

## 肆、落後原因分析、改善措施及作法

### 一、落後原因分析、改善措施、期程及經費

對於113年運輸部門8項評量指標之年度目標未達成有3項，研提相關改善措施及作法如下說明，並詳見表4。

#### (一) 提升公路公共運輸載客量加強作為

公路公共運輸運量主要係因2020年起疫情改變部分民眾運輸行為購置私人運具，疫後再恢復使用公共運輸之意願較低，影響以通勤旅次為主之公路公共運輸。此外，疫情期间公共運輸大幅減班，部分駕駛轉職至其他行業，服務供給量能尚待提升。

為提升公路公共運輸使用率，交通部114年起已推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」總計畫經費200億元，該計畫為落實交通平權並弭平城鄉交通資源差距，以先前各期公路公運計畫推動經驗及基礎，持續協助地方改善公共運輸環境，並將資源優先投入中南東部及離島地區，針對偏鄉公共運輸不足地區持續推動幸福巴士，以因地制宜提供偏鄉運輸服務，拉近城鄉差距，落實區域均衡發展，以滿足偏鄉民眾行的需求，截至114年8月底止，交通部已輔導地方政府推動196個鄉鎮共508條幸福巴士及幸福小黃路線（含64個偏鄉，246條路線）。

另透過「TPASS 行政院通勤月票執行計畫」，推動TPASS 1.0及2.0兩階段公共運輸通勤月票，鼓勵民眾使用公路公共運輸，減少私人運具使用。TPASS 1.0自112年7月起實施，提供通勤族3至5折月票優惠，至114年8月止，已有20縣市推出28種定期票方案，累計1,741萬人次加值購買，約有13.35億人次使用搭乘各類公共運具，預估每月可減少327.24萬公升能源消耗與7,406公噸碳排量；TPASS 2.0則自114年1月起提供常客回饋，記名票卡搭乘11次以上可享最高40%票價回饋，截至114年8月底，登錄人數達24.1萬人，累計回饋金額2,737.5萬元，已有7.3萬張票卡完成領取1,061萬元回饋，展現政策對促進公共運輸使用與永續交通的積極成效。

#### (二) 提升臺鐵運量加強作為

臺鐵運量方面，由於受到颱風（凱米、山陀兒、康芮）及地震因素（403花蓮地震）影響，導致全線或部分停駛（若扣除停班課影響日數，日均量65.86萬人次高於目標值65.46萬人次）。

為提升臺鐵運量，提出強化臺鐵公司整體服務品質等5項改善措施，說明如下：

## 1. 強化車隊整體服務品質

臺鐵公司新區間列車（EMU900型）及城際列車（EMU3000型）已全數投入營運，並配合新式機車（E500型）投入營運期程，逐步汰換 PP 自強號機車，強化整體車隊服務，提升運轉效能，持續規劃設計及採購支線環保客車60輛，以提高支線乘車品質。

## 2. 適時進行時刻調整

已於114年6月26日進行年度時刻改點，調整386列次時刻，為提升北部地區通勤運能與因應中部地區車站月台延長工程完工，調整後，北部地區區間車運能提升4.4%，中部地區區間車運能提升5.8%，更符旅客之搭乘需求。

## 3. 配合活動加開列車及增停對號車

因應宗教盛事及配合各地活動之舉辦，臺鐵公司以加開列車、加掛車廂及增停方式疏運活動之大量人潮，同時活絡地方觀光，如大甲媽祖遶境、白沙屯媽祖進香等活動。

## 4. 推廣 TPASS 行政院通勤月票進階方案及地方社福卡方案

臺鐵公司持續配合行政院推動公共運輸通勤月票（短天期方案）與常客優惠，並配合各縣市政府社福卡搭乘臺鐵列車，提供區域內或跨區域搭乘各類公共運具優惠。

## 5. 精進票務服務功能

於114年4月推出 APP「線上換票」及「一機多票」等票務精進服務，供旅客享更便捷購票體驗。

## （三）鼓勵使用電動機車加強作為

近年電動機車因逢燃油機車削價競爭，擠壓電動機車市場，致民眾選購意願降低，故近年來電動機車新售掛牌數暫穩定維持於10%。

經持續與車輛公會、各主要機車廠及機車行全聯會等產業利害關係人進行會議交流，了解產業困境及政策溝通，以新增相關推動措施，經濟部產業發展署於114年3月28日奉行政院核定修正「電動機車產業環境加值補助計畫」，112年至115年全程總經費約28.64億元，推動多元且具彈性的誘因措施，具體內容包括：新增汰換老舊燃油機車補助1,000元／輛、提高法人

租賃用途購車補助上限至4,500元／輛及提升大型能源補充設施建置補助上限至60萬元／座。

依行政院指示，以穩健有誘因為主軸，推動整體機車產業轉型，提升民眾及企業購車誘因、推動業者提升能源補充設施站點服務能量，如提高非6都地區設站補助金額，引導業者拓展服務區域、增建高使用需求地區能源補充設施站點等。

經濟部、環境部、交通部與財政部從車、站、行三面向持續加碼提供經濟誘因，包含：提供電動車新購、汰舊換新及汽燃費、貨物稅、使用牌照稅等稅費減免、充換電站（站）設置、提供機車行（行）電動試乘機車及機車維修與診斷工具之購買補助等經濟誘因，鼓勵購買電動機車；同時輔導機車行在運具轉型電動化所需保養、維修、檢驗能力構建，預期在推動運具電動化過程中，能持續滿足民眾對電動機車保養與維修之需求。

表4、113年運輸部門評量指標未達成之改善作法

改善措施及作法	改善計畫期程	經費規劃
● 公路公共運輸服務升級計畫 ● 公路公共運輸永續及交通平權計畫	● 110-113年 ● 114-117年	核定總經費160億元（不含推廣電動大客車），並已獲行政院113年11月12日核定「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」經費200億元。
精進票務服務功能	114-116年	臺鐵公司自籌經費辦理「114至116年票務系統維運」案，114年~116年總經費為8億534萬元。
電動機車產業環境加值補助計畫	112-115年	行政院於114年3月28日核定修正「電動機車產業環境加值補助計畫」，112年至115年全程總經費約28.64億元。

## 二、預期改善成果

預期透過上述改善措施及作法，公路公共運輸載客量、臺鐵運量與電動機車市售比，達成後續年度目標。

透過「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」及「TPASS 行政院通勤月票執行計畫（115-118年）」等計畫引導及穩定的資源投入，期望達到提升公路公共運輸服務品質與競爭力，期能達到114年公路公共運輸載客量9.86億人次之目標（該目標經交通部114年6月17日行政院永續會「永續運輸工作分組114年第1次分組會議」討論，後續循臺灣永續目標修正機制，提報行政院永續會修正）。

有關提升臺鐵運量部分，國營臺鐵公司採用相關精進措施，強化車隊整體服務品質、適時進行時刻調整、配合活動加開列車及增停對號車、推廣通勤月票進階方案及地方社福卡方案，以推升臺鐵運量。

有關提升電動機車市售比部分，經濟部產業發展署將逐步建構誘因體系，透過現行補助與制度措施，提供車輛新購、汰舊換新及稅費（貨物稅、使用牌照稅、燃料使用費）減免徵；提高充換電站設置補助上限，協助業者提升站點數量及站點服務能量。透過上述誘因機制，持續打造電動機車友善使用環境，期可強化政策推動成效，促進電動機車穩健普及。