

101年 運輸政策白皮書



- 總論
- 綠運輸
- 公路公共運輸
- 運輸安全
- 智慧型運輸
- 海運
- 空運

交通部

中華民國101年7月

ISBN 978-986-03-3132-5



GPN:1010101440
定價150元

目次

壹、緒論.....	1	肆、展望篇.....	35
一、目的.....	1	一、政策目標與推動方針.....	35
二、政策目標.....	3	二、策略.....	40
三、範疇.....	5	目標：重建信心、愛用公共運輸.....	40
四、原則（理念）.....	6	策略 1、賡續推動車的改善.....	40
五、架構.....	7	策略 2、優先路權的改善.....	41
貳、背景篇.....	9	策略 3、整建候車場站設備.....	42
一、影響臺灣未來公共運輸發展的關鍵因素.....	9	目標：無縫運輸、服務有感.....	43
二、發展公共運輸的世界觀與價值.....	10	策略 4、推動複合公共運輸服務整合.....	43
三、2030 我國國土空間發展願景與運輸政策綱領.....	12	策略 5、鼓勵使用電子票證-Green Pass.....	44
四、城際運輸.....	15	策略 6、推廣無障礙通用設施.....	45
五、都市運輸.....	19	目標：有效管理、共創多贏.....	46
六、近 10 年相關措施回顧.....	23	策略 7、檢討法規制度，健全經管環境.....	46
參、課題篇.....	27	策略 8、保障偏遠與服務性路線居民的基本 民行.....	47
一、跨運具公共運輸系統須強化整合服務戰鬥力.....	27	策略 9、強化服務效能及稽核機制.....	48
二、運輸投資建設需強調資源分配的效率與公義.....	28	策略 10、人力資源的強化及服務提升.....	49
三、公路公共運輸需重視需求差異與提供彈性服務.....	29	目標：創新公共運輸、使臺灣更好行.....	50
四、公路公共運輸系統經營須加強市場需求關注與反 應.....	30	策略 11、推展公共運輸行銷及教育活動.....	50
五、強化政府監督能力與輔導機制透明化.....	31	策略 12、推動公車服務經營理念.....	51
六、強化主幹線(軌道運輸、國道客運、公路客運)與 地區接駁線(公路客運、市區公車)整合，便利民 行.....	31	策略 13、推動交通與觀光整合之無縫服務.....	52
七、強調以人為本之公路公共運輸環境.....	32	三、關鍵的時刻與關鍵的力量.....	53
八、公路公共運輸營運管理須配合縣市改制帶動之環 境改變.....	33	四、結語.....	54
九、公路公共運輸發展與觀光發展應發揮結合效應.....	33	附錄：行動方案/措施一覽表.....	55

圖次

圖 1.1 無縫運輸示意圖	4
圖 1.2 公路公共運輸範疇圖	5
圖 2.1 臺灣西部走廊南北高速公路通車啟動另一波國土空間革命	10
圖 2.2 我國國土空間發展願景與目標圖	12
圖 2.3 國土空間運輸發展策略	14
圖 2.4 民國 99 年平日城際運輸市場占有率分配圖	15
圖 2.5 民國 99 年假日城際運輸市場占有率分配圖	15
圖 2.6 歷年一般公路客運營收與客運量變化趨勢圖	16
圖 2.7 民國 99 年臺鐵平日前 10 大運量起迄路線比較圖	18
圖 2.8 民國 99 年臺鐵假日前 10 大運量起迄路線比較圖	18
圖 2.9 臺北捷運公司歷年旅客人數變化趨勢圖	20
圖 2.10 高雄捷運各月運量變化趨勢圖	21
圖 3.1 公共運輸系統、受服務人口集中度與空間之關聯示意圖	29
圖 3.2 無縫運輸之 4 向維度示意圖	30
圖 3.3 轉運場站設施示意圖	32
圖 4.1 發展方向與推動方針關係圖	36
圖 4.2 施政理念示意圖	37
圖 4.3 執行施政理念示意圖	39
圖 4.4 推力作用與拉力作用示意圖	53

表次

表 1-1 民國 105 年發展目標值	3
表 2-1 我國國土空間結構階層彙整表	13
表 2-2 民國 99 年我國三大都會區及主要市區中心公車營運業者營運統計表	19
表 2-3 我國主要都市之公共運輸使用率現況	21
表 2-4 臺灣地區所有旅次之相關運具使用率	22
表 4-1 民國 105 年公共運輸使用率發展目標	35

壹、緒論

一、目的

「公路公共運輸政策」係政府依據當前公路公共運輸發展現況，在已知限制條件與預判未來可能變遷的情況下，為因應公路公共運輸需求與發展所提出之施政方針，也是為達成施政目標而訂的發展策略與作法。查我國公路公共運輸系統之計畫性發展，自民國 85 年以來，由本部推動一系列方案或計畫，包括：「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)」、「提升地方公共交通網計畫(93-96 年)」及「人本公路客運提升計畫(98 年)」等，期間並於民國 91 年 6 月 19 日頒佈施行「發展大眾運輸條例」，作為政府推動各項發展公共運輸措施之法源依據。

惟早期由於缺乏整體性的規劃與配套措施，主要措施多侷限於虧損補助與車輛汰舊為主，在外在環境變動迅速下，被動式之局部性因應作法並無法帶動環境根本之改變，使得執行成效未如預期。

為實踐政府保障基本民行的承諾，本部持續致力擴大公路公共運輸輔導，鼓勵引進符合經濟效益之彈性化公路公共運輸服務，同時強化政府監督機制，希望藉此提供客運業者合理的經營環境，引導優質的團隊投入服務，由公車管理轉向公車服務的思維，以創造每位使用者的感動為己任。

本部於民國 98 年奉行政院核定推動「公路公共運輸發展計畫(99-101 年)」，經本部與地方政府努力合作，迄民國 100 年底初步已達成「偏遠服務性路線一條不減，視需要審慎擴大提供服務」、「公路與市區客運落實新車下鄉，全國平均車齡由 10.82 年降至 8 年以內」、「低地板公車普及率由 7.2%提升至 23%以上」與「完成全國交通電子票證一卡通，至 100 年底已達 1,231 萬人次使用」等 4 項與民眾感受有關之重要成果；同期間 100 年公共運輸運量較 99 年成長達 4.74%，且民眾表示服務滿意高達 91.3%。整體而言，計畫執行期尚短，而且由於計畫執行涉及設備採購，許多計畫尚在執行當中並未完成，績效尚待展

現，卻已改變民眾觀感，提升主管機關與運輸業者對於公共運輸發展的成就感及與信心。

顯見透過拔尖創新策略及不同運具之間的加速整合，不僅單單影響公路公共運輸，更已大幅帶動公共運輸運量之成長，確實發揮了穩定社會、健全都市發展、照顧弱勢、促進節能減碳，進而打造永續生活環境等關鍵的效果與顯著的貢獻。當前國家正面臨能源價格居高不下之時點，政府透過優質與價格合宜的公共運輸，正適時地為民眾提供了一個抗漲的實用替代選擇，特別也為弱勢族群提供一項重要生活基本保障。實乃一項具備高報酬的公共政策，也是當前世界先進國家政府所積極共同倡導之聰明綠色策略(Smart Green Solutions)之一。

衡諸世界各國之經建計畫，能有效落實、成功推展者，多以 4 至 6 年為期，持續追蹤推動並滾動檢討，公路公共運輸施政亦復如此。面對國際與國內環境如此巨幅的變化，現階段更必須審慎研析，妥予訂定未來公路公共運輸發展的主軸，以期各地區公路公共運輸均衡發展，打造幸福家園生活環境。

爰此，訂定本公路公共運輸政策白皮書之主要目的包括：

- (一)回顧內外環境變遷，及推動公路公共運輸政策的軌跡與現況。
- (二)診斷新、舊問題，研提未來公路公共運輸發展之重要課題。
- (三)確立未來公路公共運輸發展主軸，據以研訂各項公路公共運輸發展政策。
- (四)研提策略及行動方案，以為運輸部門施政之藍圖。
- (五)爭取民眾對政府施政方向之認同。

二、政策目標

為使交通部門節能減碳效益能符合 2025 年的國家預期標準，期望透過公共政策引導及穩定的資源投入下，於 2025 年可以提升公共運輸使用率至 30%作為長期政策目標，並以每年提高公共運輸運量 5%為短期績效追蹤考核目標。

表 1-1 民國 105 年發展目標值

公共運輸 使用率(%)	98 年	99 年	100 年	105 年
臺灣地區	13.4	13.9	14.3	18.0
臺北市	34.1	37.6	37.7	42.0
基隆市	29.4	31.9	32.4	36.0
新北市	24.9	25.9	26.1	32.0
桃園縣	11.9	11.8	12.0	16.0
臺中市	6.4	6.8	7.6	11.0
高雄市	6.3	6.0	6.6	10.0
臺南市	5.4	4.8	4.9	8.0

隨著外在環境的改變，國人已經由單純追求經濟成長為一切，轉而重視環境永續、社會關懷與居住正義等價值，在公路公共運輸發展計畫(99~101 年)的推動下，我們非常樂見，中央政府的政策獲得業者、民眾與地方政府熱烈的回應，這些成果或許尚不足以稱為成功，卻皆是近二十年所未見，此一萌芽成果誠屬難得。政府以打造黃金十年為目標，以提倡民眾幸福感為施政要求，此時正是我國公共運輸能否轉型成功之關鍵時刻，政府是否能持續且穩定的推動已見成效之政策，乃受各界所矚目，本部已據此提出「公路公共運輸提升計畫（102~105 年）」，希望在既有基礎下，繼續加速提升公共運輸競爭力，面對迫切且嚴峻的環境改變下，透過「新交通美學」觀念之提倡，順利引導民眾改變運具使用習慣，降低對私人運具之倚賴，為實踐環保節能與繁榮兼顧之全人類共同目標而作出貢獻。

本部由以往推動公共運輸發展的經驗中發現，用路人在運具的選擇上係綜合評估完成整個旅程所需要的時間與成本，因此公共運輸唯有在綜合全程的使

用時間與成本等因素上，獲得優於或約略等同於私有運具之條件時，始有勝出之機會。因此發展公共運輸的成功關鍵在於提升公共運輸整體性服務水準，必須以民眾的觀點，在空間、時間、資訊與服務等層面，縮小其與私人運輸之差距，讓民眾便於使用，進而樂於選擇使用。基此，本部爰提出無縫運輸(Seamless Transportation)作為優質公共運輸服務應努力實踐之目標方向。



圖 1.1 無縫運輸示意圖

三、範疇

由於在我國公共運輸服務絕大部分以軌道及公路運輸為主，內陸航空及水運則因環境因素，多為遊憩使用或特定地區聯外運輸使用，做為一般公共運輸較少，故不在本白書所討論的公共運輸範疇中。

又軌道運輸之施政策略及計畫已於「總論」中詳述，故本白書僅以公路公共運輸發展政策、及強化與軌道運輸界面無縫運輸(Seamless Transportation)之策略為根基。

本白書特提出短中長期行動方案與措施，其中，短期係指民國 102 年可以啟動者，中期指民國 105 年前可以啟動者，長期指民國 105 年後可以啟動者。

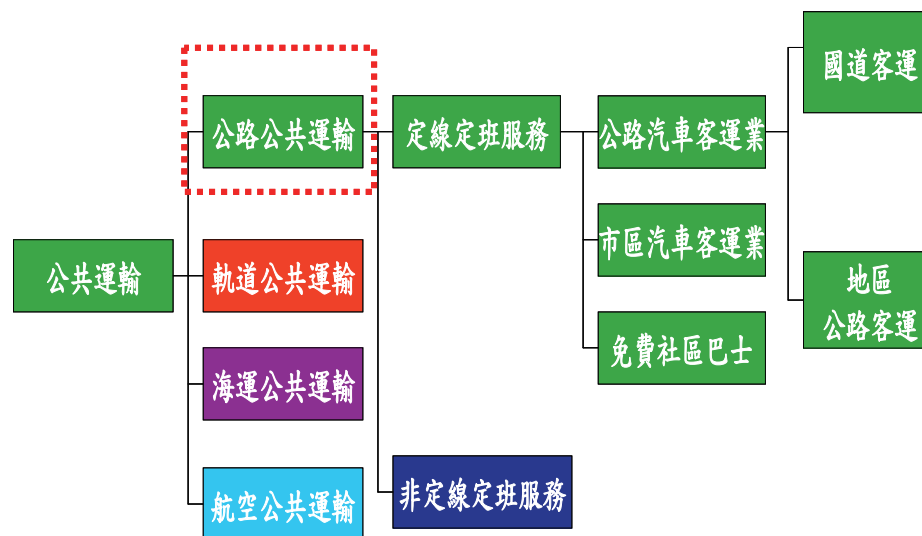


圖 1.2 公路公共運輸範疇圖

四、原則（理念）

（一）檢視城際及都市運輸服務之不足

以提供優質運輸服務為旨，進行各種運輸方式的相對重要性檢視，據此擬議相關公路公共運輸發展策略。

（二）加強重視系統之整合

長期以來，各運輸系統之發展未能充分考量與其他系統間應有的友善整合，造成民眾使用不便，不僅影響整體服務品質，嚴重者甚且造成不同公共運輸系統間不必要的競爭。

（三）打造行無礙的社會生活環境

利用通用設計的概念，降低各族群使用公共運輸的不便與障礙，擴大全民對公共運輸系統使用的機會與意願，使有限之公共資源可以更加有效的發揮。

（四）重視節能減碳

因應國際能源短缺及能源價格的上揚，本白皮書亦將節能減碳視為重要的政策發展目標，貫穿於整體發展策略之中。

（五）公共運輸系統建設必須配合都市的再生與改變

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，綠色、慢活成為主流價值觀，因此公共運輸系統的發展除應滿足民眾對機動性與可及性之要求外，亦需加入人本關懷及都市永續發展的觀點。

（六）推廣由物業管理轉向行銷服務的思惟

客運經營不僅是車輛的調度或人員的管理，為擴大與鞏固市場，經營的理念必須加入符合環境永續、人文關懷、跨業合作、乃至社區營造結合的發展元素。

（七）透過經費補助及預算審議制度引導內部深化改變

民眾對公共運輸的既定偏差印象待改變及地方政府政策態度不夠積極，為臺灣公共運輸環境劣化的關鍵因素，善用中央預算之審議及分配制度，誘導地方政府重視編列公共運輸經費及執行，乃為提升公共運輸服務的必要手段。

（八）資源合理配置與因地制宜的發展

觀念一致但手段必須依實施所在區域特性而有差異，即都會區、郊區及偏遠地區等，應有不同公路公

共運輸發展政策之思維。配合區域生活與生活發展，透過合宜的公路建設、公共運輸發展與私人運具使用管理，可以有效縮減城鄉差距，以安全與適宜的公路公共運輸服務守護偏鄉。維持區域多樣化發展，提升國人生活素質，支持幸福經濟之實現。

(九)軟硬體建設的均衡投資發展

過當的硬體建設不僅造成環境資源無可逆轉的改變外，也可能誤導民眾朝向不利永續的生活習慣發展(如過度仰賴私人運具)。因此，未來應著重善用既有硬體建設的成果擴大軟體投資，透過需求管理手段與大眾運輸導向發展(TOD, Transit Oriented Development)的建設的理念，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、強化各運具間之無縫運輸，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。

五、架構

公路公共運輸政策白皮書，係以背景、課題、及策略等三篇為架構，其要旨為：

(一)背景篇：

說明公路公共運輸的現況與檢討過去主要的推動政策。

(二)課題篇：

依據現況診斷目前公路公共運輸發展的問題，並審視內外環境變遷趨勢，界定現在與未來的公共運輸課題。

(三)展望篇：

說明發展主軸與策略方案。

貳、背景篇

一、影響臺灣未來公共運輸發展的關鍵因素

(一)地球暖化與油價不穩定影響空間發展及個人行為決策

- 1.空間發展影響：運輸網絡逐漸結構化(空間節點化)；空間發展集約化，如大眾運輸導向發展(TOD)。
- 2.個體運輸決策轉變：公共運輸的重要性已漸有共識。

(二)人口負成長、高齡化及都會化

依據經建會所發表的人口推估，臺灣地區將於民國 112~民國 117 年之間總人口開始負成長，且將於民國 106 年邁入高齡社會(aged society)，至民國 114 年晉升為超高齡社會(super-aged society)，至民國 145 年高齡人口占總人口的比例逼近 40%。依據人口空間分佈趨勢，人口將持續朝都會地區集中，而偏遠低密度人口分佈地區，年輕人口持續外流，致高齡人口比例持續升高，其居住條件更顯弱勢。

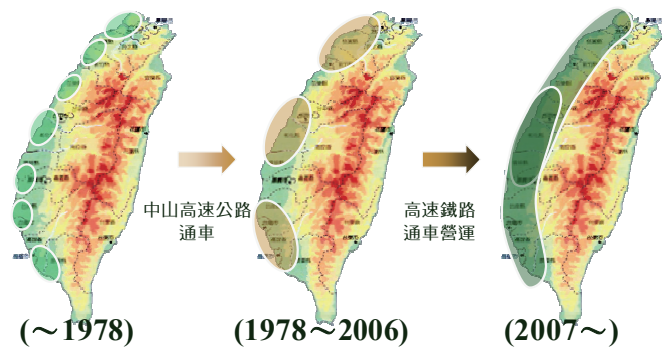
(三)公共運輸系統建設必須配合都市的再生與改變

在 5 都成立後，未來的臺灣主要高人口密度地區，將會加速朝向都市化的方向發展，隨著新生活圈

的合併與再造，以及經貿活動的改變，都將會帶動都市的成長與區域重心改變，公共運輸系統必須配合都市的發展動態因應。

(四)重大交通建設引發國土空間革命

- 1.高速鐵路：衝擊國內民航及臺鐵的固有市場並影響旅客的運輸行為，同時催化空間轉變，南部與中部相對區位條件發生南消中長，加深南部邊緣化危機；設站與非設站都市的發展落差可能擴大；舊市區間與新高鐵站區的消長值得關注；而高鐵聯外運輸帶來 TOD 線型都市發展的新機會應予重視。
- 2.北宜高速公路：北臺都會區域的範疇因為國道 5 號的通車擴大至宜蘭；台 9 沿線傳統產業因北宜高速公路的通行而受到衝擊。



資料來源：交通部高鐵局。

圖 2.1 臺灣西部走廊南北高速公路通車啟動另一波國土空間革命

二、發展公共運輸的世界觀與價值

(一)擴大公共運輸使用率已成為世界各國的主流政策

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 2025 公共運輸使用率倍增的理念，如同我國一樣的不約而同，分別訂出了挑戰自我的公共運輸發展目標，顯示經過近一世紀車輛的過度使用發展，大家反省後發現人類的未來繁榮發展，必須重新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)。

(二)發展公共運輸可以立即改善地球的生態環境

以全球來看，從 1950 年代以來，全球運輸能源消耗成長超過了五倍，而運輸又是全球 23%能源相關 CO2 的製造與 13%的溫室氣體的排放來源。為了改變地球的命運，雖然全球科學家無不積極尋找新的科技或新的乾淨能源來解決迫在眼前的危機，但是最簡單而且立即有效的解決方案，並不在未來，而在於我們

的眼前，也就是立即著手進行我們日常行為與習慣的改變。

(三)發展公共運輸可以解決擁擠交通帶給都市的窒息

都市是人類社會發展經濟的重心，而土地是都市珍貴的資源，過度的私人運具使用不僅浪費了都市的土地運用，也帶來了過度的擁擠，而擁擠會進一步導致都市的窒息，經濟學家評估因為都市的交通擁擠，歐盟國家每年損失近 2% 的 GDP 成長。

(四)選擇使用公共運輸乃是現代社會的基本民權

機動性(mobility)是一個有效率與現代化社會的基本要素，也是一個國家或都市競爭力評估要素，優質的公共運輸可以讓人們有省時、便利與價廉的交通選擇，同時公共運輸的使用可以讓人們擴大接觸，改善工業社會帶來都市居民的疏離感，也讓社會的資源更為公平的分配與使用。

(五)發展公共運輸可以帶動在地就業機會

隨著全球化經濟發展，經濟風險的擴散不時以各種形式影響著我們，就業機會的消長已經成為國家發展與社會安定的浮動指標。事實證明，公共運輸的發

展對於社會的貢獻，不僅止於機動性的保障，它更可以在地就業機會的開發。依據 UITP 調查，公共運輸每年可以提供歐盟國家約 1,200,000 個直接工作機會，而每個直接工作機會還會帶動至少 4 個關聯產業的就業機會，這些工作機會不會外移，而是直接回饋給當地居民。公共運輸產業貢獻了歐盟區 1%~1.2% 的 GDP，可見發展公共運輸乃是一項有效的國家就業保障政策手段。

三、2030 年我國國土空間發展願景與運輸政策綱領

(一)國土空間發展願景

- 1.總目標：考量兩岸關係、人口高齡少子化、全球氣候變遷、節能減碳、金融海嘯危機，以及亞洲逐漸成為世界經濟的成長引擎等國內外大環境的變化，及當前施政所面臨之重要議題，未來在永續經濟、永續社會、永續環境的前提下，國土空間發展之總目標為：「塑造創新環境，建構永續社會」。
- 2.四大願景：安全自然生態、節能減碳省水、優質生活健康以及知識經濟國際運籌。



資料來源：國土空間發展策略規劃（核定本），經建會，民國99年2月。

圖 2.2 我國國土空間發展願景與目標圖

(二)國土空間結構

在全球：以「提升臺灣競爭力」、在國內：以「均衡區域發展機會」，及在區域間：以「降低差異」三種思維下，依國際及國內各層級提出未來國土空間結構，彙整說明如下表：

表 2-1 我國國土空間結構階層彙整表

國土空間結構		
國際 階層	世界網絡關鍵節點	在世界網絡中，臺灣在 ICT 研發製造、科技創新、農業技術、華人文化、觀光、亞太運籌門戶區位等領域占有重要關鍵節點地位(node)。
全國 階層	3 軸、海環、離島	中央山脈保育軸 西部創新發展軸 東部優質生活產業軸
		海洋環帶
		離島生態觀光區
區域 階層	3 大城市區域及東部區域	北部城市區域 中部城市區域 南部城市區域
		東部區域
地方 階層	7 個區域生活圈及縣市合作區域	北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高高屏、花東、澎金馬
		跨域平臺之縣市合作區域

資料來源：國土空間發展策略規劃（核定本），經建會，民國 99 年 2 月。

(三)國土空間發展之運輸政策綱領

對運輸部門而言，國土空間發展策略規劃中揭示了國土空間上的部門發展目標為提高國土機動性(Mobility)、可及性(Accessibility)與連結性(Connectivity)，創造產業發展機會(Opportunity)；及營造綠色人本及智慧化之運輸環境，主要的發展策略及作法歸納如圖。



資料來源：國土空間發展策略規劃（核定本），經建會，民國99年2月。

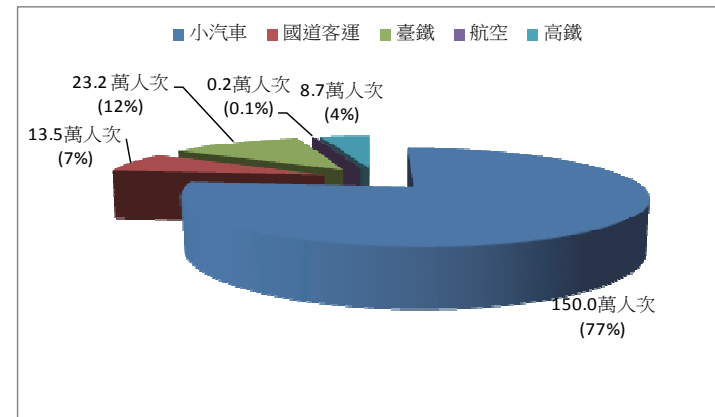
圖 2.3 國土空間運輸發展策略

四、城際運輸

(一)城際運輸市場分配

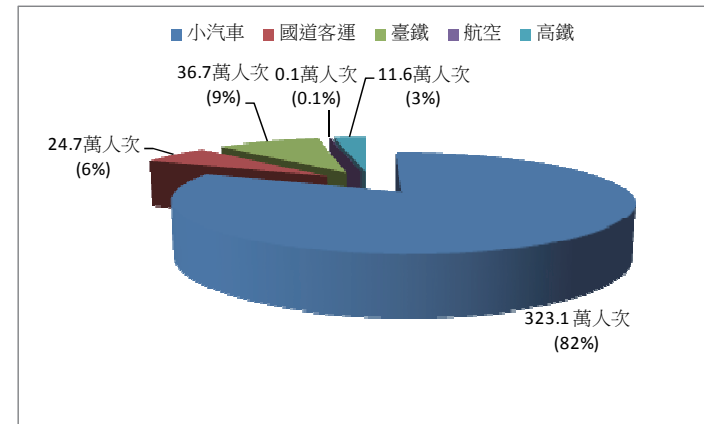
城際運輸市場主要考量跨生活圈 20 公里以上之旅次。

1.客運：民國 99 年 4 月(高鐵已於 96 年 1 月通車)之資料，平常日城際運輸主要為小汽車 (77.0%)，其次依序為臺鐵(12%)、國道客運(7%)、高鐵(4.0%)及航空(0.1%)；假日小汽車市占率則為 82.0%，其次依序臺鐵(9%)、國道客運(6%)、高鐵(3%)及航空(0.1%)。整體而言，假日旅次量約為平常日的 2 倍。



資料來源：「中長程計畫審議決策支援系統與整合資料庫之維護與效能提升計畫」，運輸研究所，民國 100 年。

圖 2.4 民國 99 年平日城際運輸市場占有率分配圖

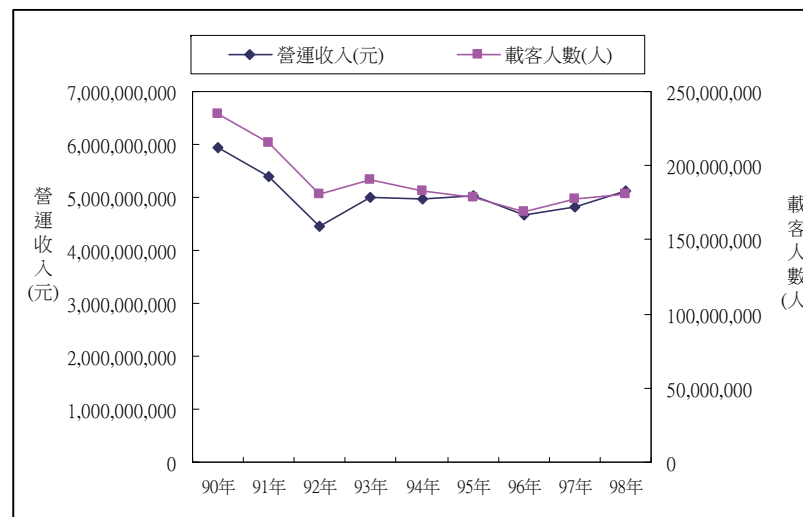


資料來源：「中長程計畫審議決策支援系統與整合資料庫之維護與效能提升計畫」，運輸研究所，民國 100 年。

圖 2.5 民國 99 年假日城際運輸市場占有率分配圖

(二)公路客運

- 1.概況：民國 98 年我國公路客運業者(含國道客運及一般公路客運)計 57 家，載客人數為 254,369 千人次，總延人公里為 9,684,828 千人公里。
- 2.國道客運：平日城際國道客運旅次前 5 大起迄運量，依序為臺北桃園、臺北基隆、臺北新竹、臺北臺中、臺北宜蘭，約占平日總量的 66.3%；假日的前 5 大則依序為臺北桃園、臺北基隆、臺北臺中、臺北新竹、臺北宜蘭，約占假日總量的 67.2%。整體而言，假日總運量約為平常日的 2 倍。
- 3.一般公路客運：民國 98 年底年全臺一般客運業者計 43 家，至 99 年底共經營 940 條路線，補貼路線 554 條。99 年間停駛路線計有 24 條，其中補貼路線 1 條(補貼路線 99 年至 100 年 6 月僅 2 條停駛)。



資料來源：運輸研究統計資料彙編，運輸研究所，民國 99 年。

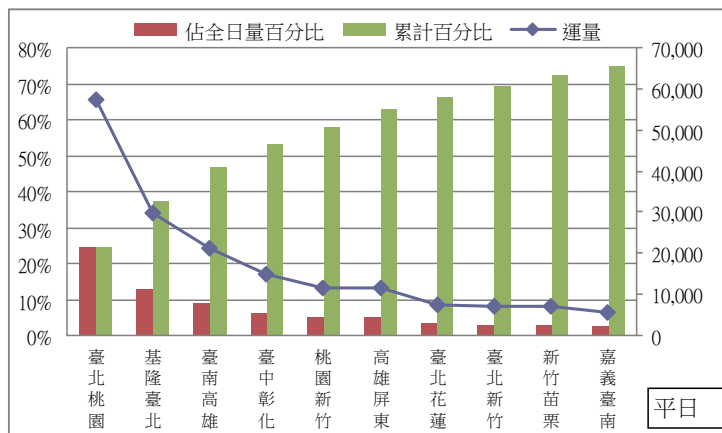
圖 2.6 歷年一般公路客運營收與客運量變化趨勢圖

(三)高速鐵路

- 1.板橋至左營站自民國 96 年 1 月 5 日開始營運，而臺北站則於民國 96 年 3 月 2 日加入營運，全線共規劃設置 12 個車站，現有臺北、板橋、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、左營等 8 站，後續將再增設南港、苗栗、彰化與雲林 4 站，沿線並於臺北汐止（尚未辦理）、臺中烏日以及高雄左營設置 3 處基地，以提供機客車過夜留置及清潔整備服務之用。
- 2.總運量：高鐵自從民國 96 年 1 月通車至民國 99 年底，累積旅客人數為 115,426 萬人次
- 3.主要進出站：由進出站的運量觀之，以臺北站運量最高，其次依序為左營站、臺中站、新竹站、桃園站、臺南站、板橋站、嘉義站。

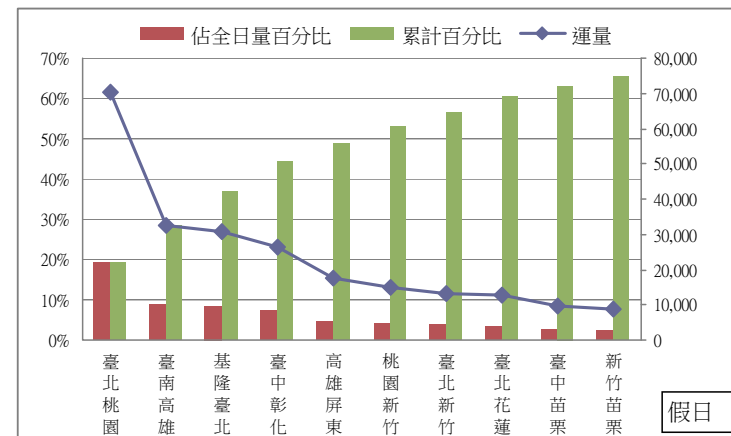
(四)臺鐵

- 1.至民國 99 年底客貨運車站數共 217 個，包含 129 個客運站，87 個客貨運站，與 1 個貨運站。總營運里程數為 1,085.3 公里，其中單線 416.3 公里，雙線 669.0 公里，電化區間為 686.0 公里，非電化區間為 399.3 公里。
- 2.總運量：依據臺鐵統計年報，民國 85 年臺鐵總運量為 159,438,425 人次，至民國 99 年微幅成長至 189,762,500 人次，年平均成長率為 1.25%，其中，西線為臺鐵客運量的主要來源，其比例約 8 成 7。
- 3.10 大運量起迄路線：平日前 10 大運量起迄路線之運量合計約為城際總量之 12.76%，假日之比例則為 12.43%；平假日前 10 大起迄路線皆為鄰近生活圈之起迄路線。
- 4.主要進出站：民國 99 年，臺鐵前八大旅客進出站依序為臺北、桃園、中壢、高雄、臺中、臺南、板橋、新竹站，其中臺北站的進出量為桃園站的兩倍以上。20 大車站中，有 11 個車站位於北部。



資料來源：臺灣鐵路管理局售票紀錄，民國 99 年。

圖 2.7 民國 99 年臺鐵平日前 10 大運量起迄路線比較圖



資料來源：臺灣鐵路管理局售票紀錄，民國 99 年。

圖 2.8 民國 99 年臺鐵假日前 10 大運量起迄路線比較圖

五、都市運輸

(一)一般公路客運

彙整 99 年一般公路客運於各市區中心之營運統計狀況如下表。

表 2-2 民國 99 年我國三大都會區及主要市區中心公車營運業者營運統計表

地區	營業車數	行車次數 (次)	延車公里 (車公里)	載客人數 (人)	每班次平均 載客人數
臺北地區	5,226	22,286,508	299,403,320	758,802,499	34.05
高雄地區	735	1,234,723	29,748,290	36,398,786	29.48
臺中地區	136	727,005	12,536,826	16,258,995	22.36
基隆市	169	868,668	7,448,731	24,029,248	27.67
桃園市	184	1,218,188	9,951,333	17,964,681	14.75
中壢市	76	280,298	3,716,946	7,137,013	25.46
新竹市	35	165,956	1,460,774	4,365,480	26.31
豐原市	2	12,410	105,704	53,729	4.33
彰化市	11	46,027	542,032	390,739	8.49
嘉義市	7	29,711	159,460	87,533	2.95
屏東市	15	34,946	714,382	303,441	8.68
花蓮市	3	6,850	74,123	80,335	11.73
合計	6,599	26,911,290	365,861,921	865,872,479	32.14

註：依據臺灣省各民營汽車客運公司營運量統計加以換算，統計各地區有營運業者之客運、公車資料

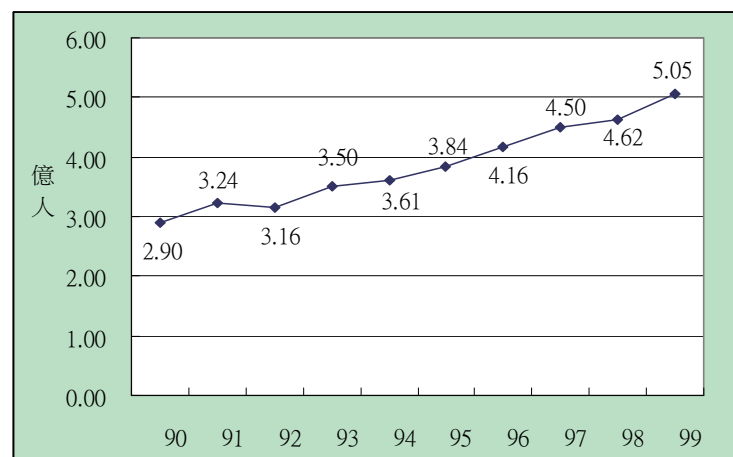
資料來源：運輸研究統計資料彙編，運輸研究所，民國 100 年。

(二)市區公車

截至民國 99 年底，臺灣本島及離外島地區共有 36 家市區汽車客運業者。目前除了臺北地區與高雄市有捷運系統之外，臺灣各都市之公共運輸皆以公車系統為主，惟各都市之公車系統亦仍然以臺北地區較為發達，營業車數及運量均最高；臺中及高雄地區次之。臺灣本島公車平均每班載客人數為 32.14 人，其中僅臺北地區高於平均值(34.05 人)，基隆市、新竹市、中壢市次之，平均每班載客數約 25~28 人，而豐原市、彰化市、嘉義市、屏東市等都市之平均載客人數小於 10 人，顯示中小型都市之公車系統較大型都市更難發展，因都市規模較小，運輸需求量相對較低。

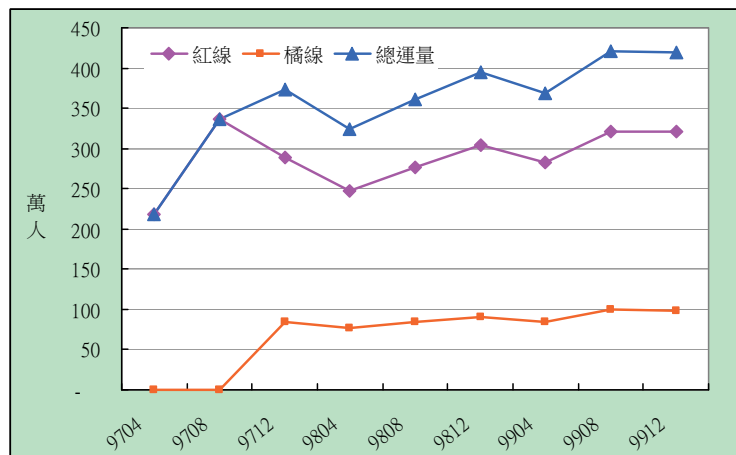
(三)捷運系統

我國各重要都會區之捷運系統規劃起源於民國 70、80 年代，包括臺北、高雄、臺中、桃園、新竹及臺南均有都會區之捷運路網規劃。目前僅有臺北及高雄都會區有捷運之營運，桃園及臺中則正要開始捷運之建設。



資料來源：運輸研究資料統計彙編，運輸研究所，民國 99 年。

圖 2.9 臺北捷運公司歷年旅客人數變化趨勢圖



資料來源：高捷統計月報，高雄市政府捷運工程局。

圖 2.10 高雄捷運各月運量變化趨勢圖

(四)都會通勤之公共運輸比例提升

依據本部統計處調查，99 年臺灣地區公共運輸使用率為 13.9%，較 98 年之 13.4% 增加 0.5 個百分點。

表 2-3 我國主要都市之公共運輸使用率現況

縣市別	人口數 (萬人)	公共運輸使用率(%)	
		98 年(99 年公布)	99 年(100 年公布)
臺灣地區	2,316	13.4	13.9
臺北市	262	34.1	37.6
新北市	390	24.9	25.9
臺中市	265	6.4	6.8
臺南市	187	5.4	4.8
高雄市	277	6.3	6.0

註：

- 1.公共運輸之比率（以下簡稱公共運輸使用率）計算方式為：所有旅次中使用到的公、私運具次數中公共運具次數所占比率。
- 2.98 年調查期間為 98 年 10 月 6 日至 12 月 18 日；99 年調查期間：99 年 10 月 12 日至 12 月 31 日。
- 3.為利比較，98 年資料已按縣市改制直轄市後之範圍調整。

表 2-4 臺灣地區所有旅次之相關運具使用率

單位：%

縣市別	運具別	綠運輸(公共及非機動運具)使用率①									私人機動運具使用率④		
		公共運輸使用率②						非機動運具使用率③					
		100年	99年	98年	100年	99年	98年	100年	99年	98年	100年	99年	98年
	臺灣地區	25.9	26.7	26.5	14.3	13.9	13.4	11.6	12.9	13.1	74.1	73.3	73.5
	臺北市	57.5	57.2	53.7	37.7	37.6	34.1	19.9	19.5	19.5	42.5	42.8	46.3
	基隆市	43.5	44.5	41.3	32.4	31.9	29.4	11.1	12.6	11.9	56.5	55.5	58.7
	新北市	38.4	40.2	40.5	26.1	25.9	24.9	12.4	14.4	15.6	61.6	59.8	59.5
	桃園縣	20.0	23.7	22.0	12.0	11.8	11.9	8.1	12.0	10.1	80.0	76.3	78.0
	新竹縣	15.4	16.2	16.8	8.9	8.0	7.7	6.5	8.2	9.2	84.6	83.8	83.2
	苗栗縣	17.3	18.7	16.6	8.1	7.6	6.6	9.2	11.1	10.1	82.7	81.3	83.4
	臺中市	15.8	16.4	16.9	7.6	6.8	6.4	8.2	9.7	10.5	84.2	83.6	83.1
	澎湖縣	17.9	16.3	16.2	7.5	5.5	4.1	10.4	10.8	12.1	82.1	83.7	83.8
	高雄市	17.5	17.1	17.7	6.6	6.0	6.3	10.9	11.1	11.4	82.5	82.9	82.3
	宜蘭縣	19.2	19.3	21.2	6.5	6.2	6.9	12.7	13.1	14.3	80.8	80.7	78.8
	新竹市	15.1	14.3	14.4	6.4	6.1	5.8	8.7	8.2	8.6	84.9	85.7	85.6
	嘉義縣	17.5	19.0	18.7	6.0	5.5	4.8	11.5	13.5	13.9	82.5	81.0	81.3
	南投縣	15.8	16.5	17.4	5.8	5.1	5.8	10.0	11.5	11.6	84.2	83.5	82.6
	屏東縣	15.5	16.8	17.4	5.3	5.2	5.0	10.3	11.6	12.5	84.5	83.2	82.6
	彰化縣	13.9	17.7	17.4	4.9	4.6	5.7	9.0	13.0	11.8	86.1	82.3	82.6
	臺南市	15.9	15.7	16.3	4.9	4.8	5.4	11.0	10.9	11.0	84.1	84.3	83.7
	雲林縣	20.2	19.2	20.6	4.7	4.2	4.8	15.5	15.0	15.8	79.8	80.8	79.4
	花蓮縣	15.7	16.1	15.5	4.5	3.9	3.0	11.2	12.2	12.5	84.3	83.9	84.5
	嘉義市	13.1	16.3	13.4	3.4	3.3	2.5	9.6	13.0	10.9	86.9	83.7	86.6
	臺東縣	15.5	16.2	15.1	3.0	3.8	4.2	12.6	12.4	10.9	84.5	83.8	84.9
	福建省	22.3	23.7	—	10.0	10.0	—	12.3	13.8	—	77.7	76.3	—
	金門縣	22.0	23.3	—	10.0	9.9	—	12.0	13.4	—	78.0	76.7	—
	連江縣	25.7	29.8	—	9.8	10.9	—	15.9	18.9	—	74.3	70.2	—

說明：1. ①②③④之運輸(運具)使用率計算方式為：所有旅次中使用到的運具次數中公共運具、非機動運具及私人機動運具次數所占比率。

2. 本表縣市別係依據「公共運輸使用率②」之數據高低排序。

3. 98年調查期間為98年10月6日至12月18日；99年調查期間：99年10月12日至12月31日；100年調查期間：100年10月12日至12月31日。

4. 本表資料係採電腦四捨五入，故總計與細項合計略有差異。

5. *表示在95%信心水準下，該縣市與前一年調查結果之卡方檢定有顯著差異。

6. 為利比較，98年資料已按縣市改制直轄市後之範圍調整。

資料來源：本部統計處網站。

六、近 10 年相關措施回顧

(一)國家發展重點計畫－全島運輸骨幹整建計畫－提升地方公共交通網計畫(93~96 年)：

「提升地方公共交通網計畫」之執行期程係為民國 93~96 年 4 年期，民國 93 年實際執行經費為 6 億元，民國 94 年實際執行經費為 12.30 億元，民國 95 年實際執行經費為 12.53 億元，民國 96 年實際執行經費為 14.98 億元。完成下列措施：

- 1.規劃整合公路、市區客運與軌道運輸服務：補助臺南縣政府、臺北市府、高鐵局、臺中縣政府等單位執行相關規劃整合計畫；藉由轉乘點之接駁轉運服務以集散旅客，發揮客運及戶運輸特性，從點對點的服務擴大到面的服務。
- 2.構建候車設施：補助臺南縣政府、臺中市政府、宜蘭縣政府、新竹市政府、臺北市府、臺南市政府、嘉義市政府、桃園縣政府、南投縣政府、高雄市政府、連江縣政府、澎湖縣市政府等單位興、修建候車設施、改善候車環境之服務品質。

- 3.推動公車限齡汰換及補助汰換全新或較新車輛：補助公路及市區客運業者車輛限齡汰換全新車輛 1,006 輛及較新車輛 672 輛。
- 4.補貼偏遠(離島)服務性路線營運虧損：持續補貼全國公路客運業者及 14 個縣市之市區公車業者偏遠(離島)服務性路線營運虧損，針對偏遠地區提供維繫乘客基本民行服務，提供民眾舒適與安全的公共運輸工具。

(二)公路公共運輸發展計畫(99~101 年)

「公路公共運輸發展」計畫自民國 99 年起推動到今(101)年為第 3 年，透過過去 2 年「築底固本」、「拔尖創新」方案，已經讓整個公共運輸的環境氛圍顯著有別於以往。民國 99 年執行預算數為 41 億 7,274.6 萬元，民國 100 年度執行預算數為 39 億 6,233 萬元，民國 101 年度核定預算數為 34 億 1,823.5 萬元。具體執行措施如下：

- 1.偏遠服務性路線服務不減：民國 98 年之前因補貼經費不足，每年皆有客運路線停駛，影響基本民行，民國 99 年補助 959 條營運虧損路線，金額 11.62 億元，民國 100 年補助 1,050 條路線，金額 11.31 億元，維持基本民行不致中斷，除確實無經營價值及需求之路線透過整併結束服務外，已無路線因經費問題而停駛，甚至具有能力得以配合需要開發新路線，如風災後開闢臨時路線維繫災區復建期間其居民生活不致受影響。
- 2.加速汰換老舊公車：於民國 99~100 年 2 年間已補助公路客運及市區公車汰換 1,660 輛老舊公車，且優

先投入離島、中南部偏遠或服務性路線服務，以避免往年中南部民眾有二等公民之無奈感受，誤解政府政策存有南北與城鄉偏頗。此外，並藉由補助購置 263 輛全新公車用以開發新興高潛力路線，以全新形象爭取民眾認同擴大市場。新購車輛除車體與性能煥然一新外，車上並配備最新智慧型運輸系統，有助於車輛動態及事件紀錄與掌握，期使民眾對公路及市區客運的認識全面改變。

- 3.推廣低地板公車：為迎接通用設計的社會需求，打造通行無障礙之公車環境，於民國 99-100 年間已補助公路客運及市區公車業者購置 852 輛低地板公車，優先配置於行經醫院、重要車站與民眾主要活動及洽公場所等高運量路線，車輛陸續投入後，全國市區客運低地板公車比例將由 98 年之 7.2%，大幅提高超過 23%，已成為關懷社會的重要進步指標。
- 4.公車票證多卡相通：自民國 99 年起，依據本部倡導之創新電子票證共通技術，逐年分區補助公車建置多卡通驗票機，目前已補助 42 家客運業者，8,463

輛車輛完成多卡通驗票機建置，同步並指導軌道運輸業者(台北捷運、高雄捷運、臺鐵與高鐵公司等)安裝類似設備，期望打造出一卡通行全國公共運輸的便利環境，據統計至民國 100 年底已逾 1,231 萬餘人次之民眾使用過該設備，獲致民眾普遍之認同，進而要求政府加速普及。

5. 公共運輸運量顯著成長:整體而言，計畫執行期尚短，而且由於計畫執行涉及設備採購，許多計畫尚在執行當中並未完成，績效尚待展現，但是透過計畫性的行銷(搭配活動與宣導)，在 2 年執行期間公路公共運輸運量已獲確認止跌回升，民國 99 年公共運輸運量為 27 億 8,060 萬人次，100 年公共運輸運量 29 億 1,229 萬人次，較 99 年成長 1 億 3,169 萬人次，成長率為 4.7%。顯見透過拔尖創新策略及不同運具之間的加速整合，不僅單單影響公路公共運輸，更已大幅帶動公共運輸運量之成長，據此可以佐證公共運輸的改變與再生已實質發生。
6. 服務滿意度顯著提升：根據本部統計處調查，民眾對於公共運具之滿意度逐年提高，民國 98 年滿意

度達 88.3%，民國 99 年滿意度達 87.9%，民國 100 年調查表示服務滿意度高達 91.3%。顯見近年來大力推動公路公共運輸發展計畫，促使服務品質顯著提升。

參、課題篇

一、跨運具公共運輸系統須強化整合服務戰鬥力

(一)運輸與土地使用缺乏整合

由於運輸與空間發展系統缺乏有效的整合機制，常有已開發地區聯外公共運輸機能不足、或公共運輸市場不易達到經濟規模、或不同運具公共運輸系統相互競爭有限市場的情形，形成土地使用與運輸發展不協調的局面。

(二)軌道聯外接駁系統之整合可再提升

由於兼顧均衡區域發展，高鐵部分站區位於郊區，與原市中心之交通聯繫相當不便，現經交通部門之努力，除高鐵桃園站目前僅有便捷的客運接駁外，臺北站、板橋站、左營站、臺中站等為三鐵共站，臺南站有臺鐵沙崙、新竹站有內灣支線、嘉義站有 BRT 及公路客運，轉乘堪稱便利，惟公共運輸使用率約為 49%（各站約在 24%-82%之間），有必要再進行班

表與路線整合，以提升公共運輸服務品質，吸引轉移更多之私人運具旅次。

除高鐵外，臺鐵近年來亦積極轉型，隨著捷運化工程陸續展開與完成，未來特別是都會區內之臺鐵各車站之功能定位將與現況不同，其聯外之市公車、公路客運路線與班次整合將益顯重要。

(三)可再加強公共運輸系統間之整合性服務

相較於私人運具，公共運輸最顯著的弱勢在於可及性、舒適性與隱私保障。加上客群偏好的差異，為擴大市場並強化競爭力，公共運輸系統間(軌道與軌道、軌道與公路、公路主幹與接駁路線等)之整合與分工，並非單純汰弱留強的課題，反而將會是公共運輸系統能否展現成效的關鍵。

二、運輸投資建設需強調資源分配的效率與公義

(一)區域運輸服務差距與日俱增

長期以來，受到地形切割、產業群落發展與天然資源分布等因素影響，臺灣地區的運輸環境，在東西部發展差距、城鄉發展差距、離/外島地區的穩定及對於弱勢族群之運輸照顧等面向，皆尚存在努力的空間。

(二)公義型運輸投資之做法有待細緻化

對於運輸需求較低的地區或弱勢族群聚集比例高之區域，運輸服務之供給方式需要有不同的思維及更細緻的配套，以免造成效率與公義兩失的局面。

(三)投資偏重硬體建設，忽略較具彈性的營運與軟體面

為符合社會期待，以往長期以來，運輸部門的經費多投注於重大交通硬體建設計畫之上，如興建都會區捷運系統、高速公路、橋梁等，對於公共運輸服務與人行空間的改善等與國民生活息息相關面向的投入則相對有限，資源分配不均極為顯著，影響所及，除導致臺北都會區以外的各大小城市公共運輸供給

較為不足，更誤導民眾認知唯有高昂的硬體建設才能顯示政府對地方需求的重視，而忽略後續長期維護所帶給地方財務沉重之負擔，違背永續之精神。

三、公路公共運輸需重視需求差異與提供彈性服務

由於城鄉、偏遠地區運輸需求較低，以現行固定車輛、固定班次、固定路線之營運模式而言，顯然缺乏經濟效率與效益，形成虧損、減班、降低服務水準、旅客再流失的週期性惡性循環，最後甚至導致部分路線面臨停駛的狀況。

針對不同都市發展程度地區，應提供不同之公共運輸解決方案，當偏遠地區受服務人口集中度過低，以致於在經濟及環保條件上無法維持兼顧經濟與效率的公路公共運輸服務時，則應考慮改偏重社會福利照護之服務形式加以改革。

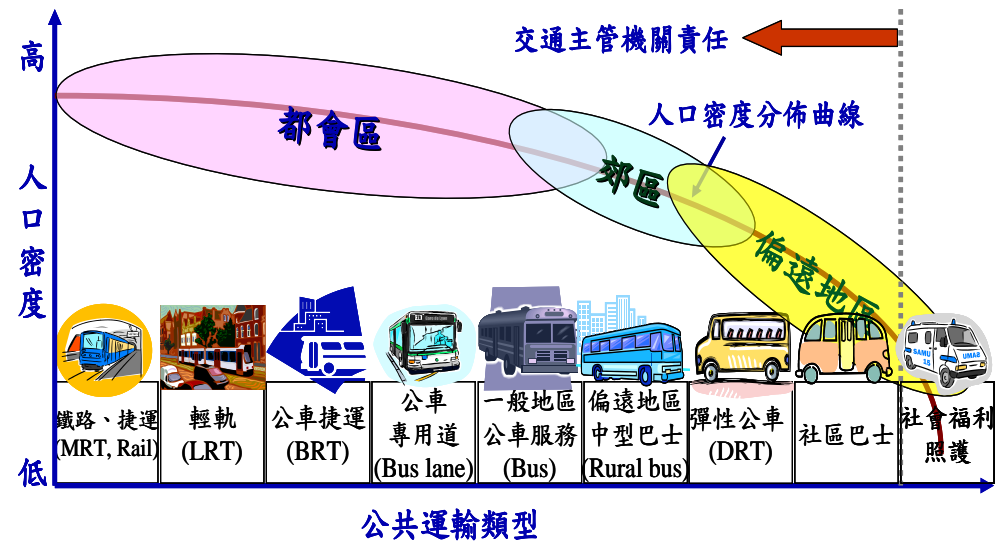


圖 3.1 公共運輸系統、受服務人口集中度與空間之關聯示意圖

四、公路公共運輸系統經營須加強市場需求關注與反應

客運經營不僅是車輛的調度或人員的管理，為擴大與鞏固市場，經營的理念必須加入符合環境永續、人文關懷、跨業合作、乃至社區營造結合的發展元素。

我國公路公共運輸系統之經營者以民營為主力，所以公路公共運輸系統的經營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，因此在發展公路公共運輸戰略層次，業者必須學習以民眾的觀點，在空間、時間、資訊與服務的期待落差上，思考彌合的策略，亦即藉由提供「無縫式的服務」，帶動改變公共運輸競爭劣勢之機會。



圖 3.2 無縫運輸之 4 向維度示意圖

五、強化政府監督能力與輔導機制透明化

面對社會的進步，政府部門無法單純以「依法行政」作為自我要求的基準，因此推動公路公共運輸管理，必須善用科技擴大系統運作績效之監督，持續進行問題之掌握與解決方案之研究，並促此公路公共運輸的投資、使用運作與財務變化資訊透明。此外，專業機關與專業人員的培養亦是刻不容緩，公路公共運輸專業之複雜度，絕不比工程設計與建設來得單純，無法單憑手冊或法條行事，必須給予充分的訓練與適當授權。

六、強化主幹線(軌道運輸、國道客運、公路客運)與地區接駁線(公路客運、市區公車)整合，便利民行

現況多數地區缺乏地區型轉運站(如國道客運轉乘市區公車或公路客運路線)，且地區之公路公共運輸接駁系統較不便利，導致國道客運與長途公路客運除扮演城際運輸點到點之角色外，部分路線尚須扮演地區客運路線之角色以提高其服務可及性，部分地區甚至需多次轉乘，造成民眾搭車不便或成本增加。

幹線運輸與接駁運輸業者因缺乏溝通協調機制，往往以本位之成本或營收為考量，致使轉乘服務無法滿足乘客期待。

七、強調以人為本之公路公共運輸環境

過去運輸系統之規劃考量較著重運輸效率，相關規劃與運輸工具的設計缺乏由人本角度出發之思維。臺灣人口結構已進入少子化及高齡化，整體運輸環境亟需順應調整。

隨著人口結構的改變，公路公共運輸的客群主力亦將改變，利用通用設計的概念，降低各族群使用公路公共運輸的不便與障礙，除可擴大全民對公路公共運輸系統使用的意願與機會，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帶來的資源需求壓力，使有限之公共資源可以更加有效的發揮。



圖 3.3 轉運場站設施示意圖

八、公路公共運輸營運管理須配合縣市改制帶動之環境改變

縣市改制改變了各直轄市之組織層級與土地管轄範圍，使得部分公路汽車客運路線依法應移轉為市區汽車客運路線，市區公車服務的供給結構將由原先小範圍的集散式運輸，轉變為大範圍、多核心的集散與幹線混合模式運輸。

路線之整併除須配合都市發展之規劃，重新找出具市場機會的路線外，對於目前已經存在之社區巴士、免費專車造成現有公路客運路線及市區公車路線市場重疊與混亂競爭的現象，必須同步處理，找出資源重新調整、擴大市場、避免資源浪費，以及民眾權益保障最大化之方案。

九、公路公共運輸發展與觀光發展應發揮結合效應

近幾年臺灣致力推行觀光旅遊活動，各縣市政府無不卯足全力辦理結合當地特色的觀光活動，惟多數國人仍習慣於私人運具的使用，往往造成觀光景點聯外交通要道壅塞問題嚴重。為推廣臺灣旅遊服務，中央與各縣市政府未來應共同思考針對旅遊景點，透過公共運輸票券結合相關旅遊優惠促銷措施，發揮異業整合效益加乘效果，誘導出遊民眾改變運具選擇習慣，降低景點及活動地區交通衝擊。藉由旅遊與交通串連，培養事前旅遊規劃習慣，分散旅遊尖峰，帶動各地方觀光效益，讓臺灣旅遊邁向更優質、便捷、經濟的新紀元。

肆、展望篇

一、政策目標與推動方針

(一)政策目標

本公路公共運輸發展政策白皮書，係於運輸政策「低碳永續綠運輸」的發展願景下，著重推動無縫公共運輸服務，採取穩健、續進與創意的執行策略，奠定公路公共運輸永續發展的基石，落實以「重建信心、愛用公共運輸」、「無縫運輸、服務有感」、「有效管理、共創多贏」及「創新公共運輸、使臺灣更好行」為主之政策目標。

長期具體目標：公共運輸使用率長期目標能達成 30%，且節能減碳效益能符合 2025 年的國家預期標準。(UITP: Double the market share of public transport worldwide by 2025.)

短期具體目標：提升公共運輸運量每年 5%，鼓勵基礎軟硬體啟發與創意投資。

表 4-1 民國 105 年公共運輸使用率發展目標

公共運輸使用率(%)	98 年	99 年	100 年	105 年
臺灣地區	13.4	13.9	14.3	<i>18.0</i>
臺北市	34.1	37.6	37.7	<i>42.0</i>
基隆市	29.4	31.9	32.4	<i>36.0</i>
新北市	24.9	25.9	26.1	<i>32.0</i>
桃園縣	11.9	11.8	12.0	<i>16.0</i>
臺中市	6.4	6.8	7.6	<i>11.0</i>
高雄市	6.3	6.0	6.6	<i>10.0</i>
臺南市	5.4	4.8	4.9	<i>8.0</i>

(二)推動方針

根據政策目標及現況，擬定政策發展方向後，據以研訂公路公共運輸發展政策之三大推動方針如下所述。

- 1.固本：對於業界之現況與困境予以協助，並同時強調政府對公路公共運輸發展資源投入之重視，強化各界參與者及關心者之信心。
- 2.改造：在政府給予業者協助時，亦一併要求業者進行經營環境與體質之改善，以提高公路公共運輸服務品質，並藉由公路公共運輸行政監督成效之提升，改變外界對政府資源投入無效率之錯誤觀感。
- 3.創新：對於具創新價值，但制度未明或環境仍有疑慮者，先以小區域試辦累積經驗供後續推動方向之調整參考。希望藉由中央與地方之資源整合及創意，以多元化之經營方式提升公路公共運輸之服務效率及提升觀光運輸服務市場。

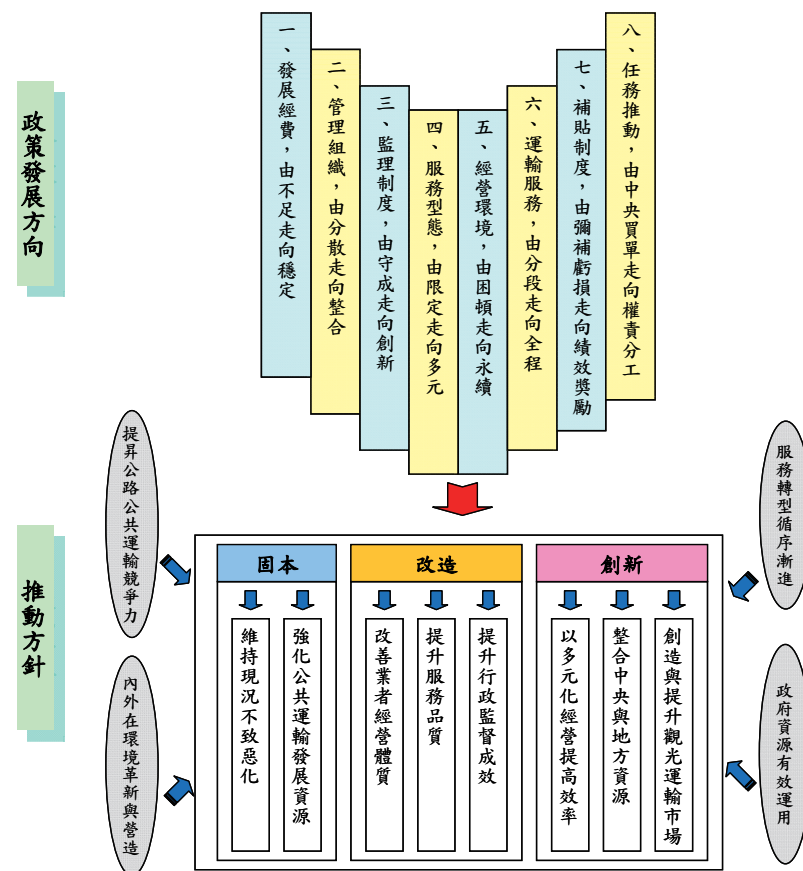


圖 4.1 發展方向與推動方針關係圖

(三)施政理念

一個完整的公路公共運輸服務網有三大基本元素組成，即廊道幹線、接駁支線與轉運站。因此發展之上位構想，係期望經由市場區隔與分工的公路公共運輸無縫服務，滿足不同地區與不同特性之消費者期待，並擴大市場機會。為滿足民眾需求，吸引其改變運具使用習慣，則應就不同旅次特性，研提不同的策略方向，惟需注意相關手段選擇與配套必須因地制宜，適情適切，事前妥善規劃。

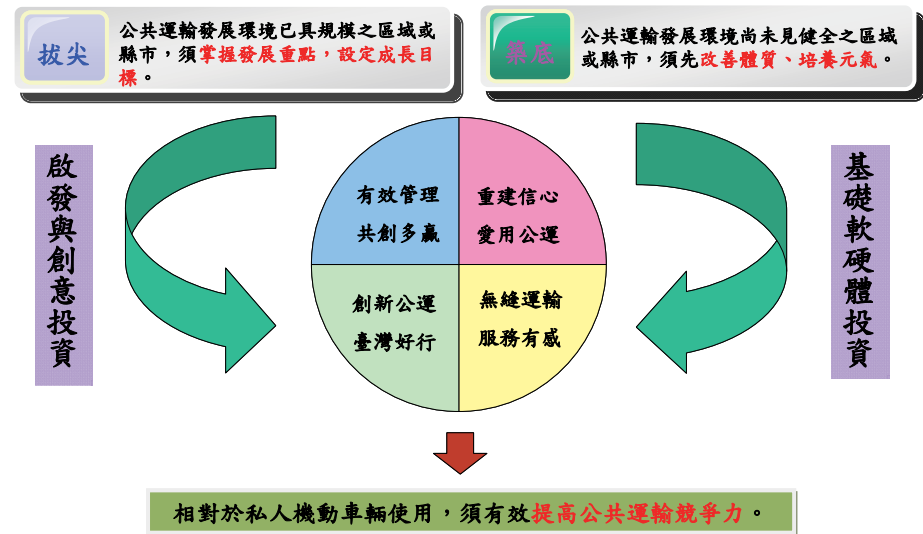


圖 4.2 施政理念示意圖

以下簡要舉例供縣市政府未來研提施政計畫參考。

1.通勤/通學(含一般日常生活)旅次

- 尋找廊道，提供直截、快速的公路公共運輸服務。
- 開發潛力路線，銜接新社區、新商業活動區與新就業群聚地區。
- 幹線營運、尖峰班次密集。
- 透過公共運輸跨運具整合(班次、路線與費率等)，提高服務可及性，使乘客方便使用、願意使用、進而樂於使用。

2.郊區(含偏鄉)接駁旅次

- 結合生活習慣模式、保障基本民行、支持當地產業發展。
- 幹線服務採固定班表、提高準點率；接駁服務採彈性運作、盡量通達社區。
- 建置區域轉運站，提高與幹線接駁服務品質與縮減縫隙。

3.觀光休閒旅次

- 鼓勵交通、觀光景點與旅宿業的結盟，發行套票，一票到底。
- 透過觀光行銷結合，以活動包裹旅行，鼓勵使用公共運輸。

4.就診醫療旅次

- 精選路線，提供低地板公車或中、小巴(低障礙)服務、語音播報、精選駕駛貼心服務。
- 主要場站打造乘車與候車無障礙環境。

本部自民國 98 年起每年底辦理「民眾日常使用運具狀況調查」，以估算各縣市之公共運輸使用比率，了解民眾未搭乘公共運輸工具（以下簡稱公共運具）之原因，並探究民眾搭乘各項公共運具之滿意度，除作為協助相關政策規劃並提供各界參考使用外，本部可由此調查分析初步臚列「拔尖」、「築底」的縣市或區域，因地制宜提出不同實施計畫。拔尖縣市(或區域)係指其公共運輸發展環境已具規模，有能力創量，須掌握發展重點，提出跨年期(1+3)中程計畫，並承諾落實抑制汽機車使用策略。築底縣市(或區域)係指其公共運輸發展環境尚未健全，須先改善體質、培養元氣，找出需求並滿足需求，則以中央輔導提出策略為主，並可試辦提供多元化公共運輸服務為發展方向。

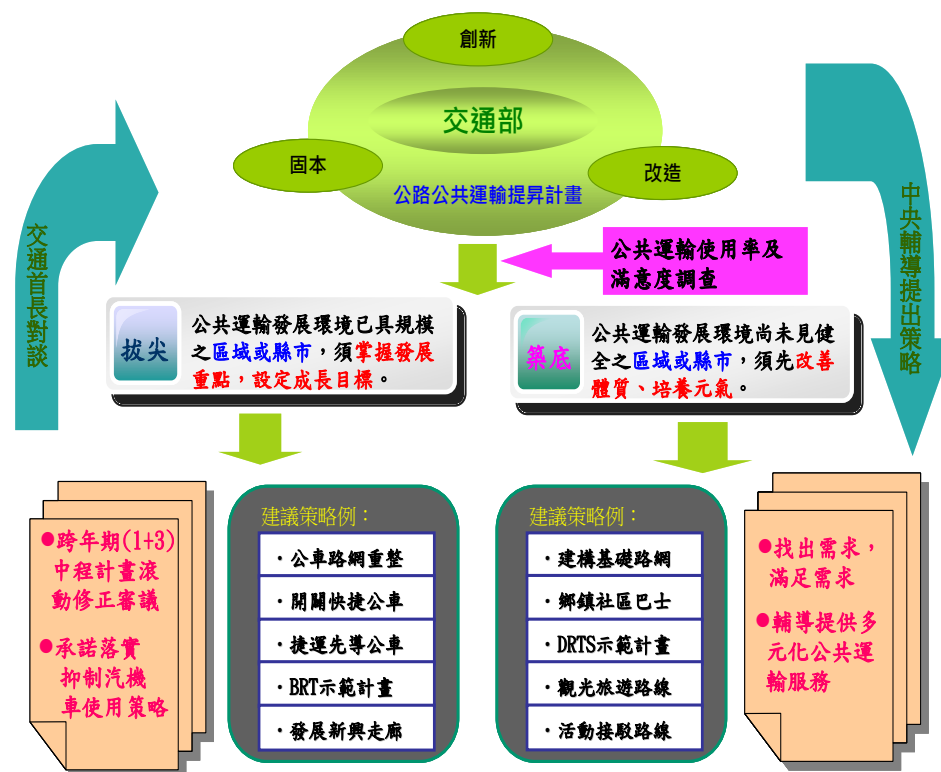


圖 4.3 執行施政理念示意圖

二、策略

目標：重建信心、愛用公共運輸

策略 1、賡續推動車的改善

(一)目的

公路汽車客運業車況之良窳直接影響服務品質，且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，實有必要。

(二)行動方案

- 透過補助推動公車限齡汰換。
- 鼓勵綠色公車。
- 視需求補助更換新型中(小)巴。

(三)說明

- 1.在業者普遍營運虧損而無力改善硬體設備之情形下，政府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，以協助業者提高服務品質並同時保障行車安全。惟在作法上則宜考量城鄉地區不同交通環境差異，由各該主

管機關視當地實際狀況研訂車輛汰換計畫，以有效達到提升服務品質及吸引民眾搭乘目的。

- 2.以人為本，便利所有乘客搭車需求，節省乘客上下時間，鼓勵業者投入低地板公車加入營運。
- 3.在運輸節能部分，車輛耗能亦為當前各界重視之問題，而舊車之汰換，有助於燃油效率提升及減少二氧化碳排放量，符合綠色運輸之理念，鼓勵業者及地方政府視環境特性需求推動綠色節能公車，以提升環保效益。



策略 2、優先路權的改善

(一)目的

建立公車優先行駛觀念，提高道路運輸效率，有效提升公路公共運輸的服務水準。

(二)行動方案

- 都會區推動補助設置公車專用道、公車優先道或公車捷運化系統。
- 推動公車優先號誌系統或標誌、標線，提供公車優先通行權利。
- 強化公車站區停靠空間設計與管理，方便車輛停靠與乘客安全上下車。
- 提升公車運轉效率(例如:善用都會區高快速路網、尖峰時間闢駛點對點服務班車、調整停站策略等)，提供民眾快速、便捷、直達的公車服務。

(三)說明

由於私人運具的大量使用，造成道路擁擠及空氣品質惡化，經由專用路權或優先路權的實施，可大幅提升都會區公車的準點性及快速移動性，有效提高公共運輸的競爭力，並可增加道路運輸能量，透過曝光

讓民眾體認新型態公路客運服務之優越性，創造有利於公路公共運輸系統營運環境。



策略 3、整建候車場站設備

(一)目的

透過明亮、安全、簡約、舒適與資訊充足之理念，提升公路公共運輸等候空間的服務品質，培養公共運輸使用人口。

(二)行動方案

- 設立具特色之集中式站牌，方便民眾辨識。
- 調整路網，推動整建各層級客運轉運中心。
- 整建公共汽車候車設施，提供安全候車空間。
- 檢討於適當地點設置公車候車亭，以提供乘客候車休息及擋風遮雨之用。

(三)說明

除整建候車設施與站牌外，並獎助地方政府或民間投資興建轉運中心，配合路線、班次乃至轉乘優惠等，提供消費者更方便舒適之公共運輸接駁轉運服務，乃至方便私人運具之轉接或轉乘。



有效改善民眾候車環境，減少民眾候車風吹日曬之苦，及增加公車資訊獲得之便利性及可讀性



有特色的候車亭亦可成為城市與公共運輸廊道標誌，吸引更多民眾之目光與關注



提供民眾公車到站時刻，降低候車之不確定性



目標：無縫運輸、服務有感

策略 4、推動複合公共運輸服務整合

(一)目的

提供便利跨運具之公共運輸服務，縮短旅行時間，方便旅行規劃，以提高公共運輸的競爭力。

(二)行動方案

- 建立跨運具公共運輸服務整合協調機制。
- 接駁路線之妥適規劃，找出民眾對接駁路線之需求。
- 推動主要場站接駁運具多樣化服務。
- 改善公共運輸場站周邊接駁環境。
- 善用電子票証技術與檢討公共運輸票價結構，方便跨運具轉乘，縮減轉乘縫隙與乘客負擔。

(三)說明

- 1.主幹線業者：主動提供幹線運輸時刻表並邀請次要運輸業者共同調整運輸服務時刻表；提出行銷策略，吸引旅客搭乘。
- 2.次幹線業者：次要業者依所在區域特性，提出地方運輸需求，做為幹線業者調整運輸時刻表之參考；

配合幹線運輸時刻表，調整接駁運輸時刻表；依在地特色提出整合式行銷策略，吸引旅客接駁搭乘。

- 3.新路線申請或舊路線營運權屆滿，落實檢討路線之重疊性與必要性，避免無效率之重複投資。
- 4.以往跨不同運具公共運輸各自獨立經營，缺乏服務整合之概念，跨運具轉乘形同使用者之障礙甚致處罰，因此提供無縫轉乘的運輸服務，是發展公路公共運輸，提升競爭力的利器。
- 5.檢討公共運輸費率結構，轉乘優惠列入主要運具費率設計必要考量，使轉乘優惠服務(或消除轉乘懲罰)常態化。



策略 5、鼓勵使用電子票證-Green Pass

(一)目的

- 記錄民眾搭乘公共運輸情形，而給予補助，並鼓勵民眾使用公共運輸，引導民眾成為常搭族。
- 落實業者票收透明，掌握市場趨勢，減少政府稽核成本。

(二)行動方案

- 政府分擔敬老愛殘優待票價差。
- 持續補助建置電子票證系統，落實全國一卡通通行。
- 實施公路客運票價價差補貼措施。
- 鼓勵發展交通電子票證專屬優惠方案。

(三)說明

- 1.除賡續辦理免收高速公路通行費、牌照稅、汽燃費等稅費外，進一步跨部會協調敬老愛殘優待票價差之補貼，敬老愛殘票價差負擔已於發展大眾運輸條例取得法源依據，應更積極協調相關部會(內政部)編列預算，以減輕業者營運負擔；另在地方主管機關部分，亦應積極協調相關局處(社會局、財政局)編列敬老愛殘票價差補貼預算。

- 2.公路客運基本運價已於 99 年 5 月通過調整，然考量當前外在民生經濟情勢嚴峻，一般公路客運票價易連動民生基礎物價調整之想像，且公共運輸屬價格彈性較高之產業，民眾對於票價敏感度較高，倘能藉此機會，透過政府適度補助，提供優惠措施，降低消費者使用公共運輸之成本，預期將有助於客源之吸引或回流，間接降低私人機動運具使用比例，減少私人機動運具帶來之社會負面效益。
- 3.透過電子票證應用，鼓勵發展交通電子票證專屬優惠方案，呈現公共運輸整合服務之優勢，提升整體公共運輸競爭力。



策略6、推廣無障礙通用設施

(一)目的

因應高齡化社會，及對弱勢族群、幼小孩童的照護，使其同樣享有接受公共運輸服務的權利，避免政府的運輸政策及策略未能兼顧效率及公義的宗旨。

(二)行動方案

- 推動以創新、彈性型態提供公路公共運輸服務。
- 研訂無障礙通用設計標準於公路公共運輸服務。
- 鼓勵特定地區或路線優先更換低地板智慧化公車。
- 鼓勵縣市政府或業者重視相關硬體設施在「通用設計」的更新作業，以改善服務品質。

(三)說明

- 1.由於就學旅次減少，且為鼓勵老人外出旅遊，故公路公共運輸所提供之服務，必須改變其定位，不僅是滿足民眾就學就業之需要，應以滿足民眾其他類型的需求為新的藍海定位。
- 2.「無障礙通用環境」是一種人性化空間的實現，主要在確保身為人類的「移動權」，讓所有的人能共同參與社會活動。因此，鼓勵縣市政府或公共運輸

經營者重視相關硬體設施在「通用設計」的更新作業，藉以改善服務品質及維持基本服務品質。



目標：有效管理、共創多贏

策略 7、檢討法規制度，健全經管環境

(一)目的

以自由開放原則，檢討鬆綁不合時宜法規與制度，弭平公共運輸系統管理事權的縫隙，提高經營彈性，鼓勵創意投資，使地方政府及業者有足夠之彈性可以推動因地制宜之服務。

(二)行動方案

- 穩定發展公路公共運輸財源。
- 鼓勵政府其他單位與企業參與公路公共運輸發展。
- 以自由開放原則，鼓勵發展活動需求導向的公路公共運輸服務型態，檢討鬆綁不合時宜法規與制度。
- 結合評鑑推動建立服務等級標章制度，透過良性競爭，提供優質服務。
- 檢視推動公車委託經營可行程序，並排除非必要法規障礙。

- 免費公車、醫院、賣場專車等準公共運輸服務納管，確保乘客安全與權益，避免不必要之資源重複投資。

(三)說明

- 1.配合中央政府組織再造，設立公共運輸政策主管機關，穩定公共運輸發展經費編列，配合政府稅制改革(如能源稅)，爭取公共運輸發展經費專款專用。
- 2.整合環保署、經濟部、教育部與內政部等跨部會合作，透過鼓勵公共運輸發展或技術投資合作，達到實踐各單位政策與促進公共運輸蓬勃發展之多贏目標。
- 3.建立業者獎懲或退場機制、免費公車之納管、需求反應式運輸服務之法規鬆綁與管理制度研擬、區域路權概念的推廣、國道客運營運彈性的檢討等。
- 4.檢視推動公車服務委託經營可行程序，並檢討法規障礙，提升經營彈性與效率，提供公共運輸業者公平與友善的經營環境。

策略 8、保障偏遠與服務性路線居民的基本民行

(一)目的

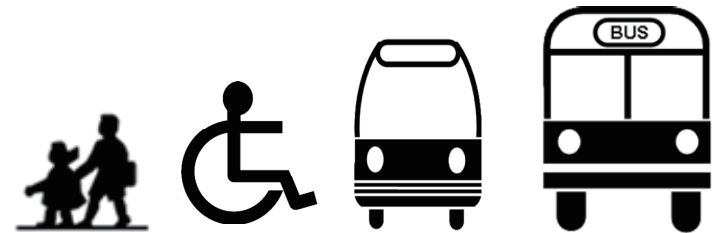
為促進公路公共運輸發展，鼓勵公路公共運輸業者對服務性路線或偏遠、離島地區提供運輸服務，依據發展大眾運輸條例第 10 條規定，對於經營該等路線所致營運虧損進行補貼，並配合相關軟、硬體設施更新作業，藉以維持基本服務品質。

(二)行動方案

- 補貼服務性路線營運虧損，並要求縣市政府提出市區公車改善策略。
- 檢討及改善公路公共運輸偏遠服務路線營運虧損補貼制度。
- 研議建立計畫型(競標型)補貼制度或政府購買服務委託經營制度。
- 推動以區域轉運中心結合軸輻路網觀念，規劃偏遠路線，引進適地性之需求反應式（DRTS）運輸服務作為接駁路線。

(三)說明

服務性路線或偏遠、離島地區之公路及市區汽車客運，皆係客源較少、居民依賴度較高路線，具有高度社會福利特性，業者本無經營意願，非如一般市場機制路線，倘政府未予適度介入，該等地區基本民行必將受阻。本項策略旨在因應旅運需求之多樣性與變異性，政府有責任引導及協助經營偏遠服務性路線之業者進行轉型或改善營運服務品質，透過合理之委託機制，以利資源之有效運用。



策略 9、強化服務效能及稽核機制

(一)目的

強化業者自我經管能力、確立政府全面監督與掌握課題之能量，同時帶動旅行者資訊服務之附加價值。

(二)行動方案

- 廣續建置公路公共運輸監理資訊相關設備。
- 善用公車即時動態資訊，消除管理死角，主動發現問題，並即時處理危機。
- 健全營運服務評鑑制度，研擬配套獎優汰劣策略。
- 定期辦理公共運輸使用率調查及滿意度調查。

(三)說明

- 1.以公路總局先進公共運輸系統管理中心平台為基礎，進行各項公路公共運輸即時資訊管理與營運計畫資料異動線上作業機制，並利用該系統進行系統功能整合與應用、日常查核與督導。
- 2.藉由定期、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依據。

- 3.主管機關定期辦理公共運輸使用率及滿意度調查，並進行統計及分析，以為公共運輸發展推動成效及財務評估應用。



策略 10、人力資源的強化及服務提升

(一)目的

強化業者面對民眾的第一線服務素質、培養客運業者服務的能量，同時加強各級政府的專業能力。

(二)行動方案

- 透過教育訓練與就業媒合，協助客運業充實專業駕駛來源。
- 研議成立經營輔導團或推動標竿學習，協助業者檢討制度與管理策略。
- 強化各項運輸系統專業領域人力資源規劃，並建立專業知識庫。
- 舉辦各項「創造新公車服務文化」競賽，並定期舉辦相關論壇或觀摩。

(三)說明

透過各項活動競賽或展示，舉辦相關論壇或觀摩會，讓彼此經驗交流，正向成長，並朝成為全民參與公共運輸的運動文化潮流努力。



目標：創新公共運輸、使臺灣更好行

策略 1 1、推展公共運輸行銷及教育活動

(一)目的

透過政府部門與業者辦理行銷活動，吸引民眾嘗試改變習慣及發現搭乘公路公共運輸之好處，引起社會大眾對公路公共運輸的共鳴與重視。

(二)行動方案

- 重要假期與大型活動要求各主辦機關應該策畫以公共運輸為主之輸運計畫，必要時推動公共運輸優先通行與私人運具管制，務使最多之民眾可以利用公共運輸系統順利到訪。
- 鼓勵中央與地方公教機構推行常態定期不開車日或公車體驗日活動。
- 鼓勵縣市政府結合中小學學校設計系列教材或活動，例如印製「塗鴉繪本作業」、公車公司參觀教學、公車教學體驗日等。

(三)說明

調查顯示目前全國大部分地區公共運輸使用率偏低，因此公路公共運輸服務品質的改變，往往只有搭公車的人知道，而多數民眾無從瞭解公車服務品質之大幅提升，對公車之印象仍停留在脫班、車輛老舊、路線彎繞、時間成本很高等刻板印象。因此，如何吸引私人運具使用者去嘗試使用公共運輸？去感受公車服務改善了嗎？公車又是如何變聰明也變安全了？這些種種的措施，實有待政府部門與公車業者辦理各項行銷活動，以吸引民眾嚐試改變習慣及發現搭乘公車之好處。

策略 1 2、推動公車服務經營理念

(一)目的

鼓勵縣市政府及業者改變以往的監督管理思維，
改以創新思考、提供優質服務的思維。

(二)行動方案

- 補助公共運輸業智慧化管理技術普及運用。
- 鼓勵地方政府研提服務提升亮點計畫。
- 促成跨部會合作(經濟部、環保署、內政部等)發展公共運輸。
- 鼓勵縣市政府整合各項資源(如停車費、環保基金、民間資源…)，統籌規劃轄內公路公共運輸服務。
- 強化「最後一哩」整合(包括自行車、計程車等)。

(三)說明

鼓勵縣市政府及相關機關團體或業者改變以往的監督管理思維，改以創新、提供優質服務的思維。



策略 1 3、推動交通與觀光整合之無縫服務

(一)目的

旅客從規劃旅程開始，到遊程結束，都能得到便利的公共運輸與觀光整合資訊，感受親切的服務。為因應國外自由行與國內國民旅遊民眾的需要，推展台灣觀光經濟，應強化交通與觀光整合之無縫服務。

(二)行動方案

- 具觀光價值之偏遠與服務性路線，鼓勵結合旅宿業、景點、飯店等異業，積極推動優惠套票，創造多贏條件。
- 將鄰近的觀光景點以串珍珠的方式，規劃完整公共運輸服務路線。
- 複製臺灣好行的經驗，鼓勵縣市政府或主管機關研提觀光服務改造計畫。
- 推動公共運輸與觀光資訊整合平台計畫。

(三)說明

因應自由行旅客的需要，並提升遊客對於使用公共運輸運具出遊之信賴與吸引力，應滿足各公共運輸系統間班次銜接、即時資訊服務提供等基本運具轉乘

便利之需求性，以提高觀光吸引力、分散市場與深度旅遊之價值。



三、關鍵的時刻與關鍵的力量

油價上漲的壓力是全面的，對發展公共運輸而言，雖然這將是一項難得的外在環境機會，但是國內公共運輸產業在多年的衰退之下，本身也正處於生存轉型關鍵的時刻，迫切須要政府的協助，提高能源使用效率，同步改善經營與服務，期能順利度過民眾習慣轉換期，迎接新的市場機會。

「提升公路公共運輸服務」及「強化汽機車使用管理」兩者間具備相輔相成之密切關係，加以其部分推動措施效果彼此環環相扣互為因果，因此在推動上宜配合其階段目標，以漸進方式逐步推動執行，如此方有助於政策目標之達成。依據國內外推動經驗顯示，首先應積極建立完善之公共運輸服務網，透過公共運輸優先、品質提升或優惠措施之施行，並輔以停車管理、限制道路使用等局部性或彈性之私人運具使用限制措施，以誘使私人運具持有者逐步了解並願意使用公共運輸系統，同時建立全民對公共運輸使用與合理限制私人運具使用之共識。

整體良善運輸環境之營造，亦賴各政府機關及相關單位之配合，公共運輸發展之拉力、強化汽機車使用管理之推力並進，將有事半功倍之效。

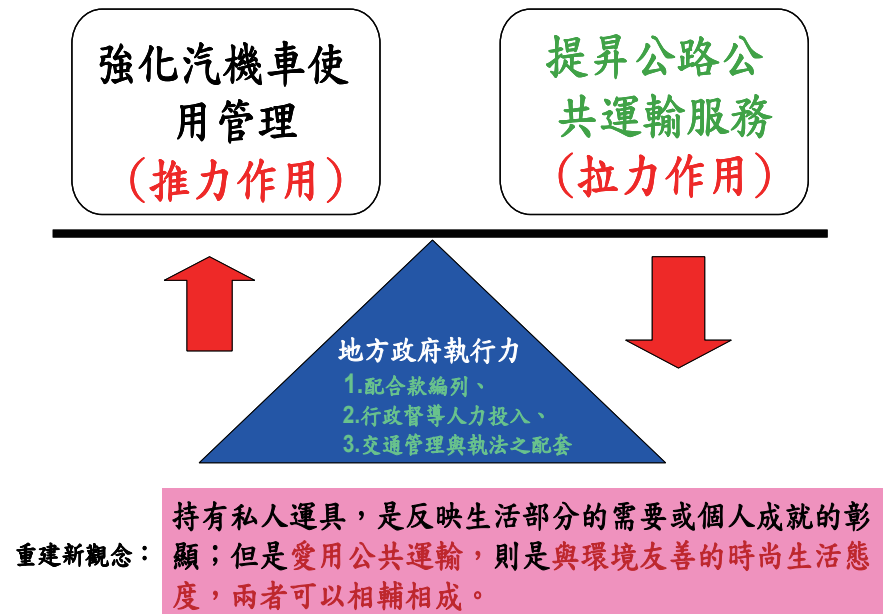


圖 4.4 推力作用與拉力作用示意圖

四、結語

隨著外在環境的改變，國人已經由單純追求經濟成長為一切，轉而重視環境永續、社會關懷與居住正義等價值，在公路公共運輸發展計畫(99~101 年)的推動下，我們非常樂見，中央政府的政策獲得業者、民眾與地方政府熱烈的回應，這些成果或許尚不足以稱為成功，卻皆是近二十年所未見，此一萌芽成果誠屬難得。政府以打造黃金十年為目標，以提倡民眾幸福感為施政要求，公共運輸發展是其中不可忽視之關鍵元素，此時正是我國公共運輸能否轉型成功之關鍵時刻，政府是否能持續且穩定的推動已見成效之政策，乃受各界所矚目，本部亦據此向行政院提出「公路公共運輸提升計畫（102~105 年）」，希望在既有基礎下，繼續加速提升公共運輸競爭力，透過「推動新交通美學」觀念之提倡，引導民眾改變運具使用習慣，減少對私人運具之倚賴，為實踐環保節能作出貢獻。

本部除積極推動當前工作外，未來將透過組織調整，成立專職單位，擴充專業人力，藉此精進未來政策與制度之設計，另亦將配合政府稅費改革機會，積

極爭取穩定之經費來源，打造民眾幸福、健康與永續之生活。

綜上，我們的遠景：

- 在舒適與便利的前提下，減少民眾對私人運具的倚賴。
- 在安全與可靠的前提下，讓民眾樂於使用公共運輸服務。
- 在經濟與效率的前提下，發展多樣且適應的公共運輸系統。
- 在公平與保障的前提下，確保公共運輸使用者的權利。



附錄：行動方案/措施一覽表

政策目標	策 略	行動方案/措施	主辦機關	協辦機關	方案/措施啟動年期		
					~102 年	~105 年	105 年~
重建信心、愛用公共運輸	策略 1、 廣續推動車的改善	透過補助推動公車限齡汰換	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		鼓勵綠色公車	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		視需求補助更換新型中(小)巴	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
	策略 2、 優先路權的改善	都會區推動補助設置公車專用道、公車優先道或公車捷運化系統	縣市政府	公路總局、路政司		✓	
		推動禮讓公車優先通行標誌、標線或號誌系統	縣市政府	路政司、公路總局	✓		
		強化公車站區停靠空間設計與管理	縣市政府	路政司、公路總局	✓		
		提升公車運轉效率(闢駛高快速公路公車、尖峰時間闢駛直截區間班車)	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
	策略 3、 整建候車場站設備	設立具特色之集中式站牌	縣市政府	公路總局	✓		
		調整路網，推動各層級客運轉運中心	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
		整建公共汽車候車設施，檢討於適當地點設置公車候車亭	縣市政府	公路總局	✓		
	策略 4、 推動複合公共運輸	建立跨運具公共運輸服務整合協調機制	公路總局、臺鐵局、高鐵局、縣市政府	路政司	✓		

政策目標	策 略	行動方案/措施	主辦機關	協辦機關	方案/措施啟動年期		
					~102 年	~105 年	105 年~
無縫運輸、服務有感	服務整合	接駁路線之妥適規劃	公路總局、縣市政府	臺鐵局、高鐵局	✓		
		推動主要場站接駁運具多樣化服務	公路總局、縣市政府	路政司、臺鐵局、高鐵局		✓	
		改善公共運輸場站周邊接駁環境	公路總局、臺鐵局、縣市政府	路政司、高鐵局	✓		
		善用電子票證技術，方便跨運具轉乘	公路總局、臺鐵局、縣市政府	路政司、高鐵局	✓		
	策略 5、 鼓勵使用電子票證—Gree Pass	政府負擔敬老愛殘優待票價差	內政部、縣市政府	路政司、公路總局		✓	
		持續補助建置電子票證系統	公路總局、臺鐵局、縣市政府	路政司	✓		
		實施公路客運票價價差補貼	公路總局	路政司	✓		
		鼓勵發展交通電子票證專屬優惠方案	公路總局、臺鐵局、縣市政府	路政司、高鐵局		✓	
	策略 6、 推廣無障礙通用設施	推動以創新、彈性型態提供公路公共運輸服務	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
		研訂無障礙通用設計標準於公路公共運輸服務	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
		鼓勵特定地區或路線優先更換低地板智慧化公車	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		鼓勵縣市政府或業者重視「通用設計」的更新作業	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
	策略 7、 檢討法規制度，健全	穩定發展公路公共運輸財源、鼓勵其他單位與企業參與公路公共運輸發展	路政司、縣市政府	環保署、經濟部、內政部、教育部		✓	

政策目標	策 略	行動方案/措施	主辦機關	協辦機關	方案/措施啟動年期		
					~102 年	~105 年	105 年~
有效管理 共創多贏	經管環境	鼓勵發展活動需求導向的公路公共運輸服務型態，檢討鬆綁不合時宜的法規與制度	路政司、公路總局	縣市政府、運研所		✓	
		結合評鑑推動建立服務等級標章制度	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
		檢視推動公車服務委託經營可行程序	縣市政府、公路總局	路政司	✓		
		免費公車、醫院、賣場專車等準公共運輸服務納管	縣市政府	路政司	✓		
	策略 8、 保障偏遠與服務性 路線居民的基本民 行	賡續辦理服務性路線營運虧損補貼	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		研議建立計畫型(競標型)補貼制度、政府購買服務委託經營制度	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
		推動以區域轉運中心結合軸福路網觀念，規劃偏遠路線，引進需求反應式服務。	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
	策略 9、 強化服務效能及稽 核機制	賡續建置公路公共運輸監理資訊相關設備。	公路總局、縣市政府	路政司、運研所	✓		
		善用公車即時動態資訊，消除管理死角，並即時處理危機。	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		健全營運服務評鑑制度，研擬配套獎優汰劣策略。	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
		定期辦理公共運輸使用率調查及滿意度調查。	統計處、公路總局、縣市政府	路政司	✓		

政策目標	策 略	行動方案/措施	主辦機關	協辦機關	方案/措施啟動年期		
					~102 年	~105 年	105 年~
	策略 10、人力資源的強化及服務提升	透過教育訓練與就業媒合，協助客運業者充實專業駕駛來源。	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
		研議成立經營輔導團或推動標竿學習。	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
		強化各項運輸系統專業領域人力資源規劃，建立專業知識庫。	公路總局、縣市政府	路政司、運研所		✓	
		舉辦各項「創造新公車服務文化」的競賽，定期舉辦論壇或觀摩。	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
創新公運、臺灣好行	策略 11、 推展公共運輸行銷及教育活動	重要假期與大型活動要求主辦機關應該策劃以公共運輸為主之輸運計畫	觀光局、公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		鼓勵中央與地方公教機構推行常態定期不開車日或公車體驗日活動	行政院、公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		鼓勵縣市政府結合中小學學校設計系列教材或活動	公路總局、縣市政府	路政司		✓	
	策略 12、 推動公車服務經營理念	補助公共運輸業智慧化管理技術普及運用。	公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		鼓勵地方政府研提服務提升亮點計畫。	縣市政府	公路總局、路政司		✓	
		促成跨部會合作發展公共運輸。	路政司	環保署、經濟部、內政部		✓	
		鼓勵縣市政府整合各項資源（如停車費、環保基金、民間資源…），統籌規劃轄內公路公共運輸服務。	縣市政府	公路總局、路政司	✓		
		強化「最後一哩」整合（包括自行車、計程車與步行）	公路總局、縣市政府	路政司		✓	

政策目標	策 略	行動方案/措施	主辦機關	協辦機關	方案/措施啟動年期		
					~102 年	~105 年	105 年~
	策略 1 3 、 推動交通與觀光整合之無縫服務	具觀光價值之偏遠與服務性路線，鼓勵結合旅宿業…等異業，積極推動優惠套票之交通與觀光整合服務	觀光局、公路總局、縣市政府、臺鐵局	路政司	✓		
		鄰近的觀光景點以串珍珠的方式，規劃完整公共運輸服務	觀光局、公路總局、縣市政府	路政司	✓		
		複製臺灣好行的經驗，鼓勵研提觀光服務改造計畫	公路總局、觀光局、縣市政府	路政司	✓		
		推動公共運輸與觀光資訊整合平台計畫	觀光局、公路總局、縣市政府	路政司		✓	

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

運輸政策白皮書. 101 年 : 公路公共運輸 / 交通部
運輸研究所編. -- 初版 -- 臺北市 : 交通部,
民 101. 07

面 ; 公分

ISBN 978-986-03-3132-5(平裝)

1. 交通政策 2. 運輸管理 3. 公路管理 4. 白皮書

557.11

101013893

101 年運輸政策白皮書－公路公共運輸

主辦單位：交通部 運輸研究所 運輸經營管理組
研究人員：林所長志明、吳副所長玉珍、林副所長信得、
林主任秘書繼國、王組長穆衡、張副組長贊育、
曾研究員幸敏
研究期間：自 100 年 12 月至 101 年 5 月
連絡電話：(02) 23496835
傳真號碼：(02) 25450431

101 年運輸政策白皮書－公路公共運輸

出版機關：交通部

地 址：10052 臺北市仁愛路 1 段 50 號

網 址：<http://www.motc.gov.tw>

編 印 者：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 101 年 7 月

印 刷 者：承亞興企業有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 300 冊

本書同時登載於交通部與交通部運輸研究所網站

定 價：150 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010101440 ISBN：978-986-03-3132-5(平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。