

臺中市政府研究發展考核委員會 105 年第 4 次委員會議紀錄

壹、時間：105 年 7 月 27 日(星期三)上午 9 時 30 分

貳、地點：本會大會議室

參、主席：柳主任委員嘉峰

出席人員：(如附簽到表)

記錄：陳春綢

肆、主席致詞：(略)

伍、本府環保局專題報告「本市空污防制策略與跨局處整合工作」(略)

陸、發言及討論：

翁委員瑞宏：

一、以細懸浮微粒而言，當秋冬之際，中部相較於北部之氣溫較高，若當對流殘弱時，臺中的天空就會很「污染」。一般而言，要到隔年春天，海面溫度增高，增加降雨機會，臺中才能脫離空污。

過往的臺中是以資本社會為發展的軸線，因此欲改變因為工業化、城市化、人口聚集等等因素所造成之污染後果，不是一天一日所能辦到，絕對是需要十年、二十年的時間才能看到成果。的確，林市長在上任後即努力地試圖解決空污難題，不能說無成果；或可說沒有功勞，也有苦勞。但是，若如簡報所言空污已呈現改善，恐怕無法說服市民與環保團體；此數據涉及到採樣，不同的時、地（氣候與地理）與方法即會造成結果的差異。前幾日見到市長臉書指出難得一見的晴朗藍天，暗指公部門對於解決空污問題的成效；事實上，那是七月初的太平洋高壓增強之結果。到了秋冬，臺中的空污恐將再現原形。

臺中的空污問題不僅是環保專業，也涉及城市發展與治理、交通與能源、甚至對於市民的教育與訊息傳遞，當然亦涉及市民的健康權利。對於複雜的空污治理，若採取過往處理環境政策的傳統思維，交付單一行政機關進行污染管制，就可能讓人民產生對政府的不信任。因此相關決策必須納入跨區域、跨專業、跨層級的行政協調，更要以健康風險為基準來制定城市治理的決策，決策不免有其相對應的課責性，但課責並不是把責

任分配出去而已。

盤點地方政府之人力資源，目前並無通曉社會發展、環境與健康之跨領域專家，亦無理解風險治理架構之人才。因此目前只能藉由外部力量或是請求中央來協助地方處理空污問題。然而欲納入上述人才進入公務體制，透過現行考選制度是根本無法達成，唯有市長行使其特定任派才能為體制舉才。

空污是人造成的問題，但是沒有跨領域、懂問題、知方法、肯付出的專業者，這個難題必將一直存在。

二、面對空污問題，必須容納比以往更擴大的學術社群與公民參與機制，特別要能夠同時具備知曉風險分析、擅長風險溝通、精於風險管理的全方位治理能力。但地方政府沒有健康風險溝通人才。對於空污的管制與治理，需要整合性的科學評估流程；公部門須持續且全面地進行有審查機制的期刊文獻回顧，獲得之結論都必須基於嚴謹的科學證據。然而，或許是人力不足之故，目前的公務人力普遍缺乏「學術解讀」能力。以去年秋天媒體報導西屯區國安國小學童致癌風險恐超標一百倍案為例，環團抗議市府漠視，但公部門對此完全缺乏應對能力。為解決市府之目前困境，建議研議邀集具有「誠信且真正學術專業能力」的在地學者組成健康風險應對小組；當社會產生健康疑慮時，立即邀集此小組以提供公部門的科學支撐，並且提醒風險溝通與管理之注意事項。若環保局之空污基金管理委員會或技術委員會不具備如此功能，即應重新調整，或將健康風險應對小組獨立於外。

三、雖然現今科學對於空污管控仍具有不確定性，在法規面亦具有許多限制，但是本市環保局實際上已投入多年的資源於地方空污問題的解析，應當加以妥善歸納與運用，不應將過往的結果束之高閣。空污的風險評估至少要涵蓋環境與大氣科學、工業衛生與管理、毒理學、流行病學、生理病理學、社會科學等研究，這也凸顯出制度必須進行跨領域研究。重複一提，環保局實際上已投入多年的資源於地方空污問題的解析，但是仍無法

獲得完整的空污基本資料，這需要環保局進行檢討。不管如何，臺中應該釐清各區域之細懸浮微粒的分布、來源、以及成分組成，並且估算各污染源之貢獻，特別是工業與交通。如今大家把空污防制的重點先擺放在臺中火力發電廠、中龍鋼鐵廠等轄區內的固定式污染源，但是未來無法擺脫交通所導致的空污貢獻，這除現有交通外，也會與市長提出的一條山海線、兩個海空港、三大副都心等重大建設有關聯。交通建設對於空污的貢獻有其益處，亦可能帶來壞處。例如，未來臺中港的航運蓬勃發展，使用重油的輪船將是污染之貢獻源；但如果建設好軌道運輸，包括推動綠能載具、完善的公車聯繫系統、便捷的自行車道，則會大幅減少交通產生的空污。

四、建請將環保局所獲得的大量數據整合，例如，加入追蹤污染源和情境分析的能力，建立本身的預測模型，提前幾天預測城市內不同區域的空氣污染程度，甚至提供建議，例如關閉部分工廠產能，或限制某些道路上車輛之數目。目前來說，對於臺中火力發電廠的降載尚缺乏可供檢驗的成效數據。

另外，在有限的行政資源與成本、以及訊息掌握之有限性等影響下，空污治理實在是很複雜。固然，公部門必須重視空污的社會資本投入，特別建請主計處應對空污治理的必要投資以較正向的態度來支持，因為空污治理是對於過往的「認罪」，對未來的「救贖」，是對於城市的積極建設，也是對於市民的隱形社福。都發局與建設局也應該將都市空間規劃置入氣流廊道的概念，避免水泥高樓林立之後所產生的「熱島效應」或「街谷效應」。常見警察局或派出所前停放眾多的警用機車，應當減少燃油機車的使用，甚至若干國際城市的警察對於部分職務的執勤是騎乘自行車或電動車。

對於空污，公部門也應該投入以社區為主的行動科學，藉由低成本、簡易型態的收集空氣方式來進行在地空氣品質監測。例如於各里或各學校建立「空氣污染微型採樣佈點」，這已經在臺北古亭區建立，各里可立即獲得數據（直讀式），校園亦可

據此來搭配空污旗應對。此外，亦可在交通頻繁處進行採樣佈點。此過程即是以公民參與打破環境檢測的技術門檻，運用科學的普及，建立與社會的對話機制。

- 五、對於臺積電設廠所產生之爭議，個人認為市政府在「種樹」議題上纏鬥是錯誤的，應該提的重點是「節電」。今年度經發局已經達到了全市省電 2%的目標，市府接下來應該提出作法，讓整個城市能夠達到節電 10%，工業節電 15%的使命。這並非遙不可及，許多國際城市都以此為目標；特別要求中科與臺積電提出節電措施，也要求他們回饋綠電使用之經費，例如路燈使用太陽能。若能達到節省全臺中前一年度總用電量的 10%，更可藉此要求臺中火力發電廠廢止一組燃煤發電機組。此外，環保局應該思索制定「光害管制自治條例」的可能性，不應故步自封，其效應除了減少擾人睡眠健康的公害困擾，亦是節電的可行措施。
- 六、至於空污減量工作小組，目前的思維是來自於低碳工作的經驗，但是低碳不等同於空污減量。在分配工作應注意能力之所及，例如將餐飲業之污染防制分配至衛生局則為不妥；衛生局在進行餐飲業稽查時，如有涉及環境污染情事（例如油煙）即請環保局會同稽查，顯示主責應為環保局，因為空污減量即是「處理污染情事」。至於公部門在應變措施中，不應等到中級應變時才要求公務部門禁止使用無裝濾煙器之 1-3 期柴油大貨車及柴油大客車；這些 1-3 期的柴油車本應制定淘汰時程，建議 2016 年底將第一期車淘汰，至 2019 年底將 1-3 期柴油車全面淘汰。
- 七、教育局除了落實空污旗之應對措施以外，也應該商請教師研擬空污教育，讓學生在成長階段即接收正確之知識，並養成對應態度。更積極地，可以透過市民參與機制，將正確的空污防制與健康知識落實在公民教育，或是透過民政、社政、衛政合一的「愛鄰守護隊」來推動空污防制工作。市府亦可以要求相關單位試算大型污染源之健康成本，並且要求中央加徵空污健康

捐，特別是針對臺中火力發電廠與臺中科學園區，專款專用於臺中火力發電廠與臺中科學園區下風處附近居民的心肺疾病篩檢與照護。臺中市需要屬於自己的學術研究，例如追蹤市民健康與空氣污染的關係，尤其是空污濃度與死亡人數、住院天數和看診次數、醫療成本、甚至因為提早死亡而損失的生產力之相關性。

- 八、歷史上最早提碳稅的是倫敦，當時沒有科技可以解決問題，唯有靠課稅才能解決燒煤問題。所有事情推動上都需要考量政治的細膩度，市民與環團對於空污製造對象一定鎖定工業，如未對業者先有管制作為，而把目標放在一般民眾上，一定會造成怨聲載道。
- 九、所有事項的推動，須考慮可行性的問題，像是水湳經貿園區禁行機車一事，目前臺中的氛圍上是不是可行，環保局應該清楚。另推動所有政策，都應該從公部門帶頭做示範，例如警察局在執行常務的時候使用自行車或電動機車，讓警察成為環保模範。
- 十、因應空污辦理植樹方面，植樹地點、樹種及風向等均會影響執行成效，建議由市府植樹委員會應納入評估。目前規劃的公園過小，造成小型環保公園林立，達不到環保的功效，建議要有更多中大型環保公園，以彰顯其功能性。未來市政重劃，例如 13、14 期，應保留大型區塊維持環保的功能性。
- 十二、空污問題要讓民間團體、意見團體共同參與，建議環保局將資訊更主動提供給民眾。

盧委員天麟：

- 一、103 年至 104 年空氣品質狀況統計分析，除了 PM₁₀ 和 PM_{2.5} 有下降的趨勢以外，其餘 4 項污染物在 103~104 年都沒有特別的變動，惟環保局提出結論是本市空氣品質有改善的趨勢。另因 PM_{2.5} 的濃度平均值 103 年亦較 104 年低，簡報中亦作出相同結論。但是究竟市府有什麼作為才使污染物濃度下降，亦

或受氣象影響，建議從科學的角度研析，立論要謹慎。另建請環保局針對每個影響因素探討，毋報喜不報憂。例如，PM2.5 的濃度，只有在九月到三月才有下降，但五月到八月都沒有改變，如政府有所作為，此期間亦應下降，由此顯示空氣品質改善可能是氣象的影響。

- 二、報告中指出，為使本市 PM_{2.5} 年均值在 109 年達到空氣品質標準 $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ，排放量需減量 40%，由此推估本市至 109 年 PM_{2.5} 總減量目標為 3552.8 噸，此屬源頭管理。環保局已將 PM_{2.5} 總減量 3552.8 噸分配到各機關，惟為避免少數機關無法達成時，進而影響總減量目標，建議設定安全係數，將每個機關分配的削減量再加量 20%。
- 三、依據源頭分配減量的概念，建議環保局針對三個重要的固定源，包括台中火力發電廠、中龍鋼鐵、各工廠等，了解他們可以如何共同減量。在執行面上，建議加強環保稽查，以確保良好政策落實執行。
- 四、中秋節快到了，臺中市中秋節烤肉燒炭的政策方向應盡速確認。

陳委員錦稷：

- 一、空污的防制確實很重要，從相關數據顯示，空污有其季節性，在秋冬數據較高。空污的防制與部分政策，特別是能源政策上，彼此產生衝突，因此政策執行空間被壓縮。各局處所分配 PM_{2.5} 削減量是否由下而上，由每一細項統計出來？建議針對各細項予以管考並結合政策施行，例如，宮廟補助應結合金紙、香品的減量措施，未達成減量目標者不核給補助。又如在冬季污染較嚴重時，未達目標，防制費予以加重等，採取蘿蔔與棒子並行管制方式，將外部成本透過機制內部化，形成業者成本，以有效遏止空污排放，達成空污減量目標。另建請研議訂定管制生煤、禁燒石油焦自治條例或管制要點的必要性。

- 二、建議市府先與行政院協調臺電、中國石油機組汰舊換新以降低空氣污染，協調完成後，再據以跟農民、民眾要求，如此民眾較能夠接受。
- 三、地方政府欲課能源稅，但是地方稅審議小組認為此屬中央事項，但過了這麼多年中央仍未課徵。在討論財劃法的修正案時，林全院長有明確提到，PM2.5 的管制，應該列為統籌款分配的指標，已指示財政部納入考量。

邱委員俊榮

- 一、空氣污染的問題有很高的比例不是我們能自主控制的，種樹有很多附帶效益，包含政治效益。特別是中南部地方，很多地方都是平原，很少樹，以農田為主，故種的樹多，會成為一個凸顯的特色政績。種樹這件事可以當成大事來做，也可以當成小事來做，建議市府可積極配合花博，使台中成為一個綠化的示範城市。
- 二、有關火力發電廠的問題，過去幾次的斷電造成政府和臺電都很怕，藉由南電北送、中電北送的做法，使得全國供電能夠穩定。這和高雄聚集重工業，造成當地污染是一樣的道理。外部性的問題可研議以租稅來因應，隨著臺灣發展，能源稅、碳稅未來是有可能被執行的，市府更應積極爭取。整個產業結構因為轉型太慢，業界都有五缺(缺電、缺水、缺工、缺地、缺人才)的問題，將外部成本內部化，也許可成為整個產業結構轉型的動力來源。能源的需求沒有那麼急迫時，這個問題可以得到舒緩，惟這些問題均非台中市能單獨解決的。
- 三、一方面要追求經濟發展，但另一方面又不願意環境遭受破壞。建議研議簽訂定型化契約，要求廠商設廠需遵守一定的規範，例如，購買碳權。毋須採用如高雄一樣齊頭式的標準。以往廠商進駐，增加地方就業機會，對城市來說是求之不得，但是現在已不同，如讓市民投票選擇就業機會或好的空氣，無法肯定會是哪一個答案。故經發局將來考量城市經濟發展的同時，需

兼顧環保。

- 四、過去政府發展電動車，均是採取補助的方式，而這方式往往無法達到目標。因此建議研議以胡蘿蔔跟棍子並進的方式。例如：市中心的某些地方，限制燃油車輛進入，雖然這是非常嚴重的事情，因為違反我們的生活習慣。但很多外國的城市其實都做得不錯，長期而言，這只是一個習慣的問題。又如，使用電動巴士的業者，就給好一點的路權，政府不一定要花很多錢，端看是否使用強烈一點的誘因。如果中央已經進行補助的事項，市府僅需多花一點點心思，即可達到不錯效果，這都是應予列入考量的。將來捷運或轉運地區，最好、最近的地方均留給電動車停放，燃油車則停遠一點。類此誘因機制有很多，可集思廣益，不一定要花很多錢。
- 五、追蹤考核部分，可依性質擇要追蹤，對於裝置屬永久者，如改燒天然氣，此類較無須擔心；另一種是會變動者，如有查緝就配合，不查就不配合，此類則需列為重點追蹤對象。
- 六、有關人力部分，建議善用外部資源(民力)，例如，環保尖兵、提供實習機會、產學合作等。建立一套誘因機制，將散在四處的資源挖掘出來並集中，創造雙贏。
- 七、對於交通局回應的，歐洲很多地方不是汽車、機車的問題，只要是車就不能進去，是否有階級疑慮，端看市府怎麼設計，怎麼去推第一步。政黨輪替的原因是人民希望改革，對於正確的事情，建議選擇一、兩項先予試行。臺中空污問題特別嚴重，如何率六都之先，思考突破性的作為，雖然會經歷陣痛期，但只要長遠而言是好的，即可嘗試執行，政府終將會被肯定。
- 八、對於能源稅、碳稅，建請研議連署由中央課徵，如中央不課徵就由市府課徵。

黃正聰委員：

- 一、同意邱委員所言，配合政策，給予較優的待遇。去年觀察美國的現象，他們將特斯拉電動車的停車位設在最靠近大樓的地

- 方，而一般車停車位則較遠，如此善用公權力，會比預算更有力量。現在政府不太能開支票，因為缺少經費，但是政府還掌握公權力，應使公權力更有效率的運用，這力量是非常大的。
- 二、對於去年臺中因應 PM2.5 採取措施感到肯定，能讓火力發電廠配合降載。過去我們都說臺中是空氣很好，適合旅遊，但相關圖表顯示臺中空氣污染也很嚴重，故相較於全國，臺中的空污危險程度，應於簡報中呈現。
- 三、簡報中僅有各局室空污減量分配數，惟未呈現排放總量。另資源有限，我們必需在有限資源做最有效的分配，但簡報中亦無相關成本分析，需做基本的推算。
- 四、對於農業 PM2.5 削減量分配數六百多噸，甚至高於電力業，感到相當驚訝。對於農民焚燒稻草，建議舉辦說明會，邀請農民參加，告知焚燒稻草會受罰，這絕對有警示的作用。
- 五、關於臺積電設廠一事，應以成本效益來分析，因其創造的就業機會及產值高，且數十個、數百個小型投資案，累積的污染總量可能比臺積電帶來高，因此設廠與否建議以總體來考量。
- 六、有關交通的問題，在大陸南寧，整個城市僅有電動機車，沒有燃油機車，當地政府早在 10 年前就已公告，10 年後整個都市只能有電動機車。相較於本市，我們的政策目標已較其落後，本案建請市府錄案參考。
- 七、以市民需求思考，其受空污影響，主要在上下班途中的交通，會吸進非常多的廢氣，尤其機車在紅綠燈起步的時候，廢氣濃度最高。另戶外運動上，雖然現在有 APP 可以查詢空污濃度，但仍感到不便，因想要運動，還得看空氣乾淨程度，故如何使空氣品質達到標準，讓市民能安心、放心及便利，是政府機關應該努力執行的目標。
- 八、呼應委員建議加強環保稽查，以確保良好政策落實執行。另因稽查開單將增加收入，亦可紓緩財政問題。

- 一、PM_{2.5} 年均值在 109 年達到空氣品質標準 $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ，係環保署訂定全國目標。依目前空品狀況做分析，僅臺東市達到二級防制區的標準，故賦予各縣市政府須共同執行空污減量的責任。目前已針對高屏地區進行空污總量管制，並採齊頭方式，要求每家工廠空污減量 5%。簡報中本市各機關所分配 PM_{2.5} 削減量，係事先邀集各機關共同研商，依其可行方案計算訂定，為由下而上所提出具體可行策略。
- 二、就稽查人力而言，100 年至 105 年公害陳情案件，由 2 萬件上升至 4 萬件倍數成長，但人力卻零成長。為避免影響稽查品質，業針對每類型污染案件，尋找污染根源，研擬解決對策。另空污減量與補助政策結合部分，目前已針對農民燃燒稻草製造空污者，移請農業局取消補助資格。
- 三、關於碳稅、能源稅課稅的部分，本府內部有研議過，但其他城市，包括高雄、花蓮也曾訂定類似的自治條例，但送到中央之後卻不同意。故經過評估後，認為在沒有相關的法源依據授權地方訂定類此稅課，本府擬定好的自治條例，送至中央亦可能有同樣的結果。
- 四、市長很重視也很期望產業進來本市，但也希望污染不要因此增加，因此請本局評估高屏地區空氣污染總量管制措施，包括剛剛委員提到的污染交易，此項工作本局都已在著手研議中。
- 五、在電動車專用停車位的問題，本局已與交通局研商很久，但因監理法規中並無類似殘障車位，有專屬車位的規定，所以無法配合辦法。另本市亦遇到在設置電動車充電柱後，被汽油車占住的問題，致電動車得不到充電的環境，這部分尚需要訂定相關法規處理。
- 六、本府在特定區域訂定禁行燃油機車條文通過後，即被三千輛機車包圍抗議。這項法規仍與交通局研商討論如何修正至何種範圍及程度中。
- 七、中秋烤肉季到了，我們已經在推廣宣傳其他烹飪方式，不一定要烤肉，吃火鍋也不錯。

因油煙對家庭主婦致癌有非常大的影響，因此本局與衛生局結合，對中式料理的排煙做管控，並降低對 PM2.5 的貢獻量。公務車電動化已列為優先處理方案，公務基金會盡可能支援經費。

臺中因為有最即時的空氣品質報告，而不是用環保署 24 小時平均值，因此大家會有臺中空氣品質最糟的誤解。

感謝委員提醒，本局將會加強風險管理。

環保局空氣品質及噪音管制科陳科長忠義：

- 一、如委員所說，空污的防制不能僅交付單一機關執行以達到目標，因其涉及多面向。在執行空污減量時，最擔憂的是突發性的外部大污染源的產生。在污染減量部分，亦期望採取總量觀念，惟本市空污總量多少才合理，目前無法準確估算。對於申請設廠之業者，建請本府經發局、都發局審查時，能考量並檢視其污染排放量降至最低，在不影響空氣品質標準情況下，始同意於本市設廠。有關城市節電的工作上，需要由全國各縣市共同檢討及努力，才能有成效。環保稽查以民眾陳情案件的稽查為最大宗，另有設置稽查大隊，針對水、廢棄物、空氣等污染源，聘請受認證公司辦理不定期稽查，以確保民眾生命財產的安全。
- 二、追蹤考核的部分，本局將逐案追蹤及檢討。有關人力外部資源的部分，本市目前有 2 萬 5,000 多個環保志工，很多的配合事項或協助事項均由其協助執行。成本分析的部分，目前較缺乏此方面專業，未來將請教專家學者做估算。農業廢棄物露天燃燒部份，本局開過很多場說明會，亦請農會幫忙宣導，但是時間一到，農民還是會一起燒，他們認為這是防治病蟲害的一種手段。目前唯有開罰，才能見到成效。
- 三、有關空污情境的部分，目前無線臺或新聞媒體都會以跑馬燈的方式，配合環保署把紫外線、空污狀況做一個報導，亦即結合各種方式將資訊散布出去，因無法立即改善空污狀

況，故一些基本自我防護訊息應該讓民眾知道。

四、本次會議各位委員所提供寶貴建議，本局將錄案參考，並回復參採情形。

經發局公用事業科聶科員政偉：

本局權責分工空污減量項目，均持續辦理中，例如，輔導、獎勵業者將生煤、石油焦、重油等燃料改為清潔燃料，持續編列預算辦理補助。本府目前致力於開源節流政策，開源政策包括推動公有房舍屋頂設置太陽光電發電系統；分 3 期公告用電量月平均 800 千瓦以上用電大戶，3 年內完成裝設用電量 10% 的再生能源系統；配合能源局推動設置離岸式風力發電機組等。節流政策包括推動全市智慧節電計畫、能源用戶節電訪查診斷與輔導改善計畫，藉以降低整體用電，達到節電 2% 的總體目標。

交通局交通規劃科吳科長淵展：

一、林市長上任後，極力推動軌道運輸，捷運綠線預定於 2018 年試營運，2020 年啟用，雙港輕軌則預定年底完成規劃及發布。

「大台中山手線環狀鐵路計畫」中，成功至追分的「微笑山手線」獲交通部同意，由台鐵編列總經費 15.4 億元；明年先編 1000 萬元進行規劃設計、用地調查計畫，預計民國 107 年施工、110 年完工。整合捷運 (Metro)、鐵軌 (Rail)、公車 (Bus)、自行車 (Bike) 的「Mr. B&B」，提升複合式運輸系統的營運管理，進一步提升台中的公共運輸環境。

電動車部分，目前已上路的電動公車從去年的 14 輛成長為 33 輛，未來將持續爭取交通部補助採購電動公車，明年度也會編列電動公車營運補助經費，補助業者改以電動公車提供服務，讓台中更節能環保。

二、有關委員提到公告禁止燃油機車騎乘，因臺灣和大陸政治環境不一樣，大陸可以直接用公權力來做，但是臺灣則有困難，

市民對於類此公告限制較難接受，機車不能進入，但是汽車卻是可以，這就引起很大的反彈，尤其是騎乘機車的民眾通常是所得相對較不高，這會不會引起另外一種階級的風波產生，本府採取比較保守的方式。另有關電動車停車位能夠擁有比較好位子，本局將納入考量。目前本府已針對電動車輛停車的部分，可以向停管處申請免費的優待。至於在電動公車路權的部分，將錄案請公車路線審議委員會納入考量。

都市發展局城鄉計畫科龍正工程司明成：

有關利用都市計畫地劃設減少空污部分，在公共設施上，公園、綠地、遊戲場、廣場、體育場相關劃設，於都市計畫新併、整併或定期通盤檢討時，均有一定規範。同時今年起，全國針對都市計畫公共設施進行通盤檢討，不得任意變更或減少公共設施比例，發揮公共設施功能。另依數據顯示，本市公共設施之開闢較去年增加 21%，不僅劃設有相當比例，亦增加公園綠地使用率。建築部分，持續推動綠建築及屋頂綠化，同時於各都市計畫區土地使用管制要點中，增設都市設計引用範圍，以增加植栽綠地及開放空間。施工營造部分亦加強營建管理，訂定工地管制措施，務使營建工程施工期間，運具不會造成空氣及地面污染。

農業局作物生產科陳科長英琮：

本市耕地面積大約兩萬五千公頃，以此為基礎點計算出本局應配合減碳量。有關露天燃燒的部分，經過這幾年向民眾的宣導和補助，露天燃燒比例已從 103 年的八百多公頃，降低到 104 年的七百多公頃。目前露天燃燒的比例大概在 5% 左右，已經有非常好的成效。如委員提到的蘿蔔與棒子並用效果會更好。

建設局白副總工程司珽瑛：

8 年種植 100 萬棵樹是市長致力推行的政策，已發起為全

市的運動，目前各機關分工，包括建設局、大專院校配合外，國中小也全面進行調查過是否有可以植樹的地點。並與中央合作，於國道三、四、六高架橋下方植樹。民政局則與民間社團合作。經發局推動於工業區植樹，另球場設置、麗寶樂園民間開發案等，均釋放部分土地配合植樹。另在重劃區亦推出新政策，在重劃完成且配完地後，要求私人土地退縮兩米，於此空間植樹，並與地主溝通後續由其認養。樹種盡量採用可生長百年以上原生樹種為原則。經過這一年多來的推動，目前已達種植 30 萬餘棵的成果，本府將持續適地適種，藉由全市的推動，來達成 8 年 100 萬棵樹的目標。

柒、主席裁示：

請環保局就委員建言，評估可行性，逐一具體表列，並訂定行動方案，據以執行。

捌、臨時動議：(無)

玖、散會(中午 12 時 10 分)