

第七章 結論與建議

本計畫「鹿港轉運站」之推動建設，主要係期達成交通運輸服務、在地居民社區生活服務、以及提供觀光發展休閒服務等功能與目標。另配合政府(重大)公共工程引入民間資源的政策，未來「鹿港轉運站」則擬朝向引進民間資金來進行開發，亦即轉運站相關建設與營運方式，擬以民間參與方式來辦理，故希望透過法令與財務的誘因，吸引民間業者投資，以期達政府、業者及民眾之最大利益。此外，並期未來「鹿港轉運站」的設立，能夠提供觀光遊客一個舒適交通環境，強化鹿港入口意象，並提供多元而豐富的活動體驗，且結合人文休閒的套裝服務，藉由公共運具型塑移動地標，進而達成鹿港以公共運輸為主要運具的觀光運輸生活常態。

7.1 結論

一、觀光業已成為目前鹿港的重點發展方向，後續將以「鹿港國家歷史風景區」為其推動發展方針。

綜觀鹿港近十餘年來的建設，顯其觀光環境業已大幅改善，目前多處據點(如：鹿港龍山寺、臺灣玻璃館)每年觀光遊客人數均超過百萬人次，顯觀光確實為鹿港找到新的發展出路，更將是其未來重點發展方向。鹿港的觀光產業資源豐富，特別是在歷史建築與人文景觀方面，迄今仍保存許多清代與日治時期所存留下來的建築與道路規格。另其在2012年更獲選為全臺十大觀光小鎮之一，在臺灣觀光發展中的地位業已明顯確立，故目前縣府業以「鹿港國家歷史風景區」為其後續推動發展方針。

二、目前鹿港地區部分聯外道路，其於尖峰時段道路交通業已呈現壅塞情況。

目前鹿港地區聯外道路系統，主要係由省道台17線、台61線及縣道135線、139甲線、142線、144線等路線構建而成，其尖峰時段現況道路服務水準，除台17線、台61線及縣道144線等路線，大抵可維持在C級(含)以上，交通狀況尚稱良好外，其他縣道之服務水準大抵在D級(含)以下，其尖峰時段道路交通業已呈現壅塞情況。

三、現況「鹿港轉運站」基地周邊重要道路，其於尖峰時段服務水準尚稱良好。

現況「鹿港轉運站」基地周邊重要道路系統，除中正路外，尚有鹿草路與建國路，其中中正路為都市計畫區東側重要南北向聯絡道路，往北銜接鹿草路，往南銜接彰鹿路，屬中山路(註：為鹿港老街重要聯絡道路)替代道路，計畫寬度20公尺；而鹿草路為南北向重要聯絡道路，往北銜接台17線，往南與中山路銜接進入鹿港老街地區，計畫寬度15公尺；另位於「鹿港轉運站」基地東側的建國路，其於鹿港福興都市計畫區內之道路系統功能定位則屬次要道路，計畫寬度20公

尺。整體而言，目前「鹿港轉運站」基地周邊重要道路，其於尖峰時段服務水準尚稱良好。

四、現況鹿港地區由於缺乏適當停車管制(管理)措施，致衍生嚴重違規停車問題。

由於鹿港地區擁有豐富遊憩資源，如古蹟風采、寺廟參訪及多處景點，因而吸引大量觀光旅次，間接產生交通擁擠與停車困難之問題，尤以假日時更為嚴重。雖然鹿港目前設置有多處路邊及路外停車設施，但目前路邊停車格多未實施收費制度，且公有路外停車場亦大多為免費停車場，缺乏適當停車管制(管理)措施，故造成嚴重之人行道與路邊的違規停車問題。

五、本計畫「鹿港轉運站」宜以「綜合性轉運站」為其主要服務定位，但歸屬「第二級」轉運站。

本計畫「鹿港轉運站」兼具城際客運與地區客運之轉乘、地區客運間之轉乘、以及私人運具與地區客運、城際客運間之轉乘功能，雖大抵較偏重於地區客運間之轉乘功能，惟考量「鹿港轉運站」之整體服務層面，其將包含國道公路客運、地區公路客運、市區公車、臺灣好行、以及未來的鹿港環鎮巡迴公車等，基此，其宜以「綜合性轉運站」為主要服務定位，但歸屬「第二級」轉運站。綜合而言，就鹿港轉運站之功能定位來看，其服務範圍及對象將涵括彰化縣整體客運運輸，未來將可發展成為彰化縣西北側客運轉運中心，因此其需能服務國道公路汽車客運與地區公路汽車客運，並結合私人運具、計程車與遊覽車、觀光巴士等運具的接駁轉運服務。

六、目前國內相關轉運站設置之開發方式，大致以採 BOT 或 OT 模式為主。

目前國內相關轉運站設置之開發方式，除高雄市「旗山轉運站」採用政府補貼業者之興建方式外，其餘皆採民間參與興建或營運公共建設之模式(即採 BOT 或 OT 模式)。其中由民間投資興建營運(BOT)者，包括有臺北轉運站、市府轉運站、高雄轉運站、左營轉運站等；而由政府開發興建後委外營運(OT)者，包括有板橋轉運站、嘉義轉運站、宜蘭轉運站、羅東轉運站、礁溪轉運站等。綜合而言，目前國內客運轉運站開發經營潮流，大抵以引進民間投資力量為導向，較能適時反應設置轉運站之民間需求，政府亦可以監督者之角色，督促專業經營團體提昇轉運站之服務功能，且在具有民間投資誘因及財務效益下，政府則不需額外編列預算以設置轉運站，相較於由政府興建及營運的方式，則具有顯著優勢。

七、本計畫「鹿港轉運站」之規劃設置，旨在整合公路公共運輸系統，協助改善鹿港地區道路交通擁擠與停車困難問題。

本計畫「鹿港轉運站」之規劃設置，旨在(1)以轉運站作為城際與在地運輸之轉接點；(2)以公共運輸聯繫主要活動據點；(3)整合其他運具強化整體運輸功能；

以及(4)形成遊憩特色之一環，期有效形塑公共運輸為鹿港在地之觀光運輸環境主軸。綜合而言，「鹿港轉運站」設置之效係屬輔助性，惟其雖具協助改善鹿港地區道路交通擁擠與停車困難之效，但無法僅靠「鹿港轉運站」以竟其功。

八、本計畫「鹿港轉運站」之建設推動，可依「促參法」相關程序辦理民間參與作業。

依據民國 104 年 12 月 30 日華總一義字第 10400152841 號令修正公布之「促參法」第 3 條規定，「促參法」所稱公共建設以供公眾使用或促進公共利益者為適用對象，包括：交通建設及共同管道。另依「促進民間參與公共建設施行細則」第 2 條規定：「本法第 3 條第 1 項第 1 款所稱交通建設，指……、轉運站、車站、調度站……。」本計畫「鹿港轉運站」屬於其交通建設中之轉運站設施，故可依「促參法」相關程序辦理民間參與作業。

九、一般客運業者對於轉運站的開發建設，大抵較贊同採 OT 模式。

有關客運轉運站之開發營運，一般客運業者大抵認為應由政府投資興建，再由客運業者以承租付費方式辦理，亦即較贊同採 OT 模式；另若客運轉運站之土地由政府取得後，客運業者亦認可採 BOT 方式，由有意經營的開發業者進行投資建設，再由相關營運業者承租使用。

十、目前鹿港在地主要客運業者對於「鹿港轉運站」的規劃設置係持樂觀其成態度。

目前服務鹿港地區的客運路線，大抵係各客運公司分散於各處停靠，造成民眾之搭乘(轉乘)相當不便，因此設置「轉運站」以集中客運服務，應確有其必要性與需要性存在。經訪問調查結果顯示，目前兩家在地主要客運業者對於「鹿港轉運站」的規劃設置，基本上係採樂觀其成的態度，且在未來「鹿港轉運站」設置後，其大抵同意後續配合縣府政策，將其現有各客運路線調整遷移進入「轉運站」營運服務。

十一、依本計畫訪問調查結果，目前各界對於「鹿港轉運站」的規劃設置，大抵以贊成者居多。

依據本計畫對於在地客運業者、鹿港地區觀光遊客、在地里長及住民等進行訪問調查結果顯示，其對鹿港地區規劃設置「鹿港轉運站」，大多表贊同。其中觀光遊客則希望能加強滿足停車需求與轉乘接駁服務，而在地里長及住民則更進一步期望「採複合式的多目標開發模式」。

十二、對於「鹿港轉運站」之星級旅館的附屬事業開發，目前各界看法仍相當分歧。

目前鹿港夜間活動(或夜間生活)有限，住宿需求不高，依據本計畫對於在地客運業者、鹿港地區觀光遊客、在地里長及住民、旅館業者等進行訪問調查結果顯示，其對「鹿港轉運站」之星級旅館的附屬事業開發，現況各界看法仍相當屬

分歧。惟較一致的看法為「鹿港國家歷史風景區計畫」能否規劃出常態性夜間活動，將是鹿港地區能否支持旅館之營運服務的重要契機。另對於本計畫擬將「鹿港環鎮巡迴公車」(即『老街接駁線』)規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，各界大抵認為有助於其永續發展，故相當贊同此一包裝規劃。

十三、有關本計畫「鹿港轉運站」之開發基地，由現況都市計畫住宅區變更為轉運專用區。

- 1.本計畫「鹿港轉運站」用地為鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆土地所組成(排除畸零地部分)，皆為公(國)有土地，轉運站基地係位於鹿港福興都市計畫範圍，目前使用分區現況為住宅區，由於住宅區無法符合作為交通設施之土地使用，因此需辦理都市計畫用地變更。
- 2.本計畫「鹿港轉運站」係彰化縣政府為提升鹿港地區觀光旅遊品質及交通服務水準所積極推動之重大交通建設，應適用「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理個案變更。
- 3.本計畫鹿港轉運站開發基地，已由彰化縣政府辦理都市計畫用地變更作業中，截至目前已歷經彰化縣都市計畫委員會及內政部都市計畫委員會審議通過在案，後續將俟發佈公告實施，即可完成本計畫鹿港轉運站開發基地之都市計畫變更程序。

十四、本計畫研議「鹿港轉運站」開發強度為建蔽率 60%、容積率 250%。

有關本計畫「鹿港轉運站」整體配置說明如下：

- 1.為完成轉運站設置之目標，以及帶動車站周邊地區發展，本計畫「鹿港轉運站」預定用地為使用鹿港鎮建國段 23、24、25、30、31、33、71、72、73 等 9 筆土地，基地面積為 9,756.14 平方公尺，並由現況都市計畫之「住宅區」變更為「轉運專用區」，並依據「都市計畫法」第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理個案變更。
- 2.本計畫「鹿港轉運站」基地未來將變更為「轉運專用區」，並擬定開發強度為建蔽率 60%、容積率 250%，以符合鹿港轉運站之開發使用需求。另依據「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」之規定，本計畫基地應回饋公共設施比例之標準為 10%，基此，本基地可供開發轉運站之基地面積為 8,780.53 平方公尺。依此檢討本轉運站允建建築面積為 5,268.32 平方公尺、允建容積樓地板面積為 21,951.33 平方公尺。
- 3.本計畫係將轉運站及轉運相關設施均規劃於地面 1 層，地上 2 層以上均作為多目標開發項目使用，並研擬規劃可增加收入來源的附屬事業項目，包含有餐飲業、便利商店、購物商場、影城、旅館飯店等；而地下層則作為附屬停車場。另地面層除相關轉運設施外，其餘戶外空間，將提供作為活動廣場、休憩公園、

人行通道等供公共使用之開放空間。

十五、本計畫「鹿港轉運站」之開發建設，具民間參與(BOT 方式)之財務可行性。

未來本計畫「鹿港轉運站」主要將採由民間參與辦理投資興建營運之 BOT 方式推動開發，特許年期將設定為 50 年(包括興建期及營運期)，並規劃設計 3 種開發規模，分別為(1)轉運站及商場設施(即「興建規模一」)；(2)轉運站、商場設施及平價旅店(即「興建規模二」)；以及(3)轉運站、商場設施及星級飯店(即「興建規模三」)，據以進行財務分析。由財務效益指標顯示，本計畫 3 種規劃設計模式的自償率(SLR)皆大於 1.0，計畫淨現值均大於 0，計畫內部報酬率也均大於加權平均資金成本率，顯示目前研訂 3 種規劃設計模式，其均具備財務可行性及財務效益。對於投入本計畫的資本支出，可於特許期間內完全回收，顯然本計畫「鹿港轉運站」採取民間參與公共建設 BOT 方式，確實具備財務可行性。

惟從股東權益觀點來看，當股東自有資金成本率為 6.0%時，則股東權益內部報酬率必須為 6.0%以上時，此一投資計畫才具備財務可行性，惟於(2)轉運站、商場設施及平價旅店規劃設計模式(即「興建規模二」)，其股東權益內部報酬率只有 5.57%，低於股東要求報酬率 6.0%，同時權益淨現值(NPV)為負值。顯示(2)轉運站、商場設施及平價旅店規劃設計模式(即「興建規模二」)，以股東權益資金的投資觀點來看，並不具備財務可行性。當股東要求報酬率降低至 5.0%時或延長特許年期，則(2)轉運站、商場設施及平價旅店規劃設計模式(即「興建規模二」)才會具備財務可行性。

本計畫財務效益分析結果

(1)轉運站及商場設施規劃設計模式(即「興建規模一」)	
財務效益評估指標	分析結果
自償率(SLR)	1.21
整體計畫觀點：	
加權平均資金成本率(即「計畫折現率」)	3.88%
計畫內部報酬率(IRR)	5.26%
計畫淨現值(NPV)	129,242 仟元
回收期間(年)(特許期第?年)	21 年
股東權益觀點：	
權益資金成本率(即「股東要求報酬率」)	6.00%
權益內部報酬率(IRR)	6.53%
權益淨現值(NPV)	21,436 仟元
權益資金回收期間(年)(特許期第?年)	24 年
(2)轉運站、商場設施及平價旅店規劃設計模式(即「興建規模二」)	
財務效益評估指標	分析結果
自償率(SLR)	1.09
整體計畫觀點：	
加權平均資金成本率(即「計畫折現率」)	3.91%
計畫內部報酬率(IRR)	4.67%
計畫淨現值(NPV)	143,381 仟元
回收期間(年)(特許期第?年)	23 年
股東權益觀點：	
權益資金成本率(即「股東要求報酬率」)	6.00%
權益內部報酬率(IRR)	5.57%
權益淨現值(NPV)	-34,203 仟元

權益資金回收期間(年)(特許期第?年)	27年
(3)轉運站、商場設施及星級飯店規劃設計模式(即「興建規模三」)	
財務效益評估指標	
自償率(SLR)	1.04
整體計畫觀點：	
加權平均資金成本率(即「計畫折現率」)	3.83%
計畫內部報酬率(IRR)	5.04%
計畫淨現值(NPV)	310,379 仟元
回收期間(年)(特許期第?年)	22年
股東權益觀點：	
權益資金成本率(即「股東要求報酬率」)	6.00%
權益內部報酬率(IRR)	6.10%
權益淨現值(NPV)	11,364 仟元
權益資金回收期間(年)(特許期第?年)	26年

十六、本計畫「鹿港轉運站」在「轉運站、商場設施及星級飯店」(即「興建規模三」)之開發建設下具經濟可行性。

本計畫對於「鹿港轉運站」之開發建設，經財務試算後，研議以「轉運站、商場設施及星級飯店」之興建規模，據以進行經濟效益評估。經本計畫進行量化成本效益分析結果，假設效益評估年期採完工後 46 年，其中效益包括旅行時間縮短、行車成本節省、肇事成本節省等使用者效益，以及空氣污染節省及 CO₂ 排放節省等外部效益；而成本則包括建設成本與維護費用等 2 部分。基此，在折現率為 5.35% 下，其淨現值(5.7 億元)大於 0、益本比(1.34)大於 1、內部報酬率(9.69%)大於 5.35%(折現率)，顯示本計畫「鹿港轉運站」之開發建設具有經濟可行性。

7.2 建議

一、依本計畫就「鹿港轉運站」進行財務可行性分析結果，建議未來「鹿港轉運站」在「轉運站、商場設施及星級飯店」之興建規模下，採 BOT 開發方式來進行其建設推動。

依本計畫就「鹿港轉運站」之開發方式評析、附屬事業及商業開發構想研議、轉運站建築配置初步構想等，顯以「轉運站、商場設施及星級飯店」之興建規模較能符合本計畫的建設目標。且經進行財務可行性評估分析結果，「轉運站、商場設施及星級飯店」之興建規模，在民間參與投資 BOT 方式下，其自償率為 1.04(大於 1)，計畫觀點與股東權益觀點的淨現值皆大於零，內部報酬率皆大於資金成本率，顯示具備財務可行性，亦即本計畫「鹿港轉運站」的建設推動，宜以「轉運站、商場設施及星級飯店」之興建規模，由民間以 BOT 方式參與投資。

二、本計畫「鹿港轉運站」初步規劃附屬事業包含餐飲業、便利商店、購物商場、影城、旅館飯店等。

依本計畫對「鹿港轉運站」之規劃，除客運轉運站外，對於附屬事業，建議包含有停車場、運具充電設施、餐飲業、便利商店、購物商場、影城、旅館飯店等，其中對於停車場、運具充電及星級飯店等 3 項，將列為本計畫民間投資業者必須經營之附屬事業項目，並就初步規劃之開發規模進行財務試算結果，皆具備民間參與投資興建營運之財務可行性，基此，建議未來本計畫「鹿港轉運站」優先採民間參與投資興建營運之 BOT 方式推動開發。

三、本計畫建議將「鹿港環鎮巡迴公車」(即「老街接駁線」)規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案。

為減輕鹿港地區道路交通負荷，鼓勵觀光遊客搭乘公共運輸，建議利用本計畫「鹿港轉運站」開發推動之機會，復辦「鹿港環鎮巡迴公車」，並將其中的『老街接駁線』列為本計畫民間投資業者必須開發經營之附屬事業，並提供遊客免費搭乘，以提高民眾搭乘公共運輸之意願，進一步發揮「鹿港轉運站」之功能。

四、有關本計畫「鹿港轉運站」之開發建設，建議與國有財產署採合作開發方式。

對於本計畫「鹿港轉運站」開發基地涉及 18.64%之國有財產署土地，建議依據財政部(105.01.15 修正)「財政部國有財產署結合目的事業主管機關辦理國有非公用不動產改良利用作業原則」第 3 點(二)合作改良利用之規定辦理，採合作開發方式，並依其第 8 條規定目的事業主管機關應收取國有非公用土地開發權利金、營運權利金及地租。