

# 臺北市市區公車營運與服務品質督導及評鑑委員會

## 111年第2次會議紀錄

時間：111年5月19日9時30分

地點：視訊會議

主席：陳學台召集人

紀錄：陳尹榕

出（列）席人員（如簽到表）

壹、確認111年第1次會議決議事項辦理情形

主席裁示：洽悉。

貳、提案討論

提案一

案由：審查111年第1期臺北市市區公車營運服務指標評鑑報告（初稿）及307路單一路線評鑑報告（初稿）。

藍武王委員

1. 報告第6-3頁第一段內容有誤，請修正。
2. 恭喜大有巴士、皇家客運、指南客運及東南客運明顯進步，請繼續保持。
  1. 報告書第5-21頁圖名建議修正為「近3期...」。

黃玲瓏委員

2. 報告書第1-3頁建議可增加110年載客人數等資料。
3. 報告書第1-13頁表格建議可簡化呈現，另「未依規定服務特殊需求乘客指標」D3及「改善行動指標」E7建議修正較為適當之名稱。
4. 報告書第1-24頁行車肇事率修正內容呈現順序與第4-24頁及A-18頁都不一致，建議可調整一致較好閱讀。
5. 報告書第2-11頁權重表中，建議在E4和E5之間加上總權重為100%之欄位。
6. 報告書第3-2頁倒數第三行時間有誤，請修正。另民眾反映內容亦有包含表揚，建議將「民眾申訴案件」修正寫法。

7. 建議修正報告書第5-21頁圖表名稱，另請重新檢視圖5.2.2至5.2.11呈現方式並加以調整。
8. 報告書附錄七文字部分有遮蔽未呈現，請調整，另 A-20頁表格內容有缺，請一併修正。
9. 報告書第6-1頁結論部分請再精簡內容，第6-12頁針對其他國家之狀況儘可能更新。

#### 張玉君委員

報告書第5-5頁已針對各業者詳細的寫出各項指標情況，建議公運處可要求各業者提出檢討報告。

#### 邱子軒委員

1. 報告書中其他縣市評鑑辦理狀況比較中，有部分資訊較舊，請更新，如無法更新請參照第1-5頁新竹市評鑑表備註加以說明。
2. 307路單一路線評鑑報告第2-36頁中，表2.2.6「拒載老殘」文字建議修正為「拒載老人及身心障礙者」。

#### 吳繼虹委員

報告書第6-9頁評鑑單位有提出對各業者之改善建議，大部分項目都是和行車安全有關，凸顯各業者之共同問題。

#### 余偉斌委員

1. 聯管的月報資料主要是用來辦理公車評鑑，如評鑑單位如要做進一步的分析提供給交通局或公運處，我們是沒有意見，但如果要用來做其他研究報告或提供其他機構或人員，必須先獲得臺北市公車聯營管理委員會同意。
2. 自去年疫情開始起，臺北市公車營收大幅減少，業者經營已經很困難，因此在公車評鑑來說，是否能在此時不要要求業者過多的事項，避免增加業者的負擔。

#### 王中允委員

1. 報告書第1-24頁中，行車肇事率指標陳述方式建議調整為更容易閱讀理解。
2. 報告書第4-81頁，業者有提報各項配合政府政策申請項目，但有部分業者有申請但未符合，是否指標未說明清楚導致。
3. 在各公司的檢討項目中，建議可將公司投入成本和產出結果連結起來，可提供各業者經營上之建議。

#### 評鑑單位

1. 報告書中錯誤部分將依委員意見修正及增加補充說明，另針對委員提出報告書中格式調整部分將與公運處進行討論。
2. 在報告書中第3-67頁及68頁，已有針對配合政府政策個項目進行說明及註明須提供之佐證資料，如業者提報未符合規定(如佐證資料不齊全)，則不予給分。

#### 公共運輸處

每期評鑑辦理完成後，均會請「指標項目分數表現比前期退步30%以上且低於各公司平均數」或「本期得分為零分」之業者提出檢討改善報告。

#### 決議：

1. 111年第1期臺北市市區公車營運服務指標評鑑報告（初稿）及307路單一路線評鑑報告（初稿）案原則審查通過，請評鑑單位針對委員意見修正報告內容後依契約提送修正稿。
2. 公車評鑑已經做了非常多年，滿意度也都有90%以上，希望能透過評鑑讓整體公車服務品質更好，所以報告書中呈現整體性退步的部分請公運處與各業者商討如何改善。
3. 近2年受疫情影響，本市公車載客量大幅下降，業者經營上確實也很困難，業者如有減班需求，請於影響

乘客最小的情況下提出減班申請，也請公運處儘速完成審查作業。

## 提案二

案由：修正本市市區公車營運服務指標評鑑部分指標內容。

黃台生委員

1. 我對於 A2 指標修正有意見，從代表性和客觀性來說，原來的公式比較合理。
2. 環保局就排氣分級會這樣分類是為了減輕工作量，所以合格就應該算是可以接受的，不合格才應該要扣分，就新公式來看似乎是鼓勵業者買新車，另外電動公車也有加分項目，不應該在此時增加業者負擔。

吳繼虹委員

1. 對於 A2 指標修正，我和黃老師有一致的意見，如果未來採用民眾申訴件數來算，是否能排除重複狀況之計算。
2. 就環保局新分級來看，新購五期及新購六期都視同優級，但卻沒有良級，請問公運處是否有用新公式是算過成績是否會降低過多？

黃玲瓏委員

1. 是否有對民眾惡意投訴未正確設定車機狀況進行件數統計分析。
2. 購買電動公車如已有加分，如果 B3 再計分，是否有重複加分之狀況，或者是可以考量修改權重。

藍武王委員

1. A2 指標建議還是維持原來計算方式。
2. 電動公車沒有排氣，對環境來說是最好的狀況，另外不管是優級車輛、新購六期或是新購五期車輛公車都是柴油車，對環境還是有影響，所以我覺得優級車輛、

新購六期或是新購五期車輛不應該和電動公車當作相同的環保標準，就參考原來的公式，我認為優級車輛、新購六期或是新購五期的車輛應該改為權重是0.7或是更低，電動公車權重為1，至於黃老師說的合格標準則是最低標準。另外就本指標來說，原本定義就是在評估車輛對環境之影響，而非僅就排氣車輛來看，所以仍建議將電動公車納入計分，至於柴油車仍應該打折計分。

#### 王中允委員

B3指標其實是在評估會排氣的車輛所造成之影響，所以將沒有排氣的車輛放到指標中計算就毫無意義，另外電動公車亦有加分項，所以我不建議將電動公車納入公式中計算。

#### 邱子軒委員

B4指標新公式是否會對單一重大事故影響分數程度降低，另外不知道這樣計算是否會造成總件數提升。

#### 公共運輸處

1. 會想修正 A2指標，除了希望能真實呈現民眾反映情況外，亦可節省本處額外查核人力，才會建議計分方式修改採用民眾申訴成案件數計算。
2. 雖然目前各公車業者都必須購買電動車，但就目前既有之車輛仍然有新購五期及新購六期車輛，而這些車輛於免驗期間之後仍須做車輛排氣檢驗，始獲得分級標章，另外本期評鑑報告已無良級車輛，是因為分級已無該級別，所以如修改公式後分數差異不大。另外電動公車雖有加分項目，但每輛車只能加0.25分，最多加4期，總加分也有6分的限制。目前電動車比例不高，如將優級車輛權重改為0.7，則各家業者最後實際分數約為目前分數之70%，建議優級可暫時權重訂為

0.9，等後續電動公車車輛數達到一定比率後再調降優級車輛權重。

### 評鑑單位

電動公車雖然有加分指標，不過其加分僅限新購車輛，而且有期數之限制，所以電動公車買了超過2年，就無法加分，如在環保品質指標沒有計算，也會少了鼓勵的作用，就評鑑單位立場是支持藍老師的建議，如果會介意重複加分，可在環保品質計算中扣除新購電動公車之車輛數。

### 決 議：

1. 「行車前確實開啟公車動態車機設備及設定正確路線」指標維持原計分方式。
2. 修正「環保品質」之次指標「排氣分級標章比率」計分方式為

$$\left[ \frac{0.9 * (\text{優級車輛數} + \text{新購五期車輛數} + \text{新購六期車輛數}) + \text{電動公車車輛數}}{\text{公司所屬車輛數(包含電動公車)}} \right] \times 1$$

3. 修正「行車肇事率」指標計分方式為下。

(1) 各公司  $l$  月份行車肇事率( $X_l$ )計算：

$$X_l = \frac{A_l}{R_l}$$

其中， $A_l$  為各公司第  $l$  月份之行車肇事扣點總和；

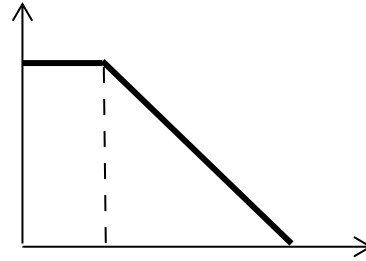
$R_l$  為各公司第  $l$  月份研究範圍內總行駛里程數(百萬公里)。

(2) 各公司每月指標得分計算方式(原理如圖所示)：

當  $X_l \leq 2$ ，則  $Y_l = 15$  分；

當  $X_l \geq 9$ ，則  $Y_l = 0$  分；

當  $2 < X_l < 9$ ，則  $Y_l = 15 - \frac{15}{7}(X_l - 2)$  分。



B4指標分數計算示意圖

其中， $X_l$ 為各公司每月行車肇事率， $Y_l$ 為各公司每月指標得分。

(3) 評鑑期間月平均分數則為指標之最後評分結果。

$$B4 = \frac{\sum_l Y_l}{L}, l = 1, 2, \dots, L$$

其中， $L$ ＝評鑑期間月份數。

4. 上述各項指標修正，自112年第1期實施。

### 提案三

案由：審查大南汽車股份有限公司申請紅35路延長營運虧損補貼里程案。

藍武王委員

建議本案由111年起實施，不溯及既往。

邱子軒委員

1. 同意藍武王委員建議，不溯及既往。
2. 建議紅35路與紅55路路線進行整併，可減少營運虧損。
3. 紅35路進校園有無申請中央補助？

公共運輸處

紅35路進校園無申請中央補助。

決議：

同意大南汽車股份有限公司申請紅35路延長營運虧損補助里程11公里。

#### 提案四

案由：審查大南汽車股份有限公司申請追補109年第1期、109年第2期、110年第1期、110年第2期等4期營運虧損補貼款案。

##### 大南客運

本案係因承辦人替換致提報資料數字誤植，懇請委員同意通過。

##### 藍武王委員

各年度虧損補貼預算係由臺北市議會審議通過，另回溯追補以前年度補貼款會影響其他業者當年度補貼款金額，建議本案不同意回溯追補。

##### 邱子軒委員

1. 本案係業者提報資料錯誤，倘追補以前年度補貼款，可能造成其他業者照例辦理，建議不可開此前例，故不同意本案。
2. 請公共運輸處於審查階段可提醒業者復查所提資料之正確性。

#### 決議：

不同意大南汽車股份有限公司小23路申請追補109年第1期、109年第2期、110年第1期、110年第2期等4期補貼款。

#### 提案五

案由：審查111年臺北市聯營公車服務性路線營運虧損補貼及皇家客運1717線營運虧損補貼審核報告案。

##### 余偉斌委員

1. 111年本市公車虧損路線有158條，虧損金額達6億多元，依規定中央負擔比例為3分之1，地方比例為3分之2，北市府編列虧損補貼預算3億3,000萬元，中央補貼款



僅1,300多萬元，合計補貼款僅3億4,000多萬元，此金額已實行多年，不足數皆由業者自行負擔，往年或許還可以，但近年遇到疫情，業者營收降幅巨大，業者營運皆呈虧損狀態。

2. 服務性路線補貼款列入運價審議公式減項，應該要重新檢討。

邱子軒委員

建議公運處協助業者申請中央補貼計畫。

陳學台召集人

服務性路線補貼款列為運價公式減項，請公運處運價審議列入討論。

決 議：

111年臺北市聯營公車服務性路線及皇家客運1717路營運虧損補貼審核報告案，照案通過。

參、散會（12時20分）