

附錄四、相關訪談(訪查)紀錄

為利瞭解各方對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，本計畫執行期間特進行相關訪談(訪查)工作，訪談(訪查)對象包含客運業者、觀光遊客、里長與住民、以及旅館業者等，茲簡要分析說明如下：

一、客運業者(參見附錄 4.1)

為利瞭解彰化縣在地主要客運業者對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，本計畫執行期間特派員拜訪其高層，除就「鹿港轉運站」的初步規劃成果向其進行簡報說明外，並進行意見交換及訪查該公司後續參與投資之意願，有關客運業者之訪談紀錄，請參見附錄 4.1 所示。

二、觀光遊客(參見附錄 4.2)

為利瞭解鹿港地區觀光遊客對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，本計畫執行期間特進行觀光遊客之問卷調查工作，而為利進行比較分析，有關本項問卷調查內容之研擬，本計畫係直接延用彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案(102.11.15)」所研議之問卷內容，基此，有關本計畫及前期計畫(即彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(102.11.15))對於觀光遊客之訪查分析，則請參見附錄 4.2 所示。

三、里長與住民(參見附錄 4.3)

為利瞭解鹿港地區在地住民對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見與看法，本計畫執行期間特進行住民問卷調查工作，並鑑於鹿港當地里長具意見領袖特性，基此，本計畫特針對里長進行訪查工作，基此，有關里長與住民之相關訪查分析，請參見附錄 4.3 所示。

四、旅館業者(參見附錄 4.4)

為利瞭解旅館業者對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，特別是關於「鹿港轉運站」附設「(星級)旅館」之課題，本計畫執行期間特派員進行旅館業者訪談，除就「鹿港轉運站」及其附設「旅館」的初步規劃成果向其進行簡報外，並進行意見交換及訪查該公司後續參與投資之意願，有關旅館業者之訪談紀錄，請參見附錄 4.4 所示。

附錄 4.1 彰化縣在地客運業者訪查

為利瞭解彰化縣在地主要客運業者(分別以甲、乙客運公司稱之)對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，本計畫特派員拜訪其高層，除就「鹿港轉運站」的初步規劃成果向其進行簡報外，並進行意見交換及訪查該公司後續參與投資意願，茲就訪查結果摘述如下：

壹、甲客運公司

一、時間：民國 105 年 6 月 17 日上午 10：00

二、地點：甲客運公司董事長室

三、主要訪談人員：黃董事長、陳經理(業務經理)

四、訪談摘錄：

- 1.目前服務鹿港的客運路線，各家客運公司於鹿港市中心區的停靠係分散於各處，對於民眾之搭乘相當不便，因此設置「轉運站」以集中提供客運服務，應確有其必要性與需要性。
- 2.由於現況該公司服務鹿港的營運路線不少，鹿港大抵業已成為其重要營運據點(主要營運基地)，因此對於「鹿港轉運站」的規劃設置，基本上其除樂觀其成外，亦有參與該轉運站之興建及(或)營運的興趣及意願。
- 3.對於「鹿港轉運站」的設置地點，該公司過去曾進行評估與規劃，並曾建議相關單位優先考量「停六」用地，因該基地距老街近且用地較為方正；目前縣府擇定的「鹿港轉運站」預定地，其雖距老街稍遠，但區位尚稱不錯，惟最大缺點在於基地不夠方正，對於轉運站而言，比較不好規劃使用。
- 4.就民間廠商來說，投資「鹿港轉運站」的主要考量因素在於「回收」與「風險」問題，就該公司(客運業者)對於開發「鹿港轉運站」的基本看法，其建議應優先著重於「轉運站」功能的發揮，另則配合開發適當的商場或賣場空間即可，附屬商業設施的高度開發，可能會使「鹿港轉運站」的設置，產生本末導致問題。基此，該公司認為未來「鹿港轉運站」的開發規模不宜過大，建築樓高 3~4 層應即可，亦即建議採「小而美、回收快、風險低」為發展策略，興建成本最好低於 2 億元。
- 5.未來「鹿港轉運站」之興建成本若在 3 億元以下，該公司應比較有單獨參與投資的意願。若投資較高，特別是在高度開發附屬商業設施之下，該公司可能需另覓合作夥伴共同參與，或選擇單純擔任「房客」角色，未來以租用客運月台為主，以利其客運路線之營運需求。
- 6.目前鹿港夜間活動(或夜間生活)有限，住宿需求不高，未來「鹿港國家歷史風景區」的規劃發展，雖可能有助於遊客在鹿港的停留時間，但是否真能

- 有效提高其住宿需求，恐仍有相當疑義存在，因此對於「鹿港轉運站」上方的(五)星級旅館開發，該公司係持較保留態度，惟若為平價旅館，其認為或許稍有機會，但基本上該公司認為「旅館」似較不適合作為「鹿港轉運站」附屬事業開發。另其認為遊客對於鹿港小吃之偏好，尚著重「臨場感」的享受，故其亦不建議於「鹿港轉運站」設置「美食街」之營運。
- 7.該公司建議未來「鹿港轉運站」的商場，可發展類似機場免稅商店或駐點提貨模式。另對其商場而言，「遊覽車」具良好「集客」效果，故應考量遊覽車在「鹿港轉運站」周邊的停車需求與操作需要。
 - 8.未來「鹿港轉運站」於平日與假日的需求，恐存有相當大的差異，如大客車的停車與調度考量。
 - 9.對於擬將「鹿港環鎮巡迴公車」(3條路線)規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，該公司認為有助於其永續發展，故相當贊同此一包裝規劃。另該公司建議未來3條「鹿港環鎮巡迴公車」應採20人座的「(電動)中巴」來營運，故未來「電動中巴」的停靠月台，應考量其充電設備的設置規劃。
 - 10.由於「鹿港轉運站」距離老街地區不遠，未來YouBike應可提供適宜的轉運接駁服務，故「鹿港轉運站」地區應規劃設置其租借系統。
 - 11.«鹿港轉運站»的規劃設置，將有助於改善鹿港的整體道路交通問題，但「鹿港轉運站»的設置，則可能對其基地周邊道路，產生相當程度的交通衝擊，故應特別進行其改善規劃工作。
 - 12.過去該公司曾就「鹿港轉運站»進行研規劃，惟規模較小，會後將提供參考。另後續該公司將進一步尋找可能合作廠商(特別是旅館業者)進行意見交換，瞭解不同產業(業種)對於附屬事業開發的意見和看法，並會持續關心「鹿港轉運站»的後續發展，並評估是否參與「鹿港轉運站»之新建及(或)營運。

貳、乙客運公司

一、時間：民國 105 年 6 月 17 日下午 15：00

二、地點：乙客運公司董事長室

三、主要訪談人員：黃總經理、林特助(總經理特別助理)

四、訪談摘錄：

- 1.目前在鹿港市中心區，各家客運公司的停靠係分散於各處，設置「轉運站」可方便民眾轉乘，確有其必要性與需要性。
- 2.雖現況該公司服務鹿港的營運路線並不多，但對鹿港「轉運站»的規劃設置仍樂觀其成，惟對鹿港「轉運站»之興建及(或)營運的興趣或意願則不高，若為「二林轉運站»的開發，則其參與的興趣或意願將較高。

- 3.該公司建議未來鹿港「轉運站」採 OT 模式，由彰化縣政府投資興建後，再委由民間機構經營管理維護。
- 4.未來「鹿港轉運站」設置後，該公司同意配合縣府政策，將現有各路線調整移進「轉運站」營運。而經自我評估結果，以其現況營運路線數量與服務班次而言，大抵單獨承租 1 個客運月台即可滿足其在鹿港的營運需求。
- 5.未來「鹿港轉運站」設置後，其客運月台租金應合理，建議可由縣府公定(合理)租金(註：該公司建議客運月台合理租金應在每月 3 萬元以下(不含水電、管理費...等之分攤))，而不宜由「鹿港轉運站」的經營管理單位自行定價，影響相關客運業者進入轉運站營運的意願，或在配合縣府政策下，因路線進入轉運站而(大幅)提高經營成本，甚至造成營運虧損。
- 6.由於目前該公司對於投資開發「鹿港轉運站」的意願不高，故對於轉運站之附屬事業的開發規模與業種，基本上並無特別看法或意見。惟後續若有廠商尋求該公司合作參與「鹿港轉運站」促參案，其仍會彈性因應，且不排除參與可能性，但佔比應該不大。
- 7.目前鹿港地區的住宿需求不高，未來因應「鹿港國家歷史風景區」的發展，住宿需求是否會有效提高，該公司認為仍有待進一步觀察評估。
- 8.「鹿港轉運站」平、假日觀光遊客量差異甚大，假日恐需配合進行交通管制，妥善規劃車流動線。
- 9.對於未來將配合規劃「鹿港環鎮巡迴公車」(3 條路線)的營運，並將其包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，基本上該公司係認同此一規劃構想。
- 10.未來「鹿港轉運站」的規劃設置，對於該公司目前「鹿港—員林—高鐵彰化站」乙線，目前營運狀況不佳的問題改善，其並不表樂觀，蓋主因在於鹿港與彰化市、高鐵臺中站的依存度較高，而其與員林市、高鐵彰化站的密切程度則相對較低。

附錄 4.2 鹿港地區觀光遊客問卷調查

為利瞭解鹿港地區觀光遊客對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見或看法，本計畫執行期間特進行觀光遊客之問卷調查工作，而為利進行比較分析，有關問卷之調查內容(請詳見「附件 4.2-1 鹿港觀光遊客轉運站使用特性調查內容」)，本計畫係直接延用彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案(102.11.15)」(以下簡稱「前期計畫」)所研議之問卷內容，大抵包括「轉運站設置意願」、「轉運站設置相關配套措施」、「停車與觀光巴士收費方式」、「運具別對停車與觀光巴士收費分析」、「觀光巴士班距」及「鹿港轉運站附設飯店」等 6 大部分，茲就調查結果摘述如下：

壹、本計畫問卷調查分析

有關「鹿港觀光遊客轉運站使用特性調查」之執行，其調查時間為民國 105 年 8 月 6 日~14 日，本計畫係以隨機抽樣方式進行面訪，請鹿港地區的觀光遊客回答問卷問題，共計取得 203 份有效問卷(請參附表 4.2-1 所示)，茲就調查結果摘述如下：

附表 4.2-1 有效樣本基本特性統計分析(本計畫)

分類	出發地樣本				運具別樣本		
	北部地區	中部地區		南部地區	私人運具	公共運具	
		彰化縣	其他縣市				合計
樣本數(份)	36	57	71	128	39	135	68
比率(%)	17.7%	28.1%	35.0%	63.1%	19.2%	66.5%	33.5%

資料來源：本計畫調查整理。

一、轉運站設置意願

有關鹿港地區觀光遊客(受訪者)對於設置轉運站的認同程度統計分析，詳附表 4.2-2 所示，茲簡要分析說明如下：

附表 4.2-2 轉運站設置意願調查結果統計(本計畫)

選項	整體樣本	出發地樣本			運具別樣本	
		北部地區	中部地區	南部地區	私人運具	公共運具
贊成	177 (87.2%)	33 (91.7%)	106 (82.8%)	38 (97.4%)	118 (87.4%)	59 (86.8%)
不贊成	3 (1.5%)	0 (0.0%)	3 (2.3%)	0 (0.0%)	3 (2.2%)	0 (0.0%)
沒意見	23 (11.3%)	3 (8.3%)	19 (14.8%)	1 (2.6%)	14 (10.4%)	9 (13.2%)
小計	203 (100.0%)	36 (100.0%)	128 (100.0%)	39 (100.0%)	135 (100.0%)	68 (100.0%)

資料來源：本計畫調查整理。

1. 整體樣本：贊成在鹿港地區設置轉運站，以滿足停車需求與轉乘接駁之比例為 87.2%，沒意見者占 11.3%，僅有 1.5% 不贊成設置轉運站。
2. 出發地樣本：就出發地(依縣市別分為北、中、南等 3 個地區)進行分析，結果顯示南部地區觀光遊客對於設置轉運站之認同程度最高，達 97.4%，高於北部地區的 91.7% 及中部地區的 82.8%，不贊成設置轉運站者，則以

中部地區遊客的 2.3% 為主。

3. 運具別樣本：以運具別分析轉運站的設置認同度可發現，使用小汽車或機車等私人運具之遊客，其贊成設置可提供停車空間與轉乘接駁的轉運站比例占 87.4%，不贊成者占 2.2%；而使用公共運具之觀光遊客，贊成設置轉運站之比例為 86.8%，無不贊成者。

二、轉運站設置相關配套措施

針對鹿港地區設置轉運站之配套措施，調查問卷共提出「詳細的停車及搭車資訊」、「轉運站停車場及觀光巴士收費優惠」、「班次密集的觀光巴士」、「配合鹿港景點導覽」、「無論如何都不願意使用」、「其他」等 6 項進行調查，其結果詳附表 4.2-3 所示，顯絕大多數(占 72.4%)受訪者認為轉運站最應配合發展的配套措施為「詳細的停車及搭車資訊」，其次分別為應「配合鹿港景點導覽」(占 54.2%)，以及「班次密集的觀光巴士」(占 46.8%)，再次為需考量「轉運站停車場及觀光巴士收費優惠」(占 45.3%)等配套優惠，方能吸引其使用鹿港轉運站。

附表 4.2-3 鹿港轉運站配套措施調查結果統計(本計畫)

轉運站設置相關配套措施	樣本數(份)	比率(%)
詳細的停車及搭車資訊	147	72.4%
轉運站停車場及觀光巴士收費優惠	92	45.3%
班次密集的觀光巴士	95	46.8%
配合鹿港景點導覽	110	54.2%
無論如何都不願意使用	1	0.5%
其他	1	0.5%

資料來源：本計畫調查整理。

三、停車與觀光巴士收費方式

有關鹿港地區觀光遊客(受訪者)對於停車場與觀光巴士收費調查結果統計分析，詳附表 4.2-4 與附表 4.2-5 所示，茲簡要分析說明如下：

1. 鹿港地區受訪遊客對於轉運站設置停車場，希望收費方式以「免費」者最多，占 39.9%，其次有 33.0%受訪者希望停車場採取「以時計費」方式，另 27.1%則贊成「以次收費」；而在接駁公車方面，計有 43.3%受訪者希望能「免費」搭乘觀光接駁巴士，再則以發售「一日票」以瀏覽鹿港各觀光景點者居次，占 42.4%，「單程收費」的使用意願僅有 14.3%。
2. 鹿港地區受訪遊客對於轉運站之停車場，對於「以時計費」之收費費率，以 5~20 元者占 67.2%為最高，其次為 21~40 元占 25.4%，平均「以時計費」願意支付費率為 26 元/小時。而在「以次計費」方面，則以 41~60 元占 45.5%為最高，其次為 81~100 元，占 21.8%，平均願意支付費率為 54 元/次。
3. 遊客對於觀光巴士之「一日票」收費費率，以 61~80 元為最高，占 47.7%，其次為 21~40 元占 25.6%居次，而平均整體願意支付費率為 103 元/日；另

在「單程收費」部分，則以 5~20 元(占 65.5%)為最高，其次為 21~40 元(占 17.2%)，平均整體「單程收費」之願意支付費率為 31 元。

附表 4.2-4 鹿港地區停車場與觀光巴士收費方式調查結果統計(本計畫)

停車場		觀光巴士	
收費方式	樣本數(比率(%))	收費方式	樣本數(比率(%))
以每小時收費	67(33.0%)	一日票	86(42.4%)
以次收費	55(27.1%)	單程收費	29(14.3%)
免費	81(39.9%)	免費	88(43.3%)
小計	203(100.0%)	小計	203(100.0%)

資料來源：本計畫調查整理。

附表 4.2-5 鹿港地區停車與觀光巴士收費費率調查結果統計(本計畫)

項目	收費方式	5~20 元	21~40 元	41~60 元	61~80 元	81~100 元	101~120 元	121 元以上	平均
轉運站 停車場	以每小時收費	45 (67.2%)	17 (25.4%)	5 (7.4%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	26 元
	以次收費	8 (14.5%)	10 (18.2%)	25 (45.5%)	0 (0.0%)	12 (21.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	54 元
觀光 巴士	一日票	4 (4.6%)	22 (25.6%)	3 (3.5%)	41 (47.7%)	6 (7.0%)	10 (11.6%)	0 (0.0%)	103 元
	單程收費	19 (65.5%)	5 (17.2%)	4 (13.8%)	1 (3.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	31 元

資料來源：本計畫調查整理。

四、運具別對停車與觀光巴士收費分析

若將受訪者依其使用運具劃分為「私人運具」與「公共運具」等 2 大類，再將其與轉運站停車收費方式及費率相對照後可發現(請參附表 4.2-6 所示)，使用私人運具之受訪者，在停車場收費方式上，不論是以時或以次計費，其所願意支付費率均高於使用公共運具的遊客；加上鹿港假日觀光景點總是車流壅塞，若是未來設置轉運站之附屬停車場，一方面可減少車流量，另一方面亦可增加縣府收入。

附表 4.2-6 運具別對停車場收費費率調查統計比較(本計畫)

停車場收費方式	私人運具	公共運具	平均願意支付費率
以每小時收費	27 元	22 元	26 元
以次收費	65 元	39 元	54 元

資料來源：本計畫調查整理。

另從附表 4.2-7 針對鹿港地區私人運具與公共運具使用者對於觀光巴士之費率分析可得，私人運具使用者對觀光巴士「一日票」之願意支付費率為 106 元，稍高於公共運具族群的 97 元，若觀光巴士採「單程收費」方式，則公共運具旅客願意支付費率為 33 元，則反而高於私人運具使用者(29 元)。

附表 4.2-7 運具別對觀光巴士收費費率調查統計比較(本計畫)

觀光巴士收費方式	私人運具	公共運具	平均願意支付費率
一日票	106 元	97 元	103 元
單程收費	29 元	33 元	31 元

資料來源：本計畫調查整理。

五、觀光巴士班距

鹿港轉運站之規劃，旨在提供搭乘公車民眾轉搭觀光巴士遊覽觀光景點，或提供使用汽、機車等私人運具的遊客，於停車後再轉搭觀光巴士進行遊憩事宜，故希望先行瞭解遊客對於觀光巴士的願意等候時間，據以作為未來規劃觀光巴士班次參考，其調查統計結果如附表 4.2-8 所示，其中以認為觀光巴士的合理班距為 15 分鐘的遊客最多，約占 48.3%，其次為 10 分鐘。顯示要發展具效益可吸引大眾使用的觀光巴士，除需設計合理的收費方式與費率外，適當的班距提供，亦是吸引民眾使用的重要因素。

附表 4.2-8 觀光巴士班距調查統計分析(本計畫)

班距	10 分鐘	15 分鐘	20 分鐘	30 分鐘	小計
樣本數(份)	77	98	24	4	203
比率(%)	37.9%	48.3%	11.8%	2.0%	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

六、鹿港轉運站附設飯店

由於鹿港地區自然人文觀光遊憩資源豐富，除一日輕旅行外，亦相當有潛力結合鄰近鄉鎮發展聯合觀光，因此在問卷調查中，特別針對鹿港地區旅客設計一轉運站設置附設飯店的使用意願調查，請參附表 4.2-9 所示，整體而言，鹿港地區觀光遊客(受訪者)願意住宿在轉運站附設旅館或飯店者，占 44.8%，其次為沒意見占 38.9%，不願意者則占 16.3%。

附表 4.2-9 各類使用者對飯店使用意願調查分析(本計畫)

意願調查	整體樣本	運具別樣本				出發地樣本		
		私人運具			公共運具	北部地區	中部地區	南部地區
		小汽車	機車	小計				
願意	91 (44.8%)	41 (53.9%)	23 (39.0%)	64 (47.4%)	27 (39.7%)	22 (61.1%)	45 (35.1%)	24 (61.6%)
不願意	33 (16.3%)	10 (13.2%)	14 (23.7%)	24 (17.8%)	9 (13.2%)	2 (5.6%)	29 (22.7%)	2 (5.1%)
沒意見	79 (38.9%)	25 (32.9%)	22 (37.3%)	47 (34.8%)	32 (47.1%)	12 (33.3%)	54 (42.2%)	13 (33.3%)
小計	203 (100.0%)	76 (100.0%)	59 (100.0%)	135 (100.0%)	68 (100.0%)	36 (100.0%)	128 (100.0%)	39 (100.0%)

資料來源：本計畫調查整理。

再以觀光遊客(受訪者)使用運具別、出發地進行分析，各類別遊客對於飯店住宿的意願，在以其使用運具分析可知，使用汽、機車等私人運具使用者，願意住宿飯店比例約為 47.4%，高於使用公共運具的 39.7%，顯示轉運站可提供停車空間與觀光巴士及住宿選擇，對於私人運具使用者具有一定吸引效果，若將私人運具再細分為小汽車與機車使用者，則可看出小汽車使用者，對於鹿港轉運站附設飯店使用意願較高，占 53.9%，高於機車使用族群的 39.0%；再以出發地進行交叉分析，則可發現來自北部、南部地區之觀光遊客(受訪者)，其願意使用轉運站附設飯店比例較中部地區為高，分別占 61.1%(北部地區)及 61.6%(南部地區)。

附件 4.2-1 鹿港觀光遊客轉運站使用特性調查內容

您好！

彰化縣政府刻正委託易緯工程顧問股份有限公司辦理「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」，亦即目前縣府正評估未來於鹿港設置一處客運轉運站，以利提供地方民眾便捷的公車服務外，同時期望未來鹿港的觀光遊客，亦能多選擇搭乘公車蒞臨鹿港，然後再於轉運站轉搭鹿港的環鎮公車或觀光巴士，或是提供開車、騎機車民眾在轉運站停車，再轉搭環鎮公車或觀光巴士進行鹿港之旅。為瞭解您對鹿港設置轉運站的看法與意見，需請您撥冗協助回答下列問題，謝謝您的協助。本訪查內容完全不涉及隱私，請您放心回答。

敬祝 順心

彰化縣政府
易緯工程顧問股份有限公司 敬上

調查日期：__年__月__日

一、觀光旅遊特性

1. 請問您今天是從哪裡出發(出發地)：(____縣(市)____鄉/鎮/市)。
2. 請問您從出發地到鹿港所使用的主要交通工具： (01)小汽車； (02)機車； (03)計程車； (04)公路客運(含臺灣好行)； (05)自行車； (06)步行； (07)其他_____。

二、轉運站使用特性調查

1. 請問若彰化縣政府打算在鹿港設置轉運站(可提供搭公車民眾轉搭觀光巴士觀光，或提供開車、騎機車民眾停車，再轉搭觀光巴士觀光)，應配合哪些政策或配套措施，才會吸引您來使用呢？(可複選最多三項)：
 - (01)詳細的停車及搭車資訊(以網路查詢、傳單或廣告提供搭車時間、地點)；
 - (02)轉運站停車場及觀光巴士收費優惠；
 - (03)班次密集的觀光巴士；
 - (04)配合鹿港景點導覽；
 - (05)無論如何都不願意使用；
 - (06)其他_____。
2. 請問您認為轉運站停車場合理的收費價格為多少，才能吸引您來使用呢？
 - (01)每小時_____元；或 (02)每次_____元； (03)免費。
3. 請問您認為觀光巴士合理的收費價格為多少，才能吸引您來使用呢？
 - (01)一日票____元/日； (02)搭乘一次____元/次； (03)免費。
4. 請問您認為觀光巴士合理的班距為多少，才能吸引您來使用呢？
 - (01)10 分鐘； (02)15 分鐘； (03)20 分鐘； (04)30 分鐘； (05)其他(_____)。
5. 如果鹿港轉運站同時也設置旅館或飯店，請問您願意使用此旅館或飯店多留宿一晚嗎？
 - (01)願意； (02)不願意； (03)沒意見。
6. 如彰化縣政府能夠設置符合上述需求之轉運站，請問您贊成在鹿港設置轉運站嗎？
 - (01)贊成； (02)不贊成(原因：_____)； (03)沒意見。

貳、彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案(102.11.15)」之問卷調查分析

有關彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案(102.11.15)」(即「前期計畫」)對於鹿港轉運站使用特性調查之辦理，其調查時間為 102.02.28(和平紀念日)與 102.03.02(週五)，主要以隨機抽樣方式進行面訪，共計取得 159 份有效問卷。茲就其調查結果摘述如下：

一、轉運站設置意願

有關鹿港之觀光遊客(受訪者)對於設置轉運站的認同程度統計分析，詳附表 4.2-10 所示，茲簡要分析說明如下：

附表 4.2-10 轉運站設置意願調查結果統計(前期計畫)

選項	整體樣本	出發地樣本			運具別樣本	
		北部地區	中部地區	南部地區	私人運具	公共運具
贊成	86.2%	91.7%	82.6%	96.2%	87.5%	83.6%
不贊成	1.3%	0.0%	1.8%	0.0%	1.9%	0.0%
沒意見	12.6%	8.3%	15.6%	3.8%	10.6%	16.4%
小計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

1. 整體樣本：贊成在鹿港地區設置轉運站，以滿足停車需求與轉乘接駁之比例為 86.2%，沒意見者占 12.6%，僅有 1.3% 不贊成設置轉運站。
2. 出發地樣本：就出發地依縣市別分為北、中、南等 3 地區進行分析，結果顯示南部地區觀光遊客對於設置轉運站之認同程度最高，達 96.2%，高於北部地區的 91.7% 及中部地區的 82.6%，不贊成設置轉運站者，則以中部地區遊客的 1.8% 為主。
3. 運具別樣本：以運具別分析轉運站的設置認同度可發現，使用小汽車或機車等私人運具之遊客，其贊成設置可提供停車空間與轉乘接駁的轉運站比例占 87.5%，不贊成者占 1.9%；而使用公共運具之觀光遊客，贊成設置轉運站之比例為 83.6%，無不贊成者。

二、轉運站設置相關配套措施

針對鹿港地區設置轉運站之配套措施，共提出「詳細的停車及搭車資訊」、「轉運站停車場及觀光巴士收費優惠」、「班次密集的觀光巴士」、「配合鹿港景點導覽」、「無論如何都不願意使用」、「其他」等 6 項進行調查，其結果詳附表 4.2-11 所示，顯多數(占 72.3%)受訪者認為轉運站最應配合發展的配套措施為「詳細的停車及搭車資訊」，其次分別為應「配合鹿港景點導覽」(占 54.1%)，以及「班次密集的觀光巴士」(占 46.5%)，再次為需考量「轉運站停車場及觀光巴士收費優惠」等配套優惠，方能吸引其使用鹿港轉運站。

附表 4.2-11 鹿港轉運站配套措施調查結果統計(前期計畫)

轉運站設置相關配套措施	比率(%)
詳細的停車及搭車資訊	72.3%
轉運站停車場及觀光巴士收費優惠	45.3%
班次密集的觀光巴士	46.5%
配合鹿港景點導覽	54.1%
無論如何都不願意使用	0.6%
其他	0.6%

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

三、停車與觀光巴士收費方式

有關鹿港地區觀光遊客(受訪者)對於停車場與觀光巴士收費調查結果統計分析，詳附表 4.2-12 與附表 4.2-13 所示，茲簡要分析說明如下：

附表 4.2-12 鹿港地區停車場與觀光巴士收費方式調查結果統計(前期計畫)

停車場		觀光巴士	
收費方式	比率(%)	收費方式	比率(%)
以每小時收費	32.1%	一日票	42.1%
以次收費	26.4%	單程收費	16.4%
免費	41.5%	免費	41.5%
小計	100.0%	小計	100.0%

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

附表 4.2-13 鹿港地區停車與觀光巴士收費費率調查結果統計(前期計畫)

項目	收費方式	5~20 元	21~40 元	41~60 元	61~80 元	81~100 元	101~120 元	121 元以上	平均
轉運站 停車場	以每小時收費	66.7%	25.5%	7.8%	-	-	-	-	25 元
	以次收費	14.3%	16.7%	45.2%	0.0%	21.4%	0.0%	2.4%	56 元
觀光 巴士	一日票	4.5%	25.4%	3.0%	47.8%	7.5%	0.0%	11.9%	105 元
	單程收費	65.4%	15.4%	15.4%	3.8%	-	-	-	39 元

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

- 鹿港地區受訪遊客對於轉運站設置停車場，希望收費方式以「免費」者最多，占 41.5%，其次有 32.1%受訪者希望停車場採取「以時計費」方式，另 26.4%則贊成「以次收費」；而在接駁車方面，則以發售「一日票」以瀏覽鹿港各觀光景點為最多，占 42.1%，其次計有 41.5%受訪者希望能「免費」搭乘觀光接駁巴士，「單程收費」的使用意願僅有 16.4%。
- 鹿港地區受訪遊客對於轉運站之停車場，對於「以時計費」之收費費率，以 5~20 元者占 66.7%為最高，其次為 21~40 元占 25.5%，平均「以時計費」願意支付費率為 24.71 元。而在「以次計費」方面，則以 41~60 元占 45.2%為最高，其次為 81~100 元，占 21.4%，平均願意支付費率為 56 元。
- 遊客對於觀光巴士之「一日票」收費費率，以 61~80 元為最高，占 47.8%，其次為 21~40 元占 25.4%居次，121 元以上占 11.9%排位第三，而平均整體願意支付費率，受到超過 121 元之極端值影響下達 105 元；另在「單程收

費」部分，則以 5~20 元占 65.4%最高，而 21~40 元與 41~60 元則以 15.4% 並列第二，平均整體「單程收費」之願意支付費率為 39 元。

四、運具別對停車與觀光巴士收費分析

若將受訪者依其使用運具劃分為「私人運具」與「公共運具」等 2 大類，再將其與轉運站停車收費方式及費率相對照後可發現(請參附表 4.2-14 所示)，使用私人運具之受訪者，在停車場收費方式上，不論是以時計費或以次計費，其所願意支付費率均高於使用公共運具的遊客；加上鹿港假日觀光景點總是車流壅塞，若是未來設置轉運站之附屬停車場，一方面可減少車流量，另一方面亦可增加縣府收入。

附表 4.2-14 運具別對停車場收費費率調查統計比較(前期計畫)

停車場收費方式	私人運具	公共運具	平均願意支付費率
以每小時收費	26 元	23 元	25 元
以次收費	64 元	41 元	56 元

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

另從附表 4.2-15 針對鹿港地區私人運具與公共運具使用者對於觀光巴士之費率分析可得，私人運具使用者對觀光巴士「一日票」之願意支付費率為 108 元，明顯高於公共運具族群的 99 元，若觀光巴士採「單程收費」方式，則公共運具旅客願意支付費率為 44 元，則反而高於私人運具使用者。

附表 4.2-15 運具別對觀光巴士收費費率調查統計比較(前期計畫)

觀光巴士收費方式	私人運具	公共運具	平均願意支付費率
一日票	108 元	99 元	105 元
單程收費	28 元	44 元	39 元

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

五、觀光巴士班距

鹿港轉運站之規劃，旨在提供搭乘公車民眾轉搭觀光巴士遊覽觀光景點，或提供使用汽、機車等私人運具的遊客，於停車後再轉搭觀光巴士進行遊憩事宜，故希望先行瞭解旅客對於觀光巴士的願意等候時間，據以作為未來規劃觀光巴士班次參考，其調查統計結果如附表 4.2-16 所示，其中以認為觀光巴士的合理班距為 15 分鐘的遊客最多，約占 47.8%，其次為 10 分鐘。顯示要發展具效益可吸引大眾使用的觀光巴士，除需設計合理的收費方式與費率外，適當的班距提供，亦是吸引民眾使用的重要因素。

附表 4.2-16 觀光巴士班距調查統計分析(前期計畫)

班距	10 分鐘	15 分鐘	20 分鐘	30 分鐘	小計
比率(%)	35.8%	47.8%	11.3%	5.1%	100.0%

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

六、鹿港轉運站附設飯店

由於鹿港地區自然人文觀光遊憩資源豐富，除一日輕旅行外，亦相當有潛力結合鄰近鄉鎮發展聯合觀光，因此在前期計畫(即彰化縣政府「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案(102.11.15)」)的問卷調查中，特別針對鹿港地區旅客設計一轉運站設置附設飯店的使用意願調查，請參附表 4.2-17 所示，整體而言，鹿港地區觀光遊客(受訪者)願意住宿在轉運站附設旅館或飯店者，占 44.7%，其次為沒意見占 39.0%，不願意者則占 16.4%。

附表 4.2-17 各類使用者對飯店使用意願調查分析(前期計畫)

意願調查	整體樣本	運具別樣本			出發地樣本			
		私人運具			公共運具	北部地區	中部地區	南部地區
		小汽車	機車	小計				
願意	44.7%	53.6%	40.0%	49.0%	36.4%	62.5%	36.7%	61.5%
不願意	16.3%	13.0%	22.9%	16.4%	16.4%	4.2%	22.0%	3.9%
沒意見	39.0%	33.4%	37.1%	34.6%	47.3%	33.3%	41.3%	34.6%
小計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料來源：「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」，彰化縣政府，民國 102 年 11 月 15 日。

再以觀光遊客(受訪者)使用運具別、出發地進行分析，各類別遊客對於飯店住宿的意願，在以其使用運具分析可知，使用汽、機車等私人運具使用者，願意住宿飯店比例約為 49.0%，高於使用公共運具的 36.4%，顯示轉運站可提供停車空間與觀光巴士及住宿選擇，對於私人運具使用者具有一定吸引效果，若將私人運具再細分為小汽車與機車使用者，則可看出小汽車使用者，對於鹿港轉運站附設飯店使用意願較高，占 53.6%，高於機車使用族群的 40.0%；再以出發地進行交叉分析，則可發現來自北部地區之觀光遊客(受訪者)，其願意使用轉運站附設飯店比例最高，占 62.5%，其次為南部地區遊客，占 61.5%。

附錄 4.3 鹿港地區里長與住民訪查

壹、里長訪查

為利瞭解在地住民對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見與看法，並鑑於鹿港當地里長具意見領袖特性，基此，本計畫特針對里長進行訪查工作，茲就訪查結果彙整摘要說明如下：

一、問卷說明

- 1.調查對象：本項問卷調查係以鹿港鎮的 29 位里長為調查對象。
- 2.調查時間：民國 105 年 6 月 10 日~29 日。
- 3.調查方法：本計畫以問卷寄送、傳真或電話等方式，採一對一訪問方式，請里長回答問卷問題。
- 4.調查內容：調查內容包括設置轉運站服務之意見、開發規模、建設開發方式、附屬事業業種之開發潛力及關配套措施等，問卷設計內容請詳見「**附件 4.3-1 鹿港鎮里長訪查問卷設計內容**」。

二、問卷統計分析

經問卷寄送、傳真或電話等方式的訪查結果，其中對於未填寫或填寫不完整之問卷，本計畫將不納入進行統計分析，基此，共計訪問獲得 18 份有效問卷，茲就問卷結果進行統計分析與說明。

1.轉運站設置意願

有關鹿港鎮里長(即受訪者)對於設置轉運站認同程度的調查統計分析，詳附表 4.3-1 所示，其中以「贊成」者居多，約占 83.3%。

附表 4.3-1 轉運站設置意願調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
贊成	15	83.3%
不贊成	2	11.1%
無意見	1	5.6%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

2.轉運站開發規模

有關對於鹿港轉運站開發規模的調查統計分析，詳附表 4.3-2 所示，其中以認為「採複合式的多目標開發模式」者居多，約占 50.0%。

附表 4.3-2 轉運站開發規模調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
採複合式的多目標開發模式	9	50.0%
採單純的簡易型轉運站開發模式	5	27.8%
無意見	4	22.2%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

3.轉運站建設開發方式

有關對於鹿港轉運站建設開發方式的調查統計分析，詳附表 4.3-3 所示，其中以建議「由彰化縣政府編列預算進行建設開發」者居多，約占 72.2%。

附表 4.3-3 轉運站建設開發方式調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
由彰化縣政府編列預算進行建設開發	13	72.2%
由鹿港鎮公所編列預算進行建設開發	1	5.6%
利用 BOT 等民間參與公共建設方式進行建設開發	3	16.7%
無意見	1	5.6%
其他開發方式	0	0.0%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

4.轉運站附屬事業業種之開發潛力

有關對於鹿港轉運站附屬事業業種之開發潛力的調查，本計畫於問卷中提出「餐飲」、「便利商店」、「旅館」、「購物商場(如：超市、賣場)」、「教育設施(如：婦女學習教室、舞蹈教室、補習教育事業)」、「其他」等項目供參考，並要求最多可複選三項，其調查統計分析結果，詳附表 4.3-4 所示，其中以「購物商場」的選項最多，約占 66.7%，其次為「便利商店」，約占 61.1%，再其次為「餐飲」，約占 44.4%。若未來鹿港轉運站提供餐飲服務，則里長大抵認為「地美食小吃」或「中大型餐廳」皆具有發展潛力，詳參附表 4.3-5 所列；另未來鹿港轉運站若提供旅館住宿服務，則里長認為「中低價位旅店」較具發展潛力，約占 33.3%，詳附表 4.3-6 所列。

附表 4.3-4 轉運站附屬事業業種開發潛力調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
購物商場	12	66.7%
便利商店	11	61.1%
餐飲	8	44.4%
旅館	5	27.8%
教育設施	2	11.1%
其他	2	11.1%

資料來源：本計畫調查整理。

附表 4.3-5 轉運站提供餐飲服務開發潛力調查結果統計(里長)

項目	選項(項)	比例(%)
地美食小吃或中大型餐廳均可	6	33.3%
在地美食小吃	5	27.8%
無意見	4	22.2%
其他	2	11.1%
中大型餐廳	1	5.6%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

附表 4.3-6 轉運站旅館住宿服務開發潛力調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
中低價位旅店	6	33.3%
高價位高級旅館	3	16.7%
兩者均可	2	11.1%
無意見	5	27.8%
其他	2	11.1%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

5.配合規劃營運公車路線之需要性

本計畫於問卷中提出未來若設置鹿港轉運站，關於配合規劃營運環鎮公車或觀光巴士等公車路線之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「高」者為最多，約占66.7%，「非常高」及「高」所占比例則達72.3%，詳附表4.3-7所示。

附表 4.3-7 轉運站配合規劃營運公車路線需要性調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	1	5.6%
高	12	66.7%
普通	1	5.6%
低	3	16.7%
非常低	0	0.0%
無意見	1	5.6%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

6.路邊停車管理(或管制)措施之需要性

(1)本計畫於問卷中提出無論未來是否設置鹿港轉運站，未來就鹿港重要道路進行路邊停車管理(或管制)之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「高」者為最多，約占27.8%，其次為「普通」及「無意見」，約各占22.2%，詳附表4.3-8所示，顯多數里長認為鹿港重要道路「有」採取路邊停車管理(或管制)措施之需要性存在。

附表 4.3-8 轉運站配合進行路邊停車管理(或管制)需要性調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	3	16.7%
高	5	27.8%
普通	4	22.2%
低	2	11.1%
非常低	0	0.0%
無意見	4	22.2%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

- (2)本計畫於問卷中提出無論未來是否設置鹿港轉運站，未來就鹿港重要道路實施路邊停車收費制度之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「不贊成路邊停車收費」者為最多，約占44.5%，詳附表4.3-9所示。

附表 4.3-9 轉運站重要道路實施路邊停車收費制度需要性調查結果統計(里長)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	0	0.0%
高	3	16.7%
普通	1	5.5%
低	1	5.5%
非常低	2	11.1%
無意見	3	16.7%
不贊成路邊停車收費	8	44.5%
小計	18	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

- (3)若未來鹿港實施停車收費制度(包含路邊及路外停車)，認為合理停車收費之費率為「10-20元/小時」或「40-50元/次」。

7.其他意見或看法

- (1)多數里長認為有設置鹿港轉運站之需求性，可集中公共運輸服務，整合客運流通。現況市區交通紛雜壅塞，可提升進出鹿港鎮旅客需求及便利。
- (2)有關車輛轉運中心的看法，配合鹿港地區的需求，目前規劃之預定地似乎並不適，原因主要有三：(a)地界不整；(b)腹地不足；(c)不具未來性。建議可考慮規劃在北側的國中學校預定地，以因應鹿港目前交通需求及未來發展趨勢。蓋其認為北側國中學校預定地較佳的原因如下：
- ①位置距離老街市區近。
 - ②聯絡道路便利：
 - a.西可聯絡西濱快速公路、彰濱工業區及台17線(未來連通洋仔厝溪環河道路至國道1號)。
 - b.可引導車輛避開市區道路。
 - c.鹿和路連通彰化、和美的便利性，長遠性規劃，可配合未來大臺中都會中心的發展，為捷運或輕軌的聯合共構轉運中心。
- (3)至於土地取得則可透過國家歷史風景區的規劃，經通盤檢討來變更其使用之合法性。

附件 4.3-1 鹿港鎮里長訪查問卷設計內容

里長您好！

彰化縣政府刻正委託易緯工程顧問股份有限公司辦理「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」，亦即目前縣府正評估未來於鹿港設置一處客運轉運站，以利提供地方民眾便捷的公車服務外，同時期望未來鹿港的觀光遊客，亦能多選擇搭乘公車蒞臨鹿港，然後再於轉運站轉搭鹿港的環鎮公車或觀光巴士，或是提供開車、騎機車民眾在轉運站停車，再轉搭環鎮公車或觀光巴士進行鹿港之旅。為瞭解您對鹿港設置轉運站的看法與意見，需請您撥冗協助回答下列問題，謝謝您的協助。本訪查內容完全不涉及隱私，請您放心回答。

敬祝 順心

彰化縣政府 敬上
易緯工程顧問股份有限公司

調查日期：__年__月__日

訪查對象：_____

1. 請問您是否贊成在鹿港設置一處客運轉運站： (01) 贊成； (02) 不贊成； (03) 無意見。
2. 對於鹿港轉運站的開發規模，您個人的看法或意見為： (01) 採複合式的多目標開發模式；
 (02) 採單純的簡易型轉運站開發模式； (03) 無意見。
3. 對於鹿港轉運站的建設開發方式，您個人的看法或意見為： (01) 由彰化縣政府編列預算進行建設開發； (02) 由鹿港鎮公所編列預算進行建設開發； (03) 利用 BOT 等民間參與公共建設方式進行建設開發； (04) 無意見； (05) 其他開發方式(請說明：_____)。
4. 未來鹿港轉運站若採複合式的多目標開發模式，您個人認為比較具有發展潛力之附屬事業業種為(可複選最多三項)： (01) 餐飲； (02) 便利商店； (03) 旅館； (04) 購物商場(如：超市、賣場)； (05) 教育設施(如：婦女學習教室、舞蹈教室、補習教育事業)； (06) 其他(請說明：_____)。
5. 未來鹿港轉運站若提供餐飲服務，您個人認為比較具有發展潛力的餐館為： (01) 在地美食小吃； (02) 中大型餐廳； (03) 地美食小吃或中大型餐廳均可； (04) 無意見； (05) 其他(請說明：_____)。
6. 未來鹿港轉運站若提供旅館住宿服務，您個人認為比較具有潛力的旅店為： (01) 中低價位旅店； (02) 高價位高級旅館； (03) 兩者均可； (04) 無意見； (05) 其他(請說明：_____)。
7. 未來若設置鹿港轉運站，您個人認為配合規劃營運環鎮公車或觀光巴士等公車路線之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見。
8. 無論未來是否設置鹿港轉運站，您個人認為未來就鹿港重要道路進行路邊停車管理(或管制)之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見。
9. 無論未來是否設置鹿港轉運站，您個人認為未來就鹿港重要道路實施路邊停車收費制度之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見； (07) 不贊成路邊停車收費。
10. 若未來鹿港實施停車收費制度(包含路邊及路外停車)，您個人認為合理停車收費之費率為：
(01) 每小時_____元或(02) 每次_____元。

11.對於縣府規劃設置鹿港轉運站的相關看法或意見：

12.對於未來鹿港地區交通改善的相關看法或意見：

聯絡人:易緯工程顧問股份有限公司 陳怡妏

電話:02-27181761 分機 16

傳真:02-27139732

貳、住民訪查

為利瞭解在地住民對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見與看法，基此，本計畫特針對鹿港在地住民進行訪查工作，茲就訪查結果彙整摘要說明如下：

一、問卷說明

- 1.調查對象：本項問卷調查係以鹿港鎮的在地住民為主要調查對象。
- 2.調查時間：民國 105 年 8 月 6 日~14 日。
- 3.調查方法：本計畫係採一對一面訪方式，請在地住民回答問卷問題。
- 4.調查內容：調查內容與上述(里長訪查)相近，包括設置轉運站服務之意見、開發規模、建設開發方式、附屬事業業種之開發潛力及關配套措施等，問卷設計內容請詳見「**附件 4.3-2 鹿港鎮住民訪查問卷設計內容**」。

二、問卷統計分析

經問卷調查統計結果，其中對於未填寫或填寫不完整之問卷，本計畫將不納入進行統計分析，基此，共計訪問獲得 62 份有效問卷，茲就問卷結果進行統計分析與說明。

1.轉運站設置意願

有關鹿港鎮住民(即受訪者)對於設置轉運站認同程度的調查統計分析，詳附表 4.3-10 所示，其中以「贊成」者居多，約占 82.3%。

附表 4.3-10 轉運站設置意願調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
贊成	51	82.3%
不贊成	7	11.3%
無意見	4	6.4%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

2.轉運站開發規模

有關對於鹿港轉運站開發規模的調查統計分析，詳附表 4.3-11 所示，其中以認為「採複合式的多目標開發模式」者居多，約占 51.6%。

附表 4.3-11 轉運站開發規模調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
採複合式的多目標開發模式	32	51.6%
採單純的簡易型轉運站開發模式	16	25.8%
無意見	14	22.6%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

3.轉運站建設開發方式

有關對於鹿港轉運站建設開發方式的調查統計分析，詳附表 4.3-12 所

示，其中以建議「由彰化縣政府編列預算進行建設開發」者居多，約占 72.6%。

附表 4.3-12 轉運站建設開發方式調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
由彰化縣政府編列預算進行建設開發	45	72.6%
由鹿港鎮公所編列預算進行建設開發	3	4.8%
利用 BOT 等民間參與公共建設方式進行建設開發	11	17.8%
無意見	2	3.2%
其他開發方式	1	1.6%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

4.轉運站附屬事業業種之開發潛力

有關對於鹿港轉運站附屬事業業種之開發潛力的調查，本計畫於問卷中提出「餐飲」、「便利商店」、「旅館」、「購物商場(如：超市、賣場)」、「教育設施(如：婦女學習教室、舞蹈教室、補習教育事業)」、「其他」等項目供參考，並要求最多可複選三項，其調查統計分析結果，詳附表 4.3-13 所示，其中以「購物商場」的選項最多，約占 67.7%，其次為「便利商店」，約占 61.3%，再其次為「餐飲」，約占 45.2%。若未來鹿港轉運站提供餐飲服務，則在地住民大抵認為「地美食小吃」或「中大型餐廳」皆具有發展潛力，詳參附表 4.3-14 所列；另未來鹿港轉運站若提供旅館住宿服務，則在地住民認為「中低價位旅店」較具發展潛力，約占 33.9%，詳附表 4.3-15 所列。

附表 4.3-13 轉運站附屬事業業種開發潛力調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
購物商場	42	67.7%
便利商店	38	61.3%
餐飲	28	45.2%
旅館	18	29.0%
教育設施	8	12.9%
其他	6	9.7%

資料來源：本計畫調查整理。

附表 4.3-14 轉運站提供餐飲服務開發潛力調查結果統計(住民)

項目	選項(項)	比例(%)
地美食小吃或中大型餐廳均可	21	33.9%
在地美食小吃	17	27.4%
無意見	14	22.6%
其他	7	11.3%
中大型餐廳	3	4.8%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

附表 4.3-15 轉運站旅館住宿服務開發潛力調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
中低價位旅店	21	33.9%
高價位高級旅館	10	16.1%
兩者均可	7	11.3%
無意見	17	27.4%
其他	7	11.3%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

5. 配合規劃營運公車路線之需要性

本計畫於問卷中提出未來若設置鹿港轉運站，關於配合規劃營運環鎮公車或觀光巴士等公車路線之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「高」者為最多，約占67.7%，「非常高」及「高」所占比例則達72.5%，詳附表4.3-16所示。

附表 4.3-16 轉運站配合規劃營運公車路線需要性調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	3	4.8%
高	42	67.7%
普通	4	6.5%
低	11	17.8%
非常低	0	0.0%
無意見	2	3.2%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

6. 路邊停車管理(或管制)措施之需要性

(1)本計畫於問卷中提出無論未來是否設置鹿港轉運站，未來就鹿港重要道路進行路邊停車管理(或管制)之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「無意見」者為最多，約占25.8%，其次為「高」及「普通」，約分占24.2%及21.0%，詳附表4.3-17所示，顯(相對)多數在地住民認為鹿港重要道路「有」採取路邊停車管理(或管制)措施之需要性存在。

附表 4.3-17 轉運站配合進行路邊停車管理(或管制)需要性調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	10	16.1%
高	15	24.2%
普通	13	21.0%
低	7	11.3%
非常低	1	1.6%
無意見	16	25.8%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

(2)本計畫於問卷中提出無論未來是否設置鹿港轉運站，未來就鹿港重要道路實施路邊停車收費制度之需要性，其選項包含「非常高」、「高」、「普通」、「低」、「非常低」及「無意見」等6項，其中以回答「不贊成路邊停車收費」者為最多，約占53.2%，詳附表4.3-18所示。

附表 4.3-18 轉運站重要道路實施路邊停車收費制度需要性調查結果統計(住民)

項目	問卷份數(份)	比例(%)
非常高	0	0.0%
高	2	3.2%
普通	3	4.8%
低	4	6.5%
非常低	7	11.3%
無意見	13	21.0%
不贊成路邊停車收費	33	53.2%
小計	62	100.0%

資料來源：本計畫調查整理。

(3)若未來鹿港實施停車收費制度(包含路邊及路外停車)，認為合理停車收費之費率為「10-15元/小時」或「40-50元/次」。

附件 4.3-2 鹿港鎮住民訪查問卷設計內容

您好！

彰化縣政府刻正委託易緯工程顧問股份有限公司辦理「鹿港轉運站先期可行性評估暨初步規劃設計案」，亦即目前縣府正評估未來於鹿港設置一處客運轉運站，以利提供地方民眾便捷的公車服務外，同時期望未來鹿港的觀光遊客，亦能多選擇搭乘公車蒞臨鹿港，然後再於轉運站轉搭鹿港的環鎮公車或觀光巴士，或是提供開車、騎機車民眾在轉運站停車，再轉搭環鎮公車或觀光巴士進行鹿港之旅。為瞭解您對鹿港設置轉運站的看法與意見，需請您撥冗協助回答下列問題，謝謝您的協助。本訪查內容完全不涉及隱私，請您放心回答。

敬祝 順心

彰化縣政府 敬上
易緯工程顧問股份有限公司

調查日期：__年__月__日

1. 請問您是否贊成在鹿港設置一處客運轉運站： (01) 贊成； (02) 不贊成； (03) 無意見。
2. 對於鹿港轉運站的開發規模，您個人的看法或意見為： (01) 採複合式的多目標開發模式；
 (02) 採單純的簡易型轉運站開發模式； (03) 無意見。
3. 對於鹿港轉運站的建設開發方式，您個人的看法或意見為： (01) 由彰化縣政府編列預算進行建設開發； (02) 由鹿港鎮公所編列預算進行建設開發； (03) 利用 BOT 等民間參與公共建設方式進行建設開發； (04) 無意見； (05) 其他開發方式(請說明：_____)。
4. 未來鹿港轉運站若採複合式的多目標開發模式，您個人認為比較具有發展潛力之附屬事業業種為(可複選最多三項)： (01) 餐飲； (02) 便利商店； (03) 旅館； (04) 購物商場(如：超市、賣場)； (05) 教育設施(如：婦女學習教室、舞蹈教室、補習教育事業)； (06) 其他(請說明：_____)。
5. 未來鹿港轉運站若提供餐飲服務，您個人認為比較具有發展潛力的餐館為： (01) 在地美食小吃； (02) 中大型餐廳； (03) 地美食小吃或中大型餐廳均可； (04) 無意見； (05) 其他(請說明：_____)。
6. 未來鹿港轉運站若提供旅館住宿服務，您個人認為比較具有潛力的旅店為： (01) 中低價位旅店； (02) 高價位高級旅館； (03) 兩者均可； (04) 無意見； (05) 其他(請說明：_____)。
7. 未來若設置鹿港轉運站，您個人認為配合規劃營運環鎮公車或觀光巴士等公車路線之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見。
8. 無論未來是否設置鹿港轉運站，您個人認為未來就鹿港重要道路進行路邊停車管理(或管制)之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見。
9. 無論未來是否設置鹿港轉運站，您個人認為未來就鹿港重要道路實施路邊停車收費制度之需要性： (01) 非常高； (02) 高； (03) 普通； (04) 低； (05) 非常低； (06) 無意見； (07) 不贊成路邊停車收費。
10. 若未來鹿港實施停車收費制度(包含路邊及路外停車)，您個人認為合理停車收費之費率為：
(01) 每小時_____元或(02) 每次_____元。

附錄 4.4 旅館業者訪談

為利瞭解旅館業者對於「鹿港轉運站」規劃設置「旅館」為附屬事業之意見或看法，本計畫特派員進行訪談，除就「鹿港轉運站」的初步規劃成果向其進行簡報外，並進行意見交換及訪查其參與投資意願，茲就訪查結果摘述如下：

壹、A 公司

一、時間：民國 105 年 6 月 28 日下午 14：30

二、地點：A 公司會議室

三、主要訪談人員：王執行長、陳特助(執行長特別助理)

四、訪談摘錄：

- 1.由於認為「星級旅館」在鹿港深具發展潛力，故目前該公司於鹿港(龍山寺旁邊)正進行星級旅館的開發，基本上，其認為於「鹿港轉運站」的 4~10 樓層規劃「星級旅館」為附屬事業，應是具其必要性與需要性。
- 2.鹿港立德會館(現改為統一渡假村)的經營，一直無法有效營運與獲利，其主因在於受到法令的相當限制，恐非全然因鹿港住宿需求不高所致。另鹿港天后宮香客大樓的營運，未來旅館相關法規修正通過後，其經營管理將需受到相當規範，後續勢需進行必要調整與改變。此外，鹿港一些百年老屋整修轉型(小型)民宿，可能為未來鹿港在住宿供給上的重要發展趨勢。惟整體而言，未來鹿港仍相當缺乏「星級旅館」的營運服務，故有必要予以加強。
- 3.目前一般人大抵認為鹿港夜間活動(或夜間生活)有限，故以為其住宿需求不高，其實此為「雞與蛋」的關係，蓋臺中屬「經過點」，而鹿港與日月潭相似，係屬真正的「駐留點」，而夜間活動(或夜間生活)可創造住宿需求，同理，住宿供給也可衍生夜間商機與活動，此為因果循環課題。特別是未來「鹿港國家歷史風景區」的規劃發展，旅館業者可能有其獨特眼光與發展策略，以利增加國內、國際遊客在鹿港的停留時間，並據以有效提高與創造鹿港的住宿需求。
- 4.就旅館業者來說，未來「鹿港轉運站」規劃附設的「星級旅館」，其格局不能太小，太小則旅館業者恐缺乏投資興趣；另轉運站之建物規劃，則需加強「星級旅館」的獨立運作需求，特別是進、出口的規劃配置。
- 5.以目前「鹿港轉運站」規劃附設的「星級旅館」規模而言，該公司認為其應屬妥適，惟亦可進一步將游泳池納入規劃考量，或由未來投資廠商進一步規劃設置；另有關「星級旅館」的相關動線及設施規劃，其將於會後進行相關檢視後，再進一步提供意見供參，特別是在法規與營運需求層面。

- 6.目前所規劃的投資金額雖超過 10 億元，但其認為就旅館業者來說，應不致覺得投資規模或金額過大，如果後續縣府能規劃提供有利利基，其應具有相當投資意願。
- 7.對於擬將「鹿港環鎮巡迴公車」規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，該公司認為有助於鹿港的永續發展，基本上相當贊同此一包裝規劃。
- 8.若由旅館業者來投資「鹿港轉運站」的促參案，未來有關「轉運站」與「鹿港環鎮巡迴公車」的經營，可能需進一步委外經營，甚或需事先尋求「客運業者」的協商合作。
- 9.建議未來「鹿港轉運站」的建築規劃應具特色，使其兼具「轉運站」與「旅館」的地標意義。
- 10.後續該公司將尋求可能合作廠商(特別是客運業者)進行意見交換，瞭解不同產業(業種)對於「鹿港轉運站」的「轉運站」、「環鎮巡迴公車」及「附屬事業」(特別是星級旅館)的開發意見和看法，並會持續關心「鹿港轉運站」的後續發展，並評估是否參與「鹿港轉運站」之新建及(或「星級旅館」)營運。

貳、B 集團

- 一、時間：民國 105 年 8 月 26 日下午 10：00
- 二、地點：B 集團 3F 會議室
- 三、主要訪談人員：施先生
- 四、訪談摘錄：

- 1.目前 B 集團在全臺經營有 15 家旅館，其中有 1 家位於臺中，但在彰化則尚未設置經營據點，未來是否在彰化(鹿港)設置經營旅館，可能需進一步評估其發展潛力。但集團老闆為彰化人，對於在彰化(鹿港)進行星級旅館的開發，或許會有情感上的不同考量。
- 2.在 B 集團目前擁有的 15 家旅館當中，也有部分旅館係以 BOT 模式取得經營權，因此，對於「鹿港轉運站」規劃附設的「星級旅館」，原則上應不致完全沒有意願，但仍需進一步進行財務評估。
- 3.未來鹿港的住宿需求是否會有效提高，特別是未來「鹿港國家歷史風景區」的規劃發展，能否真正有效提高與創造鹿港的住宿需求，可能會影響旅館業者對於「鹿港轉運站」規劃附設「星級旅館」之投資意願。
- 4.受訪人員(即施先生)要求提供本次訪談簡報檔案資料，以利後續其向集團決策高層進行簡報說明；另會後將視需要與易緯公司計畫經理(林良州先生)進一步聯繫瞭解或請教。

- 5.對於擬將「鹿港環鎮巡迴公車」規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，原則上 B 集團認為若能有助於未來鹿港的永續發展，且不影響財務可行性，基本上其對於此一包裝規劃並無特別意見或想法。
- 6.基本上，B 集團認為後續旅館業者對於「鹿港轉運站」促參案的投資意願，其主要關注重點應為：(1)未來鹿港(潛在)住宿需求是否能有效提高或創造；以及(2)「鹿港轉運站」促參案是否具財務可行性。

參、C 公司

一、時間：民國 105 年 8 月 31 日下午 14：00

二、地點：C 飯店會客室

三、主要訪談人員：聶副總經理

四、訪談摘錄：

- 1.目前 C 公司在彰化市設置有一旅館，該旅館係以承租建物方式，經修建後據以進行旅館業務的經營管理，其中鹿港地區係定位屬該旅館的服務腹地之一，故 C 公司甚至購置交通車，以接駁服務鹿港地區之旅客。
- 2.旅館業係屬「靠山吃山、靠海吃海」的行業，而鹿港地區設置旅館，端視其鹿港整體「觀光」發展所衍生之住宿需求而定。目前鹿港立德會館(現改為統一度假村)的經營，一直無法有效營運與獲利，除受法令相當限制外，現況鹿港地區大抵以「半日遊」、「一日遊」為主，住宿需求不高，恐亦為重要影響因素之一。未來「鹿港國家歷史風景區」的規劃發展，若其旅遊型態能有效轉型為「兩天一夜」，應有助於創造、提高住宿需求。
- 3.目前鹿港地區缺乏「常態性」夜間活動，致過夜需求不高，因此住宿需求相對較低，以一種較為極端的看法來說，一處著名的「夜市」，其衍生的住宿需求，可能比一處知名「博物館」來得高。因此，「鹿港國家歷史風景區」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。
- 4.現況「星級旅館」之評鑑，主要著重於硬體設施，事實上只要投資金額足夠，欲成為「星級旅館」並非相當困難的事，但在軟體方面，特別是在人員服務的培訓，恐為更加重要之因素。
- 5.就 C 公司來說，對於未來「鹿港轉運站」規劃附設的「星級旅館」，其投資興趣恐不高，其主因如下：
 - (1)目前 C 公司在彰化市已設置有旅館，鹿港地區屬該旅館的服務腹地。
 - (2)現況 C 公司以經營「商務旅館(飯店)」為主，其大抵偏好以承租建物方式來經營旅館業務，對於 BOT 投資模式，其認為恐有投資金額較大、

風險較高之虞。

- 6.對於擬將「鹿港環鎮巡迴公車」規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中，C 公司認為應有助於未來鹿港的永續發展，且只要整體財務仍具可行性，此一包裝規劃，應不致影響後續民間業者對於此一 BOT 案的投資意願。
- 7.建議未來「鹿港轉運站」促參案的固定「權利金」不要太高，因對 BOT 投資者而言，其初始投資金額已相當大，若固定「權利金」(係屬「固定成本」之一環)又高，代表投資風險相對又再提高，其投資意願相對恐降低。
- 8.綜合而言，目前鹿港地區雖存在有相當的住宿需求，但尚不足以支撐一夠規模之「星級旅館」的營運服務，故有待進一步開發、提高其住宿需求；另對於未來「鹿港轉運站」(規劃附設的「星級旅館」)促參案之投資，應是「觀光旅館」業者的意願要遠高於「商務旅館」。