

附件 2

106 年公路公共運輸多元推升計畫核定原則

項目名稱	核定原則
市區汽車客運業營運虧損補貼－既有路線	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 申請本項目之提案單位，均需辦理各項市區汽車客運業營運及服務評鑑，並於請款時提送相關報告內容。</p> <p>(二) 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> <p>(三) 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，並訂定 106 年至 109 年電子票證使用率提升目標，使得核定。</p> <p>(四) 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檢討機制、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、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，申請本項目之提案單位，應註明定期檢討時程計畫，方核定補助經費。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 既有路線營運虧損補貼核定金額以不高於前一年度核定金額為原則。</p> <p>(二) 補助比例依大眾運輸事業補貼辦法規範內容為補助上限。</p> <p>(三) 若有本計畫（含前期計畫）補助新闢路線營運滿 3 年或該路線具有特殊性質經審查會議確認者，在大眾運輸事業補貼辦法架構下，得補助營運虧損。</p>
市區汽車客運業營運虧損補貼－移撥路線	<p>一、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，其營運虧損與既有市區汽車客運業之營運虧損分開核定。</p> <p>二、其餘核定原則，比照「市區汽車客運業營運虧損補貼－既有路線」。</p>
市區汽車客運業車輛汰	<p>一、補助規範</p>

舊換新	<p>(一) 補助各類車型全新車輛。</p> <p>(二) 各類車型應符合交通部最新頒佈「車輛安全檢測基準」、「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」及相關公路監理法規內容之規範。</p> <p>(三) 補助之車輛價格依購入憑證，不含稅。</p> <p>(四) 屬公路客運路線車輛汰舊換新應符合「交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點」。</p> <p>二、 非離島地區補助車輛類型與金額：</p> <p>(一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 223 萬 6,000 元為上限。</p> <p>(二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 182 萬元為上限。</p> <p>(三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 112 萬元為上限。</p> <p>(四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 135 萬元為上限。</p> <p>(五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置 1 套輪椅升降台者，補助上限為 159 萬元；如車身兩側共配置 2 套輪椅升降台者，補助上限為 204 萬元。</p> <p>(六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置 1 套輪椅升降台，補助上限為 182 萬元。</p> <p>(七) 雙層及雙節大客車：目前使用以觀光為主軸，補助比照甲類低地板大客車。</p> <p>(八) 9 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路</p>
-----	--

	<p>線，9 人座小型車每輛 74 萬 7,000 元為上限。</p> <p>(九) 7-8 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，7-8 人座小型車每輛 56 萬元為上限。</p> <p>三、 離島地區(澎湖、金門及連江縣)補助車輛類型與金額：</p> <p>(一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 516 萬 8,000 元 為上限。</p> <p>(二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 431 萬 7,000 元 為上限。</p> <p>(三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 424 萬 9,000 元 為上限。</p> <p>(四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 361 萬元 為上限。</p> <p>(五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置 1 套輪椅升降台者，補助上限為 471 萬 9,000 元；如車身兩側共配置 2 套輪椅升降台者，補助上限為 516 萬 9,000 元。</p> <p>(六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置 1 套輪椅升降台，補助上限為 408 萬元。</p> <p>(七) 雙層及雙節大客車：目前使用以觀光為主軸，補助比照甲類低地板大客車。</p> <p>(八) 9 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，9 人座小型車每輛 74 萬 7,000 元為上限。</p> <p>(九) 7-8 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，7-8 人座小型車每輛 56 萬元為上限。</p>
--	---

	<p>四、 優先汰換車種</p> <p>(一) 市區汽車客運業：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，故以汰換低地板或無障礙車輛為優先。</p> <p>(二) 公路汽車客運業：依「公路汽車客運業車輛汰舊換新補助作業要點」之規範內容辦理。</p> <p>五、 電動大客車補助另依本部公路公共運輸補助電動大客車作業要點辦理。</p> <p>六、 各縣市政府應就所轄業者申請資料，應以車齡為主要審查標準（服務品質、營運績效...等為輔），就車齡最高者優先汰換（未以最老舊車輛汰換者，應提出具體理由）。</p> <p>七、 若重領車牌前之較新車輛自 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。</p> <p>八、 受本計畫補助之車輛應配備公車動態資訊系統車機設備。</p> <p>九、 車齡 8 年以內者，不得列入補助範圍。</p> <p>十、 受補助車輛自領牌日起 5 年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第 3 人」等 3 原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本部公路總局規定辦理。</p> <p>十一、 本項目補助購置車輛，其應依「市區汽車客運業車輛汰舊換新」(附件 2-1) 管制作業規定辦理。接受補助購置車輛，並應依照下列規定行駛，如有違反，除依相關法規處分外，應視情節輕重分別核予警告、撤銷該違規車輛或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款：自領牌日起 5 年內，限於行駛各該接受補助之直轄市、縣（市）政府核定行駛之市區汽車客運路線。以行駛班車辦理包車出租，以核定行駛之營業區域為限。</p> <p>十二、 為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運</p>
--	--

		業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。
市區汽車客運業營運及服務評鑑		<p>一、補助規範</p> <p>(一) 符合大眾運輸營運服務評鑑辦法相關規定。</p> <p>(二) 主管機關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>(三) 評鑑方式應包括現場稽核、資料審查（如違規資料查核、業者內部管理資料提供等）、問卷調查、主管機關抽測（如申訴處理）等面向。</p> <p>(四) 各直轄市及縣（市）政府辦理評鑑應至少涵蓋下列評鑑項目，並應另行訂定評定基準執行：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.場站位置正確性及相關設施與服務 2.運輸工具設備與安全 3.旅客服務品質與駕駛員管理 4.公司經營與管理。 <p>(五) 評鑑結果應公布週知，評鑑缺失應督導改善，並與各直轄市及縣（市）政府相關政策作為勾稽。</p> <p>(六) 仍有評鑑計畫執行中之直轄市及縣（市）政府，應以將原有計畫先執行完畢之責，倘前年度評鑑案仍未有結案者，原則不予核列。</p> <p>二、補助標準：</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 未達 100 條路線者，以「20 萬+路線數 x1 萬元」核定補助，並以 120 萬元為上限。</p> <p>(三) 100 條路線(含)以上，以 120 萬元為上限。</p>
構建候車亭或集中式	候車亭	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 各直轄市及縣（市）政府需於提案申請時，齊備現場照片與地點說明。</p>

公車站牌		<p>(二) 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)。</p> <p>(三) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業,維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>(四) 具備合理候車環境,提供遮風避雨功能。</p> <p>(五) 提供行車時刻、方向指南、城市訊息,並預留後續擴充設至動態資訊之空間。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 無動態系統者以每座造價 25 萬元為補助上限;具動態系統之智慧候車亭則以每座造價 29 萬 5,000 元為補助上限(造價應內含設計與監造費)。</p>
	太陽能照明設備	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 僅補助缺乏電能供給之外、離島或偏遠地區。</p> <p>(二) 需含燈具、充電控制器、電池、配電池箱等基礎設備。</p> <p>(三) 照明設備應具防水設施並確保設備需至少使用 5 年,後續維運費用由受補助單位自行籌措辦理。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座太陽能照明設備以 5 萬 4,000 元為補助上限(含設計與監造費)</p>
	獨立式智慧型站牌	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 立桿式(非 LED 附掛式跑馬燈)。</p> <p>(二) 可提供車輛動態資訊。</p> <p>(二) 每桿至少可提供 4 條路線資訊。如有超過 4 條之路線資訊,則可透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>(四) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p>

		<p>(五) 站點班次數必須超過每日單向 80 班以上(臺、高鐵聯外路線則不受班次限制)。</p> <p>(六) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業,維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座獨立式智慧站牌以 12 萬元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
	車站附掛式 LED	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 附設於車站站體。</p> <p>(二) 可提供車輛動態資訊。</p> <p>(三) 設置位置應符合民眾查詢及動線安排。</p> <p>(四) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業,維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座車站附掛式 LED 以 4 萬 5,000 元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
	示範型靜態集中式站牌	<p>一、補助規範：</p> <p>(一) 每桿至少可提供 4 條路線資訊,設置時應至少包含 3 條路線以上。如有超過 4 條之路線資訊,則可透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。</p> <p>(二) 附設於無電力設備處所。</p> <p>(三) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p> <p>(四) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業,維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助標準</p>

		<p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每座示範型靜態集中式站牌以 9,000 元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
	傳統站牌	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 全無電力。</p> <p>(二) 佈設於單一路線或偏遠路線。</p> <p>(三) 站牌高度應符合民眾查詢需要。</p> <p>(四) 站牌應有足夠空間提供班表。</p> <p>(五) 地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 每面傳統站牌以 2,800 元為補助上限(含設計與監造費)。</p>
新闢路線增加供給		<p>一、類型：</p> <p>(一) 衡量型路線</p> <p>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>(二) 基本民行路線</p> <p>指照顧基本民行服務需求、民眾具固定型態運輸行為，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>二、核定條件：</p> <p>(一) 需滿足財務評估(推估營收/推估成本)：</p> <p>1. 推估營收：人次 x 該路線每段次(或每趟次)全程費率。</p>

2.推估成本：車公里 x 各直轄市及縣市政府核定之市區客運每車公里成本 x 班次數。

3.衡量需求路線評估值應高於 50%且日均班次至少 30 班；基本民行路線評估值應高於 25%且日均班次至少 6 班。

(二) 需滿足營運效率

核定車輛數應不大於「營運尖峰時間之最少車輛數」或「營運離峰時間最少車輛數之 130%」。其中營運尖峰時間之最少車輛數估算方式以「往返距離 x 尖峰時間每小時單向班距/尖峰時間平均營運時速」為依據；營運離峰時間之最少車輛數估算方式則為「往返距離 x 離峰時間每小時單向班距/離峰時間平均營運時速」。

(三) 需滿足合理申請

1.該新闢路線與既有路線重疊之長度比例，不得超過新闢路線之 50%。

2.若以先完成新闢路線之需求審議，應於計畫申請時特別載明。

3.為達營運成本考量與營運效率，新闢路線應配合路線預估載客量，配置合宜之車種。

(四) 需滿足地方配合

新闢路線若有跨行政區域行駛，其跨區域路線必須取得轄管直轄市或縣市政府行駛同意。

二、補助規範

(一) 補助各類車型全新車輛，由地方政府徵求業者經營，且路線通車後 3 年內不再補助營運虧損補貼。

(二) 各類車型應符合交通部最新頒佈「車輛安全檢測基準」、「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」及相關公路監理法規內容之規範。

(三) 補助之車輛價格依購入憑證，不含稅。

(四) 若有借駛國道或快速道路等無法販售站位之新闢路線者，得比照「交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點」之精神。其新購車輛中無障礙車數量不得低於 1/5，前述車輛數限額倘尾數不足一

輛者，仍以一輛計之。

二、非離島地區補助車輛類型與金額：

- (一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 331 萬 4,000 元為上限。
- (二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 267 萬元為上限。
- (三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 210 萬元為上限。
- (四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 220 萬元為上限。
- (五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置 1 套輪椅升降台者，補助上限為 257 萬元；如車身兩側共配置 2 套輪椅升降台者，補助上限為 302 萬元。
- (六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置 1 套輪椅升降台，補助上限為 267 萬元。
- (七) 雙節大客車：補助比照甲類低地板大客車。
- (八) 雙層大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，補助上限為 541 萬 4,000 元。
- (九) 9 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，9 人座小型車每輛 74 萬 7,000 元為上限。
- (十) 7-8 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，7-8 人座小型車每輛 56 萬元為上限。

三、離島地區(澎湖、金門及連江縣)補助車輛類型與

金額：

- (一) 甲類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 **516 萬 8,000 元** 為上限。
- (二) 乙類低地板大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 **431 萬 7,000 元** 為上限。
- (三) 普通大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 **424 萬 9,000 元** 為上限。
- (四) 乙類大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每輛 **361 萬元** 為上限。
- (五) 甲類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，單側配置 1 套輪椅升降台者，補助上限為 **471 萬 9,000 元**；如車身兩側共配置 2 套輪椅升降台者，補助上限為 **516 萬 9,000 元**。
- (六) 乙類無障礙大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，需配置 1 套輪椅升降台，補助上限為 **408 萬元**。
- (七) 雙節大客車：目前使用以觀光為主軸，補助比照甲類低地板大客車。
- (八) 雙層大客車：依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，補助上限為 1,049 萬 7,000 元。
- (九) 9 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，9 人座小型車每輛 74 萬 7,000 元為上限。
- (十) 7-8 人座小型車：考量小型車多用於偏遠或服務性路線，7-8 人座小型車每輛 56 萬元為上限。

四、車輛應有設備（於公告條件要求業者自籌）：

	<p>(一) 多卡通電子票證系統。</p> <p>(二) 動態資訊顯示系統(含站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器)。</p> <p>(三) 基本旅客服務設備(座椅、扶手、吊環、播音設備、符合大眾運輸工具無障礙設施設置辦法之無障礙設備、設施...)。</p> <p>五、營運條件：</p> <p>(一) 應全數以全新車輛投入該路線車隊服務。</p> <p>(二) 通車後至少應經營 5 年，並應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>(三) 通車營運 1 年後，可視民眾需求進一步調整車輛之運用，惟本新闢路線之服務水準不得低於申請(修正)計畫書之班次、班距或營運範疇。此外，於進行車輛有效調度運用時，需進一步提出營運計畫報本部公路總局備查，營運計畫書內容需含：欲調度之路線、時間及與新闢新路線之行駛里程及時間等關係。</p> <p>六、營運方式：</p> <p>(一) 應由公路汽車客運業者或市區汽車客運業者，以收費營運方式經營。</p> <p>(二) 營運初期，地方政府倘規劃以提供優惠培養客源者，由地方政府自籌經費辦理。</p> <p>(三) 受補助車輛自領牌日起 5 年內不得轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等 3 原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本部公路總局規定辦理。</p> <p>七、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p> <p>八、本項目補助購置車輛，應依「新闢路線」管制作業規定辦理(附件 2-2)。接受補助購置車輛，並應依照下列規定行駛，如有違反，除依相關法規處分外，應視情節輕</p>
--	--

	<p>重分別核予警告、撤銷該違規車輛或撤銷該補助案件全部之補助，並追繳已核撥之補助款：自領牌日起五年內，限於行駛各該車輛核定補助之新闢路線。以行駛班車辦理包車出者，亦同。如有必要變更行駛路線者，應報經本局同意。</p> <p>九、電動大客車補助另依本部公路公共運輸補助電動大客車作業要點辦理。</p>
客運轉運站與大型候車設施之建置	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 新建大型建候車設施：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.提供寬敞之旅客候車與遮蔽環境。 2.大型候車亭或長廊式候車亭。 3.至少提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。 <p>(二) 興建轉運站</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.提供合理候車環境，以建築物方式提供完善候車空間，並至少應配置乘客候車、售票空間與公共廁所。 2.至少提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。 3.至少需建置 3 月台數。 <p>二、補助規範</p> <p>(一) 受補助之大型候車設施或轉運站應至少營運 6 年，營運期間不得排除其它公車單位使用，僅得收取適當租金。</p> <p>(二) 受補助之大型候車設施或轉運站應至少有 2 家以上客運業者進駐營運，並考量無障礙及雙語設計。</p> <p>(三) 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，可另提案申請修繕補助。</p> <p>(四) 若單一直轄市及縣（市）政府提案多個轉運站時，應排序各轉運站之優先性。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比</p>

	<p>例。</p> <p>(二) 大型候車設施之補助標準依旅客候車空間之遮蔽面積計算，並以 360 平方公尺為補助上限，補助經費以每平方公尺 14,100 元為上限。</p> <p>(三) 轉運站之補助標準依月台數計算需求面積，每月台以 180 平方公尺為上限，補助經費以每平方公尺 28,310 元為上限。</p> <p>(四) 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可申請補助修繕經費，補助標準依遮蔽面積計算，每平方公尺 8,310 元為上限，並以補助一次為原則。</p>
優先通行設施	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 建置優先通行設施之先期規劃、研究與調查。</p> <p>(二) 進出車站路段鋪設 RC 路面。</p> <p>(三) 優先通行設施附加之候車設施</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 提案單位規劃、經營優先通行道路路線，應依「公路法」及相關子法中有關「市區汽車客運業」規定，自行規劃路線、徵求業者營運並為後續監督管理。</p> <p>(二) 應確實完成府內相關審查程序（包括研考、財主、或議會等單位規範之必要審查程序）後再予補助。</p> <p>(三) 優先通行設施路廊單向尖峰小時旅客需求量不小於 840 人次、連續 12 小時單向旅客需求量不小於 5,600 人次。（註：參考「大眾運輸使用道路優先及專用辦法」第 4 條設置公車專用道，尖峰小時單向大眾運輸車流量需達 60 車次以上，連續 12 小時單向大眾運輸車流量需達 400 車次以上。）</p> <p>(四) 優先通行設施具有一定程度之專用路權，並以優先號誌提供公共運具優先通過路口之權利。</p> <p>(五) 應有適當的車站間隔距離，以及特定且經規劃的站牌設立，以較少的停靠點服務最大範圍的旅客。月台高度應力求與車輛地板齊平，以便利民眾快速上、下，並建構通用化環境。</p>

	<p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 可行性研究及綜合規劃補助標準以同 1 計畫以補助 1 次為限，補助額度以 200 萬元為上限。</p> <p>(三) 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。</p> <p>(四) 候車設施比照「構建候車亭或集中式公車站牌」補助標準。</p>
建置公車動態資訊系統	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 智慧型站牌或附掛式 LED</p> <p>(二) 查詢介面(APP)之開發費用</p> <p>(三) 介接動態相關平台與系統之開發費用</p> <p>(四) 建置動態系統後端平台</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 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。</p> <p>(二) 除經臺鐵、高鐵、航空或渡輪等重要站點之路線外，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。</p> <p>(三) 本計畫僅補助公車動態資訊系統之建置部分(資本門)，對於相關維運費用與傳輸費用則請提案單位自籌辦理。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 動態資訊設備比照「構建候車亭或集中式公車站牌」</p>

	<p>之獨立式智慧型站牌與車站附掛 LED 補助標準。</p> <p>四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
完善多卡通電子票證使用與整合	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 建置多門多部多卡通驗票機</p> <p>(二) 建置場站處理系統 (DPS) 及中央處理系統 (CPS)</p> <p>(三) 補助全國國民小學、中學換發結合電子票證之數位學生證；另補助敬老愛心卡全面換發電子票證。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 市區客運業每車多門多機補助數量以乘客門數量-自行裝設驗票機台數 (至少為 1) 為補助依據。並需至少能整合 2 卡以上。</p> <p>(二) 受補助之多卡通電子票證設備，應依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。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫 (106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 市區汽車客運業多卡驗票機補助上限比照交通部核定「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。</p> <p>(三) DPS 及 CPS 補助上限比照交通部核定「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。</p> <p>(四) 換發數位學生證及電子票證以每張 100 元為補助上限、票務處理系統以每套 10 萬元為上限。</p> <p>四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
建置運輸場站及設施無	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 提案單位應敘明整體規劃、功能目標，以及設置地點、</p>

障礙公共運輸系統	<p>行經之客運路線、用地取得情形，並檢附現場照片。</p> <p>(二) 建置無障礙運輸場站應符合內政部「建築物無障礙設施設計規範」之內容。</p> <p>(三) 語音播報器之 LED 顯示器需附設於車站站體，該設置位置應符合民眾查詢及動線安排，同時需確保語音播報器不受天候影響。地方主管機關應負責後續養護及資訊更新作業，維運期限應至該設置地點無公路公共運輸服務為止。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 整體性無障礙通用設計改建之補助標準以改善空間蔽面積計算，每平方公尺 8,310 元為上限，並以補助一次為原則。</p> <p>(三) 單項無障礙設施改善之補助上限依照交通部核定「建置運輸場站無障礙通用設施」之補助標準。</p> <p>(四) 語音播報器之 LED 顯示器每座 6 萬 5,000 元為補助上限(含設計與監造費)。</p> <p>(五) 無障礙車輛椅升降設備以第 1 套 47 萬元、第 2 套 45 萬元為上限。車輛內至少設置 2 個固定之輪椅區，若有增加固定之輪椅區者，每套增加補助 1 萬元。</p>
整體行銷	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 透過社群或媒體進行公共運輸整體行銷。</p> <p>(二) 辦理公共運輸宣導活動(例如公共運輸日)。</p> <p>(三) 舉辦觀摩會或成果展。</p> <p>(四) 發行月票、季票、年票、家庭票或團體票方式進行促銷。</p> <p>(五) 辦理優良駕駛員獎勵或考核評比。</p> <p>(六) 公共運輸深耕教育活動(公共運輸道安扎根計畫)。</p> <p>(七) 其他與整體行銷有關之活動或相關優惠。</p>

	<p>一、補助規範</p> <p>(一) 應搭配本年度公運之執行計畫進行宣導與行銷。</p> <p>(二) 各直轄市及縣(市)政府若有同類計畫執行者，原則僅再核列 1 案，至年度中期保留案結案後再予以核列補助。</p> <p>(三) 紀念品及活動贈品費用應為地方自籌部分，本計畫不予補助。</p> <p>二、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 整體行銷補助金額以每案 200 萬元為上限。</p>
<p>規劃、調查與研發</p>	<p>一、補助類型：</p> <p>(一) 整體規劃與研究：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 整體運輸規劃 2. 縣市合併、升格或改制之整體規劃另予考量。 3. 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、永續公共運輸之財源、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研究計畫。 4. 改善改善營運虧損補貼、運價公式或結構及幹支線轉乘收費機制之相關研究 <p>(二) 績效追蹤</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 細緻之滿意度調查。 2. 提案單位歷年公運計畫執行之關鍵績效指標(KPI)研擬、調查與擬定改善方向，俾減少民眾對於公共運輸使用「認知不方便」與「實際不方便」。 3. 有助於激勵服務業者，推動產業再升級之調查計畫。 <p>(三) 乘車或轉乘資訊揭露</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 行經轄區運輸場站之公車路線圖(併時刻表)

	<p>2.轄區運輸場站與乘車地點之相對位置圖</p> <p>3.轄區（各路線）路網揭示圖</p> <p>（四）其他與規劃、研究或調查之相關內容</p> <p>二、補助規範</p> <p>（一）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。</p> <p>（二）仍有同類計畫執行者，原則僅再核列 1 案，至年度中期保留案結案後再予以核列補助。</p> <p>（三）各項乘車或轉乘資訊揭露應以圖像化方式，便利使用者為基礎，應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。</p> <p>三、補助標準</p> <p>（一）依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>（二）各類補助類型以每案 200 萬元為上限。</p>
偏遠地區（原住民族地區） 基礎運輸服務營運計畫	<p>一、實施對象</p> <p>（一）已停駛且無業者接駛之偏遠補貼路線。</p> <p>（二）即將停駛之偏遠補貼路線。</p> <p>（三）地方政府擬新闢惟業者無經營意願之偏遠路線。</p> <p>（四）都會區末端需求反應式運輸模式。</p> <p>二、補助規範</p> <p>（一）路線經公告徵求客運業者經營達 2 次以上（每次公告期間不得少於 10 日），客運業者確無經營意願者，由縣政府提出（直轄市及省轄市相對營運環境為佳，仍宜由客運業者經營）。</p> <p>（二）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。</p>

	<p>(三) 申請購車補助之鄉鎮小巴至少營運 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源，應由地方政府自籌經費辦理。</p> <p>(四) 鄉鎮小巴之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>(五) 鄉鎮小巴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，並由地方政府每月提報營運狀況（服務班次、乘客人數等）送本部公路總局研析彙處。</p> <p>(六) 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>(七) 地方政府對於鄉鎮小巴之車輛、駕駛人及營運負管理責任，並定期查核，倘有缺失應立即責令改善。</p> <p>(八) 受補助車輛自領牌日起 5 年內，不得移作他用或轉售；作抵押借貸用途時，請受補助之地方政府確實審核「應以自付額度內申請抵押金額」、「需提出受補助車輛被扣押時之因應方案」、「車主必須為客運業者本身，不得為第三人」等 3 原則後，再行准駁。受補助購置車輛之車籍管制，應依本部公路總局規定辦理。</p> <p>(九) 應先以小客車租賃、計程車、客運等各運輸系統試算營運模式成本，再依最適運輸模式提出申請。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。若為 30 原民鄉申請之補助計畫，則補助比例比照財力分及第 5 級者。</p> <p>(二) 申請購車補助者，補助上限比照<u>離島地區</u>「新闢路線增加供給」方式辦理，惟營運方式在準用「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</p>
--	---

	<p>款與查核。</p> <p>(三) 申請購車補助者可同時申請「基礎營運費用」補助，補助項目包括駕駛人員薪資、油料支出及車輛保養費用，提案單位應依人事規定聘用駕駛人員，駕駛人員應依勞基法規定辦理相關投保作業。補助金額以不高於該市區客運審議通過每車公里成本之 65% 為上限（如無市區客運車公里成本則比照公路客運），補助金額計算係以每車公里成本 $\times 65\% \times$ 路線里程（含彈性行駛路線，但不得超過核定路線里程之 10%）為上限。</p> <p>(四) 以自備車輛（未申請購車補助）經營者則可申請「營運缺口」補助，補助上限依每車公里成本 \times 營運里程（含 10% 彈性里程）\times 班次 \times 營運天數 - 營運收入為計算基礎，申請單位應自備車輛並以申請一年營運費用為限，另請提案單位需於定稿計畫中說明後續年度營運之配套措施。</p>
數據蒐集及分析	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 公共運輸旅運資訊包含：車輛、路線、路線線型、站牌/場站、班表、票價、預估到站時間、營運通阻、到離站、最新消息等項目之數據蒐集及分析。</p> <p>(二) 整合電子票證資料蒐集與應用</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 公共運輸運資訊建立之資料格式標準化，應循交通部公共運輸資訊流通開放政策，以加速公共運輸資訊透過性及可操作性。</p> <p>(二) 整合電子票證資訊蒐集與應用之相關規範，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」之研究內容。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 各類補助類型以每案 200 萬元為上限。</p>

大型活動疏運	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 補助市區汽車客運包租出租費用。</p> <p>(二) 補助交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關行銷配套費用。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 以大型活動疏運會場至鄰近轉運場站、臺鐵車站或高鐵車站之直截路線為補助基礎。</p> <p>(二) 活動疏運之載客數需納入市區汽車客運業之載客數統計範疇中。</p> <p>(三) 受補助單位應一併辦理交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作等相關疏運配套設施。</p> <p>(四) 以使用者付費為基礎酌予補助，倘以免費作為吸引民眾搭乘者，民眾之應付票價應由提案單位自籌。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 由交通部觀光局與各地方政府共同辦理之年度臺灣燈會，以每年補助 600 萬元為上限。</p> <p>(二) 非由「交通部觀光局與各地方政府共同辦理之年度臺灣燈會」所衍生之包租車費用，則依大眾運輸事業補貼辦法辦理補助。</p> <p>(三) 交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關行銷配套費用依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，並以每案 200 萬元為上限。</p>
鼓勵公車駛進校園（園區）計畫	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 補助購置車輛。</p> <p>(二) 補助營運費用。</p> <p>(三) 獎勵執行績效。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一) 營運方式應由公路汽車客運業者或市區汽車客運業者，以收費營運方式經營。營運初期，各學校、園區或提案單位倘規劃以提供優惠培養客源者，由主管機</p>

關自籌經費辦理。

- (二) 計畫實施期間，請各提案單位於每月 10 日前將上一個月逐日營運實績月報表（含學校或園區各站點運量、各票種運量、合理車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入）函送本局（或填報至本局指定之網址），作為歷次管制會議討論內容及經費核撥參考，本局並得視情況查驗電子票證刷卡紀錄等科學佐證資料。
- (三) 為確認本專案之績效，請各提案單位或**園區主管機關**於每月 10 日前檢送（填報）上一個月本計畫所補助之各學校學生或**園區員工**騎乘機車事故件數及傷亡數（統計資料之最小單位為日），倘計畫執行後上述指標未能有大幅改善者，本局得隨時終止後續補助內容。
- (四) 提案單位每年應提送該年度執行之成效報告備查。
- (五) 本專案計畫所補助之績效獎勵金（園區路線不適用），請學校需確保於本專案相關項目內使用，並請提案單位依「公路公共運輸多元推升計畫補助經費核撥處理原則」辦理。

三、補助標準

- (一) 依「公路公共運輸多元推升計畫（106 年-109 年）」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
- (二) 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，得以「新闢路線增加供給」核定原則辦理。
- (三) 具既有鄰近路線營運者，透過繞駛、延駛或增加班次等方式，達成學校或園區公路公共運輸接駁服務者，得透過各區監理所或直轄市及縣（市）政府進行所需車輛之增補，補助標準以「市區汽車客運業車輛汰舊換新」核定原則辦理。
- (四) 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，進一步透過各區監理所或各直轄市及縣（市）政府提案，申請營運費用補助。

	<p>(五)補助各客運路線繞駛或延駛至(進入)各學校或園區，所產生之營運費用，其補助方式依照各縣(市)市區或公路汽車客運公告之每車公里成本為依據。</p> <p>(六)載客量獎勵指標績效(園區路線不適用)</p> <p>以參與本專案各學校所設置站點之載客量為本項指標獎勵之衡量基準。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.載客量比較基準：以通車月起至申請當月之前一月份學校站點之平均月載客量(下稱平均月載客量)為比較基準。 2.績效獎勵載客量：當月份學校站點載客量超過平均月載客量 5%之運量部份。 3.客量獎勵上限：以平均月載客量之 20%為獎勵上限。 4.載客量績效獎勵金額：績效獎勵載客量×公告全票票價。 <p>(七)行車安全獎勵指標績效(園區路線不適用)</p> <p>以各校上學日(例假日、國定假日或校定假日均不予列入統計)騎乘機車所產生之每千人死亡人數與每千人受傷人數減少量為獎勵依據</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.死亡數比較基準：該校學生當月份上學日騎乘機車之每千人死亡數較上一年度同月份減少值。 2.受傷數比較基準：該校學生當月份上學日騎乘機車之每千人受傷數較上一年度同月份減少值。 3.行車安全績效獎勵金額：死亡數比較基準×200 萬元＋受傷數比較基準×20 萬元。 4.連續無事故獎勵金額：連續 3 個月無任何機車事故發生，給予 200 萬元。
績效獎勵	<p>一、補助規範：</p> <p>(一)以前一年度同一期間(月或季)載客量為比較基準，當本年度同一期間載客量超過 0.5%部份核予績效獎勵。</p> <p>(二)在使用者付費原則下，績效獎勵金限用於提昇公路公共運輸(公車)服務(包括如公車轉乘優惠、市區客</p>

	<p>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。</p> <p>(三)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下,有有虧損才得以補貼;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>二、補助標準</p> <p>績效獎勵金額之計算方式為超過前一年度同一期間(月或季)衡量門檻值之載客量×公告票價全票。</p>
其他公路公共運輸亮點計畫	<p>一、補助類型</p> <p>(一)成立公運專案辦公室。</p> <p>(二)進行國際標準之安全認證、品質管理認證及環境管理認證。</p> <p>(三)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。</p> <p>(四)開發旅遊套票或規劃其他便利乘客之異業結盟合作方案。</p> <p>(五)研議建置行車控制中心。</p> <p>(六)委託各領域顧問成立汽車客運業企業輔導團。</p> <p>(七)提昇駕駛員服務品質與安全駕駛之教育訓練。</p> <p>(八)其他與道路交通安全有關之公共運輸計畫。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(一)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且未設立交通專責單者,使得補助成立專案辦公室。</p> <p>(二)相關認證需有國際組織之簽署。</p> <p>(三)客運業企業輔導團需至少含交通、行銷及企管之相關領域專家,並以減少虧損補貼金額為基礎,提出可操作之企業改善策略。</p>

	<p>(四) 駕駛員之訓練課程需與各直轄市及縣(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。</p> <p>(五) 與道路交通安全有關之公共運輸計畫，如提案單位為經道安委員會評比道安成績優異者，得再酌予增加相關補助經費額度。</p> <p>三、補助標準</p> <p>(一) 依「公路公共運輸多元推升計畫(106 年-109 年)」地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。</p> <p>(二) 成立專案辦公室以駐點人數訂定補助上限，駐點人員未達 3 人者，以「180 萬+駐點人數 x20 萬元」核定補助，駐點人數超過 3 人者以 240 萬元為上限。</p> <p>(三) 其餘各項亮點計畫以每案 200 萬元為上限；與道路交通安全相關之公共運輸計畫除外(得視道安評比成績優異酌予增加補助金額)。</p> <p>四、為杜絕客運業者對申請補助經費產生不當投機心態，公路總局於完成經費核撥程序後，得將補助客運業者各設備金額相關資料送稅捐機關參考運用。</p>
--	---