

「臺中市政府第3屆青年事務諮詢委員會第4次會議」

會議紀錄

壹、時間：114年7月13日(星期日)下午1時30分

貳、地點：忠明高中圖書館5樓演藝廳

參、主持人：林主任委員鼎超

紀錄：林佳勳、鄭淑琴

肆、出席人員：(如各簽到表)

伍、主席致詞：(略)

陸、提案討論

案由一：建請社會局重新檢討兒少代表運作機制。

提案人：社福文教組康平皓委員、都市發展組王乙帆委員

都市發展組王乙帆委員說明：

- 一、過去本市兒少代表可透過遴選擔任「臺中市兒童及少年福利與權益保障促進委員會」（以下簡稱「兒權會」）委員，惟自第4屆起，市府改以其他機制另行遴選委員，未再由兒少代表中遴選產生，致使本屆兒少代表對其角色權益與任務產生混淆與疑慮。
- 二、本人與康平皓委員曾任第3屆兒少代表，接獲多位第4屆兒少代表反映對新制之不解，且社會局未就兒少代表未能參與兒權會會議一事提供充分說明，致使相關制度調整缺乏事前溝通與說明，影響兒少實質參與之權益，建請社會局檢討現行制度，並說明相關調整背景與未來規劃方向，以落實兒少參與權之保障。

社會局陳專門委員素秋回應：

- 一、本局依據衛生福利部113年6月13日函示「遴選兒童及少年代表參與中央兒童及少年福利與權益事務相關小組原則」，並配合《原住民族權利宣言》調整本市兒權會委員遴選機制，強調保障原住民、身心障礙及國中（含）以下等參與條件相對不利之兒少族群之參與權益。惟本市第4屆兒少社區培力遴選作業已於113年6月1日完成，與中央最新函文時程產生落差。考量兒權會委

員與兒少社區培力代表之定位不同，委員遴選更須兼顧組成之平衡性及多元性，為保障參與條件不利族群之權益，爰現行兒權會委員之遴選作業，參採衛福部聘任兒少委員之方式，透過學校、原民會及社福團體等多元推薦管道納入兒少意見，強化制度代表性與包容性。

- 二、為使制度調整順利推動，本局已於 114 年 6 月召開會議，向現任兒少社區培力代表說明相關內容，釐清制度變革重點，並進行意見交流。

社福文教組康平皓委員補充：

- 一、關於兒少代表參與兒權會部分，現行制度、原先公告遴選簡章與中央函文內容不符，涉及行政處分未依公文執行之情形。根據第 4 屆兒少代表接獲市府函文內容與改制前簡章一致，惟實際執行未據此辦理，恐影響兒少代表之信賴與參與意願，建議社會局說明其函文效力與檢討後續處理方式。
- 二、本次制度調整係因應中央考核機制，避免因作業方式不符而影響評比分數，惟此舉於兒少代表觀感恐有失信之虞，建議社會局於未來制度變動前，應審慎權衡政策聲譽與考核績效之得失，並廣納各方意見，以兼顧法制原則與程序正義。
- 三、另建議社會局可邀集歷屆及現任兒少代表進行經驗交流，藉以補強資訊落差，促進制度傳承與透明化。

社會局陳專門委員素秋回應：

- 一、本次制度調整係配合中央政策辦理，惟本局同仁積極執行遴選作業，時程上與中央函文發布時間略有交錯，致生誤解。新制下，兒少社區培力代表不再自動擔任兒權會委員，改由多元推薦機制（含原民會、教育社政機關及社福團體等）遴選，並未全面排除兒少社區培力代表之參與，而係依規修正遴選計畫，以符合法令規範與政策方向。
- 二、針對兒少社區培力代表所反映之失落感與溝通不足，本局未來將

持續聽取意見、滾動修正，並強化橫向交流。倘市府會議或政策討論需兒少社區培力代表參與，亦將主動通知兒少社區培力代表及兒權會委員，提供實質參與機會，以促進政策開放及兒少參與權之落實。

- 三、另遴選之兒少委員恐未接受培力、交接不足等實務問題，本局將檢討改善，研議規劃召開交流會，強化兒少參與權與表意權，並促進歷屆與現任代表經驗傳承。

社福文教組康平皓委員補充：

- 一、為釐清資訊落差，建請社會局提供中央函文內容，俾利兒少代表充分掌握政策調整之原意與背景，增進理解與對話基礎。
- 二、據現任兒權會委員反映，遴選後未接受充分培力，亦無與前屆委員進行交接，致對職責定位與實務運作產生困難。爰建請社會局正視此一問題，強化委員培力機制與支持系統，並建立穩定且持續之溝通管道，協助兒少委員清楚掌握職責、提升參與能力，以落實其參與權與表意權。

社會局陳專門委員素秋補充：

- 一、本局業務涵蓋老年、兒少及身心障礙等各類族群，工作內容繁重，年度預算逾 200 億元，各項社福業務之推動均需仰賴穩定經費支持。為爭取中央補助款，本局每年均積極配合中央政策與相關規定調整（如：兒權會遴選機制進行即時調整），避免考核扣分，並落實依法行政，以確保地方財政資源之穩定與充足。
- 二、目前本市兒權會委員中有 4 位青少年代表，分別由原民會、教育局及迎曦基金會（身心障礙者代表）等單位推薦產生，具備多元背景。
- 三、本局後續將研議相關規劃，強化兒權委員與兒少社區培力代表間之經驗交流與意見互動，並持續深化兒少培力機制，以具體行動展現市府對兒少權益之重視與政策落實之決心。

都市發展組王乙帆委員補充：

- 一、針對培力部分，建議社會局參考歷屆作法，恢復委託民間團體辦理兒少代表培力課程，並賦予新任委員充分支持與資源，以協助其瞭解職責、強化政策理解及意見表達能力。
- 二、建議參考其他縣市兒少制度之實例，作為制度滾動修正之參考依據，以提升本市制度運作之可行性與整體效能。

決議：

- 一、請社會局爾後如有相關制度變動，應加強與兒少委員溝通，促進資訊透明與政策共識。
- 二、另兒少培力機制為前三屆制度之良好實踐，盼社會局未來持續朝此方向精進，強化兒少參與支持系統。

案由二：建請改善通用型計程車量能不足之現況問題，並鼓勵多元無障礙交通，創造實質有愛無礙無障礙、多元友善的社會環境。

提案人：社福文教組吳家淇委員、趙御婷委員及廖元瑜委員

社福文教組吳家淇委員說明：

- 一、經實地訪查通用計程車司機及車隊運作情形，目前車輛多由車行購置後提供司機租賃，另亦有個人購車後加入車隊並使用「愛接送」App，以符合交通部趟次補助申領規定。惟多數司機反映補助款項長期延宕發放，甚至已逾半年未領取趟次補助，導致須自行負擔油資及高額保養費用，嚴重影響營運意願。另亦有原屬個人計程車因補助發放延遲，陸續退出「愛接送」平台。目前提供服務之車輛以車行派遣為主，通用計程車整體數量持續下降，影響民眾乘車可近性，建請交通局正視並研議改善措施。
- 二、另以今日參加會議所遇交通問題為例，儘管於會議多日前透過「愛接送」App 預約接送服務，仍於會議前一晚接獲候補失敗之通知，最終僅能改搭一般計程車，此實例顯示本市身心障礙者於日常通行中仍面臨諸多不便與限制，爰建議市府研議由地方政府

先行墊付通用計程車趟次補助款，以銜接中央交通部補助撥付之空窗期，穩定司機收入、提升服務意願，並從制度面著手改善身障者交通接送困境，落實交通平權與無障礙出行之目標。

交通局陳專門委員文政回應：

- 一、通用型計程車為交通部推動之無障礙交通服務政策，截至本(114)年5月止，本市已完成申請計86輛，其中32輛已達5年使用年限，依規不受趟次派遣規範，目前可服務之車輛為54輛。惟交通部於今(114)年4月始核定補助，致車隊營運初期出現補助延宕及車輛調度不順等情形。
- 二、目前交通局已另提報新增20輛通用型計程車案件，俟中央審查通過後，預計總車輛數可提升至74輛。同時，本局亦同步檢視各項補助機制與車輛採購模式，並評估是否可參照社會局復康巴士模式，委由民間公益社福團體代辦，以提升服務效能。惟受限於政府行政體制及作業程序，短期內恐難以立即紓解現行供需不均之情形，本局將持續研議改善措施。
- 三、關於趟次補助部分，依現行規定每月須派遣50趟以上方能獲補助，每趟補助金額為50元，倘逾65趟則有額外獎勵。然而，補助金額偏低，恐確實影響駕駛投入意願，本局將持續與中央研議補助機制之調整方向，並評估本市是否可於現行制度框架下，研擬階段性協助措施，如墊付補助款等，以穩定營運並改善供給不足情形。

社福文教組吳家淇委員補充：

- 一、建議交通局研議具體策略以提高駕駛參與動機，並實地訪查車行，瞭解派遣趟次與實際營運狀況，作為後續政策調整之依據。唯有從源頭改善駕駛意願與補助制度，方能有效保障使用者之交通服務權益。
- 二、目前復康巴士使用範圍多限於醫療院所，尚難涵蓋身障者日常生活所需之其他交通需求，致交通服務出現斷鏈情形，建請社會局

研議擴大復康巴士使用範圍，補足現行無障礙交通資源之不足，提升整體服務效能與便利性。

社會局陳專門委員素秋回應：

復康巴士在全國六都中，本市為唯一免費提供服務之縣市，目前共計有 285 輛車投入營運。服務對象依申請者障別及行動能力區分為 A、B、C 三級，據以提供分級服務，以利資源合理分配與有效調度。考量使用需求龐大及資源相對有限，本市優先聚焦於偏遠地區身心障礙者之服務需求，並將持續精進服務模式與調度機制，以提升整體服務品質與資源運用效益。

社福文教組趙御婷委員補充：

- 一、早於 112 年媒體揭露復康巴士難以預約之問題，顯見相關制度亟待檢討與改善，建議社會局應進一步檢視現行服務流程與資源配置，研擬具體改善對策。
- 二、另在通用型計程車方面，現行補助制度存在吸引力不足問題，例如每趟僅補助新臺幣 50 元，且每月須達 50 趟以上方可申請補助，派遣門檻過高，實難有效鼓勵駕駛投入。建議調升單趟補助金額，並下修補助申請門檻，以提高駕駛參與意願，進而擴大服務供給量。
- 三、依統計資料顯示，本市身障人口逾 13 萬人，惟目前實際投入營運之通用型計程車僅 54 輛，整體服務明顯不足。建請市府評估建立地方自主支持機制，以因應中央制度尚未完善或補助延宕之情形，確保本市無障礙交通服務之穩定與持續。

研考會林主任委員鼎超補充說明：

- 一、關於通用型計程車之配置與運作機制，確實值得深入關注與檢討。六都比較而言，本市人口約 286 萬，目前通用型計程車數量為 54 輛；新北市人口約 400 萬，通用型計程車僅 28 輛，高雄市人口約 270 萬則為 50 輛。雖本市配置已優於部分直轄市，惟與臺北市 249 萬人口卻擁有 86 輛通用計程車相較，仍存在一定差距，

顯示地方財政資源投入對公共運輸資源配置具關鍵影響。

二、以各直轄市青年局預算為例，平均約為 2 億元，而臺北市青年局預算則高達 5 億元，亦可反映地方財政能力對政策推動成效具有直接關聯性。

三、針對「是否可調整趟次補助門檻」及「提高單趟補助金額」等建議，市府表示肯定與重視。目前補助制度雖係依交通部相關規定辦理，惟地方政府仍可研議因地制宜之可行性，請交通局持續評估與研擬改善方向，俾利補助機制更趨完善，並有效提升通用型計程車之服務效能與民眾使用意願。

都市發展組蕭誠佑委員補充：

建議市府應回歸地方治理本位思維，避免將相關問題單一歸責於中央，應積極檢視自身施政作為與資源配置狀況，如：以現行通用型計程車補助機制為例，本市已將補助對象擴及高齡者（敬老愛心卡搭程計程車補助 85 點/月），反觀其他縣市僅限身障者，惟亦可能產生資源排擠效果，建議市府應審慎檢討資源配置與優先順序，強化對行動不便者的實質保障。

社福文教組廖元瑜委員補充：

計程車管理權責並非全屬中央，地方交通局亦具備一定之管理職能與調整空間。建議市府除持續向中央爭取制度改善外，亦可善用地方治理彈性，透過軟性管理、教育引導及獎勵措施等方式，促使計程車駕駛理解無障礙運輸服務的重要性，進而降低對身障者之抗拒與排斥，提升社會整體的接納度與包容力，營造友善共融的交通環境。

逢甲大學賴教授美蓉補充：

建議市府除運用補助作為誘因外，亦可積極推動媒合機制，促進乘客與願意投入通用計程車服務之駕駛對接。目前已有部分駕駛因應穩定之服務需求，自行購置通用型計程車投入營運，顯示市場供需機制具備一定調節功能。市府應善加運用此類媒合模式，提升整體資源配置與服務效率，強化無障礙交通體系之韌性與永續發展。

決議：請交通局研議具體可行措施，以提升計程車駕駛參與通用型計程車服務之意願，強化無障礙交通服務之可近性與穩定性。

案由三：建請臺中市政府於徵才制度中導入職務再設計與合理調整機制，實現多元共融平權就業精神。

提案人：社福文教組吳家淇委員、趙御婷委員及廖元瑜委員

社福文教組吳家淇委員說明：

- 一、本案關注多元平權之就業環境建構，尤以身障礙者為例，雖目前可免費參加政府辦理之職業訓練課程，惟實務上缺乏參訓人數比例、訓後成效及後續就業媒合等追蹤資料，致無法有效評估訓練對實際就業的助益，恐影響整體政策效益。建議市府應加強實地了解並建立後續追蹤機制，掌握身障者實際就業情形，強化訓練與就業間之有效銜接。
- 二、有關身障者及其他弱勢群體常面臨職場進入障礙部分，目前現行職缺公告內容多未具體載明工作條件，求職者難以評估是否符合需求。建議市府研議於職缺公告中揭露更多關鍵資訊，如是否可接受輔具協助、工時是否可彈性調整、工作環境可近性等，使求職者得以自主判斷適配性。此舉不僅可提升求職效率，亦有助於消除社會對弱勢群體就業之刻板印象與歧視。

人事處王主任秘書素鳳回應：

- 一、現行公部門多採考試進用方式，於考試階段已設置多項無障礙協助措施，如提供放大試題、點字機、語音輔助設備等，考生只須於報名時提出申請，主辦單位即會依需求配合辦理。
- 二、關於徵才資訊之發佈，主要於行政院人事行政總處全球資訊網及本府官網公告，相關網站皆已取得無障礙標章認證，以確保資訊取得之平等性與可近性。
- 三、有關職缺公告內容之充實，將研議是否可進一步詳實揭露職務內容及所需條件，俾使應考人員更清楚了解職務適配情形，以提升

招募之公平性與透明度。此外，本府亦持續辦理相關教育訓練，對象包括新進人員、用人單位及人事人員，以強化對多元共融職場之認識與實務操作能力。

社福文教組趙御婷委員補充：

- 一、本案重點在於「現行制度設計是否仍有進步空間」，建議市府未來於公告職缺時，應明確揭示是否可接受輔具協助、是否具備彈性工時等具體條件，以避免具備能力之弱勢者因資訊不透明而於初步篩選階段即遭排除。另可研議設立「多元職缺專區平台」，由臺中市率先示範，主動公開具彈性調整空間之職缺資訊，以具體實踐共融職場精神。
- 二、現行對身心障礙者主要採定額進用方式，雖已符合法定比例，惟一般職缺仍可能於制度設計上產生潛在排除效應。建議市府進一步研擬「職務再設計」之原則與流程，從制度層面補足隱性障礙，將目前形式上的達標推進至真正落實「實質共融」之目標。

人事處王主任秘書素鳳回應：

本處將持續配合主管機關發布之行政指導及相關指引，協助所屬機關優化多元族群進用機制，同時強化人員教育訓練與機關內部制度調整，循序推動職場多元共融之目標。

社福文教組廖元瑜委員補充：

113 年底全國統計資料顯示，臺中市政府及其他公司行號法定進用身心障礙者比率未達標人數為全國第三高，顯示本市在推動友善就業環境方面仍有進步空間。除應強化招募資訊之揭露與透明度外，亦應評估職場空間調整與工時彈性等可行措施，以降低身障者就業門檻。建議市府強化相關資訊整合與就業輔導機制，協助本市公共部門與民間單位共同提高進用比率，促進就業平權。

勞工局施主任秘書淑珠回應：

有關身心障礙者之職場支持措施，勞工局已自今年 7 月 1 日配合勞動部政策，指派專人擔任「職場合理調整諮詢輔導窗口」，專責督導職場

合理調整與職務再設計輔導。依據《就業服務法》，雇主於招募過程中應揭露適當資訊。勞動部建置之「台灣就業通」作為全國性平台，並設有身心障礙者求職專區，提供多元就業資訊。本市亦建有「台中就業網」，資料與台灣就業通介接，平台取得 AA 等級無障礙網站標章，提升身心障礙者資訊取得與操作之可及性。後續將持續強化職務合理調整之推廣與資訊揭露，擴大對公、私部門整體進用比例。

決議：依局處意見辦理，並請人事處與數位局研議設置多元職缺揭示專區及推動職務再設計原則之可行性，以促進多元族群就業參與。

案由四：建請市政府為因應美國關稅政策與國際貿易局勢變動所帶來的產業與就業挑戰，積極協助臺中市中小企業加速轉型升級，加大對國內外參展活動之補助，以協助業者拓展全球市場，並完善勞動穩定機制，保障就業穩定與勞工權益，全面強化本市產業鏈因應貿易衝擊的韌性與競爭力。

提案人：社福文教組賴宥澄委員

社福文教組紀峰瑞委員說明：

本市產業長年仰賴中小企業與國際市場，面對全球供應鏈重組與貿易局勢變動，市府應積極強化本地企業的國際能見度與技術能力，以維持產業競爭力與勞動市場穩定。爰提出以下三點建議：

- 一、建議由經發局、勞工局、財政局、教育局等局處共同召開「臺中市因應國際貿易變局產業對策聯席會議」，並建置定期召開機制，強化跨局處協作與即時應變能力。
- 二、導入結合 AI 與大數據分析技術之勞工異常即時通報系統，用以預警企業經營風險，提升市府即早介入與應變效能，降低勞資衝擊。
- 三、建議每季舉辦產業韌性工作坊，邀請企業代表與智庫專家研討出口新市場策略，聚焦東協、印度、中東等新興區域，提升產業應變能力與市場多元性。

經濟發展局李副局長逸安回應：

- 一、本府關注美國近期關稅政策調整對本市產業可能造成之衝擊，已積極採取因應作為，包括推動市場多元化策略，協助業者開拓除美國以外之出口通路。市長亦特別自第二預備金撥款 2,500 萬元，補助 9 個產業公會辦理會員廠商赴海外參展計畫，期透過拓展國際市場，降低對美國貿易依賴。
- 二、此外，市府持續推動「企業先進智造學院」及產業輔導計畫，協助業者強化數位與永續雙軸轉型能力，提升本市產業國際競爭力。針對委員建議召開跨局處會議及產業工作坊等事宜，本局將納入整體規劃評估，並持續鏈結產學研資源，強化在地產業支援與轉型動能。

社福文教組趙御婷委員補充：

- 一、請問市府是否已建立針對企業經營異常之預警或追蹤系統，例如：因關稅變動導致訂單驟減或裁員等情形，是否能及早辨識並啟動輔導機制，以降低勞資衝擊。
- 二、目前國內外參展補助計畫多由產業公會主導，建議考量非會員廠商之參與機會與申請門檻，以提升補助普及性與公平性。
- 三、現行產業人才培訓多針對企業登記之在職員工，惟實務上部分企業傾向由管理職報名，建議另設專為基層員工設計之轉職與再培訓課程，並開放個人申請，以強化職場韌性與勞動力轉型能力。
- 四、除既有創新研發補助外，建議市府設置整合型輔導機制，涵蓋品牌行銷、技術升級、法規諮詢等面向，並建立示範案例與操作模板，供後續廠商參考與推廣。

研考會林主任委員鼎超補充：

- 一、本府自美方宣布調升關稅後，即由經濟發展局、勞工局、農業局及地方稅務局等局處召開跨局處會議，並由各局處首長親自與會，展現市府對本案高度重視。另本府亦率全國六都之先，攜手《天下雜誌》辦理專題論壇，廣泛探討相關議題，充分展現政策前瞻

性。

二、關於非公會會員是否得申請補助，主因公會具整合能量並能有效統籌高額海外參展費用，如本次於拉斯維加斯舉辦之 CES 消費電子展，倘無公會及政府協助恐難以負擔。惟市府將持續檢討補助對象之多元性與可近性，以擴大政策效益。

三、另就勞資爭議異常通報及農業產業可能受衝擊部分，市府均已啟動監測與應變機制，並將持續辦理相關會議與研議因應作為，以確保本市產業鏈之穩定與韌性。

決議：依局處意見辦理，並請經發局研議即時異常通報系統與多元參展補助方式，強化基層勞工培訓與整合型企業輔導計畫，提升臺中產業對國際貿易衝擊之應變能力與整體競爭力。

案由五：建請市府相關局處持續通盤檢討轄內校院周遭行人通行空間之安全，並以通學區（巷）指定時間禁止車輛進入、改設實體人行道及增設人行道護欄（護柱）等措施，以保障學子之通行安全，提請討論。

提案人：都市發展組蕭誠佑委員、毛柏元委員、社福文教組趙御婷委員
都市發展組蕭誠佑委員說明：

鑑於日前新北市三峽地區發生交通事故，引發社會對學童行人安全的高度關注，建請市府全面強化校園及周邊地區之行人安全措施。除加強交通管理與執法外，亦應優先建置具備被動防護效果之安全設施，以降低因駕駛人違規行為或突發事故所造成之傷害風險，不僅預防事故，更能有效減少傷亡。

一、請教育局說明校園周邊改善案之整體進度與規模。

二、請建設局說明「人行道環境設計指引手冊」研擬規劃重點，並說明是否納入人行道護欄設置原則。

三、請交通局就通學區速限仍為每小時 50 公里之地區，說明是否有調降速限及特定時段禁行汽機車之可行性，並請評估是否可參採

新北市相關成功案例作為參考依據。

教育局陳主任秘書雅新回應：

本市自 112 至 113 年間校園周邊暨行車安全道路改善計畫核定共 26 案改善 31 所學校，總核定經費約 10 億元。截至 114 年 5 月止，另有 23 所學校提出改善需求，教育局持續進行彙整，並會同建設局及交通局辦理現地勘查，以持續推動校園周邊交通安全環境之優化。

建設局徐專門委員守全回應：

- 一、人本交通環境為本局持續關注議題，相關規劃依據內政部國土署發布之《校園周邊人行空間改善參考指引》研擬，將因地制宜制定設置準則，並結合都市計畫與學校合作推動改善措施，如退縮學校圍牆擴大人行空間，以利設置實體人行道，提升通行安全與空間效能。
- 二、有關人行道安全護欄之設置，係依據《市區道路及附屬工程設計標準》辦理，護欄高度原則為 1.1 至 1.4 公尺，惟實務操作上需視場域條件進行調整。以大里區國光路（大買家路口）為例，原設置 1.4 公尺高護欄，惟考量城市景觀與駕駛視距，最終調整為較低高度，以兼顧行人安全與視覺通透性。該案例將作為後續設計之參考依據，並納入施作團隊之施工準則，確保設施安全與使用便利性。

交通局陳專門委員文政回應：

- 一、有關通學區速限設置原則，依《道路交通安全規則》規定，未設速限標誌者，其主要道路法定速限為時速 50 公里，次要道路則為較低速限。然針對交通寧靜區，依內政部國土署所頒《都市人本交通道路規劃設計手冊》，其速限應設於時速 30 公里以下。惟須說明，交通寧靜區與通學區屬不同法規架構之交通管理區域，其設置與速限規範並不相同。
- 二、就本市通學區速限設置實務觀察，部分學校周邊道路沿用法定 50 公里速限標準。惟近期市府接獲多起民眾及相關單位反映，認為

速限偏高，恐影響學童通行安全。為強化人本交通環境，市府於申請國土署補助推動通學區改善計畫時，原則上採「主要道路設速限 40 公里」、「次要道路設 30 公里」之標準辦理。

- 三、惟實際速限調整仍須視各場域條件，由市府相關單位會同學校及地方民意代表進行現地會勘後決定。另針對特定通學時間禁行汽機車部分，涉及道路性質是否屬主要幹道等因素，須綜合評估交通流量與用路人權益，後續由交通局依具體場域條件逐案研議辦理。

都市發展組蕭誠佑委員補充：

- 一、建議本市參酌臺北市於人行道寬度達 1.5 公尺以上時設置護欄之原則，研擬明確且具體之設置標準，並優先於學區周邊路段推動辦理。另鑑於部分路段出現護欄遭撞擊損壞卻未及時修復之情形（如台灣大道與文心路口），應提升維護效率，確保設施功能及行人通行安全。
- 二、建議交通建設規劃應以專業評估及公共安全為優先考量，由相關主管機關主動積極推動，避免因地方阻力影響人行安全之保障與政策落實。

建設局徐專門委員守全補充：

- 一、有關《校園周邊人行空間改善參考指引》，主要作為規劃設計階段之檢核依據。以本市校園周邊通學區為例，相關規劃將針對人行道 1.5 公尺範圍內之條件進行盤點與分析，據以決定各校設計強度與施作規模。其需求來源包括：
 - （一）學校主動提案，依實際上下學通行需求提出改善建議。
 - （二）依據「道路交通安全資訊平台」登錄之事故資料，針對 A1、A2 等重大事故熱點啟動改善評估。
 - （三）公民團體或利害關係人之陳情與提案，經審查後納入施作排序考量。
- 二、建設局將依據上述需求來源之優先順序，結合可用預算及中央補

助爭取情形，規劃並推動必要之校園周邊人本交通環境改善措施，並持續與交通局、警察局及教育局協同合作推動執行。

- 三、另針對委員所提台灣大道與文心路口轉角護欄損壞情形，本局刻正訂製及備料作業，將儘速辦理修復，確保通行安全。

交通局陳專門委員文政補充：

- 一、關於新北市通學區速限規劃與設置現況，將於會後與業務單位進一步確認其速限政策與執行狀況，做為本市後續政策研議之參考依據。
- 二、針對調降速限至時速 30 公里之建議，以本市逢甲大學旁大鵬路為例，實施 30 公里速限並設置測速照相設備，初期即引發大量違規取締與民眾反彈。速限政策之推動，應審酌社區接受度及執行配套，並依場域條件、用路習慣等因素進行綜合評估，經地方會勘及共識建立後，方得據以執行。
- 三、有關建議於特定時段禁止車輛進入通學區部分，此類措施涉及既有道路使用權益及居民交通習慣，須透過個案審慎評估，並與教育單位、學校及當地居民充分溝通協調後，始可推動相關管理政策。本局將持續蒐集校園周邊通行安全相關資料與案例，並針對委員所提建議事項納入內部討論與研議，以做為未來施政方向之規劃參據。

社福文教組林浩民委員補充：

- 一、經查建設局公布之人行道及欄杆色彩選用及施作指引，發現雖規定護欄高度原則上需大於 110 公分，惟會中建設局說明案例因視覺遮蔽問題曾要求調降，恐與行人安全目標有所矛盾。另指引規範護欄應採「深灰色、消光材質以避免反光」，但實務上卻見貼附反光條以強化警示效果，恐有設計邏輯不一之虞。建議建設局於安全性與美學間重新檢視並調整設計原則，以提升整體一致性與實用性。
- 二、有關交通局回應資料中提及，部分學校周邊環境改善工程預計於

114 年 7 月上旬完成，惟今日為 7 月 13 日，應已完工，建請交通局說明實際完工情形及後續成效評估。另依本人實地觀察，軍功國小周邊（軍福十三路）於上下學時段交通混亂，違規停車情形嚴重，行人通行空間長期遭占用，已喪失人行道原有功能，且長期未見警察到場執法，嚴重影響學童通學安全，建請市府加強改善。

- 三、另就教育局於清點改善措施中所提及之騎樓占用問題，依自身多次透過 1999 及 110 通報經驗，實際狀況未見明顯改善，亦缺乏稽查與開單紀錄，致使違規情形持續存在。建議市府相關局處強化跨機關協作機制，積極推動騎樓暢通政策，並加強對違規行為之執法作為，以提升政策執行力與市民信任度。

建設局徐專門委員守全回應：

市府訂定之人行道及欄杆色彩選用及施作指引，其顏色係基於城市景觀整體考量，與人本交通環境設計參考指引不同，對於委員所提強化安全與識別性的建議，本局將納入道路總顧問會議研議，未來亦將向內政部國土署建議，調整相關指引內容，使設計更兼顧城市美學與行人通行安全。

交通局陳專門委員文政回應：

本局預定 114 年 7 月上旬完成之學校周邊改善案，已請同仁回報完成情形，將於會後補充說明。

都市發展組蕭誠佑委員補充：

- 一、關於大鵬路速限調降為 30 公里，係因先前發生重大事故後所推動之安全措施，惟此速限設置即是傳達明確訊息：該區為高風險路段，必須減速以保障行人及學生安全。
- 二、主管機關在面對速限或禁行等爭議議題時，應正視其政策意涵與公共責任，而非僅從地方阻力角度思考。本人亦曾多次參與地方會勘，深知地方意見對推動安全措施常具阻力，惟不應因此退讓。不應等到事故發生、生命逝去，才推動改革。

三、通學區推動汽機車禁行措施，初期難免遭遇地方反彈聲浪，建議市府參考新北市相關成功案例，強化溝通與配套，逐步爭取支持，期盼市府局處秉持「預防重於補救」原則，持續精進通學環境與行人安全的改善作為。

研考會林主任委員鼎超回應：

過去擔任基隆市產發處處長，負責管理海灘業務時，經常遇到遊客不願配戴救生圈或救生衣的情況，即便我們持續加強宣導，成效仍有限。直到某天，大武崙沙灘一日內發生 3 起溺水死亡事件，自此之後，要求遊客配戴救生設備不再成為爭議。這個例子其實也反映委員們所提出的問題：是否一定得等到發生重大事故後，相關政策才能順利推動？這確實是地方政府及執行單位在推動公共安全措施時，經常面臨的困難與無奈。

決議：依局處意見辦理，並請交通局及建設局納入委員寶貴意見，並參考六都作法，持續精進本市校園周邊人行安全政策。

案由六：建請市府於水湳機場原址整體開發區創研一分區中擬規劃「臺中巨蛋」時，應將對青年友善之「新創基地」納入規劃，以覈實《變更臺中市都市計畫（水湳機場原址整體開發區）細部計畫（第二次通盤檢討）書》中對該區之發展定位，提請討論。

提案人：都市發展組蕭誠佑委員、毛柏元委員

都市發展組蕭誠佑委員說明：

市府近期公布「臺中超巨蛋」案，建議規劃時納入青年創業與創新需求。該區屬創研一分區，應落實其「創新研發專用區」定位，強化創新與產業功能。可參考臺北 TTA 模式，於場館內預留青創空間，串聯周邊資源，打造完整創業生態系。雖本案採 BOT 模式，市府仍應發揮政策主導角色，於契約條件中明定青年使用權益，促進產業多元、培育創新人才，實現青年參與城市發展的願景。

研考會林主任委員鼎超回應：

- 一、臺北小巨蛋引入 TTA 空間即為成功案例，該空間原為使用率偏低之餐廳，後因人流不穩，轉型為青年創新創業基地，並獲國科會持續投入資源，發展成效良好。
- 二、臺中巨蛋採 BOT 方式由民間營運，雖須考量投資回收與營運效益，惟市府可透過契約內容，要求部分空間作為青年創業或創新用途。另如內湖 T-Hub 等案例，亦為 BOT 案中預留公共回饋空間之可行作法。
- 三、建議運動局後續與廠商洽談或召開審查會議時，可納入此類規劃思維，以兼顧青年發展與公共利益。

運動局謝副局長明儒回應：

本案為民間自提 BOT 案件，目前市府已公告徵求民間提出可行性評估報告，本局後續將組成專案小組進行審查。根據政策公告內容，評估項目中已包含運動產業研發及推廣中心之規劃，針對委員提出青年創新基地之建議，亦將一併納入參考，並請廠商於可行性評估階段進行評估。後續將評選出最優申請案後，召開公聽會，邀集學者專家、民間團體及在地居民出席，廣泛蓄集意見，並要求廠商將公聽會意見納入其可行性評估報告中，若認為無法納入，亦須具體說明理由。該報告亦將成為後續公開評選及細部財務規劃之重要依據。本府將秉持公開透明原則推動兼顧公益與產業發展之整體規劃。

研考會林主任委員鼎超回應：

臺中小巨蛋由市府全額出資，規劃上相對具彈性，較有機會納入青年空間。未來無論超巨蛋或小巨蛋，皆可研議設置青創空間，以提升場館多元使用性與公共價值。

都市發展組蕭誠佑委員補充：

研一基地於都市計畫細部通盤檢討書中，已明定應作為創新研發專用區，應將青年孵化器及育成中心等用途納入規劃，以落實公共用地最大化使用。市府作為土地提供者，應積極爭取並主導用途規劃，避免僅由廠商主導排除公益性使用。

決議：依局處意見辦理，並請運動局將委員建議納入後續審查規劃。

柒、臨時動議：

一、社福文教組賴彥丞委員：

提案：建請市府強化本市各級學校之學術倫理教育，防杜學生於升學歷程中涉入造假事件，並深化誠信價值觀。

說明：近期媒體揭露本市衛道中學及臺中一中發生學術與學習歷程檔案造假事件，反映當前學術倫理教育之不足。類似情形亦曾出現在臺大前校長楊泮池因論文掛名爭議請辭一案，顯示學術誠信問題不容忽視。為避免重蹈覆轍，建請市府加強學術倫理教育課程，培養師生正確的誠信觀念，營造健全教育環境。

教育局陳主任秘書雅新回應：

本局高度重視此類事件，事發後即主動行文各校，重申學習歷程檔案應忠實呈現學生於高中階段之學習軌跡，並強調學術倫理、研究倫理與行政倫理等基本概念，提醒學校與學生共同遵守誠信原則，確保教育品質與公信力。

社福文教組趙御婷委員補充：

針對教師是否具備足夠之學術倫理觀念，建議市府規劃相關師資培訓機制，協助教師提升學術倫理之認知與教學能力，進而有效將誠信教育融入教學，深化學生之倫理素養。

教育局陳主任秘書雅新回應：

本局已針對初任教師及在職教師辦理回訓與相關研習課程，並於課程中納入學術倫理教育內容，以強化教師對學術倫理議題之敏覺度與專業知能，持續深化師生對學術誠信的認知與實踐。

決議：依局處意見辦理。

二、都市發展組張以承委員：

提案：建請市府網站於青年提案尚未經大會決議前，暫不公開其處理

狀態，以確保會議程序之完整性與尊重提案審議。

說明：本次大會提案一，尚未完成大會決議，惟市府官網即已註記為「暫不參採」，與會議流程有所出入。另經查目前官網對於本次所有提案皆已標示為「辦理中」、「已完成」或「暫不參採」，建議未來應待會議結論確認後，再進行公開標示，以維護提案制度之嚴謹性與委員提案權益。

決議：未來將尊重委員審議結果，小組送大會之提案於會議結束後再更新提案狀態。

捌、散會（下午 5 時）