

調 查 意 見

據台南○○股份有限公司蕭○○陳訴，交通部鐵路改建工程局（下稱鐵工局）及臺南市政府辦理臺南市區鐵路地下化設置林森站，涉有未優先利用公有土地，竟欲強徵該府已核定該公司於臺南市東區竹篙厝段 2101 地號土地（下稱系爭土地）自辦重劃案土地，致重劃工作難以繼續，造成財產損失等情，陳請本院調查。本院為釐清事實，經函請該府及鐵工局就相關疑義事項查復到院，並於 102 年 12 月 27 日邀集該府及鐵工局主管人員至現場履勘並聽取業務簡報，嗣於 103 年 4 月 23 日邀請都市計畫學者諮詢及約請該府、鐵工局主管人員接受詢問，業調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、臺南市政府依據「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定之配套措施及程序，辦理系爭土地由學校用地變更為住宅區及核定自辦市地重劃事宜，尚難認有違誤。
 - (一)按內政部函頒「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定之配套措施及辦理程序如下：1、有關都市計畫變更，擬規定以市地重劃方式開發者，於變更主要計畫草案經內政部都委會審定後，即可依據審定之主要計畫草案，先行辦理擬定細部計畫作業。2、於完成都委會審定細部計畫後，重劃開發單位即可依據審定之細部計畫草案內容，先行擬具市地重劃計畫書，送請市地重劃主管機關審核；經審核通過者，由市地重劃主管機關將審核通過結果函知都市計畫擬定機關。3、都市計畫擬定機關於接獲市地重劃主管機關函知市地重劃計畫書審核通過結果後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後，分別依序辦理：(1)主要計畫之發

布實施。(2)細部計畫之核定及發布實施。(3)市地重劃計畫之核定及公告實施。

- (二)查台南○○股份有限公司所有坐落臺南市東區竹篙厝段 2101 地號土地(下稱系爭土地)原為都市計畫公共設施忠孝國中學校用地(文中 32)，臺南市政府辦理「變更臺南市東區都市計畫(主要計畫)通盤檢討案」，經內政部都市計畫委員會 94 年 7 月 12 日第 612 次會議決議略以：原忠孝國中部分學校用地變更案，由「文中 32」學校用地(1.75 公頃)變更為中密度住宅區(1.71 公頃)及「機 35」機關用地(0.04 公頃)，原則同意變更，惟需請該府與地主協商確定開發方式，再交專案小組進行後續審查；如擬以市地重劃開發，則應依「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定配套措施及辦理程序，並確保都市計畫具體可行。嗣該府於 97 年 1 月 25 日及 97 年 4 月 29 日函送內政部計畫書、圖。經內政部都市計畫委員會 97 年 6 月 10 日第 684 次會議審議「變更臺南市東區都市計畫(主要計畫)通盤檢討案(暫予保留，另案辦理部分)(變更原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區及機關用地)」決議通過，其附帶條件為變更中密度住宅區部分應另行擬定細部計畫，劃設不低於 20.4% 之公共設施用地比例，並以市地重劃方式進行開發。至於劃設不低於 20.4% 之公共設施用地比例緣由，係因系爭土地所在區位為 66 年臺南市第四期重劃區範圍內，茲因當時辦理重劃時分配系爭土地為學校用地(文中 32)之平均重劃負擔約 11.4%，相同地主分配住宅區之平均重劃負擔約 31.8%，故變更為住宅區補足其差額後，所應負擔之公共設施用地負擔比例為 20.4%，始符合都市計畫變更回饋規

定之精神。

- (三)次查臺南市政府辦理「擬定臺南市東區都市計畫(細部計畫)(原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區)案」，經臺南市都市計畫委員會98年3月6日第275次會議決議略以：細部計畫修正通過，惟因修正方案已超出公開展覽範圍，建議依都市計畫法第19條規定，補辦公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體提出意見者，則逕行報由該府核定，免再提會討論；公開展覽期間有公民或團體提出意見者，則再提會討論。茲因該府業於97年12月23日核定臺南市竹篙厝自辦市地重劃區籌備會申請以系爭土地辦理竹篙厝自辦市地重劃範圍。故該府辦理「擬定臺南市東區都市計畫(細部計畫)(原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區)案」涉及該重劃區計畫道路及鐵工局辦理鐵路地下化林森站設站規劃等情事，爰於98年3月24日邀集台南○○股份有限公司(陳訴人與會)、國立臺南大學召開規劃內容研商會議，會中關於涉及鐵路地下化後林森站及路線調整方案之都市計畫配合內容乙節決議：由於未來林森站可能設站位置及地下化路線調整方案及細部設計尚未定案，台南○○股份有限公司及國立臺南大學同意俟定案後，由鐵工局依法徵收所需土地。
- (四)末查該府依據前揭98年3月24日召開研商會議內容修正「擬定臺南市東區都市計畫(細部計畫)(原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區)案」後，於98年5月14日起至98年6月12日補辦公開展覽，公展期間有包括陳訴人等提5件人民陳情案，經該府提送臺南市都市計畫委員會98年7月30日第278次會議審議修正通過(細部計畫規定系爭

土地土地使用面積，如下表）。嗣該籌備會爰依據審定之細部計畫擬具「臺南市竹篙厝自辦市地重劃計畫書」送請該府審查，經該府 99 年 2 月 9 日審查通過，惟依「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定之配套措施及辦理程序，尚未核定及公告實施。俟該府於 99 年 6 月 14 日檢具「變更臺南市東區都市計畫（主要計畫）通盤檢討案（暫予保留，另案辦理部分）（變更原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區及機關用地）」之主要計畫書、圖報內政部 99 年 6 月 29 日核定後，該府爰於 99 年 7 月 12 日公告發布實施主要計畫，及於 99 年 8 月 10 日公告發布實施細部計畫，並於 99 年 9 月 13 日核定「臺南市竹篙厝自辦市地重劃計畫書」、100 年 2 月 23 日核定成立該重劃區重劃會，重劃會名稱核為「臺南市第 109 期忠孝自辦市地重劃區重劃會」。

項 目		面積(公頃)	比例%
使用分區	第五種住宅區	1.361	79.59
公共設施用地	EH-5-10M 道路用地	0.210	12.29
	EH-4-12M 道路用地	0.139	8.12
	小計	0.349	20.41
總 計		1.710	100.00

- (五) 綜上，臺南市政府辦理系爭土地由學校用地變更為住宅區土地，係依據「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定之配套措施及程序，辦理「變更臺南市東區都市計畫（主要計畫）通盤檢討案（暫予保留，另案辦理部分）（變更原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區及機關用地）」之發布實施、「擬定臺南市東區都市計畫（細部計畫）（原忠孝國中部分學校用地為中密度住宅區）案

」之核定及發布實施、「臺南市竹篙厝自辦市地重劃計畫書」之核定及公告實施，核符法令規定程序，尚難認有違誤。

二、臺南市政府依據法令規定，尚難謂不得再辦理本案已核定自辦市地重劃區之都市計畫變更。惟該府辦理公开展覽「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）」說明書，卻未見嚴謹，竟錯載林森站站址，徒增爭議；另鐵路地下化林森站用地規劃，將使已核定重劃區之公共設施負擔比例再增加，為消弭民怨，該府應妥善處理；又，重劃會提出配合林森站開發期程整合站區周邊土地之建議事項，該府於辦理都市計畫變更時，允宜納入審議參考。

（一）按都市計畫法第 19 條規定：「主要計畫擬定後，送該管政府都市計畫委員會審議前，應於各該直轄市、縣（市）（局）政府及鄉、鎮縣轄市公所公开展覽 30 天及舉行說明會……任何公民或團體得於公开展覽期間內……向該管政府提出意見，由該管政府都市計畫委員會予以參考審議，連同審議結果及主要計畫一併報請內政部核定之。」同法第 27 條第 1 項規定：「都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：……四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。」次按內政部函頒「市地重劃與都市計畫業務聯繫作業要點」第 6 點：「經選定辦理市地重劃之地區，於重劃作業進行期間，該地區之都市計畫，除為配合重劃需要及都市計畫法第 27 條規定各款情事者外，不得任意辦理變更。」

（二）查行政院於 98 年 9 月 9 日核定「臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告」後，交通部於 101 年 4 月

3 日核備鐵路地下化用地範圍，臺南市政府爰據以辦理都市計畫變更作業。交通部核備臺南市區鐵路地下化林森站站址及路線使用臺南市第 109 期忠孝自辦市地重劃區土地，依據臺南市政府 101 年 8 月 7 日公告公開展覽「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）」、「變更臺南市東區都市計畫（細部計畫）（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）」圖資套繪結果，該重劃區之住宅區面積將由 1.361 公頃改為 1.1004 公頃，減少 0.2606 公頃（其中 0.1753 公頃變更為車站用地；0.0853 公頃變更為道路用地、公園道用地兼供鐵路使用等），公共設施面積重新計算後占重劃區面積比例約 35.65%。然而依據該府公開展覽「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）」說明書第五章第二節—實質變更內容，表 5-1、變更計畫內容明細表中之其他說明覽所載：「變更為車站用地共兩處，一處位於文大 12 北側提供作為林森站使用……。」竟將林森站設站位置應為系爭土地誤繕為文大 12 用地。

- (三)次查臺南市政府公告辦理都市計畫變更公開展覽後，臺南市第 109 期忠孝自辦市地重劃區重劃會認為林森站設站，致系爭土地公共設施負擔由 20.4% 提高到 35.65%，將侵害該重劃會權益，該重劃會爰提出林森站之規劃，不應僅以站區劃設之單純思考（例如目前停車位規劃不足等），而應將該站周邊土地之使用給予重新定位，使與南臺南副都心之發展互為連結與帶動，因此強烈建議該府善用自身行政資源，透過系爭土地與毗鄰國軍退除役官兵輔導委員會所屬臺南榮民之家公有土地等之整合

及老舊街區都市更新，配合林森站開發期程辦理相關都市計畫檢討，使該站區成為「都市複合生活廊帶」，達周邊土地最大利用效益之建議。復據都市計畫學者於本院諮詢時亦表示：該重劃會提出顧及林森站周邊地區未來發展，建議整合該站周邊包括系爭土地及榮民之家土地等，透過公有土地再利用、老舊街區都市更新，與南臺南副都心之發展連結，帶動都市發展型態翻轉之方案，深具遠見，是一個好的提案，臺南市政府確實可以考量推動等語。

(四)綜上，臺南市政府依據法令規定，對本案已核定自辦市地重劃區，尚難謂不得再辦理都市計畫變更。惟該府辦理公開展覽「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（第一階段）」說明書，卻未見嚴謹，竟錯載林森站站址，徒增爭議；復依據林森站用地規劃，將使該府已核定「臺南市第109期忠孝自辦市地重劃區」公共設施負擔比例再增加，為消弭民怨，該府應妥善處理；又，鑑於都市發展之長遠規劃，該重劃會提出配合林森站開發期程整合站區周邊土地，俾帶動與南臺南副都心開發連結之建議事項，該府於辦理都市計畫變更時，允宜納入審議參考。

三、交通部與臺南市政府就林森站設站之必要性允應再予審酌，俾免耗資興建之車站未能發揮通勤站功能及符合成本效益。

(一)按「臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告」第3.6.1章節—增設通勤站評估原則：「一、具有都市發展機能之需求：評估增設通勤站應考量設站之位置以服務都市發展之需要為前題，因此設站之地點為都市活動之集中地區，充足之公共活動聚集之地，例如全市性商業活動……，藉由設站可強化其

地區發展核心之機能。……二、充足之運輸需求：增設通勤車站之運量需求應到達一定的標準，才合乎基本的成本效益，也才有可發揮預期的通勤運輸服務功能。……四、合理車站距離：……考量臺鐵列車的營運特性及相關規範，站間距離不宜過短，以至少在 2,000 公尺以上為原則。」

(二)查交通部核備臺南市區鐵路地下化林森站之站址周邊現況為老舊社區，難認為全市性商業活動、人口集中之重要住宅區或通勤與通學活動之密集地，尚非屬都市活動之集中地區，故增設林森通勤車站之運量是否能達一定標準，合乎基本成本效益，不無疑義；又，該站與南臺南站距離為 1,300 公尺，考量臺鐵列車營運特性及相關規範，有站間距離過短，違反設站原則之虞。都市計畫學者於本院諮詢時亦表示：鐵工局規劃林森站與南臺南站相距僅 1,300 公尺，如此近的距離，是否真有設站需求？南臺南副都心已設有南臺南站，是否有必要耗費鉅資於緊臨南臺南站 1,300 公尺處設置林森站？將來營運是否真能發揮通勤站功能及符合成本效益？均令人質疑等語。

(三)綜上，交通部與臺南市政府就林森站設站之必要性允應再予審酌，俾免耗資興建之車站未能發揮通勤站功能及符合成本效益。

調查委員：錢林委員慧君