



TPASS 行政院通勤月票之辦理經過及預算編列情形

受嚴重特殊傳染性肺炎（以下簡稱 Covid-19）疫情影響，公共運輸運量明顯下降，為恢復民衆搭乘公共運輸習慣，行政院規劃 TPASS 通勤月票方案，期能吸引民衆回流搭乘公共運輸。本文僅就 TPASS 通勤月票辦理經過及預算編列情形作簡要說明，俾供各界參考。

曾驛勝、許品晨（行政院主計總處公務預算處科長、專員）

壹、前言

公共運輸為一般民衆日常通勤倚賴的交通工具，嗣 109 年 Covid-19 疫情爆發，公共運輸運量出現大幅度衰退，隨著疫情趨緩，防疫措施解封，民衆也逐漸恢復正常生活，惟整體公共運輸運量仍無法回復疫情前水準。為重建民衆搭乘公共運輸信心與習慣，政府亟須加強力道推動振興公共運輸，尋回流失運量，爰行政院通過 TPASS 通勤月票方案，以減輕

民衆交通負擔及促進公共運輸使用。本文僅就本方案推動緣起、規劃內容及預算編列情形等予以簡要說明。

貳、推動緣起

自 96 年高速鐵路通車後，對各城際及城市區內運具使用造成影響，除西部走廊已無國內航空運輸服務外，鐵路及公路客運於西部走廊之功能定位逐漸轉變為中短距離或都會之區域通勤運輸，公路客運業者與市區公車業者及捷運業者面

臨業務重疊，彼此由合作關係轉變為競爭關係。當時公路公共運輸業者與市區公車業者除面臨前開高鐵加入後之競爭威脅外，亦有老舊車輛無力汰換、私有運具快速發展、搭乘人數逐年下滑等不利因素，致面臨服務萎縮甚至停駛之窘境，亟待外力協助。

交通部為全面改善公路公共運輸發展環境，提升民衆使用公共運輸，自 99 年起陸續提出「公路公共運輸發展計畫（99-101 年）」、「公路

公共運輸提昇計畫（102-105年）」、「公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）」，透過逐步改善偏鄉公共運輸、增進行車安全、改善乘車環境、完善多卡通電子票證系統、提高公車運量等方式，擴大扶植公共運輸發展，成功扭轉先前公路公共運輸運量持續下跌之趨勢，由98年之10億3,878萬人次成長至108年之12億4,694萬人次，約增20%。

嗣109年Covid-19疫情爆發，隨著110年5月臺灣本土傳出大規模疫情，全國防疫警戒提升至第3級，為防疫需要，疫情指揮中心要求民眾搭乘大眾運輸工具須配戴口罩，許多公司為減少員工上下班途中的對外接觸，開始採取居家辦公，以遠距上班模式，減少群聚感染風險，加上民眾為保持「社交距離」而改變使用交通運輸工具之習慣，整體公共運輸運量呈現雪崩式下滑。根據交通部109年日常使用運具調查，自疫情爆發以來，全臺大眾運輸市占率為16%，低於先前歷次調查結果，私人機動運具如

汽車、機車之市占率逆勢上揚至72.3%，顯示民眾使用交通運具之習慣已有顯著改變。

隨著疫情減緩，防疫措施解封，整體公共運輸運量仍無法回復疫情前水準，政府為重建民眾搭乘公共運輸信心與習慣，除賡續辦理「公路公共運輸服務升級計畫（110-113年）」，透過對業者營運虧損補貼等，將公車路線停駛、減班及不續營等棘手問題控制在小範圍內，行政院另通過交通部所提之TPASS通勤月票方案，規劃透過擴大票價補貼、整併都市交通生活圈及增加可使用之運具種類等方式加強力道推動振興公共運輸，以尋回流失運量。

參、TPASS 行政院 通勤月票方案

111年縣市長選舉，部分北北基桃參選人鑒於北北基桃單一生活圈越來越成形，且現行雙北1280月票仍有不足，為提升公共運輸使用，提出降票價、增基桃、加運具之「1200首都交通月票」構想，經交通

部進行研究如何以制度化方式推行全臺，以因應當時面臨公共運輸市場受疫情衝擊尚未恢復、民眾通勤交通費用負擔沉重、假日觀光景點道路壅塞嚴重等亟待解決之問題。嗣交通部112年2月提出TPASS通勤月票方案，規劃透過整合區域內或跨區域各類公共運具票證系統，以政府補貼方式提供民眾運輸優惠，鼓勵民眾搭乘公共運輸，減輕通勤負擔，簡要說明方案目標及內容如下：

一、方案目標

TPASS行政院通勤月票係為鼓勵搭乘公共運輸，減輕通勤負擔而推出，政策目標包括「減輕民眾交通負擔」、「移轉私人運具使用」及「改善道路交通事故」等。

二、辦理內容

（一）推動方式

以中央主導、地方參與模式進行，由中央盤點全國各市縣旅運型態及公共運具條件，協助地方政府規劃公共運輸定期票，並結合中央

論述》預算·決算



與地方資源，共同推廣使用公共運輸。

(二) 定期票推動原則

1. 三大都會生活圈，「北北基桃」、「中彰投苗」及「南高屏」，以規劃生活圈內單一定期票為原則，便利民衆搭乘生活圈內各類公共運具。另亦得依不同之旅次及運具使用需求，規劃不同之定期票方案。
2. 其他市縣，依地區特性因地制宜規劃，可以單一市縣或與鄰近市縣結合規劃定期票方案。
3. 定期票訂價可採單一訂價，或依不同旅次及運具使用需求，採「城際定期票」及「都市內定期票」方案訂價，訂價標準以民衆通勤通學搭乘公共運具平均支出之 30% 至 50% 為原則。

(三) 公共運具範圍

各類公共運具包括市區汽車客運、公路汽車客運、大眾捷運系統、輕軌運輸系統、國營臺灣鐵路股份有限

公司所營鐵路運輸系統或直轄市政府、縣（市）政府推動之公共自行車租賃系統及渡輪系統等。

(四) 補助項目及原則（表 1）

1. 票收補助：中央主管之運具（臺鐵及公路客運），中央補助 90%；地方主管之運具（捷運、市區公車、公共自行車等），則按直轄市及縣（市）政府，分別補助 50% 及 75%。
2. 票證系統建置及修改費用：中央主管之運具，由中央全額負擔；地方主管之運具，則補助 90%。

3. 如有跨直轄市政府、縣（市）政府共同分擔者，分擔比例由相關直轄市政府、縣（市）政府協議訂之。

肆、TPASS 行政院通勤月票方案預算編列情形

112 年全球經濟面對嚴峻挑戰，尤其烏俄戰爭及美中經濟競爭，引發各國對經濟安全之重視和全球供應鏈之加速重組，加上全球因應氣候變遷及疫情變化，導致生產面及消費面發生根本性變革。為因應

表 1 TPASS 行政院通勤月票補助項目及比率

補助項目		中央補助比率	
月票票收補助	中央主管運具 (臺鐵、公路客運)	90%	
	地方主管運具 (捷運、市區公車、公共自行車等)	直轄市	50%
		非直轄市	75%
票證系統建置及修改	中央主管運具 (臺鐵、公路客運)	100%	
	地方主管運具 (捷運、市區公車、公共自行車等)	直轄市	90%
		非直轄市	

資料來源：作者自行整理。

Covid-19 後全球經濟挑戰，減輕人民負擔、穩定民生物價、調整產業體質及維持經濟動能，以強化經濟與社會韌性及由全民共享經濟成果，行政院於 112 年 1 月 12 日擬具「疫後強化經濟與社會韌性及全民共

享經濟成果特別條例」草案送請立法院審議，經立法院於 2 月 21 日審議修正通過辦理各項措施，其中即將 TPASS 列為條例第 3 條規定「擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔」辦理項目之一。

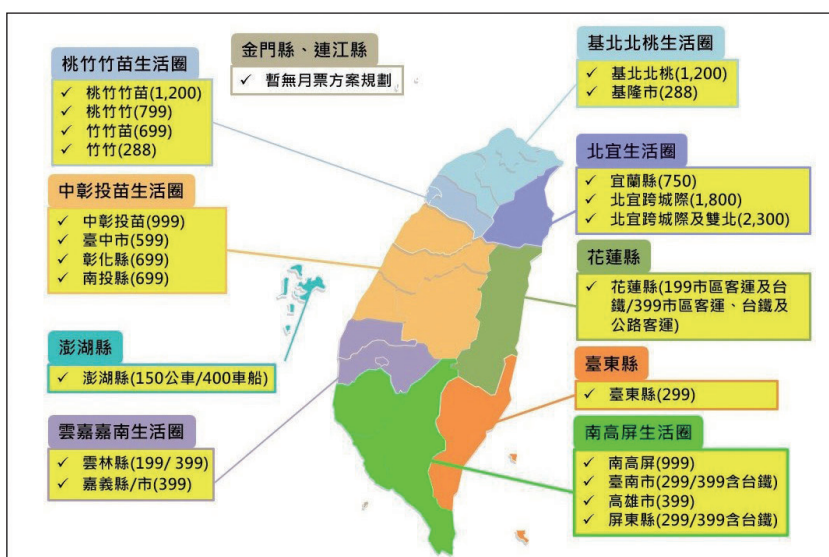
另依據條例第 5 條規定，辦理疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果所需經費上限為 3,800 億元，以特別預算方式編列，交通部嗣於上開特別預算編列 TPASS 行政院通勤月票方案經費 200 億元，期程 112 至 114 年度，112 至 114 年度分別為 20 億元、90 億元及 90 億元，包括補助地方政府推動因地制宜之月票優惠及票證系統建置修改等（表 2）。

表 2 TPASS 行政院通勤月票預算編列情形

項目內容	預算數（億元）			
	112 年度	113 年度	114 年度	114 年度
合計	200	20	90	90
補助地方政府實施通勤通學月票優惠	198	19	89	90
補助地方政府辦理票證系統建置及修改等	2	1	1	0

資料來源：作者自行整理。

圖 1 各市縣月票推動情形



資料來源：交通部公路局網站行政院通勤月票專區。

伍、推動成果與未來精進方向

一、全國各市縣月票推動情形與初步成果

TPASS 月票 112 年 7 月正式上路，目前全國各市縣主要區分為基北北桃、桃竹竹苗、中彰投苗、雲嘉嘉南、南高屏、北宜等 6 生活圈，及澎湖縣、花蓮縣、臺東縣等 3 市縣推動 TPASS 通勤月票，除金門縣及連江縣因已提供設籍當地縣民免費搭乘公車優惠，暫無推動月票意願外，其餘市縣均有推動月票方案（圖 1）。

論述》預算·決算



據交通部統計查詢網資料顯示，109 年度各公共運輸運量較疫情前（108 年度）減少約 13%~14%，110 年度各公共運輸運量跌至谷底，較疫情前減少約 33%~37%，111 年度隨疫情減緩，各項防疫措施解封，惟整體公共運輸運量恢復有限，較疫情前仍減少約 25%~33%。112 年 7 月後民眾可使用 TPASS 月票，112 年度各公共運輸運量較疫情前減少約 5%~23%，113 年度各公共運輸運量除客運較疫情前仍減少約 21%，捷運及臺鐵運量已恢復疫情前水準（圖 2），顯見 TPASS 月票對公共運輸整體運量提升有所助益。

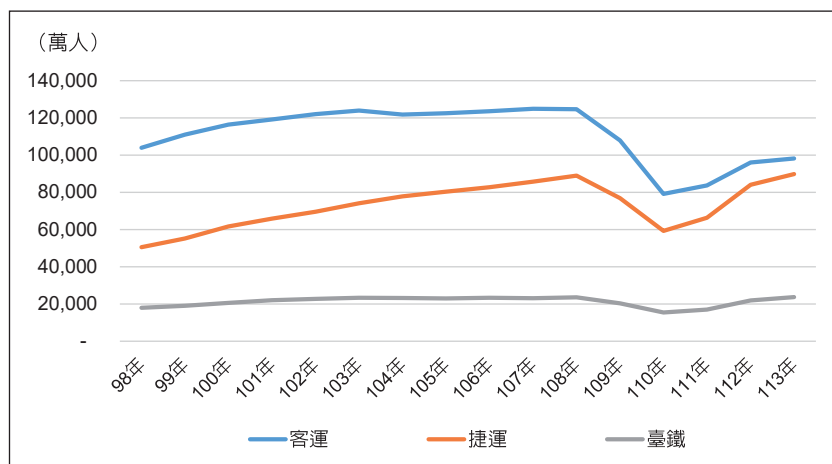
TPASS 月票措施施行至今，據交通部公路局統計，112 年度（7 月至 12 月）累計購買人次約 387.9 萬人次，平均每 64.6 萬人次；113 年度（1 月至 12 月）累計購買人次約 797.9 萬人次，平均每 66.5 萬人次；114 年度（1 月至 6 月）累計購買人次約 414 萬人次，平均每 69 萬人次，平均每月購買人次呈增加趨勢，

加值購買人次從 112 年 7 月約 52.3 萬人次，提高至 114 年 6 月底 71.2 萬人次（表 3），成長 36%，顯示本項措施極度符合地方政府與民眾需求。

二、交通部未來可能精進之方向

目前軌道運輸載客量已完全恢復，惟客運載客量仍未恢復疫情前水準，交通部推測主要係因疫情期間客運減班，司機人力流失轉往貨運或是外送業等，致疫後民眾即便恢復公共運輸使用需求，惟客運受限司機人力不足，班次及運能無

圖 2 98-113 年客運、捷運及臺鐵載客量變化情形



資料來源：作者自行整理。

表 3 定期票加值購買情形

期 間	定期票加值購買情形 (人次)
112 年度合計 (7 月至 12 月)	3,878,657
113 年度合計 (1 月至 12 月)	7,978,587
114 年度合計 (1 月至 6 月)	4,139,618
112 年 7 月	522,763
114 年 6 月	712,346

資料來源：作者自行整理。

法完全恢復，爰交通部將賡續改善客運駕駛人力流失困境，解決供給端無法提供足夠量能問題。又該部考量目前各市縣地區公共運輸發展仍有差距，交通平權推動為必要工作，爰將加速建設中南東部及離島公共運輸環境，鼓勵新闢公車路線，提升公運路網銜接完整性，縮小區域差距，始能與 TPASS 行政院通勤月票政策相輔相成。

另交通部已於 114 年推動常客優惠措施，按當月搭乘次數對應回饋條件，提供一定比例搭乘金額回饋，持續提升各類民眾對公共運具黏著度，惟目前月票制度仍主要係以通勤通學需求導向設計為主，後續將引導地方嘗試設計更具彈性方案，依通勤通學、觀光旅遊、返鄉探親等不同使用目的，分別規劃不同適用天數之定期票方案，強化運具、區域組合多樣性，以及結合多元支付方式，導入虛擬票證，增加民眾使用便利性。

陸、結語

良好公共運輸環境包括完

善的運輸網絡、便利的轉乘系統、運具準時、乘車安全與舒適、票價可合理負擔等，其發展本須長期持續辦理，並因應環境變化滾動檢討調整內容與執行方式。我國公共運輸受疫情衝擊整體運量大幅下滑，為解決當時公共運輸市場面臨之困境，行政院適時提出 TPASS 行政院通勤月票方案，透過中央政府提供經費協助、地方政府因地制宜調整內容，以及民眾負擔部分經費之方式，提供兼具使用者付費精神之補助方式，讓民眾有付費但享有優惠，除可加強民眾使用大眾運輸工具誘因，亦可降低道德風險，減少浪費。

TPASS 行政院通勤月票政策施行至今，已初步提升整體公共運輸運量，後續購買月票人次能否持續成長，有賴整體公共運輸環境是否持續提升，未來可朝整合各生活圈路網、路線及班次，透過綿密的路網，無縫的接駁轉乘系統，以及持續改善公共運輸候車環境與設施，吸引民眾增加使用，提升民眾對公共運輸使用之黏著

度，達到鼓勵及促進公共運輸使用的效果，引導我國公共運輸市場朝正向發展。

參考文獻

1. 交通部統計查詢網，網址：<https://statis.motc.gov.tw/motc/Statistics/Display?Seq=898&lang=zh-Hant-TW>
2. 交通部公路局網站行政院通勤月票專區，網址：<https://www.thb.gov.tw/cp.aspx?n=12596>
3. 交通部公路局執行公共運輸定期票補助作業要點（2025）。
4. 行政院（2023），第 3844 次院會通過「行政院促進公共運輸使用方案」。
5. 疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例（2023）。
6. 疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算（2023）。
7. 中央社：民進黨北北基桃共推 1200 元月票政見 整合臺鐵、客運，網址：<https://www.cna.com.tw/news/aip/202211080074.aspx>
8. 交通部運輸研究所「106-110 年公路公共運輸載客量變化狀況分析」。
9. 交通部統計處「109 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析」。❖