

列爲危險建物嗎？社會承擔得起空難所發生之後果嗎？

二國內航線已達飽和狀態，空中運輸已是民眾重要交通工具之時代，若讓民航局減少航線運量三分之一甚至二分之一，將造成民眾極大之不便，甚至帶動機票之上漲，受害最深的仍是本市市民。

三針對此事，本席認爲市府應跳脫「本位主義」，顧全大局，絕不可爲了追求「世界第一超高大樓」之虛名，不顧飛安風險、空中交通之不便，一意孤行，應立即改變既定政策，要求工務局建管處撤銷金融大樓之建築執照，請業者重新設計，另有關於賠償問題可轉向民航局求償。

答覆單位：台北市政府（工務局）

答：一、本案建照之核發有關建築物高度限制，係根據內政部會同國防部及交通部核定公告「台北松山機場禁止、限制建築範圍圖」，及民航局頒訂「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四周禁止、限制建築辦法」辦理審查，台北國際金融中心大樓建築基地本府曾委託衡邦工程顧問股份有限公司向交通部民航局查詢，獲該局以85.11.15場擴土(85)字第一六九三二號函復略以：「經查該大樓基地位於松山機場禁限建範圍外，本局無意見。」嗣經本府都市設計及土地使用審議委員會審議通過，並經環境影響評估審查通過，據以核發建照。

二、本府基於飛航安全爲第一考量，若本案建築物高度確實影響飛航安全，取得交通部民航局之確切數據後，將協調台北國際金融大樓股份有限公司變更設計降低高度。

六十四

質詢日期：八十八年七月二十一日

質詢議員：黃珊珊

質詢對象：馬市長英九 工務局李局長鴻基 建管處

質詢題目：台北國際金融大樓影響飛安，突顯公務單位視野短小，市府應速與交通部民航局及建商協調解決之道

說

明：一、台北國際金融大樓正在施工，民航局才發現其超

樓層影響松山機場起降航班的起降距離，如依現行建照的高度興建，將造成航班減少及改變航道之問題，不僅造成已近飽和的松山機場的運輸量被迫減少，也嚴重影響飛行安全，台北只要事事第一，卻與中央連繫間發生如此的烏龍事件，現在還在停留評估檢討階段，但是建商正在密集興建，市府應立即以建築主管機關之立場，速與民航局及建商協商解決辦法。

二、公務單位長期閉門造車，只著眼於法令規定，漠視現實狀態，長期以來行政誤失不斷，國家賠都賠不完！在此案中更加明顯，如果不立即就建築物變更設計方向努力，完工之後就無可彌補，本席強烈要求市府應立即出面協調，早日將此問題作一解決。

答覆單位：台北市政府（工務局）

答：同六十三案

六十五

質詢日期：八十八年七月二十一日

質詢議員：周柏雅

質詢對象：停管處

質詢題目：市府打算將汽車拖吊車的甄選數量降為一五〇輛，說如此將可減少拖吊車亂拖吊以降低民怨，這種推理邏輯說得通嗎？殊不知拖吊車搶著拖吊之根本問題，在於拖吊保管場之區域分布不均衡，不在於拖吊車的多寡，何況拖吊車執勤必須在交警的指揮下進行，故請再三思勿硬性規定減少拖吊車之數量。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：本府交通局停車管理處甄選拖吊車，係考量目前拖吊車輛過多及違規停車數量減少，導致拖吊品質全面下降，實有必要去蕪存菁，淘汰不良，以維持較高之拖吊品質。至於拖吊責任區，係斟酌實際甄選之拖吊保管場位置予以適當劃分，以免業者就近拖吊。

六十六

質詢日期：八十八年七月二十一日

質詢議員：周柏雅

質詢對象：停管處

質詢題目：減少拖吊車之數量與拖吊品質並沒有必然關係，請政府不要以此為改善拖吊品質的手段。又驟然減少拖吊車甄選數量，有考慮到拖吊公司之裁員與資遣問題嗎？是不是又突然造成失業人口呢？請以溫和漸進手段改革，並應給業者相當的緩衝期。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：查本府交通局停車管理處八十八年七月二十三日北市停四字

第八八六三〇七九八〇〇號公告，甄選數量以汽車拖吊車一百五十輛及機車拖吊車十五輛為原則，惟甄選合格汽車拖吊車至一百五十輛，其所屬之拖吊場拖吊車得全場錄用。拖吊車之甄選，係考量目前拖吊車過多及違規停車數量減少導致拖吊品質全面降低，因此應去蕪存菁，以維持較高的拖吊品質。又因不是大量減少拖吊車數量，不致造成裁員及失業人口之影響。

六十七

質詢日期：八十八年七月二十一日

質詢議員：周柏雅

質詢對象：停管處

質詢題目：拖吊保管場為何要限制「不得使用市有土地」？市有土地在計劃未使用前，為何不能充分有效的地盡其利呢？只要符合市有土地出租辦法，為何民間拖吊保管場不能依法公開競爭呢？限制不得使用市有土地是一種偏狹之舉，不應貿然為之。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：查 貴會第八屆第五次臨時大會第四次會議紀錄綜合決議之三：「警察局八十八年七月一日起對於違規車輛拖吊應實施租斷方式，否則市有土地不得再租給民間拖吊業者作為被拖吊車輛保管場。」對於上述綜合決議，本府認應予尊重。惟所出租之市有土地仍得於領得停車場登記證後，依法從事停車場經營，可增加停車空間，有助於紓解都市停車問題。