

變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫  
(配合興建田中支線工程) 書

僅供公開展覽參考用

彰化縣政府  
中華民國 115 年 3 月

彰化縣變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫（配合興建田中支線工程）案	
變更都市計畫法令依據	「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	彰化縣政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地關係人姓名	國營臺灣鐵路股份有限公司	
本案公開展覽之起訖日期	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審查核結果	縣 級	
	內 政 部	

# 目 錄

壹、緒論.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、法令依據.....	3
三、變更位置及範圍.....	4
貳、現行都市計畫概述.....	5
一、計畫範圍、面積.....	5
二、計畫年期、人口.....	5
三、土地使用計畫及公共設施計畫.....	5
參、工程內容概述.....	8
肆、發展現況.....	12
一、權屬分析.....	12
二、土地使用現況分析.....	16
三、道路系統現況分析.....	16
四、環境敏感分析.....	18
伍、變更計畫.....	20
陸、事業及財務計畫.....	32
附件一 交通部相關函文	
附件二 行政院核定函文	
附件三 辦理個案變更相關函文	
附件四 辦理變更前舉辦公聽會相關資料	

## 表 目 錄

表 2-1	土地使用計畫面積表 .....	6
表 4-1	土地清冊 .....	12
表 4-2	土地權屬分析 .....	14
表 5-1	變更內容明細表 .....	21
表 5-2	變更面積增減統計表 .....	24
表 5-3	變更前後面積對照表 .....	25
表 5-4	土地使用分區管制要點第三、七、九點修正對照表 .....	26
表 6-1	事業及財務計畫表 .....	32

## 圖 目 錄

圖 1-1	中部觀光鐵道廊帶發展示意圖 .....	2
圖 1-2	田中支線路線示意圖 .....	2
圖 1-3	變更位置示意圖 .....	4
圖 2-1	現行都市計畫內容示意圖 .....	7
圖 3-1	田中支線—主要工程內容示意圖 .....	9
圖 3-2	田中支線—路堤段軌道分布路線示意圖 .....	9
圖 3-3	田中支線—路堤段橫剖斷面示意圖 .....	9
圖 3-4	田中支線—維修道路剖面示意圖 .....	10
圖 3-5	田中支線—橋墩分布位置及高程示意圖 .....	11
圖 4-1	權屬分析示意圖 .....	15
圖 4-2	現況發展（照片）示意圖 .....	17
圖 4-3	套繪地質敏感分佈示意圖 .....	18
圖 4-4	套繪土壤液化分佈示意圖 .....	19
圖 5-1	變更內容示意圖 .....	23
圖 5-2	都市設計審議地區示意圖 .....	28
圖 5-3	變更後—都市設計審議地區示意圖 .....	29
圖 5-4	退縮建築規定示意圖 .....	30
圖 5-5	變更後—退縮建築規定示意圖 .....	31

# 壹、緒論

## 一、計畫緣起

高鐵彰化站位於田中鎮，業於民國 104 年 12 月 1 日正式營運通車，為彰化地區、南投西南地區注入交通活水，有效提升通行便利性。鑑於，彰化是進入南投重要門戶，是故交通部於民國 105 年 12 月 27 日向行政院報告「研商未來 30 年軌道運輸發展願景」會議決議將「高鐵彰化站連接田中站的可行性研究」列入未來 30 年軌道運輸發展計畫。

民國 106 年 7 月 7 日公布「前瞻基礎建設特別條例」，行政院推動八年期（2017-2024 年）軌道建設，改善城鄉差距，推動內容包括：「高鐵、臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化或通勤提速」、「都會區推捷運」、「中南部有觀光鐵路」等五大主軸共 38 項軌道建設。其中「高鐵、臺鐵連結成網」為提供臺鐵與高鐵優質轉乘服務，田中支線為前瞻計畫第一期計畫，辦理高鐵彰化站與臺鐵田中站銜接轉乘接駁計畫（以下簡稱為田中支線）。

交通部業於民國 108 年 5 月 29 日交路（一）字第 1088900216 號函，表示日月潭風景區擁有豐富的觀光資源，為打造國內鐵道觀光旅遊，於前瞻基礎建設計畫辦理「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」及「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，提供臺鐵與高鐵轉乘服務，強化集集支線觀光以及日月潭風景區南進交通改善後，未來可透過民間參與集集觀光鐵道整合開發計畫，藉由研議中纜車將鐵道遊憩廊帶延伸至日月潭風景區。俟「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」及「臺鐵集集支線基礎設施改善」建置完成後，結合周邊開發及觀光鐵路支線，導入民間參與經營模式，打造高鐵彰化站至集集支線之觀光鐵道廊帶發展，透過整體規劃營造一次遊程享受觀光鐵道、自行車的綜合性旅遊（詳附件一交通部相關函文）。

高鐵彰化站鄰近臺鐵縱貫線、集集支線，具有觀光激活效益，串連高鐵彰化站與臺鐵田中站提供無縫轉乘服務，不僅能有效發揮整體運輸系統效能，亦能有效減少私人運具使用；同時，將鐵道運輸服務觸角延伸至集集、水里、日月潭，形成中部地區觀光鐵道廊帶（詳圖 1-1）。

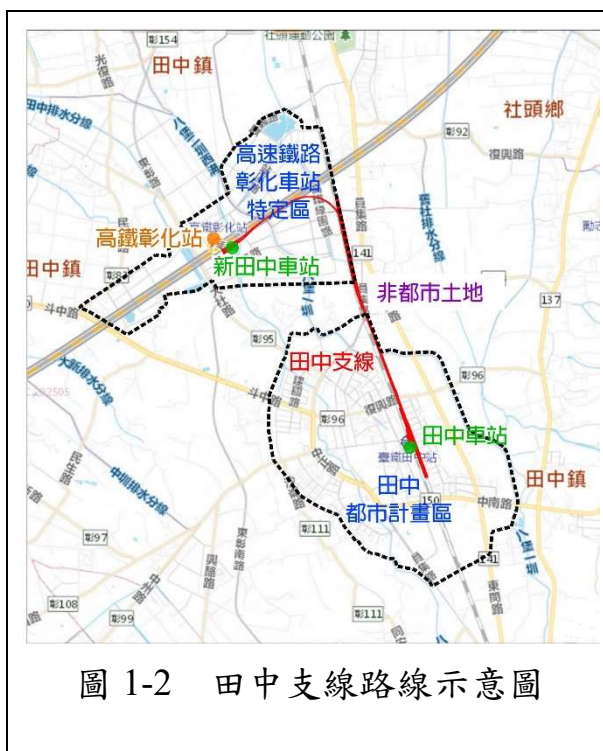
田中支線預定民國 116 年 1 月至民國 120 年 12 月施工，共計 60 個月，預定民國 120 年 12 月通車。然後續尚需取得私有土地（協議價購、徵收）、

撥用公有土地等事宜辦理完成後，始得正式開工。是故，田中支線係配合中央興建之重大設施，辦理時程急迫，有迅行變更之必要，則依都市計畫法規定辦理個案變更。



增設田中支線可串聯高鐵路彰化站與臺鐵田中車站，北起高鐵路彰化站，南迄臺鐵田中車站，路線全長約 3.135 公里，提供臺鐵與高鐵路轉乘服務（詳圖 1-2）。

田中支線行經高速鐵路彰化車站特定區、田中都市計畫區，以及非都市土地等。本計畫辦理高速鐵路彰化車站特定區範疇之個案變更，田中都市計畫區與非都市土地部分，則另案辦理。



## 二、 法令依據

為促進田中支線推動效率，針對高鐵彰化站與臺鐵田中車站聯繫、轉乘的各種方案進行可行性研究與綜合規劃分析。「**高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究案**」，行政院業於民國 108 年 9 月 27 日院臺交字第 1080030291 號函核定（詳附件二行政院核定函文）。「**高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫**」綜合規劃報告，行政院業於民國 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核定。

依據都市計畫法第 27 條規定，都市計畫經發布實施後，遇有下列情事之一時，當地直轄市、縣（市）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：

- （一）因戰爭、地震、水災、風災、火災或其他重大事變遭受損壞時。
- （二）為避免重大災害之發生時。
- （三）為適應國防或經濟發展之需要時。
- （四）為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。

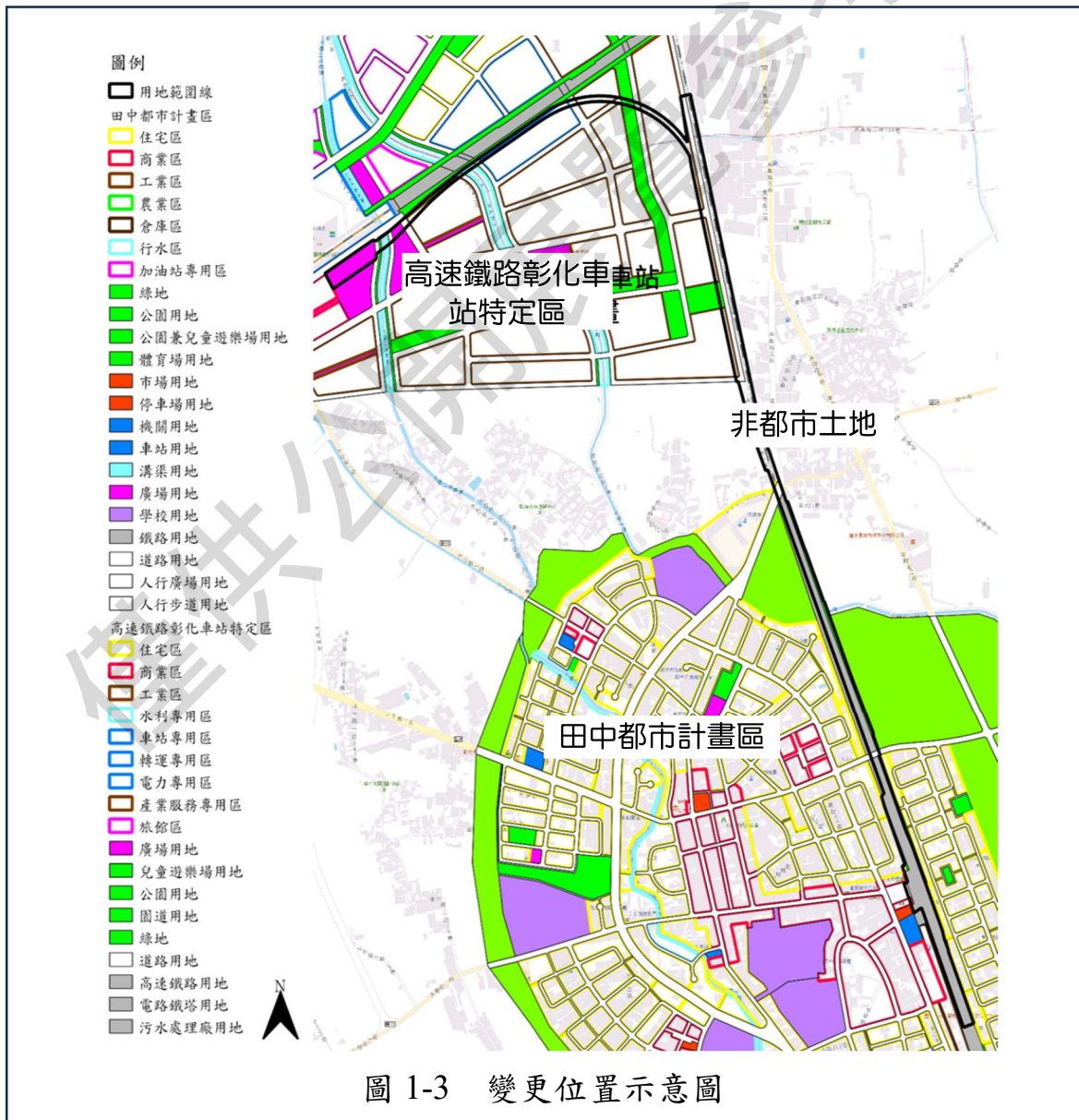
前項都市計畫之變更，內政部或縣（市）政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時，並得逕為變更。

內政部於 114 年 5 月 20 日內授國都字第 1140806546 號函表示，因興建田中支線工程需要，行政院業以 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核定，…且預定民國 120 年 12 月完工，…具時程急迫性。因彰化縣政府業於 113 年 11 月 27 日公告『變更高速鐵路彰化車站特定區主要計畫（第一次通盤檢討及都市計畫圖重製）案』，都市計畫法第 26 條規定，…每三年內或每五年內至少通應通盤檢討一次…。然興建田中支線有其必要性、急迫性，故不及納入下次通盤檢討辦理。並且於 114 年 2 月及 3 月舉辦二場公聽會，爰同意依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 條規定辦理個案變更（詳附件三辦理個案變更函文、附件四辦理變更前舉辦公聽會相關資料）。

### 三、 變更位置及範圍

田中支線行經高速鐵路彰化車站特定區細部計畫之廣場用地兼供停車場使用、道路用地、園道用地、綠地用地、水利專用區、產業服務專用區（第一種、第二種）與轉運專用區等分區（詳圖 1-3），包括田中鎮高鐵段、社頭鄉高鐵社頭段等 45 筆土地，變更面積共計 4.2366 公頃。

因應田中支線主要計畫變更，部分產業服務專用區與部分轉運專用區原臨接園道用地，變更後臨接鐵路用地兼供道路使用，為維持留設開放空間之連續性，故配合變更土地使用分區管制要點退縮建築相關內容，及其增訂臺鐵車站專用區之土地使用分區及都市設計管制內容，以維護特定區之整體發展特色，並加強開放空間整體設計。



## 貳、現行都市計畫概述

高速鐵路彰化車站特定區計畫係於民國 100 年 3 月 14 日公告發布實施，同年 3 月 22 日公告發布實施「擬定高速鐵路彰化車站特定區計畫(細部計畫)案」。民國 113 年 11 月 27 日發布實施「變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫(第一次通盤檢討及都市計畫圖重製)案」。

本計畫整理民國 113 年 11 月 27 日發布實施之「變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫(第一次通盤檢討及都市計畫圖重製)」案之內容為現行都市計畫概要。

### 一、計畫範圍、面積

高速鐵路彰化車站特定區位於彰化縣田中鎮與社頭鄉交界處，跨越社頭鄉及田中鎮兩行政區，計畫範圍北邊臨接社頭都市計畫區；南至田中龍潭社區北界，鄰近田中都市計畫區；東至縱貫鐵路；西至縣道 150 號，計畫面積 204.42 公頃。

### 二、計畫年期、人口

計畫年期為民國 125 年。計畫人口為 4,500 人，住宅區居住密度為每公頃約 100 人。

### 三、土地使用計畫及公共設施計畫

土地使用分區規劃面積為 123.83 公頃，佔計畫面積 60.58%；公共設施與道路用地劃設面積合計為 80.59 公頃，佔計畫面積 39.42% (詳表 2-1、圖 2-1)。

表 2-1 土地使用計畫面積表

分區		第一次通盤檢討 面積（公頃）	估計畫面積 百分比	
土地 使用 分區	住宅區	第一種住宅區	31.34	15.33%
		第二種住宅區	6.55	3.20%
	住宅區 小計		37.89	18.54%
	商業區	2.14	1.05%	
	旅館區	7.95	3.89%	
	零星工業區	0.10	0.05%	
	產業服務專用區	第一種產業服務專用區	22.40	10.96%
		第二種產業服務專用區	34.09	16.68%
	產業服務專用區 小計		56.49	27.63%
	高鐵車站專用區	7.81	3.82%	
	轉運專用區	6.50	3.18%	
	電力事業專用區	0.96	0.47%	
	水利專用區	3.99	1.95%	
	小計		123.83	60.58%
	公共 設施 用地	公園用地	2.85	1.39%
公園用地兼供滯洪使用		11.35	5.55%	
園道用地		16.97	8.30%	
綠地用地		2.09	1.02%	
機關用地		0.60	0.29%	
廣場用地		0.68	0.33%	
廣場用地兼供停車場使用		6.90	3.38%	
道路用地兼供廣場使用		0.84	0.41%	
污水處理廠用地		1.43	0.70%	
電路鐵塔用地		0.14	0.07%	
高速鐵路用地		5.52	2.70%	
高速鐵路用地兼供公園使用		0.18	0.09%	
高速鐵路用地兼供園道使用		0.19	0.09%	
高速鐵路用地兼供道路使用		0.31	0.15%	
道路用地		30.54	14.94%	
小計		80.59	39.42%	
合計		204.42	100.00%	

資料來源：整理自「變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫（第一次通盤檢討及都市計畫圖重製）書」。

註：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

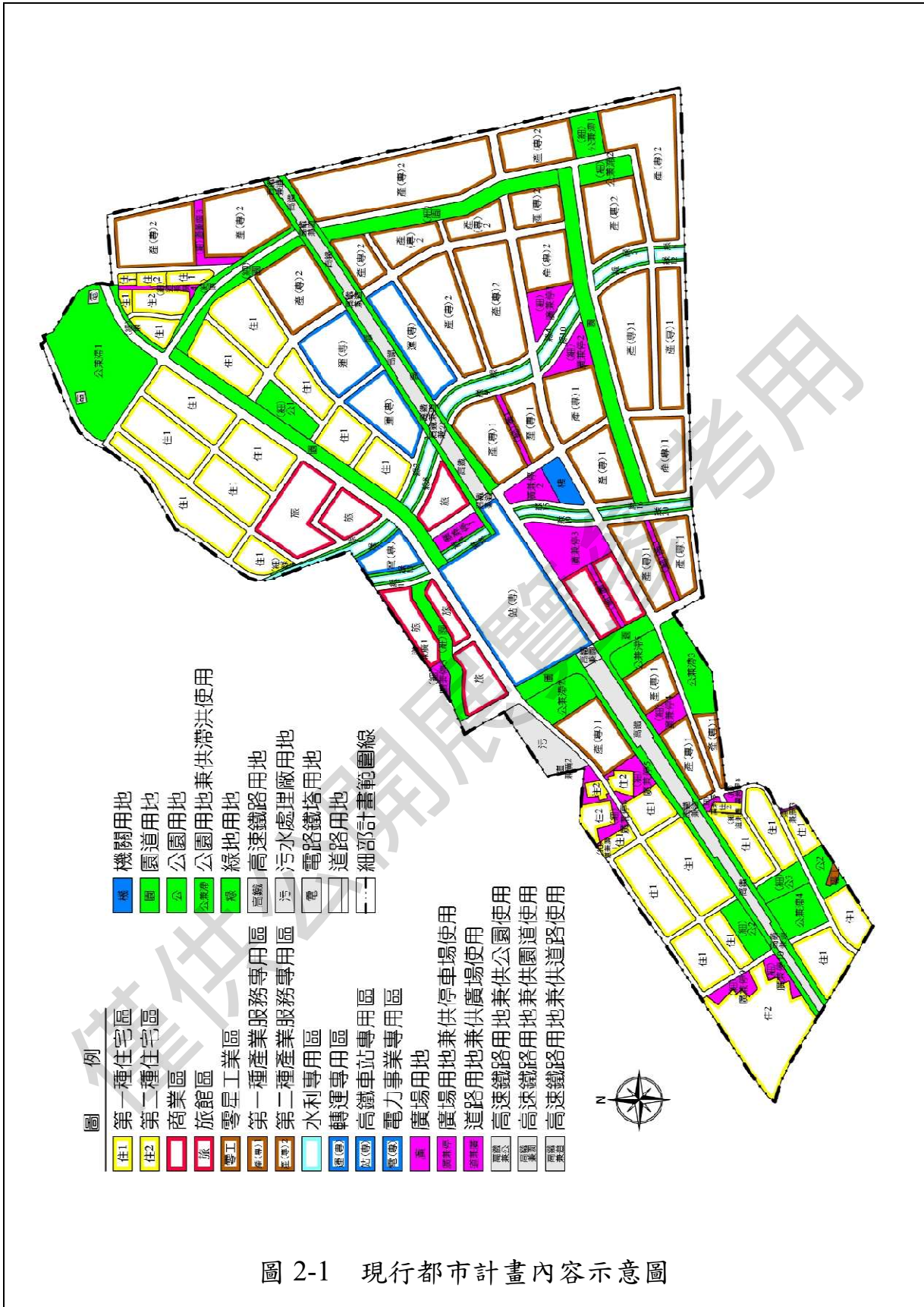


圖 2-1 現行都市計畫內容示意圖

## 參、工程內容概述

「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫－田中支線鐵路新建工程－基本設計圖、基本設計報告、工程施工風險評估報告、交通調查成果報告」業於民國 113 年 5 月 16 日召開審查會議，經交通部鐵道局、交通部鐵道局中部工程分局，以及國營臺灣鐵路股份有限公司審查通過。

田中支線北起高鐵彰化站，南迄臺鐵田中車站，路線全長約 3.135 公里（工程範圍詳圖 2-1）。臺鐵田中站站場及鄰近路段，是重要軍事運送調度場所，也是臺鐵西幹線及集集線列車出入場所。田中支線因應繁忙運轉之需要，除原先規劃之田中支線與西幹線立體交叉外，另於田中車站之站場南端增設 1 股 280 公尺拖上線供列車調度，以舒緩客貨運調度擁擠情形。而田中支線可視為集集線的延伸，與高鐵交通網絡銜接，隨之增設新田中車站成為集集線的新起點、新門面，透過新田中車站的設計及田中車站改善可延展呈現集集線之鐵道風貌。是以，田中車站為既有車站改善，整合既有設備與空間，重新呈現田中風情；新田中車站係為銜接高鐵彰化站，故以高架設計為主。

田中支線主要工程包括平交道工程 2 處、地下道工程 1 處、改建既有車站 1 座、新建高架車站 1 座、高架鐵路（引道橋樑）、平面鐵路（路堤段）等類別。工程項目包含增設高架新田中車站、既有田中車站之站場改善、橋樑及路堤等土建工程、一般機電工程、電梯電扶梯工程、臨時及永久軌道工程、臨時及永久軌號誌工程、臨時及永久軌道電訊工程及臨時軌及永久軌電車線工程（含中性區間移設）等（詳圖 3-1、圖 3-2、圖 3-3），以及設置 4.5 公尺之維修通道剖面示意圖，詳圖 3-4。

田中支線之路堤段（K0+000~K1+320，1,320 公尺）、引道段（K1+320~K1+434，114 公尺）、橋樑段（K1+434~K2+959，1,525 公尺）、高架新田中車站（K2+959~K3+135，176 公尺）。田中支線之引道段與橋樑段橋墩分布位置及其高程，詳圖 3-5。

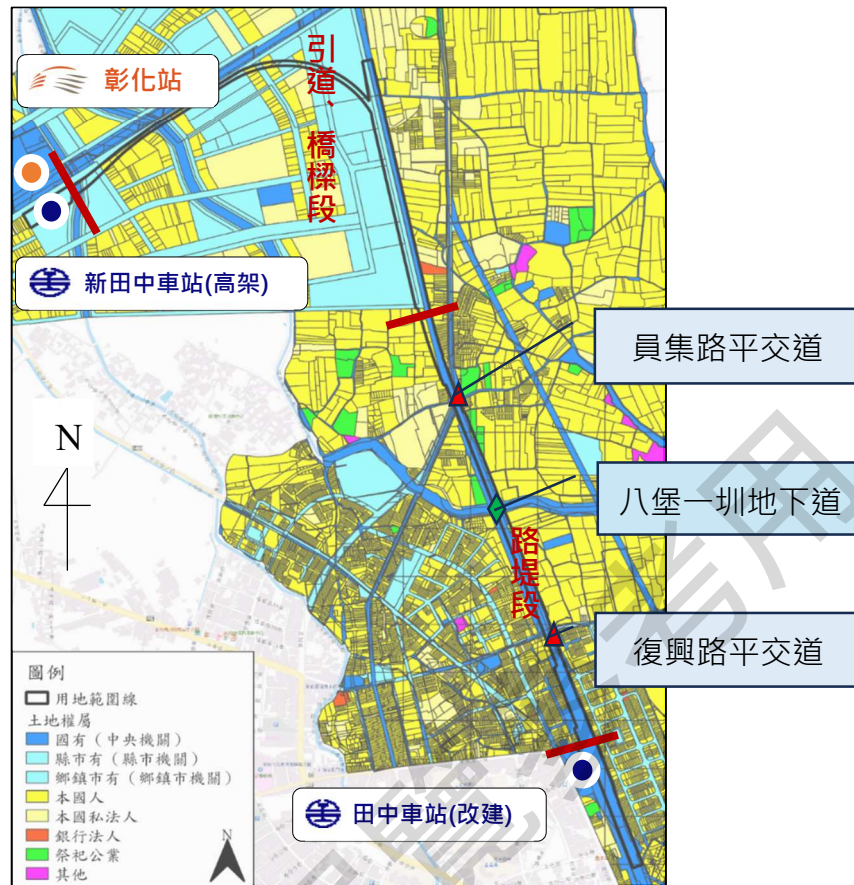


圖 3-1 田中支線—主要工程內容示意圖

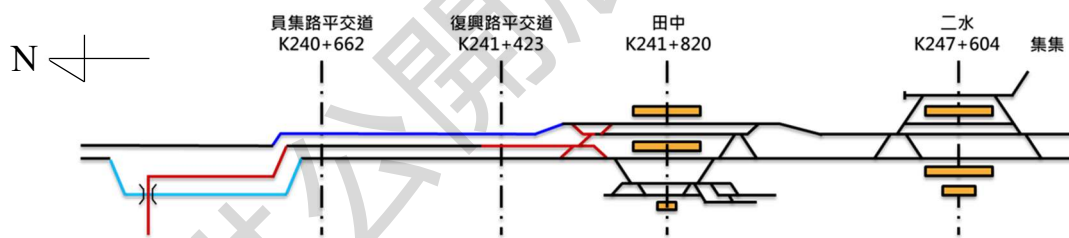


圖 3-2 田中支線—路堤段軌道分布路線示意圖

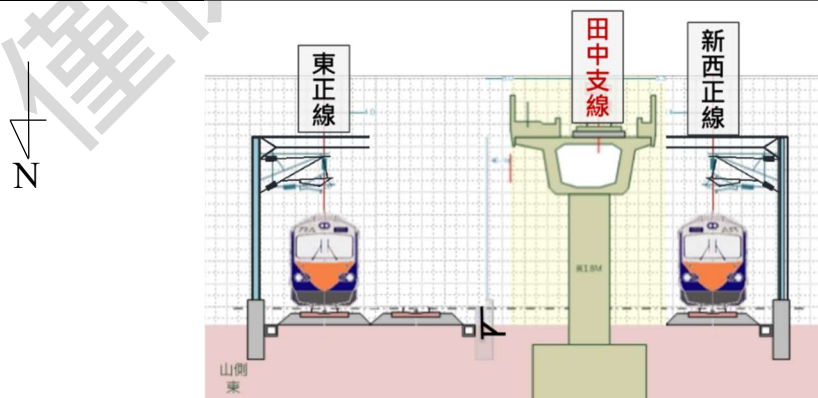


圖 3-3 田中支線—路堤段橫剖面示意圖

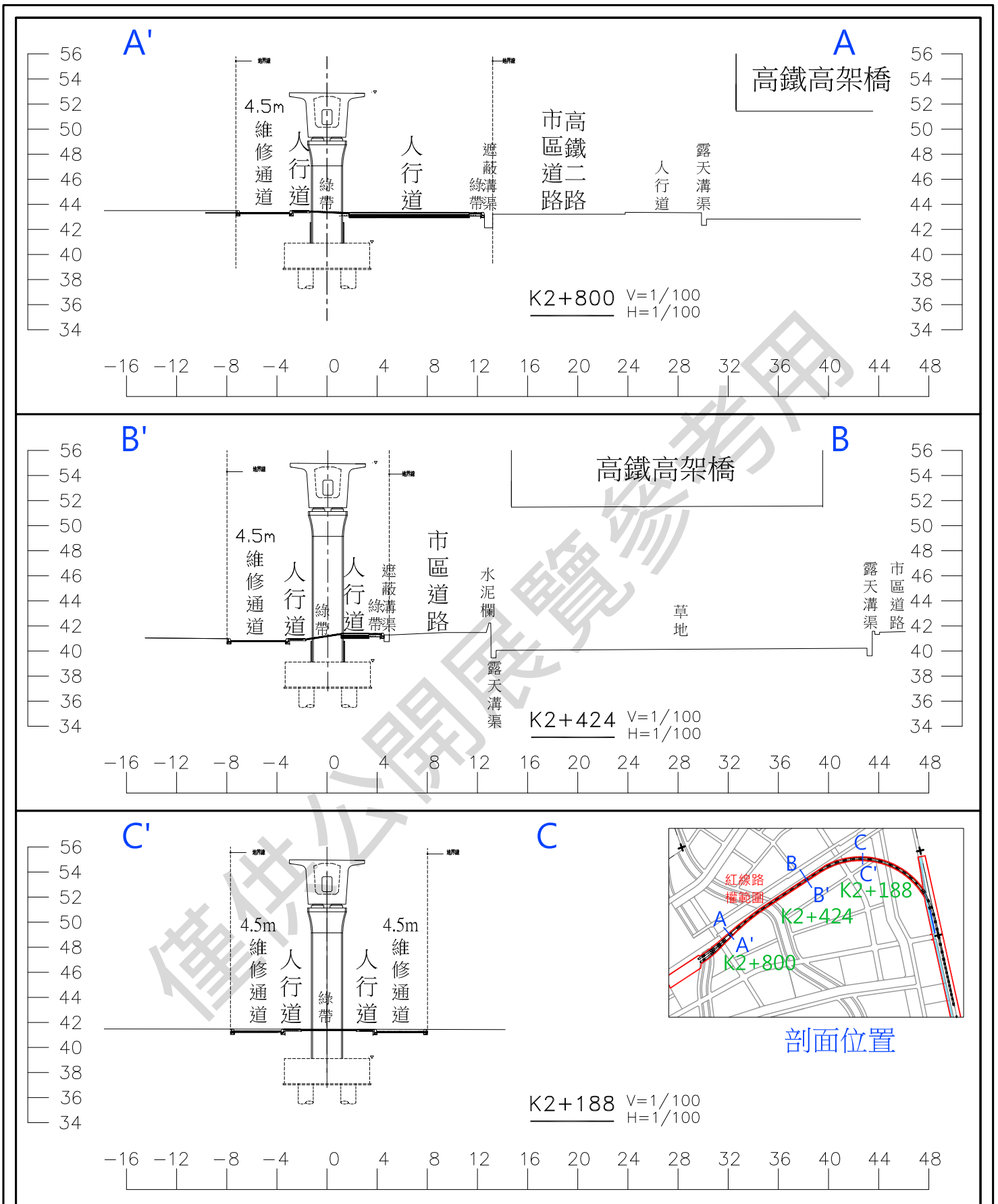


圖3-4 田中支線一維修道路剖面示意圖

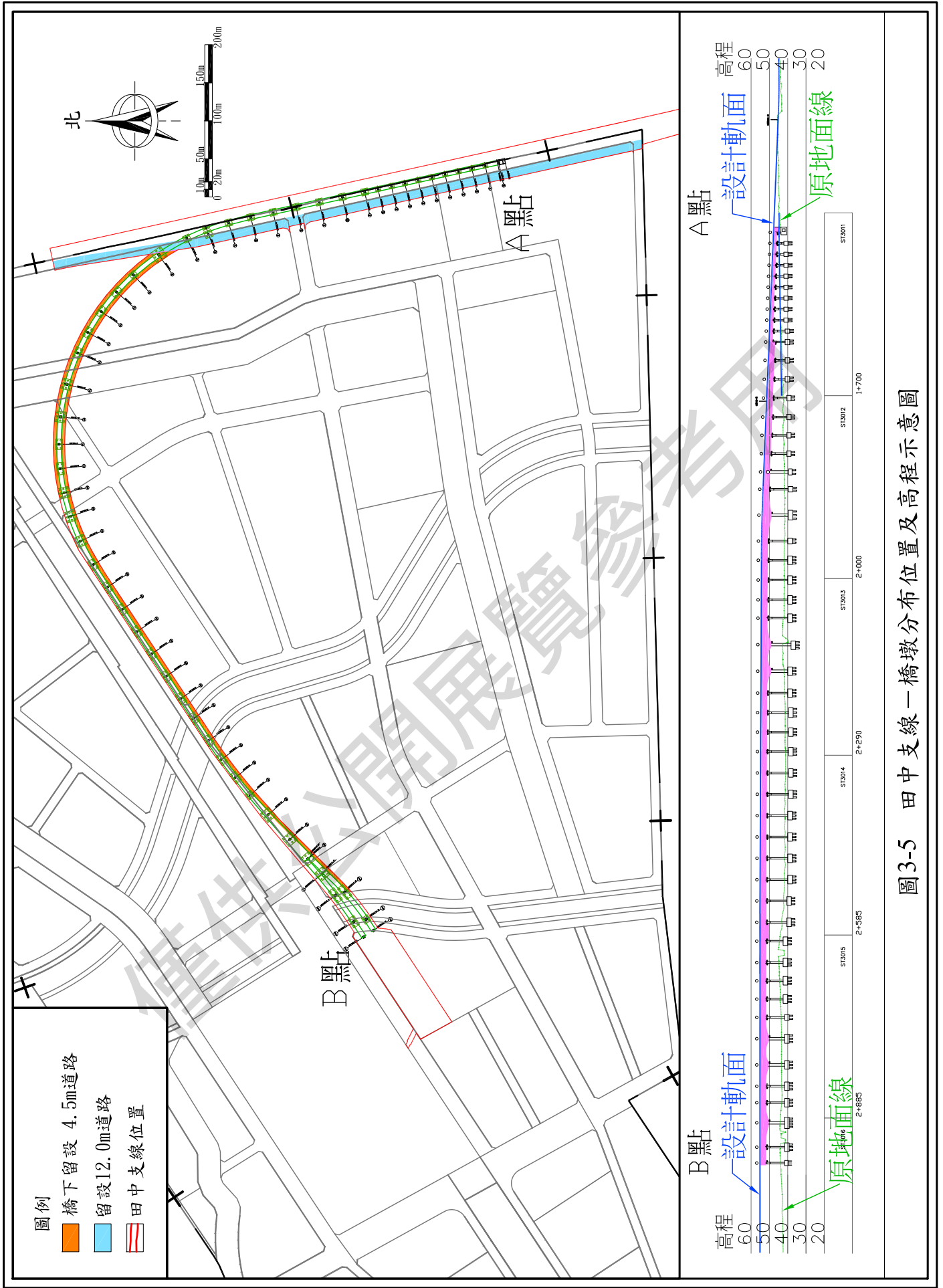


圖3-5 田中支線—橋墩分布位置及高程示意圖

# 肆、發展現況

## 一、權屬分析

田中支線行經高速鐵路彰化車站特定區內之水利專用區、第一種產業服務專用區、第二種產業服務專用區、轉運專用區、園道用地、廣場用地兼供停車場使用、綠地用地、道路用地、公園用地兼供滯洪使用等九種分區，共計 45 筆土地、面積共計 42,365.91 m<sup>2</sup>，分布在田中鎮高鐵段 25 筆、社頭鄉高鐵社頭段 20 筆土地(詳表 4-1)，其中私有土地 11 筆、公有土地 34 筆。

由表 4-2 可知，田中支線行經高速鐵路彰化車站特定區區之公有土地面積共計 38,827.50 m<sup>2</sup> (91.87%)、私有土地面積共計 3,438.41 m<sup>2</sup> (8.13%)。其中公有土地分別由彰化縣政府 (13,638.78 m<sup>2</sup>、32.27%)、彰化縣田中鎮公所 (20,226.63 m<sup>2</sup>、47.86%)、彰化縣社頭鄉公所 (4,131.38 m<sup>2</sup>、9.77%)、農業部農田水利署 (830.71 m<sup>2</sup>、1.97%) 等單位分別管理。

表 4-1 土地清冊

項次	鄉鎮市	地段	地號	謄本面積 (m <sup>2</sup> )	使用面積 (m <sup>2</sup> )	變更前土地使用分區	土地權屬
1	田中鎮	高鐵段	496	11,295.70	1,540.64	第二種產業服務專用區	公有
2	田中鎮	高鐵段	496-1	3,743.84	1,160.50	第二種產業服務專用區	公有
3	田中鎮	高鐵段	499	17,986.90	2,119.13	第二種產業服務專用區	公有
4	田中鎮	高鐵段	502	7,172.83	830.58	公園用地兼供滯洪使用	公有
5	田中鎮	高鐵段	503	35,302.12	2,323.69	第二種產業服務專用區	公有
6	田中鎮	高鐵段	504	470.78	470.78	道路用地	公有
7	田中鎮	高鐵段	514	13,340.93	8,289.22	道路用地	公有
8	田中鎮	高鐵段	524	19,646.97	244.57	道路用地	公有
9	田中鎮	高鐵段	591	961.28	219.08	第一種產業服務專用區	私有
10	田中鎮	高鐵段	598	3,165.04	308.96	第一種產業服務專用區	私有
11	田中鎮	高鐵段	599	2,608.51	449.18	第一種產業服務專用區	私有
12	田中鎮	高鐵段	600	1,265.28	309.67	第一種產業服務專用區	私有
13	田中鎮	高鐵段	604	4,418.55	1,150.34	園道用地	公有
14	田中鎮	高鐵段	605	805.81	571.09	第一種產業服務專用區	私有
15	田中鎮	高鐵段	644	5,687.98	135.38	水利專用區	公有

項次	鄉鎮市	地段	地號	謄本面積 (m <sup>2</sup> )	使用面積 (m <sup>2</sup> )	變更前 土地使用分區	土地 權屬
16	田中鎮	高鐵段	654	1,475.55	59.89	綠地用地	公有
17	田中鎮	高鐵段	664	2,910.29	118.56	道路用地	公有
18	田中鎮	高鐵段	702	6,302.96	935.93	廣場用地兼停車場使用	公有
19	田中鎮	高鐵段	703	17,366.87	7,292.77	廣場用地兼停車場使用	公有
20	田中鎮	高鐵段	704	12,243.10	464.82	道路用地	公有
21	田中鎮	高鐵段	714	2,230.91	357.43	道路用地	公有
22	田中鎮	高鐵段	724	1,108.58	184.42	綠地用地	公有
23	田中鎮	高鐵段	734	3,294.46	565.40	水利專用區	公有
24	田中鎮	高鐵段	744	1,099.83	194.53	綠地用地	公有
25	田中鎮	高鐵段	764	2,198.56	463.37	道路用地	公有
26	社頭鄉	高鐵社頭段	292	157.48	82.06	道路用地	公有
27	社頭鄉	高鐵社頭段	293	3,629.26	1,359.14	道路用地	公有
28	社頭鄉	高鐵社頭段	294	3,730.75	262.72	道路用地	公有
29	社頭鄉	高鐵社頭段	295	32,561.57	2,669.44	第二種產業服務專用區	公有
30	社頭鄉	高鐵社頭段	297	8,313.24	582.94	園道用地	公有
31	社頭鄉	高鐵社頭段	298	4,191.05	183.00	第二種產業服務專用區	公有
32	社頭鄉	高鐵社頭段	299	1,159.03	152.64	第二種產業服務專用區	私有
33	社頭鄉	高鐵社頭段	300	2,021.04	798.11	第二種產業服務專用區	公有
34	社頭鄉	高鐵社頭段	301	1,119.50	426.82	第二種產業服務專用區	私有
35	社頭鄉	高鐵社頭段	302	1,031.17	144.62	第二種產業服務專用區	私有
36	社頭鄉	高鐵社頭段	304	1,355.77	225.31	道路用地	公有
37	社頭鄉	高鐵社頭段	305	2,575.33	9.32	第二種產業服務專用區	私有
38	社頭鄉	高鐵社頭段	315	1,000.58	529.08	轉運專用區	私有
39	社頭鄉	高鐵社頭段	319	9,620.95	2,013.69	轉運專用區	公有
40	社頭鄉	高鐵社頭段	321	8,452.06	1,119.42	園道用地	公有
41	社頭鄉	高鐵社頭段	322	3,241.72	314.67	道路用地	公有
42	社頭鄉	高鐵社頭段	323	2,465.05	317.95	轉運專用區	私有
43	社頭鄉	高鐵社頭段	325	1,049.66	129.32	道路用地	公有
44	社頭鄉	高鐵社頭段	326	565.31	55.80	綠地用地	公有
45	社頭鄉	高鐵社頭段	327	1,189.14	129.93	水利專用區	公有
		合計			42,365.91		

註 1：表內使用面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

註 2：田中支線範圍包括高速鐵路彰化車站特定區、田中都市計畫區，以及非都市土地。本表僅羅列高速鐵路彰化車站特定區範圍內之土地清冊。

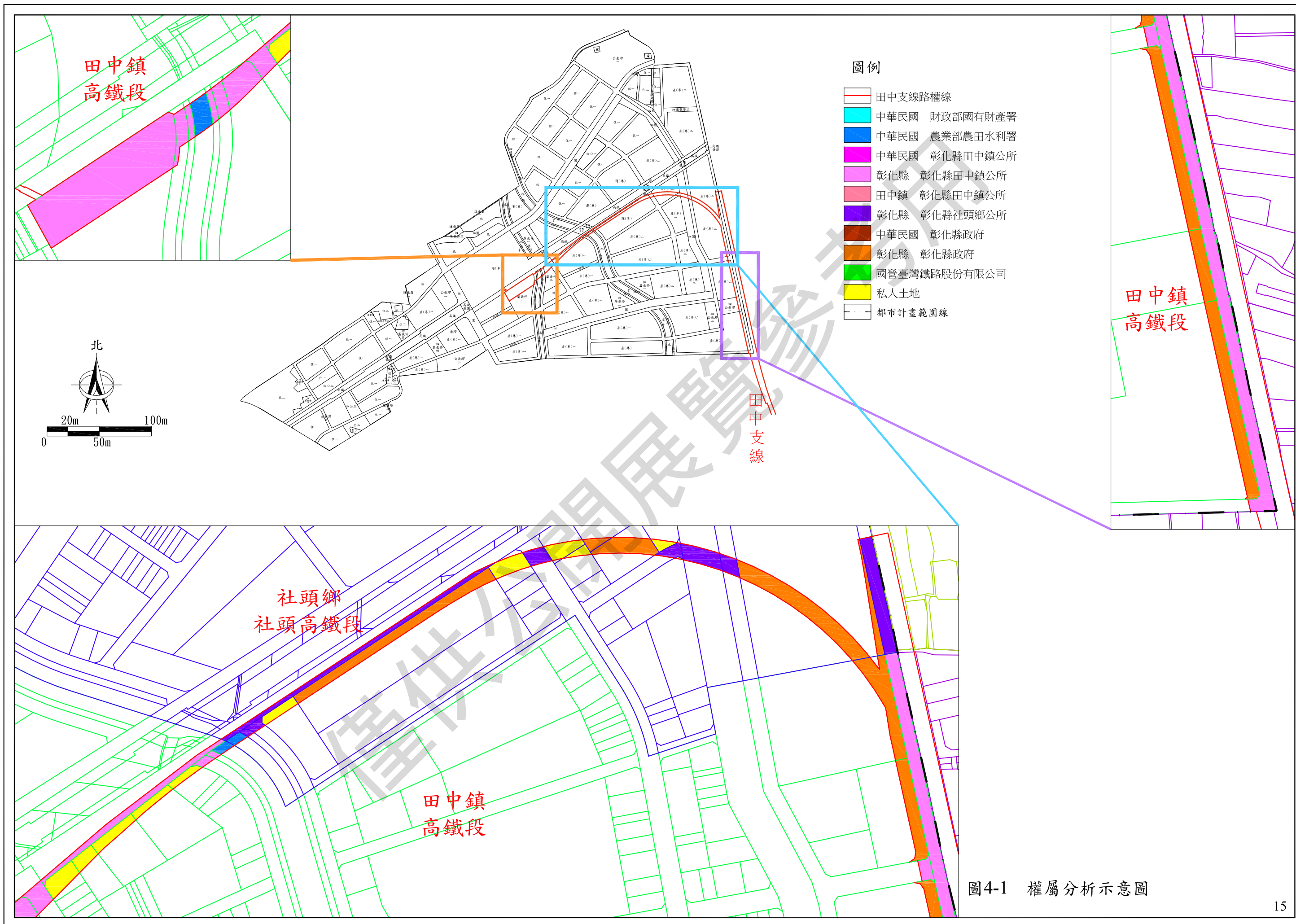
表 4-2 土地權屬分析

土地權屬		使用面積 (m <sup>2</sup> )	百分比
公有土地	彰化縣政府	13,638.78	32.27%
	彰化縣田中鎮公所	20,226.63	47.86%
	彰化縣社頭鄉公所	4,131.38	9.77%
	農業部農田水利署	830.71	1.97%
	小計	38,827.50	91.87%
私有土地		3,438.41	8.13%
合計		42,365.91	100.00%

註 1：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

註 2：田中支線範圍包括高速鐵路彰化車站特定區、田中都市計畫區，以及非都市土地。本表僅羅列高速鐵路彰化車站特定區範圍內之土地清冊。

僅供公開展覽參考



僅供公開展覽參考用

## 二、 土地使用現況分析

田中支線在高速鐵路彰化車站特定區行經廣場用地兼停車場使用(二、三)、道路用地、綠地用地、園道用地等公共設施用地，皆已開闢完成(詳圖 4-2)。並且，行經水利專用區二處，亦已開發做溝渠使用，分別為八堡一圳、八堡二圳。

然田中支線行經之第一種產業服務專用區、第二種產業服務專用區與轉運專用區等建地，尚未開發使用，現況皆為閒置。爾後，田中支線周邊之建築基地，若有申請建築執照或許可行為時，應依「鐵路法」之相關禁建、限建規定，檢附各該主管機關及交通部規定之文件，由各該主管機關會同交通部審查許可後始得為之。

## 三、 道路系統現況分析

田中支線在高速鐵路彰化車站特定區行經 I -11-12M(高鐵東八路)、水防道路(水利專用區)、I -10-12M(高鐵東七路)、I -2-20M(高鐵路二路二段)、I -1-20M(高鐵東六路)、一號道路(高鐵路二路二段，園道，28.6M 至 12M)、細 12M-10(高鐵東五路一段)、水防道路(水利專用區，魚寮橫)、I -9-12M(高鐵東三段二段)、I -3-20M(高鐵東一段二段)、細計園道、I -5-15M(高鐵綠園道二段)、I -7-12M(高鐵東路)、I -4-20M(高鐵三路一段)、細 12M-13(中清路)等道路，皆已開闢完成。

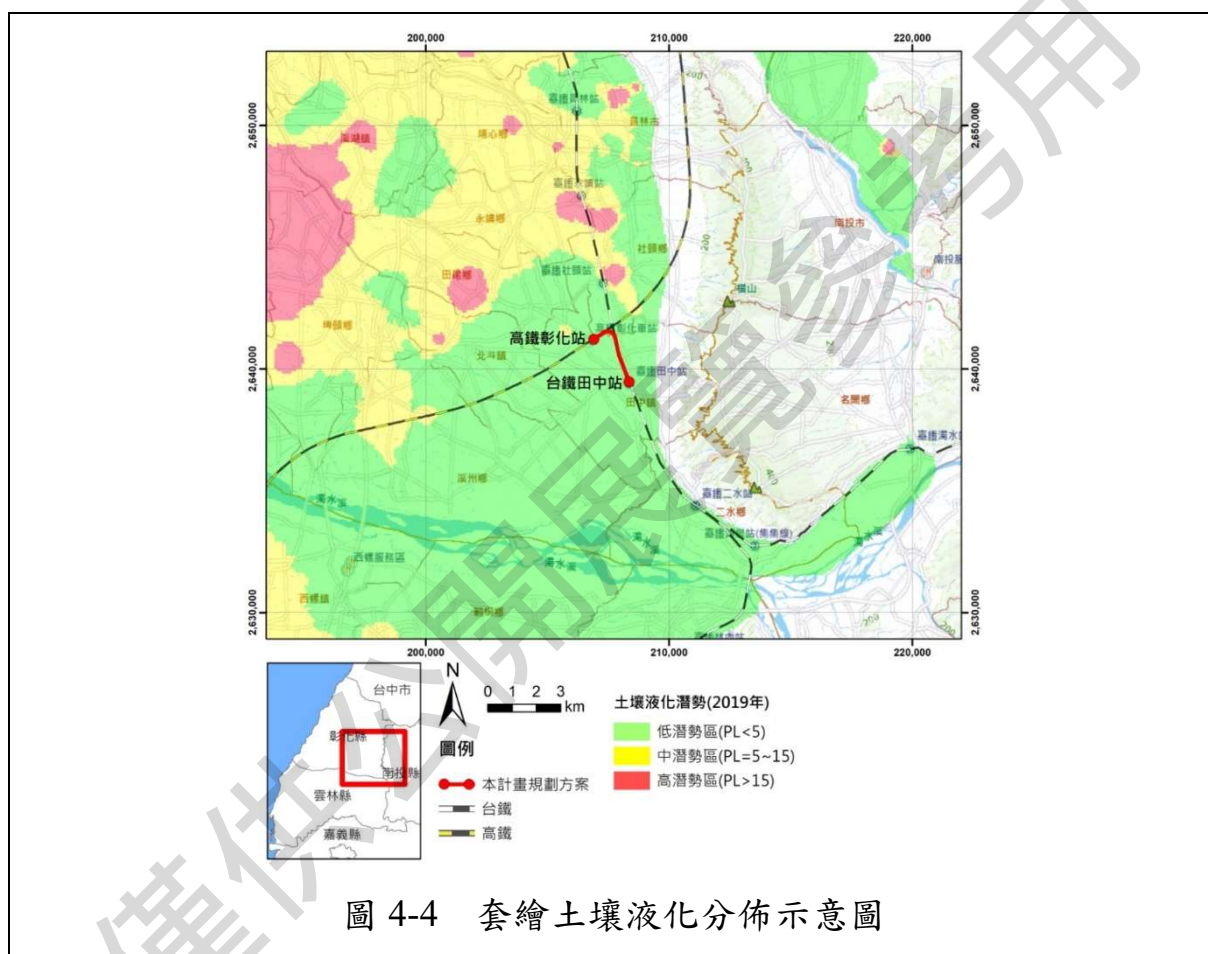


#### 四、 環境敏感分析

田中支線路線之平面路段及部份高架路段重疊於地下水補注地質敏感區之濁水溪沖積扇區位（詳圖 4-3）。依地質法規定辦理「地下水補注地質敏感區基地地質調查及地質安全評估」，指出田中支線路堤段之軌道表層鋪面採透水性佳之道碴，可促進降雨快速入滲、避免路面積水並提高降雨時之行車安全性；臺鐵田中站至高鐵東三路沿線的排水設施則包含既有水路之田中央排水、L1 型明溝、無名排水、農田排水、卓乃潭排水、卓乃潭改道明溝及卓乃潭改道箱涵等排水設施，能有效收集降雨並提供地表水入滲補注地下水之管道，並符合地質法規定土地透水面積不得小於 60%。



依據經濟部地質調查及礦業管理中心之土壤液化潛勢查詢系統顯示，田中支線路線位於土壤液化低潛勢區（詳圖 4-4）。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫－田中支線鐵路新建工程委託設計及監造技術服務－基本設計報告」（113 年 6 月）指出，依鑽探成果之土壤液化潛勢分析結果顯示，田中支線行經路線在中度地震情況下，屬無液化損害程度；在設計地震情況下，屬輕微液化損害程度；在最大地震狀況下，屬中度液化損害程度。



故為確保安全，在車站建築與引道橋樑段應用適當之深基礎型式，採用樁基礎設計，將基樁貫入較深之非液化土層，並依據鐵路橋梁耐震設計規範及建築物基礎構造設計規範建議之土壤參數折減係數，以強化車站建築與引道橋樑段之基礎安全性。路堤段因地下水位低，受液化影響甚微，並且未進行開挖行為、僅鋪設鐵路軌道，非屬定著性之固定建築物；因此，定期檢測並維護鐵軌平整性，以提高通行安全。

## 伍、變更計畫

民國 106 年 7 月 7 日公布「前瞻基礎建設特別條例」，行政院推動八年期（2017-2024 年）軌道建設，改善城鄉差距。「高鐵、臺鐵連結成網」為提供臺鐵與高鐵優質轉乘服務，田中支線為前瞻計畫第一期計畫，辦理高鐵彰化站與臺鐵田中站銜接轉乘接駁計畫。

田中支線可視為集集線的延伸，與高鐵交通網絡銜接，串連高鐵彰化站與臺鐵田中站提供無縫轉乘服務，不僅能發揮整體運輸系統效能，亦能有效減少私人運具使用；同時，將鐵道運輸服務觸角延伸至集集、水里、日月潭，形成中部地區觀光鐵道廊帶。

為促進田中支線推動效率，針對高鐵彰化站與臺鐵田中車站聯繫與轉乘的各種方案進行可行性研究與綜合規劃分析。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究案」，行政院業於民國 108 年 9 月 27 日院臺交字第 1080030291 號函核定。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃報告，行政院業於民國 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函核定。經審議通過擇定田中支線路線，全長 3.135 公里，其中增設新田中站、改善既有田中車站，並配合設置鐵道（橋樑段、路堤段）。

規劃民國 116 年 1 月至民國 120 年 12 月施工，共計 60 個月，預定民國 120 年 12 月通車。然後續尚需取得私有土地（協議價購、徵收）、撥用公有土地等事宜辦理完成後，始得正式開工。是故，興建田中支線時程急迫，並且係配合中央興建之重大設施，有迅行變更之必要性、急迫性，故辦理個案變更（詳表 5-1、表 5-2、表 5-3、圖 5-1）。

因應主要計畫變更，部分產業服務專用區與部分轉運專用區原臨接園道用地，變更後臨接鐵路用地兼供道路使用，為維持留設開放空間之連續性，故配合變更土地使用分區管制要點退縮建築相關內容，及其增訂臺鐵車站專用區之土地使用分區及都市設計管制內容，以維護特定區之整體發展特色，並加強開放空間整體設

計（詳見表 5-1、表 5-2、表 5-3、表 5-4、表 5-5、圖 5-1）。

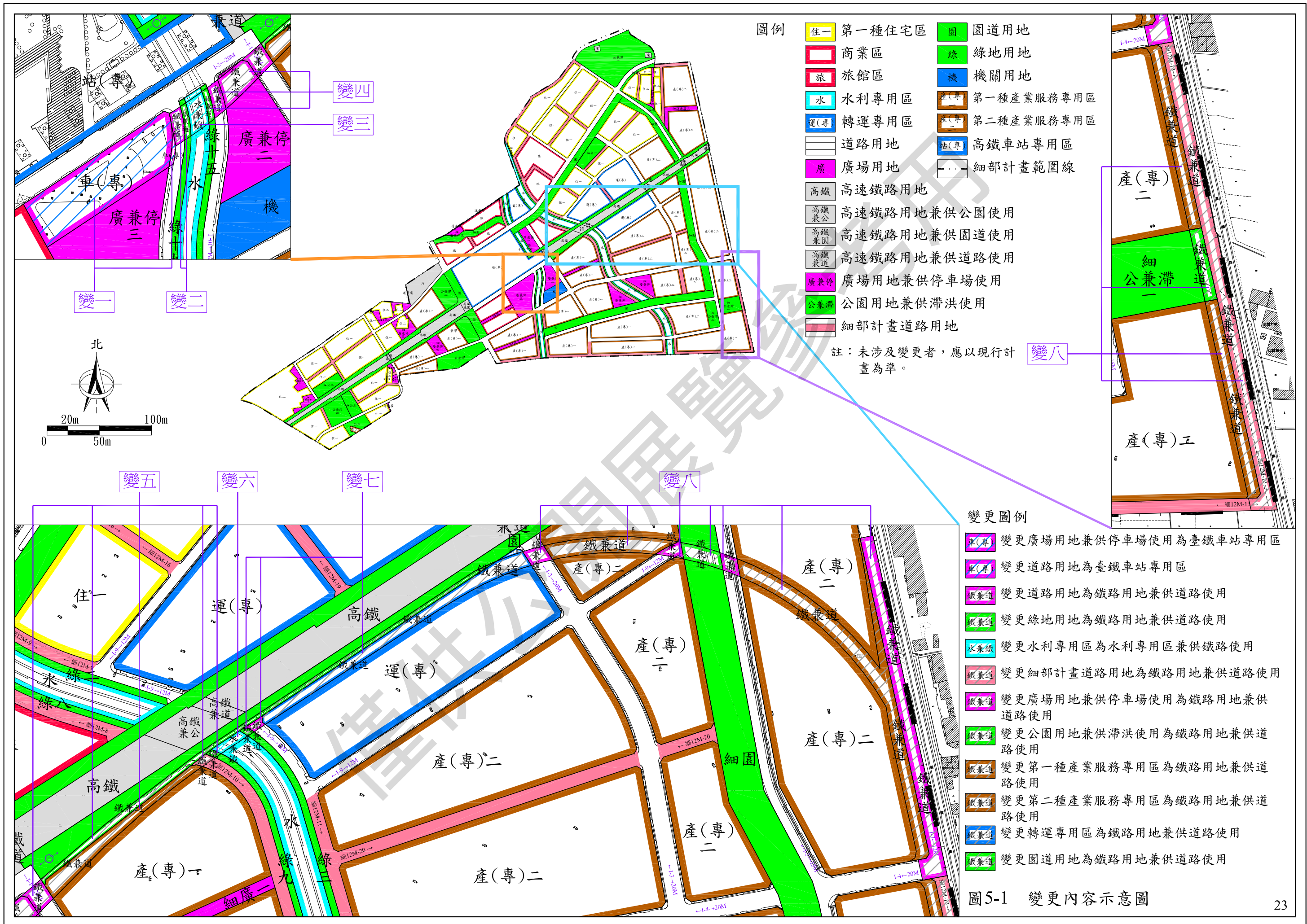
表 5-1 變更內容明細表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
一	部分廣兼停三，及部分道路用地	廣場用地兼供停車場使用(三) 0.7293 道路用地 0.0107	臺鐵車站專用區 0.7400	1. 民國 106 年 7 月 7 日公布「前瞻基礎建設特別條例」，行政院推動八年期（2017-2024 年）軌道建設，改善城鄉差距。「高鐵、臺鐵連結成網」為提供臺鐵與高鐵優質轉乘服務，田中支線為前瞻計畫第一期計畫，辦理高鐵彰化站與臺鐵田中站銜接轉乘接駁計畫。 2. 田中支線可視為集集線的延伸，與高鐵交通網絡銜接，串連高鐵彰化站與臺鐵田中站提供無縫轉乘服務，不僅能發揮整體運輸系統效能，亦能有效減少私人運具使用；同時，將鐵道運輸服務觸角延伸至集集、水里、日月潭，形成中部地區觀光鐵道廊帶。 3. 為促進田中支線推動效率，針對高鐵彰化站與臺鐵田中車站聯繫與轉乘的各種方案進行可行性研究與綜合規劃分析。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究案」，行政院業於民國 108 年 9 月 27 日院臺交字第 1080030291 號函核	
二	廣兼停三東側	道路用地 0.0356 綠地用地 0.0195	鐵路用地兼供道路使用 0.0551		
三	八堡二圳	水利專用區 0.0565	水利專用區兼供鐵路使用 0.0565		
四	八堡二圳東側至 I-1-20 M 之間	綠地用地 0.0184 道路用地 0.0357 廣場用地兼供停車場使用(二) 0.0936	鐵路用地兼供道路使用 0.1477		
五	I-1-20M 至八堡一圳	道路用地 0.0584 園道用地 0.2270 第一種產業服務專用區 0.1858 綠地用地 0.0060	鐵路用地兼供道路使用 0.4772		

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
六	八堡一圳	水利專用區 0.0265	水利專用區兼供鐵路使用 0.0265	定。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃報告,行政院業於民國111年10月28日院臺交字第1110179992號函核定。經審議通過擇定田中支線路線,全長3.135公里,其中增設新田中站、改善既有田中車站,並配合設置鐵道(橋樑段、路堤段)。 4. 規劃民國116年1月至民國120年12月施工,共計60個月,預定民國120年12月通車。然後續尚需取得私有土地(協議價購、徵收)、撥用公有土地等事宜辦理完成後,始得正式開工。是故,興建田中支線時程急迫,並且係配合中央興建之重大設施,有迅行變更之必要性、急迫性,故辦理個案變更。	
七	八堡一圳東側至 I-3-20M	綠地用地 0.0056 道路用地 0.0129 轉運專用區 0.2861	鐵路用地兼供道路使用 0.3046		
八	I-3-20M 東側	道路用地 1.1349 第二種產業服務專用區 1.1527 園道用地 0.0583 公園用地 供兼滯洪使用(一) 0.0831	鐵路用地兼供道路使用 2.4290		
九	土地使用分區管制要點	土地使用分區管制要點第三點、第七點、第九點	修正後土地使用分區管制要點第三點、第七點、第九點(詳見表5-4)		

註：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

僅供公開展覽參考用



僅供公開展覽參考用

表 5-2 變更面積增減統計表

分區	變更編號	變一	變二	變三	變四	變五	變六	變七	變八	變九	小計
廣場用地兼供停車場使用		-0.7293			-0.0936					變更土地使用 用分區管制	-0.8229
道路用地		-0.0107	-0.0356		-0.0357	-0.0584		-0.0129	-1.1349	要點第三 點、第七 點、第九點	-1.2882
臺鐵車站專用區		+0.7400									0.7400
綠地用地			-0.0195		-0.0184	-0.0060		-0.0056			-0.0495
鐵路用地兼供道路使用			+0.0551		+0.1477	+0.4772		+0.3046	+2.4290		+3.4136
水利專用區				-0.0565			-0.0265				-0.0830
水利專用區兼供鐵路使用				+0.0565			0.0265				0.0830
園道用地						-0.2270			-0.0583		-0.2853
第一種產業服務專用區						-0.1858					-0.1858
第二種產業服務專用區									-1.1527		-1.1527
轉運專用區								-0.2861			-0.2861
公園用地兼供滯洪使用									-0.0831		-0.0831
小計		0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000		0.0000

註 1：單位（公頃）。

註 2：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

表 5-3 變更前後面積對照表

分區		現行計畫 面積(公頃)	變更面 積(公頃)	變更後		
				計畫面積 (公頃)	百分比	
土地 使用 分區	住宅區	第一種住宅區	31.34		31.3400	15.33%
		第二種住宅區	6.55		6.5500	3.20%
	住宅區 小計		37.89		37.8900	18.54%
	商業區		2.14		2.1400	1.05%
	旅館區		7.95		7.9500	3.89%
	零星工業區		0.10		0.1000	0.05%
	產業服 務專用 區	第一種產業服務專用區	22.40	-0.1858	22.2142	10.87%
		第二種產業服務專用區	34.09	-1.1527	32.9373	16.11%
	產業服務專用區 小計		56.49	-1.3385	55.1515	26.98%
	高鐵車站專用區		7.81		7.8100	3.82%
	臺鐵車站專用區		--	+0.7400	0.7400	0.36%
	轉運專用區		6.50	-0.2861	6.2139	3.04%
	電力事業專用區		0.96		0.9600	0.47%
	水利專用區		3.99	-0.0830	3.9070	1.91%
	水利專用區兼供鐵路使用		--	0.0830	0.0830	0.04%
	小計		123.83	-0.8846	122.9454	60.14%
公共 設施 用地	公園用地		2.85		2.8500	1.39%
	公園用地兼供滯洪使用		11.35	-0.0831	11.2669	5.51%
	園道用地		16.97	-0.2853	16.6847	8.16%
	綠地用地		2.09	-0.0495	2.0405	1.00%
	機關用地		0.60		0.6000	0.29%
	廣場用地		0.68		0.6800	0.33%
	廣場用地兼供停車場使用		6.90	-0.8229	6.0771	2.97%
	道路用地兼供廣場使用		0.84		0.8400	0.41%
	污水處理廠用地		1.43		1.4300	0.70%
	電路鐵塔用地		0.14		0.1400	0.07%
	高速鐵路用地		5.52		5.5200	2.70%
	高速鐵路用地兼供公園使用		0.18		0.1800	0.09%
	高速鐵路用地兼供園道使用		0.19		0.1900	0.09%
	高速鐵路用地兼供道路使用		0.31		0.3100	0.15%
	道路用地		30.54	-1.2882	29.2518	14.31%
鐵路用地兼供道路使用		--	+3.4136	3.4136	1.67%	
小計		80.59	+0.8846	81.4746	39.86%	
合計		204.42	--	204.4200	100.00%	

註：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

表 5-4 土地使用分區管制要點第三、七、九點修正對照表

原條文				變更後條文				備註																																																																																												
<p>三、本計畫區各項土地使用分區之建蔽率、容積率應符合下表規定：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>土地使用分區</th> <th>建蔽率 (%)</th> <th>容積率 (%)</th> <th>最小建築基地面積 (m<sup>2</sup>)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>第一種住宅區</td><td>50</td><td>160</td><td>200</td></tr> <tr><td>第二種住宅區</td><td>50</td><td>100</td><td>-</td></tr> <tr><td>商業區</td><td>60</td><td>320</td><td>250</td></tr> <tr><td>旅館區</td><td>60</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>零星工業區</td><td>70</td><td>210</td><td>-</td></tr> <tr><td>第一種產業服務專用區</td><td>70</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>第二種產業服務專用區</td><td>70</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>轉運專用區</td><td>50</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>電力事業專用區</td><td>50</td><td>240</td><td>-</td></tr> <tr><td>水利專用區</td><td>10</td><td>20</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>				土地使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)	最小建築基地面積 (m <sup>2</sup> )	第一種住宅區	50	160	200	第二種住宅區	50	100	-	商業區	60	320	250	旅館區	60	240	250	零星工業區	70	210	-	第一種產業服務專用區	70	240	250	第二種產業服務專用區	70	240	250	轉運專用區	50	240	250	電力事業專用區	50	240	-	水利專用區	10	20	-	<p>三、本計畫區各項土地使用分區之建蔽率、容積率應符合下表規定：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>土地使用分區</th> <th>建蔽率 (%)</th> <th>容積率 (%)</th> <th>最小建築基地面積 (m<sup>2</sup>)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>第一種住宅區</td><td>50</td><td>160</td><td>200</td></tr> <tr><td>第二種住宅區</td><td>50</td><td>100</td><td>-</td></tr> <tr><td>商業區</td><td>60</td><td>320</td><td>250</td></tr> <tr><td>旅館區</td><td>60</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>零星工業區</td><td>70</td><td>210</td><td>-</td></tr> <tr><td>第一種產業服務專用區</td><td>70</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>第二種產業服務專用區</td><td>70</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>轉運專用區</td><td>50</td><td>240</td><td>250</td></tr> <tr><td>電力事業專用區</td><td>50</td><td>240</td><td>-</td></tr> <tr><td>水利專用區</td><td>10</td><td>20</td><td>-</td></tr> <tr><td><b>臺鐵車站專用區</b></td><td><b>60</b></td><td><b>240</b></td><td>-</td></tr> </tbody> </table>				土地使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)	最小建築基地面積 (m <sup>2</sup> )	第一種住宅區	50	160	200	第二種住宅區	50	100	-	商業區	60	320	250	旅館區	60	240	250	零星工業區	70	210	-	第一種產業服務專用區	70	240	250	第二種產業服務專用區	70	240	250	轉運專用區	50	240	250	電力事業專用區	50	240	-	水利專用區	10	20	-	<b>臺鐵車站專用區</b>	<b>60</b>	<b>240</b>	-	<p>增加臺鐵車站專用區之建蔽率、容積率規定</p>
土地使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)	最小建築基地面積 (m <sup>2</sup> )																																																																																																	
第一種住宅區	50	160	200																																																																																																	
第二種住宅區	50	100	-																																																																																																	
商業區	60	320	250																																																																																																	
旅館區	60	240	250																																																																																																	
零星工業區	70	210	-																																																																																																	
第一種產業服務專用區	70	240	250																																																																																																	
第二種產業服務專用區	70	240	250																																																																																																	
轉運專用區	50	240	250																																																																																																	
電力事業專用區	50	240	-																																																																																																	
水利專用區	10	20	-																																																																																																	
土地使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)	最小建築基地面積 (m <sup>2</sup> )																																																																																																	
第一種住宅區	50	160	200																																																																																																	
第二種住宅區	50	100	-																																																																																																	
商業區	60	320	250																																																																																																	
旅館區	60	240	250																																																																																																	
零星工業區	70	210	-																																																																																																	
第一種產業服務專用區	70	240	250																																																																																																	
第二種產業服務專用區	70	240	250																																																																																																	
轉運專用區	50	240	250																																																																																																	
電力事業專用區	50	240	-																																																																																																	
水利專用區	10	20	-																																																																																																	
<b>臺鐵車站專用區</b>	<b>60</b>	<b>240</b>	-																																																																																																	
<p>七、本計畫區內經指定應辦理都市設計審議之地區，應加強基地綠美化公共開放空間之設計，並經都市設計委員會審議通過後，始得依建管程序申請建築執照。應辦理都市設計審議之地區（詳圖<b>5-2</b>）包括：</p> <p>（一）面臨園道之街廓。</p> <p>（二）面臨高鐵車站專用區之街廓。</p> <p>（三）依其他規定應辦理設計審議者。</p>				<p>七、本計畫區內經指定應辦理都市設計審議之地區，應加強基地綠美化公共開放空間之設計，並經都市設計委員會審議通過後，始得依建管程序申請建築執照。應辦理都市設計審議之地區（詳圖<b>5-3</b>）包括：</p> <p>（一）面臨園道之街廓。</p> <p>（二）面臨高鐵車站專用區、<b>臺鐵車站專用區</b>之街廓。</p> <p>（三）依其他規定應辦理設計審議者。</p>				<p>配合增加面臨臺鐵車站專用區之相關都市設計規定、圖資</p>																																																																																												

原條文	變更後條文	備註
<p>九、本計畫區內各土地使用分區指定建築退縮規定如下：            (詳如圖 5-4 所示)</p> <p>(一)除第二種住宅區外，面臨一號道路之建築基地與公共設施用地應自道路境界線至少退縮 10 公尺建築，退縮建築臨接道路境界線 3 公尺範圍內需留設無遮簷人行道，其餘退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆，並得計入法定空地，惟不得作停車位使用；退縮建築後免再留設法定騎樓。</p> <p>(二)除第二種住宅區外，面臨園道用地、計畫道路、道路用地兼供廣場使用與廣場用地之建築基地與公共設施用地應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，退縮建築臨接道路境界線 3 公尺範圍內需留設無遮簷人行道，其餘退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆，並得計入法定空地，惟不得作停車位使用；退縮建築後免再留設法定騎樓。</p> <p>(三)基地情形特殊者，得提經都市設計審議委員會審議同意者，從其規定辦理。</p> <p>(四)第二種住宅區退縮建築依「彰化縣建築管理自治條例」之規定辦理。</p>	<p>九、本計畫區內各土地使用分區指定建築退縮規定如下：            (詳如圖 5-5 所示)</p> <p>(一)除第二種住宅區外，面臨一號道路之建築基地與公共設施用地應自道路境界線至少退縮 10 公尺建築，退縮建築臨接道路境界線 3 公尺範圍內需留設無遮簷人行道，其餘退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆，並得計入法定空地，惟不得作停車位使用；退縮建築後免再留設法定騎樓。</p> <p>(二)除第二種住宅區外，面臨園道用地、計畫道路、道路用地兼供廣場使用、<u>廣場用地與鐵路用地兼供道路使用</u>之建築基地與公共設施用地應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，退縮建築臨接道路境界線 3 公尺範圍內需留設無遮簷人行道，其餘退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆，並得計入法定空地，惟不得作停車位使用；退縮建築後免再留設法定騎樓。</p> <p>(三)基地情形特殊者，得提經都市設計審議委員會審議同意者，從其規定辦理。</p> <p>(四)第二種住宅區退縮建築依「彰化縣建築管理自治條例」之規定辦理。</p>	<p>增加面臨鐵路用地兼供道路使用之建築退縮規定內容。</p>

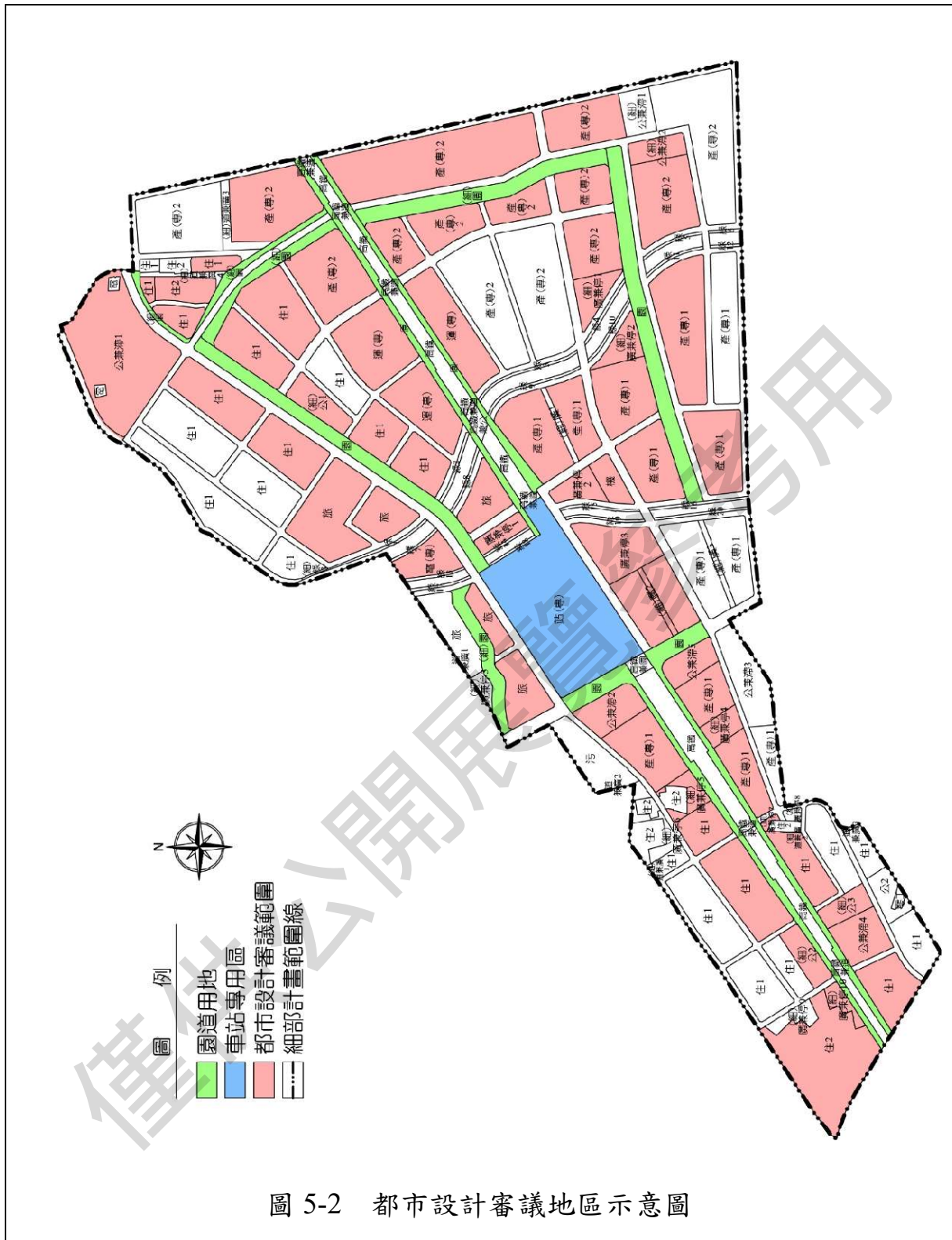
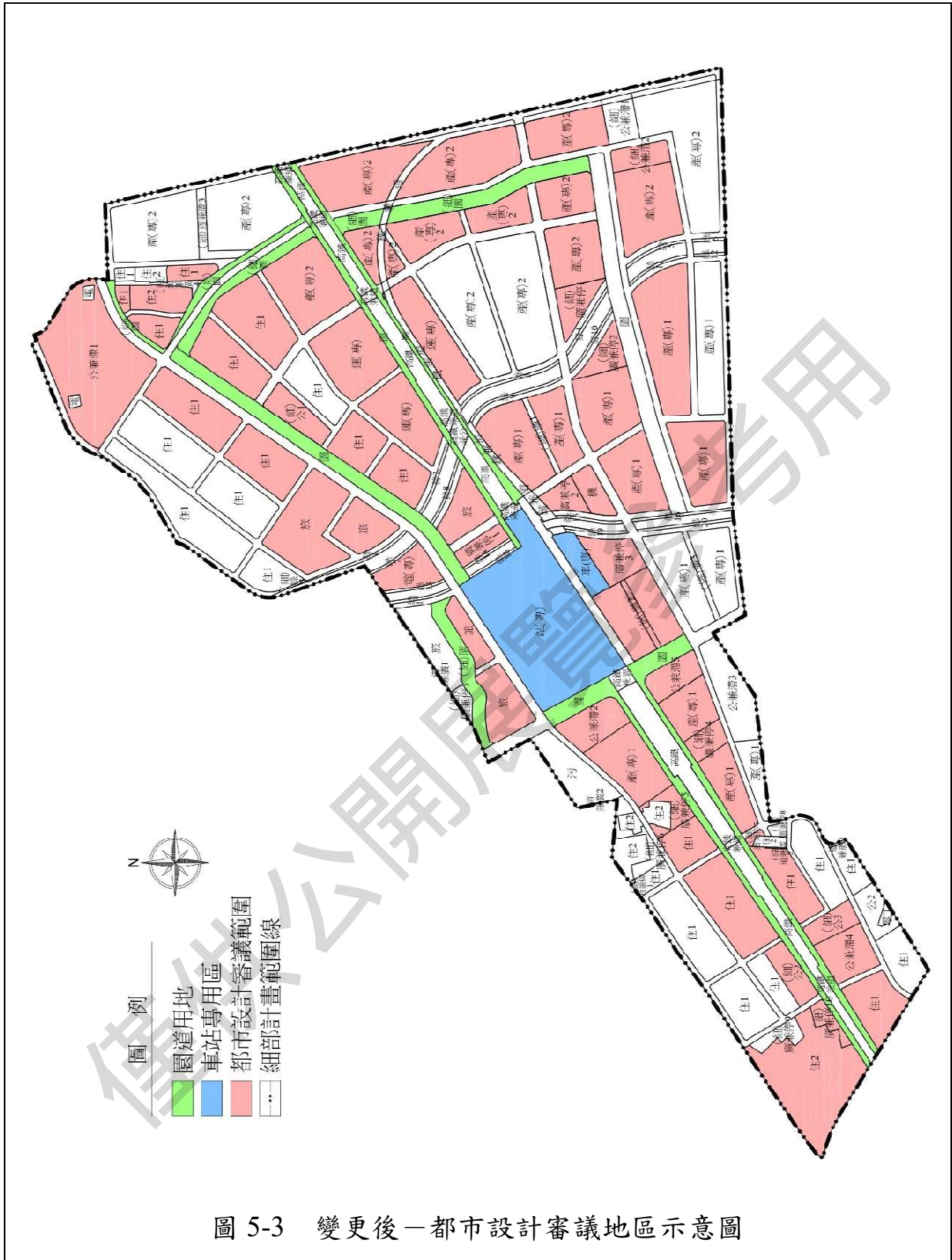
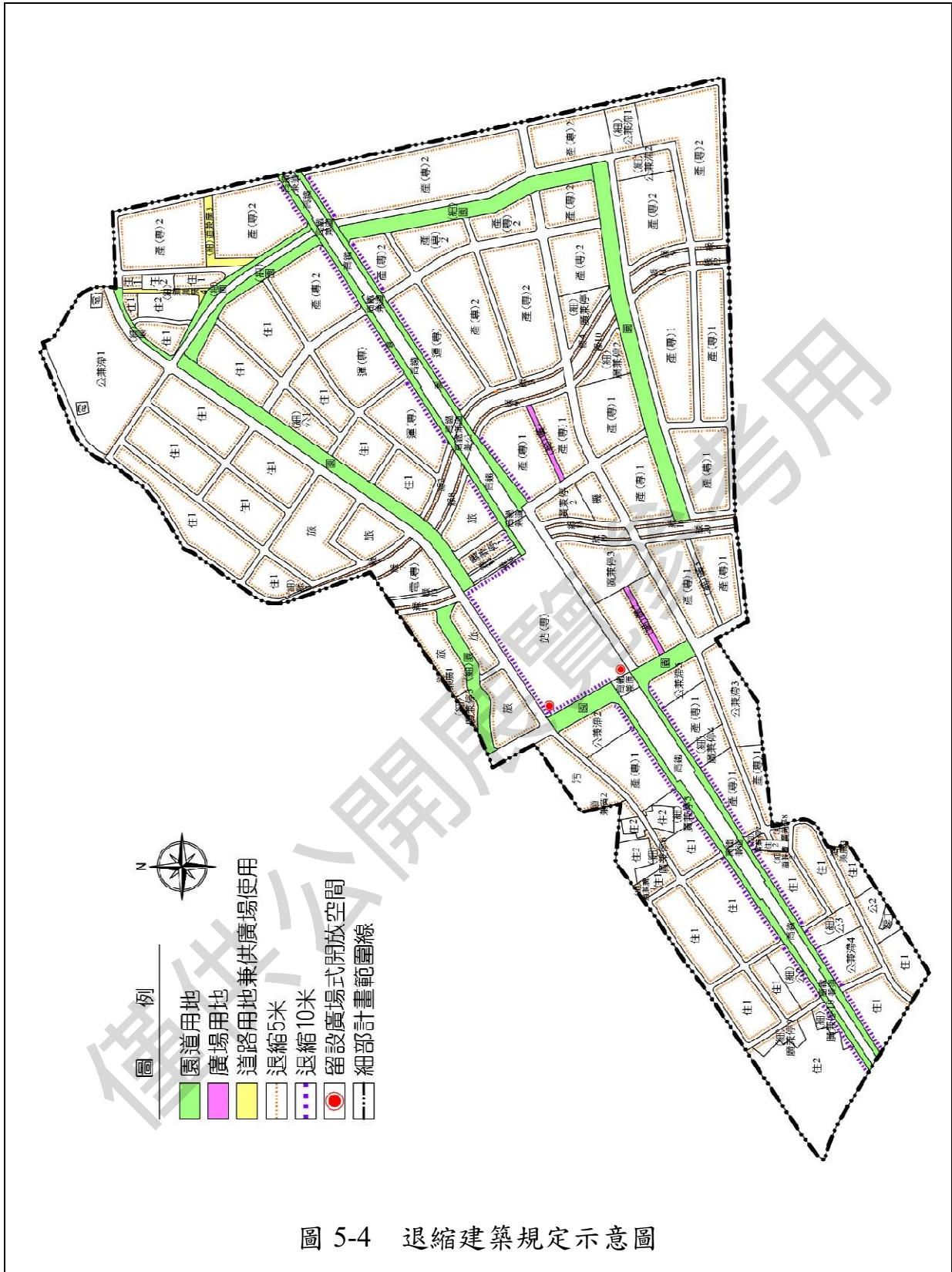
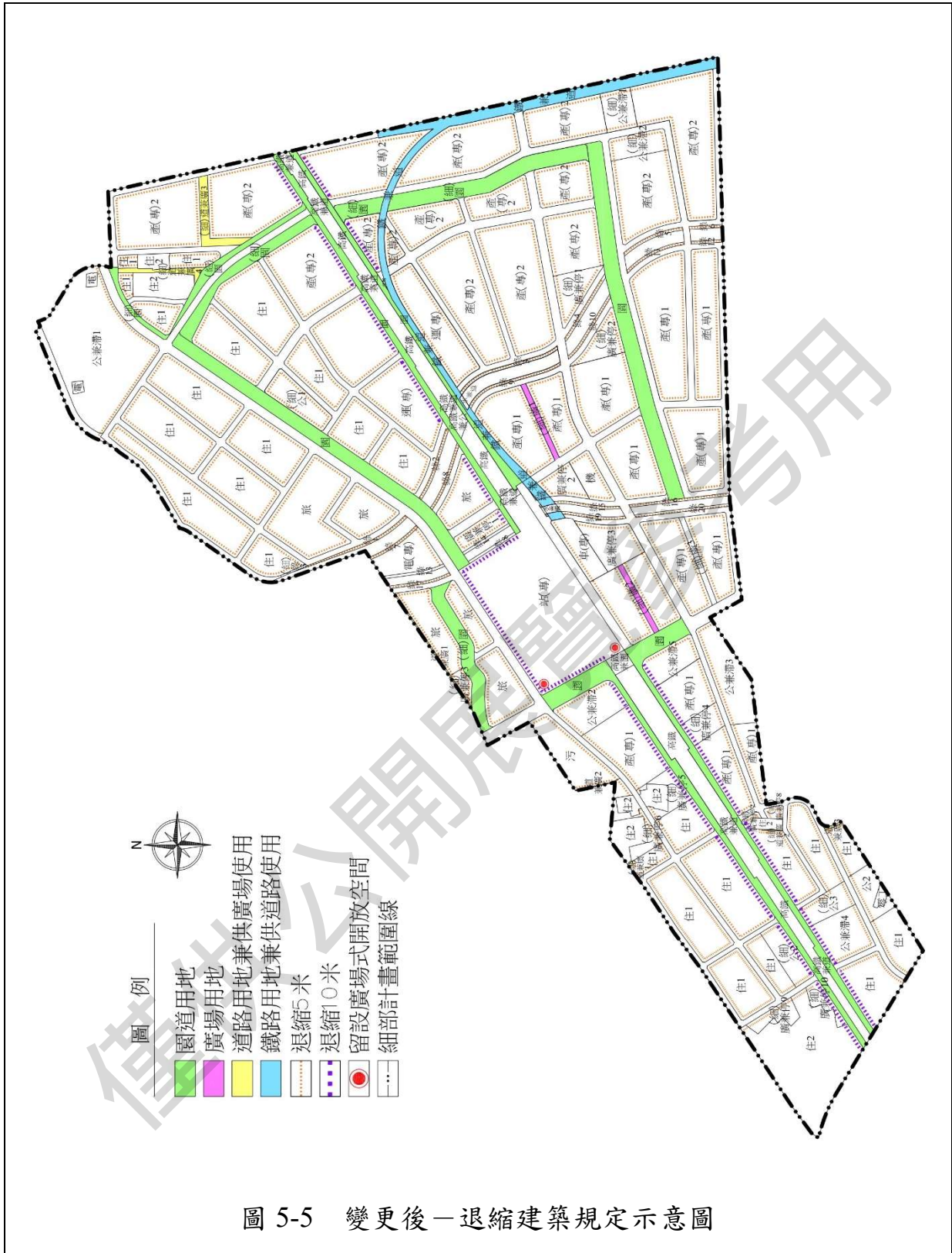


圖 5-2 都市設計審議地區示意圖







## 陸、事業及財務計畫

「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃報告指出，依行政院 111 年 10 月 28 日院臺交字第 1110179992 號函示：經費分擔部分，依院長 110 年 4 月 25 日研商臺鐵改革專案會議提示，未具自償性建設經費由中央政府負擔，具自償性之建設經費由國營臺灣鐵路股份有限公司自行負擔。

田中支線北起高鐵彰化站，南迄臺鐵田中車站，路線全長約 3.135 公里。施工期程規劃 60 個月，施工期程民國 116 年 1 月至 120 年 12 月，預定民國 120 年 12 月通車。由表 6-1 可知配合興建田中支線工程之擬定事業及財務計畫內容。

表 6-1 事業及財務計畫表

公共設施項目	面積 (公頃)	土地取得方式				開發經費(萬元)				主辦單位	完成期限	經費來源
		徵購	區段徵收	市地重劃	其它  撥用	土地徵購 及地上物 補償費	整地 費	工程 費	合計			
鐵路用地兼供道路使用	3.4136	√			√	95,852.66	1,706.80	15,361.20	112,920.66	國營臺灣鐵路股份有限公司	民國 120 年	交通部、國營臺灣鐵路股份有限公司編列預算

註 1：表內面積僅供參考，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

註 2：試算經費標準：土地徵購及地上物補償費之公有地以公告現值試算，私有地以合理市價試算。整地費 500 元/m<sup>2</sup>、工程費 4,500 元/m<sup>2</sup>。

註 3：表列之預計開發經費及完成期限，得視主辦單位財務狀況酌予調整。

僅供公開展覽參考用

## 附 件

附件一 交通部相關函文

附件二 行政院核定函文

附件三 辦理個案變更相關函文

附件四 辦理變更前舉辦公聽會相關資料

僅供公開展覽參考用

僅供公開展覽參考用

## 交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2389-9887

聯絡人：吳林築

受文者：交通部臺灣鐵路管理局

發文日期：中華民國108年5月29日

發文字號：交路（一）字第1088900216號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(1088900216-0-0.pdf)

主旨：檢陳「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」修正報告書108年3月版（如附件1）及「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」修正報告書（如附件2）各1冊，謹請鑒核。

說明：

- 一、日月潭風景區擁有豐富的觀光資源，為打造國內鐵道觀光旅遊，於前瞻基礎建設計畫辦理「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」及「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，先強化臺鐵與高鐵優質轉乘服務並強化集集支線觀光以及日月潭風景區南進交通改善後，未來再透過民間參與集集觀光鐵道整合開發計畫，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。
- 二、有鑒於此，本部將「民間參與集集觀光鐵道整合開發計畫」規劃案納入「集集支線基礎設施改善」，即係以「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」及「臺鐵集集支線基礎設施改善」建置完成後，將結合周邊開發及觀光支線票價，導入民間參與及經營彈性，透過整體規劃，打造高鐵彰化站至集集支線之觀光鐵道，營造自明性，創造高票價等值體驗或

108/06/10



G21080018866 108/05/30



服務價值並帶動投資進駐，促進高鐵特定區的開發，成為國內鐵道轉型觀光鐵道的範例。

三、因此，本部係以整體規劃來思考，而非將「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」及「集集支線基礎設施改善」作為一般鐵路改善，僅考慮單純運輸收益的部分，再者，目前高鐵彰化站的運量相較於其他站較少，倘透過高鐵彰化站周邊土地開發，以及「高鐵彰化站與臺鐵轉乘」、「臺鐵集集支線基礎設施改善」及「民間參與集集觀光鐵道整合開發計畫」等沿線觀光活絡起來，將可望帶動高鐵彰化站運量成長，爰建請鈞院支持「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」及「集集支線基礎設施改善計畫」。

四、旨案依據鈞院審查意見，主要補充及修正內容，分述如次：

(一)「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」，依據鈞院秘書長107年12月19日院臺交字第1070043321號函，修訂摘要如次(詳參附件1報告書之意見回復表)：

1、本計畫補充修正於第六章就方案A、B、C、D等待選運具成本與運量關係檢討替選方案，評估建議以方案D即公車系統服務為優先方案。惟高鐵彰化站鄰近臺鐵縱貫線、集集支線，具有觀光層面的激活效益，在「研議高鐵各站與臺鐵站區間無縫接駁轉乘系統之可行性」(運研所)指出，若能串連高鐵及臺鐵車站，提供無縫轉乘的服務，不僅能有效發揮整體運輸系統之綜效，亦為旅行者減輕旅行的負效用，從觀光發展的角度，可將鐵路運輸的服務觸角伸及集集、水里、日月

潭，形成中部地區特色的鐵道觀光路線，故本報告亦從政策供給面(包括配合前瞻計畫對於高鐵與臺鐵轉乘軌道系統連結的主軸)，提供軌道方案評估，並呼應立法院第8屆第2會期交通委員會第3次全體委員會建議：「交通部新闢高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁支線，並考慮連結田中車站作為集集支線之聯外路線」。

- 2、需求性及必要性:本計畫若僅從成本與運量角度來審視，公車系統確為優先替選方案，惟依本函說明一、二，替選方案B田中支線因具有與集集支線、日月潭風景區觀光資源串連，帶動觀光發展優勢，建議與「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」一同推動，以形塑中部鐵道觀光廊帶。
- 3、接駁方式:本計畫修正後於第六章就方案A、B、C、D進行整體評估。方案B雖工程經費與地上物拆遷面積皆為最高，惟其在營運模式方面，能與集集線進行營運整合(甚至可視為集集支線的延伸)，依據其運量預測及營運模式，同時配合「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，以方案B最能帶動旅遊人數，增益其服務運能，整體營運績效較方案C為佳，且方案C因增設招呼站位置距平交道及車站距離較短，在無法確認可消除該平交道前提下，將可能延長平交道公路等待時間提升事故發生率。現有公車接駁方式與方案C在建設成本面雖優於方案B，但若以政策推動供給面，就未來軌道運輸發展願景來看，建議仍以方案B為推動方案。
- 4、財務及經費分擔:本計畫建議推動之軌道接駁方案B，



雖其財務效益自償率僅6.08%、淨現值-14.21億元，然該方案因具有與集集支線串連的優勢，預計在未來結合周邊開發並導入民間參與、觀光票價及經營彈性，將可積極增裕票箱收益及附屬事業收入。然因串連集集支線所衍生之觀光收益，尚需就集集支線整體觀光整合開發評估，暫無法明顯量化，因此建議工程興建費用全數由中央編列預算支出。

- 5、環境影響評估：依據107年4月11日行政院環保署修正公告之「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」第6條第1項第2款規定，本工程路線長度未超過5公里，且未位於國家公園、野生動物保護區、野生動物重要棲息環境、重要濕地、臺灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區、水庫集水區、海拔高度1,500公尺以上、或山坡地、臺灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之一般保護區、都市土地或非都市土地，其附屬隧道或地下化工程長度合計1公里以上等環境敏感區位，依規定無須實施環境影響評估，已補充說明於報告書P7-60。

(二)「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，依據鈞院秘書長107年12月28日院臺交字第1070045531號函，修訂摘要如次(詳參報告書之意見回復表)：

#### 1、計畫必要性

- (1)本計畫依據「前瞻基礎設備特別條例」第五條規定，屬改善既有路線設施之計畫性質，爰依其目標性質提報綜合規劃報告書陳請鈞院核定。

(2)分項經費表中編列「觀光鐵路整合開發計畫可行性研究」2,000萬元部分，係本部為整合集集支線整體觀光發展，就民間參與辦理事項、財務評估、參與方式(OT/BOT)以及辦理程序等妥為研議需要，業奉核定預算在案，擬建議不予刪除。

## 2、經濟效益及財務計畫

(1)本計畫經費編列業已參照工程會頒定「公共建設工程經費估算編列手冊」規定修正，並依據近期核定計畫修正折現率為3%，修正後財務效益益本比為-0.01雖不具備可行性，惟參考交通部「交通建設計畫經濟效益評估手冊」，納入產業經濟外溢及減碳排放等外部效益，經濟效益益本比可提升至0.687。

(2)集集支線屬觀光路線性質，並無法衍生明顯之量化效益，惟其具有帶動觀光發展之動力，對於區域連結與提升觀光產業有其指標性之意義。本計畫將於後續執行階段結合周邊開發及觀光支線票價，並導入民間參與及經營彈性，積極增裕票箱收益及附屬事業收入，以提升自償率，減輕政府財政負擔。

(3)集集支線目前平均每月搭乘數約3萬人次，假日達2,500人次，因此以假日每天11班列車總座位數僅2,000人，顯有不足。本計畫預定將各站月臺長度延長至134公尺以上並提高月臺高度至115公分，除可提升載運量外，將配合未來新購用於支線之車輛編組彈性運用，可有效提升旅運品質。

(4)本部「鐵路行車安全改善六年計畫」係為提升路線

行車安全所編列，相關子計畫經費均已匡列在案與本計畫為配合集集支線未來觀光發展，提升其旅運品質性質不同，爰建議另於「前瞻基礎建設計畫」項下核編。

五、依據鈞院107年10月19日院授發綜字第1070801867號函頒之行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點第14點規定，檢陳旨揭兩案個案計畫基本資料表各1份(如附件3)。

六、旨案報告書電子檔雲端儲存位置如下：<https://bit.ly/2W5FVxc>。

正本：行政院

副本：國家發展委員會、行政院主計總處、行政院公共工程委員會、財政部、本部路政司、會計處、交通部臺灣鐵路管理局

2019/05/29  
16:40:00

## 交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號

傳真：(02)2389-9887

聯絡人：吳林築

受文者：交通部臺灣鐵路管理局

發文日期：中華民國108年8月28日

發文字號：交路（一）字第1088900303號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：檢陳本部臺灣鐵路管理局「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」修正報告書(核定本)1冊(如附件)，請鑒核。

說明：

一、依據鈞院秘書長108年8月6日院臺交字第1080183922號函會議結論，補充說明於旨揭報告書第柒章、第捌章內文，另有關國家發展委員會核提意見回覆，請參閱報告書附件一、審查意見與回覆。

二、旨案報告書電子檔雲端儲存位置如下：<https://shorturl.at/gslQ9>。

正本：行政院

副本：國家發展委員會、行政院主計總處、行政院公共工程委員會、財政部、本部路政司、會計處、交通部臺灣鐵路管理局

2019/08/29  
08:10:52  
文  
章

108/09/06



G21080030814 108/08/29

僅供公開展覽參考用

## 行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：(02)3356-6784

聯絡人：曹慈容(02)3356-6778

受文者：交通部

發文日期：中華民國108年9月27日

發文字號：院臺交字第1080030291號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(附件大小超出限制，請至<https://attachment.ey.gov.tw/>下載，識別碼：ba85)

主旨：所報修正後「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」報告書一案，准予依核定本及照核復事項辦理。

說明：復108年5月29日交路(一)字第1088900216號及108年8月28日交路(一)字第1088900303號函。

核復事項：

- 一、本案請配合「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，落實田中支線與集集支線串聯營運之營運模式。
- 二、本案綜合規劃階段，請務實檢討評估及確定運量、財務效益及經費分擔等事宜。
- 三、檢附「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」(108至115年)(核定本)1份。

正本：交通部

副本：財政部、國家發展委員會、行政院公共工程委員會、行政院主計總處(均含附件)



僅供公開展覽參考用

## 行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：(02)33566920

受文者：交通部

發文日期：中華民國111年10月28日

發文字號：院臺交字第1110179992號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(1110179992-0-0.pdf)

主旨：所報貴部臺灣鐵路管理局辦理之「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃報告書一案，准予依核定本辦理。

說明：

一、復111年3月4日交路(一)字第1118900100號函。

二、下列事項，併請照辦：

(一)本計畫總經費29.55億元，計畫期程至118年，並請依「政府公共工程計畫與計畫審議作業要點」規定，完成基本設計後送本院公共工程委員會辦理經費審議。

(二)經費分擔部分，依院長110年4月25日研商臺鐵改革專案會議提示，未具自償性建設經費由政府負擔，故本計畫具自償性之建設經費應由臺灣鐵路管理局自行負擔；另考量臺鐵票價因政策性因素多年未調整，倘臺鐵票價未能如規劃假設每十年調漲10%，本案自償率將由19.68%下降為12.1%，爰暫由臺鐵營業基金負擔自償性經費3.58億元(29.55億元-12.1%)，後續俟「交通部鐵路建設計畫中央公務預算與臺鐵營業基金分擔方式及項目原則」核定後，再適時檢討修正經費分擔方式。

(三)至本計畫規劃111年至115年由前瞻預算支應5.91億元(

不含107年編列0.15億元規劃作業費)，其餘工程經費23.64億元另循預算程序辦理部分，考量「前瞻基礎建設計畫」之計畫期程至114年8月止，且各期預算仍需檢討實際進度與需求逐期核編，爰本計畫分年經費需求與經費來源，應配合前瞻計畫期程與預算額度調整，並分別循特別預算及公務預算公共建設先期作業提報審議。

三、檢附「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」綜合規劃(核定本)1份。

正本：交通部

副本：財政部、國家發展委員會、本院公共工程委員會、本院主計總處、國家發展委員會管制考核處(均含附件)

2022/10/28  
交 10:23:36 章

僅供公開展覽參考

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342號  
(國土署)

聯絡人：張景涵

聯絡電話：02-87712608

電子郵件：chc1023@nlma.gov.tw

傳真：02-87712624

受文者：國營臺灣鐵路股份有限公司

發文日期：中華民國114年5月20日

發文字號：內授國都字第1140806546號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明一

主旨：有關交通部函為國營臺灣鐵路股份有限公司辦理「『高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫』田中支線鐵路」用地之需要，擬依都市計畫法第27條第1項第4款規定，申請辦理個案「變更田中都市計畫（配合興建田中支線工程）案」及「變更高速鐵路彰化車站特定區（配合興建田中支線工程）案」1案，請查照。

說明：

- 一、依據交通部114年5月12日交授臺工字第1140015942號函辦理，並檢附前開號函影本及變更都市計畫申請書各1份。
- 二、案准交通部上開號函及變更都市計畫申請書略以：「本案…因興建田中支線工程需要，行政院業以111年10月28日院臺交字第1110179992號函核定…，」、「…本案預定於民國120年12月完工，…具時程急迫性。」、「彰化縣政府業於113年11月27日公告『變更高速鐵路彰化車站特定區主要計畫（第一次通盤檢討及都市計畫圖重製）』，…『變更田中主要計畫（第二次通盤檢討暨都市計畫圖重製）

114/05/28



G21140018055 114/05/20

』已送內政部審查中…，故不及納入地區通盤檢討辦理。  
」、「114年2月12日及114年3月17日分別舉辦二場公聽會  
」到部，爰本案同意依旨揭條款規定辦理個案變更都市計  
畫，並請貴府協助依法定程序辦理。

正本：彰化縣政府

副本：交通部、國營臺灣鐵路股份有限公司、營建管理組、都市計畫組

電 2025/05/20  
交 15:36:03 文 章

僅供公開展覽參考用

精1140032  
2/29

檔  
保存年限:

# 國營臺灣鐵路股份有限公司嘉義工務段 函

地址：600071 嘉義市 中興路 1 之 3 號  
承辦人：羅昭閣  
電話：(05)2324615; 鐵路 (034)236  
傳真：(05)2345871; 鐵路 (034)354  
電子信箱：04717640@railway.gov.tw

受文者：精豐不動產估價師事務所

發文日期：中華民國 114 年 2 月 27 日  
發文字號：嘉工產字第 1140001544 號  
述別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨 (第 1 次公聽會(都市計畫土地)會議紀錄)  
(A15242200M\_1140001544\_ATTACH1.pdf)

主旨：檢送本段 114 年 2 月 12 日「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 1 份(如附件)，請查照。

說明：依據本段 114 年 1 月 23 日嘉工產字第 1140000667 號開會通知單續辦。

正本：財政部國有財產署、農業部農田水利局、彰化縣政府、彰化縣田中鎮公所、彰化縣社頭鄉公所、國營臺灣鐵路股份有限公司、交通部鐵道局中工務分局、田中鎮中潭里里辦公室、田中鎮龍潭里里辦公室、田中鎮頂潭里里辦公室、田中鎮北里里辦公室、彰化縣田中鎮代表會、田中鎮新庄里里辦公室、社頭鄉里仁村辦公室、彰化縣田中鎮代表會、彰化縣社頭鄉代表會、李日賢、車亭企業股份有限公司、邱義正、施瑞源、蕭清雲(祭祀公業蕭淑會之管理人)、許子炫、許世賢、許宏智、郭雅芳、陳季璫、陳彥岐、許榮吉、許聰敏、許鴻謀、郭阿彩、郭智、郭雅芳、陳季璫、陳彥岐、蕭國恩、蕭輔政、蕭禮祥、賴亮旭、黃筠、詹彩鳳、蕭志敏、蕭昆平、蕭和鐘、蕭國恩、蕭輔政、蕭禮祥、賴亮旭、謝亞庭、謝亞諭、謝武康、謝彭秀蘭、精豐不動產估價師事務所、中興工程顧問股份有限公司

副本：本公司工務處、資產開發處、中興工程顧問事務所、本段施工室、田中工務分駐所

電  
交

總副經理收  
總經理辦文

### 「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 114 年 2 月 12 日 (星期三) 上午 10 時 00 分

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

#### 肆、主持人及紀錄：

主持人：賴副段長香福 (代理) 紀錄：羅昭閣

#### 伍、出席單位及人員：

- 一、財政部國有財產署：(未派員)
- 二、農業部農田水利局：王亭芝、施鵬順、江岱善、林信杰
- 三、彰化縣政府：邱碧楨、黃詩淳、李宜芳、李乙慧
- 四、彰化縣田中鎮公所：(未派員)
- 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、金玉瓊
  - (二) 資產開發處營業分處：(未派員)
  - (三) 中區營運處臺中運務段：(未派員)
  - (四) 嘉義工務段施工室：羅昭閣、余柏騰、蔡其哲、梁現智、趙昕好、劉大綱、黃榆芳、張熾輝、鄭穎鴻
  - (五) 田中工務分駐所：(未派員)
- 七、交通部鐵道局中工務分局：何志永、王亮鈞、林璋玲、丁一劍
- 八、田中鎮中潭里里辦公室：蔡淑玲
- 九、田中鎮頂潭里里辦公室：蕭輔崇
- 十、田中鎮北里里辦公室：(未派員)
- 十一、田中鎮中里里辦公室：(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、彰化縣田中鎮代表會：(未派員)
- 十五、彰化縣社頭鄉代表會：(未派員)
- 十六、精豐不動產估價師事務所：簡大洋、張嘉育、陳景誠、汪杰倫、曹祐瑩
- 十七、中興工程顧問股份有限公司：游傑勝
- 十八、與會貴賓：林琪健(縣議員蕭好巨服務處)

#### 陸、出席之土地所有權人及利害關係人：

- 車○企業股份有限公司(楊○桂代理)、楊○峻、施○源、許○勳、許○傑、許○吉、許○立、黃○郎(陳○炳代理)、許○敏、許○謀、郭○彩、陳○岐、陳○嘉、彭○彥、彭○政、蕭○穎、賴○旭、黃○筠(陳○玲代理)、詹○鳳(李○欽代理)、蕭○鐘、蕭○恩、蕭○政、蕭○穎、賴○旭、謝○庭(謝○全代理)、謝○諭(洪○安代理)、謝○康、謝○翰、農業部農田水利局(林○杰代理)、彰化縣社頭鄉公所(許○維代理)、張○、林○深

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日竣工啟用至今已逾10年有，現已提供多條客運路線及高鐵路免費快捷巴士班車提供進站轉乘接駁，為擴大高鐵路彰化站服務範圍，提升高鐵路與高鐵路間優質之轉乘服務。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，續往北經彰化高鐵路特設區，至高鐵路線前田中支線往西轉，沿高鐵路下道路行進，至計畫終點高鐵路彰化站，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設區計畫」及非都市土地範圍。
- (四) 計畫目的：希冀透過高鐵路彰化站與臺鐵路線間之聯繫與轉乘，優化高鐵路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，擴大高鐵路彰化站服務範圍，可促進高鐵路特設區的發展潛能，提升高鐵路彰化站乘車人次，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路與臺鐵，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. 本案需用土地筆數總計為153筆，範圍面積107,184.90㎡，其中公有土地106筆，面積約100,578.84㎡，占比93.84%；私有土地47筆，面積約6,606.06㎡。

土地權屬	範圍	筆數	使用面積(㎡)	百分比
公有	都市土地	89	82,611.15	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	100,578.84	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	107,184.90	100.00%

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㎡，占全區範圍面積0.63%；坐落於【高速鐵路彰化車站特設區計畫區】內之私有土地共計11筆，面積為3,442.31㎡，占全區範圍面積1.94%。

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設區計畫範圍：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
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1月統計總人口數為13,882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(中低收入戶或情境相當者)，將研議訂定安置計畫，並協調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 1. 徵收計畫對稅收之影	鐵路支線新建後，將提升地區運輸條件及生活環

影響說明	
評估分析項目	影響說明
經濟因素	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。本範圍內雖含有部分農業區土地，地上多以栽種果樹、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，對於糧食安全不致影響。
2. 徵收計畫對糧食安全之影響	範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
3. 徵收計畫對增減就業或轉業人口之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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、各級政府配合與辦公共設施與政府財務支出及負擔情形	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
6. 徵收計畫對土地利用完整性之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
2. 因徵收計畫而導致文化古蹟之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生變化的影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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. 徵收計畫對該地區生態環境之影響	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。

影響說明	
評估分析項目	影響說明
環境之影響	本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	本範圍內如有營業中之公司行號等，後續將辦理地上查估作價，並規定發給補償費或拆遷處理費。本案與辦理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。
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服務，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，對節減環境之負擔，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之生活面向之交通議題指標。
3. 國土計畫	建立完整、舒適、便捷、安全的鐵路網路，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，透過交通建設開發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	本計畫屬前瞻基礎建設計畫中之軌道建設之一，係為擴大高彰彰化站服務範圍，提升高彰彰化站周邊特定區域發展潛能，規劃可無縫轉乘之接駁系統，強化高彰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，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。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於111年10月28

評估分析項目	影響說明
	<p>日業經報送至行政院核准辦理，並於 112 年 7 月 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，大幅縮短乘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工，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，希望打造宜居、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，故願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書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	彭○立、彭○彥 114.02.12	1. 買賣公契約書由羅昭閣先生收取，以供估價師參考。希望以原價加一成收購。 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狀不整，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，是否由 298 地號徵收路綫的轉折點，若要保持原預計路綫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之發展性，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)包圍下，其土地則變得無價值。	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，恕無法更改路綫，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狀不整，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及發價後，需用土地人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，則由需用土地人辦理後續一併價購事宜。

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
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，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綫或是高價全部收購。	需地機關辦理後續一併價購取得事宜。 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，恕無法更改路綫，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狀不整，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及發價後，需用土地人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，則由需用土地人辦理後續一併價購事宜。
5	陳○玲 114.02.12	家位於高鐵段 45、46 地號，臨高鐵路車站，當初高鐵路車站時未留有出入口，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鐵路車站、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、標誌工程、電訊工程及電車線工程。 經澄清該所有權人之意見，其所澄清議題為「高鐵路車站」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. 本土地高鐵路頭段 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。 2. 土地使用項目為第二種	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

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
7	謝○庭 114.02.12	本人所有之社頭鄉高橋社頭段 315 地號土地面積為 1,000.58 平方公尺，此次田中支線鐵路新築工程用地徵收後，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。	價購取得所需土地，如臺端土地殘餘部分面積過小或條例第 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。本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，當地機關將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，則由當地機關辦理後一併價購取得事宜。
		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築工程用地徵收後，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。	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。本工程用地，俟完成過戶及發價後，當地機關將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，則由當地機關辦理後一併價購取得事宜。

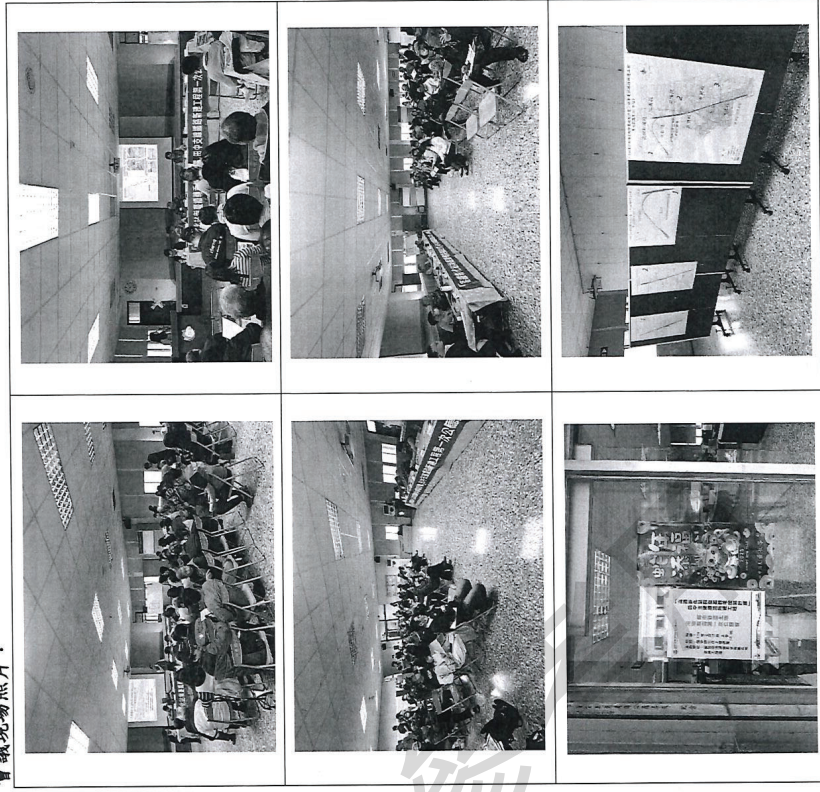
玖、結論：

(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列席各相關單位、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，將回應及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。

拾、散會：上午 11 時 10 分。

拾壹、會議現場照片：



「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、奎玉珮
  - (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、趙昕妍、羅昭閔、黃榆芳、賴宇彥、鄭穎鴻、張燦耀
  - (五) 田中工務分駐所：(未派員)

七、交通部鐵路局中部工程分局：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、社頭鄉仁仁村辦公室：(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、曹祐璿

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○彰(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

國營臺灣鐵路股份有限公司嘉義工務段 函

地址：600071 嘉義市中興路1之3號

承辦人：羅昭閔

電話：(05)2324615;鐵路(034)236

傳真：(05)2345871;鐵路(034)354

電子信箱：0471764@railway.gov.tw

受文者：國營臺灣鐵路股份有限公司

發文日期：中華民國114年3月26日

發文字號：嘉工產字第1140002317號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(第2次公聽會(都市計畫土地)會議紀錄)(A15242200M\_1140002317\_ATTACHI.pdf)

主旨：檢送本段114年3月18日「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1份(如附件)，請查照。

說明：依據本段114年3月3日嘉工產字第1140001578號開會通知

單續辦。

正本：財政部國有財產署、農業部農田水利署、彰化縣政府、彰化縣田中鎮公所、彰化縣社頭鄉公所、國營臺灣鐵路股份有限公司、交通部鐵路局中部工程分局、田中鎮中潭里里辦公室、田中鎮龍潭里里辦公室、田中鎮頂潭里里辦公室、田中鎮北路里里辦公室、田中鎮中路里里辦公室、田中鎮新庄里里辦公室、社頭鄉仁仁村辦公室、彰化縣田中鎮民代表會、李日賢、車亭企業股份有限公司、彰化縣社頭鄉民代表會、蕭清雲(祭祀公業蕭祿會之管理人)、許子炫、郭阿彩、許宏智、許陳瓊、許欽勤、許榮吉、許錦郎、許聰敏、許鴻謀、郭阿彩、郭雅芳、陳李富美、陳彥岐、陳勝嘉、彭元彥、彭丞立、黃孟筠、詹彩鳳、蕭志欲、蕭見平、蕭和鐘、蕭國恩、蕭輔政、賴亮旭、謝亞庭、謝亞諭、謝武康、謝彭秀蘭、精豐不動產估價師事務所、中興工程顧問股份有限公司

副本：本公司工務處、資產開發處臺中營業所、中區營運處臺中運務段、本段施工室、田中工務分駐所



114/04/08



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：高鐵路彰化站於104年12月1日竣工啟用至今已逾10年有，現已提供多條客運路線及高鐵路免費快捷巴士班車提供進站轉乘接駁，為擴大高鐵路彰化站服務範圍，提升高鐵路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，強化高鐵路與高鐵路間優質之轉乘服務。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，續往北經彰化高鐵路特定區，至高鐵路線前田中支線往西轉，沿高鐵路下道路行進，至計畫終點高鐵路彰化站，全線長度為3.135公里，涉及「田中都市計畫」、「高鐵路彰化車站特定區計畫」及非都市土地範圍。
- (四) 計畫目的：希冀透過高鐵路彰化站與臺鐵路線間之聯繫與轉乘，優化高鐵路彰化站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，擴大高鐵路彰化站服務範圍，可促進高鐵路特定區的發展潛能，提升高鐵路彰化站乘車人次，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路與臺鐵，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. 本案需用土地筆數共計153筆，範圍面積107,186.68㎡，其中公有土地106筆，面積約100,580.62㎡，占比93.84%；私有土地47筆，面積約6,606.06㎡，占比6.16%。

土地權屬	範圍	筆數	使用面積(㎡)	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㎡，其中公有土地面積為100,578.84㎡，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㎡，故本次公聽會公有土地面積調整為100,580.62㎡，全區使用範圍面積調整為107,186.68㎡，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㎡，占全區範圍面積0.63%；坐落於【高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㎡，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
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
<p>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。</p> <p>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擬研擬替代方案。</p>	<p>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。</p> <p>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擬研擬替代方案。</p>
<p>4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響</p>	<p>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。</p>
<p>5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響</p>	<p>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。</p>
<p>1. 國家永續發展政策</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>2. 永續指標</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>3. 國土計畫</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，透過交通建設開發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>
<p>其他</p>	<p>本計畫屬前瞻基礎建設計畫中之軌道建設之一，係為擴大高鐵路彰化站服務範圍，提升高鐵路彰化站周邊特定區域發展潛能，規劃可無縫轉乘之接駁系統，強化高鐵路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。</p>

評估分析項目	影響說明
<p>1. 徵收計畫對稅收之影響</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> <p>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。</p>
<p>2. 徵收計畫對糧食安全之影響</p>	<p>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，對於糧食安全不致影響。</p>
<p>3. 徵收計畫對增減就業或轉業人口之影響</p>	<p>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。</p> <p>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，間接提供就業機會，帶動區域發展，可提升就業機會，亦無轉業問題。</p>
<p>4. 徵收計畫對政府費用、各級政府與配合興辦公共設施政府財務支出及負擔情形</p>	<p>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。</p>
<p>5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈之影響</p>	<p>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。</p>
<p>6. 徵收計畫對土地利用完整性之影響</p>	<p>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。</p>
<p>1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌之影響</p>	<p>本路線周邊多屬低密度發展地區，土建設施以減量與環境保為原則，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。</p>
<p>2. 因徵收計畫而導致文化古蹟之影響</p>	<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古物價值相關情形，將函報相關單位妥適處理。</p>
<p>3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生變化的影響</p>	<p>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，均對都市間之發展，</p>

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。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築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：
 

本計畫路線範圍動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條規定以市價向上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款與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。希望以原價加收購。 2. 徵收後土地變時零地，無法使用，請整理一併徵收高鐵路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收購。 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，應保留灌溉功能之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路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，田中高鐵路299地號之權利，在此陳述本人意見，是否路線部分能可以調整由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(高鐵路及田中支線)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售本工使用地，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一併價購取得事宜。

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。	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一併價購取得事宜。
4	賴○旭 114.02.12	土地位於田中高鐵路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售本工使用地，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一併價購取得事宜。
5	陳○玲 114.02.12	家位於高鐵路45、46地號，臨高鐵路停車場，當初高鐵路設置時未有出入口，現新建工程是否有可以設置出入口。	本計畫主要工程內容包含新建田中高鐵路車站、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、號梯電扶梯工程、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「高鐵路化站」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. 本土地高鐵路頭段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得

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	<p>1. 文興中學北側、員集路往北的水溝旁有一條出入道路，為鐵路之土地，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？</p> <p>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，原專有完整之建地依法依原先規劃之用地需求進行開發廠使用，台鐵公司是否將整筆土地收購？其土地是否指定之建築線？請給民眾合理的補償及處理方式，維護權益。</p> <p>3. 壅塞問題，若未來已有增加三條軌道，會造成東側鄰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。</p> <p>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，甚至不需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。</p> <p>5. 通車後所使用之車種為柴油列車還是電氣列車？</p> <p>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，路幅會增加，在平交道處的寬度也會增加，是否會影響交通安全？當時綜規報告送至行政院時是否將這些問題考量其中？</p> <p>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>	<p>回應及處理結果</p> <p>感謝議員寶貴意見。</p> <p>1. 員集路以北道路寬度同現況道路為 3 公尺。</p> <p>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，如該土地徵收條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，所有權人請求一併價購時，宜由土地所有權人於財政預算許可下，同意就其剩餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購發售本工程用地，俟完成過戶及發價後，當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，則由當地機關辦理後續一併價購得事宜。</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，如該土地徵收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，所有權人請求一併價購時，宜由土地所有權人於財政預算許可下，同意就其剩餘部分予以一併價購。如臺端同意協議價購發售本工程用地，俟完成過戶及發價後，當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，則由當地機關辦理後續一併價購得事宜。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。至土地符合土地徵收條例第 8 條規定者，臺端得於徵收公告或縣(市)主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。</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
7	謝○庭 114.02.12	<p>2. 土地使用區為第二種產業專用區，原本計劃是興建醫療器材廠，現在已經分割剩餘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，已經使本地區符合專業專用區之規定供展示場、表演廳使用，建議不要分割。</p>	<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，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>

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之影響，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>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標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以錯開，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路客轉乘台鐵，旅客接駁方式即是現況高鐵路車運行於高鐵路車站至鄰近臺鐵路車站模式，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
2	謝○○、謝○○康 (謝○○霖代理) 114.03.18	建議在高鐵土地徵收協議價購部分，因高速鐵路兩側有限購置範圍，將這部分影響的範圍也納入價購。	<p>與集路三段往東車流，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標誌控制和平面往西車流，應能大幅降低現況上下班時段易壅塞情形。</p> <p>依鐵路兩側禁建限建辦法第2條第2款規定，除鐵路兩側限建範圍，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
3	黃○○筠 (巫○○霖代理) 114.03.18	<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>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> <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
5	施○源 (郭○岑代理) 114.03.18	<p>這次政府興建田中支線，這條鐵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>第一次公聽會的內容，在工程依第一作的公益性裡，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，司法院大法官解釋字第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，政府是否可以再在鐵道旁邊提供一條農路，取代施工前的既有農路，讓這邊農民的農用機具有路可走，讓農民在工程完工後無路可走的困境。</p> <p>反對錯誤的台鐵田中支線，理由： 1. 興建台鐵田中支線並不會增加高鐵載客量 (1) 高鐵彰化站載客量低的班次太少，如果員林、鹿港或彰化市的人要去高雄，到高鐵彰化站或到高鐵台中站，搭乘台中的班次較多，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。因為搭高台鐵旅行時，不可能因為要去搭車而改變決定的。所以高台鐵公司讓這些原本要去高</p>	<p>感謝臺端寶貴意見，本案為將臺鐵田中車站與高彰化站更緊密相連，加強兩鐵間旅客搬運行李便利性，更以鐵路運輸服務連結高彰化站至臺鐵田中站，串連集集支線將觸角伸及集集、水里、車程，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，更希望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
4	詹○鳳、李○欽 114.03.18	<p>是國家的頭家”，但我們實在沒有感受到！</p> <p>2. 這個前瞻基礎設計畫——高彰化站的台鐵田中支線，已經有多個車站案例可循環，為何在整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，假如在開始規劃，由整個重劃區的土所有權人共同負擔，我們這常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，實在太欺壓我們老百姓了!!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. 原本土地臨高鐵路，規劃後僅剩臨搶修通道4.5米，影響剩餘土地價值!</p> <p>本人是田中興段的居民，農地位於田中復興路、東興路、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，所以這裡的農民在耕種，有很多農民在耕種，有一些農民的出入農路是在台鐵既有路旁的一條現況(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，是一些農民唯一的出入農路，農用機具上下田耕種都仰賴這條路。</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> <p>查該路段徵收面積小，不應不影響農路之使用，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>雄方向的人，強迫他們要台去多中搭乘，車票的錢因此要賺了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，更不可能先去台中火車站等1小時一班的中支線，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台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台中火車站，因為台中火車站並不是台中鎮最多人口的地方，彰化高鐵站本來就屬於台中(高特區)的一半是社頭，一半是田中)的人去彰化高鐵站到彰化的便利，從台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台中火車站更快更便利。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台中火車站，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台中火車站。</p> <p>4. 興建車站最重要的原則是停車方便性，台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吹噓中成為南投的門戶，那些官員去哪裡?你們最盛名的地方在哪裡?現在只能從二水站就斷了，再到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，要讓集集地方人方便到高鐵站才是集集地方該做的事情。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)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的月台，是高鐵彰化站的客人，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>噴黑煙，然後一路黑喉、嘿咻的哈哈大笑，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，文興中學的交通過受阻，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」、「潰職」、「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. 請彰化縣政府應崖勒馬，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，本案工程內容已向列席各相關單位、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

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，現在的預算已經經濟增為80幾億元，將來如果真正興建成，其總花費200、300億以後只為興建一條圖利高鐵公司的錯誤投資嗎？這是高鐵公司上的浪費，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，那麼這筆錢應該由政府去花，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，原本計畫將支離破碎。彰化縣政府將損失龐大的可對外標售的土地，都市計畫分配剩餘的土地，這將造成縣庫極大的損失，在彰化高鐵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，只要你的門口佔用一到兩公尺，您不知道門口有鐵路經過，根本沒有建築線，那個地就死了，價值等於0。有些地方被錯誤的台鐵田中支線切過，頭、尾不相關連，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潰職，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>	

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：



## 都市計畫技師圖記頁

彰化縣政府辦理之變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫(配合興建田中支線工程)案，業經本技師依照既有之學理、準則、都市計畫相關法規，就各項數據理性預測與判斷其未來發展需要，並就政策導向、現實條件與人民權益加以綜合考量，完成計畫書圖內容。惟都市計畫(或都市更新.....等)須依都市計畫委員會(或都市更新及爭議處理審議會.....等)完成審議並經主管機關核定後公告，所有內容應以公告為準。

都市計畫技師姓名： 蔡佳錚	技師執業執照證號： 技執字第 007419 號
技師公會名稱： 臺灣省都市計畫技師公會	公會會員證號： 臺都技師員字第 A0161 號
技師執業機構名稱：承新工程顧問有限公司	

技師圖記

技師簽章：\_\_\_\_\_

日期：\_\_\_\_\_ 115/3/17 \_\_\_\_\_

變更高速鐵路彰化車站特定區細部計畫  
(配合興建田中支線工程)書

需用申請單位主管	
需用申請單位承辦	

業務承辦主管	
業務單位人員	

變更機關：彰化縣政府

申請單位：國營臺灣鐵路股份有限公司

規劃單位：承新工程顧問有限公司