

出申請，惟公路總局遲至 111 年 3 月 30 日業者提出不續營申請，始召開協商會議，啟動時機核欠積極。復查該局就公路汽車客運業營運路線是否繼續經營，雖訂有審議處理原則，惟針對不繼續經營者，遲至 111 年 3 月 30 日及 8 月 1 日新竹客運公司提出 54 條公路客運路線於營運許可證屆期後不繼續經營，始函示不續營及代駛機制，經函請交通部督促研謀改善，並儘速完善停駛路線之後續營運相關處理規範。據復：為顧及基本民行服務，公路總局已辦理營運路線停駛影響及路線檢討分析，並研商整併、轉型等可行方案。

(八) 交通部歷年辦理公路公共運輸計畫，已有效提升公路汽車客運業之運輸效率，惟受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，公路汽車客運之客運人數及收入大幅減少，復因職業大客車駕駛短缺、每車公里合理成本久未調整等，全國近百條營運路線陸續提出屆期不續營之申請，影響基本民行，允宜研謀改善。

交通部為透過公共政策引導及穩定資源投入，協助各市縣發展公路公共運輸，培養民眾搭乘公車習慣，歷年陸續辦理「公路公共運輸發展計畫 (99-101 年)」、「公路公共運輸提昇計畫 (102-105 年)」、「公路公共運輸多元推升計畫 (106-109 年)」及「公路公共運輸服務升級計畫 (110-113 年)」，於中央與地方政府及客運業者努力合作下，截至 108 年度止，公路汽車客運業每車公里平均收入等 4

項運輸效率指標，已呈現成長趨勢 (表 15)。惟據該部及公路總局統計，101 至 108 年度公路汽車客運業營業車輛數等 7 項營運實績指標，均呈下滑趨勢，復受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，致 109 至 111 年度公路汽車客運業之營運實績指標均較疫情前顯著減少 (表 16)，運輸效率亦明顯降低，整體經營環境實屬艱難。偏鄉地區因人口密度低，公共運輸發展條件欠佳，面臨更大衝擊與挑戰，公路總局雖

表 15 公路汽車客運業運輸效率指標

單位：元/車公里、人公里/人次、人公里/車公里、元/人次、元/人公里

年度	每車公里 平均收入 (註 1)	每旅客 平均運距 (註 2)	每車公里 客運密度 (註 3)	每旅客 平均收入 (註 4)	每延人公里 平均收入 (註 5)
101	22.37	48.60	14.64	74.25	1.53
102	22.59	52.95	14.87	80.42	1.52
103	22.77	53.28	14.74	82.28	1.54
104	22.56	51.06	14.14	81.45	1.60
105	22.22	50.28	14.06	79.46	1.58
106	22.10	54.80	13.58	89.21	1.63
107	22.14	54.60	13.45	89.88	1.65
108	23.02	55.21	13.77	92.26	1.67
109	20.65	53.83	12.35	90.02	1.67
110	18.99	52.31	11.42	86.98	1.66
111	19.41	51.40	11.71	85.20	1.66

註：1. 每車公里平均收入=客運收入÷行駛里程，係指客運業在某一特定期間內，平均每車行駛 1 公里之客運收入，其中客運收入未含出租業務部分。
 2. 每旅客平均運距=延人公里÷客運人數，係指每一旅客在特定期間內之平均運輸距離，即將特定時間內客運總延人公里除以旅客總人數，其中客運人數未含出租業務部分。
 3. 每車公里客運密度=延人公里÷行駛里程，係指客運業在特定期間內，平均每輛客車在其營運路線上行駛每公里之旅客人數。
 4. 每旅客平均收入=客運收入÷客運人數，係指客運業在某一特定期間內，平均每運送 1 旅客之客運收入，其中客運收入、客運人數均未含出租業務部分。
 5. 每延人公里平均收入=客運收入÷延人公里，係指客運業在某一特定期間內，平均每運送 1 旅客 1 公里行程之收入，其中客運收入未含出租業務部分。
 6. 資料來源：整理自 110 年度交通年鑑、交通部及公路總局統計查詢網資料。

賡續推動公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼措施，惟部分路線長期仰賴補助仍不堪營運虧損，公路汽車客運業者自 111 年 3 月 30 日陸續提出營運路線不續營，影響基本民行。經查公路總局辦理公路汽車客運業營運管理及偏遠服務路線營運虧損補貼情形，核有下列事項：

1. 國人使用公共運輸比率下滑，公路汽車客運整體經營環境艱困，致營運實績衰退，全國近百條營運路線申請屆期不繼續經營：據交通部統計，我國 109 年度運具次數之公共運輸市占率為 16.00%，較 105 年度之 18.10%，減少 2.1 個百分點（減幅達 11.60%），為近 10 年最低。另公路總局統計，101 至 108 年度公路汽車客運之客運人數及收入均呈衰退趨勢，復受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情、私人機動運具新增掛牌車輛數持續增加，及少子化致通學人數減少等影響，110 年度以後載客人次更大幅下滑，客運收入甚至不到疫情前（108 年度）之一半，致公路汽車客運業者虧損情形嚴重（表 16）。經查截至 112 年 3 月 28 日止，全國公路汽車客運業已向公路總局提出不繼續經營申請之營運路線計 99 條，占 111 年底營運路線約 16.92%，主要集中於桃園、新竹、苗栗及雲林等地區，公共運輸服務中斷恐影響當地民眾就醫、就學與通勤等基本通行需求之權益。經函請交通部檢討癥結原因，協助業者優化經營管理模式，並通盤檢討代駛及潛在停駛路線所屬地區公共運輸服務之營運機制，俾增進公路汽車客運業之產業韌性。據復：

為顧及基本民
行，協助業者解
決營運困境，該
部已核定調升
準合理成本及
準基本運價，將
由政府補助業
者票價差額，公
路總局亦積極
規劃辦理擴大
公路客運相關
補助方案，包括
調整虧損補貼
路線最高補貼
金額計算方式
及擴大補貼範

表 16 公路汽車客運業營運實績指標

單位：輛、公里、車次、千車公里、千人次、千人公里、新臺幣千元

年度(底)	營業車輛數 (註1)	營業里程 (註2)	行車次數 (註3)	行駛里程 (註4)	客運人數 (註5)	延人公里 (註6)	客運收入 (註7)
101	6,285	43,740	9,850,409	641,912	193,357	9,397,446	14,357,119
102	5,953	41,051	8,850,433	606,616	170,422	9,023,140	13,705,122
103	5,788	40,937	8,830,774	614,476	170,027	9,058,169	13,989,160
104	5,711	40,560	8,774,255	603,092	167,018	8,527,956	13,603,286
105	5,332	38,036	8,756,488	596,823	166,864	8,390,417	13,258,920
106	5,360	36,961	7,781,412	567,903	140,717	7,711,213	12,553,106
107	5,196	36,441	7,445,276	547,464	134,887	7,365,440	12,123,227
108	5,136	35,702	7,042,289	514,719	128,414	7,089,771	11,846,874
109	4,901	35,391	6,237,537	439,727	100,876	5,429,991	9,081,197
110	4,655	33,495	4,758,172	312,814	68,304	3,572,625	5,940,829
111	4,398	31,148	6,811,708	295,140	67,253	3,456,505	5,729,717

註：1. 營業車輛數：係指公路汽車客運業截至各年底，經登記核准營業之客車車輛數目，包括實際在行駛之車輛與因故停駛之車輛數。
 2. 營業里程：係指截至各年底公路汽車客運業各營業路線（扣除共營路線）起訖站間公里數之加總。
 3. 行車次數：係指各年度公路汽車客運業各路線之車輛，從出發站至終點站之行駛次數（班次，去程與回程各算 1 班次）。
 4. 行駛里程：係指公路汽車客運業於各年度內，所有班次客車行駛里程之總和。
 5. 客運人數：係指各年度客車載運旅客之人數，若在核定路線或區域內，以公共汽車運輸旅客者，則為各站起運人數不論其旅程之遠近，按票計算之。
 6. 延人公里：係各年度各班次客運人數與其行駛公里相乘積之總和。
 7. 客運收入：指各年度客運售票收入。
 8. 資料來源：整理自 110 年度交通年鑑、交通部及公路總局統計查詢網資料。

圍，以改善整體經營環境。

2. 公路總局推動大客車駕駛擴大徵才就業安薪等方案之執行成效未盡理想，駕駛人力斷鏈問題仍未獲解決，不利達成行政院促進公共運輸使用方案提升公共運輸運量之政策目標：據公路總局統計，近6年公路汽車客運駕駛員人數，由106年底之5,723人，大幅減少至111年底之3,772人，計減少1,951人（約34.09%），該局為協助公路公共運輸業者延攬及培育駕駛人才，自108年起推動大客車駕駛擴大徵才就業安薪方案、公路公共運輸大客車駕駛擴大徵才穩定就業留才方案、公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案，相關措施主要以新聘及離職超過半年之駕駛為補助對象。經查就業安薪方案（108.6.12~109.11.30）已協助業者招募駕駛員計1,158人，自到職日起6個月仍留任者計1,008人（留任比率87.05%），1年內仍留任者計820人（留任比率70.81%），惟截至111年底止仍留任者僅523人（留任比率45.16%），未及半數；穩定就業留才方案（111.8.20~12.31），協助業者招募駕駛員計492人，惟截至112年3月15日止，尚未及1年，新聘之駕駛員留任者僅308人（留任比率62.60%），相較就業安薪方案（108.6.12~109.11.30）1年內留任者達7成，該方案留任比率更低，駕駛人力斷鏈問題仍未獲解決，影響公共運輸服務量能，恐不利公路總局依「行政院促進公共運輸使用方案」，透過補助地方政府推動生活圈公共運輸月票票證整合優惠措施，達成3年（112至114年）提升公路公共運輸運量5%之政策目標。經函請交通部督促檢討癥結原因，研謀確實有效之改善措施，俾解決駕駛人才斷鏈問題，提升公路公共運輸運量。據復：鑑於新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情趨緩，公路公共運輸需求逐漸回升，經公路總局檢討過往駕駛人招募狀況及優化補助條件，發布公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案，並積極辦理宣傳招募活動，另期藉由調高準合理成本及準基本運價，要求業者配合提升駕駛人薪資福利，以加速駕駛人回流及促進就業穩定。

3. 公路總局辦理公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼，惟未審酌行駛區域、車種、車齡對車輛營運成本之影響，精確反映各路線別實際營運成本：依公路法第42條規定，汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。前項準則，由交通部定之。復依汽車運輸業客貨運運價準則第5條規定，每車公里合理成本，包括燃料、輪胎、折舊、修車材料及附支、員工薪資等計算項目，由公路主管機關審定之。又依公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點第7點規定，路線別最高補貼金額經交通部核定以準每車公里合理成本替代辦理補貼時，以經其核定之準每車公里合理成本計算之。查交通部於111年4月12日核定準每車公里合理成本為41.325元，公路總局嗣據以計算核定公路汽車客運偏遠服務路線營運

虧損補貼金額，經與 18 市縣截至 112 年 3 月底止已核定之市區客運虧損補貼合理營運成本資料比較分析結果，其中臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、基隆市、新竹縣、新竹市、嘉義市等 9 市縣市區汽車客運柴油車之每車公里合理營運成本介於 41.463 元至 76 元間，均高於交通部核定之準每車公里合理成本，另臺北市、臺南市、高雄市、新竹縣及雲林縣更審酌行駛區域（山區、平地）、車種（柴油車、電動車）、車齡等因素，訂定差別補貼機制，核予市區客運不同之虧損補貼合理營運成本，惟公路總局僅採單一價計算公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼金額，難以精確反映各路線別實際營運成本，致業者不堪虧損陸續提出營運路線屆期不繼續經營，影響偏遠地區基本民行，經函請交通部督促通盤檢討補貼機制，以提升業者繼續經營意願，避免公路公共運輸服務量能持續萎縮。據復：公路總局業修正公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點規定，增訂最高補貼金額計算之但書，個別路線如有特殊營運背景，得視實際狀況個案審議辦理，俾因地制宜彈性調整，以提升業者經營誘因。

（九） 政府因應高齡化社會，推動通用計程車服務，惟補助車輛投入營運未及 5 成，多數市縣交通服務仍有缺口，亦未落實駕駛人教育訓練，又駕駛年齡結構老化，潛存人力斷層問題，影響服務量能，允宜研謀改善。

交通部為提供高齡者及行動不便者多元、無障礙之運輸服務，並彌補復康巴士服務之不足，自 101 年開放設置輪椅區之車輛，得使用廂式或旅行式小客車，提供使用輪椅之身障者計程車運輸服務，並增加計程車服務範疇，服務對象不侷限於輪椅使用者，一般民眾亦可搭乘；另使用設置輪椅區計程車提供服務之駕駛人，應參加訓練始得提供服務。據公路總局統計，104 年底至 111 年 11 月底止登記之通用計程車數量自 549 輛增加至 1,211 輛，增加 662 輛（成長率 120.58%），占全國營業小客車比率亦自 0.26% 增加至 0.49%，增加 0.23 個百分點（成長率 88.46%）；101 至 110 年度獲交通部核定補助之通用計程車數量計 1,458 輛，補助金額計 5 億 8,320 萬元（表 17）。經查推動通用計程車營運補助及擴增推動計畫執行情形，核有：1. 補助車輛投入營運未及 5 成，又整體服務量能停滯，服務人力結構呈現老化，潛存人力斷層問題；2. 通用計程車領牌後間有未由具有效計程車駕駛人執業登記之駕駛人駕駛情事，衍生乘客搭乘之安全風險；3. 鼓勵駕駛人投入通用計程車市場服務為交通施政策略，惟多數市縣交通接送服務仍有缺口，服務量能有待提升，且通用計程車及補助資源投入服務地區仍有不均；4. 為利通用計程車駕駛人認識各種障別之身心障礙者，並熟稔無障礙輔助設備之操作，已建立通用計程車駕駛輔助教育訓練機制，惟部分通用計程車駕駛人未依規定完成教育訓練；5. 部分獲補助車輛於監理系統漏未註記過戶限制，不利落實管控補助車輛確實投入通用運輸服務等情事，經函請交通部研謀具體改善措施，以擴增通用計程車之服務量能，營造友善通用運輸環境。據復：1. 持續滾動檢討通