

臺北捷運史上最艱難的拆遷事件

李漢忠¹ 趙四維² 陳健群³

摘要

捷運工程用地取得可概分為私地徵收、公地撥用、地上物拆遷安置、穿越用地取得地上權等多項，由於業務範圍所涉法令繁多，且攸關民眾土地、房屋等財產權利之處分及拆遷，在一般民眾有土斯有財的傳統觀念下，臺北捷運工程用地取得業務，乃是工作同仁所面臨最大的挑戰。在外有民眾抗爭，承商停工求償，內有趕工時程管控，預算執行績效的多重壓力下，臺北捷運負責用地取得的工作團隊，一路走來始終兢兢業業，但終能克服萬難，如期完成交付工程用地之任務，本文僅就這二十年來千百件之拆遷案中，回顧其中數則具代表性亦為當時社會所關注之案件，為早期站在捷運建設第一線默默奉獻的工作團隊留下點滴的回憶。

關鍵詞：徵收、撥用、土地、拆遷、地上物、穿越、地上權

The Most Difficult Demolition and Relocation Cases in Taipei MRT History

Han-Chung Lee Shy-Wei Chao Chien-Chun Chen

Abstract

The work scope of MRT land acquisition includes the enforced acquisition of private land, appropriation of public land, demolition and relocation of buildings, the procurement of rights to pass underneath existing buildings, etc. Land acquisition involves navigating through numerous laws, and dealing with the general public's usually strongly-held belief that owning a dwelling or land is equal to possessing wealth, making them very reluctant to move from their life-long homes. These deeply held traditional concepts make the operation of land acquisition for Taipei MRT construction one of the biggest challenges that DORTS staff members have to face.

DORTS staffers responsible for land acquisition ordinarily worked under pressure from outside circles such as public protests and contractors' claims for compensation, as well as schedule control and budget implementation performance from DORTS itself. Since the very beginning, they have endeavored to overcome a wide variety of difficulties and finally fulfill the task of acquiring land for MRT construction use on schedule. In this article, the author introduces several representative examples and some that came to public notice from among the thousands of cases the division has handled over the past 20 years, with the hope of conserving memories for the dedicated MRT team members at the early stage of Taipei MRT construction.

Keywords : levy, appropriation, land, demolition, ground buildings, pass underground, superficies

1. 臺北市政府捷運工程局主任李漢忠 10279@trts.dorts.gov.tw

2. 臺北市政府捷運工程局副主任趙四維 10400@trts.dorts.gov.tw

3. 臺北市政府捷運工程局專員陳健群 10937@trts.dorts.gov.tw

一、前言

政府為了興辦公共建設，需用土地辦理開發，除優先使用公有土地外，必要時，常以徵收民地為取得土地之手段，此種基於公益需要行使公權力之行為，雖有提供相當的補償價金，但人民或因生活習慣丕變無法適應，或因不甘經濟利益遭受損失而導致抗爭。尤其臺灣社會民主程度日趨成熟，人民參與公共事務之意識也日趨強烈，不是政府說了就算了，人民的意見未獲採納時，各式各樣的意見表達、自力救濟，就紛紛出籠，於是政府在取得公共工程用地的過程中，倍覺艱辛。

臺北市政府捷運工程局「路權室」所負責的任務，便是捷運工程用地的徵收、撥用與地上物拆遷、穿越用地取得地上權等第一線的「先驅工作」，因此，發揮團隊精神，誠懇地與居民溝通、協調，耐心而理性地與他們反覆磋商，以達到彼此雙贏的結果，則是同仁一貫的工作信念與態度。

地上物之查估補償為用地取得之重點工作，凡所有工程用地上之建築物、農林作物、漁牧、墳墓等，都應依規定查估補償，法律雖然賦予政府為了興建公共設施，因而有強制徵收民地的公權力，但我們也深知，目前政府的徵收補償標準，與民眾的期待尚有相當大的落差。在此情況下，我們面對了許多不理性的拆遷戶採取了許多激烈抗爭手段，但因都能以感同身受的心理疏導他們，所以也都能順利而圓滿的解決。20年來，同仁在浹背的汗水交織著拆遷戶的淚水中，一路顛簸走著；但當看到這麼多工廠、稻田、民宅、廟宇、教堂、醫院、墳場等，都能在我們的努力下完成拆遷的工作，並將下一棒的工作交給各轄區工程處作為興建捷運機廠、車站或聯開大樓等，留下了許多的回憶。

二、臺北捷運史上最艱難的拆遷事件

本文以民國76年北投機廠蛋鴨查估情形、民國81年中華商場拆遷和安置承租戶及民國82年南港機廠拆遷作業等拆遷事件略為敘述供參。

（一）民國76年北投機廠蛋鴨查估情形

北投機廠為臺北都會區捷運路網最大且最重要的維修廠，土地面積廣達42公頃多，除了須與土地所有權人近百場的溝通協調完成土地徵收補償，及對於土地上固定的建物及農林作物需予補償外，對於家禽、家畜亦需予以補償，而數以萬計之蛋鴨，如何確認其數量，而據以補償，亦考驗著同仁的智慧。

剛開始同仁會同鴨農至鴨寮欲清點鴨隻數量，但蛋鴨見到陌生人靠近時，被驚嚇的呱呱大叫，成群結隊，爭相奔逃，到處流竄，致無法清點其數量，只好鍛羽而歸。

遭此挫折，同仁開始搜集各種相關資料及請教本府建設局暨專門研究蛋鴨之臺灣省畜產試驗所宜蘭分所，該二單位表示需赴現場實地勘查後方能提供意見；遂函請該二單位派員會同前往現場協助勘查，經勘查後提供專業意見略為：「本案鴨隻已達產蛋期，其最高產蛋率約9成，如被驚嚇後將影響其產蛋率，而遷移其棲息窩居處，亦會停止產蛋，需拔去其翅膀上羽毛8、9片，俟2個月羽毛長齊後，才會繼續產蛋，本案鴨隻數量龐大，逐一清點確有困難，而鴨農每天清晨約5時許餵食鴨隻，並撿取當天產下之鴨蛋，建議以鴨農當天撿取之鴨蛋數

量，以產蛋率 9 成估算其鴨隻數量」。

本局經與鴨農多次的協調溝通，最後鴨農同意專家的意見，以早上撿取之鴨蛋之數量，以產蛋率 9 成估算其鴨隻數量。為了獲得正確的鴨隻數量，不希望鴨農事先獲知情報而多抓鴨蛋虛灌數量，在同仁多次事前演練後，於 76 年底業務單位 10 多位同仁會同人事室（二）2 位同仁在寒風凜凜，霪雨霏霏的清晨 2 時許，分乘 2 部公務車抵達北投機廠用地內鴨寮現場（如圖 1 及圖 2），準備以蛋的數量來估算鴨隻的數量。大夥們身穿牛仔褲、長統雨靴，宛如偵探似的守候在鴨寮旁，密切注意任何行動，時間一分一秒地過去，一直守候到清晨 5 時許，當鴨農上工準備餵食鴨隻並撿取鴨蛋時，同仁向其表明身分和目的，鴨農同意以當天撿取之鴨蛋，以產蛋率 9 成來推估鴨隻的數量。於是大夥們就在昏暗的天色中，穿梭於滿地潮溼泥濘及充滿鴨糞臭味的鴨寮內，一顆顆夾雜排泄物的鴨蛋，被奮不顧身同仁們，小心翼翼的撿取清點，有位同仁不小心滑了一跤，全身沾滿了鴨糞蛋汁狼狽不堪，仍繼續奮戰不懈，大夥們終於在上午 11 時許完成了作業，估算結果約有 3 萬多隻鴨子，當行動結束時，有些同仁竟累得席地以鴨寮為床、藍天為幕，而睡了一個最甜美最值得回味的回籠覺。

由於上述之行動，蛋鴨的數量得以確定後，簽報市府據以補償，而鴨農亦配合搬遷，完成北投機廠工程用地之取得，使工程順利施工，也為其他公共工程拆遷類似情形提供參考之意見。



圖 1 北投機廠鴨寮現場



圖 2 北投機廠鴨寮現場

（二）民國 81 年辦理中華商場原承租戶安置作業

民國 54 年 4 月 10 日落成啟用的中華商場，在歷經 30 年的繁華後，已逐漸衰敗老舊，成為阻礙都市發展及妨礙市容觀瞻的「都市之瘤」，市府為促進西門地區之再發展，決定拆除中華商場（如圖 3 及圖 4），將中華路開闢為林蔭大道，並利用地下空間規劃設計行人地下道、地下店鋪等公共建設，與捷運南港線相連結，乃於 81 年 4 月 2 日公告拆遷中華商場。旋經黃前市長大洲指示由工務局、財政局、捷運工程局共同組成「中華商場拆遷安置專案小組」，在各單位推讓下，捷運工程局擔負起最為棘手的善後工作，即原承租戶之安置作業。

有關承租戶之安置處理方案，每戶除可領取行政救濟金 50 萬元外，並可就優先等候國宅、專案國宅、專案住宅及地下街安置等四種方式，依意願選擇其中一項，調查結果，原中華商場之承租戶計 1710 戶；放棄安置者 12 戶、優先等候國宅者 49 戶、專案國（住）宅者

152 戶、地下街安置者 1497 戶，其中選擇地下街安置者，本府曾允諾安置於日後完工之中華路地下街、每戶鋪位約為 12 平方公尺、預定八十九年完工配租，然事與願違，本府都市設計審議委員會於 85 年 3 月 11 日召開會議時，認為 DN174C 標中華路地下街工程，因法規及技術不能克服，導致為數龐大之地下街工程突出物，嚴重影響首都核心區之重要道路景觀，且對於中華路西側之人行穿越功能造成阻礙，復鑑於本地下街投資成本過鉅等諸多因素，致使市府政策出現重大轉折，決定暫緩興建 DN174C 標中華路地下街工程，在情勢丕變下，捷運工程局為展現市府安置誠意，在安置戶一片沸騰的蹙伐聲中，另行覓妥鄭州路地下街、站前地下街及西門地下街等三處替代安置地點，依承租戶抽定之順序按完工先後辦理安置，曾先後召開四次大規模之安置說明會，並舉辦地下街參訪活動，終於獲得安置戶之認同與接納。

在市民的殷殷期待下民國 89 年 3 月 29 日國內第一條規劃完善、設備新穎之鄭州路地下街完工啟用，計安置承租戶 800 戶，93 年 3 月 15 日連接捷運臺北車站及站前商圈的站前地下街亦正式開幕，共安置承租戶 245 戶、最後安置於西門地下街之 48 戶承租戶，以該地下街動線不佳、商機不良等因素，遲遲不願進駐，而橫生波折，幾經協調，除 10 戶領取代金外，最後的 38 戶終於在 93 年底經市府核定全部改安置於忠孝東路地下街，前後歷經十二年的中華商場承租戶安置作業至此完成，也宣告中華商場另一種型式再生的開始。



圖 3 中華商場拆遷現場



圖 4 中華商場拆遷現場

(三) 民國 82 年南港機廠拆遷作業

捷運系統南港線機廠工程用地需拆除國防部聯勤總部列管之龍華四村眷舍 171 戶。臺北市政府捷運工程局路權室同仁會同聯勤總部及聯勤 202 廠相關人員於 81 年底積極展開說明、協調工作，分別於聯勤總部政戰部及兵工生產署政戰部、202 廠中正堂、新光里活動中心、各眷戶家中、議員服務處等場所，逐一向眷戶說明各項拆遷補償作業規定，補償費、人口搬遷、救濟金等領款手續，並提供南港一號公園國宅、凌雲五村、四四南村、貿商一村等七方案眷舍供擇一遴選。

民國 82 年初龍華四村眷戶多數均能配合國家重大交通建設，領取各項補償金及安置眷舍，限期內自動騰空交屋。惟少部分眷戶（約 50 戶）不配合查估，對補償金額與安置辦法均不滿意，極力抗拒，並聯合行動不斷異議、陳情。茲略抒事紀一、二：民國 81、82 年間假 202 廠、臺北市議會、臺北市政府捷運工程局會議室等場地協調數十次，惟均未達成共識。

該等眷戶並向監察院陳情，經本局派員到院報告說明獲得認同。旋採訴願方式抵制搬遷行動，均由臺北市政府與內政部訴願委員會決定行政程序合法，各項補償金及安置條件優渥而駁回眷戶訴願。拒絕配合拆遷作業眷戶數十人，頭繫抗爭布條，蛋洗路權室逕往 12 樓局長室衝撞抗爭（民國 82 年間捷運工程局位於臺北市南京東路 4 段 16 號中央大樓），揚言未達成滿意結果不惜跳樓自殺，經協調勸阻安撫下情緒緩和，惟帶頭之李君仍再衝撞局長室大門造成了頭部軟骨異位，緊急送醫治療。另該等拒配合眷戶聚眾數十人，乘兩部貨車攜帶不明物品試圖圍攻 202 廠造成困擾，並以揚聲器高分貝不斷喊叫，數度企圖衝撞大門，廠方非常緊張，並立即電請憲兵支援防範，預防發生衝突事件，影響廠區安全。筆者為了讓工作順利進行，乃變裝尾隨貨車配合警方，沿途進行了解適時掌握情資。同仁前往現場疏導（如圖 5），協調時常遇不配合的搬遷戶，口出惡言極力挑釁欲造成紛爭，阻撓協調查估作業。同仁均能了解意圖，忍辱負重完成任務。南港分局、轄區派出所、202 廠政戰部相關人員鼎力協助同仁協調疏導，不眠不休常至深夜，尤其派出所主管、軍方、自治會幹部與同仁情同手足，共同排除困難，協調疏導，大家都不眠不休，雙眼佈滿血絲，一再協調疏導，甚是辛苦亦感動在心，最後完成拆除。（如圖 6）

龍華四村眷戶多數係服務於聯勤 202 兵工廠員工，該廠又素以製造火砲、彈藥聞名，故渠等均具有該項製造砲彈專才。執行拆除行動時，渠等不配合之眷戶極力抗拒並在村內設置汽油彈、瓦斯等危險物品，揚言埋設地雷全村誓死抵抗。一度造成僵持對峙，警方並調集高壓水車高度戒備，經同仁配合警方人員不顧危險強力疏導，適時瓦解抗爭眷戶之心防，在無人傷亡下，順利達成拆除行動，獲本府專案表揚敘獎之殊榮，南港機廠用地之地上物（如圖 7）順利拆除，南港機廠建設得以完成。（如圖 8）



圖 5 南港機廠龍華四村拆除現場



圖 6 南港機廠龍華四村拆除現場



圖 7 南港機廠用地拆除前原貌



圖 8 南港機廠用地完工後現地

四、結語

細數這 20 年來，臺北捷運取得土地已有 4930 餘筆，面積達 280 餘公頃，拆遷補償的各類地上物亦高達 10630 餘件。然而，當捷運初期路網一條條地完工通車，美崙美奐的聯開大樓一棟棟地落成，而市民開始享受舒適、便捷的臺北捷運，展望未來，臺北捷運後續路網正逐步推動，身為路權取得的工作者，如何創新思考、精益求精、再創高峰，則是工作同仁今後所面臨的挑戰與努力方向。上述三例故事，是由資深同仁在許多拆遷經驗中擇其精要抒發為文，希望只是一個起頭，除了本期捷運技術提供機會外，相信讀者閱讀後所引發出的迴響，會使同仁們繼續發表關於路權工作之種種，使經驗得以傳承，並留下更豐富的歷史記錄。

參考文獻

1. 黃大洲，「更新-中華路的重建（臺北風華再現）」，正中書局股份有限公司出版，2001 年 7 月。
2. 捷運年刊（民國 76 年至 83 年），臺北市政府捷運工程局出版，1988~1995 年。
3. 捷運常用辭彙索引本，臺北市政府捷運工程局出版，1993 年 5 月 30 日。