

行人優先區設置條件之研究

Research on the Conditions for Setting Pedestrian Priority Zones

周文生 Wen-Shen Chou¹

張繼仁 Chi-Jen Chang²

摘要

近年來我國行人交通安全議題備受關注，政府亦陸續推動人本交通與行人友善相關政策，惟相較於荷蘭 Woonerf、英國 Home Zone、韓國 Pedestrian Priority Street 及日本 Zone 30 Plus 等制度，我國「行人優先區」仍處於制度建構與實務推動初期，地方政府在選址、道路空間配置、交通配套及後續管理上，尚缺乏較具系統性的參考架構。本文以提升行人交通安全及改善人車爭道與人車關係為核心，透過文獻分析與比較分析，整理我國行人優先區法規與臺北市嘉興街、宜蘭市縣政二街及彰化市陳稜路等案例，並比較上述國外制度之適用場域、速度管理、道路設計及推動方式，據以歸納行人優先區設置時應考量之區域環境特性、安全需求、道路交通條件、交通配套措施及執行管理等面向。

綜整結果顯示，行人優先區並非單一工程設施，而是結合低速環境、共享空間、交通配套及地方治理之生活街道制度。其設置不宜僅以事故件數、道路寬度或行人流量作為單一判斷標準，而應依道路功能、行人活動、弱勢用路人需求、車流與停車影響及地方執行條件進行綜合評估。未來推動上宜重視實體降速、周邊路網與停車配套、社區溝通、專業支援及設置後成效追蹤，並依不同生活場域採取分級與差異化方式，以兼顧行人安全、必要車輛通行及地方實務需求。

關鍵詞：行人優先區、行人交通安全、人車爭道、生活街道、人本交通。

一、前言

1.1 研究背景與問題

近年我國行人交通安全議題受到高度關注。依交通部道安資訊平臺資料，民國 110 年至 114 年間行人 A1、A2 類交通事故合計達 85,732 件，顯示行人暴露於道路環境中的風險不容忽視。行政院於 2023 年核定「行人優先交通安全行動綱領」，

¹中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授。

²中央警察大學交通管理研究所研究生。

由中央與地方政府同步推動路口、人行道、校園周邊、行人及高齡友善示範區等改善措施（行政院，2023）。政策方向已由單點工程改善逐步轉向生活街區與整體步行環境之重整。

然而，我國許多市區與生活巷道受限於路幅、既有建築與停車需求，難以依傳統「人車分離」方式增設實體人行道；行人因而必須與汽、機車共用有限道路空間。當穿越性車流、違規停車、轉角視距不足或車速偏高等交通問題同時存在時，容易形成人車爭道與衝突。此類問題不只是碰撞風險，也涉及道路使用之優先順序與人車互動關係。Buchanan（1963）所提出的環境容量概念指出，生活街道承載機動交通之能力具有上限；Gehl（2011）亦強調，街道除通行功能外，尚具有停留、交流及生活活動功能。當道路長期以車輛效率為主體，行人的安全感與使用空間將受到壓縮。

《行人交通安全設施條例》及其施行細則已建立行人友善區（含行人優先區、時段性行人徒步區）之制度基礎。依現行規範，行人優先區內行人得於道路全寬通行，車輛應配合 20 公里以下速限、降速設施、鋪面區隔及禁止按鳴喇叭等措施。此制度並非完全禁止車輛進入，而是在保留居民出入、緊急救援、裝卸貨等必要車輛通行之前提下，以低速、共享以及行人優先方式重新安排、定義道路之使用關係。

目前我國已有臺北市信義區嘉興街 175 巷 9 弄、宜蘭市凱旋國小前縣政二街及彰化市陳稜路等案例。臺北市嘉興街透過入口降速與鋪面辨識強化行人優先；宜蘭市縣政二街以校園周邊人車衝突為改善重點，設置 20 公里速限及相關行人安全設施；彰化市陳稜路則結合 2025 臺灣設計展之活動人流與街道空間重整，在保留必要車輛通行之前提下，以道路空間重新配置及街道設計引導降速。上述案例顯示，行人優先區可能因場域與政策目的不同而採取不同作法，但現行法規對「何種道路、何種場域、何種安全風險及交通條件適合設置」仍缺乏具體一致之判斷標準，地方政府在選址、交通衝擊評估、停車與裝卸貨安排、執法管理及後續成效檢視上，仍需較具系統性的參考架構（內政部國土管理署，2024；公視新聞，2025a、2025b）。

1.2 研究目的

本研究以行人優先區之「設置條件」為核心，將法制內容作為制度背景與指標建構之基礎，具體研究目的如下：

1. 提升行人交通安全：從行人事故風險、交通衝突、弱勢用路人需求、道路空間與速度管理等面向，分析適合設置行人優先區之條件，作為降低行人暴露風險與行人事故傷害之參考。
2. 改善人車爭道情形及人車關係：探討低速人車共用、道路空間重新分配、實體降速、車流移轉等配套，使「行人優先」與必要車輛通行得以在生活街區中取得較合理之平衡與互動關係。
3. 建構行人優先區設置條件與推動建議：綜整國內外制度與試辦經驗，歸納我國行人優先區設置時應考量之主要條件與政策課題，供地方政府於選址、規劃、管理及後續制度精進時參考。

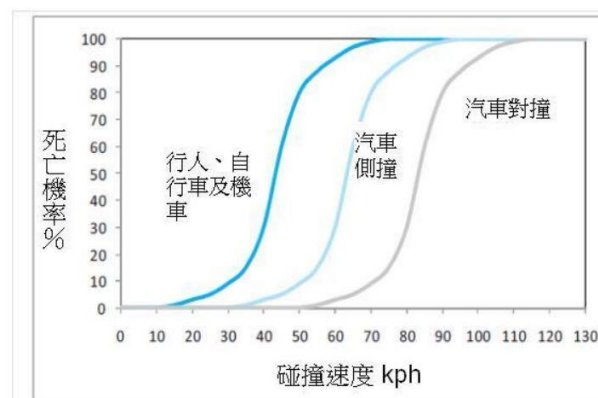
1.3 研究範圍

本研究聚焦於「仍允許必要車輛通行、但以行人步行優先」之行人優先區，不以完全禁止車輛進入之行人徒步區為主要研究對象。研究內容包含設置前的區域與安全需求、道路幾何及共享空間條件、設置後可能造成之車流與停車影響，以及政策、社區溝通、執法與後續管理等面向。本文主要採文獻分析與比較分析方式，蒐集我國相關法規、政策與案例資料，並參考荷蘭、英國、韓國及日本相關制度，從適用場域、速度管理、道路空間、交通配套及執行管理等面向進行整理比較，據以歸納我國行人優先區之設置條件與政策課題。

二、文獻回顧與制度發展

2.1 行人交通安全、人車爭道與低速環境

行人缺乏車體保護，當道路空間狹窄、動線中斷或行車速度較高時，其事故後果通常較機動車使用者更為嚴重。高齡者、學童及身心障礙者因步行速度、視聽能力、反應時間或避險能力不同，更容易受到人行空間缺口、視距死角與快速車流影響。Knoblauch 等人（1996）之田野研究指出，高齡者步行速率明顯低於一般成年人，顯示道路設計與交通管理若僅採一般成人條件，可能不足以回應弱勢行人需求。



資料來源：OECD 相關資料。

圖 1 碰撞速度與死亡機率關係

碰撞速度與傷害程度具有高度關聯。行人與車輛發生碰撞時，因行人本身缺乏車體結構保護，其可承受之衝擊能量有限，故在生活街區中若仍容許車輛以一般市區道路速度行駛，即使事故件數不高，單一事故仍可能造成嚴重傷亡。相較之下，透過低速區域、入口降速及道路幾何設計控制實際車速，可以從事故發生前降低衝突機率，也能在事故無法完全避免時降低碰撞後果。此一概念正是行人優先區以 20 公里以下速限及實體降速設施作為核心措施的重要安全基礎。

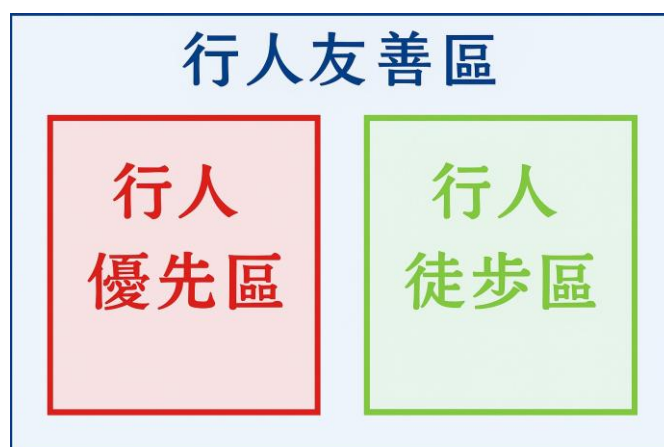
在既成市區的狹小巷弄中，增設完整實體人行道往往受到路幅及土地使用限制，此時「低速人車共用」可作為另一種空間治理思維。Shared Space 相關研究強調，若要讓行人與車輛共用道路，必須透過街道幾何、鋪面、入口辨識、街道傢

俱與速度控制，使駕駛人明確感知其已進入以人為主的生活空間，而不能僅以標誌宣示優先關係（Hamilton-Baillie，2008）。因此，行人優先區的重點不只在法定速限，更在於能否以道路設計及管理措施降低實際車速、減少穿越性車流，並改善駕駛人與行人彼此預期與互動。

從安全系統觀點而言，道路設計應容許用路人可能發生疏失，並透過速度與空間設計降低錯誤所造成的傷害（OECD/ITF，2008）。行人優先區若能將安全需求、道路條件與人車互動同時納入設置評估，將較單純以事件件數或路幅作為門檻更能回應生活街區的複合問題。

2.2 我國行人優先區制度與試辦經驗

我國《行人交通安全設施條例》建立行人友善區制度，地方主管機關得依區內交通環境進一步設置行人優先區或時段性行人徒步區。施行細則進一步規範行人優先區之道路全寬通行、20 公里以下速限、入口鋪面及降速設施等要求。制度上已明確指出「行人優先」及「低速共用」之方向，但對適用道路功能、行人與車流量、事故與衝突風險、停車需求、替代道路、社區接受度及管理量能等設置判斷因素，仍保留相當程度之地方裁量。



資料來源：作者自製。

圖 2 行人友善區、行人優先區與行人徒步區概念關係

由制度層級觀察，行人友善區可視為較廣泛的步行環境改善範圍，而行人優先區則是在其中針對指定道路進一步提高行人通行優先性；行人徒步區則採更強的車輛進入限制。三者並非彼此取代，而是依道路功能、土地使用、行人活動形態、強度與交通管理需求形成不同強度的管制工具。

臺北市信義區嘉興街 175 巷 9 弄全臺首個試辦案例，該路段鄰近學校與大眾運輸場站，具行人通行需求，又因路幅及停車環境限制，難以以傳統人行道完整分隔。試辦過程顯示，僅設置告示與減速設施時，駕駛與行人對於行人優先區空間路權轉換的辨識效果有限，後續透過鋪面顏色及材質調整，進一步強化空間識別，因此行人優先區若要改善人車關係，必須讓「行人優先」從法規概念轉化為駕駛人可感知的道路環境，使道路具備「自明性」。

宜蘭市凱旋國小前縣政二街則以通學安全為主要改善目的，該路段上下學時段存在家長接送與學童步行交織情形，地方政府透過行人優先區方式強化低速與行人優先規則，呈現以校園周邊安全需求作為設置起點的案例。

彰化市陳稜路則以活動期間的人流需求及街道活化為契機，透過縮減車行空間、鋪面重整、街道傢俱與視覺導引等方式進行短期街道實驗，並保留必要車輛通行。兩類案例分別呈現「安全改善型」與「環境活化型」之可能路徑，也反映行人優先區不宜僅以單一設置情境或固定工程手段處理，而應依道路功能、場域活動、人車流特性及地方需求進行差異化評估。

2.2.1 臺北市嘉興街 175 巷 9 弄案例

臺北市嘉興街 175 巷 9 弄屬於既成住宅巷道，鄰近學校與捷運站，具有通勤、通學與社區居民日常步行需求，但路幅有限且存在停車及穿越性車流。若依傳統方式於道路側邊劃設人行空間，實務上仍可能遭車輛佔用，且有限路幅將使車行及行人空間更加擁擠。因此，此案例思維不是額外切割出一條狹窄人行帶，而是透過整體道路空間重新規劃建設，讓車輛在進入巷道後接受低速及行人優先的使用規則，重新分配道路之使用權。

試辦初期的觀察顯示，只有告示牌與局部減速設施時，駕駛人未必能立即感受到道路屬性的改變，行人也不一定敢於道路全寬通行。後續加入明顯的彩色鋪面與材質變化並透過實體路面差異，強化道路自明性，凸顯「規則、工程與視覺辨識」必須一致，讓駕駛人明顯識別道路差異，同時提升行人步行安全性。

2.2.2 宜蘭市縣政二街案例

宜蘭縣政府於凱旋國小前縣政二街約 400 公尺路段試辦宜蘭縣內首處行人優先區，主要用以改善上下學時段家長接送與學童步行所形成的人車衝突，措施包含強化行人穿越辨識、調整相關標線及將區內車速限制於 20 公里以下，使駕駛人在進入校園周邊道路後能更明確感知低速與行人優先之要求。

此案例與嘉興街住宅巷道不同，其設置需求主要來自特定時段之通學人流與弱勢用路人保護，亦反映行人優先區可運用於校園周邊安全改善。此外，設置後持續進行現地監測與檢討，也說明新制度在推動初期宜保留滾動調整空間，再依實際車速、人車互動及使用情形評估後續改善方向。

2.2.3 彰化市陳稜路街道實驗

彰化市陳稜路案例結合臺灣設計展活動人流與街道改造需求，透過縮減車行空間、鋪面重整、街道傢俱與綠化設計，使道路不再只具有通過功能，而增加步行、停留與公共活動的可能性。其特色在於以短期、可調整的街道實驗方式，讓居民及用路人先實際體驗改造後的空間，再依使用情形評估後續是否調整或長期化。

相較嘉興街偏向住宅巷道安全改善、宜蘭縣政二街偏向校園通學安全，陳稜路更能反映「環境活化型」行人優先區的可能性。三類案例顯示，同一制度可能服務不同政策目的，因此不宜預設所有行人優先區都必須先有高事故紀錄，而應將安全風險、行人活動、土地使用、道路條件與地方需求共同納入評估。

2.3 國外相關制度

國外生活街道及行人優先制度雖名稱、法制與速限等規範不同，但共同核心均在於降低生活街區的機動車支配程度，透過明確入口、低速設計、共享鋪面、實體降速與社區參與，重建道路安全與生活功能。荷蘭 Woonerf、英國 Home Zone、韓國 Pedestrian Priority Street 及日本 Zone 30 Plus 均可作為我國制度設計之參考。

2.3.1 荷蘭 Woonerf

Woonerf 意指具有居住與生活功能的街道，其制度發展背景與住宅區機動車快速增加有關。傳統道路將車道視為主要通行空間，行人只能在道路邊緣活動，而 Woonerf 則將街道視為居民生活空間，車輛僅為其中的次要使用者，落實人本交通。其適用場域多為住宅區、社區巷道與校園周邊，並藉由降低車速與弱化傳統車道界線，使道路同時具有通行、停留與遊憩等功能。

在設計手段上，Woonerf 並非只依賴速限標誌，而是透過入口門戶、共享鋪面、道路線形偏移、植栽、座椅及停車配置等實體設計改變道路線型，使駕駛人無法維持直線快速通行。透過生活街道的改善，藉此提升居民步行、停留與使用街道之意願及安全性，將道路功能結合「車行通道」與「生活空間」。



資料來源：linkedin 網站截取。

圖 3 荷蘭 Woonerf 主要設計原則示意

2.3.2 英國 Home Zone

英國 Home Zone 透過取消或弱化傳統車道與人行道的明顯區隔，透過不同材質鋪面、植栽、停車彎、座椅及道路線形調整等方式，增加駕駛人對環境的注意程度，其核心同樣在於重新分配住宅街道的使用功能，其重要特色是強調居民參與與地方程序，地方交通主管機關可透過使用與速度相關命令調整道路的使用方式，使街道除交通外，同時能作為遊戲、社交與居民日常活動。此制度反映生活街道的改造不只是一項道路工程改善計畫，也是一項地方治理與社區協商工作。



資料來源：維基百科網站截取。

圖 4 英國 Home Zone 主要設計原則示意

2.3.3 韓國 Pedestrian Priority Street

韓國行人優先道路主要因應老舊住宅區、傳統市場與學校周邊等人車混流問題而發展，特別適用於道路寬度不足、難以完整分隔人行與車行空間的生活道路。制度上除利用特色鋪面、地面標線及視覺導引強化行人空間感受外，也逐步透過法律明確化駕駛人的減速、停車讓行義務，使工程設計與用路規則彼此配合。

韓國制度對我國的另一項啟示，在於地方政府推動行人優先區時，除應具備基本的行政執行能力外，也需要交通工程、都市設計、交通影響評估及後續成效檢討等專業支援。由於各地方政府在人力、經驗及專業資源上仍存在差異，若完全由地方自行辦理，可能造成規劃品質及執行成效不一。因此，未來我國可考慮建立中央或區域層級之專業支援機制，由既有研究機構、大專院校或專業團體協助地方政府進行規劃、審查及成效評估，以提升行人優先區推動的一致性與實務成效。



資料來源：<https://tchinese.seoul.go.kr/>網站截取。

圖 5 韓國行人優先街道案例示意

2.3.4 日本 Zone 30 Plus

日本自 2011 年推動 Zone 30，2021 年再發展 Zone 30 Plus，在區域速限之外加強減速丘、道路窄化、車阻柱、入口標示與鋪面改造等物理性措施，其政策精神並非完全禁止車輛，而是透過「不封路、不禁車」的方式降低生活道路上的實際車速與穿越性交通，同時由警察、道路管理機關與居民共同規劃。



資料來源：日本警察廳資料

圖 6 日本 Zone 30 Plus 工程措施與區域規劃示意

Zone 30 Plus 採取 PDCA 滾動檢討概念，設置後仍透過速度量測、事故資料、居民反饋與現地觀察持續調整。此一機制對我國尤其重要，因各縣市道路型態、民眾接受程度及土地使用差異甚大，若中央一次訂出過度僵化的單一工程規格，可能無法適用所有場域；但若完全不訂共同評估框架，又可能造成各地設置品質落差。因此，較可行方向是建立共同的設置評估構面與最低安全要求，再保留地方依道路功能與場域需求進行差異化設計的空間。

表 1 國內外行人優先相關制度比較

制度	主要適用場域	速度／通行概念	主要設計或管理特徵	對本研究之啟示
我國行人優先區	行人友善區內經指定之生活街區、巷弄等	20 公里以下；行人得於道路全寬通行	入口鋪面、降速設施、禁鳴喇叭及交通管理	需補強選址、交通配套、執法及成效評估條件
荷蘭 Woonerf	住宅區、社區巷道、學校周邊	極低速；行人優先、街道具生活空間功能	共享鋪面、街道彎曲、植栽與街道傢俱	重視物理降速及生活街道定位
英國 Home Zone	住宅社區與生活街道	以地方速度命令及使用命令調整道路使用	社區共識、共享鋪面、實體線形調整	推動前提為社區參與與後續管理
韓國 Pedestrian Priority Street	老舊社區、學校、市場等	行人優先；得依道路條件降低速限	特色鋪面、視覺導引、法律賦予駕駛減速與讓行義務	兼顧法制、設計、執法及地方管理
日本 Zone 30 Plus	住宅區、通學道路等生活道路	30 公里低速區；不封路、不禁車	入口標示、減速丘、窄化、車阻與 PDCA 滾動檢討	強調警察、道路機關、居民協作及路網影響評估

資料來源：本研究整理。

2.4 文獻綜整與分析架構

綜整國內外制度可發現，適合導入行人優先概念之道路通常具有幾項共同特徵：其一，行人活動或弱勢用路人需求明確；其二，傳統人車分離受到實體空間限制，或街道本身具有生活與停留功能；其三，車流與車速可透過道路設計、交通管理與路網替代方案控制；其四，地方居民、商家與執行機關能參與規劃並維持後續管理。反之，若道路具有大量幹線穿越交通、無適當替代路網、無法提供降速設施，或缺乏停車與裝卸貨配套，即使形式上劃設為行人優先區，也可能造成新的交通衝突。

因此，行人優先區的設置判斷不宜僅處理「有沒有事故」或「路幅是否狹窄」，而應同時考量區域環境特性、安全需求、道路交通條件、交通配套措施及執行管理等面向。前述國內外制度與案例亦顯示，不同場域雖可採取不同工程或管理手段，但均需在行人安全、必要車輛通行與地方生活需求之間取得平衡。本文以下即依上述面向進一步分析我國行人優先區之設置條件，並提出推動課題與政策建議。

三、行人優先區設置條件分析

綜整前述國內外制度、案例與相關文獻，本文將行人優先區設置時應考量之內容歸納為「區域環境特性」、「安全需求」、「道路交通條件」、「交通配套措施」及「執行管理」五項分析面向。此分類並非作為僵化的量化門檻，而是提供地方政府在選址與規劃階段進行系統性檢視，使行人安全、道路功能、交通影響與後續管理能被一併納入考量。

表 2 行人優先區設置條件分析面向

分析面向	主要設置考量	說明
區域環境特性	行人活動、步行主要性、周邊土地使用。	確認場域是否具有明確步行需求，以及學校、市場、醫療、商圈、住宅或場站等生活活動特性。
安全需求	事故與交通衝突、弱勢用路人。	除事故數據外，亦檢視視距、轉彎衝突及高齡者、學童、身心障礙者等族群之安全需求。
道路交通條件	路幅、人行空間、低速共享及實體降速。	評估是否受限於既有路幅而難以完整人車分離，以及道路是否適合以低速共享與物理性措施控制車速。
交通配套措施	替代道路、車流移轉、停車與裝卸貨。	避免區內改善將車流或停車問題轉移至周邊道路，並兼顧居民出入、接送、配送與大眾運輸銜接。
執行管理	資源支持、社區溝通、執法維護與成效追蹤。	確認地方推動量能、利害關係人溝通、後續秩序維持及設置後檢討機制。

資料來源：本研究整理。

3.1 區域環境特性與安全需求

行人優先區最直接的政策目的仍應回到行人交通安全，但安全需求亦與場域特性密切相關。學校、市場、醫療院所、公園、大眾運輸場站及住宅巷弄等地，可能因行人活動集中、弱勢用路人比例較高或步行已成為主要移動方式，而具有較明確的改善需求。事故熱點、近年嚴重行人事故、轉角視距不足及人車頻繁交織等情形，可作為辨識風險的重要資訊；惟若僅以歷史事件數作為唯一門檻，仍可能忽略「尚未發生事故但已有高度衝突」的潛在風險。

此一構面可使行人優先區的選址從事後事故改善進一步延伸到事前風險預防，尤其在學校、醫療院所、公園與市場等場域，行人活動具有時段尖峰性或弱勢族群集中性，即使事件數未達傳統易肇事門檻，仍可能具有較高的安全改善迫切性。

3.2 道路交通條件與低速人車共用

「改善人車爭道」並非單純排除車輛，而是重新定義在特定生活街道中使用者之優先順序以及車輛應以何種速度與方式通行。當道路實體路幅不足以增設人行道，且居民停放車輛、救災、接送或裝卸貨仍有進入需求時，低速人車共用可能比完全封閉更具可行性。可透過入口辨識、共享鋪面、車道窄化、減速丘或其

他實體措施，讓駕駛人實際降低速度，並以道路環境傳達「進入行人生活空間」的訊息，提升道路自明性。

反之，若原始道路已具備完整人行道能維持人車分離，或屬高流量幹道、重要聯外道路，則未必適合改為全幅共享，宜優先適用於傳統人行道方案難以落實、但行人需求與生活街道功能明確，且具備實際降速條件的道路。

3.3 交通配套與周邊路網

行人優先區透過降速、道路空間重新分配或限制穿越性交通，可能造成部分車流改道，因此不能只檢視區內環境，也應同步評估周邊路網，避免因替代道路容量不足，導致原有車流可能轉移至其他住宅巷道，形成新的衝突與民怨。日本 Zone 30 Plus 即強調區域性規劃與後續檢討，而非只在單一路段設置減速措施。

停車、臨停與裝卸貨需求亦是地方推動人本空間時最常面臨的衝突來源之一。對市場、商圈、住宅與醫療場域而言，完全取消所有路側使用往往不具實務可行性，因此需在區外停車、特定時段裝卸貨、居民出入、無障礙接送與救援動線間建立明確安排，可降低行人優先政策與居民日常需求之對立，使人車關係在提升行人安全、社區居民共識與維持良好行車秩序三者間達成共識。

3.4 執行管理與地方共識

行人優先區涉及道路使用習慣、停車權益、商業活動及警察執法，僅完成工程施作並不足以使制度落實執行。規劃階段需與居民、商家及地方利害關係人溝通，必要時採試辦及滾動檢討，讓空間使用問題在正式長期施作前有調整機會，或能持續滾動式修正。英國 Home Zone 與日本 Zone 30 Plus 皆強調社區參與與地方協作，可見社會共識是完備制度的重要組成，亦能使民眾自主遵守。

另一方面，速限 20 公里若缺乏能讓駕駛人自然減速的道路環境，完全依賴警察持續取締，將增加執法量能負擔，也不利於形成穩定的低速行為。因此，實體降速設施、道路視覺辨識與執法管理應相互配合，讓工程、規則與執法形成一致訊號，使駕駛人能清楚理解進入行人優先區後的行為要求。

四、我國推動行人優先區之課題與政策建議

4.1 分級與適地評估

依文獻與現有行人優先區案例可同時滿足兩類政策需求：一類以事故、衝突與弱勢用路人保護為主的「安全改善」需求；另一類則以商圈、觀光、場站銜接及社區公共空間改善為主的「環境活化」需求。兩類需求亦可重疊，但其選址依據與成效評估重點未必完全相同。因此，未來制度設計可考慮採取分級或分型思維，使不同場域能依主要需求選擇較適切之規劃與管理方式。

在推動程序上，各案件的規模、道路層級、交通影響與地方爭議程度亦不相同，若一律採取相同審查與行政程序，可能增加地方推動負擔。如將區域分級，

一般小型生活街區保留地方彈性，對涉及主要商圈、學區、大範圍車流移轉或工程改造者，再進而提高交通影響評估與專業審查程度，並由中央或區域層級提供必要技術支援，以兼顧規劃品質與行政效率。

4.2 不同生活場域之差異化推動

傳統市場、校園、公園、醫療院所、住宅巷弄及大眾運輸場站周邊雖都可能出現人車衝突，但其需求結構並不相同。傳統市場常同時存在高齡行人、機車穿梭、攤商營業與裝卸貨需求，重點在於時段管理、配送安排與降低機車穿越；校園周邊則具有明顯的上下學尖峰以及學童辨識、反應能力較弱等特性，可搭配接送區、護童動線及尖峰時段管制；醫療院所需兼顧高齡者、輪椅使用者與救護車快速、頻繁進出；住宅巷弄則更重視穿越性車流、違規停車與居民日常出入之平衡。

因此，前述五項分析面向較適合作為共同檢核架構，而非要求所有場域達到完全相同的設置門檻。例如市場可能特別重視行人流量、裝卸貨與時段性措施；校園與醫療院所可能更重視弱勢用路人比例及安全風險；住宅巷弄則可能將路幅不足、穿越性車流與居民共識列為核心。透過分型思維，可避免以單一標準處理差異甚大的生活街道，並提高地方規劃的可操作性。

4.3 成效評估與後續治理

行人優先區設置完成後，仍需建立可以反映「是否真正變安全、是否真正改善人車關係」的成效指標。僅以設置長度或面積考評地方政府，雖有助於提高推動量能，但可能造成追求數量而忽略品質，抑或是在不合適的地點設置行人優先區。

完整的成效評估可同時觀察車速變化、行人交通事故及衝突、駕駛停讓行為、行人使用空間情形、違規停車、居民或商家感受，以及設施維護與執法管理狀況。其中，短期成效可透過車速、人流、衝突與使用行為觀察掌握，因事件件數具有隨機性，新設區域未必能以此作為評斷改善成效之唯一依據；中長期則可再納入事件件數、事故嚴重程度、土地使用或步行活動變化作為評估之參據。地方政府可於試辦前建立基準資料，於完工後持續追蹤，以此評估成效並同時研擬改善精進對策，使行人優先區由一次性工程計畫轉變為持續檢討的交通安全治理制度。

4.4 中央與地方分工及專業支援

行人優先區的推動涉及道路工程、交通管理、都市設計、警察執法及地方溝通等面向，單一地方機關未必能同時具備完整的專業與人力。尤其各縣市在道路型態、預算規模、民眾接受程度及推動經驗上均有所差異，若完全由地方政府各自規劃執行，可能造成設計方式、施工品質及成效評估標準不一。因此，中央可建立共同的基本原則、設計參考及成效評估方式，地方政府則依實際道路條件、生活型態與居民需求進行細部規劃，在維持基本規範一致的同時，保留因地制宜的彈性。

針對範圍較大、涉及主要學區、商圈，或可能造成明顯車流移轉的案件，亦可視實際需要引入交通工程、都市設計或道路安全等專業協助，並於試辦前後進行現地檢視及成效追蹤。透過中央提供制度與技術上的支持，並由地方政府依在地條件負責規劃與執行，可減少各地推動品質的落差，也有助於累積後續制度調整與推廣的實務經驗。

4.5 試辦與滾動調整機制

行人優先區涉及道路使用習慣與空間重新分配，部分措施在規劃階段未必能完全預測實際使用情形，因此試辦制度具有重要價值。地方政府可先以標線、臨時性鋪面、可移動式街道傢俱或其他可調整設施進行短期測試，觀察車速、人車互動、停車與裝卸貨需求及居民反應，再決定是否調整配置或轉為永久工程。此種「先試辦、再修正」的方式，可降低一次性工程決策的風險，也有助於透過實際體驗累積地方共識。

五、結論

本研究由我國行人安全與生活街道人車爭道問題出發，以提升行人交通安全、改善人車爭道及人車關係，以及建構可供實務參考之行人優先區設置條件為主要目的。透過我國法制與案例整理，並比較荷蘭 Woonerf、英國 Home Zone、韓國 Pedestrian Priority Street 及日本 Zone 30 Plus 等制度，可提出以下結論：

1. 行人優先區不應被視為單一工程設施，而是結合速度管理、道路空間、交通配套與地方治理的生活街道制度；其核心應以降低行人暴露風險及建立可理解的人車互動規則為主。
2. 設置判斷宜同時考量「區域環境特性、安全需求、道路交通條件、交通配套措施、執行管理」等面向。若僅以事故件數、路寬或行人流量其中一項作為單一門檻，可能忽略道路功能、周邊交通及地方管理條件。
3. 改善人車爭道的重點並非一律禁止車輛，而是在適合的生活街區建立低速、人本且可預期的共用規則；在既有完整人行道或高流量幹道，仍應依道路功能維持適當的人車分離。
4. 我國後續推動宜採分級與適地方式，並重視實體降速、車流與停車配套、社區溝通、中央與地方專業協作及設置後成效追蹤，避免僅以設置數量或形式作為政策成效。

本文係以文獻、制度及案例比較進行初步歸納，尚未針對不同設置條件建立統一的量化門檻。未來研究可進一步選取不同縣市、不同場域類型之實際案例，透過設置前後車速、人車衝突、行人使用情形與地方意見等資料進行驗證，以檢視各項設置條件之適用性，並逐步建立更具實務操作性的分級評估方式。

六、參考文獻

- 《行人交通安全設施條例》，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 《行人交通安全設施條例施行細則》，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 內政部國土管理署(2024)，「全國首處行人優先區試辦相關資料新聞稿」，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 公視新聞(2025)，「行人優先區改變人車路權，行人不必靠邊走！」，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 公視新聞(2025)，「家長接送易釀人車衝突 宜縣試辦行人優先區」，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 獨家報導 (2025)，〈2025 台灣設計展彰化登場 陳稜路首設「行人優先區」〉，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- 日本警察廳(2021)，Zone 30 Plus 推動資料。
- 行政院(2023)，行人優先交通安全行動綱領。
- 交通部道安資訊平臺(2026)，行人交通事故統計資料，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。
- Buchanan, C. D. (1963), Traffic in Towns: A Study of the Long-term Problems of Traffic in Urban Areas, London: Her Majesty's Stationery Office.
- Gehl, J. (2011), Life Between Buildings: Using Public Space, 6th ed., Washington, DC: Island Press.
- Hamilton-Baillie, B. (2008), "Shared Space: Reconciling People, Design and Traffic," Built Environment, Vol. 34, No. 2, pp. 161-181.
- Knoblauch, R. L., Pietrucha, M. T. and Nitzburg, M. (1996), "Field Studies of Pedestrian Walking Speed and Start-Up Time," Transportation Research Record, No. 1538, pp. 27-38.
- Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT) (2020), Pedestrian Priority Streets Policy Report, Seoul: MOLIT.
- OECD/ITF (2008), Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach, OECD Publishing.
- SWOV (2018), Woonerfs and Shared Spaces: Fact Sheet.
- Webster, D. C. and Mackie, A. M. (2006), Home Zones: A Qualitative Study of Seven Schemes, TRL Report 640, TRL Limited.
- Home Zone 圖片，網站：https://en.wikipedia.org/wiki/Home_zone，擷取日期：2026 年 4 月 15 日。