

肆、推動期程：115-119年

本行動方案自115年至119年止，共計5年。

伍、推動策略及措施

一、運輸部門推動策略

依據行政院112年11月3日核定之「國家因應氣候變遷行動綱領」及國家發展委員會於114年1月23日「國家氣候變遷對策委員會」第3次會議報告「臺灣總體減碳行動計畫」，明確擘劃我國推動溫室氣體減緩政策總方針，爰第三期運輸部門溫室氣體減量行動方案之架構如圖8所示，三大推動策略包含：「建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境」、「推動運具電動化及無碳化」及「提升運輸系統及運具能源使用效率」，前述三大推動策略之下可再細分18項推動措施，內容已涵蓋自主減碳計畫及減碳旗艦計畫，並由交通部會同環境部、經濟部、內政部及其他相關單位共同推動。

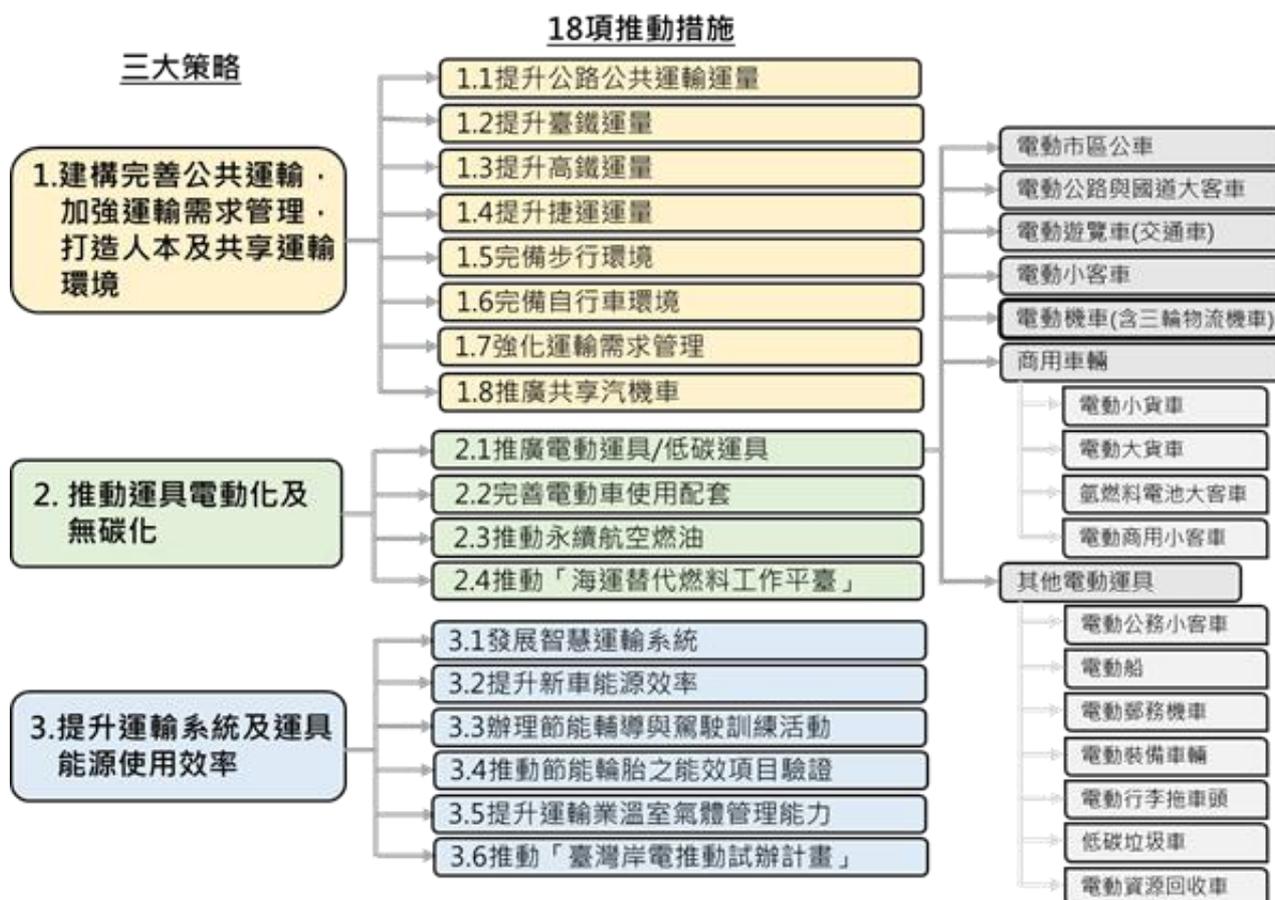


圖8、第三期運輸部門溫室氣體減量行動方案架構

二、運輸部門推動措施

運輸部門第一項推動策略「建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境」計有8項推動措施；第二項推動策略「推動運具電動化及無碳化」計有4項推動措施（包含減碳旗艦計畫）；第三項推動策略「提升運輸系統及運具能源使用效率」則計有6項推動措施，分述如下並整理如表5所示：

（一） 建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境

本項策略係鼓勵地方政府搭配公共運輸優惠，推動私人運具管理或減量措施，提升公共運輸運量，並需兼顧轉乘其他運具之便利性，透過完善規劃提供快速方便的複合運輸轉乘服務（包括空間無縫、時間無縫、資訊無縫及服務無縫）。

1. 提升公路公共運輸運量

持續推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」及TPASS行政院通勤月票政策，透過中央政府經費穩定挹注，與地方政府共同合作，完善公路公共運輸軟硬體建設，並提供民眾跨區域整合各式公共運輸運具票證優惠及常客優惠等行銷措施，以吸引民眾搭乘，預計119年公路公共運輸運量較113年成長3.0%，達約10.1億人次。

2. 提升臺鐵運量

臺鐵推動票務系統整合再造計畫，提供乘車優惠及多元化票款支付方式，提升營運效率及服務水準，結合步行及自行車建構友善便利乘車環境，預計119年臺鐵運量較104年成長5.12%，達約2.44億人次。臺鐵公司為提升運量及票務收入，除持續配合行政院公共定期票(TPASS)及各縣市政府社福卡搭乘臺鐵列車外，並推廣常客優惠（最高回饋金20%）及電子定期票（最高折扣8折）等措施，使學生族與通勤族能有更多優惠方案選擇；因應國內觀光旅遊意願提升，臺鐵公司推出海風號及山嵐號等觀光列車，藉由沿途景色及高質感內裝設計與餐點，吸引國內外觀光旅客搭乘。另為配合強化車站服務及政府節能減碳政策，臺鐵公司推出「鐵路+鐵馬」環保運送班次、專開列車等服務，吸引自行車旅客利用，以提升臺鐵公司運量。

1. 提升高鐵運量

透過與政府、旅行社及其他異業合作，包裝高鐵假期、飯店及國旅聯票、團體票等多元旅遊產品，並積極與在地特色、綠色旅遊資源結合，強化主題性、話題性行銷。另外，持續實施早鳥優惠、學生票、信用卡優惠及定期票/回數票等多元行銷方案，鼓勵消費者搭乘高鐵，達到節能與環保目標，預計119年高鐵運量較104年提升53.88%，達約7,781萬人次。

2. 提升捷運運量

持續推動多元行銷與優惠方案，如 TPASS 通勤月票、轉乘優惠及旅遊票等，並配合新路線通車與沿線開發計畫，以減少私人運具使用並提升捷運運量，達成減碳目標。預計119年捷運運量較104年提升55.06%，達約12.06億人次。

3. 完備步行環境

(1) 修訂人行道相關設計規範，擴大步行空間

交通部公路局刻正辦理「通盤檢討公路路線設計規範」，相關人行道設置規定將一併檢討考量，使步行空間更完善、安全、舒適，以營造安全、友善、可靠、永續之交通環境與道路規劃理念。

為建構行人安全的用路環境，貫徹政府改善行人交通政策的決心，內政部已於113年9月12日發布修正「市區道路及附屬工程設計規範」，內容包含增修轉向車道偏移設計、標線型人行道、人行道與鄰地安全防護、人行無障礙環境設計精進做法、路側停車空間與設施帶整合規劃、行人庇護島、路口安全視距等相關規定及設計參考圖，提供第一線設計工程人員參考。

(2) 補助優化步行環境

持續推動台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫鄰近聚落地區建置人行道，提升行人安全。執行「永續提升人行安全計畫」改善省道公路步行環境，以減少代步工具能源使用，依據人行道相關設計規範，新設人行道串連鄰近行人密集區及改善既有行人步行空間，以115年至119年每年優化3公里為目標，並補助各直轄市、縣市政府優化步行環境，續依國際淨零趨勢持續優化調整推動方針。

辦理「永續提升人行安全計畫（113-116年）」希冀轉化

過往「以車為主」之交通建設思維，積極建置「以人為本」之人行交通環境；以改善人行安全，確保行人能安全暢行於都市城鎮環境。並預期115及116年年度施作人行道改善長度之總和分別達83及90公里，藉此提高步行意願、減少能源使用、降低空氣污染及噪音，達到節能減碳，因應氣候變遷環境衝擊，促成臺灣139年淨零轉型生活轉型之策略目標。

4. 完備自行車環境

(1) 提升自行車友善使用環境

為提升自行車使用環境，辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫（第二期）」，預計115-116年每年增加55公里自行車路線，並補助地方政府辦理鐵公路場站與旅遊景區間自行車通行環境串聯及相關配套設施，增加公共運輸服務範圍。

(2) 打造無障礙自行車轉乘服務環境

臺鐵公司為達成兩鐵（鐵路、鐵馬）「無縫轉乘」的目標，致力提供安全及便利的兩鐵乘車服務設施，自110至113年底，兩鐵班次從232個提升至380個班次，兩鐵車站從原112個增加至138個車站，以提供自行車服務。114年預計增加至141個兩鐵車站，扣除無人招呼站、簡易站及車站寬度或彎度不符鐵道局標準共計32站，占比率達67%，同時配合「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫（第二期）」至116年底計畫結束時，將持續維護及翻新於車站內友善自行車服務設施。

(1) 補助縣市建置示範性自行車路網

由直轄市、縣市政府辦理提案，依道路屬性與補助計畫規定向權管機關申請補助。

(2) 改善自行車通學行車環境

辦理「永續提升人行安全計畫（113-116年）」，由直轄市、縣市政府辦理提案，依道路屬性與補助計畫規定向權管機關申請補助。

(3) 優化自行車旅遊環境

依據交通部「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫（第二期）」，辦理環島路線之安全性檢視，研擬改善安全

性及優化友善性、多元化自行車路線型態及其相關整合服務，盤點相關資源，推展經典路線，串聯建置多元遊程。

5. 強化運輸需求管理

(1) 強化車輛停車供需管理與合理費率

透過實施路邊停車收費，以合理反映私人運具使用成本及落實使用者付費原則。目前22縣市均已實施路邊停車收費。

(2) 推動低碳交通區鼓勵低碳車輛使用

優先推動離島租賃機車電動化試辦，同時設置友善使用環境，促進當地民眾跟進轉換使用電動運具意願，同時扶植轄區內觀光區規劃為低碳交通區之意願。另外，目前已有臺北市等部分地方政府訂定淨零相關自治條例並納入低碳交通區，為促進地方政府因地制宜推動低碳交通區，交通部將提供低碳交通區推動指引，俾利地方政府於規劃試辦低碳交通區時參考應用，逐步邁向交通運輸淨零轉型。

(1) 宣導鼓勵科學園區與工業區廠商減少私人運具

目前共計4個縣市（臺北市、嘉義縣、高雄市、屏東縣）具有計程車共乘路線，經統計112年至113年間有逾6萬3千筆營運趟次，並承載將近29萬人次，未來交通部公路局將持續推廣計程車共乘服務，並預計在119年前達到累計6個縣市具有經過校園、科學園區或工業區計程車共乘路線之目標。

(2) 強化高排碳車輛驗車規範與執行強度

114年完成界定高碳排車輛範圍，界定出廠年份逾15年以上車輛為高碳排車輛，公路監理機關透過加強通知汽車所有人依限完成定檢。另依據道路交通安全規則第44條規定，領有牌照之各類車輛依規定辦理定期檢驗，各公路監理機關114年持續落實車輛監理檢驗，並由公路監理機關加強通知（如以簡訊等多元管道方式）通知汽車所有人依限完成定檢，並提高工作目標高碳排車輛依限到檢率至98.48%。

(3) 公共運輸導向之土地使用(TOD)

A. 滾動檢討車站與周邊地區整合開發相關法規制度

- (A) 「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」修訂草案，預計114年底辦理完成。

(B) 115至119年預計完成1項「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」。

B. 直轄市、縣市政府於公共運輸場站周邊都市計畫制定TOD相關配套規定

114年預計完成5個地方政府都市計畫制定 TOD 相關配套規定，並預計115至119年間，完成新增3個 TOD 相關配套規定。

6. 推廣共享汽機車

(1) 鼓勵直轄市、縣市政府推廣共享汽機車服務。

(2) 鼓勵直轄市、縣市政府推廣共享汽機車業者與其他綠運輸之票證整合及轉乘方案。

(二) 推動運具電動化及無碳化

本項策略係推廣電動/低碳運具使用，運具則涵蓋市區公車、公路客運、遊覽車（交通車）、小客車、機車、商用小客車、小貨車、大貨車、氫燃料電池大客車、公務小客車、載客船舶、郵務車、裝備車輛、行李拖車頭、垃圾車、資源回收車等，並營造有利於電動/低碳運具使用之環境。另永續航空燃油(SAF)雖非屬我國國家減碳(NDC)範圍，惟其為國際航空減碳重要策略，且涉及國家能源安全，爰納入運輸部門減碳推動措施。

1. 推廣電動運具/低碳運具

(1) 推動市區公車電動化

電動大客車推動進程，分為先導期（109-111年）、推廣期（112-115年）及普及期（116-119年）3階段。全面汰換所需經費相當龐大，因此交通部及環境部研提2030年客運車輛電動化推動計畫，計畫總經費約643億元（包含環境部維運補助經費192億元），並奉行政院於112年5月26日核定在案，預計113~119年分7年期程執行，期望在每年穩定之經費投入下，預計推動總計達11,700輛市區公車全面電動化。截至114年2月底，全國市區公車電動大客車領牌數總計達1,915輛，籌備中數量為1,312輛，合計3,227輛，電動化比例達31%，已達113年市區客運電動化比例25%目標。115年起至119年，預計逐步推動市區公車電動化比例由50%至100%。

(2) 推動公路客運電動化

「2030年客運車輛電動化推動計畫」，除推動市區公車全面電動化外，亦就部分公路客運、短途國道客運車輛電動化，預計119年合計推動2,800輛。

(1) 推動遊覽車（交通車）電動化

研擬將電動遊覽交通車補助方案納入「2030年客運車輛電動化推動計畫」下期計畫（自115年起），預計119年電動遊覽車（交通車）總數達220輛。

(2) 推動小客車電動化

119年電動小客車市售比達30%目標：持續提供電動車誘因機制，包含減免徵貨物稅、使用牌照稅、汽車燃料使用費等；協助產業投入電動車整車及關鍵技術開發，針對電動小客車國內零組件供應廠商依國際車輛母廠需求升級轉型輔導，提升產業競爭力；致力推動國內電動車輛產業發展，如推動整車廠生產電動車、研擬產業推動策略等，加速國內車輛產業朝電動化發展，以提升國內電動車市售比。

(3) 推動機車電動化

119年電動機車市售比達35%目標，為支持市售比穩健成長，針對車、站、行3面向逐步建構誘因體系，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；機車「行」維修與銷售端，亦持續推動轉型輔導與設備補助，鼓勵機車行導入電動機車維修服務，完善售後服務體系。透過上述誘因機制，持續打造電動機車友善使用環境，並同步推動產業技術升級轉型輔導措施。

(4) 推動商用車輛電動化及無碳化

隨國內外車輛業者陸續推出商用車電動車型，且為支持運輸部門119、121、124年減碳效益，提出「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，規劃運具轉型範疇擴大至商用小客車、小貨車、大貨車、氫燃料電池大客車等；參考電動大客車推動經驗，配合整體電動商用車輛技術發展、成長、成熟之時程及經濟部輔導國內業者研發製造國產電動商用車

進程：

A. 電動小貨車

分二期推動，分別為示範期（115-116年）、推廣期（117-119年）。目標119年電動小貨車普及率達5%。

B. 電動大貨車

示範期（117-119年），後續持續視電動大貨車國產化技術進程，擴大推廣。目標119年電動大貨車總數達600輛。

A. 氫燃料電池大客車

配合經濟部表示119年後才有國產氫能車輛，現階段持續關注發展滾動檢討，後續將視氫燃料電池大客車技術成熟擴大推廣。目標119年氫燃料電池大客車總數達30輛。

B. 電動商用小客車

一般車款分三期推動，示範期（115-116年）、推廣期（117-119年）、普及期（120-124年）；通用車款分二期推動，示範期（117-119年）、推廣期（120-124年）。目標119年電動商用小客車普及率達50%。

(5) 持續推動其他電動運具

A. 推動公務小客車電動化

透過行政機關帶頭示範策略，分二階段推動公務小客車電動化，第一階目標為119年正副首長專用車全面電動化，第二階段目標為124年公務小客車全面電動化。

B. 推動全國內水載客船舶電動化

透過各項補助措施，提高我國內水水域航運業者之電動化轉型意願，逐步拉高內水船舶電動化比例，以降低我國內水水域之船舶污染及噪音、減少碳排放，創造低碳綠色休閒遊憩水運環境，目標119年電動船總數達28艘。

A. 推動郵務車電動化

中華郵政公司於106年開始導入電動二輪郵務車，並持續汰換燃油機車，規劃每年以至少購置500輛電動二輪郵務車為基礎，滾動式調整購置數量，以投遞里程符合電

動車續航里程範圍內逐步汰換，並持續關心市場上滿足投遞需求之電動車型，以達低噪音、零排放的綠能源物流。

中華郵政公司於113年底完成汰換3,425輛電動二輪郵務車，占二輪機車總數43.5%，規劃114年完成汰換電動二輪郵務車總數達3,940輛，占比提升為50%，119年電動二輪郵務車總數達4,728輛，占比60%，以持續配合國家政策於129年前達至占比100%。

B. 推動航空站駐站業者裝備車輛成熟車種電動化

為改善地勤作業場所空氣品質，減少排放溫室氣體，已持續鼓勵地勤業者辦理空側裝備車輛電動化，預計119年電動裝備車輛總數達150輛。

C. 推動行李拖車頭電動化

機場公司為改善營運環境，減少空側運具燃油造成之溫室氣體排放量，透過規劃建置空側充電樁，及研議充電費用補助措施，以倡議業者達成空側運具電動化目標，預計119年電動行李拖車頭總數達331輛。

D. 汰換老舊垃圾車為低碳垃圾車

推動汰換老舊清運車輛為低碳資源循環清運車輛，預計119年將汰換老舊垃圾車為低碳垃圾車總數達240輛。

E. 推動全電動化資源回收車

因應淨零排放目標，交通運輸為減碳關鍵領域之一，資源回收車輛亦應積極汰舊換新，以低碳車輛取代高污染車輛，落實永續發展策略，規劃「全電動化資源回收車淨零旗艦計畫」：

(A) 預計114年完成新版共同供應採購契約訂定，新增全電資源回收車相關規格及充電系統安全使用規範。規劃自114-115年推動縣市全電資收車示範運行，測試電動資收車實際運行之可行性及檢視執行收運過程中所產生之問題，進而優化推動。

(B) 預計116-119年每年編列補助汰換全電動資收車80輛。

2. 完善電動車使用配套

- (1) 帶動鼓勵電動車商及充電營運商合作建置公共充電樁，預計119年前總數達3萬4,625槍（快充及慢充）、快充3,996槍。

我國透過政府部門於初期投入資源補助電動車公共充電樁設置，加速公共充電樁布建，並起帶頭作用，同時輔以法規配套，於112年9月13日發布「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」，規範自辦法發布2年後，公有路外公共停車場之電動汽車充電專用停車位數量，應依轄區內公有路外停車場之小型車停車位總數，設置2%以上；民營路外公共停車場部分，各停車場應設置1%以上，藉此帶動鼓勵電動車商及充電營運商合作建置。

我國整體公共充電樁設置目標係參考歐盟建議，於推廣電動車使用初期，車樁比以「整體公共充電樁之車樁比達10:1，其中快充車樁比達80:1」規劃，後續隨著私人充電樁增加、充電樁功率提高、車輛續航力提升等因素，119年車樁比將朝「整體公共充電樁之車樁比達15:1，其中快充車樁比達130:1」規劃，以119年電動小客車預估數量519,365輛計算，該年底之整體公共充電樁數量總數需達3萬4,625槍，其中快充總數需達3,996槍。

- (2) 為解決既有公寓大廈裝設電動車輛充電系統之困境，內政部研提《公寓大廈管理條例》部分條文修正草案，以協助既有社區設置電動車充電系統，包括設置前辦理用電安全評估、投保公共意外責任保險、增訂罰則等，希冀可在專業引導且確保用電安全下，凝聚社區共識，協助電動車輛充電系統於公寓大廈內設置。行政院112年5月8日已召開公寓大廈管理條例部分條文修正草案審查會議，行政院秘書長112年5月17日院臺建長字第1125009541號函送會議紀錄。內政部業依該紀錄於112年7月13日函復，並送修正條文及立法說明，持續依法制作業程序辦理。
- (3) 推動商業設施設置公共充電樁，並透過計畫說明會或活動場合等管道向業者宣導，預計119年總數達1,800槍。

3. 推動永續航空燃油(SAF)

國籍航空公司119年使用 SAF 比例達至少5%係包含國外添加 SAF，依據國際航空運輸協會(IATA)分析，在全球政策激勵措施下，SAF 產量於119年可達約1,700萬噸，可滿足航空公司需求用量。

我國透過成立 SAF 工作平台，並分為「SAF 使用工作小組」及「SAF 供應工作小組」推動 SAF。在使用端部分，預估國籍航空公司119年使用 SAF 比例達至少5%，預估119年國內 SAF 使用量總數約1.5萬公噸，減碳效益3.86萬公噸 CO₂e。(本項國際航空減碳成效非屬我國國家減碳(NDC)範圍)。

1. 推動「海運替代燃料工作平臺」

交通部已規劃成立「海運替代燃料工作平臺」，邀集經濟部及環境部等相關部會共同參與，並參考航商需求及替代燃料技術發展趨勢，分三階段推動海運替代燃料加注：第一階段以生質燃料為主，第二階段朝 LNG、甲醇規劃，第三階段視技術及市場發展，將氫、氨納入規劃推動。

(三) 提升運輸系統及運具能源使用效率

本項策略聚焦於提高車輛能源效率，以及透過資通訊技術、系統整合及創新性服務，發展符合我國交通特性之人車路整合應用服務，有效提升運輸系統整體效率。此外，亦納入影響較長遠之減碳措施，如節能駕駛及提升運輸業溫室氣體管理能力，以促進發展低碳運輸之能力建構。

1. 發展智慧運輸系統

以智慧運輸系統發展建設計畫補助地方政府運用新興科技、資通訊技術、系統整合提供創新性服務，改善運輸走廊壅塞，如運用 AI 偵測技術蒐集路況資料，透過控制邏輯進行交通管理決策提升行車效率，降低汽機車停等延滯，有效提升運輸系統整體效率。同時揭露公共運輸、副大眾運輸運輸資訊，強化最後一哩服務，引導民眾採用綠色運輸，減少道路旅行時間及車輛碳排。透過智慧運輸系統發展建設計畫推動，預計115至119年度節省道路旅行時間達400萬延人小時。

2. 提升新車能源效率

- (1) 持續辦理國內車輛能效總量管理，並逐步加嚴車輛能效之總量標準，提升我國整體車輛能效表現。
- (2) 持續宣導及辦理車輛能效標示，引導民眾選購節能車輛。
- (3) 透過車輛能源效率管理策略執行及標準再提升，預計115至118年新售小客車能源效率可達20公里/公升、新售小貨車(總重量在2,500公斤以下)能源效率可達13.7公里/公升、新

售機車能源效率可達46.1公里/公升；119年新售小客車能源效率可達26公里/公升、新售小貨車（總重量在3,500公斤以下）能源效率可達17.81公里/公升、新售機車能源效率可達59.93公里/公升。

3. 辦理節能輔導與駕駛訓練活動

輔導政府與民間運輸車隊，強化業者的節能管理措施及推廣節能技術應用，以降低溫室氣體排放量。

1. 推動節能輪胎之能效項目驗證

已於113年12月9日完成公告修正「應施檢驗汽車用輪胎商品之相關檢驗規定」，將輪胎之能效項目（慣性滑行噪音、濕地抓地力及滾動阻力）納入應施檢驗項目，並自115年7月1日起實施。同時，辦理節能輪胎納檢之推廣活動，加強各界對於節能輪胎之認知，預計119年節省汽油量及柴油量分別達12.52萬公秉及2.53萬公秉。

2. 提升運輸業溫室氣體管理能力

(1) 汽車客運業及貨運業

藉由定期辦理輔導或教育訓練，協助環境部114年3月5日公告之運輸業盤查登錄對象，及其他自願之業者，完成溫室氣體排放量盤查登錄，預計119年達40家汽車運輸業者完成溫室氣體排放量盤查登錄。

(2) 鐵道運輸業及大眾捷運系統運輸業

各捷運公司、台灣高鐵公司及臺鐵公司預計115年至119年完成溫室氣體盤查。高鐵公司維持盤查覆蓋率達100%及完成查證作業；臺鐵公司則自113年起推動旅客運輸服務碳足跡盤查，並進行特等站及一等站的溫室氣體盤查，且預計114年將完成碳足跡標籤申請及外部查證。

3. 推動「臺灣岸電推動試辦計畫」

為改善港區空氣品質並減少溫室氣體排放，經整合跨部會資源提報「臺灣岸電推動試辦計畫」，於113年至115年投入7.06億元，目標為提供岸電使用誘因、增加航商意願及完善電力供應，於試辦期間改善設施閒置，擴大國內岸電使用規模，已啟用高壓岸電使用率提升至9成，並增設6座高壓岸電。

表5、第三期運輸部門溫室氣體減量行動方案推動策略總表

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年 政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|-----|-----------|-----------------------|---|------------|---|------|--------------------------|---|---|---|---|---|--------------|---|------------|------------|--|---|------|-----------------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 1.1 | 公路汽 車客運 業、市 區汽車 客運業 | 獎勵 補助 | 建構完 善公共 運輸， 加強運 輸需求 管理， 打造人 本及共 享運輸 環境 | 提升公 路公共 運輸量 | | 持續推動「公路公共運輸 永續及交通平權計畫(114- 117年)」及 TPASS 行政院 通勤月票政策，透過中央 政府經費穩定挹注，與地 方政府共同合作，完善公 路公共運輸軟硬體建設， 並提供民眾跨區域整合各 式公共運輸運具票證優惠 及常客優惠等行銷措施， 以吸引民眾搭乘。 | 減緩 | 交通部 公路局 | 較113 年成 長 1.0%(9.9億 人次)。 | 較113 年成 長 1.5%(9.95 億人 次)。 | | |
| 1.2 | 鐵路運 輸業 | 其他 (自發 性推 動) | 建構完 善公共 運輸， 加強運 輸需求 管理， 打造人 本及共 享運輸 環境 | 提升臺 鐵運量 | 臺鐵推動票務系統整合再 造計畫，提供乘車優惠及 多元化票款支付方式，提 升營運效率及服務水準， 結合步行及自行車建構友 善便利乘車環境。 | 減緩 | 國營臺 灣鐵路 股份有 限公司 | 較104 年增 加 3.78% ，達 2.41 億人 次 | 較104 年增 加 4.08% ，達 2.42 億人 次 | 較104 年增 加 4.39% ，達 2.42 億人 次 | 較104 年增 加 4.69% ，達 2.43億 人次 | 較104 年增 加 5.12% ，達 2.44億 人次 | 115- 119年 | 23,1 38 | 23,1 38 | 23,1 38 | 23,1 38 | 23,1 38 | - | 關 鍵 戰 十 略 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|-----|-----------|-----------|-------------------------------|--------|--|------|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|----------------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 | 鐵路運輸業 | 其他(自發性推動) | 建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境 | 提升高鐵運量 | 透過與政府、旅行社及其他異業合作，包裝高鐵假期、飯店及國旅聯票、團體票等多元旅遊產品，並積極與在地特色、綠色旅遊資源結合，強化主題性、話題性行銷。另外，持續實施早鳥優惠、學生票、信用卡優惠及定期票/回數票等多元行銷方案，鼓勵消費者搭乘高鐵，達到節能與環保目標。 | 減緩 | 台灣高速鐵路股份有限公司 | 較104年增加48.79%，達7,523萬人次 | 較104年增加51.19%，達7,644萬人次 | 較104年增加52.08%，達7,689萬人次 | 較104年增加52.98%，達7,735萬人次 | 較104年增加53.88%，達7,781萬人次 | 115-119年 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 1,800 | 專案預算 | 關鍵戰略十 |
| 1.4 | 大眾捷運系統運輸業 | 獎勵補助 | 建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境 | 提升捷運運量 | 持續推動多元行銷與優惠方案，如 TPASS 通勤月票、轉乘優惠及旅遊票等，並配合新路線通車與沿線開發計畫，以減少私人運具使用並提升捷運運量，達成減碳目標。 | 減緩 | 臺北大眾捷運有限公司、大眾捷運股份有限公司、桃園捷運股份有限公司、臺中捷運股份有限公司、高雄捷運股份有限公司 | 捷運運量達9.58億人次 | 捷運運量達9.89億人次 | 捷運運量達10.23億人次 | 捷運運量達10.50億人次 | 捷運運量達12.06億人次 | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 | |
|----|-----|--|------|----------|------|------|--------|---------|-----|-----|--------------------------------|--------|------|--|-----|--------|-----|-----|------|-------|---|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | | |
| | | | | | | | | 1.5 | 其他 | 法規 | 建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造本共運環境及享輸環境 | 完備步行環境 | | <p>修訂人行道相關設計規範，擴大步行空間</p> <p>交通部公路局刻正辦理「通盤檢討公路路線設計規範」，相關人行道設置規定將一併檢討考量，使步行空間更完善、安全、舒適，以營造安全、友善、可靠、永續之交通環境與道路規劃理念。</p> | 減緩 | 交通部公路局 | - | - | | | - |
| 其他 | 法規 | <p>為建構行人安全的用路環境，貫徹政府改善行人交通政策的決心，內政部已於113年9月12日發布修正「市區道路及附屬工程設計規範」，內容包含增修轉向車道偏移設計、標線型人行道、人行道與鄰地安全防護、人行無障礙環境設計精進做法、路側停車空間與設施帶整合規劃、行人庇護島、路口安全視距等相關規定及設計參考圖，提供第一線設計工程人員參考。</p> | 減緩 | 內政部國土管理署 | - | - | - | - | - | - | | | - | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|------|------|------|------|----------|----------|----------|------|----------------------------|--------|----------|--|-----------|--------|---------|---------|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | 公部門 | 獎勵補助 | 建構完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人及享輸環境 | 完備步行環境 | | <p>補助優化步行環境 持續推動台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫鄰近聚落地區建置人行道，提升行人安全。執行「永續提升人行安全計畫」改善省道公路步行環境，以減少代步工具能源使用，依據人行道相關設計規範，新設人行道串連鄰近行人密集區及改善既有行人步行空間，並補助各直轄市、縣市政府優化步行環境，續依國際淨零趨勢持續優化調整推動方針。</p> <p>辦理「永續提升人行安全計畫(113-116年)」希冀轉化過往「以車為主」之交通建設思維，積極建置「以人為本」之人行交通環境；以改善人行安全，確保行人能安全暢行於都市城鎮環境。並提高步行意願、減少能源使用、降低空氣污染及噪音，達到節能減碳，因應氣候變遷環境衝擊，促成臺灣139年淨零轉型生活轉型之策略目標。</p> | 減緩 | 交通部公路局 | 每年優化3公里 | 每年優化3公里 | | |
| | | | | | | | 內政部國土管理署 | 每年達成83公里 | 每年達成90公里 | - | - | - | 113-116年 | 400,000 | 1,637,776 | - | - | - | 公務預算 | 關鍵戰略十 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|------------------------|---------|---|------|--------------|-------------------|-----|------|------------------------|----------|------|--|-----|--------|----------------------|----------------------|-------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 1.6 | 其他 | 獎勵補助 | 建構完善公共運輸，增加運輸需求，打本共享環境 | 完備自行車環境 | | 提升自行車友善使用環境 為提升自行車使用環境，辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫(第二期)」，補助地方政府辦理鐵路場站與旅遊景區間自行車通行環境串聯及相關配套設施，增加公共運輸服務範圍。 | 減緩 | 交通部公路局 | 自行車友善騎乘空間，預計每年增加55公里 | 自行車友善騎乘空間，預計每年增加55公里 | | |
| | 其他 | 獎勵補助 | 建構完善公共運輸，增加運輸需求，打本共享環境 | 完備自行車環境 | 打造無障礙自行車轉乘服務環境 臺鐵公司為達成兩鐵(鐵路、鐵馬)「無縫轉乘」的目標，致力提供安全及便利的兩鐵乘車服務設施，逐年增加兩鐵車站。114年預計增加至141個兩鐵車站，扣除無人招呼站、簡易站及車站寬度或彎度不符鐵道局標準共計32站，占比率達67%，同時配合「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫(第二期)」至116年底計畫結束時，將持續維護及翻新於車站內友善自行車服務設施。 | 減緩 | 國營臺灣鐵路股份有限公司 | 顯著提升自行車友之環境、便利及安全 | - | - | - | 115-116年 | 250 | 250 | - | - | - | 公部門(鐵道局) | 關鍵戰略十 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年 政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|-------------|---------|---|------|----------|-----------------|-----------------|-----|-----|-----|----------|--------------------------|--------|-----|-----|-----|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 其他 | 獎勵補助 | 建構完善運輸管打本環境 | 完備自行車環境 | 補助縣市建置示範性自行車路網 由直轄市、縣市政府辦理提案，依道路屬性與補助計畫規定向權管機關申請補助。 | 減緩 | 交通部公路局 | 增加核定縣市政府自行車串聯線。 | 增加核定縣市政府自行車串聯線。 | - | - | - | 115-119年 | 75,410 | 21,340 | - | - | - | - | 關鍵戰略十 |
| | 公部門 | 獎勵補助 | 建構完善運輸管打本環境 | 完備自行車環境 | 改善自行車通學行車環境 辦理「永續提升人行安全計畫(113-116年)」，由直轄市、縣市政府辦理提案，依道路屬性與補助計畫規定向權管機關申請補助。 | 減緩 | 內政部國土管理署 | 依地方需求 | 依地方需求 | - | - | - | 113-116年 | 依地方需求 | 依地方需求 | - | - | - | 公務預算 | 關鍵戰略十 |
| | 其他 | 其他 | 建構完善運輸管打本環境 | 完備自行車環境 | 優化自行車旅遊環境 辦理環島路線之安全性檢視，研擬改善安全性及優化友善性、多元化自行車路線型態及其相關整合服務，盤點相關資源，推展經典路線，串聯建置多元遊程。 | 減緩 | 交通部公路局 | 持續針對自行車環島路網優化。 | 持續針對自行車環島路網優化。 | - | - | - | - | 17,010 | 9,040 | - | - | - | - | 關鍵戰略十 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 | | |
|-----|--------|-------|-----------------|----------|---|------|-----------|--------------|-----|-----|-----|-----|----------|---|-----|--------|--|--|------|----|-------|---|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 依據交通部「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫(第二期)」,辦理環島路線之安全性檢視,研擬改善安全性及優化友善性、多元化自行車路線型態及其相關整合服務,盤點相關資源,推展經典路線,串聯建置多元遊程。 | | 交通部觀光署 | 持續優化自行車友善騎乘空間,預計每年增加55公里(同提升自行車友善使用環境項次計畫內容) | 持續優化自行車友善騎乘空間,預計每年增加55公里(同提升自行車友善使用環境項次計畫內容) | | | - | - |
| 1.7 | 地方主管機關 | 自發性推動 | 完善公共運輸需求,人共運輸環境 | 強化運輸需求管理 | 強化車輛停車供需管理與合理費率 透過實施路邊停車收費,以合理反映私人運具使用成本及落實使用者付費原則。 | 減緩 | 交通部路政及道安司 | 22縣市實施路邊停車收費 | | | | | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 | | |
|----|--------|------|----------------------|----------|--|------|-------------|--|-----------|-----|-----|-----|------|----------------------|-------|-----|-----|-----|------|----|-------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 全國大眾 | 獎勵補助 | 建構完善公共運輸，增加運輸需求，打本環境 | 強化運輸需求管理 | 推動低碳交通區鼓勵低碳車輛使用 優先推動離島租賃機車電動化試辦，同時設置友善使用環境，促進當地民眾跟進轉換使用電動運具意願，同時扶植轄區內觀光區規劃為低碳交通區之意願。另外，目前已有臺北市等部分地方政府訂定淨零相關自治條例並納入低碳交通區，為促進地方政府因地制宜推動低碳交通區，交通部將提供低碳交通區推動指引，俾利地方政府於規劃試辦低碳交通區時參考應用，逐步邁向交通運輸淨零轉型。 | 減緩 | 交通部公共運輸及監理司 | 2案 | 至119年累計6案 | | | | | 115-119年 | 6,000 | - | - | - | - | - | 公務預算 | 關鍵戰略十 |
| | 計程車客運業 | 法規 | 建構完善公共運輸，增加運輸需求，打本環境 | 強化運輸需求管理 | 宣導鼓勵科學園區與工業區廠商減少私人運具 目前共計4個縣市(臺北市、嘉義縣、高雄市、屏東縣)具有計程車共乘路線，經統計112年-113年間有逾6萬3千筆營運趟次，並承載將近29萬人次，未來交通部公路局將持續推廣計程車共乘服務。 | 減緩 | 交通部公路局 | 1.將114年推動成果轉各主管機關參考 2.至119年累計6個縣市推動計程車共乘路線。 | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 |
| | 其他 | 法規 | 建構完善公共運輸，增加運輸需求 | 強化運輸需求管理 | 強化高排碳車輛驗車規範與執行強度 114年完成界定高碳排車輛範圍，界定出廠年份逾15年以上車輛為高碳排車輛，公 | 減緩 | 交通部公路局 | 落實車輛監理檢驗，抑制高碳排車輛使用。 | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-------|-----------|-----------------------|----------|--|------|--------|-------------------------|-----|-------------------------|-----|-------------------------|----------|----------------------|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 鐵路運輸業 | 其他(自發性推動) | 完善公共運輸，增加運輸需求，打本及共享環境 | 強化運輸需求管理 | 公共運輸導向之土地使用(TOD) 1.滾動檢討車站與周邊地區整合開發相關法規制度。 2.直轄市、縣市政府於公共運輸場站周邊都市計畫制定 TOD 相關配套規定。 | 減緩 | 交通部鐵道局 | 新增1個地方政府都市計畫制定TOD相關配套規定 | - | 新增1個地方政府都市計畫制定TOD相關配套規定 | - | 新增1個地方政府都市計畫制定TOD相關配套規定 | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略十 |
| | | | | | | | | 5年內共完成修訂1項相關法規制度 | | | | | | | | | | | | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|------|------|------|------|--------|---------|-----|------|-----------------------------|--------|------|--|-----|-----------------|--|-----|------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 1.8 | 公部門 | 獎勵補助 | 完善公共運輸，加強運輸需求管理，打造人本及共享運輸環境 | 推廣共享汽車 | | 推廣共享汽機車 1.鼓勵直轄市、縣政府推廣共享汽機車服務。 2.鼓勵直轄市、縣政府推廣共享汽機車業者與其他綠運輸之票證整合及轉乘方案。 | 科技 | 交通部 交通科技及資訊司 | 1.持續徵求企業參與通勤跡盤查，共享運具列為通勤運具方案。 2.強化公共運輸及副大眾運輸運輸資訊揭露。 | - | | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|------|------|------|------|--------|---------|---------|------|------------|-------------|------|---|-----|-------------------|-----------------|-----------------|------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 2.1 | 市區汽車客運業 | 獎勵補助 | 推動具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | | 推動市區公車電動化、推動公路客運電動化 1. 行政院已於112年5月26日核定「2030年客運車輛電動化推動計畫」總經費約643億元，研擬推動策略與期程，後續依核定計畫，協助客運業者加速汰換電動大客車。 2. 現行電動大客車補助規定，補助車輛為交通部及經濟部審查通過之國產化廠牌及車型，惟市面尚無可行駛國道客運電動大客車車型，後續交通部及經濟部將加速國產化合格車型審查作業，提供可行駛國道客運電動大客車車型。 3. 已先行檢討電動大客車補 | 減緩 | 交通部公路局、交通部共運輸及監理司 | 電動市區公車總數達6,200輛 | 電動市區公車總數達7,650輛 | | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年 政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|--------|------|-------------|-------------|---|------|--------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------|--|-------|--------|---------------|-----------------|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | 公路汽車客運業 | 獎勵補助 | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | | 助規定，於113年6月11日發布增加使用於國道客運路線之電動大客車補助額度增加客運業者使用誘因。 | 減緩 | 交通部公路局 | 電動公路客運總數達900輛 | 電動公路客運總數達1,450輛 | | |
| | 遊覽車客運業 | 獎勵補助 | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 推動遊覽車(交通車)電動化 研擬將電動遊覽交通車補助方案納入「2030年客運車輛電動化推動計畫」下期計畫(自115年起)。 | 減緩 | 交通部公路局 | 電動遊覽車(交通車)總數達50輛 | 電動遊覽車(交通車)總數達75輛 | 電動遊覽車(交通車)總數達115輛 | 電動遊覽車(交通車)總數達155輛 | 電動遊覽車(交通車)總數達220輛 | 115-119年 | 3,900 | 6,500 | 10,400 | 10,400 | 16,900 | 公務預算 | 關鍵戰略七 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|------|-----------|----------|-------------|--|------|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------|----------------------|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 全國大眾 | 獎勵補助、科技研發 | 推動電動化及無化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 推動小客車電動化 持續提供電動車誘因機制，包含減免徵貨物稅、使用牌照稅、汽車燃料使用費等；協助產業投入電動車整車及關鍵技術開發，針對電動小客車國內零組件供應商依國際車輛母廠需求升級轉型輔導，提升產業競爭力；致力推動國內電動車輛產業發展，如推動整車廠生產電動車、研擬產業推動策略等，加速國內車輛產業朝電動化發展，以提升國內電動車市售比。 | 減緩 | 交通部公共運輸及監理司 | 電動小客車市售比 14% | 電動小客車市售比 18% | 電動小客車市售比 22% | 電動小客車市售比 26% | 電動小客車市售比 30% | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 |
| | 全國大眾 | 獎勵補助、科技研發 | 推動電動化及無化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 推動機車電動化 為支持市售比穩健成長，針對車、站、行3面向逐步建構誘因體系，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；機車「行」維修與銷售端，亦持續推動轉型輔導與設備補助，鼓勵機車行導入電動機車維修服務，完善售後服務體系。透過上述誘因機制，持續打造電動機車友善使用環境，並同步推動產業技術升級轉型輔導措施。 | 減緩 | 交通部公共運輸及監理司 | 電動機車市售比 22% | 電動機車市售比 24% | 電動機車市售比 27% | 電動機車市售比 29% | 電動機車市售比 35% | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|-----|-----------|-------------|-------------|--|------|-------------|--------|---------|---|------|--------------|-------------|---------|---|--------|-------------|--------|-----------|-------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | 汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃運業、市區汽車客運業、公路汽車客運業、計程車客運業 | 獎勵補助 | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | | 推動商用車輛電動化及無碳化 隨國內外車輛業者陸續推出商用車電動車型，且為支持運輸部門119、121、124年減碳效益，提出「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，規劃運具轉型範疇擴大至商用小客車、小貨車、大貨車、氫燃料電池大客車等；參考電動大客車推動經驗，配合整體電動商用車輛技術發展、成長、成熟之時程及經濟部輔導國內業者研發製造國產電動商用車進程。 | 減緩 | 交通部公共運輸及監理司 | - | - | | |
| 公部門 | 其他(自發性推動) | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-推動公務小客車電動化 透過行政機關帶頭示範策略，分二階段推動公務小客車電動化，第一階段目標為119年正副首長專用車全面電動化，第二階段目標為124年公務小客車全面電動化。 | 減緩 | 交通部公共運輸及監理司 | - | - | - | - | 正副首長專用車全面電動化 | 115-119年 | 275,500 | 53,610 | 79,075 | 85,365 | 81,500 | 回歸各機關公務預算 | 關鍵戰略七 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|----------|-----------|-------------|-------------|--|------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------|----------------------|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 全國內水載客船舶 | 獎勵補助 | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-推動全國內水載客船舶電動化 透過各項補助措施，提高我國內水水域航運業者之電動化轉型意願，逐步拉高內水船舶電動化比例，以降低我國內水水域之船舶污染及噪音、減少碳排放，創造低碳綠能休閒遊憩水運環境。 | 減緩 | 交通部航港局 | 電動船總數達22艘 | 電動船總數達22艘 | 電動船總數達22艘 | 電動船總數達22艘 | 電動船總數達28艘 | 115-118年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 |
| | 郵遞單位 | 其他(自發性推動) | 推動運具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-推動郵務車電動化 已於106年開始導入電動二輪郵務車，並持續汰換燃油機車，規劃每年以至少購置500輛電動二輪郵務車為基礎，滾動式調整購置數量，以投遞里程符合電動車續航里程範圍內逐步汰換，並持續關心市場上滿足投遞需求之電動車型，以達低噪音、零排放的綠能源物流。 | 減緩 | 中華郵政股份有限公司 | 電動機車總數達4,098輛 | 電動機車總數達4,256輛 | 電動機車總數達4,414輛 | 電動機車總數達4,572輛 | 電動機車總數達4,728輛 | 持續推動 | - | - | - | - | - | 自籌 | 關鍵戰略七 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年 政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|--------|---------|--------------|-------------|--|-------|--------------|-------------------|--------------------|--------------------|----------------|----------------|----------|--------------------------|--------|--------|-------|-------|---------------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 航空相關產業 | 其他(自發性) | 推動其他具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-推動航空站駐站業者裝備車輛成熟車種電動化 為改善地勤作業場所空氣品質，減少排放溫室氣體，已持續鼓勵地勤業者辦理空側裝備車輛電動化。 | 減緩、科技 | 交通部民用航空局 | 電動裝備車輛總數達100輛 | 電動裝備車輛總數達115輛 | 電動裝備車輛總數達130輛 | 電動裝備車輛總數達140輛 | 電動裝備車輛總數達150輛 | 115-119年 | - | - | - | - | - | 由業者自行負擔 | 關鍵戰略七 |
| | 交通運輸業 | 其他(自發性) | 推動其他具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-推動行李拖車頭電動化 為改善營運環境，減少空側運具燃油造成之溫室氣體排放量，透過規劃建置空側充電樁，及研議充電費用補助措施，以倡議業者達成空側運具電動化目標。 | 減緩 | 桃園國際機場股份有限公司 | 電動行李拖車頭總數達257輛 | 電動行李拖車頭總數達275輛 | 電動行李拖車頭總數達293輛 | 電動行李拖車頭總數達311輛 | 電動行李拖車頭總數達331輛 | 115-119年 | 2,564 | 2,564 | 2,564 | 2,564 | 2,564 | 國營預算 | 關鍵戰略七 |
| | 公務機關 | 補助 | 推動其他具電動化及無碳化 | 推廣電動運具/低碳運具 | 持續推動其他電動運具-汰換老舊垃圾車為低碳垃圾車 推動汰換老舊清運車輛為低碳資源循環清運車輛。 | 減緩 | 環境部環境管理署 | 預計汰換80輛舊垃圾車為低碳垃圾車 | 預計汰換160輛舊垃圾車為低碳垃圾車 | 預計汰換240輛舊垃圾車為低碳垃圾車 | - | - | 115-117年 | 16,000 | 16,000 | 16,000 | - | - | 公共建設預算、所屬特種基金 | - |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|-----|----------|----------|-----------|---|--|----------|-----------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------|---|-----|----------|-----|-------------|-------|-------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | 地方政府清潔隊 | 汰換補助 | 推動具動電化無化 | 推廣電動運具/低碳運具 | | 持續推動其他電動運具-推動全電動化資源回收車 因應淨零排放目標，交通運輸為減碳關鍵領域之一，資源回收車輛亦應積極汰舊換新，以低碳車輛取代高污染車輛，落實永續發展策略，規劃「全電動化資源回收車淨零旗艦計畫」。 | 減緩 | 環境部資源循環署 | - | 預計汰換80輛舊資收車 | | |
| 2.2 | 電動車充電樁產業 | 自發性推動 | 推動具動電化無化 | 完善電動車使用配套 | 帶動鼓勵電動車商及充電營運商合作建置公共充電樁，預計119年底前總計達3萬4,625槍(快充及慢充)、快充3,996槍。 | 減緩 | 交通部及路政道安司 | 整體公共充電樁之比10:1，其中快中慢比80:1 | 整體公共充電樁之比10:1，其中快中慢比80:1 | 整體公共充電樁之比10:1，其中快中慢比80:1 | 整體公共充電樁之比10:1，其中快中慢比80:1 | 整體公共充電樁之比15:1，其中快中慢比130:1 | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 |
| - | 法規 | 推動具動電化無化 | 完善電動車使用配套 | 為解決既有公寓大廈裝設電動車輛充電系統之困境，內政部研提《公寓大廈管理條例》部分條文修正草案，以協助既有社區設置電動車輛充電系統，包括設置前辦理用電安全評估、投保公共意外責任保險、增訂罰則等，希冀可在專業引導且確保用電安全下，凝聚社區共識，協助電動車輛充電系統於公寓大廈內設置。行政院112年5月8日已召開公寓大廈管理條例部分條文修正草案審查會議，行政院秘書長112年5月17日院臺建長字第 | 減緩 | 內政部國土管理署 | 配合行政院及立法院審查程序辦理 | | | | | 持續推動 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 | |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----------|--------|-----------|-----------|--------------------------------------|--|----------|----------------------|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|----------|--|-----|-----|-----|-----|----------------|----------|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 1125009541 號函送會議紀錄。內政部業依該紀錄於112年7月13日函復，並送修正條文及立法說明，持續依法制作業程序辦理。 | | | | | | |
| 電動車充電樁產業 | 自發性推動 | 推動具電動化及無碳 | 完善電動車使用配套 | 推動商業設施設置公共充電樁，並透過計畫說明會或活動場合等管道向業者宣導。 | 減緩 | 經濟部商業發展署 | 商業設施設置公共充電樁總數達1,350槍 | 商業設施設置公共充電樁總數達1,450槍 | 商業設施設置公共充電樁總數達1,550槍 | 商業設施設置公共充電樁總數達1,650槍 | 商業設施設置公共充電樁總數達1,800槍 | 115-119年 | - | - | - | - | - | - | 關鍵戰略七 | |
| 2.3 | 國籍航空公司 | 其他 | 推動具電動化及無碳 | 推動永續航空燃油(SAF) | 成立 SAF 工作平台，並分為「SAF 使用工作小組」及「SAF 供應工作小組」。在使用端部分，預估國籍航空公司119年使用 SAF 比例達至少5%，預估119年國內 SAF 使用量達約1.5萬公噸，預估119年國內 SAF 使用量達約1.5萬公噸，減碳效益3.86萬公噸 CO ₂ e。(國際航空減碳成效非屬我國國家減碳(NDC)範圍) | 減緩 | 交通部民用航空局 | 1.56 萬公噸 CO ₂ e | - | - | - | 3.86 萬公噸 CO ₂ e | 115-119年 | - | - | - | - | - | 使用端經費評估尚無經費需求。 | 減碳旗艦行動計畫 |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|-----|-----|------|-----------------|----------|--|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|--|--------|--------|------------------|-------------------------|------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 2.4 | 船舶運送業 | 其他 | 推動運具電動化及無碳化 | 推動海運替代燃料 | | 交通部已規劃成立「海運替代燃料工作平臺」，邀集經濟部及環境部等相關部會共同參與，並參考航商需求及替代燃料技術發展趨勢，分三階段推動海運替代燃料加注：第一階段以生質燃料為主，第二階段朝LNG、甲醇規劃，第三階段視技術及市場發展，將氫、氨納入規劃推動。 | 減緩 | 交通部航港局 | 依市場需求於我國商港提供生質燃料 | 推動我國商港供應LNG、甲醇、氫或氨(待評估) | | |
| 3.1 | 公部門 | 獎勵補助 | 提升運輸系統及運具能源使用效率 | 發展智慧運輸系統 | 以智慧運輸系統發展建設計畫補助地方政府改善運輸走廊壅塞，並揭露公共運輸、副大眾運輸資訊，強化最後一哩服務，引導民眾使用綠色運輸移動，減少道路旅行時間及車輛碳排。 | 科技 | 交通部交通科技及資訊司 | 預期可節省400萬小時 | 預期可節省400萬小時 | 預期可節省400萬小時 | 預期可節省400萬小時 | 預期可節省400萬小時 | 115-117年 | 16,200 | 16,200 | 16,200 | - | - | 公務預算 | - |

| 編號 | 行業別 | 政策工具 | 推動策略 | 推動措施 | 具體計畫 | 元素類別 | 主/協辦機關 | 預期效益/目標 | | | | | 推動期程 | 115-119年政府預計投入經費(萬元) | | | | | 經費來源 | 備註 |
|----|-----|------|------|------|------|------|--------|---------|------------|-------------------|-----------------|----------|------|--|-----|--------|---|--|------|----|
| | | | | | | | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | 115 | 116 | 117 | 118 | 119 | | |
| | | | | | | | | 3.2 | 車輛之製造或進口業者 | 車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法 | 提升運輸系統及運具能源使用效率 | 提升新車能源效率 | | 1.持續辦理國內車輛能效總量管理，並逐步加嚴車輛能效之總量標準，提升我國整體車輛能效表現。 2.持續宣導及辦理車輛能效標示，引導民眾選購節能車輛。 3.透過車輛能源效率管理策略執行及標準再提升，提升新售小客車、小貨車及機車能源效率，115~118年小客車能源效率可較106年水準提升38%、小貨車(總重量在2,500公斤以下)提升20%、機車提升10%；119年小客車、小貨車(總重量在3,500公斤以下)、機車能源效率可較111年水準提升30%。 | 減緩 | 經濟部能源署 | 1.小客車能效可較106年提升38%，達20km/l能效值 2.小貨車(總重量在2,500公斤以下)能效可較106年提升20%，達13.7km/l能效值 3.機車能效可較106年提升10%，達46.1km/l能效值 | 1.小客車能效可較111年提升30%，達26km/l能效值 2.小貨車(總重量在3,500公斤以下)能效可較111年提升30%，達17.81km/l能效值 3.機車能效可較111年提升30%，達59.93km/l能效值。 | | |

