

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

條幸福巴士（小黃）路線，並於 62 個偏鄉推動 179 條幸福巴士及 51 條幸福小黃路線，自 108 至 112 年度共計服務 212 萬餘人次。經查公路局補助地方政府辦理幸福巴士（小黃）路線執行情形，核有下列事項：

1. 部分獲補助幸福巴士（小黃）路線，客座利用情形不佳，甚有空駛情事：公路局為維持基礎公共運輸營運服務，補助幸福巴士（小黃）路線營運費用，經分析 112 年度獲補助之 372 條幸福巴士（小黃）路線營運情形，其中補助幸福巴士 227 條，整體空駛率及客座利用率分別為 15.90%、30.11%，按路線別分析，計有 30 條空駛率 5 成以上、163 條客座利用率未及 5 成（表 17）；另補助幸福小黃路線 145 條，整體空駛率及客座利用率分別為 43.44%、35.46%，按路線別分析，計有 43 條空駛率 5 成以上、98 條客座利用率未及 5 成（表 18）。幸福巴士（小黃）路線經公務機關徵求客運業者或自行經營，以提供各鄉鎮或村落銜接至鄰近鐵路、公路或市

表 17 112 年度幸福巴士路線空駛率及客座利用率情形

單位：條、%

市縣	路線數量	路線數—按空駛率分		空駛率	路線數—按客座利用率分		客座利用率
		未滿 50%	50%以上		未滿 50%	50%以上	
合計	227	197	30	15.90	163	64	30.11
新北市	16	16	—	5.39	15	1	24.38
桃園市	23	19	4	24.71	13	10	28.21
臺中市	1	1	—	5.85	1	—	28.55
高雄市	2	2	—	—	1	1	51.62
宜蘭縣	1	1	—	1.79	1	—	29.13
新竹縣	12	8	4	4.64	9	3	30.82
苗栗縣	25	23	2	4.05	18	7	31.95
彰化縣	3	3	—	0.47	1	2	61.07
南投縣	14	11	3	30.28	12	2	21.40
雲林縣	2	1	1	33.73	2	—	6.63
嘉義縣	13	5	8	52.38	13	—	8.70
嘉義市	5	3	2	47.83	4	1	17.35
屏東縣	42	41	1	14.19	28	14	42.91
花蓮縣	25	25	—	0.44	15	10	45.15
臺東縣	38	34	4	6.26	25	13	41.74
澎湖縣	3	2	1	27.47	3	—	18.69
連江縣	2	2	—	6.43	2	—	17.86

資料來源：整理自公路局提供資料。

表 18 112 年度幸福小黃路線空駛率及客座利用率情形

單位：條、%

市縣	路線數量	路線數—按空駛率分		空駛率	路線數—按客座利用率分		客座 利用率
		未滿 50%	50%以上		未滿 50%	50%以上	
合計	145	102	43	43.44	98	47	35.46
臺中市	21	4	17	63.92	20	1	24.92
臺南市	31	16	15	41.42	30	1	20.00
高雄市	68	64	4	26.84	24	44	72.82
宜蘭縣	1	1	—	11.33	1	—	34.62
新竹市	2	2	—	42.46	2	—	21.36
嘉義縣	16	11	5	43.00	15	1	19.73
屏東縣	4	3	1	47.51	4	—	22.60
臺東縣	2	1	1	11.13	2	—	27.45

資料來源：整理自公路局提供資料。

區汽車客運之站牌、場站、醫療院所或重要行政機關等據點之基礎公共運輸服務，惟行駛班次時間未能符合民眾期待，造成空駛情形嚴重或客座利用率未臻理想。經函請行政院督促強化目標客群需求調查，研議參考花東地區嘜嘜共乘以社工蹲點模式訪查搭乘需求，並依需求人次擇選適切車型，兼採彈性或預約等多元公共運輸服務模式，妥為規劃路線班次。據復：為提升客座利用情形，地方政府已利用文化健康站、村里活動中心及學校機關等，蒐集居民旅運資訊，部分市縣亦參考嘜嘜共乘蹲點模式盤點需求，以規劃適切之服務路線。另公路局已透過空駛率大於 50%、平均每班載客數低於 1 人、人均補助金額高於 350 元等 3 項指標，擇選 70 條營運績效較差之路線逐步輔導改善，未來將持續輔導地方政府滾動檢討營運狀況，精進整體路線營運績效。

2. 幸福巴士(小黃)票價收入多未能支應營運成本，長期仰賴政府補貼或CSR資源投入，難以永續營運：公路局為填補公共運輸服務缺口，補助地方政府新闢幸福巴士(小黃)路線，以擴增偏鄉公共運輸服務量能，惟客運業者長期仰賴虧損補貼，未能自主營運獲利，不利路線永續經營發展，雖透過財團法人台灣郵政協會等組織捐贈車輛，引導企業社會責任(Corporate Social Responsibility, CSR)資源投入偏鄉共享運輸服務，車輛後續維養支出仍缺乏自主財源。截至 113 年 2 月底止，由地方政府於 7 個市縣及 15 個鄉鎮區輔導當地社會團體成立市區汽車客運業計有 12 個營運主體，交通部放寬社會團體或個人成立之市區汽車客運業經營偏遠路線得提供貨運服務，已逾 2 年，僅有臺中市和平區梨山社區發展協會、花蓮縣卓溪鄉卓清社區發展協會及新竹縣尖石鄉玉峰社區發展協會等 3 個營運主體，運用其營運班車提供貨運服務(表 19)，相關客運業者尚未能積極拓展自主財源，難以永續經營。經函請行政院督促協調地方政府輔導前揭市區汽車客運業者，研議就獲補助營運路線，參考花蓮縣卓溪鄉等地區導入客貨共載

試辦計畫，開拓自主財源之可行性。據復：公路局將責請各區監理所洽市縣政府，合作盤點轄內運輸供需情形，研議導入客貨共載試辦計畫，俾開拓財源挹注偏鄉公共運輸服務路線發展。

表 19 地方政府輔導社會團體成立市區汽車客運業情形

市縣	鄉鎮區	營運主體	核准日期	有無貨運服務	市縣	鄉鎮區	營運主體	核准日期	有無貨運服務
屏東縣	滿州鄉	一粒麥子基金會	109.12.16	無	南投縣	鹿谷鄉	永隆社區發展協會	111.8.22	無
臺中市 南投縣	和平區 仁愛鄉	梨山社區發展協會	110.12.2	有	花蓮縣	卓溪鄉	卓清社區發展協會	111.8.31	有
花蓮縣	富里鄉	羅山社區發展協會	111.1.24	無	屏東縣	瑪家鄉	南嶽山城合作社	111.11.10	無
臺東縣	延平鄉 卑南鄉	臺東縣巴喜告 原住民關懷協會	111.3.28	無	花蓮縣	萬榮鄉	馬遠社區發展協會	111.11.28	無
臺東縣	達仁鄉	社團法人臺東縣 南迴健康促進關懷 協會	111.3.31	無	屏東縣	泰武鄉	吾拉魯滋合作社	111.12.9	無
高雄市	杉林區 美濃區	獅山社區發展協會	111.4.26	無	新竹縣	尖石鄉	玉峰社區發展協會	112.10.27	有

註：1. 資料時點：113 年 2 月 29 日。
2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

3. 幸福巴士（小黃）路線多未針對觀光旅遊乘客差別訂價，與實踐偏鄉交通正義之原意未盡相符：交通部為實踐偏鄉交通正義，提升偏鄉公路公共運輸服務，與公路局及地方政府共同推動幸福巴士及幸福小黃等公共運輸服務路線。截至 112 年 3 月 13 日止，計有桃園市復興區、新竹縣尖石鄉、苗栗縣泰安鄉等 67 條路線，已針對身分別等訂定車資差別費率，如持市縣（鄉鎮）民、敬老、博愛、博愛陪伴、愛心、學生等卡別者，或屬低收入戶鄉民、15 歲以下學童或設籍該地區之高中（職）以下學生等，享有免費或優惠措施；另苗栗縣三義鄉推行假日觀光路線（圖 10），以區隔居民及觀光需求，惟其餘路線尚未有差別收費措施，非目標族群之觀光遊客亦獲同等補助，與實踐偏鄉交通正義之原意未盡相符。為促使補助資源挹注於偏鄉居民，經函請交通部督促公路局督導地方政府輔導營運單位研酌配套費率措施。據復：公路局推行幸福巴士（小黃），主要以服務當地鄉親基本民生旅運需求為主，外來觀光需求為輔，已督請

圖 10 苗栗縣三義鄉幸福巴士假日觀光路線



資料來源：擷取自苗栗縣三義鄉公所網站資料。

所轄地區監理所、站持續輔導地方政府，就各路線觀光旅客增長情形及需求狀況，調整營運路線及服務型態（含差別訂價），以滿足偏鄉公共運輸多元之交通需求。

4. 部分幸福巴士（小黃）路線營運時間，未能與其他對外公共運輸服務班次有效銜接，影響服務效能：公路局為補足偏鄉最後一哩路之基本民行，補助地方政府規劃提供幸福巴士或幸福小黃等公共運輸服務，惟部分路線營運時間或規劃班次未能與其他對外公共運輸有效銜接，影響服務效能。以嘉義縣阿里山鄉公所營運「幸福阿里山1路」為例，路線主要往返龍美及茶山，週二至週五為每天固定4個班次（龍美往茶山7：00及15：30；茶山往龍美8：10及16：50），若欲從茶山前往嘉義市區，下午時段於茶山站搭乘16：50班次，約17：41抵達龍美站，可銜接7314路線公車19：54班次，惟需等候逾2個小時始有銜接公車；欲從嘉義市區返回茶山，上午時段嘉義市區無公車可於7：00前抵達龍美站，爰龍美往茶山7：00發車之班次客座利用率難以提升；下午時段雖可搭乘7322路線13：55班次，銜接幸福阿里山1路龍美往茶山15：30之末班車（表

表 20 幸福阿里山 1 路轉乘接駁班次及交通時間

單位：分鐘

路線名稱	發車站	轉乘站	轉乘路線	等候時間
	發車時間	預估到站時間	班次時間	
幸福阿里山1路	茶山站	龍美站	7302	18
	08：10	09：02	09：20	
	茶山站	龍美站	7332A	76
	08：10	09：02	10：18	
	茶山站	龍美站	7314	133
	16：50	17：41	19：54	
7322	嘉義市大雅站 (天主教聖馬爾定醫院大雅院區)	龍美站	幸福阿里山1路	(-16)
	05：55	07：16	07：00	
	嘉義市大雅站 (天主教聖馬爾定醫院大雅院區)	龍美站	幸福阿里山1路	14
7302	嘉義市大雅站 (天主教聖馬爾定醫院大雅院區)	嘉義火車站	7322C 台灣好行 阿里山B線	4
	06：55	07：06	07：10	
7322C 台灣好行 阿里山B線	嘉義火車站	龍美站	幸福阿里山1路	(-69)
	07：10	08：09	07：00	

註：1. 等候時間為負值，代表無法成功轉乘其他公共運輸服務。

2. 資料時點：112年3月13日。

3. 資料來源：整理自 Google Map 及公路局提供資料。

請嘉義縣政府檢討改善。

(十五) 政府為減輕通勤族交通負擔及提升公共運輸使用率，推動 TPASS 行政院通勤月票方案，惟計畫績效指標有待檢討，配套措施亦欠周全，允宜研謀改善，以提升公共運輸運量及降低道路交通事故之政策目標。