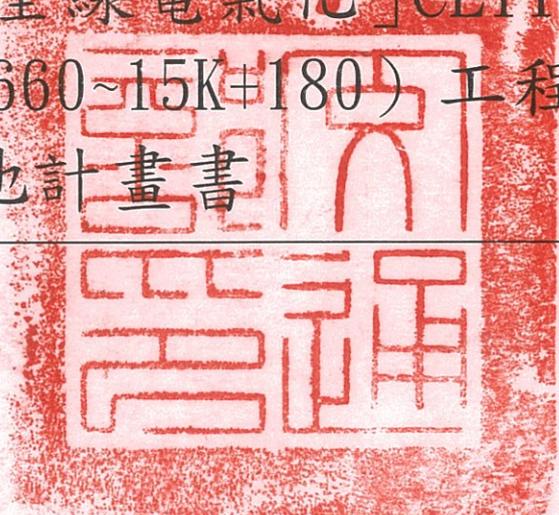




內政部105年 / 月 4 日台內地字第04/S11534號函核准徵收

「東部鐵路快捷化計畫-花東線鐵路
瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」CL111
標曲線改善(14K+660~15K+180)工程
徵收土地計畫書



交通部

交通部鐵路改建工程局



製作日期：中華民國 104 年 11 月 日

徵收土地計畫書

本局為辦理「東部鐵路快捷化計畫-花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」CL111 標曲線改善(14K+660~15K+180)工程需要,擬徵收坐落花蓮縣壽豐鄉路內段 911-1 地號 1 筆土地,面積 0.000042 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計 17 份,請准予照案徵收。

另本案土地奉准徵收後,將依行政院 97 年 5 月 27 日院臺交字第 0970019982 號函示,逕行以「交通部臺灣鐵路管理局」名義登記為土地管理機關(附件十四)。

此 請

內政部

一、徵收土地原因

為辦理「東部鐵路快捷化計畫-花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」CL111 標曲線改善(14K+660~15K+180)工程,必需使用本案土地。

二、徵收土地所在地範圍及面積

(一)擬徵收坐落花蓮縣壽豐鄉路內段 911-1 地號 1 筆土地,面積 0.000042 公頃。詳如徵收土地清冊與徵收土地圖說(附件十及十五)。

本案勘選徵收土地之用地範圍已依「徵收土地範圍勘選作業要點」規定辦理。本案勘選用地屬都市計畫範圍內得徵收之私有土地,以徵收方式取得前已依前揭要點第二點規定,檢視需用土地範圍位置之適當性及必要性。

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:依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、都市計畫法第 48 條及鐵路法第 7 條第 1 項規定辦理。

(三)奉准興辦事業文件:如后附行政院 97 年 3 月 13 日院臺交字第 0970009352 號函、行政院經濟建設委員會 97 年 3 月 5 日總字第 0970000915 號函、交通部 97 年 3 月 17 日交路字第 0970023691 號函、行政院 101 年 2 月 4 日院臺交字第 1010004633 號函暨交通部 103 年 11 月 6 日交路(一)字第 1038800116 號函影本(附件一)。

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:

1. 本計畫之目的在有效紓解東部鐵路擁擠情形及縮短行車時間,提升花東地區整體運輸效能外,並藉以促進東部地區都市發展,提昇產業競

爭力，減少私人運具對於東部地區人文社會之衝擊。

2. 本計畫工程完工後將永久提供鐵路通行使用，為減少用地取得面積，其區位選擇及路線規劃均以使用既有花東線鐵路路廊為主，惟依鐵路設計規範劃定用地範圍，本計畫仍需再取得部分土地，以達成使用目的。

(二) 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

1. 本計畫係依據目前鐵路路廊範圍，經考量鐵路現況、土地地形、行車安全及運轉需求等事項，依據相關法令規章據以規劃設計，計畫使用之土地均為達成鐵路電氣化工程必需使用之最小限度範圍。
2. 本案工程因曲線改善於西側需新增用地外，其餘均在原鐵路路廊範圍內施工。

(三) 用地勘選有無其他可替代地區：

1. 為減少用地取得面積，本計畫工程範圍之勘選係以既有花東線鐵路路廊為主，爰此，本案用地勘選於區位選擇上已無其他區位可替代。
2. 本案工程新增 11 筆土地，面積合計 0.024393 公頃，其中公有土地 3 筆，私有土地 8 筆，私有土地已踐行土地徵收條例第 11 條規定「應先與所有權人協議價購或以其他方式取得」，已以價購方式取得 7 筆土地，僅餘本案土地 0.000042 公頃須以徵收方式取得，故本案之用地勘選已無其他可替代地區。

(四) 是否有其他取得方式：

否。其他各取得土地方式及可行性茲明列並分析如后：

1. 聯合開發：

聯合開發方式，雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本案為鐵路工程，依工程屬性，不適合聯合開發，且聯合開發涉及資金籌措等技術問題，有其不可行性。

2. 捐贈：

私人捐贈雖係公有土地來源之一，仍視土地所有權人意願主動提出，本局樂觀其成，並願意配合完成相關手續，惟本案未接獲土地所有權人原意捐贈土地之意思表示。

3. 公私有土地交換(以地易地)：

本局管有之土地均需作為鐵路使用，並無多餘之土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。

4. 租用：

本計畫為鐵路永久設施，不宜以租用方式取得。

5. 設定地上權：

因本案工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理需要，不宜以設定地上權方式取得。

6. 以上 5 種其他取得方式經研判為不可行，本工程屬永久性設施，經評估以取得土地所有權較符合民眾期望及經濟效益，已召開二場公聽會及 2 次用地取得協議會，通知土地所有權人陳述意見，並與土地所有權人協議，經協議結果，除本筆土地外，其餘均已同意價購，據本筆土地所有權人之一莊秀碧電話表示：須取得之土地面積僅 0.000042 公頃，且為 3 人共同共有，請本局逕行使用。因協議不成，經評估無其他方式取得，故須以徵收方式取得。

(五) 其他評估必要性理由：

花東線鐵路電氣化為東部鐵路快捷化之重要一環，在政府陸續完成臺鐵西幹線、宜蘭線及北迴線之電化工程，獲致非常良好之效益下，更進一步積極推動本計畫工程，以解決目前往返花東線間之列車須在花蓮站更換柴油車致旅客須在此換乘列車耗時約 10 分鐘之情事，達成提升整體之運輸效率及服務品質之目標。

五、公益性及必要性評估報告

(一) 社會因素：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

(1) 本案徵收用地係屬花蓮縣境內工程用地範圍，徵收 1 筆都市計畫土地，土地面積 0.000042 公頃，土地所有權人 3 人，因工程用地範圍內無建築物，故本工程對於地區人口數及結構並無太大影響，但工程完工通車後，受益對象有每年旅運人次約 250 萬及花蓮、臺東縣所有居民約 56 萬人。

(2) 花蓮縣位居台灣東部，境內多山，受地形及地理環境限制，產業發展相對西部落後，導致人口外流、老化。雖自然及觀光資源豐富，惟交通不便，限制觀光發展。鐵路雙軌化及電氣化完工後，交通便利性提升，促進周邊公共設施活用利用之檢討及設置，可改善地區居住品質，提供各年齡階段人口在生活交通變利性之需求。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本計畫之執行對周圍社會現況產生下列有利之影響：

(1) 配合國家產業東移以及發展觀光產業的政策，提供東部區域間安全、大量及快速之鐵路運輸系統。

(2) 因應北宜及台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫未來通車對鐵路營運之

衝擊影響，縮短行車時間，以強化鐵路運輸競爭力。

- (3) 增加鐵路運輸能量，以解決東部鐵路運輸擁擠情形及提升鐵路營運和服務品質。
- (4) 達成政府「挑戰二〇〇八國家發展重點計畫」所揭示「促進區域平衡發展」與「增進東部區域經濟繁榮」之目標，提供便捷之鐵路運輸系統，有效消除東西部走廊間之阻隔。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

- (1) 原住民族佔臺灣總人口數的 2%，為相對少數民族，於生活型態上有其弱勢的一面。花蓮縣原住民族人口數高達 9 萬多人，為全省人數之冠，本計畫之執行可藉由地區交通服務品質之提升，改善原住民族生活條件與環境。

- (2) 花蓮縣南北長約 137.5 公里，由於相對於西部交通的不便利，人口外移情形也相對於西部地區嚴重，造成老人等無工作能力之弱勢族群相對較多，本計畫完工後，因提升地方交通品質，改善地方生活環境，計畫周遭之弱勢族群生活可一併獲得改善，本徵收計畫土地所有權人非弱勢族群。

4. 徵收計畫對健康風險之影響程度：

- (1) 本計畫為辦理鐵路工程，施工採用環保節能工法與技術，以減少對環境之衝擊；施工期間除加強環境監測外，並已針對廢棄物、空氣品質、噪音振動及沿線工地景觀等皆研擬相關防治措施，以降低本案對居民健康風險之影響程度。
- (2) 工程完成後，鐵路電氣化可減少噪音，部分區段鐵路高架可減少交通事故，當地民眾亦可透過交通服務品質之提升，更快速到達鄰近之大型醫療設施，提供居民更佳的醫療保障，有助於居民健康之提升。

(二) 經濟因素

1. 徵收計畫對稅收影響：

藉由本計畫之執行可因交通服務品質之提升而整體提升花東地區之生活環境品質，增加就業機會及觀光效益，同時帶動經濟發展，有助提升當地觀光業及地方性產業之稅收。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：

- (1) 本計畫係依據目前鐵路路廊範圍規劃設計，於規劃當時已考量維持既有農業灌溉排水路的功能，並儘可能以工程技術減少使用農業用地，減少對糧食安全之衝擊。
- (2) 本計畫之執行可因交通服務品質之提升而整體提升花東地區之生活

環境品質，年輕人願留家鄉從事農業，並改善農業生產環境及技術，增加糧食產量。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

- (1) 本案徵收用地並無拆除工廠及公司建物，即無轉業人口。
- (2) 另本計畫為地方帶來運輸之便利，促進地方產業經濟發展，有助於提昇周邊地區人口就業條件，利於青年回鄉就業，對增加就業或轉業人口具正向影響。

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：

- (1) 本案土地無地上物，徵收地價補償費約需924元整。
- (2) 本計畫之經費經行政院104年3月4日院授主預經字第1040100380號函同意保留，於交通部103年度及以前年度歲出保留款「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」保留新臺幣14,635,925元整內支用（附件十三），無其他政府配合興辦公共設施負擔情形。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案申請徵收之都市計畫土地已由農業用地變更為鐵路用地，其變更前之使用現況為荒地，故本徵收案對當地農林漁牧產業鏈並無影響。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：

- (1) 本徵收計畫係因路權所需範圍而劃設，且已儘量以工程克服方式將徵收面積達最小幅度，沿線所需徵收之土地面積多僅徵收部分面積，其餘面積尚屬塊狀完整使用，不致影響其土地利用之完整性。
- (2) 本計畫完工後，改善地區交通，平衡城鄉發展，對土地利用之完整性有正面意義。

(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：

- (1) 本計畫區位選擇及路線規劃均以使用既有花東線鐵路路廊為主，減少對原城鄉自然風貌之衝擊。
- (2) 完工後將以隔離綠帶區隔路權，兼顧生態保育與環境調和，再塑城鄉新風貌。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本計畫於花蓮縣境內無發現古蹟及文化遺址，故申請徵收土地對文化古蹟無影響。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本計畫完工後，提升交通便利條件，有助於地方產業及觀光發展，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案工程用地內土地改良物為少數農林作物，未影響人口住宅密集地區及環境敏感地區，故對地區居民或生態環境並無明顯影響。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本計畫完工後對社會整體將大幅縮短進出花東地區之旅行距離與時間，對該地區周邊居民可充分利用交通之便利性，加速花蓮縣產業及觀光之發展，對未來加強花東地區各重要產業設施與觀光點間之聯繫，深具影響。

(四) 永續發展因素

1. 國家永續發展政策：

(1) 近年來，交通部依 1987 年世界環境與發展委員會所提出之「永續發展」的概念，研擬整體的交通運輸政策，並以行政院於 97 年 6 月 5 日核定之「永續能源政策綱領」作為運輸部門節能減碳最高指導方針。

(2) 本計畫位在花東縱谷，擁有得天獨厚之觀光資源及優美之自然生態環境，極適合興建綠色之鐵路大眾運輸系統，有效紓解東線鐵路擁擠情形及縮短行車時間，並提升東部地區整體運輸效能，減輕私人運具對於東部地區人文社會之衝擊，減少汽車廢氣及二氧化碳排放量，降低對於自然生態的破壞，促使生活環境得以永續發展。

2. 永續指標：

基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網、提供優質公共運輸服務、提供民眾安全的運輸環境，以及提升交通設施興建與營運維護效能等。因此，本計畫藉由鐵路服務水準提升，可改善運輸效能與節省旅運時間，提升國家綠色運輸服務品質，達成國家永續發展之交通發展政策。

3. 國土計畫：

本案工程用地為都市計畫土地，原為農業用地，已依作鐵路使用之目的，核准變更都市計畫為鐵路用地，符合都市計畫，為國土計畫之一環。

(五) 其他因素：

本計畫係行政院核定之國家重大交通建設，其目的是為改善交通服務品質，提升居民生活水平，並藉以促進東部地區都市發展，提昇產業競爭力。

(六) 綜合評估分析：

本工程符合下列公益性、必要性、適當性及合法性，經評估應屬適當：

1. 公益性：

工程完工後對花東地區有如下之效益，符合公益性。

①東部鐵路快捷化②動力一元化③促進花東觀光旅遊發展④強化綠色運輸⑤環島鐵路系統功能發揮⑥加速東部經濟開發。

2. 必要性：

(1) 花東線鐵路現況有如下問題：①單線未電氣化②路線容量有限③部分車站老舊④車站設施不足。計畫完工後有如下之效益：①完工後全線行車速率皆可達 130 km/hr ②解決噪音、空氣汙染問題③更新車站、改善設施④促進花東地區繁榮，故本計畫有其執行之必要性。

3. 適當性：

依鐵路法相關規定及鐵路建設用地範圍劃設原則，以不影響鐵路營運為原則，在拆遷、爭議最小之原則下檢討訂定用地範圍。

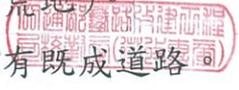
4. 合法性：

行政院審議通過：鐵路電氣化計畫於 97 年 3 月 13 日核定辦理，101 年 2 月 4 日核定修正計畫。

(2) 符合都市計畫法及土地徵收條例之規定：本案土地業完成都市計畫變更為鐵路用地作業，符合都市計畫法規定。計畫屬鐵路交通事業，為改善交通瓶頸、消除平交道事故及促進地方發展，符合公益需要，依土地徵收條例規定，為得徵收之土地。

六、土地使用之現況及其使用人之姓名、住所

(一) 已為鐵路使用（原為荒地）。

(二) 路權範圍內「無」私有既成道路。

七、土地改良物情形：無土地改良物（荒地）。

八、一併徵收土地改良物：無。

九、四鄰接連土地之使用狀況及其改良情形：

南、北為鐵路，東、西為農林作物。

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。本案徵收土地內「無」古蹟、遺址或登錄之歷史建築。

十一、舉行公聽會、說明會、聽證會之情形，並應檢附會議紀錄及出席紀錄：

(一)「東部鐵路快捷化-花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」為東部永續發展綱要計畫之中短程計畫，因係分期推動辦理，於規劃中難於明確向土地所有權人及利害關係人說明，為維護其權益並符合法規之精神，於

98年9月9日將舉辦公聽會之事由、日期及地點公告於需用土地所在地之公共地方、花蓮縣政府、臺東縣政府及花蓮縣、臺東縣各鄉鎮所轄村里辦公處之公告處所，並刊登98年9月14、15日聯合報E2屏東台東版、中國時報F3、F1花蓮版及更生日報23版，並於98年9月23（針對花蓮縣）、24日（針對臺東縣）舉行公聽會，針對會中土地所有權人及利害關係人所提意見，本局皆於會中具體答覆。

- (二) 依據貴部101年2月2日台內地字第1010085864號函知各機關，有關徵收案件於101年1月4日前未經貴部核准徵收或新申請案件，均應依現行之規定辦理。經本局重新檢視並辦竣前函說明二所列應配合事項後，於103年2月27日及103年4月10日將舉辦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地方、花蓮縣政府及花蓮縣壽豐鄉、鳳林鎮、光復鄉、萬榮鄉、瑞穗鄉公所及相關村(里)辦公處之公告處所，與村(里)住戶之適當公共位置，依土地登記簿所載住所通知有關之土地所有權人，且刊登於行政院公報(第020卷第038期20140303交通建設篇及第020卷第073期20140422交通建設篇)及張貼於需用土地人網站，並於103年3月20日及103年5月9日重新舉辦2場公聽會，詳如后附公告及與刊登政府公報文件影本、張貼於交通部鐵路改建工程局網站證明文件前揭2場公聽會之紀錄影本(附件三)。
- (三) 公聽會上業依土地徵收條例施行細則第10條第1項第3款規定說明興辦事業概況與事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並已拍照或錄影存檔。
- (四) 公聽會會議紀錄已依規定載明相關事項，並於103年3月27日及103年5月16日公告於需用土地所在地之公共地方、花蓮縣政府及花蓮縣壽豐鄉、鳳林鎮、光復鄉、萬榮鄉、瑞穗鄉公所及相關村(里)辦公處之公告處所，及張貼於需用土地人網站，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。詳如后附會議紀錄公告及張貼於交通部鐵路改建工程局網站證明文件(附件四)。
- (五) 於103年5月9日第2場公聽會已針對103年3月20日第1場公聽會土地所有權人及利害關係人陳述意見進行明確回應及處理。詳如后附本局103年3月27日鐵授東工字第1030003466號、103年5月16日鐵授東工字第1030005802號函送之會議紀錄及103年4月10日鐵授東工字第1030004056號函及103年6月9日鐵授東工字第1030006710、10300067101~10300067105號函復土地所有權人陳述意見(附件四)。
- 十二、與土地所有權人或土地改良物所有權人協議價購或其他方式取得之經過

情形及所有權人陳述意見之情形：

(一) 本局以 101 年 5 月 16 日鐵工規字第 1010007406 號及 104 年 7 月 16 日鐵工規字第 1040009074 號開會通知單（均附協議會說明資料及協議價購土地清冊）通知土地所有權人，並於 101 年 5 月 23 日及 104 年 7 月 31 日與土地所有權人協議，詳如后附土地所有權人協議以價購或以其他方式取得不成之證明文件或協議紀錄影本（附件五）。

(二) 經 101 年 5 月 23 日用地取得協議價購會議，本標工程其他土地-壽豐鄉路內段 841-1 地號等 7 筆土地之所有權人吳志墉君等均已同意價購，僅本案土地無同意價購之意思表示，土地所有權人之一莊秀碧電話表示：須取得之土地面積僅 0.000042 公頃，且為 3 人共同共有，請本局逕行使用。本局再於 104 年 7 月 31 日召開用地取得協議價購會議，本案土地所有權人已仍無代表出席，爰因協議不成，經評估無其他方式取得，須以徵收方式取得。所有權人於得提出陳述意見之期限內無提出陳述意見（附件六）。

(三) 本案協議價購價格：

1. 101 年 5 月 23 日召開之用地取得協議會係於土地徵收以市價補償 101 年 9 月 1 日開始實施前，以協議價購土地當期之公告土地現值加 4 成，再加每平方公尺 120 元之同意價購獎勵金（其他私有土地之所有權人均同意以本價格價購）。

2. 104 年 7 月 31 日召開之用地取得協議會係參考政府公開資訊，以下列各價格，經綜合評估後，以 2,500 元/m²與土地所有權人協議價購（附件七）。

(1) 於貴部不動產交易實價查詢服務網查得 103 年 1 月至 104 年 8 月壽豐鄉路內段有 15 筆土地交易紀錄，經查對地籍圖，僅路內段 841~870 地號較為毗臨鐵路，該土地 103 年 7 月之交易價格為 1,968 元/m²，以 103 年 7 月與 104 年 9 月兩時點物價指數漲跌幅比較為 0.7% 計算為 1,982 元/m²。

(2) 依政府公開資訊查得花蓮縣 104 年公告土地現值占一般正常交易價格為 86.91 百分比，本案土地 104 年之公告土地現值為 1,700 元/m²，依該百分比換算為 1,956 元/m²，惟該 86.91 百分比為花蓮縣全縣之平均數，壽豐鄉為該縣地價較高之鄉鎮，爰本價格不予採用。

(3) 試比照本標工程其他土地協議價購之標準（當期之公告土地現值加 4 成，再加每平方公尺 120 元之同意價購獎勵金）計算為 2,500 元/m²。

(四) 本案土地於申請徵收前，已依行政程序法第 102 條規定併前揭開會通知

單，以雙掛號方式書面通知土地所有權人陳述意見，於得提出陳述意見之期限內無所有權人提出陳述意見。

(五) 本案土地所有權人之相關通知均以合法送達(附件八)。

十三、土地或土地改良物所有權人或管理人姓名住所：詳附徵收土地清冊(附件十)。

十四、被徵收土地之使用配置：詳如土地使用計畫圖(附件十六)。

十五、有無涉及原住民之徵收：無。本案土地無原住民土地。

十六、安置計畫

無。本案無徵收土地改良物，無土地徵收條例第34條之1規定，應訂定安置計畫之情形。

十七、興辦事業概略及其計畫進度

(一) 計畫目的：

本案可完成臺鐵列車動力一元化，有效紓解東部鐵路因交會或待避等因素肇致運轉時間增加之問題、提升東部地區整體運輸效能，及建構完整花東線之電氣化，對邁向環島鐵路電氣化路網之目標，有相當之助益。

(二) 計畫範圍：詳如徵收土地圖說(附件十五)。

(三) 計畫進度：

1. 99年10月19日開工 101年5月30日完工。

2. 開工時間雖早於召開第1次用地取得協議會議時間，惟用地未取得前，除儘量於原鐵路路廊範圍內施作外，壽豐鄉路內段841-1地號等7筆私有土地係先行租用，本案土地洽所有權人談租用事宜，所有權人之一莊秀碧電話表示：須取得之土地面積僅0.000042公頃，且為3人共同共有，請本局逕行使用。

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924元整(附件十二)。

(二) 地價補償金額：本案經花蓮縣政府104年第1次地價暨標準地價評議委員會評定補償金額每平方公尺新臺幣2,200元整，徵收面積0.42平方公尺，地價補償新臺幣924元整。

(三) 土地改良物補償金額：新臺幣0元整。

(四) 遷移費金額：新臺幣0元整。

(五) 其他補償費：新臺幣0元整。

十九、準備金額總數及其來源

(一) 準備金額總數：新臺幣14,635,925元整，足敷支應應補償金額總數。

(二) 經費來源及概算：

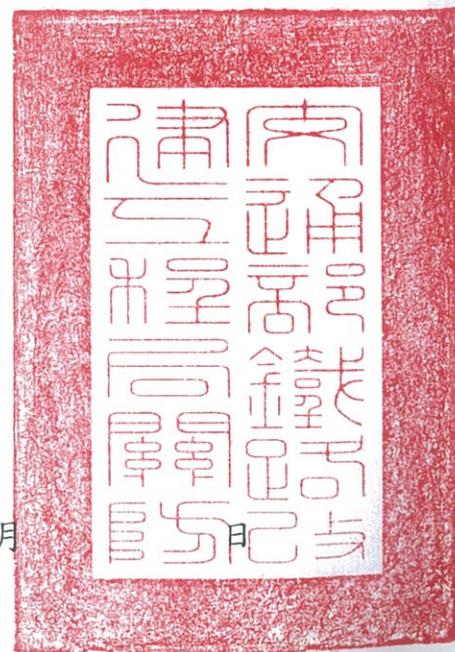
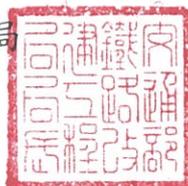
見
本計畫之經費經行政院104年3月4日院授主預經字第1040100380號函
同意保留，於交通部103年度及以前年度歲出保留款「花東線鐵路瓶頸
路段雙軌化暨全線電氣化」保留新臺幣14,635,925元整內支用（附件十
三），無其他政府配合興辦公共設施負擔情形。

附件：

- 定
因
資
- (一) 奉准興辦事業文件影本。
 - (二) 公益性及必要性評估報告。
 - (三) 舉辦公聽會之公告與刊登政府公報或新聞紙及張貼於需用土地人網站證
明等文件影本。
 - (四) 舉辦公聽會之紀錄影本、會議紀錄公告及張貼於需用土地人網站證明等
文件影本。
 - (五) 通知土地、土地改良物所有權人協議價購或以其他方式取得之文件並給
予所有權人書面陳述通知影本。
 - (六) 與土地、土地改良物所有權人協議價購或以其他方式取得不成之協議紀錄。
 - (七) 協議價購價格為市價之參考文件。
 - (八) 協議及給予所有權人陳述意見機會之通知送達文件影本。
 - (九) 協議價購土地校簿清冊。
 - (十) 徵收土地清冊。
 - (十一) 無妨礙都市計畫證明書。
 - (十二) 花蓮縣政府函送104年徵收土地宗地市價清冊文件。
 - (十三) 經費來源證明文件（104年度交通部單位預算影本）。
 - (十四) 產權登記—行政院97年5月27日院臺交字第0970019982號函影本。
 - (十五) 徵收土地圖說（地籍圖、現地位置照片）。
 - (十六) 土地使用計畫圖。
 - (十七) 第二場公聽會紀錄公告文件

需用土地人：交通部鐵路改建工程局

代表人：代理局長 胡湘麟



中 華 民 國 104 年 10 月

「**東部鐵路快捷化計畫—花東線鐵路瓶路段雙軌化全線電氣化**」
CL111標曲線改善 (14K+660~15K+180) 工程

工程起點 14K+660

圖 例

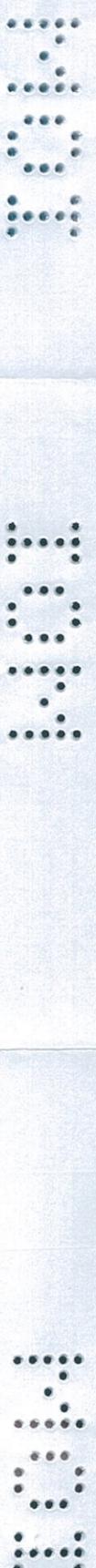
	工程用地範圍
	公有土地
	申請徵收土地
	協議取得土地

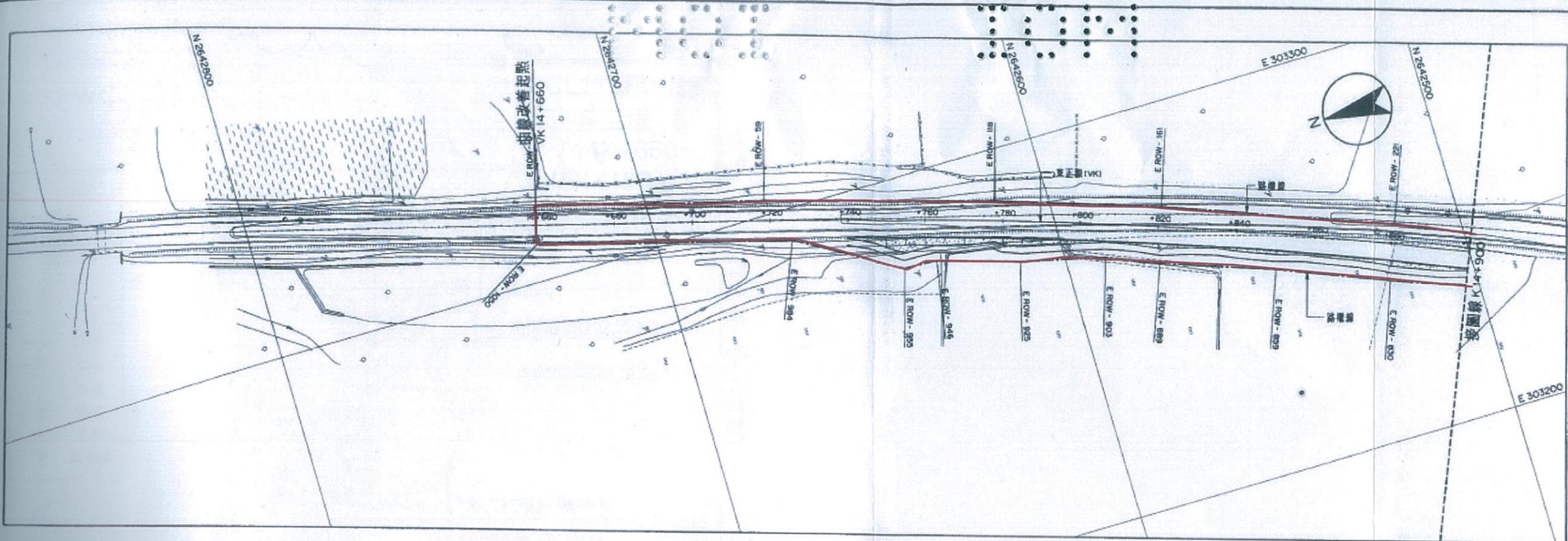
926



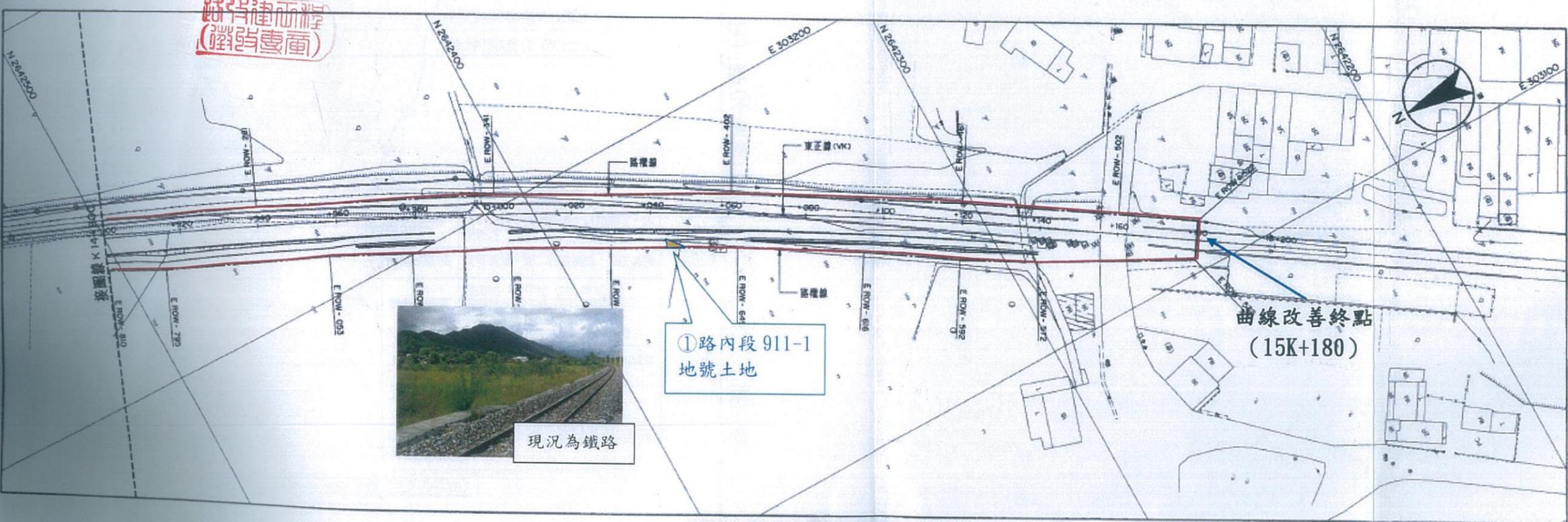
申請徵收土地
詳下頁放大圖

工程終點 15K+180





圖例: ———— 路權線

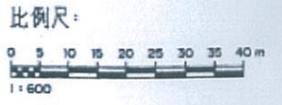


曲線改善終點
(15K+180)

①路內段 911-1
地號土地

現況為鐵路

- 附註:
1. 路權線 EROW 曲線改善採詳 GE0052。
 2. 路權範圍內不含施工中所需臨時用地。
 3. 施工前承包廠商再次與工程司查驗核定路權資料後始以施工。



土地使用計畫圖

規劃顧問公司 中興工程顧問公司		工程主辦單位 東華工程處		工務組		機電組		規劃組		總工程司室		比例 1:600	工程圖名 花東線花蓮站至瑞穗站(不含)間鐵路電氣化新建工程 C111 花蓮站至豐田站(不含)間鐵路曲線改善電氣化基礎工程(含軌道)	核准日期及文號 (本會核由本局投標組註記)
日期	審核	日期	審核	日期	審核	日期	審核	日期	審核	日期	審核	單位	圖名 用地範圍圖(1)	交通部 99年12月1日 交路字第 0990011541號 函核備
主任工程師	副主任工程師	組長	組長	組長	組長	組長	組長	工程師	副工程師	工程師	工程師	電氣圖號 GEN-RWDL1110GE005100	圖號 RWDL1110GE005100	

258

單，以雙掛號方式書面通知土地所有權人陳述意見，於得提出陳述意見之期限內無所有權人提出陳述意見。

(五) 本案土地所有權人之相關通知均以合法送達(附件八)。

十三、土地或土地改良物所有權人或管理人姓名住所：詳附徵收土地清冊(附件十)。

十四、被徵收土地之使用配置：詳如土地使用計畫圖(附件十六)。

十五、有無涉及原住民之徵收：無。本案土地無原住民土地。

十六、安置計畫

無。本案無徵收土地改良物，無土地徵收條例第34條之1規定，應訂定安置計畫之情形。

十七、興辦事業概略及其計畫進度

(一) 計畫目的：

本案可完成臺鐵列車動力一元化，有效紓解東部鐵路因交會或待避等因素肇致運轉時間增加之問題、提升東部地區整體運輸效能，及建構完整花東線之電氣化，對邁向環島鐵路電氣化路網之目標，有相當之助益。

(二) 計畫範圍：詳如徵收土地圖說(附件十五)。

(三) 計畫進度：

1. 99年10月13日開工，101年5月30日完工。

2. 開工時間雖早於召開第1次用地取得協議會議時間，惟用地未取得前，除儘量於原鐵路路廊範圍內施作外，壽豐鄉路內段841-1地號等7筆私有土地係先行租用，本案土地洽所有權人談租用事宜，所有權人之一莊秀碧電話表示：須取得之土地面積僅0.000042公頃，且為3人共同共有，請本局逕行使用。

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924元整(附件十二)。

(二) 地價補償金額：本案經花蓮縣政府104年第1次地價暨標準地價評議委員會評定補償金額每平方公尺新臺幣2,200元整，徵收面積0.42平方公尺，地價補償新臺幣924元整。

(三) 土地改良物補償金額：新臺幣0元整。

(四) 遷移費金額：新臺幣0元整。

(五) 其他補償費：新臺幣0元整。

十九、準備金額總數及其來源

(一) 準備金額總數：新臺幣14,635,925元整，足敷支應應補償金額總數。

(二) 經費來源及概算：