

附表一

「公路公共運輸服務升級計畫」績效指標、衡量標準及分年目標值

績效指標	地區	110年 目標值	111年 目標值	112年 目標值	113年 目標值	衡量標準
公路公共運輸載客量	6都 (市區客運)	較108年 成長0.5% (10.71億人次)	較108年 成長1.0% (10.77億人次)	較108年 成長1.5% (10.82億人次)	較108年 成長2% (10.87億人次)	依據交通部統計處 「公路公共運輸載客 量」統計結果
	非6都 (市區客運)	較108年 成長6% (0.457億人次)	較108年 成長12% (0.483億人次)	較108年 成長16.2% (0.501億人次)	較108年 成長18.6% (0.511億人次)	
	全國 (市區與公路客運)	較108年 成長0.6% (12.47億人次)	較108年 成長1.3% (12.55億人次)	較108年 成長1.9% (12.62億人次) *	較108年 成長2.3% (12.68億人次)	
市區客運無障礙車輛比率	6都	68%	69%	70%	72%	依據交通部統計處統計結果
	非6都	40%	45%	50%	55%	
偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率	68個鄉鎮	89%	90%	91% *	92%	依據交通部運輸研究所研發之「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果
公車近三年每百萬延車公里涉入事故死傷人數	全國	2.64人/ 百萬公里	2.59人/ 百萬公里	2.54人/ 百萬公里	2.49人/ 百萬公里	依據交通部道安資訊平臺公車涉入事故死傷人數統計值及交通部統計處公車行駛里程數統計值做運算
市區客運電動車輛比率	6都	7%	11%	18%	25%	依據交通部統計處統計結果
	非6都	11%	13%	16%	19%	
發展公共運輸之碳排減量值	全國	較108年成 長8.6% (56.49萬公噸)	較108年成 長11.5% (58.02萬公噸)	較108年成 長14.1% (59.34萬公噸)	較108年 成長18.1% (61.42萬公噸)	依據交通部運輸研究所之運輸部門溫室氣體管制行動方案效益評估方法推算結果
公共汽車客運業員工數	全國	較108年 成長1.4% (男性21,143人)	較108年 成長1.7% (男性21,206人)	較108年 成長2.1% (男性21,290人)	較108年 成長2.6% (男性21,396人)	依據行政院主計總處 「公共汽車客運業」 受僱員工人數統計結 果
		較108年 成長1.4% (女性2,656人)	較108年 成長1.9% (女性2,672人)	較108年 成長2.8% (女性2,693人)	較108年 成長3.8% (女性2,720人)	

* 為永續發展目標管考值

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	● 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	● 調查地區的村里人口密度和村里高齡人口概

調查項目	調查概要
	況的普查。
地區發展概況	● 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	● 公共交通在未來地方區域發展扮演的角色
地方民眾期望	● 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	● 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。

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一既有路線	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。 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。 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。 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。

	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。 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。 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。 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。 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。
市區汽車客運業營運虧損補貼—移撥路線	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。 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」。
市區汽車客運業車輛汰舊換新	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

	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
--	---

	認各業者所提之資料是否合於前述規定。 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。 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。 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。
市區汽車客運業營運及服務評鑑	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。 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。 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。 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。 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。
建構候車亭、靜態及智慧型站牌等候車設施	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

	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
--	---

	單位應依地方需求或洽相關視障團體後再行申請。 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。 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。 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。
新闢路線 增加供給	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。 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。 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。 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。 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。 六、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
--	---

	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。 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。 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。 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。 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。 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。
客運轉運站與大型候車設施之建置	一、大型候車設施與轉運站規劃與建置類型建議如下： （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。 （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

	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
--	---

	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。 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。
建置公車動態資訊系統	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。 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。 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。 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。 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。
多元票證系統整合與推廣	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。 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

	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。 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： (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。 (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。 (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。 (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。
建置無障礙公路公	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

共運輸環境	等，導入通用設計概念進行改善。 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。 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。 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。 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。
整體行銷與推廣	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。 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。 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，以撙節公帑。 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

	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。 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。 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。 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。 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。 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。
規劃、調查與研究	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。 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。 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。 四、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。 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。
--	--

	十、性質相似之案件，應儘量合併辦理，以摶節公帑。 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。 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。 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。
基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）	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。 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。 三、本項目補助應優先善用在地資源，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。 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。

	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。
--	---

數據蒐集與分析	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。 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。 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。 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。
大型活動疏運	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。 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。
鼓勵公車駛進校園（園區）	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。 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。 三、補助各客運路線繞駛、延駛或增加班次至（進入）各

	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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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
--	--

	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。 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。 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。
績效獎勵計畫	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。 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。 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。 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

	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。 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。 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。 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。 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。 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。 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一既有路線」項目所下修補助款之額度申請當年度精進獎勵。
汽車客運業營運服務品質及行車安全之提升	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。 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

	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。 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。 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。
競爭型亮點計畫	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。 一、幸福巴士升級轉型（幸福巴士2.0）： 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： （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； （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； （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；

	(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數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
--	---

	策略與具體措施。 (三)抑制周邊私人運具使用之積極作為與投入內容。 六、其他公路公共運輸競爭型亮點計畫
其他輔助公路公共運輸計畫	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）。 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。 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。 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。 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。

公路公共運輸服務升級計畫核定原則

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	一、補助規範 (一) 補助期間限前一年度十一月至當年度十月以前，並應於當年度完成結案請款。 (二) 執行本項目之提案單位，均需辦理當年度「市區汽車客運業營運及服務評鑑」，並於結案請款時提送評鑑報告內容並附上評鑑報告之網上公告連結。 (三) 結案請款時應檢附成果報告及業者提報資料等電子檔一份。成果報告內容應包括市區客運車公里成本檢討機制、針對既有路線虧損情形嚴重或載客成效不佳之路線或班次提出調整改善措施、市區客運營運虧損補貼作業要點檢討作為、改善市區客運業勞動條件或行銷等相關辦理情形佐證資料。 二、補助基準 (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。 (二) 補助比例依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定辦理。 (三) 若由本計畫（含前期計畫）補助新闢路線營運滿三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。 (四) 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補助款。
市區汽車客運業營運虧損補貼－移撥路線	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，其營運虧損與既有市區汽車客運業之營運虧損分開核定。 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」。
市區汽車客運業車輛汰舊換新	一、補助規範 (一) 補助各類車型全新車輛。除應具備基本旅客服務設備（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...），亦須配備多元票證系統及動態資訊系統（含車機設備、站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器）。

- （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，均不含「得扣抵銷貨稅額之營業稅」及「貨物稅」。
- （四）通用設計（無障礙）公車應配置固定路線，規劃固定班表並向民眾揭示；提案單位應於結案請款時，檢附過去近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、提案單位或客運業者當年辦理駕駛人員操作無障礙升降設備或輔助設施之教育訓練，以及查核駕駛人員載客實際操作情形之佐證資料。
- （五）依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。

二、非離島地區補助車輛類型與上限金額

- （一）甲類低地板大客車：每輛以二百二十三萬六千元為補助上限。
- （二）乙類低地板大客車：每輛以一百八十二萬元為補助上限。
- （三）甲類普通大客車：每輛以八十一萬二千元為補助上限。
- （四）乙類普通大客車：每輛以七十四萬七千元為補助上限。
- （五）甲類無障礙大客車：單側配置一套輪椅升降台者，每輛以一百五十九萬元為補助上限；如車身兩側共配置二套輪椅升降台者，每輛以二百零四萬元為補助上限。
- （六）乙類無障礙大客車：配置一套輪椅升降台，每輛以一百八十二萬元為補助上限。
- （七）雙層及雙節大客車：目前使用以觀光路線與尖峰通勤

	(學)路線為主軸，補助比照甲類低地板大客車。 (八) 七至九人座小型車：每輛以五十九萬九千元為補助上限。 三、離島地區補助車輛類型與金額 (一) 甲類低地板大客車：每輛以五百一十六萬八千元為補助上限。 (二) 乙類低地板大客車：每輛以四百三十一萬七千元為補助上限。 (三) 甲類普通大客車：每輛以四百二十四萬九千元為補助上限。 (四) 乙類普通大客車：每輛以三百六十一萬元為補助上限。 (五) 甲類無障礙大客車：單側配置一套輪椅升降台者，每輛以四百七十一萬九千元為補助上限；如車身兩側共配置二套輪椅升降台者，每輛以五百一十六萬九千元為補助上限。 (六) 乙類無障礙大客車：配置一套輪椅升降台，每輛以四百零八萬元為補助上限。 (七) 雙層及雙節大客車：目前使用以觀光路線與尖峰通勤(學)路線為主軸，補助比照甲類低地板大客車。 (八) 七至九人座小型車：每輛以九十七萬九千元為補助上限。 四、無障礙車輛輪椅升降設備以第一套四十七萬元、第二套四十五萬元為補助上限。車輛內至少設置二個固定之輪椅區(乙類大客車至少設置一個)，若有增加固定之輪椅區者，每套增加補助一萬元。 五、本項目補助購置車輛，應依「市區汽車客運業車輛汰舊換新管制作業規定」(附件二之一)辦理，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。 六、提案單位應辦理實地採購查核作業，抽查當年度核定案件之採購作業程序及形式審查相關文件資料，並於結案
--	---

	請款時檢附抽查作業之佐證資料。 七、本項目補助購置之各類大客車若有訂定原產地附加價值率基準、骨架查核或其他相關規定，請依該基準及規定辦理。 八、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。
市區汽車客運業營運及服務評鑑	一、補助規範 (一) 符合大眾運輸營運服務評鑑辦法相關規定。 (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。 (三) 評鑑方式包括現場稽核、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。 (四) 各地方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： 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人員管理 4.公司經營與管理 5.票證資料提送配合度（曾受電子票證資料標準化補助者） (五) 評鑑結果應公布週知，並轉知各業者限期針對所需改善之項目加以檢討，以盡督導改善之責，並與各地方政府相關政策作為勾稽。 (六) 倘有前一年度受補助之營運服務及評鑑案尚未結案者，應以將原有計畫先執行完畢並辦理結案請款之責。 二、補助基準

		(一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 未達一百條路線者，以「二十萬＋路線數×一萬元」核定補助，並以一百二十萬元為補助上限。 (三) 一百條路線(含)以上，以一百二十萬元為補助上限。
構建 候車、 亭靜、態 及智型 站牌 等 車 候 設 施	通 案 性 補 助 規 範	一、所建置之候車設施，當地地方政府應負責整合沿途經過之所有公路及市區汽車客運路線及站位。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。 二、所建置之候車設施應標示接受公路公共運輸服務升級計畫補助建置之圖案，且所張貼之行經路線資訊應符合汽車運輸業管理規則第三十三條之一規定，且高度應符合民眾查詢需要及動線安排。 三、候車亭設計及建置應參考內政部營建署都市人本交通規劃設計手冊相關規範，納入無障礙通用設計，站牌設計及建置亦同。 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。 五、依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。
	候 車 亭	一、應具備合理候車環境，提供遮風避雨功能、方向指南、城市訊息，及預留後續擴充設置動態資訊之空間。 二、無動態資訊設備者每座以二十五萬元為補助上限（含設計與監造費）；具動態資訊設備之智慧候車亭則每座以二十九萬五千元為補助上限（含設計與監造費）。
	太 陽 能 照 明 備 設	一、需含燈具、充電控制器、電池、配電池箱等基礎設備並具防水設施，後續維運費用由受補助單位自行籌措辦理。 二、每座以五萬四千元為補助上限（含設計與監造費）。
	智 慧 站 牌 及	一、補助形式包含立桿式或直立式之 LED 面板、LCD 面板或電子紙節能面板（不含 LED 附掛式跑馬燈）等。

	面板	二、應具備提供車輛動態資訊之功能。 三、每座應至少可顯示四條路線資訊，如有超過四條之路線資訊，則應透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。 四、每座以十二萬元為補助上限（含設計與監造費）。
	車站附掛式LED	一、應以附設於車站站體為原則。 二、應具備提供車輛動態資訊之功能。 三、若路線資訊超過每頁可顯示範圍，則應透過翻頁方式顯示其餘路線資訊。 四、每座以四萬五千元為補助上限（含設計與監造費）。 五、含語音播報功能之車站附掛式 LED，需確保語音播報器不受天候影響，每座以六萬五千元為補助上限（含設計與監造費）。
	靜態集中式站牌	一、每座至少可顯示四條路線資訊。 二、附設於無電力設備處所。 三、每座以九千元為補助上限（含設計與監造費）。
	傳統站牌	一、佈設於全無電力之單一路線或偏遠路線。 二、每面以二千八百元為補助上限（含設計與監造費）。
新闢路線增加供給		一、類型 （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（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）。 （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，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。 二、核定條件

(一) 需滿足財務評估（推估營收/推估成本）：

- 1.推估營收：人次×該路線每段次（或每趟次）全程費率。
- 2.推估成本：車公里×各直轄市及縣市政府核定之市區客運每車公里成本×班次數。
- 3.衡量需求路線評估值應高於百分之五十且日均班次至少三十班；基本民行路線評估值應高於百分之二十五且日均班次至少六班。

(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百分之一百三十」。其中營運尖峰時間之最少車輛數估算方式以「往返距離×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×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百分之五十。
- 2.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。

三、補助規範

- (一) 補助各類車型全新車輛，除應具備基本旅客服務設備（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...），亦須配備多元票證系統及動態資訊系統（含車機設備、站名播報系統、旅客資訊顯示系統、數位式行車紀錄器）。
- (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，均不含「得扣抵銷貨稅額之營業稅」及「貨物稅」。
- (四) 無障礙公車應配置固定路線，規劃固定班表並向民眾揭示；地方政府應於結案請款時，檢附當年度無障礙服務查核成果、地方政府或客運業者當年辦理駕駛人員操作無障礙升降設備或輔助設施之教育訓練，以及查核駕駛人員載客實際操作情形之佐證資料。
- (五) 購車補助比例及額度上限，比照「市區汽車客運業車輛汰舊換新」補助基準。
- (六) 養量費用每年每條路線（含支線）補助營運虧損額度以二百萬元為補助上限，並依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例；申請補助期間未滿一年者依其營運天數佔當年度之比例計。
養量費用：總行駛班次數×路線里程×每車公里合理營運成本×營運天數÷當年度天數。
- (七) 養量費用結案請款時應檢附當年度營運成效檢討報告。若計畫執行過程為因應民眾需求調整路線或班次，務必先提出規劃依據並函報本局同意後才得以調整，倘未函報本局並自行調整者，本局得終止後續補助內容。

四、營運條件（僅申請購車補助者）

- (一) 應全數以全新車輛投入該路線車隊服務。
- (二) 通車後至少應經營五年，並應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。
- (三) 通車營運一年後，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。

五、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，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。

	六、本項目補助購置車輛，應依「新闢路線購置車輛管制作業規定」(附件二之二)辦理。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。 七、本項目補助購置之各類大客車若有訂定原產地附加價值率基準、骨架查核或其他相關規定，請依該基準及規定辦理。 八、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。
客運轉運站 與大型候車 設施之建置	一、補助類型 (一) 新建大型候車設施 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。 (二) 新建轉運站 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.至少需建置三月台數。 (三) 既有大型後車設施或轉運站之修繕或擴建 1.修繕或擴建範圍，應提供合理通用無障礙設計之候車環境為主，商業空間不得納入補助範圍。 2.至少提供路線圖、行車時刻轉乘與週邊服務資訊。 二、補助規範 (一) 所建置之大型候車設施或轉運站，當地地方政府應負責整合沿途經過之所有公路及市區汽車客運路線及站位。

	(二) 所建置之候車設施應標示接受公路公共運輸服務升級計畫補助建置之圖案，且所張貼之行經路線資訊應符合汽車運輸業管理規則第三十三條之一規定，且高度應符合民眾查詢需要及動線安排。 (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。 (四) 屬特定客運業者所擁有既有大型候車設施或轉運站，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。 三、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 大型候車設施之補助基準依旅客候車空間之遮蔽面積計算，並以三百六十平方公尺為補助上限，補助經費以每平方公尺一萬四千二百二十元為補助上限。 (三) 轉運站之補助基準依月台數計算需求面積，每月台以一百八十平方公尺為上限，補助經費以每平方公尺二萬八千五百四十元為補助上限。 (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，得補助修繕經費，補助基準依遮蔽面積計算，每平方公尺八千五百七十元為補助上限，並以補助一次為限。 (五) 既有大型候車設施或轉運站若為特定客運業者所擁有，於周邊地區無公有大型運輸場站之前提下，得補助修繕或擴建經費，補助基準依遮蔽面積計算，每平方公尺八千五百七十元為補助上限，並以補助一次為限。 (六) 大型候車設施或轉運站之備用（調度）月台，若無緊鄰站體且未設置上下客空間，不得納入補助範圍。
建置公車動態資訊及相關應用系統	一、補助類型 (一) 動態資訊系統查詢介面（或 APP）之開發費用。

	(二) 介接動態相關平台與系統之介接費用。 (三) 建置動態資訊系統後端平台或預約共享媒合平台。 (四) 車上動態資訊設備(含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器)。 二、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。 三、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 車上動態資訊設備(含車機設備、站名顯示或播報系統、數位式行車紀錄器)每套以一萬五千元為補助上限。 (三) 補助金額以每案二百萬元為上限。
多元票證系統整合與推廣	一、補助類型 (一) 建置多元票證系統設備。 (二) 公路公共運輸轉乘(公車端)優惠。 (三) 公路公共運輸激勵機制之回饋。 (四) 主大眾運具(須含公路公共運輸)與輔助運具服務(副大眾運具、共享運具或停車轉乘)間之回饋。 二、補助規範 (一) 受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最新之「營業大客車車載機與週邊產業標準」。 (二) 受補助之多元票證系統設備，應依申請功能維持正常運作並至少提供服務五年，另各補助之設備應由提案單位造冊列管。 (三) 若受補助之多元票證系統設備裝設車輛欲進行汰舊換新，則需將本計畫補助之設備一併裝設至新購車輛中。 (四) 相關優惠與回饋需以電子票證、行動支付、智慧平台

	等智慧科技項目作為支付媒介，並以營運實績月報表（含支付方式及各票種運量、合理車公里成本、總行駛車公里數、總票箱收入），作為經費核撥依據。 （五）應於結案時檢附當年度辦理推動成效與私人運具抑制成效報告，以作為下一年度計畫核定參考依據。 三、補助基準 （一）依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 （二）多元票證系統設備補助上限比照「公路公共運輸多卡通電子票證整合補助作業要點」辦理。 （三）補助實施公路公共運輸（公車端）轉乘優惠，並依實際轉乘運量或優惠金額核實補助，每年以五百萬元為補助上限。 （四）補助公路公共運輸激勵機制之回饋：補助實施提升公路公共運輸使用率為核心之相關獎勵措施，並依實際運量及優惠金額核實補助，每年以五百萬元為補助上限。 （五）補助透過智慧平臺完成主大眾運具與輔助運具服務間之回饋：補助實施該服務所需回饋經費，並依實際使用情形及回饋金額核實補助，每年以二百五十萬元為補助上限；補助比例以百分之五十為限。 （六）辦理本項目相關優惠與回饋得一併申請所需之驗票機系統設定及修改等相關費用，以一次性全額補助為限，惟該補助金額與前述各類型補助金額上限合計。 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。
建置無障礙公路公共運輸環境	一、補助規範 （一）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(含廁所)。 二、補助基準

	(一) 地方政府依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例；公路汽車客運業者申請補助比例以百分之四十九為上限。 (二) 整體性通用設計（無障礙）改建之補助基準以改善空間遮蔽面積計算，每平方公尺八千五百七十元為補助上限，並以補助一次為原則。已受補助且未結案之轉運站建置計畫，不得以現行補助基準申覆修正補助經費。 (三) 單項無障礙設施補助類型與金額： 1.活動式斜坡板：每式以一萬八百元為上限。 2.無障礙標誌：貼紙型以每張四百五十元為上限；壓克力面板型以每面九百元為上限。 3.廁所內設施：L 型扶手以每座二千五百二十元為上限；活動型扶手以每座四千三百二十元為上限；防水無線型求助鈴以每式九千元為上限；一般拉線型求助鈴以每式五千四百元為上限；可調式靠背以每式二千七百元為上限；門檻去除以每式一萬三千五百元為上限；門扇擴大以每式一萬八百元為上限。 4.月台閘門門寬擴大每式以四千五百元為上限。
整體行銷與推廣	一、補助類型 (一) 透過社群或媒體進行公共運輸整體行銷。 (二) 辦理公共運輸宣導活動（例如公共運輸日等）。 (三) 舉辦觀摩會或成果展。 (四) 辦理優良駕駛人員獎勵或考核評比。 (五) 公共運輸深耕教育活動（公共運輸道安扎根計畫）。 (六) 其他與整體行銷有關之活動或相關優惠。 二、補助規範 (一) 應搭配本年度公運之執行計畫進行宣導與行銷。 (二) 各地方政府原則至多同時執行一案本項目計畫，原則待執行中計畫結案後，再予以核列補助。

	三、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 每案以二百萬元為補助上限。
規劃、調查與研究	一、補助類型 (一) 整體規劃與研究 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。 (二) 績效追蹤 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。 (三) 乘車或轉乘資訊揭露 1. 行經轄區運輸場站之公車路線圖（併時刻表）。 2. 轄區運輸場站與乘車地點之相對位置圖。 3. 轄區（各路線）路網揭示圖。 (四) 其他與規劃、研究或調查之相關內容 二、補助規範 (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。但各地方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。 （二）各地方政府原則至多同時執行一案本項目計畫，原則待執行中計畫結案後，再予以核列補助。 三、補助基準 （一）依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 （二）各類補助類型每案以二百萬元為補助上限。 （三）整合型計畫每案以三百萬元為補助上限。
基礎公共運輸營運服務（幸福巴士）	一、補助類型 （一）有助於提升內政部定義之偏鄉地區涵蓋率之路線。 （二）已停駛且無業者接駛之偏遠補貼路線。 （三）即將停駛之偏遠補貼路線。 （四）地方政府擬新闢惟業者無經營意願之偏遠路線。 （五）都會區末端需求反應式運輸模式。 （六）有彈性預約之需求路線。 （七）其他經主管機關認定公共運輸尚有不足之地區或載客效能不佳之偏遠補貼路線。 二、補助規範 （一）本項目購車補助之車輛至少需營運五年，營運費用補助以二年為原則，後續年度提案單位應評估納為既有市區客運路線，並循市區客運營運虧損補貼機制辦理，建立永續營運機制。 （二）營運收費以使用者付費為原則，費率依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未有審議會審議訂定或採免費者，則以當地市區或公路客運之基本運價計算；營運初期倘以免費服務培養客源，應由申請單位自籌經費辦理。 （三）參與本項目之營運車輛均應參照市區汽車客運業領用營業車牌，車身應配合本局要求有明顯彩繪識別；營運單位對其相關營運及管理作業（含駕駛人勞動條

件)，依「汽車運輸業管理規則」辦理，並應簽訂勞務契約或行政管理契約。

(四) 受本項目補助之營運車輛應配多元票證系統及動態資訊系統，乘客應以使用多元票證搭乘為原則（免費亦須刷卡記錄），營運單位定期將營運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)送本局研析彙處。

(五) 計畫執行與營運方式在準用「汽車運輸業管理規則」相關規範內，由地方主管機關與提案單位協調辦理本計畫之提案、請款與查核。

(六) 受補助單位對於車輛、駕駛人及營運等應負管理責任並定期查核，倘有缺失應立即責令改善。

(七) 為確認本計畫之績效，計畫實施期間，請各執行單位於每月十五日前將上一個月之營運實績月報表（含行駛班次數、無乘客班次數、總行駛里程、載客數、營運收入）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，並配合本局滾動式檢討其營運成效，倘計畫執行期間超過六個月以上均無乘客，且未提出具體改善作為者，本局得終止後續補助，並得視情況查驗多元票證刷卡記錄等科學佐證資料。

(八) 每年度營運期滿結束二個月前，提案單位應提出該年度辦理成效報告函報本局。

(九) 若計畫執行過程為因應民眾需求調整路線或班次，務必先提出規劃依據並函報本局同意後才得以調整，倘未函報本局並自行調整者，本局得終止後續補助內容。

(十) 預約平台系統補助金額以一百萬元為上限，行銷費用以二十萬元為上限，其它項目及額度參照本計畫項目規定辦理。

三、補助基準

(一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。

(二) 申請購車補助者，應以無障礙車輛為優先，補助比例及額度上限比照「市區汽車客運業車輛汰舊換新」補

助基準，偏鄉地區補助比例及額度上限比照離島地區。

- (三) 申請購車補助者（或曾受公運計畫「基礎公共運輸營運（幸福巴士）服務」項目下補助五年內之車輛），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。補助金額以每車公里成本×百分之六十五×班次×營運里程，並扣除營運收入後核定補助上限。
- (四) 以自備車輛（未申請購車補助）經營者，可申請「營運缺口」補助，補助金額以每車公里成本×班次×營運里程，並扣除營運收入後核定補助上限。
- (五) 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者，補助金額以每車公里成本×班次×營運里程，並扣除營運收入後，依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定比例核定補助上限。
- (六) 前述（三）至（五）之營運里程，補助彈性行駛路線，以核定路線里程之百分之十為上限；如為預約班次，以核定路線里程之百分之二十為上限，並均應檢附營運佐證資料並依實際營運里程核算補助款。
- (七) 以乙類大客車營運者，每車公里成本比照公路客運業所訂之。
- (八) 以小客車（或計程車）營運者，補助金額以審議委員會審議通過之小客車每車公里成本計算，且以不超過公路客運業每車公里成本為限，倘無小客車每車公里成本，則比照鄰近縣市。另為鼓勵善用計程車資源，若規劃以計程車（幸福小黃）提供載客服務者，每班（趟）次前五公里營運費用補助得以當地跳表費率計算，十五公里後以小客車每車公里成本計算，另補助營運里程以三十公里為上限，倘周邊無轉乘點可接駁者，得酌於增加營運里程。
- (九) 以既有客運路線轉型申請本項目，「基礎營運費用」與「營運缺口」補助額度以不超過轉型時前一年度之營運虧損為上限。

數據蒐集與分析	一、補助類型 (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（依「交通部公共運輸整合資訊流通服務平臺」規範）之數據蒐集及分析。 (二) 整合化多元票證資料蒐集與應用。 二、補助規範 (一) 公共運輸旅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通性及可操作性。 (二) 整合多元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。 (三) 申請電子票證資料標準化補助者，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。 三、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以二百萬元為補助上限。 (二) 申請電子票證資料標準化者，補助地方政府(或客運業者)票證軟體修改契約金額百分之四十九(市區客運或公路客運分開計)，票證系統軟體修改費用以二十萬元為補助上限，每路線驗票機修改設定費用以一千二百五十元×路線數(正副線分開計)為補助上限，並為一次性補助；另票證資料上傳需經交通部管理資訊中心審核確認符合相關要求規範方予補助。
大型活動疏運	一、補助類型 (一) 補助市區汽車客運及其他客運業包租出租費用。 (二) 補助配合疏運所需之交通接駁資訊揭露、臨時性指示標示製作、臨時性專用路權及相關配套措施所需費用。

	二、補助規範 (一) 以大型活動疏運會場至鄰近停車場、轉運站、臺鐵車站或高鐵車站之直截路線為補助基礎。 (二) 活動疏運路線應以臨時性路線為原則，若以市區客運包租方式疏運者，應將載客數納入交通部統計處市區汽車客運業之載客數統計範疇。 (三) 由地方政府辦理大型活動之疏運包租車費用，以使用者付費為原則酌予補助，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。 (四) 應於結案報告說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執行成效。 三、補助基準 (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，依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每年以六百萬元為補助上限。 (二) 由地方政府辦理大型活動之疏運包租車費用，依大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定比例酌予補助，倘活動係配合中央政策辦理者，則依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每年以六百萬元為補助上限。 (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配套費用，依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以二百萬元為補助上限。
鼓勵公車駛進校園（園區）	一、補助類型 (一) 補助購置車輛。 (二) 補助營運費用。 (三) 獎勵執行績效（園區路線不適用）。 二、補助規範 (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，由主管機關自籌經費辦理。

- (二) 計畫實施期間請各提案單位於每月二十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）及各學校學生或園區員工騎乘機車事故件數及傷亡數（依年級數或日夜間部分類）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，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，本局並得視情況查驗多元票證刷卡記錄等科學佐證資料。
- (三) 每年度營運期滿結束二個月前，提案單位應提出該年度辦理成效報告函報本局。
- (四) 本計畫所補助之績效獎勵金，請學校需確保於本計畫相關項目內使用，並請提案單位依「公路公共運輸服務升級計畫補助經費核撥處理原則」辦理。

三、補助基準

- (一) 透過繞駛、延駛或增加班次等方式者，補助金額計算以該縣(市)市區客運審議通過每車公里成本（如無市區客運車公里成本則比照公路客運） $\times$ 班次 $\times$ 營運里程，並依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率核定補助比例核定補助上限。
- (二) 透過新闢路線等方式者，補助金額計算以該縣(市)市區客運審議通過每車公里成本（如無市區客運車公里成本則比照公路客運） $\times$ 班次 $\times$ 營運里程，並扣除營運收入後，依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率核定補助上限。
- (三) 倘前述各項營運費用補助期限已屆滿後仍有虧損，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。
- (四) 載客量指標績效獎勵（園區路線不適用），以參與各學校所設置站點之載客量為本項指標獎勵之衡量基準：

	1.績效獎勵載客量：當年度學校站點載客量較前一年度同期學校站點載客量增加百分之五之運量部分。 2.載客量績效獎勵金額：績效獎勵載客量×公告全票基本票價。 (五) 行車安全績效獎勵(園區路線不適用)，以參與學校之上課日（例假日、國定假日或校定假日均不予列入統計）該校學生騎乘機車所產生之每千人死傷人數為本項指標獎勵之衡量基準： 1.績效獎勵死傷減少量：當年度事件數較前一年度同期事件數下降之前提下，得以當年度每千人死傷人數較前三年度平均每千人死傷人數減少百分之五之死傷數部分。 2.行車安全績效獎勵金額：績效獎勵死傷減少量×十萬元。
績效獎勵計畫	一、補助類型 (一) 市區客運載客量績效獎勵。 (二) 公路客運路線每班次載客量績效獎勵。 (三) 市區客運移撥路線每班次載客量績效獎勵。 (四) 市區汽車客運業營運虧損精進獎勵 二、補助基準 (一) 市區客運載客量績效獎勵 1.當年度總載客量超過前一年度總載客量時，始得核撥此績效獎勵。 2.當年度由公路客運路線移撥至市區客運路線部分應予刪除。 3.以前一年度同一期間（月或季）載客量為比較基準，當年度同一期間載客量超過百分之零點六部分核予績效獎勵。 4.績效獎勵金額：超過前一年度同一期間（月或季）衡量門檻值之載客量×公告全票基本票價－違反汽車運輸業管理規則第十九之二條遭處之罰鍰。

	5.當年度補助金額以超過前一年度運量衡量門檻值之百分之二十或總金額以一千萬元為補助上限。 (二) 公路客運路線／市區客運移撥路線每班次載客量績效獎勵 1.以前一年度每班次載客量為比較基準，當年度每班次載客量超過百分之零點六部分核予績效獎勵。 2.績效獎勵金額：超過前一年度衡量門檻值之之每班次載客量×當年度總班次數×公告全票基本票價－違反汽車運輸業管理規則第十九之二條遭處之罰鍰。(非直轄市地區移撥路線績效獎勵金得再乘以兩倍) 3.當年度補助金額以超過前一年度運量衡量門檻值之百分之二十或總金額以一千萬元為補助上限。 4.市區客運移撥路線與市區客運既有路線整併部分，得納入計算。 (三) 市區汽車客運業營運虧損精進獎勵 1.依當年度「市區汽車客運業營運虧損補貼」項目所下修補助款額度，補助該額度之兩倍獎勵金。 2.當年度補助總金額以一千萬元為補助上限。 三、請各提案單位表列營運路線之營運實績月報表(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)及補助期間違反汽車運輸業管理規則第十九之二條遭處罰鍰之相關資料，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多元票證刷卡記錄等科學佐證材料。
汽車客運業服務品質及行車安全之提升	一、補助類型 (一) 行車安全管理相關設備。 (二) 國際標準之安全、品質管理及環境管理等相關首次認證費用。 (三) 其他與服務品質及行車安全有關之公共運輸計畫。 二、補助規範 (一) 行車安全管理相關設備僅補助初期設備建置費用，對

	於相關維運費用與傳輸費用則請提案單位自籌辦理。 (二) 安全、品質管理及環境管理等相關認證，僅以補助首次認證費用為原則，輔導及後續年度認證費用應自籌辦理。 三、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 行車安全管理相關設備之初期軟體開發與硬體建置費用以三百萬元為上限。 (三) 其餘補助類型，每案以二百萬元為補助上限。 (四) 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，得再酌予增加補助額度。 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。
競爭型亮點計畫	一、補助類型 (一) 幸福巴士升級轉型（幸福巴士2.0）等相關辦理項目所需費用。 (二) 旅運資訊通用化與可靠度提升等相關辦理項目所需費用。 (三) 強化客運服務安全性及建立客運安全管理制度等相關辦理項目所需費用。 (四) 無人自動駕駛公車之車體購置及養量費用。 (五) 打造高潛力觀光客運路線等相關辦理項目所需費用。 (六) 其他公路公共運輸競爭型亮點計畫。 二、補助基準 (一) 依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 (二) 無人自動駕駛公車車體補助額度比照「市區汽車客運

	業車輛汰舊換新」；養量費用補助以該縣(市)市區客運審議通過每車公里成本（如無市區客運車公里成本則比照公路客運）×班次×營運里程，並扣除營運收入後核定補助上限。 （三）其餘補助類型之補助基準，依本計畫相關補助項目所訂辦理之，惟如經本局專案審查，得再酌予增加補助額度。
其他輔助公路公共運輸計畫	一、補助類型 （一）成立公路公共運輸專案辦公室。 （二）政府機關、汽車客運業與其他民間業者共同合作進行與公路公共運輸相關之設備與服務整合。 （三）抑制私人運具作為所衍生之費用。 （四）導入企業社會責任，尋求企業認養當地公運建設計畫。 （五）其他輔助公路公共運輸環境改善或提升計畫。 二、補助規範 （一）成立公路公共運輸專案辦公室係屬人力資源補助，辦公室設備之購置或租賃費用不予補助；另應於招標規範中訂定人力需求標準，且應至少符合具公共運輸專業背景或專案管理專業證照。並應於結案請款時檢附成果報告書。 （二）設備與服務整合僅補助初期設備建置費用，對於相關維運費用與傳輸費用則請提案單位自籌辦理。 （三）辦理抑制私人運具作為應於結案時，提出執行之成效分析與檢討報告。 三、補助基準 （一）依本計畫所訂地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 （二）成立專案辦公室以駐點人數訂定補助上限，並以「一百六十萬+駐點人數×二十萬元」核定補助，駐點人數超過三人者以二百二十萬元為補助上限。

	(三) 其餘補助類型之補助基準，得經本局審核通過後酌予補助。
--	--------------------------------

公路公共運輸服務升級計畫 補助市區汽車客運業車輛汰舊換新管制作業規定

一、地方政府核定車輛汰舊換新

公路公共運輸服務升級計畫補助市區汽車客運業車輛汰舊換新，以老舊車輛優先汰換，故本局受理各直轄市、縣（市）政府申請時，均特別指定同意補助汰舊換新之舊車車號（而非以任意車輛汰換皆可獲得補助）。新車若非用以替補本局指定之舊車車號者，不予補助。本局指定之舊車車號，以各直轄市、縣（市）政府提送定稿計畫，送本局同意備查之版本為準。

各直轄市、縣（市）政府核定補助之車輛汰舊換新案件時，應於函內敘明核定汰換之舊車車號（應與本局同意備查之舊車車號相符），並副知公車單位主事務所所在地公路監理機關，附帶說明：「本案汰舊換新車輛受○○○年度公路公共運輸服務升級計畫補助購置，副請○○區監理所於汽車新領牌照登記書、行車執照及公路監理電腦系統車籍檔辦理管制註記」。

二、公車單位申請新車登檢領牌

公車單位（業者）前往監理所（站）辦理汰舊換新替補及新車登檢領牌時，應提示該管直轄市、縣（市）政府核定車輛汰舊換新（敘明核定汰換之舊車車號）之函件，主動說明該車為受補助車輛。並應主動確認受補助車輛之汽車新領牌照登記書、行車執照、公路監理電腦系統車籍檔均已完成相關註記及管制（若遺漏註記或管制，本局審核發現後，將暫緩核撥該筆補助款項，直至完成補辦為止，可能造成撥款時程延誤，故請公車單位務必於領牌時主動確認是否完成註記及管制）。

三、公路監理機關辦理註記

公路監理機關核對汰舊換新替補之舊車車號，與該管直轄市、縣（市）政府核定函記載之舊車車號相符後，於汽車新領牌照登記書正面左上角加蓋「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」，並於公路監理電腦系統車籍檔禁動狀態欄位設定「禁止異動」，文號為該管直轄市、縣（市）政府核定函號碼，備註說明「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」。相關車輛爾後須由該管直轄市、縣（市）政府向公路總局取得同意函件，方得解除管制或受理動產擔保登記。

註記範例：「此車受○○○年度公運計畫補助（臺北市）」、「此車受○○○年度公運計畫補助（臺東縣）」。為求全國一致，請統一使用「臺」字（勿用「台」字），括弧請用全型。

四、地方政府應負責管制事項

受補助車輛自領牌日起五年內，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」等三原則後，再行准駁。直轄市、縣（市）政府解除管制或同意動產擔保登記時，請副知公車單位主事務所所在地公路監理機關。

受補助車輛自領牌日起五年內，除不得移作他用或轉售外，其車輛須限行駛於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原則。

五、公車單位裝設各項設備及張貼車身標示貼紙

汰舊換新補助購置車輛，應依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙，請受補助之公車單位（業者）務必落實。

公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙，由受補助之公車單位（業者）自行印製，圖案依本局規定；地方政府提供配合款者，得加註該府名稱。貼紙文字及圖案部分不可透視，淺色處應打白色網底，並採用網版印刷，本局備有樣張及電子檔可供參考。張貼位置以乘客上車車門側之車身前半段明顯處為原則，並以張貼車窗玻璃為主。甲類大客車應張貼大型（八十乘八十公分）貼紙，乙類大客車應張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，其他種類車輛張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。倘有個別車輛未能依照前揭原則張貼，應由公車單位（業者）檢具理由及擬辦方案，報經該管直轄市、縣（市）政府同意後實施，其張貼位置得酌情放寬為乘客上車車門側適當處，不限於車身前半段；倘車窗玻璃無法容納原規劃之貼紙尺寸，甲類大客車得放寬張貼中型（六十乘六十公分）貼紙，乙類大客車得放寬張貼小型（四十乘四十公分）貼紙。

六、地方政府向本局結報請款

請款時，請直轄市及縣（市）政府一併檢附新車行車執照、新領牌照登記書影本，業別應為所轄市區汽車客運業，車主應登記為受補助之公車單位（業者），名稱應與汽車運輸業執照相同（例如：汽車運輸業執照為總公司，車主不得為分公司；汽車運輸業執照為鄉公共汽車管理所，車主不得為鄉公所）。行車執照、新領牌照登記書並應完成管制註記。

另請直轄市、縣（市）政府確認受補助之車輛已依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙。併於請款時檢附審查表及佐證照片。

七、本局請款審核

本局接獲直轄市、縣（市）政府結報請款時，將審查受補助車輛是否確依規定辦妥公路監理電腦系統車籍管制註記，以及依規定配置規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙。未依規定辦理者，將不予核撥補助款項。

公路公共運輸服務升級計畫 補助新闢路線購置車輛管制作業規定

一、地方政府核定新增車額

各直轄市、縣（市）政府核定新闢路線新增車額時，應將車種、車輛數等訊息依現行公路監理程序副知公車單位主事務所所在地公路監理機關，並請附帶說明：「本案新增車輛受○○○年度公路公共運輸服務升級計畫補助購置，副請○○區監理所於汽車新領牌照登記書、行車執照及公路監理電腦系統車籍檔辦理管制註記」。

二、公車單位申請新車登檢領牌

公車單位前往監理所（站）辦理新車登檢領牌時，應提示直轄市、縣（市）政府核定新闢路線新增車額之函件，主動向受理單位說明該車受○○○年度公路公共運輸服務升級計畫補助，並主動確認汽車新領牌照登記書、行車執照、公路監理電腦系統車籍檔均已完成相關註記及管制（若遺漏註記或管制，本局審核發現後，將暫緩核撥該筆補助款項，直至完成補辦為止，可能造成撥款時程延誤，故請公車單位（業者）務必於領牌時主動確認是否完成註記及管制）。

三、公路監理機關辦理註記

公路監理機關依該管直轄市、縣（市）政府新增車額核定函副本，核對新車車種、車輛數無誤後，於汽車新領牌照登記書正面左上角加蓋「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」，並於公路監理電腦系統車籍檔禁動狀態欄位設定「禁止異動」，文號為直轄市、縣（市）政府新增車額之核定函號碼，備註說明「此車受○○○年度公運計畫補助（○○縣/市）」。相關車輛爾後須由該管直轄市、縣（市）政府向公路總局取得同意函件，方得解除管制或受理動產擔保登記。

註記範例：「此車受○○○年度公運計畫補助（臺北市）」、「此車受○○○年度公運計畫補助（臺東縣）」。為求全國一致，請統一使用「臺」字（勿用「台」字），括弧請用全型。

四、地方政府應負責管制事項

受補助車輛自領牌日起五年內，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」等三原則後，再行准駁。直轄市、縣（市）政府解除管制或同意動產擔保登記時，請副知公車單位主事務所所在地公路監理機關。

受補助車輛自領牌日起五年內，除不得移作他用或轉售外，其車輛須限行駛於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原則。

五、公車單位裝設各項設備及張貼車身標示貼紙

新闢路線補助購置車輛，應依規定配備公車動態資訊系統車機設備及多卡通驗票機，並張貼公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙，請受補助之公車單位(業者)務必落實。

公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙，由受補助之公車單位(業者)自行印製，圖案依本局規定；地方政府提供配合款者，得加註該府名稱。貼紙文字及圖案部分不可透視，淺色處應打白色網底，並採用網版印刷，本局備有樣張及電子檔可供參考。張貼位置以乘客上車車門側之車身前半段明顯處為原則，並以張貼車窗玻璃為主。甲類大客車應張貼大型(八十乘八十公分)貼紙，乙類大客車應張貼中型(六十乘六十公分)貼紙，其他種類車輛張貼小型(四十乘四十公分)貼紙。倘有個別車輛未能依照前揭原則張貼，應由公車單位(業者)檢具理由及擬辦方案，報經該管直轄市、縣(市)政府同意後實施，其張貼位置得酌情放寬為乘客上車車門側適當處，不限於車身前半段；倘車窗玻璃無法容納原規劃之貼紙尺寸，甲類大客車得放寬張貼中型(六十乘六十公分)貼紙，乙類大客車得放寬張貼小型(四十乘四十公分)貼紙。

六、地方政府向本局結報請款

請款時，請一併檢附新車行車執照、新領牌照登記書影本，業別應為市區汽車客運業，車主應登記為受補助之公車單位(業者)。行車執照、新領牌照登記書並應完成管制註記。

另請直轄市、縣(市)政府確認受補助之車輛已依規定配置多卡通電子票證系統、車機，並張貼交通部規定之公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙。併於請款時檢附審查表及佐證照片。

七、本局請款審核

本局接獲直轄市、縣(市)政府結報請款時，將審查受補助車輛是否確依規定辦妥公路監理電腦系統車籍管制註記，以及配置多卡通電子票證系統、車機，並張貼交通部規定之公路公共運輸服務升級計畫補助標示貼紙。未依規定辦理者，將不予核撥補助款項。

八、本計畫補助公路汽車客運業新闢路線，得準用本附件規定辦理。

110 年度公路公共運輸服務升級計畫

需求申請書

第○版
○年○月○日

申請機關：_

聯絡人：_____處(局)_____

電話：(____) _____ 分機

傳真：(____) _____

e-MAIL：_____@_____

目錄

壹、績效指標現況與本年度目標.....	1
貳、社經環境背景說明（請更新至最新資料及近 5 年之數據）	1
參、公共運輸發展現況說明（請更新至最新數據）	1
肆、近 5 年公共運輸發展成果.....	2
伍、公共運輸整體發展藍圖（區域型幹支線公共運輸發展藍圖）	2
陸、其它配合辦理事項.....	2
柒、各補助項目規劃及經費需求.....	2
(一) 市區汽車客運業營運虧損補貼（既有/移撥）	4
(二) 市區汽車客運業車輛汰舊換新.....	5
(三) 市區汽車客運業營運服務評鑑.....	7
(四) 構建候車亭、靜態及智慧型站牌等候車設施	8
(五) 新闢路線增加供給／養量費用.....	10
(六) 客運轉運站與大型候車設施之規劃與建置	12
(七) 建置公車動態資訊系統.....	13
(八) 建置運輸場站無障礙公共運輸系統	14
(九) 整體行銷與推廣.....	16
(十) 規劃、調查與研究.....	18
(十一) 基礎公共運輸營運（幸福巴士）服務.....	20
(十二) 數據蒐集與分析	23
(十三) 大型活動疏運	24
(十四) 鼓勵公車駛進校園（園區）	25
(十五) 績效獎勵計畫	26
(十六) 多元票證系統乘車回饋獎勵機制	27
(十七) 汽車客運業營運服務品質提升.....	28
(十八) 其它公路公共運輸服務亮點計畫	29
捌、計畫預審相關紀錄.....	30
玖、若提案單位為民間團體應再檢附經費收支預算表(如下)：	30
壹拾、其他足以證明執行能力或者執行成效之文件.....	30
壹拾壹、績效評估指標與共通性指標.....	31

壹、 績效指標現況與本年度目標

一、公路公共運輸服務升級計畫績效指標

績效指標	衡量方式	現況值	本年度目標值
公路公共運輸載客量	年度總載客人次		
市區客運無障礙車輛比率	無障礙車輛數/全部車輛數		
偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率	依據運輸研究所研發之「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果		
公車近三年每百萬延車公里涉入事故死傷人數	依據道安資訊平臺公車涉入事故死傷人數統計值及統計處公車行駛里程數統計值做運算		
市區客運電動車輛比率	電動車輛數/全部車輛數		
發展公共運輸之碳排減量值	依據運輸研究所之運輸部門溫室氣體管制行動方案效益評估方法推算結果		
公共汽車客運業員工數	依據行政院主計總處「公共汽車客運業」受僱員工人數統計結果		

二、本年度「柒、各補助項目規劃及經費需求」請與本年度各項績效指標目標值連結並簡述（可表列說明之）。

貳、 社經環境背景說明（請更新至最新資料及近5年之數據）

- 一、人口與土地使用特性（人口、土地使用分佈、重大建設或新興地區、觀光景點分佈）。
- 二、境內交通旅次分佈狀況或主要運輸路廊概況，旅次分布若曾調查過通勤、通學、購物、就醫等旅次型態與分布時，請予以敘明。

參、 公共運輸發展現況說明（請更新至最新數據）

一、市區公車系統概況。

（一）路線路網圖。

（二）各客運公司基本資料（包括公司名稱、路線數、車輛車齡分佈等）。

(三) 各路線基本資料(包括路線編號、路線名稱、核定里程、核定班次、發車時刻、配屬各車型車輛車齡分佈等)。

(四) 近5年路線別營運實績(包括行車次數、延車公里、延人公里、客運收入等)。

二、其他汽車客運系統概況(如免費公車、社區巴士等)(包括提供單位名稱、營運單位名稱、路線名稱、路線里程、日駛班次、發車時刻、配屬各車型車輛數等)。

肆、近5年公共運輸發展成果

一、近5年自行投入之公共運輸資源說明。

二、近5年中央補助投入之公共運輸資源說明。(表列說明之)

三、後續(110-113年)降低公路公共運輸載具事故率之具體說明。

伍、公共運輸整體發展藍圖(區域型幹支線公共運輸發展藍圖)

一、公共運輸發展目標及預計達成效益，並請說明如何由各年度計畫申請中落實。

二、公共運輸計畫近5年度整體與分年度發展策略。

三、公共運輸整體發展藍圖作法需配合「區域型幹支線公共運輸發展藍圖」概念。

陸、其它配合辦理事項

一、公路公共運輸配合款編列情形，包含屬於本計畫之地方政府自籌款、以及其他地方政府自行編列之公路公共運輸相關改善計畫相關配合款。

二、辦理公路公共運輸之相關科室組織架構與人力資源分配情形(行政監督人力之投入)。

三、交通管理與執法之配套作為，尤其請加強說明針對公車站位、候車空間遭到占用之執法配套或管理行為或相關因應對策。

四、其他相關配合辦理事項。

柒、各補助項目規劃及經費需求

一、110年至113年申請經費總表(填於附表1)

※請依據「公路公共運輸服務升級計畫(110年至113年)補助作業要點」之財力分級敘明自籌款比率及各年度經費需求。

※依計畫特性可採多年期執行。

二、110 年度申請補助項目規劃及經費需求

※對於下列不申請之計畫項目可自行刪除。

※表格不足或補充說明時，請自行延伸使用

※110 年申請計畫內容請加以具體詳細說明。

※直轄縣(市)政府，每年提交下年度公共運輸計畫時，併同前年度市區公車營運評鑑期末報告書提送至總局。

(一)市區汽車客運業營運虧損補貼（既有/移撥）

1.預期達成目標或效益（至少含補貼金額）

目標年度	現況（109 年）	110 年	111 年	112 年	113 年
補貼總額（元/年）					

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助市區客運營運虧損補貼情形（既有路線與移撥路線分別填列）

年度	補貼路線數（條）	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年市區客運營運虧損補貼需求申請〔請詳列資料，填於附表 2（既有路線）及附表 3（移撥路線）〕

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千 元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預估 111 年至 113 年市區客運營運虧損補貼規劃（既有路線與移撥路線分別填列）

年度	補貼路線數（條）	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

(二)市區汽車客運業車輛汰舊換新

1.預期達成目標或效益（至少含平均車齡）

目標年度	現況（109 年）	110 年	111 年	112 年	113 年
平均車齡（年）					

2.轄內市區汽車客運業車齡分布現況表（請詳列資料，填於附表 4）

3.歷年公運計畫（自 99 年起）補助市區客運車輛汰舊換新情形（至少包含車種、數量、經費；請詳列資料，填於附表 5）

年度 \ 車種		普通大客車		低地板大客車		通用設計無障礙大客車		其他車種（請述明）
		甲類	乙類	甲類	乙類	甲類	乙類	
99 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
100 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
101 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
102 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
103 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
104 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
105 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
106 年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							

年度	車種	普通大客車		低地板大客車		通用設計無障礙大客車		其他車種（請述明）
		甲類	乙類	甲類	乙類	甲類	乙類	
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
107年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
108年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							
109年	汰換車輛數（輛）							
	中央補助金額（元）							
	地方政府自籌經費（元）							
	業者自籌經費（元）							

3.110 年市區客運車輛汰舊換新需求申請（請詳列資料，填於附表 6）

舊車車種	汰換車輛數（輛）	平均車齡	新車車種	中央補助需求經費（元）	地方政府自籌經費（元）	業者自籌經費（元）

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計進度（%）	累計支用金額（千元）
		D+30	D+60	D+90	D+120	D+150	D+180	D+210	D+240	D+270	D+300		

5.預估 111 年至 113 年市區客運車輛汰舊換新規劃

年度	汰換車輛數（輛）	中央補助需求經費（元）	地方政府自籌經費（元）	業者自籌經費（元）
111 年				
112 年				
113 年				

(三)市區汽車客運業營運服務評鑑

1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助市區客運服務評鑑情形（至少含評鑑路線數、經費）

年度	評鑑路線數（條）	中央補助金額（元）	地方自籌經費（元）
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度市區客運服務評鑑計畫需求申請（請詳列資料，填於附表 7）

年度	評鑑路線數（條）	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
110 年			

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千 元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預估 111 年至 113 年市區客運服務評鑑規劃

年度	評鑑路線數（條）	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

(四)構建候車亭、靜態及智慧型站牌等候車設施

- 1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）
- 2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助候車設施補助情形（至少包含種類、數量及經費；請詳列資料，填於附表 8）

候車設施種類		候車亭	靜態站牌	動態站牌
年度				
99 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
100 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
101 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
102 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
103 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
104 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
105 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
106 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
107 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
108 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			
109 年	建置數量（座）			
	中央補助金額（元）			
	地方政府自籌經費（元）			

- 3.110 年度構建候車設施需求申請（請詳列資料，填於附表 9）

種類	數量	中央補貼需求經費	地方自籌經費
----	----	----------	--------

		(元)	(元)

4.站牌與候車亭設置地點、站名與實地照片(若數量過多得另以附件提供)

(設置地點實地照片)	(設置地點實地照片)
地址：	地址：
站名及方向：	站名及方向：

5.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

6.預估 111 年至 113 年候車設施建置規劃

年度	候車設施建置數量	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費(元)
111 年			
112 年			
113 年			

(五)新闢路線增加供給／養量費用

1.預期目標與效益（至少含新闢路線運量/年）

目標年度	110 年	111 年	112 年	113 年
新闢路線運量/年				

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助新闢路線之路線名稱、車種與車輛數、購車補助金額或養量費用、營運現況、各年度營運載客人數、延人公里、客座公里等營運成果。（請詳列資料，填於附表 5，養量費用填於附表 10）

3.請提出業者意向書或簡要說明該路線是否有業者願意營運，俾利評估該新闢路線之可行性。若涉及跨行政區域路線，請一併提出跨行政區域路權主管機關同意證明。

4.110 年度新闢路線計畫說明

（1）應逐一說明各新闢路線與既有路網之關係

A.申請新闢路線與其他路線重疊里程情形

B.申請新闢路線與其他路線重疊率達到 50%路線營運現況

a.重疊路線名稱：

b.重疊路線配車數：

c.重疊路線尖、離峰行車間隔：

d.重疊路線每日平均般次數：

e.重疊路面每日平均載客數

（若路線不只一條請自行擴充，另平均班次數、載客數已最近半年資為計算基準）

（2）應逐一說明各新闢路線之特殊性

A.是否服務未被滿足的觀光景點、快速公車、跨運具接駁、企業與大型社區通勤、高潛力接駁（醫院、學校……）、大專院校通學或接駁服務等。

B.是否具有示範效果。

5.110 年度新闢路線申請補助內容

（1）新闢路線初步營運計畫彙總表（行駛路線需附圖，另請詳列資料，填於附表 11，申請養量費用填於附表 12）

（2）新購車輛（應包含必要之車上設備，包含多卡通電子票證系統、動態資訊顯示系統等）

（3）營運計畫

(4) 其他車上設備（例如無障礙輪椅升降設施）

(5) 養量費用（應說明推估營收與推估成本，並表列計算方式）

6.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程	110 年										累計進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
	工作內容	D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

8.預估 111 年至 113 年新闢路線之購車規劃（應說明新闢路線與既有公車路網之關係）

年度	新闢路線數、 路線性質	購置車 輛數	中央補助需求 經費（元）	地方政府自 籌經費 （元）	業者自籌經 費（元）
111 年					
112 年					
113 年					

(六)客運轉運站與大型候車設施之規劃與建置

1.預期目標與效益（至少含進駐路線數、進出人數/年）

目標年度	110 年	111 年	112 年	113 年
進駐路線數/年				
進出人數/年				

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助之客運轉運中心名稱、位置、營運現況（含服務業者名稱與數量、路線數、班次數）等成果資料。

3.近 5 年轉運站或大型候車設施相關之規劃類型、設計及建置計畫（含改建）說明，其中建置與改善需敘明增建情形及改善場站面積。

4.110 年度轉運站規劃、設計、建置（含改建）計畫說明

- (1) 應說明轉運站或大型候車設施規劃、設計、建置等需求之目的、必要性、急迫性，若超過 2 座以上，請依目標與效益，排序補助之優先順序。
- (2) 針對轉運站或大型候車設施規劃、設計者應說明轉運站設置位置、功能（國道轉市區或市區轉市區）、行經服務路線數、預計轉運站規模（服務月台數）等。
- (3) 針對轉運站或大型候車設施建置者（含改建），除（2）資料外，應另說明有進駐意願之業者、進駐之路線數、土地取得狀況、是否完成細部設計等。
- (4) 計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。
- (5) 客運轉運站或大型候車設施之規劃與建置細目表（請詳列資料，填於附表 13）

5.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計進度 (%)	累計支用金額 (千元)
		D+30	D+60	D+90	D+120	D+150	D+180	D+210	D+240	D+270	D+300		

6.預估 111 年至 113 年轉運站之規劃、設計、建置規劃

年度	轉運站位置	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
111 年			
112 年			
113 年			

(七)建置公車動態資訊系統

1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助公車動態資訊系統情形（至少建置內容與補助經費）

年度	動態資訊系統內容概述	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度公車動態系統需求申請

(1)計畫內容：如強化重要場站或觀光景點，同運具（公路客運）或運具間（鐵公路）轉乘資訊。

(2)補助項目：如公車到站資訊顯示設備、動態資訊系統建置等。

(3)計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。

內容明細	單價	數量	總計	中央補助	地方自籌
總價					

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預估 111 年至 113 年公車動態系統相關計畫

年度	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年		
112 年		
113 年		

(八)建置運輸場站無障礙公共運輸系統

1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助建置運輸場站無障礙公共運輸系統情形（至少含辦理內容與經費）

年度	運輸場站無障礙公共運輸系統內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度公共運輸系統無障礙通用設計需求申請

（1）計畫內容：如計畫整體規劃、計畫項目細節、功能等。

（2）補助項目：如補助項目、經費、設置地點、路線、用地取得（業者意願）、現場照片等相關資料。

（3）計畫經費組成內容與經費配置〔含中央補助金額及地方自籌金額（或業者自籌金額）〕。

內容明細	單價	數量	總計	中央補助	地方自籌
總價					

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預估 111 年至 113 年公共運輸系統無障礙通用設計計畫(請填列於下表)

年度	中央補貼需求經費(元)	地方自籌經費(元)
111 年		
112 年		
113 年		

(九)整體行銷與推廣

1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助公共運輸行銷情形（至少含辦理內容與經費）

年度	行銷內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度公共運輸行銷需求申請

（1）行銷主題：如新闢路線或地方活動。

（2）主要行銷內容明細：公車手冊、海報、網站、其它等，表格不夠請自行延伸。行政費用、文宣抽獎品、媒體露出部分等不列入相關費用。

（2）計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。

內容明細	單價	數量	總計	中央補助	地方自籌
總價					

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預估 111 年至 113 年公共運輸行銷計畫

年度	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年		
112 年		
113 年		

(十)規劃、調查與研究

1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）

2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助公共運輸規劃、調查與研究計畫情形（至少含辦理內容與經費）

年度	規劃、調查與研究內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.請說明近 5 年辦理之公共運輸規劃、調查與研究計畫及後續執行成果

4.110 年度公共運輸規劃、調查與研究計畫說明

（1）應說明公共運輸規劃或研究之目的、必要性、急迫性。

（2）應說明計畫主要規劃或研究內容。

（3）計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。

內容明細	單價	數量	總計	中央補助	地方自籌
總價					

5.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

6.預計 111 年至 113 年公共運輸規劃或研究之計畫

年度	計畫名稱	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

(十一) 基礎公共運輸營運（幸福巴士）服務

1. 社會背景說明

(1) 人口與土地使用特性（需附上鄉鎮鄰里/部落分布圖）

表 1 XXX 年 X 月 XX 鄉人口數及其年齡分布

年齡層	人口數	百分比
學齡前(0-5 歲)		%
國小學齡 06-12 歲		%
國中學齡 13-15 歲		%
高中學齡 16-18 歲		%
19-30 歲		%
31-40 歲		%
41-50 歲		%
51-64 歲		%
65 歲以上		%
總計		%

表 2 XXX 年 X 月 XX 鄉各村落或鄰里人口分布

村落（或鄰里）名稱	人口數	百分比
		%
		%
		%
總計		%

(2) 主要運輸路廊概況（需附上鄉鎮路線圖，並說明主要幹支線道路、與鄰近鄉鎮連結關係）

2. 鄉內公共運輸現況（目前鄉內之各公共運輸資源分布及內容，需附路線名稱、路線圖、路線站點、班次時刻表、載客量）

(1) 公路客運系統概況

(2) 市區客運系統概況

(3) 鄉鎮公所社區巴士概況

(4) 鄉內重要公共運輸場站（臺鐵車站、轉運站）

3. 鄉內其他運輸資源概況（目前鄉內其他在地運輸資源及內容）

- (1) 其他運輸業者（計程車行、租賃車行、遊覽車行）
- (2) 非營利或非政府組織（如社區發展組織或基金會之組織名稱、簡介）

4. 歷年路線營運狀況及檢討改善措施（若為首次申請補助則免）

- (1) 過去基礎運輸服務營運計畫補助情形〔請依最早申請補助時間起填寫於下表(含補助經費)〕

年度	內容概述	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
99 年			
100 年			
101 年			
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

- (2) 歷年路線營運狀況說明

- (3) 改善措施

5. 幸福巴士規劃內容

- (1) 民眾需求調查、鄉內民眾溝通內容及路線公告紀錄
- (2) 路線規劃〔如服務目的（如就醫、就學或基本民行）、路線名稱、設置站點、單程公里數、單程行車時間、班次時刻、營運方式、預計使用運具、路線圖、站點標示及站點經緯度等〕
- (3) 彈性預約規劃（如彈性預約範圍、預約方式及預約條件等並列出行經之村里）
- (4) 營運規劃(如預計營運之單位、使用車種及數量、駕駛人員及來源等)
- (5) 收費標準及收費方式（以使用者付費為原則）
- (6) 成本評估比較（評估結合各種可行資源之成本比較）
- (7) 車輛及駕駛人管理機制（含非營業車輛）
- (8) 資訊揭露及行銷規劃（資訊揭露地點及傳播方式）
- (9) 預期效益及目標（請配合提供質化及量化指標，如運量載客目標、載客班次率等）

6. 110 年度幸福巴士申請補助項目及經費配置

(1) 申請補助項目

甲、購車補助（應提供車輛未稅單價之估價單）

乙、營運補助（應提供申請期間與每車公里合理成本）

● 基礎營運費用

● 營運缺口

丙、站牌建置（需填列附表 8 及附表 9）

丁、載客績效獎勵

(2) 計畫經費配置（中央補助金額、地方自籌金額及其他民間單位自籌金額配置）

補助項目	內容	單價 (元)	數量	單位	總金額 (元)	中央補助 金額 (元)	地方自籌 金額 (元)	其他民間單位 自籌金額 (元)
購車補助								
營運補助								
合計								

7. 其他配合辦理事項（依據幸福巴士計畫之相關規範辦理事項）

8. 後續辦理配套措施（後續永續經營之方式、收費標準、此計畫結束後之調整方式，如調整班次或預約模式等）

9. 110 年度計畫辦理時程規劃（可依實際情形調整）

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

10. 預估 111 年至 113 年幸福巴士營運服務計畫

年度	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年		
112 年		
113 年		

11. 附件（與鄉鎮公所、民眾之溝通會議參與及路線公告相關紀錄）

(十二) 數據蒐集與分析

- 1.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）。
- 2.歷年公運計畫補助（自 106 年起）數據分析與蒐集計畫情形（至少含辦理內容與經費）

年度	數據蒐集與分析 內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

- 3.請說明近 5 年辦理數據分析與蒐集計畫及後續執行成果

4.110 年度數據分析與蒐集計畫說明

- （1）應說明公共運輸數據分析與蒐集之目的、必要性、急迫性。
- （2）應說明計畫主要辦理或相關技術內容。
- （3）計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。

內容明細	單價	數量	總計	中央補助	地方自籌
總價					

5.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千 元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

6.預計 111 年至 113 年公共運輸相關數據分析與蒐集計畫

年度	計畫名稱	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

(十三) 大型活動疏運

- 1.計畫概述（含臨時路線細節及是否通過路線審議）
- 2.預期目標與效益（請配合提供質化及量化指標）
- 3.歷年公運計畫（自 102 年起）補助大型活動疏運之相關計畫（至少含疏運內容與補助經費）。

年度	疏運內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度大型活動疏運需求申請與管制私人運具進出作為

- (1) 計畫內容：如計畫整體規劃、路線、班次等
- (2) 補助項目：如包租車費用、交通資訊揭露、臨時性指標……等
- (3) 相關配套：管制私人運具作為……等
- (3) 計畫經費組成內容與經費配置(含中央補助金額及地方自籌金額)。

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

(十四) 鼓勵公車駛進校園（園區）

- 1.預期目標與效益（請配合提供提昇交通安全與公共運輸載客數之質化與量化指標）
- 2.歷年公運計畫（自 99 年起）補助公車駛進校園（園區）計畫情形（至少含辦理學校、路線與補助經費）

年度	內容概述	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度鼓勵公車駛進校園（園區）計畫需求申請

- （1）計畫內容：如計畫整體規劃、計畫項目細節、路線、班次……等
- （2）補助項目：如車輛購置、營運費用、新闢路線、績效獎勵……等
- （3）相關配套：如後續永續經營或退場之方式、學校（園區）管理私人運具作為……等
- （4）計畫經費組成內容與經費配置〔含中央補助金額及地方自籌金額（或校方自籌金額）〕。

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程	110 年										累計進度（%）	累計支用金額（千元）
	工作內容	D+30	D+60	D+90	D+120	D+150	D+180	D+210	D+240	D+270	D+300		

5.預估 111 年至 113 年鼓勵公車駛進校園（園區）計畫計畫

年度	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年		
112 年		
113 年		

(十五) 績效獎勵計畫

1.預期目標與效益（至少含直接或間接提升公共運輸載客量與轉乘量）

2. 歷年公運計畫（自 102 年起）補助績效獎勵計畫情形

年度	績效獎勵計畫內容概述	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度績效獎勵計畫需求申請說明

- (1) 申請績效獎勵計畫之目的、必要性、急迫性。
- (2) 績效獎勵計畫之獎金辦理方向、具體內容與規劃期程。
- (3) 擬訂抑制私人運具使用之策略並建立逐步推動方式。
- (4) 計畫經費組成內容與經費配置〔含中央補助獎勵金及地方自籌金額（或客運業者自籌）〕。

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預計 111 年至 113 年其它計畫之規劃

年度	績效獎勵計畫	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
111 年			
112 年			
113 年			

(十六) 多元票證系統乘車回饋獎勵機制

- 1.預期目標與效益（至少含直接或間接提升公共運輸載客量與轉乘量）
- 2.歷年公運計畫補助（自 102 年起）相關轉乘優惠或票差補貼等計畫情形

年度	轉乘優惠或票差補貼計畫 內容概述	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度多元乘車回饋獎勵機制計畫需求申請說明

- (1) 現行市區客運收費方式與電子票證使用情形。
- (2) 辦理多元乘車回饋獎勵機制計畫之目的、必要性、急迫性。
- (3) 具體推動方式與辦理期程。
- (4) 擬訂抑制私人運具使用之策略並建立逐步推動方式。
- (5) 計畫經費組成內容與經費配置（含中央補助金額及地方自籌金額）。

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千 元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預計 111 年至 113 年多元乘車回饋獎勵機制計畫之規劃

年度	多元乘車回饋獎勵機 制計畫	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

(十七) 汽車客運業營運服務品質提升

- 1.預期目標與效益（請配合提供提昇交通安全與公共運輸載客數之質化與量化指標）
- 2.歷年公運計畫（自 102 年起）補助相關汽車客運業營運服務品質提升等計畫情形（含提升行車安全之相關設備等）

年度	汽車客運業營運服務品質 提升計畫內容概述	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
102 年			
103 年			
104 年			
105 年			
106 年			
107 年			
108 年			
109 年			

3.110 年度汽車客運業營運服務品質提升計畫需求申請說明

- (1) 現行所轄客運業者辦理營運服務品質提升情形。
- (2) 辦理汽車客運業營運服務品質提升計畫之目的、必要性、急迫性。
- (3) 說明具體辦理內容、推動方式與規劃期程。
- (4) 說明於計畫辦理結束後，持續精進之相關作為。
- (5) 計畫經費組成內容與經費配置〔含中央補助金額及地方自籌金額（或客運業者自籌金額）〕。

4.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

5.預計 111 年至 113 年汽車客運業營運服務品質提升計畫之規劃

年度	多元乘車回饋獎勵機 制計畫	中央補貼需求經費 (元)	地方自籌經費 (元)
111 年			
112 年			
113 年			

(十八) 其它公路公共運輸服務亮點計畫

1.預期目標與效益（至少含直接或間接對公路公共運輸涵蓋率、市占率、載客量、滿意度或碳排減量值有效益、及有助於公共汽車客運業受僱員工數、滿足弱勢族群使用公共運輸等）

2.110 年度其它計畫需求申請說明

（1）應說明計畫之目的、必要性、急迫性。

（2）應說明計畫之主要內容、數量。

（3）計畫經費配置（經費組成內容）。

3.110 年度計畫辦理時程規劃

項次	時程 工作內容	110 年										累計 進度 (%)	累計支 用金額 (千元)
		D+ 30	D+ 60	D+ 90	D+ 120	D+ 150	D+ 180	D+ 210	D+ 240	D+ 270	D+ 300		

4.預計 111 年至 113 年其它計畫之規劃（請填列於下表）

年度	計畫名稱	中央補貼需求經費（元）	地方自籌經費（元）
111 年			
112 年			
113 年			

捌、計畫預審相關紀錄

※針對召開之縣市諮詢委員會，至少提供歷次會議紀錄、委員對於各項計畫建議等資訊。

玖、若提案單位為民間團體應再檢附經費收支預算表(如下)：

經費收支預算表				
受補（捐）助民間團體：				
補助項目及計畫：				
單位：新臺幣元				
支出項目	補助金額		自籌金額	總計
	公路總局	其他機關		
人事費				
：				
：				
業務費				
：				
：				
設備費				
合計				
比例	(%)	(%)	(%)	(%)

填表說明：

- 1、同一案件向二個以上機關提出申請補（捐）助，應列明全部經費內容，及向各機關申請補（捐）助之項目及金額。
- 2、如單一品項金額超過十萬元，請補充說明其明細內容。
- 3、本表如有未盡事宜，請依「交通部對所屬機關辦理民間團體及個人補（捐）助業務督導考核要點」辦理。

壹拾、其他足以證明執行能力或者執行成效之文件

壹拾壹、 績效評估指標與共通性指標

本指標之主要目的，主要係為協助各直轄市或縣（市）政府提出共通性之比較標準，另本指標為「公路公共運輸服務升級計畫（110 年-113 年）」之指導原則中，被列入為各直轄市或縣（市）政府、公路公共運輸主管機關於提報計畫時必須填列、也用作為評估公路公共運輸服務供給與需求之整體指標。目前交通部統計處業針對供需指標、依據各直轄市或縣（市）政府之情形進行統計，並將爭議性較小之重要供給與需求情形公布於統計網之中。

隨著公共運輸計畫逐步進入穩定發展情形，各計畫申請單位有必要了解目前所管區域公共運輸之供給與需求情形。因此，透過預算分配比例、公路公共運輸之供給情形（如路線數、營業里程、班次數、延車公里數）、事故統計資料以及公路公共運輸之需求情形（如載客人數、延人公里數）等情形進行比較，即可更為了解各地方經過公運計畫與地方努力下，公共運輸之供需差異，以視為後續改善之方向。

縣（市）績效評估參數

一、可用性

市區客運 路線總數	市區客運 車輛數	市區客運 期末營業里程	市區客運 總班次數

二、可及性

項目	可及性
大眾運輸 涵蓋人口數	*計算路線沿線 500 公尺範圍、或站牌為中心、方圓 500 公尺內之可服務人口數。(建議依據路線發車密度訂定不同涵蓋範圍)

三、經濟面

年度	公共運輸補助（貼）佔直轄市或縣（市）政府總預算之金額	
	資本性（門）	經常性（門）
98		
99		
100		
101		
102		
103		
104		
105		
106		
107		
108		
109		

經常性補助：包含營運虧損、轉乘優惠、票差優惠、社會福利等

四、安全面

年度	直轄市或縣（市）政府轄區內車禍件數及死傷人數							
98	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
99	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
100	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
101	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
102	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
103	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
104	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷

105	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
106	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
107	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
108	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
109	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
年度	直轄市或縣（市）政府轄區內市區客運車禍件數及死傷人數							
98	件	死	傷					
99	件	死	傷					
100	件	死	傷					
101	件	死	傷					
102	件	死	傷					
103	件	死	傷					
104	件	死	傷					
105	件	死	傷					
106	件	死	傷					
107	件	死	傷					
108	件	死	傷					
109	件	死	傷					
年度	直轄市或縣（市）政府轄區內未來預估車禍件數及死傷人數							
110	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷
111	汽車	件	死	傷	機車	件	死	傷

五、營運面

年度	市區客運載客總人次 數（含市區客運包租 車及鄉鎮營運巴士）	市區客運載客總延 人公里數	市區汽車客運總延車 公里數
98			
99			
100			
101			
102			
103			
104			
105			
106			
107			
108			
109			

六、人力資源政策和內部管理

附件四

公路公共運輸服務升級計畫經費核撥處理原則

一、經費補助原則、項目、範圍及比例：

- (一) 各計畫之核定原則、補助項目標準及上限依當年度規定辦理，核定補助金額以各補助項目之申請金額乘規定之補助比例，並與補助金額上限兩者取低值；有關前述之補助比例依「交通部公路總局執行公路公共運輸服務升級計畫（一一〇－一一三年）補助作業注意事項」第五點規定辦理。
- (二) 市區汽車客運業營運虧損補貼，視各級政府實際需求及中央預算編列情形，酌予分配，且不超過大眾運輸事業補貼辦法第十九條規定之比例。
- (三) 與計畫內容直接相關之空污費、線補費、臺灣本島至離島地區運費，或經本局核定之其他費用，如可提出相關單據者，得納入本計畫補助範圍。用地經費、工程管理費、補助設施之後續維運費用、得扣抵銷貨稅額之營業稅，不得納入本計畫補助範圍，倘已涵蓋在採購契約價金之內者，核撥經費時該部分價金將不予認列；惟如有特殊情況，經專案報准核定者不在此限。

二、各項計畫除不可抗力因素外，應依下列原則辦理：

- (一) 經核定之補助案件，執行單位均應於規定期限內完成發包作業。
- (二) 經核定之補助案件，除已發生契約責任，並有特殊原因，於規定期限內提出申請，經權責機關核准者，同意保留至次一年度繼續執行外，餘各項補助案件均應於預算年度十二月十五日前完成驗收並向本局申請結報請款，否則得撤銷補助，原核定之補助經費將逕繳國庫。市區汽車客運業營運虧損補貼，

及其他已明定不得保留至次一年度繼續執行之補助案件，概不受理預算保留之申請。

- (三) 各執行單位未依核定時程辦理者，得視執行情形調整補助額度，或撤銷原核定之補助。經調整或撤銷補助者，應繳回已核撥之補助經費，業已發生權責或支付廠商費用，應由受補助之執行單位自行籌措支應。
- (四) 經核定之補助案件，倘有全部或一部分無法執行者，執行機關應於規定之發包作業期限內，將無法執行部分之補助經費主動回流本局再為利用。倘有延誤導致經費繳返國庫者，同一補助案件將不再補助，並得暫停核定該執行機關次年度同一類型之補助案件。

三、經費核撥原則

- (一) 申請補助案件之總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、其他經費來源(如區域中心或客運業者自籌)金額，應本於誠信原則規劃，於需求申請書分別載明。
- (二) 經核定之補助案件，應於定稿計畫書載明確定之總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額及其他經費來源金額。其中，中央補助金額及其占總預算金額之比例，以不高於核定之金額、比例為限。同一補助案件有多個子項目時，應分別載明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額及其他經費來源金額。倘實際執行(如招標公告)之總預算金額與定稿計畫書所載不符，且未能提出合理說明者得撤銷補助。
- (三) 實際核撥金額計算方式如下：
 - 1. 除中央補助金額、地方政府自籌金額外，無其他經費來源者，為「契約金額 $\times$ 中央補助金額 $\div$ (中央補助金額+地方政府自籌金額)」。

政府自籌金額明定為定額者，為「契約金額－地方政府自籌金額」。

2. 除中央補助金額、地方政府自籌金額外，尚有其他經費來源者，為「 $\text{契約金額} \times \text{中央補助金額} / (\text{中央補助金額} + \text{地方政府自籌金額} + \text{其他經費來源金額})$ 」。但地方政府自籌金額明定為定額者，為「 $(\text{契約金額} - \text{地方政府自籌金額}) \times \text{中央補助金額} / (\text{中央補助金額} + \text{其他經費來源金額})$ 」。其他經費來源金額明定為定額者，為「 $(\text{契約金額} - \text{其他經費來源金額}) \times \text{中央補助金額} / (\text{中央補助金額} + \text{地方政府自籌金額})$ 」。地方政府自籌金額、其他經費來源金額皆明定為定額者，為「 $\text{契約金額} - \text{地方政府自籌金額} - \text{其他經費來源金額}$ 」。
3. 若核定之補助案件(項目)無地方政府自籌金額，則依「 $\text{契約金額} \times \text{該案件(項目)之補助比例}$ 」計算，但不得逾核定補助金額。
4. 上開中央補助金額、地方政府自籌金額、其他經費來源金額以備查之定稿計畫書所載金額為準。
5. 得納入本計畫補助範圍之費用，應計入上開契約金額；不得納入本計畫補助範圍之費用，應排除於上開契約金額。契約金額倘逾本局備查之定稿計畫書所載總預算金額，經提出合理說明者，以定稿計畫書所載總預算金額為上限計算之。

(四) 請款期別、時機及比例：

1. 市區汽車客運業營運虧損補貼，分二期請款。第一期為當年度五月底前，請領前一年度十一月至當年度四月之虧損補貼金額，請領實際應核撥金額之百分之五十，並以核定金額之百分之五十為上限。第二期為當年度十二月十日前請領當年度

五月至十月之虧損補貼金額，請領實際核撥金額之所餘款項。

2. 屬基本維運性質之案件，比照前日期程及比例辦理。但有業務執行經費需求者，得依實際達成付款條件，向本局申請撥付。
3. 前二目以外之案件，原則分二期請款。第一期款於補助案件完成發包作業或依程序發生債務或契約責任之日起十五個工作日內，請領核定補助金額之百分之三十；第二期款為結算驗收證明書填發或免填結算驗收證明書案件確認辦理完竣之日起十五個工作日內，請領核定補助金額之所餘款項。但受補助單位因履行契約付款條件，所請領之第一期款已不足支應，得於執行進度達百分之四十或期中報告核定之日起十五個工作日內，檢附相關資料(如驗收紀錄等佐證資料)，請領核定補助金額之百分之四十。
4. 補助民間團體之計畫以執行完成後一次請款為原則，惟經公路總局審認已完成階段性執行工作或績效目標者，得分階段申請補助金額。

四、本計畫補助(貼)業者相關款項，應依所得稅法第八十九條第三項規定，由接受補助之執行單位列單申報主管稽徵機關及填發免扣繳憑單。

五、對於本計畫之個別補助項目，得另訂作業規定。辦理各該補助項目之經費核撥時，優先適用各該作業規定；其未明定事項，依本原則辦理。

附件五

○縣(市)接受中央計畫型補助款納入預算證明

補助機關	交通部公路總局			
核定日期文號	中華民國 年 月 日 字第 號函			
補助計畫名稱	計畫編號 計畫名稱 (依核定補助函所載填寫)			
納入歲出預算金額(大寫)	補助款		分擔款	
納入歲出預算機關				
納入歲出預算情形	補助款		分擔款	
	年度別		年度別	
	預算別	☐ 總預算／ ☐ _____特別預算	預算別	☐ 總預算／ ☐ _____特別預算
		☐ 總預算第_____次追加減預算		☐ 總預算第_____次追加減預算
		☐ _____特別預算第_____次追加減預算		☐ _____特別預算第_____次追加減預算
	☐ _____附屬單位預算		☐ _____附屬單位預算	
	☐ 業經本縣(市)議會以__年__月__日_____字第_____號函同意以墊付款先行支用		☐ 業經本縣(市)議會以__年__月__日_____字第_____號函同意以墊付款先行支用	
	備註			

機關首長職銜簽字章

機 關

中華民國○年○月○日

附件六

(受補助機關全銜) 執行交通部公路總局補助案件請款說明表

補助案件名稱	(依核定補助函所載填寫)		補助案件編號	(依核定補助函所載填寫)	
核定補助函	(核定機關全銜) 年 月 日 字第 號函				
定稿計畫備查函	(備查機關全銜) 年 月 日 字第 號函				
其他相關函件	(事由)	(核定機關全銜) 年 月 日 字第 號函			
	(事由)	(核定機關全銜) 年 月 日 字第 號函			
補助案件之執行方式	☐ 政府採購法：核銷結案時應檢附驗收紀錄或驗收結算證明書。 ☐ 其他(請敘明執行方式及依據：_____)。				
納入預算證明或墊付款核定通知／代收代付	☐ 納入預算證明； ☐ (立法機關同意墊付函) 年 月 日 字第 號函； ☐ 代收代付憑證留存：_____ (留存機關名稱) ☐ 納入基金預算				
定稿計畫確定之金額；% (比例取小數點二位四捨五入)	總預算金額 a=b+c+d	元(100%)	地方政府自籌金額 c	元()%(定額自籌： ☐ 是 ☐ 否)	
	中央補助金額 b	元()%	其它經費來源金額 d	元()%(定額來源： ☐ 是 ☐ 否)	
完成發包日期	年 月 日	合約規定完工日期	年 月 日	實際完工日期	年 月 日
原始契約金額 (或營運虧損金額)	(契約名稱)	總金額(結算金額)	元	認列金額	元
	(契約名稱)	總金額(結算金額)	元	認列金額	元
得納入補助範圍之其他費用金額	(單據名稱)	總金額	元	認列金額	元
	(單據名稱)	總金額	元	認列金額	元
認列之契約金額總數	(原則上應為上開各項契約、單據認列金額之加總，但不得超過定稿計畫書所載總預算金額)				元
公路總局實際核撥金額	〔認列之契約金額總數 × (中央補助金額 ÷ 總預算金額)〕 =				元
已核撥金額及函件 (尚未核撥之期別免填)	第一期	(核撥機關全銜) 年 月 日 字第 號函			元
	第二期	(核撥機關全銜) 年 月 日 字第 號函			元
本次請款期別	第 期	請款比例	百分之	本次請領數	元
備註					

* 每一補助案件填列一張。同一補助案件有多個子項目時，應分別填列。

填表人

業務主管

主辦會計

機關首長

附件七之一

(機關全銜)

☐財物☐工程☐勞務結算驗收證明書

填發日期： 年 月 日

案號及契約號		廠商名稱			
標的名稱及數量摘要					
採購金額	☐ 未達公告金額 ☐ 公告金額以上未達查核金額 ☐ 查核金額以上未達巨額 ☐ 巨額				
履約期限	履約地點				
完成履約日期	開始驗收日期	驗收完畢/驗收合			
履約逾期總天	不計違約金天	應計違約金天			
逾期違約金	其他違約金				
契約金額					
增減價款	次別	第 1 次	第 2 次	合 計	
	類別	金 額	簽准日期或核准		金 額
	增加金額				
	減少金額				
驗收扣款		(不包括逾期違約金及其他違約金)			
結算總價 (金額中文大寫)					
驗收意見					
承辦單位主管及人員簽章	本機關監驗人員簽章	上級機關監驗人員簽章或授權自辦文號	主 驗 人 員 簽 章	(機關印信)	
		(未達查核金額者免)			

說明：

- 一、本證明書已含有結算內容者，得免附具「結算明細表」，以資簡化；依實做數量或自行購料僱工辦理者，應附具「結算明細表」。
- 二、本證明書份數請各機關自行依需要備具，例如由主辦機關自存、送主(會)計單位製作憑證之用、報上級機關備查、交廠商收執。
- 三、「驗收完畢/驗收合格日期」，指政府採購法第73條所定「驗收完畢」之日期，亦即參加驗收人員於驗收紀錄會同簽認廠商履約與約、圖說、貨樣規定相符時之日期。惟其屬減價收受者，指依政府採購法第72條第2項報經上級機關核准(查核金額以上)或經機關首長或其授權人核准(未達查核金額)之日期。
- 四、「逾期違約金」及「其他違約金」以預算外或營業外收入處理，不必扣抵結算總價；「其他違約金」，指例如政府採購法施行細則第98條第2項所定之減價收受懲罰性違約金。
- 五、「結算總價」之計算方式為「契約金額」加「增加金額」減「減少金額」減「驗收扣款」。至主辦機關供給材料及管理費或作業費等契約以外之各項支出均不必合併結算。
- 六、本證明書所定欄位如不敷使用，得新增其他欄位或增補續頁。
- 七、本證明書原則不得塗改，並應循公文處理程序簽核後加蓋驗收機關印信；供機關自存者，得免加蓋機關印信。

附件七之二（民間團體使用）

（民間團體全銜） ☐財物☐工程☐勞務結算驗收證明書

補助機關：（機關全銜）

填發日期： 年 月 日

案號及契約號		廠商名稱				
標的名稱及數量摘要						
採購金額		☐ 未達公告金額 ☐ 公告金額以上未達查核金額 ☐ 查核金額以上未達巨額 ☐ 巨額				
履約期限		履約地點				
完成履約日期		開始驗收日期		驗收完畢/驗收合格日期		
履約逾期總天數		不計違約金天數		應計違約金天數		
逾期違約金		其他違約金				
契約金額						
增 減 價 款	次別 類別	第 1 次		第 2 次		合 計
		金 額	簽准日期或核准文號	金 額	簽准日期或核准文號	
	增加金額					
	減少金額					
驗 收 扣 款		(不包括逾期違約金及其他違約金)				
結 算 總 價 (金額中文大寫)						
驗收意見						
承辦單位主管及人員簽章		監驗人員簽章		主驗人員簽章		
(民間團體印信)						
補助機關 專用 (請核章)		監驗人員 ☐ 實地監驗 ☐ 書面審核監驗		單位主管		
				機關長官		

說明：

- 一、民間團體接受機關補助辦理採購，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，應依政府採購法第 4 條及其施行細則等相關規定受該機關之監督，故民間團體於辦理驗收時應事先書面通知補助機關辦理監驗。(行政院公共工程委員會 89 年 8 月 29 日 (89)工程企字第 89022888 號函)
- 二、本證明書已含有結算內容者，得免附具「結算明細表」，以資簡化；依實做數量或自行購料僱工辦理者，應附具「結算明細表」。
- 三、本證明書份數請各機關自行依需要備具，例如由主辦機關自存、送主(會)計單位製作憑證之用、報上級機關備查、交廠商收執。
- 四、「驗收完畢/驗收合格日期」，指政府採購法第 73 條所定「驗收完畢」之日期，亦即參加驗收人員於驗收紀錄會同簽認廠商履約與契約、圖說、貨樣規定相符時之日期。惟其屬減價收受者，指依政府採購法第 72 條第 2 項報經上級機關核准(查核金額以上)或經機關首長或其授權人核准(未達查核金額)之日期。
- 五、「逾期違約金」及「其他違約金」以預算外或營業外收入處理，不必扣抵結算總價；「其他違約金」，指例如政府採購法施行細則第 98 條第 2 項所定之減價收受懲罰性違約金。
- 六、「結算總價」之計算方式為「契約金額」加「增加金額」減「減少金額」減「驗收扣款」。至主辦機關供給材料及管理費或作業費等契約以外之各項支出均不必合併結算。
- 七、本證明書所定欄位如不敷使用，得新增其他欄位或增補續頁。
- 八、本證明書原則不得塗改，並應循公文處理程序簽核後加蓋驗收機關印信；供機關自存者，得免加蓋機關印信。

附件八之一（政府機關使用）

交通部公路總局補助經費收支結算表

受補助機關(構)單位：

原始憑證留存單位：

計畫名稱：計畫編號 計畫名稱 （依核定補助函所載填寫）

單位：新臺幣元

會計傳票編號	支出用途摘要	金額	經費來源	備註
(支出憑證編號)	(請依契約或權責文件所載支出用途填寫)		核撥機關全銜 年 月 日 字第 號函撥付	
			本次請領	
		合計		

填表人

業務主管

主辦會計

機關長官

1. 本案補助經費已收入_____元。
2. 實際支出_____元。
3. 尚結餘_____元辦理繳回；或請補撥_____元。
4. ☐納入預算年度：_____年度；☐代收代付—原始憑證留存。

填表說明：

- 1、採代收代付原始憑證留存受補助單位，支出憑證黏存單請依序編號彙集成冊，並同步填寫本表「會計傳票編號」欄，俾憑勾稽查對；受補助機關(構)已納入預算，相關原始憑證請自行留存備供審計單位審查。
- 2、請於公路總局核定結案期限前辦理核銷，檢附請款收據、執行成果及驗收結算證明等文件，俾利考核執行績效，如有結餘款亦應一併繳回公路總局。
- 3、請依「政府支出憑證處理要點」等規定及公路總局核定補助項目確實執行，如非屬核定項目或核有不合常理之支出及未依政府採購法等相關規定辦理採購者，將逕予剔除，不予補助。

附件八之二（民間團體使用）

經費收支結算表

受補(捐)助民間團體：

補助項目及計畫：計畫編號 計畫名稱 （依核定補助函所載填寫）

單位：新臺幣元

支出項目	核定預算		補助金額		自籌金額 E	結算金額 $F=(C+D+E)$	預算 餘額 $G=A-F$	公路總局	
	總額 A	公路 總局 B	公路 總局 C	其他 機關 D				增減數 $H=B-C$	增減 比例 $(H/B)\%$
人事費									
：									
：									
業務費									
：									
：									
設備費									
合計									

填表人

業務主管

主辦會計

負責人

填表說明：

- 1、各項支出應依公路總局核定項目確實執行，如非屬核定項目或核有不合常理之支出及未依政府採購法等相關規定辦理採購者，將逕予剔除，不予補助。
- 2、結報時所檢附之支出憑證應依「政府支出憑證處理要點」規定辦理，並請詳列支出用途及全部實支經費總額，同一案件由二個以上機關補（捐）助者，應列明各機關實際補（捐）助金額。
- 3、本表如有未盡事宜，請依「交通部對所屬機關辦理民間團體及個人補(捐)助業務督導考核要點」辦理。

附件九(民間團體使用)

支出憑證明細表

受補(捐)助民間團體：

補助項目及計畫：計畫編號 計畫名稱 (依核定補助函所載填寫)

單位：新臺幣元

憑證編號	支出用途摘要	金額	經費來源	備註
(支出憑證編號)	(請依契約或權責文件所載支出用途填寫)		核撥機關全銜 年 月 日 字第 號函撥付	
			本次請領	

填表人

業務主管

主辦會計

負責人

填表說明：

- 1、支出憑證黏存單請依序編號彙集成冊，並同步填寫本表「憑證編號」欄，俾憑勾稽查對。
- 2、結報時所檢附之支出憑證應依「政府支出憑證處理要點」規定辦理，並請詳列支出用途及全部實支經費總額。
- 3、受補(捐)助之民間團體及個人申請支付款項時，應本誠信原則對所提出支出憑證之支付事實及真實性負責，如有不實，應負相關責任。