

附錄九、第二次期中修正報告審查意見答覆及辦理情形

項次	審查意見	辦理情形
一、王本正委員		
1.	經數次修正後，本期中報告已漸符此案之目標與規劃設計方案。	遵囑知悉，並感謝委員於歷次審查會議上的指導。
2.	後續進行之規劃設計建議多思考如何與縣府推動設置之鹿港國家歷史風景區相配合，加強歷史與人文特色規劃。	遵照辦理。由於本計畫「鹿港轉運站」基地位處於鹿港北側，具有形塑為鹿港北側門戶意象的地理條件，因此於轉運站建築立面造型，建議可融入過去歷史文化特色的元素，如仿巴洛克式建築或閩式建築風格，亦或於造型、色彩、圖樣的點綴傳統工藝意象，藉以凸顯鹿港傳統文化樣貌。同時，可於轉運站內空間廣設文宣，包含平面(折頁)及動態資訊(電視牆)，藉以加強行銷鹿港。
3.	民間參與可行性評估部分，建議在商場賣場部分結合文化創意產業(可參考故宮、歷史博物館及大甲鎮瀾宮……等)，星級旅館規劃增加復古懷舊與無障礙設施與空間，以順應台灣邁向高齡化社會之趨勢。	本計畫「鹿港轉運站」地上 1、3 層部分空間，目前規劃為商場、賣場空間，可提供作為傳統工藝品販賣或 DIY 體驗場所，亦可提供作為藝文展示空間。本計畫轉運站建築為結合車站、餐飲、商場及星級飯店的多用途複合式建築，將於建築立面融入傳統建築特色或工藝意象，以營造復古懷舊的空間感受，並提供寬敞明亮平整的通行空間，且並建立完備的資訊導覽設施，藉以強化無障礙使用需求。
二、楊宗璟委員：		
1.	報告書 P4-44，圖 4.6-2，可參考 P4-79，圖 4.7-1，將電動機車及自行車之進出動線繪入圖中。	業遵照審查意見進行相關補充修正，請參見 4.6.1 小節(的圖 4.6-2 所示)。
2.	未來的巡迴公車所行駛的路線，是否已考慮避開現況常塞車路段，例如老街接駁線，例如老街接駁線，可否避開中山路及彰鹿路的相關路段；又如停車場接駁線，可否避開復興路的相關路段。(P4-47 起)。	由於「老街接駁線」主要功能在於服務中山路之遊客，故建議維持原規劃路線，惟未來可視需要，就中山路進行相關管制措施；另「停車場接駁線」主要路線規劃安排，主要係考量配合停車場區位，以服務使用小客車之遊客，減少小客車進入市中心。基本上，此 2 線接駁線的規劃，旨在減少小客車進入鹿港市中心區(特別是老街地區)，將車輛進行攔截與管制，在以大車換小車之下，其整體服務班次應不至造成交通影響，相對應產生相當改善效果才對。
3.	有關未來道路交通改善措施部分，有無其他方式，例如劃設部分區域的道路(於假日期間)實施單行道。(同上)	鑑於鹿港主要聯外道路交通壅塞及停車問題，目前彰化縣政府及鹿港鎮公所特研議：(1)縣道 144 線福興工業區以西部分路段拓寬工程(即「台 76 線西段改善計畫」)；及(2)縣道 144 線與縣道 142 線聯絡道新建工程等 2 項聯外道路改善計畫(請詳參 2.8.3 小節)。

項次	審查意見	辦理情形
		<p>另則擬利用位於鹿草路一段與八德路所圍的閒置用地(即「文小五」)，據以規劃增設平面停車場，期盼藉由增加停車空間，來紓緩鹿港市中心地區停車位不足問題，並可間接協助管制部分車流於鹿港外圍地區，改善鹿港老街周邊道路的塞車問題。此外，智慧運管理策略措施的採用，亦是現階段彰化縣政府及鹿港鎮公所的重要施政方針，包括(1)鹿港地區停車導引系統的建置；(2)鹿港地區智慧型候車設施建置等。</p> <p>至於單行道之規劃實施，雖立意良善，但實務上兩側的住戶(特別是商家)通常會持反對意見，且違規逆向行駛(特別是機車)嚴重，並易發生肇事，故目前各地已越來越少採用單行道措施。</p>
4.	請確認 P4-59 第 9 行，「道路安全處罰條例」是否即是「道路交通管理處罰條例」之誤繕。	應為「交通工程規範」，業遵照審查意見就錯誤進行修正。
5.	P4-107，表 4.7-19 之內容，以及 P4-108，表 4.7-20 之內容，是否可考慮各種因素之靈敏變化下的結果分析，例如營運收入、建造成本、利率(重貼現)等之靈敏度分析。	業遵照審查意見進行敏感度分析，請參見 5.7.10 小節。
6.	肯定規劃設計單位對上次審查意見之詳細回覆，大部分的問題已獲得改善。	遵囑知悉，並感謝委員於歷次審查會議上的指導。
三、謝政穎委員：		
1.	變更為「用地」或「轉運站專用區」的差異優劣及效益應比較說明。	業已補充都市計畫用地變更檢討說明，請參見 6.4 節。
2.	許多章節文字、圖表如期望變更為「專用區」，則「用地」名稱應刪除。	業遵照審查意見進行相關檢討修正。
3.	規劃本案以有償撥用原則，土地由政府有償的經費應先予以估計。	對於轉運站基地涉及國有財產署之國有土地，經縣府檢討結果，考量縣府財政因素，初步將依據財政部(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，建議朝向與國有財產署合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」。
4.	P4-69 本計畫將運用民間參與公共建設的交通設施多目標使用，其土地性質是否適用變更為「專用區」或應為「用地」。	查交通部「交通部促進民間參與交通建設附屬事業使用容許項目」，係規定依促參法施行細則第二條各類交通建設之附屬事業使用容許項目，由主辦機關視該交通建設之性質，於辦理可行性研究與先期規劃作業時綜合考量。
5.	開發方式依「用地」與「專用區」有無差異及優劣之比較，兩者是否皆適用徵收、協議價購、公地撥用或其他方式。	業已補充都市計畫用地變更檢討說明，請參見 6.4 節。而對於土地取得部分，經縣府檢討結果，建議朝向與國有財產署合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」。

項次	審查意見	辦理情形
四、財政部國有財產署：		
1.	鹿港轉運站用地因皆為公有土地，依促參法第 15 條規定得辦理撥用，並且依據「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」的第八點規定，應採有償撥用方式。	經檢討考量縣府財政因素，建議朝向與國有財產署協商採合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」。
2.	另對於土地取得亦可採合作開發的方式，由土地權屬機關提供土地予需地機關使用，並分享其開發效益。	經檢討考量縣府財政因素，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，朝向與國有財產署協商採合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」，並分享其權利金及分別收取土地租金。
3.	請縣政府再研議採用何種土地取得方式為適宜。	經檢討考量縣府財政因素，建議朝向與國有財產署協商採合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」。
五、鹿港鎮公所(建設觀光課)：		
1.	對於規劃公司所提 SWOT 分析後，並未提出因應策略，請再檢討補充。	業遵照審查意見進行相關補充說明，請參見 4.1 節。
2.	對於所提方案研擬由 3 個方案演變為 2 個方案再到 1 個方案，報告內雖有各方案評估項目之分析，但並未充分說明其優劣，請再檢討補充說明。	業遵照審查意見進行檢討補充說明，請參見 4.5 節。
3.	報告書 4-48 頁所提公車動線調整研議，僅交代將動線調整移至轉運站，應為重新檢討各客運車輛因應轉運站設置後較適宜之行駛路線，而非延長路徑到轉運站，且應避免行經現況道路已壅塞路段，請再檢討研議建議調整路線。	有關公車動線調整研議，經本計畫諮詢相關客運業者，其考量民眾搭乘習慣已養成，故客運業者建議可暫採維持原站位停靠，然後再進一步延伸轉接至鹿港轉運站之路線調整方式。
4.	另報告書 4-77 頁所提轉運站建築景觀採仿老街之巴洛克式建築，對此，本轉運站為新建築，對於建築造型是否要套用老街建築元素，或以新思維思考規劃全新造型之轉運站建築，可再進一步思考，建議報告內對於建築立面造型景觀之建議，可保留彈性，以為後續轉運站開發建築設計之參考。	遵照辦理。對於轉運站建築外觀，雖目前初步構想為部分注入鹿港歷史街區建築意象，惟仍保留彈性，在不造成景觀衝擊及建物造型不與鹿港鎮街市容過份突兀的情形下，保留予未來開發廠商設計發揮的空間。
5.	另報告書 4-109 頁僅一段文字敘述本計畫建議引進民間採 BOT 方式，將不進一步針對鹿港轉運站採 OT 方式，但並未說明為何不採 OT 方式，是否有數據支持不採 OT 方式，請再補充說明。	促參法的民間參與投資 OT 方式，或是政府採購法的勞務採購方式，惟有在政府對於本計畫已有預算資金的籌措計畫，將以公共建設計畫作投資興建，對於未來的營運管理計畫採取委託經營方式時，則可作民間參與投資 OT 方式，或是勞務採購方式之考量。然而，以政府預算資金作投資興建，在目前縣府財政短絀及各項公共建設計畫需求的情況下，恐有資金排擠的情形，而延滯本計畫「鹿港轉運站」的執行進度，或者對其產生侷限性，或限縮其規劃設計規模。

項次	審查意見	辦理情形
6.	另目前報告書內所提財務預估都極為樂觀，例如所提停車場收入每年可達 1500 萬元，是否過於樂觀，是否有可能發生不樂觀之情形，請再檢討說明。	目前在財務效益評估方面，業已針對停車場收入予以保守估計，每年停車場收入約為 1,128 萬元，較 1,500 萬元減少 25%。
7.	所提影城是規劃於地上 3 樓及利用挑高至 4 樓之空間，惟影廳淨高是否足夠，是否可滿足觀影布幕最小高度，並恐影響影城樓地板租金收入，請再檢討補充說明。	本計畫轉運站建築係利用地上 3 層北側區域並挑高至地上 4 層之空間規劃為影城，目前規劃地上 3、4 層樓層高度皆為 4m，影城空間的淨高應達 7m 以上，並所規劃影城之經營規模以小廳院(100 人上下之規模)為主，經查目前國內小型影廳螢幕寬度多小於 10m，依據現在主流電影螢幕長寬比 2.35:1 之標準檢討，本計畫規劃之影廳淨高應可滿足屏幕設置所需。

六、彰化縣政府城觀處：

1.	對於鹿港環鎮巡迴公車是未來轉運站開發廠商負責營運，假如本轉運站計畫招商狀況不理想，是否影響環鎮巡迴公車的復駛，如無法復辦環鎮巡迴公車，恐影響未來鹿港國家歷史風景區設立後，因遊客量增加，而衍生加劇惡化鹿港鎮區道路交通壅塞問題。	目前本計畫將「鹿港環鎮巡迴公車」(即『老街接駁線』)規劃包裝於「鹿港轉運站」促參案，主要係希望將其委由民間來經營管理，並搭配「鹿港轉運站」的民間參與 BOT 方式辦理，以期達永續經營，此包裝方式其實是隱藏降低權利金之收取金額，必非真正免費服務。未來「鹿港轉運站」促參案若招商狀況不理想，則因縣府財政因素，則「鹿港環鎮巡迴公車」可能需改採收費方式予以復駛
2.	另目前所提環鎮巡迴公車為提供免費搭乘，惟對於營運廠商而言，是否會因為免費搭乘造成廠商營運負擔而縮減行駛班次，建議應明定環鎮公車之行車班距，以維持應有的運能。	本計畫對於未來「鹿港環鎮巡迴公車」(即『老街接駁線』)之營運規劃業已進行研議供參，後續將其規劃包裝於「鹿港轉運站」促參案時，則應於契約及營運計畫書載明清確，明確規範其營運時間、班距、運能、車輛等事項。
3.	對於轉運站基地需回饋 10% 公共設施保留地，應請規劃公司補充說明 10% 公共設施保留地應納入轉運站開發範圍，並由轉運站開發廠商一併開發。	遵照辦理，業已檢討補充於 6.1 節。
4.	另對於報告內所提規劃方案，似未看到就所提方案之興建面積與法定允建面積之檢討比較，請檢討補充。	遵照辦理，業已檢討補充於 4.7.3 小節(的表 4.7-5)。

七、彰化縣政府財政處：

1.	本案公共建設所需用地雖均為公有土地，惟其取得方式建議應先規劃，因取得方式不同將影響整案之推動時程、成本、財務評估等事項，如：以撥用取得，採有償撥用將來是否涉及預算編列事宜，若採無償撥用是否有收取地租、權利金分成繳回國財署之情事；另以其他法令取得，就不適用「促進民間參與公共建設公有土地出租及設定地上權租金優惠辦法」辦理優	經檢討考量縣府財政因素，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，朝向與國有財產署協商採合作開發方式開發本計畫「鹿港轉運站」，並分享其權利金及分別收取土地租金。
----	--	--

項次	審查意見	辦理情形
	惠,必須回歸其他法令的相關規定。	
2.	另本案若確定依促參法方式辦理民間參與事宜,就先以促參法及相關子法的辦理程序,先提醒應依「公共建設促參預評估機制」規定辦理促參預評估,若評估結果為初步可行者,應公開於資訊網路(期間不少於 10 日),接續再依其辦理可行性評估及公聽會等事宜。	本計畫轉運站開發經檢討各開發面向初步評估結果,採民間參與開發之方式應為可行,並已於 5.9 節補充公共建設促參預評估檢核表。
八、彰化縣政府工務處馬副處長：		
1.	考量未來鹿港國家歷史風景區設立成形後,所衍生之停車需求,對於所提建議方案(方案二),建議將機車停車區移設置基地北側畸零地之範圍,而利用目前規劃的機車停車區,改為提供小汽車之停車場,以彌補目前規劃地下停車空間(目前規劃提供 188 格位)之不足。	初步檢討由於北側畸零地將不納入轉運站用地變更範圍,恐無法納入開發設置機車停車場,同時,據悉目前縣府正計畫於本轉運站基地西南側鹿草路與八德鹿所為範圍內之文小五用地,規劃平面停車場,約可提供 500 席停車格位,將可彌補停車空間不足情形。
2.	另對於所提本計畫建議都市計畫變更範圍所排除之 3 區塊畸零用地,建議是否仍可納入都市計畫變更範圍,並可作為回饋公共設施保留地之空間。	經與辦理都市計畫變更作業之巧將公司檢討瞭解,本轉運站基地應為劃定完整區塊範圍進行變更,不可存在有畸零地之情形,因此,本轉運站所使用 9 筆土地之都市計畫變更範圍需將畸零地予以排除。
九、彰化縣政府工務處：		
1.	P4-19 配置圖方案二,地上一、二、三層設置電扶梯及樓梯,因位於建築物中央,造成原縱身不足建物,單一平面樓地板均切割零碎,不利使用。	業已重新檢討調整各樓層樓、電梯設置位置,以增加室內空間的利用度,請詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-1~圖 4.7-4 所示)。
2.	餐廳區位桌數僅 15 桌,無法營造大宴會廳格局,本部分為旅館重要營收來源,建議藉由電扶梯及樓梯之區位調整,創造完整之大面積樓地板空間,重新規劃為宜。	業已重新檢討利用調整各樓層樓、電梯設置位置,增加室內空間的利用度,包含宴會廳空間已由 15 桌數調整為可擺放 25 桌數之空間,請詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-3 所示)。
3.	小客車可否從建國路穿越臨停接送區,前往鹿草路端之地下停車場入口。另地下停車場可否設計獨立出入口。	初步檢討本計畫汽車停車場係設置於地下 1 層,由鹿草路進、出場,因此,未來將優先以停車資訊導引牌面,導引由鹿草路停車;而對於臨停接送車輛,亦可於臨停區接送完成後,利用環場車道至鹿草路進場停車。
4.	P4-84 建國路中正路口一字有誤繕。	感謝指正,業已進行修正。
5.	P4.7.4 開發經費往後之章節,均列出三種規模分析內容,惟報告書於前並未交待前兩種無旅館及平價旅館之相關說明。	業已增列表格說明,詳如表 4.7-10 規劃設計模式與樓層空間運用。
6.	P4-99 旅館收入概算,雙人房 105 間部分,與圖面不符。圖面有半數之單人房	經檢討圖面所呈現之單人房,係因應「星級旅館評鑑計畫」建築設備自我評量表內 7 客房設備對於單人、雙人、套房設置面積之要求所定義之房型,實際上目前規劃之單人房空間大小,係可滿足提供雙人房之住宿需求。
7.	轉運站興建期規劃為 2 年,恐過於樂觀,建議拉長為 3 或 4 年,以因應旅館業需有精緻內部	遵照辦理,業已依據轉運站開發規模重新檢討調整建設時程,請參見 6.5 節(的表 6.5-1

項次	審查意見	辦理情形
	裝修作業時間。	及表 6.5-2 所示)。
8.	後附財務試算表分析資料有 40 年期及 45 年期等，與規劃內容 50 年許可年限不同。請說明？	<p>附錄六所附財務試算表分析資料有 40 年期及 45 年期之不同，主要係因漏印所造成的錯誤，本計畫進行財務可行性評估，其 3 種興建規模皆以特許期 50 年作為基本條件。經修正財務可行性評估分析條件，特許期皆為 50 年，惟興建期因興建規模不同而有差異。</p> <p>(1)轉運站及商場設施(即「興建規模一」)：興建期 2 年，營運期 48 年。</p> <p>(2)轉運站、商場設施及平價旅店(即「興建規模二」)：興建期 4 年、營運期 46 年。</p> <p>(3)轉運站、商場設施及星級飯店(即「興建規模三」)：興建期 4 年、營運期 46 年。</p> <p>在上述特許期、興建期與營運期年期，以及投資興建工程經費條件下，僅(1)轉運站及商場設施(即「興建規模一」)予(3)轉運站、商場設施及星級飯店(即「興建規模三」)等 2 兩種興建規模的股東權益內部報酬率分別為 6.53%、6.06%，大於股東要求報酬率 6.0%；而(2)轉運站、商場設施及平價旅店(即「興建規模二」)的股東權益內部報酬率為 5.57%，小於股東要求報酬率 6.0%。如果特許期少於 50 年，將造成 3 種興建規模的股東權益內部報酬率皆小於股東要求報酬率 6.0%，對於投資股東而言，將不具備財務可行性。</p>
9.	P4-109 公司回收年期為 21 年，股東權益觀點回收年期為 25 年，分成二種觀點之必要性為何？差異性為何？請說明。	由於資金來源分別為自有資金(向股東募集資金形成股本)與融資資金(向金融機構貸款的資金)，因此，從計畫觀點的資金成本率為加權平均資金成本率，即由自有資金與融資資金依其權重比例計算而得；股東權益觀點的資金成本率即為自有資金的股東要求報酬率，因此必須以 2 種觀點來看資金的投入與回收。
10.	有關建物規模、許可年限、履約保證金、固定權利金、營運權利金及廠商投標資格限制條件等關鍵因素、牽動廠商投資意願及本府之權益。本部分建議在期末報告階段製作「民間參與建置可行性評估」，詳實評估。	遵照辦理，業已進行說明，請參見 5.7 節。
11.	P2-81、P2-90，相關交通建設計畫分析，請增加公路總局補助可行性評估 175 萬元，刻由鹿港鎮公所辦理中「縣道 144 線與縣道 142 線聯絡道新建工程」(龍舟路)。	業遵照審查意見進行補充事宜，請參見 2.8.3 小節。
12.	星級旅館 12.9 億元(費用是否估算室內空間之內裝家具、裝修費用)。	業已重新檢討興建經費(包含裝修及內裝家具設施)，請參見 4.7.4 小節(的表 4.7-6 所示)。

項次	審查意見	辦理情形
13.	所提三種規模固定權利金皆 200 萬元，請再補充說明訂定依據為何。	於促參法中規定「權利金」為必要條件，但未特別規定其訂定之辦法，由主辦機關依計畫條件、目的而定，本計畫係以達到財務可行性為前提條件據以研訂。
結論：		
1.	對於本計畫鹿港轉運站土地取得問題，請業務單位於近期安排內部討論會議，研議適宜之土地取得方式後，再進一步與財政部國有財產署研商確認。	遵囑知悉。
2.	另對於都市計畫用地變更部分，請巧將工程顧問有限公司協助將變更建議部分提供予規劃公司，將相關轉運站都市計畫變更部分納入轉運站規劃報告內	已與巧將公司洽詢並將資料納入報告，請參見 6.4 節。
3.	本案第二次期中修正報告原則同意通過，請易緯工程顧問有限公司依各委員及各單位代表之口頭或書面意見修正，納入期末報告辦理。	遵照辦理。