

從中央到地方共構人行安全新格局

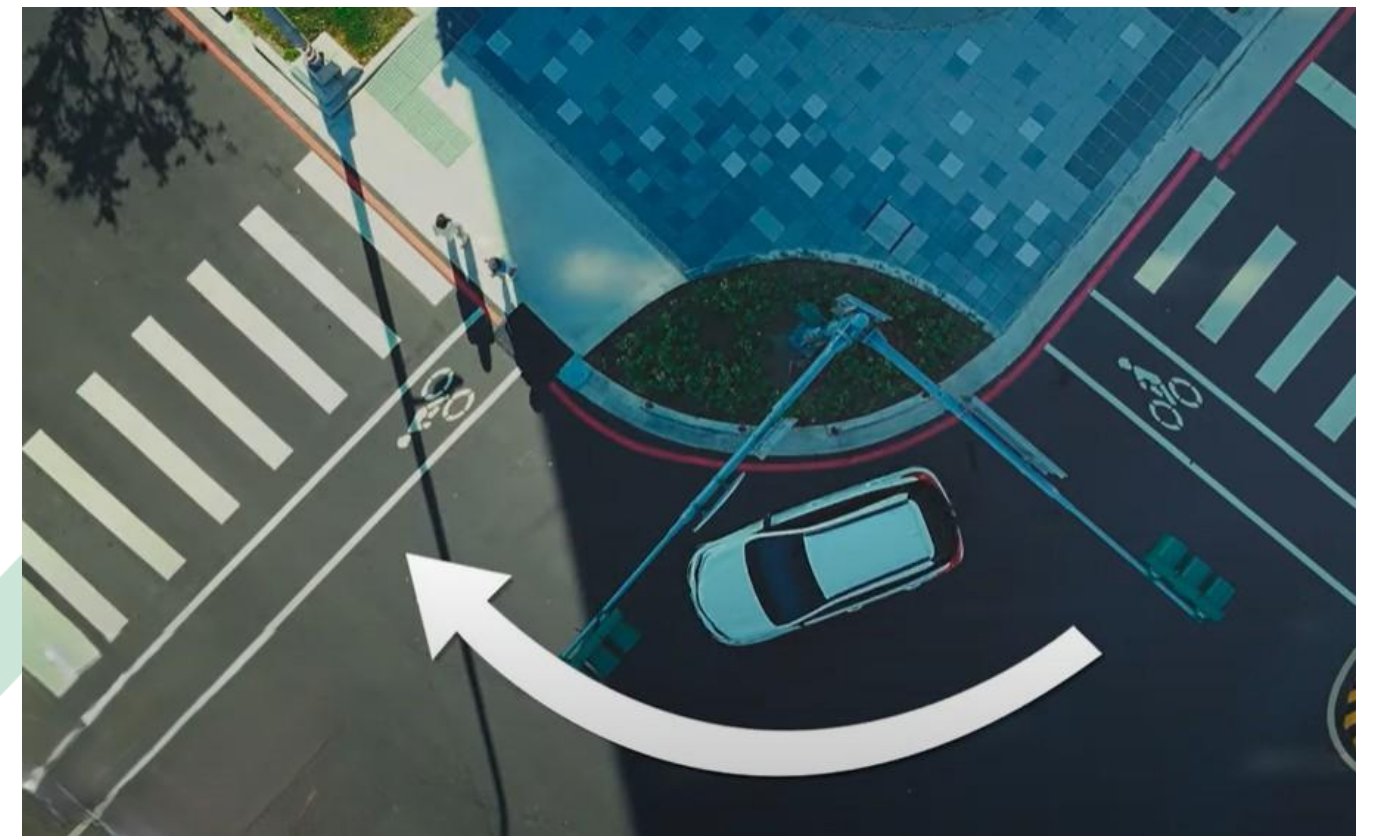
內政部國土管理署 吳欣修署長

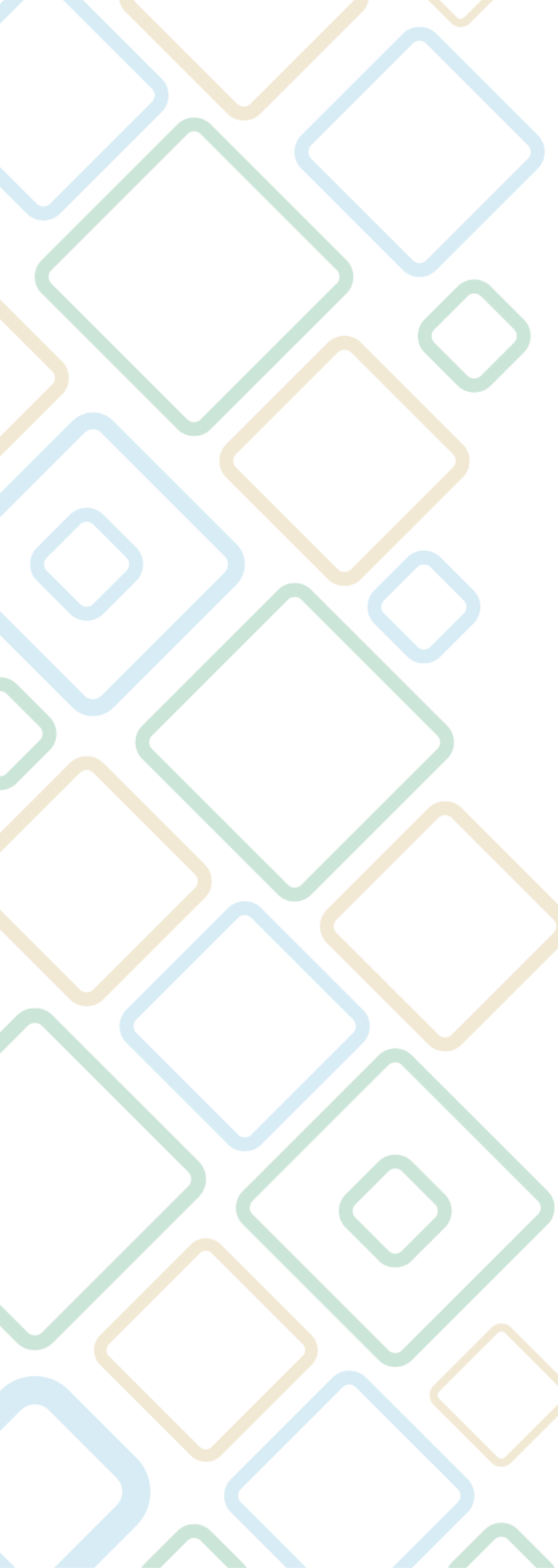
114.9.25



簡報大綱

- 壹、人本交通全民意識
- 貳、跨域推動人本交通
- 參、人本交通改善示範案例
- 肆、結語





壹、人本交通全民意識

2022年「行人地獄」徹底讓各界反思

2022年美國CNN報導Taiwan's 'living hell' traffic is a tourism problem, say critics , 行人在過馬路或在人行道上行走時經常要與騎自行車的人和機車駕駛員爭奪通行權。

CNN 並指出「台灣2021年有2,962人死於交通事故，是日本的六倍，英國的五倍」，文章引用評論家的發言指出，「台灣交通亂象影響觀光業，若要吸引和留住國際遊客，必須先改善道路安全問題」。



2023年5月通過「行人優先交通安全行動綱領」

行政院透過跨部會(交通部、內政部、教育部等部會)合作提出工程、教育、監理及執法等4大面向，共19項行動方案。宣示政府貫徹執行改善行人交通安全的決心，並清楚揭示道路交通事故死亡人數2030年前降低30%的目標，長期朝「零死亡願景」(Vision Zero)邁進。

4大面向啟動

工程、監理、教育、執法

國家意志

設立「行人優先交通安全行動綱領」

中央及地方分工合作

訂定「行人交通安全設施條例」



從不同計畫建構安全、友善的人本交通

國土署藉由四計畫累積投入至少**1,353**億元進行交通改善，營造全齡友善且無障礙的通行環境。

前瞻提升道路品質計畫

106-114年、約483億元

校園周邊暨行車安全道路改善計畫

111-112年、50億元

市區生活圈道路計畫

111-116年、420億元

永續提升人行安全計畫

113-116年、400億元



重新思考，誰才是道路優先考量的主體？

車本位思維

追求車流最大效率

從空中鳥瞰規劃道路

人本位思維

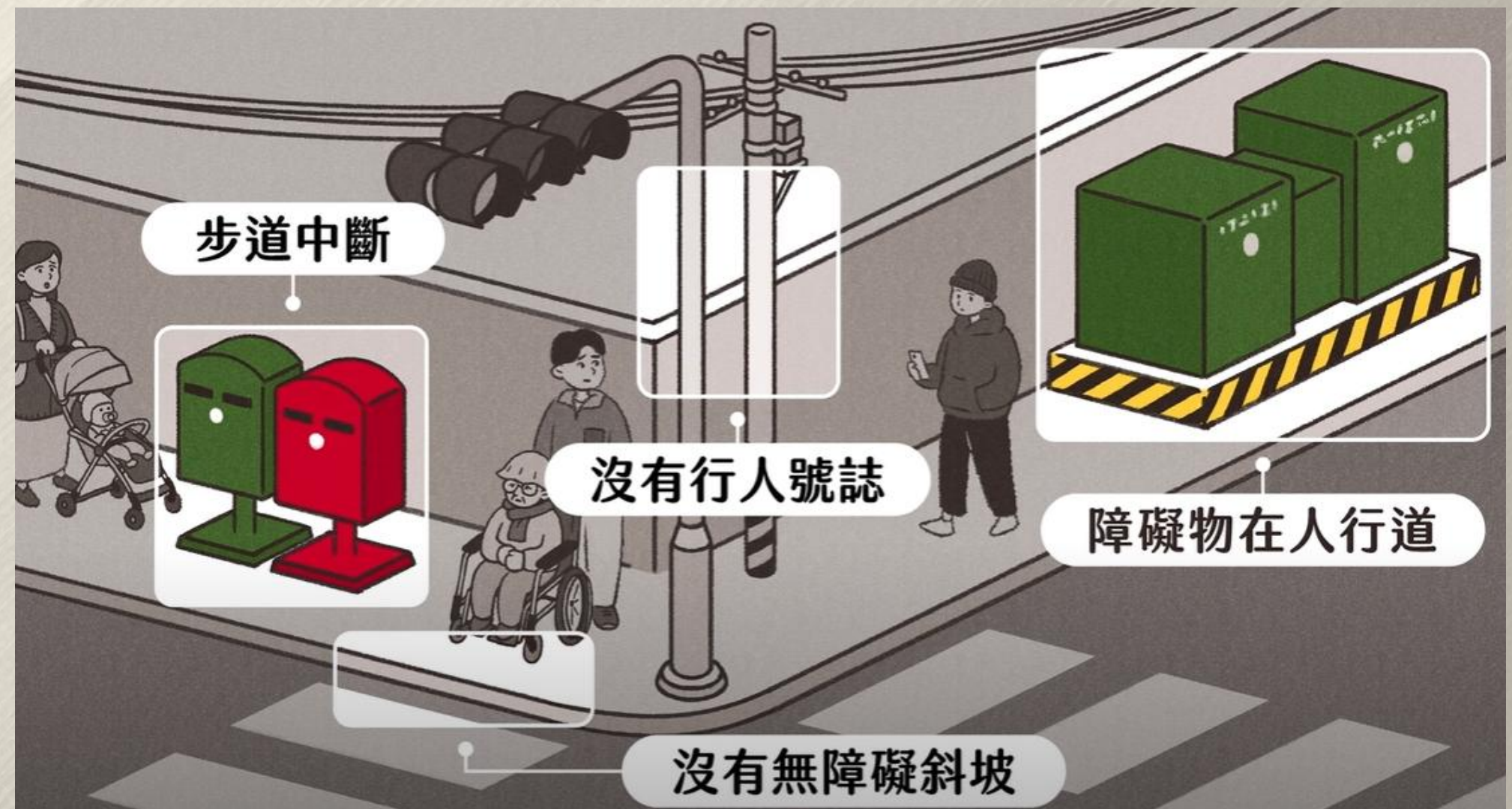
落實平等使用道路的權利

所有人都需要安全舒適的步行環境



從「人」的角度出發，並兼顧每一位使用者

道路不僅是車輛通行的空間，更是人們日常生活中不可或缺的一部分，我們必須重新看見那些在城市中步行的身影，理解他們的需求與挑戰。



推動人本交通，擺脫人行障礙賽的日常

以人為本 實現「移動平權」

安全的權利

無論老幼，每個人都有權利
在沒有威脅的環境中行走

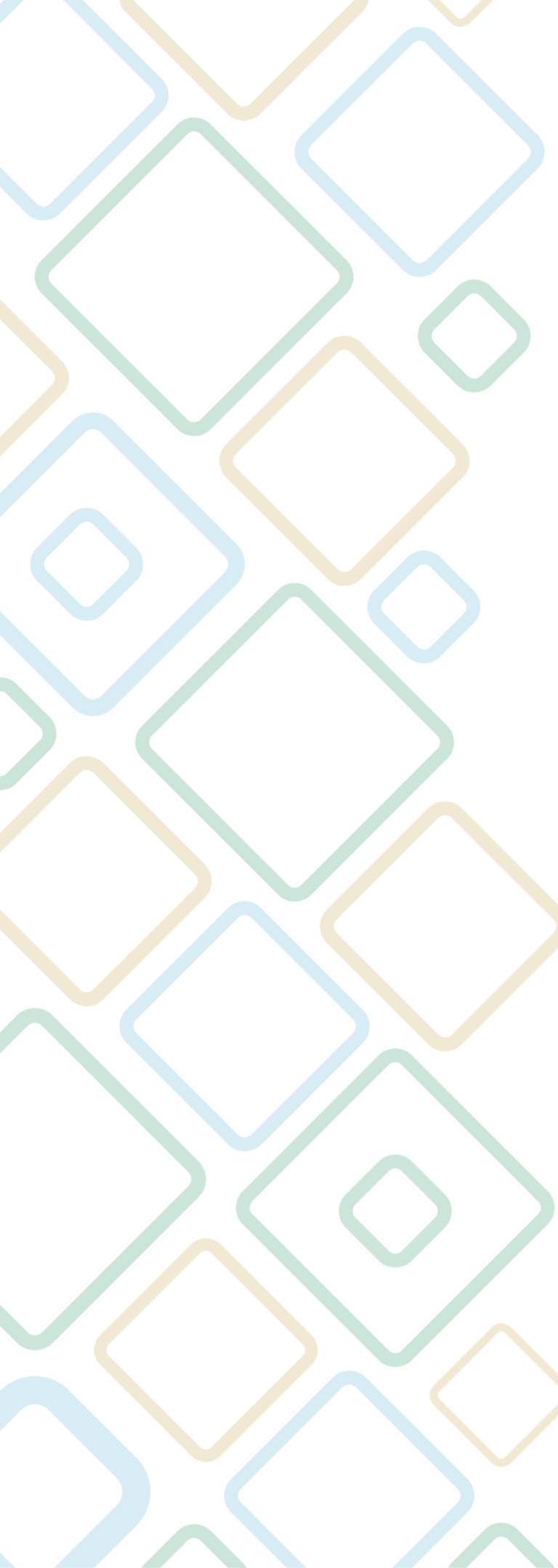
便利的連結

步行應當是城市中最高效且
愉悅的其中一種移動

友善的環境

暢通無阻、綠意盎然的步行
空間能提升生活品質

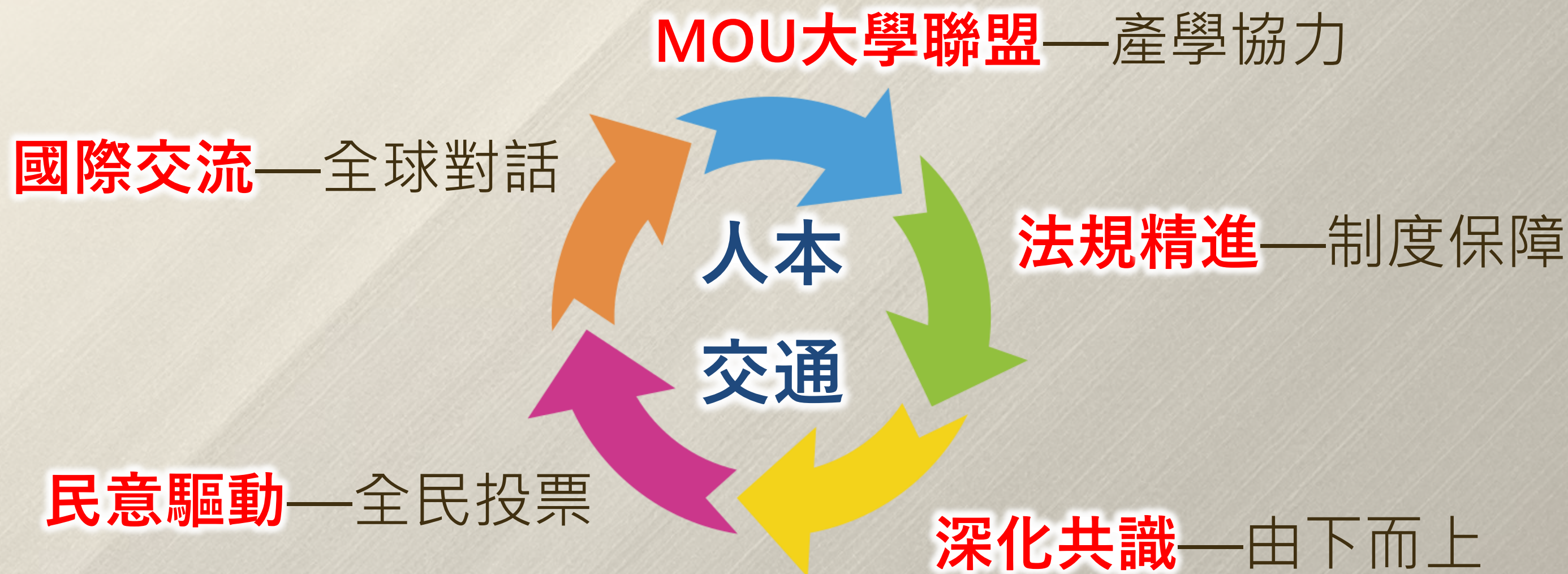




貳、跨域推動人本交通

跨域推動人本交通 向下扎根向外擴展

國土管理署深入校園、與民眾共同推動人本交通，強調交通改善不僅是工程建設，更需要將安全觀念向下扎根向外擴展，營造符合永續美好生活價值的思維轉變。



MOU大學聯盟：透過產學協力實作參與

合作模式與效益

將人本街道的設計、施工與管理理念，導入大學專業課程，鼓勵老師學生深入社區解決實際問題

聯盟規模

目前已有超過34所大專院校響應加入。



「人本街道校園推展聯盟」MOU簽署



國立臺北護理健康大學改善案例 - 人行道整平拓寬、退縮圍牆、透水、照明及公共藝術。

跨國交流：臺德產學協力與全球對話



人本街道黑客松

大專院校學生競賽



🌐 跨國交流

與德國柏林工大合作，舉辦「臺德人本街道黑客松」，為人本交通注入國際視野與創新思維。

💡 青年創意

彰師大團隊以影像辨識技術偵測人行道障礙物，其創新提案獲得多國專家學者高度肯定。

🔍 研討對話

吸引逾十國專家學者參與，透過實地考察與工作坊，共同研討人本街道設計、弱勢交通等議題。

🏠 平臺合作

此交流活動不僅拓展青年學子國際視野，也為未來人本交通的跨國合作與政策對話奠定基礎。

民意驅動：全民參與街道改善平台

「全民參與街道改善平台」自113年創立以來，經過兩梯次提案及落實改善措施，確立公私協力合作模式，促使各界更加關心行人權益與道路安全議題。兩梯次共18案優選案件(第一梯次8案、第二梯次10案)，並以具體行動回應民眾期待。

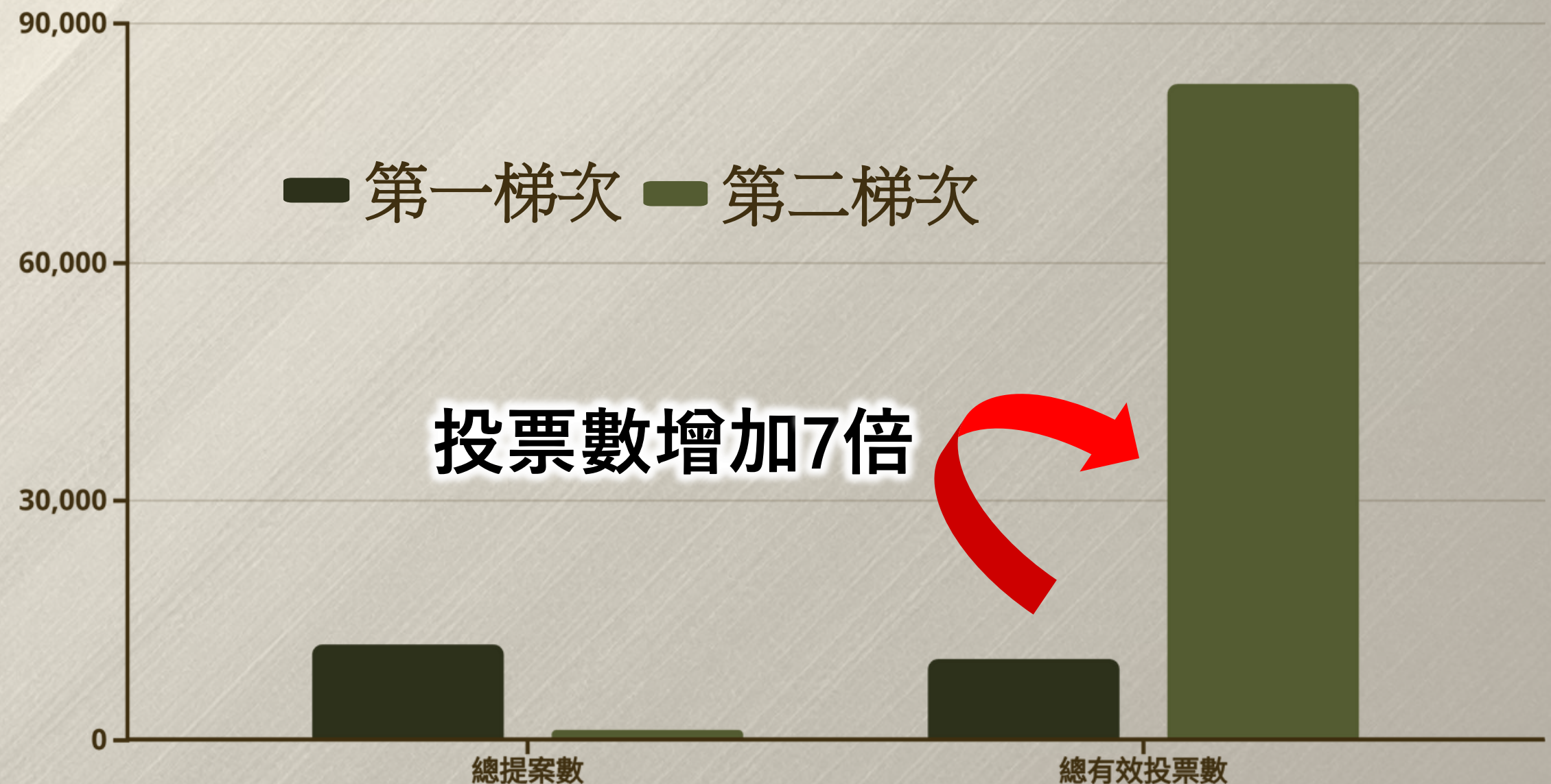
🚶 民意由下而上

💰 資源由上而下

🏆 中央全額補助



優選案件由專家學者、地方政府實地現勘並召開輔導會議落地執行



深化共識：由下而上的溝通與社區協力

用路安全觀念向下扎根、培育學童也是非常重要的事情！



高雄城交通小達人，鼓勵學童共同創作交通安全主題的繪本



透過虛擬實境讓學童親身感受

深化共識：由下而上的溝通與社區協力

《與里長垂直串聯-作為關鍵溝通橋梁》

人本交通不僅是工程改造，更是一場需要觀念同步、長期協調的社會工程

- 1.邀請里長跨區參加說明會，產生學習的橫向效益。
- 2.扭轉「車輛優先」的思維，透過里長作為關鍵溝通橋梁，形成由下而上的社區正向循環。



深化共識：由下而上的溝通與社區協力

《與琉球鄉公所共同推動全島交通健檢及降速慢行示範》



停讓更安全・慢行景更美

第1階段

時速30宣導行動

第一階段宣導影片：
《小琉球30守則》
《事故熱點警示影片》
於往返小琉球的交通船舶
上播放，讓旅客在踏上島
嶼前即掌握安全重點
導入具有在地特色的安
全設施，如「平安歸(龜)
安全標誌」

第2階段

全島街道健檢計畫

結合專業團隊與在地意
見，進行全面性街道診
斷與風險評估，盤點交
通死角與潛在危險路段

第3階段

街道安全大改善

易肇事及危險路口等處
實施標誌、標線、減速
丘等硬體改善，導入具
有在地特色的安全設施，
建構具有辨識度的交通
識別系統

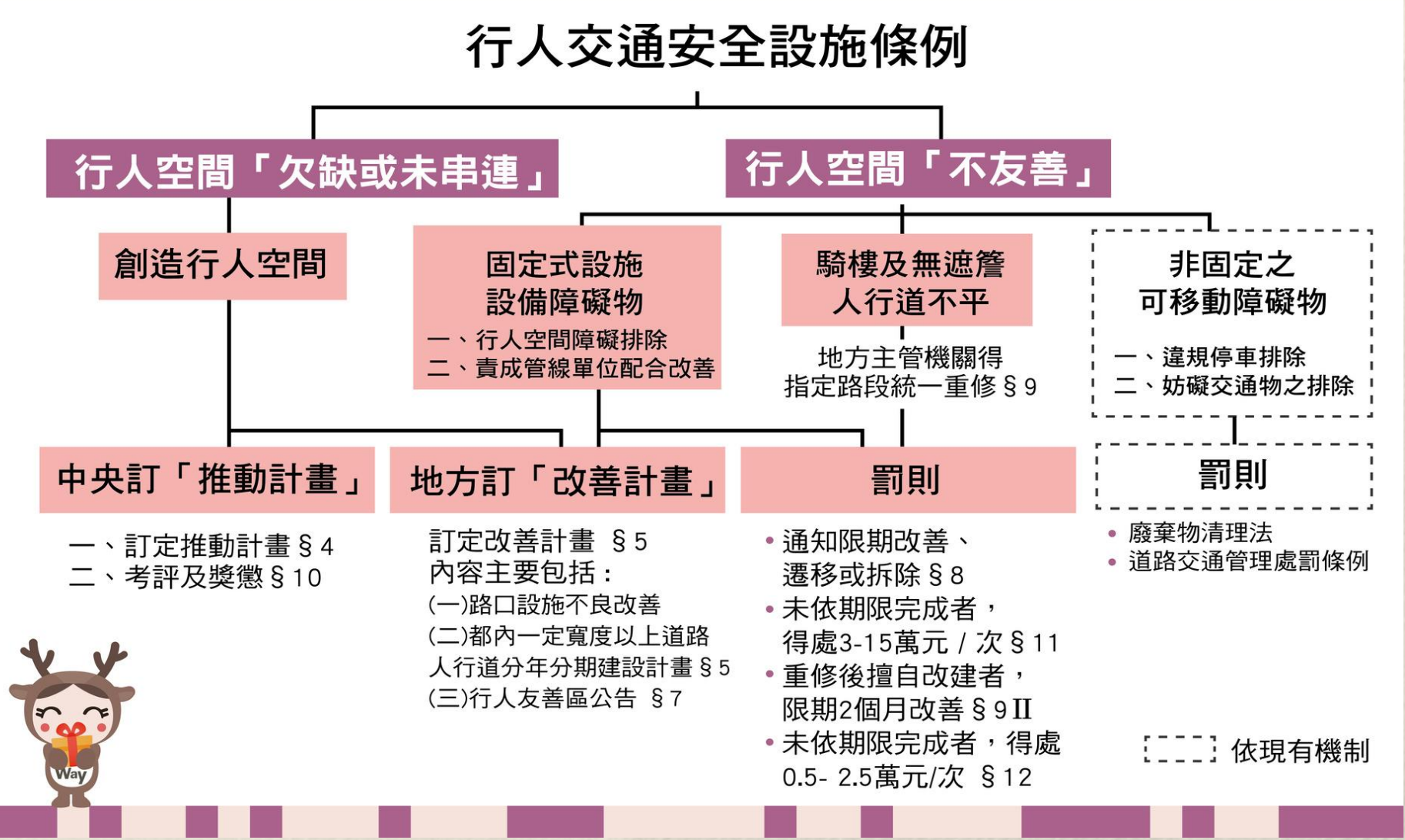
法規精進：《行人交通安全設施條例》 制度保障

- 1. 2023年10月1日正式實施
- 2. 《行人交通安全設施條例》將行人路權保障提升至**法律層級**，建立了清晰的權責劃分與績效考核機制，將「軟性建議」強化為「應辦事項」。



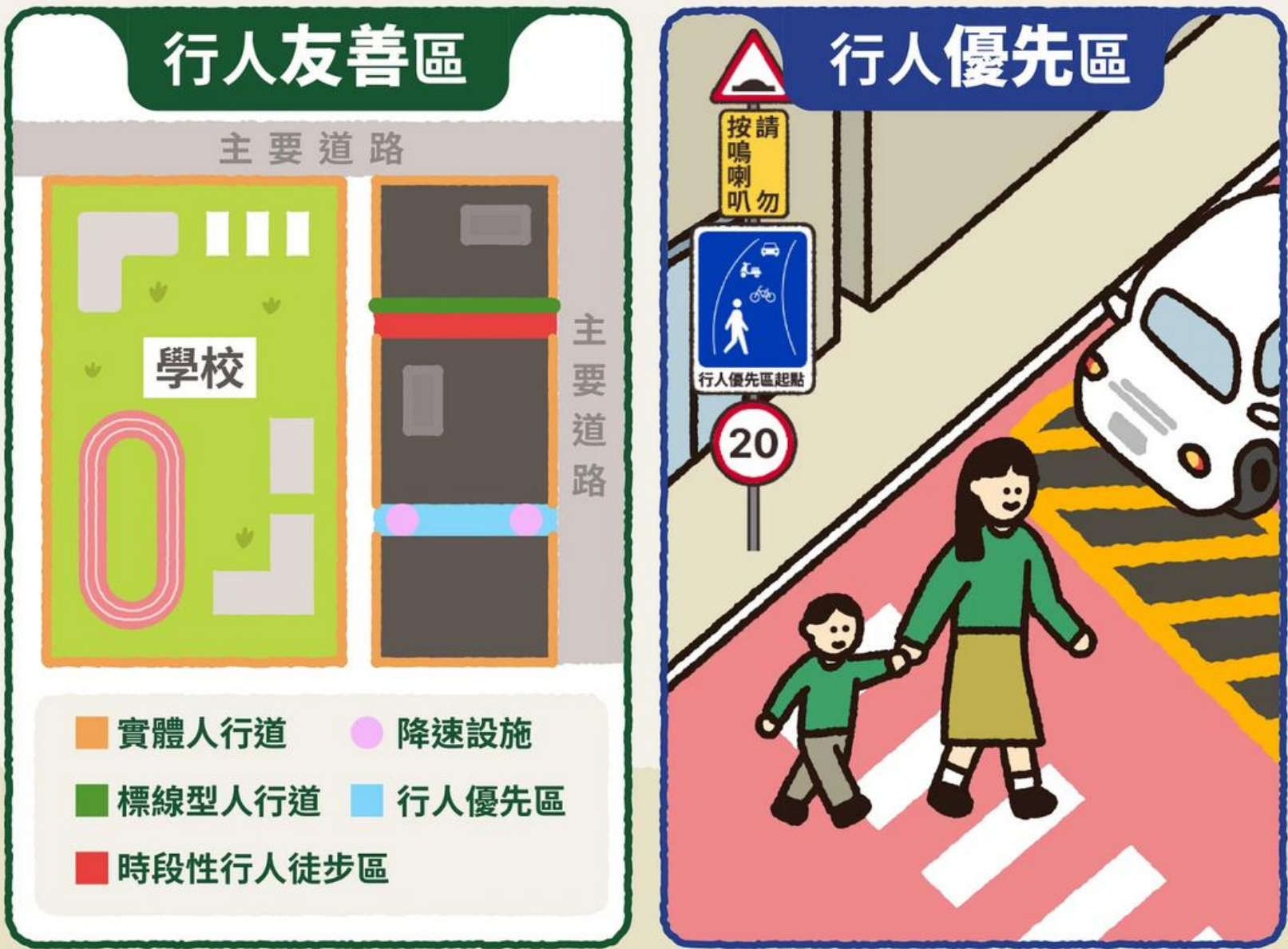
法規精進：《行人交通安全設施條例》 制度保障

↓ 《行人交通安全設施條例》 條文架構



《行人交通安全設施條例》

✦ 打造更安全的步行環境 ✦



→ 在《行人交通安全設施條例》中，將「行人友善區」及「行人優先區」的觀念推廣落實

人行道大改造

新闢人行道



對於寬度12公尺以上、車速較快的道路，
優先新闢人行道，提高人行道普及率。

法規精進：《行人交通安全設施條例》 制度保障

↓ 在《行人交通安全設施條例》中，設置連續、以人為本的人行通行空間

人行道大改造

打造連續人行道



走著走著，怎麼突然沒路？
修補破損、打通缺口，
打造「**一線到底**」不中斷的人行道。

人行道大改造

移除障礙物



電箱、桿件、郵筒等大型設施...
通通移除，打造通暢的步行空間

人行道大改造

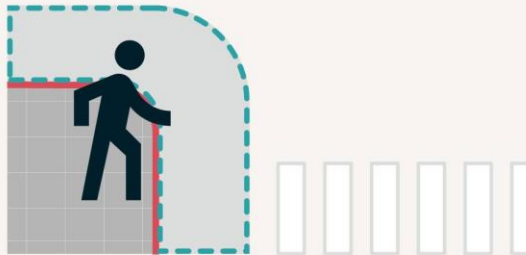
加設底護島



在路幅較寬的地方**設底護島**，
讓行人可以分段過馬路、提高安全性

人行道大改造

擴大停等空間



在人行穿越口**加大停等空間**，
讓行人安全停等紅綠燈

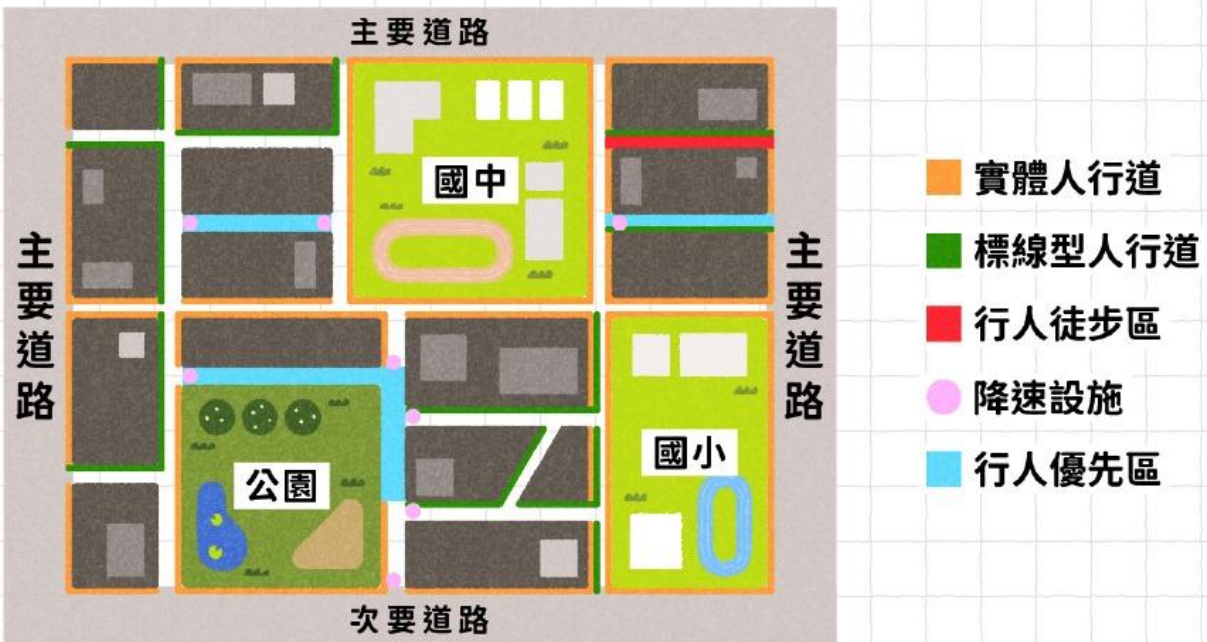


法規精進：《行人交通安全設施條例》 制度保障

行人友善區建置

我們將在特定區域推動行人友善區

透過交通管制、減速設施等方式，營造以行人為優先的環境，讓步行更加安全自在。



就醫療院所、學校、機關、大眾運輸場站等行人密集場所周邊，公告指定範圍為行人友善區，打造全齡友善、從點到面的步行環境。

無障礙步行環境

The illustration shows a wide, paved sidewalk with a green tree on the left. Three people are walking: an elderly person with a cane, a woman pushing a stroller, and a person in a wheelchair. The sidewalk is continuous and free of obstacles.

人行道不中斷，無障礙設施完善，
嬰兒車、輪椅通行不卡關！



參、人本交通改善示範案例

人行設施改善，解鎖六大關鍵，全面應對沉痾



危險路口改善

行穿線退縮、人行道外推、
行人庇護島、左轉專用道



路段人行環境改善

打造連續無障礙且齊平的
人行道



設置人行道設施帶

包含汽機車停車位、變電
箱、植栽帶



移除障礙物

清除人行道占用障礙物



友善示範區

優先就醫院、學校、機關、
大眾運輸場站等行人密集
場所周邊



校園周邊

建構通學步道保護學童
安全

行人徒步區：臺北市瑠公綠廊人行環境改善

改善前



改善後



路口改造



複層無障礙休憩空間 24

路段系統改善：苗栗頭份竹南慢行綠網建置計畫

重新檢視既有市區道路斷面，配置合理道路設施，改善人行徒步環境，增加道路綠帶面積，設立共桿及共同管（線）溝。

改善前↓



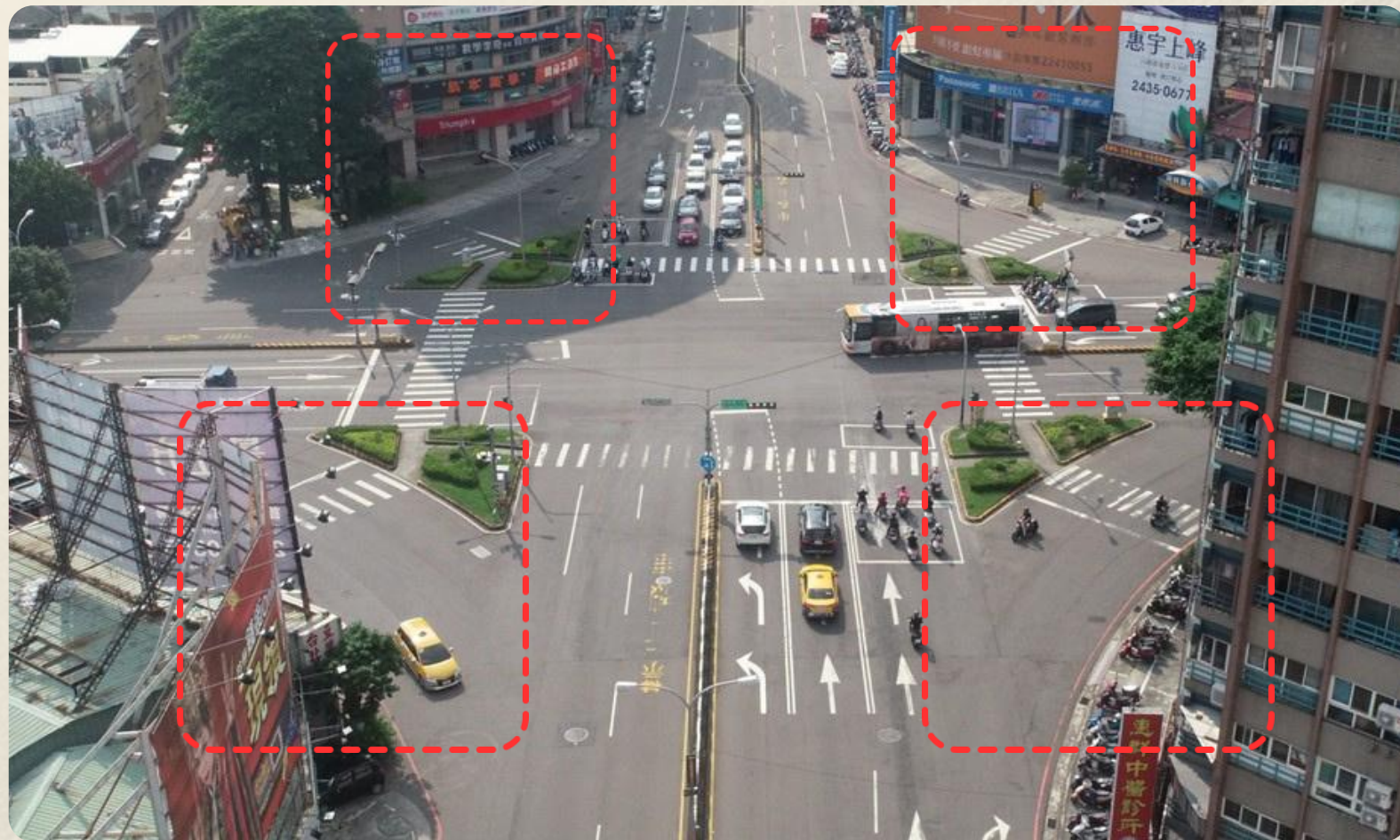
改善後→



路口系統改善：臺中市北區進化北路改善

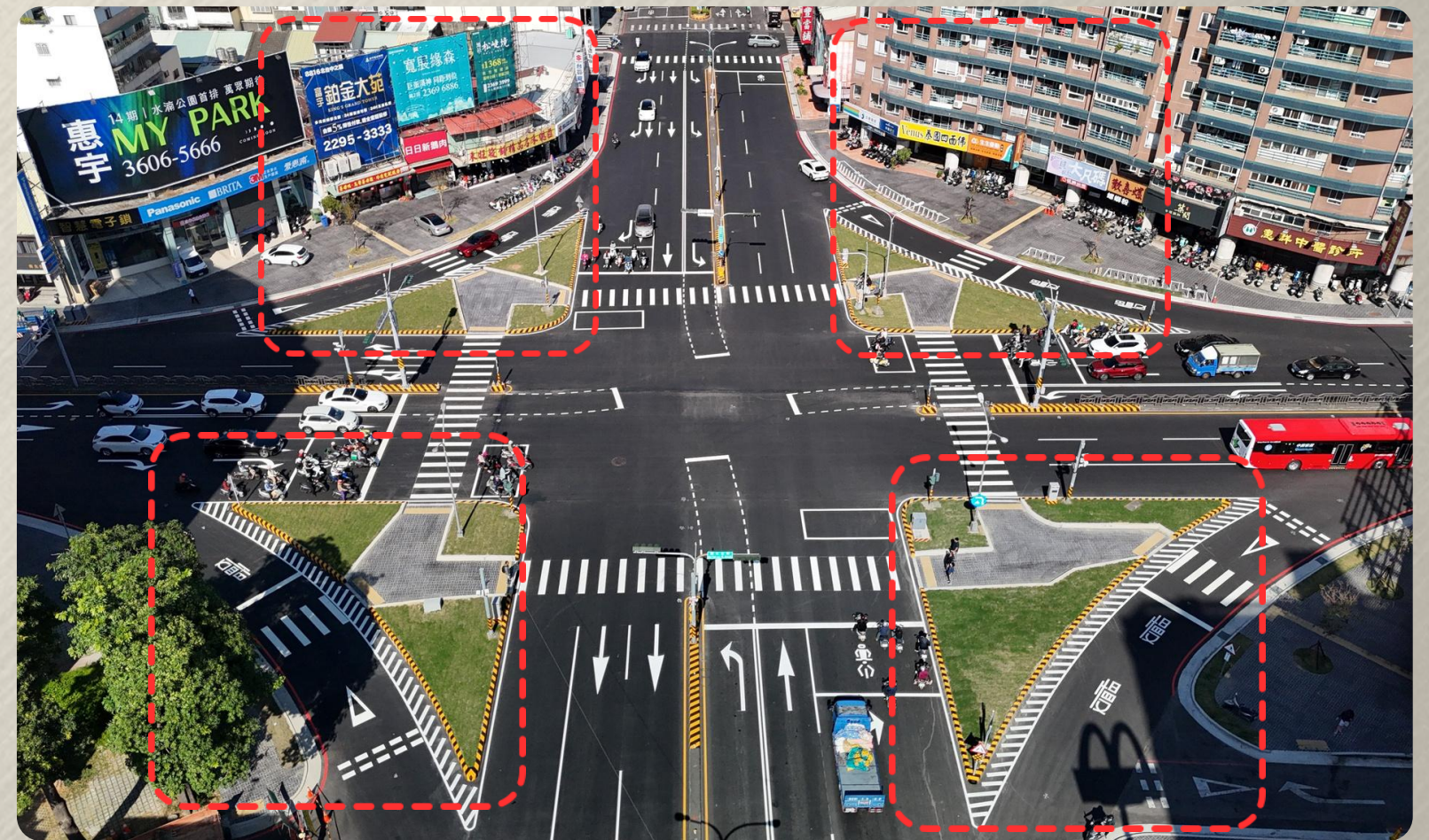
本案透過系統性整合設計與徹底的視覺環境整理，將路口的人行與車行動線完整區隔，還給民眾一個安全順暢的道路空間。

改善前



原路口外側轉彎車道較寬，容易與行人產生交織衝突，並造成行穿線長度過長

改善後



增加行人停等空間，並降低行人停留車道時間，降低交通衝突情形

示範街區：新北市板橋府中人行環境改善

本案超越單一街道改善，提升至區域級宏觀策略，以高品質公共空間設計，創造具凝聚力的「區域品牌」，將交通樞紐、公園、歷史古蹟與商業區，整合成步行網絡系統。



←改善前

自行車道與人行道交織，並且路徑中具備公共設施障礙物

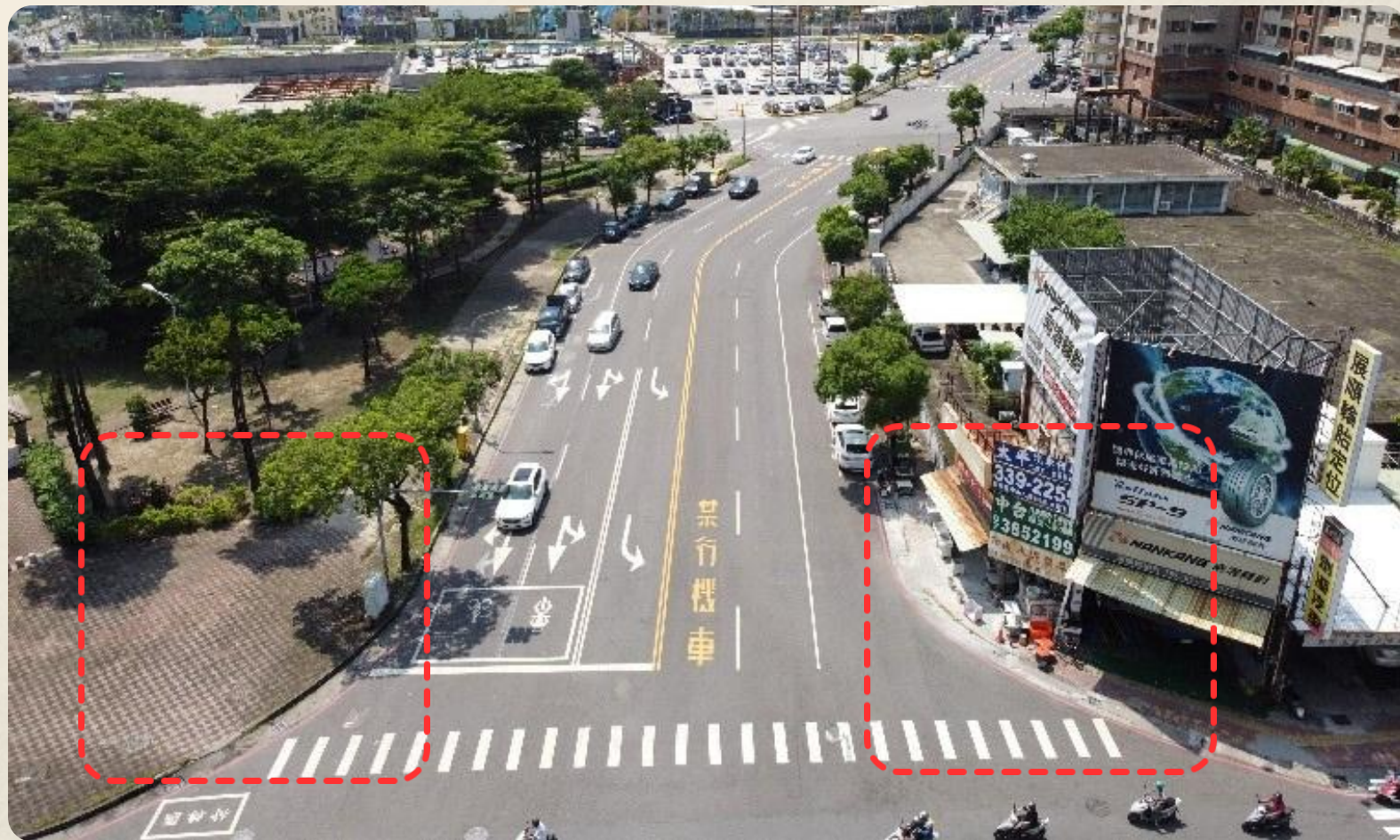
改善後→

以緣石分隔自行車道及人行道，並將公共設施整合納入路側綠帶



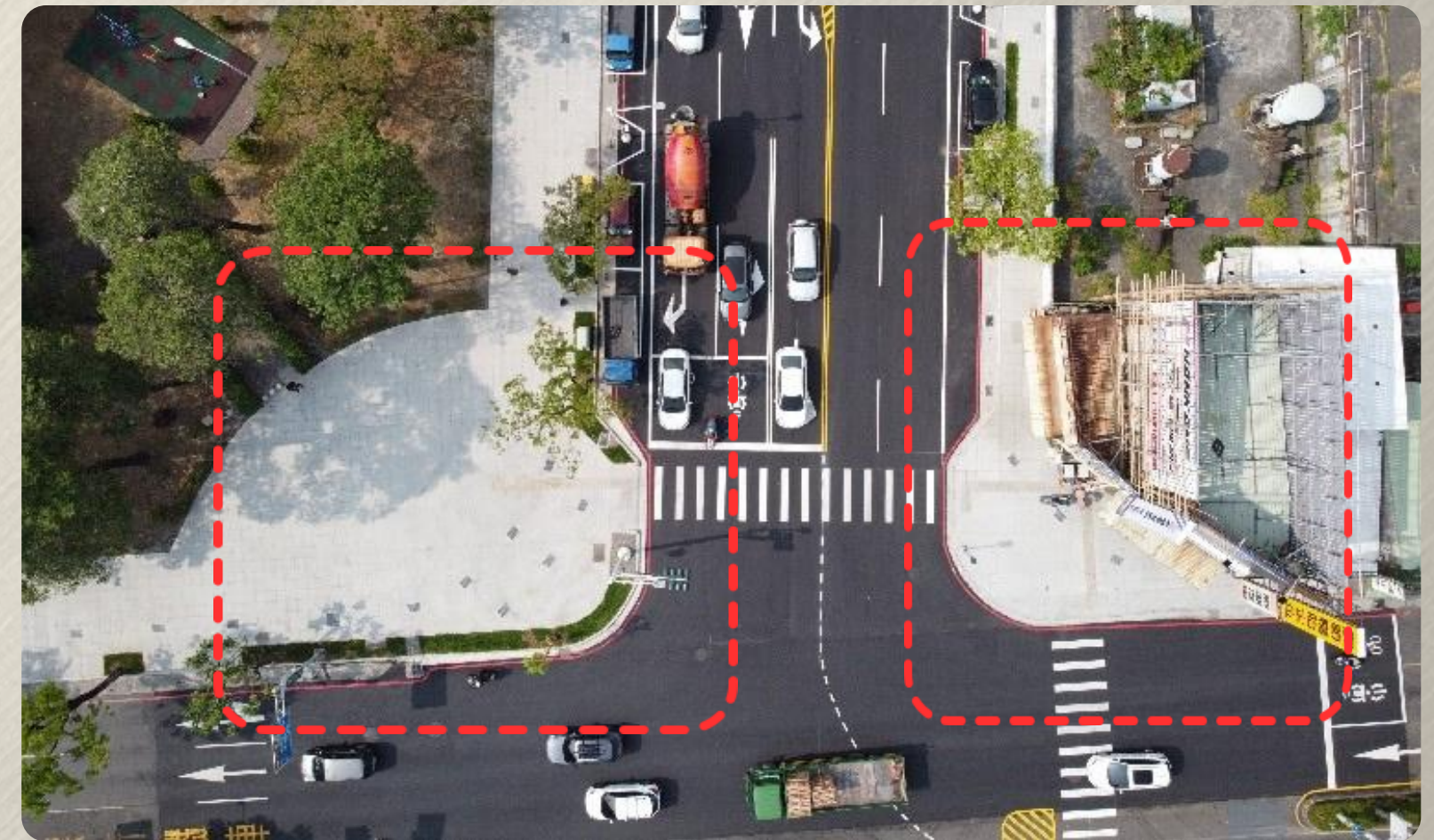
路口外推：高雄三民區正義路人行環境改善

改善前



街角未外推，增加行人通過路口時間及危險

改善後



外推街角並建立連續性綠帶，縮短行人穿越路口時間

通學步道：新北市蘆洲國小周邊通學環境改善

成功推動蘆洲國小將長達136公尺的圍牆向校內退縮，釋出拓寬人行道所需空間，確保至少1.5公尺淨寬。

改善前

原人行道寬度不足，幾乎無法2人同時通過



改善後

將136公尺的圍牆向校內退縮，釋出拓寬人行道所需空間



商圈改善：臺北市大安區師大路人行環境改善

1. 「人行道拓寬及車道瘦身」的空間再分配
2. 考量商圈經營因地制宜的設計



改善前

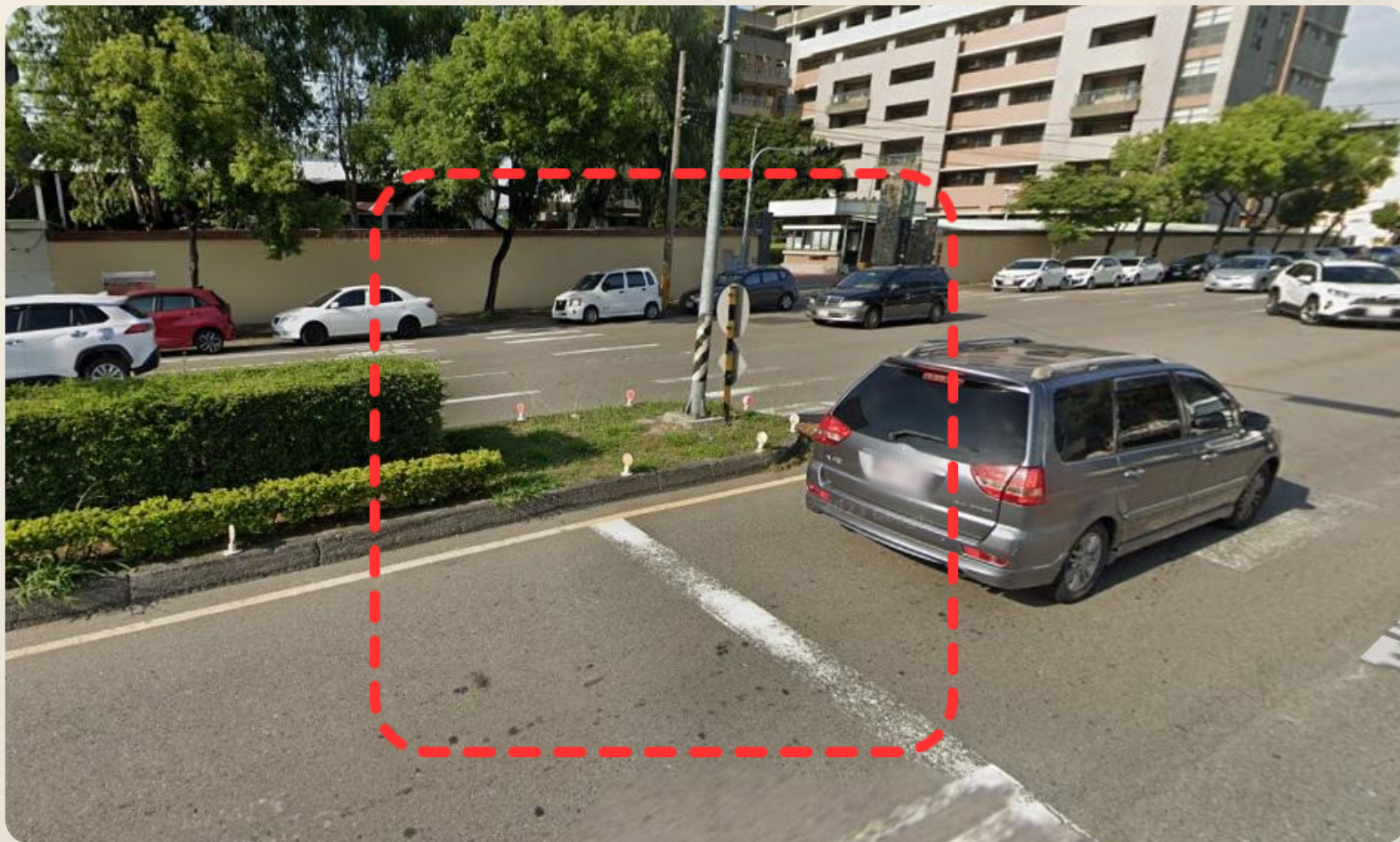


改善後



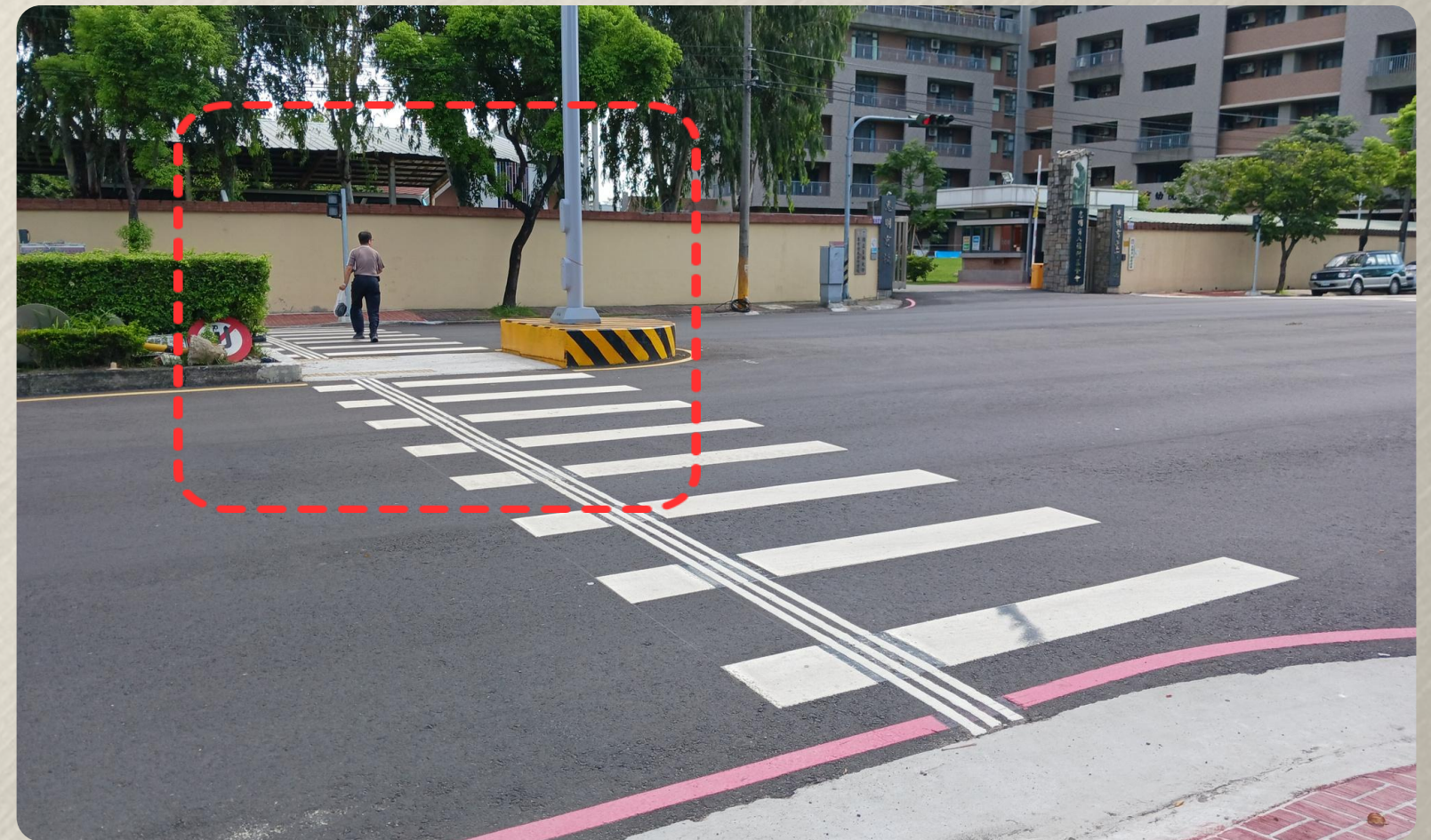
庇護島：臺中市大雅區雅潭路四段人行道改善

改善前



路口寬度較大，容易發生來不及穿越馬路的危險

改善後



依據設計標準並與周遭居民溝通，建置庇護島並淨空人行道

騎樓改善：新北市土城區埤林里的微革命

改善前



騎樓和人行道被佔用，長輩和推嬰兒車的家長只能冒險走上快車道

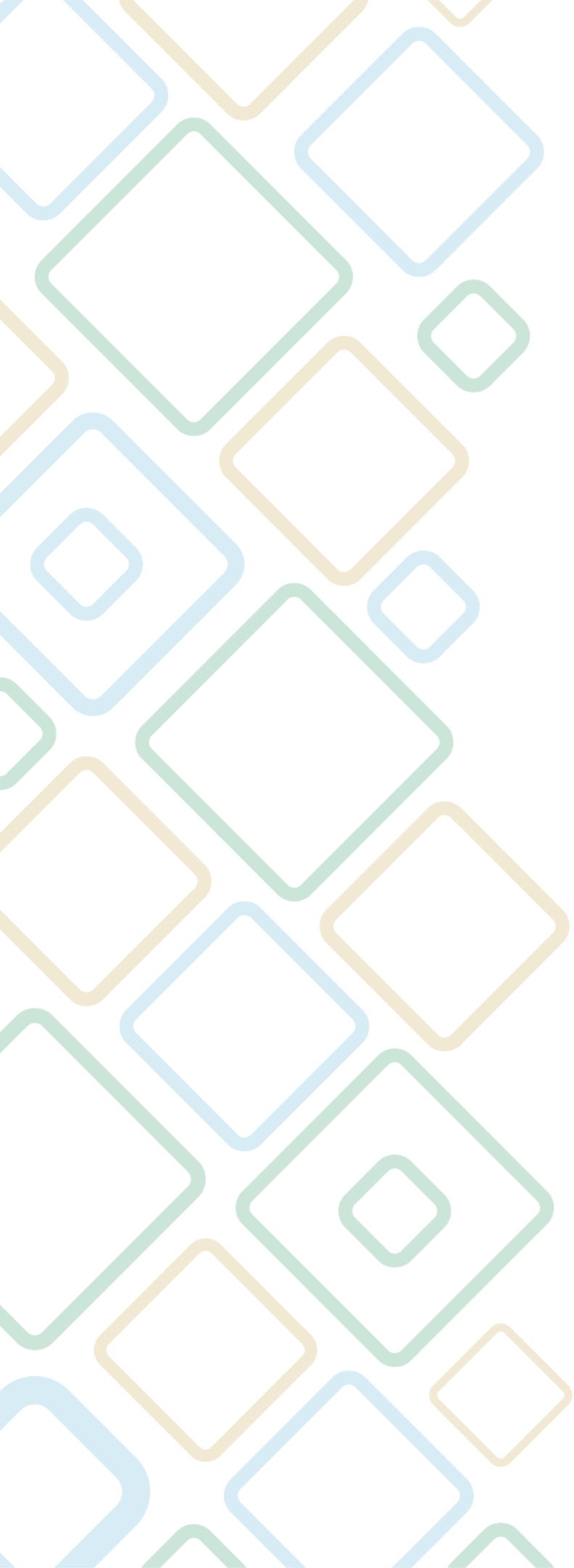
改善後



依據設計標準並與居民店家溝通，成功還路於人

「以前一家人要並肩走路都困難，現在媽媽牽著小孩都能安心通行」

— 新北市土城區埤林里里長 蔡志紅



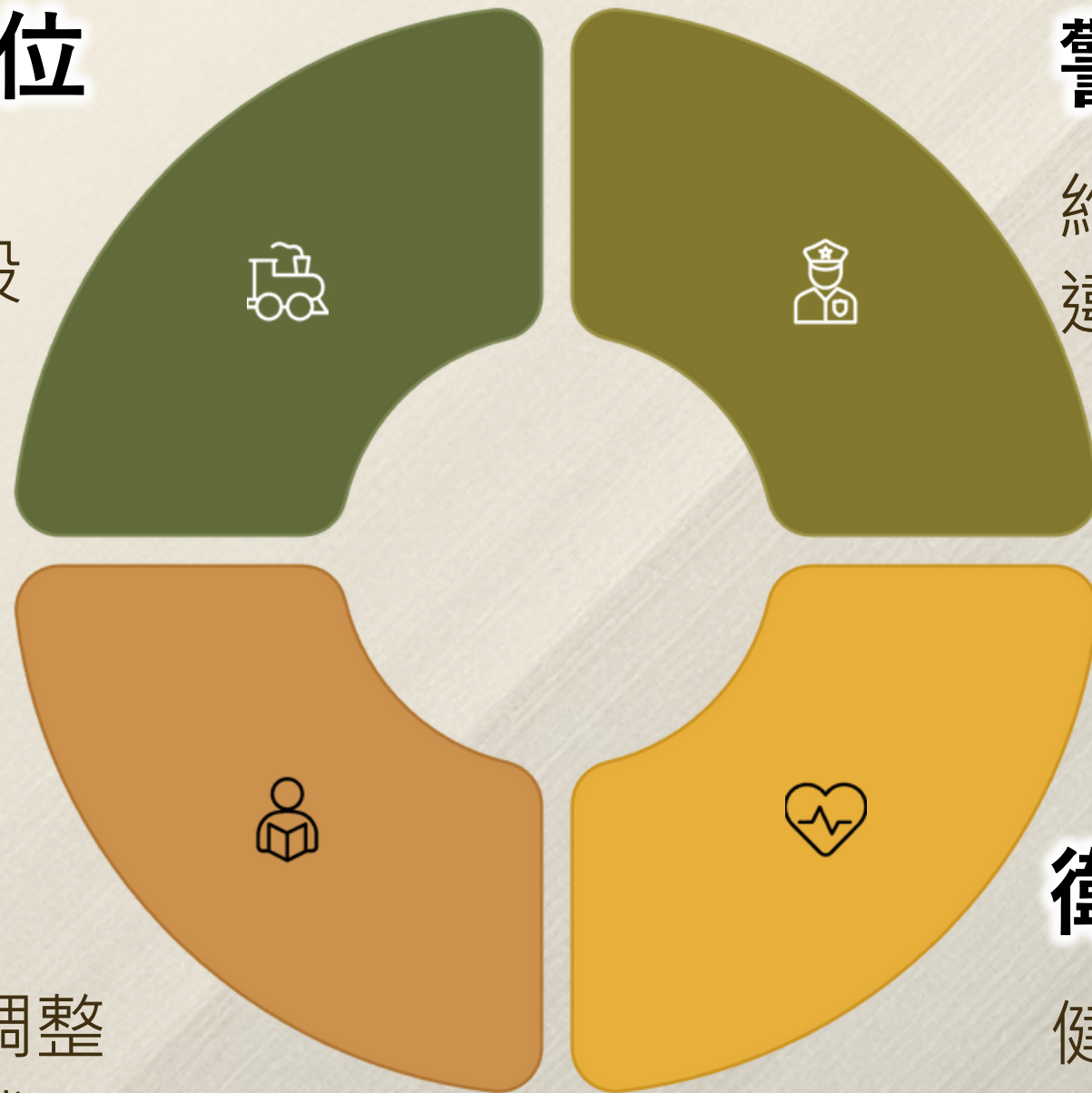
肆、結語

協同治理的未來願景

透過不同單位的參與投入，讓「人本交通」成為生活通行中重要的一部分

交通工程單位

專業工程設計、
基於數據進行設計改善



警政單位

維護交通秩序、收集
違規與事故資料

學術單位

研究與創新、調整
執行重點與方式

衛生單位

健康城市理念、同步
監測改善後成效



責任的轉移：從要求個人，到系統設計改善



攝：陳芳毓 Siren Chen (瑞典斯德哥爾摩Knivsta)

1

傳統思維

將事故歸咎於用路人「不小心」

要求用路人完美無缺

2

安全系統方法

以系統性方法分析及規劃整體道路，
預防致死且嚴重的撞擊。

透過設計

讓停讓慢行成為自然反應

並優先保護最弱勢的人

放眼全球視野，我們並不孤單

臺灣的改革努力並非閉門造車，全世界許多先進城市都曾面臨與我們相同的衝突，並且已經為我們畫出了清晰的地圖。

瑞典

零死亡願景發源地

荷蘭

永續安全典範

北歐城市

行人死亡數歸零





謝謝簡報 感謝聆聽



內政部國土管理署

National Land Management Agency
Ministry of the Interior

