

先期計畫報告摘錄

(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

第一章 興辦目的.....	4
1.1 興辦公共建設目的	4
1.2 計畫本質對地方貢獻	4
第二章 許可範圍與許可期限.....	5
2.1 投資興建範圍界定	5
2.2 容許民間投資附屬事業營運範圍.....	6
2.3 許可期限	8
第三章 興建規劃與土地取得規劃.....	8
3.1 興建規劃	8
3.2 土地取得構想	22
第四章 營運規劃.....	23
4.1 營運計畫辦理方式	23
4.2 營運績效評估機制	28
4.3 節能減碳	33
第五章 財務規劃.....	34
5.1 民間投資方案財務計畫.....	34
5.2 民間機構資本結構與資金來源.....	46
5.3 財務計畫要求事項	46
第六章 環境影響評估辦理方式與時程.....	48
6.1 環境影響評估實施範圍認定標準.....	48
6.2 開發環境影響分析	48
6.3 交通影響評估	49
第七章 風險規劃.....	59
7.1 確認風險及可能影響	59
7.2 風險分擔配置原則及因應措施.....	64
7.3 超額利潤認定與回饋方式	67
第八章 政府承諾與配合事項.....	69
8.1 政府承諾事項	69
8.2 政府協助事項	69
第九章 履約管理規劃.....	70
9.1 進度及品質管理機制	70
9.2 控管及查核項目及時點.....	74
9.3 營運績效評估	78
9.4 施工或經營不善之處置及關係人介入	78
9.5 接管規劃	81
9.6 退場機制	83

9.7 爭議解決機制	84
第十章 移轉規劃.....	84
10.1 期間屆滿之移轉	84
10.2 期間屆滿前之移轉.....	89
10.3 資產返還及移轉規劃基本原則.....	90
第十一章 後續作業事項及期程.....	92
11.1 後續作業流程	92
11.2 各階段應辦事項	93

第一章 興辦目的

1.1 興辦公共建設目的

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，解決平實轉運站大灣交流道無法提供南下功能，舒緩南來北往交流道之交通壓力，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。

1.2 計畫本質對地方貢獻

一、滿足國道客運接駁轉乘需求

仁德轉運站興建營運將可以降低目前國道客運於交流道周邊載運乘客問題，打造安全舒適的停等候車空間，並解決交流道周邊交通擁塞問題。

二、創造地方就業機會

目前仁德轉運站興建營運後，以及附屬設施由廠商靈活營運，勢必將提高本計畫基地能見度，而整體因應服務提供將增加有關興建、營運各方面之員工需求，未來將可為臺南市增加相關就業機會。

三、提供地區轉運及停車使用場地

未來仁德轉運站興建完成營運後，將可提高地區轉運功能，以及活化利用停車場場地，以提供地方社區新興商業活動與轉運相關機能。

四、串連仁德往關廟地區商業活動

未來透過本計畫轉運站服務以及附屬商業活動，將可有效串連仁德中山路沿線、周邊地區之商業活動帶，創造聚集之商業價值。

五、完善交通運輸服務機能

本計畫基地位於臺南市仁德交流道旁，服務國道運輸南來北往的重要區位，未來透過轉運站提供良好的轉運設施基礎，以及與藍線捷運運輸之結合，以及透過民間活潑的營運行銷以及整體服務設備的提升，做為前往市區運輸與觀光旅遊之良好中繼站，有效舒緩市區交通問題，提升臺南市交通運輸服務之整體服務水準。

第二章 許可範圍與許可期限

2.1 投資興建範圍界定

一、特許投資興建範圍

根據107年5月14日市長專案報告決議及可行性評估定稿報告書，北側臺南市仁德區崁腳北段1375-1、1269、1269-1、1269-2、1267、1268等6筆地號，停車場用地範圍內後續將由臺南市政府自行興建轉運站，因此本計畫特許投資興建範圍為臺南市仁德區崁腳北段1255、1256~1375-2等8筆地號，土地謄本總面積為16,391.9平方公尺。所有權人為臺南市政府所有。土地權屬與管理機關詳如表2.1-1。

表2.1-1 計畫範圍內土地權屬一覽表

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	崁腳北段	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
		1267-1	9,261.48	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
		1375-2	3,272.91	18,200	-	臺南市	臺南市政府交通局
合計			16,391.9				

註 1：確切之特許範圍應以先期計畫書核定之內容為準，實際面積應以依核定圖資地釘樁分割成果為

準。

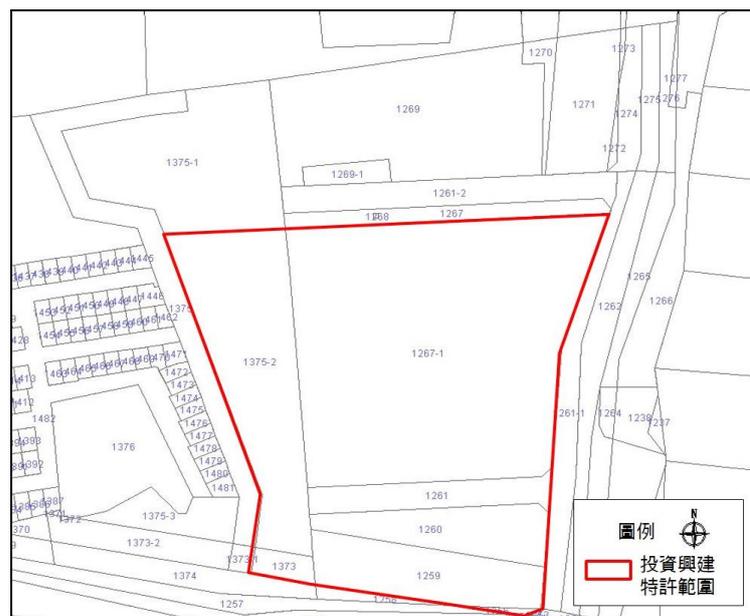


圖 2.1-1 本計畫投資興建特許範圍地籍圖

2.2 容許民間投資附屬事業營運範圍

一、經營範圍

本計畫依據促參法第8條第1項第1款規定，民間機構投資新建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。前述相關設備資產於移轉時，應維持堪用程度。主辦機關同意民間機構經營之業務範圍為：

二、本業

本計畫政策目標為提升臺南市交通運輸服務，發揮其公共服務最大功能為內涵，故本業包含轉運站相關設施；因本案基地位屬轉運及旅遊服務專用區，都市計畫轉運及旅遊服務專用區土地使用管制允許使用項目，亦屬本業之營運範圍。

三、附屬事業及現行土地使用管制規定

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	

(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)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。

2.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。

3.最小裝卸位尺寸：長 6 公尺，寬 2.5 公尺，淨高 2.75 公尺。

(五)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。

(六)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。

(七)本要點未規定者，適用其他有關法令規定。

2.3 許可期限

一、許可年限

參考投資規模及財務可行性評估之結果，建議本計畫之特許年期訂為50年。本計畫之許可年限為自民間機構與主辦機關簽訂投資契約營運之日起算，共計50年。

附屬事業之經營期間與本案之營運期間相同。營運之特許權終止時，附屬事業之經營權利併同終止。若本案營運範圍續約時，附屬事業之經營權利亦同時續約。

二、優先定約權

主辦機關將訂定營運績效評估辦法，民間機構若經營運績效評估委員會評估營運績效良好者，得向主辦機關提出優先定約申請，續約之年期以20年為限，最多續約一次，續約相關內容由雙方另議定之。

第三章 興建規劃與土地取得規劃

3.1 興建規劃

一、開發方案說明

本計畫基地位於臺南市仁德區崁腳北段1255、1256~1375-2等8筆地號，經可行性評估後確認未來興建規劃範圍為擬定仁德都市計畫（轉運及旅遊服務專用區）細部計畫書(104年11月)，轉運及旅遊服務專用區面積為 16,391.9平方公尺（騰本面積：16,391.9平方公尺，實際面積應以依核定圖資地釘樁分割成果為準。），建蔽率60%、400容積率%，可興建建築面積約 9,835.14平方公尺，允許建築樓地板面積為65,567.6平方公尺。

為配合臺南市整體交流道增設計畫，舒緩南來北往交流道之交通壓力，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，本計畫於可行性評估階段根據開發量程度分析高度開發

與低度開發兩種不同開發方式，根據可行性評估財務分析兩種開發方案，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%，故建議以低強度之開發量體作為本計畫之最低投資規模下限，最小投資金額不得低於新臺幣15億元；根據107年5月14日市長專案報告決議及可行性評估定稿報告書，北側臺南市仁德區崁腳北段1375-1、1269、1269-1、1269-2、1267、1268等6筆地號，停車場用地範圍內後續將由臺南市政府自行興建轉運站，因此本計畫採用BOT方案，參考本計畫可行性評估結果與本案政策目標，未來建議仁德轉運站國道客運月台至少應設13席，另建議應加設上下月臺7席作為備用車位，以供客運車輛臨停使用；公車停車彎至少設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。

參考本計畫可行性評估結果與政策目標，建議轉運站必要設備詳參下表3.1-1。申請人於撰寫投資計畫階段，得發揮創意及營運需要自行規劃各項營運設施，惟規劃內容應符合主辦機關訂定之基本公益性需求及相關法令規定。

二、本計畫主要公益性項目說明

本計畫主要之公共建設目的與內容主要包含國道客運月台5席、市區公車5席、地下停車場1層、3處聯通道、旅客服務設施面積2,000m²，初步預估公共建設預估需由民間負擔金額約5億元，將做為未來招商文件公益性條件之最低招商門檻。



圖 3.1-1 先期計畫主要公共建設項目與內容示意圖



圖 3.1-2 先期計畫特許範圍要求留設大客車通行示意圖

表3.1-1 轉運站必要設備初步規劃

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。

三、興建階段要求事項

(一) 興建設計原則

參照本計畫可行性評估建議之規劃原則，興建階段之要求事項如下：

- 1.基本設施需求:5席月台、候車區及旅客服務設施。
- 2.本計畫之特許年期50年。
- 3.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臺幣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」。
- 4.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，以及本基地與停車場用地開發之地上2樓與地下1樓聯通道供轉乘使用。
- 5.申請人於本案基地內及聯通道之規劃、設計、興建須自行送請本市都市計畫委員會及都市設計委員會審議通過後，始得辦理。聯通道之設計得依民間交動動線之需求自行提出，並依據核定之交通影響評估及都市設計審議內容，納入投資執行計畫書後據以實施。
- 6.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)、售票暨服務櫃檯、衛生設備(含無障礙)、小型販賣區、旅遊資訊服務中心、司機休息室、站務辦公室、資材儲存室及小型會議室等設施。
- 7.申請人須興建轉運站月臺，至少為5席國道客運轉運月臺於北側法定空地。
- 8.申請人須依本局指定之位置於中山路北側(東往西方向)及裕忠路畫設5席避車彎，供市區幹線公車、遊覽車及接駁車停靠。
- 9.申請人應於中山路及裕忠路(原中山路870巷)至少各規劃一處小客車

及機車之出入口。大客車出入口須臨裕忠路(原中山路870巷)且為一進一出，小客車與機車則為兩進兩出。各車輛進出所須之車道與出入口得設置於退縮空間及法定空地。

10. 申請人須自行依據「擬定仁德都市計畫(轉運及旅遊服務專用區)細部計畫案(詳附錄一)」土地使用分區管制要點規定完成本案之興建營運移轉之規劃(包括但不限於建蔽率及容積率之限制、主要事業及附屬事業使用之限制、停車空間留設規定、建築線指定及都市設計準則及審議規定等)，但並不得規劃及營運下列之使用項目：

(1)住宅：包含多戶住宅及寄宿住宅。

(2)加油站及加氣站業：加油站、加氣站。

11. 申請人未來之興建營運及移轉須將本案基地開發後引入之道路交通衝擊進行分析評估，並針對本計畫車輛進出動線提出改善方案，供道路主管機關審查通過後，始能本辦理本計畫之開發。

12. 申請人除須依相關法令有關停車位設置之規定於本案基地內設置足額之停車位外，需另外至少劃畫機車停車格385席(不含法定停車位)。

13. 申請人未來興建營運之公共建設及附屬事業，至少應取得「銀級」以上綠建築標章。

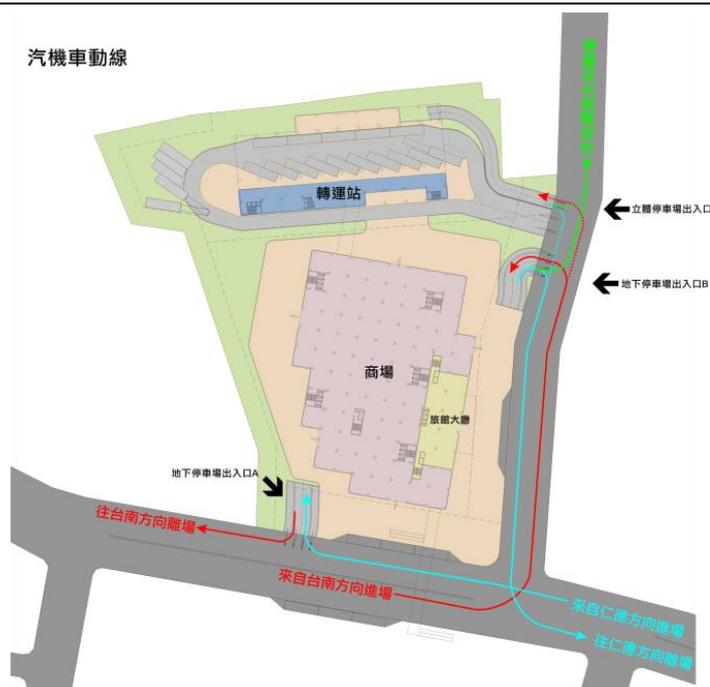
14. 應參照附錄一規定之內容規劃智慧停車場系統，其規劃內容需經交通主管機關同意方能執行。

15. 其餘附屬事業：

附屬事業之項目及內容須符合土地使用分區管制，請申請人於投資計畫書中提出。

(二) 動線規劃建議

因本計畫後續仍須辦理交通影響評估，確切之動線規劃及交通改善措施仍應以核定之交通影響評估報告為主定，未來可於甄審階段作為評選之參考，亦可於交通影響評估階段要求民間申請人配合調整之，故除前述之興建要求事項外，先期計劃建議暫不給予強制性之規範，建議如下。



備註：

1. 交通尖峰時段不開放往仁德方向之離場動線。
2. 確切內容應以民間機構核定之交通影響評估報告為主，並納入投資契約之興建計畫作為附件。



圖 3.1-4 本案原規劃之主要進出動線示意圖

3.旅客垂直動線

本計畫停車場用地之轉運站站體位置將影響旅客垂直動線之規劃，且限制轉運站專用區1~3F之規劃配置，建議主辦機關最遲應於招商文件公告前先行決定主站站體位置，以提供民間機構投資計畫書之規劃參考。

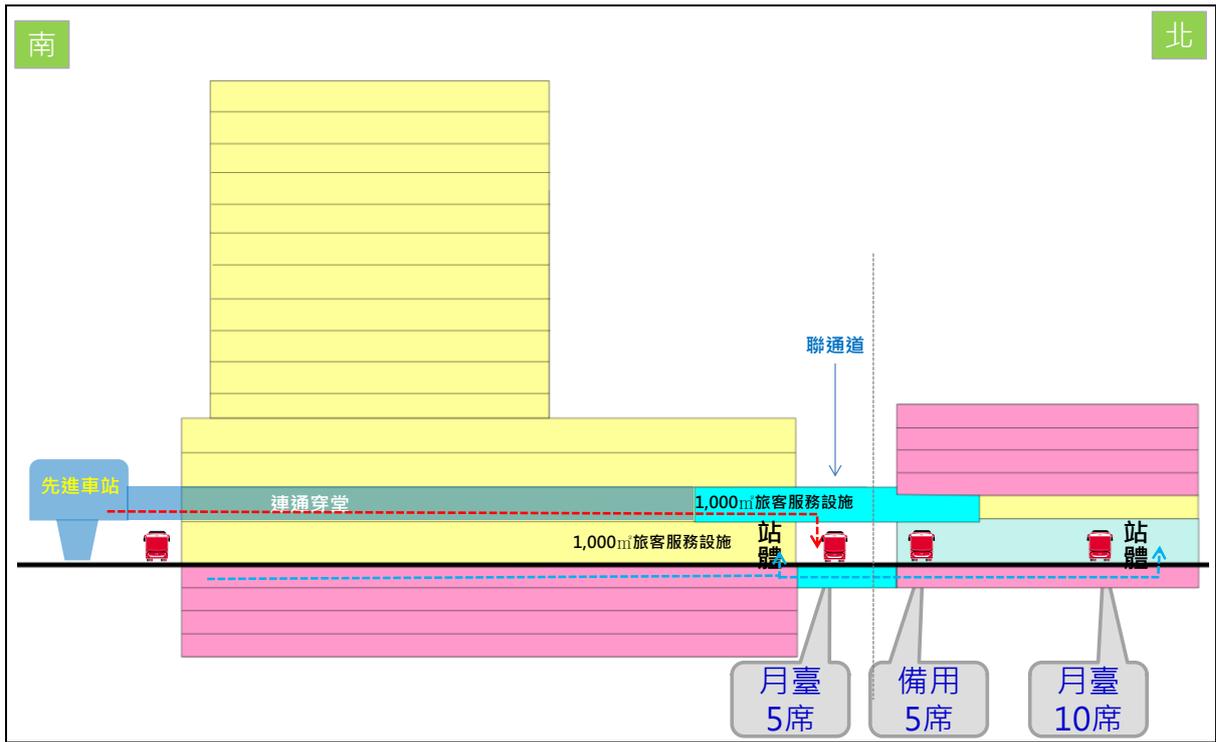


圖 3.1-5 轉運站位置與旅客垂直動線關係示意圖 1

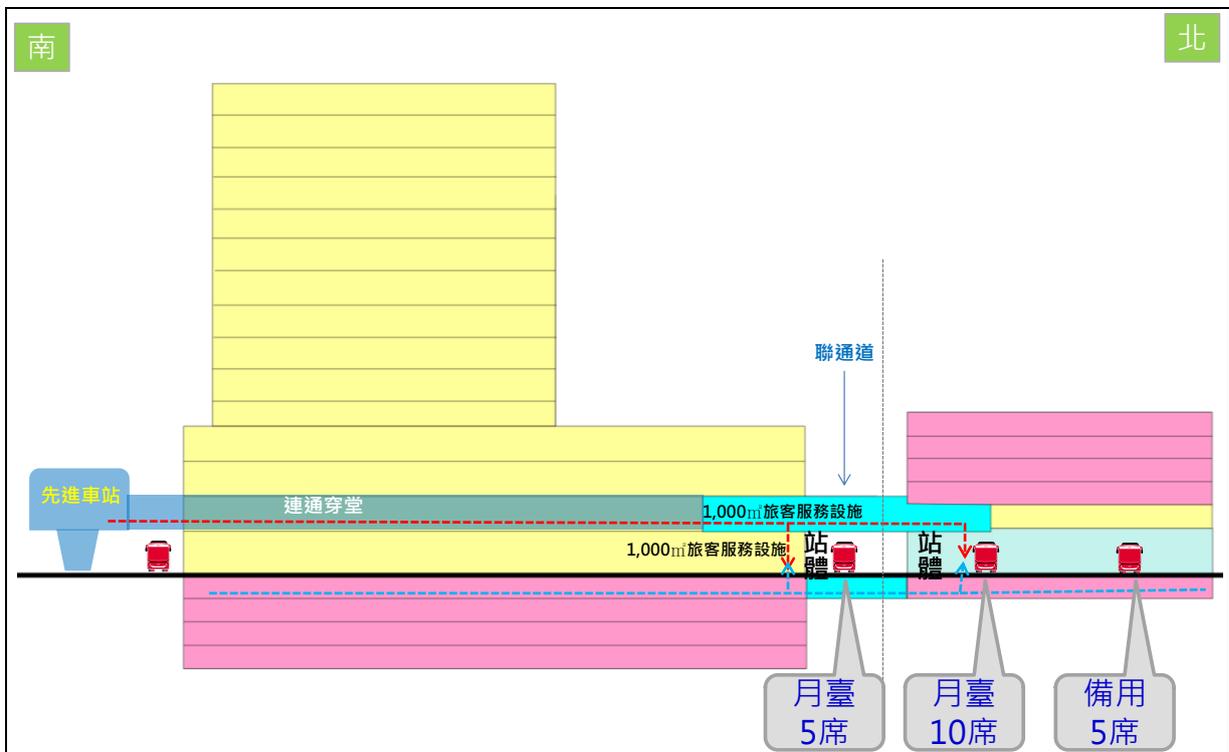


圖 3.1-6 轉運站位置與旅客垂直動線關係示意圖 2

4.大範圍外部動線

有關本計畫大範圍之外部動線，由計畫範圍北側往南移動之車輛建議可利用裕農路銜接裕忠路進場；由計畫範圍南側往北移動之車輛建議可利用中山路銜接裕忠路進場，詳圖3.1-7~圖3.1-8。

有關裕忠路路段車輛進出管制分流部分，建議於停車場用地及轉運站專運區之間設置號誌路口，於尖峰時段禁止兩塊基地出場車輛往不同方向行駛，以降低往北車輛匯入中山路之可能性。建議於先期規劃階段納入基本需求之相關規定，周邊道路號誌設立、方向指引及交通改善措施之協助，詳參8.2節主辦機關之協助事項，並於交通影響評估及都市設計審議階段審定。



圖 3.1-7 本計畫大範圍外部進場動線示意圖

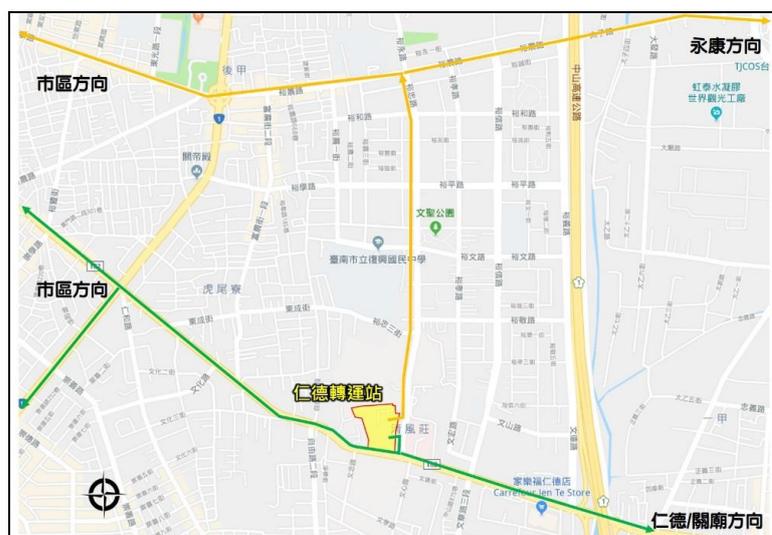


圖 3.1-8 本計畫大範圍外部離場動線示意圖

(三) 公有建築物綠建築規劃要求

本計畫之公共建設建議應取得「銀級」，初步建議之綠建築指標詳表3.1-2所示，未來招商文件將決定是否規範必要項目，再行納入申請須知另行規定。

表3.1-2 本案適用綠建築指標分析

指標	說明	可以達成的難易程度
生物多樣性指標	大型基地適用	難
綠化量指標	評估植栽密集的程度	中
基地保水指標	基地留設的空地很多時可以考慮	容易
日常節能指標	必須符合	
CO2 減量指標	木構造、磚木混造建築物	中
廢棄物減量指標	與土方平衡和施工階段生產的廢棄物有關	中
室內環境指標	室內健康環境相關因子	容易
水資源指標	必須符合	容易
污水垃圾改善指標	只要污水排放到公用污水下水道以及垃圾定點收集就可以	容易

(四) 節能減碳規劃

考量不額外增加投資成本及財務可行性評估之合理性，本計畫建議之節能減碳規劃內容說明如下：

- 1.將既有開放空間保留做為外部開放景觀園區，以增加園區之綠化率。
- 2.未來園區內設施設備優先採用節能設備。
- 3.盡可能使用原始自然材料作為園區之外部空間設施設備材料。
- 4.設置採用太陽能光電系統，提供園區外部景觀之燈光照明使用

(五) 施工期間交通計畫

考量施工期間之交通影響，未來民間機構應於施工期間至少須確保交通通行順暢。因施工運輸車次頻率恐將增加本地區之交通負荷，中山路應避免於交通流量尖峰時間施工車輛進出，俾減低交通衝擊。此外，為確保施工期間消費者安全，興建期之開工或竣工時間應儘可能選擇在連續假日較少期間進行。若

有施工車輛（聯結（砂石））行駛本市禁行路段，請至交通局申請臨時通行證。

三、前置規劃設計辦理方式及時程

(一)辦理方式

申請人於獲選為最優申請人後，應依甄審會及主辦機關意見修正投資計畫書內容，以作為投資契約之附件；本計畫營運所需之相關營運設施及附屬工程，均由民間機構自行依相關法令規定，辦理都市計畫多目標使用、交通衝擊影響評估、細部設計及建照使照之審核作業，所需費用均由民間機構自行負擔。

(二)辦理時程

民間機構應於投資契約簽定前，依甄審會及主辦機關意見修正工程規劃內容，以作為投資契約之附件；並應於投資契約簽定後，自行辦理前述各項審核作業，興建期之時程亦由民間機構自行掌控，惟興建期不得超過4年。

(三)細部設計階段監督原則

本案經評定為最優申請案件申請人，應自接獲主辦機關通知之日起，按評定規定時間籌辦，並與主辦機關完成投資契約之簽約手續，依法興建、營運。

經評定為最優申請案件申請人，如未於前項規定時間籌辦，並與主辦機關完成投資契約簽約手續者，主辦機關得訂定期限，通知補正之。該申請人如於期限內無法補正者，主辦機關得決定由合格之次優申請案件申請人遞補簽約或重新依第四十二條規定公告接受申請。

因本計畫之投資規模與興建期程較長，未來於設計、施工階段接有可能面臨工程進度與品質管理等問題，有關細部設計與施工作業階段之公部門監督原則，未來可參酌表3.1-3及表3.1-4之原則辦理。

表3.1-3 設計作業階段監督原則劃分¹

工作重點	主要工作項目	進度與品質管理原則	政府	民間
提出執行及管理計畫：確認組織架構、品質管理、時程管	1.基本執行計畫	執行計畫書（含組職架構及品質管理計畫等）	備查	辦理
	2.時程管理計畫	計畫時程、計畫進度	備查	辦理

¹ 參考資料：國立宜蘭大學民權眷舍 BOT 案前置作業計畫先期規劃報告書，本計畫整理。

工作重點	主要工作項目	進度與品質管理原則	政府	民間
理、設計管理等執行架構	3.品質管理計畫	品質管理計畫	備查	辦理
提出基本(功能設計圖說、設計規範及施工規範)	1.設計管理計畫	設計管理計	審查或備查	辦理
	2.功能設計與規劃	功能設計與設計、施工規範	核定	辦理
確立預算分配與發包策略	分包策略擬訂	分包策略之提送	備查	辦理
擬訂設計作業階段之工作流程並對設計條件、要求進行探討與評估	1.服務需求公告			辦理
	2.服務建議書接受			
	3.標前會議召開			
	4.決標基準建立	施工廠商資格之資格共同認知宣告		
	5.投標廠商資格審查			
擬具設計(施工) 備查 辦理單位之條件限制並進行甄選、訂約之準備	1.設計承商甄選	主要承包商甄選結果之告知		
	2.契約文件審核	甲方對分包情況之掌握及權益確保	備查	辦理
設計作業及其管理,確保設計之可行	1.設計進度表訂定	設計進度之掌控	備查	辦理
	2.初期成本估算			辦理
	3.替代方案評估		視契約內容	視契約內容
	4.價值工程分析			
	5.設計管理報表撰寫	設計管理報告的提送內容及時程	備查	辦理
	6.設計圖說訂定	細部設計應根據功能設計及規範之提送明訂至少應提送細部設計項目種類之種類	備查	辦理
	7.施工規範訂定		視契約內容	如民間相關機構將設計與施工同時委託時,則7至12項可省略
	8.興建管理計畫要求事項訂定			
	9.工程整體管理規劃			
	10.系統及設備的維修策略之研訂			
	11.財務計畫建立			
	12.各標發包預算編列			

備註：本表僅供主辦機關興建期監督推動時程之參考，非必要之作業事項。

表3.1-4 施工作業階段監督原則劃分

工作重點	主要工作項目	進度與品質管理原則	政府	民間
擬訂施工作業原則、施工進度計劃與施工準則	1.各標預定施工進度表訂定		視契約內容	如民間相關機構將設計與施工同時委託時，則1至10項可省略
	2.各標發包作業日程表訂定			
	3.主要材料設備採購			
	4.召開標前會議			
	5.決標基準建立			
	6.標單評估			
	7.投標廠商資格審查、承包商甄選			
	8.契約文件審核			
	9.工程保證與保險擬訂			
	10.施工監督作業準則訂			
依施工計畫與監督作業原則進行施工管理、工程監督	1.施工計劃撰擬	1.施工管理計畫之提報 2.規定施工管理計畫的要項計畫、基本內容架構及其執行方式	審查 備查	辦理
	2.施工總進度表擬訂、各標施工進度表撰擬、細部施工進度表撰擬		原則上不介入	辦理
	3.成本控制、勞務管理、物料管理、機具管理			辦理
	4.品質管制	品質管制之監督與查驗	查核	辦理
	5.定期進度檢討	進度檢討報告之提送及其內容	查核	辦理
	6.工程監工	規範施工管理報告的提送內容及時程	查核	辦理
	7.工程變更控制		查核	辦理
	8.勘驗付款		查核	辦理

四、工程規劃設計辦理方式及時程

申請人於獲選為最優申請人後，應依甄審會及主辦機關意見修正投資計畫書內容，以作為興建營運契約書之附件；本計畫營運所需之相關營運設施及附屬工

程，均由民間機構自行依各相關法令規定辦理細部設計，所需費用均由民間機構自行負擔，並須依建築法令規定申請建造執照。

(一)工程規劃

申請人應於申請參與本計畫時，依公告規定提送投資計畫書及相關應附資料，本計畫對於投資計畫書內容之基本要求包括興建計畫、營運計畫、財務計畫、風險計畫與保險計畫、移轉計畫及請求政府承諾與配合事項等，申請人得依本身創意與優點加強其內容。投資計畫書內容基本要求如下：

- 1.興建設計準則（除下列各項說明外，應檢附配置圖、各樓層平面圖、立面圖與剖面圖）。
 - (1)建築物興建規劃（應含動線、開放空間、公共設備等配置規劃，以及廣告看板量體與造型等）。
 - (2)防災計畫（應含都市與建築防災）
 - (3)結構系統。
 - (4)設備系統。
 - (5)景觀設計（應含植栽、鋪面、色彩、照明、建築物高度、開放空間...）。

2.興建工程經費估算

針對興建計畫之施工內容，以及本案招商文件表列與未來營運所需之設施設備等，評估興建工程與設式設備之重增置經費

3.興建計畫

- (1)建築使用許可（執照與備查）申請程序。
- (2)施工作業規劃。
 - 施工方法。
 - 施工時程。
 - 工程管理（應含施工前準備、施工期間管理、紀錄與報告）。
- (3)交通衝擊分析與對策（應含現況分析、影響分析及改善對策）。
- (4)環境影響分析與對策（應含施工方法、影響分析及改善對策）。

4.政府辦理及協助事項

(二)工程細部設計

申請人於獲選為最優投資人後，應依評選會及主管機關意見修正投資計畫內容，以作為興建營運契約書之附件；本計畫營運所需之相關營運設施及附屬工程，均由民間機構自行負擔，並須依據建築相關法令規定申請建築執照。

1.辦理方式

民間機構於領得建造執照後，應自行辦理工程發包及施工管理工作，並負擔所需費用；施工前並應將核准全部圖說、承造廠商、工地負責人簡歷、開（竣）工日期及執照影本各一份函送主辦機關備查；並於每月月底將工程預定進度及實際進度函送主辦機關備查，主辦機關並得隨時派員至現場督導。

2.辦理時程

民間機構應依投資契約之工程興建時程要求，最遲應自投資契約簽訂之日起算4年內完成興建工程，並對外開放營運。

3.2 土地取得構想

一、委外土地權屬

本計畫特許投資興建範圍為臺南市仁德區崁腳北段1255、1256~1375-2等8筆地號，土地謄本總面積為16,391.9平方公尺。所有權人為臺南市政府所有。土地權屬與管理機關詳如表3.2-1未來將由主辦機關以設定地上權方式，由主辦機關與民間機構簽訂土地出租及設定地上權契約方式，提供民間使用於對外營運。

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。

第四章 營運規劃

4.1 營運計畫辦理方式

一、本計畫之營運項目規定

(一)營運管理標的

為配合政府組織再造，建立小而能的政府，依據促參法，引進民間資源參與公共建設，擴大民間參與公共建設營運管理，提高臺南市轉運站公共設施營運效益及服務品質。

為落實『減少政府支出、縮小政府規模、有效開發與營運公共建設』政策下，期望善用民間資源，興建轉運站月台、停車場及附屬服務設施空間外，另外將規劃餐飲服務、商場、住宿及會議等多項用途，以提供綜合轉運站多樣性之交通轉乘服務機能。

(二)營業內容

1.申請人須自行依據「擬定仁德都市計畫(轉運及旅遊服務專用區)細部計畫案(詳附錄一)」土地使用分區管制要點規定完成本案之興建營運移轉之規劃(包括但不限於建蔽率及容積率之限制、主要事業及附屬事業使用之限制、停車空間留設規定、建築線指定及都市設計準則及審議規定等)，但並不得規劃及營運下列之使用項目：

(1)住宅：包含多戶住宅及寄宿住宅。

(2)加油站及加氣站業：加油站、加氣站。

2.本案將由民間機構依投資計畫書所訂營運計畫，負責經營業務。

3.民間機構營運所需機具及設備，由民間機構自行整建與重增置。

4.附屬事業之營運管理需經甲方同意後始得營運，其財務計畫應分別列帳。

二、費率標準與調整機制

(一)收費費率標準訂定原則

1.本業收入

1.轉運站月台收入

月台租金不得超過20,000元/席/月，詳細之費率調整相關規定，將於招商文件訂定之。

2.小型車收入

(1)臨停收入

一般臨停每半小時收費不得超過15元，詳細之費率調整相關規定，將於招商文件訂定之。

(2)月租收入

本計畫規劃小型車一般民眾全日月租席位每月收費不得3,000元；里民全日月租每月收費不得2,000元；里民夜間月租席位每月收費不得超過1,000元。詳細之費率調整相關規定，將於招商文件訂定之。

3.機車首年臨停收入

(1)臨停收入

每次收費不得超過15元，詳細之費率調整相關規定，將於招商文件訂定之。

(2)月租收入

每月收費不得超過300元，詳細之費率調整相關規定，將於招商文件訂定之。

2.附屬事業收入

本案之附屬事業不另行規定收費與費率標準，惟未來民間機構提出經營附屬事業時，應提出回饋計畫（於甄審階段時即需提出），針對盈收獲利部分，採用權利金、回饋金或提供額外之公益性服務等方式，以期將額外增加之超額利潤回歸予本計畫共享。

(二)營運費率之審定及變更

本案本業及附屬事業之收費費率，除上述公益性及優惠有所規定，或招商文件另有要求之外，民間機構得參照市場行情自行規劃，並應載明於投資計畫書經審定後始得實施，如欲調整時亦應參照招商文件之規定調整。

民間機構於申請參與本計畫時，應依規定敘明營運計畫，並於獲選為最優申請人後，依甄審會及主辦機關意見修正營運計畫內容於投資執行計畫書中，以作為投資契約之附件。有關營運費率審定及變更方式建議如下，未來仍應以

招商文件之體規定為主。

- 1.民間機構之開始營運費率應低於投資執行計畫書所訂之營運費率上限，其後如計畫調整營運費率上限，每2年得擬定調整方案，送交被授權機關同意後始得實施。
- 2.若因社經環境等重大變遷，致依照前述之營運費率上限之調漲時間、幅度與一般市場行情差距過大，民間機構得擬具調整方案及理由請求被授權機關專案核定，而被授權機關有保留裁量之權限。

三、初步建議之廠商承諾回饋事項

本計畫初步建議由廠商於投資計畫書自行提出，並列為甄審段之評分項目，未來仍應以招商文件之規定為主。

四、其他營運計畫應辦事項

(一)編列資產清冊

民間機構應於開始營運之日起三個月內，編列本計畫之資產清冊，並送交主辦機關備查；且自開始營運之第二年起，應依行政院頒行之「財物標準分類」逐項詳細登載，註明取得該資產之名稱、種類、取得時間、他項權利設定情形，於每年會計年度結束後三個月內，將前一年度最新營運資產目錄送交主辦機關備查。

(二)營運資產維護管理

民間機構應隨時維持本計畫營運資產正常運作功能，以確保於投資契約終止後仍可維持正常營運狀態；民間機構辦理修繕、更換或擴充新設施或設備前，應先經主辦機關同意，完工後，並應將工程整建紀錄及所有完工資料、文件或電腦圖檔等函送主辦機關備查；變更時亦同。

(三)禁止營運權轉讓

民間機構除為促參法第52條規定之改善計畫，或第53條規定之適當措施執行所需，且經主辦機關書面同意外，不得將營運權轉讓、出租、設定負擔或為民事執行之標的。

(四)營運期間民間機構應遵守事項

- 1.為維護本計畫設施、機電、消防等各項設施之正常營運狀態，民間機構應依相關法令規定聘僱專業人員營運本計畫。
- 2.為營運本計畫，民間機構應依相關法規辦理各項檢查，包括但不限於建築物公共安全檢查、消防安全設備檢修及高低壓電氣設備定期檢驗等檢查及申報。
- 3.民間機構應依相關法令辦理本計畫之營運，如有任何故意或過失行為致主辦機關或其人員遭受第三人之索賠或涉訟，民間機構應負擔一切相關費用並賠償主辦機關及其人員因此所受之一切損害。
- 4.民間機構與其代理人、受僱人、受任人、承包商或任何第三人間因興建及營運本計畫所生之所有權利義務等，應由民間機構負責，與主辦

機關無涉。民間機構並應使主辦機關免於上述事項之任何追索、求償或涉訟，如因此致主辦機關受損，民間機構應對主辦機關負賠償責任。

- 5.民間機構經營本計畫以外之業務，均應事前取得主辦機關書面同意後使得為之。

五、營運計畫辦理方式與時程

民間機構應依經主辦機關審定之投資執行計畫書中所訂營運計畫內容，自行雇用管理人員負責營運，並依投資契約所定之營運期限，執行本計畫之營運工作。

主辦機關應依促參法施行細則第65條配合訂定「臺南市仁德綜合轉運站徵求民間機構參與興建營運案營運績效評估辦法」，並成立營運績效評估委員會，於特許營運期間內每年度至少辦理營運績效評估乙次。有關本計畫特許期間主辦機關於各階段應注意之監督管理事項，另請參見第九章履約管理規劃。

六、營運資產移轉辦理方式及時程

民間機構於許可年限屆滿後，應將所有營運資產無償移轉予主辦機關；主辦機關應將營運資產移轉之相關規定、要求事項、辦理方式及時程等明定於投資契約中。有關本計畫特許期間屆滿之營運資產移轉及期間屆滿前之營運資產移轉辦理方式，另請參見第十章移轉規劃。

4.2 營運績效評估機制

為確保本計畫未來之營運品質，建議主辦機關應配合訂定「臺南市仁德綜合轉運站徵求民間機構參與興建營運案營運績效評估委員會組織章程暨管理辦法辦法」，並成立營運績效評估委員會，於特許營運期間內每年度辦理營運績效評估乙次。參考相關案例，初步擬定營運績效評估辦法草案如下：

第一條 本辦法依據促進民間參與公共建設法及相關子法，由臺南市政府（以下簡稱甲方）與○○○○股份有限公司（以下簡稱乙方）共同簽訂之「營運契約（以下簡稱營運契約）第○○條訂定之。

第二條 甲方應自乙方投資「臺南市仁德綜合轉運站徵求民間機構參與興建營運案」（以下簡稱本計畫）正式開始營運之日起，每年度辦理營運績效評估乙次。每次評估作業應於乙方將該年度財務報表提送甲方後3個月內辦理完成。

第三條 營運績效評估方法：

一、甲方為辦理本計畫之營運績效評估作業，應於營運契約簽訂

之日起 6 個月內成立評估委員會，應設委員 7-9 人，由甲方自政府機關、社會各界專家學者中遴選組成。

二、甲方得委請專業中立單位進行本計畫營運績效初步評鑑，其初步評鑑結果應提送評估委員會複評。

三、營運績效評估資料來源與調查：

- (一) 甲方進行營運績效評估作業時，乙方應於甲方之評估委員會召開前 14 日，提送營運績效評估項目之相關資料及文件予各委員。
- (二) 甲方或相關主管機關例行監督及督導之記錄，及民眾透過各種管道主動反映服務優良或缺失之案件。
- (三) 專業中立單位進行本案績效評鑑所自行調查或實地勘驗取得之資料。
- (四) 委員會或專業中立單位認有調查或實地勘驗之必要而實施調查或勘驗時，乙方應充分配合。
- (五) 乙方應於評估委員會召開時提出簡報，並答覆各委員之詢問。如各委員須查閱所提送相關資料及文件之原始紀錄，乙方應充分配合。

第四條 營運績效評估項目及標準：

一、營運績效評估項目應包含本案之執行情形、相關契約規定之履行情形、相關設施或設備之維修改善情形及消費者之滿意度等項目。

二、各項目評估準則及權重分配詳如下表所示。各評估項目將由評估委員賦予 0 至 100 分之評分，評分乘上權重，所得權分總和以 100 分計。

三、許可期間，乙方因經營本計畫表現優良獲得政府機關頒發獎項獎勵時，得經評估委員會同意就總分酌予額外加分，加分分數以 5 分為上限。

四、評分方式由委員依表定項目進行評分，經扣除最高及最低給

分後，取中間委員給分之平均值，作為該年度之營運績效評估分數。

第五條 營運績效評估標準及獎懲：本案許可年限屆滿時，若甲方擬對外委託營運本轉運站及其相關設施或設備，乙方如依本契約之約定每年營運績效評估得分平均在 80 分以上者，甲方應於營運期間屆滿 3 年前通知乙方得申請優先定約，其期間以 20 年為限，乙方若於接獲通知 6 個月內，未向甲方申請優先定約，視為放棄優先定約之機會，其定約相關內容由甲乙雙方另議定之。

第六條 年度評鑑結果應於每年○月○日前公布。

第七條 本辦法實施之細部方案，俟評估委員會組成時再行研擬並提送該委員會審議通過後實施。

表4.2-1 營業績效評估項目之評估標準及權重分配表

評分項目		權重	各項 總分	備註說明
一、本案契約之履行情形		10		
一一、經營與管理	1.轉運站面積是否變動	3		
	2.轉運站衛生依規定檢查	2		
	3.轉運站安全及消防檢查	5		1.定期通過建築物公共安全檢查簽證 2.確實投保公共意外責任保險
	4.轉運站及使用率	5		
三三、營運設備維護	1.營運設備之維護	10		評估之項目包括： 1.電腦監視系統。 2.燈光照明設備。 3.空氣調節設備。 4.逃生動線指示標誌。 5.無障礙設施定期維護。
	2.電梯維護及使用情形	10		
內環境	1.轉運站清潔整潔度	3		

評分項目		權重	各項 總分	備註說明
	2.場內是否空氣暢通	3		
	3.行人專用樓梯之整潔	3		
	4.室內是否有雜物堆放	3		
	5.廁所清潔整潔度	3		
五、 經營 管理 人員	1.服務人員專業知識與背景	3		
	2.專業服務態度	2		
	3.服務項目是否符合契約與 投資執行計畫書之要求	2		
	4.值班期間是否有擅離崗 位、怠惰情形	3		
六、使用者之滿意度		20		
七、對於甲方政策之配合		5		
八、下年度營運計劃		5		

註：本表之內容應由甄審委員於招商文件階段審訂之，委員可依實際情況調整評估項目之標準及權重表。

4.3 節能減碳

未來本計畫仁德轉運站，因為供公眾使用之場域，因此本計畫興建工程確有其需求。另外，本計畫已於可行性評估工程可行性評估部分，建議參酌綠建築設計以及相關節能減碳規劃，建議未來工程規劃設計與施作應參考節能減碳評估要項(表4.3-1)進行細部規劃。

表4.3-1 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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 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

第五章 財務規劃

5.1 民間投資方案財務計畫

本計畫依促參法第八條第一款 (BOT) 之方式，即『由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府』，藉以評估民間參與之財務可行性，以做為辦理本計畫之參考依據。

本計畫研擬方案以轉運站專用區之開發規模分為高低強度兩種方案；以停車場用地之開發內容由政府出資自建或民間投資興建，區分為全、僅轉運站專用區兩種情境，說明如下：

開發強度	高強度		低強度	
範圍情境	全區 BOT	轉運站專用區 BOT	全區 BOT	轉運站專用區 BOT
開發方案	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)

一、基本假設參數

有關基本假設參數詳參可行性評估報告摘錄。

二、各項基本規劃資料

(一) 興建期成本

1. 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)。

表5.1-1 前置期成本表

單位：元

開發強度	高強度		低強度	
開發方案	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)
興建成本	5,727,949,357	4,413,195,547	2,810,313,122	1,495,559,312

2.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。

3.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：

1.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%。

2.停車場收入

(1)小型車收入

A.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。

B.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

A.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。

B.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%。

2.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5.1-2。

表5.1-2 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	- (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	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%	-

率	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5.1-3 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：

1. 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%。

2. 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5.1-4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5.1-4，總營運支出比例平均約為73%。

表5.1-4 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、整體財務分析

(一) 財務評估指標

1. 計畫內部報酬率 (Project IRR)

計畫內部報酬率係指使各年期計畫現金流量淨現值等於零時之折現率。當計畫內部報酬率 (Project IRR) 大於資金成本率時，即代表此計畫具有投資價值，其數值愈高，則表示該項投資計畫更具吸引力；惟一般民間業者於進行投資計畫評估時，對於所要求計畫內部報酬率 (IRR) 之大小並無一定之絕對數值。

$$\sum_{t=0}^n \frac{A_t}{(1+r)^t} = \sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+r)^t} - \sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t} = 0$$

r：內部報酬率

n：評估期間

t：建設及營運年期

At：第 t 年之現金淨流量

Rt：第 t 年之現金流入量 (收入)

Ct：第 t 年之現金流出量 (成本)

2. 計畫淨現值 (Project NPV)

計畫淨現值乃是將計畫各年度之淨現金流量，以適當之折現率折現後加總之數值。若加總得出之計畫淨現值 (NPV) 大於零，即代表此計畫具有投

投資價值，財務可行性，計畫淨現值 (NPV) 越高，則表示該投資計畫越具投資吸引力。在計算計畫淨現值 (NPV) 時，最重要且最不容易決定之項目首為折現率 (discount rate)，此折現率通常包含投資者之自有資金機會成本、融資成本及風險加碼 (risk premium) 等因素，由於各不同投資者對於以上三項因素數值大小之認定不同，因此同一計畫不同民間業者所求得之計畫淨現值 (NPV) 亦異。

$$\sum_{t=0}^n \frac{A_t}{(1+i)^t} = \sum_{t=0}^n \frac{R_t}{(1+i)^t} - \sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+i)^t} = NPV$$

i：折現率

n：評估期間

t：建設及營運年期

At：第 t 年之現金淨流量

Rt：第 t 年之現金流入量 (收入)

Ct：第 t 年之現金流出量 (成本)

3.股東投資報酬率 (Equity IRR)

股東投資報酬率 (Equity IRR) 則僅就股權投資者觀點，計算投資報酬率。此比率適用於衡量投資者投資本計畫所可獲得之報酬率及其財務槓桿效果。當此折現率大於投資者資金成本率時，即表示此計畫對投資人而言具投資價值，比率愈高，此投資計畫更具吸引力。

計算公式與計畫內部報酬率 (IRR) 相同，唯一差別在於計算淨現金流量之內容。

4.股東投資淨現值 (Equity NPV)

股東投資淨現值乃是將計畫各年之現金淨流量 (包含融資之借貸及還本付息)，以適當之折現率折現後加總。如股東投資淨現值 (Equity NPV) 大於零。即表示此計畫對投資者而言具有投資價值，總額愈高，表示該計畫愈具投資吸引力。

計算公式與計畫淨現值 (NPV) 相同，唯差別在於計算淨現金流量之內容及折現率。

5.投資回收期間 (Payback Period)

本項指標係用以衡量本計畫投資成本回收期間之長短，以評估資金之週轉效率，回收年期愈短者，投資者可愈早收回投資資金，資金之週轉效率愈

佳，如採用當年幣值之現金流量計算投資回收期間者，一般稱為名目法；如採用折現後之現金流量計算投資回收期間者，稱為折現法。實務上，較常採名目回收年期以評估資金之週轉效率，回收年期愈短者，投資者可愈早收回投資資金，資金之週轉效率愈佳。

採用當年幣值之現金流量計算投資回收期間。

6. 自償率 (Self-Liquidating Ratio, SLR)

(1) 依據促參法施行細則第四十三條第一項的定義

自償能力 (Self-Liquidating Ratio, SLR) 係指「指民間參與公共建設計畫評估年期內各年現金流入現值總額，除以計畫評估年期內各年現金流出現值總額之比例。」其意義即為，計畫之總成本(興建及營運成本)可由營運期間內之所有營運收入回收的部分；反之，(1 - 自償能力) 即代表計畫的非自償部分，係總成本(興建及營運成本)無法由營運收入回收的部分。

(2) 計算計畫自償能力的最主要目的

在於劃分計畫政府與民間部門的財務權責，並以此初步評估計畫是否適合由民間參與。

$$\text{自償能力} = \frac{\text{評估期各年現金流入折現值}}{\text{評估期各年現金流出折現值之加總}}$$

依據促參法施行細則第四十三條第三項的定義：

營運評估期間之現金流入

= 公共建設計畫營運收入 + 附屬事業收入 + 資產設備處分收入 + 其他相關收入

營運評估期間之現金流出

= 公共建設計畫所有工程建設經費 + 土地出租或設定地上權租金 + 所得稅費用 + 不含折舊與利息之公共建設營運成本及費用 + 不含折舊與利息之附屬事業營運成本及 + 資產設備增置及更新費用等支出

(二) 財務效益分析

1. 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5.1-5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5.1-5 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。

2. 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5.1-6及圖5.1-1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5.1-6 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。

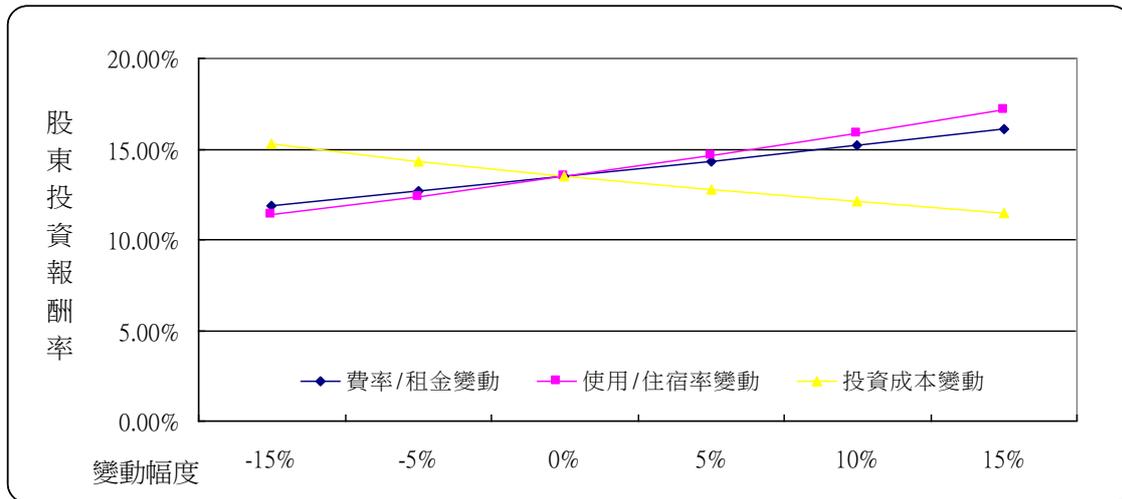


圖 5.1-1 敏感度分析圖

四、特許年期與權利金建議

參考投資規模、建物耐用期限及財務可行性評估之結果，建議本計畫之特許年期訂為50年。本計畫之許可年限為自民間機構與主辦機關簽訂投資契約營運之日起算，共計50年。

一般而言，收取權利金之作用大致如下：

- 基於公平原則，對於民間機構取得公共建設開發經營權利所收取之對價。
- 做為對民間機構實際營運與預估營運狀況有差距時之調節機制。
- 避免民間機構獲取暴利，以維社會公平性。

權利金之設定將影響計畫之自償性與財務可行性，進而影響民間機構參與經營之意願，故在設定權利金時，需依財務評估結果並兼顧民間機構的必要投資報酬，以民間必要報酬率訂定權利金底限。

(一) 權利金收取方式

權利金之收取分為固定權利金及營運權利金，其中固定權利金又分為單筆固定金額權利金及分期固定金額權利金兩項。單筆固定金額權利金於得標時即一次繳納一筆固定金額之權利金，其後不再繳交任何權利金；分期固定金額權利金即於一定時期（通常為半年或一年），繳交一筆固定金額之權利金，每期權利金金額皆相同；固定比率權利金即依據一定基礎，依一固定之比率計算權利金。整體而言，計畫必須在投資人最低的投資報酬（本計畫12%）範圍內，始有收取權利金的可能。

1.方式一：單筆固定金額權利金（開發權利金）

為保障土地所有權人的權益，以及避免未來計畫收益狀況之不確定性，依過去公部門的案例，民間投資人應於得標時即繳納一筆固定金額之權利金。

2.方式二：分期固定金額權利金（定額權利金）

為同時保障土地所有權人的權益，避免未來計畫收益狀況之不確定性，以及考量計畫初期民間投資人必須投入龐大的資金，減少民間投資人之負擔，增加民間參與的誘因，所以計畫初期不收取權利金，營運期開始始收取營運權利金。民間投資人應於營運各年繳納固定金額之權利金。

3.方式三：固定比率權利金（營運權利金）

考量計畫初期民間投資人必須投入龐大的資金，為減少民間投資人之負擔，同時增加民間參與的誘因，計畫初期不收取權利金，營運期開始始收取營運權利金。

4.方式四：固定金額+比率權利金（營運權利金）

營運期間為同時保障土地所有權人的權益，避免未來計畫收益狀況之不確定性，並且保有利益共享的彈性，所以計畫初期不收取權利金，營運期開始始收取營運權利金，營運權利金採分期固定金額權利金及固定比率權利金併行收取。民間投資人應於營運各年繳納固定金額之權利金，並於營運各年按營運收入固定百分比收取營運權利金。

（二）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5.1-7 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、財務可行性分析

(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。

參考近期招商案例及本計畫預估營收狀況，建議本計畫之級距式權利金規定初步建議如下，未來應視招商狀況再行檢討與調整：

- 1.營業額10億元以上15億元(含)以下就該級距部分採1.0%
- 2.營業額15億元以上20億元(含)以下就該級距部分採1.5%
- 3.營業額逾20億元以上就該級距部分採2.0%。

5.2 民間機構資本結構與資金來源

主辦機關基於不補貼貸款利息之原則下，民間機構應自行籌措投資建設所需財源。民間機構之資本結構可分為兩部分：

一、自籌款部分

特許公司設立時之自有資金除原始股東之出資外，另以對外公開募股，以利自有資金之籌措。自有資金金額以不低於總投資金額之30%為原則。

二、融資貸款部分

由民間機構自行向融資機構申請辦理貸款，且以國內銀行之資金為主。國內金融機構授信政策之決定，不僅考量計畫可行性與整體效益，尚需衡量計畫索隱含之各項風險。因此，倘政府主管機關能明確界定政府、特許公司與融資機構三者間之權利義務，協助提供融資機構相當程度之保障，將有助順利取得融資。

5.3 財務計畫要求事項

為確保民間機構財務計畫之可行性，主辦機關於各階段對民間機構

之要求如下：

一、融資意願書提供

於甄審最優申請人階段，申請人應提出融資意願書或融資委託接受函，其中應敘明提供貸款之前提條件及貸款內容（包括貸款期限、利率、金額、費用及還款方式等），併同投資計畫書提送甄審委員會審查。

二、融資契約簽訂時限

民間機構如於營運階段須辦理融資，除事先報經主辦機關書面同意外，應於契約簽訂後6個月內與融資機構簽訂融資契約，並依營運契約約定提送副本乙份報主辦機關備查。

三、融資機構之介入權

為保障融資機構之權益民間機構於營運期間，如有經營不善或其他重大情事發生，主辦機關除依雙方契約處理外，主辦機關得同意融資機構行使介入權。

經主辦機關同意融資機構行使介入權後，融資機構得自行或擇定符合法令規定之其他機構，暫時接管本計畫繼續興建、營運。

四、通知

民間機構應於融資契約約定融資機構或其委任之管理銀行應告知主辦機關其送達地址。

主辦機關對於民間機構有任何違約改正之通知時，均應以書面副知融資機構或其委任之管理銀行，融資契約應約定該融資機構或其委任之管理銀行於民間機構違反融資契約時，立即將民間機構之違約情形以書面通知主辦機關。

第六章 環境影響評估辦理方式與時程

6.1 環境影響評估實施範圍認定標準

由於本計畫未達環境影響評估實施範圍之認定標準，故本計畫無需進行環境影響評估

表6.1-1 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
遊憩(樂)設施、住宿、餐飲、服務、解說等相關設施	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
	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
	展覽會、博覽會或展示會場之興建工程申請開發建築樓地板面積(以應申請建造執照、雜項執照及使用執照之建築樓地板面積為計算基準)三萬平方公尺以上。	未達
交通設施	大眾捷運系統之開發，位於都市土地，申請開發或累積開發面積五公頃以上。	未達

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」，107年4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。

6.2 開發環境影響分析

一般而言，本計畫仁德綜合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；但仁德綜合轉運站整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。

表6.2-1 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

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	
環境境	水質	V		基地附近	-	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
			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	○	基地施工應確保周邊土壤地質保護，有微幅影響
	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

+: 輕度性之正面影響

---：顯著性之負面影響

○：無影響

6.3 交通影響評估

本計畫之空間量體規劃與交通影響評估之規劃建議內容，係配合主

辦機關最小公益性服務空間與民間機構附屬事業營運需求為基準，確切之開發規模與業種業態仍應以申請人所送之投自計畫書為主；本計畫初步評估與建議規劃之內容可供作未來民間申請人之參考，主辦機關未來可事實際需要決定招商公告之範圍與內容。

一、應實施交通影響評估之適用範圍

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」。

表6.3-1 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	

二、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6.3-1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6.3-1 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6.3-2 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6.3-3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6.3-3 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量最高，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6.3-4所示，共計約需小汽車停車位171席，機車停車位196席。

表6.3-4 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6.3-5所示。

表6.3-5 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6.3-6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6.3-6 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6.3-7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6.3-7 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		停車場用地	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 6.3-7 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。

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。

第七章 風險規劃

7.1 確認風險及可能影響

依據民間參與可行性研究建議方案之主要風險，並分別歸納為一般、興建及營運期等三大類，再就各項風險之性質，依據政府、民間機構與融資者三方之風險承擔能力，並考量對本案融資可行性之影響，以公平合理的方式，將風險在參與計畫的三方間做適當分擔，並在風險承擔之程度上劃分為主要風險承擔者及次要風險承擔者。

一、一般風險

(一) 政治風險

包括特許合約被不當中止(如環境變動)、設施被徵收(如局勢變動)、體制變更風險(如政府簽約單位變更)、許可執照取得風險(如建管及環評許可取得延遲)、計畫中止或政策變更風險(如政府可能在甄選階段中止計畫)、法令變更風險及政策改變等，致民間機構必須中斷興建或營運計畫。由於政治風險之掌控權非歸屬民間機構，因此一般不由民間機構承擔，而宜由政府負責。其避險方式，民間機構可能要求於興建營運合約中，將政治風險列為除外情事條款，並要求政府就民間機構因政治風險所遭受之損失予以損害賠償。

(二) 環保風險

於營運期中，民間機構及其協力廠商或承包商均應遵守環保法令，如有過失或不當行為，均應由其負擔賠償責任。惟倘因政府變更法令或變更環保執行標準，導致民間機構及其協力廠商或承包商等因履行污染與公害防治等工作，而延長工期、增加成本或產生損失，甚至造成民眾抗爭而使營運無法順利進行時，此部份風險應由政府負責，民間機構可能要求營運合約應訂定補償之方式。

(三) 利率風險

利率風險應由民間機構承擔，輕微之利率波動可能影響民間機構之財務負擔，為規避風險，理想之方式乃採固定利率融資，目前惟有發行債券或向保險公司融資才有可能達成，然以目前之法令及市場情況而言，欲取得固定利率之鉅額資金恐難實現，因此仍有賴商業銀行聯貸資金之支應。而目前國內銀行聯貸之案例，幾乎完全皆以浮動利率計息，故民間機構如為規避利率風險，須提出利率避險之措施，例如與銀行簽訂利率交換合約(Interest Rate Swap)、或提撥額外準備金以為因應。

(四) 通貨膨脹風險

當物價上漲造成本案營運及維修成本之增加，而營運收入之訂價如無法同步向上調整時，民間機構之經營毛利將隨之減少，通貨膨脹風險因而產生。由於通貨膨脹往往與利率走勢呈同向變動，當通貨膨脹率走高時，民間機構應付之融資利息成本也會隨之走高，進而影響民間機構之財務負擔，因此為了降低通貨膨脹風險，在興建期間宜以固定價格統包合約(Fixed Price Turnkey Contract)之方式將風險移轉予承包商，而在營運期間則應訂定合理之收費調整機制，以降低營運風險。

(五) 不可抗力風險

所謂不可抗力風險(Force Majeure Risk)係指由於天然不可抗力之災害、人為不可抗力之災害、或因重大事故造成設施損害而產生之風險。由於戰爭、天災、罷工、暴動等不可抗力風險，皆屬於不在保險承保範圍內之不保事項，故其風險須由民間機構自行承擔。此外臺灣現有保險公司提供之保險產品不足且胃納量不大，故民間機構可能無法取得足夠之保險，此時民間機構可能要求政府做「最後之保險者(The insurer of last resort)」，提供額外之保證，或由政府

以專案方式開放國外保險公司直接承作，或由保險經紀商代為直接向國外購買保險或由政府協調金融機構或特種基金，提供重大天然災害復舊貸款，故不可抗力風險之主要風險承擔者為民間機構，次要風險分擔者為政府及融資者。

(六) 市場風險

若營運過程中因市場因素，造成使用人數或費率低於投標時之評估，不但影響整體財務計畫，也會造成廠商永續經營，在營運期間亦需顧及市場之變化以便儘早因應，以免影響營運造成民間機構之損失。

(七) 融資風險

本計畫之融資取得與否應由民間機構承擔，因此在計畫規劃時應設計可行之融資方式，在招商時應由民間機構取得足夠之融資承諾，並需依甄審條件，於限期內取得融資，政府可依促參法提供相關融資協助。

(八) 信用風險

指民間機構無力履行契約或違反契約約定，信用風險可能發生期間跨越興建與營運階段，此部份風險可藉由要求民間機構提出履約保證或提撥準備金、要求民間機構增加自有資金之投入，及在招商時訂定條件確保發起人經驗之完整等方式降低。民間機構若為企業聯盟時，各成員公司應明確界定違約條款並藉由保險之安排加以規避。

二、興建風險

(一) 營運建築物取得延遲風險

1. 風險說明：因主辦機關之營運建築物標的交付時程延誤，致使民間機構無法如期進行施工。
2. 因應對策：於投資契約條款中明定主辦機關營運建築物標的交付時程及除外情事，以降低民間機構風險。

(二) 成本超支風險

1. 風險說明：此即工程經費超過預期成本之風險；本計畫預估未來投資廠商所需投入之金額較低，故成本超支之風險及金額均較低，然建議未來投資廠商仍可採用統包方式，將工程之設計、施工及設備供應與

安裝等工作整合於同一採購契約，由發包者給付採購契約約定價格，而統包商必須負責完成採購契約之工作。

- 2.因應策略：民間機構在成本超支風險方面可利用固定價格統包合約加以規避，儘量將風險移轉給承包廠商（包括承包商、物料供應商、地產開發公司等），但承包廠商違約或無法採行固定價格合約時，仍應由民間機構自行提列準備金承擔，或購買保險以彌補損失，此部份將由民間機構自行承擔。

(三)施工風險

- 1.風險說明：民間參與工程之施工由民間機構負責，風險應由民間機構承擔。
- 2.因應策略：主要施工風險可由民間機構購買相關保險方式規避，至於因不可抗力所造成之施工風險則可於特許合約內以延長特許期或由政府提供重大天然災害復舊貸款。

(四)延遲完工風險

- 1.風險說明：因受設計錯誤、工安意外、工程糾紛、時程管理不當或民眾抗爭等因素影響，致工程無法如期完工，而使受施工影響之時間延長。
- 2.因應策略：於投資契約條款中明定罰則及除外情事以區分責任歸屬，並要求民間機構就可投保之部份購買保險以降低風險。

三、營運階段風險

(一)營運中斷風險

此部份風險應由民間機構購買保險或自行承擔，並於特許合約中列為民間機構之違約情事，以規範民間機構之經營責任。為避免民間機構於未來實際營運時可能遭遇之變故，造成營運中斷，可要求民間機構投保公共意外責任險、雇主意外責任險及火災保險等。

(二)經營不善風險

本項政府除了在甄選階段需審慎地評選民間機構，並定期監督其經營績效外，並應要求民間機構提供一定金額之履約保證金以擔保履約之責任，此外於特許合約中規範民間機構經營不善時之後續處理措施以降低風險，因此本項風險民間機構為主要風險承擔者，政府與融資者為次要風險承擔者。

(三) 維修及重增置風險

本計畫相關營運設施必須定期維修、重置及增置部份設施，以確保正常之營運，其零組件供應以及價格變動之風險應由民間機構負擔。為避免設施折耗之速度超乎預期，民間機構可透過次合約之方式，將維修風險移轉給負責營運維修之公司，並與供應商簽定長期之供貨合約，以降低風險。

(四) 營收不足風險

由於影響營運收入之因素甚多，包括旅館入住率或演藝廳使用率不如預期之風險等，此部份風險應由民間機構承擔；若民間機構所預測之營運收入與實際數差距過大，則未來之營運收入將可能無法支應融資利息與本金，甚至不足以支應營運及維修成本，而使計畫無法繼續進行，營運收入若未達原先預估值之風險應由民間機構自行承擔，惟主辦機關可依據促參法規定協助民間機構適用有關租稅及融資等優惠措施，以減少其營運風險；另應使民間機構在附屬事業之收費費率調整有其自主性，以降低風險。

(五) 營運成本超支風險

若民間機構預估之營運成本與實際金額差距過大，可能造成計畫進行之困難，而營運成本的控制取決於民間機構經營之效率與成本控制能力，故此部份風險應由民間機構承擔。

(六) 營運端市場風險

本計畫除了住宿之外演藝廳之主要收入為藝文展演及其他附屬營運項目，將視民間機構之營運方式而有不同之收益項目。而定價將影響前來消費之人數，倘市場競爭增加或販售類型不符市場需求，即可能發生計畫自身無法產生足夠現金流入，以支應營業成本及費用等情況，亦可檢視價格彈性作為訂定價格政策之參考，如能就例假日等因素分別估算差別訂價對營收影響的效果，更有助於掌控營運之價格風險。

(七) 營運端管理風險

經營管理團隊應具有對住宿、飲食及烏松地區文化飲食相關等專業知識與經驗，並具備住宿、餐飲經營經驗；演藝廳營運方面必須具備藝術、展演、文創產品展售區之經營，團隊需對高雄地區之文化具有相當了解，具有藝文創作經驗之文創工作者；而針對藝文展演之經營團隊，則需具備整合統籌各藝文活動型態，輔以完善且持續之人員訓練，以確保全體員工深切瞭解本計畫使命及營運策略。

7.2 風險分擔配置原則及因應措施

本計畫將主要風險種類分別歸納為一般風險及營運階段風險等二類，再就各項風險之性質，依據政府、民間機構與融資機構三方之風險承擔能力，並考量對本案融資可行性之影響，以公平合理的方式，將風險在參與計畫的三方間做適當分擔，並在風險承擔之程度上劃分為主要風險承擔者及次要風險承擔者，風險分擔原則與管理措施彙整如表 7.2-1~表 7.2-5 所示。

表7.2-1 一般風險分擔原則彙整表

主要風險種類	主要風險項目	風險分擔原則		
		政府	民間機構	融資機構
一般風險	政治風險	●	△	
	環保風險		●	
	利率風險		●	△
	通貨膨脹風險		●	△
	不可抗力風險	△	●	△
	融資風險	△	●	
	信用風險		●	△

註：「●」表主要風險承擔者；「△」次要風險承擔者

表7.2-2 興建階段風險分擔原則彙整表

主要風險種類	主要風險項目	風險分擔原則		
		政府	民間機構	融資機構
興建階段風險	1.延遲完工風險			

政府與特許公司議約時間過長	●	△	
特許公司變更設計		●	
協力廠商工程延遲		●	
設備驗收程序延遲		●	
2.成本超支風險		●	△
3.施工風險		●	

表7.2-3 營運階段風險分擔原則彙整表

主要風險種類	主要風險項目	風險分擔原則		
		政府	民間機構	融資機構
營運階段風險	營運中斷風險		●	△
	經營不善風險	△	●	△
	維修及重增置風險	△	●	△
	營收不足風險		●	△
	營運成本超支風險		●	△

註：「●」表主要風險承擔者；「△」次要風險承擔者

表7.2-4 一般風險管理措施彙整表

風險種類	風險管理措施
1.政策風險	
(1)費率政策	於契約中明定。
(2)法令變更	契約列入除外情事，採取補救措施或協商處理。
(3)營業稅等稅賦變動	契約列入除外情事，採取補償救措施或協商處理。
(4)計畫或政策變更風險	契約列入除外情事，採取補償措施或協商處理。
(5)主辦機關未履行契約	契約列入除外情事，採取補償救措施或協商處理。
2.環保風險	
(1)污染與公害	要求民間機構於投標時須承諾不影響環境，並依循施工及營運。
(2)環保標準改變	環保標準改變之應變條款應訂於契約中。
3.利率風險	評選最優申請人時，須選擇具備財務管理能力，不致因金融市場波動影響全案之進行或以期貨或保險方式進行避險。
4.通貨膨脹風險	評選最優申請人時，須選擇具備財務管理能力，不致因物價指數波動影響全案之進行。
5.不可抗力風險	於契約中明列入不可抗力範圍；應包括颱風、地震、暴風雪、暴風雨、海嘯、火山活動、戰爭、恐怖行動、敵對行為、暴動、罷工等，要求民間機構應規劃適當保險機制以避險。

風險種類	風險管理措施
6.融資風險	除主辦機關協助辦理中長期融資等事項外，民間機構應自負風險。
7.信用風險	可藉由要求民間機構提出履約保證或提撥準備金、要求民間機構增加自有資金之投入、在招商時訂定條件確保發起人經驗之完整、民間機構若為企業聯盟時各成員公司應明確界定違約條款並藉由保險之安排加以規避。

表7.2-5 營運階段風險管理措施彙整表

風險種類	風險管理措施
1.營運中斷風險	此部份風險應由民間機構購買保險或自行承擔，並於特許合約中列為民間機構之違約情事，以規範其經營責任；為避免民間機構於未來實際營運時可能遭遇之變故，造成營運中斷，可要求民間機構投保公共意外責任險、雇主意外責任險及火災保險等。
2.經營不善風險	甄選階段需審慎地評選民間機構，並定期監督其經營績效外，並應要求民間機構提供履約保證金以擔保履約之責任，此外於特許合約中規範民間機構經營不善時之後續處理措施以降低風險
3.維修及重增置風險	為避免設施折耗之速度超乎預期，民間機構可透過次合約之方式，將維修風險移轉給負責營運維修之公司，並與供應商簽定期之供貨合約，以降低風險
4.營收不足風險	契約中應針對民間機構之財務狀況加以監測，以免民間機構之營運成本超支導致營運不善。執行機關可依據促參法規定協助民間機構適用有關租稅及融資等優惠措施，以減少其營運風險；另應使民間機構在附業收費費率調整有其自主性，以降低風險。
5.營運成本超支風險	契約中應針對民間機構之財務狀況加以監測，以免民間機構之營運成本超支導致本計畫營運不善。

7.3 超額利潤認定與回饋方式

一、 超額利潤之認定

參考目前國內促參相關案例合理之股東內部報酬約介於10%~15%間，促參案依其性質及投資規模大小，最後將擬定一合理之報酬率做為收取權利金之依據。

一般而言，收取權利金之作用大致如下，當財務計畫參照市場機制擬定股東合理報酬率後，超過合理利潤部分，政府可收取權利金之方式來抑制廠商有超額利潤之狀況發生，然而，權利金之設定將影響計畫之自償性與財務可行性，進而影響民間機構參與經營之意願，故在設定權利金時，需依財務評估結果並兼顧民間機構的必要投資報酬，以民間必要報酬率訂定權利金底限。

- 1.基於公平原則，對於民間機構取得公共建設開發經營權利所收取之對價。
- 2.做為對民間機構實際營運與預估營運狀況有差距時之調節機制。
- 3.避免民間機構獲取暴利，以維社會公平性。

二、 超額利潤回饋機制與執行方式

一般促參案件如經財務評估自償率高、回收年限短，就表示該計畫之投資有較高的獲利空間，為避免政府委外興建營運所獲致之效益與民間機構之獲利形成不合理之差距，可藉由收取相當額度之權利金，以分享委外興建營運所獲致之成果，避免民間機構有不當獲利之情形發生。

本計畫針對民間機構之超額利潤及合理權利金之收取，係設定民間合理投資報酬率12%之條件下，反推得政府可收取之合理權利金，且本計畫之權利金收取方式係採部分固定金額、部分固定營運收入比例之方式收取，當民間機構之營運收入增加，其應繳之權利金亦相對增加，以降低民間機構有超額利潤產生之機率。另本計畫規劃有級距式權利金收取機制，可將超額利潤收益回饋主辦機關，以提供更優質的公共服務。

依促參法第五十條規定：「本法營運之公共建設，政府非依法律不得要求提供減價之優惠；其依法優惠部分，除投資契約另有約定者外，應由各該法律之主管機關編列預算補貼之。」，基此，非法定回饋金或回饋事項宜由民間機構自行

提出，不宜強制規定，回饋計畫將規劃列為評選投資人的評分標準之一，由民間機構於申請時自行提出回饋計畫，並納入投資契約中約定之。

第八章 政府承諾與配合事項

8.1 政府承諾事項

一、用地及建物點交

主辦機關承諾於簽訂租賃契約後60日內辦理用地及建築物點交，並於點交前以書面通知民間機構，由雙方指派代表辦理現場會勘，主辦機關並應出具相關土地登記謄本、地籍圖及辦理實地土地複丈鑑界及資產清冊點交，經民間機構確認無誤後簽收。

二、營運績效評估良好得優先定約

根據促參法51條之1規定，主辦機關應於營運期間內，每年至少辦理一次營運績效評定，經主辦機關評定為營運績效良好之民間機構，主辦機關得於營運期限屆滿前與該民間機構優先定約，由其繼續營運。優先定約以一次為限，且延長期限不得逾原投資契約期限。

三、先進運輸系統原則不影響地面進出動線規劃

先進運輸系統路線及柱位原則不影響本計畫用地及進出動線，惟實際上先進運輸系統站位及聯絡人行空橋位置乙方得另與甲方協議。

8.2 政府協助事項

一、行政配合協調之協助

民間機構因執行本計畫而須向相關機構申請證照或許可時，主辦機關在法令許可及權責範圍內，協助民間機構與相關機構進行協調。但民間機構應自行負責時程掌握及證照或許可之取得。

二、出具相關證明協助辦理融資及租稅優惠

本計畫若得依促參法及其相關子法規定，向財政部或稅捐稽徵機關申請租稅優惠，或向金融機關辦理貸款，主辦機關將提供必要之證明與協助。

三、協助辦理必要公共設施工程

主辦機關將配合本仁德轉運站興建營運時程，協助民間機構於轉運站周邊設置行駛方向指引及停車場指引標誌。並配合未來交通影響評估之決議，協助民間機構設立必要之指引標誌，並於計畫周邊300公尺範圍內劃設禁止停車之標線。

有關各項動線之規劃與尖峰時段交通改善措施，建議納入招商文件供民間申請人參考，

四、其他

如有其他需主辦機關辦理及協助事項，民間機構得於申請參與本計畫時，於投資計畫書內容中提出，經評選會及主辦機關認可者，將列入投資契約中據以執行。

第九章 履約管理規劃

9.1 進度及品質管理機制

一、履約管理單位

按機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項第45點規定：「主辦機關辦理履約管理，應由機關首長或其授權人員指派適當人員組成專責小組為之，必要時得邀請專家學者協助。辦理之案件如涉及興建工程者，專責小組之人員應至少1人具工程專業；涉及政府投資者，專責小組之人員應納入主(會)計單位人員。但性質單純、投資規模較小，且未涉及興建工程或未有政府投資者，得由承辦業務單位人員負責，免成立專責小組。主辦機關辦理得視公共建設特性與實際需要，委託專業顧問法人、機構或團體辦理履約管理(PCM)。前項受託辦理履約管理之法人、機構或團體，不得同時為該促參案件民間機構之關係企業或同一其他廠商之關係企業。其負責人或合夥人亦不得同時為民間機構之負責人或合夥人。第1項協助履約管理之專家學者，亦同」。準此，主辦機關得視需要成立專責之履約管理小組，配置必要專業人員，或委託符合一定資格條件之專業顧問辦理履約事項。謹就本案履約管理單位之設置所涉及相關議題分述如下：

(一) 履約管理專責小組

履約管理機制既係為確保促參案件得以順利推行所設置之架構，其應本於

雙方議定之契約研擬，乃事理所必然。惟因主辦機關及民間機構雙方之企業文化與思維角度不同，易生摩擦。為掌控案件進行之節奏、避免履約過程因爭議頻生，本案主辦機關建議宜設立履約管理專責小組，且因本案涉及工程之整建，故建議履約管理專責小組人員中應至少1人具工程專業，至少1人應具法律專業，至少1人應具財務專業。

(二) 獨立專業機構或顧問機構之參與

履約管理所涉及之工作項目甚為龐雜，其中，因建築、工程、法律、會計等事項因具有一定程度專業性質，且鑑於主辦機關常面臨人力短缺之困境，主辦機關除得就上開專業事項委託專業機構協助外，並得委請專業顧問法人、機構或團體辦理全案之履約管理事項。惟該受託辦理履約管理之法人、機構或團體，不得同時為該促參案件民間機構之關係企業或同一其他廠商之關係企業。其負責人或合夥人亦不得同時為民間機構之負責人或合夥人，宜予注意。

至於民間機構委託或與之有其他關係之獨立專業機構，基於國家法令對專業機構之評估有一定要求，該等專業機構對於民間機構所委託內容應該秉以公正且客觀之態度，故主辦機關基於時效且減少監督成本浪費等考量，宜予優先採用。諸如會計師查核簽證、獨立認證機構與融資機構，主辦機關如能充分考量並善加運用，則透過要求民間機構提送相關之報告或資訊即可達成監督之成效，並可避免監督成本之浪費。

(三) 固定單一窗口

在履約管理參與者架構中，主辦機關與民間機構須有一固定的窗口，以為溝通的橋樑。

二、溝通管道

(一) 書面之審查及備查

契約雙方當事人書面文件之往來可謂履約管理工作最為直接且最具證明力之證據，除可提供稽查軌跡外，亦得作為將來界定雙方權利義務之依據。因此，本案主辦機關宜於契約中明確規定民間機構應提送下開書件，包括但不限於工程進度、工程經費、興建及營運計畫、空間變更、財務報表、安全監控及通報計畫、維護報表及保險等工作項目，並由主管機關進行審查或備查。俾以透過政府部門之審核、備查作業，掌控履約現況。其中，屬本案履約之重要項目

者，應經主辦機關審查同意方得執行，如興建執行計畫；至民間機構依約辦理事項則備查之，如施工進度、品質計畫書、年度事業計畫等。

(二) 定期與不定期會議

為求雙方對履約事項之意見得以順暢溝通，避免因爭執而影響執行之進度，本案得以定期與不定期會議方式建置直接溝通之平台。就協商委託業務的相關事宜，如履約管理會議，得以定期會議方式為之；至遇有重大或緊急事故發生，或需就不定期進行事項為溝通或追蹤時，則召開諸如臨時會之不定期會議。

上開會議決議事項，為便於追蹤管理並強化其效力，宜作成紀錄並歸檔，以為履約規範一部分。例如興建管理會議得由雙方或加上雙方推派之專家組成之，就本案施工管理事項相關一切事務進行檢討、溝通與協商，協商結果即為本案契約規範之一部分，雙方均負有履行之義務。

就會議結論執行之情形，並宜納入績效評估之參考準據，以有效提升本案履約效能。其他諸如本案停車場收費標準調整或行銷管理等相關計畫，亦得提報討論作成決議後執行。

(三) 財務監督

主辦機關得藉由財務監督，就民間機構之營運能力及財務狀況形成初步認識，並瞭解契約雙方締約當時設定之目標是否達成。為達成上開目的，主辦機關宜於本案契約中明文要求民間機構辦理下列事項：

- 1.民間機構應於年度結束後一定時間內，提送經會計師查核簽證之財務報表及附註說明，送主辦機關查核。
- 2.為明瞭本案營運及財產狀況，主辦機關得定期或不定期，以書面或實地等方式查核民間機構之營運狀況。民間機構應配合提供相關文件或為答詢，不得拒絕。

(四) 年度營運績效評估

藉由年度營運績效評估作業，履約雙方當事人得以彼此檢討過去一年度之營運績效，並訂定下一年度之預期目標。是以，年度營運績效評估作業實係最直接且最全面反應促參案營運成果之履約管理模式。

依據促參法施行細則第51條之1規定：「主辦機關應於營運期間內辦理，每年至少1次」。準此，本案主辦機關得設置營運績效評估委員會，自營運開始日起每年度辦理乙次營運績效評估。至於營運績效評估項目，應包含民間機構興建、營運本案是否違法、違約、經營效率、設施維護情形、使用者滿意度、環保及安全衛生等事項，並由契約雙方當事人協商符合計畫目標、可量度的指標，以收主辦機關目標管理之效。

三、履約管理計畫之擬訂

履約管理計畫包含履約事項、時間、提交文件與處理方式等，訂定履約管理計畫有助主辦機關依約管理，掌握專案進度、重點並進行追蹤，履約管理計畫之擬定至少應包括本章第二節所述各階段（營運期、移轉期）之查核要點，並依未來民間機構之執行計畫，擬定實際之管理計畫。

主辦機關應於招商文件說明履約管理作法與原則，以利潛在投資人評估執行成本，並於申請時提出具體之營運計畫，俾供主辦機關評選最優申請人之參考。

主辦機關宜於簽約前完成或簽約後儘快訂定（如2個月內）履約管理計畫，必要時可委請顧問公司於議約時進行協助，以利簽約後儘快展開履約管理工作。準此，本案主辦機關應先了解契約於各階段要求項目與標準，依時程、項目、文件、承辦單位等擬訂履約管理計畫。依契約條款，區分各階段與執行點，如以興建、營運、移轉不同期程予以區分，不同期程中又依時間（如年、月）區分不同執行點。在各執行點應注意下列事項：時間、提交文件（內容規範）、處理方式（審查或備查）、結果（繼續執行、罰則、履約保證金）。

至本案執行階段，建議主辦機關應於每年年底提出次一年度履約管理計畫，檢視次年度應執行之履約管理項目，並通知民間機構，或以備忘錄方式知會民間機構，俾使民間機構得就履約管理之重要事項嚴加遵守。

9.2 控管及查核項目及時點

以下謹參酌促進民間參與公共建設法及相關子法、行政院公共工程委員會 BOT 契約標準範本、行政院公共工程委員會 BOT 專案進度與品質管理參考手冊、委託專案管理模式之工程進度及品質管理參考手冊、民間參與公共建設推動議題改進之研究 - 加強促參案件履約管理機制委託專業服務案機關辦理及民間參與公共建設案件作業注意事項等法規、資料，就本案正常執行之情況下，主辦機關各階段之應予控管及查核之項目、時點等履約管理執行要項予以表列之，以求簡明，並針對本案之特性於注意事項中說明本案之處理建議，俾供將來執行履約管理之參考：

一、營運期：包括營運前準備與營運期間

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
(一)營運前準備				
1.工作人員要求		◎	營運前	工作人員資格、人數符合契約要求
2.營運分包契約		◎	營運前	應符合民間機構應履行之義務與責任，並對主辦機關負有連帶責任
3.制訂當年度營運績效評估標準	◎		營運前	依主辦機關公告之項目，決定當年度營運績效評估標準，主辦機關並有權力修改之。
4.通知執行機關正式營運日		◎	營運前	民間機構應於契約約定期限內正式對外營業，故應於營運前通知，正式通知主辦機關正式營運日。
5.政府應辦事項	◎		依契約	依契約規定項目辦理。
(二)營運期間				
1.經營計畫書(含附屬事業)		◎	每年	民間機構應於前1年度終止前，提出次1年度營業與財務計畫，並應符合契約約定之內容
2.營運分包契約		◎	變更時或新增時	民間機構實際分包時，應於簽訂分包契約後一段時間內送交主辦機關備查，並應在契約中約定分包商應符合民間機構應履行之義務與責任，並對主辦機關負有連帶責任
3.營運績效評估	◎		每年	民間機構每年4月底前，應予年度財報一併提送營運績效說明，該說明應依年度項目與標準評估之。
4.營運績效評估標準	◎		每年	由主辦機關考量年度營運政策、本案目標與公共利益，訂定年度評估項目與標準，項目至少應包括作業、管理維護、財務、環保、工安、勞安、使用者滿意等。
5.營運費率之訂定與變更	◎		定期	停車場之營運費率，應符合契約約定之營運費率調整規定，送請主辦機關同意後實施。

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
6.履約管理會議	◎		定期	每年召開 1 至 2 次履約管理會議，了解民間機構執行進度，並協助解決困難。
8.契約政策性檢討			定期	依契約規定方式，建議 5 年檢討 1 次。並依具檢討結論與民間機構調整契約之權利義務關係。

二、財務事項

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
1.融資契約		◎	依契約	民間機構應於簽約後依規定於一段時間內提出融資契約，民間機構因此須將所取得營運資產、設備、權利設定負擔予金融機構，經先政府機關書面同意，民間機構提出之興建執行計畫中應包括融資計畫書(含標的、內容、金額與償債計畫)。
2.權利金繳交	◎		定期	契約中應明訂權利金繳交時點及計算依據、計算方式、繳交方式
3.土地租金繳交	◎		定期	契約中應明訂土地租金繳交時點及計算依據、計算方式、繳交方式
4.提送財務報告		◎	每年	次年度 4 月底前提送經會計師查核簽證者、報表與附註之財務報告，民間機構如非特許公司，應以獨立列帳方式辦理。
5.實收資本之維持、持股比例承諾、自有資金比例	◎		每年	民間機構應依契約約定，符合實收資本額或捐助基金總額、自有資金比例及持股比例之承諾。
6.重大事項通知		◎	不定期	民間機構之法人組織變動、減資、合併事宜時，應通知主辦機關。
7.財務檢查權	◎		不定期	主辦機關得以書面或實地查核方式進行，並得委託專業人員協助執行。
8.履約保證金之更換		◎	有效期限前(每 3 年)	民間機構應於保證有效期限到期前，以符合規定之履約保證金方式更換之，其期間應持續至契約終止且資產返還移轉後 6 個月

三、設備維護、保險、保全及其他

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
1.租賃契約	◎		土地交付前	土地登記謄本、地籍圖、實地土地丈鑑界點交
2.民間機構對所取得之權利、權益、資產之轉讓或出租	◎		不定期	依據促參法第 52 條規定之改善計畫、第 53 條規定之適當措施所需，並按促參細則第 47 條規定辦理，事先應經主辦機關書面同意。
3.設備維護		◎	定期	民間機構應依維護需求書、建物修繕維護基準書、機電設備修繕維護及管線設施維護基準書，並符合相關法規規定。
4.整體維修計畫(設備功能測試評估計畫)		◎	營運前	民間機構應提整維修計畫及設備功能測試評估計畫，修改時亦同
5.歲修計畫(年度設		◎	每年	主辦機關應考量是否符合原整體維修計

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
備功能測試評估報告)				畫，及設備運轉是否符合標準
6.安全監控計畫		◎	營運前修正時	範圍應包含設施內、外部安全及保全措施
7.緊急通報計畫		◎	營運前修正時	緊急事故應變措施及通報政府機關系統與方法
8.保險契約		◎	營運前每年	興建期保險類別應包括營造工程、安裝、營造機具、雇主意外、鄰屋龜裂倒塌、第3人意外、貨物運輸、專業顧問責任等。營運期保險類別應包括財產綜合、營業中斷、公共意外、鍋爐保險。民間機構應於契約約定期間內提送保險批單副本。

四、資產管理

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
1.財產盤點		◎	每年	民間機構應製作財產清冊，每年更新之，主辦機關得協同民間機構之會計師進行盤點。
2.建築物、重要固定資產重置與報廢		◎	依資產使用情形	民間機構自負管理與維護之責並依營運計畫規定項目辦理，若設備功能測試結果合格者，得延後汰換。
3.一般資產重置與報廢		◎	依資產使用情形	民間機構自負管理與維護之責

五、移轉期

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
(一)優先訂約	◎		屆滿前	依據契約有此規定，應於契約屆滿前一段時間由民間機構提出申請，雙方就訂約條件及期限商議，如無法訂約者，進行資產移轉與返還事宜。
(二)營運上交接			屆滿前	若原民間機構不續約經營，應準備營運交接計畫，主辦機關應備妥營運交接之準備作業，由主辦機關繼續營運。
(三)權利義務解除				
1.資產之出租、出借等到期或解除資產之出租、出借或其他任何負擔	◎		移轉前	民間機構應於移轉前解除原為之設定負擔事項，以使資產所有權可以順利移轉返還主辦機關
2.履約保證金退還	◎		屆滿後	待資產移轉及返還後6個月再依約返還。
(四)移轉返還				
1.訂定移轉與返還計畫	◎		屆滿或終止前	甲乙雙方應就資產現狀，於移轉前擬訂移轉時間、程序、方式、資產規範、盤點、點交、對價，移轉標的應包含使用軟體、說明文件、圖說、智財權所有權文件等。民間機構應依照國有財產管理手冊來製作財產清冊，主辦機關在分類清點時較容易。

履約階段與項目	處理方式		時間	注意事項
	審查	備查		
2. 資產檢查	◎		屆滿或終 止前	擬訂移轉及返還資產之財產清冊並確認資產情形，必要時得請專家顧問進行資產檢查、功能測試或鑑價，且資產應維持可堪使用狀況。
3. 移轉與返還	◎		屆滿或終 止	主辦機關得組專案小組準備交接事宜，並派員進駐預作交接準備，於契約屆滿、終止、解除生效日、完成返還前，民間機構應負擔原設施相關費用。

9.3 營運績效評估

按促參法第51條之1第2項、第3項規定，經主辦機關評定為營運績效良好之民間機構，主辦機關得於營運期限屆滿時與該民間機構優先定約，委託其繼續營運。復按促參法施行細則第65條規定：「主辦機關依本法第五十一條之一第一項規定辦理營運績效評定，應成立評估委員會辦理之。主辦機關應將營運績效評定結果，以書面通知民間機構，並公開於主辦機關資訊網路，期間不少於十日。」、第66條規定：「主辦機關依本法第51條之1第2項規定與該民間機構優先定約前，應依第80條規定辦理資產總檢查，並就繼續營運進行規劃及財務評估，研訂繼續營運之條件，以與該民間機構議定契約。

依據上開規定，主辦機關應於契約中明文確立其對於民間機構營運績效之評估辦法，載明評估方法與項目、評估程序與標準及其他相關事項。本案營運期間，主辦機關得成立評估委員會，並應每年至少辦理1次績效評估。有關本案營運績效評估項目及標準初步建議如本先期計畫書第四章所示，評估項目可包含營業內容及項目、年度營運績效、顧客滿意度或投訴率、設施維護情形、對於甲方政策之配合度、下年度營運計畫等，並定義80分以上為營運績效良好，未來主辦機關仍可依當時實際情況每年度再行調整績效評估項目之標準及權重。

9.4 施工或經營不善之處置及關係人介入

一、缺失

除於投資契約或相關公告、文件載明之「民間機構之違約」事項外，民間機構之行為如有不符契約規定者，均屬缺失。

按促參法施行細則第68條規定：「主辦機關依本法第52條第1項第1款規定要求民間機構定期改善時，應以書面載明下列事項，通知民間機構：一、缺失之具體事實。二、改善缺失之期限。三、改善後應達到之標準。四屆期未完成改善之處理。主辦機關應依所發生缺失對公共安全之影響程度及民間機構之改善能力，訂定改善期限。」。準此，若主辦機關依投資契約及本條規定通知民間機構於限期內改善後，民間機構仍未依限完成該改善者，主辦機關通常會依投資契約之約定，採取下列處置模式：1.請求損害賠償；2.再定期命其改善；3.如缺失情形足以嚴重影響計畫之擴建、整建及營運時，得逕以違約處理。惟由於缺失並不會立即

造成契約終止之法律效果，為督促民間機構之迅予改善及避免缺失所造成損害之擴大，建議於本案興建、營運之辦理至少應增加下列3種處置模式，以供主辦機關選擇行使之：

- 1.代為執行改善，因執行所生之費用由民間機構負擔。
- 2.視情節輕重要求民間機構繳納懲罰性違約金。
- 3.適度減少投資契約所訂營運期間。

二、違約

按促參法第52條規定：「(第1項)民間機構於興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善或其他重大情事發生，主辦機關依投資契約得為下列處理，並以書面通知民間機構：一、要求定期改善。二、屆期不改善或改善無效者，中止其興建、營運一部或全部。但主辦機關依第3項規定同意融資機構、保證人或其指定之其他機構接管者，不在此限。三、因前款中止興建或營運，或經融資機構、保證人或其指定之其他機構接管後，持續相當期間仍未改善者，終止投資契約。(第2項)主辦機關依前項規定辦理時，應通知融資機構、保證人及政府有關機關。(第三項)民間機構有第1項之情形者，融資機構、保證人得經主辦機關同意，於一定期限內自行或擇定符合法令規定之其他機構，暫時接管該民間機構或繼續辦理興建、營運」。

次依促參法第53條規定：「(第1項)公共建設之興建、營運如有施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善或其他重大情事發生，於情況緊急，遲延即有損害重大公共利益或造成緊急危難之虞時，中央目的事業主管機關得令民間機構停止興建或營運之一部或全部，並通知政府有關機關。(第2項)依前條第1項中止及前項停止其營運一部、全部或終止投資契約時，主辦機關得採取適當措施，繼續維持該公共建設之營運。必要時，並得予以強制接管營運；其接管營運辦法，由中央目的事業主管機關定之」。

依據上開規定，現行促參法之法規架構已就民間機構施工進度嚴重落後、工程品質重大違失、經營不善或其他重大情事發生時，主管機關得予採行之措施予以規範，包括限期命其改善、終止其興建、營運之全部或一部、允許關係人介入、終止契約及強制接管等手段。因此，將來本案之執行若面臨上開情事，主辦機關自得依其情節輕重、是否有損害重大公共利益或造成緊急危難之虞等情事，選

擇適宜之措施以因應。

三、關係人介入

按促參法第52 條就融資機構行使介入權之時機及要件設有明文規範，介入權之行使為私法行為之一環，需於符合「經主辦機關書面通知要求限期改善，而屆期仍未改善或改善無效」、「主辦機關同意」等前提時，方得進行之。

次按促參法施行細則第71 條規定：「融資機構、保證人或其指定之其他機構依本法第五十二條規定接管後，經主辦機關認定缺失確已改善者，除民間機構與融資機構、保證人或其指定之其他機構另有約定並經主辦機關同意者外，主辦機關應以書面通知融資機構、保證人或其指定之其他機構終止接管，並載明終止接管之日期。前項通知，並應通知民間機構及政府有關機關。融資機構、保證人或其指定之其他機構於改善期限屆滿前，已改善缺失者，得向主辦機關申請終止接管。」

關係人介入權機制之運作，雖可將履約不良情事發生時，主辦機關、民間機構及融資機構或保證人等三方損害暫時降至最低，惟由促參法第52 規定可知，融資機構介入權之行使乃以主辦機關之同意為必要，並非當然為契約終止之前置程序。然考量促參案件運用民間力量之精神，為提升融資機構融資意願，進而達成鼓勵民間參與公共建設之目的，本案得就關係人之介入權之行使，於投資契約中設計下開機制與配套措施：

- 1.主辦機關對於民間機構之任何違約缺失或改正通知，均應同時副知融資機構，而融資機構於民間機構違約未清償貸款時，亦應通知主辦機關。
- 2.主辦機關於特定條件下，以其應支付民間機構之價款(包括履約保證金)扣除必要費用及民間機構應負賠償金額後，直接給付融資機構或民間機構設置於融資機構之專戶，以供清償民間機構之債務。
- 3.若融資機構接獲主辦機關依促參法第53 條第2 項規定之通知時，於符合相關法令前提下，主辦機關同意按原投資契約相同條件由融資機構或其指定廠商接管或繼續興建營運。僅於融資機構拒為介入或介入而仍無法回復契約之正常運行時，才由主辦機關接管或終止契約。

9.5 接管規劃

本案未來強制接管營運之制度，建議應於投資契約中明文訂定，約定內容如下：

一、接管主體之約定：

- (一)主辦機關得自任為接管人，或委任其所屬機關(構)、或委託其他機關(構)、團體為接管人。
- (二)除自任為接管人外，主辦機關與接管人之權利義務，得由雙方另訂契約約定之。
- (三)主辦機關委任、委託第三人為接管人行使公權力者，應依行政程序法第15條或第16條之規定辦理。

二、接管時機：如有下列情事之一者，主辦機關必要時，得依投資契約之約定強制接管營運，因此，未來投資契約得參照「民間參與交通建設及觀光遊憩重大設施接管營運辦法」之相關規定訂明訂接管時機：

- (一)有本法第五十二條第一項第二款情事，經主辦機關通知民間機構中止營運之一部或全部。
- (二)有本法第五十三條第一項情事，經中央目的事業主管機關令民間機構停止營運之一部或全部者。
- (三)依本法第五十二條第一項第三款或依投資契約及其他法令規定，經主辦機關通知民間機構終止投資契約者。

三、投資契約中應明訂接管期間民間機構及主辦機關之義務，列舉如下：

- (一)民間機構就有關標的設施召開董事會、股東會及其他涉及營運資產之會議，均應於7日前以書面將開會事由、內容及其他有關資料通知接

管人參加。

- (二) 接管人應按月將業務狀況通知民間機構。
- (三) 民間機構之股東會、董事及監察人職權涉及營運權之行使不得違反強制接管處分及妨礙接管人職權之行使。
- (四) 接管人對受接管民間機構為下列處置時，應研擬具體方案，報經主辦機關核准：
 - 1. 重要人事之任免。
 - 2. 其他主辦機關指定之重要事項。

四、投資契約中應明訂強制接管終止之要件及程序，建議規範如下：

- (一) 主辦機關於有下列情形之一者，得終止強制接管營運：1. 強制接管營運事由已消滅。2. 有事實足認無法達成接管營運之目的。3. 經主辦機關認定已無強制接管營運之必要。
- (二) 主辦機關於終止強制接管營運時，應以書面載明下列事項，通知民間機構、融資機構、保證人、接管人及有關機關並公告之：1. 終止強制接管營運之事由。2. 終止強制接管營運之項目及範圍。3. 終止強制接管營運之日期。4. 其他經主辦機關認定必要之事項。
- (三) 又主辦機關終止接管營運時，接管人應就接管營運事項進行結算，並將接管營運事項相關資料，移交民間機構或主辦機關所通知之接續營運之人。

五、關於強制接管，其他投資契約中必要之約定事項：

- (一) 主辦機關委任其所屬機關(構)、或委託其他機關(構)、團體為接管人者，接管人應按月向主辦機關陳報接管之業務狀況。
- (二) 民間機構有違反法令、章程或對接管人所為之處置有妨礙或未配合辦理情事者，接管人應報請主辦機關為必要之處置。

- (三)民間機構於受主辦機關之接管處分後，對接管人執行職務所為之處置，應予配合。
- (四)民間機構之董事、監察人、經理人及其他受僱人員，對於接管人所為之有關詢問，有據實答復之義務；其他受僱人員，應受接管人之指揮。
- (五)民間機構應於接管起始日起30日內，將受強制接管營運之項目及範圍內所使用之機器、設備、軟硬體系統、人事資料、財務報表及其他主辦機關認為必要之文件及財物等項目製作清單，提供接管人強制接管營運查核之用。逾期未能完成者，得由接管人自行清點製作，但所需費用由民間機構負擔，並報請主辦機關備查。
- (六)強制接管期間，實際運作時之權利義務關係，應依據前述強制接管之相關約定辦理，以暫時性取代原投資契約之效力。

9.6 退場機制

- 一、退場機制之內涵係針對可歸責於民間機構之事由所致之契約終止時，相關退場機制應如何因應及處理，除相關法令已作規範而應遵循辦理外，就法令未規範之部分，則須透過投資契約之約定予以填補，俾供契約雙方遵照辦理，藉以釐清雙方之權益關係。
- 二、就可歸責於民間機構之事由所致之契約終止，其相關因應措施及處理程序，已於促參法（第52條及第53條）、施行細則及機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項等相關法令訂有規範。然針對契約終止後，民間機構因營運所取得之營運資產、設備應否為有償或無償之移轉，法令並無明文。因此，對此問題，另須於投資契約中明定以補缺漏。在現行促參法令之規範下並無類似「獎勵民間參與交通建設條例」第44條第1項強制收買之規定存在，故契約終止後，民間機構因營運所取得之營運資產、設備，應否由甲方為有償或無償之移轉，均由個案契約自行約定。
- 三、契約提前終止或期滿終止時，營運資產應予移轉，營運資產包括動產

與不動產，動產之返還，應於契約中明訂以交付之方式為之，不動產之返還，則除交付外，尚須辦理移轉登記。甲方對於不動產之存在及現況，較易掌握，對於動產之存在與現況，則應於契約中明訂透過每年之資產檢查，進行更新及確認資產狀態。

9.7 爭議解決機制

甲乙雙方對於契約履行之一切爭議，於投資契約中均應明訂為協調委員會得協調之事項，如契約雙方就該契約之管理或解釋認知有歧異，亦無法透過協商方式達成共識，契約中均應明訂由協調委員會作出決議，如協調不成或協調委員會無法做成決議時，契約中應明訂，一方即可提起仲裁或訴訟。

第十章 移轉規劃

10.1 期間屆滿之移轉

一、移轉前之準備—允當之資產總檢查

營運期限屆滿時前辦理移轉之準備工作，與移轉之範圍息息相關，因移轉標的之種類不同，其準備工作亦隨之而異，民間機構應於營運期限屆滿之約定期限前，依營運契約所載之移轉規定，完成移轉前之準備工作，並進行資產總檢查；同時，原熟悉本案仁德綜合轉運站公共建設經營運作人員之僱用問題，亦為移轉前之準備工作所必須考慮之重點。此外，如本案營運期滿時並非主辦機關自行辦理後續營運作業，則第三人承接人員之訓練，因始於營運期屆滿前之約定期間，終於完成移轉時，故亦屬移轉前之準備工作。

二、移轉之標的

(一)營運資產

本案申請人於評決獲選為最優申請人並依相關規定設立民間機構後，應與主辦機關協商將來移轉之資產範圍及項目，並於開始進行本案營運後，定期每年就應移轉之資產製作資產目錄。資產目錄在營運契約所定期間內將定期更新

，每次更新之資產目錄亦應定期送主辦機關備查。

本案移轉之範圍，應指本案營運仁德綜合轉運站所備置資產、設備，至其細目及數量，應將依未來營運契約之規定辦理之。

(二)設施記錄

民間機構應提供營運期間各系統工程施工維修記錄與圖說、監測記錄。

(三)系統記錄

民間機構應提供各系統之安裝測試及營運後各設備使用、維修、更新紀錄等之完整檔案。

三、約定期限內開始進行移轉程序

民間機構應依營運契約內所訂之移轉計畫及規定，於營運期限屆滿前五年，依每年提送之營運資產清冊製作移轉資產清冊；並於營運期限屆滿前三年，由雙方完成「資產移轉契約」相關條款之議定，並於其中載明完成移轉之各項準備及訓練工作。

四、資產總檢查合格文件

因營運期限屆滿之移轉係法律所規定之必要行為，為確保雙方之權益，民間機構應於營運期限屆滿前五年，委託獨立、公正且經主辦機關同意專業機構進行之資產總檢查，以確定移轉之系統能符合主辦機關之維持正常營運要求，相關費用應由民間機構負擔。同時主辦機關亦得自行或自費指定專家或檢查機構，檢查其所欲檢查之項目。由該專家或專業機構出具資產檢查合格文件以作為雙方研擬「資產移轉契約」之憑藉。

五、人員僱用

為使本案於辦理移轉後能繼續營運，且不因辦理移轉而中止對使用者之服務，建議主辦機關於營運期限屆滿後如擬自行經營仁德綜合轉運站時，得考量實際情形，在不牴觸當時公務人員任用法令或其他相關法令之前提下，依原聘僱條件留用民間機構負責本案之員工。

至主辦機關如擬將仁德綜合轉運站委託第三人經營時，則該第三人亦得以原聘僱條件繼續僱用民間機構之員工。爰此，方可使本移轉程序對相關設施營運之

影響降至最低。

六、人員訓練

除依前述內容留用之民間機構人員外，勢必需要在移轉前對接續營運之主辦機關或其他第三人之人員完成一定之訓練，始足以勝任移轉後相關設備及軟體之運作，以達成順利接收營運之責。該訓練課程之內容、標準、期限之長短等相關事項，與接收人員素質、人數均息息相關，主辦機關必須先確定接收人員之相關訊息並通知民間機構後，民間機構始能依主辦機關之通知擬訂適當訓練計劃，交予主辦機關核備。惟辦理該訓練所支出之費用，應由主辦機關或主辦機關指定之第三人全額負擔。

七、移轉條件

(一)營運資產之計價

1. 依照促參法第54條第1項、促參法施行細則第79條之規定及參照國內相關民間參與計畫(如高鐵及高雄捷運等計畫)，營運期限屆滿後營運資產之有償或無償移轉、價金決定方法、價金給付方式、價金給付時間等相關規定，皆必須於營運契約中明訂。

2. 有償移轉

營運期限屆滿，民間機構就本案設施在營運期間內經雙方議定或於營運期限屆滿前一年內所增置或重置之移轉標的，其項目、內容及購入價格已事先徵得主辦機關之同意者，於營運期限屆滿時，得為有償移轉。

3. 無償移轉

除前項規定外，屬民間機構所有且為繼續營運本計畫所需之營運資產，除雙方另有約定者，均屬無償移轉之範圍。

(二)有償移轉價金之給付

主辦機關對民間機構有償移轉之資產，其價金給付之方式，得由主辦機關於完成移轉手續後15日內以現金或國庫支票或本國或在台灣設有分行之外國金融機構所簽發之銀行本票支付予民間機構。

(三)稅費責任

因資產移轉所生之費用，包括但不限於鑑定費用和稅捐費用等，除雙方另有約定者外，由主辦機關與民間機構各自負擔。

(四)資產之移轉、塗銷或終止設定負擔

除主辦機關另以書面同意外，民間機構將於營運契約所定之期限內，配合主辦機關完成資產之移轉、塗銷或終止移轉資產上已設定之全部負擔或租約。

八、移轉程序

- 1.資產移轉程序，應區別其因營運期限屆滿終止，或因營運契約之提前終止，而作不同之安排以因應實際需求。故關於辦理營運資產移轉之事宜，應由主辦機關與民間機構進一步議定，並明訂於營運契約中。
- 2.主辦機關得於營運期限屆滿前二年，開始甄選接續之營運機構。且依促參法第51條之一第2項「經主辦機關評定為營運績效良好之民間機構，主辦機關得於營運期限屆滿時與該民間機構優先定約，委託其繼續營運」規定，如本案之民間機構營運良好且符合營運服務指標者，得享有優先定約權。若民間機構並無繼續營運之意願，主辦機關得自行接續經營或另覓第三人作為接續本案之營運機構。
- 3.營運期限屆滿時，民間機構應將本案之事業經營簿冊暨其記錄移轉予主辦機關。至於應移轉之簿冊、記錄之具體項目及主要內容應由主辦機關與民間機構進一步議定，並明訂於營運契約中。
- 4.營運期限屆滿時，民間機構應將提供資產總檢查合格文件，並依主辦機關所規定之格式提供財產清冊，經主辦機關點收合格或辦理產權移轉登記後，始完成移轉手續。
- 5.主辦機關應於民間機構提出資產清冊後，立即完成點收程序，如有短缺項目由雙方協商補正。經主辦機關點收合格之項目，自點收合格時起，所有風險移轉予主辦機關。
- 6.移轉生效日後，於移轉完成且主辦機關有能力自行或由其指定之第三人繼續營運本計畫之前，如經主辦機關要求，民間機構基於設施之使用者利益考量應繼續維持仁德綜合轉運站之營運。惟民間機構因前揭維持營運所生之必要成本應由主辦機關負擔之。

九、各項資產之移轉方式

為繼續營運之需要，本案民間機構應移轉之各項資產，並不限於動產或不動產等有體物，亦包括相關之智慧財產權及技術移轉、授權等。而民間機構為使仁德綜合轉運站得以正常營運而取得之債權或其他權利及其負擔之相對義務，未能於營運期限屆滿時履行完畢者，或為仁德綜合轉運站繼續正常營運所必要者，亦應由主辦機關或主辦機關指定接續營運之第三人概括承受，至其範圍、條件及移轉之方式，應明訂於營運契約中。

(一)動產之移轉

應移轉之資產為動產者，包括前所述及之設施、系統記錄及系統總合格文件，民間機構將於營運期屆滿後之次日，於現場交付予主辦機關或其指定之第三人點收，並得以指示交付代之。

(二)不動產之移轉

應移轉之資產為不動產者，雙方議定之期間內，將本案仁德綜合轉運站之資產，現場點交與主辦機關或其指定之第三人並辦理登記。

(三)智慧財產權及相關技術之授權

民間機構為有效使用、管理營運資產及為經營本案所擁有或取得授權使用之電腦程式、軟體、資料、系統及相關技術之權利或利益，應於營運期屆滿時，依照議定之移轉條件與非排他性授權合約，或依其與擁有該項智慧財產權之第三權利人所議定之授權使用合約之原有條件，負責協助主辦機關或其指定之第三人取得非排他性使用之權利。

(四)債權或其他權利之移轉

應移轉之資產如係債權或其他權利者，民間機構將以書面通知相對人(包括債務人及債務人之保證人)，移轉於營運期限屆滿之次日起生效。如移轉依法律或經營契約規定須相對人之同意，民間機構將於營運期限屆滿前取得其書面同意。如移轉之債權或其他權利同時附有相對應之義務者，主辦機關或其指定之第三人應概括承受，民間機構亦將依相關規定取得相對人之書面同意。

10.2 期間屆滿前之移轉

一、 期前移轉之準備工作

(一)移轉之標的

營運契約期前終止時，移轉標的之範圍：移轉範圍標的為所有且為繼續營運本計畫之必要營運資產。

(二)系統總檢查合格文件、人員僱用與人員之訓練，應參照上開營運期限屆滿時之相關規定辦理。

二、 移轉條件

(一)條件範圍

營運契約提前終止之移轉，應依終止事由歸責對象之不同，分別採行以下處理方式：

1.因可歸責於民間機構之事由致主辦機關提前終止契約之情形：

- (1)主辦機關應以書面載明終止契約事由及移轉生效日通知民間機構。前開移轉生效日應預留合理期間供民間機構進行移轉之準備工作，以便移轉工作得配合主辦機關於該生效日前完成。
- (2)主辦機關僅就民間機構依投資契約所取得之權利負責，而不必另行給付該民間機構任何費用。又如政府因回復土地原狀、維護資產之適當價值及安全狀態、或另行重新招商所增加支出之成本及費用，亦應由民間機構負擔之。

2.因可歸責於主辦機關之事由或法令變更等事由致民間機構提前終止契約之情形：

- (1)民間機構應以書面載明終止契約事由及移轉生效日，於預定移轉生效日前之合理期間前通知主辦機關，使主辦機得配合辦理移轉工作。
- (2)主辦機關應按鑑價機構依民間機構之工程經費、資產之帳面價值、使

用情形、使用價值及本契約剩餘年限所得之鑑定價格，價購民間機構有關本計畫所有全部資產，包括一切權利、利益、動產及不動產，與各該資產之使用與操作有關之非排他性之智慧財產權之授權。且該價格應足以清償民間機構對融資機構現存之全部債務及因本計畫對第三人應負之債務及民間機構之所失利益。

3.因不可歸責於雙方之事由或雙方合意終止契約之情形：

- (1)終止之一方應以書面載明終止事由及移轉生效日，於預定移轉生效日前之合理期間前通知他方，他方應配合辦理移轉工作。
- (2)主辦機關除償還優先債權外，僅須支付資產之現存價值即可。

(二)移轉價金之決定

1.營運期間之計價方式

營運期間之營運資產及增建、修建、改建中之工程，應由鑑價機構就該資產及工程之實際成本、使用情形、使用價值及營運期間剩餘年限予以鑑價。

2.價金之給付、稅費責任及資產之移轉、塗銷與設定負擔等處理方式，應比照上開營運期限屆滿時之規定辦理。

三、 移轉之程序及方式

- 1、民間機構應於營運契約終止時起30日內提出截至契約終止日止之資產清冊予主辦機關。
- 2、主辦機關應於收到上開資產清冊後30日內，與民間機構資產移轉、移轉之程序及期限達成協議。
- 3、除雙方另有約定外，各項資產移轉之方式及移轉後之權利義務，應準用上開營運期限屆滿時之規定辦理。

10.3 資產返還及移轉規劃基本原則

有關本計畫未來資產返還及移轉規劃之詳細內容，仍有待招商文件詳細律訂之，本案於先期規劃階段初步建議之基本原則如下：

- 一、 乙方應於契約期限屆滿前1年提出資產移轉及返還計畫，與甲方進行協商。
- 二、 返還標的指屬於甲方所有未經報廢之營運資產，包括但不限於土地、建物、設備、無形資產及相關營運資料、文件等。
- 三、 屬於乙方所有且為繼續營運本案之現存所有全部營運資產，乙方應除去一切負擔及其他法律上之限制後，於契約期間屆滿後15日內，依當時最新之營運資產清冊，點交無償移轉予甲方
- 四、 乙方在本契約存續期間內經雙方議定者，或於契約期間屆滿前1年內所重增置之移轉標的，其項目及購入價格已事先徵得甲方同意者，於契約期間屆滿時，得為有償移轉。

第十一章 後續作業事項及期程

11.1 後續作業流程

本計畫之招商作業流程如圖11.1-1所示，主要可區分為前置作業階段、公告招商階段、甄審作業階段及議約簽約階段等四個階段。

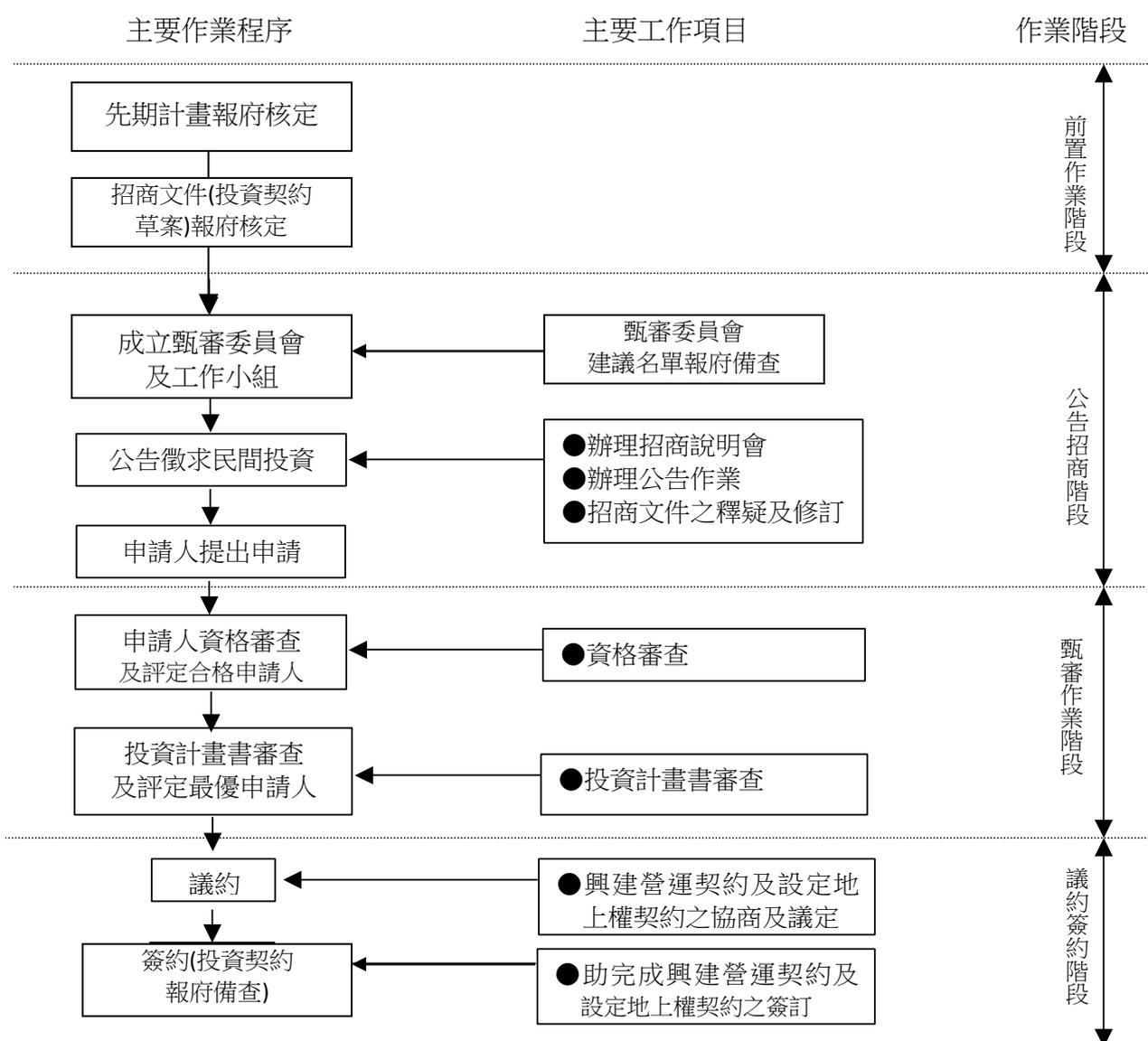


圖 11.1-1 後續作業流程圖

11.2 各階段應辦事項

依上述招商作業流程，茲就前置作業階段、公告招商階段、甄審作業階段及議約簽約階段等四個階段之作業事項分述如下：

一、前置作業階段

1.先期計畫招商文件報核

本階段作業事項主要為招商文件及計畫核定，因本計畫停車場用地涉及中央政府補助預算，故建議實施前應將先期計畫及招商文件報請主管機關核定。

二、公告招商階段

1.成立甄審委員會及審定甄審辦法

由主辦機關依促參法第四十四條第一項及「民間參與公共建設甄審委員會組織及評審辦法」之規定成立甄審委員會，並由甄審委員會審定甄審辦法。

2.辦理招商說明會

招商文件及甄審辦法審定後，主辦機關應先行公開各項資訊，並辦理招商說明會之各項事務（包括：場地佈置、資訊發佈、各項書面及簡報資料設計製作等），以使投資人能充分瞭解招商作業相關規定事項，並蒐集投資人對招商文件及甄審辦法之意見與建議，以作為修正招商文件之參考。

3.招商文件釋疑及修訂

招商文件正式公告後，申請人如對招商文件之內容有疑義或提出修改建議時，主辦機關應提出說明、澄清，並檢討之，以作為修訂招商文件之參考。招商文件內容之說明、澄清及修訂，均應公開發布訊息使所有申請人瞭解。

三、甄審作業階段

甄審作業依「民間參與公共建設甄審委員會組織及評審辦法」第十六條~第十八條規定，分為資格預審及綜合評審等二階段，可依序或合併進行。

1.資格審查

由主辦機關就申請人所提資格文件及公告所定應檢附之資料進行審查，選出合格申請人。

申請人提送之資格文件缺漏，但其資格事實確實存在，主辦機關得通知申請人限期補件。

審查過程，主辦機關如認申請人所提送之相關文件不符程式或有疑義，得依招商文件規定，通知申請人限期補正或提出說明。

申請人逾主辦機關依前二項通知之期限，而不補件、補正或提出說明者，不予受理。

2.綜合評審

由甄審會就前述通過資格審查之合格申請人，依據其所遞送之投資計畫書、相關文件及簡報情形，選出最優申請人，必要時得增選次優申請人。

四、議約簽約階段

1.議約

主辦機關應與最優申請人本於合作之精神及不違反本案各項公告內容之精神進行議約；在議約過程中，最優申請人如為企業聯盟者，其組成員不得更換；主辦機關得依甄審委員會於甄審時就最優申請人投資計畫書所提之意見，與最優申請人商訂投資契約內容；雙方議約時，除有下列情事外，原公告之內容、公告之投資契約草案及其他相關附件等，原則上不予修正：

- 為使文字明確化。
- 契約條款間之衝突。
- 於不損害主辦機關權益之條件下，並有益於契約之執行。
- 其內容之變更，符合公共利益，且不影響公平競爭者。

主辦機關與民間機構依促參法第十一條規定簽訂之投資契約，不得違反原公告及招商文件內容。但有下列情形之一者，不在此限：

- (1)原公告及招商文件內容載明得經協商後變更。
- (2)於公告後投資契約訂立前發生情事變更。
- (3)原公告及招商文件內容不符公共利益或公平合理之原則。

投資契約，應明定協調委員會之組成時機、方式及運作機制，以協商處理契約履行及其爭議事項

2. 簽約

最優申請人應自接獲主辦機關評定通知後，依規定期限與主辦機關完成簽約。簽約前，並應依投資計畫書、甄審會及主辦機關意見修正提出投資執行計畫書草案，並經主辦機關核定為投資執行計畫書後，作為興建營運執行之依據。

主辦機關應依公告及招商文件規定之條件，評審申請人所送之申請文件。

主辦機關於選出最優申請人或次優申請人後，發現申請人有下列情形之一者，應不予議約、簽約：

- 未依公告及招商文件規定之條件提出申請。
- 有詐欺、脅迫、賄賂、對重要評審項目提供不正確資料或為不完全陳述，致影響評審之情形。
- 未依通知之期限辦理補正、完成議約程序。
- 未按規定時間籌辦或完成簽約手續。

11.3 後續作業期程規劃

依上述促參招商作業流程及作業事項，本計畫之招商作業期程規劃如表 11.3-1 所示，本計畫於招商前尚有多項前置作業待完成，包括先期計畫報核、擬定招商文件草案等事項，相關前置作業應於正式招商前完成。

預計辦理完成前置作業後，進行公告招商、甄審與議約簽約相關作業，若招商順利預計於民國 108 年 10 月底前完成相關作業。

表 11.3-1 後續作業期程規劃表

工作階段	作業名稱	開始時間	完成時間	2018				2019												
				9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
先期計畫	先期計畫審查	107.09	107.10	■																
	先期計畫書經修正報告書修正、核定	107.10	107.12		■	■	■													
辦理招商作業	招商文件製作	107.12	108.01				■	■												
招商文件準備	成立甄審會及審定甄審辦法	107.12	108.01				■	■												
	辦理招商說明會	107.12	108.01				■	■												
	招商文件核定	108.01	108.02						■											
公告招商	申請人備標	108.02	108.04						■	■	■									
	公告招商及文件釋疑	108.02	108.04						■	■	■									
	資格預審	108.05	108.05								■									
	綜合評審	108.05	108.05								■	■								
議約簽約	議約	108.06	108.08									■	■	■						
	契約及相關文件核定	108.09	108.09																■	
	成立特許公司及簽約	108.10	108.10																	■

備註：

- 1.公告招商作業時間將隨公告次數有所調整。
- 2.本案俟確立基地政策方向後，始依據公益設施規模與項目擬定招商文件。
- 3.停車場用地確定改以 OT 方式另案辦理。