

參、推動策略及措施之執行成果與達成情形

交通部會同行政院主計總處、環境部、經濟部等相關機關與地方政府共同推動三大策略、14項措施，以下說明第二期運輸部門溫室氣體減量行動方案之推動策略及措施執行成果與達成情形，並整理如表3所示。

一、發展公共運輸系統，加強運輸需求管理

公共運輸包括公路公共運輸、臺鐵、高鐵、捷運等子系統，執行情形說明如下：

(一) 提升公路公共運輸載客量

交通部公路局透過多元、彈性、智慧及節能等面向，協助各地區完善公路公共運輸環境，提供優質公共運輸服務，並預期114年公路公共運輸載客量將較104年成長4.5%，達12.74億人次。

113年公路公共運輸載客量執行成果約9.82億人次，未達113年目標（10.08億人次）。至於經費執行情形，交通部公路局110年至113年投入經費為169億4,900萬元，執行率達100%。

(二) 提升臺鐵運量

國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司）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，建構友善便利乘車環境，並預期於114年，臺鐵運量將較104年成長3.5%，達2.40億人次。

113年臺鐵運量執行成果約達2.371億人次，未達成113年度目標（2.396億人次）。至於經費執行情形，臺鐵公司110年至113年投入經費7億3,352萬元，執行率達100%。

(三) 提升高鐵運量

台灣高速鐵路股份有限公司（下稱高鐵公司）將持續推動票價多元化及不同優惠（如定期票、回數票及早鳥優惠等），並透過異業合作方式（如交通聯票、高鐵假期等），配合票務經銷商、高鐵企業網站等管道，強化旅遊市場之開發，並預期於114年，高鐵運量較104年提升約31.7%，達6,659萬人次。

113年高鐵運量執行成果約達7,825萬人次，較104年增加約2,769萬人次，大幅成長約54.8%，達成113年目標（6,552萬人次）。至於經費

執行情形，高鐵公司110年至113年投入經費為6,300萬元，執行率達100%。

(四) 提升捷運運量

地方政府陸續推動導引民眾使用公共運輸策略，同時輔以票價優惠、運具管理策略等，以提升旅客運量，並逐步減少私人運具使用量，並預期114年捷運運量較104年成長15.6%，總計達8.9億人次。

113年捷運運量執行成果共計約8.99億人次（113年臺北捷運約7億4,182萬人次、新北捷運約2,135萬人次、桃園機場捷運約4,190萬人次、臺中捷運約1,580萬人次、高雄捷運約7,802萬人次），達成113年目標（8.78億人次）。

二、建構綠色運輸網絡，推廣低碳運具使用，建置綠色運具導向之交通環境

(一) 建構高效率綠運輸網絡

1. 高鐵由南港往東延伸宜蘭、由左營往南延伸屏東之綜合規劃

交通部刻正打造「環島鐵路4個90分鐘一日生活圈」願景，推動高鐵延伸宜蘭、延伸屏東，結合花東鐵路雙軌化、南迴鐵路線形改善及瓶頸路段雙軌化等計畫，目標將原有西部走廊臺北至左營90分鐘到達之便捷服務擴展為環島4個90分鐘（臺北到花蓮、花蓮到臺東、臺東到高雄、高雄到臺北）。

有關執行成果部分，高鐵延伸宜蘭之綜合規劃，113年至114年持續辦理綜合規劃及環評作業並已進入審議階段，預計核定後11年完工通車；而高鐵延伸屏東依行政院於114年5月22日函持續辦理沿臺鐵路廊經高雄市區方案（高雄方案）之綜合規劃，並依評估結果賡續完成環境影響評估程序。

有關經費執行情形，高鐵延伸宜蘭計畫之規劃作業，113年投入經費為4,000萬元，執行率達100%；高鐵延伸屏東之綜合規劃，經行政院卓院長於113年12月28日政策宣布改採高雄方案，嗣經行政院於114年5月22日函復原則同意改以高雄方案辦理綜合規劃及環評，爰113年編列預算3,310萬元尚未執行，後續將投入高雄方案規劃作業。

2. 東部及南迴升級快鐵之可行性評估及綜合規劃

臺鐵完工通車後，宜蘭至臺東旅運時間由原本最快161分鐘提升至140分鐘；屏東至臺東旅運時間由原本最快89分鐘提升至75分鐘。

有關執行成果部分，宜花東鐵路提速計畫雖工程技術推動可行，惟考量經濟與財務效益等因素皆不理想，故不推動線路行車最高速度之提升，改以提升平均營運速度，並分別於東部鐵路區域之「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」修正計畫及續行辦理南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫內辦理；而南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫已完成可行性研究報告並於113年10月22日陳報行政院審查中，預計綜合規劃核定後9年完工。

有關經費執行情形，宜花東鐵路提速計畫，109年至113年投入經費為3,066萬元，執行率約95.38%；南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫，109年至113年投入經費為2,458萬元，執行率100%。

3. 推動環島鐵路雙軌化、電氣化

交通部鐵道局推動南迴計畫、花東雙軌計畫及海線雙軌計畫，藉由新增路線達成運輸走廊分流，雙軌化、電氣化增加調度彈性。

有關執行成果部分，南迴計畫於109年12月23日全線電氣化通車，111年3月計畫全部完工，因電力列車投入營運、班次增加，使南迴線運能平日提升7%、假日提升13%且高雄至臺東及高雄至花蓮之通車時間分別縮短為27分鐘及39分鐘；花東雙軌計畫於113年度主要辦理工程細部設計、工程發包及工程標施工作業，完工後將減少並縮短列車交會時間，並同步縮短旅行時間及增加班次；海線雙軌計畫於113年1月29日行政院同意可行性研究，刻正辦理綜合規劃作業中，預計於綜合規劃核定後6年完工。

有關經費執行情形，南迴計畫110年至112年投入經費47億2,300萬元，執行率達100%；花東雙軌計畫110年至113年投入經費64億5,008萬元，執行率達100%；海線雙軌計畫110年至113年投入經費932萬元，執行率達100%。

(二) 推廣電動運具/低碳運具

1. 持續推動電動大客車

有關電動大客車之推動目標，預期於110年至111年補助汰換電動大客車每年各400輛、112年至113年每年各900輛，預計114年全國電動公車數量達3,811輛，占公車總數35%。

有關執行成果部分，截至113年底全國電動大客車登記數1,940輛（市區客運1,905輛，公路客運35輛），籌備打造數1,638輛（市區客運1,414輛，公路客運224輛），市區客運合計3,319輛，電動化比例為31.53%，達成113年25%目標，達成率126.12%。

至於經費執行情形，交通部及環境部113年依行政院核定「2030年客運車輛電動化推動計畫（113-119年）」編列補助經費共21億3,400萬元，其中公路局20億3,000萬元，環境部1億400萬元，推動項目含電動大客車車輛補助、維運補助、路網優化及建置維修保養體系等，執行率100%。

2. 鼓勵使用電動機車

經濟部產業發展署將持續補助民眾購買電動機車及補助業者設置能源補充設施，110年至114年規劃補助53萬輛電動機車及增設能源補充設施4,541站，113年規劃補助電動機車11.7萬輛，增設能源補充設施1,063站。

有關執行成果部分，113年實際補助電動機車6萬9,164輛，設置能源補充設施413座。關於110年至113年已累計補助電動機車31萬輛，達成率96.88%；累計設置能源補充設施2,939座，達成率100%。

至於經費執行情形，110年至113年已投入25億7,216萬元，執行率約94.66%。

3. 規劃「小客車電動化產業推動」計畫

財政部及交通部將提供電動車誘因機制，包含免徵貨物稅及使用牌照稅，評估延長減免期限，以及延後開徵汽燃費等措施。另經濟部產業發展署透過協助產業投入電動車整車及關鍵技術開發，對於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，並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占率。

有關執行成果部分，經濟部產業發展署推動電動車整車在地生產，透過產業升級創新平台輔導計畫（主題式-智慧電動車輛整車自主生產能量補助計畫）投入電動車整車生產開發，成功推動鴻華先進及中華汽車2家車廠投入電動車整車在地生產，其中鴻華先進電動小客車款已於113年3月底開始量產交車，113年領牌數共7,121輛，亦帶動我國113年純電動車（BEV）市場銷量成長53%；另中華汽車電動小貨車款預計於114年第3季發表。同時結合國內法人能量，輔導10家業者以提升電動車輛產品競爭力，並協助業者切入國內外市場或車廠供應鏈體系；另為縮小電動車輛與燃油車輛之持有成本，以鼓勵購買電動車輛，加速運具電動化，財政部提供電動車輛減（免）徵貨物稅及使用牌照稅之租稅優惠措施，113年度完全以電能為動力之電動汽車減（免）徵貨物稅3萬5,406輛；另截至113年12月31日完全以電能為動力之電動汽車免徵使用牌照稅9萬5,404輛。

有關經費執行情形，經濟部產業發展署110年至113年已投入約14億7,111萬元，執行率達100%。

4. 檢討公務車輛汰換為電動車可編列預算額度，加速公務車輛電動化

為鼓勵我國政府部門汰換公務車時應優先購置電動車輛，因此依「中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點」及「共同性費用編列基準表」相關規定，要求各機關購置、租賃各種公務車輛，優先購置、租用電動車及電動機車等低污染性之車種，並每年提供電動車、電動機車等編列基準，做為各機關預算籌編依據。

有關執行成果部分，行政院主計總處主要調增「部會首長專用車」、「副首長專用車」及「三級機關首長專用車及公務小客車」之電動車編列基準，另下修燃油公務車汰換為電動車之年限及里程數等相關規定；環境部環境管理署則推動汰換老舊清運車輛為低碳資源循環清運車輛，110年至114年每年80輛，共計400輛。於113年補助地方政府汰換老舊垃圾車為低碳垃圾車計174輛；110年至113年累計汰換450輛。

至於經費執行情形，環境部環境管理署110年至113年投入經費約12億8,000萬元，執行率達100%。

5. 推動電動郵務車

中華郵政股份有限公司（下稱中華郵政公司）將汰換並購置二輪電動機車2,000輛及三輪電動機車100輛，已於113年底完成汰換3,425輛電動機車，占二輪機車總數43.5%，規劃114年完成汰換電動機車達3,940輛，占比提升為50%，119年電動機車數量達4,730輛，占比60%，

以持續配合國家政策於2040年前達至占比100%。

有關「購置三輪電動機車100輛」辦理情形，已於112年5月租賃14輛三輪電動機車試用半年，試用單位反映車輛型式較不適合進行狹窄巷道投遞作業，爰暫緩購置車輛。

截至113年底，中華郵政公司汰換電動機車整體數量共3,425輛，已大於原訂目標2,100輛，達成率163.10%。

至於經費執行情形，111年至113年投入經費約2億1,750萬元，執行率達100%。

6. 輔導海空港區域內業者使用電動化車輛

臺灣港務公司（下稱港務公司）114年預計汰換6輛電動公務機車及10輛電動公務車，114年編列1,703萬元，並宣導鼓勵港區業者使用電動車輛或相關設施；而桃園國際機場股份有限公司（下稱桃機公司）則鼓勵桃園機場內業者將空側作業車輛電動化。

有關執行成果部分，港務公司已於113年汰換9輛電動公務機車及11輛電動公務車，並辦理4場次宣導鼓勵港區業者說明會；桃機公司持續積極推動「空側作業車輛電動化」，截至113年桃園機場空側作業車輛已購置357輛電動車。

至於經費執行情形，港務公司110年至113年已投入經費4,439萬元，執行率達100%。

7. 改善日月潭電動船營運環境

配合交通部113年8月9日召開「關鍵戰略7『運具電動化及無碳化』行動措施計畫113年第2次管考會議」指示，交通部觀光署日月潭國家風景區管理處「日月潭電動船升級推動計畫」與航港局「內水載客船舶電動化規劃與補助機制研究」整併計畫為「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」，後續於行政院核定經費後，自116年起逐年即有執行成果。

（三）營造低碳運輸有利使用環境

1. 鼓勵地方政府規劃低碳交通示範區

為促進低碳交通使用，打造友善便捷運輸環境，吸引私人運輸移

轉至公共運輸，促進溫室氣體減排成效，創造環境友善價值，預計於114年完成補助低碳交通區試辦推廣2處。

有關執行成果部分，交通部運輸研究所於113年賡續辦理低碳交通區推動機制之研究，以112年研究成果為基礎，參考國內外低碳交通區類似案例，徵詢地方政府意見，研提交通部補助地方政府試辦低碳交通區作業要點（草案）及地方政府低碳交通區推動指引。因應各縣市民情及交通環境差異，且電動運具尚未普及，建議地方政府因地制宜規劃及推動低碳交通區。地方政府可透過不同區域試辦導入都會型、景區型或園區型低碳交通區，在都市街區可促進低碳運輸使用，在觀光景區可落實低碳觀光旅遊，在產業園區可幫助企業落實 ESG，以減少運輸部門溫室氣體排放。已於113年辦理3場研究成果應用交流會，介紹低碳交通區之規劃內容建議，提供地方政府參考應用。

有關經費執行情形，112年至113年投入經費約1,440萬元，執行率達100%。

2. 提供友善電動車之使用環境

交通部公路局於112年至113年，補助交通運輸節點設置公共充電樁，共計慢充3,250槍、快充350槍。預計114年全國公共充電樁，慢充達6,000槍、快充達500槍。

有關執行成果部分，交通部公路局透過「公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」自112年起截至113年底，總計核定補助設置公共充電樁4,865槍（慢充4,124槍、快充741槍），其中已啟用836槍（慢充810槍、快充26槍）；全國公共充電樁數量統計至113年底共計10,535槍（慢充8,010槍、快充2,525槍）；以同期電動小客車輛登記數9萬5,796輛計算，整體公共充電樁數量之車樁比為9.1:1，優於歐盟建議整體公共充電樁之車樁比達10:1；其中快充之車樁比為37.9:1，亦優於歐盟建議快充車樁比達80:1，可滿足電動車之公共充電需求，並已達預期目標。

有關經費執行情形，112年至113年公路局辦理「公共充電樁補助計畫」經費為9億7,000萬元，投入8億4,944.1萬元，執行率約87.57%。

三、提升運輸系統及運具能源使用效率

(一) 發展智慧運輸系統

交通部交通科技及資訊司補助地方政府執行改善運輸走廊壅塞相關計畫，藉由智慧交通科技應用與交通管理措施，紓解道路瓶頸、提升運輸效率，以擴大及整合壅塞地區之交通資訊蒐集與發佈，做為各項交通策略分析與擬定之基礎。

有關執行成果部分，113年度節省全國道路旅行時間約500萬500延人小時，110年至113年全國累計節省時間量為2,762萬4,417延人小時，超過原預期效益（1,894萬7,428延人小時）。

有關經費執行情形，110年至113年投入補助經費10億3,000萬元，皆已執行完竣，執行率達100%。

(二) 提升新車能源效率

經濟部能源署已於111年實施我國第二期（111-118年）車輛能效總量標準（小客車、商用車及機車），相較第一期（105-110年）標準，平均加嚴幅度38%、25%及10%，後續將接軌國際對車輛能效管理之作法，逐步提升我國車輛之能效標準，並自114年起將總重2.5至3.5噸小貨車納入能效管理。

有關執行成果部分，國內113年整體小客車、商用車及機車能源效率已達我國第二期車輛能效總量標準之管制目標（20、13.7及46.1 km/l）。另經濟部能源署已於113年9月12日預告修正「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」，自114年起2.5至3.5噸小貨車納入能效管理及自119年起實施我國第三期車輛能效總量標準。

至於經費執行情形，110年至113年投入經費約1億1,200萬元，執行率達100%。

(三) 汰換高能耗車輛

1. 汰換高能耗公車

交通部公路局為使高能耗公車屆齡汰換，並提供經費補助鼓勵業者使用低碳車輛，辦理車輛汰舊換新等相關措施，以降低公車車齡及提升能源使用效能。

有關執行成果部分，113年補助共已核定100輛車，其中包含市區公車（幸福巴士）5輛及公路客運95輛。

至於經費執行情形，110年至113年投入經費8億7,974萬9,655元，執行率達100%。

2. 持續淘汰老舊機車

環境部規劃於109年至112年完成淘汰老舊機車190萬輛。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。至於執行經費部分，110年至112年投入經費約31億9,900萬元，執行率約為75.07%。

3. 鼓勵汰除1-3期柴油大型車

環境部已於110年至111年完成汰除1-3期柴油大型車汰舊換新補助，累計汰除約2.2萬輛，已達成汰除8,000輛之目標。至於經費執行部分，110年至111年投入經費約64億7,396萬元，執行率達130.85%。

4. 完成臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

臺鐵公司將引進新穎、輕量、高效能電力車輛，採用電軔再生技術，將煞車動作時之能量轉換成電能再回收利用，節省能源消耗，110年至116年完成採購城際客車600輛、區間客車520輛、機車102輛及支線客車60輛。另淘汰報廢老舊車輛842輛。

有關執行成果部分，至113年採購城際客車600輛、區間客車520輛、機車15輛（編入車籍）、支線客車則完成車廂設計，首輛車輛開工前置作業中；淘汰老舊車輛564輛。

另經費執行部分，113年度編列100億8,000萬元之相關購車經費，已全數達成，執行率100%。

表3、113年運輸部門溫室氣體減量行動方案執行總表

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
1.1.1	發展公共運輸系統，加強運輸需求管理	提升公路公共運輸載客量	推動公路公共運輸服務提升計畫(110年至113年)	減緩	交通部公路局	以多元、彈性、智慧及節能等面向，協助各地區完善公路公共運輸環境，提供優質公共運輸服務。以104年運量為基準，至114年公路公共運輸載客量較104年成長4.5%，達12.74億人次。	113年公路公共運輸載客量計9.82億人次(未達成113年目標10.08億人次，達成率97.42%)。	110年至113年	110年至113年投入經費169億4,900萬元/執行率100%。	公務預算
1.2.1		提升臺鐵運量	推動票務優化計畫，強化乘車便利性	減緩	國營臺灣鐵路股份有限公司	國營臺灣鐵路股份有限公司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，建構友善便利乘車環境，並預期於114年，臺鐵運量將較104年成長3.5%，達2.40億人次。	113年臺鐵運量執行成果約達2.371億人次，未達成113年度目標(2.396億人次，達成率98.96%)，但若扣除颱風停班課6天影響，臺鐵公司日均量為65.86萬人次，大於目標值日均量65.46萬人次，已達所訂之目標值。	110年至114年	110年至113年投入經費7億3,352萬元，執行率達100%。	臺鐵預算(營業基金)
1.3.1		提升高鐵運量	持續督促台灣高鐵公司	減緩	交通部鐵道局/	台灣高速鐵路股份有限公司將持續推動票	113年高鐵運輸載客量約達7,825萬人次，較	110年至113年	110年至113年投入經費為	高鐵公司

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
			推動票價多元化及不同優惠，並透過異業合作等方式強化旅遊市場之開發		台灣高速鐵路股份有限公司	價多元化及不同優惠(如:定期票、回數票及早鳥優惠等)，並透過異業合作方式(如：交通聯票、高鐵假期等)，配合票務經銷商、高鐵企業網站等管道，強化旅遊市場之開發，並預期於114年，高鐵運量較104年提升約31.7%，達6,659萬人旅次。	104年增加約2,769萬人次，大幅成長約54.77%，達成113年目標(6,552萬人次，達成率119.43%)。		6,300萬元，執行率100%。	
1.4		提升捷運運量	提升臺北捷運、新北捷運(含輕軌)、桃園捷運、臺中捷運及高雄捷運(含輕軌)運量	減緩	臺北捷運、新北捷運、桃園機場捷運、臺中捷運及高雄捷運	以104年運量為基準，至114年捷運運量較104年成長15.6%，達8.9億人次。	113年捷運運量共計8.99億人次，達成113年目標(8.78億人次，達成率102.39%)。	110年至114年	無	無

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
2.1.1	建構綠色運輸網絡，推廣低碳運具使用，建置綠色運具導向之交通環境	建構高效綠運輸網絡	規劃環島高效鐵路網 (A) 高鐵由南港往東延伸宜蘭、由左營往南延伸屏東之綜合規劃 (B) 東部及南迴鐵路提速之可行性評估及綜合規劃 (C) 推動環島鐵路雙軌化、電氣化	能力建構	交通部鐵路局、臺灣鐵路股份有限公司	透過完善軌道運輸網絡以提升民眾搭乘意願，進而減少私人運具之使用。 (A) 將原有西部走廊臺北至左營90分鐘到達之便捷服務擴展為環島4個90分鐘(臺北到花蓮、花蓮到臺東、臺東到高雄、高雄到臺北)。 (B) 完工通車後，宜蘭至臺東旅運時間由原本臺鐵最快161分鐘提升至140分鐘完工通車後，屏東至臺東旅運時間由原本臺鐵最快89分鐘提升至75分鐘。 (C) 推動南迴計畫、花東雙軌計畫及海線雙軌計畫，藉由新增路線達成運輸走廊分流，雙軌化、電氣化增加調度彈性。	(A1) 高鐵延伸宜蘭綜合規劃：辦理綜合規劃及環評作業中，預計核定後11年完工通車。促進國土均衡發展、改善臺鐵樹林七堵容量瓶頸問題。	綜合規劃核定後11年完工	113年投入經費4,000萬元/執行率100%。	前瞻預算
							(A2) 高鐵延伸屏東綜合規劃： 1.辦理沿臺鐵路廊經高雄市區路線方案綜合規劃；建設計畫未核定，尚無預定完工及通車日期。 2.預期班次增加情形：於可行性評估可提供左營至屏東每小時2班高鐵服務。改採「高雄方案」後計畫同時服務高雄市區與屏東縣，刻正於綜合規劃檢討服務班次。	尚無預定完工及通車日期	113年編列經費3,310萬元/執行率0%。	前瞻預算
							(B1) 宜花東鐵路提速計畫可行性研究：本可行性研究經行車營運規	分別於東部鐵路區域之「花	109年至113年投入經費為3,066萬元，執	鐵道發展基金

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							劃等綜合考量，並考量用地拆遷、工程難易度、工程費用、經濟與財務效益等因素，雖工程技術推動可行，惟經濟及財務效益皆不理想，現不推動線路行車最高速度之提升，改以提升平均營運速度，分別於東部鐵路區域之「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」修正計畫及續行辦理南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫內辦理。	東地區鐵路雙軌電氣化計畫」修正計畫、及續行辦理南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫內辦理	行率約95.38%。	
							(B2) 南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化可行性研究：已完成可行性研究報告並於113年10月22日陳報行政院審查中，預計綜合規劃核定後9年完工。	綜合規劃核定後9年完工	109年至113年投入經費為2,458萬元，執行率100%。	鐵道發展基金
							(C1) 南迴計畫：1.109年12月23日全線電氣化通車，111年3月	102年7月至111年3月	110年至112年投入經費47億2,300萬元/執行	前瞻預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							計畫全部完工。 2. 高雄至臺東縮短為27分鐘，高雄至花蓮縮短為39分鐘；且因電力列車投入營運、班次增加，南迴線運能平日提升7%、假日提升13%。此外，在加固橋梁、隧道及邊坡後，更能確保營運安全，有助於促進東部觀光。		率100%。	
							(C2) 花東雙軌計畫 1. 113年度主要辦理工程細部設計、工程發包及工程標施工作業。 2. 完工後建構東部可靠、準點的鐵道服務，運轉誤點時間可大幅降低，減少並縮短列車交會時間區間車達45分鐘、自強號達12分鐘。另旅行時間縮短(臺北至臺東3.5小時)、班次增加(原單向2至3班次、最高單向可達7至8班	110年5月至117年4月	110年至113年投入經費64億5,008萬元/執行率100%。	公務預算/臺鐵預算(營業基金)

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							次)，增加遊客造訪花東意願，帶動花東區域觀光產業經濟。			
							(C3)海線雙軌計畫可行性研究：行政院113年1月29日同意可行性研究，刻正辦理綜合規劃作業中。預計於綜合規劃核定後6年完工，以改善海線列車運行的彈性。	規劃核定後6年完工	113年投入經費932萬元/執行率100%。	鐵道發展基金
2.2.1		推廣電動運具/低碳運具	持續推動電動大客車	減緩	交通部運輸及公路局、交通部運輸研究所/經濟部環境部	預計110年至111年補助汰換電動大客車每年各400輛；112年至113年每年各900輛，預計114年全國電動公車數量達3,811輛，占公車總數35%。	截至113年底全國電動大客車登記數1,940輛(市區客運1,905輛，公路客運35輛)，籌備打造數1,638輛(市區客運1,414輛，公路客運224輛)，市區客運合計3,319輛，電動化比例為31.53%，達成113年25%目標，達成率126.12%。	公路局：110年至113年	1.110-112年補助電動大客車費用係從公運計畫支應，無獨立編列預算。110-112年期間實際執行經費37.34億元，執行率為100%。 2.依行政院核定「2030年客運車輛電動化推動計畫(113-	公務預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
									119年)」113年編列補助經費共21億3,400萬元，其中交通部(公路局)20億3,000萬元，環境部1億400萬元，推動項目含電動大客車車輛補助、維運補助、路網優化及建置維修保養體系等，執行率100%。	
2.2.2		推廣電動運具/低碳運具	鼓勵使用電動機車	減緩	經濟部發展署/環境部、交通部及安司	持續補助民眾購買電動機車及補助業者設置能源補充設施，110年至114年規劃補助53萬輛電動機車及增設能源補充設施4,541站，各年度目標分述如下： 1.110年已推動電動機車8.8萬輛，增設能源補充設施572站。	1.114年3月28日經行政院核定修正之「電動機車產業環境加值補助計畫」，各年度目標分述如下： (1) 112年規劃補助電動機車7.3萬輛，增設能源補充設施1,135座。 (2) 113年規劃補助	110年至114年	110年至113年已投入25億7,216萬元/執行率94.66%。	公務預算/石油基金

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
						2.111年規劃補助電動機車9萬輛，增設能源補充設施781站。 3.112年規劃補助電動機車10.2萬輛，增設能源補充設施922站。 4.113年規劃補助電動機車11.7萬輛，增設能源補充設施1,063站。 5.114年規劃補助電動機車13.3萬輛，增設能源補充設施1,203站。	電動機車6.9萬輛，增設能源補充設施413座。 (3) 114年規劃補助電動機車6萬輛，增設能源補充設施350座。 2.113年實際補助電動機車6.9萬輛；設置能源補充設施413座站。 3.110年至113年規劃補助電動機車32萬輛，增設能源補充設施2,939座。 4.110年至113年已累計補助電動機車31萬輛，達成率96.88%；累計設置能源補充設施2,939座，達成率100%。			
2.2.3		推廣電動運具/低碳運具	規劃「小客車電動化產業推動」計畫	能力建構	經濟部產業發展署/交通部公	提供電動車誘因機制，包含免徵貨物稅及使用牌照稅，亦評估延長減免期限。另	1.經濟部產業發展署 (1) 推動電動車整車在地生產：成功推動2家車廠(鴻華-電	1.經濟部產業發展署：智能電	110年至113年已投入14億7,111萬元/執行率100%。	1.經濟部產業發展署：公務預

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
					共運輸及監理司、財政部、環境部	透過協助產業投入電動車整車及關鍵技術開發，就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占率。	<p>動小客車、中華-電動小貨車)由產發署產業升級創新平台輔導計畫資源(主題式-智慧電動車輛整車自主生產能量補助計畫)，在臺投入電動車整車生產開發；其中電動小客車車型，已於113年3月底量產交車，113年全年領牌數共7,121輛，帶動產值達56.96億元以上，亦帶動我國113年純電動車(BEV)市場成長53%。</p> <p>(2)提升電動車輛產品競爭力：結合國內法人能量，輔導10家業者(如鴻海、台達電、聯嘉等)提升電動車輛產品競爭力，助業者成</p>	<p>動車輛產業推動計畫(108年至111年)、產業淨零碳排放推動計畫-智慧電動車輛產業發展推動分項(112年至115年)</p> <p>2.財政部：110-114年</p>		<p>算。</p> <p>2.財政部：電動車減(免)徵貨物稅及使用牌照稅，屬租稅減免措施，無需編列預算。</p>

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							功切入國內外市場或車廠供應鏈體系(如美系知名車廠),預估可創造產值25億元、促進投資4.28億元。 2.財政部 (1) 113年度完全以電能為動力之電動汽車減(免)徵貨物稅3萬5,406輛。 (2) 截至113年12月31日,完全以電能為動力之電動汽車免徵使用牌照稅9萬3,418輛。			
2.2.4		推廣電動運具/低碳運具	檢討公務車輛汰換為電動車可編列預算額度,加速公務車輛電動化	減緩	行政院主計總處/各級政府機關	汰換公務車時應優先汰換為電動車量:依「中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點」及「共同性費用編列基準表」相關規定,要求各機關購置、租賃各種公務車輛,優先購置、租用電動車及電	為加速中央政府各機關公務車汰換為電動車,並兼顧各機關業務特性及實際用車需求,行政院主計總處業修正114年度共同性費用編列基準表,主要修正重點包括調增「部會首長專用車」、「副首長專用車」及「三級機關首長專用	112年至119年	無	無

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
						動機車等低污染性之車種，並每年提供電動車、電動機車等編列基準，做為各機關預算籌編依據。	車及公務小客車」之電動車編列基準；另下修燃油公務車汰換為電動車之年限及里程數等規定，以加速推動。			
				減緩	環境部環境管理署/地方政府	推動汰換老舊清運車輛為低碳資源循環清運車輛： 110年至114年推動低碳資源循環清運車輛每年80輛，共計400輛。	環境部環境管理署推動汰換老舊清運車輛為低碳資源循環清運車輛，於113年補助地方政府汰換老舊垃圾車為低碳垃圾車計174輛；110年至113年累計汰換450輛。	110年至114年	環境部環境管理署110年至113年投入經費約12億8,000萬元，執行率達100%。	公務預算/空氣污染防治基金
2.2.5		推廣電動運具/低碳運具	推動電動郵務車	減緩	中華郵政股份有限公司/交通部通產發展國際事務司	汰換並購置二輪電動機車2,000輛；三輪電動機車100輛。	1.已於113年底完成汰換3,425輛電動機車，占二輪機車總數43.5%，規劃114年完成汰換電動機車達3,940輛，占比提升為50%，119年電動機車數量達4,730輛，占比60%，以持續配合國家政策於2040年前達至占比100%。 2.有關「購置三輪電動機車100輛」辦理情形，已於112年5月租	106年至129年	111年至113年投入經費約2億1,750萬元，執行率100%。	中華郵政股份有限公司國營預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							賃14輛三輪電動機車試用半年，試用單位反映車輛型式較不適合進行狹窄巷道投遞作業，爰暫緩購置車輛。 3.截至113年底，中華郵政公司汰換電動機車整體數量共3,425輛，已大於原訂目標2,100輛，達成率163.10%。			
2.2.6		推廣電動運具/低碳運具	輔導海空港區域內業者使用電動化車輛	減緩	臺灣港務公司、桃園國際機場股份有限公司 / 交通部航政局、交通部民用航空局	1.臺灣港務公司汰換6輛電動公務機車及10輛電動公務車。 2.宣導鼓勵港區業者使用電動(力)化車輛或相關設施。	1. 港務公司於113年汰換9輛電動公務機車及11輛電動公務車。 2. 辦理4場次宣導鼓勵港區業者說明會。	110年至114年	港務公司110年至113年投入經費4,439萬元/執行率100%。	國營預算
						鼓勵桃園機場內業者將空側作業車輛電動化。	桃機公司鼓勵桃園機場內業者「空側作業車輛電動化」，截至113年，桃園機場空側作業車輛已購置357輛電動車。	無	無	無

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
2.2.7		推廣電動運具/低碳運具	改善日月潭電動船營運環境	減緩	交通部觀光署、交通部航港局	<ol style="list-style-type: none"> 觀光署將協調相關機關就日月潭載客船舶現有管理機制進行權責因應。 協助產業發展，以達成日月潭2040年成為自動化、智慧化、生態化標竿觀光景點之目標。 	配合交通部113年8月9日召開「關鍵戰略7『運具電動化及無碳化』行動措施計畫113年第2次管考會議」指示，交通部觀光署日月潭國家風景區管理處「日月潭電動船升級推動計畫」與航港局「內水載客船舶電動化規劃與補助機制研究」整併計畫為「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫」，後續於行政院核定經費後，自116年起逐年即有執行成果。	109年至139年	110年至112年投入經費1,800萬元/執行率96.65%(113年無經費)。	前瞻預算
2.3.1		營造低碳運輸有利使用環境	鼓勵地方政府規劃低碳交通區	減緩	交通部運輸及公共運輸管理委員會、交通部運輸研究所、地方政府	<ol style="list-style-type: none"> 促進低碳交通使用，打造友善便捷運輸環境，吸引私人運輸移轉至公共運輸，促進溫室氣體減排成效，創造環境友善價值。 114年完成補助低碳交通區試辦推廣2處。 	交通部運輸研究所於113年賡續辦理低碳交通區推動機制之研究，以112年研究成果為基礎，參考國內外低碳交通區類似案例，徵詢地方政府意見，研提交通部補助地方政府試辦低碳交通區作業要點(草案)及地方政府低碳交	112年至115年	112年至113年投入經費1,440萬元/執行率100%。	前瞻預算/公務預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
							通區推動指引。因應各縣市民情及交通環境差異，且電動運具尚未普及，建議地方政府因地制宜規劃及推動低碳交通區。地方政府可透過不同區域試辦導入都會型、景區型或園區型低碳交通區，在都市街區可促進低碳運輸使用，在觀光景區可落實低碳觀光旅遊，在產業園區可幫助企業落實 ESG，以減少運輸部門溫室氣體排放。已於113年辦理3場研究成果應用交流會，介紹低碳交通區之規劃內容建議，提供地方政府參考應用。			
2.3.2		營造低碳運輸有利使用環境	提供友善電動車之使用環境	減緩	各級政府(包含中央政府)、交通部	交通部公路局於112年至113年，補助交通運輸節點設置公共充電樁，共計慢充3,250槍、快充350槍。預計114年全國公共充電樁，慢充達6,000槍、	有關執行成果部分，交通部公路局透過「公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」自112年起截至113年底，總計核定補助設置公共充電樁4,865槍(慢充4,124槍、快充741槍)，	112年至113年	有關經費執行情形，112年至113年公路局辦理「公共充電樁補助計畫」經費為9億7,000萬元，投入8億4,944.1萬元，執行率約	前瞻預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
						快充達500槍。	其中已啟用836槍(慢充810槍、快充26槍);全國公共充電樁數量統計至113年底共計10,535槍(慢充8,010槍、快充2,525槍);以同期電動小客車輛登記數9萬5,796輛計算,整體公共充電樁數量之車樁比為9.1:1,優於歐盟建議整體公共充電樁之車樁比達10:1;其中快充之車樁比為37.9:1,亦優於歐盟建議快充車樁比達80:1,可滿足電動車之公共充電需求,並已達預期目標。		87.57%。	
3.1.1	提升運輸系統及運具能源使用效率	發展智慧運輸系統	推動智慧運輸系統發展建設計畫	減緩	交通部科技及資訊司	補助地方政府執行改善運輸走廊壅塞相關計畫,110年至113年全臺合計可節省時間量為1,894萬7,428延人小時。	113年度節省全國道路旅行時間約500萬500延人小時,110年至113年全國累計節省時間量為2,762萬4,417延人小時,超過原預期效益(1,894萬7,428延人小時)。	110年至113年	110年至113年投入補助經費10億3,000萬元,執行率100%。	公務預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
3.2.1		提升新車能源效率	車輛能源效率管理策略執行及標準再提升： (A) 111年實施新車輛耗能標準，廠商銷售車輛須符合耗能總量相關規定。 (B) 持續研訂及逐步加嚴我國車輛之能效標準(包含擴大車輛能效管理之範疇及相關之配套措施)。	減緩	經濟部能源署	國內第二期(111-118年)小客車、商用車及機車能效標準，相較第一期(105-110年)標準提升38%、25%及10%。 接軌國際對車輛能效管理之作法，逐步提升我國車輛之能效標準，規劃實施2.5至3.5公噸小貨車能效管理。	1.國內113年整體小客車、商用車及機車能源效率已達我國第二期車輛能效總量標準之管制目標(分別為20 km/l、13.7km/l及46.1km/l)。 2.已於113年9月12日預告修正「車輛容許耗用能源標準及檢查管理辦法」，自114年起將2.5至3.5公噸小貨車納入能效管理，及119年起將實施我國第三期車輛能效總量標準。	車輛能源效率管理策略執行與基準研究計畫，前一期4年(108年至111年)期程計畫已執行完畢；新一期4年期程計畫為112年至115年	110年至113年投入經費1億1,200萬元/執行率100%。	能源研究發展基金
3.3.1		汰換高能耗車輛	汰換高能耗公車	減緩	交通部公路局	1.高能耗公車屆齡汰換，並提供經費補助鼓勵業者使用低碳車輛，辦理車輛汰舊換新等相關措施。 2.110年至113年完成	113年補助共已核定100輛車，其中包含市區公車(幸福巴士)5輛及公路客運95輛。	110年至113年	110年至113年投入經費8億7,974萬9,655元/執行率100%	公務預算

編號	推動策略	推動措施	具體計畫	元素類別	主/協辦機關(構)	預期效益/目標	執行成果	推動期程	經費執行情形/執行率(萬元)	經費來源
						汰換柴油公車約2,000輛，以降低公車車齡及提升能源使用效能。				
3.3.2		汰換高能耗車輛	持續淘汰老舊機車	減緩	環境部	預計109年至112年完成淘汰老舊機車190萬輛。	109至112年老舊機車累計淘汰219.4萬輛，達成目標。	110年至112年	110年至112年投入經費31億9,900萬元/執行率75.07%。	空氣污染防制基金
3.3.3		汰換高能耗車輛	鼓勵汰除1~3期柴油大型車	減緩	環境部	大型柴油車汰舊換新，110年至111年汰除1至3期柴油大型車8,000輛。	1至3期大型柴油車輛汰舊補助措施，已於111年底截止，110至111年累計汰除約2.2萬輛，達成目標。	110年至111年	110年至111年投入經費64億7,396萬元/執行率130.85%。	空氣污染防制基金
3.3.4		汰換高能耗車輛	完成臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	減緩	國營臺灣鐵路股份有限公司	引進新穎、輕量、高效能電力車輛，採用電軔再生技術，將煞車動作時之能量轉換成電能再回收利用，節省能源消耗，110年至116年完成採購城際客車600輛、區間客車520輛、機車102輛及支線客車60輛。另外，淘汰報廢老舊車輛842輛。	至113年採購及汰換城際客車、區間客車、機車、支線客車車輛數，以及淘汰報廢老舊車輛數如下： 1.城際客車：600輛 2.區間客車：520輛 3.機車：15輛 4.支線客車：車廂設計中 5.淘汰老舊車輛數：564輛（預計至114年年中）	110年至116年	113年度100億8,000萬元購車經費，執行率100%。	公務預算/臺鐵預算（營業基金）