

嘉義市政府
道路新闢人行道分年分期建設計畫
(114 年至 115 年)

114 年 7 月 24 日

目錄

壹、	計畫名稱.....	1
貳、	計畫摘要.....	1
參、	道路未設人行道調查成果.....	1
一、	嘉義市道路現況概述.....	1
二、	未設人行道道路的調查結果與後續改善方式.....	2
肆、	每年最少改善人行道長度及績效指標.....	4
一、	預定達成績效指標.....	4
二、	本市申請之中央補助計畫.....	4
伍、	預定工作內容及經費.....	12
一、	現有人行道現況.....	12
二、	人行環境調查.....	19
三、	既有人行道之串聯性.....	27
四、	嘉義市人行道調查與改善規劃策略.....	33
五、	預估經費.....	36
陸、	預期成果及效益.....	36
一、	提升人行道的連續性與可達性，使步行環境更加完善 ...	38
二、	透過人行道優化設計，提高行人步行的安全性與舒適度	38
三、	改善都市景觀，提升街道環境品質與整體城市形象	38
四、	促進低碳永續發展，推動綠色交通模式的普及	39
五、	建立可持續維護與優化的步行環境管理機制	39

圖目錄

圖 1 嘉義市人行道分布圖	13
圖 2 人行道現況.....	18
圖 3 人行道違規占用情形分類	19
圖 4 道路規劃範圍索引圖	19
圖 5 嘉義新生活圈道路交通路網願景.....	22
圖 6 標線型人行道劃設方式示意圖.....	30
圖 7 標線型人行道設置案例	30

表目錄

表 1 嘉義市提升道路品質計畫	5
表 2 嘉義市永續提升人行安全計畫人行道案(第一階段及第二階段) 8	
表 3 114 年度預計完成新闢人行道.....	10
表 4 115 年度預計完成新闢人行道.....	11
表 5 嘉義市 114-115 年度新闢路段優先順序.....	12
表 6 人行道現況課題、對策與建議.....	13
表 7 公路與市區道路共同使用路段規劃標準檢核參考表.....	20
表 8 道路空間配置	21
表 9 嘉義市人行道調查表	23
表 10 人行環境暨市區道路調查作業參考規範	25
表 11 《道路交通標誌標線號誌設置規則》第 174 條之 3	28
表 12 114 年度嘉義市預計改善或增設人行道長度	37
表 13 115 年度嘉義市預計改善或增設人行道長度	37

壹、計畫名稱

嘉義市道路新闢人行道分年分期建設計畫(114 年至 115 年)

貳、計畫摘要

行人安全是城市發展的重要課題，但臺灣的行人環境長期存在諸多問題，引發國內外關注。2022 年 12 月 7 日，CNN 在其旅遊專欄中將臺灣描述為「行人地獄」，指出臺灣缺乏連貫的行人通道、駕駛不禮讓行人，且違規占用騎樓與人行道的現象普遍，步行環境欠佳。此外，美國、英國、加拿大、日本及澳洲等國的觀光指引亦提醒國民在臺灣行走或旅遊時須特別小心。綜合來看，臺灣的行人安全挑戰主要包括：「缺乏人行道」、「人行空間缺乏連續性」、「違規占用行人空間影響步行」、「駕駛不禮讓行人」，以及「過度依賴執法而非改善設計」等問題。

為改善行人環境，中央政府於 113 年 1 月施行《道路交通安全法基本法》，並於 113 年 10 月施行《行人交通安全設施條例》，要求地方政府全面提升道路交通與行人安全。依據《行人交通安全設施條例》第 4 條及其施行細則第 5 條規定，都市計畫區域內已開闢且全寬達 12 公尺以上道路，如未設人行道，地方政府須擬訂新闢人行道分年分期建設計畫。本計畫即依此要求，針對嘉義市市區道路辦理 114 年至 115 年新闢人行道建設，並將至少每 4 年檢討修正一次，以確保人行環境持續改善。

本計畫「嘉義市道路新闢人行道分年分期建設計畫（114 年至 115 年）」旨在結合市區道路人行安全地理資訊系統(GIS)與實地調查數據，全面盤點本市人行環境現況，並依據商業區、住宅區、市中心區等區域特性及人流聚集地點，系統性地評估人行道新設與改善的優先順序。透過大數據分析與 GIS 空間比對技術，建立「嘉義市人行道調查與改善規劃策略」，以制定分年分期建設計畫，提升嘉義市整體行人通行的安全性與便利性。

參、道路未設人行道調查成果

一、嘉義市道路現況概述

依內政部國土署市區道路人行安全地理資訊系統，嘉義市目前計畫道路開闢總長約 320,102 公尺。本調查所稱之「道路條數」係以都市計畫道路編號為基礎，若編號不同，即使路名相同，仍視為不同道路。

本計畫對未設人行道之道路進行全面調查，首先需從道路系統的功能層級切入分析。嘉義市現無快速道路，目前道路可依功能層級分為以下三類：

- 主要道路：道路寬度在 30 公尺以上，包括博愛路二段、自由路、中山路、世賢路一段與二段等路段，這些道路為本市交通骨幹，提供跨區域的主要通行服務。
- 次要道路：道路寬度介於 15 至 30 公尺，扮演區域內交通串聯與連結各區域之功能，例如興業路、忠孝路、民族路、垂楊路等，支援主要道路並分散交通流量。
- 服務道路：道路寬度介於 12 至 15 公尺，以提供社區內部連絡與日常出入為主，如各住宅區巷道、巷弄通道等，主要功能為改善社區可及性與安全性，並提升居住環境品質。

部分道路已設有完善人行道，寬度多在 2 至 3 公尺之間。例如，博愛路二段（人行道長度 1,491.2 公尺，寬度 3 公尺）及世賢路三段（人行道長度 2,803.76 公尺，寬度 3 公尺）等主要道路均已完備。然而，仍有部分道路尚未設置人行道，或設置不完整，如友孝路、竹圍路、大和街等。此外，即使部分道路已設置人行道，亦可能因年久失修，導致鋪面破損、設施老化或存在障礙物，影響行人通行安全與舒適度。

二、未設人行道道路的調查結果與後續改善方式

依據《行人交通安全設施條例》第 5 條第 4 項規定：「直轄市、縣（市）主管機關應對都市計畫區域內一定寬度以上道路未設人行道者，擬訂分年分期建設計畫，報請中央主管機關核定，優先實施改善，並至少每四年檢討修正一次。」另依據該條例施行細則第 5 條規定：「本條例第五條第四項所稱都市

計畫區域內一定寬度以上道路，指已開闢且全寬達十二公尺以上道路。」

嘉義市政府依據上述規定，已辦理「113 年度嘉義市整體人行環境建設策略規劃」，並計畫於 114 至 115 年間，針對本市都市計畫區內已開闢且全寬達 12 公尺以上但尚未設置人行道的路段，進行全面性調查，預計於 115 年 6 月底完成全市所有路段調查，並將未設人行道調查成果提送內政部國土署。該調查範圍將涵蓋都市計畫別、鄉鎮市區別、路段名稱、最小寬度、道路長度、是否建置人行道、管養單位及備註等基本資料，作為後續人行環境改善計畫的核心依據，並透過「嘉義市人行道調查與改善規劃策略」進一步篩選優先改善路段，以確保改善策略的合理性與可行性。

調查結果將作為後續改善計畫的基礎，針對未設置人行道的路段，將根據道路環境條件與行人流量，採取適當的改善方式，包含以下三種：

- 行人優先區：適用於道路寬度較窄且行人活動頻繁的區域，例如住宅區巷道或小型街道。由於這類路段若強行增設人行道可能影響既有交通運行，因此採用行人優先區的方式較為適合。透過標線、減速設計與車流引導等手法，將速限降低至 20 公里以下，以確保行人優先通行的權益。
- 標線型人行道：適用於道路寬度有限但具備一定空間的路段。若短期內無法增設實體人行道，可先以畫設標線的方式來劃定專用步行區，確保行人基本的步行安全。未來若條件改善，可再將標線型人行道升級為實體人行道。
- 實體人行道：適用於經評估後優先設置人行道的地區，尤其是行人流量較大的場所，例如商業區、學校周邊或主要幹道上。這類區域應優先補足實體人行道，以提升步行的安全性與便利性。若現有的設施為標線型人行道，亦可考慮改建為實體人行道以進一步改善行人通行品質。

肆、每年最少改善人行道長度及績效指標

一、預定達成績效指標

本市為提升市區人行環境品質，規劃於 114 年新設人行道至少 0.8 公里，115 年新設人行道至少 1.2 公里。透過持續的建設與改善措施，優化行人通行環境，提升市區步行的安全性與便利性。

二、本市申請之中央補助計畫

為提升市區人行環境品質並強化道路安全，本市積極向中央爭取補助，推動人行道改善及道路品質提升。自 106 年起，本市陸續申請「提升道路品質計畫」及「永續提升人行環境計畫」，以系統性改善人行設施並提升行人安全環境。其中，「提升道路品質計畫」主要針對既有道路與人行道的鋪面修繕、無障礙設施優化及道路景觀改善；「永續提升人行環境計畫」則著重於行人安全提升、步行空間優化及無障礙環境建置。以下將分別介紹兩項計畫的內容與推動情形。

（一）提升道路品質計畫

本市自 106-114 年起積極向中央爭取前瞻建設提升道路品質計畫經費，累計獲得約 6 億元，用於改善市區 18 案道路的人行道空間。截至目前，已完成中興路(建國路至高鐵大道)、興業西路(民生北路至興業地下道)與世賢路三段(重慶路至新民路)等 11 案人行道改善，總長度達 13,568 公尺；另有北港路(友忠路至世賢路)等 6 案施工中，文化路(噴水圓環至林森西路)辦理工程發包作業中。

目前正在施工之 6 案如下，相關計畫名稱如表 1。

- 北港路(友忠路至世賢路)，長度約 2,780 公尺(計畫名稱：嘉義市北港路桿線下地與人行道(友忠路至世賢路)改善工程)
- 世賢路四段(新民路至吳鳳南路)，長度約 1,752 公尺(計畫名稱：嘉義市世賢路四段(新民路至吳鳳南路)人行道改善工程)
- 吳鳳北路(林森西路至垂楊路)，長度約 2,452 公尺(計畫名

稱：嘉義市吳鳳北路(林森西路至垂楊路)人行道改善工程)

- 博愛路二段(大同路至中興路)，長度約 1,080 公尺(計畫名稱：嘉義市博愛路二段(大同路至中興路)人行道改善工程)
- 興業東路(民生南路至吳鳳南路)，長度約 755 公尺(計畫名稱：嘉義市興業東路(民生南路至吳鳳南路)人行道改善工程)
- 興業東路(吳鳳南路至宣信街)，長度約 1,000 公尺(計畫名稱：嘉義市興業東路(吳鳳南路至宣信街)道路改善工程)

表 1 嘉義市提升道路品質計畫

計畫年度	性質	相關計畫名稱	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
106 提升道路品質第一階段	A+B	嘉義市中興路(建國路至高鐵大道)人行道改善工程	24,256,000	1,000	-	108.9.30 竣工
	B	嘉義市民權東路人行道改善工程	23,274,000	1,280		107.10.17 竣工
	A+B	嘉義市圓福街(嘉義國中至民權路)既有道路養護整建工程	4,313,000		300	107.11.14 竣工
106-107	B	嘉義市民權東路人行環境改善工程(第二工區)	23,472,000	1,350		108.1.24 竣工
	B	嘉義市 106 年度人行環境無障礙設施改善工程	7,500,000	550		108.2.19 竣工
	A+B	嘉義市公義	18,029,000	800		108.6.18

計畫 年度	性質	相關計畫名稱	核定補助 總經費 (元)	改善總 長度 (公尺)	新闢長度 (公尺)	辦理情形
		路(彌陀路至大雅路二段)人行道改善工程				竣工
	A+B	嘉義市 107 年度人行環境無障礙設施改善工程	6,100,000	400		109.10.16 竣工
108	A+B	嘉義市 108 年度人行環境無障礙設施改善工程	6,170,000	310		109.9.7 竣工
110	B	嘉義市世賢路三段(重慶路至新民路)人行道改善工程	42,058,000	1,388		113.5.16 竣工
	B	嘉義市北港路桿線下地與人行道(友忠路至世賢路)改善工程	75,000,000	2,780		施工中
	B	嘉義市世賢路四段(新民路至吳鳳南路)人行道改善工程	53,040,000	1,752		施工中
111	A+B	嘉義市大雅路一段人行道改善工程	50,000,000	2,400		114.3.14 竣工
	B	嘉義市興業西路(民生北	60,570,000	2,840		113.3.6 竣工

計畫年度	性質	相關計畫名稱	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
		路至興業地下道)人行道改善工程				
	A+B	嘉義市興業東路(吳鳳南路至宣信街)道路改善工程	58,500,000	1,000		施工中
	A+B	嘉義市博愛路二段(大同路至中興路)人行道改善工程	33,000,000	1,080		施工中
	B	嘉義市吳鳳北路(林森西路至垂楊路)人行道改善工程	48,610,000	2,452		施工中
112	A+B	嘉義市文化路(噴水圓環至林森西路)道路改善工程	29,000,000		900	工程發包中
	A+B	嘉義市新民路(南京路至民生南路)道路改善工程	34,843,200	1,220		施工準備中
113	A+B	嘉義市興業東路(民生南路至吳鳳南路)人行道改善工程	40,000,000	1,510		施工中

計畫年度	性質	相關計畫名稱	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
	A+B	嘉義市世賢路(保安二路至八德路)北側人本優化道路改善工程	25,210,214	950		施工中

(二) 永續提升人行環境

本府積極爭取「永續提升人行安全計畫」補助，推動市區人行環境改善與安全提升。自 113 年起，已陸續獲核定兩個階段的補助計畫，其中第一階段獲得 9 案補助，經費約 27,477 萬元(中央補助 23,081 萬元，地方自籌 4,396 萬元)第二階段通過 13 案，經費約 28,607 萬元(中央補助 24,030 萬元，地方自籌 4,577 萬元)，補助共計 22 案，總計經費 56,084 萬元(中央補助 47,111 萬，地方自籌 8,973 元)，涵蓋人行道建設、校園周邊步行環境改善及路口安全強化等多項工程。此外，於 114 年 2 月再申請第三階段補助共 7 案，目前正由國土署審查中。

表 2 嘉義市永續提升人行安全計畫人行道案(第一階段及第二階段)

階段	性質	案名	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
第一階段	A	113 年度嘉義市整體人行環境建設策略規劃	9,900,000	-	-	期初報告審查中
	A+B	嘉義市民族路(民生北路至吳鳳北路)人行道改善工程	24,950,000	1200	-	工程發包中
	A+B	嘉義舊監獄園區周邊人行道與環境改善工程	48,500,000		1340	規劃設計中
	A+B	嘉義市北興國中通學廊道建置工程	49,173,000		888	規劃設計中
	B	嘉義市中山路(民族		2,760		工程發包中

階段	性質	案名	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
		路至北榮街)及鐵道園區人行道改善工程	59,490,000			
	A+B	嘉義市體育路(和平路至興業東路)人行道改善及管線下地工程	28,000,000	1,020	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市易肇事路口改善工程「彌陀路與彌陀路238巷等6處」	26,470,000	-	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市易肇事路口改善工程「自由路與友忠路等3處」	20,170,000	-	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市易肇事路口改善工程「忠孝路與博東路(台一線)」	8,120,000	-	-	規劃設計中
第二階段	A+B	嘉義市民族路(吳鳳北路至啟明路)人行道改善工程	37,164,000	1640	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市民族路(新民路至民生北路)人行道改善工程	32,250,000	1400	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市立民生國民中學與興嘉國民小學校園安全人行環境串聯計畫	22,000,000	765	545	規劃設計中
	A+B	嘉義市文雅國民小學周邊人行環境改善計畫工程	10,000,000	1300	692	規劃設計中
	A	嘉義市友愛路(文化路至興達路)人本環境改善計畫	8,300,000	-	1600	規劃設計中
	A	嘉義市文化路(文華街至華興橋)道路改善工程規劃設計案	6,087,000	2490	900	規劃設計中
	A+B	嘉義市世賢路(保安二路至八德路)人本優化道路改善工程	43,239,000	950	-	規劃設計中

階段	性質	案名	核定補助總經費(元)	改善總長度(公尺)	新闢長度(公尺)	辦理情形
	A+B	嘉義市新民路(上海路至重慶路)人行道改善工程	20,000,000	600	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市林森西路(北榮街至文化路)人行道改善工程	46,000,000	1,400	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市育人國民小學周邊人行環境改善工程	10,000,000		190	規劃設計中
	A+B	舊嘉義菸葉廠街廓人行道改善工程	14,000,000	575	-	規劃設計中
	A+B	嘉義市人行易肇事路口改善工程(友愛路與友忠路等3處)	16,580,000	-	-	勞務發包中
	A+B	嘉義市人行易肇事路口改善工程(友忠路與中興路(北)等3處)	20,450,000	-	-	勞務發包中

(三) 補助案階段性說明

本市於 113 年度之前已申請並獲核定之補助案(如表 3 與表 4)，預計將於 114 至 115 年間完成施工，主要包括人行道之新闢與改善項目，並持續依照都市計畫區人行環境現況調查成果，依迫切性訂定優先順序，分年分期推動。

表 3 114 年度預計完成新闢人行道

項次	工程名稱	迄今進度	新闢人行道類型	新闢人行道區域
1	嘉義市博愛路二段(大同路至中興路)人行道改善工程	95.92%	實體型	生活圈道路
2	嘉義市大雅路一段人行道改善工程	已完工	實體型	生活圈道路
3	嘉義市北港路桿線下地與人行道(友忠路至世賢路)改善工程	75.12%	實體型	生活圈道路
4	嘉義市世賢路四段(新民路至吳鳳南路)人行道改善工程	94.8%	實體型	生活圈道路

項次	工程名稱	迄今進度	新闢人行 道類型	新闢人行 道區域
5	嘉義市建國二村、復興新村地區市地重劃工程	已完工	實體型	生活圈道路
6	嘉義市北園國小及嘉義市立北園國中通學步道工程	已完工	實體型	生活圈道路
7	嘉義市(標線型人行道)		標線型	生活圈道路

表 4 115 年度預計完成新闢人行道

項次	工程名稱	迄今進度	新闢人行 道類型	新闢人行 道區域
1	嘉義市北新路75號旁12米計畫道路開闢工程暨嘉義市許厝庄WA幹線雨水下水道工程	施工中	實體型	生活圈道路
2	嘉義市重慶二街道路開闢工程	已完工	實體型	生活圈道路
3	嘉義市民族路（民生北路至吳鳳北路）人行道改善工程	發包中	實體型	生活圈道路
4	嘉義市體育路（和平路至興業東路）人行道改善及管線下地工程	發包中	實體型	生活圈道路
5	嘉義市中山路(民族路至北榮街)及鐵道園區人行道改善工程	發包中	實體型	生活圈道路
6	嘉義市世賢路(保安二路至八德路)北側人本優化道路改善工程	17%。	實體型	生活圈道路
7	嘉義市(標線型人行道)		標線型	生活圈道路

114 年 2 月，本市依相同原則申請第三階段補助計畫，共計 5 案（包含新闢及改善人行道 5 案，如表 5），總計經費 2 億 5,417 萬元（中央補助 1 億 7,254.6 萬元，地方自籌 3,287.1 萬元）現正由國土署審查中。市府將持續掌握進度，確保人行環境持續改善。

表 5 所列為 114 年新提出之補助申請案，後續將視國土署審查結果與經費核定情形，擇期辦理設計與施工，尚未如表 3 與表 4 進入實際執行階段。

表 5 嘉義市 114-115 年度新闢路段優先順序

項次	案名	迄今進度	新闢人行道類型	新闢人行道區域
1	嘉義市新民路(世賢路至南京路)道路改善工程	國土署已完成初審，辦理複審中。	實體型	生活圈道路
2	嘉義市維新路(林森東路至玉峰街)人行空間規劃案	國土署已完成初審，辦理複審中。	實體型	生活圈道路
3	嘉義市友忠路(中興路至自由路)人行道改善工程	國土署已完成初審，辦理複審中。	實體型	生活圈道路
4	嘉義市博愛路二段(後站中興路至大同路)人行道改善工程	國土署已完成初審，辦理複審中。	實體型	生活圈道路
5	嘉義市中興路(博愛路二段至高鐵大道)人行道改善工程	國土署已完成初審，辦理複審中。	實體型	生活圈道路

伍、預定工作內容及經費

為確保人行道新闢與改善計畫順利推動，本市將依據現況調查結果與發展需求，規劃具體執行內容與經費安排。以下將說明現有人行道現況、人行環境調查方式及人行道串聯策略，以作為後續建設與優化之依據。

一、現有人行道現況

(一) 嘉義市人行道普及率

嘉義市政府於 112 年進行全市計畫道路現況調查，排除路寬不足 6 公尺、較難設置人行道的道路後，計算出嘉義市寬度 6 公尺以上已開闢道路的總長度為 32 萬 102 公尺，作為人行道普及率的計算基礎(分母)。依國土署市區道路人行安全地理資訊系統截至 113 年下半年度統計，嘉義市已設置人行道的道路總長度為 161,529 公尺，依此計算，人行道普及率為 50.46% (161,529.79÷320,102)。圖 1 為內政部國土管理署(以下簡稱國土署)市區道路人行安全地理資訊系統顯示之嘉義市人行道分布區域。



圖 1 嘉義市人行道分布圖

(二) 人行道使用狀況與違規占用分析

目前人行道環境普遍存在以下課題，包括商家占用人行道、私設斜坡過多、鋪面破損、淨高不足 2.1 公尺、路緣斜坡與道路鋪面未順接、路口未設行人專用號誌、行人穿越線模糊不清，以及停車場出入口或交叉路口未設置行人穿越線。此外，多數路段仍缺乏完整的導盲設施，影響行人無障礙通行與步行安全。

針對上述課題，本市不僅提出適當的改善對策與建議，更已在歷年申請計畫中積極落實改善，包括透過「提升道路品質計畫」、「永續提升人行環境計畫」等補助計畫，系統性推動人行道翻新、無障礙設施優化及行人安全強化等工程，逐步改善市區人行環境。相關內容詳見表 4 及圖 2。

表 6 人行道現況課題、對策與建議

項次	現況課題	對策與建議
1	鋪面破損與龜裂	人行道鋪面破損與龜裂相當嚴重，建議全部翻新，以提升人行道的安全性與耐久性。

項次	現況課題	對策與建議
2	淨高不足2.1m	主要原因包括公車站牌設置過低、商家廣告懸掛影響，或標誌設置導致淨高不足。可利用人行道翻新時機，現場檢測並確認低垂位置，通知相關業者限期改善，要求調整廣告設施高度或重新設置於合法區域，以確保行人通行安全。
3	汽機車違停占用	由於該區域停車供給充足，若於原路肩劃設合法汽機車停車格，約90%的車輛可在1-2分鐘步行範圍內找到合法停車空間。因此，針對機車違規停放占用人行道的情況，將透過規劃合法汽、機車停車格，引導車輛有序停放，並加強巡查與執法，對違規停車進行勸導或依法取締。
4	沒有導盲設施	於人行道翻新時，依據「市區道路人行道路口導盲設施設計指南」檢討改善。
5	路緣斜坡未順接道路鋪面	可現場勘查確認高低差範圍，重新調整路緣斜坡角度或高度，並進行鋪面修補，使斜坡與道路平順銜接，確保行人、輪椅等通行安全與便利。同時，可檢視周邊路段統一改進，避免類似問題再次發生。
6	路口未設置行人專用號誌	設置一般型或放大型行人專用號誌，以提升行人與車輛通行安全。
7	周邊商家、住戶未經申請私設斜坡道	在人行道改善設計時，將要求周邊商家與住戶，若一樓有停車需求，須依法申請車行斜坡道，以確保人行道整體規劃與行人安全。
8	部分橫交巷道、路外停車場出入口未畫設行穿線	在人行道改善設計時，將全面檢討橫交巷道及停車場出入口，適當設置行人穿越線，以提升行人通行安全。
9	機車待轉區位於主車流動線上	檢討機車待轉區設置位置，避免機車待轉區成為機車「待撞區」。若現地行人量少且人行道淨寬大於0.9米，可考慮運用人行道內縮設置機車待轉區。
10	路口轉角未設置人行道	全面檢視路口及人行道斷點，規劃銜接人行動線，確保行人通行連續性與安全。
11	植栽樹穴隆起不平整	針對樹穴隆起問題，將調整設計以確保人行道平整，同時兼顧植栽生長需求，提升行人通行舒適度與安全性。
12	未設置防護緣	依據《市區道路及附屬工程設計規範》，當人行道與臨地存在20公分~75公分高低落差時，應設置5公分以上防護緣石，以確保行人安全並維持人行道完整性。



鋪面破損與龜裂



鋪面破損與龜裂



路緣斜坡與道路銜接處具高低落差



機車違停占用



店家私設斜坡道



路緣斜坡未接順道路鋪面



路口未設置行人專用號誌



行人穿越道線模糊不清



商家廣告造成淨高不足2.1m



標誌設置造成淨高不足



樹根隆起導致鋪面破損



管線挖掘後鋪面未能復舊



人行道銜接行穿線處欠缺導盲設施



人行道銜接行穿線處欠缺導盲設施



現場攤販占用人行道



機車隨意停放導致難以通行



民眾私設障礙物導致無法通行



人行道破損導致通行障礙



人行空間崎嶇不平且無行穿線



路口人行空間未畫設行穿線



公車站牌下緣淨高不足2.1米



停車場出入口未畫設行穿線



機車待轉區位於車流動線上



路口轉角未設置人行道

 植栽樹穴結構凸起與人行道產生高低差	 人行道違停與占用情況
 路緣斜坡未對齊行人穿越道線	 路口未設置行穿線與行人專用號誌
 民眾私設斜坡道	 人行道與臨地高差超過 20 公分未設置防護緣石

圖 2 人行道現況

人行道的通行品質可能受限於先天不良的硬體設施（例如缺少路緣斜坡）或因後天因素而惡化，如公共設施占用、臨時性或固定性違規占用，以及汽車違規停放等情形。為全面掌握這些影響行人通行的問題，本案將展開基礎調查，並將調查結果納入「嘉義市人行道調查與改善規劃策略」，作為未來改善計畫的參考依據。



圖 3 人行道違規占用情形分類

二、人行環境調查

(一) 人行道設置原則與道路分級考量

1. 市區道路與公路分級

市區道路與公路的分類是進行人行道設置規劃的基礎。日常所見的道路可分為市區道路、公路、農路及林道、水防道路等數類，並分別適用不同法規（如圖 4）。其中，市區道路與公路最為常見，分別由內政部與交通部主管。

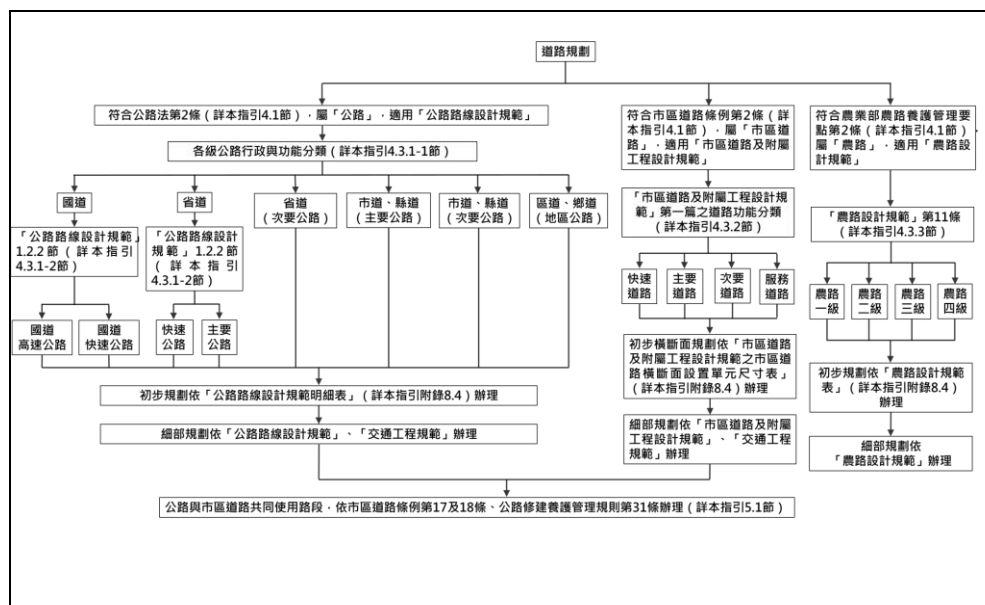


圖 4 道路規劃範圍索引圖

公路與市區道路共同使用路段，依「市區道路條例」第 17 條，公路路線必須通過市區，並將市區道路一部分劃為

公路系統時，其經過之路線及寬度，由公路主管機關與同級市區道路主管機關協商辦理；另依「市區道路條例」第 18 條及「公路修建養護管理規則」第 31 條，經核定劃為公路路線系統之市區道路，其工程設計標準，應依照都市計畫或市區道路主管機關之規定，由公路主管機關與同級市區道路主管機關協商辦理之。如公路規劃標準低於市區道路規劃標準時，應依市區道路規劃標準（都市計畫標準）一次辦理；如公路規劃標準高於市區道路規劃標準時，應改選公路路線系統或繞越市區外通過，亦得循變更都市計畫方式辦理。

規劃標準高、低檢核之優先順序，建議依序為人本（依行人交通安全設施條例）、道安、環境永續，並以保障弱勢為原則。道路寬度受限時，橫斷面配置常見之車道、路肩、人行道寬度，其規劃標準高、低之檢核原則，可參考表 7。

表 7 公路與市區道路共同使用路段規劃標準檢核參考表

檢核順序	檢核類別	規劃標準檢核參考
1	人本	道路寬度受限時，適時縮減車道及路肩寬度，以配置人行道所需寬度，為規劃標準高之配置。
2	道安	車道及路肩寬度較寬者，可提供側向安全淨距，為規劃標準高之配置。
3	環境永續	人行道寬度較寬者，可配合規劃植栽等綠美化工程，為規劃標準高之配置。

2. 人行道設置原則與法規依據

依據《市區道路及附屬工程設計規範》中「各類道路之空間配置」原則（如表 8），主要道路、次要道路及服務道路原則上都應設置人行道，以提供行人安全通行的空間。然而，根據內政部 114 年 1 月 7 日台內國字第 1130815297 號函附件的補充說明：服務道路若寬度在 12 公尺以下，且路旁設有平整騎樓或無遮簷人行道，得視實際需要設置人行道。

表 8 道路空間配置

規劃單元	道路功能分類	快速道路	主要道路	次要道路	服務道路
	管制與配置				
1.車道(單向)		2 以上	2 以上	1 以上	1 以上
2.人行道		無	有	有	有
3.路肩		有	有/無	有/無	有/無
4.中央分隔帶		有	有/無	有/無	無
5.路邊停車帶		無	有/無	有/無	有/無
6.公共設施帶		有/無	有	有	有/無
7.排水設施		有/無	有/無	有/無	有/無

本計畫在規劃人行道分年分期建設時，將以《市區道路及附屬工程設計規範》的規定為設計基礎，並參考內政部公文的彈性原則。實際規劃過程中，將根據當地需求、道路機能及現場條件，靈活調整道路配置，以確保人行道設置符合當地的實際需求與條件。

3. 道路空間配置與人行道優化策略

為了改善市區道路的人行環境，必須合理調整道路斷面，根據人車比例優化空間分布，避免人行空間不足的問題。特別是在車多人少甚至無人的道路上，不宜強行增設人行道，而在車多人也多或車少人多的道路上，應優先考量行人空間的配置。

本市現有的「生活新路網」構想(如圖 5)，即是運用雙鐵、輕軌及三環三縱三橫的交通系統構成快速便捷的新路網，串聯周邊道路及可用土地。該規劃融入層級式大眾運輸系統 (Transport Hierarchy Policy)、停車系統與人本慢行系統整合發展，並優先推動人本交通 (People-First Transport Policy) 及低碳運輸。這一策略也反映在道路空間的再分配中。

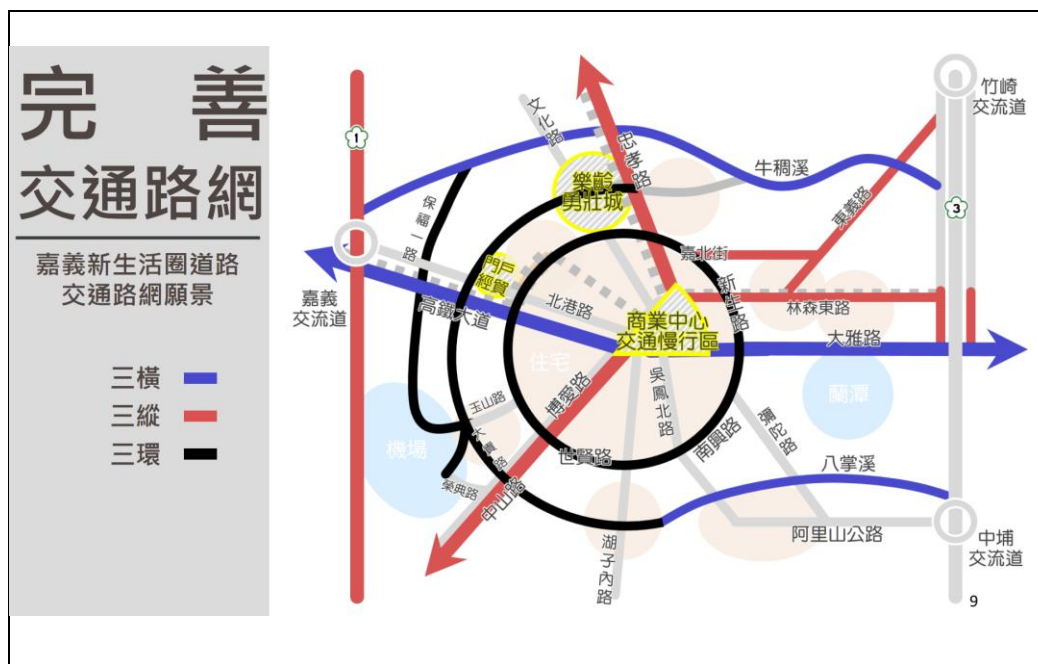


圖 5 嘉義新生活圈道路交通路網願景

在市中心區域，本計畫將透過適度縮小主要與次要道路的車道寬度來達到減速效果，並騰出空間優化行人空間。這些調整措施將結合道路分類與人行道設置原則，以打造更為安全與友善的行人環境。

(二) 人行環境現況調查內容與範圍

根據《行人交通安全設施條例施行細則》第七條，地方政府在進行步行環境調查時，調查範圍包括都市計畫區域內及都市計畫區域以外之人口集居區域，並應先調查該區域行人交通事故頻繁地點、未設人行道、人行道淨寬（高）不足或有障礙之道路及行人密集場所周邊等。檢核及調查內容則包括道路的長度與寬度、人行道的淨寬與高度、長度，及公共設施帶和障礙物的情況。

114 年道路調查將針對位於本市都市計畫區域（嘉義市都市計畫區、高速公路嘉義交流道附近特定區計畫、仁義潭風景特定區計畫）內的道路，確認其是否已開闢且全寬達 12 公尺以上。這些資料將作為「嘉義市人行道調查與改善規劃策略」的基礎，該系統將依據調查結果，分析這些道路新闢或改善人行道的優先順序。

(三) 人行環境調查標準與技術規範

本計畫除了新闢人行道的設置外，亦涵蓋既有人行道的改善規劃。為制定完善的分年分期建設計畫，必須對既有人行道進行詳細調查，以確認現有設施的狀況，並提出相應的改善建議。

調查範疇包含：

1. **硬體設施檢測：** 包括淨寬、淨高、路緣斜坡等基本設施的現況檢核，以確認其是否符合標準。
2. **行人通行障礙評估：** 調查人行道上是否存在影響行人通行的障礙物（如違規設施、臨時堆放物）及民眾占用情形。
3. **騎樓通行性調查：** 對騎樓的通行狀況進行檢查，評估其是否具備連續、暢通的通行條件，以及可通行的程度（參考表 9）。

表 9 嘉義市人行道調查表

創聚環境管理顧問股份有限公司 114.6

調查日期： 年 月 日

調查時間： 時 分～ 時 分

調查人員：

人行道最小調查單元流水號前4碼（圖台）		人行道最小調查單元流水號後3碼（圖台）	
道路名稱（圖台）			
道路_起點（圖台）		道路_迄點（圖台）	
行人空間方向（圖台）		道路_長度（圖台）	
道路寬度(包含雙向人行道)(圖台)		車道寬度(圖台)	
人行道類型 ☐ 一般型 ☐ 標線型或平面型（圖台）			
人行道長度（圖台）		人行道總寬度（圖台）	
人行道公設帶寬度		人行道高度(單位：公尺)	
人行道淨寬			
不符合淨高規定 填寫數字 淨高高度(單位：公尺)		1. 選填項目，淨高低於2.1公尺時填報，同一人行道多處淨高不足時，紀錄最低高度值。 2. 拍攝最低高度處照片1張。	

實測路緣斜坡數量：	每個斜坡檢視斜坡寬度有無對齊行人穿越道，並量測寬度、長度。
實測車行斜坡數量：	每個斜坡量測寬度、長度。
導盲系統(必選，以下3選1) ☐ 無導盲系統(後台顯示0) ☐ 有導盲系統但不符合規範(後台顯示1) ☐ 有導盲系統且符合規範(後台顯示2)	當導盲系統勾選「有導盲系統但不符合規範」或「有導盲系統且符合規範」的時候，拍攝照片1張。
騎樓調查(必選，以下4選1) ☐ 無(後台顯示為0) ☐ 有部分被阻斷或全部被阻斷(後台顯示為1) ☐ 一般人可以通行但輪椅無法通行(後台顯示為2) ☐ 可以無障礙通行(後台顯示為3)	

路緣斜坡(Curb Ramp)調查		
路緣斜坡編號(自動帶出)：人行道最小調查單元流水號+C+3碼流水碼， 例如 4345001C001、4345001C002		
斜坡寬度有無對齊行人穿越道	☐ 有	☐ 無
斜坡寬度(單位：公尺)		
斜坡長度(單位：公尺)		

車行斜坡(Driveway Ramp)調查	
車行斜坡編號(自動帶出)：人行道最小調查單元流水號+D+3碼流水碼 例如 4345001D001、4345001D002	
斜坡寬度(單位：公尺)	

斜坡長度（單位：公尺）

本次調查作業將依據 內政部國土署 113 年 8 月《人行道普查及資料建置規範》2.0.0.2 版的標準與技術規範進行，確保調查品質穩定與數據準確。這些資料將作為後續規劃與改善工程的基礎。

此外，各項調查之具體作業規範與調查內容將依表 10 表 9「人行環境暨市區道路調查作業參考規範」執行，以提供系統化的調查指引與技術參考。

表 10 人行環境暨市區道路調查作業參考規範

類別	項目	調查內容	調查規範參考
人行道調查	基本資料調查	更新或建置國土署市區道路人行安全地理資訊系統之人行道資料	113 年 8 月《人行道普查及資料建置規範》2.0.0.2 版
	無障礙環境調查	人行道之淨寬	市區道路及附屬工程設計規範
		人行道淨高不符合規定處	市區道路及附屬工程設計規範
		人行道高度	
		人行道之路緣斜坡寬度	市區道路及附屬工程設計規範
		人行道路緣斜坡之坡度	市區道路及附屬工程設計規範
	導盲系統調查	是否有設置人行道導盲系統	市區道路人行道路口導盲設施設計指南
		導盲系統形式或類別	市區道路人行道路口導盲設施設計指南
		導盲設施是否符合國土署設計指南規定	市區道路人行道路口導盲設施設計指南
		導盲磚位置座標	
		導盲磚位置尺寸	市區道路人行道路口導盲

類別	項目	調查內容	調查規範參考
			設施設計指南
		導盲磚位置材質	市區道路人行道路口導盲設施設計指南
	車行穿越道調查	包含公有設置或民眾設置之汽、機車斜坡道	1. 市區道路及附屬工程設計規範 2. 嘉義市人行道設置斜坡道申請辦法
	自行車道調查	自行車道：路段名稱、起訖點、管養單位、車行方向、車道類型、車道長度、完工日期	自行車道建置資訊系統
	適宜性	通行障礙評估：檢查障礙物、違規設施、臨時堆放物等，以及行人道通行性與鋪面狀況。	114 年度「市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評計畫」考評計畫手冊
道路調查		位處哪種都市計畫區	都市計畫書圖
		路權範圍內道路寬度	都市計畫書圖
		車道寬度(標線中心對中心丈量)	市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範
		中央及快慢分隔島	市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範
		內外路肩	市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範
		公共設施帶	市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範
		停車帶	市區道路及附屬工程設計規範、公路路線設計規範
騎樓調查		騎樓可供無障礙通行	
		騎樓可供通行，但無障礙無法通行	
		騎樓無法通行	

(四) 調查執行步驟與資料處理

為了進行人行道及騎樓的調查工作，將首先安排行前教育訓練，確保外業人員能夠準確識別各項調查內容，並正確記錄其座標位置。調查結束後，將進行外業成果的檢核，並完成內業資料處理及數據建檔，以確保人行道設施的圖層資料準確無誤。

考量到本案與人行道無障礙設施息息相關，教育訓練中將納入國土署市區道路無障礙設計的專業課程內容。為了確保內外業人員全面理解工作標準，並安排室內外綜合訓練，課程內容涵蓋測量流程、設備操作、現場障礙物辨識及安全防護重點，特別強調外業作業中的交通控制、安全措施及現場危險識別。此外，為保障人員健康與工作效率，當氣溫過高時將暫停外業作業，避免高溫作業帶來的健康風險，確保全員能在適當的環境下安全高效地完成任務。

三、既有人行道之串聯性

（一）既有人行道斷點分析

嘉義市現行人行道網絡雖已涵蓋多數主要道路，但仍存在部分斷點與缺口，影響整體步行環境的連續性與可達性。根據調查與實地踏勘結果，部分道路仍缺乏人行道，導致行人需與車輛共用車道，提升交通風險。此外，部分已設置人行道的路段，由於建築退縮、地勢變化或歷史規劃因素，出現人行道中斷的情況，使行人被迫繞行甚至步行於車道上，進一步降低行走安全性。

在人行道無障礙環境方面，也發現部分路段未能連續銜接，如路緣斜坡過陡、導盲磚設計不完整、騎樓高低落差等，導致行動不便者或視障者通行困難。此外，由於部分道路寬度受限，難以依標準設置獨立的人行道，尤其在老舊街區或商業區，行人空間時常被停車帶、公共設施占據，進一步壓縮了步行空間，使得人行動線缺乏連續性。

這些因素影響了嘉義市整體步行環境的便利性與安全性，因此，本計畫將針對主要人行道斷點進行串聯改善，透過標線型人行道、步行環境翻新、無障礙設計優化等方式，逐步補足

人行道缺口，提升人行環境的可及性與連續性。

（二）人行道串聯策略

1. 標線型人行道應用

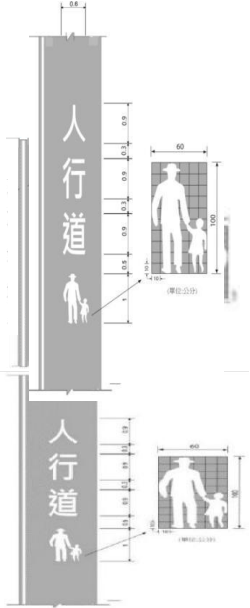
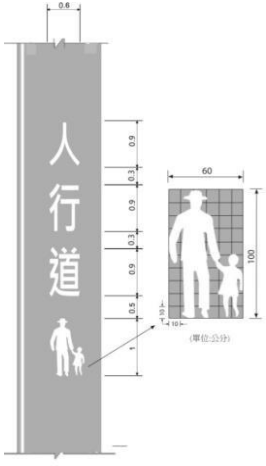
標線型人行道是使用道路標線來劃定行人專用區域的設計方式，常見於無法設置實體人行道的狹窄巷道。這種設計能夠有效分隔行人和車輛，提高行人通行的安全性。本節將介紹標線型人行道的法源依據、應用方式、設計原則及劃設方式，並提供相關圖例以供參考。

（1）標線型人行道之法源依據

標線型人行道的設置與管理依據《道路交通標誌標線號誌設置規則》第 174 條之 3 的規定。此條文最初於 102 年 8 月 1 日新增，並於 113 年 7 月 22 日進行修訂。下表列出該法條的內容及其修訂背景，並提供實務操作中的具體應用指引。

表 11 《道路交通標誌標線號誌設置規則》第 174 條之 3

道路交通標誌標線號誌 設置規則 現有條文(113年7月22日 修訂)	道路交通標誌標線號誌 設置規則 原有條文(102年8月1日 增訂)	修訂說明
一百七十四條之三 人行道標線，用以指示路 面上僅限於行人行走之 專用道。 以人行道標線劃設之人 行道，其與車輛行駛之車 道以路面邊線分隔之，並 得設置第一百四十一條 交通桿或配合劃設第一 百九十條車輛停放線。人 行道標字及圖示自人行 道起點開始標繪，間距視 道路實際情況繪設，每交	一百七十四條之三 人行道標線，用以指示路 面上僅限於行人行走之 專用道，車輛不得進入。 以人行道標線劃設之人 行道，其與車輛行駛之 車道以路面邊線分隔 之。人行道標字及圖示 自人行道起點開始標 繪，間距視道路實際情 況繪設，每交叉路口入 口處應標繪之。	一、人行道標線區域為人行道之 一種型式，其用路行為規範與 人行道同，爰不再針對其行為 規範再做規範，刪除現行條文 第一項末句「車輛不得進入」 之規定。 二、本標線現行以路面邊線與車 道分隔，參考桃園市於國民 中、小學周邊道路繪設人行道 標線並設置交通桿，分隔人 行、車行空間，爰於現行條文 第二項增訂得設置交通桿、劃 設車輛停放線之規定；另

道路交通標誌標線號誌 設置規則 現有條文(113年7月22日 修訂)	道路交通標誌標線號誌 設置規則 原有條文(102年8月1日 增訂)	修訂說明
岔路口入口處應標繪之。 人行道設置圖例如下： 本規則中華民國一百十三年七月二十二日修正發布後，新設或重繪之人行道標線應以成人靠車道側牽行兒童之圖示繪  設；人行道設置圖例如下： 人行道鋪面得上色，顏色為綠色。	人行道設置圖例如下：  人行道鋪面得上色，顏色為綠色。	將「叉」修正為「岔」。 三、因現行條文第三項人行道標線圖例僅有單一方向，導致會有兒童圖案靠車道側的設置情形，為利以人行道標線引導成人與兒童於人行道併肩行走時，成人靠車道側牽行兒童以保護兒童安全，爰於第四項增訂圖例，以符用路人行走習慣及後續交通安全宣導。 四、另考量僅因兒童圖案靠車道側，即要求主管機關更新重繪人行道標線，恐過於消耗經費、人力資源，對於已依現行條文第三項人行道標線圖例繪設者，可保留至其須汰換時，再依第四項圖例繪設，爰增訂第四項規範本次本規則修正發布後，新設或重繪之人行道標線應以成人靠車道側牽行兒童之圖示繪設。鋪面顏色處理後應符合交通工程規範之標線材料規範。 五、現行條文第四項移列為第五項，並修正「鋪面」為「鋪面」。 六、人行道標線寬度參照內政部《都市人本交通規劃設計手冊》第4.3.2節人行環境設計原則中「標線型人行道」之建議值設置，並可依實際需求調整。

(2) 標線型人行道之劃設方式

標線型人行道劃設方式係以路面邊線區隔車道與行人通行空間，劃設寬度宜為 1.5 公尺以上，以提供行人通行空間。為避免駕駛人於繪設行人專用道線區域違規停車，路緣同時繪設禁止臨時停車紅線或禁止停車黃線（10 公分）；並得以顏色區分人行道與一般車道，提醒用路人注意。標字及圖示自人行道起點開始標繪，間距視道路實際情況繪設，每交叉路口入口處應標繪之，圖 6 標線型人行道劃設方式示意圖如圖 6。標線型人行道可於道路兩側畫設，或於行人或學童進出頻繁路段，建議可增加防撞軟桿以利維持行人安全，如圖 7。

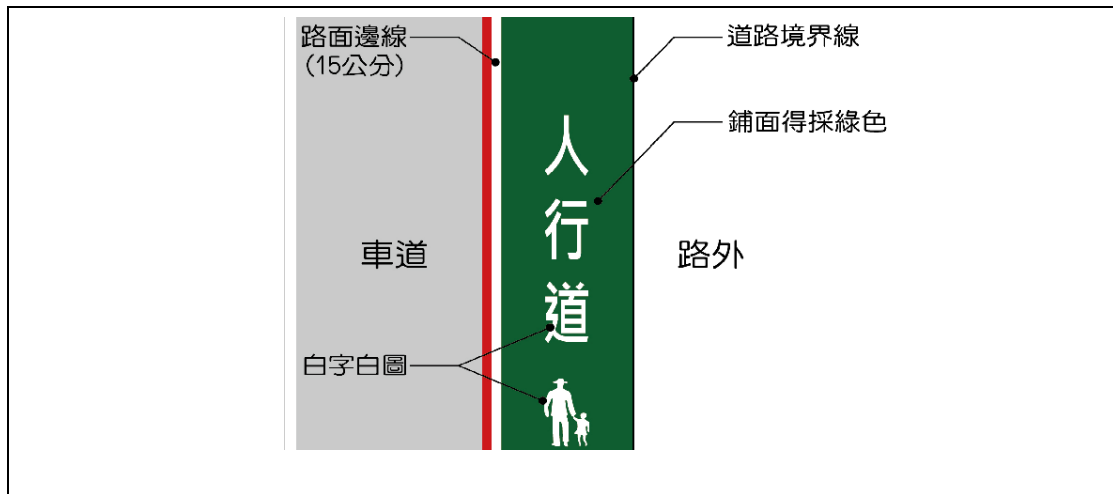


圖 6 標線型人行道劃設方式示意圖



圖 7 標線型人行道設置案例

2. 運用人行道翻新達到路網串聯

透過人行道翻新，達成更完整的步行路網嘉義市在人行環境改善計畫中，不僅著重於新闢人行道的建設，也透過人

行道翻新計畫來補足既有步行路網的缺口，確保步行環境的連續性與可及性。根據補助計畫的經驗，本市每年申請國土署補助時，皆會綜合考量過去已改善路段的成果與尚待改善的區域，以逐步串聯完整的人行步道系統，達成人本交通的目標。

(1) 透過人行道翻新補足路網缺口

嘉義市內部分人行道因鋪面老化、標線模糊、設施不完善等問題，影響行人通行安全與步行舒適度。為改善這些問題，市府採取人行道翻新策略，以年度分批修繕的方式，優先處理影響行人安全與無障礙通行的路段。翻新計畫主要透過鋪面更新來提升行人環境品質，針對破損嚴重的人行道，選用耐久性較高且具防滑性能的鋪面材料進行更新，以提高步行的安全性與舒適度。此外，對於可能承受車輛輾壓的區域，如車行斜坡及巷口出入口等，則選用耐壓強度較高的鋪面結構，以確保在長期使用下仍能維持穩定性，避免變形或損壞。

(2) 標線與導盲設施重劃

在人行道翻新過程中，針對導盲設施與邊界線進行全面優化，以確保視障者與一般行人均能清楚辨識步行路徑，提升行走安全性與便利性。

- 導盲設施優化：

重新設置導盲磚，確保其材質、顏色與觸感明顯區別於周圍鋪面，並符合國土署市區道路及附屬工程設計規範。於交叉口、轉角處、行人穿越道入口等關鍵位置增設方向引導磚與警示磚，確保視障者可順利判讀行進方向，避免誤入車道或障礙區域。

- 整齊邊界線設計：

於人行道邊緣設置連續且清晰的整齊邊界線，以

提供步行引導功能。邊界線應採直線與直角設計，避免曲折或中斷，確保導引效果清晰易辨。若利用鋪面材質區分邊界，則應確保其顏色、材質或觸感與相鄰地面形成對比，以利視障者辨識並依循前進。

- 路緣斜坡與無障礙環境改善：翻新時同步調整緣石坡度、增設無障礙坡道、調整行人穿越標線，確保行人步行時不會因高低落差受阻。
- 人行道寬度調整：部分人行道因早期規劃限制，寬度不足 1.5 公尺，市府透過人行道翻新計畫適度拓寬，並調整停車帶與公共設施帶的配置，以增加可步行範圍。

(3) 人行道銜接點規劃

嘉義市的人行道串聯規劃，應確保新闢人行道與既有步行網絡之間的無縫銜接，避免行人通行中斷，影響步行可及性與安全性。有關人行道之補助請案，均注意人行道銜接點的無障礙銜接、坡度調整、標線設計等項目進行規劃，確保步行環境的連續性與安全性。

- 無障礙連續性設計
 - 針對人行道坡度過陡、路緣高差過大的路段，設置路緣斜坡，確保輪椅、推車與行人皆能順利通行。
 - 透過緣石調整與無障礙斜坡設計，確保人行道與車道交界處順接，避免高低落差影響行走安全。
 - 參考國土署《市區道路及附屬工程設計規範》，確保所有人行道新闢與改造符合最小寬度、坡度限制與導盲設施規範。

- **坡度、緣石、導盲設施與標線銜接標準**

- 針對坡度過陡或高低落差較大的地區，如中興路沿線部分出入口、商家門前，採用縱坡漸變設計（1/12 縱坡），確保輪椅使用者與行人可平順通過。
- 設置標準化導盲磚、行穿線與標線銜接設計，避免視障者在行走時遇到方向不明或高低落差問題。
- 於步行道轉折處設置警示帶，確保視障者能辨識步行動線。

(4) **交叉口與人行環境串聯**

交叉口為行人步行的重要節點，其安全性與可通行性直接影響整體人行環境的串聯效果。本計畫針對補助計畫內所提到的標線銜接、庇護島設置、行穿線優化等項目，進行全面規劃，確保新闢人行道與既有道路順利銜接。

- **提升行人穿越安全**

- 於交叉口設置行人庇護島，確保行人能安全分段穿越馬路，減少一次穿越過長帶來的風險。
- 針對機車與行人交織嚴重的區域，設置機車待轉區，減少機車與行人同時進入交叉口的情况，提高通行安全性。
- 調整交叉口標誌與號誌設置，確保駕駛與行人均能清楚辨識行人穿越道的位置。

四、嘉義市人行道調查與改善規劃策略

為了全面性檢視嘉義市步行環境的安全與品質，並針對未設置或不符合規範的人行道制定分年分期建置與改善計畫，本次規劃以科學化的流程與民眾參與機制來達成系統性分析與優先改善。

（一）範圍與資料來源

1. 市區道路人行安全地理資訊：

- （1）都市計畫區內已開闢且全寬達 12 公尺以上的道路。
- （2）人行道圖資清單，包括現有道路人行道的普及率等。

2. 實地調查數據：針對未設人行道或不符合規範的區域，進行現況紀錄。

範圍涵蓋：嘉義市都市計畫區、高速公路嘉義交流道附近特定區計畫、仁義潭風景特定區計畫。這些計畫範圍內包括住宅區、商業區、工業區、車站專用區等不同用途的土地。不同用途的區域具有不同的人行需求：

- 商業區：通常具有較高的人流活動，需要更完善且廣泛的人行道設置。
- 車站專用區（如嘉義市火車站）：由於前往火車站的民眾可能拖著行李，因此周邊人行道需要設計得更寬、更順暢，並考慮無障礙通行的需求。
- 住宅區：主要滿足當地居民的步行需求，通常人流較商業區少。
- 學校及機關用地：需要考量學生及民眾的使用需求，確保人行道的安全與便利性。

（二）方法與分類

分析流程按照以下順序進行：

1. 道路類型分析：快速道路因為只允許車輛通行，人無法進入，因此不需要設置人行道。主要道路、次要道路、服務

道路均應考量人行道之設置。目前嘉義市雖然沒有快速道路，但未來牛稠溪環快東段先期聯絡道成為嘉義市第一條快速道路後，未來分析仍應依相同準則。

2. 行人優先區分析：確認道路是否屬於行人優先區。若符合行人優先區設置理念則不設置人行道。
3. 人流吸引場所分析：調查學校、機關、公園、醫療院所、大眾運輸場站、公車站牌、公共自行車站點、停車場、景點等場所。根據人流規模決定影響範圍，範圍內無人行道或人行道狀態差的區域需優先改善。
4. 斷點縫合分析：檢查人行道系統的連續性與銜接情況。若存在斷點，且屬於重要的步行路徑時，優先納入改善。
5. 騎樓通行狀況分析：確認道路旁邊是否存在可通行的騎樓。若騎樓為可無障礙通行，則降低該路段設置人行道的優先順序。若騎樓部分阻斷或完全阻斷，則提高該路段設置或改善人行道的優先順序。
6. 人行道現況分析：對既有人行道進行適宜性檢測，包括淨寬、淨高、鋪面狀況、導盲系統、路緣斜坡等。若其他條件相同，人行道狀態較差的路段將優先納入改善。
7. 分數化與排序：將所有項目轉換為分數，根據分數高低排序，決定優先建置與改善的區域。

（三）結果分析與優化策略

結果的分析與優化策略將根據調查結果，區分出新闢人行道的優先順序與人行道改善的優先順序。

1. 新闢人行道的優先順序：

- 人流吸引場所的影響範圍內：學校、醫療院所、公園、大眾運輸場站等人流集中的地點，其周邊無人行道或人行道狀況不佳者優先建置。

- 無騎樓或騎樓通行狀況不佳的路段：若道路旁邊的騎樓無法提供完整且暢通的通行空間，則需優先考量設置人行道。
- 存在斷點需縫合的區域：發現的人行道中斷點，尤其是屬於重要步行路徑的情況，需優先進行縫合改善。

2. 人行道改善的優先順序：

- 已存在但不符合規範或適宜性不足的人行道：包括淨寬不足、鋪面破損、導盲系統缺失或路緣斜坡不符標準的路段。
- 各項目的分數排序：當其他條件相同時，狀況較差的路段優先納入改善。

3. 決策參考依據：

- 政府機關政策的權重：根據地方政府對特定區域的政策發展方向，提高優先級以符合施政的整體規劃。
- 民意的權重：考慮民眾及民意代表反映的需求，訴求越強烈，其優先權重越高。

透過上述結果分析與優化策略，可精確辨識嘉義市需優先新闢或改善的人行道區域，以提升整體步行環境的安全性、便利性與連續性。

五、預估經費

有關 114 年至 115 年期間人行道的新闢與改善，原則上均以嘉義市政府申請的「永續提升人行安全計畫」為主，各項工程將陸續完工。114 年及 115 年預計新闢人行道所需之經費金額分別為 260,213,000 元、375,000,000 元。

陸、預期成果及效益

嘉義市在 114 年及 115 年間將持續推動人行道的新闢與改善。114 年度的計畫預計改善人行道長度約 8.212 公里，並新增人行道長度約 2.46 公里；而 115 年度的計畫則預計改善人行道長度約 5.35 公里，並新增人行道長度約 1.412 公里。詳細資料請參見表 10 及表 11。

表 12 114 年度嘉義市預計改善或增設人行道長度

項次	工程名稱	改善人行道 (KM)	增設人行 道(KM)
1	嘉義市博愛路二段（大同路至中興路）人 行道改善工程	1.08	--
2	嘉義市大雅路一段人行道改善工程	2.4	--
3	嘉義市北港路桿線下地與人行道(友忠路 至世賢路)改善工程	2.78	--
4	嘉義市世賢路四段(新民路至吳鳳南路)人 行道改善工程	1.752	--
5	嘉義市建國二村、復興新村地區市地重劃 工程	0.2	1.4
6	嘉義市北園國小及嘉義市立北園國中通學 步道工程		0.56
7	嘉義市(標線型人行道)		0.5
總計		8.212	2.46

表 13 115 年度嘉義市預計改善或增設人行道長度

項次	工程名稱	改善人行道 長度(KM)	增設人行道 長度(KM)
1	嘉義市北新路75號旁12米計畫道路開闢工 程暨嘉義市許厝庄 WA 幹線雨水下水道工 程		0.4
2	嘉義市重慶二街道路開闢工程		0.312
3	嘉義市民族路（民生北路至吳鳳北路）人 行道改善工程	1.46	
4	嘉義市體育路（和平路至興業東路）人行 道改善及管線下地工程	0.51	
5	嘉義市中山路(民族路至北榮街)及鐵道園 區人行道改善工程	2.43	
6	嘉義市世賢路(保安二路至八德路)北側人 本優化道路改善工程	0.95	
7	嘉義市(標線型人行道)		0.7

項次	工程名稱	改善人行道 長度(KM)	增設人行道 長度(KM)
總計		5.35	1.412

以下並針對各項預期成果與效益進行說明：

一、提升人行道的連續性與可達性，使步行環境更加完善

目前嘉義市的人行道仍存在部分斷點，導致行人需繞行甚至步行於車道上，增加交通風險。本計畫透過新闢人行道的策略，針對未設置人行道的區域進行補足，確保主要生活圈、商業區、學校、醫院、公園等公共設施間的人行動線能夠有效串聯。同時，透過人行道翻新計畫，改善既有但不連續的人行空間，例如調整高低差、增設導盲設施、拓寬狹窄路段等，使步行環境更具一體性與可及性。透過這樣的串聯規劃，嘉義市將逐步建立完整的步行網絡，提升市民的步行便利性。

二、透過人行道優化設計，提高行人步行的安全性與舒適度

本計畫在新闢與翻新人行道時，均將無障礙設計納入考量，包括設置適當的緣石坡道、導盲設施、無障礙斜坡等，以確保所有行人，特別是高齡者、視障者及行動不便者，都能順利、安全地通行。此外，針對路口與交叉口的人行道設計，將優化行人穿越道標線，增設行人庇護島、調整標誌與號誌配置，進一步降低行人與車輛的交織風險。透過這些安全提升措施，預期能有效減少行人事故的發生，使嘉義市成為更安全的步行城市。

三、改善都市景觀，提升街道環境品質與整體城市形象

人行道不僅是交通設施，更是城市公共空間的重要組成部分。透過人行道的改善，市區道路的整體美觀度將獲得提升。例如，鋪面翻新將使用耐久且美觀的材質，並依據不同街區特性選擇適合的鋪面設計，使人行道能與周邊環境協調融合。此外，街道家具的配置將更加整齊有序，避免雜亂無章的立桿與設施干擾步行動線，並透過共桿設計減少視覺干

擾，使街道更加整潔、開闊。這些措施將使嘉義市的街道環境更加友善與宜人，不僅提升居民的生活品質，也使城市更具吸引力。

四、促進低碳永續發展，推動綠色交通模式的普及

隨著全球對環保與減碳的重視，步行環境的改善不僅是城市發展的必要措施，更是促進永續交通的重要策略。當人行道變得更安全、更舒適且更具可達性時，市民將更傾向於以步行代替短程機動交通工具，減少私家車與機車的使用頻率，進而降低城市的碳排放量。同時，優化人行環境也能與公共運輸系統相輔相成，讓民眾更容易步行至公車站點或捷運站，提高公共運輸的使用率，形成更具永續性的交通模式。透過這樣的步行友善環境，嘉義市將朝向更低碳、綠色的城市發展。

五、建立可持續維護與優化的步行環境管理機制

人行道的改善並非一次性工程，而是一個需持續維護與優化的長期計畫。因此，本計畫除了著重於新闢與翻新人行道的執行，亦同步導入人行道調查與改善規劃策略，透過數據化管理，定期檢視人行道現況，並即時掌握各區步行環境的變化。未來，市府將依據調查結果，滾動式調整人行道維護計畫，確保步行環境能夠持續符合市民需求，進一步提升嘉義市作為行人友善城市的發展潛力。

本計畫不僅致力於解決嘉義市當前人行道的問題，更希望透過系統性的規劃與建設，創造一個安全、舒適、可持續的步行環境，使嘉義市的都市發展更加宜居與永續。