

新營車站大平台

可行性研究

申請計畫書

臺南市政府

中華民國 111 年 2 月

# 目錄

目錄.....	I
圖目錄.....	III
表目錄.....	V
第一章 緒論.....	1
1.1 研究緣起.....	1
1.2 研究範圍.....	1
第二章 背景資料分析.....	4
2.1 基本社經分析.....	4
2.2 交通特性分析.....	10
第三章 計畫推動構想.....	15
3.1 土地開發.....	15
3.2 空間使用.....	17
3.3 交通動線整合.....	20
3.4 財源籌措.....	20

第四章 計畫辦理 .....	22
4.1 計畫辦理期程.....	22
4.2 研究經費概估.....	22

# 圖目錄

圖 1.2-1 研究範圍示意圖.....	2
圖 1.2-2 評估範圍示意圖.....	3
圖 2.1-1 新營車站周邊最小統計區與人口分布.....	5
圖 2.1-2 新營車站周邊學校分布.....	7
圖 2.1-3 新營車站周邊土地使用分區.....	8
圖 2.1-4 新營車站周邊土地權屬.....	9
圖 2.2-1 新營車站周邊道路系統.....	10
圖 2.2-2 新營車站周邊 107 至 109 年交通事故.....	12
圖 2.2-3 行經新營車站周邊公車路線分布.....	13
圖 2.2-4 新營區 T-Bike 租賃站分布.....	14
圖 3.1-1 新營車站周邊整體開發構想.....	15
圖 3.1-2 新營車站周邊整體開發構想.....	17
圖 3.2-1 新營車站內部實景.....	18
圖 3.2-2 斗六車站之商業空間.....	18
圖 3.2-2 花蓮車站之商業空間(洄瀾廣場).....	19
圖 3.3-1 聯外與轉乘動線規劃.....	20



## 表目錄

表 2.1-1 新營車站周邊人口統計 .....	4
表 2.1-2 臺南市與新營區及業人口 .....	5
表 2.1-3 新營區就學人口統計.....	6
表 2.1-4 新營區 109 年度各級學校概況 .....	6
表 2.2-1 新營車站客運進出量統計 .....	10
表 2.2-2 新營車站周邊主要道路交通量與服務水準 .....	11
表 2.2-3 平交道事故統計 .....	11
表 2.2-4 行經新營車站周邊公車路線 .....	12
表 2.2-4 行經新營車站周邊公車路線年運量統計 .....	13
表 3.4-1 鐵路站區立體連通廊道、平台建設計畫之非自償經費中 中央補助比率 .....	21
表 4.1-1 計畫辦理預定進度.....	22
表 4.2-1 工作經費概估表 .....	22

# 第一章 緒論

## 1.1 研究緣起

鐵路在早期發展過程中扮演重要角色，諸多聚落甚至城鎮之發展與車站相輔相成，然而經過長年發展，鐵路反造成部分負面影響如交通效率、鐵路兩側連通、發展不均等問題，且在都會區尤為顯著，各地方政府遂開始提出鐵路立體化之規劃，惟鐵路立體化成本高昂、涉及層面廣大，並不適用於所有地區，為使地方政府提出之鐵路立體化計畫能符合效益，交通部於 101 年公告實施《鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點》，後於 107 年修正頒布《鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點》，令地方政府在評估改善平交道及沿鐵路線都市環境時，所提出之改善方案能具備必要性與整合性，其中第 5 點第 2 款第 1 目規定為「地方政府所提改善方案，應優先具體量化評估設置智慧型平交道安全控制系統、車輛改道、公路立體化及鐵路車站跨站式站房等優先改善方案，若皆不可行，始評估鐵路立體化之必要性與可行性。」

臺南市新營區之人口約七萬六千人，受限於都會區規模，鐵路立體化之效益較為不足，檢討其站區周邊概況，跨站式站房係一可推行方向，108 年《鐵路站區立體連通廊道與平台建設及毗鄰地區開發計畫審查作業要點》公告實施，本案將透過該要點評估新營車站大平台可行性，作為鐵路站區與毗鄰地區開發依據，以改善鐵路設施對都市發展造成之阻隔，並節省建設經費。

## 1.2 研究範圍

本計畫以臺南市新營區為主要研究範圍，新營區於縣市合併前為臺南縣縣治之新營市且為其行政中心，位於臺南市北側，與後壁區、鹽水區、下營區、柳營區、東山區相鄰，其中市中心位於其行政區劃之東北側，並略以急水溪與柳營區與東山區相隔，如圖 1.2-1 所示；本計畫之評估範圍則係以新營車

站為中心之半徑 800 公尺為準，範圍內包括中營里、大宏里、興業里、新東里、王公里、民權里、永平里以及柳營區太康里，如圖 1.2-2 所示。

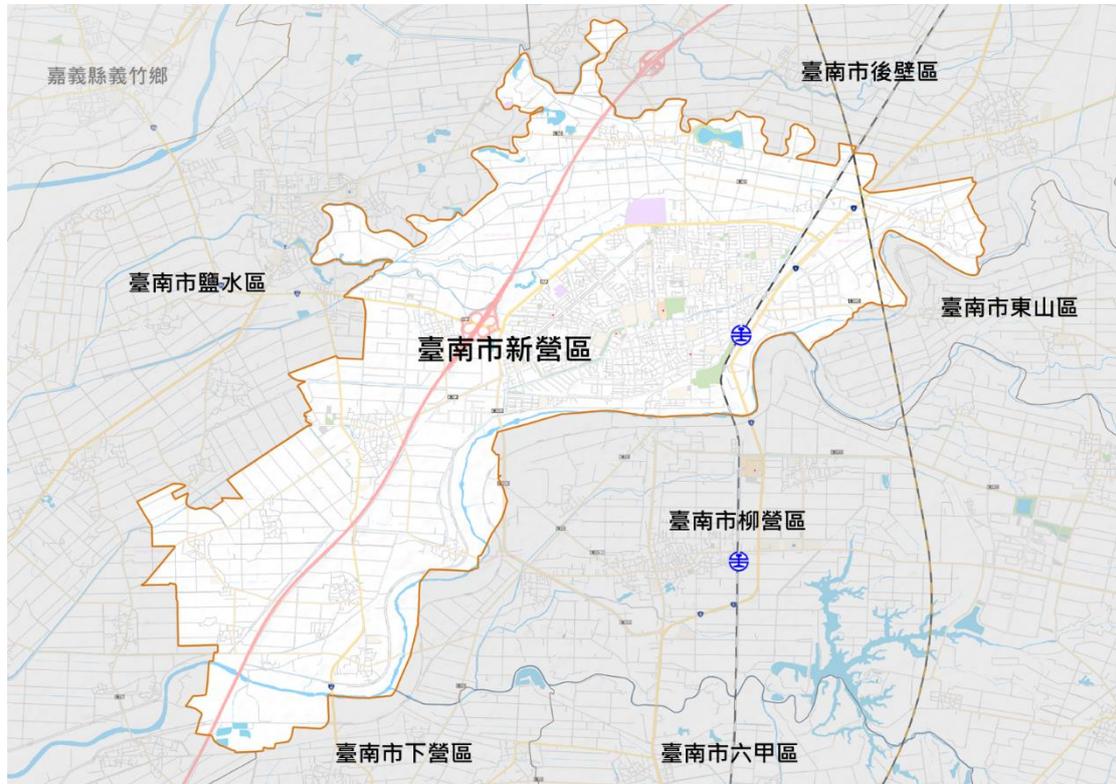


圖 1.2-1 研究範圍示意圖

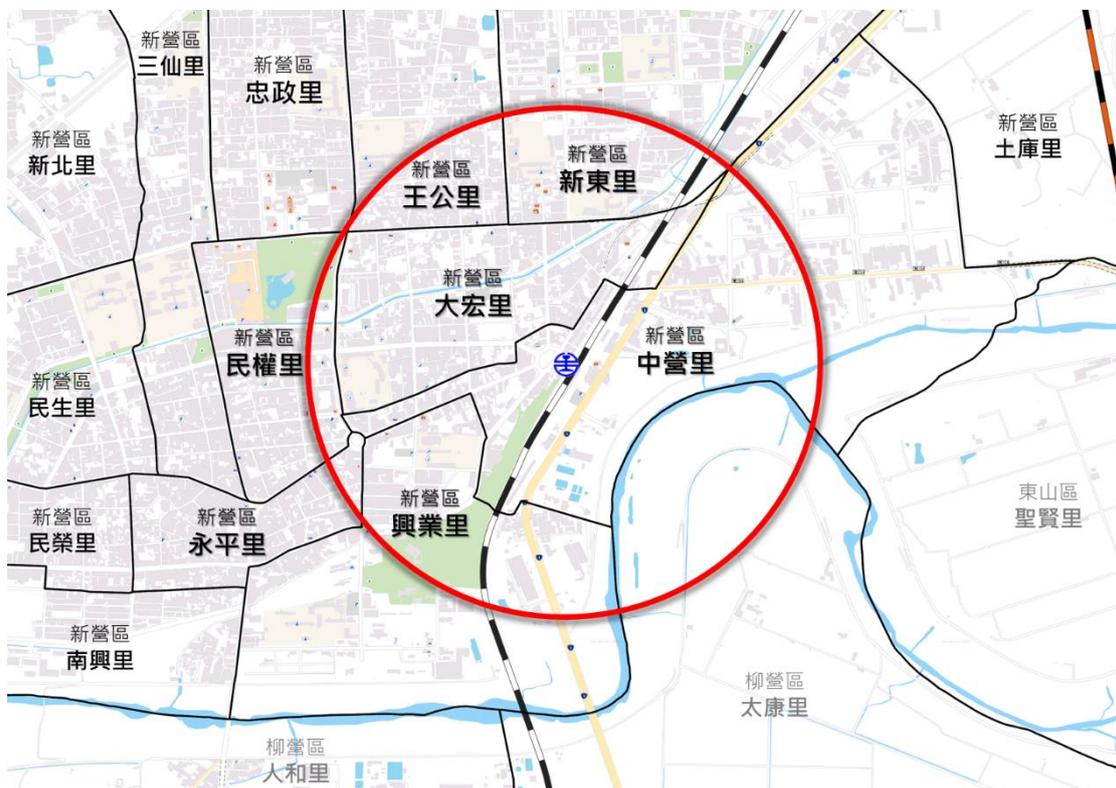


圖 1.2-2 評估範圍示意圖

## 第二章 背景資料分析

### 2.1 基本社經分析

#### 一、居住人口數與人口密度

新營車站周邊里別近五年之人口統計資料如表 2.1-1 所示，新東里之人口與家戶數最多，其次為王公里、大宏里，人口增減情形平緩，人口密度則以永平里為最高，王公里與新東里次之。

表 2.1-1 新營車站周邊人口統計

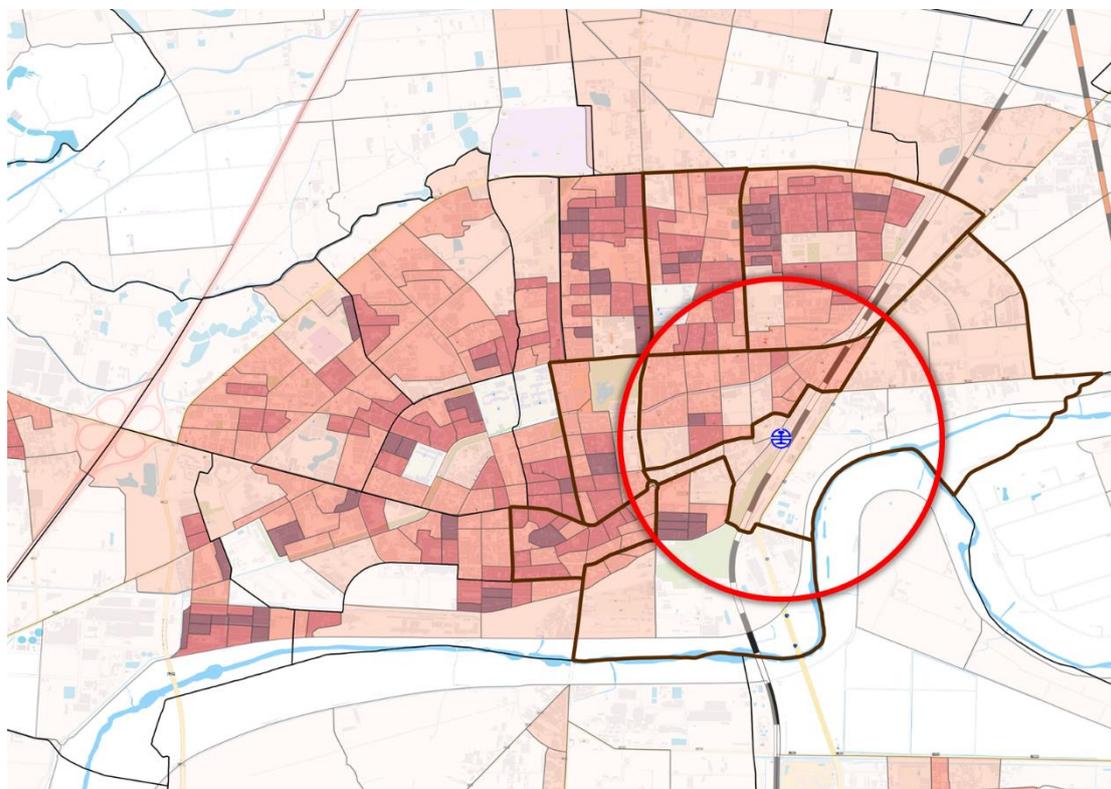
里別	項目	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	密度(人/km <sup>2</sup> )
中營里	人口數	1,395	1,420	1,418	1,395	1,352	1,034.9
	家戶數	496	504	513	510	502	
	戶量	2.81	2.82	2.76	2.74	2.69	
大宏里	人口數	3,738	3,743	3,680	3,635	3,573	7,762.0
	家戶數	1,387	1,406	1,383	1,381	1,371	
	戶量	2.70	2.66	2.66	2.63	2.61	
興業里	人口數	2,104	2,083	2,051	2,016	2,024	2,273.1
	家戶數	925	921	913	907	929	
	戶量	2.27	2.26	2.25	2.22	2.18	
新東里	人口數	8,104	8,178	8,315	8,337	8,391	9,652.5
	家戶數	2,682	2,715	2,761	2,822	2,875	
	戶量	3.02	3.01	3.01	2.95	2.92	
王公里	人口數	5,263	5,286	5,258	5,140	5,049	10,595.5
	家戶數	1,764	1,773	1,764	1,758	1,764	
	戶量	2.98	2.98	2.98	2.92	2.86	
民權里	人口數	2,937	2,899	2,836	2,822	2,756	8,516.6
	家戶數	1,190	1,172	1,159	1,157	1,168	
	戶量	2.47	2.47	2.45	2.44	2.36	
永平里	人口數	3,274	3,200	3,128	3,054	2,975	13,501.7
	家戶數	1,335	1,331	1,305	1,301	1,288	
	戶量	2.45	2.40	2.40	2.35	2.31	

註：106 年度里鄰調整規劃後，中營里與興安里進行里界調整，另興安里併入興業里，永平里則為延平里、好平里、永生里整編而成。

資料來源：新營區戶政事務所。

然因不同里別之空間分布與區位條件不同，遂以最小統計區判定人口集中情形，由圖 2.1-1 可見新營區人口分布主要位於臺鐵路廊西側與市道 172 線之

間，路廊東側位於急水河流域且係與柳營區及東山區之過度帶，另軌道東側之都市計畫用地屬乙種工業區，致使居住人口較少。



資料來源：社會經濟資料服務平台。

圖 2.1-1 新營車站周邊最小統計區與人口分布

## 二、及業人口數

依行政院工商業普查之調查成果，新營區之照明設備及配備製造業創造 79 億元生產總額，居全國各鄉鎮市區之首，此外亦是藥品及醫用化學製品製造主要產地之一，105 年底場所單位數共 4,585 家，從業人口共 23,025 人。

表 2.1-2 臺南市與新營區及業人口

行政區	第二級產業			第三級產業		
	95 年	100 年	105 年	95 年	100 年	105 年
臺南市	296,089	327,228	351,562	267,264	277,230	310,229
新營區	8,895	9,843	10,386	12,622	12,690	12,639

註：未計入軍公教人數。

資料來源：行政院主計總處，工業及服務業普查。

## 三、就學人口數

考量近年碩博士就讀者增加，故就學人口統計 6 歲至 30 歲人口，如表 2.1-3 所示，可見受生育率下降影響，就學人數呈下降趨勢；表 2.1-4 統計新營區內各級學校數量及學生人數，其中國高中大多分布於新營市區，位於本計畫評估範圍內之學校包括新營國小、公誠國小、新東國中、興國高中（附設國中部）、新營高工，如圖 2.1-2 所示。

表 2.1-3 新營區就學人口統計

年齡級距	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年
6~12 歲	4,865	4,819	4,911	4,851	4,739
13~15 歲	2,758	2,590	2,411	2,273	2,239
16~18 歲	3,001	2,964	2,833	2,516	2,354
19~25 歲	7,643	7,436	7,264	7,144	6,914
26~30 歲	5,558	5,529	5,430	5,220	5,166
合計	23,825	23,338	22,849	22,004	21,412

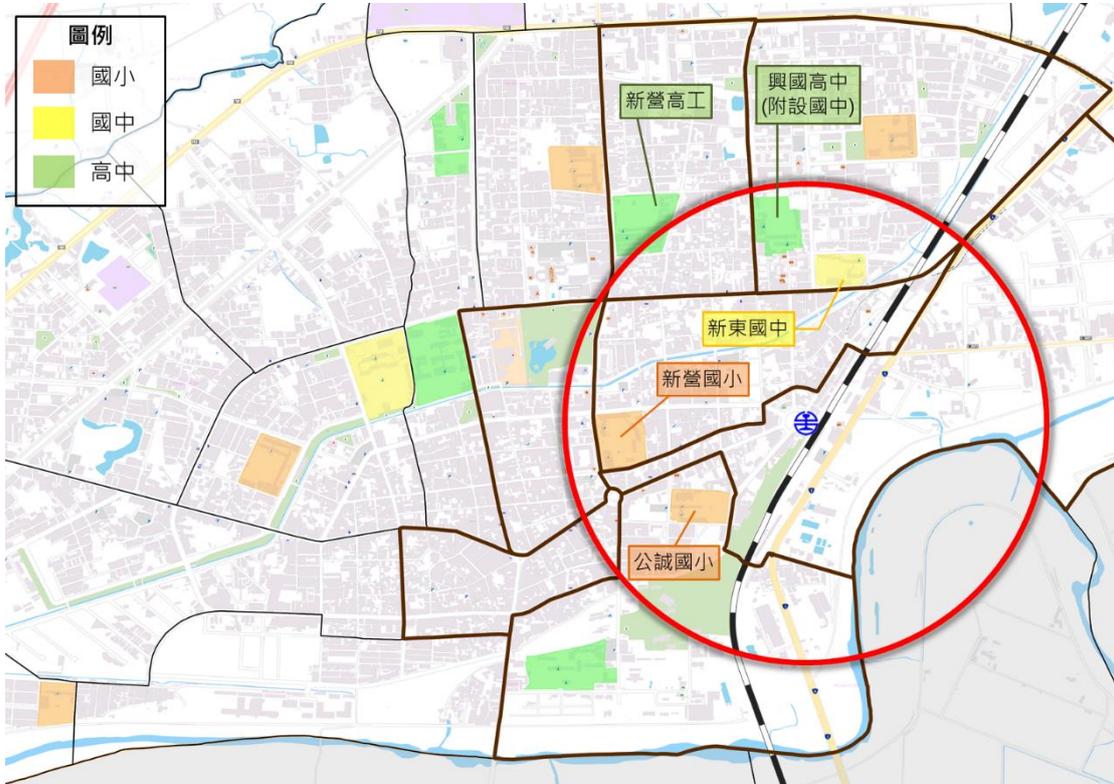
資料來源：臺南市政府民政局。

表 2.1-4 新營區 109 年度各級學校概況

地區	各級學校			各級學校學生人數		
	國小	國中	高中職	國小	國中	高中職
忠政里	新進國小			1,063	-	-
民權里				-	-	-
三仙里			新營高中	-	-	998
			育德工家	-	-	603
大宏里	新營國小			1,076	-	-
王公里			新營高工	-	-	1,210
中營里				-	-	-
土庫里	土庫國小			51	-	-
南興里				-	-	-
興業里	公誠國小	南光高中附設國中	南光高中	245	920	956
民生里	新民國小	南新國中		764	711	-
民榮里				-	-	-
埤寮里				-	-	-
護鎮里				-	-	-
太南里	新興國小			88	-	-
太北里		太子國中		-	143	-
南紙里	南梓實驗小學			181	-	-
嘉芳里				-	-	-
五興里	新橋國小			21	-	-
姑爺里	新生國小			37	-	-
新北里				-	-	-
新南里				-	-	-
新東里	新泰國小	新東國中		623	1,189	-
		興國高中附設國中	興國高中	-	646	817

地區	各級學校			各級學校學生人數		
	國小	國中	高中職	國小	國中	高中職
永平里				-	-	-
新營區	合計 10 所	合計 5 所	合計 5 所	4,149	3,609	4,584

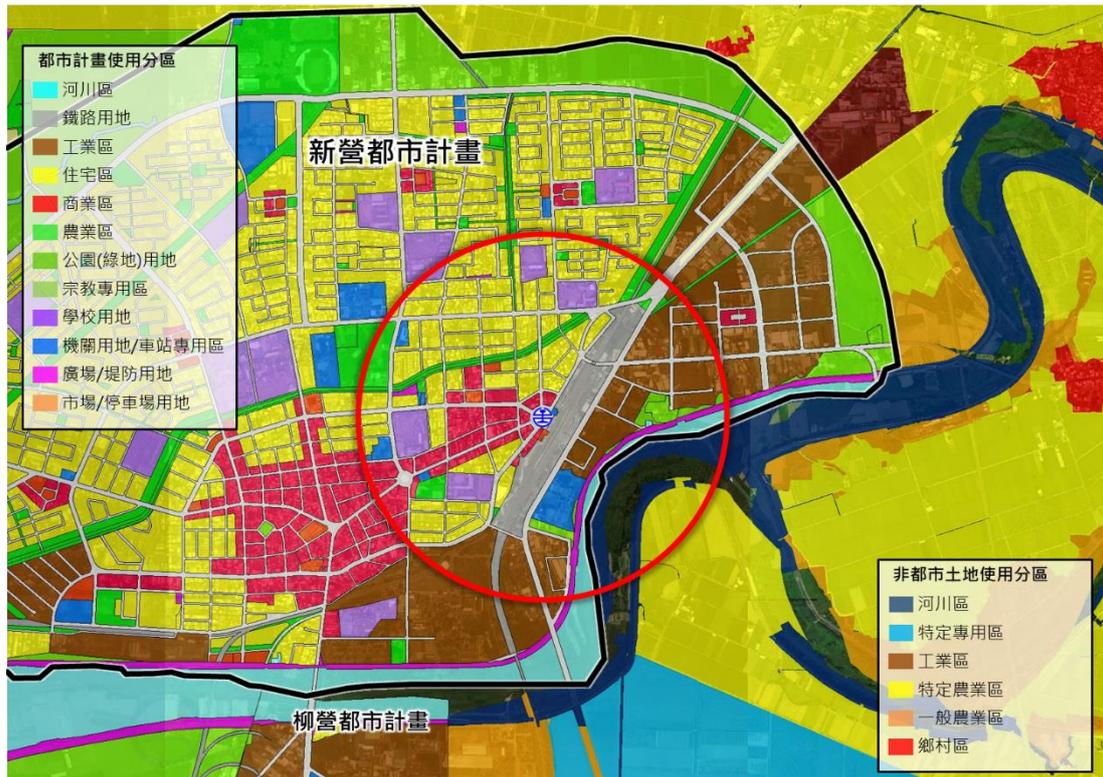
資料來源：教育部統計處，109 學年各級學校名錄。



資料來源：內政部國土測繪中心。

圖 2.1-2 新營車站周邊學校分布

#### 四、土地使用分區



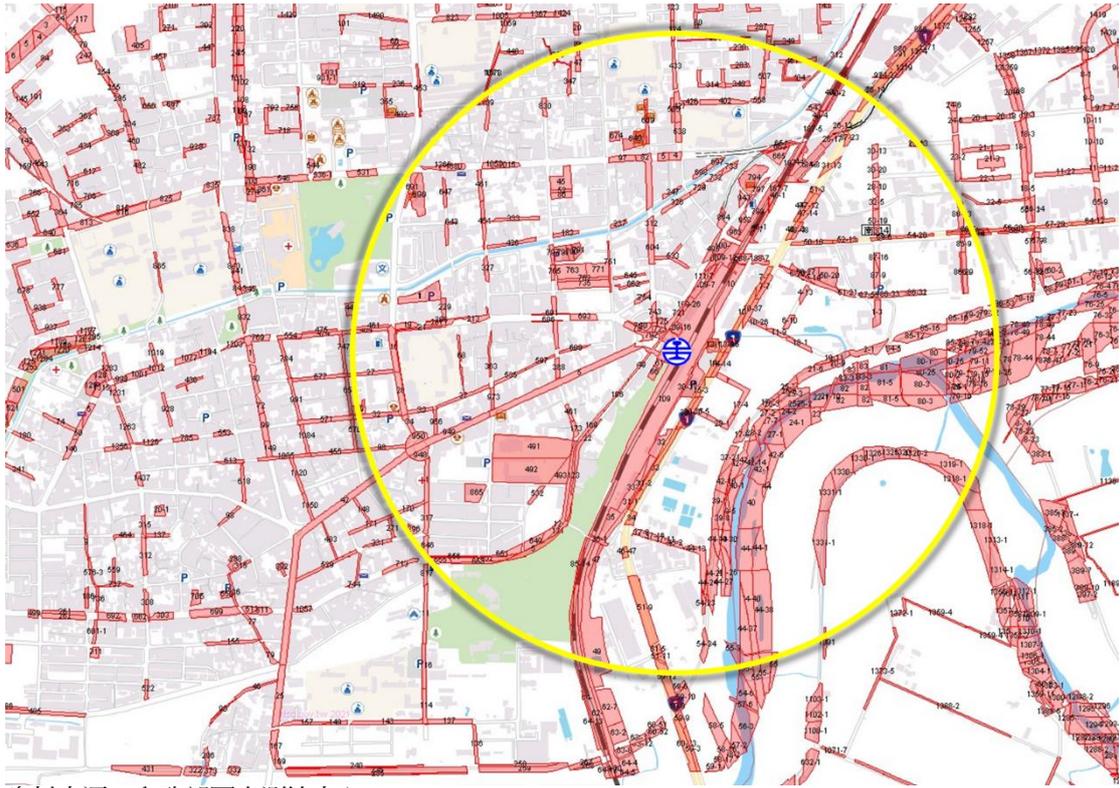
資料來源：內政部國土測繪中心。

圖 2.1-3 新營車站周邊土地使用分區

新營車站坐落於新營都市計畫東緣，新營都市計畫與非都市土地、柳營都市計畫、高速公路新營交流道附近特定區計畫相鄰；新營車站因駐有公務段且過去有糖鐵運行，鐵路用地腹地廣大，糖鐵停駛後轉為新營鐵道地景公園，此外站前尚劃有停車場用地與車站專用區，站區南側工業區為新營糖廠，鐵路東側除工業區，主要為急水溪流域，周邊多為農業區，機關用地係臺灣自來水公司員工訓練園區，站區西側則有住宅區、商業區、學校用地、公園用地、市場用地...等，詳如圖 2.1-3 所示。

## 五、土地權屬

圖 2.1-4 為據內政部所公布、管理機關已同意開放之公有地資料，可見新營車站周邊公有地主要包括鐵路用地、道路、校園，其餘大多數土地屬私人所有，包含臺灣糖業公司所持有之土地。



資料來源：內政部國土測繪中心。

圖 2.1-4 新營車站周邊土地權屬

## 2.2 交通特性分析

### 一、車站進出旅客數

新營車站屬一等站，停靠普悠瑪以外之各級列車，客運之日均進出量合計近 1 萬 1 千人次，如表 2.2-1 所示，另 109 年之客運量受新冠肺炎疫情影響而有所下降。

表 2.2-1 新營車站客運進出量統計

年度	年進出量			日均進出量		
	上車	下車	合計	上車	下車	合計
105 年	1,998,946	1,984,562	3,983,508	5,477	5,437	10,914
106 年	1,999,113	2,004,811	4,003,924	5,477	5,493	10,970
107 年	1,958,097	1,957,494	3,915,591	5,365	5,363	10,728
108 年	1,981,973	1,984,260	3,966,233	5,430	5,436	10,866
109 年	1,742,349	1,751,422	3,493,771	4,774	4,798	9,572

資料來源：臺灣鐵路管理局，統計年報。

### 二、車站周邊主要道路

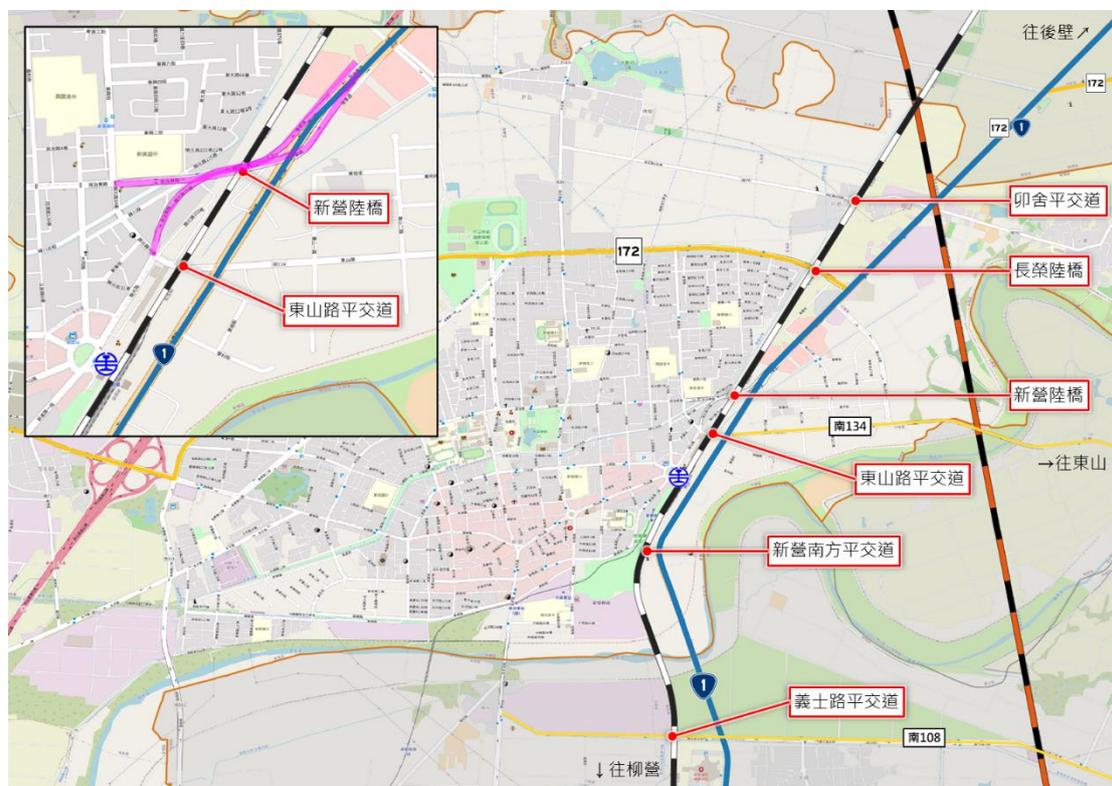


圖 2.2-1 新營車站周邊道路系統

新營車站周邊之道路於鐵路路廊西側係以車站為中心往市區幅散，東側受限於急水溪行經，主要道路為南北向之省道台 1 線，以及串聯東山區之東西向區道南 134 線，另鐵路兩側可透過卯舍平交道、長榮陸橋、新營陸橋、東山路平交道、新營南方平交道、義士路平交道連通，其中新營南方平交道為汽車無法通行之窄道，上述路口尖峰時段交通量與服務水準彙整如表 2.2-2 所示。

表 2.2-2 新營車站周邊主要道路交通量與服務水準

主要道路/路口	方向	道路容量	晨峰			昏峰		
			交通量	V/C	LOS	交通量	V/C	LOS
卯舍平交道	往東	600	137	0.23	A	111	0.19	A
	往西	600	88	0.15	A	144	0.24	A
新營陸橋	往東	1,600	541	0.34	A	363	0.23	A
	往西	800	206	0.52	B	347	0.43	B
長榮陸橋	往東	2,600	1,016	0.39	A	689	0.27	A
	往西	2,600	790	0.30	A	869	0.33	A
東山路平交道(東側)	往東	1,155	437	0.38	B	305	0.26	A
	往西	525	363	0.69	C	516	0.98	E
東山路平交道(西側)	往東	525	437	0.83	D	305	0.58	B
	往西	1,155	363	0.31	A	516	0.45	B
新營南方平交道	往東	300	84	0.28	A	48	0.19	A
	往西	300	30	0.10	A	91	0.24	A
義士路平交道	往東	700	497	0.71	C	497	0.23	A
	往西	700	301	0.39	B	301	0.43	D

資料來源：臺南市新營至柳營地區鐵路立體化可行性研究。

### 三、事故統計

新營車站周邊之平交道包括東山路平交道以及新營南方平交道，查 98 年至 110 年 4 月僅有一起平交道事故，係 100 年發生於東山路平交道，造成 1 人死亡。

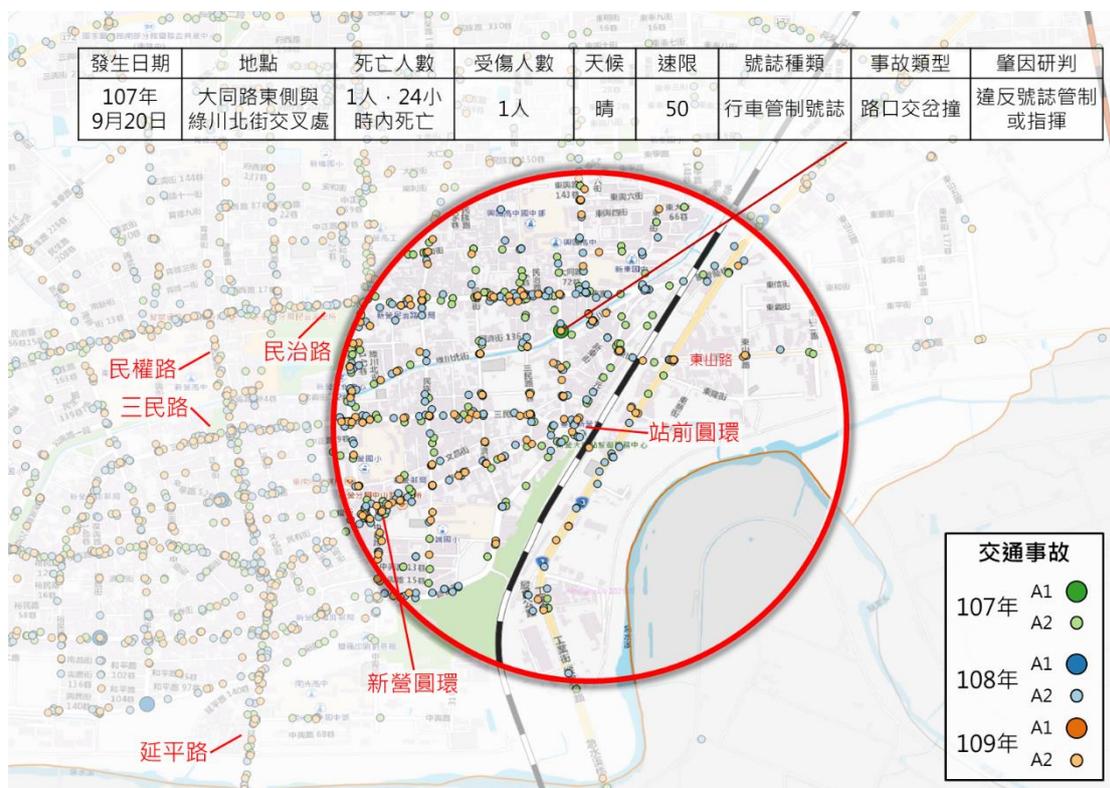
表 2.2-3 平交道事故統計

日期	發生地點	原因	死	傷
100/01/17	東山路三甲	小貨車闖越平交道（平交道警報裝置正常）	1	0

資料來源：臺灣鐵路管理局。

圖 2.2-2 為道路交通事故之分布，可見交通事故集中於民治路、民權路、三民路、延平路...等，新營車站周邊則以民治路、站前圓環、新營圓環之事故

較為集中，事故大多屬於 A2 事故，僅有一起因違反號誌管制所引起之 A1 事故位於評估範圍內。



資料來源：臺南市政府資料開放平台。

圖 2.2-2 新營車站周邊 107 至 109 年交通事故

#### 四、公共運輸

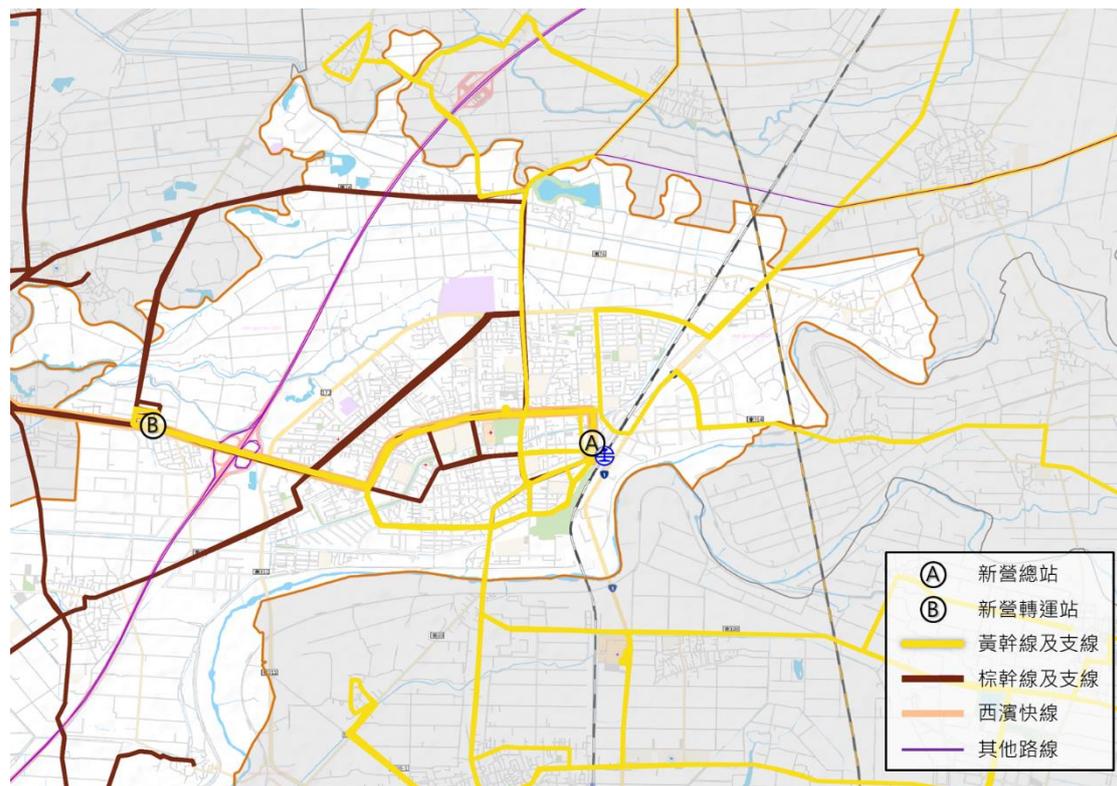
新營車站為新營地區重要運輸節點，區域內有兩大轉運站分別為新營車站前之新營總站，以及國道 1 號西側自 109 年 12 月 25 日啟用之新營轉運站，公車路線連結周邊與嘉義縣部分行政區，相關路線行經地區及運量如表 2.2-4、表 2.2-5 及圖 2.2-3 所示，其中棕 4、棕 5、棕 6 路線於 110 年 3 月 26 日自公路客運移撥至大台南公車，61-1 西濱快線公車於 110 年 5 月 1 日開始進行服務。

表 2.2-4 行經新營車站周邊公車路線

路線編號	路線名稱	行經行政區
棕幹線	新營-鹽水-佳里	新營區、鹽水區、學甲區、佳里區
棕 1	新營-鹽水-南鯤鯓-雙春、北門	新營區、鹽水區、學甲區、北門區
棕 2	新營-鹽水-下中	新營區、鹽水區
棕 3	新營-鹽水-南港里	新營區、鹽水區

路線編號	路線名稱	行經行政區
棕 3-1	新營-鐵線里	新營區
棕 4	新營-鹽水-朴子	新營區、鹽水區、義竹鄉、朴子市
棕 5	新營-鹽水-好美里	新營區、鹽水區、義竹鄉、布袋鎮、北門區
棕 6	新營-鹽水-布袋	新營區、鹽水區、義竹鄉、布袋鎮
黃幹線	白河-新營-麻豆	新營區、後壁區、白河區、柳營區、六甲區、下營區、麻豆區
黃 1	新營-柳營-六甲	新營區、柳營區、六甲區、官田區
黃 2	新營-柳營-六甲-王爺宮	新營區、柳營區、六甲區、東山區
黃 3	新營-柳營-果毅後	新營區、柳營區、東山區
黃 4	新營-二重溪-六甲	新營區、柳營區、六甲區、東山區
黃 5	新營-紅毛厝-下營	新營區、柳營區、下營區
黃 6	新營-白沙屯-後壁火車站	新營區、後壁區
黃 6-1	新營-白河	新營區、後壁區、白河區
黃 7	新營-東山-青山	新營區、東山區
黃 9	新營-嘉義高鐵站	新營區、後壁區
61 西濱快線	新營-臺灣鹽博物館	新營區、鹽水區、義竹鄉、布袋鎮、北門區、學甲區、將軍區、七股區
61-1 西濱快線		

資料來源：大台南公車。



資料來源：臺南市政府資料開放平台。

圖 2.2-3 行經新營車站周邊公車路線分布

表 2.2-4 行經新營車站周邊公車路線年運量統計

路線	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年
棕幹線	721,093	705,450	696,125	746,830	729,396
棕 1	28,446	27,261	33,696	49,455	46,991

路線	105年	106年	107年	108年	109年
棕2	20,110	13,672	13,529	10,172	7,660
棕3	31,678	29,865	29,489	31,066	21,288
棕3-1	-	-	-	-	6,288
黃幹線	618,646	573,713	573,361	596,873	540,135
黃1	74,793	74,039	78,913	86,699	78,692
黃2	64,862	68,036	64,418	68,795	63,004
黃3	51,251	43,774	40,164	39,559	37,575
黃4	52,783	42,051	30,733	34,011	31,520
黃5	14,559	13,294	15,668	17,122	16,419
黃6	53,846	45,466	42,086	41,908	48,727
黃6-1	7,949	8,840	7,867	7,758	6,882
黃7	129,068	113,335	114,136	110,750	103,011
黃9	166,312	158,569	151,815	151,619	130,227
61 西濱快線	-	-	-	2,638	3,431

資料來源：臺南市政府資料開放平台。

此外新營為溪北地區唯一有設置 T-Bike 租賃站之行政區，設置站點有三處位於市區，一處位於北側之天鵝湖公園，如圖 2.2-4 所示。



資料來源：臺南市公共自行車。

圖 2.2-4 新營區 T-Bike 租賃站分布

### 第三章 計畫推動構想

#### 3.1 土地開發

##### 一、整體開發或都市更新構想

新營為臺南至嘉義之間重要發展區域、人文薈萃，新營車站同時是北臺南之區域重要交通節點，土地開發之規劃可藉由大眾運輸導向型發展(TOD)為策略，並以人本交通環境、綠色運輸之都市發展模式為主軸。



圖 3.1-1 新營車站周邊整體開發構想

糖鐵文化帶給了新營不同的風貌，在新營糖廠停止營運後多數用地重新規劃作為休憩空間，其中以鄰近新營車站的鐵道地景公園腹地最大，與其餘糖鐵路線自行車道、長勝營區、嘉南大圳/綠川北街、本田三一宅、美術園區...等串聯起休憩廊帶；交通方面新營車站之前站廣場設有 T-Bike，且圓環對側即為新營客運總站，可透過本計畫研擬與站前廣場之開發連結，此外前站尚

有計程車排班，加上私人接送動線，時有壅塞情形，可一併調整配置以改善交通動線。

新營車站後站於 108 年 1 月 30 日完工啟用，得緩解前站之壅塞問題，對於柳營、東山、白河等地區民眾之使用更為便利，站區東側於新營都市計畫大多劃定為乙種工業區，後站東南側之機關用地係側 109 年 12 月完工之臺灣自來水公司員工訓練園區，為車站周邊新的亮點地標，而後站出口對面之用地十餘年前曾有廠房設置，現為闊葉林地，且所劃之道路泰半已沒於荒煙蔓草中；車站東北側沿東山路有工廠集中，該區域現況仍有多數用地尚未開發，可藉本計畫活化閒置土地，使之轉型並擴大後站腹地與開發空間。

此外鐵路兩側之車輛主要依靠長榮路之長榮陸橋、民治東路新營路橋與東山路之平交道往來與串聯省道台 1 線，然而車流主要匯集於動線較為複雜的新營陸橋和儲車空間較少的東山路平交道，形成交通瓶頸，又車站南側之平交道位於巷道、僅供機慢車通行，兩側聯通之交通可透過本計畫進一步規劃新增連通道路以舒緩。

## 二、建設範圍及規模



圖 3.1-2 新營車站周邊整體開發構想

新營車站大平台建設範圍如圖 3.1-2 所示，位於西側之前站因開發較為完善，主要以動線調整與空間調配為主，東側之閒置工業用地可進行區段徵收作整體開發，得作車站或商業空間，提供更完善之旅運服務。

### 三、開發效益及預估辦理時程

本計畫東側周邊土地之權屬較為單純，預計用地取得之時程約需兩年，工期參酌花蓮車站新建跨站式站體之先例，其施工工期為四年四個月，站體切換後第二階段工程含商業空間進駐約為十個月，概估本計畫自用取得至完成開發共需約七年。

在開發效益方面，本計畫可促進站區之活化開發，並以軸心發展串聯周邊之觀光與休憩功能，東側為開發之用地更可兼作為儲備使用，此外站區周邊之交通問題亦獲得改善，促進新營地區之發展。

## 3.2 空間使用



資料來源：Google Maps。

圖 3.2-1 新營車站內部實景

在車站立體連通廊道、平台建設完成後，除場站外交通動線之改善，站內之空間之規劃與妥善運用亦為一大要點，新營車站前站之候車室現況除售票區外，設有店鋪兩處以及旅遊服務中心，其餘皆為候車空間，場站改建可一併規劃商業空間，提供旅客更多樣化的服務，對於營運機構而言亦能增加業外收入，除店鋪進駐外，臺灣鐵路管理局直接經營之副業包括臺鐵便當、紀念品(臺鐵夢工廠)，可在規劃設計時預先納入相關空間需求。



資料來源：Google Maps。

圖 3.2-2 斗六車站之商業空間



資料來源：花蓮車站洄瀾廣場開幕影片。

圖 3.2-2 花蓮車站之商業空間(洄瀾廣場)

### 3.3 交通動線整合

新營車站西側之人車流主要透過站前圓環匯集至車站，東側則為台 1 線，整體而言現況之聯外服務機能主要落在前站，另後站腹地相較前站為小，僅有設置一收費停車場、其餘作臨停接送用。

車站改建後，出入口之廣場可獲更大空間，前站之進出動線可更為寬敞，另本計畫研擬徵收後站對側之閒置工業區，未來可規劃計程車及自用車接駁區、增加停車場，亦可規劃公車路線行經，並完善人行道與無障礙空間之設置，以落實人本交通、鼓勵旅客使用大眾運輸。



圖 3.3-1 聯外與轉乘動線規劃

### 3.4 財源籌措

本計畫經費來源包括中央政府補助款、地方政府預算編列、商業與開發收益等，其中中央政府補助款係依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」以及「鐵路站區立體連通廊道與平台建設及毗鄰地區開發計畫審查作業要點」規定，臺南市政府之財力分級屬第三級，遂在自償率達 4.5%情況下，中央政府補助比率為 84%，如表 3.4-1 所示。

鐵路站區立體連通廊道、平台建設計畫自償率計算方式為營運評估期間之淨現金流入現值總和以及興建期間工程建設經費現金流出現值總和之比值，相關項目包含新增附屬事業淨收入、站區土地開發效益或其他地方政府可挹注本計畫之經費等項目之淨現金流入現值總和，且新增附屬事業淨收入及站區土地開發效益，以因立體連通廊道、平台建設增加之車站內行旅服務空間或商業空間所得效益為限，並應扣除不含折舊與利息之附屬事業成本與費用、資產設備增置與更新之支出及依行政院核定之臺鐵償債計畫比例計算之金額，另淨現金流入不採計票箱收入。

**表 3.4-1 鐵路站區立體連通廊道、平台建設計畫之非自償經費中央補助比率**

財力等級	自償率門檻	類別	比率
第二級	6%	中央補助比率	72%
		地方配合款比率	22%
第三級	4.5%	中央補助比率	84%
		地方配合款比率	16%
第四級	3%	中央補助比率	86%
		地方配合款比率	14%
第五級	1%	中央補助比率	90%
		地方配合款比率	10%

資料來源：鐵路站區立體連通廊道與平台建設及毗鄰地區開發計畫審查作業要點。

## 第四章 計畫辦理

### 4.1 計畫辦理期程

本計畫辦理勞務委託招標作業完成簽約後，預定於 1 個月內提送工作執行計畫書，5 個月提送期中報告書，4 個月提送期末報告書，上述期程均不含審查作業時間，經臺南市政府審查修正後提送交通部審核，整體預定進度如表 4.1-1 所示。

表 4.1-1 計畫辦理預定進度

項目	期程									
	D+30	D+60	D+90	D+120	D+150	D+180	D+210	D+240	D+270	D+300
工作執行計畫書	■									
期中報告書		■	■	■	■	■				
期末報告書							■	■	■	■

註：審查作業不計入期程

### 4.2 研究經費概估

依據「鐵路站區立體連通廊道與平台建設及毗鄰地區開發計畫審查作業要點」規定，業經修正工作項目與核實計算，後續進行可行性研究所需經費為新台幣 950 萬元整。

表 4.2-1 工作經費概估表

項次	工作項目	金額
一	基本社經分析，含車站周邊八百公尺內居住人口數、及業及就學人口數、人口密度及土地使用分區比例、毗鄰地區之土地權屬等	70
二	交通特性分析，含車站進出旅客數（含尖峰量）、車站周邊（一定範圍內）道路（含與鐵路橫交之平交道、陸橋與地下道）之交通量、車流特性及車種組成，及平交道尖峰小時阻斷時間、事故統計資料、車站周邊其他公共運輸（含公路及軌道）場站位置、路線服務可及範圍及相關路線運量（含尖峰量）等	130
三	鐵路站區及毗鄰地區開發規劃，含開發計畫範圍、基本環境資料、地區發	100

單位：萬元

項次	工作項目	金額
	展定位、開發內容實質構想、周邊都市計畫配合變更之必要性及其規劃構想、土地開發與用地取得計畫、招商（或開發）推動規劃及時程（包含毗鄰地區土地開發控管規劃）、相關配套措施、地方政府配合既定國家整體發展計畫之需要並敘明關聯性等	
四	鐵路車站站內區域及相鄰街廓地形圖、土地使用分區圖、道路及連通基地之地籍謄本與地籍圖、立體連通廊道、平台設置形式、規模及初步規劃圖說等	110
五	交通及防災規劃，含車行、人行系統現況及立體連通廊道、平台設置後之整體動線系統調整、逃生避難動線規劃	90
六	提供鐵路機構作行旅服務或多目標使用等之通廊空間利用構想	90
七	配合本計畫之必要鐵路設施移設工程可行性評估及營運衝擊分析	60
八	地方政府與鐵路機構之經營管理內容、權責劃分與相關配套措施等構想	60
九	財務計畫：內容應至少包含財務可行性分析、鐵路機構新增營運成本及收入分析等，其中財務可行性分析包括建設經費、營運成本及收入、財源籌措方式（包括基金或專戶之經費來源、運用方式及風險評估及因應對策等相關事項）	220
十	地方政府承諾事項，含提供鐵路機構之優惠措施、成立基金或專戶、負擔之經費額度、辦理用地取得作業等	20
	合計	950