

國立臺灣大學校務發展規劃委員會校園規劃小組

102 學年度第 14 次委員會會議紀錄

時間：103 年 5 月 28 日（三）12 時 00 分至 14 時 30 分

地點：第一行政大樓第一會議室

主席：黃麗玲召集人

委員：王根樹總務長、林俊全教授、廖咸興教授(請假)、許添本教授(請假)、劉權富教授、關秉宗教授、李培芬教授(請假)、康旻杰教授(請假)、賴仕堯教授(請假)、劉子銘教授(請假)、呂欣怡委員、陳永樵先生。

諮詢委員：黃耀輝教授(請假)、葉德銘教授(請假)、林楨家教授(請假)、葛宇甯教授、陳鴻基教授。

列席：管理學院(未派員)；食科所 周慶麟技士(代)；藝文中心(未派員)；大氣系 張然峰技士(代)；園藝系(未派員)；地理系(未派員)；盛禹工程顧問公司 楊懷仁先生；學務處住宿服務組(未派員)；漁科所(未派員)；計資中心 黃于玲幹事；心理系(未派員)；外語教學暨資源中心 葉德蘭主任、鍾榮芳組員；應力所(未派員)；社會系(未派員)；社工系(未派員)；語文中心 吳定遠幹事；財團法人語言訓練測驗中心 初麗荃組長、鄭安源先生；城拓工程顧問有限公司 陸景文技師；校史館 張安明組長、陳南秀幹事、王麗媛幹事、陳鵬帆幹事；徐裕健建築師事務所 呂俊儀建築師、鄧聖輝先生；總務處秘書室(未派員)；總務處營繕組 洪耀聰組長、羅健榮股長、林宗永幹事、王得裕幹事；總務處事務組 林新旺組長、薛雅方股長、吳淑均股長、阮偉紘幹事；總務處保管組 林春成組長；總務處經營管理組(未派員)；環安衛中心(未派員)；學代會 何維邦同學、陳漢熙同學；學生會 李心文同學、陳慕衛同學；研協會(未派員)。

幹事：吳莉莉、吳慈葳、彭嘉玲、胡皓璋

記錄：吳慈葳

壹、報告案

一、確認 103 學年度第 13 次校規小組委員會議紀錄。

- 決定：會議紀錄同意備查。

貳、討論案

一、桃花心木道公共設施整修工程（提案單位：總務處營繕組）

- 提案單位說明與簡報：(略)
- 委員及各單位意見：

召集人：

本案主要為解決道路積水及樹木竄根的問題之外，並希望藉由本案將校園人本交通構想落實，將社科院及語文中心間的道路廣場化，延續桃花心木道連結至醉月湖，成為校園北區人行為主的交通帶。

委員：

- (一) 計算機中心常有較重的設備進出，建議桃花心木道到計算機中心的道路鋪面耐壓性要足夠，至少可承受 15 噸的重車進出；建議道路上不要設計裝置設施，避免大型車輛如消防車迴轉半徑不足。
- (二) 目前的設計，沒有看到計算機中心週邊的設計內容，汽車已退出計算機中心的週遭，希望總務處對於自行車的停放，可以更妥善的規劃。
- (三) 每日下午下暴雨時，淹水程度超過腳踝，原本計算機中心旁邊有能源中心的規劃，但目前該工程暫停，希望本案能將計算機中心周邊的排水設施納入考量。
- (四) 計算機中心的身障車位設於建築物東側，但若身障人員將車輛停放於東側，進入計算機中心坐電梯，則需要橫跨整個建築物，建議本案可將身障車位規劃至計算機中心的西側側門旁，並將無障礙坡道一併改善。

營繕組：

計算機中心的工程規劃設計已於上學期定案，併入能源中心的工程發包，亦經校規小組委員會通過，不在本案的範圍，但因能源中心暫停，上次的規畫成果將會併於本案一起施工。

召集人：

計算機中心的工程是否之後再進行？

營繕組：

將併於本工程發包，該案設計已定案，經費已確認。

召集人：

請營繕組會後將相關資料提供給陳委員。

委員：

定案的規劃照做，但相關的自行車規劃及身障車位的改善，細部的改善應有改善的空間。

營繕組：

本案因已定案，若與定案內容不同，請陳委員檢視規劃內容，後續若有變更需求，再與技服洽談變動合約的內容配合修改。

召集人：

陳委員所提的建議，在原來計算機中心的方案中，是否有處理？

營繕組：

因規劃計算機中心的技術服務廠商沒有到場，需後續再做確認，若當初無考慮到，則需修改設計。

校園規劃小組：

(一) 去年通過的桃花心木道案，除了桃花心木道這條道路以外，包含計算機中心的週邊和前面道路，當初考慮社科院停車場即將完工，有詢問路邊停車格是否可以取消，當時的共識是可朝取消的方向發展，但需確認社科院地下室停車場，是否足夠提供計算機中心同仁使用。

(二) 自行車停車位亦希望可以配合調整，原本停於前面的綠帶旁，希望配合取消停車格一併調整，委員提到有關身障車位的調整，是否可配合一次做檢討？

委員：

(一) 以前的案子對於淹水的狀況是否有處理？若只針對鋪面最改善，將來大雨淹水鋪面仍會損壞。

(二) 能源中心沒有蓋之前，四周的排水溝一定要先做，因現況只要下雨就會淹水。

召集人：

(一) 有關計算機中心的部分，請校規小組會後將資料提供給陳委員。

(二) 有關淹水的課題，後續再與總務處討論。

委員：

(一) 這個區域最大的問題是淹水，規劃單位提出水景的方式，能否迅速排水？

(二) 辛亥路二門的管制於 7 時左右關門，每天晚上 8~9 點間，交通非常亂，因駐警隊將鐵門關閉後，路上的行人只能靠語言中心側的小門進出，自行車與行人易發生衝突，希望這個地方可以取消管制。語言中心前面規劃為廣場，但

卻用鐵門圍著，這個意象為何？需要再思考。年底社科院進駐後人更多，若採取相同管制方式，可能會引起更大的混亂，管制單位可考慮 9 點後再將門關閉，避免交通混亂。

- (三) 桃花心木道非常陰暗，需要作適當處置，下面雨水積水，衛生上可能造成更多問題，若增加植栽，周邊使用單位可能會因蚊子所困擾。
- (四) 桃花心木道與楓香道轉接處，若有消防的需求，空間是否足夠？建議不對稱自行車道，可再考量；自行車是否要分向，學生是否會使用，需要再思考；新生訓練時可能就要先告知學生使用方式，需從教育上下手。

召集人：

鐵門管制上，是否可請總務處說明，關門的管理時間可否延後？

事務組：

門禁管制由駐警隊負責，門禁時間可依需求調整至晚上 9 點再關門，配合辦理。

召集人：

有關門樣式的問題，簡要說明規劃單位提出樣式的差別，複製圍牆的樣式於頂端有尖尖的欄杆，給人感覺較為嚴肅；仿早期帝國大學的樣式，則強調工藝的感覺，因此希望趁此機會，如果仍需要門，希望樣式上有新的選擇。

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 桃花心木道維持瀝青混凝土(AC)鋪面鋪設，故重車通行沒問題，車道寬度為 3 公尺寬加上 1.5 公尺自行車車道，中間以標線方式標設，緊急時消防車可以使用 4.5 公尺的寬度，道路轉角部分會依照設計規範施作，迴轉半徑符合大型車通行需求。
- (二) 桃花心木道會積水的原因，是因兩側排水排不掉，目前桃花心木道的排水溝位於人行道內側，在既有植栽帶，少數排水集水井透過 PVC 管，故道路排水宣洩不及，管線阻塞率也很高，大部分的管線不通，造成積水。既有植栽雖然水可以透過土壤下滲，但因長期的踩壓，土壤壓實度很高，故透水率差，水無法很快的透過既有植栽帶下滲，故暴雨時易淹水。目前的規劃在路側設置導水溝導入滲透井，在中等程度的雨都可透過滲透井去下滲，當暴雨入滲來不及時，滲透井會有排水管進入既有排水溝，故水有出去的管道。
- (三) 樹木植栽的部分，選擇耐陰、耐濕的植物，有關孳生蚊蠅及是否需疏植部分，需要校方做整體討論，是否做修枝或疏剪的必要。
- (四) 自行車道不對稱配置，是考量汽車改為單行道後，自行車設雙向道，由東向西與汽車逆向，為了路權的界定，設立專用自行車道，停車可靠右邊停放。南側則為混合車流，停放自行車可騎到人行道上使用。

外語教學暨資源中心：

- (一)桃花心木道現況寬度多少公尺？
- (二)臺大學生騎自行車，若看到有人在人行道上，就會下車不會一直騎過去，通常是沒有人時，自行車才會一直騎過去。如果人行道被限制為 2 公尺，由東到西的自行車道與人行道同寬，而不是在車道旁設置，對於行人是有影響，特別是由東到西的自行車道，設於外語中心前面，於上下課時會造成紛亂。建議以人本考量而非以肇事後責任歸屬考量，懇請規劃單位將自行車道設置於車道旁。且趕課時間可能會超車，自行車道與人行道沒有任何隔絕，對於走在路上行人的保障為何？

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 桃花心木道現況兩側皆為 4 公尺寬，其中 2 公尺做為自行車停車使用。
- (二) 外語中心北側人行道為 2 公尺寬，自行車道沒有在人行道上，南側部分靠應力所、心理系側，是自行車與人行道共用 4 公尺寬，當初考慮這樣的設計，是因人行道皆為 4 公尺，但 4 公尺的其中 2 公尺是自行車停車格，因此當自行車停滿時，實際上的人行道只有 2 公尺。

校園規劃小組：

南邊人行道是否畫設自行車道的議題，在工作會議討論過，當時考慮若不畫設自行車道，則由西向東的自行車需與汽車共行，當時會上討論若於南側人行道上畫設 2 公尺的自行車道，對自行車較有保障，這是當初的討論過程，因此才有今日方案的提出，目前可就此議題討論。

事務組：

- (一) 長興街男一、三、五舍，自行車會與車道上的汽車競逐，因此會產生危險，所以當初與台北市政府交通局溝通，拓寬綠地後，使自行車與人行道在同一平面上，並為使其隔離、區別清楚，中間加設綠帶，綠帶並沒有連續性而是間隔設置。
- (二) 雖然騎自行車師生同仁習慣上仍會交錯，但該處的自行車事故已經減少很多，所以希望自行車及人行設置於專用道。因本案空間不足，中間無法設綠帶，將自行車停放空間放於樹穴，不影響車行動線，以路面鋪面或顏色做區別。

外語教學暨資源中心：

相信這樣的作法絕對可以保障同學騎車的安全，但也為未來走在人行道上的路人擔憂，若真考慮人本，是否可在這點多做斟酌？

委員：

- (一) 社科院完工駐進後，交通動線要最先檢討，本案是否可改為單行道，以消防為主。

- (二) 本區排水不知排到哪裡，可否考量將與水排至醉月湖？
- (三) 本區非常濕滑，鋪面改善有必要，規劃單位可從此角度檢視，不需要做太多設施。
- (四) 預算中列了四百六十五萬要做透水設施，若可將鋪面改善，讓行人行走舒適，是非常重要的。

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 桃花心木道目前是由西向東單行道的規劃。
- (二) 排水幹線在小椰林道及楓香道各有一條，瑠公圳的支線底下有非常大得箱涵，所以整個桃花心木道西側的排水，會透過排水溝進入箱涵，箱涵的水是否要引入醉月湖，關係到臺大整體排水計畫，本案只能連結至區域排水，再往外涉及的層面較廣。東側有主要排水溝在楓香道上，進入台北市辛亥路的排水幹線。
- (三) 兩側人行道鋪面、楓香道鋪面及中間的廣場區都會做改善，會將人行道高程抬高，減少積水發生的機率，鋪面改為較易行走的高壓混凝土磚。
- (四) 透水系統鋪面並非只有景觀效果，而是改善這個區域的排水，同時達到透水及保水，而非將水直接排掉，整併植栽帶、樹穴、阻根、保護人行道基礎、路邊路側的緣石整套系統的架構，為必要的基礎設施，而非額外的景觀設施。只有 2 處樹根很高處，無法鋪設鋪面，會額外做休憩設施。

召集人：

桃花心木道南側，自行車道要畫設於人行道上，或是畫設於汽車道上，可否聽學生的意見？

學生會：

根據個人的經驗，現況人行步道材質不方便騎乘，因此大部分騎上去後，都是用牽引的方式。若以人的安全考量及尊重行人，建議自行車道設於道路上。

城拓工程顧問有限公司：

當初規劃希望以人本為原則，希望有夠寬的人行道，因此才將南側定為 4 公尺，以臺大學生使用人行道的習慣，2 公尺是不太足夠，因學生在路上走通常是成群結隊，故規劃 4 公尺寬的人行道。當初也考慮過將自行車道放在道路上，但是希望是人本環境，有夠寬的人行道，若設於道路上，道路空間就無法變寬，3 公尺空間汽車與腳踏車無法會車，若旁邊停車，阻礙後方車流則會造成塞車。所以若自行車要回歸道路上，就無法拓寬既有道路，基於多方考量，最後才會決定西向東汽車與自行車混流車道，未來有機會整區變成交通寧靜區時，南側自行車道可以回歸於車道上，4 公尺寬的人行道就回歸給行人使用。

召集人：

若將自行車道移到馬路上，單向的車道剩下多少公尺？假設南邊只有人行道，自行車道與汽車道共用。

城拓工程顧問有限公司：

希望有夠寬的人行道，但又畫設 2 公尺自行車道，等於人行道只有 2 公尺。若自行車道設於汽車道，又不要 3 公尺汽車與自行車混用，則等於需要再退 1.5~2 公尺，人行道又回歸 2 公尺的通行空間，與現在扣除自行車停車格後的通行空間是相同，拓寬後視覺的感受及寬度會較大。

委員：

- (一) 這條路照明狀況，常有路燈設置於樹旁，照明都被樹冠擋住，可否一併檢討照明燈桿與樹的關係，做簡單的照度分析，趁此機會將燈桿位置調整，解決晚上照明的問題。
- (二) 人行道無法變大的原因，兩個滲透井是 1.5 公尺，植栽區是 1.5 公尺，圖上自行車停車區加緩衝區為 3 公尺，緩衝區若可做調整，是否人行道可以增大？
- (三) 桃花心木道北段要做廣場，語文中心門口及後面有公務車位，未來公務車會穿過廣場進出，是否有機會調整公務車位？語文中心後面有公務車位，應力館有卸貨口，常會有大型車輛停放，若車位無法移設，請規劃單位思考鋪面是否耐壓，避免後續維護上的問題。
- (四) 鐵門改為橫移門，個人覺得橫移門要做回早期臺大鑄鐵門的意象，這兩者是衝突的，很漂亮的鐵門後面有個鐵做的平台，上面有鋼門，鐵做的平台帶著漂亮的門左右移動，美學上不美，若要設置橫移門建議不要做回古典門。門柱旁的牆整片拆除，未來要裝門上去，需要預留空間裝鐵門，建議牆不要整片打掉，請考量留一部分。
- (五) 自行車道要使用瀝青混凝土(AC)或是高壓混凝土磚，需要從使用面考量，建議從整體校園自行車道的意象為何考量，可從鋪面、顏色、標誌等考量，希望自行車道有共通的語言。

召集人：

有關自行車道與人行道的問題，南側部分是否較傾向於將自行車道畫設於道路上？

事務組：

- (一) 在校園裡面同學的自行車，是否走自行車道是教育的問題。
- (二) 南側靠女九宿舍圍牆與間築物中間有一塊空間，包含心理系及應力所，若可將圍牆往後退一部分，路幅將拓寬，道路景觀對於大眾會較佳，若可往此方向思考，或許是自行車道及行人道可達兩全的方法。

城拓工程顧問有限公司：

植栽帶與滲透井，因樹的位置固定，故 4 公尺總寬被限制住，無法再往外擴充，希望縮減既有路寬，故將一邊的滲透井做在樹穴與道路中間，將自行車停車空間移過來讓出原本的空間，變成行人通行的空間。

召集人：

是否可於自行車道與人行道中間做隔離設施？

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 長興街的做法相當不錯，在出入口處設置綠帶，本案有機會在系所出入口、端點的位置設置小區域綠帶，寬度約 40~50 公分，但會縮減人行道及自行車空間。可將自行車道縮減 30 公分，人行道縮減 20 公分，或全部縮減自行車道側，將自行車道縮減為 1.5 公尺，將人行道空間再放大，端點部份以綠帶做明確的劃分，自行車較不容易繞到人行道側。
- (二) 放在入口的部分是因自行車進出，主要從入口處進出。

召集人：

- (一) 建築物面向出入口側，自行車道與人行道做綠帶區隔，確保安全性，讓自行車進出有較多警戒。
- (二) 若要將自行車到放到道路上，路幅不足有困難。

城拓工程顧問有限公司：

長興街的做法就是在入口處採用植栽帶，將自行車道與人行道做區隔，本案約可做 3~5 公尺的距離。

召集人：

劉老師提到重車出入口及語文中心動線的問題，規劃單位是否有回答？

事務組：

公務車移轉到地下室或後面的卸貨空間，這部分沒有問題，樹後續會修剪。

總務長：

- (一) 很重要的原則，車輛出入處要避免車子走過幾次後，鋪面就需要維修。
- (二) 有關人車分離，行人第一優先，自行車排第二，汽車通行讓它最不方便，理想上是將來自行車數量減少，把空間還給行人，規劃往此方向思考。

召集人：

- (一) 有關鋪面系統，方案一瀝青混凝土(AC)鋪面，方案二高壓混凝土磚，桃花心木道及楓香道北段部分，是否可採高壓磚鋪面為優先方案？因為可提高汽車對路面的警覺性，可以做區分。
- (二) 側門部分，事務組可協調將關門時間往後延，可解決部分問題。

營繕組：

有關路面做高壓磚提供車行，則底部不能用透水的做法，車子轉角扭力常造成高壓磚鬆動，施工上耐久性及耐壓性需考量。

總務長：

- (一) 社會系前面廣場，建議保留一些區域做耐壓面的車輛行駛區，未必需要整個路面同一顏色，但需考慮將來整體維護。
- (二) 建議設計上車輛通行處採耐久的材料，其它地方採透水鋪面，個人不認為要完全一樣的鋪面。

召集人：

- (一) 劉老師提醒辛亥路門，牆面不要全部拆除，折衷讓門有鐵件要放上去時，可以施作，較不會破壞門柱的結構。
- (二) 門的樣式，做成橫移門若仿造以前的樣式確實有點怪，但若要仿造旁邊圍牆欄杆的樣式，是否可以不要做頂端的尖鐵？尖鐵讓人感受較有防衛性。

委員：

請問為何要改為橫移門？

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 有關門的部分，橫移門的位置放於門柱的後方，採用橫移門的原因，是因未來廣場動線是串連的，採雙開門打開後，對於動線會有阻礙，橫移門打開後，對動線的連貫性更好，因此建議更改為橫移門。
- (二) 委員有提到橫移門上有很大的物件在上面，可能想到的是電動馬達跟基座，本案橫移門不會採用電動式橫移門，是採手動方式，故底下輪子不會很大。

委員：

當然希望可以做到臺大早期門的樣式，若橫移門採手動，對開門也採手動，為何需要改為橫移門？開兩扇門較為典雅。

召集人：

原來為對開門，但本案希望廣場化，平常白天門是開的，但晚上 9 點後又需要關門，所以才會討論門要什麼型式，即使做的很漂亮，但關閉已是晚上 9 點後，平常為開啟狀態，現況對開門開啟後產生阻隔角落，故希望改為橫移門可讓出空間，避免景觀雜亂。

委員：

復古的門是否有可能做成 4 扇，平時開 2 扇？

召集人：

- (一) 可否從此門開始，嘗試做漂亮的鑄鐵或鍛造門，從下階段開始，可以知道大門要如何做。
- (二) 門柱旁要拆除的牆，要留一半或留多少部分不拆除，請規劃單位再考量。
- (三) 門前面四個花盆是否可以移除？

事務組：

- (一) 雙開門早上打開時，會靠到側門側，故側門白天無法進出，由大門進出；到晚上時，大門關閉後，側門再打開後，夜間則由小門進出。
- (二) 四個花盆的目的是禁止車輛進出，當初蒲葵道也是設置橫移門，也有註明禁止車輛進出，但門打開後，仍然很多車輛從該處違規進出，故是否維持四個花盆需再考量。

委員：

管制應該往前拉到人行道處，而非放於門前。對汽車來講，看到四個盆栽就不會進去。

總務長：

這部分可以技術性的解決，建議將來再討論，這部分很容易調整。

事務組：

盆栽外移出去後，車輛會從中間的空間進入，附近的單位可能常看到違規車輛的行駛。

召集人：

- (一) 有關管制部分下階段再討論，但對於門的樣式，希望在此做嚐試，做一個漂亮的門；拆除的牆面做部分修改；後續的管制做相對的調整。
- (二) 有關自行車道與人行道，請參考長興街的模式，中間加設隔離綠帶。鋪面採用高壓磚，但以耐用的材料為考量。

城拓工程顧問有限公司：

楓香道北段全部採用高壓磚，在人行道上的自行車道，要採用瀝青混凝土(AC)或是高壓混凝土磚？

總務長：

基本原則是車輛通行處，需考量使用的鋪面供車輛行走時，不會造成鋪面損壞。

城拓工程顧問有限公司：

- (一) 最早提過的方案，弧線處為瀝青混凝土(AC)，弧線東側及北側全部為鋪面，但上次工作會議後，社會系認為他們門口較為雜亂，故後來才會變為兩方案，一案為全部瀝青混凝土(AC)，另一案為全部鋪設高壓混凝土磚。

(二) 瀝青混凝土(AC)的後續維護較為容易；高壓混凝土磚的部分會採用硬底鋪面，並會根據車輛載重做設計，考量維護性，不會需要常更換，但仍較瀝青混凝土(AC)鋪面需要維護。

營繕組：

只要考慮使用性及耐久性，則兩方案皆可，另外也可參酌使用彩色瀝青混凝土。

召集人：

整個路型設計，採用高壓混凝土磚，會讓使用者覺得這是一個連續性的廣場。

委員：

以騎自行車的人來講，瀝青混凝土(AC)連接瀝青混凝土(AC)鋪面較不易造成混淆。瀝青混凝土(AC)鋪面連接高壓磚，可能會誤認為不是自行車道。就兩案討論，個人較傾向瀝青混凝土(AC)鋪面的自行車道。

召集人：

上次社會系代表的建議，希望哪一方案較為合適？

城拓工程顧問有限公司：

社會系沒有明確說明要哪一方案，但不希望當初提的方案，一邊是瀝青混凝土(AC)一邊是高壓混凝土磚。

總務長：

個人關心將來的維護，若採方案二，但自行車道處採瀝青混凝土(AC)，是否可行？

城拓工程顧問有限公司：

(一) 若考慮維護，是車道部分鋪面容易損壞，所以當初是自行車與車道都是瀝青混凝土(AC)鋪面，社會系考量整體性，建議全部瀝青混凝土(AC)或是全部高壓混凝土壓磚。

(二) 對汽車及自行車而言，瀝青混凝土(AC)為最合適的鋪面。

召集人：

可否採劉老師的建議，自行車道部分鋪設瀝青混凝土(AC)，其它部分鋪設高壓混凝土磚？

城拓工程顧問有限公司：

這就回到原始方案，不知社會系可否接受？

總務長：

(一) 是否可採用方案一的方式進行，但瀝青混凝土(AC)部分採用彩色瀝青混凝土

土？

(二) 學校將來的發展原則，車行的動線採硬鋪面，其他行人鋪面，盡量採用透水的鋪面，增加透水區域，若只是為了美觀，應有其他方式處理。

城拓工程顧問有限公司：

自行車道採用瀝青混凝土(AC)或是高壓混凝土磚？

學生會：

瀝青混凝土(AC)鋪面較佳，有較明顯區隔，且較不會顛簸。

召集人：

(一) 自行車道採瀝青混凝土 AC 材質，騎乘可較平穩。

(二) 因時間因素及委員人數不足，第二案有收集到學生及樹保小組委員意見，後續建議校規小組與總務處內部再討論，有需要再提下次校規小組委員會討論。

● 決議：本案通過，決議內容如下。

(一) 自行車道與人行道，請參考長興街的模式，中間加設隔離綠帶；有關自行車道鋪面材質，採瀝青混凝土(AC)材質。

(二) 楓香道北段採方案一，瀝青混凝土(AC)可考量部分採用彩色瀝青混凝土。

(三) 有關門的樣式，橫移門樣式採鍛造或鑄鐵，較為漂亮的樣式，且上端不要防衛性的尖鐵。

參、臨時動議：無

肆、散會（下午 14 時 30 分）