

-

前瞻基礎建設-城鄉建設

觀光前瞻建設計畫

(檢討修正財務計畫)

(核定本)

交通部

110年7月



## 目錄

壹、計畫緣起.....	1
一、依據.....	1
二、未來環境預測.....	3
三、問題評析.....	5
貳、計畫目標.....	7
一、願景與目標.....	7
二、達成目標之限制.....	8
三、績效指標、衡量標準及目標值.....	10
參、現行相關政策及方案之檢討.....	12
一、重要觀光景點建設中程計畫.....	12
二、跨域亮點、遊憩據點特色增值計畫及體驗觀光地方旅遊環境計畫.....	13
三、各項相關之鐵路及公路建設計畫.....	15
肆、執行策略及方案.....	16
一、執行策略.....	16
二、執行步驟(方法)與分工.....	19
伍、期程與資源需求.....	23
一、計畫期程.....	23
二、經費來源及計算基準.....	23
三、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形.....	23
陸、預期效果及影響.....	28
一、完善既有設施服務品質:.....	28
二、帶動地方發展,推廣區域特色.....	28
三、合理有效開發觀光資源,活絡地方觀光產業.....	28
四、塑造優質友善旅遊環境,提升服務效能.....	28
五、增加旅遊人次,增加觀光產值.....	29
六、導入電子商務,強化人流與車流管理.....	29
七、創造鐵道美學之經濟效益.....	29

柒、財務計畫及經濟效益評估.....	31
一、財務計畫.....	31
二、經濟效益評估.....	37
捌、附則.....	41
一、替代方案分析與評估.....	41
二、風險評估.....	41
三、有關機關配合事項.....	42
四、中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表（詳附件 1、2） .....	45
附錄 1 中長程個案計畫自評檢核表.....	45
附錄 2 性別影響評估檢視表.....	51
附錄 3 臺鐵車站美學與功能提升計畫-建設計畫書(節錄).....	61
附錄 4 行政院秘書長核復事項回覆辦理情形(行政院秘書長 110 年 2 月 17 日院臺交長字第 1100003645 號函).....	91
附錄 5 「前瞻基礎建設-城鄉建設」-「觀光前瞻建設計畫」之「財務 計畫」草案有關機關意見及辦理情形.....	103

# 壹、計畫緣起

## 一、依據

- (一)因應全球化、數位化、在地化之發展趨勢，以及來臺客源市場大幅變動、區域旅遊競爭激烈等挑戰，發展觀光實刻不容緩。
- (二)108年12月16日舉辦之全國觀光政策發展會議，蔡英文總統特別強調「觀光要成為帶領國家經濟發展的火車頭」、「觀光競爭力就是國家競爭力」，期待2030年讓臺灣成為「亞洲旅遊重要的目的地」。另林佳龍部長亦於108年8月提出發展觀光的三支箭：1.加速觀光局升格為觀光署；2.制定「Taiwan Tourism 2030臺灣觀光政策白皮書」；3.召開全國觀光發展會議，期以創新思維、務實作法，解決當前觀光產業發展課題，以擘劃臺灣未來觀光發展藍圖，促進產業迎向永續未來。
- (三)臺灣最珍貴的觀光資源，就是聳立的群山與環繞四周之海洋，因此蘇貞昌院長於108年10月21日出席「向山致敬」記者會，向全國宣布政府開放山林的政策方向，除國安及生態保育區外，以全面開放為原則，全面提升我國登山運動環境。另108年11月7日亦在行政院會聽取科技部「海研船科研成果及未來長程規劃」報告後表示，這是行政院「向海致敬」的第一步，臺灣是一個海洋國家，若善於運用海洋，國家就加倍大，若不懂海，則被海所限制。以臺灣今日的國力，國人應尊敬海洋，

更應瞭解海洋，運用海洋資源。未來臺灣觀光環境亦將延續行政院之「向山致敬、向海致敬」的政策主軸應朝向開放、透明、服務、教育、負責的永續觀光努力。

(四)惟近期受「嚴重特殊傳染性肺炎」(COVID-19，簡稱「新冠肺炎」)影響，國內相關旅遊景點人數銳減，國際來臺旅客亦趨減少。雖然我國疫情控制成效已是全球共睹，超前部署與嚴謹檢測及疫調也備受國際關注效仿。交通部自 2020 年 6 月起將啟動觀光旅遊復甦振興計畫，盤點下一步可投入的資源，透過三階段防疫踩線旅遊、安心旅遊、國際觀光旅遊規劃，以及各項防疫措施鬆綁，讓國人共享我國防疫成功的美好成果，逐步活絡國旅市場。

(五)惟為促進觀光產業之發展，加速觀光基礎建設更是刻不容緩，但因受疫情影響，相關建設經費短缺，以本部觀光局為例，原 109 年度預估可收取機場稅人數為 2,663 萬人(包含來台旅客及國人出境人數)，但因入出境遊客明顯減少，全年度預估可收取機場稅人數為 358 萬人，收入短少約 58 億，造成觀光建設資金巨大的缺口，實難以因應後續旅遊市場急需投入之建設需求。故為積極爭取國際來臺市場復甦及成長機會，讓世界看見臺灣從「防疫大國」成為「觀光大國」，為全球觀光復甦最快、經濟榮景恢復最迅速的國家，實有藉由特別預算以加速整備全國觀光旅遊環境，「用觀光創造繁榮」將使觀光產業成為帶領國家於疫情舒緩以後之整體經濟發展的火

車頭。爰此，在「觀光立國」之發展願景下，建設國際級景區及轉型、並結地方區域旅遊帶之串聯，以「觀光前瞻」之角度，促進觀光產業之永續發展。

(六)因應觀光產業消費者型態巨變，目的地旅遊已成為顯學，根據調查及統計，目前有超過 70%以上的觀光需求已改為自由行，消費者消費型態已由線下轉移至線上或者是線上與線下的虛實整合，但產品如何轉至移動平台、隨訂隨付，從供應商、通路、第三方支付、地圖搜尋等，都是一場大變革，根據市場消費型態的改變，推動智慧觀光、數位轉型可迎合新型態的觀光需求。

(七)另為應南迴鐵路電氣化通車後之旅運成長需求，及利地方觀光發展考量，於「臺鐵車站美學與功能提升計畫」辦理臺鐵南迴鐵路 8 座車站及臺鐵西部幹線 8 座車站之車站本體修繕及設施功能提升、周邊景觀整理、景觀裝置設置、藝術季及策展等項，期與地方觀光資源帶鏈結，創造美學經濟，帶動當地經濟發展。

## 二、未來環境預測

(一)「新冠肺炎」疫情爆發並蔓延全球，且觀光旅遊業是疫情爆發後受災最嚴重的產業之一，其影響除旅遊供給面外，也同時影響需求面，世界各國祭出了出境限制和航班取消／減班措施，大幅度減少國內和國際的旅遊服務，而旅客需求也持續減少。隨著各國疫情發展持續升溫，UNWTO 於 2020 年 3 月 24 日更新「新冠肺炎」疫情爆發

對國際旅遊影響評估報告，該報告指出，疫情使全球陷入停擺，對全球的生活、經濟、社會等產生了無法預見的影響，全球經濟衰退和大量失業的風險逐漸提高。根據 UNWTO 於 2020 年 5 月更新的最新動態，估計 2020 年全球旅遊人數可能會下降約 60% 至 80% (減少 8.5 至 11 億人次)，將導致全球旅遊收入 (出口) 損失 9,100 億至 1.2 兆美元。在最佳情況下，若各國旅遊限制 7 月初開始鬆綁，則今年國際旅遊人次可能只會萎縮 58%；若各國旅遊限制 9 月初才解除，則萎縮幅度將達 70%；若直到 12 月初才放寬旅遊限制，則萎縮將達 78%。

(二) 國內旅遊部分，隨著 2020 年初「新冠肺炎」疫情擴散，使得旅遊團、國內相關大型活動、會展受防疫措施延期或停辦，大幅衝擊國際旅客來臺及國人國內旅遊，除海空運業者持續減班，民眾也大幅降低出遊意願。就目前情勢預測，在疫情趨緩過後，雖世界逐漸恢復正軌，國際旅行限制可能將持續存在，但因國內旅遊不受限於邊境開放政策，預計國內旅行和旅遊將替代國外旅遊需求，旅客傾向選擇短程旅遊，計畫旅遊行程時間將會縮短，短程旅遊市場會將以國內旅遊為主。

(三) 因此為了帶起國內觀光振興，觀光局擬定 2 大工作目標：  
目標 1 是由國內具世界級觀光魅力之國家風景區中遴選 6 處，並將其打造為國際魅力景區；目標 2 是將具有地方特色吸引力以及行銷魅力之北、中、南、東、離島觀光區域聯盟，形塑成為 5 強區域旅遊品牌，以建置符合

各地國際觀光客需求之旅遊環境，提高臺灣觀光之國際吸引力外，再次帶動國內旅遊熱潮，並進而促進相關產業鏈之活絡，以深度旅遊發展，促進臺灣觀光業之永續發展。

- (四)從消費者面來看，觀光產業也面臨不得不正視數位轉型之趨勢。拜資通訊科技所賜，旅遊型態已巨幅的改變，過去以團客為主的旅遊型態，已改變為 70%以上自由行旅客，團客則大幅下降至 30%以下。因此，從顧客面而言，現在的觀光產業消費型態，已無法再區分數位旅客與非數位旅客，所有的行銷策略都必須要有數位的內容，大多數旅客的觀光行程中或多或少包含了數位的成分在內，因此觀光業者必須以全通路方法來關注顧客整個旅程的服務。
- (五)考慮臺鐵西部幹線車站之都市發展及大鵬灣開發計畫效益顯現，若西部幹線車站及南迴鐵路服務水準得以提升，則順道遊憩旅次的增加，亦會影響西部幹線及南迴鐵路之運量提升。

### 三、問題評析

- (一)因歷年公務預算有限，且為顧及各國家風景區建設資源分配及相關維護經營成本，實際能投入新硬體建設經費有限，故就展現區域亮點之部分，仍有其將加強之空間。且繼之受疫情之影響，機場旅客服務費收入短少，相對能投入觀光硬體建設經費，更顯其不足，故需特別速算

挹注經費，以加強建設資源。

- (二)地方遊憩據點過於零散，不易聚集遊客：各地方政府著重點狀據點集中建設，缺少橫向串聯機制形成旅遊帶經濟規模，造成觀光客旅遊安排上不方便，故應可由觀光局各國家風景區並協調，地方政府提案須串接國家風景區旅遊，由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢、旅遊帶系統建構，整備旅遊帶頂尖景點，建構友善旅遊服務環境。
- (三)旅遊依然發展蓬勃，但是市場的面貌已然翻轉，從過去的以團客為主的觀光生態轉變為高比例的自由行；然而，台灣目前的中小型店家數位化不足，未有足夠能力可以將產品轉至移動平台，以致無法獲得行動支付消費市場的龐大利益。
- (四)南迴及部分西部幹線車站未能與周邊人文及自然環境融合，亟需在軟硬體兩方面配合改善，以提升車站整體服務效能，並重新詮釋車站文化與地方特色，除強化鐵路觀光旅遊運輸功能，連結並加速帶動地區觀光建設外，亦可振興國內經濟，促進鐵路沿線地方繁榮及觀光發展，因此，急需政府挹注預算建設。

## 貳、計畫目標

### 一、願景與目標

#### (一)願景：

配合行政院「向山致敬」及「向海致敬」政策，並秉持行政院推動前瞻基礎建設之精神，加強觀光環境之基礎建設投資，建構安全旅遊環境，打破國際旅客普遍認為「臺灣等於臺北」的刻板印象加強及優化相關旅遊服務設施，推廣深度體驗旅遊活動，延長遊客停留時間，用數位科技新技術改變與重新塑造觀光產業競爭優勢創造出觀光產業新的企業型態、商業模式與價值。此外，藉由鐵道建築美學復興運動，以「人本交通」、「設計美學」與「自然永續」為推動原則，來改善車站效能，更可提升鐵道建設品質，並打造鐵道觀光路廊，達創造美學經濟之效。

#### (二)目標：

1. 選定東北角、北觀、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等 6 個國家風景區管理處，配合觀光產業健檢及資源盤點，提出改善策略確認發展主軸及改善標的，導入電子商務及人流與車流管理，打造國際級魅力景區。
2. 依據「區域觀光旗艦計畫」所規劃包含北、中、南、東、離島等 27 條旅遊帶中優先篩選 16 條旅遊路線，再藉由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢，依健檢結果研提改善策略，並以補助地方政府觀光建設

之方式，串接觀光局所屬 13 國家風景區之遊程，整備旅遊帶頂尖景點，建構友善旅遊服務環境。

3. 考量現況需求及經費，「臺鐵車站美學與功能提升計畫」將優先執行南迴鐵路 8 座車站之風貌改造，以及臺鐵西部幹線 8 座車站之美學及功能提升，後續將對本計畫執行成效進行滾動式檢討並持續盤點臺鐵車站與地方特色結合之車站，進行下階段臺鐵車站美學及功能提升，使鐵路車站與地方發展共榮。

## 二、達成目標之限制

### (一)受疫情影響觀光發展基金短缺

觀光局建設經費來源除每年編列之公務預算外，尚有部分經費係由觀光發展基金所支應，而觀光發展基金主要來源為機場服務費，但受「新冠肺炎」影響，國內外出入境旅客大幅減少，109 年度原預估可收取機場服務費人數為 2,663 萬人，可收入約 67 億元，但因出入境遊客明顯減少，預估可收取機場服務費人數減少為 358 萬人，僅可收入約 8 億元，短少約 58 億，且既有觀光發展基金尚需支應紓困及振興等費用，故實已明顯造成觀光建設資金巨大的缺口。

### (二)觀光建設模式有待改善

各地方政府於發展觀光建設時，多朝向單一化且短期的模式運行，較無整體發展概念。具備深度、多元、在地特色、整合區域資源之觀光旅遊為少數，應積極挖掘

各地區獨特之旅遊魅力，並由點至線至面，建構具經濟規模之旅遊帶，以擴大觀光發展基底。因此本計畫將導入觀光圈之概念，藉由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢，依健檢結果研提改善策略，補助地方政府觀光建設，並串接觀光局所屬 13 國家風景區之遊程，以促進深度旅遊，進而帶動地方經濟發展。

### (三)後續人力及經費之投入情形影響執行成效

相關硬體設施建設於工程完工後雖可快速看到成果，然相對於相關遊憩服務人員的訓練與長期性活動的引進均較為不足，應積極加強相關從業人員的訓練與產業結合活動之理念。

### (四)設施與環境維護管理問題

區域旅遊品牌工作項下所完成之設施及周邊環境屬地方政府管轄，因此後續是否編列足夠維護管理經費及落實相關維護管理工作將影響設施功能發揮程度及使用年限，故地方政府於辦理相關工作計畫時，應妥善考量後續維護管理能力及經費籌措。

### (五)需加強永續經營管理理念

地方政府顯少著重於既有設施或據點之維護管理，且較無引進民間經營管理之經驗，缺乏使用者付費與相關財務回收機制，時有管理不當或空間閒置之情況，應積極加強永續經營管理之理念。

### (六)社區與地方團體參與待深入強化

觀光發展不僅侷限於公部門之經費投入，尚須周邊結合周邊相關產業之推動，且需有長期與固定的人力資源投入，囿於政府人力及經費有限，需社區、地方團體等非政府機構協力推動及認養，以增加成效及延長設施之使用期限。地方政府推動本計畫時，若能結合社區、地方團體參與，使社區、地方團體成為計畫工作推動上政府與民間的溝通橋梁，將可塑造更符合當地特觀光環境，進而促進觀光之永續發展。

#### (七)本計畫預定執行期程緊迫

礙於「臺鐵車站美學與功能提升計畫」辦理期間，仍須維持各車站正常營運，車站施工期間之營運維持計畫須協調相關單位妥為研擬，工期亦較繁長，為確保本計畫項目工程均能如期完工，必須即刻進行規劃設計。

### 三、績效指標、衡量標準及目標值

#### (一)國際魅力景區：

選定東北角、北觀、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等 6 個國家風景區管理處，每處各至少造 4 個亮點工程，四年共打造 24 處頂亮點工程，以呈現國際魅力景區之景致。

#### (二)區域旅遊品牌：

依據「區域觀光旗艦計畫」所規劃包含北、中、南、東、離島等 27 條旅遊帶，藉由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢，依健檢結果研提改善策略篩選出可上線的

經典旅遊產品 16 條，每條經典旅遊產品，各打造 2 個頂尖景點，四年共打造 32 處頂尖景點。

(三) 臺鐵車站美學及功能提升：

針對臺鐵 16 座車站位處與地方所在，具有觀光價值、發展潛力、交通轉運等之車站，進行車站美學及功能提升，改善車站與地方特色原有不足部分，並將旅運服務設施提升，藉以加強車站與地方、旅客之在地情感、特色與功能上連結，滿足多數人之需求。

(四) 績效指標：

打造完成六大國際魅力景區，以及臺鐵車站風貌改造與功能提升，促進地方區域旅遊發展。

表 1 關鍵績效指標

關鍵績效指標 (KPI)	預期目標值 <sup>註 1</sup>	
	第一階段	第二階段
	110 年~111 年	112 年~114 年
國際魅力景區 亮點工程 <sup>註 3</sup>	12	12
區域旅遊品牌 亮點工程 <sup>註 3</sup>	16	16
臺鐵車站美學及功能提升之 亮點車站	0	16

備註

1. 配合前瞻基處建設計畫預算編列期程及考量資源盤點、細部規畫及發包工程執行時間，故分別以 110-111 年及 112 年~114 年進行 KPI 之計算。
2. 六大國際魅力景區，每區每階段以完成 2 處兩點工程為目標。
3. 區域旅遊品牌，由 27 條旅遊帶篩選 16 條經典旅遊產品，每階段每條經典旅遊產品，各打造 1 個頂尖景點為目標。

## 參、現行相關政策及方案之檢討

### 一、重要觀光景點建設中程計畫

「重要觀光景點建設中程計畫(105-108年)」為強化既有重要觀光景點設施維護及經營管理作為，持續提升旅遊品質並滿足分眾客群旅憩需求，逐步提升景點服務能量，積極整合零星景點為遊憩區型態景點，並建設具國際潛力之國內景點轉變成國際景點，以吸引國際遊客參訪。105-108年之重要成果共完成龍洞南口海洋公園等71處國際觀光重要景點建設，及完成草嶺古道沿線整建工程等53處國際觀光重要景點建設。

因「重要觀光景點建設中程計畫」為延續型計畫，本(109年度)，將持續推動109-112年之中程計畫，延續前期計畫之建設成果，以「國際觀光重要景點建設」、「國內觀光重要景點建設」及「經營管理維護等投資重點與優先順序」為主要工作目標。

各國家風景區管理處於執行「重要觀光景點建設中程計畫」為，雖有相關成果，但囿於經費有限，且所核定之經費尚需支應日常經營管理費用，仍有諸多風景區景點建設亟需推動，故為促進觀光產業之永續發展，創造持續且不間斷旅遊熱潮，吸引更多遊客能探索臺灣，故實有透過本次經費，加強及優化相關旅遊服務設施。

## 二、 跨域亮點、遊憩據點特色加值計畫及體驗觀光地方旅遊環境計畫

「跨域亮點計畫」於 104 年底業完成評選並核定 6 個跨域亮點計畫案，計有「桃園市-石門水庫大漢河流域跨域亮點計畫」、「新竹市-新竹公園再生跨域亮點計畫」、「苗栗縣-魅力世遺·國際慢城舊山線亮點計畫」、「彰化縣-清水之森·幸福東南角」、「雲林縣-雲遊 3 林」、「嘉義縣-雲梯·茶道·梅山驛站」等，目前賡續推動執行中，各亮點已於 108 年完成並陸續推出，以優化地方旅遊據點，並強調在地特色、塑造優質旅遊環境與設施，以整體提升國內觀光遊憩服務品質。

「遊憩據點特色加值計畫」期程自 104 年至 107 年，延續區域觀光旗艦計畫執行成果，補助地方政府針對既有遊憩據點，提升整體觀光遊憩建設之效益及水平，重要建設成果包括宜蘭清水地熱環境改善、大溪中正公園暨周邊崖線步道、清泉五峰遊憩設施改善、香山濕地生態體驗環境改造、功維敘百年隧道景觀無障礙步道串聯工程、臺中市美術園道創藝再生、彰化縣八卦山銀橋飛瀑附近防空洞再利用暨景觀改善計畫、南投縣仁愛鄉清境高架步道、古坑鄉雲嶺之丘景觀步道義市棒球原鄉 KANO 園區計畫、嘉義縣故宮南院周邊觀光小鎮、臺南市運河光流域環境設施工程、崗山之眼園區、臺糖舊鐵道觀光風華再現整備計畫、太麻里多良車站觀景台及整體遊憩設施、花蓮縣七星潭風景區空間營造計畫、金樽衝浪遊憩區設施升級計

畫、西嶼咾咕石公園後續建置、金門縣大膽島觀光系統整合及馬祖宗教園區，共核定 333 案，輔導地方政府完成至少 150 處特色加值景點。

「體驗觀光地方旅遊環境計畫」，為遊憩據點特色加值計畫之延續性計畫，同樣以透過補助地方政府之方式並透過與地方特色之結合，提供遊客更豐富之旅遊體驗加強輔導地方景區之硬體建設，並結合永續觀光旅遊推廣主軸—生態旅遊、海灣旅遊、小鎮漫遊及脊梁山脈旅等及國發會「地方創生-產業、在地化、居民」政策，協助地方政府藉由全面整備改善相關觀光遊憩硬體基礎設施，以期觀光產業永續發展，108 年及 109 年度，共計核定 155 件計畫，目前陸續各案期程進行細部設計或工程之施作。

前述 3 項計畫目前執行成果尚符預期，對於地方相關景點之建設確有所助益，且有達到帶動地方旅遊之效益，惟進一步檢討，仍可歸納出下列幾點，並作為本前瞻計畫推動時之檢討：

- (一)各受補助單位常一昧模仿受遊客歡迎之建設樣態，弱化地方特色之呈現，缺乏與在地產業連結及旅遊帶串聯，因此本計畫將帶入觀光圈之概念，由觀光局所屬 13 國家風景區管理處輔導地方政府提案，整備整備旅遊帶頂尖景點，建構友善旅遊服務環境。
- (二)前述相關補助計畫，為賦予地方政府加強經營管理之責任及創造地方政府營收，均有導入自償性經費之概念。

惟實際執行成果，並經地方政府反映，地方政府觀光硬體建設計畫多屬以開放空間為主，多數設施無票箱收入，或兼具照顧弱勢、輔導產業之社會公益功能，雖非自償收益所能予以衡量。惟為提升財務效益，本計畫未來在推動上，仍將持續輔導地方政府，相關景點於建設推動之同時，亦應擬具妥善之經營管理或維護計畫，並配合周邊景點特色積極開拓財源，以提高整體經濟及財務效益。

### 三、 各項相關之鐵路及公路建設計畫

「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」規劃改善臺鐵現有鐵路設施，全長約 123.4 公里，以完成臺鐵環島的電氣化路網，使電力列車得以直通南迴，提升臺鐵的服務品質。而「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」則提供遊客舒適、便利、快捷的鐵路旅遊環境，並促進鐵路沿線地方繁榮及周邊觀光產業發展。此外，「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」，針對東部地區之主軸政策為「發展觀光與生態維護為主，定位為太平洋左岸優質生活產業帶」，交通運輸重要策略為「著重東部策略發展軸地區的聯外交通安全，優化在地運輸服務品質」，前述各項計畫推動完全符合地方民意及未來政府施政目標。

## 肆、執行策略及方案

### 一、執行策略

#### (一)魅力旅遊據點營造:國際魅力景區

選定北觀、東北角、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等 6 個國家風景區管理處國際景區，配合觀光產業健檢及資源盤點，提出改善策略確認發展主軸及改善標的，打造國際級魅力景區。

1. 大野柳計畫(北海岸及觀音山國家風景區管理處):以野柳為核心，並以自行車動線為骨幹，串接皇冠北海岸沿線珍珠亮點，推動一柳(野柳地質公園)、四灣(翡翠灣、中角灣、白沙灣、淺水灣)大野柳計畫。
2. 沙丘藝域(東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處):以淡蘭古道、舊草嶺隧道、壯圍沙丘為主軸，透過原生地景、藝文及生態之加值，找回壯圍海岸最美麗的沙丘地景，並重現四百年前的福爾摩沙。
3. 山中明珠-日月潭 3.0(日月潭國家風景區管理處):以日月潭為主體，並結合周邊 3 條旅遊之線(埔里、信義、集集水里)，並配合不同交通型式運具之搭配，及日月潭水域船舶智慧升級，提升景區遊憩設施服務品質，改善重要旅遊據點交通及景觀，塑造友善旅遊環境，以打造「山中明珠-日月潭 3.0」為目標。
4. POLARIS-阿里山星動計畫(阿里山國家風景區管理處):以「精緻、深度、小眾」旅遊作為觀光發展主軸，

搭配轄區範圍內之特色產業及觀光資源，配合各區不同產業或觀光資源，擬定「6大主題1次滿足」，使遊客體驗嶄新的阿里山，並計畫開發為北半球最閃亮的觀光旅遊地區。阿里山觀光品牌更加國際化。

5. 探索東海岸·天堂島嶼(東海岸國家風景區管理處):  
結合水域遊憩、南島文化、大地藝術與小鎮漫遊等元素推動產業轉型、人才升級、友善環境，公私合力共同打造國際級東海岸天堂島嶼。
6. 黃金海岸(澎湖國家風景區管理處): 以鯨魚洞、奎壁山地質公園、串連隘門、林投、山水黃金沙灘打造新「澎湖黃金海岸」國際型魅力景區。
7. 觀光景區導入電子商務及人流與車流管理: 觀光景點導入數位訂票及多元支付基礎設施，以及掌握主要道路旅客(人、車流)動向，故本項執行策略將擴大執行面，不限六個國家風景區管理處，以避免假日觀光遊憩旅次明顯集中特定景點，造成該區域交通壅塞。

## (二) 魅力旅遊據點營造: 區域旅遊品牌

依據「區域觀光旗艦計畫」所規劃包含北、中、南、東、離島等 27 條旅遊帶，藉由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢，篩選 16 條經典旅遊產品，每條經典旅遊產品，各打造 2 個頂尖景點為目標，並串接觀光局所屬 13 國家風景區之遊程，整備整備旅遊帶頂尖景點，建構友善旅遊服務環境。

1. 北區觀光旅遊地區域聯盟:結合北觀及東北角管理處
  - (1)大臺北－魅力生活都會旅遊帶
  - (2)東北角－礦業懷舊濱海旅遊帶
  - (3)北海岸－海岸地景文化旅遊帶
  - (4)北橫公路－山林原民文化旅遊帶
  - (5)蘭陽平原－休閒農藝文化旅遊帶
2. 中區觀光旅遊地區域聯盟:結合參山及日月潭管理處
  - (1)桃竹苗山線－唐山移民文化旅遊帶
  - (2)竹苗海線－海濱行旅文化旅遊帶
  - (3)苗栗南庄－客家手創文化旅遊帶
  - (4)大臺中－臺式新創時尚都會旅遊帶
  - (5)北彰化－歷史風華巡禮旅遊帶
  - (6)埔里山城－地景創意體驗旅遊帶
  - (7)日月潭－湖畔休閒度假旅遊帶
  - (8)南投山林－茶竹手作體驗旅遊帶
  - (9)中部平原－信仰與產業觀光旅遊帶
3. 南區觀光旅遊地區域聯盟:結合阿里山、雲嘉南、西拉雅、茂林、大鵬灣管理處
  - (1)阿里山－高山體驗度假旅遊帶
  - (2)大高雄－海洋魅力都會帶
  - (3)臺南山線－日據懷舊經典旅遊帶
  - (4)臺南海線－歷史風華創意再現旅遊帶
  - (5)高雄山線－秘境幽谷自然生態旅遊帶
  - (6)屏東山線－原鄉文化旅遊帶
  - (7)屏東海線－熱帶海洋風情體驗旅遊帶
4. 東區觀光旅遊地區域聯盟:結合東海岸及縱谷管理處

- (1) 洄瀾、太魯閣—山海印象旅遊帶
- (2) 瑞穗、玉里、成功—茶飲溫泉養生旅遊帶
- (3) 臺東、知本—太平洋左岸南島尋根旅遊帶

5. 離島觀光旅遊地區域聯盟：結合馬祖及澎湖管理處

- (1) 馬祖—戰地人文民俗旅遊帶
- (2) 澎湖—海洋度假旅遊帶
- (3) 金門—戰地生態體驗旅遊帶

(三) 臺鐵車站美學及功能提升

係採因站制宜方式，辦理臺鐵南迴鐵路車站（大武、金崙、太麻里、知本、南州、佳冬、加祿、內獅車站）8站，及臺鐵西部幹線車站（瑞芳、鶯歌、岡山、追分、大山、新埔、日南、談文車站）8站，共計16座車站之本體修繕及設施功能提升、周邊景觀整理、景觀裝置設置、藝術季及策展等項。

## 二、執行步驟(方法)與分工

本計畫目的為加速及加強觀光環境之基礎建設，建構安全旅遊環境，故除所選定之北觀等六個管理處外，亦結合觀光局所屬13個國家風景區管理處及地方政府之合作，成立觀光圈平台，且相關建設內容亦會秉持通用設計或性別友善設置理念，建置性別友善及多元旅遊服務設施，以體貼無障礙、銀髮族、兩性、幼童、穆斯林等不同族群之需求差異，建構安全、舒適、便利、友善之旅遊環境，塑造高品質之旅遊景點新形象，提昇整體觀光遊憩品質，開

創旅遊新契機。

(一)魅力旅遊據點營造:國際魅力景區

1. 計畫提報:配合觀光產業健檢及資源盤點，確認發展主軸及改善標的，擬定辦理項目。
2. 各管理處實施內容須報觀光局審查後，再據以辦理，另工程經費涉及一定規模以上除須經交通部觀光局辦理基本設計審查外，並依據「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」及「交通部所屬公共工程經費審議機制作業規定」辦理。
3. 另日月潭水域船舶智慧升級部分，則由日月潭管理處以委託代辦之方式請航港局協助辦理可行性評估相關工作。
4. 個案執行期程: 配合前瞻基處建設計畫預算編列期程，各管理處執行相關核定工程，配合立法院審議經費期程，110年-111年原則以2年為執行期程，至於112-114年，則以3年內完成為原則。
5. 計畫控管:納入交通部觀光局重大工程督導會報列管，並依據該局施工督導機制依據進行工程品質之抽查與督導，以利提升公共工程施工品質。

(二)魅力旅遊據點營造:區域旅遊品牌

1. 觀光圈平台:「區域觀光產業聯盟」為主軸，由本部觀光局所屬各國家風景區管理處以旅遊帶的概念整合

在地組織、產業夥伴，組成觀光圈平台(區域觀光產業聯盟)，確定主題品牌觀光產品後，分成景區整備、國內旅遊及國際行銷等三面向執行。如此既可避免各管理處重複成立觀光產業聯盟，也能有效結合民間的力量，發揮更大的綜效。

2. 景區整備:觀光圈雖以觀光局各國家風景區管理處為發起單位，但為有效推動區域觀光，將地方政府旅遊景點與國家風景區旅遊景點作有效遊程之串接，觀光圈將打破國家風景區管理處行政轄區之藩籬，依據「區域觀光旗艦計畫」所規劃包含北、中、南、東、離島等 27 條旅遊帶，藉由觀光圈平台進行資源盤點、觀光產業健檢後，篩選 16 條經典旅遊產品，再由地方政府進行計畫提報，每條經典旅遊產品，各打造 2 個頂尖景點為目標，並串接觀光局所屬 13 國家風景區之遊程，整備整備旅遊帶頂尖景點，建構友善旅遊服務環境。

3. 計畫審查原則，由觀光局另訂定「補助申請須知與執行注意事項」，規範計畫申請及審查機制事宜，並於執行注意事項中，要求相關建設內容應秉持簡樸實用原則，兼顧特殊使用需求，加強通用設施或性別友善之設計理念，規劃性別平等、特殊族群及銀髮族友善旅遊環境，以符合多元需求建置性別友善及多元旅遊服務設施，建構友善旅遊服務環境。並依據「政府公

共工程計畫與經費審議作業要點」及「交通部所屬公共工程經費審議機制作業規定」辦理。

4. 個案執行期程:配合前瞻基處建設計畫預算編列期程，各地方政府於執行本計畫相關補助工程，配合立法院審議經費期程，110 年-111 年原則以 2 年為執行期程，至於 112-114 年，則以 3 年內完成為原則。

5. 計畫控管：

(1)計畫執行過程，將納入交通部觀光局工程進度管制表按月列管，並按季召開進度檢討會議。

(2)要求受補助單位於工程發包前，送交通部觀光局審查預算書圖，俾利掌握實際施作項目。

(3)另有工程施工品質查核機制進行工程品質之抽查與督導，以利提升公共工程施工品質。

5. 專案管理:為掌握整體計畫執行內容及執行成效，另由交通部觀光局委託辦理專案管理事宜。

(三)臺鐵車站美學及功能提升：

1. 交通部鐵道局辦理改善南迴車站包括：臺東縣境（大武、金崙、太麻里、知本車站）4 座，屏東縣境（南州、佳冬、加祿、內獅車站）4 座，共計 8 座車站，以提升臺鐵服務水準。

2. 由交通部臺灣鐵路管理局辦理改善車站包括：瑞芳、鶯歌、岡山及海線古蹟歷史建築車站（追分、大山、新埔、日南、談文），共計 8 座車站，以提升臺鐵服

務水準。

3. 上述 16 座車站主要改善範圍內容及經費概估詳附件 3：「臺鐵車站美學與功能提升計畫-建設計畫書(節錄)」第 4.1、4.5、5.3 及 5.4 節。

## 伍、期程與資源需求

### 一、計畫期程

自民國 110 至 114 年，共計 5 年。

### 二、經費來源及計算基準

所需經費總計修正為 65.85 億元(不包含地方配合款及自償性經費)，其中 62.15 億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 3.7 億元另循預算程序辦理。

### 三、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形

#### (一)中央預算經費：

本計畫自 110 至 114 年分年經費需求(中央預算)詳如表 2 所示：

表 2 各分項計畫經費(中央預算)編列情形表

0	執行單位	執行內容	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年	合計	
魅力旅遊據點營造	國際魅力景區	北海岸暨觀音山國家風景區管理處	大野柳計畫	0.35	0.675	1.4	1.4	0.675	4.5
		東北角國家風景區管理處	東北角沙丘藝域	0.45	1.1	1.05	1	0.6	4.2
		日月潭國家風景區管理處	日月潭山中明珠	1.1	1.165	0.565	0.05	0.12	3
		阿里山國家風景區管理處	阿里山 POLARIS 星動計畫	1.1	0.9	0.3	0.3	0.2	2.8
		東海岸國家風景區管理處	探索東海岸天堂島嶼	0.5	0.6	0.5	0.2	0.2	2
		澎湖國家風景區管理處	澎湖黃金海岸	0.25	0.975	1.075	0.55	0.45	3.3
		交通部觀光局	觀光景區導入電子商務及人流與車流管理	1	0.9	0.7	0.7	0.4	3.7
	國際魅力景區小計			4.75	6.315	5.59	4.2	2.645	23.5
	區域旅遊品牌	交通部觀光局(補助地方政府)	執行補助計畫	5.45	6.95	8	8	2.9	31.3
		交通部觀光局	專案管理	0.05	0.05	0.04	0.04	0.02	0.2
區域旅遊品牌小計			5.5	7	8.04	8.04	2.92	31.5	
臺鐵車站美學與功能提升	交通部鐵道局	南迴鐵路8座車站	0.213	0.681	3.708	1.836	1.444	7.882	
	交通部臺灣鐵路管理局	西部幹線8座車站	0.091	0.292	1.033	1.165	0.387	2.968	
	臺鐵車站美學與功能提升計畫小計			0.304	0.973	4.741	3.001	1.831	10.85
總計			10.554	14.288	18.371	15.241	7.396	65.85	

註：「日月潭山中明珠」經費包含執行「日月潭水域船舶智慧升級」

## (二)總計畫經費:

本計畫經考量自償率及地方配合款後，推估本計畫計畫總經費約為 75.12 億元(請參閱表 3 總計畫經費表)，但因本計畫分別由觀光局、鐵道局(台鐵局)執行，建設主軸有明顯區隔及差異，且觀光局執行部份，亦分為直接由該局所屬管理處執行之「國際魅力景區」及補助地方政府之「區域旅遊品牌」，故各分項計畫分年經費核算如下(自償率推估請參閱本計畫「柒、財務計畫及經濟效益評估」章節):

### 1. 國際魅力景區:

(1)非自償經費(中央預算)為 23.5 億元，另推估自償率為 2.92%，自償經費為 0.71 億，本項計畫總經費約 24.21 億元。

(2)前述自償經費將視各工程完工後之實際收益納入觀光局觀光發展基金，不列入發包工程費用。

### 2. 區域旅遊品牌-補助地方政府

(1)區域旅遊品牌策略係由地方政府提案方式執行，非自償性經費部分地方政府須依交通部觀光局核定經費自籌，自籌比例依「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」及「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」辦理。因

地方政府尚未提案及觀光局尚未完成計畫核定分配前，尚難依地方財力分級之別而明確估算地方配額款額度，爰依以往補助地方政府經驗及上述規定，此部分暫以地方政府自籌比率10%、地方財力分級第五級之20%估算地方自籌款經費。預估此部分自償率為1.02%，自償經費為0.32億；非自償性經費部分，地方配合款經費為7.83億，中央預算31.3億元，總計本項計畫經費約39.45億元。

(2)前述自償經費及地方配合款，依據觀光局目前補助地方政府工程建設機制，地方政府於提報計畫時，均應納入發包工程費，並向觀光局提報計畫爭取補助。

### 3. 區域旅遊品牌-專案管理

本項經費係觀光局執行委託專案管理之勞務委託服務費及其他業務費支出，不具自償性，因此本項子計畫經費即原編列之預算0.2億元。

### 4. 臺鐵車站美學與功能提升

(1) 非自償經費(中央預算)為10.85億元，另推估自償率為3.6%，則自償經費為0.41億(由臺鐵局自籌)，本項計畫總經費約11.26億元。

(2)前述自償經費將於車站風貌改善及藝術季策展後，納入台鐵票箱收入增加之效益，不列入發包工程費用。

表 3 總計畫經費表

單位(億元)

策略		經費來源	110年	111年	112年	113年	114年	小計 (占百分比)	分項合計 (占百分比)
魅力旅遊據點營造	國際魅力景區	自償經費 (自償率 2.92%)	0.14	0.19	0.17	0.13	0.08	0.710 (0.945%)	24.21 (32.228%)
		非自償經費(中央預算)	4.75	6.315	5.59	4.2	2.645	23.500 (31.283%)	
	區域旅遊品牌-地方政府	自償經費 (自償率 1.02%)	0.06	0.07	0.08	0.08	0.03	0.320 (0.426%)	39.45 (52.516%)
		非自償經費(中央預算)	5.45	6.95	8.00	8.00	2.90	31.300 (41.667%)	
		非自償經費(地方配合款)	1.36	1.74	2	2	0.73	7.830 (10.423%)	
	區域旅遊品牌-中央專案管理	非自償經費(中央預算)	0.05	0.05	0.04	0.04	0.02	0.200 (0.266%)	0.2 (0.266%)
臺鐵車站美學與功能提升	自償經費 (自償率 3.6%)	0	0	0	0	0.41	0.410 (0.546%)	11.26 (14.989%)	
	非自償經費(中央預算)	0.304	0.973	4.741	3.001	1.831	10.85 (14.444%)		
總計			12.11	16.29	20.62	17.45	8.65	75.120 (100%)	

## 陸、預期效果及影響

### 一、完善既有設施服務品質：

形塑在國家風景區魅力，加強基礎設施改善，以提供高品質之旅遊環境與多樣性遊憩空間，並塑造具地方特色之旅遊環境，提供高品質之遊憩體驗，以促使地區國際接待能力提昇及服務設施品質提升。

### 二、帶動地方發展，推廣區域特色

挖掘在地特色，結合聚落景觀，發展多元主題遊程，提升國內外遊客到訪意願。深入在地、在地生根，落實在地組織自主營運，提高深度旅遊人次，達到永續觀光發展。

### 三、合理有效開發觀光資源，活絡地方觀光產業

由中央政策指導，結合地方政府公私合作，引領地方改善整建現有公共設施，提昇整體服務品質，使遊客造訪人次增加，結合周邊遊憩系統，以活絡地方觀光產業並繁榮地方經濟，以創造商機並增加居民就業機會。

### 四、塑造優質友善旅遊環境，提升服務效能

透過產業健檢或觀光圈平台，引導透過通用設計、綠建築等概念建置友善旅遊服務設施，以體貼無障礙、銀髮族、兩性、幼童、穆斯林等不同族群之需求差異，以建

構安全、舒適、便利、友善之旅遊環境，藉由硬體建設逐步質變為服務品質提升，平衡區域觀光發展。

## **五、增加旅遊人次，增加觀光產值**

因觀光效益須由多方面考量及綜合評估，且具綜合性加乘之效果，故經濟效益部分，非可僅由本計畫單獨考量。故藉由本觀光前瞻計畫及觀光局 T2025 等計畫方案之推動，並考量疫情衝擊之時程尚未明朗，評估國際組織預測報告、全球經濟變化及國內旅遊型態轉變等不確定因素，推估保守及樂觀 2 種情境目標值，預估於 114 年達到來台旅客達 1,186 至 1,193 萬人次之間、國民旅遊達 1.75 至 2 億人次之間、觀光總產值（消費金額）達新台幣 8,210 至 8,815 億元之目標。

## **六、導入電子商務，強化人流與車流管理**

在都會區消費行為已和手機支付產生密不可分之關係，產業面貌也隨趨勢改變，將觀光景點之售票方式逐步汰換為數位訂票，並導入多元支付基礎設施，以達一機在手，即能達到全旅運之目標。同時掌握旅客動向，強化人流與車流管理，提升旅遊品質。

## **七、創造鐵道美學之經濟效益**

透過車站站體外觀整建，並將車站周邊環境的接續改

善，可連結在地好山好水景區，不僅有利於推動地區觀光路線的整合，對觀光事業的推展亦將有極大助益。此外，車站與景觀環境的整合改善，能透過景觀策略更融入於山海之間，展現地方獨有的特色風貌。也藉由景觀設施之設置，將優秀藝術裝置置入於鐵道環境之中，將對當地經濟發展產生相當之帶動作用，包括：有機休閒農業、觀光度假產業、文化創意產業及優質生活產業等。

## 柒、財務計畫及經濟效益評估

### 一、財務計畫

#### (一)經費來源：

1. 本計畫以加速觀光基礎建設，優化觀光景點服務設施為目的，並配合「Taiwan Tourism 2030 臺灣觀光政策白皮書」之「觀光立國」願景，經費來源以中央公務預算支應，由交通部轄下機關(觀光局、鐵道局、臺灣鐵路管理局)及各國家風景區與地方政府分工合作，以整體全面提升區域觀光遊憩設施為投資建設項目，其目標係透過改善觀光環境，提升遊憩品質，進而帶動周邊產業發展。
2. 本案計畫所需 65.85 億(不包含地方配合款及自償性經費)，其中 62.15 億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 3.7 億元另循預算程序辦理。

#### (二)觀光局執行(魅力旅遊據點營造)自償率分析：

1. 本計畫由觀光局執行之部分包含國家風景區管理處執行「國際魅力景區」及補助地方政府「區域旅遊品牌」，且依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」，補助地方政府執行時，投資經費除中央補助款外、尚須編列地方配合款，因此計算基礎有異，尤其地方政府部分景點交通相對偏遠，故自償率分析及現金流量將分開

檢討。

2. 收入來源:目前多數觀光景點雖多以開放性設施且無票箱收入,惟為提高財務自償及投資效益,並提高使用者付費之觀念,將持續輔導相關景點於建設推動之同時,配合周邊景點特色積極開拓財源,以提高整體經濟及財務效益。藉由本計畫之推動,預計規劃新建遊客服務中心、改善旅遊據點服務設施、新建停車場、多功能轉運站或結合地方觀光產業特色市集等,以委外經營、遊客中心出租展售空間或賣店租金、停車場收入或及其他清潔維護費等,來增加自償收入提高財務效益。

(1)國家風景區管理處執行經費收入推估:

A. 參考觀光局「重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)」及「國際魅力景區」之北觀、東北角、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等六個管理處相關收入資料,推估本計畫未來每處(景點)每年收入約113.5萬元,並於建設完成後隔年正式營運後開始計算經費。

B. 依據本計畫績效指標,國際魅力景區110-111年結束後將打造12處亮點工程,故推估112-114年,每年收入為113.5萬元\*12處=1,362萬元。114年結束後將打造24處亮點工程,故115年以後,每年收入為113.5萬元\*24處

=2,724 萬元。

C. 故有關管理處執行國際魅力景區之現金流量表如

下表所示：

表 4 國際魅力景區工作項目現金流量計算表

單位：千元

年期(年)	建設成本(中央預算)(1)	總建設成本(109年度現值)(2)	經費收入(建設成本)(每年)(3)	維護成本(4)	營運期間淨現金流量(5)=(3)-(4)	營運期間淨現金流量(109年度現值)(7)
110	475,000	448,113	0	0	0	0
111	631,500	562,033	0	0	0	0
112	559,000	469,347	13,620	5,533	8,088	6,790
113	420,000	332,679	13,620	5,533	8,088	6,406
114	264,500	197,650	13,620	5,533	8,088	6,043
115	0	0	27,240	10,973	16,268	11,468
116	0	0	27,240	10,973	16,268	10,819
117	0	0	27,240	16,505	10,735	6,735
118	0	0	27,240	16,505	10,735	6,354
119	0	0	27,240	16,505	10,735	5,994
120	0	0	27,240	21,945	5,295	2,789
121	0	0	27,240	21,945	5,295	2,631
122	0	0	27,240	27,478	-238	-111
123	0	0	27,240	33,010	-5,770	-2,552
124	0	0	27,240	38,543	-11,303	-4,716
合計	2,350,000	2,009,822	313,260	230,978	82,283	58,652

推估自償率=58,652÷2,009,822=2.92%

說明	<p>1.評估年期及自償經費估算基準:因多數觀光遊憩服務設施，多位於戶外，山區或濱海地區等，且建設內容除率客服務中心以外，以步道、自行車驛站、景觀植栽綠美化等非混凝土構造物為主，因此評估年期以計畫結束後 10 年進行估算。</p> <p>2.折現率:參考國發會中長期資金運用利率做為折現率，利率為 1.06%。</p> <p>3.維護成本，參考觀光局近年所編列預算，設施維護成本約當年度預算 10%~20%，本計畫於估算維護成本，評估年期以工程結束後 10 年，並自第一階段工程完工隔年(112 年)開始估算、第二階段工程則自完工後隔年(115 年)開始估算，各階段前五年因設施維護情形行大致良好，故暫估年度維護成本為原投資成本之 0.5%，第 6 年~第 10 年則為 1%，隨使用年限增加，維護成本將持續提高，故以後年度則以每年度增加 0.5%進行估算，經估算結果，維護成本約為 230,978 千元，約為投資經費 2,350,000 千元之 9.83%，大至與觀光局年度編列之維護成本相符。</p> <p>4.經計算結果，本計畫考量維護成本後，國際魅力景區工作項目之自償率為 2.92%。5.益本比:</p>
----	---

(2)補助地方政府自償性經費估算基準及現金流量分析(「區域旅遊品牌」工作項目)

A. 補助地方政府觀光建設個案計畫，將依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」及「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」辦理，投資經費除中央補助款外尚須包括地方配合款及自償性收入，故經費分攤部分將依表 5 自償率與中央對直轄市、縣(市)政府非自償部分經費補助比率表辦理。

表 5 自償率與中央對直轄市、縣(市)政府非自償部分經費補助比率表

自償率	非自償部分中央補助比率上限			
	第二級	第三級	第四級	第五級
≥ 30%	70	80	90	95
20%	60	70	80	90
10%	50	60	70	80

備註：

- 補助地方政府觀光建設個案計畫：總經費含民間投資、中央與地方政府等經費達新臺幣五千萬元以上者，自償率門檻為百分之三十，總經費含民間投資、中央與地方政府等經費未達新臺幣五千萬元者，自償率門檻為百分之十；但符合以下條件者，自償率得於百分之五範圍內彈性調整：
  - 補助興建項目屬開放性之公共服務設施者。
  - 具政策示範性經審查核定者。
- 分級歸類依據行政院主計總處核定最新各直轄市及縣(市)政府財力分級級次表。
- 計畫自償率若非上述級距，則以數學內插法換算出非自償中央補助比率。

- B. 依據前述財務規劃審查作業要點，自償率雖分為 10%、20%及 30%，不同財力分級之地方政府，將核列不同補助比例，且其所對應之自償率亦不相同，經參考觀光局執行「104-107 年遊憩據點特色增值計畫」執行成果，地方政府提報計畫時，共計編列自償性經費收入預算約 6.38 億元，自償收入來源包括停車場租金、景點門票收入、據點委外經營管理收入或結合旅遊行程之套票收入等，並以四年打造 142 處可收費景點進行推估，故每處景點每年平均收入約 112 萬元，並作為本計畫估算收入之依據。
- C. 依據本計畫績效指標，國際魅力景區 110-111 年結束後將打造 16 處亮點工程，故推估 112-114 年，每年收入為 112 萬元\*16 處=1,792 萬元。114 年結束後將打造 32 處亮點工程，故 115 年以後，每年收入為 112 萬元\*32 處=3,584 萬元，另因係建設完成後隔年正式營運後始有經費收入，故經費收入將自 112 年起開始計算。
- D. 故有關補助地方政府區域旅遊品牌之現金流量表如下表所示：

表 6 區域旅遊品牌工作項目現金流量計算表

年期(年)	建設成本(中央預算)(1)	建設成本(地方配合款)(2)	總建設成本(3)=(1)+(2)	總建設成本(109年度現值)(4)	經費收入(5)	維護成本(6)	營運期間淨現金流量(7)=(5)-(6)	營運期間淨現金流量(109年度現值)(8)
110	545,000	136,250	681,250	642,689	0	0	0	0
111	695,000	173,750	868,750	773,184	0	0	0	0
112	800,000	200,000	1,000,000	839,619	17,920	7,750	10,170	8,539
113	800,000	200,000	1,000,000	792,094	17,920	7,750	10,170	8,056
114	290,000	72,500	362,500	270,881	17,920	7,750	10,170	7,600
115	0	0	0	0	35,840	19,563	16,278	11,475
116	0	0	0	0	35,840	19,563	16,278	10,825
117	0	0	0	0	35,840	27,313	8,528	5,350
118	0	0	0	0	35,840	27,313	8,528	5,047
119	0	0	0	0	35,840	27,313	8,528	4,762
120	0	0	0	0	35,840	39,125	-3,285	-1,730
121	0	0	0	0	35,840	39,125	-3,285	-1,633
122	0	0	0	0	35,840	46,875	-11,035	-5,174
123	0	0	0	0	35,840	54,625	-18,785	-8,309
124	0	0	0	0	35,840	62,375	-26,535	-11,072
合計	3,130,000	782,500	3,912,500	3,318,467	412,160	386,438	25,723	33,737

推估自償率=33,737÷3,318,467=1.02%

說明

- 1.有關區域品牌執行經費總額惟 31.5 億，惟其中 0.2 億為專案管理 0.2 億，不列入現金流量表之計算。
- 2.評估年期:因多數觀光遊憩服務設施，多位於戶外，山區或濱海地區等，且建設內容除率客服務中心以外，以步道、自行車驛站、景觀植栽綠美化等非混凝土構造物為主，因此評估年期以計畫結束後 10 年進行估算。
- 3 區域旅遊品牌策略係由地方政府提案方式執行，非自償性經費部分地方政府須依交通部觀光局核定經費自籌，自籌比例依「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」及「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」辦理。因地方政府尚未提案及觀光局尚未完成計畫核定分配前，尚難依地方財力分級之別而明確估算地方配額款額度，爰依以往補助地方政府經驗及上述規定，此部分暫以地方政府自籌比率 10%、地方財力分級第五級之 20%估算地方自籌款經費，據此有關地方配合款之計算方式=中央補助款÷(1-20%)\*20%。
- 4.維護成本，參考觀光局近年所編列預算，設施維護成本約當年度預算 10%~20%，本計畫於估算維護成本，評估年期以工程結束後 10 年，並自第一階段工程完工隔年(112 年)開始估算、第二階段工程則自完工後隔年(115 年)開始估算，各階段前五年因設施維護情形行大致良好，故暫估年度維護成本為原投資成本之 0.5%，第 6 年~第 10 年則為 1%，隨使用年限增加，維護成本將持續提高，故以後年度則以每年度增加 0.5%進行估算，經估算結果，維護成本約為 386,438 千元，約為總建設成本 3,912,500 千元之 9.88%，大至與觀光局年度編列之維護成本相符。
- 5.經計算結果，本計畫經考量維護成本後，魅力旅遊據點營造工作項目之自償率為 1.02%。

(三)鐵道局、臺灣鐵路管理局執行經費(臺鐵車站美學與功能提升自償率分析)自償率分析:

財務成本項部分，建造成本約為 1,126.0 百萬元，維護成本主要為「景觀裝置維修成本」約 272.2 百萬元，藉由藝術季及策展帶動之臺鐵『南迴鐵路』票箱收入增加約 300.5 百萬元。此外，臺鐵『西部鐵路車站』功能提升部分，因主要工作內容為運務設施改善(如增設電梯及電扶梯等)，無法提升鐵路運量，故無票箱收入增加。計算財務自償率為 3.6%，財務淨現值為 1,047.4 百萬元，附錄 3 第 7.2 節。此外，辦理藝術季及策展，以帶動鐵路周邊景點之觀光外溢效益，因非屬臺鐵營運收入，故不納入財務計畫考量。詳附錄 3:「臺鐵車站美學與功能提升計畫-建設計畫書」第 7.2 節。

## 二、經濟效益評估

有關經濟效益評估部分，因本計畫主要分別由兩性質差異之觀光局、鐵道局(台鐵局)負責執行，故產出經濟效益評估，無法使用同一方式進行衡量，故以下分別就本計畫之執行策略分別探討。

### (一)魅力旅遊據點營造

#### 1. 短期部分:

因觀光效益須由多方面考量及綜合評估，且具綜合性加乘之效果，故經濟效益部分，非可僅由本計畫單獨考量。故藉由本觀光前瞻計畫及行政院 110 年 4 月 6 日院臺交字第 1100166248 號函核定之「Tourism-臺

灣觀光邁向 2025 方案(110-114 年)」(下稱 T2025 方案)等計畫方案之推動，並考量疫情衝擊之時程尚未明朗，評估國際組織預測報告、全球經濟變化及國內旅遊型態轉變等不確定因素，推估保守及樂觀 2 種情境目標值，預估於 114 年達到來台旅客達 1,186 至 1,193 萬人次之間、國民旅遊達 1.75 至 2 億人次之間、觀光總產值（消費金額）達新台幣 8,210 至 8,815 億元之目標。

表 7 魅力旅遊據點營造經濟效益評估(短期)

項目	關鍵績效指標	評估基準			預期目標值					
		107 年 2018 年	108 年 2019 年	109 年 2020 年	樂觀/ 保守	110 年 2021 年	111 年 2022 年	112 年 2023 年	113 年 2024 年	114 年 2025 年
1	來台旅客人次 (萬人次)	1,106	1,186	138	保守值	16	180	806	1,075	1,186
					樂觀值	18	210	901	1,186	1,193
2	國人國內旅遊人次 (億人次)	1.7	1.69	1.3 (預估)	保守值	1.4	1.5	1.7	1.725	1.75
					樂觀值	1.7	1.8	1.9	1.95	2
3	A. 觀光外匯收入 (億元)	4,132	4,456	482	保守值	56	629	2,820	3,762	4,150
					樂觀值	63	735	3,153	4,151	4,175
4	B. 國人國內旅遊總消費 (億元)	3,769	3,927	3,016 (預估)	保守值	3,248	3,480	3,944	4,002	4,060
					樂觀值	3,944	4,176	4,408	4,524	4,640
5	A+B 之觀光產值 (億元)	7,901	8,383	3,498 (預估)	保守值	3,304	4,109	6,764	7,764	8,210
					樂觀值	4,007	4,911	7,561	8,675	8,815

備註：

- 來台旅客人次：參考國際航空運輸協會（IATA）預測全球航空客運需求，到 2024 年才能恢復疫情前 2019 年的水準；世界觀光組織（UNWTO）以較不樂觀情境預測國際入境人數須 2024 年底才能復甦。全球持續受疫情影響，全球確定病例數突破 1 億，死亡病例數超過 2 百萬，指揮中心於 2021 年 1 月 1 日起禁止無居留證外籍人士入境規定，爰再調整來台旅客人次。
  - 保守值：現階段因上開政策，2021 年 1 月來臺旅客 1 萬 4,794 人次，預估 2021 年約 16 萬人次；2022 年則以疫情爆發後但情勢尚未如此嚴峻之 2020 年 2 月份 35 萬 7,357 人次之四成五推估全年，約 180 萬人次；2023 年恢復 2019 年七成約 806 萬人次，至 2024 年可望恢復 2019 年九成的水準約 1,075 萬人次，2025 年恢復 2019 年的水準 1,186 萬人次。
  - 樂觀值：現階段因上開政策，2021 年 1 月來臺旅客 1 萬 4,794 人次，倘以每月約 1.5 萬人樂觀預估全年約 18 萬人次；2022 年則以疫情爆發後但情勢尚未如此嚴峻之 2020 年 2 月份 35 萬 7,357 人次之一半推估全年，約 210 萬人次；2023 年恢復 2019 年七成五約 901 萬人次，至 2024 年可望恢復 2019 年的水準，2025 年可望較 2024 年成長 1%。
- 國人國內旅遊人次：受本土案例影響，部分國內大型活動取消或是延後辦理，影響國內旅遊人次，爰下修 2020 年國人國內旅遊人次，往後每年成長 6%，至 2024 年後成長 3%。
- 來台旅客觀光支出（不含機票收入）：各年度來台旅客人次目標\*各年度來台旅客各項指標目標估算。
- 國人國內旅遊總消費：各年度目標國人國內旅遊人次\*各年度目標每人每次旅遊平均費用估算。

## 2. 長期部分：

考量本前瞻計畫前述財務計畫之推估年期，並基於相關政策之持續性及延續性，故比照前述觀光局 T2025 方案經濟效益評估方式及推估保守及樂觀 2 種情境目標值，預估於 124 年達到來台旅客達 1,492 至 1,765 萬人次之間、國民旅遊達 2.25 至 2.5 億人次之間、觀光總產值（消費金額）達新台幣 10,440 至 11,976 億元之目標。

表 8 魅力旅遊據點營造經濟效益評估(長期)

評估基準	年度 民國(西元)	來臺旅客人次 (萬人次)		國人國內旅遊 人次(億人 次)		A 觀光外匯收入 (新臺幣億元)		B 國人國內旅遊總 消費(新臺幣億 元)		A+B 觀光總產值 (新臺幣億元)	
		保守值	樂觀值	保守值	樂觀值	保守值	樂觀值	保守值	樂觀值	保守值	樂觀值
	107(2018)	1,106		1.7		4,132		3,769		7,901	
	108(2019)	1,186		1.69		4,456		3,927		8,383	
	109(2020)	138		1.3		482		3,016		3,498	
預期 目標 值	110(2021)	16	18	1.4	1.7	56	63	3,248	3,944	3,304	4,007
	111(2022)	180	210	1.5	1.8	629	735	3,480	4,176	4,109	4,911
	112(2023)	806	901	1.7	1.9	2,820	3,153	3,944	4,408	6,764	7,561
	113(2024)	1,075	1,186	1.725	1.95	3,762	4,151	4,002	4,524	7,764	8,675
	114(2025)	1,186	1,193	1.75	2	4,150	4,175	4,060	4,640	8,210	8,815
	115(2026)	1,195	1,253	1.80	2.05	4,182	4,383	4,176	4,756	8,358	9,139
	116(2027)	1,201	1,315	1.85	2.1	4,203	4,602	4,292	4,872	8,495	9,474
	117(2028)	1,249	1,381	1.90	2.15	4,371	4,833	4,408	4,988	8,779	9,821
	118(2029)	1,299	1,450	1.95	2.2	4,546	5,074	4,524	5,104	9,070	10,178
	119(2030)	1,351	1,523	2.00	2.25	4,728	5,328	4,640	5,220	9,368	10,548
	120(2031)	1,378	1,568	2.05	2.3	4,822	5,488	4,756	5,336	9,578	10,824
	121(2032)	1,406	1,615	2.10	2.35	4,919	5,652	4,872	5,452	9,791	11,104
	122(2033)	1,434	1,664	2.15	2.4	5,017	5,822	4,988	5,568	10,005	11,390
	123(2034)	1,462	1,714	2.20	2.45	5,117	5,997	5,104	5,684	10,221	11,681
124(2035)	1,492	1,765	2.25	2.5	5,220	6,176	5,220	5,800	10,440	11,976	

備註：

1. 相關評估說明請參照前表備註。
2. 來台旅客人次保守值：預估 2025 年恢復 2019 年的水準 1,186 萬人次，2026 年至 2027 年每年成長 1%，2028 年至 2030 年每年成長 4%，2031 年後成長 2%。
3. 來台旅客人次樂觀值：預估 2024 年可望恢復 2019 年的水準，2025 年可望較 2024 年成長 1%，2026 年至 2030 年每年成長 5%，2031 年後成長 3%。

## (二) 臺鐵車站美學與功能提升

本計畫係藉由「藝術季及策展」推動，進而帶動南迴鐵路周邊景點(如：史前博物館、知本溫泉、太麻里金針花季與日出、金崙溫泉、大鵬灣風景區等)之觀光人潮外溢效益，進行經濟效益評估，評估結果在 30 年評估週期符合評估指標之要求，各項決策指標如表 9. 所示。相關基本假設、分析依據及成果，詳附件 3：「臺鐵車站美學與功能提升計畫-建設計畫書(節錄)」第 7.1 節。

表 9 臺鐵車站美學與功能提效益指標推估成果表

指標項目	評估結果
總成本現值(百萬元)	1,094.36
總效益現值(百萬元)	1,660.92
淨現值 NPV (百萬元)	566.56
益本比 B/C	1.52
內生報酬率 IRR	17%

## 捌、附則

### 一、替代方案分析與評估

因受「新冠肺炎」影響，國內相關旅遊景點人數銳減，國際來台旅客亦減少，為促進觀光產業之發展，加速觀光基礎建設更是刻不容緩，因此本計畫具有不可替代之特性，故無替選方案，惟後續將逐步檢視成效，必要時再予以滾動式檢討。

### 二、風險評估

- (一) 用地取得: 因用地取得與否，將影響工程之推動，且涉及後續之維護管理事宜，因此本計畫相關工程之推動應以公部門公有土地為主。
- (二) 進度管考: 各國家風景區管理處之執行進度，將納入觀光局定期召開重大工程督導會報進行案件管考；至於地方政府補助案件，亦將由觀光局之補助地方政府進度檢討會議進行執行進度控管，以避免產生可能之風險。
- (三) 後續管理單位: 雖有效推動觀光建設，但後續相關設施之維護養護作業，仍恐礙因管理單位經費不足，造成無法維持優質觀光旅遊環境。因此地方政府於提案計畫時，需詳細說明後續維護管理單位及經費來源，以作為核定案件之參據，並確保發揮本計畫工程之最大

效益。

- (四)工程風險管理：臺鐵車站美學與功能提升計畫以全生命週期觀念導入工程風險管理，其範圍涵蓋可行性分析、規劃調查、設計階段及施工階段，乃至工程施作、營運管理階段。

### 三、有關機關配合事項

#### (一)中央機關

##### 1. 由交通部觀光局擔任本計畫控管單位：

- (1)控管執行國際魅力景區工作之六個國家風景區管理處之核定經費、進度管考。
- (2)督導該局所屬各國家風景區管理處成立觀光圈並輔導地方政府提報補助計畫。
- (3)負責補助須知發布、核定、計畫進度控管及督導考核。

2. 交通部:依據「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，各國家風景區管理處提報案件如有總工程建造經費在新臺幣 1 億元以上但未達 10 億元之公共工程及房屋建築部分之計畫，或「補助比率逾 50%，且補助經費達 1 億元」案件，依據「交通部所屬公共工程經費審議機制作業規定」屆時將報請交通部協助辦理相關基本設計審議作業，以利個案工程推動。

3. 由交通部鐵道局辦理「臺鐵車站美學與功能提升計畫」之南迴車站改善，由交通部臺灣鐵路管理局辦理改善瑞芳、鶯歌、岡山及海線古蹟歷史建築車站，以提升臺鐵服務水準。

(二)地方政府：

1. 由地方政府指定所屬觀光單位(觀光局、處)作為統一聯絡協調窗口，研擬管控機制(如整合平台或專案小組)、實際作法，針對計畫期程、預算、品質與進度管控，確實就景點建設、設施改善、環境整建、經營管理等業務，妥善溝通協調，確認分工，共同達成本計畫目標。
2. 為確保完工設施於計畫結束後之正常功能，各地方政府亦應自行編列足額經費，落實相關維護管理工作。
3. 臺鐵車站美學與功能提升，其中有關車站周邊環境改善及景觀藝術裝置等事宜，後續仍需與地方政府進行密切協商。



四、中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表（詳附件 1、2）

附錄 1 中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第 5 點、第 10 點)	√				本計畫為新興計畫
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第 5 點、第 13 點)		√			
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件	√				<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 已參考過去執行計，並將持續輔導相關景點於建設推動之同時，配合周邊景點特色積極開拓財源，以提升財務效益。</li> <li>2. 「臺鐵車站美學與功能提升」主要藉由藝術季及策展帶動「南迴鐵路」票箱收入，惟「西部鐵路車站」功能提升部分，因主要內容為運務設施改善(如增設電梯及電扶梯等)，無法提升鐵路運量，故無票箱收入增加。</li> </ol>
2、民間參與可行性評估	是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)		√			1. 本計畫以國家風景區管理處

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
						或補助地方政府新建觀光工程為主。 2. 臺鐵車站美學與功能提升計畫，旨在優化鐵路服務品質，其營運仍以鐵路局為主。
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)	√				本計畫將滾動式修正計畫內容，並透過先期作業計畫及年度作業計畫調整反映。
	(2)是否研提完整財務計畫	√				
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	√				1. 經費需求係依據相關會議研商推估。 2. 本計畫將持續輔導相關景點於建設推動之同時，配合周邊景點特色積極開拓財源，以提升財務效益。 3. 已將自償率規劃納入考量，另補助地方政府部分，將依「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」及「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」。辦理。
	(2)資金籌措：本於提高自償之精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化	√				
	(3)經費負擔原則： a. 中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b. 補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	√				
	(4)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件	√				
	(5)經資比1：2(「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點)		√			

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度		√			<p>4. 本計畫所需預算為為 65.85 億元(不包含地方配合款及自償性經費)，其中 62.15 億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 3.7 億元另循預算程序辦理。</p> <p>5. 本計畫為建設計畫，故以資本門為主。</p> <p>6. 本計畫由中央單位執行部分，自償經費不納入發包預算。至於補助地方政府部分，依據觀光局財務規劃審查作業要點，仍須自行編列字長興經費預算辦納入發包工程費。</p>
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	√				
	(2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a. 現有人力運用情形 b. 計畫結束後，請增人力之處理原則 c. 請增人力之類別及進用方式 d. 請增人力之經費來源		√			
6、營運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運)	√				1. 國家風景景區範圍內相關設施後續將循既有機制進行維護管理。

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
						2. 本計畫工作計畫書要求地方政府提出後續經營管理計畫。 3. 臺鐵車站美學與功能提升計畫，其營運仍以鐵路局為主。
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍	√				1. 有關土地取得費用不予補助。 2. 本案部分計畫涉及原住民保留地。
	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第 10 條）	√				
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地		√			
	(4)是否符合土地徵收條例第 3 條之 1 及土地徵收條例施行細則第 2 條之 1 規定	√				
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第 21 條規定辦理	√				
8、風險評估	是否對計畫內容進行風險管理	√				
9、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估	√				依個案需求辦理
10、性別影響 評估	是否填具性別影響評估檢視表	√				
11、無障礙及通用設計影響 評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理	√				
12、高齡社會 影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考 WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理	√				
13、涉及空間 規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		√			

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
14、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念	√				
15、跨機關協商	(1) 涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商		√			
	(2) 是否檢附相關協商文書資料		√			
16、依碳中和概念優先選列節能減碳指標	(1) 是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標		√			以永續理念推動觀光建設，惟難以訂定相關衡量標準。
	(2) 是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施		√			
	(3) 是否檢附相關說明文件		√			視情形另行提供。
17、資通安全防護規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃		√			本計畫以硬體建設為主，未涉及資訊系統開發。

主辦機關核章：承辦人

單位主管

首長

主管部會核章：研考主管

會計主管

首長



## 附錄 2 性別影響評估檢視表

### 中長程個案計畫性別影響評估檢視表【一般表】

#### 【第一部分—機關自評】：由機關人員填寫

【填表說明】各機關使用本表之方法與時機如下：

#### 一、計畫研擬階段

- (一) 請於研擬初期即閱讀並掌握表中所有評估項目；並就計畫方向或構想徵詢作業說明第三點所稱之性別諮詢員（至少1人），或提報各部會性別平等專案小組，收集性別平等觀點之意見。
- (二) 請運用本表所列之評估項目，將性別觀點融入計畫書草案：
  - 1、將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節。
  - 2、將達成性別目標之主要執行策略納入計畫書草案之適當章節。

#### 二、計畫研擬完成

- (一) 請填寫完成【第一部分—機關自評】之「壹、看見性別」及「貳、回應性別落差與需求」後，併同計畫書草案送請性別平等專家學者填寫【第二部分—程序參與】，宜至少預留1週給專家學者（以下稱為程序參與者）填寫。
- (二) 請參酌程序參與者之意見，修正計畫書草案與表格內容，並填寫【第一部分—機關自評】之「參、評估結果」後通知程序參與者審閱。

三、計畫審議階段：請參酌行政院性別平等處或性別平等專家學者意見，修正計畫書草案及表格內容。

四、計畫執行階段：請將性別目標之績效指標納入年度個案計畫管制並進行評核；如於實際執行時遇性別相關問題，得視需要將計畫提報至性別平等專案小組進行諮詢討論，以協助解決所遇困難。

註：本表各欄位除評估計畫對於不同性別之影響外，亦請關照對不同性傾向、性別特質或性別認同者之影響。

計畫名稱：觀光前瞻建設計畫

主管機關 (請填列中央二級主管機關)	交通部	主辦機關(單位) (請填列擬案機關/單位)	交通部觀光局
-----------------------	-----	--------------------------	--------

壹、看見性別：檢視本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性，並運用性別統計及性別分析，「看見」本計畫之性別議題。

評估項目	評估結果
<p>1-1【請說明本計畫與性別平等相關法規、政策之相關性】</p> <p>性別平等相關法規與政策包含憲法、法律、性別平等政策綱領及消除對婦女一切形式歧視公約(CEDAW)可參考行政院性別平等會網站(<a href="https://gec.ey.gov.tw">https://gec.ey.gov.tw</a>)。</p>	<p>本計畫要求辦理相關觀光工程整體硬體服務設施時應建置友善旅遊環境，符合行政院106年1月修正之「性別平等政策綱領」內「環境、能源與科技」之政策，與性別主流化政策之基本精神。</p>
評估項目	評估結果
<p>1-2【請蒐集與本計畫相關之性別統計及性別分析(含前期或相關計畫之執行結果)，並分析性別落差情形及原因】</p> <p>請依下列說明填寫評估結果：</p> <p>a. 歡迎查閱行政院性別平等處建置之「性別平等研究文獻資源網」(<a href="https://www.gender.ey.gov.tw/research/">https://www.gender.ey.gov.tw/research/</a>)、「重要性別統計資料庫」(<a href="https://www.gender.ey.gov.tw/gecdb/">https://www.gender.ey.gov.tw/gecdb/</a>)(含性別分析專區)、各部會性別統計專區、我國婦女人權指標及「行政院性別平等會—性別分析」(<a href="https://gec.ey.gov.tw">https://gec.ey.gov.tw</a>)。</p> <p>b. 性別統計及性別分析資料蒐集範圍應包含下列3類群體：</p> <p>①政策規劃者(例如：機關研擬與決策人員；外部諮詢人員)。</p>	<p>1. 依交通部觀光局107年國人旅遊狀況調查報告，國內旅遊男性佔48.9%、女性佔51.1%，另108年之國外來台旅客，男性佔約47%、女性佔約53%；性別差異並不明顯。</p> <p>2. 計畫研擬過程中已邀集不同性別同仁參與討論與研擬計畫，並多方諮詢不同性別人員，兼顧不同性別的需求，計</p>

<p>②<b>服務提供者</b>（例如：機關執行人員、委外廠商人力）。</p> <p>③<b>受益者</b>（或使用者）。</p> <p>c. 前項之性別統計與性別分析應盡量顧及不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者，探究其處境或需求是否存在差異，及造成差異之原因；並宜與年齡、族群、地區、障礙情形等面向進行交叉分析（例如：高齡身障女性、偏遠地區新住民女性），探究在各因素交織影響下，是否加劇其處境之不利，並分析處境不利群體之需求。前述經分析所發現之處境不利群體及其需求與原因，應於後續【1-3找出本計畫之性別議題】，及【貳、回應性別落差與需求】等項目進行評估說明。</p> <p>d. 未有相關性別統計及性別分析資料時，請將「強化與本計畫相關的性別統計與性別分析」列入本計畫之性別目標（如2-1之f）。</p>	<p>畫研擬過程之參與男女性別比例為1:1。</p> <p>2. 服務提供者部分，計畫研擬階段之相關執行人員由業務組室同仁互相討論，另未來實際辦理之發包作業時將由各國家風景區管理處或地方政府執行，尊重平等參與精神，提供服務者男女性別比例為4:3。</p> <p>3. 受益者部分，將以遊客需求為導向，且相關建設內容亦會秉持通用設計或性別友善設計理念，建置性別友善及多元旅遊服務設施，以建構安全、舒適、便利、友善之旅遊環境。</p>
評估項目	評估結果
<p><b>1-3【請根據1-1及1-2的評估結果，找出本計畫之性別議題】</b></p> <p>性別議題舉例如次：</p> <p><b>a. 參與人員</b></p> <p>政策規劃者或服務提供者之性別比例差距過大時，宜關注職場性別隔離（例如：某些職業的從業人員以特定性別為大宗、高階職位多由單一性別擔任）、職場性別友善性不足（例如：缺乏防治性騷擾措施；未設置哺集乳室；未顧及員工對於家庭照顧之需求，提供彈性工作安排等措施），及性別參與不足等問題。</p> <p><b>b. 受益情形</b></p> <p>① 受益者人數之性別比例差距過大，或偏離母體之性別比例，宜關注不同性別可能未有平等取得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動），或平等參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會）。</p> <p>② 受益者受益程度之性別差距過大時（例如：滿意度、社會保險給付金額），宜關注弱勢性別之需求與處境（例如：家庭照顧責任使女性未能連續就業，影響年金領取額度）。</p> <p><b>c. 公共空間</b></p> <p>公共空間之規劃與設計，宜關注不同性別、性傾向、性別特質及性別認同者之空間使用性、安全性及友善性。</p> <p>① 使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。</p> <p>② 安全性：消除空間死角、相關安全設施。</p> <p>③ 友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。</p> <p><b>d. 展覽、演出或傳播內容</b></p> <p>藝術展覽或演出作品、文化禮俗儀典與觀念、文物史料、訓練教材、政令/活動宣導等內容，宜注意是否避免複製性別刻板印象、有助建立弱勢性別在公共領域之可見性與主體性。</p> <p><b>e. 研究類計畫</b></p> <p>研究類計畫之參與者（例如：研究團隊）性別落差過大時，宜關注不同性別參與機會、職場性別友善性不足等問題；若以「人」為研</p>	<p><b>根據1-1及1-2的評估結果</b></p> <p>1. 多方諮詢不同性別人員，尊重平等參與精神，兼顧不同性別的需求。</p> <p>2. 受益對象將以遊客需求為導向，兼顧特殊使用需求，加強通用設施，規劃性別平等、特殊族群及銀髮族友善旅遊環境，以符合多元需求。</p> <p>3. 本案以公共空間之遊憩觀光環境營造為主，並以遊客需求為導向，並兼顧特殊使用需求，相關建設內容將會秉持通用設計或性別友善設計理念，兼顧使用性、安全性及友善性，提供遊客舒適、便利、友善之旅遊環境，提升台灣旅遊環境之友善度。</p>

究對象，宜注意研究過程及結論與建議是否納入性別觀點。	
貳、回應性別落差與需求：針對本計畫之性別議題，訂定性別目標、執行策略及編列相關預算。	
評估項目	評估結果
<p><b>2-1【請訂定本計畫之性別目標、績效指標、衡量標準及目標值】</b></p> <p>請針對1-3的評估結果，擬訂本計畫之性別目標，並為衡量性別目標達成情形，請訂定相應之績效指標、衡量標準及目標值，並納入計畫書草案之計畫目標章節。性別目標宜具有下列效益：</p> <p><b>a. 參與人員</b></p> <p>① 促進弱勢性別參與本計畫規劃、決策及執行，納入不同性別經驗與意見。</p> <p>② 加強培育弱勢性別人才，強化其領導與管理知能，以利進入決策階層。</p> <p>③ 營造性別友善職場，縮小職場性別隔離。</p> <p><b>b. 受益情形</b></p> <p>① 回應不同性別需求，縮小不同性別滿意度落差。</p> <p>② 增進弱勢性別獲得社會資源之機會（例如：獲得政府補助；參加人才培訓活動）。</p> <p>③ 增進弱勢性別參與社會及公共事務之機會（例如：參加公聽會/說明會，表達意見與需求）。</p> <p><b>c. 公共空間</b></p> <p>回應不同性別對公共空間使用性、安全性及友善性之意見與需求，打造性別友善之公共空間。</p> <p><b>d. 展覽、演出或傳播內容</b></p> <p>① 消除傳統文化對不同性別之限制或僵化期待，形塑或推展性別平等觀念或文化。</p> <p>② 提升弱勢性別在公共領域之可見性與主體性（如作品展出或演出；參加運動競賽）。</p> <p><b>e. 研究類計畫</b></p> <p>① 產出具性別觀點之研究報告。</p> <p>② 加強培育及延攬環境、能源及科技領域之女性研究人才，提升女性專業技術研發能力。</p> <p><b>f. 強化與本計畫相關的性別統計與性別分析。</b></p> <p><b>g. 其他有助促進性別平等之效益。</b></p>	<p><input type="checkbox"/> 有訂定性別目標者，請將性別目標、績效指標、衡量標準及目標值納入計畫書草案之計畫目標章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 未訂定性別目標者，請說明原因及確保落實性別平等事項之機制或方法。</p> <p>1. 本計畫以進行相關觀光工程整體硬體服務設施為主，包含遊憩服務設施整備及環境改造等，計畫研擬過程中已邀集不同性別同仁參與討論與研擬計畫，兼顧不同性別的需求，計畫研擬過程之參與男女性別比例為1:1。</p> <p>2. 本計畫於遴選審查委員過程中，將簽請長官於圈選委員時各性別比例以不得低於1/3為原則，再依實際洽詢同意之情形，組成委員會，以提升性別參與情形。</p> <p>3. 本案以公共空間之遊憩觀光環境營造為主，故計畫目標以可完成之觀光亮點為主，雖未再額外訂定性別目標，但相關觀光遊憩據點之建置將持續要求，促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，如涉及公廁工程，則採男女廁1比3規劃，並設置無性別獨立式親子廁所、安全區位、反偵孔偵測器、緊急按鈕、無障礙設施等設施，建立友善環境。</p>
評估項目	評估結果
<p><b>2-2【請根據2-1本計畫所訂定之性別目標，訂定執行策略】</b></p> <p>請參考下列原則，設計有效的執行策略及其配套措施：</p> <p><b>a. 參與人員</b></p> <p>① 本計畫研擬、決策及執行各階段之參與成員、組織或機制（如相關會議、審查委員會、專案辦公室成員或執行團隊）符合</p>	<p><input type="checkbox"/> 有訂定執行策略者，請將主要的執行策略納入計畫書草案之適當章節，並於本欄敘明計畫書草案之頁碼：</p>

任一性別不少於三分之一原則。

- ② 前項參與成員具備性別平等意識/有參加性別平等相關課程。

#### b. 宣導傳播

- ① 針對不同背景的目標對象（如不諳本國語言者；不同年齡、族群或居住地民眾）採取不同傳播方法傳布訊息（例如：透過社區公布欄、鄰里活動、網路、報紙、宣傳單、APP、廣播、電視等多元管道公開訊息，或結合婦女團體、老人福利或身障等民間團體傳布訊息）。
- ② 宣導傳播內容避免具性別刻板印象或性別歧視意味之語言、符號或案例。
- ③ 與民眾溝通之內容如涉及高深專業知識，將以民眾較易理解之方式，進行口頭說明或提供書面資料。

#### c. 促進弱勢性別參與公共事務

- ① 計畫內容若對人民之權益有重大影響，宜與民眾進行充分之政策溝通，並落實性別參與。
- ② 規劃與民眾溝通之活動時，考量不同背景者之參與需求，採多元時段辦理多場次，並視需要提供交通接駁、臨時托育等友善服務。
- ③ 辦理出席民眾之性別統計；如有性別落差過大情形，將提出加強蒐集弱勢性別意見之措施。
- ④ 培力弱勢性別，形成組織、取得發言權或領導地位。

#### d. 培育專業人才

- ① 規劃人才培訓活動時，納入鼓勵或促進弱勢性別參加之措施（例如：提供交通接駁、臨時托育等友善服務；優先保障名額；培訓活動之宣傳設計，強化歡迎或友善弱勢性別參與之訊息；結合相關機關、民間團體或組織，宣傳培訓活動）。
- ② 辦理參訓者人數及回饋意見之性別統計與性別分析，作為未來精進培訓活動之參考。
- ③ 培訓內涵中融入性別平等教育或宣導，提升相關領域從業人員之性別敏感度。
- ④ 辦理培訓活動之師資性別統計，作為未來師資邀請或師資培訓之參考。

#### e. 具性別平等精神之展覽、演出或傳播內容

- ① 規劃展覽、演出或傳播內容時，避免複製性別刻板印象，並注意創作者、表演者之性別平衡。
- ② 製作歷史文物、傳統藝術之導覽、介紹等影音或文字資料時，將納入現代性別平等觀點之詮釋內容。
- ③ 規劃以性別平等為主題的展覽、演出或傳播內容（例如：女性的歷史貢獻、對多元性別之瞭解與尊重、移民女性之處境與貢獻、不同族群之性別文化）。

#### f. 建構性別友善之職場環境

委託民間辦理業務時，推廣促進性別平等之積極性作法（例如：評選項目訂有友善家庭、企業托兒、彈性工時與工作安排等性別友善措施；鼓勵民間廠商拔擢弱勢性別優秀人才擔任管理職），以營造性別友善職場環境。

■ 未訂執行策略者，請說明原因及改善方法：

1. 計畫研擬過程中已邀集不同性別同仁參與討論與研擬計畫，兼顧不同性別的需求，計畫研擬過程之參與男女性別比例為1:1。
2. 於設計規劃設計機階段，亦會透過政策指導之方式，包括另外訂定「補助申請須知與執行注意事項」或相關審查會議機制，引導透過通用設計或性別友善設計理念，建置友善旅遊服務設施，進行遊憩服務設施整備及環境改造。
3. 本計畫之推動將以遊客需求為導向，並兼顧特殊使用需求，相關建設內容將會秉持通用設計或性別友善設計理念，兼顧使用性、安全性及友善性。實際執行階段，將督導各國家風景區管理處及地方政府，藉由建置友善旅遊環境，設置「性別友善設施」，如公廁馬桶數比、親子友善公廁或性別友善公廁等，藉由相關友善服務環境之設置，提升遊客尊重及體貼「無障礙、銀髮族、兩性、幼童、穆斯林等不同族群」需求差異之觀念。

<p><b>g. 具性別觀點之研究類計畫</b></p> <p>①研究團隊成員符合任一性別不少於三分之一原則，並積極培育及延攬女性科技研究人才；積極鼓勵女性擔任環境、能源與科技領域研究類計畫之計畫主持人。</p> <p>②以「人」為研究對象之研究，需進行性別分析，研究結論與建議亦需具性別觀點。</p>			
<p><b>評估項目</b></p>		<p><b>評估結果</b></p>	
<p><b>2-3【請根據2-2本計畫所訂定之執行策略，編列或調整相關經費配置】</b></p> <p>各機關於籌編年度概算時，請將本計畫所編列或調整之性別相關經費納入性別預算編列情形表，以確保性別相關事項有足夠經費及資源落實執行，以達成性別目標或回應性別差異需求。</p>		<p><input type="checkbox"/>有編列或調整經費配置者，請說明預算額度編列或調整情形：</p> <p><input checked="" type="checkbox"/>未編列或調整經費配置者，請說明原因及改善方法：</p> <p>本案相關建設，以遊客為使用對象，且建設內容亦將秉持通用設計及建置友善旅遊環境，以提供各族群平等機會獲取觀光建設資源，並藉由設置性別平等設施與標誌，提醒使用旅客之性別平等意識，提升遊客「體貼無障礙、銀髮族、兩性、幼童、穆斯林等不同族群之需求差異」之精神。</p>	
<p><b>【注意】</b>填完前開內容後，請先依「填表說明二之（一）」辦理【第二部分—程序參與】，再續填下列「參、評估結果」。</p>			
<p><b>參、評估結果</b></p> <p>請機關填表人依據【第二部分—程序參與】性別平等專家學者之檢視意見，提出綜合說明及參採情形後通知程序參與者審閱。</p>			
<p><b>3-1綜合說明</b></p>		<p>已依性別平等專家學者審查意見，檢討及修正自評內容，並酌修計畫內容。</p>	
<p><b>3-2參採情形</b></p>		<p>3-2-1說明採納意見後之計畫調整（請標註頁數）</p> <p>審查意見5-2：「建置友善旅遊環境」與「無性別之考量」，二者顯有矛盾：</p> <p>原「無性別之考量」主要係欲表達「平等機會獲取觀光建設資源」，經檢討，已將「無性別之考量」文字修正，並於計畫中強調相關建設內容亦會秉持通用設計概念，建置性別友善及多元旅遊服務設施，以建構安全、舒適、便利、友善之旅遊環境(P19參照)。</p> <p>審查意見5-3：建議補充政策規劃者與服務提供者之人員性別比</p> <p>已補充政策規劃者與服務提供者之人員性別比，其中政策規劃者男女性別比例為1:1、服務提供者男女性別</p>	

比例為4:3。

審查意見6-1: 「並無性別差異名醒」意義不明

「並無性別差異名醒」係筆誤，原應為「並無性別差異明顯」。另參考前述審查意見，已將其修正為多方諮詢不同性別人員，兼顧不同性別的需求。

審查意見6-2: 「無性別之考量」，與1-1不符，建議調整已配合檢討修正，將「無性別之考量」字眼刪除，修正為兼顧特殊使用需求，加強通用設計或性別友善設計理念，規劃性別平等、特殊族群及銀髮族友善旅遊環境，以符合多元需求。

審查意見6-3: 因性別議題與性別目標應可對應，建議將性別目標第1項與第2項公平參與納入議題。

於計畫中強調相關建設內容亦會秉持通用設計概念，建置性別友善及多元旅遊服務設施，以建構安全、舒適、便利、友善之旅遊環境(P19參照)。

審查意見7-2: 請補充說明未將性別目標納入計畫書草案之原因。

本案以公共空間之遊憩觀光環境營造為主，故計畫目標以可完成之觀光亮點為主，雖未在額外訂定性別目標，但相關觀光遊憩據點之建置，將持續要求促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性。

審查意見7-3: 因本案後續執行時將補助其他機關辦理，建議規劃得以落實性別目標之執行機制。

為落實相關觀光政策之執行及打造友善旅遊環境，將另訂定「補助申請須知與執行注意事項」，規範計畫申請及審查機制事宜，並於執行注意事項中，要求相關建設內容應秉持簡樸實用原則，須秉持通用設計、建置性別友善及多元旅遊服務設施，建構友善旅遊服務環境(P21參照)。

審查意見8-2: 第1項稱「本計畫之推動並無性別選擇之差異」，意義不明，建議檢視修正。

為落實相關觀光政策之執行及打造友善旅遊環境，將另訂定「補助申請須知與執行注意事項」，規範計畫申請及審查機制事宜，並將於執行注意事項中，要求相關建設內容應秉持簡樸實用原則，須秉持通用設計或性別友善設計理念、建置性別友善及多元旅遊服務設施，建構友善旅遊服務環境(P21參照)。

審查意見8-3建議補充說明第2項之「政策指導」的具體作法。

「政策指導」的具體作法包括另外訂定「補助申請須知與執行注意事項」或審查會議機制，予以落實執行。

審查意見8-4:第3項「性別平等設施」應為「性別友善設施」，建議修正。

已將「性別平等設施」修正為「性別友善設施」

審查意見8-5:第3項性別友善環境營造與性別隔離之關聯性不明，建議補充說明。

原意為強調相關觀光工程之建置，將以遊客需求為考量，建構使用性、安全性及友善性之友善旅遊環境，因與「性別隔離」之定義不符，故將相關不妥適之字眼刪除。

審查意見9-1:本項經費應配合2-2執行策略，即為執行相關策略所需之經費，本案既於2-2提出各項性別友善設施，則應確保相關經費得以落實執行。

為落實打造友善旅遊環境，將另訂定「補助申請須知與執行注意事項」，規範計畫申請及審查機制事宜，並於執行注意事項中，要求相關建設內容須秉持通用設計，以確保相關經費得以落實執行。

審查意見9-2:目前說明所稱之「平等獲得社會資源機會」等與本案計畫內容關聯較不明確，建議再行檢視修正。

所稱之平等獲得社會資源機會，主要係欲表達達尊重性別平等及兼顧不同使用者之需求，故已將文字說明重新檢討修正。

審查意見10-1:本表於1-1稱本計畫要求辦理時應建置友

		<p>善旅遊環境，但有多處稱「無性別之考量」，二者顯有矛盾，建議再檢視調整。</p> <p>原「無性別之考量」主要係欲表達尊重性別平等及體貼無障礙、銀髮族、兩性、幼童、穆斯林等不同族群之需求差異，建構，建構友善旅遊服務環境，故「無性別之考量」相關字眼已檢討刪除。</p> <p>審查意見10-2:因本案後續執行時將補助其他機關辦理，建議規劃得以落實性別目標之執行機制，例如要求申請補助機關須提出對應做法。</p> <p>為落實打造友善旅遊環境，將另訂定「補助申請須知與執行注意事項」，規範計畫申請及審查機制事宜，並於執行注意事項中，要求相關建設內容須秉持通用設計，或性別友善之設計理念，以確保相關經費得以落實執行。</p> <p>審查意見10-3:部分錯漏字建議再檢視修正。</p> <p>已重新檢視內容，修正錯漏字情形。</p>
	3-2-2說明未參採之理由或替代規劃	已依性別平等專家學者意見檢討修正，並無未參採之情形。
<p><b>3-3通知程序參與之專家學者本計畫之評估結果：</b>          已於109年8月11、18日將「評估結果」及「修正後之計畫書草案」通知程序參與者審閱。</p>		

- 填表人姓名： 高泉達 職稱： 工程司 電話： 02-23491500\*8324 填表日期： 109年8月14日
- 本案已於計畫研擬初期  徵詢性別諮詢員之意見，或  提報各部會性別平等專案小組（會議日期：     年    月    日）
- 性別諮詢員姓名： 陳艾懃 服務單位及職稱： 台灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心副研究員  
 身分：符合中長程個案計畫性別影響評估作業說明第三點第 1 款（如提報各部會性別平等專案小組者，免填）  
 （請提醒性別諮詢員恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開計畫草案）

**【第二部分—程序參與】：由性別平等專家學者填寫**

程序參與之性別平等專家學者應符合下列資格之一：

- 1. 現任臺灣國家婦女館網站「性別主流化人才資料庫」公、私部門之專家學者；其中公部門專家應非本機關及所屬機關之人員（人才資料庫網址：<http://www.taiwanwomencenter.org.tw/>）。
- 2. 現任或曾任行政院性別平等會民間委員。
- 3. 現任或曾任各部會性別平等專案小組民間委員。

**(一) 基本資料**

1. 程序參與期程或時間	109 年 8 月 11 日 至 年 月 日
2. 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	陳艾懃，副研究員，台灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心，專長領域：鋪面工程、交通工程、性別影響評估
3. 參與方式	<input type="checkbox"/> 計畫研商會議 <input type="checkbox"/> 性別平等專案小組 <input checked="" type="checkbox"/> 書面意見

**(二) 主要意見**（若參與方式為提報各部會性別平等專案小組，可附上會議發言要旨，免填4至10欄位，並請通知程序參與者恪遵保密義務）

4. 性別平等相關法規政策相關性評估之合宜性	已提出本計畫硬體服務設施符合性別平等政策綱領與性別主流化政策基本精神，應為合宜。
5. 性別統計及性別分析之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 已提供旅客人數性別統計，以及計畫研擬過程中之參與情形，尚屬合宜。</li> <li>2. 本表於1-1稱本計畫要求辦理時應建置友善旅遊環境，但1-2有多項稱「無性別之考量」，二者顯有矛盾，建議再檢視調整。若擬表達平等參與精神，建議調整敘述方式。</li> <li>3. 建議補充政策規劃者與服務提供者之人員性別比例。</li> </ol>
6. 本計畫性別議題之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 第1項「並無性別差異名醒」意義不明，建議檢視修正。</li> <li>2. 第2項稱「無性別之考量」，與1-1不符，建議調整。</li> <li>3. 因性別議題與性別目標應可對應，建議將性別目標第1項與第2項公平參與納入議題。</li> </ol>
7. 性別目標之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 性別目標符合本計畫內容，尚屬合宜。</li> <li>2. 請補充說明未將性別目標納入計畫書草案之原因。</li> <li>3. 因本案後續執行時將補助其他機關辦理，建議規劃得以落實性別目標之執行機制，例如要求申請補助機關須提出對應做法。</li> </ol>

8. 執行策略之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 執行策略符合性別目標，尚屬合宜。</li> <li>2. 第1項稱「本計畫之推動並無性別選擇之差異」，意義不明，建議檢視修正。</li> <li>3. 建議補充說明第2項之「政策指導」的具體作法。</li> <li>4. 第3項「性別平等設施」應為「性別友善設施」，建議修正。</li> <li>5. 第3項性別友善環境營造與性別隔離之關聯性不明，建議補充說明。</li> </ol>
9. 經費編列或配置之合宜性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本項經費應配合2-2執行策略，即為執行相關策略所需之經費，本案既於2-2提出各項性別友善設施，則應確保相關經費得以落實執行。</li> <li>2. 目前說明所稱之平等獲得社會資源機會等與本案計畫內容關聯較不明確，建議再行檢視修正。</li> </ol>
10. 綜合性檢視意見	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本表於1-1稱本計畫要求辦理時應建置友善旅遊環境，但有多處稱「無性別之考量」，二者顯有矛盾，建議再檢視調整。</li> <li>2. 因本案後續執行時將補助其他機關辦理，建議規劃得以落實性別目標之執行機制，例如要求申請補助機關須提出對應做法。</li> <li>3. 部分錯漏字建議再檢視修正。</li> </ol>
(三) 參與時機及方式之合宜性	<p>本計畫於撰寫計畫書階段以電子郵件取得參與同意後，並於完成計畫書草案後以電子郵件交換資料與意見，參與時機及方式合宜。</p>
<p>本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。</p> <p>(簽章，簽名或打字皆可) 陳艾懃</p>	

# 附錄 3 臺鐵車站美學與功能提升 計畫-建設計畫書(節錄)





## 臺鐵車站美學與功能提升計畫

### 建設計畫書

(內容節錄：第 4.1 節、第 4.5 節、第五章、第七章)

 **中興工程顧問股份有限公司**

中華民國一一〇年六月





表 4.1-1 本計畫改善工作要項(台東縣)

車站名稱	改善工作內容		
	車站本體裝修	周邊景觀整理	車站景觀設施設置
01.鹿寮	建築立面拉皮： 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。 3.天橋外觀及內裝更新。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及等候區鋪面。 2.站體與廣場高差順平。	街道家具 站內藝術裝置
02.知本	室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。 3.售票、剪收票口設置無障礙窗口。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及等候區鋪面。 2.站體與廣場高差順平。 3.景觀設計。	新設大型客運候車區棚架 街道家具
03.大麻里	建築立面： 面海部份開口重新規劃，需搭配結構檢核計算。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。 3.售票、剪收票口設置無障礙窗口。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及等候區鋪面。 2.站體與廣場高差順平。 3.景觀設計。	頂棚型陽平台的棚架 街道傢俱
04.金崙	建築立面拉皮： 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。 3.售票、剪收票口設置無障礙窗口。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及等候區鋪面。 2.站體與廣場高差順平。 3.景觀設計。	廣場市集棚架 站內藝術裝置 街道傢俱
05.瀧溪	建築立面拉皮： 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。 3.室內空間質感材料重新設計。	站前無障礙設施施作。	站內藝術裝置
多良	無	觀景平台：原車站頂棚平台設計改善： 1.觀景平台與景觀植栽設計改善 2.迴遊柵欄改善（含人行步道繪製） 3.無障礙檢討，高差與鋪面順平。	市集棚架 街道傢俱
06.大武	建築立面拉皮： 1.立面材料分割及色彩質感再整理。 2.車站招牌簡化設計。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.一樓地坪部分更新。 3.二樓挑空區增設座位區，重新設計扶手。 4.建築物外部開口及原挑空區露明之室內管線整合。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及等候區鋪面。 2.街道家具。 3.站體與廣場高差順平。 4.植栽設計。	廣場藝術裝置 街道傢俱

表 4.1-2 本計畫改善工作要項(屏東縣)

車站名稱	改善工作內容		
	車站本體裝修	周邊景觀整理	車站景觀設施設置
07.枋山	建築立面拉皮； 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及彈性活動區鋪面。 2.街道家具。 3.站體與廣場高程順平。	無
08.內獅	建築立面拉皮； 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及彈性活動區鋪面。 2.街道家具。 3.站體與廣場高程順平。	無
09.加祿	建築立面拉皮； 立面材料分割及色彩質感再整理。 室內裝修： 1.牆面門窗更新。 2.地坪部分更新。	重新規劃站前廣場，含： 1.停車場及鋪面。 2.站體與廣場高程順平。	無
10.東海	廁所	月台沿線景觀設計改善： 1.月台周邊景觀植栽設計改善 2.無障礙檢討，高程與鋪面順平。	候車棚架
11.佳冬	車站立面拉皮整修； 1.車站室內裝修改善 2.建築立面拉皮；立面材料分割及色彩質感再整理。 3.無障礙檢討，高程與鋪面順平。	週邊景觀設計改善： 1.月台周邊景觀植栽設計改善 2.無障礙檢討，高程與鋪面順平。 3.停車場與動線改善	廣場藝術裝置
12.林邊	1.車站室內裝修改善 2.整體視覺改善	站前廣場設計改善： 1.站前廣場與景觀植栽設計改善	橋下休憩空間裝置
13.鎮安	無	月台沿線景觀設計改善： 1.月台周邊景觀植栽設計改善 2.無障礙檢討，高程與鋪面順平。	月台上藝術裝置
14.南洲	車站立面拉皮整修； 1.車站室內裝修改善 2.建築立面拉皮；立面材料分割及色彩質感再整理。 3.無障礙檢討，高程與鋪面順平。	週邊景觀設計改善： 1.月台周邊景觀植栽設計改善 2.無障礙檢討，高程與鋪面順平。 3.停車場與動線改善 4.月台面向櫺蔽景觀改善	站內藝術裝置
15.崁頂	無	月台沿線景觀設計改善： 1.月台周邊景觀植栽設計改善 2.無障礙檢討，高程與鋪面順平。	月台藝術裝置 候車棚架

#### 4.4.2 康樂站人行天橋

康樂車站旅客進出月台動線係利用現有人行天橋，為鋼構橋。該天橋年代較久，經初步檢視尚無結構安全疑慮，如圖 4.4-1 所示，惟天橋鋼構部分有油漆脫落現象及天橋雨遮有漏水疑慮。目前南迴電氣化工程已針對行動不便者增設電梯 2 部，未來天橋結構安全評估，雨遮美化改善，以及地坪止滑改善等，建議納入本計畫後續階段辦理。



圖 4.4-1 康樂站人行天橋結構外觀圖

#### 4.5 西部鐵路車站美學及功能提升執行方法

##### 4.5.1 鶯歌車站

(一)一、二月台南側 2 座電扶梯新增工程：將車站一、二月台南側樓梯拆除後，更新 2 座電扶梯，電扶梯更新後承載方式為雙向單人梯扶梯，踏階淨寬尺寸 1M（不含電扶梯周邊設備），如圖 4.5-1。



往二樓之公眾樓梯，緊鄰廁所、哺乳室等空間。入口及售票大廳區旅客來往頻繁，故於此區設置店舖，創造最高的店舖出租收益，如圖 4.5-2。

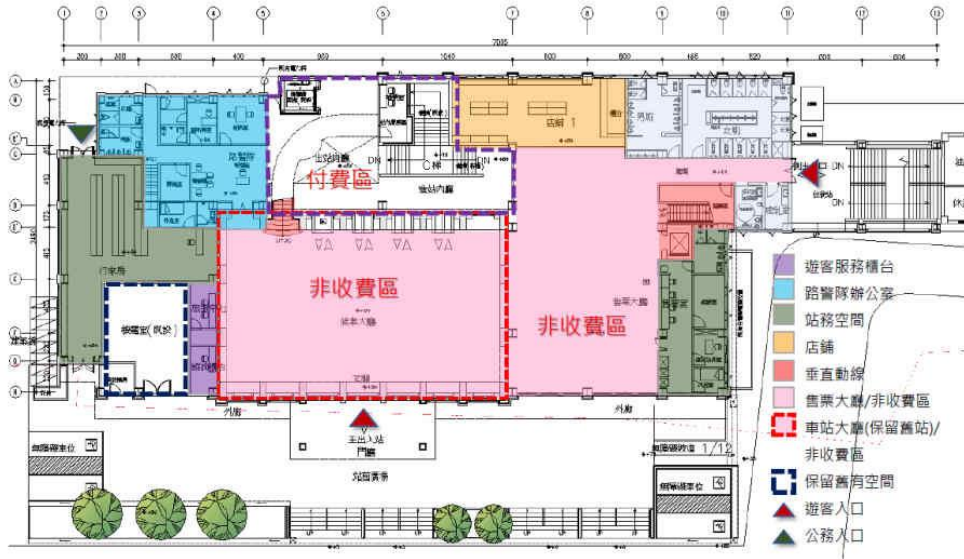


圖 4.5-2 瑞芳前站一樓平面規劃示意圖

二層平面布局以舊站體為中心，保留原有結構、拆除既有屋頂，其上以鋼構新增採光玻璃遮蔽創造室內空間感；西側配置路警隊辦公區及宿舍區，北側面臨鐵路風景處設置大面積店舖，東區則為台鐵管制區，北邊為辦公區南邊為宿舍區，如圖 4.5-3。

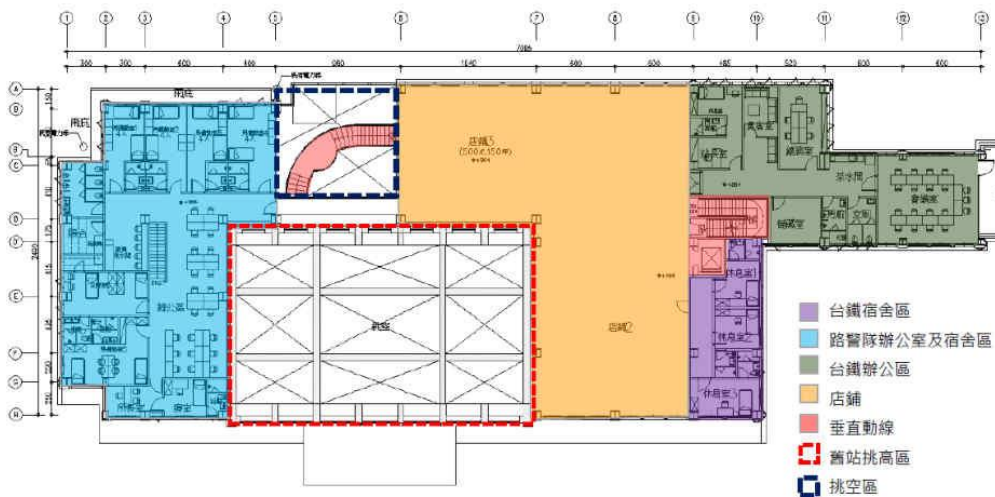


圖 4.5-3 瑞芳前站二樓平面規劃示意圖

### 4.5.3 岡山車站

岡山車站規劃於站房北側，興建一條跨越鐵路東西側之高架人行天橋，其天橋兩端分別為西側連接至岡山捷運站，東側連接至東側計畫道路，並於鐵路上方之天橋東側，規劃可由天橋直接進入至車站月台，並規劃相關旅運設施(含剪收票口、售票機等)，以利旅客搭乘鐵路或捷運。鐵路上方之天橋處所增設連通道，作為台鐵東側進站入口，其入口處新建旅運相關設施(出入閘門、售票機、補票房等設施設備)，如圖 4.5-4。

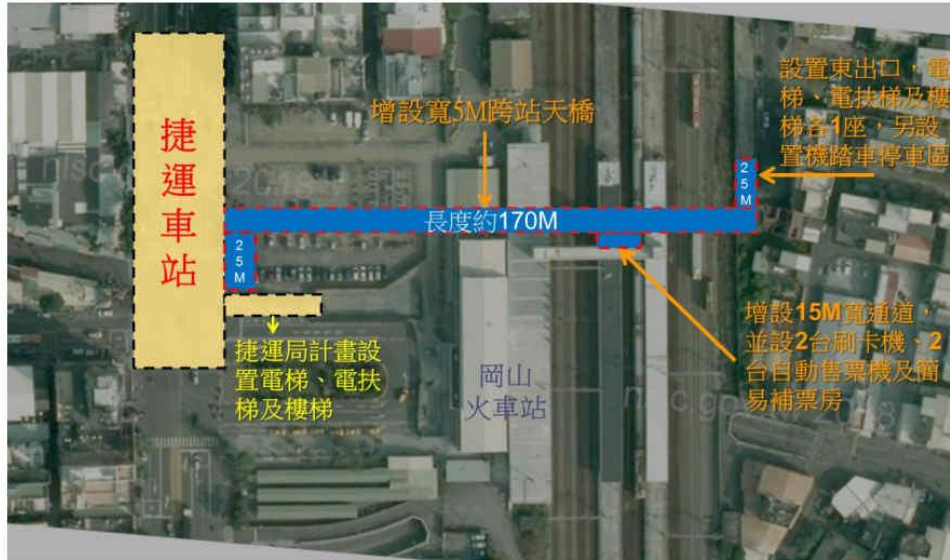


圖 4.5-4 岡山站高架人形天橋示意圖

### 4.5.4 海線古蹟、歷史建築車站

海線火車站隨著時間的流逝與臺灣經濟的不斷推進而沒落，追分、大山、日南、談文、新埔等車站自然也無力倖免其中。但反之慶幸的是，車站附近未有高度的商業開發，相較於其他人潮鼎盛的車站，反而使其舊貌得以完整保留下來。也因此成為鐵路車站古典美學之代表作品。

整體海線車站規劃構想，其修復不應分開思維，而應將其視為整個海線車站歷史文化流域，並依此進行各站之定位調整，如此方能使整體車站保存不僅僅停留於保留、紀念歷史建築的範疇，而是以區位做思考，提供該歷史脈絡於下個五十年之新生價值，及未來能再次具有新的保存修復價值之優勢，並創造海線古典車站之美學意象，並帶動整體海線鐵路及區域觀光。



日南車站現況照片



談文車站現況照片



大山車站現況照片







## 5.2 計畫總經費

本計畫之整體經費約 11.26 億元，包括二部分：1.南迴鐵路車站風貌改造經費約 7.88 億元，經費概估詳 5.3 節所述。2.西部鐵路車站美學及功能提升經費約 3.38 億元，經費概估詳 5.4 節所述。計畫分年度執行預算，如表 5.2-1。

表 5.2-1 臺鐵車站美學及功能提升計畫分年經費表

臺鐵美學及功能提升分年經費表							
項次	工程項目	110年	111年	112年	113年	114年	總計(元)
一、	規劃設計階段作業費用(直接工程成本3.3%)	26,834,500	3,043,000	463,400	0	0	30,340,900
二、	工程建造費	3,565,500	94,257,000	473,604,923	300,101,120	224,130,557	1,095,659,100
(一)	直接工程成本	3,000,000	79,307,500	397,905,100	252,383,500	189,216,900	921,813,000
(二)	間接工程成本(直接工程成本11.85%)	355,500	9,397,939	47,151,754	29,907,445	22,422,203	109,234,841
(三)	工程預備費(直接工程成本5%)	150,000	3,965,375	20,295,255	12,519,175	8,860,845	45,790,650
(四)	物價調整費	60,000	1,586,186	8,252,814	5,291,000	3,630,609	18,820,609
	工程費總計	30,400,000	97,300,000	474,068,323	300,101,120	224,130,557 (其中41,000,000 由臺鐵局自籌)	1,126,000,000 (其中41,000,000 由臺鐵局自籌)

## 5.3 南迴鐵路車站風貌改造經費概估

### 5.3.1 工程經費估算基準

本計畫工程經費遵照行政院公共工程委員會頒布之「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，依據計畫構想及預定進度分年編列。

#### 一、設計階段作業費用

本項費用係依「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」之建築物工程技術服務建造費用百分比上限參考表之第四類建築估算，主要包括：相關資料蒐集、調查、預測及分析費，測量費，工址調查，環境影響評估費，規劃設計費等。設計階段作業費用以所須之直接工程成本 3.3%估列。

#### 二、用地取得及拆遷補償費

本項費用主要包括用地取得費、地價調整費、拆遷補償及遷移費、拆遷補償及遷移費之調整費。本計畫範圍係考量於台鐵用地範圍內，應無本項費用；若未來有景觀設施設置於台鐵用地範圍外，原則以協調地方政府等機關使用之。

#### 三、工程建造費

1. 直接工程成本：係指為建造工程目的物所需之成本，直接工程成本之估列係依本計畫工程規劃規模，按作業項目估列工程數量與單價以計算建造成本。
2. 間接工程成本：係為監造、管理工程之目的所需支出之成本，包含行政管理費、工程管理及監造費、顧問費、環境監測費、初期運轉費等費用，採直接工程費之 11.85% 估列。
3. 工程預備費：為彌補因規劃期間所引用資料之精確度不足，或未來於工程品質與數量之改變，或因應任何可能之意外或其它無法預見的偶發事件等，所需準備之費用，採

直接工程費之 5%估列。

4. 物價調整費：物價上漲率係參考行政院公布及出版之歷史統計資料以及未來預估資料來推估，年增率定為 2%。
5. 偏遠地區工資、材料及機具動員：本計畫地處偏鄉，屬全台缺工嚴重區域，參考往例(如南迴鐵路電氣化工程)工資平均約須加乘 1.2-1.35 倍，且各車站工程位置極為分散，廠商施工動員不易，不利工程發包作業。故偏遠地區工資、機具多次動員費用、材料偏鄉運距，以及部分車站須配合臺鐵營運夜間施工等，均納入上述「直接工程成本」之估算考量。

### 5.3.2 工程經費項目內容

本計畫主要工作項日經費之估算之基準，係依據臺灣營建研究院「營建物價」之單價為基礎，並參考 CIP 商品行情網等物價資訊，以及過去相關工程案例。工程經費主要區分為四大項，各車站風貌改造經費估算依據如表 5.3-1，經費如表 5.3-2 所示。

(一)車站本體整修：依據各站現況調查，除部分特色站之結構須辦理安全評估，並依評估結果進行補強外，各車站外牆防水、室內照明改善、水電管線整合及地坪止滑功能提升等，亦為本項工程重點的提升。本項目費用估依據各車站現況，以及未來使用強度，預估單位面積造價；估價依據為：

1. 結構工程費(各車站建築面積約 150~500m<sup>2</sup>):費用估算包括配合裝修工程所須進行之安全評估及補強費用，以及頂板防水層拆除重鋪費用等。
2. 室內裝修工程費(各車站室內改善面積約 150-500m<sup>2</sup> 不等):費用估算包括地坪濕滑改善、防水止漏、照明改善、水電管線改善及室內裝修改善等。
3. 外觀立面裝修工程費(本計畫各車站立面改善面積約 200-650m<sup>2</sup> 不等):費用估算包括外牆防水止漏及建築立面外觀改善等。

(二)車站景觀設施設置：包括站內及站外街道傢俱、新設候車區棚架、既有棚架改善，以及部分特色站體之特殊街道家具(如特殊造型棚架、燈具)等設施。

(三)周邊景觀整理：重新規劃車站廣場外，包括停車場及等候區鋪面、站體與廣場高程順平、植栽設計等。

(四)藝術季及策展：本項費用包括規模大、中、小型式之藝術家作品，以及辦理藝術季及策展活動之專業廠商費用(包括：媒體、行銷、活動策劃等)，本計畫係參考浪漫台 3 線規模及經驗概估所需經費。本計畫藝術季及策展：規劃以台東縣內作品 10 件及屏東縣內作品 6 件。藉由空間場域、觀光旅遊活動，向民眾展示成果。本項費用係參考國外藝術季，以及國內臺三線藝術祭之活動企劃費、作品價格估算。

表 5.3-1 南迴鐵路車站風貌改造經費估算依據

車站名稱	計畫經費估算依據					
	車站本體裝修		周邊景觀整理		車站景觀設施設置	藝術季及策展
知本	建築立面：600m <sup>2</sup> 室內面積：420m <sup>2</sup>	結構（5萬/m <sup>2</sup> ）：2100萬 室內（2萬/m <sup>2</sup> ）：840萬 立面（2萬/m <sup>2</sup> ）：1200萬	景觀廣場面積：8900m <sup>2</sup> canopy長度：30m	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 7120萬	候車棚架（60m） 街道傢俱	大型藝術作品2件 小型藝術作品1件
太麻里	建築立面：240m <sup>2</sup> 室內面積：300m <sup>2</sup>	結構（5萬/m <sup>2</sup> ）：1500萬 室內（2萬/m <sup>2</sup> ）：600萬 立面（5萬/m <sup>2</sup> ）：1200萬	景觀廣場面積：1900m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 1520萬	頂樓觀陽平台的棚架 街道傢俱	大型藝術作品2件 小型藝術作品1件
金崙	建築立面：650m <sup>2</sup> 室內面積：570m <sup>2</sup>	結構（3萬/m <sup>2</sup> ）：1710萬 室內（2萬/m <sup>2</sup> ）：1300萬 立面（3萬/m <sup>2</sup> ）：1950萬	景觀廣場面積：4100m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 3280萬	廣場市車棚架 站內藝術裝置 街道傢俱	中型藝術作品2件
大武	建築立面：350m <sup>2</sup> 室內面積1F+2F：430m <sup>2</sup>	結構（5萬/m <sup>2</sup> ）：2150萬 室內（2萬/m <sup>2</sup> ）：830萬 立面（5萬/m <sup>2</sup> ）：1750萬	景觀廣場面積：5320m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 4256萬	廣場藝術裝置 街道傢俱	大型藝術作品2件
內獅	室內面積：160m <sup>2</sup> 建築立面：248m <sup>2</sup> 舊月台面積（估）：450m <sup>2</sup>	室內（1萬/m <sup>2</sup> ）：160萬 立面（1萬/m <sup>2</sup> ）：248萬 舊月台（2萬/m <sup>2</sup> ）：900萬	景觀廣場面積：650m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 520萬	廣場藝術裝置	中型藝術作品2件
加祿	室內面積：387m <sup>2</sup> 建築立面：400m <sup>2</sup>	室內（1萬/m <sup>2</sup> ）：387萬 立面（1萬/m <sup>2</sup> ）：400萬	景觀廣場面積：820m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 656萬	廣場藝術裝置	大型藝術作品1件
佳冬	立面整理 室內面積：400m <sup>2</sup> 建築立面：650m <sup>2</sup>	室內（5千/m <sup>2</sup> ）：200萬 立面（1萬/m <sup>2</sup> ）：650萬	景觀廣場(停車位及鋪面) 估算500m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 400萬	廣場藝術裝置	小型藝術作品1件
南洲	立面整理（相近規模為例） 室內面積：400m <sup>2</sup> 建築立面：650m <sup>2</sup>	室內（5千/m <sup>2</sup> ）：200萬 立面（1萬/m <sup>2</sup> ）：650萬	景觀廣場(停車位及鋪面) 估算1200m <sup>2</sup>	景觀（0.8萬/m <sup>2</sup> ）： 960萬	站內藝術裝置 候車棚架	大型藝術作品1件 小型藝術作品1件

表 5.3-2 南迴鐵路各車站風貌改造經費概估表

車站名稱	經費概估(元/新台幣)				經費小計 (元)
	車站本體裝修	周邊景觀整理	車站景觀裝置設施	藝術季及策展活	
知本	41,400,000	71,200,000	22,650,000	15,750,000	151,000,000
太麻里	33,000,000	15,200,000	37,280,000	15,750,000	101,230,000
金崙	49,600,000	32,800,000	30,200,000	8,400,000	121,000,000
大武	47,300,000	42,560,000	27,600,000	13,250,000	130,710,000
內獅	13,100,000	5,200,000	17,730,000	8,400,000	44,430,000
加祿	7,900,000	6,560,000	8,450,000	6,650,000	29,560,000
佳冬	8,500,000	4,000,000	7,050,000	2,450,000	22,000,000
南洲	8,500,000	9,600,000	18,043,000	9,140,000	45,283,000



及物價調整費，另計畫工程皆於臺鐵用地範圍內辦理，無涉及土地取得相關作業及費用：

#### 一、鶯歌車站美學及功能提升工程

1. 東西站房及第一、第二月台新設電扶梯共四處，相關之既有土建設施打除改善復原、機電設備安裝等相關作業。
2. 候車空間美學提升，並配合當地意向辦理空間改善之室內裝修。

#### 二、瑞芳車站美學及功能提升工程

1. 辦理前站既有站房原地上二層擴建至地上二層，車站空間(含大廳、票房、商業空間、廁所、旅遊服務中心、行旅必要設施及辦公備勤空間)改建之拆除、土建、機水電、室內裝修、雜項作業等項目。
2. 後站辦理站榮改善並配合老街意向進行美學提升作業，改善後站票房、岸壁月台、候車空間、廁所、行旅必要設施及辦公備勤空間等。
3. 既有鐵路警察局瑞芳分駐所辦公空間，因分駐所所在位置於瑞芳前站，配合車站整體改善辦理辦公空間復原工程。

#### 三、岡山車站東出口及跨站天橋工程(臺鐵配合部分)

岡山車站東出口及跨站天橋之主體工程由高雄岡山捷運計畫第二階段辦理，惟天橋東側規劃台鐵出入口，故編列臺鐵相關旅運服務設施新增工程，辦理進出站閘門、剪收售票設置之相關設施設備、管線遷移等工程。

#### 四、海線古蹟、歷史建築修復工程

1. 追分站修復工程：辦理既有木結構補強及修復工程，屋頂修復、門窗修復、及相關車站空間整題環境提升及改善。
2. 大山站修復工程：辦理既有木結構補強及修復工程，屋頂修復、門窗修復、及相關車站空間整題環境提升及改善。
3. 新埔站修復工程：辦理既有木結構補強及修復工程，屋頂修復、門窗修復、及相關車站空間整題環境提升及改善。
4. 日南站修復工程：辦理既有木結構補強及修復工程，屋頂修復、門窗修復、及相關車站空間整題環境提升及改善。
5. 談文站修復工程：辦理既有木結構補強及修復工程，屋頂修復、門窗修復、及相關車站空間整題環境提升及改善。

#### 5.4.2 工程經費概估

本計畫西部鐵路車站美學及功能提升經費概估約 3.38 億元，經費估算依據如表 5.4-1，依計畫期程概估整體計畫分年度執行經費，如表 5.4-2 所示。

表 5.4-1 西部鐵路車站美學及功能提升計畫經費表

項次	工程項目	金額(元)
一	規劃設計階段費用(約直接工程成本 3.3%)	9,060,900
二	工程建造費	328,739,100
(一)	直接工程成本	276,600,000
1	鶯歌車站美學及功能提升工程	40,000,000
	A 電扶梯增設工程	35,000,000
	B 車站空間美學改善	5,000,000
2	瑞芳車站美學及功能提升工程	150,000,000
	A 假設工程	10,000,000
	B 結構工程	60,000,000
	C 裝修工程	30,000,000
	D 水電門窗工程	40,000,000
	E 景觀工程	10,000,000
3	岡山車站東出口及跨站天橋工程(臺鐵配合部分)	11,600,000
	A 東出口增設旅運設施工程	11,600,000
4	海線古蹟、歷史建築修復工程	75,000,000
	A 追分站修復工程	15,000,000
	B 大山站修復工程	15,000,000
	C 新埔站修復工程	15,000,000
	D 日南站修復工程	15,000,000
	E 談文站修復工程	15,000,000
(二)	間接工程成本(直接工程成本 11.85%)	32,777,100
(三)	工程預備費(直接工程成本 5%)	13,830,000
(四)	物價調整費	5,532,000
	工程費總計	<b>337,800,000</b> <b>(其中 41,000,000</b> <b>由臺鐵局自籌)</b>

表 5.4-2 西部鐵路車站美學及功能提升分年經費表

項次	工程項目	110年	111年	112年	113年	114年	小計(元)
一、	規劃設計階段費用(約直接工程成本3.3%)	5,554,500	3,043,000	463,400	0	0	9,060,900
二、	工程建造費	3,565,500	26,147,000	102,805,250	116,473,000	79,748,350	328,739,100
(一)	直接工程成本	3,000,000	22,000,000	86,500,000	98,000,000	67,100,000	276,600,000
1.	鶯歌車站美學及功能提升工程	3,000,000	17,000,000	20,000,000	0	0	40,000,000
2.	瑞芳車站美學及功能提升工程	0	5,000,000	42,000,000	62,000,000	41,000,000	150,000,000
3.	岡山車站東出口及跨站天橋工程(臺鐵配合部分)	0	0	1,500,000	5,000,000	5,100,000	11,600,000
4.	海線古蹟、歷史建築修復工程	0	0	23,000,000	31,000,000	21,000,000	75,000,000
(二)	間接工程成本(直接工程成本11.85%)	355,500	2,607,000	10,250,250	11,613,000	7,951,350	32,777,100
(三)	工程預備費(直接工程成本5%)	150,000	1,100,000	4,325,000	4,900,000	3,355,000	13,830,000
(四)	物價調整費	60,000	440,000	1,730,000	1,960,000	1,342,000	5,532,000
	工程費總計	9,120,000	29,190,000	103,268,650	116,473,000	<b>79,748,350</b>	<b>337,800,000</b> <b>(其中41,000,000</b> <b>由臺鐵局自籌)</b>



## 第七章 經濟效益評估及財務計畫

### 7.1 經濟效益評估

本節將以「藝術季及策展」推動，進而帶動南迴鐵路周邊景點(如：史前博物館、知本溫泉、太麻里金針花季與日出、金崙溫泉、大鵬灣風景區等)之觀光人潮外溢效益，進行經濟效益評估，相關評估分析如后。

#### 一、評估架構

本計畫之經濟效益評估工作，基本評估架構係依據行政院經濟建設委員會規範辦理。根據經建會民國 97 年發佈之「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」，經濟效益評估流如圖 7.1-1 所示。

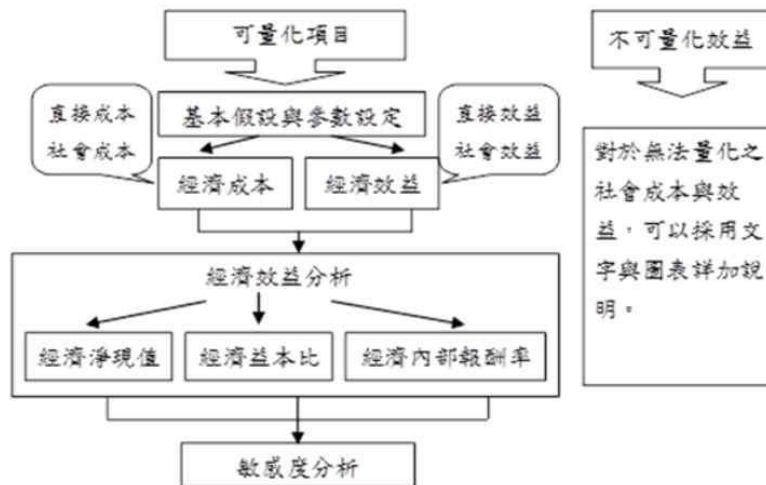


圖 7.1-1 經濟效益評估流程圖

#### 二、評估指標

依據「經建會 97 年手冊」的建議，以淨現值、益本比和內部報酬率三項指標，作為經濟效益決策的重要參考。三項指標的定義、計算公式和決策判準，詳見表 7.1-1。其中，淨現值是最簡便、最廣泛運用的指標，可顯現評估年期內，該計畫對社會的整體價值多寡；益本比所顯現的是投入成本的單位效益，可用以比較不同計畫或不同方案之投入效率；內部報酬率則以一種利率水準型態，表現淨現值為 0 (NPV=0) 時的貨幣時間價值(折現率)，以提供決策參考。

表 7.1-1 經濟效益評估指標與決策判準

指標	定義	計算公式(註)	決策判準
淨現值(NPV)	估計每期淨現金流量，以適當折現率將各期現金流量折現並加總	$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+i)^t}$	NPV>=0 最大接受 NPV<0 拒絕
經濟益本比(B/C)	產出效益總額/投入成本總額，即投入成本之單位效益	$B/C_{Ratio} = \frac{\sum_{t=0}^T \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^T \frac{C_t}{(1+i)^t}}$	B/C>=1 接受 B/C<1 政策決定
內部報酬率(IRR)	使NPV=0的折現率，評估互斥計畫時，可能會與NPV法相反	$\sum_{t=0}^T \frac{(B_t - C_t)}{(1+IRR)^t}$	IRR>RRR 接受 IRR<RRR 拒絕 RRR:最低可接受報酬率 (企業要求報酬率)

### 三、效益評估項目分析

#### 1. 基本假設：

經濟效益評估之基本假設參數如表 7.1-2 所示，參考鐵路相關計畫效益評估投之評估期，本計畫以 30 年進行經濟效益評。

表 7.1-2 本計畫基本假設參數

假設與參數類別	使用參數	資料來源或假設依據
評估基礎年	109 年	依據本計畫設定
評估期間	營運起 30 年	
設計及施工年期	110.1-114.12	
營運起始年	115	
分析期間	115.1-144.12	
社會折現率(SDR)	4.0%	依據交通部運輸研究所107年「交通建設計畫經濟效益評估手冊與應用軟體更新」

2. 成本與效益項目之界定和計算依據：

- (1) 成本：貨幣化計算之成本項目包括建造期間的工程成本(110~114年)、營運期間的景觀裝置維修成本(115~144年)。
- (2) 直接效益：一般鐵路改善計畫最直接的效益包括：運量增加(自公路運具移轉至鐵道)、乘客旅行時間與成本減少、公路肇事成本減少、土地增值與節能減碳等；而本計畫鐵路車站風貌改善後，旅客及周邊聚落對於鐵路服務品質，會有正面的提升作用，主要效益在於藝術季及策展所帶動之鐵路運量增加(增加之觀光客人數部分移轉至鐵道)。
- (3) 間接效益：由於南迴鐵路具有遊憩觀光特性，因此間接效益之項目納入藝術季及策展所帶動之鐵路周邊觀光相關產業所得效益。

另藉由車站風貌改造計畫，可能引發土地增值效果、區域產業經濟發展與就業機會增加等效益，考量其無法可量化，故未納入經濟效益評估。

#### 四、可量化評估項目分析

1. 觀光人數成長：

- (1) 以臺東熱氣球活動為例，依據臺東縣政府交通及觀光發展處統計，鹿野高台 108 年 5 月~109 年 4 月遊客造訪人次計 1,683,409 人；但同一期間，「太麻里金針山」因南迴鐵路班次較少，且鐵路電氣化尚未完成，觀光旅客主要以公路(台 9 線)運輸為首，遊客造訪人次計 197,300 人，另目前花東鐵路電氣化終點站之知本站，雖因知本溫泉遠近馳名，遊客造訪人次統計為 936,881 人，仍不及鹿野高台遊客造訪人次。可見藉由熱氣球活動舉辦，可有效提升觀光旅遊人次。
- (2) 本計畫配合南迴電氣化通車後，推動藝術季及策展，以帶動鐵路周邊景點之觀光外溢效益，預期可達成一定成效。保守預估，可增加南迴鐵路沿線景點約 50 萬觀光人次，而後逐年以 10%遞減至第 10 年(124 年)，而後(125 年~144 年)維持穩定人數約 174,000 人/年。

2. 可量化效益：

- (1) 依上述藉由車站風貌改善及藝術季策展，增加南迴鐵路沿線景點觀光人次，保守預估，約有 20%搭乘鐵路，以南迴鐵路枋寮~台東(旅客主要搭乘路段)之自強號票價 223 元，推估本計畫台鐵票箱收入增加之效益。
- (2) 依據交通部觀光局 107 年統計資料，國人進行國內旅遊每次旅遊之平均消費為 2,203 元，平均旅遊天數為 1.49 天。以每人每次旅遊平消費額之 33.33%(1/3)；約 730 元，推估本計畫帶動沿線景點之外溢效益。

#### 五、效益評估

1. 成本項分析：本計畫之成本項包括：「建設成本」及「景觀裝置維修成本」；建設成本詳見 5.3.3 節，另景觀裝置維修成本則依過往經驗，營運前 5 年每年約佔該項工程興建費用之 3%~5%本計畫以平均 3%進行估算，而後每年以前一年維修費用 5%遞增。

本計畫成本分年流量詳表 7.1-3。

2. 效益項分析：將前述可量化效益按年計算，得分年各項效益與總效益之現值，彙整如表 7.1-4 所示。
3. 經濟效益評估指標：  
本計畫經濟效益評估結果，淨效益(NPV)為 568.46 百萬元；益本比(B/C)為 1.52；內生報酬率(IRR)為 17%，即本計畫在 30 年之評估週期中，符合經濟評估指標之要求。各項決策指標，如表 7.1-5 所示。

表 7.1-3 分年成本流量表

年期	建造成本	景觀裝置 維修成本	總成本 (當年現值)	總成本 (109年幣值)
110	(30,400,000)		(30,400,000)	(29,230,769)
111	(97,300,000)		(97,300,000)	(89,959,319)
112	(474,068,323)		(474,068,323)	(421,445,013)
113	(300,101,120)		(300,101,120)	(256,527,695)
114	(224,130,557)		(224,130,557)	(184,218,980)
115		(5,070,090)	(5,070,090)	(4,006,966)
116		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,852,852)
117		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,704,665)
118		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,562,178)
119		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,425,171)
120		(5,119,260)	(5,119,260)	(3,325,374)
121		(5,375,223)	(5,375,223)	(3,357,348)
122		(5,643,984)	(5,643,984)	(3,389,630)
123		(5,926,183)	(5,926,183)	(3,422,223)
124		(6,222,492)	(6,222,492)	(3,455,129)
125		(6,533,617)	(6,533,617)	(3,488,351)
126		(6,860,298)	(6,860,298)	(3,521,893)
127		(7,203,313)	(7,203,313)	(3,555,758)
128		(7,563,478)	(7,563,478)	(3,589,948)
129		(7,941,652)	(7,941,652)	(3,624,466)
130		(8,338,735)	(8,338,735)	(3,659,317)
131		(8,755,671)	(8,755,671)	(3,694,503)
132		(9,193,455)	(9,193,455)	(3,730,027)
133		(9,653,128)	(9,653,128)	(3,765,892)
134		(10,135,784)	(10,135,784)	(3,802,103)
135		(10,642,573)	(10,642,573)	(3,838,662)
136		(11,174,702)	(11,174,702)	(3,875,572)
137		(11,733,437)	(11,733,437)	(3,912,837)
138		(12,320,109)	(12,320,109)	(3,950,460)
139		(12,936,114)	(12,936,114)	(3,988,446)
140		(13,582,920)	(13,582,920)	(4,026,796)
141		(14,262,066)	(14,262,066)	(4,065,515)
142		(14,975,169)	(14,975,169)	(4,104,607)
143		(15,723,928)	(15,723,928)	(4,144,074)
144		(16,510,124)	(16,510,124)	(4,183,921)
合計	(1,126,000,000)	(269,677,865)	(1,395,677,865)	(1,093,406,460)

表 7.1-4 分年效益推估表

年期	建設成本	景觀裝置 維修成本	總成本 (當年現值)	總成本 (109年幣值)	臺鐵 票箱收入增加	觀光外溢效益 (當年現值)	淨效益 (當年現值)	淨現金 (109年幣值)
110	(30,400,000)		(30,400,000)	(29,230,769)			(30,400,000)	(29,230,769)
111	(97,300,000)		(97,300,000)	(89,959,319)			(97,300,000)	(89,959,319)
112	(474,068,323)		(474,068,323)	(421,445,013)			(474,068,323)	(421,445,013)
113	(300,101,120)		(300,101,120)	(256,527,695)			(300,101,120)	(256,527,695)
114	(224,130,557)		(224,130,557)	(184,218,980)			(224,130,557)	(184,218,980)
115		(5,070,090)	(5,070,090)	(4,006,968)	22,300,000	365,000,000	382,229,910	302,081,850
116		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,852,852)	20,070,000	328,500,000	343,499,910	281,031,700
117		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,704,665)	18,063,000	295,650,000	308,642,910	225,522,351
118		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,562,178)	16,256,700	266,085,000	277,271,610	194,807,355
119		(5,070,090)	(5,070,090)	(3,425,171)	14,631,030	239,476,500	249,037,440	168,240,771
120		(5,119,260)	(5,119,260)	(3,325,374)	13,167,927	215,528,850	223,577,517	145,231,692
121		(5,375,223)	(5,375,223)	(3,357,348)	11,851,134	193,975,965	200,451,877	125,201,651
122		(5,643,984)	(5,643,984)	(3,389,630)	10,666,021	174,578,369	179,600,406	107,863,349
123		(5,926,183)	(5,926,183)	(3,422,223)	9,599,419	157,120,532	160,793,767	92,854,394
124		(6,222,492)	(6,222,492)	(3,455,129)	8,639,477	141,408,478	143,825,463	79,861,174
125		(6,533,617)	(6,533,617)	(3,488,351)	7,760,400	127,020,000	128,246,783	68,472,006
126		(6,860,298)	(6,860,298)	(3,521,893)	7,760,400	127,020,000	127,920,102	65,670,758
127		(7,203,313)	(7,203,313)	(3,555,758)	7,760,400	127,020,000	127,577,087	62,975,638
128		(7,563,478)	(7,563,478)	(3,589,048)	7,760,400	127,020,000	127,216,922	60,382,548
129		(7,941,652)	(7,941,652)	(3,624,466)	7,760,400	127,020,000	126,838,748	57,887,549
130		(8,338,735)	(8,338,735)	(3,659,317)	7,760,400	127,020,000	126,441,665	55,486,851
131		(8,755,671)	(8,755,671)	(3,694,503)	7,760,400	127,020,000	126,024,729	53,176,813
132		(9,193,455)	(9,193,455)	(3,730,027)	7,760,400	127,020,000	125,586,945	50,953,931
133		(9,653,128)	(9,653,128)	(3,765,892)	7,760,400	127,020,000	125,127,272	48,814,836
134		(10,135,784)	(10,135,784)	(3,802,103)	7,760,400	127,020,000	124,644,616	46,756,290
135		(10,642,573)	(10,642,573)	(3,838,662)	7,760,400	127,020,000	124,137,827	44,775,177
136		(11,174,702)	(11,174,702)	(3,875,572)	7,760,400	127,020,000	123,605,698	42,868,504
137		(11,733,437)	(11,733,437)	(3,912,837)	7,760,400	127,020,000	123,046,963	41,033,390
138		(12,320,109)	(12,320,109)	(3,950,460)	7,760,400	127,020,000	122,460,291	39,267,066
139		(12,936,114)	(12,936,114)	(3,988,446)	7,760,400	127,020,000	121,844,286	37,566,868
140		(13,582,920)	(13,582,920)	(4,026,796)	7,760,400	127,020,000	121,197,480	35,930,236
141		(14,262,066)	(14,262,066)	(4,065,515)	7,760,400	127,020,000	120,518,334	34,354,708
142		(14,975,169)	(14,975,169)	(4,104,607)	7,760,400	127,020,000	119,805,231	32,837,916
143		(15,723,928)	(15,723,928)	(4,144,074)	7,760,400	127,020,000	119,056,472	31,377,582
144		(16,510,124)	(16,510,124)	(4,183,921)	7,760,400	127,020,000	118,270,276	29,971,518
合計	(1,126,000,000)	(269,677,865)	(1,395,677,865)	(1,093,406,460)	300,452,708	4,917,723,694	3,822,498,536	1,661,874,696

表 7.1-5 效益指標推估表

指標項目	評估結果
總成本現值(百萬元)	1,093.41
總效益現值(百萬元)	1,661.87
淨現值 NPV (百萬元)	568.46
益本比 B/C	1.52
內生報酬率 IRR	17%

## 7.2 財務計畫

### 一、基本假設參數設定

1. 評估基期：本計畫評估基期以 109 年為準
2. 評估年期：本計畫評估年期自 110 年至 144 年底止，其中 110 年至 114 年為設計及興建期；115 年至 144 年為營運期。
3. 折現率：本計畫參考國家發展委員會中長期資金運用利率(1.06%)作為折現率。
4. 本計畫辦理藝術季及策展活動，屬開放自由參觀性質，故無規劃相關門票收費及場地利用出租等收入。
5. 臺鐵票箱收入增加：藉由車站風貌改善及藝術季策展，增加南迴鐵路沿線景點觀光人次，樂觀預估，約有 20% 搭乘鐵路，以南迴鐵路枋寮~台東(旅客主要搭乘路段)之自強號票價 223 元，推估本計畫台鐵票箱收入增加。此外，台鐵西部鐵路車站美學及功能提升部分，因主要工作內容為運務設施改善(如增設電梯及電扶梯等)，無法提升鐵路運量，故無票箱收入增加。
6. 景觀裝置維修成本增加：本計畫主要工作內容之「車站景觀裝置設施」乙項，因為既有車站規模以外增設之設施，故未來營運階段之維護成本，將增加臺鐵營運支出。該項費用同 7.1 節效益評估之「成本分析」。

### 二、計畫自償率分析

本計畫建造成本約為 1,126.0 百萬元，維護成本主要為「景觀裝置維修成本」約 269.7 百萬元，另藉由藝術季及策展帶動之臺鐵南迴鐵路票箱收入增加約 300.5 百萬元，財務淨現值約為-1,045.5 百萬元、營運期間淨現金流量 30.8 百萬元、自償率約 3.6%，綜整如表 7.2-1 所示。

## 7.3 小結

綜上，本計畫成本約為 11.26 億元，其中依自償率分析結果，其中 0.41 億元由臺鐵路局自籌，另不足之 10.85 億元部分則由前瞻設計計畫經費支應。

本計畫目的在於改善南迴鐵路車站及周邊地區環境，藉以促進地方發展，因東部地區在交通運輸硬體設備落後西部甚多，以公共建設角度加以考量，政府施政如何讓人民感受並感動之，故本案仍應由政府投資建設。另因本計畫藉由車站風貌改造產生之效益，不同於一般鐵路新建計畫，故自償率分析結果為不具財務自償性。惟本計畫推動旨在呼應民意需求、服務地方居民及優化鐵路服務品質，並藉此帶動地方聚落發展，故仍具推動之必要性。

表 7.2-1 財務計畫收支情況表

年期	建造成本	建造成本 (109年度現值)	臺鐵 票箱收入增加	景觀裝置 維修成本	營運期 淨現金流量	營運期淨現金流量 (109年度現值)
110	(30,400,000)	(30,081,140)				
111	(97,300,000)	(95,269,580)				
112	(474,068,323)	(459,306,991)				
113	(300,101,120)	(287,707,008)				
114	(224,130,557)	(212,620,238)				
115			22,300,000	(5,070,090)	17,229,910	16,173,620
116			20,070,000	(5,070,090)	14,999,910	13,932,646
117			18,063,000	(5,070,090)	12,992,910	11,941,863
118			16,256,700	(5,070,090)	11,186,610	10,173,839
119			14,631,030	(5,070,090)	9,560,940	8,604,144
120			13,167,927	(5,119,260)	8,048,667	7,165,194
121			11,851,134	(5,375,223)	6,475,912	5,706,231
122			10,666,021	(5,643,984)	5,022,037	4,378,739
123			9,599,419	(5,926,183)	3,673,236	3,169,120
124			8,639,477	(6,222,492)	2,416,985	2,063,405
125			7,760,400	(6,533,617)	1,226,783	1,036,332
126			7,760,400	(6,860,298)	900,102	752,392
127			7,760,400	(7,203,313)	557,087	460,783
128			7,760,400	(7,563,478)	196,922	161,171
129			7,760,400	(7,941,652)	(181,252)	(146,790)
130			7,760,400	(8,338,735)	(578,335)	(463,462)
131			7,760,400	(8,755,671)	(995,271)	(789,218)
132			7,760,400	(9,193,455)	(1,433,055)	(1,124,447)
133			7,760,400	(9,653,128)	(1,892,728)	(1,469,552)
134			7,760,400	(10,135,784)	(2,375,384)	(1,824,952)
135			7,760,400	(10,642,573)	(2,882,173)	(2,191,081)
136			7,760,400	(11,174,702)	(3,414,302)	(2,568,390)
137			7,760,400	(11,733,437)	(3,973,037)	(2,957,348)
138			7,760,400	(12,320,109)	(4,559,709)	(3,358,440)
139			7,760,400	(12,936,114)	(5,175,714)	(3,772,172)
140			7,760,400	(13,582,920)	(5,822,520)	(4,199,068)
141			7,760,400	(14,262,066)	(6,501,666)	(4,639,672)
142			7,760,400	(14,975,169)	(7,214,769)	(5,094,549)
143			7,760,400	(15,723,928)	(7,963,528)	(5,564,287)
144			7,760,400	(16,510,124)	(8,749,724)	(6,049,494)
合計	(1,126,000,000)	(1,084,984,957)	300,452,708	(269,677,865)	30,774,843	39,506,556
					<b>財務淨現值</b>	<b>(1,045,478,401)</b>
					<b>計畫自償率</b>	<b>3.6%</b>



附錄 4-行政院秘書長核復事項回覆辦理情形(行政院秘書長 110 年 2 月 17 日院臺交長字第 1100003645 號函)

一、行政院秘書長核復意見及辦理情形

核復事項	回覆暨辦理情形
<p>一、本案經費來源依本院 109 年 9 月 8 日院臺交字第 1090030120 號函核示總經費 66.26 億元，其中 62.15 億元（不包含地方配合款），由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 4.11 億元另循預算程序辦理，惟計畫書第 23 頁內容未符。</p>	<p>已依大院指示，於計畫書中所需經費來源修正「所需經費總計 66.26 億元(不包含地方配合款)，其中 62.15 億元（不包含地方配合款），由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 4.11 億元另循預算程序辦理。」，請參照報告第 23 頁。</p> <p>※補充說明：復配合國發會 110 年 6 月 3 日彙整行政院有關機關意見並重新檢討，所需經費總計修正為 65.85 億元(不包含地方配合款及自償性經費)，其中 62.15 億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘 3.7 億元另循預算程序辦理。」，請參照報告第 23 頁。</p>
<p>二、本案財務計畫之自償率，貴部擬參照加速推動地方創生等前瞻建設計畫，毋須編列自償經費，惟鑒於建設計畫性質不同，尚難援引比照：</p> <p>1. 按貴部「重要觀光景點建設中程計畫（109-112 年）」，採透過推動設施出租、委託經營、重大促參案件引進民間投資、使用者付費及跨域合作等多元財源方式，提升財務效益，預估 4 年自償率為 8.21%，本案打造國際魅力景點等工作項目，應參酌上開計畫之多元財源方式，以提升自償性。</p>	<p>1(1)目前多數觀光景點雖多以開放性設施且無票箱收入，為提高財務自償及投資效益，並提高使用者付費之觀念，將持續輔導相關景點於建設推動之同時，配合周邊景點特色積極開拓財源，以提高整體經濟及財務效益。藉由本計畫之推動，預計規劃新建遊客服務中心、改善旅遊據點服務設施、新建停車場、多功能轉運站或結合地方觀光產業特色市集等，以委外經營、遊客中心出租展售空間或賣店租金、停車場收入及其他清潔維護費等，來增加自償收入提高財務效益。故本次修正，已參照「重要觀光景點建設中程計畫（109-112 年）」重新推估收入經費，經重新檢討本前瞻計畫中由管理處實際執行部分(國際魅力景區)，推估自償率為 2.92%。</p> <p>1(2)相關修正內容請參照報告第 31~33 頁。</p>

核復事項	回覆暨辦理情形
<p>2. 補助地方整備旅遊帶之頂尖景點，相關設施不乏可衍生收費之項目，未來營運收益亦為地方受益，未估算自償經費，與中央對地方其他建設以補助非自償經費之原則未符，易造成其他計畫援引比照，請貴部仍應於個案補助計畫審查時，核實評估自償性財源實現能力，並將地方維護管理及經費籌措能力納入後續審核補助考量，以積極提升財務效益。</p>	<p>2(1)補助地方政府部分(區域旅遊品牌)，並依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」補助比例及經參考「遊憩據點特色增值計畫」重新推估收入經費後自償率為1.02%。</p> <p>2(2)觀光局配合本計畫之執行，將另外定補助要點，補助要點中除將前述「財務規劃審查作業要點」之自償比率納入外，亦將以有妥善之經營管理及維護計畫或計畫自償率越高者，優先納入補助對象。</p> <p>2(3)相關修正內容請參照報告第34~36頁。</p>
<p>3. 臺鐵車站美學與功能提升計畫未針對選定車站之合理性及必要性進行論述，實施範圍與附錄之建設計</p>	<p>3. 針對臺鐵車站美學與功能提升計畫未針對選定車站之合理性及必要性加強論述，詳附錄3第4.1節。另釐清本計畫自償率計算，結果如下：</p> <p>(1)修正本計畫自償率分析，詳附錄3第7.2</p>

核復事項	回覆暨辦理情形
<p>畫書所列範圍不一致，另自償率計算宜再予釐清：</p> <p>(1) 經查本案附錄所列之建造成本淨現值為10.8億元，營運期淨現金流量為10.7億元，據以計算之自償率應為99%，與計畫所稱自償率為-0.99%，財務淨現值為-1,077萬元之差距頗大，請重行評估及釐清。</p> <p>(2) 按實際收入項目逐項核實估列，其中倘屬貴部臺灣鐵路管理局淨收入部分，宜請該局自行籌措。</p>	<p>節。</p> <p>(2) 「臺鐵車站美學與功能提升」之財務成本項部分，建造成本約為1,126.0百萬元，維護成本主要為「景觀裝置維修成本」約272.2百萬元，藉由藝術季及策展帶動之臺鐵『南迴鐵路』票箱收入增加約300.5百萬元。此外，臺鐵『西部鐵路車站』功能提升部分，因主要工作內容為運務設施改善(如增設電梯及電扶梯等)，無法提升鐵路運量，故無票箱收入增加。</p> <p>(3) 計算財務自償率為3.5%，財務淨現值為1,047.4百萬元，相關修正內容請參照報告第37頁及附錄3第7.2節。</p> <p>※補充說明:配合國發會110年6月3日彙整行政院有關機關意見並重新檢討，所需經費總計修正為65.85億元(不包含地方配合款及自償性經費)，其中62.15億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘3.7億元另循預算程序辦理。」，請參照報告第23頁。</p>

## 二、行政院有關機關意見及辦理情形

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
行政院主計總處	<p>一、據說明，旨揭計畫前奉行政院109年9月8日函原則同意，並照各機關核復事項辦理，包括應另提報詳實財務計畫，滾動檢討計畫自償率等財務效益及經濟效益，報院核定後始得動支預算等。本總處意見如下：</p> <p>(一)「魅力旅遊據點營造」部分：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依案內財務計畫預估收支情形，建造成本淨現值為53.4億元，營運期淨現金流量為-9.4億元，據以計算自償率為-17.6%。</li> <li>2. 查觀光局「重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)」，主要係辦理13處國家風景區重要觀光景點之開</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 目前多數觀光景點雖多以開放性設施且無票箱收入，為提高財務自償及投資效益，並提高使用者付費之觀念，將持續輔導相關景點於建設推動之同時，配合周邊景點特色積極開拓財源，以提高整體經濟及財務效益。藉由本計畫之推動，預計規劃新建遊客服務中心、改善旅遊據點服務設施、新建停車場、多功能轉運站或結合地方觀光產業特色市集等，以委外經營、遊客中心出租展售空間或賣店租金、停車場收入或及其他清潔維護費等，來增加自償收入提高財務效益。故本次修正，已參照「重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)」重新推估收入經費，經重新檢討本前瞻計畫中由管理處實際執行部分(國際魅力景區)，推估自償率為2.92%、。</li> <li>2(1)補助地方政府部分(區域旅遊品牌)，依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」補助比例及經參考「遊憩據點特色增值計畫」執行情形，收入來源包</li> </ol>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
行政院主計總處	<p>發建設，多數亦屬開放空間為主，惟透過推動設施出租、重大促參案件、使用者付費（含清潔費、停泊費、環境教育費）、跨域合作等多元財源方式，財務計畫自償率預估可達8.21%。</p> <p>3. 本項建請參酌上述作法，積極提升財務效益，尚不宜以通案方式，同意地方政府得免就自償性經費自籌財源，以避免其他計畫援引比照，並請交通部於個案補助計畫審查時，核實評估個案之自償性財源實現能力等，據以核定補助經費。</p>	<p>括停車場租金、景點門票收入、據點委外經營管理收入或結合旅遊行程之套票收入等，重新推估收入經費後自償率為1.02%。</p> <p>2(2)觀光局配合本計畫之執行，將另外定補助要點，補助要點中除將前述「財務規劃審查作業要點」之自償比率納入外，亦將以有妥善之經營管理及維護計畫或計畫自償率越高者，優先納入補助對象。</p> <p>2(3)相關修正內容請參照報告第31~36頁。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
行政院主計總處	<p>(二)「臺鐵車站美學與功能提升」部分：經交通部檢討後，自償率修正為-0.99%，財務淨現值為1,077萬元，惟查案內財務計畫預估收支情形，建造成本淨現值為10.8億元，營運期淨現金流量為10.7億元，據以計算之自償率應為99%，其中觀光附屬事業收入達15.3億元，僅說明係依每人每次旅遊平均消費額之三分之一估列，未具體說明執行單位、收費作法或場地空間利用方式等，難以評估其實現可能性及估計之合理性。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「臺鐵車站美學與功能提升」之財務成本項部分，建造成本約為1,126.0百萬元，維護成本主要為「景觀裝置維修成本」約272.2百萬元，藉由藝術季及策展帶動之臺鐵『南迴鐵路』票箱收入增加約300.5百萬元。此外，臺鐵『西部鐵路車站』功能提升部分，因主要工作內容為運務設施改善(如增設電梯及電扶梯等)，無法提升鐵路運量，故無票箱收入增加，請參照報告第37頁。</li> <li>2. 另辦理藝術季及策展，以帶動鐵路周邊景點之觀光外溢效益，因非屬臺鐵營運收入，故不納入財務計畫考量。</li> <li>3. 上述說明，請參閱附錄3第4.1及7.2節。</li> </ol>
行政公共工程委員會	<p>一、有關本次交通部所報計畫，於總經費維持66.26億元不變之前提下，修正內容包括期程修正至114年、納入「日月潭水域船舶智慧升級」內容、110年至114年經費62.15億元優先由前瞻特別預算優先支應，其餘4.11億元另循預算程序辦理等，均</p>	<p>敬悉。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
	<p>依行政院109年9月8日函示內容辦理，本會原則尊重。</p>	
	<p>二、就行政院請交通部滾動檢討計畫自償率等財務效益及經濟效益一節，依修正計畫書內容，因本案實質營運建設主體(開發單位)並無實質收入，因此自償率為0%，惟無涉工程經費或技術審議，爰本會無意見。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本次配合行政院及相關部會指導，為提高財務效益，已就自償率部分重新檢討修正。</li> <li>2. 由觀光局所屬國家風景區管理處執行之「魅力旅遊據點營造-國際魅力景區」，自償率為 2.92%；另補助地方政府之「魅力旅遊據點營造-區域旅遊品牌」自償率為 1.02%。</li> <li>3. 另由鐵道局(台鐵局)執行之「臺鐵車站美學與功能提升計畫」所列「觀光附屬事業收入」係指藝術季及策展帶動台東及屏東地區之觀光事業收入(非主辦及營運單位收入)，且藝術季及策展活動，屬開放自由參觀性質，故無規劃相關門票收費及場地利用出租等收入。</li> <li>4. 相關修正內容請參照報告第 31~37 頁。</li> </ol>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
財政部	<p>一、依交通部函說明，本計畫與地方創生等計畫同屬補助案，對開發單位而言無自償率。惟各建設性質不同，尚難引以比照，以交通部辦理「體驗觀光地方旅遊環境營造計畫」為例，其補助比例係依該部所訂審查要點，依自償率及補助級次核有不同補助上限。</p> <p>二、另以第16頁至19頁所列景點，不乏可衍生之收費項目，鑒於該等設施未來營運收益係由地方受益，本計畫未估算自償經費，似與中央對地方其他建設以補助非自償經費為原則不符，建請審酌合理性，覈實依行政院109年9月8日院臺交字第1090030120號函示修正檢討。</p>	<p>1. 目前多數觀光景點雖多以開放性設施且無票箱收入，為提高財務自償及投資效益，並提高使用者付費之觀念，將持續輔導相關景點於建設推動之同時，配合周邊景點特色積極開拓財源，以提高整體經濟及財務效益。藉由本計畫之推動，預計規劃新建遊客服務中心、改善旅遊據點服務設施、新建停車場、多功能轉運站或結合地方觀光產業特色市集等，以委外經營、遊客中心出租展售空間或賣店租金、停車場收入或其他清潔維護費等，來增加自償收入提高財務效益。故本次修正，已參照「重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)」重新推估收入經費，經重新檢討本前瞻計畫中由管理處實際執行部分(國際魅力景區)，推估自償率為2.92%。</p> <p>2(1)補助地方政府部分(區域旅遊品牌)，並依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」補助比例及經參考「遊憩據點特色增值計畫」重新推估收入經費後自償率為1.02%。</p> <p>2(2)觀光局配合本計畫之執行，將另外定補助要點，補助要點中除將前述「財務規劃審查作業要點」之自償比率納入外，亦將以有妥善之經營管理及維護計畫或計畫自償率越高者，優先納入補助對象。</p> <p>2(3)相關修正內容請參照報告第32~36頁。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會	<p>一、財務計畫部分</p> <p>(一)計畫書第30頁提及受新冠肺炎疫情影響，國內相關旅遊景點人數銳減，然於「行政院核復事項回覆辦理情形」表中(第xiv頁)關於國人國內旅遊人次估計之說明一節，卻敘明今年國內旅遊人次保守估計可維持去年水準，往後年度持平成長，兩處說明似有不一致之處，建請交通部再行釐清。</p>	<p>1. 經重新檢討，原預估國內旅遊人數1.7~2.1億人次，惟因受本土案例影響，部分國內大型活動取消或是延後辦理，爰下修109年國人國內旅遊人次為1.3億人，往後每年成長6%，至2024年後成長3%，相關修正內容請參照報告第37-38頁。</p> <p>2. 已重新檢視計畫內容，避免有文字矛盾情形。</p>
	<p>(二)計畫書第31頁所載「魅力旅遊據點營造現金流量表」，假設自115年建設完工後開始逐年提撥維護成本，115年~119年估為原投資成本的1%，120年度為5%，往後年度則逐年增加5%，總維護成本達10.95億元，占總費用比重達</p>	<p>1. 經重新檢討維護成本，並自第一階段工程完工隔年(112年)開始估算、第二階段工程維護成本則自完工後隔年(115年)開始估算，各階段前5年因設施情形行大致良好，故以年度維護成本為「投資成本之0.5%估算」、「第6年~第10年則以投資成本之1%」估算，因觀光工程多位於戶外，且以非混凝土構造物為主，如估算年期持續增加，相對應之維護成本將會持續提高。</p> <p>2. 本計畫由觀光局執行之部分包含國家風景區管理處執行「魅力旅遊據點營造-國際魅力景區」及補助地方政府「魅力旅遊</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會	<p>16.6%。建請交通部補充說明相關設算基礎，以評估其合理性。</p>	<p>據點營造-區域旅遊品牌」，且依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」，補助地方政府執行時，投資經費除中央補助款外、尚須編列地方配合款及自償性經費，因此計算基礎有異，故維護成本及現金流量將分開檢討。</p> <p>3. 經估算結果，國家風景區管理處「魅力旅遊據點營造-國際魅力景區」維護成本約為 230,978 千元，約為投資經費 2,350,000 千元之 9.83%；補助地方政府「魅力旅遊據點營造-區域旅遊品牌」維護成本約為 386,438 千元，約為總建設成本 3,912,500 千元之 9.88%。</p> <p>4. 另檢視觀光局所屬各風景區管理處，近年於執行年度預算所編列之設施維護費，約年度預算之 10%~20%，故本次檢討結果，應尚屬合理。</p> <p>5. 詳細計算結果請參閱報告第 33~36 頁。</p>
	<p>二、經濟效益評估部分</p> <p>(一) 本案經濟效益係就「魅力旅遊據點營造」及「臺鐵車站美學與功能提升計畫」分別評估(計畫書第32~35頁)，建議宜彙整分項評估內容，提出整體計畫之經濟可行性評</p>	<p>1. 因本計畫性質就執行面而言，由觀光局執行之部分為「魅力旅遊據點營造」，主要建設重點於遊憩服務設施或景點改善(如步道、自行車驛站、遊客服務中心、景觀綠美化等)。</p> <p>2. 至於由鐵道局及台鐵局執行之「臺鐵車站美學與功能提升計畫」建設重點則為車站本體裝修、車站景觀設施、周邊景觀整理、藝術季及策展。</p> <p>3. 因本計畫分由觀光局、鐵道局(台鐵局)執行，建設主軸有明顯區隔及差異，建請大會同意依原計畫架構，分別估算經濟效</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會	估結果。	益。
	<p>(二)計畫書第33頁針對「魅力旅遊據點營造」依未來5年預估來台旅客數、國內旅遊人次及相關產值進行估算，其中來台旅客人次及觀光外匯收入兩部分，皆假設明年數據會較今年再下滑。然考量國際疫情發展，主要國家已逐步開始施打疫苗，邊境管制措施可能逐步配合放寬，似與此處數據假設之情境趨勢有所不同，建請交通部再強化相關說明，以評估其假設之合理性。</p>	<p>1. 有鑑於今(110)年起，全球及國內疫情嚴峻，且疫苗尚未普及，短期內國境持續嚴管；另如 109 年底或 110 年初，亦有部分大型活動陸續取消或是延後辦理，故本計畫原前次所提報之修正內容，預估來台旅客數與機場服務費收入已過於樂觀。</p> <p>2. 經重新評估後，來台旅客目標數與機場服務費收入均有再檢討下修。</p> <p>3. 相關評估內容，參閱照報告第 37-38 頁。</p>
	<p>「魅力旅遊據點營造」僅估算未來5年之經濟效益，似有過短，建請交通部說明該等設施是否僅可發揮5年效益，並請補充完整內容，包</p>	<p>1. 因觀光效益須由多方面考量及綜合評估，且具綜合性加乘之效果，故經濟效益部分，非可僅由本計畫單獨考量，故有關「魅力旅遊據點營造」之經濟效益估算，係併同觀光局「Tourism 2025」等相關政策進行整體之</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
	<p>括基本假設及參數設定、各年期成本效益分析表、量化指標(如：經濟益本比)等，俾瞭解是否具有經濟可行性。</p>	<p>考量，因此依「Tourism 2025」規劃期程，先以5年期進行故算。</p> <p>2. 至於如僅就「魅力旅遊據點營造」部分，本次修正已分別就國家風景區理處執行之「國際魅力景區」及補助地方政府之「-區域旅遊品牌」分別就投資經費、使用年限、護管理成本製作現金流量表檢討經濟效益，且經檢討自償率均大於1%，請參閱照報告第32-36頁。</p> <p>3. 因計畫效益可分為「有形效益」及「無形效益」。除本計畫目前所分析之經濟效益(有形效益)外，其他如帶動地方發展、挖掘在地特色、落實在地組織自主營運、塑造優質友善旅遊環境，提升服務效能及提高國際形象等，均屬本計畫中無法量化之「無形效益」，故尚請貴會支持本計畫之推動。</p> <p>※補充說明：配合國發會110年6月3日彙整行政院有關機關意見並重新檢討，有關經濟效益評估年期部分，將採用短期跟長期兩種推估數據，短期部分仍維持引用「Tourism 2025」內容(推估至2025年(民國114年))；另長期部分則，則比照財務效益之推估年期並推算至2035年(民國124年)，請參照報告第37~39頁。</p>

附錄5-「前瞻基礎建設-城鄉建設」-「觀光前瞻建設計畫」之「財務計畫」草案有關機關意見及辦理情形

(交通部110/06)

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
行政院主計總處	<p>一、查本計畫奉行政院109年9月8日函原則同意，並請提報詳實財務計畫，滾動檢討計畫自償率等財務效益及經濟效益，報院核定後始得動支預算。交通部前於109年12月14日函報修正財務計畫，嗣經行政院秘書長110年2月17日函示，請就本案魅力旅遊據點營造等工作項目提升自償性，其中補助地方政府部分，請於個案補助計畫審查時，核實評估自償性財源實現能力，並將地方維護管理及經費籌措能力納入後續審核補助考量；臺鐵車站美學與功能提升計畫請按實際收入項目逐項核實估列，其中臺灣鐵路管理局淨收入部分，宜請該局自行籌措。</p> <p>二、本次交通部檢討後，中央公務預算仍維持66.26億元，另自償性經費1.44億元、</p>	<p>1. 「魅力旅遊據點營造」部分，其中屬補助地方政府部分，本部觀光局刻正擬定相關補助規定，日後亦將以有妥善之經營管理與維護計畫或自償率越高者，優先納入補助對象。</p> <p>2. 臺鐵車站美學與功能提升，謹依指示配合減列0.41億元：</p> <p>(1)故「臺鐵車站美學與功能提升」中央公務預算由11.26億元，修正為10.85億元，另編列自償性經費0.41億元(自償率部分因配合自償經費提高，故本工作項目由自償率3.5%修正為3.6%)。</p> <p>(2)至於行政院原核定「所需經費總計66.26億元(不包含地方配合款)，其中62.15億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘4.11億元另循預算程序辦理。」，配合前開經費檢討後，修正為「所需經費總計修正為65.85億元(不包含地方配合款及自償性經費)，其中62.15億元，由前瞻基礎建設特別預算支應，其餘3.7億元</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
	<p>地方負擔配合款7.83億元，其中：</p> <p>(一)「魅力旅遊據點營造」部分：原未估列相關自償性經費，經該部檢討後，除規劃透過遊客中心展售空間出租、使用者付費(含停車場收入、清潔費)、委外經營管理收入等方式提升財務效益外，其中屬補助地方政府部分，將於補助作業要點規定，應納入自償比率，且有妥善之經營管理與維護計畫或自償率越高者，優先納入補助對象，原則同意。</p> <p>(二)「臺鐵車站美學與功能提升」部分：原評估不具自償性，經該部檢討藉由藝術季及策展推動，增加南迴鐵路沿線景點觀光人次，以臺鐵南迴鐵路枋寮至臺東之自強號票箱收入、景觀裝置維修成本等重新估算，自償率由-0.99%修正為3.5%，約0.41億元，惟前述自償經費擬</p>	<p>另循預算程序辦理。」</p> <p>3. 相關修正內容請參閱報告第23、24、26、27、37頁及附錄3。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
	<p>由該局自行運用，不分攤本計畫發包工程費用。考量計畫經費屬具自償性者，本應由收益單位自行籌措，係中央公務預算補助之一致原則，為避免援引比照等問題，上開自償經費仍請由臺鐵局自行籌措，本計畫中央公務預算負擔經費並配合減列0.41億元。</p>	
行政院公共工程委員會	無意見。	敬悉。

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
財政部	<p>一、經檢視財務計畫業依審查意見就中央自辦及補助地方之工作項目估算自償率(第25頁及第26頁)，其中中央自辦部分，業將自償經費納入基金支應，惟屬地方競爭型補助部分，依第26頁敘及自償經費應納入發包工程費，向中央提報計畫爭取補助，建請釐清該自償經費係由地方自籌？或并非自償經費按財力級力爭取中央補助？</p>	<p>1. 計畫於執行補助地方政府補助部分(工作項目「區域旅遊品牌」)，地方政府提案經費分為「非自償性經費」及「自償性經費」，其中本部觀光局僅就「非自償性經費」予以補助(補助比例係依據「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」及「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」等規定辦理)；至於「自償性經費」仍應由地方政府自籌，以賦予地方政府自籌經費之責任與壓力，藉以督促地方政府核實提報財務計畫。</p> <p>2. 後續地方政府實際請款時，本部觀光局仍會檢視其納入預算證明，且納入預算證明之地方分擔款應為「非自償性經費-地方配合款」及「自償性經費」之總額。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
財政部	<p>二、另上開同(第26)頁估算之自償率為1.02%，與第34頁所列中央補助非自償經費之自償率門檻10%差異甚大，數值是否合理，建請併為檢視釐清。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 估算自償經費來源時，主要係依據「交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點」辦理。但目前地方政府尚未提案、本部觀光局亦未完成計畫核定分配，尚難依地方財力分級及計畫內容予以明確估算地方自償性經費收入。</li> <li>2. 參考本部觀光局104年度起執行之跨域亮點計畫及遊憩據點特色加值計畫執行成果，計畫之自償率大約位於5%至15%，故本計畫於推估自償性經費收入時，暫以地方財力分級第五級、中央補助非自償經費80%之假設條件，以自償性經費10%來進行財務計畫分析及推估自償率，至於自償率估算結果雖為1.02%，而與原先採用自償經費10%之假設條件有所差異，主要係因於計算財務計畫時，尚有將維護成本納入考量，故導致計算結果有所差異。</li> </ol>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會	<p>(一)財務計畫部分</p> <p>1、依據計畫書第32~33頁，國際魅力景區之收入係以北觀、東北角等6個管理處之收入資料，推估至124年之未來每年收入，且每年收入均等。此外，依據計畫書第35~36頁，區域旅遊品牌之每年收入估計亦有同樣情形。以上估算顯未考量收入成長之可能性，亦與後續經濟效益估算後續觀光人次成長之趨勢有違，建議交通部將此因素納入再予評估。</p>	<p>1. 本前瞻計畫因執行期程較短，且「國際魅力景區」執行地點位於國家風景區範圍內，因此經費收入來源估算基礎大致與原「重要觀光景點建設中程計畫（109-112年）」相符，故本前瞻計畫有關「國際魅力景區」於推估受入來源時，主要係參考前述中程計畫中有關北觀、東北角、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等六個管理處之收入估算資料，並取其年平均值來進行推估，而前述中程計畫各管理處於估算收入來源時，係以20年之計算基礎進行評估，故已有將經濟成長可能性考慮在內。</p> <p>2. 至於補助地方政府部分，因觀光局於執行「104-107年遊憩據點特色增值計畫」時，已有納入自償率之概念，且地方政府於前述計畫編列自償性經費收入時，亦視計畫屬性不同，訂定不同收入年限，而本前瞻計畫「區域旅遊品牌」部分，於推估自償性經費收入時，主要係以前述計畫各地方政府實際所編列之自償性經費收入，並取其年平均值來做為推估依據。</p> <p>3. 目前國內多數景點仍以開放空間為主，本部觀光局雖已要求各國家風景區管理處及地方政府，應積極提升財務自</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會		<p>償，但觀光人次成長部分，實非僅觀光建設之整建，尚須由多方面考量及綜合評估，故本計畫在自償經費收入估算方式，尚請貴會同意採用相關中程計畫執行成果並取其年均值來進行估算。</p>
	<p>2、依據計畫書第37頁，臺鐵車站美學與功能提升計畫之自償率修正為3.5%，並敘及詳見附錄3，惟載有詳細評估結之附錄3，未見併附於計畫書或相關附件，建請交通部補充相關資訊，俾利評估其合理性。</p>	<p>原發文作業有疏漏，已將「附錄3臺鐵車站美學與功能提升計畫(節錄)」電子檔另以電子郵件寄送參酌。</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
國家發展委員會	<p>(二)經濟效益評估部分：</p> <p>1、依據計畫書37~39頁，「魅力旅遊據點營造」係以未來5年全國觀光產值作為經濟效益，不僅年限過短，且與前述財務效益評估期間無法對應。另逕以全國觀光產值作為經濟效益亦有未妥，應以可增加之觀光產值為宜，建請交通部再酌。</p> <p>2. 「魅力旅遊據點營造」部分(計畫書第37~39頁)，請交通部補充經濟效益評估完整內容，包括基本假設及參數設定、各年期成本效益分析表、量化指標(如：經濟益本比)等，俾瞭解是否具有經濟可行性。</p>	<p>1. 就觀光建設而言，除本前瞻計畫所投入之經費外，目前本部觀光局亦同步有執行「重要觀光景點中程計畫」、「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫」，且就觀光景點而言，相關景點之串聯，對於經濟效益具有相輔相成之效果，且除建設面以外，觀光之經濟效益尚須考量社會面、經濟面、交通面等諸多因素，且具綜合性加乘之效果，故經濟效益實非可僅由本計畫所投入之建設單獨考量。因此尚請貴會考量，本前瞻計畫於經濟效益評估方面，可採用行政院110年4月6日院臺交字第1100166248號函核定之「Tourism-臺灣觀光邁向2025方案(110-114年)」(下稱 T2025方案)所採用之計算方式作為整體觀光經濟效益之評估。</p> <p>2. 另推估年期部分，本次修正中，將採用短期跟長期兩種推估數據，短期部分直接引用「T2025方案」內容(推估至2025年(民國114年))；另長期部分則，則比照財務效益之推估年期並推算至2035年(民國124年)，相關量化指標基礎包括「來台旅客人</p>

機關別	意見摘要	回覆暨辦理情形
		<p>次」、「國人國內旅遊人次」、「觀光外匯收入」及「國人國內旅遊總消費」等，其中「來台旅客支出」係以「各年度來台旅客人次目標*各年度來台旅客各項指標目標（日均消費 x 平均停留夜數 x 匯率）估算」、至於「國人國內旅遊總消費：各年度目標國人國內旅遊人次*各年度目標每人每次旅遊平均費用」估算，請參照計畫書第37~ 39頁。</p>

