

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

20），惟後續即無其他公共運輸服務可供接駁至茶山，影響基本民行。鑑於政府為踐行交通正義及提供基本民行需求，已投入公共運輸服務資源，經函請交通部督促檢討規劃路線班次，提升轉乘便利性，以符目標族群需求。據復：已針對幸福阿里山1路營運班次及模式進行檢討，並調整銜接既有7302、7314及7322等3條公路汽車客運路線班次，另公路局將就末班車較早發車情形，請嘉義縣政府檢討改善。

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。

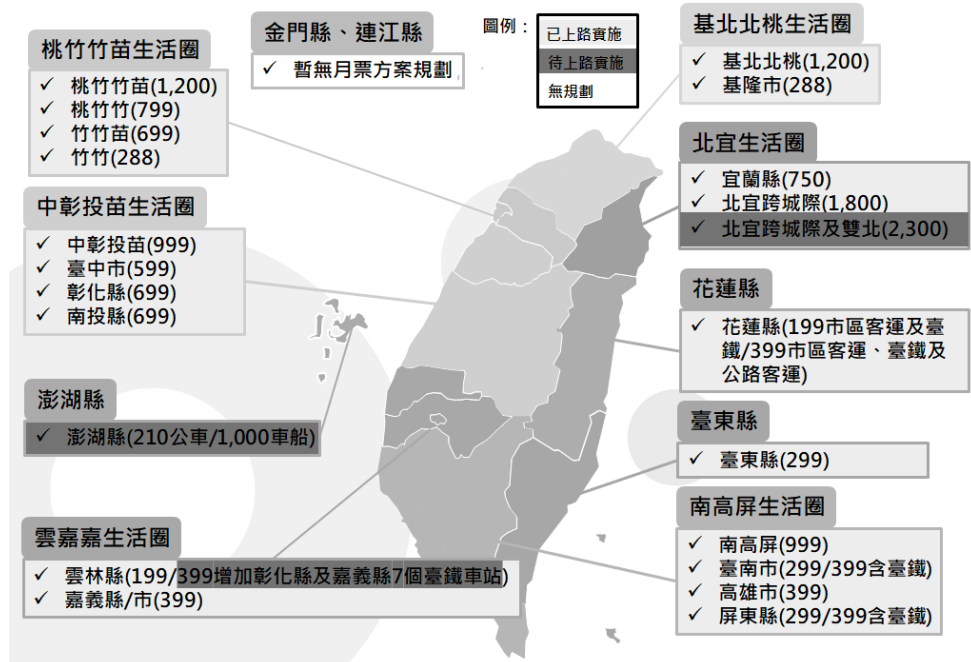
3. 資料來源：整理自 Google Map 及公路局提供資料。

(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。

交通部為擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔，依疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例第3條及第4條規定，於112年4月17日訂定交通部促進公共運輸使用補助辦法，委任公路局辦理直轄市、縣（市）政府（下稱市縣政府）實施市縣內及跨市縣生活圈公共運輸通勤月票票證整合優惠措施（下稱通勤月票方案）之補助，並於中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算（自112年2月21日至114年12月31日止）編列200億元經費支應補助計畫，截至

113年5月底止，全國已有19個市縣推動實施23個通勤月票方案（圖11），以減輕民眾交通負擔及移轉私人運具使用，增進道路交通安全及均衡區域發展，達成3年提升公共運輸運量5%、降低道路交通事故5%之政策目標。經查公路局執行交通部委任辦理通勤月票方案補助情形，核有下列事項：

圖 11 各市縣通勤月票方案規劃及實施情形



註：1. 資料時點：113年5月31日。
2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

1. 部分通勤月票方案補助計畫績效目標與整體政策目標未盡相符，或設定目標值存有差異，又缺乏預期效益之量化目標，衡量基期未臻一致，或未於計畫明定衡量基期：據行為時交通部公路總局執行公共運輸通勤月票補助作業要點（下稱補助作業要點）第7點規定，該要點之補助由各市縣政府於規定時間內檢具計畫書，向該局提出申請，計畫書應至少包含預期效益（如：各類公共運具各年運量提升及道路交通安全改善績效目標，以及其他計畫實施前、後預估之質化與量化成效）等內容。經查通勤月票方案績效目標訂定情形，核有：(1) 基北北桃、中彰投苗及南高屏等3大生活圈共11市縣通勤月票方案，已明定「基北北桃整體生活圈內之每十萬輛機動車輛事故率或死亡率，114年度較111年度下降5%」、「臺南市交通事故114年度較111年度降低2.7%」等道路交通安全改善績效目標，惟與通勤月票方案既定「降低道路交通事故5%」之整體政策目標相較，績效目標項目未盡相符，設定目標值亦存有差異；(2) 「高雄市區及南高屏全區公共運輸通勤月票計畫書」，已將提升南高屏全區公共運輸使用率納為預期效益，惟缺乏具體量

化目標，難以衡量達成情形，另部分通勤月票方案預期效益衡量基期未臻一致，或未明定預期效益之衡量基期，不利橫向比較各通勤月票方案之執行成效。為利政府政策發揮補助效益，達成既定之政策目標，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 各市縣道路交通安全改善績效目標係由提案市縣依其交通特性自行訂定，再由專家學者成立審查小組審視合理性，將俟提案市縣政府提交成果報告書時，就績效目標達成情形及未達標改善作為檢討改進，以期達成整體政策目標；(2) 南高屏生活圈已就南高屏跨城際通勤月票方案之預期效益，訂量化目標，另公路局亦律定111年度為通勤月票方案預期效益（績效目標）之衡量基期，並請市縣政府修正計畫書。

2. 通勤月票方案銷售數量已達初步目標，惟未考量城際通勤實際需求，滾動檢討優惠實施範圍，配套措施未臻周全：據公路局統計，截至112年7月底止，約有75萬餘人次加值購買通勤月票方案，銷售數量已達初步目標。經查通勤月票方案配套措施完備情形，核有：(1) 基北北桃1,200元30日定期票方案於112年7月1日正式實施，惟截至112年8月19日止，部分公路汽車客運路線，因起迄站未均在基北北桃生活圈內，而未納入該方案之優惠實施範圍；另員林客運因路線分屬中彰投苗、雲嘉嘉2個生活圈，而未能適用通勤月票方案優惠，恐影響民眾消費權益及加值購買意願；(2) 經分析通勤月票方案適用電子票證乘車之實體卡別，其中基北北桃生活圈僅能使用悠遊卡，南高屏生活圈僅能使用一卡通；另臺鐵、臺中捷運及桃園機場捷運等交通場站，因進出閘門程式未及完成系統修改或整合測試，乘客僅能由專門閘道刷卡通過，屢有媒體報導旅客進出站大排長龍、人流回堵，影響通勤時間等情事。為增進服務量能及品質，提升通勤月票方案推動成效，經函請交通部督促研謀改善。據復：(1) 公路局已與地方政府共同盤點，視通勤需求將區間路段納入通勤月票方案使用範圍，自112年10月起基北北桃及中彰投苗生活圈之通勤月票方案，已增加37條公路汽車客運路線適用區間路段，以擴大服務族群；(2) 相關交通場站將視使用情形，增加專門閘道或擴大為全閘門通道。

3. 通勤月票方案加值購買人數成長遲滯，私人運具使用習慣未見明顯改變，又部分市縣政府未依規定期限提報結算資料，影響預算執行：據公路局統計，通勤月票方案推動實施迄113年4月底止，累計加值購買人次達640萬餘人次，使用月票搭乘臺鐵等公共運具計4億6,959萬餘人次，公共運輸運量成長率達15.80%。經查通勤月票方案執行情形，核有：(1) 113年4月份民眾加值購買通勤月票方案計67萬餘人次，與甫推動實施時（112年7月）加值購買之75萬餘人次相較，明顯下滑，且基北北桃、桃竹竹苗、中彰投苗、雲嘉嘉、南高屏、東部3縣等6個生活圈之銷售狀況多呈現停滯情形（表21），月票使用族群固定，不利公共運輸運量成長；(2) 截至113年3月28日止，通勤月票方案除「基北北桃TPASS行政院通勤月票」已完成112年度優惠票價差額結案核銷，宜蘭縣政府及基隆市政府於113年3月提報結算資料外，其餘市縣政府均未於規定期限內提報結算資料，致補助計畫經費預算執行情形欠佳，截至113年3月底止，歲出累計分配數70億

元，累計實現數13億8,487萬餘元，實現率僅19.78%。為利擴大加值購買客群，達成提升公共運輸政策目標及預算執行成效，經函請交通部督促研謀改善。據復：(1)已責請公路局研議推動短天期定期票方案，以照顧非通勤公共運輸需求，擴大TPASS使用客群及提升實施成效；(2)自113年起公路局補助經費採逐季預撥方式，並於申請預撥下一季經費時辦理前一季或部分月份之核銷轉正，俾提高預算執行率。

表 21 公共運輸通勤月票加值購買人次

單位：千人次

生活圈 年月	合計	基北北桃	桃竹竹苗	中彰投苗	雲嘉嘉	南高屏	東部3縣
合計	6,405.86	5,122.09	134.98	258.39	5.35	823.92	61.11
112.07	755.69	577.30	—	31.02	—	147.36	—
112.08	588.47	491.55	—	27.47	—	66.10	3.33
112.09	539.38	447.93	4.15	20.72	—	62.33	4.22
112.10	711.85	575.10	17.12	28.19	—	83.12	8.30
112.11	648.58	522.82	17.30	25.66	—	75.31	7.48
112.12	634.65	510.13	17.29	25.84	0.12	74.89	6.37
113.01	590.36	473.73	17.14	22.70	1.02	70.75	4.99
113.02	619.53	488.81	19.15	25.35	1.35	77.22	7.62
113.03	645.64	510.19	19.30	22.36	1.24	83.38	9.14
113.04	671.66	524.49	23.49	29.03	1.60	83.42	9.61

註：1. 資料時點：113年6月18日。
2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

(十六) 部分省道路段與邊坡位於活動斷層或大規模崩塌災害潛勢地區，且地震係邊坡不穩定之重要因素，惟尚未運用地震資料作為告警指標之參考依據，允宜研謀妥處，以減少公路災害發生。

公路局為健全災害防救體系，訂定「交通部公路局災害防救業務計畫」，並運用風險及流域管理概念，制定預警、警戒及行動等降雨觀測指標，24小時監看重點監控路段及橋梁。據氣候變遷災害風險調適平台網站資料，地震及豪雨係造成邊坡不穩定之因素，恐使坡體崩塌及滑落，又中央氣象局（112年9月15日改制為中央氣象署，下稱中央氣象署）為強化地震震度於救災及應變作業之實用性，於108年12月18日將地震震度分為10個階級，以提升地震震度與災害發生之關聯性。經運用地質雲加值應用平臺之活動斷層分布與省道路線進行圖層套疊比對，發現部分省道路段位於車籠埔、車瓜林及米崙等29個活動斷層上（圖12），另運用農業部113年1月25日公布之65處大規模崩塌潛勢地區與公路局所轄邊坡進行圖層套疊比對，發現40處省道路段位於大規模崩塌潛勢地區500公尺範圍內。經查公路局委外辦理「111-112年度（北區）委託天氣預判、分析、防災研究及常時防災監控專業服務」之第二期工作報告指出，台8線96K（碧綠溪明隧道入口）、台9線46K+600（北宜路九段）、台20線臨105便道14K+600（禮觀路