

運輸部門「公正轉型行動方案」第一階段徵詢會議意見及機關處理情形表

115.5.5

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
1	一、 就業輔導	【工會參與及精準職訓機制】 在現有職業訓練架構之外，建議與工會合作推動「精準職訓」，由各縣市機車修理業職業工會完成相關申請與行政程序後，辦理精準職訓課程，協助傳統機車維修從業人員掌握電動機車維修、電池檢測、電控系統診斷及安全作業等技術。辦理單位應做好先前調查，並了解會員實際技術需求，課後辦理訓後動態追蹤，作為課程與轉型政策的參考。另建立電動機車維修師資資料	台灣氣候行動 網絡研究中心/ 趙家緯/總監	A. 勞動部（勞動力發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 勞動部勞動力發展署產業人才投資方案主要係結合民間訓練單位提供多元化實務導向訓練課程，協助在職勞工提升就業技能或知識，以穩定就業為目標。本方案訓練課程係由訓練單位依據產業需求、重點產業趨勢、在地勞工需求調查及職務職能所需，自行規劃並向勞動力發展署各分署提案，爰建議各縣市機車修理業職業工會可依產業實務需求規劃訓練課程，並配合本方案提案期程提出申請，以培育符合產業需求之專業人才。 B. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 經濟部產業發展署為協助機車行公正轉型，持續與機車行溝通實際需求，並滾動調整機車維修技術訓練課程內容，114年起於1日基礎訓練課程調整維修電動機車技術面所需之檢修安全知識及常見檢修注意事項，並加入財務報表概論、勞動法規概論、消費爭議案例分享等內容，以提升整體機車行維修技能與經管環境，打造更有利轉型之機車產業生態，截至114年底已訓練機車行從業人員10,827人次，115年並持續爭取勞動部經費辦理相關訓練，提升機車行訓練效益。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		庫，初期可選擇某區域內的工會試辦，俟成效穩定後，再行全面開辦。			
2		【勞工技能提升與就業穩定】 政府應透過產業輔導、技術升級及在職訓練等措施，協助產業勞工提升技能並維持就業穩定。	台灣區車輛工業同業公會/吳進昌/處長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 為使傳統燃油車輛從業人員與運具電動化發展接軌，交通部協同勞動部、經濟部推動勞工技能再造。截至114年底，交通部已完成電動大客車保養維修技術人力試辦培訓10班計198人；勞動部協助720位從業人員參與電動車產業人才投資方案訓練；另經濟部已完成10,827家(人次)機車行轉型培訓，並持續輔導整車或關鍵零組件業者提升國產及接軌國際之能量累計26案。 2. 交通部將持續協同相關部會推動教育訓練、轉型輔導等培力計畫(如推動汽車修護技工因應運具電動化專業技術公正轉型、推動電動大客車/計程車職業駕駛技術人力轉型訓練)，以協助產業勞工提升技能並維持就業穩定。	無
3		【建立電動運具維修與安全技術人才培育體系】 1. 因應運具電動化	台灣再生能源推動聯盟/高茹萍/秘書長 國立陽明交通	A. 交通部（公路局） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 交通部公路局公路人員訓練所自113年起辦理電動大	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		趨勢，建議政府強化維修人才及相關從業人員之轉型培力，並持續辦理在職訓練、技職教育銜接及高壓系統安全操作等專業訓練，以避免產業斷鏈。 2. 培訓內容應涵蓋電動特製車改裝與維修能力，以維持身障者交通使用權益。	大學運輸與物流管理學系/馮正民/榮譽退休教授 社團法人中華民國身心障礙聯盟/汪育儒/副主任	客車保養及維修人力培訓課程，包含三電系統、高壓電系統安全操作等內容，為客運業者培育後勤維修人力、協助燃油車維修人員轉型。截至115年4月底已開設11期課程、訓練218人。 2. 另汽車修護技工因應運具電動化專業技術公正轉型訓練計畫，114-115年進行教學實習場地建置(公路人員訓練所、所屬中訓及南訓計3處)及教學設備建置，並預計於115年底試辦訓練。 B. 勞動部（勞動力發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 勞動部勞動力發展署產業人才投資方案主要係結合民間訓練單位提供多元化實務導向訓練課程，協助在職勞工提升就業技能或知識，以穩定就業為目標。本方案訓練課程係由訓練單位依據產業需求、重點產業趨勢、在地勞工需求調查及職務職能所需，自行規劃並向勞動力發展署各分署提案。爰有關建議將電動特製車改裝與維修能力納入訓練課程，以維護身心障礙者交通使用權益一節，將轉請各分署於提案說明會中向訓練單位加強宣導，並鼓勵評估納入課程規劃。 C. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 經濟部產業發展署自108年起至今持續辦理機車維修技術訓練課程（含油電），已訓練10,827人次。經詢已完	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				訓之機車行、機車商（工）會及全聯會等利害關係者，均表示目前機車行仍以燃油機車銷售維保為主要收入來源，電動機車保有量僅佔整體機車保有數的5%，多數機車行對於是否投入電動機車維修設備與技術仍維持觀望。	
4		【運輸從業人員之轉型調適】 以計程車駕駛為對象之培訓內容應回應駕駛實際關切問題，包括里程焦慮、充電安排、保費變化、營運成本及補助申請等。	臺北市計程車駕駛員職業工會/彭芝園/總幹事	A. 交通部（公路局） ☐已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 - 交通部公路局因應運具電動化推動政策，已規劃辦理專業技術人力公正轉型培訓課程，提升汽車修護技工及檢驗員對電動車動力特性、安全檢查維護、保養維修及檢驗之相關專業知識與技能，確保從業人員公正轉型，並滿足未來電動車市場需求。 - 有關里程焦慮及充電安排部分，規劃補助地方政府在計程車休息站與聚集地建置充電樁。 - 至於補助申請一節，法規研議階段即邀集計程車公(工)會討論研商，修正發布後，再函送計程車團體週知。 - 另有關保費變化事涉金管會保險局權責，如公(工)會有具體訴求再轉請該局參處。 B. 交通部（公共運輸及監理司） ☐已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 駕駛營運及操作技術面問題，將請公路局納入後續電動車補助教育訓練辦理；政策面上，里程焦慮與充電安排	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				部分，已納入「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，規劃補助地方政府於計程車服務站設置充電樁，另保費問題將納入最低投保金額相關研商會議討論。	
5	二、 產業協助	【協助傳統維修產業因應電動化轉型】 車輛汰換政策直接影響傳統機車維修業者之技術需求、營收模式與地方服務網絡，建議恢復「2030年前協助1.6萬家機車維修業者完成電動化維修能力轉型」之量化KPI及相關執行機制，以回應維修業者疑慮。	台灣氣候行動網絡研究中心/ 趙家緯/總監	A. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 經濟部產業發展署為協助機車行公正轉型，自108年起持續依實際需求辦理機車維修技術訓練課程內容，課程涵蓋維修電動機車所需之檢修安全知識及常見檢修注意事項，並加入財務報表概論、勞動法規概論、消費爭議案例分享等內容，截至115年5月20日已訓練機車行從業人員10,827人次。 2. 經詢已完訓之機車行、機車商（工）會及全聯會等利害關係者，均表示目前機車行仍以燃油機車銷售維保為主要收入來源，電動機車保有量僅佔整體機車保有數的5%，多數機車行對於是否投入電動機車維修設備與技術仍維持觀望。	無
6		【降低政策不確定性並穩定產業信心】 建議政府公布115年至117年後續補助內容(如「推動機車行	台灣智慧移動產業協會/郭雅禎/研究員	A. 經濟部（產業發展署） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 經濟部產業發展署持續與產業溝通，並視整體市場發展情形，研議下期（116～119年）相關補助政策，並依程序報請行政院核定。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		轉型計畫」、「電動機車產業環境加值補助計畫」之延續計畫)、推動期程及輔導方向，以降低基層業者對政策銜接之不確定感，並穩定產業參與轉型之信心。			
7		【推動電動運具產業技術升級】 建議加強電動載具關鍵技術、智慧充電及國產車型研發投資。	台灣再生能源推動聯盟/高茹萍/秘書長	A. 經濟部（產業技術司） ☒ 已完成 ☐ 現階段處理中或未來可辦理 電動載具關鍵技術已協助廠商完成電動車輛系統設計、整合開發與動力底盤設計，並完成電動動力系統與整車整合測試驗證，成功支援士林電機及大同電機之電動動力系統導入量產應用，同時協助臺灣自主研發 3.5 噸電動商用車量產落地。此外亦完成鋰金屬固態電池芯開發，未來將聚焦電力動力整合驅控系統重量功率密度提升 10%、高功率充放電電池等技術開發，強化產業國際競爭力。 B. 經濟部（產業發展署） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 1. 經濟部產業發展署持續推動國內電動商用車關鍵次系統技術升級，協助業者投入車電控制、智慧座	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				艙、ADAS 及多合一動力系統等關鍵技術開發，以提升車輛安全性、可靠性與市場競爭力，加速產品導入市場，並促進 ICT 業者與車廠介接合作，完善國內自主非紅供應鏈體系。另亦輔導智慧車電供應鏈(含中小型業者)符合國際規範(如 IATF 16949、ISO 26262等)，強化產品智慧化與差異化能量。 2. 經濟部產業發展署將以智慧能源管理系統為核心，推動快充、超快充、換電、無線充電及雙向充放電等關鍵電能補充技術發展，並結合智慧充電、再生能源及車隊管理等應用，提升能源使用效率與減碳效益。同時掌握國內電能補充產業鏈技術能量與發展需求，促進上下游合作，強化國內電能補充自主技術能量。 3. 持續透過研發補助等機制，協助業者投入國產電動商用車新車型開發，加速產品導入市場及海外拓展，提升國內電動商用車自主研發與產業發展能量。	
8		【計程車制度調適與公私協力推動】 建議修訂計程車相關法規(如公路法、汽車運輸業管理規則、計程車客運服務業申請核准經營辦法)，使車行、車	台灣數位平台 預約接送從業人員產業工會/ 李威爾/理事長	A. 交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 將納入115年度檢討計程車法規修正及研訂電動計程車補助要點時，納入通盤研議考量。	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		隊與駕駛可共同配合政策推動，避免補助資源過度集中於車行端，並結合公私協力給予實質宣傳預算，而非單靠補助。			
9		【公共運輸與國產產業推動】 建議將學校及企業通勤接駁之租賃遊覽車納入「類公共運輸」範疇，以兼顧學生及勞工等通勤族群之交通可近性與轉型支持需求，並大幅提高國產電動遊覽車補助額度與三年推動目標。	成運汽車製造股份有限公司/ 趙上茗/經理	A. 交通部（公路局） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 1. 原規劃於行政院「2030年客運車輛電動化推動計畫」中，將學校、科學園區等交通接駁使用之遊覽車納入補助對象，惟國發會認為此類接駁車尚未完全符合公共運輸性質，且擔憂未來其他工業區業者援引比照申請補助，因此相關電動遊覽車補助經費已遭刪除。 2. 另依《汽車運輸業管理規則》第85條之1規定，遊覽車可於連假、年節或公共運輸短期需求期間支援客運疏運。為加速車輛汰換與電動化轉型，公路局將研議針對符合上述規定、實際參與公共疏運之遊覽車，納入電動車補助計畫的可行性。	無
10	三、資源引導	【政策誘因與補助制度設計】 1. 建議縮短「車輛市售比」宣導	台灣智慧移動產業協會/郭雅禎/研究員 臺北市計程車	A. 交通部（公共運輸及監理司） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 1. 交通部已於114年11月12日與車輛相關公協會召開溝	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		期，並給予達標業者實質獎勵。 2. 電動計程車補助政策應明確界定補助方向及適用運具(如是否包含油電混合車)，避免因不同車種併行補助而分散政策效果。	駕駛員職業工會/彭芝園/總幹事	通會議，說明後續規劃定期統計業者(車輛製造廠、車輛代理商及車輛貿易商)新車之電動小客車及機車安審合格證明比例，以及盤點電動小客車及機車達成年度市售比目標情形。為利政策周延，交通部將持續優化相關規劃內容。 2. 有關電動計程車補助政策，行政院於114年9月30日核定交通部「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，其中電動商用小客車(計程車)，將透過補助購置純電小客車(不包含油電混合車)、補助設置充電樁(於計程車場站、休息區或經常性候車站等場域)、提供職業駕駛教育訓練等誘因與配套措施，逐步推動計程車電動化。補助要點預計於115年底前公告，並將邀集多元利害關係人協商與蒐集意見，以利政策周延。	
11		【差異化支持與公平補助機制】 1. 考量不同族群、地區條件及運具特性於淨零轉型過程中所面臨之能力差異與負擔程度，研議採行差異化補助及配套措施。 2. 推動「以租代	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系/馮正民/榮譽退休教授 台灣氣候行動網絡研究中心/趙家緯/總監	A. 交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 交通部在推動運具電動化等相關政策，已納入不同族群、地區條件及運具特性之考量，並採行差異化措施。如為回應離島地區交通條件及使用型態之特殊性，交通部於114年11月25日公告發布「交通部試辦離島地區租賃機車電動化計畫補助作業要點」，可由地方政府提案爭取補助辦理離島地區租賃機車電動化相關作業，協助業者汰換為電動機車，降低轉換成本與營運衝擊。(詳細說明請參閱序號14)	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		買」模式降低初期購車成本，結合綠色金融提供低利貸款及過渡期營運補貼，減輕業者資金壓力。		2. 運輸減碳策略規劃係由「運具電動化及無碳化」、「人本運輸」及「私人運具管理」三大面向著手。其中，關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」著重運具燃料的改變，係由交通部、經濟部、環境部及財政部等部會，透過提供經濟誘因(如購車補助、稅費減免等)，引導民眾汰換為電動運具，並建構完善且方便的能源補充與維修體系，以降低生活習慣調整所帶來的衝擊。 3. 另「人本運輸」及「私人運具管理」則著重人民運具行為的轉變，相關策略已納入關鍵戰略十「淨零綠生活」推動，交通部將滾動檢討並精進相關政策措施，三者相輔相成，共同促進低碳運輸方式普及。 4. 「以租代買」部分將持續與環境部、經濟部評估研議。 B. 經濟部（產業發展署） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 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，將持續保持產業溝通交流，視整體政策推動情形與產業發展需求，滾動調整相關政策。	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				C. 金融監督管理委員會 ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 銀行融資方面，金管會已督導聯徵中心參酌國際相關指引及參酌國內金融機構實務運作情形，訂定「綠色授信」、「永續績效連結授信」及「社會責任授信」認定標準，供金融機構參考運用，以引導產業及社會永續轉型。若特定產業之目的事業主管機關基於政策發展需要編列預算補貼利息、提供政策性專案貸款及信用保證等相關補助措施時，金管會將鼓勵金融機構依授信5P 原則配合評估辦理。	
12	四、 社會安全	【既有交通政策之公正轉型效益】 交通部目前已有多項政策具備照顧利害關係人的公正轉型意涵，但尚未充分納入行動方案中（如 TPASS 通勤月票對長距離、高頻率通勤者較為有利，實質上可減輕居住於郊區民眾的交通負擔，符合公正轉型精神），建	國立陽明交通大學管理學院/ 邱裕鈞/院長	A. 交通部（公路局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 - 交通部為減輕跨縣市通勤通學民眾搭乘公共運輸負擔及提升公共運輸使用，自112年7月起輔導及補助地方政府推動 TPASS 月票，提供搭乘公共運輸原始票價3-5折優惠，以單一票證搭乘生活圈內各類公共運具，迄今已有20個縣市推動31種定期票方案。 - 另為擴大受惠群眾，提升公共運輸黏著度，交通部於114年1月推出 TPASS 2.0公共運輸常客優惠，以累計單月搭乘公路及軌道公共運輸紀錄，最高可享30%乘車金額回饋。 - 後續將與地方政府共同合作，提供更多元的優惠方案，以持續推廣公共運輸。相關說明已修正納入公	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		議納入行動方案說明。		正轉型行動方案內容。	
13		【避免偏鄉於運具轉型過程中被邊緣化】 1. 偏鄉地區因缺乏捷運、公車班次有限，且電動化成本與充電設施建置門檻較高，更需要需求反應式公共運輸服務(DRTS)等替代性公共運輸方案支援。 2. 偏鄉交通方面，政策不應只看公路公共運輸涵蓋率，也應重視班次是否足以滿足長者日常生活需求，包括就醫、參加社區據點活動、辦理公共事務及採買生活用	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系/馮正民/榮譽退休教授 中華民國老人福利推動聯盟/曾繁亞/副主任 台灣再生能源推動聯盟/高茹萍/秘書長	A. 交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 有關偏鄉電動運具，交通部於關鍵戰略七列有「推動偏鄉使用電動運具示範計畫」行動計畫，秉持公共運輸先行策略，持續與經濟部積極輔導業者開發符合偏鄉區域特性之電動運具(如電動低地板乙類大客車)，目標於115年底前完成資格揭露，投入於偏鄉地區使用，並透過公共運輸票價之統一及固定，降地民眾於偏鄉地區使用電動運具之負擔。 2. 同時，為持續改善偏鄉基本民行，交通部自105年推動幸福巴士計畫(原稱需求反應式公共運輸系統 Demand Responsive Transit System, DRTS)，落實「交通平權」概念，截至114年12月底，已於全國192個鎮區共504條路線推動辦理(含64個偏鄉、247條路線)，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達95.06%，超越原訂114年達成94%之目標。 3. 交通部並已持續協助地方政府檢討幸福巴士路線，由固定營運模式轉型彈性預約服務，以提高彈性預約服務路線、班次比例及服務區域。 B. 交通部（公路局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		品等，讓偏鄉公共運輸真正具備可用性與可靠性。		公路局偏鄉幸福巴士之推動，除以偏鄉公共運輸涵蓋率為目標外，另已訂定空駛率、平均每班次載客數及人均補助金額等3項指標檢視整體路線營運效率，針對營運不佳路線將持續朝以整併路線或調整班次等營運方式進行改善，並於114年持續輔導縣市政府固定路線逐步轉型彈性服務等方式，定期檢視改善成果狀況，以提升整體幸福巴士及小黃路線營運績效，確保服務路線更符合民眾需求。	
14		【強化政策與弱勢需求之實質連結】 重新檢視社會安全方案（如蘭嶼租賃機車計畫）是否真正符合弱勢族群的切身痛點與邏輯連結。	社團法人台灣勞工陣線協會/ 洪敬舒/研究部主任	A. 交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 考量離島地區財政資源、地理環境(如地勢高低起伏大、聚落內道路狹窄)、常住人口規模等限制，較難發展傳統公共運輸；又因近年離島觀光盛行，衍生大量租賃機車需求，致使機車成為當地居民及遊客最核心的移動工具；且蘭嶼地區多為原住民保留地，在2050淨零願景下，為兼顧社會安全及均衡區域發展，交通部採取差異化策略，藉由「推動蘭嶼地區租賃機車電動化示範計畫」，規劃導入合適離島地區低碳運具與相關配套，以先商後民方式，租賃機車示範先行，逐步帶動當地居民使用電動機車。 2. 由交通部、經濟部及環境部等部會資源挹注，結合公私協力模式，透過地方政府與國內電動機車業者合作，協助離島業者將燃油機車汰換為電動機車；	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				此外，為兼顧公正轉型目標，將辦理利害關係人(如蘭嶼原住民保留地地主)溝通協商作業，並由電動機車業者輔導當地租賃機車業者有關電動機車保養、維修服務所需技術，轉化為「在地就業能量」，確保離島居民就業穩定。 3. 交通部已於114年11月25日公告「交通部試辦離島地區租賃機車電動化計畫補助作業要點」，鼓勵地方政府提案爭取補助。目前屏東縣政府已就琉球鄉提出申請，交通部已完成初步審查，並請該府就審查意見修正提案計畫書；至蘭嶼部分，交通部將持續輔導臺東縣政府及蘭嶼鄉公所投入申請。	
15		【兼顧區域公平與能源韌性】 1. 充電站評估應注重「城鄉分佈」而非僅看平均車樁比，建議給予弱勢地區優先配置。 2. 推動商用車具雙向充放電（V2L）功能以利偏鄉防災儲能，有助於提升整體電網韌性。	國立陽明交通大學管理學院/邱裕鈞/院長 國立陽明交通大學運輸與物流管理學系/馮正民/榮譽退休教授 臺灣電動車輛電能補充產業技術推動聯盟/張念慈/秘書長	A. 交通部（路政及道安司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 有關建議給予弱勢地區優先配置充電樁一節，說明如下： 1. 為加速公共充電樁布建，交通部透過「公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」於112年至113年編列9.7億元，補助地方設置公共充電樁。另考量觀光景區、東部及偏遠地區較難透過市場機制增設，尤其偏遠地區較不具充電商機，充電營運商較無意願於該區域設置公共充電樁；為將「區域均衡」概念納入補助計畫，爰行政院前於113年7月8日核定交通部提報之修正計畫，修正重點如下： (1) 增訂審查評比原則：第二波補助(修正計畫後)優	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				先補助設置區位為觀光景點、東部地區及偏遠地區。 (2) 新增補助對象：增加轄有觀光景點之中央機關。 (3) 提高於偏遠地區設置之誘因：考量若為財力分級屬第4級及第5級之縣市，其主管機關傾向將有限資源投入於主要市鎮及人口較密集區域設置公共充電樁，故財力分級屬第4級及第5級之縣市，若於偏遠地區設置公共充電樁，予以最高補助比率100%補助。 2. 交通部觀光署持續於轄管之國家風景區設置公共充電樁，截至115年4月底，共計設有126槍；另為解決電動車駕駛於東部地區之里程焦慮，臺鐵公司於114年7月沿著台九線公路及緊臨臺鐵車站，於宜蘭縣、花蓮縣及臺東縣等9個站點啟用公共充電樁，建構「宜花東充電站網絡」。 3. 交通部將持續推動各縣市公共停車場、國道服務區、省道休息站、交通運輸場站、國家風景區等轄管場域設置公共充電樁，藉此提升公共充電樁設置之密度及廣度，增加民眾充電便利性。 B. 經濟部（能源署） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 有關以電動車作為電力調度資源，涉及併網安全、逆送電管理、調度控制、電池壽命及車主參與意願等議題，台電公司與經濟部能源署將透過相關示範場域測試雙向	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				充放電應用，並持續關注國際趨勢及技術發展情況，審慎評估。	
16		【建立友善之無障礙交通環境】 1. 建議政府藉由電動大客車推動契機，逐步建立無障礙設備與操作介面標準化（如驗票機、斜坡板）機制。 2. 建議未來修訂《公寓大廈管理條例》有關充電設施設置規定時，亦應同步納入無障礙設計要求。	社團法人中華民國身心障礙聯盟/汪育儒/副主任 台灣再生能源推動聯盟/高茹萍/秘書長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 為於推動運具電動化進程中，同步優化無障礙友善環境，依據「交通部電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點」，參與「2030年客運車輛電動化推動計畫(113年至119年)」之車輛如擬投入市區公車使用，應配備播音設備及符合「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定之無障礙設備或設施。在規範引導下，目前市區電動公車已全面落實無障礙化(如設置車外廣播、燈號及字幕顯示設備，以及輪椅停靠及固定設施等)。	A. 內政部（國土管理署） 1. 建築技術規則建築設計施工編第62條已明定，停車空間應依用戶用電設備裝置規則預留供電動車輛充電相關設備及裝置之裝設空間，並便利行動不便者使用。 2. 另108年7月8日行政院消保會第62次會議已指定經濟部為「電動車充電換電站」之

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
					主管機關，相關制訂整體性安全管理規範與配套措施由該部主責。至於充電設施之標準規格、設置安全規範、用電安全、電網饋線容量、產品安全檢驗及應否納入無障礙設計等，亦屬該部權責，無涉及公寓大廈管理條例。
17		【結合運具電動化與高齡社會公共服務】 建議結合運具電動化、高齡社會及長	台灣數位平台 預約接送從業人員產業工會/ 李威爾/理事長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」已有納入通用型電動計程車，俟國內車商導入或開發通用型電	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		照政策，透過商用車補助推動通用型電動計程車，以兼顧車輛電動化與高齡者、長照接送等公共服務需求。		動車上路，即可辦理補助。另現行通用計程車已可投入支援復康巴士及長照接送服務。	
18		【通用設計與無障礙環境】 正視高齡者對共享運具的數位落差。建議於推動租用手型電動運具及相關新型交通工具時，納入高齡者操作教學、安全訓練及回訓機制，以降低使用門檻與安全疑慮。	中華民國老人福利推動聯盟/ 曾繁亞/副主任	A. 交通部（公共運輸及監理司、交通科技及資訊司） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 交通部刻正與業者討論共享運具資料上架標準格式，將同步納入高齡者所需之無障礙設施資訊。	無
19	五、其他	【社會溝通機制精進】 社會溝通會議應由大型廣泛轉為「聚焦特定議題」之精準對話。擴大弱勢族群（原民、偏	社團法人台灣勞工陣線協會/ 洪敬舒/研究部主任 台灣再生能源推動聯盟/高茹萍/秘書長	A. 交通部（公共運輸及監理司） ☐ 已完成 ☒ 現階段處理中或未來可辦理 1. 交通部已於112年11月28日、113年2月13日、114年12月9日召開3次年度社會溝通會議，並於114年5月6日召開運輸部門減碳旗艦行動計畫社會溝通會議，邀集受影響者(如車輛產業公私協會、運輸業者、一	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		鄉、身障、高齡）實質參與，並確保會議場地落實無障礙支持。建立透明的雙向資訊回饋平台。	社團法人中華民國身心障礙聯盟/汪育儒/副主任	般民眾)、監督者(如 NGO、公民團體、學界)等利害關係人參與。交通部將持續推動各項行動措施計畫之大型社會溝通或公眾諮商會議，強化不同利害關係人辨識與需求分析，如納入原住民、偏鄉地區居民(如山區或離島)、高齡者及身心障礙者等處境不利群體之交通可近性與需求差異，使其在轉型過程中被看見、納入考量，提升政策包容性。 2. 另交通部及相關權責部會，將依各項行動措施計畫推動情境及區域特性，視政策及議題需求(如電動低地板公車、離島地區租賃機車等)，透過辦理說明會、實地訪查或各類推廣活動等形式，針對不同利害關係人規劃特定議題之精準溝通機制，並確保會議場地落實無障礙支持，以及強化地方參與及多元對話機制，提升溝通效益與政策可行性。 3. 各場會議所蒐集之意見，將依發言單位及議題內容彙整，就各項建議事項函請相關權責部會研提回應說明，並據以評估政策修正與精進方向。相關研議結果將視需求以書面方式回復與會單位，藉此建立雙向回饋機制。	
20		【人權盡職調查與電池管理】 建議將「電池生產鏈」之潛在人權（童工/強迫勞動）與環境污染風險納	台灣氣候行動網絡研究中心/趙家緯/總監 臺灣電動車輛電能補充產業技術推動聯盟/	A. 經濟部（產業發展署）、交通部（公共運輸及監理司） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 1. 依據道路交通安全規則第39條之3第2項「汽車所有人除依規定接受車輛檢驗外，應依原廠規定時間自行實施保養及檢查。」規定，回歸原廠規定之保養	A. 經濟部（產業發展署） 鋰電池重要關鍵礦物資源包括鋰(Li)、鈷(Cu)、鎳(Ni)，惟國內

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		入盡職調查，並列入公共採購評估，並強制車廠揭露「電池健康度（SOH）」納入定檢，以解決保費與二手車爭議。	張念慈/秘書長	及檢查。現行使用中車輛已訂有車主應落實車輛定期保養等相關規定，交通部公路局持續請各公路監理機關透過轄管代檢廠及跨機關合作等多元管道，宣導車主應依原廠規定時間自行實施保養及檢查相關事宜，以確保行車安全。 2. 另為提升電動車電池安全性，交通部自111年起已要求受領補助之電動大客車於新領牌照檢驗及定期檢驗應出具由車輛製造廠執行之電池檢查表，以確保車輛電池安全性。另交通部刻正督同公路局、財團法人車輛安全審驗中心研議針對電動小客車電池管理機制中，精進電動小客車電池安全管理。	缺乏關鍵礦物，僅能自國外進口半成品，其原礦來源非我國業者可直接掌握，若強制要求揭露關鍵礦物來源，恐導致我國業者更難以取得料源。另電池健康度(SOH)資訊恐涉及量測標準一致性、商業機密保護、消費資訊正確解讀及產業創新誘因等多重議題，在國內外制度與標準尚未完備前，若推動強制揭露，恐增加業者負擔與技術外溢風險，亦可能造成市場資訊失真。
21		【公共運輸環境改	中華民國老人	A. 交通部（路政及道安司）	無

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
		善】 1. 目前人行道、自行車道及道路動線仍存在障礙物與人車爭道等問題，建議未來道路改善與交通規劃時，應同步納入動線連續性、安全性及無障礙通行需求。 2. 客運業面臨駕駛嚴重流失，單靠補助電動車無法落實淨零。建請加強私人運具管制、完善道路工程規範設計，並提倡用路禮讓文化以改善公車駕駛之職場環境。	福利推動聯盟/ 曾繁亞/副主任 中華民國公共 汽車客運商業 同業公會全國 聯合會/李明展 /秘書	■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 目前已有「交通工程規範」、「公路路線設計規範」、「道路交通標誌標線號誌設置規則」及內政部「市區道路及附屬工程設計規範」等規定，搭配「整體道路規劃指引」及「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」等參考資料，已可供全國道路主管機關在規劃人行道及自行車道時，依個案條件不同作出相對應的配置。 B. 交通部（公路局） ■已完成 □現階段處理中或未來可辦理 1. 公路局已要求地方政府申請公路公共運輸計畫、TPASS 通勤月票等補助時，應配套規劃及執行私人運具管制手段，以增加使用公共運輸推力；另針對管理私人運具使用措施，交通部已規劃輔導地方政府推動低碳交通區，以引導民眾改變運具使用行為使用低碳運具或大眾運輸。 2. 公路法第58條已含無障礙人行道設置相關規定，行人交通安全設施條例已含行人動線連續性及無障礙用路環境相關規定，公路路線設計規範亦含人行道及自行車道相關設置規定，公路規劃作業應依前述相關法規辦理。 3. 公路局配合人本交通政策之推動，辦理交通改善措施時，已充分考量行人及自行車等使用者通行需求，將配合就交通工程設施部分進行相關檢視；另	

序號	議題別	具體建議摘要	提出者	同意參採（含部分同意） 主政機關/辦理情形暨未來處理方向	不同意參採 （含部分不同意）
				公路局各區監理所辦理各式宣導活動及道路交通安全講習會加強用路禮讓文化(含不違規停車於公車停車格及車輛不亂鑽)。 C. 交通部（運輸研究所） □已完成 ■現階段處理中或未來可辦理 交通部在人本交通與淨零路徑下，優先推動公共運輸服務優化，完善步行與自行車運行環境，並請地方政府輔以停車管理，擴大路邊停車收費範圍，檢討調整停車費率並落實停車費率合理化，逐步引導民眾轉向低碳運具與公共運輸。	