

質詢及答覆

第六次大會市政總質詢

第二組（續）

時間：中華民國六十九年十月十六日上午

※速記錄

鄒秘書長昌埔：

各位議員早安，大會秘書處報告，本會第三屆第六次大會第二十次會議，繼續進行總質詢及答覆，現在質詢組議員已到，請開會。

主席（林議長挺生）：

各位早安，我們現在開會，請宣讀本次大會第十九次會議紀錄。

秘書處宣讀第六次大會第十九次會議紀錄。

主席：

各位對會議紀錄有無修正之處？（無），沒有修正，會議紀錄確定。

今天有中國文化大學政治學系一、二、三、四年級同學八十位，由王友仁教授領隊到本會旁聽，我們鼓掌表示歡迎。

現在繼續市政總質詢第二組，時間還有六十一分鐘，請開始。

荆議員鳳崗：

議長、李市長、市府列席的各位官員先生、各位旁聽的市民先生、本會各位同仁！昨天市長答覆到第五題，今天我們從第六題開始請教市長。

臺北市西門鬧區一帶的交通，因受鐵路貫穿影響，形成嚴重交通擁塞，最近中央有關機關將鐵路地下化已作成定案，並在規劃設計中，但據悉僅將萬華至華山段改建地下。本市正快速向東區發展，且信義計畫副都市中心已規劃完成即將興辦，如地下鐵路僅做到華山站將來自八德路平交道以東地區，勢必又成爲第二個西門鬧區嚴重的交通擁塞問題，揆諸有地下鐵路的大都市，地下鐵不單是解決平交道交通擁塞問題，而已成爲市內的大眾交通工具爲了配合未來的都市發展作未雨綢繆計，請建議中央有關機關將地下鐵路延長至南港，並擴建松山站形成東、西兩個交通樞紐，使東區乘客能就近乘車，減輕市中心集中的擁擠，並研究將北淡線鐵路改建地下，建立完整之交通網，澈底改善交通問題。未悉市長高見如何？請答覆。

李市長登輝：

謝謝荆議員的指教。本案在上次大會中也有提到這個問題，目前本案已經定案，所以我想藉這個機會，將本案規劃以及高階層單位對本案討論過程中有關情形，向各位作一個比較詳細的說明。鐵路決定地下化之後，最早的計畫是

從萬華到北門上來的一·五公里，但是爲了整個臺北市這一帶的交通，所以後來延長爲二·八七公里，一直延到松江路附近。目前已經着手規劃，原則上計畫明年動工，不過確切的時間還沒有決定，大約是七、八月或九、十月這一段時間。問題是路線如何決定，最近鐵路局董局長也到市政府來研擬過路線的問題，初步擬定二條路線，一條是從華山站開始沿北平路到臺北西站，然後經過北門沿中華路南邊到萬華站；另外一條是在現在鐵路的右邊還有一條沿着這一條做地下鐵路，究竟這兩條路線站在臺北市的立場應該採取那一條路線，如何衡量建議；這就牽涉兩個問題，第一，這個工程施工的時間可能要很長，可以想到的在這個工程施工期間，必定會造成交通的更大混亂，空氣亦將更爲污染，本市的受害將增大，在這種情況之下，本府各方面的技術專家以及本人，討論的結果，希望採取第二條路線，第二條路線比較偏北方，這樣一來，北平路國稅局、養生處、救國團的團址等很多建築物，可以不拆除，工程施工也比較容易做，不過就鐵路局的立場，如果是這樣，可能將來車輛調度及月臺方面比較差，月臺方面可能會減少，車輛調度比較不方便，不過情況還不會太不理想，所以我們建議採取第二條路線，這樣一來對臺北市火車站一帶整個發展規劃可以很理想的配合。例如重慶南北路、公園路與承德路的打通等等都可以次第完成，當然牽涉的問題也比較多。第二，就是地下化鐵路的長度是不是太短的問題。本人曾經在行政院提出報告，行政院的意

思是把這一段列爲第一期工程進行。如果將來有必要延長到松山南港時，那時候再列爲二期工程來做，這樣與各位的建議沒有什麼太大的出入。這一條路線做好後最大的優點是目前鐵路電氣化的高壓電是二萬五千瓦，而一般地下鐵最高六千瓦就夠了，這兩者之間的差距是一個很大的問題，所以另外在鐵路的地下化旁邊做個地下道，是有這個需要。最後有關淡水線鐵路的问题，我想將來整個大臺北市的捷運系統，如果要改善的話，淡水線是第一優先，這也和各位的意思不相悖，相信這些都會逐步實施。

荆議員鳳崗：

謝謝市長的答覆。關於鐵路地下化我記得在我們市議會談了將近十七、八年之久。每年談每年都沒有結果。今年總算有一點結果，即將要辦了。我想一個大都市的建設應該要有遠見，如果在十五年前做地下鐵的話，不必拆除很多建築物，那時候很多是空地，施工起來非常簡單，就是因爲談了很多年沒有結論，一會兒高架，一會兒又是地下，總是不能定案。我們看世界各個國家，如紐約的地下鐵和東京的地下鐵，尤其是東京的地下鐵，已經和蜘蛛網一樣，可以到達東京任何一個角落，就像街道一樣。即以困難的舊金山來講，地勢起伏不平，但在施工期間我去看過，地面交通維持得很好，而且穿過海底到另外一個都市。這些都完成了。巴黎的地下鐵也是一樣，任何觀光客，只要看得懂那個行車地圖，路線就會一目了然。難道我們中華民國就沒有這種技術人才嗎？所以我們非常誠懇的建議

市長，如果僅僅做廣州街到華山站的二、八七公里的地下鐵，實在說只是解決西門鬧區平交道交通擁擠狀況而已。我們希望的地下鐵是將來能成爲整個市內的大衆交通工具的一個運輸系統，這才是建設真正大臺北市的一個遠大目標。因此我們也建議北淡線的鐵路是否一併考慮建入地下，以配合整體規劃完成全市的地下鐵網線。當然有人會擔心臺北市是一個盆地，將來地下鐵恐怕不能建，或是臺北市是一個地震帶，恐怕建地下鐵會有危險。但是我們知道東京乃至整個日本都在地震帶上，東京也是四面環海，然而他們却做得很好。所以我想事在人爲，百年大計的都市計畫，才能造福市民遺福我們的子孫，這才是遠大的市政建設目標。當然這個問題牽涉的範圍很廣，也不完全是市政府的權責範圍，不過我們希望把我們的看法提出來，一方面請市長能向有關方面極力爭取，爲理想的大臺北市交通運輸而努力。

李市長登輝：

鐵路地下化與將來大衆捷運系統的地下鐵，在性質上不一樣，這一點我必須說明。目前大衆捷運系統的地下鐵計畫，大致已規劃得差不多。按該項計畫，大約有六條線，長度約爲八十三公里左右。由於進行的速度很慢，所以市政府本身曾經想要拿來自行規劃，但是中央方面考慮市政府人力及財力上恐怕不勝負荷，爲避免讓市政府負擔太大的責任，所以認爲應該由中央來規劃，然後由市政府營運和執行，這樣比較恰當。因而在今年三、四月間開會決定以

交通部爲重心成立大衆捷運系統的籌備處，目前正積極進行各項計畫。也許會比臺北市鐵路地下化稍爲慢一點，不過時間也不會拖太久。這一點特別提出說明，希望各位能了解。對於大衆捷運系統的觀念，目前全世界有一種改變的趨勢，主要的理由就是經費太龐大了。以臺北市的八十三公里來講，要花費三千多億，一公里大約要三十五億到四十億之多，香港方面大約是三十九億，所以八十三公里的捷運系統是不是全部以地下鐵的方式，在資金的運用上，實在值得考慮。今年我去美國也特別去坐過地下鐵，我發現他們在財務上也是有很大的困難。所以我們從中量級的大衆捷運系統去考慮，目前正由本府工務局新建工程處研究中，希望評價之後做一個比較深入的分析。

荆議員鳳崗：

本組提出這個問題，我們認爲一方面以鐵路地下化解決平交道的問題，一方面以地下鐵解決大衆的交通問題，我們希望就是這兩個計畫同時考慮，將來才能解決本市的交通問題。當然這是效事體大，還希望市長與有關單位共同衡量。我們只是提出建議，做一個呼籲。

接着由林振永議員請教市長第七個問題。

林議員振永：

市長，第七個問題是常常提到的問題，現在本市的人口壓力很大，有戶籍的大約有二百二十五萬左右，加上流動人口大約一百數十萬以上，所以全臺北市大約有四百萬以上的人口在活動，因此構成很大的交通負荷。剛才荆議員提

到考慮地下鐵的問題，地下鐵在先進國家很早就做了，以目前的能源狀況來講，即省了很多的油料電力。假使考慮經費太大，政府目前的財力無法做的話，是不是可以想其他方法來代替？現在的大眾運輸都是平面。需要開關的主要道路，大致完成了百分之八十，因而所帶來的都市繁榮，也相對的增加，高樓大廈我們不談，光是車輛的增加就很可能，因此影響交通的流暢。所以我想為解決平面交通的問題，大可考慮利用道路安全島興建高架「單軌電動車」。這樣施工費也比較少又不必收購土地。現在臺北市興建一條道路，主要部分都是投資在土地收購上，往往土地拆遷補償及收購費用高於工程費好幾倍。所以利用安全島高架做單軌電動車不失為可行的方式。另外也可以配合河川地興建高架道路，既不要土地費用，又可促進大眾交通。我們知道北區到臺北的車輛愈來愈多，如果充份利用這些河川地，使郊區與郊區間的車直接暢通，不必繞道臺北市區，以免增加市中心交通的混亂。同時在高速公路附近做一個引道，直接引導士林北投方向擬上高速公路的車輛直接駛往高速公路，這樣一來又可減少目前高速公路本市交流道的交通流量。我認為市政工務建設要有重點，這幾年來道路是開得不少，但大部分都是平面，平面開得越多，交通越混亂，所以應該有重點。本席所說的上述外環高架道路應該是今後工務建設的首要工作。我相信交通問題仍然是今後市政建設上的主要問題。如果能把交通問題解決，那我們就是世界一流的國家。不知道市長對本席上述

的看法如何？

李市長登輝：

謝謝林議員的指教。林議員提到很多交通措施的新觀念，我想這正是今後很多國家乃至全世界都朝這個方向努力的，藉這個機會我提出一點說明。現在很多國家，談到大眾捷運系統，首先想到的就是地下鐵。不過剛才我報告過，地下鐵一公里的成本要達到三十五億元到四十億元之間，經費很龐大，但是如果中量級的像剛才林議員指教的單軌電動車，則經費較少。東京羽田機場間的電動車已經算是舊式了，現在美國、英國、法國、德國等都有很新的設計，工程費大約每公里七億左右。地下鐵每小時的客運量是六萬左右，中量級的捷運系統每小時三、四萬應該不會有問題。公車雖然成本便宜，但每時運客量只有六千人左右，差異實在太大了。所以除了地下鐵之外，有關中量級的捷運系統包括林議員所談各點，我們市政府都在研究。本市的內外環道狀況，目前高速公路經過本市的中間貫穿而過，大約有八公里，如果把它利用為本市的快速道路，配合外環高架道路，對於本市交通幫助很大。現在環河南路堤防外高架道路我們已正在設計之中，規劃案會在今後的個案中陸續送到貴會，屆時還請各位多提供寶貴意見。接着就是內環道路也將很快完成，就是從環河北路、南京西路一直到堤防外，從堤防外做六條線的高架路一直通到水源路。這些做好之後，整個臺北市所有內環道路就可完成。希望將來規劃案送來之後，也請各位多提建議參考。

荆議員鳳崗：

關於改善臺北市的交通以及解決運輸的問題，不論是內環、外環或地下鐵或單軌電動車，這些方案，都希市政府逐一研究分析，慎重考慮。

接着請教第八題：

本市公車聯營之政策，實有檢討之必要，目前的聯營優點，僅是一票通用而已！聯管會的開支，增加公車成本，各民營公司爲爭取既得權利，聯管會與主管官署建設局已分成庭抗禮的局面，爭路權不加強服務、爭漲價不提高服務水準，公車聯營迄今，留給市民的深刻形象，在在都是爭權奪利。請問市長公車聯營是否有澈底檢討之必要？

李市長登輝：

關於公車聯營的問題，記得本人就任以來，幾乎每年各位都提到這個問題。每次我都回答聯營本身並不壞，問題不是聯營本身的問題，至少一票通用已經發揮了很大的效果。當然，有一段時間聯營各公司的服務營運等等受到市民很多的批評，不過今年來，我可以很明確的說聯營的各司已經作了相當大的改革，進步很快。我認爲不是建設局和聯管會在對抗，聯管會還是在建設局的監督之下，不過就是聯管會本身也有它的私權存在。我們是想如何再協調、鼓勵督策之下使公車辦得更好，例如天母、陽明山及木柵線民營公司做不好，我們市公車立即參與行駛。市公車目前佔了整個公車的百分之四十以上，我們可以充分掌握公車的服務狀況，而且我們每個星期都針對各公司的營運

服務進行研考，隨時糾正。所以聯營制度是否要改或方法是否要改變，到目前爲止，我還沒有什麼腹案。要改的話可能是路線或票證方面如何使市民更方便這方面去研究。尤其目前民營公車新車增加了三百多部，市公車處本身也買了九百多部，全部公車將近二千七百部，相信對公車服務會有很大的改善。我們的構想是使市民等車時間能縮短在十二分鐘以內，每部車輛載客人數減少到四十五人以下，其餘有關過站不停、上下車位置不當等等都會改善。

荆議員鳳崗：

臺北市的公車聯營這一年來在市長的督促與建設局的努力之下，的確有很多改進，服務水準也提高了很多，至少擠車的狀況比以前改善得很多。換句話說就是增加了很多的新車，這是事實，但是我們另一個看法，是要檢討聯營的政策方面。我們知道聯營當初，等於是組織臺北市一個超級、大型的公車公司一樣，所以有什麼四分法的算法，可以說是共同經營的性質。後來經過一段時間，發生很多問題，演變到今天，聯營本身只是維持一票通用而已。我曾經說過一句比喻的話：「要一票通用，新臺幣比什麼都通用」。因爲有新臺幣要買什麼都可以買到。換句話說連一票通用的優點我們都把它否定掉了，有錢還買不到票嗎？我們爲什麼說聯管會和建設局分庭抗禮呢？因爲在開會的時候，我們市公車處的處長只有十分之一的表決權。建設局列席的官員被指爲違法，說路線是十家公司的，市政府無權過問。市長如果不相信，可以問列席的官員有沒有這回事？

李市長登輝：

沒有這回事；例如上次大南公司行駛北投及天母的路線，我們向該公司董事長談話，限定他們一個月內應改善，不改善的話，我們市公車要開二十部的公車參與行駛。結果他們也改善了。由這一點可以證明路線調度方面，我們可以有權處置。

荆議員鳳崗：

市長引用的法寶我們都知道，但是真正開會的情形，我想主管官署列席的官員沒有老實向市長報告。當然這不是每次開會都這樣。雖然這一年來，聯管會沒有這麼跋扈，但是路線的改變，建設局沒有權直接決定，一定要透過聯管會。所以我們在分組質詢的時候，我們質詢建設局說聯管會是建設局的頂頭上司。我這裏提一件小事向市長報告：公車站牌字印錯了，這是他們的錯，可是報告三次到建設局去，却改不了，一拖就三個月，這種服務到那裏去了。當然這種小事不能拿來問市長，我只是舉個例罷了。但是由此可以聯想到這是怎麼樣一個情況了。所以我們在考慮還是基本政策有問題，爲什麼呢？因爲市公車可以以服務爲目的，必要的時候，市府可以墊錢，但民營公司勢必以賺錢爲目的，服務爲次要，與公車處兩者之間的基本目的不同。聯營如何聯營得起來呢？一個要賺錢然後才談服務；我們市公車可以不賺錢就談服務，這是兩種極端不同的性質。所以基本政策是聯不起來的。因此，曾經有人建議，認爲聯管會是多餘的，僅僅做到一票通用而已，既不能

作統一車輛調度，又不做四分法的分配。聯管會等於是空架子，反而給建設局添了很多的麻煩。所以我想請市長考慮聯管會有沒有存在的必要？公車聯營的政策，是不是應該澈底檢討而有所改進？尤其是現在的路線，可以說是浪費能源，損壞機件。有一天我到中華路坐五十五路車要到三張犁，從中華路上車，經過西寧南路到西寧北路然後轉到民生東路，轉的圈比路線還遠。讓市民坐在車上兜圈子。這不是浪費能源，損壞公車的機件嗎？所以這種迂迴路線比比皆是。因此，我們對市長的答覆不是不滿意，不是認爲沒有改進，而是希望基本政策還要澈底檢討。請市長能重視這個問題。

李市長登輝：

謝謝荆議員的指教，關於政策上的問題，我想是不是容許我以六個月的時間來作個研究，本來聯管會本身是公營公車事務協商的團體，等於是一種公會的性質，如果變質，影響到誠如荆議員所說的情況，這在政策上是要考慮。

荆議員鳳崗：

謝謝市長答覆，接着請莊議員請教市長第九題關於市場的問題。

莊議員阿螺：

關於市場的問題，本市爲了解決人口及攤販問題，極力推行公有零售市場的改建。但是有部份都未能按原計畫執行，甚至拖延數年不能解決。有些七、八年前就通過了如大龍、坡心、永樂等市場就是。因爲有少數人的異議，到現

在都沒有做，影響政府威信很大。以士林市場來講，已經有六十年的歷史，過去人口一萬多人現在增加到二十幾萬，所以極需改建，但因都市計畫未劃定關係致遲遲不能興建市場，這類問題很多，不知道市長對市場改建有何計畫？

李市長登輝：

莊議員指教到像大龍、坡心、永樂等市場改建，本人曾經參加兩、三次的會議，都由於少數人的反對而把問題複雜化了。不過我們有信心設法予以改建。我想我們的立場和各位是一致的。

林議員振永：

剛才提到市場改建的問題，本席也有同感。以士林區來講，人口大約將近三十幾萬，公有市場只有一個士林市場。這個市場聽說過去是住宅區，現在已經改為市場預定地，市府應該列預算趕快改建，妥善安置攤販，市長對這個問題有什麼構想？

李市長登輝：

本案已經列入七十一年度預算內，明年七月開始動工，屆時請林議員支持指教。

林議員振永：

好，謝謝市長。

荆議員鳳崗：

由於時間的關係，先請市長答覆第十一題，由林穆燦議員作口頭補充。

林議員穆燦：

市長，十一題談的空氣污染與垃圾處理的問題。空氣污染對市民的健康關係很大。平常一般市民也好，市政府的官員也好，這幾年來，對空氣污染情形正極力謀求改善。以汽車來講，大家都注重在中型及大型的車輛，因為大型車大都以柴油做燃料，所以大家認為這些車輛所冒的黑煙非常嚴重，清潔處經常取締，可是大家都忽略了小型汽車，小型汽車是燃燒汽油，它所排出來的廢氣，空氣污染的毒氣比柴油還厲害，但是中央到現在為止還沒有立法，因而沒有對於有關以汽油為燃料的汽車污染能有所取締，這是相當危險的。我們希望市長在中央開會的時候能向中央建議及早立法，這是對於汽車部分的問題。其次有關工廠方面，臺北市的南港區和松山區都在東邊，因此對臺北市的污染相當嚴重。現在最利害的是南港啓業公司，因為啓業公司中央一直准許它延長搬遷，造成南港高工在夏天窗戶都不敢開。在這種情形之下，請問市長，學生上課都不敢開窗戶，那麼當地的居民如何生活得下去？其他幾家鋼鐵工廠，在環境清潔處的努力之下，有的工廠到年底就要遷廠，有的因為開馬路要拆除，這對本市空氣污染的改善幫助很大，但是本席有一個意見！只要它有具體計畫遷廠或因開馬路短期內必須遷廠的，市政府應該體諒他們配合政府的政策，而給予輔導。他們現在大都白天不敢工作而利用夜間操作，因而吃虧很大。所以只要他們有具體的遷廠意願，請市政府能够儘量地減少它們罰款處分，使他們能

够在短短的遷廠期間內，減少損失並幫助他們。另外一點就是垃圾的處理問題，關於垃圾處理問題，市府環境清潔處周處長及三科周科長到東南亞及日本去考察。由於時間的關係，使我們在警政衛生質詢的時候來不及請周處長把考察的觀感提出報告，我相信我們臺灣尤其是臺北市的垃圾處理，可以說是最落後的辦法。內湖的浮洲里在我們清潔處來講，那是很高明的處理辦法。但以本席來看，却是最落後的。爲什麼我說是最落後呢？請市長有時間可以去那一帶看一看，整個垃圾堆置在那裏，製造了很大的空氣污染。尤其是垃圾場經常燃燒，我每次給清潔處講，清潔處派人看說是自然燃燒的，但是濃煙冲天，這是第一點。第二點，垃圾場的污水直接流到基隆河。市長小時候曾經在南港國小唸過一年的小學，那時候南港的基隆河河水，簡直是漂亮極了，可是現在却是又髒又臭，試想垃圾場的污水直接流入基隆河，怎麼不髒不臭呢？這又如何維護水資源的清潔呢？在這種情況之下，如何做好空氣及水的污染呢？所以本席再度建議市長，在最短期間內，按照市長所說的在東西南北選定適當的地點建造四所焚化爐，使臺北市的垃圾處理上軌道作科學化的處理，讓市民的健康保持得像先進國家一樣的程度。不知道市長的看法如何？

李市長登輝：

謝謝林議員的指教。林議員指教的三個問題，我分三個方面來說明。第一，關於目前對排黑煙的柴油車比較有處理，對燃燒汽油車輛比較沒有重視的問題，事實上中央在今

年六月以前是沒有把汽車排氣最高容氣量多少予以公布。不過在六月五日已經公布了。公布的内容CO是百分之四·五，HCO是一千二百ppm，在這個範圍一定要取締。實施的時間是明年一月一日開始。臺北市方面，監理所在監理檢查車輛的時候會嚴格注意。在交通方面，在每一個十字路口檢查的問題，因爲現在交通非常擁擠，所以取締的問題還沒有開始進行，我想將來我們會配合取締冒黑煙一併執行，只是時間稍爲延緩而已。第二，關於啓業公司及南港八家鋼鐵工廠的污染問題。八家鐵工廠目前都有計畫要遷廠。關於啓業公司搬遷的問題，本人在上次院會中也提出來，啓業公司並不是不搬，主要的困難是土地問題。當時經濟部的代表也在，所以院長指示經濟部馬上做決定，否則八家鐵工廠都搬了，唯獨啓業一家不處理是不公平的。現在經濟部正在處理土地的問題，一旦土地問題解決，它也會遷走的。第三，關於垃圾的處理問題，我感到非常慚愧，每次都提出這個問題，每年我們都說正在規劃，結果都沒有做。不過我想明年一定要動工。原則上我們選定四個區域，不要單獨設在某一個區，以致如果設在南港，南港的市民反對；設在木柵，木柵的市民又反對；設在士林，土林的市民也反對，所以我們希望每個區都應該有其自己本身共用的焚化爐。這個焚化爐絕對沒有任何空氣的污染，相信市民不會有太大的反對，而對整個臺北市垃圾的收集分配焚化，則從交通、經濟各方面去考慮。我相信朝這個方向去做，一定可以達成林議員的要求。我希

望明年可以動工，並希望各位議員女士先生，有關四個區設置四個焚化爐時，多多支持不要反對，使我們有機會來進行。

林議員穆燦：

關於最後一點科學化處理垃圾期限，我們希望照市長所講的明年一定開工，要不然再拖下去，雖然南港、內湖一帶的市民合併到臺北市超過十年，可是所遭受到的待遇，老實說是相當可憐。這一點請李市長早日解決整個臺北市的垃圾處理問題，使郊區南港內湖的市民也能享受到與臺北市市中心的市民一樣的待遇。

李市長登輝：

我想我們會盡全力去處理這個問題。事實上今天臺北市垃圾的問題，已經到非科學化處理不可的地步，我們也不容許再拖下去了，相信明年會如期開工。

荆議員鳳崗：

市長，本組的時間所剩不多，我們一共提出了十二個大項的問題，承蒙市長答覆了十個，剩下二個我想利用幾分鐘的時間合併起來請教市長。這兩個都是有關人事的問題，我們都知道，市長接任以來，曾經以誠、公、廉、能四個字來勉勵市府的公務人員，希望他們改進對市民的服務態度，今年市長又有一個新的作風，就是鼓勵市民參與市政建設，同時舉辦了很多性質的座談會，使我們感到這是本市邁向現代化都市建設的正確方向，我們非常樂觀其成。另外我們發現人事上也有很多缺失的地方，例如市屬各醫

療院所的醫事人員嚴重缺乏，換句話說好的醫師都不到市立醫院來；還有是編制不合理，有些機關是常設機構需要而不能缺少的人員都以約僱人員來雇用。這種約僱人員究竟在法定地位上，居於什麼樣的地位，將來居於什麼樣的責任，如果對市民權利義務有嚴重影響的話，如何來補救，所以關於這幾個問題提請市長參考。

總之我們樂觀市府各項建設能夠有良好的績效。本組全體同仁謝謝市長這一天多來的答覆。

李市長登輝：

謝謝第二組全體同仁的指教，我想市政的工作，誠如荆議員所說，我們都樂觀其成，主要還是希望大家共同參與支持！謝謝各位的指教。

主席：

謝謝李市長，本組時間到了，未答覆部分請於三日內以書面答覆。

第三組

時間：中華民國六十九年十月十六日

質詢對象：市長

質詢議員：羅斌

※速記錄