六五、為精進 TPASS 月票服務，允宜滾動檢討並適時調整配套措施，以提升執行績效及發揮政策效益

自 115 年度起於總預算案編列「TPASS 行政院通勤月票執行計畫」(以下簡稱 TPASS 執行計畫)，該計畫總經費 363.80 億元，為期 3 年(115 至 118 年度)，持續推動 TPASS 月票，並擴大服務，以提供更多元且具吸引力之公共運輸優惠措施，增加公共運輸使用黏著度及健全 TPASS 政策。115 年度預算案交通部公路局及所屬(以下簡稱公路局)編列 15.80 億元，另於「直轄市及縣市政府－一般性補助款」項下編列 59.40 億元，合共 75.20 億元，以後年度預計編列 288.60 億元。其工作項目及分年經費需求詳如表 1。茲說明如次：

表 1 「TPASS 行政院通勤月票執行計畫」工作項目及分年經費需求概況表

單位：新臺幣千元

工作項目	總經費	分年經費需求			
		115 年度	116 年度	117 年度	118 年度
中央政府支應					
精進TPASS月票服務	28,610,000	6,870,000	6,900,000	7,250,000	7,590,000
推動公共運輸常客回饋	4,330,000	1,020,000	1,060,000	1,100,000	1,150,000
提升TPASS使用配套措施	3,440,000	890,000	870,000	840,000	840,000
合計	36,380,000	8,780,000	8,830,000	9,190,000	9,580,000
地方政府自籌					
精進TPASS月票服務	15,260,000	3,440,000	3,750,000	3,940,000	4,130,000
提升TPASS使用配套措施	420,000	150,000	120,000	90,000	60,000
合計	15,680,000	3,590,000	3,870,000	4,030,000	4,190,000
總計	**52,060,000**	**12,370,000**	**12,700,000**	**13,220,000**	**13,770,000**

說　　明：僅推估地方政府申請本計畫補助之方案預計自行負擔經費部分，不包含由其全額負擔自主推動計畫之金額。

資料來源：整理自「TPASS 行政院通勤月票執行計畫」(115-118 年)核定本第 35 頁，與實際預算編列存有差異；本中心製表。

(一)由疫後特別預算移列，且經費需求龐鉅，允宜妥適規劃，以

提升公共運輸市占率

行政院為建構人本交通便捷臺灣，推動生活圈通勤月票，藉由減輕民眾搭乘公共運輸通勤支出，吸引私人運具使用者移轉使用公共運輸，由交通部規劃 TPASS 行政院通勤月票方案(以下簡稱 TPASS 月票)，並於疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算(以下簡稱疫後特別預算)項下編列總經費 200 億元，期程為 112 至 114 年度之政策，委由公路局執行，以中央主導、地方參與之合作模式，協助地方政府依市縣緊密程度及地區交通特性規劃推動月票措施。鑑於，疫後特別預算將於 114 年底屆期，為精進 TPASS 月票服務，自 115 年度起移列由總預算納編，總經費 363.80 億元，分 3 年執行(115 至 118 年度)，相較 TPASS 月票 200 億元，增幅高達 81.90%，允宜妥適規劃，以提升公共運輸市占率。

(二)為持續促進公共運輸使用，並提供民眾更多元之優惠選擇方案，推出 TPASS 2.0 公共運輸常客優惠回饋

TPASS 月票自 112 年 7 月實施以來，全國有 6 個生活圈，20 個市縣(除金門縣、連江縣外)，共推出 30 個月票方案，依各方案別有不同組合，月票訂價介於 199 元至 1,800 元間，迄 114 年 6 月底止，已累計加值購買民眾約有 1,599.68 萬人次，使用通勤月票搭乘公車(含市區公車及公路客運)、捷運(含輕軌)、臺鐵、公共自行車及渡輪等各類公共運具約有 12.81 億人次(詳表 2)。

自 113 年 9 月起每月加值購買量有微幅上升趨勢，惟 114 年 1 月降至 49.89 萬人次(詳表 3)，交通部為持續促進公共運輸使用，並提供民眾更多元之優惠選擇方案，於 114 年 1 月 14 日宣佈 TPASS 2.0 公共運輸常客優惠回饋正式啟動，可於同年 3

月 25 日起開始領取回饋金，截至 6 月底已完成登錄參與回饋之電子票證數計 24 萬 1,899 張，2 至 5 月累計回饋金 1,857 萬 4 千元(詳表 4)。

表 2　112 年 7 月 1 日至 114 年 6 月底止地方政府推動 TPASS 月票規劃及辦理情形概況表

單位：新臺幣元；萬人次

生活圈/市縣	計畫名稱	月票訂價	累計加值購買人次	累計使用人次	實施日期
基北北桃	基北北桃跨城際	1,200	1,234.89	108,794.90	112.07.01
	基隆市都市內	288	9.67		112.10.16
中彰投苗	中彰投苗跨城際	999	17.87	5,289.69	112.07.01
		(臺中市民)699			
	臺中市都市內	599	43.90		112.07.01
		(臺中市民)299			
	彰化市都市內	699	3.26		112.07.01
	南投縣都市內	699	0.67		112.07.01
南高屏	南高屏跨城際	999	27.20	10,562.89	112.07.01
	臺南市都市內	299	21.43		112.05.31
		(含臺鐵)399			112.05.31
	高雄市都市內	399	150.15		112.04.28
	屏東縣都市內	299	10.24		112.06.15
		(含臺鐵)399			112.06.15
桃竹竹苗	桃竹竹苗跨城際	1,200	0.96	2,336.83	112.10.02
	桃竹竹跨城際	799	15.64		112.10.02
	竹竹苗跨城際	699	11.20		112.10.02
	竹竹跨城際	288	20.51		112.10.02
雲嘉嘉	雲林縣都市內	199	3.59	108.50	112.12.26
	雲林縣跨城際月票(臺鐵延伸)	399			113.05.24
	嘉義縣市跨城際	399	4.31	211.36	113.01.02
宜花東	宜蘭縣都市內	750	2.60	616.88	112.08.28
	北宜跨城際	1,800	9.98		112.08.28
	北宜2300優化	1,100	1.31		113.09.05
	宜蘭縣3日券	299	0.74		114.02.12
	花蓮縣都市內	199	4.10	101.16	112.10.02
		(含公路客運)399			112.10.02
	臺東縣都市內	299	2.99	70.04	112.10.02
澎湖	澎湖公車	150	2.13	50.76	113.10.07
	澎湖車船	400	0.34		113.10.07
合計			**1,599.68**	**128,143.01**	-

說　　明：北宜 2,300 月票方案因系統建置成本考量，後續調整以身分綁定方式，提供民眾購買北宜 1,800 月票及基北北桃 1,200 月票，另折扣 700 元方式辦理。

資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

表 3　112 年 7 月 1 日至 114 年 6 月底止 TPASS 月票各月加值購買人次統計表

單位：萬人次

	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	合計
112 年	TPASS 月票自 112 年 7 月 1 日開始實施						**75.57**	58.85	53.94	71.19	64.86	63.47	387.87
113 年	59.04	61.95	64.80	67.37	67.88	60.63	63.82	63.50	70.86	71.23	72.83	73.95	797.86
114 年	**49.89**	71.51	72.20	74.70	74.42	71.23	－						413.96

說　　明：1. 本表細數之和與合計數略有出入，係 4 捨 5 入之故。
2. 112 年 7 月之統計數據包含 112 年 6 月以前實施及開放預售方案之購買人數。

資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

表 4　114 年 1 月 14 日至 6 月底止推動 TPASS 2.0 常客優惠規劃及辦理情形概況表

單位：新臺幣千元；張

回饋項目	搭乘運具	回饋條件（單月搭乘次數）	回饋比例	114年2至5月累計回饋金
基本回饋	國道客運、公路客運、市區公車	11至30次	15%	3,485
		31次以上	30%	9,621
軌道加碼回饋	臺鐵	11次以上	各加碼2%	423
	臺北捷運	11次以上		3,116
	新北捷運	11次以上		7
早鳥專屬行政院加碼回饋	1. 購買持 TPASS2.0電子票證，並於114年3月31日前完成登錄參與回饋。 2. 持登錄參與回饋之 TPASS2.0電子票證搭乘公共運輸，並達成基本回饋或軌道加碼回饋條件者。		加碼10%	併入前揭回饋條件計算
記名回饋	回饋100元			1,922
合計				18,574
截至114年6月底已完成登錄參與回饋之電子票證數24萬1,899張				

說　　明：記名回饋金之金額，係以記名登錄張數推估。

資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

(三)部分月票方案執行績效未如預期，允宜輔導各市縣妥適辦理，以提升公共運輸運量及增進交通安全之政策目標

比較 TPASS 月票實施前後搭乘各類運具運量，實施前(111

年 7 月 1 日至 112 年 6 月 30 日)與實施後第一年同期相較，成長約 2 億 2,996 萬人次，成長率 11.66%，而影響公共運輸運量成長之因，除實施 TPASS 月票帶動民眾使用大眾運具之效應外，尚有疫情趨緩民眾提高搭乘大眾運輸意願及路網日趨完善等多重因素；另就實施後第一年與第二年同期相較，僅成長約 6,491 萬人次，成長率僅 2.95%，其中公車(含市區公車及公路客運)甚至呈現負成長(詳表 5)，允宜依需求導向，從路網規劃、班次安排、及票證使用之便利性等，推出更具效益及多元之公共運輸優惠方案供民眾選用。

另檢視 113 年度各月票方案成果報告，績效指標仍有未達預期之處，在公共運輸運量方面，未達提升目標者計有彰化縣、花蓮縣及澎湖縣等 3 縣；在道路交通安全方面，未達改善目標者則包括南投縣、臺南市、屏東縣、雲林縣、嘉義縣、宜蘭縣及花蓮縣等 7 市縣。此外，目前僅基北北桃跨城際通勤月票方案訂有定期票銷售張數目標，其 113 年度最高月銷售量為 57 萬餘張，較預期目標 75 萬張減少 18 萬張(詳表 6)。依前述結果，公路局允宜協助未達績效目標之各市縣，研擬具體因應對策，以提升公共運輸運量及增進交通安全之政策目標。

表 5　TPASS 月票實施前後搭乘各類運具運量比較表　　單位：萬人次；%

運量 / 公共運具	111 年7月1日至112 年6月30日累計運量A	112 年7月1日至113 年6月30日累計運量B	成長數 C=B-A	成長率 D=C/A
公車(含市區公車及公路客運)	89,478.01	96,071.61	6,593.60	7.37
捷運(含輕軌)	78,092.61	88,773.29	10,680.68	13.68
臺鐵	17,387.37	20,269.16	2,881.79	16.57
其他運具(含公共自行車及渡輪)	12,293.70	15,133.98	2,840.28	23.10
合計	197,251.69	220,248.04	22,996.35	11.66

公共運具 \ 運量	112年7月1日至113年6月30日累計運量B	113年7月1日至114年6月30日累計運量E	成長數 F=E-B	成長率 G=F/B
公車(含市區公車及公路客運)	96,071.61	95,775.08	-296.53	-0.31
捷運(含輕軌)	88,773.29	91,742.83	2,969.54	3.35
臺鐵	20,269.16	21,202.25	933.09	4.60
其他運具(含公共自行車及渡輪)	15,133.98	18,019.32	2,885.34	19.07
合計	220,248.04	226,739.48	6,491.44	2.95

資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

表 6　113 年度各月票方案績效指標執行未如預期概況表　　單位：%

生活圈/市縣	計畫名稱	各項績效指標之目標值及達成情形			
		公共運輸運量提升		道路交通安全改善	
		預計	實際	預計	實際
中彰投苗	彰化市都市內	公運成長25	成長20.9	事故數減少1	減少1.1
	南投縣都市內	公運2	成長23.9	事故數減少1	增加1.4
南高屏	臺南市都市內	公運成長1.8	成長32.2	事故數減少1.8	減少1.3
	屏東縣都市內	公運成長2.5	成長22.5	事故數減少5	增加2
雲嘉嘉	雲林縣都市內	客運成長5	成長21.8	死亡人數減少1	增加7.9
	雲林縣跨城際月票(臺鐵延伸)				
	嘉義縣市跨城際	客運成長5	成長19.7	事故數減少2	增加6.7
				死傷數減少2	增加6.9
宜花東	宜蘭縣	公運成長3	成長37.6	死傷人數減少2	增加0.2
	北宜跨城際				
	北宜2300優化				
	花蓮縣	市區客運成長5	減少0.4	事故數減少1	減少1.9
				死傷人數減少1	減少0.4
澎湖	澎湖公車	公運成長5	成長3	死傷人數減少5	減少9.3
	澎湖車船				
基北北桃	基北北桃跨城際	定期票銷售張數		預計：75萬張	實際：57萬張

資料來源：整理自各地方政府 113 年度成果報告書及公路局提供之資料；本中心製表。

(四)允宜簡化作業流程，以提升執行績效及發揮政策效益

觀諸公路局於疫後特別預算執行 TPASS 月票情形，112 至

114 年度共編列 200 億元，112 年度編列 20 億元全數未執行，至 113 年度累計實現率僅 48.63%，且截至 114 年 6 月底止，累計實現率亦僅 35.99%(詳表 7)，顯示預算執行進度明顯落後原規劃目標。據該局說明，主要係因地方政府分擔額度計算繁複、票證公司挑檔製表耗時，致未及依規定期限[1]提報結算資料，影響預算執行。爰此，允宜強化地方政府與票證公司間之協調機制，簡化作業流程並建立時效管控，以確保經費能依計畫期程落實執行並發揮政策效益。

表 7　112 年 7 月 1 日至 114 年 6 月底止 TPASS 月票於疫後特別預算執行情形概況表

單位：新臺幣千元；%

年度	預算編列概況		預算執行概況			
	本年度 A	累計編列數 B	累計 實現數 C	累計 實現率 D=C/B	累計 未實現數 E=B-C	累計 未實現率 F=E/B
112	2,000,000	2,000,000	0	0.00	2,000,000	100.00
113	9,000,000	11,000,000	5,348,876	48.63	5,651,124	51.37
114	9,000,000	20,000,000	7,198,537	35.99	12,801,463	64.01
合計	20,000,000					

說　　明：112 年度至 114 年 6 月底止累計分配數 165 億元。
資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

綜上，115 年度 TPASS 執行計畫所需經費自疫後特別預算移列至總預算，且總額龐鉅。整體觀之，TPASS 月票相關配套措施仍有精進空間，允宜輔導各市縣妥適籌辦，持續整合跨運具服務，強化系統間轉乘接駁，以提升轉乘便利性及公共運輸使用率，並宜簡化作業流程，以提升執行績效及發揮政策效益。

（分機：1937 鄧可容）

[1] 依「交通部公路局執行公共運輸定期票補助作業要點」第 9 點第 2 項規定：「民眾搭乘各類公共運具使用定期票優惠與實際票價之差額(含票證清分費用)：…，核銷作業以每季 1 次為原則。直轄市政府、縣(市)政府應於次年度 2 月底前，提報前一年度結算資料送本局。」