

臺中市議會第4屆第1次臨時會

中彰投公共運輸交通月票補助
及臺中市公車近五年事故、班
次誤點、脫漏班檢討

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 112 年 3 月 14 日

目錄

壹、中彰投公共運輸交通月票補助	2
一、 現況說明	2
二、 公共運輸定期票說明與分析	2
三、 公共運輸定期票推動之規劃	4
四、 結論	6
貳、臺中市公車近五年事故、班次誤點、脫漏班檢討	6
一、 現況說明	6
二、 公車事故分析與精進作為	7
三、 公車班次誤點、脫漏班檢討與改善	8
四、 結論	10

壹、中彰投公共運輸交通月票補助

一、現況說明

在捷運未通車前，本市市區公車為服務民眾通勤通學的重要公共運輸工具，目前本市市區公車路線已從縣市合併前的 54 條大幅增加至 240 條，每日有超過 8,300 班次服務民眾，且為推廣民眾搭乘市區公車，100 年起陸續實施 8 公里免費、10 公里免費，雙十公車免費及目前持續實施的市民限定雙十公車政策，透過減輕民眾乘車負擔的誘因，民眾也漸漸習慣以公車作為日常的代步工具。

隨著民眾漸漸使用市區公車通勤通學，本市市區公車年運量已從 100 年的 0.55 億人次大幅成長最高到 1.3 億人次，透過公車路網建置及免費乘車政策雙管齊下，持續培養民眾搭乘公車的習慣。

配合捷運通車期程，本局也著手進行捷運沿線周邊公車路線分佈狀況的盤點作業，並擬定有運輸缺口的捷運車站採新闢路線、微調既有路線及高度重疊或平行路線調整等三大策略，進而強化捷運綠線車站聯外接駁運輸服務，調整後捷運綠線車站聯外公車路線總數已達 104 條路線。

惟受近年來新冠疫情影響，公車運量自 110 年 5 月疫情爆發起大幅銳減，與疫情爆發前相比較，平日運量僅剩約一成五，後續疫情趨緩運量回升，至 111 年 3 月回升到疫情前約七成，惟 111 年 4 月疫情再次升溫，並於 5 月中下旬時高中職以下學校暫停實體課程，運量降至疫情前五成，後續疫情趨緩運量緩慢回升，近期公車運量僅回升至疫情前七成，此時持續鼓勵民眾使用公共運輸工具為刻不容緩之重要工作。

二、公共運輸定期票說明與分析

近年來新冠疫情影響，原有使用公共運輸工具的民眾部分轉為使用私人運具，造成公共運輸運量大幅下降，隨著 111 年國內

疫情雖逐漸趨緩，但民眾搭乘公共運輸的信心與習慣仍未完全恢復，導致公共運輸運量尚未恢復至疫情前的水準，為鼓勵民眾重回公共運輸的懷抱，此時需加強推動力道振興公共運輸，以降低私人運具使用所造成之道路壅塞、環保衝擊及交通事故。

公共運輸為一般民眾通勤通學倚賴的交通工具，每日通勤通學下來每月交通負擔至少千元起跳，為照顧減輕通勤通學民眾負擔，目前中央已規劃區域生活圈或單一縣市之公共運輸整合票證補助草案，促進全國各地公共運輸之蓬勃發展。

交通部公路總局已於今年 1 月 5 日召開北中南生活圈交通首長座談會，聽取北中南生活圈交通首長針對公共運輸使用方案之相關建議，亦於 2 月 9 日再次召開直轄市及各縣市政府交通首長座談會，聽取直轄市及各縣市政府之各項建議，朝向結合中央與地方資源，鼓勵各縣市政府共同參與推動。

「中央促進公共運輸使用方案」振興公共運輸搭乘使用人口，此方案總經費為二百八十五億元，其中二百億元為推動定期票、廿五億元補助觀光公車、六十億元吸引國際旅客來台，依據交通部公路總局目前會議上宣布補助經費原則，區域內定期票中央補助直轄市 50%、非直轄市補助 75%，即本市需負擔 50%；另外跨城際定期票涉及中央管轄運具如台鐵及公路客運，中央管轄之運具中央補助 90%，地方政府需負擔其中之 10%，但仍視中央接續公告補助方案而定。

表 1 公共運輸方案中央補助比例

補助項目		中央補助比例	
電子票證製卡費用		100%	
月票優惠 票價差額	市區公共運輸 (捷運、市區公車、公共自行車等)	直轄市	50%
		非直轄市	75%
	跨城際公共運輸(台鐵、公路客運)	90%	
票證系統 建置修改費用	市區公共運輸 (捷運、市區公車、公共自行車等)	直轄市	90%
		非直轄市	
	跨城際公共運輸(台鐵、公路客運)	100%	

三、公共運輸定期票推動之規劃

目前本市市區公車及捷運尚正值建置行動支付驗票設備，另外公路客運及台鐵亦須著手完成行動支付驗票設備之建置，本府配合中央公共運輸使用方案上路時程，將先推出區域內及跨城際兩種型態定期票，初期採電子票證乘車之實體卡定期票，後續配合本市相關公共運輸工具之行動支付驗票設備之建置期程及各縣市硬體設備建置程度，研商朝向推出虛實並行之行動支付虛擬QR定期票，提供民眾多元的乘車方式，未來定期票推出後可吸引市區公車、捷運、台鐵、公路客運及公共自行車等多運具潛在需求使用者購買。

（一）區域內定期票

為鼓勵民眾使用公共運輸，本府自 100 年起推出免費公車相關政策，本市於 109 年推出「雙十公車」優惠，除維持 10 公里免費外，超過 10 公里最多只要付 10 元，以減輕民眾通勤通學的經濟負擔，並藉此更為活化山、海、屯地區的區域發展及交通連結；另考量整體大眾運輸發展均衡，於 110 年 1 月 1 日調整為「市民限定雙十公車乘車優惠」政策，目前已有超過 168 萬民眾完成綁卡作業，可見已培養市民搭乘公共運輸之習慣及對本市乘車優惠措施之肯定，帶動市民搭公車的意願成效顯著。

配合捷運通車營運，民眾除搭乘市區公車外，亦多有使用捷運通勤學，目前捷運雖有推出相關優惠方案，惟並未與公車等公共運輸共同推出定期票優惠，為達成交通任意門之政策，推出區域內公車與捷運之定期票實有必要，本府將配合中央公共運輸使用方案，推出臺中市區域內之定期票，並結合市民限定雙十公車優惠政策，提出市民及非市民差別訂價，加碼降低本市市民交通負擔，區域內定期票方案包含本市市區公車、捷運及公共自行車，藉以鼓勵民眾搭乘公車及捷運互相轉乘，並善用公共自行車完成

第一及最後一哩路之服務。

（二）跨城際定期票

中部地區縣市民眾通勤通學往返頻繁，為減輕民眾乘車負擔及持續鼓勵民眾捨棄私人運具改使用公共運輸工具，本府已配合中央推動公共運輸使用方案，於今年2月7日及16日兩度先邀集中部三縣市，彰化、南投及苗栗縣開會討論推動執行內容，並已初步凝聚推動共識。

為將公共運輸定期票擴展到中部地區八縣市，本府亦於3月3日邀集新竹市、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣及嘉義市等中部七縣市交通單位，共同研商跨區定期票合作之方案，會上7縣市皆表達樂意與本市合作，共同推出跨城際公共運輸定期票。

後續本府將持續邀集中部地區各縣市開會討論，儘速完成蒐集各縣市可納入跨城際定期票方案之運具種類，並辦理後續定期票推動及清分作業之規劃。未來將推出跨城際定期票方案，跨城際定期票方案擴及台鐵、公路客運及本市市區公車、捷運及公共自行車等運具種類，提高民眾通勤通學之便利性。



圖 1 八縣市交通單位跨城際定期票合作討論會議

四、結論

公共運輸人口培養不易，又受疫情影響流失眾多公共運輸使用人口，為鼓勵民眾捨棄私人運具重新再使用公共運輸工具，本市將積極推動讓民眾有感之公共運輸使用方案，目前本市已主動協調中部地區各縣市跨城際公共運輸之整合，共同向中央積極爭取相關經費補助，儘早實施全民受惠之公共運輸使用方案，以期提升公共運輸使用率、紓解道路交通壅塞及均衡區域發展，後續也將視定期票推動情形，滾動式檢討定期票方案，以滿足民眾區域內及跨城際的乘車需求並減輕民眾乘車負擔。

貳、臺中市公車近五年事故、班次誤點、脫漏班檢討

一、現況說明

為提升公車服務品質，本局依據「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」規定，每年度辦理市區汽車客運營運與服務評鑑作業，針對「場站設施與服務」、「運輸工具設備與安全」、「旅客服務品質與駕駛員管理」、「無障礙之場站設施」、「服務、運輸工具設備與安全、公司經營與管理」等五大項目，各項目下由數個指標組成，透過不同面向檢視本市市區公車服務構面，以達全面提升公車服務品質。

本局亦持續滾動式檢討各路線營運狀況，要求業者必須強化道路交通安全管理，在行車安全無虞下，以符合多數民眾乘車需求為優先。故配合捷運綠線通車時程，本局除進行捷運綠線周邊公車路網調整，強化捷運車站聯外接駁運輸，提升整體大眾運輸乘車環境，提高民眾搭乘大眾運輸之意願。另外去年7月於復興路、中興路、臺灣大道、中清路、崇德路及北屯路六大路廊推動幹線公車，幹線公車串聯多個捷運站、軌道運輸場站，提供橫向接駁運輸服務，透過幹線公車密集的班次服務，強化運輸路網及捷運接駁，吸引使用私人運具的族群轉移至大眾運輸，提高大眾運輸使用率。

二、公車事故分析與精進作為

(一)公車行車事故分析

本市市區公車路線目前有 240 條，公車每日營運班次超過 8,300 個班次，因市區公車多行駛於一般道路上，頻繁停靠站位載客，造成公車行車事故偶有發生，經統計近年來公車行車事故數，107 至 111 年 11 月各年度公車行車事故肇事件數分別為 353 件、347 件、339 件、309 件與 264 件，另該期間受傷人數分別為 416 人、419 人、425 人、359 人與 312 人，詳如下表。

表 2 大客車-民營公車及客運事故統計表

年度	件數	事故雙方受傷人數
107 年	353	416
108 年	347	419
109 年	339	425
110 年	309	359
111 年至 11 月	264	312

(二)公車行車事故檢討精進作為

1. 提升駕駛員安全觀念：本局不定期召開市區公車服務品質及行車安全檢討會議，同時要求各業者加強駕駛員教育訓練，包含出車前勤務教導、定期每半年辦理 1 次所屬駕駛員行車安全教育訓練及稽查查核違規後之再教育訓練。
2. 維護車輛設備妥善：本局已要求各業者依照監理相關規定，定期依規辦理車輛檢驗。
3. 提升車輛安全設備：請各客運業者加強行車安全硬體設備，並於新購車輛時加裝先進駕駛輔助系統並以盲點偵測為主，亦請規劃既有車輛加裝輔助系統，降低駕駛行為中的人為失誤，保障用路人安全。
4. 落實稽查查核作業：本局及各業者也不定期派員至路口稽查及辦理業者車輛安全設備檢查，同時也調整評

鑑行車安全項目配分，以督促業者重視行車安全，維護民眾搭乘安全性。

三、公車班次誤點、脫漏班檢討與改善

(一) 公車班次自動稽核

公車各路線之班次數量與發班時刻都是需要詳載於路線營運計畫書中，並經市區客運審議委員會審議通過。但因先前實施勞動新制，駕駛員招募較過去困難，人力問題導致部分路線發車脫、漏班等現象日趨嚴重，進而造成民眾投訴及降低搭乘的意願，本局為改善民眾對於公車異常發車的刻板印象，前已多次邀集客運業者召開會議討論稽核機制及滾動式檢討運能，因此自 108 年 10 月 1 日起實施全國首創**自動稽核機制**，要求各業者如實檢討班次調度安排，並考量各自駕駛員數量與車輛數，修正營運計畫書並提送審議委員會後確認。透過公車動態進行班班查核，落實各條路線營運計畫書的審議內容，並加強督促客運業者改善班次異常情形，扭轉民眾對於公車脫班誤點的負面印象，實施至今公車發車異常比例明顯下降，隨發車準點後，異常發車之人民申訴案件量亦顯著下降，未來本局將持續滾動式檢討自動稽核機制，偕同各客運業者，一同精進服務品質，建立民眾搭乘信心，提升公車服務品質，進一步打造臺中市公車品牌。

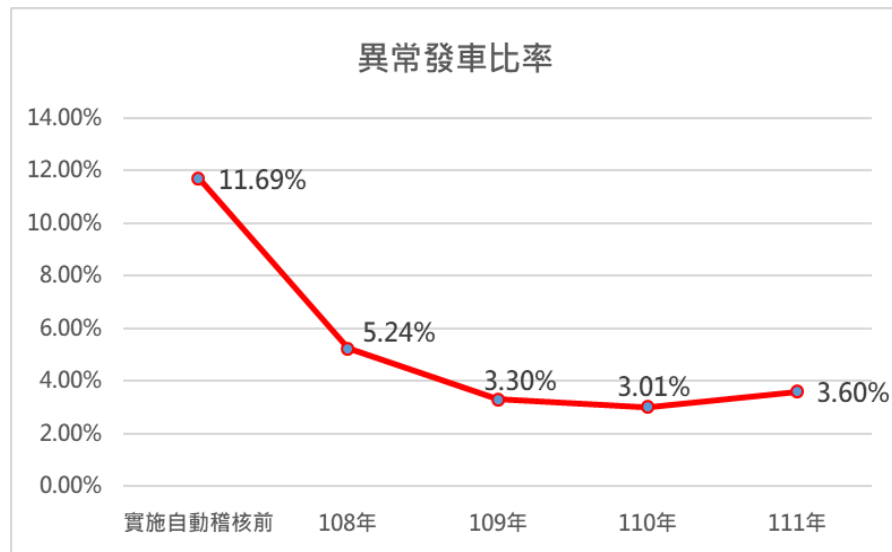


圖 2 市區客運異常發車比率

(二) 持續招募駕駛員

受疫情影響，本市公車駕駛員流失嚴重，另為符合勞動法規之工時限制，現有駕駛員人力尚勉強維持現有班次服務量能，為協助本市客運業人才招募，本局與勞工局、監理所於 110 年三方簽署合作宣言，共同合作客運業徵才活動，協助駕駛員人才招募，鼓勵客運業者踴躍參與登記求才需求，本局亦請勞工局於 111 年 10 月 15 日舉辦就業博覽會時設置客運業專區，吸引求職者了解客運業之職缺資訊，加入台中市客運從業人員行列。

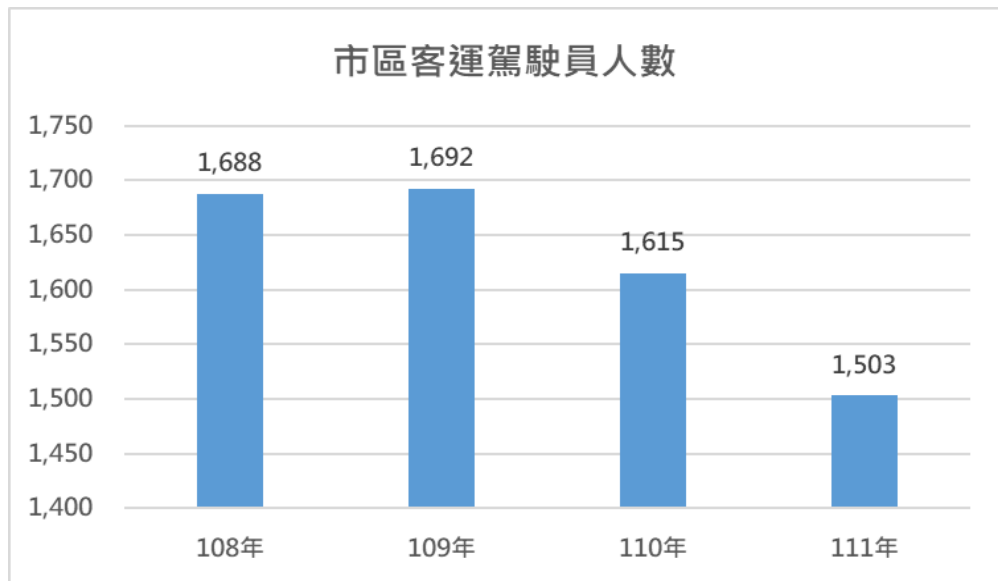


圖 3 市區客運駕駛員人數

四、結論

為降低公車行車事故，本局已將「車輛 A3 事故件數」及「百萬公車肇事死傷人數」兩指標納入公車評鑑進行評分，加重公車評鑑行車安全之比例，督促客運業者須重視行車安全外，另外評鑑結果除可作為督促客運業者改善營運績效及提升運輸服務水準外，也應用於後續獎懲、路線續營許可、經營審議開放路權與營運虧損補貼之依據，進而達到落實政府鼓勵大眾運輸政策，與提升本市市區公車服務品質之目的。

另外為改善公車發車異常情形，本局實施公車班次自動稽核後，以要求客運業者依照營運計畫書核定班次發車營運，提供民眾準時準點的公車乘車服務，另因疫情影響，客運業者多有駕駛員流失，造成營運班次無法維持正常發車，本局及客運業者已持續盤點公車路線及班次，透過路線裁切調整及無效班次檢討，讓有限的公車資源可以發揮最大的效益，以滿足民眾乘車需求。

本市將全力配合中央公共運輸使用方案之推動，推出本市區域內及中部縣市跨城際定期票方案，未來定期票推出後，不僅能減輕

既有通勤學民眾之交通負擔，以更經濟實惠的價格購買外，亦可吸引更多使用私人運具族群轉移至公共運輸工具，透過公共運輸人口的增加，將可使公共運輸永續發展，持續營造宜居城市。