

(十三) 政府為實現交通平權，持續推進多元偏鄉公共運輸服務，以提升交通運輸服務量能及移動便利性，惟仍有部分偏鄉地區公共運輸涵蓋率未達目標值，甚無公共運輸服務，且高齡者交通需求未獲滿足，又駕駛人力斷鏈問題仍待解決，自駕巴士之交通法制及配套措施亦待完善，允宜研謀改善。

交通部為實現交通平權，滿足基本民行需求，於偏鄉地區因地制宜推展公共運輸服務，運用幸福巴士（小黃）、嘖嘖共乘等多元車輛，建構當地居民所需移動力，落實偏鄉行的正義，公路局廣續透過「公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）」（下稱公運計畫），辦理偏遠路線營運虧損補貼，推動幸福巴士新闢路線及服務升級，導入科技平臺及加強整合各部會暨在地資源投入偏鄉地區，以完善偏鄉公共運輸，提升營運效能及精進服務品質，並明定偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率（下稱公共運輸涵蓋率）為績效指標，112 年度階段目標為 91%，截至 112 年底止，實際值為 91.97%，已達預定目標。經查政府推動偏鄉交通平權政策執行情形，核有下列事項：

1. 部分偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值，甚無公共運輸服務：交通部已訂定公共運輸涵蓋率為績效指標並設定目標值，惟截至 112 年底止，偏鄉地區仍有 33 個鄉鎮區公共運輸涵蓋率未達目標值（表 16），逾全臺 70 個偏鄉之 4 成，另非偏鄉地區亦有 125 個鄉鎮區公共運輸涵蓋率未及偏鄉目標值。又偏遠地區幅員遼闊、地廣人稀，鄉鎮區公共運輸涵蓋率難以代表各村里公共運輸服務提供實況，經運用各村里公共運輸涵蓋率與內政部人口統計資料進行分析，截至 112 年底止，偏鄉及非偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值之村里分別計 190 個及 1,747 個，其中偏鄉公共運輸服務涵蓋不足之村里仍逾 3 成，24 個偏鄉村里就學就養人口介於 2 至 5 成，公共運輸涵蓋率卻未及 5 成或未提供公共運輸服務；另有 475 個非偏鄉村里就學就養人口逾 2 成，惟公共運輸涵蓋率未及 5 成，109 個非偏鄉村里無公共運輸服務，惟因戶籍人口密度未符內政部偏遠地區定義，致未列入公運計畫偏鄉公共運輸服務改善範圍。鑑於部分偏鄉及非偏鄉交通仍屬不便，為提高交通網絡涵蓋率及服務水準，經函請行政院督促瞭解各地村里之交通需求及現狀，妥適規劃公路公共運輸服務範圍。據復：公路局將督請地方政府盤點公共運輸涵蓋率未達目標值，甚無公共運輸服務之區域，並按其需求規劃加以協助，針對偏鄉地區 33 個公共運輸涵蓋率低於目標值之鄉鎮區，已將其中 5 個列入 113 年度幸

表 16 公共運輸涵蓋率未達預定目標之偏鄉地區

市縣	鄉鎮區
新北市	石碇區、坪林區、平溪區
臺中市	和平區
臺南市	龍崎區、南化區、楠西區
高雄市	田寮區、那瑪夏區、甲仙區、桃源區、六龜區
宜蘭縣	南澳鄉、大同鄉
新竹縣	峨眉鄉、五峰鄉、尖石鄉
苗栗縣	獅潭鄉、南庄鄉、三灣鄉、泰安鄉
南投縣	魚池鄉
嘉義縣	阿里山鄉、番路鄉
屏東縣	霧臺鄉
花蓮縣	光復鄉、富里鄉、玉里鎮
臺東縣	太麻里鄉、鹿野鄉、卑南鄉、長濱鄉、大武鄉

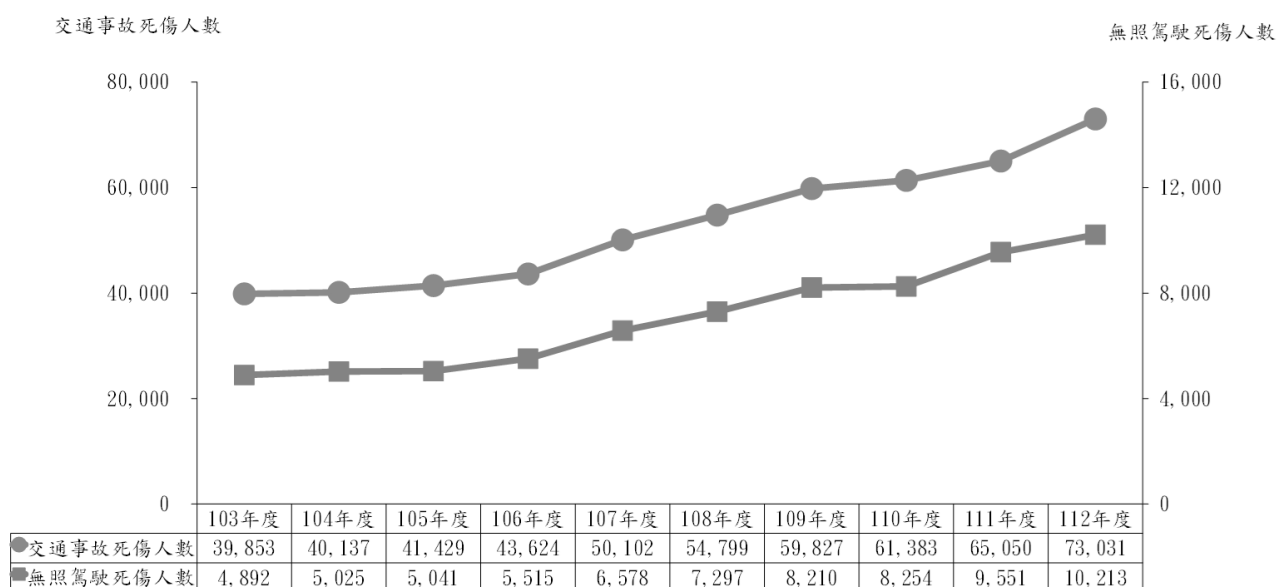
註：1. 資料時點：112 年 12 月 31 日。

2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

福巴士優先推動區域。又公路局推動幸福巴士並未限於內政部定義之偏遠地區，地方政府可視實際需求新闢或調整公車路線提供服務，以改善當地公共運輸環境。

2. 高齡者搭乘公共運輸存在城鄉落差，交通需求未獲滿足，致無照駕駛交通事故傷亡情形持續惡化：鄉村高齡者搭乘公共運輸，除面臨上下公車之搭乘障礙，居住環境若屬山地或丘陵，將加劇步行移動之困難，且因偏鄉公車普遍班次過少、班距過長或轉乘不便，無法滿足其乘車需求，最終僅能仰賴他人開車接送，或選擇繼續使用私有運具，致道路交通安全風險增加。據交通部統計，近 10 年度 65 歲以上高齡者道路交通事故死傷人數，自 103 年度之 3 萬 9,853 人成長至 112 年度之 7 萬 3,031 人，增加逾 8 成，其中無照駕駛死傷人數甚自 103 年度之 4,892 人，倍增至 112 年度之 1 萬 213 人（圖 8），均為歷史高點，部分長者面對身體機能退化，或未能合法持有駕照，仍選擇自行駕駛或騎車，致交通事故死傷情形持續惡化。經分析我國準極限村落分布及公共運輸服務涵蓋情形，發現截至 112 年底止，我國符合準極限村落（55 歲以上人口占比達 50% 以上）定義者計 318 個村里，其中位於偏鄉者計 111 個村里，公共運輸涵蓋率未達目標值者計 50 個村里（45.05%），涵蓋率未達 5 成者計 10 個村里，當地人口年齡已屆普通駕駛執照有效期限（75 歲）者均逾 1 成；至非偏鄉之準極限村落計 207 個村里，公共運輸涵蓋率未達目標值者計 105 個村里（50.72%），涵蓋率未達 5 成者計 28 個村里，75 歲以上人口占比逾 1 成有 7 個村里，惟當地無公共運輸服務，難以回應高齡者日常外出交通需求，協助其維持生活自主自立。另運用上揭公共運輸涵蓋率未達目標值之準極限村落名單比對衛生福利部中央健康保險署「113 年度全民健康保險醫療資源缺乏地區」施行區域名單、中華民國醫師公會全國聯合會 111 年度臺灣執業醫師統計資料，發現有 77 個公共運輸涵蓋率低於目標值之準極限村落位於

圖 8 高齡者及其無照駕駛道路交通事故死傷情形



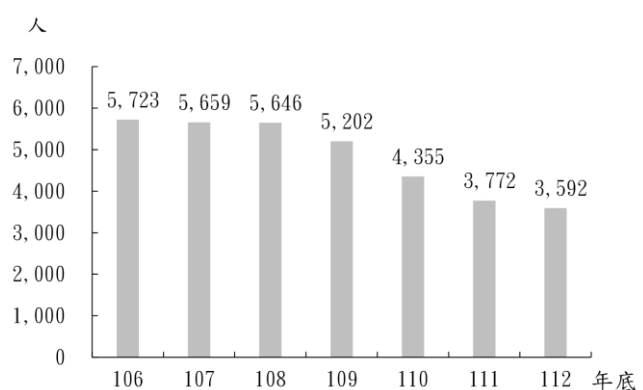
註：1. 資料時點：112 年 12 月 31 日。

2. 資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網資料。

全民健康保險醫療資源缺乏地區，其中 31 個準極限村落所屬鄉鎮區僅有 1 名醫師能提供診療服務，醫療資源匱乏，高齡長者有赴外地就醫之交通需求。鑑於公共運輸服務涵蓋不足，將難以提升高齡者參與社會活動之意願及自主性，經函請行政院督促將人口老化程度、高齡者交通事故熱區及醫療資源布建情形等納入公共運輸服務改善決策依據。據復：公路局將函請地方政府將人口老化程度、高齡者交通事故熱區及醫療資源布建情形等，納入公共運輸服務改善規劃參考。另針對偏鄉無公共運輸服務之村里，地方政府可依當地民眾需求規劃公共運輸系統及整體路網，提報公運計畫申請補助；至已有幸福巴士惟公共運輸涵蓋率未達目標值之地區，公路局將輔導轉型彈性服務模式，以符合民眾實際搭乘需求。

3. 大客車駕駛招募員額及留任比率未盡理想，駕駛人力斷鏈問題仍待解決：據公路局統計近 7 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 112 年底之 3,592 人，計減少 2,131 人（約 37.24%，圖 9），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（下稱就業安薪方案）、公路公共運輸大客車駕駛擴大徵才穩定就業留才方案（下稱穩定就業留才方案）、公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案（下稱擴大就業獎勵方案），嗣配合 TPASS 行政院通勤月票方案，延長擴大就業獎勵方案補助期間至 114 年 2 月 28 日止，以利補足大客車駕駛人力缺口。經查大客車駕駛招募推動措施執行情形，核有：（1）就業安薪方案（108.6.12~109.11.30）及穩定就業留才方案（111.8.20~12.31），已協助業者招募駕駛員共計 1,650 人，惟未持續追蹤其留任現況及分析離職原因，不利衡量補助方案推動成效。另擴大就業獎勵方案（112.3.1~114.2.28）截至 113 年 3 月底止，協助業者招募駕駛員計 1,106 人，惟與公路局前於 112 年 2 月統計公路及市區汽車客運業駕駛員缺額計 1,819 人相較，仍有近 4 成駕駛人力缺口尚未補足。又穩定就業留才方案（111.8.20~12.31）及擴大就業獎勵方案（112.3.1~114.2.28）截至 113 年 3 月底止，招募駕駛員共計 1,598 人，實際獲補助者僅 632 人，符合前揭方案規定就職滿 3 個月之駕駛員未及 4 成，補助方案吸引人才留任之誘因似有不足，駕駛人力斷鏈問題仍待解決；（2）公路局研議參考日本，以外籍移工補足國內駕駛人力缺口，惟我國客運業駕駛人力缺工成因複雜，若未就癥結研謀改善，恐將發生勞動力替代效果，影響國人就業權益，且目前針對引進移工從事公共汽車客運業，尚缺乏外籍人士取得職業駕駛執照、華語能力檢定等配套措施，有待審慎評估等情事。經函請行政院督促

圖 9 公路汽車客運駕駛員人數



資料來源：整理自公路局統計查詢網資料。

切實掌握駕駛員缺額數據，釐清駕駛員離職癥結，據以研謀改善產業環境、適度調整求才條件之有效措施。據復：(1) 公路局為持續補足駕駛人力缺口，已修正發布擴大就業獎勵方案延長補助期間，提高訓練期間每日之生活津貼補助上限金額，並由該局全額補助，且明定業者申請補助須提具留才措施計畫書，敘明薪資結構、福利措施及教育訓練等內容，以課予業者落實留才作為；(2) 公路局已邀集國家發展委員會、勞動部及客運公會等，研商將客運業納入勞動部「留用外國中階技術人力計畫新增中階技術工作之工作類別相關規範(草案)」內容，並就駕駛受雇資格、語言能力、薪資水準訂定相關條件，以避免發生低薪聘僱，造成勞動力替代效果。

4. 國內尚未就自駕公車投入公共運輸服務擘劃發展藍圖、推動策略及研擬推動時程，交通法制及配套措施亦待完善：公路局為導入自駕於公共運輸服務，改善偏鄉民行需求及兼顧運輸成本效益，配合政府推動「前瞻基礎建設計畫—綠能建設」，於經濟部「智慧電動巴士 DMIT 計畫」辦理「智慧自駕公路創新移動服務營造計畫」(計畫期程為 110 年 1 月 1 日至 114 年 8 月 31 日，總經費 3 億 680 萬元)，期吸引公路汽車客運業投入自動駕駛產業研發、設計及營運，將自動駕駛實證應用於公共運輸，補足偏鄉最後一哩路。經查自動化駕駛為全球交通運輸之發展趨勢，德國及鄰近國家日本、韓國均積極立(修)法，讓更高階之自駕車能於道路合法行駛，又為解決駕駛人力短缺問題，法國及日本亦積極推動自駕公車於偏鄉公共運輸服務，相較國際針對新興自動駕駛載具交通法規整備已見具體推展進度，我國就公共運輸自動駕駛服務之整體發展藍圖、推動策略、具體推動時程及交通法制尚無明確規畫，影響沙盒實驗成果具體落地商轉。復查我國自駕車發展，以自駕公車落地應用為優先，交通部已委由財團法人車輛安全審驗中心研訂「自駕公車實驗運行安全指引」，俾提升開放性場域道路實測及車輛基礎之安全性，惟非屬強制性規範，恐難確保申請人實際應用指引於自駕公車之沙盒實驗。經函請行政院督促參考國際自駕車技術標準發展進程，妥為規劃公共運輸自駕服務之發展藍圖及推動策略與時程，並完善交通法規調適工作。據復：自駕公車實驗運行安全指引將於 113 年底前完成，經濟部已規劃將其納為自駕車沙盒實驗新案申請之必備文件，俾協助自駕公車於沙盒測試過程中，進行必要之技術與制度盤點，確保運行安全。另交通部將持續依據國內外自駕公車發展情形修訂指引，以降低載具失能及發生嚴重事故之風險，逐步輔導業者技術銜接國際規範，朝落地應用商業化發展。

(十四) 公路局補助地方政府辦理幸福巴士(小黃)等多元公共運輸服務，以滿足基本民行需求，惟部分獲補助路線，客座利用情形不佳，甚有空駛情事，且長期仰賴政府補貼，亦多未予非居民差別訂價，又部分路線班次未能有效銜接對外公共運輸，影響服務效能，允宜研謀改善。

公路局為滿足基本民行需求，鼓勵地方政府辦理幸福巴士(小黃)等多元公共運輸服務，提供購車及基礎營運費用補助，截至 112 年底止，該局及地方政府已於 173 個鄉鎮協力推動 436