

# 永續提升人行安全計畫

中華民國112年10月



# 目錄

壹、計畫緣起.....	1
第一節 問題分析.....	2
貳、計畫目標.....	3
第一節 目標說明.....	3
第二節 績效指標.....	3
參、現行相關政策及方案之檢討.....	4
第一節 前瞻基礎建設計畫-城鄉建設-提升道路品質計畫2.0.....	4
第二節 111-116年生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）.....	5
第三節 校園周邊暨行車安全道路改善計畫.....	6
第四節 本期計畫與現行計畫之檢討.....	7
肆、執行策略及方法.....	7
第一節 主要工作項目與計畫範圍.....	7
第二節 分期（年）執行策略.....	12
第三節 執行步驟（方法）及分工.....	13
第四節 配套執行措施.....	16
伍、期程與資源需求.....	18
第一節 經費來源.....	18
第二節 計算基準.....	18
第三節 經費需求（含分年經費）.....	18
陸、預期效益及影響.....	21
柒、財務計畫.....	23
第一節 成本項目.....	23
第二節 收益項目.....	23
第三節 財源籌措計畫.....	23
捌、附則.....	24
第一節 風險管理.....	24
第二節 相關機關配合事項或民眾參與情形.....	25
第三節 中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表.....	26
第四節 替代方案之評析.....	26
附件一 中長程個案計畫自評檢核表.....	附1-1
附件二 中長程個案計畫性別影響評估檢視表.....	附2-1
附件三 機關協商文件.....	附3-1



## 壹、計畫緣起

國際知名媒體 CNN 於 2022 年 12 月 7 日之旅遊專欄報導，以「行人地獄」稱呼臺灣之交通環境。而美國、英國、加拿大、日本、澳洲等多國國際觀光指引亦提出，臺灣因缺乏良好之人本道路設計，以及駕駛習慣不良，建議國民應特別謹慎在臺時人行穿越街道以及騎乘機車。綜整相關討論，主要提出「臺灣的城市缺乏人行道及供人行通行的連貫通道」、「車輛不停讓行人」、「違規佔用騎樓、人行道」、「騎樓地面高低不平影響行人步行順暢性」、「缺乏更新的道路工程與設計以車為本」、「改善道路安全太仰賴執法」、「應加強對民眾的教育」、「缺乏公共運輸」等議題。

根據交通部道安統計分析，我國整體交通違規件數上升，造成事故風險提高；而行人安全面臨問題主要為人行空間不夠友善，缺乏人行道與通行之連貫通道，騎樓與人行道遭違規占用，並缺乏以人為本之道路工程與設計。部分用路人欠缺正確用路觀念與存在投機違規心態，也是造成國內行人事故死傷風險居高的重要原因之一。

營建署自 95 年開始推動既有市區道路人行環境改善計畫，逐步啟動國內人行環境之檢討改善發展。為促成永續安全人本街道之高效自治優化機制形成，更參與「2022 總統盃黑客松」，由產官學及社福團體協作，以數位科技輔助，建構「全民參與街道改善決策方案平台」。提供民眾參與指認，與大數據疊加分析，找出最優先改善路段，中央直接協助補助改善與民眾在地監督，獲得總統頒獎肯定。

行人安全改善，政府責無旁貸。為宣示政府改善行人交通安全決心，行政院於 2023 年 5 月 25 日第 3857 次院會通過「行人優先交通安全行動綱領」，要求由中央部會與地方政府通力合作，積極落實執行改善方案，以保障人民步行安全。責成內政部(營建署)、教育部(國民及學前教育署)、交通部(公路總局)、及內政部(警政署)，分別就工程、教育、監理、執法 4 面向，結合 22 縣市地方政府力量，加速改善行人安全環境，減少行人事故與死傷之發生。

其中「行人優先交通安全行動綱領」「工程面向」之推動工作，係由內政部與交通部併同以本計畫辦理，補助輔導地方政府落實執行行人安全道路工程改善，並由民眾協力指認通報關鍵優先需求改善路口路段，推動考核評比機制，以完成行人優先的人本交通環境之改善，與公共建設之循證治理。

## 第一節 問題分析

我國近15年各類交通事故件數持續增加，107年至110年之間死亡人數亦有升高現象。110年每十萬人因道路安全死亡問題之人數12.79人，為經濟合作暨發展組織（OECD）國際運輸論壇（ITF）「道路安全年度報告2021」，日本2.55人之5倍，以及南韓5.64人之2.27倍。比對我國事故死亡人數，每30日約有2500位行人、自行車、及其他慢速運具等弱勢用路人因道路交通事故死亡，為所有死亡人數的85%。

根據交通部與警政署統計資料，行人死傷人數有逐年上升趨勢，近5年更增加至17,000餘人。以111年為例，總行人事故件數為17,413件，而行人路口事故約占總行人事故件數之一半以上(51.17%)。

行人性別，男女的比率約為43%與57%，女性占比較高，而歷年行人A1事故之性別比例則與行人性別比例相同。弱勢比例部分，111年12歲以下兒童行人事故比例從92年12.0%減少至5.7%；但65歲以上高齡行人事故比例，則維持在總行人事故占比之30%以上，並呈現上升趨勢。其中，111年高齡人口中，女性約占55%，但女性高齡行人事故比為62%，較男性比率為高，約為全國行人事故比例之21.9%。而檢視行人事故前兩大死亡肇因，為行人穿越馬路途中，遭到未注意車前狀態或搶越行穿線車輛撞擊，超過半數以上(交通部，2023)。

第14期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」指出，早期我國交通規劃以車流效率為主，以致形成以車輛為主的設計，而較缺乏行人、自行車、及其他慢速運具等弱勢用路人使用的空間，導致我國現有的道路交通環境對弱勢用路人相對不友善。需要從整體城市之街道與路口人行環境空間進行改變；透過完善的道路工程，妥善的駕駛教育以及執法手段，提供安全且人性化的人本交通環境，並導正用路人投機違規之行為與心態。

## 貳、計畫目標

### 第一節 目標說明

「行人優先」是我國近年來道路交通安全改善主軸之一，有關道路行人環境空間改善，近年已完成建置357公里人行道(內政部335公里、交通部22公里)、1,571處障礙物排除、295公里騎樓整平、1,331處路口改善(內政部809處、交通部522處)等，相關部會及地方政府持續積極改善。

為有效提升國內行人路權，未來政府將持續精進改善實質人行空間環境，包括「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等6項行動方案。並配套辦理「建構完善人行道設計法規」、結合「全民參與街道改善決策方案平台落實行人環境項目考評」及「建立道路交通安全檢核機制」，系統性改善國內人行環境面臨問題與困境。結合中央各部會與地方政府努力，加速國內人行環境改善及整體道路品質提升，營造一個能讓用路人放心與安心的生活環境。

### 第二節 績效指標

本計畫之主要推動目的與意旨為改善人行安全，其計畫特質與一般公共建設不同，重點則考量人行道長度與串連性、人行道與路口安全品質，無障礙暢行度等，故關鍵績效指標評估項目將回應到本計畫目標，針對路口施作行人安全處數、人行道改善長度、路側與人行道障礙排除處數、施作校園週邊道路安全改善校數等，作為計畫執行績效之檢核重點。

表1. 行動方案關鍵績效指標

行動方案	關鍵績效指標	113年度	114年度	115年度	116年度	合計	預估單價
路口行人安全設施改善	各縣市每年度施作路口行人安全設施改善處數之總和	450處	1316處	1701處	1442處	4,909處	150萬元/處
	各縣市每年度施作改善斷面分配不良之路口(如中央分隔島調整、增設左轉車道等)處數之總和	8處	150處	218處	191處	567處	600萬元/處
改善人行道	各縣市每年度施作人行道改善長度之總和	10公里	80公里	83公里	90公里	263公里	3,500萬元/公里

行動方案	關鍵績效指標	113年度	114年度	115年度	116年度	合計	預估單價
	各縣市每年度施作人行障礙排除處數之總和	60處	350處	271處	213處	894處	2萬元/處
	各縣市每年度施作騎樓整平長度之總和	2公里	22公里	26公里	25公里	75公里	1,500萬元/公里
校園周邊暨 行車安全道路改善	各縣市每年度施作校園周邊改善學校處數之總和	25校	159校	271校	260校	715校	2,000萬元/校
	各縣市每年度施作易肇事路口改善處數之總和	98處	168處	413處	406處	1,085處	150萬元/處
行人及高齡 友善示範區	各縣市每年度施作示範區處數之總和	2處	5處	8處	15處	30處	8,000萬元/處
減少路側障 礙物	各縣市每年度施作路側障礙物移除改善辦理之總和	215處	703處	903處	612處	2,433處	2萬元/處
提升非號誌 化路口安全	各縣市每年度於非號誌化路口設置停讓標誌(線)處數之總和	1,225處	2,147處	1,126處	1,025處	5,523處	2萬元/處

## 參、現行相關政策及方案之檢討

### 第一節 前瞻基礎建設計畫-城鄉建設-提升道路品質計畫2.0

為振興經濟、帶動整體經濟動能，並因應國內外新產業、新技術及新生活趨勢，政府自106年起積極推動「前瞻基礎建設計畫」（下稱前瞻計畫），包含促進環境永續的「綠能建設」、營造智慧國土的「數位建設」、因應氣候變遷的「水環境建設」、建構安全便捷的「軌道建設」、加強區域均衡的「城鄉建設」、「因應少子化友善育兒空間建設」、「食品安全建設」和「人才培育促進就業建設」等8項建設。

為提升公共環境品質，改善民眾生活條件，推動民眾有感建設，自106年至108年，提出「提升道路品質計畫」，補助「既有道路養護整建」、「綠色生態路網建置」、「打造綠色運輸系統-建置自行車路網」、「辦理共同管（線）溝整合與建置」、「設立街道幸福設施」、「型塑城鄉人文地景街道」、「城市街道市容管理及改善」、「都市無障礙系統建置」、「社區照顧環境建置」。

本計畫核定補助計畫案件，共核定人行環境類別386件、非人行環境類別381件、亮點22件。除人行環境外，重點改善道路品質長度523,235公尺，自行車長度319,994公尺、管線下地長度122,602公尺，共同管道216,952公尺。



109年延續第一期計畫成果，再核定「提升道路品質計畫2.0」。特別加強地方提案說明與政策宣導工作；並辦理系列教育訓練課程、專業講習與研習會，要求提案單位應檢附參與市區道路無障礙講習結業證書之證明文件等方式，強化提案單位與設計單位瞭解人本環境相關知能與規範。

為呼應政府永續發展目標，並於原有補助項目再納入「公有土地活化與整合」、「完善停車規劃」、「水與韌性治理」、「綠色廊道建置」、「節能環保道路設計」、「智慧交通建設建置」、「教育宣導」、「執行成果檢核」等工作項目，以提升道路之防災性、安全性、與生態性。計畫至113年度能達成無障礙空間連續串接長度280公里，道路綠化面積40000m<sup>2</sup>，道路改善工程使用綠色材料於總經費占比達2.5%、孔蓋下地數340座，改善道路品質長度達420公里，國有地占用改善達40處。

## 第二節 111-116年生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）

道路交通建設關乎國家競爭力與社會民生福祉，為建立各生活圈的運輸路網，協助發揮生活圈的功能，陸續推動生活圈道路系統的興闢。民國93年依行政院政策指示，改由18個各別生活圈建設計畫彙整為全國性「生活圈道路交通系統建設計畫」方式辦理，擬解決地方重要交通問題，協助完成健全路網，將具有交通、經濟效益且具重要性、急迫性或特殊專案性質(如危險路段)之路段，納入辦理。

歷經95-97(四年計畫)投入182億元、98-103(六年計畫)投入619億元及104-111(八年計畫)投入470億元，成功改善生活圈道路系統之瓶頸，成功提升道路系統服務水準，達到(1)1小時由地方中心至區域中心目標；(2)半小時由各市鎮至地方中心之目標。民國107年「全國國土計畫」揭示公路運輸應朝「整合土地與運輸規劃，分階段改善現有公路交通瓶頸及重要發展地區聯外交通」。故以配合政策方向、協助地方發展、維護偏鄉民行、均衡城鄉差距、照顧區域弱勢為目標，讓全民眾均可享受快速與便捷的運輸服務。

後續持續協助地方建構完善路網以有效提升使用效率、改善瓶頸路段，並透過地方提案，中央審核是否符合生活圈市區道路建設範疇，並以1. 配合相關部會之重大建設計畫、2. 配合地方創生計畫、3. 危險瓶頸路口及路段改善計畫、4. 配合本部國土管理署盤查優先建議計畫、5. 配合前瞻基礎建設各縣市所提計畫、6. 屬都市計畫已公告防災計畫中所指認之防災動線之道路建設計畫、7. 供通勤通學之自行車專用道路(非供汽車使用者)、8. 配合鐵路立體化後所增設之景觀道路及共同管道工程優先推動辦理。以達成下揭目標：

- 強化中央政策推動之可行性，減輕特定道路建設用地取得困難問題，同時鼓勵中央與地方攜手合作、雙向溝通，以系統性盤查方式，共謀生活圈整體路網完整發展。
- 加強都市計畫區間之連結關係，維護區域弱勢基本民行權利，確保通行順暢性；進一步改善危險瓶頸路口/路段、防救災道路或老舊危險橋梁之通行安全性。
- 推廣「綠道路」認證制度，配合低衝擊開發及永續環境建設理念，透過導入節能減碳之綠色工法與綠色材料，加強綠色運具及生態保育設施空間，並積極鼓勵道路發展多元化功能。
- 配合如都市更新及工業區更新、科學園區等重大經貿開發地區，或觀光遊憩景點、高鐵場站、大眾運輸轉運站等建設計畫，改善相關聯外道路瓶頸問題，提升道路服務水準。

### 第三節 校園周邊暨行車安全道路改善計畫

行政院蘇貞昌院長於111年1月6日院會聽取交通部「道路交通安全精進作為」報告表示，政府嚴肅正視道安問題，有決心要保障國人行人的安全，就交通部提出的21項改善措施，請中央各部會及地方齊力推動並落實執行，共同努力改善道路安全，要求交通部、內政部盤點確認待改善的易肇事路口有多少處，與地方政府妥適溝通，導引地方政府加快、加大完成，並確認與公布完工期程及各地方政府執行成效；請交通部、教育部和地方政府落實盤點校園附近危險路段，在最短時間完成。

依據交通部道路安全督導委員會研究成果與分析統計，民國109年我國因車禍而死亡的民眾總計約為3,000位，近6成的交通事故發生在「路口」。近10年我國道路交通事故，約90%的死傷事故為機車涉入事故。其中，約有三分之一的事故當事人為18-24歲的年輕族群，顯示年輕機車族群(多為大專院校學生)常暴露之大專院校周邊道路實為亟需關注並著手改善處；另高級中等以下學校學生多以搭乘大眾運輸、步行或自行車為主要通勤方式，故校園周邊道路之安全更顯重要，應優先落實相關之人本交通環境、保護交通弱勢族群用路安全。

故訂於111-112年執行，針對高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口數較高之區域，經常性使用公共設施與大眾運輸站點周邊易肇事路口、全國各級學校校園周邊道路及其主要通學廊道路徑進行道路改善。

包含「辦理檢討路口路型與標誌、標線、號誌之設置」、「辦理提供行人及自行車安全通行空間」、「辦理檢討校園通學路徑及接駁所需停車空間改善」、「辦理設置智慧交通設施」。以減少用路人轉

向與交織衝突，提升道路自明性及寬容性，降低易肇事路口、校園周邊及校內道路事故發生機率，減緩事故傷亡之嚴重程度。

## 第四節 本期計畫與現行計畫之檢討

現行計畫以改善既有市區道路品質、強化生活圈範圍市區道路建設，以及校園暨公共設施、大眾運輸場站週邊道路與易肇事路口之安全改善為主。雖於現行計畫中配合推動促成人本交通環境之提升與改善，但主體仍以建設改善市區道路為目標，弱於以行人與人行改善為主之系統性市區道路改善作為。

援依據行政院第3857次會議宣示之「行人優先交通安全行動綱領」，擬定本計畫，以積極推動我國人行安全之工程面改善作為。納入原「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」，並結合「路口行人安全設施」、「人行道改善」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」、「建構完善人行道設計法規」、「落實行人環境項目考評」、「建立道路交通安全檢核機制」，共九大行動方案，全力推動，以加速提升，創造提供國人一安全之人行環境。

# 肆、執行策略及方法

## 第一節 主要工作項目與計畫範圍

為轉化過往交通政策「以車為主」思維，積極建置「以人為本」交通環境。本計畫延續擴大前瞻基礎建設計畫協助地方政府拓寬或新增人行道；以及「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」，補助婦幼族群人口數較多的區域周邊易肇事路口，及學校周邊道路與通學廊道進行路徑改善作法。由中央全面性協助各縣市，由點至線成面，進行從路口、道路、示範區域之行人安全設施與人行道建置之人行空間工程改善作為。

並配合人行道規範，道路安全與行人環境之考評與檢核機制檢討建立，以確保道路從規劃設計至日常維護管理之全生命週期，均能符合臺灣2050淨零排放，城市永續發展，與確保行人安全暢行之發展目標，以逐步落實「交通零碳排」、「道路零傷亡」、「人車零阻礙」之人本交通藍圖願景。

## 一、 計畫範圍

本計畫範圍將針對全臺人行環境空間進行改善，其中人行空間環境包含路口之人行環境如行人穿越道線、行人號誌與通行時間、行人庇護空間、停等標誌等安全設施等；路段之人行環境包含人行空間連續性與安全性，如人行道之設置、寬度等、清除影響人行安全之路側障礙物；以及人行道環境之設計法規、考評與安全檢核推動。

- (一) 全國既有道路人行環境及可串聯之人行空間。
- (二) 全國公立學校及幼兒園校園內通學路徑(校園內通學路徑部分須為公有地並開放供公眾通行使用)。
- (三) 配合中央政策辦理事項。
- (四) 有助人行空間建置事項。

## 二、 主要工作項目

### (一) 路口行人安全設施改善

路口空間為交通事故發生率最高的場所，經檢討主因路口路型設施配置導致路口人流車流交織產生衝突，以及轉彎車視線死角；路寬距離過大、保護措施不足，使行人通行安全度不足，造成行人傷亡意外。

為因應一般民眾與不利處境者、通用安全、高齡與幼童緩慢通行與弱勢團體輔助設施設備需求，檢討改善路口既有路型斷面配置、建置改善行人安全庇護及警示設施、排除路口障礙設施，以縮短路口行人穿越距離，減少車行視線死角盲點，提供行人安全庇護與停等場域，以減少危險路口與用路衝突意外發生，保障行人安全。主要改善內容包含：

1. 盤點檢討路口行人安全設施現況與問題
2. 增設庇護島
3. 行穿線退縮
4. 擴大路口人行道
5. 建置停等安全空間
6. 增設行人專用號誌
7. 強化無障礙設計與設施
8. 共桿及管線下地

9. 增設左轉車道
10. 縮減路寬(車道瘦身)
11. 優化路口照明

## (二) 改善人行道

我國因都市建築空間與人口密度高，早期都市快速發展，人行道未能妥善配套建置。雖經近年努力，自 2011 年至 2020 底，人行道普及率從 16% 提升至 42%，人行道適宜性(寬度大於 1.5 公尺且人行道淨寬大於 0.9 公尺，並具備無障礙設施之人行道長度占人行道總長度比率)從 12% 提升至 62%，仍需求持續推動改善。

人行道改善建置工作，除長度、寬度、系統之量之延伸串連擴大；亦應注意人行道整體環境品質與功能之提升，以促成城市友善無礙環境、打造道路綠色碳匯保水氣候調節基盤、創造改善都市美麗風景，滿足居民遊客健康休閒觀光遊憩需求。並積極引導以人口密集之都市鄉鎮市區機關、醫療院所、長照場所、運動中心、活動中心、學校、市場、兒童遊戲場、公園、廣場、大眾運輸站點周邊城市街區道路、高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口數較高之區域優先辦理。並注意不同性別、年齡、障礙別民眾於不同場域之使用需求。

並透過在地志工與團體配套協助，讓人行道維護管理落地，與行銷宣導教育同步推動，以確保人行道環境改善成為全民共識，逐步推動落實。志工參與及行銷宣導時將注意避免性別歧視或強化性別刻板印象之內容。並將不同性別、不同年齡及不同障礙別民眾獲取資訊能力與使用習慣之差異納入考量，提供多元資訊傳播管道。

**由下而上-地方提案，中央支持：**為能全面性盤點既有人行道，與潛在人行環境串連改善空間環境。應由縣市自行訂定縣市人行道分年改善計畫(含騎樓、人行道)，檢討人行道改善執行現況與問題癥結，向中央提案爭取補助經費，分年落實執行縣市人行道改善建置計畫。

**由上而下-中央與民眾提案，地方推動：**為能擴大全民參與街道改善決策，加速推動我國人本交通願景建構落實，運用總統盃黑客松「全民參與街道改善決策平臺」分階段辦理執行。第一階段採用政府開放圖資及參酌地方政府在地參數開放民眾提案，利用大數據分析盤點出公民許願街道案件；第二階段開放公民許願街道案件投票選出最優先改善案件，由中央政府列管，優先補助地方執行。

主要工作內容包含：

1. 人行環境盤點與改善規劃。
2. 人行環境與人行道改善建置。
3. 人行道障礙物排除。
4. 人行道設施帶減量與整併。
5. 騎樓整平。
6. 人行空間友善綠美化。
7. 整合活化閒置空地與公園綠地，擴大人行通廊網絡。
8. 人行環境改善理念與成果之教育宣導行銷。
9. 建構辦理「全民參與街道改善決策平臺」，鼓勵民眾參與。
10. 評比獎勵地方政府推動。

### (三) 校園周邊暨行車安全道路改善

為減少我國路口交通事故高傷亡率，以及 24 歲以下年輕族群道路交通事故之高傷亡率，優先針對易肇事路口、都市各級學校校園周邊及校內危險道路進行改善檢討。主要改善內容包含：

1. 檢討路口路型與標誌、標線、號誌之設置。如檢討斷面配置及車道瘦身；縮減最外側車道寬度；檢討過寬路肩調整為車道、停車格或人行道；設置單行道；增設左轉專用車道及慢車道，讓直行車與待轉車分流、提前減速，減少路口轉向以及路段中弱勢用路人與汽車的交織衝突。
2. 提供行人及自行車安全通行空間。如調整行穿線退縮；拆除造成巷道視覺死角之廣告招牌及違建物；設置校園周邊交通寧靜區；增設自行車道及其相關號誌或停車設備；增加行人庇護空間；設置人行防護欄；既有路面整建；延長行人秒數或行人號誌燈面加大及必要之管線下地工程等。
3. 檢討校園通學路徑及接駁所需停車空間改善。如校園內外汽機車接送動線及臨時停等區域規劃及改善；串聯校園至大眾運輸場站之雙向路段動線規劃設計及改善等。
4. 設置智慧交通設施。如協助地方政府建立碰撞構圖系統(地方政府如已有系統得協助更新維護)。

#### (四) 行人及高齡友善示範區

為積極引導人口密集之都市鄉鎮市區機關、醫療院所、長照場所、運動中心、活動中心、學校、市場、兒童遊戲場、公園、廣場、大眾運輸站點周邊城市街區道路優先改善，成為行人及高齡友善之人本交通示範區域。透過地方政府主動盤點，與民眾參與選定各縣市優先改善據點周邊適當步行範圍為示範區，規劃串連改善主要步行動線與人行道空間，以為宣導推動都市環境人本交通改善之示範場域。主要工作內容包含：

1. 地方政府盤點規劃推動改善：地方政府先選擇轄區內機關、醫療院所、長照場所、運動中心、活動中心、學校、市場、兒童遊戲場等周邊路段或廣場、公園等公共活動通行之空間或大眾運輸站點等行人使用熱區，於提案前應秉持資訊公開之原則，落實地方參與機制辦理說明會，並從多元使用者的需求角度，進行公共環境診斷，並整合相關部會投入之計畫，整體檢視公共環境軟硬體資源，找出現有安全友善服務設施或措施不足或應相互結合強化之處。地方政府應注意不同性別、年齡、障礙別民眾於不同場域之使用需求，根據總體盤點結果，以再生或創新思維訂定行動計畫(整體配套措施)，例如民眾常通行街道改善與整治、友善人本活動推動及亮點行銷宣傳等，及各項計畫執行主體(公私部門)、執行機制及時程，以整備成為友善示範區。完成後由地方政府常態性的進行友善示範區行銷或活動計畫，打造屬於在地特色、行人及高齡友善之公共生活場域。相關行銷活動計畫，應將不同性別、不同年齡及不同障礙別民眾獲取資訊能力與使用習慣納入考量，提供多元資訊傳播與參與機會。
2. 友善示範區經驗交流：中央協助宣導地方政府優良示範區案例，舉辦共識營交流分享各縣市優良示範區案例執行作法與經驗，擴大推動效力。
3. 評比與獎勵：透過評比鼓勵地方政府推動友善示範區，並建立適當機制，獎勵民眾參與推動行人及高齡友善交通。

#### (五) 減少路側障礙物

為提升城鄉道路安全品質，維護交通安全及市容觀瞻，並統合公共設施管線配置，加強道路管理，以補助型計畫要求各縣市政府推動

減少路側障礙物，移除路側桿柱，並配合公共設施帶整併。並以六大都會區（臺北市、新北市、臺中市、臺南市、高雄市、桃園市）都市化較高度地區，優先以新市鎮、都市更新地區、大眾捷運系統、地方特色商圈與街道等，進行共同管道系統整合規劃設置，作為共同管(線)溝輔導重點區域。主要工作內容包含：

1. 減少路側障礙物
2. 移除路側桿柱
3. 公共設施配置檢討與公共設施帶整併
4. 跨局處管線協調會議與作業
5. 管線圖資建立與BIM智能化設計及應用

#### (六) 提升非號誌化路口安全

為強化用路人注意路口行人安全，針對非號誌化路口進行號誌標線等警告指示設施與其他交通管制與減速設施設計，以提醒用路人，並減緩區域內車行速度。提升支線道路安全品質，將支線道路空間還給都市居民與行人。主要工作內容包含：

1. 設置停讓標誌(線)
2. 設置路口減速設施
3. 評估檢討設置交通寧靜區

## 第二節 分期(年)執行策略

本計畫為113年至116年之中長程計畫。

113-114年，為全力改變我國行人地獄汙名，優先推動改善路口行人安全設施、校園周邊與易肇事路口之改善作業與非號誌化路口安全為本期重點工作。115-116年，轉向周邊積極推動人行道與友善高齡示範區為工作重點。由點狀之路口空間，進一步串聯辦理線狀與面狀人行環境之改善，網狀構結完成臺灣優質人行環境空間之質變與量變。

分年執行工作重點如下表。

表2 計畫分期執行工作重點



年度	工作重點
113   114	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 推動校園周邊暨行車安全道路改善工作</li> <li>2. 盤點檢討路口行人安全設施現況與問題。</li> <li>3. 優先改善路口行人安全設施與非號誌化路口安全。</li> <li>4. 持續推動校園周邊暨行車安全道路改善。</li> <li>5. 推動人行道改善溝通協調工作。</li> <li>6. 人行環境盤點與改善規劃。</li> <li>7. 啟動改善人行道。</li> <li>8. 辦理社區人本規劃師課程、街道空間設計講習與證照制度。</li> <li>9. 啟動減少路側障礙物。</li> </ol>
115   116	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 積極推動改善人行道。</li> <li>2. 建置獎勵推動街道永續安全聯盟志工制度。</li> <li>3. 行銷宣導教育民眾參與全民參與街道改善決策平臺提案及票選。</li> <li>4. 整合活化閒置空地與公園綠地，擴大人行通廊網絡。</li> <li>5. 辦理人行道改善評比獎勵與經驗交流。</li> <li>6. 補助各直轄市、縣（市）政府辦理行人及高齡友善示範區盤點規劃及改善作業。</li> <li>7. 持續推動校園周邊暨行車安全道路改善。</li> <li>8. 補助推動減少路側障礙物。</li> <li>9. 持續辦理路口行人安全設施與提升非號誌化路口安全。</li> </ol>

### 第三節 執行步驟(方法)及分工

本計畫考量地方政府執行量能與後續規劃管理等，由本計畫支援補助地方政府辦理人行安全改善，計畫期程自核定日起即刻辦理相關作業至116年度。

#### 一、 推動主體分工及實際執行單位

本計畫由內政部與交通部主管，縣(市)政府實際執行辦理。交通部負責都市計畫區內公路局現有經管省道及都市計畫區外之省道、市道、縣道、區道及鄉道，其餘由內政部負責為原則（另省道部分如遇特殊情形，得由交通部與內政部自行協商）。涉及補助直轄市、縣(市)政府工程改善部分，採「競爭提案」方式辦理，由各直轄市、縣

(市)政府及其所轄鄉(鎮、市、區)公所進行人行環境盤點，經各直轄市、縣(市)政府，依實際評估需求進行案件排序。

## 二、執行步驟(方法)及分工

工作項目	執行步驟(方法)
1. 路口行人安全設施改善	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方政府主動盤點提報執行。</li> <li>2. 中央單位輔導改善對策、經費挹注，協調管線單位辦理。</li> <li>3. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。</li> </ol>
2. 改善人行道	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方政府主動盤點提報執行。</li> <li>2. 全民參與街道改善決策平臺採用政府開放圖資及參酌地方政府關心的在地參數後開放民眾提案，利用大數據分析盤點出公民許願街道案件；民眾投票選出優先改善案件，中央政府列管優先補助。</li> <li>3. 中央單位輔導改善對策、經費挹注，協調管線單位辦理，訂定補助項目單價上限。</li> <li>4. 中央協助宣導地方政府優良案例，舉辦共識營交流分享各縣市執行作法與經驗，擴大推動效力。</li> <li>5. 中央透過評比鼓勵地方政府推動；並獎勵參與推動民眾。</li> <li>6. 中央規劃辦理社區人本規劃師培訓、街道空間設計講習與街道空間設計證照。</li> <li>7. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。</li> </ol>
3. 校園周邊暨行車安全道路改善	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 由內政部警政署、各縣(市)政府及交通部所屬各區養護工程處盤點易肇事路口，並滾動式檢討，依各年度地方政府實際需求提報案件審議辦理。</li> <li>2. 教育部、內政部與交通部盤點全國都市各級學校(包含全國大專院校及高級中等以下學校)盤點校園周邊及校內危險道路之改善需求，並由各縣(市)政府或道路主管機關與教育單位共同辦理會勘確認改善項目，由各縣(市)政府研提改善需求，並滾動式檢討，依各年度地方政府實際需求提報案件審議辦理。</li> <li>3. 建立碰撞構圖系統(地方政府如已有系統得協助更新維護)</li> </ol>

工作項目	執行步驟(方法)
	4. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。
4. 行人及高齡友善示範區	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方政府選擇轄區內行人使用熱區，進行公共環境診斷，並落實民眾參與。</li> <li>2. 整合相關部會投入之計畫，訂定行動計畫與整體配套措施，進行改善。</li> <li>3. 辦理友善示範區行銷或活動計畫，打造屬於在地特色、行人及高齡友善之公共生活場域。</li> <li>4. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。</li> </ol>
5. 減少路側障礙物	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方政府盤點車行空間障礙物</li> <li>2. 中央單位協調管線單位</li> <li>3. 移設路側桿柱或增加自明性</li> <li>4. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。</li> </ol>
6. 提升非號誌化路口安全	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方政府主動盤點提報執行。</li> <li>2. 中央單位輔導改善對策、經費挹注，協調管線單位辦理。</li> <li>3. 訂定補助項目單價上限。</li> <li>4. 執行績效或行人環境項目考評成果等納為補助經費額度調整依據。</li> </ol>

### 三、 補助計畫受理與審查評估原則

本計畫將另訂定補助重點及審查原則及評估標準以受理地方政府提案，並邀請學者專家組織委員會進行評審，採競爭型補助方式核定補助項目。計畫補助項目應視補助位置符合「市區道路及附屬工程設計規範」或「公路路線設計規範」等相關規範。

各直轄市、縣(市)政府提報案件除考量道路本身特色條件外，亦應考量道路本身以外之周邊效益，以利本計畫篩選出路線本身條件優良，且具備高度可執行性、地方單位認同度高、建設效益高之道路，達到事半功倍之建設成效。

為利於性別平等參與並關照不利處境者需求，將要求工程規劃設計案件應注意徵詢收整不同性別使用人意見與需求，並說明相關性別友善措施，以無障礙與通用設計思考強化路口路段安全性，並排除人行道與路側通行空間障礙物，以落實性別平等及建立安全無礙高齡友善的公共通行環境。

## 第四節 配套執行措施

### 一、 建構完善人行道設計法規

現有人行道設計有關法規主要法源依據為「市區道路條例」，並依該條例於「市區道路及附屬工程設計標準」就人行道之使用、基本空間尺度、相關設施、無障礙或景觀設計等，做基本之規定。另訂定「市區道路及附屬工程設計規範」做更詳細之圖文規範。屬於公路系統之人行道，則依「公路法」，於「公路路線設計規範」及「公路附屬設施設置管理要點」等規定辦理之，至於公路與市區道路共線時，則依「公路修建養護管理規則」第 31 條與「市區道路條例」第 18 條之規定辦理之。

現有兩法系之相關道路分類與人行道設計規範有關內容與完整性，略有不同，產生相同都市空間人行道建置成果之差異，需求檢討法規之競合，並加以檢討修正完善之。另現行人行道建置並無有專法之規定，法律位階過低，建置過程常因民意反對或路寬不足等推動限制，而遭忽略，導致建置推動困難；需求研議訂定專法或檢討既有規定。主要工作內容包含：

- (一) 修正檢討市區道路及附屬工程設計標準
- (二) 修正檢討市區道路及附屬工程設計規範
- (三) 修正檢討都市人本交通規劃設計手冊
- (四) 修正檢討公路路線設計規範及公路附屬設施設置管理要點
- (五) 人行道專法研議訂定可行性與必要性評估

### 二、 落實行人環境項目考評

為使地方政府重視市區道路人行道環境，將檢討既有市區道路養

護管理暨人行環境無障礙考評計畫考評項目內容方式。原有考評內容以政策作為(包含相關自治事項法令訂定與執行、道路養護與人行環境評估與改善)，與街廓與路段實際作為(包含道路養護情形、人行環境、交通工程)辦理，並以縣市自提、署內抽查與秘密客辦理方式為主。後續將精進落實既有考評作業方式與考評範圍。

考評範圍部分，擴大納入公路系統之市區道路；並採民眾參與方式，納入由民眾提報票選之關注路段。並考評項目與評分方式部分，將檢討加重人行環境評比項目或比分權重內容，以引導地方政府，更加精進落實市區道路行人環境之改善推動與管理維護配套。主要工作內容包含：

- (一) 修正既有「市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評計畫」內容。
- (二) 建置辦理「公路系統(市區道路)養護管理暨人行環境無障礙考評計畫」。
- (三) 持續辦理「市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評計畫」考評作業。
- (四) 透過評比機制鼓勵地方政府提出長期改善計畫(從學校周邊、商圈等人口密集且亟需人行空間地點著手)，作為公共通行暢行安全與舒適度改善指標與為地方執行績效指標。
- (五) 檢視計畫執行績效與成果，成果檢核循證治理。

### 三、 建立道路交通安全檢核機制

為落實零死亡願景，中央與地方應積極主動進行道路交通安全之檢核，包含新建道路或既有道路改善。應在道路工程規劃設計階段，由完整訓練專業人員執行辦理系統性之道路安全檢核作業。透過標準化作業程序與檢核項目，檢討提出影響道路不安全之危險因子，與安全提升設施或措施，以達事前預防事故發生之關鍵目標。主要工作內容包含：

- (一) 輔導辦理「碰撞構圖」數位圖資建置教育訓練。
- (二) 輔導辦理「碰撞構圖」資料庫追蹤檢討應用教育訓練。
- (三) 補助各縣市持續辦理並更新市區道路「碰撞構圖」資料庫。
- (四) 盤整各縣市易肇事路段，進行肇事地點錯誤樣態研究分析。

- (五) 檢討建立「道路交通安全檢核」機制內容與作業程序資料。
- (六) 補助或鼓勵各縣市辦理「道路交通安全檢核」，主動盤點檢討並改善提出既有或規劃中市區道路交通工程改善項目或其他管理配套。

## 伍、期程與資源需求

### 第一節 計畫期程

113年至116年之個案計畫，並持續辦理相關工作。

### 第二節 計畫來源及計算基準

#### 一、經費來源

本計畫所需經費由中央編列公建預算支應，在符合執行項目情況下，內政部與交通部將依據審查結果及工程建設內容於預算範圍內編列經費辦理。

#### 二、計算基準

本計畫依據「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」規定，以協(補)助地方政府為原則，將視直轄市及縣(市)政府財政收支狀況，訂定中央協(補)助款比率上限為百分之三十五、百分之五十、百分之八十二、百分之八十四及百分之八十八等五級(依行政院主計總處財力分級表辦理)。

工程費依各規劃報告估列經費(依行政院公共工程委員會函頒「公共建設工程經費估算編列手冊」各項規定估算)，並以工程發包年度最新統計之物價指數為基準。

### 第三節 經費需求(含分年經費)

交通部有關實施計畫經費共計140億元，包含113年5億元、114年35億元、115年50億元、116年50億元。

內政部有關實施計畫經費共計260億元，包含113年15億元、114年65億元、115年90億元、116年90億元。

本計畫預算需求如表5。

表5 本計畫預算需求表

計畫名稱	執行單位	辦理期程	主管機關	中央所需編列經費需求(億元)				
				113年度	114年度	115年度	116年度	合計
永續提升行人安全計畫	各直轄市、縣(市)政府	113~116年	內政部	15	65	90	90	260
			交通部	5	35	50	50	140
			合計	20	100	140	140	400

本計畫工作項目計「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」、「提升非號誌化路口安全」等6項。後續實際執行將由內政部與交通部依縣市政府提報計畫內涵、前期計畫考評執行情形、立法院年度預算核列、以及地方政府相關計畫配合事項等因素，適當滾動檢討調整各項工作辦理內容及經費分配，以使本計畫執行更符合實際需求。本計畫各補助工作項目相關規定，將依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法相關規定辦理，各項補助比率，依各直轄市及縣(市)政府財力級次辦理。經「全民參與街道改善決策方案平台」及交通部盤點提供113年易肇事路口改善名單中，經直轄市及縣(市)政府提報於113年度內可完成改善之路口(至少600處)，得全額補助，詳表6所示。

表6 各工作項目經費一覽表

項次	工作項目	工作內容	經費 (億元)	備註說明
1	路口行人安全設施改善 (資本門)	縣市盤點及檢討路口行人安全設施現況與問題，進行路口行人安全設施改善施作	107.6550	1. 經交通部盤點提供之113年易肇事路口，得採全額補助。 2. 經審查後，與改善人(車)行安全無關之設施設備均不予補助。
2	改善人行道 (資本門)	縣市規劃及辦理人行道改善與騎樓整平之規劃、工程，及溝通協商宣導行銷工作	103.4788	1. 路面加鋪、綠美化工程不得超過該改善工程總經費之20%。(施作具實體分隔功能或位於速限每小時30公里以下路段之標線型人行道者，不在此限。) 2. 經全民參與街道改善決策平臺票選前10件優先改善案件全額補助。
3	校園周邊暨行車安全道路改善 (資本門)	縣市檢討及施作校園周邊及易肇事路口之路口路型、標誌標線號誌改善，與人行安全通行路徑工程	159.2750	
4	行人及高齡友善示範區 (資本門)	縣市規劃及辦理行人及高齡友善示範區之改善工程	24.00	
5	減少路側障礙物 (資本門)	縣市盤點及施作路側障礙物移除改善工程	0.4866	
6	提升非號誌化路口安全 (資本門)	縣市盤點提升非號誌化路口，設置停讓標誌線、減速與交通寧靜設施	1.1046	1. 經交通部盤點提供之113年易肇事路口，得採全額補助。 2. 經審查後，與改善人(車)行安全無關之設施設備均不予補助。
7	經常門費用	推動上述工作項目所需費用	4	



## 陸、 預期效益及影響

本計畫希冀轉化過往「以車為主」之交通建設思維，積極建置「以人為本」之人行交通環境；以改善人行安全，確保行人能安全暢行於都市城鎮環境。同時逐步落實「道路零傷亡」、「人車零阻礙」、「交通零碳排」之人本交通藍圖願景。

- 一、 本計畫將積極改善路口人行道安全通行環境，建置提供滿足各類行人需求之安全庇護設施，移除路口路側影響視覺與行走之障礙設施，調整路型配置避免人車交織，優先改善易肇事與校園周邊路段。預期可有效降低現有道路交通事故發生與用路人傷亡，保障國人與遊客生命安全。影響國人傳統車輛優先之用路習慣，改善我國行人地獄惡名。
- 二、 本計畫改善城鎮空間中，不同族群民眾日常生活需造訪之各類機關、大眾運輸場站、學校、市場、運動中心、活動中心、廣場、公園、兒童遊戲場、醫療院所、長照場所周邊之行人通行空間。因應老齡化社會趨勢，使高齡、身障等弱勢族群，均能與一般民眾同樣自在安全的行走街道，銜接滿足生活機能，享受街道社交活動，提升整體城市生活品質與生活滿意度。
- 三、 本計畫將積極推動整體人行公共通行網絡之串連，並改善提升人行道綠帶美質與共同管溝之設置，選擇使用綠色材料。預期可整體完善步行環境，提昇國人善用大眾運輸工具與步行使用率，減低汽機車運輸活動衍生之能源碳排空污與噪音污染；並降低街道開挖，改善增益城市排水管線基盤架構，達到節能減碳，因應氣候變遷環境衝擊，促成臺灣 2050 淨零轉型生活轉型之策略目標。
- 四、 配合總統盃黑客松全民參與街道改善決策平臺，讓民眾參與指認需求改善人行街道場域，並票選出優先區域進行改善。透過全民參與協助地方政府盤點檢視民眾之人行環境與空間改善需求，加速民眾有感區域之改善；並提供輿論支持，抗衡既有佔用違規使用不滿。同時亦達到宣導教育民眾對人行環境有感，支持人本街道與人本交通觀念。
- 五、 透過本計畫整合改善都市計畫區內既有公路系統與市區道路系統之人行道設計規範，並同步進行人行道之新建與改善，促成城鎮間道路系統、道路標誌號線、與人行環境架構一致性。以強化用路人認知幹支線道路系統差異，提升注意路口行人安全之自明性，以提升改善道路交通與人行安全。
- 六、 本計畫改善路口與路側障礙物清除與違規占用，以既有設施整合與減量設計，促進各部會溝通協調機制，提升公共通行環境之品質，有效確保無障礙通行空間。
- 七、 本計畫透過社區人本規劃師協助推動改善規劃，志工組織推動街道維

護管理與取締違規，補充支援公部門規劃設計工程人力與管理量能之不足，更可協助促成人本交通觀念與價值之宣導傳播與執行落實，強化民眾對於人本交通的重視與認知。

- 八、本計畫注重校園周邊與相關通學路徑廊道之人行路網規劃改善，除提升改善年輕學子之交通安全，亦有助於抒解上下學及學校活動期間，校園周邊交通壅塞引發塞車與環境污染問題。對於師生家長與周邊社區之健康、安全與生活品質，均可有效提升。
- 九、本計畫透過各執行單位執行成果之評比獎勵與經驗交流，提高執行優良案件的曝光度與知名度，以及經驗分享傳承溝通，可提升第一線承辦公務人員與街道關係人的榮譽感與投注熱情，提高後續執行意願；亦促成縣市首長重視，進一步整合地方相關資源，深化開拓街道改善內涵。使人本交通改善與人行安全提升成為地方的榮譽與驕傲，擴大本計畫補助推動效益。
- 十、本計畫藉由路側障礙物、公共設施與共同管線之統合檢討，促成公部門協調合作，改善整體街道安全與環境品質。同步推動管線圖資數位化建置工作，是為未來三維智慧城市建構管理重要基礎。可有效整合各單位管線資訊，減少道路工程各管線單位人員現場會勘需求，大幅避免未來道路工程誤挖破壞管線造成危害，增進城市管理維護效率，降低成本，提升公共安全。

## 柒、財務計畫

### 第一節 成本項目

本次計畫期程自民國113至116年，所需經費共計為新臺幣400億元，中央所需編列經費需求如表7：

表7 經費需求表

計畫名稱	執行單位	辦理期程	中央所需編列經費需求(億元)					
			經資門別	113年度	114年度	115年度	116年度	小計
永續提升人行安全計畫	各直轄市、縣(市)政府	113~116年	經常門	0.6	1	1.2	1.2	4
			資本門	19.4	99	138.8	138.8	396
			小計	20	100	140	140	400

### 第二節 收益項目

本計畫的收益項目以中央與地方政府稅賦收入而言，屬於間接效益，預計中央與地方政府可於土地增值上獲得房屋稅、地價稅、土地增值稅等收益。而稅收的調動幅度與公告地價，因各地方縣市之人口數、集居地、使用行為與土地使用類型而有所差異，難以用概算方式呈現，如，房屋稅而言，根據各縣市政府公告房屋稅數據，其每年調幅變化甚微；土地增值稅則需要有土地交易行為，才有稅賦收益。

### 第三節 財源籌措計畫

本計畫財源籌措方式除了中央預算外，依據地方財政狀況，調整地方配合款比例，由地方政府負擔部分建設經費並建議未來研議可設立市區道路建設發展基金，將其歷年收支賸餘(不含中央計畫型補助款賸餘應繳回國庫部分)及以後年度預估之收入與工程受益費之收入，以統收統用及專管專用方式，依據中央補助款比例，由地方政府統一收繳納入市區道路建設發展基金，作為辦理其自償公共建設計畫之自有資金。

另內政部國土管理署未來將視研議成果要求各縣市政府提案單位，於提報各項計畫時需提財務計畫與財源籌措方案，以達到中央公務支出具有滾動式效益。

## 捌、 附則

### 第一節 風險管理

針對風險評估部分，以不辦理本案方式進行評估。即為不提升各縣市政府人行安全改善之風險，及對我國未來之影響。

以提升人行安全面向而言，因永續提升人行安全計畫之推動，有效進行路口路側、易肇事路段、校園周邊，以及人民生活重要據點周邊與互相串連之人行道系統環境之改善，提供一般民眾通勤通學、日常工作生活，及符合老弱婦孺與身心障礙等弱勢團體之安全步行暢遊人行道使用，減少對於私人車輛交通運具之依賴。

依據交通部道路交通事故統計，近五年交通事故件數與30日死亡人數均呈現上升趨勢，111年共發生375,632件事務，造成3,085人死亡，以及498,887人受傷。比去年同期增加17,411件事務，死傷人數22,706人。其中行人事故死傷17,151人，較去年增加7.2%，行人路口死傷人數為8,911人，較去年更增加9.6%。今年112年1-3月之統計，與前三年同期平均比較，事故死傷人數更增加12.6%，行人死傷人數增加5.0%，行人路口事故增加8.1%。加之年初連續數起行人路口交通事故，及國外媒體行人地獄報導，均造成輿論積極重視報導，國人對於國內交通安全改善不滿不安情緒持續發燒。

如未能透過本計畫積極推動改善，則國內交通事故與行人傷亡人數恐因行人無專用道或無足夠路幅之專用道可使用、違規占用情形無法改善、路口無警示及庇護島設施、無障礙弱勢團體用路受阻礙，導致人與汽機車、自行車爭道、路口無緩衝帶，將行人暴露於交通意外傷害與死亡的風險持續發生。而國內輿論民意因此發燒，屢起抗爭抗議情形，亦將造成社會之不安與衝突情形，需求立即檢討因應。

又因應全球氣候變遷，我國努力推動2050淨零排放之生活轉型計畫，透過友善交通環境、便捷公共運輸，打造低碳運輸網絡，以減低傳統燃油汽機車為主交通運輸，所產生之溫室氣體排放。本計畫除積極改善大眾運輸場站周邊人行路網之串連，促進大眾運輸運具之使用。更積極推動人行道連續綠帶、綠色材料使用與結合共同管溝之暴雨滯洪貯流系統設置，可因此減少車輛與道路工程二氧化碳之排放，同時調節都市微氣候降低都市熱島效應，並藉由人行道雨水滲透與貯留設計，減緩與吸收洪暴雨所帶大量雨水而引起的淹水災害。如不推

動本案加以改善，則可能延緩臺灣2050淨零排放路徑，打造低碳運輸網絡生活轉型計畫之推動。都市碳排放持續惡化，都市氣溫持續上升，都市環境持續暴露於氣候變遷與極端氣候災害之威脅。以道路品質計畫為例，106-111年度22縣市完工案件綠化改善面積合計為80.89公頃（詳參表8），增加城市綠色環境空間相當於約3.1個大安森林公園，每年可吸碳減碳1,208.9公噸。爰此，本計畫有推動之必要性與迫切性。

表8 106-111年度道路品質提升計畫「綠化面積(m<sup>2</sup>)」新增面積

縣市別	綠化面積(m <sup>2</sup> )	縣市別	綠化面積(m <sup>2</sup> )
基隆市	5,038	嘉義市	2,237
臺北市	3,227	嘉義縣	53,515
新北市	18,427	臺南市	77,409
桃園市	22,912	高雄市	22,995
新竹市	11,726	屏東縣	94,402
新竹縣	22,865	宜蘭縣	34,869
苗栗縣	62,964	花蓮縣	5,569
臺中市	106,778	臺東縣	12,060
彰化縣	30,204	連江縣	5,549
南投縣	17,800	金門縣	1,500
雲林縣	162,301	澎湖縣	34,546
合計	808,893		

## 第二節 相關機關配合事項或民眾參與情形

國內無障礙團體在內政部國土管理署舉辦專家學者交流會議，並於立法院「臺北適合步行嗎？從弱勢角度看公共通行權」公聽會呼籲，要求公共建設應落實無障礙通用設計，保障身障團體權益，並提升改善人行道之公共通行權。

近年在國內不同之自媒體與網路意見平臺，亦紛紛提出對於我國城市街道設計不良、人行車行環境不佳、老弱婦孺與身心障礙同胞無法暢行使用街道等問題，提出諫言，呼籲政府正視並加以改善。

為給行人安全的用路環境，政府自106年起推動前瞻基礎建設等計畫，至111年止，共完成357公里人行道的建置、改善1,331處路口、排除1,571處障礙物、騎樓整平295公里。111年又推動「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」，針對高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口數較高之區域，經常性使用公共設施與大眾運輸站點周邊易肇事路口、全國各級學校校園周邊道路及其主要通學廊道路徑進行道路改善。

惟據交通部統計，112年1-3月行人交通事故死亡人數超過百人。為貫徹改善行人交通政策的決心，行政院112年5月25日通過「行人優先交通安全行動綱領」報告，未來持續由除內政部及交通部，並整合教育部等部會，就工程、教育、監理、執法4個面向，提出19項行動方案推動改善。

### 第三節 中長程個案計畫自評檢核表及性別影響評估檢視表（如附件一、二）

### 第四節 替代方案之評析

本計畫主要為配合行人優先交通安全行動綱領，從工程面向提升人行安全。並因應氣候變遷與臺灣2050淨零排放行動綱領，推動友善交通環境、便捷公共運輸，打造低碳運輸網絡之生活轉型途徑計畫。藉由人行道安全環境之建置改善，同步促成綠色運輸環境與都市永續基盤與生活環境之轉型發展。同時進行現行人行道設計法規之檢討，以確保人本交通精神亦法逐步落實，達成公共通行之公平正義，保障高齡化人口與身障人士公共通行權益訴求。全面性的提升城鄉市區道路人本環境暨無障礙公共通行需求。因此具有其必要性，故無其他替選方案。