

「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(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 10 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：江岱善、施議順、林信杰
- 三、彰化縣政府：劉芸辰、邱碧禎
- 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) 嘉義工務段資產室：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：劉中仁、陳育群、張志仲
- 八、田中鎮中潭里里辦公室：(未派員)
- 九、田中鎮頂潭里里辦公室：(未派員)
- 十、田中鎮北路里里辦公室：(未派員)
- 十一、田中鎮中路里里辦公室：(未派員)
- 十二、田中鎮新庄里里辦公室：(未派員)
- 十三、社頭鄉里仁村辦公室：(未派員)
- 十四、彰化縣田中鎮民代表會：(未派員)
- 十五、彰化縣社頭鄉民代表會：(未派員)
- 十六、精豐不動產估價師事務所：汪杰倫、張嘉育、曹祐瑄、孫渝琇
- 十七、中興工程顧問股份有限公司：連峰
- 十八、與會貴賓：鄭議員俊雄服務處蕭主任鈺霖

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)、邱○正(劉○萍代理)、施○源、陳○財、謝○緞、陳○花、陳○對、陳○葉、黃○筠(黃○陽代理)、蕭○欽、蕭○恩、蕭○君(黃○博代理)、蕭○玲(蕭○宗代理)、賴○旭、謝○庭(洪○玉代理)、謝○諭(洪○玉代理)、謝○康、謝○○蘭

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)。

(六) 用地範圍概況

1. 本案全線需用土地筆數總計為164筆，範圍面積107,352.65 m²，其中公有土地115筆，面積約100,695.88 m²，占總面積93.80%；私有土地49筆，面積約6,656.77 m²，占總面積6.20%。

範圍	土地權屬	筆數	使用面積(m ²)	百分比
都市土地	公有土地	99	82,888.00	77.21%
	私有土地	33	4,204.61	3.92%
	小計	132	87,092.61	81.13%
非都市土地	公有土地	16	17,807.88	16.59%
	私有土地	16	2,452.16	2.28%
	小計	32	20,260.04	18.87%
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。				

本次公聽會為都市土地範圍，面積合計 4,204.61 m²，其中坐落於【田中都市計畫區】內之私有土地共計 22 筆，面積為 766.20 m²；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 3,438.41 m²。

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 115 年 3 月統計總人口數為 13,771 人，都市計畫範圍內私有土地共計 33 筆，面積合計為 4,204.61 平方公尺；預計影響土地所有權人 37 人，占七個村里全體人口數之 0.27%，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。

評估分析項目		影響說明
	4. 徵收計畫對健康風險之影響程度	<p>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。</p> <p>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。</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p>

評估分析項目		影響說明
	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，透過交通建設開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

評估分析項目	影響說明
	<p>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) 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。

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、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	黃○筠 李○賢 115.04.10	協議價購價格提高。高鐵段 591 地號為角地且為區段徵收後配回土地，應納入考量。	一、臺端土地位於「高速鐵路彰化車站特定區計畫區」範圍內，目前依法刻正辦理都市計畫變更作業。待變更程序完成後，本公司係委託不動產估價師，依相關法規評估用地範圍土地之協議價購價格。 二、另為鼓勵地主同意協議價購，將有通案性協議價購獎勵方案。
2	施○源 115.04.28	針對「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫（田中支線）」之推動。但本人經審慎評估其經濟效益、交通衝擊及區域發展後，依然持強烈反對立場。建請機關停止該計畫之實施。理由如下： 一、 <u>核心營運邏輯之質疑：增建支線無法有效解決載客量問題</u> 1、班次頻率才是核心關鍵：高鐵彰化站載客量長期低迷，主因在於「班次過少」。對南彰化及鄰近區域居民而言，前往台中站雖距離稍遠，但因班次密集（每 10 分鐘-15 分鐘左右一班），行程安排更具彈性。目前彰化站每小時僅一班，若高鐵公司不增加停靠班次，單靠興建支線並無法導引客源，反而造成資源錯置。 2、投資報酬率（Return on Investment, ROI）過低：本計畫預計投入約 80 億元預算僅為興建長度 3 公里的鐵路支	一、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。 二、集集支線起站為縱貫線二水車站(為田

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>線。換算下來，每公里的建設成本高達 26.6 億元。田中支線的載客量與營收，勢必無法負擔其建造成本。</p> <p>3、 高鐵彰化站的使用率現狀：高鐵彰化站自通車以來，進出站人數長期位居全台高鐵站之末。在基本客源不足的情況下，耗費鉅資興建硬體設施，卻無法確保能顯著帶動運量，極可能淪為「效益極低」的重大工程，造成公帑公然浪費，這無異於國利企業卻由全民買單。</p> <p>二、<u>轉乘效益與時間成本之分析</u></p> <p>1、 逆向轉乘之不合理性：以南彰化地理位置分析，員林、彰化市等居民若要北上，絕無可能先行南下至田中車站轉乘每小時一班的支線，再折返高鐵彰化站北上。此舉不僅多花交通費用，更大幅增加無謂的轉乘等待時間。</p> <p>2、 在地接駁優勢已存在：高鐵彰化站位處田中與社頭交界，對田中居民而言，現有的公路接駁或自行開車前往僅需數分鐘。田中火車站至高鐵站僅 3 公里，在田中火車站缺乏足夠停車空間的現況下，民眾直接開車前往高鐵站的意願遠高於轉乘支線。</p> <p>三、<u>「南投門戶」宣傳之虛實分析</u></p> <p>1、 接駁斷點未除：官方宣稱此舉能帶動南投觀光，但集集支線目前仍存在路段中斷情形，且南投觀光核心（如日月潭、九族文化村）與集集站間仍需長途客運轉乘。</p> <p>2、 單靠田中支線，無法真正達成「無縫接駁」南投門戶的目標候車時間過長：因田中支線與集集支線班次不配合，加上轉乘班次，耗費時間等待。台鐵集集線班次約每 1-2 小時才有一班，班次極少，搭乘非常不便。集集支線每天載客量，並不能帶動彰化高鐵站的高鐵搭乘人數。</p> <table><tr><td>站名</td><td>每日進出站 平均(約略值)</td><td>主要客群</td></tr></table>	站名	每日進出站 平均(約略值)	主要客群	<p>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>三、 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>四、 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>
站名	每日進出站 平均(約略值)	主要客群				

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												
		<table><tr><td>集集</td><td>500-800 人</td><td>觀光客 學生</td></tr><tr><td>車埕</td><td>400-700 人</td><td>觀光客</td></tr><tr><td>水里</td><td>200-400 人</td><td>在地居民 學生</td></tr><tr><td>濁水</td><td>100-200 人</td><td>在地居民</td></tr></table> <p>3、道路優化優於鐵軌興建：應優先打通與優化 141 縣道、員集路及東彰快速道路通往高鐵站的動線。目前員集路通往高鐵站需經由狹窄彎曲的雙義路，這才是阻礙地方繁榮的瓶頸，而非缺乏鐵路支線。道路優化，帶動區域發展方能符合公眾利益。</p> <p>四、<u>替代方案：更具效益的「新田中站」模式</u></p> <p>1、小而美的轉乘樞紐：強烈建議在台鐵縱貫線與高鐵路線交會處興建簡易型「新田中站」。估算僅需耗資約 1 億元以下，同時縮短完工時間。</p> <p>2、步行接駁之可行性：該地點距離高鐵站區僅約 800 公尺，透過簡易接駁系統即可連通，效益等同於國際機場登機門之間的距離。此方案能讓高鐵特區同時擁有高鐵與台鐵雙車站優點，且預算僅為支線的幾十分之一。</p> <p>3、分站建設：田中高鐵與台鐵新田中站應分開設置，對於區域發展更有利，美國紐約也是採用此模式。</p> <p>4、捷運模式提高便利性：新田中站可以比照台北或台中模式興建台鐵捷運，大約 2-5 分鐘便有班次可搭乘，方便又快速，相比使用柴油的傳統列車更能減少環境汙染，鄰國日本和新加坡等先進國家也採用此方案。</p> <p>5、消耗成本的減少：台鐵新田中站的興建會增加台鐵利益，而且開發成本降低反而可將利益最大化。</p> <p>五、<u>都市計畫與土地權益之損害</u></p> <p>1、都市計畫之破壞：田中支線採用平面規劃，將使高鐵特區精華土地支離破碎。鐵路切割導致大量建地喪失「建築線」，價值歸零，形同對當初信任政府</p>	集集	500-800 人	觀光客 學生	車埕	400-700 人	觀光客	水里	200-400 人	在地居民 學生	濁水	100-200 人	在地居民	
集集	500-800 人	觀光客 學生													
車埕	400-700 人	觀光客													
水里	200-400 人	在地居民 學生													
濁水	100-200 人	在地居民													

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>政策而投資的民眾進行「權益掠奪」。</p> <p>2、縣庫之巨大損失：支線規劃將導致縣府原本可標售的抵費地價值大幅減損，嚴重衝擊縣庫收入。</p> <p>六、<u>交通與安全：落後的平面化設計</u></p> <p>1、市區交通的慢性殺手：本計畫未採用高架化，而是以平面方式橫穿田中鎮核心幹道（如復興路、員集路）。頻繁的平交道開閉將造成市區交通癱瘓，對地方發展造成物理性的切割。</p> <p>2、安全隱患：在全國致力於「鐵路立體化」以減少事故的趨勢下，田中支線卻反向增加平交道，不但增加人車碰撞風險，更會阻礙緊急救護車輛的通行。</p> <p>七、<u>技術落後與環境負面影響</u></p> <p>1、柴油列車之環境污染：在追求乾淨零碳排與高鐵特區現代化的今日，支線竟然規劃運行柴油列車，這無疑是技術上的大倒退。在精華區噴發黑煙與產生噪音，將成為自然環境的公敵與國際觀光客眼中的笑柄。</p> <p>2、交通動線之惡化：新設平交道將阻礙田中東區的發展與文興中學等校園周邊交通，增加交通事故風險，人為製造地方發展之絆腳石。</p> <p>八、<u>區域正義：對二水觀光命脈的殘酷剝奪</u></p> <p>1、二水鄉的邊緣化：二水車站百年來作為集集支線的起點，承載地方發展的期待。本計畫企圖將起點站移至田中，將直接切斷二水鄉的觀光人流，導致當地商圈沒落。</p> <p>2、情感面的傷害：這不是區域共榮，而是「強奪二水資源來填補低效益工程」。政府應思索如何提升既有二水站的接駁品質，而非以毀滅一個鄉鎮的生計為代價。</p> <p>結論：請政府懸崖勒馬，造福桑梓 政府投入 80 億元（未來可能膨脹至數百億）之鉅額預算，若僅是成就一條「有百害而無一利」的錯誤軌道，</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>將承擔巨大的政治風險與歷史責任。政府的決策應建立在「實質效益」而非「形式主義」之上。針對此案，本人提出以下訴求：</p> <p>1、立即緩辦：重新審議並停止目前的平面支線施工計畫。</p> <p>2、舉辦公投：公投（公民投票）是台灣憲法保障的直接民主形式，主要在落行民主，聽取民意，此開發案之不合理性極需要民眾們共同決議是否進行。</p> <p>3、替代方案評估：應將 80 億元的部分預算，轉而開發智慧化且多車次的公路接駁系統、台鐵與高鐵分開雙站設置或捷運系統等，提供真正便利快速的彈性接駁。</p> <p>請彰化縣政府與台鐵公司重新檢視計畫，我們固然希望彰化縣能蓬勃發展，但經過多次討論及查閱資料，田中支線的建設顯然是錯誤決定，請三思，停止此案。轉而評估「新田中站」等其他更適合之替代方案，並優化周邊道路網，這才是建縣三百年的正確大禮。</p> <p>※台鐵田中支線之錯誤分析與主張表格</p> <table><tr><th>爭議面向</th><th>現行計畫問題點</th><th>本方主張與建議方案</th></tr><tr><td>營運效益</td><td>耗資 80 億僅建 3 公里；高鐵班次太少才是載客量低的主因。</td><td>增加高鐵停靠班次，比蓋鐵路更能吸引客源。</td></tr><tr><td>交通效率</td><td>轉乘需等待、步行且可能「逆向行駛」，耗時更久。</td><td>優化縣道道路（141 縣道、東彰快速道路），公路接駁更具彈性。</td></tr><tr><td>替代方案</td><td>興建新軌道切割土地，且使用落後的柴油列車。</td><td>在交會處興建「新田中簡易站」，步行 800m 即可轉乘，成本僅約 1 億。</td></tr><tr><td>都市發展</td><td>平面軌道切割精華區，導致建地價值歸零、土地破碎。</td><td>停止平面化設計，避免「活摘器官」式的都市計畫破壞。</td></tr><tr><td>區域公平</td><td>剝奪二水鄉的觀光門戶地位，導致地方沒落。</td><td>維持二水轉乘功能，實現田中、二水雙核心並進。</td></tr></table> <p>由高速鐵路彰化車站特定區標售土地示意圖可以得知為了此案的進行所徵收之範圍極大影響政府原本所持有的土地，造成政府巨大損失，尤其在鄰近彰化高鐵站附近，其價值可能超過數千億，卻要因建設田中支線而被蹂躪其價值。為公眾利益著想，請深思。</p>	爭議面向	現行計畫問題點	本方主張與建議方案	營運效益	耗資 80 億僅建 3 公里；高鐵班次太少才是載客量低的主因。	增加高鐵停靠班次，比蓋鐵路更能吸引客源。	交通效率	轉乘需等待、步行且可能「逆向行駛」，耗時更久。	優化縣道道路（141 縣道、東彰快速道路），公路接駁更具彈性。	替代方案	興建新軌道切割土地，且使用落後的柴油列車。	在交會處興建「新田中簡易站」，步行 800m 即可轉乘，成本僅約 1 億。	都市發展	平面軌道切割精華區，導致建地價值歸零、土地破碎。	停止平面化設計，避免「活摘器官」式的都市計畫破壞。	區域公平	剝奪二水鄉的觀光門戶地位，導致地方沒落。	維持二水轉乘功能，實現田中、二水雙核心並進。	
爭議面向	現行計畫問題點	本方主張與建議方案																			
營運效益	耗資 80 億僅建 3 公里；高鐵班次太少才是載客量低的主因。	增加高鐵停靠班次，比蓋鐵路更能吸引客源。																			
交通效率	轉乘需等待、步行且可能「逆向行駛」，耗時更久。	優化縣道道路（141 縣道、東彰快速道路），公路接駁更具彈性。																			
替代方案	興建新軌道切割土地，且使用落後的柴油列車。	在交會處興建「新田中簡易站」，步行 800m 即可轉乘，成本僅約 1 億。																			
都市發展	平面軌道切割精華區，導致建地價值歸零、土地破碎。	停止平面化設計，避免「活摘器官」式的都市計畫破壞。																			
區域公平	剝奪二水鄉的觀光門戶地位，導致地方沒落。	維持二水轉乘功能，實現田中、二水雙核心並進。																			

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 11 時 30 分。

拾壹、會議現場照片：

