

### 三、改善作法

#### (一)111年公共運輸運量仍受新冠肺炎影響之因應作為

雖新冠肺炎疫情於111年已趨緩，但仍影響民眾外出旅次及搭乘公共運輸意願，導致111年整體公共運輸運量尚無法回復至疫情前之水準。

為加強推動力道振興公共運輸，交通部於112年2月23日向行政院報告「行政院促進公共運輸使用方案」，規劃公共運輸通勤月票（即 TPASS 行政院通勤月票），推動期間為112年至114年，預計投入經費達200億元，並結合中央、地方資源共同推廣使用，以提升整體公共運輸運量（含公路公共運輸、臺鐵、捷運/輕軌等），並已於112年7月1日正式上路。

各公共運具主辦機關皆提出加強策略或改善建議，希在疫情穩定的情況下，能逐步提升公共運輸運量，分述如下：

#### 1.交通部公路局（原交通部公路總局）分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 公路公共運輸運量因受109年新冠肺炎疫情爆發，且110年疫情三級警戒及111年4月下旬 Omicron 疫情等因素影響，民眾害怕群聚感染，原搭乘公共運輸者有一部分轉移使用私人運具，致公路公共運輸運量下降，目前疫情雖已趨緩，惟尚需時間培養及恢復原有水準。
- ◇ 持續推動公路公共運輸計畫(110-113年)，協助各地改善公共運輸環境，包括推行電動巴士、路網改善、票價優惠及相關行銷措施等；另搭配 TPASS 行政院通勤月票措施，加強跨區域及跨運具整合與提供票價優惠，以持續吸引民眾搭乘公共運輸，減少私人運具使用。

#### 2.交通部臺鐵局分析檢討與因應作為如下：

##### (1) 提升臺鐵運量

- ◇ 臺鐵運量自109年起即受新冠肺炎疫情影響旅客搭車意願及對大眾運輸運具之選擇，致運量下滑，並於疫情嚴峻期間（如110年三級警戒、111年 Omicron 疫情期間），運量明顯衰退，於疫情穩定後，運量始逐漸回升。
- ◇ 配合新購車輛投入營運，強化車隊運用，提升服務品質，適時進行時刻調整，並因應各地活動之舉辦，加開列車疏運旅客，同時與各機關共同推動 TPASS 行政院通勤月票，並發展兩鐵業務，以期提升運量。

##### (2) 推動環島鐵路雙軌化

- ◇ 未來雙軌化工程完工後可逐步增加臺北=臺東間班次，111年12月31日止受限於花蓮至臺東間仍有67%為單線區間，可增加幅度有限。
- ◇ 花東雙軌化完成後須配合改善北部（樹林至七堵）及宜蘭線等瓶頸路段，始能發揮花東雙軌化效益。

##### (3) 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

- ◇ 因採購案執行期間受世界各國新冠肺炎疫情嚴重影響，臺鐵機車案無法依照原訂期程完成交車。惟城際客車及區間客車案經督促立約商趲趕工進，增加交車輛數。
- ◇ 後續將配合交車期程，派員赴車輛製造廠進行檢驗工作，確保車輛品質，另彈性運用預算，提升年度執行績效。

### 3.台灣高鐵公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 111年高鐵運量仍受新冠肺炎疫情影響導致運量於5月運量降至最低，隨後疫情減緩運量才逐步回升。
- ◇ 持續推廣旅遊，推出各種優惠旅遊包裝。
- ◇ 推廣外籍旅客來臺旅遊，並針對通勤、學生及 TGo 會員等客群，推出多項優惠方案，以提高民眾搭乘意願。
- ◇ 持續推動高鐵票價多元優惠及異業合作強化旅遊市場。
- ◇ 持續強化在地交通的系統串接，提供旅客「無縫接駁」的搭乘服務。
- ◇ 持續因應疫情變化，適時檢討調整班次，以符合旅運需求提高運量。
- ◇ 另將採用新科技並推動智慧運輸，持續提升營運、服務、安全及應變決策之效率與品質，並運用大數據與數位化，優化客戶體驗，創造更便利的生活。

### 4.臺北捷運公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 臺北捷運111年總運量較104年減少18.2%，主要係因自109年發生疫情、110年疫情三級警戒、111年本土確診數大幅增加，運量大幅下降，惟歷經兩年多的疫情起伏及病毒傳染力與致死率強度減弱，111年下半年民眾逐漸適應疫後生活型態，經濟活動亦緩慢復甦，運量隨之逐月回升，111年12月平均日運量已恢復至193.7萬人次，全年平均日運量160.9萬人次。
- ◇ 臺北捷運旅客包含通勤通學、觀光遊憩等旅次，故針對不同客群研擬多項行銷優惠方案，以增加不同客群搭乘捷運之誘因，提升捷運運量。

#### (1) 儲值卡使用者：

- TPASS 行政院通勤月票：112年7月1日起推出基北北桃都會通，與公共運輸定期票相較，票價更優惠為1200元，適用範圍從雙北地區，擴大至基北北桃地區，適用運具也從雙北捷運、輕軌、公車、YouBike，新增臺鐵、桃園捷運、國道及公路客運等，增加運輸使用者受惠範圍，並減輕其交通負擔。
- 常客優惠：捷運旅客以短途旅次為主，為提供以捷運為主要交通工具之常客更多優惠，並彌補定期票主要優惠對象為長途旅次之缺口，自109年2月起，實施常客優惠方案，依旅客每月搭乘次數分級回饋，

最高回饋30%，相當於全票7折優惠。

- (2) 身分優惠：年滿65歲以上長者、身心障礙者及其必要陪伴者、新北市兒童搭乘捷運可享4折優惠；臺北市兒童搭乘捷運可享6折優惠。
- (3) 觀光遊憩：除已發行捷運一日票、24/48/72小時票，並分別與桃園捷運、台灣高鐵及臺北市雙層觀光巴士合作，發行「機捷北捷聯票」、「高鐵假期」及「北捷雙巴套票」等交通聯票，提供觀光客多元票種選擇。另亦辦理「搭捷運遊台北」行銷活動，與著名景點、在地商家合作，凡購買捷運旅遊票即贈送商家好康優惠，提升旅遊票附加價值。
- (4) 除前述常態提供優惠，臺北捷運公司不定期辦理行銷活動，透過臺北捷運 Go APP 綁定票卡並搭乘捷運，即可參加抽獎活動，有助於帶動捷運運量。

#### 5.新北捷運公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 新北捷運（淡海輕軌）自通車起至今運量逐年增加，雖一度受疫情影響，但持續調整營運策略，彈性加密尖峰班距並檢討運能與運量之匹配，培養通勤客源，另加強行銷與在地認同，致運量持續上升。
- ◇ 配合後續安坑輕軌通車、環狀線接管及新北市三環六線之推動，新北捷運公司將持續提升旅客轉乘之便利性，並透過強化與社區之連結，及舉辦多元行銷活動，以增加民眾搭乘意願，進而提升運量。

#### 6.桃園捷運公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 桃園機場捷運運量自通車後逐年穩定成長，惟109年起受到新冠肺炎疫情影響，加上政府實施邊境管制之下，運量嚴重下滑，110年僅剩約1,374萬人次。桃園機場捷運於疫情最嚴峻之期間仍適時推出相關運量提升方案，至111年第四季解除邊境相關管制後，運量得以開始明顯回升。
- ◇ 桃園機場捷運針對各客群之特性，持續積極規劃不同之優惠方案，鼓勵民眾搭乘本系統，期望提升更多機場捷運運量。

#### 7.臺中捷運公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 111年為捷運綠線通車第二年，雖於4月再次受到新冠肺炎疫情升溫影響，導致5月及6月運量顯著減少，但隨著疫情趨緩後運量開始於7月大幅回升，經統計營運通車至111年9月上旬突破累計搭乘千萬人次，12月運量更來到105萬7,496人次，為111年單月運量最高月份。
- ◇ 在後疫情時代，除持續穩定營運外，將精進捷運轉乘服務、掌握旅客特性與偏好，以提升民眾搭乘捷運的意願及黏著度，並針對目標客群推動精準行銷、提供車站多元服務，使運量及營收持續成長，創造軌道新經濟。

## 8.高雄捷運公司分析檢討與因應作為如下：

- ◇ 受疫情因素，民眾減少搭乘大眾運輸系統，但於疫情趨緩後，積極推動大眾輸優惠措施，111年運量較110年提升約10%。
- ◇ 推動大眾輸優惠措施，如持續推動票券優惠及整合(MeNGo、TPASS)辦理大眾運輸搭乘體驗活動等，以提高市民搭乘大眾運輸意願。

### (二)其他執行成效較不理想措施之檢討及建議

#### 1.鼓勵推動電動大客車加強作為

交通部針對2030年市區公車電動化政策規劃分為先導期、推廣期及普及期等3階段推動，採先緩後快方式推動，109-111年為輔導及建立示範優質產品清單階段，後續自112年起將僅補助示範型車輛產品，以大力推廣及加速汰換作業。

後續將檢討電動公車補助規定及相關配套措施，並與地方政府、環境部、經濟部共同合作健全電動大客車推動環境，包括停止燃油車輛補助、持續擴大電巴供給市場、健全營運路網、擴大設置充電場站、扶植關鍵零組件國產化及電力規劃等，協助業者汰換為電動公車等。

#### 2.鼓勵使用電動機車加強作為

111年整體機車銷量受國內後疫情時代下景氣趨勢下降而不如預期，晶片短缺導致部分業者設備未及於當年度出廠，進而影響車廠銷售情形，連帶111年度補助數量低於110年度補助數量。

因應國家發展委員會淨零排放目標，經濟部工業局規劃111-114年持續補助44.2萬輛電動機車及增設能源補充設施3,969站。

經濟部工業局於107-111年「電動機車產業創新躍升計畫」全程推動民眾購買電動機車逾52萬輛，為維持政策穩定，行政院於111年11月3日核定「電動機車產業環境加值補助計畫」(112-115年)持續推動電動機車展業發展，其後於111年12月15日公告實施「經濟部提升電動機車產業補助實施要點」，用以補助民眾購買電動機車、業者設置能源補助設施，以提升電動機車數量，完善使用環境。

#### 3.影響電動郵務車購置因素及改善建議

電動郵務車因郵遞特性，對車輛之馬力、續航力、載重均有一定要求。由於電動機車及電動汽車正處於發展或萌芽階段，電池效能亦有待進一步提升，均影響中華郵政公司之購置計畫進度，而111年時，市場尚無符合實際郵遞業務需求充電式三輪電動機車，爰中華郵政公司111年未購置三輪電動機車。

(1)已於112年7月20日租賃換電式三輪電動機車14輛(租期6個月)，以測試

車輛相關性能。

- (2)另提供符合實際郵遞業務需求之充電式三輪電動機車性能規格予相關廠商，俟廠商推出符合中華郵政公司需求車款後規劃採購。

#### **4.電動船行動策略影響因素及加強作為**

因電動船推動汰換策略無法令規範，不具有強制性，僅能鼓勵方式推動，惟業者汰換意願不高，無充分汰換誘因，近年船舶業者受新冠肺炎疫情影響，業者汰換意願更形降低。

現有日月潭電動船已有18艘，由於電池系統不穩定性，造成業者對電動船信心不足。經交通部航港局與業者座談交流後，業者希望藉由電池的二次補助與每年的基本維修補貼，才有意願再投入電動船行列。

為增加日月潭業者對電動船的信心，交通部航港局針對電池系統委託技術服務廠商，研提出優化升級的規格技術，並以實船驗證的實績，增強業者信心。