

# 行政院第 6 次公共治理協調會報議程

105 年 12 月 1 日(星期四)

時 間	議 程	講 座
<b>壹、第 1 階段</b>		
09:30-10:30	報到	
10:30-11:20	一、公共治理資訊 (一)電子發票加值運用 (二)國發會管考簡化創新作為	財政部 國發會
11:20-12:30	二、機關提案討論	國發會
12:30-13:30	午餐	
<b>貳、第 2 階段</b>		
13:30-14:20	報到 (含第 1 階段參與人員簽到)	
14:20-14:25	一、主持人致詞	國發會 陳主任委員添枝
14:25-14:30	二、協同主持人致詞	財政部 吳次長自心
14:30-16:00	三、專題演講	許政務委員璋瑤
16:00-16:20	中場休息 (合影暨茶敘)	
	四、政策資訊	
16:20-16:45	(一)強化地方政府債務管理與輔導	財政部
16:45-17:10	(二)公共建設計畫全生命週期績效管理	國發會
	五、討論事項：	
17:10-17:50	強化政府施政績效自主管理之策進	國發會
17:50-18:00	六、綜合結論及臨時動議	國發會
18:00	七、散會	

# 議題大綱

## 壹、第 1 階段

### 一、業務報告

#### (一)電子發票加值運用

(提報機關：財政部)【詳簡報 1】

#### (二)國發會管考簡化創新作為

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 2】

### 二、機關提案討論(詳如提案表)

## 貳、第 2 階段

### 一、專題演講

### 二、政策資訊：

#### (一)強化地方政府債務管理與輔導

(提報機關：財政部)【詳簡報 3】

#### (二)公共建設計畫全生命週期績效管理

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 4】

### 三、討論事項：強化政府施政績效自主管理之策進

(提報機關：國家發展委員會)【詳簡報 5】

行政院第 6 次公共治理協調會報各機關提案表

案號	案由摘要	提案機關	權責機關
1	為加強推動電子化政府政策，請政府機關（構）、學校對採購案件，原則要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票。	財政部 財政資訊中心	行政院主計總處、 行政院公共工程委員會
2	建議修正「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」。	臺北市府	行政院主計總處
3	經濟部所屬管線事業機構(以下簡稱管線機構)於地方政府路平專案施作完妥之路段，應避免申請非必要之人手孔提升；並評估自主降埋人手孔以減少路面人手孔數量，提升用路人交通舒適度。	新北市政府	經濟部
4	臺中設立國際非政府組織（iNGO）園區結合跨區域加值計畫。	臺中市政府	外交部
5	臺中市與高速公路區域號誌協控計畫。	臺中市政府	交通部
6	建請成立基隆河谷廊帶專責平臺	基隆市政府	內政部、交通部、經濟部、國家發展委員會、臺北市府、新北市政府
7	水湳轉運中心銜接國道 1 號(中清交流道)大客車專用匝道。	臺中市政府	交通部
8	臺中市區公車與臺鐵轉乘票價優惠補助計畫。		
9	臺中市公車跨縣市(苗栗、彰化及南投)營運計畫。		

案由 1	為加強推動電子化政府政策，請政府機關（構）、學校對採購案件，原則要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票。
說明	<p>一、依據 96 年 4 月 18 日行政院第 3036 次會議院長決定略以：「採用電子發票能夠減少企業經營成本，並提高政府部門行政效率……請相關部會重視，積極配合協助，以進一步帶動國內電子商務的發展，節省整體社會成本。」</p> <p>二、企業對政府（B2G）電子發票之帶動，可降低營業人帳務處理成本、提升政府財務資訊透明度及節能減碳等，並可透過完整交易資訊，利用大數據分析協助追蹤追溯或掌握稅源之政策分析。</p> <p>三、建議各政府機關（構）（含公營事業）、學校對下列採購案件，要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票（無其他採購來源或價值明顯偏高者例外），以落實電子化政府政策，並帶動企業開立電子發票，未來作為電子化報核基礎。</p> <p>（一）往來廠商為公營事業之採購案件。</p> <p>（二）非以零用金支付之採購案件。</p>
建議	建請政府機關（構）、學校採購案件，要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票。
擬處意見	<p><b>主計總處：</b></p> <p>一、依所提建議各機關對往來廠商為公營事業或非以零用金支付之採購案件，要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票一節，據了解，依統一發票使用辦法規定，電子發票僅為統一發票種類之一，又廠商須具有以網際網路或其他電子方式開立、傳輸或接收等設備，方得開立電子發票，爰現行使用統一發票之廠商是否均能開立電子發票，應先行釐清。</p> <p>二、又採購案件因涉及機關採購行為，建議洽請工程會說明。基於提案建議事項與本總處業管權責無涉，建請權責機關部分刪除本總處。</p> <p><b>工程會：</b></p> <p>有關電子發票為統一發票種類之一，目前開立統一發票之廠商尚非皆以電子發票方式開立，且政府採購交易件數占全國商業交易件數比率甚小，部分廠商亦無電子化設施，如強行要求已使用統一發票之往來廠商開立電子發票，將造成廠商困擾，亦引發採購爭議。另本會已於相關採購契約範本增訂廠商請領契約價金得提出電子統一發票，以宣導及推動廠商以電子發票請款，爰建議此事宜以宣導為主，勿過度要求，以免引發廠商抱怨。</p>

案由 2	建議修正「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」。
說明	<p>一、查「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第 8 條規定，本府財力等級為第 1 級，次查交通部 100 年 4 月 11 日發布實施之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」所定「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」，依上開補助辦法所訂本市財力等級，自償率須達 45%，始達中央最高補助比例 50%。</p> <p>二、中央將本市列為財力等級第 1 級，最高補助比例大幅低於其他直轄市(補助比例上限本市 50%，新北市、臺中市、高雄市、桃園縣為 78%，臺南市為 84%)，對本市極不公平且不合理。而除依前揭補助辦法所定之不同等級補助標準，核予本市大幅低於其他直轄市之補助比例外，復針對自償率門檻再予分級，本市自償率門檻值(35%)大幅高於其他各級政府(25%-15%)，對本市而言，形成雙重之不公平及不合理。</p>
建議	<p><b>主計總處：</b></p> <p>一、查縣(市)改制直轄市後，各都預算規模及財政狀況差距大幅縮小，改制之直轄市獲配財務資源大幅增加，惟「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」仍僅將本府財力等級列為第 1 級，其他直轄市分列第 2 級至第 3 級，導致同屬直轄市之本市與其他直轄市之補助比例及門檻產生極大差距之不公平不合理情形，建請中央重新檢討上開補助辦法各直轄市之財力等級，調整縮減各都之財力等級及補助比例差距</p> <p>二、另配合修訂「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」，該表補助比例標準業已依前揭補助辦法分級(本市補助 50%，其他各都為 78%-84%)，惟自償率門檻復再重複予以分級(本市自償率達 35% 以上始能獲得 32%-50% 之補助，其他各都達 15% 至 25% 以上即可獲 50% 至 84% 之補助)，產生重複加重本市財政負擔之不合理情形，且不利跨域合作業務之推行，建議自償率門檻不應再重複予以分級，應採一致性標準，如基於地方財政能力有別考量，直轄市政府與縣市政府採一致性標準確有困難，至少應就直轄市部分，訂定統一之自償率門檻值標準，方屬合理。</p>

擬處意見

- 一、有關臺北市政府財力級次列為第 1 級一節，查 102 年度至 104 年度地方政府自有財源比率之平均值，直轄市為 76.11%（如扣除臺北市，其餘直轄市之平均值為 72.34%），縣（市）政府之平均值為 49.68%。復查臺北市自有財源比率之平均值為 94.97%，與直轄市平均值 76.11% 及其排序第 2 名之桃園市 77.29% 差異甚大，爰 106 年度起適用之財力級次，仍將臺北市列為第 1 級，其餘直轄市則分列第 2、3 級，以合理反映各直轄市財力情形。
- 二、有關修訂各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表一節：
  - （一）交通部為鼓勵地方政府以都市發展角度處理捷運系統建設計畫之需求，並將沿線土地開發使用及稅收增額等外部效益內部化，以挹注捷運建設經費或營運成本，於 100 年 4 月 11 日訂頒實施「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。
  - （二）查上開要點之補助機制，業已考量各地方政府財政狀況不同之實情，依據財力級次表分級訂定各自所適用之最低自償率門檻及分段補助比例，倘地方政府推動捷運系統建設遭遇困難或無法達到自償率門檻，恐應回歸思考建設推動之必要性及再行檢討評估計畫之財務與經濟可行性。
  - （三）臺北市政府捷運網絡相較於其他直轄市廣布及密集，且總體運量因陸續增加新路線之加乘效果而大幅提升情形下，不僅帶動沿線土地與房地產開發，亦活絡周邊工商業活動，使得其土地開發、稅收增額等效益相較於其他直轄市之規模為大，爰現行有關補助該府捷運建設之比例仍應維持。

案由 3	<p>經濟部所屬管線事業機構(以下簡稱管線機構)於地方政府路平專案施作完妥之路段，應避免申請非必要之人手孔提升；並評估自主降埋人手孔以減少路面人手孔數量，提升用路人交通舒適度。</p>
說明	<p>一、管線機構於路平專案施作完妥之路段隨即申請人手孔提升，惟提升後之人手孔與周邊路面易產生高低落差並自修復範圍周邊路面產生龜裂，以致路面耐久性降低；另路面人手孔數量過多常導致人手孔周邊與路面銜接處有高低落差，易影響用路人交通安全。</p> <p>二、本市轄內道路經執行路平專案後實際平均使用年限未達原期望使用平均年限；經調查係因路平專案施作完妥之路段常有管線機構申請道路挖掘，惟因挖掘回填後路基結構不穩定或回填作業不確實導致新鋪路面易產生龜裂及坑洞，降低道路耐久性及其養護年限。</p>
建議	<p>一、管線機構於路平專案施作完妥之路段，應避免申請非必要之人手孔提升，以增加道路養護年限；並評估其使用頻率較低之人手孔，可自主辦理人手孔降埋，以減少路面人手孔數量，提升用路人交通舒適度。</p> <p>二、管線機構道路挖掘回填相關養護時間應確實依據新北市政府相關規定辦理，所回填之材料務必達初凝後再行辦理後續瀝青混凝土回填；所回填之瀝青混凝土亦應確實辦理分層夯實，以利管溝臨時修復及路面銑鋪之平整度符合相關規定；並應辦理同路段道路挖掘案件齊挖齊補整合，以減少道路開挖次數，提升道路耐久性及其養護年限。</p>
擬處意見	<p><b>經濟部：</b></p> <p>一、本部所屬管線事業(如台電及台水公司)，於路面設置人手孔蓋目的係為能快速進行佈纜、維護、檢查、調整及事故搶修等工作而設置，可減少開挖道路降低對交通衝擊，實有設置之需要，尚難全面性下地，尚有人手孔配合辦理降埋後，確需再申請辦理提升作業之情形。惟為提升道路舒適度，本部業已要求所屬管線事業於設計階段即應減少人手孔數量，至於既設人手孔則應儘量避免辦理提升作業，後續仍將持續要求所屬管線單位配合辦理。</p> <p>二、另有關施工材料及品質要求一節，本部亦將要求所屬單位施工時，確依各道路主管機關所訂之規範施工，並透過加強工程施工查核之方式，督促所屬落實各項品管規定，確保道路施工之品質及平整度。</p>

<p>案由 4</p>	<p>臺中設立國際非政府組織（iNGO）園區結合跨區域增值計畫。</p>
<p>說明</p>	<p>一、本府林市長佳龍於民國 105 年 7 月 6 日，以「打造國際 NGO 中心」為題進行專案報告，獲總統大力支持，並裁示行政院副院長組成專案小組，協助本案推動。</p> <p>二、NGO 無官僚體制及包袱，且不受官方框架限制，非常適合我國踏實外交策略，增加我國於國際活動之空間。運用公民團體力量，本計畫將結合國內外 NGO 公民團體，參與並融入國際社會、行銷臺灣。透過廣邀國際 NGO 進駐臺灣，讓其駐紮深根於此，更進一步了解台灣社會公民力量。</p> <p>三、本府計畫於本市霧峰光復新村結合周邊軟硬體資源打造國際 NGO 中心。霧峰為臺灣議會之父林獻堂先生故鄉，為臺灣民主發展標誌且具公民力量之精神。在霧峰設立國際 NGO 中心，透過國際 NGO 進駐於此，將臺灣公民力量與民主發展的價值傳遍海外，更加彰顯其精神。未來將依據我國特色，聚焦於民主人權、災害救援以及生態與永續發展議題。</p> <p>四、目前本府已與外交部達成共識，本案對我國外交幫助甚大，可作為總統實質外交策略之一，外交部將與本府共同提案國際 NGO 中心計畫。</p>
<p>建議</p>	<p>本府與外交部共同提出 20 億元分五年期之國際非政府組織園區結合跨區域增值計畫，將於霧峰打造一座軟、硬體兼備且富饒臺灣特色的國際 NGO 中心。對外，運用政府與民間力量共同藉由國際 NGO 合作，向世界發聲；對內，可藉由國際 NGO 之資源，培育我國人才與組織交流，並提升我國 NGO 之國際化且拓展我國之對外國際關係。懇請行政院支持本計畫並給予經費補助。</p>
<p>擬處意見</p>	<p><b>外交部：</b></p> <p>一、為落實總統「踏實外交」政策，外交部研擬與臺中市政府共同合作，爭取於臺中建立「國際 NGO 中心」並列入國家發展中長期重要建設計畫，本部評估本計畫具創新與前瞻性，對發揮臺灣軟實力，爭取國際認同助益甚大，並可藉此推動新南向政策。</p> <p>二、針對計畫內容，臺中市政府林副市长依瑩率相關人員與本部會議討論達成共識，本部相關人員亦與臺中市政府多次會</p>



	<p>商，並陸續安排 NGO 外賓赴臺中市拜會，宣導本案相關規畫及提供具體建議。</p> <p>三、本案主要規劃基地－霧峰光復新村，生活機能及交通要件完備，且具有臺灣公民力量崛起之民主意涵，深具發展友善國際 NGO 園區之潛力，未來園區將聚焦民主人權、人道救援及永續發展等議題，符合我國之核心價值與優勢特色。</p> <p>四、本案已由臺中市政府委託專業團隊進行國際 NGO 進駐需求評估及意願調查，有超過 90 個國際 NGO 表達興趣及參與意願。臺中市政府並依需求調查提擬「跨域加值公共建設財務規劃方案」之可行性評估，將創造外交多元、區域開發及文化資產再利用等多重價值。</p> <p>五、本部將於 106 年 1 月與臺中市政府共同提案，以 5 年 20 億元之中長期計畫，提送行政院，爭取核列中央 107 年中長期建設經費。</p>
--	--

案由 5	臺中市與高速公路區域號誌協控計畫。
說明	<p>一、近年來各縣市、機關多成立各自交控中心，各自負責轄管道路之交通路況掌握與控制，交控中心對於提升交通管理效率、降低用路人旅行時間及節能減碳等皆有顯著成果，惟自發展交通控制中心以來，仍有「跨單位間(含縣市、高公局及公路總局間)之區域交通控制協同管理」之問題亟需改善與解決。</p> <p>二、臺中市政府為改善跨單位間交通控制問題，於 102 年起發展中部區域交控平臺，積極整合交通部臺灣區國道高速公路局中區工程處、交通部公路總局第二區養護工程處、科技部中部科學工業園區管理局、彰化縣政府與臺中市政府等跨單位交通控制資訊，提供民眾整合式跨單位交通訊息，並於藉由溝通平臺進行跨單位交通策略協調與溝通。藉由 102 年度中部區控計畫進行彰化縣彰鹿路時制計畫重整，改善行車效率最高達 26%，並減少全年二氧化碳達 259 公噸，節省全年油耗達 11 萬 4,690 公升。</p> <p>三、104-105 年度本府針對台 74 五權西路交流道周邊進行交通改善，建置 ETAG 設備與旅行時間平臺搭配周邊交通工程改善，不僅大幅改善台 74 五權西下匝道回堵至主線問題，減少路口延滯 16.6 秒，並提升五權西路行車效率達 8.4%，大幅節省用路人旅行時間達 30%。</p> <p>四、本府雖透過中部區域交控平臺及運用各項智慧交通系統改善跨區跨單位交通問題，但僅能針對個別交流道交接處進行交通改善，無法全面考量區域內高快速道路與地方道路車流效率，惟交通車流是連續性的行為，應考量區域內整體車流運行，因此，進行跨單位跨道路層級之全面性交通改善有其必要。</p>
建議	<p>一、為確實解決跨單位間交通控制問題，發展高快速道路與地方道路交接周邊之區域交通協調控制管理有其必要，藉由中部區域跨單位交通協調控制，擬訂各種情境之反應計畫及執行策略，自動執行區域協調控制策略，確保區域內路往行車效率最佳化。</p>

	<p>二、跨單位的交通管理協同合作，可提高交通控制之實際效益，有效舒緩道路交通壅塞狀況，提升整體道路路網之行車效率與服務水準，降低總體車輛油耗及空氣污染，以及提高民眾對交通管理作為之實質感受與信賴度。建請行政院補助本府新臺幣 3 億元辦理「臺中市與高速公路區域號誌協控實作計畫」。</p>
<p>擬處意見</p>	<p><b>交通部：</b></p> <p>一、臺中市政府建置「中部區域交通控制平臺」，目前交通部高速公路局中區工程處已提供 VD、CMS、CCTV 資訊交換。</p> <p>二、針對中部區域交通控制，高速公路局中區工程處現有作為如下：</p> <p>(一) 都會區及易壅塞交流道前增設 eTag 偵測車流回堵及進入國道時間，並提供於公開平臺交換資訊；未來可與臺中市政府合作，將 eTag 資訊進行更細緻資訊交換，以做為臺中都會區交流道上、下匝道之資訊顯示、路徑導引及匝道儀控之參考依據。</p> <p>(二) 現階段已與臺中市及彰化縣等縣市建立交流道壅塞回堵觀測點，做為交流道入口調整匝道儀控號誌之依據。</p> <p>三、交通部已於 102 年~104 年度辦理「智慧交通基礎建設應用計畫」及訂定相關作業要點，主要目標為推動區域交通控制整合、推動都會區及城際運輸走廊智慧交控，並據以補助各縣市政府建置各項交控系統及路側設備。推動迄今，已有具體成果，並於 105 年 4 月辦理成果觀摩會。</p> <p>四、交通部 105 年度辦理「區域交通控制系統中心雲端計畫(4/4)」，引進雲端交控及大數據分析等技術，開發雲端化整合式運輸走廊交通管理決策支援系統(C-ICMDSS)，並以國道 5 號臺北-宜蘭整合式運輸走廊，進行跨機關交通協控管理。高速公路局北區交控中心及坪林行控中心已配合執行匝道儀控、CMS 路徑導引及事件反應等作業，相關成果將於期末報告發表，該系統後續可應用於其他運輸走廊。</p> <p>五、有關臺中市政府研提「臺中市與高速公路區域號誌協控實作計畫」一案，建議該市依循交通部相關補助計畫及作業要點申請補助建置各項交控系統及路側設備。另有關臺中市與高速公路區域協控，建議延續前述「區域交通控制系統中心雲端計畫(4/4)」，將 C-ICMDSS 雲端交控系統，應用</p>

	<p>於臺中市轄內各高速公路交流道與周邊平面道路之協控，高速公路局後續將依循北區運作模式，配合辦理相關協控事宜。</p> <p>六、交通部 106 年度至 109 年度已籌編「智慧運輸系統發展建設計畫」相關補助經費，將著重於整合式運輸走廊管理計畫、都會區偏鄉交通便捷計畫及運輸資源整合共享計畫為該計畫之 3 項重點目標。本案未來臺中市政府研提發展藍圖分年計畫規劃符合交通部智慧交通發展方向及中彰投區域整合交控效益，需申請交通部補助部分，當予以支持，惟計畫具體年度內容與可補助經費須俟預算核定後始得確認受理申請。</p>
--	---

案由 6	建請成立基隆河谷廊帶專責平臺。
說明	<p>一、基隆河流經臺北市、新北市及基隆市等北臺都會核心區，位處工商發展軸帶重要區位，基隆河河谷廊帶擁有鄰近基隆港、臺北車站等重要交通節點優勢，未來如可透過系統性整體規劃基隆河流域沿線土地，以國土規劃層級推動北基河谷廊帶空間規劃，將可為臺灣國土帶來積極正面之空間發展助益。</p> <p>二、為促進北基河谷廊帶空間規劃，本府業於 105 年核准成立「基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃委託技術服務案」預算，現已公開評選委辦廠商，預計將於 105 年 10 月底完成委託技術服務案委辦作業。</p> <p>三、惟前述委辦案研究範圍涉及臺北市、新北市及基隆市等北部區域，且涉及跨域性人口、交通運輸、經濟產業、資源及社會活動等空間議題，全案內容及經費龐大，本府曾於 105 年 4 月 8 日行政院張前院長善政率部會首長訪視基隆時提請中央協助辦理本案，經張前院長指示：「基隆市政府所提基隆河谷廊帶計畫構想，已具前瞻性的國土規劃研究，不單是北北基的責任，也不是單一部會執行計劃，本案請國發會規劃統合辦理，未來將列入與新政府交接事項。」並於 105 年 5 月 16 日函請內政部營建署協助辦理本案，經內政部營建署函復「因本署並未有相關科目預算及補助款項，故該案辦理經費仍請自籌，惟如有其他可配合之行政事項，請再具體敘明，本署將視業務情形予以協助。」</p>
建議	<p>考量本案工作涉及基隆河谷廊帶經濟產業、交通運輸、公共住宅、公用事業等跨域整合項目，恐本府、新北市政府及臺北市政府權管力所不及，故擬邀集國家發展委員會、交通部、經濟部等相關中央權管單位與北北基三市共同成立基隆河谷廊帶專責平臺，俾利辦理後續執行及協商事宜。</p>

擬處意見

**交通部：**

本案尚無具體規劃內容，建議俟有初步具體規劃成果後，再就涉交通部業管部分提供研處意見。另查新北市及臺北市就淡水河流域之治理規劃已共同成立「大臺北黃金雙子城發展委員會」之專責平臺，爰建議本案基隆市政府應可比照前揭委員會，與臺北市及新北市先行共同成立基隆河流域共治平臺，先行研議初步計畫內容。

**國發會：**

1. 有關基隆市政府與臺北市政府、新北市政府組成工作小組，刻正進行之基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃，本會樂觀其成，也將持續予以支持。
2. 配合該案進程，若有需要，本會將視議題協助邀請相關部會協調，以利計畫推展。

**經濟部：**

有關本案建議成立基隆河谷廊帶專責平臺一案，因事涉經濟產業、交通運輸、公共住宅、公用事業等跨部會議題，且期以國土規劃層級推動北基隆河谷廊帶空間規劃，為有效整合各層級單位共同推動，建請由國發會規劃統合辦理，本部將視後續基隆市政府所提具體需協助事項再行研議。

**臺北市政府：**

1. 本市目前配合主政機關基隆市政府參與基隆河河谷廊帶區域發展策略規劃相關研商工作會議，並已提供臺北 2050 願景計畫相關資料供基隆市政府參考。
2. 未來將持續配合基隆市政府及基隆河谷廊帶專責平臺參與會議討論相關規劃事宜。

**新北市政府：**

1. 本府目前已配合基隆市政府共同進行基隆河谷廊帶規劃事宜，且也已成立北北基桃生活圈交通合作平臺進行交流，有關「基隆河河谷廊帶區域發展策略」因涉及基隆河谷廊帶經濟產業、交通運輸、公共住宅、公用事業等部分，將視未來實質合作內容及廊帶專責平臺之成立確定後予以協助。
2. 有關成立基隆河谷廊帶專責平臺部分，建議提案單位基隆市政府先行研擬平臺推動機制及可配合之事項等具體方案，後續本府將視實際之需求配合辦理。

案由 7	水湳轉運中心銜接國道 1 號(中清交流道)大客車專用匝道。
說明	近年來大臺中地區交通，每逢尖峰時段或例假日，常有壅塞情況，藉由水湳轉運中心開發機會，搭配銜接國道 1 號(中清交流道)大客車專用匝道建置，可舒緩平面道路壅塞，並增加客運轉運之便利性，提升搭乘大眾運輸誘因。
建議	建議國道高速公路局協助規劃建置國道銜接水湳轉運中心之匝道路線。
擬處意見	<p><b>交通部：</b></p> <p>一、國道 1 號大雅(中清)交流道因交通流量過大，交通部高速公路局正辦理「國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道」以分散車流，減少大雅交流道及連絡道之交通負荷，合先敘明。</p> <p>二、有關臺中市政府建議高公局協助規劃建置國道銜接水湳轉運中心一節，交通部意見如次：</p> <p>(一)大雅交流道聯絡道路目前交通流量大，尖峰時段造成壅塞，設置大客車專用匝道將占用既有車道，對聯絡道路之交通衝擊及是否需配合拓寬聯絡道路等課題，建請臺中市政府本權責審慎評估。</p> <p>(二)另水湳轉運中心較鄰近台 74 線，建議臺中市政府可考量將大客車專用道先銜接台 74 線，再透過「國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道」國道 3 號快官交流道進入國道之方式，同樣可達到大客車轉運之便利性。</p> <p>三、綜上，本案設置大客車專用匝道銜接高快速公路係基於地方運輸需求及地方未來發展，倘臺中市政府評估具設置之需求，可依「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」或「省道快速公路增設交流道申請審核作業要點」規定，提出可行性研究報告，並依程序向高公局或公路總局提出申請。</p>

案由 8	臺中市區公車與臺鐵轉乘票價優惠補助計畫。
說明	<p>一、為有效移轉使用私人運具之民眾至大眾運輸系統，並發揮軌道運輸建設之效益，臺中市政府以 MR.B&amp;B(Metro/Rail/Bus/Bike)建構複合式公共運輸系統，以改善大臺中交通問題。</p> <p>二、MR.B&amp;B 推動方向規劃以臺中火車站轉乘市區公車為複合式公共運輸系統示範計畫，示範計畫推動時程以短、中、長期各階段整合性策略執行「票證」、「路網」、「班次」及「資訊」四大面向轉乘機制改善，藉以強化公共運輸系統轉乘服務機能，吸引民眾利用公車成為軌道運輸系統聯外接駁之重要運具。</p> <p>三、「票證」部分為民眾搭乘臺鐵轉乘本市市區公車享有該公車趟次全程票價免費優惠，因應臺中鐵路高架化完工在即，臺中市政府藉由建立「票證」轉乘機制，規劃實施使用電子票證搭乘臺鐵轉乘本市市區公車之公車該趟次票價全程免費措施，以強化轉乘服務機能，吸引民眾利用公車成為軌道運輸系統聯外接駁之重要運具，提高大眾運輸系統市占率。經核算，本計畫推估一年所需經費約需 6,277 萬元，為推動複合式運輸系統之發展，擬向中央爭取經費挹注。</p>
建議	臺中市區公車與臺鐵轉乘票價優惠補助計畫。
擬處意見	<p><b>交通部：</b></p> <p>交通部公路公共運輸提升計畫並無「轉乘票價優惠補助」項目，又該計畫經常門經費有限，並考量各縣市政府補助衡平性，歷年對直轄市各項免費轉乘優惠均不予補助，均由地方政府自籌財源及相關配套措施。另 105 年度已核定補助臺中市政府績效獎勵計畫總計 1 億 2,000 萬元，建議該府可運用該績效成長獎勵金額辦理相關行銷或優惠措施，以提升公共運輸市占率。</p>



案由 9	臺中市公車跨縣市(苗栗、彰化及南投)營運計畫。
說明	<p>一、目前臺中市、苗栗縣、南投縣及彰化市因經濟活動密切，跨縣市就學、就業往來人口逐年增加，已形成共同生活圈，為進一步打造中部一日生活圈，中彰投苗已經成立區域治理平臺，透過跨縣市、跨議題、跨黨派之合作交流，已帶動中部四縣市之整體發展。</p> <p>二、為促進中部地區各縣市均衡發展，提供更有效率、便利之大眾運輸服務，供民眾通勤通學搭車使用，臺中市政府辦理臺中市市區公車 97 路公車自 105 年 8 月 29 日路線延駛至苗栗縣苑裡鎮國立苑裡高中，108 路公車自 105 年 9 月 1 日路線延駛至南投縣草屯鎮南開科技大學，101 路公車路線延駛至彰化縣彰化市國立彰化師範大學寶山校區，不僅造福莘莘學子之外，亦響應公車進校園之推動目標，對於完善各大專院校公路公共運輸服務，降低學生使用機車情形有相當助益。</p>
建議	<p>一、105 年度臺中市政府、苗栗縣政府、南投縣政府及彰化縣政府聯合向交通部公路總局申請「公路公共運輸提升計畫」，申請 400 萬元之經費補助，惟尚未核列。</p> <p>二、考量臺中市政府 105 年度營運虧損補貼經費有限，再增加辦理 3 條跨縣市公車路線延駛進入校園，非恐臺中市政府能獨力承擔所有辦理經費，有鑑於本案為中部四縣市區域治理合作案之典範，其效益涵蓋中部四縣市，爰建請交通部公路總局評估並優先給予本府經費補助於「跨縣市區域治理申請案」，以嘉惠更多中部四縣市民眾，並落實政府營造友善便利大眾運輸環境之決心。</p>
擬處意見	<p><b>交通部：</b></p> <p>一、查交通部「公路公共運輸提升計畫(102 年-105 年)」規定，「服務性營運虧損補貼」其執行方式應以不高於前一年度核列金額為原則。</p> <p>二、另查主計總處於 101 年 7 月 17 日「研商交通部函院，檢陳『公路公共運輸提升計畫(102 年-105 年)』草案」會議中說明：「偏遠及服務性路線營運虧損補貼建議將績效因子納入檢討，並考量不超過以前年度補助額度，以減少業者對於政府預算之依賴」。交通部公路總局 105 年度補助臺中市政府</p>

	<p>營運虧損補貼額度，除原核定 2,850 萬元外(104 年額度)，另考量該府配合納管高鐵 3 條快捷公車路線及積極推動大臺中地區公路公共運輸發展，業於 105 年 8 月 22 日同意臺中市政府增加 5,150 萬元補助高鐵臺中站 3 條聯外快捷路線經費，總計 8,000 萬元由該府統籌運用，請臺中市政府將本案路線納入前述補助之營運虧損補貼經費中統籌辦理。</p>
--	--

## 行政院第 6 次公共治理協調會報行程表

會報日期	時間	行 程	備 註
105 年 12 月 1 日 (星期四)	09:30 前	會報第 1 階段報到 (搭乘接駁專車)	高鐵 205: 07:51-09:17 地點: 高鐵臺南站 2 號 出口報到(專車接送)
	09:30— 10:30	路程及會議報到就座	
	10:30— 12:30	<b>會報第 1 階段</b>	
	12:30— 13:30	午餐(盒餐)	
	13:30 前	會報第 2 階段報到 (搭乘接駁專車)	地點: 高鐵臺南站 2 號 出口報到(專車接送)
	13:30— 14:20	路程及會議報到就座	
	14:20— 16:00	<b>會報第 2 階段-1</b>	
	16:00— 16:20	中場休息(合影及茶敘)	
	16:20— 18:00	<b>會報第 2 階段-2</b>	
	18:00— 18:30	路程	
	18:30—	晚餐(住宿飯店)	
	105 年 12 月 2 日 (星期五)	07:30— 09:00	早餐
09:00— 09:30		路程	
09:30— 12:00		<b>標竿學習 1- 電子發票及食品履歷</b>	
12:00— 14:00		午餐	
14:00— 14:30		路程	
14:30— 15:50		<b>標竿學習 2- 資產活化及文創聚落</b>	
15:50— 16:30		路程(接送至高鐵臺南 站、臺鐵臺南站)	