

轉發方式	112年12月6日	收 文
<input checked="" type="checkbox"/> 電子	第 198 號	
<input type="checkbox"/> 平信		
<input type="checkbox"/> 掛號		

檔號：  
保存年限：

## 交通部運輸研究所 函

地 址：105004 臺北市松山區敦化北路240號  
承 辦 人：吳招億  
電 話：(02)2349-6835  
傳 真：(02)2545-0431  
電子信箱：aa8198@iot.gov.tw

241040

新北市三重區中正北路61號3樓

受文者：中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會

發文日期：中華民國 112年12月25日

發文字號：運管字第 1120800506 號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送本所112年12月14日召開本所運輸經營及管理組  
「114年合作研究計畫」需求研商會議紀錄1份，請查  
照。

說明：依據本所112年12月6日運管字第1120800469 號開會通知  
單續辦。

正本：交通部公共運輸及監理司、交通部交通科技及資訊司、交通部公路局、交通部  
鐵道局、臺北大眾捷運股份有限公司、中華民國公共汽車客運商業同業公會全  
國聯合會、中華民國汽車貨櫃貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車路  
線貨運商業同業公會全國聯合會、中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會

副本：

所長林繼國

## 本所運輸經營及管理組「114年合作研究計畫」需求研商會議紀錄

一、時間：112年12月14日（星期四）上午9時30分

二、地點：本所10樓會議室

三、主持人：王穆衡副所長

紀錄：吳招億

四、出席單位及人員：（如簽到單）

五、主持人致詞：（略）

六、業務單位簡報：（略）

七、討論：

### （一）第一案：ISO 55001 國際標準導入鐵道資產管理實務之研究 （3/3）-實證應用

#### 1. 臺北大眾捷運股份有限公司：

（1）簡報第7頁績效指標層級架構模板應係引用國外文獻，與第6頁之架構與北捷之模板似乎不太符合，建議後續可配合實務狀況進行修正，例如本公司有採購、報修、監控、財產管理等系統，相關系統之資料應加以整合，以利了解資產狀態並進行相關資產操作或重置之評估，特別是本公司許多設備已到中壽期，重置工作為現階段重要主軸。

（2）建議後續工作過程亦能邀請北市捷運局參與，以利計畫進行。

#### 2. 交通部鐵道局：

本局原則支持本計畫之進行。本計畫為第3年期亦是最後一期，對於目前規劃以臺北捷運公司為合作示範對象亦表認同，惟考量臺鐵局之前曾表達亦有意願協助示範，且該局亦已建置MMIS，針對其未來如何導入資產管理制度，或許能於本計畫之尾聲，就臺鐵局之需求提出相關處理作法。

#### 運管組回應：

1. 第7頁績效指標架構係由歐盟鐵路基礎設施管理平台(PRIME)所訂定，其發展背景係因歐盟車路分離制度，促使基本設施管理者（路部門）需建立績效指標以做為相關設備改善依據，俾提供列車公司（車部門）良好之營運設備。雖與國內

鐵道環境不同，但其績效指標實際上多可通用，後續將依國內環境調整架構，以符實務需要。另重置為重要議題，亦會適當納入後續相關議題中討論。

2. 後續將與臺北市捷運局洽詢，邀請該局參與工作會議。
3. 囿於研究資源限制，後續處理作法將朝向透過訪談盤點臺鐵公司化後之環境現況，以了解其與本計畫建議架構之差距，並分別從資產管理相關面向，提出臺鐵公司導入資產管理所需相關準備之建議。

## (二) 第二案：我國汽車貨運業淨零排放行動方案及路徑規劃之研究

### 1. 中華民國汽車貨運商業同業公會全國聯合會：

- (1) 多年前業者即向主管機關反映有淨零轉型相關需求，本案之執行確有其需要。
- (2) 由於運具為汽車貨運業重要生財工具，在排放部分受環境部相關標準及規定管制，未來執行本案時，建議邀請環境部派員參與。
- (3) 汽車貨運業者受到業主要求，有提供具永續綠色之認證或證明之需要，建議納入考量。

### 2. 中華民國汽車路線貨運商業同業公會全國聯合會：

- (1) 建議提供業者如何綠色轉型之步驟，中小型業者尤其有需要，以加速我國汽車貨運業者之轉型。
- (2) 由於替代燃料車輛售價昂貴，建議未來擬定相關政策時，將補助業者購買替代燃料車輛之補助納入考量。

### 3. 公共運輸及監理司：

建議本案與原公路局提送環境部「淨零排放路徑中長程個案計畫-淨零排放路徑之貨運業綠色運輸」能有所連結。

### 4. 交通部公路局：

本局於今年起執行「貨運三業、公路汽車客運業、遊覽車客運業—綠色運輸先期規劃」，將實際對業者辦理座談會，以了

解並加強業者對淨零之認識，並與本案互相配搭。

運管組回應：

- 1.113 年與 114 年合作研究案將整併為兩年期之計畫。
- 2.原公路局所提之中長期個案計畫係實際輔導業者進行碳盤查等，本案則為整體策略及行動方案等之建立。後續本案將於執行時邀請公路局參與，共同研商。

### (三)第三案：公路公共運輸數位轉型核心模組之建置(2/4)—客運路線智慧化管理

1.中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會：

- (1)本案在預期成果部分，提及所建置模組具有「路線需求預測」及「自動排班調度」等功能，確實為業者所需，且有助於公路客運業提升效率及競爭力，以達數位轉型目標，聯合會樂觀其成。
- (2)簡報提及要建置「客運公司智慧化管理模組」，建議應注意業者是否願意提供公司之機敏資料（如成本），以建置管理系統或模組。
- (3)本案初步規劃選定 1 家客運業者、1 個調度站、至少 3 條路線進行實車測試，考量公路局所轄公路客運業分為一般地方及國道客運業，建議所選定之業者應具有代表性。

2.交通部公路局

- (1)目前交通部非常重視大客車行車安全（尤其是行人安全），曾指示本局研究將大客車的肇事次數與對運輸業者的補貼款折減相連結，爰建議本案可多著墨在大客車行車安全部分，以協助或輔導業者強化肇事事事件之預防，除可避免業者補貼款被扣減外，亦能提升大客車行車之安全性。
- (2)在遴選合作之客運業者部分，建議以數位化程度較低（或中下）之業者優先，如是示範成果良好，可藉由其口碑，帶動其他業者之參與，以擴大本計畫之成效。

- 3.公共運輸及監理司：贊同謝秘書長之建議，未來可讓更多業者參與，以擴大本案之成效。

運管組回應：

- 1.「客運公司智慧化管理模組」係屬公司內部管理決策支援系統，業者針對機敏資料可透過區塊鏈技術進行加密，確保資料不被篡改，且除非徵得公司同意，主管機關或其他業者無法取得該資料。另本所在建置模組時，會加強與業者溝通及說明。
- 2.依據簡報之「公路公共運輸數位轉型核心模組」架構規劃，本所 113 年將開發「駕駛數位履歷管理核心模組」及「車輛數位履歷管理核心模組」，其中「駕駛數位履歷管理核心模組」強調駕駛員之「工時管理」及「駕駛行為分析」功能，以避免駕駛員違規加班或過勞駕駛，並能及時導正駕駛員不良駕駛行為，以維行車安全。另「車輛數位履歷管理核心模組」部分，則強調提升車輛維修保養及故障排除之效率，確保車輛的行駛在最佳狀態。上述核心模組之開發均有助協助業者做好肇事預防之工作，以提升行車之安全性。
- 3.有關各單位代表對於遴選參與運輸業者之建議，本所會納入後續實車測試規劃時之參考。

#### (四)第四案：國道客運業整體發展策略規劃

- 1.中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會：

- (1) 國道客運票價自 95 年迄今未調整過，除長程票價未達運價上限外，中短程票價均已達上限，有必要加以調整。目前全聯會已送國道客運票價調整案至公路局審議，建議交通部重視，並能儘速核定。
- (2) 有關國道客運司機缺員嚴重問題，業者給予司機薪水偏低亦是主要原因，希望透過此次票價調整，建議業者應主動加薪（駕駛薪資包括在 18 巷成本內），以吸引更多司機加入，解決駕駛嚴重缺員問題。

- 2.交通部公路局：

- (1) 考量目前 TPASS 已涵括國道客運，而票價調整案正在審

議中，預計明年業者應可進行票價調整作業（如未調整票價，仍有價差補貼），應可稍解業者嚴重虧損問題，惟仍需其他相關改善措施，以協助其疫後儘快復甦，爰建議本案能提早執行。

(2) 本局與全聯會去年曾委託陽明交大教授從國道客運現有路權管理問題，透過座談會及業者訪談方式，研提相關改善措施。因此，建議本案能從整體面進行分析，以研提國道客運相關改善措施。

3. 公共運輸及監理司：公路客運包括國道及一般公路客運，目前一般公路客運同樣面臨嚴重虧損、駕駛缺員、路線停駛，甚至停業問題，亦亟待政府協助，爰建議本計畫名稱修訂為「公路客運整體發展策略規劃」，將一般公路客運也納入。

運管組回應：

1. 考量疫後國道客運復甦緩慢，TPASS 及票價調整對於提振國道客運之成效，仍須時間觀察，因此，透過 112 及 113 年 2 年的觀察，本案於 114 年開始進行規劃，應較為適宜。
2. 本案將從城際公共運輸發展角度，評估整體公路客運市場之營運定位及檢討內外經營環境之問題，並據以研提公路客運短中長發展策略及方案。

八、主席結論：

1. 本所運管組 114 年各項計畫經本次會議討論，確認各案均具必要性並符合案關單位實務需求。
2. 有關第二案「我國汽車貨運業淨零排放行動方案及路徑規劃之研究」部分，請將 113 與 114 年合作研究案合併為兩年期計畫，以符合原本預期執行之工作內容及達成之成果。
3. 有關第三案「公路公共運輸數位轉型核心模組之建置(2/4)—客運路線智慧化管理」部分，本案原規劃 4 年期計畫，建議改為 2 年期計畫，113 年進行「車輛智慧化管理」，114 年進行「調度站智慧化管理」，後續評估 2 案執行成效及應用普及度後，再據以推動下一階段「業者端」及「主管機關端」管理應用面

之智慧化管理。

- 4.有關第四案「國道客運業整體發展策略規劃」部分，建議依交通部公共運輸及監理司意見，將題目修正為「公路客運整體發展策略規劃」並分兩年執行，第1年進行城際公共運輸市場及旅客變化之觀察，第2年再針對公路客運疫後振興策略及短中長期措施進行規劃。
- 5.感謝各單位與會並提出專業意見供參考，請運管組後續對各單位意見研議修正各研究計畫之主題與內容，使各研究計畫工作項目內容更為完備。

九、散會(中午 12 時)