

口統計資料、112 年底戶籍人口及土地面積統計資料，與公路局 113 年底各鄉鎮區公共運輸涵蓋率資料分析結果，苗栗縣西湖鄉等 8 個鄉、區，常住人口密度介於 96.62 人/平方公里至 126.90 人/平方公里間，低於全國平均值五分之一（129.40 人/平方公里），且 113 年度公共運輸涵蓋率低於 92% 目標值（表 17），惟因戶籍人口密度高於內政部偏鄉人口密度標準，致未列入公路公共運輸服務改善主要對象。該等地區公共運輸資源不足，常住人口符合偏鄉密度標準，卻未納入公路公共運輸服務提升對象，不利有效填補公共運輸服務缺口，經函請交通部評估善用電信信令數據技術掌握人口移動及居住行為，妥適分析潛在服務需求人口，納入偏鄉公共運輸空間服務規劃，俾利優化偏鄉交通治理。據復：將深入盤點及調查偏鄉地區人口及生活特性，推動幸福巴士路線等公共運輸服務，以確保服務供給符合當地民眾需求。

表 17 公共運輸涵蓋率不足惟未列入公路公共運輸服務提升對象之行政區

單位：人/平方公里、%

序號	行政區名稱	人口密度		公共運輸涵蓋率
		常住	戶籍	
1	苗栗縣西湖鄉	100.01	152.35	63.64
2	澎湖縣望安鄉	104.70	392.46	73.55
3	嘉義縣梅山鄉	119.12	148.68	82.35
4	苗栗縣大湖鄉	108.70	142.71	82.42
5	臺南市東山區	96.62	153.35	88.91
6	臺南市七股區	126.90	192.56	90.90
7	新北市石門區	101.30	209.74	91.38
8	南投縣水里鄉	111.06	150.55	91.66

註：1. 依據內政部定義計算，112 年底偏遠地區人口密度標準： $647.02 \times 1/5 = 129.40$ （人/平方公里）。

2. 資料來源：運用內政部國土資訊系統社會經濟資料服務平臺 112 年 11 月電信信令人口統計資料、內政部 112 年底戶籍人口及土地面積統計資料、公路局 113 年底各鄉鎮區公共運輸涵蓋率資料比對結果。

**（十二） 提供公路汽車客運業者偏遠服務路線及市區汽車客運業營運虧損補貼，有助改善偏遠地區乘車環境及滿足服務性路線民行需求，惟部分客運業者未依規定將補貼款購置之車輛配置於虧損補貼路線，或部分市縣補貼款之審核有待強化，允宜研謀改善，以發揮補助效益及提升客運業者營運效能。**

交通部為維持偏鄉地區及都會區末端之基本民行，於公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年，下稱第 4 期公運計畫）訂定精進虧損補貼制度與評鑑制度之行動策略，辦理偏遠服務性路線營運虧損補貼、優化臺灣好行路線、公路公共運輸營運與服務評鑑等；另各市縣政府為改善市區汽車客運業之經營環境，維持業者營運虧損路線之正常營運，持續配合第 4 期公運計畫，補助市區汽車客運業營運虧損，並訂定營運虧損補貼相關作業規定，促使市區汽車客運業者提升服務品質。經查公路及市區汽車客運營運路線虧損補貼作業辦理情形，核有下列事項：

1. 部分客運業者未依規定將補貼款購置之車輛配置於虧損補貼路線，影響補助資源

**運用效益：**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 9 點第 1 項規定，年度補貼款指定用途比例應占個別公司補貼總金額 30%，指定用途項目包含車輛汰舊換新及維修、候車設施維護、電子票證系統設置及維護等；第 12 點第 5 項規定，客運業者以偏遠服務路線營運虧損補貼款（下稱虧損補貼款）購置之車輛應配置於補貼路線使用。據公路局統計，截至 113 年底止，核定之公路汽車客運營運虧損補貼路線計有 263 條，110 至 113 年度計補貼 9 家公路汽車客運業者購置車輛共 152 輛，補貼金額計 1 億 303 萬餘元，惟其中 4 家客運業者間有以虧損補貼款購置之車輛行駛於非補貼路線情形，行駛車輛計 38 輛，獲補貼金額共 3,732 萬餘元，該等業者以虧損補貼款購置車輛，營運行駛於非偏遠虧損核定補貼路線，核與上述規定未合，存有不當使用政府補助資源情事，經函請交通部督促檢討改進，以達成補貼制度改善偏遠地區交通之目標。據復：公路局已針對補貼款購置之車輛建立配置及異動管控機制，以確保客運業者依規定配置車輛及掌握車輛實際運用狀況，相關執行情形將納入年度補貼審議與查核項目，俾有效監督補貼資源之運用。

**2. 補貼市區汽車客運業營運虧損路線及金額逐年增加，惟間有補貼金額計算引用資料未符實際，或補貼金額超過規定上限、未就缺失扣減補貼款等情事，影響補貼公平性：**據各市縣政府統計，110 至 113 年度各市縣補貼市區汽車客運業者營運虧損路線計有 4,213 條（包含既有及移撥路線），核定補貼金額為 143 億 221 萬餘元，又整體市區汽車客運補貼路線數自 110 年度之 980 條，逐年增加至 113 年度之 1,122 條，核定補貼經費自 110 年度之 29 億 8,609 萬餘元，逐年增加至 113 年度之 42 億 7,780 萬餘元（表 18）。各市縣政府雖訂有補貼金額上限，惟因汽車客運業之經營環境並未改善，且為維持虧損路線之正常營運，致補貼路線及補貼金額均有逐年增加情形，其中 113 年度各市縣補貼路線數占其總路線數比率達 80% 者，計有臺中市、基隆市、新竹縣、彰化縣、嘉義市、臺東縣、金門縣等 7 市縣；113 年度核定補貼金額較 110 年度增加 50% 以上者，計有桃園市、臺南市、基隆市、宜蘭縣、新竹市、彰化縣、雲林縣、嘉義市、屏東縣、花蓮縣、金門縣等 11 市縣。另各市縣政府依大眾運輸事業補貼辦法出資補貼市區汽車客運業者經營公車路線所需之資本設備投資及營運虧損，仍須建立合理補貼機制並落實執行，以減輕政府財政負擔並鼓勵業者提升營運效能，惟基隆市、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣等 4 縣市，虧損補貼之成本估算有欠合理或

**表 18 全國市區汽車客運營運虧損補貼情形**

單位：條、新臺幣千元

年度 項目	合計	110	111	112	113
補貼路線數	4,213	980	1,003	1,108	1,122
核定補貼經費	14,302,210	2,986,090	3,107,223	3,931,096	4,277,800

資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

尚未建立審議機制等，無法客觀合理核算虧損補貼金額；新北市、嘉義市、屏東縣、花蓮縣、臺東縣等 5 市縣，業者應提出之行駛里程、載客紀錄等相關虧損書表申請資料與實際情形或規定未合，卻仍予補貼；臺北市、新北市、嘉義市等 3 市，補貼金額超過規定上限，仍予核定撥款，或有未依各市縣相關作業規定，按發車誤點、脫班、漏班等缺失扣減補貼款及調降優先補貼順序等情事，相關虧損補貼作業未盡覈實，經函請交通部督促公路局加強督導市縣政府檢討改善，俾促進市區汽車客運業穩健發展。據復：公路局已函請地方政府就缺失事項檢討改善，並列為 114 年度申請市區客運營運虧損補助計畫之參據，以督促地方政府落實補助作業之審核機制。

**（十三） 辦理擴大公共運輸補貼，有助減輕通勤族群交通負擔及提升公共運輸運量，惟市區汽車客運載客人次仍未恢復疫情前水準，又部分市縣政府辦理公共運輸通勤月票方案未達預期效益目標或未依規定期限提報結算資料，影響預算之執行及成效，允宜研謀改善，以發揮計畫效益。**

交通部暨所屬公路局為減輕民眾交通負擔、改善道路交通事故、移轉私人運具使用及均衡城鄉區域發展，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（112 至 114 年度）編列經費 221 億元，辦理「擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔」計畫，由中央盤點全國各市縣之旅遊運輸型態及公共運具條件，協助地方政府規劃妥適之公共運輸通勤月票方案，及提供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之補助，以減輕民眾通勤通學交通負擔及提升公共運輸運量，並增進道路交通安全及均衡區域發展。經查公共運輸通勤月票補助作業執行情形，核有下列事項：

1. 市區汽車客運載客量仍未恢復 COVID-19 疫情前水準，相關計畫推動成效有待提升：公路公共運輸自 109 年起受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，載客量大幅減少，各市縣政府為吸引民眾搭乘公路公共運輸，除持續辦理市區汽車客運運價票差補貼、相關轉乘票價優惠措施外，並配合中央政策提出公共運輸通勤月票方案，期藉由政府補貼給予民眾優惠票價，提高民眾搭乘意願。據各市縣政府提供市區汽車客運載客人次資料，全國市區汽車客運因 COVID-19 疫情影響，載客人次明顯降低，疫情結束後雖略有提升，惟仍未恢復疫情前水準，其中 113 年度載客人次較 108 年度減少者，計有臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市、基隆市、宜蘭縣、新竹市、南投縣、澎湖縣、金門縣、連江縣等 13 市縣，載客人次下降約 5.62% 至 38.55%（表 19），與公路公共運輸服務升級計畫（110-113 年）訂定有關載客量成長之目標未合。另交通部發布 111 年「民眾日常使用運具狀況調查」資料顯示，各市縣外出民眾使用運具次數，公共運輸市占率為 2.7% 至 37.2%，私人機動運具市占率為 38.9% 至 85.9%，民眾使用私人運具比率遠高於公共運輸；又據 113 年度基北北桃跨城際通勤月票成果報告書所載，