

鐵路行車安全改善六年計畫
宜蘭線新馬站彎道改善工程
第二次公聽會

- 會議時間：民國 109 年 11 月 26 日（星期四）上午 10 時整
- 會議地點：宜蘭縣蘇澳鎮社會福利大樓 3 樓

（宜蘭縣蘇澳鎮隘丁路 36 號）

工程主辦機關

交通部臺灣鐵路管理局宜蘭工務段

「鐵路行車安全改善六年計畫－宜蘭線新馬站彎道改善工程」

第二次公聽會會議紀錄

壹、事由：說明「鐵路行車安全改善六年計畫－宜蘭線新馬站彎道改善工程」之興辦事業工程概況、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、日期：民國 109 年 11 月 26 日（星期四）上午 10 時整。

參、地點：宜蘭縣蘇澳鎮社會福利大樓 3 樓。

肆、主持人：

交通部臺灣鐵路管理局宜蘭工務段李建勳段長

記錄：胡元昌

伍、出席單位及人員：詳如簽到表(詳如附件一)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如簽到表(詳如附件二)

柒、興辦事業工程概況：

一、計畫源由：

(一) 鑑於民國 107 年 10 月 21 日第 6432 次自強號(普悠瑪)於新馬站發生嚴重出軌翻覆意外，依據民國 107 年 12 月 14 日交通部部務會議指示事項，將新馬站彎道列為優先改善路段。

(二) 奉行政院民國 108 年 3 月 22 日院臺交字第 1030058414 號函核定辦理。

二、計畫內容：

(一) 新馬站附近鐵路東移，改善新馬彎道曲線半徑由 $R=306m$ 擴大至曲線半徑 $R=500m$ 。

(二) 配合加大路線半徑後，既有新馬站須配合遷移。

三、用地概況：

(一) 用地範圍：

1. 工程位於本局宜蘭線冬山站至蘇澳新站間，里程北起 K87+601，南至 K90+011，全長約 2.4 公里。

2. 公有地有償撥用及私有地協議價購或徵收範圍：

北端為東碱股份有限公司蘇澳總廠停車場靠本局軌道設施側，南端以新馬車站人行陸橋往宜蘭方向約 50 公尺處，東側以不超過私有土地農田，西側為現有蘇澳鎮新城一路既有道路。

(二) 用地範圍內公私有土地筆數、面積及占比：

項目	權屬	筆數	面積 (平方公尺)	百分比
宜蘭線 新馬站彎道 改善工程	公有地(臺鐵局)	14	56,908.20	98.70%
	公有地(其他)	5	559.84	0.97%
	私有地	1	191.79	0.33%
	總計	20	57,659.83	100.00%

(三) 用地範圍內私有土地改良物種類：樹木及既有道路。

(四) 用地範圍內土地使用分區：鐵路用地。

(五) 規劃原則：

1. 路線設計準則以民國 106 年 7 月 26 日修正之「鐵路修建養護規則」及交通部於民國 107 年 5 月 4 日同意備查之「臺灣鐵路管理局建設作業程序」為依據。
2. 本計畫設計準則維持原來路線標準，採用臺鐵幹線電化特甲級線之標準釐定路線設計準則。
3. 採用鋼軌、枕木、扣件及道碴構成之傳統石碴軌道設計鋪設。

(六) 工程計畫：

1. 電車線系統：採用 25KV 交流單向 60Hz 單純懸垂具弛度之接觸線架設方式。
2. 現有水路：現有三道水溝排水功能良好，僅針對鄰近排水溝拆遷及加蓋。

(七) 用地範圍內勘選需用私有土地合理關連及已達必要最小範圍之理由：

依鐵路線形彎道改善所需，劃設必要工程範圍，目前擬徵收之土地確屬必要且為最小範圍。

(八) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

1. 原規劃提高彎道曲線半徑至 $R=700m$ 方案，惟其工程範圍過大，恐對當地造成較大影響，故採用本案 $R=500m$ 設計，為工程必要及所需最小範圍之最適方案。
2. 軌道曲線改善位置，位於本局通往放置緊急搶修用石碴堆置場之本局經管既有道路，倘不辦理用地取得，將影響東碱股份有限公司蘇澳總廠及當地居民人車進出。

(九) 其他評估必要性理由：

鐵路運輸為東部對外之主要大眾運輸工具，新馬站彎道曲線半徑過小，確實有鐵路行車安全之疑慮，彎道改善工程有其急迫性及必要性。

(十) 是否有其他取得方式：

鐵道工程屬永久性交通設施，具有強烈公益性質，不適以地上權或聯合開發等方式取得用地。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性評估：

(一) 社會因素評估

1. 徵收所影響人口多寡與年齡結構：本案係為新馬站彎道改善工程，徵收範圍係使用分區為鐵路用地之公共設施保留地，現況部分為道路，部分有樹木，僅影響利用此道路之進出人，未影響當地人口數量及結構。
2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：本計畫徵收用地為鐵路用地之土地，緊鄰現有鐵路，對周圍社會現況之影響程度輕微。
3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：範圍內尚無弱勢族群，對弱勢族群生活型態未有影響。
4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：本計畫徵收範圍內，並無住宅，鐵路東側為工業區，距離最近廠房約 30 公尺，對當地居民生活及健康影響輕微。

(二) 經濟因素評估

1. 徵收計畫對稅收影響：本計畫完工後，可提高宜蘭線鐵路行車安全及降低路線養護成本，提升列車速度，對地區發展有利；惟徵收範圍不大，對政府稅收之影響不大。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：本計畫徵收範圍小，範圍內並無農地，對於減少糧食生產及糧食安全存量影響微小。
3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：本徵收範圍內並無定居人口，亦對東側工業區之營運影響甚低，對就業、轉業人口影響輕微。
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：本案徵收所需建設經費已列入「鐵路安全改善六年計畫」預算辦理，由中央全額負擔。
5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：本計畫徵收為鐵路用地之土地，徵收範圍僅限有鐵路東側所必要之土地，約 0.3 公頃，並無林、漁、牧業產業，對農業產業鏈影響輕微。
6. 徵收計畫對周邊土地利用完整性影響：本計畫為徵收鐵路東側鐵路用地之土地，部分為道路、部分有樹木，對土地利用完整性影響不大。

（三）文化及生態因素評估

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：本徵收案之工程為將新馬站之彎道改善，將小半徑曲線由現有 $R=306m$ 提高為 $R=500m$ ，軌道形式採傳統石碴軌道設計鋪設，對當地風貌僅為鐵道線形東移，對當地城鄉自然風貌改變不大。
2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：徵收範圍緊鄰新城遺址及武荖坑遺址，但未在計畫改善線形路廊內，文化古蹟不受影響。
3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：本計畫徵收範圍內土地，現況部分為道路、部分有樹木，並未因徵收而改變其生活模式。
4. 徵收計畫對地區生態環境之影響：本計畫鄰近未被徵收之土地，於徵收後均維持原來之使用，加上工程完成後，可改善鐵路行車安全及速度，對當地生態環境未造成重大影響。
5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：本徵收計畫係配合新馬站彎道改善工程，將鐵道東移，因此必須徵收當地部分土地，使用分區均為鐵路用地；完工後，當地工業經營未有重大改變，且可提高鐵路運輸之乘車安全，對當地生態、周邊居民生活無影響。

（四）永續發展因素評估

1. 國家永續發展政策：本次徵收目的在於執行新馬站彎道改善工程，提高現有鐵道線形之小半徑曲線、提高鐵路行車安全及行駛速度。本線為臺北地區通往花蓮、台東之主要路線，在本區

域對外運輸以「鐵路為主、公路為輔」之政策主張下，維持其安全、提高車輛行駛速度應為必要；再者，鐵道運輸為最符合環保、綠能之大眾運輸方式，本案對國家永續發展政策有相當助益。

2. 永續指標：鐵路便利交通，又為當地對外及花東往返之主要大眾運輸工具，也是維持花東地區發展之重要設施。因此，經由本次工程改善鐵路安全、提高行車速率，實為國家永續發展之重要指標。
3. 國土計畫：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，可促進地方發展，平衡各區域之發展。

二、必要性評估：

（一）本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫係配合臺鐵現有鐵路線形及路權，於改善新馬站彎道線形及於必要且最小使用範圍土地之考量下，不得不徵收鐵路東側沿線部分土地。

（二）預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本案工程規劃以考量改善鐵道線形小曲線半徑之調整所必需，將以編定為鐵路用地之土地作為徵收範圍，已是徵收私有土地之必要且最小範圍。

（三）用地勘選有無其他可替代地區

本工程乃配合臺鐵現有鐵路線形彎道改善所必須，鐵道東移可將現有之小曲線半徑提高，增加鐵路行車安全及效率，本案已是最佳方案。

（四）是否有其他取得方式(依土地徵收條例第 11 條之規定)

1. 設定地上權(不可行)：因本計畫工程係永久使用，為配合工程施工及整體管理所需，本案土地上空或地下空間已無法提供土地所有權人做其他用途之使用，故本計畫用地不宜以設定地上權方式取得。
2. 聯合開發(不可行)：聯合開發方式，係以公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本計畫土地僅供鐵路使用，有強烈公益性質，實不適合採用聯合開發方式。
3. 協議價購：本案將與所有權人依市價先行協議價購。

4. 本計畫係屬永久性交通設施使用，需以取得土地所有權之方式辦理，倘未能以協議價購方式取得土地，則以徵收方式辦理。

三、適當性評估：

（一）路線適當

新線鐵路之路線，已是鐵路線形提高小曲線半徑所需，並以已編定使用分區為鐵路用地之土地為徵收範圍，已是必要與最小使用範圍之方案。

（二）結構型式適當

1. 鐵路宜蘭線冬山至蘇澳新站間在經過武荖坑橋後，即為路堤段銜接平面路段，故本計畫沿用傳統道碴型式，採用鋼軌、軌枕、扣件及道碴軌道設計鋪設，能夠減少列車經過時所帶來的振動與噪音。
2. 本次工程係將部分軌道東移，將新馬車站彎道線形小曲線半徑由現有 $R=306m$ 提高為 $R=500m$ ，以提高鐵路行車安全及行車速度。

（三）計畫未對於農業生產環境、文化古蹟、生態環境造成破壞

1. 本案工程範圍內，均為使用分區為鐵路用地之土地，對農業生產環境影響輕微。
2. 本案範圍緊鄰新城遺址及武荖坑遺址，但未在計畫改善線形路廊內，文化古蹟不受影響。
3. 本案將軌道東移，所使用土地面積不大，對當地現有土地使用影響輕微，生態環境亦未有巨大之破壞。

（四）計畫不影響就業、轉業人口

本案徵收範圍內無建築物，亦無居民，不影響就業或轉業人口。

四、合法性評估：

（一）計畫辦理依據

「鐵路安全改善六年計畫宜蘭線新馬車站彎道改善工程」建設計畫於 108 年 3 月 22 日奉行政院院臺交字第 1030058414 號函核定辦理。

（二）土地取得法律依據

1. 依土地徵收條例第 3 條之規定：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：…二、交通事業。…
2. 依土地徵收條例第 11 條之規定：需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議，且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。

五、綜合性評估：

（一）公益性

1. 鐵路運輸係為西部前往本區域、花蓮及台東最重要大眾交通工具，改善鐵路運輸之安全性及提升行車速度，對本區域對外運輸及花、東永續發展有不可或缺之公共利益。
2. 本計畫為新馬站彎道改善工程，完工後可改善鐵路行車安全及速度、確可改善當地生活品質及經濟發展。

（二）必要性

本計畫配合臺鐵現有鐵路線形，提高小曲線半徑工程所需之必要且最小使用範圍，並將採協議價購先行程序，就無法達成協議結果之土地，不得不採用徵收方式。

（三）適當性

新線鐵路之路線係採傳統石碴軌道設計鋪設，並以鐵道東側已編定為鐵路用地之土地為徵收範圍，已是必要與最小使用範圍之方案。鐵道線形小曲線半徑提高為 $R=500m$ ，對工程、當地環境均為最適當之方案。

（四）合法性

1. 「鐵路安全改善六年計畫宜蘭線新馬車站附近彎道改善工程」建設計畫於 108 年 3 月 22 日奉行政院院臺交字第 1030058414 號函核定辦理。
2. 本次計畫係依照土地徵收條例、土地徵收條例施行細則、宜蘭縣興辦公共工程建築改良物拆遷補償自治條例及宜蘭縣辦理徵收土地農林作物及魚類畜產補償遷移費查估基準及相關法規之規定辦理。

玖、 協議價購相關事項

一、土地協議價購價格：

- (一) 依土地徵收條例第 11 條規定「協議價購，應由需用土地人依市價與所有權人協議。前項所稱市價，指市場正常交易價格」。
- (二) 本案為評估土地合理市價，由本局委託不動產估價師事務所辦理，該事務所根據不動產估價技術規則之規定，依查訪及內政部實價登錄資訊尋找本地區適當交易時間及適當位置之成交案例為協議價購價格參考。

二、地上物拆遷補償：

徵收預定地上無建築改良物，而農林作物有樹木，地上物拆遷補償費發放標準依宜蘭縣辦理徵收土地農林作物及魚類畜產補償遷移費查估基準及相關法規之規定辦理。。

壹拾、土地所有權人及利害關係人發言意見（含言詞及書面意見）及其處理回覆情形：

「鐵路行車安全改善六年計畫－宜蘭縣新馬站彎道改善工程」 第二次公聽會會議發言意見			
編號	提問人	發言內容	回覆內容
1	李先生	1. 我有樹木在徵收範圍內，應如何辦理拆遷補償作業？ 2. 改建後軌道距離我家房子約僅 2.6 公尺，圍牆上方將興建隔音牆，建議興建水泥圍牆，以保障周遭居民安全。	1. 經於會後現場會勘，台端所述樹木位於本局經管土地範圍內，爰歎難同意依宜蘭縣政府辦理徵收土地農林作物補償費及遷移查估基準辦理。 2. 台端所提為工程施作之意見，會後已辦理會勘，並預計訂於 109 年 12 月 15 日前再次辦理現勘說明。
2	東碱股份有限公司	1. 本公司不反對這次彎道改善工程的用地取得，但目前對於未來新馬車站遷移、聯外道路設置及周邊規劃等皆不清楚，尤其是聯外道路的規劃可能影響工廠運作、交通動線及土地使用的合理性及完整性等，請問後續是否召開相關會議討論此議題？	1. 本段已奉行政院核准彎道改善工程及新馬車站改建作業，將優先辦理彎道改建工程，至於新馬車站遷移方案，因尚未與宜蘭縣政府、冬山鄉公所及蘇澳鎮公所取得共識，其設置位置應考量人口現況及未來發展等，留待後續程序討論，並已納入第二次通盤檢討中。

「鐵路行車安全改善六年計畫－宜蘭縣新馬站彎道改善工程」

第二次公聽會會議發言意見

編號	提問人	發言內容	回覆內容
		2. 本公司所有之蘇澳鎮湖口段 196-1 地號土地辦理分割及鑑界作業，該土地協議價購或徵收後，是否可能造成廠區的法定空地比不足？若法定空地比不足，則公司於徵收時應如何應變？	2. 本段就貴公司所提意見，已於 109 年 12 月 9 日以宜工產字第 1090010785 號函請宜蘭縣政府協助釋疑，並副知貴公司，後續俟宜蘭縣政府函復後，再行通知貴公司。 另經查湖口段 196-1 地號，經為 82 年 7 月 13 日發布之變更蘇澳（新馬地區）都市計畫（第一次通盤檢討）所辦理之逕為分割，並由同段 196 地號分割而出，且同段 196-1 地號仍納入貴公司廠房建築物法定空地比範圍內，倘檢討後法定空地比確實不足，本段將以徵收方式取得土地，將不影響貴公司現有廠區建物合法使用，但未來貴公司因營運需求，需增建新建物之際，則依當時建築其相關法規進行檢討。
3	蘇澳鎮公所 鎮長	1. 經交通部及貴局與事故罹難者家屬協商，紀念公園擬興建於台東站，惟仍建議於現有新馬站仍應設置紀念設施，並於工程範圍周邊一併完成環境綠美化。 2. 應配合彎道改善工程，請貴段將現有於現有新馬站旁之裝卸及分裝砂石廠商，建議一併進行予以合理處置。	1. 現有新馬站屬台鐵所經管之土地，環境綠美化部分，已委託細設單位列入設計規劃，至於設置紀念設施部分，將納入會議紀錄，後續將作內部參考及討論。 2. 現有新馬站旁之裝卸及分裝土石堆置場部分，已於工程用地範圍內，日前已與業者協調移設它處。

壹拾壹、散會時間：上午 10 時 45 分。

註一：土地徵收作業流程圖

