

附錄、運輸部門委員意見回復對照表

編號	委員意見	部門回復內容
一、 (一)、 4. (1)	張委員四立：第二期運輸部門溫室氣體減量行動方案共計規劃3大策略、14項措施及8項評量指標，根據本部門113年執行成果報告，8項評量指標中，其中提升高鐵運量、提升捷運運量、全國電動市區公車普及率、電動小客車市售比及提升新車能源效率等5項評量指標，已達成113年目標。另提升公路公共運輸載客量、提升臺鐵運量及電動機車市售比等3項評量指標，則未達成113年目標。此外，就113年運輸部門溫室氣體排放量目標，依據經濟部能源署發布113年能源平衡表（114年9月1日查詢），推估運輸部門113年溫室氣體排放量，約為35.794百萬公噸CO ₂ e，低於113年設定之排放目標（36.67百萬公噸CO ₂ e），已達成年度目標。	謝謝委員指導。

編號	委員意見	部門回復內容
<p>一、 (一)、 4. (2)</p>	<p>張委員四立：報告 pp.5-13 之「參、推動策略及措施之執行成果與達成情形」，說明 113 年執行成果未達預定目標之策略項目，包括：提升公路公共運輸載客量（目標 10.08 億人次）、提升台鐵運量（目標 3.396 億人次）及推廣電動運具/低碳運具之補助電動機車與設置能源補充設施（目標：規劃補助電動機車 11.7 萬輛，增設能源補充設施 1,063 站）等 3 項，113 年之執行率分別為：97.42%、98.96%、58.11% 及 38.85%，未達 100% 執行率目標，惟本報告未提供未達成目標之原因分析，因之無法據以評估改善措施之有效性、可行性及妥適性，建議補充。</p>	<p>【交通部】</p> <p>1. 公路公共運輸載客量</p> <p>(1) 公路公共運輸運量主要係因 2020 年起疫情改變部分民眾運輸行為購置私人運具，疫後再恢復使用公共運輸之意願較低，影響以通勤旅次為主之公路公共運輸。此外，疫情期間公共運輸大幅減班，部分駕駛轉職至其他行業，服務供給量能尚待提升。</p> <p>(2) 交通部已推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117 年）」，以先前各期公路公運計畫推動經驗及基礎，持續協助地方改善公共運輸環境，並將資源優先投入中南東部及離島地區，針對偏鄉公共運輸不足地區持續推動幸福巴士，以因地制宜提供偏鄉運輸服務，拉近城鄉差距，落實區域均衡發展，以滿足偏鄉民眾行的需求。</p> <p>(3) 交通部持續推動 TPASS 定期票，及</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>TPASS 常客優惠；另將新增中長程客運常客優惠，增加公共運輸黏著度及提升運量。</p> <p>2. 臺鐵運量</p> <p>(1) 臺鐵運量方面，由於受到颱風（凱米、山陀兒、康芮）及地震因素（403花蓮地震）影響，導致全線或部分停駛（若扣除停班課影響日數，日均量65.86萬人次高於目標值 65.46 萬人次）。</p> <p>(2) 臺鐵公司採用相關精進措施，如「強化車隊整體服務品質」、「適時進行時刻調整」、「配合活動加開列車及增停對號車」、「推廣 TPASS 行政院通勤月票進階方案及地方社福卡方案」及「精進票務服務」功能，以推升臺鐵運量。</p> <p>(3) 臺鐵公司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</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>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；另為推展鐵道觀光，臺鐵公司以環島鐵路優勢及以鐵道旅遊產品為導向進行整合與升級，加強鐵道旅遊體驗，持續推動新主題觀光列車上線營運（如環島之星於114年1月17日推出三麗鷗家族角色全新主題列車彩繪，另山嵐號則於114年4月19日上線營運，以豐富多元鐵道旅遊產品），創新遊程內容，增加國旅市場旅遊產品多元選擇，以吸引不同客群，拓展搭乘客源。</p> <p>【經濟部】</p> <p>3. 電動機車市售比</p> <p>(1) 近年電動機車因逢燃油機車削價競爭，擠壓電動機車市場，故近年來電動機車新售掛牌數暫穩定維持於10%。</p> <p>(2) 由於近年電動機車市</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>場低迷，經濟部盤點112年底起，因逢燃油機車削價競爭等問題，致民眾選購意願降低。</p> <p>(3) 經持續與產業溝通，經濟部產業發展署於114年3月28日經行政院核定修正「電動機車產業環境加值補助計畫」，推動多元且具彈性的誘因措施，具體內容包括：新增汰換老舊燃油機車補助1,000元／輛、提高法人租賃用途購車補助上限至4,500元／輛及提升大型能源補充設施建置補助上限至60萬元／座。</p> <p>(4) 經濟部產業發展署持續輔導業者辦理電動機車認可申請事宜，並推動性能等同125CC油車之電動機車上市，其中國民車款經扣除現行各單位補助後，售價已低於5萬元。114年截至10月中旬共新增認可8款電動機車。</p>
一、 (一)、	張委員四立：報告pp.161-163之「肆、改	1.109年起疫情改變部分民眾運輸行為購置私人運

編號	委員意見	部門回復內容
4. (3)	<p>善措施及作法」，已分別提出提升公路公共運輸載客量加強作為、提升臺鐵運量加強作為及鼓勵使用電動機車加強作為。並預期透過上述改善措施及作法，公路公共運輸載客量、臺鐵運量與電動機車市售比，達成後續年度目標。惟如前述，建議補充說明未達成目標的原因分析，以利檢視改善措施與未達目標之原因間的對應關係，作為據以分析改善措施之妥適性的依據。</p>	<p>具，疫後再恢復使用公共運輸之意願較低；另地方政府私人運具管理措施不足(包括停車收費、違規取締及低碳交通區等)，致公路公共運輸運量無法達成113年度目標。</p> <p>2.後續公路局除持續推動公運計畫及 TPASS 通勤月票等政策，期完善公路公共運輸軟硬體建設，搭配優惠月票方案，鼓勵民眾使用公路公共運輸，減少私人運具使用；另要求地方政府申請公運計畫及 TPASS 通勤月票補助時，要求地方政府具體規劃私人運具管理措施。</p>
三、 (一)、 3.	<p>陳委員鴻文：第二期運輸部門 GHG 行動方案中，提升公路公共運輸載客量、提升台鐵運量及電動機車市售比等3項評量指標未達成113年目標值。表4雖提出運輸部門評量指標未達成之改善作法，宜一併提出改善作法可達成之績效效益，以確保可達成後</p>	<p>【交通部】</p> <p>依本案成果報告表4，提升公路公共運輸載客量改善措施及作法係持續推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」，預計達成績效以疫後復甦之113年運量為基準(9.82億人次)，後續年度相較於113運量，以每年成長0.5%為目標，即115年公路公共運輸運量</p>

編號	委員意見	部門回復內容
	續年度的目標。	<p>較113年增加1.0%（達9.9億人次）；116年：公路公共運輸運量較113年增加1.5%(達9.95億人次)；119年公路公共運輸運量較113年增加3.0%(達10.1億人次)。</p> <p>【臺鐵公司】 提高服務品質為營運目標之一，期提升乘車整體運量，如新式列車（EMU3000型與 EMU900型）與機車（E500型）陸續投入營運、並於114年6月26日時刻調整強化通勤運能供給、及精進票務服務功能（一機多票、線上換票於114年4月17日上線）等措施，並配合行政院推動公共運輸通勤月票（如短天期方案、宜蘭2300方案等）與常客優惠，及配合各縣市政府社福卡搭乘臺鐵公司運具，其中統計今（114）年1月至9月止，使用 TPASS 乘車日均運量達161,457人次，較去年日均142,615人次增加18,842人次，約成長13.21%。</p> <p>【經濟部】 經濟部產業發展署經持續</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>檢討，並與產業溝通後，秉持穩健有誘因之方向，依產業需求新增或加碼補助措施，行政院業於114年3月28日核定修正「電動機車產業環境加值補助計畫」，說明如下。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新增汰舊換新電動機車加碼補助1千元/輛，並提高租賃用之法人購車補助至4.5千元/輛，以達成112年至115年補助民眾及法人購買電動機車26.2萬輛。 2. 提高大型站點補助上限為60萬元/座，以達成112年至115年補助業者建置能源補充設施2,248座。
<p>五、 (三)、 1.</p>	<p>張委員添晉：P1，運輸部門未達113年目標之評量指標計有3項，分別公路公共運輸載客量、臺鐵運量未達2.396億人次及電動機車市售比未達17%。建議持續推動現有措施並研擬多元優惠方案，包括建議臺鐵強化改善車站服務環境及品牌行銷，並結合在地文化旅遊活動及補助學生及通勤族更</p>	<p>【交通部】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公路公共運輸載客量 謝謝委員建議，交通部已持續推動 TPASS 定期票，及 TPASS 常客優惠，另將新增中長程客運常客優惠，增加公共運輸黏著度及提升運量。 2. 臺鐵運量 <ol style="list-style-type: none"> (1) 改善車站服務環境：持續提升各車站之服務設施與環境品質，如：南迴線車站美學

編號	委員意見	部門回復內容
	<p>優惠方案，加強電動機車的推廣與補助，建議從產業面著手，鼓勵業者推出更具吸引力的產品俾利提升成長率。</p>	<p>與功能提升計畫、瑞芳車站美學與功能提升計畫、談文車站修復、臺南鐵路地下化、桃園鐵路地下化等工程，未來將持續推動站場現代化整體規劃與開發，強化車站空間機能並結合TOD模式帶動周邊發展，期望打造更安全、舒適且兼具地方特色的站區環境。</p> <p>(2) 強化品牌行銷：因應公司化轉型，臺鐵公司積極塑造臺鐵新品牌形象，推出多元行銷活動，如「鐵路便當節」作為年度盛事，已邁入第十屆，結合超過50家品牌，推出限量商品與活動，成功吸引跨界合作。未來臺鐵公司將延續多角化經營策略，持續開發鐵道文創商品、創新便當口味等附屬業務並加強行銷，並規劃推出更多不同主題的觀光列車以吸引各類旅客，力求附屬事業營收在117年達到總收入的</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>30%以上。</p> <p>(3) 結合在地文化旅遊活動：臺鐵公司致力於將鐵道與在地文化融合，推出多款觀光列車如「海風號」、「山嵐號」及「藍皮解憂號」等，結合導覽解說與在地體驗活動，讓旅客深入了解地方人文。未來將延續此方向，研議規劃更多元化的主題列車服務。</p> <p>(4) 優待學生及通勤族方案：為減輕學生與通勤乘客負擔，臺鐵公司已配合行政院自112年7月起推行的行政院公共通勤月票（TPASS）方案，整合臺鐵與其他運輸工具的定期票，大幅降低通勤成本並有效帶動通勤人次成長。另TR-PASS 學生版周遊券，適合學生在寒暑假期間進行旅遊使用，可在指定天數內無限次搭乘指定車種。</p> <p>【經濟部】</p> <p>3. 電動機車市售比</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>(1) 經持續與產業溝通，經濟部產業發展署於114年3月28日經行政院核定修正「電動機車產業環境加值補助計畫」，推動多元且具彈性的誘因措施，具體內容包括：新增汰換老舊燃油機車補助1,000元／輛、提高法人租賃用途購車補助上限至4,500元／輛及提升大型能源補充設施建置補助上限至60萬元／座。</p> <p>(2) 經濟部產業發展署持續輔導業者辦理電動機車認可申請事宜，並推動性能等同125CC油車之電動機車上市，其中國民車款經扣除現行各單位補助後，售價已低於5萬元。114年截至10月中旬共新增認可8款電動機車。</p>
五、 (三)、 2.	張委員添晉：P12，汰換高能耗車輛，有關執行成果部分，經統計109年至112年老舊機車累計淘汰219.4萬輛，已達成淘汰老舊機車190萬輛之目標，	<p>【環境部】</p> <p>第二期運輸部門溫室氣體減量行動方案中，持續淘汰老舊機車工作內容，係109年至112年完成淘汰老舊機車190萬輛，經措施引導，統計109年至112年</p>

編號	委員意見	部門回復內容
	<p>至於執行經費部分，惟110年至112年投入經費約31億9,900萬元，執行率約為75.07%，建議後續分析檢討未支用原因，納入未來規劃，以提升經費執行效率。</p>	<p>老舊機車累計淘汰219.4萬輛，經檢視討論後決策不延續當時補助，故僅補助至112年底結束，已達成目標，檢討後無修正延續補助辦法。</p>
<p>五、 (三)、 3.</p>	<p>張委員添晉：P16，推動措施提升捷運量，已有執行成果，未有經費執行情形/執行率及經費來源，建議補充，以利了解經費運用情形及執行效率。</p>	<p>【臺北捷運】 為提升運量，並配合政策，臺北捷運於112年7月起實施基北北桃都會通，票價差額由政府補貼，臺北捷運無編列預算。另自109年2月起實施臺北捷運常客優惠，依照搭乘次數分級回饋，無編列預算；另交通部公路局114年2月起提供加碼回饋，加碼回饋係由交通部公路局編列預算。</p> <p>【新北捷運】 有關提升捷運運量係新北捷運公司配合旅客搭乘行為調整班距時刻表，及辦理相關行銷活動提升民眾搭乘意願等，此部分費用係每年預算編列之費用屬公司經營成本，並無其他經費執行情形。另近期配合政府推動相關政策，部分優惠票如公共運輸定期票等，則由中央及地方政</p>

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>府分別視旅客搭乘狀況使用編列之預算執行。</p> <p>【桃園捷運】 提升機場捷運運量有成，主要措施為配合中央及地方政府政策推動 TPASS 通勤定期票以擴大通勤或搭乘族群，其經費來源由中央及地方政府編列執行，運量成果顯示措施確有成效。未來將持續強化地方與中央的合作，以穩定提升公共運輸運量。</p> <p>【臺中捷運】 臺中捷運配合行政院公共運輸定期票計畫推動，及臺中市政府交通局優化捷運轉乘服務，針對政府交通政策搭配公司現有宣傳資源，進行經常性行銷推廣，以提升民眾搭乘意願，故本次無增補投入經費之量化資料。</p> <p>【高雄捷運】 高雄捷運自 112 年 7 月起配合交通部實施公共運輸通勤月票，相關經費由政府編列預算執行，票價差額亦由中央及地方政府補助，持續配合中央及地方政府機關政策辦理相關方案。</p>
五、	張委員添晉：P22，推	【交通部】

編號	委員意見	部門回復內容
(三)、 4.	動措施推廣電動運具/低碳運具，經費執行率 56.13 仍有提升空間，建議檢討原因包括行政流程、補助機制，納入未來規劃，以提升經費執行效率。	1. 草案資料應為誤繕，已修正為補助業者汰換電動大客車110-113年投入58.68億元，執行率100%。 2. 有關110-112年投入56億元執行率56.13%部分，查110-112年補助電動大客車費用係從公運計畫支應，並無獨立編列預算，另補助經費需依簽約及領牌情形分年撥付，110-112年期間實際執行經費37.34億元，執行率為100%。另自113年起補助電動大客車相關經費改以「2030年客運車輛電動化推動計畫」執行並依「交通部公路局補助電動大客車作業要點」規定辦理相關補助事宜，計畫並列為行政院管考計畫，相關行政流程、補助機制均有相關規劃，113年編列補助經費21.34億元已全數執行。
五、 (三)、 5.	張委員添晉：表3，113年運輸部門溫室氣體減量行動方案執行	【交通部】 謝謝委員建議，主要係轉檔因素造成格式變動，現

編號	委員意見	部門回復內容
	總表，建議格式予以酌修調整。	已重新轉檔確認格式正常。
六、 (四)、 1.	闕委員蓓德：運輸部門113年減碳成效受限於結構性挑戰，雖積極推動電動車普及、公共運輸改善及車輛汰換等措施，但整體排放量下降幅度有限，顯示交通系統轉型仍需加速強化。	<p>【交通部】</p> <p>運輸部門於第三期溫室氣體減量行動方案中，以第二期為基礎，提出強化及新增之自主減碳措施，例如完備步行及自行車環境、推廣共享汽機車、提升運輸業溫室氣體管理能力等，並依行政院跨部會研商會議指示，透過「由上而下」研提運輸部門減碳旗艦計畫，包括「商用車輛電動化及無碳化」及「永續航空燃油」減碳旗艦計畫，以提升運輸部門減碳成效。</p>
六、 (四)、 2.	闕委員蓓德：建議並行推動運具電動化與運輸模式轉型，除提升電動車滲透率外，亦應強化軌道運輸、都市低碳運輸網絡與智慧交通系統建設，減少依賴私人運具。	<p>【交通部】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 在強化軌道運輸上，已納入短中長期計畫辦理，並將透過票證整合，與其他運具轉乘與接駁，以及運輸服務品質與便利，整體提升軌道運輸系統的效率 and 整合度，提升民眾對公共交通的接受度與使用意願。 2. 在都市低碳運輸網絡中，交通部與內政部於113至116年推動「永續提升人行安全計畫」，

編號	委員意見	部門回復內容
		<p>補助地方改善人行環境並建置完善人行路網，並要求各縣市提報整體規劃以分階段推動。另行政院核定「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫（113-116年）」，持續補助地方建構自行車路網並推廣兩鐵運輸及旅遊，營造友善騎乘環境。亦透過「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」與 TPASS 1.0 及2.0政策，持續投入資源並與地方合作，提升公路公共運輸的軟硬體服務。</p> <p>3. 交通部以「智慧運輸系統發展建設計畫（114-117）」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放。</p>

編號	委員意見	部門回復內容
六、 (四)、 3.	闕委員蓓德：建議建立運輸部門碳排路徑圖，明確界定2030、2040、2050各階段車輛結構、能源使用比例與運輸模式分布，作為政策推動與資源配置參考依據。	【交通部】 配合我國第三期溫室氣體減量行動方案，運輸部門已盤點淨零運輸相關政策及目標，減量情境可分為三大策略，已設定至2030年各運具運量及能源使用比例。此外，運輸部門亦配合總統於113年10月24日國家氣候變遷對策委員會宣示設定臺灣2032年和2035年減碳新目標，總統後於114年1月23日「國家氣候變遷對策委員會」公布「國家減碳新目標」草案。後續將持續配合行政院及環境部相關作業滾動檢討，提出未來各階段減碳目標及路徑藍圖。
六、 (四)、 4.	闕委員蓓德：建議強化地方政府角色，推動區域運輸減碳示範計畫，並導入減碳效益評估機制，提升政策回饋與執行效率。	【交通部】 交通部刻正推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」，其目標之一係持續提高民眾公路公共運輸使用，減少私人運具使用需求，預計全國發展公路公共運輸之碳排減量值，117年目標為20.93萬公噸較111年（2.24萬公噸）成長8.4倍。

編號	委員意見	部門回復內容
六、 (四)、 5.	<p>闕委員蓓德：鑒於運輸部門具高排放密度與高轉型潛力，建議納入跨部門協同治理架構，與能源、住商、產業部門整合推動低碳城市與交通系統轉型。</p>	<p>【交通部】</p> <p>我國淨零發展需要中央跨部門與地方協作，環境部每年邀集六大部門相關部會及地方政府，就地方政府溫室氣體減量執行方案召開研商會議；且《氣候變遷因應法》亦有明定要求地方政府應依行動綱領及能源、製造、住商、運輸、農業及環境等六大部門行動方案，訂修溫室氣體減量執行方案，並成立氣候變遷因應推動會將負責因應氣候變遷事務之協調整合及推動。</p>