

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，

臺北市通勤月票使用者高達 9 成多為原公共運輸使用者，且公路局統計全國汽機車登記數，亦自 109 年底之 2,229 萬餘輛，逐年上升至 113 年底之 2,333 萬餘輛（表 20），增幅為 4.66%，顯示私人運具使用者並未因公共運輸通勤月票等政策大幅轉向搭乘公共運輸，經函請交通部督促市縣政府善用各項調查結果妥適因應民眾需求，以有效將私人運具使用者移轉至公共運輸。據復：為擴大公共運輸使用族群，114 年度推動 TPASS 2.0 公共運輸常客優惠措施，以乘客當月累計搭乘次數回饋乘車優惠，將持續輔導地方政府依民眾使用需求規劃多元優惠方案，以提升公共運輸運量。

表 19 113 與 108 年度市縣市區汽車客運載客人次比較

單位：千人次、%

市縣別	108 年度	113 年度	減少率 (註 1)
臺北市	480,579	398,938	16.99
新北市	312,412	283,878	9.13
桃園市	56,701	39,375	30.56
臺中市	133,781	82,675	38.20
臺南市	23,680	15,942	32.68
高雄市	49,322	36,887	25.21
基隆市	21,014	18,262	13.10
宜蘭縣	4,202	2,582	38.55
新竹市	5,364	4,086	23.82
南投縣	404	381	5.62
澎湖縣	1,385	1,073	22.49
金門縣	3,811	2,989	21.58
連江縣	293	217	25.91

註：1. 113 年度較 108 年度減少比率。

2. 資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

表 20 全國機動車輛登記情形

單位：輛

年底	合計	汽車	機車
109	22,297,000	8,193,237	14,103,763
110	22,597,694	8,330,774	14,266,920
111	22,844,046	8,453,420	14,390,626
112	23,136,070	8,590,732	14,545,338
113	23,335,950	8,679,866	14,656,084

資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

2. 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，相關計畫執行成效有待提升：依交通部公路局執行公共運輸通勤月票補助作業要點第 9 點第 4 項規定，每年計畫實施期滿後 2 個月內，市縣政府應提交成果報告書函送該局。經查，辦理各項公共運輸通勤月票方案之市縣政府，已依環境特性於公路局核定之計畫書訂定各項績效指標，如：公共運輸運量、發生交通事故件數及死傷人數、定期票銷售張數等，並以 111 年度為績效指標衡量基準值。惟據各市縣政府 113 年度成果報告書所列績效指標執行情形，部分市縣未達計畫書所訂目標值，包含：(1) 未達提升公共運輸運量目標者，計有彰化縣、花蓮縣及澎湖縣等 3 縣，其中花蓮縣市區客運載客量較 111 年度減少 0.37%，澎湖縣使用電子票證搭乘公車及乘船使用率分別較預計目標減少 59.76 及 25.59 個百分點；(2) 未達道路交通安全改善目標者，計有臺南市、宜蘭縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、花蓮縣及澎湖縣等 9 市縣，其中除臺南市、彰化縣及花蓮縣外，其餘 6 縣所訂交通事故件數或死傷人數等績效指標，113 年度實際值較 111 年度未減反增，且宜蘭縣高齡機車騎士發生交通事故死傷人數、南投縣 A1 事故（人員當場或 24 小時內死亡之交通事故）死亡人數及雲林縣交通事故死傷人數分別較 111 年度增加 15.46%、11.63%

及 9.30%；(3) 未達定期票銷售張數增加目標者，為臺北市政府主辦之基北北桃跨城際通勤月票方案，113 年度最高月銷售量為 57 萬餘張，較預計目標 75 萬張，減少 17 萬餘張，約 23.83%；(4) 雲林縣 113 年度酒後代駕服務案件較 111 年度減少 45.43%，與績效指標（增加 1%）相距 46.43 個百分點，相關計畫執行成效有待提升等情，經函請交通部督促計畫執行機關研謀改善，俾達成提升公共運輸運量及增進道路交通安全等政策目標。據復：已邀集專家召開審查會議，提出結合公共運輸推拉力措施，強化公共運輸服務及抑制私人運具等對策，以提升公共運輸運量；另將配合國家道路交通安全綱要計畫，就人、車、路、業等面向結合公共運輸政策，推動改善計畫，俾達成交通安全績效目標。

3. 部分市縣政府未依規定期限提報公共運輸通勤月票方案結算資料，影響預算執行進度：依交通部公路局執行公共運輸通勤月票補助作業要點第 9 點第 2 項規定，民眾搭乘各類公共運具使用通勤月票優惠與實際票價之差額，各市縣政府依實際達成付款條件請款，並應於次年度 2 月底前，提報前 1 年度結算資料送公路局審查。截至 114 年 4 月 2 日止，除臺北市政府主辦之基北北桃跨城際通勤月票方案已依限於 114 年 2 月底前完成 113 年度票價優惠差額補助經費核銷作業，及基隆市、彰化縣、高雄市等市縣政府已於 114 年 3、4 月間提報補助經費結算資料外，其餘因中央及地方分擔補助經費額度計算複雜、內部審核程序繁瑣、相關結算資料尚待與票證公司確認等，均未提報結算資料送公路局申請撥款，影響預算執行進度。截至 114 年 3 月底止，「擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔」計畫歲出累計分配數 155 億 2,800 萬元，累計實現數 67 億 1,301 萬餘元，實現率僅 43.23%，經函請交通部督促檢討改善，以提升預算執行率。據復：為合理管控及加速補助經費核銷進度，已調整補助經費核撥機制，並密切追蹤各市縣辦理進度，針對核銷進度落後之市縣，委請轄管監理所邀集地方政府、客運業者及票證公司釐清資料疑義，以加速行政程序。

（十四） 政府推動各項大客車駕駛擴大徵才及穩定就業方案，惟部分市區汽車客運業駕駛於 COVID-19 疫情期間離職，迄未能全數回流，影響客運班次調度，衍生公車脫班或誤點等問題，允宜檢討問題癥結及研謀改善，俾彌補客運業者駕駛人力缺口，確保公共運輸服務品質。

交通部為因應高齡化社會來臨及汽車運輸業駕駛人力不足情形，經參考各國經驗，於 109 年 6 月 30 日修正道路交通安全規則第 60 條規定，將大型車職業駕駛人駕駛執照持照年齡上限自 65 歲延長至 68 歲，並針對大客車駕駛擴大徵才及穩定就業，自 108 年度起陸續辦理安薪、留才、獎勵等補助方案，以提高客運駕駛工作之誘因。惟各市縣市區汽車客運業駕駛人數，自 109 年度之 1 萬 1,844 人，減少至 113 年度之 1 萬 521 人，減幅為 11.17%，其中減幅超過 10%者