

市區道路人行無障礙空間考評實施計畫

【建議改善方案報告】



內政部營建署

中華民國九十七年十二月

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.....	6
1.4 報告撰寫方式簡略說明.....	7
第二章 都會型縣市建議改善方案彙整	9
2.1 台北市.....	9
2.2 高雄市.....	11
2.3 台北縣.....	13
2.4 桃園縣.....	15
2.5 基隆市.....	19
2.6 新竹市.....	20
2.7 台中市.....	22
2.8 嘉義市.....	24
2.9 台南市.....	26
第三章 城鎮型縣市建議改善方案彙整	29
3.1 宜蘭縣.....	29
3.2 新竹縣.....	32
3.3 苗栗縣.....	34
3.4 台中縣.....	38
3.5 彰化縣.....	40
3.6 南投縣.....	44
3.7 雲林縣.....	48
3.8 嘉義縣.....	49
3.9 台南縣.....	52
3.10 高雄縣.....	55
3.11 屏東縣.....	57
第四章 偏遠及離島型縣市建議改善方案彙整	61
4.1 花蓮縣.....	61
4.2 台東縣.....	65
4.3 澎湖縣.....	66
4.4 金門縣.....	69
4.5 連江縣.....	70
第五章 人行環境無障礙優良案例彙整	73
5.1 政策作為.....	73
5.2 實際作為.....	79
第六章 結論	91

圖 目 錄

圖 2-1 地點：臺北市內湖區民權東路	9
圖 2-2 地點：臺北市南港區忠孝東路六段	10
圖 2-3 地點：臺北市南港區南港路一段	10
圖 2-4 地點：臺北市北投區中央北路二段	11
圖 2-5 地點：臺北市內湖區環山路	11
圖 2-6 地點：高雄市新興區新興中山一路	12
圖 2-7 地點：高雄市鹽埕區七賢三路	12
圖 2-8 地點：臺北縣蘆洲市中正路	13
圖 2-9 地點：臺北縣三峽復興路	14
圖 2-10 地點：臺北縣五股鄉成泰路一段	14
圖 2-11 地點：臺北縣泰山鄉仁德路	15
圖 2-12 地點：桃園縣蘆竹鄉長興路	16
圖 2-13 地點：桃園縣中壢市延平路	16
圖 2-14 地點：桃園縣楊梅富豐北路	17
圖 2-15 地點：桃園縣桃園市莊敬路一段	18
圖 2-16 地點：桃園縣蘆竹市忠孝東路	18
圖 2-17 地點：基隆市七堵區工建西路	19
圖 2-18 地點：基隆市仁愛區仁二路	19
圖 2-19 地點：新竹市香山區中華路四段	20
圖 2-20 地點：新竹市北區天府路	20
圖 2-21 地點：新竹市北區天府路	21
圖 2-22 地點：新竹市香山區牛埔東路	21
圖 2-23 地點：台中市北區忠明路	22
圖 2-24 地點：台中市東區南京東路東側	23
圖 2-25 地點：台中市北區忠明路	23
圖 2-26 地點：台中市北區崇德路西側	24
圖 2-27 地點：嘉義市西區垂楊路	25
圖 2-28 地點：嘉義市東區公義路	25
圖 2-29 地點：嘉義市東區公義路	26
圖 2-30 地點：台南市東區大學路西段	27
圖 2-31 地點：台南市東區中同路 1 段東側	27
圖 2-32 地點：台南市東區勝利路	28
圖 2-33 地點：台南市東區中同路 1 段東側	28
圖 3-1 地點：宜蘭縣宜蘭市光復路	30
圖 3-2 地點：宜蘭縣宜蘭市光復路	30
圖 3-3 地點：宜蘭縣冬山鄉成興路	31
圖 3-4 地點：宜蘭縣宜蘭市宜興路	31

圖 3-5 地點：新竹縣竹東鎮東林路	33
圖 3-6 地點：新竹縣新豐鄉松林路	33
圖 3-7 地點：新竹縣竹北市光明路六路東一段	34
圖 3-8 地點：新竹縣竹北市縣政九路	34
圖 3-9 地點：苗栗縣頭份鎮中華路	35
圖 3-10 地點：苗栗縣頭份鎮中央路	36
圖 3-11 地點：苗栗縣苗栗市經國路	36
圖 3-12 地點：苗栗縣苗栗市經國路	37
圖 3-13 地點：苗栗縣苗栗市經國路	37
圖 3-14 地點：台中縣大肚鄉	38
圖 3-15 地點：台中縣烏日鄉高鐵東路	39
圖 3-16 地點：台中縣太平中路三～四段	39
圖 3-17 地點：彰化縣鹿港鎮復興南路	41
圖 3-18 地點：彰化縣員林鎮莒光路	41
圖 3-19 地點：彰化縣員林鎮莒光路	42
圖 3-20 地點：彰化縣和美鎮和建路	42
圖 3-21 地點：彰化縣鹿港鎮中正路	43
圖 3-22 地點：彰化縣鹿港鎮建國路	43
圖 3-23 地點：南投縣埔里鎮南安路	45
圖 3-24 地點：南投縣竹山鎮向學街	45
圖 3-25 地點：南投縣草屯鎮太平路二段	46
圖 3-26 地點：南投縣南投市民族路	46
圖 3-27 地點：南投縣南投市南陽路	47
圖 3-28 地點：南投縣南投市三和三路	47
圖 3-29 地點：雲林縣虎尾鎮學府西路	48
圖 3-30 地點：雲林縣虎尾鎮永興北三街	49
圖 3-31 地點：嘉義縣水上鄉中山路二段	50
圖 3-32 地點：嘉義縣水上鄉榮典路	50
圖 3-33 地點：嘉義縣民雄鄉民新路	51
圖 3-34 地點：嘉義縣太保市祥和二路東段	51
圖 3-35 地點：台南縣仁德鄉文華路 2 段	52
圖 3-36 地點：台南縣永康市小東路	53
圖 3-37 地點：台南縣佳里鎮佳里公園旁	53
圖 3-38 地點：台南縣仁德鄉義仁路	54
圖 3-39 地點：台南縣佳里鎮佳里公園旁	54
圖 3-40 地點：高雄縣岡山鎮大義二路	55
圖 3-41 地點：高雄縣路竹鄉中華路	56
圖 3-42 地點：高雄縣林園鄉林園北路	56
圖 3-43 地點：高雄縣仁武鄉八德南路	57

圖 3-44 地點：屏東縣東港鎮光復路三段	58
圖 3-45 地點：屏東縣屏東市自由西路	58
圖 3-46 地點：屏東縣潮州鎮中山路	59
圖 3-47 地點：屏東縣東港鎮 1-4 道路	59
圖 4-1 地點：花蓮縣花蓮市海濱街	62
圖 4-2 地點：花蓮縣吉安鄉和平路	62
圖 4-3 地點：花蓮縣花蓮市民權路	63
圖 4-4 地點：花蓮縣花蓮市中山路	63
圖 4-5 地點：花蓮縣吉安鄉福昌路	64
圖 4-6 地點：花蓮縣吉安鄉和平路	64
圖 4-7 地點：台東縣馬亨大道	65
圖 4-8 地點：澎湖縣馬公市三民路	67
圖 4-9 地點：澎湖縣馬公市三民路	67
圖 4-10 地點：澎湖縣馬公市三民路	68
圖 4-11 地點：澎湖縣馬公市介壽路	69
圖 4-12 地點：澎湖縣金門縣西海路	70
圖 4-13 地點：連江縣介壽村內道路	71
圖 4-14 地點：連江縣馬港村內道路	71
圖 4-15 地點：連江縣馬港村內道路	72
圖 5-1 地點：桃園縣觀音鄉文化路	79
圖 5-2 地點：高雄市新興區中山一路	80
圖 5-3 地點：台北市士林區至善路	80
圖 5-4 地點：高雄縣大寮鄉成功路	81
圖 5-5 地點：台北縣板橋市縣民大道二段	81
圖 5-6 地點：屏東縣萬丹鄉公園路	82
圖 5-7 地點：桃園縣楊梅鎮校前路	83
圖 5-8 地點：台北市士林區忠誠路	83
圖 5-9 地點：臺中市北屯區環中路	84
圖 5-10 地點：新竹市北區成功路	84
圖 5-11 地點：高雄市三民區九如一路	85
圖 5-11 地點：嘉義縣民雄鄉安和路	85
圖 5-12 地點：屏東縣萬丹鄉公園路	86
圖 5-13 地點：台北縣三峽鎮學城路	86
圖 5-14 地點：台北市內湖區環山路	87
圖 5-15 地點：台東縣台東市傳廣路	87
圖 5-16 地點：台南市東區大學路西段	88
圖 5-17 地點：桃園縣大園鄉領航北路四段	88
圖 5-18 地點：台北市北投區中央北路三段	89

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	4
表 1-3 委員組成名單	7
表 5-1 A1 相關管理法令(含無障礙設施部份)優良表現範例.....	75
表 5-2 相關管理法令（人行道上自行車及機車停放管理）優良範例	76
表 5-3 人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃優良範例	77
表 5-4 人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫	77

第一章 考評制度說明

1.1 計畫背景目的

於聯合國宣示 1981 年為「國際殘障年」以來，為落實「全面參與」和「機會均等」的號召，世界各國正視「無障礙環境」已有 27 年的歷史。而台灣對於無「無障礙環境」之推動早已行之有年，一個都市之無障礙空間往往成為一項相當重要的人權和進步指標，如今「人本策略」之盛行，道路養護之相關機制也將於人行道進行研擬，提供用都會人一個尊嚴、安全且清潔的人行道無障礙環境已成為當今政府政策所需推行的方向，但是由於先前之可用人行步道遭到壓縮，造成至今人行道的許多相關問題油然而生，因此，建立其健全的無障礙人行道路以及相關養護問題成為了當前的重要問題。

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推行成了相當重要的改善目標與需求，為落實「社會公平」之原則，並起提高政府的效能，必須建立一公平且具標準之評鑑機制，以效率、系統為前提完成其考察作業，已積極之促成其進步，並推行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，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，將社會的每一份資源有效率的交與公民，最終，落實完成一個舒適、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，其分別為規劃階段、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法等相關流程，其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、撰寫評鑑報告和撰寫建議改善方案等，魚當中之考評結果，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行人行走之需求，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 ¹	備註
A1 相關法規制定	是否已訂定人行環境（含無障礙設施部分）相關管理法令	<input type="checkbox"/> 已訂定相關法令 <input type="checkbox"/> 研擬中 <input type="checkbox"/> 尚未制定相關法令 <input type="checkbox"/> 其他（請依受評單位說明或相關檢附資料評分）	100 70 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料 ²
A2 相關法規制定	是否已訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令	<input type="checkbox"/> 已訂定相關法令 <input type="checkbox"/> 研擬中 <input type="checkbox"/> 尚未制定相關法令 <input type="checkbox"/> 其他（請依受評單位說明或相關檢附資料評分）	100 70 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料 ²
A3 相關法規制定	是否已具有人行環境（含無障礙設施部分）整體規畫	<input type="checkbox"/> 已完成規畫 <input type="checkbox"/> 研擬中 <input type="checkbox"/> 尚未制定 <input type="checkbox"/> 其他（請依受評單位說明或相關檢附資料評分）	100 70 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料 ²
A4 相關法規制定	是否已訂定人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫	<input type="checkbox"/> 已訂定相關計畫 <input type="checkbox"/> 研擬中 <input type="checkbox"/> 尚未制定相關計畫 <input type="checkbox"/> 其他（請依受評單位說明或相關檢附資料評分）	100 70 40 *	由縣市政府自評並提供相關資料 ²
B1 新建與既有道路人行道管理	是否建立總列管清冊並隨時更新	<input type="checkbox"/> 已建立完整清冊且定期每季更新 <input type="checkbox"/> 已建立完整清冊但已逾一年以上未更新 <input type="checkbox"/> 已建立清冊但不完整 <input type="checkbox"/> 未建立列管清冊	100 70 40 0	由縣市政府自評並提供最新一次更新記錄 ²

編號	考評項目	考評內容	給分標準 ¹	備註
B2 新建與 既有道 路人行 道管理	市區道路之人行 道無障礙設施 置情形清查率	<input type="checkbox"/> 80%以上 <input type="checkbox"/> 60%~80% <input type="checkbox"/> 40%~60% <input type="checkbox"/> 未達 40%	100 80 60 40	1.清查率=清查完 成案件數/總列管 案件數 2.由縣市政府自 評並提供相關資 料 ²
B3 新建與 既有道 路人行 道改善	市區道路之人行 道設置情形普及 率	<input type="checkbox"/> 60%以上 <input type="checkbox"/> 30%~60% <input type="checkbox"/> 10%~30% <input type="checkbox"/> 未達 10%	100 80 60 40	1.普及率=人行道 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 ²
B4 既有道 路人行 道改善	改善計畫執行率	<input type="checkbox"/> 90%以上 <input type="checkbox"/> 75%~90% <input type="checkbox"/> 60%~75% <input type="checkbox"/> 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 ²

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 97 年 9 月 1 日內進行者為限

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)	<input type="checkbox"/> 2.5 公尺以上 <input type="checkbox"/> 1.5 公尺~2.5 公尺(未達 2.5 公尺) <input type="checkbox"/> 0.9 公尺~1.5 公尺(未達 1.5 公尺) <input type="checkbox"/> 未達 0.9 公尺	100 80 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。
AA2 暢行性	1.阻礙情況:因民眾私自佔用(路霸、機車違規停車等)。 2.阻斷情況:因人行道建設時不完整導致人行道無法連續通行的情況。	<input type="checkbox"/> 完全無阻斷及阻礙,可連續通行 部分遭阻斷或阻礙 <input type="checkbox"/> 人行道上 1 處遭阻礙 <input type="checkbox"/> 人行道上 2 處遭阻礙 <input type="checkbox"/> 人行道上 3 處以上遭阻礙或 1 處以上遭阻斷	100 70 40 0	
AA3 暢行性	無障礙設施	<input type="checkbox"/> 設有完善設施且維護良好(含路緣斜坡、導盲設施) <input type="checkbox"/> 設有設施但無法完全發揮功能 <input type="checkbox"/> 缺乏部分設施 <input type="checkbox"/> 完全未設相關設施	100 70 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. 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	<input type="checkbox"/> 全線均高於 2.0 公尺且無影響安全之突出物 <input type="checkbox"/> 有任一處淨高不足 2.0 公尺或有影響安全之突出物	100 60	突出物限制:地面起 0.6~2.0 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。
BB1 安全性	鋪面狀況	<input type="checkbox"/> 鋪面平整無破損 鋪面不平整或破損範圍佔總人行道面積 <input type="checkbox"/> 10% 以下 <input type="checkbox"/> 10%~50%	100 80 60	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

編號	考評項目	考評內容	給分標準	備註
		<input type="checkbox"/> 超過 50% 或有影響通行安全之情況	40	
BB2 安全性	行人防護設施建置及維護狀況	<input type="checkbox"/> 設施完善，且維護良好（車道與人行道間安全防護設施）	100	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）
		<input type="checkbox"/> 設有設施但無法完全發揮功能或維護不佳	70	
		<input type="checkbox"/> 缺乏部分設施	40	
BB3 安全性	人行道上設置排水溝進水格柵	<input type="checkbox"/> 無設置或設置成蓋板型式且不影響通行安全	100	
		<input type="checkbox"/> 有設置，不影響通行安全	70	
		<input type="checkbox"/> 有設置，且可能影響通行安全	40	
CC1 舒適性	整潔維護	<input type="checkbox"/> 人行道整潔	100	
		<input type="checkbox"/> 大致整潔但有些許垃圾	70	
		<input type="checkbox"/> 不整潔，有明顯垃圾但不影響行走	40	
		<input type="checkbox"/> 相當不整潔，明顯未清掃或垃圾未清運，且影響行走	10	
CC2 舒適性	植栽綠美化	<input type="checkbox"/> 植栽維護良好，且具遮蔭功能	100	
		<input type="checkbox"/> 植栽維護大致良好	70	
		<input type="checkbox"/> 植栽維護不良，但不影響通行	40	
		<input type="checkbox"/> 植栽影響通行或無植栽	10	
獎勵 項目	人行環境退縮		1-5	
	完善公共設施		1-5	

* 為鼓勵縣市政府提昇人行環境行走暢行性及舒適性，對於考評路段如有退縮空間供人行使用及完善公共設施符合人行環境無障礙者，給予實際作為總分 1-5 分獎勵（由考評委員評定獎勵分數）。

* 考評地區若無人行道，實際作為以總分 40 分計。

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，再由考評委員就其所提供資料與簡報呈現內容進行評分。「實際作為」則由考評委員於排定考評當日親至各縣市之經由自行提報、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陪同，協助考評作業之進行。

此計畫之考評範圍包含 5 萬人以上之鄉鎮市(全國合計約 139 個)，考評結果則以縣市為單位呈現，另考量各都市之型態，將此 25 縣市分為都會型、城鎮型、偏遠及離島型等三大組以進行分析。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。

本計劃內容為可俱其各方意見，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，所挑選之道路樣本應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、學校、主要醫療院所、公園、廣場等區域，且所提報道路中應至少有一條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，其中設有人行道之長度以(單向)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，針對其最主要之缺失項目，提出其改善建議方案；另於將本次考評各項目之優良案例進行彙整，以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內容，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，經完成政策考評與實際考評後，彙整所有結果提出各縣市於人行環境無障礙作為之建議改善方案。

2.1 台北市

此次台北市之政策作為可做為各縣市的表率，但是實際作為表現也有很好的表現，整體而言台北市於人行環境無障礙作為表現良好，於政策作為各個考評項目均有大幅優於平均之表現，表示台北市於法令與制度方面應可持續現有之作為。但於實際作為方面表現則有多項得分落於平均值之後，包括「有效寬度」、「阻斷情況」、「人行道淨高」、及「路面養護」等四項，較為主要之問題點則為「路面養護」及「有效寬度」二項。

1. 路面養護

此次臺北市的評鑑道路中，人行道上的損壞十分常見，人行道上磁磚裂損、雜草叢生，其造成的原因有可能是人行道上工程的實施，所造成的損壞，而人行道如果不常使用，就有可能使的人行道上叢生雜草，道路養護的工作十分的重要，需要定期的檢查及維修，若置之不理，將使得人行道棄置而不敷使用。



圖2-1 地點：臺北市內湖區民權東路

說明：無人使用，雜草叢生，環境不佳。



圖2-2 地點：臺北市南港區忠孝東路六段

說明：鋪面遭受破壞，且造成危險

2. 有效寬度

阻斷類型主要為電力或電信設備，如變電箱、電信箱、電線桿、路燈，對於電力或電信設備雖難以移除，但建議台北市政府仍須與電力與電信主管機關多加溝通，並共同尋求可行解決之道，否則無障礙空間之理想將難以達成。



圖2-3 地點：臺北市南港區南港路一段

阻斷類型：電線桿



圖2-4 地點：臺北市北投區中央北路二段

說明：照片上的公車站牌高度小於2M，行人在此人行道有可能會發生意外另外垃圾筒在人行道上形成阻礙，影響行人行走。



圖2-5 地點：臺北市內湖區環山路

阻斷類型：電信箱

2.2 高雄市

高雄市於此次考評中之政策作為表現不錯，實際作為也有很不錯的成績，整體而言，高雄市於市區道路人行環境無障礙方面表現優異，尤其於政策作為方面每一項目皆大幅領先平均值，其所建立之各項法令及新建暨既有人行道管理作為堪為其他縣市效法。於實際作為方面，

高雄市於各個考評項目亦均優於平均值之表現，但在人行道停放機車、雜物上的取締應要加強，使高雄市能朝無障礙城市的路邁進。



圖2-6 地點：高雄市新興區新興中山一路

說明:路面寬敞有植栽，日照充足，環境整潔。



圖2-7 地點：高雄市鹽埕區七賢三路

阻斷情形:商家堆放雜物

說明:此種情形應加強宣導無障礙人行環境的概念，也應該加強取締

2.3 台北縣

台北縣之政策作為總表現為成績不錯，實際作為表現為則應再加強，整體表現尚佳。

主要問題點分析與具體建議說明如下。

1. 有效寬度

多數主要早成有效寬度不足的原因為電力及電信設施設置不良。

2. 阻斷情況

臺北縣阻斷原因十分複雜、大致上有機汽車停放、商家放置雜物、盆景等等，建議當地政府確實取締，另外也可以更極力推廣無障礙空間的概念。



圖2-8 地點：臺北縣蘆洲市中正路

說明：由本圖片可以看到電信箱的位置影響到了行人可走的有效寬度另外設置在騎樓下的商家招牌過低，有影響行人安全的顧慮



圖2-9 地點：臺北縣三峽復興路

說明：本圖本可以看到機車的停放十分雜亂，應加強取締。



圖2-10 地點：臺北縣五股鄉成泰路一段

說明：這條路上除了設置了電信箱，設置的公車站牌明顯偏低



圖2-11 地點：臺北縣泰山鄉仁德路

說明：電力箱的設置嚴重影響到有效路寬，輪椅可能無法通行。

2.4 桃園縣

桃園縣於本年度考評所得之政策作為已有不錯的成績，不過尚有可加強的地方，實際作為成績大致都有平均以上，桃園縣的政策考評成績十分優秀，實際考評則不十分出色，表示桃園縣應以實際作為之改善作為其於市區道路暨公園人行環境無障礙之主要改善方向，商家民眾在人行道上堆放雜物的情形並不少見，於此建議桃園縣政府可以加強取締，另外也要加強宣導無障礙人行環境的概念。

1. 阻斷情況

桃園縣的阻斷情形大部分是商家或民眾堆放雜物，也有車輛違規停放導致人行道阻斷。



圖2-12 地點：桃園縣蘆竹鄉長興路

說明：此為商家佔據人行道，造成通行不易



圖2-13 地點：桃園縣中壢市延平路

說明：商家招牌佔據人行道

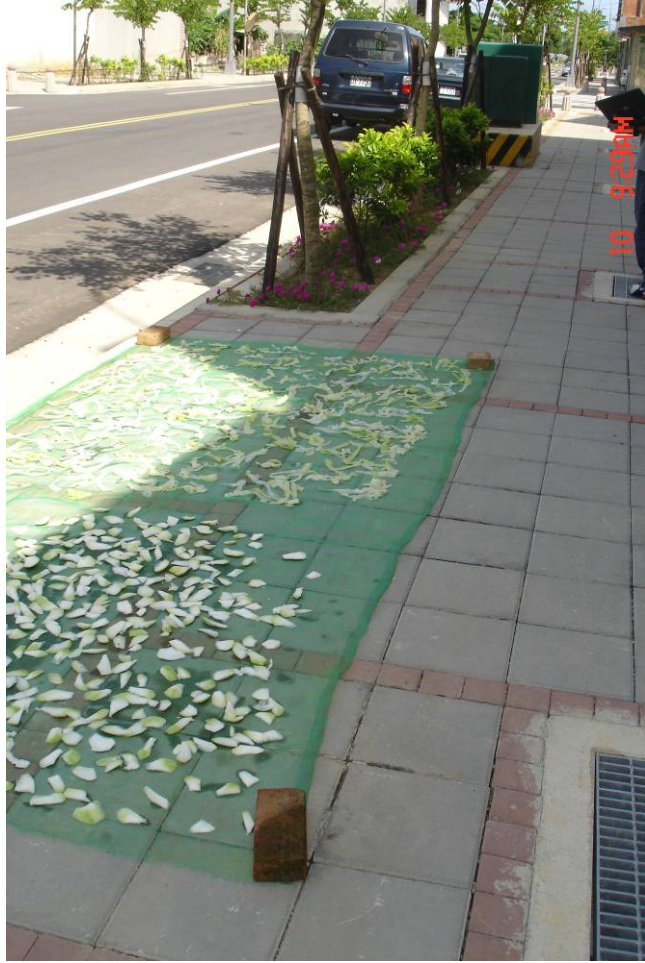


圖2-14 地點：桃園縣楊梅富豐北路

說明：民眾在人行道上堆放雜物

2. 有效寬度

人行道上各式電信、電力設施設置失當，影響行人行走空間，桃園縣政府應與相關單位協調，共同規劃完整的無障礙人行環境。



圖2-15 地點：桃園縣桃園市莊敬路一段

說明:人行道上變電箱嚴重影響人行空間



圖2-16 地點：桃園縣蘆竹市忠孝東路

說明:人行道上電力、電信設施及路燈嚴重影響人行空間

2.5 基隆市

道路管理規則未有無障礙空間相關條文，也應納入無障礙引導系統，人行道列管清冊項目應與現場評鑑項目相符合以符實際。政策考評分數大致不差，在人行環境改善專案計畫和整體規劃應在加強改善，變電箱設置失當的問題較為嚴重，建議有關當局應積極向相關單位協商，變電箱的設置失當會導致行人行走的有效寬度變小，甚至使人行道失去功能，期許能找出改善方案，使基隆市更加人性化，成為一個無障礙城市。



圖2-17 地點：基隆市七堵區工建西路

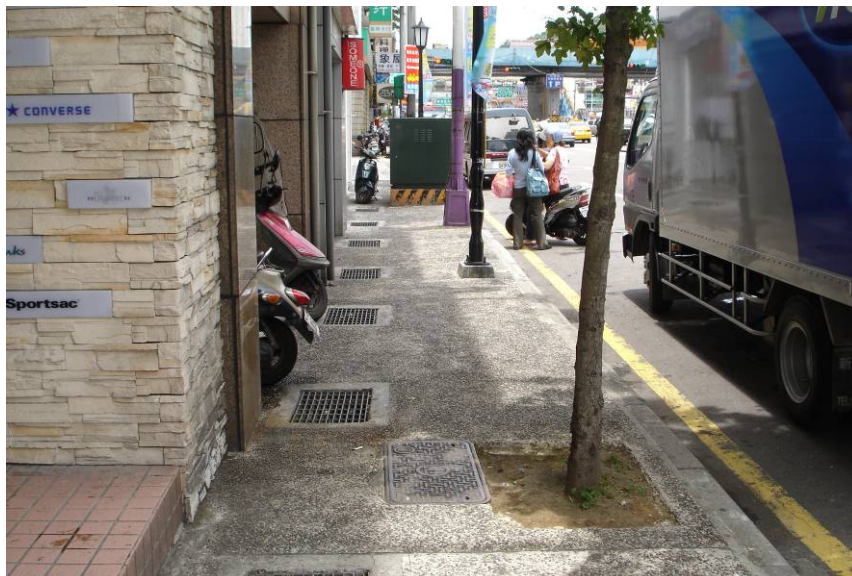


圖2-18 地點：基隆市仁愛區仁二路

說明：此路段電信箱設施失當，導致有效寬度減小，機車隨意停放，造成通行不易，水溝蓋的設置失當，溝槽方向與輪椅的行進方向相同，使輪椅有陷進去的危險，是能改善進步的空間。

2.6 新竹市

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，更落實改善計畫，在相關法令的制定上也需要在研擬加強，鋪面的養護上也應該要更加強，落實定期的人行道的檢查，發現損壞應該立即維修，人行道的平整關係到行人的安全，期許新竹市能多加改善。



圖2-19 地點：新竹市香山區中華路四段

說明：電力箱設置失當影響有效寬度



圖2-20 地點：新竹市北區天府路

說明：道路缺乏養護，路面破損



圖2-21 地點：新竹市北區天府路

說明：道路缺乏養護，路面破損



圖2-22 地點：新竹市香山區牛埔東路

說明：路面缺乏養護，雜草叢生

2.7 台中市

於政策作為方面台中市各項目之得分皆優於整體二十五個縣市平均得分，尤以相關法規內容最值得稱許，台中市法規內容具有可具體依循之設計標準，可為其餘縣市研擬之參考。而實地考評的部份，電力、電信設施設置失當的情形較為嚴重。阻斷情形也成為扣分的主因，民眾把車輛停放在人行道上，或是雜物堆放，使得行人難以通行。

變電箱造成的阻礙問題，台中市政府應與相關單位協商，找出可行的解決方案，人行道是市民的活動空間，若因為變電箱等設施佔據人行道，使得行人走在馬路上造成危險，就是本末倒置的行為。

民眾隨意停放機車、汽車或者堆放私人物品，市政府都該予以取締，確實實施，環給市民依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，也應宣導市民無障礙人行環境的概念，政教並行才拿達到效果。



圖2-23 地點：台中市北區忠明路

說明：變電箱設置失當，導致有效寬度減小，政府單位應與相關單位積極協商，討論解決方案



圖2-24 地點：台中市東區南京東路東側

說明：變電箱設置失當，導致有效寬度減小



圖2-25 地點：台中市北區忠明路

阻斷情形：汽車停放

說明：此種不良行為應加強取締



圖2-26 地點：台中市北區崇德路西側

阻斷情形：民眾堆放盆栽

說明：民眾在人行道堆放雜物的情形屢見不鮮，除了要加強取締外，也該加強宣導無障礙人行環境的概念。

2.8 嘉義市

嘉義市的路面缺乏養護，人行道列管應更加確實，並定期維護，路上若有工程實施，結束後應檢查是否造成鋪面損壞。在政策考評上大致不差，不過在人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令尚未完善，嘉義市政府可在此項目上再求進步。

阻斷情況：嘉義市主要阻斷類型為民眾違規停車，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，效果才能顯著，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2-27 地點：嘉義市西區垂楊路

說明：機車停放應加強取締，隨意的停放會造成有效寬度減小。



圖2-28 地點：嘉義市東區公義路



圖2-29 地點：嘉義市東區公義路

說明：鋪面的破損應立即維修，以免影響行人行走。

2.9 台南市

台南市在本次的政策考評表現十分優異，在實地考評也有不錯的成績，若與全數二十五個受評縣市之平均得分相較，台南市於市區道路人行環境無障礙方面各個考評項目均優於平均得分之表現。大學路西段的人行道，光線充足，路面整潔，但在大同路1段就有電力設施設置失當，導致有效寬度減小。在大部分的考評路段上，光線充足，乾淨整潔，但是，阻斷情況和道路鋪面破損情形，依然常見，台南市政府可以更嚴格取締，變電箱設置失當也可以與相關單位協商，另外定期檢查的工作應更確實實施，鋪面的破損應立即修復，以免影響行人安全



圖2-30 地點：台南市東區大學路西段



圖2-31 地點：台南市東區中同路1段東側

說明：變電箱設置失當，影響有效寬度



圖2-32 地點：台南市東區勝利路

說明：鋪面破損，缺少養護。



圖2-33 地點：台南市東區中同路1段東側

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，以台中縣與南投縣而言，在一天考評五個行政區原則下，就需行車高達 220 km 以上，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 宜蘭縣

宜蘭縣在政策作為成績為乙等，實際作為亦相同，和其『城鎮型縣市』中他縣市相較之下，宜蘭縣之政策作為與實際作為皆屬於較為一般。

本次考評比較不理想的項目為「相關管理法令」、「改善專案計畫」、「市區道路之人行道設置情形普及率」及「改善計畫執行率」等個項目上，其所提供之資料有甚多的缺漏或不足，縣府對於「改善專案計畫」及「改善計畫執行率」未提報任何資料供委員與本單位參考，導致此兩項分數偏低。去年前期報告已經具體建議縣府方面能率先針對車站、鬧區附近等人口聚集處之重要道路研擬人行環境無障礙空間改善計畫以利行人或身心障礙者之通行，但是今年也未見提送相關改善計畫，本單位仍強烈建議能針對去年具建議與上述缺失與進行補強。

另外，在「相關管理法令」上希望宜蘭縣可以多制定關於人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令，希望盡量做到人車分流並有效解決人行道空間不足之問題。另外在普及率方面，普及率只有 29%，期望縣府應儘速增設在其他道路之人行道以增加人行道設置之普及率，並擴大列管道路數量與範圍，以健全轄區內人行無障礙空間整體建立與維護工作。

實際作為方面可細分成下列幾項：

1. 「阻斷情況」與「有效寬度不足」

在所有路段之分布上分歧最大，為可考慮優先改善項目。此二項主要受考評路段上雜物眾多所致，如圖3-1與3-2所示，應可由管理取締方面著手改進。此外，比較其「有效寬度」與「阻斷情況」二者得分可知，宜蘭縣於多數人行道雖有相當寬敞之原始設計與建設，但由於管理並未完全落實，導致實際使用狀況不佳甚至有些嚴重阻斷問題，幾無人行功能，建議應儘速取締違建及路霸佔用，並且協調台電、中華電信等單位針對變電箱或電信箱設置位置進行考量，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。讓人行道以發揮它應有的功能，得以正常使用。

2. 無障礙設施

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，例如人行道斜坡破損已導致無法正常使用如圖3-3所示。希望貴府可以重新清查以維修這些失修道

路，讓民眾可以安全放心的使用這些無障礙人行環境設施。



圖3-1 地點：宜蘭縣宜蘭市光復路

說明：商家任意侵占人行道



圖3-2 地點：宜蘭縣宜蘭市光復路

說明：汽車停放侵占人行道，宜蘭縣無障礙人行道阻斷情況



圖3-3 地點：宜蘭縣冬山鄉成興路

阻斷類型：電線杆阻斷

說明：宜蘭縣人行道有效寬度不足



圖3-4 地點：宜蘭縣宜蘭市宜興路

說明：人行道坡度不足且破損已不堪使用，宜蘭縣無障礙設施設置不佳之情況

3.2 新竹縣

新竹縣於此次考評中政策作為表現為戊等，實際作為則為丙等，整體而言，新竹縣在於『市區道路人行環境無障礙方面』之表現與各個委員的期待有相當大的落差，和去年政策作為表現評鑑丙等與實際作為乙等比較之下，期望縣府能『更重視』無障礙環境之重要性並提出積極具體的作為。

新竹縣於政策作為方面之表現差強人意，除整體改善規劃與改善專案計畫提出說明外，其餘項目所提供資料並不完整。而在普及率以及執行率方面所呈現之數值也非常不理想。因此建議新竹縣應於既有整體改善規劃之基礎上增加對於政策作為之投入，包括完成法令制定、總列管清冊之建立與定期更新、無障礙設施之清查、增設人行道以提高其人行道之普及率以及改善專案計畫之確實執行。由於新竹縣在去年之表現非常不理想，今年也沒有相當顯著之改善且有下滑的情形，希望新竹縣可以對市區道路人行環境無障礙方面多加用心，以提供民眾在轄區內安全舒適人行無障礙空間。

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外，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3-5及3-6所示，本單位建議縣府配合相關工程進行時來擴增加人行道鋪面設計寬度外，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行的安全權益。

2. 無障礙設施

該縣無障礙設施所面臨的問題主要可分為未設置、設置不量與維護管理不當，常見到的缺失如下：斜坡道坡度過於陡峭與有設置但未能發揮其應有的功能，另外，鋪面不平整與破損也非常容易見到；去年評鑑已發現新竹縣政府於人行步道上設置健康步道，導致輪椅使用者難以通行，但是，到今年評鑑的時候卻仍然未見改善，其情況如圖3-7及3-8所示。去年報告已建議建立相關規範、完成無障礙設施之清查工作與擬定專案予以整建，今年縣府未提供任何足以佐證針對上述建議有進行修正或補強之資料，相當值得注意與檢討。



圖3-5 地點：新竹縣竹東鎮東林路

阻礙類型：變電箱以及電線桿



圖3-6 地點：新竹縣新豐鄉松林路

阻礙類型：路邊花草久未修剪阻礙人行無障礙環境



圖3-7 地點：新竹縣竹北市光明路六路東一段

說明：導盲磚破碎損壞，有鋪面不平整情況，為不利通行之因素



圖3-8 地點：新竹縣竹北市縣政九路

說明：人行道破碎損壞已不堪使用，為不利通行之因素

3.3 苗栗縣

苗栗縣於此次考評中政策作為評比成績為戊等，實際作為是為優等，整體表現而言比去年遜色許多，不但分數普遍偏低，在資料提報方面則是未提供任何可供參考之書面資料，尤其是在「是否建立總列管清冊並隨時更新」這個部份上表現最不理想。期望縣府能重視建立無障礙環境之重要性並盡力改善。

於實際作為方面建議改善事項包括：

1. 「阻斷情況」與「無障礙設施」

在所有路段之分布上分歧最大，為可考慮優先改善項目。此二項主要受考評路段上雜物眾多所致，如圖3-9與3-10所示，應可由管理取締方面著手改進。此外，比較其「有效寬度」與「阻斷情況」二者得分可知，苗栗縣於多數人行道雖有相當寬敞之原始設計與建設，但由於管理並未完全落實，導致實際使用狀況不佳，如苗栗縣頭份鎮中華路即有嚴重阻斷問題，幾無人行功能，建議應儘速取締違建及路霸佔用，恢復人行道應有功能。

2. 無障礙設施

新竹縣無障礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如斜坡道坡度太陡、鋪面損壞下陷或斜坡道設置位置不當等；如圖3-11、12與13所示。建議縣府方面對於既有道路方面則應儘速執行並完成無障礙設施之清查工作，以實際瞭解現有問題點與件數，配合擬定專案改善計畫予以整建，如此一來確實改善無障礙設施之設置問題。



圖3-9 地點：苗栗縣頭份鎮中華路

阻斷類型：汽車隨意停放阻礙行人通行



圖3-10 地點：苗栗縣頭份鎮中央路
阻斷類型：汽車隨意停放阻礙行人通行



圖3-11 地點：苗栗縣苗栗市經國路
說明：無障礙人行道設計不良



圖3-12 地點：苗栗縣苗栗市經國路

說明：無障礙人行道設計不良，且輕微破損



圖3-13 地點：苗栗縣苗栗市經國路

說明：無障礙人行道斜坡輕微破損

3.4 台中縣

台中縣於此次考評中政策作為評比成績為乙等，實際作為為甲等，整體而言，台中縣於在城鎮型縣市整群中之表現最佳，所提報之書面資料也算是齊全，在考評過程，縣府各處室相關人員全程陪同並積極討論解決方案，展現強烈企圖心與積極作為，令各個委員印象深刻，值得各個其他縣市學習；然而唯一需加強的是在「市區道路之人行道設置情形普及率」這個方面上面略顯不足，希望可以增設其他道路之人行道以增加人行道設置情形普及率，以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。

於實際作為方面建議改善事項包括：

1. 阻斷情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放所致，造成行人行走不便。如圖3-14所示，建議縣府除了應考量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，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。

2. 無障礙設施

新竹縣無障礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如人行道斜坡坡度過陡等等，在這次考評中也發現許多人行道已年久失修，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(圖3-15與3-16所示)。



圖3-14 地點：台中縣大肚鄉

說明：機車停放侵占人行道



圖3-15 地點：台中縣烏日鄉高鐵東路

說明：人行道未設置斜坡



圖3-16 地點：台中縣太平中路三～四段

說明：斜坡道設置不當及破損

3.5 彰化縣

彰化縣之於此次考評中政策作為評比成績為丙等，實際作為為乙等，與該類型十一個縣市中排名第六，彰化縣於政策作為方面堪稱平常，探討其細部結果，其中僅「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「改善計畫執行率」外其餘各項目仍皆高於平均得分之表現，其實具一定之水準，值得鼓勵。

改善專案計畫執行率偏低情況下，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。

實際作為方面則分有效寬度、阻斷情況與無障礙設施等三點建議事項：

1. 有效寬度

彰化縣受評道路主要有效寬度不足問題除因基本建設寬度即已不甚寬闊外，另以電力、電信、路燈設備，以及路旁花草佔用導致寬度縮減為主因（如圖3-17、3-18所示），建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外，更應協調台電、中華電信等單位針對變電箱或電信箱設置位置進行考量，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 阻斷情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放所致，造成行人行走不便。如圖3-19及3-20所示，建議縣府除了應考量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，強力禁止汽機車停佔人行道以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

3. 無障礙設施

彰化縣無障礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如人行道斜坡坡度過陡等等，在這次考評中也發現許多人行道已年久失修（圖3-21及3-22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。



圖3-17 地點：彰化縣鹿港鎮復興南路

阻礙類型：變電箱以及路旁造景阻礙



圖3-18 地點：彰化縣員林鎮莒光路

阻斷類型：變電箱以及店家招牌阻礙



圖3-19 地點：彰化縣員林鎮莒光路
阻斷類型：汽車隨意停放侵佔人行道



圖3-20 地點：彰化縣和美鎮和建路
阻斷類型：汽車隨意停放侵佔人行道



圖3-21 地點：彰化縣鹿港鎮中正路

說明：人行道斜坡破損



圖3-22 地點：彰化縣鹿港鎮建國路

說明：人行道破損

3.6 南投縣

南投縣之政策作為成績為丁等，而現地考評為甲等，其表現相較於去年有長足的進步，但於政策考評方面，則因其所提供之資料並不健全，故其政策考評表現不盡理想，希望縣府能將其資料彙整並改善。

整體而言，除「人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫」與「改善計畫執行率」並未提出書面資料，且其餘方面並不甚健全，且於改善計畫執行率這個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。

實際作為方面分成下列幾點建議事項：

1. 有效寬度

南投縣受評道路主要有效寬度不足問題，除因原設計寬度即有不足之虞外，另以電力、電信及路燈設備佔用導致寬度縮減為主因（如圖3-23及3-24所示），建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外，更應協調台電、中華電信等單位針對變電箱或電信箱設置位置進行考量，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 阻斷情況

此項主要受考評路段上汽機車未按照規定停放所致，造成行人行走不便。如圖3-25及3-26所示，建議縣府除了應考量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，強力禁止汽機車停佔人行道以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

3. 無障礙設施

在此項缺點和其他縣市類似，礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如人行道斜坡坡度過陡等等(圖3-27及3-28所示)。，在這次考評中也發現許多人行道已年久失修，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



圖3-23 地點：南投縣埔里鎮南安路

阻斷類型：變電箱阻斷



圖3-24 地點：南投縣竹山鎮向學街

阻斷類型：電線杆阻斷



圖3-25 地點：南投縣草屯鎮太平路二段

阻斷類型：汽車隨意停放侵佔人行道



圖3-26 地點：南投縣南投市民族路

阻斷類型：商家招牌侵佔人行道



圖3-27 地點：南投縣南投市南陽路

說明：人行道坡道損壞不堪使用



圖3-28 地點：南投縣南投市三和三路

阻斷類型：人行道坡道損壞不堪使用

3.7 雲林縣

雲林縣之政策作為考評成績和實際作為成績相差甚大，分別為丁等和優等，故其實際作為方面已具其基本需求，但是於政策作為方面，在「是否已訂定人行環境（含無障礙設施部分）相關管理法令」上表現出色，值得嘉許。不過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。特別是在「是否已訂定人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令」和「市區道路之人行道設置情形普及率」分數明顯偏低，希望雲林縣政府可以多制訂關於人行環境上之自行車及機車停放管理辦法，以增加人行環境之方便性；並且在其他道路增設人行道已提升貴縣之人行道普及率，健全轄區內人行無障礙空間整體建立。



圖3-29 地點：雲林縣虎尾鎮學府西路

說明：該縣市之路面保持相當良好，其空間配置也相當正確



圖3-30 地點：雲林縣虎尾鎮永興北三街

說明：該路段之鋪面保持良好，無任何破壞且排水孔與人行道分開設置。

3.8 嘉義縣

嘉義縣於市區道路人行環境之實際作為表現為甲等，但政策作為成績為戊等並不理想，除了在「建立總列管清冊並隨時更新」這項目表現較為出色之外，其他項目分數均偏低，導致其分數不盡理想。由於書面資料的提供相當不足，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，並且參考其餘縣市之政策作為資料，並加以檢討，以健全轄區內人行無障礙空間整體建立。

於實際作為方面建議改善事項包括「阻斷情況」與「無障礙設施」二項：

1. 阻斷情況

如圖3-31、3-32與3-33所示，希望縣市政府可加強管理制度與取締方面加以改進。此外，由「阻斷情況」之得分加以分析，嘉義縣於其考評之道路具有相當完善之人行道有效寬度，但由於管理與取締的制度並未完全落實，導致實際考評之狀況不佳，猶為可惜，建議應加強取締違建以及道德勸說，加以恢復人行道應有之功能。

2. 無障礙設施

新竹縣無障礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如斜坡道坡度太陡、鋪面損壞下陷或斜坡道設置位置不當等；如圖3-34所示。建議縣府方

面對於既有道路方面則應儘速執行並完成無障礙設施之清查工作，以掌握現有問題點與分佈，配合整體改善規劃擬定專案予以整建，方可確實改善無障礙設施之設置問題。



圖3-31 地點：嘉義縣水上鄉中山路二段

阻斷類型：商家招牌



圖3-32 地點：嘉義縣水上鄉榮典路

阻斷類型：商家招牌和違規停車



圖3-33 地點：嘉義縣民雄鄉民新路

說明：路面雜草以及電線桿影響有效寬度



圖3-34 地點：嘉義縣太保市祥和二路東段

說明：斜坡道破損

3.9 台南縣

台南縣於本年度考評之政策作為表現為丙等，實際作為也為甲等，就現地考評而言，台南縣於市區道路人行環境無障礙方面之表現可以滿足使用者之基本需求，於全數二十五個縣市約為甚為優異，但仍有些許項目有待改進，而政策考評方面則有許多地方需要加以改進，具體建議事項分述如後。

於政策作為方面，「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「改善計畫執行率」這兩方面分數偏低。希望屏東縣可以加強在計畫執行率之改善，並且建立完善維護改善系統已掌握該縣市之人行道無障礙之健全。

實際作為方面於「阻斷阻礙之情況」與「鋪面狀況」等兩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. 阻斷阻礙之情況

此項主要受考評路段上雜物眾多所致，造成行人行走步便。如圖3-35、3-36、3-37與3-38所示，建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外，並可由管理取締方面著手改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 鋪面狀況

台南縣去年於此次受評道路中約有75%皆有程度不等之鋪面損壞情況，今年狀況已有改善，但仍有部分破損較為嚴重之路段如圖3-39照片所呈現，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3-35 地點：台南縣仁德鄉文華路2段

說明：雜草阻礙人行環境



圖3-36 地點：台南縣永康市小東路

說明：機車停放侵佔人行道



圖3-37 地點：台南縣佳里鎮佳里公園旁

說明：行道樹傾倒造成行人行走危險



圖3-38 地點：台南縣仁德鄉義仁路

說明：人行道上有障礙物造成行人行走不便



圖3-39 地點：台南縣佳里鎮佳里公園旁

說明：人行道損壞且人行道與道路間未設斜坡道

3.10 高雄縣

高雄縣於此次考評中政策作為為丙等表現，實際作為則為甲等；與去年成績相較，期成績有所退步，其高雄縣之表現具有相當大的改善空間。經由成績的分析以及探討，其高雄縣表現仍有許多項目需要改進，且於政策考評中所提報的資料並不健全，諸如市區道路之人行道設置情形普及率、改善計畫執行率與人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃希望可以加以健全且設立期長中短期之計畫並且定期向營建署更新普及率已增加中央之掌握度，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. 有效寬度

高雄縣受評道路主要還是友部分有效寬度不足問題，以電力、電信、路燈設備，為寬度縮減為主因（如圖3-40及3-41所示），建議縣府應考量協調台電及電信等單位針對變電箱或電信箱設置位置進行考量，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。

2. 阻斷情況

此項主要受考評路段上雜物眾多所致，造成行人行走步便。如圖3-42及3-43所示，建議縣府除了應考量擴大人行道鋪面原始寬度外，並可由管理取締方面著手改進，以免損及行人或輪椅使用者之權益與安全。



圖3-40 地點：高雄縣岡山鎮大義二路

說明：變電箱阻礙人行道



圖3-41 地點：高雄縣路竹鄉中華路

說明：電線桿阻礙人行道



圖3-42 地點：高雄縣林園鄉林園北路

說明：民眾擅自侵佔人行道



圖3-43 地點：高雄縣仁武鄉八德南路

說明：汽車停放人行道上，應加以取締

3.11 屏東縣

屏東縣於此次考評中政策作為得到戊等之評價，實際作為也則屬乙等之表現，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，尤以人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令作為方面的法令並未完全，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。於政策考評時發現縣府所提出之改善或清查資料係有別於去年，已有明顯之改善，但仍希望該資料可以上傳至營建署，以促其資料之健全，建議縣府於規劃及管理之系統建立可以加強，並且將其資料庫建置完整。

在實際作為方面顯示於其缺點主要為「阻斷情況」與「無障礙設施」

1. 阻斷情況

此項主要受考評路段上雜物眾多所致，造成行人行走步便。如圖3-44所示，建議縣府除了應考量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. 無障礙設施

新竹縣無障礙設施之主要問題為除未設置外，另有設置或管理不當問題，例如發

現許多人行道年久失修，希望政府重視人行道路面品質，給行人一個方便通行的環境。



圖3-44 地點：屏東縣東港鎮光復路三段

說明：民眾擅自侵佔人行道



圖3-45 地點：屏東縣屏東市自由西路

說明：民眾擅自侵佔人行道



圖3-46 地點：屏東縣潮州鎮中山路

說明：斜坡道破損



圖3-47 地點：屏東縣東港鎮1-4道路

說明：斜坡道破損

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丁等之評比，實際作為之表現為乙等，政策作為與實際作為皆屬較不理想情況，政策作為方面主要受「人行環境相關管理法令」以及「市區道路之人行道設置情形普及率」影響，由於相關法令內容不甚具體以及上位於營建署提報其最新之普及率，因而影響改善相關法規制定以及新建與既有道路人行道管理等二項成績。實際作為方面整體表現多落後於全數縣市平均值，其中影響較大者為「有效寬度」、「阻礙及阻斷情況」以及「人行道上設置排水溝進水格柵」等三項。以下針對各項目建議改善方案提出說明。

1. 人行環境相關管理法令

花蓮縣並未訂定人行環境相關管理法令，其相關之管理法令仍在研擬中，尚未有具體之法規，因此於改善專案計畫及得分較低，希望可以加快其法令之推動與執行。

2. 有效寬度

此次考評當中有許多的道路並未滿足其標準之有效寬度，如圖4-1及4-2所示，花蓮縣人行道有效寬度不足原因主要為電力與電信設施嚴重佔用以及植栽放置物造成道路原寬縮小，建議檢討道路空間配置，並與電力電信設備主管單位協調，改變其設置方式，以提供必須的人行空間。

3. 阻礙及阻斷情況

由於花蓮縣的道路本身較為狹小，且市民的佔用率相當的高，如圖4-3、4-4與4-5，希望政府可以增加其勸導以及取締，減少該縣市之市民佔用人行道路的阻礙現象。

4. 人行道上設置排水溝進水格柵

此次的考評過程中，遭遇許多錯誤之排水溝設置，於圖4-6所示，希望其水溝蓋的設置可以符合其使用者之要求，即為其進水格柵應與行人之方向垂直。



圖4-1 地點：花蓮縣花蓮市海濱街

說明：台電電力設施所造成有效寬度壓縮



圖4-2 地點：花蓮縣吉安鄉和平路

說明：由於其空間配置問題，造成有效寬度



圖4-3 地點：花蓮縣花蓮市民權路

說明：市民佔用人行道之情形



圖4-4 地點：花蓮縣花蓮市中山路

阻礙類型：店家招牌與宣傳物品



圖4-5 地點：花蓮縣吉安鄉福昌路

說明：民眾自行擴建阻礙人行道情形



圖4-6 地點：花蓮縣吉安鄉和平路

說明：其排水溝進水格柵與人行道方向平行

4.2 台東縣

台東縣於此次考評之政策作為表現為丁等，實際作為獲得相當高之評價，其表現為甲等，其落差相當大，經由評鑑分析的結果可以得知，台東縣於市區道路人行環境無障礙方面之實際作為表現尚可，唯其有效寬度以及道路清潔等等問題需要加以改善，如圖 4-7 所示。台東縣之政策考評方面評價落差頗大，其應改進其「人行環境相關管理法令」、「人行環境改善專案計畫」以及「市區道路之人行道設置情形普及率」等項目，具體訂定人行環境（含無障礙設施部份）相關管理法令、無障礙設施之規劃設計亦須加強且實際實行、及維護管理之規定等以健全相關法令規章，並將其普查資料上傳，以另中央可適度掌握各地區之普查率設置，促使人行環境無障礙空間之建立。其次則可配合在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。



圖4-7 地點：台東縣馬亨大道

說明：道路整潔之問題

4.3 澎湖縣

澎湖縣之政策作為得分為丙等，實際作為則為甲等，其實際作為與政策作為之成績頗為不平均，且實際作為表現優於政策作為，因此建議澎湖縣可加強政策表現作為以 提升其於人行環境無障礙管理方面之表現，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「人行環境整體規劃」與「人行環境改善專案計畫」，而現地考評則為「阻礙情況」和「植栽綠美化」等四個項目。

1. 整體改善規劃

儘管澎湖縣政府有成立澎湖縣道路(人行道)、公園、廣場、天橋及地下道無障礙設施及設備勘驗小組，但其勘驗之資料並未完全，希望其政府對於勘驗之內容可以加以整理，以更完善之方式呈現，並希望可以與觀光休閒等等的整體構想加以結合以其人數較多之商圈、車站等等列為優先目標，以增加其改善效率。

2. 改善專案計畫

澎湖縣政府每半年會勘查一次，增設道清專案，且於新設人行道部份，完工後由主辦單位提報勘檢小組辦理勘檢，但其法律以及程序之法規內容與流程並未詳細記載，建議可以與光觀產業加以整合，可以先針對行人數量多之商圈、車站、學校及公園等地方研擬改善專案計畫。並加強其勘驗小組之執行能力。

3. 阻礙情況

其有效寬度與阻礙情況如圖4-8 照片所示，對於違規停車所造成的機車佔用人行道的問題與當地店家擺放私人用品造成道路阻礙部分需加強道德勸說與執法取締，遊客方面之行為較難約束，可考慮採當面取締方式以及旅遊導覽勸說等等提高其民眾之人行道淨空觀念。



圖4-8 地點：澎湖縣馬公市三民路

說明：道路機車阻礙道路之情形，希望可以加強取締。



圖4-9 地點：澎湖縣馬公市三民路

說明：當地市民自行佔用人行道問題。

4.植栽綠美化

在「植栽綠美化」的項目中，澎湖縣相較於其餘的縣市表現的較為不足，其主要原因為當地並無完整之植栽養護觀念，導致路樹枯萎以及民間佔用植栽問題，如圖4-10與4-11，希望澎湖縣政府可以訂定相關法案規範及提高民眾對於綠植栽美化之重視。



圖4-10 地點：澎湖縣馬公市三民路

說明：當地居民佔用植栽空間



圖4-11 地點：澎湖縣馬公市介壽路

說明：不當的植栽養護，造成數目枯萎

4.4 金門縣

金門縣的現地考評成績依然保持去年的高水準表現為優等，其道路設置情況見圖4-12，且其政策作為考評的方面也有所進步，由原先之丁等進步為丙等，但其落差仍有段差距，因此在這邊特別加以分析其政策作為考評之分數，發現其主要問題為人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令以及市區道路之人行道設置情形普及率為金門縣分數不足之主要原因，於相關法令方面，由於金門縣政府尚未訂定任何人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令，導致其該項目無法獲得任何肯定，希望該縣市可以參考其他表現優良之縣市地方法規加以研擬，加以提升；而金門縣的人行道設置情形普及率方面，希望金門縣可以定期將普及率之資料上傳，令中央可以掌握各縣市之普及率，儘管金門縣政府於普及率上有「人行道調查紀錄」可地方政府之掌握度，但仍希望該縣市之普及率可以持續上升，已成為真正的人行道無障礙空間模範。



圖4-12 地點：澎湖縣金門縣西海路

說明：金門縣之人行道設置情況

4.5 連江縣

相較於去年之考評結果，連江縣的整體評價是有長足之進步的，現地考評成績為甲等，表現甚為優良，而政策作為考評則從原先之戊等進步為丙等，在今年所有政策考評成績皆退步的情況下，連江縣不退反進的情況值得鼓勵，在政策作為考評的分析中，人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃、人行環境（含無障礙設施部分）改善專案計畫、市區道路之人行道無障礙設施設置情形清查率以及市區道路之人行道設置情形普及率 等四項皆未提報任何相關之資料，固考評內容不盡完整，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與普查率，至於現地考評方面主要問題為「無障礙設施」以及「植栽綠美化」問題，其改進方法如下：

1.無障礙設施

由現地考評當中可發現，連江縣大部分道路皆無路緣斜坡指人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡，詳見4-13及4-14，希望於將來的人行道無障礙建置時可以參照營建署之最新法規，將其各項設施加以列入建設項目，以改善其現象。

2.植栽綠美化

連江縣評鑑道路中，除南竿機場聯外道路外，其餘道路皆無植栽路樹，希望連江縣政府於未來之市區人行道配置上，配置其路樹以加強其植栽綠美化，情況詳見4-15。



圖4-13 地點：連江縣介壽村內道路

情況：其人行道缺乏路緣斜坡



圖4-14 地點：連江縣馬港村內道路

情況：該路段僅具路人使用斜坡，無銜接至車道之平緩斜坡



圖4-15 地點：連江縣馬港村內道路

情況：路段中無綠植栽，希望可以加以綠美化

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，為提供各縣市一正確、觀念及適當之改良方向，故將此次評鑑中所發現的優良作為，以及其可取之處堪可成為各縣市之模範與優良範例，本團隊將其整理並提供圖例，以利各縣市做參考。

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，而兩部分中各包含四項評鑑項目，其中，將列舉其優異之案例進行介紹：

(一) A1 相關法規制定：人行環境（含無障礙設施部分）相關管理法令

於本項成績當中，考評成績最高者為高雄市，高達 94 分，高雄市於相關管理法令訂定相當完善且多元，包含「高雄市景觀道路管理自治條例(草案)」、「高雄市市區道路管理自治條例」、「高雄市市區道路工程設計自治條例」、「高雄市市區道路工程設計標準」、「高雄市公園管理自治條例」、「高雄市內埤文化園區特定區都市設計規範」、「高雄市捷運場(廠)站都市設計規範」、「高雄市建築管理自治條例」以及「高雄市政府工務局養護工程處接受民間機關團體捐建認養人行道契約範本」，整體規劃相當完整且多元，並皆已接受審查，且已經過一讀程序，可作為各縣市之參考依據。

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，在城鎮型程式方面，以台中縣所提出之「台中縣道路管理自治條例」、「台中縣都市計畫區騎樓設置標準」、「市區道路人行道設計手冊」以及「市區道路及附屬工程設計標準」等可作為城鎮型縣市之參考依據；而花蓮縣所提出之「花蓮縣道路管理自治條例」、「花蓮縣建築管理自治條例」與「花蓮縣都市計畫內騎樓或無遮簷人行道設置標準」等，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，仍需希望其相關法令可以更加的具體且實在，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，以提供一個最適合該縣市之無障礙法規。

(二) A2 相關法令制定：人行環境（人行道上自行車及機車停放管理）相關管理法令

有別於去年，今年之將法令劃分為「自行車及機車停放管理」以及「無障礙設施部分」兩大部分，此項的改進，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 84.9 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，台北縣的「台北縣機器腳踏車停放規定」也備受委員之肯定與信任希望各縣市可以將其內容納為參考。

至於其他類型之縣市方面，城鎮型縣市則以台中縣的「台中縣人行道上自行車及機車停放管理規定(草案)」可做為立法的依據，而偏遠與離島型縣市則以澎湖縣的「澎湖縣執行道路障礙清除與市容整理工作計畫」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之一，且參照營建署的相關規範，並且參考專家學者之意見，將其法規更加具體、完善。

(三) A3 相關法令制定：人行環境（含無障礙設施部分）整體規劃

在整體規劃方面，以台南市的 92.5 分最高，其中所提出之「台南市市區道路景觀與人行環境改善規劃設計」最為完善健全，其內容更符合相關之規範與需求值得各縣市加以效法學習，而桃園縣所提供之「人行環境整體改善執行方式」、「桃園縣人形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」亦相當具有其參考價值，其條文相當多元且具相當明確，值得各縣市效法。

而於其他類型的縣市方面，則以城鎮型縣市的宜蘭縣所提供的「羅東鎮市區道路景觀與綠美化營造計畫」以及偏遠與離島型縣市金門縣的「西海路及中央公路東門榜林路段人行步道設計詳圖」為其代表，但此兩例子仍於許多相關細節中仍需注意與改善，且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

相較於去年，此次改善專案計畫項目表現頗為差強人意，各縣市皆無法提出其完整之改善專案計畫，僅高雄市與桃園縣分別獲得 89.4 分與 89 分，尚稱優異，其餘縣市仍然需要加強，其中高雄市所提出的「高雄市內埤文化園區美術公園外為人行步道增設工程」、「鹽埕新樂街行

人徒步區計畫工程」、「公園路台糖停車場銜接 12 號碼頭 10 米人行步道工程(鹽埕區)」、「高雄市社區通學道既周邊人行道改善工程」以及「民權路人行道景觀改善工程」等等共 16 項改善計畫，不僅具有其循序漸進的時段性，且內容相當具體，可提供與各縣市作為其改善專案計畫之參考。

此外，城鎮型縣市的台中縣提出「潭子鄉中山路人行道改善工程」、「豐原市圓環東路人行道改善工程」等等 12 項改善專案計畫亦也值得效法，其設置之範圍具有全方位的優點，值得借鏡；而離島以及偏遠地區縣市則以花蓮縣所提出的「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」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。

為另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 5-1-1 至 5-1-3 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 A1 相關管理法令(含無障礙設施部份)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
	台北市市區道路工程設計規範
	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
台北市相關法規查詢網址： http://www.law.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/lawiframe.jsp	
高雄市	高雄市景觀道路管理自治條例(草案)
	高雄市市區道路管理自治條例
	高雄市市區道路工程設計自治條例
	高雄市市區道路工程設計標準
	高雄市公園管理自治條例
	高雄市內埤文化園區特定區都市設計規範
	高雄市捷運場(廠)站都市設計規範
	高雄市建築管理自治條例
高雄市政府工務局養護工程處接受民間機關團體捐建認養人行道契約範本	
高雄市相關法規查詢網址： http://rsrckcg.kcg.gov.tw/data.htm	

台南市	台南市市區道路管理自治條例
	台南市騎樓地設置自治條例
	台南市道路養護工程規範
台南市相關法規查詢網址： http://www.tncg.gov.tw/law/	
台中縣	台中縣道路管理自治條例
	台中縣都市計畫區騎樓設置標準
	市區道路人行道設計手冊
	市區道路及附屬工程設計標準
台中縣相關法規查詢網址： http://links.taichung.gov.tw/tcclaw/	
桃園縣	身心障礙者專用停車位設置管理辦法 第 1、4 條
	平均地權條例施行細則 第 1、84-1 條
	市區道路條例 第 1、9 條
	共同管道工程設計標準 第 1、4、6、12、14 條
	下水道用戶排水標準 第 1、27 條
	國民住宅社區規劃及住宅設計規劃 第 1、25 條
	建築技術規則建築設計施工編 第 1、57、59-1、191、283 條
	市區道路及附屬工程設計標準 第 1、2、5、6、7、15、16、17 條
	爆竹煙火製造儲存販賣場所設置及安全管理辦法 第 1、6 條
	實業用爆炸物製造及其原料加工廠場設置標準 第 1、18 條
	礦場安全法施行細則 第 1、9 條
	事業用爆炸物製造工廠設置標準 第 1 條
	市區道路條例 第 3、9、16、33、33-1、3 條
	身心障礙者保護法 第 56 條
	桃園縣市區道路管理規則 第 3、18、19 條
	桃園縣行道樹管理自治條例 第 4、6、8、10、13、14、15 條
	桃園縣遊動廣告物管理自治條例 第 8、9、10、11、12、13、14 條
	桃園縣豎立廣告物及招牌廣告物管理自治條例 第 7、8、9、10、11、12 條
	道路交通管理處罰條例 第 3、4、7、7-1、8 條
廢棄物清理法 第 2、5、11、27、45、46、49、50、51 條	
桃園縣相關法規查詢網址： http://www.tycg.gov.tw/main/law.aspx?law_type=2,4	

表 5-2 相關管理法令（人行道上自行車及機車停放管理）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
台北縣	台北縣機器腳踏車停放規定
高雄市	高雄市整理機器腳踏車慢車攤架停放秩序實施要點

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
台南市	台南市政府騎樓地通暢執行計畫
	台南市市區道路人行環境無障礙改善計畫
桃園縣	人行環境整體改善執行方式
	桃園縣人形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
台北市	台北市人行環境改善計畫
宜蘭縣	羅東鎮市區道路景觀與綠美化營造計畫

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
高雄市	高雄市内埤文化園區美術公園外為人行步道增設工程
	鹽埕新樂街行人徒步區計畫(第二期)工程
	公園路台糖停車場銜接 12 號碼頭 10 米人行步道工程(鹽埕區)
	93 年度高雄市社區通學道既周邊人行道改善工程(中山國小)
	93 年度高雄市社區通學道既周邊人行道改善工程(博愛國小)
	92 年度高雄市社區通學道既周邊人行道改善工程(前金國小)
	92 年度高雄港臨港街區人行環境系統空間改善工程(土木景觀工程)
	92 年度四維路園道整體景觀工程(土木景觀工程)
	94 年度四維路(中山路~成功路)(第二期)人行道景觀改善工程
	94 年度民權路(中山路~一心路)(第一期)人行道景觀改善工程
	94 年度民生路(中華路~河東路)(第一期)人行道景觀改善工程
	95 年度民權路(一心路~三多路)(第二期)人行道景觀改善工程
	95 年度三多路(中山路~中華路)(第一期)人行道景觀改善工程
	95 年度民生路(中華路~中山路)(第二期)人行道景觀改善工程
	96 年度民權路(三多路~民生路)(第三期)人行道景觀改善工程
96 年度民生路(中山路~光華路)(第三期)人行道景觀改善工程	
桃園縣	桃園縣人行道無障礙改善執行計畫
	人形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

(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，成績則是以台南市成績最為優良，成績為 90.7 分，而其餘類型的縣市中，城鎮型縣市則是以台中縣的 87.9 分為首，偏遠與離島地區縣市則以金門縣的 76.9 分為最高，希望各縣市可以定期將其資料更新與管理，以便利於行政之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清查率

本項係統計各縣市對於其所轄管之既有道路（含騎樓）人行環境無障礙設施設置情形清查率，可以加強該縣市對於其無障礙設施之設置情形，而於此項評比當中，有別於去年共有 8 縣市獲得優等的情況，今年並無任何縣市之成績達到 90 分以上，希望各縣市可以加強其管理縣市之清查動作，並且定期提到中央，讓中央得以掌握各縣市之情形與進度，以增加行政效率和行政掌握。

(七) B3 新建與既有道路人行道管理：人行道設置情形普及率

有別於去年之情況，今年將各縣市之人行道設置普及率納入評鑑之一環當中，目的為了解各縣市之人行道推廣進度，而於此項評比方面，各縣市表現不盡理想，僅台北市已 82 分名列甲等，希望各縣市可以加強其無障礙人行道的普及情形，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。

(八) B4 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，而此項評分則亦不盡理想，僅有台中縣一縣市之成績為 80.6 分高於 80 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之給予改正，其考評之項目包括了三大方向，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：桃園縣觀音鄉文化路

說明：本路段之人行道原始寬度為 3.21 公尺，而有效寬度為 2.4 公尺，此種道路雖然具有多種之公共設施，包含變電箱與植栽等等，但由於空間之配置妥當，可以令其使用者順利使用，可供各縣市參考。



圖5-2 地點：高雄市新興區中山一路

說明：本路段之人行道原始寬度為 13.21 公尺，有效寬度為 4.6 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。

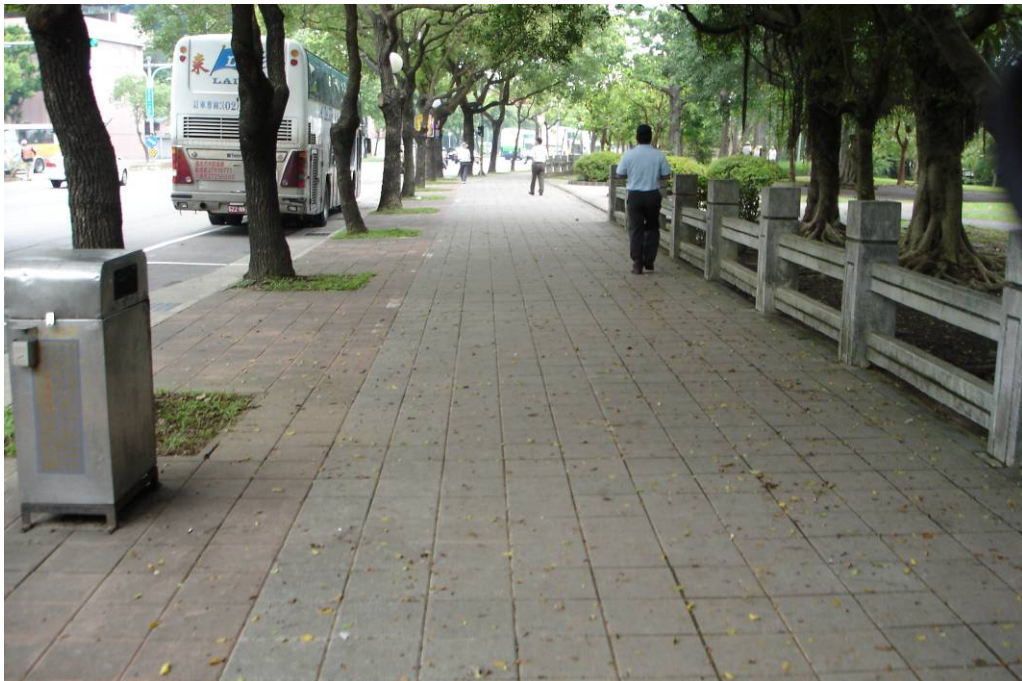


圖5-3 地點：台北市士林區至善路

說明：本路段之緣石寬度為 7.32 公尺，有效關渡為 5.8 公尺，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：高雄縣大寮鄉成功路

說明：民間之私人設施與道路明確的劃分，且無阻礙之情形。



圖5-5 地點：台北縣板橋市縣民大道二段

說明：此道路之停車位與道路具有明確之劃分以及區隔，不僅可停供使用者一安全的環境，且具一定之使用寬度。



圖5-6 地點：屏東縣萬丹鄉公園路

說明：此道路之並無任何阻礙與阻斷，旁一側為綠地，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於路口轉角斜坡道方面表現則有待改進，仍可見許多不正確設計或未設置情況。由於本項多數路段所得評價為「雖設有無障礙設施，但未能完全發揮功能」，而於導盲設施上之設置、設計或管理上由於其規範之改進，尚有缺失，因此以下就不同情況提出二個示範路段做為案例說明，期望目前尚待改進縣市（或路段）可參考並儘速改善。



圖5-7 地點：桃園縣楊梅鎮校前路

說明：該路段之人行道旁置有牆壁，可供導盲之初學者使用，該項設施之設置可供其沿牆壁前進，具有相當之導盲功用。



圖5-8 地點：台北市士林區忠誠路

說明：路口轉角斜坡道坡度平緩、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。

(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 公尺，倘若淨高不足，不僅會增加使用者之壓迫感，更會造成視障者之使用順暢，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，於此設立數個圖例給予參考。



圖5-9 地點：臺中市北屯區環中路

說明：該路段之各項設施淨高足夠，並未阻擋行人。



圖5-10 地點：新竹市北區成功路

說明：雖有路樹等公共設施，但其垂直淨高足夠，未受阻擋。

(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5-11 地點：高雄市三民區九如一路

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：嘉義縣民雄鄉安和路

說明：該路斷使用特殊之細石鋪面，不僅可令使用者免於顛坡，且無任何鋪面之破損，可為一良好之示範。

(六) BB2 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5-12 地點：屏東縣萬丹鄉公園路

說明：該道路距相當明確之路間，將其道路與人行道加以隔離，並於當中設置公共設施，令其高程不致突兀。



圖5-13 地點：台北縣三峽鎮學城路

說明：該道路利用綠植栽之美化，成功之阻隔人行道與車道。

(七) BB3 安全性：人行道上設置排水溝進水格柵

人行道上之排水溝進水格柵設置是今年所新增的項目，為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，錯誤的進水格柵的設置，會造成輪椅的陷入，更容易造成視障者的危險，以下圖例為正確的浸水格柵之設置。



圖5-14 地點：台北市內湖區環山路

說明：該路段的排水溝進水格柵之較長段方向與人行道方向垂直，可避免輪椅之陷落，保護其人身安全。



圖5-15 地點：台東縣台東市傳廣路

說明：該路段並未設置有任何排水溝，改用些微之斜坡，以及可排水之鋪面，亦不失為避免顛坡之方法。

(八) 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，在於此方面的推廣方面，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：台南市東區大學路西段

說明：人行道整潔狀況良好



圖5-17 地點：桃園縣大園鄉領航北路四段

說明：人行道整潔狀況良好

(九) CC2 舒適性：植栽綠美化

此項目為今年所新增之項目，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之一，以下提供數個優良範例以供參考。



圖5-18 地點：台北市北投區中央北路三段

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

經由本考評計畫之實體數據結果，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，其有效寬度與阻斷情況等情形已有明確的改善，而其改善建議方面由於台北市、高雄市、新竹市、台中市、嘉義市與台南市、桃園縣等七個縣市於實際作為上得分皆於 80 分以上，較去能增加了一個縣市，代表其實際作為情形不僅滿足基本需求，更有明確的改進，僅需小幅度改善。其它縣市如台北縣應加強實際作為暢行性部分以及鋪面狀況之管理維護；台北縣應朝加強實際作為之無障礙設施部分、安全性的部份以及政策作為之新建與既有道路人行道管理加以改善規劃，至於基隆市則在政策作為之人行環境相關管理法令及市區道路之人行道設置情形普及率與實際作為之植栽綠美化加以改善。

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。其中苗栗縣、雲林縣、台中縣、高雄縣、南投縣、台南縣和嘉義縣等七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，另有新竹縣、彰化縣、屏東縣及新竹縣在現地考評成績上較不理想，除了整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施外，其民眾阻礙以及阻斷之情形相當嚴重，需增加其取締的相關措施。但城鎮型縣市中無障礙設施需改善情形較都會型嚴重尤其以路緣斜坡指人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡這項目極需改進，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整潔維護、植栽綠美化與無障礙設施三項。且其情況較都會型都市以及城鎮型都市更亟需改善，其中台東縣、澎湖縣、金門縣、澎湖縣及連江縣實際作為得分皆於 80 分以上，其實際作為情形已能滿足基本需求，但其上三項之評鑑仍亟需改進加強。

針對三類型縣市而言，發現其實各類型中大部分之縣市實際作為上皆能具一定程度之建設與基本要求，但由於今年增加對於舒適性之新增與評鑑，給予各縣市政府新的改善方向，故大多以整潔維護及植栽綠美化為其類型中主要之需改善項目。惟其迫切性不同，最迫切需改善者為離島型縣市。而無障礙設施之建設仍延續去年為重要之改善項目，建議未來主管機關監督時可以針對此數項迫切性高之項目加強督導管理，並加強其相關人員之專業訓練促使各縣市對此予以重視，以提升國內人行環境無障礙行動品質。