

# 高雄市政府交通局

## 本市市區公車路線大樹祈福線釋出須知

113.6.17修訂

### 壹、概要說明：

- 一、依據汽車運輸業管理規則第26條規定，汽車運輸業申請定期停止一部或全部營業時，應將停止原因、路線起訖點、或區域地名、停業期限等，報請公路主管機關核准後公告實施，期滿應即申報復業。前項定期停止營業之路線或區域，如屬公路或市區汽車客運業時，在停止營業期間公路主管機關得採取適當措施，繼續維持客運業務不使中斷。
- 二、為辦理大樹祈福線公車路線釋出經營作業，特訂定本須知，由汽車客運業者(以下簡稱業者)申請經營並參與評選。

### 貳、擴充經營路線及配合事項：

- 一、行駛路線及服務水準：如附件一。
- 二、營運種類：市區汽車客運業。
- 三、營運票價：依市區公車段次票價分段收費，本路線採段次收費為原則，票價訂定依汽車運輸業管理規則第45條規定辦理。

### 四、車輛：

1. 交通局得視路線實際營運狀況與服務水準，要求調整車型(甲類、乙類大客車或9人座小客車)，另要求車齡超過8年之營運車輛進行汰舊換新。
2. 承接路線客運業者，應配合交通局政策措施於車身預留空間，並配合呈現公車相關識別標示。
3. 營運通車前，車輛必須依據「高雄市公車優化安全設備功能需求」具備多卡通電子票證及乘車碼電子支付系統，另如未來有新加入票證或實施票價轉乘優惠，業者亦需隨時配合將系統新增或更新。
4. 車輛須具備公車動態資訊系統，系統設備除應遵循經濟部車載資通訊產業推動辦公室(Telematics Promotion Office)所研訂公告之最新規範，俾利增加各項設備與系統間之互通性與整合度外，且應

納入本市所建置公車動態資訊系統內，並需自行負擔車機通信費。

5. 車輛均須配備一門一機多卡通電子票證系統及電子支付系統、數位行車紀錄器、內外監視器(車內監視螢幕需可顯示8鏡頭畫面)、站名播報器、自動到站車外廣播路線名稱、免費wifi、4G路由器等設備。另甲、乙類大客車應配置先進駕駛輔助系統(至少包含行車視野輔助、煞車警示、車輛轉向警示、開門警示、盲區偵測、防碰撞等系統)、車門防夾裝置。
6. 車輛動態車機、驗票機(含QR Code讀掃機)、車頭LED、車內站播設備須具備四合一整合功能，駕駛長只需輸入一組路線代碼即可連動其他設備。
7. 大樹祈福線公車路線車額為4輛，車額將轉予承接路線客運業者。

#### 五、場站：

1. 為避免車輛隨意停放影響交通，停車格位數與車輛數比例為1：1。
2. 如未來交通局於路線起、迄、中點設置轉運中心，業者需配合調整路線進入。

#### 六、站牌：

1. 汽車客運業設立之站牌應依汽車運輸業管理規則第33-1條規定設置，且不得設置廣告。
2. 業者自行設置或併現有站牌(亭)為原則，並自負維護管理責任。

七、業者於營運期間應配合交通局政策，每組(條)路線每年應自行辦理或支援交通局辦理至少一場行銷相關活動。

八、未來公車路線需依實際需求配置車種(甲類、乙類大客車或9人座小客車)及調整班距。

#### 九、補助規定：

1. 業者得依「高雄市政府交通局市區公車營運虧損補貼審議及執行作業規定」提出營運虧損補貼申請，交通局將視路線實際營運需求及年度預算額度辦理。
2. 交通局得依「汽車運輸業客貨運運價準則」及交通部頒訂之「汽

車客運業統一會計科目」與「汽車客運業路線別成本計算制度」等規定，於確保公車服務品質、維持公車正常營運原則下，檢討審定合理營運成本上限。

3. 釋出路線營運虧損金額計算公式：如附件二。
4. 釋出路線營運虧損金額計算公式內計算公式及因子，交通局得視政策需要或經營環境發生遽變，致使影響業者權益甚鉅等因素，提送審議會檢討修正。
5. 本案年度實際虧損結算金額適用「高雄市政府交通局市區公車營運虧損補貼審議及執行作業規定」相關計算標準及扣點規定。
6. 倘若補貼機制或票價調整時，另提本市市區汽車客運審議會訂定之。
7. 車齡超過12年(含)以上之柴油車營運里程原則不核撥營運虧損補貼款，惟業者於柴油車輛屆齡(12年)前1年6個月內提出電動公車購車計畫或柴油車汰舊換新計畫獲准(需提送交通部申請購車補助或提交完整之自行購車計畫)，則其車齡限制可延長至14年；14年(含)以上柴油車營運里程不核撥營運虧損補貼款。
8. 採用9人座小客車營運應以車齡3年內之車輛始得加入營運；車齡超過12年(含)以上之9人座小客車車輛營運里程原則不核撥營運虧損補貼款，惟業者於車輛屆齡(12年)前1年6個月內提出電動化汰舊換新計畫(需提送交通部申請購車補助或提交完整之自行購車計畫)，則其車齡限制可延長至14年。

十、自核定通車日起6個月內不得申請變更路線或減班，但交通局得視大眾運輸發展需要調整路線或增減班次。

十一、各路線、班次須配合交通局全市路線規劃進行調整或將全部或部分班次/路線改用 DRTS(公車式小黃)替代服務時，業者應配合辦理。

參、經營及續營(擴充)期限：經營期限自核定通車日起3年，得申請續營年限2年；續營年限屆滿後，視該路線運量成長情形及本府交通政策再評估本路線是否再提供5年擴充經營年限。其續營及擴充經營定義如下：

- 一、 路線續營：係指路線營運許可期期滿，業者需符合路線續營之條件，業者得於營運許可期年限截止前一年申請續營。
- 二、 路線擴充經營：係指路線營運許可期滿且續營年限亦屆滿，業者需符合擴充經營之條件，業者得於續營年限截止前一年申請擴充經營。

肆、 續營及擴充經營條件如下：

- 一、 路線營運期間歷年服務品質評鑑成績平均80分以上且無兩年次80分以下，得申請續營及擴充經營。
- 二、 路線評鑑成績一年為丙等，交通局得將原(組)釋出路線收回辦理釋出。
- 三、 路線經交通局依公路法處罰3件/年，交通局得將原(組)釋出路線收回辦理釋出。

伍、 申請期限：中華民國114年5月9日起至114年5月29日止。

陸、 申請程序：

- 一、 有意申請之業者，應於114年5月29日17時30分前，備具下列文件乙式20份及電子檔1份(可燒錄光碟或儲存於雲端硬碟等)，以郵遞(以郵戳為憑)或專人送達之方式送達交通局(運輸管理科)提出申請：
  1. 汽車運輸業籌備申請書(格式如「汽車運輸業管理規則」規定)；現營高雄市市區公車客運業者免備申請書，請檢具「汽車運輸業營業執照」影本。
  2. 營運計畫書摘要表(格式如附件三)。
  3. 營運計畫書。
- 二、 營運計畫書應載明下列事項(僅列大項，細目部份詳如附件三)，頁數限於30頁以內(雙面印製裝訂成冊，目錄及附件不計入頁數限制)，其送達交通局後，不得再變更計畫內容：
  1. 業者之名稱及申請路線(不接受業者以聯營或共營方式提出申請)。
  2. 過去經營紀錄及形象：新籌組公司(非現營高雄市市區公車

客運業者) 需提出詳細公司籌組計畫(列明籌備公司或經營團隊名稱、代表人及所有籌備成員或股東名單)及優良經營能力之證明資料。

3. 營運計畫：

(1) 行駛路線及站位(文字及圖說)：包含路線起迄點、行駛路線、里程、設站位置等。本路線允許申請業者適度調整行駛路線並敘明理由。

(2) 服務水準：營運時間、班次數、候車環境、轉乘規劃、行車安全及管理，本路線允許申請業者適度調整行駛班次並敘明理由。

(3) 配置車輛來源、車齡、車種及數量。

(4) 場站：區位及配置圖。

4. 經營計畫及能力：包括未來願景規劃、公司人力規劃(如以分公司設置，亦須寫明)、市場競爭、替代及供需分析、經營組織架構、財務計畫(即公司資產負債，以公司最近一年資料為主，新籌組公司另載明投入經營資本額、申請經營路線收支損益評估)、其他提升經營效率(產出)計畫(如行銷計畫、路線轉乘及異業合作計畫等)。

柒、籌備期限：獲選營運業者除不可抗力因素，經交通局核准外，應自核准籌備日起6個月內完成路線接駛事宜，以確保公車服務不間斷。

捌、評選程序：

一、交通局成立工作小組辦理初審，研提審查意見送審議會進行評選。

二、受評業者應依審議會之通知，由其代表人、負責人或經授權(應檢具授權委任書)之經理人親自出席簡報及答詢。未出席簡報及答詢者，該項以零分計算。

三、以抽籤決定簡報順序，並依序簡報。受評業者應針對所提營運計畫進行簡報及答詢，簡報以10分鐘為限，統問統答，答詢時間以10分鐘為原則。

四、業者於審議會承諾事項及經審議會於評選會議所做各項決議，視為營

運計畫書之一部分，均應於核定籌備期限內完成，但部分項目已特別敘明並經審議會同意者，不在此限。

#### 五、評選方法：

1. 受評業者為二家以上時，由審議會依下列方式評選出營運業者：
  - (1) 依附件四評選項目及配分表分別評分後加總（總分100分），並依加總分數轉換為各受評業者之序位。受評業者總評分數平均未達70分或經超過半數出席委員評定得分未達70分者，即為不及格，不得為營運業者。
  - (2) 各委員所評定之序位加總後為總序位，總序位最低者為營運業者，總序位相同時，則以序位為1較多者為營運業者，仍無法決定時，總評分數最高者為營運業者，若仍無法決定時，則抽籤決定。
2. 受評業者僅為一家時，應符合下列規定，始得為營運業者：
  - (1) 半數以上出席委員評定得分達75分（含）以上。
  - (2) 出席委員總評分數平均為75分（含）以上。

#### 玖、其他

- 一、業者提送營運計畫書至交通局後不得再抽換資料或變更計畫內容；撤回申請者1年內不得再申請經營交通局公告開放之公車路線。
- 二、營運計畫書及相關申請資料，經評選通過後，營運業者不得擅自變更。非經許可擅自變更者，交通局得撤銷原籌備核准。
- 三、業者籌備完成後，應報送營運計畫書予交通局核定，方可正式營運。
- 四、屆期未完成籌備者，除經交通局認定屬不可抗力或非可歸責於營運業者之情形外，交通局得撤銷其申請核准籌備之資格；經撤銷有案者，1年內不得申請經營交通局後續公告開放之公車路線。
- 五、其他應注意事項依公路法及相關法令辦理。
- 六、本案補助對象係公職人員或其關係人者，應主動於申請或投標文件內據實表明其身分關係。

附件一：公車路線營運路線表(個別評選)

路線名稱	起迄點	行駛里程	服務水準
大樹祈福線	臺鐵鳳山站-佛陀紀念館	44.1公里	平日:4車次 假日:12車次

路線名稱	路線圖
大樹祈福線	<p>The map displays the bus route 'Dashi Qifuxian' (大樹祈福線) in southern Taiwan. The route is marked with 14 numbered stops (1-14) along a path that starts at Fengshan Station (鳳山站) and ends at the Buddha Memorial Center (佛陀紀念館). The route passes through various areas including Dashi (大樹), Nanzhuang (南庄), and Zhongxing (中興). Key landmarks like the Kaohsiung International Airport (高雄國際機場) and the Kaohsiung National University (國立高雄大學) are also visible on the map.</p>

為提高業者經營彈性，本路線提供業者自行調整條件如下：

1. 行駛路線：業者調整後路線應至少與公告路線重覆50%以上，調整後倘大樹祈福線路線行駛里程超出44.1公里，超出部分不提供車公里補貼；倘行駛里程縮短，則覈實計算或以增加車次數規劃(在大樹祈福線平日行駛176.4總公里、假日行駛529.2總公里(每車次行駛里程\*每日服務車次)條件下)。
2. 營運時間：自提調整。

## 附件二：公車路線營運虧損金額計算公式

### 一、虧損補貼計算公式：

1. 【每車公里成本(A) - 每車公里最低營收下限或每車公里實際營收(B)】  
×車次數×路線里程×路線服務品質因子(C)
2. 倘實際車公里營收低於「每車公里最低營收下限」，將以「每車公里最低營收下限」計算補貼款。
3. 業者申請續營或擴充經營時，再依歷年實際每車公里營收予以提供審議會審核修正「每車公里最低營收下限」。

### 二、每車公里成本 (A)：

- (一)、電動公車不分車齡每車公里成本為50元。
- (二)、柴油公車不分車齡每車公里成本為46元。
- (三)、移撥路線不分車齡每車公里成本為43.851元。
- (四)、9人座小客車不分車齡每車公里成本為38元。
- (五)、上揭每車公里成本經本市市區汽車客運審議會審定並公告自112年4月1日起實施，後續依審議會審定之最新每車公里成本滾動調整。

### 三、車公里最低營收下限或每車公里實際營收 (B)：

1. 每車公里最低營收下限或每車公里實際營收採計方式：
  - (1) 開始營運第一年：當期以每車公里實際營收計算，後續自第2期起以「每車公里最低營收下限」或「每車公里實際營收」較高值計算營運虧損補貼，業者須自行負擔部分虧損。
  - (2) 後續年度：
    - I. 當期路線運量 $\geq$ （上一年度同期路線運量 $\times 1.01$ ）：以「每車公里實際營收」計算營運虧損補貼，全額補貼業者的虧損。
    - II. 當期路線運量 $<$ （上一年度同期路線運量 $\times 1.01$ ）：以「每車公里最低營收下限」或「每車公里實際營收」較高值計算營運虧損補貼，業者須自行負擔部分虧損。
2. 每車公里最低營收下限計算方式：釋出路線以開始營運當期之每車公里實際營收 $\times 1.01$ （運量成長目標值）作為當年度營收下限（當期不計

營收下限，自第2期起採計營收下限)，後續年度以經營期間平均每車公里實際營收 $\times 1.01$ 滾動式方式計算。

四、路線服務品質因子(C):

路線服務品質因子	
路線評鑑成績等級	係數
甲以上	1.0
乙	0.9
丙	0.8
丁	0.7

- 五、經營期限(含營運許可年限、續營年限及擴充經營年限)原則以20年為限，交通局得視政策需要，另提送本市市區汽車客運審議會討論並審議。
- 六、運虧損補貼計算公式每車公里成本(A)、每車公里最低營收下限或每車公里實際營收(B)、路線服務品質因子(C)及運量成長等因子，交通局得視政策需要或環境發生遽變，致使影響業者權益甚鉅等因素，另提送本市市區汽車客運審議會討論並審議。

**附件三：○○客運公車路線營運計畫書摘要表**

營運計畫書摘要總表			
申請路線			
基本資料	公司名稱	法定代理人	公司地址
項目	細目	摘要內容	
過去經營紀錄及形象	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 主管機關評鑑成績(新籌組公司無須提供)</li> <li>2. 經營實績(新籌組公司提證明承接能力計畫)</li> <li>3. 優良經營能力之證明</li> <li>4. 違規紀錄(應含公路法、勞基法、脫班)</li> </ol>		
營運計畫	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 行駛路線及站位</li> <li>2. 服務水準</li> <li>3. 車輛(來源、車齡、車種)</li> <li>4. 場站(區位及配置圖)</li> </ol>		
經營計畫及能力	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 未來願景規劃</li> <li>2. 市場競爭及供需分析</li> <li>3. 經營組織架構</li> <li>4. 財務計畫(即公司資產負債，以公司最近一年資料為主)</li> <li>5. 提升經營效率(產出)計畫(如行銷計畫、路線轉乘及異業合作計畫等)</li> <li>6. 員工身心狀況評估及因應管理作為</li> <li>7. 配合交通局2030年公車全面電動化目標，說明提昇電動低地板公車比例作為及汰換期程。</li> <li>8. 請說明近3年百萬車公里肇事率及改善計畫</li> <li>9. 請說明服務品質評鑑缺失改善計畫</li> <li>10. 請說明各路線載客人數現況與預期目標</li> <li>11. 具體說明駕駛員招募、場站及車輛準備之能力</li> </ol>		
創新作為	<p>配合中央或本府政策，業者可自提創新作為，如下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 購置電動公車、低地板公車及其他新式公車等</li> <li>2. 配合行銷作為或對於本市尖、離峰時駕駛及車輛需求大幅差異之因應方式</li> <li>3. 回饋項目(如業者提供免費搭乘促銷活動等)</li> <li>4. 其他</li> </ol>		
加分項目	有無該路線代駛實績		
確認計畫書摘要內容及自提其他承諾事項(必填，請詳列)			

附件四：○○公車路線（組）評選項目及配分表（依○○公車路線需求訂定）

評選項目	細目	配分
一、過去經營紀錄及形象	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 主管機關評鑑成績(新籌組公司無須提供)</li> <li>2. 經營實績(新籌組公司提證明承接能力計畫)</li> <li>3. 優良經營能力之證明</li> <li>4. 違規紀錄(含公路法、勞基法、脫班)</li> </ol>	30
二、營運計畫	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 行駛路線及站位</li> <li>2. 服務水準</li> <li>3. 車輛（來源、車齡、車種）</li> <li>4. 場站（區位及配置圖）</li> <li>5. 每車公里營收下限</li> </ol>	15
三、經營計畫及能力	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 未來願景規劃</li> <li>2. 市場競爭及供需分析</li> <li>3. 經營組織架構</li> <li>4. 財務計畫</li> <li>5. 提升經營效率(產出)計畫</li> <li>6. 員工身心狀況評估及因應管理作為</li> <li>7. 提昇電動低地板公車比例作為及汰換期程。</li> <li>8. 近3年百萬車公里肇事率說明及改善作為</li> <li>9. 服務品質評鑑缺失改善計畫(新籌組公司不須提供)</li> <li>10. 各路線載客人數現況與預期目標</li> <li>11. 駕駛員招募、場站及車輛準備之能力</li> </ol>	30
四、創新作為	<p>配合中央或本府政策，業者可自提創新作為，如下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 購置電動公車、低地板公車及其他新式公車等</li> <li>2. 配合行銷作為或對於本市尖、離峰時駕駛及車輛需求大幅差異之因應方式</li> <li>3. 回饋項目(如業者提供搭乘促銷活動等)</li> <li>4. 其他</li> </ol>	15
五、簡報及答詢		10
六、加分項目(2分)	有無該路線代駛實績	
七、扣分項目(2分)	屬該路線原釋出業者	
總分		100

