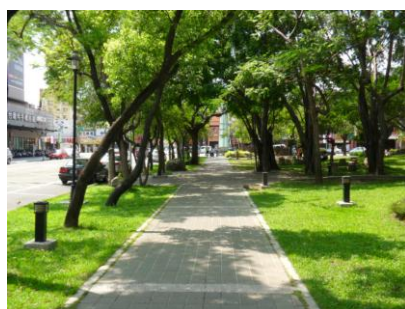


100 年度 「市區道路人行環境無障礙考評實施計畫」 【建議改善報告】



內 政 部 營 建 署

中 華 民 國 一 〇 〇 年 十 一 月

目 錄

第一章 考評制度說明	1
1.1 計畫背景目的.....	1
1.2 考評項目及內容說明.....	1
1.3 計畫執行方式.....	7
1.4 報告撰寫方式簡略說明.....	9
第二章 都會型縣市建議改善方案彙整	10
2.1 基隆市.....	10
2.2 台北市.....	12
2.3 新北市.....	13
2.4 桃園縣.....	14
2.5 新竹市.....	16
2.6 台中市.....	19
2.7 嘉義市.....	21
2.8 台南市.....	24
2.9 高雄市.....	26
第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整	30
3.1 新竹縣.....	30
3.2 苗栗縣.....	33
3.3 南投縣.....	36
3.4 彰化縣.....	38
3.5 雲林縣.....	41
3.6 嘉義縣.....	43
3.7 屏東縣.....	46
3.8 宜蘭縣.....	52
第四章 偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整	54
4.1 花蓮縣.....	54
4.2 台東縣.....	56
4.3 澎湖縣.....	57
4.4 金門縣.....	59
4.5 連江縣.....	61
第五章 人行環境無障礙優良案例彙整	63
5.1 政策作為.....	63
5.2 實際作為.....	71
第六章 結論	83
參考文獻	85

圖 目 錄

圖 2-1 地點：基隆市中正區義一路	10
圖 2-2 地點：基隆市安樂區安一路	11
圖 2-3 地點：基隆市中正區中正路	11
圖 2-4 地點：臺北市萬華區雙園國小西側及南側	12
圖 2-5 地點：臺北市中山區中山北路二段東側	13
圖 2-6 地點：新北市永和區中正路	13
圖 2-7 地點：新北市永和區永和路一段	14
圖 2-8 地點：桃園縣桃園市樹仁二街	15
圖 2-9 地點：桃園縣桃園市成功路二段	15
圖 2-10 地點：桃園縣桃園市國際路二段	16
圖 2-11 地點：新竹市香山區客雅大道	17
圖 2-12 地點：新竹市東區慈雲路	17
圖 2-13 地點：新竹市北區鐵道路三段	18
圖 2-14 地點：新竹市香山區頂埔路	18
圖 2-15 地點：台中市大雅區雅潭路單號側	19
圖 2-16 地點：台中市北屯區崇德路三段	20
圖 2-17 地點：台中市西屯區中港路三段	20
圖 2-18 地點：台中市西屯區黎明路三段	21
圖 2-19 地點：嘉義市東區公明路	22
圖 2-20 地點：嘉義市西區博愛路	22
圖 2-21 地點：嘉義市西區世賢路	23
圖 2-22 地點：嘉義市西區中興路	23
圖 2-23 地點：嘉義市西東區公明路	24
圖 2-24 地點：台南市永康區東橋二街	25
圖 2-25 地點：台南市安南區長和路一段	25
圖 2-26 地點：台南市新營區健康路	26
圖 2-27 地點：高雄市小港區漢民路	27
圖 2-28 地點：高雄市楠梓區加昌路	27
圖 2-29 地點：高雄市楠梓區益群路	28
圖 2-30 地點：高雄市楠梓區加昌路	28
圖 2-31 地點：高雄市鳳山區國泰路	29
圖 3-1 地點：新竹縣竹東鎮中豐路	31
圖 3-2 地點：新竹縣新豐鄉博學街	31
圖 3-3 地點：新竹縣竹東鎮中路	32
圖 3-4 地點：新竹縣湖口鄉中正路三段	32
圖 3-5 地點：苗栗縣頭份鎮中華路	33
圖 3-6 地點：苗栗縣苗栗市經國路	34
圖 3-7 地點：苗栗縣苗栗市國華路	34
圖 3-8 地點：苗栗縣竹南鎮環市路一段	35

圖 3-9 地點：苗栗縣竹南鎮博愛街	35
圖 3-10 地點：南投縣埔里鎮八德路	36
圖 3-11 地點：南投縣草屯鎮明賢街	37
圖 3-12 地點：南投縣南投市集賢路	37
圖 3-13 地點：南投縣竹山鎮頂林東路一巷	38
圖 3-14 地點：彰化縣員林鎮大同路	39
圖 3-15 地點：彰化縣和美鎮鹿和路六段	40
圖 3-16 地點：彰化縣彰化市中興路	40
圖 3-17 地點：彰化縣鹿港鎮彰鹿路	41
圖 3-18 地點：雲林縣斗六市公明路	42
圖 3-19 地點：雲林縣斗六市北平路	42
圖 3-20 地點：雲林縣斗六市明德北路二段	43
圖 3-22 地點：嘉義縣太保市北港路	44
圖 3-23 地點：嘉義縣水上鄉中正路	44
圖 3-24 地點：嘉義縣水上鄉正義路(市政街至中正路)	45
圖 3-25 地點：嘉義縣水上鄉中正路	45
圖 3-26 地點：嘉義縣民雄鄉神農路	46
圖 3-27 地點：屏東縣潮州鎮文化路	47
圖 3-28 地點：屏東縣屏東市民族路	48
圖 3-29 地點：屏東縣屏東市民生路	48
圖 3-30 地點：屏東縣內埔鄉文化路	49
圖 3-31 地點：屏東縣東港鎮光復路	49
圖 3-32 地點：屏東縣潮州鎮敦化路	50
圖 3-33 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路	50
圖 3-34 地點：屏東縣潮州鎮文化路	51
圖 3-35 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路	51
圖 3-36 地點：宜蘭縣礁溪鄉德陽路	52
圖 3-37 地點：宜蘭縣礁溪鄉德陽路	53
圖 4-1 地點：花蓮縣吉安鄉中央路二段	55
圖 4-2 地點：花蓮縣花蓮市中山路	55
圖 4-3 地點：台東縣台東市四維路	56
圖 4-4 地點：台東縣台東市四維路	57
圖 4-5 地點：澎湖縣馬公市介壽路	58
圖 4-6 地點：澎湖縣馬公市信義路至明遠路	58
圖 4-7 地點：金門縣八青路	59
圖 4-8 地點：金門縣八青路	60
圖 4-9 地點：金門縣下墅至后豐港	60
圖 4-10 地點：連江縣介壽廣場	61
圖 4-11 地點：連江縣南竿機場	62
圖 5-1 地點：台北市萬華區中華路一段	72
圖 5-2 地點：高雄市仁武區仁雄路	72

圖 5-3 地點：台南市東區崇明路	73
圖 5-4 地點：苗栗縣頭份鎮中央路	73
圖 5-5 地點：連江縣南竿鄉福清步道	74
圖 5-6 地點：嘉義縣太保市北港路	74
圖 5-7 地點：桃園縣桃園市樹仁二街	75
圖 5-8 地點：宜蘭縣羅東鎮光榮路	76
圖 5-9 地點：連江縣南竿鄉介壽廣場	76
圖 5-10 地點：屏東縣內埔鄉文化路	77
圖 5-11 地點：苗栗縣竹南鎮環市路一段	77
圖 5-12 地點：台南市東區林森路	78
圖 5-13 地點：台東縣台東市四維路	79
圖 5-14 地點：花蓮縣花蓮市國聯四路	79
圖 5-15 地點：台南市永康區東橋一路	80
圖 5-16 地點：新竹縣湖口鄉工業二路	81
圖 5-17 地點：苗栗縣頭份鎮中央路	81
圖 5-18 地點：台南市東區崇明路	82

表 目 錄

表 1-1 政策作為各項目內容	2
表 1-2 實際作為各項目內容	5
表 1-3 委員組成名單	8
表 5-1 相關管理法令(含無障礙設施部份)優良範例.....	66
表 5-2 相關管理法令（停車管理部份）優良範例	67
表 5-3 人行環境整體改善規劃優良範例	68
表 5-4 人行環境改善專案計畫優良範例	69

第一章 考評制度說明

1.1 計畫背景目的

「步行」是都市中最基本之運輸方式，而完善的步行環境可保障身心障礙者的行動安全與權益，所以「步行空間」應該是從事都市運輸規劃與設計時最重要的內容，但卻往往是最被忽視的部分。在運輸系統發達的都會區中，人行道是不可或缺的一項系統，隨著政府對於人行道無障礙環境的推動，提供用路人安全、舒適、無障礙之人行道環境將是各相關單位須致力的目標。提供都會人一個充滿尊嚴、安全且潔淨的人行道無障礙環境已成為當今政府所需推行的方向，但由於先前人行道空間遭到壓縮，造成今日人行道的許多使用問題接踵發生，因此，建立健全的無障礙人行道路及相關養護問題成為當前的重要課題，也因此，掌握各縣市對於人行道無障礙空間之相關建設以及地方法規政策之推行成為極重要的改善目標與確切需求。為提高政府效能，落實「社會公平」之原則，必須建立一公平且具標準之評鑑機制，以效率、系統為前提完成考察作業，促使政府單位高度重視積極推行，同時宣導正確的人行道無障礙措施相關觀念，提高人民對於無障礙建設之認知與了解，期許於短期內杜絕錯誤的無障礙環境認知，並且於未來的規劃中，將社會的每一分資源有效率的交與公民，最終，成為舒適、美麗、乾淨、安全且沒有隔閡的無障礙國度。

1.2 考評項目及內容說明

本計畫之流程可細分為三大階段，分別為規劃階段、執行階段與撰寫相關報告階段，為使其過程數位化，故於執行之過程當中增加數位程式開發等相關流程，三階段詳細流程包含收集相關資料與文獻、數位考評系統之開發、政策說明與意見反應會、擬定人行道考評計畫、確認考評時程、確認考評委員、分區執行考評計畫、撰寫評鑑報告及撰寫改善建議報告等，於當中之考評結果，擬定相關之報告給予各縣市作為政策方向之參考。

針對考評內容部份，研究團隊以具有實質考評意義及客觀具體敘述為設計原則，項目內容參考相關文獻與各界意見，並依營建署所需具體內容討論修訂該考評項目所應執行考評之具體內容，本次市區道路人行環境無障礙考評項目區分為「政策作為」與「實際作為」兩方面。政策作為考評乃為了解各縣市於改善市區道路人行環境所投入之努力，因此考評內容將針對相關法規制定、新建與既有道路管理改善等各項目之完成內容；實際作為考評藉由現地勘檢方式了

解各縣市市區道路人行環境無障礙實施現況與成果，以了解市區道路人行道於既有或整建（新闢）後之人行道之暢行、安全與舒適等特性是否符合用路人行走之需求，其完整內容如表 1-1 及表 1-2 所示。

表 1-1 政策作為各項目內容

編號		考評項目	考評內容	給分標準	備註
相關法規制定	A1	訂定人行環境（含無障礙設施部分）相關管理法令與執行檢討	☐ 已訂定相關法令並執行檢討 ☐ 已訂定部分法令 ☐ 研擬中(已有初步草案進入法制作業) ☐ 尚在規劃階段 ☐ 尚未制定相關法令 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 80 60 40 0 *	由縣市政府自評並提供相關資料
	A2	訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令與執行檢討	☐ 已訂定相關法令並執行檢討 ☐ 已訂定部分法令 ☐ 研擬中(已有初步草案進入法制作業) ☐ 尚在規劃階段 ☐ 尚未制定相關法令 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 80 60 40 0 *	由縣市政府自評並提供相關資料
	A3	人行環境整體改善規劃（改善經費編列）	☐ 已編列經費，金額_____元，可改善路段長度_____公里 ☐ 進入送審階段 ☐ 尚在研擬階段 ☐ 無 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 0 *	由縣市政府自評並提供相關資料

編號		考評項目	考評內容	給分標準	備註
	A4	訂定人行環境改善專案計畫或措施(如清道專案計畫、督導計畫、聯合稽查小組、道安會報、汽機車禮讓行人運動等)	☐ 已訂定相關計畫或措施 ☐ 已訂定部分計畫或措施 ☐ 研擬中(已有初步草案進入法制作業) ☐ 尚在規劃階段 ☐ 尚未制定相關計畫或措施 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 80 70 40 0 *	由縣市政府自評並提供相關資料
新建與既有道路人行道管理	B1	是否建立總列管清冊並隨時更新	☐ 已建立完整清冊且定期每季更新 ☐ 已建立完整清冊但已逾一年以上未更新 ☐ 已建立清冊但不完整 ☐ 未建立列管清冊 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 0 *	由縣市政府自評並提供最新一次更新記錄
	B2	人行道設置情形普及率	☐ 60%以上或提昇普及率較去年高 10%以上 ☐ 30%~60%或提昇普及率較去年高 8%以上 ☐ 10%~30%或提昇普及率較去年高 6%以上 ☐ 未達 10%或提昇普及率較去年高 4%以上	100 80 60 40	1.普及率=有人行道道路總長度/12m 以上道路總長度 2.由縣市政府自評並提供相關資料
	B3	人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率	☐ 95%以上或提昇率較去年高 10%以上 ☐ 75%~95%或提昇率較去年高 8%以上 ☐ 60%~75%或提昇率較去年高 6%以上 ☐ 未達 60%或提昇率較去年高 4%以上	100 80 60 40	1. 適宜性比率=符合條件之人行道長度/人行道總長度(填報市區道路養護管理系統中 5 萬人口以上之鄉鎮市區) 2.由縣市政府自評並提供相關資料

編號		考評項目	考評內容	給分標準	備註
新建與既有道路人行道管理	B4	各縣(市)政府上年度考評實際作為後續檢討改善狀況	☐ 全部完成改善 ☐ 部分完成改善 ☐ 尚未改善(已有改善計畫) ☐ 無改善計畫 ☐ 其他(請依受評單位說明或相關檢附資料評分)	100 70 40 0 *	1.與前年度考評道路之實質環境追蹤檢討 2.由縣市政府自評並提供相關資料
	B5	改善計畫執行率	☐ 95%以上 ☐ 75%~95% ☐ 60%~75% ☐ 未達 60%	100 80 60 40	1.改善計畫執行率=已完成改善之「累計總數」/A4 改善專案計畫數*100% 2.若 A4 為研擬中或尚未制定相關計畫，則此項以 60%以下給分 3.由縣市政府自評並提供相關資料
獎勵項目	增加基地透水、保水			1-2	請縣市政府提出相關佐證資料
	舊有設施整併減量			1	
	一併施作共同管溝，減少人行道開挖			1	

註 1：給分標準中若標註*號者，由各評分委員依相關檢附資料給分

註 2：所提供資料至 100 年 7 月 22 日內進行者為限

註 3：為鼓勵縣市政府積極作為，對於增加基地透水、保水，舊有設施整併減量及施作共同管溝以減少人行道開挖等相關作為者，各給予政策作為總分 1-2 分獎勵（由考評委員評定獎勵分數）

表 1-2 實際作為各項目內容

編號	考評項目	考評內容	給分標準	備註
AA1 暢行性	有效寬度(步行寬度)=人行道整體寬度-(公共設施帶寬度∪機車停車格位寬度∪天橋、地下道出入口寬度)	☐ 人行道淨寬佔該側道路寬度 30%以上 ☐ 人行道淨寬佔該側道路寬度 20%以上 ☐ 超過 1.5 公尺 ☐ 0.9 公尺~1.5 公尺(未達 1.5 公尺) ☐ 未達 0.9 公尺	100 80 70 60 40	1. 選取路段中最窄之處量測。 2. 公共設施含植栽、路燈、景觀、街道傢具及交通、消防、管線設施。 3. 退縮地可加計
AA2 暢行性	阻礙情況： 1.因民眾私自佔用之情形（路霸、機車違規停車等）。 2. 固定設施物設置不當之情形	完全無阻礙，可連續通行 部分阻礙情況： ☐ 人行道上遭阻礙，輪椅族尚可通行 ☐ 人行道上遭阻礙，尚可步行通過 ☐ 行人通行困難或阻斷	100 70 40 0	人行道或建物退縮空間平整通暢視為無阻礙
AA3 暢行性	無障礙設施	☐ 設有完善設施且維護良好(含路緣斜坡、導盲設施) ☐ 設有設施但無法完全發揮功能 ☐ 缺乏部分設施 ☐ 設施不良影響通行安全 ☐ 完全未設相關設施	100 80 60 40 0	1. 路緣斜坡指人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡。 2. 行人穿越道對準路緣斜坡。 3. 導盲設施主要包含整齊邊界線及警示帶。
AA4 暢行性	人行道人行空間淨高	☐ 全線均高於 2.1 公尺且無突出物 ☐ 有任何一處淨高不足 2.1 公尺或有突出物但不影響通行安全 ☐ 淨高不足或有突出物影響通行安全之情況	100 70 40	突出物限制：地面起 0.6~2.1 公尺之範圍，不得有 0.1 公尺以上懸空突出物，應設置警示或其他防撞設施。

編號	考評項目	考評內容	給分標準	備註
BB1 安全性	鋪面狀況	☐ 鋪面平整無破損 鋪面不平整或破損範圍佔總 人行道面積 ☐ 10%以下 ☐ 10%~50% ☐ 超過 50%或有影響通行安 全之情況	100 80 60 40	1.人行道鋪面可為路磚 或混凝土鋪面 2.人行道若有積水情況 亦可視為不平整
BB2 安全性	行人穿越道路安全 措施建置及維 護狀況	☐ 設施完善，且維護良好 ☐ 設有設施，但無法安心通 行 ☐ 缺乏部分設施 ☐ 無相關設施	100 80 40 0	1. 相關設施如下:行人 專用時相、行人穿越 道線、必要之庇護 島、槽化島、分隔 島、車輛減速設施 2. 公共設施近路口處 設置位置符合行車 視距規定
BB3 安全性	行人防護設施建 置及維護狀況	☐ 設施完善，且維護良好 ☐ 設有設施但無法完全發揮 功能或維護不佳(如人行 道有汽機車停放情形) ☐ 缺乏部分設施 ☐ 有影響通行安全之情況	100 70 60 40	1. 人行道與車道間有 間隔（高程區隔、以 植槽或綠籬區隔、圍 欄區隔） 2. 人行道與臨地高差 (1) 20 ~ 75 公分設防 護緣 (2) 高於 75 公分設防 護緣及安全護欄或 設護牆
BB4 安全性	人行道上設置排 水溝進水格柵	☐ 無設置 ☐ 設置成蓋板型式且不影響 通行安全 ☐ 有設置，不影響通行安全 ☐ 有設置，且影響通行安全	100 80 70 40	不影響通行安全係指排 水溝進水格柵設置位置 不在主要通行路徑上， 且開孔長邊應與行進方 向垂直，開孔短邊宜小 於 1.3 公分

編號	考評項目	考評內容	給分標準	備註
CC1 舒適性	整潔維護	☐ 人行道整潔 ☐ 大致整潔但有些許垃圾 ☐ 不整潔，有明顯垃圾但不影響行走(如落葉久未清掃) ☐ 相當不整潔，明顯未清掃或垃圾未清運，且影響行走(如雜草叢生)	100 80 60 40	
CC2 舒適性	植栽綠美化	☐ 植栽維護良好，且具遮蔭功能(複層式植栽) ☐ 植栽維護大致良好 ☐ 植栽維護不良，但不影響通行(植栽有枯死現象) ☐ 植栽影響通行或無植栽(植樹穴凸起、樹根隆起、樹幹傾倒、樹枝影響人行淨空間)	100 80 60 40	

1.3 計畫執行方式

本考評以「政策作為」與「實際作為」等兩大方向，評估各縣市於人行環境無障礙作為表現，以政策作為之 40%與實際作為之 60%的權重加總分數，將該縣市之整體表現加以數據化。「政策作為」部分由各受評縣市逕行自評應得分數並檢具相關資料以佐證，並召集各縣市代表以及相關之專家學者依考評分組召開三場「政策作為」審查會議，會中由各縣市進行簡報，就其政策作為提出說明，再由考評委員依其所提供的資料與簡報內容進行評分。「實際作為」則由考評委員於排定考評當日至各縣市之受評路段並依據評分表內容進行現地勘查並評分，縣市政府方面則由承辦人員或公所代表陪同，協助考評作業之進行。

本項考評係針對各縣市市區道路人行環境之建置與管理績效進行，考評範圍以 22 縣市政府各選取 2~4 個鄉鎮市區為原則（十萬以上人口之鄉鎮市區為優先選取，其次為五萬以上人口之鄉鎮市區），考評結果則以縣市為單位呈現。其分組情形如下所示：

- (一)都會型：台北市、新北市、桃園縣、基隆市、新竹市、台中市、嘉義市、台南市、高雄市。
- (二)城鎮型：宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣。
- (三)偏遠及離島型：花蓮縣、台東縣、澎湖縣、金門縣、連江縣。

本計畫內容為廣納各方意見，考評委員除營建署及警政署委派人員外，更邀請相關社會福利團體參與，其參與人數須達到一定之標準，其數據方可有效，其委員組成名單詳見表 1-3，所挑選之道路樣本以人口聚居或活動密集區為優先，例如交通運輸主要場站、商業中心區、主要醫療院所、學校、公園、廣場等區域，且所提報道路中應至少有一道路位於鄉鎮市中心區主要運輸場站(如火車站、客運總站、捷運站、公車站等)周邊；道路長度以 500 公尺以上為原則，其中設有人行道(單向)之長度至少 200 公尺以上為原則。

表 1-3 委員組成名單

職稱		候選人數 ¹	實際考評建議人數	代表機關或單位	產生方式
召集人		1 人	1 人	內政部營建署	請機關薦派
副召集人		1 人			
相關團體委員		20 人	1-2 人	身心障礙福利團體 ²	請各團體推薦代表擔任
專家學者委員		20 人	1-2 人	無障礙、建築空間與設計、都市計劃、交通運輸及土木等學界代表	邀請擔任
行政部門	內政部警政署委員	2 人	1 人	內政部警政署	請單位薦派
	內政部營建署委員	4 人	1-2 人	內政部營建署道路工程組、中區工程處或南區工程處代表各 1 人	請各單位派員擔任

註 1：候選人數為各代表機關或單位受邀候選名單人數，實際考評委員人數將配合委員時間許可進行調整

註 2：身心障礙福利團體計邀請中華民國殘障聯盟、中華視障聯盟、中華民國脊髓損傷者聯合會、愛盲基金會、財團法人伊甸社會福利基金會、中華民國老人福利推動聯盟等團體

1.4 報告撰寫方式簡略說明

本報告將依其單位型態不同，類分為都會型、城鎮型、偏遠及離島型，依據各城市之型態，給予符合其型態的適當改進方案，各章將以各縣市為單位，比較其各項考評成績，針對其中最主要之缺失項目，提出改善建議方案；另將本次考評各項目之優良案例進行彙整，具體提供各縣市參考之依據。至於各型縣市之考評結果綜合比較以及各項目於所有縣市間之反應差異等考評結果相關分析，將於「市區道路人行環境無障礙考評實施計畫 評鑑報告」中詳述之。

第二章 都會型縣市建議改善方案彙整

都會型縣市包括基隆市、台北市、新北市、桃園縣、新竹市、台中市、嘉義市、台南市及高雄市等九個縣市，經完成政策考評與實際考評後，彙整所有結果並提出各縣市於人行環境無障礙作為之建議改善方案。

2.1 基隆市

基隆市於本年度考評之政策作為獲得的成績丙等(69.16 分)，實際作為成績為乙等(72.25 分)，依照慣例提出針對基隆市之政策作為成績低分之原因，其原因為如提送之法令政策內容未標明重點、尚未制定人行道上自行車與機車停放相關管理法令且缺乏無障礙設施整體改善規劃內容以及在實際作為並未有後續檢討改善狀況之因素等，導致基隆市目前亟需要改善的是政策作為方面。另外實際作為方面，阻礙情形與行人穿越道路安全措施建置及維護狀況等 這兩項對於基隆市來說是目前必要且必做之事，之後再針對無障礙環境作改善，期許該市政府能找出改善方案，使人行道規劃更具人性化，漸漸邁向成為一個無障礙城市。



圖2-1 地點：基隆市中正區義一路

說明：人行道與車道之高差過大



圖2-2 地點：基隆市安樂區安一路

說明：電線桿設置導致淨寬不足



圖2-3 地點：基隆市中正區中正路

說明：入口處未設置無障礙坡道

2.2 台北市

台北市於此次考評中之政策作為成績為優等(90.13 分)，實際作為成績為優等(91.19 分)，整體而言，台北市於人行環境無障礙作為仍然維持良好，於政策作為部分各個考評項目均有大幅優於平均之表現，顯示台北市於法令與制度方面可作為各縣市之表率。於實際作為方面也有明顯的進步，如「阻斷情況」及「有效寬度」二項都已有明顯的改善狀況。



圖2-4 地點：臺北市萬華區雙園國小西側及南側

說明：合適且寬敞之人行道寬度，友善之人行環境



圖2-5 地點：臺北市中山區中山北路二段東側

說明：有效寬度合乎標準

2.3 新北市

新北市之政策作為表現成績為甲等(85.13 分)，實際作為表現成績為乙等(78.19 分)，整體表現上有明顯進步，政策作為方面也有明顯之躍進，然而實際作為方面表現上仍有缺失，因此挑選以下幾點說明須改善的項目：



圖2-6 地點：新北市永和區中正路

說明：人行道路面局部破損，影響行人通行安全



圖2-7 地點：新北市永和區永和路一段

- 說明：1. 植栽嚴重影響有效寬度，輪椅通行困難
2. 排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全

2.4 桃園縣

桃園縣於本年度考評之政策作為獲得的成績優等(92.22 分)為最高，實際作為成績亦為甲等(86.77 分)，整體表現為都會型第二名。該縣在本年度考評整體成績較 99 年度出色，尤其是政策作為方面有明顯之躍進，顯示出桃園縣府於市區道路人行環境無障礙努力之成果。雖然成績為甲等，但仍有部分不足之處需加強。於實際作為方面較需解決之問題點則為「行人穿越道路安全措施建置及維護狀況」，此項是桃園縣分數較低的部分。以下分別敘述幾點缺失，供相關單位作改善。

1. 淨高不足

告示牌高度不夠，使行人通行受到壓迫，如圖2-8。

2. 有效寬度

此次考評當中，部分道路並未滿足其標準之有效寬度，如圖2-9所示，部分人行道有效寬度不足原因主要為植栽與變電箱設置範圍造成道路原寬縮小，建議調整道路空間配置方式，以提供充足的人行空間。

3. 斜坡道坡度太陡

在部份人行道路的出入口有設置無障礙斜坡道，但是坡度太陡會導致輪椅使用者的行動不便，情況詳見圖2-10。



圖2-8 地點：桃園縣桃園市樹仁二街

說明：告示牌淨高不足，影響行人通行安全



圖2-9 地點：桃園縣桃園市成功路二段

說明：人行道設置變電箱嚴重影響人行空間



圖2-10 地點：桃園縣桃園市國際路二段

說明：斜坡道坡度太陡不利通行

2.5 新竹市

新竹市於本年度考評之政策作為獲得的成績丙等(65.19 分)，實際作為成績為乙等(76.64 分)，新竹市的政策考評應再加強，尚需研擬人行環境改善計畫、籌措預算及落實改善計畫，於相關法令的制定上也需再加強研擬，另外，人行道鋪面的養護不足，建議確實且定期的清查人行道，若發現損壞應該立即維修，人行道的平整攸關行人的安全，期許新竹市能積極進取、多加改善。



圖2-11 地點：新竹市香山區客雅大道

說明：預留電力箱設置失當影響有效寬度且未適當維護整潔



圖2-12 地點：新竹市東區慈雲路

說明：人行道雜草未清除，環境景觀差且影響人行淨空間



圖2-13 地點：新竹市北區鐵道路三段

說明：人行道上停放機車造成阻礙，影響行人通行安全



圖2-14 地點：新竹市香山區頂埔路

說明：斜坡道雜草未清除，影響行人通行

2.6 台中市

台中市於本年度考評之政策作為獲得的成績乙等(71.43 分)，實際作為成績為乙等(72.35 分)，於政策作為與實際作為方面皆屬於中等成績。而實地考評部份，阻礙情形為扣分主要因素，民眾將車輛停放於人行道，抑或雜物隨處堆放，皆使得行人難以通行。若發現民眾隨意停放汽、機車或堆放私人物品，該市政府都該予以取締，確實執行，歸還市民一個安全而無障礙的人行環境，讓台中市能朝無障礙城市邁進，同時宣導市民無障礙人行環境的概念，政教並行才能達到效果。

1. 路面養護

此次臺中市的評鑑過程中，發現人行道上磁磚裂損如圖2-15以及斜坡道不平緩如圖2-16所示。由此可見，道路養護的工作十分重要，需要定期的檢查及維修。

2. 阻斷或阻礙情況

台中市大部分阻斷類型為民眾違規停車如圖2-17所示，應藉由強化取締方式減少私人違規佔用，也需加強宣導無障礙人行環境的概念，效果才能獲得彰顯，對於停放車輛的法令也該加強規劃，尋找可行的方案，使民眾不再隨意停放車輛。



圖2-15 地點：台中市大雅區雅潭路單號側

說明：人行道磚破損



圖2-16 地點：台中市北屯區崇德路三段

說明：路緣斜坡未依規定設置



圖2-17 地點：台中市西屯區中港路三段

說明：民眾違規停放機車



圖2-18 地點：台中市西屯區黎明路三段

說明：人行道中斷，無法安心通行

2.7 嘉義市

嘉義市於本年度考評之政策作為獲得的成績乙等(71.39 分)，實際作為成績為乙等(78.09 分)，實際作為於「無障礙設施」部份仍需加強，如下圖。在政策考評，「訂定人行環境(含無障礙設施部分)相關管理法令與執行檢討」、「訂定人行環境(人行道上自行車及機車停放管理)相關管理法令與執行檢討」、「人行道設置情形普及率」及「人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率」，這四項分數偏低，希望嘉義市政府可於此項目再求進步。



圖2-19 地點：嘉義市東區公明路

說明：行穿線未對準之路緣斜坡

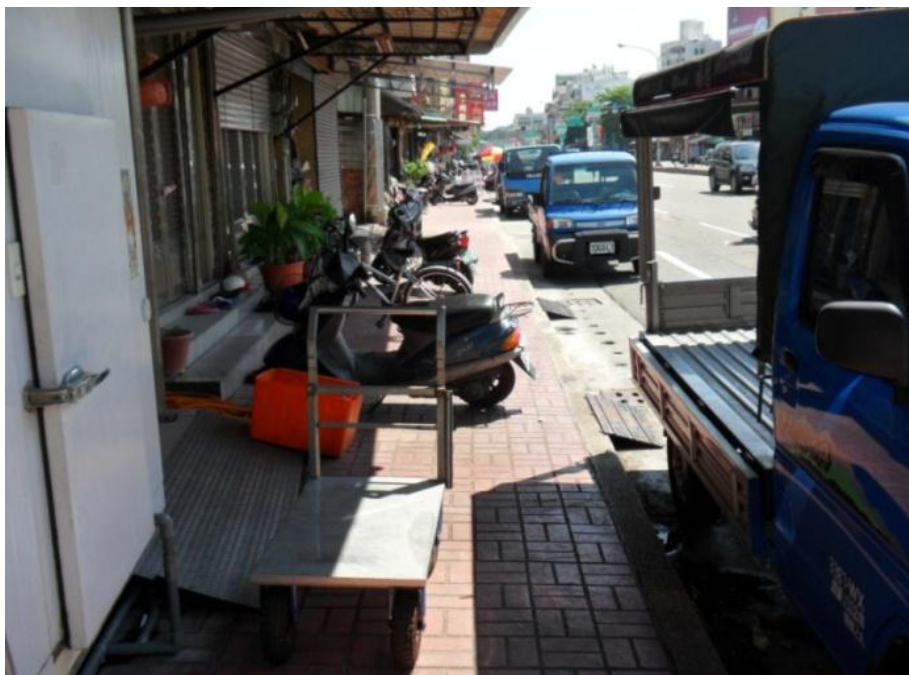


圖2-20 地點：嘉義市西區博愛路

說明：居民自家用品佔用人行道及機車違規停放，影響有效寬度



圖2-21 地點：嘉義市西區世賢路

說明：路緣斜坡未與路面齊平，影響輪椅使用者通行



圖2-22 地點：嘉義市西區中興路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全



圖2-23 地點：嘉義市西東區公明路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全

2.8 台南市

台南市於本年度考評之政策作為獲得的成績甲等(80.20 分)，實際作為成績為優等(92.48 分)，政策考評表現分數維持在甲等，在實地考評也表現得非常優良。於大部分的考評路段上，光線充足、乾淨整潔，阻礙情況已有改善，但還有少部分道路仍有此情況，建議台南市政府嚴格取締汽機車違規停放、人行道坡度和路緣改良等可以尋求有關單位協助，此外定期檢查的工作應更確實，一發現鋪面破損應立即修復，以免影響行人安全。



圖2-24 地點：台南市永康區東橋二街

說明：人行道坡度設計不良，建議依照現行規範設計。



圖2-25 地點：台南市安南區長和路一段

說明：路緣斜坡設計不良，建議依照現行規範設計。



圖2-26 地點：台南市新營區健康路

說明：汽車占用人行道

2.9 高雄市

高雄市於此次考評中之政策作為成績為甲等(88.02 分)，實際作為成績為甲等(88.94 分)，整體而言，政策作為和實際作為皆表現優良。於實際作為方面，高雄市於各個考評項目皆有優於平均值之表現，須改善的部分為排水溝設置問題如圖 2-27~2-29，建議應將排水溝進水格柵開孔長邊調整為與行進方向垂直，使高雄市無障礙城市更臻完善，另有路緣斜坡問題，應在行穿線兩側設置路緣斜坡，如圖 2-30，及路緣應與路面齊平，如圖 2-31。

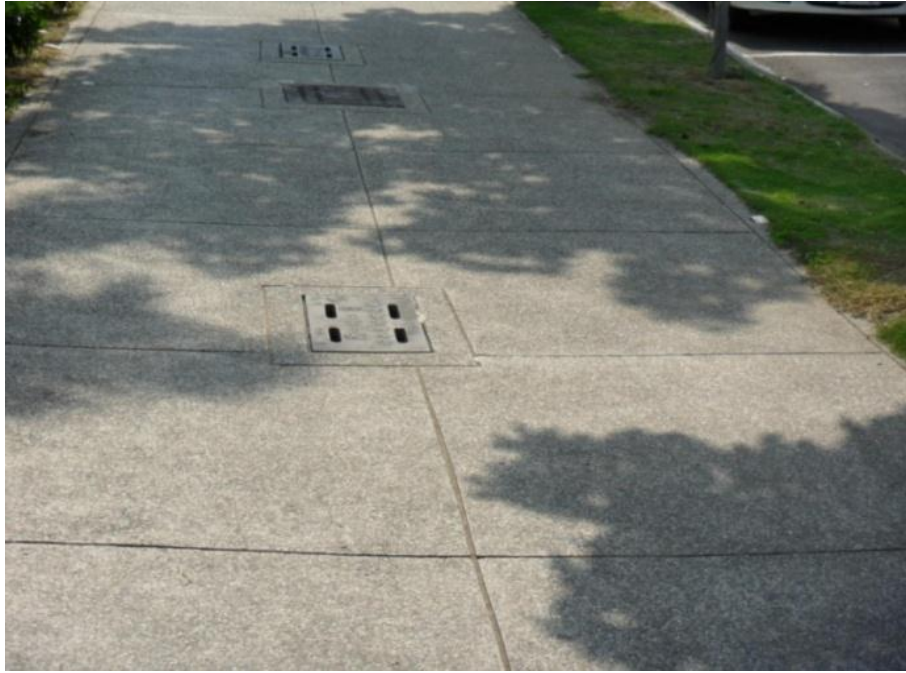


圖2-27 地點：高雄市小港區漢民路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全



圖2-28 地點：高雄市楠梓區加昌路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全



圖2-29 地點：高雄市楠梓區益群路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全



圖2-30 地點：高雄市楠梓區加昌路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡



圖2-31 地點：高雄市鳳山區國泰路

說明：路緣斜坡應與路面齊平

第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整

本次考評『城鎮型』類別包含八個縣市，接受考評的同一縣市行政區相對比較分散，是本次考評工作負擔最重的一部份，本節就各縣市之主要缺失與建議改善方案進行說明。

3.1 新竹縣

新竹縣於此次考評中政策作為表現為甲等(81.13 分)，實際作為成績為乙等(79.71 分)，相較於上年度有明顯改善，建議新竹縣應提升對無障礙設施的整體改善規劃，包括完成相關法規制定及考評實際作為後續檢討改善狀況兩大項目。在政策考評方面分數比去年提升 11.8 分，顯示縣府在人行環境方面已有加強提升，但仍希望新竹縣對市區道路人行環境無障礙方面施以更多用心，以提供及改善民眾在轄區內人行無障礙空間的安全及舒適性。實際作為方面顯示於受評路段中多數無法提供順暢通行之人行道基本要求，本研究整理其主要問題點與建議改善方案如後。

1. 有效寬度

本次受評道路主要為有效寬度不足問題，由原本設置寬度即已不理想，再加上隨意丟棄之垃圾、電力、電信、路燈設備及路旁花草佔用，造成淨寬嚴重不足，其情形如圖 3-1~3-2 所示，建議縣府配合相關工程進行擴增人行道寬度及加強宣導垃圾不落地，另外，應協調電信、管線、電力、標誌、公園與相關單位針對設施位置進行討論與遷移，以確保行人或輪椅使用者之權益。

2. 阻斷或阻礙情況

新竹縣的部份阻礙類型為人行道上違規停車如圖 3-3 與 3-4，應可藉由強化取締方式減少私人違規佔用，另外也要加強宣導無障礙人行環境的概念。建議檢討並規劃停車格位及標線繪製禁停區，使民眾不再隨意停放車輛。



圖3-1 地點：新竹縣竹東鎮中豐路

說明：垃圾隨意棄置影響人行道寬度



圖3-2 地點：新竹縣新豐鄉博學街

說明：電箱、垃圾以及廣告架，造成人行道無法通行



圖3-3 地點：新竹縣竹東鎮中路

說明：違規車輛佔用人行道



圖3-4 地點：新竹縣湖口鄉中正路三段

說明：違規車輛佔用人行道

3.2 苗栗縣

苗栗縣於此次考評中政策作為評比成績為乙等(70.80 分)，實際作為成績為甲等(81.40 分)，政策考評部分在相關法規制定之人行環境相關管理法令（含無障礙設施部分）與人行環境相關管理法令（含自行車及機車停放管理）及新建與既有道路人行道管理之人行道設置情形普及率及適宜性方面分數較不理想，期望縣府能對於人行環境無障礙設施進行改善，以提升普及率及適宜性比率。苗栗縣人行道設置現況及實際作為方面建議改善事項如下：



圖3-5 地點：苗栗縣頭份鎮中華路

- 說明：
- 1.排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全。
 - 2.人行道淨寬不足，影響輪椅族使用者安全。



圖3-6 地點：苗栗縣苗栗市經國路

說明：人行道上排水溝進水格柵突起，影響行人通行安全



圖3-7 地點：苗栗縣苗栗市國華路

說明：1.排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全
2.未設置防護護欄，影響行人通行安全



圖3-8 地點：苗栗縣竹南鎮環市路一段

說明：人行道上固定式障礙物阻擋人行空間



圖3-9 地點：苗栗縣竹南鎮博愛街

說明：人行道鋪面破損未修補

3.3 南投縣

南投縣之政策作為成績為乙等(75.24 分)，而實際作為成績為甲等(85.15 分)，其政策考評表現，以相關法規制定之人行環境相關管理法令（含無障礙設施部分）與人行環境相關管理法令（含自行車及機車停放管理）及新建與既有道路人行道管理之是否建立總列管清冊並隨時更新、人行道無障礙設施設置情形適宜性比率之數值較不理想，因此建議南投縣政府對市區道路人行環境無障礙方面多加用心，以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。實際作為方面則是在於無障礙設施和行人穿越道路安全措施建置及維護狀況兩部份需要加強等給與以下建議事項：

1. 無障礙設施不足

部分受考評路段上之平整度及排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，並且缺乏完善的導盲設施，如圖3-13所示。針對上述無障礙設施不足之處，該縣市政府應設法修護或改善鋪面平整問題及格柵方向等等，使這些設施得以發揮作用。

2. 阻斷或阻礙情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放、排水道未蓋溝蓋以及道路不連續所致，造成行人行走不便，如圖3-10~3-13所示。建議縣府從管理取締及觀念宣導方面著手改進，強力禁止汽機車停放人行道以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。在本次考評中也發現許多人行道之道路鋪面未達一致性，希望該府重視人行道路面品質，給予行人方便通行的環境。



圖3-10 地點：南投縣埔里鎮八德路

說明：路緣斜坡未與行穿線連接



圖3-11 地點：南投縣草屯鎮明賢街

說明：公共設施淨高不足，影響行人通行安全



圖3-12 地點：南投縣南投市集賢路

說明：汽車以及攤販侵佔人行道



圖3-13 地點：南投縣竹山鎮頂林東路一巷

說明：人行道與路緣有高低差且鋪面有缺漏破損，影響行人通行安全

3.4 彰化縣

彰化縣於此次考評中政策作為乙等(78.00 分)，實際作為成績為甲等(81.31 分)，探討政策作為細部結果，在人行道設置情形普及率及適宜性兩大方面，表現上並不理想，亟需做改善。而人行環境整體改善規劃（改善經費編列）及後續檢討改善狀況分數偏低情況下，建議彰化縣參照其營建署最新規範加以改進，並且將其資料彙整，不僅可以增加縣市政府之掌握，更可以加強整體改善規劃的執行績效，令其人行道無障礙環境更加完善。實際作為方面則分無障礙設施及行人防護設施建置及維護狀況等兩點建議事項：

1. 無障礙設施

彰化縣受評道路於無障礙設施部分，路緣斜坡為主要改善項目，由圖3-14顯示未設置路緣斜坡。此外，人行道上汽機車違規停放情形嚴重，如圖3-15所示，恐阻礙行人視線，導致無法明確辨別出入口位置。於斜坡道坡度部分，經由實地量測發現部分斜坡道坡度有過大的情形，如圖3-16所示。圖3-16中同時存在另一項問題，即斜坡道設計不良，該斜坡道包含上坡路段與下坡路段，並且於轉折處設高度變化，使得斜坡道無法平順銜接至車道。針對無障礙設施部分，該縣市政府應設法改善斜坡道問題，使得這些設施能充分發揮作用。

2. 養護狀況

彰化縣在這次考評中發現部分人行道設置未平順，有明顯高低差，如圖3-17所示，希望該府重視人行道路面品質，給予用路人一個方便通行的環境。



圖3-14 地點：彰化縣員林鎮大同路

說明：未設置路緣斜坡



圖3-15 地點：彰化縣和美鎮鹿和路六段

說明：汽機車違規停放，影響人行空間



圖3-16 地點：彰化縣彰化市中興路

說明：斜坡道高差過大，影響行人通行安全



圖3-17 地點：彰化縣鹿港鎮彰鹿路

說明：人行道路面未平順有明顯高低差，影響行人通行安全

3.5 雲林縣

雲林縣之政策作為考評成績為乙等(72.44 分)，實際作為成績為甲等(85.05 分)，其實際作為方面已具基本需求，於政策作為方面，相較去年 66.45 分已有所進步，政策作為方面希望還可以提供更多關於人行環境之書面資料以利參考。雲林縣道路阻斷類型為未設置斜坡道，且設計時應對準行穿線，建議縣府依照現行規範增設路緣斜坡，如圖 3-18 和 3-19 所示。另須改善的部分為排水溝進水格柵，開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全，如圖 3-20 所示，建議改善開孔長邊與人行方向垂直。



圖3-18 地點：雲林縣斗六市公明路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡



圖3-19 地點：雲林縣斗六市北平路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡



圖3-20 地點：雲林縣斗六市明德北路二段

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全

3.6 嘉義縣

嘉義縣於市區道路人行環境之實際作為成績為甲等(84.02 分)，較去年提升，且在政策作為成績亦較去年進步許多，為甲等(88.04 分)，在「訂定人行環境(含無障礙設施部分)相關管理法令與執行檢討」這個項目表現較為不盡理想，建議嘉義縣政府對法令制定方面加強檢討，並參考其餘縣市之政策制定，以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。而在實際作為需加強的部分則為下列幾點，如圖 3-22~3-26 所示。



圖3-22 地點：嘉義縣太保市北港路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡。



圖3-23 地點：嘉義縣水上鄉中正路

說明：店家廣告旗座阻礙行人通行



圖3-24 地點：嘉義縣水上鄉正義路(市政街至中正路)

說明：人行道出口遭車輛阻擋



圖3-25 地點：嘉義縣水上鄉中正路

說明：人行道坡度未符合規定



圖3-26 地點：嘉義縣民雄鄉神農路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡

3.7 屏東縣

屏東縣於此次考評中政策作為成績為戊等(19.02 分)之評價，實際作為成績為乙等(76.67 分)之表現，由當中的結果我們可以看出，屏東縣的實地考評和政策作為之成績有所差距，由於該縣府人員在交接上有所遺漏，所提供之政策考評的書面資料相當不齊全，故在政策考評該項目之分數評比結果相較於其他縣市甚低，急需改善。本次所考評鄉鎮中，內埔鄉極度缺乏人行道建設，而東港鎮最近幾年發展成觀光城鎮，這兩個鄉鎮應多致力於人行道的建設。建議縣府能多花費心思於人行無障礙環境之建設與管理，並且力求其法規之健全，以促其資料之齊全，建議縣府加強規劃及管理系統，並且將其資料庫建置完整。

1. 阻斷情況

此項主要受考評路段上商家招牌、住戶盆栽及機車佔用人行道所致，進而威脅到行人之暢行及安全性，如圖3-27、3-28及3-29所示，建議縣府除了擴大人行道鋪面原始寬度外，並可由管理取締方面以及觀念宣導方面著手改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 路緣斜坡

此次受考評路段上部分人行道路緣斜坡設置不夠完善，或是路緣斜坡破損嚴重，如圖3-30~3-32所示，建議縣府應參考人行道規範設置斜坡道。

3. 養護狀況

屏東縣於此次受評路段人行道鋪面破損嚴重，如圖3-33~3-34照片，人行道髒亂，希望有關單位加強管理，如圖3-35照片。建議縣府應於執行清查列管時將植栽綠美化部分列入，一併調查並編列預算執行鋪面養護項目。



圖3-27 地點：屏東縣潮州鎮文化路

說明：住戶盆栽和車輛影響行人通行



圖3-28 地點：屏東縣屏東市民族路

說明：商家招牌佔用和機車違規停放，影響通行



圖3-29 地點：屏東縣屏東市民生路

說明：機車違規停放，影響通行



圖3-30 地點：屏東縣內埔鄉文化路

說明：未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設路緣斜坡



圖3-31 地點：屏東縣東港鎮光復路

說明：人行道對側未設置路緣斜坡，影響輪椅使用者通行，且未畫設行穿線



圖3-32 地點：屏東縣潮州鎮敦化路

說明：路緣斜坡設計不良，建議依照現行規範增設路緣斜坡



圖3-33 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路

說明：路緣斜坡破壞嚴重，建議縣府儘快修復



圖3-34 地點：屏東縣潮州鎮文化路

說明：人行道鋪面破損嚴重，建議縣府儘快修復



圖3-35 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路

說明：人行道髒亂，建議有關單位加強管理

3.8 宜蘭縣

宜蘭縣在政策作為成績為甲等(84.86 分)，實際作為成績為優等(92.38 分)，和『城鎮型縣市』中其他縣市相較，宜蘭縣之實際作為考評為最高分。實際作為方面需改進問題如下：

1. 阻斷情況

宜蘭縣無障礙設施之主要問題為部分人行空間遭攤販以及機車違規停放，如圖3-36所示，影響行人通行空間。希望縣府加強取締違規停放車輛及占用人行空間之攤販，使輪椅族以及民眾能夠暢行於人行道上。



圖3-36 地點：宜蘭縣礁溪鄉德陽路

說明：攤販及公共設施阻擋人行空間



圖3-37 地點：宜蘭縣礁溪鄉德陽路

說明：街道家具影響人行空間

第四章 偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整

偏遠及離島型縣市主要為考評樣本中人口較少之縣市，包括台灣本島東部之花蓮縣、台東縣及三個離島縣－澎湖縣、金門縣、連江縣，本章針對該縣市考評結果中較不理想項目予以說明和解釋，並提出建議改善方案。

4.1 花蓮縣

花蓮縣本年度市區道路人行環境無障礙考評之政策作為獲得乙等(71.92 分)之評比，分數較去年提升 5.88，政策作為方面主要受訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令、人行道設置情形普及率與適宜性等影響，以上三項政策考評項目得分偏低，其中兩項分數皆未達 60 分。尤其訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令與執行檢討，平均僅得到 42.73 分，為所有政策作為項目最低者。實際作為之表現為丙等(67.31 分)，較去年狀況為不理想，評分結果產生 5.62 分的落差。回顧實際作為項目，其中行人穿越道路安全措施建置及維護狀況表現較不理想，該項目平均得分為 52.22 分顯示未達及格標準。花蓮縣於此次受評道路中缺乏行人穿越道標線及行人專用號誌之路段如圖 4-1 照片所呈現，建議縣府應著手設置行人穿越道路安全措施，使行人能安心連續通行。由圖 4-2 則呈現人行道遭阻礙情形，主要受變電箱位置與機車違規停放或公共藝術之影響，使得行人通行困難甚至無法通行，建議相關維護單位與臺電協調改善變電箱阻礙情形，並且引導機車駕駛正確停放位置，以維護人行道使用品質。



圖4-1 地點：花蓮縣吉安鄉中央路二段

說明：缺乏行人穿越道路線及行人專用號誌與安全設施



圖4-2 地點：花蓮縣花蓮市中山路

說明：街道傢俱及變電箱影響人行空間

4.2 台東縣

台東縣於此次考評之政策作為表現為丁等(56.73)，未達到及格標準。於實際作為表現為優等(91.41)，由得分狀況顯示政策作為與實際作為具有相當大的落差，經由評鑑分析的結果可以得知，台東縣於政策作為只有 A3、A4、B4 及 B5 項目皆達 60 分，未達 60 分項目包含訂定人行環境相關管理法令與執行檢討（無障礙設施及人行道上自行車及機車停放管理）、是否建立總列管清冊並隨時更新、人行道設置情形普及率及人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率，上述五項政策作為考評內容皆未達及格標準。建議台東縣應改進「相關法規制定」與「新建與既有道路人行道管理」各項內容，於整體改善規劃上設定階段性之近程、中程及遠程目標，以妥善分配行政資源與相關經費。另於實際作為方面表現大致良好，唯其路緣斜坡設置及排水溝設置方向等問題需要加以改善，如圖 4-3 與 4-4 所示。



圖4-3 地點：台東縣台東市四維路

說明：路緣斜坡未對準行穿線，建議依照現行規範設置



圖4-4 地點：台東縣台東市四維路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，影響輪椅使用者通行安全

4.3 澎湖縣

澎湖縣之政策作為得分為乙等(71.90 分)，實際作為則為甲等(88.38 分)，經由評鑑結果之分析，可大致看出其政策考評之主要問題為「相關法規制定」及「後續檢討改善狀況」方面，而實地考評則為「行人穿越道路安全措施建置及維護狀況」項目。

1. 阻礙情況

其有效寬度與阻礙情況如圖4-5照片所示，對於水溝蓋突出於地面，造成之高差易導致行人通行不便，建議與相關單位溝通進行改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 坡度太陡

無障礙斜坡是提供弱勢用路人便於通行的設施，因此如果斜坡坡度太陡易導致使用輪椅時產生危險，由圖 4.6 顯示出坡度太陡，建議當地政府著手改進，進而提供更加舒適便利的人行環境。



圖4-5 地點：澎湖縣馬公市介壽路

說明：水溝蓋突出於地面，造成之高差易導致行人通行不便



圖4-6 地點：澎湖縣馬公市信義路至明遠路

說明：路緣斜坡坡度過陡

4.4 金門縣

金門縣的實地考評成績依然保持高水準表現為優等(91.82 分)，其人行道設置情況見圖 4-7~4-9。政策作為考評表現為乙等(71.04 分)，因此回顧政策作為各項考評項目，發現其主要問題仍與去年相同，包含訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令與執行檢討、人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率、各縣(市)政府上年度考評實際作為後續檢討改善狀況及改善計畫執行率為金門縣分數不足之主要原因。實地考評成績方面依然表現出色，希望金門縣政府持續保持，對於政策考評當中相關法令較為不足之處，建議金門縣政府可以參考其他表現優良之縣市地方法規並訂定之。



圖4-7 地點：金門縣八青路

說明：標誌影響行人通行及人行道鋪面破損



圖4-8 地點：金門縣八青路

說明：斜坡道過陡，未合乎標準



圖4-9 地點：金門縣下墅至后豐港

說明：人行道未連續性及未設置路緣斜坡，建議依照現行規範增設相關設施

4.5 連江縣

實地考評成績為優等(93.49 分)，表現甚為優良，而政策作為考評為乙等(73.55 分)，在政策作為考評的分析中，以訂定人行環境相關管理法令與執行檢討、訂定人行環境改善專案計畫或措施及人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率，以上三項考評內容不盡完整，希望可以研擬相關之規劃與資料，並且按季填報「市區道路人行安全地理資訊系統」。至於實地考評方面主要問題為植栽綠美化與人行道空間占用問題。由現地考評當中可發現，連江縣人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡皆有改善，但部分道路如圖 4-10 所示，人行道上遭私人占用問題，期許連江縣能持續改善。此外，於實地考評過程中發現大部分路段皆無設置綠植栽，如圖 4-11 所示，實地作為表現深受植栽綠美化項目影響，故期望連江縣政府於未來之市區人行道配置上，配置其路樹以加強植栽綠美化。



圖4-10 地點：連江縣介壽廣場

說明：店家占用人行空間擺放販售物品



圖4-11 地點：連江縣南竿機場

說明：人行道缺乏與車道間防護設施及無設置植栽

第五章 人行環境無障礙優良案例彙整

於本次人行道無障礙評鑑，乃提供各縣市正確觀念及適當之改良方向，故整理此次評鑑中所發現的優良作為，堪稱可成為各縣市之模範與優良範例者，以利各縣市參考。

5.1 政策作為

於政策作為方面，依評鑑性質主要區分為「相關法規制定」以及「新建與既有道路人行道管理」兩大部分，茲列舉其優異之案例進行介紹：

1. A1 相關法規制定：無障礙相關法令

於本項成績當中，考評成績最高者為台北市及桃園縣，高達 98 分，台北市於相關管理法令訂定相當完善且多元，包含「台北市市區道路管理規則」、「台北市政府無障礙環境推動委員會設置要點」、「台北市人行道設置斜坡道申請辦法」、「台北市人行道設置審查基準」、「台北市人行道設置露天座管理辦法」、「台北市政府各機關辦理人行鋪面工程面層及底層設計原則」、「台北市人行陸橋及地下道都市設計準則」、以及「台北市政府執行院頒道路交通秩序與交通安全改進方案工作執行計畫考評作業暨獎懲要點」；桃園縣的「桃園縣行道樹管理自治條例」；台南市的「台南市人行空間都市設計審議原則」、「台南市騎樓地設置自治條例」；新北市的「台北縣路平報馬仔執行成果考評計畫執行要點」、「台北縣道路挖掘管理自治條例」、「台北縣市區道路人行道設置公共設施申請辦法」、「新北市市區道路人行道設置公共設施審查標準」和「新北市道路路障拆除分工原則」；高雄市的「高雄市使用道路施工期間交通維持計畫作業規定」等也備受委員之肯定與信任，以上縣市皆有 80 分以上的高分，可供各縣市將其內容納為參考。

但由於地方風土民情之不同以及不同縣市的不同需求，在此將城鎮型縣市以及偏遠及離島型縣市之相關條例加以提出並討論，在城鎮型城市方面，本年度彰化縣以 82.22 的分數名列前茅，彰化縣所提出之「彰化縣市區道路管理規則」以及「彰化市政府市區道路既無障礙管理維護績效考評執行要點」等可作為城鎮型縣市之參考依據；而離島與偏遠類型第一名則為金門縣，獲得 85.91 分。所提出之「金門縣市區道路管理規則」、「金門縣市區道路無障礙設施設置要點」與「金門縣市區道路人行無障礙環境改善專案小組設置要點」，可提供給離島與偏遠類型縣市作為參照之依據，不過上述縣市之法令內容仍具改良空間，仍希望其相關法令可以更加具體充實，在參考過內政部之相關法規後，希望各縣市政府於

法規審查與擬定時，可以將該縣市之不足列入法案之擬定項目，以提供最適合該縣市之無障礙法規。

2. A2 相關法令制定：停車管理相關法令

主要是希望政府可以重視車輛違規停放於人行道的問題，並且於道德勸說與取締等加以改善，此項政策作為當中，以台北市的 96.75 分與桃園縣的 96.44 分最高，台北市其所提出之「台北市交通執法作為」與「台北市處理妨礙交通車輛自治條例」等各項法案之訂定相當明確，且於推動上相當成功，值得作為各縣市參考，此外，桃園縣的「桃園縣機器腳踏車停放規定」內容相當的完整；高雄市的「高雄市妨害交通車輛處理自治條例」和「高雄縣人行道機器腳踏車、自行車停車管理規定」與新北市的「台北縣政府處理機器腳踏車停放及停車位設置要點」也備受委員之肯定與信任，分別獲得 94.69 分及 93.88 分的高分，希望各縣市可以將其內容納為參考。

其他類型之縣市方面，城鎮型縣市則以彰化縣為最高分 93.33 分，其提出的「彰化縣警察局修正「清除道路障礙」工作細部執行計畫」與「彰化縣 99 年度禮讓行人宣導活動」可做為其他縣市之參考。而偏遠與離島型縣市普遍都缺乏訂定停車管理相關法令，可參考其他縣市之作為以訂定相關法令。

此項評比中，多數縣市之法令似乎尚未完善，希望各縣市政府以此項法規內容為主要之改善項目，且參照交通部、內政部相關法規，並輔以專家學者之意見，使其法規更加具體、完善。

3. A3 相關法令制定：整體改善規劃

在整體改善規劃方面，以桃園縣的 97.38 分最高，而桃園縣所提供之「人行環境整體改善執行方式」、「人行環境無障礙改善執行計畫」、「桃園縣人行環境無障礙分期分段改善期程表」和「桃園縣各公所人行環境整體改善計畫」、「美麗桃園市容景觀改造計畫」及「人行道無障礙改善執行計畫」亦相當具有參考價值，其條文相當多元且明確，值得各縣市效法。

而於其他類型的縣市方面，城鎮型縣市以新竹縣所提供的「人行環境整體改善執行方式」、「新竹縣人行環境無障礙分期分段改善期程表」、「新竹縣既有市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫期末報告」；宜蘭縣的「宜蘭縣道路景觀與人本環境改善綱要計畫」以及偏遠與離島型縣市連江縣的「人行環境無障礙整體改善執行計畫」與「道路傢俱植栽及公共工程設計帶最佳化整體指導原則」為其代表，但此例於許多相關細節中仍需注意與改

善，宜參考營建署所提供之最新規範加以改善。

4. A4 相關法令制定：人行環境改善專案計畫或措施

此次改善專案計畫項目表現以桃園縣(97.31 分)與台北市(97.06 分)的表現最為優異，桃園縣所提出的「桃園縣人行道無障礙改善執行計畫」、「人行環境無障礙改善督導計畫」、「桃園縣政府警察局執行取締{占用人行道}督導計畫」、「桃園縣人行道無障礙改善經驗案例--中壢市榮民路」、「桃園縣政府警察局清除道路障礙」、「蘆竹鄉南崁路專案計畫」、「桃園縣人行無障礙暢行專案執行計畫」以及「美麗桃園市容景觀改造計畫」等等，不僅有其循序漸進的時段性，且內容相當具體。屬城鎮型的宜蘭縣(94.44 分)所提出「宜蘭縣政府道路暨景觀管理維護績效考評與執行要點」、「宜蘭縣宜路平專案計畫」、「宜蘭縣永續道路景觀營造之新觀念與新技術教育宣導」、「羅東鎮公正路道路景觀工程-機車退出騎樓、人行道措施」、「宜蘭縣道路交通安全聯席會報督導計畫」等內容，可提供各縣市作為其改善專案計畫之參考。

此外，離島以及偏遠地區縣市則以金門縣(90.91)所提出的「進行「100 年度金門縣西側半島市區道路人行道無障礙坡道改善第一期工程」辦理人行道無障礙坡道改善作業」、「配合「綜合醫療大樓聯外計畫道路新建工程(A 段道路)」辦理人行道新設作業」、「配合「綜合醫療大樓聯外計畫道路新建工程(B 段道路)」辦理人行道新設作業」、「配合「金門縣東洲地區道路暨排水設施改善工程」辦理人行道新設作業」、「配合「銘傳大學(金門校區)聯外道路開闢工程」辦理人行道新設作業」與「配合「金門縣 II-6 計畫道路武德新莊至國順街路段新建工程」辦理人行道新設作業」等，雖有相關建設之改善作業，但由於其內容並無詳細明確之說明，故仍有改進之空間。

為之各縣市人行環境無障礙相關法令制定可以獲得實質之協助以及參考，本團隊特別將本次考評作業中於相關管理法令、整體改善規劃與改善專案計畫等項目表現優良之縣市，詳細整理其所提報之法令項目與內容，預定於本案結束後登錄至營建署網頁上以作為各縣市政府改善之參考依據，下表 5-1 至 5-3 分別為 A1 相關管理法令、A2 整體改善規劃與 A3 改善專案計畫之優良表現範例。

表 5-1 相關管理法令(含無障礙設施部份)優良範例

縣市別	法令名稱
台北市	台北市市區道路管理規則
	台北市政府無障礙環境推動委員會設置要點
	台北市人行道設置斜坡道申請辦法
	台北市人行道設置審查基準
	台北市人行道設置露天座管理辦法
	台北市政府各機關辦理人行鋪面工程面層及底層設計原則
	台北市人行陸橋及地下道都市設計準則
	台北市政府執行院頒道路交通秩序與交通安全改進方案工作執行計畫考評作業暨獎懲要點
台北市相關法規查詢網址： http://www.laws.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/news.jsp	
新北市	台北縣路平報馬仔執行成果考評計畫執行要點
	台北縣道路挖掘管理自治條例
	台北縣市區道路人行道設置公共設施申請辦法
	新北市市區道路人行道設置公共設施審查標準
	新北市道路路障拆除分工原則
新北市相關法規查詢網址： http://www.ntpc.gov.tw/web/Home?command=display&page=flash	
桃園縣	桃園縣行道樹管理自治條例
	桃園縣機器腳踏車停放規定
桃園縣相關法規查詢網址： http://www.tycg.gov.tw/main/law_intro.aspx	
台南市	台南市人行空間都市設計審議原則
	台南市騎樓地設置自治條例
台南市相關法規查詢網址： http://www.tainan.gov.tw/taianan/dep_law.asp?id={A6F1F430-4606-4BDE-81E1-E6BB33D26BEC}	
高雄市	高雄市使用道路施工期間交通維持計畫作業規定
高雄市相關法規查詢網址： http://www.kaohsiung.gov.tw/CP.aspx?n=624EFB985A2CCCBF&s=DA14CC91278988E6	
彰化縣	彰化縣市區道路管理規則
	彰化市政府市區道路既無障礙管理維護績效考評執行要點
彰化縣相關法規查詢網址： http://www.chcg.gov.tw/index/law/01main.asp	

縣市別	法令名稱
金門縣	金門縣市區道路管理規則
	金門縣市區道路無障礙設施設置要點
	金門縣市區道路人行無障礙環境改善專案小組設置要點
金門縣相關法規查詢網址： http://www.kinmen.gov.tw/Layout/main_ch/NodeTree.aspx?path=3438	

表 5-2 相關管理法令（停車管理部份）優良範例

縣市別	法令名稱
台北市	台北市交通執法作為
	台北市處理妨礙交通車輛自治條例
台北市相關法規查詢網址： http://www.laws.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/news.jsp	
桃園縣	桃園縣機器腳踏車停放規定
桃園縣相關法規查詢網址： http://www.tycg.gov.tw/main/law_intro.aspx	
新北市	台北縣政府處理機器腳踏車停放及停車位設置要點
新北市相關法規查詢網址： http://www.ntpc.gov.tw/web/Home?command=display&page=flash	
高雄市	高雄市妨害交通車輛處理自治條例
	高雄縣人行道機器腳踏車、自行車停車管理規定
高雄市相關法規查詢網址： http://www.kaohsiung.gov.tw/CP.aspx?n=624EFB985A2CCCBF&s=DA14CC91278988E6	
彰化縣	彰化縣警察局修正「清除道路障礙」工作細部執行計畫
	彰化縣 99 年度禮讓行人宣導活動
彰化縣相關法規查詢網址： http://www.chcg.gov.tw/index/law/01main.asp	

表 5-3 人行環境整體改善規劃優良範例

縣市別	法令名稱
台北市	台北市人行環境改善計畫
	台北市既有市區道路景觀及人行環境改善綱要計畫
	台北市松山路道路景觀與人本環境改善規劃設計
台北市相關法規查詢網址： http://www.laws.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/news.jsp	
桃園縣	人行環境整體改善執行方式
	桃園縣人行環境無障礙分期分段改善期程表
	桃園縣各公所人行環境整體改善計畫
	美麗桃園市容景觀改造計畫
	人行道無障礙改善執行計畫
	人行環境無障礙改善執行計畫
桃園縣相關法規查詢網址： http://www.tycg.gov.tw/main/law_intro.aspx	
新竹縣	人行環境整體改善執行方式
	新竹縣人行環境無障礙分期分段改善期程表
	竹縣既有市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫期末報告
新竹縣相關法規查詢網址： http://hclaw.hsinchu.gov.tw/law/	
連江縣	人行環境無障礙整體改善執行計畫
	道路傢俱植栽及公共工程設計帶最佳化整體指導原則
連江縣相關法規查詢網址： http://law.matsu.gov.tw/	

表 5-4 人行環境改善專案計畫優良範例

縣市別	法令名稱
桃園縣	人行環境無障礙改善督導計畫
	桃園縣政府警察局執行取締{占用人行道}督導計畫
	桃園縣人行道無障礙改善經驗案例--中壢市榮民路
	桃園縣政府警察局清除道路障礙
	蘆竹鄉南坎路專案計畫
	桃園縣道路交通安全聯繫會報督導計畫
	桃園縣人行無障礙暢行專案執行計畫
	美麗桃園市容景觀改造計畫
桃園縣相關法規查詢網址： http://www.tycg.gov.tw/main/law_intro.aspx	
宜蘭縣	宜蘭縣政府道路暨景觀管理維護績效考評與執行要點
	宜蘭縣宜路平專案計畫
	宜蘭縣永續道路景觀營造之新觀念與新技術教育宣導
	羅東鎮公正路道路景觀工程-機車退出騎樓、人行道措施
	宜蘭縣道路交通安全聯席會報督導計畫
	宜蘭縣道路景觀與人本環境改善綱要計畫
宜蘭縣相關法規查詢網址： http://law.e-land.gov.tw/	
金門縣	進行「100 年度金門縣西側半島市區道路人行道無障礙坡道改善第一期工程」辦理人行道無障礙坡道改善作業」
	配合「綜合醫療大樓聯外計畫道路新建工程(A 段道路)」辦理人行道新設作業
	配合「綜合醫療大樓聯外計畫道路新建工程(B 段道路)」辦理人行道新設作業
	配合「金門縣東洲地區道路暨排水設施改善工程」辦理人行道新設作業
	配合「銘傳大學(金門校區)聯外道路開闢工程」辦理人行道新設作業
	配合「金門縣 II-6 計畫道路武德新莊至國順街路段新建工程」辦理人行道新設作業
金門縣相關法規查詢網址： http://www.kinmen.gov.tw/Layout/main_ch/NodeTree.aspx?path=3438	

5. B1 新建與既有道路人行道管理：建立總列管清冊

總列管清冊的建立可以令各縣市自行掌握並且管理其人行道無障礙環境的基本資料，再定期更新的前提下，各縣市可以加強掌握並且了解最新的管理情況，於這方面，以嘉義縣最為優良，成績為 97.78 分，而都會型的縣市中，則是以桃園縣的 97 分為首，偏遠與離島地區縣市則以金門縣的 77.27 分為最高，希望各縣市可以定期將其資料更新與管理，以便利行政速度與掌握最新的資料。

6. B2 新建與既有道路人行道管理：人行道無障礙設施設置情形普及率

各縣市之人行道設置普及率評鑑當中，以連江縣得分 97.73 為偏遠與離島型甚至所有縣市中最高者，都會型則以台北市 92.69 分為首，而城鎮型則是獲得 80.56 分的嘉義縣最優。各縣市可以多新增人行道，以提升人行道的普及率，並希望可以將其普及率上傳至營建署官方網站，以增加中央之管理與掌握。

7. B3 新建與既有道路人行道管理：人行道設置情形適宜率

將各縣市之人行道設置適宜率納入評鑑之一環當中，目的為了解各縣市之人行道適宜通行的長度，而於此項評比方面，各縣市大部份成績都落在四、五十分左右，僅嘉義縣及澎湖縣獲得 70 分以上的成績，名列乙等。各縣市可以再加強其無障礙人行道的適宜性情形，並希望可以增加俱備無障礙設施之人行道長度。

8. B4 新建與既有道路人行道管理：人行道設置實際作為後續檢討改善狀況

此項目為檢討上年度考評之人行道後續改善狀況，目的是要各縣市政府特別重視在考評完之後所做的檢討動作以及改善行動，在這方面表現良好的有嘉義縣(96.11 分)、高雄市(95.94 分)、桃園縣(95.25 分)、宜蘭縣(88.33 分) 以及台北市(86 分)等，值得各縣市政府學習及參考，並且希望其他縣市可以積極改善。

9. B5 新建與既有道路人行道管理：改善計畫執行率

本評鑑項目主要是呼應 A4 之內容，評鑑 A4 的資料當中，比對今年的情況，以令其了解人行道公共建設之執行率，若並無提供 A4 資料或者其資料並未完整，則該項目則視為未執行。在此項評分中各縣市的表現較去年進步，桃園縣為 99.19 分為優等，新北市 95.75 分、彰化縣 88.89 分、嘉義市 88.44 分及南投縣 86.11 分，其餘縣市則皆低於 85

分，為此次評鑑中成績較差之項目，希望各縣市可以落實改善計畫內容的確實，並且將其落實之內容加以執行，並且以分區、分期之方法將其資料加以統整規劃，以健全其改良計畫的分配，進而提高計畫執行率。

10. 加分項目：

今年度新增列加分項目，其分別為「增加基地透水、保水」、「舊有設施整併減量」及「一併施作共同管溝，減少人行道開挖」等三項，以都會型縣市最有積極改善之作為，新北市加分高達 2.31 位居第一，其致力於增加基地透水保水與舊有設施整併減量及一併施作共同管溝等皆有相當的規劃並予以實施；其他如台北市、桃園縣、台南市及高雄市等也都有創新、積極改善之作為等等。

5.2 實際作為

實際作為考評為對於該縣市之人行道無障礙之現地考評，目的為藉由現地勘檢方式了解各縣市對於人行道無障礙設置之了解以及市區道路人行環境無障礙設置之情形並且可以適時給予改正，其考評之項目包括三大方向，分別為「暢行性」、「安全性」與「舒適性」，其中暢行性為反映使用者於該道路使用之順暢通行能力，安全性反應對行人使用安全之保護，舒適性則對應使用者於人行道行走時之舒適感受與路面整潔等項目。依據其性質則各方向各俱一至四項不等之考評項目，以下就各考評項目提出優良作為示範路段輔以照片呈現說明，唯需特別注意，所選擇示範路段照片僅針對各該項目表現優良，並不代表其全面表現，亦無法反應該縣市於該項目得分高低。

1. AA1 暢行性：有效寬度

有效寬度為人行道真正可供使用者使用之距離，其計算方法為人行道之原始寬度扣除公共設施（諸如：植栽、路燈、景觀、街道傢具及交通、消防、管線設施等等）所剩之最小寬度，如欲讓使用者可順利通行，則至少需俱 0.9 公尺方可滿足其無障礙人行道之最低需求，而 1.5 以上則可通行無礙，以下則列舉三項各縣市之優良案例，提供各縣市做參考：



圖5-1 地點：台北市萬華區中華路一段

說明：本路段之人行道有效寬度為 4.87 公尺，可供各縣市參考



圖5-2 地點：高雄市仁武區仁雄路

說明：本路段之人行道有效寬度為 5.55 公尺，可供各縣市參考



圖5-3 地點：台南市東區崇明路

說明：本路段有效寬度良好，植栽並具遮蔭功能，提供用路人良好的人行環境空間

2. AA2 暢行性：阻斷與阻礙狀況

阻礙與阻斷狀況一直是嚴重影響人行道之可使用寬度之原因之一，人行道是否遭受居民之使用物品之阻斷或阻礙，往往成為該縣市道德勸導與取締的一大指標，有許多縣市於此項目中表現不甚良好，因此在這提供三個優良案例，以供各縣市參考。



圖5-4 地點：苗栗縣頭份鎮中央路

說明：此道路之人行道並無任何阻礙與阻斷，情況大致良好



圖5-5 地點：連江縣南竿鄉福清步道

說明：此道路之人行道並無任何阻礙與阻斷，情況良好



圖5-6 地點：嘉義縣太保市北港路

說明：此道路之人行道並無任何阻礙與阻斷，情況良好

3. AA3 暢行性：無障礙設施

無障礙設施實地考評重點包含路口轉角斜坡道與導盲設施等二項，路口轉角斜坡道方面，許多設計不正確或未設置設施，因此本項多數路段獲得評價為「雖設有無障礙設施，但未能完全發揮功能」。以下依不同情況提出一優良路段做為範例說明，期望尚待改進縣市（或路段）可參照模仿並儘速改善。



圖5-7 地點：桃園縣桃園市樹仁二街

說明：路緣斜坡道坡度平緩、寬度足夠且無車輛阻擋、斜坡道開口方向正對行人穿越道方向，且鋪面材質與既有人行道不同，恰可發揮定位功能



圖5-8 地點：宜蘭縣羅東鎮光榮路

說明：人行道上設置不同鋪面材質讓視障者辨識，協助引導前進

4. AA4 暢行性：人行道淨高

為保障視障者之通行性，人行道之淨高規定為 2.1 公尺，倘若淨高不足，不僅會增加使用者之壓迫感，更會阻礙視障者之順暢，若其高度不夠，甚至會影響使用者之人身安全，為本考評之重要評鑑項目之一，於此設立圖例給予參考。



圖5-9 地點：連江縣南竿鄉介壽廣場

說明：該路段之各項設施淨高足夠，並未阻擋行人

5. BB1 安全性：鋪面狀況

鋪面狀況主要是依據鋪面之維護狀況良好，以避免使用者於行經之途中遭遇傷害，其考評內容則盡量維護其路面之平整無破壞，以下圖例則為屏東縣及苗栗縣市之優良案例：



圖5-10 地點：屏東縣內埔鄉文化路

說明：該路段所使用之鋪面養護良好，且無任何破壞



圖5-11 地點：苗栗縣竹南鎮環市路一段

說明：該路段使用之鋪面無任何破損，可為一良好之示範

6. BB2 安全性：行人穿越道路安全措施建置及維護狀況



圖5-12 地點：台南市東區林森路

說明：該路段行人穿越道路措施設置良好，可供行人安全穿越馬路

7. BB3 安全性：行人防護設施

為保護人行道上之使用者，以及避免汽機車佔用道路之情形，本考評項目主要重點在人行道與車道間之間隔（高程區隔、以植槽或綠籬區隔、圍欄區隔），以避免行車影響人行道安全，以下圖例為優良案例，供各縣市參考：



圖5-13 地點：台東縣台東市四維路

說明：複層式植栽，將車道與人行道加以隔離



圖5-14 地點：花蓮縣花蓮市國聯四路

說明：複層式植栽，將車道與人行道加以隔離

8. BB4 安全性：人行道上設置排水溝進水格柵

保護無障礙人行道之使用者，進水格柵之設置是相當重要的，錯誤的進水格柵設置，會造成輪椅陷入，更容易造成視障者危險，以下圖例為正確的進水格柵設置。



圖5-15 地點：台南市永康區東橋一路

說明：該路段的排水溝進水格柵開孔長邊與人行道方向垂直，可避免輪椅之陷落，保護其人身安全

9. CC1 舒適性：整潔維護

道路之整潔維護不僅是表現出該地區的整體觀感，更影響到用路人之安全以及便利性，好的人行道，其整潔的維護是不可或缺的。希望縣市政府除了加強督導地方的清潔工作外，更需增加該地區市民之地方認同與公德心，訂定相關法規以給予用路人一整潔乾淨的人行道環境。

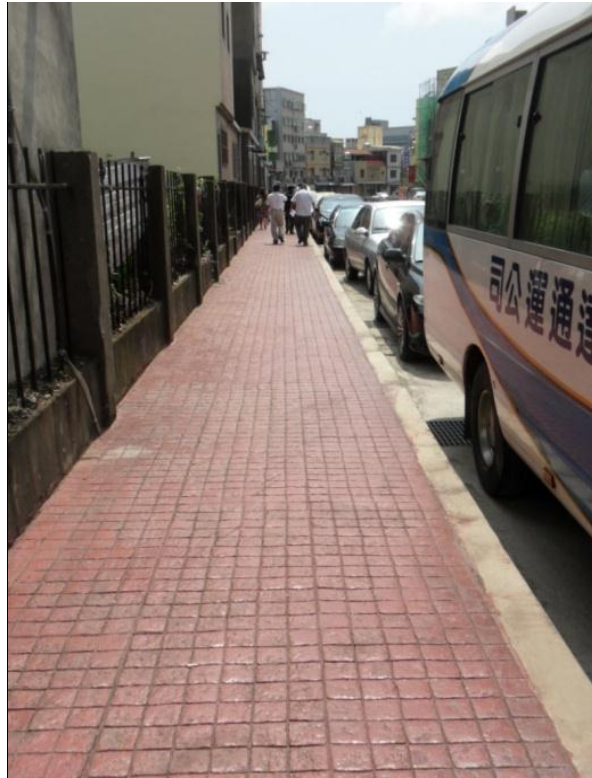


圖5-16 地點：新竹縣湖口鄉工業二路

說明：人行道整潔狀況良好



圖5-17 地點：苗栗縣頭份鎮中央路

說明：人行道整潔狀況良好

10. CC2 舒適性：植栽綠美化

此項目為提高用路人之道路品質，道路之植栽美化亦為相當重要之課題，如何在有限的資源下，美化道路，是當今政府必須注意且努力的方向，以下提供優良範例以供參考。



圖5-18 地點：台南市東區崇明路

說明：該路段充分利用原有之景觀，配合路樹之設計，用最少的資源呈現最好的結果

第六章 結論

由評鑑結果可以發現，大部分之縣市實際作為上皆能達到一定程度要求，今年安全性之評鑑中，對於大多縣市政府在行人穿越道路安全措施建置及維護狀況等類型評鑑中並未完善，都需要做進一步的改善。惟其迫切性不同，最迫切需改善者為離島型縣市，而今年評鑑分數相對於前年分數為低，其原因為評審委員對於各縣市政府實地考評看法較一致，加上去年考評委員建議現地與政策需改善部分，各縣市政府卻未逐一落實，因此導致分數偏低。各縣市政府在法令訂定上明顯不足，建議各縣市政府針對每年評鑑的缺失列冊，可以用來追蹤之後改善情形，以期待本計畫能夠達到最大之效益。

本次考評計畫之數據結果，其建議改善方案之各縣市之考評結果提出改善方案之內容，其重點依都會型縣市、城鎮型縣市以及偏遠和離島型縣市加以說明：

1. 都會型縣市

針對都會型共九個縣市而言，最需改善之項目主要為阻礙情形、無障礙設施與行人穿越道路安全措施建置及維護狀況等三項。而其改善建議方面由於桃園縣、台北市、高雄市、台南市等 4 個縣市於實際作為上得分皆於 80 分以上，僅需小幅度改善。其它縣市如基隆市應加強實際作為暢行性、安全性的行人穿越道路安全措施建置及維護狀況與舒適性的植栽綠美化部分；新竹市應加強實際作為暢行性之阻礙情況及無障礙設施部分；台中市則在政策作為之新建與既有道路人行道管理及改善之適宜性、普及率及總列管清冊建立及更新，實際作為暢行性之阻礙情況及無障礙設施部分，以及安全性之行人穿越道路安全措施建置及維護狀況；至於基隆市在政策作為的相關法令制定及新建與既有道路人行道管理及改善都需做改善。

2. 城鎮型縣市

針對城鎮型共八個縣市而言，最需改善之項目為無障礙設施及行人穿越道路安全措施建置及維護狀況。其中宜蘭縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、苗栗縣和彰化縣等六個縣市於實際作為上得分皆於 80 分以上，其實際作為情形已能滿足基本需求。另有屏東縣、苗栗縣、雲林縣、南投縣及彰化縣在政策考評成績上較不理想，其中相關法規制定之相關管理法令與執行檢討(無障礙相關法令部分)與相關法規制定之相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部分)，以及新建與既有道路人行道管理及改善之人行道設置情形普及率及適宜性比率需要做大幅度的改善。

3. 偏遠及離島型縣市

針對偏遠及離島型共五個縣市而言，最需改善之項目為行人穿越道路安全措施建置及維護狀況，且其情況較都會型都市以及城鎮型都市更亟需改善，而金門縣、連江縣及台東縣實際作為得分皆於 90 分以上，其實際作為情形滿足基本需求，而其他兩個縣市澎湖縣與花蓮縣應積極加強現地之實際作為。在政策作為考評上台東縣成績不甚理想，其中相關法規制定之相關管理法令與執行檢討(無障礙相關法令部分)與相關法規制定之相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部分)，以及新建與既有道路人行道管理及改善之是否建立總列管清冊並隨時更新、人行道設置情形普及率及適宜性比率需要做大幅度的改善。

參考文獻

- 【1】 內政部營建署，2003 年，「市區道路人行道設計手冊內政部營建署」。
- 【2】 內政部，2009 年，「市區道路及附屬工程設計規範」。
- 【3】 內政部營建署，2009 年，「營建署人行道改善方案報告」。
- 【4】 內政部營建署，2008 年，「營建署人行道改善方案報告」。
- 【5】 內政部營建署，2007 年，「營建署人行道改善方案報告」。
- 【6】 戴曄，2005 年，「從輪椅使用者探討校園無障礙環境之改善課題」，國立高雄大學碩士論文。
- 【7】 葉聰諭，2009 年，「以熵值法訂定全國無障礙人行道評鑑項目權重之評估」，逢甲大學碩士論文。
- 【8】 洪福聲，2006 年，「高速公路服務區行動不便者使用設施調查與評估研究」，國立成功大學碩士論文。
- 【9】 黃俊淦，2003 年，「台灣數位相機產業之技術策略群組定位研究」，國立雲林科技大學碩士論文。
- 【10】 趙晉緯，2003 年，「人行空間綜合評估指標建立之研究」，國立台灣大學碩士論文。
- 【11】 劉皆誼，2001 年，「人行道設施物管理問題與改善對策研究—以台北市為例」，私立淡江大學碩士論文。
- 【12】 紀佐霖，2007 年，「人行道環境因子對使用者旅運行為之影響」，國立暨南大學碩士論文。
- 【13】 沈進成，蔡奈容，2002 年，「西歐主要觀光國家觀光競爭力之研究—熵值權重法之應用」，南華大學碩士論文。
- 【14】 林震岩，2007 年，「多變量分析」，智勝出版社。
- 【15】 陳淵楠，2004 年，「中正國際機場聯外捷運系統最適營運機構之研究」，國立交通大學碩士論文。
- 【16】 劉繼軒，2007 年，「台灣地區港埠分級與分群管理制度之研究」，國立海洋大學碩士論文。



內政部營建署
Construction and Planning Agency
Ministry of the Interior



承辦單位:社團法人中華鋪面工程學會