

附件二

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	<p>一、補助規範</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>二、補助基準</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第十九條規定辦理。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
市區汽車客運業營運虧損補貼－移撥路線	<p>一、各地方原屬公路汽車客運業，因改制或路線性質屬市區汽車客運而移撥之路線者，在財劃法尚未修訂前，其營運虧損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舊換新	<p>一、補助規範</p> <p>(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</p>

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) 依本計畫所定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：每輛以新臺幣二百二十三萬六千元為補助上限。
- (二) 乙類低地板大客車：每輛以新臺幣一百八十二萬元為補助上限。
- (三) 甲類普通大客車：每輛以新臺幣八十一萬二千元為補助上限。
- (四) 乙類普通大客車：每輛以新臺幣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，每輛以新臺幣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，每輛以新臺幣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，每輛以新臺幣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

	<p>(學)路線為主軸，補助比照甲類低地板大客車。</p> <p>(八) 七至九人座小型車：每輛以新臺幣五十九萬九千元為補助上限。</p> <p>三、離島地區補助車輛類型與金額</p> <p>(一) 甲類低地板大客車：每輛以新臺幣五百一十六萬八千元為補助上限。</p> <p>(二) 乙類低地板大客車：每輛以新臺幣四百三十一萬七千元為補助上限。</p> <p>(三) 甲類普通大客車：每輛以新臺幣四百二十四萬九千元為補助上限。</p> <p>(四) 乙類普通大客車：每輛以新臺幣三百六十一萬元為補助上限。</p> <p>(五) 甲類無障礙大客車：單側配置一套輪椅升降台者，每輛以新臺幣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，每輛以新臺幣五百一十六萬九千元為補助上限。</p> <p>(六) 乙類無障礙大客車：配置一套輪椅升降台，每輛以新臺幣四百零八萬元為補助上限。</p> <p>(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。</p> <p>(八) 七至九人座小型車：每輛以新臺幣九十七萬九千元為補助上限。</p> <p>四、無障礙車輛輪椅升降設備以第一套新臺幣四十七萬元、第二套新臺幣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，每套增加補助新臺幣一萬元。</p> <p>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。</p> <p>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</p>
--	---

	<p>請款時檢附抽查作業之佐證資料。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>市區汽車客運業營運及服務評鑑</p>	<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：</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）。 6.無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全。 7.駕駛路口停讓動作落實情形。 <p>(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。</p>

	<p>(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。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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) 未達一百條路線者，以「新臺幣二十萬元+路線數×新臺幣一萬元」核定補助，並以新臺幣一百二十萬元為補助上限。</p> <p>(三) 一百條路線(含)以上，以新臺幣一百二十萬元為補助上限。</p>
<p>構建 候車、態 亭靜、智 及慧 站牌 等 車 候 設 施</p>	<p>通 案 性 補 助 規 範</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、候車椅設計及建置亦同。</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>五、依本計畫所定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>候 車 亭</p> <p>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，及預留後續擴充設至動態資訊之空間。</p> <p>二、無動態資訊設備者每座以新臺幣三十萬元為補助上限(含設計與監造費)；具動態資訊設備之智慧候車亭則每座以新臺幣三十四萬五千元為補助上限(含設計與監造費)。</p>

候車椅	<p>一、補助於無足夠腹地建置車亭之區域，其設施應具備合理候車環境，提供方向指南、城市訊息等。</p> <p>二、每座以新臺幣一萬二千元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
太陽能(或感應式)照明設備	<p>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。</p> <p>二、裝置於候車亭者：每座以新臺幣五萬四千元為補助上限（含設計與監造費）。</p> <p>三、裝置於無電力供應之站牌者：每座以新臺幣四千元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
智慧型站牌及面板	<p>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。</p> <p>二、應具備提供車輛動態資訊之功能。</p> <p>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。</p> <p>四、每座以新臺幣十二萬元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
車站附掛式 LED	<p>一、應以附設於車站站體為原則。</p> <p>二、應具備提供車輛動態資訊之功能。</p> <p>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。</p> <p>四、每座以新臺幣四萬五千元為補助上限（含設計與監造費）。</p> <p>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，每座以新臺幣六萬五千元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
靜態集中式站牌	<p>一、每座至少可顯示四條路線資訊。</p> <p>二、附設於無電力設備處所。</p>

	<p>三、每座以新臺幣九千元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
<p>傳統 站牌</p>	<p>一、佈設於全無電力之單一路線或偏遠路線。 二、每面以新臺幣二千八百元為補助上限（含設計與監造費）。</p>
<p>新闢路線增加供給</p>	<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> <ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>（二）需滿足營運效率</p> <p>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」。</p> <p>（三）需滿足合理申請</p>

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新臺幣二百萬元為補助上限，並依本計畫所定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

	<p>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。</p> <p>四、營運條件（僅申請購車補助者）</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。</p> <p>（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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>客運轉運站與大型候車設施之建置</p>	<p>一、補助類型</p> <p>（一）新建大型候車設施</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。

(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。
- 4.應規劃預留設置停車場充電樁空間。

(三) 既有大型候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) 依本計畫所定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

	<p>以每平方公尺新臺幣一萬七千六百零七元為補助上限。</p> <p>(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新臺幣三萬五千三百二十一元為補助上限。</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，得補助修繕經費，補助基準依遮蔽面積計算，每平方公尺新臺幣九千二百六十九元為補助上限，並以補助一次為限。</p> <p>(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，每平方公尺新臺幣九千二百六十九元為補助上限，並以補助一次為限。</p> <p>(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。</p> <p>(七) 因應新冠肺炎疫情影響工程成本，中華民國一百零九至一百十年已核定且尚執行中之轉運站案件，補助經費以每平方公尺新臺幣三萬一千九百三十元為補助上限。</p>
<p>建置公車動態資訊及相關應用系統</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 動態資訊系統查詢介面（或 APP）之開發費用。</p> <p>(二) 介接動態相關平台與系統之介接費用。</p> <p>(三) 建置動態資訊系統後端平台或預約共享媒合平台。</p> <p>(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）。</p> <p>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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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) 車上動態資訊設備（含車機設備、站名顯示或播報系</p>

	<p>統、數位式行車紀錄器)每套以新臺幣一萬五千元為補助上限。</p> <p>(三)補助金額以每案新臺幣二百萬元為上限。</p>
<p>多元票證系統整合與推廣</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一)建置多元票證系統設備。</p> <p>(二)公路公共運輸轉乘(公車端)優惠。</p> <p>(三)公路公共運輸激勵機制之回饋。</p> <p>(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。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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」。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一)依本計畫所定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)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。</p>

	<p>(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,每年以新臺幣五百萬元為補助上限。</p> <p>(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,每年以新臺幣五百萬元為補助上限。</p> <p>(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,每年以新臺幣二百五十萬元為補助上限;補助比例以百分之五十為限。</p> <p>(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。</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>
<p>建置無障礙公路公共運輸環境</p>	<p>一、補助規範</p> <p>(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)。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 地方政府依本計畫所定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。</p> <p>(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,每平方公尺新臺幣九千二百六十九元為補助上限,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。</p> <p>(三) 單項無障礙設施補助類型與金額:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.活動式斜坡板:每式以新臺幣一萬八百元為上限。 2.無障礙標誌:貼紙型以每張新臺幣四百五十元為上限;

	<p>壓克力面板型以每面新臺幣九百元為上限。</p> <p>3.廁所內設施：L 型扶手以每座新臺幣二千五百二十元為上限；活動型扶手以每座新臺幣四千三百二十元為上限；防水無線型求助鈴以每式新臺幣九千元為上限；一般拉線型求助鈴以每式新臺幣五千四百元為上限；可調式靠背以每式新臺幣二千七百元為上限；門檻去除以每式新臺幣一萬三千五百元為上限；門扇擴大以每式新臺幣一萬八百元為上限。</p> <p>4.月台閘門門寬擴大每式以新臺幣四千五百元為上限。</p>
<p>整體行銷與推廣</p>	<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（例如公共運輸日等）。</p> <p>(三) 舉辦觀摩會或成果展。</p> <p>(四) 辦理優良駕駛人員獎勵或考核評比。</p> <p>(五) 公共運輸深耕教育活動（公共運輸道安扎根計畫）。</p> <p>(六) 其他與整體行銷有關之活動或相關優惠。</p> <p>二、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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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) 每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p>
<p>規劃、調查與研究</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 整體規劃與研究</p> <p>1. 整體運輸規劃。</p> <p>2. 縣市合併、升格或改制之整體規劃另予考量。</p>

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）無障礙服務及性平友善度調查(每二年辦理一次)

1.本項調查以秘密客及實地訪查為原則，以確實了解客運業者落實無障礙服務與性別平等情形。

2.針對調查結果提案單位應進行分析檢討，以督促客運業者改善及相互觀摩學習。

（五）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。

	<p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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) 各類補助類型每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p> <p>(三) 整合型計畫每案以新臺幣三百萬元為補助上限。</p>
<p>基礎公共運輸營運服務 (幸福巴士)</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 有助於提升內政部定義之偏鄉地區涵蓋率之路線。</p> <p>(二) 已停駛且無業者接駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(三) 即將停駛之偏遠補貼路線。</p> <p>(四) 地方政府擬新闢惟業者無經營意願之偏遠路線。</p> <p>(五) 都會區末端需求反應式運輸模式。</p> <p>(六) 有彈性預約之需求路線。</p> <p>(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。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>

備查。

- (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、請款及查核。
- (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、營運收入等）填報至本局指定之網址或信箱，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。

三、補助基準

- (一) 依本計畫所定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」離島地區補助基準。
- (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等，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，以營運成本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，以營運成本扣除營運收入後核定補助上限。

	<p>(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，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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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)次前十五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。</p> <p>(九) 預約平台系統補助金額以新臺幣一百萬元為上限，行銷費用以新臺幣二十萬元為上限，其它項目及額度參照本計畫項目規定辦理。</p> <p>(十) 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。</p>
數據蒐集與分析	<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(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。</p> <p>(二) 整合化多元票證資料蒐集與應用。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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</p>

	<p>透通性及可操作性。</p> <p>(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「電子票證資料增值應用分析之研究及示範計畫」之研究內容。</p> <p>(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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p> <p>(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新臺幣二十萬元為補助上限，每路線驗票機修改設定費用以新臺幣一千二百五十元×路線數(正副線分開計算)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。</p>
<p>大型活動疏運</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 補助市區汽車客運及其他客運業包租出租費用。</p> <p>(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。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(四) 應於結案報告說明接駁公共運輸配套措施(如接駁公</p>

	<p>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。</p> <p>三、補助基準</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，依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每年以新臺幣六百萬元為補助上限。</p> <p>(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，則依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每年以新臺幣六百萬元為補助上限。</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配套費用，依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p>
<p>鼓勵公車駛進校園(園區)</p>	<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(園區路線不適用)。</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，由主管機關自籌經費辦理。</p> <p>(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</p>

得視情況查驗多元票證刷卡紀錄等科學佐證資料。

(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)×班次×營運里程，並依本計畫所定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)×班次×營運里程，並扣除營運收入後，依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率核定補助上限。

(三) 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。

(四) 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×新臺幣十萬元。

<p>績效獎勵計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 市區客運載客量績效獎勵。</p> <p>(二) 公路客運路線每班次載客量績效獎勵。</p> <p>(三) 市區客運移撥路線每班次載客量績效獎勵。</p> <p>(四) 市區汽車客運業營運虧損精進獎勵</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 市區客運載客量績效獎勵</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 2.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。 3.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。 4.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。 5.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條之二遭處之罰鍰。 6.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新臺幣一千萬元為補助上限。 <p>(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</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.市區客運部分依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範核定補助比例。 2.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。 3.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
---------------	---

	<p>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)</p> <p>4.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新臺幣一千萬元為補助上限。</p> <p>5.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。</p> <p>(三) 市區汽車客運業營運虧損精進獎勵</p> <p>1.依本計畫所定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>2.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。</p> <p>3.當年度補助總金額以新臺幣一千萬元為補助上限。</p> <p>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條之二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。</p>
<p>汽車客運業服務品質及行車安全之提升</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 行車安全管理相關設備。</p> <p>(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。</p> <p>(三) 其他與服務品質及行車安全有關之公共運輸計畫。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定地方政府各財力等級之自籌款比率規範</p>

	<p>核定補助比例。</p> <p>(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新臺幣三百萬元為上限。</p> <p>(三) 其餘補助類型，每案以新臺幣二百萬元為補助上限。</p> <p>(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。</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>
<p>競爭型亮點計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(四) 無人自動駕駛公車之車體購置及養量費用。</p> <p>(五) 打造高潛力觀光客運路線等相關辦理項目所需費用。</p> <p>(六) 其他公路公共運輸競爭型亮點計畫。</p> <p>二、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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。</p> <p>(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。</p>

<p>其他輔助公路公共運輸計畫</p>	<p>一、補助類型</p> <p>(一) 成立公路公共運輸專案辦公室。</p> <p>(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。</p> <p>(三) 抑制私人運具作為所衍生之費用。</p> <p>(四) 導入企業社會責任，尋求企業認養當地公運建設計畫。</p> <p>(五) 其他輔助公路公共運輸環境改善或提升計畫。</p> <p>二、補助規範</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>三、補助基準</p> <p>(一) 依本計畫所定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，並以「新臺幣一百六十萬+駐點人數×新臺幣二十萬元」核定補助，駐點人數超過三人者以新臺幣二百二十萬元為補助上限。</p> <p>(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。</p>
---------------------	---