

公路公共運輸多元推升計畫

(106-109 年)

(第 1 次修正計畫)

(核定本)



交通部

中華民國 106 年 11 月

第 1 次修正計畫說明

一、環境變遷檢討

本次修正計畫在環境變遷部分，經檢討與原計畫「未來環境預測」尚無重大差異，修正內容為部分經費編列來源及績效指標有所調整，並未涉及環境變遷以致計畫辦理內容有所變更之情形。

二、需求重新評估

本次修正計畫在需求部分經重新評估，計畫所需總經費與辦理期程並無變動，本次修正內容為部分經費編列來源及績效指標有所調整，亦未涉及需求變化以致計畫辦理內容有所變更之情形。

三、計畫及預算執行檢討

(一)在預算執行檢討部分，部分經費編列來源作調整，原計畫有關經費編列來源核定內容為「本計畫經費新臺幣 150 億元來源為中央公務預算，其中一般公路客運及市區客運偏遠路線之營運虧損補貼由本部基本需求額度支應(4 年經費需求共計新臺幣 46 億元)，另有關「策略三：多元資訊整合」項下經費(4 年經費需求共計新臺幣 13.9 億元)原則由本部基本需求額度或科技預算支應，其餘經費由本部公共建設計畫項下支應(4 年經費需求共計新臺幣 90.1 億元)」，因經費編列來源「基本需求」部分遭刪除，經檢討本次修正計畫調整為「本計畫經費新臺幣 150 億元來源為中央公務預算。」。

(二)在計畫執行檢討部分，績效指標項目作調整，因「競爭力指標(公共運輸市占率)」用以衡量本計畫辦理績效有敏感度低之問題，經檢討予以刪除，另「品質指標(公共運輸服務滿意度)」屬主觀感受指標，經檢討改以可客觀衡量之「品質指標(電子票證使用率)」來取代。

四、計畫修正理由說明(若涉及期程延宕或經費增加者，應敘明理由、權責及因應措施)

本次修正內容為部分經費編列來源及績效指標有所調整，修正理由說

明如下：

(一)經費編列來源

本計畫經費編列來源「基本需求」部分遭刪除，爰配合修正經費來源，案經國家發展委員會 106 年 7 月 21 日「『107 年度政府公共建設計畫先期作業』提報委員會前會議」討論獲同意。

(二)績效指標

1.刪除競爭力指標(公共運輸市占率)：公共運輸市占率過去係依據本部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」而得，其係透過市內電話抽查訪調，存在一定程度誤差，然公共運輸市占率前後年數據通常差異不大，不易判斷該差異是否確為公共運輸使用比率有所變化或僅屬誤差範圍；另考量公共運輸載客量與公共運輸市占率有相當程度之正相關，不必然需要同時觀察公共運輸載客量及市占率之變化，本部經檢討後已暫停進行「民眾日常使用運具狀況調查」，爰將本計畫績效指標之一競爭力指標(公共運輸市占率)刪除。

2.品質指標改以「電子票證使用率」取代「公共運輸服務滿意度」：公共運輸服務滿意度過去係從本部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」而得，惟本部已暫停進行該調查，另考量滿意度調查雖有量化數據但屬主觀感受，如評量結果未達標時，不易釐清問題癥結，爰本部改以可客觀衡量之量化指標來取代，而電子票證使用率增加，代表有越多人願意持有公共運輸長期票卡，這反映出民眾對公共運輸滿意度有所增加因而提高搭乘意願。此外，掌握越多電子票證資料，有助於分析

民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，落實各運輸系統間之整合，以提供無縫轉乘服務，進而有助於提高民眾對公共運輸服務滿意度，爰本計畫改以「電子票證使用率」為評估指標。

五、修正目標

本計畫目標「在透過公共政策引導及穩定的資源投入下，期望達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏鄉地區公共運輸不便問題以及避免都會區交通壅塞問題惡化，增進高齡者與身障者之行動力、協助公共運輸產業發展以及促進運輸部門節能減碳之目標願景」並無修正，惟以不同績效指標衡量計畫執行績效。

原計畫計有 7 項績效指標，其中 5 項維持不變，2 項予以修正，包括刪除「公共運輸市占率」，以及改以「電子票證使用率」取代「公共運輸服務滿意度」。「電子票證使用率」目標值設定如下：非直轄市公車自 105 年 76% 提升至 109 年 80%，一般公路客運自 105 年 75% 提升至 109 年 79%。

六、修正內容、分年實施計畫及資源需求

本次修正內容雖涉及經費編列來源調整，但經費需求總額並未變動，至於實際執行經費因受立法院審議預算及地方政府提案申請經費執行情形等因素之影響，勢將與計畫經費需求概估數額有些差異，例如 106 年計畫經費需求為 40.5 億元，經立法院審議預算後核編 3,590,812,000 元，實際支用經費則需待會計年度結束後才能確知；107 年計畫經費因立法院尚未完成預算審議，目前無法確知核編經費數額。

七、修正內容對照表

詳見本計畫第 137-139 頁拾、附則八、第 1 次修正計畫修正內容對照表。

目 錄

	頁次
壹、前言	1
貳、計畫緣起	4
一、依據	4
二、未來環境預測	5
三、問題評析	9
四、社會參與及政策溝通情形	15
參、計畫目標	16
一、目標說明	16
二、達成目標之限制	19
三、績效指標、衡量標準及目標值	21
肆、現行相關政策及方案之檢討	24
一、公路公共運輸發展計畫與提昇計畫	24
二、投入資源檢討	31
伍、執行策略及方法	37
一、主要工作項目	37
二、分期(年)執行策略	42
三、執行步驟(方法)與分工	63
陸、期程與資源需求	77
一、計畫期程	77
二、所需資源說明	77
三、經費來源及計算基準	77
四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形	78
柒、預期效果及影響	83

捌、財務計畫	85
一、永續財務機制	85
二、退場機制	88
玖、結語	90
拾、附則	92
一、中長期個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表	92
二、前期計畫行政院核定意見處理情形表	102
三、本期計畫行政院相關單位第 1 次審議意見處理情形表	106
四、本期計畫行政院相關單位第 2 次審議意見處理情形表	115
五、國家發展委員會 105.6.4 審查會議結論處理情形表	125
六、國家發展委員會 105.6.27 第 26 次委員會會議結論處理情形表	131
七、行政院 105.7.28 研商會議結論處理情形表	133
八、第 1 次修正計畫修正內容對照表	137

公路公共運輸多元推升計畫

壹、前言

為何先進國家均將發展公共運輸列為重要政策？因為發展公共運輸是進步的選擇，也是必要的選擇。

雖然多數人在擁擠私人運具情況下不一定需要仰賴公共運輸，但社會上總會有一些弱勢族群沒有汽機車或無能力自行開車只能選擇搭乘公共運輸，每個人一生中或多或少會遇到無法自行開車狀況，因此公共運輸的存在是必要的。但公共運輸需要有足夠的運量支撐才能構建綿密的路網與班次，讓乘客覺得方便好用；當需求不足時，公共運輸服務就會被迫減少，在使用不便的感受下會導致更多人使用私人運具，使得交通壅塞問題更嚴重，行車延滯成本增加，人人均可受害。反之，若選擇搭乘公共運輸民眾增加，公共運輸服務就有條件增加供給，使用公共運輸之便捷性會提高，進而吸引更多來人來搭乘公共運輸，發展結果會讓公共運輸系統更加完善，使得搭乘公共運輸之效益超越使用私人運具，人人均受益，特別是遇到無法自行開車狀況時，受益感受會更深。因為選擇公共運輸具有這樣的利他與利己之特性，所以發展公共運輸是進步的選擇。

此外，發展公共運輸亦是必要的選擇，深有遠見的施政規劃，因為發展公共運輸可以產生多重效益，例如：

一、節能減碳：因應「聯合國氣候變化綱要公約」(UNFCCC)之全球減碳目標，發展公共運輸以減少汽機車使用，是運輸部門節能減碳之有效手段。

二、解決交通壅塞：國道 5 號每逢假日嚴重塞車、中山高速公路有多處瓶

頸路段以及都會區道路每日上下班時間常態性塞車均是源自於私人運具使用過多，發展公共運輸以減少私人運具使用，是解決交通壅塞的有利方法。

三、促進地方經濟發展：便捷的交通可以活絡經濟活動，良善的公共運輸網絡與多元創新的服務設計，有助於拉近城鄉發展差異。

四、促進交通安全：騎乘機車發生意外事故是大專學生主要傷亡原因，本部推動公車進校園服務，增進學生搭乘公車之便利性，可以減少學生倚重機車外出所帶來之安全隱憂。

本部於民國 99 年起投入大量資源推動公路公共運輸發展，當時公路公共運輸產業面臨諸多問題，包括：老舊車輛無力汰換(南部客運只有能力使用北部淘汰的老舊公車)、業者經營意態闌珊、私有運具快速發展、搭乘人數逐年下滑、高鐵加入市場競爭、業內流血競爭嚴重，許多公路客運與市區公車路線面臨服務萎縮甚至停駛之慘況，公路公共運輸產業不知何去何從。因此在民國 99-101 年所推動之「公路公共運輸發展計畫」，本部以「築底固本」與「拔尖創新」作為規劃理念，投入 108.83 億元經費，以維繫公車服務網絡並提振業者經營意願，執行重點包括：偏遠服務性路線一條不減、加速汰換老舊公車、推廣低地板公車造福老弱身障乘客、公車票證多卡相通等。民國 102-105 年康續推動「公路公共運輸提昇計畫」，本部以「創新模式」、「複製成功經驗」、「多元關懷」、「績效補助」作為規劃理念，投入 133.57 億元經費(估算民國 102-105 年執行狀況)，希望在既有基礎下繼續加速提升公共運輸競爭力，除了持續推動前期計畫重要措施之外，還增加一些新的做法，執行重點包括：車輛補助更多元(無障礙大客車、雙節公車及雙層巴士納入補助)、候車設施補助更豐富(長廊式候車亭及智慧型站牌納入補助)、新闢路線補助更符合需求(闢駛行經高快速道路之市區公車路線納

入補助)、補助無障礙運具及建置應用無障礙通用設計於公共運輸系統(無障礙計程車及候車場站無障礙通用設計納入補助)、公路公共運輸服務提昇亮點計畫(例如公車進校園計畫、公共運輸載客量衡量計畫等)。

在「公路公共運輸發展計畫(99-101年)」及「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」(以下簡稱前期公運計畫)之豐沛資源挹注下,改變已經發生,具體成效包括:硬體環境汰舊換新、資訊環境建置到位、經營環境大幅改善、搭乘運量反轉上升、民眾感受到政府的關照與努力等。公運計畫執行迄今已有顯著成效,相較於過去,公共運輸已具備擴大發展的基礎,根據本部統計處民國104年之調查,我國公共運輸市占率為16%,維持近6年來新高,然而依縣市別來看,臺北市37.4%、基隆市33.7%、新北市31.4%、桃園市13%、連江縣11%、臺中市10%,其餘縣市均不足10%,何以排名第四以下縣市公共運輸市占率與前三名縣市有明顯落差?其主要原因在於公共運輸運量成長會刺激供給增加,隨著公共運輸網絡與班次逐漸綿密,使用公共運輸之便捷性會越來越明顯,此時會更容易吸引其他人加入使用公共運輸,這就是邁向正向循環階段後會有的快速成長引爆點,因此如何協助目前市占率仍偏低之縣市突破成長瓶頸,盡快達到快速成長引爆點,是交通部門未來應持續努力的地方。

由於多數民眾運具選擇行為仍有待改變(因民眾會選擇對其效用最大的運具,這反映出公共運輸競爭力仍需持續提升),現有模式也面臨到邊際效益遞減狀況(站牌已逐步更新、公車動態系統已經上線、電子票證越趨普及、平均車齡已達合理年限、增闢新路線成本效益低、虧損補貼成為常態等,因此,除非是為了維持既有狀態,否則持續現有模式將難以創造出與辦理初期相同之效益),加上科技發展提供許多新的思惟與突破契機,無論是法規、行政體系或運輸業者均需調整再進步,否則將框限住公共運輸之發展空間,因此本部提出「公路公共運輸多元推升計畫」(106-109年),以

整合型公共運輸做為規劃理念，除持續辦理必要的常態性措施外，亦致力營造可以導入創新服務之環境條件，希望讓公共運輸的服務效能在與私有運具競爭時能夠匹敵，甚至勝出，使公共運輸成為民眾優先選項，突破公共運輸市占率成長瓶頸。

貳、計畫緣起

一、依據

(一) 行政院經濟建設委員會召開「『愛臺十二建設』總體計畫第二輪第1次研商會議-全島便捷交通網」會議決議略以：請交通部增列「綠色人本運輸」項次，將公共運輸系統及交通資訊系統等相關計畫納入辦理。

(二) 行政院經濟建設委員會「黃金十年 國家遠景」施政主軸三「便捷生活」策略1 便捷交通：建構「軌道為主，公路為輔」的複合運輸服務系統，全面提升公共運輸使用率；完善運輸服務，滿足偏鄉及離島居民基本交通需求。

(三) 全國能源會議「能源管理與效率提升」核心議題分組結論，對於運輸部門發展公共運輸系統之建議略以：提供無接縫式的公共運輸服務，減少公路硬體建設之預算，移為公共運輸之財源。

(四) 本部於民國 101 年出版之「運輸政策白皮書」，經考量國內外各項因素與未來發展趨勢，以打造「永續運輸」為發展願景，並設定「致力環境保育的綠能運輸」、「實現社會公義的人本運輸」以及「提升經濟發展的便捷運輸」為三大政策目標，再據以擬定五大運輸政策發展主軸，達到優質(Great)、可靠(Reliable)、環保(Environmental)、公義(Equitable)且無縫網絡

(Networked)的 GREEN 綠運輸環境。

(五) 依據「身心障礙者權益保障法」及「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」之規定，公路及市區汽車客運客車應依規定設置輔助乘客上下客車及乘坐客車之無障礙設施。因此，大眾運輸車輛及場站之無障礙化應列為推動重點之一。

(六) 依據民國 91 年 6 月 19 日頒佈施行「發展大眾運輸條例」，政府應積極發展大眾運輸系統，推動各項公共運輸發展措施，為期以制度化、系統化健全公共運輸發展，交通部辦理「公路公共運輸發展計畫(99-101 年)」，成效卓著。為擴大發展計畫成效，支持各地區公路公共運輸系統均衡發展，打造幸福家園生活環境，改變民眾使用私人運具之習慣，交通部爰依據前述國家重要決策會議結論、運輸政策白皮書及「發展大眾運輸條例」規定，研提「公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)」。

(七) 為進一步提升服務品質，讓搭乘公共運輸就像使用自有運具一般，除了能便利搭乘外，更能享受到結合科技、安全及永續的公共運輸，在公路公共運輸發展計畫及提昇計畫之架構下，研提「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)」，對中央、地方與業界之關係進行強化，並從法規、制度及經營環境著手，以人本為中心推動公共運輸發展，並讓民眾感動為目標，使民眾願意改變思維與習慣，將使用公共運輸視為進步的選擇。

二、未來環境預測

本計畫規劃內容須呼應公共運輸產業環境未來趨勢，整體而言，因應社會發展變化，公共運輸服務所扮演的角色會越來越重要，其服務型態必需更多元以契合民眾需求。公共運輸產業環境未來趨勢概述如下：

(一) 發展公共運輸是節能減碳的必要措施

為因應全球氣候變遷與節能減碳之趨勢，我國行政院於民國 98 年 12 月成立「節能減碳推動小組」，並推動「國家節能減碳總行動方案」，本部則於民國 99 年 2 月 24 日成立「綠運輸推動小組」，並擔任前述「國家節能減碳總行動方案」中「建構綠色運輸網路」之主政機關。經過近一世紀車輛的過度使用，大家反省後發現人類在追求繁榮與便利時必須學習如何與環境和諧共存；而發展公共運輸乃是一項明智的綠色方案(Smart Green Solution)，因此為了下一世紀的生存與發展，包括瑞士日內瓦、奧地利維也納、英國倫敦、伊朗德黑蘭、西班牙馬德里、加拿大多倫多、哥倫比亞波哥大、中國北京、新加坡、瑞典、紐西蘭等世界著名都市或重要國家，分別呼應西元 2025 年公共運輸使用率倍增的理念，提出各自之公共運輸提升計畫，我國亦然。因此，持續推動公共運輸發展，提升公共運輸市占率，減少汽機車之使用，達到節能減碳成效，在未來仍會是本部重要的工作。

(二) 身心障礙者權益保障法修訂規定要求全面提供無障礙運輸服務

民國 104 年 12 月 16 日「身心障礙者權益保障法」修訂第 53 條規定，往後各路線全面性提供無障礙公車成為必要措施，僅允許少數例外狀況，這和過去只要求提供一部分無障礙公車之狀況有很大不同，因此打造行無礙的公共運輸環境是交通主管機關與客運業者未來的重點工作。打造行無礙的公共運輸環境，不僅是對身心障礙弱勢族群的關懷，亦是我國邁向高齡化社會應該要有的準備工作。每個人的一生中都會有因為身體不

適或老化等因素造成行動不便的時候，因此打造行無礙的公共運輸環境受惠對象是擴及全面的，它也是社會進步的指標。此外，增加無障礙公共運輸服務，也有助於紓解弱勢族群仰賴各地方政府提供特殊運輸服務的壓力，增進其移動性與生活品質。

(三) 強化公共運輸服務是邁向超高齡社會應有的準備工作

民國 104 年我國老年人口已達 293 萬人，業屬「高齡化社會」，依國家發展委員會估計，民國 110 年我國老年人口將達 398.8 萬人，民國 120 年更達 577.8 萬人，屆時我國的老人人口比例將逼近 25%。預估不到 10 年內我國即會進入「超高齡社會」，這一大群銀髮族是對公共運輸有高度仰賴的重要客源。隨著人口結構中老年人比例持續提高，公共運輸的客群主力亦將改變，如何規劃能滿足高齡者需求之公共運輸服務是越來越重要的事情。高齡者有些身體健康、行動自如，有些則有程度不同之失能問題，其旅次目的會有不同，所需之公共運輸服務型態也會截然不同；因此，掌握高齡者之需求，強化公共運輸服務是我國應儘速積極辦理之工作，我們在這件事情上的努力，將來自己也能受惠，因為每個人都有變老的一天。

(四) 公共運輸系統必須導入新思維以支持都市健全發展

臺灣相對於世界許多地區而言，是一個人口密集的地區，土地資源有限，以往過度的道路工程建設不僅造成環境資源無可逆轉的改變，也可能誤導民眾朝向不永續的習慣發展(如過度仰賴私人運具)；因此，未來應著重善用現有硬體建設的成果，透過需求管理手段以及以大眾運輸為導向之都市發展策略

(Transit Oriented Development, TOD)，打造宜居的社區與工作環境，透過改善公共運輸系統的便捷性、強化公共運輸之無縫接駁服務，並以多元方式提供地區公共運輸服務，使民眾願意且樂於使用公共運輸系統。此外，都市居民對於期待居住環境改善之態度，已經由消極的觀望逐漸轉變為主動的支持，強調自我利益最大化不會是未來都市建設的目標，相對地重視公義、節能減碳、慢活、健康等將成為現代化都市的重要指標，因此，都市空間與運輸環境之規劃，正由以往一切以效率為重轉而重視人性化空間之營造，未來公共運輸系統的發展除了滿足民眾對生活的機動性與可及性之要求外，經營理念必須加入符合環境永續、人文關懷、跨業合作乃至與社區營造結合的發展元素。簡而言之，公共運輸系統建設必須導入新的思維才能給予都市健全發展相對應之支持，甚至成為帶領都市健全發展之前導力量。

(五) 科技發展與分享經濟概念帶給公共運輸服務新挑戰與發展契機

網際網路拉近了人與人之間的距離，也為資訊的公開、整合、散播等提供了絕佳的平臺，共享經濟(Sharing Economic)的理論也靠網際網路才得以實踐。而網際網路+X的概念近年迅速在全世界蔓延，「網際網路+X」行業並非網際網路與某一行業的簡單相加，而是利用網際網路技術與平臺，包括雲端計算、大數據、物聯網等，改造某一行業的採購、生產、銷售與售後服務結構以及其整個營運模式，從本質上提高行業的智慧化程度與經營效率。近年來智慧型手持設備的普及其應用，各式各樣創新服務不斷推陳出新，包括訂房、訂車、共食等，各類創新服務已風靡全球，但在顛覆傳統的同時，原有法律無法將相

關服務納入規範，往往也引發巨大的爭議。然而，不可否認的是，若能善加利用網路平臺媒合創新服務之技術與商業模式，可以帶來經濟、社會管理和消費者福利等諸多方面的好處，因此面對創新服務對傳統業態和監管體制造成之衝擊，政府應當通過監管本身的積極調整予以回應，而不應當固守原有規範，扼殺創新，故監管法規應根據市場和技術發展應時而變與時俱進，保持開放和包容態度，不拘泥於傳統，如此才能引入創新模式進入產業，讓公共運輸服務更多元以滿足不同類型民眾之需求。

此外，目前國內各類運輸服務時常處於彼此競爭之狀態，應定義不同服務的適用性，並善用科技整合各類服務，讓各種服務可達到互補不足與相輔相成，方能兼顧民眾不同需求及資源分配的合理性。因此，未來需要一套新的機構合作模式，整合不同業者資源共同營運，以消費者需求為導向進行服務。

值此公共運輸服務面臨新挑戰與發展契機之關鍵時期，政府需要對於公共運輸產業投注更多的關心與協助，才能導引產業成功地蛻變與升級，邁向更有前景之發展。

三、問題評析

雖然前兩期的公運計畫(99-101 公路公共運輸發展計畫及 102-105 公路公共運輸提昇計畫)已大致達成原訂目標，但觀察國內交通環境仍存有下列問題，應持續協助公共運輸發展，才能改善國內交通問題，並有效轉移私人運具使用進而達到提升公路公共運輸載客量等政策目標。

(一) 城際及都會區交通壅塞問題

國內高、快速道路路網已大致形成，因國內私人運具持有與使用率高，再加上交通需求的時空集中性強，導致許多路段在上、下午尖峰時段及例假日均發生相當嚴重的交通壅塞問題，不僅造成旅運者旅行時間之浪費，也導致不必要的能源消耗與污染排放，其中，以國道5號坪林-頭城間、國道1號楊梅-新竹間、彰化系統-埔鹽系統、國道3號土城-龍潭間、霧峰系統至南投服務區間尤為嚴重。但試圖以新闢或擴建公路系統解決交通壅塞問題，不僅緩不濟急，即便順利開通，也必然會吸引更多私人運具湧入，無異是提油救火、治絲益棼。因此，惟有持續發展便捷公共運輸系統、提昇公共運輸服務品質，方能促使道路空間更有效地被運用，發揮疏運功能。

交通壅塞問題同時也發生在都會區。雖然公運計畫執行逾6年來，6大都會區每日有高達300萬人次使用公路公共運輸，但除了臺北市、基隆市及新北市之公共運輸市占率達30%以上，另4個直轄市及其他縣市之公共運輸市占率仍然偏低，導致上、下午尖峰時段，湧入大量車流，造成特定路段有車輛溢流之現象，不僅拉長旅行時間，更易衍生交通事故，增加社會成本。相較於公共運輸市占率超過65%之新加坡、東京及香港等城市，各大都市除了持續致力於公共運輸之發展外，也應進一步執行私人運具持有及使用之管制措施，透過公共運輸政策發展(拉力作用)與強化私有運具管理(推力作用)，以達增加公共運輸載客量之目標，此將有助於提升公共運輸市占率。

(二) 偏鄉地區交通不便問題

偏鄉地區多屬於經濟發展相對弱勢區域，人口結構有集中於高齡與幼齡兩極化之現象，公共運輸服務之乘客屬性多為老人、學生、經濟弱勢族群等受限搭乘者(Captive Rider)，其運具替代性相對較少，多以公車為主要運輸服務，然其活動需求不高，導致公車收益低難以吸引客運業者主動投入。為改善城鄉發展差距，維持基本民行，儘管偏鄉地區公共運輸發展條件不利，但公共運輸存在的必要性更顯得重要，在票箱收入無法自給自足情況下，公共資源挹注無可避免。前期公運計畫透過營運虧損補貼，努力做到偏遠服務性路線一條不減，但定線定班服務若沒有充足運量支撐，營運虧損補貼經費會成為政府的財政負擔，此外，僅能開駛少數固定班次的結果也會讓民眾覺得不夠便利，因此如何搭配採行其他更具彈性的營運方式，例如「需求反應式公共運輸」(Demand Responsive Transit System, DRTS)，將成為公運計畫重點工作。

部分偏鄉地區因為沒有公車路線行經，導致民眾聯外通勤、就醫及就學必須被迫使用私人運具，對於沒有汽車或無法開車者非常不便；因此前期公運計畫以準用市區汽車客運業規定，補助偏遠地區鄉公所購置車輛供當地居民共同使用，且給予營運費用補助，藉以滿足偏鄉地區基本民行，同時本諸「先給後要」精神，培養偏鄉地區民眾搭乘公共運輸之習慣，減少私人運具之使用。未來須進一步思考如何在有效且多元補助概念下，研議具永續概念之營運方式，讓偏遠地區民眾也能享受到便宜便利之公路公共運輸，創造雙贏的局面。

另外，部分觀光景點地處偏僻，平日運輸需求不高，但每逢例假日即人滿為患，交通壅塞，公共運輸一票難求。如何平衡平日通勤與假日觀光之旅運需求，進而提供具彈性供給的運輸服務，需有一套創新的運輸商業模式加以因應。

(三) 公路公共運輸系統競爭力必須再提升

用路人在運具的選擇上，係根據自我價值，綜合評估完成整個旅程所需要的時間與成本來選擇運具。因此唯有讓民眾覺得使用公共運輸全程旅行時間與成本優於或約略等同於私有運具之體認時，才有可能勝出。目前國人擁有機車與小汽車的比例高，再加上道路系統便捷、油價相對低廉、車輛持有與使用成本門檻低等因素，公路公共運輸系統實質上處於競爭劣勢，除部分都會區之外，使用族群以無選擇或支付能力低之老人、學生與其他弱勢族群為主，因此必須持續投入資源與協助強化公路公共運輸競爭力，才能扭轉此一情勢，否則公共運輸產業將難以脫離經營低潮期。

(四) 公車路網調整與跨運具公共運輸服務整合必須持續

個別公共運輸系統及戶服務能力不足乃是不易克服的特性，所以個別系統的強化或建造很難在市場發揮全面反轉的效果，這是為什麼部分原本公共運輸使用習慣不高地區，在捷運系統通車後的短期內使用量無法如預期呈現之原因之一。因此公共運輸系統間(軌道運輸與軌道運輸、軌道運輸與汽車運輸、主幹公車路線與接駁公車路線、公車服務與最後一哩服務等)之整合與分工必須強化，才能讓公共運輸系統展現更大的成效。由於都會區未來會有新捷運路線與輕軌路線通車，鄉鎮地區亦

持續有新道路闢建完成，此外新的旅次產生點或吸引點亦不斷在出現，因此仍需持續投入資源對公車路網調整進行規劃，並協助跨運具公共運輸服務進行整合。

(五) 運輸產業因應市場變化之調整速度必須加快

我國公路公共運輸產業係以私人企業為主，一般認為私人企業應該具有較佳的經營彈性與效率，但是國內大部分從事公共運輸之私有企業規模有限，公路公共運輸尤其明顯，其經營方式保守與傳統，對市場需求回應緩慢，部分經營者對於是否要繼續留在市場或持續投資抱持猶豫，潛在加入者鑑於初期投資成本龐大回收期長也不輕易加入，再加上法規未及跟上時代改變，限制了業者經營服務型態之彈性，使得運輸產業因應市場變化的調整速度緩慢。雖然近年來在政府多項措施輔導下，市場漸站穩腳步，整體市場運量已有反轉成長，業界態度轉為較樂觀，但是轉型契機稍縱即逝，推動力量必須持續不歇，仍需政府投入資源給予輔導，並對法令規範進行檢討鬆綁，才能引導產業朝向正確的方向轉型及突破營運服務僵固之困境，使產業可以加快因應市場變化的調整速度。

(六) 運輸產業對於新科技之應用必須擴大

交通部及地方交通主管機關已協助公共運輸業者建置公車動態資訊系統及電子票證系統，而新型公車也都具備數位式行車紀錄器及車載電腦系統，這些系統在運行過程中，同時產製龐大的數據，可供營運業者進行路線盈虧分析、班次供需檢討、駕駛行為分析、車輛狀況分析、車輛人員即時調派等，有助於運輸業者擺脫過往只能仰賴經驗判斷進行營運調度及行銷策劃

之作法，改善管理缺乏效率與難以掌握乘客實際需要之弊病。此外，除了一般定線班的公共運輸服務外，許多地方為因應就醫、就學、觀光、購物旅次之需求，開闢不少交通專車，但卻因缺乏整合，未能將運能加以統籌運用。對於有這樣固定需求的旅客，需有一網路平臺可直接掌握民眾旅運需求，再加以彙整作為規劃適當運輸服務之用。然而，運輸產業對於應用網路科技及大數據分析技術尚在起步階段，需要政府持續引領其發展，除給予資源協助外，並可創造異業合作之環境，使運輸產業可以升級。

(七) 公共運輸發展與社區意識結合必須強化

民眾參與是環境永續發展的關鍵，經由居民共同參與的力量凝聚共識，才能促進區域共同價值目標之達成。透過公民參與，政府機關應轉變傳統理念，從規劃層面重新審視公共運輸與區域發展之間的關係，優化交通方式與土地使用者之間的關係，進一步強化交通規劃與非都會區發展規劃、空間布局、土地利用的銜接及永續發展。此外，公共運輸系統的經營者不應自我侷限在公共服務的提供，而應學習服務業對市場的關注與反應，經營理念也須加入符合環境永續、人文關懷、跨業合作、結合社區活動發展等元素；因此在發展公共運輸之戰略上，首先必須以民眾的觀點，在空間、時間、資訊與服務層面上縮減運輸供給與乘客期待上之落差，亦即藉由提供「無縫式的服務」，始有機會改變公共運輸之競爭劣勢；其次應讓居民了解公共運輸是社區共同資源，必須加以珍惜支持，才能避免資源流失造成當地交通不便而影響到社區之長遠發展。上述觀念的落實是過去國內公共運輸發展較為不足之處，需要政府投入資源與協

助，逐步引導使其能夠成為產業文化。

四、社會參與及政策溝通情形

為能凝聚共識確實達到社會參與及政策溝通之目的，本計畫於研擬過程已透過召開工作小組會議、座談會及研討會等方式徵詢專家學者、相關公共運輸業界、中央及地方有關單位之意見，並審慎評估是否將相關建議反映在計畫書中。本計畫研擬過程中所召開之相關會議並未設定參與人員之性別條件，與會人員純為職責或專長與本計畫有關者。經統計截至民國 105 年 5 月底止，本計畫各項會議參加人員總數男性 320 人次，女性 153 人次，女性參與人員雖較少，但比例仍有約 1/3。

(一) 工作小組會議

本部運輸研究所自計畫初擬至完成計畫草案過程中曾召開多次工作小組會議召集本部相關單位進行討論，冀望能在瞭解國際公共運輸發展情勢及檢討前期公運計畫執行狀況後，正確掌握第 3 期公運計畫之辦理方向及推動主軸，以利計畫執行成果能達到預期成效。

(二) 座談會

在完成計畫草案初稿後，本部運輸研究所召開 2 場座談會邀請專家學者、相關公共運輸業界、中央及地方有關單位進行討論，提供社會參與之機會，冀望能在聽取外界各方意見後，能參酌相關建議增修計畫內容以求完整周全，以利計畫內容能夠被落實採行。

(三) 研討會

本部於民國 104 年 9 月 2 日召開「104 年交通部與各縣市交

通首長會議」，會中多位縣市交通首長對於公運計畫未來辦理方式提出建言；為解決過去執行面所遭遇之問題，本部在撰寫計畫草案時已思考如何在機制上有所變革。此外，本部公路總局於民國 105 年 2 月 24 日邀集產、官、學、研各界代表召開「104 年公路公共運輸提昇計畫成果暨 105 年展望研討會」，會中本部運輸研究所已就第 3 期公運計畫之規劃構想、補助及提案方式、策略及提案方向等進行簡報說明並聽取各界意見，希望能透過此政策溝通平臺，確認本計畫能因應未來產業發展趨勢之需求。

參、計畫目標

一、目標說明

在透過公共政策引導及穩定的資源投入下，期望達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏鄉地區公共運輸不便問題以及避免都會區交通壅塞問題惡化，增進高齡者與身障者之行動力、協助公共運輸產業發展以及促進運輸部門節能減碳之目標願景。

在前期公運計畫推動成果打下的良好基礎上，本部因應上述公共運輸現況問題與產業環境發展趨勢，以整合型公共運輸規劃理念提出「公路公共運輸多元推升計畫」(106-109 年)，期望從理解需求開始，掌握乘客是誰？在哪裡？需要什麼？再以服務設計概念，量身打造客製化的服務內容，並統整公路客運、市區客運、觀光路線與特定需求進行經營模式、管制項目與資源分配的重塑，打造合理且有效率的新市場體制，吸引民眾改變運具選擇行為。計畫規劃理念概述如下：

(一) 由「關注於公共運輸的產出」邁向「聚焦如何達成多元的成效」。

發展公共運輸不只是解決載運乘客到達其目的地之問題，還要兼顧達成照料民眾生活基本需求、促進地方經濟發展與節能減碳等成效。

(二) 由「以現在的需要進行決策」，邁向「考量未來世代的需求」。發展公共運輸不只是找出現存服務縫隙進行改善，還要考慮到科技發展與環境變遷等問題以滿足國家長遠發展之需求。

(三) 由「以預測的未來建構解決方案」，邁向「找尋在可能未來中也良好成效的解決方案」。因發展公共運輸有多元成效，無論環境如何變化，推動公共運輸都會有所效益，其必要性須受到重視。

(四) 由「單以運輸系統為主體」，邁向「整合運輸系統以及其他以運輸為核心的鄰接系統」。發展公共運輸必須與觀光遊憩系統、生活照護服務等進行串連，以擴大其成效。

(五) 由「個別進行服務規劃與需求提供」，邁向「同時及互動進行服務規劃與需求提供」。隨著科技發展，公共運輸服務可以升級且更加多元化，例如共乘服務媒合平臺之創新服務值得借鏡與鼓勵。

(六) 由「需求回應」，邁向「影響及管理需求」。發展公共運輸不應只是回應搭車乘客需求，還要進一步影響並管理民眾需求，例如透過停車管理措施讓民眾想改為使用公共運輸。

(七) 由「接受及緩解負面衝擊」，邁向「尋求保護及強化自然環境的方式」。減少道路工程建設經費，把注於推動公共運輸發展，以兼顧改善交通與節能減碳之雙重效益。

(八) 由「聚焦人之機動性」，邁向「聚焦人、地、服務的可及性與機動性」。發展公共運輸，除了關注乘客需求外，還要兼顧地區需求(特別是偏鄉地區)並提供整合型資訊服務。

(九) 由「採個別之運輸規劃手段」，邁向「選擇最佳整合型的策略方案」。發展公共運輸不能只是做好一條路線之服務，還需要做到跨路線、跨運具之整合，讓服務多元、資訊多元以滿足不同民眾之需求。

(一〇) 由「各運具獨立規劃」，邁向「發揮各運具特長規劃單一整合而互相連結的運輸系統」。發展公共運輸應瞭解各種運輸服務適合運作之環境條件及其限制，因地制宜設計適合之服務，例如導入需求反應式公共運輸(DRTS)彌補公車路網之不足。

(一一) 由「提供新的運輸設施與服務」，邁向「以現有設施及服務最佳利用為優先」。應善加利用過去補助所增闢之新路線與汰舊換新之車輛，使投入之資源可以發揮更大的成效。

(一二) 由「做為政府、產業與社區的諮詢參考」，邁向「銜接政府、產業與社區發展夥伴關係」。

(一三) 由「設施與服務之所有權與經營權分開規劃」，邁向「以整合型規劃達成良好的整體系統成效」。

本部身為公共運輸中央主管機關，除積極督導本部轄管城際公共運輸外，亦將透過政策與經費輔導協助縣市政府健全地方公共運輸發展。由於資源應用範圍與類別廣泛，為確保執行成效，本部必須掌握資源投入後帶出之供給改變、需求改變及使用者行為改變，始能掌握主客觀環

境與條件的變化，與時俱進滾動式修正策略及手段。發展方向與推動方針如圖 1 所示。

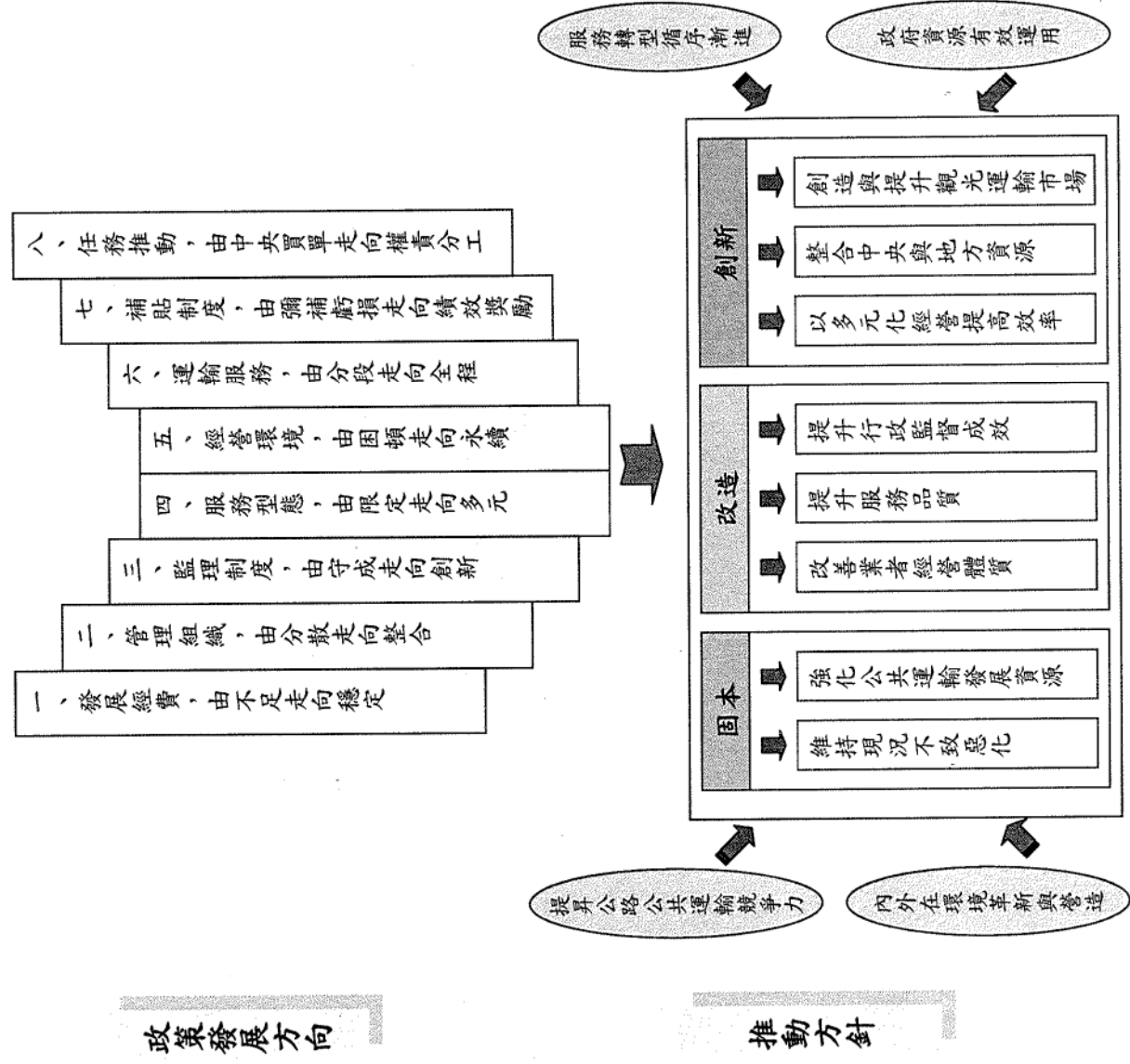


圖 1 政策發展方向與推動方針

二、達成目標之限制

(一) 區域差異:都會區、郊區及偏遠地區之交通需求及發展條件各有不同，必須因地制宜採取不同因應對策，才能對症下藥獲

致預期成效。

(二) **中央地方合作:**地方政府之整合資源程度與企圖心，攸關整體計畫執行之成效，地方政府應積極投入人力、物力、財力共同推動發展，才能更具乘效果。

(三) **業者自我提升:**客運營運業者在透過政府補助與扶植之同時，亦應積極提升自我條件力圖向上，並強化企業合作與行銷策略，才能讓成效持續不輟。

(四) **政策持續與穩定:**無論是營運服務品質之提昇或是公共運輸客源之培養，皆需一定時程才能達成，以往促進大眾運輸發展計畫之執行，或因財源無法穩定挹注，使得業者及相關執行單位多採觀望性質，缺乏整體性之規劃構想，使得計畫成果未盡明顯。因此，穩定財源之挹注，乃為計畫不可或缺之條件。

(五) **私人運具管理:**整體運輸環境之營造需賴政府相關單位之合作以及民眾之配合，透過公共運輸發展之拉力與抑制私人運具使用之推力雙管齊下，才能有良好成效。

(六) **油價與匯率波動:**近來公路公共運輸載客量及公共運輸市占率出現成長瓶頸，此與油價走跌增加民眾開車誘因有關，隨著美元開始升息，預期未來一段時期內油價可能會維持在低檔，這對於提升公路公共運輸載客量及公共運輸市占率成長構成威脅。未來應持續強化公共運輸競爭力提供「多搭車」之誘因，並營造私人運具「少開車」之環境，才能順利達成本計畫既定目標。

三、績效指標、衡量標準及目標值

本期計畫執行期程為 106-109 年，期望達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏鄉地區公共運輸不便問題以及避免都會區交通壅塞問題惡化，增進高齡者與身障者之行動力、協助公共運輸產業發展以及促進運輸部門節能減碳之目標願景，執行績效可從多個層面來衡量，包括人本、永續、效能、品質、公義及就業。本期計畫之績效指標、衡量標準及分年目標值如下：

表 1 「公路公共運輸多元推升計畫」績效指標與目標值

績效指標	104 年現況值	106 年目標值	107 年目標值	108 年目標值	109 年目標值	衡量方式
公義指標 (偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率)	68.8%	75%	78%	83%	88%	依據本部運輸研究所「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果
效能指標 (公路公共運輸載客量)	12.2 億人次	較 104 年成長 0.5% (12.26 億人次)	較 104 年成長 1% (12.32 億人次)	較 104 年成長 1.5% (12.38 億人次)	較 104 年成長 2% (12.44 億人次)	依據本部統計處「公共運輸載客量」統計結果
品質指標 (電子票證使用率)	105 年數值 非直轄市公車 76% 一般公路客運 75%	非直轄市公車 77% 一般公路客運 76%	非直轄市公車 78% 一般公路客運 77%	非直轄市公車 79% 一般公路客運 78%	非直轄市公車 80% 一般公路客運 79%	依據本部統計處公路客運與市區電氣客運及使用電子票證人次統計結果
人本指標 (市區無障礙公車比例)	47.3%	49%	51%	53%	55%	依據本部公路總局統計結果
永續指標 (發展公共運輸之碳排量值)	19 萬公噸，約等於 513 座大安森林公園每年吸附碳量 (104 年相較 98 年)	較 104 年成長 3%	較 104 年成長 4.5%	較 104 年成長 6%	較 104 年成長 7.5%	依據本部運輸研究所「運輸部門節能減碳策略評估平台」之「節資訊平臺」之「節能減碳評估工具」推算結果
就業指標 (公共汽車客運業受僱員工數)	22,334 人	較 104 年成長 0.5% (22,446 人)	較 104 年成長 1% (22,557 人)	較 104 年成長 1.5% (22,669 人)	較 104 年成長 2% (22,781 人)	依據本部統計處「公共汽車客運業」每月平均受僱員工人數統計結果

在公義目標部分，本計畫以「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」為評估指標，目標值自民國 106 年起每年至少須成長 3%-5%。偏鄉地區係指該行政分區之人口密度低於全國人口密度平均值五分之一之鄉鎮區，計有 65 個鄉鎮區。公路公共運輸空間服務涵蓋率係指偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公共運輸之家戶數與該行政分區總家戶數之比值來衡量，該數值若越低則表示該行政分區有越多家戶鄰近沒有公車可搭乘。由於偏鄉地區人口數較少並可能存在家戶分布較為分散之狀況，定線定班運輸服務不易經營，因此其公路公共運輸空間服務涵蓋率通常不高。為完善偏鄉基本民行，提升公路公共運輸空間服務涵蓋率，除了檢討是否增闢公車路線填補服務縫隙外，亦可利用需求反應式公共運輸或多元分享運輸模式，將部分現有定線定班運輸服務予以轉型；由於需求反應式公共運輸或多元分享運輸模式可以透過預約方式事先掌握乘客旅次起迄與搭乘時間需求，再進行行駛動線及發車時間之規劃，此方式可使偏鄉地區居民均能在合理步行距離內使用公路公共運輸，增進民行便利性。

在效能目標部分，本計畫以「公路公共運輸載客量」為評估指標，經查民國 101-104 年公路公共運輸載客量平均每年成長約 0.64%，惟民國 104 年較民國 103 年衰退 1.38%，此與油價走跌增加民眾開車誘因有關，預期未來一段時期內油價仍可能會維持在低檔，因此本計畫設定民國 106 年公路公共運輸載客量較民國 104 年成長 0.5%(年成長 0.25%)，之後每年以成長 0.5%為目標值。

在品質目標部分，因透過電子票證資料分析可掌握民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，落實各運輸系統間之整合，達到提供無縫轉乘服務之目標，爰本計畫以「電子票證使用率」為評估指標，針對目前

電子票證使用率可再提升之非直轄市公車及一般公路客運設定成長目標值，以每年增加 1% 為目標。

在人本目標部分，本計畫以「市區無障礙公車比例」為評估指標，目標值自民國 106 年起每年至少須成長 2%，約需汰舊換新或新購 200 輛無障礙車輛。

在永續目標部分，本計畫以「發展公共運輸之碳排放量值」為評估指標，當越多自行開車民眾改用公共運輸，便能節能減碳降低交通對環境之衝擊。由於碳排放量值與「公路公共運輸載容量」成長狀況有所相關，經參酌該評估指標之目標值進行推算，本期計畫以每年碳排放量值成長 1.5% 做為目標值。

在就業目標部分，本計畫以「公共汽車客運業受僱員工數」為評估指標，當公共運輸載容量增長，客運業者營運規模擴大，將需要增聘駕駛員及其他技術與管理人員，有助於增加就業機會。經查民國 101-104 年公共汽車客運業受僱員工數平均每年成長約 0.49%，惟民國 103 年較 102 年減少 0.02%，民國 104 年亦僅較 103 年增加 0.16%，此與油價走跌增加民眾開車誘因致公共運輸載容量出現成長瓶頸有關，預期未來一段時期內油價仍可能會維持在低檔，因此本計畫設定民國 106 年公共汽車客運業受僱員工數較民國 104 年成長 0.5% (年成長 0.25%)，之後每年以成長 0.5% 為目標值。

本計畫另有其他預期效果與影響，但未將其列為績效指標提出量化目標值之原因說明如下：

- (一) 促進綠能車輛產業發展：雖然國內公路與市區客運業綠能車輛數增加比例可成為量化指標，但因電動大客車相關購車補助經費主要來自經濟部，爰建議不納為本計畫績效指標，惟

未來本部公路總局提交執行成效報告時，將補充說明此項具體績效。

(二) 提升道路交通安全：由於事故發生本身具有隨機性，同時各類事故之發生也伴隨多重原因，其件數與公共運輸運量間之關聯性需有長期趨勢資料方能判斷，爰建議暫不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，將補充說明此項具體績效。

(三) 促進產業合作與發展：本計畫透過跨域加值提案與補助方式，可提供公共運輸業者與其他產業界合作之機會，惟其數量多寡不易掌握及事先預測，爰建議不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，將補充說明此項具體績效。

(四) 善用科技改善傳統服務：本計畫期望運用先進科技與技術，從車、路、場站及服務各層面整體改善傳統公共運輸，讓公共運輸可從傳統產業升級為科技產業，惟其數量多寡不易掌握及事先預測，爰建議不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，將補充說明此項具體績效。

肆、現行相關政策及方案之檢討

一、公路公共運輸發展計畫與提昇計畫

面對汽車及機車持有與使用急遽成長所衍生之交通壅塞、交通事故、能源消耗及環境污染等問題，以及因應高齡化社會與弱勢照顧等社福問題，世界先進國家莫不積極推動公共運輸建設及提昇公共運輸服務；基此，本部業已陸續推動一系列誘導私人運具移至公共運輸的相關政策

與建設計畫。相對於高鐵、臺鐵、捷運及輕軌等軌道系統之龐大興建、增建與改建成本，建設營運經費較低、服務光譜更廣的公路公共運輸更應是重點推動政策，包括城際快捷運輸服務(例如國道客運及快捷公車)、都會通勤運輸服務(例如公車捷運系統及市區公車服務)，以及最後一哩運輸服務(例如需求反應式公共運輸)。自民國84年以來，本部陸續推動「促進大眾運輸發展方案(85~90年)」、「振興公路大眾運輸發展計畫(90-93年)」、「提昇地方公共交通網計畫(93-96年)」、「人本公路客運提昇計畫(98年)」、「公路公共運輸發展計畫(99-101年)」以及「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」等。同時，本部也自民國91年陸續頒佈施行「發展大眾運輸條例」、「發展大眾運輸條例施行細則」，以及「大眾運輸事業補貼辦法」等法規，以作為政府推動各項發展大眾運輸措施之法源依據。其中，近年推動的兩個前期公運計畫，包括預算經費每年約34.2-41.7億元的「公路公共運輸發展計畫(99-101年)」以及刻正執行中預算經費每年約31.79-47.22億元的「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」，相對於之前預算經費每年約3~21.6億元的專案計畫而言，堪稱為我國史上規模最大的公路公共運輸重建運動(Public Transportation Rebuild Campaign)。而且，相對於其他單項性或局部性運輸建設計畫，也更具全國參與及區域均衡的效果。

茲將前期公運計畫推動成效彙整如下：

(一) 「偏遠服務性路線一條不減」：民國98年之前因補貼經費不足，每年皆有客運路線停駛，4年內計停駛達70條，影響基本民行，自民國99年起足額補貼，民國104年補助1,106條路線，金額11.47億元，執行以來已維持基本民行不致中斷。

(二) 「加速汰換老舊公車」：民國99-104年核定補助公路客運及

市區公車汰換 3,931 輛老舊公車，優先投入於離島、中南部偏遠或服務性路線服務，提昇整體乘車環境及服務品質；並補助新闢公車路線購置 686 輛全新公車。目前市區客運與公路客運平均車齡已由民國 98 年的 10.8 年降至 7 年以內(市區客運平均車齡降至約 4.2 年、公路客運降至平均約 7 年)，車上並配備公車動態資訊管理系統設備，有助於車輛動態及事故之記錄與掌握。

(三) 「鼓勵老舊計程車更新及無障礙措施」：據本部車籍統計資料，計程車平均車齡由民國 101 年 7.8 年下降為民國 104 年 7.06 年(下降 0.74 年)，倘以每公升汽油排放 2.24 公斤二氧化碳計算，每年可減少二氧化碳排放約 5,276 公噸。另查至民國 104 年 12 月底止，共計增加 404 輛無障礙計程車投入服務，累計服務行動不便者超過 21 萬 8 千趟次。此外，本部已函請所屬相關機關於主要大眾運輸場站檢討增設無障礙計程車臨時停車接送專區，以擴大無障礙服務效果。

(四) 「績效獎勵計畫(衡量計畫)」：為鼓勵地方政府採取更靈活的行銷策略，以提升公共運輸載客量，於民國 103 年推動「績效獎勵計畫(衡量計畫)」，以鼓勵地方政府自訂運量成長目標，如能達到預期目標，則給予高額獎勵，以鼓勵有心提升公共運輸載客量之地方政府投入更多的財務資源，以肩負更高的績效責任，並希望能進一步改善公路公共運輸載客量成長趨緩之問題。此一策略使中央與地方之推動方向更趨一致，也保留地方提案計畫之運用彈性，頗受地方政府歡迎。執行成果如下：相較於 102 年衡量計畫執行前，截至 104 年執行成果如下：臺南市公車載客數成長 46.85%、新北市公車載客

數成長 31.58%、臺中市公車載客數成長 29.24%、高雄市公車載客數成長 28.35%，顯示以績效導向為基礎之推動策略，能充分發揮目標一致、計畫整合以及靈活運用之特性，值得進一步加以擴大推廣。

(五) 「公車進校園計畫」：為鼓勵大專院校學生搭乘公車及有效提升道路交通安全，減少學生因過度使用私人運具導致各類傷亡事故之發生，於民國 104 年試辦第 1 階段公車進校園計畫，共計完成 15 所學校之公車進校園計畫，包含調整 14 條既有路線、新闢 4 條路線以及增班 1 條路線。路線調整部分自民國 104 年 6 月起皆已完成調整，運量成長約 62%。另新闢路線部分自民國 104 年 9 月起陸續通車，運量也持續成長。後續將延續第 1 階段試辦計畫之精神，以學生在地生活之需求，規劃吸引學生搭乘又不損及既有搭乘民眾權益之公車駛入校園路線。

(六) 績效指標達成情形：公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)各項績效指標達成績效彙整如表 2。由表可知，相較於基年(民國 98 年，公運計畫推動前一年)，各項指標明顯提昇，也大多符合原訂目標值。其中，尤以使用電子票證搭乘人次及低地板公車比例提高最為顯著。自民國 99 年至 104 年止，公運計畫補助全國購置新公車超過 4,600 輛，而其中約 2,300 輛為低地板或無障礙公車，是車齡大幅降低及低地板公車比例大幅提高的主要原因，顯見適當的政策引導，確能改變市場環境。但公路公共運輸載客量成長略有減緩趨勢，致公共運輸市占率無法大幅提升，分析其原因，除受近年油價走跌增加民眾開車誘因之影響外，非直轄市之居民少用公路公共運輸亦是主

因(非直轄市之居民約有 800 萬人，但每月公路公共運輸載客量僅有 650 萬人次)，此與當地公車服務較少及私人運具使用成本偏低有關。

表 2 公運計畫各項績效指標之統計彙整

績效指標	98 年 (計畫實施前 狀況)	101 年 (第 1 期計畫成果)	104 年 (現況值)	105 年 (第 2 期計畫設 定目標值)	達成狀況
公共運輸 市占率	13.4%	15%	16%	18%	尚未達標
公路公共運輸 載客量	10.3 億人次	11.9 億人次	12.2 億人次	14.5 億人次	尚未達標
公共運輸服務 滿意度	88.3%	89.8%	91.4%	維持 90% 以上	已達標
使用電子票證 搭乘人次 (平均每月)	730 萬人次	2,860 萬人次 (101 年 5 月)	8,559 萬人次	3,575 萬人次	已達標
市區客運低地 板公車比例	7.2%	26.7%	47.3%	30%	已達標
市區客運平均 車齡*	10.8 年	7.7 年	4.2 年	—	績效顯著
發展公共運輸 之碳排量值*	—	—	19 萬公噸，約為 513 座大安森林公 園年吸附碳量 (104 年相較 98 年)	—	績效顯著

伍、註：*本指標未列為前期公運計畫之績效指標項目中。

為提振公路公共運輸載客量進而提高公路公共運輸市占率，本部採取下列因應對策：

1. 擴大服務對象以因應載客量成長緩慢之瓶頸

將客群分為「既有」與「潛在」兩個部分。為維持既有客群必須持續改善設施、制定合宜票價並續行補貼制度以穩固票價。為吸引潛在客群，必須強化公共運輸競爭力及採用更具彈性之營運方式以符合民眾需求，同時透過行銷、體驗等活動或措施讓民眾願意轉為使用公共運輸。

2. 強化中央與地方政府合作，並建立與客運業者間之夥伴關係

透過高層互訪、業務交流、實地考察等方式，與地方政府及客運業者建立互信、穩健及合作之夥伴關係，共同推展公路公共運輸之改革與再提昇。此外，並對積極提昇服務品質及績效之客運業者給予獎勵，同時推動公共運輸從業人員經營環境改善及培植相關專業人力之紮根計畫。

3.複製績優縣市成功經驗

雖然近年來公路公共運輸載客量成長趨緩，致公共運輸市占率無法大幅提升，然而部分縣市仍有顯著績效，例如 104 年相較 101 年市區客運運量新北市成長 64.8%，臺中市成長 63.1%；104 年相較 101 年公共運輸市占率新北市增加 4.1%，臺中市增加 1.8%，顯示公運計畫之執行對於改變民眾運具使用習慣仍有一定成效，本部未來將輔導公共運輸市占率較不理想之縣市複製績優縣市之成功經驗進行改善。

4.建立績效導向補貼機制

本計畫未來執行時，將建立績效導向之補貼機制，鼓勵各縣市政府研提(1+3)年中程計畫或跨域整合計畫，除了維持基本民行需求之計畫(例如營運虧損補貼)，或屬於配合交通部重點政策推動計畫但與運量提升較無直接對應關係者(例如無障礙計程車購車補助)，其餘提案對於地方政府之核定(撥)補助金額均須依據該縣市績效指標達成率來核定，以增進計畫執行成效。

(七) 地方政府投入發展公路公共運輸金額：本部鼓勵縣市政府提出公路公共運輸相關發展計畫向中央申請補助(地方政府另需自籌配合款)，除有實質財政協助功效外，尚有助於地方政

府說服議會同意相關建設預算，已成功帶動地方與中央共同推動公共運輸發展。此外，在公運計畫執行過程中，適逢臺北縣、臺中縣市、臺南縣市、高雄縣市及桃園縣分別改制(或合併)升格為直轄市，其組織、人力及財源獲得增加，以及環保及永續議題日益受到關注，推動公共運輸發展逐漸成為地方首長施政主軸，進而促使公運計畫的執行獲得事半功倍之效。透過調查得知民國 103 年各縣市政府自行投入執行公路公共運輸案件之經費，詳如表 3，將此與該年度中央政府補助該縣市公路公共運輸發展經費進行比較，可知即便在公運計畫經費的挹注下，絕大多數縣市政府自行投入之經費仍是當地公共運輸發展的主要財源(地方投入經費與中央補助經費比值平均約 2.58 倍)；此外，根據過去執行經驗，中央政府之補助經費對地方政府深具拋磚引玉效果，因為若能得到中央補助款，地方政府往往就能說服議會同意編列相關經費，帶動地方發展公共運輸，而藉由前期公運計畫之推動，中央確實已成功帶動地方政府共同合作推動公共運輸發展。

表 3 中央補助與地方投入公路公共運輸經費表 (民國 103 年)

(單位：新臺幣元)

縣市	中央政府補助公路公共運輸發展之金額 ^{#1}	地方政府投入公路公共運輸金額 ^{#2}	地方投入/中央補助
臺北市	90,613,700	3,163,533,860	34.91
新北市	63,765,968	908,953,771	14.25
臺中市	1,653,222,272	2,682,134,465	1.62
臺南市	225,816,387	529,783,000	2.35
高雄市	263,570,919	1,195,283,700	4.53
基隆市	52,241,600	216,368,457	4.14
桃園市	102,816,900	90,050,000	0.88
新竹市	17,830,000	77,255,603	4.33
新竹縣	21,611,430	49,055,270	2.27
苗栗縣	606,000	67,333	0.11
南投縣	13,138,877	15,012,999	1.14
彰化縣	2,005,000	0	0.00
雲林縣	15,772,000	1,753,000	0.11
嘉義市	13,143,895	1,600,000	0.12
嘉義縣	2,500,000	350,000	0.14
屏東縣	29,964,560	3,212,115	0.11
宜蘭縣	987,151,125	377,599,105	0.38
花蓮縣	-	-	-
臺東縣	17,344,010	6,798,323	0.39
澎湖縣	52,914,000	87,295,000	1.65
金門縣	24,000,000	46,000,000	1.92
連江縣	20,010,000	24,840,000	1.24
總計	3,670,038,643	9,476,946,001	2.58

註 1：中央政府補助公路公共運輸發展之金額係指民國 103 年公路公共運輸提昇計畫所補助之金額。

註 2：地方政府投入公路公共運輸經費為各縣市政府執行公路公共運輸案件所編列之預算數，係地方政府自籌金額。

二、投入資源檢討

(一) 各類型計畫經費配置分析

公運計畫旨在推動公路公共運輸的固本築底及改造創新，主要分為「一般型計畫」、「競爭型計畫」，以及「政策型計畫」3 大類。其中，「一般型計畫」係指依法律規定必須辦理，或不分區域可單獨實施即有成效者，例如如加速車輛汰舊換新、

推動公路客運及縣市公車營運服務評鑑制度、建置候車設施、大型疏運活動以及維持基本運輸服務提供補貼等，6年投入約82億元，約占中央投入經費228億元之36%。所謂「競爭型計畫」係在公運計畫之提案原則下，鼓勵地方政府依據各地區環境特性與需求，研提區域整體公共運輸發展計畫，例如新闢路線、公車捷運系統、需求反應式公共運輸、轉運站規劃與建置、建置公車動態資訊系統、轉乘設施與資訊、公共運輸行銷、規劃與研究以及其他亮點計畫等，6年投入約69億元，約占中央投入經費228億元之30%。至於「政策型計畫」則係配合交通部重點政策加以推動，例如電動公車購置、無障礙計程車及老舊計程車汰換購車補助、公路客運路線票價差額補貼以及交通電子票證多卡通讀卡設備建置等，6年投入約78億元，約占中央投入經費228億元之34%。其中，民國99-104年一般型計畫、競爭型計畫及政策型計畫之補助/補貼金額分配如圖2~圖4所示。

由圖2可知，營運虧損補貼(含公路客運及市區公車)每年約10-12億元，相當穩定，而車輛汰舊換新則由民國99年的17億元逐年下降至5億餘元。由圖3可知，「競爭型計畫」以新闢路線、轉運站規劃與建置及建置公車動態資訊系統金額最多，另近兩年為鼓勵各縣市政府採取更靈活方式發展公路公共運輸，以利達成公路公共運輸載客量每年增長5%之目標，在符合公路公共運輸提昇計畫「拔尖」項目下，由提案單位研提績效獎勵計畫(歸屬其他計畫類)，故使其他計畫項目之金額大幅增加。由圖4可知，「政策型計畫」以公路客運票價差額補貼所占金額最高，但因有部分客運路線移撥各直轄市政府，故補助金額呈現下降狀態。多卡通設備驗票機因自民國100年起列為車輛出

廠標準配備，故補助金額與數量大幅下降，但自民國 103 年起，本部為加速乘客上下車刷卡時間，補助地方政府設置一車二機之多卡通驗票機，使得補助金額略有增加。無障礙計程車及老舊計程車汰換部分，補助金額有前一年度高、下一年度較低之趨勢。電動車輛推動部分，民國 99-104 年共計補助 59 輛甲類電動客車、16 輛乙類電動客車，總計補助金額為 2.8 億元。

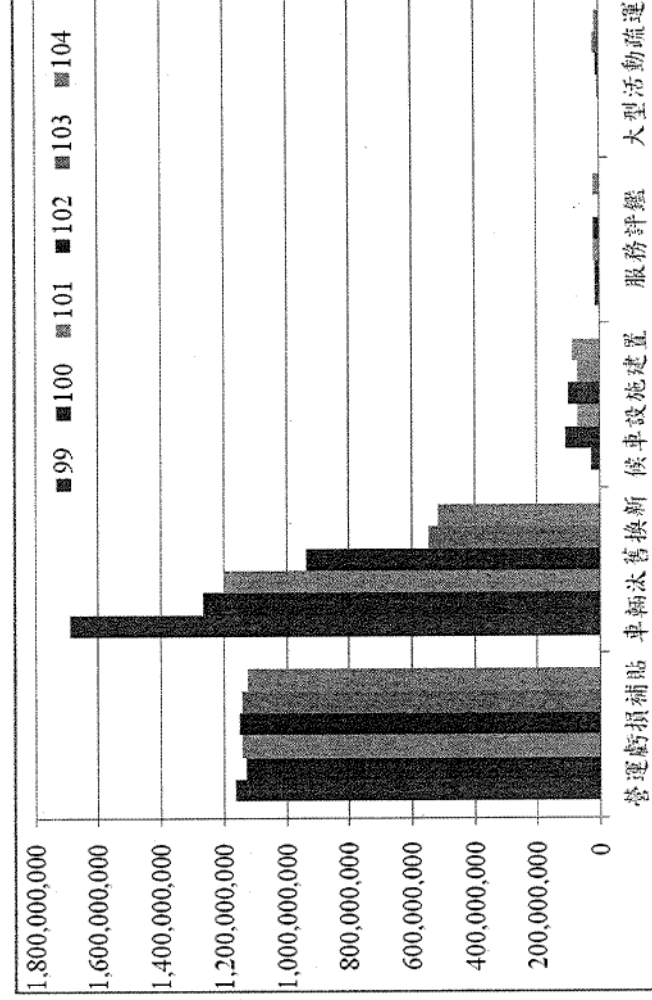


圖 2 「一般型計畫」99-104 年各類型計畫補助/補貼金額分配

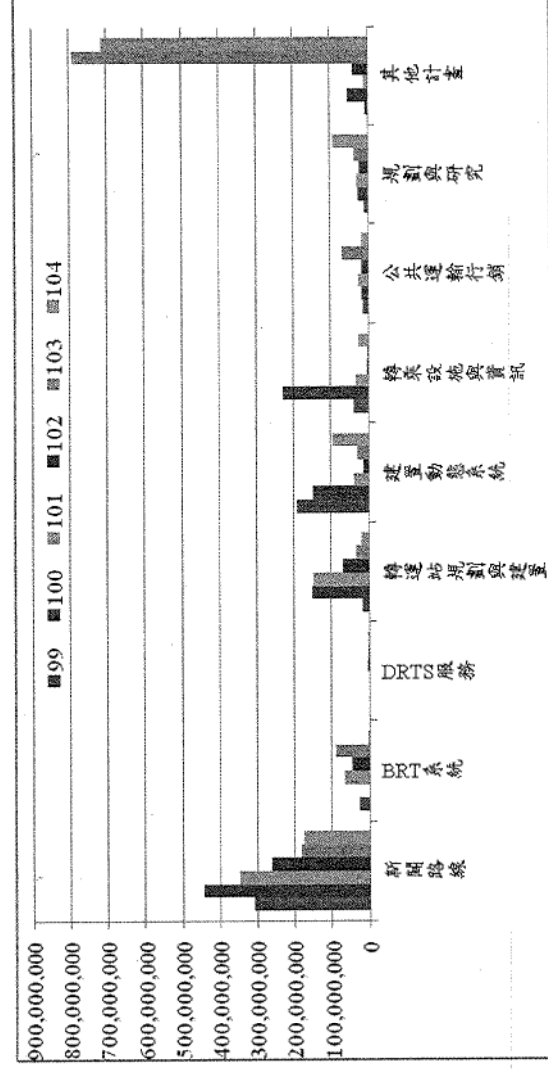


圖 3 「競爭型計畫」99-104 年各類型計畫補助/補貼金額分配

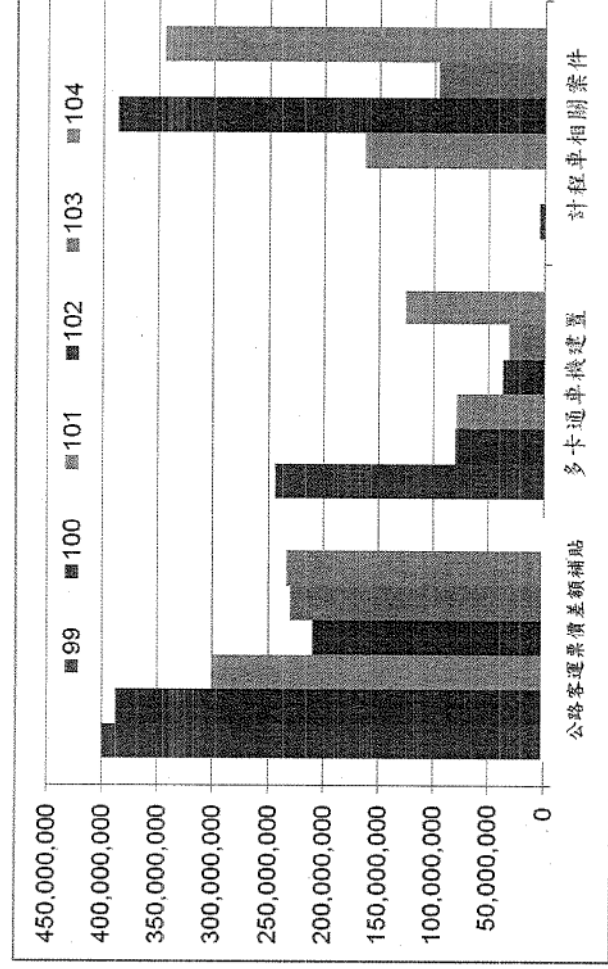


圖 4 「政策型計畫」99-104 年各類型計畫補助/補貼金額分配

(二) 各縣市核定補助金額分析

各縣市獲得中央補助款高低與該縣市提案積極度、自籌款多寡、承辦人力及轄管市區客運路線數有關，圖 5 為民國 99-105 年各縣市獲公運計畫補助經費總額分布圖，圖 6 為民國 99-105 年各縣市平均每人獲公運計畫補助經費分布圖。從圖 5 及圖 6 可知資源分布有明顯落差，獲補助經費較少之縣市大多為缺乏交通專責單位承辦人力較為不足，或是因財政狀況不佳自籌款有限，爰提案數量較少，以致無法獲得較多補助經費。

總補助金額 (億元)

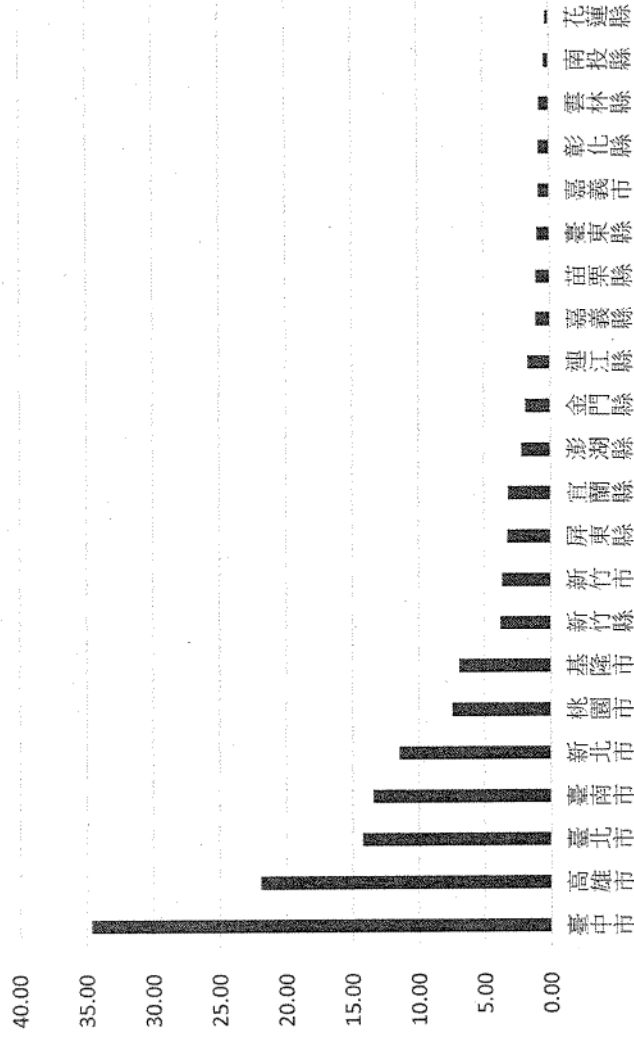


圖 5 民國 99-105 年各縣市獲公運計畫補助經費總額分布

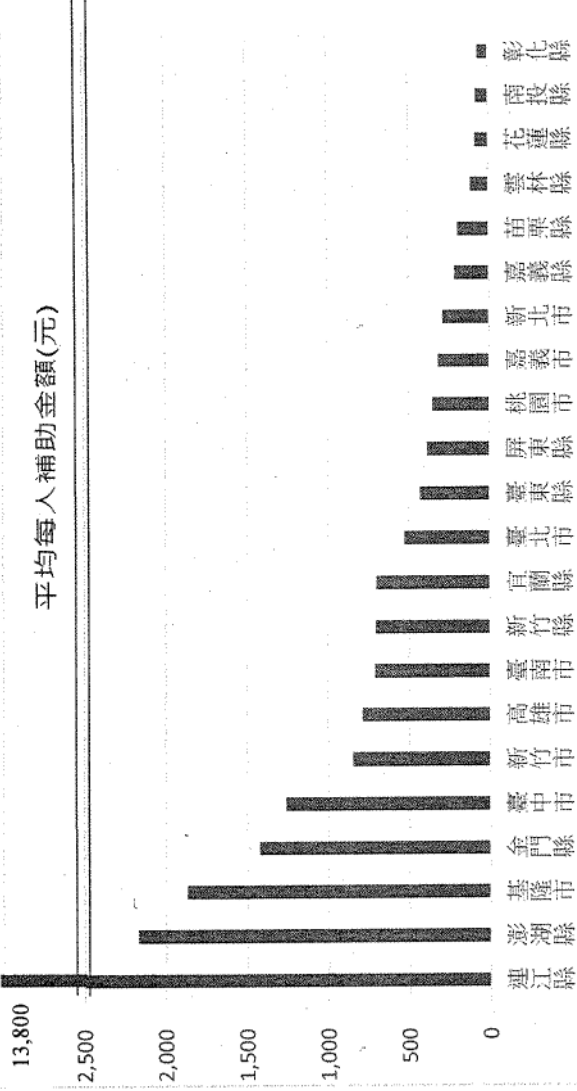


圖 6 民國 99-105 年各縣市平均每人獲公運計畫補助經費分布

(三) 執行問題檢討

1. 提案單位不夠多元有彈性

公運計畫之執行係由中央輔導地方依個別需求提案申請補

助，此做法之原意係考慮地方政府對於當地需求較為了解，由其提出需求計畫乃屬合適。然此一作法之前提須為地方政府擁有足夠人力與經驗，始能發掘本身之問題與需求，進而對症下藥提出可行有效的提案。惟對於部分缺乏交通專責機構之縣市而言，提案工作實為沉重之負擔。此外，前期計畫執行過程中亦發現有部分地方政府因政治立場不同或因財政狀況因素，並未確實將鄉鎮區公所之需求納入提案。為改善此問題，廣納各界創見並提升地方政府提案品質，本計畫將採取下列措施：

(1)補助大學院校成立 6 個區域運輸發展研究中心，協助地方政府提案，並允許該中心可結合法人或企業共同提案。

(2)開放 30 個原民鄉公所可提案申請補助。

2. 地方政府主管機關組織人力差異大

公運計畫執行 6 年來，有部分縣市交由所屬公營公共汽車管理處執行，有部分縣市甚至無交通專責單位可大力推動，且發現有部分縣市將經費交由鄉鎮公所執行，縣市政府僅擔任計畫彙整角色，並未進行可行性評估，導致計畫無法順利推動等，此均造成各縣市公路公共運輸發展程度迥異之狀況，也進一步影響公運計畫成效。為改善此問題，提升地方政府執行成效，本計畫將採取下列措施：

(1)補助缺乏交通專責單位之地方政府成立公運專案辦公室，協助其執行獲核定之提案。

(2)補助大學院校成立 6 個區域運輸發展研究中心，對地方政府進行人才培訓。以花蓮縣為例，透過區域運輸發展研究中心

之輔導，105年度已有4項提案獲得補助。

3.地方政府財政條件差異大

前期計畫有資源比較集中於特定縣市之情形，此外，亦發現有部分縣市因財政狀況不佳自籌款有限，故甚少提案，以致難以獲得補助經費改善當地公共運輸。為利資源分配具有區域衡平性，避免擴大城鄉發展差距，本計畫將採取下列改善方式：

- (1)依各縣市財力等級設定不同之最低自籌款比率。
- (2)允許民間業者參與合作提案，導入民間創意及資金。

4.較少採取抑制私人運具使用之措施

增進公共運輸運量及市占率除致力提升公共運輸服務品質與競爭力之外，亦可採取抑制私人運具使用之措施，例如加強取締交通違規、採取路邊停車收費或管制小汽車在特定時段進入易擁塞地區等，此均有抑制私人運具使用效果，若再將小汽車相關稅費收入用以挹注公共運輸發展，更可增進民眾轉為使用公共運輸之意願。過去地方政府提案較少規劃採取抑制私人運具使用之措施，本計畫將採取下列改善方式增進執行成效：

- (1)鼓勵地方政府提案規劃採取抑制私人運具使用之相關措施。
- (2)鼓勵地方政府成立停車管理基金，並將部分經費作為補助公共運輸之財源。

伍、執行策略及方法

一、主要工作項目

本計畫希望達到的目標願景為提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭，改善偏鄉地區公共運輸不便問題以及避免都會區交通壅塞問題惡化，增進高齡者與身障者之行動力、協助公共運輸產業發展以及促進運輸部門節能減碳；在執行策略上將從三個層面著手，包括「提供優質多樣性的公共運輸服務，滿足民眾各型態的旅運需求」、「掌握公共運輸各種行車資訊，並進行多樣化加值應用，增進民眾搭乘意願」及「結合中央、地方與民間之資源，透過多元合作模式及行銷方案促進公共運輸發展」，進一步可區分為 7 項策略、22 項行動方案，建議採行之具體措施有 58 項，如圖 7 所示。提案單位若為研提符合區域發展或當地需求之完整執行策略，亦可在促進本計畫所訂績效指標值之前提下納入其他方案與措施。表 4 則彙整本計畫各行動方案之改善標的以及與績效指標關聯性。

歷經前期公運計畫之執行，除做到偏遠地區服務性路線一條不減外，公車車輛設備大幅更新，也增建了候車亭、轉運站、公車動態資訊系統與電子票證系統，已營造出良好的公共運輸搭乘環境。此外，目前臺灣公車、捷運、高鐵及臺鐵均全面建置電子票證系統，隨著電子票證使用比率增加，政府與客運業者可透過大數據分析更加清楚民眾之旅運需求，有助於規劃更契合民眾需求之運輸服務，此外，電子票證使用普及也有助於公車營收透明化，可精進服務性路線營運虧損補貼之審議機制。因此，本期計畫將著重於誘導提高電子票證使用率，以利透過電子票證資料分析掌握民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，落實各運輸系統間之整合，達到提供無縫轉乘服務；同時提供多元優惠措施鼓勵轉乘，擴大公共運輸服務範圍以帶動運量成長；另將精進服務性路線營運虧損補貼之審議機制，以減少虧損補貼經費。此外，應用網路科技引入創新營運模式、透過大學院所成立之 6 個區域運輸發展研究中心協

助當地縣市政府進行區域交通整合、鼓勵地方政府採取管制私人運具措施等亦是本期計畫重點工作。

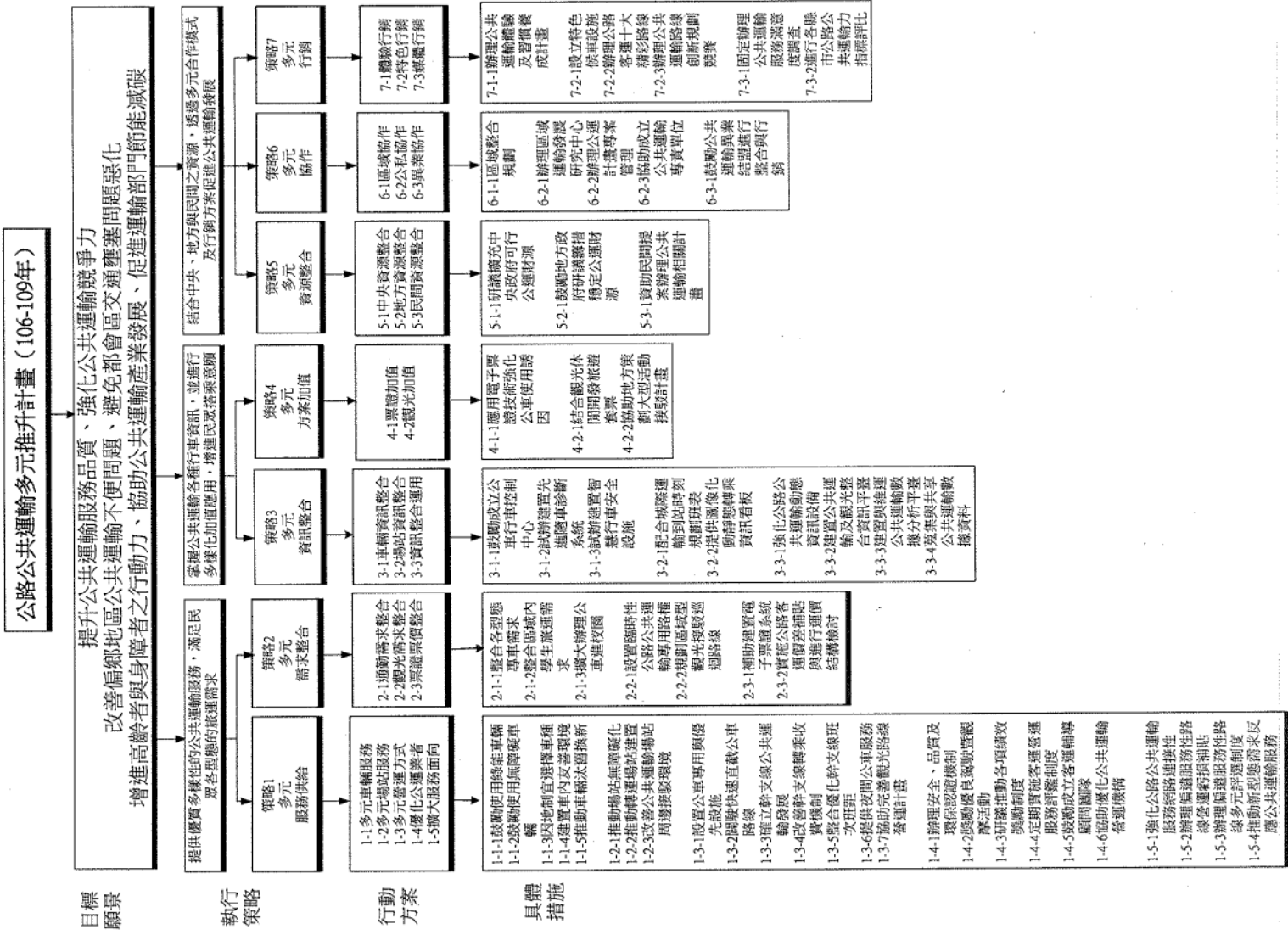


圖 7 公路公共運輸多元推升計畫執行策略、行動方案及具體措施架構圖

表 4 公路公共運輸多元推升計畫各行動方案之改善標的以及與績效指標關聯性

執行策略	行動方案		改善標的					與績效指標關聯性																		
	行動方案 1-1 多元車輛服務	行動方案 1-2 多元場站服務	行動方案 1-3 多元營運方式	行動方案 1-4 優化公運業者	行動方案 1-5 擴大服務面向	行動方案 2-1 通勤需求整合	行動方案 2-2 觀光需求整合	行動方案 2-3 票證票價整合	行動方案 3-1 車輛資訊整合	行動方案 3-2 場站資訊整合	行動方案 3-3 資訊整合應用	人	車	路線	場站	系統	制度	公義 指標	效能 指標	品質 指標	人本 指標	永續 指標	就業 指標			
策略 1 多元服務供給	V		V		V																					
策略 2 多元需求整合																										
策略 3 多元資訊整合																										

備註：公義指標為「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」，效能指標為「公路公共運輸載客量」，品質指標為「電子票證使用率」，人本指標為「市區無障礙公車比例」，永續指標為「發展公共運輸之碳排放量值」，就業指標為「公共汽車客運業受僱員工數」。

表4 公路公共運輸多元推升計畫各行動方案之改善標的以及與績效指標關聯性(續)

執行策略	行動方案	改善標的						與績效指標關聯性					
		人	車	路線	場站	系統	制度	公義 指標	效能 指標	品質 指標	人本 指標	永續 指標	就業 指標
策略4 多元方案加 值	行動方案4-1 票證加值					V	V		V	V		V	V
	行動方案4-2 觀光加值			V			V		V			V	V
策略5 多元資源整 合	行動方案5-1 中央資源整合					V	V		V			V	
	行動方案5-2 地方資源整合					V	V		V			V	
	行動方案5-3 民間資源整合					V	V		V			V	
	行動方案6-1 區域協作				V	V	V		V			V	
策略6 多元協作	行動方案6-2 公私協作								V			V	
	行動方案6-3 異業協作						V		V		V	V	
策略7 多元行銷	行動方案7-1 體驗行銷						V		V		V	V	V
	行動方案7-2 特色行銷					V		V	V			V	
	行動方案7-3 媒體行銷						V		V			V	

備註：公義指標為「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」，效能指標為「公路公共運輸載客量」，品質指標為「電子票證使用率」，人本指標為「市區無障礙公車比例」，永續指標為「發展公共運輸碳排放量值」，就業指標為「公共汽車營運業受僱員工數」。

二、分期(年)執行策略

本計畫七項執行策略之行動方案與具體措施內容分述如後：

策略一：多元服務供給

方案 1-1：多元車輛服務

本方案重點在於透過多元車輛服務的提供，以因應不同的旅運需求及外部環境變遷，可採行具體措施包括「鼓勵使用綠能車輛」、「鼓勵使用無障礙車輛」、「因地制宜選擇車種」、「建置車內友善環境」、「推動車輛汰舊換新」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 1-1-1 鼓勵使用綠能車輛：面對全球氣候變遷，國際組織紛紛提出綠色節能概念，期望各國在發展經濟之際，亦需重視環保問題，其中運輸部門節能減碳是重點之一。老舊車輛之汰換雖有助於燃油效率提升及減少二氧化碳排放量，但卻未能符合綠色運輸之理念；因此，本計畫將透過補助方式鼓勵業者汰換或購置綠能車輛。

措施 1-1-2 鼓勵使用無障礙車輛：透過公路公共運輸發展及提升計畫，我國市區公車低地板車輛比例已達 47.3%，為落實「身心障礙者權益保障法」第 53 條規定，完善無障礙車輛之供給，本計畫在鼓勵各類車輛汰舊換新部分，仍須優先補助無障礙車輛，包括低地板甲類大客車、低地板乙類大客車或加裝無障礙升降設備等。另為方便身心障礙人士使用副大眾運輸及減少復康巴士之負擔，本計畫廣推無障礙計程車之補助。

措施 1-1-3 因地制宜選擇車種：公共運輸因具有尖離峰之特性，因此在計算合理配車數時，通常會以尖峰時間所需車輛數為參考依據，故常造成部分車輛在離峰時間有所閒置。此外，業者在尖峰時間調度時一般會根據需求採用連班方式，以因應短時間內需求遽增之狀況，但對於不確定性

之需求或尖離峰之交界時間，卻仍難以透過調度站發車適時因應(類似長鞭效應)，也間接造成運能浪費或供給不足之狀況。基此，若能於尖峰時段，採用更有效率之車輛提供載客，不僅可避免因連班造成之成本浪費，也可因應尖峰時間乘客之公共運輸需求，或者在離峰時段，改採乙類大客車營運，均可有效提高乘載率，減少營運成本。

措施 1-1-4 建置車內友善環境：過去公運計畫除透過車輛汰舊換新改善整體公車車齡外，更透過優先補助低地板等無障礙車輛方式，提供身心障礙者另一項公共運輸運具選擇，然除車體本身已無障礙外，未來針對車內設施如聽障人士所需之專屬到站播報系統、視障人士之停靠站點點字版等均需進一步加以建置。此外，針對防治性騷擾與各項緊急狀況等目前係採防狼哨、扒竊哨等方式，但考量衛生習慣及隱私政策，民眾使用狀況偏低且多不切實際，將研議建置公車連接警政系統之防治措施(例如警報連線系統)之可行性。

措施 1-1-5 推動車輛汰舊換新：汽車客運業車況之良窳直接影響服務品質，基於交通安全及環保考量，限制使用年限予以逐年汰舊換新亦至關重要。透過公運計畫之執行，各汽車客運經營業者營運虧損金額雖有減少，但負擔改善硬體設備之能力仍然有限，爰應優先投入經費補助客運業者針對專用於偏遠或服務性路線之車輛，汰換全新車輛以提高服務品質並同時保障行車安全。惟作法上則宜考量城鄉地區不同交通環境差異，並衡量公路公共運輸計畫已執行多年，整體經營環境已較以往不同，故由各主管機關視當地實際狀況研訂車輛汰換計畫，並研擬適當補助額度，以有效達到提升服務品質及吸引民眾搭乘目的。另為提升副大眾運輸之服務品質並進一步增加使用意願，落實輔助公共運輸之功能，本計畫將推動無障礙計程車及其他計程車產業振興措施。

方案 1-2：多元場站服務

本方案重點在於改善場站服務品質、滿足民眾對運輸場站的多元需求，透過轉運站的建置，串連運輸服務，並改善公共運輸場站的周邊接駁環境，以增加公共運輸的可及性，可採行之具體措施包括「推動場站無障礙化」、「推動轉運場站建置」、「改善公共運輸場站周邊接駁環境」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 1-2-1 推動場站無障礙化：為方便身心障礙人士下火車、捷運、公路客運後，可一路無障礙轉乘公車前往目的地，應針對各轄管單位轄區內軌道運輸場站、客運轉運站及重要站點設置無障礙通用設施。另配置無障礙車輛行駛之路線，應進一步考量各停靠站點是否具有無障礙設施，以利無障礙車輛停靠並便利身心障礙使用者上下車。此外，各類型轉運站若配置有廁所者，須進一步考量設置各項無障礙廁所所需設備(例如：扶手、求助鈴、可調式靠背等)並將門檻去除及門扇擴大，另各場站之男、女廁所數量合理性、女用廁所內是否有足夠之等待空間等亦需一併考量規劃。

措施 1-2-2 推動轉運場站建置：根據不同規模與轉運型態建置轉運站，轉運站規劃類型建議如下：綜合型轉運站(以城際客運與地區客運轉乘為主)設置區位應於都市範圍內，並且儘量與鐵路運輸場站結合；若有城際間轉乘功能，設置區位則應儘量靠近高速公路交流道。考量綜合型轉運站建置對於地區影響性較高，建議對於可行性評估規劃、細部設計、建置等予以補助。地區型轉運站(以地區客運間之轉乘為主)設置區位應於都市邊緣或市郊交界處，考量建置規模普遍不大，應先協調業者進駐意願且各業者均需整合營運時間及班次、確認用地取得無虞後，直接進行細部設計與建置，針對轉運站體工程部分給予補助。簡易型轉運站(以私人運具與地區客運間之轉乘為主)設置區位應於都市邊緣或市郊交界處，考量其建置目的係提供私人運具轉乘公車使用，在確認用地取得無虞後，配合無障礙通用設計建置原則直接進行建置並給予補助。

措施 1-2-3 改善公共運輸場站周邊接駁環境：目前各公共運輸場站不論是客運轉運站、捷運站、火車站、機場，以及渡船頭等均各自為政，缺乏溝通協調之管道，同時多數公共運輸場站均以提供私人運輸停車空間如停車格、停車位為首要轉乘接駁考量，其次則考量副大眾運輸之轉乘空間，最後才是考量公路公共運輸之轉乘接駁，也因此造成部分偏遠地區火車轉乘公路客運需步行超過 500 公尺，降低民眾轉乘公路公共運輸之意願。爰本計畫鼓勵各執行單位透過溝通協調方式，完善各大運輸場站周邊接駁環境，除應減少民眾轉乘公路公共運輸之步行距離外，更應考量運輸場站周邊整體之遮雨設施，完善空間無縫提升跨運具轉乘品質，俾利進一步增加公共運輸載客人數。

方案 1-3：多元營運方式

本方案重點在於透過彈性方式提供公路公共運輸服務，冀以提升其營運效率，可採行之具體措施包括「設置公車專用與優先設施」、「闢駛快速直截公車路線」、「確立幹支線公共運輸發展」、「改善幹支線轉乘收費機制」、「整合優化幹支線班次班距」、「提供夜間公車服務」、「協助完善觀光路線營運計畫」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 1-3-1 設置公車專用與優先設施：根據交通部統計處 103 年「民眾日常使用運具狀況調查」報告內容，「使用私人運具較節省時間」係民眾外出不願意使用公共運輸之重要原因。故本計畫鼓勵各地方政府在每日超過 1,000 班次之重要道路上，若車道數具有設置公車專用道之條件，應可考量設置公路公共運輸專用車道或優先號誌，除可減少行駛時間外，也可降低因混合車流交織所產生之交通影響。

措施 1-3-2 闢駛快速直截公車路線：為提升服務品質減少車上時間，建議可針對具明確起迄點或特定時間之旅次需求，提供行駛高、快速道路之新闢路線。此外，若有營運路線具有明顯尖離峰方向性(去回程)者，於

離峰方向(回程)可行駛高、快速道路，以增加營運效率。例如新北市 637 路線於上午尖峰時間因回程運量較小，故可允許其行駛快速道路儘早返回五股端載運進城旅客，以疏解尖峰時間五股往臺北方向之通勤通學需求。

措施 1-3-3 確立幹支線公共運輸發展：另外針對既有路網進行路線修正或重新規劃，發展區域型幹支線公共運輸模式。該模式可將各直轄市及縣(市)政府分為：都會區核心(例如：高鐵車站、重要臺鐵車站、重要國道客運轉運站)、次要核心區(具有鄰近區域內之跨運具或複合運具接駁場站)及節點地區(例如：鄉鎮市區公所、活動中心等)3 類型；都會區核心至位於郊區的次要核心區之間以幹線相互連接，從次要核心區至周邊的節點地區則以支線相互連接。接駁運輸模式主要必須考量運輸工具之班距、平均營運速度與服務密度(平均站距)，故幹線與支線所形成或配置之接駁模式均有差異。幹支線公共運輸模式需以地圖概念呈現，並輔以班次數及起迄點繪製整體路網圖，作為國內外觀光遊客搭乘公共運輸之參考依據。

措施 1-3-4 改善幹支線轉乘收費機制：幹支線公共運輸模式需透過轉乘幹線、次幹線、支線及末端運輸來完成整個旅次鏈，因此轉乘之各項無縫作為係為本運輸模式成功之重要關鍵，而其中又以收費模式最為複雜，須考量轉乘次數、轉乘時間及收費標準間之公平性問題，故需於運價公式或結構中進一步將轉乘收費機制納入考量。

措施 1-3-5 整合優化幹支線班次班距：幹線公車應至少每小時 6-10 班、次幹線公車應至少每小時 3-6 班、支線公車應至少每小時 2-3 班，末端運輸應至少每小時 1 班，故可透過需求調查進一步優化班次及班距，以方便民眾轉乘無礙。

措施 1-3-6 提供夜間公車服務：因應夜間活動之旅次需求規劃的定線定班公車，行駛路線應以夜間活動熱點區至鄰近集散點、旅館、住宅區之公共運輸服務為主，費率水準也應較一般時段為高。推動夜間公車服務之

地方政府，應先根據夜間旅次需求起迄資料進行蒐集，並區分時間帶與空間帶，據以規劃夜間公車之行駛路線與班次，俾提供更符合需求及更完善的夜間公車服務。

措施 1-3-7 協助完善觀光路線營運計畫：民眾對公車之印象常有脫班、車輛老舊、路線彎繞、時間成本很高等刻板印象，經過過去 6 年之努力，公共運輸已提升服務品質、減少路線彎繞、增加行車速率等，公路公共運輸也不再只是服務通勤、通學、就醫等基本民行，有越來越多其他旅次目的的使用者希望透過公路公共運輸來完成各項旅次目的，其中以觀光旅次最為龐大(每年約 1.5 億人次)，因此觀光旅次是否轉移使用公共運輸也被視為公共運輸載客數是否成長之關鍵因素。其中，「郵輪式的營運模式」已在熱門景點(宜蘭地區)或連假時段(國慶連假)試辦多年，後續可鼓勵各地政府規劃串聯景點、公共運輸場站之郵輪式公車路線，另規劃各類套票整合公共運輸車票、購物、景點門票等，提供民眾新奇便利之公共運輸旅遊體驗，除吸引民眾搭乘公共運輸往返景點，更能減少私人運具使用。

方案 1-4：優化公運業者

本方案重點在於強化客運業者體質，冀以提升其服務品質與營運績效，可採行之具體措施包括「辦理安全、品質及環保認證機制」、「獎勵優良駕駛暨觀摩活動」、「研議推動各項績效獎勵制度」、「定期實施客運營運服務評鑑制度」、「鼓勵成立客運輔導顧問團隊」、「協助優化公共運輸營運機構」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 1-4-1 辦理安全、品質及環保認證機制：客運業者之營運是為了滿足顧客之需求而提供其旅行之服務，除了投入資金、人員與設備等基要素，並需設定多項作業程序，諸如人員訓練、工作派遣與運具維護等，讓各項作業項目順暢運行，才能準時順利地提供服務班次；此外，旅運安全是顧客之基本需求與期望，所以提供安全之運輸服務不僅為運輸業者的

責任與義務，亦為其在市場上主要競爭指標，而運輸業者若要運具與人員使用效率最高，並以最低之成本提供顧客可靠之服務，其中的關鍵便是使運作疏失發生最少，此為安全管理之主要功能。爰本計畫透過各地方政府及主管機關補助業者進行國際標準之安全認證(例如 ISO39001)、品質管理認證(例如 ISO9001)及環境管理認證(例如碳標籤)等，期能進一步督促業者重視安全、服務及環境管理等，提升我國公路公共運輸經營環境。

措施 1-4-2 獎勵優良駕駛暨觀摩活動：透過市區及公路客運駕駛員評比考核，辦理優良駕駛員獎勵機制，並舉辦相關論壇或觀摩會，讓各客運業者或駕駛人可彼此針對駕駛技術或經驗進行交流，互相學習正向成長。另為鼓勵各客運業者提昇女性駕駛員之比例，自 105 年度起公路客運評鑑已納入衡量兩性平等措施落實狀況之相關評鑑項目，鼓勵業者注重女性員工權益及考量進用女性駕駛員，未來亦將鼓勵縣市政府辦理市區客運評鑑時參考辦理。

措施 1-4-3 研議推動各項績效獎勵制度：為達「公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)」之績效指標，本部公路總局於計畫執行時，曾以載客數成長量 5% 為目標，制訂績效獎勵制度，鼓勵各直轄市及縣(市)政府以更為靈活之方式推廣公路公共運輸，以達成增加運量之目的。本計畫上述概念為精神廣績推動績效獎勵制度，以利達成本計畫所設定之各項績效指標值。

措施 1-4-4 定期實施客運營運服務評鑑制度：藉由定期(每年辦理 1 次)、公正、公開之營運評鑑，客觀衡量及反映公路汽車客運業及市區汽車客運業營運服務現況，逐步提升服務品質吸引民眾搭乘，並可作為主管機關監督、評鑑、獎懲與路線經營權審議、服務路線營運虧損補貼審議及補貼經費核發、運輸費率審議及相關獎助計畫作業等相關交通政策執行之重要參據。

措施 1-4-5 鼓勵成立客運輔導顧問團隊：市區汽車及公路汽車客運業者主管機關為提升服務品質均定期辦理評鑑制度，並依據各客運業者評鑑成績劃分服務等級。根據上述評鑑結果，本計畫將透過各地方政府及公路總局補助成立企業輔導顧問團，針對市區汽車及公路客運業等評鑑不佳的業者進行巡迴輔導，包括企業診斷、財務管理、人車調度、路線經營以及數據分析等。本輔導顧問團應包括企業顧問、運輸業專家及資訊統計專家，透過本項目之補助與執行，可鼓勵業者改變傳統營運模式，朝企業化角度經營。

措施 1-4-6 協助優化公共運輸營運機構：目前由公營公車處或車船管理處提供市區客運服務者有基隆市、嘉義縣、澎湖縣、金門縣、連江縣、綠島鄉、蘭嶼鄉及琉球鄉等，此類公營機構經營市區客運業常因人事成本較高、服務績效不彰且無額外收益項目等因素，導致虧損補貼遠較一般民營業者大，故本計畫與地方政府合作補助此類機構進行組織精簡或組織轉型，或規劃更有效率之營運方式與財務管理等，期能進一步提升經營效能並減少地方市庫負擔。

方案 1-5：擴大服務面向

本方案重點在於改善偏遠地區公共運輸服務，冀以擴大公共運輸服務對象，可採行之具體措施包括「強化公路公共運輸服務網路連接性」、「辦理服務性路線營運虧損補貼」、「辦理偏遠服務性路線多元評選制度」、「推動新形態需求反應公共運輸服務」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 1-5-1 強化公路公共運輸服務網路連接性：為有效提升公共運輸第一哩或最後一哩之接駁服務及機動力，除新闢接駁路線外，可研議透過車輛共享系統之轉乘補助，擴大公共運輸服務範圍，減少民眾使用公路公共運輸之成本，提升公共運輸運量。基此，對於利用車輛共享系統轉乘公路公共運輸，可研議提供轉乘優惠機制，以鼓勵乘客使用公共運輸工具。

措施 1-5-2 辦理偏遠服務性路線營運虧損補貼：服務性路線或偏遠、離島地區之公路及市區汽車客運，係指需求較少但民眾依賴度較高之路線，具有高度社會福利特性，業者通常無經營意願，倘政府未予適度介入，該等地區基本民行必將受阻；惟維持基本民行為政府責無旁貸之事，基於照顧弱勢族群之政策需要，對於業者經營該等路線所需之營運成本，實應本於大眾運輸補貼辦法由中央與地方政府共同出資維持。

措施 1-5-3 辦理偏遠服務性路線多元評選制度：為減少公路(或市區)客運偏遠路線之營運虧損補貼金額，針對服務性路線每年固定匡列一定預算，並導入競標機制與規則，原則上在相同服務績效要求下能以較低補貼款提供服務之業者將具有優先經營權。

措施 1-5-4 推動新型態需求反應公共運輸服務：在運量固定但不足採用定線、定班方式行駛之路線末端(偏遠地區)，可研議導入新型態需求反應式公共運輸。此新型態營運模式另可考量尖離峰之需求差異，於高需求之尖峰時間採定線、定班方式營運，低需求時間之離峰時間採預約共乘制，另可在主管機關同意下，每班(趟)保有 1 到 2 公里之營運彈性路線或隨招隨停營運方式。對於業者無經營意願之偏遠地區，可研議推動委託經營制度，由中央與地方政府在大眾運輸事業補貼辦法規範下進行合作，並由偏遠地區鄉鎮公所選擇適合當地之服務型態，在準用市區汽車客運業規定方式下由鄉鎮公所自行營運，中央政府分擔部分營運變動成本。

策略二：多元需求整合

方案 2-1：通勤需求整合

本方案重點在於整合區域內旅運需求，善用公共運輸資源改善通勤交通問題，可採行之具體措施包括「整合各型態專車需求」、「整合區域內學生旅運需求」、「擴大辦理公車進校園」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 2-1-1 整合各型態專車需求：為增加企業(包含工業區或科學園區)、社區或醫療院所等特定人口密集族群搭乘公共運輸之意願、減少私人運具使用，以及解決偏遠地區因人口或需求較為分散導致既有公共運輸系統難以提供服務之問題，在地方政府輔導下，提供彈性路線與班次之交通車、社區包車或醫療包車服務，進而使公共運輸市占率及載客量有所增長。

措施 2-1-2 整合區域內學生旅運需求：我國大專院校共計有 156 所，有部分學校具有群聚狀況，學生生活區及旅次起迄應有相似處，為避免資源浪費應可透過整體區域規劃整合區內及區外之公共運輸資源。另區域高中部分也因具有雷同之公共運輸需求型態，故亦可採區域資源整合方式，於特定時間提供特定起迄點之類專車服務。

措施 2-1-3 擴大辦理公車進校園：公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)已透過專案方式，試辦國內約 30 所大專院校公車進校園計畫，該專案執行方式主要係透過新闢路線或既有路線繞駛、延駛等方式，以增加供給滿足各校之公共運輸需求，惟既有路線之設計或新闢路線之規劃是否符合學生需求，將攸關計畫之成敗，爰各地方政府應與學校合作，先瞭解學生公共運輸需求之起迄空間與時間，再以類專車方式，提供公共運輸駛入校園，如此相較於試辦計畫應更能符合學生使用需求，並進一步減少大專院校學生騎乘機車事故件數。

方案 2-2：觀光需求整合

本方案重點在於整合區域內旅運需求，善用公共運輸資源改善觀光交通問題，可採行之具體措施包括「設置臨時性公路公共運輸專用路權」、「規劃區域型觀光接駁巡迴路線」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 2-2-1 設置臨時性公路公共運輸專用路權：為有效轉移私有運具

至公共運輸，並減少公共運輸之旅行時間，提供搭乘民眾更好的服務品質，針對各地方政府轄內舉辦之大型活動、新闢觀光景點或既有熱門景點，可採取申請臨時性公路公共運輸專用路權方式將觀光需求與公共運輸整合，並提供相關補助。

措施 2-2-2 規劃區域型觀光接駁巡迴路線：有別於以往單點觀光遊憩行為，國內觀光型態因道路拓寬及高速公路逐漸完善，使得鄰近的觀光景點已串連成珍珠式觀光型態，例如礁溪、宜蘭及羅東地區等，遊客在此區域內通常會進行多旅次之移動，由於私人運具可及性及移動性較佳，造成此區域每逢連續假期或特定假日時往往交通異常壅塞，嚴重影響遊憩品質。本計畫規劃提供多元的公共運輸服務，以串珍珠(景點)方式研擬符合遊憩需求之路線、班次(距)及收費方式，並可考量管制私人運具進入熱門景點，除能確實達到轉移私有運具至公共運輸外，更能提升遊憩品質。上述執行方式亦可以各觀光飯店為接駁站點，並於路線規劃時將各觀光飯店之區位併入考量，整合提供完善之公共運輸路網，減少各飯店自行租賃接駁車。

方案 2-3：票證票價整合

本方案重點在於透過電子票證整合與票價優惠措施，增進乘客使用電子票證意願，可採行之具體措施包括「補助建置電子票證系統」、「實施公路客運價差補貼與進行運價結構檢討」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 2-3-1 補助建置電子票證系統：公路公共運輸計畫執行以來，已針對一般公路客運、市區客運、臺北及高雄捷運、臺灣鐵路管理局、臺灣航運等各項運具提供多卡通驗票機之補助，使得電子票證之使用範疇更為擴大且成效明顯。本計畫考量已有高比例之民眾使用電子票證，為加速尖峰時間使用電子票證乘客上下各項運具之刷卡時間，鼓勵業者可裝設基本

配置(一部多卡通機)以外之讀卡機並提供補助。

措施 2-3-2 實施公路客運價差補貼與進行運價結構檢討：公路客運路線大多行駛於偏鄉地區，因載客數較少致延人公里數低，因此其票價起跳金額相較都會區市區公車高，若政府結合電子票證系統執行票價補貼措施，可降低民眾搭乘公路客運路線之成本，對於公路客運路線客源之吸引或回流有所助益，可間接降低私人運具使用比例，減少私人運具帶來之社會負面效益。此外，公車基本運價依法須定期檢討，除反映公運計畫相關補助對於營運成本之降低外；亦應思考研析在運價結構中納入轉乘優惠之機制，讓使用者不再認為轉乘是不方便又需多花錢的行為。

策略三：多元資訊整合

方案 3-1：車輛資訊整合

本方案重點在於運用先進科技掌握公車行車資訊，增進公共運輸安全，可採行之具體措施包括「鼓勵成立公車行車控制中心」、「試辦建置先進隨車診斷系統」、「試辦建置智慧行車安全設施」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 3-1-1 鼓勵成立公車行車控制中心：鼓勵客運業者建置行車控制中心，即時監控所屬車輛行車狀況，以利針對異常狀況進行立即處置。對於國道客運業者而言，若行控中心能與訂票資訊平臺連結，有助於業者根據訂票狀況，即時調度車輛進行增班或向主管機關報備行駛區間車，以增進營運效率。行控中心建議設立業者端，並可要求其與公共運輸大數據分析中心進行資訊介接，使地方政府或中央政府充分掌握轄區內公車運行狀況。

措施 3-1-2 試辦建置先進隨車診斷系統：油耗、車輛資訊、零件故障或氣體排放一直是客運營運管理者相當重視的問題，上述各項資訊可以透

過隨車診斷系統(OBD)獲得，惟目前廣被使用之 OBD-I 規格不夠嚴謹，監測線路敏感度偏低，等到發覺車輛故障再進廠維修時，事實上已排除了大量的廢氣或造成車輛嚴重故障。因此，本計畫在隨車診斷系統正式立法通過並列為新車標準配備後，透過各地方政府及公路總局回溯補助既有車輛之隨車診斷系統，類似前期計畫多卡通設備機補助方式，協助各業者全數裝設先進隨車診斷系統(OBD-II)，期能提供更具可靠之各類車輛資訊，供駕駛員第一時間研判車上狀況，同時可作為客運公司或客運業主管機關研擬各項策略之參考。此外，機械式行車紀錄器已被普遍用於日常交通工具中，主要可作為司機差勤、行駛里程、行駛速度及車輛事故鑑定之參考，惟機械式行車紀錄器因肇事時不易研判且以紙張儲存資料容易造假，似已喪失科學數據輔助之功能，故本計畫在行車紀錄器相關法規完備後，可透過各地方政府及公路總局補助各市區及公路客運業者全數更換數位式行車紀錄設備，並使用記憶體儲存，因資料不易造假且較具可靠性，有助於完善管理與監控及提供更精確之行車狀況佐證資料。

措施 3-1-3 試辦建置智慧行車安全設施：為保障駕駛和乘客安全，本計畫在大客車安全輔助設備規範制訂前，試辦補助各公路及市區客運業者加裝主動式縱向防撞系統、車道偏移偵測系統、酒精鎖等安全配備，俾降低公路公共運輸各類車輛之事故發生件數及傷亡人數。在大客車安全輔助設備規範制訂後，亦可補助上述規範制訂前出廠車輛加裝各項智慧行車安全設施。

方案 3-2：場站資訊整合

本方案重點在於完善公共運輸場站之轉乘資訊，俾利打造無縫轉乘環境，可採行之具體措施包括「配合城際運輸到站時刻規劃表」、「提供圖像化動靜態轉乘資訊看板」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 3-2-1 配合城際運輸到站時刻規劃表：為達到時間無縫之轉乘

目標，本計畫以「火車到公車到」為資訊整合重點，並進一步推展至各類運輸場站，例如：國道客運轉運站、機場、渡船頭等，特別是偏遠地區因公共運輸班次有限，更需整合不同運具班表及轉乘資訊以利順利接駁。

措施 3-2-2 提供圖像化動靜態轉乘資訊看板：一個良好的轉乘資訊係具系列性、邏輯性及可逆性的，各項資訊之提供應自使用者下城際運輸(如火車)進入轉運區至搭上地區運輸(例如公路客運或市區公車)為止。其中圖像式轉乘資訊不僅可以表現空間概念，更可避免使用者因不熟悉環境而徒增轉乘時間；另輔以動態式接駁運具到站時間，可讓使用者掌握必須到達轉乘點之時間，以利旅客順利接駁。相反地，當民眾搭乘地區運輸至各城際運輸轉運點時，亦須對其提供連續圖像式轉乘資訊服務(看板)，直至抵達購票窗口為止。

方案 3-3：資訊整合應用

本方案重點在於將先進公共運輸系統所掌握之相關資訊進行加值應用，以精進公共運輸服務，可採行之具體措施包括「強化公路公共運輸動態資訊設備」、「建置公共運輸及觀光整合資訊平臺」、「建置與維運公共運輸數據分析平臺」、「蒐集與共享公共運輸數據資料」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 3-3-1 強化公路公共運輸動態資訊設備：目前大部分縣市均已建置市區公車動態資訊系統，公路總局也建置完成公路客運(含國道客運)之動態資訊系統，除提供各路線各站點公車預估到站時間外，亦可作為稽核班次準點率與異常駕駛行為之依據；惟各系統建置後彼此之介接尚未完善，且查詢工具(如 APP)及平臺也未能一致化。基於此，本計畫短期內將協助未有市區公車動態資訊系統之縣市建置系統(若有需要可考量納入公路總局公路汽車客運動態資訊管理系統平台)，並介接公路客運及其他鄰近縣市之公車動態資訊系統，中期部分則協助開發官方所屬查詢 APP，長期部

分則請地方政府編列相關維護費用，以確保建置之系統能永續發展與運作，提升旅行資訊服務之附加價值。

措施 3-3-2 建置公共運輸及觀光整合資訊平臺：在系統加值與整合部分，可將公共運輸動態資訊系統結合旅遊業者建置訂票、訂房、訂餐、購買特產之觀光旅運資訊平臺，除介接、整合、回饋外，亦應確保此資訊平臺能永續營運。因本項目涉及金流，故應以補助硬體建置、提供資訊介管道及思考永續維運作為主，不包括營運費用及資訊傳輸費用。

措施 3-3-3 建置與維運公共運輸數據分析平臺：隨著公車動態資訊、電子票證及行車資訊系統之完備，系統蒐集數據有必要進一步加以整合彙析，以提供營運業者或主管機關進行路線班次調整、人員車輛排班、駕駛節能與安全之監督及訓練、車輛維修排程等。因此，有必要於業者端、地方主管機關端及中央政府端建置多元交通數據分析平臺，俾能有效利用及分析所蒐集資訊，研提更有效的改善精進對策。其中對於中央政府建置之平臺，為利永續經營，其維運與擴充將併入本計畫實施。

措施 3-3-4 蒐集與共享公共運輸數據資料：本計畫鼓勵各提案單位以「各類資料及服務之電子化、數位化、標準化及行動化」等提出相關計畫，例如將班表、票價、票證、轉乘、鄰近各轉乘點之停車資訊、路線圖資、營運、便民設施資料等透過科技方式傳遞至多元智慧聯網服務之管道(譬如提供線上購票服務 API 讓產業發展電子商務應用服務)。惟申請獲本項補助之提案單位，應依循交通部公共運輸資訊流通開放政策，建立資料格式標準化，以加速公共運輸資訊透通性及可操作性，落實公共運輸資訊之共用共享，活化民間產業加值應用。

策略四：多元方案加值

方案 4-1：票證加值

本方案重點在於對電子票證系統進行加值應用，提高民眾搭乘意願，可採行之具體措施包括「應用電子票證技術強化公車使用誘因」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 4-1-1 應用電子票證技術強化公車使用誘因：鼓勵辦理交通電子票證集點(或稱為累積里程)活動，各縣市可根據地區特性與乘客需求設計不同方案內容，活動方案可以整合各項公共運輸服務，惟仍須以激勵搭乘公路公共運輸為主軸。此電子票證集點活動的好處在於(1)激勵民眾選擇公共運輸並減輕票價負擔；(2)點數累積規則較運價調整更具彈性，可因時、因地、因人進行調整，產生更大效益；(3)相較於直接的價差補貼，集點方式有利於民間企業(如信用卡、超商、餐廳業者)加碼參與此活動，提高集點價值；(4)可透過 APP 方式動態顯示集點數量及其排名，有激勵乘客效果也有助於了解乘客搭乘需求。為辦理上述集點活動可能需要配合進行讀卡設備後端修正與改機工作，因此本計畫除賡續補助建置新一代多卡通驗票設備外，對於仍在使用期限內之既有設備，經調查確認有修正或改機需求者，可編列一次性修改全國多卡通機器判讀程式之經費。

方案 4-2：觀光加值

本方案重點在於規劃整合型觀光旅遊疏運方案，誘導民眾搭乘公共運輸出遊，可採行之具體措施包括「結合觀光休閒開發旅遊套票」、「協助地方策劃大型活動接駁計畫」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 4-2-1 結合觀光休閒開發旅遊套票：在多卡通設備建置普及之際，可參考國外作法發行一日券或多日券方式，方便民眾休假出遊時使用公共運輸串接各景點遊程。此外，為培養公共運輸忠實顧客及增加公共運輸使用量，可透過發行月票、季票、年票、家庭票或團體票方式進行促銷，以培養民眾搭乘公共運輸的習慣。

措施 4-2-2 協助地方策劃大型活動接駁計畫：鼓勵縣市政府可與大型活動主辦單位合作策劃以公共運輸為主之疏運計畫，必要時應搭配公共運輸優先通行與私人運具管制等措施，對於縣市政府辦理此類大型活動公共運輸疏運計畫所需之增班、新闢路線、活動套票等相關經費可視情況給予補助。

策略五：多元資源整合

方案 5-1：中央資源整合

本方案重點在於整合中央相關財務資源，用於推動公共運輸發展，可採行之具體措施包括「研議擴充中央政府可行公運財源」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 5-1-1 研議擴充中央政府可行公運財源：當許多人捨棄私人運具轉為使用公共運輸致交通壅塞獲得改善時，對於持續使用私人運具者亦能因此受益，爰私人運具使用者應有所回饋與貢獻，例如可考量檢討提高汽機車相關稅費，將增加之稅費用以挹注公共運輸發展經費。此外，重大交通建設提撥費、土地開發影響費、空氣污染防治費與其他刻正研議之稅費（例如碳稅或碳交易稅），其經費若用於公運計畫有一定正當性，未來可研議透過跨部會溝通與修法來爭取作為公共運輸發展經費。

方案 5-2：地方資源整合

本方案重點在於整合地方相關財務資源，用於推動公共運輸發展，可採行之具體措施包括「鼓勵地方政府研議籌措穩定公運財源」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 5-2-1 鼓勵地方政府研議籌措穩定公運財源：鼓勵地方政府交通主管機關多方開發可做為公共運輸發展經費之穩定財源，例如成立停車管

理基金，將部分經費作為補助公共運輸之財源。此外，考量公共運輸具有照顧特定民眾(例如老人、身心障礙者與偏鄉地區中低收入戶)需求之社會福利性質，因此可整合部分社福經費挹注於公共運輸發展。

方案 5-3：民間資源整合

本方案重點在於導入民間資源並加以整合，用於推動公共運輸發展，可採行之具體措施包括「資助民間提案辦理公共運輸相關計畫」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 5-3-1 資助民間提案辦理公共運輸相關計畫：對於補助客運業者之提案，未來可考量透過企業認養或企業捐助來導入民間資源，減輕政府財政負擔。此外，本計畫允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，在提案通過審議且民間出資 51%以上之情況下，逕行參與公共運輸相關計畫，以導入民間創意及資金。

策略六：多元協作

方案 6-1：區域協作

本方案重點在於透過跨區域合作推動公共運輸發展，改善區域交通問題，可採行之具體措施包括「區域整合規劃」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 6-1-1 區域整合規劃：鼓勵各縣市打破各自為政框限，對於具共通使用特性或具備整合效益之系統平臺、設備或服務進行區域整合規劃，以節省設備購置與維護費用，或提高成本效益性。

方案 6-2：公私協作

本方案重點在於透過公、私部門之合作推動公共運輸發展，克服政府人力不足問題，可採行之具體措施包括「辦理區域運輸發展研究中心」、「辦

理公運計畫專案管理」、「協助成立公共運輸專責單位」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 6-2-1 辦理區域運輸發展研究中心：賡續補助各區域運輸發展研究中心提升研發與專業能力，並強化各區域運輸發展研究中心與地方政府之合作關係，落實公共運輸理論與實務發展之在地化。

措施 6-2-2 辦理公運計畫專案管理：本部公路總局應比照前期計畫，在本計畫執行過程中設置公運專案辦公室，以利本計畫各項業務之執行與推動。

6-2-3 協助成立公共運輸專責單位：目前尚有部分縣市未設立交通專責單位，而由建設處或工務處負責辦理公共運輸事務，人力及專業略顯不足，由歷年公運計畫之推動經驗來看，未設有交通專責單位之縣市其提案件數及執行效率有改善空間。基此，本計畫短期內，協助未設有交通專責局處之縣市以人力委外方式成立公運專案辦公室(但補助費用應逐年遞減或至少不增加)；專案辦公室成立目的主要係為解決部分縣市相關承辦人力或能力不足之問題，爰聘用人力必須確有需求且具備公共運輸專業知識與技能。中期則鼓勵未設有交通專責單位之縣市應成立交通專責單位。

方案 6-3：異業協作

本方案重點在於透過跨運具或跨業別之合作推動公共運輸發展，提高執行成效，可採行之具體措施包括「鼓勵公共運輸異業結盟進行整合與行銷」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 6-3-1 鼓勵公共運輸異業結盟進行整合與行銷：公共運輸之範疇包含公路、軌道、航空及船舶運輸等，為完善公路公共運輸與其他公共運具之轉乘介面，增進民眾使用公共運輸之意願，本計畫鼓勵公路公共運輸業者與其他公共運輸業者共同合作進行設備與服務整合或進行共同行銷。

此外，由於旅運活動只是民眾活動過程的一個環節，因此本計畫亦鼓勵政府部門或民間業者，整合公路公共運輸與其他公共運輸票證、住宿、餐飲、購物等服務開發旅遊套票或規劃其他便利乘客之異業結盟合作方案。

策略七：多元行銷

方案 7-1：體驗行銷

本方案重點在於透過體驗搭乘方式培養民眾搭乘公共運輸之習慣，可採行之具體措施包括「辦理公共運輸體驗及習慣養成計畫」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 7-1-1 辦理公共運輸體驗及習慣養成計畫：本計畫補助辦理學童(生)進行以搭乘公車為主之公共運輸體驗活動，結合學童(生)戶外教學課程及各縣市舉辦之活動，帶領學童(生)實際體驗公共運輸的舒適便利，並學習如何有效率地搭乘公共運輸，藉以培養其搭乘公共運輸之能力與習慣，進而透過學童(生)之影響力，帶動其家長多搭乘公車，使更多民眾樂於使用較具安全、環保之公共運輸系統，減少對於私人運具之依賴。另鼓勵中央與地方公教機構及企業團體辦理常態定期之不開車日活動或公車體驗日活動，讓平常沒有使用公共運輸者有機會感受到公共運輸服務品質及方便性之改善狀況；亦可考量將公共運輸使用狀況，納入個人年度績效考核之參考，以鼓勵搭乘公共運輸。

方案 7-2：特色行銷

本方案重點在於透過辦理各種有特色之活動推動公共運輸發展，可採行之具體措施包括「設立特色候車設施」、「辦理公路客運十大精彩路線」、「辦理公共運輸路線創新規劃競賽」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 7-2-1 設立特色候車設施：候車設施具有可提供公車路線與停車站

資訊、行車時刻、公車預估到站時間、轉乘資訊、方向指南、周邊地標訊息等功能，使乘客享有較佳候車環境及服務品質。歷來公運計畫多根據行經路線數、班次數建置候車亭、獨立式智慧站牌、靜態集中式站牌及傳統站牌，本計畫除廣續辦理上述候車設施之興建與改善外，另考量透過教育部美感教育中長程計畫，針對各城市風貌建置所屬在地候車設施(例如宜蘭縣案例)，甚至可根據幹線公車或快速公車之標誌或顏色設立各類候車設施(例如臺南市案例)，使民眾容易有感於公車服務品質之進化。

措施 7-2-2 辦理公路客運十大精彩路線：本部公路總局每年度均邀請客運業者集思廣益，蒐羅客運業者菁華路線，並結合地方政府、商家及其他公共運業者，提出具吸引力的行銷方案，透過民眾票選出每年度 10 大精彩路線，落實「業者期約、民眾票選、共同實現」的活動精神。

措施 7-2-3 辦理公共運輸路線創新規劃競賽：延續辦理大專院校公共運輸路線創新規劃競賽，以「自己的公車，自己做」為口號，結合年輕學子的創新意見，規劃可行的公車路線；另辦理公共運輸營運型態之規劃競賽，包括創新營運型態、車輛派遣服務、車輛與乘客媒合服務等系統，提供客運業者創新改革之方向。

方案 7-3：媒體行銷

本方案重點在於透過媒體進行發展公共運輸之政策行銷，可採行之具體措施包括「固定辦理公共運輸服務滿意度調查」、「進行各縣市公路公共運輸力指標評比」及其他相關措施，進一步說明如下。

措施 7-3-1 固定辦理公共運輸服務滿意度調查：辦理公共運輸服務滿意度調查掌握民意，並透過媒體定期將本計畫辦理成效向民眾發布，以增進民眾對於政府提升公共運輸服務品質之瞭解，誘發民眾搭乘公共運輸之意願。

措施 7-3-2 進行各縣市公路公共運輸力指標評比：對各縣市之公共運輸發展狀況進行調查評比，並將結果以適當方式發布，以提高各縣市首長對公共運輸發展之重視度。

三、執行步驟(方法)與分工

(一) 績效導向執行方式

績效導向之獎勵機制最早被應用於改良虧損補貼制度之缺點，其主要係透過績效合約 (Performance-based contract) 訂定獎勵門檻，再依績效指標達成情形核定獎勵額度。在過去公運計畫執行時，曾透過此方式獎勵各地方政府以更為靈活之行銷方式達成每年成長 5% 運量之績效，有不錯之成效。基此，本計畫將以績效獎勵之精神，請各縣市政府研提當年度申請計畫及(1+3)年中程計畫，當年度執行計畫需在有助於達成本計畫績效指標值之前提下，研擬各項行動方案，透過規劃多年期之執行內容，不僅可以增進計畫執行效率，更能提高資源投入之成效。各地方政府對於達成本計畫績效指標值之貢獻度，將作為後續年度其可獲得補助額度多寡之衡量指標。績效導向式提案內容執行理念如圖 8 所示。

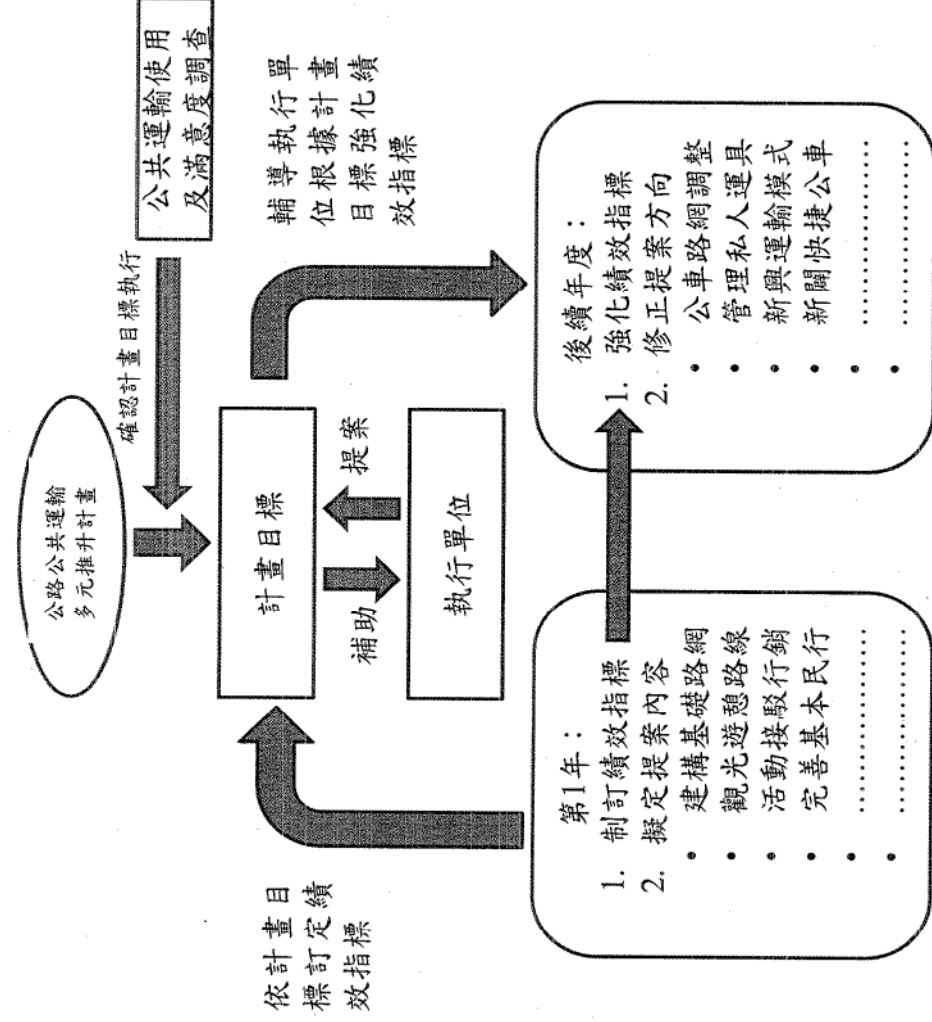


圖 8 績效導向式提案內容執行理念示意圖

1. 目標宣告與績效查核

公運計畫之執行除設定計畫執行之主要績效目標外，並須進一步據以設定各年期之「階段性目標」，以利形成策略地圖 (Strategic Roadmap)，作為逐年檢核調整之用。另外，針對地方政府績效目標達成狀況與查核部分，除由本部相關單位不定期至各地區進行訪視外，也將專案委託專業研究團隊或本部獎補助成立的六大區域運輸發展研究中心進行調查稽核，以示公允。對於未能順利達成績效目標者，將作為各區域運輸發展研究中心之重點輔導對象，該地方政府後續年度補助經費亦將予以核減或要求其調整計畫內容。

2. 導入創造自償利益概念

行政院於 101 年核定「跨域增值公共建設財務規劃方案」，基此，本計畫於審議各提案計畫時將把提案計畫自償率與地方政府前一年度創造之自償利益納入評量。各提案單位須根據計畫內容評估是否具有自償效益，針對自償率較高者，將加速審議優先補助；此外，本計畫執行第 2 年起，將視地方政府前一年度創造之自償金額多寡決定後續年度計畫補助款金額。因此在導入創造自償利益概念下，提案申請本計畫補助之執行單位，必須努力思考如何創造提案計畫之自償利益。

3.(1+3)年中程計畫補助準則

(1+3)年中程計畫之補助標準係依績效合約訂定補助門檻，在申請計畫之第 1 年將要求各提案單位在有助於達成本計畫績效指標值之前提下，擬定分年推動策略及行動方案並評估提案計畫自償率，提案計畫審議通過後再依行動方案之補助標準向本計畫分年申請補助金額，每年度執行過程或執行完畢後，本計畫將視績效目標達成程度、所創造之自償金額核定下一年度之補助金額，以確實將預算投入與計畫績效進行連結，補助準則流程如圖 9 所示。

公路公共運輸多元推升計畫

提案單位

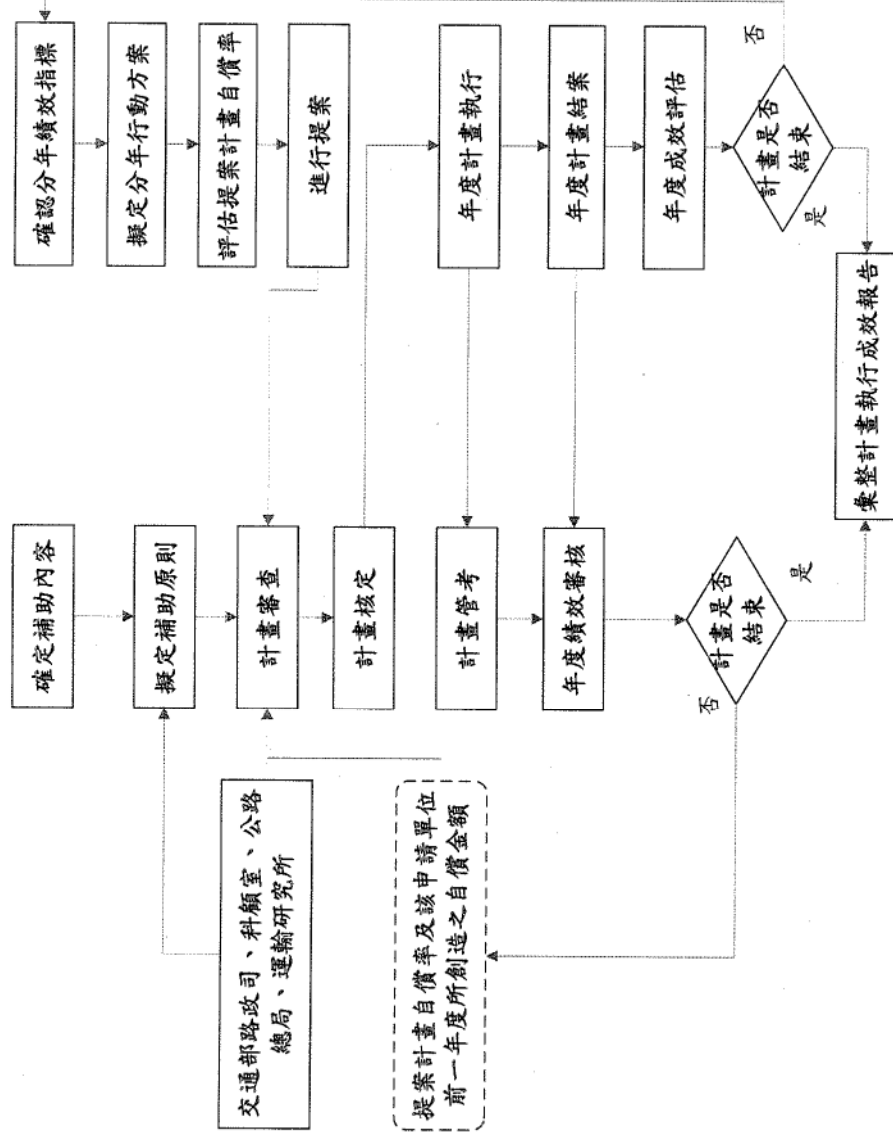


圖 9 (1+3)年中程計畫補助準則流程圖

(二) 提案及補助方式

經過 6 年公運計畫之執行，各執行單位自提案、備查、請款及核銷等各流程均已具有標準作業程序與辦理模式，本部相關單位(路政司、運輸研究所及公路總局)也與各地方政府共同分擔責任。但基於地方自治精神，本期計畫應協助地方政府扮演更重要、更積極的主政角色，以落實權責合一精神。基此，在本期計畫中，本部將依據上述績效合約補助與輔導地方政府執行各項公運計畫內容，中央政府根據績效達成率核定(撥)補助款，至經費之運用範疇除與績效合約內容勾稽外，其餘均由各地方政府依據辦理內容

之憑證核銷，計畫年度執行完畢後，則依經費勻支表併績效達成率向補助單位請款，此外各年度辦理內容亦由各執行單位接受審計單位之查核。

在上述辦理精神下，本計畫參考國外公共運輸相關補助方式、過去執行經驗、經濟部科技專案資源、政府機構與民間團體合作模式，規劃下列3種提案補助方式：

1.既有補助方式

以往公運計畫之補助及提案方式均由本部公路總局依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」，訂定地方政府申請公路公共運輸計畫之補助申請的作業程序，包含提案階段、申請階段、審查階段、核定階段等，供各縣市政府作為辦理「公路公共運輸需求計畫」之依據。各直轄市及縣(市)政府或各區監理所則根據各年提案原則提出符合當地需求之補助項目，採分年度分案件類別之方式申請補助。公運計畫迄今已執行完成6個計畫年度，核定計畫數量也從99年度的65件大幅成長至104年度的282件，顯見各提案單位已漸漸能熟悉既有補助方式，也能透過既有補助方式填補轄區內各項公共運輸服務缺口。

提案內容若屬於維持基本民行需求計畫(例如營運虧損補貼)，或屬於配合交通部重點政策推動計畫但與本計畫績效指標較無直接對應關係者(例如無障礙計程車購車補助)，可採取此既有補助方式申請經費，其餘提案則需採取績效獎勵方式申請經費。本部對地方政府此類補助案件之核定(撥)補助金額無須與該縣市政府績效指標達成率勾稽，惟各主管機關對於所轄客運路線營運虧損補貼金額之審議仍會依其所訂營運虧損補貼作業規定衡量該

路線之載客率、營運稽核狀況、業者評鑑成績等因素核算該路線可得之補貼款。另為符合本計畫創造自償利益之概念，各提案單位在提案計畫書中須一併分析提案受益範圍並評估提案計畫自償率。除在審議提案計畫時將提案計畫自償率列為審查項目外，縣市政府前一年度創造之自償金額也將影響其獲得補助之金額。本提案補助方式執行流程如圖 10 所示。

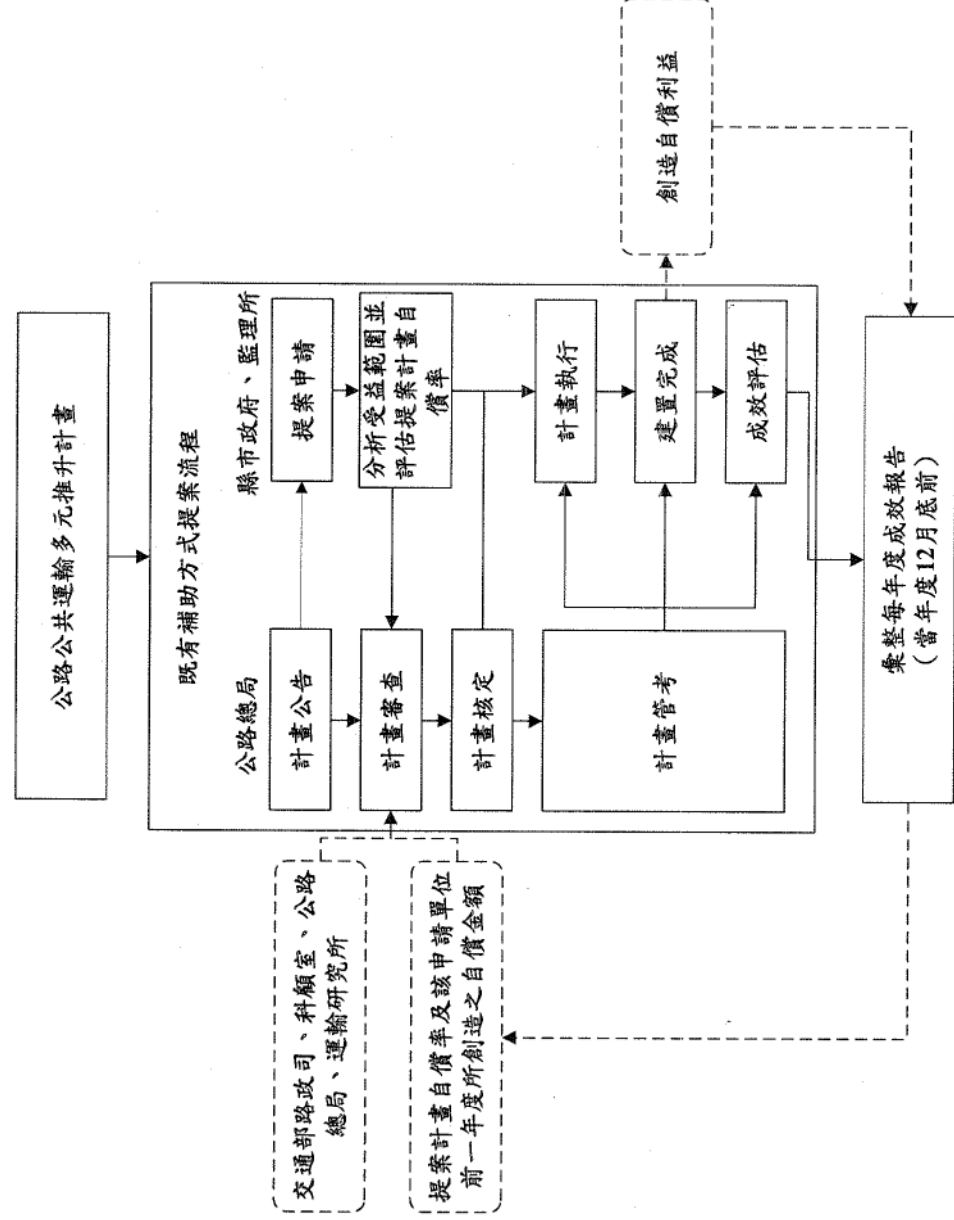


圖 10 既有補助方式執行流程圖

2. 績效獎勵方式

過去各縣市政府於提案時，大多採單一年度單一項目方式規劃，不僅造成提案計畫推動時需分年度編列預算及墊付，更因各項目係單獨執行，無法與其他類型計畫或其他年度計畫整合以發

揮綜效。此外，民國 103 年起透過「績效獎勵計畫」之執行，使中央與地方公共運輸推動方向更趨一致，也保留地方提案計畫之運用彈性，頗受各執行單位推崇，參與提案之直轄市公車載客量均有大幅成長，顯示以績效導向為基礎之推動策略，能充分發揮目標一致、全面整合以及靈活運用之特性，值得進一步加以擴大推廣。基此，本計畫在績效導向及(1+3)中程計畫之執行策略下，鼓勵各縣市政府提出跨年度整合型計畫，在有助於達成本計畫績效指標值之前提下，擬定分年推動策略及行動方案申請本計畫之補助。

提案單位可在有助達成本計畫績效指標值之目標下，研提各項配套行動方案，例如：為提高市區無障礙公車比例(人本指標)及公路公共運輸載客量(效能指標)，可提出整合汰換地板車輛、無障礙候車設施、無障礙乘車空間或機車退出騎樓...等包裹式提案內容，輔以上述提案計畫自償率評估內容提出申請。本提案補助方式執行流程如圖 11 所示，本方式之補助比例將依據執行單位績效指標達成率、前一年度所創造之自償金額等來核定。

此外，由行政院原住民族委員會定義之 30 個山地原住民地區(簡稱原民鄉)，可以作為本提案方式之提案單位，提案項目應以完善區內基本民行為主，採取鄉鎮小巴、DRTS 營運模式或多元分享之營運模式運作。

另為導入區域發展概念，本計畫鼓勵鄰近之地方政府或區監理所共同合作提案，進一步提出整合公共運輸路廊與周邊廊帶發展的區域協作示範計畫，以符合民眾一日生活圈之旅運需求並進一步消弭鄰近區域公路公共運輸發展程度不一之狀況。

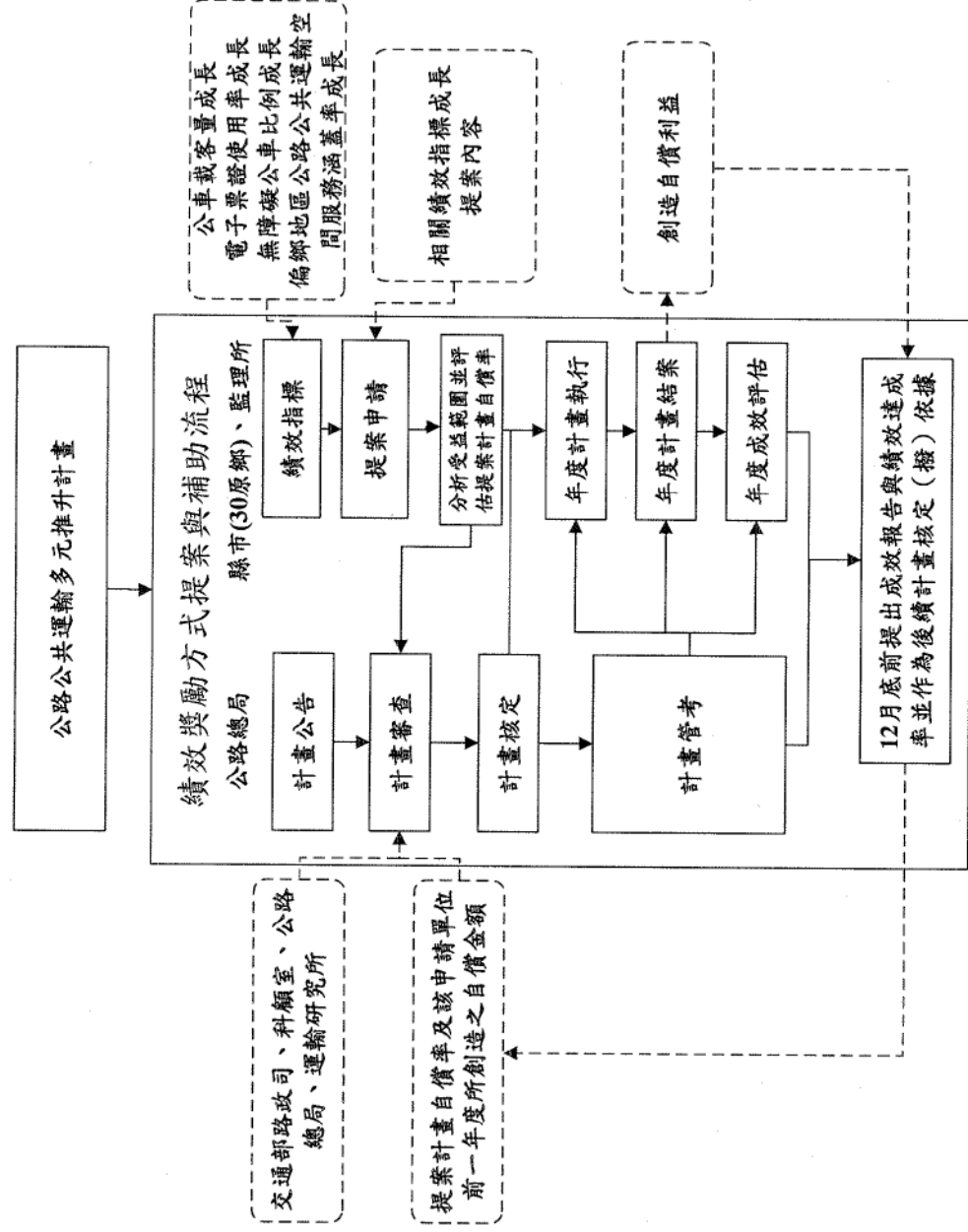


圖 11 績效獎勵方式執行流程圖

3. 跨域協作方式

前期計畫僅能接受各縣市政府及交通部所屬單位依據提案原則申請補助。為能廣納各方創見並提升提案品質，本計畫提出跨域協作之提案及補助方式，鼓勵本部補助成立之 6 個區域運輸發展研究中心，結合地方政府、法人或企業共同提案。此一方式可結合民間創意與資源，共同推動公共運輸發展，擴大本計畫之推動成效。

有關區域整合規劃案件，6 個區域運輸發展研究中心可協助地方政府規劃方案構想，規劃過程中須密切與該區域相關縣市充

分溝通取得共識後方才協助提案，以確保該區域相關縣市共同合作進行整合之意願，至於計畫執行時如何分工及經費分擔問題，應由該區域相關縣市透過首長聯合會議進行協商。

本補助與提案方式首先由本部擬訂「跨域協作提案原則」，並在有助達成計畫績效指標值之前提下，募集6個區域運輸發展研究中心之提案構想，其提案計畫應一併分析受益範圍並評估提案計畫自償率，同時說明計畫所需經費及願意出資比例，俾供審議。為避免球員兼裁判之疑慮，本部將就各項提案內容，邀集其他產、官、學界之專家學者召開評選會議，評選出適合補助之提案內容。通過審議之提案，若為合作提案之民間業者願意出資計畫經費51%以上者，則可逕行交由其執行該計畫，以導入民間創意及資金，至於其所需之補助經費(不超過計畫經費49%，且有補助金額上限之規範)，則分期視計畫執行成效核撥。其他提案則依據提案性質指派辦理單位(例如：屬全國性事務者，若與研究發展有關可由本部運輸研究所辦理、與科技應用有關可由本部科技顧問室辦理；屬地方性事務者，則由當地地方政府辦理並負擔其應具備之自籌款)。受指派辦理之單位再進一步依專家學者評選會議核定內容，輔以自身需求與專業見解擬研招標文件，循政府採購法規範內容進行公告招商，參與競標之執行單位可以是區域運輸發展研究中心、法人、企業、學校等。本提案補助方式執行流程如圖12所示。

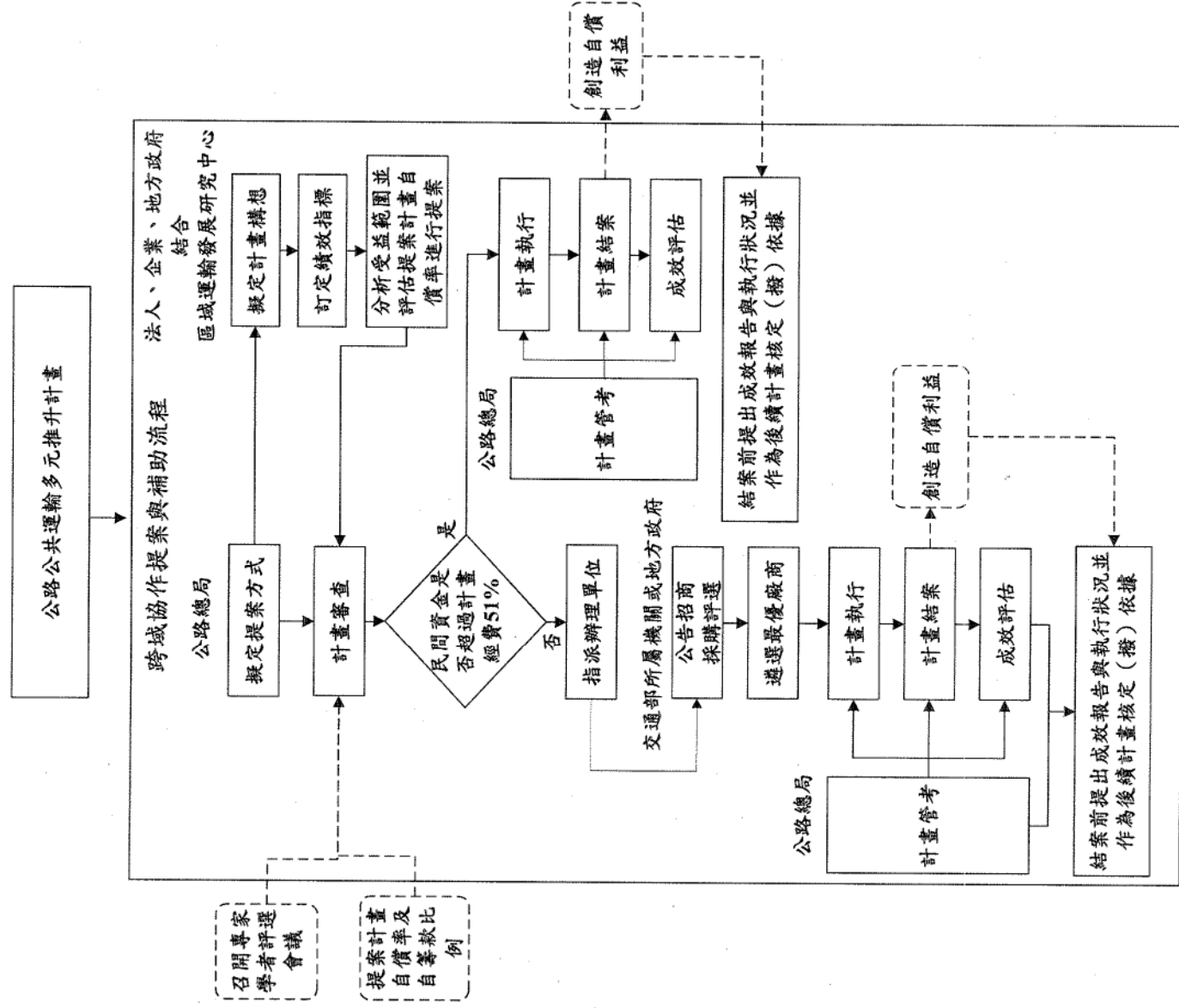


圖 12 跨域協作方式執行流程圖

(三) 機制調整構想

本計畫希望透過更加開放、更具彈性之機制，讓更多好的構想可以產生與執行，因此在相關機制上有所調整，希望能解決過去執行面所遭遇之問題，並因應未來產業發展趨勢之需求。茲將

機制調整構想彙整如表 5 所示，以下逐項說明相關機制調整緣由及具體作法。

表 5 本計畫機制調整構想

機制項目	過去作法	未來作法
提案單位	縣市政府	縣市政府 30 原民鄉 區域中心
提案方式	一案一申請	一案一申請 多案一申請
審核要項	自籌率	自籌率與自償率
核定方式	固定金額核定為主	績效導向核定為主
執行方式	一年期計畫：逐年審查/ 補助	一年期計畫：逐年審查/補助 多年期計畫：第 1 年審查， 逐年補助
自籌比率	各縣市最低自籌款比率 相同	依據各縣市財力分級訂定不 同最低自籌款比率
經費比重	資本門為主	經費並重
核銷內容	從嚴認定	放寬認定

1. 提案單位

前期計畫申請補助對象除交通部所屬機關外，僅限各縣市政府，而部分地方政府因人力不足很少提案或無法提出完整之公運發展方案，為廣納各方創見並提升提案品質，本計畫允許本部補助成立之 6 個區域運輸發展研究中心可採取「跨域協作方式」結合地方政府、法人或企業共同提案。

另前期計畫執行過程中亦發現有部分地方政府因政治立場不同或因財政狀況因素，並未確實將鄉鎮區公所之需求納入提案，另考量縣市政府對於偏鄉地區交通需求掌握程度往往不如當地鄉鎮區公所，爰本計畫初步開放 30 個原民鄉公所可採取「績效獎勵方式」提案申請補助。倘此作法運作順暢，未來可檢討是否開

放其他鄉鎮區公所亦可提案申請補助。

2.提案方式

前期計畫採取一案一申請之提案方式，使得各提案之間無法整合發揮綜效，也增加提案作業量及提案審議時間，爰本計畫除仍維持現行一案一申請之提案方式外，更鼓勵提案單位根據績效指標現況設定達成目標值後，將各項行動方案計畫整併為一個申請案，並編列相對應之自籌款向本計畫提出申請補助，另也可提出中程跨年度大型整體性計畫，分期執行。

3.審核要項

前期計畫在審查地方政府之提案時，有將地方政府自籌款比率列為審核要項，意即在預算資源有限下，同一類申請項目之核定順序會依照各地方政府提出相對應之配合款比率高低進行排序，俾加強地方政府推動公共運輸發展之決心。本計畫則進一步增加自償率之審核要項，於核定補助各類計畫時，將一併考量提案單位之自籌款比率與提案計畫自償率(如提案單位為地方政府則會再考量前一年度其執行公運計畫所創造之自償金額)，即在預算資源有限下，將優先補助自籌率較規定要求更高者、提案計畫自償率較高者以及前一年度執行公運計畫所創造之自償金額較多者。

4.核定方式

除了維持基本民行需求之計畫(例如營運虧損補貼)，或屬於配合交通部重點政策推動計畫但與運量提升較無直接對應關係者(例如無障礙計程車購補助)之外，其餘提案之核定(撥)補助金

額均須依據該縣市績效指標達成率來核定，以增進計畫執行成效。

5. 執行方式

過去各縣市政府於提案時，大多採單一年度單一項目方式規劃，不僅造成提案計畫推動時需分年度編列預算並處理墊付事宜，更因各項目係單獨執行較無延續性且無法與其他年度或類型計畫整合以發揮綜效。考量有部分大型建置案或整體性計畫需跨年度、跨系統及跨區域始能發揮整體效能，爰本計畫亦允許研提多年期計畫之執行方式，提案單位對於申請計畫除提出整體規劃方向外，亦須擬訂未來年期之行動方案併予審查，通過審查後，再依補助標準逐年撥款。

6. 自籌比率

除了營運虧損路線補貼款直轄市至少分擔 2/3，其餘縣市至少分擔 1/2 外，前期計畫規定各提案單位之每一案件自籌金額比率一律均應達 10% 以上，並未考量地方政府財政差異性。由於部分縣市因財政狀況不佳自籌款有限，爰提案數量較少，以致無法獲得較多補助經費，因此前期計畫補助地方政府經費有資源比較集中於直轄市之狀況。此外，行政院核定前期計畫時曾要求本部檢討提高地方配合款，因此本計畫擬參照行政院主計總處公布之「各直轄市及縣(市)政府財力分級」，依財力等級設定不同之最低自籌款比率，俾將區域衡平性納入資源分配機制。地方政府各財力等級之自籌款比率如表 6 所示，在此機制下，多數縣市政府自籌款比率將較以往提高，但對於財政條件極不理想之縣市，其須負擔之自籌款比率將較以往減低，期望能藉此提高其參與提案推

動公共運輸發展之意願。

表 6 地方政府各財力等級之自籌款比率

財力分級	地方政府自籌款比率
第 1 級	至少 50%
第 2 級	至少 25%
第 3 級	至少 15%
第 4 級	至少 10%
第 5 級	至少 5%

註 1：30 個原民鄉公所若提案，其自籌款比率照財力分級第 5 級者。

註 2：若屬跨縣市區域整合提案，其自籌款比率為至少 10% 以上。

7. 經費比重

根據民國 103-105 年「公路公共運輸提昇計畫」之經費編列組成，經常門為 71.93 億元、資本門為 60.95 億元，惟如扣除經常門之基本需求(公路及市區客運營運運虧補貼)35.28 億元，剩餘經常門預算為 36.65 億元，約為資本門之 60%。由於前期計畫主要以補助建置相關基礎設施及硬體設備為主以做好「築底固本」工作，因此以資本門經費為主尚稱合適；但在基礎設施及硬體設備已逐漸完備後，未來重點在於做好「衝量拔尖」工作，相關行動方案較需要的是經常門費用，因此本計畫在經費編列上將加重經常門之比例，以符合實際需要。

8. 核銷內容

公運計畫相關提案所需執行經費除主體建置經費外，另包含其他軟硬體額外費用，前期計畫本部公路總局所訂「公路公共運輸提昇計畫補助經費核撥處理原則」對於執行提案之契約金額中屬於上述其他軟硬體額外費用係規定不得認列為補助項目，因此地方政府除需負擔主體建設經費至少 10% 之自籌款外，尚需負擔

其他額外費用，此外，補助經費應用上也受到較多限制，致影響部分地方政府之申請意願，爰本計畫將考量放寬經費核銷之認列方式，對於補助原則、項目及範圍保留更大之彈性。

陸、 期程與資源需求

一、 計畫期程

本計畫以民國 106-109 年合計 4 年為計畫期程。

二、 所需資源說明

本計畫所需資源為執行經費，4 年共需中央公務預算支應新臺幣 150 億元。

本計畫強化公車經營體質與提升公車服務品質係為了培養民眾使用公共運輸習慣，避免縣市政府期望興建捷運系統但捷運通車後卻出現使用量無法如預期呈現之問題，造成龐大營運虧損。本計畫經費規模約每年 40 億元，而捷運 1 公里造價則約需 50-60 億元，因公路公共運輸服務更具彈性與靈活性，受益民眾更多且遍及全國各地方，可發揮更大效益，以滿足更多民眾之需求。

三、 經費來源及計算基準

本計畫經費新臺幣 150 億元來源為中央公務預算。此外，地方政府另需自行負擔部分經費，其中市區客運偏遠路線之營運虧損補貼款直轄市至少分擔 2/3，其餘縣市至少分擔 1/2；其他提案計畫之自籌款比率係參照行政院主計總處「各直轄市及縣(市)政府財力分級」依財力等級設定不同標準，其中財力等級屬第 1 級者須自籌至少 50%之經費、第 2 級者須自籌至少 25%之經費、第 3 級者須自籌至少 15%之經費、第 4

級者須自籌至少 10% 之經費、第 5 級者須自籌至少 5% 之經費。估計本計畫執行期間地方政府將自行負擔新臺幣 29.4 億元之市區客運偏遠服務路線營運虧損補貼款，其他提案計畫之自籌款則約新臺幣 10.6 億元。

另為利本計畫後續執行，有關本計畫內容之滾動檢討調增、減部分，除涉及計畫整體經費增加或重大政策之變更，需陳報行政院核定者外，其餘事項之核處，建議由本部自行依權責核處。

四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形

本計畫各年度經費需求如表 7 所示，其中由中央公務預算支應新臺幣 150 億元。

本計畫之經費用途除了辦理偏遠路線營運虧損補貼之外，區分 7 大策略 22 項行動方案，表 8 說明本計畫 7 項執行策略之各項行動方案所需中央公務預算之概估金額與該行動方案之具體措施內容。屬於資本門經費用途者主要為推動車輛及場站之優質化，屬於經常門經費用途者主要為引進多元服務方式，並利用資訊科技、數位化票證及行銷等方式整合各類乘客旅運需求，以及藉由優惠措施鼓勵轉乘，擴大公共運具服務範圍，提升民眾搭乘公車之意願。上述 7 項執行策略經費需求經概估經常門與資本門比例約為 1:1。

依「政府公共設計畫先期作業實施要點」規定，為因應國家政事發展重點所需，得放寬個案計畫經費門比例之限制，經常門經費總額仍應以不超過當年度公共設計畫總經費 10% 為限。查本部主管 106 年度公共建設預算目前距 10% 經常門上限尚有空間，故不至超過年度公共設計畫總經費 10%。

表 7 本計畫各執行策略分年經費需求

(單位：新臺幣億元)

類別	執行策略	執行年度				4 年合計
		106 年	107 年	108 年	109 年	
中央 公務 預算	公路客運及市區客運 遠路線營運虧損補貼	12.0	12.0	11.0	11.0	46.0
	策略一：多元服務供給	12.6	11.4	10.5	10.2	44.7
	策略二：多元需求整合	5.4	4.9	4.3	3.6	18.2
	策略三：多元資訊整合	3.0	3.5	4.2	3.2	13.9
	策略四：多元方案加值	3.7	3.0	2.6	2.4	11.7
	策略五：多元資源籌措	0.1	0.2	0.2	0.2	0.7
	策略六：多元協作	1.7	1.2	1.2	1.2	5.3
	策略七：多元行銷	2.0	2.3	2.5	2.7	9.5
	經費合計	40.5	38.5	36.5	34.5	150.0
地方 政府 自籌	市區客運偏遠路線營運 虧損補貼	7.7	7.7	7.0	7.0	29.4
	各執行策略 ^註	2.3	2.3	3.0	3.0	10.6
	經費合計	10.0	10.0	10.0	10.0	40.0

註：僅推估地方政府向本計畫提案之最低自籌款金額，不包含由其全額負擔自主推動計畫之金額。

表 8 本計畫執行策略之各項行動方案所需中央公務預算概估與具體措施
(單位：新臺幣億元)

執行策略與行動方案	執行年度					具體措施
	106年	107年	108年	109年	合計	
偏遠路線營運虧損補貼	12.0	12.0	11.0	11.0	46.0	
策略一：多元服務供給	12.6	11.4	10.5	10.2	44.7	
行動方案 1-1 多元車輛服務	7.3	5.7	4.9	4.9	22.8	鼓勵使用綠色車輛、鼓勵使用無障礙車輛、因地制宜選擇車種、建置車內友善環境、推動車輛汰舊換新及其他相關措施
行動方案 1-2 多元場站服務	0.9	0.7	0.6	0.2	2.4	推動場站無障礙化、推動轉運場站建置、改善公共運輸場站周邊接駁環境及其他相關措施
行動方案 1-3 多元營運方式	2.3	2.1	2.3	2.2	8.9	設置公車專用與優先設施、闢駛快速直線公車路線、設立幹線公共運輸發展、改善幹線轉乘收費機制、整合優化幹線班次班距、提供夜間公車服務、協助完善觀光路線營運計畫及其他相關措施
行動方案 1-4 優化公運業者	1.6	2.4	2.2	2.4	8.6	辦理安全、品質及環保認證機制、獎勵優良駕駛暨觀摩活動、研議推動各項績效獎勵制度、定期實施客運營運服務評鑑制度、鼓勵成立客運輔導顧問團隊、協助優化公共運輸營運機構及其他相關措施
行動方案 1-5 擴大服務面向	0.5	0.5	0.5	0.5	2.0	強化公路公共運輸服務網路連接性、辦理偏遠服務性路線營運虧損補貼、辦理偏遠服務性路線多元評選制度、推動新型態需求反應公共運輸服務及其他相關措施

表 8 本計畫執行策略之各項行動方案所需中央公務預算概估與具體措施(續 1)
(單位：新臺幣億元)

執行策略與行動方案	執行年度				合計	具體措施
	106年	107年	108年	109年		
策略二：多元需求整合	5.4	4.9	4.3	3.6	18.2	
行動方案 2-1 通勤需求整合	0.6	0.6	0.5	0.5	2.2	整合各型專車需求、整合區域內學生旅運需求、擴大辦理公車進校園及其他相關措施
行動方案 2-2 觀光需求整合	0.8	0.8	0.8	0.6	3.0	設置臨時性公路公共運輸專用路權、規劃區域型觀光接駁巡迴路線及其他相關措施
行動方案 2-3 票證票價整合	4.0	3.5	3.0	2.5	13.0	補助建置電子票證系統、實施公路客運價差補貼與其他相關措施
策略三：多元資訊整合	3.0	3.5	4.2	3.2	13.9	
行動方案 3-1 車輛資訊整合	1.7	1.5	2.9	1.9	8.0	鼓勵成立公車行車控制中心、試辦建置先進隨車診斷系統、試辦建置智慧行車安全設施及其他相關措施
行動方案 3-2 場站資訊整合	0.8	0.8	0.8	0.8	3.2	配合城際運輸到站時刻規劃班表、提供圖像化動態轉乘資訊看板及其他相關措施
行動方案 3-3 資訊整合運用	0.5	1.2	0.5	0.5	2.7	強化公路公共運輸動態資訊設備、建置公共運輸及觀光整合資訊平臺、建置與維運公共運輸數據分析平臺、蒐集與共享公共運輸數據資料及其他相關措施
策略四：多元方案加值	3.7	3.0	2.6	2.4	11.7	
行動方案 4-1 票證加值	3.0	1.9	1.5	1.5	7.9	應用電子票證技術強化公車使用誘因及其他相關措施
行動方案 4-2 觀光加值	0.7	1.1	1.1	0.9	3.8	結合觀光休閒開發旅遊套票、協助地方策劃大型活動接駁計畫及其他相關措施

表 8 本計畫執行策略之各項行動方案所需中央公務預算概估與具體措施(續 2)
(單位：新臺幣億元)

執行策略與行動方案	執行年度				合計	具體措施
	106年	107年	108年	109年		
策略五：多元資源整合	0.1	0.2	0.2	0.2	0.7	
行動方案 5-1 中央資源整合	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	研議擴充中央政府可行公運財源及其他相關措施
行動方案 5-2 地方資源整合	0.0	0.1	0.0	0.1	0.2	鼓勵地方政府研議籌措穩定公運財源及其他相關措施
行動方案 5-3 民間資源整合	0.1	0.1	0.1	0.1	0.4	資助民間提案辦理公共運輸相關計畫及其他相關措施
策略六：多元協作	1.7	1.2	1.2	1.2	5.3	
行動方案 6-1 區域協作	1.0	0.7	0.7	0.7	3.1	區域整合規劃及其他相關措施
行動方案 6-2 公私協作	0.6	0.4	0.4	0.4	1.8	辦理區域運輸發展研究中心、辦理公運計畫專案管理、協助成立公共運輸專責單位及其他相關措施
行動方案 6-3 異業協作	0.1	0.1	0.1	0.1	0.4	鼓勵公共運輸異業結盟進行整合與行銷及其他相關措施
策略七：多元行銷	2.0	2.3	2.5	2.7	9.5	
行動方案 7-1 體驗行銷	0.4	0.7	0.7	0.8	2.6	辦理公共運輸體驗及習慣養成計畫及其他相關措施
行動方案 7-2 特色行銷	1.5	1.5	1.5	1.6	6.1	設立特色候車設施、辦理公路客運十大精彩路線、辦理公共運輸路線創新規劃競賽及其他相關措施
行動方案 7-3 媒體行銷	0.1	0.1	0.3	0.3	0.8	固定辦理公共運輸服務滿意度調查、進行各縣市公路公共運輸力指標評比及其他相關措施
經費合計	40.5	38.5	36.5	34.5	150.0	

註：具體措施及分項經費將視當年度實際需求酌作調整，爰本計畫內容之滾動檢討調增、減部分，除涉及計畫整體經費增加或重大政策之變更，需陳報行政院核定者外，其餘事項之核處，建議由本部自行依權責核處。

柒、預期效果及影響

本計畫之預期效果及影響歸納如次，包括量化效益與質化效益項目。

- 一、提高偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率：透過本計畫足額補貼偏鄉地區營運虧損路線維持服務性路線一條不減，並推動需求反應式公共運輸或多元分享運輸模式，將部分現有定線定班運輸服務予以轉型，填補偏鄉地區公路公共運輸服務缺口，使偏鄉地區多數家戶可在合理步行距離內使用公路公共運輸，改善偏鄉地區民行便利性，以拉近城鄉發展差距。
- 二、增加公路公共運輸載客量：透過本計畫各項創新行動方案，建構優質公共運輸服務，增進民眾搭乘公共運輸意願，並採取績效獎勵之機制推行各項衝量措施，促進公共運輸載客量之增長。
- 三、提高電子票證使用比率：透過本計畫電子票證整合與票價優惠措施，增進乘客使用電子票證意願，並應用電子票證技術強化公車使用誘因，同時藉由分析電子票證資料掌握民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，增進運輸服務供給與民眾旅運需求之契合度。
- 四、提高市區無障礙公車比例：前期公運計畫之執行已增加市區低地板車輛數，本計畫進一步將補助購置低地板車輛擴大至無障礙公車，希望整體性地精進無障礙公共運輸環境，以落實「身心障礙者權益保障法」第53條規定及因應高齡化社會之需。
- 五、促進發展公共運輸之碳排放減量值：運輸部門溫室氣體排放僅次於工業部門，約佔14-15%，然透過本計畫之執行提供優質與合宜之公共運輸服務，可有效移轉私人運具之使用，進而達成節能減碳成效，降低交通對環境與能源之衝擊。

- 六、增加公共汽車客運業受僱員工數：本計畫之執行可帶動公共運輸載客量之增長，隨著營運規模擴大，客運業者需增聘駕駛員及其他技術與管理人員，有助於促進就業增加公共汽車客運業受僱員工數。此外，受益於公共運輸營運規模擴大，關聯產業(例如車體打造業、車輛維修業、加油業等)亦會增加就業機會，依據聯合國綠色新政資料估計，每1個正職約可增加關聯產業2~2.5個就業機會，且該職缺係分佈於各地方，可提高民眾於家鄉工作之機會。
- 七、促進綠能車輛產業發展：透過使用公共運輸雖然可以減少每人平均碳排放量，但隨著搭乘人數增加，公車數量亦會增加，若能使用低污染公車，節能減碳成效會更明顯。基此，本計畫除配合行政院推動電動大客車計畫外，同時亦推廣其他替代能源車輛，除能挹注相關產業發展外，也有助於改善環境變遷之問題。
- 八、提升道路交通事故安全：透過本計畫之執行，提供優質之公共運輸服務，俾吸引私有運具使用者轉移使用公共運輸，有助減少交通曝光量，降低人車衝突風險，提升道路交通安全。此外，18-30歲年輕人一直是機車使用之最大族群，而A1類事故肇事者數量最多者為18-24歲年輕人，透過本計畫之執行，提供大專院校便利的聯外公共運輸服務，應可減少學生使用機車，進而減少發生A1類事故，提升道路交通安全。
- 九、促進產業合作與發展：透過本計畫跨域加值提案與補助方式，提供公共運輸業者與其他產業界合作之機會，可以活絡我國公共運輸相關產業之發展。

十、善用科技改善傳統服務：透過本計畫之執行，運用各項先進科技與技術從車、路、場站及服務各層面整體改善傳統公共運輸，讓公共運輸可以從傳統產業升級為科技產業。

捌、財務計畫

一、永續財務機制

為確保大眾運輸發展之永續性，早期於本部審議「發展大眾運輸條例」草案時，就曾多次討論是否設置「大眾運輸發展基金」，以配合推動 5 年期之「促進大眾運輸發展方案」各項措施，期能從大眾運輸之規劃建設、營運管理及財務協助等三方面，協助業者整體改善大眾運輸經營環境，以追求大眾運輸永續之發展。為充裕及穩定大眾運輸發展所需經費，於「發展大眾運輸條例(草案)」中曾規劃設置「大眾運輸發展基金」，惟當時以該基金尚無固定之財源為由，刪除該基金相關條文。當時推動大眾運輸發展基金之困難處大致如下：

- (一)因各部會所設立基金數量過多，有必要加以整併，各部會以設立一個基金為原則，當時本部已有「交通建設基金」，是否有必要再另設置本基金有待商榷。
 - (二)大眾運輸發展基金所規劃之財源部分涉及其他部會所徵收之稅費，不確定性極高，或原財源徵收目的(或用途)與該基金不同，未來恐仍以「政府編列預算」為主要財源，無法達到基金「自償」之目標。
- 未來能否設置基金成為公路公共運輸發展永續財源有許多課題必須詳細討論，包括：成立公路公共運輸發展基金之必要性、納入既有財源並配合修法取得法源依據之可行性、調高現行稅費率或採新興

財源挹注公路公共運輸發展基金之可行性，以及公路公共運輸發展基金之自償性等問題，以下針對上述問題進一步說明。

(一)成立公路公共運輸發展基金之必要性

依據民國 104 年 1 月 16 日生效的「中央政府非營業特種基金設立及存續原則」，非營業特種基金之設置與存續或移轉，除了配合中央機關組織調整之外，其運作的方式必須謹慎規劃，以提昇非營業特種基金之營運效能為目標；舉凡已達成或無法達成設置任務，以及業務單純、規模過小、營運績效長期欠佳之基金，都將考慮予以簡併或裁撤。對於簡併或裁撤後的業務將朝民營化、法人化、地方化及去任務化方向檢討及推動。因此，成立公路公共運輸發展基金應考量基金運作之業務性質、規模以及同一主管機關管轄下是否有其他性質相近之基金，以確認基金成立之必要性。

(二)納入既有財源並配合修法取得法源依據之可行性

公路公共運輸發展基金的可能財源包括：政府預算、汽車燃料使用費、空氣污染防治費、國道通行費、停車費、交通違規罰鍰收入、使用牌照稅、地方政府公路建設計畫經費提撥等。惟調整現行稅費的使用及分配方式必須修改既有法源，這些問題都有待政治協商與跨部會討論，甚至必須提高至行政院層級來推動方得以化解爭端；此外，法律條文修訂過程亦應取得社會共識。

(三)調高現行稅費率或採新興財源挹注大眾運輸發展基金之困難

在既有稅率或費率收入下，提高公路公共運輸支出比例必定會排擠其他政府支出預算。另一種方式是提高現行稅費或費率來挹注公路公共運輸發展所需的經費需求，但此方式可能遭遇現行稅費繳

納者抗議反彈。同樣的，另立稅費創新財源亦可能面臨未來潛在繳納者之反對，且將經歷艱辛的立法過程。

(四)公路公共運輸發展基金的自償性問題

基金應具自償性，須思考納入基金內之財源如何產生額外資金回流，例如轉運站收益、廣告收入等。此外，除積極尋找可挹注公路公共運輸發展基金的政府財源之外，如何透過企業認養或企業捐助來誘導民間資源投入基金則是一個值得思考的方向。

對於未來推動公路公共運輸永續發展之財務機制，建議可朝下列方向辦理：

- (一)短中期建議仍以「中長期個案計畫」之申請方式申請公務預算支應，維持公路公共運輸發展之推動成效。
- (二)長期在財源確定、基金穩定性、自償性確定、修法程序完成之前提下，始能成立公路公共運輸發展基金。
- (三)配合組織改造，本部規劃新增「公共運輸司」之單位專責推動公共運輸發展，未來當本部有「公共運輸司」之組織時，將有較為穩定充裕之常態性預算經費可持續用於推動公共運輸發展工作，減少專案性經費之需求。
- (四)在政府財政緊縮環境下，未來對於發展公路公共運輸可思考逐步納入公、私部門合作精神，尤其是直接補助民間業者之計畫項目，建議未來可透過企業認養或企業捐助，來誘導民間資源投入公路公共運輸發展，減輕政府財政負擔。此外，亦應提昇客運業者投入公路公共運輸發展之程度，導引客運業者從運輸需求面思考經營效率提

昇之道，而非僅著眼於營運成本之政府補貼，此對於發展公路公共運輸之永續運作才能產生實質正面之效益。

二、退場機制

依據「公路法」對汽車運輸業管理之權責劃分，公路汽車客運業係由中央公路主管機關管轄，市區汽車客運業由各縣市公路主管機關管轄。然由於公共運輸網整合及轉乘規劃需要中央與地方共同合作，因此依據發展大眾運輸條例及施行細則規定：地方主管機關輔導大眾運輸系統間之票證、轉運、行旅資訊及相關運輸服務之整合，中央主管機關於必要時得予以協助。近年來因增加直轄市及進行路線整併之需，本部將部分公路客運路線移轉為市區公車路線，在加重地方政府工作負擔時，中央及地方財政收支劃分並未相對應有所調整，爰中央宜階段性給予地方政府補助經費作為協助。根據過去執行經驗，中央政府之補助經費對地方政府深具拋磚引玉效果，因為若能得到中央補助款，地方政府往往就能說服議會同意編列相關經費，帶動地方發展公共運輸，而藉由前期公運計畫之推動，中央確實已成功帶動地方政府共同合作推動公共運輸發展。

本計畫經費來源為中央公務預算，此外，地方政府另須依最低自籌款比率要求負擔部分經費。根據前期公運計畫執行經驗，約 48% 公運計畫經費係由中央使用(20%用於辦理轄管公路客運路線營運虧損補貼，28%用於推動轄管公路客運發展)，約 52% 公運計畫經費係用於補助地方政府(9%用於補助地方政府辦理轄管市區客運路線營運虧損補貼，43%用於補助地方政府推動轄管市區客運發展)。其中對於偏遠服務性路線之營運虧損補貼依法將持續辦理以維持基本民行，中央亦須

持續負責推動轄管公路客運發展，然對於補助地方政府推動轄管市區客運發展部分，可檢討逐步退場以落實地方自治精神。

本計畫對於中央補助地方政府辦理轄管市區客運路線之營運虧損補貼，依據「大眾運輸事業補貼辦法」要求地方政府經費分擔比例屬於直轄市者至少需分擔三分之二；其他縣市則至少分擔二分之一。本計畫其餘補助項目地方政府應分擔之自籌款額度，擬參照行政院主計總處公布之「各直轄市及縣(市)政府財力分級」，依5個財力等級設定不同之最低自籌款比率，俾將區域衡平性納入資源分配機制，在此機制下，多數縣市政府(財力等級第1級至第3級)之最低自籌款比率將較以往提高(從10%提高至15-50%)。本計畫另增加自償率之審核要項，鼓勵提案單位創造提案計畫自償利益，以逐步降低地方政府對於中央補助經費之依賴。另外，本計畫允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，有機會因此導入民間資源投入，減輕政府財政負擔。本計畫需中央公務預算支應經費4年新臺幣150億元，相較前期公共運輸計畫4年新臺幣200億元經費，已縮減25%。

公運計畫主要經費雖由公共建設計畫項下支應，然而公共運輸並非傳統工程建設，無所謂完工時程，必須長期持續辦理並因應環境變化滾動調整，其成果對於交通安全、環境永續及減少道路建設經費均有顯著效益。公運計畫補助精神係強調對於縣市政府發展公共運輸給予初期經費之挹注，相關建置設備後續維護運原則上不予補助，目的係為了誘發縣市政府重視轄內公共運輸，並編列配合經費讓公共運輸能持續發展。為落實地方自治精神，未來將視政府財政狀況、中央及地方財政收支劃分檢討情形、各地區公路公共運輸發展狀況，逐期檢討調高地方政府之最低自籌款比率，以激勵縣市政府儘快積極配合本部公

運計畫之辦理來加速推動公路公共運輸之發展，爰中央對地方政府之補助比例將可逐期降低達成逐步退場。

至於中央用於辦理偏遠地區服務性路線營運虧損補貼以維持基本民行，以及推動轄管公路客運發展之經費，仍有持續編列之需要。

玖、結語

本部施政方向為「跨域整合新智慧，打造幸福心交通」，而公共運輸不僅是其中的要角，更是擔負起國家永續發展之重要關鍵。民國 99-101 年間，由於臺灣公路客運環境不佳，爰「公路公共運輸發展計畫」先以「做就對了」的思惟執行；民國 102-105 年「公路公共運輸提昇計畫」則是以「真誠服務、幸福有感」為推動方針，後續 4 年期的「公路公共運輸多元推升計畫」將以「鼓勵創新」及「績效導向」為推動方針。在推動各項公路公共運輸政策時，中央政府、地方政府及運輸業者應以民眾使用公路公共運輸之感受為依歸，以新的思惟加強開拓新市場與新客源，並縮減以往因為公共運輸投資不足所構成之發展差距，同時適時放寬法規與限制以激發並活化創意因子，在人本、永續、效能、品質、公義及就業之策略目標下，強化政府、民眾及業者間之鏈結，除讓民眾對公共運輸之印象改變外，亦期望能吸引相關產業投入公路公共運輸以擴大服務範疇，讓選擇使用公共運輸不僅成為全民時尚運動，更是一種進步、友善、感動的風潮。

我國公路公共運輸在經歷多年之擴大築底與衝量拔尖之過程後，確實為國家之公路公共運輸發展奠定了紮實之基礎，但是本部亦深自檢討，公路公共運輸之投入相對以往確實已有增加，但創新能力仍有不足，此刻已面臨不容再忽視延宕之階段，因此，本部除積極推動當前工作外，未來將透過組織改造並以績效目標為導向精進公路公共運輸之發展，此外，亦將

掌握政府稅費改革機會，積極爭取穩定之發展公共運輸經費財源。然在此之前，本部謹懇請行政院支持本計畫，讓本部可透過創新之績效導向及跨域協作方式應用中央公務預算，4年合計新臺幣150億元之經費，為整體公路公共運輸發展注入活力，協助公共運輸服務品質與競爭力再升級。

綜上，本計畫期望透過人、車、路線、場站、系統及制度之變革，使公共運輸成為「高安全」、「少災害」、「更聰明」以及「真貼心」之運具，讓使用公共運輸成為臺灣未來來運輸活動的「進步選擇」；民眾不論是通勤或出遊都願意搭上夢寐以求的「幸福心巴士」，握著的是家人溫暖的手而不是冰冷的方向盤，達到「路上有公車，車上乘客多」之願景。

拾、附則

一、中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表

中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第12點)	V		V		本案屬補助型計畫，補助對象為地方政府故無財務策略規劃檢核表。
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點)	V		V		
	(3)是否依據「跨域加值公共建設財務規劃方案」之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件		V			
2、民間參與可行性評估	是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)			V		本案屬補助型計畫，無民間營運收入，故不具民間參與之可行性。
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)			V		本案屬補助型計畫，無替代方案成本效益分析。
	(2)是否研提完整財務計畫			V	V	
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	V		V		本計畫屬補助型計畫，含中央辦理轄管公路客運路線營運虧損補貼及補助地方辦理轄管市區客運路線營運虧損補貼之經費、推動轄管公路客運發展經費及補助地方推動轄管市區客運發展之經費。此部分所需經費屬經常門費用較多，爰經概估本計畫經常門與資本門比例約為1:1。
	(2)資金籌措：依「跨域加值公共建設財務規劃方案」精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化	V		V		
	(3)經費負擔原則： a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、依「跨域加值公共建設財務規劃方案」之精神所擬訂各類審查及補助規定				V	
	(4)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件	V				
	(5)經費比1:2(「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點)				V	

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度		V		V	
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理 (2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源 是否具務實及合理性(或能否落實營運)	V		V		
6、營運管理計畫		V		V		
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍 (2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定(中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條) (3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地 (4)是否符合土地徵收條例第3條之1及土地徵收條例施行細則第2條之1規定 (5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第21條規定辦理	V		V		無涉行政院所屬各機關相關土地取得。
8、風險評估	是否對計畫內容進行風險評估		V		V	本案屬補助型計畫，補助對象為地方政府故無風險評估。
9、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估		V		V	無須辦理環評。
10、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表	V			V	
11、無障礙及通用設計影響評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理	V		V		本計畫著重於公路公共運輸車輛及場站之無障礙通用設計評估，具體作法如下：於補助各項車輛或場站時均要求獲補助單位需一併評估無障礙通用設計環境情形(含無障礙車輛與無障礙場站)，補助車輛汰舊換新或新闢路線時，均以無障礙車輛為原則、非無

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
12、高齡社會影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考 WHO 「高齡友善城市指南」相關規定辦理					障礙車輛為例外；另補助新建候車場站(含轉運站)時，亦要求地方政府一併納入無障礙通用設計，並鼓勵地方政府可針對既有場站提問之修繕與改善，以完善無障礙候車環境。
13、涉及空間規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔	V	V	V	V	本計畫已有考量高齡者之乘車需求，建置公路通用運輸無障礙通用設計環境，並已將市區客運無障礙車輛數比例納為績效評估指標，尚與 WHO 「高齡友善城市指南」-「無障礙與安全的公眾空間」與「大眾運輸」兩項之議題精神相符。
14、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念		V		V	未涉政府辦公廳舍興建。
15、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商 (2)是否檢附相關協商文書資料		V		V	
16、依碳中和概念優先選列節能減碳指標	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標	V		V	V	
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施		V		V	
17、資通安全防護規劃	(3)是否檢附相關說明文件 資訊系統是否辦理資通安全防護規劃	V		V	V	

主辦機關核章：承辦人

專員 郭重倫

單位主管

運輸中心
執行秘書 林福山

首長

公路總局
局長 陳彥伯

主管部會核章：研考主管

主任 林繼國
秘書

會計主管

會計處 張信一
主任

首長

部長 黃涼旦

中長程個案計畫性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

填表日期：105年1月26日(105年6月1日依行政院性別平等處意見修正)				
填表人姓名：郭重佑	職稱：專員 身份： <input checked="" type="checkbox"/> 業務單位人員 <input type="checkbox"/> 非業務單位人員，			
電話：02-23070123#3406	e-mail：u9032517@thb.gov.tw (請 說 明)			
填 表 說 明				
一、行政院所屬各機關之中長程個案計畫除因物價調整而需修正計畫經費，或僅計畫期變更外，皆應填具本表。				
二、「主管機關」欄請填列中央二級主管機關，「主辦機關」欄請填列提案機關(單位)。				
三、建議各單位於計畫研擬初期，即徵詢性別平等專家學者或各部會性別平等專案小組之意見；計畫研擬完成後，應併同本表送請民間性別平等專家學者進行程序參與，參酌其意見修正計畫內容，並填寫「拾、評估結果」後通知程序參與者。				
壹、計畫名稱	公路公共運輸多元推升計畫(106-109年)			
貳、主管機關	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">交通部</td> <td style="width: 30%;">主辦機關(單位)</td> <td style="width: 40%;">交通部公路總局</td> </tr> </table>	交通部	主辦機關(單位)	交通部公路總局
交通部	主辦機關(單位)	交通部公路總局		
參、計畫內容涉及領域：	勾選(可複選)			
3-1 權力、決策、影響力領域	V (依行政院性別平等處 105.5.11 院臺性平字第 1050022886 號函建議勾選)			
3-2 就業、經濟、福利領域				
3-3 人口、婚姻、家庭領域				
3-4 教育、文化、媒體領域				
3-5 人身安全、司法領域				
3-6 健康、醫療、照顧領域				
3-7 環境、能源、科技領域	V (依行政院性別平等處 105.5.11 院臺性平字第 1050022886 號函建議勾選)			
3-8 其他(勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域)	V 交通			

肆、問題與需求評估		備註
項目	說明	
4-1 計畫之現況問題與需求概述	<p>一、節能減碳：因應「聯合國氣候變化綱要公約」(UNFCCC)之全球減碳目標，發展公共運輸以減少汽機車使用，是運輸部門節能減碳有效手段。</p> <p>二、解決交通壅塞：國道5號每逢假日嚴重塞車、中山高速公路有多處瓶頸路段以及都會區道路每日上下班時間常態性塞車均是源自於私人運具使用過多，發展公共運輸以減少私人運具使用，是解決交通壅塞的有利方法。</p> <p>三、促進地方經濟發展：便捷的交通可以活絡經濟活動，完善的公共運輸網絡與多元創新服務設計，有助於拉近近城鄉發展差異。</p> <p>四、促進交通安全：騎乘機車發生意外事故是大專學生主要傷亡原因，本部推動公車進校園服務，增進學生搭乘公車之便利性，可以減少學生倚重機車外出所帶來之安全隱憂。</p>	
4-2 和本計畫相關之性別統計與性別分析	<p>根據交通部統計處調查104年搭乘市區公車旅客男女比率分別為32.8%與67.2%，搭乘一般公路客運路線旅客男女比率分別為46.4%與53.6%，搭乘國道客運路線旅客男女比率分別為36.9%與63.1%，整體而言公車乘客中女性比例較高，惟相較103年，市區公車及一般公路客運路線旅客中男性占比已有增加。相對地，104年市區汽車客運業女性駕駛員僅占2.53%，公路汽車客運業女性駕駛員僅占0.95%，惟相較103年，女性駕駛比例均有增加。</p> <p>本計畫對中央、地方與業界之關係進行強化，並從法規、制度及經營環境著手，以人本為中心推動公共運輸發展，並以讓民眾感動為目標，使民眾願意改變思維與習慣，並將使用公共運輸視為進步的選擇，受益對象為全國民眾並無性別之差異。惟車輛駕駛員部分，因受限於行業特性，導致男女性車輛駕駛員比例差異甚大，爰自105年起公路汽車客運業評鑑已納入與兩性平等作為有關之評鑑項目，以利營造性別友善之工作環境。</p>	
4-3 建議未來需要強化與本計畫相關的性別統計與性別分析及其方法	<p>建立大專學生騎乘機車發生意外事故之性別統計指標，並實施學生搭乘公車性別比例調查。</p>	

<p>伍、計畫目標概述(併同敘明性別目標)</p>	<p>本計畫期望透過人、車、路線、場站、系統及制度之變革，使公共運輸成為「高安全」、「少災害」、「更聰明」以及「真貼心」之運具，讓使用公共運輸成為臺灣未來運輸活動的「進步選擇」；民眾不論是通勤或出遊都願意搭上夢寐以求的「幸福心巴士」，握著的是家人溫暖的手而不是冰冷的方向盤，達到「路上有公車，車上乘客多」之願景。公共運輸之發展可改善民眾行的便利，有利不同性別參與社會，爰本計畫將分別檢視不同性別對公共運輸服務之滿意度，以各性別對公共運輸服務滿意度均達90%以上為目標值。</p>		
<p>陸、性別參與情形或改善方法(計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達1/3)</p>	<p>本計畫研擬過程中所召開之相關會議並未設定參與人員之性別條件，與會人員純為職責或專長與本計畫有關者。經統計，截至民國105年5月底，本計畫工作小組會議之參加人員性別比例：男性41人次，女性25人次；座談會參加人員性別比例：男性31人次，女性13人次；研討會參加人員性別比例：男性248人次，女性115人次。總計上述各項會議參加人員總數男性320人次，女性153人次，女性參與人員雖較少，但比例仍有約1/3。</p> <p>未來本計畫於執行階段成立審查地方政府提案之評選委員會時，亦將朝向任一性別不低於1/3為原則之方向辦理。</p>		
<p>柒、受益對象</p> <p>1.若7-1至7-3任一指標評定「是」者，應繼續填列「捌、評估內容」8-1至8-9及「第二部分一程序參與」；如7-1至7-3皆評定為「否」者，則免填「捌、評估內容」8-1至8-9，逕填寫「第二部分一程序參與」，惟若經程序參與後，10-5「計畫與性別關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3，並補填列「捌、評估內容」8-1至8-9。</p> <p>2.本項不論評定結果為「是」或「否」，皆需填寫評定原因，應有量化或質化說明，不得僅列示「無涉性別」、「與性別無關」或「性別一律平等」。</p>			
<p>項目</p>	<p>評定結果(請勾選)</p> <p>是 否</p>	<p>評定原因</p>	<p>備註</p>
<p>7-1 以特定性別、性別傾向或性別認同者為受益對象</p>	<p>V</p>	<p>本計畫受益對象為一般社會大眾，沒有以特定性別、性別傾向或性別認同者為受益對象，與性別無關。</p>	
<p>7-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者</p>	<p>V</p>	<p>本計畫受益對象為一般社會大眾，計畫內容無涉及一般社會認知既存的性別偏見，惟公路及市區汽車客運業駕駛員存在男女性駕駛員比例差異大之狀況，因此自105年起公路汽車客運業評鑑已納入與兩性平等作為有關之評鑑項目，以利營造性別友善之工作環境。</p>	
<p>7-3 公共建設之空間規劃與工程設計及對不同性別、性別傾向或性別認同者權益相關者</p>	<p>V</p>	<p>本計畫所涉及之公共建設為候車空間附屬之設施(如廁所或候車亭)，涉及對不同性別、性別傾向或性別認同者權益相關者。</p>	

捌、評估內容

(一) 資源與過程

項 目	說 明	備 註
<p>8-1 經費配置：計畫如何編列或調整預算配置，以回應性別需求與達成性別目標</p>	<p>本計畫係以改善公共運輸環境、提供便利服務、保障基本民行及增進民眾搭乘公共運輸為目的，可滿足不同性別、年齡、族群運輸需求，藉由扶植國內公共運輸發展之同時，亦可培養專業人力(含女性)參與。本計畫以各性別對公共運輸服務滿意度均達90%以上為目標值，以打造性別友善之公路公共運輸服務。本計畫與提升「公共運輸服務滿意度」有關之行動方案之經費配置，概估約為每年15億元。</p>	
<p>8-2 執行策略：計畫如何縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求</p>	<p>1.增加無障礙車輛比例 2.轉運站設置無障礙廁所 3.建置性別友善之候車空間</p>	
<p>8-3 宣導傳播：計畫宣導方式如何或顧及弱勢性別資訊獲取能力或使用習慣之差異</p>	<p>透過本計畫「多元行銷」執行策略，達成宣導傳播效果，例如：透過媒體行銷，說明本計畫規劃重要運輸場站設置無障礙通用設施、無障礙計程車等性別友善措施。</p>	
<p>8-4 性別友善措施：搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案</p>	<p>營造性別友善之乘車環境，例如提升市區汽車客運無障礙車輛比例至55%、各類型轉運站若配置有廁所者，除考量設置無障礙廁所所需設備外，對於男、女廁所數量合理性、女用廁所內足夠之等待空間等亦一併考量規劃。</p>	
(二) 效益評估		
項 目	說 明	備 註
<p>8-5 落實法規政策：計畫符合相關法規政策之情形</p>	<p>相關CEDAW及一般性條文： 1.便利身心障礙人士、年長者及婦女透過公路公共運輸通勤、通學、就醫及娛樂等生活各個方面的權利。(CEDAW第13條c款) 2.維持身心障礙人士、年長者及婦女搭乘公路公共運輸之權力。(CEDAW第14條第2項h款) 3.介紹身心障礙人士、年長者及婦女搭乘公路公共運輸時面臨之危機，並嘗試透過低地板車輛之供給，便利上述人員上下車問題，此外低地板車輛因階梯數較少，更能便利一般民眾快速上下公車，提昇公車行駛效率。(一般性建議身心障礙人士、年長者及婦女)</p>	
<p>8-6 預防或消除性別隔離：計畫如何預防或消除性別隔離</p>	<p>本計畫於執行時，將注意執行人力性別參與比例，並於適合之機會進行性別平等宣導，以預防及消除職場之性別隔離及傳統刻板印象。</p>	

8-7 平等取得社會資源：計畫如何提升平等獲取社會資源機會	本計畫於執行時，於評選會議委員及其他決策參與機制，將考量不同性別及多元弱勢之使用經驗及需求，提升其社會參與之機會。
8-8 空間與工程效益：軟硬體的公共空間之空間規劃與工程設計，在空間使用性、安全性、友善性上之具體效益	各類型轉運站若配置有廁所者，須進一步考量設置各項無障礙廁所所需設備(例如：扶手、求助鈴、可調式靠背等)並將門檻去除及門扇擴大，另各場站之男、女廁所數量合理性、女用廁所內足夠之等待空間等亦須一併考量規劃。
8-9 設立考核指標與機制：計畫如何設立性別敏感指標，並且透過制度化的機制，以便監督計畫的影響程度	本計畫將分別檢視不同性別對公共運輸服務之滿意度，以各性別對公共運輸服務滿意度均達 90% 以上為目標值。
玖、評估結果：請填表人依據性別平等專家學者意見之檢視意見提出綜合說明，包括對「第二部分、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等。	
9-1 評估結果之綜合說明	根據委員建議，本計畫雖無性別直接相關，但根據交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」資料顯示，女性有較高比例使用公共運輸之，爰發展公共確實改善女性族群之使用便利性。另，透過本計畫之執行，可培養女性專業人力，也有部分涉及及不同性別之傾向之相關權益(如廁所)。綜上，本部認同且採納委員之意見。
9-2 參採情形	9-2-1 說明採納意見後之計畫調整 9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃
9-3 通知程序參與之專家學者本計畫的評估結果：已於 105 年 1 月 26 日將「評估結果」通知程序參與者審閱	委員之建議與本局擬定方向一致，故無調整。

* 請機關填表人於填完「第一部分」第壹項至第捌項後，由民間性別平等專家學者進行「第二部分」程序參與項目，完成「第二部分」程序參與後，再由機關填表人依據「第二部分」程序參與之主要意見，續填「第一部分」一致、評估結果」。

* 「第二部分」程序參與之 10-5 「計畫與性別關聯之程度」經性別平等專家學者評定為「有關」者，請機關填表人依據其檢視意見填列「第一部分一致、評估結果」9-1 至 9-3；若經評定為「無關」者，則 9-1 至 9-3 免填。

* 若以上有 1 項未完成，表示計畫案在研擬時未考量性別，應退回主管(辦)機關重新辦理。

【第二部分—程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢 1 位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至臺灣國家婦女館網站參閱(<http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/>)。

(一) 基本資料

10-1 程序參與期程或時間	105 年 1 月 19 日至 105 年 1 月 25 日		
10-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域	姚淑文 東吳大學健康暨諮商中心主任(本單位性別指導小組委員) 前現代婦女基金會執行長、行政院院婦權會委員		
10-3 參與方式	<input type="checkbox"/> 計畫研商會議 <input type="checkbox"/> 性別平等專案小組 <input checked="" type="checkbox"/> 書面意見		
10-4 業務單位所提供之資料	相關統計資料	計畫書	計畫書涵納其他初評結果
	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 很完整 <input type="checkbox"/> 可更完整 <input type="checkbox"/> 現有資料不足須設法補足 <input checked="" type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 應可設法找尋 <input type="checkbox"/> 現狀與未來皆有困難	<input type="checkbox"/> 有， 且具性別目標 <input checked="" type="checkbox"/> 有， 但無性別目標 <input type="checkbox"/> 無	<input type="checkbox"/> 有， 已很完整 <input checked="" type="checkbox"/> 有， 但仍有改善空間 <input type="checkbox"/> 無
10-5 計畫與性別關聯之程度	<input type="checkbox"/> 有關 <input type="checkbox"/> 無關 (若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1 至 7-3 任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若 7-1 至 7-3 均評定「否」者，則勾選「無關」)。		

(二) 主要意見：就前述各項(問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估)說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。

10-6 問題與需求評估說明之合宜性	本實施計畫之問題與需求說明清楚合宜。
10-7 性別目標說明之合宜性	本計畫涉及性別相關議題，建議未來執行過程中，更應注意與受益對象有關的性別統計分析的建置。甚至未來計畫執行中，亦應了解不同性別的參與程度。
10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性	計畫研擬、決策與討論均注意不同性別充分參與的必要性。
10-9 受益對象之合宜性	計畫受益對象為一般社會大眾，雖未以特定性別、性傾向或性別認同者，但可能涉及搭乘公共汽車的性別比例落差，更應實施相關調查，以了解推動過程如何鼓勵不同性別的參與。
10-10 資源與過程說明之合宜性	本計畫資源整合與過程說明清楚合宜。
10-11 效益評估說明之合宜性	本計畫在效益評估說明上清楚合宜。

10-12 綜合性檢視意見

本計畫措施外，亦致力服務之競爭環境，除持續辦理由必要之常態性公共運輸服務外，並從法規、制度及經營環境著手，以民眾意願為中心變為一般社會大眾，並未以性別、性向或性別認同者，但可能涉及搭車之性別、性差，更應實施相關調查，以了解推動過程如何鼓勵不同性別的參與；除此，本計畫所設及之公共建設（如廁所或候車亭），涉及對不同性別的相關需求。

(三) 參與時機及方式之合宜性

本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。
(簽章，簽名或打字皆可) 姚淑文

二、前期計畫行政院核定意見處理情形表

前期計畫行政院核定意見處理情形表

審議意見	處理情形
<p>一、本計畫有助於促進我國公共運輸之良性發展，可提升公共運輸使用率與服務品質，逐步建構綠色優質永續的公共運輸系統，原則予以支持。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>二、本計畫期程自 102 年至 105 年共計 4 年，總經費需求新臺幣 200 億元，有關 102 年度經費需求數請依該年度實際預算核列數予以調整。其中屬服務性路線或偏遠、離島地區民眾基本運輸服務補貼所需經費 56 億元，請主計總處協助納入交通部基本需求額度支應。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>三、有關地方公共運輸發展主要屬地方自治事項範疇，請交通部檢討提高地方配款，並預為規劃本計畫完成後之退場機制。</p>	<p>1. 本計畫已規劃退場機制，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。</p> <p>2. 本計畫對於中央補助地方政府辦理轄管市區客運路線之營運虧損補貼，依據「大眾運輸事業補貼辦法」要求地方政府經費分擔比例屬於直轄市者至少需分擔三分之二；其他縣市則至少分擔二分之一。本計畫其餘補助項目地方政府應分擔之自籌款額度，擬參照行政院主計總處公布之「各直轄市及縣(市)政府財力分級」，依 5 個財力等級設定不同之最低自籌款比率，俾將區域衡平性納入資源分配機制，在此機制下，多數縣市政府(財力等級第 1 級至第 3 級)之最低自籌款比率將較以往提高。本計畫另增加自償率之審核要項，鼓勵提案單</p>

	<p>位創造提案計畫自償利益，以逐步降低地方政府對於中央補助經費之依賴。另外，本計畫允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，有機會因此導入民間資源投入，減輕政府財政負擔。本計畫需中央公務預算支應經費4年新臺幣150億元，相較前期公共運輸計畫4年新臺幣200億元經費，已縮減25%。</p> <p>3.為落實地方自治精神，對於中央補助地方政府推動轄管市區客運發展之經費分攤，未來將視政府財政狀況、中央及地方財政收支劃分檢討情形、各地區公路公共運輸發展狀況，逐期檢討調高地方政府之最低自籌款比率，以激勵縣市政府儘快積極配合本部公運計畫之辦理，來加速推動公路公共運輸之發展，爰中央對地方政府之補助比例將可逐期降低達成逐步退場。</p> <p>4.至於中央用於辦理偏遠地區服務性路線營運虧損補貼以維持基本民行，以及推動轄管公路客運發展之經費，仍有持續編列之需要。</p>
<p>四、請交通部研究偏遠及離島地區既有公共運輸特殊的公車文化適度保存，並與鄰近之觀光景點串連及進行整體行銷。</p>	<p>1.本部透過營運虧損補貼機制已避免偏遠及離島公車路線停駛，使地公車文化得以保存。</p> <p>2.本部已辦理「尋路臺灣」、「十大精采路線」及「幸福巴士專書」等活動推廣各地特殊或有特色的客運路線，同時透過地方政府之相互配合，藉由活動疏運、行銷套票及公車體驗活動等整體行銷計畫，強化與觀光景點之連結。</p>
<p>五、本案補助對象應以具整體性、自償性、跨域整合及創新加值之提案為優先，各年度實施計畫請交</p>	<p>1.「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」對於加強與其他縣市合作進行整體性、跨區域之整合性提案有優</p>

<p>交通部預為提前作業，並於每年度3月底前完成審定，陳報行政院核備。</p>	<p>先考慮核列。本期計畫將進一步把提案計畫自償率列為審核要項，針對計畫自償率較高者以及縣市政府前一年度創造之自償金額較高者予以修先補助，以鼓勵提案單位創造計畫自償利益。</p> <p>2.有關案件審定期程部分，本部已積極檢討策進，惟為期有效資源之最適應用，計畫經費確有滾動檢視運用必要，將會落實相關追蹤管考作為，以儘量提前完成審核作業。例如，104年於2月中核定一般型計畫、3月初核定競爭型計畫，105年更提前於前一年度12月31日核定一般型計畫、2月上旬核定競爭型計畫。</p>
<p>六、為提升地方政府對於公共運輸發展之重視與配合，請交通部每年定期針對地方政府推動公共運輸發展之成效進行評比與公告，並將評比結果作為中央補助地方公路建設計畫經費之重要參據。</p>	<p>1.本部自99年推動公路公共運輸發展計畫以來，本部統計處每年定期進行全國大規模之「民眾日常使用運具狀況調查」，將各縣市公共運輸市占率加以公佈，並將此列為下一年度補助經費核撥之重要參考指標。</p> <p>2.本部公路總局刻正辦理「公路公共運輸力評比指標研究」，研擬相關指標對各縣市政府投入公共運輸之資源比例及推動成效進行全面性之評比，爾後將據以辦理相關評比調查並將結果作為中央補助地方公運計畫經費之參據，藉以激勵地方首長重視當地公共運輸之發展需求。</p>
<p>七、為利公共運輸之永續發展，請交通部評估建立公共運輸永續發展之財務機制，以降低公共運輸建設之政府財政負擔。</p>	<p>1.成立公路公共運輸發展基金之可行性分析及未來推動公路公共運輸永續發展之財務機制的辦理方向詳見本計畫「捌、財務計畫」之「一、永續財務機制」。</p> <p>2.經評估，對於未來推動公路公共運</p>

輸永續發展之財務機制，建議可朝下列方向辦理：

(1)短期建議仍以「中長期個案計畫」之申請方式申請公務預算支應，維持大眾運輸發展計畫之推動成效。

(2)長期在財源確定、基金穩定性、自償性確定、修法程序完成之前提下，始能成立大眾運輸發展基金。

(3)未來當本部有「公共運輸司」之組織時，將有較為穩定充裕之常態性預算經費可取代專案性經費，有助於推動公共運輸發展工作之持續進行。

(4)納入公、私部門合作精神，尤其是直接補助民間業者之計畫項目，建議未來可透過企業認養或企業捐助，來誘導民間資源投入公共運輸發展，減輕政府財政負擔外。此外，亦應提昇客運業者投入公路公共運輸發展之程度，導引客運業者從運輸需求面思考經營效率提昇之道，而非僅著眼於營運成本之政府補貼，此對於發展公路公共運輸之永續運作才能產生實質正面之效益。

三、本期計畫行政院相關單位第1次審議意見處理情形表

行政院相關單位審議意見	處理情形
<p>國家發展委員會</p> <p>一、鈞院於核定前期計畫時，鑒於地方公共運輸發展屬地方自治事項範疇，業請交通部檢討提高地方配款，並預為規劃計畫完成後之退場機制，以及建立永續發展之財務機制等事項，合先敘明。爰請交通部確實提出具體及妥適的做法，納入本案後再循程序報核。</p>	<p>處理情形</p> <p>1.本計畫對於中央補助地方政府辦理轄市區客運路線之營運虧損補貼，依據「大眾運輸事業補貼辦法」要求地方政府負擔比例屬於直轄市者至少分擔三分之二；其他縣市則至少分擔三分之一。本計畫其餘補助項目地方政府應分擔之自籌款額度，擬參照行政院主計總處公布之「各直轄市及縣(市)政府財力分級」，依5個財力等級設定不同之最低籌款比率，俾將區域衡平性納入資源分配機制，在此機制下，多數縣市(財力等級第1級至第3級)之最低自籌款比率將較以往提高。本計畫另增加自償率之審核要項，鼓勵提案單位創造提案計畫自償利益，以逐步降低地方政府對於中央補助經費之依賴。另外，本計畫允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，有機會因此導入民間資源投入，減輕政府財政負擔。本計畫需中央公務預算支應經費4年新臺幣150億元，相較前期公共運輸計畫4年新臺幣200億元經費，已縮減25%。</p> <p>2.為落實地方自治精神，對於中央補助地方政府推動轄管市區客運發展之經費分攤，未來將視政府財政狀況、中央及地方財政收支劃分檢討情形、各地區公路公共運輸發展狀況，逐期檢討調高地方政府之最低自籌款比率，以激勵縣市政府儘快</p>

	<p>積極配合本部公運計畫之辦理來加速推動公路公共運輸之發展，如此中央對地方政府之補助比例將可逐期降低達成逐步退場。</p> <p>3.本計畫已規劃退場機制，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。</p> <p>4.對於成立公路公共運輸發展基金之可行性分析及未來來推動公路公共運輸永續發展之財務機制的辦理方向詳見本計畫「捌、財務計畫」之「一、永續財務機制」。</p>
<p>二、地方政府對公共運輸發展之重視，攸關本計畫推動之成效。除推動公共運輸發展之成效評比等措施外，請交通部應提出其他強化地方政府重視與推動公共運輸發展之具體措施。</p>	<p>1.本部公路總局於公運計畫執行過程中，定期召集各地方政府、本部路政司及運輸研究所等單位召開公運計畫執行之管考會議，監督地方政府辦理時程及執行品質，同時也作為各地方政府間彼此觀摩之機會，期能強化地方政府重視與推動公共運輸發展。</p> <p>2.本部公路總局刻正辦理「公路公共運輸力評比指標研究」，研擬相關指標對各縣市政府投入公共運輸之資源比例及推動成效進行全面性之評比，爾後將據以辦理相關評比調查並將結果作為中央補助地方公運計畫經費之參據，藉以激勵地方首長重視當地公共運輸之發展與需求。</p> <p>3.為強化地方政府推動公共運輸發展之能力與人力，本部已透過補助大學院校成立6個區域運輸發展研究中心，對地方政府進行人才培訓並協助提案，本期計畫並將補助缺乏交通專責單位之地方政府成立公運專案辦公室，協助其執行獲核准之提案。</p>
<p>三、本計畫資源需求部分，建議交通部將該部基本需求（例如支</p>	<p>已補充說明，詳見本計畫「陸、期程與資源需求」表7。</p>

應一般公路客運及市區客運偏遠路線之營運虧損補貼)、地方政府負擔款及中央公務預算等，分項列入計畫總經費。

四、有關計畫績效指標部分

1. 本計畫所列推動之策略及行動方案相當多元且項次眾多，請交通部建立計畫策略及行動方案與績效指標間之關聯性，俾利計畫執行成效及分析。

2. 「公路公共運輸載客量」及「公共運輸市占率」等 2 項績效指標，前期計畫執行成果尚未達到預定期目標。本期計畫請交通部應確實檢討並採行有效策略及執行方法，俾利達成本期相關績效目標。

3. 有關計畫預期待效之部分項目，如提高低污染車輛數比例、道路交通安全、減少機車事故發生、完善偏鄉基本民行、促進產業合作與發展、降低交通對環境與能源之衝擊、善用科技改善傳統服務，以及節能減碳效益等項目，建議評估為量化指標，俾利具體衡量計畫效益。

1. 本計畫所列行動方案已重新歸納整理，詳如本計畫「伍、執行策略及方法」。各行動方案與績效指標可能存在一對多之關聯性，詳如本計畫表 4 所示。

2. 前期計畫執行期係至 105 年為止，目前尚難斷言計畫結束時該 2 項績效指標之達成為何。惟近來受到油價走跌增加民眾開車誘因之影響，「公路公共運輸載客量」及「公共運輸市占率」確實出現成長瓶頸，本期計畫將持續強化公共運輸競爭提供「多搭車」之誘因，並營造私人運具「少開車」之環境，同時透過績效獎勵制度，依據各縣市在相關績效指標之執行成效核定補助經費，以利達成本計畫所設定之各項績效指標值。

3. 本計畫績效指標已規劃「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」來衡量完善偏鄉基本民行之成效，另已納入「發展公共運輸之碳排放量值」來衡量降低交通對環境與能源之衝擊以及增進節能減碳效益之成效，詳如本計畫「參、計畫目標」表 1 所示。

至於本計畫其他預期待效未列為績效指標提出量化目標值之原因說明如下：

(1) 提高低污染車輛數比例：本項預期待效已修正為「促進綠能車輛產業發展」。雖然國內公路與市區客運業綠能車輛數增加比例可成為量化指標，但因電動大客

	<p>車相關購車補助經費主要來自經濟部，爰建議不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，可補充說明此項具體績效。</p> <p>(2)提升道路交通安全/減少機車事故：減少機車事故之成效亦以整升道路交通安全，故已加以整併。由於事故發生本身具有隨機性，同時各類事故之發生也伴隨多重原因，其件數與公共運輸運量間之關聯性需有長期趨勢資料方能判斷，爰建議暫不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，可補充說明此項具體績效。</p> <p>(3)促進產業合作與發展：本計畫透過跨領域加值提案與補助方式，可提供公共運輸業者與其他產業界合作之機會，惟其數量多寡不易掌握及事先預測，爰建議不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，可補充說明此項具體績效。</p> <p>(4)善用科技改善傳統服務：本計畫期運用各項先進科技與技術，從車、路、場站及服務各層面整體改善傳統公共運輸，讓公共運輸可以從傳統產業升級為科技產業，惟其數量多寡不易掌握及事先預測，爰建議不納為本計畫績效指標，惟未來本部公路總局提交執行成效報告時，可補充說明此項具體績效。</p>
<p>五、有關計畫內容完整性部分，請交通部依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」，補充「性別影響評估」、「社會參</p>	<p>已於本計畫增加相關章節或補充說明。</p>

與及政策溝通情形」、「主要工程歲作項目」、「經費需求與中程歲出概算額度配合情形」及「財務計畫」等章節內容。

財政部

一、本案係應「公路公共運輸提昇計畫」屆期而延續推動，依行政院101年9月27日院臺交字第1010058380號函附行政院經濟建設委員會審議結論略以，地方公共運輸發展主要屬地方自治事項範疇，請交通部檢討提高地方配合款，並預為規劃本計畫完成後之退場機制。其中地方配合款部分，據交通部回應，本期均要求編列自籌款10%以上，惟計畫書中第60頁所提相關資源說明，似未明確，宜請交通部釐清本案計畫之中央與地方經費分擔情形。

1.本計畫「陸、期程與資源需求」已補充說明中央與地方經費分擔情形。

2.本計畫對於中央補助地方政府辦理轄市區客運路線之營運虧損補貼，依據「大眾運輸事業補貼辦法」要求地方政府經費分擔比例屬於直轄市者至少需分擔三分之二；其他縣市則至少分擔二分之一。本計畫其餘補助項目地方政府應分擔之自籌款額度，擬參照行政院主計總處公布之「各直轄市及縣(市)政府財力分級」，依5個財力等級設定不同之最低自籌款比率，其中財力等級屬第1級者須自籌至少25%之經費、第2級者須自籌至少20%之經費、第3級者須自籌至少15%之經費、第4級者須自籌至少10%之經費、第5級者須自籌至少5%之經費，在此機制下，多數縣市政府(財力等級第1級至第3級)自籌款比率將較以往提高。

二、至檢討退場機制乙節，依交通部回應略以：「……，後續如有擴充、加值或維運，原則不再補助」。惟計畫書內亦無相關具體退場機制之規劃說明，建議交通部補充。

本計畫已補充說明退場機制之規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。

三、有關計畫書第48頁策略五：多元資源籌措，其中就5-1-2擴充中央政府可行公運財源，其中財源之一包括公益彩券盈餘，復依第67頁說明，納入長期逐

本計畫所列行動方案已重新歸納整合並修正部分行動方案內容，目前行動方案5-1中央資源整合已未提及公益彩券盈餘，惟公共運輸具有照顧特定民眾(例如老人、身心障礙者與偏鄉地

<p>步推動之財源方向等乙節：</p> <p>(一)按「公益彩券發行條例」第6條已明定公益彩券盈餘專供國民年金、全民健康保險準備及地方政府辦理社會福利支出，各為45%、5%及50%。是以，除分配予地方政府部分外，撥付中央運用部分皆屬衛生福利部主管之業務。</p> <p>(二)鑑於本計畫草案尚將公益彩券盈餘作為公共運輸財源，勢必需調整各項用途之分配比例，將衝擊國民年金財源、全民健康保險之安全準備及各地方政府自有社會福利經費之挹注，事涉衛生福利部主管社福資源分配及獲配機關可運用之社福財源，爰建請刪除，或請交通部事先徵詢獲配機關之意見並獲致共識，以免影響各項社會福利政策推動及衍生爭議。</p>	<p>區中低收入戶)需求之社會福利性質，未來亦可考量在徵詢社福單位之意見獲致共識並配合修訂相關法令後整合部分社福經費挹注於公共運輸發展。</p>
<p>行政院公共工程委員會</p> <p>本案為補助型計畫，補助地方政府辦理事項內容為涉及工程技術、經費與工期等議題，爰本會無意見。</p>	<p>敬悉。</p>
<p>行政院主計總處</p> <p>一、有關行動方案1-4-2辦理服務性路線營運虧損補貼一節，自84年以來，交通部廣續推動「促進大眾運輸發展方案(85-90年)」等各項公路公共運輸發展與提升計畫，其中業者之營運虧損補貼已成為常態，仍請該部儘速檢討現行補助方式，適時增加績效因子之權重，並確依行動方案1-4-3辦理偏遠服務性路線多元評選制度，推動委託經營及試辦服務性路線之競標制度等措</p>	<p>本部目前辦理營運虧損補貼已將業者營運服務評鑑成績納入評量，未來亦將辦理相關措施降低營運虧損補貼金額，詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「二、分期(年)執行策略」行動方案1-5，摘述如下：</p> <p>1.針對服務性路線每年固定匡列一定預算，並導入競標機制與規則，原則上在相同服務績效要求下能以較低補貼款提供服務之業者將具有優先經營權。</p> <p>2.考量路線特性與乘客需求，研議以</p>

<p>施，以逐步降低業者對政府補貼之依賴及提升偏遠地區或政策服務性路線之服務品質。</p>	<p>DRTS 運輸模式取代既有定線定班之公路公共運輸服務。</p> <p>3.對於業者無經營意願之偏遠地區，可研議推動委託經營制度，由中央與地方政府在大眾運輸事業補貼辦法規範下進行合作，並由偏遠地區鄉鎮公所選擇適合當地之服務型態，在準用市區汽車客運業規定方式下由鄉鎮公所自行營運，中央政府分擔部分營運變動成本。</p>
<p>二、有關行動方案 3-3-1 強化公路公共運輸動態資訊設備，規劃本計畫中長期部分將編列運輸動態資訊設備相關維護費用一節，依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第 10 條規定略以，中央對直轄市及縣(市)政府之計畫型補助款除專案報經行政院核准者外，均不含土地取得及維護費用；復依交通部針對行政院核定前期計畫所提意見之處理解情形說明，本計畫補助精神係輔助縣市政府於發展公共運輸時，給予初期經費之挹注，後續倘有擴充、加值或維護經費，原則將不再補助。爰後續維護經費，仍宜由縣市政府或業者本於權責自行籌應，建請修正。</p>	<p>已修正相關內容，詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「二、分期(年)執行策略」行動方案 3-3。</p>
<p>三、有關行動方案 4-2-4 協助完善觀光路線營運計畫一節，查交通作業基金收支保管及運用辦法第 11 條規定略以，觀光發展基金之用途包含國內觀光配套設計、宣導、推廣、行銷、研究發展等支出。本項規劃與辦理內容包含營運虧損補貼、套票差補貼及各類行銷活動等，尚符觀光發展基金支出用途，且考量其係協助觀</p>	<p>已將該行動方案內容刪除。</p>

<p>光局辦理，爰所需經費建請改由觀光發展基金支應。</p>	
<p>四、關行動方案 7-3-3 研議推動各項績效獎勵制度一節：</p> <p>1. 查交通部自 103 年度起訂有運量躍昇計畫，補助市區汽車客運業載客量成長績效獎勵，103 及 104 年度分別核列經費 5.19 億元及 3.69 億元，惟 102 至 104 年度對市區汽車客運業營運虧損補貼核列經費分別為 4.37 億元、4.4 億元及 4.67 億元，呈逐年增加趨勢，茲以運量提昇似未能逐年降低營運虧損補貼經費，仍請該部重新檢視現行績效獎勵機制之妥適性。</p> <p>2. 另查 103 及 104 年度交通部對公路客運業營運虧損補貼核列經費分別為 7.48 億元及 7.05 億元，占各該年度核列金額約 19% 及 15%，為提升其營運績效，俟該部調整上開獎勵機制並經執行確有成效後，仍請將該機制導入公路客運業，俾減輕政府財政負擔。</p>	<p>1. 績效獎勵計畫確實增加市區公車載客量，但增加之運量多來自於營運狀況良好之路線。營運虧損補貼經費多寡與服務性路線數及其載客量有關，因本部規定新闢路線 3 年內不得申請營運虧損補貼，營運 3 年後如有虧損可申請補貼，由於市區公車近年來有多條營運滿 3 年之服務性路線開始申請營運虧損補貼，因而導致該經費有所增加。</p> <p>2. 本部會持續精進績效獎勵機制，並考量是否可將此機制導入公路客運業。</p>
<p>五、案內資源需求有關公共運輸非傳統工程建設，無所謂完工時程，其須不斷滾動辦理與修正措施，其中長程目標為透過專款專用性質成立「公共運輸發展基金」一節，依「中央政府非營業特種基金設立及存續原則」第 3 點規定略以，非營業特種基金須依法律或配合重要施政需要，按預算法第 4 條規定，並應具備國庫撥補以外新增適足之財源，且所辦業務未能納入現有基金辦理，始得設立。爰交通部如有新設基金之</p>	<p>敬悉，未來如有成立「公共運輸發展基金」之可行性，本部當依所提相關規定辦理。</p>

需要，仍請依上開規定檢討辦理。

六、依「公路公共運輸提升計畫(102-105年)」核定結果，補助地方政府經費均有過度集中於直轄市政府之情形；復依交通部統計處103年調查結果，臺灣地區公共運輸業達16%，惟除臺北市、基隆市、新北市高於30%及桃園市、臺中市、新竹縣、高雄市高於10%，其餘縣市均不足10%，與近年核定補助狀況呈相同趨勢。茲為達成節能減碳及無縫便捷運輸環境之政策目標，仍請交通部積極協助地方政府提案改善公共運輸服務系統，培養民眾使用大眾運輸工具之習慣，並審慎檢討本計畫之區域衡平性及資源配置情形。

1.補助資源除需考量地域之公平性外，亦須考量公共運輸需求強度，經查，104年公路公共運輸預算計畫補助直轄市金額約為總預算之77%，對照人口比例，全臺灣有70%之人口居住於直轄市內，顯見補助資源確實投入需求較高之區域。

2.考量部分縣市因缺乏交通專責單位人力較為不足，爰提案數量較少，以致無法獲得較多補助經費，本部已於104年底成立6個區域運輸發展研究中心，除透過運輸課程講堂提升地方政府承辦人員之專業知識外，並協助地方政府檢視公共運輸服務缺口並提案進行改善。此外，亦將補助缺乏交通專責單位之地方政府成立公運專案辦公室，協助其執行獲核定之提案。

3.考量部分縣市因財政狀況不佳自籌款有限，爰提案數量較少，以致無法獲得較多補助經費，本計畫對於地方政府最低自籌款比率，將參照行政院主計總處「各直轄市及縣(市)政府財力分級」依5個財力等級設定不同之最低自籌款比率。

四、本期計畫行政院相關單位第2次審議意見處理情形表

行政院相關單位審議意見處理情形表

審議意見	處理情形
<p>財政部</p> <p>一、依計畫書第2頁說明，交通部自99年起投入資源推動公路公共運輸，已辦理2期公路公共運輸相關計畫。復按計畫書第27頁表2「公運計畫各項績效指標之統計彙整」顯示，有關公共運輸市占率乙項指標，查98年(計畫實施前)為13.4%，101年(第1期計畫成果)為15%，現況(至103年)僅16%(預估至105年目標為18%)，未達目標值。經估算99-101年、101年至103年，年平均年成長率約由0.53%(1.6%/3)反降至0.3%(1%/3)。倘依第20頁表1「公路公共運輸多元推升計畫」預估至109年公共運輸市占率為20%，對於30%退場標準，似難以達成。</p>	<p>已參酌各單位意見修正退場機制規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。</p>
<p>二、鑑於強化完善我國公共運輸，有助帶動地區繁榮、縮短城鄉差距，並可促進相關經濟觀光等發展，中央基於輔導協助地方改善公共運輸推動相關計畫，雖有必要性，惟各地方民眾使用運具習慣與其所在區域性相關環境因素，以及地方政府相關政策等有極大關係(查第28頁表3中央補助與地方投入公路公共運輸經費表中，花蓮縣未辦理相關補助計畫)。中央既已推辦輔導多年，成效未</p>	<p>依據「公路法」對汽車運輸業管理之權責劃分，公路汽車客運業係由中央公路主管機關管轄，市區汽車客運業由各縣市公路主管機關管轄。然由於公共運輸路網整合及轉乘規劃需要中央與地方共同合作，因此依據發展大眾運輸條例及施行細則規定：地方主管機關輔導大眾運輸系統間之票證、轉運、行旅資訊及相關運輸服務之整合，中央主管機關於必要時得予協助。近年來因增加直轄市及進行路線整併之需，本部將部分公路客運路線轉移為市區公車路線，在加重地方</p>

顯著，似應就相關障礙（如區域差異性等問題），審慎檢討調整執行方式或策略，不宜僅為延續辦理。爰為落實地方自治精神，並兼顧政府有限資源做最有效率配置方向，建請交通部審酌評估有無其他更為積極有效替代方案。

政府工作負擔時，中央及地方財政收支劃分並未相對應有所調整，爰中央宜階段性給予地方政府補助經費為協助。根據過去執行經驗，中央政府之補助經費對地方政府深具拋磚引玉效果，因為若能得到中央補助款，地方政府往往就能說服議會同意編列相關經費，帶動地方發展公共運輸，而藉由前期公運計畫之推動，中央確實已成功帶動地方政府共同合作推動公共運輸發展。然而部分縣市因財政狀況不佳或組織人力有限以致很少提案，使得計畫無法創造更大的成效。考量各區域公共運輸發展與資源配置之平衡性，本部採取下列措施進行改善(詳見本計畫「肆、現行相關政策及方案之檢討」之「二、投入資源檢討」)：

- 1.補助大學院校成立6個區域運輸發展研究中心，對地方政府進行人才培訓並協助提案，增加提案品質。以花蓮縣為例，透過區域運輸發展研究中心之輔導，105年度已有4項提案獲得補助。
- 2.開放30個原民鄉公所可提案申請補助，避免縣市政府因政治立場不同或財政狀況因素，未確實將鄉鎮區公所之需求納入提案。
- 3.允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，導入民間創意及資金。
- 4.地方政府自籌款比例將依行政院主計總處規定之財力分級區分不同標準，財政狀況第5級之縣市需負擔之自籌款比例擬從至少10%降為5%。30個原民鄉公所若提案，其自籌款比率亦比照財力分級第5級者。
- 5.補助缺乏交通專責單位之地方政府

<p>三、另依計畫書第 66 頁及第 69 頁說明，相關基礎設施及硬體設備已逐漸完備，未來重點較需要經常門費用，因此本計畫將加重經常門比例乙節（第 77 頁中長程個案計畫自評檢核表對於經費比 1:2 乙項勾選「否」），建請交通部補充說明相關經費用途及經費門比例情形。</p>	<p>成立公運專案辦公室，協助其執行獲核定之提案，解決人力不足問題。已補充說明，詳見本計畫「陸、期程與資源需求」之「四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形」。</p>
<p>行政院主計總處</p> <p>一、依案內回應說明，績效獎勵計畫自 103 年推動以來，確實增加市區公車載客量，惟增加之運量多來自於營運狀況良好之路線。茲以績效獎勵計畫係以鼓勵地方政府投入財務資源，以提昇公共運輸載客量為目標，爰除原營運狀況良好之路線外，亦應加強偏遠及服務性路線載客量之推動，故建請交通部研議檢討本績效獎勵機制，加強促使偏遠及服務性路線運量成長之誘因。</p>	<p>1.本計畫對於偏遠路線營運虧損補貼經費以不成長逐年減少方式規劃。</p> <p>2.以前期計畫補助高雄市政府之計程車彈性運輸服務模式為例，營運上可視旅次需求及於離峰時段改以彈性調度計程車服務，取代原本班次固定且營運成本較高之公車，相較於一般公車約可減少 37%之營運成本支出，且因計程車出車機動性高，民眾搭乘便利性提高，乘客反應普遍良好。為改善偏鄉地區聯外公共運輸，本部於 105 年開始將「需求反應式公共運輸」專案計畫列為重點推動工作，以增進偏遠地區民眾使用公共運輸之便利性，俟運量提升達成一定規模後，再轉型為一般市區客運或公路客運路線，藉以提升偏鄉地區公共運輸載客量，減少營運虧損補貼經費。</p>
<p>二、查「公路公共運輸提升計畫（102-105 年）」104 年度編列預算 47.22 億元，其中保留轉入 105 年度繼續執行者計 16.95 億元、流用數 2.3 億元及賸餘繳庫數 1.1 億元，3 者合計約 20.35 億元，約占其 104 年度預算數</p>	<p>1.以往各項保留案件以車輛汰舊換新及轉運站建置案保留金額最多，主要係因車輛打造及轉運站建置之前置作業較長，地方政府須經議會同意始能納入自籌款預算，另辦理招標期程亦耗時較久。為減少類似案件保留情形，本部公路總局已將核</p>

之43%，高達4成。為提昇預算執行效率，有關本計畫總經費及分年經費需求，仍請交通部衡酌執行能量後妥為合理規劃。

定作業時程提早，以使地方政府能有更充裕之時間完成執行及驗收請款。其次，對於部分計畫採隨到隨審方式核定，並定期召開核會議滾動檢討該年度各地方政府之計畫執行情形，如於該年度無法完成則儘速辦理回流，將該年度預算做最有效之利用。

2.經檢討將本計畫需中央公務預算支應經費調減為4年150億元，相較前期計畫4年200億元，減少25%。本部未來當加強核定案件之檢核與管控，並定期督促地方政府檢視計畫執行狀況，以提升預算執行率。

行政院性別平等處

一、案內已注意到偏鄉地區交通不便、公共運輸服務乘客屬弱势群体、為老人、學生、經濟弱勢族群等，將廣續補助購置無障礙車輛、推動無障礙計程車，引導各轄區單位於重要運輸場站設置無障礙通用設施，完善各運輸場站周邊接駁環境，提升跨運具轉乘品質，並將公共運輸市占率、服務滿意度（90%以上）、無障礙公車比例及偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率等納為本計畫績效指標，且性別影響評估亦發現女性使用之發展確實能改善女性使用便利，並有助培養女性專業人力，值得肯定。建議依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第5點規定，將「打造性別友善之公路路網」定為本計畫之性別目標，並訂定績效指標（如不同性別對公共運輸服務滿意度均達90%以

本計畫未來將分別檢視不同性別對於公共運輸服務滿意度，並以各性別對公共運輸服務滿意度均達90%以上為目標值，以打造性別友善之公路公共運輸服務，詳見本計畫「參、計畫目標」表1相關績效指標與目標值。

<p>上)、衡量標準及目標值，納入計畫本文(目標章節)。(計畫草案第11、21、41、43頁)</p>	
<p>二、本期計畫將在前期公運良好基礎上，從理解需求開始，再以服務設計理念，打造客製化服務，甚至邁向影響及管理需求，引導民眾使用公共運輸，建議於各項需求調查中納入性別、年齡等複分類，將各屬性民眾之需求納入公路運輸之規劃考量(如為達成幹支線間之無縫轉乘，將辦理民眾需求調查；為強化公共運輸進校園，將瞭解學生使用需求)。(計畫草案第45、49頁)</p>	<p>本部辦理公共運輸需求調查時，均會同時記載受訪者性別與年齡等基本資料，以利區分群組進行交叉分析比較。</p>
<p>三、有關規劃公路汽車客運業及市區汽車客運業營運評鑑一節，經查交通部統計，103年度公路汽車客運女性駕駛員僅有4.6%、市區汽車客運女性駕駛員僅有2.2%，有明顯性別落差情形。為鼓勵業者建構性別友善之交通職場文化，並吸引更多女性投入運輸職場，建議將鼓勵女性參與、落實性別工作平等法規定(如給予員工產假、陪產假等性別友善措施)，或其他性別平等推動作為(如於相關教育訓練課程中，增加性別意識培訓課程)納入營運評鑑標準或加分項目及後續巡迴輔導機制。(計畫草案第46-47頁)</p>	<p>本部公路總局辦理公路汽車客運業評鑑自105年起已納入與兩性平等作為有關之評鑑項目，以鼓勵業者建構性別友善之交通職場文化。未來亦將建議地方政府於辦理市區汽車客運業評鑑時參照辦理。詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「二期(年)執行策略」行動方案1-4。</p>
<p>四、為確保不同性別參與公共運輸領域之機會，建議案內補助地方政府成立公運專案辦公室時，引導其注意性別參與情形</p>	<p>本計畫未來補助地方政府成立公運專案辦公室時，當提醒地方政府注意性別參與情形，於資歷或條件相當時，優先進用少數性別；另於成立審</p>

<p>形，並於資歷或條件相當時，優先進用少數性別；成立審查或地方政府提案之評選委員會或召開會議時，亦請注意性別參與情形，並鼓勵少數性別參與。(計畫草案第56、66頁)</p>	<p>查地方政府提案之評選委員會時，注意性別參與情形，鼓勵少數性別參與。</p>
<p>五、有關前開性別友善工作推動措施，包括考量不同性別之滿意度調查、需求調查納入性別及年齡等複分類以瞭解各屬性民眾之需求、鼓勵女性參與運輸職場及決策參與機會等，請交通部於執行時督促地方政府或受補助單位落實辦理(如納入補助作業要點、考核作業)，以深化性別友善交通路網之成效。</p>	<p>未來在相關計畫核定時將一一併督促要求地方政府或受補助單位落實性別友善工作推動措施。</p>
<p>六、性別影響評估檢視表：參、計畫涉及及領域，因本計畫涉及經費補助及性別友善之公共建設規劃與設計，建議勾選「權力、決策、影響力」及「環境、能源、科技」領域，請參酌修正。</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性別影響評估檢視表」，詳本計畫89頁。</p>
<p>七、性別影響評估檢視表：4-2和本計畫相關之性別統計與性別分析，原填列內容「受益對象為全國民眾並無性別之差異」一節，建議補充計畫相關性別統計與分析資料(含乘客、從業者之性別統計)，如交通部統計，103年度公路汽車客運女性駕駛員僅有4.6%、市區汽車客運女性駕駛員僅有2.2%，從業者性別比例確有性別落差情形，並請進一步分析原因及研擬改善方法，納入本計畫規劃辦理。</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性別影響評估檢視表」，詳本計畫90頁。</p>
<p>八、性別影響評估檢視表：伍、計畫目標概述，案內性別影響評</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性</p>

<p>估發現公共運輸之發展確實能改善女性使用便利，並有助培養女性專業人力，相關路網發展工作有利不同性別參與社會，值得肯定。建議將「打造性別友善之公路路網」訂為性別目標，並訂定考核指標併同納入 8-9 項目。</p>	<p>別影響評估檢視表」，詳本計畫 90-91 頁。</p>
<p>九、性別影響評估檢視表：陸、性別參與情形或改善方法，建議具體說明本計畫於研擬、決策過程中性別參與情形(如本案工作小組、座談會、評選會議之組成性別比例)，及未來於執行階段之性別參與機制規劃，建議宜朝向任一性別不低於三分之一為原則辦理。</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性別影響評估檢視表」，詳本計畫 91 頁。</p>
<p>十、性別影響評估檢視表：7-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的社會偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者，原填列內容「本計畫受益對象為一般大眾...無涉及一般社會認知既存的社會偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者。」並勾選為「否」，依交通部統計，103 年度公路汽車客運女性駕駛員僅有 4.6%、市區汽車客運女性駕駛員僅有 2.2%，從業者性別比例確有性別落差情形，本項請改評定為「是」，並補充說明評定之原因。</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性別影響評估檢視表」，詳本計畫 91 頁。</p>
<p>十一、性別影響評估檢視表：案內 8-1 至 8-9 原整併填寫，為扣合各項評估重點，請參考以下意見分項填寫。 8-1 經費配置：建議依所訂之性別目</p>	<p>遵照辦理，已修正本計畫「拾、附則」之「一、中長程個案自評檢核表及性別影響評估檢視表」，詳本計畫 92-93 頁。</p>

標具體填寫經費配置(如未來來補助案建置性別友善設施之經費)。

8-2 執行策略：請依所訂之性別目標訂定相關執行策略(如建置無障礙廁所、購置低底盤公車等)。

8-3 宣導傳播：有關案內規劃重要運輸場站設置無障礙通用設施、無障礙計程車等性別友善措施，請運用多元宣導傳播方式(如透過網路、媒體、社區及村里民會議等)以顧及不同性別與年齡者之訊息接收偏好。

8-4 性別友善措施：請補充填列未來規劃設置之性別友善設施(如建置無障礙通用設計候車場站等)。

8-5 落實法規政策-計畫符合相關法規政策之情形：建議參考本院性別平等機會網站有關「性別平等政策綱領」、「消除對婦女一切形式歧視公約」(CEDAW)等資料加以補充(如案內如能妥善規劃相關性別友善設施設備，提升旅客之旅遊便利及安全，有助於落實「性別平等政策綱領」強調公共空間應具性別友善性及大眾運輸工具之便利、友善性及安全性)。

8-6 預防或消除性別隔離：本案規劃與執行之人力請注意性別參與比例，或於適合之機會進行性別平等宣導，以預防及消除職場之性別隔離及傳統刻板印象。

8-7 平等取得社會資源：請本案規劃團隊、評選會議委員及其他決策參與機制考量不同性別及多元弱勢之使用經驗及需求，提升其社會參與之機會。

<p>8-8 空間與工程效益：建議說明本計畫在公共空間規劃與設計上，考量不同性別使用上的安全性(如停靠站點之燈光照明設備等)、友善性(如公路車輛運具之無障礙規劃、各場站之男、女廁所數量合理性、女用廁所內應有足夠的等待空間)等相關規劃。</p> <p>8-9 設立考核指標與機制：請依所訂之性別目標訂定合宜考核指標與考核機制(如不同性別使用者對公共運輸服務品質滿意度均達90%以上)。</p>	
<p>國家發展委員會經濟發展處</p>	
<p>一、經洽交通部表示，前期(102-105年)計畫之績效指標中，「公路公共運輸量」102、103及104年成長率分別為2.38%、1.58%及-1.38%，未符原定每年成長5%之目標。旨案經交通部重新檢討後，將「公路公共運輸載客量」原設定每年成長5%之目標，修正為高標及低標分別較前一年度「成長5%」及「成長」，似過於寬鬆，建請交通部應訂定明確之績效指標目標值，俾利未來計畫實施績效管控之參據。</p>	<p>已參酌各單位意見及近4年績效狀況重新檢討設定「公路公共運輸載客量」之分年目標值，詳見本計畫「參計畫目標」表1相關績效指標與目標值。</p>
<p>二、經查「地方制度法」第18及19條規定，地方交通之規劃、營運及管理，係屬地方自治事項之範疇，且行政院於101年9月27日針對「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」核示意見略以，請交通部預為規劃退場機制部分，惟查旨揭計畫書捌、財務計畫，僅敘及公運計畫補助類型大多不具自償性，短期仍有必要循</p>	<p>已參酌各單位意見修正退場機制規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。</p>

<p>「中長程計畫」方式由公務預算支應，後續尚有擴充、加值或維護，原則上不再補助，核與行政院核示意見未合，建請交通部確實依照行政院核示意見辦理，俾使資源有效運用。</p>	
<p>國家發展委員會管制考核處</p>	
<p>一、本案 p.21 表 1 績效指標之「效能指標(公路公共運輸載客量)」之目標值低標訂為每年較前 1 年成長，建議予以量化，以利執行及評核成效。</p>	<p>已參酌各單位意見及近 4 年績效狀況重新檢討設定「公路公共運輸載客量」之分年目標值，詳見本計畫「參、計畫目標」表 1 相關績效指標與日標值。</p>
<p>二、有關 p.75 財務計畫所提退場機制，係以當公共運輸市占率提升至 30% 時，始可限縮對公共運輸市占率仍不理想之局部地區給予補助，惟依本案 p.21 表 1「核心指標」之目標值，至 109 年公共運輸市占率高標僅為 20%，爰所訂 30% 退場標準是否妥適，建議再行考量、修正，以符合院核意見意旨。</p>	<p>已參酌各單位意見修正退場機制規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。</p>

五、國家發展委員會 105.6.4 審查會議結論處理情形表

國家發展委員會 105 年 6 月 4 日研商行政院交議交通部陳報「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)草案」會議結論處理情形表

項次	會議結論	處理情形說明
一	本計畫有助於我國公共運輸之發展，為持續落實公共運輸政策、扶植公共運輸產業、賡續照顧基本民行及提升公共運輸服務品質，原則予以支持。	敬悉，謝謝支持。
二	本計畫業經交通部辦理完成「中央推動公路公共運輸永續發展之財務機制」評估，建議短期仍循中長程個案計畫之公共建設計畫申請由公務預算支應，原則同意。惟基於公路公共運輸之永續發展，仍請交通部持續評估長期可行之永續財務機制。	遵照辦理。
三	考量政府財政困難，請交通部再予覈實調減計畫經費需求，應就各項工作項目具體說明辦理內容及所需經費，並請說明本計畫經費編列原則。	<p>1.遵照辦理。</p> <p>2.本計畫「陸、期程與資源需求」並已重新檢討本計畫經費需求，並增加表 8 說明本計畫 7 項執行策略之各項行動方案所需中央公務預算概估金額與具體措施。</p> <p>3.本計畫強化公車經營體質與提升公車服務品質係為了培養民眾使用公共運輸習慣，避免縣市政府期望興建捷運系統但捷運通車後卻出現使用量無法如預期呈現之問題，造成龐大營運虧損。本計畫經費規模約每年 40 億元，而捷運 1 公里造價則約需 50-60 億元，因公路公共運輸服務更具彈性與靈活度，受益民眾更多且遍及全國各地方，可發揮更大效益，以滿足更多民眾之需求。</p> <p>4.經檢討將本計畫需中央公務預算</p>

		<p>支應經費調減為 4 年 150 億元，相較前期計畫 4 年 200 億元，減少 25%。經費調整項目概述如次：</p> <p>(1) 檢討調整補助地方政府協助業者進行車輛汰舊換新之年限條件與經費額度，刪減 4 億元。</p> <p>(2) 檢討調整補助地方政府設置公車專用與優先設施及闢駛快速直截公車路線之經費額度，刪減 1.7 億元。</p> <p>(3) 檢討調整補助地方政府協助業者辦理安全、品質及環保認證機制、鼓勵成立客運輔導顧問團隊、協助優化公共運輸營運機構之經費額度，刪減 1 億元。</p> <p>(4) 檢討調整補助地方政府辦理票證加值措施之經費額度，刪減 1.7 億元。</p> <p>(5) 檢討調整補助地方政府成立公共運輸專責單位及鼓勵公共運輸異業結盟進行整合與行銷之經費額度，刪減 1.9 億元。</p> <p>(6) 為強化運用大數據分析技術掌握民眾旅運及轉乘需求，提高載客量，經檢討酌增資訊整合運用辦理經費 0.2 億元。</p> <p>(7) 為鼓勵更多民間提案辦理公共運輸相關計畫，導入民間創意與資金，經檢討酌增該項辦理經費 0.1 億元。</p>
四	<p>本計畫之經費比(經常門與資本門經費比)，考量本計畫辦理特性，建議不受 1:2 之限制，請交通部於此彈性原則下，有效提升計畫績效。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 本計畫 4 年計編列 46 億元辦理偏遠路線營運虧損(含中央辦理轄管公路客運路線營運虧損補貼及補助地方辦轄管市區客運路線營</p>

		<p>運虧損補貼)，該項經費係納入本部基本需求編列；其他經費4年計編列104億元(含中央推動轄管公路客運發展經費及補助地方推動轄管市區客運發展經費)，納入本部公共建設計畫編列，此部分所需經費概估經常門與資本門比例約為1:1。</p>
五	<p>本期計畫績效指標、退場機制等，請交通部依與各單位討論意見檢核後再提出。屆時請交通部全力追蹤列管計畫績效指標，務必全達。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 已參酌各單位意見及近4年績效狀況重新檢討設定「公共運輸市占率」、「公路公共運輸載客量」及「發展公共運輸之碳排放減量值」之分年目標值，並增加績效指標項目「公共汽車客運業受僱員工數」衡量本計畫就業協助成效，詳見本計畫「參、計畫目標」表1相關績效指標與目標值。 3. 已參酌各單位意見修正退場機制規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。
六	<p>本案應依前期行政院核示建立退場機制、落實地方自治精神，建議針對補助比率應逐年降低；同時考量資源有限，本案應集中協助財力困難之縣市，爰建議擴大各補助比率等級間之差異。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 本計畫已調整將地方政府各財力等級自籌款比率之級距拉大，詳見本計畫「伍、執行策略及方法」表6。 3. 本意見已納入退場機制規劃內容，詳見本計畫「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。
七	<p>考量縣市間區域差異大，本案請交通部研議主動協助較弱勢之縣市，以均衡區域發展。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 考量各區域公共運輸發展與資源配置之平衡性，本部採取下列措施進行協助(詳見本計畫「肆、現行相關政策及方案之檢討」之「二、投入資源檢討」)。 (1) 補助大學院校成立6個區域運輸發展研究中心，對地方政府進行人才培訓並協助提案，增

		<p>加提案品質。</p> <p>(2)開放 30 個原民鄉公所可提案申請補助，避免縣市政府因政治立場不同或財政狀況因素，未確實將鄉鎮區公所之需求納入提案。</p> <p>(3)允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，導入民間創意及資金。</p> <p>(4)地方政府自籌款比例將依行政院主計總處規定之財力分級區分不同標準，財政狀況第 5 級之縣市需負擔之自籌款比例擬從至少 10%降為 5%。30 個原民鄉公所若提案，其自籌款比率亦比照財力分級第 5 級者。</p> <p>(5)補助缺乏交通專責單位之地方政府成立公運專案辦公室，協助其執行獲核定之提案，解決人力不足問題。</p>
八	<p>本計畫列有永續指標，該指標應不只是減碳，請交通部研議本計畫是否還有其他永續指標。</p>	<p>1. 經查行政院國家永續發展委員會 2014 年永續發展指標系統評量結果報告，與交通議題有關之指標包括「公共運輸乘客人次」、「運輸部門國內能源消耗量」、「每年來臺旅客人次」、「每萬輛機動車輛死亡人數(公路)」、「公路養護管理效率」及「平均每萬人所擁有的自行車道長度」，前 2 項指標本計畫已有「公路公共運輸載客量」及「發展公共運輸之碳排放量值」之績效指標可對應。推動公共運輸發展雖對提升道路交通安全有正面影響，但此屬於間接效益，且本部另有「全國道安扎根強化行動計畫」並設有年度改善績效目標，因此本計畫將交</p>

		<p>通事故傷亡率降低情形列入本計畫績效指標。另「每年來臺旅客人次」與本計畫預期效益關聯性小，「公路養護管理效率」及「平均每萬人所擁有之自行車道長度」則與本計畫辦理內容無關聯性。</p> <p>2.另本計畫尚有公義指標「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」及人本指標「市區無障礙公車比例」之績效指標項目，可間接反映拉近城鄉發展差距及增進老人與身障者社會參與率之成效，就廣義而言，與我國永續發展目標亦有所呼應。</p> <p>3.綜上說明，建請同意本計畫不再增列其他永續指標項目。</p>
九	<p>創新、就業與分配是政府重要價值，請交通部研議增列有關本案推動與(協助)就業間之績效指標。</p>	<p>遵照辦理，本計畫績效指標已增列「就業指標」(公共汽車客運業受僱員工數)，詳見計畫書「參、計畫目標」表1。</p>
十	<p>公共運輸與民眾最直接接觸，考量國民參與，請補充說明本計畫有關搭乘民眾意見反應之機制(管道)，及讓民眾更有感之作法。</p>	<p>1.本部每年定期辦理「施政滿意度調查」及「公共運輸服務滿意度調查」，藉以掌握民意。此外，本部每年均與中華民國運輸學會與產業界相關協會合作辦理多場研討會，聽取學術界與產業界之意見。</p> <p>2.民眾對於公共運輸服務有任何建議可透過書信、電話或網路向本部與各縣市政府及相關客運業者反映。另本部公路總局已特別設置路人服務中心，由專業之客服中心受理民眾提出之詢問與意見。</p>
		<p>3.為增加公民參與公共運輸規劃之機會，本部辦理本計畫時將廣舉辦大專院校公共運輸路線創新</p>

		<p>規劃競賽，以「自己的公車，自己做」為口號，結合年輕學子的創新意見，規劃可行的公車路線；另將辦理公共運輸營運型態之規劃競賽，包括創新營運型態、車輛派遣服務、車輛與乘客合服務等系統，提供客運業者創新改革之方向(詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「二、分期(年)執行策略」方案 7-2 特色行銷)。</p> <p>4.本計畫補助大學院校成立 6 個區域運輸發展研究中心，藉由接觸在地意見領袖掌握民眾需求，協助地方政府提案，另本計畫允許民間業者與區域運輸發展研究中心合作提案，以導入民間創意(詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「三、執行步驟(方法)與分工」提案及補助方式 3 跨越協作方式)。</p>
十一	<p>另有縣市政府反映有關臺鐵車站轉乘優惠單向補助之情形。請交通部統籌所屬機關作法，通案性考量縣市政府遭遇之困難，主動提供協助、解決問題。</p>	<p>有關轉乘優惠補助問題，涉及客運營運單位成本，未來臺鐵與市區公車等公共運具進行運價檢討時，本部將督促主管機關將民眾轉乘優惠對運價結構之影響納入費率成本項目，讓運價結構本身即具備提供民眾轉乘優惠之機制。</p>

六、國家發展委員會 105.6.27 第 26 次委員會會議結論處理情形表

國家發展委員會 105 年 6 月 27 日第 26 次委員會會議審查行政院交通會議交議交通部陳報「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)草案」會議結論處理情形表

項次	會議結論	處理情形說明
一	本計畫持續推動、落實公共運輸政策，提升公共運輸服務品質，並協助運輸部門節能減碳，原則支持。	敬悉，謝謝支持。
二	本計畫期程自 106 年至 109 年為期 4 年。本案除屬服務性路線或偏遠、離島地區民眾基本運輸服務補貼所需經費，由交通部基本需求預算額度支應 46 億元外，尚有需求預算額度支應 144 億元，其中屬多元資訊整合策略項下經費部分，原則由交通部基本需求或科技預算支應，餘再由中央公共建設公務預算及地方政府自籌款分擔。	遵照辦理，已配合修正本計畫「陸、期程與資源需求」之「三、經費來源及計算基準」及「四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形」相關內容，敘明「策略三：多元資訊整合」項下經費(4 年經費需求共計新臺幣 13.9 億元)原則由本部基本需求額度或科技預算支應。
三	有關地方政府自籌款部分，請依各地方政府財力級次分擔比例自籌，其中財力級次第一級者，中央補助 50% 以下，其餘各財力級次補助比例為 50%~95%。	遵照辦理，已依此原則調整地方政府各財力等級之最低自籌款比率，詳見本計畫「伍、執行策略及方法」表 6、「陸、期程與資源需求」之「三、經費來源及計算基準」及「捌、財務計畫」之「二、退場機制」。 調整後各地方政府最低自籌款比率如下： 財力等級第 1 級者須自籌至少 50% 之經費(亦即中央補助 50% 以下)。 財力等級第 2 級者須自籌至少 25% 之經費(亦即中央補助 75% 以下)。 財力等級第 3 級者須自籌至少 15% 之經費(亦即中央補助 85% 以下)。 財力等級第 4 級者須自籌至少 10% 之經費(亦即中央補助 90% 以下)。 財力等級第 5 級者須自籌至少 5% 之經費(亦即中央補助 95% 以下)。

四	<p>為有效提升計畫績效，交通部陳報本計畫經費經資比(經常門與資本門經費比)約為 1:1，建議同意本計畫經費經資比可不受 1:2 之限制，惟請交通部仍應覈實、擲節、有效運用計畫經費。</p>	遵照辦理。
五	<p>請交通部積極將交通資訊開放應用，由民間參與推動，以降推估公共運輸之政府財負擔；並評估公共運輸計畫長期可行之永續財務機制。</p>	遵照辦理。
六	<p>本計畫請交通部提供多元民眾參與機制，使各項計畫都確實讓民眾有感。</p>	遵照辦理。

七、行政院 105.7.28 研商會議結論處理情形表

行政院 105 年 7 月 28 日公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)研商會議
結論處理情形表

項次	會議結論	處理情形說明
一	<p>本計畫既經國發會審議通過，明年度預算同意先行匡列，請交通部依據下列項目，於 2 週內研提執行策略，納入計畫。</p> <p>(一) 本計畫所列各項策略，過於龐雜且太過於學術性，令人難以理解，請提出整合性策略，闡述本計畫 4 年執行完畢後，會達成之整體情境。</p> <p>(二) 公共運輸市占率設定目標值過於保守，無法凸顯政府改善偏鄉公共運輸決心，本計畫應優先宣示偏鄉地區公路公共運輸服務涵蓋率，預計 4 年內提昇 20% 之目標值。</p> <p>(三) 有關市區無障礙公車比例是否適宜列為績效指標，請從公共運輸使用率提昇之效果與貢獻度，再予評估。至於補助汰舊換新購置之公車，不宜限定某特定車型，可研議簡易型之公車階段改善措施。</p> <p>(四) 原則支持成立區域運輸發展研究中心，協助地方政府依區域運輸需求特性，提出務實改善之方案，爭取經費，並請交通部建立區域評比指標，鼓勵提出創新策略、提高該區域、城市之公共運輸市占率成長。</p>	<p>(一) 遵照辦理。本計畫希望達到的目標願景為提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏鄉地區公共運輸不便問題以及避免都會區交通壅塞問題惡化，增進高齡者與身障者之行動力、協助公共運輸產業發展以及促進運輸部門節能減碳。7 項執行策略可歸納在三個層面下：「提供優質多樣性的公共運輸服務，滿足民眾各型態的旅遊需求」、「掌握公共運輸各種行車資訊，並進行多樣化加值應用，增進民眾搭乘意願」及「結合中央、地方與民間之資源，透過多元合作模式及行銷方案促進公共運輸發展」。已重新以更口語之文字及更清楚之架構圖闡述本計畫策略內容，詳見本計畫「伍、執行策略及方法」之「一、主要工作項目」相關說明文字及圖 7，至於 7 項執行策略之行動方案與具體措施則詳述於本計畫「伍、執行策略及方法」之「二、分期(年)執行策略」。</p> <p>(二) 1. 根據本部統計處 104 年「民眾日常使用運具狀況調查」，104 年公共運輸載客量為 32 億 2,416 萬人次，私人運具載客量為 168 億 6,545 萬人次，依此推估需轉移</p>

(五)計畫經費補助應考量城鄉均
衡發展，尤其是偏鄉地區更
需要中央的補助，以增升偏
鄉公共運輸之涵蓋面。請評
估降低偏鄉地方政府自籌款
比例、調降直轄市之補助比
例及額度。

約2億人次之私人運具載客量至
公共運輸，公共運輸市占率才能
提高1%，其難度相當高。加上近
年油價大幅走跌，增加民眾開車
誘因，因此公共運輸市占率成長
難度相較以往更加提高。經查民
國101-104年公共運輸市占率平
均每年成長約0.33%，而本計畫
以每年公共運輸市占率成長
0.35%為目標值，並未過於保守，
係為務實目標。

2.遵照辦理，優先宣示本計畫提升
偏鄉地區公路公共運輸服務涵蓋
率之預期成效，以彰顯政府改善
偏鄉公共運輸之決心，詳見本計
畫「參、計畫目標」之「三、績
效指標、衡量標準及目標值」表
1及相關說明文字。

(三)

1.我國已屬「高齡化社會」，預估不
到10年內即會進入「超高齡社
會」，隨著人口結構中老年人比例
持續提高，公共運輸的客群主力
亦將改變，爰能否提供符合高齡
者需求之公共運輸服務對於公車
運量之提升具有重要影響。此外，
民國104年12月16日「身心障
礙者權益保障法」修訂第53條規
定，往後各路線全面性提供無障
礙公車成為必要措施，僅允許少
數例外狀況，這和過去只要提
供一部分無障礙公車之狀況有很
大不同，因此打造行無礙的公共
運輸環境是交通主管機關與客運
業者未來的重點工作。由於每個
人一生中都會有因身體不適或老
化等因素造成行動不便的時候，
因此打造行無礙的公共運輸環境

受惠對象是擴及全面的，也是社會進步的指標。此外，增加無障礙公共運輸服務，可讓身障者在數量有限之復康巴士外有其他公共運具可選擇，增進其移動性與生活品質。綜上說明，提高市區無障礙公車比例有其必要性與多重效益。

2. 鼓勵業者於車輛汰舊換新時優先考量購置低地板公車係因其可減少高齡者乘客上下階梯對膝蓋之負擔，且低地板公車供輪椅上下之斜坡板長度可較高地地板公車短（因斜坡板架設角度不可太陡），對複雜道路環境之適用性較強，因此先進國家亦以使用低地板公車為主流。未來本部會加強宣導讓客運業者具有正確觀念，使其願意購買優質之低地板公車，而非為了因應政府政策而購買品質不佳之低地板公車。

(四) 遵照辦理，本部公路總局已辦理「公路公共運輸力評比指標研究」，研擬相關指標對各縣市政府投入公共運輸之資源比例及推動成效進行全面性之評比，總計 22 項指標(例如「公共運輸市占率」、「公共運輸預算投放情形」、「促進大眾運輸使用之策略」、「公車路線涵蓋率」等)，爾後將據以辦理相關評比調查並將結果作為中央補助地方公運計畫經費之參據，藉以激勵地方首長重視當地公共運輸之發展與需求。

(五) 前期公運計畫對地方政府之最高補助比率一律為 90%，本計畫改依地方政府財力分級劃

分，不僅財力第1-3級者最高補助比率調降至50%-85%，另對財力等級第5級者則調增最高補助比率至95%(30個原民鄉公所若提案，補助比率比照財力等級第5級者)，相較下已有顯著差距。下表為相關交通建設中央對地方最高補助比率之比較，從中亦可看出本計畫對於財力較差縣市已有較高補助比率，爰建請同意維持本計畫規劃方案。

財力分級	最高補助比率(%)				
	第1級	第2級	第3級	第4級	第5級
補助事項					
生活圈道路交通設計	-	73%	82%	84%	88%
大眾捷運系統規劃及不含自償性經費	50%	78%	84%	86%	90%
都會區鐵路立體化計畫，但不含自償性經費	50%	78%	84%	86%	90%
高、快速公路交流道連絡道路改善工程計畫	-	73%	82%	84%	88%
公路公共運輸多元推升計畫(106-109年)	50%	75%	85%	90%	95%

本項工作本部公路總局將會同本部科技顧問室研議納入本部「智慧運輸系統發展建設計畫(106-109)」草案規劃辦理。

請交通部積極研議修法，並補助營業大客車(包括市區客運、公路客運及遊覽車等)加裝車載裝置，透過搜集之行車資料(包括人、車、行駛等資訊)，將相關資料上傳雲端，並介接至監理單位，進行人車監理，俾即時掌握高風險車輛，提早預警防範。

二

八、106年10月計畫修訂主要內容說明對照表

修訂章節	修訂內容	原核定內容	修訂說明
<p>參、計畫目標、績效指標、衡量標準及目標值</p>	<p>刪除競爭力指標(公共運輸市占率)相關內容。</p>	<p>設定競爭力指標(公共運輸市占率)，以每年成長0.35%為目標值。</p>	<p>公共運輸市占率過去係依據本部分統處「民眾日常使用運具狀況調查」而得，其係透過市內電話抽查訪調而得，存在一定程度誤差，然公共運輸市占率前後年數據通常差異不大，不易判斷該差異是否確為公共運輸使用比率有所變化或僅屬誤差範圍，另考量公共運輸載客量與公共運輸市占率有相當程度之正相關，不必然需要同時觀察公共運輸載客量及市占率之變化，本部分經檢討後已暫停進行「民眾日常使用運具狀況調查」，爰將本計畫績效指標之一競爭力指標(公共運輸市占率)刪除。</p>
<p>參、計畫目標、績效指標、衡量標準及目標值</p>	<p>改以「電子票證使用率」為品質指標，並設定目標值如下： 非直轄市公車自105年76%提升至109年80% 一般公路客運自105年75%提升至109年79%</p>	<p>以「公共運輸服務滿意度」為品質指標，並設定各性別對公共運輸服務滿意度均達90%以上為106-109年目標值。</p>	<p>本部分統計處「民眾日常使用運具狀況調查」而得，惟本部分已暫停進行該調查，另考量滿意度調查雖有量化數據但屬主觀感受，如評量結果未達目標時，不易釐清問題癥結，爰本部分擬改以可客觀衡量之量化指標來取代。電子票證使用率增加，代表有越多人願意持有公共運輸長期票卡，這反映出民眾對公共運輸滿意度有所增加因而提高搭票意願。此外，掌握越多電子票證資料，有助於分析民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，落實各運輸系統間之整合，以提供無縫轉乘服務，進而有助於提高民眾對公共運輸服務滿意度，爰本計畫改以「電子票證使用率」為評估指標，設定成長目標值。</p>

修訂章節	修訂內容	原核定內容	修訂說明
伍、執行策略及方法 一、主要工作項目 表4 公路公共運輸多元推動方案之改善績效以及與績效指標相關聯性	表4 列出各行動方案與本計畫之關聯性，將「競爭指標」乙欄刪除。另修正各品質指標(電子票證使用率)之關聯性。	表4 列出各行動方案與本計畫7項績效指標之關聯性。	因本計畫擬將績效指標(公共運輸市占率)刪除，另擬以「電子票證使用率」取代「公共運輸服務滿意度」作為品質指標，爰需配合修改表4 公路公共運輸多元推動方案之改善績效以及與績效指標相關聯性。
陸、期程與資源需求 三、經費來源及計算基準 四、經費需求(含分年經費)及與中程歲出概算額度配合情形 捌、財務計畫 二、退場機制	本計畫經費新臺幣150億元預算。	本計畫經費新臺幣150億元預算，其中一般公路客運運偏虧損及市線之營運由額貼求經費46億元)，另有關「策略三：多元資訊整合」項下經費(4計新臺幣13.9億元)原由本部或科技應部項費幣90.1億元)。	本計畫經費編列來源「基本需求」部分遭刪除，爰配合修正經費來源，案經國家發展委員會106年7月21日「107年度政府公共建設計畫先期作業」討論會報獲同意。

修訂章節	修訂內容	原核定內容	修訂說明
柒、預期效果及影響	刪除有關提高公共運輸市占率之相關說明	提高公共運輸市占率：透過本計畫及研擬之3種提案，整體性補助方式，整頓公共運輸環境，增進市民搭乘公共運輸之意願，進而提高公共運輸市占率。	雖然提高公共運輸市占率已有暫停進行「民眾日常使用運具狀況調查」，未來將無公共運輸市占率之調查數據可供檢視成效，爰將本段文字刪除。
柒、預期效果及影響	提高電子票證使用比率：透過整合電子票價優惠措施，增進乘客意願，電子票證使用率提高，同時電子票證普及，民眾旅運需求，用以調整公車路網與班次，增進運輸服務供給與民眾旅運需求之契合度。	維持公共運輸服務滿意度：前期公共運輸服務改善品質，民眾滿意度提高，惟民眾標準之提高，因此藉由本計畫之執行不斷提升服務品質，有維持原有對政府交通施政成果持續有感。	雖然維持滿意度確實有幫助，惟因本計畫擬以「電子票證使用率」取代「公共運輸服務滿意度」作為品質指標，爰配合修正本段文字。