

## 附錄七、期中報告審查意見答覆及辦理情形

項次	審查意見	辦理情形
<b>一、謝政穎委員</b>		
1.	分析之時段，平常日(假日)或特別節慶(慶典)時段，並分析所佔之天數。	有關鹿港的重要固定習俗活動，其為影響交通流量與旅次的重要因素，本計畫業於報告中進行摘要闡述，請參見 2.1.2 小節。另參考交通部觀光局「國人旅遊狀況調查」資料，推估民眾利用平常日旅遊比例約為 35%，假日(及連續假日)約為 65%，且假設每年平常日為 250 天、假日(及連續假日)為 115 天，據以推算鹿港地區平常日及一般假日的觀光遊客人數，請參見 3.3.2 小節。
2.	服務水準往外圍 E 級之時段，節慶時段為多少？調查時間為何？	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，依其平常日及一般假日之交通調查顯示，現況尖峰時段道路服務水準，除台 17 線、台 61 線及縣道 144 線可維持在 C 級(含)以上，交通狀況尚稱良好外，其他聯外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。 一般而言，於進行道路交通運輸規劃工作時，大抵係以平常日或一般假日之尖峰時段交通量為基準，至於節慶期間，若未實施相關配套措施，其道路交通狀況通常會較平常日或一般假日尖峰時段的服務水準更為低落，故大致會視節慶活動狀況，搭配實施不同程度的「交通疏運計畫」或(與)「交通管制計畫」(如：鹿港舉辦「2012 臺灣燈會」期間)，以因應節慶活動期間之交通特性與需求。
3.	轉運站分析為周邊交通動線，及其可解決多少鹿港節日或慶典之交通量。	未來「鹿港轉運站」將以服務國道公路客運、臺灣好行及地區公路客運(含市區公車、環鎮巡迴公車)為主體，並結合私人運具、計程車與遊覽車、觀光巴士、自行車等運具的接駁轉運服務；而在鹿港節慶活動之際，則「鹿港轉運站」可搭配相關「交通疏運計畫」或(與)「交通管制計畫」的實施，將進入鹿港地區的車流進行合理攔截，並以「鹿港轉運站」及其周邊地區作為接駁轉運中心，避免私人汽、機車大量湧入節慶活動地點，造成其交通癱瘓問題。綜合而言，於鹿港節慶之際，「鹿港轉運站」設置之效係屬輔助性，惟其雖具協助改善道路交通之效，但無法僅靠「鹿港轉運站」以竟其功。

項次	審查意見	辦理情形
4.	本轉運站是住宅區，是否適用公共設施之車站多目標使用辦法，請檢討？	本計畫「鹿港轉運站」基地，現況土地使用分區為「住宅區」，未來則擬變更為「轉運專用區」，亦即本計畫申請土地非屬都市計畫公共設施用地，無法以「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」檢討設置，相關修正內容，請參見 2.6.1 小節。基此，本計畫將以「交通部促進民間參與交通建設附屬事業使用容許項目」之規定，規劃允建附屬商業空間。
5.	住宅區內土地權屬公私有土地比例為多少？公有土地採「用地」可有償或無償方式取得，如為「專用區」為民間開發之價購、成本及取得方式請分析，名稱應為車站用地或車站專用區。	本計畫「鹿港轉運站」為鹿港鎮建國段 9 筆地號所組成之用地，其用地皆為公有土地，因此後續應無需價購土地，詳見 2.5.2 小節(的表 2.5-3)所示。另經洽詢縣府委辦用地變更作業之規劃公司瞭解，未來本計畫「鹿港轉運站」用地，將建議由現況「住宅區」變更為「轉運專用區」。
6.	如為公設用地可以多目標方式開發，車專區則民間開發，用地請列事業財務計畫，專用區則土地價購費用需列入總開發費用。	本計畫「鹿港轉運站」用地皆為公有土地，因此應無需價購土地，詳見 2.5.2 小節(的表 2.5-3)所示。另經洽詢縣府委辦用地變更作業之規劃公司瞭解，未來本計畫「鹿港轉運站」用地，將建議由現況「住宅區」變更為「轉運專用區」。 另本計畫「鹿港轉運站」規劃設計為民間參與公共建設投資 BOT 模式，參與投資的民間機構必須依促參法的規定，繳付土地租金，該土地租金將為特許公司營業成本與費用的科目之一。
7.	如為立體用地，建築開發費用也應列入財務計畫。	遵照辦理。對於轉運站建築開發興建費用，業皆納入財務計畫投入成本中進行評估分析。
8.	102 年交通衝擊及二手資料，應因應新計畫之計畫人口加以推估及修正。	鑑於縣府城市暨觀光發展處刻正進行「鹿港國家歷史風景區規劃案」，本計畫業參採其初步研究規劃成果，惟其尚未完成整體規劃工作，且考量鹿港地區之發展仍存有一定的發展脈絡可循，因此本計畫亦參考過去相關研究規劃報告，據以進行相關分析工作，後續將再進一步參考「鹿港國家歷史風景區規劃案」的最新成果，據以進行必要的檢視修正工作。
9.	其上第 5.6 點如土地為縣府，開發為縣府，則無土地取得之問題，建議規劃為專用區，容許使用項目較多，土地強度也較高，不建議作多目標使用。	經洽詢縣府委辦用地變更作業之規劃公司瞭解，本計畫「鹿港轉運站」用地，後續其將建議由現況「住宅區」變更為「轉運專用區」。
<b>二、龔瑞琦委員</b>		
1.	財務可行性分析，對停車場租金與各樓層租金之設定偏高，應保守評估。	遵照辦理，停車場租金業依照目前彰化縣政府公有停車場的停車費率進行修訂，另各樓

項次	審查意見	辦理情形
		層租金費率亦已進行適當調降。
2.	財務可行性資金籌措有金融機構融資需求，能否依現有國內同類 BOT 或 OT 案，銀行提供融資情況作補充或提具銀行意願書。	民間機構未來參與本計畫「鹿港轉運站」的投標作業，將依申請須知提出投資計畫書，同時也必須取得銀行融資意願書，該銀行融資意願書為民間機構參與本計畫「鹿港轉運站」投標作業資格的必要文件，財務狀況良好、資金實力高的民間機構，如果與金融機構長期往來、建立良好債信基礎，為取得銀行支持及融資意願之表達。
3.	建築物設計應依鹿港都市計畫土地使用管制規則對建物提都審要求，並應具有鹿港門戶意向之概念。	業已檢討補充轉運站建築量體應具有鹿港門戶意象之規劃概念，請詳見 4.7.3 小節，後續將俟轉運站建築配置定案後，進一步規劃建築物立面構想圖供參。
4.	初步規劃三方案中，以第一案為適宜方策，本規劃應以減少對地方、周圍交通較低衝擊為考量，避免其交通問題外部化。	業已重新檢討各類車輛進出動線方案，避免交通問題外部化，以降低周圍交通衝擊，詳見 4.2.2 小節。
5.	考量基地到中山路之步行路徑之規劃，並提供人行專用道為其配套措施。	業已檢討、補充鹿港轉運站與老街中山路間之人行動線規劃，詳見 4.7.3 小節。
6.	補充本基地擇地原因，是否有其他替選基地？	本計畫「鹿港轉運站」基地係由縣府(工務處)參酌前期計畫(即「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(102.11))的研議結果，據以擇定鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆公有土地，辦理變更鹿港福興都市計畫(部分住宅區為轉運專用區)，並已取得管理機關(國產署及鹿港鎮公所)同意辦理該使用分區變更，並另案委託顧問機構(巧將工程顧問股份有限公司)辦理都市計畫變更相關作業。有關「鹿港轉運站」基地之遴選事宜，業於報告中進行補充說明，請參見 2.5.2 小節。
7.	建築物規模不是 1.5W+6M，應該是高度比控制。	業已重新檢討並補充說明，請詳見 4.2.3 小節。
<b>三、王本正委員</b>		
1.	財務分析可行性分析是否洽當？	依本計畫規劃設計模式的經營條件作評估分析，只要財務效益評估分析指標符合財務可行性的要求條件時，即具備財務可行性。未來實際計畫執行時，仍有賴特許公司的成本管控能力與經營能力的實現，才能真正落實本計畫「鹿港轉運站」的財務可行性。就目前的假設條件下，本計畫的財務可行性分析，皆遵照國家發展委員會所頒布的「民間參與公共建設計畫財務試算作業手冊」進行相關評估分析工作。
2.	是否對民間參與者進行初步訪談？可能參與此項開發案之業者除了交通運輸業者之外，是否有其他可能之開發商？	業已初步拜訪潛在投資意願之廠商，包含客運業者及旅館經營業者，詳見 2.7.1 小節及附錄四所示。
3.	參與開發業者是否贊成目前所初步規劃之設	本計畫經初步拜訪有潛在投資意願之廠

項次	審查意見	辦理情形
	計案？是否會有大幅修正？例如：三星級旅館或青年旅店之規劃是否為參與開發所認同？	商，包含客運業者及旅館經營業者，在規劃設計模式已依潛在投資意願之廠商的需求，進行不同規劃設計模式之評估分析。
<b>四、楊宗璟委員</b>		
1.	與本案相關交通衝擊較為嚴重的聯外道路，包括縣道 135 線(鹿和路)、復興路、縣道 142 線及中山路等，參見 P.2-12、P.4-23，此一交通課題需策略規劃。(停車問題亦出現在縣道 142 線，中山路相關路段也需改善，例如透過環鎮公車將停車區位轉移至本案位址，路外停車成本是否較低；另如何提升本轉運站之停車周轉率，以利提供有效停車服務。)	業遵照審查意見研議「鹿港地區道路交通改善策略」供參，請詳見 4.6.3 小節。
2.	本案之轉運站未設置於交流道附近，是否具有綜合性轉運站之屬性尚待定位，參見 P.2-30。	依交通部「都市交通轉運站設置之政策與民間參與商機(103.2.18)」之研議，「綜合性轉運站」係以城際客運與地區客運轉乘為主，而「地區型轉運站」係以地區客運間之轉乘為主，另「簡易型轉運站」係以私人運具與地區客運間之轉乘為主。基本上，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、以及鹿港環鎮巡迴公車等，基此，本計畫建議以「綜合性轉運站」為其主要服務定位，但歸屬「第二級」轉運站，請參見 2.3.2 小節。
3.	請說明過去研究旅客意願調查統計時之樣本數，以確立其數據之可靠度及誤差大小。(P.2-59 表 2.7-1)	過去彰化縣政府(委託)辦理「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」時，曾對於鹿港轉運站使用特性進行問卷調查工作，其調查時間為 102.02.28(和平紀念日)與 102.03.02(週五)，主要是以隨機抽樣方式進行面訪，共計取得 159 份有效問卷。本計畫業於報告中進行備註說明，請參見 2.7.2 小節。
4.	請釐清「慢」遊典範，文化古城是否為「漫」遊之誤繕，P.3-11 圖 3.2-1、P.3-12 第 2 點、P.3-13 第一段最後一行。	業遵照審查意見進行修正，請參見 3.2 節。
5.	請確認表 3.3-6 至表 3.3-9 之前後一致性，平常日與一般假日之旅運需求相近，但利用公共運輸或私用私人運具進出鹿港的人旅次卻相差 5 倍(P.3-18、P.3-19)。	本計畫對於鹿港地區旅運需求預測工作，主要將其分為「觀光遊客」與「一般民眾」等 2 類據以進行「平常日」與「一般假日」的預測分析工作，其中表 3.3-5 及表 3.3-7~表 3.3-11 係關於「觀光遊客」的預測分析，另表 3.3-6 及表 3.3-12~表 3.3-13 則係關於「一般民眾」的預測分析，而表 3.3-14 與表 3.3-15 則為最後的整體預測分析成果(即將「觀光

項次	審查意見	辦理情形
		遊客」與「一般民眾」2部分進行彙整分析)，為期利於閱覽，本計畫業特別以『○○』加註，以利審閱及避免造成誤解，請參見 3.3.2 小節。
6.	請說明 P.3-19 第 2 點，其假設運具比例的根據為何？	有關鹿港地區「一般民眾」之運具使用比例的設定，本計畫主要係參考彰化縣近年民眾日常使用運具調查結果，以及本公司辦理「2012 臺灣燈會整體交通規劃及交通疏運計畫委託技術服務案」(註：燈會展場為鹿港鎮)之調查成果，並考量「鹿港轉運站」之規劃設置，以及未來鹿港地區公路公共運輸服務的改善，據以假設其使用公共運具的比例，請參見 3.3.2 小節。
7.	轉運站之車輛進出動線，有無其他可能，例如自小客、營小客、機車、自行車均由鹿草路進出，大客車則獨立由建國路進出，以減少衝突點(P.4-10 圖 4.2-4)，又例如所有車種均由一條路進，而由另一條路出(至於何路進、何路出，需思考車輛進出方向之便)。	業已進一步檢討、調整各類車輛進出動線方案，避免交通問題外部化，以降低周圍交通衝擊，請詳見 4.2.2 小節。
8.	本轉運站的周遭道路是否考慮 U-bike 的道路空間(P.2-46 圖 2.5-9)，汽機車的併行空間？(參見 P.4-38 圖 4.6-1)	目前鹿港規劃有環鎮自行車道系統，而本計畫「鹿港轉運站」基地西側的鹿草路則為其規劃的自行車路線之一，請參見 2.2.4 小節(的圖 2.2-17)。 另經初步檢討轉運站周邊道路條件，建議現階段優先利用人行道空間與行人共用，或與道路外側車道共用，未來俟鹿港轉運站營運後，以及檢討自行車使用率的成長狀況後，再據以進一步檢討設置專用道。
9.	本案至期中報告，內容已相當豐富，工作單位的努力值得肯定。	感謝委員肯定與指教。
<b>五、鹿港鎮公所</b>		
1.	建議納入考量轉運站基地與對面生態公園之人行動線串聯及北側文中預定地之串聯。	業已檢討及補充轉運站與周邊道路及老街中山路間之人行動線規劃，請詳見 4.7.3 小節。
2.	以往環鎮接駁之路線與鎮內主要市集與景點尚有些許距離，導致使用效益不高。建議規劃單位思考其他路線或配套方式。	經訪查相關單位結果，有關鹿港環鎮巡迴公車規劃，本計畫初步研議：(1)行駛中山路的「老街接駁線」，其主要係以鹿港轉運站及未來鹿港第一公墓將開發的停車場為路線起迄點，並配合鹿港鎮老街地區的景點，規劃行經中山路的接駁路線；(2)串連重要停車場的「停車場接駁線」，其主要係配合未來鹿港轉運站之設立，建議復辦過去環鎮巡迴公車服務，而其停靠站之設置，則主要考量周邊停車場及重點景點分布概況；以及(3)服務彰濱觀光工廠的「彰濱接駁線」，其主要係配合未來鹿港轉運站之設立，在考量彰

項次	審查意見	辦理情形
		濱觀光工廠的景點分布概況，據以評估建議其停靠站之設置。 有關3條鹿港環鎮巡迴公車路線之營運，未來其可考慮委由客運(或公車)業者經營，甚或將其規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中。為利3條鹿港環鎮巡迴公車路線之永續發展，目前本計畫係朝向將其儘可能規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中進行研議。
3.	轉運接駁之車輛種類及站內位置之規劃為何？	業已重新檢討規劃轉運站各類車輛之進出動線及停靠區位，請詳見 4.7.1 小節(的圖 4.7-1)。
4.	彰濱觀光工廠之路線建議也納入考量。	業遵照審查意見增加服務彰濱觀光工廠之「彰濱接駁線」的規劃，請詳參 4.6.2 小節。
5.	本基地與臨近既有社區之區隔，建議亦納入考量。	業已重新檢討規劃轉運站建築設置區位，除對於鄰接建築線依規定退縮建築外，對於毗鄰社區建築則規劃利用圍牆或植栽綠籬予以實體區隔。
6.	對未來投資之廠商於彰化觀光之推展方案，是否有建議的配套方案。	對於彰化觀光推展方案，建議納入縣府城市暨觀光發展處刻正辦理推動之「鹿港國家歷史風景區計畫」內一併進行整體考量規劃。
<b>六、警察局交通警察隊</b>		
1.	市區道路汽、機車管制配套措施應一併說明。	業遵照審查意見研議「鹿港地區道路交通改善策略」供參，請詳見 4.6.3 小節。
2.	規劃設置地下停車場，建議汽、機車應分流。	業已重新檢討規劃轉運站各類車輛之進出動線及停車/停靠區位，請詳見 4.7.1 小節(的圖 4.7-1)。
3.	轉運站周遭公車路線規劃拓寬，應考量對機、慢車衝擊影響。	業已重新檢討、調整各車輛進出動線，請詳見 4.6.1 小節。
<b>七、彰化縣政府城市暨觀光發展處</b>		
1.	P.2-26，公共自行車系統，請修正為「公共自行車租借系統」；P.2-46，U-Bike 請統一修正為「YouBike」。	業遵照審查意見將「公共自行車系統」修正為「公共自行車租借系統」，請參見 2.2.4 小節；另亦將「U-Bike」統一修正為「YouBike」，請參見 2.5.2 小節及相關章節。
2.	P.4-42~P.4-48，建議將「老街接駁線」、「停車場接駁線」納入本案，以達本案計畫目的之「創造鹿港地區整體公共運輸系統…」；另 P.4-46 所提「中山路停車管制規劃」，係屬政府未來配合事項?此部分請規劃團隊補充說明。	業遵照審查意見進行修正與補充，請詳見 4.6 節相關內容。
3.	「第二章 基本資料蒐集、調查及分析」，建議增列小結進行歸納說明。	業遵照審查意見於第二章增列「2.9 小結」乙節，請參見 2.9 節相關內容。
4.	考量彰化 YouBike 之鹿港地區周轉率相對較低，目前暫無新設置計畫。	遵囑知悉。業於報告中進行備註闡述，請參見 2.5.2 小節及 4.6.3 小節。
5.	P.4-10 三種方案，建議回歸市場、商品定位、財務可行，考量交通衝擊、營運方式，進行不同方案之法令檢討與優缺點說明。	遵照辦理，請參見第四章相關章節之研析。

項次	審查意見	辦理情形
6.	針對規劃內容，未來若有旅館經營行為者，建議朝星級評鑑設置；若未來有主題餐廳經營行為者，建議保持彈性，以利引進優質經營者。	本計畫的三種規劃設計模式，在地上 2 層皆保留作為地方美食小吃或中大型餐廳的設置空間，業已具彈性空間，有利於未來引進優質餐飲業經營者。
<b>八、彰化縣政府建設處(提供書面意見)</b>		
1.	請補充本案申請土地使用分區證明。(向鹿港公所申請)	目前縣府業已擇定鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆公有土地，辦理變更鹿港福興都市計畫(部分住宅區為轉運專用區)，並已取得管理機關(國產署及鹿港鎮公所)同意辦理該使用分區變更，且已另案委託「巧將工程顧問股份有限公司」辦理都市計畫變更相關作業。基此，為因應本轉運站基地都市計畫用地變更作業所需，建議納入都市計畫變更案辦理申請土地使用分區證明。
2.	初步查詢，本案申請土地非屬都市計畫公共設施用地，無法以「都市計畫法公共設施多目標使用辦法」檢討設置，相關法規研析內容請修正。	業遵照審查意見進行修正，請參見 2.6.1 小節。
3.	P.2-51 通盤檢討係依「都市計畫法」第 26 條規定辦理，報告書內容請修正。	業遵照審查意見進行修正，請參見 2.6.2 小節。
4.	本案如為本縣興建之重大設施，得依都計法第 27 條辦理迅行變更，惟都計變更請依「配合國家重大公共建設辦理逕為變更都市計畫作業要點」相關規定辦理，請本案研析納入檢討。另本案都計變更是否須回饋相關公共設施，及其應回饋之比例，請依「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」檢討說明之。	建議納入另案(即「巧將工程顧問股份有限公司」之都市計畫變更案)一併檢討辦理。
5.	請清查彙整本案變更土地面積、地號、使用分區等資料，以供後續執行之參據。(建議就變更前後之差異內容以表格彙整說明)	有關本計畫「鹿港轉運站」用地地籍資料之檢討彙整，請詳見 2.5.2 小節(的表 2.5-3)。另對於都市計畫變更之前後差異內容比較，建議納入另案(即「巧將工程顧問股份有限公司」之都市計畫變更案)一併檢討辦理。
<b>九、彰化縣政府財政處(提供書面意見)</b>		
1.	有關本案期中報告書第 4-70 頁對停車場收入之評估為營運起始第 1~10 年停車費率假日每小時 40 元、平日每小時 30 元，月租每月 3,000 元，里民優惠月租每月 2,000 元，依第 2-60 頁所做受訪旅客調查，多數民眾希望採取免費方式，若採以時計價，以每小時 20 元內為多數人可接受範圍，另設算月租費率為 2,000~3,000 元、以時計價 30~40 元，若參考彰化市公有室內停車場月租費率皆未達 2,000 元，又鹿港當地多數停車場為免費或平日每小時 20 元(第 2-22 頁)之狀況下是否具市場競爭性？本項評估是否高於市場行情或可為當地	停車場停車費率已依照目前彰化縣政府公有停車場的停車費率進行修訂，同時保留 20% 的停車位(約 38 個停車位)供附近里民與轉運站經營管理者作優惠使用，而月租停車費率已調降為每月 1,600 元。

項次	審查意見	辦理情形
	居民接受之範圍？	
2.	本案期中報告書第 4-72 頁有關商場租金收入的漲幅以每 5 年調漲 1.50%，惟後附各項財務報表商場租金收入之設算以每年調漲 1.50% 方式計算，正確評估方式為何？	商場租金費率的調整業已修訂為每五年調漲 1.5%，遠低於本計畫物價上漲率每年 1.5%。
3.	有關旅館營業收入是否評估目前現有立德文教會館及天后宮香客大樓等旅宿行業使用狀況，是否具有增設旅館之市場需求？另 1~8F 商場租金收入是否以滿租方式計算？計算方式是否合理？	立德文教會館目前係委託統一渡假村集團營運管理，該項資產係屬行政院勞動部，設立目的為勞工教育學苑，因此有其先天的法規及規劃設計限制條件；而天后宮香客大樓屬於財團法人的資產，未來法規的修改，將限制香客大樓的使用目的，如果作為旅宿的需求使用，天后宮香客大樓亦面臨轉型問題，由於服務客層不同，因此其競爭能力也將有所差別。 本計畫經初步拜訪有潛在投資意願之廠商，包含客運業者及旅館經營業者，在規劃設計模式已依潛在投資意願之廠商的需求，進行不同規劃設計模式之評估分析。
4.	促進民間參與公共建設法修正案，於 104 年 12 月 15 日立法院三讀通過，業奉總統 104 年 12 月 30 日華總一義字第 10400152841 號令公布，請檢視是否依修正後法規辦理。	業遵照審查意見進行檢視與修正，請參見 2.6.3 小節。
<b>十、彰化縣政府工務處</b>		
1	本府現行推動設置鹿港國家歷史風景區產生之旅運、停車需求等，請納入分析。	由於彰化縣政府城市暨觀光發展處「鹿港國家歷史風景區規劃案」刻正進行中，本計畫業參採其初步研究規劃成果，惟鑑於其尚未完成規劃工作，且考量鹿港地區整體發展仍存有一定的發展脈絡，因此本計畫亦參考過去相關研究規劃報告，據以進行相關預測分析工作，後續將再進一步參考「鹿港國家歷史風景區規劃案」的最新成果，據以進行必要的檢視修正工作。
2.	P.2-5 鹿港每年遊客約有 1000 萬觀光人次，但表 2.1-5 之彰化地區重要景點遊客人數統計表龍山寺、玻璃廟每年僅約百來萬遊客，資料差異性，請說明。	表 2.1-5 關於彰化地區重要景點遊客人數統計，其資料來源為交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」；而有關鹿港目前每年約有「1,000 萬」觀光人次之闡述應屬筆誤，業已進行錯誤修正，請參見 2.1.2 小節。
3.	遊客特性中，多少距離以上者才有住宿需求，或其他服務之需求，本部分應有更清楚論述；另進一步推估轉運中心各項設施之使用量及樓地板佔地配比，才能符未來實際需求，請補充說明。	本計畫經初步拜訪有潛在投資意願之廠商，包含客運業者及旅館經營業者，在規劃設計模式業已依潛在投資意願之廠商的需求，進行不同規劃設計模式之評估分析。
4.	P.2-44 客運業者意見部份資料，訪談資料應完整呈現(可採附件方式)；另一方面，應有旅館業潛在廠商的訪談資料，以利探究本案市場之	業已初步拜訪有潛在投資意願之廠商，包含客運業者及旅館經營業者，請詳見 2.7.1 小節及附錄四。

項次	審查意見	辦理情形
	接受度及相關規劃參考。	
5.	P.3-5 資料都是二手的，是否需更新，請說明。	本計畫旨在進行鹿港轉運站之設置規劃，有關「公路客運旅次起迄分析」工作，主要著重於其分布特性之掌握與瞭解。檢視近幾年彰化縣境公路客運營運路線，顯其並無結構性調整，因此其分布型態理應不致有太大改變，亦即其旅次分布以彰化市為最高，其次為員林市，鹿港鎮位居第三的特性，應大抵不致變化太大；另鹿港鎮以與彰化市的往來互動較密切，其次則是以與周邊鄉鎮往來為主，此等服務型態亦應與「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(102.11.15)之研析結果相符。經本計畫檢視研析結果，在鹿港轉運站設置規劃上，直接參採「彰化縣整體市區客運及轉運站規劃案」(102.11.15)等相關研究規劃報告之成果，應不致產生嚴重偏誤現象
6.	3.3.3 小節設施推估缺少 U-BIKE，或一般自行車需求，請補充。	業遵照審查意見進行補充，請參見 3.3.3 小節。
7.	方案一及方案二之差別性，開口方向朝北有無考慮鹿港冬季北風影響，請說明。	轉運站方案經研擬評估後之建議方案(方案二)，其客運月台乘車區方向為向東，應可降低鹿港季節性北風之影響，並可於車站周邊適當位置輔以植栽綠籬，以阻擋北風影響。
8.	轉運站的月台數估算，其基本需求及未來性，請評估說明？	有關鹿港轉運站之旅運需求預測，本計畫主要分就「觀光遊客」與「一般民眾」於「平常日」與「一般假日」使用鹿港轉運站進行預測分析工作，據以彙整其「全日」及「尖峰小時」的整體旅運需求預測。而有關客運(大客車)月台席位之需求推估，主要係假設各客運公司採共同月台方式機動調度，並依據運量預測結果，推算尖峰小時客運需求人數，再轉換為車次據以計算所需月台數。此外，本計畫對於客運月台席位之需求，更進一步納入「需求滿足係數」(建議採用 1.1)或備用月台之理念，另為利實務上之運作需求，除前述「靠站月台」之佈設外，並納入大客車的「臨停車格」規劃設置。綜合而言，本計畫「鹿港轉運站」主要依據目標年(民國 130 年)「一般假日」於尖峰時段客運車輛之基本需求，建議佈設 9 席「靠站月台」，另因應未來實務運作的調度彈性需求，建議規劃設置 4~5 席「臨停車格」，顯業納入其未來性之考量。
9.	計程車排班停等區安排於轉運站後方，會不會影響遊客搭乘意願，造成計程車業者又佔用轉	計程車載客區係配合排班區動線的規劃於轉運站西側，未來可以站內外指標系統導引

項次	審查意見	辦理情形
	運站前方營業；另其排班數量及空間，是否符合推估需求，請說明。	旅客搭乘，另其設置數量業符合推估需求。
10.	本案建築量體主要作為公車轉運站、賣場(餐廳)及旅館使用，平面配置之論述目前都著眼在轉運站之使用面向，而二樓以上之賣場、餐廳及旅館設施均尚無討論資料，請補充。	業已重新檢討各樓層使用用途，並補充各樓層平面配置圖及說明，請詳見 4.7.3 小節的相關圖說。
11.	以樓高八層或十層之建物，尤其又以旅館、商城之營業項目，地下室機房之設計面積明顯不足，停車位恐需重新檢討縮減，或再向下開挖地下第二層。	業已重新檢討地下一層之空間配置，並於地上各樓層亦檢討留設機房空間，請詳見 4.7.3 小節的相關圖說。
12.	巡迴接駁車行駛路線、停靠站、班次、班距、車種等事項，需考量使用者之需求及鹿港鎮的交通環境。包括旅館住宿者、公車轉乘者及一般遊客之需求，請規劃包裝於未來的促參案件中，由得標廠商執行；另轉運站無安排接駁車固定停靠區，請說明。	經訪查相關單位結果，有關鹿港環鎮巡迴公車規劃，本計畫初步研議：(1)行駛中山路的「老街接駁線」，其主要係以鹿港轉運站及未來鹿港第一公墓將開發的停車場為路線起迄點，並配合鹿港鎮老街地區的景點，規劃行經中山路的接駁路線；(2)串連重要停車場的「停車場接駁線」，其主要係配合未來鹿港轉運站之設立，建議復辦過去環鎮巡迴公車服務，而其停靠站之設置，則主要考量周邊停車場及重點景點分布概況；以及(3)服務彰濱觀光工廠的「彰濱接駁線」，其主要係配合未來鹿港轉運站之設立，在考量彰濱觀光工廠的景點分布概況，據以評估建議其停靠站之設置。 有關 3 條鹿港環鎮巡迴公車路線之營運，未來其可考慮委由客運(或公車)業者經營，甚或將其規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中。為利 3 條鹿港環鎮巡迴公車路線之永續發展，目前本計畫係朝向將其儘可能規劃包裝於未來「鹿港轉運站」促參案中進行研議。 另本計畫 9 席客運停靠月台之規劃，業已考量鹿港環鎮巡迴公車路線之停靠營運需求，原則上建議集中使用南側之客運停靠月台，惟為保留未來規劃彈性，本計畫暫不特別標註。
13.	第 4-62 頁，汽車格位 185 席，依規定應至少提供 4 格身心障礙停車格位(圖中身障格位兩大兩小)，請確認。	業已重新檢討留設身心障礙停車格位，請詳見 4.7.3 小節的相關圖說。
14.	請檢討依本縣規定是否達應實施交通影響評估審查門檻。	依現行「彰化縣應實施建築物交通影響評估區域及相關規定事項」之規定，未來本計畫「鹿港轉運站」之開發，需配合都市設計審議，提送「交通影響評估報告」供審查。
15.	報告書章節內容請依契約委託項目列表說明。	遵照辦理，請參見 1.4 節(的表 1.4-1)。
<b>結論</b>		
1.	本案本府已擇定鹿港鎮建國段 23 地號等 9 筆	遵囑知悉。

項次	審查意見	辦理情形
	公有土地，辦理變更鹿港福興都市計畫(部分住宅區為轉運專用區)，並已取得管理機關(國產署及鹿港鎮公所)同意辦理該使用分區變更，並另案委託「巧將工程顧問股份有限公司」辦理都市計畫變更相關作業。	
2.	請規劃單位易緯工程顧問股份有限公司依各委員及與會單位代表之口頭或書面意見研議修正，並於會議紀錄函文次日起算 30 個日曆天提送第一次期中修正報告書。	遵照辦理。