

訴願人 ○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○
○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○○
、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○○、
○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○
○、○○○、○○○、○○○、○○、○○○、○○○○、○○○、○○○○
、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○
○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○○、○○
○、○○○、○○○○、○○○、○○○等六十三人

右訴願人因捷運路線佈設等事件，不服本府捷運工程局八十九年六月十八日北市捷一字第八九二一四八四一〇〇號函、八十九年六月二十九日北市捷二字第八九二一五三七六〇一號函及本府捷運工程局中區工程處八十九年七月三日北市中土八字第八九六〇五六五九〇〇號函，提起訴願，本府依法決定如左：

理由

六十二年度裁字第四十一號判例：「官署所為單純的事實敘述或理由說明，並非對人民之請求有所准駁，既不因該項敘述或說明而生法律上之效果，非訴願法上之行政處分，人民對之提起訴願，自非法之所許。

二、按本府為興建捷運工程，依大眾捷運法相關規定，層報「臺北都會區大眾捷運系統土城

延伸線規劃報告書」至行政院，案經奉行政院八十二年十月十八日臺八十二交三六七二九號函核定。其中有關板橋、土城捷運路線經核定由龍山寺站地下穿越新店溪後沿板橋文化路，自新埔站以南經文化路斜切進入新板橋特定區於特二甲路下方設板橋站（BL2）、續往南地下穿越民權路、文化社區接至臺灣鐵路舊板橋站址設府中站（BL1）、其後路線乃平行縱貫鐵路地下穿越新興里、湳興里接至南雅南路二段設湳子站（BL40），並於其南側設袋式儲車軌，支線接至浮州里環河路設土城機廠，以作為列車營運、維修之用；主線則因土城機廠用地範圍及捷運系統最小轉彎半徑二百公尺之限制，而必須地下穿越土城市中央路、貨饒社區接至公館溝並於水利用地範圍內設海山站，續沿公館溝、金城路至承天路、中央路口設終點站永寧站。其中捷運板橋線於八十四年四月十一日、捷運土城線於八十七年十月二日公告或供公眾閱覽在案，本府捷運工程局亦依法完成設計、發包，並進入施工階段中。

三、惟訴願人等對於板橋、土城線地下穿越路線屢有爭議，並組織各自救會等對本府捷運工程局屢次提出各項建議與修改路線之陳情，本府捷運工程局為使本案路線施工能圓滿並減少紛爭，自八十八年一月十九日起即針對捷運板橋線（含土城延伸線）召開施工前說明會，積極與當地民眾溝通，並於同年三月十一日、四月三日、四月二十日、五月二十七日、六月二十八日多次積極針對民眾所提之路線更易、被穿越地區住戶合理補償、提高住戶使用強度、變更被穿越地區都市計畫及相關權益受損應如何補救等一再與民眾及各自救會溝通，以謀解決，惟仍未獲民眾認同。本府捷運工程局又於八十九年一月十四日、三月三十日、四月二十日多次針對本案相關問題與民眾所提之各種建議案為說明、溝通。惟因訴願人等陳情理由，亦多次牽涉整體計畫之變更及路線之更動，而因本案於行政院八十二年核定之原路線方案已確定，若更改路線將不符合社會公益且大幅增加工程經費，又完工時程將有延後四年以上等社會成本等考量，故本府捷運工程局遂一再與當地民眾溝通。嗣當地民眾仍不接受，且持續抗爭，經於八十九年六月二日由本市議員○○○再主持協調會，建議由本府捷運工程局評估於府中站後改採疊式隧道方式佈設捷運路線是否可行，本府捷運工程局又於八十九年六月十五日派員至板橋市湳興里捷運自救會會長家中進行溝通，其間與會人員又建議以疊式鋪設提前轉入南雅南路以減少穿越民房，並建議如無法更易則廢除府中站或將府中站站體下降云云。又板橋土城捷運受災戶聯合自救會又以八十九年六月二十一日夏字第00七八00-00號陳情函向本府捷運工程局等陳情廢除捷運板橋線府中站。

四、案經本府捷運工程局針對前開板橋土城捷運受災戶聯合自救會八十九年六月二十一日陳情函，以八十九年六月二十八日北市捷一字第八九二一四八四一00號函復板橋土城捷運受災戶聯合自救會略以：「主旨：有關 貴會陳情『捷運板橋線嚴重穿越民宅，爰請求廢除府中站（另替代方案）之訴求事由』乙案，本局答復如說明，請 查照。說明..

.....三、.....而府中站所服務之區域為目前板橋地區重要的政治及商業中心，未來亦為當地商業活動輻輳之處，故府中站係為地區性旅運需求而設置。雖然板橋站及府中站站距僅六百五十公尺，但其服務功能截然不同，兩者均不可或缺，而捷運系統站距之一般準則，僅係一參考之平均數值，尚需考量能提供最大之運輸效益及配合各地不同之社經發展，得以作彈性之調整。且當初站位之選定確係經由中央整合地方意見，綜合考量未來地區之發展，並經層層嚴謹之審核，方奉 核定。.....五、.....因此捷運路線經過之區域均有縮短都會區通勤旅次時間，節省大量社會成本，增進都會區民眾互動關係，且具有平衡都市發展之特性。對於有關路線改道、站位移設之建議，經評估將大幅增加工程經費、建設完工時程亦增加四年以上，且衍生新的地下穿越戶、用地徵收取得困難、施工期間交通衝擊大，嚴重影響兩旁店家的出入及緊急救援車輛的通行，基於上述因素，本局認為仍應依原案執行，另再輔以其他相關配套措施、並加強隧道施工安全與建物保護，以避免發生損鄰案件，消弭民眾權益受損之風險。.....」嗣針對八十九年六月二日之協調會及八十九年六月十五日座談會之會議中所提之建議，則以八十九年六月二十九日北市捷二字第八九二一五三七六〇一號函復板橋土城捷運受災戶聯合自救會略以：「主旨：有關 貴會所提出『板橋線於府中站後仍以疊式隧道方式佈設』、『將府中站下降並進入南雅南路後即轉為平行隧道佈設』及『如上述方案不可行，則建議取消府中站』等建議事項，本局評估結果路如說明，請 查照。說明.....二、 貴會建議板橋線於府中站後仍以疊式隧道方式佈設方案，其評估結果.....（二）、因袋式儲車軌與土城機廠連接之路線縱坡已以最大坡度佈設，本建議方案將因袋式儲車軌明挖覆蓋隧道高程降低導致機廠位置需往後移動，然因土城機廠規畫（劃）用地西側面臨大漢溪堤防，東側為都市計畫工業區，南側為省新生地開發處所屬用地且目前土城機廠（含聯絡道位置）用地均已完成徵收，亦已完成填土整地作業，已無移動空間，本項建議實不可行。.....三、另有建議將板橋線府中站站體下降，並於疊式隧道進入南雅南路後即行轉為平行隧道向南佈設方案評估結果如后.....（二）、至於對土城機廠部份之影響路如說明二第（二）項。四、至於建議取消府中站，本局之評估結果說明如后.....（二）本府中站所服務之區域為目前板橋地區重要的政治及商業中心，未來亦為當地商業活動輻輳之處，故府中站係為地區性旅運需求而設置.....故府中站不宜取消.....。五、旨述建議方案經評估確有執行上之困難，仍以原規劃路線為最佳方案。」又由本府捷運工程局中區工程處再以八十九年七月三日北市中土八字第八九六〇五六五九〇〇號函復板橋土城捷運受災戶聯合自救會，針對陳情「捷運板橋線嚴重穿越民宅，爰請求廢除府中站（另替代方案）之訴求事由」再為答復乙次。惟訴願人等仍表不服，遂於八十九年七月二十六日向本府提起訴願，九十年二月十六日補充訴願理由，並據本府捷運工程局檢卷答辯到府。

五、關於本府捷運工程局八十九年六月二十八日北市捷一字第八九二一四八四一〇〇號函部分：經查該函之內容乃係本府捷運工程局就訴願人等陳情捷運板橋線廢除府中站事項之建議為評估說明並分析其建議之可行性等，係屬因人民對行政興革之建議為事實說明及理由敘述，並未因此發生任何法律效果，核屬觀念通知，並非行政處分。訴願人對之不服，據以提起訴願，揆諸首揭規定及判例意旨，自非法之所許。

六、關於本府捷運工程局八十九年六月二十九日北市捷二字第八九二一五三七六〇一號函部分：經查該函之內容乃係本府捷運工程局就訴願人等對捷運板橋、土城線相關佈設方式及府中站是否取消等建議為評估說明並分析其建議之可行性等，係屬因人民對行政興革之建議為事實說明及理由敘述，並未因此發生任何法律效果，核屬觀念通知，並非行政處分。訴願人對之不服，據以提起訴願，揆諸首揭規定及判例意旨，亦非法之所許。

七、關於本府捷運工程中區工程處八十九年七月三日北市中土八字第八九六〇五六五九〇〇號函部分：

經查該函亦係本府捷運工程局中區工程處就訴願人等陳情捷運板橋線廢除府中站事項之建議為評估說明並分析其建議之可行性等，係屬因人民對行政興革之建議為事實說明及理由敘述，並未因此發生任何法律效果，核屬觀念通知，並非行政處分。訴願人對之不服，據以提起訴願，揆諸首揭規定及判例意旨，仍非法之所許。

八、綜上論結，本件訴願為程序不合，本府不予受理，爰依訴願法第七十七條第八款之規定，決定如主文。

訴願審議委員會主任委員 張明珠
委員 黃茂榮
委員 楊松齡
委員 薛明玲
委員 王惠光
委員 陳 敏
委員 曾巨威
委員 黃旭田
委員 劉興源
委員 曾忠己

中 華 民 國 九 十 年 四 月 十 二 日 市 長 馬英九

訴願審議委員會主任委員 張明珠 決行

如對本決定不服者，得於收受本決定書之次日起二個月內，向臺北高等行政法院提起行政訴訟，並抄副本送本府。

