

維護行人穿越道權威之執法策略研究

The Research Of

Enforcing Stratagem To Maintaining Crosswalk Authority

黃嘉祿 (JIA-LU-HUANG)¹ 方仰寧² (YANG-LING-FANG)

胡谷展³(KU-TSAN -HU) 顏三隆³ (SHAN-LUNG-YAN) 吳婕妤³(CHIEH-YU-WU)

摘要

臺北市自八十九年至九十年六月三十日止，因車輛搶越行人穿越道而發生交通事故計五七二件，造成九人死亡，六八〇人受傷，肇事傷亡情形嚴重，依道路交通管理處罰條例第四十四條第二款明文規定：「汽車駕駛人，駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人優先通行者，處新台幣六百元以上一千八百元以下罰鍰」，惟目前對於該項違規事實之認定尚無明確執法取締標準，致員警對於該項違規取締常因個人認定標準不同而異，容易引起執法上爭議，造成執法成效一直無法彰顯，臺北市政府警察局交通警察大隊特研訂「汽機車未禮讓行人優先通行」執法取締之違規事實認定標準，提供用路人、執法員警一客觀公正之執法標準，配合妥善之宣導作為、嚴正的執法取締，藉以建立行人穿越道權威，導正駕駛人正確路權觀念，建構實質以「行人為本」之交通環境。

關鍵詞：行人穿越道、執法策略、禮讓行人優先通行

Abstract

From 2000 to 30th June 2001, the traffic accidents have reach 572 cases leading to 9 dead, 680 infured because of vehicles going through pedestrian crossing. It will cause great influence on traffic safety before the sense of yielding to pedestrians being built. However, in order advanced countries, vehicle have to stop to yield if pedestrians are walking on the pedestrian crossing. Although, the penalty of vehicles without yielding is stated in Road Traffic Management Punishment Law 44th II, it still has no clear standard of violations. Moreover, different standards of police officers will reduce the effects of law enforcement. So, in order to establish the authority of pedestrian crossing, it is necessary to set a objective, and easily-recognized standards for the offices. With all the measures mentioned above, we can put the function of law enforcement into effect, directing the drivers with correct concept of utilizing the road, and establishing the pedestrian-oriented traffic environment..

Key words : Crosswalk、Enforcing Stratagem、establish the authority of pedestrian crossing

一、前言

臺北市自八十九年至九十年六月三十日止，因車輛搶越行人穿越道而發生交通事故計五七二件，造成九人死亡，六八〇人受傷，肇事傷亡情形嚴重，在我國汽機車駕駛人尚未建立禮讓行人優先通行之修養，故對交通安全影響甚鉅。反觀國外各先進國家，行人穿越道只要有行人在行人穿越道上行走，車輛均須暫停禮讓行人優先通過。有關車輛行近行人穿越道，未禮讓行人先行通過之處罰規定，雖在我國道路交通管理處罰條例第四十四條第二款早有處罰明文，惟目前對於該項違規事實之認定尚無明確執法取締標準，致員警對於該項違規取締常因個人認定標準不同而異，容易引起執法上爭議，甚有變更取締違

1 台北市交通大隊大隊長

2 台北市交通大隊副大隊長

3 台北市交通大隊分隊長

規事實（如將違反道路交通管理處罰條例第五十三條之紅燈右轉較重處罰之違規改以第四十四條第二款行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓該行人先行通過之輕處罰違規舉發），造成執法成效一直無法彰顯，故為建立行人穿越道權威，實有必要儘速研訂一套客觀公正，且讓執法員警易於認定之執法取締標準。

二、執法現況檢討

2.1 現行執法策略與勤務規劃方式

2.1.1 汽機車禮讓行人執法專案

現況臺北市政府警察局針對執法取締汽機車未禮讓行人優先通行之交通違規行為，尚未訂定取締汽機車未禮讓行人優先通行評比計畫，並配合規劃專案勤務執法、取締，僅透過各項會議或集會場合要求所屬員警加強是項違規行為之取締。由表 1 可得知，臺北市政府警察局取締汽機車未禮讓行人優先通行，自八十七年之一二六、二五四件，減至八十九年之八八、五三九件，顯示員警對是項交通違規取締意願不高。

2.1.2 行人違規取締執法專案

依陳宗淋君八十九年六月「臺北市行人肇事與違規特性分析」碩士論文：臺北市政府警察局為維護行人交通安全，防制行人交通事故發生，加強取締汽、機車行近路口行人穿越道不禮讓行人優先通行或任意臨時違停於穿越道上及加強取締行人交通違規，以改善國人不良駕駛習慣，樹立行人穿越道路權威，自八十年六月二十七日起至八十八年十二月三十一日止陸續訂定「執行行人穿越道路及路口行車安全禮讓活動實施計畫」、「交通禮讓年第三階段行路有禮實施計畫」、「行人違規講習實施計畫」、「加強取締行人與車輛交通違規案件計畫」、「取締車輛超越停止線停車，維護行人穿越道權威實施計畫」、「執行取締公車暨行人違規計畫」、「執行取締行人違規實施計畫」等七個行人違規取締專案計畫，除「執行取締公車暨行人違規計畫」係由臺北市政府警察局交通警察大隊各配賦交通分隊暨直屬交通分隊負責執行行人交通違規取締外，其餘各計畫均由臺北市政府警察局各分局暨所屬交通分隊、交通警察大隊、保安警察大隊、女子警察隊等單位，選定臺北市行人易於匯集之重要路段（口）為重點取締範圍，例如西門町行人徒步區周邊、忠孝東路復興南路口等地點，同步配合全面加強取締行人交通違規暨汽、機車駕駛人行進行人穿越道未禮讓行人優先通行等違規行為，另自八十一年十二月一日起推動行人違規講習車專案，利用行人違規講習車對違規行人立即予以裁決或施以二十至三十分鐘之講習，以收實際取締成效，藉以樹立行人穿越道權威，建立人車守法之觀念，以確保行人交通安全。

臺北市八十七年至八十九年行人違規暨不禮讓行人先行通過取締件數				
	八十七年	八十八年	八十九年	合計
行人違規	10867	97659	168266	276792
不禮讓行人先行通過	126254	152880	88539	367673
合計	137121	250539	256805	644465

資料來源：臺北市政府警察局交通警察大隊統計資料。

表 1 臺北市八十七年至八十九年行人違規暨不禮讓行人先行通過取締件數表

2.2 員警對禮讓行人優先通行及行人違規取締之認知

2.2.1 禮讓行人優先通行之執法取締

依道路交通安全規則第一百零三條規定，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，道路交通安全規則雖有此一規定，惟因標準過高，無法獲得用路人之認同，復以臺北市機動車輛登記數迄九十年七月止汽車已高達六七三、六四四輛、機車九六四、四二三輛，機車所佔比率甚高，與國外之交通狀況不同，且用路人之守法性無法和國外相比，故尚無法依此一標準執法取締，必須循序漸進，用路人慢慢建立禮讓行人優先通行觀念後，再回歸道路交通安全規則規定執法取締，避免引起民怨，並造成嚴重交通壅塞，

現況汽機車駕駛人未禮讓行人優先通行之違規取締，員警囿於無客觀公正之執法取締標準，恐因認定標準不同與駕駛人衍生爭議，而大大降低是項違規取締意願。

2.2.2 行人違規取締

行人違規是各項交通違規中最不易取締的項目之一，而且不若汽機車違規尚可運用科學儀器逕行舉發，無法採用逕行舉發方式執法，因為行人不一定有車駕籍可供查詢，且常有違規行人故稱未帶任何證件即無法查證所報基本資料是否正確，員警僅能被動告知違規人不得誑報，以免觸犯刑法罪責，但也無從查證正確與否。

單一路口執行行人違規取締時均需派遣多名員警配合同步執法，藉以減少民眾質疑執法不公的情形，而路段上之行人違規取締則需耗費更多的警力，因路段上任何一個點都有可能是行人違規穿越的地點，不若汽機車只有在路段缺口，方有違規之可能性。

2.2.3 執法現況檢討

經訪談交通分隊執勤員警及分隊長(九十年一月至七月取締不禮讓行人優先通行及行人違規取締件數前三名之交通分隊)表示，取締汽機車未禮讓行人優先通行，因尚未研定客觀公正之執法取締標準，致時有駕駛人與執法人員警因違規事實認定標準不同，爭議不斷。

現況僅針對汽機車駕駛人在行人穿越道線上有多名行人穿越時，仍有強行闖越致行人遭受驚嚇的違規狀況取締，且民眾申訴通過撤銷告發案件比率較其它違規申訴案件高，員警也較無取締意願，甚有變更取締違規事實(如將違反道路交通管理處罰條例第五十三條之紅燈右轉較重處罰之違規改以第四十四條第二款行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓該行人先行通過之輕處罰違規舉發)，造成執法成效一直無法彰顯，實有必要訂定一套客觀公正執法取締標準供用路人和執法單位遵循。

另行人違規執法取締部分，因自八十一年以來均訂有評比專案計畫，違規行人與執法人員警對於違規事實認定標準較為一致，甚少有執法標準認定上之爭議。臺北市市長馬英九對於行人交通事故死亡人數攀高至表重視，為維護行人交通安全，抑制行人交通事故發生，特別指示臺北市政府警察局確實加強行人違規之勸導與取締藉以維護行人交通安全防制行人交通事故發生，臺北市政府警察局動員各分局、保安警察大隊、交通警察大隊警力及五輛行人違規講習車，執行「取締行人違規專案」，除對於汽車搶越行人穿越道(不禮讓行人優先通行)、超速、闖紅燈等違規行為加強取締外，同時亦針對行人不依規定擅自穿越車道、不依號誌指示或警察指揮行進等違規行為，加強「吹哨制止」或「取締告發」，凡不聽告誡者，一律依道路交通管理處罰條例規定製單告發，落實執行行人違規講習，並建議交通部修正道路交通管理

處罰條例第七十八條規定，提高行人違規罰鍰，以收嚇阻之效。

2.3 行人穿越道線

依道路交通標誌標線號誌設置規則第一百八十五條及第一百八十六條規定：行人穿越道線依線型區分為劃設於交岔路口之枕木紋行人穿越道線及劃設於行人穿越眾多之道路中段之斑馬紋行人穿越道線二類。

2.3.1 第一百八十五條規定

枕木紋行人穿越道線，設於交岔路口，其線型為枕木紋白色實線，線段長度以三公尺至八公尺為度，寬度與間隔均為四〇公分，僅可能於最短距離處啣接人行道，以利行人穿越。(如圖 1)

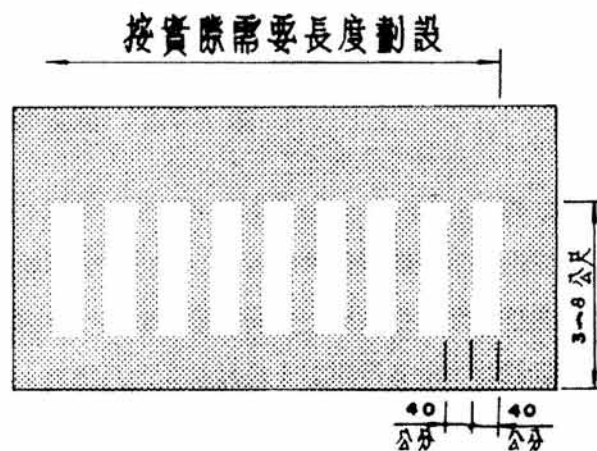


圖 1 枕木紋行人穿越道線

2.3.2 第一百八十六條規定

斑馬紋行人穿越道線（如圖 2），設於道路中段行人穿越眾多之地點，但距最近行人穿越設施不得少於二〇〇公尺。

本標線之線型為兩條平行實線，內插斜紋線，均為白色，平行實線之間距以三公尺至八公尺為度，線寬十公分，斜紋線之寬度與間隔均為四〇公分，依行車方向自左上方向右下方傾斜四五度。

設有本標線之地點，應配合設置行人穿越道標誌，指示車輛駕駛人提高警覺。距斑馬線三〇公尺至一〇〇公尺之路側，須設置「當心行人」標誌，並得於路面上標寫「慢」字。

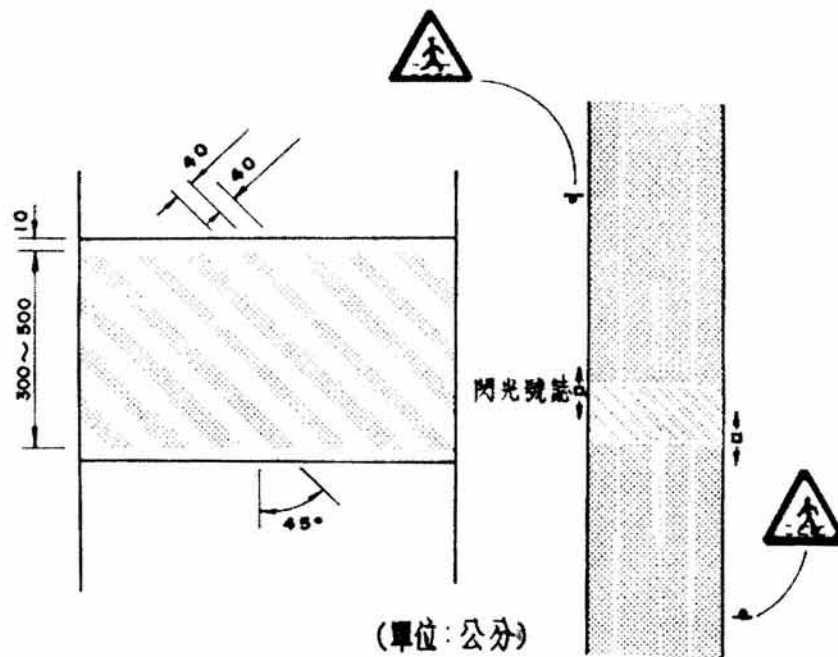


圖 2 斑馬紋行人穿越道線

2.4 汽機車未禮讓行人優先通行執法相關規定

執法取締法令依據主要為道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則之規定，九十年六月一日新修正道路交通安全規則第一三四條第一項第一款：行人穿越道路，在設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路，由原規定之三十公尺增為一百公尺，大大的減少了行人合法穿越道路之空間，有效減少行人違規任意穿越道路之行爲。

2.4.1 道路交通管理處罰條例相關規定

(一)第四十四條第二款

汽車駕駛人，駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人優先通行者，處新台幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。

(二)第五十五條第一款

汽車駕駛人，在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車者，處新台幣三百元以上六百元以下罰鍰。

(三)第四十八條第一款

汽車駕駛人轉彎時，在轉彎或變換車道前未使用方向燈或不注意來、往行人或轉彎前未減速慢行者，處新台幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。

(四)第四十八條第二款

汽車駕駛人轉彎時，不依標誌標線號誌指示者，處新台幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。

依道路交通管理處罰條例第四十四條第二款規定：汽車駕駛人，駕駛汽車，行近行人穿越道，不減速慢行或行人穿越道有行人穿越時，不暫停讓行人優先通行者，處新台幣六百元以上一千八百元以下罰鍰。惟考量臺北市道路狀況複雜且行人與汽、機車流量大，實難要求駕駛人確實遵循，若依本規定勢必造成市區道路車流嚴重延滯，右轉車流可能無法通過路口，所以確有審慎研訂執法取締標準之必要，於行人交通安全與車流交通順暢二者間取得一平衡點。

2.4.2 道路交通安全規則

(一)第一〇三條

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。

(二)第一二五條第七項

慢車行駛至岔路口，其轉彎車輛應讓直行之汽車、慢車及行人優先通行。

2.5 行人違規執法相關規定

行人違規取締相關法令依據主要為道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則之規定。

2.5.1 道路交通管理處罰條例相關規定

(一)第七十八條

行人在道路上有下列情形之一者，處一百二十元罰鍰，或施一至二小時之道路交通安全講習：

- 1 不依標誌、標線、號誌之指示或警察指揮者。
- 2 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者。
- 3 不依規定，擅自穿越車道者。
- 4 於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉遊或坐、臥、蹲、立，足以阻礙交通者。

(二)第七十九條

未滿十四歲之人違反前條第三款或第四款規定者，處罰其法定代理人。

2.5.2 道路交通安全規則

(一)第一三三條

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。

(二)第一三四條

行人穿越道路，應依左列規定：

- 1 設有行人穿越道、人行天橋或人行地下道者，必須經由行人穿越道、人行天橋或人行地下道穿越，不得在其一百公尺範圍內穿越道路。

- 2 在禁止穿越或劃分島或護欄之路段，不得穿越道路。
- 3 行人穿越道有警察指揮或有指揮或有燈光號誌者，應依警察之指揮或號誌之指示前進。無警察指揮又無號誌指示者，應小心迅速通過。
- 4 行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。
- 5 在未設有行人穿越道亦非禁止穿之路段穿越道路時，應注意左右無來車，始可小心迅速穿越。

三、行人肇事資料之統計分析

依據臺北市八十七年至八十九年交通事故資料統計分析，每年成案交通事故，行人傷亡件數約佔總成案件數超過百分之七以上，且無論「行人傷亡總件數」、「行人傷亡總人數」及「行人傷亡總人數（路口）」均有逐年增加之趨勢。復以八十七年至八十九年行人發生列管交通事故駕駛人肇事原因統計分析，每年均以「搶越行人穿越道」為最主要肇事原因，「未注意車前狀態」次之，「超速失控」再次之。

	八十七年	八十八年	八十九年
車禍總件數(A1+A2+A3)	16990	18856	23477
傷亡總件數(重傷+輕傷+死亡)	8771	10710	12300
行人傷亡總件數	1336	1500	1694
行人傷亡總件數/車禍總件數	0.07863	0.07955	0.07216
傷亡總人數	11387	14238	16267
行人傷亡總人數	1384	1552	1765
行人傷亡總人數/傷亡總人數	0.12154	0.109004	0.1085018
行人傷亡總人數(路口)	473	478	607

資料來源：截至九十年七月十三日臺北市政府警察局交通警察大隊肇事資料系統計資料。

表 2 臺北市八十七年至八十九年交通事故成案件數一覽表

	八十七年	八十八年	八十九年	合計
搶越行人穿越道	18	16	10	44
未注意車前狀態	10	9	16	35
超速失控	10	8	9	27
駕駛疏忽	4	15	1	20
酒後駕車	8	4	2	14

其他	2	5	7	14
肇事逃逸	5	1	2	8
違反號誌管制	1	2	1	4
倒車不當	3	0	1	4
起步不當	1	1	1	3
違反標誌標線	1	0	1	2
合計	63	61	51	175

資料來源：自行整理。

表 3 臺北市八十七年至八十九年行人列管交通事故駕駛人肇事原因一覽表

四、如何落實建立行人穿越道權威

行人穿越道路之行為可區分為利用行人穿越設施穿越道路或於行人穿越設施一百公尺範圍外穿越道路二類，均非屬違規行為，本研究主要討論行人利用行人穿越道線穿越道路部份，其餘穿越行為暫不納入考量。建立行人穿越道權威的方式可透過汽機車禮讓行人優先通行及行人違規之取締二部份，建立以人為本、行人優先之道路環境，並使道路車流順暢，兼顧行人交通行安全，灌輸駕駛人尊重行人之觀念，以達實效。

4.1 「汽機車未禮讓行人優先通行」執法取締之違規事實認定標準

甲案

汽、機車行近行人穿越道線前應減速慢行，如汽、機車前方（其寬度以該汽、機車寬度為限，如圖 3）有行人穿越道線如有行人通行時，則汽、機車駕駛人應於行人穿越道前暫停禮讓行人優先通行，且注意車輛前保險桿不得超越、壓觸枕木紋或斑馬紋行人穿越道標線干擾行人通行（路口、路段均是），並俟車輛前方無行人通行時，始得穿越。違者均依道路交通管理處罰條例第四十四條第二款舉發。

乙案

無論單車道或雙車道以上道路，汽、機車行近行人穿越道線前應減速慢行，如汽、機車轉向後欲行駛之車道，該車道兩側車道線延伸至行人穿越道標線上之位置如有行人通行時（如圖 4），則汽、機車駕駛人應於行人穿越道前暫停禮讓行人優先通行，且注意車輛前保險桿不得超越、壓觸枕木紋或斑馬紋行人穿越道標線（路口、路段均是）干擾行人通行，並俟車輛前方無行人通行時，始得穿越。違者均依道路交通管理處罰條例第四十四條第二款舉發。

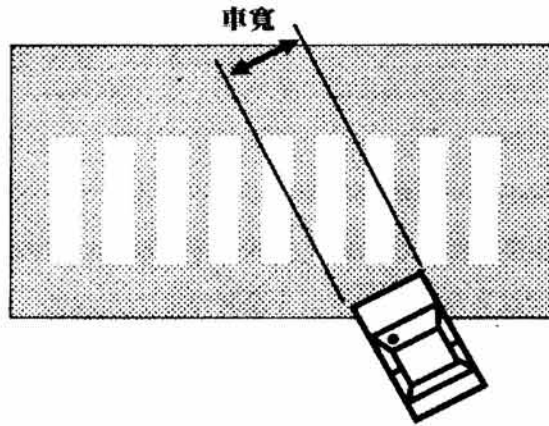
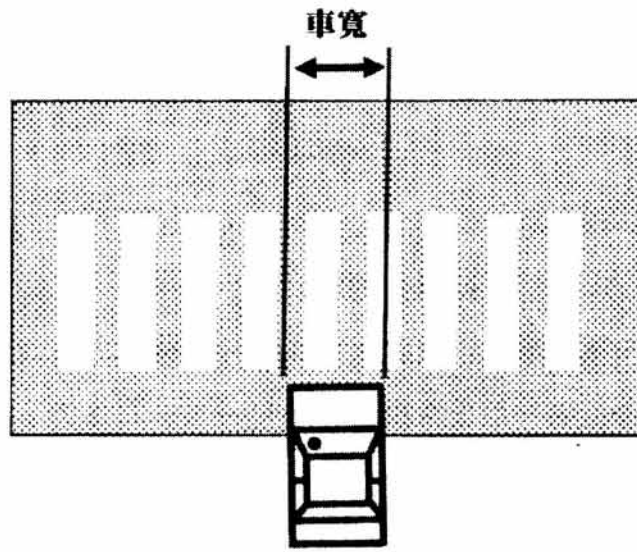


圖 3 以汽、機車車輛寬度內（兩紅線間）為執法標準示意圖

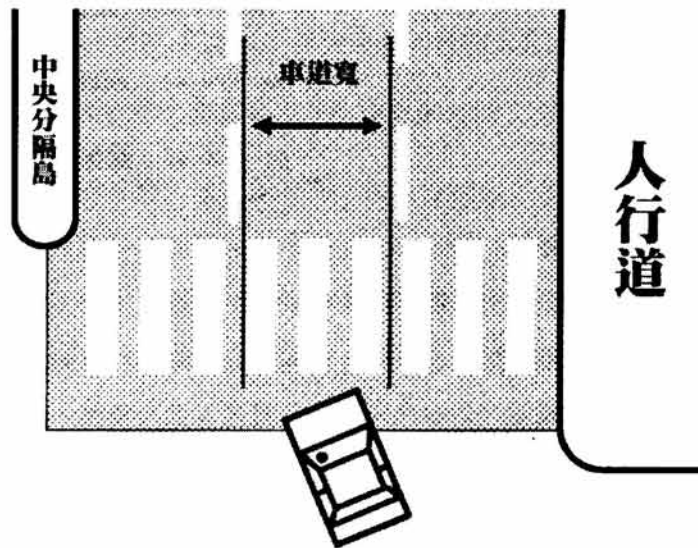


圖 4 以汽、機車欲行駛車道寬度（兩紅線間）為執法標準示意圖

丙案：

路口：汽、機車行近行人穿越道線前應減速慢行，如汽、機車轉向後欲行駛之範圍距離行人穿越道標線四格間距亦即四格內者（行人行進方向前方四格，每一行人穿越道標線，每格寬度四十公分、間距四十公分，人車淨寬約三點二公尺，較一般車道設計寬度約三點一公尺，稍多〇·一公尺，無論汽車或機車均有足夠寬度可安全通過，如圖 5），且注意車輛前保險桿不得超越、壓觸枕木紋或斑馬紋行人穿越道標線，違者，均屬未禮讓行人，依道路交通管理處罰條例第四十四條第二款舉發。

路段：汽、機車行近行人穿越道線前應減速慢行，汽、機車車輛前保險桿不得超越、壓觸斑馬紋行人穿越道標線，汽、機車欲行駛之範圍距離行人穿越道標線七格內者（行人行進方向前方七格，每一行人穿越道標線，每格寬度十公分、間距四十公分，人車淨寬約三點一公尺，約與一般車道同寬，無論汽車或機車均有足夠寬度可安全通過），違者，均屬未禮讓行人，即可取締告發。

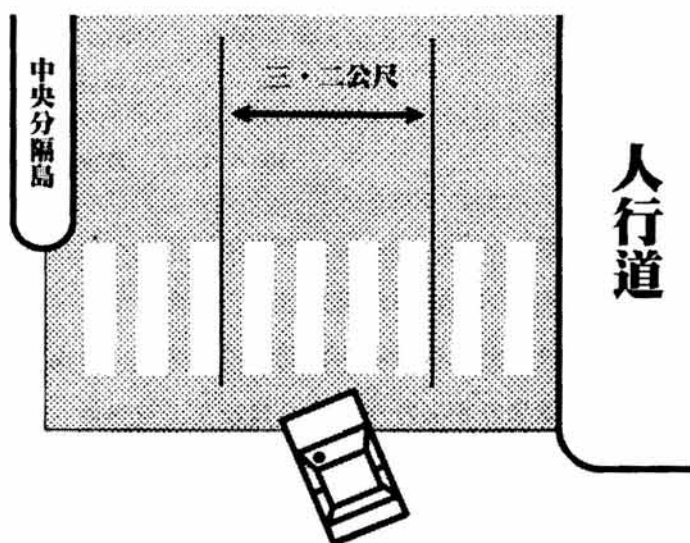


圖 5 以汽、機車欲行駛之方向與行人淨寬三點二公尺（兩紅線間）為執法標準示意圖

設計車種	車輛尺寸(公尺)						
	全長	全寬	全高	前懸	前軸	後軸	後懸
小客車	5.5	2.1	1.3	0.9	3.3	1.3	
貨車	9.0	2.5	4.1	1.2	6.0	1.8	
大客車	12.0	2.6	4.1	2.1	7.5	2.4	

備註：一般機車設計寬度約〇·六至〇·七公尺。

資料來源：交通工程手冊。

表 4 車輛設計尺寸表

4.2、違規事實認定標準之優缺點

4.2.1 優點

(一)提供執法單位一較為客觀之執法取締標準，因使行人心生恐懼或驚嚇的心理作用，無法客觀表現

在外在行爲，復以行人本身，駕駛人及執法員警對於心生恐懼認定標準不一致，如依此執法將衍生諸多爭議，引起民怨，也降低員警執法意願。

(二)大多數駕駛人均瞭解行近行人穿越道時，如行人穿越道上有行人通行，應該暫停禮讓行人優先通行，但駕駛人應暫停禮讓到何種程度，方爲禮讓行人優先通行，並未有明確規定，本執法違規事實認定標準可提供汽機車駕駛人遵循之依據。

(三)可運用科技執法（照相逕行舉發），提昇執法能力與公信力，執法質與量二者並重，(汽車可直接由正面拍攝到違規事實及車牌號碼，機車因正面看不到機車車牌號碼，可採用連續拍攝二張照片的方式來解決此問題，一張拍攝違規事實，另一張拍攝機車車牌號碼)。

(四)共維行人交通安全，建立以人爲本、行人優先之道路環境。

4.2.2 缺點

(一)對路口、路段交通順暢產生某一程度之影響，且路口轉向車流因須暫停禮讓行人優先通行，勢將導致路口車流延滯增加。

(二)機車囿於車輛寬度較小（一般機車設計寬度約○·六至○·七公尺），當行人穿越道線上行人數量較少時，則機車駕駛人未禮讓行人優先通行之違規事實較不易認定，爲避免衍生爭議，建議違規事實不明確者，以勸導代替處罰。

4.3、交通工程改善配套措施

實施車輛禮讓行人優先通行措施，因爲禮讓行人優先通行，勢將對路口車流運行，產生相當之延滯，但因人車衝突的減少，可提供一較爲安全之行人通行空間，必須提供交通工程改善配套措施，俾實施後對交通順暢之衝擊降至最低，可爲社會大眾接受之程度。

4.3.1 交通號誌層面

(一)實施行人專用時相

係各路口專爲保護行人通行所設計的號誌時相，當路口行人號誌綠燈亮起時，四方行人號誌皆綠，四方行車號誌皆紅，當行人行進時，不管哪一方向的車輛，均不得通行，由於行人號誌綠燈時各方向車輛皆停止通行，故對車流延滯影響較大，惟對行人安全有絕對性保護。此種管制方式最常使用於行人量大車流轉向量多以及道路較寬之路口。

爲維護行人於路口行人穿越道線行走之安全並減少人車衝突，截至九十年八月三十一日止，臺北市業已設置行人保護時相三十四處（配合國民小學上放學時段設置者有四處、全日設置行人保護時相者有三處、時段性設置者有二十四處、例假日設置者有三處）。

建議臺北市交通管制工程處於研議行人專用時相設置準則時，應考量實施車輛禮讓行人優先通行措施後，對路口車流所造成之延滯，達某一個門檻值即應設置行人專用時相，藉以改善人車衝突現象。

(二)全面裝設行人倒數計時顯示器

依陳宗淋君八十九年六月「臺北市行人肇事與違規特性分析」碩士論文：依據台北市八十八年辦理行人號誌計時顯示器測試計畫，該計畫於台北市國父紀念館(光復南路口)、大安公園(信

義路新生南路口)及華納影城等三處路口實際測試發現：裝設行人號誌計時顯示器前後，行人危險通行比例有明顯下降趨勢，顯示計時顯示器確可提昇行人交通安全。另調查結果亦顯示裝設行人號誌計時顯示器後，對汽車違規量之影響並不顯著，原先所顧慮的它向汽機車違規量將增加之效應並未發生，並針對行人進行問卷調查，結果顯示有高達 84%之受訪者認為行人計時顯示器較原系統之安全性為佳，顯示民眾對新型之行人號誌計時顯示器之裝設有很高之期許。

臺北市一千六百餘個路口，迄九十年五月底業於一〇一處路口設置行人倒數計時器，建議臺北市各路口全面裝設行人倒數計時顯示器，並強化其功能，於行人專用號誌顯示紅燈時，亦以紅色（與現有黃色區別）字體顯示到數計時，行人還需停等幾秒即可通過路口，否則，民眾因不瞭解該路口是否實施行人專用時相或對行人專用時相意義、功能不瞭解，誤以為交通號誌故障，如各路口全面裝設行人倒數計時顯示器，可使行人瞭解本身還需停等多久時間，將可有效減少實施行人專用時相路口行人違規的比率，創造一更安全的交通環境。

(三)行人與右轉車流分離時相管制

為避免行人與左右轉車流產生衝突，建議號誌時相設計時，可採用分離時相管制方式，將右轉車流與行人時相分離，消瀾人車衝突點。

行人早開時相係為車輛轉向前允許行人優先通行，直行車仍可繼續前進，以使同向行人在車輛右轉前能通過衝突區；而行人遲開時相係為右轉車輛先行轉向，俟部分車輛離開行人穿越道後，方開放行人通行，如此將可增加右轉車道容量，並降低車流延滯。

4.3.2 宣導層面:

一般民眾均知道要禮讓行人優先通行，但達到何種程度，方為禮讓行人優先通行，則無較為明確之標準，導致部份駕駛人有意禮讓行人優先通行，卻因其後方跟車駕駛人無此觀念而猛按喇叭，致其不得不開車前行，另一方面因民眾守法性不足，即使瞭解法令規定，但因貪圖一時方便，直接闖越行人穿越道，復以取締告發密度過低，致駕駛人無法為此行為付出應有之代價。

全面推動汽機車禮讓行人優先通行措施，最重要的是妥善之宣導作為，運用現有交通安全宣導資源、方式、管道（如宣導布旗、公車後車體、宣導摺頁、有獎徵答活動等），全力配合宣導，能讓汽、機車駕駛人周知、遵循，減少執法爭議，另執法亦是最好的宣導方式。

4.3.3 執法層面

嚴正取締汽機車未禮讓行人及行人違規，使汽機車駕駛人更有意願願意落實執行禮讓行人優先通行措施，且行人應先尊重本身之用路權，不得任意穿越道路，然後其他駕駛人方能尊重行人之用路權。

五、維護行人穿越道權威執法策略

5.1 執法策略

5.1.1 執法行政區之遴選

囿於現況實施週休二日暨公務人員強制休假十四天後，造成臺北市政府警察局各交通分隊警力見窘，在警力有限且民眾尚不瞭解汽機車未禮讓行人優先通行執法取締之違規事實認定標準狀況下，應依據各行政區近年來發生行人交通事故之嚴重程度，排定辦理優先順序，行人交通事故越嚴重之行政區辦理順序越優先，較不嚴重者則辦理次序次之。另採單一行政區方式，交通工程方面的改善措施，權責單

位臺北市交通管制工程處較易配合改善，整個交通改善時程、速度均能有效提升。

若採全臺北市各行政區同步實施該執法專案，則因警力執法密度太小，且過於分散，執法成效將無法彰顯，更無法引起社會大眾廣泛注意，及媒體之報導。

執法地點之遴選主要以人車密集之百貨商圈捷運出入口且行人穿越道線劃設完善之路口優先實施（一併考量路口行人肇事因素），執法時段為每日八時至十九時，並對員警實施勤前教育，定期召開專案會議檢討執法情形，研擬策進作為。

5.1.2 所需動員警力

初期建議採單一行政區專案方式辦理，優先針對行人交通事故最嚴重之行政區，原則上由臺北市府警察局交通警察大隊各配賦交通分隊暨直屬第三分隊派遣專人專責警力乙名，並由該行政區轄區交通分隊分隊長擔任小組長，集中各交通分隊警力，優先於該行政區推動「維護行人穿越道權威執法計畫」。專人專責係指該專案小組成員固定，不得任意異動，各成員按各分隊勤務編排勤休，任何時段（含例假日）均至少能維持有十名左右的警力執行本專案，並於開始取締前施以一至二天之專案講習，統一各成員之違規事實認定標準，主要係將執法初期違規事實認定標準之差異性減至最低，間接減少民怨。

5.2.3 執法取締方式、要領

執法取締方式以攔停舉發為主，再輔以利用（數位）照相機或錄影機攝錄駕駛人違規事實資料佐證，員警除依道路交通管理處罰條例規定予以告發外，並應向駕駛人委婉說明渠等遭告發原因，於執法取締時，配合宣導禮讓行人優先通行之觀念，以重質不重量為執法原則。距實施路口之上下游路段一百公尺內並配合行人違規之取締，建立該路口行人穿越道之權威。

5.2.4 事前事後調查分析

實施三個月後檢討實施前後對該行政區交通安全(評估指標主要以行人肇事件死傷為主)與交通順暢(評估指標主要以路口車流延滯為主)之影響，並作為修訂執法專案計劃，交通工程改善之依據。另該行政區列為示範區域，小組成員均為種子教官，俟民眾暨駕駛人對「汽機車未禮讓行人優先通行」觀念，有一定程度之認知與瞭解，並能接受此一認定標準，進而支持員警加強取締後，再逐步推廣至其他行政區，小組成員負責教導所屬交通分隊同仁該執法專案執勤技巧、要領，進而建立一個安全的交通環境。

5.2 輔助宣導重點

禮讓行人優先通行，廣泛宣導民眾周知係決定成敗的另一個重要因素，也是執法時減少民眾質疑違規事實認定標準的重點所在，宣導之內容可區分為下列幾項重點，如執法取締違規事實認定標準、車輛駕駛人要依行車號誌指示行駛，行人要依行人號誌指示行走、行人專用時相意義與功能、執法依據之相關交通法令及處罰、駕駛人及行人各應配合事項等，均為確需宣導民眾周知之項目。

另一方面要加強的交通安全教育就是民眾守法性的問題，有很多違規穿越道路的行人，並非不知道不得任意穿越道路及車輛駕駛人也並非不知要禮讓行人優先通行，一方面是囿於以往的交通安全宣導較偏重於一概念性的一行人不得任意穿越道路，車輛要禮讓行人優先通行，但未告知行人如何安全的穿越道路，駕駛人要達到何種度才是禮讓行人，另一方面是貪圖一時方便，導致行人違規穿越道路的情形，常可見到。

5.2.1 執法取締違規事實認定標準

請參閱 4.1「汽機車未禮讓行人優先通行」執法取締之違規事實認定標準。

宣導內容應特別注意，執法取締違規事實認定標準僅為建議民眾禮讓行人優先通行之作為，不能使民眾就此認定只有那樣才算是違規行為。

5.2.2 車輛駕駛人要依行車號誌指示行駛，行人要依行人號誌指示行走

汽、機車駕駛人應依行駛方向前方之交通號誌指示行駛，而非見橫向交通號誌變為紅燈時，即啟動車輛往前行駛，在多時相路口，橫向紅燈時，行駛方向仍為紅燈，尚未變為綠燈，駕駛人需導正此一錯誤觀念。行人在設有行人專用號誌的路口(段)要依行人專用號誌指示行止，無論該路口是否實施行人專用時相，行人與車輛均可安全通過路口。

5.2.3 行人專用時相意義與功能

行人專用時相觀念的推展，並宣導其實施後會對車流產生相當的延滯，但可確保行人穿越道路之安全，路口上均無人車衝突點，安全性可提高更多。

5.2.4 交通相關法令有關禮讓行人優先通行及行人違規取締之條文

請參閱 2.4 汽機車未禮讓行人優先通行執法相關規定及 2.5 行人違規執法相關規定。

5.2.5 汽機車駕駛人行近路口行人穿越道，應禮讓行人優先通行

依道路交通安全規則第一〇三條規定：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。

5.2.6 行人行走行人穿越道時應快步通過

依道路交通安全規則第一三四條第一項第四款規定：行人穿越道路時，行人穿越道設有行人穿越專用號誌者，應依號誌之指示迅速穿越。

5.2.7 道德呼籲

呼籲駕駛人（除職業駕駛人外），除了少部分擔任駕駛人身份外，在交通環境大部分的時間，仍以行人身份居多，籲請駕駛人能禮讓行人優先通行，尊重自己也尊重他人。

六、結論與建議

欲建立行人穿越道的權威，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，依道路交通安全規則規定：行人穿越道路，不得在行人穿越設施一百公尺範圍內穿越道路，行人本身要有此一觀念，尊重自己的通行路權也尊重車輛的通行路權，汽機車駕駛人禮讓行人優先通行與該處之交通順暢是相衝突的，取得一個可為大家接受的平衡點，二者均可兼顧、各退一步，生命無價，共同創造一安全的通行空間。

為建立世界級首都之跨世紀建設政策，澈底改善市容景觀，給市民安全、美觀、平整、開闊的行走空間，提昇居住及活動空間品質，並期許能給民眾一個悠閒、乾淨、整潔、開放的生活機能範圍，臺北市市長馬英九推動全市人行道造街與更新計畫，提昇市民行的品質，若在路口無法提供行人一個舒適安全的行走空間銜接完善之人行道，則市長美意將打折扣，臺北市政府警察局交通警察大隊研訂「汽機車未禮讓行人優先通行」執法取締之違規事實認定標準，提供用路人、執法員警一客觀公正之執法標準，配合妥善之宣導作為、嚴正的執法取締，藉以建立行人穿越道權威，導正駕駛人正確路權觀念，建構實質以「行人為本」之交通環境，與市長美意相呼應，本執法標準尚無法全面解決現況禮讓行人優先通行

的問題，但可提供一較為客觀之執法取締標準，供民眾遵循，藉以有效解決一部分的問題。

參考文獻

- 1.交通部編審，「交通工程手冊」，幼獅文化事業公司，民國七十九年三月。
- 2.國立教育資料館，「道路交通標誌標線號誌設置規則」，國立教育資料館，民國八十七年九月。
- 3.交通部道安委員會、臺北市監理處，「交通管理常用法令彙編」，民國八十八年九月。
- 4.陳宗淋，「臺北市行人肇事與違規特性分析」，碩士論文，民國八十九年六月。
- 5.臺北市交通管制工程處，「行人路權優先運動執行計畫草案」，民國九十年八月十四日。
- 6.臺北市政府主計處，「市政統計週報第 110 號」，民國九十年六月二十日。