

第七章 相關配合措施研議

7.1 政府承諾/配合事項說明

一般而言，所謂「政府承諾事項」及「政府配合事項」之定義，可如下說明：

「政府承諾事項」：係指政府承諾民間機構應於一定期限或一定範圍內完成或保證之事項。

「政府配合事項」：係指政府應或得配合或協助民間機構完成之事項，但並不保證一定可達成民間機構之要求者。

因此，就本計畫而言，表 7.1-1 大略列出相關可能成為政府承諾與配合的事項，以作為未來主辦機關辦理招商作業的衡量參考。

表 7.1-1 政府承諾及配合事項參考對照表

項目	可能之承諾與配合事項	得承諾辦理	得配合辦理
市場層面	限制或避免競爭	✓	✓
法律層面	法令制度之訂定或修改	✓	
土地層面	土地之取得	✓	✓
環境層面	交通影響評估改善	✓	✓
財務層面	政府之參與投資	✓	
	資產及設備之設定負擔	✓	
	稅賦、租金之優惠及減免	✓	
營運層面	最低營收之保證	✓	
	利息或營運之補貼	✓	
	營運期滿之優先議約權		✓
	融資機構或其他機構之介入		✓
	政府接管	✓	✓
行政層面	介面之協調	✓	✓
	公用設施之申設	✓	✓

資料來源：民間參與公共建設可行性評估及先期規劃作業手冊，行政院公共工程委員會，90.12。

7.2 政府相關配合措施

7.2.1 公車站牌位置調整建議

一、公車客運路線進駐說明

依前述交通轉運中心之進駐客運業別及交通動線規劃，檢視現有路線之服務區位，得知目前服務於計畫範圍內公車路線，可分為如下三類：

- 1.以交通轉運中心為終點站之路線—包括嘉義市公車、嘉義客運、國道客運，其服務範圍包含市區、鄰近縣市及都會城際。
- 2.路線經過交通轉運中心—主要為 BRT 路線，自嘉義縣立體育館—嘉義公園。
- 3.路線行駛經過鄰近，未直接經過交通轉運中心者—主要為嘉義縣公車處，仍維持於火車站前站之公車後車亭。

從上述對基地週邊未來公車路線之現況分析，得知交通轉運中心之旅次可藉由第一類及第二類的公車路線一車快速直捷地到離交通轉運中心。至於第三類則需透過步行來轉乘。

二、公車客運站牌調整建議

經由上述現況進駐路線之檢討，配合前述章節對客運路線動線之規劃結果，對前述第一類與第二類公車路線進行路線調整與站位遷移。

1.第一類公車路線調整計畫

- (1)嘉義市公車：由於公車路網係重新調整規劃，同時規劃中路線業已經由交通轉運中心，故建議該規劃時程需搭配交通轉運中心營運時程同時運作。
- (2)嘉義客運：由路線皆由交通轉運中心為出發點，因此原有之中山路場站的功能將由設於中山路/民生路路口的站牌取代，故需依路線分別於中山路及民生北路附設公車彎內增設站牌。
- (3)國道客運：國道客運原有下車地點需改至中興路/博愛路口附近路段。

2.第二類公車路線調整計畫

此一路線為 BRT 路線，同樣為規劃中，因此並無站牌調整問題。

7.2.2 推動相關業者進入交通轉運中心之策略研議

一、依汽車運輸業管理規則要求業者調整路線及站牌

按「汽車運輸業管理規則（民國 94 年 06 月 29 日修正）」，公路汽車客運業屬於國道、省、縣（市）、鄉道者，向中央公路主管機關申請；經營市區汽車客運業，屬於縣（市）者，向縣（市）公路主管機關申請。因此就公路主管機關而言，現有國道客運業者及嘉義客運屬於中央所管、嘉義縣公車處由嘉義縣府所管，嘉義市政府並無直接管理現有公路客運業者的行政權力，因此若未來要要求相關客運業者進駐則建議依第 37 條：

公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點，應依左列原則辦理：

1. 其行經市區內之路線及設站地點，基於維護當地交通秩序之需要，應與當地政府協議定之。
2. 市區行經路線，以能便捷直接到達業者在該市區所設之車站為原則。
3. 市區設站，其間隔不得少於五百公尺。
4. 經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要得予調整變更，並應函請該管公路主管機關辦理。

前項各款，如發生爭議，報請上級機關核定之。

因此，依汽車運輸業管理規則第三十七條至三十九條，公路汽車客運業營運班車在市區行經路線及設站地點原即應徵得地方主管機關之同意，經同意之營運路線及設站地點，當地政府如因實際需要亦得予調整變更，而其主管機關則應依當地政府請求辦理行政程序。故未來配合交通轉運中心建置完成，嘉義市政府需進行前置作業，與相關主管機關協商進行站位及路線調整（召開相關協調會），依台北市政府為推動國道客運業者進駐 D1 臨時轉運站，即邀請各公路主管機關（交通部公路總局、所屬各監理單位及高雄市政府交通局），就路線調整程序開會，同時會中考量國道客運臺北總站營運初期行駛動線可能微調，為避免反覆進行加註作業，乃暫不加註採試辦方式辦理（地區動線微調需要），並請各公路主管機關配合辦理。之後並依程序報

請各主管機關調整路線，由於須辦理之路線調整多達 50 多條，經協調決議將統一報請交通部，迨交通部核復後再函請各主管機關辦理路線許可證之加註。

二、公告管制區

在板橋轉運站及 D1 轉運站皆透過此一方式來要求客運業者的配合，同時政府並公告一管制範圍，明確告知業者於此一範圍內未來將不得設置站牌，以此來杜絕業者可能的投機心態，包括：

- 1.發函予客運業者預告公告之內容（管制目的、管制範圍等）與公告時間
- 2.按預告之公告時間向業者公告管制區之目的與範圍

公告嘉義市火車站周邊一定範圍之道路路段禁止客運業者於路邊設站上下客（主要為中山路及林森西路），如圖 7.2-1 所示。

3.公告實施管制之日期

公告通知業者由某年月日起實施路線調整，並准予業者提出三個月緩衝期之申請，亦即最終將於三個月後起原客運業者之上客站將予以撤除。

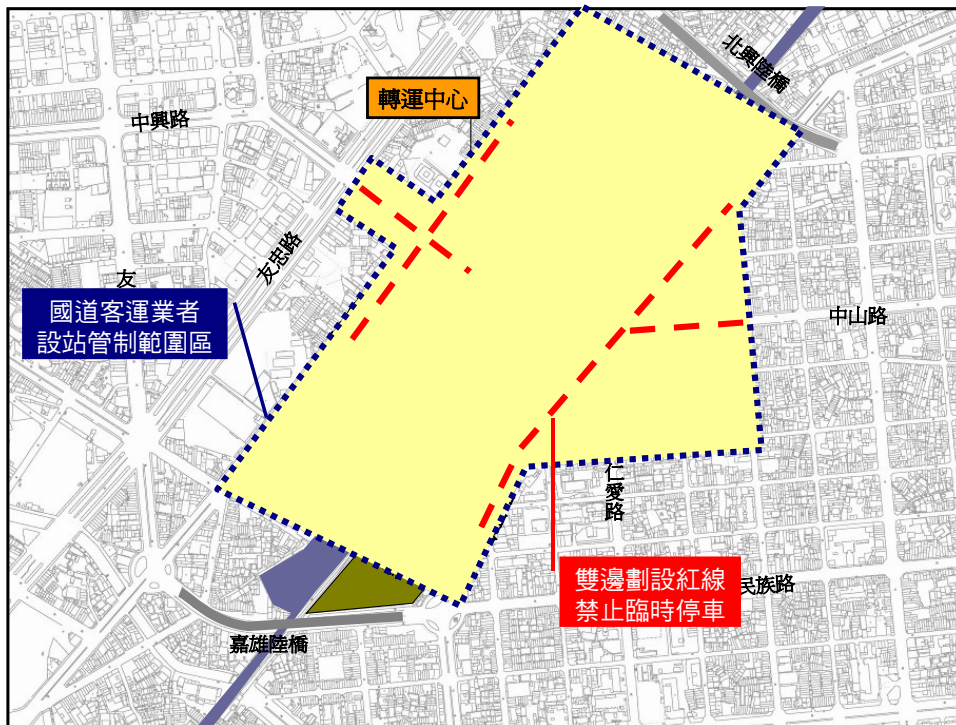


圖 7.2-1 火車站前管制國道客運停靠範圍及禁止停車路段

三、依道路交通管理處罰條例劃設禁止停車線

在火車站前提供國道客運服務者，除一般合法業者以外，尚包括不合法的業者，因此就座談會中合法業者普遍表達擔心一旦進入後站廣場之交通轉運中心，可能讓非法客運業者反而得到較有利的營運條件與環境，市府亦須同時加以管理。故建議依「道路交通管理處罰條例」，即為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，故依第 5 條規定，由嘉義市政府來發布命令，指定某道路或某道路區段禁止或限制車輛通行，或禁止停車及臨時停車。因此，建議就火車站前/後站附近地區劃設紅線禁止臨時停車，以期有效規範業者。

四、對於非法或違規經營業者之取締

非法或違規業者為合法業者經營上之最大威脅，而對其取締雖是政府長久以來之努力方向，但各客運業者在本規劃之訪談中亦不斷表示強烈之要求，但在管制或取締非法、因嘉義市並無監理權，仍有賴當地監理單位進行聯合稽查取締，也由於監理單位、地方政府限於人力或其他因素，以致取締效果皆不佳。但政府若無法取締非法或違規經營業者，如此縱使交通轉運中心完成，仍無法產生「互斥（或排擠）效應」，對於合法業者亦無法勸服。因此，交通轉運中心要成功營運，即要透過強力之取締，以摒除各客運業者之觀望態度，營造市場轉移效應，利於交通轉運中心之運作，故透過不定時聯合突擊稽查，包括假日長時性定點駐查以及配合當地政府交通違規取締，來達到嚇阻效果，如表 7.2-1。

五、新增公路客運路線要求以交通轉運中心為終端站

嘉義現有國道路線主要以往台北、台中及高雄為主，路線則主要行駛中山高，未來建議於公路總局審議申請路線之經營計畫書時，能主動要求需以交通轉運中心為終端站。另外，中長期之市區公車路網路線亦建議不論在委託縣公車處代駛或招標時，皆指定須以交通轉運中心為起發站。

表 7.2-1 對於佔用路邊上下車未依規定停靠站之公路客運相關處罰法條

事由	引用法條
未依核定路線及站位停靠，違規在撤站地點上下客	公路法
在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車等交通違規	道路交通管理處罰條例第 55 條等
不服交通警察指揮或稽查	道路交通管理處罰條例第 60 條
罰鍰不繳納者，依法移送強制執行	行政執行法第 27 條、第 28 條
違規營業不撤離，可會同相關單位採直接強制方法執行斷水斷電措施	行政執行法第 32 條
對於遊覽車蓄意癱瘓交通	刑法第 11 章公共危險罪第 185 條
擅自變更營運路線	公路法第五章第 77 條 汽車運輸業管理規則 公路汽車客運業申請調整客運路線處理原則

資料來源：本計畫整理。

六、對於進駐業者之營運成本協助

國光客運現有場站為自購但係向第一銀行貸款，因此每月有利息金將進 20~30 萬元的負擔，阿羅哈租約乃一次簽五年（去年簽約），而日統、統聯為一年一約。由於交通轉運中心未來達可實際營運上約需二~三年，因此僅對於國光客運有較大影響，故除國光客運本身可預作現有空間再利用之規劃外，建議市府對於前幾年進駐的客運業者可提供相關成本優惠，包括對於除引用促參法對於經營業者提供地價稅、房屋稅、契稅等優惠減免（或如板橋轉運站由政府負擔），以減輕經營管理業者財務壓力，從而在租予客運業者之相關租金上反應外，亦可由權利金收取額度上反，以鼓勵客運業者之進駐。

7.2.3 推動民間參與營運

依據市府之計畫，後續將爭取上級建造經費進行興建工程，為提高經營效率及減輕政府負擔，亦得依「促進民間參與公共建設法」第八條第五款：「由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府（OT）」，當無疑義，亦即由市府投資興建交通轉運中心，俟完成後再透過公開招標，將經營權委託給一家目的事業之統籌營運者，並由該業者擔負維護及整個交通轉運中心之營

運，市府則監督其營運管理情形，並向其收取經營權利金。

但一旦市府決定交通轉運中心委託民間經營，則建議能成立監督管理委員會以確保服務品質，有關經常性監督由市府各相關單位分別依執掌進行監督管理，管理委員會監督管理內容則包括：

- 1.查核是否符合市府與管理單位所定契約之各項規定。
- 2.審驗管理單位營運狀況及財務報表。
- 3.監督管理單位服務內容、人力設置與招標時所提經營管理計畫書是否不符。
- 4.轉運業務之營運服務，是否與經營管理計畫書或市府規定不符。
- 5.交通轉運中心進駐路線之審核。
- 6.租金費率之核定與調整。
- 7.查核是否超收或另立名目收取費用。
- 8.擅自將受託之業務全部或部份轉讓。
- 9.其他足以影響交通轉運中心運作之行為。

7.2.4 推動打造嘉義市後站廣場景觀改造暨商圈活化計畫

嘉義市後站廣場周邊之景觀僅有「嘉義鐵道藝術村」較具規模與特性，此藝術村係於民國89年7月，由文建會中部辦公室選定嘉義站為「鐵道藝術網絡計畫」的第二站，延展嘉義鐵道倉庫的新視野，展開架構屬於藝術家創作發表交流的多元有機空間，而後以「嘉義鐵道藝術村」之名，對外舉辦展演活動以及倉庫的整建工程。



因此，建議能配合交通轉運中心、嘉義鐵道藝術村進行後站廣場周邊商圈環境及景觀改善計畫，透過整體設計及景觀營造來打造高品質環境，同時透過商業輔導來提振周邊商業活動的活力（如圖 7.2-2 所示）。



圖 7.2-2 嘉義市後站廣場周邊景觀意象塑造示意圖

7.3 交通轉運中心之智慧化規劃構想

先進大眾運輸系統 (APTS, Advanced Public Transportation System) 係政府近年來大力推動的施政方向，轉運中心應用 APTS，可整合提供即時動態資訊，以提升乘客之服務水準，並增進客運業者之營運績效，求得客運服務資源利用效率之最大化。亦即，透過各類運具系統在場站實體空間之整合，以及即時動態資訊的整合，以增進客運轉運之有效性及便利性，係轉運中心智慧化之主要功能與目的。

由於轉運中心之智慧化發展將是將來的趨勢，因此，未來嘉義交通轉運中心亦有必要推動此一智慧化系統，以下分就智慧型交通轉運中心的需求分析及系統架構與功能規劃，說明交通轉運中心之智慧化規劃構想。

7.3.1 智慧型交通轉運中心之需求分析

交通轉運中心之使用者，除於場站搭乘客運車輛的乘客外，尚包括場站管理單位、客運業者及政府主管機關，各類使用者智慧化需求於后。

一、使用場站乘客

依據交通部運研所「先進大眾運輸系統整體發展架構與推動策略之研究」研究案，針對一般乘客與專家學者進行之 APTS 功能項目的需求調查，整理 APTS 發展優先順序如表 7.3-1 所示。其中在交通轉運中心列為須優先辦理者包括有準點性提升、轉乘資訊的充實、動態資訊的提供，歸納之，乘客對於智慧化系統功能需求可歸納以下幾點：

1. 需要轉乘站與周邊配置的查詢。
2. 需要查詢路線、班次、費率等乘車資訊，並提供乘客進行行程/路徑規劃的功能。
3. 需要顯示轉乘運具預定進站及預計抵達目的地時間。
4. 需要顯示轉乘運具之訂位情形。
5. 需要簡易多樣的購票方式。

表 7.3-1 先進大眾運輸系統發展優先順序

順位	發展項目	一般乘客		專家學者	
		加權分數	優先性	加權分數	優先性
1	準點性提昇	4.6	○	4.6	○
2	轉乘資訊的充實	4.5	○	4.5	○
3	緊急事件的處理	4.5	○	4.2	△
4	動態資訊的提供	4.4	○	4.1	△
5	電子票證之整合	4.2	△	4.0	△
6	公車專用道/號誌優先系統之導入	4.1	△	3.9	△
7	道路交通資訊的提供	4.1	△	3.7	△
8	業者於營運管理面的應用(如排班調度)	4.0	△	3.7	△
9	車輛的監控	3.7	×	3.5	△
10	大眾運輸工具內擁擠資訊的提供	3.6	×	2.7	×
11	生活資訊的提供	3.2	×	2.5	×

資料來源：先進大眾運輸系統整體發展架構與推動策略之研究，運研所，91.10。

註：○：優先推動、△：次優先推動、×：非優先推動。

台北市 D1 臨時轉運站除各客運公司本身所提供之靜態搭乘資訊外，在入門處亦透過液晶面板來提供發車資訊，如圖 7.3-1 所示，但因其服務系統僅限於國道，因此並無轉乘資訊的提供。



(D1 臨時轉運站液晶動態顯示

(客運公司靜態資訊)

圖 7.3-1 D1 轉運站現有搭乘資訊系統說明

在板橋轉運站則正透過「國家智慧型運輸基礎建設 (NITI) 示範系統建置研究 (2/2)」做為示範建置「智慧型客運轉運站」，請見圖 7.3-2 所示，此一系統則整合了台鐵、國道以及公車客運的資訊，與本交通轉運中心未來的系統資訊整合相近，應列為未來進一步完善交通轉運中心系統的參考。

二、場站管理單位

交通轉運中心提供多家國道客運路線共同進駐，就現有業者之營運習慣而言，仍偏向於單獨席位與售票系統，一方面可以突顯公司的特色，另方面也基於本身營運資料的保護；但若以服務乘客來方便快速地完成公路客運間或其他運具間轉運行為，則所謂機場化經營方式可導入交通轉運中心，在交通部運輸研究所之「公路客轉運中心之規劃-台北都會區」，即指出「機場模式」為一良好之場站經營管理方式。因此在推動智慧型客運轉運站的同時，應結合營運需求與機場管理模式特色組織轉運站之經營管理模式，由專責單位進行場站、客運車輛、旅客之整合管理，以達到轉運站管理者、客運業者、消費者與主管機關多贏之目標，如圖 7.3-3 所示。

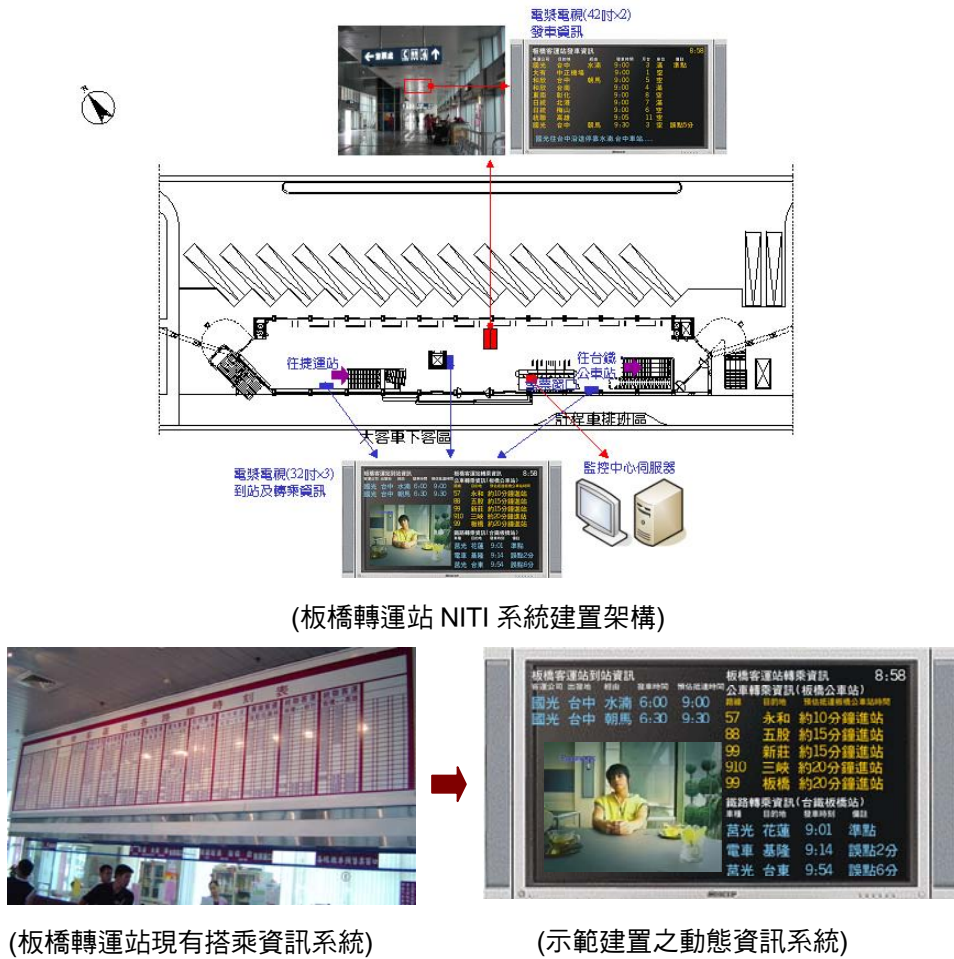


圖 7.3-2 板橋轉運站 NITI 系統建置

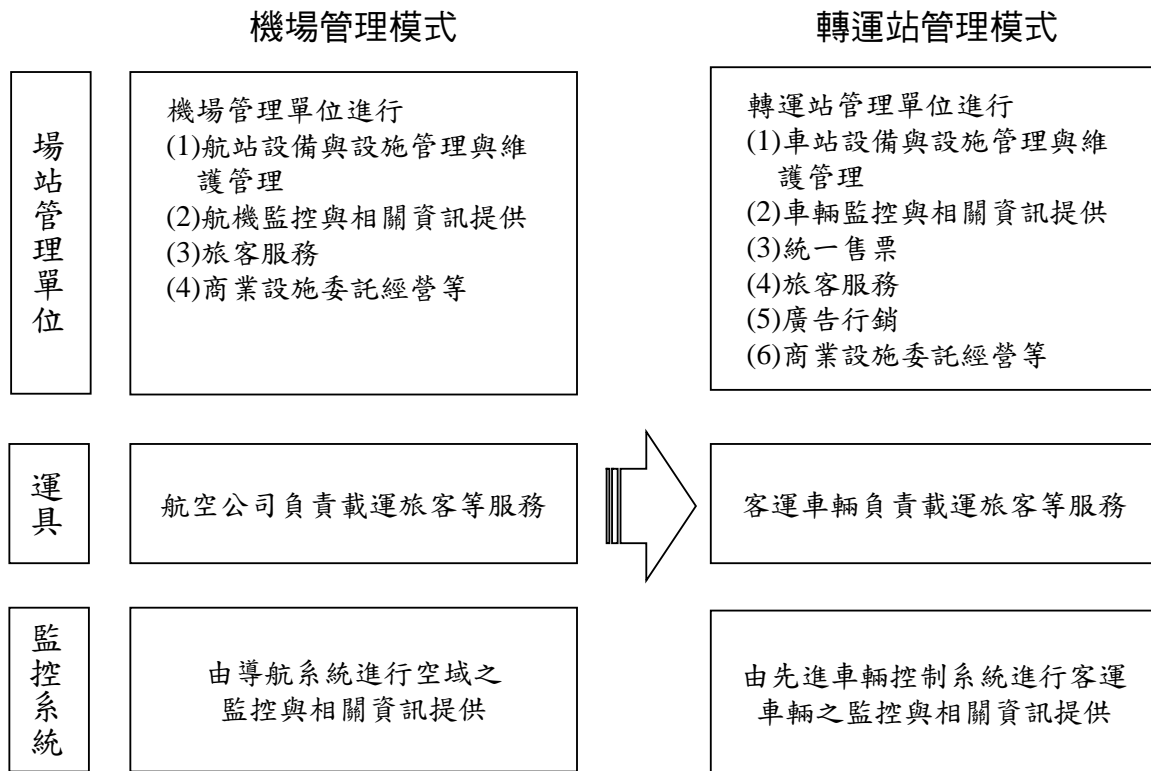


圖 7.3-3 機場管理模式與轉運站管理模式對照示意圖

為使轉運站管理單位對於場站內之設施的有效利用，包括月台、車輛臨停空間的調度管理；以及發生緊急情況時之因應處置，包括相關乘客資訊的發布，以及即時通知客運業者進行車輛的調派等。場站管理單位對於交通轉運中心智慧化系統功能應有以下之需求：

- 1.需要車輛到離站資訊之通報與顯示。
- 2.需要客運車輛月台及臨停空間的即時監控與調度。
- 3.需要乘客相關乘車資訊之發布。
- 4.需要緊急資訊的通報與發布功能。
- 5.場站營運情況之資料庫建檔。

三、客運業者

客運業者對於轉運站智慧化系統之主要需求，在於各客運業者及其他運輸系統之營運資訊的整合，以協助連接業者之排班調度系統進行營運班次的整合；也有利於發生緊急情況時發揮替代的功能。亦即客運業者藉由班次整合與緊急狀況發生時的臨時營運調派，可提升運輸系統營運效率、及降低意外狀況對於整體運輸服務的影響。

是故，客運業者對於轉運站智慧化系統之功能需求主要在於需要各客運業者及其他運輸系統業者運具之即時營運情況與班次等相關資訊，並應用上述資訊進行最佳班次調派及運具之調度，進而提升營運效率、輔助車隊管理等目的。

四、政府交通主管機關

政府交通主管機關對於轉運站智慧化系統之主要功能需求，在於藉由轉運站內各客運業者及各場站間之資訊整合，進而提升大眾運輸使用率，提高整體交通運輸環境效率，改善道路交通狀況。另外，因各類運輸系統之整合資訊及營運資料，亦有助於主管機關進行業者之稽核管理，及提供進行整體運輸環境規劃之參考依據。

7.3.2 交通轉運中心智慧化系統架構與功能規劃

一、APTS 的引進

交通轉運中心與客運業者若能運用結合車輛定位系統（如全球衛

星定位系統(GPS))與無線通訊系統(如 GPRS)之 APTS 相關技術，則可讓客運公司調度人員均能隨時了解營運車輛行車位置、狀態，以達到即時資訊的傳遞與接收、車輛的任務指派與管理，如此將使客運公司的車隊管理及轉運站之運轉與營運更具效率，並可達智慧型交通轉運中心的建置目標。

1. APTS 概念

先進大眾運輸系統 (APTS) 主要係應用先進技術於大眾運輸系統之營運管理，使大眾運輸系統作最有效的利用，增進大眾運輸使用率，減少道路交通擁塞，提昇生活品質，以及透過相關大眾運輸資訊的蒐集與提供，使客運業者、轉運站管理者及政府機關可充分掌握相關營運資訊，進而更有效率得進行車隊的營運與稽核管理。

2. 智慧化車隊概念

智慧化車輛即於車輛上加裝結合偵測、通訊與控制技術之車機，並與轉運站之行控中心整合，亦即透過車輛定位系統(如 GPS)與無線通訊系統(如 GPRS)，讓交通轉運中心隨時了解營運車輛之行車位置及狀態，並可依實際狀況指派進場車輛停靠之月台，將使車隊管理與交通轉運中心的營運更有效率。

而車隊管理在客運業者經營管理中扮演極重要的角色，其所涵蓋的內容包含駕駛員與車輛派遣、排班及即時調度，將可改善車隊規劃、排班與營運的效率與效果，以提昇系統可靠度及保障乘客安全，進而達到吸引更多乘客與降低成本之目標。

3. 智慧化月台監控調度

一般而言，交通轉運中心內之營運路線及月台數量眾多，且上、下客動作均於站內完成。因此，考量乘客上下車將產生的延滯，當客運車輛進站時，駕駛員均需能立即且清楚得知道該車輛所需停放之樓層及月台，以避免遲疑與判斷造成站內車輛延滯與擁塞。因此，管理單位可透過偵測設備與站內月台監控調度中心整合，透過自動化系統即時判別車輛資料，並藉由車內或車外顯示器與廣播設備指派車輛停靠月台，以提昇轉運站內運轉效率。

雖然現行國內客運轉運站均採行固定月台的方式營運，以簡化月台管理作業。惟為提升月台之使用效率，結合 APTS 技術進行月台及車輛臨停空間之機動調度管理及乘車資訊發布，亦是後續可嘗

試的發展方向。

二、與創新 e 化服務系統之結合

行政院研考會自 91 年 11 月起依照「政府整合服務單一入口計畫」，執行「創新 e 化整合服務」規劃案，旨在規劃便民創新 e 化整合服務，並橫向合理化各機關服務流程，提供可操作化建置藍圖，以利後續開發建置創新 e 化整合服務，並架構於電子化政府共通平台上。

該建置計畫中包含「交通路線查詢暨購票服務」的規劃(如圖 8.3-4 所示)，其服務之主要目的為讓民眾可以透過「我的 e 政府服務入口網」，進行交通路線規劃、即時路況查詢，以及各地公民營停車資訊查詢，並整合民間大眾交通工具業者訂位/購票系統的資訊交換介面，協助民眾依自訂之條件查詢最新路況消息、提供交通路線建議及停車資訊、整合大眾交通工具訂位及購票服務，讓民眾可以方便而且快速取得完整交通相關資訊與服務。

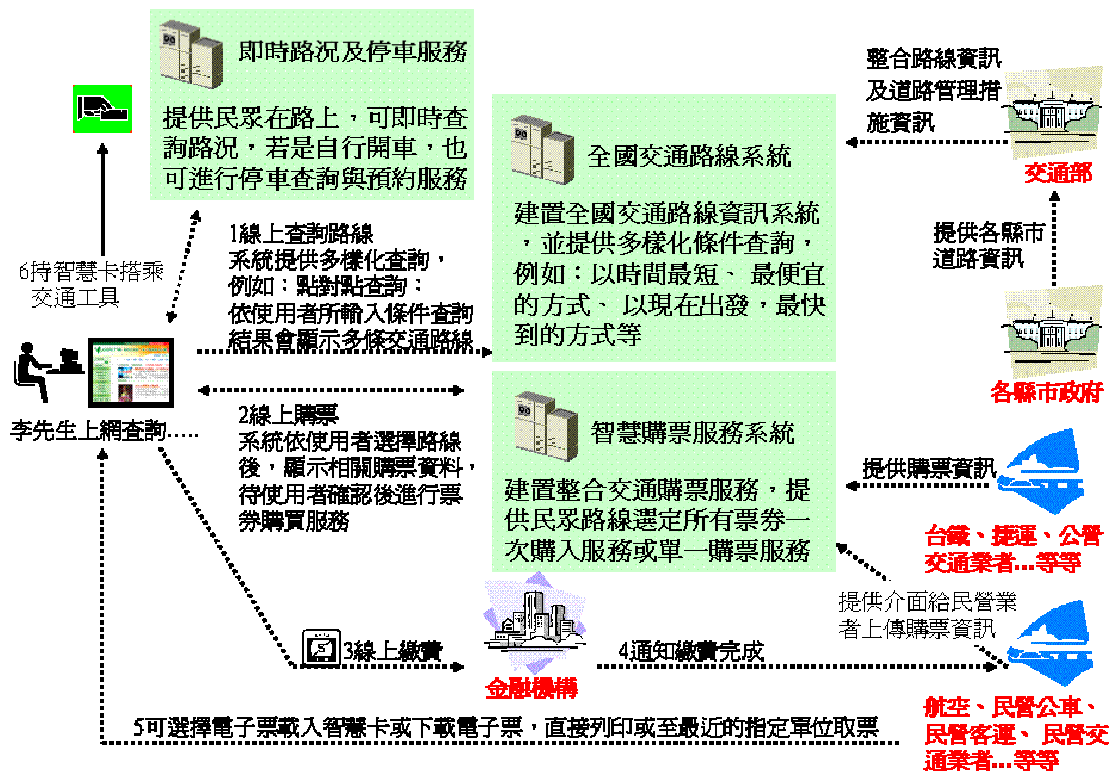


圖 7.3-4 「交通路線查詢暨購票服務」服務整體規劃概念藍圖

亦即建置整合大眾交通工具訂位/購票服務整合介面，將陸海空之各民間業者本身的訂位購票系統，透過資料交換及使用介面整合方

式，將有助民眾利用「我的 e 政府服務入口網」，進行陸海空之大眾交通工具的班次、時刻、票價等資訊的查詢；並依所需之交通工具班次時刻，於整合介面中輸入訂位/購票相關之資訊（如訂位/購票數量、票種、來回票等等）。而後系統則會自動將訂位/購票資訊交換送至業者自身的購票系統，由各業者之訂位購票系統完成處理後，回傳處理結果，再透過整合介面呈現給民眾。

因此智慧型交通轉運中心後續亦應結合政府規劃之政府服務入口網站，將查詢—訂票—出發—預估到站—到站流程，利用整體系統網路分別達成，以擴展智慧型交通轉運中心之服務功能。

三、智慧型交通轉運中心之系統架構與功能規劃

由前述引進 APTS 系統與結合創新 e 化服務系統的概念，並依據轉運中心使用者之智慧化需求分析，研提嘉義市交通轉運中心智慧化系統之整體架構如圖 7.3-5 所示，並說明系統架構中主要之系統組件及功能於后。

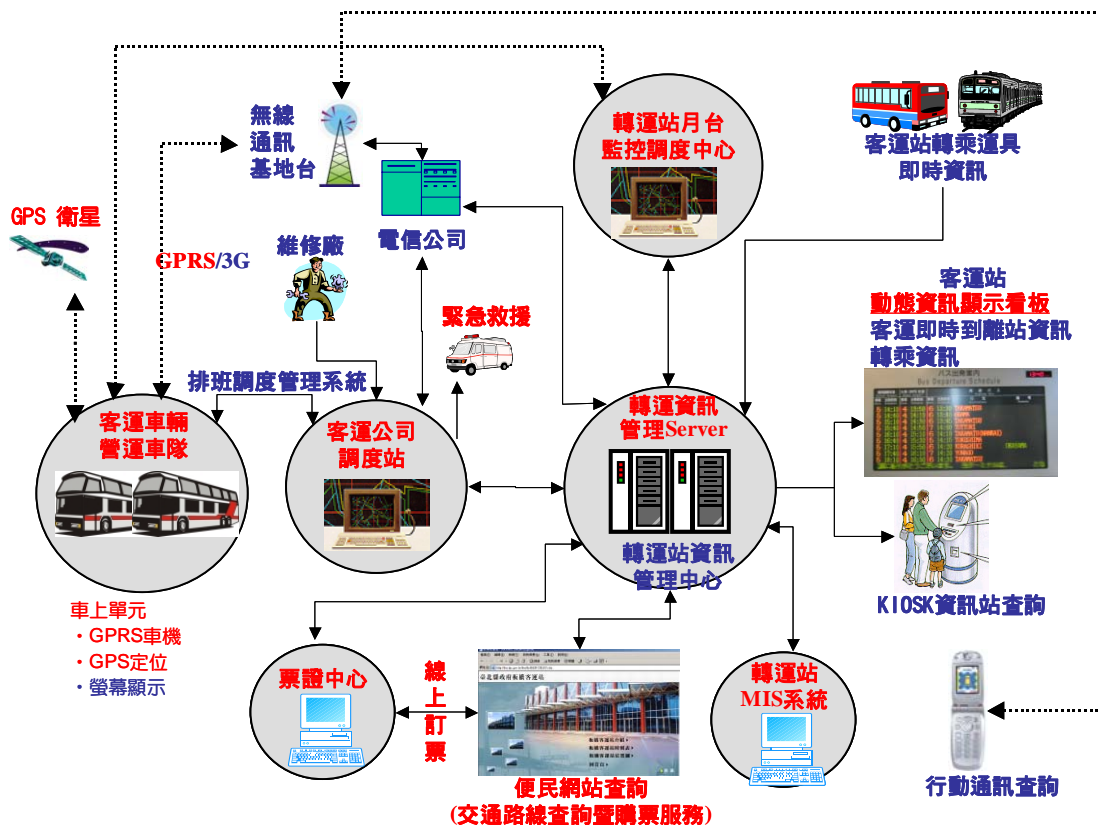


圖 7.3-5 嘉義市交通轉運中心智慧化系統架構規劃構想圖

1. 客運車輛營運車隊

客運車輛上設置車上單元系統，以提供相關資訊的接收與發布，車上單元系統之功能規劃如下：

(1)無線通訊模組

利用定位技術及無線通訊，將車輛即時車況傳輸至客運公司調度站，以利車輛監控及接受調度站之調度指派。調度站並傳送車輛到離站等相關資訊至交通轉運中心資訊管理中心，提供交通轉運中心之乘客動態資訊發布，及進行月台/臨停空間之調度管理。

(2)車上行車顯示系統

利用車輛定位偵知車輛所在位置，結合車上影音播放系統提供車上乘客車輛所在位置及即時車況。

(3)行車紀錄模組

利用行車紀錄器將駕駛行經路線之所有操作過程進行紀錄，以作為駕駛行車狀況查核與肇事鑑定之參考依據。

2.客運公司調度站

客運公司調度站接受車輛傳回之定位資訊，提供客運業者進行車輛的調度、監控及管理，其主要功能如下：

(1)班車即時監控系統

(2)排班調度系統，包括每日營業前之排班作業、車輛突發狀況紀錄及車輛每日營業狀況紀錄。

3.交通轉運中心資訊管理中心

交通轉運中心資訊管理中心主要分為三個部分，包括「班車資訊管理」、「轉乘資訊管理」以及「資料庫管理」，分別說明其功能如下：

(1)班車資訊管理

將客運公司所提供班車及車輛資訊，結合客運公司對班車的監控調度管理與車輛進出轉運站所偵知的車輛資料，提供乘客車輛到離站資訊，其主要功能如下：

(A)客運公司班表、車輛及司機資訊傳輸、輸入與修正。

(B)班車到離站資訊顯示。

- (C)班車到離站資訊紀錄與統計。
- (D)班車停放月台資訊顯示。
- (E)班車座位狀況資訊顯示。
- (F)上車候補順位資訊顯示。

(2)轉乘資訊管理

匯集其他轉乘運具的時動態乘車資訊，以提供乘客轉乘資訊，其主要功能如下：

- (A)彙集其他轉乘運具之即時動態資訊。
- (B)提供即時轉乘資訊。
- (C)提供靜態轉乘資訊。

(3)資訊庫管理

資訊庫管理之主要功能在於將交通轉運中心各系統處理之資訊完成彙整及資料庫建檔，並將系統間之資訊進行整合與傳輸。

4.交通轉運中心月台監控調度中心

將客運車輛自進站至離站進行監控，並指派停放月台與臨停空間，同時對交通轉運中心進出口及上下坡道口處之警示，以維護交通轉運中心內運作順暢及安全，其主要功能如下：

- (1)進出口車輛偵測。
- (2)進出上下坡道口車輛警示。
- (3)月台調度指派與顯示。
- (4)月台使用狀況感應及即時監控。
- (5)車道及月台 CCTV 監控。

5.票證中心

結合「交通路線查詢暨購票服務」及各客運業者之票整系統，提供各家客運業者票務及售票業務統一處理之介面，並提供售票相關資訊於資訊管理中心，進行即時資訊的發布。其主要功能如下：

- (1)櫃檯電子售訂票系統。
- (2)自動售票機系統。
- (3)網路售訂票系統。
- (4)電話語音售訂票系統。

- (5)行動通訊售訂票系統。
- (6)班車售票狀況統計及即時資訊提供。
- (7)月台門驗票及人數統計系統。
- (8)上車候補順位即時資訊提供。

6.便民查詢系統

將交通轉運中心各系統處理之資訊於交通轉運中心資訊處理中心完成資料庫儲存，並透過便民查詢系統提供民眾相關資訊，其主要功能如下：

- (1)網路查詢系統。
- (2)電話語音查詢系統。
- (3)行動通訊查詢系統。
- (4)資訊站（kiosk）查詢系統。

7.交通轉運中心 MIS 中心

提供交通轉運中心營運的相關資訊管理，其主要功能如下：

- (1)人事管理系統。
- (2)薪資管理系統。
- (3)財務管理系統。
- (4)會計管理系統。

7.4 相關配合事項推動

配合前述的政府承諾/配合事項說明，可以了解推動交通轉運中心的成立尚需多項措施的配合推動，同時有階段的時程性，因此，以下就政府在推動的相關配合事項彙整如表 7.4-1 所示。

表 7.4-1 嘉義市交通轉運中心推動相關配合事項

主要計畫	子計畫	辦理內容	主/協辦單位	推動時程	配套措施
交通轉運中心用地變更及取得	1.後站廣場都市計畫變更車站用地	廣場用地變更車站用地	交通局	95	辦理都市計畫變更作業
	2.後站廣場私人及非市府用地取得	協議價購或用地徵收	地政局/交通局	95-96	-
	3.台鐵後站變更車站用地	台鐵後站用地變更車站用地	交通局	95	與台鐵取得協議
交通轉運中心共同開發合約	與台鐵協商確認共同合約開發合約書		交通局/各局室	95	-
公車客運路線變更	1.公車客運路線/站牌調整	協調、會勘及公告路線站牌調整	交通局	96	配合公告管制區
	2.公告國道客運上下車管制區	劃設禁止臨時停車範圍	警察局/交通局	96	-
推動民間參與營運	1.辦理招商前置作業計畫	招商文件擬定	交通局	96	-
	2.辦理委外經營招商作業	委外經營廠商甄選	交通局	96	依招商作業內容辦理
交通轉運中心市政計畫宣傳計畫	一方面提供說帖與新聞文宣、網站行銷，一方面透過舉辦說明會或專題明以爭取議會與地方民意的支持。		企劃室/交通局	96	-
嘉義火車站景觀暨商圈活化計畫	1.台鐵後站景觀暨商業活化計畫	研擬後站景觀配置及提振商業	建設局/工務局	96-97	-
	2.台鐵前站景觀改造計畫	研擬前站景觀配置	建設局/工務局	96-97	-
火車站周邊交通環境提升計畫	1.火車站前後站交通工程改善計畫	車道配置、車行方向管制、標線劃設、路口時誌調整等	交通局	96	-
	2.車站周邊人行空間改善計畫	半徑 200 公尺以內維持人行道或騎樓通暢的檢討	工務局/警察局	96-97	-
轉運中心之智慧化系統建置	建置智慧型交通客運中心系統包括：客運車輛營運車隊、客運公司調度站、交通轉運中心資訊管理中心、月台監控調度中心、票證中心、便民查詢系統、交通轉運中心 MIS 中心。		交通局	98~	爭取中央提昇地方公共交通網計畫經費

資料來源：本計畫整理。