

「臺南市區鐵路地下化計畫」(北區富台段 1-1 地號 8 筆土地)第 1 場 公聽會會議紀錄

一、時間：中華民國 109 年 2 月 21 日(星期五)上午 10 時整

二、地點：臺南市北區長勝里活動中心(臺南市長榮路 5 段 41 巷 46 號)

三、主席：產管開發組周副組長良惠

記錄：周清池

四、出席單位、土地所有權人及利害關係人

五、主席說明：

歡迎各位民意代表、市府各機關代表、各位鄉親地主參加臺南計畫北區富台段 1-1 地號 8 筆土地公聽會，本次依「土地徵收條例」第 10 條及「土地徵收條例施行細則」第 10 條規定舉辦公聽會，會前除以書面通知土地所有權人或利害關係人出席，並於會場張貼相關圖籍，後續由台灣世曦顧問公司簡報說明興辦事業計畫公益性、必要性、適當性及合法性，各位鄉親及土地所有權人於簡報後，如有任何意見請提出，會請相關單位回應說明，另補充說明 3 點，1. 會議依規定全程錄音錄影。2. 鄉親所提意見原則在會場說明，並請留下姓名地址，方便連繫溝通。3. 鄉親以 2-3 位陳述意見為一論，再由本局及臺南市政府相關單位綜合說明及答覆。

六、興辦事業概況說明：

(一)計畫緣起：

因應臺鐵轉型及臺南車站地區都市更新發展、消除鐵路對市區之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統，研議辦理「臺南市區鐵路地下化計畫」。行政院於 98 年 9 月 9 日核定，105 年 12 月 29 日核定修正計畫。

(二)計畫範圍：

由大橋站以南為起點至大林路平交道以南為終點，全長 8.23 公里。

(三)工程說明：

全線包括隧道段 6,460m、引道段 770m 及平面段 1,000m，採明挖覆蓋工法，原臺南車站保留，另新建地下車站；增設林森站、南臺南站 2 處通勤車站，完工後減少平交道、地下道或陸橋等 22 處橫交設施。

(四)計畫經費：293.6 億元(中央負擔 256.9 億元、地方負擔 36.7 億元)。

(五)計畫期限：14 年 9 個月。

七、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性說明：

(一)公益性

本計畫為鐵路交通建設，不以營利為目的，受益對象為全體市民，其效益綜整如下：

1. 提供都會區鐵路之便捷交通，配合都市交通之規劃，建立都會區完整大眾運輸系統。
2. 消除鐵路沿線 9 處平交道、8 處地下道、5 座陸橋，改善交通瓶頸。

3. 消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。
4. 改善市容景觀及都會區環境生活品質，提昇都市土地利用價值，增加經濟效益。
5. 站區開發結合車站古蹟保存，強化臺南古都風貌，促進都市更新及整體發展。

(二) 必要性

1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫依鐵路規劃進行用地範圍內公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作。計畫完成後將永久提供鐵路系統使用，導致土地所有權人無法繼續行使土地權利，因此本計畫必須取得用地範圍內私有土地之所有權，達成使用目的。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫係依據目前鐵路路廊範圍，經考量鐵路現況、地形地物、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地下化必需使用之最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫大部分用地均採用臺鐵既有及臺糖土地，因工程起迄點、古蹟車站及列車連續性等等諸多限制，經綜整評估，本路線已為最佳方案，因此用地勘選已無其他可替代地區。

4. 是否有其他取得方式

本計畫為鐵路地下化工程屬永久性設施，必須取得土地所有權，因此無法以設定地上權、租用等其他方式取得。

5. 其他評估必要性理由

本計畫係以改善都市交通為手段促進臺南市都市發展，除改善交通服務品質，提升居民生活水準外，本局委請臺南市政府辦理沿線週邊地區都市計畫變更，改善市容景觀，提昇都會區環境生活品質，促進都市土地利用價值，提昇經濟活力，加速展現鐵路地下化效益。

(三) 適當性

1. 本計畫依鐵路規劃進行用地範圍內公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作，工程範圍均為鐵路及相關附屬設施用地使用。
2. 施工期間須維持鐵路正常營運，且在拆遷最小之原則下劃設用地範圍。

(四) 合法性

1. 本計畫係奉行政院 98 年 9 月 9 日核定之國家重大建設。
2. 依都市計畫法第 42 條規定設置之公共設施用地，按人口、土地使用、交通等現狀及土地使用分區預期之發展配置，土地之使用不妨礙都市計畫，符合都市計畫法之規定。
3. 本計畫屬鐵路交通事業，依土地徵收條例第 3 條規定辦理土地徵收相關

事宜。

八、徵用土地之公益性、必要性評估

(一)社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本案徵收用地係屬臺南市北區範圍，需用土地8筆，面積合計0.019200公頃。土地所有權人5人，建物所有權人3人，影響人口數約24,000人，年齡結構1~80歲。工程受益對象包括約42,000人次/日之旅運乘客及沿線附近居民約25,000人。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響程度

本案須用私有土地座落西側為現有鐵路，其東側鄰接都市計畫住宅區、商業區及相關公共設施用地。鐵路地下化完工後，將消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，促進土地有效利用，提升居民生活品質。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度

鐵路地下化工程有助於改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質，被徵收拆除之房屋於徵收公告一年前有居住事實之低收入戶或中低收入戶人口等弱勢族群，本局已依土地徵收條例第34-1條規定予以安置，一併改善其生活型態，建立環境永續之優質生活。

4. 徵收計畫對健康風險之影響程度

正面影響為完工後將消除鐵路沿線9處平交道、8處地下道及5座陸橋，改善交通服務品質並消除平交道事故。負面影響為施工期間會連帶影響交通通行；惟本案施工採用環保節能工法與技術，加強環境監測，以減少對環境之衝擊，降低對居民身心健康之風險。

(二)經濟因素評估：

1. 稅收

鐵路地下化工程闢建後，消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，土地使用價值提高，預期可提昇業主加強土地使用強度意願，帶動都市發展，提昇經濟及生活品質；臺南市政府配合辦理都市更新或地區再造計畫，將鐵路沿線低開發地區之土地使用再提升，吸引居民進住，將能增加政府稅收。

2. 糧食安全

本案並未使用現行耕地，因此無涉糧食安全及生產環境。

3. 農林漁牧產業鏈

本案用地範圍現況主要為既存巷道及部分建物，並無農林經濟作物，因此對農林漁牧產業鏈並無影響。

4. 增減就業或轉業人口

交通建設即是經濟建設，本案藉由鐵路地下化工程之興建，將可提高交通便捷性，促進地方產業經濟發展，對於提昇周邊地區人口就業機會有

正面幫助。

5. 徵收費用

由「臺南市區鐵路地下化計畫」建設經費支出。

6. 各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

中央負擔 256.9 億元(87.5%)，臺南市政府負擔 36.7 億元(12.5%)。

7. 土地利用完整性

鐵路地下化工程完工後，可消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，平衡都市發展，對土地利用之完整性有正面意義。

(三)文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫導致城鄉自然風貌發生改變

鐵路地下化工程雖有徵收土地，惟已配合臺南市政府相關都市計畫，確保都市環境永續發展，兼顧生態保育與環境調和，再塑城鄉新風貌。

2. 因徵收計畫導致文化古蹟發生改變

本計畫除保存臺南古蹟車站外，北引道段尚有聖功女中遺址部分，已依文化資產保存法等相關規定辦理；其他區域尚無涉及文化古蹟，惟施工中若發現文化遺址，將依文化資產保存法等相關規定辦理。

3. 因徵收計畫導致生活條件或模式發生改變

鐵路地下化路段不再有平交道交通壅塞，亦無列車噪音，同時可減少汽車停等造成之空氣污染，可大幅提升市民居住生活條件，也不再會有平交道事故，促進交通安全及生活品質。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響

本案徵收用地內僅拆遷鐵路沿線部分建築改良物，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. 徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響

鐵路地下化工程將改善地區交通，促進土地開發利用，有效提升居民生活品質，長期而言，可改善周邊居民的生活與社會整體發展。

(四)永續發展因素評估：

1. 國家永續發展政策

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。本計畫完工後可消除平交道屏障，改善市區車輛之阻滯情形，減少汽機車廢氣及二氧化碳之排放，降低對自然生態的破壞。將消除市區百年來鐵路的阻隔，縫合都市空間並促進均衡發展，再造臺南市區繁榮新風貌，創造優質永續的生活環境。

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、提升交通設施興建與營運維護效能等，本計畫藉由鐵路服務水準提升，來改善運輸效能並節省旅運時間，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

本案用地之土地使用計畫符合都市計畫規定，為國土計畫之一環。

九、第1次公聽會土地所有權人及利害關係人意見回應及處理情形：

編號	陳述人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	北區永祥里高里長凱旋	109.02.21	<ol style="list-style-type: none"> 長榮地下道封閉後，車輛改行實踐街平交道，感謝市警局第五分局派員疏導交通，但因上下班尖峰時刻，車輛停於平交道黃線區，遭檢舉達人拍照檢舉，致駕駛人受罰，建請市警局免罰。 鐵道局為因應封閉長榮地下道後之車流，將實踐街周遭巷弄劃設紅線，住戶反映機車已停於紅線內，遭人拍照檢舉受罰，建請市警局免除罰單。 	<ol style="list-style-type: none"> 及 2. 回應說明： 臺南市警局交通隊係依法行政，請各位居民及用路人支持國家重大建設，工程建設期間周遭交通造成不便，仍請里長轉達我們歉意，並請居民遵守規定，避免受罰。
2	江玠忠君：	109.02.21	<ol style="list-style-type: none"> 實踐街平交道可否多拓寬一車道？ 長榮地下道能否鋪設便橋匝道，讓實踐街車輛可直接到長榮路，減少開元里交通及空氣污染。 施工承商載運土方車輛進出未清洗，造成北園街 87 巷路面成泥路，若發生重大事件，救災車輛如何通行？ 從開元路後面過來車輛在實踐街平交道不能左轉，請改善。 本人向市府陳情本人一直居住在拆遷地址，因建物整修而搬到兒子家，為何不發人口搬遷費？到今日才看到土地徵收條例第 34 條規定。 富台段土地應該要辦公聽會，為何錢都發完了，才辦公聽會，是欺負 	<ol style="list-style-type: none"> 實踐街平交道受限於既有道路線型及鐵路路權範圍，無法多拓寬一車道。 因鐵路路權不足，如鋪設便橋則需多徵收實踐街平交道東側用地。 C211 標目前於北園街僅辦理建物拆除作業，無開挖載運土方之情事，後續進行施工時將責成承商依契約規定加強安全衛生及環境保護作業，並以工區便道為緊急救災通道。 經查並無開元路後面過來車輛在實踐街平交道不能左轉之情事，是否為開元陸橋下橋後在東豐路平交道禁止左轉？為避免開元陸橋下橋後(往南)之車輛左轉東豐路或右轉公園北路，造成直行車輛通行回堵，且與機車動線交錯，減少行車事故發生，於開元陸橋北側上橋處暨下橋處(往南)與公園北路路口，設置「大型車及汽車禁止左、右轉」交通標誌。 土地徵收條例第 34 條規定徵收公告 6 個月前設有戶籍之人口應發給遷移費。北區徵收公告在 107 年 11 月 5 日，依前開規定，北區應在 107 年 5 月前設有戶籍且有實際居住者，參照「臺南市公共工程改良物補償自治條例」規定建物屬半拆或全拆情形，核發人口搬遷費。 本工程係依土地徵收條例第 11 條規定需用土地人申請徵收土地或土地改

			<p>老百姓嗎?</p> <p>7. 你們說臺南市鐵路因古蹟才要遷移，其他縣市鐵路為何能以臨時軌施作，況且以臨時軌、潛盾也能施作?</p> <p>8. 從以前到現在說鐵路要延伸至永康，到目前都沒有?</p> <p>9. 臺南市政府 81 年徵收北園街道路時，已課徵土地增稅，為何廢止徵收後還要再重複繳納，法令依據為何?</p> <p>10. 協議價購之金額偏低，無法購買附近房屋。</p>	<p>良物前，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。本次會議係依據「土地徵收條例」第 10 條舉辦。</p> <p>7. 有關綜合規劃階段之臨時軌方案，係規劃過程中多種評估方案之一，經審慎研析後，因臨時軌方案對市區交通衝擊大、建物拆除面積較大，且不利臺南古蹟車站之保護，故最後並未採用，且行政院 98 年 9 月 9 日核定「在既有軌道東側設置地下隧道」。另本局曾委託顧問公司審慎評估臺南鐵路地下化隧道若採「潛盾工法」優缺點，因該工法無法減少用地面積及在工程風險管理方面，「明挖覆蓋工法」優於「潛盾工法」，故於 99 年 10 月確定採用「明挖覆蓋工法」；另潛盾工法因施工不慎或地質不佳等因素，造成地層下陷之災變案例觀之，該工法並不適合於營運鐵路下方施作，以免產生鐵路設施及乘客安全疑慮。</p> <p>8. 台南市政府回應說明：鐵路地下化延伸永康案，可行性研究評估正由交通部辦理審議作業中。</p> <p>9. 臺端所提意見涉及徵收及財稅部分，鐵道局 109 年 2 月 25 日函請內政部及財政部核釋。</p> <p>10. 地價係按土地徵收條例規定，依徵收當期之市價與所有權人協議價購；建物拆遷補償部分，依臺南市政府制定「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定辦理查估地上物。本案土地後續由本局依規定依市價與土地所有權人協議。</p>
3	陳焯沛君	109.02.21	<p>1. 人口搬遷費以人口計算，為何人口愈多搬遷費愈少，如何計算？地政局說在 107 年 5 月前有戶籍者，就可領人口搬遷費，大有查估公司說我們有 3 人在 84 年遷出，無法領取；我們是依照法令在 94 年鐵路地下化前就已設籍，為何不能領？我們不在乎這 4-5 萬元，在乎的是公平與正義。</p> <p>2. 憲法規定要協議，何謂協議價購？</p>	<p>1. 土地徵收條例第 34 條規定徵收公告 6 個月前設有戶籍之人口應發給遷移費。北區徵收公告在 107 年 11 月 5 日，依前開規定，北區應在 107 年 5 月前設有戶籍且有實際居住者，參照「臺南市公共工程改良物補償自治條例」規定建物屬半拆或全拆情形，核發人口搬遷費。</p> <p>2. 「人民之生存權、工作權及財產權，應予保障」為憲法第 15 條明文規定，又依土地徵收條例第 3 條規定，國家因公益需要，得徵收私有土地，經查本局興辦「臺南市區鐵路地下化計畫」依法徵收本案北園街土地，與憲法之規定不予抵觸。</p>

				<p>本局基於獨立客觀、公平公開及公正之處理原則，委託專業不動產估價師查估土地市價；估價師除依據不動產估價技術規則等法令規定辦理，另依不同土地個別因素、行政、法令，及相關周遭道路條件、接近條件、周邊環境條件等各種條件優劣因素綜合考量評估，作為本局辦理協議價購價格之依據。</p> <p>查土地徵收條例第 11 條規定依市價與所有權人協議，倘雙方達成協議，本局將協助辦理產權過戶及發給價購補償費，若協議不成，將進行徵收程序。</p> <p>3. 北園街道路廢止徵收，為何還要再重複繳納土地增稅？</p>	<p>3. 臺端所提意見涉及徵收及財稅部分，鐵道局 109 年 2 月 25 日函請內政部及財政部核釋。</p>
4	朱德榮君	109.02.21	<p>1. 臺南市政府廢除土地徵收，惟當時收取之土地增值稅並無退回，能否請主管單位回覆，並指出是根據哪條法條規定不予退還。</p> <p>2. 鋼便橋是給行人走還是車輛通行？</p> <p>3. 開元陸橋往南二中方向，下橋處請開放小型車可以右轉。</p>	<p>1. 鐵道局 109 年 2 月 25 日函請內政部及財政部核釋。</p> <p>2. 鋼便橋依長榮地下道原有配置雙向設置 1 快車道及 1 混合車道，供小型車及機慢車行駛；並於迴車道跨越軌道處設置人行天橋供行人通行。</p> <p>3. 為避免開元陸橋下橋後(往南)之車輛左轉東豐路或右轉公園北路，造成直行車輛通行回堵，且減少與機車動線交錯發生事故因素，故於開元陸橋北側上橋處暨下橋處(往南)與公園北路路口，設置「大型車及汽車禁止左、右轉」交通標誌。本案前已會同市府交通局及警察局等相關單位會勘，決議仍維持現況。</p>	
5	翁國詮君	109.02.21	<p>本人建物位於角間，所協議之土地價格不應與隔壁巷弄價格相同，應另案評定價格。</p>	<p>本局委託專業不動產估價師辦理市價查估，已將臺端土地條件(路角地、臨實踐街...等)納入考量，故所評定之價格也與案內其他巷弄土地不同，因此無臺端所提協議土地價格與巷弄價格相同一事。</p>	

十、結論：

- (一) 本次會議出席之各與會人員所提意見，除現場說明外，另將回應及處理情形列入會議紀錄函寄各與會人員、機關，並公告周知。
- (二) 土地所有權人及利害關係人如尚有其他意見者，請於 10 天內(109 年 3 月 11 日前)以書面方式寄達鐵道局；未於前述期限內提出者，視同放棄，感謝各位先進賢達指教。

十二、散會(11 時 40 分)