

新北市
行人交通安全設施改善計畫
(114 年至 115 年)

114 年 6 月

目錄

壹、前言.....	4
貳、願景目標.....	4
參、行人事故特性分析.....	5
肆、行人交通安全設施改善.....	30
伍、計畫績效指標.....	48
陸、經費來源.....	49
柒、管考措施.....	49

圖目錄

圖 1 本市事故總覽逐年變化趨勢.....	9
圖 2 六都每十萬人事故總覽逐年變化趨勢.....	10
圖 3 109-113 年各月份行人事故分布.....	11
圖 4 109-113 年各月份行人死亡事故分布.....	12
圖 5 109-113 年各時段行人事故分布.....	13
圖 6 109-113 年各時段行人死亡事故分布.....	14
圖 7 109-113 年行人事故位置分析.....	15
圖 8 109-113 年行人死亡事故年齡分布.....	20
圖 9 109-113 年行人受傷事故年齡分布.....	20
圖 10 行人事故當事者涉入車種分析.....	24
圖 11 機車及小型車涉入行人事故時間分布.....	25

表目錄

表 1 執行期間各年目標值(以 112 年事故數為基準).....	5
表 2 新北市各行政區人口統計	5
表 3 新北市各行政區面積統計	7
表 4 109-113 年涉入行人案件事故類型與事故位置分析	16
表 5 路段「穿越道路中」事故類型前 5 大肇因分析	18
表 6 交岔路口「穿越道路中」事故類型前 5 大肇因分析.....	18
表 7 路段「同向通行中」事故類型前 5 大肇因分析	19
表 8 年齡與受傷程度交叉分析	21
表 9 高齡者行人事故發生位置分析	22
表 10 高齡者行人事故發生位置及事故型態分析	23
表 11 高齡者行人事故前 10 大主要肇因	23
表 12 涉入行人案件車種年齡層分析	25
表 13 行人事故現況分析課題及建議對策盤點	29
表 14 114-115 年步行環境調查行政區.....	31
表 15 114-115 年增設實體人行道地點.....	34
表 16 114-115 年增設標線型人行道地點.....	35
表 17 114-115 年既有人行道改善或拓寬地點.....	38
表 18 114-115 年新北市騎樓整平地點.....	43
表 19 114-115 年新北市行人友善區地點.....	44
表 20 114-115 年新北市校園周邊人行環境改善地點.....	46
表 21 績效指標及各年度辦理數量	48

壹、前言

行政院於 112 年 5 月 25 日通過「行人優先交通安全行動綱領」，要求中央部會與地方政府通力合作，積極落實執行改善方案，保障人民步行安全，從工程、教育、監理及執法 4 大面向，結合跨部會及地方政府力量，加速改善行人安全環境，減少行人事故與死傷之發生。

針對行人交通安全改善部分，行政院於 112 年 8 月 17 日通過「行人交通安全政策綱領」，透過短、中、長期執行項目，全面改善道路人行安全環境。「道路交通安全基本法」已於 113 年 1 月 1 日施行，在此政策方針之下，內政部制定「行人交通安全設施條例」（以下簡稱本條例）及「行人交通安全設施條例施行細則」（以下簡稱本條例施行細則），均已於 113 年 10 月 1 日施行，期能落實行人交通安全改善，保障行人安全，朝道路交通事故零死亡願景邁進。

本條例為建設、改善、維護、管理及考核行人交通安全設施，建立以人為本、行人動線連續性及無障礙用路環境。為綜合性、長期性施政大綱，提出重點改善政策及改善項目，設定績效指標及考核評比機制，由內政部整合中央各目的事業主管機關資源，訂定「行人交通安全設施推動計畫」，至少每 4 年檢討修正一次，本市依循本推動計畫，訂定「行人交通安全設施改善計畫」，並定期評估相關執行成果，每年公布執行情形，以利各界了解改善成果。

貳、願景目標

一、依循行政院「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」設定之目標值，以 112 年為基準年，訂定至 116 年「整體死亡人數及行人死亡人數下降 30%」，其中 114 年至 115 年下降目標如表 1 所示。

二、本市打造「以人為本」用路環境，轉化過往以車為主思維，以「友善行人」為主的出發點，打造安全及舒適友善行走空間，提供本市市民美好的行走體驗，爰訂定「提升人行道適宜性」、「增設人行道長度」及「建置行人友善區」為目標，114 年至 115 年目標如表 1 所示。

表 1 執行期間各年目標值(以 112 年事故數為基準)

年度	114 年	115 年
整體死亡人數下降幅度	15%	22%
行人死亡人數下降幅度	15%	22%
人行道適宜性上升幅度	0.1%	0.1%
增設人行道長度	10.5 公里	10.5 公里
建置行人友善區	2 處	4 處

※人行道適宜性定義：寬度大於 1.5 公尺且淨寬大於 0.9 公尺，並具無障礙設施之人行道長度，占人行道總長度比率。

參、行人事故特性分析

一、基本資料

(一)新北市民國 113 年底有 404 萬 7,001 人，較 112 年底 404 萬 1,120 人增加 5,881 人，增幅約 0.2%。若以行政區檢視人口，人口數最高為板橋區，有 553,538 人，占全市比例約 13.72%；其次為新莊區，人口數為 423,503 人，占比約 10.48%；再者為中和區，人口數有 405,956 人，占比約 10.08%，各行政區人口概況詳如表所示。

表 2 新北市各行政區人口統計

行政區	里數 (個)	戶數(戶)	人口數(人)			人口數 百分比
			男性	女性	合計	
八里區	10	18,446	21,151	21,523	42,674	1.04%
三芝區	13	10,090	11,349	10,731	22,080	0.55%
三重區	119	165,752	187,023	196,332	383,355	9.48%
三峽區	28	46,754	57,359	57,976	115,335	2.86%
土城區	47	97,113	117,779	123,445	241,224	5.96%
中和區	93	177,153	194,887	211,069	405,956	10.08%
五股區	20	39,187	46,641	47,219	93,860	2.30%
平溪區	12	2,126	2,272	1,777	4,049	0.10%

行政區	里數 (個)	戶數(戶)	人口數(人)			人口數 百分比
			男性	女性	合計	
永和區	62	93,645	100,719	113,023	213,742	5.31%
石門區	9	4,250	5,431	4,966	10,397	0.27%
石碇區	12	3,340	3,853	3,215	7,068	0.18%
汐止區	50	97,707	102,233	108,584	210,817	5.18%
坪林區	7	2,560	3,401	2,923	6,324	0.16%
板橋區	126	231,201	267,488	286,050	553,538	13.72%
林口區	17	57,446	65,856	70,219	136,075	3.29%
金山區	15	7,414	9,909	10,150	20,059	0.50%
泰山區	17	30,839	38,166	39,501	77,667	1.92%
烏來區	5	1,911	3,068	3,241	6,309	0.16%
貢寮區	11	4,240	5,449	5,270	10,719	0.27%
淡水區	42	96,988	92,295	105,431	200,726	4.81%
深坑區	8	10,239	11,726	11,910	23,636	0.59%
新店區	69	138,508	146,228	160,343	306,571	7.54%
新莊區	84	171,874	205,296	218,207	423,503	10.48%
瑞芳區	34	16,042	18,310	18,020	36,330	0.92%
萬里區	10	7,728	10,252	10,370	20,662	0.52%
樹林區	42	69,770	88,804	90,177	178,981	4.47%
雙溪區	12	3,532	4,192	3,494	7,686	0.20%
蘆洲區	38	76,666	96,796	101,563	198,359	4.95%
鶯歌區	20	35,294	44,555	44,784	89,339	2.20%
合計	1,032	1,717,815	1,965,488	2,081,513	4,047,001	100.00%

資料來源：新北市政府民政局，113 年 12 月統計資料

(二)新北市總面積約 2,052.57 平方公里，現劃分為 29 個行政區，包含：板橋區、三重區、中和區、永和區、新莊區、新店區、土城區、蘆洲區、樹林區、汐止區、鶯歌區、三峽區、淡水區、瑞芳區、五股區、泰山區、林口區、深坑區、石碇區、坪林區、三芝區、石門區、八里區、平溪區、雙溪區、貢寮區、金山區、萬里區、烏來區。各行政區間面積最大的行政區為烏來區，約 321.13 平方公里；其次為三峽區，面積約 191.45 平方公里；再者為坪林區，面積約 170.84 平方公里；面積最小為永和區，面積約 5.71 平方公里，占全市比例約 0.28%，各行政區面積詳如表 3 所示。

表 3 新北市各行政區面積統計

行政區	面積(平方公里)	占全市面積比例
八里區	39.49	1.92%
三芝區	65.99	3.21%
三重區	16.32	0.80%
三峽區	191.45	9.33%
土城區	29.56	1.44%
中和區	20.14	0.98%
五股區	34.86	1.70%
平溪區	71.34	3.48%
永和區	5.71	0.28%
石門區	51.26	2.50%
石碇區	144.35	7.03%
汐止區	71.24	3.47%
坪林區	170.84	8.32%
板橋區	23.14	1.13%
林口區	54.15	2.64%

行政區	面積(平方公里)	占全市面積比例
金山區	49.21	2.40%
泰山區	19.16	0.93%
烏來區	321.13	15.65%
貢寮區	99.97	4.87%
淡水區	70.66	3.44%
深坑區	20.58	1.00%
新店區	120.23	5.86%
新莊區	19.74	0.96%
瑞芳區	70.73	3.45%
萬里區	63.38	3.09%
樹林區	33.13	1.61%
雙溪區	146.25	7.13%
蘆洲區	7.44	0.36%
鶯歌區	21.12	1.03%
合計	2,052.57	100.00%

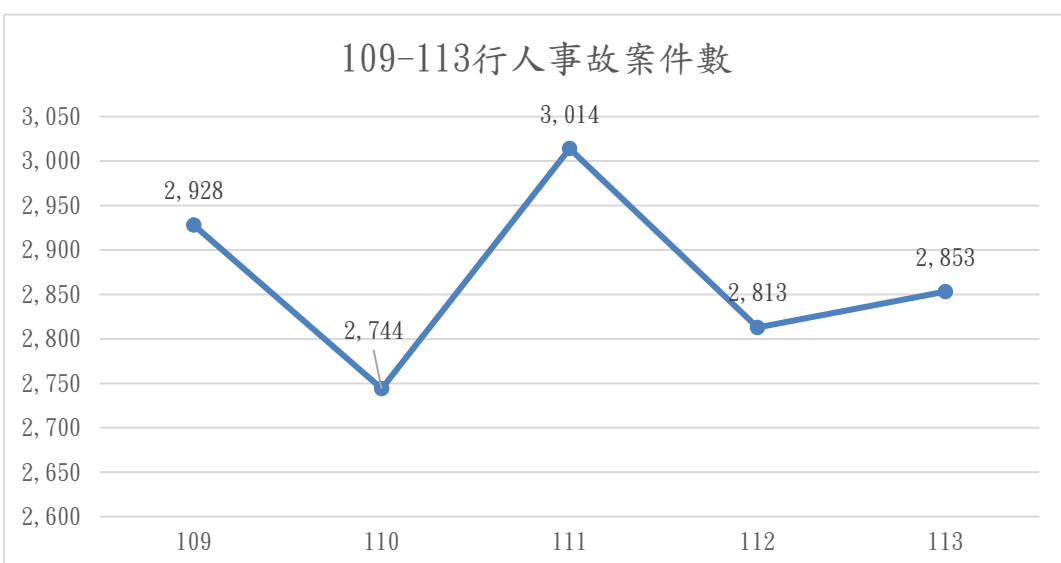
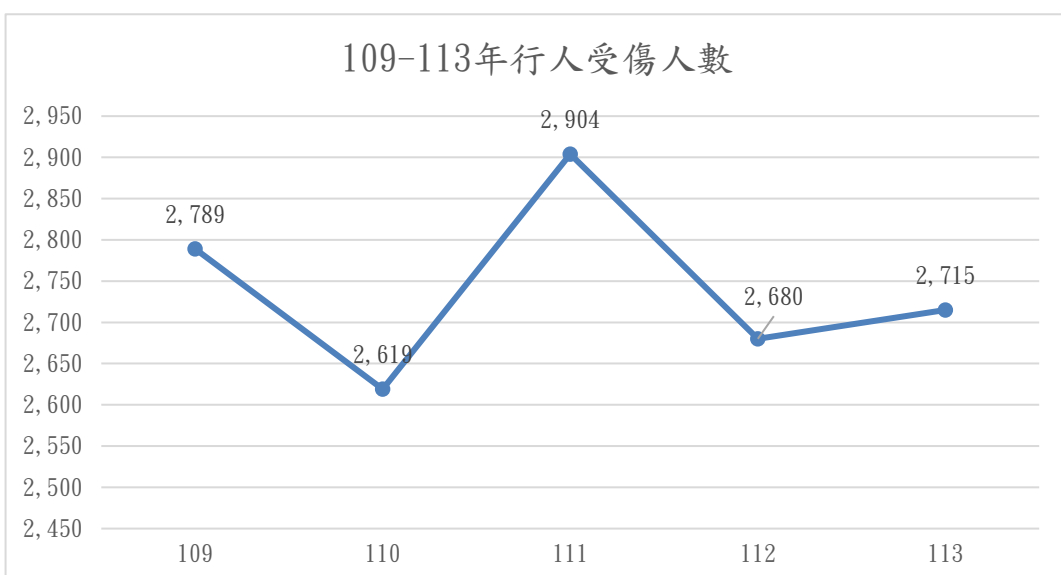
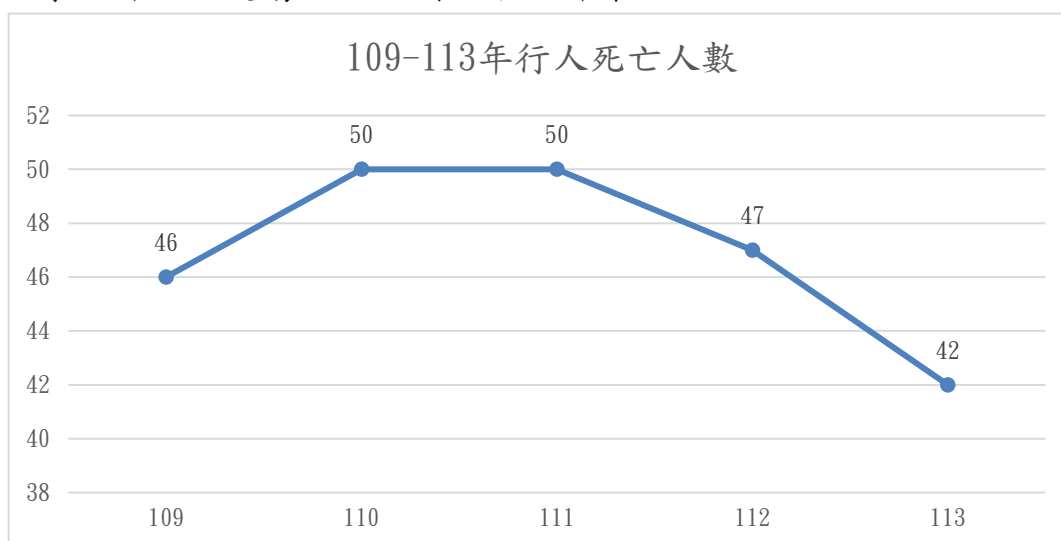
資料來源：新北市政府民政局，113 年 12 月統計資料

二、 事故特性分析

近年來，行人事故在全國各地發生頻繁，引起社會各界廣泛關注，為提升人行通行安全，並減少行人事故傷亡人數，達成 2030 年前減少 50% 交通事故死亡人數之目標，同時邁向零死亡道路交通事故死亡的長期願景，本市針對行人主題進行分析，據以了解行人事故樣態，結合本市各單位資源，透過教育、工程、執法、宣導及監理手段，並由會報管考小組，於每月召開道安大會，控管本市交通事故狀況。

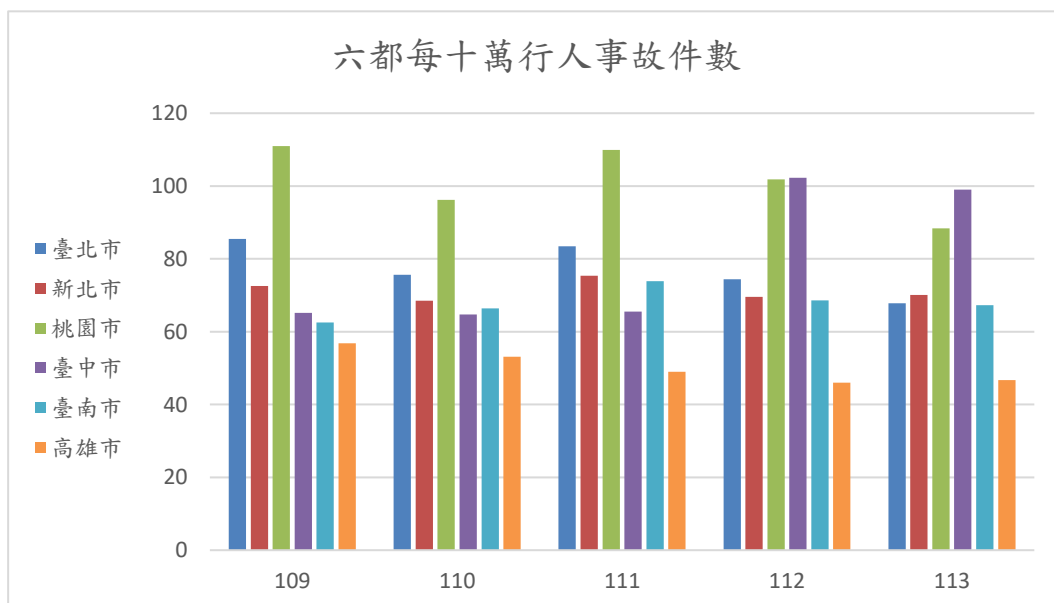
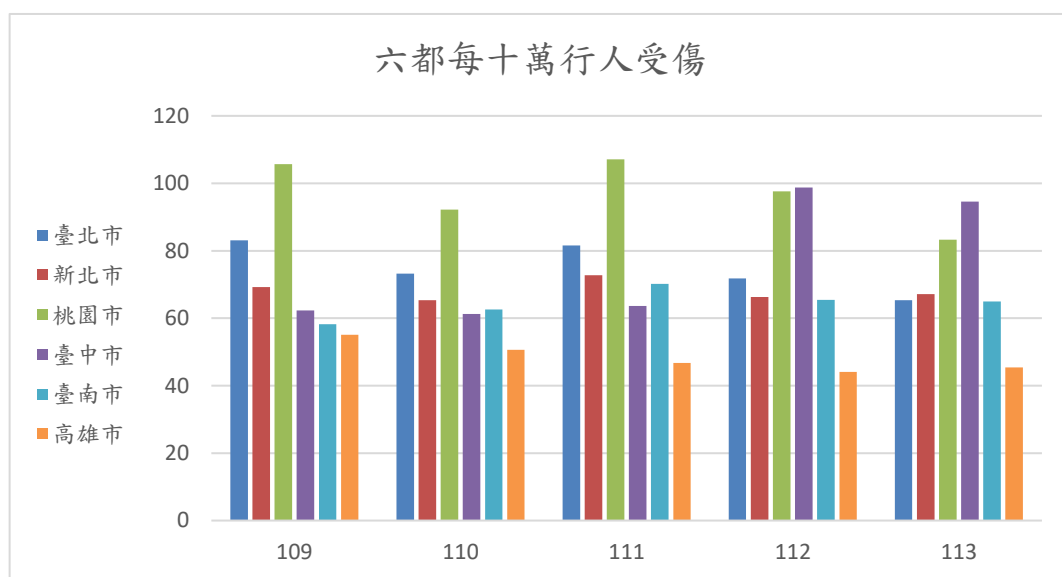
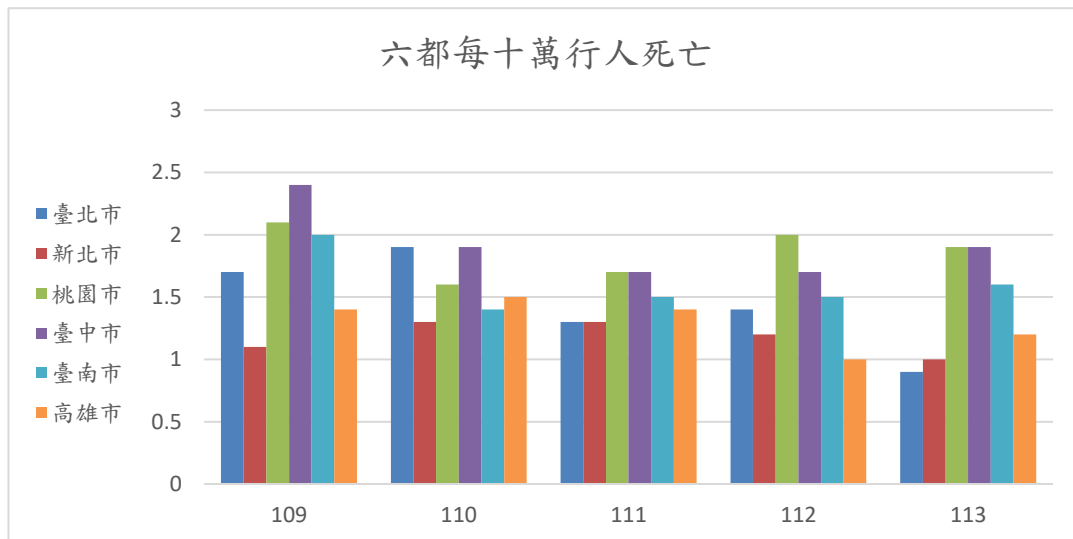
本市 109-113 年行人事故逐年變化趨勢如圖 1 所示，行人死亡人數(30 日內死亡人數)從 109 年 46 人下降至 113 年 42 人，降幅約 8.7%，惟行人受傷人數與件數變化趨勢相同，呈現時高時低趨勢，長期下降趨勢未臻明顯，惟每十萬人行人死亡，本市為六都次低，另每十萬人

行人事故件數及受傷人數，則位居六都第三。



資料來源：交通部道安資訊平台

圖 1 本市事故總覽逐年變化趨勢



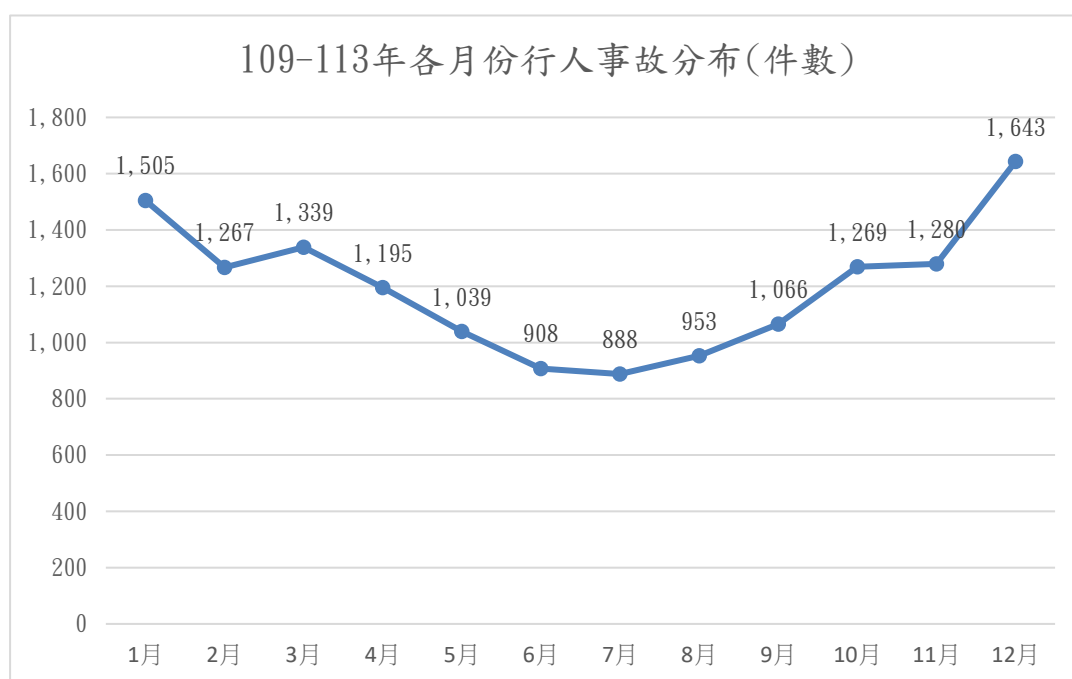
資料來源: 交通部道安資訊平台

圖 2 六都每十萬人事故總覽逐年變化趨勢

(一) 行人事故好發於冬季及昏峰時段

針對 109-113 年行人事故案件發生月份及時段進行分析，分析結果如圖 3 至圖 6 所示，圖 3、4 可看出每年 6-8 月間為事故總數量較少的時間，之後行人事故量逐漸增加，11、12 月及 1 月則為事故發生高峰月份，另行人死亡事故為 12 及 1 月呈現明顯上升。

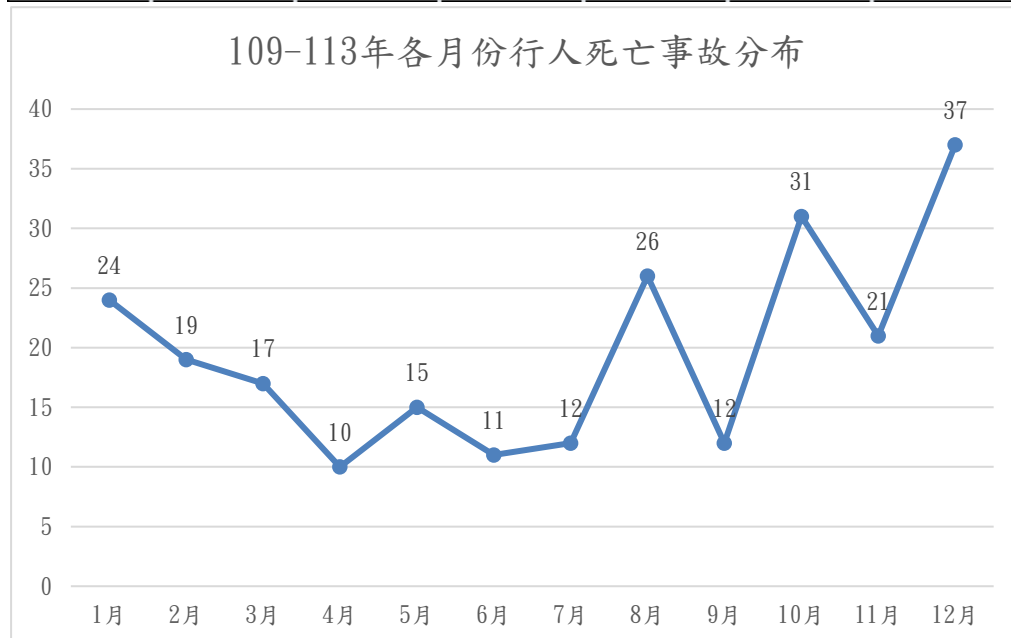
月份	109	110	111	112	113	總計
1	229	383	350	271	272	1,505
2	239	241	304	260	223	1,267
3	267	242	272	296	262	1,339
4	277	243	228	236	211	1,195
5	207	161	201	212	258	1,039
6	216	118	181	213	180	908
7	193	133	201	148	213	888
8	192	184	184	212	181	953
9	227	179	227	199	234	1,066
10	226	272	267	263	241	1,269
11	271	267	247	258	237	1,280
12	384	321	352	245	341	1,643
總計	2,928	2,744	3,014	2,813	2,853	14,352



資料來源:交通部道安資訊平台

圖 3 109-113 年各月份行人事故分布

月份	109	110	111	112	113	總計
1	6	4	6	4	4	24
2	6	3	1	4	5	19
3	5	1	6	4	1	17
4	1	2	3	3	1	10
5	0	6	5	2	2	15
6	5	2	1	1	2	11
7	2	2	5	3	0	12
8	4	5	8	3	6	26
9	1	2	2	2	5	12
10	3	5	7	8	8	31
11	4	5	2	6	4	21
12	9	13	4	7	4	37
總計	46	50	50	47	42	235

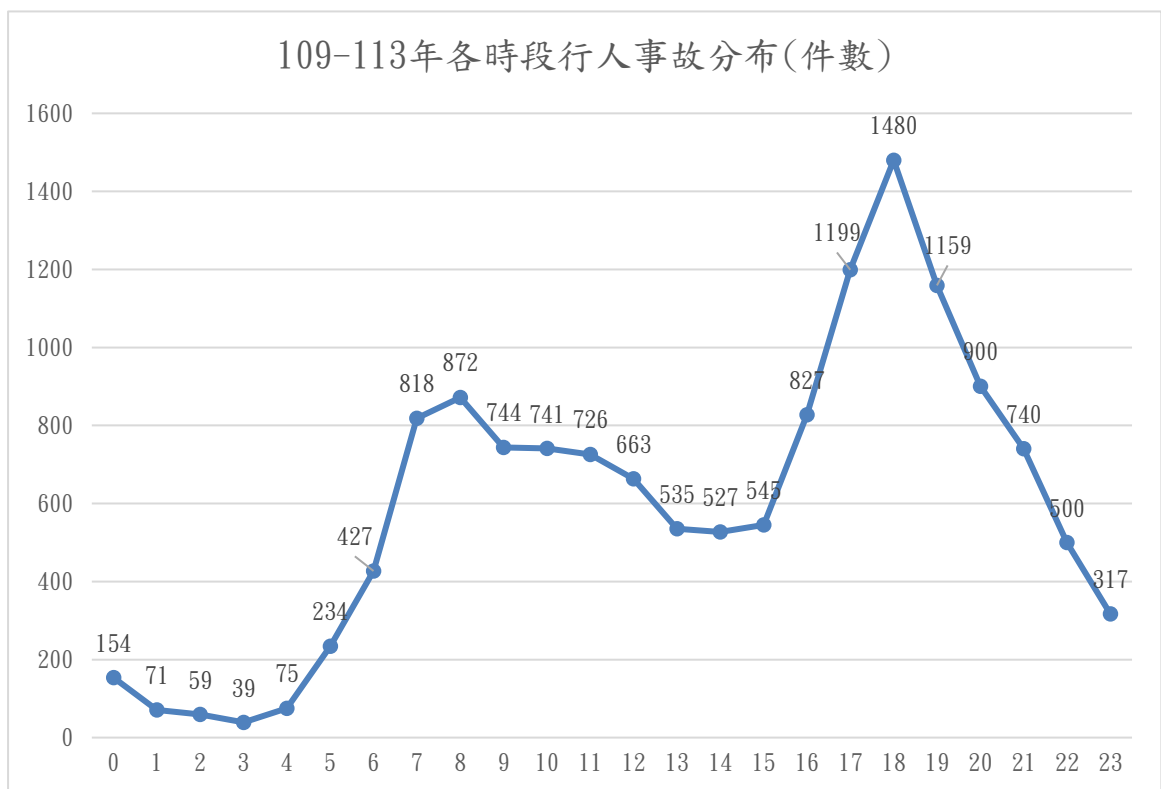


資料來源:交通部道安資訊平台

圖 4 109-113 年各月份行人死亡事故分布

分析發生時段如圖 5 所示，行人事故主要集中在上午尖峰時段(7-9 時)及下午尖峰時段(17-20 時)，推論與道路交通量呈正相關，另再深入分析，昏峰事故數量又高於晨峰，此外，於日照時間較長之 5-9 月間，事故件數相較其他月份明顯較低。行人死亡事故與整體行人事故趨勢相似，集中於晨昏峰且昏峰數量較高，日照時間較短之 10-3 月件數顯著較高。

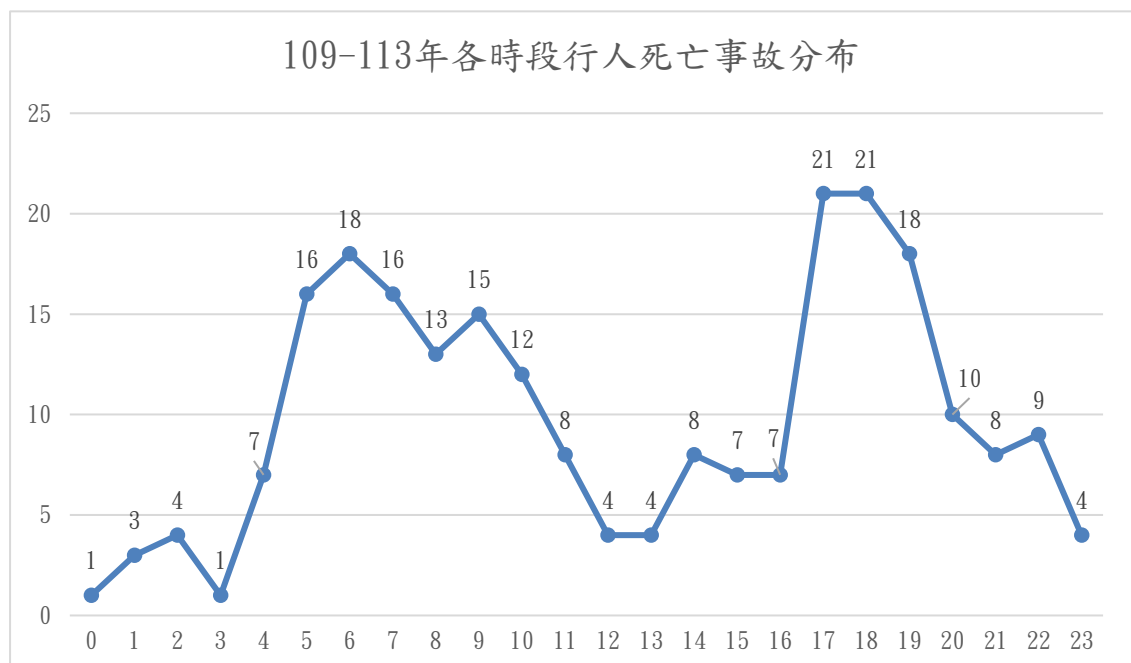
時間	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	總計
0	17	19	6	25	10	5	4	11	8	14	9	26	154
1	6	7	5	7	4	6	5	3	4	8	3	13	71
2	9	4	6	8	4	1	4	7	2	4	3	7	59
3	5	2	3	4	1	1	4	2	1	1	8	7	39
4	12	4	8	1	6	2	7	6	7	8	4	10	75
5	42	32	20	12	7	8	5	9	14	23	25	37	234
6	79	42	30	24	14	24	22	19	31	25	35	82	427
7	69	51	79	62	66	57	47	71	76	70	92	78	818
8	75	58	65	76	53	83	73	73	79	80	85	72	872
9	67	52	79	62	60	56	53	55	72	68	60	60	744
10	94	61	73	71	61	41	43	60	55	63	47	72	741
11	79	68	58	59	49	49	46	54	62	64	70	71	726
12	70	47	65	62	50	49	37	52	49	46	64	72	663
13	61	46	47	52	49	34	34	30	46	46	44	46	535
14	47	42	55	60	43	34	35	33	38	44	42	54	527
15	47	53	42	51	50	44	38	46	40	44	42	48	545
16	80	60	87	74	72	57	48	54	63	74	80	78	827
17	120	96	105	72	71	62	71	63	77	132	144	186	1,199
18	160	163	152	113	113	69	75	77	118	135	125	200	1,480
19	114	110	109	108	108	75	82	76	66	103	107	128	1,159
20	78	80	88	69	69	68	73	64	58	62	83	105	900
21	90	66	80	60	60	47	37	48	39	73	46	89	740
22	56	65	57	37	37	22	27	26	32	55	30	56	500
23	28	39	20	26	26	14	18	14	29	30	32	46	317
總計	1,505	1,267	1,339	1,195	1,195	908	888	953	1,066	1,269	1,280	1,643	14,352



資料來源:交通部道安資訊平台

圖 5 109-113 年各時段行人事故分布

時間	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	總計
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
2	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	4
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
4	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	2	7
5	3	0	0	1	2	0	0	2	0	5	1	2	16
6	2	2	0	1	0	0	0	2	2	1	1	7	18
7	3	2	0	0	0	1	1	3	0	2	1	3	16
8	1	0	0	2	0	1	1	2	1	2	1	2	13
9	2	0	1	0	1	0	0	2	1	3	1	4	15
10	1	2	2	1	0	1	1	0	1	0	2	1	12
11	0	1	1	0	0	1	0	1	1	2	1	0	8
12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1	0	4
13	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	4
14	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	2	0	8
15	0	1	2	0	1	0	0	1	0	2	0	0	7
16	0	0	2	1	1	1	0	0	0	1	0	1	7
17	0	1	3	0	1	0	2	1	1	4	3	5	21
18	5	2	1	1	0	1	0	3	2	1	2	3	21
19	3	0	1	0	1	1	4	4	1	0	0	3	18
20	0	3	0	1	2	1	0	0	0	0	2	1	10
21	1	0	1	0	1	3	0	1	0	1	0	0	8
22	0	4	1	0	0	0	0	0	0	2	1	1	9
23	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	4
總計	24	19	17	10	15	11	12	26	12	31	21	37	235



資料來源：交通部事故資料平台

圖 6 109-113 年各時段行人死亡事故分布

(二) 路口及路段行人事故數量相當，事故型態主要為穿越道路

109-113 年共發生 14,352 件行人交通事故，經分析事故發生位置主要為路段 7,105 件(50%)及交岔路口 6,283 件(43%)，前述兩者相加占比為 93%，另路段及交岔路口交通事故件數並無顯著差距。

資料來源: 交通事故資料平台

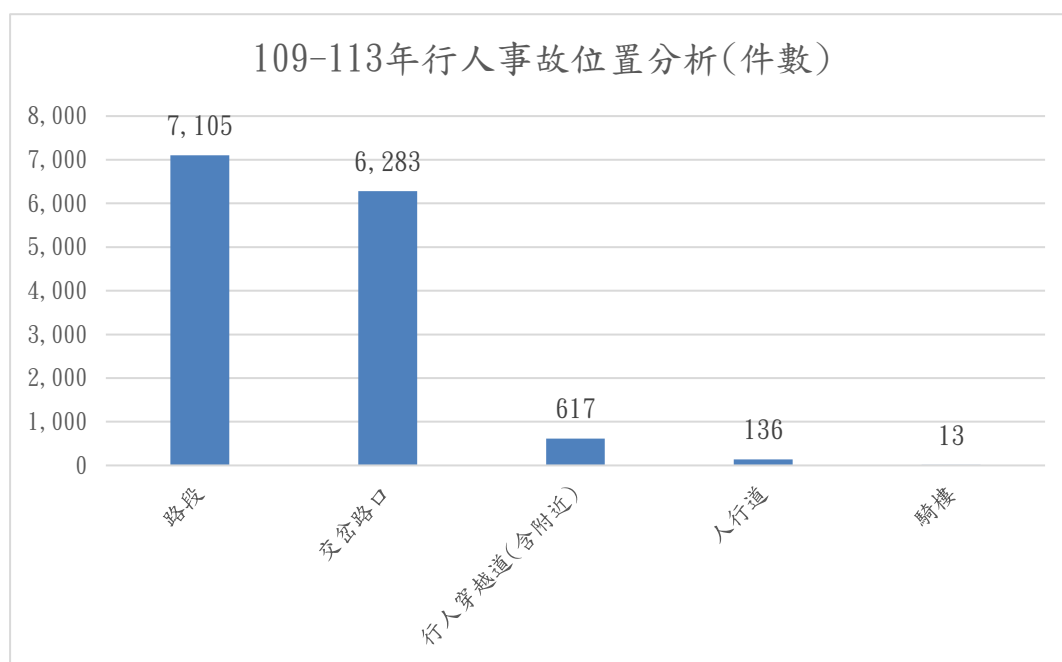


圖 7 109-113 年行人事故位置分析

依照各事故位置分析發生事故類型及型態，結果如表4所示，整體而言，「穿越道路」中為行人事故最大宗事故型態，總計 8,778 件(佔 63.7%)，排除其他事故型態，其次為「同向通行中」 1,461 件(10.2%)。另交叉比對事故發生位置可以發現事故位置中，路段、交岔路口(含附近)及行人穿越道(含附近)之事故型態皆為「穿越道路」占比最高，顯示對於行人穿越道路之安全，應為著重防制課題。

表 4 109-113 年涉入行人案件事故類型與事故位置分析

事故類型 及型態	路段		交岔路口		人行道	
	人數	占比	人數	占比	人數	占比
穿越道路	3,600	50.6%	4,617	73.5%	6	4.4%
同向通行	1,061	14.9%	339	5.4%	13	10.0%
對向通行	329	4.6%	319	5.1%	13	10.0%
衝進路中	163	2.3%	59	1.0%	0	0.0%
佇立路邊	112	1.6%	56	0.9%	3	2.2%
路上作業	92	1.3%	26	0.4%	1	0.7%
其它	1,748	24.7%	867	13.7%	100	72.7%
總計	7,105	100%	6,283	100%	136	100%
事故類型 及型態	行人穿越道(含附近)		騎樓			
	人數	占比	人數	占比		
穿越道路	531	86.1%	0	0.0%		
同向通行	14	2.3%	1	7.7%		
對向通行	19	3.1%	1	7.7%		
衝進路中	10	1.6%	0	0.0%		
佇立路邊	0	0.0%	0	0.0%		
路上作業	0	0.0%	0	0.0%		
其它	43	6.9%	11	84.6%		
總計	617	100%	13	100%		

表 4 109-113 年涉入行人案件事故類型與事故位置分析(續)

事故類型及型態	總計	
	人數	占比
穿越道路	8,778	63.7%
同向通行	1,461	10.2%
對向通行	694	4.8%
衝進路中	234	1.6%
佇立路邊	175	1.2%
路上作業	123	0.9%
停車後(或中)穿出	78	0.5%
路上嬉戲	20	0.1%
其他	2,789	17%
總計	14,352	100%

資料來源:交通部道安資訊平台

針對事故位置及事故類型進一步進行交叉分析，由表 4 可見，路段「穿越道路中」、交岔路口「穿越道路中」以及路段「同向通行中」為行人事故中三大事故類型，故以下針對此三種類型進行事故肇因分析，如表 5 至表 7 所示。

路段「穿越道路中」類型事故中，主要以車輛「未注意車前狀況」位居首位，共計 973 件(27.0%)，其次二、三名為「未依規定行走地下道、天橋穿越道路」及「穿越道路未注意左右來車」，前述兩項相加共計 979 件(27.2%)，顯示路段中穿越道路之行人亦有一定比例之肇事責任，為此，應加強宣導行人穿越道路之安全觀念，亦或是藉由工程手段阻隔行人穿越道路之路徑及意圖。

表 5 路段「穿越道路中」事故類型前 5 大肇因分析

案件主要肇因	案件數	占比
未注意車前狀況	973	27.0%
未依規定行走地下道、天橋穿越道路	654	18.2%
穿越道路未注意左右來車	325	9.0%
尚未發現肇事因素	250	7.0%
車輛未依規定暫停讓行人先行	244	6.8%

資料來源：交通部道安資訊平台

而交岔路口「穿越道路中」類型事故中，主要以車輛「車輛未依規定暫停讓行人先行」位居首位，共計 1,464 件(31.7%)，其次二、三名為「未注意車前狀況」及「未依規定行走地下道、天橋穿越道路」，前述兩項相加共計 1,500 件(32.5%)，顯示路口中主要以汽、機車駕駛人所占肇因比例較多，為此，應加強汽、機車駕駛人行駛至交岔路口時，應放慢行車速度，並擺頭觀察有無行人通過及停讓行人通行，亦或是藉由工程手段，增加交岔路口明視性，避免車輛未注意到行人。

表 6 交岔路口「穿越道路中」事故類型前 5 大肇因分析

案件主要肇因	案件數	占比
車輛未依規定暫停讓行人先行	1,464	31.7%
未注意車前狀況	1,246	27.0%
未依規定行走地下道、天橋穿越道路	254	5.5%
其他不當駕車行為	206	4.5%
左轉彎未依規定	176	3.8%

資料來源：交通部道安資訊平台

最後，路段「同向通行中」類型事故中，主要以車輛「未注意車前狀況」位居首位，共計 438 件(41.2%)，其次為「未保持行車安全間隔」，共計 157 件(14.8%)，顯示路段中同向通行多為行車造成，故建議應有實體人行設施分隔行人及行車空間，減少此類型事故。若無法設置人行道之區域，建議可評估設置行人優先區或行人徒步區，以保障路段中行人路權。

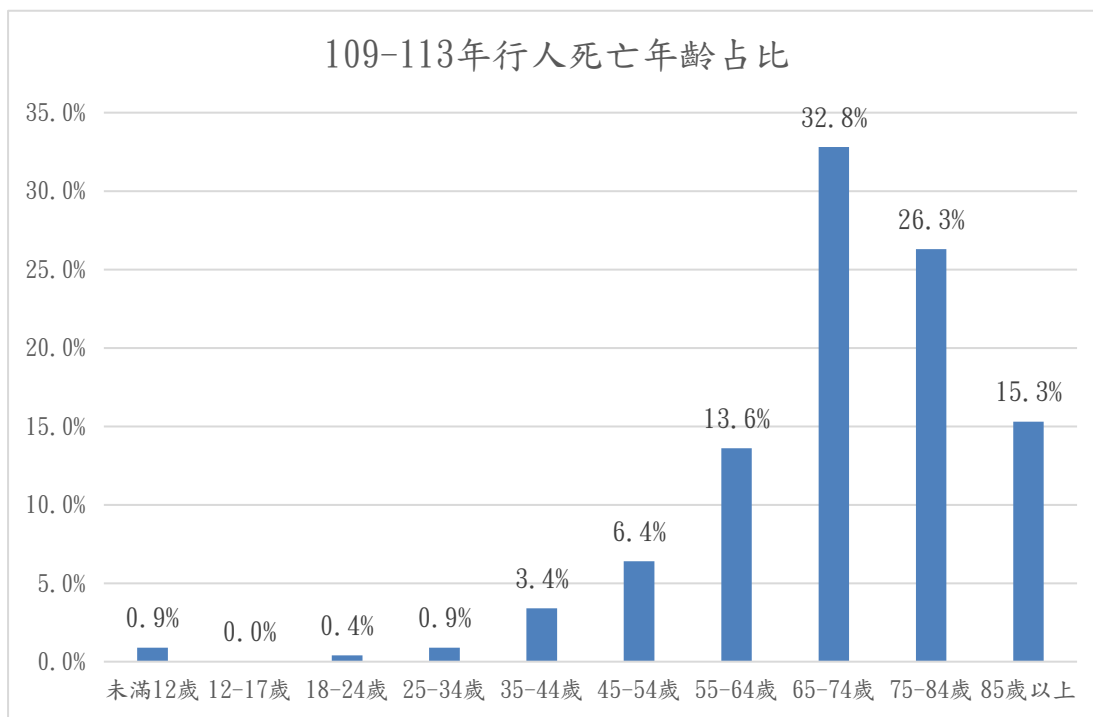
表 7 路段「同向通行中」事故類型前 5 大肇因分析

案件主要肇因	案件數	占比
未注意車前狀況	438	41.2%
未保持行車安全間隔	157	14.8%
其他不當駕車行為	82	7.7%
尚未發現肇事因素	72	6.8%
未保持行車安全距離	70	6.6%

資料來源：交通部道安資訊平台

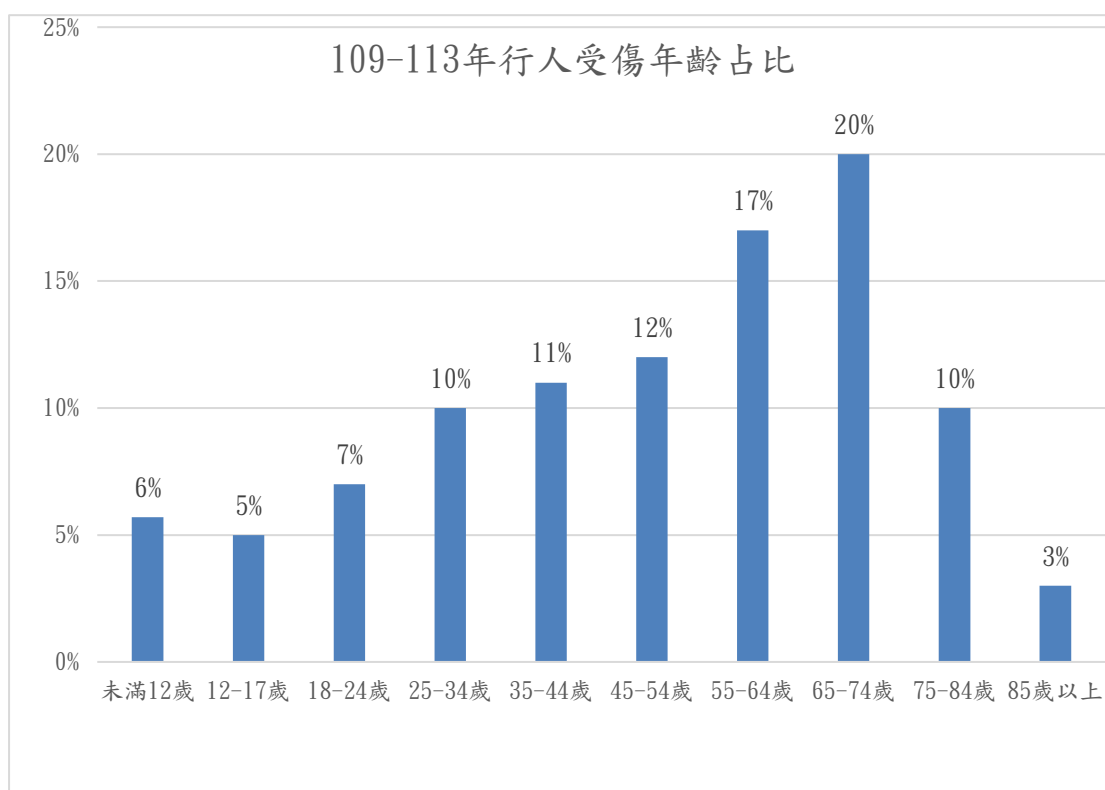
(三) 高齡者事故件數及嚴重度相對較高

在行人當事者部分，依據內政部提供行人交通安全設施推動計畫，將年齡層分為未滿12歲、12-17歲、18-24歲、25-34歲、35-44歲、45-54歲、55-64歲、65-74歲、75-84歲與85歲以上共十群，統計109-113年行人受傷人數共計13,707人，死亡人數共計235人，年齡分析如圖8、9所示。隨著年齡增加，行人事故中傷亡人數也隨之增加，於行人死亡人數中，65歲以上族群即佔74.4%，而行人受傷人數中，該族群亦佔整體受傷人數33%。另外將各年齡層與受傷程度進行交叉比對呈現如表8，亦可發現隨著年齡上升，發生事故後，行人死亡的機率亦隨之上升，推論受到年齡增長，反應力、辨識力及身體機能逐漸衰弱，一旦涉入事故，即便是輕微的碰撞，都可能造成嚴重傷害，由表8可見，一件事件中，55歲以下族群30日死亡比例低於1%，75-84歲為4.0%，85歲以上則為8.6%。



資料來源:交通部事故資料平台

圖 8 109-113 年行人死亡事故年齡分布



資料來源:交通部事故資料平台

圖 9 109-113 年行人受傷事故年齡分布

表 8 年齡與受傷程度交叉分析

年齡	30日死亡		受傷		未受傷		不明		總計	
	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比
未滿 12歲	2	0.1%	787	93.6%	52	6.2%	2	0.1%	840	100%
12-17 歲	0	0.0%	618	88.8%	77	11.0%	1	0.2%	696	100%
18-24 歲	1	0.2%	892	92.5%	71	7.3%	0	0.0%	964	100%
25-34 歲	2	0.2%	1,410	93.6%	89	5.9%	5	0.3%	1,506	100%
35-44 歲	8	0.5%	1,567	91.8%	124	7.2%	8	0.5%	1,707	100%
45-54 歲	15	0.8%	1,672	91.4%	140	7.6%	2	0.2%	1,829	100%
55-64 歲	32	1.3%	2,260	92.3%	152	6.2%	4	0.2%	2,448	100%
65-74 歲	77	2.6%	2,703	92.6%	135	4.6%	2	0.2%	2,917	100%
75-84 歲	62	4.0%	1,429	93.2%	39	2.5%	3	0.3%	1,533	100%
85歲 以上	36	8.6%	372	88.8%	11	2.6%	0	0.0%	419	100%
總計	235	1.6%	13,707	92.2%	890	6.0%	27	0.2%	14,859	100%

資料來源：交通部道安資訊平台

進一步分析高齡者行人事故發生位置及事故型態，如表9及表10所示，可見高齡者行人事故發生位置於路段及交岔路口之事故數占比並無顯著差別，前述兩者相加，已占整體事故發生位置近95%，另事故型態主要為路段「穿越道路中」、路口「穿越道路中」二類，顯示本市務必加強高齡者行人「穿越道路」之教育宣導，並利用相關交通工程手段，保護穿越道路之行人，另路段「同向通行中」則位居第三，顯示應增設人行道，確保行人於路側行走時，擁有絕對路權，不受其它機動車干擾，如受道路寬度限制，無法設置實體人行道，仍應評估劃設標線型人行道，保障行人通行安全。此外，在前10大主要肇因分析上，如表11所示，「未注意車前狀況」、「未依規定暫停讓行人先行」及「未依規定行走地下道、天橋穿越道路」位居前三名，已超過60%，

表 9 高齡者行人事故發生位置分析

事故位置	案件數	占比
路段	2,419	50.2%
交岔路口	2,129	44.1%
行人穿越道(含附近)	187	3.9%
人行道	27	0.6%
騎樓	4	0.1%
其他	53	1.1%
總計	4,819	100%

資料來源:交通部道安資訊平台

表 10 高齡者行人事故發生位置及事故型態分析

事故類型及型態(高齡者)	路段		交岔路口		行人穿越道(含附近)		人行道		騎樓	
	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比	人數	占比
對向通行	113	4.6%	104	4.9%	5	2.7%	2	7.4%	0	0.0%
同向通行	393	16.2%	111	5.2%	4	2.1%	1	3.7%	1	25.0%
穿越道路	1,294	53.4%	1,568	73.6%	163	87.2%	0	0.0%	0	0.0%
路上嬉戲	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
路上作業	13	0.5%	9	0.4%	0	0.0%	1	3.7%	0	0.0%
衝進路中	16	0.6%	7	0.3%	1	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
停車後(或中)穿出	20	0.8%	6	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
佇立路邊	39	1.6%	27	1.3%	0	0.0%	1	3.7%	0	0.0%
其他	531	22.3%	297	14.0%	14	7.5%	22	81.5%	3	75.0%
總計	2,419	100%	2,129	100%	187	100%	27	100%	4	100%

資料來源:交通部道安資訊平台

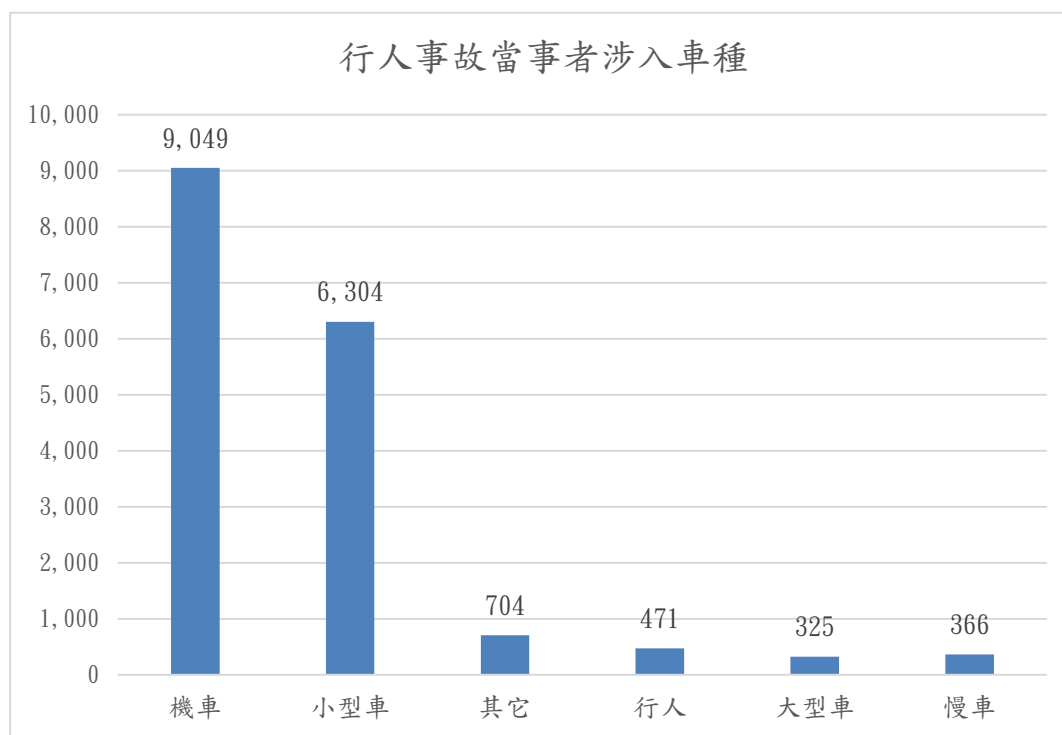
表 11 高齡者行人事故前 10 大主要肇因

案件主要肇因	案件數	占比
未注意車前狀況	1,372	28.5%
未依規定暫停讓行人先行	778	16.1%
未依規定行走地下道、天橋穿越道路	408	8.5%
其他不當駕車行為	281	5.8%
尚未發現肇事因素	272	5.6%
不明原因肇事	164	3.4%
未注意左右來車	139	2.9%
未依標誌、標線、號誌或手勢指揮穿越道路	133	2.8%
倒車未依規定	120	2.5%
未保持行車安全距離	119	2.5%

資料來源:交通部道安資訊平台

(四) 機車及小型車為涉入行人事故之主要車種，機車又以初獲駕照或初上路之年齡層事故為最

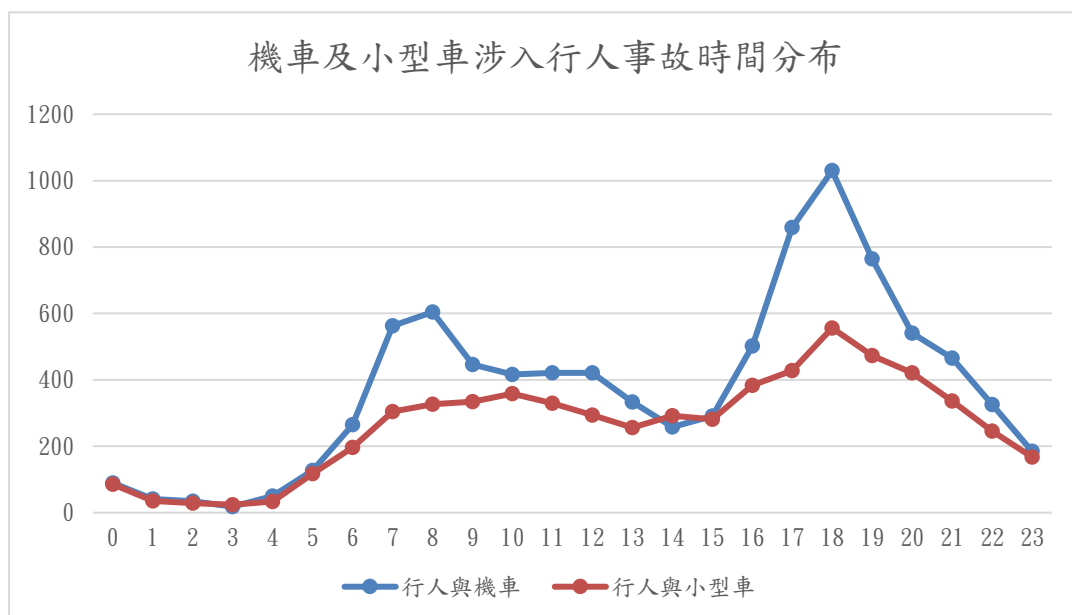
分析 109-113 年本市行人事故中所有涉入當事者進行車種分析，如圖 10 所示，機車共計 9,049 人(51%)，位居首位，其次為小型車，共計 6,304(37%)，兩者相加已近 9 成。



資料來源:交通部道安資訊平台

圖 10 行人事故當事者涉入車種分析

針對機車與小型車涉入行人事故發生事故之時間進行交叉分析，如圖11所示，事故分布與交通量呈正相關，另主要發生於上、下午尖峰時間，其中下午尖峰機車及小型車涉入行人事故數，又相較於上午尖峰顯著增加，推論夜晚駕駛人及行人受光線影響，降低辨識前方道路狀況之視距，致採取相對應駕駛動作反應時間不足，為此，顯示出路段及路口於夜間應加強照明。



資料來源: 交通部道安資訊平台

圖 11 機車及小型車涉入行人事故時間分布

另將涉入之各車種年齡進行交叉分析，如表 12 所示，機車族群中 18-24 歲為與行人發生事故之主要年齡層；小型車族群中 35-44 歲為與行人發生事故之主要年齡層；大型車族群中 55-64 歲為與行人發生事故之主要年齡層；慢車族群中 12-17 歲為與行人發生事故之主要年齡層，另其車種中又以機車總事故數為最多，前述車種又以初獲駕照或初上路之年齡層事故為最，顯示對於初獲駕照或初上路族群應加強教育。

表 12 涉入行人案件車種年齡層分析

年齡	機車	小型車	行人	大型車	慢車
未滿 12 歲	1	0	188	0	30
12-17 歲	120	6	81	0	97
18-24 歲	2,366	451	65	3	39
25-34 歲	2,039	1,048	138	38	52
35-44 歲	1,596	1,429	169	70	43
45-54 歲	1,246	1,356	121	107	33
55-64 歲	972	1,247	135	111	40
65-74 歲	590	659	144	10	28
75-84 歲	104	100	47	0	17
85 歲以上	15	8	20	0	1
總計	9,049	6,304	1,108	339	380

資料來源: 交通部道安資訊平台

（五）小結

綜整以上事故特性分析，108-112 年本市行人事故死亡略有下降，惟受傷及件數則下降趨勢不顯著，經分析行人事故相關態樣，得出：「行人事故好發於冬季及昏峰時段」、「路口及路段行人事故數量相當，事故型態主要為穿越道路」、「高齡者事故件數及嚴重度相對較高」及「機車及小型車為涉入行人事故之主要車種，機車又以初獲駕照或初上路之年齡層事故為最」、路段「穿越道路中」事故、路口「穿越道路中」事故及路段「同向通行中」事故。以上，針對所分析出本市行人事故特性，研擬「工程」、「教育及宣導」、「執法」及「監理」等面向，提出對應之改善對策，彙整如表 13 所示，說明如下：

1. 工程面向：

- （1）本市轄內各大眾運輸場站、公園、醫院、學校周邊路口及行人多事故路口優先評估，設置行人早開時相及行人專用時相，並檢討行穿線退縮及路側障礙物清除，增加交岔路口轉彎車輛視距，以減少「路口穿越道路中事故」。
- （2）針對路段中「穿越道路中」及「同向通行中」事故型態，可於行人易肇事路段中，增加路段中穿越設施或於不適合穿越地點設置阻隔設施，以減少穿越道路事故；而對於人車同向通行造成事故，路段中應優先設置實體人行道，若受整體環境限制，可評估暫時設置標線型人行道，以為區隔人車路權，並清除人行道障礙物，保障行人通行連續性。
- （3）本市推動捷運生活圈友善步行計畫、樂齡環境空間改善計畫及通學環境改善計畫，同時針對行人、高齡者及學生族進行系統性逐年檢討改善。另因應中央通過「行人交通安全設施條例」及啟動永續提升人行安全計畫，後續將持續逐點會勘、審查並提報中央爭取經費補助。
- （4）鑒於行人事故好發於昏峰時段，無論路口或路段均應加

強道路照明設施，以利駕駛人識別道路狀況，採取相對應駕駛動作，並本市亦針對無號誌化路口夜間採取三色號誌運作，將易肇事路口作為優先檢討，另本市輔以 AI 影像辨識系統偵測，提供 LED 告知駕駛人資訊，提升無號誌化路口安全。

2. 教育及宣導面向:

- (1) 機車涉入行人事故年齡層為「18-24 歲」，即為高中、職剛畢業，故於高中階段可先納入考照行前教育，另教育局可將交通安全納入授課時數，於考照前了解道路潛在風險，加強交通安全觀念，亦於大專院校安排交通安全宣導講習，納入畢業學分數。
- (2) 慢車主要事故族群為「12-17 歲」年齡層，故交通安全需向下扎根，建置適齡適性的交通安全教育課程教材，提供教學現場有系統架構且易於實施課程模組，便利教師於課堂中運用。
- (3) 依據本市事故特性，製作符合本市事故防制主題之宣導內容，如「機車暨年輕機車族群道安宣導」、「高齡者道安宣導」、「路口慢看停一行人及汽機車路口安全宣導」，透過文宣、跑馬燈，另可邀集受眾宣導年齡層演員，合作拍攝宣導短片，並藉由本市各管轄管道露出，加強推播，強化宣傳效能。
- (4) 鑒於「高齡者事故件數及嚴重度相對較高」，本市為提升高齡者交通安全意識，故培力各類型人力共同投入道安教育宣導工作，如基礎人力-社區道安守護員、中階人力-社區道安推廣員及進階人力-路老師，藉由多元體驗式教育宣導，結合本市社區資源和行動銀髮俱樂部專車，針對長者聚集地進行宣導活動，並透過社區照顧關懷據點及各區里的活動，提供全方位的服務內容，同時以互動式宣導活動讓長者在熟悉的環境中學習道路安全，建立正確的交通觀念。

3. 執法面向：

- (1) 警察機關可依據本市事故特性，因時因地增派勤務，提高見警率，或依據季節性，研擬相對應著重事故防制專案，如 7、8 月為本市機車安全月，藉以導正民眾違規觀念。
- (2) 對於易肇事路段或民眾易違規路段，警察機關可評估建置科技執法，加強違規取締力道，杜絕駕駛人投機心態。

4. 監理面向：

- (1) 要求運輸業業者應定期辦理教育訓練，另監理所人員將聯合警察局、教育局、交通局等實施重點車種路邊稽查，並擇定重要路口定點稽查及隨車稽查市區公車，是否確實於路口停讓、指叉確認及使用視野輔助系統，以避免大型車行車視線死角造成行人事故。
- (2) 依照本市地域特性，研提相對應防制專案，如創新設置宣導教具教材，以互動式體驗宣導方式，強化路權觀念及應遵守道路交通標誌、標線及號誌行駛之重要性及守法規定。
- (3) 建置「機車危險感知教育平台」，以 3D 動畫影片製作危險感知影片，加深考生印象，透過不同主題情境練習，讓機車騎士提升事先察覺潛在風險的感知。
- (4) 為嚇阻山區道路之飆車危險行為，監理所和新北市政府警察局及桃園市政府警察局合作，針對北宜公路、臺 7 乙線等同步稽查、雙向封山，加強取締任意改裝、輪胎磨耗及無照駕駛等危害行車安全之駕駛行為。

表 13 行人事故現況分析課題及建議對策盤點

課題盤點	改善對策			
	工程面向	教育及宣導面向	執法面向	監理面向
行人事故好發於冬季及昏峰時段	● 加強路口路段照明		● 因時因地增派勤務，針對各項易違規樣態加強取締	
路口及路段行人事故數量相當	<ul style="list-style-type: none"> ● 增設實體人行道 ● 增設標線型人行道 ● 行穿線退縮 ● 增設庇護島 ● 行人早開/專用時向 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導行人交通安全觀念 ● 於各級學校安排道安宣講 	<ul style="list-style-type: none"> ● 每年 7、8 月為本市機車安全月，針對青少年易出沒路段加強取締 ● 研擬設置科技執法，彌補人力不足 	<ul style="list-style-type: none"> ● 重要路口定點稽查及隨車稽查市區公車，是否確實於路口停讓、指叉確
高齡者事故件數及嚴重度相對較高	<ul style="list-style-type: none"> ● 樂齡環境空間改善計畫 ● 行人優先區/友善區 ● 放大行人燈 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路老師等交通安全推廣員，於長者聚集處宣導道安知識 		
機車及小型車為涉入行人事故之主要車種，機車又以初獲駕照或初上路之年齡層事故為最		<ul style="list-style-type: none"> ● 將交通安全課程納入部頒全齡課程教材內 ● 針對高即將三考族，安排交通安全講座 		<ul style="list-style-type: none"> ● 監理所與警察局，針對已飆車路段聯合稽查 ● 建置「機車危險感知教育平台」 ● 除中央機輔外，本府疊加補助金

路段「穿越道路中」事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 行人易肇事路段檢討設置阻隔或穿越設施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導行人穿越馬路請走行人穿越道 		
路口「穿越道路中」事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 增設庇護島 ● 縮小道路物理區 ● 增設行人早開 / 專用號誌 ● 退縮行穿線 ● 清理路口障礙物 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導行人穿越馬路請走行人穿越道 		
路段「同向通行中」事故	<ul style="list-style-type: none"> ● 增設人行道 ● 既有人行道改善或拓寬 ● 增設行人優先區 ● 人行道障礙物排除 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導行人應行走在人行道，未畫設人行道時，應靠邊行走 		

肆、行人交通安全設施改善

一、建立人行環境基本資料

(一) 現況課題：

隨著經濟發展，近年來都市建設逐步轉變為「以人為本」之概念，透過建立人行環境資料庫，以系統化及科學化之分析掌握人行道資訊，未來便可透過這些數據資料安排改善方式及執行期程，分年分期以遷移障礙物等方式逐步進行改善，又或者針對人行道串聯不佳及無人行道之路段，規劃從無到有之人行道新建。

(二) 改善政策：

人行環境通盤檢討計畫。

(三)政策內容：

自 112 年起優先調查穿越性車流道路之人行道，透過調查人行道長度、寬度及固定設施物等，並運用空間資訊分析方法，將成果資料彙整於「人行道養護圖資維護系統」，至 113 年底人行道調查已完成永和區、中和區、板橋區、新莊區及三重區，總計已完成約 380 公里之人行道，剩餘行政區約 280 公里預計於 114 年年底前完成，總計將完成全市約 660 公里之人行道資料建置，115 年則預計調查未納入先前規劃調查範圍之人行道。

表 14 114-115 年步行環境調查行政區

年度	行政區	數量(個)
114	永和、中和、板橋、新莊、三重、新店、蘆洲、土城、林口、樹林	10
115	淡水、三峽、汐止、八里、泰山、五股、鶯歌、三芝、石門、金山、萬里、坪林、深坑、平溪、瑞芳、貢寮、石碇、烏來、雙溪	19

二、行人交通安全設施之改善

(一)政策:路口行人安全改善

1. 現況課題：

國人駕駛習慣普遍不佳，缺乏防禦駕駛觀念，忽略「行人路權優先」原則，不論是駕駛汽車或騎乘機車、自行車，常以運具為本位，不尊重行人路權優先；另行人穿越路口時，行人空間易受轉彎車逼迫影響，相對有行走壓力與安全疑慮。

2. 改善政策：

規劃行人專用或早開時相、行穿線退縮、增設庇護島。

3. 政策內容：

- (1) 檢討改善路口既有路型配置。
- (2) 建置改善行人安全庇護及警示設施。
- (3) 排除路口障礙，縮短路口人行穿越距離，減少車行視線死角盲點。
- (4) 規劃行人專用或早開時相，減少人車衝突。

(二) 政策: 非號誌路口改善

1. 現況課題：

交通事故件數 6 成發生在路口，其中無號誌路口占整體路口死亡人數約有 3 成 5，顯見路口發生的交通傷亡事故極為嚴重，故優先透過工程手段調整交通環境改善駕駛行為。

2. 改善政策：

無號誌路口幹支道設置停讓標示、岔路標線、停止線、太陽能警示設施、反射鏡、行穿線及減速設施。

3. 政策內容：

- (1) 分析肇事路口事故型態。
- (2) 盤點無號誌路口安全性。
- (3) 置停讓標誌與標線、岔路標線、停止線、太陽能警示設施、反射鏡、行穿線及減速設施，以加強幹支道路權區分、增加路口警示及通視，避免事故發生、降低事故嚴重性與明確事故責任歸屬。

(三) 政策: 行人易肇事路段檢討設置阻隔或安全穿越設施

1. 現況課題：

國內混合車流程度日益嚴重，加上人口高齡化、路權觀念未養成等問題，根據警政署統計數字，行人涉入之交通事故每年超過 200 件，大部分原因是未行走行人穿越道、闖紅燈或車輛 A 柱死角與行人交織等情形。

2. 改善政策：

路口增設實體分隔島或交通桿等阻隔、評估設置號誌及行人穿越道、增設相關警示及導引標誌、路口轉角外推及增設交通桿阻隔、人行道增設欄杆或交通桿。

3. 政策內容：

(1) 盤點檢討路口行人安全設施現況與問題。

(2) 盤點檢討路口行人安全設施現況與問題。

(3) 評估增設號誌或行人穿越道可行性。

三、人行道及行人穿越道之增設、拓寬或改善

(一) 現況課題：

現況已有設置人行道之路段，本市針對人行道之淨寬(高)、坡度不符合規定、無障礙設施不完整、人行空間不友善、植栽影響視距、停車空間未妥善規劃等項目進行改善。

(二) 改善政策：

提升道路品質計畫、永續提升人行安全計畫

(三) 政策內容：

本市自 106 年起，提報「提升道路品質計畫」，逐年改善我國人本環境，且近年來為擺脫「行人地獄」的枷鎖，行政院於 2023 年 5 月 25 日第 3857 次院會通過「行人優先交通安全行動綱領」，本府與中央部會通力合作，積極落實執行改善方案，以保障人民步行安全。目前本府持續推動「永續提升人行安全計畫」及「全民參與街道改善平台」，主要目的即在於提升市民的交通安全和步行便利性，針對人行環境不友善區域，新闢或拓寬人行道並清除各類障礙，設置無障礙設施並整併現有設施以改善人行空間。

表 15 114-115 年增設實體人行道地點

年度	行政區	道路名稱	道路起點	道路終點	預計改善長度 (m)
114	永和區	環河東路四段	環河東路四段 42 號	民樂街 71 巷	15.6
	板橋區	中正路 183 巷	中正路	中正路 183 巷 14 弄	56
	中和區	勝利路	福祥路	勝利路 35 巷	24.3
	蘆洲區	無名路	長興路	長榮路	73.87
	萬里區	瑪鍊頂街(萬炭公路)	瑪鍊路(萬炭公路)	瑪鍊路	24.5
	萬里區	中正路三段	中正路三段 25 巷	中興街二段	73.8
	萬里區	瑪鍊頂街(萬炭公路)	瑪鍊頂街(萬炭公路)	瑪鍊路	134.2
	新店區	安德街 120 巷	安德街 148 巷 12 弄	安德街	86.2
	新莊區	中華路三段	昌德街	中原路	55.5
	合計				543.97
115	永和區	環河東路四段	民樂街 71 巷	成功路二段 201 段 10 弄	106.7
	板橋區	海山路	民族路 69 巷 18 弄	區運路	65
	板橋區	公館街	民權路	文化路一段 101 巷 13 號	90
	中和區	勝利路	勝利路 35 巷	無名路	18.6
	中和區	勝利路	無名路	中山路二段 2 巷	100
	中和區	勝利路	勝利路 35 巷	無名路	18.6
	鶯歌區	建國路	育英街	建國路 232 巷	128.1
	合計				527

表 16 114-115 年增設標線型人行道地點

年度	行政區	地點
114 年	三峽區	大同路(中園街/民權街)
	鶯歌區	永明街(永明街 2 號至 20 號)
	鶯歌區	鶯歌路/鳳鳴路
	鶯歌區	鶯桃路 134 號
	三峽區	大同路(大同路 48 巷至光明路 69 巷)
	林口區	民富街(廣停六停車場旁)
	林口區	中正路 57 巷(中段道路空地)
	林口區	文化一路一段 190 巷
	林口區	文化三路一段 249 巷
	林口區	麗園二街(麗園一街至麗園二街 8 巷)
	林口區	文化二路一段 68 巷(愛林城堡幼兒園前)
	八里區	中山路 2 段/商港路
	深坑區	北深路 2 段 153 號及北深路 3 段(停車場-711)及北深路 2 段 179-189 號
	新店區	二十張路(建國路-民權路)
	新莊區	中平路 377 巷 17 弄 46 號
	汐止區	康寧街 6 號前
	汐止區	大同路 3 段與長安路
	瑞芳區	瑞濱路 34 號前(瑞濱國小)
	瑞芳區	九份老街口 7-11 前至九份隔頂停車場
	板橋區	僑中一街 80 巷全聯前
	泰山區	仁武街(仁義路~仁武街 139 巷)
	淡水區	中山北路 3 段/中山北路 3 段 16 巷

年度	行政區	地點
114 年	淡水區	民族路 17 巷口
	新莊區	龍安路 242-1~242-3 號
	新莊區	新莊路 649 巷與新莊路 649 巷 15 弄口(豐年國小後門)
	新莊區	瓊林路與中環路 1 段路口
	新莊區	中華路 3 段(富貴路口往北)
	淡水區	新民街 1 段與大庄路口
	蘆洲區	鷺江街(民族路至三民路 26 巷)
	蘆洲區	中原路 18 號
	板橋區	文化路 1 段 286 巷(雙號側)
	新莊區	中港路與公園路口
	新莊區	思源路中正路口(捷運頭前庄站前)
	土城區	廣福街(學府路 1 段至廣興街)雙號側
	三峽區	大埔國小前
	新店區	北宜路 2 段 421 巷
	板橋區	文化路 1 段 388 巷 (莒光路 40 巷口-莊敬路口)
	樹林區	文林國小(千歲街 61 巷與千歲街 61 巷 40 弄)
	淡水區	中正路 2 段 22 巷(淡海路至中正路 2 段 22 巷 31 弄)
	淡水區	淡海路(沙崙路 131 巷 13 弄至淡海路 150 巷)
	淡水區	淡海路(淡海路 150 巷至淡海路 164 巷)
	淡水區	淡海路(淡海路 164 巷至淡海路轉角)
114 年	淡水區	淡海路(沙崙路 110 巷至沙崙路)
	土城區	永寧路及永安街口
	土城區	明峰街與明德路(巴黎廣場前)
	樹林區	鎮前派出所
	泰山區	福興三街
	三重區	水漾路 1 段(新北大道-重新路)
	三重區	重新路 3 段與大同北路口

年度	行政區	地點
	三重區	光復路 1 段 61 巷(光復路 1 段-25 弄)、光復路與 61 巷口
	鶯歌區	龍三路(鳳一路/鳳三路)
	瑞芳區	時雨中學校門口及周邊道路
	林口區	東湖路/東湖路 117 巷
	土城區	金城路 1 段/金城路 1 段 88 巷(消防隊前)
	淡水區	中山北路 3 段/中山北路 3 段 16 巷
合計		1.9 公里
115 年	土城區	中央路 4 段(捷運三鶯線 LB01 頂埔站~LB02 媽祖田站)
	中和區	連城路(捷運萬大線 LG08 車站北側道路)
	新店區	安和路 1 段至 3 段(安坑輕軌運輸系統計畫土建統包工程)
	三峽區	復興路與大勇路區(三鶯線捷運系統計畫統包工程)
	板橋區	篤行路/溪北路(溪北公園地下停車場)
	泰山區	漢口街(新泰塭仔圳市地重劃開發工程)
	新莊區	莊田路(新泰塭仔圳市地重劃開發工程)
	新莊區	莊泰路(新泰塭仔圳市地重劃開發工程)
	泰山區	泰林路(新泰塭仔圳市地重劃開發工程)
合計		3.1 公里

表 17 114-115 年既有人行道改善或拓寬地點

年度	工程案名	改善長度 (公里)
114	三峽區民權老街環境美化改善工程	0.8
	三芝區中山路三段人行道暨道路改善工程	0.5
	瑞芳區深澳路道路改善工程	0.12
	康寧街三期道路改善工程	1.5
	土城區中央路 2 段(水源街至千歲路)人行道改善工程	1.4
	三重區仁愛街(自強路 5 段-溪尾街 27 巷)人行道及路面改善工程	0.6
	板橋區陽明街(自由路至互助街)通學環境改善工程	0.7
	新莊區中華路一段(新莊捷運站至運動場段)人行道改善工程	1.1
	蘆洲區蘆洲國小周邊人行及通學環境改善工程	1.3
	新北市政府前廣場周遭人行環境改善工程	1.1
	土城員和社宅周邊人本環境(第一期)改善工程	0.642
	土城區中央路 1、2 段人行道改善工程	2.2
	合計	12
115	新北市美學示範基地人行空間完整計畫(府中雙城)都會區漢生東路人行道改善工程	0.84
	三重區忠孝路一段(重陽路至大智街)人行道改善工程	0.31
	林口區文化北路一段(忠福路至仁愛路二段)人行道改善工程	0.06

年度	工程案名	改善長度 (公里)
115	中和區興南路一段(景新街～南山路)南勢角站 周邊人行道改善工程(A段)	1.12
	中和區景安路(景平路～復興路)景安站周邊人 行道改善工程	0.67
	鶯歌區建國路(南昌街至中正一路)人行道改善 工程	0.3
	三重區永福國小周邊人行道改善工程	0.55
	三重區龍濱路(龍門路-長樂街)兩側人行道改 善工程	0.89
	中和區橋和路(華中橋～中山路)橋和站周邊人 行道改善工程	1.37
	三芝區三芝國小周邊環境改善工程	0.16
	新店區建國路(民權路-民族路)單號側人行道改 善工程	0.6
	蘆洲區民族路(三民路至民族路 85 巷)人行道改 善工程	0.52
	三重區新北大橋機車道改善工程	0.38
	汐止區大同路二段(水源路一段至信義街)、南 昌街及忠孝東路(南昌街至新興路)人行道改善 工程」	1.7
	新北市土城國中學區人行道改善工程	0.1
	板橋區民生綠廊道人行空間環境優化改善計畫	2.014
	中和區中正路(圓通路-板南路)人行道改善工 程	0.4

年度	工程案名	改善長度 (公里)
115	淡水區油車里沙崙路起至新民隧道上方前人行道改善工程	0.3
	汐止區仁愛路秀峰國小前人行道暨路面改善工程	0.474
	淡水區新市五路(後州路 1 段至濱海路 3 段)人行道改善工程	0.49
	合計	13.25

四、人行道、行人穿越道及路側障礙物之排除

(一) 政策:新北市轄內變電箱影響人行道通行環境改善

1. 現況課題：

為打造以人為本之友善通行環境，並改善本市市容，透過排除人行通道上之障礙物（如變電箱及電信箱等），以提供行人舒適、安全且無障礙之行走空間。

2. 改善政策：

新北市轄內變電箱影響人行道通行環境改善執行計畫。

3. 政策內容：

自 109 年起針對嚴重影響行人通行之電箱，透過遷移至中央分隔島或公有地及箱體原地轉向等方式，改善人行道淨寬至少達到 90 公分，並藉由定期召開之推動會議，列管相關案件與台電、中華電信及各行政區公所共同滾動式檢討，至 113 年底已累計改善電箱 752 件，預計 114 年底累計達 872 件，115 年底累計達 1000 件。

(二) 政策:移動式路障清除

1. 現況課題：

移動式障礙物充斥

2. 改善政策：

路側及人行道障礙物排除

3. 政策內容：

為可立即排除、屬非固定障礙物(如擺放營業用工具、家具、花盆)或違規停車等，依現行道路交通管理處罰條例或廢棄物清理法排除及處以罰鍰。

五、騎樓整平

(一) 政策:提升城市美學，順平騎樓通行空間

1. 現況課題：

「騎樓」為街道與街屋之特殊中介空間，台語叫做「亭仔腳」，是位處亞熱帶且多雨的台灣都市常見建築設計。騎樓除可提供行人遮風避雨外，亦具有讓商業活動不因下雨而中斷的功能。騎樓雖供公眾使用，但屬私有地權，再加上早年管理騎樓的相關法令未臻完備，致使騎樓高低不平或商家置放物品，甚至機車違規停放等等現象叢生，造成行人通行不便，都市景觀紛亂，讓原本設置騎樓的一片美意大打折扣。

2. 改善政策：

新北市自民國 99 年開始推動騎樓整平計畫除了能建立全民無障礙生活空間，打造可及性、便利性及安全性之優質人行環境系統，並美化市容；同時具有增進逛街人潮、提升店家商機，促進地方商業活動的直接利多。此外，藉由提升地方基礎建設以擴大整體內需，刺激經濟活絡發展，達成增加就業機會及便利民眾生活，都是騎樓整平計畫可帶來的影響。

3. 政策內容：

- (1) 依政策優先以捷運站、車站為中心之騎樓規劃示範點實施範圍，並已改善騎樓高低差方式進行改善。
- (2) 依政策優先以商圈、生活圈特性思考不同之騎樓設計主題。
- (3) 由課題容易解決、商家共識高的路段先行整平。
- (4) 以連貫性路段整平為思考方向。
- (5) 無障礙地坪材質之選用與日後維修管理之考量。
- (6) 提昇城市美學，依差異性行路節奏與視覺感受進行細部設計。
- (7) 落實減廢觀念、慎選收邊形式避免過度切割材料。

(二) 政策: 移動式障礙物移除

1. 現況課題：

移動式障礙物充斥

2. 改善對策：

騎樓移動式障礙物排除

3. 政策內容：

為可立即排除、屬非固定障礙物(如擺放營業用工具、家具、花盆)或違規停車等，依現行道路交通管理處罰條例或廢棄物清理法排除及處以罰鍰。

表 18 114-115 年新北市騎樓整平地點

年度	改善路段	長度(公里)
114	土城區青雲路	0.17
	板橋區府後街	0.11
	板橋區文聖街	0.22
	合計	0.5
115	板橋區館前西路	0.45
	板橋區實踐路	0.45
	板橋區茶館街	0.1
	合計	1

六、行人友善區之公告設置與實施

(一) 現況課題：

為降低行人與腳踏車的傷亡事故比例，依據「行人交通安全設施條例」規劃「行人友善區」，提供行人動線連續之無障礙步行環境，並管制車輛使用行為之區域，以確保生活道路上各類行人和腳踏車安全通行的目標。

(二) 改善政策：

推動巷弄速限 30 公里/小時、規劃標線型/實體人行道、行人早開/專用時相、無障礙斜坡道、路障排除、設置減速設施(如視覺化減速標線)、管制車輛使用。

(三) 政策內容：

1. 分析易受車輛干擾之路口、路段，依行人、行車流量及道路特性，研擬規劃改善。
2. 辦理工作坊，蒐集當地居民意見，調整改善方案。
3. 設置相關標誌、標線，或以顏色管理強化行人通行權。
4. 實施降速措施或時段性行人徒步區等，管制車輛使用行為。

表 19 114-115 年新北市行人友善區地點

年度	編號	行政區	地點	路段 1	路段 2	路段 3	路段 4
114	1	板橋區	忠孝國中 - 後埔國小街廓	成都街 (成都街 20 巷 - 實踐路)	實踐路 (成都街 - 忠孝路)	忠孝路 (實踐路 - 校前街 40 巷)	校前街 40 巷 (忠孝路 - 成都街)
	2	蘆洲區	蘆洲國小 - 空中大學街廓	中正路 174 巷 (中正路 - 三民路)	三民路 (中正路 174 巷 - 復興路)	復興路 (三民路 - 忠孝路 - 中正路)	中正路 (忠孝路 - 中正路 174 巷)

年度	編號	行政區	地點	路段 1	路段 2	路段 3	路段 4
115	1	三重區	行政中心 - 聯合醫院街廓	新北大道 1 段 (過圳街 - 重新路 3 段)	重新路 3 段(新北大道 1 段-過圳街)	過圳街 (重新路 3 段-新北大道 1 段)	
	2	淡水區	鄧公國小 - 英專 / 學府街廓	水源街 1 段(英專路 - 鄧公國小側門)	學府路 (學府路 111 巷 - 中正路)	中正東路 (學府路 - 英專路)	英專路 (中正東路 - 水源街 1 段)
	3	永和區	福和國中 - 永和國中街廓	永貞路 (永亨路 - 永利路)	永利路 (永貞路 - 林森路)	林森陸 (永利路 - 福和橋)	國中路 (福和橋 - 永亨路 - 永貞路)
	4	永和區	秀朗國小 - 秀山國小街廓	得和路 (民生路 - 民權路)	民權路 (得和路 - 自強路 - 立仁街)	立人街 (自強路 - 自立路)	自立路 (立人街 - 民生路 - 得和路)

七、校園周邊人行環境改善

(一)現況課題：

為減少我國路口交通事故高傷亡率，以及 24 歲以下年輕族群道路交通事故之高傷亡率，優先針對易肇事路口、都市各級學校校園周邊及校內危險道路進行改善檢討。

(二)改善政策：

校園周邊暨行車安全道路改善計畫

(三)政策內容：

注重校園周邊與相關通學路徑廊道之人行路網規劃改善，除提升改善年輕學子之交通安全，亦有助於紓解上放學及學校活動期間，校園周邊交通壅塞引發塞車與環境污染問題。對於師生家長與周邊社區之健康、安全與生活品質，均可有效提升。

表 20 114-115 年新北市校園周邊人行環境改善地點

年度	編號	行政區	學校
114	1	瑞芳區	侯硐國小
	2	蘆洲區	蘆洲國小
	3	瑞芳區	瑞芳國中
	4	淡水區	育英國小
	5	三重區	永福國小
	6	樹林區	育林國中
115	1	板橋區	板橋國中
	2	汐止區	秀峰國小
	3	三芝區	三芝國小
	4	土城區	土城國中
	5	汐止區	秀峰高中

年度	編號	行政區	學校
115	6	林口區	南勢國中
	7	樹林區	育林國小
	8	新莊區	頭前國中
	9	板橋區	中山國小
	10	泰山區	明志國小
	11	蘆洲區	蘆洲國小
	12	三重區	正義國小
	13	三峽區	中園國小
	14	土城區	土城國小
	15	永和區	秀朗國小
	16	汐止區	北峰國小
	17	新莊區	中港國小
	18	蘆洲區	鷺江國小
	19	蘆洲區	徐匯高中
	20	三重區	碧華國中
	21	板橋區	重慶國中
	22	新莊區	福營國中
	23	永和區	智光商工
	24	中和區	南山高中
	25	板橋區	新埔國中
	26	淡水區	正德國中
	27	板橋區	海山高中
	28	新莊區	恆毅國高中

年度	編號	行政區	學校
115	29	中和區	積穗國中
	30	三重區	三重高中

伍、計畫績效指標

計畫績效指標共計 11 項，各年度預定達成目標如表 21 所示，

表 21 績效指標及各年度辦理數量

績效指標	114 年	115 年
1-1 完成步行環境調查	完成調查 10 個行政區	完成調查 19 個行政區
1-2 路口行人安全設施改善	至少 180 處	至少 200 處
1-3 非號誌化路口改善	至少 300 處	至少 210 處
1-4 增設人行道	至少 2.4 公里	至少 3.6 公里
1-5 既有人行道改善或拓寬	至少 12 公里	至少 12 公里
1-6-1 路側障礙物排除	至少 72 處	至少 83 處
1-6-2 人行道障礙物排除	至少 120 處	至少 120 處
1-7 騎樓整平	至少 0.5 公里	至少 1 公里
1-8 行人易肇事路段檢討設置阻隔或安全穿越設施	至少檢討 19 處	至少檢討 19 處
1-9 建置行人友善區	至少 2 處	至少 4 處
1-10 校園周邊人行環境改善	至少 6 校	至少 30 校

陸、經費來源

由中央「永續提升人行安全計畫」補助及地方自籌經費辦理。

柒、管考措施

一、地方年度考評

本條例第 10 條第 1 項規定，內政部應會同交通部每年考評及公布本市行人交通安全設施改善計畫之執行成效。依本條例施行細則第 14 條規定，本市應於每年 3 月底前完成前一年度行人交通安全設施改善之執行成果報告，提送內政部會同交通部考核執行績效，另中央主管機關應公布考評結果。

有關考評部分，除政策作為檢討外，應辦理實地考評，至於每年評比、重點、對象、時間、考評方式，由內政部擬定，成績績優者，將納入年度表揚，另對於獲評績優單位，各主管機關應對有功人員從優給予行政獎勵，並依有功人員之職責或貢獻程度進行獎勵。

二、不定期督導

中央主管機關得視業務執行需要，不定期赴本市主管機關辦理督導，針對行人交通安全設施改善計畫、人行道分年分期建設計畫等之執行情形，得要求本市主管機關報告進度並給予建議。

三、專案視導

中央主管機關得依議題辦理專案視導，邀請交通專家學者及相關中央目的事業主管機關，至本市主管機關就相關議題進行視導，協助釐清人行環境問題、確認改善需求，並給予必要之協助。

四、定期於道安會報報告進度

定期於每季邀集各相關單位至道安會報報告辦理進度，由本市首長督導辦理成效是否與預期進度相符，並由專家學者同時檢視待改善之處，再由本會報管考小組列管改善作為，追蹤各單位辦理成效，若由未達預期之單位，則提報予道安大會列管。