁溪、員山、宜蘭、大同、三星及冬山等市鄉鎮，本案即是針對山腳道路所辦理之新闢道路工程，透過本計畫道路的闢建，除可改善地區交通服務品質，促進地區產業發展外，亦可強化遊憩路網，促進觀光發展。

二、辦理機關及需用土地人

宜蘭縣政府。

三、開會依據

公路法第9條第1項、土地徵收條例第10條第2項、同條例施行細則第10條第1項規定。

四、計畫範圍及概況(詳如會場張貼圖說，實際需用土地之筆數及面積以逕為分割之成果為準)

本計畫範圍位於宜蘭縣員山鄉，起點位於宜5線(枕山路)13.66K處，終點止於台7丁線(詳圖1)。計畫範圍開闢後基本路幅寬度為15公尺。

工程範圍內土地改良物現況多為農牧使用，部分為排水用地，惟範圍北側有部分既有建物。

本計畫用地範圍內非都市土地之土地使用分區、編定情形及其面積之比例詳表1。

圖1 計畫範圍示意圖

土地使用分區	使用地類別	需用面積(平方公尺)	百分比(%)
一般農業區	水利用地	104.99	0.55
	甲種建築用地	330.62	1.73
	交通用地	1,510.74	7.90
	農牧用地	424.97	2.22
特定農業區	水利用地	842.14	4.41
	甲種建築用地	257.66	1.35
	交通用地	3,771.78	19.73
	農牧用地	8,808.33	46.08
山坡地保育區	殯葬用地	42.04	0.22
河川區	水利用地	3,029.11	15.81
	農牧用地	0.35	0.00
總計		19,116.73	100.00

表1 非都市土地之土地使用分區、編定情形及其面積之比例表

五、興辦事業計畫之必要性及適當性說明:

(一)計畫目的與預計徵收私有土地合理關連說明:

本案係依「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（111-116）計畫」規劃辦理，計畫道路係宜蘭縣西側外環觀光道路系統尚未貫通路段，開闢後整體道路網絡更加完整、安全。以優先納入現況為道路使用及公有之土地為原則，故勘選私有土地有合理關連性。

(二)徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由:

本案道路新闢範圍，考量拆遷、區域排水等影響並已選用私有土地、建築改良物面積最少之方案，工程範圍儘量利用公有土地，將私有土地取得範圍降至最小，確有徵收沿線私有土地之必要，且用地範圍已達必要最小限度範圍。

(三)用地勘選有無其他可替代地區之適當性說明:

本案係依「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（111-116）計畫」規劃辦理，已將不同路線方案就各重要面向進行方案評估，其中已包括儘量減少拆遷。經綜合評估，評選出之最適方案，故尚無其他更優選或可替代之路線。

(四)是否有其他取得方式:

本案工程係公共使用性質，若以其他方式取得，如 1.租用、設定地上權與聯合開發、2.捐贈或無償提供使用、3.以地易地、4.容積移轉(僅適用都市土地)、5.無徵收方式以外，無其他適宜之取得方式，經研判均不可行，理由如下:

1.租用、設定地上權與聯合開發:均不適用道路工程。

2.捐贈或無償提供使用:需視土地所有權人意願主動提出，宜蘭縣政府樂觀其成，並願意配合完成相關手續。

3.以地易地:本案所取得之土地均作為道路使用，宜蘭縣政府無其他公有非公用土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。

4.容積移轉(僅適用都市土地):即指一宗土地容積移轉至其他可建築土地供建築使用。依都市計畫容積移轉實施辦法第 7 條規定，送出基地申請移轉容積時，以移轉至同一主要計畫地區範圍內之其他可建築用地建築使用為限。容積移轉需由申請人自行向宜蘭縣政府建設處提出申請。

5.無徵收方式以外，無其他適宜之取得方式。

以上五種取得方式經評估為不可行，為考量「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（111-116）計畫」有迫切需求，及基於尊重土地所有權人之財產權益，將依土地收條例第 11 條規定以市價與土地所有權人協議價購或以其他方式徵詢取得土地；其中拒絕參加或未能達成協議且無法以其他方式取得者，為提升公眾利益需求，將依規定報請徵收，以達計畫之目的。

本案依相關法令規定之取得方式為一般徵收，故不採取區段徵收等區域整體開發方案辦理取得。

(五)其他評估性必要理由:

本計畫做為山腳道路系統之一環，員山鄉境內的山腳道路僅剩本路段尚未開闢，本道路之建設可使山腳道路動線續往南連結至台 7 線，並串聯山腳道路尚德段及宜 61 線，有助於山腳道路系統長期的健全發展，故開闢本計畫道確有其必要性。

六、公益性及合法性評估報告

(一)公益性說明:

1.社會因素評估:

(1)影響人口多寡、年齡結構:

本案工程所需土地共 104 筆(都市土地 16 筆；非都市土地 88 筆)，用地總面積 21,845.30 平方公尺(都市土地 2,728.57 平方公尺；非都市土地 19,116.73 平方公尺)，公有土地共 51 筆，需用面積為 10,441.20 平方公尺，所佔比例為 47.80%(都市土地 23.50%；非都市土地 51.30%)，私有土地共 53 筆，需用面積為 11,404.10 平方公尺，所佔比例為 52.20%(都市土地 76.50%；非都市土地 48.70%)，私有土地所有權人共 112 人。本工程坐落於宜蘭縣員山鄉永和村及湖東村，112 年度 4 月份員山鄉共 31,898 人，共 12,327 戶，其中永和村人口數 1,987 人，共有 733 戶，男性為 1,022 人、女性為 965 人；湖東村人口數 949 人，共有 369 戶，男性為 486 人、女性為 463 人，年齡結構以 50-59 歲比例居多。

(2)對周圍社會影響程度:

山腳道路以服務山區觀光旅次為主，工程完工後，貫通員山鄉境內山腳道路系統，紓解現況通過性交通市區道路雍塞之現象，促進地區整體發展，可有效提供便捷聯外交通運輸服務，改善當地居住環境，對於周遭地區社會現況有正面之影響。

(3)對弱勢族群生活型態之影程度:

本案新闢工程範圍涉及民宅，後續辦理搬遷需求，經查本計畫範圍部分涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第 34-1 條規定辦理。本案徵收計畫完成後，辦理道路拓寬工程便捷交通，對該區域產業發展有實質助益，應可增進就業機會，提昇區域人民所得。

(4)對居民健康風險之影響程度:

本道路工程性質屬土地徵收條例第 3 條第 2 款之交通事業，非興建具汙染性之工業區，另依宜蘭縣政府環境保護局 109 年 7 月 27 日環綜字第 1070023597 號函認定本案免辦理環境影響評估，工程施作期間將依相關規定做好空氣及水污染防治，採低碳材料及減量施作，開闢後可減少二氧化碳排放量，對於居民的健康風險具有正面影響。

2.經濟因素評估:

(1)稅收

本道路開闢後有助於旅次提昇並帶動區域發展，提高鄰近不動產價值及沿線商業發展，對地價稅、土地增值稅等地方稅收及屬中央政府稅收之營業稅均有增加稅收之效益。

(2)糧食安全

本案工程範圍涉及部分農牧用地，雖減少農糧收成，對於糧食生產影響極微，故無影響糧食安全之疑慮，且工程竣工後，能增加物流的順暢，提升農業發展。

(3)增減就業或轉業人口

本案工程施工過程僅涉及部分建築改良物拆遷，不致造成人口轉業，工程竣工後能有效改善交通運輸環境，促進地方經濟發展，有利增加就業人口。

(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

本案工程總經費 4.16 億元，非都市土地業經交通部核定列入生活圈道路交通系統建設計畫補助經費辦理，非都市土地總經費 3 億 8,108 萬元，依交通部公路總局規定用地經費超過總經費之 25%部分由地方自籌，其餘部分依補助比例核算（中央補助 81%、地方自負 19%），都市土地總經費為 2,281 萬元，故徵收補償費來源無虞，無排擠其他公共建設之情形。

(5)農林漁牧產業鏈

本案工程範圍內有部分農業活動，在施工期間會以減少影響農業活動的進行為目標，開闢後可建立便捷的交通路網系統，提升交通便利性，能保護當地農產品之運銷，另本案無林業相關產出，漁業及畜牧業則因地形因素，並不適於本區發展，故僅對農業產業鏈具正面影響。

(6)土地利用完整性

本工程完工後有助於健全區域，帶動地區發展、提升地區防災能力，亦有助於土地利用的完整，並提升交通安全及生活品質。

3.文化及生態因素評估:

(1)城鄉自然風貌

本案設計將道路周遭視覺景觀影響納入考量，延續鄰近聚落的空間紋理，盡量結合當地景觀並配合地方性植栽，且本工程工法已考量減少對當地自然生態環境之衝擊，促進整體綠化景觀及生態多樣化，且本工程並無大規模改變地形或破壞地表植被，減輕對自然風貌之衝擊。

(2)文化古蹟

本工程範圍未涉及文化資產法所指古蹟、歷史建築、聚落建築群、文化景觀及考古遺址，惟營建工程進行中，如發現文化資產價值之建造物或疑似考古遺址時，將依文化資產保存法相關規定辦理。

(3)生活條件或模式發生改變

本案開闢完成後可促進地區產業發展，提升聯外道路等級，強化遊憩路網，促進觀光發展，對居民原有生活條件或模式有正面影響。

(4)該地區生態環境之影響

本計畫路線雖提供多樣性野生動物棲息利用，植物多屬常見種，整體開闢範圍並非重要生態棲地，開闢後對棲地造成影響微小。施工期間以灑水抑制工程揚塵、施工車輛限速並設置圍籬及禁止使用除草劑、老鼠藥且避免使用易造成趨光性昆蟲聚集之燈具，減輕對整體生態環境影響，另依宜蘭縣政府環境保護局 109 年 7 月 27 日環綜字第 1070023597 號函認定本案免辦理環境影響評估。

(5)周邊居民或社會整體之影響

本工程未通過人口住宅密集地區，故對周邊居民影響皆最小化，且本案開闢後，可提升交通安全性，改善山腳道路交通路網系統，並節省旅行時間，有助於促進地方觀光遊憩與生態旅遊等產業發展，

對地區周邊居民或社會整體正面影響。

4. 永續發展因素評估:

(1)國家永續發展政策

依據行政院國家永續發展委員會105年3月永續發展政策綱領中所羅列之重點發展政策，共分為4個層面:「永續的環境」、「永續的社會」、「永續的經濟」、「執行的機制」。

「永續的社會」層面之第二面向「居住環境」、第五面向「災害防救」分別提及為提升城市競爭力與居住生活品質及全球氣候變遷下災害加劇，重視各項災害防治與救災的重要性，而本案改建工程完工後，將有助於提升居民生活品質，並進而加強社區防災機能，符合國家永續發展政策。

在「永續的經濟」層面中，第三面向「交通發展」中議題一、架構台灣地區便捷交通網，依據東部區域特性，強化聯外及在地運輸服務，本計畫為提升交通品質及便利性機能，並建構外環道路便捷交通路網，符合國家永續發展政策。

(2)永續指標

本案係執行交通部公路總局生活圈道路交通系統建設計畫，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(陸、重點政策第三項「永續的經濟」層面)交通發展策略，發展東部及離島地區聯外及在地運輸服務，帶動地區之觀光及遊憩服務產業。

(3)國土計畫

本案工程範圍用地涵蓋都市土地及非都市土地，配合執行國土計畫目的，確保國土安全及永續發展，建立公共建設與國土資源之整體配置，提昇生活環境道路交通品質，符合國土使用計畫。

(二)合法性說明:

本公設用地地段應取得之私有土地取得作業，係依據下列法律及規定，具備合理性。

1. 公路法第9條:

(1)公路需用之土地，得依法徵收或撥用之。

(2)公路主管機關規劃、興建或拓寬公路時，應勘定用地範圍，其涉及都市計畫變更者，應協調都市計畫主管機關依都市計畫法規定辦理變更;涉及非都市土地使用變更者,依區域計畫法及非都市土地使用管制規則規定辦理變更編定。

(3)前項公路需用之土地，得逕為測量、分割、登記、立定界樁，公告禁止建築或限制建築，並通知土地所有權人。

本案符合公路法第 9 條第 1 項。

2. 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。

本案符合土地徵收條例第 3 條第 1 項第 3 款:二、交通事業。

3. 非都市土地使用管制規定:

非都市土地得劃定為特定農業、一般農業、工業、鄉村、森林、山坡地保育、風景、國家公園、河川、海域、特定專用等使用分區。

非都市土地依其使用之性質，編定為甲種建築、乙種建築、丙種建築、丁種建築、農牧、林業、養殖、鹽業、礦業、窯業、交通、水利、遊憩、古蹟保存、生態保護、國土保安、殯葬、海域、特定目的事業等使用地。

本案符合非都市土地使用規則第 3 條:交通用地。

4. 都市計畫法第 42 條:

都市計畫地區範圍內，應視實際情況，分別設置左列公共設施用地：

一、道路、公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、民用航空站、停車場所、河道及港埠用地。

二、學校、社教機構、社會福利設施、體育場所、市場、醫療衛生機構及機關用地。

三、上下水道、郵政、電信、變電所及其他公用事業用地。

四、本章規定之其他公共設施用地。

前項各款公共設施用地應儘量先利用適當之公有土地。

本案符合都市計畫法第 42 條第 2 項:儘量先利用適當之公有土地。

5. 都市計畫法第 48 條:

依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買；其餘由該管政府或鄉、鎮、縣轄市公所依左列方式取得之：一、徵收。二、區段徵收。三、市地重劃。

本案符合都市計畫法第 48 條:一、徵收。

6. 本案工程依據土地徵收條例第 3 條第 2 項規定辦理用地取得，需用土地為交通事業，符合土地徵收條例關於徵收私有土地之規定，有其合法性。

柒、興辦事業建築規劃與財務說明:

一、設計計畫內容:

(一)計畫道路功能定位:

本計畫道路為宜 5 線延伸新闢工程，功能上為區域服務性道路，道路等級屬「五級路平原區」,設計標準按「公路路線設計規範」規定，採設計速率 50KPH。

二、道路工程規劃:

(一)設計依據:

考量本計畫道路之運輸功能與道路現況條件，幾何設計標準將依下列規範為依據:

1.「公路路線設計規範」，交通部(109 年)。

2.「公路排水設計規範」，交通部(107 年)。

3.「道路交通標誌標線號誌設置規則」，交通部、內政部(106 年)。

4.「交通工程規範」，交通部(104 年)。

(二)橫斷面設計

本新闢道路規劃基本路幅寬度為 15 公尺,在道路橫斷面佈設的考量上,除將依循計畫寬度及車道需求外，並納入現況區位條件、交通運作特性等因素考量。道路斷面之配置考量及建議說明如下：

本計畫道路之斷面，係採中央設置標線分隔，兩側各佈設一個 3.25 公尺之車道、1.5 公尺之慢車道、0.25 公尺之路肩、2.0 公尺側溝及綠帶；路側排水整併於 15 公尺路權內。計畫道路平縱斷面配置成果詳圖 2 至圖 9。

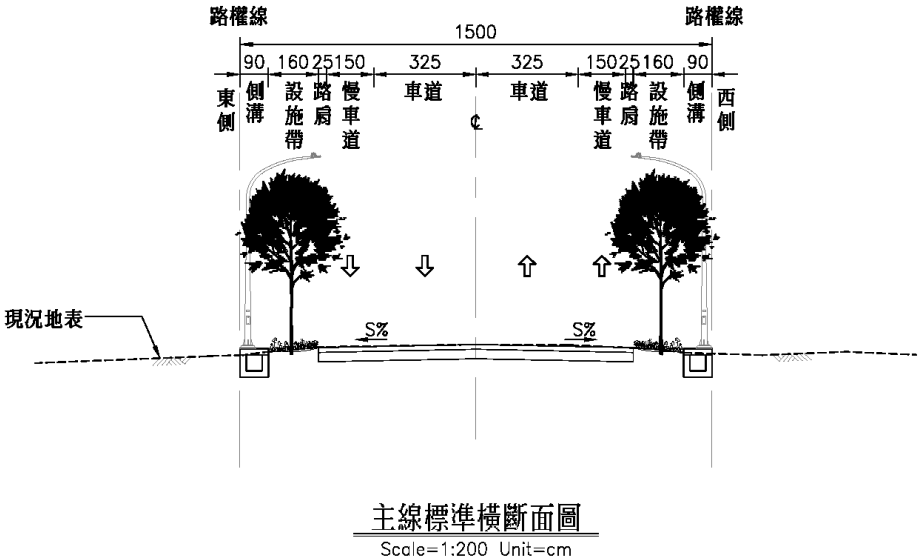
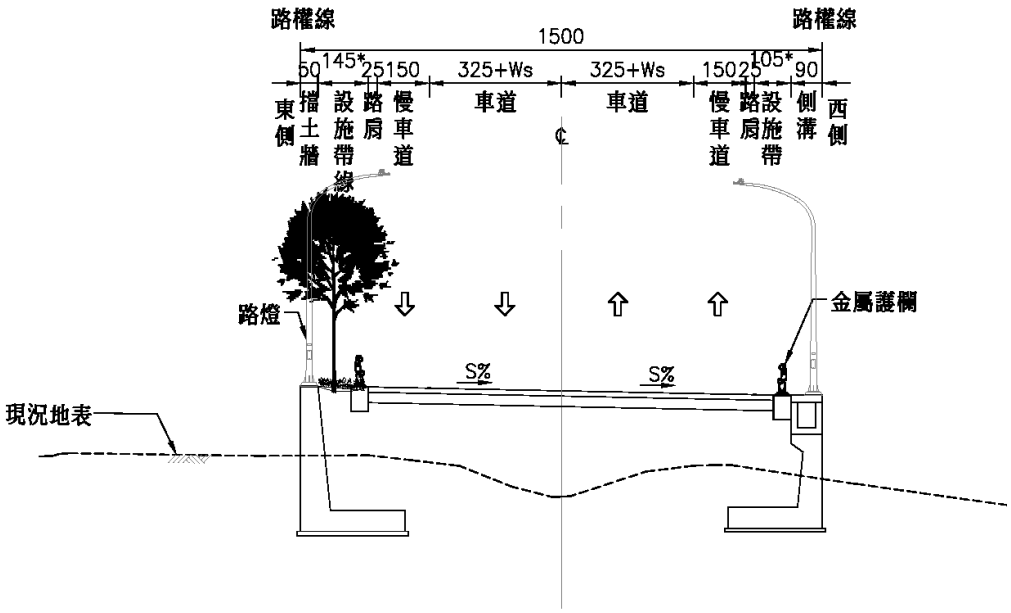


圖 2 計畫道路橫斷面配置圖(1)



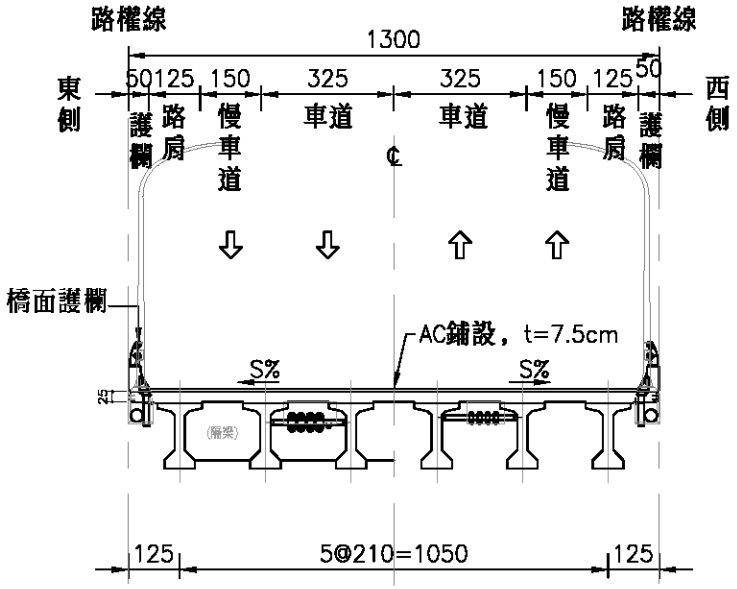
主線標準橫斷面圖(超高加寬段)

Scale=1:200 Unit=cm

(14K+140~14K+161)

(14K+242~14K+280)

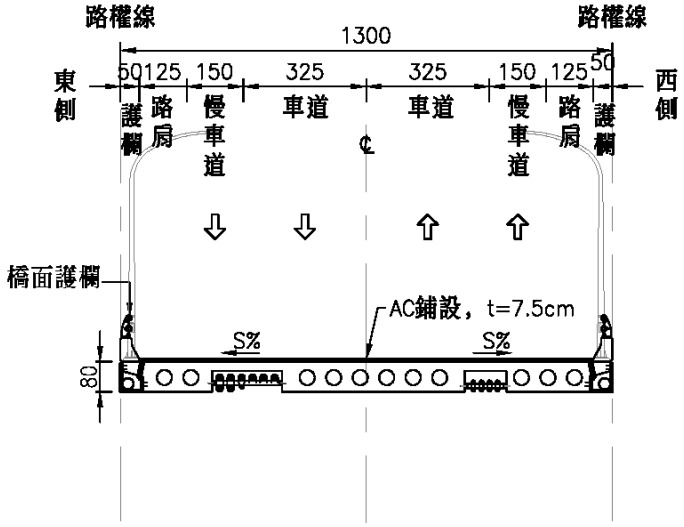
圖 3 計畫道路橫斷面配置圖(2)



主線標準橫斷面圖(預力型梁橋段)

Scale=1:200 Unit=cm

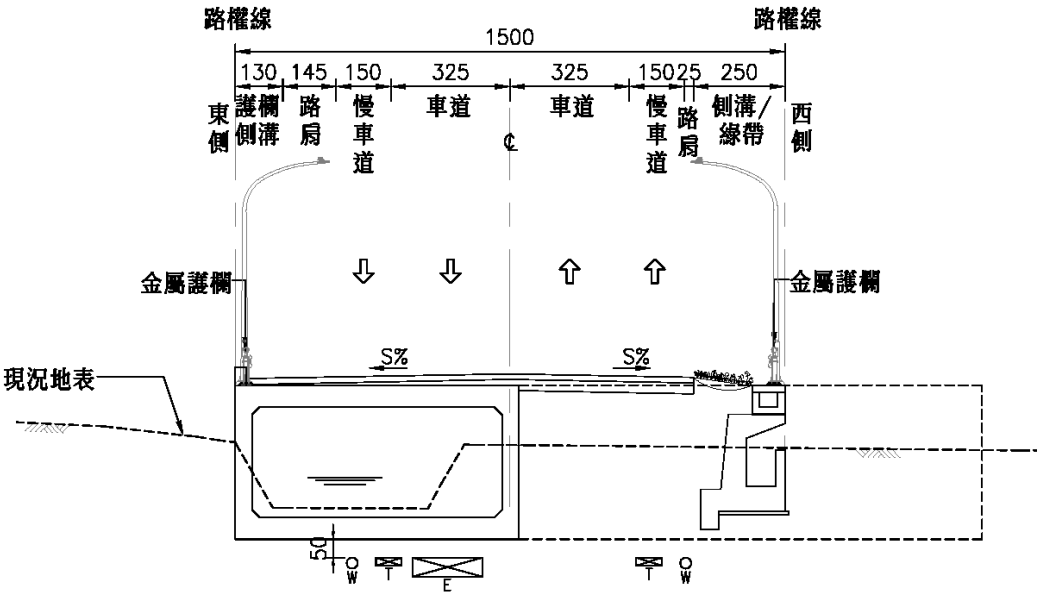
圖 4 計畫道路橫斷面配置圖(3)



主線標準橫斷面圖(中空版梁橋段)

Scale=1:200 Unit=cm

圖 5 計畫道路橫斷面配置圖(4)



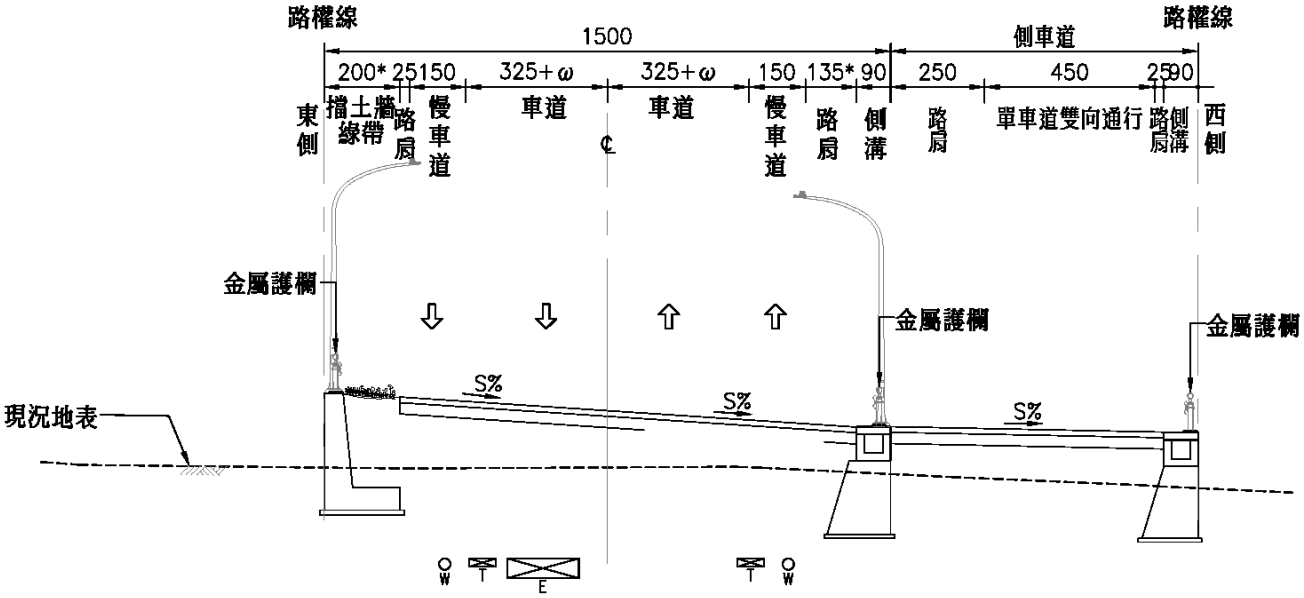
主線標準橫斷面圖(排水箱涵段)

Scale=1:200 Unit=cm

(13K+993~14K+047)

(14K+161~14K+201)

圖 6 計畫道路橫斷面配置圖(5)

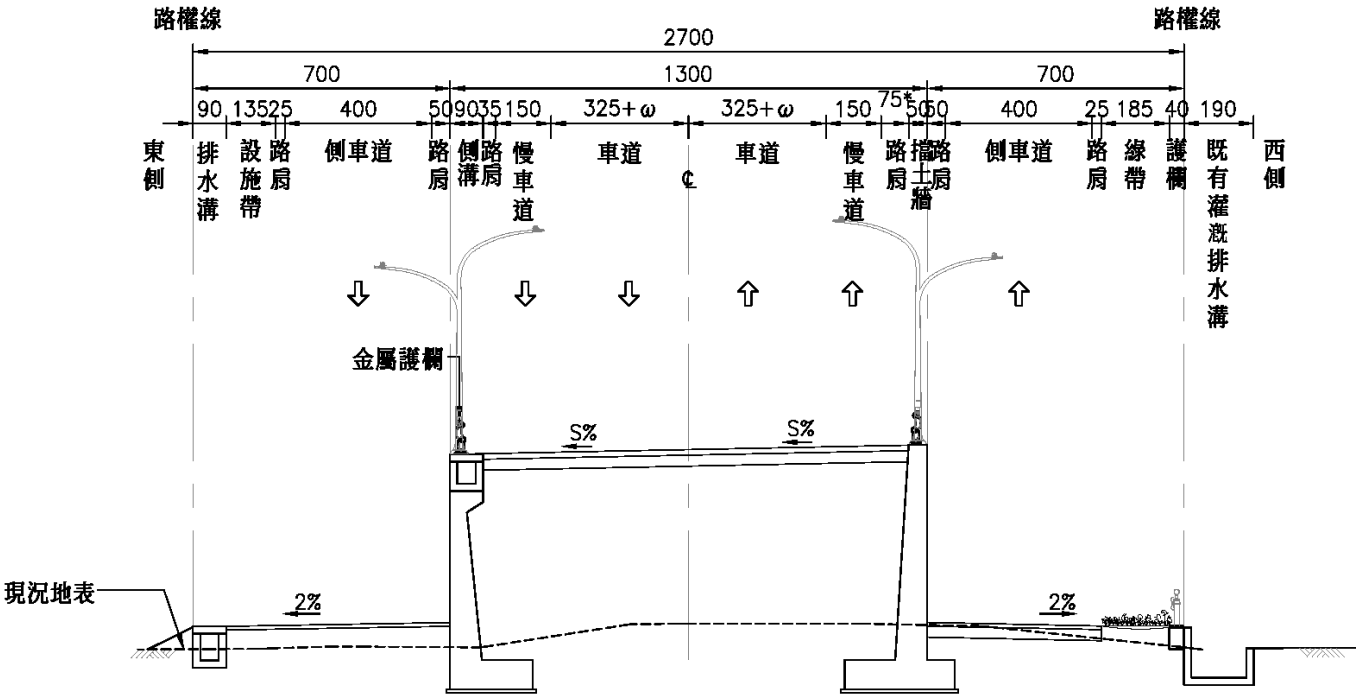


主線標準橫斷面圖(連接側車道段)

Scale=1:200 Unit=cm

(14K+045~14K+140)

圖 7 計畫道路橫斷面配置圖(6)

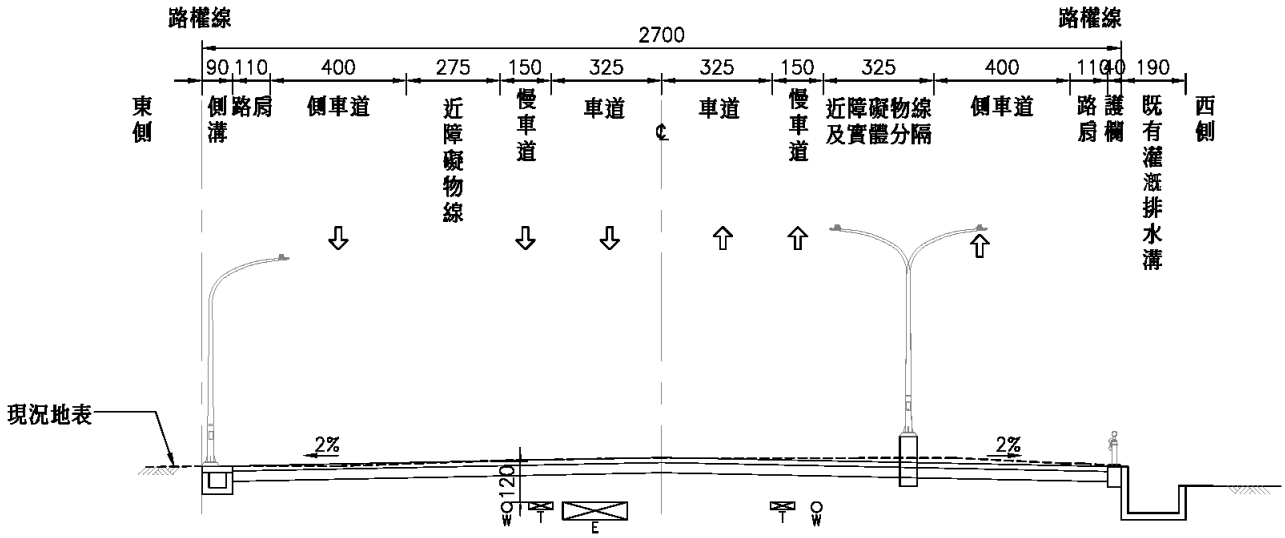


主線標準橫斷面圖(橋梁引道段)

Scale=1:200 Unit=cm

(14K+633~14K+740)

圖 8 計畫道路橫斷面配置圖(7)



主線標準橫斷面圖(終點)

Scale=1:200 Unit=cm

(14K+740~14K+760)

圖 9 計畫道路橫斷面配置圖(8)

(三)縱斷面設計

計畫道路起點位於宜 5 線(枕山路)13.66K 處，起點高程約 EL.15.435M，終點止於台 7 丁線(高程約 EL.12.374M)，全線除橋梁引道之縱坡較為陡峭(左岸引道 3.8%，右岸引道 5.2%)外，其餘路段縱坡均在 0.6%以下，詳圖 10。

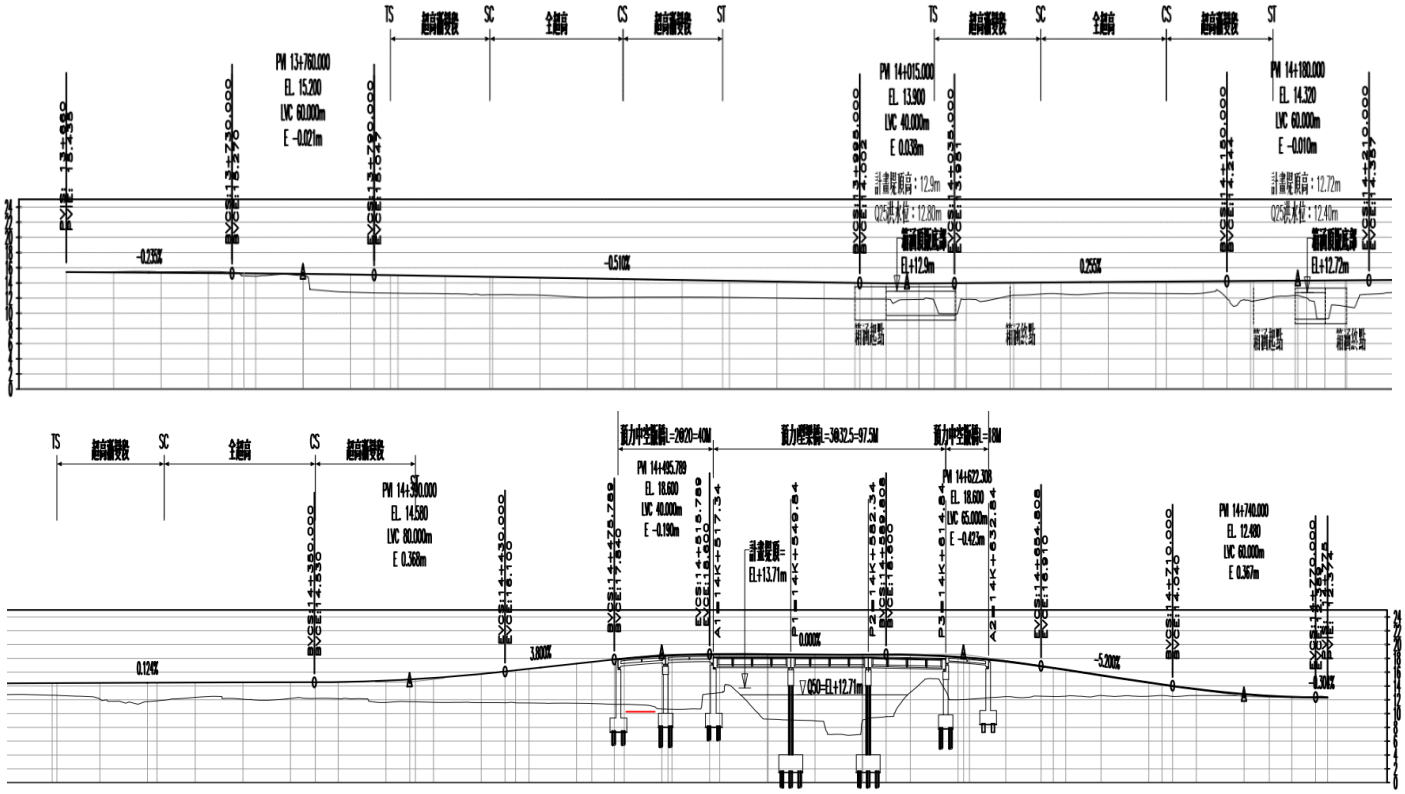


圖 10 計畫道路縱斷面配置圖

(四)道路景觀規劃

本計畫道路設計除須考量行駛舒適性外，亦應考量與周邊環境之協調性，針對本計畫道路景觀美化規劃，如下所述：

1. 在滿足交通需求前提下，儘量增加綠帶面積。
2. 選用小苗木或容器苗木，以展現長期健康生長效果。
3. 綠帶覆土厚度約為 50cm，所有回填用之土壤皆要求應符合施工規範第 02236 章植栽用土壤及回填之相關標準。
4. 配合計畫道路規劃之線型，原枕山路轉彎段改為 T 字路口，剩餘空間建議優先作為工區內既有植栽移植預定處，以每 15 平方公尺種植一棵為原則。
5. 為提供良好之通行空間，增加行車安全性，將於路口留設適當寬度之既有喬木移植、植草或地被種植空間，以保持開闊視野。

三、本工程奉准預算:

本案工程總經費 4.16 億元，非都市土地業經交通部核定列入生活圈道路交通系統建設計畫補助經費辦理，非都市土地總經費 3 億 8,108 萬元,依交通部公路總局規定用地經費超過總經費之 25%部分由地方自籌，其餘部分依補助比例核算（中央補助 81%、地方自負 19%)，都市土地總經費為 2,281 萬元。

捌、本次公聽會民意代表、土地所有權人及利害關係人發言之意見整理及說明回覆:

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
1	陳〇宇	1. 請再確認範圍內是否有低收、中低收入戶情事。	1. 經查本計畫範圍部分涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第 34-1 條規定辦理。
		2. 範圍邊界有虎跳牆地區軍事遺址,請確認是否涉及文化資產價值之建造物或疑似考古遺址。	2. 經查「虎跳牆軍事坑道便所遺址」位於員山鄉第一公墓區內，而本計畫道路全線均繞過該公墓區，應不影響古蹟保存事宜，另本府將於第二次公聽會前函詢文化局再次清查工程範圍是否涉及文化資產價值之建造物或疑似

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
			考古遺址，倘若涉及，將依文化資產保存法相關規定辦理。
		3. 範圍內涉及 4 棟住家建物，請盡力與所有權人協調及協助。	3. 本府將依據土地徵收條例相關規範儘可能協調及協助所有權人。
		4. 既有農地因本案開闢造成土地破碎，經開闢後農地面積變小，請與地政處確認是否影響相關權益。	4. 因協議價購或徵收致殘餘土地或建築改良物可依土地徵收條例第 8 條及該條例施行細則第 6 條申請一併價購或一併徵收，土地所有權人如參與協議價購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本府所提出申請，如採徵收方式則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，本府將依該細則第 7 條規定將處理結果函復申請人。
		5. 工程範圍鄰近高壓電塔，部分已有箱涵預埋，後續本案設計時請納入研議規劃銜接至範圍外既有箱涵，避免再次施工。	5. 本處後續辦理工程作業時，將協調台灣電力公司進行工程界面整合。
2	黃〇沂	宜五線為員山鄉重要道路，請加速辦理並儘量減少地主損失、爭取相關福利。	本府將依據土地徵收條例相關規範儘可能協調及協助所有權人。
3	張〇樺	1. 農地 2 分半面積，因道路開闢而土地破碎，請提供相關配套方案減少地主損失。	1. 因協議價購或徵收致殘餘土地或建築改良物可依土地徵收條例第 8 條及該條例施行細則第 6 條申請一併價購或一併徵收，土地所有權人如參與協議價購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

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
			面向本府所提出申請，如採徵收方式則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，本府將依該細則第 7 條規定將處理結果函復申請人。
		2. 提高徵收土地價格，以利加速本案開闢作業。	2. 本案協議市價將委請不動產估價師依據不動產估價技術規則規定進行協議價購市價評估後將估價結果送由本府作為協議價購市價參考依據。徵收市價依土地徵收補償市價查估辦法委由不動產估價師查估後送交本府地價評議委員會評定之。
4	陳〇豊	1. 先前現場標示範圍線作業未先通知。	1. 因目前標示範圍線作業尚無相關法律規定，本府往後辦理現場標示範圍線作業時，會先行通知土地所有權人，避免造成爭議，並加強民意溝通。
		2. 請盡力與需拆除住家之所有權人協調。	2. 本府將依據土地徵收條例相關規範儘可能協調及協助所有權人。
5	鄭〇釧	請考慮 27 米從台 7 丁至三合路段兩側農地使用方便。	本計畫道路係在基本路廊範圍，經考量地形地貌變化、設計規範、與已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下，經多方討論及可行性評估後，研擬之路線設計成果。 本府現研議在五十溪南岸往福園方向之防汛道路設置引道與計畫道路做平面交叉，並保留農路與計畫道路做立體交叉，可符合喪葬禮俗亦可滿足農路使用需求。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
6	林〇凱	1.請問本案橋梁高度及坡度?	1.本案橋梁引道坡度為0.124%~3.8%，淨高為北岸(溫泉路)橋下淨高 4.6 公尺，南岸(三合路)橋下限高4.2 公尺，可供大客貨車通行。
		2.因工程範圍鄰近福園，請考量喪葬禮俗。 3.本案開闢後由礁溪往福園路線反而不利通行，請在規劃設計上可更加便利。	2、3. 本計畫道路跨越中央管河川五十溪，因受限於水道治理計畫現況堤頂高度及跨橋梁深，設計高程須抬高 6 公尺餘，南岸及北岸若採平面交叉道路，則橫交道路縱坡達 8%，將影響周邊民房出入，故採用立體交叉道路設計。 若需考量往返福園路線及在地喪葬禮俗，本府現研議在五十溪南岸往福園方向之防汛道路設置引道與計畫道路做平面交叉，並保留農路與計畫道路做立體交叉，可符合喪葬禮俗亦可滿足農路使用需求。
		4.多聽取民意並溝通，協助地主減少損失。	4.本府將依據土地徵收條例相關規範盡可能協調及協助所有權人。
7	林〇容	希望地上物能全部徵收(永結 1090 地號) 。	依「宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例」第十條:建物部分拆除後，賸餘部分之基層面積小於三十三平方公尺(十坪)或有結構安全之虞或位於公共設施保留地上，得申請全部拆除，經需用土地人及相關機關(構)認可者，一併查估補償。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
8	陳〇良	1.原土地方正，經規劃後永結段地號(1113-1124)變成兩塊畸形不完整土地，且稻田整地、插秧、收割時機械無法操作，需以人工完成，年邁農民耕作上何以負荷，建請鈞府修正該區段路線，避免造成農民重大損害。	1.本計畫道路係在基本路廊範圍，經考量地形地貌變化、設計規範、與山腳道路已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下，經多方討論及可行性評估後，研擬之路線設計成果。
		2.供水水源為豐沛湧泉，今因宜五線延伸道路新闢，阻隔永結段(1108(1)-1124(1)及(1108-1134)地號土地，建請鈞府妥善規劃供、排水設施，以利農民耕作。	2.本計畫道路考量兩側農田受道路路堤阻隔，已於道路下方依農地高程留設排水路連接農田上下游水路，以維持灌溉排水功能。
		3.建請五十溪大橋北端(永和村)興建側車道銜接宜16-1道路，以利往返(碧仙宮、永和社區活動中心、員山第一公墓、孝恩金寶塔、員山福園-枕山地區、礁溪)，分流部分車流，降低永和村(永同路3段、溫泉路)及湖東村道路較通雍塞，且增加用路安全。	3.有關側車道部份，本計畫道路於五十溪北側，(宜16-1以北方向)，因計畫道路路線鄰近員山第一公墓區，且貼近山坡地保育區用地界線，若在該範圍設置側車道將有破壞坡腳之虞，本府現研議在五十溪南岸往福園方向之防汛道路設置引道與主線道路做平面交叉，並保留農路與主線道路做立體交叉，因此可由主線道路往返碧仙宮、員山福園等地，亦可分流部分車流。
9	王〇嬌	本人持有住宅之土地係坐落宜蘭縣員山鄉永結段1088地號(以下簡稱本人土地，見圖1及圖2)，本人土地內大部分範圍將列入本案工程土地徵收之對象，因涉及本案工程關於正	(一) 1.本案係屬提報作業須知第2點:「一般類型計畫：公路系統道路新闢拓寬建設」。 員山鄉主要的聯外運輸走廊除了通往宜蘭市比例最高

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		當性、公益性、必要性、合理性及居住正義皆具爭議，說明如下： （一)上位計畫之正當性、合理性及公益性實具爭議: 1.交通部中程計畫之補助程序有瑕疵： 查本案工程係宜蘭縣政府申請行政院 110 年 5 月核定交通部「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111-116)計畫」(附件1)補助經費，查該計畫提報作業須知(附件2)第 1 點敘明補助之對象優先納入辦理包含： (1)中央已核定重大建設計畫。 (2)中央已核定之跨域整合計畫。 (3)危險、瓶頭路口及路段改善。 (4)屬地方完成整體路網規劃，有優先推動需求者。 (5)因應前瞻基礎建設，需配合辦理之道路建設計畫。 (6)政策交議工程。 提報作業須知第 2 點補助項目分為一般類型計畫(公路系統道路新關拓寬之建設計畫)、特定類型計畫((1)山地原住民鄉(區)道路改善計畫、(2)危險、瓶頭路口/路段改善計畫、(3)	外，往南(羅東)方向及往北(礁溪)方向亦佔有一定的比例。目前員山鄉往北與礁溪間的連結，主要依賴枕山路及永廣路，而往羅東方向更是欠缺直捷的道路。故就現有地區交通結構及需求而言，本案計畫無法以交通工程或管理手段改善而必須拓寬新闢。 本案計畫道路之線形設計係依據公路路線設計規範，因計畫道路行經路段有多處為超高段，道路依規範加寬，為確保道路加寬後，路肩仍有足夠空間提供行人及管線單位設備箱，故路肩寬度較大。 本案於規劃階段即透過地方訪談蒐集民意與民眾溝通，並於設計階段依宜蘭縣政府111 年1 月25 日府交規字第1110014812 號函通知111 年2 月18 日下午2 時於員山鄉立圖書館視聽室召開地方說明會在案。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		縣市政府受損公路橋梁整建計畫)及先期作業類型計畫。 次查，交通部公路總局110年12月24日召開「生活圈道路交通系統建設計畫公路系統)6 年計畫(111~116年)111 年度審議評估會議(第2場)」紀錄(附件3)，通案部分既已敘明「應全程資訊公開，俾消弭爭議…；另獲核定補助之道路新關拓寬計畫地方政府應建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並通時公布相關作業進程及會議結論予大眾瞭解。」 復查，針對宜蘭縣政府新興案件-宜5線延伸道路新關工程之審查意見：(8)依計畫書P.11所述，本案之交通問題癥結，在路網結構及未來發展需求，無法透過交通管理手段或策略進行紓解，故新關本計畫道路。惟檢視附近相關道路，目前交通量不高，請補充本案新關之急迫性及必要性。(9)請補充最近1年內之公民參與相關佐證資料如地方公聽會紀錄及簽到簿等。(11)計畫書P.21~P24之標準斷面圖顯示路肩寬度均大於115公分，其配置之必要性為何?是否可調整工程規模以減少經費支出?等云云，	

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		惟宜蘭縣政府針對上開疑義俟召開第 1 次公聽會皆無具體說明新關之急迫性及必要性，現況道路交通量亦無交通壅塞、危險、亟待改善等問題，縣政府更是於前置現劃未充分廣納意見，本人為土地所有權人竟不知有相關公民參與之機會與相關會議紀錄，是以交通部公路總局何以核定本案補助計畫？及本案工程案之正當性、合理性及公益性，實具爭議。	
		2. 宜蘭縣國土計畫(國土計畫法)未涵蓋本案工程：查內政部 110 年 4 月核定「宜蘭縣國土計畫」(附件4)，第 5 章部門空間發展計畫第 3 節交通運輸部門第三、發展構想之道路分級及架構，以宜蘭縣總體規劃在 100 萬計畫人口的規模下，規劃「四縱（國道 5 號/縣 191 甲線、台 2 線、台 9 線及台 2 庚線)六橫(宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、宜蘭 B 聯絡道、二結聯絡道、羅東聯絡道及海山西路)」的遠期路網架構，本計畫於民國 125 年 50 萬人口規模下，第一期路網包含：1 南北向：國道 5 號/縣 191 甲線、台 2 線、台 9 線依宜蘭整體路網結構，國道 5 號為聯外重要孔道，縣 191 甲未來南北貫穿全縣，形成都市發展東側	2. 依據宜蘭縣國土計畫第 5 章部門空間發展計畫第 3 節交通運輸部門一、政策與目標，依「觀光城市」與「生態城市」作為本縣長遠交通發展願景，本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段，開闢本計畫道路，將可提升觀光服務品質，並未與國土計畫相違背，故開闢本計畫道確有其必要性。 本案仍依非都市土地變更編定執行要點等相關規定辦理土地使用管制變更。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		主要動脈，台 9 線則緊鄰臺鐵廊帶，南北向貫穿目前主要發展地區，台 2 線作為東側的主要縱向路廊。2.東西向：宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、宜蘭 B 聯絡道、二結聯絡道、羅東聯絡道及海山西路頭城礁溪、宜蘭、羅東、蘇澳等四大分區皆應有橫向道路銜接南北路廊，配合未來都市發展構想，規劃 6 條橫向聯絡道路，來抒解四大都會區聯外車流，其中宜蘭 A 聯絡道與宜蘭 B 聯絡道為現有道路之延伸，二結聯絡道為新關道路。經查上開行政院核定「宜蘭縣國土計畫，(附件 4)之交通運輸規劃並無包含本案工程規劃（見圖 3 及圖 4，宜蘭縣國土計畫維持既有之道路網為永廣路-溫泉路-茄苳路)，故本案工程之正當性實有爭議。	
		3.宜蘭線早期規劃「山腳道路」系統未經過本人土地:本公聽會主辦單位宜蘭縣政府交通處說明係依早期山腳觀光道路系統(頭城至冬山)重要外環道路，經查民國 84 年 6 月至 85 年 11 月宜蘭縣政府委託國際亞新工程顧問公司執行宜蘭縣山腳道路拓寬改善工程(附件 5)，比對該路線並未	3.依民國 86 年「宜蘭縣山腳道路拓寬改善工程定案報告」，P70 ，「 (4) 員 山 鄉 (17K+800~23K+811)-本路段分為枕山及新闢路段，全線採四級路丘陵區標準佈設。(a) 枕 山 路 段 (17K+800~19K+600)起於刺仔崙橋附近拓寬既有枕山路，路段全線貫穿枕山社區至水尾橋。(b)新闢路段(19K+600~23K+811)起自水

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		經過本人土地，顯有不符，且員山鄉枕山路已於民國 94 年左右辦理道路拓寬工程，目前道路交通量充裕，惟本公聽會宜蘭縣政府交通處說明依當初山腳道路規劃執行，前段及後段已完成工程，僅剩最後一哩路云云，實有不符，本人未見全程道路依當初規劃辦理，且查員山鄉枕山路北邊接二結路為「之」字形道路亦未見宜蘭線政府交通處所云已完成道路開闢工程等，故此，交通路網規劃應以既有道路功能不彰、危險及交通瓶頸之路段優先規劃，宜蘭縣政府交通處實應更審慎原則規劃交通路網，避免影響人民居住權益及顧及農地與自然資源。	尾橋經蘭陽醫院後方，於跨越五十溪後接台九甲線，並在行經大湖農地重劃區與台七線銜接(亦即與本計畫道路之支線及省道部分相接)。…後略」。 由上可知，山腳道路行經員山地區之基本路廊，為宜 5 線(枕山路)往南跨越五十溪後接台九甲線(即現今之台 7 丁線)，再續往連結至台 7 線。前述定案報告為一完整之大範圍路廊規劃，而本計畫道路僅為其中基本路廊範圍之一小部份。該報告並無詳述該路線之規劃，本計畫道路為宜 5 延伸段，起點銜接既有宜 5 線，終點止於既有台 7 丁線，經考量地形地貌變化、設計規範、與山腳道路已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下，經多方討論及可行性評估後，研擬之路線設計成果。
		(二)宜蘭縣政府執行本案程序草率： 1.採購程序草率罔顧民意：查宜蘭縣政府 111 年 6 月 23 日決標公告「宜 5 線延伸段新關工程委託設計服務第一次契約變更」(附件 6)(承做廠商為邑菖工程顧問有限公司)，決標金額 58 萬元，履約期間 111 年 6 月 22 日至同年 11 月 30 日(預估)，並標註「原構造物範	(二) 1.本案「宜 5 線延伸段新闢工程委託設計服務案」於民國 110 年 2 月 18 日決標。陳述意見所提之契約變更與用地取得無關。相關採購程序皆依「政府採購法」規定辦理。 另本府於本案設計階段依宜蘭縣政府 111 年 1 月 25 日府交規字第 1110014812 號函通知 111 年 2 月 18 日下

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		圍內之整建或改善工程且經自評確認無涉及生態環境保育議題」。又宜蘭縣政府111年9月23日決標公告「宜蘭線延伸段道路新關工程及宜 25 線(8k+260-9k+574)拓寬改善工程」用地取得作業委託專業服務案」(附件7)(承做廠商為君鴻不動產估價師事務所),決標金額216萬9,000元,履約期間為111年9月21日至同年12月31日(預估),上開二案採購及履約時序顯見未有充分廣納民意。	午2時於員山鄉立圖書館視聽室召開地方說明會在案及本次公聽會均為廣納民意之作為。
		2.用地取得流程程序草率未納民意:本公聽會宜蘭縣政府交通處簡報說明(附件8)召開第 1 次公聽會寄送會議紀錄後,則要辦理協議市價及地上物查估作業,此程序基於路線之正當性及合理性未探究釐明,竟罔顧土地所有權人之質疑及意見,即規劃辦理地上物查估作業,該程序草率及作為實違反交通部生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統6年計畫(111~116年)補助要旨,此節宜蘭縣政府應檢討改善。	2.地上物查估包含現場查估及查估成果審查作業，均需一定時間辦理，先行現場查估完後有利於相關權利人瞭解相關權利，加速民意溝通。故現場查估時機擬定在召開第二次公聽會前辦理，後續完成第二次公聽會後，另行安排協議價購作業。
		3.行政程序忽視民意:攸關土地所有人權益之公聽會開會通知單採「平信郵寄」,且對外未提前充分揭露規	3.公聽會通知方式並無明文規定，依照土地徵收條例施行細則相關規定業於適當公共位置，並於本府網站張貼公

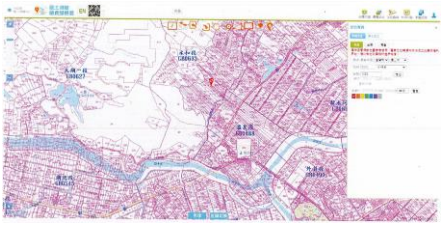
編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		劃資訊，造成人民資訊嚴重不對稱，本人竟未收到開會通知單，行政程序草率忽視民意。	告及刊登新聞紙；同法，略以…「依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人」，本府業已依規定辦理公聽會之周知。
		(三)宜蘭縣政府興辦事業計畫有偽造文書之虞： 1.興辦事業計畫之必要性及適當性皆無據實說明現況：查第1次公聽會簡報資料，宜蘭縣政府交通處說明為外環觀光道路尚未貫通路段云云，此節顯與事實不符，查民國94年左右已有拓寬枕山路連結到台七丁線，目前道路交通乘載量充裕，並無道路未貫通之情形，宜蘭縣政府有偽造文書之虞。	(三) 1.山腳道路串連頭城、礁溪、員山、宜蘭、大同、三星及冬山等市鄉鎮，本案為山腳道路系統之一環，確屬該系統道路尚未開闢之路段。
		2.宜蘭縣政府交通處說明徵收土地已達最小限度範圍云云與事實不符：該區原居住密集度即低，多為農地、殯葬用地及水利用地，與都會區土地徵收態樣本為不同，查本案徵收私有土地比例高於公有土地，顯違反土地徵收條例精神，再者，就地景角度觀之，該路線開闢寬度15米之道路，明顯破壞原本良好農業區鄉村景觀，顯無實益，綜觀其他先進國家鄉村規劃無此設計，浪費公帑及人民繳納稅金。	2.本案業依「公路路線設計規範」並考量拆遷、區域排水等因素，已將私有土地取得範圍降至最小。 本計畫以15m路寬銜接係考量枕山路路寬約10m，台7丁(茄苳路)路寬約15m，依據道路線型及交通安全需求設計之成果。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		3.宜蘭線政府交通處說明用地勘選無其他替代地區之路線顯有違背:就地景角度及等高線觀之,該路線可由既有枕山路接台七丁線附近為起始點規劃,避免拆除住宅及切割優良農地,何以竟稱無其他可替代之路線?此乃罔顧民意,蠻橫作為,現今民主社會仍存官上民下態度,皆被人民所唾棄,更是不符交通部補助「生活圈道路系統建設計畫」宗旨。	3.本計畫道路為宜5延伸段,起點平順銜接既有宜5線,終點止於既有台7丁線,經考量設計規範、交通安全、山坡地範圍、宗教信仰、尊重先人及喪葬禮俗等需求,以及與山腳道路已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下,經多方討論及可行性評估後,研擬之路線設計成果。 另陳述意見所提路線,由既有枕山路接台7丁線附近為起點銜接,將形成T字路口,未順接宜5線,且起點段與陳述人所在之土地既有道路間,短距離內會形成二個路口,路線直截性較差,將形成不良之交通設計,考量整體路線規畫之交通安全性,目前設計路線為較佳路線。
		(四)現有道路運輸乘載量充裕且未見未來整體路網之規劃: 1.現有道路無負荷過高:按宜5線永廣路(枕山路)直接連結台七丁線之道路使用現況,現行道路運輸乘載量並無負荷過高或有道路危險之情形,且永同路三段沿路店家服務往來民眾,實無必要性新關道路。	(四) 1、本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段,開闢本計畫道路,將可提升觀光服務品質,並因應未來觀光運輸服務需求,故開闢本計畫道確有其必要性。
		2.既有道路無未來整體規劃:宜蘭縣政府規劃新闢道路工程距離既有道路非常近,就整體交通路網倘若引導用路人走新關道路,則未	2、本計畫做為山腳道路系統之一環,員山鄉境內的山腳道路僅剩本路段尚未開闢,本道路之建設可使山腳道路動線續往南連

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		委善規劃既有路段使用維護及顧及沿路店家生計，本案實無整體交通路網規劃，亦無優先推動需求，交通部顯無補助之實益。	結至台 7 線，並串聯山腳道路尚德段及宜 61 線，有助於山腳道路系統長期的健全發展。
		（五）本案未詳查社會面、文化面、生態面且剝奪人民財產： 1. 社區如孤島未見政府協助開闢聯外道路：本人與過世的丈夫自婚後儲蓄 17 年購買起家厝，建商蓋到一半跑路，本人與丈夫貸款一步一步將老家裝修到堅固且適宜居住，惟住宅所在社區至今 30 餘年聯外道路需透過私有農牧用地(既成道路 30 餘年)通行，近年都是繳納租金給地主才能通行，且因地主不同意自來水管線通過，長年無自來水可使用，我們社區宛如員山鄉被遺忘的鄉民，未見縣政府及鄉公所出面協調處理，<u>此節宜蘭縣政府交通處寬應優先開闢道路造福鄉民。</u>	（五） 1. 社區聯外道路開闢及自來水申辦事宜非本案工程範圍。
		2. 路網規劃應避開住宅及優質農地：宜蘭縣政府交通處 111 年 6 月委託道路設計，其過程輕率未詳實瞭解該區現況，本人所在社區後半部範圍至今為廢墟，何以規劃時仍執意要拆除既有大部分良好的住宅區？且本社區尚有低收入户，宜關縣政府交通處未詳查，無正	2. 本案計畫路線已將不同路線方案就各重要面向進行方案評估，其中已包括儘量減少拆遷。經綜合評估，評選出之最適方案。 經查本計畫範圍部分涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第 34-1 條規

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		當理由剝奪人民財產，此乃天理不容。 另本工程路線橫切特定農業區優良農地，造成農地破碎化，影響農民農作、生計及農地利用，查宜蘭縣國土計畫該區應為農 1~農 3 土地，攸關人民居住正義及糧食安全政策，該路線劃設無正當理由剝奪人民財產權及造成優質農地零碎化，實與當前政策背離。	定辦理。 因協議價購或徵收致殘餘土地或建築改良物可依土地徵收條例第 8 條及該條例施行細則第 6 條申請一併價購或一併徵收，土地所有權人如參與協議價購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本府所提出申請，如採徵收方式則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，本府將依該細則第 7 條規定將處理結果函復申請人。
		3. 破壞鄉村地景無助於地方發展：本社區坐落農業區鄉村，居住人民多為純樸，且有弱勢族群，宜蘭縣政府交通處以紓解市區交通道路壅塞理由開闢道路，然對於外地或本地觀光客習慣走國道 5 或省道，基於本社區鄰近福園殯葬區(第一公墓)，既有路線即具備交通紓解功能，且交通乘載量充裕，再者開闢新路反而嚴重破壞農村優美地景景觀，無助於地區整體發展，更無法改善當地居住環境。	3. 山腳道路以服務山區觀光旅次為主，工程完工後，貫通員山鄉境內山腳道路系統，紓解現況通過性交通市區道路雍塞之現象，促進地區整體發展，可有效提供便捷聯外交通運輸服務，改善當地居住環境，對於周遭地區社會現況有正面之影響。
		4. 員山鄉永和村周邊文化及生態資源不應破壞：永和村第一公墓區及延伸具有著名的虎跳牆軍事坑道便所遺址，此乃日治時期重要	4. 經查「虎跳牆軍事坑道便所遺址」位於員山鄉第一公墓區內，而本計畫道路全線均繞過該公墓區，應不影響古蹟保存事宜，另本府將於第

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		的軍事要塞，第一公墓區下方及延伸曾是重要的防禦基地，日治時期用磚及水泥建造極為堅固，對外交通連結現在憲兵指揮部及員山公園神社，顯見當時員山地區地勢較高俯瞰蘭陽平原，為極重要的防禦基地。惟該遺址未見縣政府及鄉公所重視，僅有民間文史工作者竭力保存相關資料，此應請宜蘭縣政府委請專家規劃保存，且該區尚有臺灣特有種臺灣葉鼻蝙蝠重要棲地，又員山鄉被稱為水的故鄉，本鄉具有湧泉的地景，其地下水來自雪山山脈，水資源孕育豐富的生態資源，是以本社區文化及生態資源應適當保護，避免不必要道路開設遭破壞。 綜上，請宜蘭縣政府重新評估該路線規劃之正當性、公益性、必要性、合理性及急迫性等爭議。 ◎附件： 1.生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)(合訂本)交通部(110 年5 月)-頁50-66。 2.生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統) 6 年(111~116 年)計畫提報作業須知-頁 1-5。 3.110 年12 月24 日公路總	二次公聽會前函詢文化局再次清查工程範圍是否涉及文化資產價值之建造物或疑似考古遺址，倘若涉及，將依文化資產保存法相關規定辦理。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		局-生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111~116 年)111 年度審議評估會議(第 2 場)紀錄。 4.宜蘭縣國土計畫-宜蘭縣政府 110 年 4 月 26 公告-頁 5-15~5-18。 5.民國 84~85 年宜蘭縣政府委託宜蘭縣山腳道路拓寬改善工程說明。 6.宜蘭縣政府 111 年 6 月 23 日決標公告-標案名稱：宜 5 線延伸段新闢工程委託設計服務第一次契約變更。 7.宜蘭縣政府 111 年 9 月 23 日決標公告-標案名稱：宜 5 線延伸段道路新闢工程及宜 25 線(8k+260-9k+574)拓寬改善工程」用地取得作業委託專業服務案。 8.宜蘭縣政府 112 年 6 月 8 日「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111-116)計劃)-「宜 5 線延伸段道路新闢工程」(以下簡稱本案工程)第 1 次公聽會簡報資料。 圖 1-宜蘭縣員山鄉永結段 1088 地號位置圖 1  圖 2-宜蘭縣員山鄉永結段 1088 地號位置圖 2	

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		 圖 3-「宜蘭縣國土計畫」交通運輸部門發展構想-宜蘭縣目標年路網結構 圖 4-圖 3 放大員山地區內本案土地路罔發展	
10	王○嬌(112 年 6 月 12 日向交通部陳情)	1. 查本案工程係宜蘭縣政府申請行政院110年5月核定貴部「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年(111-116)計畫」補助經費，查該計畫提報作業須知第 1 點敘明補助之對象優先納入辦理包含：(1)中央已核定重大建設計畫。(2)中央已核定之跨域整合計畫。(3)危險、瓶頸路口及路段改善。(4)屬地方完成整體路網規劃，有優先推動需求者。(5)因應前瞻基礎建設，需配合辦理之道路建設計畫。(6)政策交議工程。	1. 本案係屬提報作業須知第 2 點:「一般類型計畫：公路系統道路新闢拓寬建設」。 員山鄉主要的聯外運輸走廊除了通往宜蘭市比例最高外，往南(羅東)方向及往北(礁溪)方向亦佔有一定的比例。目前員山鄉往北與礁溪間的連結，主要依賴枕山路及永廣路，而往羅東方向更是欠缺直捷的道路。故就現有地區交通結構及需求而言，本案計畫無法以交通工程或管理手段改善而必須拓寬新闢。
		2. 次查，貴部公路總局 110 年 12 月 24 日召開「生活圈道路交通系統建設計	2. 本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段，開闢本計畫道路， 將可

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		畫公路系統)6 年計畫(111~116 年)111 年度審議評估會議(第 2 場)」紀錄，通案部分既已敘明「應全程資訊公開，俾消弭爭議…；另獲核定補助之道路新闢拓寬計畫地方政府應建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進程及會議結論予大眾瞭解。」復查，針對本案工程之審查意見:(8)依計畫書 P.11 所述，…。惟檢視附近相關道路，目前交通量不高，請補充本案新闢之急迫性及必要性。(9)請補充最近 1 年內之公民參與相關佐證資料如地方公聽會紀錄及簽到簿。(11)計畫書 P.21~P.24 之標準斷面圖顯示路肩寬度均大於 115 公分，其配置之必要性為何?是否可調整工程規模以減少經費支出?等云云，惟宜蘭縣政府針對上開疑義俟召開第 1 次公聽會皆無具體說明新闢之急迫性及必要性，現況道路交通量亦無交通壅塞、危險、亟待改善等問題，縣政府更是於前置規劃未充分廣納意見，本人為土地所有權人竟不知有相關公民參與之機	提升觀光服務品質，並因應未來觀光運輸服務需求，故開闢本計畫道確有其必要性。 本案規劃階段即透過地方訪談蒐集民意與民眾溝通並於設計階段依宜蘭縣政府 111 年 1 月 25 日府交規字第 1110014812 號函通知 111 年 2 月 18 日下午 2 時於員山鄉立圖書館視聽室召開地方說明會在案。 針對路肩過大之疑慮說明如后：本計畫道路之線形設計係依據公路路線設計規範，因計畫道路行經路段有多處為超高段，道路依規範加寬，為確保道路加寬後，路肩仍有足夠空間提供行人及管線單位設備箱，故路肩寬度較大。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		會與相關會議紀錄，是以貴部公路總局何以核定本案補助計畫?及本案工程案之正當性、合理性及公益性，實具爭議。相關理由說明如下：	
		(1)興辦事業計畫之必要性及適當性皆無據實說明現況，顯與事實不符，查民國94年左右已有拓寬枕山路連結到台七丁線，目前道路交通乘載量充裕，並無道路未貫通之情形。	(1)山腳道路串連頭城、礁溪、員山、宜蘭、大同、三星及冬山等市鄉鎮，本案為山腳道路系統之一環，確屬該系統道路尚未開闢之路段。
		(2)宜蘭縣政府交通處說明徵收土地已達最小限度範圍云云與事實不符，該區原居住密集度即低，多為農地、殯葬用地及水利用地，與都會區土地徵收態樣本為不同，查本案徵收私有土地比例高於公有土地，顯違反土地徵收條例精神，再者，就地景角度觀之，該路線開闢寬度15米之道路，明顯破壞原本良好農業區鄉村景觀，顯無實益，綜觀其他先進國家鄉村規劃無此設計，浪費公帑及人民繳納稅金。	(2)本案業依「公路路線設計規範」並考量拆遷、區域排水等因素，已將私有土地取得範圍降至最小。 本計畫以15m路寬銜接係考量枕山路路寬約10m，台7丁(茄苳路)路寬約 15m，依據道路線型及交通安全需求設計之成果。
		(3)宜蘭縣政府交通處說明用地勘選無其他替代地區之路線顯有違背：就地景角度及等高線觀之，該路線可由既有枕	(3)本計畫道路為宜5延伸段，起點平順銜接既有宜5線，終點止於既有台7丁線，經考量設計規範、交通安全、山坡地範圍、宗教信仰、尊

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		山路接台七丁線附近為起始點規劃，避免拆除住宅及切割優良農地，何以竟稱無其他可替代之路線?此乃罔顧民意，蠻橫作為，現今民主社會仍存官上民下態度，皆被人民所唾棄，更是不符貴部補助「生活圈道路系統建設計畫」宗旨。	重先人及喪葬禮俗等需求，以及與山腳道路已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下，經多方討論及可行性評估後，研擬之路線設計成果。 另陳述意見所提路線，由既有枕山路接台 7 丁線附近為起點銜接，將形成 T 字路口，未順接宜 5 線，且起點段與陳述人所在之土地既有道路間，短距離內會形成二個路口，路線直截性較差，將形成不良之交通設計，考量整體路線規畫之交通安全性，目前設計路線為較佳路線。
		(4)現有道路無負荷過高且既有道路無未來整體規劃，按宜 5 線永廣路(枕山路)直接連結台七丁線之道路使用現況，現行道路運輸乘載量並無負荷過高或有道路危險之情形，且永同路三段沿路店家服務往來民眾，實無必要性新闢道路。又新闢道路距離既有道路非常近，就整體交通路網未妥善規劃既有路段使用維護及顧及沿路店家生計，本案實無整體交通路網規劃，亦無優先推動需求，貴部顯無補助之實益。	(4)本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段，開闢本計畫道路，將可提升觀光服務品質，並因應未來觀光運輸服務需求，故開闢本計畫道確有其必要性。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		(5)宜蘭縣政府交通處說明本案依早期山腳觀光道路系統(頭城至冬山)重要外環道路規劃，經比對該路線並未經過本人土地，顯有不符，且員山鄉枕山路已於民國94 年左右辦理道路拓寬工程，目前道路交通量充裕，惟本公聽會宜蘭縣政府交通處說明依當初山腳道路規劃執行，前段及後段已完成工程，僅剩最後一哩路云云，實有不符，本人未見全程道路依當初規劃辦理，且查員山鄉枕山路北邊接二結路為「之」字形道路，亦未見宜蘭縣政府交通處所云已完成道路開闢工程。	3.依民國 86 年「宜蘭縣山腳道路拓寬改善工程定案報告」，P70 ，「 (4) 員 山 鄉 (17K+800~23K+811)-本路段分為枕山及新闢路段，全線採四級路丘陵區標準佈設。(a) 枕 山 路 段 (17K+800~19K+600)起於刺仔崙橋附近拓寬既有枕山路，路段全線貫穿枕山社區至水尾橋。(b)新闢路段(19K+600~23K+811)起自水尾橋經蘭陽醫院後方，於跨越五十溪後接台九甲線，並在行經大湖農地重劃區與台七線銜接(亦即與本計畫道路之支線及省道部分相接)。…後略」。 由上可知，山腳道路行經員山地區之基本路廊，為宜 5 線(枕山路)往南跨越五十溪後接台九甲線(即現今之台 7 丁線)，再續往連結至台 7 線。前述定案報告為一完整之大範圍路廊規劃，而本計畫道路僅為其中基本路廊範圍之一小部份。該報告並無詳述該路線之規劃，本計畫道路為宜 5 延伸段，起點銜接既有宜 5 線，終點止於既有台 7 丁線，經考量地形地貌變化、設計規範、與山腳道路已開闢之尚德段(德湖路)銜接等因素下,經多方討論及可行性評估後，研擬之路線設計成果。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		(6)行政程序草率忽視民意，宜蘭縣政府交通處112年6月8日於公聽會簡報說明召開第1次公聽會寄送會議紀錄後，則要辦理協議市價及地上物查估作業，此程序未探究路線之正當性及合理性，罔顧土地所有權人之質疑及意見，即規劃辦理地上物查估作業，該程序草率及作為實違反貴部生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統6年計畫(111~116年)補助要旨。再者，攸關土地所有人權益之公聽會開會通知單採「平信郵寄」，且對外未提前充分揭露規劃資訊，造成人民資訊嚴重不對稱，本人竟未收到開會通知單，行政程序草率忽視民意。	(6)地上物查估包含現場查估及查估成果審查作業，均需一定時間辦理，先行現場查估完後有利於相關權利人瞭解相關權利，加速民意溝通。故現場查估時機擬定在召開第二次公聽會前辦理，後續完成第二次公聽會後，另行安排協議價購作業。 本次會議係依據土地徵收條例第10條第2項、同條例施行細則第10條第1項規定，說明興辦事業概況、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。 公聽會通知方式並無明文規定，依照土地徵收條例施行細則相關規定業於適當公共位置，並於本府網站張貼公告及刊登新聞紙；同法，略以…「依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人」，本府業已依規定辦理公聽會之周知。
		(7)社區如孤島未見政府協助開闢聯外道路，本人與過世的丈夫自婚後儲蓄17年購買起家厝，建商蓋到一半跑路，本人與丈夫貸款一步一步將	(7)社區聯外道路開闢及自來水申辦事宜非本案工程範圍。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		老家裝修到堅固且適宜居住，惟住宅所在社區至今 30 餘年聯外道路需透過私有農牧用地(既成道路 30 餘年)通行，近年都是繳納租金給地主才能通行，且因地主不同意自來水管線通過，長年無自來水可使用，我們社區宛如員山鄉被遺忘的鄉民，未見縣政府及鄉公所出面協調處理，此節宜蘭縣政府交通處實應優先開闢道路造福鄉民。	
		(8)路網規劃應避開住宅及優質農地，宜蘭縣政府交通處 111 年 6 月委託道路設計，其過程輕率未詳實瞭解該區現況，本人所在社區後半部範圍至今為廢墟，何以規劃時仍執意要拆除既有大部分良好的住宅區?且本社區尚有低收入戶，宜蘭縣政府交通處未詳查，無正當理由剝奪人民財產，此乃天理不容。另本案工程路線橫切特定農業區優良農地，造成農地破碎化，影響農民農作、生計及農地利用，查宜蘭縣國土計畫該區應為農 1~農 3 土地，攸關人民居住正義及糧食安全政策，該路線劃設無正當	(8)經查本計畫範圍部分涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第 34-1 條規定辦理。 因協議價購或徵收致殘餘土地或建築改良物可依土地徵收條例第8條及該條例施行細則第6條申請一併價購或一併徵收，土地所有權人如參與協議價購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本府所提出申請，如採徵收方式則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，本府將依該細則第7條規定將處理結果函復申請人。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		理由剝奪人民財產權及造成優質農地零碎化，實與當前政策背離。	
		(9)破壞鄉村地景無助於地方發展：本社區坐落農業區鄉村，居住人民多為純樸,且有弱勢族群,宜蘭縣政府交通處以紓解市區交通道路壅塞理由開闢道路，然對於外地或本地觀光客習慣走國道5或省道，基於本社區鄰近福園殯葬區(第一公墓)，既有路線即具備交通紓解功能，且交通乘載量充裕，再者開闢新路反而嚴重破壞農村優美地景景觀，無助於地區整體發展，更無法改善當地居住環境。	(9)本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段,開闢本計畫道路，將可提升觀光服務品質,並因應未來觀光運輸服務需求，故開闢本計畫道確有其必要性。 本計畫做為山腳道路系統之一環,員山鄉境內的山腳道路僅剩本路段尚未開闢，本道路之建設可使山腳道路動線續往南連結至台 7 線,並串聯山腳道路尚德段及宜 61 線，有助於山腳道路系統長期的健全發展。
		(10)員山鄉永和村周邊文化及生態資源不應破壞：永和村第一公墓區及延伸具有著名的虎跳牆軍事坑道便所遺址，此乃日治時期重要的軍事要塞，第一公墓區下方及延伸曾是重要的防禦基地，日治時期用磚及水泥建造極為堅固，對外交通連結現在憲兵指揮部及員山公園神社，顯見當時員山地區地勢較高俯瞰蘭陽平原，為極重要的防禦基地。惟該遺址未見縣政	(10)經查「虎跳牆軍事坑道便所遺址」位於員山鄉第一公墓區內，而本計畫道路全線均繞過該公墓區，應不影響古蹟保存事宜，另本府將於第二次公聽會前函詢文化局再次清查工程範圍是否涉及文化資產價值之建造物或疑似考古遺址,倘若涉及,將依文化資產保存法相關規定辦理。

編號	陳述意見人	陳述意見內容	回應及處理結果
		府及鄉公所重視，僅有民間文史工作者竭力保存相關資料，此應請宜蘭縣政府委請專家規劃保存，且該區尚有臺灣特有種臺灣葉鼻蝙蝠重要棲地，又員山鄉被稱為水的故鄉，本鄉具有湧泉的地景，其地下水來自雪山山脈，水資源孕育豐富的生態資源，是以本社區文化及生態資源應適當保護，避免不必要道路開設遭破壞。	
11	陳〇媛	參加 6/8 第一次公聽會(說明會)，得知本案工程計劃涉及本人住宅。政府人員還說有調查過涉及到的住宅並沒有弱勢家庭，本人就是弱勢家庭。當下聽到這裡，覺得我們有被關心過嗎?	1. 經查本計畫範圍部分涉及低收入戶及中低收入戶人口弱勢族群，審酌實際情形後依土地徵收條例第 34-1 條規定辦理。
		在此住了 30 餘年，到現在還沒有自來水可用，去陳情也沒人要幫忙還需要每年繳過路費給地主。	2. 社區聯外道路開闢及自來水申辦事宜非本案工程範圍。
		住在這裡這麼多年了，也沒看過車流量多到新闢道路，請不要破壞我們的房子。讓我們一家人擔心害怕房子要被徵收跟後續的一些問題! 以上，懇請宜蘭縣政府能夠重新評估道路計劃之公益性及必要性。	3. 本計畫道路係宜蘭西側外環觀光道路系統尚未貫通路段，開闢本計畫道路， 將可提升觀光服務品質，並因應未來觀光運輸服務需求，故開闢本計畫道確有其必要性。 本府將依據土地徵收條例相關規範儘可能協調及協助所有權人。

玖、結論:

感謝各位鄉親參與本次公聽會，各位於會中提出的寶貴意見本府已詳予記錄，後續將妥善處理，本場公聽會之會議記錄將於會後以郵寄方式通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人，並且公告周知及公布於本府網站。

拾、散會(上午 11 時 50 分)