

新市鎮開發、區段徵收及市地重劃整體開發新闢地區 行人友善區規劃協調會議紀錄

壹、會議時間：114 年 3 月 19 日（星期三）上午 9 時 30 分起

貳、會議地點：本部國土管理署一樓第 107 會議室

參、會議主持人（主席）：於副署長望聖

紀錄：蔡忠城

肆、與會人員：如後附簽到單

伍、主席致詞：

行政院於道安會報上一直針對在人行安全作為進行研議，對於整體開發地區未來如何遵循行人交通安全設施條例之規定去執行並落實之議題1節，希望大家在未來都市計畫開發或設計審議上，可以先行注意，而不要等到開發之後，再來因不符合法令規定再進行檢討、改善。

陸、業務單位(國土署都市基礎工程組)報告：

依照市區道路條例授權訂定的市區道路及附屬工程設計標準第 16 條規定，所有新闢的市區道路都應該要施作人行道，惟在很多新近完工的重劃區新闢道路發現沒有設計人行道或有不符上開標準有關淨寬規定情事；如等工程完工後再思考調整，就很難改善。行人交通安全設施條例特別規定，新闢地區應實行人行友善區規劃，立意在開發起始時，即能做好規劃設計，避免陷入重複改善。今天邀請各單位研議要怎麼讓這件事情可以落實。

按重劃區道路完成後，負責維管及督導單位是道路主管機關，可能是工務局(處)或養工單位，但是負責開發工程設計、施工單位，又不是工務或養工單位。因此，希望新闢地區在都市計畫程序，就要決定正確做法，未來整個工程案件才有辦法監督推動，不然等道路完工後再去改善，變更代價是很高的。其次，在審查道路設計方面，常有專家學者及民團詬病當下新重劃區完工後之道路配置情形。希望在都市計畫審查初期，人行環境規劃有機會進來，一併去處理道路配置需求，那整個重劃區完成後，不論是汽車或行人交通安全都會有正向發展。有時候，土地開發單位會不太了解政府推動政策在哪裡，所以希望加入一個審核機制，確保做出來的品質是符合法規。故今天

主要是希望跟各單位討論，如何去建立這個機制，議題如附件。

柒、議題討論：

一、會議發言記要：

(一)國土署都市計畫組：

有關業務單位建議於都市計畫書中增加文字提醒1節，按行人友善區規定是屬條例位階，法定效力是比較高的，無論都市計畫書有無註記說明，實際上都要執行的。如按會議議程建議加註文字，恐有太過具體，若有未執行，就會有違反都市計畫規定之疑慮。如要加文字，建議文字內容再斟酌調整，另請地方政府都計單位表示意見。

(二)主席：

以水利法之逕流分擔計畫為例，於送都市設計審議會議時，地方水利單位會先提出文件，證明已符合水利法規定，委員只需確認是否已提出證明，並無需實質去審查。同樣，本案建議於都市計畫書或相關開發計畫加註行人友善區規定文字目的，是為了提醒道路設計與管理機關需遵循行人交通安全設施條例規定，為原則性宣示。

(三)臺北市政府都發局：

認同貴部國土署都市計畫組說明，事實上，都市計畫書不論是否有所加註，重劃區道路工程還是要依專法規定劃設行人友善區。另在都市設計審議部分，在實際執行上，會保留交通工程設計之彈性，不會去審議道路工程部分，建議這部分回歸交由主管道路交通機關去執行。

(四)國土署都市基礎工程組：

建議「於都市計畫書中增列開發計畫區內道路規劃施作行人友善區規定」文字，是因為現行市區道路條例沒有道路設計審議制度規定，若發現道路工程設計有不符本部訂定之設計標準情事時，對於施工單位是沒有罰則的，道路管理機關只能消極地拒絕接管或要求施工單位改善；檢討發現土地整體開發機關大多不是道路主管機關，也不太了解市區道路相關作業規定，故研議要求各道路工程設計審查，應要回歸道路主管機關，以建立連結機制。

(五)新北市政府城鄉局

都市計畫納入行人友善區規劃作業，目的良善，予以支持。於開發計畫書中增列建議文字 1 節，有關後續執行問題，提請討論：

1. 原擬「開發計畫區內道路設計與管理應依行人交通安全設施條例規定落實行人友善區規劃，以提升未來生活環境之寧適性及安全性為辦理原則。」議題文字，看不太出來後面整體開發區要如何做配合，建議業務單位明訂道路空間設計準則及審議標準。
2. 有關建議「邀請具人本道路環境規劃經驗之專家及道路管理機關擔任委員」1 節，後續在都委會審議及審查內容如何進行 1 節，是否指說本市都委會及貴部都委會等二級都委會，都需要作行人友善區審查，還是說，之後內政部這邊會有一個專案會議，對行人友善區規劃作一個檢視？
3. 本市都委會委員其實也有我們市府的交通局及交通學者擔任委員，如果要看工程面，市府也沒有問題。但現在貴部都委會委員看起來是運研所代表，可能主要是看交通量部分，比較沒有就工程部分來作考量及討論。其次，審查內容就文字審查，還是到時候道路工程內容也一併要在都委會作審查？如果要審查工程實質內容的話，是否以後都市計畫審查階段，道路工程單位就要先作工程發包作業？

(六)國土署都市基礎工程組：

1. 就建議「於都市計畫書或開發計畫書中增列區內道路設計與管理應依行人交通安全設施條例規定落實行人友善區規劃」1 節，回應新北市提及審查部分意見，按工程審查應該應由工程主管機關執行，不會在都市計畫階段就去作工程審查。我們的想法是都市計畫書要規定施作行人友善區，等開發單位作完道路工程設計之後，應送道路主管機關去確定內容是否符合行人交通安全設施條例規定。並不是要求在都市計畫審議階段作實質審查，只規定需送審之程序，否則道路主管機關無法直接介入整體開發工程主管機關的道路工程設計審查作業。
2. 有關道路斷面規劃問題，新闢道路應依相關道路設計標準及行人交通安全設施條例規定設置人行道，對於影響道路寬度設定之交通量評估部分，不應僅只於汽車旅次，行人交通需求及其人行道淨寬等應一併納入。至都市計畫委員資格部分，當然尊重各都市計畫單位立場，主要是希望地

方都委會能將具有道路空間規劃專業的委員納入。

(七)主席：

宣示性文字還是應該要保留，不管地方或中央層級之都市計畫委員，都不可能面面俱到，人數也不可能擴張。政府法令需要不斷適應時代的需求而改變，不可能各行業專業委員都在裡面，所以有一些宣示性文字，可以讓都計單位人員減輕責任負擔，其實實際工程執行還是要由工程單位依法辦理。

(八)桃園市政府都發局：

於都市計畫書載明，立意良善，至於是不是有一定效力或必要，可能還要再討論。按都市計畫在規劃審議時，道路斷面設計內容無法作細節討論。以往如道路寬度不足、人行道無法納入佈設時，都市計畫審議時會規定基地建築退縮，來留設人行空間。如果是希望將道路空間設計提前來作要求，比如交通影響評估、出流管制、環境影響評估、水保計畫等許多相關管制規定，甚至是市地重劃及區段徵收可行性評估等，各目的事業主管機關都會要求在都市計畫階段作一定程度處理。最新情況，就是出流管制，已在水利法中規定，都市計畫階段時要有規劃書審查，而到實際工程階段，就有工程計畫書審查，以避免只是訓示性條文，但沒有實際解決任何問題。另補充說明，都市計畫在規劃時，就會分會相關單位，包括交通、建設、工務等單位，道路主管機關在這個階段，就可以介入道路土地使用配置的話，將有助於未來的開發計畫。

(九)桃園市政府地政局：

請問行人友善區的道路寬度是否有標準限制？如何知悉是否要送都審？

(十)國土署都市基礎工程組：

行人交通安全設施條例沒有特別限制行人優先區的道路寬度，各種寬度的道路，都可以納入行人友善區範圍及進行規劃。

(十一)國土署都市計畫組：

桃園市是建議在都市計畫規劃階段，就有道路機關的審查；道路機關審查未來道路土地配置必須符合「市區道路及附屬工程設計標準」及「行

人交通安全設施條例」規定，如果要搭配建築物退縮，其實也可以在這時候思考。如參照桃園市建議，其實是要在都市計畫規劃階段，有一個道路系統審查機制加入。

(十二)新北市城鄉局

承前，若無論道路寬度為何，其實都可以做出行人友善區，那於都市計畫如何要求規劃？似乎對後續道路工程設計都沒有影響，那還有需要在都市計畫書放宣示的文字嗎？另外，按桃園市政府之建議，於都市計畫階段，道路工程就先要有一核定函，或是說要先審查通過，這樣後續那些工程單位，包括本市地政的整體開發單位、工務的道路工程單位，是否可在這麼早期就工程發包，也要請工程單位表示意見。

(十三)國土署都市基礎工程組：

剛剛發言想表達的是，當地政單位完成道路工程設計後，在發包前要送地方道路主管機關確認，是否有依照「市區道路及附屬工程設計標準」或行人友善區規定，此時已有顧問公司的完整設計可以審核。至桃園市及本署都市計畫組建議是否可以提前到都市計畫規劃階段1節，就比較偏向工務單位自己的工作；像出流管制一樣，專家委員是不會審設計內容，而只是確認大原則，我們也沒有想要做到這麼前面，只是想在都市計畫中先有規定，開發單位據以執行。於都市計畫書加文字，就是要告訴大家，在開發階段一定要實施行人友善區，後面再去談如何去管制達到這個目的。原本這個議題只要要求開發單位在工程在發包之前，要送道路主管機關確定，是否有依照行人友善區規定去做實施；只是要去確認能落實法規，實際上沒有變動都市計畫程序，因為影響後續道路建設層面較廣，因此希望都市計畫可以有規定來要求開發單位應辦事項。

(十四)臺北市政府：

在道路工程施作階段，開發單位也會把工程設計圖交由各單位審查，在行人交通安全設施條例的立法階段，本府交通主管單位找各單位研商，本府地政局也提到在作道路設計及規劃時，也會送給交通單位審查，所以都市計畫書有沒有必要再加入文字，可以再討論。

(十五)主席：

本案議題一初步結論為都計單位都認為不需要再加註文字。

(十六)高雄市政府工務局：

其實行人友善區不是只有留設人行道而已，首先行人友善區還必需做到車輛減速、避免穿越性車流進到行人友善區，所以在路網規劃上，就必需去檢討路網，如何讓穿越性車流不會進來。其次，即便是重劃區，道路路線上還是會有多岔路口、斜交路口之情形，道路工程單位辦理施工時，是沒有辦法做修改，造就視距不佳，易肇事路口。第三就是實際重劃區完成後，就會有設施帶、樹穴、停車及裝卸貨區等需求，都應該要在一開始的路網規劃就要納入。建議從一開始的都市計畫階段，行人友善區就可以充分考慮，後續工程單位才有辦法讓行人友善區真的可以實現。

(十七)主席：

本項議題以折衷方式處理，也許在都市計畫審議過程中，都要求會商各目的事業主管機關，並請各主管單位都協助辦理一個審查，讓交通歸交通，工程歸工程，是否可以仿照出流管制的情形來實施，也就是先拿到交通、工程等有關單位同意再審查都市計畫？

(十八)國土署都市基礎工程組：

請都計單位可否說明一下，現在出流管制規定在都市計畫實際運作情形，讓工程單位了解一下。

(十九)主席：

請桃園市政府代表說明一下在都市計畫審議時，如何處理出流管制部分運作情形。

(二十)桃園市政府都發局：

剛提到出流管制部分，其實影響在公共設施用地配置方面，早期沒有審出流管制狀況下，會發現將滯洪池設在住宅區裡面，想要再回頭調整都市計畫時，往往會面臨困難，後來才把相關出流管制審查階段提前至前面，要先預知滯洪池位置，再將公共設施及住宅區等相關分區重新調配。有關建議參照出流管制意見是說，在都市計畫審議階段，就可以由道路主管機關提供意見到前端參考調整，不要等都市計畫審完、要實際施工了，才發現無法執行，到時想再回頭也難。

(二十一)國土署都市基礎工程組：

就行人友善區規劃設置目的而言，第一是創造步行空間，第二是創造安全及減速的交通環境。從整個交通系統來看，在都市計畫一開始規劃路網階段，就去評估調整會是最好的。剛剛提到出流管制規定，是在都市計畫審議階段就可以介入，高雄市代表應該也是類似想法，若在都市計畫規劃階段就可以從工程角度介入，比如將道路路線先行調整以避免 60 度以下斜交，雖會影響整個用地配置，但相較日後交通要求改善會降低困難。

(二十二)主席：

回到議題一主軸，如使用文字敘述就比較簡單，現在等於是把後面一些事情，指相關的交通、工務等單位在工程開發甚至完竣後才介入的現況，提前到前面階段來處理，都計單位可能也較能接受這方面。基本上，還是回歸工務單位如何把行人友善區工作推動，比照出流管制方式，在都市計畫審議時，就能先來作確認，我想這也是合宜。如工務單位沒有意見，有關議題一部分，就請試著去比照出流管制去規定，至於更細節部分，請業務單位再作一些處理，跟大家知會後續如何操作。組裡面再跟都計單位作溝通，看是否可行。議題一就討論到這裡，基本上比照逕流分擔方式作法來作處理。

因為議題一部分，已討論大家比較能接受之共識，在都市設計審議時，就由各交通單位或工務單位提供意見，所以在做那件事情時，可能工程單位道路主管機關就已經需要去對這部分去做審查，或提供意見，這時候開始，已有委員會成立，協助機關做這件事情。

(二十三)國土署都市基礎工程組：

道路管理機關大多應是養工單位，操作如沒困難，就照議題二建議去做，有執行上疑問請提出來。

(二十四)新北市政府養工處

建議之第 2 點請道路管理機關成立接管小組 1 節，是維護單位或施工單位主政？如是本府地政局完成辦理驗收勘驗，接管單位、相關維護單位及道路主管機關都會來做確認，完成後就會點交。想了解一下，成立接管小組的用意何在？

(二十五)國土署都市基礎工程組：

成立接管小組是要確定開發單位有無照原本審定工程計畫內容去做，就如同建築物使用執照勘檢程序。至於誰要主政，可由地方政府決定，沒有強制要求接管小組成員，要以後續道路設施接管單位為主要成員。假設開發機關做得不符規定，以後接管機關就要負責改善，所以接管機關要先去確認是否符合規定。

(二十六)主席：

建議之第2修正為「道路管理機關接管前，應確認道路工程是否依審議內容及相關法令施作後再接管。」建議之第3點「接管小組」文字拿掉。

(二十七)新北市政府新工處

依新北市政府機制，會邀集相關工程主管機關及相關工程關係人員一起審查，應該也沒有要求再去成立審議小組之必要。

(二十八)主席：

成立審議小組可以請外部學者專家來幫大家來把關，至於接管小組這個部分，就由機關本於職權處理。

(二十九)新北市政府地政局：

行人友善區是對行人而言，是好的事情，地政局是支持的，但要表達是，在執行時有可能遭遇到的困難。比如說109年發包工程，無法再去補救之後的法令修正，接管單位如依據現行法令接管，會變成是開發單位的問題，而讓開發區工程變得無法進行，甚至點交不出去。另外，道路路口行車轉彎會有內輪差，人行道空間會被壓縮只剩0.9公尺，無法符合至少1.5公尺。這裡要表達的是，法令適用有些時間因素，不是開發主辦單位能去控制的，我們也希望作的東西符合最新法令，只是不能溯及既往。

(三十)國土署都市基礎工程組

說明一下，其實行人友善區是強調要做行人空間整體規劃。市區道路及附屬工程設計標準110年修訂市區道路都要做人行道，因此110年以後設計、發包的工程，應該都要符合市區道路及附屬工程設計標準，基本上人行道都一定要做的。以市區道路現況來看，民眾常把路肩當慢車道使用，且標線指示不清不楚，所以不設路肩後就可以有空間做人行道了。

(三十一)主席：

法律規定以不溯及既往為原則，請工程單位不用擔心。有關議題二建議部分，審議小組保留，接管小組文字刪除。

(三十二)國土署都市基礎工程組

建議現在開發中工程，請開發單位再主動檢視一下，在不大幅變動之下，應符合及落實法規。至於地方道路主管機關是否要介入、輔導 1 節，請地方主管機關自行審視。

二、後續書面意見：

(一)國土署都市計畫組(會後提供書面資料)：

1. 經出席部分地方政府都市計畫單位及本組意見表示，參酌出流管制計畫操作方式，係透過水利法之目的法規規範應予辦理之事項，都市計畫變更審議採平行作業，尚無須於都市計畫書中規定文字即得予以執行。是以，有關議題一作業單位所提建議部分，原則同意都市計畫書無須增列相關文字規定。惟行人交通安全設施條例係於 113 年 5 月 1 日發布，屬新發布之法令，按條例第 7 條第 2 項規定，新市鎮開發、區段徵收、市地重劃整體開發新闢地區，應規劃施作行人友善區，爰請各地方政府於都市計畫規劃、區段徵收及市地重劃等工程開發，以及道路開闢之相關作業中，納入行人友善區之規劃設計理念。
2. 新闢地區之道路劃設寬度，影響未來人行道布建及行人友善區設置，爰請各地方政府於整體開發新開闢地區之都市規劃階段，加強與道路及交通主管機關聯繫，並請道路及交通主管機關應對於交通路網、道路系統是否規劃行人友善區予以審查。

(二)高雄市政府都發局(114 年 3 月 18 日高市都發規字第 11431279900 號函)：

1. 依據現行都市計畫法規，都市計畫書主要規範土地使用分區及相關使用管制內容，惟道路設計工程屬於工程實施層面，由交通及工程主管機關負責規劃與執行，以保留工程設計施作之彈性。因此，建議在都市計畫階段，可透過規劃原則或設計指引納入行人友善區概念，會同交通主管機關研議整體開發區之道路路型與寬度規劃，並於土管與都設條文納入

建築退縮與人行步道相關規定，以增加人行空間、植栽帶等行人友善環境，但具體道路工程設計細節(例如道路空間設計)仍應由相關權責機關依據「行人交通安全設施條例」及技術規範辦理。另道路寬度越寬，公共設施用地比例越高，亦涉及整體開發財務負擔與可行性，仍須一併考量。

2. 依本府「高雄市都市計畫委員會設置要點」、「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會設置要點」規定，已有敘明都市計畫(設計)審議委員應具備都市計畫、都市設計、景觀、建築或交通規劃等專業，已有助於推動行人友善空間規劃。

(三)高雄市政府工務局(會後提供書面資料)：

1. 整體開發區之規劃是否符合行人友善區之規劃除工程單位協助審查外，建議納入工程施工查核小組予以「設計查核」及「施工查核」予以行政指導。
2. 建議內政部得設立整體開發區考評機制。
3. 整體開發區人行道淨寬常有過小之情形，其受限於財務事業計畫及地方分擔比例之考量，建議評比修法，以利各地方地政主管機關執行。

捌、主席結論：

一、請業務單位提供本部及交通部所頒佈道路工程規範規定及下載資訊(詳如下附)，納入會議紀錄送請各道路工程主辦單位依循辦理。

- (一)市區道路及附屬工程設計標準(110年8月10日，請至全國法規資料庫網站下載)
- (二)市區道路及附屬工程設計規範(113年9月12日，請至內政部國土管理署人本道路資訊網_法規網頁下載)
- (三)都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)(110年1月，請至內政部國土管理署人本道路資訊網_法規網頁下載)
- (四)市區道路人行道路口導盲設施設計指南(110年1月5日，請至內政部國土管理署人本道路資訊網_法規網頁下載)
- (五)整體道路規劃指引(114年2月，請至交通部道安總動員_最新法令修正或宣導網頁下載)

(六)道路交通標誌標線號誌設置參考指引－一般道路情境(114 年 1 月，請至交通部道安總動員_最新法令修正或宣導網頁下載)

二、有關議題一「於擬定都市計畫或開發計畫時，如何要求落實行人友善區之規劃？」1 節，獲致共識如下：

(一)按都市計畫單位辦理在都市計畫審議時應會請交通及工務單位表示意見，爰請直轄市、縣(市)交通及工務單位應就行人空間及行人友善區規劃之內容去做審查，建議可邀請專家學者成立審查小組協助。

(二)請業務單位參考水利法「逕流分擔計畫」之做法，檢討如何於都市計畫審議時辦理同步配合，可研議於行人交通安全設施條例、市區道路條例等法規中將行人友善區建設計畫之作業規定補充納入。

三、有關議題二「道路管理機關如何把關整體開發區之道路工程設計及建設成果符合法規？」1 節，獲致共識如下：

(一)直轄市、縣(市)道路管理機關應依中央訂頒之各種工程設計規範，落實審查轄內各種道路工程設計內容，審查案件範圍應該要包括整體開發地區。建議邀請專家學者成立審查小組，以協助檢核開發單位於道路工程設計階段是否納入行人友善區規劃內容以及各種工程設計規範。

(二)道路管理機關(接管機關)應確認道路工程是否依審議通過內容施作後再行接管。

玖、散會(上午 11 時 10 分止)