

「行人交通安全設施推動計畫(草案)」說明會 會議紀錄

壹、時間：113 年 12 月 5 日（星期四）上午 10 時 30 分

貳、地點：文化大學推廣教育部大夏館國際會議廳

參、主持人：內政部國土管理署副署長望聖 紀錄：林瑜芳

肆、出席單位及人員：詳簽到簿

伍、與會單位意見

一、國立臺灣大學土木工程學系許添本教授(退休)

(一) 於政策上建議避免依公里數來衡量人行道建置績效，應注重人行道系統的連貫性及完成比例，尤以連接不同區域的人行道、停車場、公車站等設施。並關注車速與車輛管理，減少行人與車輛之間的衝突。規劃時應將騎樓納入人行系統的一部分，當騎樓被阻礙時，反而造成行人安全隱憂。

(二) 改善人行環境應通盤考量道路設計、車速管控及行人保護措施，從而創造更加安全、無縫的通行環境。

二、交通部吳木富參事(退休)

(一) 交通政策上需逐步從車輛優先轉化為行人優先的文化變革，短期會是一個過渡的過程，事故要變少須長期來看才會有成果，在規劃時，應將事故資料納入考量，並根據事故發生的高危路段進行優先處理。

(二) 路段的改善要注重連續性，並重視路口安全設施及停車問題，除了交通設施的改善外，在教育方面，從學校教育到駕駛訓練，逐步強化安全意識。

(三) 非號誌化路口改善除了標線標誌外，照明優化也要涵蓋行

人停等區的範圍。

三、財團法人鄭豐喜文教基金會

- (一) 依內政部國土管理署「都市人本交通規劃設計手冊(第二版)」路緣斜坡示意圖，斜坡的寬度要與行穿線同寬，但現況都與手冊不符，造成輪椅使用者擠在路口處，造成不便。
- (二) 以新竹火車站、鐵道二路、淡水竹圍區等現況來看，雖有人本交通規劃設計手冊等指導原則，但實務上往往無法有效遵守，希望相關單位能夠針對這些問題儘速進行處理改善。

四、還路於民行人路權促進會

交通部「道路交通標誌標線號誌設置規則」仍然未遵循聯合國「身心障礙者權利公約」相關要求，請問交通部何時能夠遵循並落實國際公約的標準？

五、台灣安全駕駛監督聯盟

騎樓為臺灣人行環境核心問題，我們需要一個系統來整頓騎樓問題，例如臺南市蛋黃區，當地的居民提出需要發動全臺灣公民力量來幫助解決，並且尋求專家、政府的支持。問題並非單一地方所能解決，應該定期檢視並處理後續維管問題。

六、下一代人本交通促進會

- (一) 執行面上以人行道建置公里數、死傷人數作為是否設置安全設施的評估標準，但未明確指出改善的地點，特別關於「幾公里」的標準，究竟為容易溝通的郊區，還是在人口密集的市區，是否能夠真正改善行人的通行環境。
- (二) 隨著人本交通觀念的興起，在基層的交通安全教育上，最大問題就是教學人員未確立。多為當地警員、國中或高中教育人員來進行。恐造成課程內容及教育方式的差異，無法有效

地傳遞正確的交通安全觀念。教育部是否能進行整合，完善規劃相關的課綱和教師訓練，讓各地的教育能夠統一且符合標準。

七、桃園市政府

- (一) 許添本教授提及騎樓必須納入規劃，問題為工程完工後，原本排除的障礙過一陣子後又重新發生，可看出現管理法規存在一定不足。
- (二) 現有多項法規限制騎樓環境，惟問題在於縣市政府執法部門執行力不足，導致規範未能有效落實，是否能加強後續的維護和管理，確保成果不因執法不嚴或管理不善而反覆出現，以達到改善市區騎樓環境的目標，延續工程改善成果。

八、台灣交通安全協會

- (一) 交通事故主要集中在路口，特別是大型車輛事故，設計時應先確定轉彎半徑，才能確定車輛軌跡，進而確定路緣的尺寸，確保轉向過程中車輛不會因為設計不當而發生危險。這不僅有助於車輛安全，也能確保路口的轉彎處視野清晰，避免發生視線死角。
- (二) 重劃區的路網設計不應僅依據車道規劃來設計行人路徑，人類的移動不完全依賴於車道的設置，很多時候會根據生活需求在某些區域自發性地改變行走路徑。
- (三) 案例顯示設計完成後，實際施工的結果與預期不符。建議在正式施工前，可以先進行小規模的測試或使用臨時設施來驗證設計的可行性，這樣不僅能夠進行調整，也便於與民眾進行溝通。

九、財團法人靖娟兒童安全文教基金會

- (一) 建議加入事故肇因分析能更準確判斷發生原因，並對交通規範、工程設計和執法做出更有效調整。此外，事故統計未充分考慮人口密度和分布，建議在未來的研究中加以改善。
- (二) 照明設置方面，現有的規範和設計需更加精細，進一步提高照明效果以保障行人安全。
- (三) 車道設計建議根據設計速率調整車道寬度，並將慢車與機動車行駛區域進行明確區分。
- (四) 交通寧靜區相關管制設施型式及圖例，建議納入推動計畫。
- (五) 通學區起終點標線標誌設置，建議搭配道路速限管理。
- (六) 交通安全教育方面，應加強學校的教育體系納入課綱，避免不當的教學方式。同時加強與民間企業合作，例如車商和駕訓業者，共同推動交通安全。
- (七) 對於積極推動交通安全的公務人員，應設立獎勵機制激勵，提升整體工作推動效果。

十、台灣視障服務發展協會

- (一) 現行法令或規範中，未有負責人行道與既有建築銜接部分的法規，造成了設計漏洞。若建築物在設計時退縮出了空間，應設計成符合人行道需求之規劃。
- (二) 加油站進出口的設計，在都市計畫階段應該納入行人規劃，進出車輛的動線和人行道之間交會處常常設計不當，導致交通安全隱患，應避免行車動線與行人安全的衝突。
- (三) 對於路口規模較大之行人專用設施應設置語音提示、交通號誌等，確保視障人士也能安全通行。現有設計對視障者並不友好，應該從設計層面加強對這些群體的考量。

陸、回應說明

一、內政部

- (一) 建置人行道需考慮地方政府執行能力及相關產業的配合，因此短期先以公里數來規劃，而長期則希望能夠根據每個縣市的實際狀況，轉換成百分比來進行規劃，並以市區及人口集居地優先建置完整的步行路廊。
- (二) 人行道系統的調查在有限的資源和人力下，將逐步分期推動，才能規劃後續需要改善的路口、路段與工程量。
- (三) 騎樓問題經過改善後還是回復原障礙狀態，根據本條例可啟動處罰機制，能防止不合理佔用。接下來的問題是地方政府是否能夠依法執行，這方面仍需加強。
- (四) 績效指標是設定總數量，無區分屬於核心區或郊區，但會先設定目標，逐年努力達成，並根據成果評估。
- (五) 有關教育部分的意見會再轉給教育部參酌。

二、交通部

- (一) 社會教育與宣導方面，會將相關工作納入推動計畫，特別是針對高齡者的宣導，這對於提升整體的交通安全與文化素養至關重要。
- (二) 交通部也會針對車輛和行人進行多元宣導，擴大相關的宣傳渠道與方式，促進更多人了解並遵守交通規則。目前，交通部也積極鼓勵各縣市政府提出整體規劃計畫。
- (三) 有關對於道路交通標誌標線號誌設置規則的反饋意見，交通部已成立工作小組，進行長期且滾動的檢討，目前已有十幾個案例進入討論階段，會持續檢視現有規範和做法，根據大家的反饋來進行調整，並邀請相關專家與民間團體共同

參與討論。

(四) 教育部分的教學方式或內容，會將這些反饋轉交給教育部，提升教育內容的一致性。

柒、主席結論

一、臺灣確實正在經歷轉型階段，過去道路規劃多以汽車為主，然而，隨著觀念的改變，我們開始重視環境能智慧化、人性化、更符合使用者的需求。目前行政院已經帶領各部門開始著手處理這些問題，並且強調溝通與協調，我們的策略是逐步推動和實踐，並且鼓勵更多的成功案例出現，這樣可以幫助形成正面的社會氛圍，讓大家逐漸認同並支持改變，並且接受來自民間團體的反饋，進一步改善執行過程。

二、另有關「道路交通標誌標線號誌設置規則」未遵循聯合國公約及學生交通安全教育納入課綱等議題，請交通部及教育部卓處。

捌、散會：下午 12 時 30 分