

運輸部門淨零排放與溫室氣體減量推動工作(2/2)-擴充淨 零排放評估模型暨檢討第 2 期行動方案成效

國際淨零運輸政策最新發展趨勢

指導單位：交通部

委辦單位：交通部運輸研究所

執行單位：財團法人台灣經濟研究院

115 年 7 月

壹、國際淨零運輸政策最新發展趨勢

- 一、2026 年日本電動貨車補助政策發展現況與地方加碼做法.....1-2
- 二、運用輕推策略提升公車運量：以卡通彩繪主題公車為例..... 1-7

一、2026 年日本電動貨車補助政策發展現況與地方加碼做法

（一）重點節錄

日本政府於 2020 年宣示 2050 年實現淨零排放的目標。根據日本國土交通省公布，2024 年運輸部門占日本全國碳排放量約 19.3%（1 億 8,719 萬噸），其中貨車占全國碳排放量的 7.3%，顯示貨運為運輸部門減碳之重要推動對象。為促使物流運輸減碳，日本中央政府透過「促進商用車輛電動化計畫」及「區域物流脫碳化促進計畫」補助電動貨車購置及能源補充設施導入；同時，東京都、神奈川縣、大阪府等地方政府亦配合中央補助制度，提出加碼措施，以降低物流業者導入零排放車輛之門檻。

（二）文摘

日本於 2020 年宣布 2050 年實現淨零排放的目標，並於 2021 年公布「綠色成長戰略」，將運輸部門減碳列為重要政策方向。針對貨車，日本設定 2030 年車輛總重量 8 公噸以下小貨車新車電動化市售占比達 20%至 30%之目標，並於 2040 年達到 100%。

在運輸部門當中，貨車因高碳排放及高行駛里程等特性，成為電動化推動重點運具。惟物流業者於導入初期面臨電動車型車價高、充電設備不足及營運車輛調度等挑戰，因此日本中央政府及部分地方政府自 2023 年度起，陸續提出車輛購置及能源補充設施設置等補助措施，藉此降低物流業者導入成本，加速電動貨車普及。

1. 日本電動貨車車輛數

根據全日本貨車協會公開數據，截至 2025 年 3 月，日本車輛總重量 8 公噸以下之營業用電動貨車共計 13,244 輛，包含純電動貨車 4,471 輛、混合動力貨車 8,662 輛及氫燃料電池電動貨車 111 輛。其中，電動貨車車輛數前 5 名之都道府縣分別為東京都 2,372 輛、大阪府 1,193 輛、埼玉縣 1,068 輛、愛知縣 947 輛、神奈川縣 853 輛。

2. 中央政府持續提供電動貨車補助

日本環境省、經濟產業省及國土交通省自 2023 年起共同推動「促進商用車輛電動化計畫」，提供業者車輛購置及充電樁設置補助。其中純電動貨車購車補助每輛可獲得與同級燃油車價格差額三分之二之補助，以三菱 Fuso eCanter 5 公噸級距框式電動小貨車為例，約可補助 514 萬日圓（約新臺幣 102 萬元）。

此外，國土交通省 2025 年起推動「區域物流脫碳化促進計畫」，補助物流業者導入使用太陽光電、生質燃料、氫能等低碳能源設備，並結合儲能設備、能源補充設施、電動及燃料電池車輛，建構能源「生產、儲存、使用」的物流場站使用模式。該計畫原則補助貨運業者投入設備成本總額之二分之一，其中採用太陽光電及再生能源者每案以 1 億日圓（約新臺幣 2,000 萬元）為上限，導入生質燃料及氫能者每案分別為 2 億（約新臺幣 4,000 萬元）及 2.5 億日圓（約新臺幣 5,000 萬元）為上限，藉此推動區域物流場站與車輛設備之整合減碳。

3. 地方政府加碼補助

雖然日本中央政府已透過「促進商用車輛電動化計畫」等政策提供電動貨車購車補助，惟物流業者於導入初期仍面臨車輛購置成本、充電設備建置、營運車輛調度等挑戰。為進一步降低業者導入門檻，日本部分地方政府亦配合中央補助制度，提出地方加碼補助或配套措施，協助物流業者推動車隊電動化轉型。以下擇東京都、神奈川縣及大阪府等具代表性案例，整理其 2026 年度電動貨車補助做法。

(1) 東京都

為落實 2050 年淨零排碳目標，東京都於 2025 年策定「零排放東京戰略：Beyond Carbon Half」，設定 2035 年溫室氣體排放量較 2000 年減少 60% 以上，並提出 2035 年前於東京都內導入電動大客車 1,300 輛及電動貨車 7 萬輛等目標。

東京都自 2023 年起推動「電動大客車及貨車補助計畫」，補助在東京都設有營運據點之業者、法人及非營利組織購置或租賃超過 2.5

公噸之電動貨車。補助金額以電動貨車與同等級燃油貨車之價格差額為基礎，扣除中央部會補助後，再由東京都政府補助剩餘價差。

此外，為鼓勵具備環境友善管理能力之業者優先導入，東京都針對取得綠色經營認證、ISO14001、取得東京都貨物運送評價制度三顆星或連續 5 年取得該制度評價等認證之貨運業者，提供每輛 50 萬日圓(約新臺幣 10 萬元)加碼補助；若搭配導入 V2B 充放電設備或公共充電設備，亦可依設備類型，每輛再加碼 5 至 10 萬日圓(約新臺幣 1 至 2 萬元)。基本補助與各項加碼補助合計後，每輛最高補助額度以 4,400 萬日圓為上限(約新臺幣 880 萬元)。

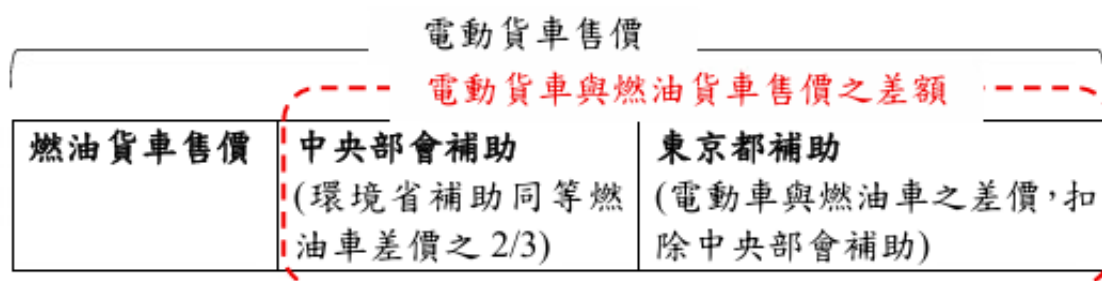


圖 1、東京都電動貨車補助之示意圖

另外自 2026 年度起，東京都針對既有燃油貨車改裝為電動貨車之業者，提供每輛最高 200 萬日圓（約新臺幣 40 萬元）補助，鼓勵業者運用既有車輛資產進行電動化改造。

(2) 神奈川縣

神奈川縣於 2024 年提出「神奈川縣地球暖化對策計畫」，以 2050 年實現淨零社會為長期目標，並設定 2030 年溫室氣體排放量較 2013 年減少 50%之中期目標。

為推動運輸部門減碳，神奈川縣推動「2026 年度導入商業用 EV 補助計畫」，補助縣內法人、個人事業者及租賃業者，購買或租賃電動貨車、公車、計程車等商用車。其中車輛總重量超過 2.5 噸之純電動貨車補助比率為車輛總價之四分之一，每輛上限 500 萬日圓（約新臺幣 100 萬元）；車輛總重量小於 2.5 噸之電動輕型貨車 則採定額補助，每輛 20 萬日圓（約新臺幣 4 萬元）。惟神奈川縣補助與中央補助

合計，不得超過受補助車輛總價。

此外，神奈川縣亦將車輛識別納入補助要求，受補助貨車需透過車身包膜或標示等方式，讓外界辨識其為電動車輛，並鼓勵受補助車輛標示其接受神奈川縣補助，藉此提升示範宣傳效果。

(3) 大阪府

大阪府於 2026 年修訂「大阪府地球暖化對策實行計畫」，設定 2030 年溫室氣體排放量較 2013 年減少 48%、2035 年減少 62%、2040 年減少 75%之目標，做為邁向 2050 年淨零排放的階段性目標。

大阪府於 2026 年推動「促進物流減碳補助計畫」，針對已申請「商用車等電動化促進事業」補助之業者，由大阪府提供加碼補助，以協助業者加速導入零排放車輛及能源補充設施。補助額以中央補助金之四分之一為上限，其中純電動貨車每輛補助以 200 萬日圓（約新臺幣 40 萬）為上限、氫燃料電池電動貨車每輛補助以 650 萬日圓（約新臺幣 130 萬）為上限，每一申請事業者補助總額以 2.5 億日元（約新臺幣 5,000 萬）為上限，藉此降低業者轉型門檻。

(三) 參考資料

1. 一般社団法人次世代自動車振興センター。2026。令和 7 年度補正予算「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金」。<https://www.cev-pc.or.jp/>
2. 国土交通省。2026。令和 8 年度「地域物流脱炭素化促進事業」。<https://pacific-hojo.com/bgxx/content/>
3. 東京都環境局。2025。ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ。https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/policy_others/zeroemission_tokyo/strategy_beyond_carbonhalf
4. 東京都地球温暖化防止活動推進センター。2026。EV バス・EV トラック導入促進事業。<https://www.tokyo-co2down.jp/subsidy/ev-bus-truck/>
5. 東京都。2026。令和 8 年度 EV バス・EV トラック購入補助金 4 月 30 日から申請受付開始。<https://www.metro.tokyo.lg.jp/information/press/2026/03/2026033036>

6. 神奈川県。2024。神奈川県地球温暖化対策計画。<https://www.pref.kanagawa.jp/documents/8041/ontaikeikaku.pdf>
7. 神奈川県脱炭素戦略本部室補助金審査事務局。2026。令和8年度神奈川県事業用等EV導入費補助金。https://www.pref.kanagawa.jp/docs/ap4/cnt/f4259/commercial-ev_r8.html
8. 大阪府。2026。物流の脱炭素化（EV・FCトラック）促進補助金。<https://www.pref.osaka.lg.jp/o120020/kotsukankyo/haigasuevtruck.htm>
9. 全日本トラック協会。2026。都道府県別 電動車保有割合（令和7年3月末時点）。<https://jta.or.jp/member/kankyo/vision2030sub1.html>
10. 環境省。2025。商用車等の電動化促進事業。https://www.env.go.jp/air/car/commercial_vehicles/index.html

二、運用輕推策略提升公車運量：以卡通彩繪主題公車為例

（一）重點節錄

韓國首爾於 2014 年首創將市區公車改造成國民動畫《小巴士 Tayo》造型，大幅提升公車在街道上的顯著性，使民眾尤其是小孩更容易注意到公車，提高搭乘公車意願，後續亦擴大推廣至韓國全國；研究證實其改裝成本極低，能有效提升運量與經濟效益，亦可能引導孩童從小養成搭乘公共運輸的習慣。日本於 2018 年與寶可夢公司合作，透過「Pokémon Local Acts」與「POKÉMON with YOU」等長期企劃，全日本多個縣市陸續導入專屬「觀光大使」寶可夢，巧妙連結當地地理與人文特色，強化品牌辨識度。透過彩繪公車及觀光列車等具趣味性的公共運輸，不僅成功創造旅遊話題，更實質帶動公共運輸運量。現今日本各地區彩繪公車維持常態化營運，並結合新景點規劃與季節性活動，持續做為驅動日本地方旅遊與活化在地經濟的核心動力。

（二）文摘

輕推策略(Nudge)在低碳運輸政策上，可視為一種柔性的政策引導工具，其核心精神不在於命令或禁止，而在於讓較佳選擇變得容易被看見、理解與採取，這種在不限制個人選擇自由的前提下引導其行為轉變，對於提供公共運輸及減少私人運具使用具有效益。

以下將以韓國及日本為例，成功運用知名 IP 角色結合地方特色，透過改變公車外觀及乘客的心理感受，在不限制民眾選擇自由的情況下，引導更多民眾願意搭乘公共運輸，同時提升地方觀光吸引力與城市品牌形象。

1. 韓國卡通彩繪公車案例概述

（1）推動背景

為慶祝「公共運輸日」，韓國首爾市政府於 2014 年 3 月將 4 輛實際營運的市區公車，外觀改造為國民 3D 動畫卡通《小巴士 Tayo》的擬人化模樣。這項充滿童趣的企劃不僅在韓國國內掀起狂潮，更一舉成為國際公共運輸行銷與兒童交通安全教育的經典典範，韓國卡通彩繪公車外觀如圖 1 所示。事實上韓國《小巴士 Tayo》彩繪公車是國際

上將行為科學中的輕推策略(Nudge)，成功應用於公共運輸推廣的代表案例。



資料來源：Kyunghyang Shinmun.(2014) .Four 'Little Buses' to Run Through Seoul for a Month

圖 1、韓國卡通彩繪公車

當時首爾市政府為提升公共運輸形象、培養兒童搭乘公車的習慣，與動畫製作公司合作，將真實市區公車改造成《小巴士 Tayo》中的角色公車，包含藍色的 Tayo、紅色的 Gani、綠色的 Rogi 及黃色的 Lani 等車輛。《小巴士 Tayo》的 4 位核心主角在設計之初，便是嚴格對應首爾市區公車的 4 種功能與顏色分類，如表 1 所示。實體化的 Tayo 公車在車頭貼上生動靈動的大眼睛與溫暖微笑貼紙，車身塗裝則與角色完美融合。

表 1、首批營運公車路線對應到 Tayo 角色

角色名稱	卡通中的公車編號/ 顏色	在首爾公共運輸系統代表的意義	2014 年首波實體化的公車路線
Tayo	120 號/藍色	幹線公車(Blue Bus): 負責連接首爾市郊與市中心、或是市中心各區之間長距離移動的骨幹公車。	370 路(江東區往返西大門區)
Rogi (小吉)	1000 號/綠色	支線公車(Green Bus): 負責接駁地鐵站與周邊住宅區、或在單一區域內運行的區域公車。	2016 路(中浪區往返麻浦區)
Lani (妮妮)	2 號/黃色	循環公車(Yellow Bus): 主要在市中心特定熱門觀光景點或核心商圈(如南山、明洞)進行短距離循環運行的公車。	2211 路(中浪區周邊運行)
Gani (瑞瑞)	1339 號/紅色	廣域公車(Red Bus): 負責首爾市中心與周邊衛星城市(如京畿道一山、盆唐)之間快速通勤的長途急行公車。	9401 路(盆唐往返光化門)

資料來源：依文獻整理。

這項企劃原本預計僅短期試辦一個月，未料上路首日便造成空前轟動，吸引全國各地超過 4 萬名家長帶著孩子湧入首爾，只為一睹真實版 Tayo 的風采並親身體驗。面對超乎預期的熱烈反響，首爾市政府隨即決定將活動無限期延長，並將車隊規模從最初的 4 輛大舉擴編至 100 輛以上，甚至進一步授權仁川、濟州等其他地方政府加入引進，讓童趣蔓延全國。各縣市地方政府隨後於 2014 下半年至 2015 年間陸續完成簽約並投入彩繪公車營運，成功將此交通行銷典範推廣。

其中，2014 年底聖誕佳節期間，首爾市再度推陳出新，打造 26 輛「魯道夫麋鹿版 Tayo 公車」。這批限定版公車除增設俏皮的鹿角與紅鼻子外，更首創在車頭燈上方安裝 LED 動態螢幕。公車行駛時，這雙「動態眼睛」會隨著路況做出眨眼、驚奇、微笑等 10 種截然不同的細膩表情，在首爾街頭引發極高關注，成功將冷冰冰的公共交通工具，蛻變為溫暖整座城市的移動藝術。

整體而言，該項措施並未透過降低票價、增加補貼或強制規範民眾搭乘，而是藉由改變公車外觀及乘客的心理感受，運用「改變選擇架構」的方式，引導民眾更願意選擇公共運輸，充分展現輕推策略「在

不限制選擇自由下影響決策」的核心理念。

從行為科學角度來看，Tayo 公車主要運用輕推策略。首先，透過不同顏色鮮豔的車身彩繪及卡通角色設計，大幅提升公車在街道上的顯著性，使民眾尤其是小孩更容易注意到公車，提高搭乘意願。其次，動畫角色本身具有高度親和力與知名度，能喚起兒童及家長的正向情感，屬於情感輕推(Emotional Nudge)的運用，使民眾產生「不是搭公車，而是搭 Tayo 公車」的心理感受。此外，不同角色公車的設計，也讓孩子產生尋找不同角色的樂趣，將搭乘公車轉化為一種創造社交互動的行為設計，進一步鼓勵乘客與朋友或親子家庭一起搭乘，提高公共運輸的社交價值。

(2) 推動成效

為評估「Tayo 卡通公車改造計畫」的成效，Hwang and Lee 針對「單純改變公車外觀是否能有效提升公共運輸搭乘人數」進行研究。研究收集 2014 年 1 月至 6 月期間各公車站點的客流量資料，以 1 至 3 月為政策實施前，4 至 6 月為政策實施後進行對比。研究結果顯示，公車站每增加一條 Tayo 路線，該站每日的公車搭乘量就會增加約 6 人次。若換算為經濟效益，每輛改裝成本約 1,000 美元，裝飾約 100 輛 Tayo 公車的一次性改裝費用僅約 10 萬美元。這極低的投入成本與豐厚的回報，證明該計畫是一項具備極高成本效益的公車搭乘率提升手段。

值得注意的是，這項正面效益很可能被「低估」。因為此研究僅計算政策實施後一到兩個月內的直接票價收入，若考量到該計畫在 2014 年推廣成功，以及長遠來看，可能引導孩童從小養成搭乘公共運輸的習慣，其潛在的社會與經濟效益將更加深遠。

(3) 推動現況

2014 至 2015 年曾在韓國街頭轟動一時、全車貼滿卡通角色貼紙的「Tayo 公車」，引發極大的社會迴響與觀光效益，然而隨時間推移，目前 2026 年該款官方公車在首爾一般市區公車路線上已幾近絕跡，

隨著車輛的更換，象徵著首爾市街頭正式宣告所有官方 Tayo 彩繪公車全面退役。

2. 日本卡通彩繪公車案例概述

(1) 推動背景

近年來，日本地方政府為突破傳統觀光推廣的侷限，與國際級動漫 IP(Intellectual Property)進行結盟。其中，與「寶可夢(Pokémon)」的跨界合作尤為顯著，透過虛實整合的創意行銷，成功開創地方創生的新模式。自 2018 年起寶可夢公司(The Pokémon Company)與日本多個縣市如岩手、宮城、福島、福井、三重、鳥取、香川、長崎、宮崎與沖繩等地合作開展多項活動，陸續推出寶可夢主題彩繪公車，做為地方觀光振興與公共運輸推廣的重要措施，日本卡通彩繪公車外觀如圖 2 所示。



資料來源：三重縣伊勢市都市整備部交通政策課(2024)エネ由来の電力を使った電気バスの運行や公共交通の利用促進。

圖 2、日本卡通彩繪公車（以三重縣為例）

日本各縣市推動寶可夢公車，其效益不只是「彩繪公車」，而是結合地方創生、觀光行銷及公共運輸推廣的策略。根據寶可夢官方網站說明，各地與寶可夢合作的目標，是透過應援寶可夢、彩繪交通工

具、地方商品與活動，讓更多人認識地方特色、增加造訪意願，並促進地方經濟，而公司並不收取角色授權費，降低地方政府合作門檻。

從行為科學角度分析，寶可夢主題公車主要運用輕推策略。首先，車身以皮卡丘、拉普拉斯、呆呆獸、六尾等具有高知名度的寶可夢角色，並搭配各地的區域特色進行識別化設計，角色使用不同顏色進行分辨，以提升公車在道路上的辨識度，進一步吸引民眾目光，增加搭乘意願。其次，寶可夢做為全球知名 IP，能喚起不同年齡層的情感共鳴，尤其對兒童、年輕族群及親子家庭具有高度吸引力，屬於情感輕推的典型應用，將搭乘公車轉化為體驗寶可夢公車的的心理感受，成功提升公共運輸的服務層次。此外，不同地區配置不同寶可夢角色，例如岩手縣以小拳石、香川縣以呆呆獸、宮城縣以拉普拉斯等做為地方應援寶可夢，激發旅客蒐集各地公車的動機，此舉不僅創造觀光話題，更鼓勵家庭或朋友共同參與，大幅提升公共運輸的社交價值與體驗樂趣。各縣市公車設計主題與推動時間如表 2 所示。

表 2、日本各縣市寶可夢公車路線與設計主題

縣市	寶可夢種類	公車推行時間	公車路線
岩手縣	小拳石	2019 年	三陸沿岸 Go Sanriku 三陸沿岸彩繪公車
三重縣	水水獺	2019 年	三重觀光公車、近畿日本鐵道（近鐵）運行的水獺特急觀光電車
香川縣	呆呆獸	2021 年	高松琴平電鐵公車、機場接駁公車
沖繩縣	卡蒂狗	2021 年	那霸巴士一日觀光彩繪專車、單軌電車
鳥取縣	穿山鼠/阿羅拉穿山鼠	2022 年	鳥取公車（往返鳥取車站、鳥取砂丘及兒童之國）

縣市	寶可夢種類	公車推行時間	公車路線
宮城縣	拉普拉斯	2023 年	宮城交通觀光公車、仙台市區公車
福井縣	快龍	2024 年	越前鐵道彩繪列車、從福井車站直達「福井縣立恐龍博物館」的專屬觀光公車
長崎縣	電龍	2024 年	西肥自動車營運的高速公車（佐世保－福岡線），以及長崎縣營巴士（長崎市內線）
福島縣	吉利蛋	2025 年	特急高速公車、路線公車

資料來源：依文獻整理。

(2) 推動成效

為評估「寶可夢卡通公車改造計畫」的推動成效，以三重縣伊勢市為例，當地都市整備部交通政策課針對寶可夢主題公車推動成效進行分析。結果顯示，伊勢市社區公車在導入「水獺寶可夢」主題彩繪公車，並同步實施轉乘優惠及路線重整等優化措施後，年度搭乘人數由 2019 年度的 38,625 人，提升至 2023 年度的 57,226 人，成長率高達 48.15%。由此可知，結合寶可夢主題彩繪公車與公共運輸服務改善，不僅有效提升公車的話題性與城市形象，更成功吸引民眾搭乘，進一步帶動公共運輸使用率，對促進地方觀光及提升公共運輸服務績效均具有正面效益。

(3) 推動現況

2026 年，日本寶可夢與交通運輸的合作持續蓬勃發展，不僅各地的長期合作企劃持續運行，更因應新景點的落成而有許多亮眼的最新動態，日本多個縣市透過 Pokémon Local Acts 推行的彩繪公車，目前大多仍維持常態營運或配合季節活動運作，持續做為地方旅遊的重要特色。

(三) 參考資料

1. Hwang, H., & Lee, M.-J. (2020). A simple makeover can increase bus ridership: The story of Tayo bus. *Transport Policy*, 97, 103–112. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X20301311>
2. Korea.net. (2014). Have fun riding the bus with Tayo & friends. <https://www.korea.net/NewsFocus/Society/view?articleId=118687>
3. Kyunghyang Shinmun. (2014). Four 'Little Buses' to Run Through Seoul for a Month. <https://www.khan.co.kr/article/201403251057141>
4. Seoul Metropolitan Government. (2014). Policy allowing Tayo Bus operation in other regions. <https://news.seoul.go.kr/culture/archives/41131>
5. Seoul Metropolitan Government. (2014). The Debut of "Tayo" Reindeer Buses with Moving Eyes. <https://tchinese.seoul.go.kr/%E7%9C%BC%E7%9D%9B%E6%9C%83%E5%8B%95%E7%9A%84%E9%BA%8B%E9%B9%BF%E3%80%8Ctayo%E3%80%8D%E5%85%AC%E8%BB%8A%E7%99%BB%E5%A0%B4/>
6. TravelRich. (2022). 精靈寶可夢帶你玩岩手！小拳石領軍推廣全新魅力。 http://b2b.travelrich.tw/newweb/news_into.aspx?Second_classification_id=24&Subject_id=34530
7. TVBS 新聞網，「影音／按鈴聽見米奇說掰掰！桃園迪士尼公車超萌 授權只到年底」，2026 年 5 月 28 日，<https://news.tvbs.com.tw/local/3215642>。
8. 金門日報，「卡通彩繪公車啟用 小朋友搶合照」，2018 年 4 月 1 日，<https://www.kmdn.gov.tw/1117/1271/1272/292267/>。
9. 聯合新聞網，「桃園與迪士尼合作 搭公車有米奇跟乘客說掰掰」，2026 年 5 月 28 日，<https://udn.com/news/story/7324/9532136>。
10. Fami 通。2023。【ポケモン】カイリユーが“ふくい応援ポケモン”に就任。ラッピング電車の運行や“ポケふた”の設置、スタンプラリーが実施決定。<https://www.famitsu.com/news/202310/23321481.html>
11. Fami 通。2023。【ポケモン】“そらとぶピカチュウプロジェクト”が発足。10 匹のピカチュウが描かれた機体“ピカチュウジェット”が就航。<https://www>

w.famitsu.com/news/202106/21224465.html

12. PR TIMES。2021。丸亀方面と高松空港を結ぶ「丸亀・空港リムジンバス」にヤドンのラッピングバスが登場！ イベント『ヤドンパラダイス in 香川 2021』の開催も決定！。 <https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000304.000026665.html>
13. 三重縣廳。2021。近鉄特急「伊勢志摩ライナー」をミジュマルデザインでラッピングした特別な列車「ミジュマルライナー」の運行開始について。 <https://www.pref.mie.lg.jp/TOPICS/m0361600035.htm>
14. 三重縣伊勢市都市整備部交通政策課。2024。エネ由来の電力を使った電気バスの運行や公共交通の利用促進。 <https://www.estfukyu.jp/pdf/2024forum/isheshi.pdf>
15. 日本交通株式會社。2022。ポケモン「サンド」「アローラサンド」ラッピングバス運行開始のお知らせ（令和4年8月11日～令和5年3月31日）。 <https://www.nihonkotsu.jp/news/news-detail.php?id=283>
16. 長崎縣交通局。2025。ながさき未来応援ポケモン「デンリュウ」ラッピングバス運行のお知らせ。 <https://www.keneibus.jp/news/1679.html>
17. 泉區 Plus。2023。【仙台市内初のEVバス】「まちのり『チョコット』with ラプラス」が2023年3月21日から運行開始するみたい！特製ノベルティグッズもプレゼント！。 <https://izumikuplus.com/topic/20230318/23760.html>
18. 福島民報社。2025。見つけたら「ラッキー」 ポケモンラッピングバスお披露目 4月から福島県内走行 プレDC盛り上げ。 <https://fukushima-doorproject.jp/fukushima-minpo-article/show/20250413123670>
19. 寶可夢。2023。ポケモンローカル Acts ちいきの ちからって すげー！～。 <https://local.pokemon.jp/>