

第八章 可行性綜合評估

8.1 優先次序用地評選流程與評估準則

在第二部分之第四章業已依初步篩選不適宜或不可能使用的用地，後續並就各項可能性評估以及相關因子，就可能用地之優先次序進行探討。有關優先用地評選作業流程如圖 8.1-1 所示。計畫在進行第二階段用地評估，將就「交通運輸功能」、「銜接重大交通建設」、「地方政府財政負擔」以及「可行性」（包括工程、法令、財務、市場及土地取得可行性）等條件做為優先次序之評選因子，請參見表 8.1-1 所示。最後根據評選結果之優先順序，選擇交通轉運中心之優先區位。現就初步篩選因子說明如下：

一、交通運輸功能

由於交通轉運中心主要在提供大眾運輸的整合服務，因此就火車站現有大眾運輸包括：鐵路、公路客運(國道、地方及市區客運)，能整合越多者自然具備功能越佳；但同時，因場站是旅次集散點，自然接送轉乘等車輛進出及停車是需評估的負面影響，透過內部化及分散化的規劃將能降低其影響，另一方面若場站區位交通環境優劣也會影響其進出順暢性及便捷性。

二、地方政府財政負擔

交通轉運中心之設置除需工程經費以外，包括現有土地所屬或地上物是否清除皆影響整體費用，土地若屬市府自屬最佳，一但屬於國有土地，則需透過有償撥用(以公告現值計算)，但若屬民間則需透過協議價購或徵收(以公告現值加計四成計算)，其間成本有所差異。

三、銜接重大交通建設

交通轉運中心若能與重大交通建設配合，將可以發揮互補加乘效果，尤其是大眾運輸的交通建設。

四、可行性評估

依前面各章節的可行性評估內容，包括工程、法令、市場、財務及土地取得可行性等進行考量。

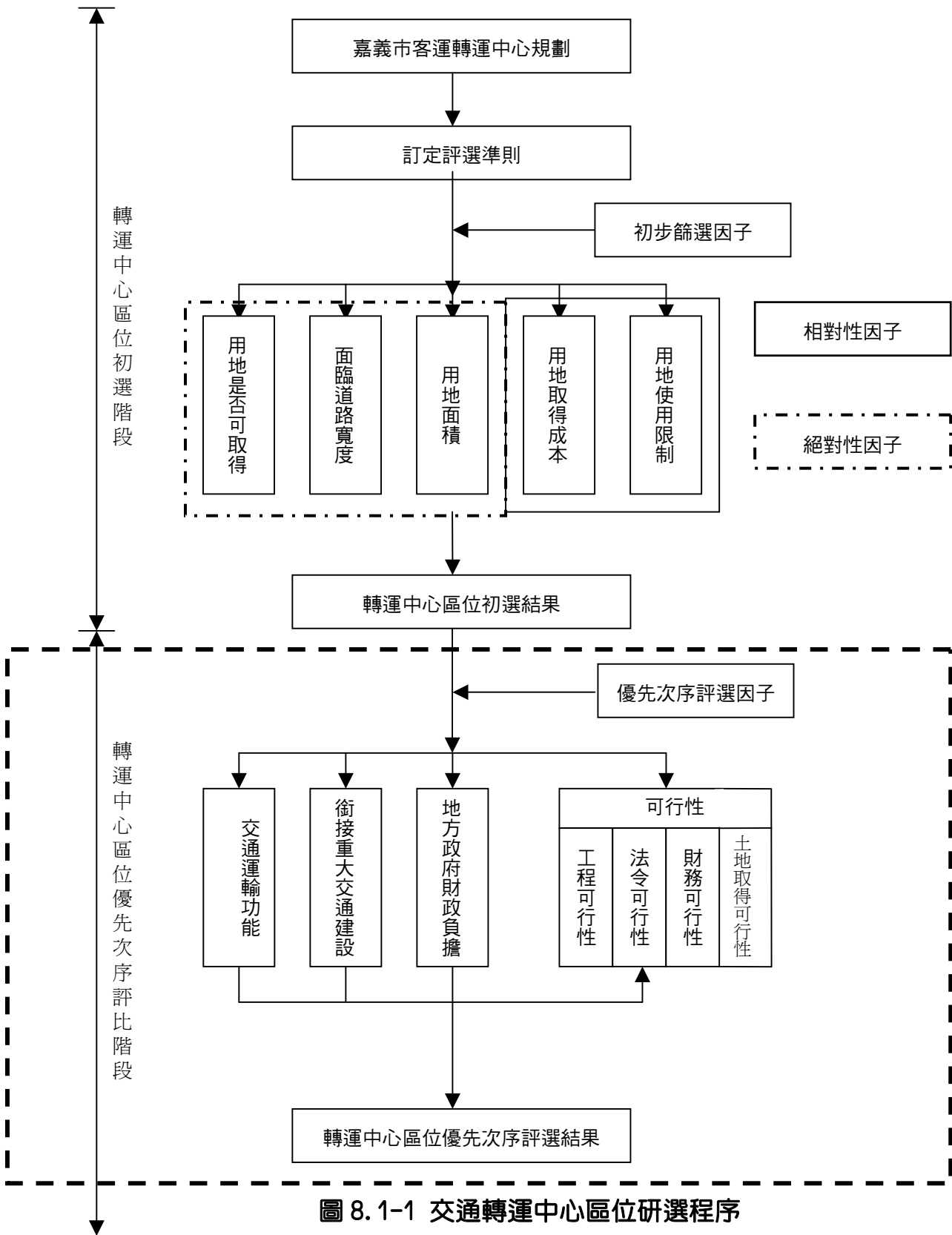


圖 8.1-1 交通轉運中心區位研選程序

表 8.1-1 交通轉運中心用地優先次序評估準則體系表

目標	指標	評估準則	評量方式
交通轉運中心優先建議位址	交通運輸功能	整合運具別	規劃整合鐵路、國道客運、地方客運及市區客運愈多者愈佳
		附屬設施完備	提供完善的臨停空間、停車空間及計程車排班
		周邊交通環境	周邊交通複雜度越小越好
	政府財政負擔	總工程費用	嘉義市政府需負擔的總工程費用愈低愈佳
	銜接重大交通建設	建設配合度	可配合的交通建設
	可行性	工程、法令、市場、財務及土地取得	依各可行性結果

資料來源：本計畫整理。

8.2 交通轉運中心優先用地評選

有關交通轉運中心可能用地之優先評選，將次序就「交通運輸功能」、「銜接重大交通建設」、「地方政府財政負擔」以及「可行性」(包括工程、法令、財務及土地取得可行性)等條件進行分析。

一、交通運輸功能評估

由表 8.2-1 顯示，以交通運輸功能而言，在先期性交通轉運中心的位址評估上，建議以台鐵後站廣場為優先，其次為台鐵舊有員工宿舍。在永久性交通轉運中心則以嘉義車站高架化的位址為主。

二、政府財政負擔

由表 8.2-2 顯示，考量市府的財政負擔，在先期性交通轉運中心的位址評估上，建議以台鐵後站廣場為優先，其次為台鐵舊有員工宿舍。在永久性交通轉運中心則以嘉義車站高架化的位址為主。

三、銜接重大交通建設

由表 8.2-3 顯示，在銜接重大交通建設上，在先期性交通轉運中心的位址評估上，建議以台鐵後站廣場為優先，其次為台鐵舊有員工宿舍。在永久性交通轉運中心則以嘉義車站高架化的位址為主。

表 8.2-1 評估準則分析-交通運輸功能

評估準則	位址	結果	說明
整合運具別	員工宿舍	中	可提供國道、地方與市區公車的整合，屬於公路客運本身的轉運整合。
	後站廣場	高	廣場配合與台鐵後站共構，可完整提供鐵路、國道、地方與市區公車的整合，可成為第一級轉運中心的功能
	台鐵火車站	高	未來配合鐵路高架化，亦可完整提供鐵路、國道、地方與市區公車的整合，可成為第一級轉運中心的功能
附屬設施完備	員工宿舍	高	面積達近 15,000m ² ，可提供充足的臨停與停車需求。
	後站廣場	中	面積僅 7,100m ² ，除透過下挖一層來提供停車需求外，尚協調台鐵將周邊工務用地作為收費停車使用。
	台鐵火車站	高	可透過整體開發，提供充足的臨停與停車需求。
周邊交通環境	員工宿舍	差	1.需賴林森西路進出，依區位及動線而言，多數進站路線或車輛需於林森西路左轉，對於道路交通影響大。 2.站前所面臨的中山路及林森西路現況路口複雜，車輛匯集嚴重，道路服務水準落於 E 級以下。 3.國道客運路線由嘉義交流道至交通轉運中心，需繞經嘉雄陸橋，除路途較遠，道路交通亦較差。
	後站廣場	佳	1.後站現況發展單純，道路較寬服務水準良好，包括友忠路、博愛路及中興路皆超過 25M。 2.站前廣場屬較封閉性服務點，車輛動線可以單純化。 3.國道客運路線可直接由北港路轉友忠路或博愛路，避開市區較擁塞的路段。
	台鐵火車站	佳	可以整體規劃，包括前後站道路之銜接及高架下的平面道路服務，皆可讓交通更加順暢。

資料來源：本計畫整理。

表 8.2-2 評估準則分析-政府財政負擔

評估準則	位址	結果	說明
總工程費用	員工宿舍	中	市府需負擔工程經費約 0.14 億元、土地費用 4 億元，拆遷補償費 0.5 億元，合計約 4.64 億元。
	後站廣場	低	市府需負擔總工程經費約 0.29 億元。
	台鐵火車站	高	嘉義市政府需負擔工程經費約 18.4 億元、土地費用 16.3 億元，合計約 35 億元。

資料來源：本計畫整理。

表 8.2-3 評估準則分析-銜接重大交通建設

評估準則	位址	結果	說明
建設配合度	員工宿舍	低	1.無。 2.在鐵路高架化因建議作為吸引民間投資的聯合開發大樓，相關設施需完全拆除。
	後站廣場	中	1.配合高鐵 BRT 路線之服務，可整合納入服務規劃。 2.在鐵路高架化其相關設施，如地下停車場等仍可繼續使用。
	台鐵火車站	高	可成為主導性交通建設，以整合其他相關計畫。

資料來源：本計畫整理。

四、可行性評估

綜合前述有關法令、工程、財務及土地取得可行性之評估，由表 8.2-4 顯示，先期交通轉運中心具有可行性，永久性交通轉運中心則在 BOT 上較不樂觀。就整體評估而言，先期性交通轉運中心的位址評估上，建議以台鐵後站廣場為優先，其次為台鐵舊有員工宿舍。在永久性交通轉運中心則以嘉義車站高架化的位址為主，請參見表 8.2-5 所示。

表 8.2-4 評估準則分析-可行性分析

可行性評估要項		評估說明	民間參與之 可行性研判																														
興辦 目的	是否會減 損交通轉 運中心服 務性及公 益性	1. 考量交通轉運中心經營之專業性，由民間機構經營時，政府提供相關的配合措施，使民間機構能在依定的基礎上，提供更佳轉運之服務。 2. 市府可透過雙方合約機制規範與督導民間機構之營運，機動檢討經營策略與方向，避免營運上之疏失。	可行																														
	能否減輕 政府負擔	由民間負責營運，政府可精簡人員之編制，並節省營運費用	可行																														
法律 可行性	是否符合 促參法相 關規定	交通轉運中心為「促進民間參與公共建設法施行細則」第二條規定交通建設中之轉運站設施，故可依促進民間參與公共建設法之相關程序辦理民間參與作業。同時交通轉運中心面積皆在 0.5 公頃以上，可依促參法規定，享有相關租稅優惠。	可行																														
工程 可行性	是否符合 規模需求	依評估，交通轉運中心最低規模需要 0.66 公頃以上，台鐵舊有員工宿舍、台鐵後站廣場或嘉義火車站皆可達到此一最低需求。	可行																														
土地取 得可行 性	土地是否 可以取得	先期性交通轉運中心之台鐵舊有員工宿舍為台鐵所有，可以辦理有償撥用，台鐵後站廣場多屬市府所有；嘉義火車站屬於台鐵所有，開發主辦機關為中央，交通轉運中心可列入併同開發。	可行																														
市場 可行性	設施需求 市場	先期性交通轉運中心以轉運之乘客服務為主，有關商業屬於小規模服務性質，因此有其轉運人潮之機基本市場。永久性交通轉運中心則需視未來包括兩岸旅遊市場情況而定。	條件可行																														
	遊客人數 的預估	配合故宮南院及阿里山森林鐵路、遊樂區之特色與吸引力，訪客數將可持續穩定的成長。																															
<p>財務可行性—條件可行</p> <p>整體財務評估在政府負責用地取得與建造工程經費下，以 OT 方式可推動交通轉運中心建置。</p> <p>1. 台鐵舊有員工宿舍與台鐵後站廣場 單位：仟元</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>財務報酬指標/方案</th> <th>台鐵舊有員工宿舍</th> <th>台鐵後站廣場</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>營建工程經費</td> <td style="text-align: center;">92,481,384</td> <td style="text-align: center;">193,098,945</td> </tr> <tr> <td>開辦權利金</td> <td style="text-align: center;">35,000,000 元</td> <td style="text-align: center;">9,500,000 元</td> </tr> <tr> <td>營運權利金</td> <td style="text-align: center;">5%</td> <td style="text-align: center;">3%</td> </tr> <tr> <td>計畫 NPV</td> <td style="text-align: center;">550,416</td> <td style="text-align: center;">234,600</td> </tr> <tr> <td>計畫 IRR</td> <td style="text-align: center;">10.3%</td> <td style="text-align: center;">10.31%</td> </tr> <tr> <td>股東 NPV</td> <td style="text-align: center;">506,308</td> <td style="text-align: center;">234,600</td> </tr> <tr> <td>股東 IRR</td> <td style="text-align: center;">10.3%</td> <td style="text-align: center;">10.31%</td> </tr> <tr> <td>計畫回收年限</td> <td style="text-align: center;">第 8 年</td> <td style="text-align: center;">第 8 年</td> </tr> <tr> <td>股東回收年限</td> <td style="text-align: center;">第 8 年</td> <td style="text-align: center;">第 8 年</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 嘉義車站高架化</p> <p>依據財務計畫分析結果，按折現率 7.18% 計算，計畫淨現值為負 89.8 億元、益本比為 0.46、內部報酬率 4.10%，綜合評估顯示民間參與站區開發，將不具財務可行性。</p>				財務報酬指標/方案	台鐵舊有員工宿舍	台鐵後站廣場	營建工程經費	92,481,384	193,098,945	開辦權利金	35,000,000 元	9,500,000 元	營運權利金	5%	3%	計畫 NPV	550,416	234,600	計畫 IRR	10.3%	10.31%	股東 NPV	506,308	234,600	股東 IRR	10.3%	10.31%	計畫回收年限	第 8 年	第 8 年	股東回收年限	第 8 年	第 8 年
財務報酬指標/方案	台鐵舊有員工宿舍	台鐵後站廣場																															
營建工程經費	92,481,384	193,098,945																															
開辦權利金	35,000,000 元	9,500,000 元																															
營運權利金	5%	3%																															
計畫 NPV	550,416	234,600																															
計畫 IRR	10.3%	10.31%																															
股東 NPV	506,308	234,600																															
股東 IRR	10.3%	10.31%																															
計畫回收年限	第 8 年	第 8 年																															
股東回收年限	第 8 年	第 8 年																															
綜合評估結果	本計畫實屬有條件之可行，先期交通轉運中心之關鍵條件在於政府是否負擔土地取得及興建成本，採 OT 方式推動；永久性交通轉運中心則由採中央負責推動納入高架化整體工程，但引進民間參與投資開發則不樂觀。																																

資料來源：本計畫整理。

表 8.2-5 交通轉運中心區位研選程序

指標	評估準則	先期交通轉運中心		永久性交通轉運中心
		台鐵員工宿舍	台鐵後站廣場	台鐵火車站
交通運輸功能	整合運具別	中	高	高
	附屬設施完備	高	中*	高
	周邊交通環境	差	佳	佳
政府財政負擔	總工程費用	中	低	高
銜接重大交通建設	建設配合度	低	中	高
可行性	法令	可行	可行	可行
	工程	可行	可行	可行
	市場	可行	可行	條件可行
	土地取得	可行	可行	可行(中央負責)
	財務	可行(OT)	可行(OT)	BOT 不樂觀
綜合評估次序		2	1	1

註：台鐵後站廣場除與台鐵後火車站共構外，並應同時協調台鐵提供周邊空地作為收費停車使用，以完善周邊轉乘設施規劃、

資料來源：本計畫整理。