

## 公路公共運輸服務升級計畫提案原則

### 一、通例性原則

- (一) 提案單位須根據計畫內容評估是否具有自償效益，針對自償率較高者，將加速審議優先補助，倘經提案單位評估無自償效益（自償率為零）者，應於計畫申請時敘明原因。
- (二) 本計畫將視提案單位前一年度創造之自償金額多寡決定後續年度計畫補助款金額，爰請提案申請本計畫補助之執行單位，必須努力思考如何創造提案計畫之自償利益。
- (三) 申請本計畫補助之提案單位均需於需求申請書中表列當年度「公路公共運輸服務升級計畫」績效指標之目標值，對於未能順利達成績效目標者，將作為各區域運輸發展研究中心之重點輔導對象，該地方政府後續年度補助經費亦將予以核減或要求其調整計畫內容。
- (四) 提案單位提出之計畫，宜先針對現有地方公共運輸現況進行調查、研究與盤點，建立「公共運輸整體規劃」，根據缺口所應滿足之運輸需求，再行提出整體改善之計畫項目。
- (五) 提案單位間應加強合作，進行整體性、跨區域之整合性提案，並設定整體方向、過去年度已完成或進行中之計畫延續、未來各年度預定執行進度及具體目標與各計畫預期成效或指標，並依據過去年度計畫成效與進度做調整與修正。提案計畫項目應考量過去與後續年度之延續性，研提複數年計畫內容，惟應避免流於形式、為提案而提案。
- (六) 依政府採購法第四條規定之精神，提案單位補助法人或團體辦理採購時，其補助金額占採購金額半數以上，且補助金額在公告金額以上者，適用政府採購法之規定，並應由提案單位監督之。
- (七) 資本門項目或設備申請補助建置或購置前，事先提案，且補助均不含「得扣抵銷貨稅額之營業稅」及「貨物稅」，提案單位應以未稅金額進行提案。
- (八) 鼓勵提出跨年期計畫。各提案項目之期程規劃，應統一採用「D（核定日）+X日」之型態。
- (九) 提案單位宜整合相關資源（如空污費、停管基金等），建立

公共運輸長久穩定之財源基礎，並於需求申請書中敘明具體作法。

- (十) 為提升本計畫之執行效益，提案單位應具體規劃私人運具管制措施，如停車收費制度、觀光景點限制私人運具進入等，結合停車管理、交通工程進行通盤考量，並於需求申請書中敘明。
- (十一) 提案單位之提案內容中，應規劃及改善交通安全為目的之公共運輸計畫，並將未來五年汽機車死傷人數填報於共通性指標中，另需根據該目標，在本計畫補助範疇內，研提各類具體措施。
- (十二) 提案單位研提與民眾相關之計畫，應考慮通用無障礙設計之概念。其通用無障礙設計概念準則，可參考「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」及交通運輸研究所「交通運輸設施之通用設計方法發展與應用研究」，或徵詢當地相關身心障礙者團體意見。
- (十三) 提案單位於執行計畫時，應兼顧地方特色及美學，樹立交通生活美學概念，促使民眾有感於公共運輸環境之改善。

## 二、提案應具備之內容

- (一) 本計畫經費有限，須合理分配資源，提案時請依各縣市之財力分級敘明自籌款比率。
- (二) 各提案項目，如涉中央權責，需中央提供協助者（如公路汽車客運業之路線、站位調整），請於需求申請書中敘明。
- (三) 為確認提案單位所研提之計畫能確實改善公共運輸服務缺口，於申請提案時應提出當地之績效評估指標與共通性指標，並參照下表一併提出地方公共運輸缺口調查指標，同時應於需求申請書中明確指出所提案之計畫欲達成之改善目標。

調查項目	調查概要
地區公共運輸使用狀況	<ul style="list-style-type: none"><li>● 地區運輸狀況的使用狀況，主要收集地區公共運輸之路網（鐵公路），公車使用數量、鐵路運輸量調查。</li><li>● 地區家戶旅次調查分析。</li></ul>
人口狀況調查	<ul style="list-style-type: none"><li>● 調查地區的村里人口密度和村里高齡人口概</li></ul>

調查項目	調查概要
	況的普查。
地區發展概況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 調查地區土地開發現況，未來有旅次需求的開發尤為重要。</li> <li>● 調查地區公路路網（高速公路與省道）</li> <li>● 地區主要機關：公共設施、觀光景點、醫療機構和商業設施位置及使用人數。</li> </ul>
區域發展確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通在未來地方區域發展扮演的角色</li> </ul>
地方民眾期望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 瞭解居民對於公共運輸的需求，建議可用量化問卷及質化訪談方式調查。</li> <li>● 地區的公共交通服務需要符合地區民眾期望。</li> </ul>
運輸缺口定義	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 軌道運輸車站為中心半徑五百公尺與客運站牌為中心半徑五百公尺未涵蓋之鄰里。班次頻率部分則以尖峰時間每小時二至六班及離峰時間每小時一至四班或非典型公共運輸之提供為依據。</li> </ul>

### 三、各申請項目提案原則

申請項目	提案原則
市區汽車客運業營運虧損補貼－既有路線	<p>一、考量公路公共運輸發展計畫歷經過去各推動計畫，明顯帶動公車整體運量成長，且車輛汰舊換新政策鼓勵業者以較新車輛降低油耗，在營收上升及成本下降情況下，營運虧損補貼以不高於前一年度核列金額為原則，以督促客運業者致力增加公車運量。</p> <p>二、申請範圍以服務性路線或偏遠、離島地區民眾基本運輸服務為原則。由本計畫或先前計畫補助購置車輛之新闢路線，依規定不再補貼營運虧損。因地方政府實施免費搭乘措施而產生之營運虧損，應由該地方政府自行負擔。</p> <p>三、若由本計畫（含前期計畫）補助新闢路線營運未滿三年或該路線受交通部觀光局台灣好行補助營運虧損者，不得額外申請本項目。</p> <p>四、申請補貼之月份，限於前一年度十一月至當年度十月以前，並應於當年完成結報請款。</p>

	<p>五、補助款應提出一定比例用於改善勞動條件或行銷，請於需求申請書敘明，同時提出過去年度之具體成果。</p> <p>六、為減少偏遠路線之營運虧損補貼金額，請申請本項目之提案單位，評估於補助額度內匡列一定預算（於需求申請書載明）導入虧損路線競標機制，在相同服務績效要求下能以較低補貼款提供服務之業者將具有優先經營權。</p> <p>七、為檢討虧損補貼之機制，申請本項目提案單位應訂定該縣市之市區客運營運虧損補貼作業要點，同時將市區客運車公里成本與行駛區域（平地或山區）之檢討機制、評鑑因子、動態系統準確性、多元票證使用率、站牌維護妥善率、站牌位置準確性、使用適性運具（車型）可行性等，納入市區客運營運虧損額度分配與執行要點規範，並函報交通部同意，另同時需求申請書中應註明定期檢討時程計畫。</p> <p>八、申請本項目之提案單位，均需辦理當年度「市區汽車客運業營運及服務評鑑」，並在年度結束後，將評鑑結果公布，同時作為後續檢討市區客運既有路線營運虧損補貼額度計畫之評分因子。</p> <p>九、為鼓勵地方政府檢討市區汽車客運業營運虧損情形，倘當年度營運虧損補貼金額較前一年度下降，將依定稿計畫書所載補助款與自籌款比例下修當年度補助款；所下修補助款額度得依本計畫「績效獎勵計畫」項目申請當年度精進獎勵。</p>
<p>市區汽車客運業營運虧損補貼—移撥路線</p>	<p>一、各地方原屬公路汽車客運業，因改制或路線性質屬市區汽車客運而移撥之路線者，在財劃法尚未修訂前，其營運虧損應與既有市區汽車客運業之營運虧損分開處理，獨立一案提出申請。</p> <p>二、其餘提案原則，比照「市區汽車客運業營運虧損補貼—既有路線」。</p>
<p>市區汽車客運業車輛汰舊換新</p>	<p>一、客運業十八項成本原已涵蓋車輛折舊費用，業者既已收取票價，本應自行負擔車輛汰舊換新責任；惟考量部分地區經營環境欠佳，若干高齡車輛遲未汰換、影響服務品質，爰對此酌給補助，期能加速汰換、儘速</p>

改善客運服務品質。

- 二、有確實改善各客運業者勞動條件或薪資水準之提案單位優先給予補助，請於需求申請書一併敘明轄區各客運業者薪資水準成長數據及車輛、駕駛配置比例，俾進一步作為後續補助依據。
- 三、為符合社會公平性為原則，讓身心障礙者皆能享有便利之公路公共運輸，本期計畫以「完善無障礙乘車及候車環境」為推動策略。
- 四、申請本項目補助應以通用設計（無障礙）車輛（含低地板大客車與普通大客車加裝無障礙升降設備）為原則，無障礙車輛之設計除應符合相關法令規範外，應考量通用化設計，以車身較低及階梯較少之車型為主，同時加強規劃行經大型醫院、醫療中心、城際運輸轉運站及觀光景點之路線。
- 五、一一〇年度每一申請案所補助通用設計（無障礙）車輛數至少為該補助案總數三分之二；一一一年度起僅補助通用設計（無障礙）車輛；倘該次申請新購之通用設計（無障礙）車輛，未能依限完成結報請款者，將連同本次核定之其他車種一併撤銷補助。前述車輛配置之路線確實無法提供無障礙運輸服務者，應依身心障礙者權益保障法第五十三條辦理。
- 六、申請本項目應說明過去一年內所轄客運業之通用設計（無障礙）服務辦理情形與查核改善記錄。
- 七、申請本項目應本於誠信原則審慎預估車價，並載明中央補助金額、地方政府自籌金額、業者自籌金額。實際辦理採購時，招標公告之預算金額，原則應與預估車價一致；倘有重大改變且未能提出合理說明者，得撤銷補助。
- 八、需求申請書中請檢附轄內市區汽車客運業之車額總表及市區車輛汰舊換新作業相關規則，並以各客運業者最老舊之車輛優先汰換為原則；若非以最老舊之車輛優先汰換，應具體說明原因。
- 九、提案單位應就所轄業者申請資料，以車齡為主要審查基準（服務品質、營運績效...等為輔），並確實審核

擬汰換之車輛為貴管市區汽車客運業車輛，並於需求申請書中確實敘明擬汰換之舊車車號、車齡（詳至月份，如「○○年○○個月」，概以出廠年月為準，計算至申請年度十二月份為止）以及擬汰換之新車車種，並以各客運業者確有汰換意願並可負擔配合款之範圍提出申請。核定後，原則不再更換擬汰換之舊車車號及擬汰換之新車車種；未依照原申請內容辦理汰換者，不予核撥補助款。提案單位應確實查驗行車執照正本，並應於申請時檢附影本，加蓋「與正本相符」及承辦人職名章。舊車車齡倘有故意虛偽不實、矇領補助者，將撤銷補助，並移請司法機關偵辦。

十、本補助項目優先補助車齡十年以上車輛，但當地市區客運通用設計（無障礙）車輛未達一百輛或比例未達百分之五十，或行經國家風景區及國家公園之觀光景點路線，或屬離島地區車輛，或申請汰換電動大客車者，得以車齡八年以上之車輛提出申請。（以出廠年月為準，計算至當年度十二月）。

十一、地方政府應要求受補助之客運業者於一定期限以前，完成車輛訂購之簽約程序並以公證日期或臺灣銀行共同供應契約生效日期為準，逾期者應予核扣補助款，俾提升作業效率。請於需求申請書中敘明具體作法，逾期核扣補助款金額以每日不低於補助金額千分之一（現行公路汽車客運業補助車輛汰舊換新規定）為原則。

十二、為避免各客運業者產生投機行為，欲提案申請車輛汰舊換新者，需載明車額來歷（請依新領牌照登記書登載之替補車號填寫；若屬新增營業車輛，請填寫核定增車日期及文號），同時以較新車（係指該車曾有重新領牌紀錄者）新增之營業車輛需另進一步載明重領車牌前之車號及車主名稱。

十三、若欲汰換之車輛係屬九十九年起曾受公運計畫補助者，概不予重複補助柴（汽）油車輛；但依「交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點」申請汰舊換新與「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」使用中車輛不在此限。請於申請本項目時，先行確

	<p>認各業者所提之資料是否合於前述規定。</p> <p>十四、「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」使用中車輛，得依本項目申請汰換為七至九人座小型車、乙類通用設計（無障礙）車輛；若汰換為與舊車不同之車種應具體說明原因。</p> <p>十五、透過既有營運路線「駛入校園（或園區）」與「路線調整」等方式完善轄區內學校或園區公路公共運輸接駁服務者，得依本項目申請新增車輛。</p> <p>十六、申請汰換為電動大客車者，請依「交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點」申請。</p>
<p>市區汽車客運業營運及服務評鑑</p>	<p>一、營運及服務評鑑執行對象，應針對場站設施與服務、車輛與相關安全設施（如車內外監視設備等）、旅客服務品質與駕駛管理、公司經營等面向進行評比，促使業者確實優化服務環境、改進服務態度、提高服務品質，提供民眾更安全舒適的公共運輸環境。</p> <p>二、評鑑成績應回饋於營運虧損補貼及車輛汰舊換新制度，促使客運業者提供民眾更安全舒適的公共運輸環境，形成良性循環。</p> <p>三、評鑑制度與評鑑項目需符合大眾運輸營運服務評鑑辦法相關規定。提案單位辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。</p> <p>四、為配合交通部數據匯流平台蒐集票證資料，客運業者「票證資料提送配合度」應納入評鑑子項。</p> <p>五、提案單位倘有辦理「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」，得將營運路線納入本項目辦理。</p>
<p>建構候車亭、靜態及智慧型站牌等候車設施</p>	<p>一、應由地方政府對行政區內之所有候車設施建置進行整體通盤規劃，並以各鄉（鎮、市、區）行政中心、重要轉乘點、重要運輸廊道、觀光遊憩路線等重點區域為建置重點，發揮集散功能，俾利幹、支線之銜接，方便民眾轉往當地各運輸需求點，並加強整體意象（一致性）或配合地方特色形塑之效果；另為集中執</p>

行成效與彰顯整體性，並同時降低採購成本並確保進度及施工品質，應避免交由鄉（鎮、市、區）公所個別零星規劃執行。

- 二、需求申請書請敘明整體規劃、功能目標、設置地點、站名、行經之客運路線、班次數、用地取得情形、通用設計（無障礙）設施、必要之多國語言設計等資料，並檢附現場全景照片。無定線定班公共運輸行經之處，或依法不得設置公車站位之處，均不得列為設置地點。設置地點應審慎評估，現場照片必須具備設置可行性（具有合理空間且現場無明顯公共設施需移除者），並於定稿計畫書確定設置地點，事後發現未能設置之地點，該處站位應撤銷補助。
- 三、現有候車設施仍堪使用，且無汰換之必要者，原則不得提出申請。若為站牌改建為候車亭，請務必妥善利用原有設施於候車設施缺乏之地區；若建置於歷年受補助之站位，應提出具體說明，並表列清冊說明原受補助設施變更位置。
- 四、提案單位可針對轄內觀光區、重要地點及跨區域轉運站等，增設智慧型站牌提供搭（轉）乘資訊，也可於車輛行駛至觀光區、重要地點及跨區域轉運站時提供各式轉乘資訊。針對有助於公路公共運輸與其他運具間（如鐵公路）轉乘之項目，如在鐵路車站設置公車到站資訊顯示設備、車上設置轉乘站圖像式轉乘資訊等，得優先補助。
- 五、對於每日未滿十班之路線，考量智慧型候車設施設置實用性不足，應以提供各停靠站時刻表並要求公車業者準時營運為優先。
- 六、建置智慧型候車設施（含車站附掛式 LED）提供車輛動態資訊，以具備後端管理系統者為原則；每站點班次需達每日八十班以上為原則，惟行經綜合型轉運站、臺鐵、高鐵、航空、渡輪與觀光景點等重要站點之路線，不在此限。倘行經路線過多難以呈現於一套智慧型候車設施，得於需求申請書中另行敘明。
- 七、本計畫補助含語音播報功能之車站附掛式 LED，提案



	<p>單位應依地方需求或洽相關視障團體後再行申請。</p> <p>八、規劃完整、用地土地取得無虞、確能滿足建置目標者，以及具有明確建置廊道、集中區域或針對觀光遊憩路線、可發揮集散功能者，優先核列。對於班次不密集之偏遠路線，乘客遮風避雨或候車所需之簡易候車設施，酌情核予補助，但若具備幹支線轉乘功能者，可優先核列。</p> <p>九、設施核交特定公車單位管理者，不得排除其它公車單位使用。</p> <p>十、如候車亭或站牌基於美學或地方特色之考量，得另為申請規劃及設計費用，補助基準比照「規劃、調查與研究」項目，並以一次為限。</p>
<p>新闢路線 增加供給</p>	<p>一、新闢路線屬於投入較為昂貴之補助項目，規劃時應以填補地方公共運輸缺口為主。當有多處缺口時，應考慮補助優先性，以較急迫者優先提出申請。</p> <p>二、規劃新闢路線服務前，應先整合既有公共運輸網路為優先，並整合非典型公共運輸資源（例如鄉鎮公所免費公車、百貨公司或醫療院所之免費接駁車等），避免投入後造成既有系統惡性競爭。</p> <p>三、先前年度規劃及研究案，有建議新闢路線者，應優先將其納入規劃，本計畫將優先予以核列。</p> <p>四、新闢路線應該經由充分討論或評估後再行提出。若地方政府設有審議機制，其路線應完成需求審議後，再行提出申請。若有跨行政區域行駛，其跨區域路線必須取得轄管地方政府行駛同意，方得申請。</p> <p>五、新闢路線應具有明確之服務目標（地區、對象等）及具體運量分析。除補助購置車輛外，並應搭配周邊設施（如站牌）及通車初期之行銷措施（如車身彩繪、試乘活動），並具備完整之財務分析與後續規劃。通車後至少應經營五年，並於申請書預擬經營不善之調整或退場機制，同時營運三年內不得額外申請本計畫補助之營運虧損補貼項目。</p> <p>六、有確實改善各客運業者勞動條件或薪資水準之提案單</p>

位優先給予補助，請於需求申請書一併說明轄區各客運業者薪資水準成長數據及車輛、駕駛配置比例，俾進一步作為後續補助依據。

七、新闢路線之規劃，以能服務目標客群並接駁至現有大眾運輸工具站點之最短路途為原則，不宜與現有路線大量併行。請於需求申請書一併檢附鄰近相關公共運輸服務路線（含公車、臺鐵、捷運）之對照圖。若其全部或部分路段，能以現有路線酌予調整而提供服務者，或現有其他大眾運輸工具可提供服務者（含一定距離內之平行路線），或原路線（含平行或相似之路線）停駛後三年內重新公告開放者，均不補助其新闢路線。

八、申請補助範圍限於車輛、營運所需設備，其重要場站或相關設施，應納入通用無障礙設計。提案申請者，限於原本未能營利，給予車輛、營運設備等相關補助後，始能正常營利之路線。原本運量即足以損益平衡之路線，請逕予公告開放業者經營；經提案單位綜合考量並確認於新闢路線後仍未能營利者，但確有關駛必要之路線，請於公告確認無既有客運業者有經營願意後，得改依「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」項目提出申請。

九、新闢路線應相對於公共運輸服務升級計畫之目標達成度進行說明，例如：

（一）衡量型路線：指具有需求潛力、但目前尚未提供服務、提供服務後具有衡量效果之路線。

（二）基本民行路線：指照顧基本民行服務需求、民眾具固定型態運輸行為，雖不達需求反應式公共運輸之營運模式，但目前缺乏公共運輸系統服務，投入服務後可照顧當地民眾基本需求者。

十、新闢路線如有特定服務型態或服務特性，應詳細說明其服務內容，例如：

（一）跨運具接駁服務：提供不同公共運輸系統間之轉乘需求，例如由軌道系統（高鐵、臺鐵、捷運等）場站、客運轉運站至住宅區、商場、醫院等

運輸需求地點。為達到時間無縫之轉乘目標，本類新闢路線應以資訊整合為重點，特別是偏遠地區因公共運輸班次有限，更需整合不同運具班表及轉乘資訊，以利順利接駁。

- (二) 觀光景點接駁巡迴路線：因應觀光型態已由單點式逐漸轉向為區域式，遊客在此區域內通常會進行多旅次之移動，提案單位可透過以景點串聯方式新闢符合遊憩需求之路線，並可考量管制私人運具進入熱門景點，除能確實達到轉移私有運具至公共運輸外，更能提升遊憩品質。此外，亦可以各觀光飯店為接駁站點，並於路線規劃時將各觀光飯店之區位併入考量，整合提供完善之公共運輸路網。
- (三) 高潛力接駁服務：針對通勤、通學、就醫、購物或其他具有明確公共運輸需求之區域，在現有公共運輸網路仍難以服務之情形下，以新闢路線方式投入服務。計畫必須明確說明路線之服務目的、區域、時段、重要需求起訖點、重要公共運輸轉運站等。
- (四) 快速公車服務：鑑於高速公路計程收費已實施，考慮橫向國道、都會區借行國道快速公車之新闢，以發揮私人運具轉移之效果。
- (五) 企業與社區通勤服務：為促進企業、工業區、科學園區、社區、醫療院所或學校等特定人口密集族群搭乘公共運輸之意願，減少私人運具使用；或針對人口及需求較為分散之地區，改善既有公共運輸服務，而由地方政府輔導，投入彈性公共運輸服務模式，進而提昇公共運輸載客量及市占率。
- (六) 學校通學或接駁服務：為有效提昇道路交通安全，減少學校學生因過度使用私人運具，導致各類傷亡事故之發生，本年度針對接駁學校之新闢路線給予優先補助，此外於各學校內欲設置候車亭或停車彎部分，亦可併同本申請項目進行提案。

(七) 區域型幹支線公共運輸服務：既有路網進行路線修正或重新規劃，發展區域型幹支線公共運輸模式者，可依路線需求與型態新闢幹線與支線之路網。幹線公車應至少每小時六至十班、次幹線公車應至少每小時三至六班、支線公車應至少每小時二至三班，末端運輸應至少每小時一班，以方便民眾轉乘無礙。

(八) 夜間公車服務：因應夜間活動之旅次需求規劃的新闢路線，行駛路線應以夜間活動熱點區至鄰近集散點、旅館、住宅區之公共運輸服務為主。申請新闢本項之提案單位，應先根據夜間旅次需求起迄資料進行蒐集，並區分時間帶與空間帶，據以規劃夜間公車之行駛路線與班表，俾提供更符合需求及更完善的夜間公車服務。

十一、為符合社會公平性為原則，讓身心障礙者皆能享有便利之公路公共運輸，本期計畫以「整合軌道服務及跨運具服務整合」及「滿足老弱婦孺及身障乘客搭車之需求，打造無障礙之公車環境，鼓勵建置應用通用無障礙設計概念之車輛」為主軸。

十二、申請本項目補助應以通用設計（無障礙）車輛（含低地板大客車與普通大客車加裝無障礙升降設備）為原則，無障礙車輛之設計除應符合相關法令規範外，應考量通用性設計，以車身較低及階梯較少之車型為主，同時加強規劃行經大型醫院、醫療中心、城際運輸轉運站及觀光景點之路線。

十三、一一〇年度每一申請案所補助通用設計（無障礙）車輛數至少為該補助案總數三分之二；一一一年度起僅補助通用設計（無障礙）車輛；倘該次申請新購之通用設計（無障礙）車輛，未能依限完成結報請款者，將連同本次核定之其他車種一併撤銷補助。前述車輛配置之路線確實無法提供無障礙運輸服務者，應依身心障礙者權益保障法第五十三條辦理。

十四、申請本項目應說明過去一年內所轄客運業之通用設計（無障礙）服務辦理情形與查核改善記錄。

十五、申請雙層及雙節大客車之提案單位，應於需求申請

	<p>書中敘明使用該車型之優勢；另如為觀光性質者，應進一步說明使用雙層公車行駛之自償率，並將自償率列為該路線競標之條件之一。</p> <p>十六、申請本項目應本於誠信原則審慎預估車價，並載明中央補助金額、地方政府自籌金額、業者自籌金額。實際辦理採購時，招標公告之預算金額，原則應與預估車價一致；倘有重大改變且未能提出合理說明者，得撤銷補助。</p> <p>十七、地方政府應要求受補助之客運業者於一定期限以前，完成車輛訂購之簽約程序並以公證日期或臺灣銀行共同供應契約生效日期為準，逾期者應予核扣補助款，俾提升作業效率。請於需求申請書中敘明具體作法，逾期核扣補助款金額以每日不低於補助金額千分之一（現行公路汽車客運業補助車輛汰舊換新規定）為原則。</p> <p>十八、為利新闢路線初期培養客源，得申請補助該路線通車三年內之養量費用。</p> <p>十九、倘申請養量費用者，未申請購車補助，需優先以車齡五年內之通用設計（無障礙）車輛營運為原則，並於提案時提供相關車籍資料。</p> <p>二十、申請新闢電動大客車路線者，請依「交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點」申請。</p>
<p>客運轉運站與大型候車設施之建置</p>	<p>一、大型候車設施與轉運站規劃與建置類型建議如下：</p> <p>（一）綜合型轉運站（以城際客運與地區客運轉乘為主）設置區位應於都市範圍內，並且儘量與鐵路運輸場站結合；若有城際間轉乘功能，設置區位則應儘量靠近高速公路交流道。考量綜合型轉運站建置對於地區影響性較高，對於建置本項目前，可先透過規劃案方式，進行可行性評估規劃及細部設計。</p> <p>（二）地區型轉運站（以地區客運間之轉乘為主）設置區位應以都市邊緣或市郊交界處，考量建置規模普遍不大，應以大型候車設施型式建置為原則，應先協調業者停靠或進駐意願且各業者均需整合</p>

營運時間及班表、確認用地取得無虞後，直接進行細設與建置，針對站體工程部分給予補助。

(三) 簡易型轉運站（以私人運具與地區客運間之轉乘為主）設置區位應以都市邊緣或市郊交界處，考量其建置目的係提供私人運具轉乘公車使用，建議以站牌或候車亭型式建置，並在確認用地取得無虞後，配合無障礙通用設計建置原則直接進行建置，針對站牌或候車亭建置給予補助。

二、提案單位應依據各地方需求現況訂出轉運站規劃與建置順序，避免過度發散。

三、大型候車設施或應整合當地公共運輸資訊，提供民眾更便利之乘車動線、增加轉乘資訊辨識性，縮短轉乘步行距離，同時應設置通用設計無障礙相關設施及雙語設計，提供完善之無縫運輸服務。

四、大型候車設施或轉運站應具路網整合或改善現有服務品質效益之功能，轉運站之建置需有二家以上客運業者進駐營運同意，並以交通轉運功能為主，商業經營為次。

五、需求申請書請敘明大型候車設施或轉運站整體規劃、功能目標、設置地點、站名、規劃停靠或進駐之客運路線、用地面積及取得情形，並檢附現場照片。申請補助建置（工程）之轉運站，應先完成用地取得、業者進駐意願及細部設計；另需完成各項前置作業（規劃、環評、地目變更、開發計畫、水土保持許可...等），並已達核定後即可辦理工程發包之狀態，並於需求申請書中具體說明辦理情形。

六、除補助規劃費與設施初期建置費用外，另本計畫原則不再補助修繕費用，惟提案單位本於經費節省之原則下，納管或接收其他單位或企業移轉之資產（非歷年本計畫補助建置者），得申請修繕補助，並以補助一次為限。另為確保提案單位資產使用或用地取得無虞，請申請轉運設施修繕之提案單位，於提案階段時一併提供設施轉移或使用規範與契約。

七、既有大型候車設施或轉運站若為特定客運業者所擁

	<p>有，於周邊地區無公有大型運輸場站之前提下，得申請補助修繕或擴建，並以一次為限，且應配合主管機關為完善公共運輸環境所需之統籌運用，於使用空間足夠之情況下，不得拒絕周邊其他汽車客運路線停靠或進駐。</p> <p>八、地方政府應確保大型候車設施或轉運站六年正常營運（屬私人產業者，應於提案階段出具書面資料），營運期間不得排除客運業者使用，僅得收取適當租金；另補助大型候車設施或轉運站之各項設備，僅限用於轉運站內，不得移作他用。</p>
<p>建置公車動態資訊系統</p>	<p>一、提案單位可在資訊可全面性提供之前提下，提案申請補助介接公路總局公路客運動態系統之相關費用，另可提案申請查詢介面（或 APP）之開發費用，惟相關維護費用則請提案單位自籌辦理。</p> <p>二、為整合公共運輸與觀光休閒，建置公共運輸動態資訊系統結合旅遊業者之觀光旅運資訊平台實為重要，補助內容以硬體建置、提供資訊介接管道及思考永續維護作為為主，不包括營運費用及資訊傳輸費用。</p> <p>三、為建置車內友善環境防治性騷擾與各項緊急狀況等，可研議透過車上動態系統之車機功能，建置公車連接警政系統（例如警報連線系統）之可行性。</p> <p>四、為配合本計畫「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」，針對自備車輛提供服務者，本項目提供車上動態資訊系統（含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器）補助。</p> <p>五、智慧型候車設施部分，請提案單位依本計畫「建構候車亭、靜態及智慧型站牌等候車設施」項目申請。</p>
<p>多元票證系統整合與推廣</p>	<p>一、為配合行動支付使用率提升及發展多元票證支付環境政策，並加強跨域整合及加值應用，本計畫鼓勵汽車客運業者於公車端導入行動支付系統。</p> <p>二、本計畫補助之多元票證系統設備，應符合台灣車聯網產業協會公布之「營業大客車車載機與週邊產業標準-多元票證支付系統」最新版本，各補助設備應由提案單位造冊列管。若受補助設備所裝設車輛欲進行汰</p>

	<p>舊換新，則需將本計畫補助設備一併裝設至新購車輛中。請提案單位依「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」申請，市區客運業由地方政府提出申請，公路客運業透過區監理所提出申請。</p> <p>三、為提升多元票證支付應用於公路公共運輸之使用率，並加強跨域整合及加值應用，本項目鼓勵汽車客運業於完成多元票證系統後，以相關轉乘優惠、激勵獎勵等行銷策略予以推廣：</p> <p>(一) 為鼓勵提案單位推廣多元票證及強化公共運輸轉乘，得提案辦理主大眾運具、副大眾運具或共享運具與公車間之轉乘優惠，以降低民眾轉乘票價負擔及提升轉乘意願，培養民眾轉乘習慣，帶動運量成長。倘曾受公路總局「一〇七年公共運輸轉乘優惠專案」補助之項目，概不予重複補助實施。</p> <p>(二) 為提高公路公共運輸之黏著度，本計畫鼓勵依據地區特性與乘客需求辦理所轄客運路線之公路公共運輸集點或里程累積等激勵活動，活動得設計不同方案內容，並整合各項公共運輸服務，惟仍須以激勵搭乘公路公共運輸為主軸。</p> <p>(三) 本計畫鼓勵於不使用私人運具之要件下，透過智慧平臺，以主大眾運具、副大眾運具或共享運具等完成民眾日常的旅次鏈活動，以轉移私人運具之使用。針對主大眾運具（須含公路公共運輸）以外之輔助運具服務（副大眾運具、共享運具或停車轉乘）間之回饋予以補助。申請本項目，應於需求申請書提出私人運具轉移實際成效之評估方式。</p> <p>(四) 本項目提案應於需求申請書中詳述提案辦理內容具體推動方式，並針對現行市區客運收費方式與多元票證使用情形說明，另應擬訂抑制私人運具使用之策略並建立逐步推動方式。</p>
建置無障礙公路公	<p>一、為推動規劃相關無障礙旅遊觀光路線，提案單位應加強針對觀光局建議之無障礙旅遊路線，規劃沿途公路公共運輸之起、迄、轉乘、中途休息站、使用車輛</p>



<p>共運輸環境</p>	<p>等，導入通用設計概念進行改善。</p> <p>二、為提升民眾於運具轉換或轉乘時之便利性與暢通程度，提案單位應針對轄區內公路公共運輸場站之內外及重要站點設置通用無障礙設施；非公路公共運輸場站內之無障礙環境，本計畫不予補助。</p> <p>三、為完善公路公共運輸場站具備通用無障礙環境，提案單位可進行整體性通用設計無障礙設施整建及修繕(含廁所)，並依據所需整建之面積(以平方公尺計算)或單項設施提案。</p> <p>四、為完善各大運輸場站周邊接駁環境，以公路公共運輸為優先減少民眾轉乘步行距離之規劃與改建補助外，周邊整體之遮雨設施(以平方公尺計算)亦可納入，以完善空間無縫提升轉乘品質。</p> <p>五、需求申請書請敘明整體規劃、功能目標、設置地點、站名、行經之客運路線、用地面積及取得情形，並檢附現場照片。</p>
<p>整體行銷與推廣</p>	<p>一、應具備明確與公共運輸相關之行銷主題(如新闢路線或活動)、行銷對象、行銷內容(如體驗活動、優惠補貼措施、紀錄片、APP、其它)，並應配合本年度欲達成之計畫目標規劃行銷主軸，將各行銷活動相互串聯，俾將公共運輸形象深植民心，透過以民眾為主之行銷與獎勵活動策略，能使民眾透過實際參與，改變對於公共運輸的既往認知，進而認同成為公共運輸使用者。</p> <p>二、辦理行銷之媒體宜多元化，針對不同族群投入電視、廣播、平面、網路等不同管道，以滿足行銷對象(如學生、公務員、上班族)之通路為主。</p> <p>三、請地方政府多加利用自有媒體通路辦理行銷，如市政電台、市政刊物、市民手冊、公有 LED 看板等。可透過自有媒體通路達成行銷目的者(如鄉鎮接駁巴士之宣傳，可請村里辦公室協助揭露訊息)，應避免申請補助，以擲節公帑。</p> <p>四、應於需求申請書中評估歷年各項行銷推廣策略之效益，並說明各項宣導策略之成效分析。各行銷推廣策</p>

	<p>略應有整體之時程規劃，不宜採用辦理一次活動，缺乏詳細的成效評估。</p> <p>五、行銷內容，宜加強可創造新公車服務文化、教育深耕活動之相關文宣、培訓項目，以及宣導活動（公共運輸日）、舉辦觀摩會或成果展等。</p> <p>六、新闢路線之推廣，除非規模較為龐大且確有必要辦理者外，較為基本行銷項目（如車身彩繪、文宣）宜請直接納入路線開放條件，請客運業者負擔，不再另行補助。</p> <p>七、請加強年度內重要假日或大型活動（如燈會、花季），可強化公共運輸疏運或優先通行管制之行銷項目。</p> <p>八、為宣導國小學童交通安全觀念，培養其搭乘公車之能力與習慣，增加公共運輸搭乘人口，減少私人運具使用，提案單位應針對公路公共運輸深耕教育活動進行提案，就鼓勵搭乘市區公車活動，結合國小學童戶外教學課程，以培養其搭乘公共運輸之能力與習慣，並透過學童之影響力，帶動其家長多搭乘公車。</p> <p>九、另鼓勵中央與地方公教機構及企業團體辦理常態定期之不開車日活動或公車體驗日活動，讓平常沒有使用公共運輸者有機會感受到公共運輸服務品質及方便性之改善狀況。</p>
<p>規劃、調查與研究</p>	<p>一、提案單位為推動各項公共運輸計畫執行前所辦理之各項可行性評估，應以地方負擔為主，原則不予補助。</p> <p>二、轉運站或大型候車設施之規劃，應整合周邊公路及市區汽車客運路線。</p> <p>三、為完善公路公共運輸轉乘環境，可透過本項目研提轉乘資訊揭露或圖像化等相關補助，惟須避免透過本計畫之經費更新既有業者已提供之相關路線圖。各項轉乘資訊之揭露需至少包含：行經該運輸場站之公車路線圖（併時刻表）及該運輸場站與乘車地點之相對位置圖。</p> <p>四、針對有助公共運輸運量增加、公共運輸路網整合、管</p>

理私人運具使用之配套措施、區域公共運輸缺口研究、創新營運型態研究（如發展區域型幹支線公共運輸發展藍圖）等有助於改善當地公路公共運輸之計畫，酌予補助。

五、「區域型幹支線公共運輸發展藍圖」主要係針對既有路網進行路線修正或重新規劃，發展區域型幹支線公共運輸發展路網之亮點計畫。執行措施及申請補助方式如下：

(一)檢視當地公共運輸路網（含鐵、公、水路，及免費公車等），針對現有公共運輸網路檢討其班次（平均班距）、運能、載客量、市占率等現況。

(二)針對當地公共運輸路網，其實際需求差異、公共運輸空白區域進行細部檢視，並擬定發展目標。

(三)盤點民眾需求，重新審視公共運輸路網及路廊（如公路客運接駁市區客運路線），俾利規劃轉運站；無路網或供給不足處，即可考慮新闢路線；需求較低、典型公共運輸服務不及之處，可採非典型運輸方式；若道路狀況不佳，以大客車營運顯有安全顧慮者，可考慮以非典型運輸方式接駁。

六、為改善營運虧損補貼及因地制宜研議合理車公里成本，本計畫優先補助改善營運虧損補貼、運價公式或結構及幹支線轉乘收費機制之相關研究。

七、為永續公共運輸之財源，鼓勵地方政府交通主管機關多方開發可做為公共運輸發展經費之穩定財源。

八、本計畫補助公營公車處或車船管理處等提供市區客運服務者，進行組織精簡、組織轉型或規劃更有效率之營運方式與財務管理等規劃與研發計畫，期能進一步提升經營效能並減少地方市庫負擔。

九、曾經辦理規劃或研究之內容，如客觀條件無顯著改變，應避免重複辦理。但提案單位若能明確指出先期規劃未納入之研究範圍（如區域公共運輸缺口研究、創新營運型態研究等），得酌情補助。

	<p>十、性質相似之案件，應儘量合併辦理，以摶節公帑。</p> <p>十一、以具明確規劃需求（動機、目的、必要性、急迫性、預期改善狀況）與初步構想者，優先核列。</p> <p>十二、規劃之結果，應考量地方財務可行性，並考量行政負擔，針對規劃結果提出執行優先順序之建議。</p> <p>十三、如欲研擬跨領域之公共運輸發展願景與策略如海空運領域，務必說明該項目規劃與公路公共運輸之連結，並應預先與相關主管機關、業務單位進行完善溝通整合，避免未來執行上認知之差異。</p>
<p>基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）</p>	<p>一、本項目屬符合行政作業程序通過之正式汽車客運路線，經公告徵求現有客運業者無營運意願，透過提案單位進行營運服務規劃後始得申請。</p> <p>二、本計畫之路線規劃及補助範圍以短途旅次為原則，並應配合本計畫所訂之績效指標以偏鄉地區為優先，主要提供各鄉鎮或村落銜接至鄰近鐵路、公路或市區客運之站牌、場站、醫療院所或重要行政機關等據點之公共運輸供給；該供給與既有鐵、公路或市區客運路線如有重疊部分，由本局審視運輸需求與既有鐵、公路運輸供給配置之合理性後再予核定。</p> <p>三、本項目補助應優先善用地資源，以不同業別、運具及營運模式（含彈性機制、預約機制或異業結盟等）試算營運成本，並以成本最小及符合需求之營運模式提出申請。</p> <p>四、提案單位應確實盤點辦理地區之旅運需求及其他部會已投入之運輸資源，並以完善公路公共運輸服務為主要推動目的，規劃基本運輸路廊及服務班次，同時應考量尖離峰之需求差異，以預約共乘制與路線彈性制為主，定班定線制為輔，並設有完整預約機制，以減少資源過度投入而造成浪費。另可在主管機關同意下，每班（趟）次保有百分之十至百分之二十之營運彈性路線或隨招隨停營運方式，完善偏遠地區基本民行。</p>

- 五、所規劃之服務路線應比照汽車客運路線以公開程序徵求相關運輸業者（含異業結盟）經營，運具可採營業大客車（甲類大客車除外）、計程車或以多元運具方式提供載客服務；經前述程序辦理後均無運輸業者有經營意願，該路線可委由地方政府經營提供服務。相關營運及管理作業應依「汽車運輸業管理規則」辦理。
- 六、各類營運車輛（含新購）應優先考量以通用設計（無障礙）車輛營運，除依法投保強制汽車責任保險外，並應由營運單位比照市區汽車客運業投保乘客責任保險。
- 七、申請基礎營運費用或營運缺口補助以二年為原則，營運期滿後提案單位應檢討實施成效及評估後續辦理方式，並於需求申請書中說明後續年度營運之配套措施。
- 八、為更完善既有之公路客運或市區客運服務，針對特定路段或區域，經本局或縣市政府以行政協調方式由該路段或區域之既有營運業者配合辦理，提供需求反應式公共運輸之路線，亦適用本補助原則規定。
- 九、本項目補助所需之基礎營運費用或營運缺口外，可併同申請車輛購置（應優先以台灣銀行共同供應契約為採購標的）、多元票證系統、車上動態資訊系統（含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器）、預約共享媒合平台、行銷推廣、規劃調查或運量績效獎勵等相關補助，補助方式及額度依本計畫相關項目辦理。預約共享媒合平台應由地方政府統籌規劃，以建置單一平台為原則，避免不同鄉鎮各自辦理致資源分散，同時應以既有資源進行擴充及修改為原則，如交通部科技顧問室「噗噗共乘」平台或地方政府自有客運動態資訊系統。
- 十、「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」使用中車輛，得依本計畫「市區汽車客運業車輛汰舊換新」項目申請汰換為七至九人座小型車、乙類通用設計（無障礙）車輛；若汰換為與舊車不同之車種應具體說明原因。

<p>數據蒐集與分析</p>	<p>一、為加以整合多元票證及公共運輸旅運資訊，本計畫透過補助業者端或主管機關端，建置多元交通數據分析平臺，俾能有效利用及分析所蒐集資訊，研提更有效的改善精進對策。</p> <p>二、鼓勵提案單位以「各類資料及服務之電子化、數位化、標準化及行動化」等提出相關計畫，惟申請公共運輸旅運資訊獲補助之提案單位，應依循交通部公共運輸資訊流通開放政策，建立資料格式標準化，以加速公共運輸資訊透通性及可操作性，落實公共運輸資訊之共用共享，活化民間產業加值應用。</p> <p>三、申請整合多元票證或應用者，可參考交通部運輸研究所「電子票證資料加值應用分析之研究及示範計畫」之整合與加值內容。</p> <p>四、申請電子票證資料標準化者，需遵循交通部「公共運輸票證資料-旅運分析用標準說明文件」資料格式，並依相關規範定期上傳。</p>
<p>大型活動疏運</p>	<p>一、為提昇大型活動之遊憩品質及推廣民眾使用公共運輸，減少民眾因使用私人運具造成道路壅塞情形，本計畫補助大型活動之疏運計畫。大型活動疏運應為舉辦三天以上之活動方予納入補助。</p> <p>二、申請本項目需於需求申請書中載明接駁公共運輸配套措施（如接駁公車停靠站位、行車動線）及抑制私人運具管制措施之積極作為與投入內容，並於結案報告說明相關執行成效。</p>
<p>鼓勵公車駛進校園（園區）</p>	<p>一、為減少大專院校學生因過度使用私人運具，導致各類傷亡事故之發生；或通勤時間私有車輛大量湧入相關園區，造成聯外道路壅塞，本計畫鼓勵提案單位完善轄內學區與園區之區內公共運輸與聯外公共運輸。</p> <p>二、提案單位應依據學生通學需求或園區公司企業通勤需求，新闢路線增加供給或調整既有路線駛入校園或園區，聯外路線應接駁至重要運輸場站（如火車站、捷運站...為主），以完（改）善當地學區或園區之公共運輸服務。</p> <p>三、補助各客運路線繞駛、延駛或增加班次至（進入）各</p>

	<p>學校或園區且不加收票價，補助營運費用以三年為原則，並於需求申請書中說明後續年度營運之配套措施。</p> <p>四、以既有鄰近路線透過繞駛、延駛或增加班次等方式，完善學區或園區公路公共運輸接駁服務者，依本計畫「市區汽車客運業車輛汰舊換新」項目申請新增車輛。</p> <p>五、無既有鄰近路線營運或既有鄰近路線無法調整者，且已考量與既有鄰近校車路線重疊程度後，得依本計畫「新闢路線增加供給」項目辦理。</p> <p>六、針對無既有鄰近路線營運者或增加服務班次、優化路線等方向調整者，除可申請補助新購車輛投入服務外，另可根據行駛里程、服務班次與票箱收入，補助營運費用以五年為原則，並應於需求申請書中說明後續年度營運之配套措施。</p> <p>七、前述各項營運費用補助期限屆滿後，提案單位應就所轄路線檢討實施成效並予以改善，亦同時請校方就配套措施部分提出成效檢討及改善方案；倘仍有虧損，得於既有市區客運虧損補貼額度外續予補助，惟補助經費分擔比例依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定辦理；公路客運部分則依本局政策辦理。</p> <p>八、請本於使用者付費之精神，比照當地市區客運費率進行收費，倘規劃以票價優惠培養客源者，乘客之應付票價請由提案單位自籌辦理。</p> <p>九、公路汽車客運性質，由各主管監理所站進行提案；屬市區汽車客運性質，則由各地方政府提案。</p> <p>十、提案單位應與合作之大專院校加強宣導，充分揭露資訊以方便學生搭乘。同時為鼓勵更為靈活或優惠之方式吸引學生搭乘，提案單位得提出載客量績效獎勵計畫或行車安全績效獎勵計畫（園區路線不適用），績效獎勵金限用於合作之大專院校提高師生搭乘公路公共運輸（公車）意願（如學生乘車優惠、公車轉乘優惠、學校投入提高運量作為之行銷費用...等），不得將績效獎勵金作為免費搭乘經費預算之用。提案單</p>
--	--

	<p>位應蒐集學校獎勵金額之用途並提出當年度自籌金額（各校當年度投入「校園行車安全或公共運輸」項目下之預算金額）相關佐證資料後，於需求申請書內敘明。</p> <p>十一、載客量績效獎勵之提案單位為各區監理所（以公路客運路線參與本項目者）或各地方政府（以市區客運路線參與本項目者）；行車安全績效獎勵之提案單位為各區監理所。</p> <p>十二、為進一步確實管理學校學生或園區通勤者私人運具之使用，提案單位應於需求申請書中一併敘明各學校及各園區管理私人運具使用之具體作為、現況，另請公車駛入校園之提案單位或園區主管機關亦需預估學生或園區員工使用機車數量與事故傷亡數、預期減少機車使用數量及各類交通事故傷亡人數。</p>
<p>績效獎勵計畫</p>	<p>一、為鼓勵以更為靈活之方式推廣公路公共運輸，並達成公路公共運輸載客量每年增長之目標，在符合公路公共運輸計畫「透過行銷、調查與研發精進公路公共運輸」推動策略下，擬定市區客運業載客量績效獎勵制度，以當年度市區汽車客運業整體載客量提案申請。</p> <p>二、另為鼓勵公路客運業持續精進其運輸服務，以及鼓勵各縣市政府承接移撥路線及促進地方公共運輸路網整合，公路客運路線及公路客運移撥至市區客運之路線以平均每班次載客人數提升成果提供績效獎勵。</p> <p>三、市區客運業以地方政府為提案單位；公路客運業以客運業者為提案單位，向所轄區監理所提出申請，並由各區監理所彙整及初審後提報本局。</p> <p>四、申請本項目請於需求申請書中載明自籌金額，其中自籌金額，地方政府所提可為當年度投入「公共運輸」項目下之預算金額；公路客運業所提可為當年度用於改善其勞動條件、改善營運環境或辦理行銷等項目下之預算金額。提案單位應於需求申請書說明當年度提升載客量或路線精進之積極作為（例如：預定舉辦活動月份與相關措施、管理私人運具之做法、路線營運狀況改善作為等）；另亦需說明獎勵金之用途，地方</p>



	<p>政府同時應提出當年度投入於公共運輸之預算金額及佐證資料。</p> <p>五、 在使用者付費原則下，提案單位所獲績效獎勵金限用於精進公路公共運輸服務（包括如客運服務性路線營運輔導及改善、客運業者投入提昇運量作為之行銷費用等），不得將績效獎勵金作為免費搭乘經費預算之用。地方政府所獲績效獎勵金若使用於補助業者營運部分，則需架構在虧損補貼制度下，當有虧損發生時得以補貼；若為其他行銷活動或臨時性之經常門支出，則需表列預算運用之情形。</p> <p>六、 提案單位於申請時，應提出本年度就公共運輸規劃辦理之創量或精進作為，並說明與前一年度不同特點。</p> <p>七、 提案單位於需求申請時敘明績效獎勵之比較期間係以月或季為比較基礎，經核定後則不再受理變更，同時請地方政府應辦理整年度之納入預算金額，以利後續按月或按季核定撥款。</p> <p>八、 提案單位提報之營運報表應與呈報交通部之數據一致，若經查核有所相左，本局得保留追繳相關核撥差額之權利。</p> <p>九、 另為檢討本項目績效獎勵金具體改善於公路公共運輸營運環境之整體成效，特優先針對勞動條件改善情形作為績效獎勵金核算因子。</p> <p>十、 為鼓勵地方政府檢討市區汽車客運業營運虧損情形，倘當年度營運虧損補貼金額較前一年度下降，地方政府得依當年度「市區汽車客運業營運虧損補貼—既有路線」項目所下修補助款之額度申請當年度精進獎勵。</p>
<p>汽車客運 業營運服 務品質及 行車安全 之提升</p>	<p>一、 本計畫鼓勵汽車客運業導入駕駛人員健康管理機制及危險駕駛行為自動診斷警示系統，於駕駛人員於行車前測量其生理狀態或於行車期間監測其駕駛行為，以針對異常或危險狀態採取立即性管理處置措施或長期性安全評估管理，確保行車安全。</p> <p>二、 為立即針對行車異常狀況進行處置，鼓勵提案單位與轄管市區汽車客運業者合作，研提建置車輛安全性自</p>

	<p>動診斷警示系統及行車控制中心，即時監控所屬車輛行車狀況。應於需求申請書中具體說明辦理項目、經費、整體運作機制與實際成效之評估方式，並提報評估成果，以做為後續補助項目、額度及相關計畫調整之依據。</p> <p>三、為督促業者重視安全、服務及環境管理等，提升公路公共運輸經營環境，補助提案單位針對轄管業者，進行國際標準之安全認證、品質管理認證及環境管理認證，相關認證需有國際組織之簽署。</p> <p>四、鼓勵透過汽車客運駕駛人員評比考核，辦理優良駕駛人員獎勵機制，並舉辦相關論壇或觀摩會，讓各客運業者或駕駛人可彼此針對駕駛技術或經驗進行交流，互相學習正向成長。</p>
<p>競爭型亮點計畫</p>	<p>針對具有創新突破類型並符合政策趨勢走向且具有足夠潛力推廣之以下計畫或其他競爭型亮點計畫，得優先予以補助，其補助基準依本計畫相關補助項目所訂之辦理，惟如經本局專案審查，得再酌予增加補助金額。</p> <p>一、幸福巴士升級轉型（幸福巴士2.0）：</p> <p>本計畫於「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」項目之基礎下，引進跨部會、企業社會責任(CSR)及在地資源，依相關法規輔導 NGO 或個人成立市區客運業，運用科技平台串聯整合，建構在地人微型公共運輸服務，並維持營運服務品質以建立永續服務經營機制，達成幸福巴士之升級轉型與無縫服務之強化，得予以補助辦理本項目所需費用。申請本項目，需求申請書應以「基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）」項目相關規定為基礎，另應具備：</p> <p>(一)引進與整合相關跨部會、CSR 及當地等相關資源之具體措施與初步成果；</p> <p>(二)輔導 NGO 或個人成立市區客運業提供幸福巴士服務之具體措施；</p> <p>(三)以既有資源進行擴充及修改完善縣市預約媒合平台之具體執行方式；</p>

(四)通用設計(無障礙)乘車環境(含車輛、候車設施、候車資訊等)之現況及完善措施;

(五)提供在地需求易於觸及與瞭解之營運資訊與預約方式等配套措施之具體執行方案。

## 二、旅運資訊通用化與可靠度提升

(一)由於高齡者及身障者對於現行公路公共運輸服務資訊媒介,使用與閱讀上不若一般民眾方便,又針對不同客運路線鄰近停靠位置有同站不同名或同名不同站之情形發生。因此本計畫對於提供高齡者及身障者易讀或有聲之輔助乘車資訊或媒介,與客運路線停靠站位及站名一致化,以提升運輸服務精緻度之辦理項目所需費用予以補助。申請本項目,需求申請書應具備:

1. 高齡者及身障者乘車熱點分析,並針對該些使用者進行現況旅運資訊使用調查;
2. 提供公路公共運輸使用諮詢或宣導服務之具體執行方式;
3. 盤點需建置輔助高齡者及身障者乘車之旅運資訊類型、數量與位置;
4. 盤點轄內客運路線停靠站點名稱與位置,並敘明一致化後之站點名稱與位置。

(二)偏遠地區之公共運輸服務,基於服務型態、地形及環境等因素,更需改善時間縫隙缺口造成之問題,對於偏遠地區之班次較少路線或末班車,因該特性屬短時間內無其他運輸服務可供選擇以及營運環境不易受道路車流因素影響,因此本計畫對於前述特性路線提供各站固定班表並律定駕駛到離站時間,以達成運輸服務無縫化之辦理項目所需費用予以補助。申請本項目,需求申請書應具備:

1. 盤點轄內偏遠地區客運路線班次較少之路線或末班車,及該些路線準點情形。

2. 提出建置固定班表之站位、路線及班表時間，以及執行方式與定期檢討頻率。
3. 提出律定駕駛到離站時間之具體執行方式，並訂定規範或獎懲措施。

### 三、汽車客運業營運安全機制強化

- (一) 本計畫鼓勵主管機關對其所轄客運業者，加強駕駛員違規履歷與健康管理，又透過強化駕駛員定期回訓制度，以完善安全駕駛行為，並將參與課程時數列為評鑑指標內容。
- (二) 藉由車載資訊系統、相關事故預警系統及先進駕駛輔助系統之普及與導入，以及公路公共運輸安全管理人才之培育，協助建置相關安全資料蒐集系統，並建置事故預防與處理標準化程序，協助客運業者精進內部風險管理制度，並以科技方法與設備強化駕駛員工時管理及疲勞駕駛預防等作為，提升公路公共運輸之車輛安全性。
- (三) 本計畫對於強化客運服務安全性及建立客運安全管理制度等辦理項目所需費用予以補助。其中，車載資訊系統、相關事故預警系統及先進駕駛輔助系統補助對象以路線長度一百公里以上、單程行駛時間四小時以上或平均車速每小時五十公里以上之汽車客運路線為優先。申請本項目，需求申請書應具備：
  1. 提案單位對所轄客運業者其近三年駕駛員違規肇事情形、勞動條件、教育訓練、行車安全之督導、規範與協助改善情形；
  2. 所轄客運業者訂定與駕駛員違規相關及健康相關之獎懲制度與內部規範；
  3. 所轄客運業者車輛，除法規明訂須安裝之設備外，其他與行車安全相關之設備裝設情形；
  4. 車載資訊系統、相關事故預警系統及先進駕

駛輔助系統裝設車輛所行駛之路線長度、行駛時間、平均車速及必要性；

5. 為建立完善之客運安全管理制度所需辦理之具體項目或配套措施，及整體運作機制。

#### 四、無人自動駕駛公車

隨著無人載具發展趨勢及同時迎接高齡化與少子化時代來臨，本計畫鼓勵各公路主管機關結合轄管客運業者使用無人自駕公車，盼能加速無人自駕公車之應用。補助項目以正式營運之汽車客運路線所需之車體及該路線通車三年內之養量費用為限。申請本項目，需求申請書應具備：

- (一) 說明以該路線推動無人自動駕駛公車之緣起至正式成為汽車客運路線營運之過程，及未來發展走向；
- (二) 說明該路線主管機關、路線營運業者、車輛與班次配置，及系統建置商等相關角色定位與扮演功能；
- (三) 具體說明該計畫由其他部會機關補助資源及自籌投入資源。

#### 五、打造高潛力觀光客運路線

依政策指示各項交通建設及政策推動應協助觀光，以提升我國觀光國際競爭力，爰對於辦理觀光客運路線闢駛與優化、車輛美學設計、導入自行車專用公車及辦理觀光路線行銷等相關輔助觀光之公路公共運輸計畫所需費用予以補助；本項目提案請優先依循交通部觀光局「台灣好行」相關計畫申請，倘提案內容已獲補助，不得再向本計畫重複申請。申請本項目，需求申請書應以本計畫相關項目規定為基礎，另應具備：

- (一) 應具體說明該觀光路線整體意象，及其周邊相關觀光產業之發展情形；
- (二) 針對該觀光路線予以配合之公路公共運輸行銷

	<p>策略與具體措施。</p> <p>(三)抑制周邊私人運具使用之積極作為與投入內容。</p> <p>六、其他公路公共運輸競爭型亮點計畫</p>
<p>其他輔助公路公共運輸計畫</p>	<p>一、為協助彌補非直轄市政府辦理公路公共運輸計畫之專業人力短缺，非直轄市政府可研提透過人力委外方式成立公路公共運輸專案辦公室；需求申請書應載明專案辦公室工作執行計畫（應至少含專案辦公室功能、工作目標、應辦事項等）。</p> <p>二、本計畫鼓勵政府機關、汽車客運業與其他民間業者共同合作進行設備與服務整合，以利公路公共運輸與其他服務之結合（如觀光旅遊訂票或套票、幸福巴士預約、轉乘客運預約、醫療或購物預約等），增進民眾使用公共運輸之意願；需求申請書應載明整合對象、整合目的、後續維運單位與維運財源等。</p> <p>三、本計畫補助採取抑制私人運具使用之措施所衍生費用，以增進公共運輸載客量及提升公共運輸服務品質與競爭力；需求申請書應載明提案單位既有執行私人運具之管理與轉移措施及投入資源，及未來抑制私人運具之長期執行方向。</p> <p>四、其他輔助公路公共運輸或有助於改善公路公共運輸環境等相關計畫，得經本局審核通過後酌予補助。</p> <p>五、為改善副大眾運輸服務品質，輔助公路公共運輸服務之不足，本計畫補助通用（無障礙）計程車，請依「交通部公路公共運輸多元推升計畫補助通用計程車作業要點」申請。</p>