

## 臺中市政府第2屆青年事務諮詢委員會議題小組 都市發展組第1次會議紀錄

壹、時間：110年12月11日(星期六)下午1時30分

貳、地點：臺中市政府文心第二市政大樓行政一館地下一樓大禮堂

參、主席：青年委員(都市發展組)藍組長鼎清、臺中市政府都市發展局吳專門委員信儀

肆、出席人員：詳如簽到表

紀錄：林科員咏冀

伍、主席致詞：略

陸、出席人員介紹及都市發展局簡介：略

柒、專案報告：

一、臺中市老舊建築物公安檢查、申報、消防稽查、輔導設立管委會及報備等情形暨違章建築、違章工廠處理策進作為及現有危樓整建程序、地址或處理進度等資訊揭露平台，以供所有資訊需求者查詢。(報告機關：都發局、經發局、消防局)

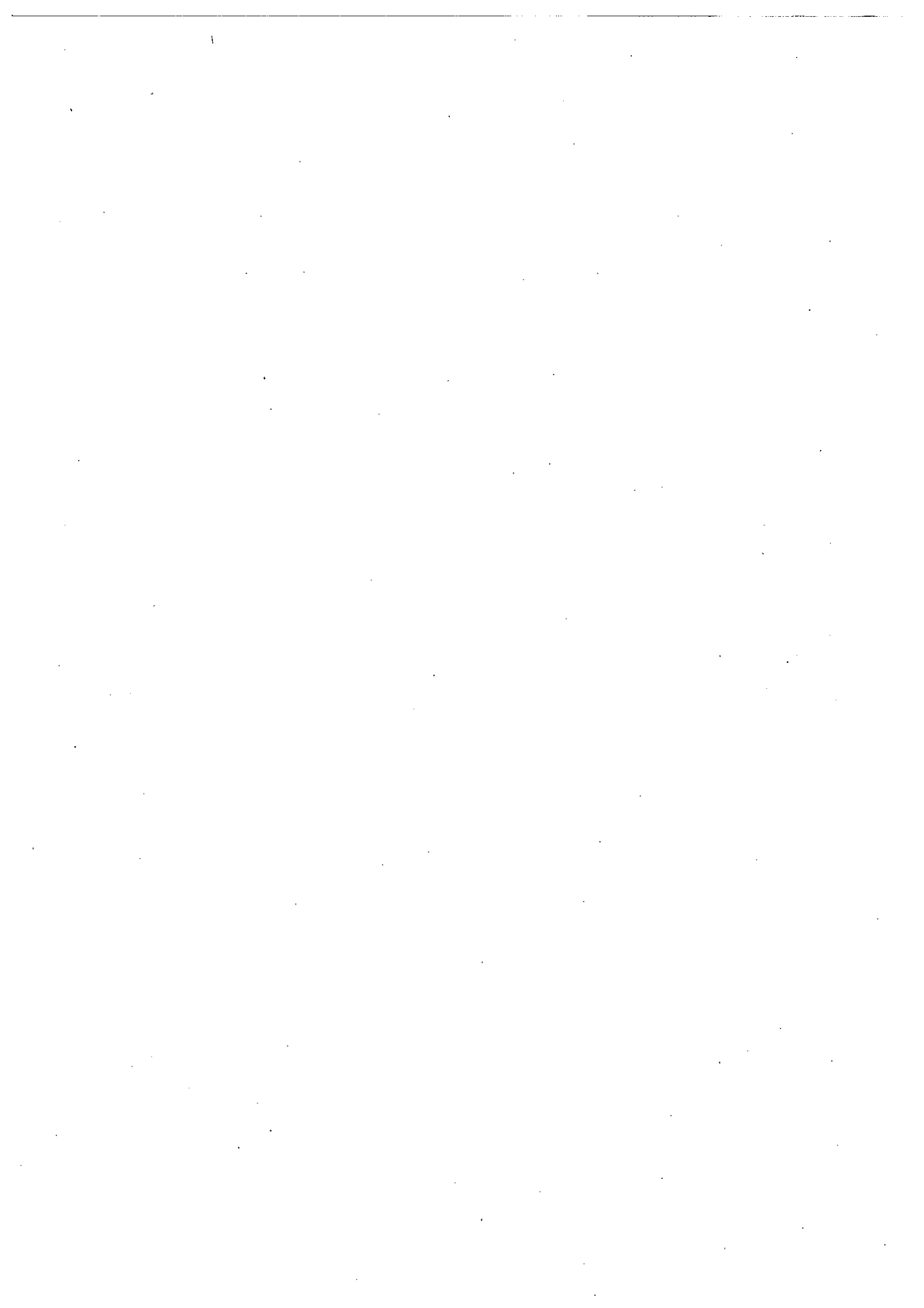
二、行政區內人行道相關計畫執行及自行車騎行路網規劃現況與因應措施(包含相關法令規範因應)。(報告機關：建設局、交通局、觀旅局)

決議：併同提案一併討論。

捌、提案討論：本次提案計16案，研處意見及決議詳如附表。

玖、行政事宜討論/臨時動議：因委員法定人數不足，故未作成決議。

拾、散會：下午6時。



**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

<b>編號</b>	1	<b>主要提案人</b>	呂嘉穎
<b>共同提案人</b>			
<b>案由</b>	臺中市老舊建築物公安檢查、申報、消防稽查、輔導設立管委會及報備等情形暨違章建築、違章工廠處理策進作為，及現有危樓的整建程序、地址或處理進度...等資訊揭露平台，以供所有資訊需求者查詢。		
<b>提案說明</b>	<p>1.危樓的處理之於都市更新來說，有著極為重要的連結性；也因為如此，在查閱相關網站過後，並未有著較明確的網站(或資訊)提供市民了解現行是政府的處理期程。</p> <p>2.城中城與阿拉夜店的案例殷鑑不遠，倘若市政府能針對相關危樓提出整建的規劃(或現行處理的進度)，對於市民而言，更能理解市政府針對危樓的態度與政策。</p>		
<b>辦法</b>	<p>如案由</p> <p>相關局處：都發局、消防局、經發局</p>		
<b>研處意見</b>	<p><b>都發局回復：</b></p> <p>一、 臺中市老舊建築物公安檢查辦理情形：</p> <p>(一) 鑒於高雄市鹽埕區「城中城大樓」110年10月14日凌晨大火，造成嚴重傷害。內政部於110年10月22日「召開研商老舊複合用途建築物建築、消防安全精進作為會議」，本府依會議中老舊複合用途建築物條件設定內容，清查盤點出</p>		

43處場所。本府已於10月20日起排程啟動聯合稽查作業，由本局會同相關單位(消防局、警察局、社會局、交通局及住宅發展工程處)進行聯合稽查作業，針對大樓共用部分之逃生避難動線、防火門、消防設備等項目辦理稽查。

(二) 已於110年11月10日完成上開43處場所稽查作業，後續將持續追蹤期改善情形。

## 二、 揭露臺中市建築物公安申報情形：

(一) 按建築物公共安全檢查簽證及申報辦法第五條附表一規定「三、六層以上未達八層，及八層以上未達十六層且建築物高度未達五十公尺之H-2組別建築物，其施行日期由當地主管建築機關依實際需求公告之。」，目前H-2組別部分僅強制十六層以上之建築物辦理公安申報，另針對尚未指定申報之未達十六層建築物部份，目前刻正研擬相關配套，以提高執行成效。

(二) 臺中市各場所建築物公共安全檢查簽證及申報查詢，本局已開發線上查詢系統，民眾可至(網址：<https://soa.ud.taichung.gov.tw/KPEOWEB/DECBMsearch.aspx>)查詢各列管場所辦理公安申報之情形。

## 三、 輔導設立管委會及報備情形部分：

(一) 依公寓大廈管理條例規定，社區應成立管理委員會或推選管理負責人，以代表全體區分所有權人管理私人產權範圍之對內、外公共事務；惟實際執行係涉及區分所有權人意願及需求等因素，故現行條例內並未訂有相關罰則。故針對另中央擬修法強制社區成立管理委員會一事，本府住宅發展工程處業以110年10月20日中市都住寓字第1100030890號函建請內政部營建署明定「強制規定」之對象，且需有配套措施及

相關輔導資源，避免不當強制產生民怨，後續將配合中央修法後規定辦理。

(二)承前開所述，本府住宅處為因應前開修法後之作業，刻正研擬多元輔導專案，以推廣公寓大廈自治精神，擴大輔導成立管理委員會之量能，促成社區成立管理組織及後續正常運作，並擬依據「研商老舊複合用途建築物建築消防安全精進作為會議紀錄」結論，向營建署申請專案補助金額，期望搭配後續補助共用修繕費用補助，期能擴大輔導能量成立專業輔導團並依資源及人力規劃分期輔導，以提高輔導資源之觸及率。

四、違章建築部分：有關違章建築相關資訊，因涉及個資，目前正評估未來透過系統揭露方式。

五、臺中市危險及老舊房屋概況及危老重建推動情形：

(一)隨著屋齡增加造成強度老化，部分早期興建的房屋可能潛在耐震能力不足的隱憂，加速危險及老舊建築物的重建勢在必行。本府自 106 年 5 月危老條例實施以來，本市已受理 443 件，核准 311 件，為全國排名第三。亦獲中央補助，成立危老輔導團，並已於 110 年 6 月 10 日與臺中市建築師公會簽約，刻正籌備說明會、培訓課程及建置官方 line 帳號等內容。除配合中央政策辦理法規宣導說明，另為因應本市潛在災害風險，加速老屋重建，未來將於各行政區設置危老工作站，讓民眾得以就近諮詢，獲取相關訊息。

(二)都市更新重建工作困境主要有：

1. 產權複雜整合不易問題，實施者(資金投入者)不願投入於不確定性風險太高、產權複雜之都市更新案。
2. 本市現有市地重劃區、閒置空地之建築基地為數眾多，

仍是不動產開發業者主要投資開發標的。

3. 部分建物所有權人無土地所有權，導致僅有建物所有權者重建意願不高(所有權人重建及整維意見不一致)。
4. 部分所有權人「高估其所有權價值」導致有意願投資者卻步。

**消防局回復：**

有關建立資訊揭露平台揭露臺中市老舊建築物消防稽查等資訊，以供所有資訊需求者查詢案，經查「消防機關辦理消防安全檢查注意事項」即已規定各營業場所消防安全檢查不合格應張貼標示及公告周知判斷要件之違規事項時，消防機關應於入口明顯處張貼不合格標誌供民眾識別，並將其名稱、地點及不合格項目刊登於大眾傳播媒體、內政部消防署網站等方式公告周知。是以相關不合格之營業場所資訊均已在內政部消防署網站可供查詢。惟前揭注意事項附表三之一「各營業場所消防安全檢查不合格應張貼標示及公告周知判斷要件」之備註一已明確指示集合住宅不予以公告不合格場所及張貼不合格標示。

**經發局回復：**

一、有關違章工廠處理部分，就未登記工廠輔導策進作為說明如下：

- (一) 拼招商、促投資：透過成立招商小組排除投資障礙、調降地價稅等方式降低業者投資成本，提升業者於本市投資設廠之意願。
- (二) 拼開發、增用地：積極尋覓土地規劃、協助民間產業園區加速開發、工業區立體化等作為，增加本市工業用地供給，以緩解缺地問題。
- (三) 輔登記、促合法：

	<p>1. 配合中央政策輔導本市未登記工廠辦理特定工廠登記，並透過設立單一窗口、案件分流申辦、舉辦說明會、設置專屬網頁等方式，使申辦資訊及申辦進度透明化。</p> <p>2. 與台中商業銀行合作，提供納管工廠於取得工廠改善計畫核准公文後，得申請「工廠改善準備金」，貸款額度最高新臺幣 300 萬元，免擔保，優惠利率 1.9%，降低廠商投資成本，提高業者配合輔導政策意願。</p> <p>二、目前輔導成效：截至 110 年 11 月 26 日止，已輔導本市未登記工廠及臨時登記工廠申請特定工廠登記相關案件計 5,405 件、核准 4,024 件，數量居全國之冠。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>部分參採辦理。</p> <p>公告資訊涉及個資法，可由相關權利人向市府查詢，不適合以公告方式辦理。</p>

**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

<b>編號</b>	2	<b>主要提案人</b>	吳宛庭
<b>共同提案人</b>			
<b>案由</b>	行政區域內之人行道設置規劃及其照明設置規劃現況、改善及策進作為，以維護各種用路人之安全		
<b>提案說明</b>	<p>1.大多路段都使用路燈照明人行道，若路燈相隔之中間點容易形成市區死角</p> <p>2.人行道垂枝、雜草，既限縮可行走區域、增加跌倒受傷風險，更增加夜間陰暗程度"</p> <p>3.為了能看清路線、增加自身安全，行人被迫行走機車道，有時行人在人行道中央突然跳下人行道，機車易閃避不及</p> <p>4.夜間行車不易發現沒有照明設備的行人，若衝撞，容易對行人產生不可挽回的傷害"</p> <p>5.有時某些路段路燈會沒有即時在夜間提供照明，或是照明後，穿過人行道樹木，讓人行道成為陰影落點</p> <p>6.人行道覆蓋率不足，有時行人須行走機車道，增加意外風險。</p> <p>7.夜間行車不易發現沒有照明設備的行人，若衝撞，容易對行人產生不可挽回的傷害。</p> <p>8.機車為了與行人保持距離，故向車道騎乘，容易造成車潮回堵、車隙間擦撞。"</p>		
<b>辦法</b>	<p>如案由</p> <p>相關局處：建設局</p>		
<b>研處意見</b>	建設局回復：		



	<p>一、本市行政區域內之人行道設置規劃及其照明設置規劃，係依據中央訂頒之「市區道路附屬工程設計標準」及「臺中市市區道路行道樹及路燈設計規範」規定辦理。</p> <p>二、有關人行道覆蓋率部分，統計本市道路總長度約 4,325 公里，其中市區道路長度約 2,854 公里，已有人行道長度約 1,457 公里，除了部分道路狹小或路寬低於 12 公尺無法設置實體人行道外，其餘路段將持續配合新闢道路、重劃區、區段徵收等開發工程規劃串連既有人本通行空間。本府近期完成包含大智路打通工程、臺中之心、干城商業區周邊、鐵道綠廊計畫及五處地下道填平工程等人行環境改善工程長度合計約 24.6 公里，逐步串連各行政區人行環境，未來將持續依照都市計畫規劃及市區道路附屬工程設計標準等規定，在考量既有市區道路條件允許下，盡量擴增人行活動空間，並透過新闢道路、重劃區、區段徵收等開發工程導入空間串連，提升友善無障礙通行環境品質。</p> <p>三、本市路燈設置皆符合道路照度規範，若接獲民眾陳情人行道昏暗等情事，則儘速辦理會勘，若有行道樹遮蔽路燈情況，即進行樹木修剪，以改善人行道照明，倘尚有昏暗情況，則錄案辦理增設路燈。另規劃新建人行道時亦將一併評估是否加裝景觀燈。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>建設局採納辦理。</p> <p>有關豐原 11-35 號道路資訊，請建設局查明後回復</p>

**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

編號	3	主要提案人	鄭又銓
共同提案人			
案由	iBike 兩代系統轉換的不便性改善問題		
提案說明	<p>1. 2.0 車子的調度相較於 1.0 並不完善，易缺車或難還車</p> <p>2. 原台中縣的 iBike 站點少，尤其 2.0 又優先在既有的 1.0 站點附近鋪設，造成資源過度集中"</p> <p>3. 2.0 雖然就站點設置具有低成本與施工期短的優點，但是似乎在進退場機制沒有完整的規劃</p>		
辦法	<p>1. 2.0 站點設置需重新評估位址。可以部份重疊 1.0 站點的方式鋪設。</p> <p>——一方面可以兼顧最多使用者的權益，二方面也能善用 2.0 在建置上成本低且工期短的優點，也能讓原縣區的居民享有共享單車的資源。</p> <p>——再者站點重疊的方式可以公車路線「轉乘」的特性考量。例如從 A 到 B 點，必須以 1.0 iBike 轉 2.0 iBike 的方式抵達。轉乘點即是需要有重疊站點的位置。</p> <p>——建議 app 增加回報還站數量不足或借車數量不足，以供經營者作為未來自行車數量調整的參考"</p> <p>2. 據二手資料的蒐集，標案因不能圖利特定廠商，因此 iBike 在</p>		

	<p>設計方面並沒有規定要與上一代有相容性，因此造就 2.0 橫空出世。應在有條件之規定下，限定廠商的設計必須以相容性為原則，作為廠商審核資格之標準。</p> <p>一 避免圖利特定廠商之條件可為：提高審核原設計廠商之標準。例如須以更低投標金額方能得標。然而相關規範應以主管機關能自行決定之事項為優先，修法次之。</p> <p>3.原則同上，因為標案的進行，需要有甲方與乙方的共同溝通，各自配合才會有雙贏的結果。</p> <p>相關局處：交通局</p>
<p>研處意見</p>	<p>交通局回復：</p> <p>一、設站及調度</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「iBike 倍增計畫」於 109 年底正式啟動，全面升級系統為「YouBike2.0」，再新增 1,000 站，並包含原有 1.0 場站升級，2.0 規劃於軌道運輸、大專院校高中職、公車熱點、商圈等熱門站位周邊設置，採取區域性設站規劃方式，並已逐步朝山海屯區規劃設站。</li> <li>2. 統計截至 110 年 12 月 16 日 2.0 累計已完成 882 站，並已完成 2.0 與 1.0 共站升級作業，1.0 站點旁皆有設置 2.0。</li> <li>3. APP 建議增加回報功能部分，本府已請廠商研議評估，並已要求廠商加強自行車調度作業。</li> </ol> <p>二、標案招標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「iBike 倍增計畫」係依據「政府採購法」規定辦理公開招標，原 1.0 系統自 103 年開始推動至今，相關設備</li> </ol>

	<p>已陸續達到使用年限，考量騎乘品質、安全性、便利性及建置規模，故計畫升級系統為「YouBike2.0」。</p> <p>2. 本計畫除再新增 1,000 站 2.0 外，亦包含原有 1.0 場站升級，為降低升級過程中之轉換過渡期，已完成 2.0 與 1.0 共站升級作業。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>交通局採納辦理。</p>

**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

<b>編號</b>	4	<b>提案人</b>	傅智恆、林楷庭
<b>案由</b>	建請市政府建置臺中市市有閒置空間整合查詢平台，參考臺北市等其他縣市之作法，並納入市有閒置辦公空間、閒置古蹟及歷史建築等資訊於前述之平台。		
<b>提案說明</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 閒置空間再利用，為近來空間利用趨勢，具有再創空間多元功能、建立公眾參與機制、活化文化資產、提高政府財產及資源之利用效能等效用及優勢。</li> <li>2. 臺中縣市合併後，市政府各局處辦公空間重新調整，如目前位於豐原之原臺中縣議會大樓，僅有原住民族事務委員會、交通局交通事件裁決處等機關進駐，突顯部分市有空間閒置之狀態。</li> <li>3. 附上臺北市市有閒置空間整合查詢平台網址供參： <a href="https://www.reformspace.tapei/">https://www.reformspace.tapei/</a></li> </ol>		
<b>辦法</b>	<p>如案由</p> <p>相關局處：財政局、秘書處</p>		
<b>研處意見</b>	<p><b>財政局回復：</b></p> <p>一、本府自 102 年起，均按季召開臺中市市有閒置及低度利用建物活化及調配專案會議，以督促各設施管理機關積極活化閒置或低度利用之空間。本府自 102 年起至 109 年 9 月止受行政院公共工程委員會列管之市有閒置及低度利用設施累計共</p>		

59 件，業於 109 年 9 月底全部獲行政院活化閒置公共設施督導會議同意解除列管。

- 二、有關提案說明原臺中縣議會大樓，僅有原住民族事務委員會、交通局交通事件裁決處等機關進駐，突顯部分市有空間閒置之狀態。經洽詢該空間使用管理機關表示，目前該空間已加強使用，增加作為交通局檔案庫房，原屬議事廳空間，則由本府秘書處收回管理作為會議室，提供各機關或機構申請使用，已無閒置或低度利用情形。本府為再強化其利用效能，將再促請相關機關積極強化使用。
- 三、有關建議建置本市市有閒置空間整合查詢平台一節，本府每年均請管理機關積極清查及清理經管市有不動產使用情形，並調查彙整各機關提報之公用需求，一發現有閒置或低度利用之空間，即媒合需求機關予以調配使用。近年更為配合市長公托、公幼倍增計畫，積極媒合可再強化利用之空間，爰目前尚無適合可提供民間使用之閒置空間；嗣後倘經清查或清理發現有閒置或低度利用之市有設施可供民間申請使用，將置放於本府財政局網頁連結提供查詢。倘發現本府有閒置或低度利用空間時，歡迎逕洽該設施之管理機關，或向本府財政局反映。

**秘書處回復：**

- 一、本處權管臺灣大道、文心第二及陽明市政大樓辦公空間均已完成配置並達飽和使用；另有關豐原區原縣議會大樓目前由本市交通事件裁決處(大樓管理機關)及本府原住民族事務委員會進駐合署辦公，並調配部分空間供勞工局、文化局、豐原區公所使用，目前尚無閒置空間之情形。
- 二、另本市市有房地管理主管機關為本府財政局，本府所屬各機

	關學校如有房地需求，可依「臺中市政府所屬各機關學校提報公用房地需求作業要點」提報財政局統籌分配使用。
決議	財政局部分採納辦理。 閒置古蹟及歷史建築為文化局權管，請財政局向文化局反映。

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	5	提案人	楊志鴻
案由	社會住宅申辦流程簡化、申請資格限制及租金檢討，提請討論。		
提案說明	<p>1. 現有申辦資格限制繁多，雖市府已用心設計圖像化及條列式 DM，但經訪問民眾及自身經驗，其實看到諸多限制時，已無心再瞭解什麼是社宅以及本身是否符合申請資格。故希望參考新冠疫情期間政府推出公費疫苗預約登記系統，簡化採用健保卡或身分證驗證，即可得知該申請人是否符合申請資格（有關資格限制審核，如所得限制、自有住宅限制等，政府部門應有機會藉由機關間橫向溝通取得相關資料）。</p> <p>2. 申請資格限制檢討：如所得限制，為以內政部及市府相關標準與公告訂定「所得標準」或具其他加權因素（如家暴、婚姻訴訟）作為申請條件，然而，所得剛好超過標準但身負就學貸款或撫養父母等經濟壓力的族群，通常為初入社會之新鮮人，已然在本條件下被除外，故建議申請條件應更加多元性，不應以單一標準值除外實質有需求之民眾。</p> <p>3. 租金檢討：現有已完工社宅多數非位於台中市中心，打完折扣之租金卻可比市中心的租金價格（自身經驗及市場行情），對於弱勢及租屋族群決非善意，建議租金調降或現有 5 折價格年限延長。（可理解不動產估價師及專業人士訂定租金時，考量為新成屋及室內品質，所產生目前定價，惟作為弱勢者，每月付出金額的多寡遠比好一些品質來得更重要。）。</p>		



<p>辦法</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 藉由插入健保卡或身分證即可得知是否符合申請資格。</li> <li>2. 申請條件檢討一所得限制，建議申請條件微調或提供更加多元性的申請資格（可參考台北市社會住宅青年創新回饋計畫）。</li> <li>3. 租金應調降或現有 5 折價格年限延長。</li> </ol> <p>相關局處：住宅處</p>
<p>研處意見</p>	<p>住宅處回復：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有關社會住宅申辦流程簡化部分： <p>查臺中市政府住宅處已開發「一站式入口網」，推動社會住宅申請資訊公開及線上受理申請等服務，目前已透過與國發會介接 MyData 資料，刻正測試運行狀況，後續民眾可於申請 MyData 帳號後，使用自然人憑證進行社會住宅線上申請，系統將自動串接申請人之財稅、民政等資料，將可提供申請人多元及便利之身分認證方式，民眾可利用個人化面板部分，查詢申請狀態、是否中籤以及選屋結果等，將可簡化及加速申請流程，免除民眾舟車勞頓及等候資料來往的時間，亦可減少身份確認及資料核對時間，加速行政效率。</p> </li> <li>2. 有關社會住宅申請資格限制檢討部分： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 依本市社會住宅出租辦法規定，申請人資格應為成年之國民，在本市設有戶籍，或未設籍於本市且於本市就學、就業有居住需求，並具備無自有住宅，另所得標準需符合家庭年所得標準為低於 50 分為點(109 年為 124 萬元)，每人每月平均收入為低於本市最低生活費 3.5 倍者(109 年標準 5 萬 1,086 元)，後續將視招租情形，滾動檢討調整財稅申請條件。</li> <li>(2) 另為使申請入住條件更加多元，政策上亦訂有計畫回饋戶(如</li> </ol> </li> </ol>

種子、公共藝術駐村等)，其不受上開條件限制經市府住宅處核可者即可入住，其中「社會住宅先鋒種子行動提案」計畫回饋戶，其概念類似台北市社會住宅青年創新回饋計畫，希望能夠招募認同共好理念的民眾，以提案的方式申請入住，並且依據自己的興趣或專長，提出每月投入 2 小時貢獻社區的計畫，經徵選通過後，就能以「種子」的身份免抽籤入住。

### 3.有關社會住宅租金檢討部分：

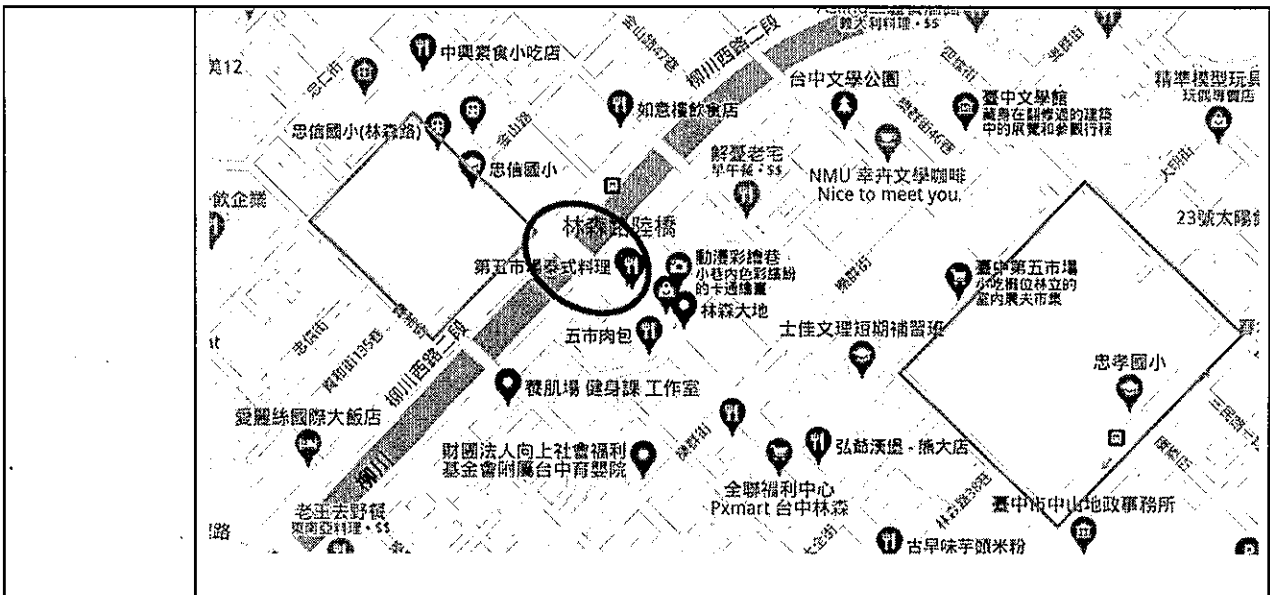
(1)查本市住宅政策採多元協助方式辦理，除由政府新建社會住宅外，尚有包租代管政策媒合民間既有房舍為年所得「20 分位點至 50 分位點」之市民提供居住協助，因此市府住宅處透過新建及包租代管方式辦理社會住宅，以擴增社宅住房型態供選擇，另針對「20 分位點以下」市民則提供優惠租金補貼，因此多元居住協助政策兼顧不同所得收入級距的市民對於居住空間需求、區位及可負擔租金能力之差異，民眾可依自身需求作出最適選擇。

(2)另有關於目前本市新建社會住宅租金之訂定，係依臺中市社會住宅出租辦法規定委託 3 家不動產估價師事務所查估後評定市場租金水準，並依規每 3 年檢討租金水準重新查估。現行估價方式係以科學方法合理評估房地價值、成本效益及周邊租金價格綜合訂定，另為兼顧市民及關懷戶負擔能力，本市社會住宅租金計收標準以不高於市價之基礎，並訂有租金優惠，租金依市場行情採分年優惠辦理，第 1 年市場行情 5 折，第 2 年 6 折，第 3 年起 7 折，倘為低收或中低收者，第 3 年起則以 65 折計收，此外，入住社宅之住民如具有低收入戶、身心障礙或原住民資格者，亦仍可向本府社會局或原民

	<p>會申請相關租金補貼，因此社宅比市場同產品的新建房屋更便宜，目前市府4處已營運社宅出租率皆高於9成。</p> <p>另包租代管目前已開辦1-3期，租金亦有折數優惠，一般戶為市價8-9折，1類弱勢戶為市價7折，2類弱勢戶為市價5折，弱勢者折數差額部分則由市府住宅處補貼，因此市民可依自身居住需求選擇新建社宅或包租代管。</p> <p>(3) 有關新建社會住宅租金針對弱勢住戶檢討部分，目前社宅租金政策一般戶為7折，低收或中低收者為65折，租金已有調降，後續租金政策將持續滾動檢討，在兼顧成本效益及可負擔性下，研議加強分級租金制度，另目前中央亦刻正研議低收/中低收入戶租金天花板及評估採市場租金價格中位數作為社宅租金訂價之規劃，不論房屋新舊屋況與服務品質均一價格，將更低於市場行情，後續將配合中央政策優先納入租金政策檢討。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>住宅處部分參納辦理。</p>

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	6	提案人	林筱雯
案由	林森路與柳川之陸橋是否設置人行道，提請討論。		
提案說明	<p>1. 查《臺中市政府建設局 110 年度施政計畫》中有多項人行道改善、優化之相關規劃，而其中「人行道安學計畫」、「提供用路人安全道路品質」就是要保障行人用路之安全。</p> <p>2. 中區之柳川東、西路經整治後，柳川周邊人行道增加，都能常見附近居民、觀光客、學生使用，可見人行道之重要性。</p> <p>3. 然，在車水馬龍的林森路上、周邊還有忠信國小、忠孝國小等學區，與柳川東西路交接的大陸橋上，竟未有人行道之規劃。用路人（尤其學生上放學），在林森路上，若要從柳川東路走到西路時，必須走在公車、機車、汽車並行的陸橋旁邊，時時刻刻都備受機車靠右行駛、汽車要右轉時、公車與汽機車同時使用道路縮減人行範圍時的威脅。</p> <p>4. 此外，相較於林森路之柳川陸橋的人車使用數、在與此路段相隔不遠的柳川東西路與公館路交接的陸橋則有見其增設人行區。</p> <p>5. 因此，基於「人行道安學計畫」、「提供用路人安全道路品質」之前提，試討論此路段使否有增設人行道或者人行區之必要性。</p> <p>*林森路與柳川之陸橋路段圖示如下：</p>		



**辦法**

1. 於陸橋左右兩邊增設人行道或者區隔出步行區。

相關局處：建設局

**研處意見**

**建設局回復：**

有關「西區林森柳橋旁(忠信國小側)增設人行便橋工程」跨度長約 27 公尺、寬 3 公尺(淨寬 2.5 公尺)，初步評估單側單跨預力 I 梁橋約需 893 萬元，本案刻正辦理初步規劃報告評估工程施作及經費可行性，後續再依評估結果依序辦理。



決議

請建設局研議辦理。

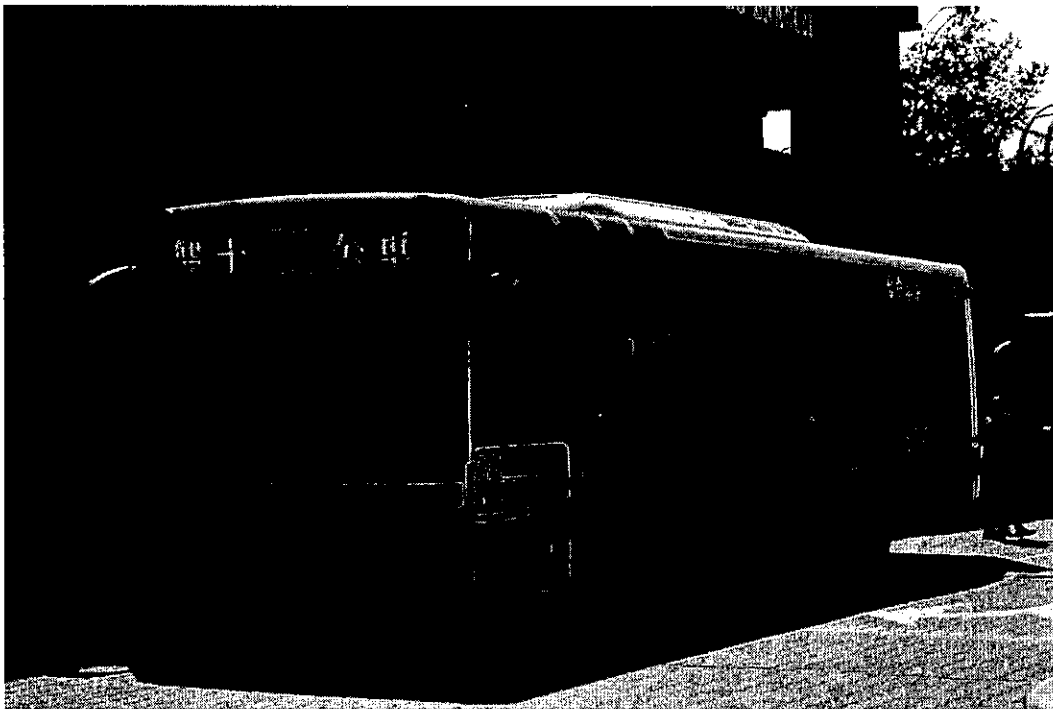
## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	7	提案人	林京玲
案由	資源回收站的模式操作改善		
提案說明	<p>自政府推廣資收站鼓勵鄰里建立以來，長久的推廣與實踐，如今資源回收的觀念深入里內，越來越多居民參與。</p> <p>只是近日回收價格崩盤！每次資收結束後都會來 2 位回收業者辛苦將我們收到的回收品裝滿 1 輛車，再送到回收場，忙碌數小時，合計卻只得新臺幣 300 至 400 元，實在不划算！也減低他們來運載的意願。然而希望資收站兌換物資部分，希望品質能夠把關使用較好用的產品，以及有充足的物品提供兌換，提升里民進行資收兌換意願。有關資收大軍部分，因資收大軍係里內資收站運作重要的協助人員，希望能夠每年統一人數，而非一直異動，造成人員的流動服務志工的穩定性就不高。</p> <p>若市府真的重視環保，更應該編列一筆固定的預算，例如守望相助隊、環保志工等等，均會有一筆小經費供里內運用，鼓勵積極參與的辛苦人員，希望希望資收站可能的話也能給予挹注。以上，以利希望資收站永續運作。</p>		
辦法	<p>有關希望資收站運作部分，以下幾點建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 希望資收站兌換物資部分，希望品質能夠把關使用較好用的產品，以及有充足的物品提供兌換，提升里民進行資收兌換意願。</li> <li>2. 有關資收大軍部分，因資收大軍係里內資收站運作重要的協助人員，希望能夠每年統一人數，而非一直異動。</li> <li>3. 例如守望相助隊、環保志工等等，均會有一筆小經費供里內運用，鼓勵積極參與的辛苦人員，希望希望資收站可能的話也能給予挹注。</li> </ol>		

	<p>相關局處：環保局</p>
<p>研處意見</p>	<p><b>環保局回復：</b></p> <p>希望資收站計畫及資收大軍計畫皆為行政院環境保護署所提全額補助計畫，並請地方縣市環保局配合辦理，惟希望資收站計畫僅補助第一年新設站費用，之後營運費用未補助，資收站常自主營運；資收大軍計畫補助人數近年來更是年年遞減，環保署表示補助經費的調整係為實質補助照顧資收個體戶，故政策執行轉由加強推動「資收關懷計畫」，並自 110 年開始逐步減少資收大軍計畫經費。</p> <p>本局目前仍持續編列挹注經費採購兌換品，提供希望資收站辦理兌換活動，活絡地方資源回收工作，並擬修正兌換品採購及申請方式，依照各站回收量狀況分配補助額度，可由里長自行選擇所需兌換品品牌及種類，提升里民參與活動意願。</p> <p>本市環保志工預算編列為 6,503 萬元，於 110 年 1 月即撥付各區公所運用，相關經費編列主要分為：包括增能訓練(每人 900 元)、觀摩(每人 400 元)、誤餐費(每隊 2 萬 4,000 元)、保險(每人 53 元)、清掃工具、反光背心等(每人 200 元)、工作服(每人 250 元)等，並可依實際執行情形彈性調整。</p>
<p>決議</p>	<p>請環保局研議辦理。</p>



## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	8	提案人	林委員重儀
案由	建請臺中市交通局取消於市公車路線資訊跑馬燈上顯示「雙十公車」字樣之措施。		
提案說明	<p>一、 搭乘本市市公車可享十公里內免費且最高車資上限十元的「雙十公車」優惠政策於去（109）年 1 月 25 日正式上路，自此本市所有市公車之路線資訊跑馬燈（以下簡稱跑馬燈）上除會顯示各該路線之路線編碼及站點資訊外，亦會顯示「雙十公車」之字樣（如圖所示），以作為政策宣傳之用。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>圖、雙十公車政策上路後，本市所有市公車的跑馬燈皆會循環顯示「雙十公車」字樣。</p> <p>二、 然而，跑馬燈上顯示之雙十公車字樣會排擠其他路線資訊顯</p>		

	<p>示的時間長度，使得乘客於候車時無法馬上辨識到站公車之行車資訊，導致乘客在招手攔車的時間上會有所延遲。這除了不利於讓公車司機提早得知是否應靠站停車，恐造成司機於快到站時才從車道急切至公車站停靠，徒增風險以外；若公車因乘客來不及招手而過站不停，亦會導致乘客必須等下一班車或轉而選擇其他交通方式，增加民眾困擾，有影響公車運輸使用意願的可能。</p> <p>三、此外，於跑馬燈上顯示雙十公車的措施在提升民眾對此政策的認知上並無太大助益。對本就清楚此政策的民眾而言，不必見到跑馬燈上的雙十公車字樣即已了解此政策的詳細實施內容；而對不知情的民眾來說，則無法從跑馬燈上簡短的「雙十公車」四字直接得知該政策的內容，最終仍得透過其他管道認識何謂雙十公車。</p> <p>四、綜上所述，於跑馬燈上顯示雙十公車字樣的措施不僅效益不高，也會降低公車運輸的服務品質，且完成綁卡及註記的人次也已於今（110）年 11 月中旬達到 141 萬以上，這些都在凸顯此措施早已無繼續實行的必要性，是時候該讓其退場，並將跑馬燈的空間還給真正對乘客實用的資訊。</p>
<p><b>辦法</b></p>	<p>如案由及提案說明。</p> <p>相關局處：交通局</p>
<p><b>研處意見</b></p>	<p><b>交通局回復：</b></p> <p>本市自 109 年 1 月 25 日起實施雙十公車政策，因本市境內除本市市區公車外，尚有公路客運、國道客運、其他縣市市區公車或其他縣市之幸福巴士路線行駛，為加強有提供雙十優惠路線之識別</p>

	度，故於本市市區公車車頭跑馬燈以輪播方式顯示雙十公車字樣，有關委員的相關建議，本府將持續滾動式檢討。
決議	交通局參採辦理。

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	9	提案人	林委員重儀
案由	建請交通局及教育局加強宣導搭乘電扶梯時之安全注意事項，呼籲民眾勿於電扶梯上行走或奔跑。		
提案說明	<p>一、臺中捷運綠線已於今（110）年 4 月 25 日正式通車營運，自此臺中正式成為擁有捷運的城市之一。儘管受到 COVID-19 疫情及通車初期的斷軸事故所影響，目前捷運使用人次較原計的預估量而言仍偏低，但從歷月統計資料依然可見捷運搭乘人次有逐漸上升的趨勢，相信未來隨疫情狀況趨緩，使用捷運的人次將會持續成長。</p> <p>二、由於各捷運車站皆有電扶梯供乘客上下樓及跨越月臺使用，在疏運乘車人潮上扮演關鍵角色，而隨著搭乘捷運的民眾增加，大眾使用電扶梯的頻率和機會也會提升，教導乘客如何正確使用電扶梯以保障安全並使其發揮疏運之最大效能也就顯得相當重要。</p> <p>三、有鑑於過往臺北捷運多年向民眾教育在搭乘電扶梯時應當「左行右立」，意圖讓空出的左側階梯成為趕時間乘客的通道，而未遵從此規定者多會被貼上「不禮貌」或「鄉下人」的標籤，使得此觀念深植於人們心中，成為一種社會默契乃至嚴格的道德準則。</p> <p>四、然前述觀念已被國內外多次發生之受傷事故證實確有瑕疵，日本、中國、英國等國也因而在近年開始要求民眾不得在電扶梯上走動，我國電扶梯宣導標語亦從「左行右立」改為現行之</p>		

	<p>「緊握扶手、站穩踏階」，希望透過減少民眾在電扶梯上行走及奔跑的行為來降低因失足、跌倒或推擠而造成的意外；即便如此，仍有不少人無法跟進新想法，將舊觀念視為正確做法，甚至以惡意眼神、言語辱罵或肢體暴力教訓於臺階左側站立者，致使大眾為避免惹禍上身多循舊矩靠右搭乘電扶梯，大幅降低其總運輸效率，徒增社會成本。</p> <p>五、為培養民眾確實做到「緊握扶手、站穩踏階」，市府應著手透過宣導正確觀念達成教育目的；另，因幼童易為貪玩而將電扶梯當「跑步機」在上面逆向行走或跑跳，此行徑亦不容規定所許，應納為宣導重點之一。</p>
<p>辦法</p>	<p>一、交通局應透過文宣在捷運車站和臉書專頁等公開場域向市民傳達「緊握扶手、站穩踏階」和「站好階梯兩側」的觀念，另可仿效日本自 2009 年起於每年定期推行的「みんなで手すりにつかまろう（一起緊握扶手）」運動的模式加強能見度和宣傳力道，增加效果（如圖一、圖二）。</p>

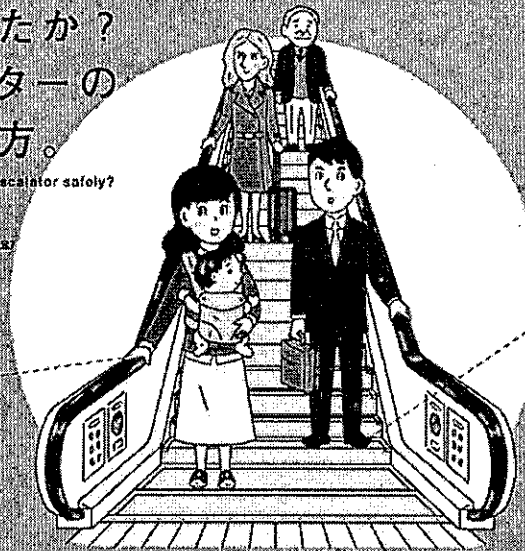
ご存知でしたか？  
エスカレーターの  
安全な乗り方。

Do you know how to ride the escalator safely?

ご存知ですか？ エスカレーター安全な乗り方。  
ご存知ですか？ エスカレーター安全な乗り方。  
何となくおぼろげに覚えているエスカレーター



必ずしっかりと  
つかましましょう。  
Always hold the handrail firmly.  
必ずしっかりと  
つかましましょう。



黄色い線の内側に  
立ってください。  
Stand within the yellow line.  
黄色い線の  
内側に立って  
ください。

エスカレーターは安全に利用し、事故をおぼせましょう。



みんなで手すりにつかまろう

圖一、日本於 2016 年的「みんなで手すりにつかまろう」運動宣傳海報，標語內容以日文、中文、英文、韓文等多國語言呈現。



圖二、日本於 2010 年的「みんなで手すりにつかまろう」運動宣傳海報，其中可見電扶梯踏階左右皆站人的情況為正常現象。

二、此外，因捷運綠線沿線行經如四維國小、中山國中、文華高等多個學校及學區，且兒少對大眾運輸需求高，學生族群勢必會是捷運通勤者的大宗之一，教育局也應透過本市各級學校，以文宣、影片或安全講習等方式做好對學童的安全觀念宣導。

	<p>相關局處：中捷公司</p>
<p>研處意見</p>	<p>中捷公司回復：如附件簡報。</p> <p>教育局回復：本案手扶梯安全宣導將納入每學期安全教育宣導。</p>
<p>決議</p>	<p>中捷公司照案辦理。</p>



## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	10	提案人	林委員重儀
案由	<p>建請交通局盤點臺中市各級學校周邊之公車站，普設公車動態顯示器，俾學生族群等候公車時得知公車即時到站資訊，以加速完成「交通任意門」的願景目標。</p>		
提案說明	<p>一、查目前臺中市各級學校周邊之公車站僅部分站點具公車動態顯示器，尚未全面裝設，智慧站牌覆蓋率低，增加候車不便。</p> <p>二、學生作為使用大眾運輸工具的大宗族群，公車對不少學童而言是上學、補習、出遊的主要移動選擇。然其中有些學生的手機並無行動網路，或無智慧型手機可供自身於候車時上網查詢公車即時到站動態，而這現象更是隨年齡層的降低有愈顯著的狀況，公車到達時間的不確定性成為學生族群搭乘公車的困擾，甚至是阻礙。</p> <p>三、營造讓每個乘客都能夠輕鬆候車的環境是市長所提出的「交通任意門」願景所應達到的目標之一，市府應針對上述事項透過相關措施改善以提升學生搭乘大眾運輸的便利性及意願；此舉不僅有利於本市兒少訓練獨立自主使用大眾運輸工具移動的能力，提高公車搭乘率，同時也可降低私人交通載具的需求，進而達到減少碳排放量及車流量的效果。</p>		

<p>辦法</p>	<p>一、建請交通局盤點臺中市內各級學校周邊之公車站，針對無動態顯示器的站點全面進行顯示器建置改善工程。</p> <p>二、有鑑於建置具 LED 或 LID 面板顯示器之智慧型站牌常遇設備接電、開挖道路、埋設管線、申請路權、產權爭議、高建置及維護成本等問題，不易快速推行和廣設；而目前具耗能少、建置及維護成本低的太陽能電子紙站牌已在多個縣市試辦成功，本市近年來也有多處站牌開始使用電子紙顯示器，建議交通局在盤點站點後以此作為站牌設置首選，加速建置速率。</p> <p>相關局處：交通局</p>
<p>研處意見</p>	<p>交通局回復：</p> <p>一、針對臺中市內各級學校周邊之公車站全面進行智慧型站牌建置，因考量智慧型站牌經費來源由每年本府編列自籌款(15%)及中央補助經費(85%)建置，中央補助經費係依每年核定額度均分至各縣市辦理補助計畫有限，目前尚無法滿足各地民眾對智慧型站牌之需求。本府每年對於站牌之建置點位均有規劃，對於以學生為大宗族群之學校周邊之公車站，本府也會考量優先設置，本府亦將持續積極爭取補助，以持續提供本市大眾運輸資訊服務品質。</p> <p>二、本府目前已積極將太陽能電子紙顯示器透過附掛於候車亭或於人行道設置獨立式智慧型站牌，提供民眾候車時可查看公車預估到站時間。本府將採納所建議之事項，加速建置速率以改善本市公車招呼站之候車環境。</p>
<p>決議</p>	<p>交通局照案辦理。</p>

**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

<b>編號</b>	11	<b>提案人</b>	林沛瑾
<b>案由</b>	因應高齡社會，台中人行道增設欄杆式暫歇設計，提請討論		
<b>提案說明</b>	<p>1. 內政部戶政司的全國人口資料庫統計 110 年 8 月，最新台中老年人口總數為 39.8 萬人，老年人口比例為 14.2，台中已為高齡社會，考量高齡者之通勤需求與膝部退化需暫歇之問題，市內雖已有人行道設置公共座椅，縱有設置高度也有不利於高齡者施力站起及乘坐（職能治療師建議供長者使用座椅座面宜在 40-45 公分）。在日本東京街道開始出現「欄杆式的暫歇設計」，讓長者步行一小段距離有暫歇需求時可以倚靠。</p> <p>2. 人行道空間有限，若設立大量座椅與加裝扶手，使得行走空間減縮，則影響行人行走之權益；以及相較簡約之欄杆式設計（不鏽鋼等金屬），公共座椅所需材料較為複雜（椅面材質、銜接五金等），其製作成本較高及座椅使用年限或材料是否可回收利用等環保問題較為複雜。</p> <p>3. 根據 2019 年「美世生活品質調查 Mercer Quality of Living Survey」公布對全球 231 個城市所進行的評比，台北名列第 84 名、台中第 101 名，台中市容排名在亞洲城市裡第 11 名；暫歇式欄杆僅作為短暫依靠休息使用，無法進行臥躺或置放垃圾，可變相整頓市容，提升人行道環境品質。</p>		
<b>辦法</b>	<p>1. 以欄杆式暫歇設計取代公共座椅之設計。</p> <p>2. 以台中第二市場附近（三民路二段與台灣大道一段之路口）為示範區，高齡者採買生活物資之重點地段，鄰近有公車站牌以</p>		

及騎樓人行道，但由於人潮眾多不適於設置座椅，建議可增設欄杆暫歇設計，提供高齡者適度休息空間。



3. 簡約之欄杆式設計（不鏽鋼等金屬），其製作成本較低及座椅使用年限長與材料單一響應環保。

※欄杆式暫歇設計示意圖



圖片來源：通用設計工作室

相關局處：建設局

<p>研處意見</p>	<p><b>建設局回復：</b></p> <p>一、有關於人行道設置休憩式街道家具依據「市區道路及附屬工程設計標準」規定建議設置於主次要道路人行道之公共設施帶內，須考量人行道現況、淨寬及不影響行人通行之前提評估設置之。另查營建署訂頒之「都市人本交通規劃設計手冊」第四章規定休息等候區建議設置於主次要道路人行道淨寬1.5公尺以上，且設置1.2公尺寬以上之設施帶，亦可配合公車等候區在相鄰區段設置休息等候區。</p> <p>二、本案建議以台中第二市場附近（三民路二段與台灣大道一段之路口）為示範區，惟查該路段僅路口部分有設置實體人行道，其餘部分與騎樓銜接，該路段實體人行道淨寬為1.1~0.6公尺，倘增設欄杆式暫歇設計恐影響民眾通行，另查本府建設局執行臺中之心及鐵道綠廊計畫沿線皆設置休憩式座椅，提供市民短暫休憩空間。</p> <p>三、未來本市新設人行道及既有人行道拓寬改善時，將本建議納入評估設計，以提升本市友善人行環境。</p>
<p>決議</p>	<p>建設局部分參採辦理。</p> <p>騎樓為私人場域，若欲設置，需地主同意，難度很高。</p>

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	12	提案人	邱于嘉、蕭誠佑
案由	擬建請市府相關局處重新檢視水湳經貿園區（中央公園）一帶整體交通規劃，以有效降低車禍發生率，提請討論。		
提案說明	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 今（110）年 11 月 13 日，水湳經貿園區（下稱「園區」）信平路與大鵬路口發生車禍，中國醫藥大學學生不幸遭砂石車撞擊身亡。遺憾的是，水湳經貿園區一帶近年來屢傳交通意外事故，卻不見改善的趨勢。</li> <li>2. 查 2019 年 1 月到 2020 年 3 月底止，園區周邊道路就發生近 1500 件的大小車禍案件，平均每日大概發生 3.5 件。</li> <li>3. 園區內大型工程陸續開工，各路段工程車進出頻仍，且緊鄰中國醫藥大學、逢甲大學、大鵬國小等學區，是學生上下學往返重要道路，又中央公園於去年底開幕，亦常有來此休憩的市民與觀光客。各類用路人的交錯，安全隱患已然浮出檯面。</li> <li>4. 近一步檢視園區各路段的用路環境，不難發現其道路狹窄、部分路段燈光昏暗、路面鋪設品質不佳、排水溝孔蓋鋪設不嚴實、路口缺少監視器等諸多問題。</li> <li>5. 據提案等人瞭解，上開案件案發後市府有派道安團隊前往「案發地點」會勘，並與中國醫藥大學校方代表會晤，惟似乎並無具體共識，且園區內之交通規劃應全面健檢，只在特定路口會勘或許並非解決之道。</li> </ol>		

	<p>6. 另外，提案等人認為提升用路人防禦性駕駛、安全駕駛的習慣固然重要，但妥善的道路規劃應同等重要。</p>
<p>辦法</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 邀請道安團隊、相關領域專家學者與園區內主要用路人代表（如中國醫藥大學及逢甲大學學生代表、鄰近區域里長、地方民代）就園區內各路段提出改善計畫。</li> <li>2. 大型車限行、道路及人行道整平拓寬、單向道設置、排水溝孔蓋鋪設嚴實（如大鵬路往逢甲大學一段）、提升道路照明、路口監視器設立……等項目應納入計畫，並盡快落實。</li> </ol> <p>相關局處：交通局</p>
<p>研處意見</p>	<p><b>交通局回復：</b></p> <p>本案本府相關單位業於 110 年 11 月 15 日辦理事故改善現勘，聽取學校及各單位意見。</p> <p>有關設置交通寧靜區一節，本府交通局規劃於經貿路(不含)以東、順平路(不含)以西、經貿一路(不含)以南、順平一街(不含)以北之區域增設交通寧靜區並禁止大貨車、聯結車進入，該區域信平路及大鵬路速限調整為 30km/hr，並規劃大鵬路(中清路至經貿路)管制砂石車通行，並設置相關標誌牌面。</p> <p>有關增設行人燈及機車停等區一節，本府交通局將於大鵬路信平路口、大鵬路學校門口、信平路順平二街口三處號誌化路口增設行人燈及增繪機車停等區。</p> <p>有關增設號誌一節，本府交通局將於中平路與順平二街口增設交通號誌管制。</p> <p>有關中清路大鵬路口機車左彎專用道尺寸調整一節，本府交通局已邀集學校、里辦公處、第五分局等單位於 110 年 11 月 24 日現場</p>

	<p>會勘擴大專用道範圍，將調整導引線位置往上游延伸，路側禁停標線及車格維持現況。</p> <p>有關建議增設告示牌加強標示鄰近學校一節，本府交通局將於校園前大鵬路往西方向(順平路至信平路間)增設 LED 交通告示牌，加強標示”前有學校減速慢行”，以上改善工程預計於 12 月底前完成。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>交通局採納辦理</p>



**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

編號	13	主要提案人	林楷庭
共同提案人			
案由	<p>建請市政府評估與民間各公車動態查詢 APP 系統開發者合作，共同整合各方優勢，開發較近用、普及之公車動態 APP，以利藉查詢資訊系統後台大數據，分析並滾動式修正各公車路線及班次，並降低本市市庫負擔。</p>		
提案說明	<p>臺中市公車動態系統維運成本預算，每年均超過新台幣 1000 萬元，惟其 APP 下載量僅不及民間開發系統之十分之一。</p> <p>民眾使用公車動態查詢之搜尋導向及後台數據，其分析結果對於修正公車路線及班次相當重要。而民間系統開發者均以架接市政府之公車動態系統資訊，開發其 APP 並維運，下載量均超過官方開發 APP 之十倍以上，而市政府卻無法獲取其平台搜尋量以分析並改進公車服務，實為可惜。</p> <p>綜上所述，建議市政府評估與民間各公車動態查詢 APP 系統開發者合作之可能，共同整合各方優勢，開發較近用、普及之公車動態 APP，以利藉查詢資訊系統後台大數據，分析並滾動式修正各公車路線及班次，並同時降低本市市庫預算負擔。</p>		
辦法	<p>如案由。</p> <p>相關局處：交通局</p>		
研處意見	<p>交通局回復：</p>		

	<p>本市自 93 年來陸續建置公車動態系統，至今已完成公車動態主系統建置，提供民眾透過網頁、智慧型手機及語音電話查詢公車動態資訊，其中台中公車 App 累積下載數已超過 40 萬次，另公車動態維運標案預算並非僅針對 APP 進行維運，亦有針對本市公車所有智慧型站牌及公車動態伺服器主機進行維運，並針對逾齡資訊設備逐年編列汰舊換新預算，以提供完善的公車動態資訊服務，惟本府將持續滾動檢討，並研議與民間合作可行性。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>請交通局研議辦理。</p>

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	14	主要提案人	林楷庭
共同提案人			
案由	<p>建請市政府儘速依「健康就診公車」計畫，實踐「目標 2 年內將行經醫院無障礙班次比例提升至 90%」之本市市區公車政策承諾。</p>		
提案說明	<p>因應高齡化社會，大眾運輸無障礙化漸成趨勢，臺中市自 2009 年引入低底盤公車以來，依市政府先前之數據，以發車班次計算，目前無障礙公車比例平均已超過 80%。</p> <p>市政府於 2019 年 7 月提出「健康就診公車」計畫，預計將本市市區公車，目標 2 年內將行經醫院無障礙班次比例提升至 90%。</p> <p>而至今已滿 2 年，惟以本市醫學中心臺中榮總為例，扣除行經國道或經營較不穩定之市區公車路線，仍有多條路線無障礙公車比例低於 90%，如 28、69、323、324、325 路公車等，以 11 月 22 日之發車情形為例，無障礙公車比例佔總發車數分別僅 40%、10%、72%、81%、22%，未達市政府「90%」之目標。</p>		
辦法	<p>如案由。</p> <p>相關局處：交通局</p>		
研處意見	<p>交通局回復：</p> <p>目前已有超過 200 條市區公車路線行經本市主要醫療院所，截</p>		

	<p>至 110 年 9 月本市已有 1,231 輛低地板公車及 16 輛通用無障礙大客車，佔整體市區公車車輛數 78.39%；每周總班次數約為 60,423，班次中約有 47,720 班次使用無障礙車輛行駛，比例達 79%，惟因近年新闢路線業者多先以普通大客車投入，造成無障礙公車車輛數及整體班次數增加，無障礙班次數卻未等比例增加，導致無障礙班次提升幅度有限之現象。本府每年皆積極爭取中央購車補助並鼓勵各客運業者購置低地板公車或通用無障礙大客車等無障礙車種為優先考量外，並積極督導客運業者將車輛汰換為無障礙公車，以提升本市「健康就診公車」服務品質。</p>
<p><b>決議</b></p>	<p>請交通局研議辦理。</p>

**臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議  
提案單**

編號	15	主要提案人	林楷庭
共同提案人			
案由	建請市政府於本市市區公車上，全面新增有關捷運轉乘資訊之播音內容。		
提案說明	<p>臺中捷運綠線於今（2021）年 4 月 25 日正式通車，通車初期遭逢疫情挑戰，運量受到衝擊。</p> <p>惟目前本市市區公車車內播音內容，仍未有捷運轉乘相關資訊之播音，恐不利於民眾多方、即時獲得轉乘資訊。雖有調整部分站牌名稱，加註及新增鄰近捷運站名，但仍有部分站牌未能全面加註，如：市政府（專用道）站，目前未能以站名而直接聯想及判斷為捷運轉乘站點。</p> <p>綜上所述，若於本市市區公車上，全面新增有關捷運轉乘資訊之播音內容，將有利民眾獲取捷運轉乘資訊，更完善推廣大眾運輸及宣導轉乘觀念之各項重要細節。</p>		
辦法	<p>如案由。</p> <p>相關局處：交通局</p>		
研處意見	<p>交通局回復：</p> <p>有關建議「公車車內播音內容增設捷運轉乘訊息」一案，目前本府已於 110 年 11 月 25 日針對公車專用道路線進行試辦，將視成效之結果研議擴大至其他路線辦理，以提升本市大眾運輸資</p>		

	訊服務。
決議	交通局照案通過。

## 臺中市政府第 2 屆青年事務諮詢委員會小組會議 提案單

編號	16	主要提案人	林楷庭
共同提案人			
案由	<p>建請市政府於本市各大專院校各校區、各校門口周邊及周遭鄰近區域，建置公共自行車（YouBike）租賃站點，並評估於各大專院校校內建置公共自行車租賃站點之可行性，以利學生族群使用各項大眾運輸，降低私人運具之持有量。</p>		
提案說明	<p>臺中市境內之大專院校共 17 所，僅半數學校周邊設有 YouBike 站點，若是校內設有 YouBike 站點，更僅有國立中興大學，現狀並不利於大專生族群使用公共自行車。</p> <p>18 至 24 歲為目前機車事故及死亡率最高之年齡層，官方數據顯示，18 至 24 歲年輕人普通重型及輕型機車事故於 2019 年共發生 11 萬 3721 件，其中 253 人死亡，2020 年增加至 11 萬 6770 件，其中死亡有 266 人。此外，18 至 19 歲年輕人為機車事故死亡人數之高峰年齡，而 18 至 29 歲之受傷人數，達其他年齡層之 3 倍以上。</p> <p>近年來，我國各級交通主管機關，均欲降低年輕族群事故率及私人運具持有量，惟推行相關政策之同時，本市並未提供足夠之替代大眾運輸以滿足需求，尤以前述公共自行車站點數據佐證。</p> <p>綜上所述，市政府推行 YouBike 2.0 政策之同時，應積極於各大</p>		

	<p>專院校周邊增設 YouBike 站點，更應參考臺北市、高雄市等做法，積極評估於大專院校校內建置公共自行車租賃站點之可行性，以降低私人運具之持有量、減少年輕族群之事故率，改善「家長因孩子至中南部念大學而送機車當升學禮物」之習慣及風氣。</p>
<p>辦法</p>	<p>如案由。</p> <p>相關局處：交通局</p>
<p>研處意見</p>	<p>交通局回復：</p> <p>17 所大專院校目前 16 校周邊(500 公尺內)有設站，朝陽科大因坡度較陡考量安全，暫不設站。</p>
<p>決議</p>	<p>交通局部分參採。</p>