

調 查 報 告

壹、案由：據審計部110年度嘉義縣總決算審核報告，嘉義縣政府為創造地方特色景觀環境爭取前瞻基礎建設計畫補助辦理大林慢城門戶計畫，惟未事先妥為評估用地取得之可行性及檢討工程經費之合理性，復遲未完成變更設計作業，肇致已逾原訂完工工期1年9個月，仍未達成計畫目標，亟待研謀改善案。

貳、調查意見：

「大林慢城門戶計畫」本係配合嘉義縣大林鎮(下稱大林鎮)長期建設之核心精神「慢城運動」(citta slow)，希望以該鎮西、北、南等3門戶之基地，由大林客運轉運站(大林驛站)、育菁親水公園(下稱育菁公園)及明華濕地等，形塑大林慢城之重要門戶計畫。惟據審計部110年度嘉義縣總決算審核報告，核有未事先妥為評估用地取得之可行性及檢討工程經費之合理性，復遲未完成變更設計作業，肇致已逾原訂完工工期1年9個月，仍未達成計畫目標，亟待研謀改善等情。案經本院於民國(下同)112年1月6日請審計部到院簡報相關案情，嗣調閱嘉義縣政府(下稱縣府)、內政部等機關卷證資料，並於112年3月9日現場履勘並詢問縣府、內政部營建署(下稱營建署)等機關人員，經彙整上述調卷來文、詢問等相關卷證資料，再參酌各機關會後補充資料以釐案情，全案業經調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、嘉義縣政府辦理「大林慢城門戶計畫」案，歷經數次減作、取消及變更設計，最終僅完成大林驛站1處工區，顯未能達成原規劃以大林客運轉運站(大林驛站)、育菁親水公園、明華濕地等嘉義縣大林鎮西、北、南

3門戶基地，形塑地方特色景觀環境之計畫目標，實有不當。

(一)查內政部於106年10月5日核定城鎮之心工程計畫(下稱城鎮之心計畫)競爭型「嘉義縣民雄鄉民雄之森計畫」(下稱民雄之森計畫)，同意辦理整體規劃設計及暫匡列總經費新臺幣(下同)2.4億元(中央補助2.16億元、縣府自籌2,400萬元)。嗣該部盤點城鎮之心計畫競爭型計畫第1梯次核定補助結果，初估尚有補助餘額約13.5億元，爰於107年1月3日通知各縣市政府受理第2梯次提案，由地方政府自行評估新增提案或擴大原核定計畫。縣府因獲補助款項未達中央補助3億元上限，故另提「大林慢城門戶計畫」，規劃範圍包含昭慶寺與明華濕地園區、育菁公園及大林驛站等3區。該計畫係縣府經甄選有潛力鄉鎮後，發現大林鎮已在環保、觀光、農特產發展有相當基礎，並於105年獲得義大利國際慢城組織認證，故盤點該鎮3門戶基地，希望改善公共設施及環境品質，凸顯城鄉風貌特色。嗣經內政部於107年4月23日審查核定，同意辦理整體規劃設計及暫匡計畫總經費0.9億元(中央補助0.81億元、縣府自籌900萬元)，其中補助規劃設計及監造費為763萬元。

(二)經查，縣府提出「大林慢城門戶計畫」做為城鎮之心計畫競爭型計畫第2案後，營建署於107年1月19日及同年2月5日召開2次工作坊諮詢輔導會議(下稱工作坊會議)，與縣府討論3工區未來可能發展之初步想法，針對縣府擬於明華濕地及昭慶寺間建造一座自行車跨橋橫跨台1線之構想，營建署及諮詢顧問均認為新建跨橋之必要性尚有疑慮，如有串接需求者，應該選擇生態性或其他可行之替代設計；

惟考量該3工區之發展構想僅係縣府之初步想法，後續尚有賴縣府委託規劃團隊進行公私有土地之用地協商、居民意見溝通，以綜合評估具體可行方案，故內政部仍於107年4月23日核定補助本案整體規劃設計及監造費，讓縣府能先啟動前置規劃設計工作。其後內政部於107年7月25日辦理「民雄之森計畫」整體規劃基本設計審查會議時，因立法院統刪前瞻基礎建設計畫第2期特別預算，原定中央補助每縣市上限3億元，即配合下修為2.9億元，爰將「民雄之森計畫」總經費調整為2.55億元，「大林慢城門戶計畫」經費下修為6,500萬元。

- (三)復查，營建署於107年8月27日及同年10月23日召開第40次及第45次工作坊會議時，縣府表示居民反對於明華濕地與昭慶寺興建串聯跨橋，且部分審查委員亦於會中表示不支持，故縣府經評估後考量昭慶寺屬宗教場域，若以跨橋方式與明華濕地串聯恐影響既有肅穆寧靜氛圍，爰於108年3月8日書面審查同意通過之整體規劃報告書，改以人行動線串聯方式調整兩基地之連結強度，並規劃於道路周邊整頓植栽綠化。營建署108年5月27日召開城鎮之心計畫競爭型計畫整體規劃及基本設計第20次審查小組會議時，縣府再以計畫經費有限，考量以人行動線方式串聯昭慶寺及明華濕地效益不高，短期內明華濕地及昭慶寺設計方案與用地仍有待協調等情，決定暫緩辦理，僅先提出大林驛站及育菁公園等2處工區之設計構想方案；營建署則同意縣府所提出之規劃設計方案，以總經費6,500萬元辦理大林驛站及育菁公園2工區之整建工程。迄109年9月10日，營建署召開城鎮之心計畫競爭型計畫變更設計及執行進度專案檢討會議，縣府又表示，「大林慢城門戶

計畫」雖包含大林驛站及育菁公園2工區，但主要經費是投入於驛站興建，公園改善經費僅約386萬元，而大林驛站因鋼價等工程原物料價格飆漲等因素影響，致多次招標流標，雖經檢討調整單價及工項(減作停車場、植栽及鋪面等)後決標，但主體建築完工後，驛站周邊所需停車場、水岸步道及公園綠地等附屬服務功能因工項減作，並未能同步興闢完成，屆時恐影響車站使用效能，而育菁公園腹地廣大卻受限經費額度，僅能施設廟宇廣場及臨水岸無障礙坡道，且居民對當前設計方案尚有不同意見需整合，擬刪減育菁公園工區。內政部經權衡該2工區經費投入效益後，同意縣府將育菁公園減作，經費挪至大林驛站工區補足附屬服務設施。

(四)綜上，縣府辦理「大林慢城門戶計畫」案，原規劃以大林客運轉運站(大林驛站)、育菁公園、明華濕地等3大區域形塑地方特色景觀環境，惟該工程於規劃之初，雖基於大林鎮獲得義大利國際慢城組織認證，在環保、觀光、農特產發展有所基礎，卻因計畫提報期限將屆而倉促提案，未能審慎評估公私有土地之用地協商、居民意見溝通等情，復因鋼價等工程原物料價格飆漲影響，多次招標流標，雖調整單價及工項後決標，然該計畫歷經數次減作、取消及變更設計，最終僅完成大林驛站1處工區，顯未能達成以大林鎮西、北、南等3門戶基地形塑大林慢城之計畫目標，實有不當。

二、嘉義縣政府為使本計畫採購案順利完成招標作業，減項施作停車場等附屬設施，先以簡易停車位代之，雖屬應急之便宜措施，卻無端增加公帑支出，致事後難以補足該等附屬設施，不僅肇致大林驛站完工營運後

使用效能不彰，亦有浪費公帑之虞；本案工程開工後，又因鋼構材料規格尺寸問題，耽延施工期程，較原計畫所訂延後2年始竣工，顯有未洽。

- (一)查縣府於108年11月至12月共辦理3次「大林慢城門戶計畫-大林驛站及育菁公園景觀改善工程」採購招標公告，期間均因無廠商投標或合格廠商未達3家而流標，另因當時相關建材價格上漲波動，與規劃設計階段經費顯有落差，且營建署於各次執行會議皆要求本案應儘速發包執行，並要求須於年底前發生權責，否則將收回補助經費，故縣府於108年12月12日召開「大林慢城門戶計畫預算及書圖檢討會議(二)」，同意本案規劃設計監造廠商達觀規劃設計顧問有限公司(下稱達觀公司)之建議，減項施作停車場、水岸花園及公園步道等工項，以利順利招標，並俟完成招標後再檢討變更設計，將法定停車空間納入。
- (二)經查，本案工程於108年12月26日決標，工程契約之發包工程費共計5,790萬元，其中「大林驛站」直接工程費4,639萬3,086元、「育菁公園」直接工程費382萬3,429元。縣府雖於109年4月27日府建管理字第1090089486號函之變更設計研商會議紀錄，結論略以：「本案工程施作為配合建築執照要求，法定停車位數量施作為必要之工項，建議採簡易停車位方式施作，以利後續使用執照取得」，要求設計單位在不超過中央核定經費額度及範圍等原則下，辦理工程變更設計。嗣縣府於同年9月10日營建署召開城鎮之心計畫競爭型計畫變更設計及執行進度專案檢討會議中表示，本案雖包含大林驛站及育菁公園2工區，但主要經費是投入於驛站興建，公園改善經費僅約386萬元，而大林驛站周邊所需停車場、水岸

步道及公園綠地等附屬服務功能因工項減作，未能同步興闢完成，恐影響車站使用效能，爰擬刪減育菁公園工區；內政部經權衡該2工區經費投入效益，同意減作育菁公園，經費挪至大林驛站工區補足附屬服務設施。大林驛站嗣於110年12月16日竣工、同年12月25日驗收，並於111年3月25日營運。嗣經本院於112年3月9日履勘發現，大林驛站附屬設施僅完成停車場，尚缺水岸步道及公園綠地等，復因疫情衝擊影響，僅一家客運公司進駐，現場更僅寥寥數人候車。顯見縣府減作停車場、水岸步道及公園綠地等附屬服務設施，先以簡易停車位代之，雖屬應急之便宜措施，卻無端增加公帑支出，致事後難以補足該等附屬設施，不僅肇致大林驛站完工營運後使用效能不彰，亦有浪費公帑之虞。

- (三)復查，本案工程開工後，施工廠商於109年6月10日釋疑單提出「鋼構材料部分規格尺寸市面無法取得」，經多次工地會議協調及調整，於同年7月13日第9次工地會議確認鋼構材料尺寸後，縣府於同年7月30日會議結論要求承商儘速備料。因達觀公司屢次不願配合辦理鋼構後續變更設計(期間達觀公司於109年7月17日、同年9月10日提送2次變更設計內容皆無鋼構材料尺寸變更，故縣府皆退還修正)，並於109年10月14日函縣府說明略以：「原設計鋼構尺寸為多家鋼構廠均能採購或製作之規格，故未納入本次變更設計；如廠商執行仍有疑義，將請廠商提出正式釋疑或採同級品或優化方式辦理」，縣府則於109年10月21日函請達觀公司依據工程契約第2條第2項第(四)款第(2)點第D目規定，提供鋼構3家以上詢價資料，以利責任釐清。惟達觀公司又於109年10月26日函表示，設計書圖規範並未限制承商不可

採行購買母材，再由加工廠加工，縣府遂再於同年11月5日函要求達觀公司提出鋼構工項預算編列依據或3家製造商詢價資料。因多次公文來往皆無結論，縣府終主動與達觀公司終止契約，另委託台南市結構工程技師公會鑑定本案材料調整後整體結構安全性，及原鋼構材料尺寸市場是否供應。鑑定結論：原鋼構材料確實有取得不易、無法如期完工疑慮。是則，本案鋼構材料尺寸於110年2月1日由原設計單位(達觀公司)原則核定規格尺寸(與原規格不同)，經解約重新辦理勞務採購案後，新設計單位(建築師事務所)依照達觀公司核定鋼構尺寸辦理變更設計，結構安全部分由縣府委託台南市結構工程技師公會協助審查符合相關技術規範，並由該公會於110年2月17日出具確認結構安全鑑定報告書，承商始依據核定後之鋼構變更設計圖說施工，致嚴重影響工程進度(本計畫原訂108年底完工，實際迄至110年12月16日始竣工)。

- (四)綜上，縣府為使本計畫採購案順利完成招標作業，減項施作停車場等附屬設施，先以簡易停車位代之，雖屬應急之便宜措施，卻無端增加公帑支出，致事後難以補足該等附屬設施，不僅肇致大林驛站完工營運後使用效能不彰，亦有浪費公帑之虞；本案工程開工後，又因鋼構材料規格尺寸問題，耽延施工工期，較原計畫所訂延後2年始竣工，顯有未洽。

三、本案計畫實際履約建築師與原服務建議書之協力建築師不符，影響履約品質，嘉義縣政府卻毫無警覺，不僅肇致履約爭議，且終止契約後，須再另行辦理委託監造及變更設計採購案，徒增行政作業流程，延宕完工工期。

- (一)查達觀公司於107年7月投標「大林慢城門戶計畫委託勘測規劃、設計及監造」案之服務建議書，係由陳昆豐建築師事務所簽署合作同意書，嗣後達觀公司經評選為最優勝廠商並得標訂約。依據達觀公司107年9月11日提送之實施工作計畫書第2.2節載明，陳昆豐建築師負責法規檢討、建築規劃、建築方案研擬、建築相關細部設計圖說、建築執照申請及工程品管執行等業務。惟因本案各次規劃設計報告會議及現地勘查皆由計畫主持人代表出席簡報，陳昆豐建築師事務所並未派員出席與會，致縣府人員主觀認為相關設計圖說皆有建築師團隊參與。迨至本案完成細部設計，達觀公司於108年11月14日函請縣府於建造執照申請書用印時，因相關委託文件係由沈鴻濤建築師事務所辦理，並由沈鴻濤建築師簽名，縣府方知悉達觀公司未依服務建議書所載，由協力建築師(陳昆豐)辦理建築規劃等相關作業。
- (二)經查，縣府於110年3月17日函知達觀公司，因承攬資格不符建築法第13條規定及逕予更換服務建議書之協力建築師有違反政府採購法(下稱採購法)第65條規定轉包之嫌，依據「大林慢城門戶計畫委託勘測規劃、設計及監造」案契約第16條第1款第14目規定終止契約，並將檢討各項逾期違約金及該公司所增加之額外費用與遭受損失。達觀公司則於同年3月31日向行政院公共工程委員會申請調解，請求縣府繼續履行契約，縣府於歷次調解會議重申達觀公司執行本案確有上開違規情事，惟調解委員於調解成立書表明：「依本法(採購法)施行細則第87條：『本法第65條第2項所稱主要部分，指下列情形之一：一、招標文件標示為主要部分者。二、招標文件標示或依其他法規規定應由得標廠商自行履

行之部分。』經查系爭採購案投標須知第67點就前揭本法施行細則第87條所定『主要部分』、『應由得標廠商自行履行之部分』均未勾選、記載，且申請人提交之服務建議書亦未指明簽證建築師之人選（服務建議書雖載有合作之建築師，惟係西班牙建築師，尚無從於我國辦理建築師簽證業務）。……他造當事人認申請人有違法轉包情事，亦難認有據。」不認同縣府之意見訴求。縣府並於調解會議主張達觀公司執行本案期間確有逾期及設計缺失責失，共應扣罰71萬7,659元，調解委員審酌達觀公司辦理本案之報酬及執行各項工作，參酌民法第252條規定意旨，建議酌減扣罰金額之30%，縣府基於解決紛爭之立場，並尊重調解委員所為之勸導，勉予同意本案調解建議。

（三）復查，本計畫之規劃、設計及監造案係107年8月31日決標，108年11月至12月共辦理3次「大林慢城門戶計畫-大林驛站及育菁公園景觀改善工程」採購招標公告，均因無廠商投標或合格廠商未達3家而流標，嗣經檢討預算書圖後，縣府同意達觀公司建議，減項施作停車場等部分項目，而於108年12月26日決標。迄至110年3月17日，縣府與達觀公司因上開擅自更換協力建築師及鋼構材料尺寸疑義而終止契約，肇致履約爭議。縣府並另於110年4月16日辦理「大林慢城門戶計畫-大林驛站及育菁公園景觀改善工程委託監造及變更設計」採購案公告招標，同年5月19日決標予葉照賢建築師事務所，並於同年6月16日簽約，迄同年11月26日簽准第2次變更設計後，於110年12月16日竣工。

（四）綜上，本案計畫實際履約建築師與原服務建議書之協力建築師不符，影響履約品質，縣府卻毫無警覺

，不僅肇致履約爭議，且終止契約後，須再另行辦理委託監造及變更設計採購案，徒增行政作業流程，延宕完工期程。

四、嘉義縣政府辦理「大林慢城門戶計畫」，因承辦人員非屬工程專業領域，亦未熟悉政府採購相關法令，復欠缺橫向連繫，致使計畫一再刪減，終未能達成原規劃目標，該府允宜注重人才之培育及政府採購專業知識之養成，並加強橫向連繫溝通管道，始能維持政府採購品質及維護並保障承辦人員權益。

(一)按採購法第95條第1項規定：「機關辦理採購宜由採購專業人員為之。但一定金額之採購，應由採購專業人員為之。」採購專業人員資格考試訓練發證及管理辦法第2條第1項規定：「機關辦理採購，其訂定招標文件、招標、決標、訂約、履約管理、驗收及爭議處理，宜由採購專業人員承辦或經採購專業人員審核、協辦或會辦。但一定金額之採購，應由採購專業人員承辦或經採購專業人員審核、協辦或會辦。」

(二)縣府復稱，「大林慢城門戶計畫」先期係由該府綜合規劃處承辦，該處係屬幕僚單位，並無辦理景觀規劃設計之經驗，亦無編制工程專責人員，僅係配合階段性內部決策，主政本案規劃設計業務，並參考其它工程規劃設計標案據以擬定招標文件；然此類大型景觀建築工程規劃設計案亟仰仗承辦人員專業能力與實務經驗，本案因經驗不足，未參採適宜工程規劃設計招標文件，致本案投標須知第67點所定「主要部分」、「應由得標廠商自行履行之部分」均無勾選；縣府未來辦理類似案件應以本案經驗為鑑，檢討改進並嚴加督促各級單位確實審查建築景

觀工程之技術服務廠商投標資格認定及履約成員變動報核作業等語。

(三)經查，縣府綜合規劃處承辦「大林慢城門戶計畫」，因該處無工程專責人員，故事先未評估計畫可行性，事後經費掌握不足，致使計畫一再刪減，不僅未能達成原規劃目標，甚至已完工營運之大林驛站因欠缺附屬設施，亦恐淪為蚊子館。由於建築景觀、工程規劃設計……等等領域，並非人人可易於窺其門徑，而縣府處室承辦人力有限，因此，府內橫向聯繫溝通管道實屬重要。爾後為避免再發生類此狀況，縣府允宜培育相關專業領域人才，對於辦理採購相關業務之承辦人及主管，除平時加強教育訓練外，亦可依採購法之採購專業人員之相關規定，取得相關證照。

(四)綜上，縣府辦理「大林慢城門戶計畫」，因承辦人員非屬工程專業領域，亦未熟悉政府採購相關法令，復欠缺橫向連繫，致使計畫一再刪減，終未能達成原規劃目標，該府允宜注重人才之培育及政府採購專業知識之養成，並加強橫向連繫溝通管道，始能維持政府採購品質及維護並保障承辦人員權益。

五、「大林慢城門戶計畫」雖僅大林驛站完工使用，惟本院實際履勘時，發現候車搭車旅客甚稀，為避免大林驛站成為閒置設施，嘉義縣政府應協同嘉義縣大林鎮公所積極辦理相關活化措施、落實活化方案，俾使「大林驛站」發揮其應有之效益。

(一)據縣府說明，本案計畫提案評估時(106-107年)，國道客運搭乘人數仍有一定使用量，當時統聯汽車客運股份有限公司(下稱統聯客運)配合短端售票實施，1618路線再增加販售「中港轉運站-嘉義」、「大林

-嘉義」等區間，故針對原大林轉運站周邊雜亂空間及障礙物通盤整理，新設之大林客運轉運站(大林驛站)具有1,304平方公尺之地坪，並以獨特造型形塑地方特色公共建築作為國道客運之樞紐，另考量運用客運站後方之閒置綠地空間，另規劃為大林在地農特產市集，串聯大林鎮及周邊地區各文化景點、生態景點、產業特色及地方聚落，聯結各不同空間向度，以利未來觀光發展。惟本案執行期間歷經地方民意變化、履約爭議及鋼價上漲等波折，刪減明華濕地及育菁公園2工區。而大林驛站完工後，即因疫情衝擊影響，致原先同意進駐之阿羅哈客運股份有限公司決定停駛國道客運路線，縣府遂與統聯客運於111年3月8日簽訂試營運契約，並於同年3月25日開始營運，提供嘉義大林-臺北路線之國道客運服務，並由統聯客運負責場站周邊清潔及管理維護事宜。縣府後續並將移交予嘉義縣大林鎮公所(下稱大林鎮公所)接管，由該公所接續導入文創青農市集活化周邊場域等語。

- (二)然查，本院於112年3月9日現場履勘時，發現大林驛站候車搭車旅客稀少。縣府則稱大林驛站使用量約為1,300人/月，且統聯客運班次係1小時1班次，因此履勘時正好沒有人等語云云。惟為避免大林驛站成為閒置設施，縣府已規劃大林驛站初步活化措施如下表，該府並將持續與大林鎮公所合作加強大林驛站與大林鎮內各景點之串聯、遊程規劃及滾動式檢討各項活化措施方案。

項次	項目	目前辦理情形
1	協調客運業者進駐	已通知監理所辦理會勘，俟會勘協商後(嘉義縣公車處7307梅山-北港線及嘉義客運幸福大林1路公車路線)，依會勘結論移設停靠站牌至大林驛站。 (目前統聯客運已有固定班次停靠)
2	市集	大林鎮公所研擬中。
3	活動	持續宣導相關局處辦理活動時，可多使用大林驛站當作活動地點。
4	電動車充電站	規劃已預留電動車充電樁電箱及管線空間，鎮公所近期將與充電樁業者洽談。
5	引進業者進駐	後續將與超商、伴手禮或販賣機業者洽商提供簡易餐食飲料，讓自行車及步行環島者作為休憩點。

(三)經查，大林鎮公所於本案提案階段已同意負責大林驛站後續管理維護事宜，大林鎮公所於112年初主動向縣府要求確認接管事宜，縣府衡酌大林鎮公所對於大林驛站管理使用事宜之強烈意願，且驛站用地屬大林鎮鎮有地，考量地方自治權宜，爰於112年1月31日與大林鎮公所召開「大林鎮相關研商議題」會議，決議「大林驛站擇期移交大林鎮公所接管」，並於112年3月6日召開「大林驛站營運接管討論會」，決議「於點交作業完成後正式移交大林鎮公所管理」。大林鎮公所初步規劃將循促進民間參與公共建設法「OT模式」遴選委託民間優良廠商經營管理，亦將依據地方需求及國內交通趨勢，研議加裝電動車充電樁及導入文創青農市集活化周邊場域。

(四)另營建署亦對本案活化措施提出下列建議與協助：

- 1、本案縣府委託之設計廠商原提出之交通量分析，平日一天有35班次，假日一天約40班次，惟108年底起嚴重特殊傳染性疫情爆發，3年來已造成國內旅遊及國道客運業者重大衝擊，原先經營兩家業者僅剩統聯客運(1小時1班次)，使用量確實與

原先規劃有相當落差；周邊開放空間原規劃供市集活動之構想，也未於車站完工後有相關使用計畫。

- 2、營建署於112年3月執行檢討會議決議，已將本案納入閒置活化案件專案列管，並要求縣府於112年4月7日前提出活化構想，該署亦將多面向要求縣府完成車站活化。
- 3、內政部城鎮之心計畫在政策宣導推動時，均向地方政府鼓勵，透過府內跨局處業務整合，對接部會軟體、硬體建設補助資源整合投入，讓計畫可以發揮整體效益。本案既已完成國道客運轉運站，未來可思考以下方向：
 - (1) 擴充轉運車站使用量能：除既有統聯客運經營外，可再協調潛在的國道、公路之客運業者將大林驛站設為轉運點；如公路單位補助之幸福巴士路線，可增設本站為中繼站。車站內部空間可以再思考OT委外常設小賣店或小鎮旅遊的借問站(諮詢站)。
 - (2) 車站旁開放空間舉辦市集活動：建議縣府整合相關局處之例行活動至大林驛站舉辦，例如大林的小農市集、文藝展演、小鎮觀光旅遊活動、社區規劃師PK賽與成果展示，提高驛站能見度與使用率。
 - (3) 推動小鎮輕旅行：本案既為大林西區門戶，大林以其發展歷史發展，已獲國際慢城認證，進一步可思考朝小鎮慢遊鐵馬行，規劃背包客自助旅遊方式，提供自行車租借服務及特色景點串接路線。
- 4、本案既由縣府申請補助施作完成，原規劃車站轉運、市集活動等發展需求預定與實際量能有相當

大落差，雖縣府已與大林鎮公所協商完成大林驛站移交接管，營建署仍會持續督促應由縣府主導，與公所合作完成驛站活化。本案之活化，除量體本身之空間活化外，尚包括整體轉運量人潮的提升，非大林鎮公所可獨立完成，後續將請縣府整合府內相關局處，對接相關部會資源，讓計畫發揮整體效益。

- (五)綜上，「大林慢城門戶計畫」雖僅大林驛站完工使用，惟本院實際履勘時，發現候車搭車旅客甚稀，為避免大林驛站成為閒置設施，嘉義縣政府應協同大林鎮公所積極辦理相關活化措施、落實活化方案，俾使「大林驛站」發揮其應有之效益。

六、內政部核定補助「大林慢城門戶計畫」後，放任整個計畫一再修改、刪減，不僅未能達成原計畫目標，且僅餘之「大林驛站」工區因部分附屬設施未同步興闢，而影響使用效能；該部營建署雖稱每月召開進度檢討會議追蹤個案執行進度，惟「大林驛站」工程不僅未能依嘉義縣政府109年8月之趕工計畫於110年2月完工，反而於110年3月停工至同年6月復工，迄至110年12月始竣工，工程一再延宕，該部營建署亦有督導不周之處，均應檢討改進。

- (一)查內政部於107年4月23日核定補助「大林慢城門戶計畫」規劃設計及監造費763萬元，並建議匡列總經費9,000萬元(中央補助8,100萬元、縣府自籌900萬元)，同時提醒縣府於辦理大林驛站、育菁公園、昭慶寺及明華濕地工區整體規劃時，應就明華濕地及昭慶寺之跨橋部分，審慎評估必要性，避免不必要的硬體工程，並掌握協調與設計時程，必要時剔除該工區。107年7月25日，內政部因立法院統刪城鎮

之心計畫預算，而將「大林慢城門戶計畫」總經費調整下修為6,500萬元，該部並於同年11月6日函同意縣府提報之經費調整及修正計畫書，該計畫書編列發包工程費共計5,902萬4,165元，其中「大林慢城道之驛」直接工程費3,819萬9,051元、「明華濕地與昭慶寺串聯」直接工程費116萬200元、「育菁公園生態恢復」直接工程費1,307萬8,705元；另含空氣污染防制費、工程管理費、規劃設計監造費及其他費用總計6,500萬元。

(二)經查，縣府於108年3月8日書面審查同意通過整體規劃報告書，發包工程費共計7,317萬8,340元，其中「大林驛站」直接工程費5,337萬5,991元、「明華濕地與昭慶寺串聯」直接工程費116萬200元、「育菁公園」直接工程費1,047萬6,550元，另含空氣污染防制費、工程管理費、規劃設計監造費及其他費用等共計約8,035萬元。嗣縣府以計畫經費有限及用地仍有待協調等緣由，暫緩辦理明華濕地及昭慶寺工區，並於同年7月22日審查通過基本設計，發包工程費共計5,874萬9,245元，其中「大林驛站」直接工程費4,486萬5,193元、「育菁公園」直接工程費730萬9,248元，另含空氣污染防制費、工程管理費、規劃設計監造費及其他費用總計6,500萬元。又，縣府於108年11月至12月間，共辦理3次採購招標公告，均因無廠商投標或合格廠商未達3家而流標，而於同年12月12日同意減作「大林驛站」之停車場等附屬設施，並於同年12月26日決標，工程契約之發包工程費共計5,790萬元，其中「大林驛站」直接工程費4,639萬3,086元、「育菁公園」直接工程費382萬3,429元。

(三)再查，縣府因地方民眾對於育菁公園之設計方案於

短期間內難以達成共識，報經營建署於109年9月10日召開城鎮之心計畫競爭型計畫變更設計及執行進度專案檢討會議，結論略以：「考量大林驛站因招標流標，雖檢討調整單價及工項後決標，但主體建築完工後恐因經費不足，驛站所需停車場、水岸步道及公園綠地等附屬服務功能未能同步興闢完成，影響車站使用效能，而育菁公園腹地廣大卻因受限經費額度，僅能施設廟宇廣場及水岸無障礙坡道，且居民對目前設計方案尚有不同意見須整合，經權衡2工區經費投入效益後，同意先將育菁公園減作，經費挪至大林驛站工區補足附屬服務設施……。」據以辦理工程變更設計，調整工區施作項目（減作育菁公園、增加停車場設施）。

- (四)復查，內政部為辦理核定補助計畫追蹤管考，依城鎮之心計畫補助執行要點規定，由營建署每月召開進度檢討會議追蹤個案執行進度。本案經108年6月5日基本設計審查通過後，該署即每月追蹤督導，本案於108年9月26日完成細部設計審查、108年12月26日工程決標，該署於109年7月之檢討會議遂要求縣府應提出趕工計畫，縣府則於同年8月28日訂出110年2月完工之趕工計畫。迄110年3月5日，本案工程因勞務廠商原設計之鋼料無法取得而停工，縣府並於同年3月17日與該廠商終止契約，重新辦理勞務採購招標，同年6月16日重新簽約，本案工程始於110年6月15日復工。此期間，營建署仍每月持續督導，惟因受疫情影響於6月改採線上會議追蹤，8月疫情趨緩時，除針對落後案件進行專案督導追蹤外，並於110年8月27日辦理嘉義縣年度工程督導考核及績效評鑑時，特別安排進行現地會勘，責成縣府及施工廠商積極趕工，並請設計單位同步辦理變更

設計。大林驛站工程則於110年12月16日竣工。

(五)綜上，內政部核定補助「大林慢城門戶計畫」後，放任整個計畫一再修改、刪減，不僅未能達成原計畫目標，且僅餘之「大林驛站」工區因部分附屬設施未同步興闢，而影響使用效能；營建署雖稱每月召開進度檢討會議追蹤個案執行進度，惟「大林驛站」工程不僅未能依縣府109年8月之趕工計畫於110年2月完工，反而於110年3月停工至同年6月復工，迄至110年12月始竣工，工程一再延宕，營建署亦有督導不周之處，均應檢討改進。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至五，函請嘉義縣政府確實檢討改進見復。
- 二、調查意見六，函請內政部確實檢討改進見復。
- 三、調查意見，函復審計部。
- 四、調查意見經委員會討論通過後公布。
- 五、檢附派查函及相關附件，送請內政及族群委員會處理。

調查委員：林文程

浦忠成

中 華 民 國 112 年 9 月 19 日