

我國行人用路安全認知之研究

A study on Public Awareness of Pedestrian Road Safety in Taiwan

周文生 Wen-Sheng Chou¹
曾紹真 Shao-Chen Tseng²

摘 要

我國現已邁入高齡化社會，建構一個以人為本的運輸環境(Human-Oriented Transportation)，營造出人性化、親和力、可靠性、舒適性及健康性之交通環境是未來努力的目標。然而我國現有道路環境，私人運具的過度膨脹，導致道路擁擠、環境汙染、人車衝突問題，民眾想要安全、自在悠閒的走路，仍舊是一種高貴的奢求，行人在道路中通行如同狹縫中求生一樣。每位用路者只要接觸到道路交通環境均有可能轉換成行人，行人在道路交通環境內相較於其他車種，可謂毫無安全防護設施，為所有用路者中最為弱勢之族群。為期營造安全和友善之行人交通環境，達成降低行人交通事故傷亡人數之目標，本研究針對國內外行人通行法令比較檢討分析，並採用問卷調查行人用路安全認知程度，希望能從行人角度瞭解其對相關法規與自身路權之看法，期能藉此深入探討我國未來行人道路安全改善方針。

關鍵詞：行人、行人路權、路權認知

Abstract

With Taiwan society tends to be aging, the future goal is to construct a traffic environment with humanity, friendliness, reliability, comfortability, and health. Currently traffic situation in Taiwan, however, is not so friendly for pedestrians due to excessive expansion of private transportation, traffic jam, air pollution, and the conflicts between pedestrians and vehicles and this generates highly risk for people

1 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所副教授（聯絡地址：333 桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4513，E-mail: una141@mail.cpu.edu.tw）。

2 屏東縣政府警察局東港分局警務員兼所長。

to walk through the road. Every road user who walks on the road may become a pedestrian and they are the weak group that relative to the drivers with their protection in vehicles. In order to establish a safe and friendly traffic environment for pedestrians and minimize the number of victims in traffic accidents, this study compares and reviews the road traffic regulations of Taiwan along with other countries, and adopts survey questionnaire to explore the road-use safety awareness of pedestrians. It is expected to learn relative regulations and road rights based on the point of view of pedestrians and therefore deeply explore the improvement guideline for road safety of Taiwanese pedestrians in the future.

Keywords: pedestrian, road rights, road-use safety awareness

一、前言

步行一般被認為是無須花費，又能減少私人運具使用，進而節能減碳的一種運行方式，而且更重要的是，它可促進、改善我們的健康狀況，遠離心血管疾病、中風以及慢性病風險侵襲，益處良多；近年來全球暖化、資源匱乏日趨嚴重情形下，歐美等先進國家莫不以推動永續發展、綠色交通、大眾運輸導向發展(Transit Oriented Development, TOD)為都市整體發展策略，試圖去建構一個以人為本的運輸環境(Human - Oriented Transportation)，營造出人性化、親和力、可靠性、舒適性及健康性之交通環境，散步於焉轉變成一種悠閒的生活態度，也是一種精緻先進社會文化下的產物；然而相較我國道路環境，民眾想要安全、自在悠閒的走路，仍舊是一種高貴的奢求，行人在道路中通行如同狹縫中求生一樣；我國實應深度省思私人運具的過度膨脹，導致道路擁擠、環境汙染、人車衝突課題，重新檢視街道對一個行人的意義。並在面對高齡化社會，對於老年人平日最常使用的運行方式一步行，如何強化行人安全維護及保障行人路權。

依據內政部警政署交通事故資料顯示，2008 至 2009 年交通事故傷亡程度以當事者類別（或所屬之乘坐車種）區分，「行人」當事人 24 小時內死亡人數計 549 人、佔 24 小時內死亡總人數 12.72%，「行人」當事人受傷人數計 22,727 人、佔所有受傷人數 4.80%，無論從死亡人數或受傷人數觀之，「行人」族群發生交通事故之傷亡比例均僅次於機車與小客（貨）車（如表 1 所示）。每位用路者只要接觸到道路交通環境均有可能轉換成行人，行人在道路交通環境內相較於其他車種，可謂毫無安全防護設施，為所有用路者中最為弱勢之族群，馬路對於行人而言仍然如虎口一般。為期營造安全和友善之行人交通環境，達成降低行人交通事故傷亡人數之目標，本研究針對國內外行人通行法令比較檢討，希望能從行人角度瞭解其對相關法規與自身路權之認知程度，期能以深入性來看待行人交通安全議題，使行人用路安全管理措施能更臻完善。

表 1 2008 至 2009 年交通事故當事者傷亡人數統計表 單位：人

當事者區分	24hr 內死亡	死亡%	受傷合計	受傷%	傷亡合計	傷亡%
機車	2,617	60.63%	386,873	81.76%	389,491	81.57%
小客(貨)車	733	16.98%	37,074	7.83%	37,807	7.92%
行人	549	12.72%	22,727	4.80%	23,276	4.87%
自行車	283	6.56%	20,112	4.25%	20,395	4.27%
大貨車	59	1.37%	980	0.21%	1,039	0.22%
大客車	19	0.44%	700	0.15%	719	0.15%
其他人車	56	1.30%	4,727	1.00%	4,783	1.00%
總計	4,316 人	100%	473,193 人	100%	477,510 人	100%

資料來源：(周文生，2010)。

二、文獻回顧與探討

現行我國交通法規對於行人規範方面未若汽、機車方面規範嚴密、齊全，且多為宣示意義，並且仍存有部分條文尚有疑義，且存在民眾普遍對於行人交通法規不熟悉，而導致屢屢在道路環境中違規，更甚者，因而肇生交通事故。因此本研究先對我國行人交通法令蒐集彙整，再與日本、新加坡、中國大陸、香港等國家地區之法令比較（蔡中志等，1997；法律出版社，2010；全國法規資料庫，2011；立法院，2011），期能發現我國所未有（或仍存有疑義），而他國已有之規範。為避免主題過於發散，本研究僅針對有疑義之處，如行人穿越設施外允許穿越距離、行人穿越道上行人絕對路權及步行靠邊規定比較對照。

2.1 行人穿越設施外允許穿越距離

1.我國規定

- (1)查道路交通安全規則第 134 條第 1 款規定：「設有行人穿越道、人行天橋或人行道地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其 100 公尺範圍內穿越道路」（引用 2011 年 4 月 14 日修正版）。然而，此 100 公尺之設定不無疑義，在行人肇事研判責任中，此條文亦常被引用來判定肇責分配。
- (2)前條文係我國在 2006 年 6 月 30 日所公布修正，而在此之前係規定為 30 公尺，修改此距離係緣起於道路交通標誌標線號誌設置規則規

定兩個斑馬線行人穿越道線最短距離不得少於 200 公尺，因而推導出 100 公尺（路段中點），而此是否恰當則未見於當初修正條文總說明內有敘明。

- (3) 祈文中(1994)研究我國行人在距離行人穿越設施超過 60 公尺即有可能違規穿越；陳宗淋(2000)建議修改道路交通安全規則為距路口 50 公尺內禁止行人穿越，以及修改道路交通標誌標線號誌設置規則為 50 公尺以上即可劃設斑馬線行人穿越道線。此係考量臺北市之公車站均位於路口 30 至 50 公尺處，以及針對行人違規接受道安講習者實施問卷調查結果，過半數受訪者回答 50 公尺。
- (4) 另依據大法官第 417 號解釋略以：「道路交通管理處罰條例第 78 條第 3 款規定行人在道路上不依規定，擅自穿越車道者...惟行人穿越道、人行天橋及人行地下道之設置，應選擇適當之地點，注意設置之必要性及大眾穿越之方便與安全，並考慮殘障人士或其他行動不便者及天候災變等難以使用之因素...參酌同條例第 78 條第 2 款對有正當理由不能穿越天橋、地下道之行人不予處罰之意旨，檢討修正上開規則。」可見本規則仍有尚待補正之處。

2. 日本規定

日本道路交通法第 12 條規定：「行人於穿越道路時，附近若有行人穿越道，應經行人穿越道穿越道路。」同法第 13 條第 1 項規定：「行人不得於車輛等之近前或後，穿越道路。但經行人穿越道穿越道路，或依信號機表示之信號或依警察等之手勢信號穿越道路時，不在此限。」同條第 2 項規定：「行人行經有道路標誌等禁止穿越之道路部分時，不得穿越道路」。(引用 1995 年修正版)

3. 新加坡規定

新加坡道路交通（行人穿越）規則第 3 條規定，除了腳殘疾人士、經執業醫師證明患有心臟疾病或其他如使用行人天橋將造成嚴重身心理危害症候，得豁免不須行走行人天橋外，任何在行人穿越設施 50 公尺以內之任何行人應該使用行人穿越道（或相類行人穿越設施），並且在 50 公尺界限設有指示標誌。(引用 1997 年修正版)

4. 中國大陸規定

中國大陸道路交通安全法第 62 條規定：「行人通過路口或者橫過道路，應當走人行橫道或者過街設施；通過有交通信號燈的人行橫道，應當按照交通信號燈指示通行；通過沒有交通信號燈、人行橫道的路口，或者在沒有過街設施的路段橫過道路，應當在確認安全後通過」(引用 2004 年施行版)。亦即行人應當走人行橫道或者過街設施；在通過

有交通信號燈的人行橫道，行人應當按照交通信號燈指示通行；行人在通過沒有交通信號燈、人行橫道的路口，或者在沒有過街設施的路段橫過道路時，應當在確認安全後通過。行人應通過自己的謹慎判斷，履行自己的注意義務，確保安全。如未能準確判斷而造成交通事故，行人要承擔未盡注意義務的責任。

5. 香港規定

依據香港道路交通條例第 11 條授權訂定之道路交通（交通管制）規例之規則 39 明示：「任何人不得在以下情況橫過馬路：(1)身處斑馬綫控制區內，但卻不在斑馬綫上；(2)身處距離交通燈控制的過路處 15 米範圍內，但卻不在該等交通燈所運作的過路處；(3)身處距離行人天橋或行人隧道或該天橋或隧道的任何部分 15 米範圍內，但卻不使用該天橋或隧道；(4)違反穿著制服的警務人員、穿著制服的交通督導員或學校交通安全隊員的指示」、「不得在過路處停留超過行畢該過路處所需時間」、「不得攀越或穿過任何路邊圍欄或中央分道帶而進入車路」（引用 1997 年修正版），揭禁行人不得在距交通燈控制 15 公尺範圍內，不使用人行穿越設施即行穿越道路。

2.2 行人穿越道上行人絕對路權

1. 我國規定

- (1)查道路交通管理處罰條例第 44 條第 2 項：「汽車駕駛人，駕駛汽車行經行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處...」及第 48 條第 2 項：「汽車駕駛人轉彎時，除禁止行人穿越路段外，不暫停讓行人優先通行者，處...」（2011 年 1 月 19 日修正公布），上述兩條文均為 2005 年 12 月 28 日所公布修正；經查當初修法理由概以：『原條文第 2 款明文規定：車輛行經斑馬綫時必須減速、並應暫停讓行人優先通行，否則處以新臺幣 600 元至 1800 元以下罰鍰。政府在宣導相關規定時，向來也都僅表示汽、機車請禮讓行人通過。而將法律上明確的強制規定、駕駛人的法定義務，簡化成一種「禮貌」而已，明顯減弱其強制力、誤導駕駛人對於守法的正確觀念，更嚴重的是多數車輛行經斑馬綫時並不會真的暫停，於是斑馬綫不再具有真正保障行人的作用，也自然無法讓民眾感到信賴』。
- (2)交通部配合前述兩條文修正，於 2006 年 6 月 30 修訂道路交通安全規則第 103 條，將原條文規定：「汽車行近行人穿越道前，應減速慢行，遇有行人穿越時，無論有無交通警察指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過」，修改為「汽車行近未設行車管制號誌之行人穿

越道前，應減速慢行。汽車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。汽車行經未劃設行人穿越道之交岔路口，遇有行人穿越道路時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。」

(3)我國雖然在法制上明確律定行人穿越道上行人優先路權，且在道路交通管理處罰條例第 86 條規定：「汽車駕駛人...行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一」，應屬已完善對待行人優先路權。然而在 2009 年 4 月中新加坡媒體〈海峽時報〉一篇報載『Motoring fracas on Taiwan roads』卻直言我國汽機車駕駛在馬路不禮讓行人情形嚴重，在此之前更有我國前駐南非大使陸以正先生在臺北市行走行人穿越道上被計程車撞倒骨折，凸顯出行人穿越道上行人優先路權保障仍尚有改進空間。

(4)黃嘉祿等人(2001)認為建立行人穿越道權威的方式可透過汽機車禮讓行人優行通行及行人違規取締二部分，一方面訂定車輛禮讓行人優先通行之執法取締標準，另一方面行人本身亦要尊重人行道權威（行人亦不得在距行人穿越設施 100 公尺範圍內穿越道路）；如此一來，行人尊重自己的通行路權也尊重車輛的通行路權，則可落實建構以人為本的交通環境。

(5)就我國各縣市執行取締汽車未禮讓行人違規而言，現以臺北市政府警察局執行最為徹底，根據臺北市政府警察局交通警察大隊(2010)指出，取締汽車（未包含機車）未禮讓行人認定原則如下：

- A.路口無人指揮時，汽車在行人穿越道上以距離行人行進方向一個車道寬（約 3 公尺）以內及前懸已進入行人穿越道上為取締認定基準。
- B.路口有人指揮時，不聽從指揮強行通過者，得逕予認定舉發。
- C.「尖峰時間」或「行人穿越眾多路口」，以指揮疏導人車交替通過為主，如需舉發時，應從寬認定，以「實際有影響行人行止者」為取締認定基準，以免因舉發違規造成交通阻塞。
- D.以攔停舉發方式執行，但當場不能或不宜攔截製單舉發者，得直接逕行舉發。

2. 日本規定

日本道路交通法第 38 條規定：「一、車輛等，在接近行人穿越道或腳踏車穿越道（以下稱“行人穿越道等”）而欲通過該行人穿越道等時，除其進路前方之該行人穿越道等路之上，明顯無穿越之行人或腳踏車（以下稱“行人等”）外，應以在該行人穿越道等之前，可以停止

之速度行進。於此情形，其進路前方之該行人穿越道等之上，有行人穿越或即將穿越時，應於該行人穿越道等之前暫時停止，且不得妨害行人等之通行。二、車輛等或遇有在行人穿越道等（該車輛等在通過時，依信號機表示之信號或警察之手勢信號等，行人等已不得穿越該行人穿越道等時，不在此限。再次項亦同），或其前方有車輛等停止時，若欲超越該停止之車輛等，應於超越前暫時停止。三、車輛等，在行人穿越道等及其前方 30 公尺內之道路部分，除有第 30 條第 3 款規定之情形外，不得超越其他車輛等（慢車除外）。」該法第 38 條之 1 規定：「車輛等，在交叉路口或其附近未設行人穿越道之處，見有行人穿越道路時，不得妨害行人之通行。」

3.新加坡規定

新加坡道路交通法針對行人穿越優先權規定係規範在該國道路交通（行人穿越）規則第 4 條至第 7 條，第 4 條規定：「汽車駕駛人在交叉路口轉彎時，如適有行人穿越，應暫停將路權給予正在通過或是正起步要穿越路口之行人」；第 5 條規定：「任何汽車駕駛人行近行人穿越設施時，除非能確見無行人在此，否則均應保持在一車速係可以安全煞停於穿越設施前」；第 6 條規定：「任何汽車駕駛人行近或在無交通警察指揮或無號誌控制之行人穿越設施路口，仍應讓正在通過或是正起步要穿越路口之行人有自由、不受干擾的通行」；第 7 條規定：「在具有行人穿越設施並有交通警察管制或號誌控制的交叉路口，任何行人以正在穿越或正準備進入路口穿越，均應被准許在一自由、不受干擾的通行下進行，無論汽車駕駛人已接收到號誌通行指令或交通警察指揮之情況」（引用 2011 年修正版）。另外，在前述規則第 12、13 條則規範行人應遵守項目：(1)第 12 條：「行人在行人穿越道設施從一端到另一端不得超越正常所需時間」；(2)第 13 條：「行人穿越道路應採最短路徑到另一端，而且在穿越道路未使用行人穿越設施時，應讓其他車輛；行人不得站立、坐、蹲、遊蕩或其他相類此行為以致阻礙交通」。

4.中國大陸規定

中國大陸道路交通安全法第 44 條規定：「機動車通過交叉路口，應當按照交通信號燈、交通標誌、交通標線或者交通警察的指揮通過；通過沒有交通信號燈、交通標誌、交通標線或者交通警察指揮的交叉路口時，應當減速慢行，並讓行人和優先通行的車輛先行」，以及該法第 47 條規定：「機動車行經人行橫道時，應當減速慢行；遇行人正在通過人行橫道，應當停車讓行。機動車行經沒有交通信號的道路時，遇行人橫過道路，應當避讓」。

5. 香港規定

香港道路交通（交通管制）規例之規則 31：「在斑馬線上的每一名行人，當在斑馬線上時，較任何車輛享有優先權；如車輛或其任何部分駛至斑馬線或在斑馬線上之前，行人已在該斑馬線上，則該車輛的司機須讓該行人先行；但如在斑馬線上有一個行人安全島或中央分道帶，則位於行人安全島或中央分道帶每一邊的斑馬線，須分別視為一條獨立的斑馬線。」

2.3 步行靠邊

1. 我國規定

- (1) 查道路交通管理處罰條例第 78 條第 1 項第 2 款規定：「行人在道路上有下列情形之一者，處...二、不在劃設之人行道通行，或無正當理由，在未劃設人行道之道路不靠邊通行。」
- (2) 另查道路交通安全規則第 133 條：「行人應在劃設之人行道行走，在未劃設人行道之道路，應靠邊行走，並不得在道路上任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。」
- (3) 林大煜(1994)認為我國僅規範「在未劃設人行道之道路，應靠邊行走」，此規定不夠明確，建議應將在無人行道的路邊行走時應面向來車，納入規定中，或因考量執行不易，至少在道路交通安全規則中作宣示性敘述。

2. 日本規定

日本道路交通法第 10 條規定：「一、行人於行經人行道或足以讓行人通行之路邊帶（於次項及次條稱「人行道等」）與車道無法區別之道路時，應靠道路最右側通行。但靠道路最右側通行有危險，或有其他不得已之事由時，得靠道路最左側通行。二、行人於行經人行道等與車道有區別之道路時，除以下兩款情形外，應通行於人行道等之上：1、穿越車道時；2、因道路工事無法通行人行道等，或有其他不得已之事由時。」惟須注意日本通行方向係與我國相反。

3. 新加坡規定

根據新加坡道路交通法第 112 條所授權訂定之公路守則(Highway Code)第 2 章徒步道路使用者第 7 條規定：「行走時應盡量面向來車，並且不要背對它；如果有人行道或有足夠的步徑，應使用它；不要緊靠路面緣石，且背對車流；不要沒有看就突然衝入路中；如果沒有步行道，應盡量靠路緣行走，這樣可避免危險」，第 8 條規定：「如在夜

間沒有光源的道路上行走，應盡量穿著或帶著白色的東西，即使是一個手帕在手或折疊的報紙，都可使你更容易被駕駛人看到」，第9條規定：「不要認為你可以看到機動車的燈光，機動車駕駛人就可以看到你；駕駛人看到你時距離已經非常近了，尤其當你身穿黑色衣服。」(引用 1997 年修正版)

4. 中國大陸規定

中國大陸道路交通安全法第 36 條規定：「根據道路條件和通行需要，道路劃分為機動車道、非機動車道和人行道的，機動車、非機動車、行人實行分道通行。沒有劃分機動車道、非機動車道和人行道的，機動車在道路中間通行，非機動車和行人在道路兩側通行。」

5. 香港規定

香港政府依據道路交通條例第 109 條授權提交立法會通過之「道路使用者守則」(香港運輸署, 2000)，摘錄有關行人行走規定如下：(1) 如有行人路或行人徑，便應使用。盡可能避免踏出馬路，或在馬路上站立或步行。切勿貼近路邊的路邊石，而又背對車輛；(2) 小心注意大廈出入口的行車通道。橫過行車通道前，應環顧四周和仔細聆聽，留意有沒有車輛駛近。如沒有車輛駛至，行人可繼續橫過。不要在行車通道上逗留，應直接越過；(3) 如果馬路兩旁都沒有行人路，行人應靠近馬路的右邊步行。可以的話，應離開行車道，改在馬路邊緣上步行。(香港地區亦是與我國通行方向相反)

綜合上述國家有關行人相關法令規定之比較，檢討我國行人交通安全問題，包括：(1) 注重車輛、忽視行人：交通工程規劃設計多優先考量機動車輛需求，而對於行人則僅依規範最低限制設計；(2) 活動密集、人車衝突：由於土地狹小、人口稠密，故於市中心地帶人、車、旅次大量聚集，衝突情形嚴重；(3) 行人、駕駛人守法精神差：汽機車駕駛人競逐爭道、橫衝直闖，無視行人存在，未禮讓行人等惡質駕駛行為嚴重；而行人亦多存有明知故犯、隨性而至的心態，任意穿越道路；(4) 行人違規執法不落實：相較於行人的高肇事死傷比例及社會成本付出，行人違規之罰則過輕；且現行對於行人違規裁罰逾期未繳納，缺乏具體有效催繳之行政作業規定及處理流程，而移送行政執行成本過高，不符成本效益考量，導致警察機關對於是項執法難以落實；(5) 步行空間遭嚴重佔用：商家、攤販、堆置物、違規停車等固定障礙物嚴重阻礙行人通行，形成公共空間私有化情形；社區巷道亦淪為車輛停放與通行空間；(6) 行人設施管理、規劃不善：行人動線未連貫、不完整；騎樓、人行道鋪面不平整、設施髒亂，相較於政府對維持車道通暢與平整所投注龐大經費資源，人行設施所受關注實微不足道；而且行人設施普遍未達無障礙要求，導致使用嬰兒推車、輪椅及其他行動不

便者嚴重困擾（王國材，1990；祈文中，1994；林麗玉、黃燦煌，1994；藍嘉俊，2000；陳宗淋，2004）。

三、問卷調查設計

3.1 問卷設計與分析方法

問卷設計考量行人受訪者因問卷過於冗長，而影響作答意願致影響效度，因而總題數設定版面一頁，問卷內容如下：

- 1.個人基本資料：受訪者性別、年齡、婚姻狀況、職業、教育程度與所持有駕照種類等6項。
- 2.行人路權認知：包括行人違規經驗、行人事故經驗、步行靠邊習慣、行人交通法規認知程度、對於自行車通行人行道意見、對於限制汽機車數量意見、汽機車未禮讓行人嚴重程度、行人交通違規嚴重程度、行人交通環境友善程度等9項。

為確保調查期間資料蒐集的準確性，在進行正式調查前，初步設計出問卷初稿並實施預試，預試地點選擇於行人流量大之臺北火車站周遭發放問卷調查，總計發放100份，回收有效問卷94份，並於預試結束後，根據結果作統計上之信度分析。

所謂信度(reliability)，就是量表的可靠性或穩定性，其係以整份問卷作為評估的對象，信度可界定為真實分數的變異數與觀察分數的變異數比例。信度是指測驗分數的特性，而不是指測驗或測驗工具本身，在態度量表法常用考驗信度的方法為L. J. Cronbach所創的 α 係數。本次預試分析結果Cronbach's α 係數值達到0.89，為高可信度，並於進行問卷內容最後確認後，方實施正式問卷調查。

本研究問卷調查考量訪問便利性，地點選擇以行人聚集處所或通行流量眾多之處，因此朝向大眾運輸集散點（如火車站、捷運站…等）考慮，復考量調查人力與時間限制，因此選擇在臺北火車站及高雄火車站周遭實施問卷調查。問卷調查對象係設定為一般「行人」。廣義上，我國行人之母群體亦可謂即我國全體民眾，母群體數量龐大，且分布範圍甚廣，在受限人力、物力、時間條件下，僅抽取臺北、高雄兩地火車站周遭路過行人實施「簡單隨機抽樣」方式訪問。

本研究問卷回收後，檢查資料是否齊全或有無誠實填答，對於漏填題數達3題、重複勾選或顯為不誠實填答者予以刪除；再以EXCEL進行整理譯碼，其中在改善行人交通安全管理措施意見部分，因屬李克特五點量表

法，為之後分析時易讀檢視，故針對此種正向題，勾選「非常同意」鍵入 5、「非常不同意」鍵入 1，以表示得分愈高，其贊同管理措施意見愈佳。當所有問卷輸入完後，改以 SPSS 統計軟體進行統計運算分析，在分析之前，並針對各變數先予以定義屬性加入數值註解。根據研究變項的特性採用描述性統計方法及卡方檢定(Chi-square test)統計方法處理分析。

3.2 調查結果初步分析

本研究問卷分析之主要架構，首先是各題項次數分配與描述性統計分析，其次以個人背景變項與行人路權認知做交叉分析，以瞭解不同個人背景變項是否對於行人路權認知會有所差異。本次研究共計發放問卷 900 份，回收 900 份，扣除無效問卷 95 份（漏填題數達 3 題、重複勾選或顯為不誠實填答者），總計有效問卷 805 份，如表 2 所示。

表 2 問卷發放與回收數量一覽表

地點	發放數	回收數	有效問卷	無效問卷
臺北火車站周遭	450	450	410	40
高雄火車站周遭	450	450	395	55
合計	900	900	805	95

因部分變項組別樣本數過少，因此先將一些變項進行組別合併的動作，在年齡方面，將「60~69 歲」與「70 歲以上」合併為「60 歲以上」；在職業方面，將「農林漁牧」與「其他」合併為「農林漁牧與其他」；在持有駕駛執照種類（複選）方面，因考量受訪者填答大多集中在機器腳踏車、小型車與無之間，其他選項甚少，爰將本題項組別改分為「僅持有機器腳踏車（含輕型、重型、大型）」、「持有小型車（含普通、職業）以上車輛」與「無」三類。

受訪者之基本背景資料分析如下表 3 所示。

表 3 受訪者之基本背景次數分配表

問題	選項	人數	百分比(%)
性別	男	399	50%
	女	406	50%
年齡	19 歲以下	134	17%
	20-29 歲	192	24%
	30-39 歲	218	27%
	40-49 歲	135	17%
	50-59 歲	75	9%
	60 歲以上	51	6%
婚姻	已婚	372	46%
	未婚	433	54%
職業	學生	234	29%
	軍公教	81	10%
	家管	69	9%
	工商業	145	18%
	服務業	166	21%
	無業	38	5%
	農林漁牧及其他	71	9%
	遺漏值	1	< 1%
教育程度	國小（含以下）	23	3%
	國中	50	6%
	高中（職）	224	28%
	大學（專）	430	53%
	研究所（含以上）	76	9%
	遺漏值	2	< 1%
駕駛執照 種類	僅持有機器腳踏車（含 輕型、重型、大型）	249	31%
	持有小型車（含普通、 職業）以上車輛	404	50%
	無	152	19%

註：N = 805。

四、行人路權認知分析

本研究設計行人路權認知調查問項有 9 項，包括：行人違規經驗、行人事故經驗、步行靠邊習慣、行人交通法規認知程度、對於自行車通行人行道意見、對於限制汽機車數量意見、汽機車未禮讓行人嚴重程度、行人交通違規嚴重程度、行人交通環境友善程度等。

4.1 描述性統計分析

- 1.如表 4 所示，行人違規經驗答「有」(15%)違反行人交通安全規則而被警方舉發者數量較普遍認知有偏高情形，可能是部分受訪者誤認為一般交通違規案件，而致填答曾有被舉發。行人事故經驗答「有」(21%)曾經行走道路上因他人或自身違規因素，而發生交通事故經驗數據仍有偏高情形，可能亦係部分受訪者誤認為曾發生一般交通事故案件。
- 2.步行靠邊習慣題項設計主要係探究國內交通安全宣導工作經常宣導行人靠左邊走（或面向來車方向），但實際上民眾習慣是否有所改變，經本次問卷調查結果顯示雖有超過一半民眾仍沿習舊有教條選擇「靠右邊走」；但已有一半民眾選擇「兩邊都有，但會盡量選擇面向來車方向」或「靠左邊走」，此部分應係曾受交通宣導而調整其習慣。
- 3.對於『道路交通法規上規定於設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由上述設施穿越，並且不得在距其多少公尺範圍內逕行穿越道路』之法令認知，調查結果發現，不知道或答錯者佔了 94%，答對「100 公尺」僅佔 6%，由此可知，仍有廣大民眾對於每日行走的行人通行法令缺乏正確認知。
- 4.對於『自行車可騎上人行道，特殊路段才以標誌標線限制加以禁止』之意見，依道路交通管理處罰條例第 90-3 條第 2 項規定：「公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。」除此之外自行車不可騎乘於人行道範圍，惟因近來騎乘自行車風潮漸盛，是否除在部分路段（如人行道淨寬不夠寬路段）始予以限制自行車騎行；經問卷分析結果，不同意與同意意見各佔約一半，不同意者略多。
- 5.限制汽機車數量意見題項設計係考量推廣『人本交通』理念，將有可能限縮汽機車的使用發展，因此詢問民眾是否贊同國內限制汽機車數量與通行空間，以擴展提升人行空間品質與安全。調查結果發現，偏向同意支持者有六成五，不同意者僅佔一成。

6. 汽機車未禮讓行人嚴重程度題項設計係因國外媒體報載在我國車不讓人情形嚴重，因而探究國人是否亦持有相同之看法。調查結果發現，認為我國汽機車不禮讓行人情形偏向嚴重者佔八成三，不嚴重者僅佔百分之七，由此可見，不僅是外國人認為如此，我國行人亦有如此看法。
7. 行人交通違規嚴重程度題項設計係想探究行人是否亦認為行人交通違規情形嚴重之看法。調查結果發現，認為我國行人交通違規偏向嚴重者佔六成二，不嚴重者僅佔百分之八。由此可知，行人自身亦認為我國行人交通違規情形嚴重。
8. 行人交通環境友善度題項設計係想瞭解我國民眾對於交通環境是否對行人友善之看法。調查結果發現，認為我國交通環境係對行人偏向不友善者佔六成一，友善者僅佔一成四。

表 4 行人路權認知之次數分配表

問題	選項	人數	百分比(%)
行人違規經驗	無	685	85
	有	120	15
行人事故經驗	無	631	78
	有	173	21
	遺漏值	1	< 1
步行靠邊習慣	靠右邊走	456	57
	靠左邊走	53	7
	兩邊都有（面向來車）	294	36
	遺漏值	2	< 1
法令認知程度	不知道	498	62
	15 公尺	91	11
	30 公尺	110	14
	50 公尺	57	7
	100 公尺	45	6
	其他	4	< 1
對於自行車騎行人行道意見	非常同意	69	9
	同意	253	31
	無意見	135	17
	不同意	297	37
	非常不同意	51	6

表 4 行人路權認知之次數分配表(續)

問題	選項	人數	百分比(%)
對於限制汽機車 數量意見	非常同意	129	16
	同意	396	49
	無意見	203	25
	不同意	70	9
	非常不同意	7	1
汽機車未禮讓行 人嚴重程度	非常嚴重	276	34
	嚴重	392	49
	無意見	82	10
	不嚴重	54	7
	非常不嚴重	1	< 1
行人交通違規嚴 重程度	非常嚴重	195	24
	嚴重	421	52
	無意見	121	15
	不嚴重	63	8
	非常不嚴重	3	< 1
	遺漏值	2	< 1
行人交通環境友 善度	非常不友善	90	11
	不友善	406	50
	無意見	200	25
	友善	106	13
	非常友善	3	< 1

註：N = 805。

4.2 交叉關聯性分析

本小節以卡方檢定探究不同基本屬性（性別、年齡、婚姻、職業、教育程度、駕照種類）在行人路權認知是否有差異性存在。若卡方值達顯著水準時，則以 Haberman 校正後標準化殘差值執行事後比較，若調整後殘差值絕對值超過 1.96，則代表已經達到標準化常態分配的極端 5% 內，也就是達 $\alpha=0.05$ 顯著水準。

1. 性別在行人路權認知之交叉分析

不同性別在行人路權認知的差異性如表 5 所示，結果顯示不同性別的受訪者在「行人事故經驗」、「法令認知程度」及「汽機車未禮讓行人嚴重程度」的比例上有差異存在($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「行人事故經驗」方面，男性行人有事故經驗的人數比例較沒有的多；女性行人則是沒有事故經驗的人數比例較有的多。可見男性行人發生事故比例較高。

在「法令認知程度」方面，男性行人認知為 30 公尺的人數比例較其他距離多，表示男性行人認為法令規定為 30 公尺之人數比例較其他距離高；而女性行人不知道法令規定的人數比例較其他距離多，表示女性行人對法令規定距離認知較不清楚。

在「汽機車未禮讓行人嚴重程度」方面，男性行人無意見的人數比例較其他意見的多。表示男性行人對於汽機車未禮讓行人嚴重程度較沒意見。

2. 年齡在行人路權認知之交叉分析

不同年齡在行人路權認知的差異性結果如表 6 所示，不同年齡的受訪者在「行人違規經驗」、「法令認知程度」、「對於自行車騎行人行道意見」、「對於限制汽機車數量意見」、「行人交通違規嚴重程度」及「行人交通環境友善度」的比例上有差異存在($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「行人違規經驗」方面，19 歲以下行人沒有違規經驗的人數比例較有的多；40-49 歲行人，有違規經驗的人數比例較沒有的多。可見 40-49 歲行人比較有違規經驗。在「法令認知程度」方面，30-39 歲行人認知為 30 公尺的人數比例較其他距離多，表示 30-39 歲行人認為法令規定為 30 公尺之人數比例較其他距離高，此可能導因於我國在 2006 年以前對於該項規定係為 30 公尺，因此法令修正後，該年齡層仍按舊有常識填答；40-49 歲行人認知為其他的人數比例較其他距離多，惟此可能係因填答其他樣本數較少，而導致檢定時呈現顯著情形。在「對於自行車騎行人行道意見」方面，60 歲以上行人無意見的人數比例較其他意見少，表示 60 歲以上行人對於自行車道行人行道各有支持。在「對於限制汽機車數量意見」方面，19 歲以下行人無意見的人數比例較其他意見多，表示 19 歲以下行人對於限制汽機車數量較沒意見；20-29 歲行人不同意的人數比例較其他意見多，表示 20-29 歲行人較不同意限制汽機車數量。在「行人交通違規嚴重程度」方面，19 歲以下行人無意見的人數比例較其他意見多，表示 19 歲以下行人對於行人交通違規情形較沒意見；60 歲以上行人認為不嚴重的人數比例較其他意見多，表示 60 歲以上行人認為行人交通違規情形不嚴重。在「行人交通環境友善度」方面，19 歲以下行人沒意見的人數比例較其他意見多，表示 19 歲以下行人對於行人交通環境友善度較沒意見；30-39 歲行人認為非常友善的人數比例較其他意見多，表示 30-39 歲行人認為行人交通環境友善度較偏向友善。

表 5 性別在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	男性	女性	χ^2
行人違規經驗			3.55
無	330	355	
有	69	51	
行人事故經驗			5.09*
無	300(-)	331(+)	
有	99(+)	74(-)	
法令認知程度			14.20*
不知道	229(-)	269(+)	
15 公尺	44	47	
30 公尺	71(+)	39(-)	
50 公尺	31	26	
100 公尺	21	24	
其他	3	1	
汽機車未禮讓行人嚴重程度			11.28*
非常嚴重	126	150	
嚴重	189	203	
無意見	52(+)	30(-)	
不嚴重	32	22	
非常不嚴重	0	1	
行人交通環境友善度			2.18
非常不友善	42	48	
不友善	196	210	
無意見	102	98	
友善	58	48	
非常友善	1	2	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆僅呈現有勾選的人數。

表 6 年齡在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	19 歲 以下	20-29 歲	30-39 歲	40-49 歲	50-59 歲	60 歲 以上	χ^2
行人違規經驗							20.08**
無	126	163	176	106	66	48	
有	8(-)	29	42	29(+)	9	3	
法令認知程度							43.14*
不知道	91	117	114	95	48	33	
15 公尺	15	22	27	11	7	9	
30 公尺	14	26	43(+)	15	8	4	
50 公尺	4	16	19	8	8	2	
100 公尺	10	11	15	3	4	2	
其他	0	0	0	3(+)	0	1	
對於自行車騎行人行道意見							35.97*
非常同意	11	11	23	14	4	6	
同意	39	66	71	36	24	17	
無意見	31	36	39	22	6	1	
不同意	40	72	68	57	37	23	
非常不同意	13	7	17	6	4	4	
對於限制汽機車數量意見							37.91**
非常同意	21	22	33	27	14	12	
同意	56	94	115	64	41	26	
無意見	46(+)	45	56	34	10(-)	12	
不同意	9	29(+)	13	10	8	1	
非常不同意	2	2	1	0	2	0	
行人交通違規嚴重程度							47.37**
非常嚴重	20(-)	48	61	36	19	11	
嚴重	71	102	113	77	37	21	
無意見	35(+)	29	28	13	9	7	
不嚴重	7	12	14	9	9	12(+)	
非常不嚴重	1	0	1	0	1	0	
行人交通環境友善度							42.72**
非常友善	10	19	38(+)	14	5	4	
友善	57	98	103	78	46	24	
無意見	45(+)	52	55	28	9(-)	11	
不友善	21	23	22	15	14	11	
非常不友善	1	0	0	0	1	1	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆呈現有勾選的人數。

3. 婚姻在行人路權認知之交叉分析

不同婚姻現況在行人路權認知的差異性，結果顯示如表 7 所示，不同婚姻現況的受訪者在「對於自行車道行人行道意見」及「對於限制汽機車數量意見」的比例上有差異存在($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「對於自行車騎行人行道意見」方面，已婚行人表示不同意的人數比例較其他意見多；未婚行人則是表示無意見的人數比例較其他意見多。可見已婚行人對於自行車騎行人行道較不同意。在「對於限制汽機車數量意見」方面，未婚行人表示無意見的人數比例較其他意見的多，表示未婚行人對於限制汽機車數量較沒有意見。

表 7 婚姻在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	已婚	未婚	χ^2
對於自行車騎行人行道意見			9.84*
非常同意	35	34	
同意	111	142	
無意見	49(-)	86(+)	
不同意	153(+)	144(-)	
非常不同意	24	27	
對於限制汽機車數量意見			10.28*
非常同意	69	60	
同意	194	202	
無意見	80(-)	123(+)	
不同意	27	43	
非常不同意	2	5	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆呈現有勾選的人數。

4. 職業在行人路權認知之交叉分析

不同職業在行人路權認知的差異性，結果顯示如表 8 所示，不同職業的受訪者在「行人違規經驗」及「法令認知程度」的比例上有差異存在 ($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「行人違規經驗」方面，職業為學生的行人沒有違規經驗的比例較有的多，職業為軍公教與服務業的行人有違規經驗的比例較沒有的多。在「法令認知程度」方面，職業學生的行人認知為 100 公尺的人數比例較其他距離多；職業為工商業的行人認知為 30 公尺的人數比例較其他距離多，而職業為服務業的行人認知為 50 公尺的人數比例較其他距離多。

表 8 職業在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	學生	軍公教	家管	工商業	服務業	無業	農林漁牧及其他	χ^2
行人違規經驗								20.36**
無	213(+)	62(-)	62	113(-)	141	35	58	
有	21(-)	19(+)	7	32(+)	25	3	13	
法令認知程度								50.49*
不知道	151	44	50	91	99	24	39	
15 公尺	29	12	8	11	14	6	11	
30 公尺	24	9	7	31(+)	23	4	11	
50 公尺	9(-)	10	4	6	19(+)	2	7	
100 公尺	21(+)	6	0(-)	4	10	2	2	
其他	0	0	0	2	1	0	1	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆呈現有勾選的人數。

5.教育程度在行人路權認知之交叉分析

不同教育程度在行人路權認知的差異性，結果顯示如表 9 所示，不同教育程度的受訪者在「行人違規經驗」、「對於自行車道行人行道意見」及「行人交通環境友善度」的比例上有差異存在($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「行人違規經驗」方面，教育程度為研究所（含以上）的行人有違規經驗的比例較沒有的多。在「對於自行車騎行人行道意見」方面，教育程度為國小（含以下）的行人非常不同意的比例較其他意見的多。在「行人交通環境友善度」方面，教育程度為國中的行人認知為友善的比例較其他意見的多。

6.持照種類在行人路權認知之交叉分析

持有不同駕照種類在行人路權認知的差異性，結果顯示表 10 所示，持有不同駕照種類的受訪者在「行人違規經驗」、「法令認知程度」、「對於自行車騎行人行道意見」及「行人交通環境友善度」的比例上有差異存在($p < 0.05$)。

由校正後標準化殘差值得知，在「行人違規經驗」方面，持有小型車（含普通、職業）以上車輛的行人有違規經驗的比例較沒有的多；而沒有駕照的行人沒有違規經驗的比例較有的多。在「法令認知程度」方面，持有小型車（含普通、職業）以上車輛的行人認知為 50 公尺的人數比例較其他距離多。在「對於自行車騎行人行道意見」方面，沒有駕照的行人非常不同意的比例較其他意見的多。在「行人交通環境友善度」方面，持有小型車（含普通、職業）以上車輛的行人認知為

不友善的比例較其他意見的多；而沒有駕照的行人認知為非常友善的比例較其他意見的多，此應係因填答非常友善樣本數過少，導致檢定時出現顯著之錯誤。

表 9 教育程度在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	國小 (含以下)	國中	高中職	大學 (專)	研究所 (含以上)	χ^2
行人違規經驗						12.18*
無	22	47	195	362	57(-)	
有	1	3	29	68	19(+)	
對於自行車騎行人行道意見						26.99*
非常同意	4	5	24	31	5	
同意	6	14	64	142	25	
無意見	0(-)	12	45	71	7	
不同意	8	17	76	162	34	
非常不同意	5(+)	2	15	24	5	
行人交通環境友善度						43.02**
非常不友善	3	4	19	45	19	
不友善	12	19	106	220	47	
無意見	6	14	63	109(-)	8	
友善	2	12(+)	35	55(-)	2	
非常友善	0	1	1	1	0	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆呈現有勾選的人數。

表 10 駕照種類在行人路權認知之交叉分析

行人路權認知	僅持有機器腳踏車（含輕型、重型、大型）	持有小型車（含普通、職業）以上車輛	無	χ^2
行人違規經驗				23.09**
無	213	325(-)	147(+)	
有	36	79(+)	5(-)	
行人事故經驗				2.19
無	192	313	126	
有	57	90	26	
法令認知程度				19.34*
不知道	159	235(-)	104	
15 公尺	25	49	17	
30 公尺	31	62	17	
50 公尺	17	38(+)	2(-)	
100 公尺	17	17	11	
其他	0	3	1	
對於自行車騎行人行道意見				15.86*
非常同意	21	39	9	
同意	82	129	42	
無意見	51	53(-)	31	
同意	86	156	55	
非常不同意	9(-)	27	15(+)	
行人交通環境友善度				15.98*
非常不友善	29	45	16	
不友善	115	225(+)	66	
無意見	69	84(-)	47	
友善	35	50	21	
非常友善	1	0	2(+)	

註1：* $p < .05$ ，** $p < .01$ ，+ 調整後殘差 > 1.96 ，- 調整後殘差 < -1.96 。

註2：所有題目皆僅呈現有勾選的人數。

五、結論與建議

- 1.我國目前公共運輸使用率為 13.4%，而私人機動運具使用率則高達 73.5%，除臺北市及其周遭鄰近縣(市)公共運輸使用率可達 20%以上，其餘縣(市)大眾運輸使用比例均低於 10%，遠低於歐、美、日、新加坡等先進國家水準。本研究抽樣調查民眾對於國內限制汽機車之數量與通行空間，以擴展提升人行空間品質與安全之意見，偏向同意支持者有六成五，不同意者僅佔一成。就此來看民眾普遍贊成限縮汽機車數量與通行空間，以建立優質、安全人行空間。
- 2.我國行人交通事故肇因統計，以「未依規定行走穿越道」佔 39.72%最多，其次依序為「行人穿越道路未注意左右方來車」佔 25.60%、「行人未依標誌、標線、號誌穿越道路」佔 14.59%。本研究抽樣調查民眾認為汽機車未禮讓行人嚴重程度偏向嚴重者佔八成三，而是否同意應加強取締汽機車不禮讓行人，更有八成五之民眾贊成應加強取締是類違規，建議執法管理機關應列為短期規劃執法取締專案之參考依據。
- 3.參照內政部警政署警政統計年報 2009-2010 年「舉發違反道路管理事件成果表」，我國目前對於汽機車行經行人穿越道不暫停讓行人先行、汽機車轉彎不暫停讓行人優先通行、行人違反規定、在道路上堆積放置足以阻礙交通之物等與行人相關駕駛違規取締，除臺北市執行最為徹底外，其他縣市仍未有明顯舉措。本研究抽樣調查民眾認為汽機車未禮讓行人嚴重程度偏向嚴重者佔八成三，而是否同意應加強取締汽機車不禮讓行人，更有八成五之民眾贊成應加強取締是類違規，建議執法管理機關應列為短期規劃執法取締專案之參考依據。
- 4.社區巷道用途應回歸到以行人通行為主，汽機車於巷道內行駛應禮讓行人，且規定一旦與行人發生事故，所需要負擔之事故責任比例要較高；此外應檢討路障、違規停車影響行人路權問題，強力執行清道專案，將騎樓、人行道之道路障礙清空，確保行人通行空間無礙，行人就不會被迫走到車道上與車輛混流行進，間接保障行人之通行安全。本研究抽樣調查民眾對是否贊成加強取締騎樓違規佔用，確保騎樓暢通之意見，同意者占 86.34%；另對於民眾是否贊成加強取締機車違規佔用人行道，以確保人行道能暢通，同意者占 88.20%；此顯示有八成多民眾贊同加強取締騎樓、人行道內違規佔用情形，然而清道專案或取締路障之權責機關除警察機關外，尚牽涉縣市政府工務單位、建管單位與鄉鎮市公所等，如何有效整合該等單位有效執行清道與清除路障工作，避免多頭馬車，實為短期內相關權管機關之重點工作。

- 5.雖然我國部分縣市均已逐步朝向建置優質人行交通環境邁進，推動人行道示範道路等創新作為，然而建置地點似因考量執行困難度，而未能於行人聚集之處實施，反而較偏向郊區地帶，導致成效不彰，建議仍應朝向市區人潮聚集處所實行（如火車站周遭、商圈...等），執行非以道路路段區分，而可採小區域建構，逐步推廣，如此方能見效；另除臺北市以外，各縣（市）對於假日人潮聚集路口亦多未見建置行人專用時相，而導致人車衝突現象嚴重，建議其餘縣（市）允宜依實際需要考量建置。本研究抽樣調查民眾認為我國交通環境係對行人偏向不友善者佔六成一；由此可見，我國在人行空間、行人路權改善上，對民眾而言仍有長足進步空間。因此建議主管機關應逐年積極加強行人安全步行空間、強化行人路權提升，讓民眾願意將短程旅次採用步行方式，並可進而達到節能減碳、永續運輸的理念，與先進國家接軌成為交通文明國家。
- 6.本研究以問卷調查方式瞭解民眾對於行人基本交通安全法令之認知程度，在『行人於靠近設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，不得在距其多少公尺範圍內逕行穿越道路』，經分析發現僅有 6%答對 100 公尺，其餘超過九成民眾不知道或答錯，顯見行人對於自身通行法令熟悉不足，而導致在道路上屢屢有違規情事。另針對前述 100 公尺距離，根據文獻回顧與其他國家法令比較，建議應以 50 公尺方屬恰當，另應針對殘疾人士訂定豁免規定，並於行人穿越事故頻繁之處所、路口，考量於界限處設置標誌，以警示民眾知悉範圍內不得穿越。
- 7.針對步行靠邊規定，本研究抽樣調查民眾『在未有劃設人行道的道路一般步行靠邊習慣』，仍有超過一半民眾沿習舊有教條選擇「靠右邊走」，因此建議應參考鄰國法例，將在無人行道的路邊行走時應面向來車納入於交通安全規則中，並宣導民眾行走時穿著色彩明顯服裝，或配戴反光物品。

參考文獻

- 王國材(1990)，「行人運輸問題及綜合規劃」，*都市交通季刊*，第 44 期，頁 8-13。
- 內政部警政署(2010)，警政統計年報，擷取日期：2011 年 4 月 15 日，網站：<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=26921&ctNode=11395&mp=1>。
- 立法院(2011)，立法院法律系統，擷取日期：2011 年 4 月 5 日，網站：<http://lis.ly.gov.tw/lgcgi/lglaw>。

全國法規資料庫(2011)，法規檢索，擷取日期：2011 年 4 月 5 日，網站：
<http://law.moj.gov.tw/Law/LawSearchLaw.aspx>。

吳明隆(2011)，*SPSS 統計應用與學習實務：問卷分析與應用統計*，初版，
新北市：易習圖書。

吳明隆、涂金堂(2005)，*SPSS 與統計應用分析*，二版，臺北市：五南圖書
出版股份有限公司。

周文生等(2010)，自行車及行人事故特性與道安防制措施，內政部警政署委
託研究。

林大煜(1994)，「台灣地區行人交通安全」，*都市交通季刊*，第 74 期，頁
13-29。

林麗玉、黃燦煌(1994)，「台北市行人交通安全潛在問題與因應對策」，*都市
交通季刊*，第 74 期，頁 30-37。

法律出版社(2010)，*道路交通安全法适用要点与实例*，一版。

祈文中(1994)，「臺北市行人交通安全系統之檢討」，*都市交通季刊*，第 79
期，頁 39-54。

香港運輸署(2000)，*道路使用者守則*，擷取日期：2011 年 4 月 8 日，
http://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_users_code/index.html。

陳宗淋(2000)，*臺北市行人肇事特性分析與改善對策*，交通大學運輸管理研
究所碩士論文。

黃嘉祿、方仰寧、胡谷展、顏三隆、吳婕妤(2001)，*維護行人穿越道權威之
執法策略研究*，2001 年道路交通安全與執法研討會專題。

臺北市政府警察局交通警察大隊(2010)，*禮讓行人禮貌運動專區*，擷取日
期：2011 年 4 月 8 日，網站：
<http://td.tcpd.gov.tw/ct.asp?xItem=189493&ctNode=7516&mp=108191>。

蔡中志等(1997)，*道路交通法立法之研究*，中華顧問工程司委託研究。

藍嘉俊(2000)，*失落的人性空間—臺北市人行空間問題的政治經濟學分析*，
臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。

(收稿2013/4/7，第一次修改2013/4/29，定稿2013/5/7)

