

附件 1

公路公共運輸多元推升計畫提案原則

一、通例性原則

- (一) 各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 0）者，應於計畫申請時敘明原因。
- (二) 本計畫自 107 年起，將視地方政府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「公路公共運輸多元推升計畫」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) 各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) 各直轄市及縣（市）政府間應加強合作，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，各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) 各項補助項目均不含得扣抵銷貨稅額之營業稅，請提案單位應以未稅金額進行提案。
- (八) 為落實虧損補貼制度之執行，同時透過本計畫各項補助項目之實施減少虧損補貼之額度，請前一年度領有本計畫「市區汽車客運業營運虧損補貼-既有路線」之提案單位，均需一併提出「市區汽車客運業營運及服務評鑑」申請項目，並在年度結束後，將評鑑結果公布同時作為後續市區客運既有路線營運虧損補貼額度計畫之評分因子。
- (九) 為進一步提升使用電子票證搭乘公路公共運輸之比例，請前年度領有本計畫「市區汽車客運業營運虧損補貼-既有路線」之提案單位，

均需提出上一年度該縣市使用電子票證搭乘市區客運之比例，並訂定 106 年-109 年電子票證使用率提升目標。

- (一〇) 為檢討虧損補貼之機制，請各提案單位將市區客運車公里成本與行駛區域(平地或山區)之關聯性、評鑑因子、動態系統準確性、電子票證使用率、站牌維護妥善率、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，請欲申請本年度「市區汽車客運業營運虧損補貼-既有路線」之提案單位，應註明定期檢討時程計畫，方核定補助經費。
- (一一) 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。
- (一二) 各直轄市及縣(市)政府宜整合相關資源(如空污費、停管基金等)，建立公共運輸長久穩定之財源基礎，並於計畫書中敘明具體作法。此外，地方政府應有專責單位辦理公共運輸，俾提昇各項計畫之執行率。
- (一三) 公共運輸服務品質已達一定程度之地區，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，並於計畫書中敘明。
- (一四) 各直轄市及縣(市)政府之提案中，應規劃及改善交通安全為目的之公共運輸提昇計畫，並將未來 5 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。
- (一五) 各直轄市及縣(市)政府研提與民眾相關之公共運輸提昇計畫，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」。
- (一六) 各直轄市及縣(市)政府於執行計畫提案時，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「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)補助作業要點」之財力分級敘明自籌率，計算方式如下表。

計畫類型	地方政府自籌款比例 認定	計算方式
類型一：無業者自籌款(總	地方政府自籌金額	地方政府自籌金額／

金額＝中央補助金額＋地方政府自籌金額)		總金額
類型二：有業者自籌款，如購車補助及多卡通設備（總金額＝中央補助金額＋地方政府自籌金額＋業者自籌金額）	地方政府自籌金額＋業者自籌金額	(地方政府自籌金額＋業者自籌金額)／總金額

財力分級	縣市	自籌比率
第一級	臺北市	至少 50%
第二級	新北市、桃園市、臺中市	至少 25%
第三級	臺南市、高雄市、新竹縣、新竹市、基隆市、嘉義市、金門縣	至少 15%
第四級	宜蘭縣、彰化縣、南投縣、雲林縣	至少 10%
第五級	苗栗縣、嘉義縣、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、澎湖縣、連江縣	至少 5%

(二) 為確認各直轄市及縣(市)政府所研提之計畫能確實改善公共運輸服務缺口，於申請提案時應一併提出地方公共運輸缺口調查指標，如下表，同時應於計畫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"> ● 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。 ● 地區家戶旅次調查分析。
人口狀況調查	<ul style="list-style-type: none"> ● 調查地區的村里人口密度和村里高齡人口概況的普查。
地區發展概況	<ul style="list-style-type: none"> ● 調查地區土地開發現況，未來有旅次需求的開發尤為重要。 ● 調查地區公路路網（高速公路與省道） ● 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。
區域發展確認	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通在未來地方區域發展扮演的角色

調查項目	調查概要
地方民眾的期望	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 地區的公共交通服務需要符合地區民眾期望。
運輸缺口定義	<ul style="list-style-type: none"> ● 軌道運輸車站為中心半徑 500 公尺與客運站牌為中心半徑 500 公尺未涵蓋之鄰里。班次頻率部分則以尖峰時間每小時 2-6 班及離峰時間每小時 1-4 班或非典型公共運輸之提供為依據。

(三) 提出申請時，請一併提出各直轄市及縣(市)之共通性指標相關資料。

(四) 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)，請於計畫書中敘明。

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	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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。 2. 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限。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。 3. 補助款應提出一定比例用於改善勞動條件或行銷，請於申請時說明，同時提出過去年度之具體成果。 4. 申請補貼之月份，限於當年度 11 月以前，並應於當年度年底前完成結報請款，否則撤銷補助。 5. 申請本項目之提案單位，均需於本年度辦理各項市區汽車客運業營運及服務評鑑，並研提「市區汽車客運業營運及服務評鑑」補助項目。 6. 申請本項目之提案單位，均需提出上一年度該縣市使用電子票證搭乘市區客運之比例，並於申請計畫書中訂定 106 年-109 年電子票證使用率提升目標。 7. 為減少偏遠路線之營運虧損補貼金額，請申請本項目之

	<p>提案單位，需於補助額度內匡列一定預算（於申請計畫書載明）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>8. 申請本項目之提案單位，應訂定該縣市之市區客運偏遠地區營運虧損補貼作業要點，並函報交通部同意。</p>
市區汽車客運業營運虧損補貼—移撥路線	<p>1. 各直轄市或縣（市）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>2. 其餘提案原則，比照既有路線。</p>
市區汽車客運業車輛汰舊換新	<p>1. 客運業 18 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、儘速改善客運服務品質。</p> <p>2. 申請補助時，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（均不含稅），其比例應於計畫書中確定，此後不再受理變更；核定情形與申請補助金額及比例不同者，應於定稿計畫確定比例，此後不再受理變更。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>3. 本期計畫車輛汰舊換新政策，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。目前尚缺乏無障礙公車之業者（同一業者公路汽車客運業及市區汽車客運業車輛<u>不得併計</u>），至少應申請新購 1 輛無障礙公車，方得參與本次計畫；目前尚缺乏無障礙公車之業者，倘本次申請新購之無障礙公車，未能依限完成結報請款者，應連同本次核定之其他車種一併撤銷補助。</p> <p>4. 無障礙公車應配置固定路線，規劃固定班表並向民眾揭示，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。除低地板公車以外，亦可考慮引進帶有無障礙設施並符合通用無障礙設計原則之普通大客車及中型巴士。</p>

5. 依交通部統計處最新資料顯示，全國市區汽車客運無障礙車輛數比例已超過 50%，為進一步完善無障礙車輛之供給，請未達上述無障礙車輛數比例之提案單位應以汰換無障礙車輛為主(含普通大客車或乙類車輛加裝無障礙升降設備)。
6. 計畫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，應說明具體原因。
7. 請確實審核擬汰換之車輛為 貴管市區汽車客運業車輛。公路汽車客運業之老舊車輛，應循公路汽車客運業車輛汰舊換新管道申請。
8. 請確實敘明擬汰換之舊車車號、車齡(詳至月份，如「00 年 00 個月」，概以出廠年月為準，計算至當年度 12 月)以及擬汰換之新車車種，並以各該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。請各直轄市及縣(市)政府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。
9. 為進一步確認目前市區客運車輛使用狀況，請提案單位進一步清查 8 年以上車輛數，車齡未達 8 年 0 個月(概以出廠年月為準，計算至當年度年 12 月)之車輛，不得申請汰舊換新補助。
10. 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。請於計畫書中敘明具體作法，逾期核扣補助款金額以每日不低於補助金額 1/1000(現行公路汽車客運業補助車輛汰舊換新規定)為原則。
11. 另申請無障礙車輛(甲、乙類低地板、無障礙甲、乙類大客車)補助之提案單位，需於路線班表上載明提供無障礙車輛之行駛班次與到站時間。

	<p>12. 為避免各客運業者產生投機行為，本年度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。若重領車牌前之車號自 99 年起已有參與本計畫車輛汰舊換新補助者，概不予重複補助，請各直轄市及縣（市）政府於提案申請時，先行確認各業者所提之資料是否合於上述規定。</p> <p>13. 針對各直轄市及縣（市）政府透過既有營運路線「行駛入校園（或園區）」與「路線調整」等方式，達成完善轄區內學校或園區公路公共運輸接駁服務者，得以本項目作為新增車輛之補助項目。</p> <p>14. 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，請於提案時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。</p> <p>15. 本計畫補助購置之各類大客車後續若有訂定原產地附加價值率標準，請各提案單位依各年度之標準規定辦理。</p>
市區汽車客運業營運及服務評鑑	<p>1. 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>2. 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>3. 領有本計畫上一年度「市區汽車客運業營運虧損補貼-既有路線」之提案單位，均需於本年度辦理各項市區汽車客運業營運及服務評鑑，並研提本補助項目，倘有上一年度評鑑案尚未結案者，請儘速辦理報結請款，並於當年度 7 月 1 日前提出本年度評鑑計畫。</p> <p>4. 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。各提案單位辦理大眾運輸營運與服務評</p>

	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。
構 建 候 車 亭 或 集 中 式 公 車 站 牌	<ol style="list-style-type: none"> 1. 應由直轄市及縣（市）政府對行政區內之所有候車亭、集中式公車站牌之建置，進行整體通盤規劃，並以重要運輸廊道、重點區域或觀光遊憩路線為建置重點，加強整體意象（一致性）或配合地方特色形塑之效果；應避免由鄉（鎮、市、區）公所個別零星規劃，以免執行成效分散、未能彰顯整體性。 2. 另請加強在各鄉（鎮、市、區）行政中心、重要轉乘點之候車亭或集中式站牌建置，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。 3. 計畫書請敘明整體規劃、功能目標，設置地點、站名、行經之客運路線、用地取得情形、通用設計或無障礙設施、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，並於計畫書中確定，此後不再受理變更；核定情形與計畫書申請補助之數量、種類、地點不同者，應於定稿計畫書確定設置地點，此後不再受理變更；事後發現未能設置之地點，該處站位應撤銷補助。 4. 所建置之候車亭或集中式公車站牌，當地直轄市及縣（市）政府應負責沿途經過之所有公路及市區汽車客運路線。竣工後，不得出現同一路段多家客運業者站位分設前後兩地、或同一站位不同站名之情事，否則將撤銷補助。 5. 建置案以由當地直轄市或縣（市）政府統一發包執行為原則，避免核交鄉（鎮、市、區）公所各自執行，以降低採購成本，並確保進度及施工品質。 6. 建置智慧型站牌，以具備後端管理系統及經過路線配置車輛均已完成相關硬體設備建置者為限；惟對於班距過長（超過 60 分鐘）之路線，考量智慧型站牌設置實用性不足，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，原則不予補助。 7. 現有候車亭、集中式公車站牌仍堪使用，且無汰換之必要者，原則不得提出申請。惟增加班次之站位，可斟酌

	<p>增設智慧型站牌。</p> <p>8. 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>9. 所建置之公車站牌，應符合汽車運輸業管理規則第 33 條之 1 規定，並應標示接受公路公共運輸提昇計畫補助建置之圖案。</p> <p>10. 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>
新闢路線	<p>1. 新闢路線屬於資本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>2. 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>3. 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>4. 新闢路線應該經由充分討論或評估後再行提出。若直轄市及縣（市）政府設有審議機制，其路線應經其初步討論並有正面決議後，再行提出申請。跨省（市）或跨縣（市）之路線，應取得對方公路主管機關同意行駛之書面材料，方得申請。</p> <p>5. 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），並具備完整之後續財務規劃。通車後至少應經營 5 年，並於申請書預擬經營不善之調整或退場機制，同時營運 3 年內不得額外申請本計畫補助之營運虧損補貼項目。</p> <p>6. 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</p>

	<p>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，請改以鄉鎮社區接駁巴士、預約共乘服務或彈性運輸接駁等項目提出申請。請於提案申請時，併提出財務分析。</p> <p>7. 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。請於計畫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 3 年內重新公告開放者，均不補助其新闢路線。</p> <p>8. 本年度起，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，請於提案時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。</p> <p>9. 申請雙層公車之提案單位，應於提案內容中敘明使用雙層公車之優勢；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>10. 新闢路線應相對於公共運輸提昇計畫之目標達成度進行說明，例如：</p> <p>（1） 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（示範案例：基隆市臺鐵捷運化接駁公車、高雄市旗美國道快捷公車等）。</p> <p>（2） 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。</p> <p>11. 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：</p> <p>（1） 跨運具接駁服務：提供不同公共運輸系統間之</p>
--	---

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。

- (2) 觀光景點接駁巡迴路線：因應觀光型態已由單點是逐漸轉向為區域式，遊客在此區域內通常會進行多旅次之移動，提案單位可透過以串珍珠（景點）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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 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，而由直轄市及縣（市）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。
- (6) 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

	<p>進行提案。</p> <p>(7) 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 6-10 班、次幹線公車應至少每小時 3-6 班、支線公車應至少每小時 2-3 班，末端運輸應至少每小時 1 班，以方便民眾轉乘無礙。</p> <p>(8) 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。</p> <p>12. 若有借駛國道或快速道路等無法販售站位之新闢路線者，該路線申請補助購置之無障礙車輛比例應不低於該路線車輛數之 1/5，前述車輛數限額倘尾數不足一輛者，仍以一輛計之。</p>
客運轉運站與大型候車設施之建置	<p>1. 轉運站規劃類型建議如下：</p> <p>(1) 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，進行性評估規劃及細部設計。</p> <p>(2) 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，應先協調業者進駐意願且各業者均需整合營運時間及班表、確認用地取得無虞後，直接進行細設與建置，針對轉運站體工程部分給予補助。</p> <p>(3) 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</p>

	<p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 建議直轄市及縣(市)政府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。 轉運站或大型候車設施之建置需有 2 家以上客運業者進駐營運同意，並應設置無障礙相關設施及雙語設計。 轉運站或大型候車設施應具路網整合或改善現有服務品質效益之功能，並以交通轉運功能為主，商業經營為次。 計畫書請敘明轉運站整體規劃、功能目標，以及設置之地點、站名、規劃進駐之客運路線、用地取得情形、無障礙及雙語設計，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發包之狀態，並於計畫書中具體說明辦理情形。 轉運站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，並儘量縮短轉乘步行距離。 補助轉運站之各項設備，僅限用於轉運站內，不得移作他用。 除補助規劃費與設施初期建置費用外，本年度起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)，可另提案申請修繕補助，並以補助一次為原則。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，於計畫申請時一併提供設施轉移或使用規範與契約。 地方政府應確保轉運站或大型候車設施 6 年正常營運(屬私人產業者，應出具書面資料)，期間不得排除其它公車單位使用，僅得收取適當租金。
優先通行	<ol style="list-style-type: none"> 指有利於公車優先通行、增進服務品質之設施及設備，如公車專用道、高乘載優先通行設施及設備等(含公車

設施	<p>捷運系統)</p> <ol style="list-style-type: none">2. 針對各地方政府轄內舉辦之大型活動、新聞觀光景點或既有熱門景點，可申請臨時性公路公共運輸專用路權方式將觀光需求與公共運輸整合，並提供相關補助。3. 優先通行設施以補助規劃費用（含公共運輸優先號誌）及通車初期之行銷費用為主（限於經常門補助）。臨時性公共運輸專用路權則以行銷活動、規劃費用及臨時性設備租賃為主4. 工程部分，補助進出車站路段鋪設 RC 路面（剛性路面），每車站以 60 公尺、補助 90 萬元為上限，平均每公里補助不超過 2 單向站，另路段中 AC 路面（柔性路面）屬既有道路範圍，宜由地方主管機關自籌經費辦理，不予補助。5. 候車設施部分，請提案單位比照本計畫「構建候車亭或集中式公車站牌」提案原則辦理。6. 以具明確規劃需求性（目的、運量、必要性、急迫性）與初步構想，並已進行相關先期規劃與評估、計畫具延續性或示範意義、設置位置條件適宜（道路與交通）及與既有公車路線整合等，為補助對象。
建置公車動態資訊系統	<ol style="list-style-type: none">1. 各直轄市及縣（市）政府可針對轄內觀光區、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。請各提案單位加強有助於同運具或運具間（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。2. 建置智慧型站牌或車站附掛 LED，以具備後端管理系統及經過路線配置車輛均已完成相關硬體設備建置者為限；惟對於班距過長（超過 60 分鐘）之路線，考量智慧型站牌設置實用性不足，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，原則不予補助。3. 建置公車動態系統之智慧型站牌或附掛 LED 提供車輛動態資訊，需至少提供 4 條路線動態資訊，且每站點班次需超過 80 班次，惟行經臺鐵、高鐵、航空或渡輪等重要站點之路線不在此限制內。

	<ol style="list-style-type: none"> 4. 具語音播報功能之 LED 智慧型站牌：本計畫補助含語音播報功能之 LED 智慧型站牌，請各提案單位依地方需求或洽相關視障團體後提出申請。 5. 各提案單位可在資訊提供全面性之前提下，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（APP）之開發費用，惟相關維運費用則請提案單位自籌辦理。 6. 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臺實為重要，補助內容以硬體建置、提供資訊介接管道及思考永續維運作為為主，不包括營運費用及資訊傳輸費用。 7. 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。
完善多卡通電子票證使用與整合	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為便利民眾搭乘公路公共運輸，《汽車運輸業管理規則》已明訂客運業者應裝設至少 1 部多卡通電子票證設備（下稱基本配備），惟目前雙門車輛或 3 門車輛日漸普及，僅於前門配置 1 部多卡通電子票證設備仍無法加速尖峰時間民眾上下車刷卡之效率，故於本年度起新增市區客運多卡通電子票證補助內容。 2. 每車補助數量依各車型乘客用車門配置數為依據，申請補助數量為乘客用車門數-基本配備數（1 台）。 3. 受補助之多卡通電子票證設備，應依計畫申請功能維持正常運作並至少提供服務 5 年，另各補助設備應由提案單位及本部公路總局造冊列管。若受補助設備之裝設車輛欲進行汰舊換新，則需將本計畫補助之多卡通電子票證設備一併裝設至新購車輛中，並作為新購車輛第 2 門起之刷卡設備用，不得列為車輛提供服務之基本配備。 4. 為提昇使用電子票證搭乘公路公共運輸之比例，本計畫補助全國各國民小學與國民中學全面更換結合電子票證技術之數位學生證；另為透明化收費機制，本計畫亦補助全國敬老愛心卡全面換發電子票證。請各提案單位依本原則及統計轄管區域之需求後據以提案。 5. 申請本項目者，另需提出民眾遭鎖卡後之處理機制及解

	鎖作為，並依各項作為據以執行。
建置運輸場站無障礙公共運輸系統	<ol style="list-style-type: none">1. 推動規劃相關無障礙旅遊觀光路線，擴大公共運輸使用客群。請各直轄市及縣（市）政府加強針對觀光局建議之無障礙旅遊路線，規劃沿途公共運輸之起、迄、轉乘、中途休息站、使用車輛等，導入通用設計概念進行改善。2. 為方便身心障礙人士下火車、捷運、公路客運後，可一路無障礙轉乘公車前往目的地，請各直轄市及縣（市）政府針對轄區內軌道運輸場站、客運轉運站及重要站點設置無障礙通用設施。3. 為完善既有轉運站或大型候車設施具備無障礙之環境，本計畫補助既有轉運站之無障礙設施進行改善，請提案單位針對既有轉運站進行整體性無障礙設施整建及修繕，提案單位需依據所需整建之無障礙設施面積（以平方公尺計算）據以提案。4. 為鼓勵各執行單位透過溝通協調方式，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，更應考量運輸場站周邊整體之遮雨設施（以平方公尺計算），完善空間無縫提升跨運具轉乘品質，俾利進一步增加公共運輸載客人數。5. 計畫書請敘明整體規劃、功能目標，以及設置地點、行經之客運路線、用地取得情形，並檢附現場照片。6. 醫療院所或老人機構等，應加強無障礙車輛之配置，並依市區汽車客運業車輛汰舊換新、新闢路線程序提出申請。無障礙計程車，請另依其作業程序，向權責機關提出申請。
行銷與推廣	<ol style="list-style-type: none">1. 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。2. 應該評估歷年各項行銷推廣策略之效益，並應在行銷案中評估各項宣導策略之成效分析。

	<ol style="list-style-type: none"> 3. 各行銷推廣策略應有整體之時程規劃，不宜採用辦理 1 次活動，缺乏詳細的成效評估。 4. 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。 5. 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。 6. 課提案單位可透過發行月票、季票、年票、家庭票或團體票方式進行促銷，以培養民眾搭乘公共運輸的習慣，並以行銷及推廣方式提案補助。 6. 請直轄市及縣（市）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，以撙節公帑。 7. 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。 8. 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。 9. 鼓勵市區客運駕駛員評比考核，辦理優良駕駛員獎勵機制，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。
規劃、調查與研發	<ol style="list-style-type: none"> 1. 各直轄市及縣（市）政府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。 2. 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。 3. 各大運輸場站如客運轉運站或火車站等，可透過本申請項目研提轉乘資訊揭露或告示等相關資訊提供補助。各項轉乘資訊之揭露需至少包含：行經本運輸場站之公車路線圖（併時刻表）及本運輸場站與乘車地點之相對位

	<p>置圖。</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 針對有助公共運輸運量增加、公共運輸路網整合、管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。 5. 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。 6. 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。 7. 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。 8. 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。但各直轄市及縣(市)政府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。 9. 性質相似之案件,應儘量合併辦理,以撙節公帑。 10. 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。 11. 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。
偏遠地區(原住民族地區)基礎運輸服務營運計畫	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本項目申請需為現有業者無營運意願(經公告徵求客運業者經營達2次以上)區域,透過各直轄市及縣(市)政府進行服務營運規劃始得申請。此外,針對禁行甲乙類客車之偏遠原住民族地區亦可透過申請本項目,完善偏遠地區或部落之聯外公共運輸。 2. 路線之規劃應以銜接至鄰近鐵、公路車站為主;與既有公路或市區汽車客運路線之重疊以不超過20%為原則,重疊路線並應先洽該管公路主管機關同意後為之。 3. 申請購車補助之補助車輛至少需營運5年,收費方式比照市區汽車客運業收費,營運初期倘以免費服務培養客

	<p>源，應由地方政府自籌經費辦理。</p> <p>(1) 補助比例及金額比照「新闢路線增加供給」方式辦理</p> <p>(2) 受補助車輛參照市區汽車客運業領用綠底白字車牌，車身應有明顯彩繪識別；地方政府對其營運管理（含駕駛人勞動條件），準用「汽車運輸業管理規則」有關市區汽車客運業相關規定。</p> <p>(3) 受補助車輛應配置多卡通電子票證系統、車機（含 GPS、GPRS 站名播報器及數位行車紀錄器），乘客須使用電子票證系統始得搭乘（免費亦須刷卡記錄），請鄉鎮公所定期將統計資料彙送地方政府備查，並由地方政每月提報營運狀況（服務班次、乘客人數等）送本部公路總局研析彙處。</p> <p>4. 申請基礎營運費用、營運缺口補助者以 365 天為限，另請提案單位需於申請計畫書中說明後續年度營運之配套措施。</p> <p>5. 鄉鎮公所除依法投保強制汽車責任保險外，並應比照市區汽車客運業投保乘客責任保險。</p> <p>6. 請直轄市及縣（市）政府於提案時，可考量尖離峰之需求差異，於高需求之尖峰時間採定線、定班方式營運，低需求時間之離峰時間採預約共乘制，另可在主管機關同意下，每班（趟）保有 1 到 2 公里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> <p>7. 營運方式在準用「汽車運輸業管理規則」相關規範內，由地方主管機關與申請單位協調，並由主管機關為代表進行本計畫之提案、請款與查核。</p> <p>8. 辦理程序與營運模式</p> <p>(1) 提案單位應透過訪查依當地需求規劃一基本運輸路廊及服務班次，後續由當地縣市政府或區監理所比照市區客運路線以公開程序徵求既有公車業者（含異業結合）經營。</p> <p>(2) 依前項程序辦理如公車業者（含異業結合）無經營意願，該營運路線再以公開程序徵求其他汽車客運運輸業者經營，運具可採營業大客</p>
--	---

	<p>車、租賃車、計程車或以多元運具提供載客服務，相關營運及管理作業依市區汽車客運業及準用汽車運輸業管理規則規定辦理。</p> <p>(3) 經前項(1)、(2)程序辦理後均無業者有經營意願，該路線可委由鄉鎮公所經營提供服務，相關營運及管理作業參照市區汽車客運業及準用汽車運輸業管理規則規定辦理。</p> <p>(4) 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。</p>
數據分析與蒐集	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為加以整合電子票證及公共運輸旅運資訊，本計畫透過各直轄市及縣(市)政府補助業者端或地方主管機關端，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。 2. 鼓勵各提案單位以「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。 3. 另申請整合電子票證或應用者，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。
大型活動疏運	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為推廣民眾使用公共運輸，本計畫補助由交通部觀光局與各地方政府共同辦理之年度臺灣燈會之疏運計畫。 2. 為提昇大型活動之遊憩品質，減少民眾因使用私人運具造成道路壅塞情形，本計畫補助各地方政府自辦大型活動之疏運計畫。補助內容含：車輛包租費用及相關疏運相關配套作為。
鼓勵公車駛進校園(園區)計畫	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為減少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，本計畫鼓勵各提案單位完善轄區內學校與園區之聯外公共運輸。

	<ol style="list-style-type: none"> 2. 各提案單位可依據學生通學需求或園區各公司企業通勤旅次需求，新闢路線增加供給或調整既有路線駛入校園或園區，聯外路線以接駁至重要場站（如火車站、捷運站……為主），以完（改）善當地學校或園區之公共運輸服務。 3. 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，則由各直轄市及縣（市）政府提案。 4. 另為鼓勵更為靈活或優惠之方式吸引學生搭乘，各地方政府亦可提出載客量獎勵計畫及行車安全績效獎勵計畫（園區路線不適用），請各提案單位蒐集申請學校獎勵金額之用途後，並請學校提出本年度自籌金額（各校當年度投入「校園行車安全」項目下之預算金額）相關佐證資料後，於需求申請書一併提出申請。 5. 載客量績效獎勵之提案單位為各區監理所（以公路客運參與本案者）或各直轄市及縣（市）政府（以市區客運參與本案者）；行車安全績效獎勵之提案單位為各區監理所。 6. 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，請各提案單位於申請計畫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，另申請公車駛入校園之提案單位亦需預估學生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。 7. 在使用者付費原則下，提案公車進校園計畫之績效獎勵金限用於學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。
績 效 獎 勵 計 畫	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵各直轄市及縣（市）政府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0.5%之目標，在符合公路公共運輸提昇計畫「拔尖」項目下，擬定績效獎勵提案及審核核定原則。 2. 各地方政府申請績效獎勵時，應提出本年度就公共運輸規劃辦理之創量作為，並說明與前一年度不同特點。 3. 各提案單位於需求申請時敘明績效獎勵之比較期間係

	<p>以月或季為比較基礎，經核定後則不再受理變更，同時請各提案單位應辦理整年度之議會墊付金額，以利後續按月或按季核定撥款</p> <ol style="list-style-type: none">4. 以前一年度同期間（月或季）載客量為比較基準，當本年度同期間載客量超過 0.5% 部份核予績效獎勵。5. 績效獎勵金額為超過前一年度同一期間衡量門檻值之載客量×公告票價全票。6. 在使用者付費原則下，提案單位所獲績效獎勵金限用於提昇公路公共運輸（公車）服務（包括如市區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。7. 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。8. 經核定同意補助績效獎勵之單位，應於獎勵期間，逐月將市區公車路線別月報表（含各票種載客量、合理車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入），於次月底前函送本局，以作為獎勵金額核撥依據，惟前一年度移撥路線之運量，不得計入績效獎勵運量。9. 申請績效獎勵之提案單位需於申請計畫書中載明自籌金額，其中自籌金額可為當年度投入「公共運輸」項目下之預算金額，並應於需求申請書說明年度提昇運量之積極作為（例如：預定舉辦活動月分與相關措施、管理私人運具之做法等。）另亦需說明獎勵金額之用途，並提出提案單位本年度投入於公共運輸之預算金額及佐證資料。10. 各提案單位提報之各月份載客量應與呈報交通部之載客量一致，若經查核有所相左，本局得保留追繳相關核撥差額之權利。11. 實施期間，請各提案單位將市區汽車客運業分線別之營運實績月報表（含各票種運量、合理車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入），於請款時函送本局，作為經費核撥參考。本局並得視情況查驗電子票證刷卡紀錄
--	--

	等科學佐證材料。
其它公路 公共運輸 服務提昇 亮點計畫	<ol style="list-style-type: none">1. 針對各提案單位執行率未達上一年度所有計畫之平均執行率者及未設立交通專責單位之縣（市）政府，可研提透過人力委外方式成立公運專案辦公室。2. 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，補助各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。3. 為完善公路公共運輸與其他公共運具之轉乘介面，增進民眾使用公共運輸之意願，本計畫鼓勵公路公共運輸業者與其他公共運輸業者共同合作進行設備與服務整合或進行共同行銷。4. 本計畫鼓勵政府部門或民間業者，整合公路公共運輸與其他公共運輸票證、住宿、餐飲、購物等服務，開發旅遊套票或規劃其他便利乘客之異業結盟合作方案5. 「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：<ol style="list-style-type: none">(1) 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。(2) 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。(3) 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。6. 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，請各直轄市及縣（市）政府針對公路公共運輸深耕教育活動進行提案。提案內容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

	<p>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>7. 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>8. 為立即針對異常狀況進行處置，鼓勵各提案單位與轄管市區汽車客運業者合作，研提建置行車控制中心，即時監控所屬車輛行車狀況。</p> <p>9. 針對市區汽車客運業評鑑結果不佳者，各提案單位可申請補助成立企業輔導顧問團，以改善服務品質。</p> <p>10. 為進一步提昇公路公共運輸服務品質，同時完善公路公共運輸突發狀況之處理程序與處理時效，本年度針對從業人員或駕駛人員訓練與教育費用酌予補助，請各直轄市及縣（市）政府與所管市區客運業者合作，共同建立輔導及訓練內容，並進一步研提本計畫補助，補助項目以經常門為限。</p>
--	--