99 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
Construction and Planning Agency
Ministry of the Interior

內　政　部　營　建　署

中　華　民　國　九　十　九　年　十　二　月

99 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】

計畫主持人：陳世晃

共同主持人：林志棟

協同主持人：張其教、楊慧華、洪境聰

研 究 人 員：蔡秀絨、陳治中、葉銘欽、徐震宇

郭孟鑫、黃朝慶、余昌樺、林哲緯

洪瑞霙、趙維萱、林伯儒、吳佳真

謝慧婷、鄭進源、鍾孟蓉、林珈汶

陳佳穎、李政儀、吳健安、吳姿儀

陳逸潔

主辦：內政部營建署

承辦：中國土木水利工程學會

中 華 民 國 九 十 九 年 十 二 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 台北縣 13

2.4 桃園縣 14

2.5 新竹市 16

2.6 台中市 18

2.7 嘉義市 20

2.8 台南市 23

2.9 高雄市 25

第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整 27

3.1 新竹縣 27

3.2 苗栗縣 30

3.3 台中縣 32

3.4 南投縣 34

3.5 彰化縣 37

3.6 雲林縣 40

3.7 嘉義縣 42

3.8 台南縣 45

3.9 高雄縣 50

3.10 屏東縣 52

3.11 宜蘭縣 55

第四章 偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整 58

4.1 花蓮縣 58

4.2 台東縣 59

4.3 澎湖縣 61

4.4 金門縣 62

4.5 連江縣 64

第五章 人行環境無障礙優良案例彙整 65

5.1 政策作為 65

5.2 實際作為 71

第六章 市區道路人行環境公園出入口無障礙建議改善方案彙整 83

6.1 市區公園出入口實地現況 83

6.2 主要問題 86

6.3 人行道之優良範例 89

第七章 結論 93
參考文獻 95

圖　目　錄

圖 2-1 地點：基隆市中山區文化路 10
圖 2-2 地點：基隆市安樂區基金一路 11
圖 2-3 地點：基隆市七堵區福五路 11
圖 2-4 地點：臺北市大安區忠孝東路三段 12
圖 2-5 地點：臺北市文山區新光路二段 12
圖 2-6 地點：臺北縣三重市中正北路 13
圖 2-7 地點：臺北縣中和市宜安路 13
圖 2-8 地點：桃園縣桃園市中山路 14
圖 2-9 地點：桃園縣中壢市元化路 15
圖 2-10 地點：桃園縣八德市介壽路二段 15
圖 2-11 地點：新竹市北區武陵路 16
圖 2-12 地點：新竹市香山區香北一路 16
圖 2-13 地點：新竹市東區光復路二段 17
圖 2-14 地點：新竹市香山區中華路四段 226 巷 17
圖 2-15 地點：台中市北屯區文心路四段 18
圖 2-16 地點：台中市北區興進路 19
圖 2-17 地點：台中市西屯區市政路 19
圖 2-18 地點：台中市南屯區永春東路 20
圖 2-19 地點：嘉義市西區世賢路 20
圖 2-20 地點：嘉義市西區北港路 21
圖 2-21 地點：嘉義市西區北港路 21
圖 2-22 地點：嘉義市西區世賢路 22
圖 2-23 地點：嘉義市西區北港路 22
圖 2-24 地點：台南市東區長榮路 23
圖 2-25 地點：台南市北區北門路二段 23
圖 2-26 地點：台南市中西區樹林街二段 24
圖 2-27 地點：台南市東區大學路西段 24
圖 2-28 地點：台南市東區長榮路 25
圖 2-29 地點：高雄市苓雅區中山二路 25
圖 2-30 地點：高雄市左營區裕誠路 26
圖 3-1 地點：新竹縣竹東鎮中豐路 28
圖 3-2 地點：新竹縣竹東鎮中正路 28
圖 3-3 地點：新竹縣竹東鎮中正路 29
圖 3-4 地點：新竹縣竹東鎮北興路一段 29
圖 3-5 地點：苗栗縣苗栗市中正路 30
圖 3-6 地點：苗栗縣苗栗市經國路 30
圖 3-7 地點：苗栗縣苗栗市經國路 31
圖 3-8 地點：苗栗縣竹南鎮環市路二段(西側) 31
圖 3-9 地點：苗栗縣頭份鎮公園路東側人行道 32

圖 3-10 地點：台中縣潭子鄉中山路 33
圖 3-11 地點：台中縣豐原市中正路 33
圖 3-12 地點：台中縣大里市新興路 34
圖 3-13 地點：南投縣南投市復興路 35
圖 3-14 地點：南投縣南投市光榮北路 35
圖 3-15 地點：南投縣草屯鎮中興路 36
圖 3-16 地點：南投縣草屯鎮仁愛街 36
圖 3-17 地點：彰化縣鹿港鎮民生路 38
圖 3-18 地點：彰化縣員林鎮靜修路 38
圖 3-19 地點：彰化縣員林鎮簡易法庭側邊道路 39
圖 3-20 地點：彰化縣員林鎮靜修路 39
圖 3-21 地點：彰化縣鹿港鎮復興南路 40
圖 3-22 地點：雲林縣虎尾鎮科虎二路 41
圖 3-23 地點：雲林縣斗六市育英北街 41
圖 3-24 地點：雲林縣斗六市大學路 42
圖 3-25 地點：嘉義縣民雄鄉大學路一段 42
圖 3-26 地點：嘉義縣水上鄉中正路 43
圖 3-27 地點：嘉義縣民雄鄉神農路 43
圖 3-28 地點：嘉義縣民雄鄉大學路一段 44
圖 3-29 地點：嘉義縣民雄鄉神農路 44
圖 3-30 地點：台南縣新營市金華路三段 45
圖 3-31 地點：台南縣仁德鄉中正路三段 46
圖 3-32 地點：台南縣仁德鄉中正路三段 46
圖 3-33 地點：台南縣永康市復興路 47
圖 3-34 地點：台南縣永康市小東路 47
圖 3-35 地點：台南縣歸仁鄉高鐵路二段 48
圖 3-36 地點：台南縣永康市小東路 48
圖 3-37 地點：台南縣新營市開元路 49
圖 3-38 地點：台南縣新營市金華路三段 49
圖 3-39 地點：高雄縣仁武鄉八德南路 50
圖 3-40 地點：高雄縣大寮鄉山頂路 51
圖 3-41 地點：高雄縣林園鄉中芸路 51
圖 3-42 地點：高雄縣岡山鎮河堤路二段 52
圖 3-43 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路 53
圖 3-44 地點：屏東縣屏東市建國路 53
圖 3-45 地點：屏東縣內埔鄉文化路 54
圖 3-46 地點：屏東縣潮州鎮永安路 54
圖 3-47 地點：宜蘭縣羅東鎮公正路 55
圖 3-48 地點：宜蘭縣宜蘭市宜興路 56
圖 3-49 地點：宜蘭縣宜蘭市健康路 56
圖 3-50 地點：宜蘭縣冬山鄉慈愛路 57

圖 4-1 地點：花蓮縣花蓮市公園路 58
圖 4-2 地點：花蓮縣花蓮市公園路 59
圖 4-3 地點：台東縣台東市正氣北路 60
圖 4-4 地點：台東縣四維路 60
圖 4-5 地點：澎湖縣馬公市文光路 61
圖 4-6 地點：澎湖縣馬公市四維路 62
圖 4-7 地點：金門縣士校路 62
圖 4-8 地點：金門縣士校路 63
圖 4-9 地點：金門縣后湖風景區聯外道路 63
圖 4-10 地點：連江縣馬港天后宮廣場 64
圖 4-11 地點：連江縣塘后道路 64
圖 5-1 地點：南投縣埔里鎮北澤街 72
圖 5-2 地點：台北市文山區新光路二段 72
圖 5-3 地點：金門縣太湖路三段 73
圖 5-4 地點：高雄市前鎮區中山三路 74
圖 5-5 地點：高雄市苓雅區四維三路 74
圖 5-6 地點：高雄市左營區博愛四路 75
圖 5-7 地點：高雄市左營區博愛四路 75
圖 5-8 地點：嘉義市東區市垂楊路 76
圖 5-9 地點：連江縣馬港天后宮廣場 77
圖 5-10 地點：金門縣后湖風景區聯外道路 77
圖 5-11 地點：金門縣士校路 78
圖 5-12 地點：高雄市三民區博愛一路 78
圖 5-13 地點：台北市市民大道二段 79
圖 5-14 地點：高雄市前鎮區民權二路 79
圖 5-15 地點：高雄市三民區建國三路 80
圖 5-16 地點：金門縣太湖路三段 80
圖 5-17 地點：台北市內湖區成功路五段 81
圖 5-18 地點：台北市大安區忠孝東路三段 81
圖 5-19 地點：高雄市前鎮區民權二路 82
圖 6-1 高雄市生日公園 83
圖 6-2 高雄市三民公園 83
圖 6-3 台北市天母運動公園 83
圖 6-4 台中市向上路臨近公園 83
圖 6-5 桃園縣平鎮市延平路臨近公園 84
圖 6-6 台南市北區北門路二段中山公園 84
圖 6-7 新竹市中華路臨近公園 84
圖 6-8 南投縣中正路臨近公園 84
圖 6-9 苗栗縣綜合運動公園 84
圖 6-10 南投縣水里親水公園 85
圖 6-11 彰化縣埔北路鄰近公園 85

圖 6-12 台中縣中正路鄰近公園 85
圖 6-13 雲林縣斗六市大學路鄰近公園 85
圖 6-14 嘉義縣民雄鄉大學路鄰近公園 85
圖 6-15 連江縣馬港天后宮廣場 86
圖 6-16 金門縣太湖路中正公園 86
圖 6-17 嘉義市垂楊路鄰近公園 86
圖 6-18 台中市向上路臨近公園 87
圖 6-19 苗栗縣綜合運動公園 87
圖 6-20 台中縣中正路鄰近公園 88
圖 6-21 彰化縣埔北路鄰近公園 88
圖 6-22 高雄市左營區優良範例 89
圖 6-23 桃園縣平鎮市、桃園市、中壢市優良範例 90
圖 6-24 桃園縣八德市介壽路改善前後對照圖 90
圖 6-25 桃園縣桃園市中山路改善前後對照圖 91
圖 6-26 桃園縣桃園市國際路二段改善前後對照圖 91
圖 6-27 桃園縣平鎮市中原路改善前後對照圖 92

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(含無障礙相關法令部份)優良表現範例 68
表 5-2 停車管理相關法令優良範例 69
表 5-3 人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃優良範例 69
表 5-4 人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫 70

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（含無障礙設施部分）整體改善規劃	□ 已完成規劃 □ 研擬中(已有初步草案進入法制作業) □ 尚在規劃階段 □ 尚未制定相關規劃 □ 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

註：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

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	1.阻礙情況：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」部分由各受評縣市依據政策自評表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召開北、中及南三場「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自行提報路段、去年考評路段以及社會福利團體提報路段之道路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 25 縣市政府各選取 2~5 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、台北縣、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、台中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣、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、台北縣、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丁等(59.50 分)，實際作為成績為乙等(70.94分)，依照慣例提出針對基隆市之政策作為成績低分之原因，其原因可能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，提高有效寬度以及人行道淨高之高度須做調整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，以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：基隆市中山區文化路

說明：人行道與車道高差過大

圖2-2 地點：基隆市安樂區基金一路

說明：摩托車影響有效寬度

圖2-3 地點：基隆市七堵區福五路

說明：人行坡道並未設置完善

2.2 台北市

台北市於此次考評中之政策作為成績為甲等(81.64 分)，實際作為成績為甲等(86.60 分)，整體而言，台北市於人行環境無障礙作為依舊表現良好，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：臺北市大安區忠孝東路三段

說明：寬度合乎標準，適合行人行走

圖2-5 地點：臺北市文山區新光路二段

說明：有效寬度合乎標準

2.3 台北縣

台北縣之政策作為表現成績為乙等(78.43 分)，實際作為表現成績為乙等(77.03 分)，整體表現上有明顯退步，政策作為方面與平均差距不大，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：臺北縣三重市中正北路

說明：人行道路面破損，影響行人通行

圖2-7 地點：臺北縣中和市宜安路

說明：1. 廣告招牌嚴重影響有效寬度，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甲等(88.61 分)為最高，實際作為成績亦為甲等(87.72 分)為都會型第三名。該縣在本年度考查實施計畫整體成績較 98 年度出色，尤其是實際考評方面有明顯之躍進，顯示出桃園縣府於市區道路人行環境無障礙努力之成果。雖然成績已為甲等，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「阻斷情況」、「有效寬度」及「植栽綠美化」等三項。

1. 阻斷或阻礙情況

   陸、天橋阻斷或阻礙人行道讓行人通行受到壓迫，如圖2-8，建議可用校園退縮方式調整路寬。

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. 植栽綠美化

   在部份人行道路無植栽路樹，希望桃園縣政府於未來之市區人行道配置上，配置其路樹以加強其植栽綠美化，情況詳見2-10。

圖2-8 地點：桃園縣桃園市中山路

說明：陸、天橋下方未設警示設施，影響視障者通行安全。

圖2-9 地點：桃園縣中壢市元化路

說明:人行道上植栽、變電箱嚴重影響人行空間

圖2-10 地點：桃園縣八德市介壽路二段

情況：路段中無植栽，希望可以加以綠美化。

2.5 新竹市

新竹市於本年度考評之政策作為獲得的成績丁等(59.12 分)，實際作為成績為乙等(73.98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研擬、加強，人行道鋪面的養護不足，建議確實且定期的檢查人行道，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：新竹市北區武陵路

說明：電力箱設置失當影響有效寬度

圖2-12 地點：新竹市香山區香北一路

說明：人行道樹雜草未清除，使得道路淨寬縮小

圖2-13 地點：新竹市東區光復路二段

說明：人行道上停放汽車，有效寬度減少，且影響行人通行安全。

圖2-14 地點：新竹市香山區中華路四段226巷

說明：未做路緣斜坡道

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(78.81 分)，實際作為成績為甲等(83.12分)，於政策作為方面屬於中等成績。然而實地考評部份，阻斷情形為扣分主要因素，民眾將車輛停放於人行道，抑或雜物隨處推放，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：台中市北屯區文心路四段

說明：人行道路破損

圖2-16 地點：台中市北區興進路

說明：斜坡道設置不平緩

圖2-17 地點：台中市西屯區市政路

說明：民眾違規停放機車

圖2-18 地點：台中市南屯區永春東路

說明：民眾隨意放盆栽及自行設置斜坡道

2.7 嘉義市

嘉義市於本年度考評之政策作為獲得的成績丙等(67.58 分)，實際作為成績為甲等(84.85分)，後者表現良好，但於「路面養護」、「阻礙情況」、「排水溝進水格柵」以及「綠植栽美化」部份仍需加強，如下圖。在政策考評，人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令以及人行道適宜性比率方面，嘉義市政府可於此項目再求進步。

圖2-19 地點：嘉義市西區世賢路

養護情形：人行道鋪面磚陷落破裂

圖2-20 地點：嘉義市西區北港路

阻礙說明：居民自家用品佔用人行道，影響有效寬度

圖2-21 地點：嘉義市西區北港路

說明：民眾在人行道上騎車，影響行人安全

圖2-22 地點：嘉義市西區世賢路

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：嘉義市西區北港路

說明：人行道上未植栽綠化

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(80.22 分)，實際作為成績為優等(92.65分)，政策考評表現分數明顯進步，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，但阻礙情況情形依然常見，建議台南市政府嚴格取締機車違規停放、變電箱設置、路緣改良和告示牌擺放問題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：台南市東區長榮路

說明：告示牌影響行人通行

圖2-25 地點：台南市北區北門路二段

說明：樹木植栽，影響有效寬度

圖2-26 地點：台南市中西區樹林街二段

說明：機車占用人行道

圖2-27 地點：台南市東區大學路西段

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。

圖2-28 地點：台南市東區長榮路

說明：圖片左方人行道導盲磚位置不良，導盲功能無法完全發揮

2.9 高雄市

高雄市於此次考評中之政策作為成績為甲等(81.54 分)，實際作為成績為優等(94.67 分)，整體而言，高雄市於實地考評表現優異，但是於政策作為方面卻必須再做加強。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2-29~2-30，建議改善為排水溝進水格柵開孔長邊應與行進方向垂直，使高雄市無障礙城市更臻完善。

圖2-29 地點：高雄市苓雅區中山二路

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：高雄市左營區裕誠路

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

第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整

本次考評三類型以『城鎮型縣市』包含十一個縣市為最多，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丙等(69.33 分)，實際作為則為乙等(73.34 分)，相較於上年度並無明顯改善，新竹縣於政策作為方面之表現較其他縣市不足，其中人行道設置情形普及率得分偏低，僅獲得平均 56.88 分，並且所提供的資料不盡完整。建議新竹縣應對的整體改善規劃有提升效果，包括完成相關法令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稍有提升，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可以更加用心，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

本次受評道路主要有效寬度不足問題，由原本設置寬度即已不理想，再加上電力、電信、路燈設備及路旁花草佔用，嚴重造成淨寬嚴重不足，其情形如圖3-1~3-2所示，本單位建議縣府配合相關工程進行擴增人行道鋪面設計寬度，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3-3~3-4，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：垃圾隨意棄置且鋪面損壞

圖3-2 地點：新竹縣竹東鎮中正路

說明：電箱以及舊衣回收箱，造成人行道無法通行

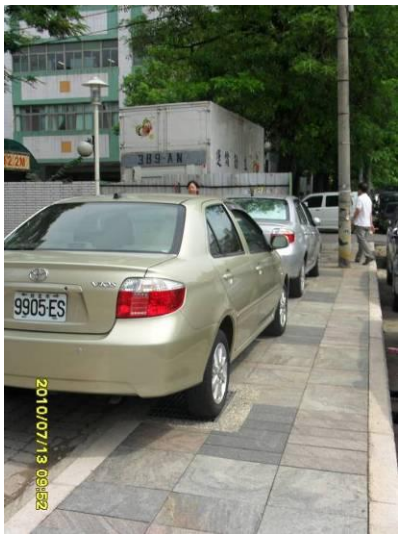


圖3-3 地點：新竹縣竹東鎮中正路

說明：違規車輛佔用人行道

圖3-4 地點：新竹縣竹東鎮北興路一段

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(76.23 分)，實際作為是為甲等(86.90 分)，政策考評部分整體表現比去年進步，唯獨在「人行環境無障礙設施設置情形適宜性比率」方面分數仍較不理想，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：苗栗縣苗栗市中正路

阻斷類型：車阻設置阻礙行人通行

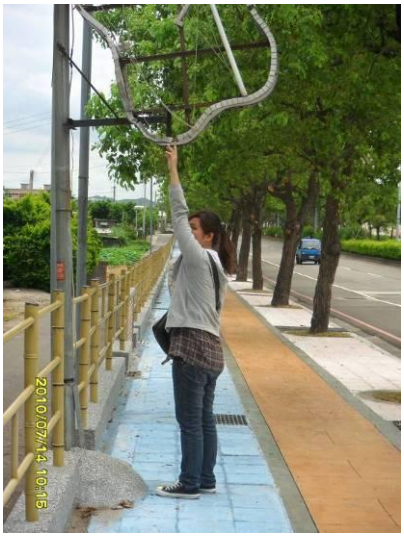


圖3-6 地點：苗栗縣苗栗市經國路

說明：人行道淨高不足

圖3-7 地點：苗栗縣苗栗市經國路

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3-8 地點：苗栗縣竹南鎮環市路二段(西側)

說明：違規車輛佔用人行道

圖3-9 地點：苗栗縣頭份鎮公園路東側人行道

說明：人行道鋪面破損修補未美化

3.3 台中縣

台中縣於此次考評中政策作為評比成績為乙等(77.97 分)，實際作為成績為甲等(89.08 分)，整體而言，台中縣在城鎮型縣市族群中之政策作為表現為中上，所提報之書面資料齊全。於實際作為方面建議改善事項包括：

1. 有效寬度與養護情況

本次受評道路部分道路被民眾佔用人行道，嚴重造成淨寬嚴重不足，更有機車騎上人行道影響行人安全，其情形如圖3-10所示，本單位建議縣府配合相關單位應加強取締，以確保行人或輪椅使用者之權益。

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所致，影響行人行走安全，如圖3-11所示，建議縣府可由管理取締方面及觀念宣導方面著手改進，強力禁止汽機車停占人行道以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

3. 鋪面狀況

臺中縣部分人行道上磁磚裂損，有些坑洞則未做修補如圖3-12，整體觀感不佳且影響到行人之安全。道路養護工作十分重要，建議定期檢查及維修鋪面。

圖3-10 地點：台中縣潭子鄉中山路

說明：民眾私人物品占用人行道及機車騎上人行道影響行人安全

圖3-11 地點：台中縣豐原市中正路

說明：人行道上機車隨意停放

圖3-12 地點：台中縣大里市新興路

說明：人行道磚陷落

3.4 南投縣

南投縣之政策作為成績為乙等(74.10 分)，而現地考評為甲等(87.19 分)，其政策考評表現，以「相關法令規定(停車管理)」、「適宜性比率」與「後續檢討改善狀況」部份之數值非常不理想，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

此項缺點和其他縣市類似，無障礙設施之問題為未設置(圖3-13~3-14所示)。

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3-15與3-16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。在這次考評中也發現許多人行道之道路鋪面未達一致性，希望政府重視人行道路面品質，給行人方便通行的環境。

圖3-13 地點：南投縣南投市復興路

說明：人行道未設置斜坡道

圖3-14 地點：南投縣南投市光榮北路

說明：無障礙設施的坡道破損

圖3-15 地點：南投縣草屯鎮中興路

阻礙類型：汽車隨意停放侵佔人行道

圖3-16 地點：南投縣草屯鎮仁愛街

說明：排水溝須加設水溝蓋

3.5 彰化縣

彰化縣於此次考評中政策作為丙等(64.00 分)，實際作為為甲等(84.11 分)，探討政策作為細部結果，在「相關法令制定」以及「新建與既有道路人行道管理及改善」兩大方面，表現上並不理想，亟需做改善。停車管理相關法令、普及率、適宜性比率及後續檢討改善狀況分數偏低情況下，建議彰化縣可以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，更可以加強改善專案計畫的規劃與執行，令其人行道無障礙設施更加完善。實際作為方面則分無障礙設施、行人防護設施建置及維護狀況及植栽綠美化等三點建議事項：

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3-17顯示路緣未設置斜坡道。此外，人行道出口周邊擺設盆栽情形(如圖3-18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坡度有過高的情形，如圖3-18、3-19顯示斜坡道坡度過陡。圖3-19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也發現部分人行道鋪面破損（圖3-20~3-21所示)，希望政府重視人行道路面品質，給予行人一個方便通行的環境。以避免輪椅的輪子卡住或是拐杖掉入洞裡而受傷。

圖3-17 地點：彰化縣鹿港鎮民生路

說明：未設置路緣斜坡

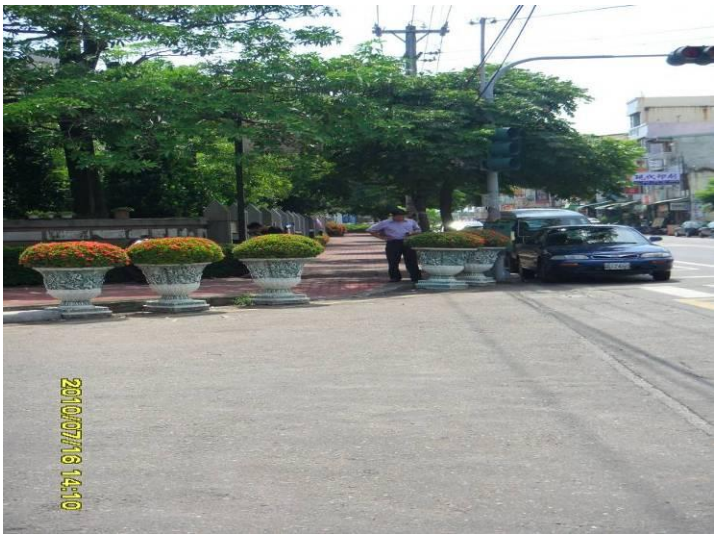


圖3-18 地點：彰化縣員林鎮靜修路

說明：斜坡道坡度過高，且盆栽擺設恐影響行人辨識出入口位置

圖3-19 地點：彰化縣員林鎮簡易法庭側邊道路

說明：斜坡道未平順銜接至車道，影響行人通行安全

圖3-20 地點：彰化縣員林鎮靜修路

說明：人行道有坑洞，影響行人通行安全

圖3-21 地點：彰化縣鹿港鎮復興南路

說明：人行道鋪面破損

3.6 雲林縣

雲林縣之政策作為考評成績為丙等(66.45 分)，實際作為成績為甲等(84.7 分)，故其實際作為方面已具其基本需求，但是於政策作為方面，所提供之書面資料並不健全，希望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人行道高度落差太大，可能造成行人在行走上產生危險，希望政府重視人行道路面平整品質，給行人方便通行的環境。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 3-24 所示，建議改善開孔長邊與人行方向垂直，使雲林縣無障礙城市更臻完善。

圖3-22 地點：雲林縣虎尾鎮科虎二路

說明：斜坡道設置不平緩

圖3-23 地點：雲林縣斗六市育英北街

說明： 斜坡道過陡，未合乎標準

圖3-24 地點：雲林縣斗六市大學路

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。

3.7 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(80.80 分)，較去年提升，且在政策作為成績亦較去年進步許多，為乙等(78.25 分)，僅在「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」這兩個項目表現較為不盡理想，建議嘉義縣政府對市區道路人行環境無障礙方面多加用心，並參考其餘縣市之政策制定，並加以檢討，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 3-25~3-29 所示。

圖3-25 地點：嘉義縣民雄鄉大學路一段

說明：人行道路面破損

圖3-26 地點：嘉義縣水上鄉中正路

說明：消防栓阻礙行人通行

圖3-27地點：嘉義縣民雄鄉神農路

說明：消防栓阻礙行人通行

圖3-28 地點：嘉義縣民雄鄉大學路一段

說明：人行道上違規停車

圖3-29 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

3.8 台南縣

台南縣於本年度考評之政策作為表現為乙等(78.97 分)，實際作為也為甲等(84.47 分)，本年度的考評比去年明顯進步，希望可以繼續保持下去。政策作為方面，「停車管理相關管理法令」這方面分數偏低。希望台南縣可以加強在相關法令的制定，並且建立完善維護改善系統以健全該縣市之人行道無障礙空間。實際作為方面大部分表現良好，於「行人穿越道路安全措施建置及維護狀況」等項目之表現較不理想，建議可由下列檢討與改善方案著手執行。

1. 阻斷或阻礙之情況

   此項主要受考評路段上店家招牌佔用、違規停放機車、電箱、控制箱以及消防栓所致。如圖3-30~3-33與3-35所示，建議縣府除了擴大人行道鋪面原始寬度外，並可藉由管理取締加以改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 養護狀況

   台南縣於此次受評道路中有部分鋪面破損較為嚴重、人行環境不平整如圖3-36~3-38照片，建議縣府應於執行清查列管時將鋪面破損情況列入，一併調查並編列預算執行修復

圖3-30 地點：台南縣新營市金華路三段

說明：路緣斜坡設計不良及消防栓影響行人通行

圖3-31 地點：台南縣仁德鄉中正路三段

說明：消防栓影響行人通行

圖3-32 地點：台南縣仁德鄉中正路三段

說明：消防栓和電線桿影響行人通行

圖3-33 地點：台南縣永康市復興路

說明：變電箱設置及機車停放嚴重占用人行道，影響行人通行

圖3-34 地點：台南縣永康市小東路

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3-35 地點：台南縣歸仁鄉高鐵路二段

說明：基底設置影響人行道有效寬度

圖3-36 地點：台南縣永康市小東路

說明：人行道破損嚴重

圖3-37 地點：台南縣新營市開元路

說明：人行道鋪面破損

圖3-38 地點：台南縣新營市金華路三段

說明：人行道鋪面凹凸不平

3.9 高雄縣

高雄縣於此次考評中政策作為為丙等(67.26 分)，實際作為則為乙等(76.56 分)，經由成績的分析及探討，其高雄縣整體表現較去年不理想，於政策考評中所提報的資料也不甚健全，諸如市區道路之人行道設置情形普及率、適宜性比率及改善計畫執行率，希望可以加以健全且設立長、中、短期之計畫並且定期在營建署「市區道路養護管理系統」更新相關資料以增加縣(市)政府對人行道資訊之掌握度，可獲得不錯之成效。實際作為方面於無障礙設施、鋪面狀況與整潔維護等項目之表現較不理想，建議可由下列檢討與改善方案著手執行：

1. 阻礙或阻斷情形

   高雄縣受評道路有部分私人違規停車所造成汽機車佔用人行道的問題與當地店家擺放私人用品及攤位造成道路阻礙部分，如圖3-39所示，建議縣府應積極由道德勸說及取締方式著手改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全；由圖3-40可看出樹幹傾斜太突出易使用路人發生危險而受傷害。

2. 鋪面維護及狀況

   高雄縣於此次受評道路中有部分人行道無鋪面或該路段正在施工情況如圖3-41，且有些路段整潔維護較差，如圖3-42路段出現雜草叢生現象而影響用路人行走空間，建議縣府應於執行清查列管時，將鋪面及環境整潔情況列入，一併調查並編列預算執行修復。

圖3-39 地點：高雄縣仁武鄉八德南路

說明：私人攤販、汽機車任意停放於人行道上，應加以取締

圖3-40 地點：高雄縣大寮鄉山頂路

說明：樹幹傾斜而影響行人通行

圖3-41 地點：高雄縣林園鄉中芸路

說明：人行道缺乏鋪面且環境不整潔

圖3-42 地點：高雄縣岡山鎮河堤路二段

說明：人行道環境久未清掃

3.10 屏東縣

屏東縣於此次考評中政策作為成績為丁等(57.20 分)之評價，實際作為成績為乙等(76.32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，且政策考評並不完善，尤以停車相關管理法令、整體改善規劃、改善專案計畫或措施、普及率、適宜性比率及改善計畫執行率並未完全，尚有極大改善空間。由於所提供之書面資料也相當不齊全，故該項目之分數無法提升。建議縣府能多花費點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鋼架、懸掛布條及機車佔用人行道所致，而威脅到行人之暢行及安全性，如圖3-43、3-44及3-45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. 養護狀況

   屏東縣於此次受評路段因植栽樹根隆起導致路面不平較為嚴重如圖3-46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3-43 地點：屏東縣內埔鄉廣濟路

說明：鋼鐵架阻礙行人通行

圖3-44 地點：屏東縣屏東市建國路

說明：廣告布條懸掛於人行道上，影響通行

圖3-45 地點：屏東縣內埔鄉文化路

說明：機車違規停放，影響通行

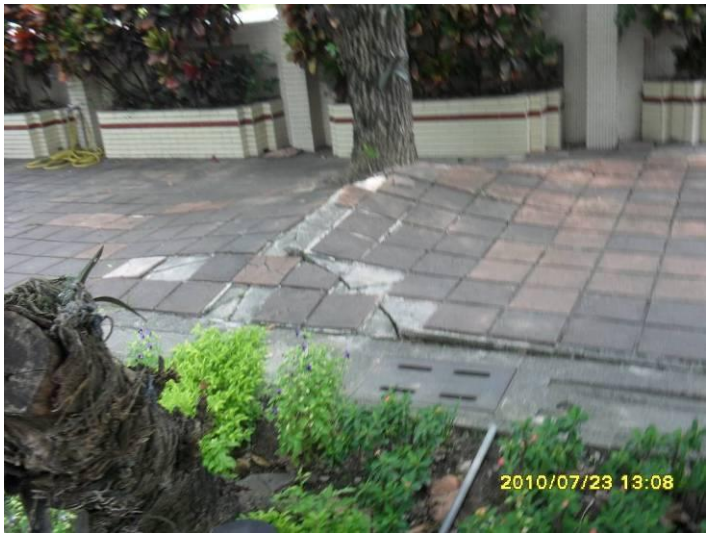


圖3-46 地點：屏東縣潮州鎮永安路

說明：行道樹樹根嚴重隆起，影響通行

3.11 宜蘭縣

宜蘭縣在政策作為成績為甲等(82.82 分)，實際作為成績為優等(90.66 分)，和『城鎮型縣市』中其他縣市相較，宜蘭縣之實際作為與政策考評皆為最高分。實際作為方面需改進問題可細分成下列幾項：

1. 路面破損問題

   宜蘭縣無障礙設施之主要問題為部分無障礙人行環境年久失修，例如人行道斜坡無設置或破損，導致無法正常使用如圖3-48所示。希望縣府重新清查維修這些道路，讓民眾安全放心的使用這些無障礙設施。

2. 排水溝進水格柵，開孔長邊與行進方向平行

   如圖3-49所示，同上，可由圖3-50的方式，使開口變小。

圖3-47 地點：宜蘭縣羅東鎮公正路

說明：變電箱影響有效路段

圖3-48 地點：宜蘭縣宜蘭市宜興路

說明：人行道鋪面嚴重破損

圖3-49 地點：宜蘭縣宜蘭市健康路

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3-50 地點：宜蘭縣冬山鄉慈愛路

說明：排水溝進水格柵開孔長邊與行進方向平行，用鐵絲網方式讓開口變小

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中屬人口較少縣市，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丙等(66.04 分)之評比，分數較去年降低 2.81，政策作為屬較不理想情況，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）相關管理法令與執行檢討、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、聯合稽查小組等)、人行道設置情形普及率與各縣(市)政府上年度考評實際作為後續檢討改善狀況影響，以上四項政策考評項目得分偏低，其分數皆未達 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 28.46 分，為所有政策作為項目最低者。實際作為之表現為乙等(72.93 分)，較去年狀況為不理想，評分結果產生 16.33 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 46.00 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：花蓮縣花蓮市公園路

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：花蓮縣花蓮市公園路

說明：人行道上遭阻礙

4.2 台東縣

台東縣於此次考評之政策作為表現為丁等(51.54)，未達到及格標準。於實際作為表現為乙等(78.75)，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，台東縣於政策作為所有項目皆未達 60 分，包含訂定人行環境相關管理法令與執行檢討、人行環境整體改善規劃、訂定人行環境改善專案計畫或措施、是否建立總列管清冊並隨時更新、人行道設置情形普及率、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，上述九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。市區道路人行環境無障礙方面之實際作為表現尚可接受，唯其鋪面狀況與汽機車違規停放等問題需要加以改善，如圖 4-3 與 4-4 所示。

圖4-3 地點：台東縣台東市正氣北路

說明：圖片左下方鋪面破損

圖4-4 地點：台東縣四維路

說明：汽機車違規停放於人行道

4.3 澎湖縣

澎湖縣之政策作為得分為丙等(66.67 分)，實際作為則為乙等(79.90 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「相關法令制定」及「整體改善計畫」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」與「植栽綠美化」等個項目。

1. 阻礙情況

其有效寬度與阻礙情況如圖4-5照片所示，對於變電箱設置位子不佳而造成用路人或輪椅族之不便，建議縣府除了擴大人行道鋪面原始寬度外，並可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. 植栽美化

人行道旁之植栽美化對於用路人來說很重要，行人使用上較舒適外對於整體景觀來說有種綠意盎然之美，且該縣以觀光為主軸發展，由圖 4-6 顯示出該路段完全無種植植栽，建議當地政府應加強植栽的種植與維護，不僅讓用路人較舒適亦能提高觀光效益。

圖4-5 地點：澎湖縣馬公市文光路

說明：交通標誌及電信箱未置於公共設施帶

圖4-6 地點：澎湖縣馬公市四維路

說明：缺乏綠色植栽

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甲等(89.19 分)，其道路設置情況見圖4-7~4-9。政策作為考評表現為丙等(66.91 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、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、聯合稽查小組等)、人行道設置情形普及率與人行環境無障礙設施設置情形適宜性比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，對於相關法令方面，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：金門縣士校路

說明：人行道設置情況

圖4-8 地點：金門縣士校路

說明：羅馬旗旗桿，影響通行

圖4-9 地點：金門縣后湖風景區聯外道路

說明：人行道與車道高差大於 25 公分，並未設置防護緣及安全護欄

4.5 連江縣

實地考評成績為甲等(82.13 分)，表現甚為優良，而政策作為考評為丁等(55.59 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、人行道設置情形普及率、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，以上六項考評內容不盡完整，希望可以研擬相關之規劃與資料，並且定期向中央提報其人行道之普及率、適宜性比率與改善計畫執行率。至於實地考評方面主要問題為植栽綠美化與斜坡道設置問題。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，人行道無設置路緣斜坡，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：連江縣馬港天后宮廣場

情況：該路段無銜接至車道之平緩斜坡

圖4-11 地點：連江縣塘后道路

情況：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，依期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：

（一）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，高達 92.3 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」、「台北市建築管理自治條例」、「台北市人行道設置露天座管理辦法」、「台北市政府公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組設置要點」、「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」，以及台南市的「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」；台北縣的「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」；桃園縣的「桃園縣行道樹管理自治條例」；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」也備受委員之肯定與信任，以上縣市皆有 87.00 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，在這邊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，本年度嘉義縣以 86.25 的分數名列前茅，嘉義縣所提出之「嘉義縣道路管理自治條例」、「嘉義縣建築管理自治條例」、「嘉義縣公共建築物無障礙環境替代改善計畫處理原則」以及「嘉義縣市區道路管理規則」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花蓮縣，獲得 81.15 分。所提出之「花蓮縣既有公共建築物行動不便者設施替代改善計畫處理原則」與「花蓮縣政府公共建築物無障礙設施改善諮詢審查小組設置要點」，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

具體實在，在參考過營建署之相關規範後，希望各地方縣市政府法規審查與擬定時，可以將該縣市之情況列入法案之擬定項目，以提供最適合該縣市之無障礙法規。

（二）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擠壓人行道的問題，並且於道德勸說與取締等加以改善，此項政策作為當中，以桃園縣的 89.31 分最高，其所提出之「桃園縣機器腳踏車停放規定」內容不僅完整，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，高雄市的「高雄市妨害交通車輛處理自治條例」與台北縣的「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 87.88 及 87.31 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，城鎮型縣市則以嘉義縣為最高分 85.63 分，其提出的「嘉義縣人行道機器腳踏車停放及停車格劃設要點(草案)」可做為立法的依據。而偏遠與離島型縣市則以連江縣的「停車管理法令」與「停車管理辦法(草案)」可做為參考。

此項評比中，各縣市之法令似乎尚未完善，希望各縣市政府的地方法規可以以此項法規內容為主要之改善項目，且參照營建署的相關規範，並且參考專家學者之意見，使其法規更加具體、完善。

（三）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 95.62 分最高，而桃園縣所提供之「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」和、「桃園縣各公所人行環境整體改善計畫」、「桃園縣道路交通安全聯繫會報督導計畫」、「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，城鎮型縣市以南投縣所提供的「南投縣既有市區道路景觀與人行環境改善工程」、「南投縣振興經濟擴大公共建設投資計畫-建築風貌環境整建示範計畫(騎樓整平)調查、規劃及設計委託技術服務案」、「南投縣既有市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫」、「南投市、埔里鎮、草屯鎮既有人行道無障礙環境改善規劃設計」以及偏遠與離島型縣市花蓮縣的「景觀與人行環境改善構想」與「市區道路空間環境分析改善」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。

（四）A4 相關法令制定：人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫

此次改善專案計畫項目表現以桃園縣(91.92 分)與宜蘭縣(91.54)的表現最為優異，之中宜蘭縣屬於城鎮型之縣市，表示其餘都會型縣市仍然需要加強。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」以及「蘆竹鄉南崁路專案計畫」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」及「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澎湖縣所提出的「澎湖縣執行道路障礙清除與市容整理工作計畫」及花蓮縣的「花蓮縣市區道路景觀與人行道環境建設綱要計畫成果報告書」為優，雖有將其建設之綱要計畫收錄，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(含無障礙相關法令部份)優良表現範例

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
	台北市建築管理自治條例
	台北市人行道設置露天座管理辦法
	台北市政府公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組設置要點
	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.law.teipei.gov.tw/taipei/lawsystem/lawiframe.jsp	
台北縣	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
台北縣相關法規查詢網址：http://wedid.tpc.gov.tw/SearchList.asp	
桃園縣	桃園縣行道樹管理自治條例
桃園縣相關法規查詢網址：http://www.tycg.gov.tw/main/law.aspx?law_type=2,4	
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.tncg.gov.tw/law/	
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://rsrockcg.kcg.goc.tw/data.htm	
嘉義縣	嘉義縣道路管理自治條例
	嘉義縣建築管理自治條例
	嘉義縣公共建築物無障礙環境替代改善計畫處理原則
	嘉義縣市區道路管理規則
嘉義縣相關法規查詢網址：http://law.cyhg.gov.tw/	
花蓮縣	花蓮縣既有公共建築物行動不便者設施替代改善計畫處理原則
	花蓮縣政府公共建築物無障礙設施改善諮詢審查小組設置要點
花蓮縣相關法規查詢網址：http://glrs.hl.gov.tw/glrsout/	

表 5-2 停車管理相關法令優良範例

縣市別	法令名稱
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.aspx?law_type=2,4	
台北縣	台北縣政府處理機器腳踏車停放及停車位設置要點
台北縣相關法規查詢網址：http://wedid.tpc.gov.tw/SearchList.asp	
高雄市	高雄市妨害交通車輛處理自治條例
高雄市相關法規查詢網址：http://rsrockcg.kcg.goc.tw/data.htm	
嘉義縣	嘉義縣人行道機器腳踏車停放及停車格劃設要點(草案)
嘉義縣相關法規查詢網址：http://law.cyhg.gov.tw/	
連江縣	停車管理法令
	停車管理辦法(草案)
連江縣相關法規查詢網址：http://w3.matsu.gov.tw/2008web/laws_index.htm	

表 5-3 人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃優良範例

縣市別	法令名稱
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
桃園縣相關法規查詢網址：http://www.tycg.gov.tw/main/law.aspx?law_type=2,4	
南投縣	南投縣既有市區道路景觀與人行環境改善工程
	南投縣振興經濟擴大公共建設投資計畫-建築風貌環境整建示範計畫(騎樓整平)調查、規劃及設計委託技術服務案
	南投縣既有市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫
	南投市、埔里鎮、草屯鎮既有人行道無障礙環境改善規劃設計
	高雄市中正路(建軍路以西~河東路)整體景觀及道路修復工程
南投縣相關法規查詢網址：http://link.nantou.gov.tw/glrsout/	
花蓮縣	景觀與人行環境改善構想
	市區道路空間環境分析改善
花蓮縣相關法規查詢網址：http://glrs.hl.gov.tw/glrsout/	

表 5-4 人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫

縣市別	法令名稱
桃園縣	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
	桃園縣道路交通安全聯繫會報督導計畫
桃園縣相關法規查詢網址：http://www.tycg.gov.tw/main/law.aspx?law_type=2,4	
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
宜蘭縣相關法規查詢網址：http://glrslaw.e-land.gov.tw/index.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1	
澎湖縣	澎湖縣執行道路障礙清除與市容整理工作計畫
澎湖縣相關法規查詢網址：http://law.penghu.gov.tw/glrsnewsout/	
花蓮縣	花蓮縣市區道路景觀與人行道環境建設綱要計畫成果報告書
花蓮縣相關法規查詢網址：http://glrs.hl.gov.tw/glrsout/	

（五）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 95.00 分，而都會型的縣市中，則是以桃園縣的 94.31 分為首，偏遠與離島地區縣市則以金門縣的 83.75 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。

（六）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，以南投縣得分 90.63 為城鎮型甚至所有縣市中最優秀者，都會型則以台北市 88.46 分為首，而偏遠與離島地區縣市則是獲得 81.25 分的金門縣最優。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。

（七）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四十分，僅新竹縣、台中市及台南縣獲得 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。

（八）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桃園縣(91.46 分)、宜蘭縣(86.15 分)、台南縣(81.88 分)以及高雄市(80.63 分)，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。

（九）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 95.23 分為優等，台北縣 89.62 分、台北市 81.15 分、台南縣 88.13 分、台南市 84.88 分及高雄市 81.25 分，其餘縣市則皆低於 80 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。

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。

（一） 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，分別以不同情況提供參考：

圖5-1 地點：南投縣埔里鎮北澤街

說明：本路段之人行道有效寬度為 4.22 公尺，可供各縣市參考。

圖5-2 地點：台北市文山區新光路二段

說明：本路段之人行道原始寬度為 9.15 公尺，有效寬度為 6.63 公尺，為相當優良且可同時容納相當多人之無障礙人行道空間。

圖5-3 地點：金門縣太湖路三段

說明：本路段，有效寬度良好，不僅有其綠植栽之空間，且其植栽以及公共設施並未明顯影響其人行道之有效寬度。

（二） 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：高雄市前鎮區中山三路

說明：公共設施帶與人行道路明確的劃分，且無阻礙之情形

圖5-5 地點：高雄市苓雅區四維三路

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5-6 地點：高雄市左營區博愛四路

說明：此道路之人行道並無任何阻礙與阻斷，情況大致良好

（三） 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：高雄市左營區博愛四路

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：嘉義市東區市垂楊路

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

（四） 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：連江縣馬港天后宮廣場

說明：該路段之各項設施淨高足夠，並未阻擋行人。

（五） 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，以下圖例則為各縣市之優良案例：

圖5-10 地點：金門縣后湖風景區聯外道路

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：金門縣士校路

說明：該路段使用特殊之鋪面，且無任何鋪面之破損，可為一良好之示範。

（六） 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：高雄市三民區博愛一路

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。

圖5-13 地點：台北市市民大道二段

說明：該路段之行人穿越安全設施槽化島及行人號誌設置於人行道出口。

（七） 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5-14 地點：高雄市前鎮區民權二路

說明：複層式植栽，將車道與人行道加以隔離。

圖5-15 地點：高雄市三民區建國三路

說明：複層式植栽，將車道與人行道加以隔離。

（八） 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5-16 地點：金門縣太湖路三段

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。

（九） 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5-17 地點：台北市內湖區成功路五段

說明：人行道整潔狀況良好

圖5-18 地點：台北市大安區忠孝東路三段

說明：人行道整潔狀況良好

（十） 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，以下提供數個優良範例以供參考。

圖5-19 地點：高雄市前鎮區民權二路

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 市區道路人行環境公園出入口無障礙建議改善方案彙整

6.1 市區公園出入口實地現況

於本次人行環境公園出入口道無障礙公園出入口評鑑，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。

都會型縣市包括台北市、高雄市、台北縣、桃園縣、基隆市、新竹市、台中市、嘉義市及台南市等九個縣市，經實際考評後，所彙整出下列縣市照片。

圖6-1 高雄市生日公園

圖6-2 高雄市三民公園

圖6-3 台北市天母運動公園

圖6-4 台中市向上路臨近公園

圖6-5 桃園縣平鎮市延平路臨近公園

圖6-6 台南市北區北門路二段中山公園

圖6-7 新竹市中華路臨近公園

城鎮型縣市包含宜蘭縣、新竹縣、苗栗縣、台中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、台南縣、高雄縣及屏東縣等十一個縣市，經實際考評後，所彙整出下列縣市照片。

圖6-8 南投縣中正路臨近公園

圖6-9 苗栗縣綜合運動公園

圖6-10 南投縣水里親水公園

圖6-11 彰化縣埔北路鄰近公園

圖6-12 台中縣中正路鄰近公園

圖6-13 雲林縣斗六市大學路鄰近公園

圖6-14 嘉義縣民雄鄉大學路鄰近公園

偏遠及離島型縣市主要為考評中屬人口較少縣市，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，經實際考評後，所彙整出下列縣市照片。

圖6-15 連江縣馬港天后宮廣場

圖6-16 金門縣太湖路中正公園

6.2 主要問題

1. 出入口是否設有完善設施且維護良好(含路緣斜坡設施)：主要出入口未對準行人穿越道

圖6-17 嘉義市垂楊路鄰近公園

說明：公園的出入口並無面對行人穿越道

圖6-18 台中市向上路臨近公園

說明：公園的出入口並無面對行人穿越道

圖6-19 苗栗縣綜合運動公園

說明：公園的出入口並無面對行人穿越道

圖6-20 台中縣中正路鄰近公園

說明：公園的出入口並無面對行人穿越道

2. 公園出入口是否可供輪椅通行：設置障礙物使輪椅無法進出

圖6-21 彰化縣埔北路鄰近公園

說明：公園的出入口設置障礙物使輪椅無法進出

6.3 人行道之優良範例

本研究列舉高雄市左營區和桃園縣平鎮市、桃園市、中壢市之優良範例供其他縣市參考，其中桃園縣有改善前後之對照。

高雄市左營區

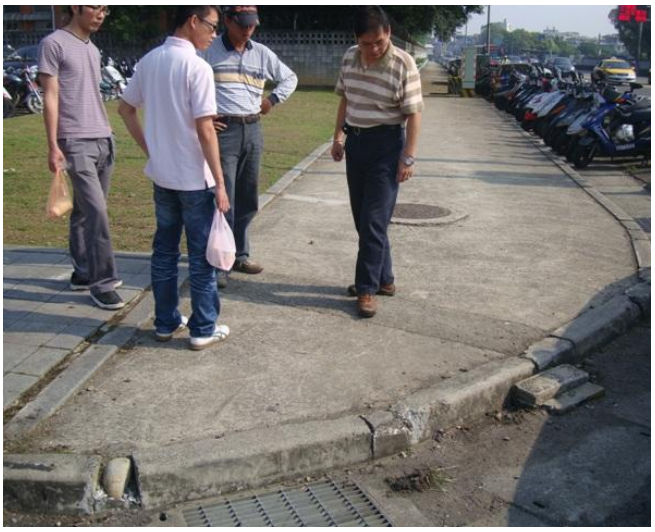
圖6-22 高雄市左營區優良範例

桃園縣平鎮市、桃園市、中壢市

圖6-23 桃園縣平鎮市、桃園市、中壢市優良範例

桃園縣八德市-介壽路

改善前



改善後

圖6-24 桃園縣八德市介壽路改善前後對照圖

桃園縣桃園市-中山路

改善前　　改善後

圖6-25 桃園縣桃園市中山路改善前後對照圖

桃園縣桃園市-國際路二段

改善前　　改善後

圖6-26 桃園縣桃園市國際路二段改善前後對照圖

桃園縣平鎮市-中原路

改善前　　改善後

圖6-27 桃園縣平鎮市中原路改善前後對照圖

第七章 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，今年舒適性之評鑑中，對於大多縣市政府在植栽綠美化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兩年分數為低，其可能原因是評審委員對於各縣市政府的實地考評路段較不滿意，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：

一、 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整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施等三項。相較於去年，由於政府的推行與改進，其有效寬度與阻斷或阻礙情況等情形已有明確的改善，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以及舒適性的植栽綠美化部分;新竹市應加強實際作為之暢行性的有效寬度及無障礙設施部分、舒適性的植栽綠美化部份以及政策作為之新建與既有道路人行道管理及改善部分;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及總列管清冊建立及更新，實際作為後續檢討改善狀況及率與實際作為之植栽綠美化加以改善;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。

二、 城鎮型縣市

針對城鎮型共十一個縣市而言，最需改善之項目亦與都會型縣市相同，為整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施。其中宜蘭縣、台中縣、南投縣、台南縣和苗栗縣等五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，另有高雄縣、雲林縣、新竹縣、屏東縣及彰化縣在政策考評成績上較不理想，其中相關制定法令以相關管理法令與執行檢討(停車管理相關法令部分)、改善專案計畫與措施，以及新建與既有道路人行道管理及改善之適宜性、改善計畫執行率需要做很大的改善。但城鎮型

縣市中舒適性需改善情形較都會型嚴重，尤其以植栽綠美化這項目極需改進，希望可以增加其相關設施之設置。

三、 偏遠及離島型縣市

針對偏遠及離島型共五個縣市而言，最需改善之項目仍為植栽綠美化，且其情況較都會型都市以及城鎮型都市更亟需改善，其中僅有金門縣實際作為得分皆於 80 分以上，其實際作為情形滿足基本需求，但其上三項之評鑑仍亟需改進加強，因此澎湖縣、花蓮縣、連江縣與台東縣應積極加強現地之實際作為。其連江縣及台東縣在政策考評成績上不甚理想，其中相關制定法令以相關管理法令與執行檢討(無障礙相關法令部分)、相關制定法令以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普及率、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】 涌井良幸，涌井貞美，2007 年，「圖解 AMOS 共變異數構造分析方法與應用」，鼎茂出版社。

【10】 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。

【11】 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。

【12】 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。

【13】 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。

【14】 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。

【15】 林震岩，2007 年，「多變量分析」，智勝出版社。

【16】 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。

【17】 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。

承辦單位：中國土木水利工程學會