

高雄市議會舉辦「禁止二行程機車－維護古董車友權益」 公聽會會議紀錄

日期：中華民國 104 年 11 月 18 日（星期三）上午 10 時

地點：本會 1 樓第一會議室

出（列）席人員：

民意代表－議員陳政聞

議員簡煥宗

議員張豐藤

議員陳信瑜

議員吳益政代表蕭芷倩小姐

議員曾麗燕助理陳宇筑

政府官員－高雄市政府環境保護局簡任技正楊宏文

高雄市政府環境保護局空污與噪音防制科科长鄭嵐

高雄市政府交通局運輸規劃科科长陳志鶴

高雄市政府法制局法規二科科长白瑞龍

高雄市政府法制局編審楊展嘉

高雄市政府警察局交通警察大隊執法組組長黃家民

專家學者－國立中山大學環境工程研究所所長陳康興

國立中山大學環境工程研究所教授林淵淙

高雄醫學大學公共衛生學系副教授陳培詩

民間團體－打狗車友會呂志賢先生

偉士牌－瑞春機車行董瑞賢先生

打狗車友會蕭博仁先生

打狗車友會鄭岳峻先生

主持人：陳政聞、簡煥宗議員

記錄：曾雅慧

一、主持人簡議員煥宗宣布公聽會開始，介紹與會來賓並說明公聽會要旨。

二、相關單位、民意代表、學者專家及民間團體陳述意見與討論交流。

(一)議員簡煥宗

(二)打狗車友會呂志賢先生

(三)議員張豐藤

(四)議員陳政聞

(五)高雄市政府環境保護局簡任技正楊宏文

- (六)國立中山大學環境工程研究所所長陳康興
- (七)國立中山大學環境工程研究所教授林淵淙
- (八)高雄醫學大學公共衛生學系副教授陳培詩
- (九)打狗車友會蕭博仁先生
- (十)吳益政議員代表蕭芷倩小姐
- (十一)高雄市政府交通局運輸規劃科科長陳志鶴
- (十二)打狗車友會鄭岳峻先生

三、散會：上午 11 時 36 分

「禁止二行程機車－維護古董車友權益」公聽會錄音紀錄整理

主持人（簡議員煥宗）：

歡迎各位今天來參加「禁止二行程機車－維護古董車友權益」公聽會，我是市議員簡煥宗，現場也來了一位關心這個公聽會的市議員張議員豐藤，他長期關心環保。

接下來，我先介紹今天來參加高雄市政府相關單位的代表，第一位是環保局楊宏文楊簡任技正以及鄭科長，交通局的代表是陳志鶴陳科長，法制局的代表是楊展嘉楊編審，高雄市警察局請黃嘉明黃組長以及相關同仁來。今天特別感謝中山大學環境工程所陳康興陳所長，歡迎陳老師，也再一次感謝中山大學環境工程研究所林淵淙林教授，以及來自高雄醫學大學公共衛生學系陳培詩陳老師，謝謝你們。

現場有打狗車友會的呂志賢先生，以及歷史已經很久的偉士牌經營者董瑞賢董大哥，還有相關車友，歡迎大家今天來參加這樣的公聽會。我們首先就車友會這邊相關的，包括二行程機車的部分向各位做簡單的介紹，也包括古董車的部分，我們現在就請車友會先開始。

打狗車友會呂志賢先生：

大家好，我本身是 VESPA CLUB IL MITO CAU TAIWAN 會長呂志賢，也是打狗車友會的代表，這張照片是我今年從義大利騎車到克羅埃西亞的世界大會時所拍的照片，今天會介紹一些國外是怎麼樣保護這些老車的方式。這是我簡單的經歷介紹，2009 年的時候，高雄世運的活動 VESPA in Kaohsiung 是高雄市文化局請我承辦的，這個活動是我策劃的，為期 16 天，是世運的活動，因為這是歷史的資產，所以這是首次高雄市政府出資去辦這樣的活動，在當時還不錯。然後其他的東西其實不太重要，電影拍攝我都有經歷，還有國外的活動，我先來介紹一些國外的活動。這是從義大利騎到克羅埃西亞的過程，在途中認識了一個朋友，因為我迷路了，只好求救於他們。義大利實在太大了，要過海關，到了克羅埃西亞之後，還要騎二百多公里，這一趟旅程，我總共騎了 978 公里，這一次的主辦城市在這裡，到達的第一天，我提前一天抵達，有很多車友是在這個時候才慢慢陸陸續續抵達，其實是隔天才開始報名。這是活動的第一天，這一次的活動全世界到這邊的車子有一萬多台，這次比較少，歷屆都是三萬多台以上。因為這一次是離開內陸，必須坐船，對一般車友來說，他們騎過去可能要超過 1,200 公里，比較難，所以這次比較少，只有一萬多台車參加。

這是羅馬的俱樂部會展，這是法國的，這些車子都是二次世界大戰所保留下來的車子，目前在全世界不到 50 台，這 3 台都是正牌、原漆的，因為他們也

是會長，所以我也請他們簽名在我的俱樂部的會旗上面。這是遊街，我們世界俱樂部一定會有一個重頭戲，所有的車友會從一個城市騎到另外一個城市，騎到他們的首都。

這是德國，他也是德國的會長。這是從義大利騎過來的一個老伯伯，他很可愛，他載著他老婆，也是騎了將近 1,000 公里，他每年都會參加，會把他參加每一屆世界俱樂部的貼紙和牌子貼在車上做記號，表示他征戰了多少次的活動。這是法國的，法國的總會長是一個女生。他是羅馬的，這個會友很特別，他每次出席的時候都會穿著古羅馬戰士的服裝去參加世界大會，因為他是羅馬人，他這台車也是原漆的，從 1953 年保留到現在，全車都沒有改過，都是保留原裝。

這 3 台車很特別的是它們參與過以前 1951 年的比賽，保持到現在，都沒有改裝過，也沒有烤漆，全部都保持原來的模樣，維持到現在，他們只有活動的時候甚至是特殊場合的時候才會騎乘出來，這次他們是從義大利騎過來，我難得遇到這種車子，所以要趕快和他們合照，因為很難碰到這種車子。你參加大會師的時候，他們會宣傳他們整個國家的文化與食衣住行等等，他們是把老車結合觀光、結合在地的文化行銷給全世界。這一天就是遊街了，大家都在準備，會披上國旗，因為你是代表你自己的國家，所以遊街的時候，他們都會揮舞著自己的國旗，表示我是代表我的國家來參與的，然後出發。這個很特別的是在台灣其實很難做到，我們沿途騎了大概六、七十公里，全部都是封街，所有的居民在路上，他們沒有抗議你給我封路，他們反而都站出來揮手致意，還會拍照，那個時候讓我覺得非常的特別，而且覺得很熱情、很開心，因為這在台灣應該是不可能發生的事情，可是在國外，他們習以為常，而且非常熱烈的歡迎我們的到來。

我們騎到首都之後，整個海岸線全部都停滿了偉士牌，所有的老車，整條海岸線全部都停滿了，你根本看不到盡頭。晚餐的時候，他們把整個巨蛋包下來，在裡面辦一場 party 和 buffet。這是巴西的代表，現場有 live band。最後一天結束的時候就和大會合照，他會宣布明年是在哪裡舉辦，明年是在法國，所以大家就相約好明年一起從自己的地方騎到那邊去，在那邊會面。因為他們推廣自己國家的觀光，所以這是國家公園，他們會帶隊，因為每國家都有很多國家風景區，你可以選你要的，然後付那個行程的費用，他們就會帶隊一批一批送你到那個國家的國家風景區特殊的地方，去推廣他們在地的文化和在地的特色。

我回程騎回去，自己一個人騎，因為其他人的習慣是一待就待一個禮拜，可是我沒有辦法在克羅埃西亞待那麼久。這是沿途的風景，其實這邊很像台灣，

也是海島，回程的時候，大家都是從外國來的，所以大家一起搭船坐回去。我給大家看一段影片（影片播放），我們光是整個出發就超過一個小時了，這邊非常的誇張，它這邊說快轉 26 分鐘之後才拍得完，它是用最快速的快轉。可以從這個國家看到，他們的快艇業也發展得非常好，其實台灣也可以效仿，這就是他們的首都 Zagreb。我們跳下一個活動（影片播畢）。我現在介紹下一個，因為時間的關係，不方便打擾大家太多，只能用精簡的方式。

這是 SEI GIORNI 的活動，它是義大利的活動，這是國際性的活動，是非常特別的，在早期，因為這是一個工業設計，所以所有歐洲的國家只要是設計摩托車的，都會透過這個比賽來看看誰的功力最強，因為是耐力賽，它是 6 天 5 夜的拉力賽，你只能自己一個人，沒有像現在的賽車有一個維修部，幫你換輪胎後馬上上路，No，這個東西全部都要自己來，所以它非常特別，而且它象徵性的就是奧運方式的比賽，參加這項比賽在國際上如果能夠得名，就是非常了不得的人物。

這一場比賽是 1951 年的，要跑 1,200 公里，他們比賽時一定要帶護照，因為會跨國，每跑多少公里就要蓋章，然後計時，統計看看誰在最短的時間內到達終點，可是它不是讓你爆肝不睡覺，它會規定你多少哩程數在時間內要達成，這是一個非常特別的活動，是由 FIM 國際摩托車賽車協會所創辦的，從 1913 年開始。1951 年這一年非常特別，因為它以往一場比賽會有 10 個冠軍、10 個金牌，你可以注意到，這一年 VESPA 創立了全世界第一次的紀錄，有 9 個金牌都是 VESPA，第 10 個是義大利的武車。

這是我去參加今年的比賽，我在裡面年紀是最小的，算小毛頭，其他的都是前輩，他們都騎著他們心愛的車子，穿著早期的服裝參與這個比賽。這是我乾爺爺，他是 1951 年比賽的冠軍，這些車子都是經典老車，在台灣基本上是看不到的，可是他們保存得非常好，我們在行駛的路上，總共跑了大概快 700 公里，沿途都是跑他們以前比賽的路段，但是沒有辦法跑 1,200 公里，因為這是一個友誼賽，不是正規比賽，因為我們不是賽車手，它會有一個正規賽，但是這個是友誼賽，只有特殊的人才可以參加。然後每過多少公里的時候就要蓋章，這個時候就是要蓋章。它這個很有趣，它爲了要確保每一個車手精神是好的，所以每跑幾站、多少公里之後，它會有一個比賽，它會設三個點，你一定要在多少秒數之內壓到那條線，如果你沒有壓到，表示你精神不濟，它會建議你不要再繼續騎了，以防危險發生。這是唯一一個參加的女生，她從米蘭騎過來，這台是蘭美達，到達終點時，我請我老婆拉著旗子，然後是頒獎，因為我是來自最遠的國家，他們根本連台灣的名字都沒有聽過，所以我花了很多時間請我乾爺爺翻譯，跟他們講解我們是來自台灣，我們不是大陸人。我在會中有

得一個獎盃，那個活動有上新聞還有雜誌。

我再簡單播一段影片（影片播放、影片播畢）。下一個，這個活動它非常特別，它是義大利有始以來第一次辦的經典老車賽，這是在愛快羅密歐賽車的正式賽道上舉辦的，他們的測試賽道是從來不開放給外人進去的，只有他們自己本身的測試員可以進去。這一次的活動是首例、第一次，你看到這一些全部都是義大利經典老車，這是活動開始之前的報名，再之前的重頭戲是所有經典跑車在裡面 run，在裡面自己試跑、試賽車，幫我們開場，之後就換我們摩托車登場，這也是第一次騎在賽道裡面，感覺非常特別。

我再簡單介紹其他國家的一些活動，因為每個國家玩車的文化都不同，這是香港，香港的車輛其實比台灣少，它這次的活動大概有四、五百台，因為他們是慶祝他們的航空，好像是過年的關係慶祝的，當時收到邀請函，可是我沒有辦法參加。這是日本，日本也會定期舉辦屬於他們自己專屬的大會師和拉力賽（Rally）。泰國今年的大會師是自己的國家 5,000 個車友參加。這是德國，德國效仿義大利的傳統，早期有特技賽，特技賽是要幹嘛呢？爲了吸引世界各國的經銷商，除了車子好騎耐用以外，還可以耍特技，這是一個噱頭，行銷上的噱頭，很厲害，能夠保持這種傳統的只有歐洲國家，亞洲基本上還沒有學到這種東西。這是英國，英國最有名的就是摩斯風，早期 1970 年代的時候，他們會把很多東西裝在上面，裡面穿西裝，外面套著美式軍大衣，這就是他們的會師。這是義大利的大會師。這是我到香港的時候，他們也支持反對禁止二行程機車上路。

這是 2009 年世運活動，簡單向各位介紹，或許有些人沒有看過，這是那時候的聘書，這是文化局的，這是活動的門口，現場展出 54 台車，從最老的排到最年輕的，我們搭配的背景全部都是當時那個年代的高雄背景，爲什麼我要這樣做呢？因爲世運活動期間會有很多外國大使來高雄，可是台灣的歷史非常短，我們也沒有很特別的古蹟，我那時候心裡想，要如何吸引外國人的注意，第一個就是他們國家擁有的車子，所以那時候外國的大使一進到這裡面，他們都感到非常驚訝，「哇！你們國家竟然有那麼多我們國家有的車子！」他會充滿好奇，然後我再向他介紹台灣是怎麼樣擁有這些車子，什麼時候開始進口，當時的年份，那個時候的時空背景是怎麼樣，去幫他做個帶路，讓他們透過車子對歷史有一個了解、去認識。

這是現場的展場的情形，把不一樣的車系放在不一樣的地方，可以看到後面全部都是從高雄歷史博物館調出來的當年的照片，當時的民衆騎的車子也都是這些經典二行程的車子，不只是偉士牌，有很多，這個是大使。這個場很特別的原因是什麼？當時高雄的工廠有兩間，義大利要求非常嚴格，如果你要設

廠，可以，你的工廠要和義大利一模一樣，他要求他的生產品質一定要一樣，他不管你已經得到經銷權還是怎麼樣，你要生產我的車，就是要百分之一百，因為你做出來不只在台灣，甚至對亞洲我們也有出口，所以當時這個是創下世界紀錄的，我到義大利的時候還有看到一個獎牌，它是感謝台灣的。外國的大使拍得很開心，那一天都一直瘋狂的在玩車、一直摸。

開幕的時候，開幕活動中，史哲局長和台灣金蜂的林總林世昌總經理上台致辭，為什麼要找他呢？找到林總是一個非常特別的事情，因為你要辦世運活動不可以隨便來，我爲了要還原整個台灣 VESPA 的歷史，從什麼時候開始到什麼時候沒落，我找到早期他們的第二代，那個第二代負責人當時人已經在美國，他打一通越洋電話給我，他跟我說：「你去找林總，他可以協助你。」爲什麼林總可以協助我？早期工廠設立的時候，是不是要有人會運作？他就是唯一被派去的，被派去義大利整整待了兩年，回到台灣的時候負責教所有員工如何生產這些機具，怎麼樣去運作、怎麼樣去修車，他等於算是始祖，當時找到他的時候，我非常開心，因為這樣的大人物願意跟我講話，也願意來參與這個活動的開幕，算是非常難能可貴的。那天林總非常開心，親自做導覽員，向史哲局長介紹每一台車以及當時的歷史。

當天開幕活動我們有遊街，也是全台灣唯一的一次，從頭到尾由警察開路，沒有停紅燈，繞高雄一圈，當時交通大隊隊長跟我說不可能，但是我跟他說只要下來就會斷成一截、一截、一截，兩、三百台的車全部斷在路上的時候會交通大亂，最好的方式就是我們定速，然後你開路，一路繞一圈，這樣很快速的就解決了，不會造成彼此的困擾。最後溝通了兩、三天之後達成協議，而且這也是唯一一次沒有市長、沒有總統在車陣裡面而由警察開道的。因為這是高雄市政府文化局贊助的，它是出資的主辦單位，所以我們一定要在文化中心拍一張紀念的照片。回程的時候是由局長親自騎所謂的「鴨母」，就是台灣那時候進口的第一台車，然後騎進來會場，那時候他騎上去，他說：「我很久沒騎了。」所以那一次他很開心，差一點就騎上癮了。

這是簡單的新聞片段，這是雜誌的報導，因為當時的活動很特別，所以很多人來拍攝，這是我們的合照，現場都有導覽，我們每天從早到晚都有導覽，因為我們要教育民衆老車的歷史以及高雄的故事，所以我們非常細心、非常耐心的安排了很多志工，只要達到一定的人數，15 分鐘集結好，我們就開始 run 一圈，每天都是，如果有外國人的話，也可以講英文。那天剛好有校外教學，來了一群小朋友，我們也有辦寫生比賽。這是簡單的高雄歷史，可是在這之前，我可以先給你們看一段影片，這是簡短的片段，因為時間的關係（影片播放），這邊已經是在文化中心開幕完，回程從五福路回來。

文化局史局長哲：

VESPA 其實跟高雄的關聯性滿深的，1964 年第一次引進的時候在我們高雄上岸。

金蜂公司林總經理世昌：

所謂文化是在一個地區大家共同認同的價值，我想，這些東西是最重要的。
(影片播畢)

這邊是台灣的歷史介紹，我簡單帶過。在民國 53 年的時候，有一個跑船的船員，在香港看見一台偉士牌，他當時不知道這是什麼東西，就把它帶回來，帶回來之後造成旋風，人家訪問他：「這是什麼東西？」他說：「這叫 VESPA。」後來在民國 54 年的時候，有間公司叫「王福記」，它和高興昌結合，成立了台灣偉士伯公司，在高雄設兩個廠，一個是建工廠，一個是橋頭廠，在當時很好玩的是，因為我還原歷史的時候有問到當時的長輩，他們說以前有錢人才有辦法擁有這種車子，在台灣經濟起飛的時候，是不是中小企業都要貸款？要怎麼貸款？如果你只是穿西裝去跟銀行說：「不好意思，我要借錢。」銀行的人不會理你，但是這個想借錢的人他會想辦法去跟人家借一台偉士牌，騎到銀行門口的時候，經理會跑出來，邀請你進去喝個茶，你要談貸款就非常容易。因為早期能夠擁有一台偉士牌是非常難的，一個銀行的經理一個月薪水 2,000 元，當時一台偉士牌就要 5 萬元，他要兩、三年不吃不喝才可以買一台摩托車，這是非常難的，而且你花錢還不見得買得到，你需要押身分證去排隊，在當時是這樣。所以最夯的時候，台灣人的習慣就是把摩托車當成嫁妝，因為父母覺得嫁女兒一定要很體面，於是爸爸就買一台偉士牌風風光光的讓女兒嫁出去，這是台灣特有的文化。

在當時，你只要可以出國，早期出國是要非常有錢的人才可以出國，如果你有兩、三個人的文件的話，你就可以辦一台車回來，所以在台灣還沒有設廠之前，有幾台偉士牌比較特別，不是台灣生產的，那些車子就是當時的有錢人出去親自辦回來的，而這些車因為全部都是 100% 義大利原裝，到目前，還有很多外國人想要把它收購回去展覽、展示，這是非常特別的事情，這在一般的車子、一般普通代步工具的摩托車裡面是不可能發生的，因為這些車子是特別的東西。

台灣當時創下了一個歷史紀錄，其中一間經銷商叫做高豐，它一個月至少賣 900 台。最特別的是這個，中鋼、中船、中油三大企業平均一天交車 200 台，這個紀錄創下 VESPA 全世界的銷售紀錄，到目前為止，沒有人可以打破，他們也覺得不可思議，為什麼那麼多人喜歡偉士牌？而且買成這樣，一天 200 台，他們覺得不可思議，在全世界是沒有這種情況的。所以台灣的銷量非常之大，

鄰近亞洲國家早期都在台灣收零件，甚至希望在台灣買車，所以，如果你在亞洲看到偉士牌，你甚至可以合理的懷疑它是不是台灣出去的，完全不用去懷疑，你仔細看那個字、看那個車體特殊的特徵就可以知道幾乎都可能是台灣做出去的。

我簡單介紹一下法令的東西，台灣從 2004 年開始禁止，下令不能生產二行程機車，也不能從國外進口領牌，如今 11 年過去了，淘汰了無數的二行程機車，如今 2015 年，我們的環保署甚至環保局、高雄市政府說最遲 109 年底全面禁止，可是我想問的是二行程機車會自己繁殖嗎？數量逐漸遞減之下，而且已經停產 11 年，空氣污染仍然是一直往上飆，沒有降下來，正常邏輯思考都知道，這跟摩托車怎麼會有關係呢？這是我們要好好思考的問題，因為空氣污染的製造有百百種，難道消滅了二行程機車，全台灣的空氣就變好了嗎？誰敢保證？如果今天消滅了，空氣品質沒有改變，誰要負責？誰要賠償？這都是很重要的問題，因為消滅的是這些文物，懂嗎？消滅的是這些文物。

我看到環保署的報告，它說，一般二行程機車是短程行駛，它會出現在兩種地方，一種是到學校載小孩，一種是到菜市場買菜，不好意思，我沒有小孩，我買菜也不會騎 VESPA 去，因為我沒有車箱，我沒有辦法放菜，我怎麼買菜？而且好車騎到菜市場買菜，這是不符合邏輯的，而且我本身有 6 台車，我怎麼可能同時騎 6 台車出去呢？所以我非常百分之二千萬的質疑，他的數據是灌水灌得離譜！因為他根本沒有辦法佐證，同一天全台灣 211 萬台機車行駛在路上，除非你可以拍給我看，你提供一天的照片，全台灣 211 萬台二行程機車在路上行駛的照片，時間、地點照片，全台灣的公布出來，我心服口服，可是我沒有辦法。如果有辦法提供它行駛的時間，就是你們說的那麼長，就像我們正常上班可能 8 到 10 小時，下班回家吃個飯，你還有時間出去飆車，這樣繞市區嗎？不可能，你甚至不可能每天環島啊！你的排氣量，摩托車了不起就是 125、150cc，最多到 200cc，非常少也才三、四十台，它的排氣量微乎其微，有可能傷及無辜嗎？這是在座各位要去思考的一個問題。

2015 年 4 月 20 日的時候，公共電視台針對高雄市的污染做一個專訪，裡面有高雄市的科長，以及教授、醫生等等專業人士背書。它上面講的很清楚，細懸浮微粒 PM2.5 的前三名，第一名鋼鐵業，第二名車輛揚塵，第三名柴油排放。它裡面沒有介紹二行程機車是空氣污染元兇，所以我就非常好奇了，既然沒有在這邊裡面被列入，為什麼要第一處理？然後其中一個影片，在另外一個資料夾，這是公共電視台的，我把它截取下來。

（影片播放）

旁白：高雄是石化發展的火車頭，1946 年中油接收日本海軍第六燃料廠，

重新整頓為高雄煉油廠之後，石化相關產業陸續進駐，從此高雄被重工業盤踞，大大小小的煙囪成為獨特的地標。

地球公民基金會王副執行長敏玲：民國 57 年的時候開始有一輕，然後我們的大社工業區在民國 60 年、64 年就建置完成。再來在建置完成之後，我們看到林園工業區民國 64 年也建置完成，再來是小港臨海工業區，我們看到這幾個重要的大型污染源，不管是石化、鋼鐵、電力，其實大概都是 50 年代、60 年代陸續建置成，也證諸於我們這幾年看到高雄市污染排放的情況，可以說最大的污染排放大戶，確實是從石化業、鋼鐵業、電力業而來。這些大型固定污染源其實是日以繼夜排放這些對人體有害，甚至是會致癌的空氣污染物。

打狗車友會呂志賢先生：

下一個。

（影片播放）

高雄海洋科技大學海洋環境工程系林教授啓燦：這十多年來的分析，我印象比較深刻的是，有一次在 2000 年的時候，那時在大社工業區周圍，就是楠陽國小對面有一戶人家，他們半夜 2 點找我們去採樣，在家裡的客廳晚上睡覺的時候，都聞到很濃的臭味，我們就去採樣，分析出來的時候，甲苯濃度有三百多個 ppb。那時候苯的濃度是個致癌物質，苯的濃度竟然也有高達五、六十 ppb，另外還有其他化合物濃度都滿高的。

（影片結束）

打狗車友會呂志賢先生：

再下一個，很快就好了，只有幾個急轉點。

（影片開始）

旁白：高雄醫學大學何佩珊教授也針對近四十年來這個區域居民癌症發生，以及死亡資料進行分析，得到類似的結果。

高雄醫學大學何教授佩珊：整個四十年這樣看起來，我們會覺得全癌症，還有一些消化道和腹腔的癌症，其實在左楠、仁大，如果整個地區來看，和整個全台灣地區，還有整個高雄市來比，它是有比較偏高。

（影片結束）

打狗車友會呂志賢先生：

這是科長的報告。

（影片開始）

高雄市環境保護局空污與噪音防制科鄭代理科長嵐：高雄市這邊包括氣象條件、排放量條件，原則上有一個形容詞，就叫先天不良，你看大部分幾個上游的石化業都在高雄，原先它的排放量又大，秋冬這個部分來講，再加上如果冷

氣團南下的話，那個擴散層就比較低，等於是一直累積在地面，可能在 400 公尺到 500 公尺以下，那個當然間接造成所謂能見度不好，或者是懸浮微粒 PSI 部分偏高。

民衆呼籲：改善空污刻不容緩，我要乾淨空氣。

旁白：1999 年修訂的空氣污染防治法，早已賦予空污總量管制的法源依據，但是在第 12 條明訂須會同經濟部才能公告實施。這等於是把把關權交由經濟部，一旦經濟部認為會影響到廠商生產及擴廠，而不讓步，總量管制就無法執行。

民衆：但是我們真的是呼籲經濟部，不要再阻擋，我們的環保署要積極有所作為，讓我們趕快呼吸一口乾淨的空氣。

（影片結束）

打狗車友會呂志賢先生：

最後一個，請播放。

（影片開始）

旁白：在高雄市 PM2.5 的主要來源，排名前三名分別為鋼鐵工業、車輛揚塵，以及柴油車排放，其中又以工業排放的 PM2.5，含有比較高的有害物質。

高雄第一科技大學環境與安全衛生工程系李副教授家偉：如果它有一些有毒的重金屬，或是一些致癌性的 PAH（多環芳香烴），甚至像戴奧辛之類的物質，持久性的有機物的話，可能造成的風險就比較高。

（影片結束）

打狗車友會呂志賢先生：

我做個簡單的結尾，從上面可以看得非常清楚，剛剛那些專家，甚至環保局的背書，講得非常清楚，空氣污染的主要元兇都來自於工廠，甚至是柴油車，全部都沒有講到摩托車。然後我非常好奇的是這一個，這個是 104 年到 109 年環保署的報告書，我透過朋友找到的，上面明文寫的很清楚，二行程機車只佔所有總佔比的 2%，是最低的。我們正常以比例原則、公平原則，是不是以最高的先處理？今天不一樣，我們是反過來，最小的先殺頭，然後說空氣污染會改善，我非常的好奇，這個是誰想出來的東西？而且裡面並沒有寫出來所有的排氣污染源，裡面沒有提到船隻，台灣的船隻非常多，大大小小的船隻，軍用車不會排氣嗎？燒紙錢，大家都不要拜拜，大家不會抽菸嗎？不會煮菜嗎？烤肉、煙火等等，全部都會排放氣體，可是全部沒有寫出來，所以這個數據還是有問題的。如果我們真的很細部的去研究，像高雄市政府二行程摩托車裡面只有 33 萬台，可是二十年以上的老車有幾台呢？2.7 萬台，不到一成，把我們殺掉了，空氣污染會改善嗎？我們用數據去看就好了，不用想太多，就這麼簡

單的邏輯性，任何人都可以知道，不可能！所以今天希望在座的官員可以好好思考一個問題，是有問題的，不可能會這樣子的。如果你把這個東西消滅掉了，真的強制禁止了，有可能會讓空氣變好嗎？是不是會造成更大的反彈？因為一般市民是沒有辦法，我現在把我的摩托車弄掉了，你叫我換一台車，現在的機車動輒就要八、九萬，要怎麼買呢？而送瓦斯的人怎麼辦？台灣非法改裝，他騎了一台五期噴射摩托車，要改一個架子他才可以載瓦斯桶，難道他每次爲了載一桶還要開卡車嗎？開他的小貨卡，不可能啊！所以有些東西一個配套出來的時候必須要去思考，一個法令出來，他要思考它下面所有的配套，是不是所謂真正污染的？假設一些阿公阿嬤真的不想修車了，反正爛掉就丟掉了，可是你應該要輔導他怎樣去改善它的排氣量，而不是說，阿伯，你現在不能騎了，這樣他怎麼能接受呢？而且阿伯也都不知道，現在一般的民衆完全不知道二行程機車要被禁止了，那是因爲我們很愛車，我發現了，所以希望大家可以重視這樣的問題。

這是電影的演出，在台灣的國片，現在如果喜歡看國片電影的話，都可以知道早期的歷史背景一定要有老車。如果沒有這些老車，以後的電影、以後的演員很辛苦，他要拿綠色的看板，假裝自己在飆車很帥氣，就要透過合成的技術，花幾千萬去做特效，而且還做起來很假，因爲台灣的老車被禁止，不能上路了，所以以後都沒有辦法了。這都是近期的電影，這是「艋舺」，都可以看得到早期二行程機車；這個是「被偷走的那五年」，也是偉士牌，然後「女朋友男朋友」，裡面桂綸鎂騎那一台就是我借去的，我再技術指導教他們怎麼騎車，甚至是收音，都免費提供他們幫助高雄市可以達到這件事情。目前高雄市政府市長是鼓勵，高雄市是一個很好的電影城市、友善城市，所以非常的支持文創，以及電影的拍攝，這個是「天台」，裡面都可以看到經典老車；這個是最夯的「我的少女時代」，你能夠想像這些演員，如果沒有這些車，這些橋段要怎麼辦？完全沒辦法拍攝，難道用跑的嗎？不可能啦！以前的「追夢人」也不再出現了，劉德華沒辦法騎那台車耍帥，因爲沒有二行程了，所以我們要做一件事情的時候，一定要思考整個全面性，因爲整個消滅的是一整個歷史文化。這個東西不只是我們愛車的人重視，而是全民衆必須要瞭解過往，人家的設計，人家的發明，現在的機車都是模仿以前的外型，以前的設計，都騎不壞，它怎麼做到的？所以到現在很多國家都在研究這些東西是怎麼做到的，甚至義大利、歐盟還在生產二行程。如果台灣真的認定它很毒，已經停止十一年，人家爲什麼還在做呢？我這次回去還在騎它的新車，非常好騎，還改碟煞。台灣不能改裝，可是人家就是合法，都做好了，給你安全性，又是二行程，但是它沒有毒，他並沒有把這個東西認定爲毒，因爲他知道它的排氣量非常小。這個是「總舖

師」。

我簡單總結，我們希望能夠保護這些老車，用特殊的法條、特殊的配套，去包裝它，去保護它，就像歐洲一樣，歐洲是怎麼保護呢？只要是老車、古董車，二十年以上的古董車，你的排氣檢定是當初出廠時的排氣要求，維持到永遠。他不會說，我現在進步到五期噴射，你要給我用五期噴射的標準，no，不一樣的東西沒有辦法用這個東西做衡量的。而且我們主要是鼓勵自然淘汰法，為什麼我這樣說？所有的老車二十年以上的，這些公司幾乎沒有在生產這些型了，因為車型太多，零件都沒有了，所以零件沒有的時候，什麼叫做自然淘汰？當我騎到一半壞掉了，我去找車行，他會說，不好意思，沒有東西可以修理，都沒有零件了，台灣的公司早就倒閉了，自然淘汰法！它會逐年遞減，遞減到最後只能放在那邊展示去看，不能騎了，所以基本上不需要爲了這個東西勞師動衆的訂一個法條說，你們都不能騎了，這個其實有點太過頭了。因爲我們不可能天天把這部車騎在路上，真的不太可能，所以其實不太需要在這個地方花那麼大的心力，可以比照歐盟去保護它。而且目前桃園市是台灣最早期說要禁止二行程，但是它沒有做，它是說如果你是老車，三十年以上的絕對不會有罰則，這個都可以查得到，不是我講的。我希望未來這樣的活動，能夠在高雄變成一個國際性的活動，可以促進觀光，如果真的有這個東西可以出來，我相信全高雄的車友們願意無私奉獻自己的愛車，擦得亮亮的讓市政府展示，這都是沒有問題的，可以請鄰近的亞洲國家一起來交流，而且來介紹高雄、行銷高雄，這是一個很好的共創雙贏的平衡點，希望大家可以正視這樣的問題，也去思考一下，謝謝大家，我的報告結束了。

主持人（簡議員煥宗）：

謝謝車友會的報告。現在還有來一位主持人，就是陳議員政聞，今天他用服裝來展示他挺義大利籃，所以他挺義大利偉士牌。接下來請長期關心環保的張議員豐藤先發言。

張議員豐藤：

不好意思，因爲我本身是法規委員會第二召集人，所以「環境維護管理自治條例」在法規委員會討論的時候，很多重大修正，甚至我們把原來是 107 年改成 109 年，後來加很多條文，所以整個過程我還算滿清楚的。當然「環境維護管理自治條例」基本上最多重大的精神，其實是要 push 總量管制的啓動。大家剛剛看到的，我們其實污染最嚴重的是工業沒有錯，因爲高雄是工業城市，那時候環保署十五年的空污法一直沒有啓動總量管制，所以是那個法，而且後來決定要啓動，還頭三年不減量，因此那個法其實有在逼迫環保署的政策的原意。但是剛剛聽，我也是第一次才知道，這個法通過之後，就有很多好朋友跑

來向我說他有一部偉士牌（VESPA）90cc 的，然後保養的非常好，還帶來給我
看，其實我也想到小時候看到「羅馬假期」裡，奧黛麗赫本騎的那一台，當然
這個其實有辦法補救。

不過我要特別回應，剛剛講到的機車，其實機車和二行程機車一直長期困擾
全台灣各縣市環保局，因為台灣機車的數量實在很大，機車的數目非常多。尤
其是二行程引擎的機車，我剛剛還 check 一下，我的印象本來是一般四行程機
車的 7 倍到 30 幾倍，以現在 104 年來算，他們測的機車是 16 倍，所以基本上
它單一污染還是滿嚴重的，而且有三、四十萬輛在這裡，因此他們必須要面臨
很多問題。當時「環境維護管理自治條例」進來的時候，在總量管制的機制裡
面，有一條是說，希望藉用工廠的總量管制減量，但是你如果可以出力汰換二
行程機車，把它變成類似電動機車，假如你出錢把減下來的量，可以算到工廠
減量的額度，當時是有這樣的設計。所以他們送出來的時候，副市長有特別要
求他們在 107 年高雄全部都沒有，但是我們認為中間的準備時間絕對不夠，因
為現在已經 104 年了，107 年只剩下三年，我們覺得是不夠，如果把它延到 109
年，至少還有五年的時間把配套措施弄出來。而且這五年的時間，剛好 109 年
是西元 2020 年，我們在講污染減量或二氧化碳減量都是以 2020 年為一個標的
年，所以當時是把它改成 109 年，因此也期待他們把一些配套措施都做出來。
大家在審查過程中，包括環保局，其實大家對於古董車是完全陌生的，所以也
是法條通過之後，看到很多的聲音，還有朋友也會向我反映，我自己服務處也
都有各種聲音過來，甚至我的服務處附近華夏路那裡有一個偉士牌的維修工
坊，我後來才知道那裡是專門修復古董車的。

其實環境是一個很重要的價值，但是一些文化的保存或這些東西也是很重
要的價值，這個不一定是互相相斥的。所以我剛剛有向環保局建議，我們到 109
年開始實施，讓二行程引擎全部不能在高雄走，還有好幾年，這好幾年還有足
夠時間讓我們來修「環境維護管理自治條例」。我比較傾向應該要有一個配套
的制度，如果這部車子是一輛古董車，它應該要有個類似到環保局這邊登記
的，然後環保局應該要有一個管理辦法，它應該要透過怎樣的維修，怎樣每年
檢測到一定的程度，是要合乎什麼樣的標準，要有這樣的思維。所以剛剛我
在這裡建議說，在這段時間請環保局趕快把這個想法比較周延的提出來，針對
二行程引擎是真的古董車，然後有經過怎樣的保養，是要有怎樣的措施，趕
快把它弄出來，我們在這幾年就把做個它修正，然後授權給環保局訂定這樣
的一個管理辦法，這樣就會比較周延。同時還能解決二行程引擎的問題，如果
二行程引擎沒有經過好好整理，其實污染真的很嚴重。同時也可以讓大家有心
在玩這些車子，還能夠保持非常好的，但是在一定的規範裡面，它還是可以在這

裡，然後還可以讓大家享受飆玩這個車的樂趣，這是我的建議。所以今天我特別來是我們也應該要聽聽所有的聲音，要把這個法令更周延，我相信這個考驗環保局的專業能力，所以我們一起來聽，我們幾個議員大家也會一起合作，然後把這個法令可以更周延。

主持人（陳議員政聞）：

謝謝張議員豐藤。其實不是只有在座議員在關心，今天總質詢的時間剛好有一位張議員漢忠，他在總質詢也提到二行程古董車的問題。所以慢慢的民意代表已經聽到很多來自民間的聲音，他們目前有遇到這些困擾，尤其我剛剛看到105年公告禁止行駛二行程機車，其實很多細則的問題會面臨很多的衝突，譬如外縣市到高雄市，罰責怎樣？怎麼處理這些車？會不會產生一國兩制的問題？剛剛有提到，桃園市規定三十年以上不罰，待會請環保局做個回覆，我們是不是可以比照這些方式？很多車友都向我提到一個問題，我們禁止二行程機車為的就是要環境改善，剛剛張議員豐藤也提到，我們在104年公告，這些固定污染源等於我汰換這些二行程，反而可以讓這些工廠增加固定污染源抵換的來源，這個和我們改善空氣品質剛好相衝突，怎麼會犧牲這些二行程機車，來讓它產生更多的污染呢？這些車友也是有這種疑問，待會可以請環保局一併回答。我們比較希望未來這些二行程古董車，我們有什麼配套？今天透過這個公聽會的機會，讓學者和一些車友，包括市政府的代表能夠共同研議出一個方向，未來能夠讓這些古董車繼續存在，所以是不是先請環保局代表先做個說明。

高雄市政府環境保護局楊簡任技正宏文：

兩位主持人、張議員及與會各位代表，首先對於車友會剛剛所羅列出來的這些資料，讓高雄在全世界能夠發光發熱，這邊要代表環保局做最大的致謝。剛剛張議員就是我們的前長官環保局局長，後來也在環保署擔任過副署長，所以他在這個區塊裡面也非常清楚。未來在總量管制上面，我們如何讓高雄更好？所以你剛剛所播放的這些影片，無非就是在提醒高雄市民及所有高雄市各階層，我們都會一起來防制高雄市，讓我們的環境更健康，更適合我們居住的一個環境。所以在剛剛你的報告裡面，我們也聽到，也非常清楚瞭解這邊的一個訴求。

當然這個在109年底之前，也就是2020年之前的總量管制，環保局也非常清楚要如何就二行程機車部分做處理。所以你剛剛的數據也告訴我們說，二行程機車輛有三十幾萬輛，可是排放出來減碳2.0，這樣的數據也必須要讓各位知道一下。二行程機車在碳氫化合物的區塊裡面，對我們的影響是非常之大，為什麼環保署在2004年這個地方會公告禁止它的製造和生產？其實著眼的就是要如何保護我們的健康，這一點必須要讓各位清楚瞭解。

再過來的部分，很謝謝古董車能夠在文化產業方面，未來是不是能夠塑造出更優質高雄的一個產業，或高雄的能見度，我們也在思考。上面這個案子，我們會在回去以後，我們會研擬一個階段性該如何面對，比如比較屬於古董車的這些二行程機車，如何讓我們能夠雙贏？這是我們可能要思維的一個空間。當然幾位議員，剛剛陳議員也特別提到，不只有在座三位，有很多議員也非常支持這樣的概念，所以在 109 年底之前，這個階段性的東西，環保局回去以後，我們會積極考量各方面的意見，和如何適度的做成環境保護有效的一個政策。這是我們今天初步向各位報告的一個大方向，我先做這樣的報告。

主持人（陳議員政聞）：

謝謝環保局代表。那一天在保安部門質詢的時候，也特別和局長有做個溝通，那天局長有和車友見面。未來施行細則要做討論時，應該把這些車友的意見都納入，包括請他們參加一些相關會議，這都是必要的，也感謝環保局做相關的回應，接下來聽聽專家學者的意見。

國立中山大學環境工程研究所陳所長康興：

剛才聽到車友會的介紹，也聽到這個，我也是第一次注意到要在 109 年全面禁止，不過剛才前面議員和局長都說，還有充足的時間做調配，我相信車友一定可以相信。我這邊要補充的是，空氣污染的來源，剛剛有講一個是工廠，另一個是汽機車，我的印象中，摩托車不管四行程或二行程，每兩個人就有一台，這是以前的數據。以兩個人來說，假如高雄市有 200 萬，合併了二百多萬，就有一百多萬了，所以以移動源汽機車來講，它對於空氣污染所造成的危害相當於工廠，這是我大致上的瞭解，譬如工廠有 40%，它就有 30%、45%，這個數字是相當等級的汽機車造成的空氣污染，當然二行程機車只是其中一小部分。過去十年來環保署統計，各縣市都是一樣，機車的污染遠大於汽車，我以前也做過研究，以排放係數 1 公里計算，汽車和摩托車同樣走 1 公里，它的單位污染排放量摩托車很大，遠大於汽車，確實數字我不知道，當然二行程是更大，所以在整個大原則下，環保署是管制減量汽機車。以四行程和二行程機車來講，現在隨著科技的進步，四行程機車排放量污染已經很小，大概是 16 倍，是很小的，所以也不是特定針對二行程。因為污染源都是石化燃料，你看現在中油五輕廠關廠，如果要說古董的話，他們也可以提出一系列，中油五輕廠 10 月 1 日關廠了，所以大原則是對的，只是車輛有它古董的價值，這也無可厚非，我相信他們應該也會考量你們的聲音，因為既然存在了，它也有一定的排放標準，這是一定的。所以古董車在這個前提下，並不是對特定的排斥，像我也是四、五年級的學生，就像你講的，以前我們小時候看到偉士牌，那真是了不起啊！我不知道到時候才有一台腳踏車的，是沒錯啦，不過隨著科技的進

步，譬如手機從當初的 BB 叩，現在都到 4G、5G 了，是有它淘汰的時候，只是在淘汰的過程中，對已經既有的東西有它的價值在，所以可以考量對它們做適度的保護，以及他們的權益，我簡單講到這邊。

主持人（簡議員煥宗）：

謝謝陳所長。下一位林老師講話之前，我這邊再補充一下，也感謝曾議員麗燕的代表來關心。其實我這邊要說的就是台灣的歷史不長，目前我們可以留下來的東西其實也沒那麼多，就像之前張議員豐藤很努力的哈瑪星鐵道文化園區，在我們還沒有當議員的時候，就一直積極要把它爭取留下來，你說那一塊園區的歷史有多長？一百年。其實跟世界歐洲及剛才提到的國家，一百年跟他們相較之下，我覺得是小巫見大巫。我一直在思考，台灣的歷史不長，到底可以留什麼東西下來，尤其是我的選區—旗津、鼓山、鹽埕，鹽埕區裡有哈瑪星和鹽埕。其實我們可以留下來的東西，隨著時空的轉換，有些老屋也沒有辦法留下來，因為大部分是私人財，譬如鼓山國小對面的一棟槍樓就被拆掉重建。在這樣的環境變遷或歷史和文化的因素之下，我們到底可以留下什麼給我們的下一代，這點大家也可以多思考一下。

不好意思，補充介紹吳議員益政的代表蕭小姐，謝謝妳。

國立中山大學環境工程研究所林教授淵淙：

兩位主持人以及張議員好。首先非常感謝，也認同車友、環保局及議員的辛苦。其實文化真的需要保存，剛才各位也提到高雄的文化沒有很長的時間，而偉士牌好像是在高雄生產的，所以這是有其歷史的特殊性，所以我們在文化保存的價值上是持認同的態度。希望未來在環保局的努力和議員的努力之下，未來的修法可以順利完成。也鼓勵他們去爭取一些國際賽事，剛剛我們看到的是很多在國外舉辦的，未來可不可以在台灣舉辦，這樣對台灣的影響可能相對會更大。

打狗車友會呂志賢先生：

因為這次去的時候，他們希望我可以在台灣舉辦這樣的活動邀請他們來。可是我當時思考的問題是台灣自己都不支持了，那個活動在 2009 年結束至今已經六年了，就沒有再舉辦了。所以我只能回答盡力，未來幾年也許有可能邀請你們到台灣來參加，我說台灣真的很漂亮，你們可以來。可是這要結合觀光局、文化局一起推動才有可能達成。

國立中山大學環境工程研究所林教授淵淙：

我想這也是重要的，如果未來能夠有一些國際的活動在台灣舉辦的話，其實也可以免費達到宣傳的效果。

但是在推動的過程當中可能要注意幾個點，就是剛好老師也有提到空污的問

題。環保署要去管移動污染源的問題，不是在於量的比例相對很少，我們才去管的，其實我們要考量的一個點，是一般工廠的污染源排放是比較不會直接去接觸到，可是摩托車的話是在騎摩托車的過程中，車子就在你的旁邊，在路上走的時候，移動排放污染源就會直接吸收到，這樣對人體的危害會比較大。所以現在國際上的大城市，譬如說對岸的大陸很多大城市基本上根本連摩托車都不讓你騎，只讓你騎電動摩托車，因為這些摩托車跟我們的生活太接近了，在路上走的時候，摩托車就直接在旁邊排放。所以剛剛提到就法規規定的部分，當初生產這些摩托車是已經符合法規需求，我們也不要將未來的法規訂得更嚴格，來把這些摩托車消滅掉，這樣其實也不太合理。我剛才看了一下，數量好像也不太多，20 年以上的車好像只有 2.7 萬輛。我剛剛看到桃園的規定好像是 30 年，如果是 30 年的話，不知道有多少輛。原則上，20 年或 30 年以上的車輛愈來愈少的情況之下，其實對人體的危害，衝擊性相對也就沒有那麼大。

可是還是必須要注意到二行程機車，我們學術界研究過很多，為什麼要淘汰這種車。有時候會覺得騎摩托車的人滿可憐的，常常看到烏賊車，或是非法的漁船用非法的油，在停完紅燈車子要啓動的時候，一加油門，整個煙往機車道排的時候，那個騎機車的人也滿可憐的。從這樣的角度來看，我們要避免這樣的污染源所造成的危害。如果這樣的污染源還是造成危害的話，未來環保局要去推動的壓力會很大，所以你們在未來使用這些老舊二行程機車的過程中，要特別注意保養。環保局是不是也可以列管，就等同車子一樣，車子超過幾年也是要定檢，定檢之後也要保養，這老舊機車是不是也把定檢頻率拉高，可能半年定檢一次，或是半年去定檢的時候，也提供維護保養紀錄，以確保機車是沒有污染的。

我們現在不是反對騎機車，是擔心車子騎在路上的時候，對人的危害是相對比較大的。所以如果能把這些困難點去除掉之後，其實對這些車子上路，我們也是樂觀其成。

最後也希望他們能爭取到國際的賽事，上次有辦過 200 台的活動，看起來滿壯觀的，也滿感人的。我爸爸以前也買過一台，我不知道摩托車那麼貴，當初竟然當成破銅爛鐵賣掉，早知道就留下來，不知道這種車子那麼貴。我不知道大家有沒有印象，六年級的可能沒有騎過，可是我們的父母可能都有買過這種車子。以上建議，謝謝。

主持人（簡議員煥宗）：

謝謝林老師。接下來麻煩陳老師。

高雄醫學大學公共衛生學系陳副教授培詩：

主持人、各位與會來賓大家好。很高興參加今天的這場公聽會，看到剛才的

簡報讓我開了眼界，這些古董車就文化的部分看起來很有價值。我們學術界看到這個政策下來其實是高興的，內心是偷笑的，當然不只是針對二行程，是因為過去以前做過太多研究。譬如說同樣從家裡去辦公室這個路程，騎二行程、四行程和開車的比較，二行程的排放都是別人的好幾倍。甚至前幾年國際上已經把柴油車的排放列為人體第一類的致癌物，因為國際上比較少機車，我在幾年前查過一個數據，台灣的機車是全世界密度最高的國家，所以我們機車的數量是非常驚人的。國際上是比較有討論汽車的部分，所以他們並沒有把機車放進去考量，但是我們自己國內有一些數據，譬如說台大的翁祖輝教授做的毒性測試，發現二行程機車的毒性比柴油車還高，所以從這個角度來看是非常令人擔心的。

從我自己的數據來看，因為我有做高雄市不同的國小，工業國小、交通國小，從污染物的量測，譬如說 PM2.5、碳氫化合物、NO_x 等等這些其實都不相上下，甚至在上下班時間是比較高的。比較高的話，有沒有健康數據，我們的確看到在交通國小的小朋友，甚至是他的居家，我們每天讓他填過敏、氣喘等呼吸道症狀，數據顯示其實是比較高的。所以從同樣身為媽媽的角度，對二行程的排放，我想政策方向是對的。

但是凡事都有例外，今天古董車的考量，跟我們現在討論的每一天上下班的交通，或許是另外一塊。我覺得這個溝通很好，每個人有不同的考量。其實古董車的保護也很重要，我也同意或許我們有一些另外申請的制度，證明它的排放是跟四行程差不多的，定期的提出這些證據，我想這樣也可以為文化保存做一些努力。

主持人（陳議員政聞）：

請問今天市政府代表還有要發言的嗎？或是先聽聽車友還有沒有補充的意見，今天來滿多車友的，我想可以透過今天公聽會的機會，把你們的想法，和目前遭遇到相關的問題提出來。利用這場公聽會是很好的機會，因為畢竟大家經常在網路串連，其實我也有接觸到，可以把你們的心聲讓今天在座的學者和市政府的代表聽到是最好的。請你們做個回應。

打狗車友會蕭博仁先生：

大家好。剛才有提到法規的制定問題，我想提出我自己的意見，環保署說要制定二行程排氣法規的條件，我想能不能以當時的排氣去規定我們這些二行程機車，而不是以現在的條件，現在不知道是幾期了。要以二、三十年前的法制來規定這些 20 年以上的機車，很勉強很困難，根本是不可能的，所以希望環保署能把這些意見參考進去。是以當時的排氣訂制來規範這些機車，而不是以現在四期或五期的規定。以上是我個人的意見，謝謝。

主持人（陳議員政聞）：

這部分你們要不要先做回應。

高雄市政府環境保護局楊簡任技正宏文：

非常謝謝你的提議。但環保署爲什麼要訂一、二、三、四、五期，還有更嚴格的第六期，跟各位報告，如果用當時的管制標準，認爲當初我們可以騎，爲什麼現在不能騎，就是爲什麼 2004 年會禁止在國內使用的道理。剛剛三位專家學者也提出相對的健康保護的規劃，環保署會這樣訂定的原因就是這樣。

未來我們在高雄自治條例裡面的規劃過程中，我們剛剛也討論過，會將各方面的意見綜合起來，也參考專家學者給我們的建議，以及議員關心的這個區塊，我們會做適度的調整。以上回應，謝謝。

張議員豐藤：

我想這個數量真的不多，古董車如果設定在哪一年以前的，而古董車也採用登記制的話，我想這個數量應該不多。這些車子的保留，也不可能以現在的第六期去要求，這是不可能達到的。除非有技術可以加觸媒轉換器或類似這樣的東西，但是基本上技術如果還不是那麼的成熟，也還不適宜貿然就加進去。但是如果以現在的 2.7 萬輛來看，如果有登記的，這些數量其實不多，如果能夠保持原來的排放標準的話。但是它的維修紀錄，將來檢驗的次數真的要更密集，這樣才可以確保這些數量的機車不會真的污染。有些沒有保養的機車，污染真的是遠超過當時的標準。所以我想是可以討論的，而且是在一個規範裡面管理，我想環保局有這個智慧可以制定出來，否則的話這些也不知道要怎麼辦。

主持人（簡議員煥宗）：

請吳議員益政代表蕭小姐發言。

吳議員益政代表蕭芷倩小姐：

大家好，我代表吳議員發言，因爲他今天去台北開記者會。昨天跟他討論到這個議題的時候，我們有針對如果以文化層面考量的話，其實摩托車在高雄的歷史是扮演著非常重要的角色，一直到現在吳議員推動的輕軌。而我們賦予輕軌的使命就是街道流動藝術，現在的古董車，換另外一角度來思考，其實那也算是城市一個很美的藝術。基於這樣的考量，不知道車友能不能提供一些國外的案例，就是針對古董車是不是有一些認定上的標準，可以提供給市政府參考。譬如這個古董車已經被認定爲古董車的話，可不可以請文化局列管，這是屬於高雄市的流動文化資產，這些東西其實對城市來說是一個很大的加分。

針對空污方面，其實我們提出來的想法是，摩托車會進程到現在的幾期，一定會有之前的那一期做開始，才會有後面那東西。針對前面那些東西，假設在

維護空氣品質的公平正義原則之下，是不是可以課徵一些空污稅。我不知道不可行，再請專家張議員補充。空污稅或是在稅金方面稍微高一點的話，在輿論上可以取得一些公平正義的話，可以朝這樣的方向來做，是不是就可以創造雙贏。

我再補充一下，前天我們有去參加交通運輸與都市規劃的交流，裡面就有一位做輕軌都市規劃非常有名的法國建築師 Thomas。他提到一句話非常有名，我在這裡跟大家分享，他說摩托車在城市是一個很有趣的現象，雖然大家都在提倡大眾運輸，但是其實我們要思考到機車族的部分，怎麼樣賦予它更高的精神價值，這是一個城市可以共同來思考的。

所以結論是在稅金的部分，和文化的方面如果可以做一些登記，再送到文化局那邊，也許是一個很有趣的考量。謝謝。

主持人（陳議員政聞）：

今天還有另外一位也很關心我們古董車文化和二行程相關問題的陳議員信瑜也到了我們的會場，她現在正在簽到。陳議員要不要先講一下？好。交通局這邊要發言嗎？

高雄市政府交通局運輸規劃科陳科長志鶴：

交通部現在登記的車輛量，在機車的部分大概有 201 萬輛，剛才有說明到二行程機車的部分是 33 萬輛。所以目前來看，雖然現在二行程機車的比例有逐年降低，不過數量還是相當大。交通局雖然沒有負責車輛監理的部分，但是有關於牌照的部分，因為涉及到全國一致的管制，所以是由公路總局監理所這裡負責。

就交通局的角度來看，我們會比較關心的是安全的問題，畢竟機車造成都市交通安全的比例是滿重的。以市區來看，去年就有 90 位機車騎士因為事故而過世，發生跟機車有關的事故而造成人員受傷的有 2 萬 9,000 件，將近 3 萬個人。所以這個運輸工具雖然很靈活，但是它的安全性是我們交通局比較关心的部分。

我們的做法是希望能透過不同公共運輸的提供，包括最近這幾年公車路線增加到 212 條，再加上捷運和輕軌，還有公共租賃腳踏車，後續還會推動共享的運輸工具。我們希望能夠慢慢讓民衆使用比較安全的交通工具。

另外一點補充，交通部大概在九月的時候，針對古董車的部分有開過研商會議。其實機車在法令的規定裡也屬於汽車的一部分。交通部在研商會裡面有一個想法是，他們有幾個條件可以把它當成古董車，第一是車齡在 35 年以上；第二是經過認定有收藏價值的；第三是要經過安全的檢驗，而且取得專屬牌照；第四是允許在特定的時間和道路上使用，禁止行駛高速公路或是快速道路

這些部分。這個規定還必須要跟環保署及能源局協商，所以目前交通部其實有看到這個部分，後續我們會再跟公路總局密切關心。以上。

主持人（陳議員政聞）：

謝謝交通局的代表。其實你剛剛提到所謂的肇事，包括安全的部分，其實我要幫車友講一些心聲，你講的可能是一般的機車，跟這些古董車是有區別的。他們爲了這些古董車的安全，其實一般也騎不快，這些車就像他的老婆一樣小心呵護，包括擦車等等，真的比照顧女朋友還細心。所以這部分我想你講的是一般的機車，這我沒有意見，但是如果針對這些車友，他們對這些古董車的照顧，包括維護維修，這點我想他們是非常細心的，他們連停車都要看旁邊有沒有其他車輛會造成他車子的損傷。這一點我非常能理解這些古董車友的心態。

所以今天我嘗試著做一個我自己認爲的結論，禁行二行程機車，包括學者和政府代表，這個方向是沒有錯的，這點我想可能沒有比較大的意見。但是在施行細則上面，如何兼顧到這些數量不多的古董車，這些規定的細則，未來可能要麻煩環保局做一個溝通，做一個比較可以維護這些古董車權益的，不要讓他們的財產權受到損害的狀況之下，來制定施行細則的方向。

請陳議員信瑜發言。

陳議員信瑜：

謝謝主席。各位參加公聽會的來賓好。我來做一點報告而已，因爲我在前一陣子被邀請加入這個粉絲團，所以就開始了解，覺得這個還滿有趣的。昨天我碰到吳議員益政，我們兩個昨天在做教育委員會相關議題的討論時，他問我今天這場陳議員政聞和簡議員煥宗辦的禁行二行程機車公聽會不會去，我說應該會去，因爲前一陣子加入了這個粉絲團，覺得還滿有趣的。

我們兩個就臨時做了一個提案，我在此向大家報告，吳議員益政跟我昨天已經把這個案子提進去議會了，就是希望針對古董車機車設置的管理辦法，我們就具體放在高雄市環境保護管理自治條例裡。因爲 109 年 12 月 31 日就要全面禁止，我們希望在這個時效之前，做出對於古董車的配套措施，就像剛剛主席裁示的。

這裡有提到古董機車如偉士牌問世已經達 69 年的歷史了，我的第一輛機車也是類偉士牌的，當時無論男女都很喜歡偉士牌，那是我的第一台摩托車，我賺錢自己買的摩托車就是偉士牌的。

我覺得許多車齡在 15 年以上保養得還很好的，那個部分要放在管理辦法裡面另外去制定，也希望在下個會期三月之前，能不能把初步的配套措施先報告主席，包括今天列席的所有議員。也請提案人在下個會期之前告訴我們議員，我們給他們一個期程，這樣在追蹤上才不會不了了之。在三月開議之前提出，

因為開議之後我們還是會去追蹤這些事情，所以在開議之前讓你們做一些工作。請交通局也協助一下，雖然這是環保局主責的，這是我們昨天提的建議案，昨天是最後一個提案日，所以昨天全部都送案了。我也替吳議員益政講一下話，我們兩個共同提了這個案子，我們也個別都有提案，所以我們個別也都有請其他的議員支持，以上向兩位主席報告。謝謝。

主持人（簡議員煥宗）：

謝謝陳議員信瑜。我想愈來愈多議員在關心這個案子，今天的與會代表除了環保局之外，未來如果有相關的施行細則出來，我們也是期待用管理取代替管制，就是請你們好好管理這些古董車，在細則立法的討論中，也請環保局請車友們列席。未來如果相關細則出來之後，我想包括交通局、法制局、警察局，如果沒有按照這些細則走，一定會有所謂的相關處罰規定，這些東西可能都必須要列。

尤其是剛才吳議員益政的代表，其實有講兩個概念，我覺得還滿不錯的。一個是文化資產的概念，可惜今天我們沒有想到這個，所以我們沒有請文化局過來；另外一個是提到稅金的部分，稅金的部分也關係到車友們的權益。所以這部分可能需要大家再多幾次討論和磨合，取得一個最大的公約數。大原則是我們對於禁止二行程機車的政策是支持的，可是在二行程機車裡，有一些見證台灣歷史發展的不同車輛，我們要去保護它們，要用怎麼樣的態度和方式去保護，這部分就像張議員豐藤所言，是考驗大家的智慧。我做以上的補充。

主持人（陳議員政聞）：

謝謝。我想就是以管理取代消滅，我們希望不要把這些東西消滅。每一台古董車都有它的故事，每一台車都有其文化，其背後代表很多的意義。很開心市府的代表、學者專家和車友都出席今天的公聽會。剛剛陳議員信瑜和吳議員益政也已經正式提案了，信瑜議員剛才提到希望在下個會期開會的三月之前把相關的規定讓我們了解，在三月之前你們應該沒問題吧。希望在討論的時候，你們可以邀請這些車友一起來討論。今天非常謝謝大家出席這場公聽會。還有其他要補充的嗎？

打狗車友會鄭岳峻先生：

各位長官、各位議員大家好。我是一個車友，本身也是技師。其實針對所有的車種，不管是幾期環保或是四行程、二行程都好，我覺得最重要的是大家對車輛的愛護。其實有很多四行程的車子並不見得一定就會符合現在的法規，包括噴射的車子，就是現在的五期環保，我聽說未來甚至有六期和七期，就是所謂的自動熄火，也就是怠速超過幾秒就會熄火了。現在的車種也都有實施這樣的功能，為什麼會這樣實施呢？其實剛才大家都有提到碳氫化合物，我想請教

在座的各位，有誰知道什麼是碳氫化合物嗎？學者和環保局長不要說，我們是就事論事，我相信在座應該沒有人提得出來，其實我們的資料大部分也都是上網去找的。四行程燒出來的東西是什麼，有人知道嗎？也沒有人知道，其實我也不知道，但是我的資料顯示，一個是硫化物，一個是氮化物這兩樣。其實環保局前一段時間也有提倡如果停車超過 3 分鐘怠速就要罰款，好像有這個規定，為什麼要這樣做，就是針對四行程的詬病。其實四行程在怠速的時候，排放的毒並不輸給二行程，而二行程所燒出來的東西就是碳氫化合物和一氧化碳，一氧化碳跟空氣結合之後就會變成二氧化碳，其實這些是比較常聽到的。所以說硫化物、氮化物、碳氫化合物，我想在座沒有幾個人講得出來到底是什麼東西。

剛才有提到 2004 年的時候，我們就禁止生產二行程機車，但是光陽當初出了一批車子是噴射的二行程，因為政府的法令而被封殺掉了。那一批車子如果有繼續發展下去，其實不會差到哪裡去。只是現在的人礙於民生經濟的問題，我常常聽到車行的朋友跟我說，客人常常一聽到修車的估價就打消念頭不修了，家裡還有另外一輛可以騎，但是這部待修的車子大部分都是二行程的機車。其實車子到了一定的壽命，當人們覺得不需要的時候，就會去買下一部。手機也一樣，不需要了就換下一台。它會自然淘汰，而不需要你刻意的去封殺掉。

剛剛我們看了很多影片和資料，我說得明白一點就是在座的各位並不見得一定明白什麼是二行程，什麼叫四行程；什麼是硫化物、氮化物、氫化物，其實我也不懂。但是我只知道每個人有每個人的回憶，有些東西是回憶最美，你現在擁有的能有多久時間，但是請不要刻意的去抹黑。二行程只是一個…。算是工業讓台灣每一個可以有車騎，讓你的生活各方面都會跟機車搭上關係，而且據我所知每輛車基本的 CC 數是 1,200CC，一台摩托車最大也不過 200CC，其實車子排放量的大小和車子的 CC 數有關係。這些都是我從讀環保的學者身上聽來的，所以我才可以稍微跟大家講一下這個東西。

我也有上網去搜尋一些資料，其實你們上去搜尋都可以找到這些資料，因為現在的網路太方便了。所以其實有一些東西不用刻意的讓它消失，時間到了就會淘汰掉了。就像人一樣，人只有一件事情是絕對的，就是人一定會死，有誰說人不會死的，我相信應該沒有。以上是小弟才學疏淺的淺見。也麻煩各位長官能讓我們保留原有的財產跟文化。謝謝。

主持人（陳議員政聞）：

謝謝。其實這位車友提的跟我們今天的方向大概都一致，管理古董車要有特殊的規範，因為數量也不多，不要跟一般的車輛比較。謝謝大家今天的出席，還是建議以管理取代消滅。謝謝大家，謝謝。