

調查報告

壹、案由：據審計部106年度中央政府總決算審核報告，交通部公路總局補助嘉義市政府辦理嘉義市先期交通轉運中心，已逐步提升嘉義地區整體交通運輸環境品質，惟該轉運中心部分設施空間閒置未利用，亟待檢討改善等情案。

貳、調查意見：

交通部為促進大眾運輸永續發展，針對地方公共交通網候車設施缺乏、路線整合不力、接駁轉乘不便等問題，提出改善策略與補助，乃推動「國家發展重點計畫-提昇地方公共交通網計畫」，計有「規劃構建轉運中心及高乘載優先通行設施」等6項措施，執行期程為民國(下同)93至96年度(94年起移列該部公路總局辦理)，由各縣市政府及相關主管機關逐年依實際需求提出申請。嘉義市政府(下稱市府)遂於93年11月30日提報「嘉義市先期交通轉運中心(下稱嘉義轉運中心)規劃設計監造案」，經交通部公路總局(下稱公路總局)陳報交通部並建議核列補助規劃及設計費新臺幣(下同)400萬元(中央補助及市府自籌各400萬元，總計800萬元)，復經交通部陳報行政院審查後，行政院於94年7月8日函復同意。嗣因市府遲未完成發包作業，公路總局乃於94年12月15日函復市府，不予補助。另，市府於93年9月29日辦理「嘉義市設置交通轉運中心可行性研究與先期規劃」採購案，經同年11月10日議價結果，以470萬元決標予鼎漢國際工程顧問股份有限公司，並於95年4月18日完成驗收。嗣公路總局召開「95年度提昇公共交通網計畫」初、複審會議後，

於95年4月21日再陳報¹交通部並建議核列補助設計費400萬元，經交通部轉陳行政院審查並於同年6月26日函復同意。

96年間，市府再獲公路總局補助工程費(含監造)2億元，市府自籌7千萬元，總計2億7千萬元。嘉義轉運中心新建工程乃於96年12月28日以2億3,981萬1,432元決標予鈺通營造工程股份有限公司，嗣於99年5月17日完成驗收，工程結算金額2億6,004萬餘元，主要工程項目包括：地下1層可容納70個小汽車席位之停車場、2棟地上2層合計15席大客車月台(含1席備用月台)之客運轉運站、1棟404席車位之機車停車場，及改建跨站行人天橋。市府並於100年1月20日依促進民間參與公共建設法(下稱促參法)規定以OT(Operate-Transfer，營運-移轉)方式委託國光商行股份有限公司(下稱國光商行)經營管理，並同步開始營運(契約期間為100年1月20日至107年2月11日，嗣延長6個月至107年8月11日；107年8月12日重新委託國光商行經營管理，契約期間為107年8月12日至113年8月11日)。

嗣因世新新聞於101年11月22日報導「轉運站前棟閒置多時 議員：準蚊子館」，自由時報同年11月23日亦刊載「短程業者未進駐 嘉市後站轉運中心空一半」等新聞，國立臺灣師範大學兼任副教授姚瑞中亦於102年10月編著出版「海市蜃樓Ⅲ：台灣閒置公共設施抽樣踏查」，披露嘉義轉運中心前棟1樓4席月台未出租，且前棟1、2樓及後棟2樓有閒置疑慮等情，經公路總局於102年11月12日提報交通部說明嘉義轉運中心閒置情形，行政院公共工程委員會(下稱工程會)並於同年12月23日將該轉運中心納入列管活化。嗣經交通部(公路總局)確認設施使用

¹ 嘉義市政府未重新提報計畫。

情形已達活化標準，經工程會於105年7月18日召開行政院活化閒置公共設施105年度第2季督導會議決議同意解除列管，後續請交通部自行管控。惟據審計部106年度中央政府總決算審核報告，認嘉義轉運中心部分設施空間仍閒置未利用，亟待檢討改善，案經本院調閱公路總局、市府、審計部等機關卷證資料²，復於108年1月7日現場履勘並詢問市府、公路總局等機關人員，已調查完竣，列述調查意見如下：

- 一、嘉義市政府於辦理嘉義市先期交通轉運中心先期規劃時，對於嘉義市區公車營運情形有欠考慮，既未事先協調確認嘉義縣公共汽車管理處之進駐意願，亦未同時進行市區公車路網調整作業；該轉運中心開始營運後，嘉義市政府復未積極協調嘉義縣公共汽車管理處營運之既有市區公車進駐，致該轉運中心前棟月台使用效率低落；且該轉運中心因部分公路客運進駐情形不佳及市區客運未進駐，導致平均每日發車僅約330班次，實難達到每日提供達800餘班次旅運服務之預期目標，顯有未當。

- (一)依市府95年7月提報之「嘉義轉運中心細部設計專案(修正計畫暨執行計畫)」(公路總局95年8月8日錄案)「壹、規劃背景」說明略以，嘉義轉運中心預計將進駐國道客運業者5家(國光、統聯、和欣、阿羅哈及日統)、6條國道客運路線(尚有1條申請中)，另外尚包括地方客運及高鐵BRT路線等，嘉義市區公車亦將進駐，每日可提供達800餘班次之旅運服務。「參、前期規劃說明」「三、轉運進駐構想建議」對於規劃供給席位的原則，包括：1.國道客運：採固定月台。2.地方客運：採固定月台，嘉義縣

² 公路總局以107年11月30日路運計字第1070133995號、嘉義市政府以107年11月27日府交行字第1072307425號、審計部以107年11月30日台審部交字第1070013586號函復。

公共汽車管理處(下稱縣公車處)、嘉義客運及BRT營運公司屬專用月台，其他班次較少客運公司，則採共用月台方式。3.市區公車：採固定月台，以嘉義市未來規劃之公車路網為基礎進行配置」，另由「表二 嘉義市客運轉運中心進駐業者配置說明」可見，5家「國道客運」業者預計使用6席月台，3家「地方客運」業者，亦預計使用6席月台，「市區公車」業者為「縣公車處或委外業者」，則預計使用2席月台，共計14席月台，另於「站前候車亭」由「地方客運」業者縣公車處設置4席月台。又，市府於95年10月13日提報，經行政院於同年5月25日函復同意之「嘉義轉運中心新建工程計畫」，規劃設置2棟地上2層之客運轉運站，其中前棟設置5席(編號11至15)月台、後棟設置10席(編號1至10)月台(含1席備用月台，供市府辦理活動及調度車輛使用)，共計15席月台，月台配置同前開細部設計案。

- (二)經查，嘉義轉運中心於100年1月20日開始營運，上開5家國道客運業者即進駐後棟3至5號、7至9號等6席月台，其中因日統客運於104年9月取消延駛至嘉義市區，該月台改由國光客運進駐；公路客運業者嘉義客運則進駐1及2號月台，台中客運及員林客運共同使用第6號月台；前棟11至13號月台未出租使用、第14號月台因嘉義客運接駛市區公車，曾於103年10月1日至104年4月30日進駐約7個月，嗣因該公司營運虧損而停駛，104年5月起市區公車由縣公車處重新接駛後，交通部臺灣鐵路管理局嘉義車站(下稱臺鐵嘉義站)後站停靠位置改為博愛路與中興路口(距離嘉義轉運中心約100公尺)、第15號月台則由嘉義客運關子嶺、白河線自102年2月起進駐，

惟班次稀少，另「台灣好行鹽鄉濱海線」則自105年11月1日起行駛，至108年1月1日起停駛。而該轉運中心原規劃「每日提供達800餘班次之旅運服務」亦因公路客運及市區客運進駐情形不佳，自100年至107年，平均每年發車約120,431班次、每日僅約330班次，顯難達到預期目標。又，嘉義轉運中心共設置15席月台，其中有4席未出租使用，使用率為73.33% (=11/15)，雖尚符工程會閒置公共設施活化標準「月台使用率達70%以上」³之規定，惟查，該未出租使用之4席(11至14號)月台均位於前棟，且前棟第15號月台係供嘉義客運「白河、關子嶺線」及「台灣好行鹽鄉濱海線」使用，「白河、關子嶺線」一天僅20餘班次，「台灣好行鹽鄉濱海線」則自108年1月起停駛，顯見嘉義轉運中心前棟月台之使用率僅有20% (=1/5)，且使用效率更低。

(三)再查，前開嘉義轉運中心規劃供給席位原則，對於「市區公車」之進駐構想建議係採固定月台，並以嘉義市未來規劃之公車路網為基礎進行配置。然而市府並無成立公車處，市區公車實際上係由縣公車處兼營，市府事前並未協調確認縣公車處進駐意願，逕於先期規劃中明載市區公車2席月台之駐進業者為「縣公車處或委外業者」。迄至99年8月間，市府始洽縣公車處表示「歡迎進駐」，嘉義縣政府則於同年9月間發布新聞表示「縣公車處將審慎評估嘉義轉運中心啟用事宜」，對於是否進駐一節，實未置可否。嘉義轉運中心於100年1月開始營運後，市府因縣公車處未進駐，方自同年2月起多次協調縣公車處進駐，並自104年起於雲嘉嘉聯合治理會

³ 工程會「閒置公共設施活化標準」，有關「車站、轉運站」之活化標準為「月台使用率達70%以上；室內空間使用率達70%以上。」

報中提案，惟縣公車處迄仍無進駐意願，此期間，市府曾重新審議路權，於103年10月至104年4月由嘉義客運接駛市區公車，然該公司因營運虧損而停駛，104年5月起由縣公車處重新接駛，惟停靠位置改為博愛路與中興路口(距離轉運中心約100公尺)。另公路總局於104年3月核定補助180萬元辦理「嘉義市區公車路網系統整體規劃」，經市府於105年1月辦理公開評選、105年3月及7月備查服務工作計畫書及期中報告書、106年11月審查通過期末報告、107年11月完成驗收並上網公告招商，雖有1家業者(國光客運)提出申請，尚仍須待嘉義市市區汽車客運審議委員會審議通過，並依公路法規定完成籌備事宜，方能開始營運。又依「嘉義市區公車路網系統整體規劃」對於「旅次特性分析」，受訪者(嘉義市民)平常最主要使用之交通工具以機車(自行車)占64.0%為主，次者為步行(11.6%)、汽車(自行開車)(10.5%)，使用公車、客運及BRT者僅占9.1%，更顯見市府在嘉義市幅員不大、人口數較少的情形下，於嘉義轉運中心先期規劃時未考慮市區公車營運情形並事先因應，致市區公車遲未能進駐轉運中心，而未能完全達到臺鐵、BRT及公車客運整合服務之效能。

- (四)綜上，市府於辦理嘉義轉運中心先期規劃時，對於嘉義市區公車營運情形有欠考慮，既未事先協調確認縣公車處之進駐意願，亦未同時進行市區公車路網調整作業；該轉運中心開始營運後，市府復未積極協調縣公車處營運之既有市區公車進駐，致該轉運中心前棟月台使用效率低落；且該轉運中心因部分公路客運進駐情形不佳及市區客運未進駐，導致平均每日發車僅約330班次，實難達到每日提供達

800餘班次旅運服務之預期目標，顯有未當。

二、嘉義市先期交通轉運中心自100年1月開始營運後，其室內空間除後棟1樓正常使用外，前棟1樓、2樓及後棟2樓之使用效率均甚低，幾近閒置，而嘉義市政府迄至107年間始研擬變更增加商業空間以串連商業行為、提高招商意願，惟迄今仍因資料不齊遭退件，而重提申辦中，顯見該轉運中心先期規劃之商業空間配置或有不周，而嘉義市政府後續亦未積極辦理變更改善，致該等空間閒置多年，核有怠失。至於汽車停車場部分，則尚符「一個月內平均小時停車率30%以上」之活化標準。

(一)按工程會「閒置公共設施活化標準」交通建設類，有關「車站、轉運站」之活化標準為「月台使用率達70%以上；室內空間使用率達70%以上。」又，嘉義轉運中心所在村(里)人口數為3,000人以下，有關「停車場」之活化標準為「一個月內平均小時停車率30%以上或尖峰小時停車率70%以上。」嘉義轉運中心係2棟地上2層之建築物，前經審計部交建處及嘉義市審計室於106年9月7日派員赴現場查核發現，前棟2樓商業區、1樓售票櫃檯及辦公室等可出租室內空間(面積76.46平方公尺)均未使用；且105年8月至106年10月汽車停車場之每月平均小時停車率約14~21%⁴，未達30%之活化標準。

(二)經查，嘉義轉運中心前棟1樓為候車大廳、售票櫃檯及辦公室、2樓為公共區域及商業區(規劃2間商店，46.09m²)；後棟1樓為售票處、候車大廳、商業區(4間商店)、辦公室及服務台、2樓為會議室、辦公室、公共區域、通道及商業區(2間商店)等。經

⁴ 審計部係以每日24小時推估每月平均小時停車率。每月平均小時停車率=總停車延時(=當月收入/每小時收費20元)/調查時間(=當月天數*24小時)/可供停車數量(68格收費車位)。

本院於108年1月履勘發現，該轉運中心除了後棟1樓正常使用外，前棟1樓因班次少，不僅月台使用率低，候車大廳亦空無一人，辦公室及售票櫃檯均未使用；前棟2樓公共區域及商店(2間)，亦因旅客進出量少，均閒置未使用；後棟2樓雖有1間商店出租予慈善機構，及公共區域牆面懸掛展示畫作以做為畫廊使用，但實際上，除少數過客外，大部分空間皆空空蕩蕩地，使用效率極低，顯難謂達到「室內空間使用率達70%以上」之活化標準。市府則因該轉運中心商店配置過於零星，商業行為不易串連，致招商不易，乃研擬變更部分公共區域空間為商業用途，以增加商業空間並串連商業行為；案經國光商行委任建築師申請變更使用執照，惟因資料不齊遭退件，現已修正重提申辦中。

- (三)嘉義轉運中心地下層汽車停車場可供停車數量共計70輛，其中68格收費，2格為身心障礙者車格未收費，據市府說明，該停車場每小時收費20元，每日收費上限200元(亦即每日收費上限為10小時)，並有部分月租車。經依上述審計部核算方式，統計107年1月至108年1月汽車停車場每月平均小時停車率約為30%至52%⁵，惟因該停車場收入係含月租車部分，故上開停車率可能有所低估，且市府曾請廠商以人力每小時盤點停車數，得知107年7至9月連續3個月平均小時停車率分別約為65%、65%及64%，而該停車場者自107年11月更新設備及系統後，經廠商提供107年11、12月停車率分別為63%、78%，足見該汽車停車場應尚符「一個月內平均小時停車率30%以上」之活化標準。

⁵ 每月平均小時停車率=總停車延時(=當月收入/每小時收費20元)/調查時間(=當月天數*每日收費上限10小時)/可供停車數量(68格收費車位)。

(四)綜上，嘉義轉運中心自100年1月開始營運後，其室內空間除後棟1樓正常使用外，前棟1樓、2樓及後棟2樓之使用效率均甚低，幾近閒置，而市府迄至107年間始研擬變更增加商業空間以串連商業行為、提高招商意願，惟迄今仍因資料不齊遭退件，而重提申辦中，顯見該轉運中心先期規劃之商業空間配置或有不周，而市府後續亦未積極辦理變更改善，致該等空間閒置多年，核有怠失。至於汽車停車場部分，則尚符「一個月內平均小時停車率30%以上」之活化標準。

三、嘉義市政府自嘉義市先期交通轉運中心於100年1月20日委託營運起，遲未依營運移轉案投資契約約定，於簽約日起6個月內，即100年7月20日之前，成立營運績效評估委員會並完成年度評估，雖經審計部臺灣省嘉義市審計室多次函請檢討改進，且促進民間參與公共建設法亦於104年12月30日增訂條文，要求主辦機關應於營運期間內，每年至少辦理1次營運績效評定，惟嘉義市政府仍迄至106年8月始成立營運績效評估委員會，並辦理第1次營運績效評估，致未能及時督促廠商改善營運狀態及提出商業活絡方法，任令嘉義市先期交通轉運中心部分委外營運項目績效欠佳情事持續多年仍未能解決，顯未善盡履約管理及督導之責，核有怠失。

(一)依據市府與國光商行所簽訂之嘉義轉運中心營運移轉案(下稱嘉義轉運中心OT案)投資契約5.2.5(營運資產維護管理)規定：「1. 乙方(國光商行)應隨時維持本計畫之營運資產為良好之營運狀況……」、5.7.2(營運績效評估)規定：「甲方(市府)得隨時派員對乙方經營本計畫交通轉運中心進行績效評估及提出改善建議；其營運績效評估委員會組織章程

暨管理辦法如附件二所示，並應於每年11月30日前完成該年度之評估，乙方應將營運績效之建議，列入次年度工作計畫中。」投資契約附件二、「嘉義轉運中心OT案」營運績效評估委員會組織章程暨管理辦法第3條「營運績效評估方法」第1款規定：「甲方(市府)……應於投資契約簽訂之日起6個月內成立評估委員會，應設委員7人，由甲方自政府機關官員、社會各界專家學者中遴選組成。」及第4條「營運績效評估項目及標準」第1款規定：「營運績效評估項目應包含本案之執行情形、相關契約規情形、相關設施或設備之維修改善情形及消費者之滿意度等。」且促參法於104年12月30日增訂第51條之1規定：「(第1項)主辦機關應於營運期間內，每年至少辦理1次營運績效評定。(第2項)經主辦機關評定為營運績效良好之民間機構，主辦機關得於營運期限屆滿前與該民間機構優先定約，由其繼續營運。優先定約以1次為限，且延長期限不得逾原投資契約期限。(第3項)第1項營運績效評估項目、標準、程序、績效良好之評定方式等作業辦法，應於投資契約明定之。……」是以，市府應於投資契約簽訂之日起6個月內成立評估委員會，並於營運期間內，每年至少辦理1次營運績效評定，以善盡履約管理及督導之責。

- (二)惟據審計部查核報告指出，市府未依上述營運績效評估委員會組織章程暨管理辦法第3條及嘉義轉運中心OT案投資契約5.2.5等規定，於100年7月20日前(簽約日起6個月內)遴選政府機關官員及專家學者成立營運績效評估委員會，並於同年11月30日前辦理營運績效評定作業，以提出營運建議，前經嘉義市審計室多次(101、102及104年)函請該府檢討

改進，該府仍遲未成立營運績效評估委員會辦理營運績效評估，直至106年8月29日始成立營運績效評估委員會，同年9月13日始辦理第1次營運績效評估，致未能逐年評估國光商行履約情況及經營能力，並適時依營運績效評定結果要求其檢討改善及提出商業活絡方法，並列入次年度工作計畫中，無法藉由營運績效評估委員會提升營運持續欠佳項目之績效。

(三)另據市府函復說明，該府(交通觀光處)曾於103年7月24日簽辦成立營運績效評估委員會，惟後續因人員異動頻繁，辦理情形查無相關文件。迄至106年6月15日，市府(交通觀光處)再次簽辦營運績效評估委員會成立事宜，同年8月29日函文聘請委員，並於同年9月13日召開「嘉義轉運中心營運績效評估會議」。依該營運績效評估會議紀錄載明，該次會議為「第1次」召開之會議，並提出「建議納入協力業者(如國道客運業者)滿意度，聽取業者需求，作為精進改善方向」、「請瞭解客運(如日統)停止進駐轉運站原因，以檢討營運是否有改善事項」、「未來轉運站營運計畫，請提出人潮、商業等活絡方式」、「請市府與營運廠商協力，促進縣公車處路線進駐意願」等改善及建議事項。

(四)由上可見，嘉義轉運中心以OT方式委託國光商行營運後(契約期間為100年1月20日至107年2月11日)，市府並未依投資契約規定，於簽約日起6個月內，遴選政府機關官員及專家學者成立營運績效評估委員會，辦理營運績效評估，經嘉義市審計室於101年及102年函請改善後，該府始於103年簽辦成立營運績效評估委員會，然後續復因人員異動頻繁，而未辦理營運績效評估事宜，嗣經嘉義市審計室再於

104年函請改善，而促參法亦於104年12月30日增訂第51條之1，要求主辦機關應於營運期間內，每年至少辦理1次營運績效評定(第1項)，該府仍迄106年8月始成立營運績效評估委員會，並辦理第1次營運績效評估，距OT案投資契約簽訂已逾6年7個月，距契約屆期亦僅餘不到半年時間(該契約嗣延長6個月至107年8月11日止)，更顯見國光商行營運6年餘，市府未善盡履約管理及督導之責。

(五)綜上，市府自嘉義轉運中心於100年1月20日委託營運起，遲未依OT案投資契約約定，成立營運績效評估委員會並完成年度評估，雖經嘉義市審計室多次函請檢討改進，且促參法亦於104年12月30日增訂條文，要求主辦機關應於營運期間內，每年至少辦理1次營運績效評定，惟市府仍迄至106年8月始成立營運績效評估委員會，並辦理第1次營運績效評估，致未能及時督促廠商改善營運狀態及提出商業活絡方法，任令嘉義轉運中心部分委外營運項目績效欠佳情事持續多年仍未能解決，顯未善盡履約管理及督導之責，核有怠失。

四、交通部公路總局未能掌握嘉義市先期交通轉運中心啟用後即閒置之情形，經媒體報導後，始於102年11月提報交通部說明，並經行政院活化閒置公共設施專案小組於同年12月納入列管追蹤，消極懈怠致斷傷政府形象；嗣於解除列管後，復未督促嘉義市政府積極改善，致未能掌握該轉運中心前棟及後棟2樓室內空間持續閒置情形，即時輔導協助改善，亦有疏失。交通部並應轉飭所屬公路總局，積極協助嘉義市政府協調嘉義縣公共汽車管理處營運之市區公車進駐，以提高嘉義市先期交通轉運中心月台使用率，俾進一步帶動人潮，活化該轉運中心內部空間。

(一)依行政院98年2月3日修正之「行政院活化閒置公共設施推動方案」(下稱活化推動方案)肆、一「清查及列管原則」規定：「以媒體報導及審計部調查報告資料為基礎，由主管機關⁶清查各機關已完工，但未依原計畫使用、使用率偏低……具潛在閒置情形之公共設施，其中：(一)中央機關……補助地方政府興建案件，於提報行政院活化閒置公共設施專案小組(下稱行政院專案小組)備查後，納入列管追蹤。……」陸「方案執行期限」規定：「本方案執行期限至101年5月，後續公共設施使用效益之管考，由各主管機關本於職權追蹤辦理。」及該院102年5月31日核定之「行政院活化閒置公共設施續處作法」⁷(下稱活化續處作法)參、三、(二)規定略以：主管機關對於歷年補助地方興建之公共設施，應適時清查並掌握其使用現況，如有低度使用或閒置情形，應持續輔導協助完成活化。參、四「強化閒置設施之追蹤管考」規定，閒置公共設施前經行政院專案小組納入列管案件，經同意解除列管後，各主管機關仍應督促設施管理機關於每年1月底前，至工程會「行政院活化閒置公共設施管理系統」填報前1年度使用情形，俾利追蹤使用效益，如再有低度使用或完全閒置情形，主管機關檢討提報工程會納入列管。另依工程會102年7月23日召開會議研商「活化閒置公共設施列管案件之中央目的事業主管機關認定原則」第1項規定：「該設施中央有補助設

⁶ 公路總局為嘉義轉運中心興建經費補助機關，亦為工程會「活化閒置公共設施案件之中央目的事業主管機關認定原則」所稱之中央目的事業主管機關。

⁷ 活化推動方案執行期限至101年5月，因立法院、本部對於閒置公共設施之後續清查、活化、管考等仍有疑慮，為利各目的事業主管機關對未完成活化案件仍有依循標準，以及使閒置或使用率較低之公共設施得以被持續清查、列管與活化，工程會因而訂定活化續處作法；活化續處作法係延續活化推動方案既有機制辦理。

施興建經費時，其中央目的事業主管機關即為補助機關……。」嘉義轉運中心係公路總局「提升地方公共交通網計畫」經費補助，其經費預算編列、核撥等事項，由公路總局執行，爰閒置設施中央目的事業主管機關為交通部，並由公路總局確認設施使用情形。

(二)如前所述，嘉義轉運中心自100年1月啟用後，前棟建物即閒置，後棟2樓內部空間亦未使用，惟公路總局未依上開活化推動方案規定，清查並掌握該轉運中心之使用狀況，嗣經媒體於101年11月間分別報導「轉運站前棟閒置多時」及「短程業者未進駐嘉市後站轉運中心空一半」等新聞，及國立臺灣師範大學兼任副教授姚瑞中於102年10月編著出版「海市蜃樓Ⅲ：台灣閒置公共設施抽樣踏查」，披露該轉運中心前棟1樓4席月台未出租，且前棟1、2樓及後棟2樓有閒置疑慮等情，始於102年11月12日提報交通部說明嘉義轉運中心閒置情形，並經行政院專案小組於同年12月23日納入列管追蹤。肇致嘉義轉運中心自100年1月啟用後閒置至102年12月納入列管止，近3年期間，行政院專案小組無法即時針對執行遭遇困難協調解決。

(三)次查，行政院專案小組督導交通部(公路總局)定期檢討嘉義轉運中心辦理活化期間，因嘉義客運白河線與關子嶺線自102年2月起進駐前棟1席月台、後棟2樓公共空間自同年10月起活化為畫廊⁸，使得該轉運中心超過2年，月台之使用率達73%、室內空間使用率達99.79%，汽、機車停車場近3個月平均小時停車率分別為38.47-39.43%、46.55-52.89%，達

⁸ 據本院履勘發現，所謂「畫廊」，係於後棟2樓公共空間壁面懸掛展示畫作。

到「車站、轉運站」「月台使用率達70%以上；室內空間使用率達70%以上」及「停車場」「一個月內平均小時停車率30%以上」之活化標準，且市府提出將規劃公車路網系統，並調整市區公車路線進駐，公告路線由各業者提出申請後，月台使用率將可達100%之活化措施，交通部(公路總局)遂於105年5月18日函請工程會提送行政院活化閒置公共設施督導會議審議後，自同年7月18日起解除列管。

(四)市府後續雖已辦理「嘉義市區公車路網系統整體規劃」採購案，惟迄至107年11月始完成驗收並上網公告招商，雖有1家業者提出申請，尚仍須待嘉義市市區汽車客運審議委員會審議通過，並依公路法規定完成籌備事宜，方能開始營運，顯見市府未按原提報解除列管時之活化措施，完成公車路網系統規劃，及辦理市區公車路線調整與公告事宜，致105年7月解除列管迄今(108年3月)已2年餘，前棟4席月台仍持續閒置，且前棟1、2樓及後棟2樓室內空間仍屬低度使用；且公路總局於嘉義轉運中心解除列管後，未依前述活化續處作法相關規定，賡續追蹤活化成效並掌握前述前棟4席月台及室內空間持續閒置情形，即時輔導協助改善。

(五)綜上，公路總局未能掌握嘉義轉運中心啟用後即閒置之情形，經媒體報導後，始於102年11月提報交通部說明，並經行政院專案小組於同年12月納入列管追蹤，消極懈怠致斲傷政府形象；嗣於解除列管後，復未督促市府積極改善，致未能掌握該轉運中心前棟及後棟2樓室內空間持續閒置情形，即時輔導協助改善，亦有疏失。交通部並應轉飭所屬公路總局，積極協助市府協調縣公車處營運之市區公車進駐，以提高嘉義轉運中心月台使用率，俾進一步

帶動人潮，活化該轉運中心內部空間。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、二，函請嘉義市政府確實檢討改進見復。
- 二、調查意見三，提案糾正嘉義市政府。
- 三、調查意見四，提案糾正交通部公路總局。
- 四、調查意見，函復審計部。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：章仁香

林雅鋒

仇桂美