

# 「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」田中支線鐵路新建工程 用地取得第 1 次公聽會(非都市計畫土地) 會議紀錄

## 壹、事由：

說明興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見特舉行本次公聽會。

## 貳、開會時間：民國 115 年 4 月 10 日（星期五）上午 9 時 40 分

## 參、地點：彰化縣田中鎮公所 3 樓講堂（彰化縣田中鎮西路里斗中路 1 段 198 號）

## 肆、主持人及紀錄：

主持人：賴段長杏福

紀錄：羅昭閔

## 伍、出席單位及人員：

- 一、財政部國有財產署：(未派員)
- 二、農業部農田水利署：嚴芝萍、鄭宇辰、江岱善、施議順、林信杰
- 三、彰化縣政府：劉芸辰、陳彥儒(地政處)
- 四、彰化縣田中鎮公所：張家豪
- 五、彰化縣社頭鄉公所：(未派員)
- 六、國營臺灣鐵路股份有限公司
  - (一) 工務處：賴鴻鈞、金玉珮
  - (二) 資產開發處臺中營業分處：(未派員)
  - (三) 中區營運處臺中運務段：(未派員)
  - (四) 嘉義工務段產業室：賴杏福、羅昭閔、趙昕妤、黃榆芳
  - (五) 田中工務分駐所：(未派員)
- 七、交通部鐵道局中部工程分局：余奉霖、劉中仁、陳育群、張志仲
- 八、彰化縣田中鎮民代表會：(未派員)
- 九、彰化縣社頭鄉民代表會：(未派員)
- 十、田中鎮中潭里里辦公室：(未派員)
- 十一、精豐不動產估價師事務所：汪杰倫、張嘉育、曹祐瑄、孫渝琇
- 十二、中興工程顧問股份有限公司：連峰、許敬仲
- 十三、與會貴賓：蕭議員好亘、許議員書維服務處黃主任重雄

## 陸、出席之土地所有權人及利害關係人：

李○龍、許○宗、許○典、許○卿、許○珠(許○卿代理)、陳○財、謝○緞、陳○花、陳○對、張陳○琴(陳○葉代理)、陳○葉、陳○瑤(呂○期代理)、陳○政、蕭○紬(黃○博代理)、蕭○樹(呂○娟代理)、蕭○明、蕭○惠、蕭○儒(蕭○宗代理)、賴○榮

## 柒、規劃單位報告

### 一、興辦事業概況：

- (一) 法令依據：土地徵收條例第 3 條第 2 款規定之「交通事業」。
- (二) 計畫緣起：

高鐵彰化站於 104 年 12 月 1 日竣工啟用至今逾 10 年有，現已提供多條客運路線及高鐵免費快捷巴士班車提供進站轉乘接駁，為擴大高鐵彰化站服務範圍，提升高鐵彰化站周邊特定區發展潛能，將規劃提供便利無縫轉乘之接駁系統，強

化臺鐵與高鐵間優質之轉乘服務。另本計畫屬行政院推動之國家重大交通軌道建設，由中央前瞻基礎建設計畫及政府重大建設計畫中央公務預算執行，於 108 年 9 月 27 日獲行政院同意可行性研究，於 111 年 10 月 28 日奉行政院核定綜合規劃作業，並業於 112 年 7 月啟動細部設計作業，確有興辦之需要。

本案原於 114 年 2、3 月間辦理第一、二次公聽會，惟後續配合地籍預為分割作業，致用地取得範圍內之地號增加、用地面積及土地所有權人異動。為確保行政程序之嚴謹性及落實正當法律程序，保障新納入所有權人之知情權利與陳述意見機會，爰重啟興辦事業計畫公聽會程序。

- (三) 計畫範圍：本計畫路線起點於臺鐵田中站，往北平行臺鐵西幹線路線，沿線經復興路平交道及員集路平交道，續往北經彰化高鐵特定區，至高鐵路線前田中支線往西轉，沿高鐵橋下道路行進，至計畫終點高鐵彰化站，全線長度為 3.135 公里，涉及「田中都市計畫」、「高速鐵路彰化車站特定區計畫」及非都市土地範圍。
- (四) 計畫目的：希冀透過高鐵彰化站與臺鐵路線間之聯繫與轉乘，優化高鐵彰化站聯外軌道運輸服務及提升交通運輸服務品質，完整彰化地區的大眾運輸聯外便利性與服務水準；藉由公共運輸提供穩定且方便的服務，擴大高鐵彰化站服務範圍，可促進高鐵特定區的發展潛能，提升高鐵彰化站乘車人次，成為進入彰南及南投地區之主要觀光入口；透過支線鐵路串聯高鐵與臺鐵，可銜接至二水站，並搭配臺鐵集集支線、日月潭向山纜車等觀光廊帶，提升中部交通與觀光效益，且有效縮短旅行時間。
- (五) 工程概要：本計畫全長約 3.135 公里，主要工程內容包含新建田中高架車站、既有田中車站之站場改善、橋梁及路堤等土建工程、一般機電工程、電梯電扶梯工程、軌道工程、號誌工程、電訊工程及電車線工程，工程沿線橫交 1 座八堡圳穿越鐵路地下道，及 2 處平交道(復興路、員集路)。

## 二、依「徵收土地範圍勘選作業要點」第 5 點規定，於本會議揭示說明勘選用地範圍現況及評估理由(工程用地範圍地籍圖及土地清冊展示於會場)。

- (一) 本案全線需用土地筆數總計為 164 筆，範圍面積 107,352.65 m<sup>2</sup>，其中公有土地 115 筆，面積約 100,695.88 m<sup>2</sup>，占總面積 93.80%；私有土地 49 筆，面積約 6,656.77 m<sup>2</sup>，占總面積 6.20%。本次公聽會為非都市土地範圍，用地範圍內公私有土地筆數及面積及各占用地面積百分比詳(三)。

土地權屬	範圍	筆數	使用面積(m <sup>2</sup> )	百分比
公有土地	都市土地	99	82,888.00	77.21%
	非都市土地	16	17,807.88	16.59%
	小計	115	100,695.88	93.80%
私有土地	都市土地	33	4,204.61	3.92%
	非都市土地	16	2,452.16	2.28%
	小計	49	6,656.77	6.20%
合計		164	107,352.65	100.00%
備註：實際面積依地政事務所分割資料為主。				

(二) 本計畫用地範圍界線：

本次公聽會為非都市土地範圍，該路段工程為 305 公尺，地範圍位處田中都市計畫區以北與高速鐵路彰化車站特定區計畫區以南之間，大略範圍於員集路三段 125 巷 2 弄東西兩側，起點於員集路一段 125 巷與員集路三段 125 巷 2 弄路口，往北至員集路三段 125 巷 2 弄與高鐵東三路一段路口為終點。坐落於田中鎮之中興段及崁頂段、社頭鄉之仁美段等之部分土地。

(三) 用地範圍內公私有土地筆數及面積，各占用地面積百分比：

權屬	筆數	用地面積(m <sup>2</sup> )	百分比(%)
公有土地	16	17,807.88	87.90%
私有土地	16	2,452.16	12.10%
合計	32	20,260.04	100.00%
備註：實際面積依地政事務所分割資料為主。			

(四) 用地範圍內私有土地改良物概況：

現況以道路及鐵軌為主，道路兩側多作為農用、空地使用，另有一處鋼架造建物、一處磚造建物及其他附屬建物等。

(五) 用地範圍內土地使用分區、編定情形及其面積之比例：

本工程位於非都市土地範圍內，土地使用分區以特定農業區及鄉村區為主，編定情形則包含為農牧用地、交通用地、水利用地及乙種建築用地等。

土地使用分區	使用地類別	筆數	使用面積(m <sup>2</sup> )	百分比
特定農業區	水利用地	2	64.61	0.32%
	交通用地	2	17,077.70	84.29%
	農牧用地	13	2,583.37	12.75%
鄉村區	乙種建築用地	8	383.84	1.89%
	交通用地	7	150.52	0.74%
合計		32	20,260.04	100.00%
備註：實際面積依地政事務所分割資料為主。				

(六) 勘選需用私有土地合理關聯及已達必要適當範圍之理由：

本計畫係為提升高鐵彰化站與臺鐵間轉乘之便利性，透過軌道設施間之運輸帶動整體地區觀光效益，另本計畫之可行性研究及綜合規劃報告書核定本業經報奉行政院核定，設置鐵路為必要設施，惟非都市土地範圍介於兩都市計畫間，考量銜接路徑最短距離、達成交通改善效益下所必須使用最小限度情形，且現況多為既有鐵路，未來作永久設施使用，故需以取得私有土地所有權之方式辦理。

(七) 用地勘選有無其他可替代地區及理由：

本案轉乘計畫於 108 年 9 月 27 日獲行政院同意可行性研究，於 111 年 10 月 28 日獲行政院核定綜合規劃作業，並於 112 年 7 月啟動細部設計，整體路線規劃已達到避免大規模拆遷及最合理土地利用之目標，因此擬徵收之私有土地為鐵路開闢

工程必須使用之土地，故用地範圍並無其他可替代地區。

(八) 是否有其他取得土地方式：

- 1、設定地上權：因本案工程係永久作為鐵路等使用，為配合工程施工及後續開發管理之考量，不宜以設定地上權方式取得。
- 2、聯合開發：聯合開發方式，係公私合作共同進行開發建設方式之一，但本案工程未來係取得作為交通事業，並無報酬及收入，故不適合聯合開發。
- 3、捐贈：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人之意願主動提出，本案目前無土地所有權人願意捐贈土地。
- 4、租用：因本案工程永久供鐵路及相關設施使用，必須取得範圍私有土地之所有權，方能使交通改善計畫得以長遠落實，故不宜以租用方式取得。
- 5、公私有土地交換(以地易地)：經查本公司無適當之非公用土地可供交換，故無法採以地易地方式辦理。

綜上五種取得方式經評估分析後皆不可行，基於尊重土地所有權人之財產權權益，本公司於徵收土地前將依「土地徵收條例」第 11 條規定以市價向土地或地上物所有權人協議價購或以其他方式取得；其中拒絕參加或未能達成協議且無法以其他方式取得者，將依規定申請徵收土地。

(九) 其他評估必要性理由：

本支線新建後可使民眾享受大眾運輸工具所帶來之便捷性，大幅縮短旅運時間及增加交通便利性，提供市民高效率之生活型態與產業環境，並有效帶動整體觀光產業，使區域觀光遊憩路線更加完善，最終達到都市再生與經濟永續共榮之目標，故本案確有其新建之必要性。

三、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當與合理性及合法性：

(一) 公益性評估及必要性評估：

評估分析項目		影響說明
社會因素	1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構	本計畫範圍涉及田中鎮之中潭里及社頭鄉之里仁村，依據戶政事務所 115 年 3 月統計總人口數為 3,260 人，非屬都市計畫範圍內私有土地共計 32 筆，面積合計為 2,452.16 平方公尺；預計影響土地所有權人 15 人，占中潭里及里仁村總人口數之 0.46%，年齡結構以 50 至 80 歲人口居多，對於當地人口數量及結構影響微小。 透過本案鐵路興建工程將有助於本區域周邊整體發展，對本區人口結構有正面影響。
	2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響程度	本計畫於施工期間可能產生之噪音、落塵及廢氣等影響，致生活稍有不便；因屬新建工程，對既有鐵路交通不致影響，完工後可提升公共運輸便利性，有效減少民眾前往車站之距離及時間(旅行時間節省效益、行車成本節省效益等)，並實現軌道建設之間的有效銜接，促進地

評估分析項目		影響說明
		區繁榮發展。
	3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度	本計畫範圍內建築物均屬部分拆除，現住居民不需為此遷移而大規模改變生活型態，後續將辦理地上物查估作業，若依實際情形勘查有弱勢族群(中低、低收入戶或情境相當者)，將研議訂定安置計畫，並協請相關單位協助辦理，降低對弱勢族群之影響。
	4. 徵收計畫對健康風險之影響程度	本計畫已依相關環境評估法規定辦理，施工期間將會要求承包商將其機械使用所產生之噪音或廢氣控制於規定之標準範圍內，加強環境監測，減少對環境之衝擊，將居民健康風險之影響降至最低。 鐵路係屬大眾運輸設施，通車營運將提供居民便利之交通運輸方式，減少居民對私人交通工具及公路之依賴，有助於節能減碳，且進一步減少環境壓力，提高整體環境品質。
經濟因素	1. 徵收計畫對稅收之影響	鐵路支線新建後，將提升地區運輸條件及生活環境品質，帶動都市發展，同時增加相關經濟產值，有助於提高當地觀光產業及地方性產業之稅收。
	2. 徵收計畫對糧食安全之影響	本案用地範圍內雖有含特定農業區農牧用地，地上多以栽植果樹、景觀植栽等農業活動為主，屬耕地範圍不多，行經路線非主要糧食供應來源，對於糧食安全存量不致影響。
	3. 徵收計畫對增減就業或轉業人口之影響	範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作業，並規定發給補償費或拆遷處理費。 本案興辦事業計畫屬交通事業，施工期間可增加當地部分就業機會；工程完工後因提升整體鐵路營運、服務品質及交通便捷性，促進地區小規模商業服務及觀光產業發展，間接利於提供區內就業人口或通往至附近其他地區工作機會，帶動區域發展，可提升就業機會，亦無轉業問題。
	4. 徵收費、各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形	本案建設所需經費由中央前瞻基礎建設計畫及政府重大建設計畫中央公務負擔並編列預算辦理。
	5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響	本案使用少部分農業用地，路線規劃亦不會對於附近農業生產環境造成破壞，對於農業造成影響微小；另路線規劃未穿越既有埤塘，亦並無林業、漁業及畜牧業，故無對農林漁牧產業鏈造成影響。
	6. 徵收計畫對土地利用完整性之影響	本計畫已避開住宅集中地區並減少拆遷，取得之用地範圍以設置鐵路等所必要之設施，儘量透過工程克服方式將徵收面積達最小幅度，致土地利用完整性影響最低。
文	1. 因徵收計畫而導致城鄉	本路線周邊多屬低密度發展地區，土建設施以



評估分析項目		影響說明
化及生態因素	自然風貌之影響	減量與環保為原則，鐵路開闢屬面積線性工程，且部分緊貼既有鐵路設計規劃，現況地形平緩無特殊自然景觀，已考量城鄉風貌永續發展對環境生態與市容美觀，亦無大規模改變地形或破壞地表植被，對環境衝擊甚小。
	2. 因徵收計畫而導致文化古蹟之影響	本案範圍內查無文化古蹟或登錄之遺址、歷史建築，土地徵收對文化古蹟無影響。 倘爾後計畫執行階段發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報相關單位妥適處理。
	3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變之影響	本案鐵路建設不僅提供居民綠色運具選擇，亦可使大眾運輸工具間轉乘便利，提升交通便捷性，並有效縮短旅運時間，利於帶來之人潮及商機，進而促進鄰近地區生活機能且可增加地方公共建設之推動，增強路網聯絡之條件，均衡都市間之發展，提升居民生活條件，對居民原本之生活條件或模式有正向之影響。 如有影響居住及進出通路者，將依現場情形及公私有地狀況研擬替代方案。
	4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響	本工程於規劃時已避開環境敏感區域，並詳加考量計畫範圍內之城鄉風自然環境與生態特性，以保留自然特性為原則，路線經過之範圍內無並非重要動、植物生態棲地，且屬面積線性工程，非進行大範圍土地開發使用；施工中除不可避免的植物清除及開挖外，盡量維持原地形地貌，減少對於生態環境之影響。
	5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響	本案工程範圍內未經過環境敏感地區，施工期間難免造成居民之生活不便，完工後將促使軌道建設更加善用，使鐵路運輸聯外效能提升，並有助於節能減碳，促進地區間之觀光發展，對社會整體環境發展有益。
永續發展因素	1. 國家永續發展政策	鐵路具有運量大、污染性低及穩定性高等特點，在國家大力推動觀光產業及節能減碳之際，鐵路運輸為最佳的運輸系統。 本計畫屬行政院推動之前瞻基礎建設計畫內之軌道建設，其中交通建設為都市發展之重要指標，屬永續發展政策綱領中「永續經濟」層面之一，完工後提升交通及都市整體發展，帶動地方繁榮，達成國家永續發展之交通政策目標，將可帶動彰化地區產業發展、繁榮地方經濟及促進觀光效益。
	2. 永續指標	工程設計將考量環境安全與永續使用，工法將採順應地形、地勢及土方之方式，以降低環境衝擊。鐵路屬綠色運輸工具，工程完工後提供民眾其他運具之選擇及健全之運輸環境，增加公共運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準及國家綠色運輸服務品質，對節能減碳具實質貢獻外，可減少民眾使用私人運具，亦減輕環境之負擔，符合國家永續發展政策綱領及永續指

評估分析項目		影響說明
	3. 國土計畫	<p>標生活面向之交通議題指標。</p> <p>本用地範圍內土地含特定農業區交通用地、農牧用地及水利用地、鄉村區乙種築用地及交通用地等，徵收作交通事業使用後，依規定辦理變更編定為交通用地，符合非都市土地使用管制規則及區域計畫，皆屬國土計畫之一環，將有效改善公共設施之服務水準、促進經濟及社會文化發展之需要，提升環境生活品質作為辦理之目標。</p> <p>建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策。國土計畫乃是基於永續發展之觀點，透過交通建設闢建可加強公共建設及落實生活圈建設構想，以促進區域均衡發展，縮小城鄉之間差距，增進公共福利，確保國土資源永續利用，促使生活環境得以達成減碳之永續發展指標。</p>
其他	依個別情形，認為適當或應加以參考之事項	<p>本計畫屬前瞻基礎建設計畫中之軌道建設之一，係為擴大高鐵彰化站服務範圍，提升高鐵彰化站周邊特定區發展潛能，規劃可無縫轉乘之接駁系統，強化高鐵彰化站與臺鐵間優質之轉乘服務，透過軌道設施間之運輸帶動整體地區觀光效益。</p> <p>本支線完工後可使民眾享受大眾運輸工具所帶來之便捷性，大幅縮短旅運時間及增加交通便利性，提供市民高效率之生活型態與產業環境，並有效帶動整體觀光產業，使區域觀光遊憩路線更加完善，最終達到都市再生與經濟永續共榮之目標。</p> <p>另本計畫於 108 年 9 月 27 日獲行政院同意可行性研究，後綜合規劃報告書核定本於 111 年 10 月 28 日業經報送至行政院核准辦理，並於 112 年 7 月啟動細部設計，路線勘選規劃時已儘量配合現有地形地貌、減少對生態環境衝擊及避免既有建物大規模拆遷等因素，以降低私有財產權益侵害，並同時考量土地現況、土地利用完整性、行車安全性、便利性之效益，使用私有土地面積已為能達成交通改善效益下，所必需使用最小限度範圍，用地範圍亦無其他可替代地區，因此擬徵收之私有土地為必須使用之土地，考量設置鐵路及其附屬設施於地上並作永久使用，故需以取得私有土地所有權之方式辦理。綜上評估，本案實有其興辦之必要性。</p>

## (二) 適當與合理性

- 1、本計畫將進行用地範圍內之公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作，徵收範圍均作為鐵路及相關附屬設施使用。

- 2、本案擬徵收之私有土地，為保障私有財產，已在路線規劃及工程設計上檢討，且考量民眾權益影響最小、環境衝擊最低之設計原則辦理，以減少徵收用地面積及地上物拆遷、降低私有財產損失。
- 3、便捷交通為城市之命脈，本計畫配合國家政策，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設，希冀打造宜居、低碳、永續發展之都會城市。
- 4、工程完成後可建構健全之交通網絡系統、提高交通運輸服務水準，促進地區整體發展，對社會整體環境發展有益，故顯無損害與利益失衡之情況，使本計畫應具適當及合理性。

### (三) 合法性

- 1、本計畫經行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核定「『高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究』報告書」，另奉行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核准依「『高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫』綜合規劃報告書」辦理。
- 2、公聽會召開係依土地徵收條例第 10 條第 2 項：「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。」辦理，故符合其合法性。
- 3、應取得私有土地之作業係依土地徵收條例第 3 條：『國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：「一、國防事業。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生及環境保護事業。六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。七、教育、學術及文化事業。八、社會福利事業。九、國營事業。十、其他依法得徵收土地之事業。」』辦理，本計畫符合上述條例第 2 款興辦**交通事業**得徵收其私有土地。

### 捌、土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	田中鎮公所 建設課 115.04.10	原 114 年 2 月 12 日籍 114 年 3 月 18 日已開 2 次公聽會，原本 2 次民眾發言紀錄是否就被註銷，公所希望民眾意見皆能被充分表達。	感謝公所之建議事項。 本案重啟公聽會之緣由詳見計畫緣起內容。未來辦理徵收計畫書報核程序時，將併同檢附 114 年辦理之公聽會暨會議紀錄等相關事證資料，據以陳報，以保障所有權人之權益。
2	陳○財 115.04.10	1. 協議價購會同意協議價購與未達成協議價購之相關問題，祭祀公業繼承人若有人同意與否，是以個人同意或整個祭祀公業管理人繼承人同意與否為主？ 2. 我們是重啟第一次公聽會新加入成員，非常支持國家建	1. 依據《祭祀公業條例》，應召開派下員大會選任新任管理人，並檢具相關會議紀錄、派下全員證明書等文件，向轄區民政單位辦理變更登記，以利後續價購程序進行。另關於是否需全體同意一事，需視該祭祀公業是



編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		設，祭祀公業蕭祿會之管理人繼承人，但對於土地所有權毫無所悉，請相關單位提供土地權狀、持有比例、地號等相關資料，以茲了解。	<p>否有相關章程或規約訂定其表決比例，倘無規定，則依據《祭祀公業條例》第 33 條規定處分祭祀公業之財產。倘祭祀公業內部決議由全體派下員領取價款，與本公司辦理簽約事宜時，應檢附全體派下員證明書。</p> <p>2. 感謝支持本案建設。臺端所陳需知悉用地範圍地號及其持分比例部分已於會議當天提供資料，惟土地權狀應屬土地所有權人持有，尚請見諒。</p>
3	蕭○惠 115.04.10	<p>1. 「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」田中支線鐵路新建工程，於 114 年 2 月 12 日、114 年 3 月 18 日分別召開第 1、2 次公聽會，土地所有權人反對意見為多數，為何仍推動？若重開第一次，請將前兩次參與會議之發言加入記錄並回應，都市計畫區及高鐵特定區也要比照辦理，不能利用開會手段將前 2 次參與人的意見抹除重來。</p> <p>2. 目前大環境萬物齊漲，哪有人敢任意請假，而對單位公聽會公告文主旨「……如不參加者視同無異議」，說得好像所有權人沒參加就不能有意見，如同獨裁專制一般，無法有書面表達期程嗎？</p> <p>3. 檢視「前瞻基礎建設一軌道建設高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究核定本」內容，方案 A「臺鐵社頭站出岔銜接高鐵彰化站」、方案 B「臺鐵田中站出岔銜接高鐵彰化站」、方案 C「臺鐵與高鐵交接處設站，其間以公車接駁」、方案 D「以公車接駁至臺鐵田中站、社頭站及永靖站」(報告書 p4-1~p4-40)</p> <p>(1) 其中 p4-34 顯示，方案 C 對私有產權侵害最小，只需私有土地約 96 平方公</p>	<p>1. 本案於兩次公聽會後，因辦理地籍預為分割作業，致用地取得範圍內之地號增加、用地面積及土地所有權人異動，為確保行政程序之嚴謹性及落實正當法律程序，保障新納入所有權人能充分了解計畫內容及陳述意見機會，故本公司爰重啟興辦事業計畫公聽會程序，並於本紀錄之計畫緣起詳予敘明其緣由。待後續辦理徵收計畫書報核程序時，將會併同檢附 114 年間所辦理之公聽會暨會議紀錄等相關事證資料，據以陳報，以保障所有權人之權益。重啟程序是為了使行政作業更趨完備，絕非忽略或抹滅民眾意見，特此說明。</p> <p>2. 感謝各位地主撥冗出席本次會議。有關本案公告函之遣詞用字，致使臺端產生誤解及不適感，深表歉意。為保障民眾參與權益，後續會議公告將增訂明確之書面意見收受期間，以提供所有權人更完備的意見陳述管道，確保程序之嚴謹與公正。</p> <p>3. 本計畫於可行性研究階段，就高鐵與臺鐵轉乘接駁提出 4 個方案：臺鐵社頭站出</p>

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>尺；反觀方案 A、所需徵用私有土地面積 19,090 及 14,195 平方公尺，用地費用高達 5,195 萬及 4,342 萬元。</p> <p>(2) p4-36~p4-38 工程經費細項費用部分：方案 A 所需建設與週邊交通配合改善工程經費約 16 億元；方案 B 所需建設與週邊交通配合改善工程經費約 18 億元；方案 C：所需建設與週邊交通配合改善工程經費約 5 億元。</p> <p>由(1)、(2)資料可明顯方案 C 最可行，且所需徵用私有土地、經費均最為最佳方案，為何不選用？反而選用方案 B？明顯是先畫靶再射箭的欺詐作業，是否有配合圖利特定人士之嫌？</p> <p>(3) p8-4「(一)方案評估結果：本計畫針對可能路線替選方案之工程技術、工程經費、土地取得、旅運需求、營運模式、環境影響等方面進行比較分析，並透過各替選方案之經濟性與時程性之考量，進行方案優劣順序之評估，以求得較客觀之比較基礎，經評估以方案 B 為優選方案」部分：本核定本 p4-34~p4-38 均明確寫明，方案 C 於「工程技術、工程經費、土地取得、旅運需求、營運模式、環境影響」均屬最佳解，為何仍刻意要「以方案 B 為優選方案」？</p> <p>(4) 再就核定本內「附件一、審查意見及回覆」資料顯示：A.行政院秘書長意見： (A)3.接駁方式：……(2)考量工程經費、拆遷補償、票價調整風險、成本效益以及運量培養未具規模等</p>	<p>岔，新鋪設軌道銜接至高鐵彰化站、臺鐵田中站出岔，新鋪設軌道銜接至高鐵彰化、臺鐵與高鐵交接處設一車站，其間以公車接駁及以公車接駁至臺鐵田中站、社頭站及永靖站，為兼顧方案評選之客觀性、周全性與有效達成性，綜合評估工程技術、工程經費、土地取得、旅運需求、營運模式、環境影響等各重要面向後，擇定本路線。</p> <p>集集支線起站為縱貫線二水車站（為田中車站下一站），故經田中支線串聯高鐵彰化站與臺鐵田中站，未來將規劃高鐵彰化站出發可一車到底進入集集觀光廊帶。</p> <p>田中支線不僅串聯集集線，甚至依「民間參與集集觀光鐵道整合開發案可行性評估」透過纜車方式由集集支線到達日月潭，重新建構中部觀光廊帶。亦提升外地旅客到彰化與南投旅遊便利性，依綜規報告所預測目標年(130 年)之觀光人次可達 855 萬。</p> <p>故田中支線興建，串聯集集支線，重塑中部地區鐵道觀光網路，帶動周邊地方發展，間接活化高鐵彰化站周邊特區開發。</p> <p>4. 本案於 114 年 1 月已舉行開工典禮一事，目前施工區域僅限於既有的田中車站站體及本公司自有土地。涉及私有土地部分，本公司將依循《土地徵收條例》規定之法定程序嚴格辦理，尚未完成用地取得作業或與各位地主簽訂先行施工同意書前，絕對不會在私有土地上進行任何施工，以保障所有權人之權益。</p>

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>問題，所提方案 C(臺鐵與高鐵六接處設一招呼站，以公車接駁)或方案 D(以公車接駁)似較優選方案 B(田中支線鐵路)為佳」(pA1-5)</p> <p>(B)財務及經費分擔：查以供給帶動需求之「臺鐵新竹內灣支線改善計畫(含連接高鐵新竹站)，其實際運量與105年原計畫預估值存在重大落差，且貴部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)用人費用不斷增加，票價費率卻無法依營運狀況調漲，致營運階段虧損逐年擴大，爰請貴部納入「臺鐵新竹內灣支線改善計畫」之執行經驗，審慎評估。(pA1-5)</p> <p>B.財政部意見：本計畫經多次審查，主要問題在於需求性、必要性及可行性理由不足，其中在財務效益方面，建議方案 B 自償率 6.08%，係假設未來票價調漲條件下估算，似不符交通部目前政策方向.....為政府財政負擔，建議採行以符合現階段運量需求及成本效益之替選方案 C 或短期方案以公車接駁方式 D，俟周邊發展及運量需求較具成熟，再另行評估推動。</p> <p>由此顯見行政院秘書長、財政部均對「方案 B 為最佳」存予高度懷疑；且以報告書所述「工程經費、拆遷補償、票價調整風險、成本效益」考量均以方案 C 為</p>	

編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>最優，惟貴單位仍堅持以方案 B 可串連集集支線為理由予以回應。</p> <p>若僅以串連集集支線，帶動該支線發展為目標，交通部大可直接規劃「彰化高鐵至臺鐵二水車站」工程；卻要花大筆建設經費及徵用私有地後新建「田中支線」，最後仍需自田中車站轉乘至二水站後，再轉乘到集集車站、日月潭風景區，是否有欺詐與浪費政府公帑重大情節？</p> <p>4. 再檢視「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫綜合規劃 核定本」內容：</p> <p>(1) 其中(p5-4)田中支線工程費用修正後高達約 29.55 億，較可行性研究核定本經費約 18.6 億(用地 0.4 億+工程經費 18.2 億=18.6 億)已高達約二倍支出費用。</p> <p>(2) 本人於前 2 次公聽會已提到，為改善彰化高鐵營運路網，政府已先後規劃並投入可觀之經費辦理(p3-8~3-10)「高鐵彰化站聯外道路改善計畫」、「八卦山環道新闢工程(整合縣道 137 線改線新闢工程)」、「東彰道路北段新闢工程」、「彰化縣「員林-埔心-溪湖-二林」大運輸系統發展策略暨先進公共運輸系統可行性研究」、「變更高速鐵路彰化車站特定區計畫」等，尚無相關可靠資料明顯佐證已提昇彰化高鐵旅運量，為何急於辦理本軌道接駁工程？</p> <p>5. 再者，交通部 2025/01/11 於該部 FB 高調發文「田中支線鐵路開工！彰化雙鐵接駁更順暢！」，這明顯強調「本鐵道新建接駁工程我已動工了！你們</p>	



編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
		<p>不能有任何意見，你能拿我怎樣的意思。」</p> <p>本工程規劃功能是「高鐵與臺鐵轉乘接駁，觀看報告書明確敘明以「短程轉乘，民眾轉乘停留時間最多約 10 分鐘」為目標，對田中車站並無實質經濟發展效益；反觀，若改以方案 C 既可達轉乘效益，徵用私有地最少、建設與配合週邊交通改善工程費用最低，且完全可消弭抗爭疑義，亦可完成轉乘目標；故選方案 B 定案明顯有誤導且錯誤作業之嫌。</p> <p>綜合上述所有資料，本「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫一田中線新建工程，於未完成工程公聽會與用地取得相關作業前，早於 114 年 1 月 11 日已先斬後奏高調舉辦動工(相關新聞可上網搜尋)，明顯已違反土地徵收相關規定及土地正義，本人堅決反對本方案工程及使用個人土地，請改採方案 C 進行才是最佳作法。</p>	

#### 玖、結論：

- (一) 感謝各位鄉親今天撥冗參與本次會議，本案工程內容已向出席各相關單位、土地所有權人及利害關係人，說明清楚並充分了解，有關本次公聽會土地所有權人及利害關係人以書面或言詞陳述之意見，本公司已於現場回應及說明外，將回應與處理情形列入本次會議紀錄，且將於會後郵寄予土地所有權人及利害關係人，並函請轄區公所、村里辦公室等協助張貼公告周知，並於住戶之適當公共位置及土地所在地之公共地方張貼公告，同時登錄公告於本公司網站。
- (二) 本公司依「土地徵收條例」規定，將擇期召開第二次公聽會；另第一場公聽會各土地所有權人及利害關係人所提之問題並於第二次公聽會再次回應說明。
- (三) 倘各土地所有權人及利害關係人於本次會議紀錄函送及公告後，仍有其他意見，請於 **115 年 5 月 31 日** 前，以書面向本公司嘉義工務段提出。

拾、散會：上午 10 時 30 分。

拾壹、會議現場照片：

