

# 臺南市先進運輸系統（捷運）綠線可行性研究

## 地方說明會會議紀錄

時間：114 年 03 月 21 日（星期五）下午 02 時 30 分

地點：永康區多功能活動中心

主持人：熊副局長萬銀

與會單位及人員：詳如簽到簿

會議內容：

### 一、 主席開場

（略）

### 二、 規劃團隊簡報

（略）

### 三、 市民意見反映暨市府回應說明（依發言順序）

#### （一） 郭議員鴻儀：

1. 我今天還是要強調 TOD 大眾運輸開發的優勢，綠線延伸至深綠線 DG09 站的腹地是農地，未來開發以土地開發的方式或造鎮模式，帶動北歸仁的發展。
2. 以此路線的重要性而言，開發的速度需要再加速。

#### （二） 李議員鎮國：

1. 目前市道 180 塞車路段集中在榮民總醫院到交流道，復興路的隘口造成車輛擁擠，若是中央又須落墩，車道兩旁停車格勢必得取消，希望未來規劃納入停車需求。
2. 復興路跨過交流道處為後甲斷層帶，是否有考慮納入設計參數？

#### （三） 黃議員肇輝：

1. 若路線推行遇到困難是否可以分階段建置？可以讓好施作的區段先行施作，先行通車使民眾實際感受其優點，讓不易施作段能減少民意反彈。
2. 針對永康段部分，在大灣東路段介於都市計畫與非都市計畫

區交界，我們希望捷運也能帶動都市開發，希望交通局可以跟都發局預先協調同步辦理車佔用地的都市計畫變更，包含車站站體與鄰地辦理聯合開發的可能性，以降低負擔的成本。

3. 機廠的位置建議避開密集住宅區，以減少居民被干擾的可能。
4. 建議妥善規畫捷運沿線的人行道空間的規劃，便於未來民眾搭乘捷運。

(四) 朱議員正軒：

1. 軌道運輸是發展公共運輸的骨幹，發展公共運輸後產生的效果，第一、行人變多，政府和民代就有更多的力量去為行人爭取更多行人友善的設計，包含友善的步行空間或是友善的公共運輸搭乘環境，第二、臺南市的平均交通死亡率高，原因就是臺南市為六都當中唯一沒有捷運的城市，大家普遍使用私人運具，隨著人口老化，我們一定要盡快將便捷的公共運輸建立起來，已提升都市的交通安全。
2. 我們希望綠線往東延伸過來可以帶動永康的都市發展，而目前延伸的路線在復興路、小東路的南側皆是營區，需要有相應的規劃，以因應後續的都市發展。
3. 綠線地下化在環評階段時會不會衍生甚麼新的問題，造成綠線建設進度的阻礙，是否可以規劃適當的分段處理，讓容易施作的永康區段先做。
4. 綠線在跨越國道的部分，是否有案例可以讓民眾參考。

(五) 林議員冠維：

1. 本計畫綠線多經過臺南市的人口密集區，大眾運輸做好能減少交通壅塞、改善交通安全，所以本席全力支持。
2. 單軌系統是否會對沿線造成噪音的困擾。
3. 藍線已在規劃設計中，因藍線可以接到綠線，民眾關心綠線現要再做多久。
4. 機廠的地點預計設在哪裡？是否可盡量避開人口密集度高的地點。

(六) 陳議員秋萍：

1. 機廠應規劃於人口密集度低的地方，地方反對聲浪會較少。
2. 機廠設在永康區，對於此區的規劃（重劃、區段徵收、專案變更等）在造鎮的部分要用點心。
3. 大灣東路是人口較少的地方，對於永康區人口較多的地方中山東路南北、工業區、北區（鹽行）的民眾要乘坐綠線如何串聯，也非常重要，希望日後能有所規劃。

(七) 楊議員中成：

1. 機廠的選址，建議是否設置在歸仁段的非都市計劃農業區，大灣東路的農地歸仁段換永康段的價錢應該是差很多。
2. 請注意施工時的噪音，千萬不要吵到民眾的生活起居。
3. 本計畫是否可以縮短期程，讓歸仁可以看到方便。

(八) 台灣基進黨臺南黨部 吳依潔：

1. 請注意機廠設施的噪音部分。
2. 機廠上面建議可以透過聯合開發來興建社宅，可以發揮 TOD 的功能，可以參考捷運南港的社宅案子。
3. 綠線會經過網寮南營區，要注意國防安全，可參考用隔音牆或是大邱單軌電子玻璃技術，確保國防安全。
4. 目前預計車站周圍將規劃有人行道，建議市府這邊能將人行道系統更加完整。
5. 希望永康段車站可提供較多的停車車位，讓民眾可以停車轉乘捷運，緩解市區塞車。
6. 綠線市道 180 路段是永康蠻重要的要道，這中間會經過施工黑暗期，請市府規劃妥善的措施，減少市民的疑慮。

■ 交通局回應：

1. 綠線於民國 106 年啟動規劃時，路線架構為東西向到平實營區，與南北向的藍線一期成為十字路網，因舊城區民眾關心對環境的影響，讓本計畫有機會配合整體優先路網進行檢討，以

捷運建設帶動都市的發展。臺南市的發展有三大核心，府城、南科及高鐵沙崙站三個地區，永康、仁德、歸仁區剛好位於三核心中間，依國內外都市發展的經驗，未來在地區發展上，也會跟著整體帶動起來。當時尚未有深綠線，因此僅規劃到平實營區，但目前優先路網深綠線已進行可行性規劃，所以也應同時考量，綠線從平實營區東延到深綠線形成一個路網。

2. 後續在綜合規劃階段，將會配合每個站周邊約一公里內，檢討研議做都市計畫變更，以 TOD 概念帶動地區發展。
3. 有關於機廠的部分，原規劃綠線與藍線第一期在中華東路與小東路口處過軌，但工程上較為困難，所以需再東延找適當的位置設置，會優先找公有地或公共設施用地，最後才會找私有空地，也需考量距離不能離主線太遠。G02 站以西都是都市計畫區範圍，以東(包含 G01 站)的部分，現在是非都市土地，未來配合綠線站點設置，必須要檢討從本市國土計畫中調整為未來都市發展用地，調整國土計畫時程會較長，但也須配合綠線的建設期程，有路線但沒有機廠，捷運會沒有辦法運行。因此才會評估於 G02 站左側都市計畫範圍內區域優先去找適合的機廠用地，目前評估會是在大灣東路南側。
4. 另外，有關於站區的停車及人行道的配合部分，目前藍線一期已經完成綜合規劃，並在台 1 線開始進行人行道規劃施作。後續市政府各局處及單位都會配合重大市政建設調整規劃，包含未來站點轉乘、人行道空間等進行整合和檢討。
5. 至於永康區北側區域，未來在捷運綠線完成後，在捷運站將會利用公車做接駁串聯。
6. 關於綠線的工期，整體路線難度最高的是核心區路段，工期會較長。永康、歸仁路段屬高架方式，施工條件比較好，參考桃園捷運綠線高架橋標從工程發包到完工通車，會需要至少五到六年的時間，且通車還需要機廠完備。因此，捷運建設從可行性研究、綜合規劃、基本設計、細部設計完成到發包施工，最後完工通車，大概需要十年左右的時間。

7. 關於噪音問題，單軌系統跟鋼輪鋼軌系統截然不同，以泰國單軌粉紅線，它是採預力混凝土軌道梁+膠輪，就像車子在路面上行進所產生的輪胎聲音差不多，且它的輪軌會被兩邊裙板包覆隔音，所以它的噪音是台灣現有捷運軌道系統最低的一種形式。
8. 跨越高速公路的部分，現在台灣已有許多捷運跨越高速公路的案例，如機場捷運跨過林口中山高速公路以及桃園捷運綠線跨越高鐵等，所以工程難度是可以克服的。
9. 至於分階段建置的建議，捷運路線規劃需要整體評估，後續進入綜合規劃階段會進行一個更詳細的評估。
10. 關於變色玻璃等問題，屬於機電系統中較小的一個項目及技術，目前藍線第一期的基本設計中已經納入考量，未來相同系統採用大致沒有問題。
11. 補充單軌的噪音約為 40~70 分貝，鋼輪鋼軌為 70~80 分貝，在韓國大邱 3 號線單軌捷運，有車站經過醫院的案例，他們也允許單軌列車通過，所以比較沒有問題，且一般列車經過車站或是機廠時，列車也會減速。
12. 另外，關於網寮南營區未來待中央核定後，將再與市府都發局及軍方進行討論是否與平實營區及砲校一樣配合都市發展，再找適合的土地遷移，提供更高的公共利益。

(九) 市民 張○○先生：

1. 目前綠線規劃有幾輛列車、一輛列車有幾節車廂？
2. 捷運從高架道地下的出入土段長度、坡度為何？
3. 臺南車站是在站內還是站外轉乘，如果站外轉乘是否會降低民眾搭乘意願。
4. 目前國會遇到的狀況，是否會影響到捷運的規劃。

(十) 市民 陳○○先生：

1. 當初選擇高架跨座式單軌的原因，是考慮城區路幅狹小、對古蹟市民的壓迫及轉彎半徑的限制等等，但現在又選擇城區走

地下，是否失去選用單軌的初衷。

2. 跨座式單軌做地下化，因為隧道半徑的問題，造價可能比國內諸多案例的鋼輪系統更高，是否會造成報部送審的困難。
3. 簡報沒有說明綠線改地下化的成本分析、臺南的地質風險、潛盾施工是否合適等評估。
4. 目前藍線已經快動工，系統選擇上綠線應該維持跨座式單軌系統，也符合舊城區觀光模式。但若只是因為路幅狹小、轉彎半徑不足而選擇地下化，是否還有更好的解決方案，例如：以高架型式上下行、東西向走不同路線，可以縮短工期，降低成本，服務範圍更大，改善交通繁忙區域(民族、民權、成功、海安及西門路段)，原地下化節省的成本可用來延長路線及降低挖掘到古蹟的風險。

(十一) 市民 江○○先生：

1. 針對前面幾位議員提出綠線分段通車的想法我持反對意見，因為綠線關係到全線捷運的票箱收入，為主要收入來源，分段通車的維運成本對於市府會是很大的負擔。
2. 臺南過去下挖工程的經歷都不好，都會挖到古蹟，目前還有成功國小的案例，我們有準備好潛盾挖到古蹟的對策嗎？
3. 我個人希望不要走潛盾，建議剛剛提到的高架東西行分路線或路線走公園南路接海安路，在舊城區不擔心影響居民，因為都是商業區，和永康區狀況不同，建議單軌還是維持高架，地下化若還是維持單軌而成本較高，也本末倒置。

(十二) 市民 黃○○先生：

1. 永康人口集中區域偏北邊，綠線是否有機會以 Y 字形分岔的方式，沿永大路往北，延伸到永康車站，未來永康車站要立體化可以一併跟捷運一起規劃，未來再延伸至亞太棒球園區和歷史博物館。

■ 交通局回應：

1. 初估營運列車數為 40 列車，車廂數 2~3 節，每列車載客需求

約為 280 人。單軌系統採膠輪，爬坡斜率可達 6%，以中運量鋼軌鋼輪系統最大不能超過 5%，膠輪系統爬坡率較佳，對於線型的變換較有彈性。轉乘方面，因與台鐵的收費系統不同，與其他縣市一樣仍需刷出收費閘門，再進另收費閘門，但可設置地下連通道連通方便轉乘。

2. 潛盾工法隧道段，覆土至少為 9 公尺，而文化層目前皆少於 9 公尺，評估對於古蹟影響最小，而高架軌道段的橋墩基礎皆須從地面往下挖掘，可能容易挖到。
3. 關於路廊問題，先前也評估過海安路的路線，礙於海安路地下停車場當初建置時，並無考慮捷運高架的落墩需求，且停車場為地下 6~9 公尺之結構體，隧道段得更深才能避過結構體，又若在此設置車站恐影響目前海安停車場的運作，基於以上考量機關目前不建議此路線。
4. 雙向同路線改為單向不同路線的建議，目前全台灣無此案例，因為對於路線不熟悉的民眾，若是走錯東西行月台需走更長的路才有辦法換方向搭乘，對於轉乘也是種困擾。
5. 臺南地面 5 公尺以下為臺南層，又稱砂質泥岩或泥岩層，適合潛盾工法，惟須注意地盤改良、鄰房保護的問題，造價初步估算隧道段與高架段相差約 2~3 倍。
6. 捷運建設首先要考慮規劃目標及財務可行性。綠線最主要是能紓解市中心的交通壅塞問題，臺南市每年觀光客非常多，所以希望提供一個快速便捷的大眾運輸。在財務可行性方面，延伸至東邊的 TOD 發展區，未來可以增加捷運收入，讓財務達到可行。為了紓解市中心的交通，另外也要考慮到在地居民意見，所以才評估規劃局部地下方案。俟可行性階段通過後，進入綜合規劃階段將執行環境影響評估，會對古蹟、環境等做深入影響評估分析；對於地下水文的部分，先前海安地下街(停車場)是採連續壁的方式，所以有阻斷東西向地下水流顧慮，但潛盾在地下 9 公尺上方可供地下水流通過且無阻斷之疑慮，對於地下水文影響較少。

7. 對於路線走公園南路再彎到海安路等，將需要穿過臺南公園，百年的臺南公園裏面有許多珍貴老樹，經評估後不建議此路線。

(十三) 市民 吳○○先生：

1. 大灣東路的高架段離地面有多高？
2. 大灣東路的地段是液化區，對於施工期間是否會有振動及粉塵的影響。

(十四) 市民 陸○○先生：

1. 我建議舊城區的路線：由北門路轉公園南路，再走海安路，海安路上有既有地下停車場，為地下二層的結構物，是不是可以利用既有的地下構造空間作為捷運設施，可以利用路段中央大分隔島供施工使用，可減少黑暗期的衝擊。

■ 交通局回應：

1. 一般高架路段預留梁下淨高至少 5.1 公尺，並考慮結構梁或橫交設施，大約十公尺高度，就是大概三層樓。大灣東路是否為液化區，後續綜規及基設時會詳細評估。另液化區跟粉塵沒有直接關係，因為液化主要是結構物安全問題可採地盤改良及深基礎解決；粉塵問題在施工期間都會依照相關法規去進行並嚴格檢視。
2. 海安路停車場地下二層做隧道，曾評估過，但因淨高不夠，所以不建議。
3. 在遠期路網中，有規劃永大路路線，待優先路網建設完成後，再繼續推動。
4. 繞外圍的路線方案，相對路線更長整體造價也會提高。路線採比較直捷方案，除節省經費，最主要是經過市中心幾個重要點，包括部立臺南醫院、國立臺南護專、中山路商圈、美術館周邊的古蹟景點，再到新天地西門商圈人口稠密區，更能夠支撐未來綠線的運量。這也是在議會，很多議員關心的議題，希望蓋了之後要養得起。所以路線選擇服務核心地區，同時也來

解決交通問題。

5. 補充說明潛盾工法，經徵詢過市府文化局，以現有挖到遺址，大約為地下三公尺以內，因古代建築的施工技術較不可能深開挖；另外參考成功國小校舍施工，出土遺跡亦為初始地表面下挖大概三公尺左右。潛盾隧道橫穿在古蹟層之下，所以應不會碰上地表面文化層，但車站是明挖的方式就有可能碰到古蹟，未來會詳細調查並適時監看。

#### 四、 交通局總結

以上寶貴意見均會納入後續研究考量並回覆，如還有其他寶貴意見可於 114 年 04 月 18 日前提供給捷運工程處納入規劃考量，謝謝各位鄉親參與。

## 附件一、公民或團體陳述意見書

您好，我叫[ ]是標準的台南人，扣除大學期間，居住在台南有19年之久，目前就讀陽明交通大學土木所。先前有把建議遞給捷運工程處，想說也將意見遞給議員您做參考，若您認為我的建議有可行性，也歡迎在議會上直接當作參考資料：

本人依照所習得之專業知識以及個人觀察做重點陳述：

- 1.路線目前新版規劃東從高鐵台39線與180縣道交叉口起，往西走保吉路、大灣東路、崑大路、復興路再接續小東路，因為此段路線與先前規劃版本差異不大，故不做太多討論；唯新版有規劃要將地下化的引道設置在小東路與東興路交叉口至林森路交叉口之範圍內，因應引道設置需有腹地、引道長度的條件限制，故設置於此段本人認為不至太大（腹地條件充足）。
- 2.成大醫院站依規劃將設置於地下，本人認為可規劃與成大醫院直接於地下建立連通道至醫院B1，方便就醫的旅客需求
- 3.路線過小東地下道後轉彎進北門路，此處新版舊版規劃皆為設站於公園南路交叉口側，此舉可服務台南轉運站與台鐵台南站之客群，本人對此認同。但，路線新版規劃將經過站前圓環後往中山路走，並於民族路交叉口設站。依照規劃可滿足臺南醫院、Focus、民族新光三越的使用需求。
- 4.再湯德章圓環走中正路，於中正忠義交叉口轉往忠義路，並於忠義路與友愛街交叉口設置一站，依照規劃是想服務美術二館、孔廟以及忠義國小的觀光暨通勤需求。
- 5.之後再於府前路右轉至府前路西門路的交叉口左轉，並於西門和意交叉路口設置地下車站，本人認為顧問公司設計單位的構想是想比照高捷三多商圈、北捷市府站等百貨車站半共構模式。
- 6.最後轉向至永華路，並於水萍塢公園附近設置引道段出土，接續後面路線。  
分別於永華中華西、永華文平設置車站。後續再育平路右轉於育平與育平七街交叉口附近設置車站。此處主要是滿足住商的通勤交通。建議可參照台灣大樓捷運共構之開發案，打造健全的居住機能環境。

7.接下來路線將左轉走慶平路，並於慶平路與育平七街60巷交叉口興建一站，再左轉走安億路，沿著運河邊走至光州路後左轉，至光州路與健康路交叉口設置一站，最終路線直行至高等法院設置終點站。這幾站主要是滿足安平老街、億載京城、觀光碼頭區以及法院洽公的需求。

8.主要針對自台南車站至台南市政府站之間的路線安排有一些不同的看法，我認為可以採用舊版路線（舊版其中一個方案）與新版路線之結合，即在出台南車站後，往公園南路續行直至臨安路、海安路大路口，途中可評估是否要在公園南路與忠義路交叉口設置一站，之後於臨安路、海安路大路口的和順公園設置一站，之後向南轉至海安路，並可以大大利用既有的海安路地下停車場之空間，目前海安路地下停車場的範圍為民族路路口至府前路路口，地下層數約為兩層，因此本人認為此為非常好利用的一個路線空間（隧道），並可以將原有的行人出口改為捷運站出口。路線沿著海安路延伸至夏林路、永華路大路口後右轉出引道重回高架段並接續現有的路線規劃。此舉也可以滿足在捷運路線初版討論時期，北區、南區路線抉擇的問題，不會說一定要選只經過北區或只經過南區，即這樣規劃南區北區都可以照應的到。

9.若將海安路地下停車場之空間作為捷運隧道空間之使用可能會造成原有停車功能喪失，解決辦法如下，一、除可於原海安路沿路附近多餘的公（私）有地興建停車場外，也可於其他距離海安路沿線車站不遠處且腹地條件充足的地方興建停車場，並搭配停車免費轉乘的措施，達到利用目的。二、海安路地下停車場為地下兩層之結構物，因此也可以將地下二樓的空間供應給捷運行駛之路線空間，一樓結合停車場、售票區等商業空間，也就是說將一部分停車空間挪用給捷運售票區與出入口區域，如南港車站、松山車站、台北車站皆有類似設計。三、可以將部分B1空間騰用給捷運隧道，直接於一樓興建出入口及售票處，類似北捷昆陽站之一樓設計。

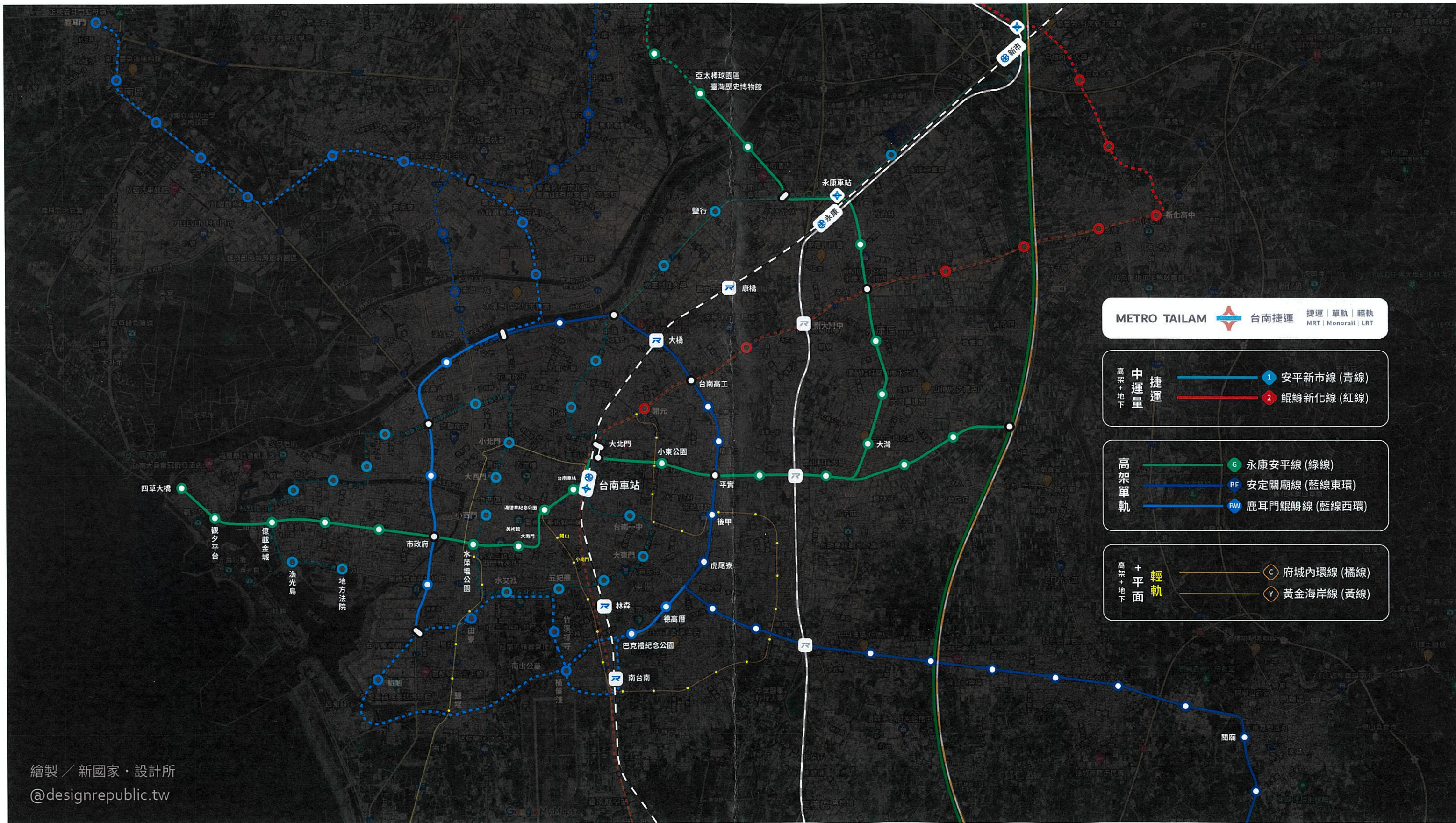
10.若能將原有路線移至海安路，不但能大大利用現有的地下隧道空間、減少工程費用，也能大大減少交通黑暗期帶來之衝擊，因為海安路核新路段的路中間皆有非常大的中央分隔島空間（現為綠化空間）足夠可供工程使用，原有的車道（單方向一快車道+一機車道）的封閉時間將不會被佔用太久。

11.若按照路線沿著海安路行駛，參考近期捷運工程處公布之報告，報告內容提及之相關景點皆被設定為車站步行到景點最多花 15 分鐘。而本人以 google map 計算景點步行至可能設站之處的時間及參考距離（詳附

圖)，除孔廟至海安路府前路路口需花到較多的 18 分之外，其餘站點到報告中景點的步行時間皆在 15 分鐘內。且若路線行經海安路，能服務到更多的商業設施及景點，如赤崁樓、水仙宮市場、花園夜市、鴨母寮市場，且步行至可能設站的地方距離皆為 15 分鐘內，甚至是 10 分鐘內。

# 永康車站 Engkhong Station

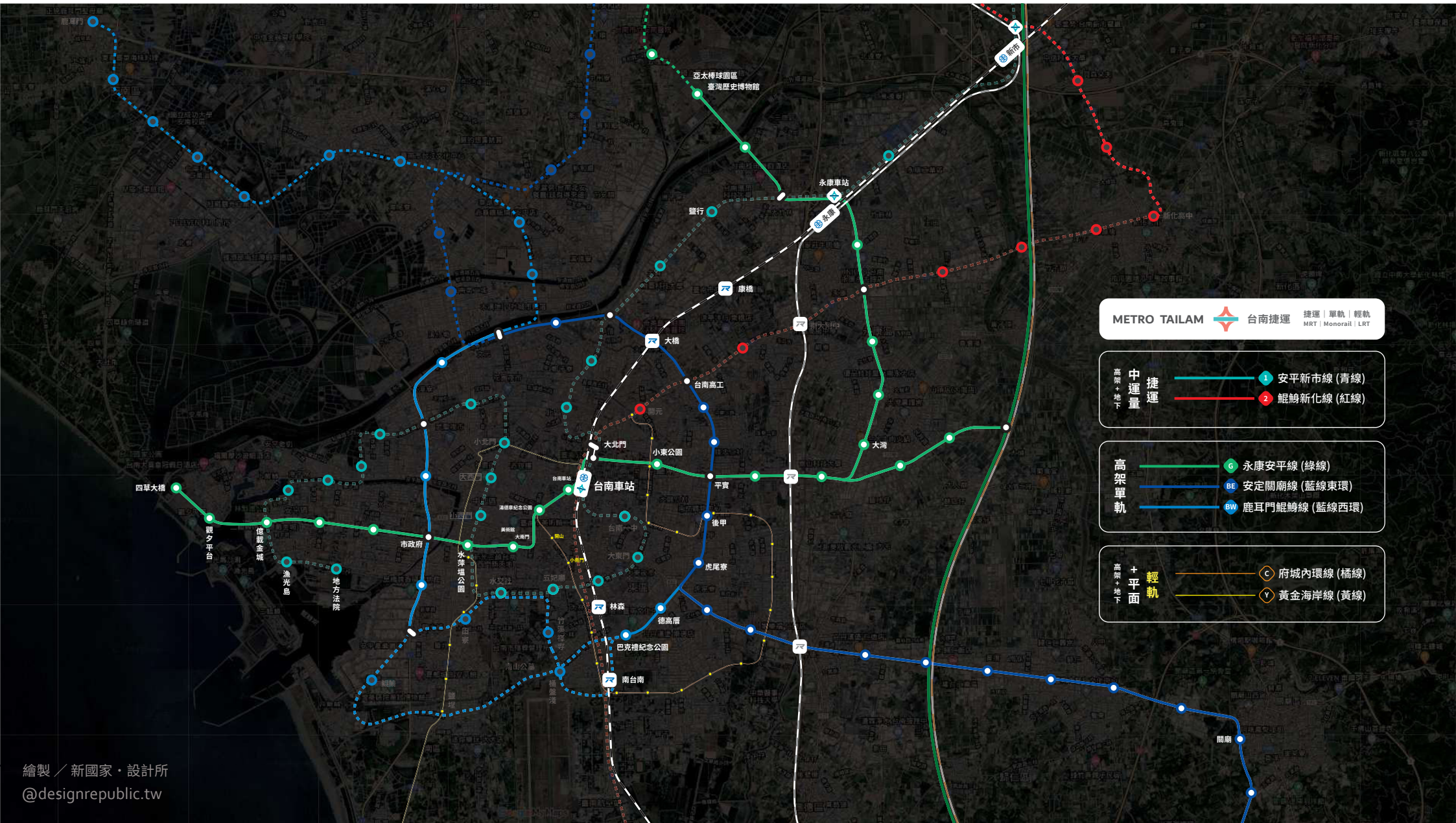




繪製 / 新國家·設計所  
 @designrepublic.tw

建議路線 2025.03

除綠線以外,其餘僅供參考。  
 歡迎後續聯絡討論交流。



**METRO TAILAM** 台南捷運 捷運 | 單軌 | 輕軌  
MRT | Monorail | LRT

**中運量 捷運**

- 1 安平新市線 (青線)
- 2 鯤鯓新化線 (紅線)

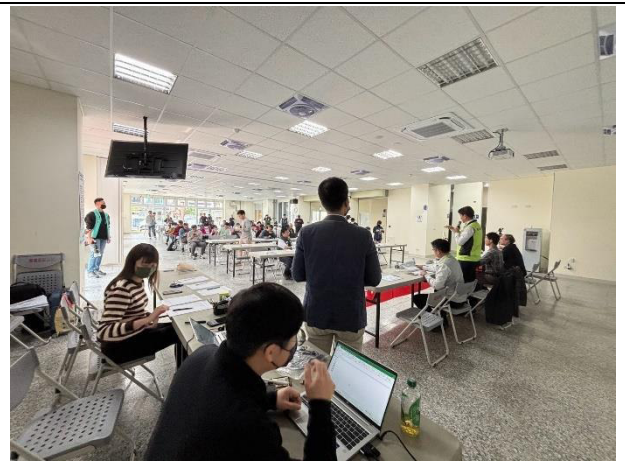
**高架單軌**

- G 永康安平線 (綠線)
- BE 安定關廟線 (藍線東環)
- BW 鹿耳門鯤鯓線 (藍線西環)

**輕軌**

- C 府城內環線 (橘線)
- Y 黃金海岸線 (黃線)

## 附件二、說明會現場照片



### 附件三、說明會簽到表

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
線線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114年3月21日(五)下午02時30分

地點：永康區多功能活動中心(臺南市永康區立興街83號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
立法委員	陳亭妃	張文聰 代
立法委員	林宜瑾	林宜瑾 (代)
立法委員	林俊憲	林俊憲 (代)
立法委員	王定宇	
立法委員	謝龍介	
議長	邱莉莉	
議員	黃肇輝	黃肇輝
議員	朱正軒	朱正軒

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
綠線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114年3月21日(五)下午02時30分

地點：永康區多功能活動中心(臺南市永康區立興街83號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	林燕祝	
議員	陳秋萍	陳秋萍
議員	楊中成	楊中成
議員	李鎮國	李鎮國
議員	林冠維	林冠維
議員	陳怡珍	
議員	沈震東	沈震東 (A)
議員	蔡宗豪	

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
綠線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114 年 3 月 21 日(五)下午 02 時 30 分

地點：永康區多功能活動中心 (臺南市永康區立興街 83 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	曾培雅	
議員	曾之婕	
議員	王家貞	
議員	蔡筱薇	
議員	李宗霖	吳依寧
議員	杜素吟	
議員	吳禹寰	
議員	郭鴻儀	郭鴻儀

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
綠線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114 年 3 月 21 日(五)下午 02 時 30 分

地點：永康區多功能活動中心 (臺南市永康區立興街 83 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	許至椿	
議員	周嘉章	
議員	蔡淑惠	
議員	周麗津	
議員	林美燕	
議員	林依婷	
議員	李啟維	
議員	盧崑福	

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
綠線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114 年 3 月 21 日(五)下午 02 時 30 分

地點：永康區多功能活動中心 (臺南市永康區立興街 83 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	鄭佳欣	
議員	陳皇宇	
歸仁區 區長	朱雅宏	
永康區 區長	李皇興	李皇興
歸仁區 西埔里	鄭福利	
歸仁區 大廟里	陳凌澤	
永康區 大灣里	鄭文義	
永康區 東灣里	李明堂	

**臺南市先進運輸系統(捷運)  
線線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114年3月21日(五)下午02時30分

地點：永康區多功能活動中心 (臺南市永康區立興街83號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
永康區 南灣里	詹瑞美	詹瑞美
永康區 崑山里	李忠信	
永康區 建國里	鍾國寶	
永康區 光復里	蔡金山	
永康區 復興里	吳秋明	
永康區 中華里	林再益	
永康區 勝利里	楊遠波	
崑山科技大學		李瓜君



**臺南市先進運輸系統(捷運)  
綠線可行性研究地方說明會  
簽到表**

時間：114年3月21日(五)下午02時30分

地點：永康區多功能活動中心(臺南市永康區立興街83號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位	簽到處
	張 [Redacted]
	蘇 [Redacted]
	陳 [Redacted]
	林 [Redacted]
	吳 [Redacted]
	劉 [Redacted]
	李 [Redacted]
臺南市人市交通促進協會	廖 [Redacted]
	陸 [Redacted]
	黃 [Redacted]
	李 [Redacted]
	楊 [Redacted]
台灣民眾黨台南支部	林 [Redacted]
	劉 [Redacted]