１０８年道路交通
安全與執法研討會
中華民國 108 年 9 月 26 日

確保行人通行安全的根本之道

林貞莉[1]、王鳳輝[2]

摘要

人行道係指專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。人行道是保障行人行走安全的絕對空間，行人行走在劃設之人行道上，可確保行人通行之順暢、便利及安全，有效維護行人的路權。臺灣即將邁入超高齡化社會，長者使用輪椅行進在騎樓、人行道上的需求日益增加，加上民眾自身及其孩子推著嬰兒車通行在人行道上、學童上下學走在人行道上的安全，都是全民所重視的。近年來臺灣人行道的增設及環境品質已有顯著提升，惟仍有部分合法的或違規的、固定的或移動式的道路障礙，其涉及建築管理、既有違建、騎樓整平、市區道路人行道設置、路寬不足、道路工程、公共設施、車輛數、停車需求、車位容量、城市觀光運輸規劃等多層面因素，需整合各界力量，共同努力，方能建構完善人行空間，有效排除人行道上各種道路障礙，確保人行安全走廊的順暢性，及行人通行的安全性，創造更友善、優質的人行環境。

關鍵字：騎樓、人行道、行人安全、安全走廊、市區道路、固定式道路障礙、移動式道路障礙、跨域溝通、協調合作

一、緣　起

依據相關建築及都市發展之研究，在東亞及臺灣之街屋，均因天候影響及特性而留設騎樓，其功能係讓行人避雨及遮陽，提供舒適之行走空間，其劃設之目的，係供公眾通行使用，應連貫性規劃，方能達成提供舒適行走之功能性。在臺灣，騎樓設置之法令規定，自日據時期開始延續至今，因應時代改變，早期係屬建築管理及都市計畫之規定，其後加上市區道路條例之規定，使騎樓及人行道做為保障行人行走安全的絕對空間。而道路交通管理處罰條例第 3 條於 57 年制訂時，考量騎樓最初係屬遮風避雨遮陽之功用，觀之高等行政法院、司法院大法官第 564 號釋字及處罰條例第 3 條歷次之修正，立法者均認定騎樓應供公眾通行，即負有騎樓之形式，均應負供公眾通行之義務。

按道路交通管理處罰條例第 3 條第 3 款名詞定義，人行道係指專供行人

[1] 內政部警政署交通組專員， michele@npa.gov.tw

[2] 內政部警政署交通組組長， td01@npa.gov.tw

通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路。騎樓包含於人行道內。行人若能行走在劃設平整串聯之人行道上，可確保障行人通行之順暢、便利及安全，有效維護行人的路權。近年來，各級政府藉由設置規劃舒適安全的步行空間，連結大眾運輸交通節點，達到以環境規劃為主體的社會照顧，進而達到保護行人通行的安全。

過往都市發展中，長期忽視幼童、老年人、身心障礙者使用空間的需求，惟近年來，為因應未來都市發展趨勢，再加上面臨社會環境老年化人口增長與社會福利需求增加因素下，各縣（市）政府均努力改善，積極建設市區道路人行環境，惟仍有部分合法的或違規的阻礙，其涉及建築管理、既有違建、市區道路人行道設置、路寬不足、公共設施、車輛數、停車需求、車位容量、觀光規劃等多層面因素，需跨域協調，整合各界力量，共同努力，方能維護人行交通順暢，確保行人通行權益及安全。

二、107 年行人道路交通事故分析

行人通行安全近年來為國人所重視，本文僅先就 107 年行人道路交通事故統計分析，期能找出行人發生交通事故之問題根源，針對根源問題，提出未來策略及執行建議，以確保行人通行安全。

2.1 事故資料定義

2.1.1 資料範圍

以內政部警政署 107 年道路交通事故 A1 及 A2 類資料為範圍。

「A1 類道路交通事故」係指車輛或動力機械在道路上行駛，造成人員當場或二十四小時內死亡之交通事故。

「A2 類道路交通事故」係指車輛或動力機械在道路上行駛，造成人員當場受傷之交通事故。

2.1.2 行人

以「道路交通事故第一當事者分類統計表」內，第一當事者欄，「人」類別之「行人」項目為依據。

2.1.3 當事者受傷程度

死亡：指當場或 24 小時內死亡者。

受傷：指受傷或超過 24 小時死亡者。

2.2 行人為第一當事者統計表(A1+A2 類)

107 年 A1 及 A2 類交通事故中，行人為「第 1 當事者」有 3,633 件，死亡 65 人，受傷 5,635 人。惟統計資料中並未將「非第 1 當事者」之行人列出，實為可惜。因據過往統計分析資料，行人有 3/4 是屬於被害者角色「非第 1 當事者」[3] 。

表 1　107 年行人為第一當事者的傷亡情形

107 年行人為第一當事者的傷亡情形		
發生件數	死(人)	傷(人)
3,633	65	5,635

2.3 行人為第一當事者與事故發生時間分析統計表(A1+A2 類)

行人 A1 及 A2 類交通事故，白天以「7-9 時」407 件(占 11.20%)占高峰；傍晚至夜晚，以「16-21 時」1,567 件(占 43.13%)占高峰。此 2 個行人交通事故發生高峰中，每一個小時的受傷人數均超過 300 人。

研判行人 A1 及 A2 類交通事故多發生在行人上下學、上下班、用餐時間，此亦為行人日常生活使用道路需求量較大之時段。

表 2 行人為第一當事者與交通事故發生時間分析統計表

第一當事者 發生時間	行　人		
	件	死	傷
總　計	3,633	65	5,635
0－1	28	2	48
1－2	21	1	32
2－3	11	-	16
3－4	10	1	12
4－5	24	5	32
5－6	48	8	62
6－7	97	1	166
7－8	**202**	**3**	**312**
8－9	**207**	**-**	**316**
9－10	187	3	266

[3] 內政部警政署專題分析(2014)，行人道路交通事故及違規分析，擷取日期：2019 年 7 月 8 日，網站：
https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12598&CtUnit=1743&BaseDSD=7&mp=1。

第一當事者 發生時間	行　人		
	件	死	傷
10－11	170	-	242
11－12	156	2	223
12－13	155	1	247
13－14	99	-	147
14－15	130	-	196
15－16	138	2	206
16－17	**236**	**3**	**358**
17－18	**381**	**4**	**594**
18－19	**383**	**5**	**600**
19－20	**344**	**8**	**566**
20－21	**223**	**4**	**340**
21－22	172	3	297
22－23	121	6	208
23－24	90	3	149

2.4 道路交通事故類型與道路型態關係分析統計表（A1+A2 類）

在「交通事故類型與道路態關係分析統計表」內「人與汽車撞」欄位，係以人為第一當事人及第二當事人統計，107 年共發生 16,755 件，死亡 219 人，受傷 23,378 人。其中以「交岔路口附近及穿越道附近」發生 4,592 件，死亡 68 人，受傷 6,052 人，最多；「在無穿越道之直路穿越道路」發生 3,309 件，死亡 59 人，受傷 5,239 人，次之；在「直路同向及對向通行中」發生合計 1,769 件，死亡 23 人，受傷 2,669 人，再次之；其次「在交岔道口對向及同向通行中」發生合計 1,002 件，死亡 9 人，受傷 1,216 人；「在交岔路口行人穿越道上」發生 664 件，死亡 9 人，受傷 811 人。

表 3 交通事故類型與道路態關係-人與汽車撞-分析統計表

107/01/01 至 107/12/31　　製表時間：

道路型態 \ 事故類型			合計			(一)人與汽(機)車撞																	
						對向通行中			同向通行中			行人正在穿越道路中											
												在交岔路口行人穿越道上			在交岔路口或附近及穿越道附近			在其他行人穿越道上			在其他穿越道附近		
			件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷
總計			16,755	219	23,378	799	9	1,027	2,178	25	3,148	664	9	811	4,592	68	6,052	269	2	366	53	-	76
道路型態	平交道	有遮斷器	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		無遮斷器	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		小計	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	交岔路	三岔路	2,949	31	3,998	149	-	176	209	1	286	162	2	199	1,717	21	2,393	-	-	-	-	-	-
		四岔路	4,591	61	5,711	274	4	312	326	3	393	458	7	554	2,617	41	3,310	-	-	-	-	-	-
		多岔路	438	9	579	21	1	24	23	-	25	44	-	58	258	6	349	-	-	-	-	-	-
		小計	7,978	101	10,288	444	5	512	558	4	704	664	9	811	4,592	68	6,052	-	-	-	-	-	-
	單路部份	隨道	3	-	4	-	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		地下道	11	1	23	-	-	-	8	1	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		橋樑	61	1	113	3	-	5	29	-	54	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
		涵洞	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		高架道路	13	-	17	-	-	-	4	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		彎曲路及附近	202	4	287	12	-	14	38	1	51	-	-	-	-	-	-	2	-	3	1	-	1
		坡路	44	-	65	5	-	7	11	-	15	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	-
		巷弄	125	1	146	7	-	8	29	-	33	-	-	-	-	-	-	5	-	6	-	-	-
		直路	7,841	109	11,826	308	4	457	1,461	19	2,212	-	-	-	-	-	-	159	2	227	43	-	64
		其他	447	1	572	20	-	24	36	-	47	-	-	-	-	-	-	99	-	124	9	-	11
		小計	8,749	117	13,056	355	4	515	1,618	21	2,441	-	-	-	-	-	-	267	2	364	53	-	76
	圓環		19	1	24	-	-	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-
	廣場		8	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

107/01/01 至 107/12/31　　製表時間：108/05/21

道路型態 \ 事故類型			行人正在穿越道路中			(一)人與汽(機)車撞(續)																	
			在無穿越道之處			在路上嬉戲			在路上作業中			衝進路中			從停車後(中)穿出			行立路邊(外)			其他		
			件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷	件	死	傷
總計			3,587	60	5,636	47	1	67	185	2	256	307	1	445	127	1	166	367	1	509	3,580	40	4,819
道路型態	平交道	有遮斷器	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-
		無遮斷器	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		小計	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-
	交岔路	三岔路	43	-	66	8	-	10	20	1	23	49	-	77	12	-	14	58	1	74	522	5	680
		四岔路	48	-	68	3	-	4	25	-	28	31	-	45	9	1	14	71	-	87	729	5	896
		多岔路	4	-	6	-	-	-	1	-	1	8	-	14	2	-	2	7	-	10	70	2	90
		小計	95	-	140	11	-	14	46	1	52	88	-	136	23	1	30	136	1	171	1,321	12	1,666
	單路部份	隨道	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		地下道	1	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
		橋樑	5	-	9	-	-	-	3	-	5	1	-	1	-	-	-	1	-	1	18	1	37
		涵洞	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
		高架道路	4	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	4	-	6
		彎曲路及附近	76	2	114	3	-	3	5	-	7	2	-	3	1	-	1	5	-	8	57	1	82
		坡路	11	-	17	-	-	-	-	-	-	2	-	2	1	-	2	3	-	5	10	-	14
		巷弄	32	1	40	2	-	2	2	-	2	7	-	9	3	-	3	4	-	4	34	-	39
		直路	3,309	55	5,239	30	1	47	120	1	181	201	1	288	90	-	118	205	-	302	1,915	26	2,691
		其他	44	1	61	1	-	1	7	-	7	4	-	4	8	-	11	9	-	11	210	-	271
		小計	3,483	59	5,486	36	1	53	139	1	204	218	1	308	103	-	135	227	-	331	2,250	28	3,143
	圓環		6	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4	7	-	8
	廣場		3	-	3	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	2	-	2

其中「交岔路口附近及穿越道附近」和「直路同向及對向通行中」兩項，研判發生交通事故的原因之一，可能係因為行人無騎樓或人行道可走，被迫走上道路，至發生與汽機車之交通事故[4]，如圖 1、圖 2、圖 3、圖 4 所示。解決之道為落實市區道路、建築、交通等現有相關法律規定，將騎樓暢通並設置人行道，還道於民，以維護行人通行之權利。

[4] 馬路障礙重重 輪椅族窒礙難行，擷取日期：108 年 7 月 13 日。網站：https://www.justlaw.com.tw/News01.php?id=6922。

圖 1 穿越道附近

圖 2 在交岔路口附近

圖 3 無騎樓或人行道可走

圖 4 直路對向通行中

另「在交岔路口對向及同向通行中」研判發生交通事故的原因之一，可能係因為交岔路口應劃設而未劃設行人穿越道或無行人保護設施之故，以及車輛不禮讓行人導致事故發生5，如圖 5、圖 6 所示。解決之道為落實交通標誌標線號誌的設置，善盡交通三 E 政策之交通工程權責及功效。

圖 5 交岔路口未劃設行人穿越道

圖 6 交岔路口無行人保護設施

而「在無穿越道之直路穿越道路」研判發生交通事故的原因之一，可能因為道路兩端路口距離太遠，未於道路中間適當之處設置行人通行開口，致行人貪圖方便跨越道路所致6，如圖 7、圖 8 所示。解決之道為考量各類用路人之需要，於道路中間適當之處設置行人通行開口，並以與路口連動之號誌

---

5 路口停讓規定，擷取日期：108 年 7 月 13 日。網站：https://168.motc.gov.tw/theme/news/post/1906121101620

6 中市行人交通事故肇因 不依規定穿越居冠，擷取日期：108 年 7 月 13 日。網站：https://www.cna.com.tw/news/aloc/201802200029.aspx。

保護行人穿越道路，此外並需對周邊村落、居民、里民及大眾加強交通安全宣導。

圖 7 道路兩端路口距離太遠

圖 8 道路中間無適當行人通行開口

「在交岔路口行人穿越道上」研判發生交通事故的原因之一，可能係因為交岔路口行人穿越道或行人保護設施之不當，以及汽車駕駛人之視線被 A 柱或 B 柱阻礙，且未以左右擺頭之防衛駕駛方式觀察前方路況所致[7]，如圖 9、圖 10 所示。解決之道為改善路口交通工程設施及標誌標線號誌的設置，以達保護行人及駕駛人雙贏之道。

圖 9 行人保護設施-人行天橋

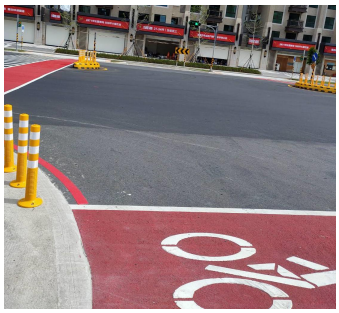

圖 10 島頭、行穿線退縮、防撞桿

綜上，據 107 年行人交通事故之統計分析，發掘行人易發生交通事故之可能根源原因，本文擬就 ABCDEF 六大方向，針對行人通行安全之根源問題，提出解決策略及執行建議，以確保行人通行安全。

三、修法(Amendment)

3.1 市區道路條例

7 人過馬路遭撞身亡！ 北市擬試辦退縮斑馬線，擷取日期：108 年 7 月 13 日。網站：https://tw.news.yahoo.com/%E4%BA%BA%E9%81%8E%E9%A6%AC%E8%B7%AF%E9%81%AD%E6%92%9E%E8%BA%AB%E4%BA%A1-%E5%8C%97%E5%B8%82%E6%93%AC%E8%A9%A6%E8%BE%A6%E9%80%80%E7%B8%AE%E6%96%91%E9%A6%AC%E7%B7%9A-055356215.html

內政部營建署為促進無障礙設環境之建置，於民國 93 年即修頒「市區道路條例」部份條文，其中對於人行道新闢或養護設計標準，修正第 9 條及增訂 33 條之 1 規定，增訂「市區道路兩旁建築物之騎樓及無遮簷人行道地平面應配合道路高程建造，及符合平整、抗滑等工程標準。」；而為解決目前騎樓及無遮簷人行道地平面未與鄰接地平面齊平或擅自改建造成阻塞之情形，也增訂「舊有建築建造時無高程標準，或地形特殊致呈傾斜者，宜由政府編列預算專案協調代為規劃執行。」；另外，明定「自行任意改建或加高，致造成阻塞及不利通行者，應由建築物所有權人、使用人或管理人自負改善之責。」且有相關罰則：「對於未遵期自行改善完成者，處新臺幣 5,000 元以上 25,000 元以下罰鍰，並得按月連續處罰，至其完成改善為止。」

同時，修正第 33 條規定，明定「市區道路及附屬工程設計標準」由內政部依據維護車輛、行人安全、無障礙生活環境及道路景觀之原則訂之。直轄市或縣(市)政府所轄市區道路分工權責、設施維護、使用管制、障礙清理等管理事項之規定，由直轄市或縣(市)政府分別定之，並報內政部備查。8

是以，自 93 年起各縣市政府所屬市區道路兩旁「建築物之騎樓及無遮簷人行道地平面」即應配合道路高程建造，且需符合「平整」、「抗滑」等工程標準。並且針對舊有建築建造時無高程標準，或地形特殊致呈傾斜者，由政府編列預算專案協調代為規劃執行。若有自行任意改建或加高，致造成阻塞及不利通行者，建築物所有權人、使用人或管理人應負改善之責；對於未遵期自行改善完成者，亦有罰則處以罰鍰，並得按月連續處罰，至其完成改善為止。

又，市區道路及附屬工程設計規範，第六章人行道規定：市區道路之兩側宜視實際狀況設置人行道，其相關規定如下：6.1 人行道淨寬人行道淨寬係指人行道總寬扣除公共設施後可供行人通行之連續淨空間，以 2.5 公尺以上為宜，一般情況不得小於 1.5 公尺，如因局部路段空間受限時，不得小於 0.9 公尺。

建築法第 43 條第 2 項規定，建築物設有騎樓者，其地平面不得與鄰接之騎樓地平面高低不平。但因地勢關係，經直轄市，縣（市）（局）主管機關核准者，不在此限。

建築技術規則建築設計施工編第 57 條規定，凡經指定在道路兩旁留設之騎樓或無遮簷人行道，其寬度及構造由市，縣（市）主管建築機間參照當地情形，並依照左列標準訂定之：一、寬度：自道路境界線至建築物地面層外牆面，不得小於 3.5 公尺，但建築物有特殊用途或接連原有騎樓或無遮簷人行道，且其建築設計，無礙於市容觀瞻者，市、縣 (市) 主管建築機關，得視實際需要，將寬度酌予增減並公布之。二、騎樓地面應與人行道齊平，無人行道者，應高於道路邊界處 10 公分至 20 公分，表面鋪裝應平整，不得裝置任何台階或阻礙物，並應向道路境界線作成 40 分之 1 瀉水坡度。三、騎樓淨高，不得小於 3 公尺。四、騎樓柱正面應自道路境界線退後 15 公分以上，

---

[8]【內政部建管法令函釋彙編】，擷取日期：2019 年 7 月 8 日，網站：http://www.dbaweb.tcg.gov.tw/taipeilaw/law_content.aspx?ID=6291，

但騎樓之淨寬不得小於 2.5 公尺。

相關地方法規，亦有規定，以下舉例：

1、臺北市土地使用分區管制自治條例第 87 條規定，商業區內臨接寬度達 8 公尺以上道路之建築基地，其建築物應設置騎樓，…。同條例第 91 條規定，住宅區內經市政府指定之道路，應留設騎樓。

2、新北市騎樓及無遮簷人行道設置標準第 2 條第 1 款規定，實施都市計畫地區建築基地面臨之計畫道路寬度符合下列標準者，應設置騎樓或無遮簷人行道：住宅區 10 公尺以上，商業區 7 公尺以上，市場用地 7 公尺以上應設置騎樓。但建築基地面臨人行廣場時，五，另參考司地役關係民法上地路成立公而非僅為地所有權未曾中斷日長久，免留設騎樓。

3、高雄市建築管理自治條例第 15 條第 1 項第 1 款規定，原高雄市轄區臨接寬度 8 公尺以上計畫道路之建築基地，除都市計畫或都市設計法令另有規定外，應依下列規定辦理：一，位於商業區及住宅區者，於建築時應留設 3.9 公尺之法定騎樓地或無遮簷人行道。

可見，騎樓人行道建設、違章處罰及強制執行之法規制度面，在 93 年後業已制訂完備。

3.2 道路交通管理處罰條例

按道路交通管理處罰條例第 1 條規定：「為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例。」及第 3 條規定：「本條例用詞，定義如下：一，道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方，…」。查 64 年 7 月 24 日修正前道路交通管理處罰條例第 3 條規定：「本條例所稱道路者，指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓走廊等供公眾通行之地方。其使車輛行駛者為車道，供行人通行者為人行道。」，考其立法理由略以：本條關於道路之定義原採列舉規定，未盡完善，故於第二句增列「或其他」三字，以資概括。又司法院釋字第 564 號解釋理由書略以：騎樓通道建造係為供公眾通行之用。9

道路交通管理處罰條例（以下簡稱處罰條例）第 3 條第 3 款規定，人行道指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。第 4 款規定，行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。

108 年 5 月 22 日公布之《道路交通管理處罰條例》修正條文，則給予視障者的行人更多保障，修正條文內容包含第 44 條、48 條、74 條、82 條，若用路人在行人穿越道上，未禮讓視障者先通過、罰鍰將增加；另外若行人穿越道違規放置障礙物，導致妨礙交通則將進行開罰，預計最快 2019 年底正式

---

9 交通部 107 年 10 月 16 日交路字第 107013325 號函會議紀錄，與會單位法務部意見。

上路。其中用路人若行駛至行人穿越道、路口時，遇到有攜帶白手杖或導盲犬之視障者要通過，卻未禮讓視障者先行通過，相關罰鍰內容如下：汽機車駕駛人：原先處罰 1,200 元~3,600 元；修正後提高至 2,400 元~7,200 元罰鍰。自行車騎士：原先處罰 300 元~600 元；修正後提高至 600 元~1,200 元罰鍰；同時若肇事導致視障者受傷或死亡，罰鍰將加倍為 1,200 元~2,400 元。再則，針對在行人穿越道上置放物品或有任何會妨礙交通的狀況，明定開罰 3,000 元~6,000 元罰鍰，倘若導致人員受傷或死亡，加倍處罰最高至 12,000 元。

可見騎樓、人行道、行人穿越道，係保障行人通行安全之絕對處所，其暢行性及安全性，日益為國人所重視，若有危害或違反人行道暢行或安全之行為，法律亦以提高對違規者之處罰為手段，予以管理。

3.3 易肇事路口改善計畫

108 年連續發生大車轉彎時，因駕駛人遭 A 柱阻擋視線，導致撞倒行人造成死傷意外10，交通部為立即改善行人穿越路口安全，於 108 年 3 月 22 日及 108 年 5 月 20 日連續召開 2 次研商「枕木紋行人穿越道線實務繪設」檢討事宜會議，請直轄市政府、公路總局盤點所轄管道路之「行人易肇事路口」地點，研提 3 年期改善計畫，分年分期施作。會中議定改善策略有：1、斑馬線退縮、設置庇護島之改善。2、路口改善前後評估機制。3、國中、小學校週邊或附近無行人號誌路口之改善。4、交通部運輸研究所儘速召開全國性路口安全工作坊會議，透過經驗累積與交流，讓路口安全改善發揮最大效益。5、交通部道安委員會透過既有道路交通安全督導會報機制，以專案辦理方式，持續追蹤「行人易肇事路口」地點改善情形及行人事故件數趨勢，並逐步複製成功經驗推廣至全國各地。

為提升行人路口通行安全，藉由行人易肇事路口之分析研議改善路口通行環境，加強路口道路工程之設計，並透過全國性路口安全工作坊及道安機制，做經驗累積、交流，讓路口安全改善發揮最大效益。

四、人行空間通行障礙之態樣(Barrier)

騎樓、人行道及行人穿越道係行人通行絕對保障空間，近年來人行道無障礙環境品質雖已有顯著提升，惟仍有部分合法的或違規的道路障礙，其包括：

4.1 合法之道路障礙

[10] 降低轉彎車撞行人事故台北市加強取締，擷取日期：108 年 7 月 13 日，網址：https://www.cna.com.tw/news/aloc/201903210100.aspx

4.1.1 固定式道路障礙

各事業單位於人行道上所設置之公共設施，如：車阻，用以阻擋機車騎上人行道；路燈桿，用以照明；公車站牌、變電箱等其他設施。權管機關為各地方政府建設工程單位。

4.1.2 尚未整平之騎樓、人行道

舊有供行人通行之騎樓、人行道，尚未整平，高低落差大，致輪椅族無法通行。或是尚未設置人行道之道路，行人無安全的通道可使用。權管機關為各地方政府營建單位。

4.1.3 機車停放規劃

部分縣市人行道不足 3 米，容許機車停放在騎樓；亦有部分區域因未設置路外停車場，至機車停放於人行道或騎樓上之「車輛停放線」內。此權管機關為各地方政府停車管理工程單位。

4.1.4 合法攤販或觀光規劃區

經公告之攤販集中區或觀光規劃區占用騎樓。權管機關為各地方政府經濟發展局或市場管理處。

4.2 違規之道路障礙

4.2.1 固定式道路障礙

1、騎樓違建，如：住戶用水泥或鐵捲門封閉通道。權管機關為各地方政府建築管理工程單位。

2、住戶或商家以定著式鐵栓、鐵樁或水泥柱等固定式障礙物占用人行道，影響行人通行。權管機關依障礙物違規地點，分別為各地方政府新建工程或建築管理單位。

4.2.2 移動式道路障礙

1、住戶以花盆、拒馬、交通錐及雜物等移動式障礙物占用人行道，致有妨礙行人通行之違規行為。

2、商家以營業商品、桌椅、商品架等移動式障礙物占用人行道，致有妨礙行人通行之違規行為。

3、洗車業占用人行道為工作場所，進行洗滌車輛行為。

4、汽（機）車買賣、修理業占用人行道為工作場所，進行買賣或修配車輛行為。

5、違停之汽車、機車或自行車。

上述權管機關為各地方政府警察局。

4.2.3 違規攤販

攤販管理未經許可在騎樓、人行道上擺設攤位，進行買賣行為，影響行人通行者。權管機關為各地方政府警察局。

五、跨域溝通，協調合作(Challenge)

騎樓、人行道上合法或違規的道路障礙，涉及建築管理、既有違建、市區道路人行道設置管理、路寬不足、公共設施、車輛數、停車需求、車位容量、觀光規劃等多層面因素，需整合各界力量共同努力，方能有效排除人行道道路障礙，維護人行交通順暢，確保行人通行權益及安全。

依「地方制度法」第 18 條及第 19 條規定，有關道路、交通、建築之規劃及管理係屬地方政府權責。部分地方政府為確保公共安全、改善市容及維護交通秩序，縮短道路障礙物處理時效，已依各相關業務管理法規辦理或相關局處跨域溝通，協調合作訂有「道路障礙物權責劃分暨處理原則(以臺北市為例)」，依占用道路態樣劃分權管單位及分工，如表 4：

表 4 道路障礙物權責劃分暨處理原則(以臺北市為例)

占用道路項目	執行機關	權責分工
固定式障礙物(含違建)之處罰及拆除	市府工務局（新建工程處）	寬度超過八公尺道路建築線外(人行道)之獨立固定式道路障礙物
	市府建築管理工程處	建築基地建築線內(騎樓)設於騎樓、牆柱、建築退縮地、開放空間、法定空地等（含建築物向外延伸部分）之固定式障礙物(諸如：附掛牆面、樑柱之冷氣主機（含分離式）、冷凍（藏）空調設備)及定著地面之障礙物等
	市府民政局(區公所、鄉公所)	寬度八公尺以下道路建築線外之獨立固定式道路障礙物處理

占用道路項目	執行機關	權責分工
攤販	市府經濟發展處或市場處	攤販集中區或觀光區之規劃及管理
停車區管理規劃	市府交通局	機車退出騎樓或增設路外停車位 騎樓、人行道之停車管理規劃及交通設施與維護
移動式障礙物	市府警察局（各分局）	移動式道路障礙物之執法
	市府環境保護局（清潔隊）	移動式道路障礙物之清除

六、騎樓人行道之中央主管機關內政部(營建署)推行人行道無障礙環境工作(Demand)

依據「市區道路條例」第 4 條，內政部(營建署)為市區道路之中央主管機關，該署為促使地方政府重視及有效推動建構市區道路人行道之無障礙環境，除修改市區道路法令外，自 93 年起每年訂有考評計畫，督導考評各地方政府辦理人行環境改善作為，除至 22 縣市現地考評之外，有關政策作為部分，該署亦要求各地方政府需訂定：

1、道路管理自治條例或管理規則。(含人行道、路燈、管線、交通工程設施與管理、使用管理、障礙清理…等規定)

2、市區道路考核辦法(含人行環境)。

3、人行環境（含無障礙設施部分）相關管理法令與執行檢討。(含人行道攤販管理辦法)

4、停車管理相關規定及具體作為。(增加路外停車位數量、人行道上自行車、機車停放規定或其他精進作為)

5、每年度人行環境改善專案計畫或措施。(含市府清道專案計畫、聯合稽查小組、機車退出騎樓或人行道成果、阻礙通行之車阻清查、拆除計畫及執行成效、人行道固定路障拆遷計畫及執行成果(如電箱、電桿或共桿等)、騎樓違建清查、拆除計畫、騎樓整平計畫和執行成效，及其他創新作為)

6、建立道路巡查制度。

7、建立人行道數位電子圖資，統一管理。

8、新增或改善人行道。

七、執行建議及策進作為(Enforcemant)

人行道道路障礙違規行為涵括許多合法的或違規的道路障礙態樣，其涉及建築管理、既有違建、路寬不足、公共設施、車籍數、停車需求、車位容量、觀光規劃等多層面因素，警察機關雖積極針對移動式道路障礙執法取締，但卻非確保人行道無障礙環境之根本，需整合各界力量共同努力，方能有效排除道路障礙。

7.1 未來各警察機關積極努力方向如下：

7.1.1 結合整體力量，加強宣導

結合「道安會報」及公益社福團體，積極赴各社區做宣導，建立民眾遵守交通及法治的觀念。

7.1.2 強化交通違規檢舉專區，發揮取締效果

強化交通違規檢舉專區，遇有民眾檢舉移動式道路障礙、違規停車及違規設攤，立即派員處理，查證無誤即(逕行)舉發，並迅速排除道路障礙，確實讓民眾有感。

7.1.3 結合其他勤務，加強勸導取締

對於各分駐派出所轄內騎樓人行道之違停車輛、攤販及移動式道路障礙等行為，於每日規劃執行勤區查察勤務時，加強勸導、查報及取締，營造更優質的無障礙行人用路環境。

7.2 未來地方政府相關單位積極作為如下：

7.2.1 工務建管單位

1、騎樓、人行道之主管機關於新造建築執照審核時，加強騎樓規格之審查。

2、巡查員於轄區巡查時，遇有固定式違建或道路障礙(如電桿、變電

箱…)，協助通知相關事業單位，列管拆除。或移至公共設施帶。

3、在道路範圍發現妨礙公共安全、交通秩序等固定式障礙物、騎樓違章建築，市府工務局(新建工程處)、民政局(各區公所、鄉公所)，或建築管理工程處，依各該權管法令處罰並拆除。

4、加強宣導民眾勿私造建築阻斷騎樓，以增進行人通行之順暢。

5、營建單位，積極辦理騎樓整平專案，並利用樓整平，更新市容，確保行人、輪椅族或嬰兒推車使用者通行權益。

6、人行道主管機關招募工讀生或以替代役方式成立「掃除道路障礙」專責小組，如同臺北市建設局市場管理處即將成立之「攤販稽查隊」，長期持續地進行查報取締工作，以有效清除道路障礙，維護道路順暢。

7、部分縣市城市老舊道路寬度不足，整體街廓無法增加道路面積，建議營建單位新增或改善騎樓人行道，或劃設標線型人行道。

7.2.2 交通單位

1、交通單位視轄內車輛數，及交通要站、觀光區或學校周邊接送或停車需求，妥適尋覓停車地點及空間，規劃增設路外停車場或停車格，落實機車、自行車退出騎樓，留給行人通行空間，根本解決違停問題，杜絕民怨。此外，並可避免因機車縱火而危及商家、住戶生命財產之安全。

2、增設多處合法停車處所資訊宣導牌，傳達合法停車空間資訊，使民眾能充分利用；另洽請市府設有「LED 電子看板」之公立、民間團體播放交通宣導短語；並結合地方型態製作活潑生動交通資訊宣導摺頁、手冊及影片等，以簡、顯、易、懂的方式呈現，提供用路人守法勿違停及各停車場第一手資訊。

3、於交岔路口劃設適當之標誌標線號誌及設立適當的行人保護設施。

7.2.3 經濟發展單位

1、攤販主管機關在中央為經濟部，在市、縣(市)為市、縣(市)政府，在鄉(鎮、市)為鄉(鎮、市)公所，攤販之規劃、登記、發證及管理事項由建設單位主政。協調建設單位視民眾需要及市場觀光需要，妥適規劃路外攤販集中區。

2、宣導民眾正確觀念：由於非法攤販並不受到管制，導致非法攤販日益滋長。因此主管機關應灌輸消費者在向攤販行消費之行為時應注意有無懸掛攤販證，並加強對消費者進行「拒向非法攤販消費」的宣導，以保障合法業者，減少違規業者生存空間。

7.2.4 環保單位

定期支援市政府（環保局）針對市區民眾、商家，以私人物品占用人行

道（騎樓）之違規行為，執行市容整理、清除及舉發，確保行行人通行權利及維護行人通行安全。

7.2.5 法務單位

由地方法院檢察署檢察官指揮、協調各權責單位依法偵辦市政府公有人行道土地遭不法人士及商家竊占私用、圖求自身利益等違法行為，並以清除違建竊占之障礙建物，整頓市容、還路於民。

7.2.6 基層公部門

1、透過民代、里長及各公部門等相關單位聯合會勘，找出配套解決方法，並尋求里民支持。

2、請各警察機關強力配合執行聯合稽查或市容整頓專案小組，有效針對人行道移動式道路障礙、攤販、違停及髒亂等違規行為，嚴格取締，以收制止之效。

3、交通管理社區化，由下而上、里長結合社區民眾，規劃管理社區道路、巷弄、騎樓、人行道及停車空間等，協調交通、警政、都發等機關共同提出方案，找出解決方法，臺北市、臺中市已有成功案例，值得各縣市學習推廣。

八、結論(Fulfillment)

為落實人行無障礙環境工作，警察機關肩負其中一環的任務，警察機關針對移動式道路障礙之勸導、取締等係「治標」階段，在警察機關全力以赴之下，已有顯著成效，然為確保行人通行安全，其涉及了建築管理、既有違建、騎樓整平、市區道路人行道設置、路寬不足、道路工程、公共設施、車輛數、停車需求、車位容量、城市觀光運輸規劃等多層面因素，仍有賴地方政府各部門群策群力，及結合社會各界力量，導禁兼施、剛柔並濟，方能建構完善人行空間，有效排除人行道上各種道路障礙，確保人行安全走廊的順暢性，及行人通行的安全性，創造更友善、優質的人行環境。