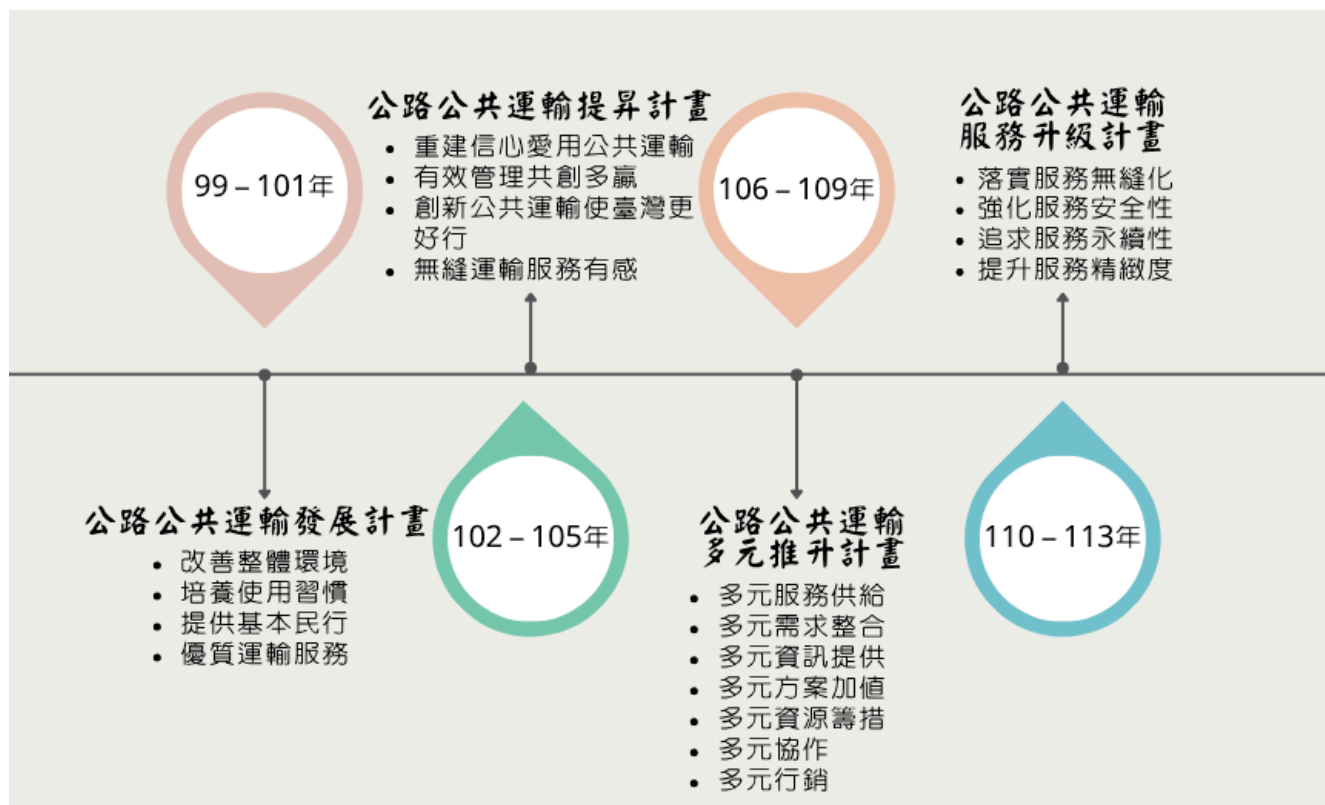


拾柒、政府推動公路公共運輸永續及交通平權執行情形

隨著全國軌道建設逐步建構，公路公共運輸已由過去作為骨幹運輸服務，逐步轉型肩負更多接駁運輸角色，成為串聯都市及偏鄉之重要樞紐，不僅須滿足民眾通勤、就醫、就學等基本需求，並須因應多元化旅運型態，提供更具彈性及效率之服務，公路公共運輸服務品質之強化已為交通政策之重要議題。依臺灣永續發展目標核心目標 9、11 列有提高公路公共運輸、臺鐵與高鐵運量、提高偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公路公共運輸比例、為所有人提供安全、可負擔、可及性高且符合永續發展的交通運輸系統等具體目標。政府為有效改善都市交通擁擠情形，並維持偏遠地區基本民行，自 85 年起陸續推動促進大眾運輸發展方案（85—90 年）等計畫，奠定公路公共運輸發展基礎；嗣後為全面改善公共運輸發展環境，提升民眾使用公共運輸意願，自 99 年起推動公路公共運輸發展計畫（99—101 年）、公路公共運輸提昇計畫（102—105 年）、公路公共運輸多元推升計畫（106—109 年）及公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年，下稱第 4 期公運計畫）等（圖 1），

圖 1 公路公共運輸發展重要計畫



資料來源：整理自交通部運輸研究所網站資料。

經行政院核定公共建設計畫經費計 745 億元，透過精進補貼機制、彈性營運模式、提升公車軟硬體設備、強化無障礙運輸服務及減碳作為，持續改善公路公共運輸經營環境及服務品質。據交通部統計查詢網公布資料，汽車客運運量自 98 年度之 10 億 3,878 萬餘人次，成長至 108 年度之 12 億 4,694 萬餘人次，增幅達 20.04%，惟 109 年度起受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，運量大幅下降，迄 113 年度汽車客運運量僅為 9 億 8,186 萬餘人次，尚未恢復疫前水準。鑑於後疫情時代汽車客運業者因經營環境遲未改善，營運態度趨於保守，公車路線時有停駛、減班、不續營等問題，交通部爰賡續推動第 4 期公運計畫，並辦理行政院促進公共運輸使用方案 (112-114 年)，以協助公車業者加速復原及健全經營體質，促進人本與交通平權等重要政策實現。茲將 113 年度政府推動公路公共運輸永續及交通平權政策執行概況及成果暨審計機關重要審核意見，說明如次：

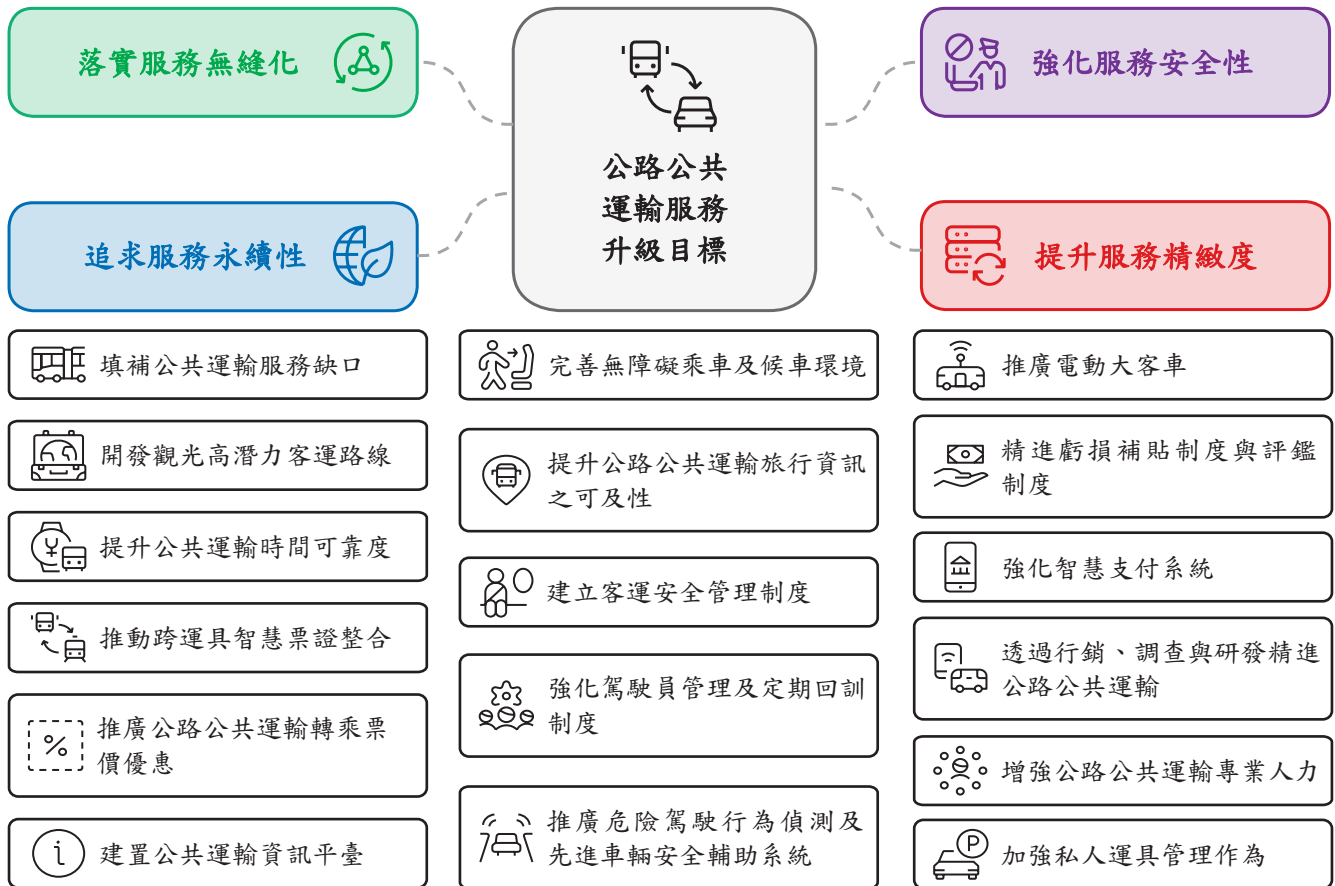
一、政府推動公路公共運輸永續及交通平權政策

(一) 第 4 期公運計畫

政府基於環境保護、節能減碳之思維，及社會公義、照顧偏鄉地區及弱勢族群等關懷考量，推動綠色、優質、永續之公共運輸系統，賡續辦理第 4 期公運計畫，訂定「落實服務無縫化」、「強化服務安全性」、「追求服務永續性」及「提升服務精緻度」等 4 項服務升級目標，並研擬填補公共運輸服務缺口等 17 項推動策略 (圖 2)、46 項行動方案，透過營運虧損補貼、汰換老舊車輛、改善公共運輸環境、智慧化及數位管理等，吸引公共運輸潛在顧客，達成拉近城鄉差距、落實區域均衡發展、改善交通壅塞、促進運輸部門減碳之願景。另為衡量執行成效，該計畫訂定公路公共運輸載客量、市區客運無障礙車輛比率、偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率、公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數、市區客運電動車輛比率、發展公共運輸之碳排減量值、公共汽車客運業員工數等 7 項績效指標，並設定量化之衡量標準及分年目標值，藉以掌握政策推動效益。

交通部公路局 (下稱公路局) 辦理第 4 期公運計畫，110 至 113 年度編列相關經費預算 168 億 8,949 萬餘元，截至 113 年底止，累計實現數計 167 億 765 萬餘元 (表 1)，主要係辦理公路及市區客運營運虧損補貼與電動大客車汰舊換新等項目。

圖 2 第 4 期公運計畫服務升級目標及推動策略



資料來源：整理自第 4 期公運計畫。

表 1 截至 113 年底第 4 期公運計畫預算執行情形

單位：新臺幣千元、%

年度	預算數				決算數			減免(註銷)數	已實現比率(註2)
	小計(A)	原預算數	第二預備金	其他(註1)	小計	實現數(B)	保留數		
合計	16,889,499	16,949,732	416,000	- 476,233	16,804,428	16,707,657	96,771	85,071	98.92
110	4,700,903	4,976,349	416,000	- 691,446	4,616,293	4,574,203	42,090	84,610	97.30
111	4,492,596	4,477,383	-	15,213	4,492,148	4,471,348	20,800	448	99.53
112	3,789,000	3,989,000	-	- 200,000	3,788,987	3,775,330	13,657	13	99.64
113	3,907,000	3,507,000	-	400,000	3,907,000	3,886,776	20,224	-	99.48

註：1. 預算數「其他」欄，包括移緩濟急、預算流用數等。

2. 已實現比率= (B/A) × 100%。

3. 資料來源：整理自公路局提供資料。

(二) 「擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔」計畫

政府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，由公路局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(112-114年)，辦理「擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔」計畫，

經費 221 億元，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，暨提供實施市縣之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。據公路局統計，截至 114 年 1 月底止，全國計有 20 個市縣推動 27 個公共運輸通勤月票方案，累計增值購買民眾達 1,235 萬餘人次，使用通勤月票搭乘臺鐵、公路客運、捷運、輕軌、市區公車、公共自行車及渡輪等各類公共運具計 9 億 3,977 萬餘人次（表 2）。

表 2 公共運輸通勤月票執行情形

單位：人次

月票購買方案	增值購買人次	運具	旅次量
合計	12,356,136	合計	939,777,439
基北北桃	9,700,673	臺鐵	79,638,605
桃竹竹苗	338,879	公路客運	54,010,001
中彰投苗	502,732	捷運	441,347,268
雲嘉嘉	51,426	輕軌	8,846,539
南高屏	1,596,153	市區公車	308,257,153
東部 3 縣	149,781	公共自行車	47,368,008
澎湖縣	16,492	渡輪	309,865

註：1. 資料時點：截至 114 年 1 月 31 日。

2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

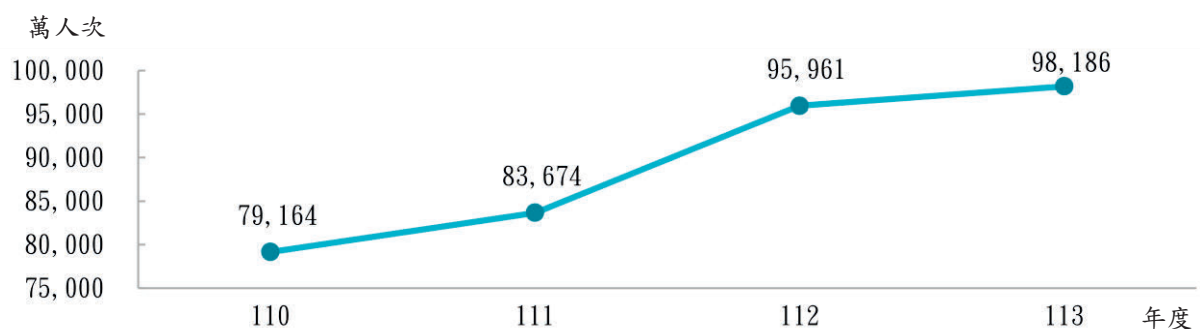
二、政府推動公路公共運輸永續及交通平權政策執行成果

（一）公運復原及健全

1. 公路公共運輸運量

透過推廣幸福巴士、小黃公車與共享運具、新闢高潛力通勤通學公車路線、開發高潛力觀光客運路線、實施轉乘票價優惠措施等，提升公路公共運輸運量，汽車客運載客量自 110 年度之 7 億 9,164 萬人次，上升至 113 年度之 9 億 8,186 萬人次（圖 3），增幅為 24.03%。

圖 3 汽車客運業客運人數



資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

2. 客運營運虧損、票價及徵才補貼

客運業者因收入下滑、營運成本增加及駕駛缺員等問題，財務及營運備受衝擊，為協助業者度過經營低潮，辦理偏遠及特殊服務性路線營運虧損補貼，110 至 113 年度補貼公路客運路線分別為 311 條、310 條、315 條及 263 條，市區客運路線分別為 980 條、1,003 條、1,108 條及 1,122 條（包含既有及移撥路線，不含幸福巴士、小黃公車等）。另為減輕民眾票價負擔、維持票價穩定及協助業者招募駕駛，110 至 113 年度公路及市區客運票（運）價補貼計 41 億餘元，大客車駕駛補貼計 1 億餘元，招募駕駛共 2,255 人。

（二） 人本及交通平權

1. 市區客運車輛無障礙化

為因應超高齡社會及保障身心障礙者行之權利，持續補助地方政府購置無障礙公車（圖 4），110 至 113 年度 6 都及非 6 都地區市區客運無障礙車輛比率分別自 72.77% 及 42.58%，上升至 76.97% 及 50.14%。

2. 偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率

偏鄉地區人口數較少且可能存在家戶位置分散狀況，致定線定班之公共運輸服務不易經營，公共運輸涵蓋率難以提升，惟偏鄉地區孩童及長者居多，仍有就學、就醫及採買等生活基本民行需求。為落實偏鄉行的正義，政府自 105 年起推動需求反應式運輸服務，透過幸福巴士（小黃）（圖 5）、噗噗共乘等多元彈性之營運方式，強化偏鄉運輸服務。公路局於 110 年在屏東縣滿州鄉推動幸福巴士 2.0 整合示範服務計畫，相較於傳統幸福巴士之定班定線，採乙類大客車營運方式，以提升

圖 4 無障礙公車



資料來源：擷取自公路局提供資料。

圖 5 幸福巴士



資料來源：擷取自花蓮縣政府網站資料。

效能並降低成本。截至 113 年底止，幸福巴士（含 2.0）已通車 475 條路線，行駛於 186 個鄉鎮區，偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率自 110 年底之 89.78%，提升至 113 年底之 94.37%。

3. 候車設施設計與建置

為改善候車環境，提升服務品質，補助地方政府建置候車亭、轉運站（圖 6），並因應智慧運輸發展，建置智慧型站牌（圖 7），提供乘客公車到站時間資訊，110 至 113 年度共計補助地方政府建置候車亭 1,473 座、智慧型站牌 2,803 座、集中式站牌 2,262 座、傳統站牌 1,040 座及轉運站 19 座。

圖 6 宜蘭轉運站



資料來源：擷取自公路局提供資料。

圖 7 智慧型站牌



資料來源：擷取自公路局提供資料。

（三） 低碳及數位管理

行政院於 111 年公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，訂定 2025 年市區電動公車普及率達 35% 及 2030 年市區公車全面電動化目標，為加速客運業者汰舊換新為電動大客車，提供相關購置補貼，110 至 113 年度電動大客車掛牌數自 605 輛增加至 1,980 輛，市區客運電動車輛比率，6 都地區自 110 年度之 6.83%，上升至 113 年度之 33.67%；非 6 都地區自 110 年度之 8.39%，上升至 113 年度之 11.81%。

三、 審計機關重要審核意見

本部為加強查核政府推動公路公共運輸永續及交通平權政策執行情形，經召開專家諮詢會議，周延查核面向。茲將本部查核 113 年度政府推動公路公共運輸永續及交通平權執行情形所提重要審核意見，區分為績效目標達成情形、公運復原及健全、人本及交通平權、低碳及數位管理等四大面向，歸納摘述如次：

(一) 績效目標達成情形

辦理公路公共運輸服務升級計畫，以持續推動公路公共運輸永續發展，惟績效指標多未達預期目標，且無障礙車輛服務績效指標之訂定有欠周妥，又尚未針對性別平等績效指標訂定具體推動措施或補助項目，允宜研謀改善，以有效優化公共運輸環境：交通部暨所屬公路局為提升公路公共運輸服務質量及整體行車安全，推動第 4 期公運計畫，以人本交通理念透過各類補助及行銷策略，增進公路公共運輸服務搭乘便利性，俾達成拉近城鄉差距、落實區域均衡發展、改善交通壅塞、促進運輸部門減碳之願景；並訂有公路公共運輸載客量等 7 項績效指標。據公路局統計，110 至 113 年度各項績效指標達原訂目標者，僅偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率 1 項，113 年度實際值較目標值 92%，增加 2.37 個百分點；部分達原訂目標者，計有市區客運無障礙車輛比率、市區客運電動車輛比率等 2 項，其中 113 年度 6 都之市區客運無障礙車輛比率及電動車輛比率較目標值 72% 及 25%，分別增加 4.97 及 8.67 個百分點，非 6 都之市區客運無障礙車輛比率及電動車輛比率較目標值 55% 及 19%，分別減少 4.86 及 7.19 個百分點；未達原訂目標者，計有公路公共運輸載客量、公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數、發展公共運輸之碳排減量值、公共汽車客運業員工數等 4 項，且 110 至 113 年度連續 4 年均未達目標值(表 3)。另公路局雖已將市區客運無障礙車輛比率納列績效指標，惟未將公路汽車客運業車輛併同納入管考，且未將無障礙車輛提供服務班次情形列入評核，不利維護身心障礙者交通權益及評估無障礙運輸環境建置成效；又第 4 期公運計畫亦納入性別觀點，將公共汽車客運業男女員工數訂為績效指標，惟「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113 年)補助作業注意事項」相關規定暨第 4 期公運計畫提案及核定原則內容，尚未就提升公共汽車客運業女性員工數 1 項，訂定具體之推動措施或補助項目，不利鼓勵公共汽車客運業者聘用女性員工，弭平性別落差，經函請交通部研謀改善，以有效優化公共運輸環境。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見(九)】

表 3 第 4 期公運計畫各項績效指標分年目標值達成情形

績效指標	地區	目標值				達成值(註3)			
		110 年度	111 年度	112 年度	113 年度	110 年度	111 年度	112 年度	113 年度
公路公共運輸載客量(億人次)	6 都 (市區客運)	10.71	10.77	10.82	10.87	6.95	7.39	8.37	8.63
	非 6 都 (市區客運)	0.457	0.483	0.501	0.511	0.28	0.30	0.33	0.37
	全國 (市區與公路客運)	12.47	12.55	12.62	12.68	7.92	8.37	9.60	9.81
市區客運無障礙車輛比率(%)	6 都	68	69	70	72	72.77	75.10	75.84	76.97
	非 6 都	40	45	50	55	42.58	43.89	51.16	50.14
偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率(%)	70 個鄉鎮	89	90	91	92	89.78	90.39	91.97	94.37
公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數(人/百萬延車公里)	全國	2.64	2.59	2.54	2.49	3.29	4.12	4.35	4.19
市區客運電動車輛比率(%)	6 都	7	11	18	25	6.83	10.67	17.44	33.67
	非 6 都	11	13	16	19	8.39	9.82	12.02	11.81
發展公共運輸之碳排減量值(萬公噸)	全國	56.49	58.02	59.34	61.42	8.22	26.58	31.62	58.26
公共汽車客運業員工數(人)(註2)	全國(男性)	21,143	21,206	21,290	21,396	19,584	18,217	17,813	16,930
	全國(女性)	2,656	2,672	2,693	2,720	2,430	2,227	2,175	2,064

註：1. 資料時點：114 年 4 月 11 日。
 2. 公共汽車客運業員工數為當年度平均值。
 3. 粉底係績效指標執行結果未達原訂目標值。
 4. 資料來源：整理自公路局提供及交通部統計查詢網資料。

(二) 公運復原及健全

1. 各市縣政府持續辦理運價票差補貼、轉乘優惠，並推動公共運輸通勤月票，惟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，允宜研謀改善，以有效將私人運具使用者移轉至公共運輸：公路公共運輸自 109 年起受 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，計有臺北市等 13 市縣，載客人次下降約 5.62% 至 38.55% (表 4)，與第 4 期公運計畫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，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。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十三）1。】

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，允宜督促研謀改善，俾有效提升公共運輸運量及增進道路交通安全：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

表 4 113 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。

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；(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

圖 8 行政院通勤月票政策目標



資料來源：擷取自公路局網站資料。

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，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（圖 8）。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十三）2.】

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，允宜督促研謀改善，以提升預算執行率：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%，經函請交通部督促研謀改善，以提升預算執行率。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十三）3.】

4. 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，允宜督促研謀改善，以達成補貼制度改善偏遠地區交通之目標：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，長期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，經函請交通部督促研謀改善，以達成補貼制度改善偏遠地區交通之目標。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十二）1.】

5. 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，允宜督促研謀改善，俾促進市區汽車客運業穩健發展：據各市縣政府統計，110 至 113 年度各市縣政府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 5）。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

表 5 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。

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尚未建立審議機制等；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研謀改善，俾促進市區汽車客運業穩健發展。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十二）2。】

6. 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，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% 者計有臺北市等 7 市縣，介於 12.47% 至 33.62%

（表 6），係 COVID-19 疫情期間部分大客車駕駛因收入減少而離職，疫情後因已轉職、薪資缺乏誘因、工時較長等，駕駛遲未能回流所致，衍生各市縣市區客運人車比偏低，公車脫班或誤點情形頻仍，業者迭遭民眾投訴公車未依核定班距發車情事。據各市縣政府統計，新北市等 11 市縣，113

表 6 市區汽車客運駕駛人數減少 10% 以上市縣情形

單位：人、%

市縣別	109 年度	113 年度	減少率 (註 1)
臺北市	4,267	3,672	13.94
桃園市	938	794	15.35
臺中市	1,692	1,250	26.12
臺南市	465	407	12.47
高雄市	1,092	840	23.08
宜蘭縣	116	77	33.62
苗栗縣	14	12	14.29

註：1. 113 年度較 109 年度減少比率。

2. 資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

年度有車輛數多於駕駛人數情形（表 7），顯示市區汽車客運業者駕駛人力缺口問題嚴重。另第 4 期公運計畫已納入補助客運業者擴編駕駛人力之提案申請，110 至 113 年度各市縣公車業者營運相關補助提案計 1,452 件，包含幸福巴士、小黃公車及營運虧損補貼等項目，其中尚無補助擴編駕駛人力之提案，不利提升市區汽車客運駕駛人數，健全客運業者永續經營，經函請交通部督促研謀妥處，以完善公車駕駛就業環境及儘速彌補客運業者駕駛人力缺口。【詳

表 7 113 年度市區汽車客運車輛多於駕駛人數市縣情形

單位：人、輛

序號	市縣別	駕駛人數 (A)	車輛數 (B)	人車比 (A/B)
1	新北市	2,456	2,467	0.996
2	桃園市	794	803	0.989
3	臺中市	1,250	1,342	0.931
4	臺南市	407	437	0.931
5	高雄市	840	871	0.964
6	宜蘭縣	77	114	0.675
7	苗栗縣	12	13	0.923
8	彰化縣	45	54	0.833
9	南投縣	17	18	0.944
10	金門縣	74	88	0.841
11	連江縣	10	34	0.294

資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十四）】

（三） 人本及交通平權

1. 補助客運業者換購無障礙車輛，有助提升無障礙運輸環境及服務品質，惟部分市縣市區客運無障礙車輛比率未達預計目標，又公路汽車客運營運路線行駛無障礙車輛班次有限，影響高齡及身心障礙人士交通權益，允宜督促地方政府輔導轄管客運業者評估無障礙乘車需求，以增進運輸服務品質：依國家發展委員會公布之「中華民國人口推估（2024 年至 2070 年）」報告，我國 65 歲以上老年人口自 114 年起占比將超過 20%，進入超高齡社會；又據衛生福利部統計，我國身心障礙者人數自 110 年底之 120 萬餘人，增加至 113 年底之 123 萬餘人，增幅為 2.47%，打造無障礙運輸環境之需求日增。公路局為提升高齡及身心障礙人士等弱勢族群之乘車環境及品質，於第 4 期公運計畫訂定完善無障礙乘車及候車環境之行動策略，補助客運業者購置無障礙車輛，並訂定市區客運無障礙車輛比率之分年績效目標。據交通部統計查詢網資料，6 都及非 6 都地區 113 年底市區客運無障礙車輛占該地區車輛總數之比率分別為 76.97% 及 50.14%，其中 6 都地區有新北市、桃園市、臺南市等 3 個直轄市未達目標值（72%），且桃園市僅為 47.11%；又非 6 都地區 16 個縣市中，僅宜蘭縣、新竹市、彰化縣、嘉義市及金門縣等 5 縣

市達預計目標值（55%），而新竹縣、苗栗縣、南投縣、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣及連江縣等 7 縣，甚未達 110 年度目標值（40%），顯示該等市縣汰換市區汽車客運車輛為無障礙車輛進度未如預期，影響改善高齡者及身心障礙者搭乘客運品質目標之達成。另截至 113 年底止，公路局監理經營一般公路及國道汽車客運業者分別計 25 家及 29 家，其中提供無障礙車輛路線比率達 100% 之業者分別為 21 家及 20 家，占 84.00% 及 68.97%，惟無障礙車輛分別為 636 輛及 231 輛，僅占各該類別客運業營運車輛總數之 50.88% 及 8.62%（表 8），顯示客運業者雖提供無障礙車輛路線，惟無障礙車輛比率偏低，國道客運業者甚未及 1 成，每路線提供行駛班次有限，無障礙服務量能不足，影響高齡及身心障礙者交通權益，經函請交通部檢討改善，以增進無障礙運輸服務品質。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十）】

表 8 113 年底公路汽車客運無障礙車輛情形

單位：輛、%

監理單位	一般公路汽車客運車輛數			國道汽車客運車輛數		
		無障礙車輛數	無障礙車輛比率 (註 1)		無障礙車輛數	無障礙車輛比率 (註 1)
合計	1,250	636	50.88	2,680	231	8.62
臺北市區監理所	10	10	100.00	248	30	12.10
臺北區監理所	95	34	35.79	1,953	150	7.68
新竹區監理所	221	112	50.68	147	11	7.48
臺中區監理所	422	192	45.50	76	16	21.05
嘉義區監理所	277	200	72.20	256	24	9.38
高雄區監理所	225	88	39.11	—	—	—
高雄市區監理所	—	—	—	—	—	—

註：1. 無障礙車輛比率=無障礙車輛數/汽車客運車輛數×100%。

2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

2. 整體偏鄉公共運輸涵蓋率已達預計目標，惟仍有部分地區公共運輸服務涵蓋不足，甚無公共運輸服務，影響民行權益，允宜督促研謀改善，以落實交通平權及滿足民眾移動之基本需求：交通部為改善偏鄉交通不便，於第 4 期公運計畫訂定 113 年度偏鄉公共運輸涵蓋率 92% 之目標值，截至 113 年底止，實際值為 94.37%，已達預定目標，惟該計畫列管之 70 個偏鄉地區，尚有 26 個鄉鎮區公

共運輸涵蓋率低於目標值，占 37.14%，容有改善空間；又國內 298 個非偏鄉之鄉鎮市區，亦有 130 個鄉鎮市區公共運輸涵蓋率未達偏鄉目標值，占 43.62%，因其戶籍人口密度未符內政部偏遠地區定義，致未列入偏鄉公共運輸服務重點改善範圍，恐使當地交通不便情形長期未獲改善。另以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 113 年底止，全國偏鄉及非偏鄉之村里計 614 個及 7,134 個，其中公共運輸涵蓋率未達目標值之村里為 194 個及 1,736 個，分別占 31.60% 及 24.33%，偏鄉公共運輸服務涵蓋不足之村里仍逾 3 成，又計有 34 個偏鄉村里及 443 個非偏鄉村里就學就養人口逾總人口 2 成，公共運輸涵蓋率卻未及 5 成，4 個偏鄉村里及 100 個非偏鄉村里甚無公共運輸服務（表 9）。該等地區高齡長者及學生人口比率較高，公共運輸涵蓋率偏低，不無影響其就醫或就學等日常交通需求，經函請交通部督促地方政府深入評估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，以落實交通平權及滿足民眾移動之基本需求。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十一）1。】

表 9 全國各村里就學就養人口占比與公共運輸涵蓋率情形

單位：個、%

公共運輸涵蓋率 就學就養人口占比		合計	92%以上		未達 92%							
			小計		50%以上—未達 92%		未達 50% (不含 0%)		0%			
			村里數	占比	村里數	占比	村里數	占比	村里數	占比	村里數	占比
合計		7,748	5,818	75.09	1,930	24.91	1,453	18.75	373	4.81	104	1.34
偏鄉	小計	614	420	68.40	194	31.60	160	26.06	30	4.89	4	0.65
	20%以上—未達 30%	22	14	63.64	8	36.36	7	31.82	1	4.55	—	—
	30%以上—未達 40%	547	370	67.64	177	32.36	144	26.33	29	5.30	4	0.73
	40%以上—未達 50%	45	36	80.00	9	20.00	9	20.00	—	—	—	—
非偏鄉	小計	7,134	5,398	75.67	1,736	24.33	1,293	18.12	343	4.81	100	1.40
	10%以上—未達 20%	1	—	—	1	100.00	1	100.00	—	—	—	—
	20%以上—未達 30%	332	256	77.11	76	22.89	53	15.96	17	5.12	6	1.81
	30%以上—未達 40%	5,837	4,326	74.11	1,511	25.89	1,121	19.21	302	5.17	88	1.51
	40%以上—未達 50%	953	807	84.68	146	15.32	116	12.17	24	2.52	6	0.63
	50%以上	11	9	81.82	2	18.18	2	18.18	—	—	—	—

註：1. 資料時點：113 年 12 月 31 日。

2. 資料來源：整理自內政部國土資訊系統社會經濟資料服務平臺及公路局提供資料。

3. 持續推動多元偏鄉地區公共運輸服務，惟部分地區幸福巴士或小黃公車客座利用率情形不佳，甚有空駛情形，允宜督促研謀改善，以切合民眾需求：各市縣為填補偏鄉地區公路公共運輸服務缺口，持續透過推動幸福巴士及小黃公車等多元公共運輸服務，以期落實交通平權。截至 113 年底止，各市縣幸福巴士及小黃公車分別計有 530 條、132 條路線，113 年度各行駛 26 萬 1,883 班次、27 萬 931 班次，惟其中臺中市、臺南市、新竹縣、新竹市、苗栗縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市、澎湖縣、金門縣等 10 市縣幸福巴士或小黃公車平均客座利用率偏低，甚有車輛空駛情形，或客運業者行駛意願低落之情事，顯示現行提供服務方式尚未能滿足目標族群之需求，或營運及補助模式未能符合業者期待，經函請交通部督促公路局整體考量各區域公共運輸服務狀況，擬定適切推動方針，以切合民眾需求。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十一）2。】

4. 第 4 期公運計畫以內政部定義戶籍人口密度界定之偏鄉，列為優先改善公共運輸地區，惟戶籍與常住人口存有差異，不利有效填補公共運輸服務缺口，允宜研謀改善，俾利優化偏鄉交通治理：依內政部定義，偏鄉地區係指人口密度低於全國平均值五分之一之行政分區，另據行政院主計總處 109 年人口及住宅普查結果，有超過四分之一國人未設戶籍於常住地，且國人平假日、日夜間活動行為資訊，尚難透過現有之公務登記、普查或調查資料瞭解實際居住情形。經運用內政部 112 年 11 月電信信令人口統計資料、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 10），惟

表 10 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=647.02×1/5=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。

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。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十一）3。】

5. 公路客運駕駛屢有闖紅燈、超速等欠妥行為，且交通違規案件、交通事故件數及肇事傷亡人數未明顯減少，客運安全管理或事故防制措施推動成效尚待提升，允宜研謀改善，以提升公路客運行車安全及服務品質：公路客運車體龐大，行駛次數頻繁且里程數高，倘發生交通事故，易造成嚴重人員傷亡，公路局為推動相關安全管理或事故防制措施，截至 113 年底止，已執行第 4 期公運計畫 4 年，惟據該局營業大客車道路交通違規資料統計，110 至 113 年度公路客運交通違規案件分別為 2,190 件、2,472 件、3,567 件及 2,452 件，合計 10,681 件，經分析違規原因前 5 名，依序為高速公路、快速公路超速或不遵守管制規定、一般道路超速、不依規定轉彎或變換車道、闖紅燈或紅燈右轉、違規停車或臨停等（表 11），

113 年度交通違規案件數雖較 111 及 112 年度減少，卻仍較 110 年度增加 262 件，約 11.96%，顯示客運駕駛違規行為尚待持續改善。又 110 至 113 年度公路客運發生交通事故件數分別為 403 件、407 件、476 件、462 件；造成傷亡人數分別為 489 人、

表 11 110 至 113 年度公路汽車客運交通違規案件數

單位：件、%

項次	道路交通管理處罰條例條次	違規事實	件數	占比
合計			10,681	100.00
1	33	高速公路、快速公路超速或不遵守管制規定	3,038	28.44
2	40	一般道路超速	1,271	11.90
3	48	不依規定轉彎或變換車道	1,233	11.54
4	53	闖紅燈或紅燈右轉	1,112	10.41
5	55 及 56	違規停車或臨停	985	9.22
6	其他		3,042	28.48

資料來源：整理自公路局提供資料。

492 人、575 人、564 人，113 年度交通事故件數及傷亡人數雖較 112 年度減少，卻仍較 110 及 111 年度增加，肇事主要原因係未保持安全間隔或距離、未注意車前

狀態、其他不當駕車行為或引起事故之違規等，公路客運事故防制成效未明顯提升。另公路局辦理 112 年度公路汽車客運業營運與服務評鑑作業結果，間有部分客運業者涉及闖紅燈、不暫停讓行人優先通行、肇事致人傷亡、酒駕或毒駕等重大違規，且違規次數及致人傷亡案件高於其他業者，惟仍獲甲等評級之情事，不利督促正視駕駛違規行為並加強管理作為，經函請交通部強化相關監理機制，並督促業者落實遵守交通規則及加強駕駛人管理，以提升公路客運行車安全及服務品質。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）1。】

（四） 低碳及數位管理

1. 客運電動化執行結果未達成年度目標，且 113 年度仍有部分業者購置燃油大客車，另部分市縣尚未運用電動大客車經營市區客運路線，允宜研謀改善，以達成運輸減碳之目標：交通部為協助客運業者購置電動大客車（圖 9），於

112 年 5 月核定「2030 年客運車輛電動化推動計畫（113 年至 119 年）」，期達成 2030 年市區公車全面電動化之目標。又該計畫規劃於 113 年度補助 1,070 輛電動公車，市區電動公車占比達 25%。依交通部統計查詢網及公路局提供資料，113 年度

圖 9 客運業者電動大客車



資料來源：擷取自公路局提供資料。

核定補助電動大客車 1,628 輛，已達年度目標，惟截至 113 年底止市區客運營業車輛計 10,554 輛，其中電動大客車 1,868 輛，僅占 17.70%，並未符年度目標，又桃園市、基隆市、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、花蓮縣、臺東縣及澎湖縣等 12 個市縣，於 113 年底之客運業者非電動車輛較 112 年底增加，按燃油車輛耐用年限為 8 至 12 年，該等新增車輛至 2030 年僅使用 6 年，將因車輛未屆使用年限而持續使用，影響市區公車全面電動化目標之達成，或為符合政策目標而須提前辦理報廢認列損失，造成業者投資浪費。又 113 年度計有臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市及基隆市等 7 個政府提送轄

管區域之 119 年市區客運電動化規劃計畫書申請 114 年度補助，惟基隆市、新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、澎湖縣及連江縣等 8 縣市，於 113 年底尚未運用電動大客車投入市區客運營運，顯示除基隆市政府外，其餘新竹縣等 7 縣政府未就轄管市區汽車客運業者之營運進行整體規劃，並積極提出申請需求，影響使用電動運具減少碳排之效益，經函請交通部協同尚未申請運用電動大客車之地方政府，積極推動業者使用電動大客車經營市區客運路線，以達成運輸減碳之目標。

【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（十七）1.】

2. 公車交通事故持續增加，且安全管理作業尚待改善，又裝設危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統之車輛數尚少，未能充分運用先進技術增加行車安全性，允宜督促研謀改善，維護市區交通安全：交通部為加強公車安全管理，於第 4 期公運計畫訂定公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數為行車安全之績效指標，113 年目標值為每百萬公里 2.49 人。據各市縣政府統計，111 至 113 年度市區客運事故之死傷人數計 3,179 人，截至 113 年底止，近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數為 2.35 人，整體尚符合計畫目標值，惟臺中市等 9 市縣，市區客運近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數，介於 2.74 人至 22.06 人間，高於目標值（表 12）。又近年國內駕駛人力不足，公車駕駛因超時工作等疲勞駕駛，或為彌補營運輛次缺口，而致闖紅燈、超速等交通違規頻仍，均屬易肇事釀禍之癥結，惟目前市區客運評鑑及安全管理作業，尚未能有效督促業者約束駕駛上開違規行為，增加交通事故發生風險。

表 12 截至 113 年底市區公車交通安全未達計畫目標市縣情形

單位：人、延車公里

序號	市縣別	近 3 年公車涉入事故死傷人數	近 3 年總延車公里數	近 3 年每百萬延車公里死傷人數
1	臺中市	1,191	199,784,236	5.96
2	高雄市	640	118,498,321	5.40
3	彰化縣	103	5,411,427	19.03
4	南投縣	20	7,298,446	2.74
5	雲林縣	78	3,535,412	22.06
6	嘉義縣	82	3,895,797	21.05
7	嘉義市	15	2,711,557	5.53
8	金門縣	39	6,679,402	5.84
9	連江縣	3	1,001,392	3.00

資料來源：整理自各市縣政府提供資料。

另第 4 期公運計畫已提供補助業者裝設「車輛安全性及危險駕駛行為自動診斷警示系統」及「主動式先進車輛安全系統」，惟截至 113 年底止，各市縣市區客運裝有危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統之車輛僅 516 輛，占總車輛數之 5.04%，顯示尚未充分運用相關先進技術，以增加行車安全性，經函請交通部督促各市縣政府加強相關行車安全管理措施，俾預防行車事故發生，維護市區交通安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）3.】

3. 部分公路汽車客運車輛未依規定期限辦理定期檢驗，且逾期檢驗期間仍出車營運，潛藏道安風險，允宜研謀改善，以確保客運汽車行車安全：公路局為即時監控公路客運車輛逾期檢驗情形，透過公路汽車客運動態資訊管理系統車機 GPS 回傳訊號，結合第三代公路監理資訊系統車籍資訊，檢核車輛逾期檢驗出車紀錄。據公路局公路汽車客運動態資訊管理系統資料，110 至 113 年度我國公路汽車客運逾檢驗期限未辦理檢驗，仍有出車行駛紀錄者，分別為 47 趟次（包含 8 家客運業者、11 車、16 日）、2 趟次（包含 1 家客運業者、1 車、1 日）、28 趟次（包含 5 家客運業者、6 車、10 日）及 165 趟次（包含 5 家客運業者、10 車、73 日）

（表 13），逾期未檢驗仍行駛載客之車數及日數 111 年度雖有下降，惟 112 及 113 年度呈增加趨勢，且 113 年度較 112 年度增加 4 車、63 日及 137 趟次，增幅分別為 66.67%、630.00%及 489.29%，相關違規行為有惡化情形。另上述未定期辦理汽車檢驗仍出車載客趟次前 2 名業者分別有 6 輛車及 3 輛車，共出車 154 趟次（68 日）及 25 趟次（5 日），且部分業者甚有逾檢驗期限 40 日情形，惟公路局對於上開不依期限參加定期檢驗客運業者，未依道路交通管理處罰條例規定處理，不利遏止相關違規行為，經函請交通部研謀改善，督促客運業者落實車輛定期

表 13 公路汽車客運逾檢車輛出車營運情形
單位：輛、日、趟次

年度	車輛數	營運日數	營運趟次
合計	28	100	242
110	11	16	47
111	1	1	2
112	6	10	28
113	10	73	165

註：1. 驗車期限：出廠年份 10 年以下營業大客車為指定檢驗日期加計 1 個月寬限期，逾 10 年營業大客車為指定檢驗日期。

2. 資料來源：整理自公路局提供資料。

檢驗作業，並提升相關監理措施強度，以確保客運汽車行車安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）4.】

4. 部分客運業者間有違規派任逾期未參加定期訓練或辦理駕照審驗之駕駛人出車情事，公路監理機關依法舉發裁罰，惟違規情形不減反增，增加行車安全風險，允宜研謀改善，以提升公共運輸安全：依汽車運輸業管理規則第 19 條第 4 項規定：「營業大客車業者派任駕駛人前，應確認所屬駕駛人 3 年內已接受公路主管機關辦理之定期訓練或職前專案講習，且其駕照應經監理機關審驗合格。」公路局為落實公路汽車客運監理業務及提供民眾乘車即時資訊，建置公路汽車客運動態資訊管理系統，據該系統公路客運汽車駕駛人資格異常出車紀錄資料，111 至 113 年度逾期未參加定期訓練仍被派任出車之駕駛人，分別計有 7 位（隸屬 4 家客運業者）、2 位（隸屬 2 家客運業者）及 13 位（隸屬 9 家客運業者），累積出車日數為 81 日、39 日及 39 日；另 111 及 113 年度駕照逾期未審驗仍被派任出車之駕駛人，分別計有 1 位（1 家客運業者）及 5 位（隸屬 3 家客運業者），累積出車日數分別為 2 日及 9 日（表 14），

表 14 公路客運駕駛人資格異常出車情形

單位：人、日

年度	駕駛人逾期未參加定期訓練仍被派任出車		駕駛人駕照逾期未審驗仍被派任出車	
	駕駛人數	出車日數	駕駛人數	出車日數
合計	22	159	6	11
111	7	81	1	2
112	2	39	—	—
113	13	39	5	9

資料來源：整理自公路局提供資料。

顯示 113 年度客運業者違規派任資格異常駕駛人出車情形，較 111 及 112 年度有惡化趨勢，甚有出車駕駛人逾定期訓練期限 100 日或逾駕照審驗期限 30 日以上情形。公路局雖依規定

舉發裁罰，惟客運業者違規派任資格異常駕駛人出車情形不減反增，未能有效發揮遏阻功能，增加行車安全風險，經函請交通部督促客運業者強化所屬駕駛人管理作業，確保營業大客車駕駛人駕駛資格完備，以提升公共運輸安全。【詳總決算審核報告第 2 冊丙、拾肆、交通部主管項下重要審核意見（五）5.】