

內政部都市計畫委員會第 880 次會議紀錄

一、時間：中華民國 105 年 8 月 9 日（星期二）上午 9 時 30 分。

二、地點：本部營建署 601 會議室（備用會場：5 樓大禮堂）。

三、主席：葉兼主任委員俊榮 花兼副主任委員敬群 代

(依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主持。)

紀錄彙整：陳政均

四、出席委員：（詳會議簽到簿）。

五、列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

六、確認本會第 879 次會議紀錄及本會、桃園市都市計畫委員會
105 年 7 月 26 日聯席會議紀錄。

決定：確定。

七、核定案件：

第 1 案：臺中市政府為「變更臺中市都市計畫主要計畫（配合第十四期市地重劃區範圍調整）案」再提會討論案。

第 2 案：內政部為「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（部分產業專用區為水溝用地）案」及「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（部分產業專用區為水溝用地）案」。

第 3 案：臺南市政府函為「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」。

第 4 案：臺南市政府函為「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）案」。

八、散會：下午 1 時 45 分。

七、核定案件：

第 1 案：臺中市政府為「變更臺中市都市計畫主要計畫（配合第十四期市地重劃區範圍調整）案」再提會討論案。

說 明：

一、本案前提經本會 102 年 6 月 25 日第 806 次會議及 102 年 10 月 29 日第 814 次會議決議修正通過在案，其中開發方式部分應先行擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過後，再由臺中市政府檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。

二、案准臺中市政府 105 年 3 月 31 日府授都計字第 1050064323 號函說明略以：「查本市北屯區仁美段 163-1 地號土地係 93 年分割自同段 163 地號土地，而 163 地號土地原屬本市第 11 期市地重劃區範圍，惟考量開發後恐產生『畸零地』無法分配予以剔除，故於旨案納入第 14 期市地重劃，辦理整體開發。因此，仁美段 163-1 地號土地應與同段 163 地號土地同屬旨案變更內容明細表編號第 2 案變更範圍，故配合修正計畫書、圖」到部，因涉及前開本會第 806 次會議決議事項，故再提會討論。

決 議：本案除下列各點外，其餘准照臺中市政府105年3月31日府授都計字第1050064323號函送意見通過，並退請臺中市政府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定。

一、本計畫案除本次變更內容准照臺中市政府核議意見通過外，其餘仍照本會第 806 次及 814 次會議決議事項辦理。

二、變更內容超出原公開展覽變更範圍部分，請依都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見或陳情意見與變更案無直接關係者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。

第 2 案：內政部為「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（部分產業專用區為水溝用地）案」及「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（部分產業專用區為水溝用地）案」。

說 明：

一、本案係本部營建署（新市鎮建設組）為配合排水涵管工程施作需要，增設水溝用地，以利與第一期細部計畫區排水涵管銜接，確保排水無虞，擬變更部分產業專用區為水溝用地，並配合變更第一期細部計畫。

二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

三、變更計畫範圍：詳計畫圖示。

四、變更內容及理由：詳計畫書。

五、公開展覽及說明會：105 年 3 月 14 日起至 105 年 4 月 13 日分別於高雄市政府及高雄市橋頭區公所公開展覽 30 天，並於 105 年 3 月 25 日於橋頭區公所舉辦說明會，且於 105 年 3 月 14 日至 17 日刊登臺灣新生報及聯合報公告周知。

六、公民或團體所提意見：無（高雄市政府 105 年 4 月 22 日高市都發規字第 10531455400 號函）。

決 議：本案除補充及修正「計畫審議摘要表」相關資料並納入計畫書敘明外，其餘准照公開展覽草案內容通過，並退請規劃單位（本部營建署新市鎮建設組）依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

第 3 案：臺南市政府函為「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」。

說 明：

- 一、為解決縱貫鐵路對臺南市區造成交通及都市發展問題，並促進交通運輸系統整合及協調，臺南市政府於民國 80 年開始辦理「臺南市區鐵路立體化（郊區化）可行性研究」，歷經中央主管機關之相關修訂，最後行政院於 98 年 9 月 9 日核定「臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告書」，其工程用地範圍則經交通部於 101 年核備，市政府為取得工程需用土地，故擬依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理都市計畫變更，本案業經臺南市都市計畫委員會 104 年 5 月 14 日第 40 次會審議通過，並准臺南市政府 104 年 7 月 30 日府都綜字第 1040687086A 號函送計畫書、圖等報請審議。
- 二、經簽奉核可，由本會劉前委員玉山（召集人）分別於 104 年 10 月 21 日、105 年 1 月 27 日、105 年 3 月 28 日（現勘）及 105 年 4 月 15 日召開 3 次會議聽取簡報完竣，並獲致具體初步建議意見。臺南市政府前於 105 年 4 月 25 日府都綜字第 1050422842 號函送依本會專案小組初步建議意見處理情形對照表等資料到部。
- 三、經提本會 105 年 6 月 14 日第 876 次會決議：「本案經列席陳情民眾與會陳述贊成與反對之意見，因涉及行政院核定鐵路地下化與反方所提臨時軌等 2 方案之優缺點評估分析等…諸多議題，尚待進一步討論釐清爭議，請臺南市政府會同交通部鐵路改建工程局補充相關圖說資料

後，交由本會以擴大專案小組會議方式繼續聽取簡報及陳情民眾意見之說明，研擬具體建議意見，再行提會討論。」在案。

四、依前開決議，本會經於 105 年 7 月 2 日召開擴大專案小組會議聽取「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）案」及「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」，並邀請反台南鐵路東移自救會等民間團體，以較過去更充分的時間與討論方式，讓支持與反對雙方進行說明與論證，會議結束後，並將該次會議全部內容，以逐字稿方式上網公開，供社會各界瞭解雙方對本計畫案所論述的內容與意見。

五、本案經提本會 105 年 7 月 12 日第 878 次會議報告，針對 7 月 2 日以擴大專案小組會議方式進行討論，獲致雙方爭議點及意見，向全體委員說明並請委員提供專業性建議意見，以利後續委員會審議之重要參考。

六、臺南市政府及反台南鐵路東移自救會等相關公民團體依前開擴大專案小組會議結論，分別於 105 年 7 月 18 日電子郵件及 105 年 7 月 15 日府都綜字第 1050729015 號函送補充資料到部，爰提本會 105 年 7 月 26 日第 879 次會議討論，決議下次會議繼續討論，故再提本次會討論。

決議：本案經歷次列席陳情民眾與會陳述贊成與反對之意見，並參採臺南市政府及交通部鐵路改建工程局等相關機關說明，以及與會委員充分討論後，基於下列各點論述及本會專案小組初步建議意見（如附錄），請臺南市政府補充納入計畫書敘明外，其餘准照臺南市政府核議意見

通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論（本次會議之決議說明，如附件）。

一、針對民眾尚有疑慮議題，請臺南市政府及交通部鐵路改建工程局繼續加強資訊提供與說明，以減輕無必要之衝突對立。

二、有關本委員會提醒臺南市政府加強之民眾權益深度關懷，以及人居與土地環境空間記憶保存等事項，請重視配合。

（一）就弱勢家戶照顧方面，請臺南市政府宜採取逐戶列管關照，針對後續居住、工作、日常照顧等方面，提供更深度的關懷，以落實相關權益之保障，減少社會之擔憂。

（二）請臺南市政府與交通部針對本計畫案未來將出現空間環境劇烈改變之地區，進行人居狀況與土地現況之記錄保存，讓相關地區之時空記憶得以完整存留，落實人文城市的柔性價值。

三、有關本案後續涉及地下水文、土壤液化及地下管溝等課題，請交通部鐵路改建工程局於工程細部設計妥為規劃，並於未來施工過程確實掌握、監控及研擬應變措施，以避免重大工安或環境災害之發生。

四、本案之補充或訂正事項：

（一）（第一階段）案計畫書「審核摘要表」有關公開說明會之日期有誤，請依實際日期填寫。

（二）（第一階段）案計畫書有關工程用地面積、人口密度、土地權屬現況、空間機能定位與整合規劃示意

圖、變更計畫內容明細表及相關變更表格與示意圖有所誤繕，請調整修正。

(三) (第一階段) 案計畫書第 6-1 頁所載「實施進度與經費表」，請依公、私有土地權屬分別列表敘明，以資明確。

(四) (第一階段) 案計畫名稱建議修正為「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）案」，以資妥適。

(五) (第一階段) 案擬新增二處車站用地（合計 0.44 公頃），請市政府補充車站用地之相關土地使用計畫內容，納入計畫書敘明。

(六) 原鐵路用地案計畫書有關空間機能定位與整合規劃示意圖、相關變更計畫示意圖及變更後公共設施用地一覽表有所誤繕，請調整修正。

五、專案小組後逕向本會陳情意見部分：詳如附表本會決議欄。

附表、專案小組後逕向本部陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
1	郭○塗 通訊地址： 台南市中西區臨安路一段○號 聯絡電話： 06-2229○ (營授辦審字第	受文者：陳威仁 部長 主旨：按國土計畫法規定行政院內政部都市計畫審議委員會應停止審查台南市政府提送之台南市鐵路地下化東移工程都市計畫變更案，並退回台南市政府重新擬定，請查照。 說明： 一、台南市鐵路地下化工程延宕之癥結是台南市政府都市計畫委員會違背程序正義，審核強行通過都市計畫變更，強制徵收鐵路地下化東移案延(沿)線東側私有民地(約 402 戶)，引起被	一、陳情事項涉及路線規劃及工法部分，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院 98 年 9 月 9 日核定，爰非屬都市計畫委員審議範疇，建議未便採納。 補充說明： 1. 有關工程評估內容，說明同編號部 4 人	參採市府研析意見，涉及本案變更計畫內容部分併決議文，其餘部分照市府研析意見，請該府妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
	1053580226 號函)	拆遷戶居民自救會抗爭的結果，合先敘明。 二、按都市計畫法第五條「都市計畫之依據」：都市計畫應依據現在及既往情況，並預計二十五年內之發展情形訂定之。另按區域計畫法第三條「區域計畫定義」：本法所稱區域計畫，係指基於地理、人口、資源、經濟活動等相互依賴及共同利益關係，而制定之區域計畫。 三、105 年 1 月 6 日華總一義字第 10400154511 號公佈國土計畫法，按第四十七條規定，本法施行日期，由行政院於本法公布後一年內定之。行政院長張善政於 105 年 4 月 14 日拍板國土計畫法施行日期為 105 年 5 月 1 日。中央政府每年應定期公告國土白皮書，實施兩年內得公告全國國土計畫，全國國土計畫實施兩年內，要公告地方國土計畫，而地方直轄市與縣市國土計畫實施兩年內，則公告國土功能分區圖（詳參國土計畫法第四十五條）。因此現行台南市區域計畫不再適用，則附屬(屬)之台南市都市計畫應亦不再適用。因此，貴部應按主旨陳述停止審查前揭台南市都市計畫變更案件。 四、國土計畫法第十二條：國土計畫擬定後送審前，應公開展覽三十日及舉行公聽會。主管機關應將人民或團體於公開展覽期間內提出的意見參考審議結果及計畫，分別報請行政院或中央主管機關核定。 五、國土計畫法第十六條第一項：國土計畫公告實施後，應由直轄市、縣（市）主管機關通知當地都市計畫主管機關按國土計畫之指導，辦理都市計畫之擬定或變更。 六、國土計畫擬訂(定)後審議前應舉行「公聽會」，這是和都市計畫(畫)法第十九條（公開展覽）規定都市計畫	陳案第一項第 1、2、3 點。 2. 另查土地徵收條例第 58 條規定（略以）「國家因興辦臨時性之公共建設工程，得徵用私有土地或土地改良物…」爰徵用僅適用鐵路地下化採行臨時軌施工方案。其工程範圍、用地取得方式與行政院 98 年 9 月核定計畫不符。 二、陳情事項涉及臺南市都委會審議過程，回應說明同編號部 2 人陳案第 1、2 點。 三、陳情事項涉及國土計畫法內容，與本案都市計畫變更作業無涉，建議未便採納。 補充說明： 1. 查國土計畫法第 23 條第 2 項規定（略以）「…但屬實施都市計畫或國家公園計畫者，仍依都市計畫法、國家公園法及其相關法規實施管制」爰本案仍依都市計畫法及其法定程序辦理。 2. 本市配合「臺南市區鐵路地下化計畫」辦理北區、東區都市計畫變更案，自 101 年 8 月 8 日辦理	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		擬訂(定)後送議前應舉行「說明會」之區別。國土計畫法公開展覽三十天及公聽會之日期及地點應登載於政府公報、新聞紙，並以網際網路或其他適當方法廣泛周知。因此，台南市政府未辦理主旨所述都市計畫變更案之公聽會前，貴部應停止審理該案件。 七、綜上，貴部負責審議前述台南市政府提送台南市鐵路地下化土地強制徵收相關的都市計畫變更案，應停止審議，退回台南市政府重新擬定。有關台南市鐵路地下化工程即可恢復辦理招標及施工，只要台南市政府同意私有土地由強制徵收變更為徵用，鐵路地下化工程完工後還地於民，俟國土計畫擬訂(定)及審議公告後，再按國土計畫法規辦理都市計畫之核定程序。如此可將已延宕 5 年的台南市鐵路地下化工程立刻恢復招標及施工。以上建議才可讓前述台南市鐵路地下化都市計畫變更案之核定合乎程序公平正義，並加速台南市鐵路地下化工程順利施工。懇請貴部查照。	都市計畫公開展覽時，即以雙掛號方式逐一寄送約 1,817 份通知單予地主、屋主、現住戶（依規定僅需通知土地所有權人），確實收到通知者計 1,598 人（送達率 87.9%），並函請鐵路地下化工程沿線 23 里里辦公室協助分發 25,700 份通知單（載記案情、公展地點、公告書圖網址、陳情管道、聯繫窗口等）予行政轄區內里民，已盡最大努力通知鐵路沿線居民及權益關係人。又市府於 101 年 8 月 28 日、31 日在當地社區及里民活動中心共舉辦 4 場說明會，每場說明會均有數百位民眾及當地民意代表到場表達意見。102 年 5 月 1 日、2 日召開臺南市都市計畫委會專案小組會議時，尚通知 168 位陳情人、依其陳情位置及內容區分為 100 多組輪流陳述意見。已確實提供公民或團體於都市計畫擬定或變更過程中充分表達陳訴意見之途徑與方式。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
2	溫○商 陳情位置： 臺南市北區 開元路43巷 29弄○號、 ○號、○號 聯絡電話： 0988-010○ （府都綜字第 1050454335 號函）	我是鐵路地下化中，必須被拆遷的住戶。本人曾於2013年2月向貴府陳情，原本希望市政府能依照原先既定的時程辦理，唯(惟)經過了3年仍未動工，因此希望都委會委員能聽一聽另外大多數贊成的聲音，莫讓剩餘反對住戶之聲音影響大多數人之權益。 1. 自救會無權代表全線被拆戶 我相信沿線絕大多數的拆遷戶雖心有不甘，但其實經過這幾年市府不斷的(地)與每一戶拆遷戶進行家戶拜訪，大家都看在眼裡，也感恩在心裡。我所認識的很多住戶，甚至於因為家裡屋況每下愈況(屋頂損壞、漏水、塌陷)，在修與不修、期程一延再延的不確定因素影響下，現在屋子的狀況已經無法允許任由自救會拖慢期程，因此都另覓他處，逐一搬遷，並等待市政府儘速給予後續補償，以展開全新的生活。 2. 拖慢對大眾有利的公共建設，請問未來公權力威望何在？ 本案其實目的相當明確，就是為了鐵路地下化，況且徵收後土地亦全作道路使用，有助於改善目前鐵路兩側的居住品質；我們住在沿線的住戶也體認到，其實在臺南這個鐵路經過市中心區的狀況，不管任何工法都勢必面臨拆遷，假使公共建設可以任由一些不相干的反對者漫天抗議，那未來政府公權力何在？對我們這些同意的拆遷戶亦不公平，我們只希望委員們能正視贊成戶的聲音。 3. 先建後拆的照顧住宅，足見市政府的決心與誠意眼看著台南市的地價愈來愈貴，我們真的很怕，拆了我們的房了，我們卻又買不起別的房子，所以，3年前很多居民向市府反應補助不足的問題，市府隨後便提出現有補償之外額外的照顧住宅，給予我們這些被拆戶多一個選擇的機會，一開始本以為市府隨便搪塞，不過看著現在照顧住宅已興建到	所陳情加速工程建設之意見，建議同意採納。 1. 「臺南市區鐵路地下化計畫」為臺南市各界努力爭取二十餘年之重大建設。建設完成後可望改善鐵路沿線9處平交道、8處地下道(5處車行地下道、3處人行地下道)、2處鐵路橋涵及3處陸橋所衍生之交通問題，提供都會區便捷交通、消除鐵路阻隔以縫合交通系統及都市發展空間、改善鐵路行車之噪音與振動、改善都市景觀、促進市中心區再發展、提升鐵路地下化建設附加價值。上述公益性普遍為市民所理解，臺南市各界莫不殷切企盼此重大建設早日落實。 2. 為兼顧執行中央政府核定國家型建設計畫之責任與照顧市民生活之使命，市府對於鐵路地下化建設受拆戶的居住問題，另以專案特例提出「臺南市鐵路地下化工程拆遷戶專案照顧住宅」方案。此方案是較一般徵收案件之補償，從寬額外再提	參採市府研析意見，涉及本案變更計畫內容部分併決議文，其餘部分照市府研析意見，請該府妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		3 層樓，雖被徵收，但仍感恩市政府給予額外照顧住宅的幫忙。 4. 要求下次內政部都委會開會時應通知本人列席說明。 (通訊地址：臺南市永康區正強街 313 巷○號)	供的，並無強制性，仍視拆遷戶意願、需求選擇。市府並與臺灣銀行協調提供全額貸款，貸款利率比照公教貸款，在居住照顧上盡力給予受拆戶協助。 3. 又本案除由需地機關(鐵工局)依土徵條例規定，按市價辦理用地取得、安置低收入戶或中低收入戶作業外；市府另於都市計畫(細部計畫草案)研擬多元補償機制，包括增訂建蔽率放寬、容積補償、簡易都市更新、道路截角調整、免騎樓地設置等規定，使拆遷戶得以就贖餘房地作最有效之整建與重建。另為持續協助受拆戶爭取合法、最優之補償，市府尚積極協商鐵工局參照中央公共建設補償標準，擇優發放建築改良物之拆遷救濟金、自動拆遷獎勵金，以提高鐵路地下化案建設之實質補償。簡言之，市府在各方面都盡力照顧與協助市民度過難關，提供拆遷戶多項補償選擇以降低衝擊。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
3	台南○○股份有限公司 陳情位置：林森站（崇明七街南側） 聯絡電話：06-23635○○ （營授辦審字第1053503997號函）	本公司位於崇明七街土地由於部分土地已被劃入鐵路地下化工程範圍（及未來林森站範圍），本公司為配合台南市政府鐵路地下化計畫之推動，原訂自辦重劃作業同步暫停，唯（惟）各級都委會因為少部分人之激烈抗爭，不斷使其拖延全案之進行，因此在都市計畫遲未能通過，動工期程遙遙無期之下，已嚴重影響本公司土地開發之利用與權益。因此，陳情都委會委員能以多數台南市民之公眾利益為前提，儘速通過本都市計畫，並促使交通部加速後續台南鐵路地下化之推動。 一、本公司土地屬應辦市地重劃範圍，並經市政府 99 年 9 月 13 日核定重劃計畫書，100 年 2 月 23 日成立重劃會，惟一部分土地住宅區經市政府 101 年都市計畫公告劃入鐵路地下化工程範圍，迄今已 4 年遲遲未有進度，影響本公司權益甚大。 二、原本相當同情沿線拆遷戶的處境，但 4 年來市府針對拆遷戶不僅提出了照顧住宅還逐戶進行家戶拜訪，相信大家都看在眼裡，而過程當中，多數的拆遷戶轉而同意市府的照顧方案，相較於本公司，被徵收土地還沒有照顧住宅，相對情何以堪。不過，相信台南人大多皆是善良的，並不會因為少了照顧住宅而抗爭阻礙全案進度。近日自救會抗議越來越失焦，盡是不住在台南的台北人在聲援，而委員竟然為了這一小群人還配合其開了多次小組會議，因此，為了讓委員能聽到在地台南人的真正心聲，本人要求出席 6 月 14 日內政部都委會大會陳述意見，並強烈支持台南鐵路地下化計畫儘速通過並動工。	回應說明同編號 2 人陳案。	併專案小組後逕向本部陳情意見綜理表編號 2。
4	反南鐵東移全線自救會聯合會 聯絡人：陳	【0608「新政府的土地正義就從南鐵東移案做起」會前新聞稿】 主辦單位：反南鐵東移全線自救聯合會、南鐵青年； 協辦單位：江○臣立委、陳○生立委	一、陳情事項涉及臺南市都委會審議過程，回應說明同公民或團體陳情案綜理表編號部 2 人陳	參採市府研析意見，涉及本案變更計畫內容部分併決議

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
	○姐 聯絡電話：0926-588-○○○ (營授辦審字第1053503998號函)	內政部都委會即將在 14 日決議南鐵東移案。南鐵東移案肇始於扁朝末期，由民進黨明星賴○德痛下殺手，一路由民進黨政客、名嘴、媒體護航，是民進黨難辭其咎的案件。如今，南鐵東移案成為新政府全面執政後第一個在內政部要決議的重大爭議都市計畫案，意義非凡。回顧選舉期間蔡總統的最會溝通、土地正義、民主、改革、公平、人權、追求真相、公開透明等諸多宣示，以及就職大典原訂上演高舉土地正義的「民主進行曲」。5 月 28 日林全院長更表示「政府應與民眾溝通，減少土地徵收範圍與影響。」。那就懇請新政府的土地正義就從南鐵東移案做起！ 南鐵東移案不但實質上是擴大土地徵收的違憲案，其審議程序更是充滿暴力、敷衍、謊言，護航、流於形式。本案爭點在於「台南鐵路地下化是否必需東移才能施作」、「因為南鐵東移是否增加公益性」及「南鐵東移案之土地徵收是否具備必要性」。但是，南市府面對二百多封陳情文質疑，僅以這是「這是國家重大建設、計畫已訂」、「這是最好的設計」、「會給民眾補償」敷衍以對。台南市都委會審議過程中，更限制民眾發言三分鐘、用警察抬走發言逾時民眾、在清場下任憑官員瞞天大謊、雖承認都計案有錯，卻堅持「先通過、以後再改」，再由賴清德拍板逕送內政部審議。而在內政部審議程序中，三次七人小組之會議多僅劉玉山與施鴻志兩委員參與。會中兩委員以「賴市長需要這個案子當作政績」、「很想讓賴清德執行這個案子看看」為由，放任南市府與鐵工局逃避爭點。都委小組會議的功能在於「釐清爭點、辨別真相」。但至今該小組仍尚無能提出本案爭點整理，就逕送都委大會決議，凸顯委員護航之心及「都計審查委員會制度」的荒謬性。	案第 1、2 點。 二、所陳述辦理聽證一節意見，回應說明如下： 說明： 1. 「臺南市區鐵路地下化計畫」係行政院 98 年 9 月核定之重大交通建設，市府並非工程定線之決策機關。全案在臺南縣市合併升格前即已定案，並非賴市長上任才加以更改。因計畫核定及需地機關均為中央，市府並非辦理有法律拘束力聽證之適格機關。 2. 依據內政部 91 年 1 月 29 日內授營都字第 0910081426 號函、法務部 91 年 4 月 1 日法律字第 0910010061 號函及 90 年 8 月 22 日法律字第 000491 號函釋等，都市計畫非屬「行政程序法」所訂應經公開及聽證程序之「行政計畫」範疇，且現行都市計畫法定程序已提供陳情人充分表達陳訴意見之途徑與方式。舉行沒有拘束力的聽證不但沒有必要、也不符期待，對後續行政救濟程序亦無助	文，其餘部分照市府研析意見，請該府妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		「都計／土徵審查委員會」本應審查該案之合理、合法、合憲，扮演需求單位（政府）與利害關係人（人民）間仲裁角色。因都計／土徵審查涉及大規模財富重分配，故審查委員為利益團體競相巴結的肥缺。又因審查委員由政府所派任，若不從上意，或同流合汙，則難續任。因此，人民在這種不平等的結構下，不但難得公平處分，連基本人權都不保。此外，「委員會」也導致沒有人需要為錯誤的都市／土徵計畫審查結果負責。因此學者專家們更可勇敢地卯起來亂幹。審查委員頂著學者專家頭銜在委員會中出賣專業、包庇護航、睜眼說瞎話、怠忽追求真相職責之事普遍發生，審查委員收賄、官員貪污情事多有可見。受破害的居民在這種養金權的體制下，實被宣告為非國民。既無基本人權、且需背負「反進步、自私」的污名，因此導致層出不窮的自殺悲劇。南鐵案中亦有許多年長居民受迫害含恨離世。 欲保障都更／土徵／重劃案居民的基本人權，需要的並不是政客空泛喊的「溝通」，也不是如桃園航空城案中政府倚懸山看馬相踢，引居民互鬥的假聽證，而是在審議程序中建構政府與人民間平等對話的平台，亦即「公平、公正、公開、平等詰問的聽證會」。況且若該案具備其公益性與必要性，聽證會正是政府弭平當今諸多抗爭的最佳手段。新政府若要兌現「土地正義」的承諾，自應在決議本案前舉辦具備上述品質的聽證會。我們也呼籲新政府暫停所有執行／審查中的爭議土徵、都更、重劃案，待以聽證程序釐清相關爭點後，才予施行。南鐵運動已於5月4日宣告進入新的抗爭階段。別忘了蔡總統所言「任何人，都不應該低估人民捍衛自由和民主的意志。」沒有聽證，就沒有正義！沒有正義，就沒有和平！	益。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		不要讓規畫(劃)者抬不起頭！ 吳○慶/台大城鄉所 致都委劉○山、施○志委員兩位「錢輩」 身為一個都市規畫(劃)相關科系在學的學生，我相當地遺憾在我就學的期間，便親眼目睹在內政部都市計畫審議小組中，委員怠職、踐踏自己專業的行為。沒錯，就在前幾個月前，南鐵案在內政部都委小組內總共開了四次的會議。這些開會的時間都選定在週間上班、上課日，帶給了南鐵沿線居民諸多的不便與辛勞。台南的鄉親父老們，包含諸多的長者，大多徹夜輾轉難眠，凌晨五點多就搭上夜行巴士，戰戰兢兢的來到台北市，來等候「國家」對於他們生命財產的「審判」。他們恐怕沒有想過，作為一個守法、知足、安居樂業的台灣公民，竟然有一天，自己的命運，要遭到這樣子莫須有的折磨與摧殘。 在三次的審議小組會議中，自救會與公部門不斷在場內進行工法、法律上的攻防。陳○曉、徐○榮教授、詹○貴律師、王○民工程師，都在場內為居民提供了強而有力的辯護與簡報，幾乎讓公部門（台南市都發局、鐵工局）啞口無言。然而，每次會議之中，我都看到了都委施○志、劉○山興趣缺缺的樣子，幾乎沒有在對於本案的爭議點進行瞭解和分析。 都市計畫委員的任務是什麼？應該是要積極、主動進行癥(爭)點釐清的專業者。然而，在第三次小組會議的時候，我相當驚訝的是劉○山委員作為會議主席，在鏖戰了四小時的都委會中，明明自身亦承認爭議尚未釐清的情況下，卻草率地通過了本案送往都委大會審議。甚至在當天開會時，將居民阻卻於門外，預先開了半小時的閉門會議。令人質疑，是否是先射箭再畫靶的黑箱作業？如果這不是污辱規劃專業，什麼才是污辱規劃專業？		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		我過去曾經非常尊敬劉委員、施委員。施委員過去手持規劃專業的工具，編纂了幾乎是規畫(劃)人必備、必讀的《都市計畫》教科書，裡面也有提到民眾參與，是都市計畫不可或缺的一環。在他所寫的教科書中，前言就提及：「大部分民眾對都市計劃瞭解不夠，很多人認為都市計劃不過是炒作地皮的工具，實則都市計劃是可以有計畫的創造優美生活環境。」過去曾經也被這段話感動的我，一度也認為規劃專業可以讓城市變得更好。 然而，我親眼目睹了施委員在內政部審議小組中，心不在焉、三不五時滑手機、接聽手機的情形，不知道在聯絡誰？試問，在工法如此複雜、資訊密度如此高的會議中，怎麼會有時間分心？施老師應已過了博學強記之年，況且，之前經手了如此多爭議性的案子，難道沒有一點點的反省或調整嗎？每每在會議僵持的情形之下，他便提前離席走人。學生翹課尚且會被當掉，為何都委可以一任再任？我想問，難道他這樣的態度、這場會議的決定，是可以被接受的嗎？ 此外，對於過去勇於指出農舍問題的前監委劉○山委員，我也感到相當失望！因他在這四次的小組會議中充其量不過就是個傀儡！不知是否因有人在背後操控、指使、施加壓力，在這幾場會議中，委員根本無心在爭議點的釐清之上，每次發言幾乎都是：「我們無法處理，要送交大會。」、「我們無法處理，要送交大會。」、「我們無法處理，要送交大會。」甚至在最後一次會議上，不惜強行結束、驅離列席者，並試圖趕走記者。最後由於民間團體誓死不退，劉委員才號召警力護航，離開現場，完全沒有對於內容進行研究和審查。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		我們國家的都市計畫審議制度，仍舊是一個橡皮圖章！專業者踐踏自己的專業，淪為政治力下的看門犬！相當可悲！從桃園航空城案、苗栗大埔案、淡海二期、南鐵東移案…等數不盡的都市計畫爭議之中，我們發現，國家半個世紀以來所培養的規劃技術官僚，都早已變成了聽命行事的「太監」！嗚呼哀哉！ 對新政府的呼籲與期許：召開行政聽證，健全都市計畫制度。 我們要求，在我國既有都市計畫審議制度已經不具有專業評準的狀態下，蔡○文女士所領導的新政府、葉○榮教授所領導的內政部，若要落實土地正義，應從南鐵案開始！我們所要求的「聽證會」，是一個可以讓雙方在各個爭議點上公平進行辯論、相互挑戰的場合。它源於西方在 1960 年代末期的「辯護式規劃」，係因當時西方早已發現威權的規劃方式受到了質疑（台灣目前仍是，我們在法治、權力的保障上快要落後了半個世紀！），所以應運而生的規劃參與辦法。當時有學者指出：「適當的計畫決策是透過公開辯論的過程而決定！」 我們希望，新政府不要讓在台南鐵路沿線的居民含冤而終！務必停止現下都市計畫程序、召開行政聽證，讓南鐵地下化這個重要的公共工程回歸到理性的攻防場域，比對不同（環團、自救會、公部門）說法的攻防之後，再下決定！近期有個名句，叫做「潮水退了，就知道誰沒穿褲子！」我相信，若是能夠舉辦這樣的行政聽證會釐清真相，是非正義就會清清楚楚地展露在國民眼前。最後，我希望再一次沈痛地呼籲：切莫讓地方政府的惡行，染黑了新希望、新政府的雙手！健全都市計畫的審議制度、落實民眾參與，必須從南鐵案開始！		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
5	陳情人：李○展 通訊地址：臺南市仁德區保學一街35巷○號 (營授辦審字第1053580373號函)	茲檢送中華日報105年7月1日A3焦點版記者吳昭明先生有關「南鐵東移案」新聞分析影本2份，該記者已明白指出南鐵東移案出現紛爭關鍵在徵收，請提供作為貴部審議台南市東區都市計畫變更案之參考。 此致 內政部 南鐵東移 問題卡在「人」 出現紛爭關鍵在徵收 而主張高架的不了解地下化在縫合東西兩城區 記者吳○明/新聞分析 台灣擁有世界頂尖的土木工程技術，雪山隧道貫通就是最好的證明。不過，大地工程的功夫再了得，一旦工程牽扯到「人」，可能沒轍(輒)。 人，是工程領域最難克服的問題，台南市區鐵路地下化東移案，就被「人」給卡住了。 談南鐵東移，得從頭說起。 台南市區鐵路地下化工程對於府城的意義，一如清代五條港時期舊運河開通，二十世紀初葉開鑿新運河，以及民國七、八○年代的安平國際商港，是府城開埠近四百以來幾項最重大的公共建設。其中，鐵路地下化和安平商港，一個是連戰擔任台灣省主席，一個是交通部長任內的決策。 南鐵地下化，連戰時期的方案是在目前的鐵軌下方施作永久軌，施工期間徵用東側房地鋪設臨時軌，待工程完工後用地歸還地主。此一方案或因中央財政拮据，或因政隨人亡，加上當時地方沒幾個人了解南鐵地下化的意義，甚至不知道有這個案子，民國九十一年行政院決議終結時，地方幾乎沒有人吭聲。 九十八年，行政院重新核定南鐵地下化工程，決策思維或是：跳過施做臨時軌，將地下永久軌移到目前鐵路東邊，火車在原軌道照常行駛，省一道程序，也節省工期，同時決定，徵收東側土地，好直接在東側施做鐵路地下化工程，即南鐵東	一、陳情事項涉及路線規劃及工法部分，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院98年9月9日核定，爰非屬都市計畫委員審議範疇，建議未便採納。 補充說明： 1. 有關工程評估內容，說明同編號部4人陳案第一項第1、2、3點。 2. 行政院98年9月核定臺南鐵路地下化公共建設係基於保障人民生命財產安全、降低社會衝擊、且顧及都市長遠發展、極大化公共利益等考量，相較於臨時軌可能阻斷地區巷道、增加公共安全風險與疑慮，或擴大拆遷範圍、影響市區交通及古蹟保存、工期更久、又不利都市長遠發展。行政院核定案對臺南市都市與交通之健全發展確有助益，且衝擊較小、公益性較高。 二、所陳情維護地主權益、專案照顧住宅等內容，回應說明如下： 回應說明： 1. 有關維護地主權益、專案照顧住宅等內容，說明同編號部4人陳案第三項。	參採市府研析意見，涉及本案變更計畫內容部分併決議文，其餘部分照市府研析意見，請該府妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		移案。不意，恰因為鐵路東移，得徵收大片土地，「招惹」到很多人，衍生出棘手問題，原先或盤算快而省事，卻因此膠著四、五年。如果依連戰時期的方案，可能已經完工通車。執意東移，不知誰延宕了工程？ 東移之所以出現紛爭，關鍵在四百多戶人家的房地因此被徵收，蒙受重大利益損失，甚至一戶透天房子換不到半間所謂「照顧住宅」樓上的公寓房子。如此景況，被徵收戶怎可能接受？再恢宏的建設，都不能強要部份人犧牲自家權益。換成你、我，同意被徵收？如此「照顧」方式，你吞得下去？ 連戰時期的規劃既然可以在原軌道下施做，而且案子已經在執行，為何相差不到十年，就非得東移，非得徵收四百多戶民房、民地不可？鐵路東移，已招惹出「人」的大麻煩，縱使內政部完成都市計畫審查，走完法定程序，當下，可不一定能夠順利施工，何況都市計畫一定過得了關？然則，似應思考回到連戰的方案，或採潛盾法，在原軌道下施工，免去徵收、徵用的困擾。 之所以考慮潛盾工法，除了排除「人」的因素，另一個理由是鐵路地下化路線經過多條溪流，這幾條溪流早年切割非常劇烈，溪流雖已「箱涵化」，但舊河道淤塞後，遺留的敏感地質，開挖時可能有高風險。可見南鐵地下化，似應審慎研議採潛盾構築。 至於有人提出「高架」的主張，那是不了解南鐵地下化的目的在縫合因鐵路切割的東、西兩個城區。一旦高架，對城區的傷害尤甚於原鐵路。新近有鐵路地下化後，原來的鐵路將成為台南市一條捷運的主張，然則，城區依然被切割，南鐵何必地下化？提出這些議題者，他們可能體會美國波士頓為什麼花幾千億台幣將高架公路地下化，目的，只不過是為了將道路還給「人」，以及拆掉高架道路規劃綠帶的思	2. 市府與鐵工局在進行方案選擇時，不僅考慮到被徵收土地所有權人的基本人權，還須考慮到多數市民及火車旅客的安全，因此在選擇採取行政院核定版方案時，市府同步舉辦說明會充分公開資訊，資料同時也公開上網，更史無前例地進行逐戶訪談，針對建設內涵、房屋拆遷範圍、補償措施等交換意見。 3. 市府在綜合多數人意見後，更進一步提出在都市計畫中給予容積補償、滿足部分地主原地重建的需求；依市價徵購土地、提高自拆獎勵金以減少住戶損失；興建專案照顧住宅、彌補住戶居住權受到的傷害；提供社會福利關懷、醫療照護支援以協助弱勢居民等異質性的多元補償措施，目的皆是盡可能減少受遷戶之損失並給予全方位之生活照顧。 三、所陳情鐵路地下化路線穿越舊河道、敏感地質等內容，回應說明如下： 回應說明： 1. 鐵路地下化工程僅處理橫交段之箱涵改道作業並維持其排水功能，未涉及各流域相	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		想背景？遑論幾千億的大工程，最簡要的理由竟然是：「WALK TO THE SEA」——多深厚的人文底蘊，多灑脫的情境。 高架鐵路，要不得。南鐵東移，碰觸到土木工程領域中難度最高的「人」，可能放下執著，改變決策？如果不可能，南鐵東移，無解。	關流量設計及施工。 若將全市區之淹水、地層下陷及海安路地下街等非關本計畫之問題，全數加諸於鐵路地下化工程，既不客觀亦欠公允。鐵路地下化工程若是洪水猛獸，何以臺北及高雄地區多年來會持續進行逐期之鐵路地下化工程。 2. 臺南鐵路地下化施工對地下水文的影響極小，水位長期亦會趨於平衡。又臺南鐵路地下化施工條件優於臺北市（已完工）、高雄市（施工中），目前臺北市及高雄市均未聽聞施工後對地下水文造成影響，顯見臺南鐵路地下化更無施工安全疑慮。	
6	陳情人：李○展 通訊地址：臺南市仁德區保學一街35巷○號 （營授辦審字第1053505267號函）	一、本人係台南市鐵路地下化東移案被徵收土地之一，首先要聲明係贊成鐵路地下化工程，並未採反對意見，惟所反對的係鐵路地下化工程施作方式，目前台南市政府認為鐵路地下化工程施作方式，其評估重點是以施工風險、市民生命安全與生活衝擊較低方式進行，也同時考量完成後能對城市帶來更長遠的發展機會，因此選擇行政院核定版本的施工法在必要性、相較自救會版的臨時軌徵用方案，具有節省工期，以多數公有地作為工程用地，拆遷民宅較少，確保古蹟車站安全及施工期間影響交通層面較少等多項優勢，因此認為行政院核定版優於自救會版本。 二、惟比較兩種施作方式之優劣，其前提	回應說明同編號5人陳案。	併專案小組後逕向本部陳情意見綜理表編號5。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		應是在相同之基礎上比較，始有可行之處，然本案行政院核定版本係要徵收民地為建設之基礎，而自救會之版本係以徵用民地俟建築完成後歸還於民，兩者之立論基礎不一，比較哪種版本之施作方式較優，就有失意義。假如在不徵收民地前提下（均使用公用土地），那比較施作工法優劣，則較有意義。 三、本案鐵路地下化可在原軌下施工（即採潛盾法），僅如台南市政府前所說之缺失困難，然依目前土木工程技術之進步，並非不能克服的問題，雪山隧道貫通就是最好的證明。因此本案徵收民地就沒有必要性，顯失正當性，應無庸置疑，謹提供審議之參考。 此致 內政部		
7	反南鐵東移全線自救會聯合會 聯絡電話：0916-773-〇〇〇〇 （營授辦審字第1050044631號函）	遞陳反對南鐵東移連署書 99 份。 訴求： 1. 臺南鐵路地下化應於原軌道用地設置地下軌道，以最小土地徵收範圍方式來實行。 2. 以聽證程序釐清興辦事業、都市計畫、土地徵收各程序之「公益性」、「合法性」、「必要性」、「比例原則」、「最後手段」、「完全補償」等前提要件。 3. 上述土地徵收條件被完整釐清前，應停止一切行政程序。	一、陳情事項涉及路線規劃及工法部分，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院 98 年 9 月 9 日核定，爰非屬都市計畫委員審議範疇，建議未便採納。 補充說明：同編號 5 人陳案第一項。 二、所陳述辦理聽證一節意見，回應說明同編號 4 人陳案第二項。	併專案小組後逕向本部陳情意見綜理表編號 4。
8	陳情人：李〇展 通訊地址：臺南市仁德區保學一街 35 巷〇號	一、按「人民之生存權、工作權及財產權，應予保障。」「需用土地人興辦事業徵收民地時，應依下列因素評估分析…。」分別為憲法第 15 條及土地徵收條例第 3-2 條所明定。次「按政府或自治團體或人民，徵收土地，須為興辦公共事業而有徵收土地之必要時，始得為之。」行政法院 36 年	回應說明同編號 5 人陳案。	併專案小組後逕向本部陳情意見綜理表編號 5。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		判字第 34 號著有判例可稽。 二、台南市鐵路地下化（前行政院長）連戰時期的方案，是在目前的鐵軌下施作永久軌，施工期間徵用東側房地鋪設臨時軌，待工程完成後歸還地主。此一方案，或因中央財政拮据，或因政隨人亡，民國 91 年行政院決議終結。98 年，行政院重新核定南鐵地下化工程，決議思維或是：跳過施作臨時軌，將地下永久軌移到目前鐵路東邊，火車在軌道照常行駛，省一道程序，也節省工時，同時決定徵收東側土地，好直接在東側施作鐵路地下化工程，即南鐵東移案。（105.7.1 中華日報 A3 焦點版） 三、南鐵東移地下化工程於 98 年 9 月 9 日經行政院核定後，因需徵收四百多戶人家的房地，蒙受重大利益損失，遂引起沿線居民自組自救會抗爭，於台南市政府 102 年 2 月間在成功大學所舉辦的鐵路地下化工程技術論壇，自救會提出「徵用民地施作臨時軌，以逆打工法施作永久軌」方案，（即自救會版本）台南市政府經過專業評估，考量公益性、必要性、安全性和對市民有利等面向，認為自救會提出的方案，並沒有優於行政院版本。另台南市政府亦強調鐵路地下化工程施作方式雖有許多種，但評估重點是以施工風險、市民生命安全與生活衝擊較低方式進行。另亦指出行政院版的施工法在必要性上，相較自救會版的臨時軌徵用方案，且有節省工期，確保古蹟車站安全及施工期間影響交通層面較小等多項優勢。由於反台南鐵路東移自救會質疑明明就能原軌下施工，為何非東移徵收民地不可？台南市政府對此也強調，工法雖有許多種，但必須有多面向考量，包括施工風險…為優先考慮，而自救會版本沒有優於行政院核定版，基上所述，台		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		南市政府對於行政院核定與自救會版本的比較，均著重在「施工風險」、「交通風險」、「生活衝擊」、「市民生命安全」、「古蹟車站維護」及「節省工期」等項，因此站在政府的立場，認為行政院核定版本施工方法優於自救會版本的施工方法。惟兩者施工方法比較項目中，台南市政府始終並未將其中影響最大的因素，即「土地使用情形」乙項列入評估重點，也就是行政院核定版要徵收東側民地施作永久軌，而自救會版係徵用東側民地施作臨時軌，俟工程完成後歸還地主，如此一比較，誰的版本施工方法優勢，高下立判，站在被徵收者之立場，當然自救會的版本優於行政院核定版，應無庸置疑。況且台南市前揭所指出的自救會版本之諸多劣勢，依台灣擁有世界頂尖的土木技術，並非不可克服，雪山隧道貫通就是最好的證明。 四、南鐵東移案，出現紛爭關鍵在徵收，為徵收應要符合土地徵收條例第 3-2 條規定之必要性要件，而所謂徵收必要性，依照台南市政府 102 年 9 月印發之台南市鐵路地下化建設說明第 5 項所載「工程必須沿著現有鐵軌路線施作，也沒有優於行政院版本的方案，可做為替代。」及交通部鐵路改建工程局 103 年 8 月 20 日鐵工規字第 103001119 號函說明四「工程必須沿著現有鐵軌路線施作，無方案可供替代(如附件 4、5)。」觀之，即可認定除行政院版本的施工方法外，別無其他工法可資替代時，始符合徵收之必要性。然台南市政府對於行政院版本與自救會版本之施工方法比較時，並沒有事據證明自救會版本之施工方法完全不可行，假如說施工方法完全不可行時，即無從比較優劣的問題，既然比較誰的工法優，誰的工法劣		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		時，即是承認自救會版本之施工方法亦是可行的，僅是台南市政府認為沒有優於行政院版本而已。此由前述之「反台南鐵路東移自救會質疑明明就能原軌下施工，為何非東移徵收民地不可？」時，台南市政府之回答並未認定原軌下不能施工，即可明證。綜上所述，行政院核定版本要徵收東側民地施作永久軌，既不符合前揭土地徵收條例第 3-2 條規定之必要性要件，如欲強制徵收，亦違反首揭憲法第 15 條規定，同時亦不符合新政府現正推行不遺餘力之「轉型正義」之「土地正義原則」。 五、本案南鐵東移案徵收土地，既違法亦違憲又不符合「土地正義」原則，則台南市政府之都市計畫變更案，於法無據，請予以駁回，以維人民權益。 六、僅將台南市當地之中華日報，對於南鐵東移案之輿論反應，摘取幾則供審議之參考。 (一)103 年 8 月 24 日專題報導 B8 版(如附件一) 1. 鐵路地下化死案復活之後，南鐵地下化之所以再次延宕，乃因鐵路東移而衍生，鐵路東移是台南市政府和中央協議後的決策，但為何鐵路須東移？之前有關單位多次提出的理由係配合台南火車站的古蹟保存，闢建寬敞的綠園道路，乃至於施工的危險性等等，對於這些「理由」，雖然大可不必以「自欺欺人」或「自己都聽不下去」來嘲諷，但說服力明顯不足，難怪紛擾抗爭不斷。 2. 南鐵東移，關係到太多當事人巨大的權益。有心探討南鐵案者，何訪轉換身分，放下執著，閉目默想，如果您也是南鐵東移的拆遷戶，南鐵東移的理由並不足以說明(服)您，但相關主管單位卻執意執行鐵路東移，您同意搬遷嗎？ 3. 為甚麼南鐵非東移不可？這是甚麼時代？為甚麼民眾的家產一定要被不合理		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		徵收？非得搬遷不可？ 4.（民進黨市議員）蔡旺詮：宜以合作協商取代強制徵收。政府存在的理由是要照顧人民，而非強搶民產，即便南鐵是重大建設，但工地徵收還是要符合公平正義。 （二）105年7月10日A3焦點居民：記者吳昭明新聞分析 1. 南鐵東移案，問題卡在「人」，出現紛爭關鍵在徵收，再恢宏的建設，卻（都）不能強要部分人犧牲自家權益，換成你我，同意被徵收？ 2. 連戰時期的規劃既然可以在原軌下施作，而且案子已經在執行，為何相差不到十年，就非東移，非得徵收四百多戶民房，民地不可？鐵路東移，已經招惹出「人」的大麻煩，縱使內政完成都市計畫審查，走完法定程式，當下，可不一定能夠順利施工。何況都市計劃（畫）一定過得了關？然則，似應思考回到連戰的方案，或採潛盾法，在原軌下施工，免去徵收，徵用的困擾。之所以考慮潛盾工法，除了排除「人」的因素，另一個理由是鐵路地下化路線經過多條溪流，這幾條溪流早年切割非常劇烈，溪流雖已「箱涵化」，但舊河道淤塞後遺留的敏感地質，開挖時可能有高風險，可見南鐵地下化，似應審慎研議採潛盾構築。 3. 因為南鐵東移，得徵收大片土地，「招惹」到很多人，衍生出棘手問題，原先或盤算快而省事，卻因此膠著四、五年。如果依連戰時期的方案，可能已經完工通車。執意東移，不知道誰延宕了工程？ （三）105年8月3日焦點A2板（記者）吳昭明所撰《南方觀點》從拆遷戶居民正義，審視南鐵東移爭議乙文：（如附件3） 1. 在民主法治化、社福優先化、環保強度化等「三化」才會強制徵回民地、民		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		房。現今台灣，因應規模龐大的公共工程之需，「強徵」民地、民房絕非三兩步就可到位；何況「南鐵東移」強徵對象多達四百零七戶。更要有縝密的規劃，從優的補償及周全的配套。 2. 南鐵地下化工程因「地下永久軌東移」爭議不休，導致近幾年來工程停滯不前。相對於連戰擔任台灣省主席時期定案的南鐵地下化在原軌下施作地下工程，施工期間徵用東側做臨時軌，影響層面小，當年已執行一段時日。此案因故終止多年重新啟動，地下永久軌竟然東移。當年可以不東移，現下卻選擇了東移，以致惹出難以善後的大麻煩，這豈是決策者始料所及？ 3. 「南鐵東移」紛紛擾擾，恐難歇止，唯有透過「居住正義」視角加以審視，或許可以找到解決法門。所謂「居住正義」有其一體兩面的意涵，人民有向政府要求「生於斯、長於斯」的居住權利；政府則須有保障人民居住權之正義與公平的法律和做法。「南鐵東移」爭議有年矣！營建署應秉諸「居住正義」原則，站在拆遷戶的角度思考，才能體現疾民之疾、苦民之苦的主政初衷。 4. 有說「南鐵地下化如不東移，將造成十三個平交道周邊產生「交通黑暗期」此一說詞不知何所據而云爾？審諸案察情況，不論南鐵東移或不東移，兩案的土地幾乎雷同，都延伸到目前鐵路東邊幾公尺，全長約八公里，不同的是一個採明挖施作地下工程，一個是臨時軌上通行火車，兩者都會造成台南市「交通黑暗期」。 5. 「當家方知柴米貴」，意為當家作主必須謹慎行當，況乎「南鐵東移」牽涉眾多拆戶權益。但願營建署下次召開南鐵地下代審議會時…，改換成多為拆遷戶設想的「同理心」，或許可以取得緩和「南鐵東移」爭議之論。此致 內政部		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
9	反南鐵東移全線自救會聯合會 聯絡人：陳○姐 聯絡電話：0926-588-○○○	【0805 請葉俊榮召開南鐵聽證落實憲政記者會 會前新聞稿】 7月29日大法官會議發布第739號釋憲文，認為「市地重劃」涉及憲法之人民財產權與居住自由的基本人權，故必須舉辦行政聽證，以符憲法要求之正當行政程序。此外，第709號釋憲文亦以同樣理由要求「都市更新」必須舉辦聽證會。同理，對人權侵害更為嚴重的「土地徵收」更應舉辦行政聽證！這也是我們四年來一貫要求南鐵都計案需召開行政聽證的原因。 花次長於6月14日召示本案「程序正義非常重要」，要舉辦「具備聽證精神」的擴大小組會議，承諾「盡力協助居民取得政府公文與資訊」，強調「擴大小組會議不預設立場，若未釐清真相可繼續召開」。然而，至今我們要求的39件公文資料，僅得7件！花次長以包裹議題、限制各議題詰問一次、限制發言時間的議程來包庇南市府。花次長不但放任官員迴避詰問，竟然說「官方都有說明啊，只是你們不接受」。擴大會議根本未能釐清本案真相，內政部卻將本案逕送大會決議。因此，導致我們的強烈質疑與花次長的「他X的」風波。花次長雖為「他X的」道歉，卻歸咎於居民的質疑。因此，在8月3日竟然發公文要縮限8月9日都委會各團體列席代表人數為「一人」！相較於一般都委大會每個團體的五人，宣稱最會溝通的新政府選擇在土地議題上更加戒嚴的人民意見管制。 為使都委審議更有效率，我們甚至整理十一項擴大會議中雙方論及爭點（如附件），並發函內政部請求根據爭點一一由雙方詰問釐清。如此，最能合理地推進本案都計審議。若南鐵東移案真如賴清德所言較具公益性，南市府應表贊同才是。然而，內政部全部不理，只是要我們「配合開個會」！ 花次長為「他X的」發表道歉聲明	一、所陳述辦理聽證一節意見，回應說明同編號4人陳案第二項。 二、陳情事項涉及路線規劃及工法部分，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院98年9月9日核定，爰非屬都市計畫委員審議範疇，建議未便採納。 補充說明： 1. 同編號5人陳案第一項。 2. 有關所陳述爭點內容，業經市府102年2月6日召開「臺南市區鐵路地下化計畫工程技術論壇」、各級都市計畫委員會等會議充分討論。相關會議紀錄均已公開於網路，可供各界公評及檢視。 三、陳情事項涉及資料索取部分，經查有關市府存檔公文、臺南火車站區地形圖及相關距離量測、小東路地下道之剖面圖、市府辦理本案都市計畫之書圖、105年6月14日內政部都委會第876次議之簡報資料、105年7月2日內政部都委會擴大專案小組會議資	併專案小組後逕向本部陳情意見綜理表編號4。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	市府研析意見	本會決議
		後。葉俊榮部長隨後肯定花次長的道歉。但是，道歉並不能解決南鐵都計案審議程序的荒謬與不符憲法精神。葉俊榮部長在「The Constitution of Taiwan - A Contextual Analysis」著作中認為「台灣的憲政改革乃是由街頭的公民運動與廟堂的大法官釋憲一起推進」、「僵化的政府系統是阻礙台灣憲政發展的原因之一。」但如今，葉俊榮面對這等荒謬且不符憲政的南鐵都計審議程序，明知涉及土地徵收的都計審議需行政聽證才符憲政精神，明明可依行政程序法辦理南鐵行政聽證，卻竟然還是堅持在混沌中逕送大會決議。這不但沒有落實憲政，反而落實「內政部本身就是阻礙憲政落實的僵化機關」。 我們主張(一)南鐵東移都計案應公開政府資訊，需使民間掌握所請求的關鍵公文資訊。(二)南鐵東移都計案都計審議程序不應在未完成雙方充分且平等的交叉局問下逕由都委大會決議。(三)葉俊榮部長應秉持一貫的學術主張、堅持道德良知召開行政聽證，以符憲法要求之正當行政程序，並使審議過程順利且有效地進行。	料及簡報等，除部分內容已公告並公開於市府專案網頁（網址 http://underground.tainan.gov.tw/project.asp?id=18）、市府網站（市政公告項下）、市府都市發展局網站（都計公告\都計報部審議核定項下）外；另市府以 105 年 6 月 24 日府都綜字第 1050538176 號函、105 年 7 月 22 日府都綜字第 1050764096 號函等提供資料予申請人在案。	

【附錄】本會專案小組初步建議意見：

內政部都市計畫委員會專案小組 105 年 4 月 15 日第 3 次會議出席委員初步建議意見：

本案請臺南市政府依下列辦理並補充處理情形對照表及相關資料到署後，提請委員會討論。

- 一、實質變更內容：本案於民國 98 年報奉行政院核定，其工程用地範圍於 101 年經交通部核備後，臺南市政府依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理主要計畫變更，以利後續辦理土地徵收及工程之進行，本案對臺南市都市與交通之健全發展確有助益，故建議照該府核議意見通過。
- 二、鑒於公民或團體於專案小組會議中陳述意見內容，涉及工程用地寬度、市區交通影響衝擊、現有巷道功能維持、土地徵收與建物拆除面積、施工工期與經費、土地徵收之公益性與必要性、台南車站古蹟之保存、舉辦聽證會、環境影響評估之路線長度、土壤液化與影響地下水文等…諸多議題亟待釐清，故建議將本案退請臺南市政府，與交通部鐵路改建工程局詳加研議並回應補充資料，一併提請委員會討論。有關逕向本部陳情意見部分詳附表一。

附表一、公民或團體陳情案綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
部 1	陳○隆 門牌號碼：臺南市東區青年路 232 巷○號 郭○玉 門牌號碼：臺南市東區青年路 232 巷○號 (內授營中字第 1040039174 號函)	陳情書 人民尊敬的陳部長，因台南市政府黑箱作業，無法律正當程序正義、居住正義、公平正義。以下六點： 一、關於南鐵地下化東移案，工程專家保證工程技術決(絕)對沒問題，原軌可以施作，因鐵軌東西兩邊有廣大的土地。鐵路法第 13 條規定軌距離 1.435 公尺。 二、交通部長於 99 年 9 月 6 日對台南市陳淑惠立法委員表明「鐵路東移只是原先假設的狀況之一」由於有民眾反對、又有爭議性，因此選擇原地地下化。 三、102 年 7 月 5 日最高法院決議人權公約，政府土地徵收的原則都未遵守，又不符合公益性及必要性，最近地方政府、中央都一致想要的地就硬要霸佔。 四、台南縣市合併後，地理環境有變化，應為整體經濟發展做規劃，南科、新市、永康為重點，設立大台南車站，鐵路可通往高鐵共站，交通便利又有國際觀。 五、現有公路南北向的縱貫路，車輛都由國道一號高速公路及南二高通行，所以市區的南北向車輛很少，台南市政府計畫鐵道變更為新生公園道是不合理的規畫(劃)(附圖壹份)且地下化後要注意東西兩邊的連續壁阻礙水道，東邊有地震斷層帶，發生水災、地震很危險，又投資成本太高、太浪費。 六、我家的土地、房屋都是合法的，鐵路東移是有人炒地皮圖利特定人，鐵路一旦東移，將迫使四百多戶人民無家可歸、流落街頭的慘狀，政府的建設怎能建築在人民的血淚上。憲法第 15 條保障人民生命財產安全，政府怎能坐視不管。 懇請 陳威仁部長主持正義 陳情人：陳○隆、郭○玉		1. 本局於規劃階段已針對不同方案進行評估，因核定案（在現有地面鐵路東側直接施作永久隧道）在臺鐵營運安全、臺南古蹟車站保護、臺南市區交通影響、民房拆除範圍、都市縫合發展、工期及經費等主要評比項目之表現，皆優於包含臨時軌在內之各評估方案，故確為經全方位考量且較符合公共利益之最適方案。 2. 有關核定方案與其他規劃階段各方案（含臨時軌方案及潛盾工法方案等）之比較內容，本局已於 102 年 2 月 6 日工程技術論壇	陳情事項係屬路線規劃及工法，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院 98 年 9 月 9 日核定，爰所陳情事項非屬都市計畫委員審議範疇，未便採納。 補充說明： 1. 行政院核定「臺南市區鐵路地下化計畫」之路線自始就是「在既有鐵路的東側」施工，是唯一版本，並無推翻原核定路線而向東移設的情形。另依據 102 年 11 月監察院接受市民陳情有關上開計畫之調查報告，其調查意見載明「所訴臺南市政府及鐵工局任意東移以擴大徵收範圍損害權益乙節，經審酌臺南市區鐵路地下化計畫擬定過程及相關都市計畫發布變更程序，尚難認有任意情事」。簡言之，臺南市的鐵路地下化在民國 98 年行政院核定後，就未曾變更過，並無任意東移之情形。 2. 交通部鐵路改建工	建議涉及本案變更計畫內容部分併初步建議意見一，其餘部分併初步建議意見二妥處。

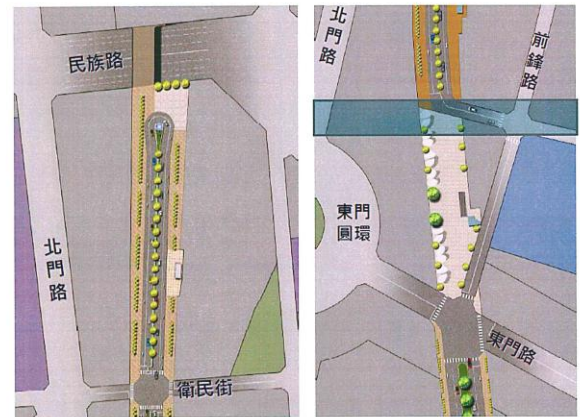
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
				於 98 年 9 月 9 日行政院即已核定，毛前部長 99 年 9 月 6 日依本局所提供的資訊，答復民眾之詢問，係表示不會變更行政院核定路線。針對當時媒體報導出入，本局擔心民眾誤解，故於同年 9 月 9 日在本局網站已發布新聞稿澄清。 (鐵工工字第 1040007049 號函)		
部 2	台灣惜根協會 南鐵反東移聯盟 機關地址：臺南市東區青年路 225 巷○號 聯絡方式：陳○曉 (營授辦審字第 1040066636 號函)	台灣惜根協會南鐵反東移聯盟 書函 受文者：內政部營建署都市計畫委員會，內政部營建署中部辦公室 主旨：台南市政府所呈內政部營建署台南鐵路地下化相關都市計畫案有誤、未呈現事實、且程序粗暴形式化，懇請內政部營建署都市計畫委員會釐清並駁回。 說明： 一、在南市府都市計畫委員會對本案案議過程中民眾意見無法充分表達。且因程序中在民眾表達意見後即對民眾清場，致使南市府官員常以謊言或虛偽搪塞對審查委員說明，甚至扭曲民眾訴求。這樣單方面陳述的程序致使真相無法辯明。我們要求在內政部都市計畫委員會審議過程中，全程由居民與相關專家列席發言，並以相互詰問方式與台南市政府對話，以釐清真相供委員審查。 二、南市府所遞呈之台南市政府第 40 次都市計畫委員會會議紀錄並未呈現該會議過程實況，且多有隱瞞欺騙。在該會議中賴清德以發言超過 3 分鐘為由動用警力將發言者架出會場。南市府都發局長也坦承該都市計畫有之嚴重錯誤，並未能達該都市計劃(畫)案所稱疏通交通之功能，但該官員僅表示「這個錯誤以後再改」。在許多都委也表示對本案土地徵收必要性資訊不清尚有疑慮，南市府官員竟以簡單謊言搪塞回應。賴清德隨之拍板通過這個錯誤且粗糙的都市計畫		大法官會議釋字 732 號文昭示「徵收土地之範圍應確為興辦該事業所必須」、「徵收交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地，將使土地資源之利益重新分配或移轉予國家或其他私有享有，造成原土地所有權人遭受土地損失之特別犧牲；查「臺南市區鐵地下化	1. 本市配合「臺南市區鐵路地下化計畫」辦理之北區、東區都市計畫變更案自 101 年 8 月 8 日辦理都市計畫公開展覽後，市都委會即組成專案小組召開 7 次小組會議討論，由 168 位陳情人、依其陳情位置及內容區分為 100 多組輪流陳述意見。102 年 5 月 1 日、2 日召開市都委會專案小組會議時，除部分陳情人一再代表不同拆遷	建議涉及本案變更計畫內容部分併初步建議意見一，其餘部分併初步建議意見二妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		案，將錯誤的都市計畫案遞呈內政部，為藐視內政部、藐視都市計畫專案、藐視國家法令制度之舉。 三、南市府對媒體宣稱有 80% 的被徵收居民已登記南市府「照顧方案住宅」，僅少數居民反對本都市計畫案。此為謊言，且與該都市計畫案是否合理、合法無關。一則，南市府拒絕將上述說詞之數據公開或提供給市議會調查，完全是南市府單方說法，不足為信。再則，沿線居民多數堅決反對台南鐵路地下化東移案，前往登記照顧宅者幾希。三則，南市府之「照顧方案住宅」土地以不到市價 1/3，得標價僅高於底價 1% 的賤價賣給賴清德金主所投資的富立建設，圖利該建商至少 9 億 1 千 5 百萬元，該土地開發案本身即有貪瀆圖利之嫌。四則，居民承購該照顧方案需承擔鉅額財務損失並放棄市區透天厝另需貸款購買偏鄉隻合住宅方案實為迫害方案。五則，土地徵收為國家非不必要不得對個別公民實施之財產權與人格權之侵害與其他利害關係人是否同意，或與南市府是否有照顧方案無關。 四、沿線居民為 70 至 80 歲長者，本都市計畫案之浮濫土地徵收將致大批耆老迫遷流離，並已導致民眾激烈抗爭。本案實為奪財害命之舉，請內政部都市計畫委員會勿幫賴清德殺人。 五、大法官會議釋字 732 號文昭示「徵收土地之範圍應確為興辦該事業所必須」、「徵收交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地，將使土地資源之利益重新分配或移轉予國家或其他私有享有，造成原土地所有權人遭受土地損失之特別犧牲。並不符合憲法 23 條比例原則。」本都市計畫案涉及之土地徵收不具必要性，有違上開釋文法意，應予駁回。 六、本案其他說明資料將隨後補充。 正本：內政部營建署，內政部營建署中部辦公室 副本：反南鐵東移自救會、南鐵青年、元貞法律事務所、台灣人權協會		計畫」工程用地範圍皆屬工程必須使用，且無使用毗鄰地區土地，又鐵路地下化以一般徵收方式辦理，於徵收前先行執行協議價購，協議不成始辦理徵收作業，其目的為興辦大眾運輸及公益使用，另取得之土地全數提供為交通使用（鐵路、園道），並無任何開發行為，後續仍將依法定程序及立法精神確實與土地業主實質協議。	戶重複陳述意見外，部分陳情團體（如反台南鐵路東移自救會）尚發言超過 30 分鐘。臺南市第 40 次都委會依據部分陳情人要求列席市都委會大會之訴求，再邀請其推派代表列席都委會大會以表達意見。查臺南市促使鐵路地下化合憲正義協會代表於當日會議第 1 組進場發言，4 人共發言 39 分鐘，代表們停留在會議室內達 49 分，會議主席並沒有因時間到就馬上請他們離開，反而給予較長的陳述時間。 2. 截至 104 年 4 月底，共計 442 案之陳情意見已彙整為公民或團體陳情案綜理表，提供都委會審議參考。且依「各級都市計畫委員會組織規程」第 10 條「都市計畫委員會開會時，得允許與案情有關之公民或團體代表列席說明，並於說明完畢後退席」暨「臺南市都市計畫委員會會議及會場管理要點」等規定，通知陳情人代表進場發	

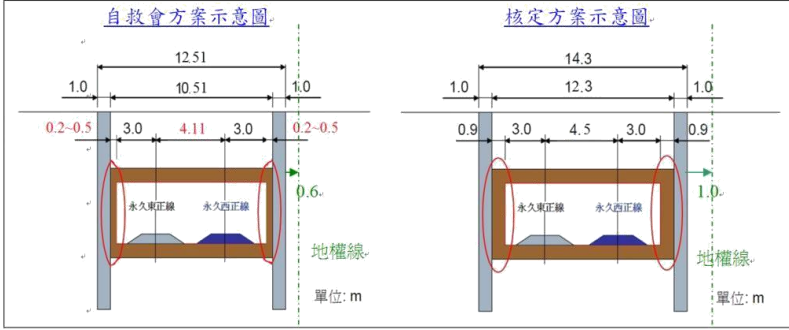
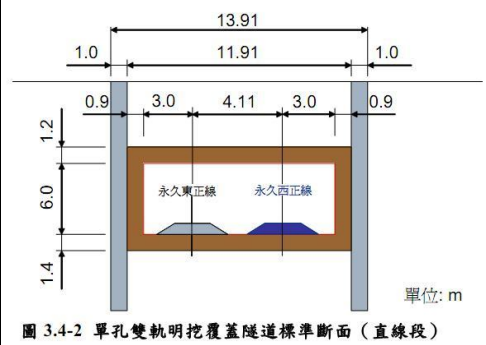
編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
					言及離席。上述規定與「內政部都市計畫委員會會議及會場管理要點」並無不同，均是為了維護眾多陳情人表達不同意見之權益所為。 3. 依據交通部鐵路改建工程局所設計之鐵路地下化用地範圍寬度約 16.3 公尺，因工程用地已定線且設計載重有限，考量各種限制條件、周邊環境重建等需求，都市計畫才配合「臺南市區鐵路地下化計畫」將騰空土地規劃為市區道路系統，市府不曾為了開闢市區道路而更動施工內容。換言之，工程用地範圍全數為交通事業所必須，無法移作開發建設之用。 4. 有關照顧住宅之招商，市府已多次說明，該案為公開評選，土地標售底價是公開的，評選過程完全公開透明。得標廠商因須負擔興建 366 戶照顧住宅，獲利遠低於一般標售開發，此點絕對可受公評。此外，在市府資產部	

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
					份，照顧住宅與一般土地標售案不同，除土地價款外，廠商興建之 366 戶照顧住宅，受拆戶申購剩餘戶之處分收益亦屬市府所有，故整體而言，市府總體資產並未減損。 5. 「臺南市區鐵路地下化計畫」總經費 293.6 億元，其經費分擔比例為中央 87.5 %、市府 12.5%，係全數由政府出資興建。行政院經濟建設委員會 101 年 9 月 6 日都字第 1010003964 號函已明確答覆全案不適用「跨域增值公共建設財務規劃方案」；102 年 11 月監察院調查報告也載明鐵路地下化並無任意東移之情形。簡言之，臺南鐵路地下化工程建設毋須藉由取得私有土地進行開發來籌措財源、挹注建設經費，亦與大法官釋字第 732 號（捷運設施毗鄰地區土地徵收案）無關。	
部 3	反台南鐵路東移自救會	陳情意見：有關台南市政府 104 年 7 月 30 日府都綜字第 1040687086A 號函提請 鈞部審核「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一		1. 本計畫規劃期間歷經時空環	陳情事項係屬路線規劃及工法，查「臺南市區	建議涉及本案變更計畫內容

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
	通訊地址：臺南市東區樹林街一段○號 聯絡人：蘇○文 聯絡電話：0939-773-○○○ （營授辦審字第 1050079891 號函）	階段）」暨「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」等 2 案，建請考量土地合理規劃及居民權益，應駁回變更計畫，以顯執法之公。 陳情理由： 一、台南鐵路地下化應以原規(軌)施作，俟地下化後將台鐵原路軌的公有土地劃設做為公共設施使用，符合「公地公用」（依據台鐵現有路權及公有地路寬可達 15~35 米道路），有必要為擴大幾米公園道寬度強徵 323 戶民宅嗎？ 二、依本計畫號稱 30~40 米公園道（詳附圖一）規劃彎彎曲曲安全性堪慮。在新樓醫院前 90 度大轉彎，切入前鋒路後縮減成 9 米道路路寬，全線斷斷續續無法暢通取直，真能有效紓解市中心區南北向的交通嗎？ 三、台南市區內無需 140m 內 3 條南北向平行道路（詳附圖二），此種規劃只有勞民傷財對交通毫無幫助，這可能是全世界最離譜的規劃吧！ 四、計劃的變更卻是棄原鐵路用地不用，強收民地的作法，根本是徵收無理由。竟還有官員大言不慚稱：東移後減少 66 戶民宅等言語，這根本就是本末倒置，將違建就地合法化，合法的卻造成不肖官員邀功及欺騙民眾下的犧牲者；並掩蓋徵收民地面積大幅增加的事實。 五、一生忙忙碌碌辛苦的打拼，並累積前人微薄的積蓄，如今才能擁有屬於自己一個合法建築物；但如今卻將要因主事者的無能及不平等作為，將合法視為無物，為所欲為，視人民為魚肉的作法，將是我等不可容許的；我大有為的政府你們還在嗎？你的人民正被魚肉中！！你們看見了嗎？聽見了嗎？ 六、節錄 98 年 6 月 18 日公廳(聽)會會議紀錄如下： 1. 王議員定宇：路線不要東移，請鐵工局將東移計畫收回重新評估。 2. 蔡議員旺詮：堅決反對路線東移。 3. 立法院陳委員亭妃：為何地下化工程路線規劃不在既有鐵路路廊下方，而在既有鐵路東側？此已引起東側民眾對公平性疑慮，要求鐵工局重新檢討評估路線東移問題。 4. 立法院賴委員清德（現任市長）：路線東移問題，贊成陳委員亭妃，要重新檢討評估路線東移的問題。 七、我等也樂見臺南市鐵路地下化計畫早日建置完成，但計畫的成功並不是犧牲一些小市民身家財產；應就政策（執法公正不阿）、路線及工法的完善，才足以稱之為『廉明政府』為人民所擁戴。 八、惠請 鈞部爾後涉及本案相關會議（事宜），請於 7 日前函知本會。 陳請 內政部 內政部營建署 公鑒		境多所變遷，規劃過程中除需因應各項變數，並透過對民房拆除範圍、臺南車站古蹟保護、市區交通衝擊、臺鐵營運影響、工程技術、環境保護、經濟效益分析、財務計畫及用地取得等諸多層面整體考量評估各種構想，最後採用永久軌路線佈設於現有軌東側之方案，並經臺南市政府及臺鐵局同意後，依程序陳報行政院核定（98.9.9）。 2. 鐵路地下化工程範圍寬度約 16.3 公尺，考量工程結構安全、鐵路行車安全，鐵路地下化工程完工後其上方騰空廊帶除必要之車站站體、通	鐵路地下化計畫」業經行政院 98 年 9 月 9 日核定，爰所陳情事項非屬都市計畫委員審議範疇，未便採納。 補充說明： 1. 因鐵路地下化工程用地已定線且設計載重有限，考量各種限制條件（深度不足、建築退縮不足、鄰棟間隔距離不足等）、周邊環境重建等需求，都市計畫才配合工程所需將騰空土地規劃為市區道路系統，市府不曾為了開闢市區道路而更動施工內容。換言之，工程用地範圍全數為交通事業所必須。 2. 查高雄市、臺中市配合鐵路立體化建設（目前均已施工）所公告發布實施都市計畫案件，均將工程需用土地劃設為公共設施用地，且於鐵路立體化完工後，鐵路沿線兩側公共設施（含道路）將一併整體設計，形成寬約 30 公尺至 80 公尺、長達十餘公里之新興發展軸帶；反觀臺南市鐵路沿線發展型態較緊	部分併初步建議意見一，其餘部分併初步建議意見二妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		 註：實際道路規劃設計仍以公園道施工單位開闢結果為準。 圖 4-1 中區段（民族路-衛民街、東門圓環附近）園道配置示意圖 附圖一  附圖二 附件：連署書乙份		風口、逃生口、抽水機房等公共設施及公用設備外，已無法進行開發建築，依市府都市計畫規劃，將合併現行鐵路用地，成為貫穿市區之主要公園道，對於紓解市區南北向道路交通擁擠問題有很大幫助。 3. 本案用地取得方式取決於完工後之使用性質，因係屬永久性設施，故需以協議價購或徵收取得土地所有權；另本計畫辦理用地取得係依據土地徵收條例及相關法令規定辦理。	密，市府已儘可能考量各區段發展現況，單純將鐵路地下化工程範圍、原鐵路軌地面合併規劃為寬約 20 公尺至 40 公尺、長約 5 公里之公園道，此公園道之闢建將成為市中心區建築密集區之重要出入動線，還可供重建地區指定建築線，更將提供廣大市民通行。換言之，市府配合「臺南市區鐵路地下化計畫」辦理都市計畫變更之精神，與高雄市、臺中市並無二致，不僅期望達成交通改善效益，更企盼藉此帶動都市整體發展與進步。	
部 4	反南鐵東移全線自救會聯合會 通訊地址：臺南市東區青年	反南鐵東移全線自救聯合會 書函 主旨：檢送南鐵地下化東移都計案問題彙整共 40 頁。請查照，並請轉交各內政部都市計畫委員、台南市政府、交通部鐵路工程局。 說明： 一、為利內政部都委會小組會議審議台南鐵路地下化東移都計案，以釐清南鐵東移必要性、必要性與本案土地徵收之必要性，懇請內政部都市計畫委員會小		一、地下化路線兩軌道中心距由 4.11m 調整為 4.5m 之說明（詳補充 1 簡報第 44 至	一、陳情事項涉及路線規劃及工法部分，查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院 98 年 9 月 9 日核定，爰非屬都	建議涉及本案變更計畫內容部分併初步建議意見意見一，其餘部分併初步建議意見

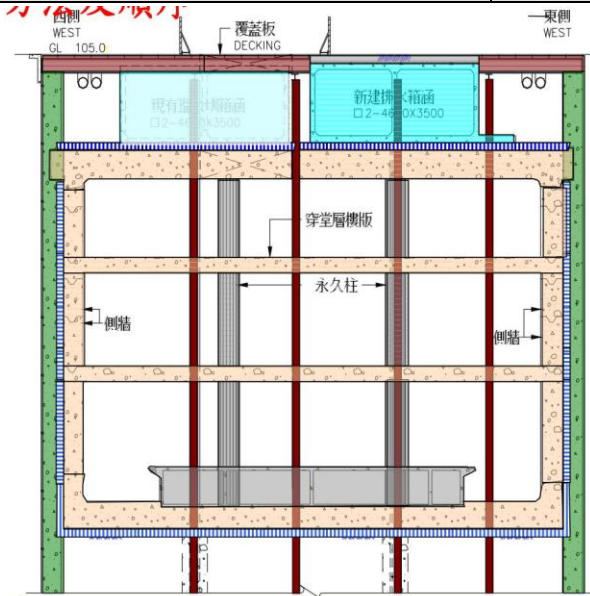
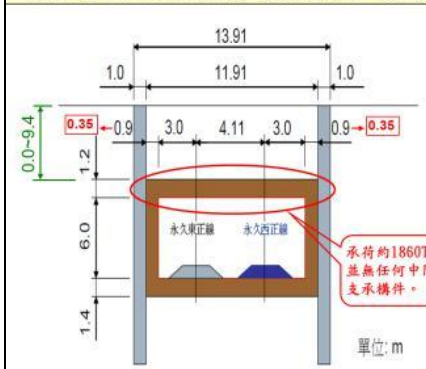
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
	路 225 巷○號 聯絡人：陳○曉 聯絡電話：0916-773-○○○ （營授辦審字第 1050021623 號函）	組會議委員釐清相關問題與爭點。 正本：內政部營建署 副本：民進黨立院黨團、國民黨立院黨團、親民黨立院黨團、時代力量立院黨團、新境界文教基金會 南鐵地下化東移都計案問題彙整 前言： 只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。因台南鐵路地下化東移將導致擴大徵收民地達 22.3 倍。本案最大爭議點在於「鐵路東移之必要性」與「鐵路東移之公益性」。因此，釐清「鐵路東移之必要性」與「鐵路東移之公益性」為小組會議釐清本次都計案真相之重要課題。以下針對歷年鐵工局與南市府所提出各鐵路東移理由之調查與研究，請南市府與鐵工局逐項提出說明。此外，台南鐵路地下化東移案之目的彙整歷年公文。 壹、鐵路東移必要性問題 民國 102 年 2 月 6 日南市府舉辦南鐵工程論壇後，再約民間學者專家於民國 102 年 2 月 28 日與賴清德市長及南市府一級局處長討論釐清南鐵東移並無必要性。在上述兩次會議中，南市府所提各項問題皆已被釐清。賴清德及南市府深知南鐵東移並無必要性。但是，南市府卻於民國 102 年 3 月 12 日公布「鐵路地下化施工方案臺南市政府評估意見」做為南市府採鐵路東移案之根據，每一個理由皆已被拆穿為謊言如下。況且，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。南市府所稱謊言完全與鐵路是否需東移無關。 議題壹之一、南市府稱自救會方案之軌道距離為 4.11m，所以不安全，見下圖一。 根據「98 年行政院核定版」圖 3.4-2，如圖二。可見 98 年行政院核定版即為 4.11m。跟據「鐵路修建養護規則」第 29 條，軌距應在 4m 以上。4.11m 符合安全規範。此軌道設計寬度與鐵路東不東移無關。只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。		45 頁）： 回應說明： 1. 規劃階段係依臺鐵當時標準 4.11m 訂定，惟設計階段經檢討臺灣鐵路必須因應國際趨勢標準化，地下化隧道斷面宜保留未來長遠發展必要空間，故比照臺北及高雄地區之鐵路地下化計畫，採 4.5m 設計。 2. 南市政府 101 年辦理各區都市計畫變更公展之圖面資料，係以兩軌道中心距 4.5m 配置之路權圖所製作。 3. 鐵工局 101 年 10 月頒布之「軌道工程設計注意事項」（並非「臺南計畫」當初據以訂定兩軌道中心距之內規），訂定新建正線最小軌道中心距離為	市計畫委員審議範疇，建議未便採納。 補充說明： 1. 臺南市區鐵路立體化規劃始於民國 82 年，歷經交通部之長期綜合規劃及評估，該案於 98 年 9 月 9 日經行政院核定，並採「明挖覆蓋」工法施工，以維持現行鐵路營運不間斷及加速地下化工程進度。 2. 市府於 102 年 2 月 6 日召開「臺南市區鐵路地下化計畫工程技術論壇」邀請鐵工局、反臺南市鐵路地下化路線東移自救會等陳情人代表，就本案工程技術加以討論。最後市府於 102 年 3 月 12 日由賴市長向市議會全體議員施政報告時，向地方民意機關正式提出市府決策，繼續推動行政院核定之鐵路地下化方案，並透過公共頻道現場轉播，向全體市民報告宣布。相關評估意見等資訊亦公開於臺南市政府全球資訊網（詳補充 4）（公開錄影網址	見二妥處。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		 圖一，南市府偽造 98 年核定版軌道距離為 4.5m，然後再論說自救會 4.11m 軌道距離不安全  圖 3.4-2 單孔雙軌明挖覆蓋隧道標準斷面（直線段） 圖二，98 年行政院核定版之隧道標準斷面 問題 1.1.1： 98 年行政院核定版是否有誤？ 問題 1.1.2： 若軌距需增大為 4.5m，徵收土地面積與用地範圍是否需較 98 年行政院核定版增加？ 問題 1.1.3： 承以上問題，將增加徵收土地面積多少？ 問題 1.1.4： 軌距 4.5m 與軌距 4.11m 間僅差距 0.39m。請問為何此差異造成鐵路必需東		4.5m。 4. 另交通部 104 年 1 月 19 日所同意備查之「交通部臺灣鐵路管理局鐵路建設作業程序」，已修訂新建軌道之軌道中心距離應在 4.5M 以上。 二、自救會單牆結構無法確保隧道安全（詳補充 1簡報第 20 至 23 頁）： 回應說明： 1. 自救會於 102 年論壇時，認為可用連續壁取代隧道側牆（亦即採單牆結構），近期則改舉較早期臺北捷運車站案例，表示可比照其採用單牆或複合牆結構，並縮減連續壁厚度，以減少隧道及用地寬度。 2. 無論單牆或複合牆結構之抗	http://underground.tainan.gov.tw/video.asp?mid=3&page=1、http://underground.tainan.gov.tw/video.asp?mid=3&page=2）；鐵工局亦已就工程設計內容及方案評估提出說明，並公開於該局網站（詳補充 2、補充 3）。 3. 又鐵路沿線所經臺南市市中心地區，兩旁建築緊密連接，多數路段僅有單側之平行巷道留供相鄰社區出入，部分民宅甚至需依賴臺鐵局土地（既成巷道）始能進出。對照目前執行中之高雄市區鐵路地下化、臺中都會區鐵路高架化等工程，2 直轄市之鐵路沿線兩側多有都市計畫道路或公共設施用地，施工腹地充足（詳補充 6）。單純比較現行高雄市、臺中市等鐵路立體化工程所需施工空間、鐵路沿線兩側發展現況，可知臺南市區現有鐵路沿線路權寬度僅約 14~21 公尺（包含鐵路沿線部分現有巷道），無法同	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		移？ 問題 1.1.5： 若採軌距 4.5m 亦可完成原軌土地地下化，此軌距與南鐵東不東移何干？ 議題壹之二、南市府稱「自救會側牆厚度為 0.5m，鐵工局側牆厚度標示為 0.9m。側牆厚度縮小，將提高施工風險。」參見圖一。 此側牆厚度與鐵路東不東移無關。縱採如鐵工局之側牆厚，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 由結構安全而論，鐵工局之連續壁與涵箱側牆並未複合。故其強度以較厚之連續壁計，僅 0.9m。而民版設計，因將連續壁與涵箱側牆以鋼筋續接器與剪力筋作等間距全面性之銜接，使兩者組成一體，形成一複合牆。故其複合厚度為連續壁與涵箱側牆厚之合計，達 1.4m。故結構較為安全。複合結構已廣泛用於台北多處軌道工程，為相當普遍且可增結構安全之工法，包含新店大坪林站捷運，如附圖三。 由水密性而論，連續壁與涵箱側牆之複合結構已廣泛用於台北多處軌道工程。以新店大坪林站捷運為例，其地質透水係數為 $1\sim 10^{-1}\text{cm/sec}$。台南鐵路地下化地質沙土層透水係數為 $10^{-4}\sim 10^{-5}\text{cm/sec}$，黏土層為 $10^{-7}\sim 10^{-8}\text{cm/sec}$。可見大坪林站捷運之水密性需求應高於台南鐵路地下化工程至少 1,000 倍。大坪林站即以連續壁與涵箱側牆複合方式施作。又因複合牆之施作，在內牆澆置之前，連續壁面若有濕潤或局部滲水處，均先行妥善處理至不滲水為止，再行澆置內牆。台南鐵路地下化之連續壁厚為 1.4m，而大坪林站捷運僅 0.8m，故可知自救會所採連續壁複合牆施行於台南鐵路地下化並無水密性問題。 此外，連續壁之水密性與鋼筋續接器位置無法精準留設之最主要取決於連續壁的垂直度。行政院工程會之連續壁施作垂直度規範為 1/300。南市府與鐵工局稱其連續壁僅能達 1/60~80 之垂直度，並不符合行政院工程會規範。南市府與鐵工局假裝無能，以編造需擴大徵收土地的謊言。 問題 1.2.1： 厚 1.4m 之複合牆是否較 0.9m 之單一結構牆在結構上脆弱或較不具水密性？ 問題 1.2.2： 南市府與鐵工局稱其連續壁僅能達 1/60~80 之垂直度，無法製作複合牆。不能達行政院工程會之連續壁施作垂直度規範 1/300 之原因為何？ 問題 1.2.3：		震條件及防水效果，皆不如本計畫所採用之雙牆結構，且依新近臺北捷運招標文件之規定，已表明地下車站應儘可能採雙層牆構築（非複合牆），故目前捷運與鐵路地下化之明挖覆蓋結構型式作法相同。 3. 本計畫雙牆結構為連續壁與結構外牆分開，連續壁除當成開挖擋土使用之臨時支撐外，亦作為抵擋土壓的永久結構。 三、鐵工局 98 年 12 月所頒之「施工技術規範」中，對於連續壁許可差之規定即為 1/300，自救會之說法毫無事實根據（詳補充 1 簡報第 47 頁）。	時滿足維持現有鐵路正常營運及鐵路地下化工程施作所需空間，因此臺南市不論採行何種可行之鐵路立體化施工方案，均會造成沿線拆遷。 二、所陳情都市計畫劃設公園道之意見，回應說明如下： 回應說明： 1. 依交通部鐵路改建工程局設計之鐵路地下化工程範圍寬度約 16.3 公尺，考量工程結構安全、鐵路行車安全，鐵路地下化工程完工後其上方騰空廊帶除必要之車站站體、通風口、逃生口、抽水機房等公共設施及公用設備外，已無法進行開發建築。為避免該騰空廊帶荒置或低度利用，致衍生公共安全、衛生問題，爰依據鐵路地下化計畫定線之工程用地範圍內之地面騰空廊帶辦理都市計畫變更作業，除工程引道段及站區外，主要規劃為公園道（公園兼道路）使用，不僅可作為鐵路沿線人	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		自救會所提方案與核定版相較之連續壁厚與涵箱總厚度差異僅 0.5m。請問為何此差異造成鐵路必需東移？ 問題 1.2.4： 若增加連續壁厚，亦可完成原軌土地地下化。此連續壁厚議題與南鐵東不東移何干？  圖三，新店線捷運大坪林站斷面，牆面採複合結構 議題壹之三、南市府稱「連續壁距地權線距離縮小，將提高施工風險。」參見圖一。 此「連續壁距地權線距離」與鐵路東不東移無關。縱採如鐵工局之連續壁距地權線距離，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 連續壁距地權線之安全距離之可雙方協調擬定，且需有可被檢驗之客觀工程數據為佐證，非憑由南市府任意主觀意見。 問題 1.3.1： 南鐵不東移亦可採較大之連續壁距地權線距離。連續壁距地權線距離縮小或擴大之影響僅及數十公分。為何南鐵不東移，就不能採較大之連續壁距地權		四、自救會所提「兩階段臨時軌及隧道逆打工法」並不可行（詳補充 1 簡報第 38 至 41 頁）： 回應說明： 1. 自救會方案之臨時軌須分兩階段施作並切換營運，第 1 階段臨時軌配置於現有鐵路東側，第 2 階段臨時軌則配置於尚未開挖之地下隧道上方，並以連續壁、中間樁、橫向梁及隧道 2. 此方式將造成地下隧道開挖及施作，均需由側面另設工作井及施工便道進行，而非	口稠密地區之出入動線、紓解周邊道路交通擁擠問題，尚能提昇地區環境及景觀品質。 2. 因鐵路地下化工程用地已定線且設計載重有限，考量各種限制條件（深度不足、建築退縮不足、鄰棟間隔距離不足等）、周邊環境重建等需求，都市計畫才配合工程所需將騰空土地規劃為市區道路系統，市府不曾為了開闢市區道路而更動施工內容。換言之，工程用地範圍全數為交通事業所必須，無法移作開發建設之用。 3. 另查高雄市、臺中市配合鐵路立體化建設（目前均已施工）所公告發布實施都市計畫案件，均將工程需用土地劃設為公共設施用地（詳補充 7、補充 8），且於鐵路立體化完工後，鐵路沿線兩側公共設施（含道路）將一併整體設計，形成寬約 30 公尺至 80 公尺、長達十餘公里之新興發展軸帶；反觀臺南市鐵	

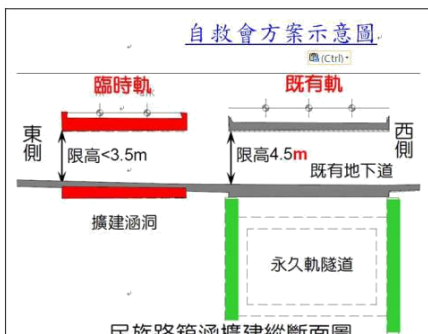
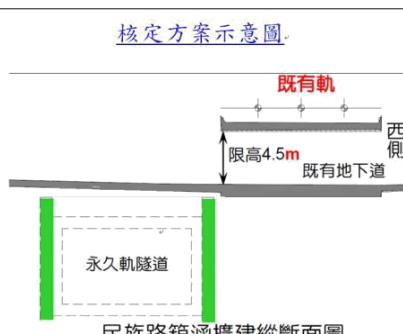
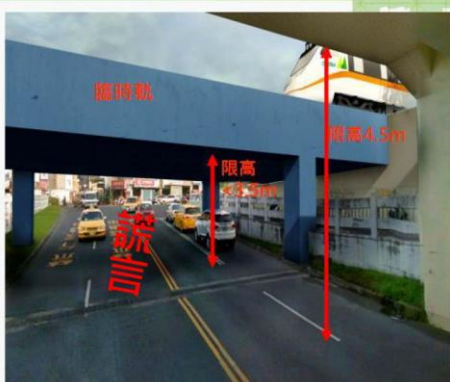
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		線距離？ 問題 1.3.2： 若增加連續壁距地權線距離，亦可完成原軌土地地下化。此連續壁距地權線距離議題與南鐵東不東移何干？ 議題壹之四、南市府稱「自救會逆打工法，將提高施工風險與施工期間之行車安全。」 自救會建議逆打工法是為了減少施工期間之交通影響、縮短徵用民地期間，以減民怨。且增加地下軌道完工後軌道上方之土地使用，使之可成為地下商場與地下停車場。是否採逆打工法與鐵路東不東移無關。縱採如鐵工局之順打工法，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 自救會之所建議之工法在台北捷運被稱為半逆打工法。此工法已廣泛用於台北多處軌道工程，為相當普遍且可增結構安全之工法，包含捷運新莊線忠孝新生站捷運，如附圖四。可估算南鐵案中逆打工法涵箱上方之承重能力可達 1,860 公噸，如圖五。涵箱上方承載鐵路行車則至多僅需約 750 公噸，如圖六。因此，在涵箱上方通行火車之時，同步於下方開挖施工之逆打工法，並不會影響鐵路行車安全。上述估算僅須基本土木工程專業即可瞭解。南市府與鐵工局此理由僅為其主觀非專業之陳述，並無可被檢驗之資訊。		經由自救會原先預想之隧道頂版上方，工作井及施工便道因皆需佔用原本第 1 階段臨時軌之用地，故無法達到用地及早歸還之目的，反而因施工難度增加而大幅延長工期。 3. 第 2 階段臨時軌由連續壁及中間樁等結構支撐，將無法承受臨時軌營運及支撐版梁結構荷重，除非再加大及加密中間樁之尺寸及間距，惟如此將造成用地寬度擴增、隧道施工困難及工期、經費等大幅增加之反效果，故根本為不可行之方案。 4. 本次自救會未考量隧道側向開挖出土時，頂版及其上方之巨大荷重及	路沿線發展型態較緊密，市府已儘可能考量各區段發展現況，單純將鐵路地下化工程範圍、原鐵路軌地面合併規劃為寬約 20 公尺至 40 公尺、長約 5 公里之公園道，此公園道之闢建將成為市中心區建築密集區之重要出入動線，還可供重建地區指定建築線，更將提供廣大市民通行。換言之，市府配合「臺南市區鐵路地下化計畫」辦理都市計畫變更之精神，與高雄市、臺中市並無二致，不僅期望達成交通改善效益，更企盼藉此帶動都市整體發展與進步。 三、所陳情用地取得方式、弱勢照顧等意見，回應說明如下： 回應說明： 1. 查「臺南市區鐵路地下化計畫」業經行政院核定並確定用地取得方式與經費來源，將由需地機關依土地徵收條例規定辦理用地取得作業（包含協	

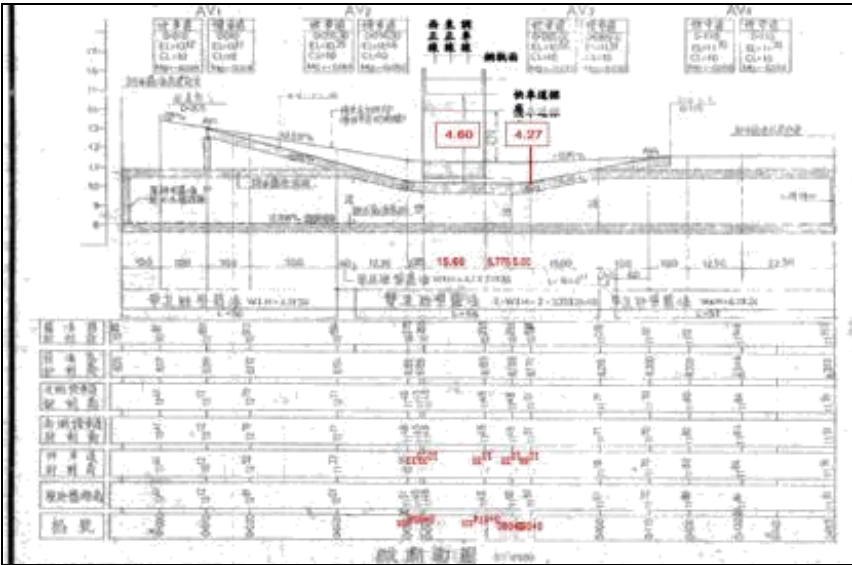
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		 圖四，捷運新莊線捷運即採與自救會建議相同之逆打工法 自救會版上方箱涵重量、臨時執行車重量及變位要求，無須中間橋承荷：98年核定本隧道上方橋、版結構承荷之計算，說明於右下方塊之中：  圖 3-4-2 單孔雙軌明挖覆蓋隧道標準斷面（直線段） 單位：m 1.左圖為98年核定本規劃之隧道斷面圖。 2.隧道完成後，隧道上方橋、版結構承荷之回填土厚度約為0.0~9.4m，以厚9.4m計；而橋、版結構承荷之土方淨寬與隧道淨寬一致，依圖示尺寸為3.0+4.11+3.0=10.11m；若以10m進行隧道長度計，上方橋、版結構承荷之回填土方體積為950m³。 3.依規範回填土容實密度區間約在1.7~1.9T/m³，若以1.8T/m³計，則隧道上方橋、版結構承荷之回填土方重量為1710T。 4.橋、版結構自重以1.2*1.0m橋面板+厚0.4m版計，其自重約為150T。 5.則總計承荷約1860T，然左圖並無任何中間支承構件，顯係完全無需要。		抗震需求，自行改變先前說法，指稱無須中間橋承荷，僅由連續壁與橫向梁及隧道頂版間之鋼筋連續接處支撐，此將嚴重影響隧道結構及鐵路營運安全。 5.自救會認為連續壁需依側向工作井之形狀施作，故無「挖除已施作完成之連續壁」等問題，此說法為忽視橫向梁及隧道頂版之水平連結支撐需求，版、梁懸空將危及結構安全。 五、自救會方案低估民族路及小東路地下道限高降低量（詳補充1簡報第26至28頁）： 回應說明：自救會原稱其臨時軌案僅	議價購或徵收)。 2.需地機關除依法辦理市價補償外，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，需地機關依土地徵收條例第34-1條規定與以安置，一併改善其生活型態，建立環境永續之優質生活。此外，考量部分受徵收土地所有權人原地整建與新建需求，於都市計畫（細部計畫草案）針對配合鐵路地下化工程用地取得後騰餘房地，增訂建蔽率放寬、容積率補償、簡易都市更新、道路截角調整、免騎樓地設置等規定，使拆遷戶得以就騰餘房地作最有效之整建、重建。（詳補充9） 另有關於居住權照顧補充說明如下： 1.市府為兼顧執行中央政府核定國家型建設計畫之責任與照顧市民生活之使命，對於鐵路地下化建設之拆遷問題，以專案特例	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		圖五，可估算逆打工法涵箱上方之承重能力可達 1,860 公噸 圖六，可估算逆打工法涵箱上方承載鐵路行車時至多僅需約 750 公噸 問題 1.4.1： 半逆打工法提高的施工風險與危及施工期間行車安全為何？ 問題 1.4.2： 上述風險可否藉工程設計或施工品質來降低並確保安全？ 問題 1.4.3： 就此施工風險與施工期行車安全議題而言，台北捷運可採半逆打工法，為何南鐵地下化不能採半逆打工法？ 問題 1.4.4： 就此施工風險與施工期行車安全議題而言，請問為何採順打工法就將造成鐵路必需東移？ 問題 1.4.5： 若採順打工法，亦可完成原軌土地地下化。此順打或逆打工法議題與南鐵東不東移何干？ 議題壹之五、南市府稱南市府稱「自救會逆打工法，將提高施工風險		需降低民族路地下道限高約 0.33m，近期則曾調整為 0.49m，惟依該方案，臺南臨時站因配置於站區最東側，且須考量站區路線應以平直線形配置，故跨越前述 2 道路斜坡段之臨時軌需另設橋涵結構，且與現有地下道有頗大距離，將造成該等路段限高至少降低 1m，影響大型車輛通行，非自救會所稱僅降低 0.33m 或 0.49m。 六、自救會方案危及臺南舊站古蹟安全且臨時車站佔用前鋒路（詳補充 1 簡報第 35 至 37 頁）： 回應說明： 1. 自救會方案將臺南永久地下車站配置於距	提出一個照顧住宅方案。此專案照顧住宅方案是較一般徵收案件之補償，從寬額外再提供的，並無強制性，仍視拆遷戶意願、需求選擇。全案將以優惠價格提供拆遷戶選購，以彌補合法建築拆遷戶之損失。市府並與臺灣銀行協調，未來將提供比照公教優惠利率之房屋貸款，以減輕申購負擔。 2. 專案照顧住宅已於 104 年 3 月 9 日動土，並於 104 年 8 月正式開工，工期約 2 年；復於 104 年 11 月 2 日完成鐵路地下化專案照顧住宅申購抽籤作業（住宅 180 戶、店鋪 3 戶，共計 183 戶。抽籤過程已全程公開上網，網址 http://underground.tainan.gov.tw/news_detail.asp?id=131&i_frame=true&width=750&height=400）。市府期望配合鐵路地下化工程做到先建後拆，讓市民的生活得有最周全的照顧。 3. 全案位於南台南站副	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		與施工期間之行車安全。」 如前文所述，是否採逆打工法與鐵路東不東移無關。縱採如鐵工局之順打工法，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 沿線工作井約 4mX6m，施工期間可將人行道與停車格暫時取消，剩下之路幅再予適當規劃，則工作井對交通影響有限。在台北捷運施作時廣泛採取此方法，如圖七。台北市區之交通量遠較台南高，逆打工法對台南施工風險及行車安全之影響遠較小。南市府此謊言完全是藐視市民與專業。況且，以施工期間之影響推及需將鐵路東移擴大徵收，並不符合比例原則。  圖七：南京東路捷運施工工作井並無提高施工風險與危及行車安全之虞 問題 1.5.1： 台北市區之交通量遠較台南高，逆打工法對台南施工風險及行車安全之影響遠較小。為何台北捷運可採半逆打工法，但南鐵地下化不能採半逆打工法？ 問題 1.5.2： 於施工期間追求對交通影響較小相較於永久擴大徵收對居民的侵害，此利弊相權符合比例原則嗎？ 問題 1.5.3： 就此施工風險與施工期行車安全議題而言，請問為何採順打工法就將造成鐵路必需東移？ 問題 1.5.4： 若採順打工法，亦可完成原軌土地地下化。此順打或逆打工法議題與南鐵東不東移何干？ 議題壹之六、南市府稱「自救會逆打工法之工作井將挖除已施作完成之連續壁，會影響結構安全。」。		車站古蹟月台僅 3m 處，施工期間對古蹟將造成甚大之毀損風險，反觀核定案距古蹟達 20m，可確保古蹟安全。 2. 無論是行政院核定案或自救會臨時軌案，可在臺南站區之工程用地寬度，皆以古蹟月台東側邊緣線為起算點，由此邊緣線至後站前鋒路側之站區範圍並非等寬，考量站區東側現有排水及相關管線等設施功能尚須維持，依實測地形圖估算可使用之寬度約在 59m 至 67m 間，因站區軌道及月台皆為平直線形等寬配置，故當以最窄處 59m 為標準斷面寬度，故原本約 18 m 寬之前鋒路將只剩 10 m	都心內住宅區，鄰近鐵路地下化新增設之南台南站。除周邊省道台 1 線、文化中心、巴克禮公園、市立醫院、崇明國中、崇明國小等既有設施，未來南台南站副都心區內公共設施用地將再擴建巴克禮公園、配合鐵路地下化建設增闢公園道等，發展可在臺南站區之鐵路地下化建設之成果。	

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		如前文所述，是否採逆打工法與鐵路東不東移無關。縱採如鐵工局之順打工法，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 連續壁需依工作井的型(形)狀施作，並無「挖除已施作完成之連續壁」而致影響結構安全之虞。南市府此謊言完全是藐視市民與專業。 問題 1.6.1： 連續壁可依工作井的型狀施作，如此一來並不需挖除已施作完成之連續壁。 請問鐵工局與南市府是否不知如何設計可依工作井型狀施作之連續壁？ 問題 1.6.2： 就此連續壁結構議題而言，請問為何採順打工法就將造成鐵路必需東移？ 問題 1.6.3： 若採順打工法，亦可完成原軌土地地下化。此順打或逆打工法議題與南鐵東不東移何干？ 議題壹之七、南市府稱「自救會方案將導致民族路(四維)地下道限高降低，造成交通衝擊。」南市府稱民族路地下道限高將由限高由 4.6m 降至 3.5m，如圖八。而限高降低將使大型車輛無法通行，如圖九。 民族路地下道涵箱之截面圖如圖十(資料來自台南市政府交通局)。由圖十可知，民族路地下道限高將降至 4.27m，而非南市府所稱 3.5m。也就是說，在實務上除了超大型連結車輛外，都可通過。南市府假造數據之目的，在於栽贓自救會。此謊言完全是藐視市民與專業。 跟(根)據自救會實際於交通尖峰時期量測該地下道通行車輛如圖十一。由此可見在臨時軌方案下，縱使將大貨車亦計入為不可通行者，其可通行比例仍達 99.18%。況且對超大型車輛而言，尚有周邊其他平面路面可行，或稍修改民族路地下道即可解決此微乎其(其)微的問題。東側臨時軌方案在施工期間對交通的影響可謂極微，以此理由稱需將鐵路東移擴大徵收，並不符比例原則。		左右，嚴重影響交通。 七、臨時軌方案所增加之平交道說明(詳補充 1 簡報第 46 頁)： 回應說明： 1. 鐵工局於 102 年 3 月工程技術論壇回應及補充說明資料中，已敘明臨時軌方案須增加 3 處平交道(開元陸橋、小東路地下道及東門陸橋)在案，長榮路施工階段之平交道，因需配合實踐街現有平交道封閉後隨即啟用，故彼此抵銷，不列入計算。 2. 至於民族路部分，鐵工局僅表示臨時軌方案將降低地下道限高，從未有須新增平交道之說法，故自救會所指並非事實。		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見																								
		自救會方案示意圖  核定方案示意圖  圖八，南市府謊稱自救會設計將縮減民族路地下道至 3.5m。 2.1 工程技術(5/6)-地下道限高 南市府說帖  民族地下道現況圖 <table><tr><th>設計車種</th><th>全長</th><th>全寬</th><th>全高</th></tr><tr><td>小客車</td><td>5.5</td><td>2.1</td><td>2.0</td></tr><tr><td>貨車</td><td>9.0</td><td>2.5</td><td>4.1</td></tr><tr><td>大客車</td><td>12.2</td><td>2.5</td><td>4.1</td></tr><tr><td>中型半聯結車</td><td>15.0</td><td>2.5</td><td>4.1</td></tr><tr><td>大型半聯結車</td><td>16.5</td><td>2.5</td><td>4.1</td></tr><tr><td>全聯結車</td><td>20.0</td><td>2.5</td><td>4.1</td></tr></table> 「公路路線設計規範」表1.5.1  民族地下道加設臨時軌限高降低模擬圖 3. 鐵工局規劃階段之臨時軌方案（未獲核定）因需取得現有鐵路西側部分民地，以供永久隧道施工，故中華東路陸橋橋墩與隧道重疊部分，可用托底工法克服，而毋需拆除；惟自救會因主張「永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊」，故陸橋必有墩柱與臨時軌衝突而須拆除，若要維持通行，則需改以平交道方式處理。 八、自救會方案低估鐵路設施淨空需求與陸橋墩柱衝突（詳補充1簡報第 29 至 31 頁）： 回應說明： 1. 自救會稱其臨時軌案不會造成臨時軌與東	設計車種	全長	全寬	全高	小客車	5.5	2.1	2.0	貨車	9.0	2.5	4.1	大客車	12.2	2.5	4.1	中型半聯結車	15.0	2.5	4.1	大型半聯結車	16.5	2.5	4.1	全聯結車	20.0	2.5	4.1
設計車種	全長	全寬	全高																											
小客車	5.5	2.1	2.0																											
貨車	9.0	2.5	4.1																											
大客車	12.2	2.5	4.1																											
中型半聯結車	15.0	2.5	4.1																											
大型半聯結車	16.5	2.5	4.1																											
全聯結車	20.0	2.5	4.1																											

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		問題 1.7.1： 為何在東側設置臨時軌將至民族路(四維)地下道限高由 4.6m 降至 3.5m？ 問題 1.7.2： 縱因地下道限高由 4.6m 降至 3.5m，決大多數車輛仍可通過此地下道。較大車輛則可透過交通規劃以其他道路通行。請問權衡施工期間之交通影響與大規模永久徵收民間土地，利害相較符合比例原則嗎？  圖十，民族路地下道涵箱截面圖顯示，若採東側臨時軌案，地下道限高將由 4.6m 降低至 4.27m，而非南市府所稱之 3.5m。		門路及中華東路陸橋之墩柱衝突，故毋需拆除陸橋改設平交道，然自救會除有引用非現行鐵路地下化設計標準，估算鐵路設施用地寬度之問題外，尚忽略其主張「永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊」之原則，因臨時軌案之地下隧道及臨時軌用地合計寬度應為 26.3m，若依此原則配置，則此 2 陸橋必有墩柱與臨時軌衝突而須拆除，若要維持通行，則需改以平交道方式處理，自救會指稱不需拆除陸橋墩柱顯然有誤。 2. 至於自救會為免拆橋墩，近期提出改以臨時東、西正線		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見																																																																																																										
		<table><tr><th colspan="8">民族路地下道車流統計</th><th></th><th></th><th></th></tr><tr><th></th><th></th><th>小客</th><th>小貨</th><th>小巴</th><th>中巴</th><th>大客</th><th>大貨</th><th>可通行車數</th><th>不可通行車數</th><th>可通行車比例</th></tr><tr><th></th><th>車輛限高[m](車高加0.5m)</th><th>2.5</th><th>3.2</th><th>3.2</th><th>3.7</th><th>3.7</th><th>4.5</th><th></th><th></th><th></th></tr><tr><td rowspan="3">102.3.20 下午6~7時</td><td>西→東（北門路→前鋒路）</td><td>467</td><td>18</td><td>16</td><td>16</td><td>2</td><td>2</td><td>519</td><td>2</td><td>99.62%</td></tr><tr><td>東→西（前鋒路→北門路）</td><td>447</td><td>18</td><td>2</td><td>0</td><td>1</td><td>5</td><td>468</td><td>5</td><td>98.94%</td></tr><tr><td>小計</td><td>914</td><td>36</td><td>18</td><td>16</td><td>3</td><td>7</td><td>987</td><td>7</td><td>99.30%</td></tr><tr><td rowspan="3">102.3.21 上午8~9時</td><td>西→東（北門路→前鋒路）</td><td>277</td><td>21</td><td>11</td><td>1</td><td>3</td><td>4</td><td>313</td><td>4</td><td>98.74%</td></tr><tr><td>東→西（前鋒路→北門路）</td><td>474</td><td>32</td><td>0</td><td>2</td><td>0</td><td>4</td><td>508</td><td>4</td><td>99.22%</td></tr><tr><td>小計</td><td>751</td><td>53</td><td>11</td><td>3</td><td>3</td><td>8</td><td>821</td><td>8</td><td>99.03%</td></tr><tr><td></td><td>總計</td><td>1665</td><td>89</td><td>29</td><td>19</td><td>6</td><td>15</td><td>1808</td><td>15</td><td>99.18%</td></tr></table> 圖十一，民族路地下道車流統計顯示涵箱截面圖顯示，東側臨時軌方案在施工期間對交通的影響可謂極微。 議題壹之八、南市府稱「自救會方案軌道切換 3 次，相較目前已核定版本僅切換 1 次，無法保證施工期營運安全」如圖十二。 鐵道切換為非常基本且常見的的軌道工程。據鐵工局出版的「極限切換」一書，更炫耀著如何在 10 個月內完成 15 次鐵路切換，如圖十三。另以邏輯而論，單一次鐵道切換必須在工程上確保 100%的安全，否則即不該進行切換。故另一次亦可確保 100%的安全，再另一次亦可確保 100%的安全。亦即三次切換之風險為零。賴清德在民國 102 年 2 月 28 日與民間學者專家會談時亦提出此極為弱智的邏輯，在民間工程專家說明後，賴清德又無恥的否認曾提出此看法。南市府以此低級的謊言來做為理由，完全是藐視市民基本智商。	民族路地下道車流統計													小客	小貨	小巴	中巴	大客	大貨	可通行車數	不可通行車數	可通行車比例		車輛限高[m](車高加0.5m)	2.5	3.2	3.2	3.7	3.7	4.5				102.3.20 下午6~7時	西→東（北門路→前鋒路）	467	18	16	16	2	2	519	2	99.62%	東→西（前鋒路→北門路）	447	18	2	0	1	5	468	5	98.94%	小計	914	36	18	16	3	7	987	7	99.30%	102.3.21 上午8~9時	西→東（北門路→前鋒路）	277	21	11	1	3	4	313	4	98.74%	東→西（前鋒路→北門路）	474	32	0	2	0	4	508	4	99.22%	小計	751	53	11	3	3	8	821	8	99.03%		總計	1665	89	29	19	6	15	1808	15	99.18%		分別繞行橋墩兩側，且正線中心與橋墩僅相距 2m 之配置，此方式除未考量鐵路行車淨空需求外，亦未將電車線、電纜槽及安全圍牆（籬）等鐵路相關設施所需空間納入，正線繞行方式更將增加民房拆除面積，故絕非解決對策。		
民族路地下道車流統計																																																																																																																
		小客	小貨	小巴	中巴	大客	大貨	可通行車數	不可通行車數	可通行車比例																																																																																																						
	車輛限高[m](車高加0.5m)	2.5	3.2	3.2	3.7	3.7	4.5																																																																																																									
102.3.20 下午6~7時	西→東（北門路→前鋒路）	467	18	16	16	2	2	519	2	99.62%																																																																																																						
	東→西（前鋒路→北門路）	447	18	2	0	1	5	468	5	98.94%																																																																																																						
	小計	914	36	18	16	3	7	987	7	99.30%																																																																																																						
102.3.21 上午8~9時	西→東（北門路→前鋒路）	277	21	11	1	3	4	313	4	98.74%																																																																																																						
	東→西（前鋒路→北門路）	474	32	0	2	0	4	508	4	99.22%																																																																																																						
	小計	751	53	11	3	3	8	821	8	99.03%																																																																																																						
	總計	1665	89	29	19	6	15	1808	15	99.18%																																																																																																						
				九、行政院核定案東門路陸橋托底工法僅局部拆除陸橋後復原，工期約需 8 個月，相較於臨時軌方案須拆除橋墩改為平交道使用約 7 年，對交通之影響已屬輕微（詳補充 1 簡報第 32 至 34 頁）。																																																																																																												
				十、85 年環說書（原軌地下化案）與 98 年																																																																																																												

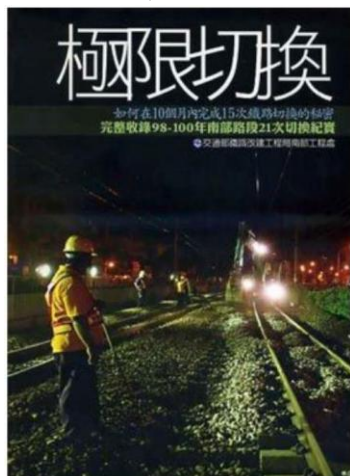
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見						
		2.2 交通影響(1/4)-現有鐵路營運安全之影響 南市府說帖 <table><tr><th>核定版方案</th><th>民間版方案</th><th>影響層面</th></tr><tr><td>1.現有軌道東側直接構築永久地下軌道 2.軌道切換1次</td><td>1.現有軌道下方構築永久地下軌道，東側鋪設臨時軌 2.軌道切換3次</td><td>1.工程必須兼顧台鐵每天約225班列車之營運，安全係數較一般工程更高 2.台南車站客運量每日平均47,855人，特殊節日高達5萬人以上，為台中以南運量最大車站 3.民間版方案無法確保施工中營運安全</td></tr></table>	核定版方案	民間版方案	影響層面	1.現有軌道東側直接構築永久地下軌道 2.軌道切換1次	1.現有軌道下方構築永久地下軌道，東側鋪設臨時軌 2.軌道切換3次	1.工程必須兼顧台鐵每天約225班列車之營運，安全係數較一般工程更高 2.台南車站客運量每日平均47,855人，特殊節日高達5萬人以上，為台中以南運量最大車站 3.民間版方案無法確保施工中營運安全		行政院核定之綜合規劃報告（自救會稱東移案），在土地徵收面積、建物拆除面積及工期等項之差異說明（詳補充 1 簡報第 10 至 13 頁）： 回應說明： 1. 85 年省府環保處核備之環說書與鐵工局 96 年綜合規劃報告修正版（未經行政院核定），同屬先於現有鐵路東側佈設臨時軌（需拆除部分東側地上物）並完成切換，再拆除現有鐵路及部分西側地上物，續以施作地下化車站及明挖覆蓋隧道之永久軌工程（即「臨時軌方案」），而行政院於 98 年核定之綜合規劃報告，則直接		
核定版方案	民間版方案	影響層面										
1.現有軌道東側直接構築永久地下軌道 2.軌道切換1次	1.現有軌道下方構築永久地下軌道，東側鋪設臨時軌 2.軌道切換3次	1.工程必須兼顧台鐵每天約225班列車之營運，安全係數較一般工程更高 2.台南車站客運量每日平均47,855人，特殊節日高達5萬人以上，為台中以南運量最大車站 3.民間版方案無法確保施工中營運安全										

圖十二，南市府稱「軌道切換 3 次，施工期營運不安全」

圖十三，鐵工局炫耀其 10 個月內完成 15 次鐵路切換的能力。

問題 1.8.1：

圖十二，南市府稱「軌道切換 3 次，施工期營運不安全」



圖十三，鐵工局炫耀其 10 個月內完成 15 次鐵路切換的能力。

問題 1.8.1：

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		若軌道切換 1 次，可保證施工期營運安全。為何軌道切換 3 次，無法保證施工期營運安全？ 問題 1.8.2： 民 84 年與民 96 原軌地下化案之軌道切換二次，都可保證施工期營運安全。為何軌道切換 3 次，無法保證施工期營運安全？ 問題 1.8.3： 不採逆大打工法亦可完成原軌地下化案，如此則軌道需切換二次，與民 84 年與民 96 原軌地下化案同。此軌道切換次數與南鐵需不需要東移何干？ 議題壹之九、南市府稱「自救會方案軌道切換 3 次，將致工期將達 13 年」。 鐵道切換為非常基本且常見的軌道工程。據鐵工局出版的「極限切換」一書，更炫耀著如何在 10 個月內完成 15 次鐵路切換，如圖十三。台北與高雄原軌鐵路地下化中及民國 85 年南鐵原軌地下化案中，因採臨時軌方案，所以至少需兩次軌道切換。自救會建議採前述逆打工法，藉由增加一次軌道來換取減少施工期間之交通影響與縮短擾民時間。如前述，縱採鐵工局之順打工法而採兩次軌道切換，鐵路亦不需東移。 民國 85 年南鐵原軌地下化案中，因採臨時軌方案，所以至少需兩次軌道切換。但其工期僅 6 年 11 個月，比僅切換一次軌道之民國 98 年南鐵東移案之 7 年 8 個月工期還短！可見鐵道切換並非工期之主要影響因素。採南市府沒有根據地聲稱民間訴求將致工期達 13 年 5 個月，完全是藐視專業、信口雌黃之舉。 跟(根)據民國 98 年鐵路東移案核定版之圖 6.1-2，如圖十四。該 7 年 8 個月工期中，最為瓶頸者為「用地取得」。在未預想民眾做如此激烈堅定的抗爭的條件下，該案在規劃時即以 3 年為目標來取得土地。如今在民眾激烈堅定抗爭下已過了 3 年 2 個月，環評訴訟進行中，更獲各界學者專家與其他土地正義民間團體支援，本案已成全國關注案件。南鐵東移案之土地取得勢必要踏過人民的鮮血與屍體才能完成！南鐵東移案的土地浮濫徵收才是造成工期無限延長的要素。若要縮短工期，應採民眾能配合之原軌土地地下化、徵用臨時軌方案。		於現有軌道東側進行地下化車站及明挖覆蓋隧道之永久軌工程，不需施作臨時軌道（簡稱「核定方案」）。 2. 有關綜合規劃報告 96 年修正版與 98 年行政院核定版之綜合比較結果，核定方案在民房拆除範圍、臺南古蹟車站保護、市區交通影響、臺鐵營運安全、都市縫合發展、工期及經費等主要評比項目之表現，皆優於臨時軌方案，故確為經全方位考量且較符合公共利益之最適方案。 3. 若欲比較「臨時軌方案」與「核定方案」之差異，仍應以較晚近之 96 年綜合規劃報告修正版（未		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見																																																																																																																																																																																															
		<table><tr><th>項次</th><th>工程項目</th><th>工期月</th><th>第1年</th><th>第2年</th><th>第3年</th><th>第4年</th><th>第5年</th><th>第6年</th><th>第7年</th><th>第8年</th><th>第9年</th></tr><tr><td>1</td><td>細部設計</td><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>用地取得</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>臺南車站工程</td><td>30</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>隧道及引道工程</td><td>30</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5</td><td>臺南車站及隧道電氣工程</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6</td><td>臺南車站電梯及電扶梯工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7</td><td>臺南車站及隧道空調系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8</td><td>臺南車站及隧道中央監控系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9</td><td>隧道通風系統工程</td><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>10</td><td>臺南車站及隧道電車線系統工程</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>11</td><td>臺南車站及隧道號誌系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>12</td><td>臺南車站及隧道軌道工程</td><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>13</td><td>消檢、系統測試、廣動、及軌道切換</td><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>14</td><td>現有軌拆除</td><td>12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>15</td><td>其它附屬工程</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 圖 6.1-2 地下化工期示意圖 圖十四，98 年核定版之工期表顯示「用地取得」是整個時程的瓶頸 問題 1.9.1： 採原軌地下化、東側徵用民地建臨時軌之方案不一定需要軌道切換 3 次。如民國 84 年南鐵原軌地下化案中，需兩次軌道切換。但其工期僅 6 年 11 個月，比僅切換一次軌道之民國 98 年南鐵東移案之 7 年 8 個月工期還短！南市府如何估算軌道切換 2 次或 3 次之工期此差異達近 6 年之久？南市府稱「自救會方案軌道切 3 次，將致工期將達 13 年」的根據何在？ 問題 1.9.2： 南鐵原軌地下化案亦可如民國 84 年案採軌道切換 2 次完成。請問南市府爭執軌道切換 3 次致使工期延長與南鐵是否必須東移有何關係？ 議題壹之十、南市府稱「軌道切換 3 次，將致引道段上下列車無法切換」。 如前述，軌道切換 3 次源自逆打工法。而建議逆打工法是為了減少施工期間之交通影響、縮短徵用民地期間，以減民怨。縱採如鐵工局之順打工法，鐵道切換兩次，只要採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。此謊言完全與鐵路是否需東移無關。 軌道切換 3 次亦可切換引道段上下列車，如圖十五。完成第一次軌道切換時，尚未產生引道工程，故與此議題無涉。完成第二次軌道切換時，在引道路段由原軌土地平面臨時軌連結東側臨時平面軌道繞過引道軌，再由東側臨時平面軌道接續永久平面軌，因此可維持列車通行。完成第三次軌道切換時，業已使用引道軌通行列	項次	工程項目	工期月	第1年	第2年	第3年	第4年	第5年	第6年	第7年	第8年	第9年	1	細部設計	22										2	用地取得	24										3	臺南車站工程	30										4	隧道及引道工程	30										5	臺南車站及隧道電氣工程	24										6	臺南車站電梯及電扶梯工程	18										7	臺南車站及隧道空調系統工程	18										8	臺南車站及隧道中央監控系統工程	18										9	隧道通風系統工程	22										10	臺南車站及隧道電車線系統工程	24										11	臺南車站及隧道號誌系統工程	18										12	臺南車站及隧道軌道工程	8										13	消檢、系統測試、廣動、及軌道切換	4										14	現有軌拆除	12										15	其它附屬工程	6										經行政院核定)與 98 年行政院核定版作對照，而兩者之比較結果已如前述內容。 十一、土地徵收是否合理、合法、合憲之說明（詳補充 1 簡報第 14 至 16 頁）： 回應說明： 1. 行政院核定案係經國家推動公共建設之程序逐步完成，於符合相關法令與安全之條件下，沒有額外徵收工程及鐵路營運所需之土地；至於用地取得方式係依法以市價，採協議價購或徵收取得土地所有權，本次臺南市北區及東區都市計畫變更範圍，經統計屬一般私人土地約 1.75 公頃，僅佔該 2 區工		
項次	工程項目	工期月	第1年	第2年	第3年	第4年	第5年	第6年	第7年	第8年	第9年																																																																																																																																																																																										
1	細部設計	22																																																																																																																																																																																																			
2	用地取得	24																																																																																																																																																																																																			
3	臺南車站工程	30																																																																																																																																																																																																			
4	隧道及引道工程	30																																																																																																																																																																																																			
5	臺南車站及隧道電氣工程	24																																																																																																																																																																																																			
6	臺南車站電梯及電扶梯工程	18																																																																																																																																																																																																			
7	臺南車站及隧道空調系統工程	18																																																																																																																																																																																																			
8	臺南車站及隧道中央監控系統工程	18																																																																																																																																																																																																			
9	隧道通風系統工程	22																																																																																																																																																																																																			
10	臺南車站及隧道電車線系統工程	24																																																																																																																																																																																																			
11	臺南車站及隧道號誌系統工程	18																																																																																																																																																																																																			
12	臺南車站及隧道軌道工程	8																																																																																																																																																																																																			
13	消檢、系統測試、廣動、及軌道切換	4																																																																																																																																																																																																			
14	現有軌拆除	12																																																																																																																																																																																																			
15	其它附屬工程	6																																																																																																																																																																																																			

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		車，故與此議題無涉。南市府與鐵工局宣稱軌道切換 3 次無法切換引道段上下列車，顯然是將專業名詞做為說謊的工具，蔑視民眾與委員的智慧。 圖十五，軌道切換 3 次亦可切換引道段上下列車 問題 1.10.1： 請問南市府稱「軌道切換 3 次，將致引道段上下列車無法切換」的根據何在？ 問題 1.10.2： 南鐵原軌地下化案亦可如民國 84 年案採軌道切換 2 次完成。請問南市府爭執軌道切換 3 次致引道段上下列車無法切換與南鐵是否必須東移有何關係？ 議題壹之十一、南市府稱「自救會方案施工期間將使前鋒路寬僅剩 10m，影響交通」，如圖十六。 圖十六中南市府宣稱自古蹟月台邊緣至前鋒路間距為 59m。但是，根據由民 98 年核定版圖 3.4-4，如圖十七，可推算該距離為 68m，經實地量測為 68~72m。 在此距離下，原軌地下化之月台設置設計於施工期間並不會縮減前鋒路寬。南市府連這種資料都要假造，可見其並無必須鐵路東移理由。 縱於有影響前鋒路寬，此僅為約 3 年施工期之影響，且非常容易以車道規劃、交通規劃等低層次技術解決。以此做為鐵路必須東移之理由，不但不符比例原則，且蔑視民眾與委員的智慧。		程用地面積（不含現有鐵路廊帶）約 11.8%，若加上已核定實施之仁德區部分，則一般私人土地共計約 2.88 公頃，僅佔全線工程用地面積（不含現有鐵路廊帶）約 16.6%；自救會所稱 98 年行政院核定案土地徵收 5.14 公頃，係包括其他非臺鐵局所有之公有地及國營事業之土地。 2. 鐵工局辦理各項重大建設計畫均依循可行性研究、綜合規劃、設計、施工等階段，其中以綜合規劃階段之作業尤屬重要，須就現地狀況、線形規劃、鐵路營運安全、文化資產保存、施工風險、工法選		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見														
		2.2 交通影響(3/4)-前鋒路寬度縮減之影響 南市府說帖 <table><thead><tr><th>核定版方案</th><th>民間版方案</th><th>影響層面</th></tr></thead><tbody><tr><td>維持18M路寬</td><td>縮減為10M</td><td>1.臨時車站佔用前鋒路，使路寬縮減8M，僅能容許2車道通行，嚴重影響交通</td></tr><tr><td></td><td></td><td>2.前鋒路緊鄰後站，為小東路地下道、民族路地下道，及青年路平交道之聯繫要道</td></tr><tr><td></td><td></td><td>3.改道勝利路(太窄)或長榮路(較遠)，同時衝擊大學路</td></tr><tr><td></td><td></td><td>4.民間版縮減前鋒路寬度，連帶影響周邊道路系統</td></tr></tbody></table> 圖十六，南市府謊稱第一月台至前鋒路距離為 59m，謊稱原軌版施工期將縮限前鋒路。 圖 3.4-4 臺南車站新舊站相對位置示意圖 圖十七，民 98 年核定版車站圖可算得第一月台至前鋒路距離為 68m，經實際量測	核定版方案	民間版方案	影響層面	維持18M路寬	縮減為10M	1.臨時車站佔用前鋒路，使路寬縮減8M，僅能容許2車道通行，嚴重影響交通			2.前鋒路緊鄰後站，為小東路地下道、民族路地下道，及青年路平交道之聯繫要道			3.改道勝利路(太窄)或長榮路(較遠)，同時衝擊大學路			4.民間版縮減前鋒路寬度，連帶影響周邊道路系統	定、計畫經費來源、交通維持、施工期程、民房拆除及用地取得等，各項與環境、安全、工程、經濟、社會、文化等層面之相關議題，綜合考量評估後，研提建設計畫，並非僅侷限於單一層面，於奉行政院審議核定後，始編列預算並辦理後續作業，其中在社會層面已綜合考量計畫沿線區域社會環境、民眾生活及區域經濟之影響，並提出相關安置計畫及增加自動拆遷獎勵金 50%，符合公益性、必要性、適當性及合法性。 3. 監察院曾針對本計畫相關行政機關有否違失進行調查，		
核定版方案	民間版方案	影響層面																		
維持18M路寬	縮減為10M	1.臨時車站佔用前鋒路，使路寬縮減8M，僅能容許2車道通行，嚴重影響交通																		
		2.前鋒路緊鄰後站，為小東路地下道、民族路地下道，及青年路平交道之聯繫要道																		
		3.改道勝利路(太窄)或長榮路(較遠)，同時衝擊大學路																		
		4.民間版縮減前鋒路寬度，連帶影響周邊道路系統																		

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		則為 68~72m。 問題 1.11.1： 請問為何鐵路南市府稱「自救會方案施工期間將使前鋒路寬僅剩 10m，影響交通」之根據何在？ 問題 1.11.2： 縱使施工期間對前鋒路寬有所縮減。據內政部營建署「市區道路及附屬工程設計標準」第十一條「主要道路寬度不得小於三公尺」。據此，17.5m 的前鋒路不但可維持現行三車道，甚至可增一車道為四線道道路。所及影響亦僅約 3 年施工期。況且，前鋒路車流並不繁忙，縱使南市府欲再進一步拓寬前鋒路寬，亦可商借該路另一側之成功大學體育場用地。請問南市府權衡施工期間之交通影響與大規模永久徵收民間土地，利害相較符合比例原則嗎？ 議題壹之十二、南市府稱「永久月台寬度應為 8.5m，自救會臨時第二月台寬度僅 6.4m，無法紓解旅客量。」 南市府稱後火車站之前鋒路寬為 18m，如圖十六。但該實際路況如圖十八，前鋒路寬實際量測為 19.6m。據此，縱使臨時第二月台寬度增至永久月台之 8.5m，前鋒路寬也僅縮減為 17.5m，與南市府稱之 18m 相差僅 0.5m。內政部營建署「市區道路及附屬工程設計標準」第十一條「主要道路寬度不得小於三公尺」。據此，17.5m 的前鋒路不但可維持現行三車道，甚至可增一車道為四線道道路。 前鋒路車流並不繁忙，縱使南市府欲再進一步拓寬前鋒路寬，亦可商借該路另一側之成功大學體育場用地，絕無藉此宣稱因前鋒路寬縮減而必須鐵路東移之理。 南市府所稱縮減前鋒路寬僅為車站工程施工期之 2 年 5 個月，見圖十四。且臨時月台寬度與是否採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」三項設計原則無關，據此稱南鐵必須東移，有違比例原則。		並已於 102 年 11 月 12 日完成調查報告，結果顯示包含鐵工局在內之相關行政機關皆依計畫並依法定程序執行，並無違失，亦無圖利財團情事；再者，最高行政法院於 104 年 12 月 3 日亦已就「行政院環保署於 99 年核備環差報告處分」之行政訴訟案，判決環保署勝訴，故本計畫之相關行政核定程序，皆已經嚴格之法理檢驗通過。 十二、回應自救會稱臨時軌方案可取消既有巷道功能之說明（詳補充 1 簡報第 24 至 25 頁）： 回應說明： 1. 現有鐵路東側於衛民街至文化新城間 2.5		

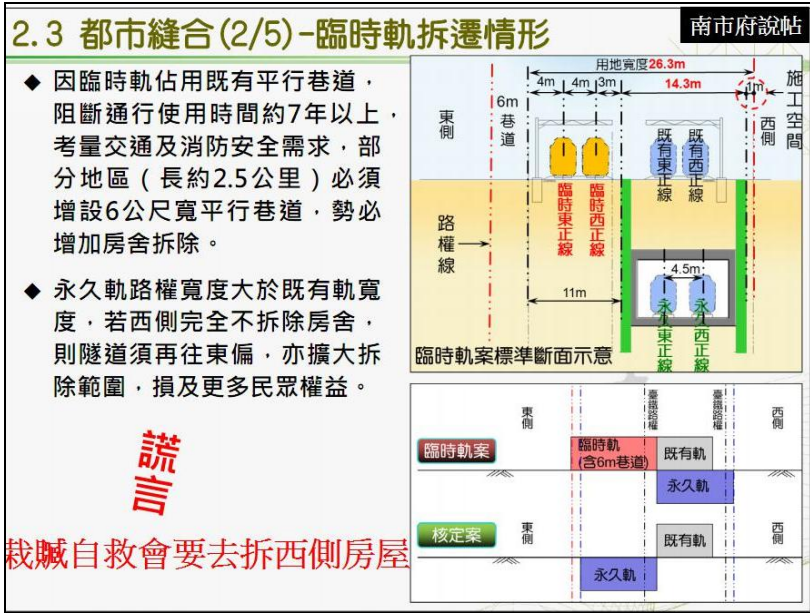
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見
		 圖十八，前鋒路實際路況。實際路寬 19.6m，另一側為成大體育場。 問題 1.12.1： 若使臨時第二月台寬度為 8m 而致前鋒路寬縮減為 17.5m。請問南市府權衡施工期間之交通影響與大規模永久徵收民間土地，利害相較符合比例原則嗎？ 議題壹之十三、南市府稱「臨時軌案將於施工期間增小東路地下道、東門路陸橋、開元路陸橋增加三個平交道，嚴重影響交通。」如圖十九，南市府與鐵工局又曾稱此三個平交道為「中華東路陸橋、東門路陸橋、開元路陸橋」、又曾稱此三個平交道為「民族路地下道、東門路陸橋、開元路陸橋」增加三個平交道。每次平交道說法不一，實際上皆為假借裁臆之辭。 民國 98 年鐵路東移計畫書表 3.4-2，圖二十，所示鐵工局以造價高昂的托底工法於開元路橋、東門路橋、中華東路陸橋來避免施工期間的平交道。而托底工法亦可適用於原軌地下化東側臨時軌方案。與軌道路線完全無關。亦即，採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，可達到鐵路地下化徵地最小的目標，亦可完全不需臨時平交道。南市府所稱原軌地下化將導致需增設平交道，全是謊言。 小東路地下道實際路況如圖二十。可知鐵道東側現況為公有土地與淨空，高陸		公里範圍，有一沿鐵路邊 3 至 6m 寬之既有巷道，可提供交通及消防通道功能，無論臨時軌方案或行政院核定案，皆須使用該巷道作為臨時軌或地下隧道施工用地。 2. 因核定案可於施工區上方留設通道，於鋪設覆蓋版後將施工圍籬往基地內移，即可騰出空間供行人及車輛通行，故毋需再增設此 6m 巷道；惟臨時軌方案則需增設該巷道，故後者用地較寬。自救會片面認為可取消該巷道功能，僅係其主觀認知，本項應回歸法規面及主管機關認定。 十三、自救會稱「青年路至衛		

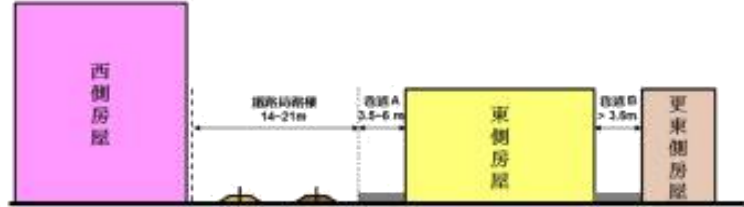
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		橋淨經量測大於 4.5m，設置臨時軌於東側後，所有大型車輛包含聯結車皆可通行，並不影響小東路地下道之使用。臨時軌案並不需增設平交道。 東門路橋實際路況如圖二十一。鐵道東側橋墩距火車軌道為 14.16m。其寬度遠大於臨時軌所需之 11m。亦即，臨時軌可設置於東側橋墩內，臨時軌案並不需增設平交道。 中華東路陸橋路況如圖二十二。鐵道東側橋墩距火車軌道為 13.27m。其寬度遠大於臨時軌所需之 11m。亦即，臨時軌可設置於東側橋墩內，臨時軌案並不需增設平交道。 民族路四維地下道的情況已如前文所述、賴清德捏造該地下道淨高、並不需增設平交道。 上述自救會所提不用拖底工法即可避免臨時平交道的做法，實為以工程專業來節省國家預算，與鐵路路線無涉。若政府想亂花錢，亦不需南鐵東移。 據圖十四所示，縱使需上述臨時平交道，其存在時間至多僅 3 年 3 個月的施工期。相對於永久性的剝奪人民財產與人格權，此必須東移的理由不符比例原則。		民街段現有鐵路廊帶寬約 14～21m，東側既有巷道寬約 3.5～6m」並不符實情（詳補充 1簡報第 8 至 9 頁）： 回應說明： 青年路至衛民街段現有鐵路廊帶約 11m，既有巷道（青年路 215 巷）之寬度約 4m，兩者合計約 15m，與自救會所稱鐵路廊帶寬 14～21m，既有巷道寬 3.5～6m，合計最寬 27m，兩者相差高達 12m，故自救會所指用地寬度顯不符實情。 十四、是否有「用土地開發效益補償軌道運輸建設」情形之說明（詳補充 1簡報第 16 頁）： 回應說明： 行政院經建		

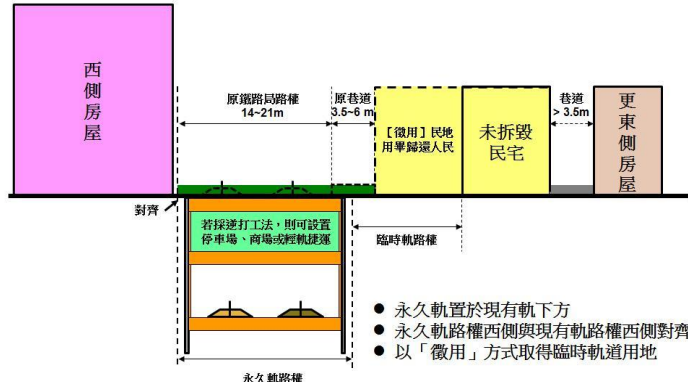
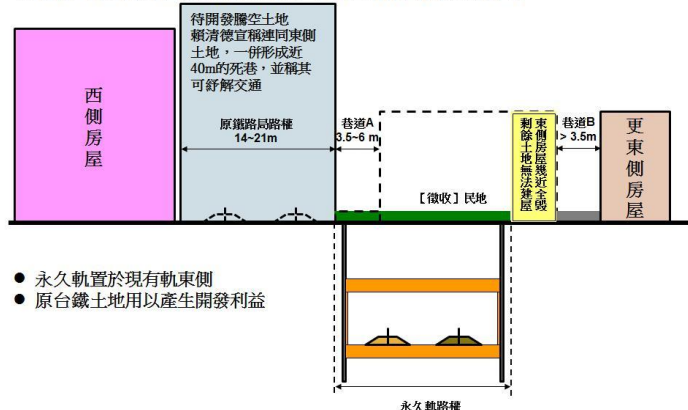
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見																																																																																															
		表 3.4-2 橫交道路施工時處理方式比較表 <table><tr><th>編號</th><th>橫交道路</th><th>原規劃</th><th>替代方案</th></tr><tr><td>01</td><td>柴頭港溪鐵路橋</td><td>先施作便橋將現有橋改建成新橋</td><td>維持</td></tr><tr><td>02</td><td>實踐街接平交道</td><td>維持</td><td>拆除</td></tr><tr><td>03</td><td>長榮路地下道</td><td>拆除並改成臨時平交道</td><td>拆除改設臨時平交道</td></tr><tr><td>04</td><td>開元國小人行陸橋</td><td>改建</td><td>改建</td></tr><tr><td>05</td><td>開元路陸橋</td><td>拆除並改成臨時平交道</td><td>托底工法</td></tr><tr><td>06</td><td>東豐路平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>07</td><td>小東路地下道</td><td>維持(箱涵需擴建)</td><td>維持</td></tr><tr><td>08</td><td>民族路地下道</td><td>維持(箱涵需擴建)</td><td>維持</td></tr><tr><td>09</td><td>衛民街人行地下道</td><td>拆除(行人改道)</td><td>維持</td></tr><tr><td>10</td><td>青年路平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>11</td><td>東門路陸橋</td><td>拆除並改成臨時平交道</td><td>托底工法</td></tr><tr><td>12</td><td>光華街鐵路橋</td><td>維持(需新建箱涵)</td><td>維持</td></tr><tr><td>13</td><td>復興路平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>14</td><td>府連路地下道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>15</td><td>月見堂溪鐵路橋</td><td>維持(需新建箱涵)</td><td>維持</td></tr><tr><td>16</td><td>林森路地下道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>17</td><td>崇明街人行地下道</td><td>拆除(行人改道)</td><td>維持</td></tr><tr><td>18</td><td>榮豐街平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>19</td><td>中華東路陸橋</td><td>托底工法</td><td>托底工法</td></tr><tr><td>20</td><td>生產路平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>21</td><td>龍寶路平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>22</td><td>後勤司令部平交道</td><td>維持</td><td>維持</td></tr><tr><td>23</td><td>大林路平交道</td><td>維持</td><td>拆除</td></tr></table> 圖二十，鐵工局以托底工法來減少施工期間的平交道。此工法亦適原軌地下化設計。  圖二十一，小東路地下道實際路況。鐵道東側現況為公有土地與淨空，高陸橋淨經量測大於 4.5m。不需增設平交道。	編號	橫交道路	原規劃	替代方案	01	柴頭港溪鐵路橋	先施作便橋將現有橋改建成新橋	維持	02	實踐街接平交道	維持	拆除	03	長榮路地下道	拆除並改成臨時平交道	拆除改設臨時平交道	04	開元國小人行陸橋	改建	改建	05	開元路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法	06	東豐路平交道	維持	維持	07	小東路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持	08	民族路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持	09	衛民街人行地下道	拆除(行人改道)	維持	10	青年路平交道	維持	維持	11	東門路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法	12	光華街鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持	13	復興路平交道	維持	維持	14	府連路地下道	維持	維持	15	月見堂溪鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持	16	林森路地下道	維持	維持	17	崇明街人行地下道	拆除(行人改道)	維持	18	榮豐街平交道	維持	維持	19	中華東路陸橋	托底工法	托底工法	20	生產路平交道	維持	維持	21	龍寶路平交道	維持	維持	22	後勤司令部平交道	維持	維持	23	大林路平交道	維持	拆除		會審議 96 年綜合規劃報告修正版（未經行政院核定），於 96 年 10 月 25 日函所示「評估以土地開發效益挹注工程經費可行性」之意見，嗣後經相關機關開會研商後，經建會已於 101 年 9 月 6 日函示，本計畫書因於 98 年即經行政院核定，故同意不適用 101 年 7 月 24 日方核定之「跨域加值公共建設財務規劃方案」，即本計畫係以逐年編列工務預算方式支應建設經費，並非自救會所言以土地開發利益挹注。 十五、無論是 96 年規劃階段之臨時軌方案（未獲行政院核定）或自救	
編號	橫交道路	原規劃	替代方案																																																																																																		
01	柴頭港溪鐵路橋	先施作便橋將現有橋改建成新橋	維持																																																																																																		
02	實踐街接平交道	維持	拆除																																																																																																		
03	長榮路地下道	拆除並改成臨時平交道	拆除改設臨時平交道																																																																																																		
04	開元國小人行陸橋	改建	改建																																																																																																		
05	開元路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法																																																																																																		
06	東豐路平交道	維持	維持																																																																																																		
07	小東路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持																																																																																																		
08	民族路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持																																																																																																		
09	衛民街人行地下道	拆除(行人改道)	維持																																																																																																		
10	青年路平交道	維持	維持																																																																																																		
11	東門路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法																																																																																																		
12	光華街鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持																																																																																																		
13	復興路平交道	維持	維持																																																																																																		
14	府連路地下道	維持	維持																																																																																																		
15	月見堂溪鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持																																																																																																		
16	林森路地下道	維持	維持																																																																																																		
17	崇明街人行地下道	拆除(行人改道)	維持																																																																																																		
18	榮豐街平交道	維持	維持																																																																																																		
19	中華東路陸橋	托底工法	托底工法																																																																																																		
20	生產路平交道	維持	維持																																																																																																		
21	龍寶路平交道	維持	維持																																																																																																		
22	後勤司令部平交道	維持	維持																																																																																																		
23	大林路平交道	維持	拆除																																																																																																		

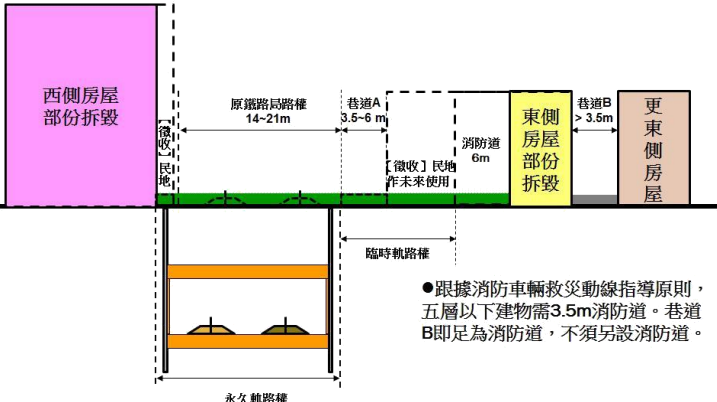
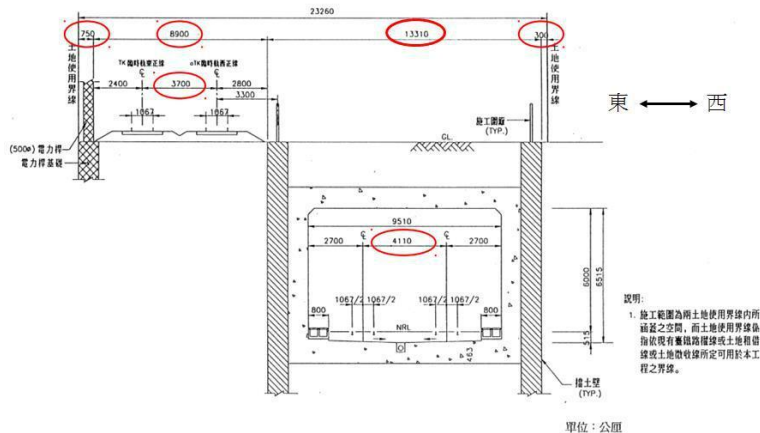
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		 圖二十二，東門路橋實際路況。鐵道東側橋墩距火車軌道為 14.16m。其寬度遠大於臨時軌所需之 11m。不需增設平交道。  圖二十三，中華東路陸橋實際路況。鐵道東側橋墩距火車軌道為 13.27m。其寬度遠大於臨時軌所需之 11m。不需增設平交道。 問題 1.13.1： 請問據現地量測結果，為何原軌施作案需增設平交道？		會 102 年所提之臨時軌方案，皆無法確保臺南古蹟車站及月台之安全，98 年行政院核定案因地下車站距古蹟達 20m，故能確保古蹟安全，鐵工局從未認同自救會所提之臨時軌方案為安全可行之方案。 十六、計畫期程、經費應以行政院新近核定之內容為準，自救會以相差 10 年以上不同時期之報告內容作比較，並不符實際情況。		

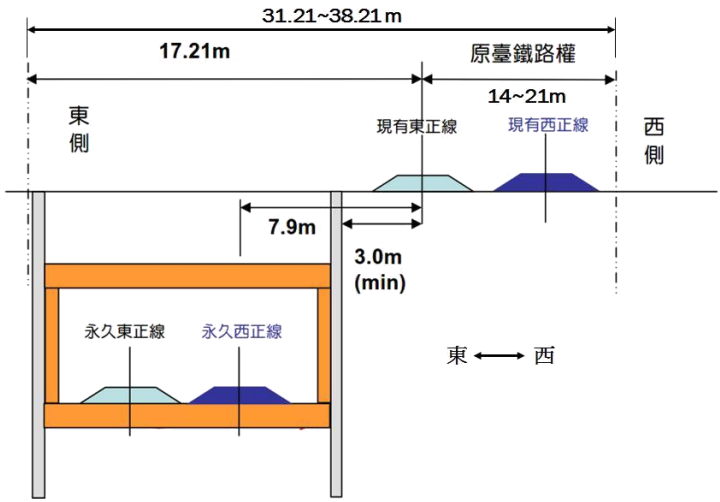
編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		問題 1.13.2： 今年 1 月 19 日反南鐵東移全線自救聯合會與鐵工局在新境界文教基金會，當著未來行政院長林全的面，針對南鐵東移必要性的工程問題進行約 3 個小時的對質。該會議中，鐵工局亦承認對上述路橋進行托底工法需拆橋墩，再重建橋墩。無異於拆除路橋。如此一來，不但大幅增加經費與工期，且對交通影響亦鉅。請問，為何南市府對拆橋墩，再重建橋墩，再行托底工法之交通影響評估為何？ 問題 1.13.3： 請問南市府權衡施工期間之交通影響與大規模永久徵收民間土地，利害相較符合比例原則嗎？ 議題壹之十四、南市府稱「自救會方案將擴大拆除範圍，損及更多民眾權益」如圖二十四。 自救會主張之精神與民 85 年案同。民 85 年案僅需徵收 0.23 公頃土地，為民 98 年鐵路東移案徵收 5.14 公頃之 22.3 分之一。民國 85 年原軌地下化案之軌道斷面圖見其環境影響評估書圖 4-1，如圖二十九。民國 98 年鐵路東移案之軌道斷面圖見其計畫書圖 3.4-2，如圖三十。可見 85 年案之永久路權為 13.31m，民國 98 年之永久路權(包含騰空土地綠園道)擴增至近 40m。更可見民 98 年鐵路東移案違憲濫徵之巨。 南鐵地下化拆遷最大的區段為東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段。該段現有地形如圖二十五。該段原軌地下化，「徵用」臨時軌所需民地(民 85 年版與民間訴求)之地形如圖二十六，採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則。在此三原則下，跟(根)本不會造成鐵路西側民地徵收或民房拆遷。該段鐵路東移擴大徵收民地之地形如圖二十七。圖二十四之圖示完全不是自救會所提，而是南市府與鐵工局自己編造的方案，再栽贓給自救會。相對於上述三圖，該栽贓版本的地形如圖二十八。比較上述四圖，可見民 85 年原軌地下化，「徵用」臨時軌所需民地之方法為對民眾侵害最小的設計。而民 98 年擴大徵收民地之事證甚明。南市府栽贓圖二十八給東側居民的目的是在於造成鐵路兩側居民對立。執政首長挑撥民眾對立，可見其心邪惡難測。				

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		2.3 都市縫合(2/5)-臨時軌拆遷情形 ◆ 因臨時軌佔用既有平行巷道，阻斷通行使用時間約7年以上，考量交通及消防安全需求，部分地區（長約2.5公里）必須增設6公尺寬平行巷道，勢必增加房舍拆除。 ◆ 永久軌路權寬度大於既有軌寬度，若西側完全不拆除房舍，則隧道須再往東偏，亦擴大拆除範圍，損及更多民眾權益。 謊言 裁賊自救會要去拆西側房屋 				
圖二十四，南市府自創方案，再災賊自救會要擴大拆除範圍 問題 1.14.1： 根據民 84 年計畫書與民 98 年計畫書內容，原軌施作顯然拆遷面積與徵收面積皆較小。南市府稱「自救會方案將擴大拆除範圍，損及更多民眾權益」之根據何在？ 問題 1.14.2： 請問若採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項設計原則，就可達到鐵路地下化徵地最小的目標。在上述三原則下，為何需拆除西側房屋？ 議題壹之十五、南市府稱「臨時軌佔用既有平行巷道，阻斷通行使用時間約 7 年以上，考量交通及消防安全需求，部分地區（長約 2.5 公里）必須增設 6 公尺寬平行巷道，勢必增加房舍拆除。」如圖二十四。						

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		此謊言所稱之平行巷道為圖二十五所標示之巷道 A。南鐵東移案豈止占用軌道東側平行巷道，南鐵東移案之土地使用範圍包含該平行巷道「以及」該巷道更東側的大批民宅，如圖二十七。 跟(根)據「消防車輛救災動線指導原則」，五層以下建物需 3.5m 消防道。經實地勘測，沿線絕大多數房屋以巷道 B 或其他與鐵軌非平行之巷道即足為消防道，不須另設消防道。僅有民族路以南約 40 公尺之一樓磚瓦房屋(該處地權為公地)需另設置消防巷道。以此少數房屋來論述全線皆需 6M 巷道顯有不當。況且，鐵工局之巷道在完成明挖施工後才設置在覆蓋版(板)上，並不符消防法規。當此消防巷道謊言被揭穿後，鐵工局轉換說法曰此巷道是為保存現有鐵路旁巷道之交通流量，並舉青年路與東門路間現存鐵路旁巷道為例，曰該巷道交通流量大，故施工期需關巷道以維流量。但據自救會實地調查，該巷道於上下班尖峰時刻，一個小時內僅約 10 輛汽車通行，顯與鐵工局說法不符。其三，鐵工局號稱自己可在明挖施工完成後之覆蓋版(板)設置此 6M 巷道，因此不另需土地。同樣地，若在原軌土地地下化，亦可於明挖施工完成後，以半逆打工法將臨時軌先移回原軌上方，再於原臨時軌處設置臨時巷道。或如鐵工局作法一般，在明挖工法完成後設置覆蓋版(板)做為臨時巷道。如此一來，亦不需增加 6M 用地寬度。此做法與鐵工局做法同樣地都不需增加 6M 用地寬度，但也都無法「隨時」維持此 6M 巷道，在交通疏通上並無優劣之分。簡言之，若為消防之故，則不需此 6M 巷道。若為維繫現有巷道流量之故，則不管鐵路東不東移皆不需增加用地範圍。此議題跟本與南鐵東移必要性無關，純粹是鐵工局與南市府為了模糊焦點而創造的假議題。 現有地形 (以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)  圖二十五，拆遷影響最大路段之現有地形。				

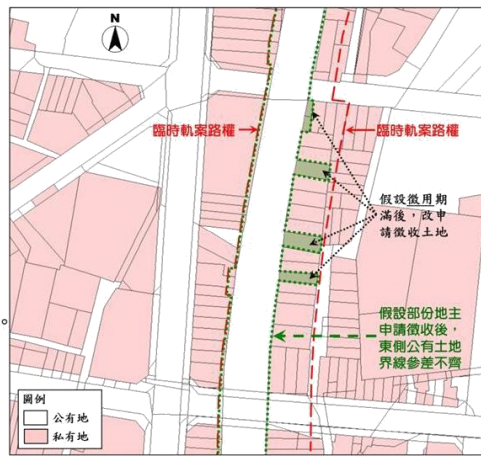
編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		原軌地下化，東側「徵用」民地之地形 (以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)  ● 永久軌置於現有軌下方 ● 永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊 ● 以「徵用」方式取得臨時軌道用地				
		民98年鐵路東移版本之地形 (以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)  ● 永久軌置於現有軌東側 ● 原台鐵土地用以產生開發利益				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		南市府裁臧民間訴求版地形 (以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)  ●根據消防車輛救災動線指導原則，五層以下建物需3.5m消防道。巷道B即足為消防道，不須另設消防道。 圖二十八，南市府裁臧民間訴求之地形  圖 4-1 台南市區鐵路地下化工程隧道段標準斷面 圖二十九，民國 85 年案之軌道斷面圖				

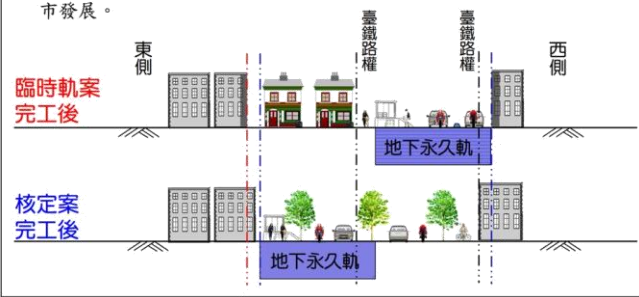
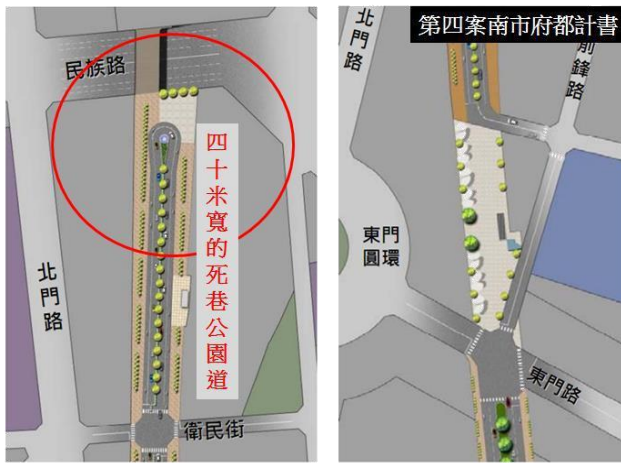
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		 圖 3.4-1 規劃方案施工完成後之隧道位置 圖三十，民國 98 年鐵路東移案之軌道斷面圖。 問題 1.15.1： 請問為何鐵路東移就不需臨時巷道，但原軌施作地下化就需臨時巷道？ 問題 1.15.2： 原台南市府稱此巷道為消防所需，但鐵工局之作法亦不能為消防所用。請問 南市府如何解決消防巷道需求問題？ 議題壹之十六、市府稱「自救會方案缺乏對弱勢者配套安置」如圖三十一。 對弱勢者配套安置本為南市府責任，怎會是自救會責任？不論鐵道東移或不東移，南市府都需對弱勢者配套安置。此議題與必須東移浮濫徵收土地毫不相關。南市府連這種藉口都可搬出，可見其無理至極、無恥至極、無腦至極。				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		二、自救會方案未必對私人地主有利 南市府說帖 ◆ 缺乏對弱勢者（低收入戶或中低收入戶）配套安置計畫。 ◆ 臨時軌完工後，部份兩旁私有地將緊臨通風口、逃生梯，妨礙出入與使用。 ◆ 每年徵用土地補償費為公告土地現值10%，非依市價標準；徵用剩餘部份，亦無法申請一併徵用。 ◆ 臨時軌方案之施工工期至少7年以上，徵用之補償費遠不及徵收，私人地主必須等到鐵路地下化完工後才能取回土地。 臨時軌完工後鄰近地區開發模擬示意圖 圖三十一，南市府謊稱「徵收」比「徵用」對地主更有利。 問題 1.16.1： 請問若採原軌土地行南鐵地下化，是否南市府即可免除對因拆除房屋不堪居住之市民之照顧安置責任？ 問題 1.16.2： 強徵民地再安置更多居民是否較不徵民地減少居民安置期間與數量更為照顧民眾？ 問題 1.16.3： 此議題與鐵路必需東移何干？ 議題壹之十七、南市府稱「臨時軌完工將使私有地緊鄰通風口等，妨礙使用」如圖三十一。 不論鐵路東不東移，通風口等設施都將存在，也都將對緊鄰私產造成妨礙。解決之道是將通風口等設施儘量設計在沿路公有地旁，而非擴大徵收所有緊鄰設施之				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		地。此理由明顯違憲，請參照釋字 709 與 732 號文。 問題 1.17.1： 請問政府是否有全(權)對因公共建設而致妨礙之私產進行土地徵收？所依據之法令何在？ 議題壹之十八、南市府稱「徵用土地補償較徵收為少，對私有地主不利」如圖三十一。 「徵收」是對人民財產與人格權的「永久剝奪」。「徵用」則是人民為配合政策不得已的暫時犧牲土地使用權，但仍可避免財產與人格權的「永久剝奪」。居民已願配合「徵用」來完成重大建設案，何需得寸進尺，妄稱居民得利！？賴清德的這個理由顯見其完全缺乏基本人權的認識。 問題 1.18.1： 請問根據土地法與相關法令，公共工程就(究)竟應以最少「徵收」範圍為之，或最少「徵用」範圍為之？ 問題 1.18.2： 請問政府是否有權以「徵用土地補償較徵收為少」為由強制徵收居民土地？所依據之法令何在？ 議題壹之十九、南市府稱「若部分居民請求徵收、部分居民保有私地，則市容改善受限，土地無法有效利用」如圖三十二。 若部分居民請求徵收，則市府無能力將該部分土地有效運用或標售嗎？將公有地做有效的運用本是南市府的責任，不是浮濫徵收土地的藉口。 地主對私人土地有其自認最好的利用，此亦其基本人權。萬無市府才能對土地做最好利用之理，亦無據此徵收民地之法。如果此法理成立，台灣應該施行共產主義。此道理證明賴清德其實是共產主義者，而非他隨處標榜的主張台灣主權獨立。此擴大徵收土地的理由完全違反以保障私有財產權的我國憲法。 賴清德上任以來拼命賤賣市產給財團。難道是因為財團比南市府更會利用土地？那全台灣都該賣給財團經營。此理由顯示賴清德的都市計畫概念實為圖利財團。				

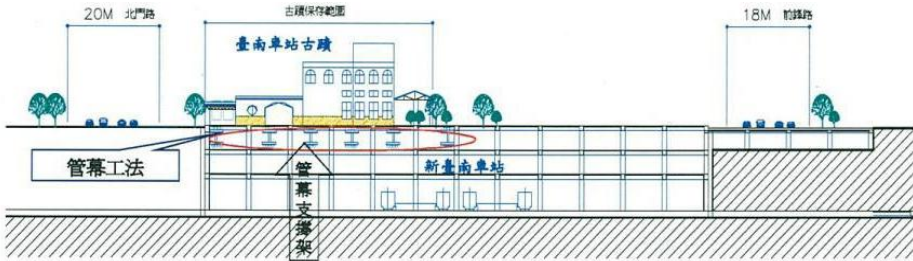
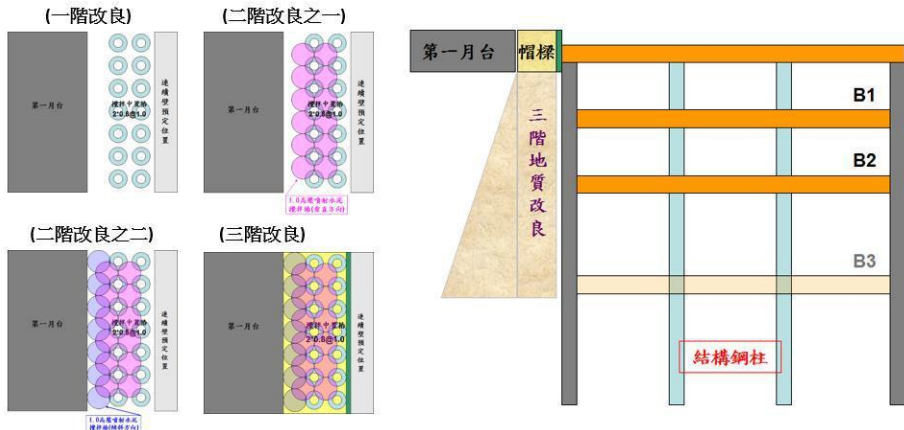
編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		三、自救會方案恐使市容改善受限，土地無法有效利用 南市府說帖 ◆ 徵用期限若超過3年， 所有權人得依土地徵收 條例第58條規定請求徵 收所有權。 ◆ 若部份地主依法申請徵 收，將因此產生不規則 之公有土地界線。增加 後續公共設施之開闢及 管理困難，市容改善受 限，土地無法有效利用。  圖三十二，南市府謊稱土地屬於市府才能做最好利用。 問題 1.19.1： 南市府以何依據宣稱南市府較居民更懂得如何利用土地？ 問題 1.19.2： 請問政府是否有權以「政府較一般民眾更能有效利用土地」為由強制徵收居民土地？所依據之法令何在？ 問題 1.19.3： 政府 BOT 案或公地標售常以「財團較政府更能有效利用土地」為由來推行。若以誰能有效利用土地做為土地權轉讓之依據，是否應強制徵收居民土地，再轉賣財團利用？所依據之法令何在？ 議題壹之二十、南市府稱「原軌地下化之地面突出物造成剩餘土地寬度縮減，無法都市縫合、紓解交通」如圖三十二。 鐵路地下化後之突出物約 0.5 公里一個，其位置也可彈性安排於不擾民之處，非南市府謊稱之連續帶狀。而其亦僅寬約 1~2m，非南市府謊稱之 4~5m。據本次都計審查標的之第四案所言，沿線交通比較繁忙之處為火車站前北門路南北向交東。該區段南北向要道為北門路(二十米寬)與前鋒路(二十米寬)，兩者相距不到兩百公				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		尺。原台鐵路權寬達 14~21m，再加上該區段鐵道旁有 3.5~6m 寬的巷道 A，見圖二十五。所以，地下化後可增一 17.5~27m 之道路，即可充分紓解南北向交通。 南市府歷年所稱都市縫合計畫為縫合鐵道東西兩側之交通。鐵路地下化後不管是否東移，皆可達成此目的。 如前文所述，圖三十二為南市府偽造裁賦，在此不予贅述。 南市府所稱紓解交通體現在本次都市計畫案之第四、五、六案中。該三案之重大錯誤為無法實現該三案所言「疏通火車站前北門路南北交通」之主要目的。第四案主要計畫書第 2-12 頁曰「為解決必要之交通…，主要規劃為公園道使用」，同一計畫書第 3-9 頁、第 3-14 頁表 3-3、第 3-15 頁則顯示「騰空土地公園道主要目的在疏解火車站前北門路南北交通於尖峰時期之擁塞」。同一計畫書圖 4-2，如圖三十三，與圖 5-2 則為該公園道之圖示。這三份都計案主要宣稱土地濫徵所得之騰空土地做為綠園道可以疏通火車站前北門路南北交通。其一，該南北向公園道實際上被區分為數段不相連貫之道路。同一計畫圖 4-2 左可見，在火車站南側公園道往北至火車站南側之民族路即形成一個以圓環做終結的死巷。圖 5-2 則顯示，在火車站北側另一段公園道由東豐路向南行至火車站北側之公園北路即終止。隔開上述兩段公園道的就是火車站。因此，該公園道完全無法達成該計畫書「疏通火車站前南北交通」的主要目的。其二，不管地下鐵路是否東移，也都不影響鐵路東西兩側疏通之目的。其三，北門路(二十米寬)距前鋒路(二十米寬)不到兩百公尺，要在其間再設置約四十公尺之公園道將造成位於市中心的附近街廓過度被切割為狹長區塊，並不符土地有效利用原則。顯見此都市計畫並不專業。其四，在 104 年 5 月 14 日南市第 40 次都市計畫委員會中，民眾陳致曉被抬離會場前亦陳述此錯誤。清場後，南市府都發局長吳欣修也在(請見南市府第 40 次都市計畫委員會錄影與實錄 3:29:24)會議中坦承錯誤，但僅辯解以後會再打通，以後再變更，會再與台鐵溝通銜接云云。此為被抓包後的狡辯無疑。圖 4-2 左之綠園道終點明明就是圓環死巷，一點都不像要打通。一個明顯巨大錯誤的都市計畫案可以先通過，再用其他都市計畫案補充嗎？其五，以上明證本次都市計畫案之第四、五、六案實為賴清德為隱蔽鐵路東移導致土地浮濫徵收土地之事實，將騰空土地隨便以公園道劃設。此手法與美河市案中隨便將民地劃設為交通用地，予以強徵，如出一轍。				

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		四、自救會方案無法創造全民共享之都市發展契機與公共利器 南市府說帖 ◆ 依核定案內容，鐵路地下化完工後地下隧道（長約6.5公里）上方約有十餘處通風口、逃生梯、抽水機房等地面凸出物。 ◆ 若採臨時軌方案，完工後地面騰空廊帶僅16.3公尺，扣除地面凸出物（寬約4~5公尺），僅剩約11公尺寬之路面可做為車道及公園設計。 ◆ 道路形狀彎曲，交通與都市土地無法縫合，無助於紓解交通及整體都市發展。  圖三十二，南市府謊稱「原軌地下化，無法都市縫合、紓解交通」。  註：實際道路規劃設計仍以公園道施工單位開闢結果為準。 圖 4-2 中區段（民族路-衛民街-東門圓環附近）圓道配置示意圖 圖三十三，南市府謊稱「40m 寬死巷可紓解火車站前南北交通」。 問題 1. 20. 1：				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		彈性安排於不擾民之處在平均每 0.5 公里設置一個寬約 1~2m 的突起物，如何將造成全線地面騰空土地的縮限？ 問題 1.20.2： 北門路(二十米寬)與前鋒路(二十米寬)，兩者相距不到兩百公尺。鐵路若不東移，永久軌上方之現有台鐵路權亦達 14~21 公尺可作為道路。周邊南北向交通流量以這三條道路即可有效疏通。請問為何需擴徵民地以成就 30~40 米寬之綠園道來紓解交通？ 問題 1.20.3： 南鐵不管東不東移，皆可因消除平交道與陸橋而縫合鐵路東西兩側。南市府亦早委託成大完成原軌鐵路地下化之都市縫合計畫。請問為何一定要南鐵東移才能行都市縫合？ 問題 1.20.4： 綠園道縱使因擴大土地徵收範圍而達 30~40 米寬，請問這麼寬的死巷綠園道如何紓解火車站前北門路之南北交通？ 問題 1.20.5： 去年 5 月 14 日南市府都委會中，南市府都發局長對南市都委坦承此錯誤，但卻要求南市都委先行通過本案，等以後再改。請問錯誤的都市計畫案可以先通過再改嗎？根據之法令何在？ 議題壹之廿一、南市府稱「20~40m 寬之騰空廊帶可塑造都市新風貌」 如圖三十四。 1666 年倫敦大火、1945 年東京空襲大火、1945 年柏林毀於戰火無疑都是這些城市具備完整規劃的契機。然而，這是以毀滅為前提的都市計畫。都市計畫必須將原住戶與原土地風貌考慮其中，才能保存城市歷史人文。這點在以文化立都的台南更顯重要。南市府這種大範圍徵收土地才能塑造都市新風貌的概念不但極其殘暴亦極其落伍。如果毀滅大規模原有城市風貌與人文才能都市更新，那麼何需都市計畫專業，放一把火或找個獨裁者就能徹底地以屠殺式地完成，又何須都市計畫委員審查？賴清德在本案的思維，顯露其文化素養與基本人權概念的貧乏。而在南市都市計畫程序中對居民的欺騙、抹黑、打壓、蔑視更顯其虛偽與獨裁。獨裁者當然可以完成都市計畫，但如橫徵暴斂為法國大革命的主因，城市也終淪為戰場與地獄。				

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		核定案可塑造都市新軸線、新風貌 ◆ 核定案之永久軌、既有軌合併後地面騰空廊帶寬度約20~40公尺，主要規劃為公園道用地，可提供市區南北向主要幹道，紓解交通擁擠。 ◆ 提供適度綠化、休憩空間，滿足市中心區綠色交通運輸之需求，其帶來之效益為全民共享。  圖三十四，南市府稱「大規模的土地徵收可塑造都市新風貌」 問題 1.21.1： 政府是否有權以「塑造都市新風貌」為由，大規模徵收民地？所依據之法令何在？ 問題 1.21.2： 大規模徵收民地將破壞當地文化紋理，所塑造之都市新風貌何能符合台南這個以文化立都的城市之發展？ 議題壹之廿二、南市府與鐵工局稱：「東移案乃根據民國 96 年 10 月 25 日經建會都字第 0960004851 號函」因以「縮短工期、減少施工期交通衝擊、未來供捷運或輕軌路廊使用、古蹟保存」下四個理由而規劃。先針對「為了保存火車站古蹟，所以鐵路必須東移」討論。 台南市火車站於民國 87 年訂定為古蹟，據此以後之工程設計必須考量保存古蹟車站之需要。民國 96 年鐵路原軌地下化案所採之火車站設計如圖三十五。此外，透過如圖三十六之地質改良亦可更強固古蹟保存。鐵工局亦從未質疑以地質改良強固古蹟保存之法。如此可知，原軌地下化案亦可保存台南市火車站古蹟。				

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		 圖三十五：民國 96 年鐵路原軌地下化案所採之火車站設計  圖三十六：透過三階地質改良亦可更強固古蹟保存 問題 1.22.1： 保存火車站古蹟與鐵路必須東移何干？ 議題壹之廿三、南市府與鐵工局稱：「為縮短工期，所以鐵路必須東移」。圖三十七為根據各公文書所整理之三案工期比較表。可知民國 84 年原軌地下化計畫還較民國 98 年東移計畫的工期還短達 9 個月！而民國 98 年東移亦僅較民國 96 年計畫工期短 4 個月。為這 4 個月要擴大徵收民地根本不符比例原則。				

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關意見	臺南市政府研析意見	專案小組初步建議意見																																																																																																																																																																																																																			
		另由民國 98 年工期表(圖三十八)，可知東移計畫最長的時間瓶頸為「土地取得」，約 3 年。自民國 101 年 8 月居民抗爭至今，就已達 3 年 4 個月！目前程序尚在內政部都委會審議中，後面仍有土地徵收議價程序、南市府土地徵收審議、內政部土地徵收審議等程序上完成，遑論各程序中居民可提出的行政訴訟程序等。在居民堅持正義、寸土不讓的情況下，除非賴清德殺人放火，南市府要取得這不義之地，恐遙無期。 <table border="1"><thead><tr><th>計畫案</th><th>工法</th><th>路線與用地</th><th>土地徵收面積</th><th>工期</th></tr></thead><tbody><tr><td>民國85年</td><td>明挖覆蓋法</td><td>原軌地下化，徵用臨時軌用地</td><td>0.23公頃</td><td>6年11個月</td></tr><tr><td>民國96年</td><td>明挖覆蓋法</td><td>原軌地下化，徵收臨時軌用地</td><td>3.71公頃</td><td>8年2個月</td></tr><tr><td>民國98年</td><td>明挖覆蓋法</td><td>鐵路東移，進一步擴大徵收</td><td>5.14公頃</td><td>7年8個月</td></tr></tbody></table> 圖三十七：三案工期比較表 <table border="1"><thead><tr><th>項次</th><th>工 程 項 目</th><th>工 期 月</th><th>第 1 年</th><th>第 2 年</th><th>第 3 年</th><th>第 4 年</th><th>第 5 年</th><th>第 6 年</th><th>第 7 年</th><th>第 8 年</th><th>第 9 年</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>細部設計</td><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2</td><td>用地取得</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>臺南車站工程</td><td>30</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4</td><td>除道及引道工程</td><td>30</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5</td><td>臺南車站及除道電氣工程</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6</td><td>臺南車站電梯及電扶梯工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7</td><td>臺南車站及除道空調系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8</td><td>臺南車站及除道中央監控系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9</td><td>除道通風系統工程</td><td>22</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>10</td><td>臺南車站及除道電車線系統工程</td><td>24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>11</td><td>臺南車站及除道軌道系統工程</td><td>18</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>12</td><td>臺南車站及除道軌道工程</td><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>13</td><td>南橋、系統測試、履勘、及軌道切換</td><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>14</td><td>現有軌道拆除</td><td>12</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>15</td><td>其它附屬工程</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table> 圖三十八：98 年工期表 問題 1.23.1： 為何 98 年案之工期較 84 年案工期長，卻宣稱南鐵東移可縮短工期？ 問題 1.23.2： 「土地取得」是南鐵地下化最長的時間瓶頸，為何選擇土地取得最困難的「徵收」方式，而不用土地取得較易之「徵用」方式可以縮短工期？ 問題 1.23.3： 縱將 98 年案與 96 年案工期相較，亦僅 4 個月。但因擴大徵收所導致的抗爭也已長達三年 8 個月，更將永久傷害居民的居住權、財產權與人格權。利害相權，是否符合比例原則？	計畫案	工法	路線與用地	土地徵收面積	工期	民國85年	明挖覆蓋法	原軌地下化， 徵用 臨時軌用地	0.23公頃	6年11個月	民國96年	明挖覆蓋法	原軌地下化，徵收臨時軌用地	3.71公頃	8年2個月	民國98年	明挖覆蓋法	鐵路東移，進一步擴大徵收	5.14公頃	7年8個月	項次	工 程 項 目	工 期 月	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年	第 7 年	第 8 年	第 9 年	1	細部設計	22										2	用地取得	24										3	臺南車站工程	30										4	除道及引道工程	30										5	臺南車站及除道電氣工程	24										6	臺南車站電梯及電扶梯工程	18										7	臺南車站及除道空調系統工程	18										8	臺南車站及除道中央監控系統工程	18										9	除道通風系統工程	22										10	臺南車站及除道電車線系統工程	24										11	臺南車站及除道軌道系統工程	18										12	臺南車站及除道軌道工程	8										13	南橋、系統測試、履勘、及軌道切換	4										14	現有軌道拆除	12										15	其它附屬工程	6												
計畫案	工法	路線與用地	土地徵收面積	工期																																																																																																																																																																																																																					
民國85年	明挖覆蓋法	原軌地下化， 徵用 臨時軌用地	0.23公頃	6年11個月																																																																																																																																																																																																																					
民國96年	明挖覆蓋法	原軌地下化，徵收臨時軌用地	3.71公頃	8年2個月																																																																																																																																																																																																																					
民國98年	明挖覆蓋法	鐵路東移，進一步擴大徵收	5.14公頃	7年8個月																																																																																																																																																																																																																					
項次	工 程 項 目	工 期 月	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年	第 7 年	第 8 年	第 9 年																																																																																																																																																																																																														
1	細部設計	22																																																																																																																																																																																																																							
2	用地取得	24																																																																																																																																																																																																																							
3	臺南車站工程	30																																																																																																																																																																																																																							
4	除道及引道工程	30																																																																																																																																																																																																																							
5	臺南車站及除道電氣工程	24																																																																																																																																																																																																																							
6	臺南車站電梯及電扶梯工程	18																																																																																																																																																																																																																							
7	臺南車站及除道空調系統工程	18																																																																																																																																																																																																																							
8	臺南車站及除道中央監控系統工程	18																																																																																																																																																																																																																							
9	除道通風系統工程	22																																																																																																																																																																																																																							
10	臺南車站及除道電車線系統工程	24																																																																																																																																																																																																																							
11	臺南車站及除道軌道系統工程	18																																																																																																																																																																																																																							
12	臺南車站及除道軌道工程	8																																																																																																																																																																																																																							
13	南橋、系統測試、履勘、及軌道切換	4																																																																																																																																																																																																																							
14	現有軌道拆除	12																																																																																																																																																																																																																							
15	其它附屬工程	6																																																																																																																																																																																																																							

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		議題壹之廿四、南市府與鐵工局稱：「為減少施工期交通衝擊，所以鐵路必須東移。 98 年東移案需拆四座路橋之橋墩，再重建橋墩以施行托底工法。原軌施作案則不需拆四座路橋之橋墩即可讓臨時軌於現有地形通行。兩者相較，原軌施作案更減少施工期交通衝擊。 問題 1.24.1： 宣稱南鐵東移可減少施工期交通衝擊之根據何在？ 問題 1.24.2： 權衡施工期間之交通影響與大規模永久徵收民間土地，利害相較符合比例原則嗎？ 議題壹之廿五、南市府與鐵工局稱：「擴大徵收民地取得之土地可供捷運或輕軌路廊使用，所以鐵路必須東移」。 問題 1.25.1： 地下軌上方之地面土地或在地下軌上方設置地下箱涵即可供捷運或輕軌路廊使用，何需擴徵民地？ 問題 1.25.2： 目前該騰空土地乃規畫為死巷綠園道，並非供捷運或輕軌路廊使用。土地使用之名目顯與此說法不符。請問，可以為不存在的計畫徵收民地嗎？所依法令為何？ 議題壹之廿六、南市府與鐵工局稱：「為增設二通勤車站，所以鐵路必須東移」 為設通勤車站需在車站用地進行徵收或都市重劃，不管南鐵是否東移皆然。 問題 1.26.1： 為何南鐵不東移就無法增設通勤車站？ 議題壹之廿七、南市府與鐵工局稱：「為減少計畫經費，所以鐵路必須東移」 使三計畫同樣具備二通勤站，且都不包含火車站區開發經費，跟(根)據各公文書可整理出三案之經費表如圖三十九。東移徵收案與原軌徵用案經費差異主要來自				

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見							
		(A)土地取得範圍擴大。原軌徵用案公有地寬約 14~21m，約維持現有台鐵路權寬。東移完工後公有地寬約 31~40m，擴增公有地寬約 2 倍。(B)「徵用」改為「徵收」，增加用地成本。可見南鐵東移案不但沒有減少總經費，反而增加了計畫預算。此數據乃以民國 98 年計畫書徵土地收價每坪 6~8 萬為基準。近年土地飆漲，市價每坪 25~40 萬。若以實際市價徵收經費增加更加驚人！ <table><tr><th>台南鐵路地下化各式路線與土地取得設計案</th><th>總經費</th></tr><tr><td>原軌土地地下化，「徵用」取得臨時軌土地案(擬民國84年案)</td><td>274億4千850萬</td></tr><tr><td>原軌土地地下化，「徵收」取得臨時軌土地案(民國96年案)</td><td>295億8千600萬</td></tr><tr><td>鐵路東移擴大徵收案(民國98年案)</td><td>293億5千986萬</td></tr></table> 圖三十九：三案總經費彙整表 問題 1.27.1： 為何稱南鐵東移可減少計畫總經費？ 問題 1.27.2： 若根據土地法以市價徵收土地，98 年之總經費為何？ 貳、鐵路東移之公益性 一、南鐵東移是否具備公益性 自救會並不反對台南鐵路地下化，自救會主張的是以對土地徵收範圍最少的原軌土地台南鐵路地下化，自救會反對的是南鐵東移導致的土地浮濫徵收。本案爭點在於南鐵是否必要東移，因此該探討的是「台南鐵路地下化東移」的必要性與公益性，而非「台南鐵路地下化東移」的必要性與公益性。如上述，南鐵東移之必要性並未獲釐清。而探討「台南鐵路地下化東移」的公益性則需相較東移案與非東移案是否有「增加」公益性而言。兩案相較，如前文所述皆可完成都市縫合，都可增設通勤佔(站)。而工期將更縮短、施工期交通影響更小、計畫總經費更少。 更重要的是，不需要擴大強制徵收民地，造成沿線居民痛苦與財產侵害。在民主國家，「保障每一個公民基本人權，就是最大的公共利益」，合憲守法更是不容妥協。相較 98 年東移案與採「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項原則達到之鐵路地下化設計，98 年東移案不但沒有增加公共利益，反而損害公共利益。亦就是，南鐵東移完全不具公益性。	台南鐵路地下化各式路線與土地取得設計案	總經費	原軌土地地下化，「徵用」取得臨時軌土地案(擬民國84年案)	274億4千850萬	原軌土地地下化，「徵收」取得臨時軌土地案(民國96年案)	295億8千600萬	鐵路東移擴大徵收案(民國98年案)	293億5千986萬			
台南鐵路地下化各式路線與土地取得設計案	總經費												
原軌土地地下化，「徵用」取得臨時軌土地案(擬民國84年案)	274億4千850萬												
原軌土地地下化，「徵收」取得臨時軌土地案(民國96年案)	295億8千600萬												
鐵路東移擴大徵收案(民國98年案)	293億5千986萬												

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由	建議事項	工程需地機關 意見	臺南市政府 研析意見	專案小組初 步建議意見
		問題 2.0.1： 請說明南鐵東移相較於「永久軌置於現有軌下方、永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊、以徵用方式取得臨時軌道用地」等三項原則鐵路地下化設計所增加之公益性。				

附件、臺南鐵路地下化都市計畫審議決議說明

臺南鐵路地下化都市計畫審議廣受社會矚目，對臺南市中心區的長遠發展，以及對國內都市計畫審議制度，都具備重要意義的個案。本案在審議過程獲取的主要共識為雙方均認同鐵路應該地下化。

本案臺南市政府 104 年 7 月 30 日報由內政部核定，因案情複雜，由本會組成專案小組於 105 年 5 月 20 日前經過專案小組 3 次會議聽取簡報說明，1 次現場踏勘，研提 2 方案提請大會討論決定，方案一，本案對臺南市都市與交通之健全發展確有助益，建議照臺南市政府核議意見通過；方案二，為考量民眾諸多陳情意見，退請臺南市政府與交通部鐵路改建工程局詳加研議並回應，一併提請委員會討論。

105 年 6 月 14 日新政府上任後第 1 次審議本案，為延續與檢討本案過往審議成果，在聽取專案小組、臺南市政府、交通部鐵工局、反臺南鐵路東移自救會以及在地團體與居民的意見後，決議於 7 月 2 日採召開「擴大專案小組會議」方式，以較過去更充分的時間與討論方式，讓支持與反對雙方進行說明與論證；並將該次會議全部內容，以逐字稿方式提供各界瞭解雙方對本案所論述的內容。

其後，本案另於 7 月 12 日第 878 次會議與 7 月 26 日第 879 次會議，由業務單位針對前述各項資料與內容，向全體委員說明並進行討論，另於 7 月 30 日由業務單位與市府一同進行第 2 次現場會勘。

壹、本次會議前已確定結果之爭點說明

一、依據本委員會專案小組初步建議意見，本案係臺南市政府考量交通建設及都市發展，依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理主要計畫變更，對都市與交通健全發展有助益。

二、社會團體要求本案應重新辦理環境影響評估之訴求，基於本案

推動過程中依法應進行之環境影響評估已通過審議，且最高行政法院於 104 年 12 月 3 日作出駁回重新進行環評之最後判決。本委員會無權要求交通部鐵路改建工程局重新辦理環境影響評估。

貳、爭點定位

本委員會歸納先前會議內容與雙方陳述意見，說明如下：

- 一、臺南市政府及交通部鐵工局依據行政院核定鐵路地下化方案，研提都市計畫變更內容，建立臺南市中心區更為完整與現代化的空間結構為核心價值，其次則是考量施工過程對市區交通與救災衝擊最小化。
- 二、自救會與支持原軌地下化案民眾所關注的核心價值，主要在於徵購範圍最小化、民眾財產與居住權益保障等普世價值，其次則關注行政院核定案是否有過度開發被徵購土地、企圖圖利開發者之問題。
- 三、另一項受爭議議題，在於本案是否應依據行政程序法辦理聽證。
- 四、本案其他被視為爭議之事項，另包含：
 - (一) 兩方案之工程可行性與潛在疑慮。
 - (二) 兩方案對臺南舊車站古蹟保存可能之衝擊程度。
 - (三) 地下水文是否充分掌握，以及可能因土壤液化產生之潛在危機。

參、本委員會對主要爭點之決議說明如下：

一、兩方案對都市規劃及健全都市發展效益部分

- (一) 有關行政院核定案與原軌案之都市規劃效益比較，本委員會認為行政院核定案之合理性、公益性明顯優於原軌案
 - 1、臺南鐵路地下化案之空間規劃，是否能塑造出臺南市中心區長遠發展的關鍵改善，實為本案都市計畫審議最核心議題。觀察行政院核定案，其改建後之道路寬度為 25~40 公尺之公

園道，對紓解鄰近地區交通與塑造市中心區意象，具有具體效益，確實符合規劃專業與臺南市長期發展願景所需。

- 2、自救會提出原軌施作之整體空間規劃，雖具備都市縫合效果，惟其產生市中心區縱向道路過於狹小(寬度僅 11~16 公尺)，僅為雙向各一車道之狹小道路，不符合臺南市中心區應有之道路規劃等級，且都市環境與景觀亦未能獲得明顯改善。因此，就行政院核定案與原軌案都市規劃效益，本委員會認為行政院核定案之公益性明顯優於原軌案。

(二) 行政院核定案拆遷範圍與衝擊戶數較原軌方案小，且對都市發展效益較高，符合必要性之規劃原則

- 1、行政院核定案之公私有土地拆遷範圍約 5.14 公頃，原軌案因需考量原有平行巷道功能及交通、防災需求，必須於東側新設 6 米巷道，土地拆遷範圍增加至約 5.4 公頃，較行政院核定案多約 0.26 公頃。
- 2、基於拆遷範圍較小與對都市長期發展較佳之條件，本委員會認為採取行政院核定案，符合必要性之規劃原則。

二、兩方案在解決交通安全以及平交道問題的部分

(一) 臺南車站旅運量日益提升，市區交通亟待改善：

原臺南市是一個發源較早的城市，鐵路貫穿市中心密集發展建成區，數十年來沿線多處平交道導致市區交通阻塞及意外頻繁，既有道路系統難以疏解交通，藉由交通管理手段可達成之改善效果甚小。更顯推動鐵路地下化以保障用路人交通安全之急迫性與公益性。

(二) 行政院核定案施工期間影響交通層面較小：

行政院核定案無需增設臨時車站，施工期間除長榮地下道需配合於實踐平交道(位於引道段)封閉後改建為臨時平交道外，其餘橫交道路儘可能保持立體交叉之交通動線，不增設平交道，對維護交通安全及降低市區交通衝擊更有助益。相

較原軌方案必須增加 4 處臨時平交道(拆除東門、開元、中華東路陸橋及小東地下道)及擴建 1 處臨時臺南車站，佔用前鋒路路寬，嚴重影響市區交通。以火車站以北開元路、東豐路、小東路 3 處平交道為例，列車通過時將完全阻斷東西向車流。另民族路限高降低，僅容小型車通過。此外，占用既有平行巷道，阻斷民眾通行使用時間約 7 年以上，亦須配合留設巷道。整體而言，行政院核定案衝擊更小、風險更低。

三、本委員會認為鐵路地下化行政院核定案之規劃內容與土地徵購計畫，所能滿足正當性、公益性、必要性等原則之程度，均高於原軌方案。

(一) 本規劃案無圖利任何特定人不動產開發利益或提供機會之虞：

- 1、就土地開發利益之創造與歸屬方面，鐵路地下化完工後，原公有與私有(徵購)之工程用地與原鐵路用地，均合併為寬度 25~40 公尺的公園道用地，無任何住宅或商業不動產開發。另兩處新增車站用地，一處為國營事業所有，一處為願意配合工程執行之私有土地，並無其他直接關聯的不動產開發規劃。
- 2、因此，本委員會認為，本規劃案無圖利任何特定人不動產開發利益或提供機會之虞。至於，因鐵路地下化所創造之較佳環境品質，確有帶動周邊土地做更高價值使用，有助地方經濟與長期都市發展。然此現象本為都市建設之必然，甚或為應期待之結果。因此，本委員會認為本案所可能創造之各種土地開發潛在價值或利益，屬於無涉特定人與潛在獲利者廣泛之集體利益，屬於都市規劃與建設本應被期待與要求之效益。

(二) 本案規劃範圍對土地徵購應儘量減少範圍與優先使用公有土地之原則已有所注意：本案於行政院核定版本之工程用地為

15.05 公頃，後經臺南市都市計畫委員會決議：「參酌陳情人意見，在工程可行原則下減少用地範圍或調整位置」，重新檢討並縮減用地需求 0.2 公頃在案。調整後工程用地約 14.85 公頃中，公有與國營事業土地約 13.10 公頃(占 88.2%)，私有土地約 1.75 公頃(占 11.8%)。綜此二者，顯示本案之規劃，對土地徵收條例第 3 條之 1 條儘量縮小徵購範圍與優先使用公有土地之原則，已有所注意與回應。

(三) 八成拆遷戶可視個別拆遷情形及意願進行整建、重建涉及拆遷約 323 戶中，約有近兩成因徵購後已無賸餘土地，無法原地重建，其餘約八成可視個別拆遷情形及意願於賸餘土地進行整建、重建。

(四) 臺南市政府對土地徵購與拆遷戶提供充分財產權保障

- 1、臺南市政府提供之財產權保障，包含拆遷戶被徵購後可依市價領取補償費，被徵購土地如採合併新建尚可補償容積 30% 供重建所需，也可適用簡易都更加速重建，幫助拆遷戶加速重建。
- 2、初步估計北區、東區範圍內私有地被徵購面積約 1.75 公頃，在領取按土地市價計算之補償金額後，其賸餘土地如全數與鄰地合併新建，尚可補償 30% 法定容積，可增加樓地板面積。
- 3、另鐵路沿線符合簡易都更條件 2 處集合住宅，徵購土地後賸餘基地若採行簡易都更辦理重建，除程序簡化外，亦可享有 20% 容積獎勵，加速重建。
- 4、上述 2 種重建方式較傳統一般徵收方式之市價補償外，再提供容積補償或獎勵，對於民眾土地權益與居住權保障，以及更新重建均有助益。
- 5、有關本案後續都更重建詳細內容，可參見本案都市計畫配合公共建設增訂土管要點所規定之重建機制，重建方式則尊重

拆遷戶個人意願，並要求市府應盡力協助拆遷戶進行重建工作。

(五) 臺南市政府另提供低價照顧住宅強化安置與財產權保障

據臺南市政府提供資料顯示，對涉及工程拆遷之 323 門牌戶中，擁有合法建築物之 285 門牌戶，有承購專案照顧住宅資格，得以每坪 10.5 萬元(約市價五折)購置專案照顧住宅(有 30、47、50 等坪型與店鋪共四類)。該專案照顧住宅位於臺南市東區新興發展區，緊鄰鐵路地下化新增之南臺南車站，截至 105 年 7 月底計有 201 門牌戶已登記申購。

(六) 臺南市政府對其他弱勢戶之照顧

- 1、臺南市政府清查工程範圍拆遷戶中約 5 戶為低收入或中低收入戶，徵購單位交通部鐵工局已針對此 5 戶訂定安置計畫，臺南市政府徵詢其承購國宅意願後，均表示無承購意願。
- 2、臺南市政府已就沿線弱勢戶進行專案列管，除持續關注後續居住權益外，亦就其社會福利、醫療照護等持續予以協助。

(七) 本委員會認為行政院核定案規劃內容與拆遷徵購計畫具備正當性

- 1、原軌案被徵用土地雖然可在工程完工後取回使用，但同樣面臨既有房屋必須拆遷，長達七年工程期之搬遷與安置，且弱勢拆遷戶所面對問題與行政院核定案完全相同。此外，因土地採徵用方式，無法獲得低價承購專案照顧住宅權利，且涉及拆遷範圍更加擴大。
- 2、行政院核定案之土地徵購範圍已儘量減少，對被徵購土地給予市價補償，且提供重建更新容積獎勵，減少被徵購戶徵購前後可建築容積之差異，並於相鄰地區以成本價格提供品質理想之專案照顧住宅，對弱勢家戶給予居住協助與就業支持。在民眾財產權與居住權保障，以及減少受衝擊戶數方面，均優於原軌方案。

3、此外，行政院核定案可在短期內提供民眾明確的權益補償與協助，讓受影響民眾長期居住情境得以及早確定，對整體政策推動之確定性與民眾生活、財產之安定性，可產生較佳效果。因此行政院核定案與土地使用計畫等，均符合正當性原則。

(八) 本委員會認為行政院核定案規劃內容與拆遷徵購計畫具備較完整之正當性、公益性與必要性

1、綜合前述說明，本委員會認為原軌地下化方案唯一的優點，在於被徵用土地地主於完工後得取回土地重新興建房屋。但此方案無法避免工程範圍房屋受到拆遷，反而因為施工範圍擴大，較行政院核定案增加拆遷房屋，受到衝擊範圍與家戶更為增加。

2、原軌方案涉及工程風險與交通衝擊明顯高於行政院核定案，且地下化完工後所創造的都市空間效益，亦明顯低於行政院核定案。

3、行政院核定案除了對被徵購土地給予市價補償，且提供徵購土地 30%容積補償，以及以成本價（約市價 5 成）承購專案照顧住宅之權利。相較原軌案僅能提供土地租金與安置過程租金補貼，行政院核定案對居民財產權維護程度高於原軌方案。

4、行政院核定案所徵購土地為鐵路沿線長條方式，約八成被徵購戶可於工程完成後，回到原地更新重建家園，其餘家戶亦可於專案照顧住宅與臺南市政府之弱勢家戶照顧方案獲得居住安定，故在行政院核定案的配套處理機制下，並不會造成家戶受到明顯迫害情形。

5、本委員會認為本案之決議，主要為以下兩種情境的選擇：

(1) 原軌方案：政府不得為開發公共建設而徵收私有房地，或應盡一切可能方式，減少對私有土地之徵收(原軌案核心價

值)。但從實際狀況可知，若採符合上述原則之原軌方案，必須擴大拆遷範圍、增加工程風險及交通衝擊，且完工後之都市景觀與環境改善程度相對有限。

- (2) 行政院核定案：本方案必須徵購私人土地，其中約八成被徵購戶於完工後可回原地重建房屋。但政府已注意到減少徵購範圍，對民眾財產權與居住權給予充分補貼與協助，拆遷範圍較原軌案小，工程風險與交通衝擊相對較輕，且完工後之都市景觀與環境條件明顯較佳。

四、有關具爭議性都市計畫案之審議，是否應進行聽證程序部分

- 1、有關民眾與社會團體抗議於各項會議中發言時間嚴重受限部分。本委員會查證本案於臺南市都委會專案小組及大會審議過程中，自救會成員均已列席說明案情。此外，本案於本委員會 4 次專案小組及 3 次大會，自救會亦列席說明案情。各級都委會基本上都充分讓陳情人表達，進行意見交換，並無發言時間嚴重受限問題。
- 2、本委員會對本案審議未曾輕忽，歷經多次專案小組審議討論，除持續加強各項爭點內容掌握，其間舉辦擴大專案小組會議，亦儘可能讓正反雙方充分表述與相互詰問。
- 3、本委員會重視聽證程序落實在都市計畫審議的原則與制度建構，但並不表示民眾對某議題相關內容的不了解，或不願接受某項證據，即可任意要求舉辦聽證。
- 4、基於前述各項說明，本案相關證據資料相對明確，委員會對本案規劃內容、工程計畫與土地徵購配套制度等各項爭點內容的掌握，已足以做為檢視本案是否具備正當性、公益性與必要性等原則。委員會亦認為本案並無其他重大事項尚待釐清，故無辦理聽證之必要。且委員會對本案所做的決議說明，亦可作為各界檢視本委員會最終決議是否恰當之依據。
- 5、內政部身為都市計畫、區域計畫、土地徵收與都市更新審議

之主管機關。有關各界對審議案件之公益性、必要性、正當性要求，以及對落實公民參與之聽證程序期待，內政部將進行相關制度之規劃與建立，並逐步落實規劃成果到各項審議程序。

五、有關兩案其他爭議部分

- (一) 在工程可行性方面，兩方案雖在目前工程技術水準下，均有施作的可行性，但相關資料顯示行政院核定案所存在工程風險疑慮較低。
- (二) 在地下水疑慮方面，因兩方案地下化之路線接近，所面臨地下水文疑慮相似。另依據成功大學水利系指出，「民眾主要的疑慮是高地下水水位是否會造成土壤液化的災害，目前根據地調所公布的資料來看，臺南鐵路地下化的區塊，基本上皆非位於土壤液化潛勢高風險的區域，代表造成土壤液化的風險不高。」因此此項疑慮應從施工過程進行掌握與處理，不屬都市計畫審議之議題。
- (三) 在臺南舊車站古蹟保存方面，同樣屬於工程技術可處理議題，本委員會尊重工程單位專業意見。
- (四) 本委員會另外建議。請臺南市政府與交通部針對本案未來將出現空間環境劇烈改變之地區，進行人居狀況與土地現況之影響記錄保存，讓相關地區之時空記憶得以完整存留，落實人文城市的柔性價值。

肆、綜合前述說明，本委員會審議修正通過。

第 4 案：臺南市政府函為「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）案」。

說明：

- 一、為解決縱貫鐵路對臺南市區造成交通及都市發展問題，並促進交通運輸系統整合及協調，臺南市政府於民國 80 年開始辦理「臺南市區鐵路立體化（郊區化）可行性研究」，歷經中央主管機關之相關修訂，最後行政院於 98 年 9 月 9 日核定「臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告書」，其工程用地範圍則經交通部於 101 年核備，市政府為取得工程需用土地，故擬依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理都市計畫變更，本案業經臺南市都市計畫委員會 104 年 5 月 14 日第 40 次會審議通過，並准臺南市政府 104 年 7 月 30 日府都綜字第 1040687086A 號函送計畫書、圖等報請審議。
- 二、經簽奉核可，由本會劉前委員玉山（召集人）分別於 104 年 10 月 21 日、105 年 1 月 27 日、105 年 3 月 28 日（現勘）及 105 年 4 月 15 日召開 3 次會議聽取簡報完竣，並獲致具體初步建議意見。臺南市政府前於 105 年 4 月 25 日府都綜字第 1050422842 號函送依本會專案小組初步建議意見處理情形對照表等資料到部。
- 三、經提本會 105 年 6 月 14 日第 876 次會決議：「本案經列席陳情民眾與會陳述贊成與反對之意見，因涉及行政院核定鐵路地下化與反方所提臨時軌等 2 方案之優缺點評估分析等…諸多議題，尚待進一步討論釐清爭議，請臺南市政府會同交通部鐵路改建工程局補充相關圖說資料後，交由本會以擴大專案小組會議方式繼續聽取簡報及

陳情民眾意見之說明，研擬具體建議意見，再行提會討論。」在案。

四、依前開決議，本會經於 105 年 7 月 2 日召開擴大專案小組會議聽取「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）案」及「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」，並邀請反台南鐵路東移自救會等民間團體，以較過去更充分的時間與討論方式，讓支持與反對雙方進行說明與論證，會議結束後，並將該次會議全部內容，以逐字稿方式上網公開，供社會各界瞭解雙方對本計畫案所論述的內容與意見。

五、本案經提本會 105 年 7 月 12 日第 878 次會議報告，針對 7 月 2 日以擴大專案小組會議方式進行討論，獲致雙方爭議點及意見，向全體委員說明並請委員提供專業性建議意見，以利後續委員會審議之重要參考。

六、臺南市政府及反台南鐵路東移自救會等相關公民團體依前開擴大專案小組會議結論，分別於 105 年 7 月 18 日電子郵件及 105 年 7 月 15 日府都綜字第 1050729015 號函送充資料到部，爰提本會 105 年 7 月 26 日第 879 次會討論，決議下次會議繼續討論，故再提本次會討論。

決 議：併第3案。

八、散會：下午 1 時 45 分。