

●臺北市府推動 i-Voting 新制—半年民眾提案執行成果

臺北市府研究發展考核委員會約聘企畫師 石敬梅

壹、前言

隨著資通訊科技技術成熟、社群媒體傳散效果增強，以及人們對於公共事務參與意願逐漸提高，促使學術界、行政界思考在代議政治下，是否有其他機制可促使公民參與公共事務討論（如：審議式民主），乃至於採電子科技增進落實公民政治討論可行性，並進行各項創新實驗（如：參與式預算）。

臺灣從 2013 年白衫軍運動、2014 年太陽花學運，大幅促進民眾對於公共事務之關心及參與，國家發展委員會（以下簡稱國發會）亦於 2015 年建置了公共政策網路參與平臺（<https://join.gov.tw>，以下簡稱參與平臺），規劃「提點子」、「眾開講」、「來監督」、「找首長」等四項功能，提供民眾可針對公共事務提出建言，行政機關亦可將議題置於該平臺廣徵民意，提高雙向交流空間。

臺北市府亦順應趨勢，於 2015 年 8 月 5 日頒布施行 i-Voting 網路投票作業注意事項，首創 i-Voting 機制，並根據實務操作與外界提出之意見，於 2017 年 3 月 20 日函頒修正「臺北市府網路投票作業要點」，建立新制標準作業流程（Standard Operation Procedure）重新改版上線，另在國發會協助下建立臺北市府公共政策網路參與平臺（<https://taipei.join.gov.tw>，以下簡稱臺北市參與平臺）「i-Voting 提案」專區為民眾提案平臺。時值 i-Voting 新制施行 7 個月，本文以 i-Voting 實際推動經驗，了解民眾運用網路參與平臺發表市政議題建言之情形。

貳、i-Voting 新制運作說明

順應國內外趨勢潮流，思考作為代議政治之補充與彌補公民投票制度之施行困難，臺北市府於 2015 年 8 月 5 日頒布施行 i-Voting 網路投票作業注意事項，試著從代議政治與直接民主間拉出一條試驗接軌之路。在執行 1 年多之中，辦理 10 項不同議題之投票，也面對包含 i-Voting 議題定位、投票結果效力、制度流程設計等修正建議與挑戰，經過與各領域專家腦力激盪討論後，確立 i-Voting 議題範圍與定位、新增步驟流程、提案管道與方式、明確化投票結果效力等，於 2017 年 3 月 20 日正式函頒「臺北市府網路投票作業要點」及標準作業程序書，並開放臺北市參與平臺「i-Voting 提案」。

i-Voting 新制共分為 6 大階段（如圖 1），分別為「提案階段」、「提案初審階段」、「提案討論階段」、「形成選項階段」、「上架宣傳階段」，及「投票、結果公布及執行階段」，其特色包含：

- 一、增加民眾自主提案系統，市民朋友可透過新增的臺北市參與平臺自主提案。
- 二、著重宣傳與討論過程，提升投票品質，包含投票選項和議題內容皆會開放公開討論。
- 三、明確定位 i-Voting 議題範圍為臺北市府權管範疇，且與民眾權益切身相關之公共事務。

四、機關在投票前明確公布投票結果運用方式，投票後依票選結果及運用方式執行，執行進度與內容亦全部公開。

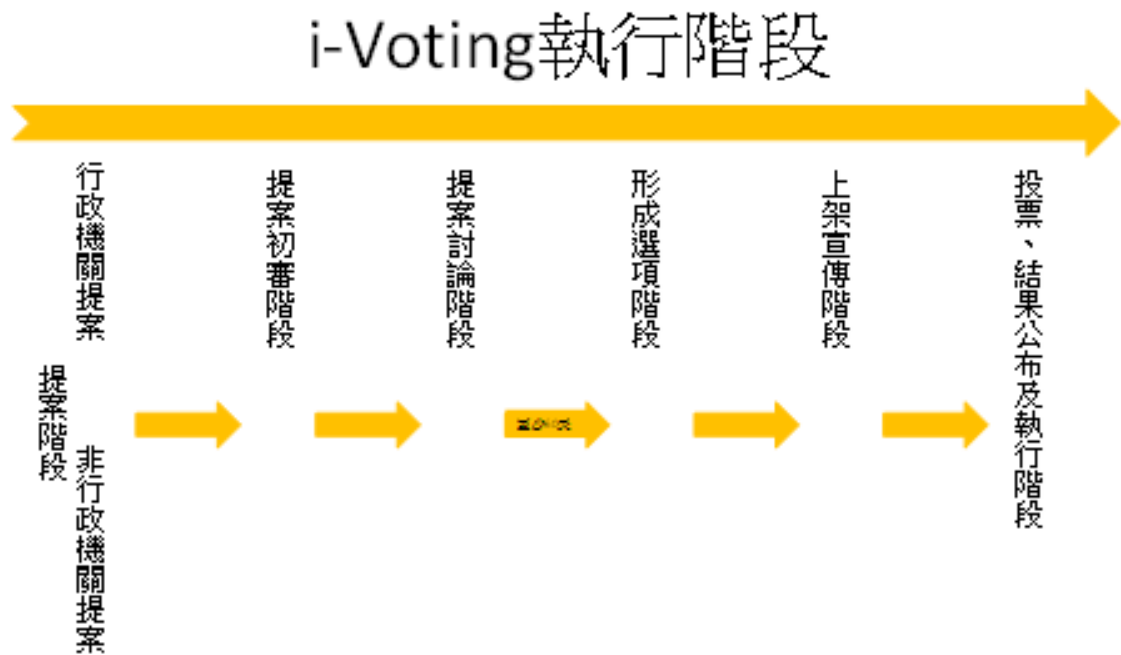


圖 1： i-Voting 6 大階段圖

參、i-Voting 新制民眾提案分析說明

自 i-Voting 新制上路（2017 年 3 月 20 日至 10 月 20 日）共 7 個月，共計 100 案民眾提案，平均每月約 14 件，以 6 月 28 件提案數最多；而機關提案共計 2 案，分別是民政局及臺北市立動物園。新制上路後民眾提案量增加，可能原因是新制流程階段及提案平臺設計較為完整，提高民眾提案意願。新制規劃非行政機關提案運用臺北市參與平臺，該平臺為行政院參與平臺之地方政府版，行政院參與平臺自 2015 年上線，為一全國公民參與議題討論平臺，具備一定之能見度與使用度，有助於民眾在運用臺北市參與平臺上 i-Voting 提案時，更熟悉平臺介面與流程。

（一）提案主題偏向「交通運輸」類議題

從提案主題來看，民眾提案以「交通運輸」類為最多，占整體提案 44%，次為「環保生態」類，占整體提案 10%，其他各項主題皆不到 10 件提案（如表 1），顯見民眾對於交通議題之重視度及多元想法，包含道路標線繪製、行車時速調整、自行車道設置、特定路段車道開放或調整、捷運票價等議題皆有民眾提案。

整體來看，民眾提案方向多與個人生活日常相關，如自行車道、設置公用垃圾桶、刪除學生早自習規定等；萬大線捷運車站命名則是因捷運局發布各站名稱新聞稿後，引起民眾關心並進行相關提案，而臺北市政府推動 i-Voting 新制之理念，亦是希望先從民眾生活周遭小事開始發想議題與討論，再逐步凝聚共識及建言，使民眾樂於關心及參與臺北市市政事務討論。

表 1：民眾提案主題一覽表

提案主題	提案數	百分比	提案內容舉例
交通運輸	44	44%	「臺北市道路，白色分隔線，斑馬線等，白色漆面材質太滑，雨天行人走路，或機車煞車容易滑倒。」
環保生態	10	10%	「臺北市是否可引入自動回收機的制度」
公共建設	6	6%	「大巨蛋 BOT 案以可歸責於遠雄巨蛋公司之事由，解除或終止契約」
教育與體育	6	6%	「學生不再 7:30 到校」
其他	6	6%	「各依法設立之審查委員會委員任期應限制為一年，且卸任後五年不得再度擔任」
社會福利	5	5%	「北捷學生悠遊卡票價」
都市發展與更新	5	5%	「內湖五期科技工業區做住宅使用之通盤檢討」
工商產業與財稅	4	4%	「用戶口普查來防止房東逃漏稅」
醫療食品健康	3	3%	「禁菸區域的政策調整」
警政消防安全	3	3%	「更新臺北市天然瓦斯管路及埋設深度確定到達標準」
觀光旅遊	3	3%	「提議『熊讚』升格為臺北市吉祥物」
資訊科技	2	2%	「請市政府建立整合市政各單位的互動雙向手機 APP 溝通平臺」
文化藝術與資產	2	2%	「3 金大獎可否移地舉辦」
法令與權益	1	1%	「修改採購法之評分標準」
總計	100	100%	

(二) 提案人居住地

就提案人居住地來看，有 59 案（59%）是由居住於臺北市的民眾提出、41 案（41%）的提案人非居住於臺北市；在非居住於臺北市的提案人中，高達 78% 為居住於新北市之民眾，顯示在地緣上因雙北生活圈之影響，形成新北市居民亦多關注臺北市議題。而從提案人居住地為臺北市之 59 案提案來看，有 5 個行政區提案比例超過 10%，以萬華區提案 8 案（13.6%）為最多（如表 2）。

表 2：提案人居住地分析一覽表

臺北市			非臺北市		
行政區	提案數	百分比	縣市	提案數	百分比
士林區	4	6.8%	新北市	32	78.0%
大同區	4	6.8%	其他縣市	9	22.0%
中山區	4	6.8%	總計	41	100%
中正區	3	5.1%	註：自新制上路至 2017 年 10 月 20 日，民眾提案共計 100 案，提案人居住於臺北市之提案計 59 案，占整體 59%、提案人居住於非臺北市之提案計 41 案，占整體 41%。		
萬華區	8	13.6%			
大安區	7	11.9%			
文山區	3	5.1%			
北投區	6	10.2%			
內湖區	7	11.9%			
松山區	5	8.5%			
南港區	1	1.7%			
信義區	7	11.9%			
總計	59	100%			

(三) 提案檢核情形說明

從民眾提案辦理進度來看，計有 55 案檢核未通過，未進入附議、23 案未能於 60 日內累計超過 3,000 則附議、9 案尚在檢核中、6 案開放附議中、5 案於 60 日內累計超過 3,000 則附議數，另有 2 案則是提案人自行撤案。整體來說，100 案民眾提案中，共有 34 案（34%）通過檢核、超過 55% 提案（55 案）未能通過檢核，僅有 5%（5 案）民眾提案於 60 日內累計超過 3,000 則附議數，進入提案初審階段（如圖 2）。

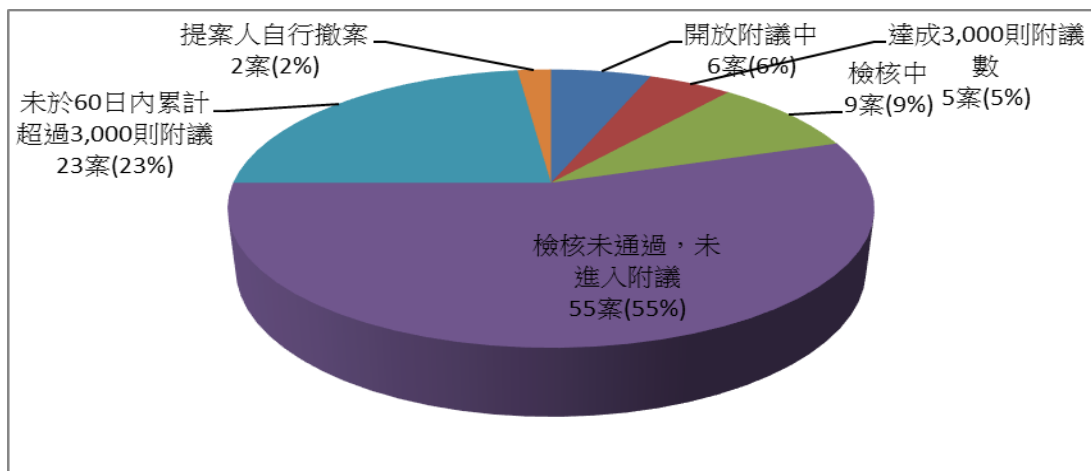


圖 2：非行政機關提案進度說明圖

究其檢核未通過之主要原因，50.9% 集中於提案內容非屬臺北市政府權管，例如「修改採購法之評分標準」、「每年 12 月把 101 裝飾成世界上最大顆的聖誕樹」，

類似提案內容涉及中央政府權管業務，或是商業行為等，皆非臺北市政府可管轄辦理之業務，因此未能通過檢核。

此外，亦有 29.1%提案內容因過於複雜（或簡略），無法使閱讀者了解其提案旨意、選項方案等，因此未通過檢核。如「建立立體交通網徹底解決交通問題」案，其訴求涉及興建慢車高架道、變更調整單向道／公車專用道、水管／瓦斯／電纜管線附掛、新建築建材限制修法等多項選項，提案內容複雜不易經由討論理解及進一步凝聚選項，故不適宜採用 i-Voting 方式進行。

表 4：未能檢核通過提案原因一覽表

類別	提案數	百分比	提案內容舉例
提案內容非屬臺北市政府權管業務	28	50.9%	如「修改採購法之評分標準」、「將『睡眠呼吸中止症』重新納入身心障礙」
提案內容過於簡略或複雜不明確，難以形成選項及討論	16	29.1%	提案內容僅提出「臺北車位太少」、「增加垃圾桶」、「建立立體交通網徹底解決交通問題」
已有相同措施或刻正規劃進行中	7	12.7%	「臺北捷運列車及車站提供免費 Wi-Fi 專案」、「希望臺北市部分大橋增設腳踏車專用道」
其他	4	7.3%	如「捷運萬大線永和站改名活動」已有相同提案，或如「爭取舉辦亞運、奧運等其他重大賽事」提案內容屬建議性質。
總計	55	100.0%	

（四）提案附議情形說明

在檢核通過的 34 案中，除 6 案尚在附議中，有 5 案累計超過 3,000 則附議，進入提案初審階段，但有 23 案未能於 60 日內累計超過 3,000 則附議進入提案初審階段。

在未通過附議的（未於 60 日內累計附議超過 3,000 則者）23 項提案中，除「交通改善提議：新生南路公車專用道向最內側車道遷移」有 209 則附議，其他各案附議數皆未達 100 則，未達 50 則附議之提案達 19 案，占已完成附議程序 67.9%，甚至有 7 案附議數未達 10 則，突顯多數提案未能獲得多數民眾關注及支持。

分析整體附議情形，通過 3,000 則附議的 5 案中，有 2 案提案內容涉及大巨蛋，屬全國高關注度議題，因此較易成案；另有 2 案提案內容屬捷運萬大線沿線車站命名及納入公民參與，在捷運局發布新聞公布站名後，引起在地居民高度重視，且因車站命名議題較易討論及表達意見，因此在新聞發布後 10 日內即有 4 項提案數，且有 2 案通過附議成案；顯示當議題具有全國性、高度可討論性時，較受到全民關注，在未限制附議者資格（需為臺北市市民）的情形下，極易成案。而「請不要再發送免費燈籠了」則因提案主題、內容和選項明確易理解，因此亦較易於 60 日內

累計達到 3,000 則附議。此外，研究者亦發現部分提案人對於議題深入了解，並充分於提案書中敘明提案緣起、選項方案、參考資料等訊息，即使未成案，仍可使民眾透過提案書清楚了解提案人之理念

而未通過附議的案件中，主要可能是因提案內容討論範圍過小，如「新增北投空氣品質監測站」、「要求 5 月 1 日勞動節，陽明山交通管制比照例假日執行」、「增設綠色標線人行道」等案，因討論內容為單一行政區或路段，相較上開大巨蛋及萬大線車站命名議題，較不易引起民眾共鳴，因此附議數較低。

肆、討論與建議

從上開提案分析，研究者發現，民眾提案偏向交通或與自身生活相關議題，但就成案案件來看，議題主題需具一定知曉度與話題性，較易成案，如僅涉及單一區域或議題影響範圍小，不易引起民眾關注。而非行政機關提案檢核通過比例偏低，主因民眾對於複雜的行政機關（中央與地方）權責分工體系不易了解，提出臺北市政府無法執行之提案，或是撰寫之提案內容過於複雜或過於簡單不易使人理解。

在 i-Voting 機制實施逐步穩定之際，除了持續宣傳，使民眾可以運用該機制進行提案外，下一步應思考行政機關如何透過不同方式及管道，協助提案人了解機制流程與政策議題內涵，例如透過資料開放、設計易理解的提案範例與流程圖，以及將每次檢核結果詳述公開，使提案人與民眾從個案經驗中了解檢核重點等方式，拉近行政體系與民眾之間的資訊落差，增進提案人提案內容完整度與豐富度。同時，面對民眾之提案，行政機關亦需建立有效之政策回應與溝通，透過 i-Voting 機制，行政機關可了解民眾關注之市政議題或期待有所變革之既有民意蒐集方式不足處，改變行政制度與組織文化。