

# 臺中市議會第4屆第2次定期會

## 臺中市公車路線減班、班距調整及分析盤點人行道結合公車站點規劃之行人動線安全度、適宜性 專案報告



**臺中市政府**

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

報告人

臺中市政府交通局

局長 葉昭甫

臺中市政府建設局

局長 陳大田

中華民國 112 年 10 月

# 目錄

壹、 前言.....	1
貳、 臺中市公車路線減班、班距調整 .....	1
一、 背景.....	1
二、 因應政策.....	4
(一) 公車運能檢討，達成穩定發車.....	4
(二) 保障民眾乘車權益，持續實施公車班次自動稽核:.....	6
(三) 協助公車業者人才招募.....	6
參、 分析盤點人行道結合公車站點規劃之行人動線安全度、適宜性 .....	7
一、 人行道設置原則.....	7
二、 候車設施設置原則.....	8
三、 候車設施辦理情形.....	8
肆、 結語.....	9

## 壹、前言

新冠肺炎疫情的迅速蔓延對經濟發展造成嚴重衝擊，同時也對運輸業產生負面的影響。部分公車路線因乘客數量急劇下降而減少班次或停駛，也直接導致公車駕駛員的人才流失。於疫情期間，部分公車駕駛員紛紛轉向貨運業、營建業或開始從事卡車、砂石車等相關工作；在陸續解封迎來國旅大爆發、國境開放的後疫情時代，更轉往遊覽車、旅遊包車等產業。至今即使疫情有所緩解，目前駕駛員人數仍然無法恢復至疫情前的水平。

為使公車穩定發車，本府交通局多次邀請市區客運業者研議檢討路線及班次時刻調整，針對多條有高度重疊或替代路線來進行班次運能微調，讓有限的公車資源發揮最大效益，調整後班次更穩定發車，以保障尖峰時間民眾的乘車權益。

同時為鼓勵民眾使用公共運輸，也透過建置友善的大眾運輸環境，例如候車亭及智慧型站牌等候車設施，讓民眾等公車可短暫休憩、遮陽避雨，並即時接收便利完整公車到站資訊，提升本市大眾運輸服務品質，同時候車設施結合地方特色，打造城市地標展現了藝術和文化在城市設施中的應用，豐富了城市生活，激發了人們的創意和文化興趣，未來也會配合不同現地環境條件及在地意見需求，提供公車族和觀光客搭乘公車優質候車環境。

## 貳、臺中市公車路線減班、班距調整

### 一、背景

本市自 100 年起實施免費公車政策後，運量逐年提升，也在 109 年實施雙十公車優惠，除了維持 10 公里免費外，超過 10 公里車資最多只要付 10 元，簡化概念以鼓勵民眾

使用公共運輸，並照顧長距離的使用者、減輕民眾通勤通學的經濟負擔、縮短城鄉距離。

考量整體大眾運輸發展均衡與市府資源更有效運用，滾動式檢討公車乘車優惠政策，本府於 110 年 1 月 1 日推出「市民限定」新政策，除了設籍本市的市民，市府也體恤年輕學子與新住民，在本市就學的外縣市學生以及本市市民的新住民配偶都可申請「市民限定」的乘車優惠措施，持綁定的卡片搭乘公車可繼續享有 10 公里免費+超過 10 公里車資上限 10 元的雙十優惠。

透過以上免費公車政策的推動，近幾年在疫情前搭乘公車的運量皆可達 1 億人次以上，公車路線已達近 240 條，形成綿密的公車路網，然而，受新冠疫情影響，公車運量自 110 年 5 月疫情爆發起大幅銳減，當時平日運量僅剩約 15% 的谷底。後續隨著疫情趨緩解封，運量緩慢回升，然而至今公車運量仍無法回復至疫情前水準，也導致市區客運駕駛流失。

經調查六都疫情前後(108 年 5 月及 112 年 5 月(本市更新至 112 年 8 月))公車數據進行比較，在駕駛員數量上，桃園減幅 19.51%及台北 17.42%，本市駕駛員減幅為 16.16%，居第三位；另班次減幅部分，台北及高雄班次減幅均超過 20%，本市班次減幅為 14.77%，亦居第三位；而在車輛行駛里程部分，台北減幅為 20.42%，高雄減幅為 17.23%，本市行駛里程減幅為 13.04%。

整體而言，本市駕駛員雖然減少 16.16%，但為使學生等主要搭乘族群衝擊降至最低，並有穩定的班次，暑假期間即與各公車業者密集召開 4 次會議逐條討論各路線班次因應方式，努力讓班次減幅僅 14.77%，相較於台北駕駛員減幅 17.42%，但班次卻大幅減少 20.89%，台中在穩定班次上所做的努力相對突出。

表 1、六都公車疫情前後營運數據比較表

縣市	駕駛員(人數)			班次(班)		
	108年5月	112年5月	趨勢	108年5月	112年5月	趨勢
台北市	4,524	3,736	-17.42%	1,012,918	801,286	-20.89%
新北市	2,498	2,379	-4.76%	691,375	626,236	-9.42%
桃園市	938	755	-19.51%	198,366	173,076	-12.75%
台南市	不提供	不提供	不提供	87,853	89,427	1.79%
高雄市	-	-	-	277,829	219,833	-20.87%
台中市	1,640	1,375 (8月)	-16.16%	291,178	248,151 (8月)	-14.77%
縣市	行駛里程(公里)					
	108年5月	112年5月	趨勢			
台北市	14,955,843	11,901,458	-20.42%			
新北市	11,735,130	10,456,599	-10.89%			
桃園市	3,035,034	2,772,701	-8.64%			
台南市	1,877,080	2,004,185	6.77%			
高雄市	4,080,578	3,377,668	-17.23%			
台中市	6,403,618	5,568,612 (8月)	-13.04%			

在這個時刻，持續鼓勵民眾使用公共運輸工具變得刻不容緩，本府除持續實施免費公車政策外，亦於今年 7 月推出全國最優惠的公共運輸定期票，以持續提升民眾使用大眾運輸意願，進而提升市區公車運量，帶動客運駕駛收入，達到留才效果。此外，本府在面對全國大客車駕駛荒造成的影響下，配合開學日針對部分路線進行公車路線及班次調整，並針對駕駛員人力短缺做出因應政策。

## 二、因應政策

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，且駕駛員因懼怕接觸大量不特定人士的染疫風險，同時其他運輸業不受政府價格管制，市場行情帶動薪資飆升，紛紛轉投貨運、遊覽車、旅遊包車(租賃車或計程車)等產業，交通局雖然緊急爭取口罩、疫苗、消毒藥劑等防疫物資快速供應給客運公司或駕駛員，並辦理補貼款項預撥來穩定駕駛員士氣，增加留任意願，但仍有駕駛員出走，公車業者在環境多方夾擊下不得不減少班次因應。

111 年起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。考量開學後尖峰時段會有大量通學人潮，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及穩固發車班次，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。

### (一)公車運能檢討，達成穩定發車

本府與客運業者在開學前已進行 4 次公車路線及班次的檢討會議。對於客運業者提出的公車路線和班次調整計畫進行了詳細檢討，優先鞏固尖峰時段學生的搭乘班次，並逐一檢視學生在尖峰時段的乘車需求，特別針

對高度重疊或替代的路線進行微調，重新分配資源、優化班表，以確保有限的運輸資源能夠得到最大的利用，並提供穩定的公車班次，方便民眾的乘車需求，目前採取「公車路網調整」及「班次檢討」兩策略持續進行。

(1)公車路網調整：

針對高度重疊路線持續檢討，透過電子票證等資料進行公車路線裁切、整併及停駛，並研議部分路段改以 9 人座營業小客車提供服務，讓有限的運能發揮最大的效益，也讓大客車能夠集中服務大量人潮路段，提升營運效率。

(2)班次檢討：

為了保障尖峰時間民眾的乘車權益，同時因應目前公車駕駛員人力不足等問題，針對有替代班次或路線的部分進行調整，此外，也要求所有公車路線和班次的調整必須優先滿足學生通勤的需求，並提供駕駛員合理的行車時間，以確保行車安全及學生等各類乘客的乘車權益得到維護，同時確保公車班次能夠穩定發車，讓班次穩定發車、安全行駛才是最重要的。

因此，交通局在與市區客運業者多次溝通討論後，針對串聯重要路廊與捷運車站的 100、500、700、900 路幹線公車班距有所調整，由原先尖峰班距 10 分鐘調整為 15 分鐘、離峰班距 15 分鐘調整為 20 分鐘，其中 100 及 500 路行駛動線亦進行調整，由原本新民高中及公共資訊圖書館縮駛至台中車站，讓有限的公車資源發揮最大效益，另部分路線班次同步微調，調整幅度以減少 1 人 1 車為原則，各業者減班數如表 2。

本府與本市市區客運業者將會持續觀察公車運量情形並滾動式檢討，以確保公共運輸於尖峰時段能有效運運作，滿足市民的需求。

表 2、減班路線

各業者減班數	
客運業者	減班數
台中客運	134
統聯客運	74
四方公司	58
中台灣客運	38
捷順交通	30
豐原客運	16
中鹿客運	8
全航客運	6

(二)保障民眾乘車權益，持續實施公車班次自動稽核：

為提升本市大眾運輸服務品質，本市自 108 年 10 月起實施公車自動稽核制度，透過系統自動稽核市區公車發車狀況，搭配發車異常罰則改善誤點脫班問題，並成功將原先約 90% 的公車發車準點率提升至最高的 98.53%，後來受疫情影響，公車發車準點率又逐漸下降，在今(112)年 5、6 月時公車發車準點率為 93% 左右，透過公車路網調整及班次檢討後，今年 9 月公車發車準點率已恢復至約 97% 左右。

為持續提高本市公車服務品質，仍將持續實施公車班次自動稽核，促使市區公車客運提供穩定也具可靠度的公車班次服務，透過系統讓市區公車精準發車，確保民眾有穩定可靠的班次搭乘。

(三)協助公車業者人才招募

為使發車班次更加穩定，本府請客運業者儘速增補人力，亦協助客運業駕駛人招募，平時透過就業服務處



及網站發放徵才資訊，辦理駕駛員擴大徵才活動，輔導客運業者提供職缺資訊並參加就業博覽會，協助媒合業者駕駛人力，提升客運業職缺曝光度吸引民眾應徵，以維持本市公共運輸服務能量，逐步恢復原核定之班次，以穩固公共運輸服務水準。

112 年與 109 年相比，駕駛員人力總共減少 317 位以上，較駕駛員人數巔峰時期流失約 20%，本府除請客運業者應積極招募駕駛員外，亦持續輔導業者參加交通部公路局推動的「公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案」，本市市區公車業者多有參加設攤徵才及配合給予新進駕駛員補助，期能招募更多駕駛人力投入本市市區公車，以確保公車路線能穩定發車。

### 參、分析盤點人行道結合公車站點規劃之行人動線安全度、適宜性

#### 一、人行道設置原則

依據內政部營建署頒布市區道路及附屬工程設計規範，其人行道設置相關規定重點如下：

- (一)主要道路、次要道路及服務道路應設置人行道。但服務道路寬度在 12 公尺以下，且路旁設有平整騎樓或無遮簷人行道者，得視實際需要設置。
- (二)道路寬度 12 公尺以上者，人行道淨寬度以 2.5 公尺以上為宜(扣除公共設施後)，人行淨寬度一般情況不得小於 1.5 公尺。
- (三)道路寬度 12 公尺以下者，其人行淨寬度不得小於 1.2 公尺，但受限道路現況，經主管機關同意者，其淨寬不得小於 0.9 公尺。
- (四)人行道上原則不劃設機車停車格，如於人行道上劃設機車停車格，應經該管主管機關同意，且劃設後人行道淨寬度不得小於 1.5 公尺

## 二、候車設施設置原則

目前本市候車設施設置，主要係依「公路土地使用規則」第 15 條第 1 項規定：「候車亭、招呼站牌應設於人行道或路肩外側邊緣處，並不得設於彎道路段。」，確認候車設施設置位置合宜性，另再查內政部營建署「都市人本交通規劃設計手冊(第二版)」及「市區道路及附屬工程設計規範」等相關規定，人行道設置候車設施後，仍應保有 1.5 公尺以上人行道淨寬，以維持人行道上行人通行權益及保有無障礙通行環境，另因公車招呼站現地條件或人行空間並非全然相同，故除依相關規定評估候車設施設置可行性外，尚需考量設置站位乘車需求，其地點的安全性及是否造成後方住家或民眾之不便。

另目前本府交通局配合不同現地環境條件，已設計多種候車亭型式(如反向式、簡易型、海線型)及智慧型站牌等設施，後續持續檢討及精進相關作為，持續增設候車設施，以提供市民於候車時可短暫休憩、遮陽避雨的環境，打造公車族搭乘公車優質候車環境。

## 三、候車設施辦理情形

刻正持續檢視公車站位點的環境條件及需求，積極覓點設置相關候車設施，並編列相關預算持續設置，以普及候車設施，另今(112)年 8 月，候車亭及智慧型站牌數量分別達到 1,019 座與 1,349 座，未來也會配合不同現地環境條件及在地意見需求，提供公車族和觀光客搭乘公車優質候車環境。

#### **肆、結語**

面對疫後時代，整體大環境影響所致，造成本市公車班次調整，本府持續進行公車運能檢討，從發車班次與路網調整著手，提升運輸效率，並且透過公車班次自動稽核措施，促使業者精準發車，透過持續協助公車業者招募人才，讓公車業者持續有新血注入，投入本市公車服務。此外，本府持續優化人行道環境，提升民眾乘車環境，以達交通任意門之願景目標。