

東區武德街(新民街至南京路)拓寬工程

第一次公聽會會議紀錄

壹、事由：說明本市「東區武德街(新民街至南京路)拓寬工程」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展及其他因素，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之意見。

貳、日期：105年1月8日(星期五)上午10時0分。

參、地點：本府臺灣大道市政大樓文心樓3樓(303會議室)

肆、主持人：林昶穆

記錄：陳曉禎

伍、出席單位及人員姓名：

一、邱議長素貞：(未派員)

二、何議員敏誠：林助理世洋 代理

三、李議員中：陳助理甘順 代理

四、鄭議員功進：(未派員)

五、臺中市政府地政局：林千惠

六、臺中市政府都市發展局：紀雅晴

七、臺中市東區區公所：林美青

八、臺中市政府建設局：黃素香

九、臺中市中山地政事務所：(請假)

十、臺中市東區干城里辦公處：張碧芝

十一、亞興測量有限公司：蔡益昌、郭冠伶、潘政宇

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：賴○仁、賴○良、戴○○祝(戴○達代理、陳○惠代理)、龔○周

柒、興辦事業概況：

本案東區武德街(新民街至南京路)拓寬工程，可使武德街從 8 米拓寬為 20 米，長度總計約 240 公尺，銜接大智路與鐵路高架車站出入口，疏通尖峰時段往返臺中車站前站之車流量，進而聯繫站區前後地區；亦為配合「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設，銜接臺中車站站區土地使用型態、調整交通系統及公共設施，滿足不同運具轉乘需求，同時兼顧都市發展紋理與生活環境品質，以因應未來城市發展之需要；臺中火車站過去因鐵道分隔，分為前站及後站兩個區塊，未來鐵路高架化及臺中轉運站啟用後，勢必會帶來更多轉運車流，相關出入動線尚須仰賴武德街拓寬及大智路打通來分攤車流，減少車流壅塞情形。

本府依規辦理用地取得相關作業，將舉行二場公聽會，本次會議屬於「東區武德街(新民街至南京路)拓寬工程」第一次公聽會，倘所有權人或利害關係人等，對於本工程有任何意見，均得於本次公聽會提出。

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性及必要性：

(一)社會因素：

- 1、徵收人口多寡、年齡結構之影響：計畫路線長約 240 公尺，寬 20 公尺，面積約 4,415 平方公尺，其中私有土地 3 筆；影響土地所有權人 3 人，占干城里目前人口 2,654 人之 0.11%，對該地區人口多寡及年齡結構較無顯著影響。
- 2、對周圍社會現況之影響：配合「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設，採道路順接方式，使武德街銜接鐵路高架車站出入口及交通轉運站之交通動線，進而聯繫站區前後地區，有助於帶動東

區發展。

- 3、對弱勢族群之影響：經查用地範圍內無低、中低收入戶之經濟弱勢族群，故不發生影響。
- 4、對居民健康風險之影響：本道路開闢工程完工後，除了提升區域交通順暢性，又有助於疏通尖峰時段往返臺中車站前站之車流量，改善交通繞道情形，減少交通意外之風險。

(二)經濟因素：

- 1、稅收：本道路開闢工程完工後，將改善工程範圍鄰近區域交通路網系統，提升鄰近土地利用價值，可間接增加稅收。
- 2、糧食安全及農林漁牧產業鏈：土地使用現況為既有道路、鐵皮臨時建築及鋼骨建築物，且計畫範圍非屬主要農業生產供應地區，故不影響農林漁牧之產業鏈。
- 3、增減就業或轉業人口：本道路工程範圍內現況為既有道路，地上物現況多為商業使用，道路開闢工程將造成部分營業中之店舖面臨遷移之情形，產生營業損失及遷移費用等，將由本府依相關法令辦理查估補償，以降低本道路新闢工程對就業或轉業人口之影響。
- 4、徵收費用：開闢費用均由本府編列預算支應。
- 5、土地利用完整性：依都市計畫內容開闢，已考量區域交通系統流暢，道路線型以道路順接為較佳方案。

(三)文化及生態因素：

- 1、城鄉自然風貌：臺中車站周邊地區受限於早期街廓及道路劃設規模，實質環境老舊，都市機能與活力逐漸衰退。今透過行政院核定新十大建設計畫之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，並配合周邊地

區道路改善工程，推動臺中市中心再發展，有助於建構城鄉新風貌。

- 2、文化古蹟：因鄰近範圍內無歷史古蹟，因此不發生影響。
- 3、生態環境：範圍內無特殊生態，且屬小面積線形工程，非進行大範圍土地開發及變更使用，因此不發生影響。
- 4、生活條件或模式/周邊居民或社會整體之影響：本道路開闢後，為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，除有助於疏導交通尖峰時段之車流量，提升旅客往返之便利性，亦有利於帶動東區商業行為發展，將大幅提高車站地區及其周邊土地價值。

(四)永續發展因素：

- 1、國家永續發展政策：交通建設為都市重要指標，工程完成後結合公共運輸，以落實大眾運輸政策，配合土地發展，可挹注都市整體發展之效益，道路開闢確有其必要。
- 2、永續指標：考量環境安全與永續使用，工法採順應地形、地勢及土方之方式，以降低環境衝擊。
- 3、國土計畫：本案係都市計畫道路，無須經環境影響評估，道路開闢可提高當地居住、交通及經濟環境整體性，期符合永續國土使用目標。

(五)其他因素：

- 1、計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：計畫道路開闢完成後將貫通區域內道路，提供公共通行使用之公共效益，且強化都市交通功能，並對私有財產權益之考量與保障。
- 2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：道路設計已考量線形之順暢性、土地利用完整性、行車安全性與便利性之效益。使用

土地範圍多為公有土地(約 95%)，已盡量避免使用私有土地及拆除建築物，於能達成交通改善效益下，所必須使用之最小限度。

3、有無其他可替代地區：為供公益通行之道路，道路線型經行車效率及交通安全性等因素綜合考量下，以道路順接為較佳方案，且鄰近道路均陸續依都市計畫內容闢建貫通，無其他可替代地區。

4、是否有其他取得土地方式：道路開闢屬永久性建設租用、設定地上權與聯合開發均不適用，另捐贈或無償提供使用方式，涉及土地所有權人財產權益，需視所有權人意願。如依都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法第 7 條規定，執行機關接獲可供交換之公有非公用土地清冊後，應於每年 6 月底前整理成適當之交換標的後公告，再由土地所有權人於交換標的投標期間投標，惟無法確定案內所有權人均能得標，且供交換之土地區位及價值亦可能無法滿足所有權人需求，故不宜採以地易地方式辦理。另依都市計畫容積移轉實施辦法第 7 條「送出基地申請移轉容積時，以移轉至同一主要計畫地區範圍內之其他可建築用地建築使用為限；」，容積移轉需由申請人(例如:營造廠商等)提出申請，非本府得主動要求辦理，且有礙於範圍限制，確難以採行。故無其他可取代之方式。

5、其他評估必要性理由：為提高民眾通行方便，建構大臺中完善便捷路網目標，落實市政建設，挹注都市整體發展效益。

二、適當性：此次道路開闢工程，係依公路設計法規進行規劃，並以影響公私權益最小原則辦理。

三、合法性：依據土地徵收條例第 10 條及「申請徵收前需用土地人舉

行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理此次工程公聽會，並依土地徵收條例第 3 條第 2 項規定辦理後續用地取得作業。

玖、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：

土地所有權人及利害關係人	陳述意見綜合回覆
<p>土地所有權人 戴○○祝、賴○良、賴○仁：</p> <p>一、經查，位於台中市東區練武段 975 地號土地(於 104 年 10 月 15 日已經地政機關逕為分割為 975 及 975-1 地號土地)及同地段 974 地號土地(於 104 年 10 月 15 日已經地政機關逕為分割為 974 及 974-2 地號土地)(以下合稱系爭土地)係屬「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫一台中車站地區)」(下稱系爭 96 年主要計畫)變更內容綜理表編號變 4 之變更案範圍內，而後台中市政府於 99 年 2 月 9 日第 242 次都市計畫委員會，將系爭 96 年主要計畫內容分為二階段辦理，為因應台鐵高架捷運化沿線及站區發展所需之變更部分為第一階段應辦理之內容，系爭 96 年主要計畫之變 4 案則因涉及都市更新之變更案，被納入第二階段(下稱系爭 99 年第二階段主要計畫)續為討論，而後又於內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議以「配合</p>	<p>一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，本府應配合辦理之事項，故有其興建之必要。</p> <p>二、本工程係為縫合鐵路兩側發展與作為進出站區動線，新劃設聯繫前、後站區之計畫道路。為配合站區改建期程完善周邊道路系統，用地取得採一般徵收、撥用方式辦理。又本市為臺灣中區主要核心城市，臺中車站週邊地區因受限於早期街廓及道路劃設規模等，使其機能與活力逐漸衰退，為符合鐵路高架計畫此一重大建設帶來發展之契機，達到再現本市舊城區榮景，落實市區文化資產保存，實有必要將</p>

連通大智路交通動線需求調整」納入變 4-2 案，改由一般徵收、撥用方式行之(下稱系爭 99 年變 4-2 案)。又系爭 96 年主要計畫係為配合 95 年間經行政院經濟建設委員會通過並經行政院核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設(下稱 94 年鐵路高架計畫)，乃依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理迅行變更。

二、惟，依據行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次委員會議，針對系爭 94 年鐵路高架計畫審議後所獲致之結論為：「(一)本計畫已列入十大建設計畫……另外，台中、豐原及潭子車站已列入營建署辦理之都市更新計畫，未來車站高架化計畫將可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，可大幅提高車站地區及其週邊土地價值並促進區域發展，爰本案路廊規劃原則同意，並請續辦路廊之細部設計作業。(二)有關台中、豐原及潭子車站地區之規劃，應調增騰空土地之商業空間及面積，調減公共設施用地之比例，以彰顯計畫辦理之財務效益。前述規畫之檢討(包括都市設計)及與都市更新計畫之整合、協調作業，請交通部成立專案小組聘請台中市、縣及鐵路改建工程局景觀總顧問參與，管控規劃設計品質，並於 95 年年底完成協商，地方政府於 96 年 6 月底前

車站前後站加以串連，活化該區域土地及現有在地文化資產、觀光藝文之利用，開闢本工程能創造出聯絡前後站之新動線，具高度公益性，因有配合未來道路使用之時程急迫性，倘以都市更新方式辦理，期程冗長，又涉公私有土地致權屬整合困難，範圍內土地多為交通部臺灣鐵路管理局管理，本府無法主導更新事宜，且全案共同負擔(建商開發成本)及風險高等，實不可行，宜以一般徵收方式辦理；另查行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次會議審議核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，要求本府於 96 年 6 月底前應完成都市計畫變更，本府於同年申請辦理變更並經內政部核准在案，此為配合 94 年鐵路高架計畫案，係屬中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施，符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「迅行」變更之規定。

三、本案都市計畫變更業經主管機關內政部都市計畫委

完成都市計畫變更。」顯見 94 年鐵路高架計畫核定之內容係以車站高架化計畫配合都市更新之開發手段，以促進都市土地有計畫之再開發利用，且令地方政府應於期限之內完成都市計畫之變更。迺系爭 99 年變 4-2 案之變更理由非但未採都市更新之方式辦理，反而採取對於人民受憲法所保障之財產權侵害最為強烈之徵收手段，與上開 94 年鐵路高架計畫已顯有未合。又其餘變更理由更將大智路延伸新闢道路之方案藉口為行政院核定 94 年鐵路高架計畫應配合辦理之事項，先不論 94 年鐵路高架計畫並未規畫此項變更內容，將原先作為商業區及市場用地之系爭土地闢建為道路用地，亦與上開 94 年鐵路高架計畫明示有關台中車站之規劃應調增商業空間並調減公共設施用地比例之目標相悖，未能彰顯計畫辦理之財務效益，可見系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫之規劃內容已有所抵觸，顯然不符都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定。從而，既系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫實質規劃內容已經脫鉤，倘仍欲辦理本件個案變更，台中市政府自應另尋依據，重向內政部為都市計畫變更之另案申請。

三、再者，系爭 99 年第二階段主要計畫遲至 104 年 7 月始發布實施，與當

員會決議，並由本府 104 年 7 月 17 日公告發布實施，為達前述高度公共利益，僅歷 8 年時間，符合比例原則之必要性。

四、本工程範圍，因考量道路線形之順暢、安全性等層面，故採順接方式開闢，其相關用地勘選，多為公有土地(約 95%)，已盡量避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損害最少方式辦理，符合比例原則之限制。

五、未來大智路及武德街開闢完成後，即緊鄰新臺中車站及轉運站，得有效舒解前後站車流，所述拆除復興陸橋後之平面道路，將配合前述道路疏散車流量。本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，以道路順接武德街方式為較佳方式；又

初 94 年鐵路高架計畫原規劃地方政府應於 96 年 6 月底前完成都市計畫變更，已歷經 8 年時間之延宕，是二計畫間顯然已不具有時間密接性，除與都市計畫法第 27 條第 1 項規定為「迅行」變更之文意解釋上已有未合外，依最高行政法院第 101 年判字第 647 號判決，明揭都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定「係於都市計畫經發部實施後，為因應特殊狀況之需要，視實際情況所為之迅行個別變更，且係為配合中央或地方所『興建』之重大設施所必需，非迅行變更都市計畫，無以適應中央或地方『興建』重大設施之需要者而言。」可知都市計畫如係以都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款為變更之依據應予嚴格解釋，若非迅行變更都市計畫，即無從配合中央或地方興建重大建設之需要，始得以個案變更之方式行之，並不得任意變更，而此 8 年期間之延宕，早已使本案欠缺為配合中央興建重大設施應予個案變更之實質必要性，顯已違反都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款個案變更之規定，亦與上開最高行政法院判決不符，故本件之徵收既未依從合法、合理之都市計畫而來，自難謂合法正當。

四、第按「(第一項)都市計畫地區範圍內，應視實際情況，分別設置左列公共設施用地：(一)道路、公園、綠

鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。本工程範圍業經整體考量，已儘量將私益之損害降至最低，期能達成本市中心促進更新再發展之重大公益，實已符合公共利益及比例原則。

六、本案勘選範圍，係以道路全段整體考量，所述採用右側公有土地拓寬，僅為道路部分路段，本工程已儘量避免私有土地及優先使用無使用計畫之公有土地及國營事業土地。另 96 年主要計畫於 101 年 12 月 6 日經內政部都市計畫委員會專案小組第 2 次會議決議，為避免拆除另一高層建築大樓之樓梯間，將原規劃之計畫道路往東側微調，此一調整後之都市計

地、廣場、兒童遊樂場、民用航空站、停車場所、河道及港埠用地。……(第二項)前項各款公共設施用地應儘先利用適當之公有土地。」都市計畫法第 42 條定有明文。復按最高行政法院 96 年判字第 1442 號、96 年 2039 號及 101 判字第 1067 號等判決明示：「土地徵收係指國家因公益需要，為興辦公共事業，對人民受憲法保障之財產權，經由法定程序加以剝奪之謂。因而，土地徵收是對財產權具目的性之侵害，而非國家純粹取得財產權之工具，更非調整私益衝突之手段，而是為實現公益之最後不得已措施。因此，國家對興辦公共事業所需之土地，必須用盡所有法律之手段，均不可得，最後始得以徵收方式為之。準此，需用土地機關倘有適當之公有土地足供所需興辦公共事業之需求時，需用土地機關自應優先利用其公有土地，不得任意讓公有土地閒置，再假借徵收手段，以取得公共事業所需之私有土地，否則即有違比例原則之要求，並與都市計畫法第 42 條之立法精神不符。」可知土地徵收係強制取得人民之財產權，對於人民之財產權產生嚴重侵害，為不得已之手段，應受比例原則之限制，以達成最少損害之原則，俾所欲實現之公益暨私益維護得以兼顧。

五、惟查，系爭 99 年變 4-2 案「大智路

畫變更，96 年主要計畫相較，僅有些微差異，仍為道路順接方式，倘再往東改行，將形成不對稱路型(兩個連續 T 字型的交通路口)，易造成瓶頸路口及多事故路口。

七、本府於辦理「臺中車站附近地區都市更新計畫暨臺中市都市更新地區劃定案都市更新可行性評估會」之決議內容，就財評結果、財務可行性及更新可行性等項目，研擬各方案採都市更新權利變換方式初步財務試算可行性評估，大智路打通土地因拆遷補償負擔過高，且有配合未來鐵路高架站區出入道路使用之時程急迫性，不宜納入都市更新權利變換方式實施；至於建國市場附近地區無論成功路南北兩側是否變更為廣場用地，因開發量體較大，招商吸引力低，且採公辦更新恐有辦理期程冗長、權屬整合難度高、財務負擔龐大及更新後分配執行難度高等因素層面，不具更新可行性。

八、綜上，本工程確有開闢之公益性及必要性，敬請台端

打通連接武德街」係以「縫合鐵路兩側發展與作為進出站區動線，新劃設聯繫前、後站區之計畫道路」為變更理由，然位於復興路四段右側之復興陸橋經鐵路高架化後，將變更為平面道路，直接接通八德街與南京路，可知新車站區前站與後站之聯繫實已相當便利，且鐵路高架化完成後，將舒緩前後站通行路段遇到有鐵路平交道柵欄阻隔之不便，亦即原本平面道路有平交道阻擋的地方均可以通行，前後站交通之連接自會更加順暢，又因系爭 99 年變 4-2 案所擬定之計畫道路僅係銜接武德街至南京路，並非貫穿之主要道路，開通後勢必造成南京路之交通瓶頸，足見大智路預定計畫道路開闢顯非必要。就此，內政部所屬都市計畫委員會專案小組亦於審查建議內，多次建請台中市政府補充說明開闢此路段是否為必要之手段，包括：「(專案小組 100 年 1 月 28 日第 1 次會議)請補充說明就該地區關於道路系統規劃、車行動線、道路服務水準、交通安全等因素，並參酌人民陳情意見及考量人民權益，分析評估有關新闢連通大智路計畫道路之必要性。」、「(專案小組 102 年 11 月 28 日第 4 次會議)若大智路上現有商業大樓不予拆除，則以該基地東側停車場用地作為聯繫前、後站交通動線用地之可行性，並研擬周

支持公共建設。

邊地區交通行車動線、交通安全之因應對策。」及「(專案小組 103 年 10 月 28 日第 5 次會議) 1. 請補充說明本聯繫前、後站預定道路之交通量預估及服務水準分析，對於若因此造成雙 T 路口之道路系統，能否適宜以交通管理措施解決。2. 請補充說明對於大智路預定計畫道路範圍內現況存在有商業使用中之高層建築物拆遷與否之成本效益分析，俾供委員會審議之參考。」然而台中市政府從未提出關於系爭 99 年變 4-2 案交通動線規畫有效性之任何專業評估資料，以佐證新闢連通大智路之計畫道路為達成鐵路高架計畫之必要手段，僅一再以大智路延伸開通之順暢性、安全性等原則，及此新闢道路為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，為鐵路高架計畫應配合辦理之事項等空泛理由予以搪塞，可知系爭 99 年變 4-2 案之擬定並未經過交通規劃具體效益之審慎評估，亦未詳予審酌是否合於前揭公共利益及比例原則之要求。

六、再者，「大智路打通連接武德街」之規劃預計徵收位於台中市東區復興路 4 段 231 之 1 號之台中大智慧學苑大樓(下稱大智慧大樓)，然坐落基地東側毗鄰「停 35」用地，自 75 年台中市政府編定為停車場預定地迄今已逾 20 年，均因經費不足而未

辦理徵收，又因作為公共設施保留地無法為其他用途之使用，為低度開發之土地，倘將開通大智路之線型再往東移約 12 公尺，擬定停 35 用地變更為道路用地，向上延伸改以拓寬武德街右側台中市東區練武段 965-14、965-13、965-15、965-16 及 196-8 等地號之土地，不僅能夠達到原規畫以計畫道路闢建作為聯繫前、後站交通動線用地，又能夠避免徵收系爭土地致生土地所有權人之生計及居住安置問題，顯然為一較佳之替代方案。且停 35 之停車場預定地大部分屬台灣鐵路管理局所有，而上開練武段 965-14、965-13、965-15、965-16 及 196-8 等地號之土地均屬國防部所有之土地，僅需辦理撥用便可順利並迅速完成興辦之事業，既可促進社會祥和、避免人民抗爭、減少社會成本，又能增進人民對政府之信賴與整體社會利益，如考量實際使用需求及公有土地之利用，依上開都市計畫法第 42 條之規定，顯無再行徵收系爭土地作為道路使用之必要。又雙 T 路口之設計於都市計畫中比比皆是，且行之有年，僅需妥善規劃標線及號誌分流控管，應不致對周邊地區之交通行車動線及交通安全產生太大影響。甚且，系爭 99 年第二階段主要計畫為避免拆除大智慧大樓隔壁協益大樓之樓梯間，已於內政部所

屬都市計畫委員會專案小組 101 年 12 月 6 日第 2 次會議討論後，決議將原規畫之線型往東側微調 8 公尺，致變更內容已非全然採取「道路順接」之規劃，現僅需再次往東側進行微調，改採拓寬武德街右側之方案，即能避免強制剝奪人民之財產權、工作權與居住利益，併兼顧欲實現之公益與現存續中之公益及私益，以達成最少損害之原則。

七、何況，系爭土地原先規劃為優先辦理都市更新單元，然內政部所屬都市計畫委員會專案小組於 101 年 12 月 6 日第 2 次會議，逕依台中市政府列席代表所提「為配合站區改建期程，建立完善周邊道路系統，原建國市場更新單元內大智路連接武德街拓寬部分，開發方式修正採一般徵收、撥用方式辦理」等理由，同意改採一般徵收、撥用方式辦理，顯然未充分說明變更計畫內容之公益性、適當性、合法性及滿足比例原則之需求。詳言之，若考量國家重大建設計畫或工程完成後，其周邊土地之建設與發展應逐漸式逐年完成，並非一蹴可幾，而台中市政府僅以「時程急迫性」作為無法以「都市更新方式」辦理之理由，全然未將台中車站周邊地區整體發展、道路系統規劃、車行動線與人民權益納入考量，亦未詳予說明現階段辦理變更之急迫性與必要性，及審慎評估變更後之開

發方式以都市更新或其他整體開發方式辦理之可行性，顯見台中市政府就系爭 99 年變 4-2 案何以須採取最對土地所有權人侵害最鉅之徵收手段行之，實未能提出任何合於開發必要性及比例性之具體事證，後續系爭 99 年第二階段主要計畫之核定亦未針對上開疑問詳為調查審酌，顯係出於不正確之事實及不完全之資訊以為判斷之基礎，具有判斷濫用之重大違法瑕疵。

八、未按「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析.....二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。.....」土地徵收條例第 3 條之 2 定有明文。經查，系爭 99 年變 4-2 案擬定以徵收方式取得公共事業所需之土地，強制剝奪人民之財產權，實已惹起強烈民怨，且同樣因「大智路打過連接武德街」之規劃而受影響之大智慧大樓之土地所有權人，亦因該大樓恐被徵收而頓失重要之經濟來源，多位土地所有權人現甚至需倚靠藥物始能成眠，足徵「大智路打通連接武德街」之規劃影響上開土地所有權人之生活甚鉅，迺本件都市計畫及徵收之進行，

<p>俱未評估採行一般徵收手段對上開土地所有權人生活所造成之實際影響，顯然違反前開土地徵收條例第 3 條之 2 之規定，故而，本件徵收自應確實評估本案對上開土地所有權人及利害關係人等經濟生活之衝擊後，始得賡續辦理，否則即有重要資訊漏未判斷之違法瑕疵。</p> <p>九、綜上所陳，本件徵收顯無公益性及必要性，且已對人民之財產權、生存權及工作權等造成嚴重侵害！國家機關本應苦民所苦、疾民所疾，現竟以促進地方經濟發展為藉口，搶奪老百姓土地以謀利，有如財狼虎豹，致無辜的人民被迫遷離家園，情何以堪！懇請 貴部明鑒，重新思考本件是否有強加徵收之必要，以保人民權益，實屬至盼！</p>	
<p>土地所有權人戴○○祝(戴○達代理)：</p> <p>一、司法院大法官第 409 號解釋，於徵收計劃前應聽取土地所有權人及利害關係人的意見，應有公益的考量及私益的維護，而且應該要透明化。</p> <p>二、民國 101 年 9 月土地徵收條例修法重點是政策規劃應落實民眾參與。</p> <p>三、我家位在武德街上，是合法的鋼筋透天厝，我想我是市政府打通大智路專案隱藏版的受害者，所謂打通大智路專案，就是後站強拆 12 層合法的商業大樓，並拓寬武德街接南京路，強拆合法 12 層大樓是最荒謬的土地徵收方法，而拓寬武德街接南</p>	<p>一、本府因拓寬道路之公用需要，需取得範圍內之私有土地，為配合國家鐵路高架之重大建設及兼顧人民財產權益，遂依法舉行公聽會，說明本興辦事業之概況、聽取所有權人及利害關係人等之意見，確已採公開方式為之，同時考量公益並維護私益。</p> <p>二、本次公聽會，係依土地徵收條例第 10 條第 2 項規定辦理，即為落實所有權人及利害關係人共同參與公共建</p>

京路，是無法無天的強盜徵收，因為我從未收到市政府的任何通知，僅於民國 104 年 10 月 20 日收到地政單位發函告知，本人的土地已被逕為分割，去電問地政人員，得到的答案竟是：只是分割，又沒有損害你的權利！待 10 月 22 日從媒體中看到市府都發局局長說明大智路打通專案中提及會拓寬武德街接南京路，才知本人的土地將被徵收。

四、去電問市府官員，為何沒有任何的通知要徵收土地，市府回應說，不可能沒有任何的通知文件，因此，在此強烈地要求市府把有關本案徵收土地通知所有權人的函文提供給本人。在 102 年 3 月 7 日市府有針對東區大智路開通範圍私有土地所有權人說明土地徵收的內容，並進行問卷調查，為何我們家卻獨獨未收到任何通知，這樣的徵收根本已違反行政程序。

五、本人申請都市計劃圖，才知道 80 坪的土地，其中 75 坪都被劃成道路用地，只剩 5 坪，把原來 10 米寬的武德街拓寬為 20 米，竟然全部都單邊向我家內推 10 米，而另一邊都是國有地，卻未列為道路用地，此規劃方法，是有符合私益的維護嗎？而詢問市府各相關單位，得到的答案都只有一句話：依法行政，要做都市計劃規劃，有讓土地所有權人參與嗎？根本沒有，完全黑箱作業。

設之機會。

三、按都市計畫法第 19 條第 1 項前段規定「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、縣轄市公所公開展覽三十天及舉行說明會，並應將公開展覽及說明會之日期及地點登報周知；」同法第 21 條第 1 項後段規定「將主要計畫書及主要計畫圖發布實施，並應將發布地點及日期登報周知。」爰此，本案主要計畫之公開展覽、說明會及發布實施等，依法應以登報方式周知，並無違誤。本次公聽會，即為土地徵收條例第 10 條第 2 項規定，報請目的事業主管機關許可事業計畫前，聽取所有權人及利害關人意見之機會，所為之通知。

四、本次公聽會係土地徵收條例第 10 條第 2 項規定，報請目的事業主管機關許可事業計畫前，聽取所有權人及利害關人意見之書面通知。另本府 102 年 3 月進行之問卷調查，係應內政部都市計畫委員會再提

六、104年11月27日市政府新聞局回覆針對大智慧學苑大樓徵收案，有民眾提議以大智慧學苑大樓鄰地做為更換土地的方法，市府表示因為鄰地是停車場用地，無法做為商業大樓使用，不符合土地使用規定，那我持有的土地是商業用地，而緊鄰的國有地也是商業用地，是不是應該以地易地，較符合公平正義，而不傷害民眾之財產權、工作權。

七、105年1月4日市府竟派人到本人之私人建物上噴漆，噴上要徵收的標記，請問這個國家是沒有王法了嗎？這種行為，跟強盜、流氓有何差別？徵收土地到這麼粗暴，是置人民為何物？你市政府毀損我的建築物，這是人做的事嗎？我的家人住在這裡已經快50年了，父母都七、八十歲，最近為了這個徵收的事情，煩惱到睡不著覺，結果，你們又來噴漆，如果他們發生什麼事，你們要負責嗎？

八、綜上所陳，本件徵收已對我們家造成嚴重傷害！懇請貴部明鑒，重新思考本件是否有強加徵收之必要，以保人民權益，實屬至盼！

會討論案第2次會議意見，針對本計畫案綜理表編號變5案辦理，其範圍內並無台端所有之私有土地。

五、本府進行道路開闢，係整體考量武德街全段（南京路至新民街）及大智路銜接開闢之交通效益及用地權屬，台端所述單邊都是國有地一節，僅為武德街北段（南京路至八德街）。本工程確已儘量避免徵收私有土地，將影響私益之損害情形降至最低，已符合公共利益及比例原則。

六、依都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法第7條規定，執行機關接獲可供交換之公有非公用土地清冊後，應於每年6月底前整理成適當之交換標的後公告，再由土地所有權人於交換標的的投標期間投標，惟無法確定案內所有權人均能得標，且供交換之土地區位及價值亦可能無法滿足所有權人需求，故不宜採以地易地方式辦理。

七、本府為申請徵收土地及土地改良物之需，對於私有建物需進行實施調查及勘

	<p>測，並測定拆除線，以計算地上物補償費。有關外牆(柱)之拆除線，係為公務需要，本府深感抱歉並已派人至現場清除，預訂於召開協議價購會議後，再進行地上物查估。為避免影響所有權人財產權益，屆時仍請台端同意測定拆除線及入內查估，倘屆時確無法配合，將以建物外觀估定價額。</p> <p>八、本工程係為配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫，工程完竣後可發揮強化都市交通功能，提供都會區域便捷交通，並藉由消除鐵路兩側地區發展之阻礙，提昇都會區環境生活品質。敬請台端支持公共建設。</p>
<p>里長 張碧芝： 對於武德街拓寬工程有重大缺失，且在之前都未告知，請市府能重視此案。</p>	<p>本案於都市計畫階段，業依都市計畫法第 19、21 條規定，以登報方式周知，本次公聽會亦為踐行土地徵收條例第 10 條第 2 項之徵收程序所為之通知，尚無缺失。</p>

拾、結論：

- 一、本會議為事業計畫報請目的事業主管機關許可前，所為用地取得作業程序之第一次公聽會，以使範圍內之所有權人、利害關係人及市

民們，瞭解本事業計畫之發展情形並給予陳述意見機會，會議中已針對公益性及必要性等進行評估分析。

二、本府透過本次公聽會之舉辦，可協助並確認與會民眾之土地或地上物是否有在本案用地取得範圍內，第二次公聽會開會日期，將由本府以公文另行通知，各所有權人及利害關係人倘有意見，仍得於第二次會議陳述意見。

三、本案於召開協議價購會議後，為計算地上物補償費之需，需進入私有土地內實施調查及勘測，屆時仍敬請所有權人配合辦理。

拾壹、散會：上午 11 時 30 分。

拾貳、會議現場照片

