

臺中市議會第4屆第7次定期會

臺中市公車人力、運量與路線
專案報告



臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 115 年 3 月 31 日

目錄

壹、前言	1
貳、運量變化原因及因應策略.....	1
一、運量變化情形說明.....	1
二、因應策略.....	1
三、成效說明.....	9
參、路線調整及優化.....	11
一、路網調整原則	11
二、執行方案.....	11
三、成效說明.....	21
肆、駕駛人力現況與對策	21
一、本市公車駕駛人力情形概述.....	21
二、改善對策.....	21
三、成效說明.....	26
伍、結論	27
一、定期檢討公車成本及運價	27
二、大眾運輸環境改善.....	27
三、公車路網調整	27
四、順應科技推陳出新並跨業合作.....	28

圖目錄

圖 1、持 TPASS 搭乘公車.....	3
圖 2、市民限定乘車碼上路記者會.....	3
圖 3、「台中 Go」服務說明.....	4
圖 4、首次推出「台中 Go 時數型套票×武陵櫻花季交通聯票」.	5
圖 5、春節推出「史努比同遊 72 小時套票」.....	6
圖 6、臺中公車 e 碼通參與競賽及成果分享.....	7
圖 7、無障礙服務燈介面示意圖.....	7
圖 8、公車車輛裝置先進駕駛輔助系統(ADAS).....	8
圖 9、公車路口停讓行人情形稽查.....	8
圖 10、無障礙 APP 操作介面.....	9
圖 11、臺中市轉運中心位置圖.....	11
圖 12、臺中幹線公車路網圖.....	13
圖 13、333 路載客量成長圖.....	14
圖 14、555 路載客量成長圖.....	15
圖 15、本市目前共 26 條小黃公車路線滿足偏鄉基本民行需求.	16
圖 16、梨山幸福巴士成為全國偏鄉交通改善示範區.....	17
圖 17、本市市民小巴.....	18
圖 18、公車進校園執行成效.....	19
圖 19、綠美圖會展中心巡迴公車路線圖.....	20
圖 20、綠美圖會展中心巡迴公車實景.....	20
圖 21、2025 年金運獎優良駕駛表揚.....	23
圖 22、公車禮貌運動車體塗裝.....	24
圖 23、前往拜訪駕駛了解第一線人員心聲.....	25
圖 24、業者參與徵才活動實景.....	26

表目錄

表 1、臺中市各運具變化率彙整表.....	16
-----------------------	----

壹、前言

本市目前有 239 條市區客運路線，市區公車車輛數為 1,259 輛，其中已上路營運的電動公車為 365 輛，平均每月班次數超過 22 萬班、行駛里程數則超過 5 百萬公里，運量約 680 萬人次。提供山、海、屯、城區民眾乘車服務，分別由台中客運、統聯客運、巨業交通、全航客運、豐原客運、東南客運、苗栗客運、中台灣客運、和欣客運、中鹿客運、總達客運、國光客運、建明客運及睿奕交通等 14 家客運業者經營，

臺中市近年因應山線鐵路高架化、捷運綠線通車與多個重劃新興社區、社會住宅陸續落成，民眾對於公車之公共服務的需求不但增長，更出現極大變化，本局與客運業者持續視各地供需狀況滾動檢討，在全國大客車駕駛缺工挑戰下，以更彈性且即時調整策略，將有限的資源創造服務最大化。

貳、運量變化原因及因應策略

一、運量變化情形說明

因應疫情期間民眾公共運輸運具使用偏好改變，例如避免密閉空間影響健康、提倡多動多健康等原因，民眾開始將部份旅次由公車轉移至其他公共運輸運具，如 YouBike 或捷運，或者是臺鐵，本市也因應加強投資與環境改善，例如廣設 YouBike 站位，同時配合中央推動 TPASS 通勤月票政策，以鼓勵民眾多使用大眾運輸服務。

二、因應策略

(一) 持續推動雙十公車優惠

為鼓勵市民朋友多使用大眾運輸工具，及減少使用私人運具，進而達成節能減碳的目標，本局考量整體大眾運輸發展均衡與市府資源更有效運用，自 110 年起實施市民限定雙十公車乘車優惠，提供臺中市民、市民的新住民配

偶，以及在台中市就讀的外縣市學生，持已綁定市民限定交通卡搭乘公車，就能享有市民限定雙十公車優惠，即 10 公里免費，超過 10 公里最多只收 10 元車資，另自 114 年 1 月 16 日起擴大服務，將已「取得外僑永久居留證且居留地址在台中者」納入市民限定申請資格，讓居住於台中的外國友人亦能享有雙十公車優惠。

本市推出市民限定雙十公車優惠，希望藉由吸引民眾搭乘大眾運輸，培養本市大眾運輸客源並落實節能減碳目標，統計至 115 年 2 月止本市已有超過 197 萬符合市民限定申請資格之民眾完成綁卡作業，考量公車資源有限，市府推出「市民限定」乘車優惠政策，符合優惠資格民眾方能繼續享有雙十公車優惠，且一人限綁一張電子票證，故須有申請程序確認優惠資格且無重複申請。

(二) 推出 TPASS 通勤月票

配合「行政院促進公共運輸使用方案」部分，中部地區 TPASS 通勤月票自 112 年 7 月 1 日推出，如圖 1。臺中市境內方案市民每月 299 元，非市民每月 599 元；中彰投苗方案，臺中市民每月 699 元，非臺中市民每月 999 元。截至 115 年 3 月 1 日共售出超過 95.8 萬張，其中臺中市境內超過 66.1 萬張，中彰投苗超過 29.7 萬張；臺中市境內定期票近 9 成 4 為市民購買（市民 93.5%、非市民 6.5%）；中彰投苗定期票市民方案也是超過 5 成以上（市民方案 59.6%、非市民 40.4%）。TPASS 運量占各運具總運量比例，「臺中境內定期票」以臺中捷運居冠約 56.3%，其次為臺鐵 20.6%，公共自行車 6.6% 及市區公車 6.4%；「中彰投苗定期票」則以公路客運居冠，約 10.5%，其次為臺鐵 8.2%，第三為臺中捷運 5.7%。



圖 1、持 TPASS 搭乘公車

(三) 推出市民限定乘車碼政策，提供更便利的付款環境

在現有市民限定雙十公車優惠政策下，提供民眾多元的乘車選項，於 114 年 3 月 21 日推出市民限定乘車碼，透過「台中 Go」綁定悠遊付、iPASS MONEY 或 icash pay 的 QR-code 乘車碼，搭乘公車完成掃碼享有市民限定雙十公車優惠，不用帶實體卡片，用手機就可以掃碼搭公車。截至 115 年 3 月 10 日，共有 9 萬 1,704 人次加入台中 Go 會員，綁定乘車碼數量亦已突破 6 萬 2,000 人次，如圖 2。



圖 2、市民限定乘車碼上路記者會

(四) 優化「台中 Go」平台服務，提升大眾運輸使用環境

本局為整合多種公共運具，推動智慧交通服務，配合中央 MaaS 政策與交通部共同推出台中 Go 服務，如圖 3，除了市民限定乘車碼功能，亦推出時數型 QR Code 交通套票，結合捷運、公車，發售 24、48 及 72 小時無限次數搭乘方案，更結合即時公車動態、旅運規劃、交通資訊及觀光景點等功能，「台中 Go」亦持續整合「食、宿、遊、購」等觀光資源，跨域整合旅遊、觀光，提供更多優惠與體驗，營造友善公車、捷運等大眾運輸搭乘環境，以吸引民眾搭乘，促進本市公共運輸發展。



圖 3、「台中 Go」服務說明

本局於 114 年初推出武陵櫻花季交通聯票創下 4 天完售佳績，更於 4 月推出「48 小時公車暢遊大雪山套票」及 6 月配合臺鐵臺中站建站 120 週年慶祝活動推出限時「台中 Go 時數套票暢遊券」套票，8 月配合梨山馬拉松活動，台中 Go 與豐原客運合作提供預約專屬加班公車，並搭配「暢遊 48 小時時數票」，推廣民眾使用大眾運輸參與體育賽事活動。「台中 Go」平台亦開發模組化系統，與其他旅遊服務平台進行無縫串接，將服務跨出台中，9 月首次與交通

部觀光署 Taiwan PASS 合作，將交通服務從市內延伸至跨縣市觀光領域，打造全台旅遊一卡通的新模式。10 月國慶晚會在台中推出「台中 Go」異業合作，活動無限次搭乘公車與捷運，再享餐飲、住宿等優惠，體驗「交通+旅遊+美食」一票到底的假期行程。當月亦與大韓航空、觀旅局合作，納入大韓航空旅客專屬優惠方案，開發非會員購買套票功能，優化短期觀光民眾使用程序，將服務推廣國外旅客使用。

115 年 1 月「台中 Go」平台透過跨域合作，結合高鐵穩定且具規模的旅遊流量，強化台中 Go 在觀光場域的實際應用，推出「住宿送好康·台中 Go 限定優惠」活動，讓旅客「住好飯店、市區交通一次搞定」，提升整體旅遊便利性與移動效率。武陵櫻花季推出「台中 Go 時數型套票×武陵櫻花季交通聯票」，平台優化升級，開發「公車席位預約系統」，透過整合 865 區公車、武陵接駁專車、武陵農場門票及台中 Go 48 小時公車暢遊套票，透過「台中 Go」一次完成 865 區路公車及武陵接駁專車座位預約、武陵農場門票購買，以及 48 小時公車暢遊套票預購，交通聯票開放預購後亦迅速完售，如圖 4。



圖 4、首次推出「台中 Go 時數型套票×武陵櫻花季交通聯票」

2月春節連假期間，推出「台中 Go 時數型套票×史努比」跨界聯名，打造專屬「史努比同遊 72 小時套票」，套票效期內不僅享有 72 小時內無限次搭乘台中公車與捷運的便利，前 30 名符合資格的早鳥旅客，亦獲得全台限量「台中市交通局聯名史努比限量娃娃」，以鼓勵民眾多加利用大眾運輸，無論是市區觀光或郊區走春，有效避開塞車與停車煩惱。「台中 Go」致力於推動 MaaS(交通行動服務)，此次與 Peanuts 團隊合作，讓低碳旅遊更具親和力與吸引力，如圖 5。

台中Go 72小時暢遊出發

限量活動登場 | 買套票送限量贈品

活動期間 115/2/16 至 115/2/28	活動內容 台中Go推出72小時專屬套票
贈品資格 於台中Go同筆訂單一次 購買2張者(分次購買不列入)。	贈品名額 符合資格之前30名，贈送： 「台中市交通局聯名史努比限量娃娃」乙個。 (不挑款)

PEANUTS × 臺中市政府交通局

© 2026 Peanuts Worldwide LLC
www.Peanuts.com

圖 5、春節推出「史努比同遊 72 小時套票」

「台中 Go」連續兩年獲市府績效考核及競賽肯定，113 年度以「搭公車可以刷手機！用手機也可以享有市民限定乘車優惠，雙十公車十元搭到飽」，獲簡政創新評核甲等獎；114 年度以前瞻思維，導入 AI 技術優化『台中 Go』平台，於智慧城市 AI 創新競賽，以「台中 Go-台中公車 e 碼通」榮獲特優獎，展現優異的專案執行力與跨領域創新能力，如圖 6。



圖 6、臺中公車 e 碼通參與競賽及成果分享

(五) 完善候車環境

為提供市民更舒適的候車環境，本局積極規劃建置公車候車亭，提供民眾享有優質候車服務；另外為便利民眾獲取公車資訊，設置智慧型公車站牌(亭)，方便民眾在候車時也可更直覺、便利的獲取公車資訊，並將持續於合適站點設置。而為了提供更友善的大眾運輸環境，在公車候車亭設置服務燈，如圖 7，民眾只需按下按鈕，候車亭外服務燈燈號即同步顯示，乘客無須走到馬路邊攔車，公車駕駛也能明確看到公車路線編號，服務燈除了強化識別度，夜間時 LED 燈亮起，也方便提醒駕駛進站停靠，讓民眾享受安全、智慧的候車環境與搭乘體驗。

設備介紹

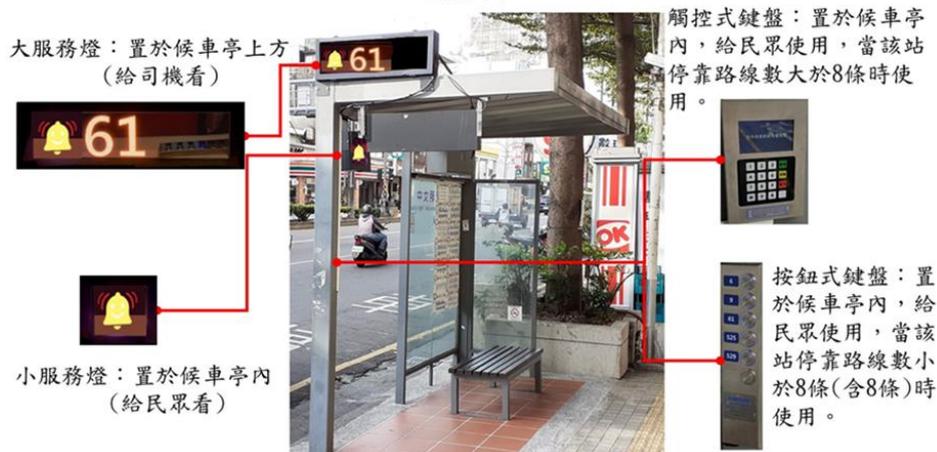


圖 7、無障礙服務燈介面示意圖

(六) 提升行車安全

為了減少駕駛的風險，本局自 112 年起編列預算補助業者裝設先進駕駛輔助系統(ADAS)，期藉由硬體設備的警示，有效強化駕駛員對潛在風險的即時感知能力，藉以改善工作環境以及降低從業風險，每部車補助建置金額 49%，從而期望更多有志之士投入大客車職業駕駛產業，截至 113 年底本市公車已全面裝設 ADAS，如圖 8。



圖 8、公車車輛裝置先進駕駛輔助系統(ADAS)

本局並持續宣導要求所轄業者，定期辦理駕駛員教育訓練、進行勤前提醒、行車影像抽查，除由業者派員稽查，交通局亦定期派員至各重要路口執行稽查作業，如圖 9。



圖 9、公車路口停讓行人情形稽查

(七) 公車動態系統精進/友善 APP

為落實智慧交通政策，整合全市大眾運輸資訊流，建置公車動態系統，提供民眾透過網頁、智慧型手機及語音電話等多元管道即時查詢公車資訊，以提升市民搭乘大眾運輸之意願，如圖 10。

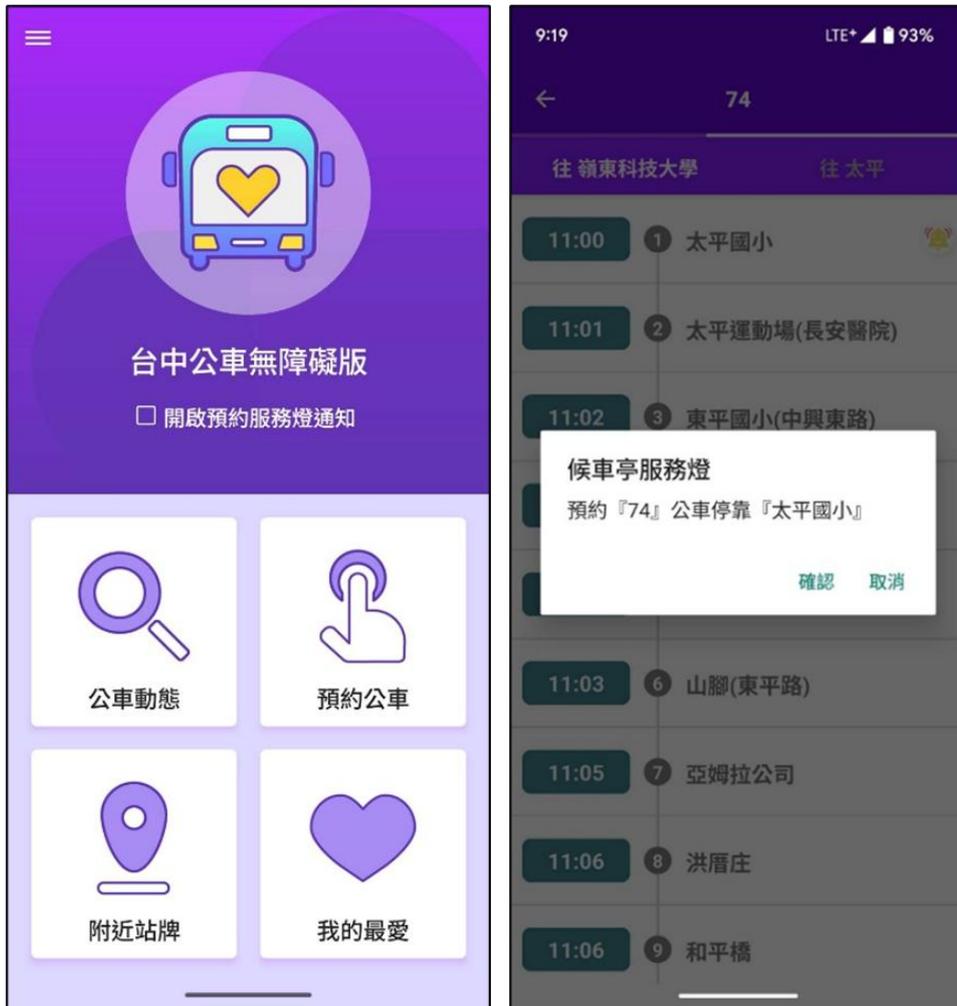


圖 10、無障礙 APP 操作介面

三、 成效說明

為因應運量變化之挑戰，本局透過持續推動雙十公車優惠及推出市民限定乘車碼，以培養本市大眾運輸客源，讓民眾不用帶交通卡也可用手機掃碼享有雙十公車優惠，期能吸引民眾搭乘大眾運輸；配合「行政院促進公共運輸使用方案」推出 TPASS 通勤月票提供民眾跨運具、跨區域的大眾運輸乘車優惠；推動

「台中 Go」智慧交通服務平台及公車動態系統，整合大眾運輸資訊流，並持續整合「食、宿、遊、購」等觀光資源，以促進本市公共運輸發展；為提供市民更舒適的候車環境及，本局積極規劃建置公車候車亭，提供民眾優質候車服務；另為提升市區公車行車安全，透過補助業者裝設先進駕駛輔助系統，期能改善駕駛工作環境及降低從業風險。

本局透過推出上述因應策略，統計 110 年運量約 7,518 萬人次，114 年運量為 8,081 萬人次，成長幅度達 7.49%。整體而言，本市公共運輸使用量仍持續穩定成長，市區公車雖然受到全國駕駛荒影響，本局將持續滾動式檢討各項運輸政策，提升大眾運輸服務品質如公車路線配合轉運中心啟用期程檢討，以完善公車路網，讓民眾在搭乘及轉乘上更加便利。

參、路線調整及優化

一、路網調整原則

- (一) 以臺鐵及捷運綠線與六大幹線公車路網為主幹，盤點鄰近路線與之交織，以利民眾跨運具轉乘。
- (二) 續推動豐原、水湳、臺中及烏日四大轉運中心建設，如圖 11，逐步建構完整之交通轉運網絡，整合鐵路、客運、公車、捷運及多元運具之轉乘機制，打造交通任意門(i-Doors)，提升整體公共運輸服務品質與運輸效率，並以攔截圈的概念，搭配大甲車站、台中港旅客服務中心、沙鹿轉運站及霧峰省議會等區域型轉運站轉運節點，讓各公車路線的平均行駛里程下降，以強化每條公車路線的運行效率。



圖 11、臺中市轉運中心位置圖

- (三) 新增幸福巴士、小黃公車及市民小巴，利用小型車輛替代大客車，及優化路線班次轉乘時間，將有限的公車資源進行最佳化運用，不僅讓各路線可以彼此支援合作，兼顧供給及需求面。

二、執行方案

(一) 持續建置轉運中心

1. 水湳轉運中心：

水湳轉運中心規劃為地上 4 層、地下 3 層，地上 1 層

為 12 席市區公車月台、地上 2 層及 3 層為國道客運月台共計 42 席，地上 4 層為辦公空間、行控中心及店鋪等，地下停車場設置汽車格 614 席(低碳車位 278 席)、機車格 1,253 席、自行車 604 席，另為確保國道客運服務品質及守護乘客的安全，水湳轉運中心規劃全台首創司機個人休息室。

考量水湳轉運中心客運月台將啟用，已多次邀集客運業者討論進駐意願及動線調整規劃，優先調整鄰近市區公車路線進駐，計有 23、25、82(含延)、54、108、354、675 等 7 條，平日 311 班次，假日 251 班次，此外綠 4(含延)、61、88、156、157、525、529 及 555 等 8 條經由型路線亦將配合停靠水湳轉運中心；至於國道客運部分，已規劃吸納中清路廊及朝馬地區國道客運路線，經徵詢公路客運業者進駐意願，經統計有統聯、國光、和欣、台中、南投、彰化、員林及新竹等 8 家公路客運業者，共 26 條路線可配合進駐，增加民眾轉乘使用便利性。

2. 大臺中轉運中心：

「大臺中轉運中心興建工程」規劃地下三層，平面層設置轉運中心，二樓設置人工平臺；汽車格 506 席、機車格 1,469 席及轉運中心大客車 12 席，目前工程進度 87.55%，刻正辦理屋頂層、樓人工平台及轉運中心裝修及景觀工程，預計於 115 年年中完工，下半年啟用。

目前已徵詢鄰近大臺中轉運中心之公路客運業者進駐意願，經統計有統聯、國光、台中、南投、彰化、員林、新竹及臺西等 8 家公路客運業者，共 25 條路線有意願配合進駐。

3. 豐原轉運中心：

本市豐原區之豐原轉運中心已於 111 年 9 月 9 日開始啟用，站體為地下 2 層、地上 5 層，汽車停車格有 301 席，機車停車格有 849 席，目前汽車停車使用率平日約 6 成，

假日約 7.5 成。

1 樓為轉運中心，公車轉運空間設有 5 席客運月臺，2 席備用車位，目前已有 40 條公車路線進駐及 2 條國道客運路線停靠，2 樓商場目前有健身房進駐。另營運廠商每周五規劃餐車市集，並於年節假日不定時舉辦各式活動，如餐車與文青形象市集、街頭藝人現場演出等活動，以帶動豐原轉運站周邊經濟活絡。

4. 烏日轉運中心：

有關烏日轉運中心進度，已於今年 1 月完成旅運需求調查報告，目前已進入促參可行性階段，預計 115 年 3 月底再邀交通部鐵道局後續用地及財務等相關議題。

(二) 新闢公車路線服務，強化捷運及鐵路接駁服務

為提升公共運輸便利性，本局 111 年度在本市復興路、中興路、臺灣大道、中清路、崇德路及北屯路六大路廊上推動幹線公車，其路廊亦為捷運七線齊發之運量培養先導公車，如圖 12。



圖 12、臺中幹線公車路網圖

為便利軌道車站轉乘接駁服務，針對捷運綠線及鐵路車站，已陸續新闢多條公車路線及適時調整既有公車路線。目前捷運綠線車站周邊公車路線總數已達 103 條，台鐵車站周邊約有 189 條路線提供便捷公共運輸服務。

本局也持續滾動式檢討公車路網，陸續新闢 679、695、888、889、958、梨山 1 路、自達 1 路、機場快線(555)、360 及 333 等多條公車路線，目前公車路線數已達 239 條。

(三) 開行機場快捷公車，加強服務航空旅客

因應市府大力開發臺中機場國際航線，航點日益增多，本局依航班特性優化公車班次與路網配置，繼提供 156、162、302、500 等公車串聯轉運節點，也與觀光旅遊局、交通部民航局臺中航空站合作，盤點航空公司與在地觀光需求，陸續新闢機場快線(555)、333 路公車路線加強疏運，目前機場快線 555 路每日提供 24 車次、333 路每日提供 24 班次服務，更在行駛車輛上試辦設置大型行李置放架，便利攜帶大型行李民眾搭乘公車，如圖 13 及 14。

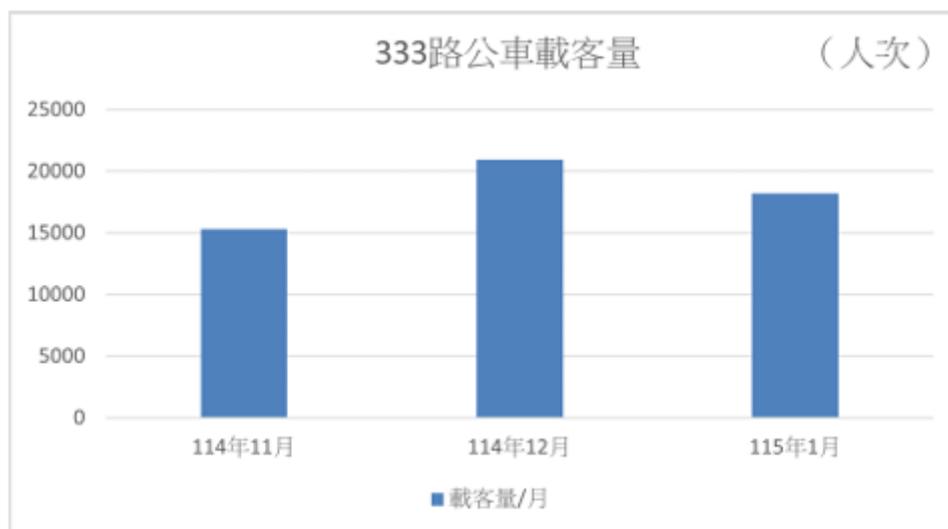


圖 13、333 路載客量成長圖

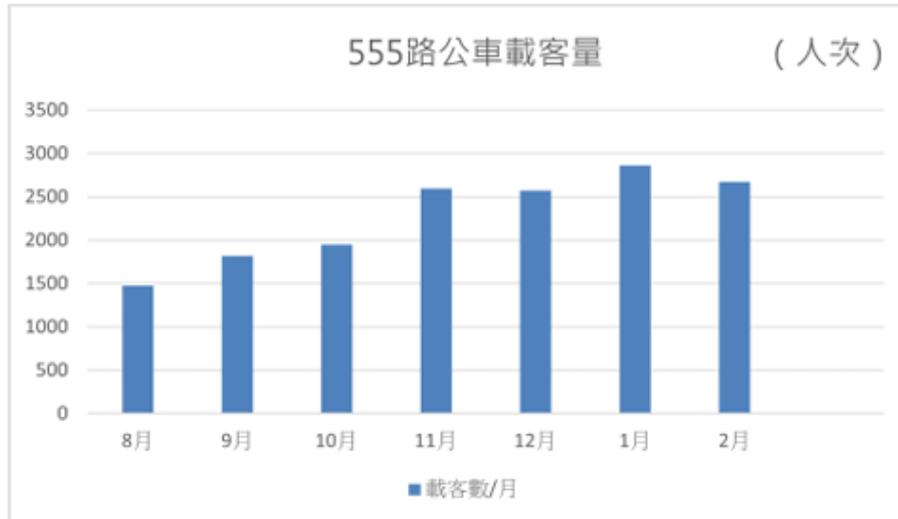


圖 14、555 路載客量成長圖

(四) 持續滾動檢討公車路網，重視民眾需求

為強化本市山、海、屯、城各地區公共運輸服務，114 年調整多條公車路線，例如截短強化鐵路、幹線公車轉乘服務的 1、59、360 路；強化服務社區的 95、290、353 路；滿足區域搭乘需求將 75 路拆分為 75(含副)及 241 路，以車輛調度彈性及降低駕駛員體力負擔；為了加強服務學生通勤，152 路配合學生通學需求，往市議會方向 7 時前班次延駛至惠文高中，以滿足豐原地區學生前往市區通學需求。

(五) 推廣不同類型公共運輸

另依據統計數據顯示，111 年 YouBike 使用量約 1,237 萬人次，透過 YouBike2.0 的持續建置，113 年度的使用量已達約 1,878 萬人次，114 年度的使用量更達約 2,050 萬人次，成長幅度約為 65.72%，捷運綠線也於 110 年正式營運，透過穩定營運培養運量，從 111 年的 933 萬人次，提升至 114 年的 1,722 萬人次，成長幅度約為 84.57%，而市區公車從 111 年約 7,650 萬人次，提升至 114 年的 8,083 萬人次，成長幅度約為 5.66%，如表 1。

表 1、臺中市各運具變化率彙整表(單位:萬人次)

運具別	市區公車	公共自行車	臺中捷運
111 年總計(A)	7,650	1,237	933
114 年總計(B)	8,083	2,050	1,722
114 年變化率((B-A)/A)	5.66%	65.72%	84.57%

(六) 導入小客車等運具，提升公共運輸服務彈性與服務

1. 小黃公車

為使偏鄉地區民眾享有完善公共運輸系統，本市自 106 年起推動全市第 1 條小黃公車路線，以計程車取代公車服務，深入偏遠地區狹窄巷弄，保障在地居民基本交通權益，提升當地生活品質。

小黃公車推動上路以來廣受市民肯定，市府積極擴大服務範圍，路線逐年倍增，逐步滿足偏鄉地區年長者就醫、外出或是兒童通學等需求。本市截至 114 年底已有 26 條小黃公車路線行經山、海、屯 22 行政區、172 里，累計發車逾 33 萬班次，乘客整體滿意度持續突破 9 成，如圖 15。



圖 15、本市目前共 26 條小黃公車路線 滿足偏鄉基本民行需求

2. 幸福巴士

本市和平區梨山地區海拔平均 2,000 公尺，距離臺中市區約有 100 公里之遠，本府克服地形、法令、駕駛人力等挑戰，將幸福巴士開上梨山，開啟高山公共運輸的方便大門。統計至 115 年 2 月底，梨山幸福巴士共行駛 2 萬 2,369 班次，服務 4 萬 6,424 人次，成為全國偏鄉交通改善示範區。於 115 年 10 月 1 日起更新增梨山直達市區的專屬班次，除可在梨山地區指定地點接送，並於市區延駛至松竹車站 5 公里內醫療院所，滿足梨山長者或就醫轉診民眾下山之基本民行需求。

本局繼推動梨山幸福巴士後，接力規劃「自達線」幸福巴士，整合民間企業資源，並依照在地需求將路線延伸至和平區行政中心，串聯大安溪與大甲溪交通廊道，打造連結偏鄉與城鎮的便利交通網。第 2 條幸福巴士「自達線」於 114 年 11 月正式上路，從 114 年啟動試營運至今，已行駛 2,195 班次，服務 4,253 人次，成效良好，展現偏鄉交通最接地氣的溫度指標，如圖 16。



圖 16、梨山幸福巴士成為全國偏鄉交通改善示範區

3. 市民小巴

本局盤點大安、大甲、外埔及后里區公車路線，針對運量較低的公車路線推動轉型為 9 人座的 4 條市民小巴路線，營運至今每月穩定服務超過 3,000 人次，更較原本公車路線挺進以往公車開不進去的外埔區土城北路、尾社路等路段，偏鄉大眾運輸服務更及門，更於 114 年下半年加碼 1 部備用車，針對市民小巴 1 路等較易客滿的班次，機動增班加強服務，如圖 17。

本局與營運業者在通車初期觀察各班次運量與地方回饋，彈性調整營運班次，除了當地居民搭乘外，盧市長推行雙語學習城市，規劃外籍教師深化到偏鄉，有來自美國紐約、南非等國家的老師常搭乘市民小巴到校，讚許有如五星級公車，兼具機動性與便利性的友善交通。

市民小巴使用小型車輛，使持有職業小客車駕駛資格之民眾亦可投入市區客運行列，增加駕駛人力供給，其中多數駕駛來自海線地區，熟悉在地環境，達成「在地就業、在地服務」雙重效益。



圖 17、本市市民小巴

(七) 推動公車進校園，減少學生傷亡事故數

為維護臺中市地區各國、高中職及大專院校學生交通安全，截至 114 年已有 28 條路線駛入朝陽科技大學、中臺科技大學、東海大學、靜宜大學、亞洲大學、嶺東科技大學、南開科技大學、龍津高中、光華高中、大甲高工、卓蘭高中、大道國中等 12 所學校，提供學生便捷且安全之大眾運輸服務，以降低學生交通事故發生。112 年至 114 年間死亡人數逐年下降，顯示公車進校園鼓勵學生轉搭乘公共運輸運具政策，對提升本市大專院校學生交通安全效果良好，如圖 18。

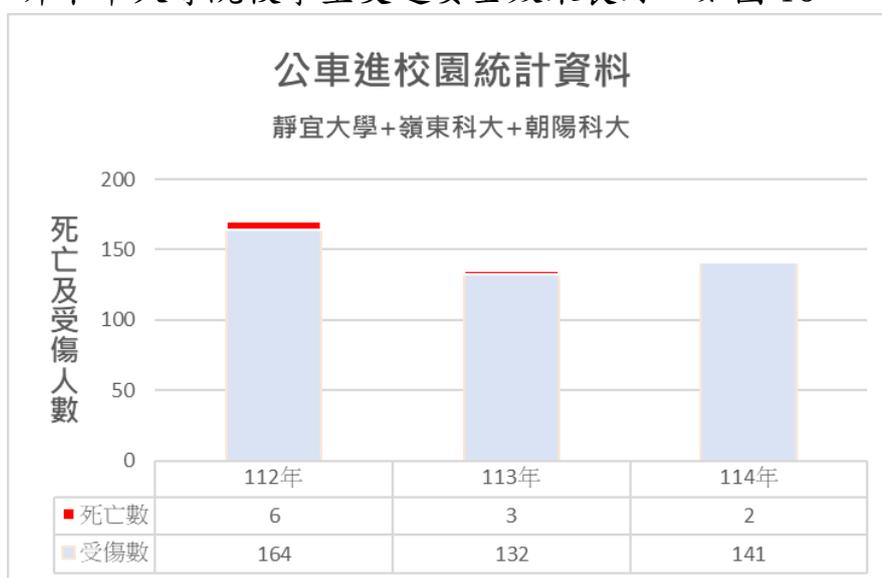


圖 18、公車進校園執行成效

(八) 因應本市大型活動場館開幕，配合調整路線

1. 臺中海洋館

配合開幕調整 178、179、309、679 及 688 等路線行駛動線，採延（繞）駛至臺中海洋館，其中 309 及 688 路並延伸進駐臺中港特定區，提升梧棲區民眾前往海洋館之交通便利性。

2. 綠美圖及臺中國際會展中心

配合綠美圖開幕及臺中國際會展中心試營運，為便利旅客自捷運綠線轉乘前往，本局協調綠 4(含延)、23、25、82(含延)，555 及 675 等路線進駐服務，並與客運業者合

作開行「綠美圖會展中心巡迴公車」，路線，如圖 19，自捷運文華高中站直達綠美圖及臺中國際會展中心，提供捷運與公車之無縫轉乘服務，如圖 20。



圖 19、綠美圖會展中心巡迴公車路線圖



圖 20、綠美圖會展中心巡迴公車實景

三、 成效說明：

本局透過導入新興運具，與客運業者、地方協調最適合的服務路線與班次，及增加補助對駕駛留才，在日益嚴峻的駕駛人力環境下，仍然將公車開進梧棲區和平街、台中港新市鎮、龍井區南社路二段、北屯區機捷特區、太平新光重劃區、烏日區三榮路等新興社區，以及和平區雅比斯、裡冷、松鶴等原住民部落核心，與幹線公車、台鐵、捷運轉乘搭配，實踐交通任意門(i-door)願景。

肆、 駕駛人力現況與對策

一、 本市公車駕駛人力情形概述

先前受疫情影響開行班次、運量移轉其他運具及整體職場環境改變等因素，導致公車駕駛從業人員流失，經統計目前駕駛員額數應為 1,420 名，目前計有 1,265 名駕駛，缺額約為一成。

二、 改善對策

為減緩駕駛人力流失，並吸引民眾加入駕駛行列，本局透過以下對策，協助業者招募駕駛：

(一) 調整每車公里成本及基本運價，要求業者提升駕駛薪資：

臺中市自 110 年起推動市民限定的「雙十公車」專享優惠政策，至今已超過 197 萬人次綁卡，因應近年來受到物價通膨及缺工影響，公車營運成本持續上升。為了提升整體公車從業人員待遇，大眾運輸服務更完善，以改善整體客運產業人力短缺情形，經本局盤點客運業經營環境與駕駛員薪資待遇，自 108 年以來已針對公車基本運價及合理營運成本調整共 3 次，基本里程內「每延人公里運價」由 2.571 元調升至 2.803 元，調升幅度為 9.02%，「每車公里合理營運成本」也從原本 43.12 元調整至 51.19 元，調整幅度為 18.71%，透過調整公車基本運價及合理營運成本，

實質改善臺中市大眾運輸業的勞動條件

本市於 112 年調整公車運價時，即已要求客運業者必須替駕駛員加薪 4,000 元，114 年再次啟動調整措施，每車公里合理營運成本由 48.01 元調升至 51.19 元，調升幅度為 6.62%；另基本里程內每延人公里運價由 2.702 元調升至 2.803 元，調升幅度為 3.73%，亦要求客運業者替所屬駕駛員每月再加薪 4,000 元，112 年加上 114 年調整一同計算，總共加薪至少 8,000 元以上，而其他公車從業人員加薪亦逾 2,000 元水準，期透過提升整體從業人員的薪資福利，強化臺中市公車服務品質，更歡迎有熱忱、有專業的駕駛加入本市大眾運輸服務的行列。

(二) 優化路線及車輛改善公車駕駛工作環境

為顧及駕駛待班休息需求，本局調整路線讓班車於各業者調度站或合適之地點為起迄端點，方便駕駛可以在合宜的場域依駕駛工時相關規定充分待班休息，以利駕駛在執業時能有良好的精神，維護行車安全，例如統聯客運 56、61、301 路，及中台灣客運 302 路調整至統聯集團太平區新福站；中鹿客運 355 路至該公司南屯停車場，台中客運 360 路調整至東海充電站，豐原客運 865 區至東勢站等。

為使本市駕駛可運行最新安全輔助系統與高效能新型車輛，及配合我國 2030 年市區公車電動化政策，截至 115 年 2 月 28 日，臺中市區公車車輛總數為 1,259 輛，其中已上路營運的電動公車達 365 輛，另有交通部公路局核定待上路車輛 275 輛，合計 640 輛電動公車將陸續擴大服務。電動公車比例由 114 年上旬的 21%，大幅提升突破 5 成，不僅展現本局推動綠色運輸政策，亦提供駕駛更新型優良的運具，提升其執業安全及效能。

(三) 選拔優良駕駛並表揚，創立服務典範及提振士氣：

本局每年度皆辦理「金運獎」頒獎典禮，表揚長期堅

守第一線的優良公車駕駛長。依社會期待設有「優良駕駛」、「愛心貢獻」及「偏鄉優良駕駛」三大獎項，展現不同服務場域中駕駛長的價值與付出，再透過服務與行車安全紀錄門檻與公民海選機制，感謝他們以專業與熱忱，守護市民每日通勤與生活。2025 年金運獎更導入 Snoopy IP，透過專屬立牌設計，表達對駕駛長的感謝，期許每一位駕駛長都能落實安全確認，成為乘客心中最安心、最可靠的城市英雄，陪伴市民完成每一趟旅程，如圖 21。



圖 21、2025 年金運獎優良駕駛表揚

(四) 推廣乘車禮儀，營造駕駛與乘客間良好互動：

公車駕駛執業時須同步顧及車內乘客及車外路況，除臺灣大道公車專用道外，其餘路段多與一般車流共用道路，駕駛行車過程需隨時留意路況變化與突發狀況，不僅要兼顧行車安全與準點服務，亦需操作無障礙設施、協助長者及身心障礙者上下車，其工作強度與責任相當繁重，壓力甚大。為使駕駛能有安心駕駛的工作環境，本局推動本市「乘車禮儀」運動：「保持友善、相互尊重」、「保持車內安靜整潔」、「下車提前按鈴並備妥卡片／乘車碼」、「禮讓座位給有需要的人」及「提前招手、排隊上車」，從小細節改變公車體驗，推廣乘客與駕駛間良好互動，降低不必要衝突壓力，讓大眾運輸服務邁向五星級，如圖 22。



圖 22、公車禮貌運動車體塗裝

(五) 前往第一線傾聽駕駛心聲，納入滾動檢討方案

而本局也利用年節前前往各客運業者場站慰勞第一線大眾運輸人員，感謝駕駛長於春節犧牲假期、堅守崗位為民服務，並實地傾聽駕駛於日常行車中面臨的問題與建議，蒐集駕駛對站位規劃、班次調整及駕駛環境改善等建議，持續優化行車與工作環境作為後續政策滾動檢討與精進的重要依據，讓駕駛更安心、乘客更放心，如圖 23。



圖 23、前往拜訪駕駛了解第一線人員心聲

(六) 鼓勵業者推出徵才誘因及參與就業徵才活動：

本局也積極鼓勵各業者推出相對應徵才措施，如統聯汽車客運股份有限公司提出新進駕駛與其簽約一年享有 20 萬就業獎勵金方案，台中汽車股份有限公司與台灣愛巴士交通聯盟旗下之中鹿汽車客運股份有限公司、巨業交通股份有限公司及全航汽車客運股份有限公司將原有 6 萬元任職獎金提升至 8 萬元，藉此吸引民眾加入擔任駕駛意願。而本局亦鼓勵業者透過參加本市就服單位及交通部公路局舉辦之就業徵才活動，增加職缺曝光率，延攬民眾投入本市市區駕駛，如圖 24。



圖 24、業者參與徵才活動實景

三、 成效說明

截至 115 年 3 月，全市駕駛人數已回升至 1,265 名，更有年輕新血加入行列，共同投入 239 條市區公車路線服務，強化臺中市公共運輸量能與路網密度，未來本局將持續督促客運業者積極招募駕駛人力，透過加薪留才、優化排班制度及改善職場環境等多元措施，提升整體就業吸引力，各客運業者亦均依勞動基準法及公路法相關規定安排駕駛工時與勤務，確保駕駛於合理工時下執行核定路線與班次，嚴守交通安全規範，共同維護市民乘車安全與持續提升服務品質。

伍、 結論：

本局持續進行公車路網調整及推動市民限定雙十公車等乘車優惠，鼓勵民眾捨棄私人運具，改使用大眾運輸通勤學，但公共服務沒有最好，只有更好，面對民眾日漸增長的服務需求，雖然目前仍然面臨全國大客車駕駛荒缺工的挑戰，本局仍是戰戰兢兢且滾動檢討各項公車政策，期透過公車運價及成本的檢討提高駕駛員薪資水準、雙十公車乘車等優惠及公車路網持續優化，讓民眾享有便利、經濟且快捷的大眾運輸服務。

一、 定期檢討公車成本及運價：

因應近年物價通膨及缺工影響，本局透過定期檢討公車每車公里成本及基本運價，要求業者必須替駕駛加薪，透過公車成本及運價調整，同步提高駕駛員薪資水準的機制，以及持續透過徵才活動，雙管齊下達成留才及攬才的目標。

二、 大眾運輸環境改善：

持續透過人車路的環境改善，營造完善大眾運輸環境。人的方面，優化路線改善公車駕駛工作環境，讓駕駛員有待班休息空間，另外也持續推廣乘車禮儀，營造駕駛與乘客間良好互動，在車的方面，也持續爭取中央購車補助，鼓勵客運持續汰換柴油車新購電動公車及補助客運建置 ADAS 等輔助設備，讓駕駛員在行駛上減輕負擔及降低風險，另外在路的方面，也持續檢視公車招呼站設置位置，適時調整站位及繪設公車停靠區，便利公車停靠公車站位，營造安全的用路環境

三、 公車路網調整：

配合山線鐵路高架化及捷運綠線通車營運，公車路線皆滾動式檢討調整，經統計目前捷運綠線車站周邊公車路線總數已達 103 條，台鐵車站周邊約有 189 條路線，可提供便捷公共運輸服務。未來公車路網以軌道為主幹，並透過六大幹線公車及各轉運中心，逐步檢討公車路線，減少路線彎繞，讓公

車更有效率，以建置完善大眾運輸系統，讓民眾在搭乘及轉乘都更為便利。

四、 順應科技推陳出新並跨業合作：

為鼓勵民眾使用大眾運輸工具，本局持續推動市民限定雙十公車優惠，也配合中央「行政院促進公共運輸使用方案」，自 112 年 7 月 1 日推出中部地區 TPASS 通勤月票，提供民眾跨運具的乘車優惠，也順應資通訊科技的發展，於 114 年 3 月 21 日推出市民限定乘車碼，讓民眾不用帶交通卡也可以用手機掃碼享有雙十公車優惠，為滿足民眾食宿遊購行的需求，本局也推出「台中 Go」時數型 QR Code 交通套票，除有公車及捷運乘車優惠外，並持續整合「食、宿、遊、購」等觀光資源，跨域整合旅遊、觀光，讓民眾享有一機在手，服務全部都有，未來本局亦將持續推動智慧交通服務，讓公車運量可以再逐步提升並穩定成長。