

臺中市政府研究發展考核委員會 108 年第 4 次委員會議紀錄

壹、時間：108 年 12 月 2 日(星期一)下午 2 時 30 分

貳、地點：文心 6-1 會議室

參、主席：洪副主任委員誌宏代理

出席人員：(如附簽到表)

紀錄：林怡秀

肆、主席致詞：(略)

伍、本府交通局專題報告「打造交通任意門」(略)

陸、各委員建議事項：

林委員良泰：

- 一、交通任意門的政策理念為從甲地到乙地透過一次轉乘，可以輕鬆到達目的地，其相關概念係由「以人為本」、「以公共運輸發展為導向」、「以共享為媒介」、「以微笑為衡量指標」所構建。公部門應該「以人為本」，讓民眾快快樂樂出門、平平安安回家，不管最後一哩及第一哩路，均應有完善的步行環境。其次，任何一個都市的交通系統皆應發展公共運輸，完整的公共運輸才能造就人流、物流、金流、資訊流之成功都市，進而成為國際化的都市，所以應以公共運輸為導向。運輸工具應強調使用權而非擁有權，它是引申式需求，因此，運具應以共享為媒介。公共運輸在資源有限下，必需要做到路網完整、班次密集、費用低廉，滿足民眾行的活動需求。每一個公部門同仁，均需努力讓民眾能開心的在都市內活動，因此，需以微笑為市民幸福程度的衡量指標。
- 二、在建構軌道運輸部分，捷運系統建置耗費資源，為達路網完整、班次密集，應先構建各個路廊行的需求，建立非彎繞之公共運輸轉乘系統，以確保旅運者移動便利性。

- 三、在轉運中心部分，南臺中之烏日轉運站是有發展潛力的，其位於高鐵烏日站及國道一、台 74 線之周邊，規劃成綜合型轉運，包含消費、轉運等功能，定位為臺灣轉運中心，是具可行性的。
- 四、在公車雙十政策部分，明年捷運即將通車，建議將捷運與市區公車票價充分整合，如：從原本 10 公里免費，改為上車 10 元吃到飽(含捷運與市區公車)，不但可快速轉乘，亦可降低公共運輸經費補貼的負擔。
- 五、在偏遠路線小黃公車部分，要考慮到車隊的派遣及公車的準點性，建議蒐集到達各站的時間，在不改變公車營運的路線及規模下，提供偏遠地區預估到站時刻表，以提高其營運的績效。
- 六、在 iBike 部分，目前臺中營運 328 站，推展得非常成功，尚可參考台南、高雄推動電動機車的共享，電動機車是最後一哩路的重要交通工具，可考量規劃結合。
- 七、在快速公路部分，國 1 銜接台 74 線，預計可達到 10%~20%的運輸需求轉移量，應盡速請中央單位完成經費編列。
- 八、在 MaaS 部分，建議讓所有運具廠商結合食、衣、住、行及運具，以開放性競爭的方式，由市府制定合理水準、票價，作一次性多年期的招標，讓業者自行規劃路網，建立機動性服務工具。
- 九、在 Topis 部分，交通局尚可於區域協控、雲端平臺及導入 AI 上，再予努力。
- 十、交通部規劃 2040 年機場為中部區域的國際航線門戶，機場聯外交通即顯重要，交通局應與都發局思考如何整體開發清泉崗機場為國際門戶。

十一、臺中港目前定位為能源大宗及物流倉儲，且為離岸風電主要港口之一，因此，與三井 Outlet 相關聯外交通及相關產業物流整合規劃，也是很重要的發展課題。

葉委員毓蘭：

- 一、美國芝加哥(OHARE)機場是國際重要航空樞紐，擔任世界各城市間重要轉運角色，是全世界最忙碌的機場。而臺中目前轉運的功能仍顯不足，應再加強規劃、善用轉運站。
- 二、臺北市及新北市推出\$1280 捷運、公車吃到飽政策，班次密集，善用 APP 轉運，可節省交通時間，因此建議參考雙北國道公車規劃，讓民眾多搭乘大眾運輸工具，改善交通，亦減少了空污。

周委員天穎：

- 一、交通是都市發展的命脈，大臺中都市區大動脈台 74 線之交流道各出口處、國一銜接台 74 線及台 74 線銜接五權西路，在交通尖峰期嚴重擁塞，建議交通局以感測器、攝影機或大數據，有助於判斷在何時較容易塞車，並發展公共運輸，統合公車專用道及交控系統，解決塞車問題。
- 二、公共自行車 iBike 選址是很重要的，部分站點使用率低，而部分使用率過高，應重新檢視設計，建議臨近大學、名勝區，連接公車或停車的點位，例如很多逛逢甲夜市民眾將車停在逢大路之大型停車場，較易使用 iBike，可增加規劃，以提升使用效益。
- 三、交通任意門非僅指在都市區，應擴大格局，含蓋機場、臺中港、

梨山區，並與苗栗、彰化、南投等大區域串聯，作整體交通動脈規劃、聯結。

袁委員鶴齡：

- 一、交通任意門的口號是不錯的，但其範圍為何？包含臺中的蛋白區或蛋黃區？需要思考住在偏遠的蛋白區交通不便地方，在面對外界質疑下，應如何防禦。
- 二、從簡報中瞭解未來交通規劃，但民眾對交通的感覺是現在當下的，建議交通局以用路人角度出發，先行解決當前面臨的交通問題，再發展未來願景。
- 三、交通建設未來發展，在簡報中只呈現目標，未說明如何達成，及如何結合人流、物流、金流、資訊流。
- 四、高鐵、捷運站停車空間有限，停車場空間規劃結合 iBike 顯得重要，建議利用數據分析，依使用量大或小，妥為規劃最後一哩路相關便民的需求。
- 五、為增加公共運輸使用量，可加強政策行銷，或舉辦活動，增進民眾的參與及使用率，亦可透過試營運的方式，瞭解民眾實際使用上的需求。
- 六、建議公車網截彎取直，規劃有效率的路線，減少 A 到 B 地搭乘時間，讓民眾有感，進而提升使用率。
- 七、Topis 及 MaaS 名詞對民眾而言不易理解，建議以更庶民的語言，讓民眾容易瞭解其理念、目標、執行的方法，才能增加搭乘及運用大眾運輸。
- 八、交通捷運網是城市規劃重要一環，需各局處跨業務的合作，因

此，市府內部行銷勝於外部行銷，市府內部溝通更勝於外部溝通，相互配合推動交通政策。

李委員君如：

臺中市大眾運輸近年來逐漸進步，包括公車設計、iBike 建置、路網規劃，提升便利性，值得肯定。以下就「以人為本」、「以公共運輸發展為導向」、「以共享為媒介」、「以微笑為衡量指標」4 個核心價值、理念，提出相關建議：

- 一、以人為本：未來強化工作點、生活點及大眾運輸節點(如公車站、轉運站)之間動線的安全性與友善性。
- 二、以公共運輸發展為導向：公共運輸與非公共運輸使用必需綜合考量的，在配套措施完整後，提高便利，民眾進而轉向使用大眾運輸，因此，在設計上必需將公共運輸與非公共運輸競合關係納入考量。
- 三、以共享為媒介：建議強化政策行銷，讓民眾清楚相關資訊，以降低不舒適感。
- 四、以微笑為衡量指標：面對高齡化社會的來臨，建議強化友善環境，評估大型巴士提供銀髮族共遊服務。

朱委員庭逸：

- 一、臺中大眾運輸不盡便利，將金額調到最多十元似乎未解決問題的核心點，尚需進一步發掘具體問題，稽核目前公車網的不足與漏洞，將資源補助實際用在需要的地方。建議調查無法開車者或弱勢者的真正需求，特別是學生、老人、家庭主婦為主要

公車族，因此有必要從臺中的學校、醫院、重大機構為主，來檢核評估到達各點的合理性。以亞洲大學為例，學生大約 1 萬 2,000 人，學校對外的公車僅 3 條路線，分別為霧峰亞大-大里-臺中火車站-豐原、霧峰亞大-高鐵站-市政府、霧峰亞大-南投，尖峰時段每 20 分一班，離峰時段每 30 分一班，且行經高速公路，必需有座位才能上車，一台公車僅能承載 20~30 人，因此上下課時間大部分的學生及老師皆需等待公車，嚴重供不應求。

二、公車雙十政策由里程補貼制度調整為以人次為主，建議可以採「里程」與「人次」雙軌搭配的補助方式。因為公車為私人營運，其路線與班次安排優先考量經濟成本，未必真正顧及民眾的需求；有些路段雖然偏僻人次少，但路線仍有保留的必要，上下班人次多則可以補助鼓勵多派遣車班。

柒、主席裁示：

- 一、交通建設是市政建設重要的一環，完善的交通網，有助於都市發展，需要市府相關局處共同努力的。
- 二、感謝委員對於本府交通建設指教，提出精闢見解，請交通局依委員建項研議精進作為。

捌、臨時動議：(無)

玖、散 會(下午 4 時 30 分)