

臺北市都市計畫委員會第 685 次委員會議紀錄

時間：中華民國 105 年 4 月 14 日（星期四）上午 9 時 30 分

地點：市政大樓 8 樓西南區本會委員會議室

主席：林兼主任委員欽榮

彙整：黃若津

出席委員：（詳簽到表）

列席單位人員：（詳簽到表）

案件一覽表：

壹、審議事項

- 一、105 年 3 月 18 日本會第 683 次委員會審議「變更臺
北市大同區大龍段一小段 52-6 地號等 7 筆土地機關
用地為轉運站用地及道路用地主要計畫案」及「擬
定臺北市大同區轉運站用地(北區轉運站)土地使用
規定案」決議應再提會說明事項
- 二、修訂本市都市計畫「臺北市都市計畫劃定山坡地開
發建築管制規定第一點、第二點、第三點及第八點」
案

貳、研議事項

臺北市工業區整體發展策略檢討案，提請研議

壹、審議事項

審議事項一

案名：105 年 3 月 18 日本會第 683 次委員會審議「變更臺北
市大同區大龍段一小段 52-6 地號等 7 筆土地機關用地
為轉運站用地及道路用地主要計畫案」及「擬定臺北
市大同區轉運站用地(北區轉運站)土地使用規定案」

決議應再提會說明事項

說明：

- 一、申請單位：臺北市政府（交通局）。
- 二、本案經提 105 年 3 月 18 日第 683 次委員會議決議（略以）：「一、本案經與會委員充分討論，一致認同運用本計畫區公有土地實現多核心國道轉運機能的目標，故同意本案主要計畫及細部計畫依市府所提公展計畫書、圖內容以及本次會議所提補充會議資料修正通過。二、另為期望本轉運站可更積極成就為智慧綠能轉運站之新典範，請市府交通局、都市發展局、工務局就以下附帶建議內容予以研議，於下次會議提會說明；該等內容經委員會確認後，一併納入都市計畫書載明：（一）請提出跨街廓之地區人行空橋連通系統規劃，包括往南連接明倫公宅、營建署公辦更新案基地至圓山捷運站，往西連通至庫倫街、敦煌路之現有人行天橋，透過分期分區完成，讓本地區周邊人行、學童以及轉運站使用者有更好的立體分層之步行空間。（二）請就本轉運站日後採智慧綠能建築之使用內容與配比、建築基本意涵樣態、剖面圖示等提出說明。（三）至於本轉運站之開發方式，委員會尊重市府行政考量，惟 BOT 確實有計畫自償的要求，本計畫是否能考量採公辦民營方式，在使用上納入更多托幼托老等公共性使用，請納入後續規劃評估參考。
- 三、市府依上開決議於 105 年 4 月 7 日檢送資料到會，爰提會說明。

決議：本案經市府交通局表達為期能更符合市政與民眾意見，

將於4月底至地區辦理工作坊與民眾溝通，故本案俟市府交通局就本會第683次委員會附帶建議就地區人行空橋連通構想（提供更細緻圖面資料）、智慧綠能轉運站使用配比（增加公共空間）以及長程巴士進出動線等議題與當地民意代表與民眾溝通說明後，併同開發方式（BOT、OT）之檢討結果，再行提會審議。

審議事項二

案名：修訂本市都市計畫「臺北市都市計畫劃定山坡地開發建築管制規定第一點、第二點、第三點及第八點」案
說明：

一、申請單位：臺北市政府

二、計畫緣起：

「臺北市都市計畫劃定山坡地開發建築管制規定」為原「臺北市山坡地開發建築要點」，係市府為加強山坡地之水土保持及基地整體開發而於民國 101 年 10 月 31 日公告修訂為『臺北市都市計畫劃定山坡地開發建築管制規定』案（以下簡稱「山開規定」）。

市府考量原合法房屋所有權人權益之保障及老舊建築物使用安全等因素，經檢討後擬針對該管制規定第一點之開發面積規定，配合現況面臨課題予以放寬，針對原有合法建築物申請改建、重建者，得不適用該規定之開發規模限制，爰提出管制規定第一點的修訂案，自 102 年 7 月 12 日起至 102 年 8 月 10 日止公開展覽 30 天，並以 102 年 7 月 11 日府都築字第 10233978803 號函送到會，經組成專案小組討論後提本會 104 年 12 月 10 日第 679

次委員會議審議決議修正通過，惟因審議過程中，市府新增列管制規定第二、三、八點之修訂，與原公展內容差異極大且涉及民眾權益，故委員會決議修正後內容仍應再重新辦理公開展覽，期間若未接獲異議或陳情意見則得逕予簽核後公告，否則仍應依程序再提委員會審議。

市府爰就第 679 次委員會議審議通過之修正計畫案內容，重新辦理本次公開展覽，因公展期間仍有陳情意見，爰應再提會審議。

三、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 2 款。

四、公展計畫範圍及內容：詳公展計畫書圖。

五、公展期間：本案市府自 105 年 3 月 5 日起至 105 年 4 月 3 日止公開展覽 30 天，並以 105 年 3 月 2 日府授都築字第 10530954403 號函送到會。

六、公民或團體書面意見：12 件。

決議：

一、本案於政策上的前提是，敏感的山限區透過都市計畫程序加以管理，山坡地並不是用來供應台北市未來發展住宅之需求，而是作為安身立命、國土保安及尊重原有居住權之場域，且此場域之維持不僅是政府的責任，也是全體市民之職責。安全與產權應要平衡，但是保障原有的居住權而非鼓勵未來大規模之開發。故本案之修訂實非趨嚴，而是為有效管理及顧全在面對全球氣候變遷、地震頻繁之際，臺北市政府所展示之積極作為和聲明。

二、本案修訂內容第 2 點、第 3 點幾經討論已達成共識，同意依公展計畫書條文通過。

三、本案修訂內容第 1 點，再作以下 2 點檢討：(一) 對於陳情人所提「原有合法建物得不適用開發規模之限制」一節，市府針對此類合法房屋，應保障既有之居住權，但不可藉以擴大開發，請市府進行相關類型、案例之清查並訂定相關法規。(二) 陳情中所提及「經畸零地調處准予單獨建築者得不適用開發規模之限制」一節，因該類經畸零地調處者亦有基本的土地使用權，應納入考量，並蒐集相關案例，能於本案規範者則納入修訂，不宜則授權市府另循行政程序處理。

四、本案修訂內容第 8 點，有關原自然地形平均坡度計算所採用坵塊邊長部分，原則朝向以第 679 次委員會議審議通過的 10 公尺乘 10 公尺為基準，惟如何規範方符合安全基準，請市府都市發展局邀集大地工程處與台北市水土保持技師公會、台北市不動產開發商業同業公會、台北市建築師公會等單位能進行更深入的專業討論，以尋求出一更明確的評估基準，再提本會審議。

貳、研議事項

案名：臺北市工業區整體發展策略檢討案

決議：

- 一、本次研議案市府提出臺北市產業園區及既有工業區盤點成果及初步發展策略，本會認為極具意義，請市府再予研議作為後續各行政區進行都市計畫通盤檢討之指導。
- 二、在工業 4.0 的全球發展趨勢下，北市確實有高度能力可以彈性應變，以下幾點提供市府後續檢討參考。

- (一)市府應跳脫傳統規劃工業區之思維，在面臨工業 4.0 產業新時代及面對 IOT 產業轉變為 IOE 產業的新挑戰，進行包含全球產業發展趨勢、區域分工整合、土地取得成本、相關居住及支援設施之提供等之問題診斷。
- (二)向國際標竿及治理的典範學習，提出臺北市產業發展的願景，思考未來產業趨勢所需的使用及生活型態。
- (三)加強市府團隊包含都發局、產發局、財政局、交通局、地政局等內部之整合；並與中央經濟部、科技部、工業局、中研院等及首都圈北北基桃共同合作與分工，以擘畫臺北市產業發展大戰略，並落實於都市計畫通檢。
- (四)建議市府可參考 2015 年底舉辦之臺北市公共住宅展模式，策劃臺北市產業發展展覽，就產業未來發展之工作、生活方式及空間環境形態，激發更多的公共討論與想像。

委員發言摘要：

張委員勝雄

1. 現今已步入智慧產業的階段，必須重新思考土地是否仍為智慧產業發展的重點？即是否只透過土地的劃定就可以促進智慧產業的發展？
2. 產業應採集中發展或分散發展是值得討論的，一般集中發展會有公共設施提供的問題，包括員工通勤、用餐等（如內科交通問題）；但集中發展於某些情況下亦有其必要性，如竹科產業有群聚效果、上下游產業鏈之關係，另外集中發展也有益於污染的管理。惟目前臺北市產業多屬辦公性質，應不具大面積集中發展的需求，反而應分散至城市內各處，透過土地使用類別的調整允許其進

駐。

3. 建議可透過調查內科的產業，瞭解究竟有多少產業型態有集中發展之必要性(是否有群聚發展之需要？另有多少產業具汙染性須集中管理？)，或當時集中發展的原因僅為土地取得的成本較低。
4. 辦公、研發型態的產業較生產型態的產業容易搬遷，惟鼓勵產業集中發展需花費更多以提供交通服務等公共設施，故在現今智慧產業的發展轉變下，並不建議依循傳統都市計畫劃定明確工業區的規劃方式，若無上下游產業鏈關係及汙染性需要集中處理，應思考有無集中規劃之必要。

郭委員瓊瑩

1. 本案的方向很好，可以將產業發展與空間面、都市發展面作整合，值得肯定。
2. 本案有多處屬原鐵道沿線廊道的發展，故由此應可配合於擘劃 2050 願景下，因應國際及兩岸之情勢，分為近中長程不同時間的發展階段。
3. 未來的生活模式為何？可能包括交通、居住、工作、生產等各面向，故贊成不將其稱為工業區，可用較有想像力、未來性的字眼來命名。
4. 本案市府提出高速化、智慧化、差異化、銀色化、綠色化的國際產業趨勢，建議可參考都發局之前辦的公共住宅展覽，針對未來的產業區之空間型態舉辦展覽，展示未來想像中的工業區願景。荷蘭鐵道沿線的工業區是採智慧化、新市鎮的規劃概念，市府可透過策展引導居民

及業者，想像未來的使用、生活型態、空間結構等，又在綠色化、生態的理念下，如何將生態與綠運用於建築物，應可再予以規範。

5. 本案所提出的區位性質不同，有位處都市邊緣水岸地區、亦有位處都市核心區，而不同區位的工業區，其未來的發展應回應環境而有不同地域獨特性。如社子島或許可發展碼頭遊艇的製造業。另如濱江街汽車修車廠，目前北市內亦有發展出現代化、乾淨的、美麗的、環保的修車廠案例，諸如此類新的案例意象應傳遞出去。產業是首都的引擎，讓廠商、民眾可以想像未來。
6. 新加坡城市型國家針對其產業園區之發展亦討論過要分散還是集中發展，而新的生活模式應該被納入一併思考，如想像是否可在步行距離內工作？而不同的想像可能會產生不同的都市發展模式，亦應就不同的角色（包括公部門管理者之角度、市民投資者與工作、生活者之角度）想像之。

黃委員台生

1. 國內產業可能要再分為國際性及在地性，如為國際性的產業，其競爭力強、與相關的廠商間應具有一定規模的群聚效應。
2. 另比較內科與南軟，個人覺得南軟的整體發展屬較成功案例，內科雖產業發展成功，但伴隨著許多問題，其雖屬大規模的群聚性開發，但缺少了混合性使用，即缺乏支援性的設施，包括住宅空間，傳統工業區的缺點即在於使用過於單純化、而且土地開發規模太小，南軟的優點在於大規模開發，而且建築物本身即容納不同的使用，

故本案應引入新的觀念跟做法，惟各種類型的工業應有不同特性，如在地性工業可能跟國際性的產業不同。

3. 傳統工業區的轉換存在許多問題，如何從既存的傳統工業區，逐塊升級轉換成新的、理想的工業區是個複雜的議題。

彭委員建文

1. 名稱要稱之為工業區或產業區，其英文皆屬 industry，但產業區名稱較中性，工業區名稱則易讓人感受比較負面，至於未來使用分區要如何賦予比較新的意象可再討論。
2. 本案將全市工業區的分布及類型重新整合並分類的很好，惟要特別思考的是，土地使用的檢討是配合經濟產業的活動，故產業的需求是重點，如何瞭解未來產業的變化，並納入具遠見性的產業，可能需要更多公聽會的過程。
3. 產業發展涉及中央與地方的關係、以及不同部門間的聯繫，包括中央長遠的產業政策方向、縣市間角色的合作與競爭、以及部門間的整合等，故未來可能須邀請更多垂直與水平的相關單位共同討論。
4. 產業用地的規劃不能僅考慮到用地而已，還須考量相關的支援性需求，如通勤及居住需求應通盤考量，另土地使用的相容性、互斥性及產業外部性亦需配合產業型態調整予以檢討，因以前的工業多屬製造業、比較負面，而現在的產業型態多屬於較高科技的產業，性質已不相同。

5. 臺灣的工業用地似乎沒有供給不足的情形，但是過去幾年地價卻有大幅度上漲的情況，其中可能是因為有部分工業用地被轉用為其他如違規使用，另有部分土地有被炒作的情形，而我們規劃了這麼多的工業用地，會不會後來反而變成是投資炒作標的，導致產業經營成本增加、影響國際競爭力，此部分亦應一併配套思考。

焦委員國安

1. 都發局做了一個整合性的策略規劃，而上位規劃是都市計畫很重要的部分，以前常見個別的開發區計畫、較缺乏上位計畫，但一個城市的發展，產業經濟其實是領頭羊，以下以我在紐約工作的經驗說明之。
2. 我在紐約負責紐約都會區區域社會經濟及人口預測時，與紐約市的都市計劃局對於城市未來需求發展有不同的看法，因為我認為區域發展是由經濟主導，而紐約市都市計劃局則認為城市需求是由人口主導的。

美國大多數都會區是採取由經濟主導的區域發展預測。在美國像 DRI 這類的公司會考慮到全世界與美國的經濟發展，計算全國性的及每州每月包括產業的每個部門 (sector) 例如服務業、休閒業、教育業、與醫療業等的經濟發展指標 (Indicator)。我們以這些產業資料當作紐約都會區的發展標的，跟區域內所有的城市、郡縣的都市發展局及相關部門就產業發展、人口發展等發展指標與各種假設討論，並做修改。

經濟發展可以決定工作職位數，因為經濟活動必須靠人來執行，如此就可以把工作職位數算出來。就業資料還細分一個人有 2 個工作、1 個半工作、或半個工作等，

依此就把勞動力計算出來。計算出勞動力後，再加入出生、死亡、遷徙、移民等因素的人口預估模型就可以算出總人口數，由人口數則可算出家戶數。而由職位數，就業人口數，人口數及家戶數，以及土地使用與開發的數據就可計算出都市化區域內各分區的產出與吸引人數，進而估計出區域內各分區間的流量與對交通系統的壓力。

3. 臺灣和整個臺北都會區未來 5 年、10 年人口應該是可預估的，至於人口怎麼來，正如前所述是由一系列因素計算出來，而這因素我認為是經濟導向，但紐約都市發展局則認為是人口導向，因為以都市發展局而言，他們了解人口結構、人口密度等，認為可以土地使用手段控制人口，其實兩邊說法都有道理，我為解決此一歧見主持了美國八大都會區到底是經濟導向或人口導向相關研討，結論是美國八大都會區基本上是經濟導向。
4. 我提出這些背景資料是說明一個大都會區一定要有上位計畫，產業在哪裡人口就在哪裡，而產業發展願景是依附在整個臺北市發展願景之下，這樣才有意義，也就是說，臺北市發展願景之下有交通發展願景、產業發展願景、都市發展願景等，願景提出之後，後續才有發展策略的提出，本案目前進度尚在整個發展願景的第一步，稱為盤點檢討 (Inventory review)，盤點資料很完整，下一步就要依照願景，發展出目標，標的及發展策略。
5. 基於盤點檢討，臺北市未來的發展方向在哪裡，本案需呈現的是臺北市產業發展趨勢，但本案目前呈現的趨勢是過去的資料，並未提出未來的發展趨勢。例如本案提出工業 4.0 所代表的意思是甚麼？並不是在一個時間

軸上畫出工業 4.0 即可，還需要說明對臺北的產業發展代表甚麼意思，以後是不是需要朝大聚落土地開發來因應工業 4.0？我認為不同的人會有不同的意見，產業界可能也會有不同看法，但這是產業發展突破性的轉捩點，建議應該說明臺北市產業過去的發展及未來的發展，且臺灣不可能自外於國際的發展，應了解國際的產業發展趨勢中，臺灣的定位、臺北市的角色在哪裡，這些東西盤點出來後，訂出目標 (Goal)，例如臺北市要「宜居、永續、安全」此一 2050 的發展目標，轉換成產業發展願景，目標底下提出標的 (Objective)，標的之後要有相應的策略 (Strategy) 達到目標，而不是憑空而來。假如沒有達成產業的目標及標的就開始討論策略，其結果可能非常發散。我建議本案既已有策略規劃架構、已完成盤點計畫，接下來依循臺北市的發展策略，以 Vision-Goal-Objective-Strategy 此一規劃流程，訂定策略，策略是動態的發展參考依據，之後訂出行動方案，接下來訂出績效指標 (KPI)。

6. 工業 4.0 已從 IoT (Internet of Things) 轉成 IoE (Internet of Everything)，IoT 是物聯網，但物聯網是將個別的裝置 (Device) 聯網，但兩年前由思科公司提出已轉變為 IoE，也就是說網路數據及裝置本身並不具有智慧，而是人以智慧的程序 (Process) 把網路數據與接收器連接起來，所以人、程序把網路、接收器連結就變成 IoE，所以 IoE 變成了未來產業發展趨勢，但工業 4.0 面對 IoE 的策略是甚麼，未來是否仍朝向大規模產業聚落規劃則是一大議題。
7. 最後回到交通議題上，產業、人口的聚集都會產生旅次，故須了解人從哪裡來、到哪裡去、使用甚麼交通工具、

會不會造成城市交通系統很大的壓力？是不是利用此一機會將 2 個月前臺北市舉辦的 Velo-city 活動，宣告臺北市是自行車城市，在擬定未來產業策略時，將就業聚落、人跟生活結合起來，將自行車等綠色交通與產業就業結合起來，以避免如同內湖科技園區目前造成的交通問題難以解決。未來在擬定發展策略時，也需把 IoE 與工業 4.0 是甚麼意義，在土地規劃上、產業特性與交通需求的連結等考慮進去。這是很好的機會，也是挑戰的開始。

林委員靜娟

1. 本案基礎資料整理得很好，從空間角度來看，北市在土地跟環境等限制條件下，產業發展方向應有自己的思考，智慧化、知識密集，土地單位面積產值越來越高的產業，確實將是未來產業發展的方向，也因此，將形成不同於以往工業區的新工作型態。在此新的工作型態之下，產業用地可以思考是需要集中或可分散，是否需要相關支持條件。
2. 北市在產業資源、人才等方面有相當優良的條件，教育部也鼓勵各大學朝向產學合作，未來產業發展和空間的關係是否將有不同的需求跟思維，要思考如何規劃可以與現有環境有更好的整合。
3. 關於產業發展用地要集中或分散設置這個議題，若要集中設置，設置在哪裡？無論是社子島或松山機場遷建後的土地，因應土地單位面積產值越來越高的產業發展，以及新的工作型態轉變，未來產業區集中規劃的空間需求與規模為何，建議要作推估，以連結未來臺北市的大

型土地開發，並應該要有新的空間型態，包括生態、環境、交通、水資源等，藉以引導出新的都市想像與典範。若非以集中方式規劃，則是否可嵌入都市內既有機能較不完善、需要再生的地區。

4. 產業發展變遷快速，北市如何因應，有多少空間可以預留給未來產業發展，建議市府也可以再作思考。

蘇委員建榮（林主任秘書純綺代）

本研議案是一個上位整合指導型計畫，配合目前盤點檢討情形，後續財政局會配合檢討市有資產，與現有資料套疊整合以回應空間需求，並協助研議應用相關財政手段達成政策目標。

李委員得全

1. 本案非常複雜，建議市府分三個步驟來進行，第一步應確定北市產業發展願景目標，建議承續市府策略地圖，以營造宜居、永續的臺北市作為我們的願景，並據以訂定出產業發展目標。
2. 接續應進行策略規劃，可從以下幾個面向來思考(1)分散網絡，除了借鏡內科聚集發展的衝擊外，也要考量各行政區的均衡分布，此外，在科技化的影響下，產業透過網路的運用，似乎也打破群聚發展之必要(2)使用彈性，現在產業發展變化快速，過去計畫經濟已不可行，因此，都市計畫土地使用應保留更多的彈性(3)跨域整合，包括各級產業的整合，以及生態與綠色產業的整合(4)公私協力，除了大面積公有土地可做為產業發展策略重點地區外，也要整合私人土地協力推動(5)產業發展內容與類型，要與地價、產權整合性評估(6)環境

與生態面向的兼顧。

3. 最後擬定行動方案，建議可分階段執行，檢討後可先提出第一階段成果，透過都市計畫先完成部分成果。

彭委員振聲

1. 本案要進行全市工業區的通盤檢討，目前提出的主要是一盤點清查後的結果，可自 2050 諸景計畫中擬定產業發展願景以及進行民眾參與等工作。
2. 簡報中有關產業發展分析、產業現況等，建議順序可作調整。
3. 臺北市未來需不需要工業區？是不是要朝向只有產業區來檢討？此外包括人口、公共設施等，也是要一起納入檢討預估。

林委員崇傑(高主任秘書振源代)

1. 產業發展確實變遷快速，以內科為例，也是從工業區轉變為輕工業區，再演變為目前的產業園區，未來肯定也將更加快速地變遷。因此，在研擬全市工業區都市計畫通盤檢討的過程中，市府也會密集地與產業界人士溝通。
2. 北市製造業比例雖逐年降低，但因北市的優勢，因此，許多製造業的企業營運總部仍多設置在本市，根留臺北，市府後續也會持續與業界保持良好互動，了解業界的需求，持續掌握產業脈絡。

鍾委員慧諭（蘇專門委員福智代）

1. 交通局會一起加入本案檢討團隊。

2. 關於內科目前交通議題，該園區工作人員約可區分為外勤人力及內勤人力，外勤人力通常對於汽車需求較高，大眾運輸系統對其交通行為模式的改變影響較為有限。
3. 本案目前已呈現現況產業人口以及未來用地面積等資料，後續應預估未來產業人口、居住人口等，才能進一步進行交通分析，以因應規劃道路等相關公共設施用地。

蘇兼副主任委員麗瓊

1. 委員針對市府本研議案所提供的寶貴建議，市府會納入檢討並進行下一階段的作業。
2. 產業變遷快速，未來產業若要跟生活作整合，像目前工業區內不能設置托兒設施等等議題，相關法規也應該要配合檢討調整因應。

林兼主任委員欽榮：

1. 本案題目暫時初步定位為產業園區及既有工業區的整體發展策略，後續會持續採用不同的都市計畫手段(如通盤檢討、行政區通檢等)逐步進行，市府相關團隊包括都發局(含建管處)、產業局、地政局、財政局、交通局等，亦應共同就都市及產業發展、工業住宅、交通議題、納入財政手段等各面向再加以整合。
2. 工業區的名稱之於臺北市未來發展顯已不合宜。此外，不同地區現況課題不同，例如以下
 - (1)部分工業區內有都市計畫發布前即存在的住宅使用，

現況除一樓是工廠，樓上均是住宅使用，惟現行規定其必須整體開發等限制，使得更新幾乎不可能，此議題亦應再重新檢討。

(2)又如大同公司其發展現況也很良好，約有 2600~3000 位研發人員，目前也無需市府提供協助。

(3)至於社子島的產業發展，市府目前是規劃約 20 公頃產業研發區，以及松山機場遷建後小部分將規劃預留供內科 3.0 發展之用。

3. 本案是第二次提都委會研議，委員所提意見將納入後續檢討參考。後續將會再針對大臺北都會區產業發展的大戰略，包括現存問題的解決、以及未來問題的預測等議題整理後逐次提報都委會研議，就教各委員再交由財政、交通、建管、地政等部門各自分工執行。

叁、散會（12:30）

臺北市都市計畫委員會會議簽到表

會議名稱：臺北市都市計畫委員會第 685 次委員會議			
時 間：105 年 4 月 14 日（四）上午 9 時 30 分			
地 點：市政大樓 8 樓西南區委員會議室			
主 席：林兼主任委員欽榮		紀錄彙整：	
委 員	簽 名	委 員	簽 名
蘇兼副主任委員麗瓊		黃委員世孟	
王委員秀娟		黃委員台生	
李委員永展		黃委員麗玲	
林委員盛豐		焦委員國安	
林委員靜娟		彭委員建文	
陳委員亮全		彭委員振聲	
陳委員良治		蘇委員建榮	
郭委員城孟		李委員得全	
郭委員瓊瑩		林委員崇傑	
張委員勝雄		鍾委員慧諭	

列席單位	姓 名	列席單位	姓 名
都市發展局		產業發展局	
		交通局	
觀傳局		財政局	
地政局		工務局	
環保局		法務局	
新工處		大地處	
水利處		建管處	
政風處			
民意代表		本會	

1

2