

「臺南市區鐵路地下化計畫」(北區)第2場公聽會
會議紀錄

- 一、時間：中華民國 106 年 6 月 29 日(星期四)上午 10 時
- 二、地點：臺南市北區開元元寶里活動中心(臺南市北區北園街 114 巷 11 號)
- 三、主席：規劃組施副組長文雄
記錄：周清池
- 四、出席單位、土地所有權人及利害關係人：詳如出席會議簽名單
- 五、主席說明：

各位鄉親，前次 106 年 4 月 14 日召開北區第 1 場公聽會後，鐵工局今日召開北區第 2 場公聽會，主要會將鄉親於第 1 場會議所陳述意見，除已寄送會議紀錄予各土地所有權人及利害關係人外，今日簡報內容會再說明；之後各位如有疑問，請舉手發言，我們將竭誠一一說明及答覆。

六、興辦事業概況說明：

(一)計畫緣起：

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

(二)計畫範圍：

由大橋站以南為起點至大林路平交道以南為終點，全長 8.23 公里。

(三)工程說明：

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

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

(五)計畫期限：14年9個月。

七、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性說明：

(一) 公益性

本計畫為鐵路交通建設，不以營利為目的，受益對象為全體市民，其效益綜整如下：

1. 提供都會區鐵路之便捷交通，配合都市交通之規劃，建立都會區完整大眾運輸系統。
2. 消除鐵路沿線 9 處平交道、8 處地下道、5 座陸橋，改善交通瓶頸。
3. 消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。
4. 改善市容景觀及都會區環境生活品質，提昇都市土地利用價值，增加經

濟效益。

5. 站區開發結合車站古蹟保存，強化臺南古都風貌，促進都市更新及整體發展。

(二) 必要性

1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

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

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫係依據目前鐵路路廊範圍，經考量鐵路現況、地形地物、行車安全及運轉需求等事項，依據相關法令規章據以規劃設計，計畫使用之土地均為達成鐵路地下化必需使用之最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

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

4. 是否有其他取得方式

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

5. 其他評估必要性理由

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

(三) 適當性

1. 本計畫依鐵路規劃進行用地範圍內公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作，工程範圍均為鐵路及相關附屬設施用地使用。

2. 施工期間須維持鐵路正常營運，且在拆遷最小之原則下劃設用地範圍。

(四) 合法性

1. 本計畫係奉行政院 98 年 9 月 9 日核定之國家重大建設。

2. 依都市計畫法第 42 條規定設置之公共設施用地，按人口、土地使用、交通等現狀及土地使用分區預期之發展配置，土地之使用不妨礙都市計畫，符合都市計畫法之規定。

3. 本計畫屬鐵路交通事業，依土地徵收條例第 3 條規定辦理土地徵收相關事宜。

八、徵用土地之公益性、必要性評估

(一)社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本案徵收用地係屬臺南市北區範圍，需用土地 157 筆，面積合計 0.679608 公頃。土地所有權人 1,488 人，建物所有權人 149 人，影響人口數約 24,695 人，年齡結構 1~80 歲。工程受益對象包括約 42,000 人次/日之旅運乘客及沿線附近居民約 25,000 人。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響程度

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

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度

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

4. 徵收計畫對健康風險之影響程度

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

(二)經濟因素評估：

1. 稅收

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

2. 糧食安全

本案並未使用現行耕地，因此無涉糧食安全及生產環境。

3. 農林漁牧產業鏈

本案用地範圍現況主要為既存巷道及部分建物，並無農林經濟作物，因

此對農林漁牧產業鏈並無影響。

4. 增減就業或轉業人口

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

5. 徵收費用

由「臺南市區鐵路地下化計畫」建設經費支出。

6. 各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

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

7. 土地利用完整性

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

(三) 文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫導致城鄉自然風貌發生改變

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

2. 因徵收計畫導致文化古蹟發生改變

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

3. 因徵收計畫導致生活條件或模式發生改變

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

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響

本案徵收用地內僅拆遷鐵路沿線部分建築改良物，未影響人口住宅密集地區及環境敏感地區，故對地區居民或生態環境並無明顯影響。

5. 徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響

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

(四) 永續發展因素評估：

1. 國家永續發展政策

依 1987 年世界環境與發展委員會所提出之「永續發展」的概念，研擬整

體交通運輸政策，並以行政院於 97 年 6 月 5 日核定之「永續能源政策綱領」作為運輸部門節能減碳最高指導方針。本計畫完工後可消除平交道屏障，改善市區車輛之阻滯情形，減少汽機車廢氣及二氧化碳之排放，降低對自然生態的破壞。將消除市區百年來鐵路的阻隔，縫合都市空間並促進均衡發展，再造臺南市區繁榮新風貌，創造優質永續的生活環境。

2. 永續指標

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

3. 國土計畫

本案用地之土地使用計畫符合都市計畫規定，為國土計畫之一環。

九、第二次公聽會土地所有權人及利害關係人意見回應及處理情形：

編號	陳述人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	反南鐵東移全線自救聯合會(陳致曉)	106.6.29	1. 這場會議有特別意義，會議結束後鐵工局就不需再說明土地徵收是否合法、合理、有無公益性、必要性，鐵工局違反土徵條例施行細則第10條第5項規定，後場公聽會應就前場陳述意見之回應及處理。有收到4月14日第1場公聽會紀錄，內容實問虛答，今天如沒有正式回應，絕不讓會議繼續進行。	1. 自救會於北區第1場公聽會所陳述意見，本局業於106年5月9日鐵工規字第1063100354號函復，另106年5月19日鐵工規字第10631004041號函檢送該場公聽會會議紀錄，並於本局網站公告。
2	陳麗華君及石國垣君	106.6.29	1. 鐵路地下化工程施工需要，合法建築物遭全部或部份徵收拆除，原為鐵路邊牆起到合法建築物止為8米。 2. 現在變為從合法建築物前水溝起7.3米加上目前道路(現物)5米2(水溝止)從拆除7.3米加目前道路(現物)5米2(水溝止)共計快12.5米，多出很多米，其用心何在？是百姓不知否是…。 3. 現行鐵路通行為「東邊牆內水溝到西邊牆內水溝共為9米3，其南北行車可通行寬都正常可通行。 4. 是否可從鐵路邊牆算起，它是足足	1. ~7. 回應說明： 1. 有關敘述工程施工範圍比照由現行鐵路東邊牆內水溝至西邊牆內水溝9.3米即可，查本計畫路權為工程施工及鐵路營運所需之最小範圍，永久軌路廊寬度設計(含連續壁及側牆)共為16.3m，並非以現行地面軌道計算。有關鐵路從東邊牆內水溝算起9.3米之寬度並無拆除主建物一節，應係誤解。 2. 查估單位係依據臺南市政府公告都市計畫樁位座標資料及地籍分割成果測繪建築物拆除線，並請地政機關檢測無誤。鐵工局及臺

			有餘，如有要用到其他---道路面，可在完成後用原鐵路道路來使用，(可能是要一條單行道通學校吧!救救我們這些百姓吧!) 5. 從前市府等主辦等者人員都是說從鐵路牆計起，我們的家園水泥牆構都沒有拆除，但從水溝(本次)計算，房屋內房間就去了2/3，是否退回到鐵路牆計算。 6. 當初所說是拆除戶，從鐵路牆邊計入7米多，但最近貴局來查驗的是從拆除戶前水溝計入，本來房屋水泥牆是沒有拆到，但現在變為再進入房屋內，房間一間的2/3，其計算及決定人員其計算是否有? 或錯誤。 7. 我家邊江先生也是同樣本來是拆除1/3，但現在變為2/3，其他很多很多住戶也都一樣，煩請給我們拆遷戶多一點點活路可住，感恩, 再感恩。最後敬請貴局人員是否可再細心查對，救救我們吧! 我目前是80歲弱者，同時內人也是為了本次鐵路地下計劃而變為行動不便認定"極重度身心障礙者"請同理心來救救我們!	南市政府都市發展局等相關單位將會同查估公司辦理地上物查估時會再說明。
3	朱德榮君 (長榮新城主任委員)	106.6.29	1. 便衣人員著黃色背心為何可以搜包包，沒帶名牌，應誠實對待百姓，沒有質疑行為。 2. 聖功女中出入口問題，為何路線一直徧，如何解決? 配套措施? 實際正確距離為何? 3. 長榮新城第2場在大仁里或這裏室	1. 本會議因出席公聽會人數眾多，為維持現場秩序及出席人員安全，勸導進入會場人員勿將影響會議之物品攜帶進入會議場，相關人員所並未強制搜查背包。本次反南鐵東移全線自救聯合會人員於會議中，灑冥紙、大聲喧嘩及鼓譟等影響會議進行之行為，違反本局公告之會議注意事項內容，服務人員乃上前制止其行為，應無違法。鐵工局內部將會再檢討改進。 2. 查估單位係依據臺南市政府公告都市計畫樁位座標資料及地籍分割成果測繪建築物拆除線，並請地政機關檢測無誤。鐵工局及臺南市政府都市發展局等相關單位將會同查估公司於辦理地上物查估時溝通說明。 3. 長榮新城第2場公聽會經洽請臺

			內辦理，派車接送。 4. 吳副秘書長說拆1戶賺2戶，照顧住宅建材還是有差便宜嗎？造成拆遷戶2度傷害，何謂市價？是不希望被拆除。 5. 鐵路地下化延伸至永康。 6. 很多人反應收件地址資訊應再查核。 7. 重要會議讓百姓參與。	南市北區區公所協調大仁社區活動中心同意於106年8月3日舉辦，有關老弱婦孺另協請高雄汽車客運股份有限公司派車接送派車接送。 4. 吳副秘書長原意是原建物屬部分拆除後，賸餘建物整修後仍可居住，拆遷戶另購買照顧住宅。 5. 「臺南市區鐵路地下化計畫」並未涵蓋永康區範圍，鐵路地下化延伸永康案，刻正辦理可行性研究評估作業。 6. 及 7. 回應說明：本局依「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」第2點規定，以土地登記簿所載住所郵寄通知；對地址遷移或查無此人之所有權人，本局已洽相關單位查址與提供資料；本局後續各類通知或會議紀錄將依新地址寄送。
4	閻曉娟君	106.6.29	1. 本住戶位於以上住址(長榮路5段199巷14號3樓之3)實為一整體性之3棟6層大樓，起初鐵工局初估需拆除之1與之2號各1/3和2/3部份，但之3不在拆除範圍，經4月14日第1次公聽會時，本人提出之圖面及疑問，經答覆須工程公司評估後定論結果需全部拆除。 2. 5月25日來函本住戶之3部份可變更南市都更計劃，請問本棟之3的居民共5戶尚未給予妥善的安置及說明。 3. 都更住戶部份之補償與拆遷戶之補償的算式是否相同，如何算之。 4. 補償之後，搬遷時間為期多久。	1. 及 2. 回應說明：106年5月26日臺南市政府召開「臺南市區鐵路地下化計畫」進度報告會議紀錄結論，有關臺南市長榮路5段199巷14號大樓處理原則初步可朝全數拆除方向處理，惟需全體住戶同意一併價購或一併徵收；本棟建物拆除後，是否願意以小型都市更新方式重建，視後續辦理情形另案討論之。 3. 兩者補償方式相同。地價係按土地徵收條例規定，依徵收當期之市價與所有權人協議價購，至建物拆遷補償部分，依臺南市政府制定「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定辦理，該府地政局已於106年7月開始查估地上物。 4. 建物完成補償費發放後，並視工程動工期程協調所有權人儘速完成搬遷。

5	高凱旋君 (臺南市 北區里長 聯誼會會 長兼永祥 里里長)	106.6.29	1. 照顧東移之地主，妥善安排。 2. 處理民怨，據力抗爭。 3. 鐵路地下化接到永康，然後再接新市高架。	1. 及2. 回應說明： 臺南市政府對本計畫之拆遷戶推出照顧住宅，所有權人若尚有疑義，本局與臺南市政府會再與拆遷戶協調溝通。 3. 「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸永康計畫案，刻正辦理可行性研究評估作業。
6	李新元君	106.6.29	1. 某單位提出土壤液化潛勢報告，指出整個臺南皆屬土壤液化區，鐵工局委託成功大學評估地下水文報告，沒有對土壤液化評估。 2. 臺南竹溪等3條舊河道，在86年改道版及98年核定版對箱涵有無進行全水域評估，是否由鐵工局負責，因下水道係1915年使用至今，鐵路東移會影響這3條幹道，未看到替代箱涵等報告，是否海安路淹水原因，會在臺南車站重演(怕挖到舊河道)。 3. 部分家產位於東移後的第一排房屋，非常擔心房屋倒塌？	1. 本局已委託成功大學進行「明挖覆蓋工程對地下水文及鄰近建物之影響研究」，研析結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微；另土壤液化因素已於設計階段由顧問公司納入設計考量及因應。 2. 無論是規劃階段所評估「臨時軌方案」，或是102年自救會所提出之臨時軌方案，皆與98年行政院核定案同為「明挖覆蓋工法」，所面臨之地質狀況與地下水文條件並無差別；另所稱3條舊河道與「臺南計畫」工程範圍為橫交情形，現皆以排水箱涵之型式存在，箱涵上方為市區道路，本計畫在規劃及設計階段即已考量現有市區排水系統，地下化隧道配置於排水箱涵下方，故不互相衝突，並於隧道施工時，以臨時切換改道方式維持該等箱涵之排水功能，本局於臺北及高雄地區之鐵路地下化工程亦皆以此方式處理，並未因此造成淹水或災損情形。 3. 本局委託之施工廠商於施工前，除委請第三公證單位進行鄰近建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確

			4. 高雄及台南鐵路地下化差別，如何因應？ 5. 排水箱涵哪一個單位負責？流量問題會影響全台南，應公開資料？(居民害怕重演海安路地下街悲劇)。 6. 重視文化資產，搶救處理？是否可以原地保留？ 7. 交通黑暗期評估？高雄市在1920年即辦理都市計畫道路比臺南市寬，在鐵路地下化施工時造成交通混亂，臺南市區只有2至4個車道，如何因應？	保民眾權益。 4. 本局三十餘年來，在雙北及高雄地區所辦理之鐵路地下化工程，皆採用安全性較高的「明挖覆蓋工法」，臺南亦採該項工法，故兩地在工法上並無差別。 5. 都會區之排水系統(含流量分析及結構物)，一般由地方主管機關負責。 6. 本局已於102年委託考古專家辦理「聖功女中遺址試掘現地調查」，試掘報告依文化資產保存法規定送臺南市文化資產管理處審查，並經文資處於103年初函復同意備查，後續於引道段開挖前，將依前述報告內容，由考古專家團隊進行遺址搶救作業；至於相關出土文物保存事宜，則依文化資產保存法規定及主管機關指示辦理。 7. 高雄為日治時期方依都市計畫發展之都會區，道路較荷治時期即已發展之古都臺南寬廣許多，且高雄鐵路兩側一般已設置平行道路，臺南僅少部分路段有設置平行巷道(寬度多為6米以下)，故臺南進行鐵路地下化施工對於市區交通之影響，預期將較高雄為大；另本局已考量鐵、公路橫交設施(如陸橋、地下道及平交道等)之交通維持，以分區段交錯施工方式進行地下化工程，降低對市區交通之衝擊，並將依交通主管機關核定之交通維持計畫確實執行。
7	江玠忠君	106.6.29	1. 臨時軌是借用民地，用完了還人家，多拆不是理由，臺中、高雄、桃園有做臨時軌；臺南呢？宜蘭羅東甚至退回「東移」案。	1. 本局辦理臺中、高雄、桃園等地區之鐵路改建計畫，均請工程顧問公司評估各種方案後，報奉行政院同意施作。「臺南鐵路地下化」不做臨時軌而將永久軌直接設於現有軌東側，是對鐵路營運影響最低、臺南車站古蹟保護最佳、市區交通衝擊影響最小、都市縫合效果最佳、拆除建物面積最少，亦可節省工期及經費，行政院98年9月9日核定「在既有軌

			2. 高雄將車站搬移原地，臺南就說老舊不能搬動，是古蹟，請問你們有整修它嗎？30~40年未見整修。 3. 引道是最大噪音的地方，校內的教室就在引道旁，請問環評如何敘述，鐵道旁水溝地下水湧出，溝內生物種類？沿線地下水評估報告。	道東側設置地下隧道」。 2. 臺南車站指定古蹟範圍，除車站建築物本體外，尚包括逾300公尺長之第一月台及鋼構棚架，且站前並無足夠土地(臺鐵用地)可供暫置，故無法搬遷；依文化資產保護法規定該古蹟由管理機關(臺鐵局)編列預算，辦理保存、修復及管理維護。 3. (1)噪音： ①依85年核定之環境影響說明書中關於噪音「有無計畫之影響」乙節略敘以「…隧道口預估噪音將較原平面鐵路增加約2.7~5.9分貝，但若考慮隧道側牆吸音率，實際噪音會較預估值為低」。 ②又99年核定之環境差異分析報告，營運階段之噪音評估，現況鐵路均已電氣化，實際隧道口完工營運後噪音會較原85年預估值低。 ③引道段因無頂板加蓋，為降低火車噪音以符合法規，已設置高約2.04~2.37m之防洪牆兼隔音牆，營運階段將依相關環保法規有效管制噪音。 (2)鐵路旁水溝地下水的湧出，溝內的生物種類： 鐵路旁水溝含在生態環境調查範圍，本計畫工程用地範圍內尚無特殊物種。 (3)地下水： ①85年核定之環境影響說明書略載以「…為更了解鐵路地下化鄰近地區地下水之水質現況，於民國83年9月、11月及12月分別於公園國小、臺南紡織廠、大同國小及台糖糖業研究所之水井進行地下水水質採樣，檢驗結果統計分析如附表-計畫路段鄰近地區地下水水質補充調查成果分析」。 ②99年核定之環境差異分析報告略載以「…本計畫於96年12月25日於計畫路線附近之公園國小、開元國小、大同國小及台糖糖業研究所等四處，進行1次之地下水水
--	--	--	--	--

			質補充調查，調查結果與85年原環說階段比較，整體而言，在所檢測的水質項目上，現階段平均檢測濃度較原環說階段差異不大」。 ③在地下水文方面，本局亦委託成大進行「明挖覆蓋工程對地下水文及鄰近建物之影響研究」，研析結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 4. 第一次北區公聽會公文回復，第18頁上所述縮減為7.1米，不知是哪條巷道位置？ 5. 第19頁未來延伸到永康，引道將北延，請問因引道多徵收的1.73米也應該還給居民。 6. 永康段進展如何？ 7. 吳局長所說「一間換一間」之計算何來？照顧住宅也要自己買，何來照顧？ 8. 噪音的處理：軌道焊接處很吵，請施作隔音牆。 9. 北區地下水非常充沛，請注意地下水。	在地下水文方面，本局亦委託成大進行「明挖覆蓋工程對地下水文及鄰近建物之影響研究」，研析結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 4. 聖功女中校門到實踐街間之約5.3米寬巷道，曾為臺南市政府早期都市計畫8米道路，配合鐵路地下化，未來將成為引道用地，並原規劃於引道東側將另闢8米寬巷道予以取代，惟105年9月10日內政部核定之北區都市計畫內容中，已由8米再縮減約7.1米。 5. 及6. 回應說明：「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸至永康尚在辦理可行性研究評估階段，如奉行政院核可，北引道將配合北延，惟「臺南市區鐵路地下化計畫」與延伸到永康之計畫，用地範圍應如何銜接，應俟延伸計畫奉核後之設計狀況而定，故目前無法論定台端所陳述之1.73米是否應該還予原土所有權人。 7. 臺南市政府在南臺南副都心基地（生產路與鐵路交會處、生產路南側），由富立建設公司興建照顧住宅，市府規定一定建材規格標準，例如地磚、大門、電梯等，提供受拆戶以低於市價的成本價購買。 8. 臺灣鐵路管理局106年7月19日函復近期將邀集陳情人現勘確認產生噪音緣由，並依臺鐵局噪音投書陳請作業流程辦理。 9. 本局於設計階段即委託專業工程顧問公司進行全線之地質調查作業，並於適當之地質鑽探孔位裝設水位觀測井及水壓計進行觀測
--	--	--	---	---

			紀錄，以瞭解計畫路線之地層分布、工程特性及地下水位等，並提供設計參考；另施工階段之施工廠商，亦須於計畫路線沿線設置水位觀測井及水壓計，且進行連續監測，以掌握地下水位及孔隙水壓變化之狀況，確保工程安全。 10. 土石的去向，砂石車的噪音也請考量如何減少。 11. 之前市府都是高層局長來、市長來，現在市府高層都迴避。爭議多年無法讓百姓認同的地下化計畫，請主席邀市長及鐵工局長列席直接面對民眾，消除疑慮。 12. 是否退回82年的點。現場已經放樣測量的點，不可移動。 13. 環差已過了3年, 是否重做? 14. 齊柏林高空看台灣，政治人物看土地利益，羅東、桃園退回不東移，桃園高架改地下，臨時軌施工，台南呢?	紀錄，以瞭解計畫路線之地層分布、工程特性及地下水位等，並提供設計參考；另施工階段之施工廠商，亦須於計畫路線沿線設置水位觀測井及水壓計，且進行連續監測，以掌握地下水位及孔隙水壓變化之狀況，確保工程安全。 10. 本局將責成施工承商依已核定環評書內有關環境保護對策確實執行，包括剩餘土方處理方式、棄土路線、運輸時段及噪音管制等，以維護民眾交通順暢安全及居家環境清潔安寧。 11. 本局將意見轉請臺南市政府卓參;鐵工局由施副組長全權代表。 12. 「臺南計畫」就臺鐵營運影響、市區交通衝擊、工程技術、環境保護、臺南車站古蹟維護、經濟效益分析、財務計畫及用地取得等諸多因素，審慎評估各種方案利弊，經臺南市政府及臺鐵局同意後，陳報行政院98年核定永久軌路線佈設於現有軌東側之方案，並無82年核定路線。本計畫委請大有國際不動產估價師聯合事務所完成用地範圍內拆除線測量劃設。 13. 本計畫98年經交通部核發許可，並於99年通過第1次環差及現況差異分析及對策檢討報告；計畫內第1個工程標案(保安車站等週邊改善工程)於100年開工，且本局每季監測資料都函送環境保護署，故本案應無逾3年需辦現況差異分析情事。 14. 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，其中綜合規劃階段之作業須就現地狀況、線形規劃、鐵路營運安全、施工風險、工法選定、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 15. 拆遷範圍已進入女中校園，是否侵犯到學生授課的權利。 16. 拆遷範圍內的生物，及樹將如何處理？ 17. 施工時打樁，抽取地下水造成周邊房子的損壞將如何處理？ 18. 地下鐵將延伸到永康，因引道多徵收的1.73米，應歸還住戶。貴局所提的7.1米到底和82年市府徵收的點差多少？	15. 本計畫僅拆除聖功女中警衛室、車棚等附屬建物，並未拆遷教室，施工時將責成承商應依已核定環評書內有關環境保護對策確實執行，以維護環境清潔安寧。 16. 北區工程(C211標)，已納入植栽移植工作項目，並將依地方主管機關指示，樹木妥善移植至適當地點。 17. 本局已完工及施工中之鐵路地下化工程，多有鄰近民房施工之案例，另本局已累積超過30年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法。再者，本局委託之施工廠商於施工前，除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 18. 「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸永康尚在辦理可行性研究，未來如奉行政院核可延伸到永康，北引道將配合北延，惟本計畫與延伸永康段之計畫，用地範圍應如何銜接，應俟延伸計畫設計狀況而定，故目前無法論定所陳述1.73米是否應該還予原土所有權人。臺南市政府早年都市計畫曾規設8米道路，因配合鐵路地下化改為引道用地，故原規劃於該引道東側另再開8米寬巷道予以取代，惟105年9月10日內政部核定之北區都市計畫內容中，已由8米再縮減約7.1米，兩者差
--	--	--	---	--

			19. 既然要延伸到永康, 原引道段為什麼急著發包? 20. 開元里自救會認為引道北移, 本次拆遷範圍應予縮小, 土地還給百姓才對。	距1.63米至1.73米。 19. 按「臺南市區鐵路地下化計畫」核定期程進行施工。 20. 因本地下化路線線形已定案, 且鐵路線形有一定之設計標準, 故無法再行移設, 惟本局將責成施工廠商確實依相關規定進行建物保護措施, 以確保民眾權益。
8	溫督商君	106.6.29	1. 希望工程的部分信任政府。 2. 每個人環境、條件都不同, 爭取個人權益我都贊同, 希望官員能體諒。 3. 徵收到9月都通過, 對拆遷戶是沉重壓力, 因抗爭造成逾期希望官員有同理心。希望有確定時間、計畫及價錢, 可否說明每坪價格、何時協議價購及查估?	1. 鐵工局將責成施工承包商依據相關法規確實辦理, 並按已核定環評書內有關環境保護對策確實執行, 以維護民眾交通順暢安全及居家環境安寧, 另施工期間將責成承包商加強敦親睦鄰之工作。 2. 鐵工局召開會議即是與各位鄉親充分溝通與協調, 如仍有疑義, 歡迎電洽本局或臺南市政府。 3. 本局正辦舉「臺南市區鐵路地下化計畫」公聽會, 會議進行順利與否亦可能影響未來徵收作業期程; 預估106年9月起完成土地市價及地上物查估金額後, 會再檢附各類補償協議金額, 通知所有權人參加協議價購會議, 如雙方達成協議, 續辦所有權移轉程序等。臺南市北區(C211標)工程預定於106年9月底發包施工。
9	張中祺君	106.6.29	1. 鐵工局人員不具備強制力, 本人正式舉發違法, 請處理。 2. 長榮新城是否舉辦第2場說明會, 請以假日為主。 3. 鐵路地下化就施工安全影響探討, 沿線居民財產、生命如何受到保護? 還有行車安全保護? 4. 施工期間保有第三責任險, 住戶受損要向承包商求償, 為保障居民權益, 政府能再保障什麼? 房屋龜裂、傾斜、生命等3項應納入理賠。	1. 反南鐵東移全線自救聯合會人員於會議中, 灑冥紙、大聲喧嘩及鼓譟等影響會議行為, 嚴重影響會議進行, 服務人員上前制止其行為, 應無違法。 2. 本局舉辦第2場長榮新城公聽會時列入參考, 惟需考量場地面積及租借時間等。 3. 本局將責成施工承包商依據相關法規確實辦理地下化工程, 並按已核定環評書內有關環境保護對策確實執行, 以維護民眾交通順暢安全及居家環境安寧與安全。 4. 鐵路地下化施工期間之鄰房保護, 本局委託之施工廠商於施工前, 除須委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外, 並須安裝建物安全監測儀器, 於施工期間持續進行建物安全監測及建物

			保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 5. 政府應以白紙黑字承諾，與居民達成共識，才能續行。 6. 建議改開聽證會，再來動工，發包之前召開。 7. 每次會議均未收到會議紀錄，請務必要送會議紀錄、會議通知，及要上網公告。 8. 請問何謂貴局所提"安全"，我住在這裏如發生危害，官員們就是車手，我主張向警察局備案。 9. 我們不信任政府、承商，政府應增加其它保險，其受益人應為週邊著戶。 10. 建築法規有規定連續壁離民宅距離嗎？。	5. 本局已辦理技術論壇外，另106年5月23日辦理長榮新城第1場公聽會，同年6月17日召開說明會，預計8月3日辦理長榮新城第2場公聽會。 6. 依土地徵收條例第10條第3項規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者，若有爭議，應依行政程序法舉行聽證。」，本計畫工程並無特定農業區，尚無需辦理聽證會。另內政部105年10月31日訂定「內政部舉行聽證作業要點」，僅適用該部各業務單位或所屬機關。 7. 本局依「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」第2點規定，以土地登記簿所載住所郵寄通知；對地址遷移或查無此人之所有權人，本局業洽相關單位查址與提供資料。本局後續各類通知或會議紀錄將依新地址寄送。 8. 及9. 回應說明：鐵工局將責成施工承商依據相關法規確實辦理，並按已核定環評書內有關環境保護對策確實執行；承商於施工前，除委託第三公正單位進行建物調查並拍照存證，施工中並持續進行建物監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，本局將責成承包商負責災害修復；若涉及損害而須請公信單位鑑定及分析，將委由第三公正單位認定，並依相關規定辦理補償，確保民眾權益。 10. 查建築法規並未針對兩道連續壁之退縮距離進行規定，惟民宅若已設有地下壁體，則可與鐵路隧道連續壁形同雙重防護之效果，有利於建物安全。
--	--	--	---	--

			11. 長榮新城底下連續壁可能比原設計距離有外推情形發生?	11. 本局所委託之設計顧問公司,除設計階段已向建管單位調閱長榮新城竣工圖,並配合地面地形測量成果,估算與鐵路隧道連續壁之距離外,已另於近日洽長榮新城設計建築師事務所,取得相關更精細之電子圖檔,將作較細部之分析後,於下次會議向民眾說明。
10	陳昭如君	106.6.29	內政部已有聽證要點生效為何一直說沒有聽證辦法,法規名稱:內政部舉行聽證作業要點,發布字號臺內法字第1052101137號令,生效日期105年10月31日。	內政部105年10月31日臺內法字第1052101137號令發布「內政部舉行聽證作業要點」,僅適用該部各業務單位或所屬機關。依土地徵收條例規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者,若有爭議,應依行政程序法舉行聽證。」查本計畫並無特定農業區,尚無需辦理聽證會。
11	柳碧珠君	106.6.29	精華地段建物條件較優,請不要齊頭式補償。	本計畫沿線土地市價依內政部訂定「土地徵收補償市價查估辦法」規定,辦理調查買賣或收益實例、劃分或修正地價區段、估計實例土地正常單價、選取比準地及查估比準地地價、估計預定徵收土地宗地單位市價、提交地價評議委員會評定等程序,並無齊頭式補償。建物補償費則依據臺南市政府制定「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定辦理。
12	李志堅君	106.6.29	1. 家族永有2塊土地及建物,分別為「臺南市北區開元71巷33號」及「臺南市北區開元71巷35號」。 2. 後者(35號)之土地及建物完全涵蓋在土地徵收及拆除的範圍內。 3. 前者(33號)為家中老母(李張九妹)及妹妹所餘棲身之所,粗估建築物約有20CM寬,位於拆除範圍內。 4. 之前台南市府公聽會上,市長賴清德當面安慰老母不要憂心,市府會做彈性處理;市府官員亦承諾屬人行道部分,在測量或施工規劃可再協調,老母才暫時放心。 5. 如今貴局再辦公聽會,前述事項不知結果如何? 可否給予明確的答覆,以安老母親之心。	1. ~5. 回應說明:鐵工局及臺南市政府地政局、工務局、都發局等單位將派員會同查估公司辦理地上物查估,屆時可說明,俟查估完成再辦理會勘確認。

			6. 爾後相關事宜，市府有何對口單位可洽詢之。	6. 臺南市政府地政局李宸瑩小姐，電話：(06)6322231分機6235、都市發展局廖育德先生，電話：(06)2991111分機8160。
13	李鈺湄君	106.6.29	1. 第一場公聽會本人有提出要求賠償金提高之說：上級卻回應以市價賠償，根本就不合理。 (a) 早在30年前此段就公告鐵路地下化，之後地價就未有任合調整，其他周邊地價如長榮路段能與之比擬的嗎？ (b) 北園街87巷171弄42號此一地區，曾在20年前已被徵收過一次，此次又被列入，等於是二度傷害，難道不能專案補助嗎？ 2. 其實本人都非常支持鐵路地下化，只是希望所有處理此一階段性之官員都能傾聽我們的心聲，我們要的只是合理的賠償，以及合理的建設。 3. 不是賠償用戶請不要進入會場。	1. 及2. 回應說明：北園街87巷一帶係臺南市政府早期都市計畫規設8米道路，因配合鐵路地下化改為引道用地，並經內政部105年9月10日核定之北區都市計畫。本計畫依臺南市政府函復本計畫鐵路地下化用地範圍，因都市計畫已發布變更為公共設施保留地，本徵收案土地徵收補償價格將依法按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。 3. 「土地徵收條例施行細則」及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定，公聽會除郵寄通知計畫範圍內之土地所有權人外，另刊登政府公報或新聞紙、需用土地人之網站公告，利害關係人皆可參加會議發表意見。
14	林余阿富君	106.6.29	地號5-16、建號929，可以不要拆到我的家嗎？雖然只有1小角，但確要花很多錢取補洞，能不拆…就不要拆。	鐵工局及臺南市政府地政局、工務局、都發局等單位將派員會同查估公司辦理查估，俟查估完成再辦理會勘確認。
15	郭仕斌君	106.6.29	1. 房屋拆屋後，房屋的修繕，要幾年才能夠讓我們修繕呢？ 2. 政府可以讓我們辦理修繕貸款嗎？ 3. 房屋拆屋的賠償，房屋和土地如何計算？	1. 建物拆遷後位於工程範圍外建物，可立即門面結構之修復。 2. 「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定對建築全部拆除，發給補償費(救濟金)、遷移費及獎勵金等，並無提供修繕貸款。 3. 地價係按土地徵收條例規定，依徵收當期之市價與所有權人協議價購，至建物補償部分，則依「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定辦理補償，臺南市政府於106年7月起辦理地上物查估。

			4. 房屋被拆屋後，搬遷費用，租屋費用，政府是否提供協助。 5. 請提供資料，從動工到完成，(北區)的詳細施工內容和進度時間表，以讓拆遷戶了解參考。 6. 政府的前瞻計劃，有將鐵路地下化延伸至永康地區，北引道將北延，規劃又如何，請提供資料。	4. 「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定建築全部拆除，並設有戶籍且有實際居住之住戶；或合法房屋部分拆除需修復而暫行遷移者，發給人口遷移費。臺南市政府興建照顧住宅，提供拆遷戶居住，無補助租屋費用。 5. 北區所在之「C211標臺南北段地下化工程」，預定於106年9月底發包施工，首先將進行聖功女中遺址搶救，以及現有鐵路機電設施遷移等作業，後續依用地取得範圍進行隧道及引道工程，地下化通車期程訂為111年12月底，整體計畫期程則預定於113年6月底完成，相關計畫內容亦可上本局網站查詢。 6. 「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸永康案，刻正辦理可行性研究評估作業。
16	蔡吳月娥君	106.6.29	1. 房屋拆屋後，房屋的修繕，要幾年才能夠讓我們修繕呢？ 2. 政府可以我們辦理修繕貸款嗎？ 3. 房屋拆屋的賠償，房屋和土地如何計算？ 4. 房屋被拆屋後，搬遷費用，租屋費用，政府是否提供協助。	1. 詳(十五)回應說明1。 2. 詳(十五)回應說明2。 3. 詳(十五)回應說明3。 4. 詳(十五)回應說明4。
17	劉美英君	106.6.29	1. 房屋拆屋後，房屋的修繕，要幾年才能夠讓我們修繕呢？ 2. 政府可以我們辦理修繕貸款嗎？ 3. 房屋拆屋的賠償，房屋和土地如何計算？ 4. 房屋被拆屋後，搬遷費用，租屋費用，政府是否提供協助。	1. 詳(十五)回應說明1。 2. 詳(十五)回應說明2。 3. 詳(十五)回應說明3。 4. 詳(十五)回應說明4。
18	張必蘭君	106.6.29	關於鐵路地下化本人非常之(支)持，東移也沒意見，希望市政府儘快將補償金或徵收金額公佈，大家才有依據對談，不要一直談計劃，跟我們沒有關係，只要跟我談錢，對我們比較重要，也請不要再寄掛號、叫我去登記房子，因為沒錢訂也不知道市政府要補償多少錢，所以沒辦法訂，開會前後通知書也請不要用掛號寄，請再各大媒體公佈，如果不是要談到補償金「拜託」請不要寄掛號信給我	本局將於土地補償市價及地上物補償查估完成後，據以辦理協議價購會議，屆時將檢附補償費等相關資料，通知土地所有權人參加，如雙方達成協議，續辦所有權移轉程序等。本局以掛號寄發會議通知單或會議紀錄予土地所有權人，如土地所有權人等反映未收到文件時，可查明未收到原因，建議向郵局申請夜間投遞或申請改投其它地址。

			了，我需要賺錢，我不能常常為了市政府這些沒有講到重點的事常請假，尤其郵局又不能請人代收(真的很無奈)。	
19	賀麗珍君	106.6.29	1. 土地的正義為何? 2. 鐵路地下化已說了20年了，東移後影響到的所有權人，有權利知道為何要徵收我們的土地?「犧牲小我，完成大我」說的太偉大，跟政府要的就是「尊重」，會用到長榮新城的土地，直到已定9月動工，6/17才召開長榮新城第一次說明會，下著大雨，數百人坐在棚下聆聽，為什麼這麼晚才來跟大家說明，請給我一個答案。	1. 依國際學者認為土地正義包含土地政策的決策中，需包括總體經濟環境下的區位空間、環境及自然空間、主觀的地方認同空間等3項條件。 2. 土地徵收條例第3條規定國家因公益需要，興辦交通事業，得徵收私有土地。另本條例載明需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。本局106年5月23日於臺南市大仁社區活動中心辦理長榮新城社區第1場公聽會，為讓長榮新城社區居民充分瞭解本計畫，另於106年6月17日再舉辦說明會，詳陳述意見15說明。
20	魏許桂娥君	106.6.29	1. 同意土地以市價發放補償金。 2. 問題是補償金的市價是多少?	1. 及2. 回應說明：本計畫按土地徵收條例規定，地價需依徵收當期之市價與所有權人協議價購，目前已請臺南市政府提供本計畫沿線土地市價，俟地上物查估完成，將檢附土地及建物補償費等相關資料通知所有權人參加協議價購會議。
21	林端煊君	106.6.29	1. 戶主年事已高，日後照顧國宅承購時，盼能直接由直系親屬承購，以利房屋貸款及後續相關問題之承接。 2. 拆遷戶之賠償辦法及徵收費、修繕費及照顧國宅等相關金額，盼早日公佈，以利拆遷戶提早規劃所需要之相關費用。	1. 依「臺南市鐵路地下化工程拆遷戶專案照顧住宅申購作業要點」規定照顧住宅之申請人為土地或建築物所有權人。 2. 公聽會辦理完竣及完成地上物查估後，將檢附土地及建物補償費等相關資料通知所有權人參加協議價購會議。臺南市政府為照顧臺南市鐵路地下化工程，合法建築物遭全部或部分徵收拆除者居住問題，申購照顧住宅，提供低於市價成本價購買。
22	王麗珠君	106.6.29	1. 後院已被拆第二次了，目前雖還沒拆到房，也得修繕一番整理，但也緊逼邊緣了，現屋況良好，還貸款將近兩佰萬，一生的積蓄與負債。 2. 進行動工中若有龜裂、破損、傾	1. 本工程徵收之土地應按照徵收當期之市價補償其地價。至建物拆遷補償部分，依據臺南市政府制定之「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」規定辦理補償。 2. 本工程施工旁之建物，廠商於施

			斜、地層下陷，將須納入保障生命與財產規劃的。	工前，除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並安裝建物安全監測儀器，施工期間應持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
			3. 在於施工前請先將災戶搬離危險地帶，並補貼房租到修繕完整，生命誠可貴，只怕萬一，將心比心。	3. 住戶於施工前搬遷，並補貼房租一節，經查臺南市政府及鐵工局並無相關規定。本局未來於施工前，再將視情形說明協調。

十、第一次公聽會土地所有權人及利害關係人意見回應及處理情形：

編號	陳述人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	陳致曉 (反南鐵東移全線自救聯合會)	106.4.14	1. 本次公聽會僅通知部分北區土地所有權人，不但許多北區土地所有權人並未收到會議通知單，且未通知同屬南鐵東移案之其他利害關係人。本次會議不符(土地徵收條例施行細則)第十條之意旨，當屬會議無效，應另行召開。 2. 鐵工局與南市府於民國101年稱「南鐵從未東移」。但是，根據民國84年12月「臺南市區鐵路地下化工程綜合規劃報告」與96年9月「臺南市區鐵路地下化工程規劃報告」卻顯見南鐵地下化原始規劃乃於原軌地下化，與本案將地下鐵道設置於原軌東側顯有不同。上開二案縱未經行政院核定，亦顯鐵工局與南市府於民國101年所稱「南鐵從未東移」實為謊言。 (1)懇請說明上開二案是否為偽？ (2)或鐵工局與南市府於民國101謊稱「南鐵從未東移」之緣由。 3. 因上開二案證明南鐵地下化並非必須東移始能達成，故需與上開二	1. (1)本局於4月14日召開之公聽會業依據土地徵收條例規定，於七日前將舉行之事由、日期及地點公告於需用土地所在地之公共地方、當地直轄或(縣)市政府、鄉(鎮、市、區)公所、村(里)辦公室之公告處所與村(里)住戶之適當公共位置，並於其網站張貼公告；並依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。 (2)另有關部分所有權人未收到開會通知部分，係考量本案用地範圍內所有權人眾多，為達充分說明之目的，將分階段於近期內，逐次辦理。 2. 98年9月9日核定前曾有許多構想選擇，最後選定「地下化永久軌於現有東側施作」方案，主要是基於施工期間必須鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南古蹟車站又位於現有鐵路西側，在多方考量後，選擇唯一方案就是「在既有軌道東側設置地下隧道」。 3. 本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、

		案比較以釐清本案三大爭點「南鐵東移必要性、南鐵東移相較於政府原軌徵用舊案所增公益性、南鐵東移土地徵收是否為最後不得已手段。」始能證明本案之公益性、必要性、適當性及合法性。	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、施工風險、工法選定、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，符合公益性、必要性、適當性及合法性。
		4. 實際上，整理政府公文資料即可知「南鐵東移並無必要性、南鐵東移相較於政府原軌徵用舊案並無增公益性、南鐵東移土地徵收並非最後不得已手段。」如表一。表一顯示，南鐵東移案不但大幅徵收民地、擴大拆遷範圍、且更不安全、影響交通更甚、所需經費更鉅，全無公益性可言。以下據此論述，並請一一根據以下爭點回答。 5. 鐵工局與南市府已於本案都市計畫審議階段承認稱本案較原軌土地地下化案有較多土地徵收面積。因此，本案已違土地徵收條例相關規定，實為違憲之行政。請問本案如合適法？ 6. 根據表一所示證據，為何鐵工局與南市府稱本案較原軌土地地下化案有較少之拆遷面積？若否，則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益，亦缺乏必要性、適當性。 7. 根據表一所示證據，請問鐵工局與南市府為何原軌土地地下化案無法消除平交道提升交通安全？若否，則東移案相較於政府原軌徵用案並無增此點公共利益，亦缺乏必要性、適當性。 8. 根據表一所示證據，請問鐵工局與南市府為何原軌土地地下化案無法達成都市縫合效益？若否，則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益，亦缺乏必要性、適當性。 9. 根據表一所示證據，為何鐵工局與	4. 詳陳述意見24、25、26、28、32、33說明 5. 監察院曾針對本計畫之相關行政機關有否違失進行調查，並已於102年11月12日完成調查報告，結果顯示包含本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；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。 6. 詳陳述意見24、25說明 7. 詳陳述意見26說明 8. 詳陳述意見27說明 9. 詳陳述意見28說明

		南市府稱本案較原軌土地地下化案有較少之經費?若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 10. 根據表一所示證據,為何鐵工局與南市府稱本案較原軌土地地下化案有較少之經費?若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 11. 根據表一所示證據,為何鐵工局與南市府稱原軌土地地下化案無法保存古蹟?懇請提供工程數據及資料以茲政證明。若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 12. 根據表一所示證據,為何鐵工局與南市府稱本案較原軌土地地下化案有較少之施工期交通影響?若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 13. 根據表一所示證據,為何鐵工局與南市府稱原軌土地地下化案須另設置巷道,而導致擴大拆遷面積?若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 14. 承上述問題,另設置巷道而增拆遷範圍之中必需採徵收方式取得土地之面積為何?為何該增徵收範圍無法以徵用方式取得?僅需採徵用方式取得土地之面積為何?又因土徵條例所規範者為「最少徵收範圍」而非「最少拆除範圍」,若所增徵收土地而致總徵收土地面積未逾本案徵收土地面積,則本案亦仍違反土地徵收條例相關規定,實為違憲之行政。請問本案如何具備適法性? 15. 承上述問題,實際上,縱增6M巷道,本案永久軌寬、現有路權、東移幅度三者之總和亦將超過原軌徵用案所需之永久軌寬、臨時軌寬之總和。故本案之拆除面積仍大於原軌徵用案加此不必要巷道之拆除面積。亦即,不論是否增此不必要巷道,東移案相較於原軌徵用案仍有較大之徵收與拆除範圍。懇請貴單位提出數據及資料以佐證論點。若否,則東移案相較於原軌徵用案並無增此點公共利益,亦缺乏必要性、適當性。 16. 根據表一所示證據,為何鐵工局	10. 詳陳述意見28說明 11. 詳陳述意見28說明 12. 詳陳述意見30說明 13. 詳陳述意見31說明 14. 詳陳述意見31說明 15. 詳陳述意見24、25、31說明 16. 詳陳述意見30、32說明
--	--	--	---

		與南市府稱本案較原軌土地地下化案有較之施工安全？若否，則東移案相較原軌徵用案並無增此點公共利益，亦缺乏必要性、適當性。 17. 承以上論點與表一證據顯示本案相較於原軌徵用案完全不具新增之必要性與公益性，卻又將大幅徵收民地。請問本案如何具備公益性、必要性合法性？ 18. 本案興辦事業在民98年核定時，即以98年公告加四成訂定土徵經費。然而，以市價進行土地徵收卻是民國101年才修訂於「土地徵收條例」第11條。也就是說，根據已定之興辦事業，鐵工局僅能以公告地價加四成進行徵收，無法以真正的市價徵收。鐵工局與南市府能做的就是將公告地價加四成謊稱為市價而已。請問本案如何符「土地徵收條」第11條？ 19. 富立建設是根據「投資興建台南鐵路地下化專案住宅」都市更新案自南市府取得該筆安置宅土地，而申購安置宅之迫遷居民與南市府及富立建設之合約亦明訂「須於產權移交時具備被徵收戶身分」。也就是說，不論是富立建設自南市府取得該筆安置宅土地、或迫遷居民購買安置宅，皆須以南鐵東移定案為前題，而南鐵東移案需經興辦事業、環評、都計、協議價購、土地等程序才能定案。且需經行政聽	17. 本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、施工風險、工法選定、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，符合公益性、必要性、適當性及合法性。 18. 行政院核定臺南市區鐵路地下化計畫(以下簡稱本計畫)採政府編列預算方式推動。若計畫期程或經費變更，則於計畫屆期結束三個月前，依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」陳報行政院審議。本計畫之「用地取得及拆遷補償費」匡列約新臺幣33.57億元，有關私有地之協議價購與徵收補償、公有地之有償或無償撥用，則依據當期相關法令覈實核發；若實際用地取得費用較原匡列之33.57億元高出不多，則仍可在計畫總經費內支應。兩方案經費比較行政院核定案總經費為約293.6億元，臨時軌方案(規劃過程未獲行政院核定)總經費約為295.86億元。 19. 98年9月9日核定前曾有許多構想選擇，最後選定「地下化永久軌於現有東側施作」方案，主要是基於施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南古蹟車站又位於現有鐵路西側，在多方考量後，選擇唯一方案，亦是最佳方案，「臺南市區鐵路地下化計畫」始於101年，歷經臺南市都市計畫委員會審議(7次專案
--	--	---	---

		證清本案土地徵收必要性，否則有違憲之虞。據此請問若本案不存，富立建設取得案宅之合法性何？居民購買安置宅之合法性為何。	小組審議，1次大會審議)、內政部都市計畫委員會審議(3次專案小組、1次擴大專案小組會議、3次大會審議及1次大會報告、1次大會確認紀錄)等相關爭點已釐清，內政部於105年8月9日第880次都市計畫委員會會議，審議通過「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」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」。臺南市政府並於105年9月20日發佈實施次日生效。
	20. 今年三月，鐵工局與南市府更在都市計畫未具正當法律程序，北區與東區協議購興土地徵收程序根本尚未啟動、多數居民反對東移奪地的情況下，已將本案工程發包，請問本案完整程序未盡之際動工之合法性？	20. 「臺南市區鐵路地下化計畫」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，為推動鐵路地下化工程，其所需土地倘無法與土地所有權人協議價購或以其他方式取得，徵收私有土地即為最後不得已之手段，鑒此於102年6月起即多次依據土地徵收條例第11規定，與土地所有權人協議價購，並與77.48%之民眾達成協議完成所有權移轉登記為中華民國所有，期間並取得臺南市仁德區工程範圍內所有之公有土地，本次開工動工典禮係已取得土地，進行相關作業；另工程範圍內未達成協議之22.52%之私有土地，後續將依土地徵收條例及相關法律規定辦理；爰本次開工動工典禮並未違悖相關法令規定。	21. 「臺南市區鐵路地下化計畫」係經國家推動公共建設之程序逐步完成，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、施工風險、工法選定、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、社會等層面之相關議題，綜合考量評估後，研提建設計畫，並奉行政院審議核定後，符合公益性、必要性、適當性及合法性。
	21. 據以上論述 (1) 本案既不具公益性，必要性，適當性及合法性，則應予撤銷本案。據此請問若本案不存，如何補償民宅已遭拆除之民眾損失？ (2) 所施行本案工程之經費也將浪費，浪費公帑之責任如何追究？		

		22. 鐵工局與南市府稱絕大部分本案欲徵收戶已登記安置宅，故皆已同意被徵收。但是自救會掌握兩百多份反南鐵東移聯署書，其中不乏亦登記安置宅者，因為，登記安置宅完全不需成本，居民是用買保險心態登記安置宅，安置宅居民仍多反對南鐵東移與拆遷。請問鐵工局與南市府稱絕大部分本案欲徵收戶同意被徵收之證據何在？ 23. 鐵工局針對84年案、96年案、98年三案中拆除土地面積與拆除樓地板面積之數據並未區分為拆除私有房產或公有房產。欲判斷對民眾的侵害，應以私有房產為計。 (1) 請提供84年案、96年案，98年案三案中所拆除之土地面積，有多少私有房產之數據。 (2) 請提供84年案、96年案，98年案三案中所拆除之數地板面積，有多少私有房產之數據。 24. 徵收私有土地面積爭議 東移案共徵收私有土地3.03公頃。原軌施作共徵收私有地0.23公頃，並額外「租用」0.63公頃土地。 25. 建物拆除面積爭議 東移案面積49,740^m，拆除總樓地板面積95,586^m。 原軌施作建物拆除面積34,554^m，拆除總樓地板面積58,186^m。	22. 「臺南市區鐵路地下化計畫」係行政院核定之重大建設，對於本案受影響之拆遷戶，除土地徵收將以市價金額來進行(而非公告現值加四成)，本案盡可能以協議價購方式辦理，臺南市政府提出公共建設史上第一次的專案照顧住宅，提供拆遷戶以成本價購買，為協助受衝擊之居民將影響降到最低。 23. 98年規劃方案土地權屬中公有地佔41.08%，其中為中華民國所有土地佔25.06%，臺南市所有為16.01%，管理機關中，以臺南市政府持有之18.67%土地為最多。私有土地佔58.92%，除一般私人持有土地2.2公頃，佔42.94%土地外，尚有台糖公司及中油等國營事業土地在內；有關用地範圍差異部分，因應時空環境變遷，如87年臺南車站列為國定古蹟及96年檢討增設2座通勤站等因素，85年環說內容已辦理環差變更，並於99年獲環保署審議通過，故有關用地範圍(含建物拆遷範圍)及工期等內容，依據85年環說，地下化工程徵收約0.23公頃之住宅用地及約0.66公頃計畫道路用地。臨時撥用約1.1公頃計畫道路用地及租用約0.63公頃住宅用地。其餘用地均位於台鐵路權範圍內。由前可知，扣除台鐵管有土地外，需再使用2.62公頃公私有土地(不含2座通勤站土地)，其中徵收面積約0.89公頃；另85年環說並無建物拆遷面積數值，亦已於環差報告中辦理變更，是以現階段與85年環說書內容相異部分，皆應以99年環差報告為法定執行依據。 24. 詳陳述意見23說明 25. 核定案全線建物拆遷面積約95,586^m，本計畫自82年開始進行綜合規劃，迄98年9月奉行政院核定，規劃期間依據96年10月23日前行行政院經建會(現行政院國發會)審議綜合規劃報告裁示：「…鑑於本計畫規劃設計迄今已14年，時空環境已有變化。為使本案之實施確實符合需要，有關
--	--	--	--

			規劃理念及工程設計部分，請針對下列事項完成評估後併同規劃設計內容報院確定本案工程總經費：…」，爰此，經本局重新檢討，若採用臨時軌案應考量設置6米平行巷道，以維持現有巷道之消防及交通功能，惟用地及建物拆遷面積將再增加，約為116,996 m²。 26. 消除平交道提昇交通安全方面爭議 東移案可 原軌施作可 27. 達成都市縫合效益爭議： 東移案可 原軌施作可 28. 經費比較爭議 東移案29,359,862,000元，另需加上100年12月23日土地徵收條例第30條修正為「市價補償」之差額，約為30億元。 原軌施作需28,515,960,000元，若將臨時軌用地由徵收改為徵用，則經費減少為772,612,000元。 29. 古蹟維護爭議 東移案：可 原軌施作案：台南車站早於87年被指定為省定古蹟，96年綜合規劃報告製作時並不認為為原軌施作版會存在破壞古蹟問題，迄今改局及南市府亦均無法提出任何關於可能破壞古蹟的嚴謹評估資料，或指出現今工程技術為何無法克服古蹟維護問題。	規畫理念及工程設計部分，請針對下列事項完成評估後併同規劃設計內容報院確定本案工程總經費：…」，爰此，經本局重新檢討，若採用臨時軌案應考量設置6米平行巷道，以維持現有巷道之消防及交通功能，惟用地及建物拆遷面積將再增加，約為116,996 m²。 26. 行政院核定方案及臨時軌方案，於工程完工後皆可消除平交道之阻隔。 27. 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亦是對未來都市發展最佳方案。 28. (1)行政院核定臺南市區鐵路地下化建設計畫(以下簡稱計畫)採政府編列預算方式推動。若計畫工期或經費變更，則依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」陳報行政院審議。 (2)本計畫之「用地取得及拆遷補償費」匡列約新臺幣33.57億元，有關私有地之協議價購與徵收補償、公有地之有償或無償撥用，則依據當期相關法令覈實核發；若實際用地取得費用較原匡列之33.57億元高出不多，則仍可在計畫總經費內支應。 (3)兩方案經費比較行政院核定案總經費為約293.6億元，臨時軌方案(規劃過程未獲行政院核定)總經費約為295.86億元。 29. (1)96年經建會審議綜合規劃報告(臨時軌方案)時，即提示臺南古蹟車站部分，應依文化資產保存法妥為辦理，並重新檢討工程施作方式，此為後續研析對古蹟保護更加完善方案(即98年行政院核定案)之依據。 (2)臺南古蹟車站屋齡已超過81年(1936年啟用)，屋況老舊，若在古蹟車站下方施工或遭遇強震，恐產生差異沉陷，造成古蹟毀損而無法補救，依105年7月27日修
--	--	--	--	--

			正之文化資產保存法第103條規定，須處六個月以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣五十萬元以上二千萬元以下罰金，經評估臨時軌方案之施工風險太高且法令罰則亦相當重，故並未獲審議通過。 30. 施工期東西向三大重要陸橋之維持爭議 東移案：不能維持需拆除開元路陸橋、並對中華東路陸橋進行托底，增加交通黑暗期與施工風險。 原軌施作案：可以維持 31. 施工期是否設置6米巷道及是否擴大拆遷範圍爭議 東移案：否98年環說書及96年規劃報告已對施工期周邊交通有完整評估與規劃，但卻未有施工期設置6米巷道的需求。 原軌施作：否85年環說書及96年規劃報告已對施工期周邊交通有完整評估與規劃，但卻未有施工期設置6米巷道的需求。 32. 安全議題爭議 東移案：不安全，緊鄰13樓高長榮新城，恐造成地基下陷 需拆除東門路橋與開元路陸橋，並對中華東路陸橋托底托底施工期橋梁崩塌、鐵路施工期地震危險、人口密集區與橋梁高運量更擴大風險。 原軌施作：安全，距13樓高長榮新城	30. (1) 規劃階段臨時軌方案(未獲行政院核定)之開元路及東門路2座陸橋，因臨時軌與橋墩位置衝突，故須拆除陸橋，若欲維持公路通行，則需增設平交道，將影響市區交通；另中華東路陸橋段因規劃需取得鐵路西側部分土地供永久隧道施工，隧道與橋墩重疊部分，可用托底工法克服，其東側之臨時軌可由兩橋墩間穿越，故勿需拆橋。 (2) 至於貴會版臨時軌案，因其主張「永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊」，故除前述開元路及東門路2座陸橋，仍因臨時軌與橋墩位置衝突須拆除外，中華東路陸橋段因永久隧道無法使用鐵路西側土地，臨時軌需向東偏移而與陸橋墩柱衝突，故如同前述2座陸橋情形而需拆橋；另自救會所稱勿需拆橋，係將臨時軌再向東偏移避開橋墩柱，惟此方式將造成東側民房拆除更多，影響戶數增加，並非有效之解決方案。 31. 核定案所需要的用地寬度僅有26.3公尺，而用同樣的標準，臨時軌案所需要的用地寬度必須要維持既有巷道、防救災及交通功能，總寬度達到32.3公尺，高於行政院的核定案，而核定案在原有的工程範圍內，不增加用地的情形下，維持防救災及通行巷道的功能，而臨時軌方案於施工時緊貼民房，施工期長達七年，甚至要更久，為了維持既有巷道的一個通行、防救災的功能，將導致建築物的拆除量更大於核定案 32. (1) 原臺南市區之鐵路兩側為人口及建物相當密集之區域，且鐵路廊帶兩側並無較寬廣之道路，故無論採臨時軌方案或行政院核定案，皆須面臨地下隧道鄰近民房之情形，並非僅限於行政院核定案及長榮新城之案例；另有鄰近民房之安全保護方面，承作本局工程之施工廠商於施工前，
--	--	--	---	--

			17m。可維持三大東西向陸橋 33. 財務計畫盲點爭議 東移案：有財務盲點。第一至第三案以開發沿線土地作為財務取得方法，但是第四至第六案卻將沿線土地做為綠園道而無法開發。 原軌施作：無財務盲點 34. 社會成本爭議 東移案：居民抗爭、抗爭、再抗爭從對南市府、賴清德抗爭。未來將增對中央政府、中央首長抗爭。 原軌施作：居民支持	除須委託第三公正單位進行建物調查並拍照存證，施工中並持續進行建物監測及建物保護作業，如有損鄰之情況發生，本局將責成承包商負責災害修復；若涉及損害而須請公信單位鑑定及分析，將委由第三公正單位認定，並依相關規定辦理補償，確保民眾權益。 (2) 至於陸橋托底工法安全性部分，本局於雙北地區及高雄地區之鐵路地下化工程，皆曾進行過該項工法，已累積超過30年之施工經驗，且施作過程及使用期間皆安全無虞，故該工法確為成熟且安全性高之工法。 33. 行政院經建會審議96年綜合規劃報告修正版(未經行政院核定)於96年10月25日函示所提「評估以土地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日正式函示，本計畫因98年即經行政院核定，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方案」，即本計畫係以逐年編列工務預算方式支應建設經費，自無貴會所言以土地開發利益挹注建設之情形，另本計畫所取得之私有土地沒有任何土地移為開發使用，其效益為全民所享。 34. 「臺南市區鐵路地下化計畫」綜合規劃報告於98年9月9日奉行政院核定；已有7年，相關施工技術與計畫公益性，均已充分研討；另於執行過程中，提供多元化方案，協助拆遷戶安置、搬遷等，後續本局仍將向所有權人充分說明，雙向溝通，俾相關工程能儘速推動，讓台南市民早日享有鐵路地下化帶來交通與生活環境改善的好處。
2	朱德榮君 (長榮新城主任委員)	106. 4. 14	1. 長榮新城1221戶未收到開會通知單，社區住戶亦無人出席，今天會議是否有效？公聽會要開4場，有無包含今日會議，建議尋找大場地連同長榮新城居民共同召開公聽會。 2. 稅單(土地)被分割2至3個地號，社區住戶問土地面積怎麼變少？請人詢問地政事務所竟表示不知道	1. 本次考量會議場地無法容納土地所有人1千4百餘人、本計畫未徵收長榮新城社區大樓主體與連續壁，及必要時會議得召開2場以上等因素，本局擬就長榮新城社區部分另外召開，公聽會總共辦4場，包含今日正式會議。 2. 政府為辦理交通事業，可依都市計畫法、都市計畫審議及管理办法、平均地權條例施行細則、

		原因，直到接獲稅單(逕為分割土地權利書狀換發(加註)通知書)，才曉得是要被徵收土地，貴局應站在人民的角度善盡告知所有權人義務。 3. 公聽會所陳述意見貴局說會聽進去及回覆，但簡報從以前至現在說了很多次，版本一直沒變。 4. 鐵路地下化設計錯誤，原未設計排水系統，今將排水系統納入規設，與原設計不同，應重啟環評或補環差。聖功女中體育館原計畫要部分拆除，經協調後就不拆，為何百姓的仍要拆，建議拆除聖功女中體育館。 5. 查3~4年前設計圖，地下化工程連續壁緊鄰社區連續壁，並會拆除地下室電信機房，居民要求施作前請提出承諾，並出具安全保證書，保障居民安全。 6. 在中華路夢時代對面平實營區已規設轉運站，建議鐵路東移至中華路地下及設站，免日後轉運站與火車站距離太遠，還浪費公帑建輕軌。	土地徵收條例施行細則等相關規定，免經土地所有權人之同意即得以直接分割土地(即逕為分割)，並由地政事務所應郵寄「逕為分割土地權利書狀換發(加註)通知書」通知所有權人。 3. 本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、施工風險、工法選定、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，符合公益性、必要性、適當性及合法性。 4. 鐵路地下化工程於施工階段及通車營運階段，皆有設計排水系統，可維持區域排水功能，且該2階段之地面水及區域排水等內容，皆已納入環評書件並獲環保主管機關核定在案；另查聖功女中體育館並未座落於地下化施工用地範圍內，故勿需拆除，所指該體育館原屬拆除範圍，經協調後免拆一節，請提供相關公文書件，以利查明。 5. 經查長榮新城電子圖檔及先前所進行之實際測量結果，本工程連續壁外緣，距離長榮新城地下壁體外緣約4.41~8.59公尺，形同兩道連續壁之雙重防護，且施工期間將監督廠商依相關規定進行開挖支撐及建物監測作業，以有效降低對長榮新城之影響。 6. 有關建議將鐵路地下化路線移至中華路並設站一項，本局前已收受過改道至林森路、中華東路或高鐵橋下道路等處之類似建議，並已就該等建議方案請專業顧問公司進行評估，評估結果因路線偏移既有核定路線，且涉及臺南市區都市縫合發展與車站移設等重大政策變更，非本計畫所能辦理。
--	--	--	--

			7. 引道旁的建物如何出入?	7. 北引道東側8米巷道之設置, 主要考量現有鐵路東側已有一約5.3米寬之既成巷道, 由聖功女中向南至長榮路, 惟此巷道及部分鄰近建築物之土地, 將配合鐵路地下化變更為引道用地, 故於行政院核定之綜合規劃報告中, 即已規劃於引道東側由聖功女中校門至長榮路範圍, 以設置8米巷道方式符合地方區域交通運輸需求, 並非於行政院核定後方增設此8米巷道, 亦非將既有5.3米巷道再向東增闢8米而成為13.3米之道路; 至於該8米巷道能否再行縮減議題, 本案已於105年9月10日內政部核定之北區都市計畫內容中, 予以縮減約7.1米。
3	李新生君 (長榮里里長)	106. 4. 14	1. 長榮里共1,352戶, 長榮新城社區住戶占1,221戶, 所以長榮新城社區朱主委意見一定要妥處。 2. 拆遷戶需求就是買房子不要再出錢, 住宅地點要適中, 要多與拆遷戶多溝通問題較能解決。	1. 長榮新城社區建物安全本局一定列入考量, 另對長榮新城社區住戶召開會議, 會中將說明施工、監測、建物保護等方式。 2. 本計畫拆遷戶大多數已向臺南市政府登記照顧住宅, 本局將會再與拆遷戶協調溝通。
4	高凱旋君 (臺南市北區里長聯誼會會長)	106. 4. 14	請市政府傾聽人民心聲及有宣洩意見管道。	民眾除可由臺南市政府及本局網站陳述意見外, 亦可利用電話及書信等方式, 臺南市政府與本局將逐一回覆。
5	江玠忠君	106. 4. 14	1. 從80幾年開始每場會議都有參加, 原臺鐵東側是臨時軌, 現行鐵軌是永久軌, 經建會公文稱要地利共享, 結果引用錯誤資料。 2. 環保聯盟在營建署所提地下水資料未處理? 3. 考古挖了3、4處, 其實地表都可看見貝殼遺蹟, 請告知如何處理?	1. 有關臨時軌位置改為永久軌, 及經建會稱要地利共享, 政府造成民眾權利受損, 應該是誤解, 其它縣市所做立體化工程, 另做站區開發等, 惟臺南市所徵收土地全作為公共使用, 並未做任何開發。 2. 環保聯盟認為本局委託成大所進行之地下水流影響研究報告, 係引用仁和(1)水井2008年之異常水位進行模擬一案, 本局已分別於105年7月2日及同年8月9日之內政部都市計畫委員會相關會議中, 由成大計畫主持人親自說明澄清並無此情況, 並獲委員接受, 故本案純屬環保聯盟誤解。 3. 本局已於102年委託考古專家辦理「聖功女中遺址試掘現地調查」, 試掘報告依文化資產保存法規定送臺南市文化資產管理處審查, 並經文資處於103年初函復同意備查, 後續於引道段開挖前, 將依前述報告內容, 由考古專家團隊進行遺址搶救作業。

			4. 現有水溝仍有魚，施工排水系統如何設計？ 5. 徵收補償要用市價，不可用公告現值，如協商不成，補償費不得以程序完備，提存法院。 說明： 6. 臨時軌設在西邊，東邊就不用拆除這麼多，西邊被占用都未處理，原軌高架也可以，請問鐵路地下化引道段位置是否要取消？ 說明：	4. 施工階段之開挖區外地面排水，將導入擋土壁外側之新設排水溝，再排入區域排水系統，可維持原有排水功能。 5. 土地徵收條例規定，被徵收之土地，按照徵收當期之「市價」補償其地價。直轄市或縣(市)主管機關應於規定發給補償費之期限屆滿次日起3個月內將受領遲延、拒絕受領或不能受領之補償費存入專戶保管，不適用提存法規定。 6. (1)行政院核定案係考量臺南古蹟車站位於現有鐵路西側，且鐵路東側之道路及空地較西側多，為保護古蹟及減少民房拆遷，故將永久軌隧道配置於現有鐵路東側，即使規劃階段曾研擬之臨時軌方案，其臨時軌仍配置於現有鐵路東側。 (2)行政院所核定的計畫為鐵路地下化案，且高架橋因須與兩側鄰房保持4.5公尺之淨空，用地寬度反較地下化多，將拆除更多民房，故仍應採用核定案。 (3)未來鐵路地下化若延伸至永康地區，則北引道將配合北延。
6	溫督商君及涂麗華君	106.4.14	政府徵收程序太慢，導致支持政府的被徵收戶，長期累月等待的精神折磨，希望相關單位能同理心，徵收價格標準應儘早提出，加快徵收速度讓百姓安心。	本局將依徵收程序儘速辦理。
7	閻曉娟君	106.4.14	我住長榮路5段199巷14號之3居民，大樓隔壁門牌之1及之2鄰居，有收到市政府通知去登記照顧住宅，我們之3住戶沒有收到任何通知，部分拆除後之3建物如何處理？	本局前與臺南市政府研商大樓拆除前側後，剩餘部分可能會有使用安全疑慮，本工程預計106年6月開始委外查估地上物，俟查估完畢會另邀請住戶協商後續事宜。
8	李家琦君	106.4.14	我亦住長榮路5段199巷14號品字型大樓居民，賴市長說大樓3根柱子少2根可以住，我要求市政府保證拆除後安全無虞，才能動工。	本局前與臺南市政府研商大樓拆除前側後，剩餘部分可能會有使用安全疑慮，本工程預計106年6月開始委外查估地上物，俟查估完畢會另邀請住戶協商後續事宜
9	鄭椅發君	106.4.14	1. 貴局有對外表示對拆遷戶補償多少錢嗎？ 2. 鐵路一定要東移嗎？	1. 北區及東區地上物正委請不動產估價公司，預計106年6月開始辦理地上物查估，本局需綜合各項資料簽核長官同意，據以與所有權人協商，目前未清楚各拆遷戶補償費。 2. 有關地下化路線配置疑義，因規劃階段所評估之「臨時軌方案」，並未獲行政院核定，本計畫最終且是唯一的核定版，即98年行政院核定版，故「路線東移」之用

			3. 建議舉行行政聽證會。	詞實屬誤解。 3. 查土地徵收條例第10條第3項規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者，若有爭議，應依行政程序法舉行聽證。」，據悉目前內政部正研擬行政聽證會法源依據。
10	石國垣君	106.4.14	建議工程在現有軌道下採用潛盾機施工，如國內廠商技術無法施做，可開國際標。	本局於99年中委託顧問公司進行設計作業，曾針對臺南鐵路地下化隧道若採「潛盾工法」，進行審慎且客觀之評估檢討，在全面考量後，因該工法無法減少用地面積及在工程風險管理方面，「明挖覆蓋工法」優於「潛盾工法」，故於99年10月確定採用「明挖覆蓋工法」；另由以往潛盾工法因施工不慎或地質不佳等因素，所造成地層下陷之災變案例觀之，該工法並不適合於營運鐵路下方施作，以維鐵路設施及乘客安全。
11	趙振辰君	106.4.14	1. 自救會提出證明鐵路原軌施作比東移好，市政府說東移比原軌施作好，建議依行政程序法舉行行政聽證會，雙方提出資料進行攻防。 2. 請說明南鐵是否需東移、公益性及必要性，而非補償金額。 3. 為何北區、東區公聽會還沒開完，仁德區建物就可以先拆除嗎，是否暫停動工等北區、東區公聽會結束再做。	1. 土地徵收條例第10條第3項規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者，若有爭議，應依行政程序法舉行聽證。」，目前內政部正研擬行政聽證會法源依據。 2. 政府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，須就環境、經濟、社會等層面綜合考量評估後，提出建設計劃，並於奉行政院核定後，始編列預算並接續辦理後續作業，其中在社會層面已綜合充分考量計畫沿線區域社會環境、民眾生活及區域經濟之影響，符合公益性、必要性、適當性、合法性。 3. 本計畫屬大型工程，施工有其先後期程，仁德區是以所有權完成移轉土地及公有土地先行施工。
12	周文心君	106.4.14	1. 祖母收到逕為分割土地權利書狀換發通知書，我們電洽市政府單位表示徵收土地前面有綠地可否不拆，市政府都未回覆。 2. 市政府未列席。	1. 本計畫路權所需土地，確屬鐵路營運所需之最小範圍，且經報奉行政院核定，並非能隨意取得工程範圍外土地，或作土地交換。 2. 政府地政局及交通局有到場，另函請該府下次列席。
13	王家奉君	106.4.14	1. 公聽會應在動工之前與大家溝通。 2. 建築法規有無規定工程連續壁，與社區連續壁間隔多少才合乎規定？	1. 臺南市北區及東區工程所辦理公聽會，即是本局動工前與所有權人及利害關係人雙方溝通。 2. 經查建築法規並未針對兩道連續壁之退縮距離進行規定，惟兩道連續壁可形同雙重防護之效果，

			3. 工程連續壁緊鄰社區連續壁會產生共振效應，且火車經過頻率及強度有無影響人體健康。 4. B區連續壁是整體的，是否產生裂縫，應書面保證。 5. 施工前有无監測措施，應到社區放樣。	有利於建物安全。 3. 本計畫為鐵路地下化工程，列車行駛之軌道及空間，皆由厚達1公尺以上之鋼筋混凝土結構體所圍固，可充分阻隔噪音與震動，不致對鄰房及居民造成安全、安寧與健康之影響，此可由已完工通車多年之北部鐵路地下化案例，得到實際之驗證。 4. 施工期間將監督廠商依相關規定進行開挖支撐及建物監測作業，以有效降低對長榮新城之影響；萬一如有鄰損之情況發生，本局將責成廠商負責災害修復，若涉及損害而須請公信單位鑑定及分析，將委由第三公正單位認定，並依相關規定辦理補償，確保民眾權益。 5. 施工前將委託第三公證單位進行鄰近建物現況調查且拍照存證，再依據調查及分析結果裝設安全監測儀器，擬定完善監測計畫並據以執行，確保建物安全。
14	洪箱君 (農村陣線自救會會長)	106. 4. 14	我不是這裡的人，但5年前就參與，人民的問題都沒解決，建物有(無)使用執照如何徵收、土地如何徵收，東移說明公開透明，有無記錄、錄音、請誠心溝通解決。	土地徵收條例規定，被徵收土地應按徵收當期市價補償其地價；查臺南市政府105年7月6日修訂「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」，對合法房屋建物及違章建築有查估補償規定。至於鐵路地下化計畫公聽會皆有記錄、錄音，所提意見，除會議紀錄記載，將另案函復。
15	許世忠君 (財團法人臺南市台南新芽協會執行秘書)	106. 4. 14	感謝讓居民充分表達，希望未來會議也有如此標準，爭議沒有解決，就多開幾場，多方溝通，建議臺南市政府都發局、社會局、交通局、地政局等人員列席。	有關公聽會及協議價購會即是需地機關與民眾雙方溝通機會，所陳述意見本局將回覆；另後續會議將請市政府相關單位列席。
16	蔡玲玲君	106. 4. 14	1. 市政府都發局為何未經所有人同意就辦理土地分割？	1. 臺南市政府都市發展局依都市計畫法第23條第3項規定細部計畫核定發布實施後，應於一年內豎立都市計畫樁、計算坐標及辦理地籍分割測量，並將道路及其他公共設施用地、土地使用分區之界線測繪於地籍圖上，以供公眾閱覽或申請謄本之用(免經土地所有權人之同意即得以直接分割土地，即逕為分割)；地政事務所另寄送「逕為分割土地權利書狀換發(加註)通知書」通知所有權人。另查都市計畫樁測定及管理辦法、平均地權條例施行細則、土地徵收條例施行細則等亦有相

			2. 建議開聽證會，並請內政部長及交通部長出席。	關規定。 2. 土地徵收條例第10條第3項規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者，若有爭議，應依行政程序法舉行聽證。」
17	李鈺湄君	106.4.14	賠償金額要合理化，不宜以市價賠償，要高於市價。	按土地徵收條例第30條規定，被徵收之土地，應按照徵收當期之「市價」補償其地價。地上物則依「臺南市興辦公共工程土地改良物補償自治條例」等規定辦理補償。
18	楊慶安君及李郁珍君	106.4.14	1. 本基地規設抽水機房，造成基地產生畸零地，爾後無法使用，且需每年繳交稅金，地主不同意徵收。 2. 建議另尋他地，例如對面空地停車場，可整個徵收，既無畸零地產生，亦可在不擾民情況下完全利用。 3. 若產生畸零地該如何處置，請政府出面解決。	1. 依土地徵收條例規定，所有權人被徵收土地之殘餘面積過小或形勢不整，及徵收建築改良物之殘餘部分，致不能為相當之使用者得，於徵收公告之日起一年內以書面向臺南市政府申請一併徵收。 2. 本計畫路權所需土地，確屬鐵路營運所需之最小範圍，且經報奉行政院核定，並非能隨意取得工程範圍外土地，或作土地交換。 3. 土地徵收條例規定，所有權人被徵收土地之殘餘面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者得，於徵收公告之日起一年內以書面向臺南市政府申請一併徵收。
19	許宏任君	106.4.14	同意。	本局將依徵收程序儘速辦理。
20	許寶仁君	106.4.14	同意，帶動地方繁榮。	本局將依徵收程序儘速辦理。

十一、結論：

(一) 本次會議出席之各與會人員所提意見，除現場說明外，另將回應及處理情形列入會議紀錄函寄各與會人員、機關，並公告周知。

(二) 土地所有權人及利害關係人如尚有其他意見者，請於10天內(106年7月10日前)以書面方式寄達鐵工局；未於前述期限內提出者，視同放棄，感謝各位先進賢達指教。

十二、散會(14時28分)