

臺北市政府環境保護局

111 年度「臺北市空氣污染防治基金」管理委員會

第 5 次委員會議紀錄

壹、開會時間：111 年 11 月 3 日(星期四)上午 10 時整

貳、開會地點：視訊會議

參、主席：陳沼舟副局長代

紀錄：賴映岑

肆、出(列)席單位人員：如會議簽到表

伍、討論案事項：

一、討論案：112 年度補助計畫審議

(一)112 年度臺北市加強移動性污染源-機車排放空氣污染物稽查管制計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣1,088萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(二)112 年度臺北市機車排氣檢驗站品質管理暨低污染車輛推廣計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣801萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(三)112 年度臺北市推動公共場所室內空氣品質管理宣導與檢測計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣421萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

(四)112 年度臺北市柴油車動力計排煙檢測及油品檢測計畫

決議：

1. 同意補助新臺幣906萬元。
2. 委員意見請參酌辦理。

陸、散會：上午 11 時 05 分

111 年度「臺北市空氣污染防治基金」管理委員會第 5 次會議 委員審查意見

委員	建議事項
楊委員之遠	<p>一、室內空氣品質臺北市做得最好，檢測範圍也是最好的，檢查結果也都公布；另外像SARS或COVID病毒雖然是人與人間的傳染，但跟室內空氣品質維持及注重有密切關係，如果空間室內空品維持得很好，感染機會會下降，但還是要記得戴口罩。</p> <p>二、遙測檢測空污是否為延續性的計畫？</p>
劉委員希平	<p>柴油車定檢計畫每年都有9千接近1萬車次的檢驗，想知道車籍在臺北市及外縣市的比例大概是多少？</p> <p>路邊攔檢過程中若為外縣市車輛，是否同樣到臺北市來做檢查？同樣臺北市車輛也可能會到外縣市，想知道在計畫內分布大概是甚麼。</p> <p>量能歷年來維持不錯，但想了解目前柴油車定檢站在有品質的狀況下的最高量能為何？</p>
江委員孟蓉	<p>一、四個計畫案都表示支持。</p> <p>二、針對臺北市加強移動性污染源-機車排放空氣污染物稽查管制計畫，是延續性計畫，有比對去年的計畫書，在計畫緣起的內容，統計本市機車數共有94萬6,260輛，佔本市移動移動源的53.4%，是否為不小心誤植、贅字，建議刪除；到檢率有明顯提升，從109年77.8%、110年76.4%、111年已達80.7%，建議112年工作目標可以酌予調升一點點。</p> <p>三、路邊攔檢1萬5,000輛比之前1萬輛還要多，這是非常值得讚許的。</p> <p>四、計畫預期成效去年計畫書CO為58.78，HC為27.66，可是今年計畫書寫5.2，簡報修正為17.43，HC從1.86調整為6.49，是去年計畫書誤植還是今年數字有誤再麻煩說明一下。</p> <p>五、有比對去年及今年的計畫書，經費表部分去年沒有列計畫經理，今年有列入計畫經理，請說明；外勤人員從10人增加至12人，行政人員從2人增加至5人，請說明調整原因。</p>
顏委員秀慧	<p>一、本次所提四個補助計畫均為延續性，且具必要性，謹予以支持。</p> <p>二、計畫一（機車排放稽查）涉及大量信件寄送，112年之寄發數量與以往之數量差異及歷年變動趨勢，可酌予說明。</p> <p>三、計畫二（機車排氣檢驗站管理）規劃112年7月後定檢通知採全面電子化，值得肯定。</p>

	<p>四、計畫四（柴油車動力計排煙檢測）擬提升搬家業者所屬車輛自主管理標章取得率達30物流業者之取得狀況如何？</p>
林委員文印	<p>一、四案均為延續性計畫，過去績效都不錯。</p> <p>二、依照過去作法可思考一些事情，像是管制對象會涉及其他單位或行業，如臺北市的機車，交通局未來10年規劃，中長期的布局規劃，可與其他單位互相了解，不管是對污染或是交通管理上都更好。</p> <p>三、柴油車有它的服務對象（公司或營建工地等），中間也會串聯到相關的人或單位，如果不只車主甚至服務對象也知道車輛的污染狀況，算是它的產業鏈或服務鏈，多一些環境資訊，對污染減量會有幫助，也可以在其他面向思考，也能提升計畫成果。</p>
闕委員蓓德	<p>一、都支持四個延續性計畫。</p> <p>二、兩個計畫都有提到路邊攔檢，建議未來可收集受檢民眾回饋。</p> <p>三、第四案有提到民眾檢舉有污染之虞，過去車輛違規部分有很多是交通規則的違規，民怨很高，所以有做改變；也許污染及違規部分不太一樣，是否在民眾檢舉污染這部分也有數量比較龐大的情形？</p> <p>四、有關遙測部分，其他計畫是用影像辨識，不管遙測或影像都非常鼓勵，因成本可能不同，未來建議可嘗試不同的科技辨識方法。</p>
凌委員永健	<p>一、112年度臺北市加強移動性污染源-機車排放空氣污染物稽查管制計畫，延續性計畫。預計可有效削減CO：5.20（噸/年）及HC：1.86（噸/年）。宜補充民眾關注的PM_{2.5}、NO_x污染物的預計削減量。</p> <p>二、112年度臺北市機車排氣檢驗站品質管理暨電動機車推廣計畫，延續性計畫。優良機車排氣檢驗站評鑑項目，技術能力之外，宜加入檢驗機車數量和服務品質，規劃獎勵表揚方式，激勵提升檢驗和服務品質，促成市民有感政府施政成效。宜補充年度機車排氣到檢率的預定目標。</p> <p>三、112年度臺北市推動公共場所室內空氣品質管理宣導與檢測計畫，延續性計畫，環保署考評重點性計畫。預期效益（三）輔導公共場所取得良好級以上標章「或」輔導巡查檢驗至少600處。輔導巡查檢驗至少600處為合約的量化目標，應分列取得良好級和優良級標章的場所數量作為質化目標。「或」修訂為「並」。補充績優場所鼓勵和廣宣的方式。</p> <p>四、112年度臺北市柴油車動力計排煙檢測計畫，延續性計畫，環</p>

	<p>保署考評重點性計畫。宜補充民眾關注的PM_{2.5}、NO_x污染物的減量效益。</p> <p>五、建議局方審議廠商回覆意見和修訂內容後，同意補助申請金額。</p>
鄭委員福田	<p>一、加強移動性污染源-機車排放…管制計畫</p> <p>1. 贊成 2. 請於期末報告列表並加說明空污費自民國84年開始徵收至今已達27年，臺北市機車成長數目變化，歷年經費及減量，減量成果和汰舊換新，改用電動車等之關係。</p> <p>二、112年臺北市機車排氣檢驗之品質管理…計畫</p> <p>1. 贊成 2. 請說明84年至今補助(或獎勵)機車定檢站之經費及減CO、HC之成果。</p> <p>三、臺北市推動公共場所室內空氣品質管理宣導與檢測計畫</p> <p>1. 贊成 2. CO及CO₂檢測CO用電化學方法太rough，致室內比室外高，CO用NDIR較合適，如經費有限制CO用NDIR，CO₂用電化學方法。</p> <p>四、臺北市柴油車動力計排煙檢測計畫</p> <p>1. 贊成 2. 積極從事遙測系統之研究，由於檢測方法轉進遙測儀器已有一定之可信度，有些國家地區已用遙測作執法之工具，期末報告應詳細作檢討報告及建議。</p>

委員	補充說明
黃委員如妙	<p>交通局針對林委員提問機車中長期政策補充說明，共享、綠能、E化、安全為交通局施政方針，機車屬私人運具，在私人運具方面，以推拉手段，希望2030年綠運輸市占率能達70%，推的部分（抑制方面）目前已實施多年的機車退出人行道、騎樓，來造成停車的不方便，另針對機車收費也逐步實施以提高使用成本。</p> <p>鼓勵使用大眾運輸部分，是我們的方向，也希望鼓勵機車族群能使用大眾運輸，轉乘接駁時需使用機車，也鼓勵使用共享機車；目前針對電動機車停車收費為免費，機車轉乘捷運的話，停車也有優惠；交通局有推出公共定期票1280加價購共享機車優惠方案從110年5月推出以來，每年均有跟環保局申請補助，目前還在推廣，也希望逐步讓民眾接受。</p>