

## 調 查 意 見

本案係於民國（下同）105年1月6日機關函送「臺中市快捷巴士(BRT)廢除後相關人員及車輛等設備財產處分情形」專案調查報告到院；同年3月2日立法院立法委員江○○，陪同臺中市議會市議員李○、黃○○等人到院陳訴，臺中市政府廢止臺中市快捷巴士（下稱臺中BRT，Bus Rapid Transit）建置計畫，疑浪費公帑且圖利特定客運業者等情；陳訴人王○○君，於105年6月23日以電子郵件陳訴，臺中BRT廢止後，造價高昂的機電設備、行車控制中心迄今仍遭閒置；優化公車道在尖峰時段行駛時間大幅增加，造成市民時間損失；該府交通局要求臺中快捷巴士股份有限公司(下稱快巴公司)退出臺灣大道營運，導致該公司虧空解散等情。經105年7月12日本院交通及採購委員會第5屆第24次會議決議，推派調查，案由略以，臺中BRT藍線之建置、營運及廢止，迄未擬妥因應對策，致車輛及財產設備閒置，且部分工程尚未完成驗收，疑有浪費公帑之嫌，及交通部對於核定補助款運用情形，後續處理是否妥適等情。案經本院函詢臺中市政府、交通部及審計部，並於105年10月21日履勘，並請交通部交通運輸研究所及審計部派員會同參加履勘，及同年12月5日詢問上開機關相關主管人員，已調查完竣，綜整臺中市政府及交通部有關缺失，列述調查意見如下：

- 一、臺中市政府推動 BRT 藍線優先段，未能妥適考量臺灣大道之交通特性，致當地交通肇事率增加，且因 BRT 專用道占用現有道路容量，影響臺灣大道整體交通服務水準，招致民怨，相關設施亦有疏漏，有違政府推動交通建設之美意，顯有疏失。

(一) 據本院 104 年 4 月 15 日院台調壹字第 1040800067 號派查函，案由：於臺中市私立靜宜大學及弘光科技大學前之臺灣大道 6 段至 7 段（下稱本路段）為易肇事路段，且似因現場 BRT 站體設計與交通動線規劃不良，肇致交通事故頻仍，惟未見臺中市政府相關單位提出具體解決方案，影響學生通行安全等情案。本案係由本院地方機關巡察移來，因本路段本為列管之易肇事路段，且似因現場臺中 BRT 系統站體設計與交通動線規劃不良，致交通事故頻仍，經統計本路段交通肇事件數於 99 年為 450 件、100 年為 541 件、101 年為 461 件、102 年為 569 件，至 103 年時高升至 663 件，有逐年增加趨勢，是否與 BRT 站體設計與交通規劃動線不良有關，有深入調查之必要。嗣經調查完竣，於同年 12 月 8 日本院交通及採購委員會第 5 屆第 17 次會議決議通過，其調查意見重點摘要如下：

- 1、交通部公路總局對於本路段之易肇事情形，歷年雖已進行多次交通改善措施，惟成效仍屬有限，然本路段係經媒體報導及肇事嚴重性指標進行易肇事路段排序篩選作業而為列管及執行之改善對象，顯見本路段肇事之經常性及嚴重性，故公路總局對於本路段因道路線形、車流模式及運具種類等特性所肇致之易肇事情形仍應予持續妥適處理。
- 2、臺中市政府為培養地區大眾運輸運量，以階段性方式推動建立大眾運輸路網，以因應臺中都會區未來的發展而採行 BRT 系統，然於大眾運輸路網未臻完成前，尚未能有效減少私有運具使用，因

BRT專用道占用道路容量，故造成道路容量縮減，道路服務水準下降，又部分站體設置影響快慢車道用路人的行車視距，減少行車反應時間，致加劇本易肇事路段肇事情形。

- 3、臺中市政府因應BRT修正，提出「優化公車專用道」方案，然由本路段之交通肇事原因分析可知，係因本路段長直陡坡之道路線型特性、新建BRT設施改變道路型態與影響行車應變視距、快慢車道交織之車流模式及公車停靠之運轉態樣等，皆為導致本路段易肇事情事之肇因。

(二)嗣據臺中市政府於104年1月設置「快捷巴士(BRT)體檢及改善專案小組」，並啟動體檢程序，遴聘「土木營建」、「車輛機電」、「法治財務」及「交通管理」等領域專家學者及「公民團體」共17位委員進行體檢作業，體檢過程歷經「土木營建組」召開6次會議、「車輛機電組」召開4次會議、「法制財務組」召開1次會議、「交通管理組」召開7次會議，加上3次全體會議，合計會議共21次，並經過4次現場勘查後，於同年3月21日提出「臺中市快捷巴士系統體檢及改善總結報告」。相關體檢缺失摘要說明如下：

- 1、「土木營建組」部分：逐段分階段拆除易壅塞路段BRT專用道變為混合車道，拆掉之站體可移至西延線使用，並可開放部分時段路邊停車。
- 2、「車輛機電組」部分：目前聯營車是依班表發車，行控中心未發揮調度車輛功能，且BRT車輛採相對優先號誌(Priority Signal)，BRT車輛時刻表應與道路交通號誌週期整合設計，其相對優先號誌

應與道路交通控制系統為整合協調控制，俾使BRT車輛對橫交路口的交通衝擊降至最低；興中行控中心供電容量不足問題，宜儘速處理，俾設備與系統正常運作之維持，避免損及設備穩定性與使用壽命；車站提供BRT車輛預估到站時間相關資訊，惟資料內容有限；車站設有球型可動式或半球型固定式網路攝影機，惟仍有監控死角；BRT系統月台門啟閉控制與公車車門連動，兩者間通訊一有不穩定狀況，即有啟動過慢、不同步，甚或需由司機員以手動開啟月台門之情形；BRT系統站台設備之設置環境，不利設備穩定性與合理壽命之維持，站台照明未納入行控中心設施監控項目；BRT專用道並無全線設置，部分狹窄人多路段並無專用道，且在該路段令行人有壓迫之感受。

3、「交通管理組」部分：車輛方面故障率高；站體設計未與設備整合，造成占用空間、驗票閘門動線及寬度不當、設備與車輛整合連動不穩定、號誌時制及燈頭位置未整合等；BRT採站外驗票閘門收費，異常比例高；班次受限於號誌週期、車輛數限制，致班距大而無法滿足容量要求；缺乏控制行車功能及號誌最佳化功能等缺失。

(三)據本院詢問時，臺中市政府提供之說明資料表示，依「中臺灣公車捷運系統(BRT)服務規劃設計與可行性評估報告」(100年8月版)，BRT路廊選之條件主要考慮「公車需求量」及「路幅寬度」兩項因子，公車需求量門檻值為每小時2,000人次，道路寬度為有效行車寬度30公尺以上且單向至少3車道。由上開評選因子可知，顯見該府係以「公車需求量」

及「路幅寬度」為考量，顯未能妥適衡酌臺灣大道之交通易肇事之特性。

(四)綜上，根據本院前案調查發現，臺中市政府推動 BRT 藍線優先段，係以臺灣大道為主要行駛路線，採占用雙向快車道最外側車道為專用車道，然本路段係經媒體報導及肇事嚴重性指標，進行易肇事路段排序篩選作業而為列管及執行之改善對象，顯見本路段肇事之經常性及嚴重性，且在臺中 BRT 大眾運輸路網未臻完成前，尚未能有效減少私有運具使用，因 BRT 專用道占用道路容量，造成道路容量縮減，道路服務水準下降，又本路段為長直陡坡之道路線型特性、新建 BRT 設施改變道路型態與影響行車應變視距、快慢車道交織之車流模式及公車停靠之運轉態樣等，皆導致本路段易肇事情事之肇因，其中部分站體設置影響快慢車道用路人的行車視距，減少行車反應時間，致加劇本易肇事路段肇事等情事，顯見該府未能妥適考量臺灣大道之交通特性，致當地交通肇事率增加，影響臺灣大道整體交通服務水準，又由該府所成立之 BRT 體檢及改善專案小組提出之體檢結果，由「土木營建」、「車輛機電」及「交通管理」等各部分皆有尚待改善情事，指出相關設施仍有疏漏或缺失，顯見該府推動 BRT 藍線優先段，略顯倉促、未盡完善，皆招致民怨，實有違政府推動交通建設之美意，核有疏失。

二、臺中市政府廢止 BRT 系統，僅採認藍線優先段未具備 BRT 功能與效益，以設備體檢缺失為由，不思改善，逕將多年規劃之 BRT 系統全盤廢止，有違健全整體中臺灣公共運輸系統及培養大臺中地區大眾運輸運量

之目標，亦不符政府施政一致性，有損市府形象，核有違失。

- (一)查臺中市政府因縣市合併之初公共運輸路網仍缺乏高服務水準之運輸骨幹，爰配合中央所推動之強化公共運輸發展計畫，以 BRT 為主要思考方向，期以 BRT 快捷主幹線系統對高效率、營運規劃高彈性、低成本等優點，培養中部地區公共運輸人口、健全整體公路公共運輸路網，並做為我國發展 BRT 的示範計畫，亦作為未來臺中捷運得以成功營運之運量培養主力，提供民眾良好之快捷公共運輸服務。故臺中市政府自 99 至 104 年度間，於 99 年度起辦理「中台灣公車捷運系統(BRT)服務規劃設計與可行性評估計畫」，針對臺中 BRT 路網進行整體規劃及第一優先建置路段設置 BRT 系統進行可行性評估，至 104 年共計編列預算數新臺幣(下同)39 億 1,504 萬餘元，規劃在臺中境內規劃 6 條總長 218 公里的 BRT 路網，覆蓋全市 29 個行政區，以達成「大臺中一小時生活圈」的理想。由上開說明可知，依該府近幾年度之交通建設白皮書及施政計畫、預算編列可知，臺中 BRT 系統係臺中市政府近年來重大交通施政計畫之一。
- (二)嗣臺中市政府於市府團隊變更後，為審議 BRT 系統原規劃設計內容、實際運作情形、相關預算及契約執行成果等事項，於 104 年 1 月設置「快捷巴士(BRT)體檢及改善專案小組」，並啟動體檢程序，嗣於同年 3 月 21 日提出「臺中市快捷巴士系統體檢及改善總結報告」。據市府函復，本體檢改善報告於 104 年 3 月 23 日第 200 次市政會議提報討論，稱因 BRT

藍線優先段沒有獨立專用路權、缺乏絕對優先號誌通行權、行控中心無法與車輛及車站進行三方通話及系統管理，無法真正發揮 BRT 之功能與效益，在性質上似公車專用道之優化，爰臺中 BRT 藍線優先段自 104 年 7 月 8 日起改為「優化公車專用道」，並採「兩節式公車+單節 Bus（皆為低底盤公車）」方式運行，同時取消優先號誌，維持車輛於專用道運行。由上開說明可知，臺中市政府認為 BRT 藍線優先段無法真正發揮 BRT 之功能與效益，而採改為「優化公車專用道」，雖由「兩節式公車+單節 Bus」運行，惟實際仍屬公車專用道之性質。

- (三)查臺中市政府為評估 BRT 藍線優先路段執行成效，該府交通局於 103 年委託辦理「新運輸系統使用道路交通管理及績效評估」，並於 104 年 11 月審查通過期末報告。有關 BRT 藍線優先路段相關執行成效如下：BRT 透過公車專用道之快速服務，可提供高效率運輸服務，在相同路段上 BRT 平均旅行速率約為 19.9 公里/小時，較同路廊高重疊<sup>1</sup>公車旅行速率快 1.2 倍，若再與 BRT 營運前一般公車速率 14.8 公里/小時相比，BRT 營運速率較原有公車提升 34.45%；平日 BRT 平均旅次時間為 28.3 分鐘，假日平均旅次時間稍微增加至 31 分鐘，高重疊路線公車則因停站數較多、及受一般車流交織影響，平日平均旅次時間為 35.1 分鐘，假日則增加至 37.9 分鐘。故由上開 BRT 藍線優先路段之交通管理及績效評估結果可知，BRT 藍線優先路段服務效率確實較同路廊之公車為高，應對健全整體中臺灣公共運

---

<sup>1</sup> 同路廊高重疊公車係指與 BRT 行駛同路廊(即臺灣大道)且路線高度重疊之公車。

輸系統及培養大臺中地區大眾運輸運量有其相當之效益，且由該府 104 年 3 月 21 日提出「臺中市快捷巴士系統體檢及改善總結報告」，並無廢止 BRT 系統之建議或對臺中 BRT 藍線優先路段嚴重至不可改善之缺失。

(四)另據臺中市政府函復，優化公車專用道運行實施屆滿 1 年後，於 105 年 8 月該府再次進行旅行時間調查，據調查結果顯示，汽機車旅行時間縮短，且優化公車專用道每日運量由約 5 萬 6,920 人次，提升至 7 萬 4,838 人次，臺灣大道整體大眾運輸人次提升約 31%。惟查八月係為暑假期間，以臺灣大道眾多學生之交通特性，暑假期間確實不宜進行相關交通調查，以免調查資料失真，且所稱有提升運量人次效果，係因優化公車專用道公車班次由 426 班提升至 855 班，提高將近一倍車班，惟實際整體搭乘大眾運輸工具之總人數是否增加，則尚屬未定，又該府所稱機車及慢車道小汽車旅行時間縮短，係因減少原行駛於慢車道之公車已移至優化公車專用道所致，然以都會區發展之交通政策方向而言，應鼓勵大眾運輸工具，並抑制私有運具為政策方向，方有利於都會交通政策。

(五)嗣參考交通部科技顧問室 94 年 4 月完成之「公車捷運化設計手冊之研究(1/2)-設計手冊」3.1.1 節所示：目前有關公車捷運系統之定義仍相當寬鬆，由國外案例分析亦可知，其呈現之實質型式並無單一型式，而是因地制宜採取符合適用環境之技術型式。總體來說，公車捷運系統之整體概念上共通之意義為：公車捷運系統以公車運轉，結合完全專用



或部分專用路權以及軌道系統營運方式，提供快速及彈性、低成本的公共運輸服務。另 3.1.5 節亦再說明：綜合 BRT 之定義、內涵、組成元素與範疇分析可知，公車捷運系統是「動態」之進程，「全程專用或部分專用路權」為基本條件，為了達到快速之目標，可針對各元素選擇進階型態之升級，當公車系統進階到路線、營運、票證整合時，加上車外收費系統，即達到公車捷運系統之極致，即所謂「軌道思維、公車運行」。據交通部函稱，所謂專用路權、優先號誌通行權及行控中心之通訊技術應為 BRT 之組成元素之一，惟執行強度仍須視當地交通特性而定。又國內辦理 BRT 縣市，以嘉義市為例說明：嘉義市政府為配合高鐵通車，提供「高鐵嘉義站」至「台鐵嘉義站」兩軌道系統間「快速」及「準點性」之客運服務並兼具提升嘉義縣(太保市)及嘉義市中心區大眾運輸服務功能，該府特研擬「嘉義 BRT」計畫，於 94 年 3 月 24 日奉行政院核定實施，其計畫內容主要包含 BRT 專用公車道部分路段實體分隔、低底盤公車、號誌連鎖及部分路段優先號誌、公車動態資訊、電子票證車內收費及密集車班等。故由上開交通部之說明，有關 BRT 系統之定義仍相當寬鬆，其呈現之實質型式並無單一型式，而是因地制宜採取符合適用環境之技術型式，且由嘉義市 BRT 之經驗而言，專用路權、優先號誌通行權及行控中心之通訊亦非認定 BRT 之功能與效益之絕對條件。

- (六)據本院履勘時，臺中市政府提供之簡報資料指稱，未執行 BRT 系統改善，係因若要改良成純 BRT 系統，

必須升級：1、車輛與行控中心間通訊及設備 2、車站設備（月台門/收費閘門）3、重新設計為 A 型路權（與地面交通完全隔離，例如高速公路、高速鐵路、地鐵）公車專用道 4、增建乘客進出車站之天橋或地下道。故市府認為原 BRT 系統設備缺失，難以完善，許多需重新設計，改善成本太高，難以維持正常營運，改善風險亦高，車站還要再加裝天候防護設施，並防止 BRT 車輛擦撞站體，公車專用道績效低，設施要重新設計，且 BRT 車輛故障率高、功能不良要一併解決等，故需重新設計建造，所需經費龐大。由以上說明可知，市府所提之改善項目，雖有利於 BRT 系統之營運功能與效益，惟就現有 BRT 藍線優先段可就缺失進行改善，並評估後續 BRT 計畫，而非廢止整體 BRT 系統，且所提優化公車專用道之績效，亦僅就局部路段，而非就整體大臺中路網之結果。

- (七) 綜上，臺中 BRT 系統係市府近年來重大交通施政計畫之一，然該府於 103 年 7 月底藍線優先段始試營運，104 年 1 月成立體檢小組，同年 3 月即針對設備缺失提出體檢結果，惟當時尚未到達預估運量，倉促未能詳盡評估，卻因藍線優先段沒有獨立專用路權、缺乏絕對優先號誌通行權、行控中心無法與車輛及車站進行三方通話及系統管理等設備缺失，無法發揮真正 BRT 之功能與效益，即廢止 BRT 系統，惟 BRT 系統呈現之實質型式並無單一型式，而是因地制宜採取符合適用環境之技術型式，且由嘉義市 BRT 之經驗而言，專用路權、優先號誌通行權及行控中心之通訊，亦非認定 BRT 之功能與效益之絕對

條件，然市府不加思索如何有效提升改善，僅稱所需經費龐大，竟將多年規劃之 BRT 系統全盤廢止，所稱優化公車專用道可縮短旅行時間及增加旅運人次，不符政策方向，實有違健全整體中臺灣公共運輸系統及培養大臺中地區大眾運輸運量之目標，亦不符政府施政一致性、大眾運輸之長遠性及重大投資之經濟性等原則，有損市府形象，核有違失。

三、臺中市政府執行廢止 BRT 系統，卻未對原藍線優先段已採購之雙節公車、機電設施及維修機廠等設施妥適規劃後續使用及配套措施，致車輛長期閒置、機電設施停擺及機廠功能失效等缺失，且驗收作業屢生爭端與延宕，致鉅額公帑財務支出效能不彰，顯有怠失。

(一)查臺中市政府於 102 及 103 年間進行 BRT 雙節公車、機電系統工程及土建水環工程相關採購事宜，共計採購 BRT 藍線雙節公車採購（計 18 輛）及後續擴充（計 14 輛），契約價金分別為 2 億 4,621 萬餘元及 2 億 253 萬餘元，履約標的除雙節公車外，尚包含 2 年期間之維修服務，並將雙節公車出租予快巴公司使用；機電系統工程契約金額為 5 億 802 萬餘元，尚未完成驗收作業；土建水環工程契約金額為 11 億 3,855 萬 7,731 元，尚未完成驗收作業。故有關 BRT 藍線優先段總採購金額超過 20 億元，對此鉅額公帑支出，市府前於 104 年 3 月 23 日第 200 次市政會議正式宣布廢止 BRT 系統，BRT 藍線優先段自 104 年 7 月 8 日起改為「優化公車專用道」，市府應予妥適研擬相關設施之後續使用及配套措施。

(二)臺中市政府於 102 及 103 年度分別辦理臺中 BRT 藍

線雙節公車採購計 32 輛，契約價金計 4 億 4,874 萬餘元，並於 103 年 7 月 27 日開始營運使用。然自市府公告(104 年 3 月 23 日)至實施優化公車專用道(104 年 7 月 8 日)前，計有 3 個半月之準備期，其中交通部補助之 18 輛 BRT 雙節公車，未事先洽詢補助機關(交通部)變更行駛路線之可行性，即於 104 年 6 月 30 日函請快巴公司自 104 年 7 月 8 日起全部 32 輛雙節公車同時進場全面檢修，肇致該公司無車輛可供營運。又有關雙節公車後續利用及處理方式，該府交通局至 104 年 8 月 28 日及 9 月 16 日，始邀集該府法制局、財政局、公共運輸處等單位召開「臺中市政府交通局雙節公車會議」及「原有雙節公車財產利用管理等相關事項討論會議」研商討論，惟未獲具體結論，並於 104 年 10 月 27 日始函請交通部同意變更行駛路線，惟未獲得交通部同意，肇致交通部補助耗資 2 億 4,621 萬餘元購置之 18 輛 BRT 雙節公車，自政策變更後業已閒置至今，停放文心拖吊保管場。另查，後續擴充之 14 輛 BRT 雙節公車，自政策變更後至 104 年 10 月 15 日停止行駛，閒置約 3 個月餘，迄同年 10 月 16 日起，改行駛海線 616 路「梧棲-大甲」及 617 路「梧棲-台鐵新烏日站」。經統計自 104 年 10 月 16 日至 11 月 22 日止之搭乘人數，616 路平均每班次搭乘人數僅 8 人；617 路平均每班次搭乘人數僅 11 人。市府雖稱，停駛檢修係因車輛安全問題，惟車輛採購合約尚包含 2 年期間之維修服務，且其先後 2 次檢修內容差異不大，又同時民營業者所使用之 32 輛雙節公車，卻仍正常行駛。由上開市府對雙節公車之

處置方式，自 104 年 3 月 23 日公告至同年 7 月 8 日實施優化公車專用道前，計有 3 個半月之準備期，卻遲至同年 8 月 28 日及 9 月 16 日，始邀集相關單位研商討論，顯然於 BRT 停駛後，始開始研擬其後續處理方式，對於持有之財產未善盡管理及有效利用之責。

(三)臺中 BRT 藍線機電系統工程，依契約應給付廠商金額為 5 億 802 萬餘元，實際已給付金額為 3 億 5,745 萬餘元。經查直至 104 年 8 月 6 日始召開優化公車專用道站台及行控中心機電設備使用討論會議、同年 9 月 23 日召開優化公車專用道站台及興中行控中心電費分攤協調會，討論興中行控中心使用之需求，惟均無具體結論。上開機電設備因配合「優化公車專用道」政策，多數設備均已停止使用，依該府交通局 104 年 9 月 23 日優化公車專用道站台及興中行控中心電費分攤協調會會議紀錄，其會議結果，僅動態資訊顯示看板配合公車系統使用，其餘自動收費系統、月台門系統、安全監視系統、對講機系統、電設系統、廣播系統、監控系統、傳輸系統(光纖)、優先號誌系統、車輛營運調度系統等相關財產，均無相關使用需求而無具體利用方式。由上開說明可知，BRT 藍線機電系統設備因系統之專用性，實難以於他處運用。

(四)臺中 BRT 藍線 CL02 標土建水環工程於 102 年 6 月 25 日辦理公開招標，依契約應給付廠商金額為 11 億 3,855 萬 7,731 元，實際給付金額 8 億 3,374 萬 8,711 元。依契約第 7 條規定，履約期限為 103 年 6 月 30 日以前竣工，後依該府實際需求辦理變更設

計等，工程完工日期展延至 104 年 5 月 28 日，經專案管理公司於 104 年 8 月 12 日審認該工程第 1 次變更契約至 104 年 7 月 15 日執行完竣而無其他應辦事項，惟仍有第 2 次變更設計尚在辦理中，致工程未能進入實質驗收階段，工程進度已有延宕。又因前揭第 2 次變更設計遲未完成，致梧棲機廠尚未能辦理驗收，而未點交快巴公司進駐使用，快巴公司借用臺中市停車管理處經管之文心拖吊場作為臨時調度及停放車輛場地，顯示梧棲機廠因工程延宕，遲未辦理驗收，不僅設置功能未能有效發揮，亦需借用文心拖吊場作為臨時調度及停放車輛場地。

- (五)據本院詢問時，臺中市政府提供之說明資料表示，因 104 年 3、4 月間發生多次車輛於營運中拋錨及夾傷乘客等事件，基於維護乘客與交通安全原則，於 104 年 7 月 8 日起全部 32 部車同時進場全面檢修，嗣因原 BRT 系統於 104 年 7 月 8 日後轉型為優化公車，考量當時社會對雙節車輛品質安全存有高度疑慮之氛圍，且為確保市民安全之前題下，請營運單位再次確認車輛之安全性，在未確保安全情形下，不宜貿然上路。目前已完成 18 輛車委外經營招標作業；機電設施部分則將優先號誌系統及營運調度系統研議整合利用於 ITS 系統，增益該市智慧運輸系統。自動收費系統部分，收費閘門將研議提供展場或其他交通系統需收費時使用。補票機則研議於臺中捷運或公營停車場活化使用。月台門則研議提供展場或特殊活動作為管制人潮之用；梧棲機廠俟驗收完成後可規劃作為海線公車轉運站，並比

照車輛標模式，將廠房及車輛維修設備(動產)以業務委託方式予民間業者使用，並收取權利金。

(六)綜上，臺中市政府於 BRT 藍線優先段總採購金額超過 20 億元，對此鉅額公帑支出，市府前於 104 年 3 月 23 日第 200 次市政會議正式宣布，臺中 BRT 藍線優先段自 104 年 7 月 8 日起改為「優化公車專用道」，應予妥適研擬相關設施之後續使用及配套措施，然對雙節公車之處置方式，自 104 年 3 月 23 日公告至同年 7 月 8 日實施優化公車專用道前，計有 3 個半月之準備期，該府卻遲至同年 8 月 28 日及 9 月 16 日，始邀集相關單位研商討論，顯然於 BRT 停駛後，始開始研擬其後續處理方式，其中並有 18 輛雙節公車閒置至今，又市府以安全為由車輛全面進場檢修，惟同時仍有 32 輛民營業者車輛，於臺灣大道行駛，卻無相同之安全問題，實令人質疑；BRT 藍線機電系統設備，僅動態資訊顯示看板配合公車系統使用，其餘設備均無相關使用需求而無具體利用方式，顯見 BRT 藍線機電系統設備因系統之專用性，實難以於他處運用；梧棲機廠則因工程延宕，遲未辦理驗收，不僅設置功能未能有效發揮，亦需借用文心拖吊場作為臨時調度及停放車輛場地等缺失，故因車輛長期間置、機電設施停擺及機廠功能失效，致鉅額公帑財務支出效能不彰，顯有怠失。

四、交通部補助臺中市政府建置 BRT 系統及購買藍線優先段雙節公車，然 BRT 系統營運不滿一年，即改弦易轍為「優化公車專用道」，已與原補助系統有間，又補助購買之雙節公車，亦遭閒置或功能不彰，皆有失補

**助機關之立場，允應檢討改善。**

- (一)交通部自 99 年起為執行公共運輸計畫，即推廣實施公車優先通行設施，希望建立地方政府公車優先行駛觀念，培養公共運輸使用人口，以紓緩軌道建設龐大之財政壓力，當公車使用人口達一定規模之都會地區，協助循序推動 BRT 系統。故臺中市政府於 99 年著手規劃建置 BRT 系統，交通部即以上述精神予以協助，並在公路公共運輸計畫之預算下，計補助該府 1 億 8,202 萬 3,400 元，補助項目含：中臺灣公車捷運系統規劃、專案管理、雙節公車、候車設施及鋪面工程等項目。由上開說明可知，交通部係以建置 BRT 系統立場補助臺中市政府進行規劃、管理及設施採購。
- (二)查臺中市政府於 104 年 6 月 30 日以安全為由，函請快巴公司自同年 7 月 8 日起，將營運之雙節公車全數進場檢修，又該府於同年 10 月 27 日函請交通部公路總局（下稱公路總局）同意變更行駛路線，該局 105 年 3 月 29 日回復，請該府依該局 105 年 2 月 5 日函頒受補助車輛調度支援其他路線申請原則辦理，並申明受新闢路線之購車補助者應遵守定稿計畫書承諾之營運計畫班次提供營運服務，車輛不得有閒置之情形發生。嗣臺中市政府於 105 年 7 月 6 日函請公路總局，由該局補助採購之 18 輛雙節公車現由快巴公司領牌營運及管理，又 BRT 系統自 104 年 7 月 8 日改為優化公車專用道系統，階段性任務已完成，該公司現已進入清算解散程序，所經營之市區公車路線已全數經該府市區汽車客運審議委員會同意停止營運，規劃車輛後續將委託該市市區



客運業者於臺灣大道上營運。然臺中市政府對雙節公車之處置方式，自 104 年 3 月 23 日公告至同年 7 月 8 日實施優化公車專用道前，計有 3 個半月之期間，媒體已大肆報導臺中市政府將廢止 BRT 系統，補助機關不得謂為不知，該府雖遲至同年 10 月 27 日函請公路總局同意變更行駛路線，公路總局則延宕至 105 年 3 月 29 日始回復臺中市政府，因「公路公共運輸提昇計畫」新闢路線購車補助，依公路公共運輸提昇計畫補助經費核撥處理原則第 10 條第 1 項第 1 款規定：「屬新闢路線者，自領牌日起五年內，限於行駛各該車輛核定補助之新闢路線……如有必要變更行駛路線者，應報經交通部同意」。前揭 18 輛雙節公車僅能於臺中 BRT 藍線優先路段行駛，故由交通部所補助之 18 輛雙節公車，自 104 年 7 月 8 日起閒置至今。

- (三)據交通部函稱，臺中市政府現因政策方向修正為優化公車專用道，將更多路線公車納入公車專用道以提供民眾搭乘，在保有全程專用或部分專用路權之基本條件並採雙節公車營運持續提供民眾服務之前提下，對於地方政府因地制宜所為之調整，尚難謂違反原補助目的，因此交通部原則予以尊重。另地方政府執行公共運輸計畫有時基於地方需求或政策方向而有所調整，倘調整之措施仍符合民眾需求並有助於當地公共運輸之發展，交通部原則均會尊重地方政府調整考量。詢據交通部路政司胡技正表示，市府申請時有提供可行性評估報告，審查方向係偏向行政審查，畢竟地方生態比較不了解，對於公共運輸是正向的，世界各國也都蔚為風潮，因

此交通部予以支持。

- (四)綜上，交通部係因臺中市政府於 99 年著手規劃建置 BRT 系統，故在公路公共運輸計畫之預算下，補助該府以建置 BRT 系統及購買藍線優先段 18 輛雙節公車，然臺中 BRT 藍線優先段自 103 年 8 月起正式營運，至 104 年 7 月 8 日止，市府即宣布廢止 BRT 系統，BRT 藍線優先段營運時間不滿 1 年，即改弦易轍為「優化公車專用道」，已與交通部原補助系統有間，又補助購買之雙節公車，自 104 年 7 月 8 日起，因受「公路公共運輸提昇計畫」新闢路線購車補助之限制，故 18 輛雙節公車閒置至今，交通部雖稱，已函知市府不得閒置，惟亦束手無策，坐視財務效能不彰，皆有失補助機關之立場，允應檢討改善。

壹、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，提案糾正臺中市政府。
- 二、調查意見四，函請交通部確實檢討改進見復。
- 三、調查意見一至四，函復陳訴人。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：章仁香

尹祚芊