

臺中市議會第3屆第4次臨時會

臺中市公有停車場基金超支併決算
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府交通局

報告人：局長 葉昭甫

中華民國 109 年 3 月

目錄

壹、前言	2
貳、臺中市市區客運免費乘車優惠計畫.....	3
參、臺中市市區汽車客運業營運虧損補貼計畫.....	5
肆、結語	7

壹、前言

依據貴會第 2 屆第 4 次定期會第 6 次會議附帶決議：「嗣後各機關超支併決算額度若有超過本預算 15% 以上之情形，應向本會作專案報告。」另依貴會第 1 屆第 2 次及第 4 次定期會附帶決議：「公有停車場基金(以下簡稱停管基金)使用用途應專款專用，用於停車場開闢、停車空間改善，不得移作他用；嗣後相關公車業者之補助經費，應編列於本預算。」爰此，依據本府交通局 108 年度臺中市公有停車場基金(以下簡稱停管基金)預算書，因超支併決算數超過本預算 15% 以上，故進行本次專案報告。

查自 105 年起，本市實施免費公車(10 公里免費)及市區客運營運虧損補貼等相關補助經費均回歸以公務預算支應，惟為改善過去免費公車政策採取里程補貼制度造成市區公車營運效率降低以及發車異常問題，本府將 108 年度定為本市公車基礎環境改善年，進行免費公車補助制度調整、實施公車發車班次全面自動稽核等措施，落實棍子與蘿蔔的管理機制。

因應前述 10 公里免費公車補助制度採里程補助，但並未依據逐年車公里增加而如實編列預算，以致於客運班次逐步擴大脫班、漏班等情事，為根本解決公車服務問題，乃自 108 年起逐步透過制度調整，並導入系統稽核制度，再輔以強化業者溝通，並如實檢討預算編列是否合宜。為免本府無經費可撥付客運業者而影響其所屬路線營運狀況及服務品質，影響民眾乘車權益及本市公共運輸長期發展，本府爰依據臺中市公有停車場基金收支保管及運用辦法第 5 條第 1 項第 9 款規定：「本基金用途如下：…九、促進捷運、公車或計程車等大眾運輸發展相關支出」，辦理停管基金超支併決算計 4 億 2,000 萬元支應「臺中市市區客運免費乘車優惠計畫」及「臺中市市區汽車客運業營運虧損補貼計畫」，以維持市區客運路線營運與維護民眾乘車權益。

以下謹就「臺中市市區客運免費乘車優惠計畫」及「臺中市市區汽車客運業營運虧損補貼計畫」兩項進行專案報告。

貳、臺中市市區客運免費乘車優惠計畫

一、計畫背景

本府自縣市合併升格以來，為吸引民眾搭乘大眾運輸，提供民眾相關票價優惠措施，以吸引其使用公共運輸，自 100 年 6 月 1 日起搭配中央多卡通政策，搭乘市區公車可享 8 公里免費乘車優惠，以養成民眾使用大眾運輸習慣，降低私人運具使用率，以達節能減碳之綠色運輸目的；104 年 7 月 8 日起提供刷卡民眾 10 公里車資優惠措施，並維持原先民眾刷卡自付 60 元上限(半票 30 元)措施；為進一步拉近城鄉差距，促進本市觀光便利性，本府自 109 年 1 月 25 日起實施雙十公車政策，民眾刷卡搭公車不只 10 公里內免費，超過 10 公里的車資，已由原本最多收取 60 元降到僅 10 元，達到落實公平正義、補助經濟弱勢、節能減碳、改善空汙等四大效益。

二、計畫內容

本市自 104 年 7 月 8 日起實施使用電子票證搭乘本市市區公車可享 10 公里免費優惠，過去 10 公里免費公車政策採取「里程為主」的補助機制，雖避免所有客運業者搶進市區黃金路段爭搶載客，逐步將運能調整至偏鄉地區增加服務，但也造成客運業者採取較保守的經營策略、整體路線營運效率降低等副作用，因應車公里逐年上升，但預算編列並未隨之調整，以致於公車服務變成惡性循環；為調養市區公車體質及籌備雙十公車政策之推動，本府將 108 年度定為公車基礎環境改善年，並於 108 年度調整公車 10 公里免費補貼制度，即上半年度仍以里程及人次補貼雙軌並行，惟已提高人次補貼之比重，下半年度調整為「人次為主」補貼方式，促使客運業者更能依據市場機制與民眾實際乘車需求調整營運調度狀況，亦透過公車動態資訊系統實施自動稽核機制，督促客運業者正視及改善發車異常問題，

落實棍子與蘿蔔之管理策略。

三、經費需求增加原因及執行現況

本府於 108 年度合計編列 23 億元辦理免費乘車優惠計畫，108 年 1-6 月採里程及人次補貼雙軌並行制度已支用 11.7 億元，以及本府為辦理臺鐵轉乘市區公車優惠計畫、小黃公車、雙十公車政策籌備作業及虧損補貼計畫籌編地方自籌款之急需，須由上開 23 億元經費中勻用 7,179 萬 3,500 元支應；另下半年度免費公車調整為「人次為主」補貼方式後，免費乘車優惠計畫估計需 14.6 億元，本府估算即便納入現有各項計畫可勻用預算後，免費乘車優惠計畫尚有經費缺口 3.07 億元。

另有關 108 年下半年度經費實際支用狀況，因應本案停管基金超支併決算及年度關帳等相關作業，統計 108 年下半年度已支用 9.09 億元，目前尚有 108 年 10-12 月款項尚待撥付予客運業者。

表 1 105~108 年度臺中市市區公車營運資料一覽表

年度/項目	105	106	107	108
市區公車運量(億人次)	1.35	1.35	1.36	1.34
營業里程數(萬公里)	6,920	7,034	7,344	7,558
路線數(條)	210	219	225	234

參、臺中市市區汽車客運業營運虧損補貼計畫

一、計畫背景

依據大眾運輸事業補貼辦法第 2 條規定略以：「主管機關對市區汽車客運業以經營離島或特殊服務性路線為營業者，得予以補貼。」又依本府補貼市區汽車客運業特殊服務性路線虧損作業規定第 3 條及第 4 條規定略以：「路線補貼年度營運實績中每車公里實際營收低於本府公告之每車公里合理營運成本，且經臺中市市區汽車客運審議委員會認定之路線，得依本規定申請營運虧損補貼。」爰此，客運業者經營本市公車倘有虧損，可依法申請營運虧損補貼挹注。

經查本市 234 條市區公車路線中，仍有多條路線肩負服務偏鄉基本民行責任，又本市所接管之公車路線多屬偏鄉路線，尚非所有路線均能自負盈虧，需有相關補助經費挹注，以維持其正常營運。

二、計畫內容

(一) 經費來源：

依據「大眾運輸事業補貼辦法」第 19 條規定略以：「各級政府執行補貼計畫，其經費分擔比例，原則如下：一、市區汽車客運業：屬於直轄市者，由中央政府分擔三分之一，直轄市政府分擔三分之二。」中央政府自 105 年起核列 8,000 萬元/年虧損補貼經費，因應上開規定，本府每年度均編列對應之公務預算辦理市區客運路線虧損補貼計畫，並依規向中央政府申請相關補助經費，近年經費編列情形如表 2。

表 2 經費來源表

年度	106	107	108
本府自籌款	1.6 億元	1.8 億元	1.6 億元
中央補助款 (既有路線)	8,000 萬元	7,342 萬元	8,000 萬元
中央補助款 (移撥路線)	6,743 萬 8,247 元	6,743 萬 8,247 元	7,035 萬 2,703 元

(二) 計畫說明

客運業者提報市區客運路線營運虧損補貼計畫說明補貼經費概估需求及經費使用情形，經提送本府市區汽車客運審議委員會審議通過後，依據每半年營運實績依法向本府申請營運虧損補貼款，經審核無誤再予撥付業者，本府亦要求業者妥善運用補助款，積極更新車輛、安裝車上資訊服務設備及公車電子票證等設備，並將一定比例補貼經費用於虧損路線勞動條件改善及行銷宣傳，以期改善虧損路線營運狀況。

藉由補貼客運業者行駛偏遠地區及服務性路線，並要求客運業者妥善運用補助款，積極更新車輛、養護車上資訊服務設備及公車電子票證等設備、持續招募駕駛員並加強員工在職訓練，以提升公車服務品質，期提高大眾運輸搭乘比例。

三、 經費需求增加原因及執行現況

因應 109 年度實施公車雙十政策，本府以「公車運量提升、基本民行保障」之理念規劃，從「里程為主、人次為輔」補貼制度，逐漸調整為「人次為主」補貼制度，逐步擴大臺中大眾運輸使用族群。

近年客運業者因油價攀升、勞動新制實施，營運成本提高，本市市區客運每車公里合理營運成本已自 106 年起從 38.883 元調整為 43.12 元；市區公車肩負服務基本民行之重要功能，本市每年預計有 8-10 條新闢路線通車，近年新闢之公車路線亦優

先照顧偏鄉需求，在強化路網服務與增加運量之餘，此類偏鄉路線仍難自負盈虧，需有相關補助經費挹注，以維持其正常營運。因客運業者營運成本居高不下、市府亦持續投入心力改善大眾運輸服務之情況下，實難補足客運業者營運虧損缺口。

108 年度因應本府逐步辦理補貼制度調整事宜，為避免因虧損補貼金額過低，導致偏遠及服務性路線無法永續經營，108 年度虧損補貼計畫已依原經費需求 78 折計算，惟虧損補貼金額仍高達 4.42 億元。

肆、結語

「臺中市市區客運免費乘車優惠計畫」及「臺中市市區汽車客運業營運虧損補貼計畫」二案皆對民眾乘車權益影響甚鉅，且公車補助費用如實編列對於班次服務提升有根本改善之效果，再加上客運業者更可更新車輛汰舊換新及車上資訊服務設備等確有需求，為免旨揭計畫無經費可撥付客運業者而影響客運業者所屬路線營運狀況及服務品質，並影響民眾乘車權益及本市公共運輸長期發展，方以停管基金辦理超支併決算以確保本市公車服務順利推行。

爾後本府仍將依本市議會相關意見，公車補助經費先行爭取公務預算編列，讓客運業者與政府一同打造更便利、更符合民眾需求的大眾運輸系統，讓民眾同享優質大眾運輸服務。