

The collage consists of six images arranged in a 3x2 grid. The top-left image shows a modern, curved, grey and blue MRT station entrance. The top-right image is a map of the Kaohsiung area with MRT lines and stations highlighted in various colors. The middle-left image shows a yellow and white MRT station entrance. The middle-right image shows a yellow and white MRT station entrance. The bottom-left image shows a yellow and white MRT station entrance. The bottom-right image shows a yellow and white MRT station entrance.

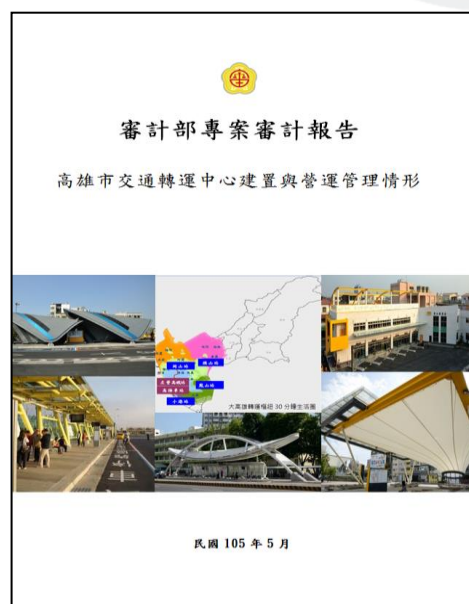
審計部 印

中華民國審計部及其所屬機關民國105年度審計人力計有731人(預算員額)，隸屬於監察院，獨立行使審計職權，監督政府及其所屬機關預算之執行，並就其運用資源之經濟性、效率性及效果性進行考核。

審計部及其所屬機關民國103年審計結果可量化財務效益約240億2千5百萬餘元，平均每花費政府預算1元至少可節省政府支出或增加收入18.55元。

本專案審計報告揭露高雄市轉運中心建置與營運管理情形，因高雄市政府交通局先期規劃未盡嚴謹，建置完成後之宣傳行銷及經營管理亦有未盡周延之處，肇致無法充分發揮交通轉運中心預期效益，業經促請該府檢討改善，已研提相關改善措施，有效提升整體轉運中心營運效能。

更多有關審計部之資訊，請參閱審計部全球資訊網(www.audit.gov.tw)



目 錄

壹、總述	1
一、調查原委	1
二、調查範圍	1
三、調查方法及限制	1
四、主要調查發現	2
五、調查意見處理情形	3
貳、專案調查辦理情形	3
一、前言	3
二、調查重點及發現	5
三、調查意見及建議	11
參、行政機關回應情形	22
肆、後續改善及整體效益情形	24
伍、結語	25

圖 目 錄

圖 1 SurveyMonkey 網路問卷畫面	2
圖 2 交通局網站登載網路問卷填寫訊息	2
圖 3 旗山轉運中心	7
圖 4 岡山 A 站-岡山轉運中心	7
圖 5 岡山 B 站-南岡山轉運中心	7
圖 6 小港轉運中心	7
圖 7 鳳山轉運中心	7
圖 8 旗山轉運中心 1 樓商業空間閒置	11
圖 9 市區公車一日兩段吃到飽新聞稿	23

表 目 錄

表 1 高雄市政府轉運中心前期規劃相關經費及來源明細表	4
表 2 轉運中心委外規劃及市府先期計畫選定場址比較表	6
表 3 各轉運中心硬體建置成本及經費來源一覽表	8
表 4 各轉運中心舉辦記者會日期及經費一覽表	18
表 5 行經各轉運中心路線一覽表	19

高雄市交通轉運中心建置與營運管理情形

壹、總述

一、調查原委

高雄市縣於民國(下同)99年12月25日合併後，大高雄腹地幅員遼闊，地理軸線呈東北—西南走向，為能提供市民便捷的公共運輸服務環境，並響應交通部之公共運輸投資發展計畫及公路公共運輸提升計畫，高雄市政府(下稱該府)交通局(下稱交通局或該局)於其全球資訊網揭櫫「建置大高雄6大轉運樞紐，打造30分鐘生活圈」交通政策，規劃建置轉運中心串聯公共運輸系統，以交通部規劃之高雄車站、高鐵左營站為二大主要轉運中心，交通局規劃之旗山、岡山、小港、鳳山為四大次要轉運中心，期以最有效率之運輸縮短區域間之距離。

依審計法第2條第5款、第65條第2款及第67條第3款至第5款規定，審計機關職司政府財務效能之考核，辦理各計畫實施進度、收支預算執行經過及其績效之審計，並應注意各計畫已成與未成、經濟與不經濟及其效能之程度。審計部高雄市審計處(下稱高雄市審計處)

為全盤瞭解高雄市交通轉運中心建置情形與啟用後實際營運所提供之效能是否達原預期效益，爰規劃辦理專案調查，期能發掘問題癥結，俾提出適切建議意見，發揮審計積極功能。

二、調查範圍

本調查涵括交通局94至103年辦理交通轉運中心(旗山、岡山、小港、鳳山等四大次要轉運中心)建置與啟用後營運情形。

三、調查方法及限制

(一)就地調查前審慎蒐集議題相關文獻、媒體報導、官方資訊等資料，並配合調查重點項目設計調查表送請交通局先行查填，另就相關事件製作大事紀，以加速就地調查工作之進行。

(二)就地調查時赴各轉運中心現場勘查，試乘及體驗轉運中心所提供服務暨各項便民措施之臨場感受，以研擬切合民意之使用者觀點審計意見。

(三)設計民眾滿意度調查問卷，並運用網路問卷發放方式(詳圖1、2)及統計分析系統(SPSS 或



資料來源：擷取自 SurveyMonkey 網站 103 年 3 月 31 日網路畫面。

圖 1 SurveyMonkey 網路問卷畫面



資料來源：擷取自高雄市政府交通局全球資訊網 103 年 4 月 11 日網路畫面。

圖 2 交通局網站登載網路問卷填寫訊息

SAS 等)評估問卷調查結果，俾供所提審計意見充分及適切查核佐證依據。

(四)該府於 94 年即有交通轉運中心建置之規劃，惟因年代已久，且高雄市縣合併升格時承辦人員更迭異動，增加資料蒐集之困難度；又交通局規劃打造 30 分鐘轉運生活圈新運輸型態，建置二大主要轉運中心(高雄車站、高鐵左營站)及四大次要轉運中心(旗山站、岡山站、小港站、鳳山站)，其中二大主要

轉運中心屬城際運輸轉運中心，係由交通部規劃辦理，該局針對屬高雄市地區性之四大次要轉運中心推動辦理建置計畫，並囿於審計人力與外勤時間等因素，本次調查係依據所列調查重點事項，就該局自行推動並已完工啟用之四大次要轉運中心進行資料蒐集，研提審核意見。

四、主要調查發現

經高雄市審計處調查結果，發現交通局辦理高雄市交通轉運中心建

置與營運管理情形，核有下列缺失：

- (一) 未能即時因應市縣合併改制妥為規劃轉運中心相關事宜，肇致投入公帑虛擲，復未就場址選擇之條件納入契約規範，一再辦理委託規劃卻未參採，顯有不經濟支出致效能過低情事。
- (二) 未就轉運中心場址土地使用分區審慎考量，投入鉅額公帑建置之交通建設僅以臨時建築物規模申請建築許可，相關法令規範亦欠嚴謹，復未積極辦理都市計畫變更以取得建造執照及使用執照，無法有效確保轉運中心使用效益。
- (三) 未能有效宣傳行銷推廣轉運中心訊息，場站設施使用率低，又部分行經轉運中心路線搭乘人次未增反降，且迄未參酌研究報告結論研擬具體改善措施，轉運中心建置未達預期效益。
- (四) 投入鉅額公帑補助興建之旗山轉運中心，係唯一規劃有商業及展售空間之場站，惟未依契約書規定積極督促業者履行契約約定事項，肇致興建完成後空間閒置，無法發揮原定便利旅客使用功能。

五、調查意見處理情形

本案調查所見缺失，經高雄市審計處依審計法第69條規定，於104年3月4日通知高雄市市長查明妥適處理，並報告監察院。嗣經高雄市政府於104年4月24日、7月24日、8月24日、9月30日函復具體改善措施，已有效提升整體轉運中心營運效能。高雄市審計處將其改善情形於104年11月4日函報審計部核轉監察院，該院已於同年月25日函復准予備查。

貳、專案調查辦理情形

一、前言

交通部自89年起陸續進行有關高雄都會區客運轉運中心規劃之重大交通建設計畫，如高雄鐵路地下化工程及高速鐵路左營車站轉運專用區新建工程等；另交通局亦為配合高雄都會區都市發展需要及大眾運輸之政策，自94年起對高雄都會區公路客運轉運中心設置區位及相關配合措施進行通盤檢討，包括高雄市公路客運轉運中心基地遴選委託服務及高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性評估、先期規劃及招商計畫等，暨因應市縣合併後之大高雄，土地面積

增加 18.25 倍，南北長達 133 公里，幾近高雄至雲林縣之距離，在此幅員規模下，交通運輸結構將隨之改變，爰規劃辦理高高屏跨域交通運輸系統整合規劃及多功能運輸中心，前高雄縣政府亦辦理高雄都會區捷運與公車系統整合規劃等與建置轉運中心相關問題之規劃研究。

續於 99 年 12 月 25 日市縣合併後，為縮短民眾旅行時間與提高可及性，交通局規劃打造 30 分鐘轉運生活圈的新運輸型態，透過二處主要轉運中心（高雄車站、高鐵左營

站）及四處次要轉運中心（旗山站、岡山站、小港站、鳳山站）之構建，再配合公路客運移撥路線與市區公車整併調整後之綿密路網，快速連結各分區之轉運中心，辦理大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計案，針對各轉運中心之區位、基地條件、旅運需求、席位及土地取得進行規劃設計，以研擬轉運中心之最適開發方式與經費來源，作為後續執行之參考依據。綜上，經統計由該府及前高雄縣政府主辦之規劃案，總經費計 2,116 萬餘元（詳表 1）。

表1 高雄市政府轉運中心前期規劃相關經費及來源明細表

案 名	辦理期間 (決標日至結算日)	結算金額 (元)	經費來源
合 計		21,167,190	
高雄市公路客運轉運中心 基地遴選委託服務	94 年 7 月至 同年 10 月	916,650	高雄市政府
高雄市公路客運轉運中心 民間參與投資興建營運之 可行性評估、先期規劃及 招商計畫	96 年 12 月至 99 年 7 月	10,000,000	高雄市政府
高雄都會區捷運與公車系 統整合規劃委託服務案	98 年 11 月至 99 年 12 月	2,900,000	1. 交通部公路總局補助 270 萬元 2. 前高雄縣政府預算 20 萬元
高高屏跨域交通運輸系統 整合規劃及多功能運輸中 心委託服務案	98 年 11 月至 99 年 12 月	1,835,540	前行政院經濟建設委員 會 98 年度國家建設整合 計畫補助交通部，交通 部委託高雄市政府辦理
大高雄 30 分鐘生活圈交通 轉運中心規劃設計委託服 務案	99 年 12 月至 101 年 12 月	5,515,000	高雄市政府

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料及審計部政府採購資訊查詢系統。

二、調查重點及發現

高雄市審計處經就交通轉運中心先期作業辦理、建置、建置完成後之使用及營運效能、建置完成後之管理維護等情形深入查核，茲將本計畫查核結果，摘述如次：

(一)先期作業辦理情形

1. 交通局為配合高雄都會區之都市發展需要暨整合高雄市之大眾運輸網絡，於 94 年委託專業顧問辦理高雄市公路客運轉運中心基地遴選委託服務，針對高雄市公路客運轉運中心之設置區位及相關配合措施，進行通盤檢討與研究，提出建議將中高雄地區轉運中心(建軍站)列為第一優先發展地點，並於 95 年 12 月 8 日簽奉市長核可辦理高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性評估、先期規劃及招商計畫委託案，96 年 9 月上網辦理招標，同年 12 月 24 日由○○公司以 1,000 萬元得標承攬，99 年 6 月 4 日依合約完成正式報告書並函送該局，同年 7 月 2 日支付尾款，結算金額 1,000 萬元。其報告書中可行性分析所作結論，評估結果不論係主要方案為轉運中

心及附屬事業 BOT 開發，或次要方案由政府興建轉運中心，以 OT 方式提供予民間經營，均為可行。惟該局未能於行政院 98 年 7 月通過高雄市縣合併改制案時，立即因應將上揭委託服務案配合市縣合併改制重新考量轉運中心位址及相關委託規劃案內容，任廠商依契約完成全案履約工作，迄隔(99)年 5 月 17 日及 9 月 15 日，再以上揭轉運中心基地遴選委託服務案，規劃時未存在高雄市縣合併議題，地點評估係從高雄市角度尋找合適地點，嗣因市縣合併在即，轉運中心位置應從大高雄都會區整體角度思考等由，簽報該府核准調整鳳山(建軍)站為次要轉運中心並停止公路客運轉運中心 BOT 招商作業，肇致政府投入 1,000 萬元公帑之委託服務案未見後續具體成效。

2. 又交通局及前高雄縣政府為因應市縣合併後之大高雄交通運輸結構改變、兼顧市中心及偏遠地區民眾之轉乘需求等由，分別於 98 年底辦理高高屏跨域交通運輸系統整合規劃及多功能運輸中心

(結算金額 183 萬餘元)及高雄都會區捷運與公車系統整合規劃(結算金額 290 萬元)委託服務案，所選定之轉運中心場址，除東高雄部分分別為公車處建軍站及捷運大寮站外，餘北高雄為捷運南岡山站、東北高雄為高客旗山北站、南高雄為捷運小港站、西北高雄為高鐵左營站；惟該局最終實際建置之轉運中心場址，東北高雄為高客旗山南站，北高雄除捷運南岡山站外並增置臺鐵岡山車站場址，東高雄為捷運大東站(即鳳山站)；又依 100 年 11

月 24 日該局所提出大高雄 30 分鐘生活圈—旗山、岡山、小港、鳳山次要轉運中心建置案整體計畫書(下稱整體計畫書)，鳳山分設 A 站—鳳山市區(大東)站及 B 站—公車處建軍站(詳表 2)，惟公車處建軍站實際未建置；另前高雄縣政府辦理高雄都會區捷運與公車系統整合規劃委託服務案時已知高雄市縣將合併改制，惟對於規劃內容，仍以前高雄縣 27 處鄉鎮市為主，高雄市 11 處行政區為輔，偏離合併後之整體交通運輸結構考量，事前規劃顯欠嚴謹。

表2 轉運中心委外規劃及市府先期計畫選定場址比較表

規劃(計畫)名稱	規劃(選定)場址	涵蓋範圍	提出日期
高雄都會區捷運與公車系統整合規劃委託服務案	一、北高雄：捷運南岡山站 二、東北高雄：高客旗山北站 三、東高雄：捷運大寮站 四、南高雄：捷運小港站 五、西北高雄：高鐵左營站	以前高雄縣27處鄉鎮市為主，高雄市11處行政區為輔	99 年 12 月
高屏跨域交通運輸系統整合規劃及多功能運輸中心委託服務案	一、北高雄：捷運南岡山站 二、東北高雄：高客旗山北站 三、東高雄：公車處建軍站 四、南高雄：捷運小港站 五、西北高雄：高鐵左營站	以高雄市11處行政區為主、前高雄縣27處鄉鎮市為輔，及高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃作業所涵蓋之8個屏東鄉鎮市	99 年 12 月
大高雄 30 分鐘生活圈—旗山、岡山、小港、鳳山次要轉運中心建置案整體計畫書	一、旗山：旗山南站 二、岡山：A 站—臺鐵岡山車站、B 站—捷運南岡山站 三、小港：捷運小港站 四、鳳山：A 站—鳳山市區(大東)站、B 站—公車處建軍站	市縣合併後之高雄市	100 年 11 月

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

(二)建置情形

1. 交通局為推動辦理屬高雄市地區性之四大次要轉運中心建置計畫，於 100 年 11 月 24 日提出整



資料來源：擷取自高雄市政府交通局全球資訊網。

圖 3 旗山轉運中心



資料來源：擷取自高雄市政府交通局全球資訊網。

圖 4 岡山A站-岡山轉運中心



資料來源：103 年 3 月 19 日實地拍攝。

圖 5 岡山B站-南岡山轉運中心

體計畫書，迄 102 年底止，各轉運中心均已建置完成(詳圖 3 至 7)，總建置成本共計 1 億 3,596 萬餘元(含高雄市政府自籌 7,011 萬餘元、中央政府補助款 2,404 萬餘元及企業出資 4,181 萬餘元)，其啟用日期、建置成本及經費來源列表說明如下(詳表 3)。

2. 據大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計正式報告書第五章轉運中心土地取得方式內容略以：岡山、小港及鳳山等轉運中



資料來源：擷取自高雄市政府交通局全球資訊網。

圖 6 小港轉運中心



資料來源：擷取自高雄市政府交通局全球資訊網。

圖 7 鳳山轉運中心

心之土地使用分區分屬廣場用地、廣場兼停車場用地及綠地等公共設施用地，其候車亭建置需依建築法第 28 條規定請領建造執照及使用執照，惟該局為滿足民眾對完善轉運設施之殷切期盼，並符計畫推動期程，於 101 年 7 月 16 日以：「依據小港、岡山及鳳山都市計畫土地使用分區管制要點內，並無訂定建築之建蔽率及容積率，因此無法源依據申請建築執照，爰本案轉運候車亭擬依據建築法第 99 條規定暨高雄市（縣）建築管理自治條例，申請臨時建築物許可。」簽奉該府核准

以申請臨時建築物許可方式辦理，分別於 101 年 8 月 27 日、9 月 20 日、10 月 15 日發函該府工務局建築管理處申請取得小港、岡山、鳳山等轉運中心候車亭臨時建築許可。查上揭轉運中心使用年限長達 30 年，且係供公眾使用，僅以臨時性建物規格申請建築許可，未取得正式建造執照及使用執照，顯有未妥。

(三)建置完成後之使用及營運效能情形

1. 交通局於整體計畫書列示計畫目標(一)目標說明：「本計畫希冀結合都會區捷運系統場站與既有客

表3 各轉運中心硬體建置成本及經費來源一覽表

轉運中心	啟用日期	建置成本(元)	經費來源(元)
合計		135,964,069	
旗山	102 年 1 月 12 日	59,632,791	高雄市政府：7,620,068 中央補助款：21,600,000 ○○客運：30,412,723
岡山	102 年 2 月 7 日	22,413,880 (含南岡山動態資訊建置工程約 22 萬餘元)	高雄市政府：21,292,048 中央補助款：1,121,832
南岡山	101 年 12 月 23 日	21,500,000	高雄市政府：21,500,000
小港	102 年 3 月 27 日	12,815,500	高雄市政府：750,000 中央補助款：667,500 ○○公司捐贈：11,398,000
鳳山	102 年 5 月 8 日	19,601,898	高雄市政府：18,947,898 中央補助款：654,000

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

運場站設施，透過轉運中心之建置，由公路公共運輸與軌道場站之結合，擴展大眾運輸服務範圍，縮減乘客旅行時間，提升大眾運輸使用率……。」據交通部統計處各年度公布之民眾日常使用運具狀況調查報告指出，101 及 102 年高雄市公共運輸市占率均為 7.15%，並未因各轉運中心陸續啟用而提升；復依交通局 101 及 102 年交通施政暨員工風紀操守滿意度民意調查報告高雄市民眾通勤常用運具，其中公車部分均為 2.8%，均顯示上開提升大眾運輸使用率之計畫目標仍有待加強。

2. 交通局於 101 年 12 月至 102 年 5 月間陸續啟用旗山、岡山(含南岡山)、小港及鳳山轉運中心，為宣導各轉運中心完工訊息，增進民眾利用轉運中心轉乘各類大眾運具，於各轉運中心工程啟用時舉辦啟用記者會，辦理經費共計 39 萬餘元，並於自由時報、聯合報、中國時報等平面及電子媒體刊載相關資訊，另透過戶外看板、刊物、該府與該局網站等行銷推廣轉運中心訊息。惟查交通局 102

年交通施政暨員工風紀操守滿意度民意調查報告，其中有關民眾使用轉運中心之經驗 1 項，僅一成二(11.9%，191 人)的民眾表示曾經前往已啟用之轉運中心搭車，且對大高雄 30 分鐘轉運生活圈政策感到不滿意者，其中不滿意原因為相關政策宣導不足者占二成八(28.4%)，另依高雄市審計處於 103 年 3 及 4 月辦理高雄市政府建置交通轉運中心成效滿意度問卷調查結果，仍有逾半數民眾(50.4%)不知道轉運中心訊息，且有逾七成(76.7%)民眾未曾使用轉運中心，顯示該局未能有效宣傳行銷推廣轉運中心訊息，致民眾知悉轉運中心訊息及曾使用轉運中心之比率偏低。

3. 另查截至 103 年 10 月底止，行經旗山、岡山(含南岡山)、小港及鳳山轉運中心路線分別為 27 條、20 條、10 條及 13 條，扣除相同路線後共 69 條路線，依該局提供公車運量統計資料，100 至 102 年分別為 4,110 萬餘人次、4,529 萬餘人次及 4,677 萬餘人次，雖呈現逐年成長趨勢，惟 102 年增幅 3.27%遠低於 101 年增幅

10.18%，轉運中心之建置未明顯提升公車系統運量，且 102 年較 101 年增加 148 萬餘人次，主要係交通局自 102 年 11 月 1 日起推行「持一卡通市公車免費搭」政策，若排除該政策因素影響，以 101 及 102 年 1 至 10 月運量比較，102 年 1 至 10 月運量 3,730 萬餘人次，較 101 年同期間 3,702 萬餘人次，僅增加 28 萬餘人次，約 0.76%，另 103 年 1 至 10 月運量 4,569 萬餘人次，雖較 101 及 102 年同期間增加，惟上開行經各轉運中心路線中，以 101 至 103 年各年 10 月份運量比較分析，仍有 6 條路線搭乘人次逐年遞減，占該 2 年相同路線 60 條(原 69 條路線扣除 102 或 103 年新闢之 9 條路線)之 10%，甚至其中紅毛港航線專車等 5 條路線減少幅度達 20%以上，轉運中心建置成效不彰。

4. 交通局為使有限大眾運輸資源充分使用，期透過整合措施，減少公車路線重疊及彎繞程度，強化與轉運中心及其他運輸系統連結，於 100 年 12 月 30 日委託 ○○大學辦理四大轉運中心公

車路線調整及規劃案，委託金額 93 萬元。查 ○○大學於 102 年 6 月提出結案報告，其中第四章路線規劃有關公路客運路線整合 1 節，以「檢視各路線行經轉運中心之情形」、「轉運中心位於路線之中途站，則考慮將路線切分為二條路線，使其路線以轉運中心為路線起、迄點」及「掌握旅次起迄資料，分析路線切分後之轉乘旅客數」等步驟，整理分析各轉運中心之路線情形，並規劃就旗山轉運中心 8028 等 8 條路線、鳳山轉運中心 8001 等 5 條路線及岡山轉運中心 8039 等 8 條路線，共 21 條路線進行調整，惟迄 103 年 12 月底止仍未參酌前開規劃成果，研擬具體改善措施，肇致轉運中心使用效率未見提升。

(四)建置完成後之管理維護情形

依整體計畫書所載，旗山轉運中心用地所有權及管理單位均為 ○客運，交通部及該府基於鼓勵民間經營偏遠路線業者之精神，依據發展大眾運輸條例及大眾運輸事業補貼辦法之規定，給予建設經費補助。並據交通局與 ○○客運於 100

年 11 月 30 日簽訂高雄市旗山轉運站建設補貼計畫契約書內容略以：

○○客運(乙方)依該局(甲方)核定之旗山轉運站建設計畫企劃書內容辦理整建及營運，企劃書及該契約之附件與該契約條款具有同等效力；查旗山轉運中心於 102 年 1 月 12 日完工啟用，建置經費 5,963 萬餘元(中央及該府補助 2,922 萬餘元，○○客運自籌 3,041 萬餘元)，據高雄市審計處於 103 年 3 月 19 日派員赴現場勘查，發現商業空間除原已出租之便利商店外，其餘均未積極設法出租而閒置(詳圖 8)，且未依原規劃目標辦理推廣地方農特產品展售及引進商業活動機能以滿足轉運中心旅客使用需求等與契約書及企劃書規定未合情事，惟該局迄未要求○○客運依約履行應盡義務及積極改善場站應有功能。



資料來源：103 年 3 月 19 日實地拍攝。

圖 8 旗山轉運中心 1 樓商業空間閒置

三、調查意見及建議

前項調查發現缺失，高雄市審計處依審計法第 69 條規定於 104 年 3 月 4 日通知高雄市市長查明妥處，並報告監察院。茲分述如次：

(一)未能即時因應市縣合併改制妥為規劃轉運中心相關事宜，肇致投入公帑虛擲，復未就場址選擇之條件納入契約規範，一再辦理委託規劃卻未參採，顯有不經濟支出致效能過低情事

1. 交通局為配合交通部規劃辦理高雄都會區都市發展需要及大眾運輸之政策，對高雄都會區公路客運轉運中心設置區位及相關配合措施通盤檢討，於 94 年進行高雄市公路客運轉運中心基地遴選委託服務，規劃範圍係以高雄市為中心，並涵蓋鄰近之前高雄縣地區及屏東地區鄰近高雄市、縣之鄉鎮；續於 96 年就前案規劃結果辦理高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性評估、先期規劃及招商計畫之規劃作業；嗣行政院於 98 年 7 月通過高雄市縣合併改制案，為因應市縣合併後之大高雄土地面積增加 18.25 倍，幅員擴大，交通運輸

結構隨之改變，須兼顧市中心及偏遠地區民眾之轉乘需求，交通局及前高雄縣政府分別辦理高高屏跨域交通運輸系統整合規劃及多功能運輸中心、高雄都會區捷運與公車系統整合規劃等與轉運中心相關之規劃研究案；續於 99 年 12 月 25 日市縣合併後，為縮短民眾旅行時間與提高各行政區可及性，規劃打造 30 分鐘轉運生活圈新運輸型態，再次委外辦理大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計案，定調二處主要轉運中心及四處次要轉運中心之構建，以完善大眾運輸路網服務，針對各轉運中心之區位、基地條件、旅運需求、席位及土地取得進行規劃設計，研擬轉運中心之最適開發方式與經費來源，作為後續執行之參考依據。經統計由該府及前高雄縣政府主辦之規劃案，總經費計 2,116 萬餘元。

2. 查交通局於 94 年委託專業顧問辦理高雄市公路客運轉運中心基地遴選委託服務案，就高雄市公路客運轉運中心之設置區位及相關配合措施進行通盤檢討與研究，提出建議將中高雄地區轉運

中心(建軍站)列為第一優先發展地點，並於 95 年 12 月 8 日簽奉市長核可辦理高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性評估、先期規劃及招商計畫委託案，96 年 9 月上網辦理招標，同年 12 月 24 日由○○公司以 1,000 萬元得標承攬，99 年 6 月 4 日依合約完成正式報告書並函送該局，於同年 7 月 2 日支付尾款，結算金額 1,000 萬元。其報告書中可行性分析所作結論，不論係主要方案為轉運中心及附屬事業 BOT 開發，或次要方案由政府興建轉運中心，以 OT 方式提供予民間經營，評估結果均為可行。另據高雄市縣合併改制計畫(行政院公報第 15 卷第 170 期 98 年 9 月 4 日刊登)內容略以：該府與前高雄縣政府分別於 97 年辦理調查，均有超逾五成以上市民支持市縣合併改制，97 年 12 月 9 日高雄市市長與前高雄縣縣長共同簽署高雄市縣應於 99 年完成合併改制之聲明，嗣經總統於 98 年 5 月 27 日修正公布地方制度法，賦予縣(市)合併改制直轄市之明確法源依據，98 年 6 月內政

部審查通過高雄市縣合併改制直轄市案，同年7月行政院正式通過高雄市縣合併改制案；暨高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性評估、先期規劃及招商計畫契約書第3條契約價金之給付：「契約價金採總包價法……。第一期款：乙方完成人員派駐事宜，經甲方核定後，付給乙方契約總價之10%……。第二期款：工作計畫經甲方審查通過後，付給乙方契約總價之10%。第三期款：可行性評估報告書經甲方審查通過後，付給乙方契約總價之20%。第四期款：先期計畫書經甲方審查通過後，付給乙方契約總價之20%。第五期款：期末報告經甲方審查通過後，付給乙方契約總價之30%。第六期款：乙方送交結案報告及相關資料光碟，並經甲方確認無誤後，付給乙方總價之10%。」、第14條契約變更及轉讓(一)：「甲方(交通局)於必要時得於契約所約定之範圍內通知乙方變更契約……。」及第15條契約終止解除及暫停執行(四)：「如因政策變更，乙方依契約繼續履行反而

不符公共利益者，甲方得報經上級機關核准，終止或解除部分或全部契約……。」等規定，查本案於行政院98年7月通過高雄市縣合併改制案時，已完成提出可行性評估報告書，惟交通局未就該府已積極推動之高雄市縣合併改制議題妥為因應，即時依上開契約第14條所訂變更委託規劃案內容，或第15條所訂辦理契約終止解除及暫停執行等，以減少第四至六期款支付之公帑損失，任廠商持續依契約完成全案履約工作，迄隔(99)年5月17日及9月15日，再以上揭轉運中心基地遴選委託服務案，規劃時未存在高雄市縣合併議題，地點評估係從高雄市角度尋找合適地點，嗣因市縣合併在即，轉運中心位置應從大高雄都會區整體角度思考等由，簽報該府於99年9月27日核准調整鳳山(建軍)站改由政府自行投資興建兼具調度功能次轉運站，並停止公路客運轉運中心BOT招商作業，肇致政府投入1,000萬元公帑之委託服務案未見後續具體成效，形成不經濟支出。

3. 又交通局及前高雄縣政府為因應市縣合併後之大高雄土地面積增加、交通運輸結構改變、兼顧市中心及偏遠地區民眾之轉乘需求等由，分別於 98 年底辦理高高屏跨域交通運輸系統整合規劃及多功能運輸中心(結算金額 183 萬餘元)及高雄都會區捷運與公車系統整合規劃(結算金額 290 萬元)委託服務案，期末報告於 99 年 12 月提出，所選定之轉運中心場址，東高雄分別為公車處建軍站及捷運大寮站，餘北高雄為捷運南岡山站、東北高雄為高客旗山北站、南高雄為捷運小港站、西北高雄為高鐵左營站；惟市縣合併後，該府並未參採上揭各項委託規劃結果，另為縮短民眾旅行時間與提高可及性，再次於 99 年底耗資 551 萬餘元委外辦理大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計委託服務案，並於 100 年 11 月 24 日提出整體計畫書，東北高雄另擇高客旗山南站建置，北高雄除捷運南岡山站外並增置臺鐵岡山車站場址；東高雄於鳳山分設 A 站—鳳山市區(大東)站及 B 站—公車處建軍站，南

高雄仍為捷運小港站，惟公車處建軍站實際並未建置，據該局表示選擇以捷運站或臺鐵、高鐵站為轉運站，俾利用軌道系統快速接駁服務，另為提升北高雄地區轉運中心之服務範圍，於臺鐵岡山站增設岡山轉運中心，又考量捷運大東站周邊設有大東藝術文化中心、鳳山區公所及鳳山醫院，且為擴大轉運中心服務範圍、延伸公共運輸服務至仁武、大樹、林園、大寮等地區之精神，經參考地方民意調查結果，選擇於捷運大東站(即鳳山站)設置轉運中心；惟查該局對於轉運中心場址之選擇既以利用軌道系統快速接駁服務及參考地方民意等考量，卻未將其納入委外契約中予以規範，一再辦理委託規劃服務案卻未參採，顯有不經濟支出情事。

4. 綜上，該局未能即時因應行政院於 98 年 7 月通過高雄市縣合併改制決策，依上開契約規定變更委託規劃案內容，或契約終止解除及暫停執行，肇致耗資 1,000 萬元辦理之高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行

性評估、先期規劃及招商計畫無後續具體成效；對於場址選擇之條件未納入委外契約中規範，一再辦理委託規劃服務卻未參採，顯有不經濟支出致效能過低情事。允宜積極檢討嗣後辦理相關重大交通建設應妥慎評估與規劃，多方蒐集中央部會、該府跨局處之施政計畫或政策方向，作為計畫推動之參據，並注意將決策所訂條件納列委外契約中據以執行，以充分發揮財務應有效能，避免造成資源無謂之浪費。

(二)未就轉運中心場址土地使用分區審慎考量，投入鉅額公帑建置之交通建設僅以臨時建築物規模申請建築許可，相關法令規範亦欠嚴謹，復未積極辦理都市計畫變更以取得建造執照及使用執照，無法有效確保轉運中心使用效益

1. 依建築法第 25 條第 1 項規定，建築物非經申請主管建築機關之審查許可並發給執照，不得擅自建造或使用或拆除；及大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計正式報告書第五章轉運中心土地取得方式內容略以：據建築法定

義，無論大量體建築物或無牆壁之候車亭均屬建築物，其建置須依循建築法規定請領建造執照及使用執照。交通局為滿足民眾對完善轉運設施之殷切期盼，並符計畫推動期程，於 101 年 7 月 16 日以：「依據小港、岡山及鳳山都市計畫土地使用分區管制要點內，並無訂定建築之建蔽率及容積率，因此無法源依據申請建築執照，爰本案轉運候車亭擬依據建築法第 99 條規定暨高雄市（縣）建築管理自治條例，申請臨時建築物許可。」簽奉該府核准以申請臨時建築物許可方式辦理，分別於 101 年 8 月 27 日、9 月 20 日、10 月 15 日發函該府工務局建築管理處申請取得小港、岡山、鳳山等轉運中心候車亭臨時建築許可；該府工務局於 101 年 10 月 9 日、10 月 22 日、11 月 19 日函復略以：各地號土地申請臨時性建築物，依據建築法第 99 條及高雄市建築管理自治條例規定，免適用建築法全部或一部之規定，均同意臨時性建築，使用期限 10 年，屆期應無條件自行拆除，逾期視為違建論處。查上揭

轉運中心係長期間供公眾使用，並據該局帳列岡山轉運候車亭財產清冊資料顯示其法定使用年限為 30 年，該局未能慎選車站、交通用地、或轉運專用區等使用分區土地，或就上揭無法建築之土地辦理都市計畫變更，以正式取得建造執照及使用執照，僅以民眾殷切期盼及符合計畫推動期程為由，以臨時性建物規格申請建築許可便宜行事。

2. 查各直轄市對於以臨時性建築物建置之候車亭，分別於臺北市免辦建築執照建築物或雜項工作物處理原則、新北市建築管理規則、臺中市臨時性建築物管理辦法、臺南市建築管理自治條例等，規範其規模或為面積 4 平方公尺以下且高度未超過 2.5 公尺，或為於市區道路範圍內建造者，或為使用期限至長不得超過 3 年等；查高雄市部分僅於高雄市建築管理自治條例(101 年 11 月 5 日制定)規定臨時性建築物之設置期限由主管機關核定，以 6 個月為限，但經目的事業主管機關簽報該府核定或其他法規另有規定者，得延長使用期限，惟

未就經目的事業主管機關簽報事項規範其規模、面積、範圍或使用期限等。交通局建置上揭 3 處轉運中心候車亭，依大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計各轉運中心用地規模預估表顯示，其建築物空間分別為 300 至 450 平方公尺不等，於廣場用地、廣場兼停車場用地及綠地等非市區道路範圍建築，造價亦高達 1,214 萬餘元至 2,115 萬餘元，法定使用年限為 30 年，惟該局僅依據建築法第 99 條規定暨高雄市建築管理自治條例以臨時建築物規模申請建築許可便宜行事，核欠妥適，該府對於臨時性建築物規範亦有未盡嚴謹之處。

3. 綜上，該局未能慎選車站、交通用地、或轉運專用區等使用分區土地，或就無法建築之土地辦理都市計畫變更，並取得正式建造執照及使用執照，僅以民眾殷切期盼及符合計畫推動期程為由，依臨時性建物規格申請建築許可，無法確保轉運中心可使用期限以發揮應有效益，顯有效能過低情事。允宜積極改進辦理，儘速研謀都市計畫變更土地使

用分區，俾利取得正式執照及用地之改善等措施，確保並延續轉運中心建置使用效益，另對於臨時性建築物規範未盡嚴謹之處，參酌其他市縣政府之規定研議訂定相關規範。

(三)未能有效宣傳行銷推廣轉運中心訊息，場站設施使用率低，又部分行經轉運中心路線搭乘人次未增反降，且迄未參酌研究報告結論研擬具體改善措施，轉運中心建置未達預期效益

1. 交通局於整體計畫書列示預期效果及影響(營運管理分析):「四大次要轉運中心完成後，將可提供旗美山城九區、岡山、鳳山及小港等地區之民眾不同運具或相同運具間之轉運服務，以及提供都會區內包括公路客運、捷運、計程車、自用小客車及機車等間之轉運……。」計畫目標(一)目標說明:「本計畫希冀結合都會區捷運系統場站與既有客運場站設施，透過轉運中心之建置，由公路公共運輸與軌道場站之結合，擴展大眾運輸服務範圍，縮減乘客旅行時間，提升大眾運輸使用率……。」計畫內容摘要(二):「為

縮短民眾旅行時間與提高可及性，規劃打造『30 分鐘轉運生活圈』……再配合公路客運移撥路線與市區公車整併，建立綿密之大眾運輸路網，快速連結各轉運中心……以建構完善的大眾運輸路網服務，並促進公共運輸資源的有效運用……。」查交通部統計處各年度公布之民眾日常使用運具狀況調查報告指出，101 及 102 年高雄市公共運輸使用率均為 7.15%，公共運輸使用率並未因各轉運中心陸續啟用而提升，復依交通局 101 及 102 年交通施政暨員工風紀操守滿意度民意調查報告高雄市民眾通勤常用運具，其中公車部分均為 2.8%，均顯示上開提升大眾運輸使用率之計畫目標仍有待加強。

2. 交通局於 101 年 12 月至 102 年 5 月間陸續啟用旗山、岡山(含南岡山)、小港及鳳山轉運中心，為宣導各轉運中心完工訊息，增進民眾利用轉運中心轉乘各類大眾運具，於各轉運中心工程啟用時舉辦記者會，辦理經費共計 39 萬餘元(詳表 4)，並於自由時報、聯合報、中國時報等平面及電子媒

表4 各轉運中心舉辦記者會日期及經費一覽表

轉運中心	記 者 會 名 稱	舉 辦 日 期	經 費 (元)
合計			392,600
旗山	旗山轉運中心暨國道電動公車啟用記者會	102 年 1 月 12 日	98,500
岡山	岡山轉運中心落成啟動記者會	102 年 2 月 7 日	98,600
小港	小港轉運中心暨新闢三線社區巴士啟用記者會	102 年 3 月 27 日	97,000
鳳山	鳳山轉運中心暨周邊綠美化工程完工啟用記者會	102 年 5 月 8 日	98,500

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

體刊載相關資訊，另透過戶外看板、刊物、該府與該局網站等行銷推廣轉運中心訊息。查交通局 102 年「交通施政暨員工風紀操守滿意度民意調查報告」，其中有關「民眾使用轉運中心之經驗」1 項，僅一成二(11.9%，191 人)的民眾表示曾經前往已啟用之轉運中心搭車，且對「大高雄 30 分鐘轉運生活圈」政策感到不滿意者，其中不滿意原因為「相關政策宣導不足」者占二成八(28.4%)，另依高雄市審計處於 103 年 3 及 4 月辦理「高雄市政府建置交通轉運中心成效滿意度」問卷調查結果，仍有逾半數民眾(50.4%)不知道轉運中心訊息，且有逾七成(76.7%)民眾未曾使用轉運

中心，顯示該局未能有效宣傳行銷推廣轉運中心訊息，致民眾知悉轉運中心訊息及曾經使用轉運中心之比率偏低。

3. 截至 103 年 10 月底止，行經旗山、岡山(含南岡山)、小港及鳳山轉運中心路線分別為 27 條、20 條、10 條及 13 條，扣除相同路線(其中 8042 號公車同時行經旗山及南岡山轉運站)後共 69 條路線(詳表 5)。查依該局提供公車運量統計資料，100 至 102 年分別為 4,110 萬 6,365 人次、4,529 萬 1,573 人次及 4,677 萬 3,873 人次，雖呈現逐年成長趨勢，惟 102 年增幅 3.27%遠低於 101 年增幅 10.18%，轉運中心之建置未明顯提升公車系統運量，且 102

年較 101 年增加 148 萬 2,300 人次，主要係交通局自 102 年 11 月 1 日起推行「持一卡通市公車免費搭」政策，若排除該政策因素影響，以 101 及 102 年 1 至 10 月運量比較，102 年 1 至 10 月運量 3,730 萬 6,095 人次，較 101 年同期間 3,702 萬 2,943 人次，僅增加 28 萬 3,152 人次，約 0.76%，另 103 年 1 至 10 月運量 4,569 萬 7,670 人次，雖較 101 及 102 年同期間增加，惟上開行經各轉運中心路線中，以 101 至 103 年各年 10 月份運量比較分析，仍有

表5 行經各轉運中心路線一覽表

轉運中心	營運路線	路線數
旗山	旗美國道快捷、觀光公車(旗山-內門、旗山-甲仙、旗山-美濃、旗山-六龜)、就醫公車(H11、H12、H21、H22、H31)、261、8009、8010、8011、8012、8023、8025、8026、8028、8029、8032、8035、8036、8037、8038、8042、8050	27
岡山(含南岡山)	紅 68、紅 69、紅 70、紅 71、紅 72、紅 73、8008、8015、8017、8018、8019、8020、8039、8040、8041、8042、8046、8049、8506、大岡山假日觀光公車	20
小港	紅 1、紅 2、紅 3、紅 5、紅 8、社區巴士(大坪頂、大林蒲、鳳鼻頭)、紅毛港航線專車、9117	10
鳳山	橘 8、橘 9、橘 10、大樹祈福線、鳳山文化公車、建國幹線、8005、8504、橘 16、紅 10B、5、23、87	13

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

6 條路線搭乘人次逐年遞減，占該 2 年相同路線 60 條(原 69 條路線扣除 102 或 103 年新闢之 9 條路線)之 10%，甚者，其中紅毛港航線專車等 5 條路線減少幅度達 20%以上，查其主要原因係部分路線搭乘情況不佳，業者不堪營運虧損而進行公車路線班次調整，故 103 年公車路線行車次數較 101 年減少，其運量亦隨之下降，顯示轉運中心之建置仍未能有效提升運量。

4. 交通局為使有限大眾運輸資源充分使用，期透過整合措施，減少公車路線重疊及彎繞程度，強化與轉運中心及其他運輸系統連結，於 100 年 12 月 30 日委託○○大學辦理四大轉運中心公車路線調整及規劃案，委託金額 93 萬元，履約工作包含高雄市大眾運輸系統現況分析、公路客運路線整合、計費制度及票價整合規劃等 7 大項。查○○大學於 102 年 6 月提出結案報告，其中第三章路線規劃原則與方法，有關調整直通之路線型態為幹支線轉乘與兼顧乘客搭乘習慣及公車營運效

率等原則，說明「現行路線多為一線到底的直通服務型態，造成部分路段匯集許多路線，形成路線重複；且因路線長造成往返時間甚長，致在營運成本之考量下，各偏遠地區之發車班次少、班距長。為改善此一營運效率不佳之現象，可配合轉運中心之建置，將現行直通型態之路線切分為幹線(指轉運中心至轉運中心間之路線)、支線(轉運中心至地區聚落)，幹線與支線之主要匯集點設於轉運中心，以利轉乘與接駁。上述路網架構的核心理念是以『幹線＋支線』的組合，再藉接駁公車扮演『最後一哩』的服務，以提高營運效率。」可知路線以轉運中心為切分點切分後可增加轉運中心轉乘人次及使用率，另第四章路線規劃有關公路客運路線整合 1 節，以「檢視各路線行經轉運中心之情形」、「轉運中心位於路線之中途站，則考慮將路線切分為二條路線，使其路線以轉運中心為路線起、迄點」及「掌握旅次起迄資料，分析路線切分後之轉乘旅客數」等步驟，整理分析各轉運中心之路線

情形，並規劃就旗山轉運中心 8028 等 8 條路線、鳳山轉運中心 8001 等 5 條路線及岡山轉運中心 8039 等 8 條路線，共 21 條路線進行調整，惟前揭路線原屬公路汽車客運路線，如需調整變更路線，依汽車運輸業管理規則及公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則規定，每次變更里程，不得超過原核定路線里程五分之一，且應報請公路主管機關(交通部公路總局)核准，交通局因程序較為繁瑣，故遲未辦理路線變更，再查前揭路線因市縣合併已於 102 年 9 月 22 日移撥由該府接管，路線變更僅須經直轄市公路主管機關(交通局)核准，惟迄 103 年 12 月底止仍未參酌前開規劃成果，研擬具體改善措施，核與前揭整體計畫書計畫內容摘要(二)「……配合公路客運移撥路線與市區公車整併，建立綿密之大眾運輸路網，快速連結各轉運中心……以建構完善的大眾運輸路網服務，並促進公共運輸資源的有效運用……。」等計畫內容未符，亦肇致轉運中心使用率未見提升。

5. 綜上，該局投入龐鉅公共運輸資源建置轉運中心，惟未能有效宣傳行銷推廣轉運中心訊息，場站設施使用率低；又部分行經轉運中心路線搭乘人次未增反降，且迄未參酌研究報告結論研擬具體改善措施，肇致轉運中心使用率未見提升，轉運中心建置未達預期效益，核有效能過低之情事。允宜積極研謀善策，加強宣導轉運站及路網等相關資訊，並持續辦理路線調整，及採取轉乘優惠等有效配套措施，鼓勵民眾踴躍搭乘大眾運輸工具，以提升轉運中心及公共運輸效能。

(四)投入鉅額公帑補助興建之旗山轉運中心，係唯一規劃有商業及展售空間之場站，惟未依契約書規定積極督促業者履行契約約定事項，肇致興建完成後空間閒置，無法發揮原定便利旅客使用功能

1. 依整體計畫書所載，旗山轉運中心用地所有權及管理單位均為○○客運，交通部及高雄市政府基於鼓勵民間經營偏遠路線業者之精神，依據發展大眾運輸條例及大眾運輸事業補貼辦法之規定，

給予建設經費補助。並據交通局與○○客運於100年11月30日簽訂高雄市旗山轉運站建設補貼計畫契約書內容略以：○○客運(乙方)依該局(甲方)核定之旗山轉運站建設計畫企劃書內容辦理整建及營運，企劃書及該契約之附件與該契約條款具有同等效力。

2. 查旗山轉運中心於102年1月12日完工啟用，建置經費5,963萬餘元(中央及該府補助2,922萬餘元，○○客運自籌3,041萬餘元)，據高雄市審計處於103年3月19日派員赴現場勘查，發現部分商業空間迄未出租而閒置，原規劃有地方農特產品展售空間，以推廣地方特色產品，如莫拉克災區之農特產品等，亦迄未辦理相關展售活動，該轉運中心未能有效發揮預期應有效益。

3. 綜上，政府投入公帑2,922萬餘元補助興建之旗山轉運中心，係唯一規劃有商業及展售空間之場站，惟交通局未能依上開契約規定，積極督促○○客運履行契約書所定事項，肇致旗山轉運中心商業及展售空間閒置，提供之服務未如預期，未能有效發揮便利

旅客使用功能，核有效能過低情事。允宜加強轉運中心場站之監督與管理，營造便民及優良之轉運環境。

參、行政機關回應情形

本案相關缺失情事，經該府於104年4月24日、7月24日、8月24日、9月30日研提具體改善措施，高雄市審計處並將其改善情形於104年11月4日函報審計部核轉監察院。該院已於同年月25日函復准予備查。茲將其研擬之改進措施摘述如次：

一、未來執行運輸規劃將多方蒐集中央部會、或市府各局處之施政計畫或政策方向，作為施政規劃之參考，並納入委外契約中規範與執行

有關轉運中心選址過程，高雄市審計處所提改善建議，交通局已記取本次政策調整之經驗，後續辦理各轉運站之選址及規劃、設計作業均經多次政策會議決定方予定案；未來執行運輸規劃作業時，亦將多方蒐集中央部會、或該府各局處之施政計畫或政策方向，作為施政規劃之參考，並將決策所訂條件納入委外契約中規範，以確保政策

之落實執行。

二、將依規定簽報市府核定延長使用期限，以確保並延續轉運中心建置使用效益，並研謀變更都市計畫土地使用分區，以取得正式執照，另研議訂定高雄市申請設置臨時性建築物相關規範，以資遵循

(一)將俟岡山、小港、鳳山等轉運中心臨時建築許可期限屆滿，依高雄市建築管理自治條例規定簽報該府核定延長使用期限，以確保並延續轉運中心建置使用效益；另於都市計畫通盤檢討時，將該3處轉運中心用地納入變更為適宜土地使用分區，以取得正式執照。

(二)有關建築法第99條第1項第3款之臨時性建築物管理事宜，該府將參酌其他縣市政府之規定，就其規模、設置範圍及使用期限等內容研議訂定相關規範，供後續相關臨時性建築物建造及審核辦理之依據。

三、積極宣傳行銷推廣轉運中心完工啟用相關訊息，且洽請業者重新檢討路線、班次等營運方式，另研議調整公路客運路

線，並分階段實施公車優惠措施，以吸引民眾持續使用大眾運具並養成乘車轉乘習慣

(一)於轉運站啟用後持續透過聖誕節、春節等重大節慶結合各機關、學校參與站體裝置藝術布置，並搭配相關活動、旅遊景點及公車路線對外發布相關訊息，以持續行銷推廣轉運中心訊息，向民眾宣傳並鼓勵多加使用大眾運輸。

(二)影響個別公車路線運量因素眾多(如票價高低、路線直捷性、班次密集性、轉乘便利性、旅次目的吸引力等)，且特定旅次之公車路線易受民眾對於觀光景點之新鮮感降低或就醫人數減少等因素，導致運量降低，已轉請業者重新檢討路線、班次等營運方式及相關行銷作為之合理性，以刺激運量並符合民眾之需求。

(三)有關公路客運路線調整，因考量整體運輸資源有效利用，部分路線需停駛或縮短，其收費方式亦將調整，另考量民眾搭乘習慣及降低路線調整對民眾之衝擊，需彙整各方意見後再逐步辦理，交通局依據 103 年

12 月 30 日及 104 年 1 月 9 日分別假岡山區公所及旗山區公所舉辦之路線調整說明會議，綜整各方意見分三階段修正調整，已於 104 年 4 月 15 日前完成調整 17 條路線。

(四)為吸引民眾持續使用大眾運具並養成乘車轉乘習慣，交通局已於 103 年實施持一卡通免費搭乘市公車優惠措施(該活動延續至 104 年 2 月底)，期藉由刷電子票證優惠及便捷路網服務，鼓勵市民踴躍搭乘公共運輸工具，並自 104 年 3 月 1 日起實施「搭公路客運折 12 元、最高自付額 60 元」、「市區公車一日兩段吃到飽」(詳圖 9)、「公車捷運雙向轉乘優惠」等優惠活動，除以發布新聞稿、交通局網站公告、製作宣傳摺頁、海報等傳統模式行銷外，亦針對不同潛在族群，推出多



資料來源：擷取自高雄市政府交通局網站。

圖 9 市區公車一日兩段吃到飽新聞稿

項差異化行銷方式，如於 104 年 6 月中旬以走動式行銷方式，深入六龜及甲仙等山城地區市場，直接向民眾及菜籃族宣傳刷一卡通搭客運現省 12 元、60 元高雄走透透的好康優惠措施等。

四、持續督促○○客運將商業空間出租(借)使用，以避免閒置

交通局已於 103 年 8 月及 104 年 3 月函請○○客運檢討廠商承租意願低落因素，並加速旗山轉運站商業空間出租作業，避免閒置；另依○○客運提供商業空間出租辦理資料顯示，○○客運於 102 至 104 年皆委託專業房屋仲介公司代為辦理出租招商事宜，並以降價策略增進商機，期間亦與地區農會及手工藝坊、圖書文具業、餐飲業、服務業等商家接洽，因前開商用空間出租涉及整體經濟環境景氣、市場供需、租金行情等諸多外部與內部因素，尚未出租空間仍持續積極進行相關招商作業。

肆、後續改善及整體效益情形

本案經高雄市審計處持續追蹤該府研擬改善措施執行結果，分述如下：

一、成立跨局處合作平臺，提升施政效能

於重大建設計畫推動作業成立跨局處合作平臺，如國道 7 號建設計畫推動小組、環狀輕軌整合小組等，彙整各方意見，確保施政計畫執行方向，避免效能過低；亦與臺南市政府交通局聯合辦理「高雄-臺南雙城交通論壇」，整合規劃雙城交通運輸系統發展，推動雙城治理交流，以提升施政效能。

二、配合都市計畫通盤檢討，提案變更轉運中心土地使用分區，業經審議通過，另臨時性建築物相關規範業依法制程序辦理

交通局於 104 年 5 月 5 日提案將鳳山轉運站土地使用分區納入「擴大與變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)案」辦理變更，業經高雄市都市計畫委員會於同年 11 月 6 日審議通過；另該府工務局建築管理處已於 104 年 11 月 27 日擬訂高雄市建築管理自治條例修正草案及高雄市政府一定規模臨時性建築物設置辦法草案，俟自治條例修正草案經高雄市議會審議通過後發布施行。

三、公車系統運量及民眾使用大眾

運具情形已見提升

103 年公車系統運量 5,577 萬餘人次，已較四大轉運中心啟用初期(102 年)4,677 萬餘人次提升，成長近 20%，又 104 年公車系統運量 5,594 萬餘人次，亦較 103 年增加 16 萬餘人次；另據交通部各年公布之民眾日常使用運具狀況調查統計結果，103 年高雄市公共運輸市占率 8.2%，已較 102 年 7.2% 提升，復依交通局各年度施政滿意度民意調查報告指出，103 年高雄市民眾通勤常用運具，其中公車部分為 4.5%，亦較 102 年 2.8% 為佳，顯示公車系統運量及民眾使用大眾運具情形均已提升，且該民意調查報告中，有關民眾對四大轉運站之規劃建設及維護使用情形 1 項，滿意者 57.1%，不滿意者 3.2%，其餘 39.7% 為不知道或拒答者，顯示不知道轉運中心訊息之民眾已降低，且有逾五成民眾對轉運中心之建置及使用情形持正面評價。

四、旗山轉運中心部分商業空間已出租(借)使用，並引進原住民工藝坊，有效發揮便利旅客使用功能

旗山轉運中心部分閒置商業空間

已作為自行車商業租借使用；另為推展該轉運站位處山城九區之地理區位特色，於 104 年與該府原住民事務委員會共同合作提供公共服務空間作為原住民工藝坊進駐使用，提供原住民族產業推展、農特產品展售以及交通諮詢服務，發揮便利旅客使用功能。

伍、結語

國際最高審計機關組織(International Organization of Supreme Audit Institutions，簡稱 INTOSAI)於西元 1977 年利瑪宣言(Lima Declaration)指出，政府審計為任何管理制度下不可或缺的一環，審計本身並非最終目的，而是為了及早發現違反法令規定，及財務管理未具經濟、效率、效果性等情事，俾利及時督促採取改正行動、促使相關人員負責、督促研謀預防措施，或至少降低發生的可能性。

本案交通局先期規劃未盡嚴謹，建置完成後之宣傳行銷及經營管理亦有未盡周延之處，肇致無法充分發揮交通轉運中心預期效益。經高雄市審計處查核揭露，並依審計法第 69 條規定報告監察院，該府

已具體回應並研議改善措施，發揮審計功能。

未來，審計機關除將持續追蹤本案辦理成效外，對於政府其他重要施政工作，亦將持續扮演監督(oversight)、洞察(insight)及前瞻(foresight)的治理角色，並促進行政機關之透明與確保課責機制之建立，暨針對計畫之經濟、效率及效能(果)性，提出改進意見，以協助行政機關聚焦於未來的挑戰，並本「獨立、廉正、專業、創新」之核心價值，「善盡審計職責，發揮監察功能」之使命，持續審核監督，發掘問題癥結，提出建議意見，期達成審計機關「實踐優質審計服務，創造最大審計價值」與「提升政府施政績效，促進政府廉能政治」之願景，實現審計機關成為對人民生活改善產生正面影響機關之目標。

審計部專案審計報告

高雄市交通轉運中心建置與營運管理情形

編 者：審計部

發行人：林慶隆

查核團隊：高雄市審計處江上進、林源豐、李傳彬、何振昌、
洪亞齡、蘇怡瑜

出版者：審計部

地 址：10058 臺北市杭州北路 1 號

電 話：(02)2397-1366

網 址：<http://www.audit.gov.tw>

印刷者：禾泰印刷設計有限公司

地 址：10046 臺北市懷寧街 76 號 3F

電 話：(02)2314-0386

經銷處：五南文化廣場

地 址：40042 臺中市中山路 6 號

電 話：(04)2226-0330

國家書店松江門市

地 址：10485 臺北市松江路 209 號 1 樓

電 話：(02)2518-0207

出版年月：中華民國 105 年 5 月初版

定 價：新臺幣 100 元整

GPN：1010500785

ISBN：978-986-04-8779-4

著作權管理訊息：

著作權人：審計部

*欲利用本書或部分內容者，須徵求著作權人同意或書面授權

回饋單

您好：

審計部為持續提升審計工作之價值與效益，誠摯地邀請您填寫這份回饋單，讓我們瞭解您對本專案審計報告的想法與建議。填寫完後，請傳真至 02-23977889。您所填寫的資料不會對外公開，請安心作答。

- 報告名稱：NAO-105-13 高雄市交通轉運中心建置與營運管理情形
- 性別：☐男 ☐女
- 您的身分：☐公部門(☐行政機關☐立法機關☐監察院☐審計機關) ☐媒體工作者 ☐私部門 ☐學術單位 ☐一般民眾 ☐其他：_____
- 從何處取得此份報告：☐審計機關或人員贈閱 ☐審計部全球資訊網 ☐圖書館 ☐書店 ☐其他：_____

1. 您覺得此份報告是否具有價值：☐是 ☐否

2. 您覺得此份報告對您幫助最大的地方是：

3. 您覺得此份報告可以再增加或減少哪些內容，使其更具可讀性：

4. 您認識對此份報告可能有興趣的人（請提供電子郵件信箱）：

5. 其它建議：

審計機關之使命、願景及核心價值

使命(Mission)

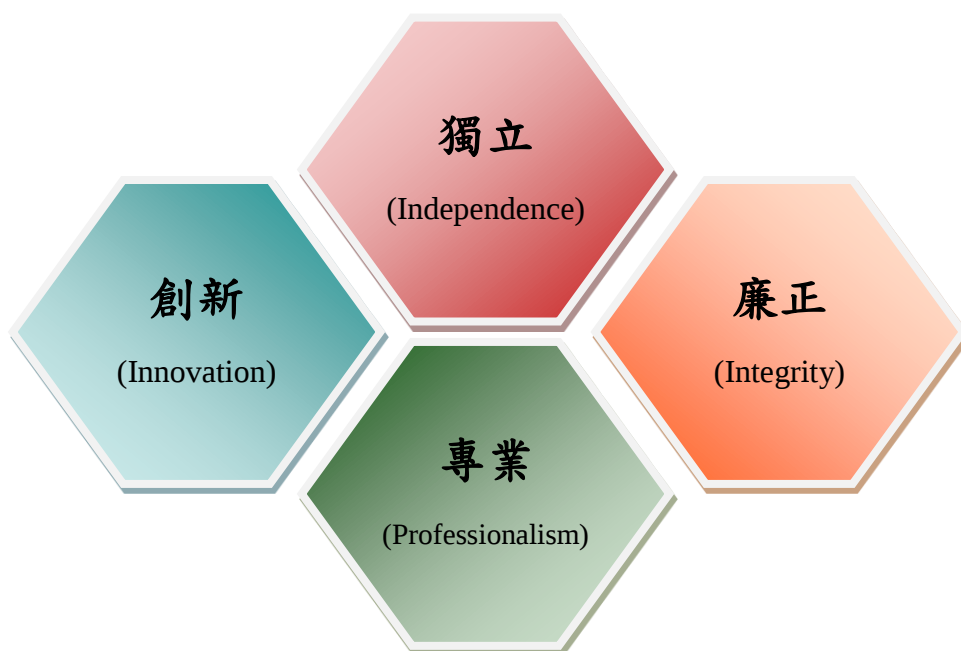
善盡審計職責 發揮監察功能

願景(Vision)

實踐優質審計服務 創造最大審計價值

提升政府施政績效 促進政府廉能政治

核心價值(Core Value)

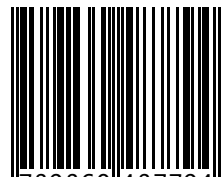




獨立・廉正・專業・創新



ISBN 978-9-86048-779-4



9 789860 487794

GPN : 1010500785
定價：新臺幣100元
NAO-105-13