

「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2次公聽會(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 114 年 3 月 18 日（星期二）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：彰化管理處田中站站長-強護順、林信杰

三、彰化縣政府：賴任宏、李乙慧、黃馨慧、林詩珍、陳彥儒

四、彰化縣田中鎮公所：張家豪

五、彰化縣社頭鄉公所：許家維

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：梁硯智、趙昕好、羅昭閔、黃榆芳、賴宇彥、鄭穎鴻、張熾糧

(五) 田中工務分駐所：(未派員)

七、交通部鐵道局中部工程分局：何森永、王亮鈞、林偉玲

八、田中鎮中潭里里辦公室：(未派員)

九、田中鎮龍潭里里辦公室：里長-蕭光志

十、田中鎮頂潭里里辦公室：(未派員)

十一、田中鎮北路里里辦公室：里長-許竣崎

十二、田中鎮中路里里辦公室：里長-陳月嬌

十三、田中鎮新庄里里辦公室：(未派員)

十四、社頭鄉里仁村辦公室：(未派員)

十五、彰化縣田中鎮民代表會：(未派員)

十六、彰化縣社頭鄉民代表會：(未派員)

十七、精豐不動產估價師事務所：簡大洋、張嘉育、陳景誠、江國憲、曹祐瑄

十八、中興工程顧問股份有限公司：許敬仲

十九、與會貴賓：彰化縣議員-鄭俊雄、議員許書維服務處副主任-黃重雄

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：

李○賢、車○企業股份有限公司(楊○桂代理)、施○源(郭○岑代理)、許○吉、許○敏(許○凱代理)、郭○彩(蕭○欣代理)、陳○○美(陳○銓代理)、陳○廷(陳○銓代理)、陳○嘉、彭○彥、彭○立(吳○銘代理)、黃○筠(巫○豪代理)、詹○鳳、蕭○鐘、蕭○恩、蕭○政、賴○旭、謝○庭(沈○鵬代理)、謝○諭(黃○香代理)、謝○康(謝○霖代理)、謝○蘭(謝○霖代理)、彰化縣社頭鄉公所(許○維代理)、陳○玲、趙○華、謝○松

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。
- (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、橋梁及路堤等土木工程、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)。
- (六) 用地範圍概況

1. 本案需用土地筆數共計 153 筆，範圍面積 107,186.68 m²，其中公有土地 106 筆，面積約 100,580.62 m²，占比 93.84%；私有土地 47 筆，面積約 6,606.06 m²，占比 6.16%。

土地權屬	範圍	筆數	使用面積(m ²)	百分比
公有	都市土地	89	82,612.93	77.07%
	非都市土地	16	2,438.84	2.28%
	暫未編定	1	15,528.85	14.49%
	小計	106	100,580.62	93.84%
私有	都市土地	32	4,121.69	3.85%
	非都市土地	15	2,484.37	2.32%
	小計	47	6,606.06	6.16%

合計	153	107,186.68	100.00%
----	-----	------------	---------

(註：114 年 2 月 12 日第 1 次公聽會用地範圍總計面積為 107,184.90 m²，其中公有土地面積為 100,578.84 m²，後於 114 年 3 月 4 日更正路權範圍，筆數不變，公有之都市土地面積增加 1.78 m²，故本次公聽會公有土地面積調整為 100,580.62 m²，全區使用範圍面積調整為 107,186.68 m²，實際面積仍依地政事務所分割資料為主。)

本次公聽會為都市土地範圍，坐落於【田中都市計畫區】內之私有土地共計 21 筆，面積為 679.38 m²，占全區範圍面積 0.63%；坐落於【高速鐵路彰化車站特定區計畫區】內之私有土地共計 11 筆，面積為 3,442.31 m²，占全區範圍面積 3.21%。

2. 土地使用現況：

- 田中都市計畫範圍：現況主要以鐵軌及其附屬設施為主，鐵軌兩側土地有農用、圍籬、道路、空地等使用，另有少數建築物。
- 高速鐵路彰化車站特定區計畫範圍：現況多為雜草空地、道路，部分作為廣場停車使用。

二、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：

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、龍潭里、頂潭里、北路里、中路里及新庄里與社頭鄉之里仁村，依據戶政事務所 114 年 2 月統計總人口數為 13,878 人，都市計畫範圍內私有土地共計 32 筆，面積合計為 4,121.69 平方公尺；預計影響土地所有權人 36 人，占七個村里全體人口數之 0.26%，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。

評估分析項目		影響說明
		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	本案用地範圍內雖含有部分農業區土地，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. 徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形	本案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	本案涉及部分農業區土地，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。
文化及生態因素	1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌之影響	本路線周邊多屬低密度發展地區，土建設施以減量與環保為原則，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，

評估分析項目		影響說明
		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標生活面向之交通議題指標。
	3. 國土計畫	建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路路網，為國家長期發展的重大政策。國土計畫乃是基於永續發展之觀點，透過交通建設關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。
其他	依個別情形，認為適當或應加以參考之事項	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。 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，

評估分析項目	影響說明
	<p>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) 必要性評估：

1、計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

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，考量該設施作永久使用，故需以取得私有土地所有權之方式辦理。

2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本計畫路線範圍勘選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。

3、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。

4、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，但本案工程未來係為取得道路用地，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：因本案工程係道路使用，永久提供公眾通行，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。

5、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) 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。

(四) 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、第一次公聽會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	彭○立、彭○彥 114.02.12	1. 買賣公正契約書由羅昭閣先生收取，以供估價師參考。希望以原價加成收購。 2. 徵收後土地變畸零地，無法使用，請整塊一併徵收高鐵段 605 地號。	1. 該資料將交付予不動產估價師供後續進行土地市價之參考資料，待完成至少 2 次公聽會後再與地主進行協議價購。 2. 依土地徵收條例第八條之規定，徵收土地之殘餘部分因面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，或徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用時，所有權人得申請一併徵收，得於徵收公告起一年內向本公司以書面提出申請，逾一年期限，不予受理。
2	農田水利署 彰化管理處 114.02.12	如涉及本處作業基金土地，請依農田水利法第 23 條，辦理有償撥用。	本案規劃使用農田水利署經管 12 筆土地，應保留灌排功能之 6 筆作業基金土地，將依相關規定申請兼作使用，其餘 6 筆無水利設施之作業基金土地，擬依農田水利法第 23 條，辦理有償撥用。
3	謝○○蘭、謝○康 114.02.13	1. 原本通盤檢討內之接駁站預計在田中高鐵段 298 地號做轉運接駁，如今路線提前轉折，以至於影響到本人的私有土地，田中高鐵段 299 地號之權利，在此陳述本人意見，是否路線部分能否可以調整由 298 地號做路線的轉折點，若要維持原預計路線的本人影響部分表面上看只徵收一點土地而已，但卻影響本人土地未來的發展性，在徵收賠償部分必須合理補償本人之損失。若不能全部徵收，剩餘土地被兩邊的高架(高鐵及田中支線)包圍	本案路線之綜合規劃報告書核定本奉行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核准辦理，恕無法更改路線，尚請見諒。惟依內政部 93 年 4 月 8 日台內地字第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取得所需土地，如臺端土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購讓售本工程用地，俟完成過戶及發價

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
		下，其土地則變得無價值。	後，需地機關將會同地方政府相關單位辦理現勘，倘剩餘土地符合土地徵收條例第 8 條之要件，則由需地機關辦理後續一併價購取得事宜。
4	賴○旭 114.02.12	土地位於田中高鐵段 599 地號，因為土地經過徵收後，前方臨路為土地變更鐵路高架路段，而所剩餘土地幾乎無利用價值，甚至無法興建工廠或其他建物，故而希望可以更改路線或是高價全部收購。	本案路線之綜合規劃報告書核定本奉行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核准辦理，恕無法更改路線，尚請見諒。惟依內政部 93 年 4 月 8 日台內地字第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取得所需土地，如臺端土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購讓售本工程用地，俟完成過戶及發價後，需地機關將會同地方政府相關單位辦理現勘，倘剩餘土地符合土地徵收條例第 8 條之要件，則由需地機關辦理後續一併價購取得事宜。
5	陳○玲 114.02.12	家位於高鐵段 45、46 地號，臨高鐵停車場，當初高鐵設置時未留有出入口，現新建工程是否可以設置出入口。	本計畫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。 經釐清該所有權人之意見，其所澄清議題為「高鐵彰化站」之出入口設置，因該站非本工程範圍，建議另洽相關單位協助辦理。
6	施○源 114.02.12	1. 本土地高鐵社頭段 301 地號，經由台鐵田中支線使用面積達 60%，以上原土地完整的坵塊已支離破碎，無法使用，建議不要分割，整筆土地協議價購。	本案路線之綜合規劃報告書核定本奉行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核准辦理，先予敘明。依內政部 93 年 4 月 8 日台內地字第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取

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>2. 土地使用項目為第二種產業專用區，原本計劃是興建醫療器材廠，現在是分割後殘留的土地已經不足夠做醫療器材廠。</p> <p>3. 土地由台鐵田中支線穿越，將來通車後造成的噪音及震動，已經使本地無法符合產業專用區的規定供展示場、表演廳使用，建議不要分割。</p>	<p>得所需土地，如臺端土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購讓售本工程用地，俟完成過戶及發價後，需地機關將會同地方政府相關單位辦理現勘，倘剩餘土地符合土地徵收條例第 8 條之要件，則由需地機關辦理後續一併價購取得事宜。</p>
7	謝○庭 114.02.12	<p>本人所有之社頭鄉高鐵社頭段 315 地號土地面積為 1,000.58 平方公尺，此次田中支線鐵路新建工程用地徵收後，土地面積一分為三，徵收土地之殘餘部分面積過小，致不能作為當初之規劃興建使用，並請辦理徵收時一併徵收本土地全部面積。</p>	<p>依內政部 93 年 4 月 8 日台內地字第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取得所需土地，如該土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購讓售本工程用地，俟完成過戶及發價後，需地機關將會同相關單位辦理現勘，倘剩餘土地符合土地徵收條例第 8 條之要件，則由需地機關辦理後續一併價購取得事宜。惟若臺端逾期未同意協議價購，或以其他方式提供土地予需地機關使用，致協議不成，基於工程需要，將依土地徵收條例規定辦理徵收。至土地奉准徵收後，其殘餘土地符合土地徵收條例第 8 條規定者，臺端得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣(市)主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。</p>

玖、本次公聽會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：

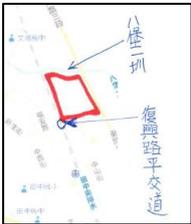
編號	所有權人姓名 /陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	鄭俊雄議員 (口述意見) 114.03.18	<ol style="list-style-type: none"> 1. 文興中學北側、員集路往北的水溝旁有一條出入道路，為台鐵之土地，為民眾主要出入至高鐵站的道路，該道路自員集路口往北開始拓寬，拓寬寬度為多少？ 2. 本案路線往西之轉彎處範圍均坐落於先前縣府供標售之產業專用區土地，對於民眾而言，原有完整之建地因這案計畫而被分割，造成剩餘地無法依原先規劃之用地需求進行開發建廠使用，台鐵公司是否考量將整筆土地收購？其土地是否能指定之建築線？請給民眾合理的補償及處理方式，維護權益。 3. 復興路及員集路平時已有交通壅塞問題，若未來完工後增加為三條軌道，會造成東側鄰里村落之區域發展更加蕭條，東西兩側道路應如何貫穿？另鐵軌施工是分段施工還是全線同時施工，是否有配套措施？可減少施工時對周邊居民通行出入的影響。 4. 關於路線規劃問題，當初為何不在這個方案路線的往西轉彎處設置為接駁站？在既有之台鐵軌道周圍設置新田中車站透過搭乘區間車通往彰化縣各火車站也便利許多，下車後再搭乘接駁巴士僅三分鐘即達高鐵彰化站，甚至不會因該路線將田中鎮分為南北兩側，提供善意建議給台鐵公司內部商討。 5. 通車後所使用之車種為柴油列車還是電氣列車？ 6. 和平路路幅過小，建議拓寬才能降低民眾通過平交道時之危險。另未來新增成三軌，路幅加寬，在平交道處的寬度也會增加，是否會影響交通安全？當時綜規報告提送至行政院時是否將這些問題考量其中？ 7. 縣府先前標售的產業專用區，被分割後剩餘土地是會整筆徵 	<p>感謝議員寶貴意見。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 員集路以北道路寬度同現況道路為 3 公尺。 2. 依內政部 93 年 4 月 8 日台內地字第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取得所需土地，如該土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。俟本公司辦理協議價購時，將提供一併價購申請書供土地所有權人填寫，土地所有權人應以書面提出一併協議價購之請求，本公司後續將邀集彰化縣政府及相關單位辦理現地會勘確認是否符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整之要件，並依會勘結論辦理。另關於指定建築線之疑義，本案路線

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>收還是部分徵收，實際會如何處理？</p> <p>8. 在既有台鐵路線往北至高鐵站方向周圍設置接駁站，集集線列車可直接停靠，下車後可透過接駁巴士僅需一公里 3 分鐘路程可抵達高鐵站，望台鐵公司再評估支線興建之可行性。</p> <p>9. 三條軌道之間須有一定間格距離，距離為多少？另火車進站造成的風切，請台鐵公司及鐵道局針對安全性問題加以評估其風險。</p> <p>以上幾點意見請給予合理說明，以保障所有權人之權益。另希望台鐵公司能給予最大誠意進行協議價購，另若未來施工位置太靠近民宅，請事先通知或與地主溝通協調，以免造成民眾抗議反彈。</p>	<p>範圍位於高鐵特定區之土地使用分區擬變更為鐵路用地兼供道路使用，使剩餘之土地得指定建築線，供開發使用。</p> <p>3. 復興路平交道未來寬度大致等同現況，列車數略微增加，影響不大。現況員集路平交道因和平路往西道路車流與員集路三段往東車流，易於該平交道附近形成道路車流壅塞，本計畫綜合規劃階段，有關單位多次會勘，未來公路單位將以道路號誌控制和平路往西車流，應能大幅降低現況上下班時段易壅塞情形。另這兩處平交道施工將予於錯開，減輕對鄰近交通的影響。</p> <p>4. 依陳述意見在既有臺鐵路線田中站至社頭站間新設車站，直接以巴士接駁高鐵旅客轉乘台鐵，旅客接駁方式即是現況高鐵快速公車運行於高鐵彰化站至鄰近臺鐵車站模式，其優點較現行公車行車時間較短。但本運作方式較現行</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>方式係利用既有臺鐵車站設施，得另新增工程費用外，且於既有田中站至社頭站僅約 4.3 公里間新增一車站，對於該路段之鐵路營運產生不利的影響，衍生列車交會待避情事，增加運轉時分，減少路線容量，不如現況直接以接駁公車運行臺鐵既有車站，利用既有資源不影響列車營運，且田中站之車班安排較多，有利乘客搭乘。而本計畫田中支線的營運規劃，除負責高鐵臺鐵之接駁轉乘外，更與集集線聯營，旅客無須再做另一次的轉乘，更有吸引力方便搭乘。</p> <p>5. 為方便田中支線無需轉乘可直接串聯至集集支線，目前規劃將使用柴油列車進行運輸，電力系統及相關電氣設備已預留儲備孔，可因應未來交通政策所使用。因與集集支線聯營，初期配合集集支線採柴電列車。</p> <p>6. 現況員集路平交道因和平路往西道路車流</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>與員集路三段往東車流，易於該平交道附近形成道路車流壅塞，本計畫綜合規劃階段，有關單位多次會勘，未來公路單位將以道路號誌控制和平路往西車流，應能大幅降低現況上下班時段易壅塞情形。</p>
2	<p>謝○○蘭、謝○康 (謝○霖代理) 114.03.18</p>	<p>建議在高鐵土地徵收協議價購部分因高速鐵路兩側有限建問題，望在協議價購時能將這部分影響的範圍也納入價購。</p>	<p>依鐵路兩側禁建限建辦法第2條第2款規定，鐵路兩側限建範圍，除高速鐵路依第三項規定外，鐵路機構認為有劃定之必要時，依第3條、第4條規定辦理。依上述辦法第3條規定：「前條第一項、第二項鐵路有劃定禁建、限建範圍之需求，或第三項高速鐵路有擴大限建範圍之必要者，應由該鐵路機構經評估鐵路特性、結構型式、地形地質水文條件、毗鄰鐵路之開發行為對鐵路設施之影響等因素後提出，報請交通部勘定禁建、限建範圍。」，目前本公司未頒布相關禁建、限建措施，並無限制特定影響之範圍。土地開發係依土地使用管制要點、建築起造相關事宜依建築管理相關辦法辦理，惟最終</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>仍由建管單位審核認定為準。</p> <p>另依內政部 93 年 4 月 8 日 台 內 地 字 第 0930005543 號函釋意旨，需用土地人以協議價購取得所需土地，如該土地殘餘部分符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，土地所有權人請求一併價購時，為維護土地所有權人權益，需用土地人於財政預算許可下，宜同意就其殘餘部分予以一併價購。俟本公司辦理協議價購時，將提供一併價購申請書供土地所有權人填寫，土地所有權人應以書面提出一併協議價購之請求，本公司後續將邀集彰化縣政府及相關單位辦理現地會勘確認是否符合土地徵收條例第 8 條所稱面積過小或形勢不整之要件，並依會勘結論辦理。</p>
3	<p>黃○筠 (巫○豪代理) 114.03.18</p>	<p>在場的長官、土地所有權人，我們是 591、593 地號的所有權人，在此提出幾點問題：</p> <p>1. 彰化高鐵周圍土地重劃才約 10 年左右的時間，我們這些所有權人又收到要第二次徵收的訊息，此刻我們深感無奈，在這自由、民主的國家裡，怎會發生這種辦幾次公聽會後就要將人民的土地徵收，政府一直說“人</p>	<p>感謝臺端寶貴意見，高鐵彰化站設置後，政府為利乘客轉乘接駁，規劃興建臺鐵田中支線串聯集集支線且希冀提高高鐵乘車人次，帶來觀光人潮，促進當地就業，</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>民是國家的頭家”，但我們實在沒有感受到!</p> <p>2. 這個前瞻基礎建設計畫—高鐵彰化站的台鐵田中支線，這種多鐵共構的站點，台灣已經有多個車站案例可循，為何在一個土地一開始重劃分配時，沒有做預先的規劃?我認為要請當時負責規劃的人員出來負責，這很明顯的失責，假如在一開始規劃，由整個重劃區的土地所有權人共同負擔，我們非常樂意配合政府的政策，但是現在分配完後才要由我們這小部分的人來分擔，實在非常不合理!!!</p> <p>3. 這是我們人民的財產，不是喊徵收就徵收的，看政府要徵收，我們人民在彰化高鐵站的土地訊息時，近期又看到政府在標售彰化高鐵站土地多次，此種二面操作做法，實在令我們老百姓無法接受，這樣太欺壓我們百姓了!!我們提出嚴正的抗議，我們要成立自救會，維護我妹百姓的最大權益!!!</p> <p>4. 原本土地臨高鐵二路，規劃後僅剩臨搶修通道 4.5 米，影響剩餘土地價值!</p>	<p>以帶動彰南地區整體之發展，懇請臺端支持本計畫及配合後續用地取得作業。</p>
4	詹○鳳、李○欽 114.03.18	<p>本人是田中中興段的居民，農地位於田中復興路、東閩路、八堡一圳和台鐵鐵路圍成的區域(圖一紅色圈圍處)，這個區域是農業區，</p>  <p>所以這裡的農田有很多農民在耕種，有一些農民耕種所仰賴的出入農路是在台鐵鐵路旁的一條既有的農路(圖二照片為農路現況)，可以通到復興路平交道旁，這條路走了二十幾年了，是一些農民的唯一出入農路，農用機具上、下田耕種都仰賴這條路。</p> 	<p>查該路段徵收面積小，應不影響現況農路之使用，且徵收或協議價購應以工程範圍為限，倘未來部分路段農路幅寬較小須進行改善，農地所有權人同意提供土地供公眾通行使用，將配合協助改善農路。</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>這次政府興建田中支線，這條鐵路旁的農路就包含在徵收的範圍內，既有的農路就全部消失了，使得這個區域靠著這條路出入的農民就無路可走，農業機具出入陷入困境。</p> <p>依第一次公聽會的內容，在工程施作的公益性裡，於工程完工後，確保維持農業經營所需之灌排水路及既有農路功能。</p> <p>在工程辦理的法源依據裡，司法院大法官釋字第 409 號解釋，於徵收計畫確定前，應聽取土地所有權人及利害關係人意見，俾使公、私利益均得以兼顧。</p> <p>所以於公，田中支線是國家的公共工程，我們農民配合政府的土地徵收，完成國家建設；於私，政府是否可以在鐵道旁邊提供一小條農路，取代施工前的既有農路，讓這邊農民的農用機具有路進出，可以繼續上、下田耕作，解決農民在工程施工後無路可走的困境。</p>	
5	<p>施○源 (郭○岑代理) 114.03.18</p>	<p>反對錯誤的台鐵田中支線，理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 興建台鐵田中支線並不會增加高鐵載客量 <ul style="list-style-type: none"> (1) 高鐵彰化站載客量低的原因是彰化高鐵站的班次太少，如果員林、鹿港或彰化市的人要去高雄，到彰化站或到彰化台中的車程、時間差不多，但是搭乘台中站的班次較多，每 10 分鐘就有一班，而到彰化站搭乘每小時才一班，有的人寧可到台中站搭車，有較多的時間自由。 (2) 彰化高鐵站在剛開幕時，班次較密集，當時搭乘的人就比較多，後來減少班次後，因為搭乘不方便，造成彰化站的載客量萎縮。因為搭高鐵旅行時，不可能因為要去台中站搭乘或是到彰化站搭乘而改變決定的。所以高鐵公司讓這些原本要去高 	<p>感謝臺端寶貴意見，本案為將臺鐵田中車站與高鐵彰化站更緊密相連，加強兩鐵間旅客搬運行李便利性，更以鐵路運輸服務連結彰化站至臺鐵田中站，串連集集支線將觸角伸及集集、水里、車埕，再透過向山纜車將鐵道遊憩廊帶延伸至日月潭風景區，創造一次遊程享受觀光鐵道、纜車、自行車與遊艇等的旅遊新體驗，形成中部地區特色鐵道觀光路線，更希冀透過觀光活絡週邊發展、帶動投資進駐，促進</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>雄方向的人，強迫他們要去台中搭乘，車票的錢因此多賺了 150 台幣，他們當然要減少彰化站的班次，這是高鐵公司賺錢的方法。</p> <p>(3) 只要彰化高鐵站增加載客的班次，彰化站的載客量必然大幅提升，這才是彰化縣政府應該要爭取的，而不是興建錯誤的台鐵田中支線。</p> <p>2. 台鐵田中支線，在彰化縣的南邊，員林市、彰化市、鹿港鎮、福興的人要去台北，更不可能先去田中火車站等 1 小時一班的田中支線，再往回(往北)去彰化高鐵站接彰化高鐵站去台北，還要多花 150 元往北的車資，所以興建台鐵田中支線不會帶動更多的人去彰化高鐵站搭乘的人數。</p> <p>由以上兩點的分析即可得知，不管去台北或高雄都不可能去田中火車站搭台鐵田中支線。</p> <p>3. 在彰化高鐵站下車的乘客也不可能搭台鐵田中支線去田中火車站，因為田中火車站並不是田中鎮最多人口的地方，彰化高鐵站本來就屬於田中(高鐵特區有一半是社頭，一半是田中)，田中的人去彰化高鐵站相當的便利，從田中火車站到彰化高鐵站才 3 公里，騎車或開車去彰化高鐵站比去田中火車站更快速更便利。因此根本不會有人在彰化高鐵站下車再搭台鐵田中支線到田中火車站，再開車或騎車回家。他們只要把車子直接停在彰化高鐵站就夠了，下高鐵後直接回家，所以根本不可能搭台鐵田中支線去田中火車站。</p> <p>4. 興建車站最重要的原則是停車方便性，田中火車站並沒有汽車停車場，根本不能停車，就造成搭乘台鐵田中支線的困難，所以根本不必興建台鐵田中支線。</p>	<p>高鐵特定區的開發，帶動日月潭風景區之觀光效益，形成中部鐵道觀光廊帶，高鐵彰化站將成為臺灣西部地區進入南投觀光遊憩地區之重要交通入口，懇請臺端支持本計畫及配合後續用地取得作業。</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>5. 台鐵田中支線在官方的宣傳中吹噓台鐵田中支線要讓彰化高鐵站成為南投的門戶，我想請那些官員去問問看南投的人你們門戶在哪裡？你們最富觀光盛名的地方在哪裡？集集線在10幾年前就斷了，現在集集線只能從二水站出發到源泉站，再到濁水站就停了，接下來要下車搭乘員林客運再花45分鐘去車程，集集；然後車程、集集並不是南投縣最多觀光客的風景區，要從日月潭、九族...還要翻山越嶺才能到集集，請問台鐵田中支線有可能讓彰化高鐵站變成南投的門戶嗎？</p> <p>6. 二水、濁水等地的客人要到彰化高鐵站最方便的道路其實是141縣道，員集路幾乎全線為四線道，且現在東彰快速道路南延段已經通車，可以快速連接國三及雲林縣，要讓員集路的人方便到高鐵站才是繁榮地方該做的事情。所以打通員集路到彰化高鐵站的道路才是應該要做的事情。現在的員集路到彰化高鐵站只能通過一條彎彎曲曲的雙義路，根本不能帶動地方的繁榮與發展。</p> <p>7. 要讓南彰化繁榮發展，最快速、有效的方案(只要1億以下的經費，而且半年內即可達成)其實是在台鐵路線與高鐵路線交會處興建小而美的新田中站，跨在鐵路上面作為乘客等待區、購票區而走下來分左右側正好是台鐵南下北上的月台，要去高鐵彰化站的客人，只要走800公尺就可到彰化高鐵站的站區內，只要簡易的接駁即可，很多機場的登機門都比這個距離更遠，誰說彰化高鐵一定要用鐵路才能與台鐵相連？讓彰化高鐵特定區一次擁有兩個車站，一個是彰化高鐵站，一個是新田中站，豈不是更能繁榮南彰化，讓彰化縣會變成直轄市指</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>日可待。</p> <p>8. 台鐵田中支線，現在的預算已經擴增為 80 幾億元，將來如果真正興建到完成，其總花費一定數倍於此。你能想像花 200、300 億以後只為興建一條圖利高鐵公司的錯誤投資嗎？這是經費上的浪費，如果高鐵公司認為這條田中支線對高鐵載客量有幫助值得去做，那麼這筆錢應該由高鐵公司去花，而不是由政府去圖利廠商。</p> <p>9. 彰化縣如果興建錯誤的台鐵田中支線將有極大的損失，原本是精華的彰化高鐵站特區的都市計畫將支離破碎。</p> <p>彰化縣政府將損失龐大的可對外標售的土地，都市計畫分配的剩餘土地，這將造成縣庫極大的損失，在彰化高鐵站特區內當時相信政府的計畫而投資的人，將有極大的損失，投資人就像是被活摘器官的受害者。錯誤的台鐵田中支線，只要你的門口估用一到兩公尺，您可知道門口有鐵路經過，根本沒有建築線，那個建地就死了，價值等於 0。有些地方被錯誤的台鐵田中支線切過，頭、尾不相連，這塊地也就死了，價值等於 0，然後台鐵公司說我沒有經費，根據他們的法條，只要不是剩下畸零地，他就不一併收購，我們到底犯了什麼法，竟讓我們受這麼大的損失？只因我們面對一個無能且昏庸的政府，這條錯誤的台鐵田中支線，當時的可行性評估的官員根本是瀆職，該負極大的責任。</p> <p>10. 你可知道這條錯誤的台鐵田中支線將來要走的火車是柴油列車嗎？西部幹線早在 30、40 年前就跑電氣化了，真的很難想像從彰化高鐵站出來，看到的卻是柴油列車的「錯誤的台鐵田中支線」，將來它將在最有價值的彰化高鐵特區內對著大家</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>噴黑煙，然後一路嘿咻、嘿咻的大笑話，聞名全球？</p> <p>11. 錯誤的台鐵田中支線將阻礙田中鎮的發展，在原本的台鐵南北縱貫線旁另加一條錯誤的台鐵田中支線，這將使平交道的交通更打結，文興中學的交通受阻，更大的影響是造成田中東區的發展遲滯。</p> <p>12. 這樣的一條有百害而無一利的錯誤台鐵田中支線，不知道是誰想出來的，還要硬推進行，就像是一個絕世美女，碰到歹徒狠狠地在臉上畫上一橫傷疤，頭腦再笨應該也不能這樣做。</p> <p>13. 請問台鐵公司，您們真的認為這條錯誤的台鐵田中支線能讓您們賺錢嗎？還是一條將會負債累累讓全世界知道的大笑話嗎？</p> <p>14. 請問彰化縣您們難道不知道這條錯誤的台鐵田中支線將帶著「圖利」、「瀆職」、「錯誤計畫」、「錯誤決定」、「錯誤投資」、「損失巨大」的政治風險嗎？</p> <p>15. 請彰化縣政府懸崖勒馬，重新評估再做正確都市計畫審議，造福老百姓，帶給我們彰化建縣三百年的大禮。</p> <p>16. 請台鐵公司再度審視，如果在高鐵路線跟台鐵路線交換處興建「新田中站」，讓要到彰化高鐵特區，社頭、田中的人多一個西部幹線的車站，您們獲得的載客量更大，所投入的資金較少，且收益更高，而不是硬著頭皮，進行這條「錯誤的台鐵田中支線」而一錯再錯，讓人恥笑。</p>	

拾、結論：

感謝各位鄉親及與會人員撥冗參與本次會議，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。

拾壹、散會：上午 10 時 55 分。

拾貳、會議現場照片：

