

# 調查報告

壹、案由：據審計部108年度中央政府總決算審核報告，交通部公路總局積極補助各地方政府辦理幸福巴士與幸福小黃等需求反應式公共運輸服務，改善偏鄉民行不便問題，惟部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，相關部會間之補助資源亦未有效整合等情案。

貳、調查意見：

對於「公共運輸」之概念，以都市人本交通道路規劃設計手冊可知<sup>1</sup>，其包括軌道運輸(高鐵、臺鐵、捷運、輕軌等利用軌道作為行駛路線，經由固定之車站上下客)、公路運輸(長途客運、公路客運、公車捷運、市區公車、撥召巴士<sup>2</sup>等使用專用或一般道路行駛，有固定或不固定之上下客站位)、計程車、航空運輸及水路運輸(海運、河運)等，主要是為不特定對象所使用之公共交通運輸工具。

由於我國偏鄉多崇山峻嶺，道路條件不佳，加上人口稀少，造成偏鄉公共運輸系統日趨薄弱，影響當地民眾就醫、就學、通勤、洽公及生活上的不便。為落實偏鄉「行」的正義，政府近年除投入經費改善偏鄉道路外，也從使用者角度思考，以人為本，運用多元、彈性之運輸方式，深入偏鄉各角落；然而，偏遠地區公共運輸之供應方式一直是運輸管理非常棘手之問題，以固定路線及固定班次之公路客運或市區公車供應，常因需求不高且班次有限，不但服務水準無法使民眾滿意，亦會造成

---

<sup>1</sup> 內政部營建署道路工程組。都市人本交通道路規劃設計手冊。107年發行，取自<https://myway.cpami.gov.tw/Article/newsArticle/ArticleCont/185.html>。

<sup>2</sup> 撥召公車(Dia-a-Ride, D/R)：由乘客打電話至撥召公車控制中心，告知乘客人數、上車地點、時間、目的地等，再由控制中心指派最近之行駛中車輛前往接運旅客的運輸方式。

業者虧損，兩面不討好之局面<sup>3</sup>。正因如此，交通部推動各期計畫據以執行，期強化偏鄉地區公共運輸，完善最後一哩之運輸服務，分別於民國（下同）99-101年推動「公路公共運輸發展計畫（下稱公運發展計畫）」、102-105年推動「公路公共運輸提昇計畫（下稱公運提昇計畫）」、106-109年「公路公共運輸多元推升計畫（下稱公運推升計畫）」。為延續其執行成效，賡續推動公路公共運輸發展，研提110-113年「公共運輸服務升級計畫（下稱公運升級計畫）」；惟經審計部函報指出：「交通部公路總局（下稱公路總局）積極補助各地方政府辦理幸福巴士與幸福小黃等需求反應式公共運輸服務，改善偏鄉民行不便問題，部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，相關部會間之補助資源亦未有效整合」等情，該部所指幸福巴士與幸福小黃計畫，係屬106-109年「公運推升計畫」推動策略項目之一。是以，本案期以該計畫執行情形進行瞭解，作為未來計畫執行之參考，政府目前發展偏鄉公共運輸服務刻不容緩，究交通部目前在相關法規面、制度面及執行面等有何精進之處？均有深入瞭解必要，爰立案調查予以釐清。

案經分別函請審計部及交通部就有關事項提出說明併附佐證資料到院<sup>4</sup>，嗣為澈底全盤瞭解偏鄉公共運輸服務等情，於110年6月4日邀請交通部、衛生福利部（下稱衛福部）、教育部、原住民族委員會（下稱原民會）召開簡報暨座談會<sup>5</sup>，另於同年9月11日約請交通部路政司（下稱路政司）司長陳文瑞、交通部科技顧問室（下稱科顧

---

<sup>3</sup>監察院，偏遠地區客運停駛問題專案調查研究報告，調查委員杜善良、洪德旋、楊美鈴、陳永祥，99年5月。

<sup>4</sup>審計部109年11月27日台審部交字第1090012489號、交通部110年2月23日交路（一）字第1108600044號等函。

<sup>5</sup>本調查案座談會因疫情關係，改採書面方式回覆；教育部110年5月28日臺教授國部字第1100060506號、原民會110年5月31日原民社字第1100032329號、交通部110年9月7日交路字第1105011360號、衛福部110年9月9日衛部顧字第1101962271號等函。

室)科長王昶閔、公路總局專門委員徐慧萍及交通部運輸研究所(下稱運研所)組長陳其華率相關人員到院約詢;經彙整上述調卷來文及座談等相關卷證資料,再參酌交通部於本院約詢後所補充之書面說明等資料,業經調查竣事,列述調查意見於后:

- 一、我國偏鄉地區乃因交通不便,影響當地民眾就醫與就學及通勤,為落實偏鄉「行」的正義,政府除投入經費改善偏鄉道路外,也從使用者角度思考,以人為本,運用多元、彈性之運輸方式,深入偏鄉各角落。基此,交通部推動各期計畫據以執行,包含99-101年「公運發展計畫」、102-105年「公運提昇計畫」、106-109年「公運推升計畫」,然查公運相關計畫提案情形,6都提案數顯大於非6都,其中提案數最低前5名縣市政府之中離島占半數,各期計畫皆有類此情形,計畫執行迄今離內政部定義偏鄉地區尚餘23處仍未推動;復參110-113年「公運升級計畫」刻正進行中,該部允應積極輔導,協助有需求之地方政府申請提案,期優先將尚未推動或已推行但成效尚未彰顯之偏鄉地區納入規劃,延續計畫執行成效並滾動式調整,持續發展偏鄉公共運輸服務。

- (一)偏鄉地區<sup>6</sup>交通常面臨即使有公車可搭乘,也可能有班距較長或距離站牌較遠之問題,可藉由相關措施改善,例如改善候車環境並提供公車預估到站時間查詢工具,以減少乘客不適與焦慮,以及根據村落分布檢討公車動線及設站地點以縮小服務缺口。此外,偏鄉地區因活動需求不高且分散,公車收益低,難以吸引客運業者主動投入,為拉近城鄉發展差距及便利基本民行,縱然偏鄉地區公共運輸發展條件

---

<sup>6</sup> 「偏鄉地區」係內政部定義人口密度低於全國平均1/5之鄉鎮區。

不佳，公車服務存在的必要性無庸置疑。然由立法院質詢稿與交通部新聞稿指出：「多數經營偏遠地區客運業者以不堪虧損為由，進行減班或是停開偏遠地區路線，使得偏遠地區的民眾面臨『等不到車』的窘境，但由於政府預算排擠之因素，每年能實際補助偏遠地區客運路線經費有限，使得偏遠地區民眾搭車權益嚴重受損<sup>7</sup>」、「偏鄉地區聚落分散、運輸需求不穩定，特性不同於都會地區，傳統大型公車定點、定線、定班的服務模式，已無法完全貼近偏鄉民眾的需要，而過去中央及地方政府透過營運虧損補貼勉強維持偏鄉基本民行的作法，確實也面臨資源投入未見明顯成效的困境<sup>8</sup>」等語益徵，其交通可及性的城鄉差距及資源配置失衡，隨著我國逐漸邁入超高齡社會<sup>9</sup>，城鄉差距愈大，偏鄉運輸將成為日益迫切亟需解決之課題。

(二)交通部為落實「行的正義」，提升我國偏鄉運輸服務水準，降低各地公共運輸涵蓋之落差，中央及地方主管機關積極推動相關服務，且改善各縣市公共運輸環境，於99年起投入大量資源推動公路公共運輸發展，包括在99-101年推動「公運發展計畫」及102-105年推動「公運提昇計畫」，期提升公共運輸競爭力，鼓勵民眾使用公共運輸。由於民眾運具選擇行為仍有待改變，為持續精進公共運輸服務，賡續

---

<sup>7</sup> 資料來源：偏遠地區交通應持續補助。網址：<https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=5763&pid=53403>，取自時間：110年9月7日。

<sup>8</sup> 資料來源：交通部鬆綁法規，鼓勵在地資源投入偏鄉運輸。網址：[https://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=14&parentpath=0%2C2&mcustomize=news\\_view.jsp&dataserno=20201270001&aplistdn=ou=data,ou=news,ou=chinese,ou=ap\\_root,o=motc,c=tw&toolsflag=Y&imgfolder=img%2Fstandard](https://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=14&parentpath=0%2C2&mcustomize=news_view.jsp&dataserno=20201270001&aplistdn=ou=data,ou=news,ou=chinese,ou=ap_root,o=motc,c=tw&toolsflag=Y&imgfolder=img%2Fstandard)，取自時間：110年9月7日。

<sup>9</sup> 國家發展委員會，高齡化時程，內容略以：我國於1993年成為高齡化社會，2018年轉為高齡社會，推估將於2025年邁入超高齡社會，網址：[https://www.ndc.gov.tw/Content\\_List.aspx?n=695E69E28C6AC7F3](https://www.ndc.gov.tw/Content_List.aspx?n=695E69E28C6AC7F3)。

106-109年提出「公運推升計畫<sup>10</sup>」，以整合型公共運輸作為規劃理念，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，期突破公共運輸市占率成長瓶頸。其後為延續其執行成效，賡續推動公路公共運輸發展，爰研提110-113年「公運升級計畫」，並經行政院於109年6月12日核定，持續投入資源協助各地發展公路公共運輸，期以無縫、安全、永續、精緻為公路公共運輸服務升級之目標，辦理重點包括強化跨運具服務整合、完善無障礙乘車及候車環境、改善偏鄉交通、協助地方創生、推廣電動大客車以利空污防制、導入先進設備預防事故發生等，提高民眾搭乘意願，以利達成改善交通壅塞、拉近城鄉發展差距、促進節能減碳與空污防制等政策。其中，110-113年「公運升級計畫」之未來工作重點與精進服務，交通部查復表示<sup>11</sup>：「持續推動幸福巴士，達成偏鄉公共運輸涵蓋率目標，持續檢視全國偏鄉地區公共運輸服務情形，普及推動幸福巴士，推動幸福巴士2.0計畫，加強整合各部會及在地資源投入偏鄉地區」。由此可知，落實偏鄉「行」的正義責無旁貸，透過政府政策目標與施政方向，具有前瞻性、整體性及延續性之規劃，讓通行有愛無礙，殊值讚許。

(三)經查，106-109年「公運推升計畫」之權責分工、預期目標、效益、績效指標與實際達成情形說明如下：

- 1、權責分工：係基於協助地方政府及客運業者改善基本公共運輸環境與提升服務品質，由交通部給予經費補助，至營(維)運則由地方政府及客運業

<sup>10</sup> 依據行政院105年9月12日院核定臺交字第1050035495號函在案。

<sup>11</sup> 資料來源：交通部簡報資料，頁9。

者負責。

## 2、預期目標、效益、績效指標與其實際達成情形

- (1) 預期目標、效益：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。
- (2) 執行率與完成率達成情形：106-107年均已達標；108年涵蓋率目標未達成，完成率98.31%；109年因疫情因素，公路公共運輸載客量及發展公共運輸之碳排放值減量未達標，完成率分別為86.70%及23.53%。

## 3、預算編列數、績效指標及執行情形如下表。

表1 106-109年度「公運推升計畫」之預算編列數、執行數、績效指標及執行情形

單位：千元；%

年度	編列數	執行數	績效指標與實際達成情形
106	3,590,812	2,874,782	偏鄉公路公共運輸空間服務涵蓋率： 目標75%；實際75.5%。
107	3,881,926	3,061,914	偏鄉公路公共運輸空間服務涵蓋率： 目標78%；實際78.1%。
108	3,589,515	3,852,483	偏鄉公路公共運輸空間服務涵蓋率： 目標83%；實際81.6%。
109	4,278,867	4,278,867	1. 偏鄉公路公共運輸空間服務涵蓋率： 目標88%；實際88.3%。 2. 電子票證使用率、公共汽車客運受雇員工數、市區無障礙公車比例均已達標。

年度	編列數	執行數	績效指標與實際達成情形
			3. 公路公共運輸載客量億人次（目標12.44；實際10.79）、發展公共運輸之碳排放值減量萬公噸（目標47.04；實際11.07）等2項指標未達標。

註：106-108年績效指標與實際達成情形，其中「公路公共運輸載客量、電子票證使用率、發展公共運輸之碳排放值減量、公共汽車客運受雇員工數、市區無障礙公車比例」等5項指標均已達標。

資料來源：本調查據交通部及該部約詢前資料自行彙製。

4、執行經過：公路總局擬定相關補助規範，受理地方政府提案補助1,399案，各縣市提案情形如下表，各縣市政府提案數前5名分別為高雄市、屏東縣、臺中市、臺南市及臺東縣；最低前5名為連江縣、金門縣、嘉義市、彰化縣及澎湖縣。另查102-105年「公運提昇計畫」與110-113年「公運升級計畫」，末5名亦包含連江縣、金門縣及澎湖縣<sup>12</sup>。

表2 106-109年「公運推升計畫」各縣市提案情形一覽表

各縣市政府	案件數	排名
高雄市	175	1
屏東縣	160	2
臺中市	124	3
臺南市	86	4
臺東縣	80	5
新北市	76	6
宜蘭縣	72	7
嘉義縣	65	8
新竹市	64	9
臺北市	57	10
桃園市	54	11
雲林縣	45	12
基隆市	44	13
新竹縣	44	13

<sup>12</sup> 交通部於110年9月23日所提供約詢後補充資料，由各期計畫提案情形一覽表摘錄之。

各縣市政府	案件數	排名
苗栗縣	41	15
南投縣	42	16
花蓮縣	40	17
澎湖縣	31	18
彰化縣	29	19
嘉義市	29	19
金門縣	25	21
連江縣	16	22

資料來源：交通部查復資料。

(四)承前述，本案調查後發現，106-109年「公運推升計畫」之編列數與執行數逐年成長，漸進式擴增財源推動公路公共運輸發展，雖108年涵蓋率目標未達成，109年因疫情因素，公路公共運輸載客量及發展公共運輸之碳排放值減量未達標，揆以偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率由105年70%，提升至109年88.33%，殊值肯認。謚公共運輸涵蓋率之擬訂與達成，雖被用來當作是評估計畫執行成效之最主要工具，但最重要仍是計畫執行時所現問題，查106-109年「公運推升計畫」各縣市提案情形，提案數最低前5名之中，離島占5成，整體而言6都提案數大於非6都縣市，將此情對照先前各期計畫亦有同樣結果，交通部查復表示：「主要與6都之人力及資源較非6都充沛有關，為平衡城鄉差距，自106年起公運推升計畫已依財力分級方式進行補助，針對財力不佳縣市給予較高之補助比例，另對於非6都未有交通專責單位之縣市，亦有補助其成立公共運輸專案辦公室，協助執行公共運輸相關案件」；再據該部於本院約詢前表示：「查各離島之人口、環境特性與本島各縣市有所差異，所衍生之交通旅運需求量較低，且離島地方政府編制人力與公共運輸發展規模亦與

本島其它縣市有所落差，爰申請案件數較少」；復依審計部審核通知內容：「部分偏鄉地區之人力及財源較為不足，以及採購行政作業延宕，無法如期通車」等內容可稽，益資印證，部分縣市其資源與人力分配不均足等窘境，恐無法拉近城鄉、地區資源不均之差距，推動上易造成瓶頸。對此，該部於本院約詢時自詡可透過區域性運輸發展研究中心（下稱區域中心）或公共運輸專案辦公室的角色，可居中協助規劃方案與計畫輔導。依其查復內容表示：「地區特有的區內運輸，交通部已成立區域中心<sup>13</sup>，隨時可輔導各項公共運輸之推動。藉以輔導地方政府，提供教育訓練、輔導提案及諮詢服務，協助地方政府推動公共運輸」、「區域中心持續協助相關地方政府視需要提案申請補助，持續完善當地公共運輸」、「公共運輸資源集中在六都，非六都無專責交通專業單位，人力缺乏、不太會寫計畫，區域中心角色進來後予以協助並提供專業協助，後來發現慢慢有成長，乃有進步的空間」、「公共運輸辦公室角色可協助地方政府辦理與執行運輸計畫」，另依該部新聞稿指出<sup>14</sup>：「對於公共運輸人力資源較為缺乏之縣市，鼓勵申請補助成立公共運輸辦公室，以充實專業人力資源，目前包括南投縣、雲林縣、屏東

---

<sup>13</sup> 區域中心介紹：交通部自104年10月執行區域中心第一期計畫，目前刻正辦理第4期計畫「區域中心服務升級2.0計畫」，執行期間自110年5月1日至111年12月31日，補助六所學校成立區域中心（分別為北區：國立臺灣海洋大學。桃竹苗地區：國立陽明交通大學。中區：逢甲大學。雲嘉南區：國立成功大學。高屏澎區：國立高雄科技大學。東部：國立東華大學），以推動、執行公路公共運輸服務升級計畫及道安改善相關計畫，並連結國家重大政策，有效發揮區域中心作為中央與地方間溝通橋梁之重要關鍵角色，協助地方政府推動公共運輸；區域中心的功能：強化地方政府能力建構，促進學界與產業、政府部門的合作發展，落實在地公共運輸之永續發展。

<sup>14</sup> 資料來源：公路總局，106年「公路公共運輸多元推升計畫」第1波次核定補助情形。網址：[https://www.thb.gov.tw/sites/ch/modules/news/news\\_details?node=eeb33aa6-58a1-4d5d-b6aa-28dd4d5270b0&id=e92481b1-c95c-4598-b14c-f5616440c142](https://www.thb.gov.tw/sites/ch/modules/news/news_details?node=eeb33aa6-58a1-4d5d-b6aa-28dd4d5270b0&id=e92481b1-c95c-4598-b14c-f5616440c142)。

縣及宜蘭縣等均已獲補助，其它縣市如有需求亦可提出，以持續提升公共運輸服務品質與運量」。足見，未來期透過各單位間相互合作，持續協助各地方政府視需要予以提案並申請補助，尤以非6都未有交通專責單位之縣市，協同各區監理所（站），並透過區域中心、公共運輸專案辦公室發揮其功能，協助地方政府辦理公路公共運輸計畫，提供政策支援、輔導提案、計畫研擬等相關資源，完善當地公共運輸。

(五)再查，交通部各期計畫在偏鄉地區推動情形，據該部提供營運資料顯示<sup>15</sup>，截至110年8月底止，幸福巴士路線行經51個鄉鎮區計有143條路線，幸福小黃路線行經50個鄉鎮區計有103條路線，惟經分析上開路線營運路線，行經內政部所定義之69處偏鄉地區，幸福巴士35個偏鄉與80條路線及幸福小黃11個偏鄉與28條路線。整體而言，偏鄉地區之中僅有46個鄉鎮區有提供幸福巴士或幸福小黃等服務，然成效不彰，仍有相關補助資源未能優先挹注於偏鄉地區等情（詳如調查意見二）。

(六)綜合言之，偏鄉地區交通困境常面臨人口稀少，需求不足，難以支撐傳統客運路線的維持，再者道路條件不佳，且受禁行甲/乙類車輛路段的切割，不利完整路線的經營，又以部落分散，需求特性不同（就醫、就學），傳統客運無法深入最後一哩<sup>16</sup>。足見，偏鄉地區運量少及需求分散的特性，傳統公共運輸以定時、定線、定班的經營方式，無法支撐及滿足偏鄉的需求。是以，交通部藉以推動相關計畫，然

---

<sup>15</sup> 資料來源：交通部簡報資料，頁5。

<sup>16</sup> 資料來源：交通部簡報資料，頁3。

查各地方政府提案情形，6都與非6都有別，離島地區提案數甚低，各期計畫亦有同樣結果，再加上仍有部分偏鄉地區未納入計畫之中。基此，本於偏鄉地區公共運輸使用公平原則，改善偏鄉地區公共運輸發展條件，即使未有交通專責單位之縣市，交通部協同各區監理所(站)，並透過區域中心、公共運輸專案辦公室發揮其功能，協助各地方政府申請提案，期優先將尚未推動或已推行但成效尚未彰顯之偏鄉地區納入規劃，延續執行成效並滾動式調整，持續發展偏鄉公共運輸服務。

二、交通部公路總局辦理幸福巴士與幸福小黃之需求反應式公共運輸服務(Demand Responsive Transit System, DRTS)，乃依據「106-109年該局執行公路公共運輸多元推升計畫補助作業注意事項」，藉以強化偏鄉地區之公共運輸服務、滿足基本民行需求及改善傳統公車營運效能；惟部分縣市執行計畫後，其公共運輸涵蓋率反呈現負成長，另發現全臺公共運輸較缺乏之偏鄉地區未納入計畫，揆其營運路線與模式未符實需，致載客績效未盡理想，甚有空車無人使用，核與政策目的悖離，亦未符計畫意旨，足證該局並未全盤檢視、督導機制顯欠積極，為避免類似情事重蹈覆轍，允應協助各地方政府引導改善及研謀對策。

(一)有關幸福巴士與幸福小黃計畫，可從需求反應式公共運輸服務(Demand Responsive Transit System, DRTS)談起，其DRTS之推動歷程與策略說明如下：

1、由於偏鄉地區聚落分散、人口外流，民眾對於公共運輸之需求極不穩定，而政府長期投入營運虧損補貼經費，仍不斷面臨公車減班、停駛之困境，顯示傳統公車定點、定線、定班之服務模式，已無法完全貼近偏鄉民眾的需要；爰交通部自99年

起逐步研議推動具經營彈性之DRTS服務，協助地方政府宜地制宜規劃執行。

2、幸福巴士105年起開始試辦迄今，歷經4大歷程：

(1) 105-106年

〈1〉為改善偏鄉交通問題，公路總局自105年起推動DRTS專案計畫，擇定公共運輸涵蓋率較低及傳統客運業者無服務意願之偏鄉地區優先推動，包含宜蘭縣壯圍鄉、新竹縣尖石鄉、苗栗縣泰安鄉、彰化縣二林、南投縣仁愛鄉及合歡山、雲林縣古坑鄉、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮、臺東縣延平鄉等共12處進行試辦。

〈2〉DRTS計畫由公路總局協助各鄉鎮公所規劃路線，並導入多元、合宜之運具及搭配彈性預約機制，提供因地制宜之運輸服務。

(2) 107年：科顧室於107年推動嘖嘖共乘，以科技平台結合在地資源提供「精準服務」，導入科技平台，強調在地服務模式，於新竹縣尖石鄉、臺東縣延平鄉、花蓮縣卓溪鄉、萬榮鄉及富里鄉共5處推動。

(3) 108年：考量偏鄉民眾對DRTS名詞不易理解，爰於108年更名為「幸福巴士計畫」，並擴大推動於偏鄉普及推廣。

(4) 109年：透過鬆綁汽車運輸業管理規則等規定，並導入在地NGO服務在地，另利用科技平台整合衛福部、教育部、原民會等補助資源，並結合企業公益回饋，於109年12月24日於屏東縣滿州鄉試辦幸福巴士2.0整合示範服務。

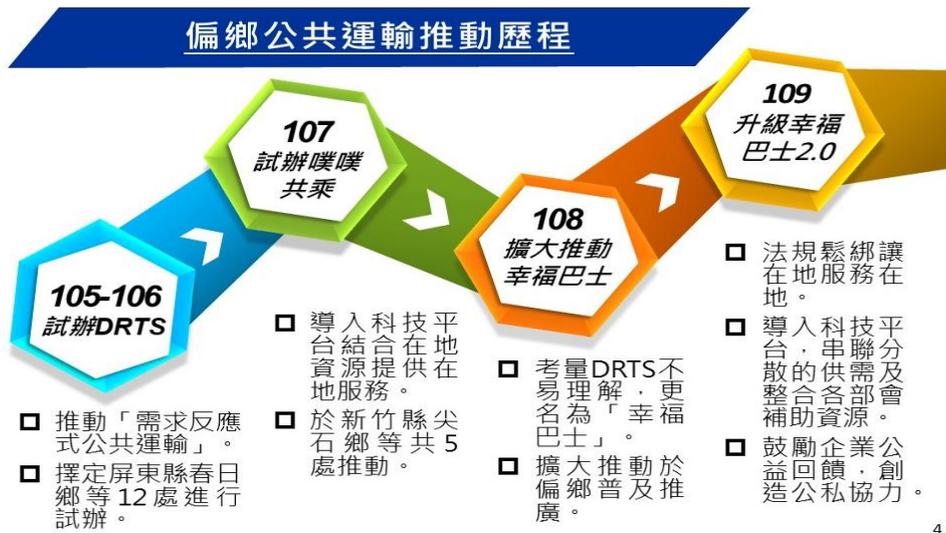


圖1 推動幸福巴士與幸福小黃歷經4大歷程

資料來源：交通部簡報資料，頁4。

(二)由前可知，DRTS專案計畫試辦時點可推至105年，其後108年各地方政府補助辦理幸福巴士與幸福小黃，乃依據「106-109年公路總局執行公共運推升計畫補助作業注意事項（下稱106-109年補助作業事項）」辦理，規劃緣起因於公路總局為強化偏鄉地區之公共運輸服務、滿足基本民行需求及改善傳統公車營運效能，特於公路公共運輸計畫中執行「幸福巴士推動計畫」，並以108年作為幸福巴士推動元年，期透過多元、彈性之運輸服務模式，及結合在地資源與相關補助措施，協助偏鄉等地區健全公路公共運輸及建立永續經營機制，完善最後一哩之運輸服務。基於協助地方政府及客運業者改善基本公共運輸環境與提升服務品質，由交通部給予經費補助，至營(維)運則由地方政府及客運業者負責，相關權責分工如下：

- 1、公路總局：擬訂幸福巴士推動計畫及受理、審核提案單位補助申請、檢核執行成效。
- 2、區域中心：協助規劃方案、計畫輔導。

- 3、縣市政府(或鄉鎮公所)：統籌及協調整合地方意見並研提補助計畫，以及每月提報營運實績與定期追蹤檢討辦理情形。
- 4、縣市政府(或鄉鎮公所)、客運業者：統籌營運事宜與駕駛、車輛調度管理等事項。
- 5、各區監理所：協助配合盤點當地供需及輔助辦理計畫，檢核執行成效。

幸福巴士與幸福小黃之預算編列數、執行數、預期目標、效益、績效指標與實際達成情形及完成率，整理如下表：

表3 106-109年度「幸福巴士與幸福小黃」之預算編列數、執行數、預期目標、績效指標及執行情形

單位：元；%

年度	預算編列數	執行數	預期目標、效益	績效指標與實際達成情形	完成率
106	未編列 專項預 算	31,550,097 (1.10%)	滿足偏鄉地區最後一哩路之基本民行，提供偏鄉地區民眾公路公共運輸。	目標值75%；執行值75.51%	100.68%
107		35,585,124 (1.16%)		目標值78%；執行值78.08%。	100.10%
108		116,309,562 (3.02%)		目標值83%；執行值81.63%，	98.35%
109		202,517,597 (4.73%)		目標值88%；執行值88.33%。	100.38%

備註：幸福巴士與幸福小黃計畫係屬於106-109「公運推升計畫」推動策略項目之一，預算來源為該計畫總預算，並未針對該項編列專項預算；其執行數計算為幸福巴士與幸福小黃於106-109「公運推升計畫」之數額與占比。

資料來源：本調查據交通部查復資料自行彙製。

(三)經查，幸福巴士、幸福小黃營運方式與一般大眾接駁運輸工具有別，前二者有預約機制與固定班次，傳統公車則僅有固定班次，三者間營運班次、路線、主體及優、劣勢分析如下表。有關幸福巴士營運計畫係

由各直轄市、縣(市)政府依據轄區內環境及人口特性、公共運輸供給狀況及缺口，以及當地民眾需求等，因地制宜規劃營運路線、班次、里程及運具等相關服務。有關目前營運方式，據交通部表示，採固定班次、彈性預約機制或雙軌併行等3種，係為各縣市政府考量當地居民使用習慣及需求特性所規劃。是以，政府近年除投入經費改善偏鄉道路外，也從使用者角度思考，以人為本，運用多元、彈性之運輸方式，深入偏鄉各角落；然據交通部提供各縣市政府辦理幸福巴士與幸福小黃之執行情形，截至109年12月底止發現如下：

- 1、載客班次：幸福小黃未載客班次高達8,946班，占實際固定發車14,050班之63.67%；幸福巴士未載客班次計1,174班，占實際固定發車班次4,590班之25.58%<sup>17</sup>，未載客班次甚高，且多數路線載客績效未盡理想。
- 2、營運方式：各鄉鎮區幸福小黃與幸福巴士整體占比情形，固定班次占41%、彈性預約8%、雙軌併行51%。對此，交通部查復表示：「倘若當地民眾需求時段較為集中、固定（如就學或就醫），且習慣於固定時段、站點搭車，即以固定路線及班次提供服務，而無提供預約機制」。然而，偏遠地區公共運輸之供應方式一直是運輸管理非常棘手之問題，以固定路線及固定班次之公路客運或市區公車供應，常因需求不高且班次有限，無法符合民眾使用需求，此情下會視使用者需要而有彈性預約方式，惟查幸福巴士與幸福小黃彈性預約班次使用情形，經調查後發現：143條幸福巴士路線

---

<sup>17</sup>審計部109年11月27日台審部交字第1090012489號。

僅有67條提供預約搭乘服務，幸福巴士半數以上平均每班次載客人數（人次）少於5人，其中0-1人（0.43-0.97）有6條路線、1-2人（1.17-1.85）有10條路線、2-3人（2-2.94）有11條路線、3-4人（3.14-3.8）有4條路線、4-5人（4-4.65）有4條路線；103條幸福小黃路線僅有46條路線提供預約搭乘服務，惟全數平均每班次載客人數（人次）皆少於5人（0.32-4.65）。此外，嗣發現部分縣市鄉鎮區，甚有預約班次無人使用情形如下：

- (1) 幸福巴士：路線營運模式採固定預約併行，民眾仍習慣利用固定班次，爰預約班次無人使用（苗栗縣三義鄉、嘉義縣阿里山鄉龍美茶山線）；因預約門檻較高，需滿4人始發車，尚無人利用（臺東縣長濱鄉真柄線、僅那鹿角線）。
- (2) 幸福小黃：路線營運模式採固定預約併行，民眾仍習慣利用固定班次，爰預約班次無人使用（臺中市豐原區、東勢區、石岡區、新社區、太平區、大里區、霧峰區、烏日區）；路線後續調整為預約制後，尚無人預約利用（高雄市林園區、左營區）；通車至今尚無人預約利用（臺東縣鹿野鄉瑞豐活動中心-新鹿野鄉公所）。

表4 幸福巴士、幸福小黃與一般大眾接駁運輸工具有別，其營運班次、路線、主體及優、劣勢分析一覽表

種類 項目	幸福巴士	幸福小黃	傳統公車
營運班次	預約機制 固定班次	預約機制 固定班次	固定班次
營運路線	彈性路線 固定路線	彈性路線 固定路線	固定路線
營運車輛	甲/乙類大客車 (中型巴士)、 小型車	計程車	甲/乙類大客車

營運主體	鄉鎮公所、客運業者、其他運輸業者、當地社會團體及個人	計程車業者	客運業者
行經路線	可通行禁行甲/乙類大型車路段	可通行禁行甲/乙類大型車路段	無法通行禁行甲/乙類大型車路段
優劣分析	營運主體多元， <u>透過彈性預約機制</u> 提供符合偏鄉特性之運輸服務，且以小型車營運可降低營運成本及符合道路條件。	<u>透過彈性預約機制</u> 提供符合偏鄉特性之運輸服務，且以計程車營運可降低營運成本及符合道路條件。	偏鄉地區運輸需求低且分散，且受限於道路條件，不利於傳統公車營運；另傳統客運在偏鄉無調度場站，營運較無效率且成本較高。

資料來源：交通部查復資料。

### 3、公共運輸涵蓋率：幸福巴士與幸福小黃執行區間為106-109年，以最末年進行說明如下：

- (1) 109年公共運輸涵蓋率目標值為88%，其部分鄉鎮區未達該標準計29個，占全體鄉鎮數總數占比42.65%。
  - (2) 109年公共運輸涵蓋率較106成長情形，計18個負成長之鄉鎮數（數值落於-22.81%~-0.17%），其中花蓮縣萬榮鄉（-22.81%）至為明顯，其它依序為新竹縣尖石鄉（-8.33%）、臺東縣鹿野鄉（-8.15%）與太麻里鄉（-8.11%）、新竹縣峨眉鄉（-7.93%）、苗栗縣泰安鄉（-7.46%）等。
  - (3) 承上，足見部分鄉鎮區未達目標值，甚且在執行計畫後，反呈現負成長，實際成效有待商榷。
- (四)無可否認的是，偏鄉的特性是「老、遠、窮、需求分散」，傳統客運業之定班定線營運模式較難以符合偏鄉地區之運輸需求，在路網末端最後一哩民行服務不足，需要推動幸福巴士來滿足，惟前承所及，相關路線規劃與營運方式，倘未符偏鄉民眾需求，

在供給無法滿足需求下，恐造成資源閒置與浪費。對此，交通部對於審計部審核通知內容表示略以：「108年偏鄉地區公共運輸涵蓋率未能達成83%之目標，係因108年推動地點之幸福巴士仍多屬於固定路線及班次之運輸服務型態，缺乏彈性路線機制，以致無法擴增服務範圍」，況雖據交通部約詢前表示：「幸福巴士與幸福小黃主要推動地點為偏鄉地區傳統公共運輸未服務地域，其原本人口及旅次需求即少，故平均班次載客人數較難與傳統客運相比；另針對需求較少地區本係鼓勵以小型車作為偏鄉運輸主要運具，以降低營運成本，故每班次載客人數較少」。此外，另於本院約詢時則表示：「民眾習慣性使然，部分縣市預約班次無人使用，各縣市會因地制宜、民眾搭乘習性、地理環境不同，採固定班次或（及）預約班次，供民眾多樣性選擇。另預約次較少之因乃採4個人為一個單位，是預約門檻較高所致」、「無論是預約班次或固定班次，視實際使用狀況進行滾動性檢討，讓當地居民更有效率的使用」、「固定班次偶發生無人搭乘造成空車跑，為避免資源浪費，倘無人使用會調整為彈性方式，隨時依需求調整之」等語益彰，未來交通部允應要求地方政府確實掌握當地的運輸需求，因應偏鄉地區之運輸特殊性、提升運輸效能及善用運輸資源，並持續檢討相關營運情形，更契合民眾需求，以提升載客成效。

(五)另查，108-109年全臺公共運輸最為缺乏之偏鄉地區及各縣市政府辦理幸福巴士、幸福小黃未經過各鄉鎮區情形說明：

1、109年全臺公共運輸最為缺乏偏鄉地區：前10名分別為臺南市龍崎區、嘉義縣阿里山鄉、花蓮縣

(富里鄉、光復鄉)、臺南市左鎮區、臺東縣卑南鄉、臺南市南化區、新竹縣峨眉鄉、臺中市和平區、苗栗縣三灣鄉。其中106-109年全臺公共運輸最為缺乏偏鄉地區，臺南市龍崎區歷年榜上有名，106-107年分別為第6名、第4名；108-109年皆為第1名，名次不減反增，推行後乃未見成效，至為明確。

2、全臺公共運輸最為缺乏偏鄉地區，以及幸福巴士與幸福小黃服務之營運路線未經過各縣市鄉鎮區等情，將兩者對照後發現如下：

(1) 辦理幸福巴士與幸福小黃服務之營運路線未經過之區域：計有8縣市別及19鄉鎮，其原因除現有路線已有車輛支援、已達公共運輸涵蓋率暫不提案等情，其中花蓮地區大多乃因財政問題如：富里鄉(鄉內財政仍是最大問題)、光復鄉(財政預算及經營管理等問題)、玉里鎮(自籌款財源問題)、卓溪鄉(無參加意願)。是以，多數鄉鎮別乃因財政問題而無法申請幸福巴士與幸福小黃；然雖據交通部查復表示：「自106年起公運推升計畫已依財力分級方式進行補助，針對財力不佳縣市給予較高之補助比例」，恐將無法解決目前課題。

(2) 再查，109年花蓮縣(富里鄉、光復鄉)、新竹縣峨眉鄉、臺中市和平區為前10名最為缺乏偏鄉地區之縣市，卻未納入在幸福巴士與幸福小黃計畫中，亦發現花蓮縣富里鄉108年名次7提升至第3名，其相關整理如下表：

表5 108-109年全臺公共運輸最為缺乏之偏鄉地區(摘錄)與各縣市

政府辦理幸福巴士、幸福小黃未經過鄉鎮區對照一覽表

縣市別	鄉鎮別	公共運輸最為缺乏偏鄉地區排序		幸福巴士、幸福小黃未經過原因
		108年	109年	
花蓮縣	富里鄉	7	3	鄉內財政仍是最大問題。
	光復鄉		4	礙於財政預算及經營管理等問題，無提案意願。
新竹縣	峨眉鄉		8	於109年10月8日獲公路總局核定，該府於110年6月17日行文該局，因疫情影響搭乘意願申請撤案，該局原則同意撤案，並請該府俟疫情趨緩後再予評估相關需求及規劃幸福巴士服務。
臺中市	和平區		9	以偏鄉類Uber模式提供服務；長期則採輔導當地社會團體或個人成立市區汽車客運業經營。

資料來源：本調查據交通部查復資料及該部110年9月8日更新資料自行彙製。

(六)審酌幸福巴士、幸福小黃實際執行成效，難謂切近實際，有失合理，包含路線規劃與營運方式未符偏鄉民眾需求、部分地區公共運輸涵蓋率未達標，且在計畫推行後反呈現負成長，及109年臺南市龍崎區成為全臺公共運輸最為缺乏之偏鄉地區，推行計畫期間年年榜上有名等情，據交通部查復與本院約詢前表示：「幸福巴士與幸福小黃非屬高投資型計畫，交通部對於地方政府倘有提出是項計畫者，皆會予以支持，並提供必要協助」；「公共運輸涵蓋率計算尚納入公路客運或公所自營社區巴士等運輸服務，如運輸服務終止或調整站點，抑或門牌數如有調整亦會造成涵蓋率之波動」、「負成長幅度最大之萬榮鄉為例，因原規劃之幸福巴士路線載客率不佳，需依當地供需特性持續滾動檢討」；「臺南市龍崎區公共運輸涵蓋率，市府針對公路總局列管涵蓋率不足各里，邀集當地里長、區公所、監理所及小

黃公車業者辦理會勘」、「臺南市龍崎區名次不減反增，係因公路總局自105年起於各偏鄉地區陸續推動幸福巴士計畫，惟該路線所涵蓋之家戶門牌數有限，導致龍崎區之涵蓋率未明顯提升，將持續檢討龍崎區公共運輸涵蓋情形及幸福小黃營運方式，並請市府評估改善」。再據該部於本院約詢時表示：「偏鄉地區需依人口密集度、就醫與就學目的不同而調整，倘定線定班無法滿足需要，造成候車時間變長，服務可靠度有待提升」；「公共運輸供給程序與家戶數變化，對於涵蓋率都會有影響，大部分都是上升，公共運輸還有一些市區公車、客運、社區巴士，不只有幸福巴士、小黃，如果服務有一些變動與調整，整體涵蓋率皆會影響，會定期檢視並調整」、「負成長幅度最大的是萬榮鄉，因原規劃之幸福巴士路線載客率不佳，108年爰經檢討後將5條路線調整為1條」；「臺南市龍崎區部分，年長者居多，辦理長照交通車，提供交通運輸服務，局內有建議市府視民眾需求，對於幸福小黃進行調整，研議延伸繞駛或提供區域彈性預約路線服務，期提升龍崎區公共運輸涵蓋率」、「臺南市政府有進行檢討，對於涵蓋率不足區域有設站，期能提升涵蓋率」等語。據此，公路總局辦理幸福巴士與幸福小黃服務成效仍有不足，殊堪認定，對於營運效能不彰之路線，各地方政府允宜進行調整，採加強原路線之宣導，亦或採運輸服務終止、調整站點等方式，確實掌握使用者需求空間與時間並提供服務。

(七)準此以言，各地方政府補助辦理幸福巴士與幸福小黃，乃依據106-109年補助作業事項辦理，藉以強化偏鄉地區之公共運輸服務、滿足基本民行需求及改善傳統公車營運效能；惟部分縣市執行計畫後，其公

共運輸涵蓋率反呈現負成長，另發現全臺公共運輸較缺乏之偏鄉地區未納入計畫，揆其營運路線與模式未符實需，致載客績效未盡理想，甚有空車無人使用，公路總局並未全盤檢視，核與政策目的悖離，亦未符計畫意旨，影響計畫目標達成與整體政策推動，核其所為督導機制顯欠積極，未來為避免類似計畫重蹈覆轍，允應協助各地方政府，引導改善及研謀對策，並針對計畫持續進行輔導、管考及評比等作業。此外，亦將滾動檢討精進各項作法，確實瞭解偏鄉居民交通需求，將民眾搭乘習性、地理環境不同等屬性納入考量，期能如期、如質完成，達成無縫便捷運輸環境之目標，漸進式平衡城鄉交通可及性之落差。

三、對於偏遠地區、非山非市及離島地區公共運輸服務補助資源，除交通部公共運輸相關計畫外，另有教育部、衛福部、原民會等，易言之各部會依職掌提供就醫、就業、就學、就養及社會參與所需之政策；然偏鄉公共運輸服務，涉及整體交通運輸規劃與分析及資源整合等專業範疇及政策推行，為避免資源分散與疊床架屋，行政院允宜督促各部會共同合作與協調整合，並透過交通資源媒合平台，因地制宜通盤規劃與共享利用，補足公共運輸缺口，發揮相輔相成之整體功能。

(一)交通部補助各地方政府辦理公共運輸計畫等情詳如調查意見一、二所述，查各部會對於偏遠地區、非山非市及離島地區之公共運輸服務所涉相關政策與權責分工如下：

1、教育部：偏鄉學校及弱勢學生的教育問題為政府所重視，該部為照顧偏鄉地區學校之學生解決就學及通學困難，以縮短城鄉教育差距，提供學校

均等發展的機會，分別施行「教育優先區計畫」及「偏遠地區及非山非市公立高級中等學校學生通學交通費實施計畫」等方案，持續針對偏鄉地區學校及學生就學部分予以協助及改善，協助解決就學及通學困難，縮短城鄉教育差距，提供學校均等發展的機會，其相關計畫內容說明如下：

- (1) 教育優先區計畫<sup>18</sup>：補助對象為離島或偏遠交通不便之學校，縮短城鄉教育差距，提供學校均等發展的機會及安定師生校園生活，提升教學績效，補助交通不便地區學校交通車。
- (2) 偏遠地區及非山非市公立高級中等學校學生通學交通費實施計畫<sup>19</sup>：補助對象各地方政府所管轄之教育部核定偏鄉及非山非市學校學生，協助經該部核定前揭對象解決就學及通學困難，以縮短城鄉教育差距，提供學校均等發展的機會，學校租賃交通車費及特殊身分等類自行搭乘大眾運輸工具之車費。

2、衛福部：為協助原住民區、離島及偏遠地區一般民眾醫療需求及長照需要者前往就醫或復健服務，推動相關交通費用補助及長照對象之交通接送服務。

- (1) 原住民區、離島及偏遠地區：一般民眾醫療就醫需求。

〈1〉原鄉地區：為滿足原鄉地區民眾醫療需求<sup>20</sup>，減輕其經濟負擔，協助原住民族地區之原住民轉診、重大傷病、緊急傷病、普通傷病就醫、孕婦至醫療機構進行產檢及生產與入住住宿

---

<sup>18</sup> 依據：國民教育法施行細則第2條、偏遠地區學校教育發展條例第12條及國教署補助國民中小學弱勢學生實施要點之規定辦理。

<sup>19</sup> 依據：偏遠地區學校教育發展條例第9條第1項第3款、第9條第2項及教育部補助偏遠地區學校及非山非市學校教育經費作業要點之規定辦理。

<sup>20</sup> 依據原住民族基本法規定，訂定原住民醫療或社會福利資源使用交通費補助辦法。

式長照機構之交通費用，使民眾可獲得適當醫療資源。

〈2〉離島地區：部分補助自行搭班機、班船往返臺灣本島就醫所需實支交通費<sup>21</sup>。

(2) 原住民區、離島及偏遠地區：長照需求者交通需求。

〈1〉係由地方政府考量長照顧需要者居住區域、地理環境、醫療院所密度、現有交通資源等，依前揭要件結合轄內民間團體、交通運輸業提供服務，並得依照轄內實際需求訂定收費標準，以因地制宜發展長照交通接送服務。

〈2〉為協助長照需要者前往就醫或復健所需交通服務，於長期照顧給付及支付基準業納入交通接送服務，其服務對象係經各縣市政府長照管理中心評估符合失能等級第2級以上長照需要者。

3、原民會：輔導地方政府、大專院校或高中職學校、民間團體媒合辦理原住民職業訓練，培訓在地居民成為合法職業駕駛，創造族人工作機會，持續開設職業駕駛訓練班，輔導在地族人就業。

(二)有關各部會偏遠地區、非山非市及離島地區之公共運輸資源分配情形如前所述，將各部會之補助對象、項目、程序與交通部補助地方政府辦理幸福巴士、幸福小黃之異、同處，說明如下：

1、教育部：補助計畫之目的係協助偏鄉地區之學校及學生通學，補助學生之交通費、學校租車費、購置或汰換交通車等經費為主要項目，且學校購置或汰換之車輛則依學生交通車管理辦法，載送

---

<sup>21</sup> 依據離島地區嚴重或緊急傷病患就醫交通費補助要點。

對象僅限學生，不包含一般民眾；與交通部幸福巴士之相關計畫辦理補助偏鄉地區車輛及相關設備、候車設施、營運費用等項及服務對象，顯有不同。

2、衛福部：與交通部補助內涵之服務對象及目的不同，說明如下：

- (1) 我國交通行政及交通事業，涵蓋運輸、觀光、氣象、通信等領域，有關交通政策、法令規章之擬定及業務執行之督導，係屬交通部主管業務，所辦理幸福巴士與幸福小黃提供原偏鄉地區一般民眾生活所需之交通資源。
- (2) 交通接送乃身障者及失能者就醫及日常生活所需之必要服務，惟該等對象相對不利使用價格較為低廉且普及之大眾交通運輸工具，爰衛福部係針對身障者及失能者等特定服務對象予以政策性協助，滿足其服務需求。
- (3) 茲因國內大眾運輸資源分布較不均勻，不利原住民區、離島及偏遠地區之長照失能者使用價格較為低廉且普及之大眾交通運輸工具，爰此，透過長照服務發展基金結合地方政府共同推動長照交通服務。

3、原民會：辦理原住民族職業訓練計畫係培訓原住民族職業駕駛，協助媒合交通部既有公路運輸、幸福巴士或衛福部復康巴士等駕駛人員需求，增加原住民族就業機會；交通部辦理幸福巴士與幸福小黃等計畫係針對既有公路客運服務不足部分，規劃增闢新增路線以幸福巴士補足運能不足，主幹線以傳統市區或公路客運服務，支線則以幸福巴士、個人、NGO市區客運、長照車輛或其他運具等延伸，強化轉乘接駁功能。

表6 交通部與各部會對於「偏遠地區、非山非市及離島地區」公共運輸服務補助資源比較情形一覽表

各部會 內容	交通部	教育部	衛福部	原民會
相關政策	公運推升計畫 (幸福巴士與幸福小黃)	教育優先區計畫與偏遠地區及非山非市公立高級中等學校學生通學交通費實施計畫	長照服務資源不足地區交通接送量能提升試辦計畫	原住民族職業訓練計畫
補助項目	補助車輛及相關設備、候車設施、營運費用等	補助學生交通費、學校租車費及購置或汰換交通車	長照交通接送服務	試用合一計畫、在職訓練計畫、考照訓練計畫、其它
服務對象	一般民眾	學校、學生	身障者與失能者；原住民族區、離島及偏遠地區一般民眾	原住民族
服務目的	就醫、就學、長照等	就學	就醫	就業

資料來源：本調查據交通部、教育部、衛福部、原民會查復資料自行彙製。

(三) 況查，為加強各部會合作與協調聯繫，公路總局於109年4月24日邀集衛福部、教育部及原民會等，召開「研商偏鄉地區各部會運輸資源共享與整合會議」，除盤點各部會交通接送資源及建立聯繫協調管道外，並檢討有無需相互協助或補足之處，其研商情形與重要結論如下：

- 1、盤點衛福部、教育部及原民會之補助資源及交換意見，並建立各部會溝通聯繫管道，是日會議初步盤點各部會補助資源，結果計有衛福部長照接送服務以及教育部教育優先區交通補助。

- 2、各與會單位同意在不影響各部會現行政策及計畫運作機制下，後續再就業管之交通接送服務，研擬放寬使用條件或資源共享之可行性，如有涉交通部法規部分可研議增修。
- 3、運研所已有針對55個原鄉盤點民眾就醫、就學、生活服務之重要據點，建議各部會可在現已有交通運輸服務資源基礎上，針對服務缺口部分再研擬改善措施。

此外，運研所於109年10月13日辦理「公共運輸跨域發展策略論壇」提出建議內容，摘要如下：

- 1、跨單位、跨部會資源整合：將各部門資源整合，同時藉由補助或收費機制達到永續經營，須透過跨部會共同討論解決；讓交通部、衛福和教育部藉由大學研究能量嘗試整合與轉型，整合跨域資源進行完善規劃。
- 2、偏遠地區及原民鄉交通課題：發現原鄉部落因地理環境及文化等差異，導致長照運輸服務無法滿足部落需求；接送長者來回文化健康站，仍需持續提供偏鄉公共運輸服務；對運輸業者來說是否進入原鄉服務首要考量為成本問題，如何解決成本問題，讓客運業者願意服務原鄉為關鍵因素。
- 3、人本智慧化運輸之理念：建議公共運輸應凸顯效益評估，如健康效益、空氣汙染、觀光服務、地方創生、產業效益、就業機會等。
- 4、偏鄉公共運輸服務之改善與推動：如何解決駕駛不足問題為公共運輸一大課題；若公車業者、計程車業者無經營意願，就放寬協助當地社團成立汽車客運業，如何篩選把關並達永續經營之商業模式，還需透過整合及實施成效檢討。

(四)究此，跨單位、跨部會應如何將既有相關車輛資源

整合至統一調度平台等情，以快速掌握資訊及媒合供需，媒合預約平台再依據不同使用者需求派遣適合之車輛，交通部分別查復表示：「『多元運具媒合管理平台（下稱媒合平台）』作為基礎，並透過平台統籌各單位資源整合運用，衛福部長照交通接送服務、教育部教育優先區補助計畫、原民會職業訓練補助及地方政府社會福利補助等，目前已成為公版服務平台，提供其他偏鄉多元運具媒合管理服務擴散使用，以標準化服務流程及避免資源重複投入於平台開發」、「可透過不同使用者需求派遣適合之車輛，目前媒合平台涵蓋就學、就醫、就養及一般使用者等服務型態，以公車營運服務型態進行派遣，由各類使用者透過網站、Line、電話進行預約，依其需求目的、起迄點，進行搭乘媒合派遣車輛服務。另依據符合長照需要，由媒合平台將預約需求轉知長照單位，由其派車服務，並將相關接送服務於平台進行紀錄」。足見，衛福部、教育部、原民會等部會可將資源挹注，依各部會原規劃之補助對象提供資源，交通部則扮演交通服務管考及資源整合工作，以利後續資源整合。對此，各部會對於前揭媒合平台之看法如下：

- 1、衛福部：媒合平台已納入長照交通接送服務，符合長照交通服務使用者得透過該平台媒合交通服務，由地方政府整合各部會交通服務資源，公私協力推展交通服務。業務推動倘涉及交通法規釋疑，適時跨部會請交通部協助，俾利推展長照需要者交通接送。
- 2、教育部：有關補助偏鄉地區學校之相關資源，均已提供交通部進行整合，並已將相關學校地理位置資訊提供交通部作政策上之研析，倘交通部該

系統已建置完成，該部將協助推廣至偏鄉地區學校運用，以提供學生更加便利之服務。此外，交通部或相關部會推行之政策可與教育部計畫結合，該部亦將其配合推廣予學校及學生運用。

3、原民會：配合交通部建構交通資源統一調度平台，並持續辦理原住民族職業訓練計畫，培訓原住民族人成為合法職業駕駛，輔以交通部現行相關交通改善政策，輔導在地人力進用<sup>22</sup>。

(五)承前所述，各部會對於媒合平台實為肯認並戮力配合，期可透過各部會補助資源之整合以及科技平台之建立，讓偏鄉供需串聯更有效率，真正滿足偏鄉交通需求。對於跨部會資源整合，是否會有資源重置或重疊等情，交通部於本院約詢時表示：「交通部、衛福部、地方政府都有提供交通服務，目前計畫與策略不同，例如：衛福部提供長照服務（如：復康巴士），服務對象為特定對象不是一般民眾，要符合長照資格即可搭乘，各部會資源目前不會重疊，但可討論的是如何將資源整合，以達最大效益，讓資源與資訊互通，服務效能可提升」、「各機關交通服務資源整合甚為重要」、「不同資源需要有效利用，需要一個科技平台，透過技術來預約與媒合，將使用效率提升，交通部、衛福部、教育部、原民會等機關各有其設定對象，期幸福巴士2.0整合示範服務，可將資源共享、整合、溝通，亦讓在地人共同參與共運輸的規劃」、「幸福巴士2.0導入科技平台，串聯分散的供需及整合各部會補助資源，衛福部、教育部、原民會服務特定的人。有些部會有

---

<sup>22</sup> 交通部業於行政院第3741院會提出偏鄉交通改善公共運輸服務改善精進措施，由交通部邀集相關部會及地方政府依偏鄉地區交通實際現狀，共同建置更完善的偏鄉交通資源媒合平台，俾解決原住民族地區交通運能問題。

資源沒車，我們有車但不一定能滿足各大眾，透過各部會經費投入，資源更多元，跨部會來共同合作，不單僅服務特定團體，目前已從幾個偏鄉地區推動，期此模式可以複製到其它地區」；再據各部會查復內容可知，目前資源未發生重疊問題，亦未涉及相關法規修正或競合之情形。足證，各部會補助對象與屬性有別，資源不至於重疊，惟應思考如何將資源妥適運用並將予以整合與共享，此由審計部審核通知意見：「相關部會偏鄉地區公共運輸服務補助資源分散，未能發揮綜效，允宜積極協調整合」等語可現，值得省思。

- (六)綜上，有關整體交通運輸、交通政策及相關法令規章制訂及業務執行，雖屬交通部權管範疇，然對於偏遠地區、非山非市及離島地區公共運輸服務補助資源，除該部公共運輸相關計畫外，另有衛福部長照交通接送服務、教育部教育優先區補助計畫、原民會職業訓練補助等。申言之，各部會因權管政策目的、照應族群及需求特性不同，在交通服務上訂有不同之條件及規定，惟為避免資源重置與分散情形，交通部在研擬相關補助計畫時，可參酌衛福部、教育部、原民會等部會，以及地方政府已投入之公共運輸服務資源，並檢視計畫服務範圍、對象及有無其他相關公共資源等，避免重複投入資源；另可透過跨部會相互合作，整合相關資源至統一平台，提供預約及媒合供需服務，統籌各單位資源整合運用，共同擴大交通服務量能，藉由部會間之推動及配合，增加偏遠地區公共運輸之可及性，達相輔相成之綜效。基此，行政院允宜督促各部會澈底落實，提升服務效能並促進資源共享，以維護民眾「行」之權益。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一、二，函請交通部督同公路總局確實檢討改進見復。
- 二、調查意見三，函請行政院轉促所屬檢討改進見復。
- 三、調查意見，函復審計部。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會、社會福利及衛生環境委員會、教育及文化委員會及內政及族群委員會聯席會議處理。

調查委員：浦忠成

中 華 民 國 110 年 9 月 日

關鍵字：幸福巴士、幸福小黃、需求反應式公共運輸服務、偏鄉交通、DRTS。