

可行性評估報告摘錄

(本資料僅供參考，確切之內容應以招商文件公告資訊為主)

中華民國 107 年 12 月

目 錄

1.1	計畫緣起與目的.....	3
1.2	法律可行性分析.....	4
1.3	市場可行性分析.....	5
1.4	基本工程需求分析.....	29
1.5	土地取得可行性分析.....	58
1.6	財務可行性分析.....	63
1.7	環境影響可行性分析.....	76
1.8	可行性綜合評估.....	86

1.1 計畫緣起與目的

一、計畫緣起

仁德綜合轉運站預定地位於臺南市仁德區中山路與裕忠路(原中山路 870 巷)交叉入口西北側，為配合臺南市整體交流道增設計畫，規劃利用平實轉運站以改善市區火車站前之交通狀況，惟平實轉運站主要係為滿足往北國道客運之接駁轉乘服務，平實轉運站所使用之大灣交流道並無提供南下功能，因此需另外規劃仁德轉運站以配合仁德交流道進出，以達到「北入南出」之車流特性，並分散國道客運車流，故規劃往南之國道客運由仁德交流道進出，期透過南北分流手段以解決長期交通擁塞之問題。

故本計畫於仁德區特選定本基地規劃仁德綜合轉運站作為未來臺南市往南國道客運、幹支線公車、市區公車轉乘接駁使用，為了提供更優質之服務品質，以及提高未來交通接駁使用效益，計畫期許透過導入民間廠商活絡之營運手法，以及豐沛之營運資源，提供市民與遊客良好的交通服務，創造政府與民間廠商雙贏之公共服務新典範。

二、計畫目的

「仁德綜合轉運站」用地係位於本市仁德區中山路與裕忠路口之市有土地，都市計畫使用分區為轉運及旅遊服務專用區、停車場用地及綠地，基地距離仁德交流道僅約 900 公尺，周邊基本公共設施完善且機能良好，隨著居住人口增加，所衍生之公共運輸及停車需求日益增高，且未來將成為國道客運、幹支線公車、市區公車、先進運輸之轉運樞紐，期待透過本計畫帶動地區整體發展。

1.2 法律可行性分析

一、公共建設類別之認定

依據促參法第3條之規定，促參法所指之公共建設，係指以供公眾使用或促進公共利益之建設，包括1.交通建設及共同管道。2.環境污染防治設施。3.污水下水道、自來水及水利設施。...略...14.政府廳舍設施。其中所謂交通建設，依促參法施行細則第2條規定「本法第3條第1項第1款所稱交通建設，指鐵路、公路、...、轉運站、車站、調度站、航空站與其設施、港埠與其設施、停車場、橋樑及隧道。」，本條明示轉運站為交通建設之一類，因此本計畫之轉運站建設係屬促參法所稱之「公共建設」應無疑義，而得依促參法第2條之規定適用促參法之程序辦理。

二、主辦機關之認定

有關本案之主辦機關部分，促參法第5條規定：「本法所稱主管機關，為財政部。本法所稱主辦機關，指主辦民間參與公共建設相關業務之機關：在中央為目的事業主管機關；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。主辦機關依本法辦理之事項，得授權所屬機關（構）執行之。主辦機關得經其上級機關核定，將依本法辦理之事項，委託其他政府機關執行之。」所謂之主辦機關，依工程會95年10月6日工程技字第09500365050號函意旨，促參法之主辦機關應對公共建設在行政管理、監督上負有經營管理之權責，且依促參法第5條第2項之規定，促參法之主辦機關在中央為目的事業主管機關，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府。因此，本案之主辦機關應為台南市政府，此外，主辦機關應係指對該公共建設在行政管理及監督上負有經營管理之權責者，依地方制度法第19條之規定交通建設之規劃、營運及管理亦為縣（市）之自治事項，是以，本計畫之主辦機關應為台南市政府，殆無疑義。

三、辦理方式之認定

本計畫規劃由民間機構興建營運仁德轉運站，並於期滿後，無償移轉予台南市政府，性質上係屬BOT模式，因此，辦理依據為促參法第8條第1項第1款。

四、重大公共建設之認定

依工程會97年8月12日工程促字第09700325080號函修正之「促進民間參與

公共建設法之重大公共建設範圍」規定，轉運站屬重大公共建設之要件：「一、投資總額不含土地達新臺幣五億元以上者。二、開發面積達〇、五公頃以上者。三、建築基地面積達六千平方公尺以上，且總樓地板面積達三萬平方公尺以上者。」若未來本計畫採促進民間參與方式，可符合上開重大公共建設之認定標準，則得適用重大公共建設之相關規定，並得享有相關之融資及租稅優惠措施。

五、小結

本計畫「仁德綜合轉運站BOT可行性評估、先期規劃暨招商總顧問案」，目前規劃係由民間機構興建並營運，民間機構並應於投資契約約定之營運期間屆滿後，將本公共設施與本計畫之營運權歸還主辦機關，故本計畫之民間參與方式為BOT。

本計畫屬「促進民間參與公共建設法」第3條之公共建設。未來民間機構投資之規模如符合「促進民間參與公共建設法之重大公共建設範圍」所稱交通建設之重大建設規定者，亦得依該規定辦理。

民間機構以轉運站為主事業，主辦機關為臺南市政府，但得授權所屬機關(構)，即臺南市政府交通局為執行機關，負責相關招商、議、簽約及履約管理等事項。至於評估中之基地位於仁德區中山路與裕忠路(原中山路870巷)交叉口西北側鄰近國1台南交流道。土地管理機關均為臺南市政府，屬公有土地者，尚無用地取得問題。惟民間機構未來之開發，仍需符合土地使用分區管制之限制，及建物之興建須依「建築技術規則」相關規定申請，自不待言。

1.3 市場可行性分析

1.3.1 購物中心市場

一、百貨零售業及購物中心發展近況

(一)臺灣地區百貨零售業營運概況

經濟部統計處資料顯示，截至2016年底我國在區域分佈上就家數而言，以北部地區57家最多，占了全台68.7%，中部地區和南部地區分別是12家及11家，分別占了14.5%及13.3%，東部及離島地區僅有3家，占了3.5%，然而就購物中心樓地板面積而言，以北部地區630,089坪最多，佔全國購物中心樓地板面積

的61.2%，東部最少僅23,140坪佔2.2%，雖然南部與中部的購物中心家數同只差1家，然而南部區域的樓地板面積卻高出中部有近137,000坪之多，可見目前南部區域的購物中心多屬大型。

在營運模式方面，各百貨業者渴望藉由外國服飾品牌與餐廳吸引更多人潮。而觀察2016年百貨業營業額突破新台幣3,300億元，是綜合商品零售業中營業額最高之產業，連鎖式便利商店業則緊迫在後（詳見下圖）。

表1.3-1 現有營運中購物中心分佈狀況

區域	營業面積(坪)	佔比	購物中心家數	佔比	平均每家公司面積(坪)
北部	630,089	61.2%	57	68.7%	11,054
中部	124,900	12.1%	12	14.5%	10,408
南部	251,546	24.4%	11	13.3%	22,868
東部離島	23,140	2.2%	3	3.6%	7,713
合計	1,029,675	100.0%	83	100.0%	12,406

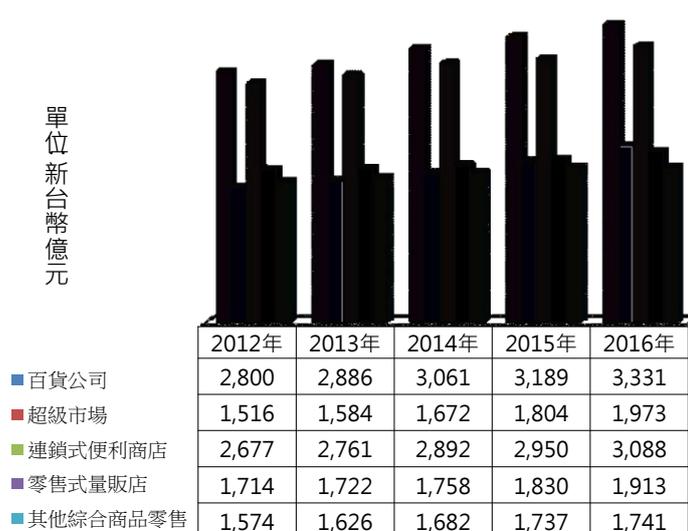


圖 1.3-1 臺灣地區近年零售業營運收入統計圖

資料來源：經濟部統計處。

(二)臺灣地區百貨業營運概況

參照「中華民國購物中心協會」近年針對臺灣地區百貨業之營運統計結果，除97年及98年受到全球金融風暴影響，近年百貨業年度總營收呈現穩定成長，各年度之營收數據詳參圖1.3-2。

有關臺灣前10大百貨業者名單及營業額統計資料，詳表1.3-2及圖1.3-2所示

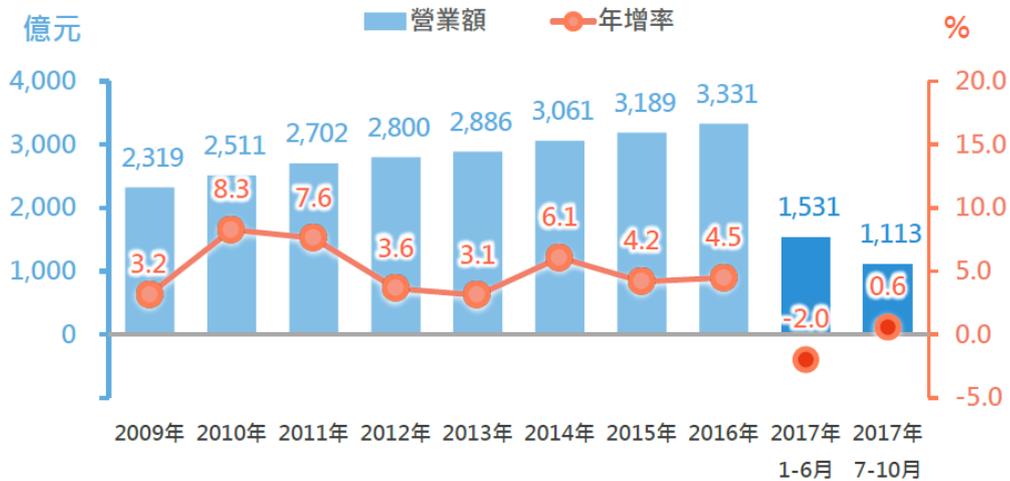


圖 1.3-2 臺灣地區近年百貨公司營運收入統計圖

資料來源：中華民國購物中心協會，103年。

表1.3-2 近年臺灣前10大百貨公司名單

TOP10	2012	2013	2014	2015	2016
1	新光三越	新光三越	新光三越	新光三越	新光三越
2	太平洋崇光	太平洋崇光	太平洋崇光	遠東百貨	遠東百貨
3	遠東百貨	微風廣場	遠東百貨	太平洋崇光	太平洋崇光
4	微風廣場	台北金融大樓	微風廣場	微風廣場	微風廣場
5	誠品生活	遠東百貨	台北金融大樓	台北金融大樓	台北金融大樓
6	台北金融大樓	漢神名店	崇神開發	崇神開發	崇神開發
7	漢神名店	崇神開發	漢神名店	漢神名店	統正開發
8	崇神開發	中友百貨	廣三崇光	廣三崇光	漢神名店
9	中友百貨	統正開發	美麗華	京站	廣三崇光
10	廣三崇光	廣三崇光	京站	美麗華	京站實業

二、百貨零售業及購物中心市場分析

(一)購物中心市場分析與重點

購物中心與其他不動產在管理上的最大差異，在於購物中心的承租商家與購物中心的管理者之間存在者一種相互依存的關係，管理單位藉由各種管道與

方法尋求有名的品牌、有潛力產生高營業額的廠商或是能支付高額租金的商家進駐購物中心，如此一來，便能提高購物中心的知名度，並且易於管理與提升效益。

本計畫參考『不動產經營管理，陳奉瑤、章倩儀』之市場分析重點，主要可區分為「社會經濟狀況分析」及「商圈分析」，有關其分析重點說明如下：

1. 社會經濟狀況分析

參考『不動產經營管理，陳奉瑤、章倩儀』內容之建議，有關社會經濟狀況分析之重點可包含下列5個主要項目：

- (1)公共設施
- (2)就業狀況
- (3)人口總數
- (4)所得水準
- (5)消費者分析

而其中較可具體量化之數據在於「人口總數」、「所得水準」、「消費者分析」等三個項目，故一般百貨公司之市場評估與供需分析方式，多採用「商圈人口之百貨業消費總金額」作為評估設立百貨業之市場分析基礎，再輔以目標商圈之人口總數，可用以評估該地區之百貨業市場胃納量與預期投資效益。

2. 商圈分析

商圈分析與前項社會經濟情況分析最大之不同在於，商圈分析較著重於商圈內商業活動、開發面積、營業狀況、產品類型等，與經營有直接關係之數據。針對這些項目與數據，可知現在與未來商圈內之零售業發展，以及是否會與該開發案有競爭或合作之關係，以便設定未來的開發策略與目標，並確立產品與客層之定位。

由於營業狀況、產品類型後續仍可於開幕前、後透過消費者市場問卷調查進行調整，本計畫將優先針對購物中心之主要類型與開發面積進行評估，以了解本計畫預計開發之購物中心類型與規模是否可達成所需之經濟效益。

參考以往社會經濟狀況提出假設之百貨業供需分析方法，本計畫考量其評估方式過度著重於公共設施數量與人口分析之學術假設，所提出各類型購物中心之供需分析之依據。

(二)購物中心類型與設立基本條件

有關各類型購物中心合理規模與開發基本條件，本計畫參考『不動產經營管理，陳奉瑤、章倩儀』之購物中心經營管理相關內容，其針對購物中心合理規模之基本開發條件建議詳表1.3-3。有關各類型購物中心之開發規模與設施需求說明如下：

1. 鄰里購物中心

此購物中心的總營業面積為1,400~4,200坪左右，其中最主要的承租者為超級市場。有些購物中心則會引入藥局或家庭用品及維修店當成第二大承租者。

鄰里購物中心(Neighborhood center)內之業種，包括自助洗(乾)衣店、錄影帶店、家庭用品店以及餐飲店等，約10~30家不等，主要設置目的是為了提供鄰近居民便利的生活需求與服務。此類購物中心總服務人口為1萬人左右，大約10分鐘以內的車程可到達，其所提供的停車數量約為50~100部左右。

2. 社區購物中心

社區購物中心(Community center)的總營業面積大約為4,200~11,200坪，其主力承租者為一小型百貨公司，以及由超級市場、藥局、家庭用品店及其他店舖組合而成。在此購物中心內的其他店舖大多為餐廳、一般商品、流行用品店等，專櫃店數約為20~40家左右。

社區購物中心的服務人口大約為4萬人左右，往來車程約15分鐘可到達，並設有100~400個停車位供消費者與商家使用。

3. 區域購物中心

區域購物中心(Regional center)的總營業面積為11,200~28,000坪左右，主力承租者至少為1家大型百貨公司，其中包含流行商品、禮品、一般商品以及餐廳等，總店舖家數為40~130家左右。

此類型購物中心所服務的人口總數在10萬人左右，設有500~2,000部小型車的戶外停車空間供大眾使用，並有劃設專供殘障者的車位，大約20分鐘內的車程即可到達

4. 超大型購物中心

超大型購物中心(Superregional center)的總營業面積在28,000坪以上，主要

的主力承租者為4家以上的百貨公司，並有100家以上的小型店舖。

此類型的購物中心所提供的服務範圍在30 萬人以上，並提供2,000部以上的停車位供消費者及廠商使用，最慢行駛半個小時便可到達。

表1.3-3 各類型購物中心規模與開發基本條件彙整表

類型	營業面積 (坪)	服務人口數	服務半徑(公里)	車行時間 (分鐘)	可容納承租者數量	相關案例
促銷或量體購物中心	420~1,400	-	-	-	-	中和威力購物廣場
鄰里購物中心	1,400~4,200	1 萬人左右	0.5~1	10	約 10~30 家不等	頂好
社區購物中心	4,200~11,200	4 萬人左右	1~2	15	專櫃 店數約為 20~40 家左右	家樂福
區域購物中心	11,200~28,000	10 萬人左右	3~5	20	總店舖家數為 40~130 家左右	台茂家庭娛樂購物中心、大江國際購物中心等
超大型購物中心	28,000 坪以上	30 萬人以上	10~15	30	主要的主力承租者為 <u>4 家以上的百貨公司</u> ，並有 <u>100 家以上的小型店舖</u>	新竹風城購物中心

資料來源：不動產經營管理，陳奉瑤、章倩儀，100 年 2 月。

(三)本計畫開發規模與定位

本計畫範圍之可開發土地包含轉運專用區及停車場用地，其中最大可開發之附屬事業法定樓地板面積分別為19,888坪及8,709坪，合計約28,597坪，詳參表1.3-4。

考量臺南市近年購物中心之發展趨勢，同時考量目前潛在競爭對手之初步

規劃開發規模與型態，參照表1.3-3之分類均屬超大型購物中心，且其市場定位均以滿足一次性休閒購物及全客層之營運規劃模式，為確保本購物中心之競爭力與營運效益，本計畫之開發規模與定位預估可達「超大型購物中心」層級。

表1.3-4 本計畫可開發之法定樓地板面積表

項目	轉運專用區	項目	停車場
基地面積	16,437	基地面積	8,996.41
最大建築面積	9,862	最大建築面積	7197.128
最大容積面積	65,747	最大容積面積	86365.536

三、主要競爭對手與服務半徑

(一)本計畫主要競爭對手與營運範圍競合

臺南市現有之百貨公司分別為新光三越台南西門店營業面積約38,327坪、新光三越台南中山店營業面積約13,104坪、台南大遠百約營業面積約15,000坪、FOCUS百貨營業面積:5000坪等，以及104年營運之南紡夢時代營業面積約54,500坪(含商辦及健身中心)，因本計畫附屬事業之法定樓地板面積已達2.85萬坪以上，估計未來最大開發之總樓地板面積將達38,500坪，估應屬「超大型購物中心」等級，同時考量目前各都會區之購物中心均朝向複合型進行規劃，且營業面積至少須達20,000坪以上使俱備競爭優勢，故建議本計畫之主要競爭對手應為新光三越台南西門店及南紡夢時代，參考表1.3-3超大型購物中心之服務半徑為10~15公里，本計畫主要競爭對手之服務半徑與行政區範圍詳圖。

包含本計畫在內之臺南市三家超大型購物中心基地，由圖1.3-4之人口分布情形來看，原則均符合臺南都會區之主要人口聚集所在地，其中又以南紡夢時代之區位最佳；本計畫之區位臨近仁德區及市中心之人口集聚地，同時俱備有良好之競爭優勢與條件。

(二)服務圈人口數分析

參考表1.3-3及本規劃團隊於高雄市其他計畫之研究結果，在臺南市與高雄市平均消費能力差異不大的情況下，超大型購物中心因具備吸納其他小型購物中心消費額之能力，且新設立之購物中心的集客能力也較強，故單一超大型購物中心之服務半徑10公里商圈人口數若達到30萬以上，極具備開發的潛能，參考表1.3-5 臺南市超大型購物中心服務半徑之商圈人口統計結果，三大購物中心涵蓋之商圈人口數高達144.6萬人，顯見台南市核心都會區應俱備1~2家超大型

購物中心之開發潛能，在未來本計畫開發後，百貨零售業市場之胃納量能應足以支撐市場經濟規模。

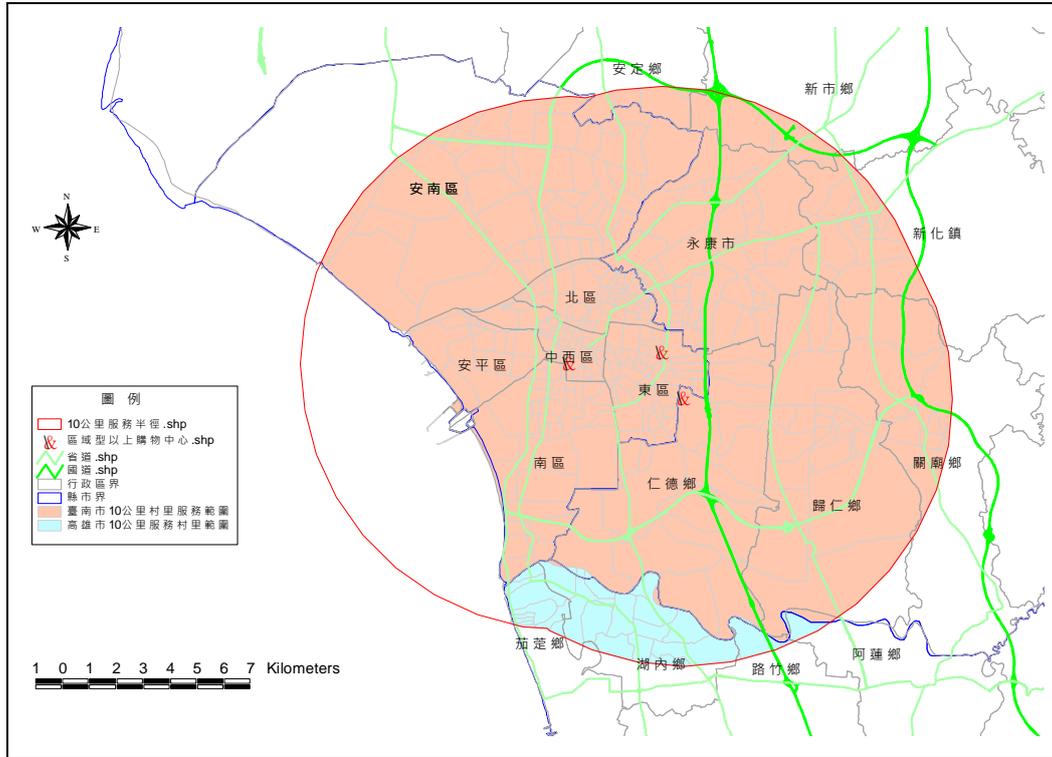


圖 1.3-3 臺南市超大型購物中心服務半徑行政區示意圖

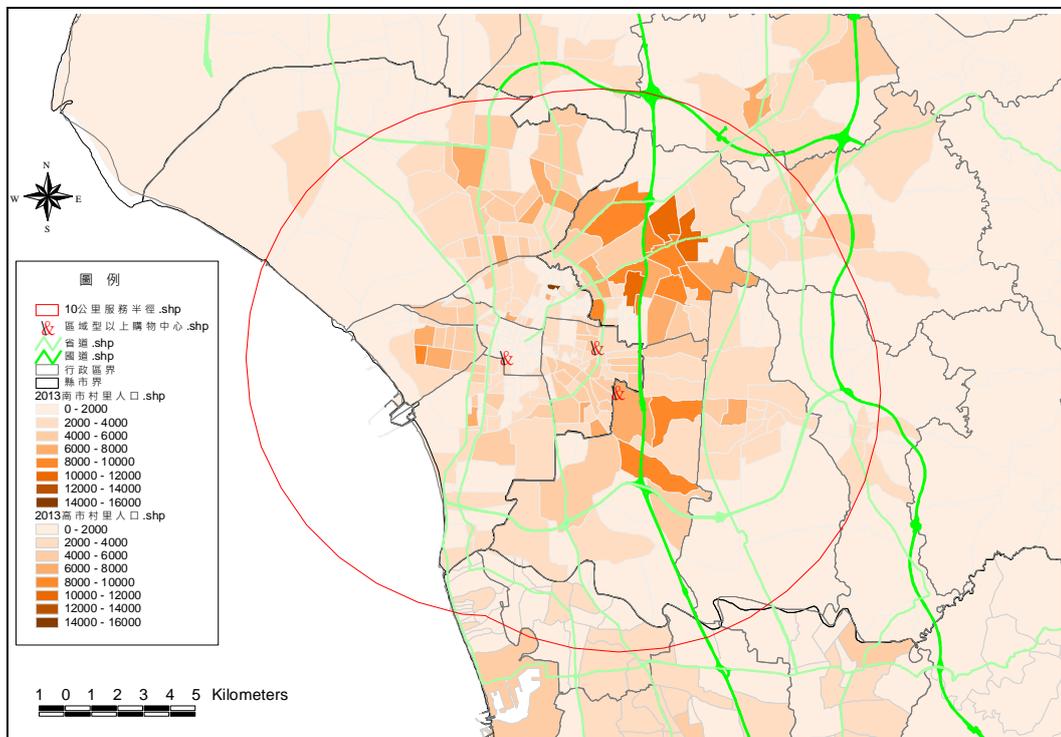


圖 1.3-4 臺南市超大型購物中心服務半徑人口數示意圖

資料來源：本計畫自行整理。

備註：參照表 1.3-3 之統計分析與建議，設定超大型購物中心之商圈服務半徑為 10 公里。

表1.3-5 臺南市超大型購物中心服務半徑之商圈人口統計表

單位：居住人數

縣市	行政區	商圈涵蓋人口數
臺南市	中西區	77,773
	仁德區	75,545
	北區	132,602
	永康區	234,211
	安平區	66,542
	安定區	30,552
	安南區	192,327
	東區	186,813
	南區	125,349
	新化區	43,644
	新市區	36,702
	歸仁區	68,535
	關廟區	34,391
	小計	1,304,986
高雄市	阿蓮區	28,750

	茄苳區	30,082
	湖內區	29,835
	路竹區	52,638
	小計	141,305
	合計	1,446,291

資料來源：臺南市戶政局 107 年人口統計，本計畫自行整理。

四、臺南市百貨營運概況與市場可行性分析

台南地區百貨市場之營業額約180億元，其中新光三越百貨台南西門市102年業績已達達110億元，而現有的遠東百貨台南店、新光三越中山店合計約50億元，小西門店業績目標13.5億元，合計約180億元。

在104年南紡夢時代加入的情況下，年營業額目標55億元，參考百貨業者及相關媒體之統計資料，台南整體百貨市場可達220億元之規模。在年營收未隨著新的大型購物中心加入而減少的情況下，臺南市百貨業之年坪效原則呈現穩定成長之趨勢，故本計畫因位屬臺南市中心人口集聚地，加上附近的各類賣場可產生群聚效應，預期本計畫應俱備市場開發之可行性。

1.3.2 旅館市場分析

一、觀光旅館

(一)整體營運與供需狀況

台南市共有六家一般觀光旅館，故本計畫後續之供需分析將參考現有觀光旅館之住用率與住宿比，結合所推估之合理遊客數量，進行本計畫之住宿需求供需推估，台南市觀光旅館之整體營運與供需狀況詳表1.3-6所示。

表1.3-6 台南市近五年觀光旅館供需與營運狀況彙整

旅館名稱	項目/年度	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
台南大飯店	客房數	152	152	152	152	152
	客房住用數	30,223	31,366	2,284	24,824	23,117
	住用率	54.48%	56.54%	48.47%	44.62%	41.67%
	平均房價	1,745	1,783	1,848	2,043	2,150
	房租收入	52,753,179	55,926,676	4,221,477	50,713,910	49,690,774
	餐飲收入	139,546,651	130,061,575	14,285,524	115,082,859	120,559,086
	總營業收入	220,793,526	213,365,960	21,320,713	184,578,213	186,026,907
趣淘漫旅原曾文山芙蓉渡 假大酒店	客房數	201	108	108	198	198
	客房住用數	32,203	27,412	773	6,369	37,015
	住用率	43.89%	40.5%	23.09%	17.48%	51.22%
	平均房價	1,750	1,770	1,974	2,903	3,036
	房租收入	56,347,177	48,516,116	1,525,573	18,486,564	112,385,923
	餐飲收入	33,356,733	29,173,196	849,956	8,541,771	48,469,252
	總營業收入	92,681,972	80,191,866	2,448,872	32,195,887	198,759,445
大億麗緻酒店	客房數	315	315	315	315	315
	客房住用數	78,491	80,146	5,385	72,304	80,923
	住用率	68.27%	69.71%	55.15%	62.71%	70.38%
	平均房價	3,201	3,289	3,610	3,332	3,203
	房租收入	251,272,199	263,588,894	19,438,502	240,883,246	259,201,021
	餐飲收入	319,354,023	316,820,092	36,532,421	344,530,756	325,733,125
	總營業收入	629,660,069	648,069,097	61,470,274	650,657,689	652,313,559
榮長	客房數	197	197	197	197	197

旅館名稱	項目/年度	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
	客房住用數	57,577	60,550	4,423	59,629	55,566
	住用率	80.07%	84.21%	72.43%	82.7%	77.28%
	平均房價	2,666	2,705	2,776	2,770	2,849
	房租收入	153,516,342	163,797,966	12,278,571	165,150,346	158,316,705
	餐飲收入	276,672,033	290,147,112	25,851,600	281,281,541	263,988,213
	總營業收入	449,092,583	469,391,579	3,9471,657	462,909,845	437,359,957
店 香 格 里 拉 台 南 遠 東 國 際 大 飯	客房數	333	334	334	335	333
	客房住用數	94,283	95,798	6,881	85,176	88,404
	住用率	66.96%	78.78%	66.46%	69.42%	72.66%
	平均房價	3,389	3,587	3,799	3,709	3,565
	房租收入	319,536,226	343,670,853	2,6143,609	315,876,035	315,188,841
	餐飲收入	306,524,090	300,694,680	28,223,375	286,795,405	321,570,951
	總營業收入	704,559,816	728,229,766	60,918,524	679,878,068	716,872,155
台南大員 皇冠假日 酒店	客房數	-	-	-	-	234
	客房住用數	-	-	-	-	7,047
	住用率	-	-	-	-	24.92%
	平均房價	-	-	-	-	3,578
	房租收入	-	-	-	-	25,217,085
	餐飲收入	-	-	-	-	41,321,254
	總營業收入	-	-	-	-	72,335,581

資料來源:台灣旅宿網

(二)各項營運指標分析

1.住房率分析

截至2017年台南市觀光旅館供應房間數共為1,429間。其中以香格里拉台南遠東國際大飯店的供給房間數為最高，近年整體住用率除台南大飯店外並無太大波動；顯示遊客數量與住宿需求皆為等比例微幅遞減，且整體之平均住宿需求亦呈現微幅上升之趨勢。

表1.3-7 台南地區觀光飯店住房率分析

旅館名稱	客房數	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
------	-----	--------	--------	--------	--------	--------

台南大飯店	152	54.48%	56.54%	48.47%	44.62%	41.67%
趣淘漫旅(原曾文·山芙蓉渡假大酒店)	198	43.89%	40.5%	23.09%	17.48%	51.22%
大億麗緻酒店	315	68.27%	69.71%	55.15%	62.71%	70.38%
台糖長榮酒店(台南)	197	80.07%	84.21%	72.43%	82.7%	77.28%
香格里拉台南遠東國際大飯店	333	66.96%	78.78%	66.46%	69.42%	72.66%
台南大員皇冠假日酒店	234	-	-	-	-	24.92%

備註：房間數以 2017 年之調查數據為主。

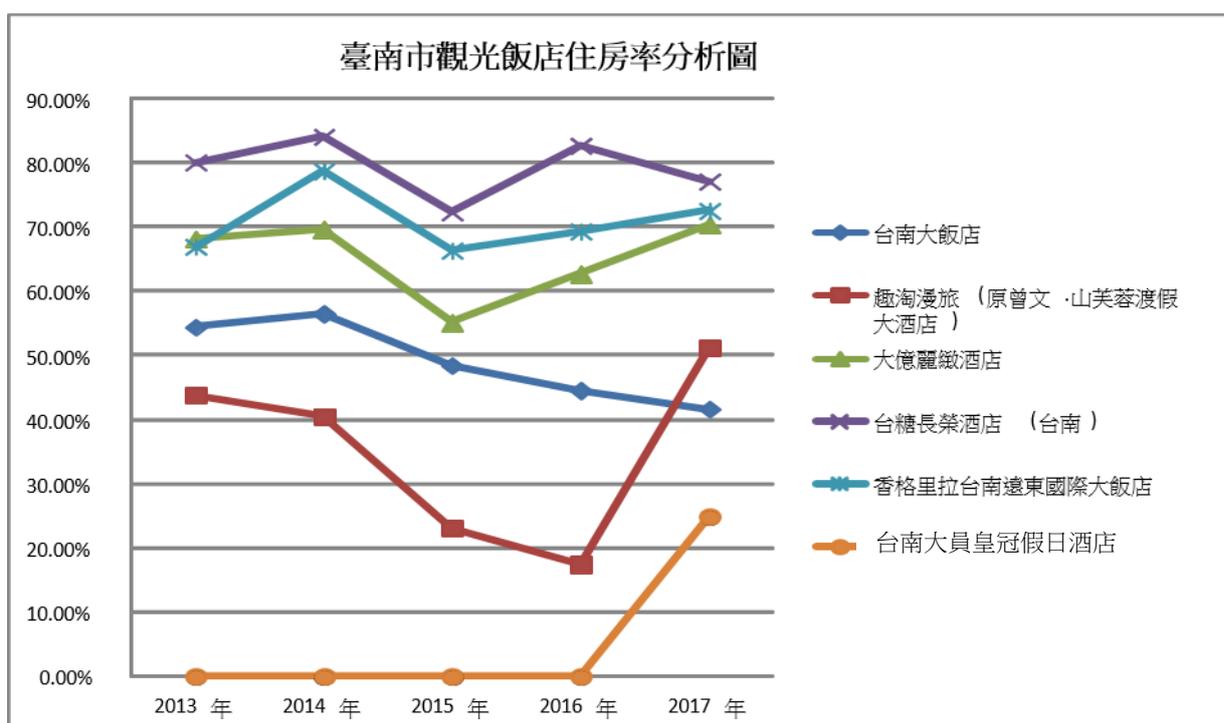


圖 1.3-5 台南市觀光旅館住房率

2. 平均房價分析

以平均房價來看（表 1.3-8，圖 1.3-6），香格里拉台南遠東國際大飯店於 2011 年至 2015 年房價落差相對較大，由 2,853 元至 3,825 元，相差至 972 元；大億麗緻酒店次之，平均房價約在 3,080 元至 3,125 元之間，搭配住用率變化情況來看，住房率與觀光飯店房價並無明顯的影響。

表 1.3-8 台南市觀光飯店平均房價

旅館名稱	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
------	--------	--------	--------	--------	--------

台南大飯店	1,745	1,783	1,848	2,043	2,150
趣淘漫旅(原曾文.山芙蓉 渡假大酒店)	1,750	1,770	1,974	2,903	3,036
大億麗緻酒店	3,201	3,289	3,610	3,332	3,203
台糖長榮酒店(台南)	2,666	2,705	2,776	2,770	2,849
香格里拉台南遠東國際大 飯店	3,389	3,587	3,799	3,709	3,565
台南大員皇冠假日酒店					3,578

資料來源：觀光局「國際觀光旅館營運狀況報告」。

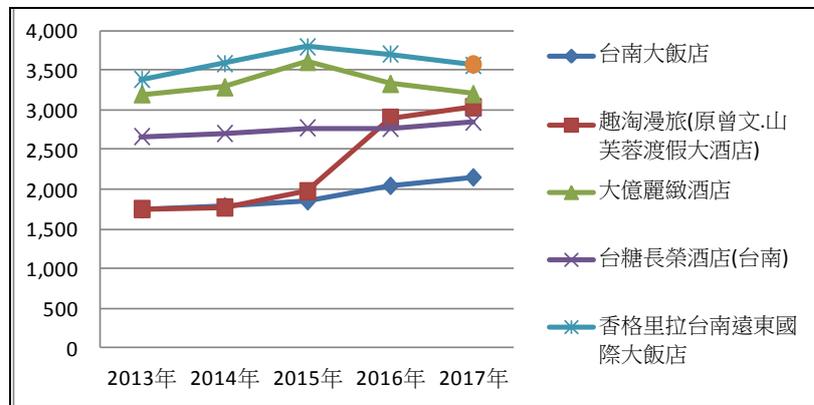


圖 1.3-6 台南市觀光旅館平均房價趨勢圖

3.住客人數與型態

由表1.3-9之住客類型來看，台南市觀光旅館之住客人數，可看出各旅館多為散客居多，於近三年平均團客比例約佔24.61%，散客約佔75.391%；其中臺南大飯店散客較多，同時於2016年至2015年期間團客及散客數量平均來看有遞減情況；與旅館房價相比對，住客型態與房價不因房價高低而有增減情形。

表1.3-9台南市近3年觀光旅館住客類型分析

旅館名稱	年度	FIT 類別	GROUP 類別	類別合計	團客比例
台南大飯店	2017年	3,208	603	3,811	15.82%
	2016年	3,384	585	3,969	14.74%
	2015年	3,446	667	4,113	16.22%
大億麗緻酒店	2017年	7,419	5,498	12,917	42.56%

	2016 年	9,379	4,016	13,395	29.98%
	2015 年	7,980	5,116	13,096	39.07%
台糖長榮酒店(台南)	2017 年	8,072	1,632	9,704	16.82%
	2016 年	9,048	1,662	10,710	15.52%
	2015 年	8,477	2,300	10,777	21.34%
香格里拉台南遠東國際大飯店	2017 年	11,453	3,951	15,404	25.65%
	2016 年	10,375	3,330	13,705	24.30%
	2015 年	9,825	2,970	12,795	23.21%
台南大員皇冠假日酒店	2017 年	3,346	1,781	5,127	34.74%
	2016 年				
	2015 年				
合計		95,412	34,111	129,523	24.61%

資料來源：觀光局「國際觀光旅館營運狀況報告」。

由近三年臺南地區觀光旅館住客國籍統計結果來看（表1.3-10），台南市觀光飯店主要住客市場以國人、陸客、日客為主。若以各飯店來看，則以香格里拉台南遠東國際大飯店陸客比例較高、台糖長榮酒店(台南)次之，台南大飯店及大億麗緻酒店陸客住宿人數相對偏低。另比照2016年至2015年期間來看，旅客人數有逐漸量縮情形；其中大億麗緻酒店於2015則有新增韓國、港澳、新加坡、馬來西亞。

表1.3-10 台南市觀光旅館住客類型分析(1)

旅館名稱	年度	本國	大陸	日本	韓國	港澳	新加坡	馬來 西亞	其他亞 洲地區
台南大飯店	2017 年	1,503	526	1,368	0	0	0	0	223
	2016 年	1,702	380	1,466	0	0	0	0	192
	2015 年	1,683	548	1,317	0	0	0	0	229
大億麗緻酒店	2017 年	9,251	797	1,407	87	202	165	51	197
	2016 年	9,075	534	1,339	239	403	120	99	209
	2015 年	9,496	882	1,159	159	253	79	41	227
台糖長榮酒店(台南)	2017 年	7,595	658	758	0	0	0	0	386
	2016 年	8,573	538	534	0	0	0	0	449
	2015 年	8,078	1,028	545	0	0	0	0	664
香格里拉台南遠東國際大飯店	2017 年	9,020	1,649	1,352	0	0	0	0	1,467
	2016 年	8,394	1,390	1,402	0	0	0	0	954
	2015 年	6,342	1,947	1,229	0	0	0	0	1,086

台南大員皇冠假日酒店	2017年	4,328	185	136	0	195	50	0	0
	2016年								
	2015年								
合計		85,040	11,062	14,012	485	1,053	414	191	6,283

表1.3-11 台南市觀光旅館住客類型分析(2)

旅館名稱	年度	北美	歐洲	紐澳	其他	華僑	合計	本國比例	陸客比例
台南大飯店	2017年	49	42	23	77	0	3,811	39%	14%
	2016年	84	74	21	50	0	3,969	43%	10%
	2015年	48	164	15	109	0	4,113	41%	13%
大億麗緻酒店	2017年	428	287	30	15	0	12,917	72%	6%
	2016年	792	413	64	108	0	13,395	68%	4%
	2015年	458	212	51	79	0	13,096	73%	7%
台糖長榮酒店(台南)	2017年	212	73	22	0	0	9,704	78%	7%
	2016年	313	277	0	26	0	10,710	80%	5%
	2015年	289	135	28	10	0	10,777	75%	10%
香格里拉台南遠東國際大飯店	2017年	1,327	338	165	86	0	15,404	59%	11%
	2016年	1,102	302	98	63	0	13,705	61%	10%
	2015年	1,535	513	90	53	0	12,795	50%	15%
台南大員皇冠假日酒店	2017年	148	0	0	85	0	5,127	84%	4%
	2016年								
	2015年								
合計		6,785	2,830	607	761	0	129,523	63%	9%

資料來源：交通部觀光局。

二、一般旅館市場分析與說明

參考表1.3-12本計畫設定市場供給範圍之統計資料，參考東區以及仁德地區一般旅館住用率約42.82%及19.59%，與台南地區平均住用率29.90%，顯見本計畫周邊地區之住宿需求極高，台南地區除部分旅社之訂價低於1,000元以外，優質一般旅館之平均房價可達1,600元以上之水準，本計畫範圍內一般旅之平均房價約在1,832元~1,944元之間，可作為本計畫未來審查民間申請所提送投資計畫書之市場分析參考。

表1.3-12 臺南市106年一般旅館營運報告表

縣市鄉鎮	總出租客房數	客房住用數	客房住用率	住宿人數	平均房價	客房收入	餐飲收入	其他收入	收入合計	裝修及設備支出	員工人數
中西區	1,002,651	504,212	50.29%	994,630	2,421	1,220,455,831	425,598,395	39,107,301	1,685,161,527	28,655,387	14,521
東區	266,085	113,937	42.82%	218,108	1,944	221,489,585	70,020,919	19,968,834	311,479,338	100,000	3,387
南區	132,300	52,437	39.63%	110,064	2,588	135,695,801	10,454,353	1,632,941	147,783,095	1,493,770	1,402
北區	532,396	240,237	45.12%	491,007	1,752	420,938,787	78,908,983	22,942,573	522,790,343	15,678,738	6,571
安平區	155,605	80,173	51.52%	154,747	2,914	233,658,774	37,671,404	8,646,499	279,976,677	58,968,413	2,440
安南區	53,655	21,598	40.25%	31,880	1,219	26,328,522	-	10,771,176	37,099,698	335,845	353
永康區	255,143	119,667	46.90%	215,428	2,172	259,862,654	446,197,648	62,231,060	768,291,362	10,116,482	5,259
歸仁區	17,520	11,900	67.92%	12,038	2,580	30,700,000	-	1,860	30,701,860	-	264
新化區	35,040	3,591	10.25%	5,061	674	2,418,872	-	2,263,754	4,682,626	150,000	216
玉井區	9,490	97	1.02%	122	725	70,300	-	2,400	72,700	-	12
仁德區	85,673	16,786	19.59%	42,880	1,832	30,754,134	-	25,136,136	55,890,270	1,984,944	916
關廟區	14,235	1,208	8.49%	1,438	612	739,247	-	97,600	836,847	-	60
官田區	40,515	14,881	36.73%	35,041	1,909	28,405,816	25,833,620	5,423,567	59,663,003	469,743	490
麻豆區	10,220	1,450	14.19%	2,747	1,303	1,889,939	-	1,203,244	3,093,183	-	36
佳里區	41,610	12,086	29.05%	20,973	1,140	13,783,700	-	2,953,270	16,736,970	671,363	338
西港區	2,190	873	39.86%	1,136	732	639,100	-	852,000	1,491,100	-	36
學甲區	31,755	9,934	31.28%	15,450	1,163	11,557,055	-	1,426,057	12,983,112	90,060	262
新營區	187,245	49,206	26.28%	94,006	1,409	69,333,607	-	10,563,074	79,896,681	1,273,567	1,251
白河區	117,282	36,089	30.77%	75,461	3,386	122,207,683	6,169,187	30,992,849	159,369,719	1,243,900	1,516
六甲區	11,315	4,223	37.32%	8,815	1,509	6,373,271	-	2,325,435	8,698,706	-	189
下營區	4,745	179	3.77%	358	800	143,200	-	39,700	182,900	-	12
柳營區	98,550	27,095	27.49%	82,335	4,176	113,144,840	80,521,661	77,724,442	271,390,943	1,145,462	2,400
鹽水區	1,460	-	0%	-	-	-	-	9,200	9,200	-	24
善化區	67,668	30,714	45.39%	48,356	1,705	52,375,611	7,899,727	7,340,703	67,616,041	1,285,966	936
大內區	1,460	476	32.60%	953	3,484	1,658,400	-	2,000	1,660,400	-	36
新市區	65,335	20,076	30.73%	33,092	1,721	34,541,417	-	5,596,583	40,138,000	53,440	454
安定區	1,267	-	0%	-	-	-	-	-	-	-	-
總計	3,242,410	1,373,125	42.35%	2,696,126	2,213	3,039,166,146	1,189,275,897	339,254,258	4,567,696,301	123,717,080	43,381

資料來源：交通部觀光局，2017年

1.3.3 潛在投資人意見與建議

一、之前招商說明會意見

本案前期計畫採用政策公告辦理方式，於105年10月19臺北福華飯店及105年10月26日臺南香格里拉飯店辦理招商說明會，會中潛在投資之人意見，本計畫已納入可行性評估之參考，並與主辦機關洽談可能之調整方式，主要的問題與建議說明如下：

(一)異業結合之整合問題

本計畫未來之申請人至少包含客運之相關營運實績，為主要出資者非署客運業者之可能性極高，要由潛在投資人(例如壽險業者、百貨業者及旅館業者)自行媒合客運業者可能性不高，建議主辦機關可透過釋放路權方式，吸引有意願之客運業者，以增加潛在投資意願。

(二)民間機構希望將附屬事業直接面臨中山路

本計畫採42條未來優先面對的就是附屬事業區位與轉運站兩者區位調整之課題，本計畫於前案招商說明會時有廠商洽詢能否自行規劃，滿足商場規劃之區位與空間需求，於可行性評估即須確認主要之規劃方向。

(三)大環境不景氣期望調降招商門檻

本計畫前階段招商主要面臨大環境不景氣期之影響，民間申請人投資策略保守且潛在投資意願偏低，故提出希望調降本案最低投資金額與權利金條件，建議主辦機關可予以適度考量。

(四)停車場用地缺乏投資誘因

本案「轉運及旅遊服務專用區」之法定停車位仍須各自檢討與滿足，且停車場用地僅能有1/3樓地板作為商業多目標使用，欠缺投資誘因；未來可考量得否劃出特許範圍，或透過訂定「停車場用地」土地使用管制之方式，給與民間更大的規劃彈性。

前期計畫經驗與投資人建議

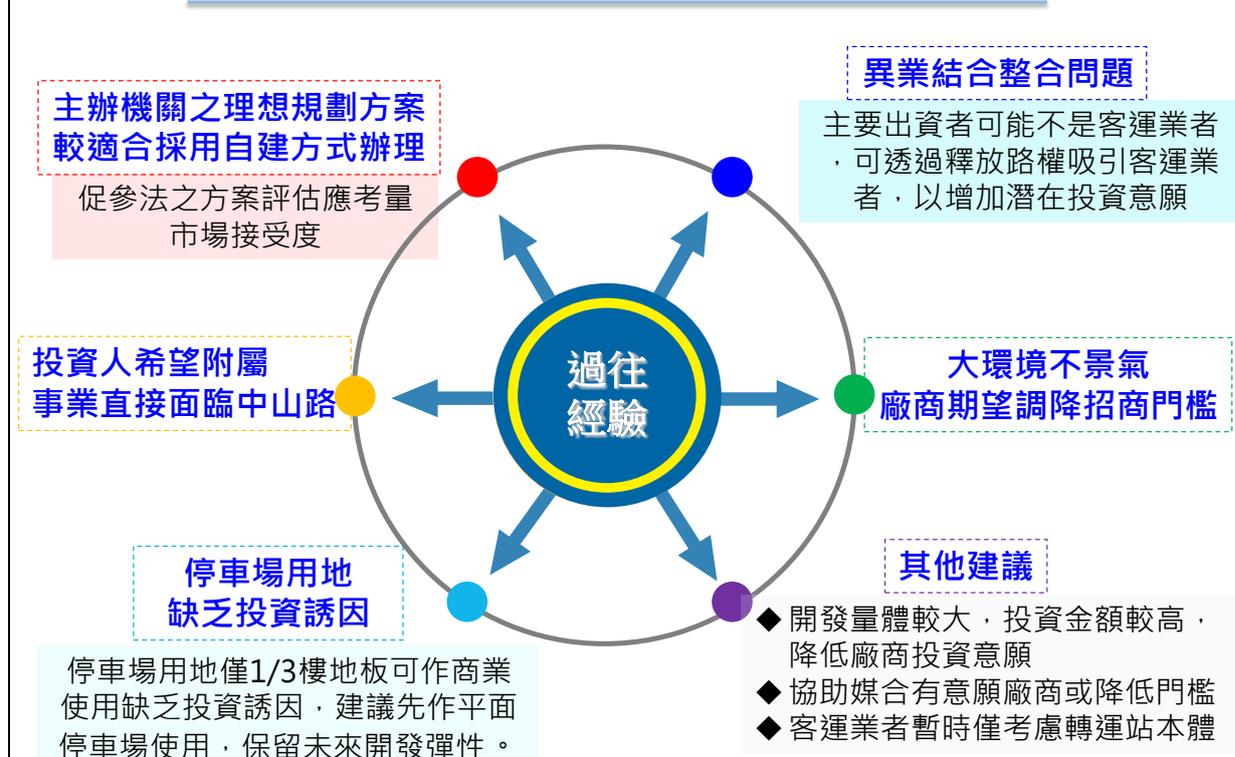


圖 1.3-7 潛在投資人建議事項

二、近期潛在投資人建議

(一) 考量本案的公益特性及永續性，建議特許年期至少為50年，將於規劃構想書中提出興建與營運構想。(優先議約年限建議擴充為25年)

➤ 說明與回應：

1. 參考「國有非公用土地設定地上權作業要點」第5點之規定，目前促參案之存續時間以不超過70年為原則。

2. 多數促參案之優先議約年限為10年。

(二) 申請人簽約時起10年內於本案基地最小投資金額不得少於新台幣15億元。契約期間得採分期分區方式開發，但首期開發期間不得超過5年，且應於首期開發期間內興建完成並開始營運「基本設施項目」。由於自提案已更名為仁德綜合轉運站興建暨電動載具(含市公車隊)營運移轉案，因此基本設施項目應將電動載具之市公車隊及充電站設施列

入。

➤說明與回應：

- 1.本案前次政策公告之「基本設施項目」至少應設置「轉運站站體、月臺及其附設之乘車候車區及簡易售票櫃臺、暨旅客服務設施」，包含衍生之停車需求，預估前次政策公告之本業投資成本至少需要5億元。
- 2.潛在投資人預估其投資之市公車隊充電站設施及100臺電動公車之投資成本約需8億元。
- 3.潛在投資人欲投資之附屬事業範圍另包含大賣場(策略聯盟)及電競產業培訓基地。
- 4.民間自提案欲將電動載具市公車隊及充電站設施列入，應考量下列事項。

(1)促進民間參與公共建設法施行細則第2條：所稱交通建設，指鐵路、公路、市區快速道路、大眾捷運系統、輕軌運輸系統、智慧型運輸系統、纜車系統、轉運站、車站、調度站、航空站與其設施、港埠與其設施、停車場、橋樑及隧道。潛在投資人所提之投資項目原則符合本業之規定。

(2)欲將電動載具市公車隊及充電站設施列入基本項目，與本計畫以轉運站為公共建設為主之內容不符；且與都市計畫變更目的及土地撥用目的不同。

(3)將電動載具市公車隊及充電站設施列入基本項目，恐有設定特定條件之嫌。

(三)本案基地位於本市先進運輸系統之站區預定地，申請人未來應無條件預留先進運輸系統站區之出入口。請市府提供先進運輸系統之站區詳圖，俾利本案規劃設計。

➤說明與回應：

- 1.目前本市先進運輸系統之站區預定地尚無具體規劃內容。
- 2.建議先行決定站體主要出入口設於中山路或是裕忠路(原中山路870巷)，以及預定之站體高程，本計畫僅需配合預留站體大廳及破口位置即

可。

(四)申請人須興建營運移轉第1款所指旅客服務設施面積不得小於2,000㎡(平方公尺)，且至少須包括：長時間候車區(含供餐)、售票暨服務櫃台、衛生設備(含無障礙)、小型販賣區、旅客資訊服務中心、司機休息室、站務辦公室、資材儲存室及小型會議室等設施。旅客服務設施面積為服務市公車及國道客運?另，營運期間與市公車路權使用者之權利義務應由市府主動協調。

➤說明與回應：

- 1.旅客服務設施面積可包含服務市公車及國道客運之空間，可於規劃構想書遞件後再行審議。
- 2.本市公車路權為每年競標申請取得，無法納入本案之特許範圍。

(五)申請人須興建營運移轉第1款之轉運站站體、月臺，至少10席國道客運轉運月台及5席國道客運轉運備用席位。此5席應不必然停放於月臺?另營運期間與國道使用者之權利義務應由市府主動協調。

➤說明與回應：

- 1.本案之5席國道客運轉運備用席位無須停於月臺。
- 2.國道客運路權為每年競標申請取得，無法納入本案之特許範圍。

(六)申請人須依本局指定之位置於中山路北側(東往西方向)畫設三席避車彎，供市區幹線公車停靠。敬請同意所有公車以入站為原則。

➤說明與回應：

- 1.本案要求畫設於中山路北側之避車彎，為既有公車之停靠站，未來行經本站之公車路線仍將停靠本站。
- 2.考量市區公車停等時間與動線整體規劃，未來市區公車仍以停靠於中山路之避車彎為主，避免因進入轉運站而造成裕忠路(原中山路870巷)之回堵。

(七)土地租金之給付：依「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」第2條規定辦理。土地租金應分別計算，獨立計收，不得併入權利金內。有關土地租金給付基準為何？市府調高(低)機制為何？

➤說明與回應：

1.公有土地之租金依下列規定計算之：(興建期可酌予減收、營運期最低1%)

A.興建期間：按該土地依法應繳納之地價稅及其他費用計收租金。

B.營運期間：按國有出租基地租金計收標準六折計收。但每年租金漲幅相較前一年度漲幅以百分之六為上限。

2.依前項第二款、第三款計收之租金不足支付土地依法應繳納之地價稅及其他費用者，應改按所應繳納之稅費計收租金。

3.依第一項或前項計收之租金，於經主辦機關評估財務計畫，確有造成公共建設自償能力不足情事者，得酌予減收之。

(八)權利金之給付：本案由民間申請人自行研提開發權利金、固定權利金及變動權利金(以不低於稅前營收總收入1%為原則)之給付方式及額度。稅前營運總收入的核算方式及項目為何？又市府收取固定權利金及變動權利金應辦事項為何？敬請明敘。

➤說明與回應：

1.稅前營運總收入核算方式將以新成立特許公司經會計師簽證之年度財務報告為主。

2.本計畫先前採政策公告方式辦理，故並未規範固定權利金及變動權利金之相關規定，可由民間申請人自由提出，並擬具完整之財務計畫內容。

(九)本案係以提供電動載具之市公車隊，計畫服務仁德轉運站周邊地區，由於本案係以創造性需求下提高至轉運站之商業消費人口為前提，因此電動載具之市公車隊之路線規劃本團隊應被賦予決策權。

➤說明與回應：

1.本市公車路權為每年競標申請取得，無法納入本案之承諾協助事項。

2.「決策權」為人民賦予政府之有限權利，無法納入本案之特許範圍。

(十)配合打造台南市為低排放低碳的宜居城市，本團隊將提供電動載具之市公車服務仁德轉運站周邊地區。有關電動載具之市公車隊之市府及中央補助，建請市府大力支持讓國內第一個電動載具之市公車隊且擁有完整維修補給系統能被催生及落實。

➤說明與回應：

1.本案可給予一般促參案提供之行政協助。

2.爭取中央補助，無法納入本案之承諾協助事項。

(十一)如欲於本案基地規劃「長期照顧設施」(優先設置於停車場用地)，是否符合多目標使用、土地使用分區管制要點等規定？

➤說明與回應：

1.本計畫轉運專用區之土地使用管制內容僅允許「醫療保健服務業」，得作為醫院、診所及醫學檢驗服務場所使用，未包含「居住照顧服務業」；停車場用地依照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」可以設置長照設施，惟不得超過總樓地板面積1/3。

(十二)投資人以企業聯盟申請遞件，屆時成案設定地上權時，能否分別設定給不同對象？

➤說明與回應：

1.本案未來簽約之民間機構將限於單一特許公司。

2.惟本案允許民間以策略聯盟方式投標，有關申請人代表及其他企業聯盟成員之權利義務關係，僅需符合本案申請須知及公司法之相關規定即可。

1.4 基本工程需求分析

1.4.1 整體規劃設計理念

一、全區發展構想與規劃原則

參照本案之都市計畫變更計畫書內容，允許使用項目主要包含大型商場、餐廳、旅館等相關附屬事業使用，在滿足轉運站基本之設施需求與服務機能條件下。

- (一) 利用旅遊服務專用區、停車場用地作為主要之可發展用地。
- (二) 優先考量轉運站所需之設施空間及交通動線，再進行附屬事業規劃。
- (三) 採用比鄰公共設施用地多目標使用模式開發。
- (四) 基地位於中山路之站前廣場建議退縮20m以上，以提供臨停接送、人行系統、指示標誌等使用。
- (五) 停車場用地採立體多目標使用方式進行規劃，並建議增設與轉運站附屬事業大樓之空中或地下聯通道，避免行人穿越車道。
- (六) 建議將轉運站設施併同附屬事業設施整體規劃，以提升可利用之建蔽率。
- (七) 考慮一樓之空間有限，建議接駁車、市區公車與幹線公車可考慮停靠於中山路之路邊停車彎，以減少裕忠路(原中山路870巷)之轉彎車輛。
- (八) 建議於中山路兩側規劃地上或地下之聯通道，聯通道應連接附屬事業及轉運站之建築本體。

二、本計畫初步建議納入轉運站設施之目項

由前述轉運站類型劃分可知，轉運站之整體規劃可包含與鐵路、捷運、長途巴士及市區公車等整體規劃，其中「綜合型轉運站」更包含相關大型之附屬事業如商場百貨、旅館、餐廳、便利商店等附屬設施。

考量本計畫應以國道客運、幹線公車及市區公車為主之轉運站性質，主要功能在於滿足旅客轉乘接駁之功能為主，且並非為發車起訖站之主要轉運站，為避免營運成本及資源浪費，故本計畫轉運站之規劃應朝向滿足基本功能服務需求為優先考量，有關本計畫初步建議設置之轉運站設施項目彙整詳下表：

表1.4-1 初步建議本轉運站納入之設施項目彙整表

設施項目		設施性質		備註(設置方式建議)
		必要設施	附屬設施	
戶外設施	大客車停車位	※		
	乘車月台	※		
站體內部設施	簡易乘客候車區	※		
	長時間候車區(含供餐)	※		規模視開發規模與財務評估結果而定
	售票暨服務櫃檯	※		
	衛生設備(含無障礙)	※		
	小型販賣區	※		需提供簡易之餐飲書報，建議設置
	旅遊資訊服務中心	※		規模視空間規模與財務效益而定
	司機休息室		※	建議配合進駐業者意願設置
	站務辦公室		※	
	資材儲存室		※	
小型會議室		※		

備助：本表建議轉運站設施項目僅供初步方案研擬之參考，未來應視轉運站之定位、規模、可發展腹地，營運需求等相關條件，再行確認轉運站設施之引入項目。

1.4.2 轉運站基本需求

台南火車站前北門路二段為臺南市區的南北向主要道路之一，長期以來一直是臺南市區國道客運路線最主要的發車據點，目前計有三家業者共 8 條國道客運路線以此為起訖站，尖峰時段國道客運車輛常將北門路擠得水洩不通，且經常發生交通事故而成為臺南市區嚴重交通問題之一。

臺南市政府為改善台南火車站前之交通擁塞問題，擬將現有各家客運業者個別設置之路邊大客車席位，調整至本市公共運輸系統發展整體規劃之轉運站，配合國道客運及幹線公車之路線規劃，營造良好的轉乘服務系統，因目前永康及平實轉運站短期內尚存在土地取得問題，本計畫先行選定仁德綜合轉運站基地規劃作為國道客運、幹支線公車、市區公車接駁轉乘使用，以達成無縫運輸之願景。為建置仁德轉運站成為整合型國道客運轉運站，並改善台南火車站前之交通擁塞問題，除考量既

有停靠仁德交流道國道客運路線需求外，尚需規劃可容納台南火車站前既有國道客運路線進駐需求，對於未來可能停靠仁德轉運站之市區公車及公路客運路線亦應一併加以考量，以滿足轉運站之基本需求與接駁轉乘之服務機能。

一、國道客運路線月臺需求

本計畫參考交通部公路總局公路客運乘車資訊查詢系統及各客運公司網頁，整理未來可能進駐仁德轉運站之國道客運路線班次數及月臺需求推估如表3.1-1所示，既有停靠仁德交流道國道客運路線僅統聯客運1613及1625等2條路線，另以北門站為起訖站之路線，除原已停靠仁德交流道之統聯客運1625外，尚包括統聯客運1611、1612，和欣客運7500、7501、7505，國光客運1837、1871等7條路線，計有9條國道客運路線未來可能進駐仁德轉運站。目前此9條路線平日雙向計有536班次，尖峰日則有764班次；尖峰小時班次數平日為31班次，假日則為51班次。如以國道客運路線上下客月臺周轉率為6班次/小時推估，則尖峰日尖峰小時仁德轉運站之國道客運月臺需求為9席，考量未來擴充彈性，本計畫建議至少應設13席。另建議應加設上下客月臺之半數7席作為備用車位，以供作客運車輛臨停使用。

二、公車停車彎需求

考量中山路車流狀況與本基地周邊路網特性，本計畫初步建議市區公車及幹線公車暫不進入轉運站站區內，以降低大客車進出裕忠路(原中山路870巷)之數量，同時避免對路口交通之時向產生大幅度之影響，故初步建議採用路邊大客車停車彎規劃方式，搭配規劃人行天橋連接轉運站及附屬事業大樓，提供行人良好之步行環境。

本計畫參考交通部公路總局公路客運乘車資訊查詢系統及臺南市政府交通局網頁，整理未來可能停靠仁德轉運站之市區公車及公路客運路線班次數及公車停車彎需求推估如表1.4-2所示，既有停靠仁德交流道之市區公車及公路客運路線包括興南客運紅幹線、紅2、H62及高雄客運8050等4條路線；另為服務國道客運轉乘旅客需求，建議台灣好行兩條市區觀光巴士88安平線及99台江線之起訖站應延駛至仁德轉運站，此外，另建議調整2條市區公車路線延駛至仁德轉運站，並由開發業者提供兩條附屬事業接駁車，營運班距假設均為每30分鐘一班。據此推估平

日雙向計有438班次，尖峰日雙向則有480班次；尖峰小時雙向班次數平日為38班次，假日則為42班次。如假設市區公車及公路客運路線均僅單向靠站，並以公車停車彎周轉率為12班次/小時推估，則尖峰日尖峰小時仁德轉運站之公車停車彎需求為2席，考量未來擴充彈性，本計畫建議公車停車彎至少應設3席。另建議設置2席臨停使用之大客車避車彎，以提供遊覽車或接駁車使用。

表1.4-2 可能進駐仁德轉運站之國道客運路線月臺需求推估表

客運業者	路線編號	路線名稱	每日班次(雙向)		尖峰雙向班次(班次/小時)			備註
			平日	尖峰日	平日	尖峰日	檢核值	
統聯客運	1611	臺南—臺北	96	110	4	6	6	北門站現有國道客運路線。
統聯客運	1612	臺南—臺北	34	40	2	2	2	北門站現有國道客運路線。
統聯客運	1613	臺北-屏東	42	48	2	3	3	既有停靠仁德交流道國道客運路線。
統聯客運	1625	臺南—臺中	80	138	4	10	10	既有停靠仁德交流道國道客運路線；原起訖站為北門站，建議起訖站調整為仁德轉運站。
和欣客運	7500	臺南—臺北	150	229	8	15	15	北門站現有國道客運路線。
和欣客運	7501	臺南—嘉義	2	2	1	1	1	北門站現有國道客運路線。
和欣客運	7505	臺南—板橋	48	78	4	6	6	北門站現有國道客運路線。
國光客運	1837	臺南—臺北	38	59	2	4	4	北門站現有國道客運路線。
國光客運	1871	臺南—臺中	46	60	4	4	4	北門站現有國道客運路線。
月臺需求檢核			536	764	31	51	51	月臺需求 $[51 \div 6]=9$ 席；考量擴充彈性建議設10席。另建議加設備用車位 $10 \times 0.5 = 5$ 席。

資料來源：公路客運乘車資訊查詢系統、各客運公司網頁，本計畫整理。

註： 1.月臺周轉率假設國道客運路線上下客月臺為 6 班次/小時，市區公車及公路客運路線為 12 班次/小時。

2.國道客運路線及起訖站為仁德轉運站路線雙向進站，市區公車及公路客運路線單向靠站。

表1.4-3 可能停靠仁德轉運站之市區公車及公路客運路線公車停車彎需求推估表

客運業者	路線編號	路線名稱	每日班次(雙向)		尖峰雙向班次(班次/小時)			備註
			平日	尖峰日	平日	尖峰日	檢核值	
興南客運	紅幹線	安平工業區-仁德-關廟	84	82	8	8	4	既有停靠仁德交流道之市區公車路線。
興南客運	紅2	臺南-上崙子-關廟	10	10	2	2	1	既有停靠仁德交流道之市區公車路線。
興南客運	H62	高鐵臺南站-奇美醫院	80	80	6	6	3	既有停靠仁德交流道之市區公車路線。
高雄客運	8050	臺南-旗山轉運站-佛光山	12	12	2	2	1	既有停靠仁德交流道之市區公車路線。
高雄客運	88安平線 99台江線	臺南公園-觀 汐平臺	20	44	4	8	4	建議台灣好行兩條市區觀光巴士起訖站調整至仁德轉運站。
		臺南公園-七 股鹽山	16	36				
—	—	調整市區公車 兩條路線延駛 至仁德轉運站	120	120	8	8	4	建議調整現有市區公車兩條路線延駛至仁德轉運站； 假設營運時間為07：00~22：00，營運班距為每30分鐘 一班。
—	—	兩線附屬事業 接駁車	96	96	8	8	4	建議開發業者提供兩條附屬事業接駁車，假設營運時 間為10：00~22：00，營運班距為每30分鐘一班。
公車停車彎 需求檢核			438	480	38	42	21	公車停車彎需求 $[21 \div 12]=2$ ；考量擴充彈性建議設3席。

資料來源：公路客運乘車資訊查詢系統、臺南市政府交通局網頁，本計畫整理。

註： 1.月臺周轉率假設國道客運路線上下客月臺為6班次/小時，市區公車及公路客運路線為12班次/小時。

2.國道客運路線及起訖站為仁德轉運站路線雙向進站，市區公車及公路客運路線單向靠站。

1.4.3 基礎方案停車需求分析

一、法定停車供給數

仁德轉運站基地包括「轉運及旅遊服務專用區」與「停車場用地」，「轉運及旅遊服務專用區」面積為16,436.63平方公尺、容積率為400%，「停車場用地」面積為8,996.41平方公尺、容積率為960%。本計畫初步參考表1.4-4進行分析與評估，確切之開發規模應以民間申請人所送之投資計畫書為準。「轉運及旅遊服務專用區」之樓地板面積約為65,746平方公尺，應設法定小汽車停車位約為780席、機車停車位約為1,315席；「停車場用地」之樓地板面積約為3,600平方公尺，應設法定小汽車停車位約為44席、機車停車位0席(免設)。

表1.4-4 初步規劃方案應設法定停車空間推估表

用地別	轉運及旅遊服務專用區	停車場用地
基地面積(m ²)	16,436.63	8,996.41
容積率	400%	960%
初步規劃方案 應計算法停之 樓地板面積(m ²)	65,746	3,600
應設法定汽車位	780	44
應設法定機車位	1,315	0(免設)

資料來源：本計畫整理。

備註：一般旅館無需增設大客車法定停車位；法定停車位依建築技術規則或細部計畫較嚴格之規定計算。

二、停車需求位數

(一)商場停車需求

本計畫參考開發類別相似之新光三越台南新天地商場停車場使用狀況，並以來客數較高之週末假日，分別計算商場員工及顧客停車需求。

新光三越台南新天地樓地板面積為127,273平方公尺，員工數約1,650人，推估商場樓地板面積每77.13平方公尺需員工1人，本基地商場樓地板面積約37,800平方公尺，推估員工數約為490人。依據新光三越台南新天地員工運具使用比例，推估全日員工使用汽車位及機車位需求為89人及282人，如表所示，又因員工採輪班制，保守估算實際使用車位為全日需求之一半，即汽車位45席及機車位141席。

表1.4-5 本基地商場員工停車需求推估表

使用運具		小汽車	機車	計程車	公車	其他	合計
新光三越	員工數	300	950	50	200	150	1,650
	比例	18.2%	57.6%	3.0%	12.1%	9.1%	100%
本基地商場	員工數	89	282	15	59	45	490
	停車需求	45	141	—	—	—	—

資料來源：1.台南國泰置地廣場新建工程變更設計交通規劃及影響評估，民國99年
2.本計畫整理推估。

顧客部份係參考新光三越台南新天地假日尖峰停車需求最大值，100m²樓地面積所衍生之汽車位停車需求為0.93席，機車位為1.11席，再依本基地開發後之商場面積加以推算，可推算得本基地商場顧客小汽車停車位需求為352席，機車停車位需求為420席；加計上述商場員工停車需求後，本基地商場停車位需求如表1.4-6所示，合計小汽車停車位需求為397席，機車停車位需求為561席。

表1.4-6 本基地商場假日尖峰停車需求推估表

	小汽車	機車
員工	45	141
顧客	352	420
合計	397	561

資料來源：1.台南國泰置地廣場新建工程變更設計交通規劃及影響評估，民國99年
2.本計畫整理推估。

(二)旅館停車需求

本計畫參考開發類別相似之大億麗緻酒店停車場使用狀況，並以來客數較高之週末假日，分別計算員工及顧客停車需求。本基地旅館預計設置423間房間，依據交通部觀光局2015年底統計資料，臺南市合法旅館房間數計8,653間，員工數計3,092人，可推算房間數與員工數關係為每1房間配置0.36位員工，並採三班制輪班，可推算本基地旅館全日員工數約為152人。一般旅館對於小汽車位多採主管配給制，比例低於5%，保守估算汽車位需8席，其他員工多採機車或步行等方式進出，估計使用機車比例約60%，全日機車位需求86席，又以中班時間約43%員工值班所衍生機車位需求最高，計需機車位37席。

顧客部份係參考大億麗緻酒店停車需求最大值，並依本基地開發後之房間數加以推算。目前大億麗緻酒店共設306房，調查得每1間客房所衍生之汽車位停車需求為0.60席，機車位停車需求為0.37席，本基地旅館預計可規劃約423間房間，推算旅館顧客小汽車停車位需求為254席，機車停車位需求為157席，本

基地旅館停車需求如表 1.4-7 所示，共計約需小汽車停車位 171 席，機車停車位 196 席。

表 1.4-7 本基地旅館停車需求推估表

	小汽車	機車
員工	8	86
顧客	254	171
合計	262	257

資料來源：1. 台南國泰置地廣場新建工程變更設計交通規劃及影響評估，民國 99 年

2. 本計畫整理推估。

(三) 轉運站停車需求

依本計畫轉運站之營運規模，假設可能進駐仁德轉運站之三家國道客運及轉運站經營業者，各時段均各配置 3 位員工於現場服務，則各時段員工均約 12 人，參考 103 年交通部統計處民眾日常生活使用運具狀況調查統計資料，臺南市使用自用小客車比例為 24.8%，使用機車比例為 59.8%，推估本計畫轉運站員工使用汽車位及機車位需求為 3 席及 7 席。

另本計畫推估可能進駐仁德轉運站之國道客運路線，尖峰日每日雙向班次數計約 764 班，假設於本轉運站上下車之旅客每班次平均 10 人，則尖峰日全日計約有 7,640 人次進出，參考臺南市公共運輸系統發展整體規劃案期末報告書(102 年 11 月)之公共運輸旅次到離站特性調查分析，針對北門、兵工廠及仁德等三處國道客運站所進行之 180 份問卷調查統計結果，自行開車搭車者僅占 1.67%，自行騎機車搭車者則占 18.0%，假設自用小客車乘載率為 2.0 人/輛，機車乘載率為 1.2 人/輛，可推估全日所有旅客使用汽車位及機車位需求為 64 席及 1,146 席，如表 1.4-8 所示。

表 1.4-8 本基地轉運站停車需求推估表

	小汽車	機車
員工	3	7
旅客	64	1,146
合計	67	1,153

資料來源：本計畫整理推估。

綜合以上各類別推估出本基地開發停車需求如表 1.4-9 所示，總計小汽車停車需求為 726 席，機車停車需求為 1,971 席。

表 1.4-9 初步規劃方案停車需求推估表

類別	小汽車	機車
商場	397	561
旅館	262	257
轉運站	67	1,153
總計	726	1,971

資料來源：本計畫整理

三、停車供需檢討

比較上述需求停車位、法定停車位及本基地初步規劃之停車位數，如表1.4-10所示，由表得知基地初步規劃設置小汽車停車位為792席，換算後可設置數量為994席，滿足衍生之需求位數726席，並高於法定停車位之824席；機車停車位初步規劃2,173席、換算後可設置數量為1,135席，滿足需求位數1,971席，並高於法定停車位之0席(免設)。

由於本計畫未來需辦理都市設計審議(含公共設施用地多目標使用申請)及交通衝擊評估，故確切之停車需求規劃應以核定之計畫書內容為主；另因基地內各使用類別之停車需求尖峰時段並不相同，如商場停車需求尖峰發生於日間，而旅館停車需求尖峰發生於夜間，未來亦可依實際需求狀況，於某一使用類別尖峰停車需求較高時，調整其他使用類別之間置停車位，以互補方式滿足停車需求。

表1.4-10 初步高強度規劃方案停車供需檢討表

檢討項目 /類別	小汽車停車位			機車停車位				
	轉運站專用區		停車場用地	合計	轉運站專用區		合計	
	商場	旅館	轉運站體		商場	旅館		轉運站體
法定停車位數量	780		44	(不得合併 檢討)	1,315		0	(不得合併 檢討)
換算後可設置數量	868		580	(不得合併 檢討)	1,315		0	(不得合併 檢討)

衍生停車 需求	397	262	67	726	561	257	1,153	1,971
建議規劃 (實設)	696 (B2~B4)		540 (F2~F6、RF)	1236	2,173 (B1)		0	2,173

資料來源：本計畫分析整理

備註：

1. 一般旅館無需增設大客車法定停車位，倘規劃觀光旅館需另行於戶外法定空地設置大客車法定停車位。
2. 法定停車位依照建築技術規則或細部計畫較嚴格之規定計算之；本計畫之交通衍生量以全區共同檢討為原則。
3. 表 1.4-10 之「換算後可設置數量」係依照「建築物交通影響評估準則」第二條車位換算參考標準估算之；1 客大車=2 小客車、1 機車=0.2 小客車。
4. 轉運站專用區小客車 868 席=(2173-1315)/5+696。
5. 停車場用地小客車 580 席=540+20(大客車)*2。

1.4.4 開發方案初步規劃

在前述之規模與基本規劃需求之原則下，本計畫根據開發量程度初步規劃高度開發及低度開發等二種不同開發方案如表 1.4-11~表 1.4-12 所示，摘要說明如下：

一、高強度方案

高度開發方案在建蔽率 60%、容積率 400% 之限制下，規劃建蔽率為 60%，容積率為 400%，規劃為地上 16 層、地下 4 層之建築物；停車場用地，規劃為地上 6 層、地下 1 層之建築物，各樓層平面配置及剖面示意如圖 1.4-1~圖 1.4-11 所示，

表 1.4-11 高強度方案開發內容摘要表

項目/使用分區	轉運旅服專區	停車場用地
樓層	5~16F 商業空間 2F 轉乘藍線候車大廳暨休憩中心 1~4F 商業空間 B1：機車停車場 B2~B4 汽車停車場	2F~6F 小客車停車場 1F 轉運站 B1 商場
提供停車席位數	大客車席位：5 席(市區公車避	大客車席位：13 席(備 7 用

項目/使用分區	轉運旅服專區	停車場用地
	車彎) 小客車 : 約 696 席 機車 : 約 2173 席	席) 小客車 : 約 540 席 機車 : 約 0 席
總樓地板面積	地上層 : 70,608 m ² 地下層 : 60,180 m ² 合計 : 135,788 m ²	地上層 : 40,716 m ² 地下層 : 6,786 m ² 合計 : 47,502 m ²
建蔽率	60%	75.4%
開挖率	80%	80%
容積率	400%	528%

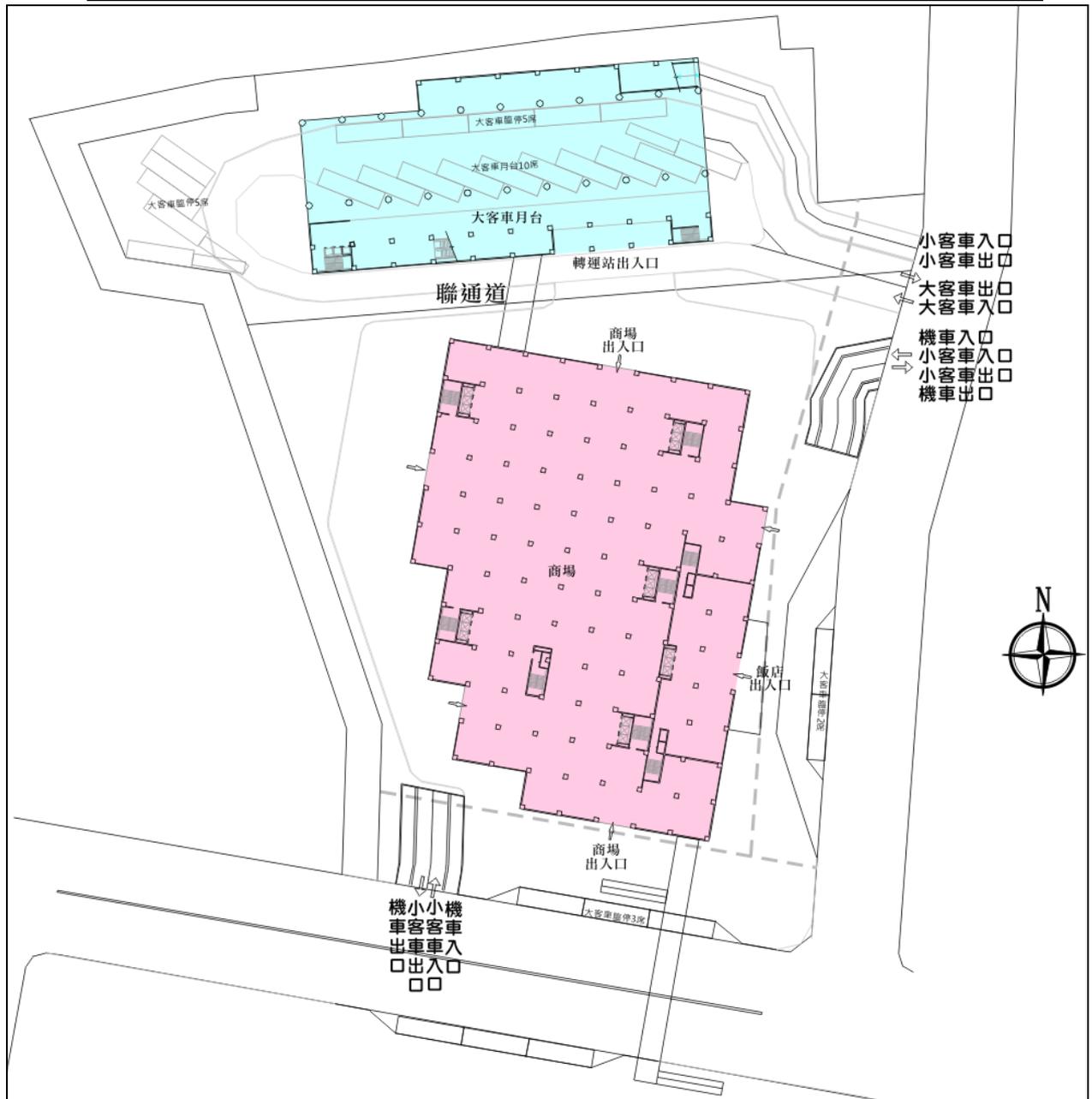


圖 1.4-1 高強度方案地面層平面配置圖

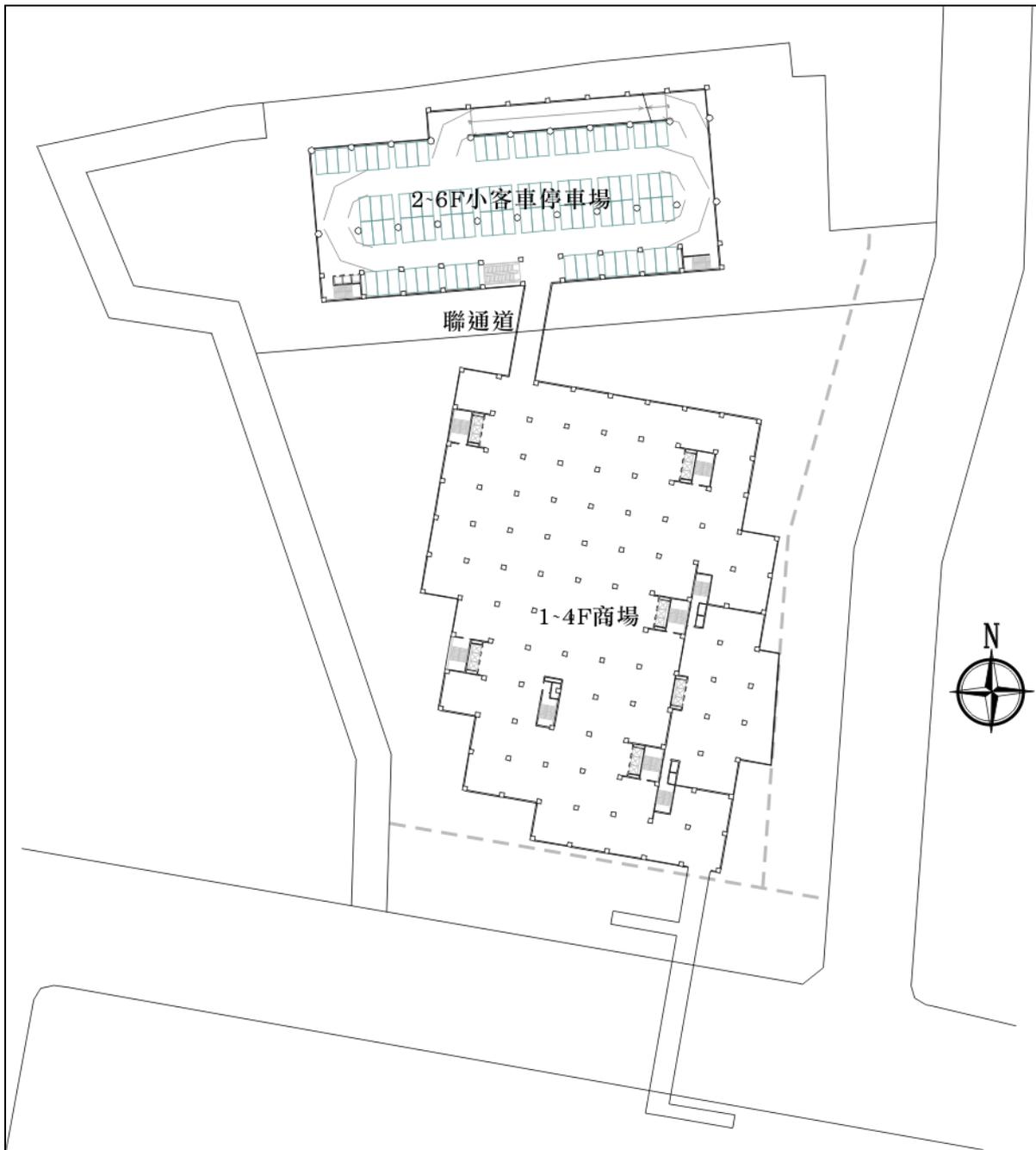


圖 1.4-2 停車場 2~6F 暨轉運站專用區 2~4F 平面配置圖



圖 1.4-3 B1F 平面配置圖

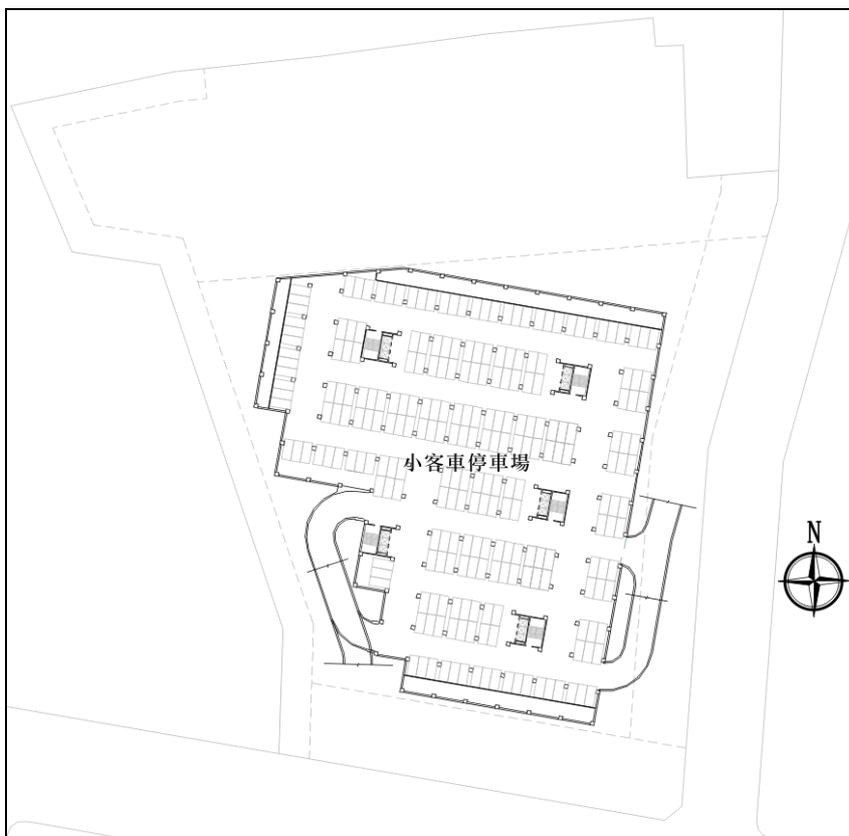


圖 1.4-4 B2~B6F 平面配置圖



圖 1.4-5 旅館標準層 5~16F 平面配置圖

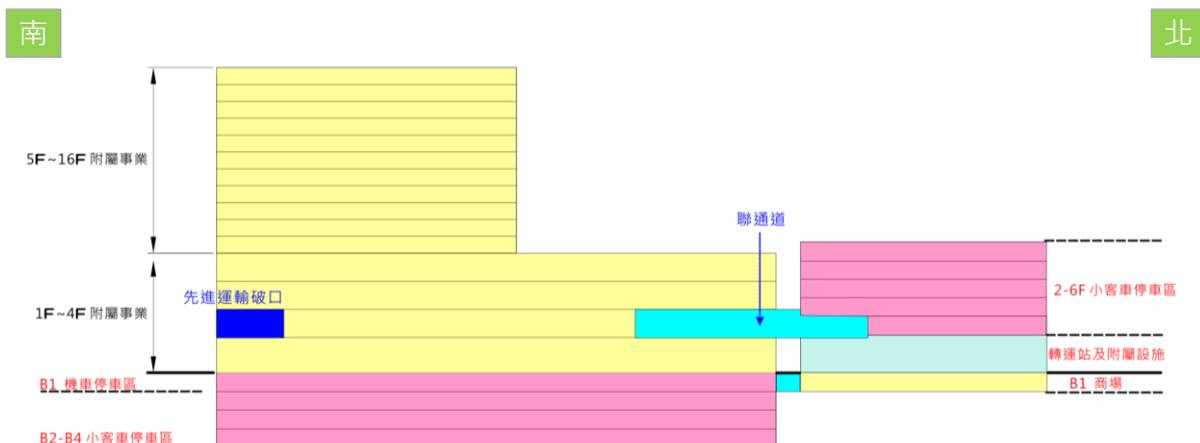


圖 1.4-6 高強度方案剖面示意圖



圖 1.4-7 高強度方案模擬圖 1



圖 1.4-8 高強度方案模擬圖 2



圖 1.4-9 高強度方案模擬圖 3



圖 1.4-10 高強度方案模擬圖 4

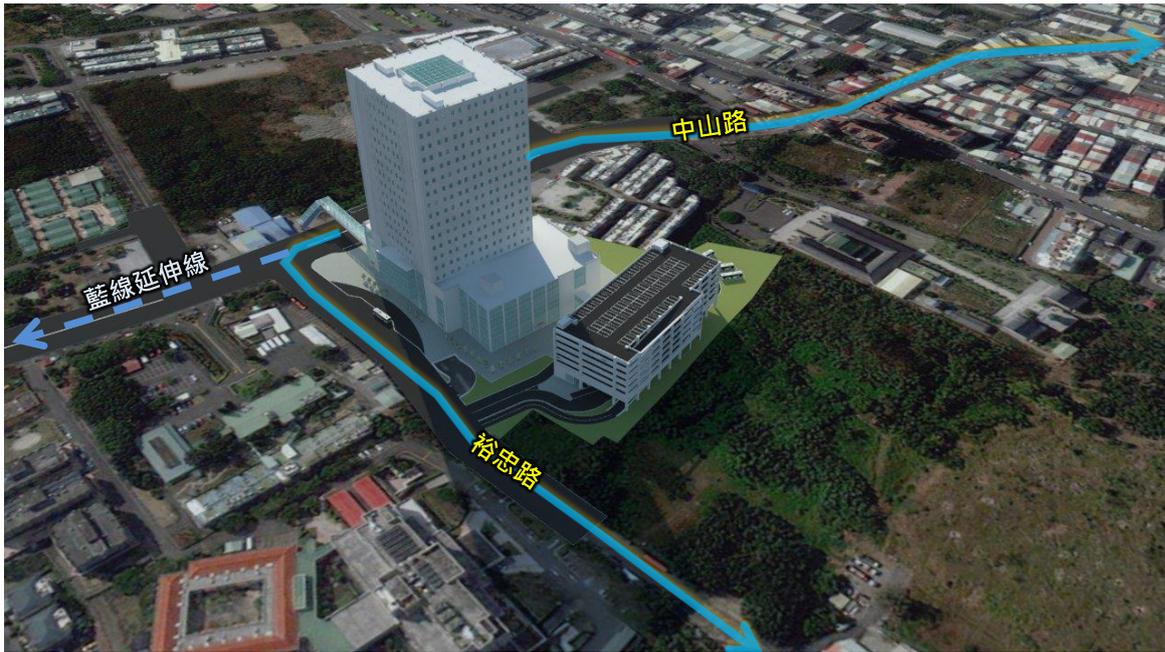


圖 1.4-11 高強度方案模擬圖 5

二、低強度方案

低度開發方案地上樓層數縮減13層，地下樓層數縮減3層，轉運旅服專區規劃建蔽率為60%，容積率為192%，規劃為地上3層、地下1層之建築物；停車場用地，規劃為地上6層、地下1層之建築物，低強度方案剖面示意如圖1.4-12所示，

表1.4-12 低強度方案開發內容摘要表

項目/使用分區	轉運旅服專區	停車場用地
樓層	1~3F 商業空間 2F 轉乘藍線候車大廳暨休憩中心 B1：汽機車停車場	2F~6F 小客車停車場 1F 轉運站 B1 商場
提供停車席位數	大客車席位：5 席(市區公車避車彎) 小客車：約 195 席 機車：約 1160 席	大客車席位：13 席(備 7 用席) 小客車：約 540 席 機車：約 0 席
總樓地板面積	地上層：31,626 m ² 地下層：14,550 m ² 合計：46,176 m ²	地上層：40,716 m ² 地下層：6,786 m ² 合計：47,502 m ²
建蔽率	60%	75.4%

開挖率	80%	80%
容積率	192%	528%

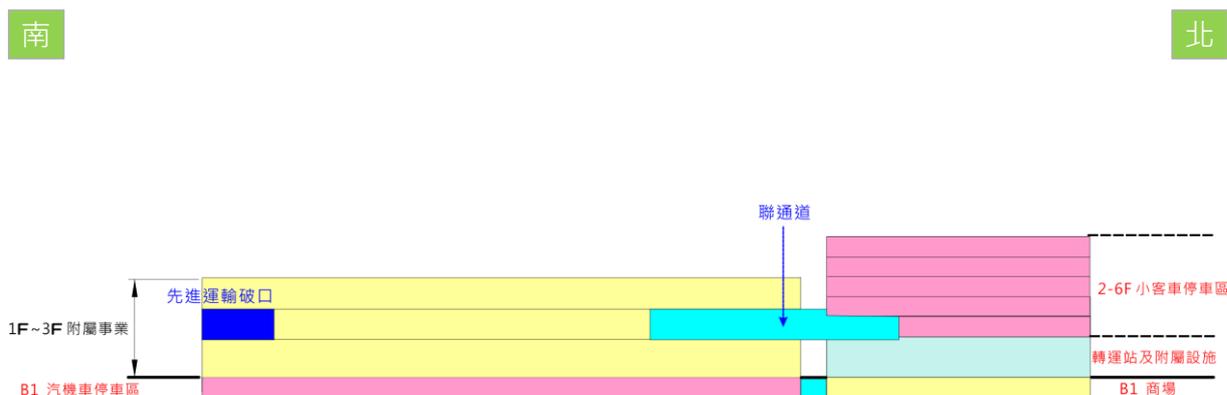


圖 1.4-12 低強度方案剖面示意圖

三、初步動線建議

為降低本計畫之交通衝擊，同時針對整體交通規劃提出較適動線建議，本計畫初步建議下列事項應適當列入招商文件中，以滿足本計畫之基本政策需求。

- (一)建議大客車由裕忠路(原中山路870巷)進出，減少衝突點與車道浪費
- (二)裕忠路(原中山路870巷)與中山路至少各一組汽車及機車出入口，達成分流目的
- (三)機車統一規劃於轉運站專用地進出，減少動線交錯機會
- (四)靠右側行駛進入並增設號誌路口，減少交通衝突點
- (五)中山路方面中央分隔島不另行開闢路口減少迴轉車輛
- (六)裕忠路(原中山路870巷)方面來車限制使用停車場用地之停車場
- (七)建議設置左轉專用道與左轉專用時相

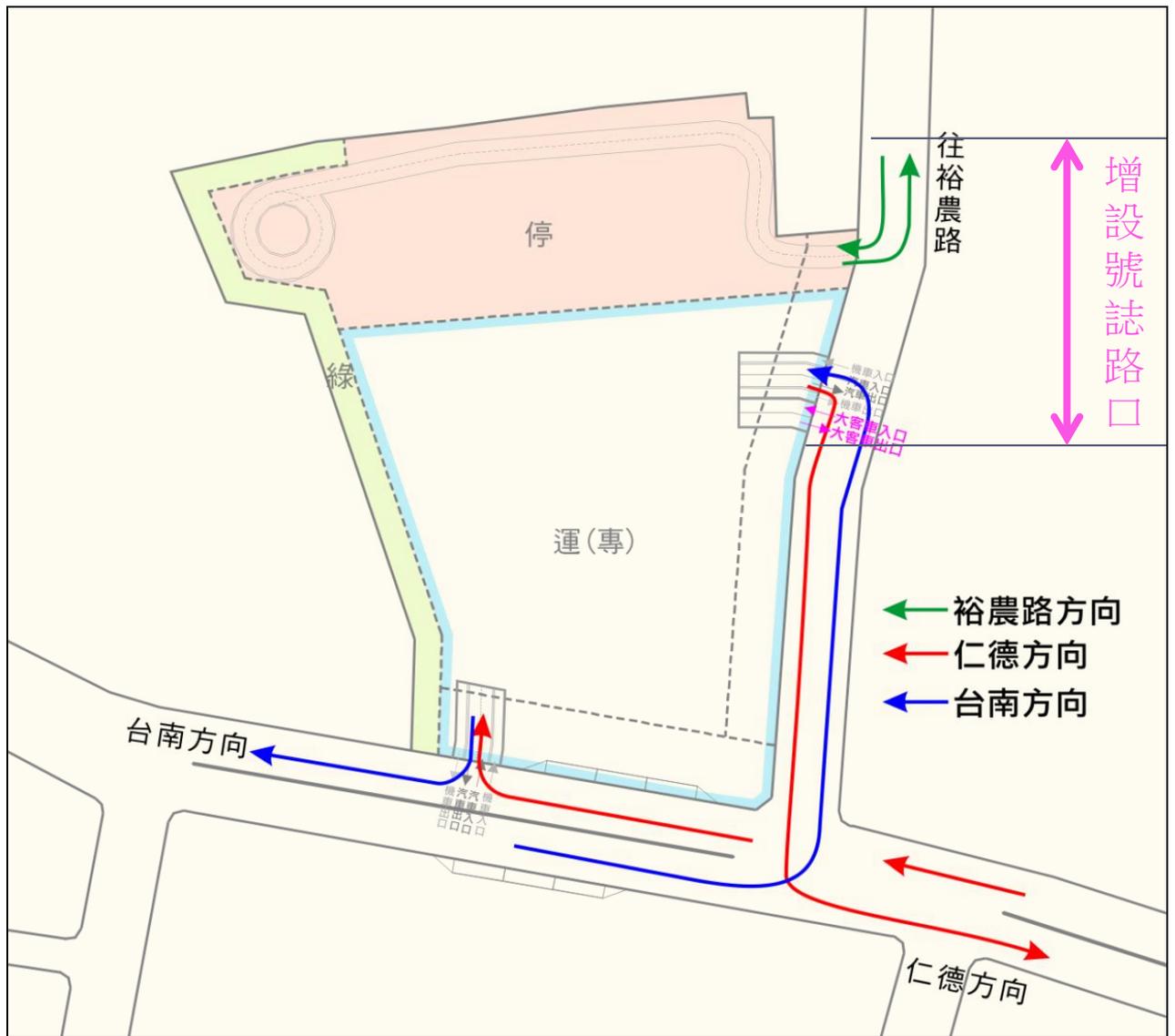


圖 1.4-13 本計畫較適動線建議示意

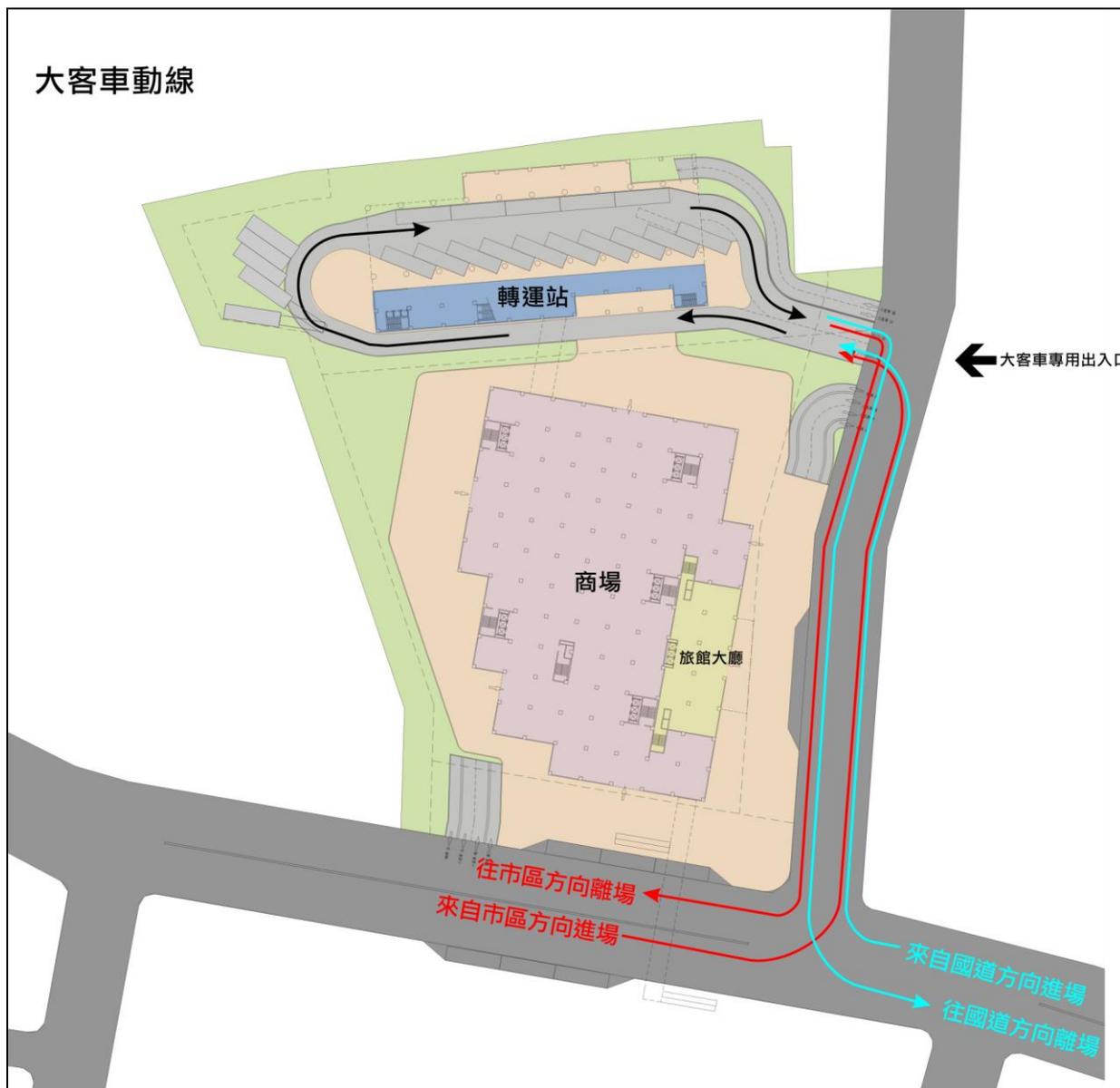


圖 1.4-14 本計畫大客車動線建議示意

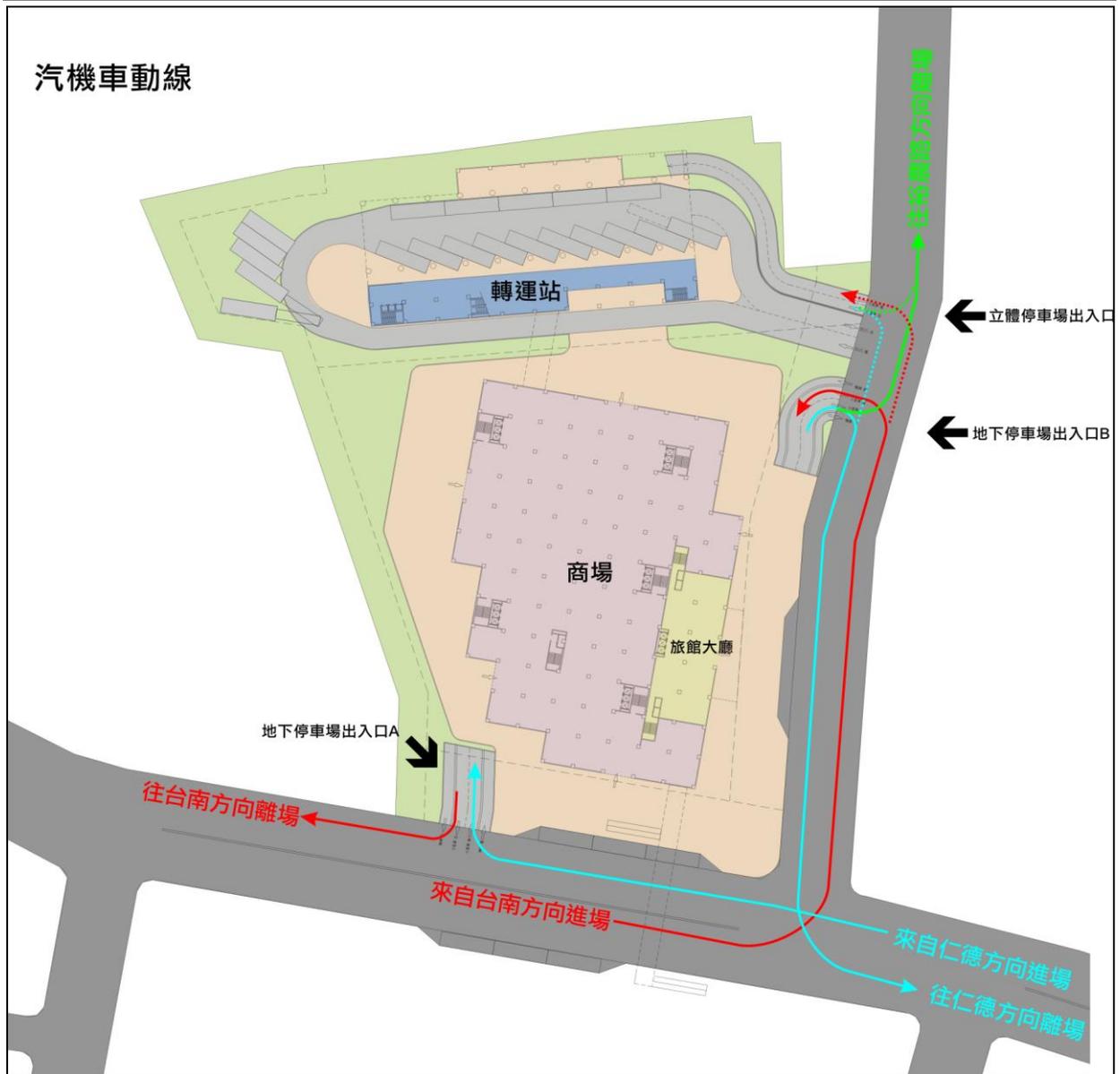


圖 1.4-15 本計畫汽機車動線建議示意



圖 1.4-16 本計畫人行動線建議示意

1.4.5 工程經費及工程時程預估

一、工程經費預估

建造成本主要受建造形式、設施配置及市場行情等因素影響，依目前市場行情，本計畫預估各方案之工程經費如表1.4-13~表1.4-15所示。

高強度方案轉運站專用區將規劃地上16層及地下4層之建築物，總興建樓地

板面積約133,812m²之情況下，參考類似案件於結構型態之建築物，預估各項建築費用之單價與數量詳表1.4-13。預估高強度方案轉運站專用區總建築經費約需44.13億元，建築樓地板每坪造價平均約10.9萬元。

表1.4-13 高強度方案轉運站專用區工程經費預估表

	項目	單位	數量	單價	複價
一	主體結構工程				
1	假設工程	M ²	22,684	1,150	26,086,140
2	結構體工程	M ²	75,612	16,000	1,209,792,000
3	基礎工程	M ²	58,200	25,000	1,455,000,000
4	機電消防工程	M ²	77,880	3,500	272,581,260
5	空調工程(含設備)	M ²	90,734	4,000	362,937,600
二	室內裝修工程				
6	室內裝修工程(商場部分)	坪	12,756	15,000	191,337,300
7	室內裝修工程(旅館部分)	坪	10,117	30,000	303,504,300
三	停車月臺與車道裝修				
8	停車月臺與車道裝修	M ²	3,000	2500	7,500,000
	一~三小計				3,828,738,600
四	其他				
9	營造綜合保險 (0.3%)	式			11,486,216
10	勞安衛生管理費 (1%)	式			38,287,386
11	承商利潤 (3%)	式			114,862,158
12	營業稅 (5%)	式			191,436,930
	總計				4,184,811,290
13	公共藝術經費	式			19,143,693
14	建築設計費	式			209,240,564
				合計	4,413,195,547

低強度方案轉運站專用區將規劃地上3層及地下1層之建築物，總興建樓地板面積約46,176m²之情況下，參考類似案件於結構型態之建築物，預估各項建築費用之單價與數量詳表1.4-14。預估低強度方案轉運站專用區總建築經費約需14.95億元，建築樓地板每坪造價平均約10.7萬元。

表1.4-14 低強度方案轉運站專用區工程經費預估表

	項目	單位	數量	單價	複價
一	主體結構工程				
1	假設工程	M ²	9,488	1,150	10,910,970
2	結構體工程	M ²	31,626	16,000	506,016,000
3	基礎工程	M ²	14,550	25,000	363,750,000
4	機電消防工程	M ²	32,575	3,500	114,011,730
5	空調工程(含設備)	M ²	37,951	4,000	151,804,800
二	室內裝修工程				
6	室內裝修工程(商場部分)	坪	9,567	15,000	143,502,975
三	停車月台與車道裝修				
7	停車月台與車道裝修	M2	3,000	2500	7,500,000
	一~三小計				1,297,496,475
四	其他				
8	營造綜合保險 (0.3%)	式			3,892,489
9	勞安衛生管理費 (1%)	式			12,974,965
10	承商利潤 (3%)	式			38,924,894
11	營業稅 (5%)	式			64,874,824
	總計				1,418,163,647
12	公共藝術經費	式			6,487,482
13	建築設計費	式			70,908,182
				合計	1,495,559,312

停車場用地將規劃地上6層及地下1層之建築物，參考類似案件於結構型態之建築物，預估各項建築費用之單價與數量詳表1.4-15。預估停車場用地(高強度方案及低強度方案)總建築經費約需13.14億元，建築樓地板每坪造價平均約9.14萬元。

表1.4-15 停車場用地工程經費預估表

	項目	單位	數量	單價	複價
一	主體結構工程				
1	假設工程	M ²	12,215	1,150	14,047,020
2	結構體工程	M ²	40,716	16,000	651,456,000
3	基礎工程	M ²	6,786	9,500	64,467,000
4	機電消防工程	M ²	41,937	2,500	104,843,700
5	空調工程(含設備)	M ²	16,124	3,500	56,432,376
二	室內裝修工程				
6	室內裝修工程(停車場部分)	坪	40,716	5,000	203,580,000
7	室內裝修工程(賣場分)	坪	6,786	10,000	67,860,000
	一~二小計				1,162,686,096
三	其他				
9	營造綜合保險 (0.3%)	式			3,488,058
10	勞安衛生管理費 (1%)	式			11,626,861
11	承商利潤 (3%)	式			34,880,583
12	營業稅 (5%)	式			58,134,305
	總計				1,270,815,903
13	公共藝術經費	式			5,813,430
14	建築設計費	式			38,124,477
				合計	1,314,753,810

二、工程時程預估

參考類似工程施工經驗，若以正常施作程序，施作過程未受其它非技術因素干擾，本計畫預估各方案施工時程如表1.4-16~表1.4-18所示，預估高強度方案興建地上16層、地下4層施工時程約需24個月；低強度方案興建地上3層、地下1層施工時程預估約需12個月；停車場用地興建地上六層地下一層施工時程預估約需14個月。

表1.4-16 高強度方案工期預估表

時間(天)	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	365
-------	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

項目												
假設工程												
連續壁工程												
建築及結構工程												
水電空調消防工程												
景觀植栽工程												
請照驗收階段												
	395	425	455	485	515	545	575	605	635	665	695	720
假設工程												
連續壁工程												
建築及結構工程												
水電空調消防工程												
景觀植栽工程												
請照驗收階段												

表1.4-17 低強度方案工期預估表

項目	時間(天)	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	365
假設工程													
連續壁工程													
建築及結構工程													
水電空調消防工程													
景觀植栽工程													
請照驗收階段													

表1.4-18 停車場用地工期預估表

項目	時間(天)	30	60	90	120	150	180	210	240	270	300	330	365
假設工程													
連續壁工程													
建築及結構工程													
水電空調消防工程													
景觀植栽工程													
請照驗收階段													
		395	425										
假設工程													
連續壁工程													
建築及結構工程													
水電空調消防工程													
景觀植栽工程													
請照驗收階段													

小結：

依上述各節分析結果，以本計畫目前規劃各方案至多興建地上16層、地下3層多目標使用之建築物型式而言，工程上並無特殊技術之考量，故在工程技術面係屬可行。



1.5 土地取得可行性分析

一、土地取得難易度分析

(一)土地權屬

本計畫範圍位於臺南市仁德區坎腳北段，共有16筆土地，根據細部計畫總面積為27,394.39平方公尺，騰本總面積為27,346.65平方公尺。所有權人為臺南市政府所有。

(二)土地取得難易分析

本基地未來如由臺南市政府擔任促參之主辦機關，由於土地所有權人及管理單位均為臺南市政府，依法得授權所屬之臺南市政府交通局辦理促進民間參與之作業程序，並無土地取得之問題。

(三)特許範圍說明

本案後續確切之特許範圍應參考財務可行性分析及後續招商需求，並於先期計劃中訂定之，特許範圍說明詳參圖1.5-2所示。

表1.5-1 計畫範圍土地權屬彙整表

地區	地段	地號	面積 (M ²)	公告現值 (元/M ²)	公告地價 (元/M ²)	所有權人	管理機關
仁德區	坎腳北段	1255	5.92	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1256	49.17	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1259	1,536.32	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1260	1,204.67	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1261	847.97	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1261-2	1,163.42	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
		1267	622.08	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1267-1	9,261.48	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
		1268	3.16	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1269	3,929.92	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1269-1	232.79	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
		1373	213.46	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1373-1	79.99	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
		1375	1,881.35	18,200	3,600	臺南市	臺南市政府交通局
		1375-1	3,045.04	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
		1375-2	3,272.91	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
合計			27,349.65				

註1：招標文件揭示之規劃範圍面積約為2.74公頃，實際面積應以依核定圖資地釘樁分割成果為準。

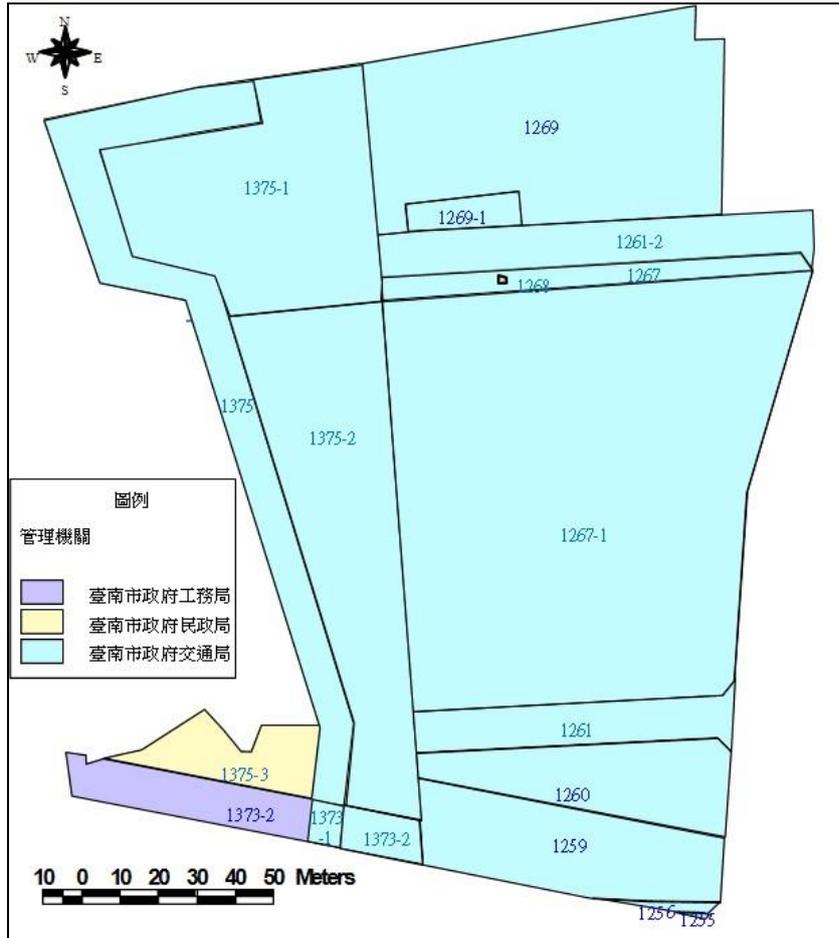


圖 1.5-1 計畫範圍土地權屬分布圖

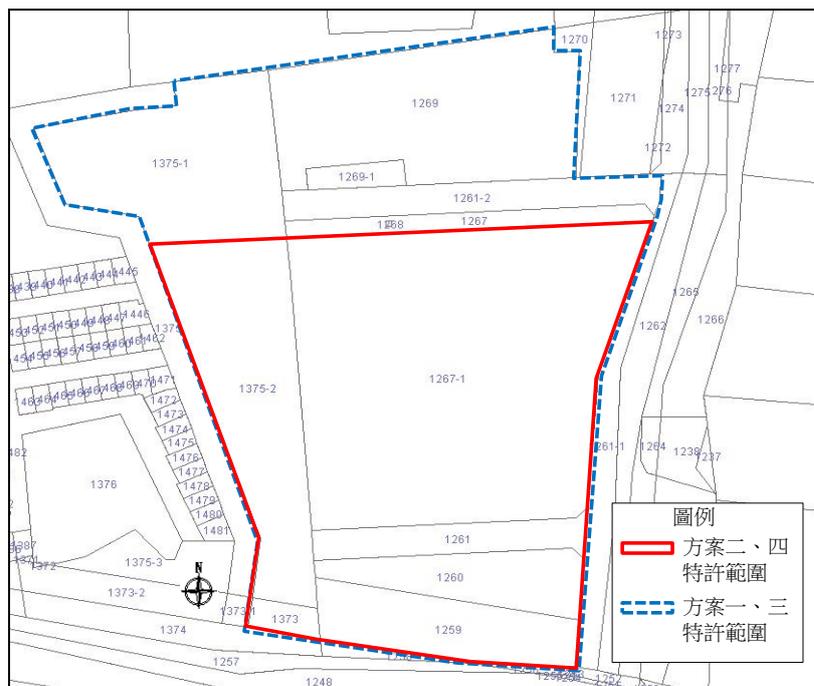


圖 1.5-2 特許範圍說明圖

二、地上物處理分析

目前計畫基地現況做大客車平面停車使用，無建築物存在故無需處理地上物。

三、土地使用管制檢討

參照本基地所屬之「擬定仁德都市計畫（轉運及旅遊服務專用區）細部計畫書」內容，土地使用分區管制要點如下：

(一)本要點依都市計畫法第22條及同法台南市施行細則第12條等規定訂定之。

(二)本計畫區內之建蔽率及容積率不得大於下表之規定：

設施用地	建蔽率(%)	容積率(%)	備註
轉運及旅遊服務專用區	60	400	
停車場用地	10	20	平面使用
	80	960	立體使用

(三)本計畫轉運及旅遊服務專用區主要事業係供客運轉運、遊客服務、旅館、農產品及地方特產展售等使用，其他附屬事業使用項目依「交通部促進民間參與交通建設附屬事業使用容許項目」相關規定，或經本府交通主管機關核准之項目。前項附屬事業之住宅容許項目內容應不含『寄宿住宅』，且住宅容許項目比例不得超過主要事業及附屬事業合計之容積總樓地板面積三分之一。

(四)停車場用地作為停車空間使用部分(包括地下室)應計入容積總樓地板面積，且轉運及旅遊服務專用區與停車場用地不得合併為同一宗基地申請開發建築，其停車空間應依其基地範圍各自留設。

(五)本計畫區內建物附設停車空間設置標準依下列規定：

1.轉運及旅遊服務專用區建築物應附設停車空間，其設置標準依下表規定。

類別	建築物用途	應附設汽車車位	應附設機車車位	應附設裝卸車位
第一類	一般零售業、百貨超市業(百貨公司業、超級市場業、一般百貨業)、其他綜合零售業(便利商店業)、飲食業(飲料店業、飲酒店業、餐館業、其他餐飲業)、批發業(一般批發業、農產品批發業)、金融保險業(金融業、證券業、期貨業、保險業)、一般及日常服務業(一般服務業、日常服務業)、觀光及旅遊服務業(觀光旅館業、旅館業、旅行業、觀光遊樂業)、娛樂及健身服務業(娛樂服務業、健身服務業)、事務所及辦公室(一般事務所、自由職業事務所、辦公室)、會議及工商展覽中心(會	樓地板面積每滿150平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿50平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿2000平方公尺設置一輛(最多設置2輛)

類別	建築物用途	應附設汽車車位	應附設機車車位	應附設裝卸車位
	議中心、工商展覽中心)、購物中心及批發量販業(購物中心、批發量販業)、廣告業(一般廣告業、戶外廣告業、其他廣告業)、運輸服務業(運輸服務業、快遞業、洗車業)、通訊服務業(電信業)等類似用途建築物			
第二類	住宅(多戶住宅)用途建築物	樓地板面積每滿150平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿100平方公尺設置一輛	-
第三類	醫療保健服務業等類似用途建築物	樓地板面積每滿150平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿100平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿2000平方公尺設置一輛(最多設置2輛)
第四類	倉儲物流業(倉儲業、物流中心、理貨包裝業)、修理服務業、文化及教育設施(學前教育設施、學術研究機構、社教設施、文康設施)等類似用途建築物	樓地板面積每滿200平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿100平方公尺設置一輛	樓地板面積每滿3000平方公尺設置一輛(最多設置2輛)
第五類	前四類以外建築物	同第四類之規定。		

2.停車場用地應提供停車設施及相關設備及設施使用，其設置標準依建築技術規則建築技術施工篇規定。

3.機車停車位尺寸及車道寬度依下列規定：

(1)機車停車位尺寸：長 1.8 公尺，寬 0.9 公尺。

(2)機車車道如與汽車車道共用者，其寬度依汽車車道規定留設；機車車道如係單獨留設者，其寬度不得小於 2 公尺。

4.最小裝卸位尺寸：長 6 公尺，寬 2.5 公尺，淨高 2.75 公尺。

(六)轉運及旅遊服務專用區建築基地應自建築線退縮 6 公尺以上建築，臨中山路側應自建築線退縮20 公尺以上建築、臨裕忠路(原中山路870巷)側應自建築線退縮15 公尺以上建築，退縮建築之空地，不得設置圍牆，但得計入法定空地。

(七)本計畫區內之建築基地，應經都市設計審議通過後始得核發建造執照或變更建造執照。

(八)本要點未規定者，適用其他有關法令規定。



圖 1.5-3 土地使用分區管制退縮規定示意圖

1.6 財務可行性分析

一、基本假設參數

表1.6-1 財務基本假設表

項目	內容	備註
一、評估年期	考量本計畫辦理招商前置作業與甄審議約等相關作業時間，預估民間機構於民國 108 年簽約、民國 110 年完工；特許年期自簽約年起算 50 年（預估自民國 108 年至民國 157 年止）。	<ul style="list-style-type: none"> • 特許期：108-157 • 評估期：108-157
二、評估基期	各項報酬率之評估均以民國 107 年初為基期。	• 評估基期：107
三、幣值基準	本計畫各年期各項成本及收益之估算皆以當年之幣值(current	• 現值基期：107

項目	內容	備註
	value)為準，均已加計通貨膨脹因素。	
四、通貨膨脹率	參考行政院經濟建設委員會『新世紀第二期國家建設計畫(民國94至97年四年計畫暨民國104年展望)』之經濟建設指標，預估消費者物價上漲率不超過2%。因應近年來物價水準變動，本計畫物價上漲率以2.0%計。	• 通貨膨脹率：2.0%
五、資產重增置成本	為維持計畫之正常營運，必須定期重置增置部分設備，本計畫預估自營運年度起，就民間機構投資部分於各項設備之耐用年限屆滿時由民間機構按當年幣值重置各項設備，重置支出將以營運期營運現金結餘支應。	• 重增置項目：必須定期重置增置部分設備
六、土地租金支出	主辦機關原應負擔之地價稅將以租金之方式向特許公司收取。地價稅按公告地價總額乘以稅率，公告地價每三年調整一次，興建期間按土地稅法第20條規定，公有土地按基本稅率1%徵收地價稅繳納；營運期間按國有土地出租租金計收標準六折(土地公告地價3%)計收。預估公告地價每三調漲6%。	• 興建期：1% • 營運期：3% • 地價調幅：6%
七、資本結構	本計畫初步假設自有資金比率30%，負債比率為70%估列。	• 負債資金：70%
八、融資條件	1.利率：若本計畫符合行政院『中長期資金』所推動之重大建設及民間投資計畫條件，故假設其為本計畫融資資金之來源。融資利率依中長期資金運用利率，及承貸銀行加碼不超過2個百分點機動計息等，惟相關案例之實際放款利率仍界於4.5%~5.5%之間，計畫估計約為5%(年利率)。 2.融資期限為營運時間，興建期年為寬限期，本金於營運期間攤還。	• 融資利率：5.0% • 融資期間：營運時間 • 寬限期：興建期年 • 還款期間：營運期
九、折現率	1.本計畫民間折現率之計算，係以加權平均資金成本率(Weighted Average Cost of Capital，簡稱WACC)之計算方式訂定。假設本計畫中長期融資借款利率5.0%估算，股東權益報酬率參考國內其他民間投資重大建設計畫之風險加碼後，以6.4%估算，試算本計畫之加權平均資金成本率，其計算公式如下： $WACC = W_d \times K_d \times (1 - T) + W_c \times K_c$ Wd：舉債部分權數(特許期間平均負債比率) Kd：平均借款利率 T：所得稅率 Wc：自有資金權數(特許期間平均自有資金比率)	• 股東權益報酬率參考國內其他民間投資重大建設計畫之風險加碼後，以6.4%估算

項目	內容	備註
	<p>Kc：股東權益報酬率</p> <p>2.本計畫將根據特許期間之平均自有資金與負債比率計算出加權平均資金成本作為民間之參考實質折現率，用以計算各項財務效益結果。</p>	
十、殘值	<p>假設本計畫內由民間機構所購置之各項固定資產於使用期限屆滿時，其殘餘價值甚低，且無法移作他用，故殘值不予估算，同時各項營運資產假設於特許期滿時全部無償移轉給政府，故亦不估列資產轉移價金。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 殘值：0
十一、權利金	<p>權利金之收取分開發權利金及經營權利金。開發權利金係於簽訂委託經營契約時一次全部繳納，經營權利金又可分為定額權利金及營運權利金兩項，定額權利金於營運各年按固定金額支付；營運權利金則按營運收入之一定百分比計收。本計畫將視整體財務效益提出最適收取方式。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 開發權利金：一次繳納 • 定額權利金：每年定期定額繳交 • 營運權利金：按營運收入之一定百分比計收
十二、房屋稅率	<p>房屋稅按房屋現值乘以稅率，並應依其耐用年數予以折舊，按年遞減其價格，本計畫假設營業用之房屋稅率為 3%。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 房屋稅率：3%
十三、營業稅率	<p>本計畫假設營業稅率為 5%，每年度以當期銷項稅額，扣減進項稅額後之餘額，為當期應納或溢付營業稅額。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 營業稅率：5%
十四、所得稅率	<p>。本計畫各年營利事業所得稅率為 20%，另考慮兩稅合一制對每一年度盈餘未做分配部分加扣 10%之營利事業所得稅之課稅規定。另依所得稅法第三十九條規定，符合該條規定者經稅捐稽徵機關核定之前十年內各期虧損得自當年純益額中扣除。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 營所稅率：20%
十五、股利	<p>考慮兩稅合一制對每一年度盈餘未做分配部份必須加扣 10%之營利事業所得稅之規定；為避免此不份之課稅，假設前一年度保留盈餘於彌補累積虧損並提列法定公積後，將於次年度全數發放現金股利。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 現金股利全部發放
十六、短期投資收益率	<p>本計畫初步暫不考慮短期投資收益。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 短期收益：0
十七、折舊及	<p>本計畫民間機構投資部分各項設備採直線法提列折舊及各項</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 結構/雜項工程：

項目	內容	備註
各項攤提	攤提並參酌行政院修正頒布之固定資產耐用年數表，並考量目前營運及維修實務，估計各項設備耐用年限。此外，由於特許公司於特許期間屆滿時需將全部營運資產移轉與政府，故本計畫各項設備折舊年限超過特許年期時，一律以特許年期為折舊期，以配合實際情況。	特許年期 <ul style="list-style-type: none"> • 機電工程：特許年期 • 裝修/景觀工程：特許年期

二、各項基本規劃資料

(一) 工程經費

本計畫興建期工程成本，預估轉運站(高度開發)約44億1,320萬元(107年幣值)，轉運站(低度開發)約14億9,556萬元(107年幣值)，停車場開發約13億1,475萬元(107年幣值)。

(二) 利息資本化

依民國九十年一月十一日修訂之財務會計準則公報第三號規定：「資產達到可用狀態及地點前之一切必要而合理支出，如該項資產需經一段時間，已實施必要之購置或建造工作使其達到可用狀態及地點時，則此段時間內所支出款項而負擔之利息，乃為取得該資產成本之一部分，故此項利息，不宜按一般會計處理作為期間費用，而應將利息資本化，作為該資產取得之成本，而隨該資產之使用年限攤銷。」其「利息資本化所稱『利息』可包括因借款而發生之相關成本」，因此本計畫興建期間因借款所發生之相關成本均予以資本化。

(三) 土地租金

本計畫整建期間除上述工程成本及資本化利息支出外，尚有土地租金之支出。土地租金依『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』規定公有土地之租金「興建期間：按該土地依法應繳納之地價稅及其他費用計收租金」。

二、營運收入預估

本計畫收入包括轉運站、停車場收入及附屬事業(書店、美食街、影城、超市及旅館)收入等。各項收入費率機制係參考市場行情以及未來發展等因素綜合判斷，已進行後續財務試算。主要說明如下：

(一) 轉運站收入

本計畫於停車場用地規劃20席月台(13席收費、7席備用)、轉運站規劃5席避車彎。月台租金20,000元/月，假設每年成長1%。

(二) 停車場收入

1. 小型車收入

(1) 臨停收入

本計畫轉運站用地規劃小型車高強度696席、低強度195席；停車場用地規劃小型車540席。一般臨停每半小時收費15元、每20年調漲5元。營運首年使用率30%、每年成長1%，至50%呈穩定狀態。

(2) 月租收入

本計畫規劃小型車一般民眾全日月租席位占10%、每月收費3,000元；里民全日月租席位占10%、每月收費2,000元；里民夜間月租席位占10%、每月收費1,000元。費率每5年調漲6%。

2. 機車首年臨停收入

(1) 臨停收入

本計畫規劃機車高強度方案2,173席、低強度方案1,160席，每次收費15元；營運首年每日1000輛次，每年成長1%，消費折抵占8成。

(2) 月租收入

本計畫規劃機車一般民眾全日月租席位占10%、每月收費300元；里民全日月租席位占10%、每月收費200元。費率每5年調漲6%。

(二) 附屬事業收入

本計畫規劃附屬事業項目包括商場(書店、美食街、影城、超級市場)及旅館等項。書店面積約889坪、坪效48,000元/年；美食街面積約4,543坪、坪效180,000元/年；影城面積約3,679坪、坪效66,000元/年；超級市場面積約1,732坪、坪效132,000元/年；旅館400間、平均房價3,100元/間。附屬事業各項營運收入假設參考表1.6-3。

表1.6-2 停車場營運收入假設表

車種		小型車	機車	大客車
車位數	轉運站專用區	高強度	696席	- (5席避車彎不收費)
		低強度	195席	

停車場 用地	高強度	540席	-	13席 (7席備用不收費)
	低強度	-	-	
費率	一般臨停收費標準	15元/半小時；每20年調整5元	15元/次；每20年調整5元	-
	一般民眾全日月租	3,000元/月；每5年調整6%	300元/月；每5年調整6%	-
	里民全日月租	2,000元/月；每5年調整6%	200元/月；每5年調整6%	20,000元
	里民夜間月租	1,000元/月；每5年調整6%	-	-
使用率	一般臨停 平均使用率	營運首年30%，消費折抵占6成；年增1%，上限50%	營運首年每日1000輛次，消費折抵占8成；年增1%	-
	一般民眾全日月租	10%	10%	-
	里民全日月租	10%	10%	-
	里民夜間月租	10%	-	-

註：年營運 365 天、每天 24 小時。

資料來源：本計畫整理。

表1.6-3 附屬事業營運收入假設表

業種	面積(坪)；數量	坪效(元/年)；單價(元/間)	營運收入(元/年)
商場書店	889坪	48,000元/年	23,449,920
商場(含美食街)	4,543坪	180,000元/年	449,575,200
影城	3,679坪	66,000元/年	133,506,120
超級市場	1,732坪	132,000元/年	125,677,200
旅館	高強度	400間	3,100元/間 (首年35%，每年2%，成長至50%為止)
	低強度	-	

註：各項營運收入假設每年成長 2%。

資料來源：本計畫整理。

二、營運支出預估

本計畫假設採全自營，營運支出包括銷貨成本、人事費用、管銷雜支等，主要說明如下：

(一) 停車場營運支出

1. 人事成本

停車場聘請15人，平均薪資約42萬元/人/年，預估營運首年人事成本約630萬元，營運次年起每年增加2%。

2. 管銷成本

管銷雜支(包括水電燃料費水電燃料費、清潔費、郵電費、廣告宣傳、保險費、維修費等)，預估約佔營運收入15%。

(二) 附屬事業營運支出

本計畫規劃附屬事業項目包括書店、美食街、影城、超級市場及旅館等項。各項附屬事業營運支出如表1.6-4所示，主要為銷貨成本、人事成本及管銷雜支，其佔營運支出比例為書店96.80%、美食街78.05%、影城82.26%、超級市場87.61%、旅館80.00%。各項營運支出假設參考表4.2-4，總營運支出比例平均約為73%。

表1.6-4 營運支出假設表

項目	銷貨成本	人事成本	管銷雜支	小計	
停車場	-	630萬元	15.00%	-	
附屬事業	書店	67.21%	22.02%	7.57%	96.80%
	美食街	45.91%	24.26%	7.88%	78.05%
	影城	47.61%	17.25%	17.40%	82.26%
	超級市場	64.96%	13.37%	9.28%	87.61%
	旅館	10.00%	35.00%	35.00%	80.00%

註：各項營運成本率參考相關案例營運收入之百分比估算。

資料來源：本計畫整理

三、財務效益分析

(一) 投資效益評估

財務效益分析係依據前述各項基本假設參數之設定，以及本計畫前置期成本、營運成本及營運收入等規劃資料進行現金流量試算，並估算計畫自償能力即各項財務指標報酬率，再據以評估民間參與投資之財務可行性。整體財務計畫經財務試算出之計畫內部報酬率、計畫淨現值、計畫還本年期、自償能力等財務評估指標，彙整如表1.6-5所示。

本計畫以BOT方式辦理，在不計入權利金的條件下，僅低強度(僅轉運站專用區)股東內部報酬率(13.47%)大於計畫設定之12.00%，股東淨值為正值(102,141千元)。顯示在計畫設定民間機構要求之報酬率為12.00%時，計畫方案四已具備民間投資之財務可行性。

表1.6-5 財務效益指標

財務評估指標 方案	高強度(全區)	高強度(僅轉運站 專用區)	低強度(全區)	低強度(僅轉運站 專用區)
特許年期	50年	50年	50年	50年
權利金	0千元	0千元	0千元	0千元
計畫內部報酬率	4.18%	5.12%	7.15%	10.61%
股東內部報酬率	4.20%	5.35%	8.01%	13.47%
計畫淨現值	-1,947,069千元	-933,787千元	387,291千元	1,357,150千元
股東淨現值	-2,080,388千元	-1,411,410千元	545,570千元	102,141千元
計畫回收年期(名目法)	31	30	21	14
股本回收年期(名目法)	34	31	25	16
自償率	83.74%	88.33%	95.61%	103.69%
加權平均資金成本率	6.40%	6.40%	6.40%	6.40%

註：名目法回收年期係以當年幣值計算之，本計畫自特許年（108）年起算。

(二) 敏感度分析

以上財務效益分析之結果，乃是奠基於諸多假設前提之下所預估，任何投資計畫皆須確認各類風險，並進行風險管理，倘若未來實際經營結果與假設條件有所出入，財務效益將與目前預估之結果會有差異。因此須探究各項重要假設及參數之變化對相關報酬率之影響，以了解各項變動因素衝擊之承受能力。整體計畫中以費率、使用率及投資成本（不含權利金）等三項為重要參數，以低強度(僅轉運站專用區)為例，每次令其中一項參數變動，求算股東內部報酬率及自償能力之變動情形，可了解各項參數變動對本計畫投資效益之影響，分析結果如表1.6-6及圖1.6-1所示。

1. 費率改變

根據分析結果顯示本計畫費率平均上下調整5%時，股東內部報酬率調整6.13%，顯示使用率對本計畫財務效益影響僅次於使用率。

2. 使用率改變

根據分析結果顯示本計畫使用率平均上下調整5%時，股東內部報酬率調整8.36%，顯示相較於其他兩項因子，使用率的變動幅度，對本計畫財務效益之衝擊最大。

3. 投資成本（不含權利金）改變

根據分析結果顯示本計畫投資成本平均上下調整5%時，股東內部報酬率調整6.13%，顯示投資成本對本計畫財務效益影響僅次於使用率。

綜觀敏感度分析彙總表可知，本計畫『使用率』對計畫影響最大，在變動幅度為5%時，股東投資報酬率變動達8.36%，當使用率降低15%時投資報酬率降為10.38%；『費率』在變動幅度為5%時，股東投資報酬率變動達6.13%，當費率降低15%時投資報酬率降為11.13%；『投資成本』變動彈性較大，當投資成本增加15%時投資報酬率仍有11.50%。由於『費率』及『使用率』與市場及行銷息息相關，未來本計畫基地如何利用區位的優勢與政策，配合活潑的行銷吸引人潮，提高各設施的使用率，將是計畫成功的主要關鍵。

表1.6-6 敏感度分析表

單位:新台幣仟元

費率/租金變動	-15%	-10%	-5%	0%	5%	10%	15%
Project IRR	9.28%	9.73%	10.17%	10.61%	11.05%	11.48%	11.91%

Project NPV	899,182	1,051,838	1,204,494	1,357,150	1,509,806	1,662,462	1,815,117
Equity IRR	11.13%	11.89%	12.66%	13.47%	14.31%	15.18%	16.09%
Change %	-17.33%	-11.75%	-5.98%	0.00%	6.22%	12.71%	19.47%
Equity NPV	-63,455	-8,256	46,942	102,141	157,339	212,538	267,737
SLR	101.01%	101.99%	102.87%	103.69%	104.43%	105.12%	105.76%
使用率變動	-15%	-10%	-5%	0%	5%	10%	15%
Project IRR	8.82%	9.43%	10.02%	10.61%	11.20%	11.78%	12.36%
Project NPV	751,969	953,696	1,155,423	1,357,150	1,558,877	1,760,604	1,962,330
Equity IRR	10.38%	11.36%	12.39%	13.47%	14.62%	15.84%	17.14%
Change %	-22.93%	-15.66%	-8.04%	0.00%	8.52%	17.59%	27.24%
Equity NPV	-121,589	-47,013	27,564	102,141	176,718	251,294	325,871
SLR	99.88%	101.30%	102.56%	103.69%	104.70%	105.61%	106.44%
投資成本變動 (不含權利金)	-15%	-10%	-5%	0%	5%	10%	15%
Project IRR	12.08%	11.54%	11.05%	10.61%	10.21%	9.84%	9.50%
Project NPV	1,598,137	1,517,808	1,437,479	1,357,150	1,276,821	1,196,491	1,116,162
Equity IRR	16.45%	15.30%	14.31%	13.47%	12.73%	12.08%	11.50%
Change %	22.16%	13.59%	6.29%	0.00%	-5.49%	-10.32%	-14.63%
Equity NPV	246,207	198,185	150,163	102,141	54,119	6,097	-41,925
SLR	105.95%	105.19%	104.43%	103.69%	102.95%	102.23%	101.51%

註：本計畫整理。

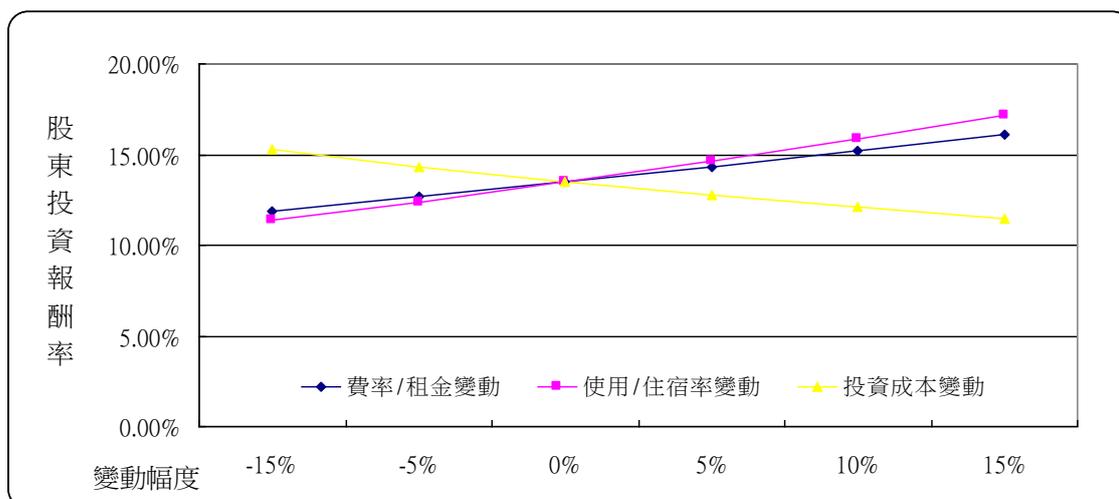


圖 1.6-1 敏感度分析圖

四、權利金收取建議

本計畫採BOT方式委託民間機構經營，考量民間機構已投入龐大整修經費，以及企業的信心與承擔的風險過大，本計畫建議除於簽約時（營運首年）不收取發權利金外，營運權利金採固定比率與分期固定金額併行的方式，公部門除適度的分擔風險以外，也可保有利益共享的彈性；本計畫建議簽約時不收取開發權利金，營運期間之定額權利金為1,000萬元，營運權利金按每年營運收入

1.00%以上計收。

表1.6-7 權利金收取金額與方式

財務評估指標		BOT			
		固定金額權利金		固定比率 權利金	固定分期+ 比率權利金
		單筆	分期		
權利金 (%,千元/當 年幣值)	開發權利金(第一年)	171,239千元	-	-	0千元
	定額權利金(每年)	-	21,848千元	-	10,000千元
	營運權利金(每年)	-	-	1.85%	1.00%
營運期合計	當年幣值	171,239千元	1,026,856千 元	1,208,169千 元	1,121,515千元
	107年現值	151,258千元	251,930千元	267,129千元	259,361千元
股東內部報酬率		12.0%	12.0%	12.0%	12.0%
股東淨現值		0千元	0千元	0千元	0千元
股本回收年期(名目法)		18	18	18	19

註：回收年期自營運年(108年)起算。

五、小結

(一)民間投資可行性研判

本計畫以BOT方式辦理，在不計入權利金的條件下，僅低強度(僅轉運站專用區)股東內部報酬率(13.47%)大於計畫設定之12.00%，股東淨值為正值(102,141千元)。顯示在計畫設定民間機構要求之報酬率為12.00%時，計畫低強度(僅轉運站專用區)已具備民間投資之財務可行性。

(二)敏感度分析

綜觀敏感度分析彙總表可知，本計畫『使用率』對計畫影響最大，在變動幅度為5%時，股東投資報酬率變動達8.36%，當使用率降低15%時投資報酬率降為10.38%；『費率』在變動幅度為5%時，股東投資報酬率變動達6.13%，當費率降低15%時投資報酬率降為11.13%；『投資成本』變動彈性較大，當投資成本增加15%時投資報酬率仍有11.50%。由於『費率』及『使用率』與市場及行銷息息相關，未來本計畫基地如何利用區位的優勢與政策，配合活潑的行銷吸引人潮，提高各設施的使用率，將是計畫成功的主要關鍵。

(三)權利金建議

本計畫採BOT方式委託民間機構經營，考量民間機構已投入龐大興建經費

，以及企業的信心與承擔的風險過大，本計畫建議除於簽約時（營運首年）不收取發權利金外，營運權利金採固定比率與分期固定金額併行的方式，公部門除適度的分擔風險以外，也可保有利益共享的彈性；本計畫建議簽約時不收取開發權利金，營運期間之定額權利金為1,000萬元，營運權利金按每年營運收入1.00%以上計收。

1.7 環境影響可行性分析

一、環境影響評估實施範圍認定標準

茲依上述認定標準，將促參法所訂定之公共建設項目與環境影響評估認定標準及其相關規定，對照開發時需參考法條如表1.7-1及表1.7-2，如本案規劃之轉運站大樓，係屬商業、綜合性大樓或位於都市計畫商業區之大樓，其樓層20層以上或高度70公尺以上者或其附屬設施旅館開發面積達5公頃者，即必須依環境影響評估法與開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準等相關規定實施環境影響評估。因本案基地面積未達5公頃，故本案開發應無需實施環境影響評估。

表1.7-1 促參法公共建設項目與「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」法條參照表

促參法公共建設項目		開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準
交通建設	鐵路	第6條
	公路	第5條
	市區快速道路	第5條
	大眾捷運系統	第7條
	輕軌運輸系統	第7條
	轉運站、車站、調度站	第6條、第7條
	航空站與其設施	第9條
	港埠與其設施	第8條
	停車場	
	橋樑	第5條、第6條
	隧道	第5條、第6條
共同管道		
環境污染防治設施	空氣污染防治、噪音與振動防制、水污染防治、土壤污染整治及廢棄物之貯存、清除、處理或最終處置設施	第28條
	營建剩餘土石方資源堆置處理場及其設施	第28條
	污水下水道	第28條
	自來水設施	第13條

促參法公共建設項目		開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準
	衛生醫療設施	第24條
	勞工福利設施	第22條、第23條
社會福利設施	社會福利機構及其設施	第23條
	殯儀館	第31條
	火葬場	第31條
文教設施	公立學校、公立幼稚園及其設施	第23條
	社會教育機構及其設施。但不包括體育場所	第23條
	依法指定之古蹟、登錄之歷史建築及其設施	第23條
	其他經目的事業主管機關認定之文化、教育機構及其設施	第23條
觀光遊憩及森林遊樂重大設施	遊憩(樂)設施、住宿、餐飲、解說等相關服務設施	第19條、第20條、21條、第22條
	區內及聯外運輸設施	第5條
電業設施		第29條、第30條、第31條
公用氣體燃料設施	貯存氣體燃料之貯氣槽、貯氣管、貯氣場及其附屬貯氣設備	第31條
	自來源地起所敷設之輸氣管線、加壓站、整壓站及其他有關之輸氣設備	第31條
	摻配空氣或其他可燃氣體，以調整供應氣體燃料熱值之摻配設備	第31條
	用以氣化、液化氣體燃料之氣化設備	第31條
	裝卸液化氣體燃料之裝卸設備	第31條
運動設施	單項運動場館	第21條、第22條
	運動休閒園區	第21條、第22條
公園綠地設施		
重大工業設施		第3條、第4條
重大商業設施	零售市場	第26條
	大型購物中心	第26條、第31條
	大型物流中心	第26條、第31條
	國際展覽中心	第26條、第31條
	國際會議中心	第26條、第31條

促參法公共建設項目	開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準
重大科技設施	第3條、第4條
新市鎮開發	第25條

資料來源：民間參與公共建設可行性評估及先期規劃作業手冊，行政院公共工程委員會，民國 90 年 12 月。

表1.7-2 與本計畫有關應實施環境影響評估項目參照表

項目	相關規定	是否達環評標準
旅館或觀光旅館之興建或擴建	位於都市土地，申請開發或累積開發面積五公頃。	未達
工商綜合區或大型購物中心之興建或擴建工程	位於都市土地，申請開發或累積開發面積五公頃以上。	未達
高樓建築	其高度一百二十公尺以上者，應實施環境影響評估。	視開發規模而定

資料來源：「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」，101 年 1 月，本計畫整理。

備註：依環評法之規定，本表之認定方式應以實際之開發行為為主。

二、開發環境影響評估與節能減碳評估

(一)開發影響評估

本計畫仁德轉運站之興建營運對周遭環境之影響，主要可從自然生態環境、生活環境、社會經濟環境及景觀等4個層面進行分析，因此環境影響分析項目即就此4個層面開發前後之差異進行比較，以為評核之參考，其分析項目如表 1.7-3。本計畫所採行之綜合分析方法為「權重尺度明細表」，其優點在於較能將環境類別與項目系統化於綜合分析，為國內目前較為常用之分析方法，各分析項目之分析結果請參見表1.7-4。

表1.7-3 環境影響分析項目一覽表

大項目	中項目	子項目	分析項目
生活環境	地層下陷	下沉量	水準測量值、範圍
	空氣污染	碳氫化物、懸浮微粒	濃度、釋放量、地域分佈
	水質影響	BOD、SS、大腸菌數	濃度、排放量、承受水體分佈
	廢棄物影響	一般廢棄物、事業廢棄物	產生量、質、處理狀況
	噪音影響	噪音量	音源、受音點範圍、位準
	振動影響	振動量	位準、範圍

大項目	中項目	子項目	分析項目
自然生態環境	地象	地形及地貌	施工前、完成後地象之改變
	水文	水文、逕流量	施工中、完成後逕流量之改變及排水系統之影響
	水生植物		變化狀況
	陸生植物		變化狀況
社會經濟及人文環境	土地利用		與該地區未來計畫之配合度
	商業活動	商業開發	商業開發對附近經濟之助益
	文化史蹟		史蹟之存在與否
景觀	景觀美質	整體美感	與附近環境之協調性

表1.7-4 開發環境影響綜合分析

環境類別	環境項目	影響階段		影響評估		影響說明
		施工	完成	範圍	程度	
生活環境	空氣品質	V		基地附近 3公里範圍	-	施工區灑水抑制揚塵；施工車輛清洗；運輸車加以帆布覆蓋及施工機具車輛排氣定期保養，以符合環保排放標準
	水質	V		基地附近 附近	-	施工及洗車廢水應先經沉澱處理；機具車輛之保養廢液亦請代處理業妥為處理
			V	河川或 水域	-	任何污水需經建築污水處理（化糞池）以符合放流水標準；若化糞池 RC 構造發生裂縫，亦可能污染地下水
	廢棄物質	V		基地 附近	-	施工產生之一般或事業廢棄物需委託合格代清除及處理業清除或回收
			V	基地 附近	-	未來基地垃圾應與當地清潔隊協商固定每日清運工作
	噪音及 振動	V		噪音 敏感區	-	避免於夜間施工，而物料運輸應分散，避免集中於同一日；慎選運輸路線避開人口稠密區；採低噪音施工機械
自然環境	氣象	V		基地 附近	○	本計畫無大型之工業廢氣與溫室氣體排放設施
	地形地貌	V		基地 附近	-	基地施工將造成基地周邊地形及地貌微幅之改變
	水文	V		基地 附近	○	現地為不透水層之已開發區

環境類別	環境項目	影響階段		影響評估		影響說明
		施工	完成	範圍	程度	
			V	基地附近	○	現地為不透水層之已開發區
	土壤地質	V		基地附近	○	本計畫僅進行整建工程，無需進行開挖作業
	陸域	V		基地附近	○	現地為不透水層之已開發區
	生態		V	基地附近	○	現地為不透水層之已開發區
社會及經濟環境	土地利用	V		基地附近	-	施工材料、機具進出對附近住家造成輕微影響
	就業及產業活動	V		基地附近	+	施工時就業機會的提供對營建業、商業、服務業需求
			V	基地附近	+	增加所屬員工之就業機會及對當地商業、服務業之需求
	交通運輸	V		基地附近	-	施工運輸車次頻率恐將增加基地附近周邊道路之交通負荷
			V	基地附近	-	對停車場進出口道路之交通服務品質略有影響
	社會結構		V	基地附近	+	對基地附近附近鄉鎮之社會組織有微幅影響
景觀美質環境	文化古蹟	V		基地附近	○	基地附近內均無指定之古蹟，且未發現任何考古跡象，判斷應可進行開發
	景觀	V		基地附近	-	工程中工地雜亂的景象對景觀資源的適意性有些影響；植栽綠化工程應儘早提前辦理
			V	基地附近	+	基地附近內土地經整體規劃與景觀改造，將較具調合及統一性

+++：顯著性之正面影響

-：輕度性之負面影響

++：中度性之正面影響

--：中度性之負面影響

+

---：顯著性之負面影響

○：無影響

一般而言，本計畫仁德轉運站興建營運之環境影響，主要為施工期間所造成的環境影響，包括空氣品質、水質、噪音及工程廢棄物等項目，惟此影響應屬短期，而施工單位應將必要之改善措施確實執行，以降低對週遭環境的衝擊。此外，本計畫興建完成後，因衍生部份停車需求，將因停車問題產生些微之環境影響；但仁德轉運站之興建營運及所屬商業設施之引進，透過提升營運效能亦將帶動地區發展、增加就業機會，整體而言，本計畫之興建對周邊環境將產生正面效益。

二、節能減碳評估

未來本計畫仁德轉運站之設置，有助於提升臺南市交通運輸便捷性，因此本計畫興建工程確有其需求，未來建議可參酌綠建築設計以及相關節能減碳規劃。

表1.7-5 永續公共工程節能減碳獎勵機制

工程全生命週期減碳構想	節能減碳評估要項
工程可行性評估	1.既有公共設施服務效能 2.工程需求性評估 3.生命週期成本效益評估 4.替代方案評估 5.節能減碳達成目標 6.維護及經營管理組織與模式
工程規劃設計	1.採用性能規範 2.最小營建規模 3.高效能營建材料之應用 4.自然生態環境保護 5.現地材料優先使用 6.資源再生利用 7.機電設備節能與效率提昇
工程施作	1.營建剩餘土石方減量及再利用 2.工址現地減廢 3.材料妥善管理減少浪費

	<ol style="list-style-type: none"> 4.施工法(機具)節能減碳評估 5.施工自動化 6.環境保護措施 7.能源有效應用 8.節能減碳項目加強查核
設施維護管理	<ol style="list-style-type: none"> 1.工程相關資料納入資料庫 2.建立維護組織與標準作業流程 3.減少設施閒置，提昇利用率 4.經常性性能檢核評估 5.延壽方案評估 6.合理編列經費
設施任務終止	<ol style="list-style-type: none"> 1.用途改變活化設施 2.拆除廢棄物再生利用 3.效益檢討回饋

資料來源：永續公共工程-節能減碳政策白皮書-核定本

三、交通影響評估

參照民國 96 年 06 月 06 日「建築物交通影響評估準則」之規定：「在交通密集地區，供公眾使用之建築物，依建築技術規則建築設計施工編第五十九條之分類，其設置停車位數或開發、變更使用樓地板面積符合下列規定者，得經地方主管機關會商當地主管建築機關及都市計畫主管機關公告，列為應實施交通影響評估之建築物」；依上開法令分類，本計畫仁德轉運站興建營運樓地板面積，未來倘達應辦理建築物交通影響評估之法規門檻，未來民間機構應依相關法令實施交通影響評估。

表1.7-6 應實施交通影響評估之適用範圍表

類別	建築物用途	提 送 門 檻	
		樓地板面積	停車位數
第一類	戲院、電影院、歌廳、國際觀光旅館、演藝場、集會堂、舞廳、夜總會、視聽伴唱遊藝場、遊藝場、酒家、展覽場、辦公室、金融業、市場、商場、餐廳、飲食店、店鋪、俱樂部、撞球場、理容業、公共浴室、旅遊及運輸業、攝影棚等類似用途建築物。	24,000	150
第二類	住宅、集合住宅等居住用途建築物。	48,000	360
第三類	旅館、招待所、博物館、科學館、歷史文物館、資料館、美術館、圖書館、陳列館、水族館、音樂廳、文康活動中心、醫院、殯儀館、體育設施、宗教設施、福利設施等類似用途建築物。	48,000	180
第四類	倉庫、學校、幼稚園、托兒所、車輛修配保管、補習班、屠宰場、工廠等類似用途建築物。	60,000	200
第五類	前四類以外之建築物，其設置小型車停車位數或樓地板面積，由中央主管機關視實際情形另定之。		
其他		建管法令規定須提送	

四、交通改善措施研擬

由於本計畫基地開發轉運站，且周邊尚有其他重劃後土地尚未開發，故未來交通需求較高，為減輕開發後段所造成之交通衝擊，本計畫乃研擬基地內部及鄰近地區之交通改善措施，並說明如後。

(一) 內部交通改善

1. 尖峰時段大客車出入口配合人員進行疏導

尖峰時段於大客車出入口與交通頻繁路段配置交管人員，現場協助路口交通疏導，以提升車流運作效率及維護行人安全。

2. 增闢轉運站接駁公車

本轉運站為聯絡國道至臺南市中心重要的聯絡要道，故建議可增闢公車路線需服務市區各主要地區，以滿足轉乘運輸需求。

3. 大眾運輸動線及資訊規劃

提昇大眾運輸使用率之第一要項即為針對各開發類別規劃合理且有效率之大眾運輸轉乘動線，並提供大眾運輸即時資訊，使乘客能快速且正確的往返目的地或進行相關轉乘。

4. 設置行人導引標誌

在各出入口相關位置設置正確之行人導引標誌，提醒使用者搭乘大眾運輸的最近出口與位置，提高使用者搭乘大眾運輸之意願與方便性。

5. 停車場出入口安全設施

為提醒行經進出口處之行人及車輛能提高警覺，於大客車及停車場出入口前方設置閃光警示燈號（配合聲響音效），以提醒用路人，車輛即將出場，在通過時應注意安全。此外，在尖峰時段於大客車及停車場出入口處派遣任交通指揮工作，以增進進出車流運作效率及維護行人安全。

6. 停車場內安全設施

(1) 於車道視線不良處加設圓凸鏡以提供進出車輛能即時掌握前方來車狀況。

(2) 為提高各停車樓層進出坡道間車輛行駛安全，除在坡道加鋪止滑材料外，亦鋪設車輛偵測器，配合設置閃光警示燈與圓凸鏡等設施，以提

醒行經車輛能提高警覺，避免發生事故。

(3) 在燈光照明上除依建築技術規則規定辦理外，在進出口及上下車道間加強燈光照明提供駕駛者安全環境。

7. 停車資訊及安全監視系統配置

(1) 停車場車位資訊顯示牌面

為明確讓民眾瞭解轉運站內設有公共停車場，於路口及停車場地面層入口處設置停車空間標示牌面，清楚揭示汽、機車停車位數量與指引停車空間位置。

(2) 場內動態車位資訊顯示系統

停車場內部區域設置動態車位資訊顯示看板，將各樓層車位資訊告知停車者。另為避免使用者對於停車位置產生迷失感，並提供記憶輔助，停車場內部區域應以顏色、英文字母或數字區分，方便停車者能迅速找到自己所停放之車位。

(3) 場內安全監視系統配置

為維護人車進出及停車之安全，停車場內應於適當位置配置CCTV閉路電視監視系統，由控制室隨時監看全場狀況，以防止危害安全的情事發生。人員出入梯廳及停車區應設置緊急按鈕，並且隨時與攝影機及控制室保持連線，其次則可利用緊急求救對講機及擴音系統，確保場內人員安全及告知管理人員停車場相關訊息。

(二) 外部交通改善

1. 東側新闢道路路口增設號誌

本轉運站用地東側及南側為本轉運站各類車輛進出之主要道路，建議未來應配合轉運站之興建營運時程，於東側裕忠路(原中山路870巷)路口增設號誌，以確保路口往來人車安全。

2. 路邊停車管制收費及加強取締違規停車

落實大眾運輸優先的觀念，適當地提供接駁轉乘設施空間；必要時可設置大眾運輸場站禁停區域，塗銷禁停區域內已劃設之汽、機車路邊停車格位，降低對車流干擾，並將停車轉乘車輛導引至周邊鄰近的路外停車場；此外，亦應協請交管單位嚴格取締主要道路路邊違規停車，以降低對車流之影響，提升道路運作效率。

1.8 可行性綜合評估

本計畫綜整興辦目的、法律、市場、土地取得、財務、環境影響等各因素，分析民間參與之可行性如下表1.8-1。

表1.8-1 可行性綜合評估彙整表

可行性評估要項		評估說明	民間參與 可行性研判
興辦目的	民間參與 是否能帶 動公共設 施有效利 用	<ul style="list-style-type: none"> 仁德轉運站之興建營運及所屬商業設施之引進，有助於提升臺南市交通運輸便捷性，且透過提升營運效能亦將帶動地區發展、增加就業機會。 未來應秉持「民間最大的參與」及「政府最大的謹慎」為原則，建立兼顧維護公共利益與落實民間參與之機制 	可行 藉由雙方合約 機制規範與督 導民間機構營 運，創造「政
	能否減輕 政府財政 負擔	<ul style="list-style-type: none"> 由民間負責營運，臺南市政府可達到精簡人力、擷節開支的目的。 	府、業者、社 會」三贏的局 面。
法律可行性	是否符合 促參法相 關規定	<ul style="list-style-type: none"> 本計畫係屬促參法施行細則第三第一項第一款所定義之供公眾使用或促進公共利益之建設....1.交通建設及共同管道，故可依促參法之相關程序辦理民間參與作業。 	可行

可行性評估要項		評估說明	民間參與 可行性研判
是否 符合 重大公共 建設範圍		<ul style="list-style-type: none"> 本計畫依本法第八條第一項第五款(BOT)辦理，且投資總額不含土地達新臺幣五億元以上者；開發面積達〇、五公頃以上者；建築基地面積達六千平方公尺以上，且總樓地板面積達三萬平方公尺以上者。將屬於重大公共建設範圍，得享有相關稅賦優惠。 	
市場 可行性	購物中心 市場供需 調查與分 析	<ul style="list-style-type: none"> 臺南市百貨業之年坪效原則呈現穩定成長之趨勢，故本計畫因位屬臺南市中心人口集聚地，加上附近的各類賣場可產生群聚效應，預期本計畫應俱備市場開發之可行性。 	可行 建議於招商前 應充分與潛在
	市場定位	<ul style="list-style-type: none"> 考量臺南市近年購物中心之發展趨勢，同時考量目前潛在競爭對手之初步規劃開發規模與型態，分類均屬超大型購物中心，且其市場定位均以滿足一次性休閒購物及全客層之營運規劃模式，為確保本購物中心之競爭力與營運效益，本計畫之開發規模與定位預估可達「超大型購物中心」層級。 	投資人溝通， 並廣聽投資人 意見，以提高 本計畫招商成 公之機會與誘

可行性評估要項		評估說明	民間參與 可行性研判
	潛在投資 意願調查	<ul style="list-style-type: none"> 彙整目前初步分析結果，本計畫未來之申請人至少包含客運因。 之相關營運實績，為主要出資者非署客運業者之可能性極高，要由潛在投資人(例如壽險業者、百貨業者及旅館業者)自行媒合客運業者可能性不高，建議主辦機關可透過釋放路權方式，吸引有意願之客運業者，以增加潛在投資意願。本案「轉運及旅遊服務專用區」之法定停車位仍須各自檢討與滿足，且停車場用地僅能有 1/3 樓地板作為商業多目標使用，欠缺投資誘因；未來可考量得否劃出特許範圍，或透過訂定「停車場用地」土地使用管制之方式，給與民間更大的規劃彈性。此外廠商亦期望能與各種產業結合，創造更多商機，以提高廠商投資意願。 	
土地取得 可行性	土地取得	<ul style="list-style-type: none"> 本計畫用地共十六筆土地，由於土地所有權人及管理單位均為臺南市政府，依法得授權所屬之臺南市政府交通局辦理促進民間參與之作業程序，並無土地取得之問題。 	可行
	地上物處理	<ul style="list-style-type: none"> 目前計畫基地現況做大客車平面停車使用，無建築物存在故無需處理地上物。 	

可行性評估要項		評估說明				民間參與 可行性研判																																																
財 務 可 行 性	財務基本 規劃	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫之土地面積為 16,436.63 平方公尺 • 財務評估年期 50 年。 • 投資經費全部由民間支出。 				可行																																																
	財務可行性	<p>• 本計畫以 BOT 方式辦理，在不計入權利金的條件下，僅低強度(僅轉運站專用區)股東內部報酬率(13.47%)大於計畫設定之 12.00%，股東淨值為正值(102,141 千元)。顯示在計畫設定民間機構要求之報酬率為 12.00%時，計畫低強度(僅轉運站專用區)已具備民間投資之財務可行性。</p>																																																				
	財務指標	<p>• 財務效益分析如下表：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>財務評估指標</th> <th>高強度(全區)</th> <th>高強度(僅轉運站專用區)</th> <th>低強度(全區)</th> <th>低強度(僅轉運站專用區)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>營運年期</td> <td>50年</td> <td>50年</td> <td>50年</td> <td>50年</td> </tr> <tr> <td>權利金</td> <td>0千元</td> <td>0千元</td> <td>0千元</td> <td>0千元</td> </tr> <tr> <td>計畫內部報酬率</td> <td>4.18%</td> <td>5.12%</td> <td>7.15%</td> <td>10.61%</td> </tr> <tr> <td>股東內部報酬率(現金流量基礎)</td> <td>4.20%</td> <td>5.35%</td> <td>8.01%</td> <td>13.47%</td> </tr> <tr> <td>計畫淨現值</td> <td>-1,947,069 千元</td> <td>-933,787千 元</td> <td>387,291 千元</td> <td>1,357,150 千元</td> </tr> <tr> <td>股東淨現值(現金流量基礎)</td> <td>-2,080,388 千元</td> <td>-1,411,410 千元</td> <td>545,570 千元</td> <td>102,141 千元</td> </tr> <tr> <td>計畫回收年期(名目法)</td> <td>31</td> <td>30</td> <td>21</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>股本回收年期(名目法,現金流量基礎)</td> <td>34</td> <td>31</td> <td>25</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>加權平均資金成本率</td> <td>83.74%</td> <td>88.33%</td> <td>95.61%</td> <td>103.69%</td> </tr> </tbody> </table>					財務評估指標	高強度(全區)	高強度(僅轉運站專用區)	低強度(全區)	低強度(僅轉運站專用區)	營運年期	50年	50年	50年	50年	權利金	0千元	0千元	0千元	0千元	計畫內部報酬率	4.18%	5.12%	7.15%	10.61%	股東內部報酬率(現金流量基礎)	4.20%	5.35%	8.01%	13.47%	計畫淨現值	-1,947,069 千元	-933,787千 元	387,291 千元	1,357,150 千元	股東淨現值(現金流量基礎)	-2,080,388 千元	-1,411,410 千元	545,570 千元	102,141 千元	計畫回收年期(名目法)	31	30	21	14	股本回收年期(名目法,現金流量基礎)	34	31	25	16	加權平均資金成本率	83.74%	88.33%
財務評估指標	高強度(全區)	高強度(僅轉運站專用區)	低強度(全區)	低強度(僅轉運站專用區)																																																		
營運年期	50年	50年	50年	50年																																																		
權利金	0千元	0千元	0千元	0千元																																																		
計畫內部報酬率	4.18%	5.12%	7.15%	10.61%																																																		
股東內部報酬率(現金流量基礎)	4.20%	5.35%	8.01%	13.47%																																																		
計畫淨現值	-1,947,069 千元	-933,787千 元	387,291 千元	1,357,150 千元																																																		
股東淨現值(現金流量基礎)	-2,080,388 千元	-1,411,410 千元	545,570 千元	102,141 千元																																																		
計畫回收年期(名目法)	31	30	21	14																																																		
股本回收年期(名目法,現金流量基礎)	34	31	25	16																																																		
加權平均資金成本率	83.74%	88.33%	95.61%	103.69%																																																		

可行性評估要項	評估說明	民間參與 可行性研判	
	財務規劃建議	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫採 BOT 方式委託民間機構經營，考量民間機構已投入龐大整修經費，以及企業的信心與承擔的風險過大，本計畫建議除於簽約時（營運首年）不收取發權利金外，營運權利金採固定比率與分期固定金額併行的方式，公部門除適度的分擔風險以外，也可保有利益共享的彈性；本計畫建議簽約時不收取開發權利金，營運期間之定額權利金為 1,000 萬元，營運權利金按每年營運收入 1.00% 以上計收。 	
環境影響分析	適用環評法令與否	<ul style="list-style-type: none"> • 由於本計畫所屬公共建設之開發行為開發規模未達環評法規規定門檻值，故本計畫開發時無需進行環境影響評估。 	可行 未來將透過交通改善策略，減少對周邊交通之衝擊。
	開發影響分析	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫仁德轉運站興建營運之環境影響，主要為施工期間所造成的環境影響，包括空氣品質、水質、噪音及工程廢棄物等項目，惟此影響應屬短期，而施工單位應將必要之改善措施確實執行，以降低對週遭環境的衝擊 	
	對周邊影響之衝擊	<ul style="list-style-type: none"> • 本計畫興建完成後，因衍生部份停車需求，將因停車問題產生些微之環境影響；但仁德轉運站興建營運及所屬商業設施之引進，透過提升營運效能亦將帶動地區發展、增加就業機會，整體而言，本計畫之興建對周邊環境將產生正面效益。 	
可行性綜合評估	<p>本計畫實屬可行。建議於招商前應充分與潛在投資人溝通，並廣聽投資人意見，以提高各專業經營者組成本計畫專屬經營團隊之機會與誘因。</p>		

1.9 公聽會建議與意見之辦理方式

本計畫依據促參法第六條之一，將促進公共利益具體項目、內容及欲達成之目標，於 107 年 06 月 15 日 (星期五) 下午 14 時 30 分，假仁德區公所 3 樓大禮堂(臺南市仁德區中正路 3 段 5 號), 邀集專家學者、地方居民與民間團體舉行公聽會，有關公聽會與會代表意見與辦理狀況說明如下表。

表9.4-1 公聽會意見與辦理狀況

項次	公聽會意見	回應與辦理狀況
一、成功大學鄭永祥教授	<p>(一) 仁德轉運站位處國道客運與未來先進運輸系統藍線之樞紐位置，為重要交通節點，勢必會帶來人潮與商機，且距離南紡購物中心等商業設施仍遠，具相當發展性。惟請主辦單位務必審慎評估開發後衍生交通量之影響，妥適規劃進出口動線，以降低當地交通衝擊。</p> <p>(二) 先進運輸系統行經中山路及裕忠路之路線設計應考量與建築物整合。以高架單軌的車站約18米寬估算，聯通道將極靠近建築物，應考量整體配合方案。</p> <p>(三) 冀望主辦單位能有宏觀視野並務實針對不同功能定位的公共運輸場站作整體規劃，相信未來透過仁德轉運站開發亦能帶動本市整體繁榮。</p>	<p>(一) 敬悉，遵照辦理，本基地未來多目標使用時，所引進的業種須慎選其營業類別，旅次產生率過高之業種宜避免，尤其旅次特性過度重疊者不宜設置，以降低尖峰時段之交通衝擊程度，且要求民間機構須評估衍生旅次之特性。</p> <p>(二) 敬悉，將提供給後續民間機構規劃參考。</p> <p>(三) 敬悉。</p>
二、成功大學廖俊雄教授	<p>(一) 仁德轉運站的地理位置適合作為旅遊、購物地點，相信未來可滿足臺南東區及仁德區的旅遊、商業需求。</p> <p>(二) 肯定主辦單位對解決交通問題的用心，並規劃透過國道客運南北分</p>	<p>(一) 敬悉。</p> <p>(二) 敬悉，遵照辦理。</p>

項次	公聽會意見	回應與辦理狀況
	<p>流以紓解交流道壅塞現況，惟建請交通局說明仁德、平實及臺南轉運站之定位與功能區別。另目前無臺南往南的國道客運服務，亦建請先瞭解業者意願。</p> <p>(三) 建議將智慧交通設備(例如：智慧停車系統)納為招商條件，以減少交通衝擊。</p> <p>(四) 因應商場部分未來可能帶來人潮和交通衝擊，應避免衍生車流造成中山路交通服務水準較現況為差。</p>	<p>(三) 敬悉，遵照辦理。</p> <p>(四) 敬悉，遵照辦理。</p>
<p>三、曾王雅雲議員</p>	<p>(一) 針對專家學者對本案提供之精闢見解，建議均能參採考量，有疑慮的部份應評估改善，並納入後續招商條件，共同開創本市美好願景。</p> <p>(二) 本人過去曾提案將裕忠路打通，完工後已達到改善當地交通效果，對刺激經濟發展亦有相當助益，故希望本案後續能加速進行。</p> <p>(三) 建議本案務必參採學者專家的意見為準則，在場的專家學者對本市城鄉發展面貌非常熟悉，也具備完整交通規劃理念，希望本案在解決交通問題之餘，也能為地方帶來商機與繁榮。</p>	<p>(一) 敬悉，遵照辦理。</p> <p>(二) 敬悉。</p> <p>(三) 敬悉，遵照辦理。</p>
<p>四、仁德里吳中清里長</p>	<p>(一) 因目前國道客運均於交流道路旁上下車，影響交通及安全，未來統聯及其他國道客運路線建議集中遷移到仁德轉運站。</p> <p>(二) 鄰近的平實轉運站和仁德轉運站的國道客運路線規劃為何？請予說明。</p>	<p>(一) 敬悉，遵照辦理。</p> <p>(二) 本市現有三個國道交流道，平實轉運站尚待完整規劃，短期無法替代現行經由永康交流道上下之動線，另永康交流道下亦無轉運站用地，短期仍須倚賴未來臺南轉運站(兵配廠)及小東轉運站提供轉乘服務，本案轉運需求主要為台南至高雄屏東之國道長</p>

項次	公聽會意見	回應與辦理狀況
	<p>(三) 轉運站之主要出入口設置是位於中山路或是裕忠路？未來規劃如何，請予說明。</p> <p>(四) 先進運輸系統路線與本案連結的規劃及為何？請說明。</p> <p>(五) BOT案未來對地方是否有相關回饋？</p> <p>(六) 本案基地對面的商業區土地開發規劃情形為何？</p>	<p>程旅次。</p> <p>(三)目前初步規劃構想之主要出入口規劃係以裕忠路為主，輔以中山路出入口，惟相關配置仍應依投資人規劃為主，屆時將可詳予研討設計方案。</p> <p>(四) 先進運輸系統第一期藍線路線規劃行經中山路至仁德轉運站，未來亦規劃延伸線至高鐵站，本案基地北側則為機廠預定地；將來在停車場、轉運站及先進運輸車站之間，亦會規劃預留穿堂、聯通道等設施空間。</p> <p>(五) 里民停車費優惠等相關睦鄰計畫未來將納作招商文件及評選考量。</p> <p>(六) 本案基地南面之商業區用地係屬私人土地，非屬市有地範圍，亦非本案開發範疇。</p>
<p>五、主席結論</p>	<p>感謝各位撥冗參加本次公聽會，在地居民及專家學者所提供寶貴意見，本局將評估作為評估作為後續促參招商之重要參考。</p>	