

**高雄市行人安全環境總健檢
行動綱領及行動方案**

高雄市政府交通局



行政區概況				
名稱	人口數(人)	面積(km ²)	密度(人/km ²)	人行道長度(km)
鹽埕區	22,505	1.42	15,849	20.65
苓雅區	163,779	8.15	20,096	71.97
前鎮區	180,233	19.12	9,426	107.87
旗津區	26,301	1.46	18,014	14.41
小港區	155,042	45.44	3,412	132.98
鳳山區	356,397	26.76	13,318	129.41
林園區	68,328	32.29	2,116	23.55
大寮區	111,910	71.04	1,575	95.23
大樹區	40,505	66.98	605	3.51
大社區	33,689	26.58	1,267	11.64
仁武區	97,008	36.08	2,689	48.63
鳥松區	44,468	24.59	1,808	21.04
岡山區	95,533	47.94	1,993	64.96
橋頭區	41,488	25.94	1,599	62.61
燕巢區	28,777	65.40	440	18.19
田寮區	6,549	92.68	71	0.00
阿蓮區	27,465	34.62	793	0.84
路竹區	50,396	48.43	1,041	37.38
湖內區	29,629	20.16	1,470	17.59
茄萣區	29,292	15.76	1,859	41.36
永安區	13,855	22.61	613	18.78
彌陀區	18,331	14.78	1,240	9.10
梓官區	34,813	11.60	3,001	9.28
旗山區	34,390	94.61	363	6.51
美濃區	37,116	120.03	309	2.05
六龜區	11,731	194.16	60	0.44
甲仙區	5,584	124.03	45	2.63
杉林區	10,970	104.00	105	0.10
內門區	13,258	95.62	139	0.00
茂林區	1,893	194.00	10	0.14
桃源區	4,249	928.98	5	0.58
那瑪夏區	3,163	252.99	13	0.08

資料來源：鄉鎮土地面積及人口密度，內政部戶政司，2022 年；都市計畫區面積，高雄市政府都市發展局，2021 年 12 月；高雄市各區戶口數月統計，高雄市民政局，2023 年 9 月；國道道路屬性資訊，交通部高速公路局，2023 年 9 月；省道、市道、區道及公路總長度，交通部公路局，2022 年；人行道長度，高雄市政府，2023 年。



二、現況及未來趨勢

(一)人口結構現況與趨勢

高雄市總人口為 273.7 萬人(2023 年 9 月)，占全國總人口數 11.70%，整體少子化及高齡化情形皆較全台比例顯著。幼年、青壯年及高齡人口分別占全市 11.23%、69.90%及 18.87%，相較於全台各年齡層比例，高雄市幼年人口比例較少，並呈現少子化情形，而高齡人口比例已為高齡社會之結構(65 歲老年人口>14%)，並逐漸趨近於超高齡社會，且其高齡化程度較全國平均 18.10%更為明顯。

依據國家發展委員會及高雄市國土計畫推估，在未來年重大開發建設計畫影響下，預估高雄市 2030 年居住人口將可維持正成長趨勢達 281.47 萬人，而幼年、青壯年及高齡人口分別占 10.40%、64.40%及 25.20%，顯示少子化及高齡化的情形將日趨明顯。

表 1、高雄市現況及未來年人口數

區域	人口分齡	現況(2023 年 9 月)		未來(2030 年)		2023-2030 成長率
		人口數	占比	人口數	占比	
高雄市	幼年(0-14 歲)	30.73	11.23%	29.28	10.40%	-0.60%
	青壯年(15-64 歲)	191.35	69.90%	181.26	64.40%	-0.67%
	高齡(65 歲以上)	51.65	18.87%	70.92	25.20%	4.04%
	總人口數	273.73	100.00%	281.47	100.00%	0.35%
全國	幼年(0-14 歲)	280.82	12.00%	238.50	10.36%	-2.02%
	青壯年(15-64 歲)	1,635.96	69.90%	1,490.30	64.74%	-1.16%
	高齡(65 歲以上)	423.64	18.10%	573.00	24.89%	3.85%
	總人口數	2,340.43	100.00%	2,301.80	100.00%	-0.21%

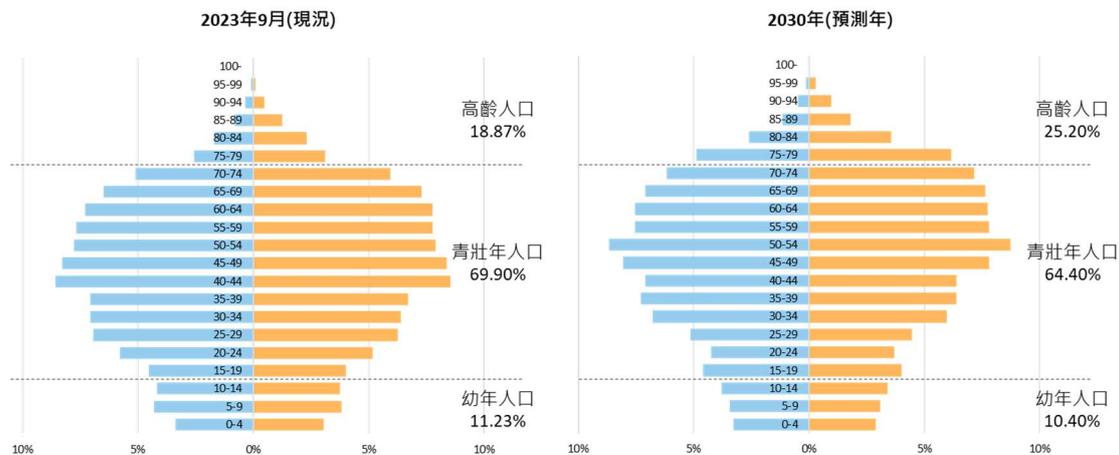


圖 1、高雄市現況及未來年人口金字塔



(二)道路與人行道現況與趨勢

高雄市現況公路系統為國道、快速道路、省道、市道及區道。國道系統有 3 條合計 86.0 公里；快速道路僅 1 條台 88 線，長度約 11.4 公里；省道系統有 14 條合計 428.8 公里；市道系統有 8 條合計 107.9 公里，詳如表 2 所示。

高雄市未來重大公路建設，包含國道 7 號、高雄-屏東間東西向第 2 條快速公路、臺 61 線南延至高雄地區、高雄市濱海聯外道路開闢工程(新台 17 線)、...等，詳如圖 2 所示。

表 2、高雄市現況公路系統現況

公路類型	名稱	里程 (km)	行經行政區
國道	國道一號	38.4	交流道：路竹、高科、岡山、楠梓、鼎金系統、高雄、瑞隆、五甲系統、五甲、高雄端
	國道三號	19.7	交流道：田寮、燕巢系統
	國道十號	27.9	交流道：左營端、鼎金系統、仁武、燕巢、嶺口
快速道路	台 88 線	11.4	交流道：鳳山、大寮
省道	台 1 線	46.9	湖內、路竹、岡山、橋頭、楠梓、仁武、左營、三民、鳳山、大寮
	台 1 戊線	8.7	三民、苓雅、鳳山、大寮
	台 3 線	23.1	內門、旗山、美濃
	台 17 線	64.3	茄萣、湖內、路竹、永安、彌陀、梓官、橋頭、楠梓、左營、鼓山、三民、前金、新興、苓雅、前鎮、鳳山、小港、林園
	台 17 甲線	7.7	茄萣、湖內
	台 19 甲線	21.3	阿蓮、岡山、梓官
	台 20 線	16.8	甲仙、六龜、桃源
	台 22 線	18.5	楠梓、大社、燕巢、大樹、旗山
	台 25 線	18.3	鳳山、大寮、林園
	台 27 線	24.6	六龜
	台 27 甲線	14.1	六龜
	台 28 線	49.7	湖內、路竹、阿蓮、田寮、內門、旗山、美濃、六龜
	台 29 線	112.3	那瑪夏、甲仙、杉林、旗山、大樹、大寮、林園
	台 39 線	2.5	阿蓮
市道	市道 181	17.1	杉林、美濃
	市道 182	5.2	內門
	市道 183	16.3	楠梓、仁武、鳥松、鳳山、前鎮
	市道 183 甲	4.6	鳳山、小港
	市道 183 乙	4.9	鳥松、三民、苓雅、鳳山
	市道 186	34.0	永安、岡山、燕巢、大社、仁武、大樹
	市道 186 甲	12.8	大社、大樹、仁武
	市道 188	13.0	鳳山、大寮
區道		696.3	
總計		1,330.4	

資料來源：交通部高速公路局官網、中華民國交通部公路局官網、高雄市市道區道網、交通部公路局統計查詢網。



圖 2、高雄市公路現況與未來發展示意圖



(三)大眾運輸場站現況與趨勢

高雄市現況軌道運輸系統包含高鐵、臺鐵(縱貫線、屏東線)、捷運系統等。其中，高鐵設有 1 處站點，即為高雄左營站；臺鐵縱貫線設有 12 處站點，屏東線設有 6 處站點，並以高雄站作為兩者之分界點；高雄捷運紅、橘線共設有 38 處站點，而環狀輕軌設有 37 處站點，已通車 31 處站點，而高雄市現況公路公共運輸則有 7 處公車總站及 4 處轉運站，彙整如表 3 所示。

另高雄市興建中軌道路線包含岡山路竹延伸線、捷運黃線及小港林園線，以及部份第二階段環狀輕軌等。

大眾運輸場站現況與未來路線如圖 3 所示。

表 3、高雄市大眾運輸場站現況

區分	路線長 (km)	站數 (站)	車站名稱
高鐵	30.0	1	左營站
臺鐵	49.6	18	縱貫線：大湖站、路竹站、岡山站、橋頭站、楠梓站、新左營站、左營站、內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、高雄站 屏東線：民族站、科工館站、正義站、鳳山站、後庄站、九曲堂站
捷運紅線	28.3	24	小港(R3)-南崗山(R24)
捷運橘線	14.4	14	西子灣(O1)-大寮(OT1)
環狀輕軌	17.1	31	籬仔內(C1)-愛河之心(C24)、凱旋公園(C32)-輕軌機廠(C37)
轉運站	-	4	鳳山轉運站、岡山轉運站、小港轉運站、旗山轉運站
公車總站	-	7	前鎮站、左營南站、加昌站、建軍站、金獅湖站、小港站、瑞豐站
合計	-	99	-



圖 3、高雄市大眾運輸場站現況與未來發展示意圖



(四)行人主要活動據點現況

1.各級學校

依據教育部統計處 111 學年度高雄市各級學校基本概況數據，現況高雄市各級學校共 436 所，包含國民小學 251 所、國民中學 104 所、高中職含特殊學校 57 所及大專院校(分校區)24 所，111 學年度學生人數共約 40.4 萬人，各級學校概況與分布如表 4、圖 4 所示。

表 4、高雄市各級學校現況

學校類別	數量(所)	學生人數(人)	備註
國民小學	251	134,062	
國民中學	104	61,145	
高中職	57	78,371	含 4 所特殊學校
大專學校(分校區)	24	130,572	不分校區 17 所
合計	436	404,150	

資料來源：學校基本統計資訊，教育部統計處，111 學年度；中華民國特殊教育統計年報，教育部，111 學年度。

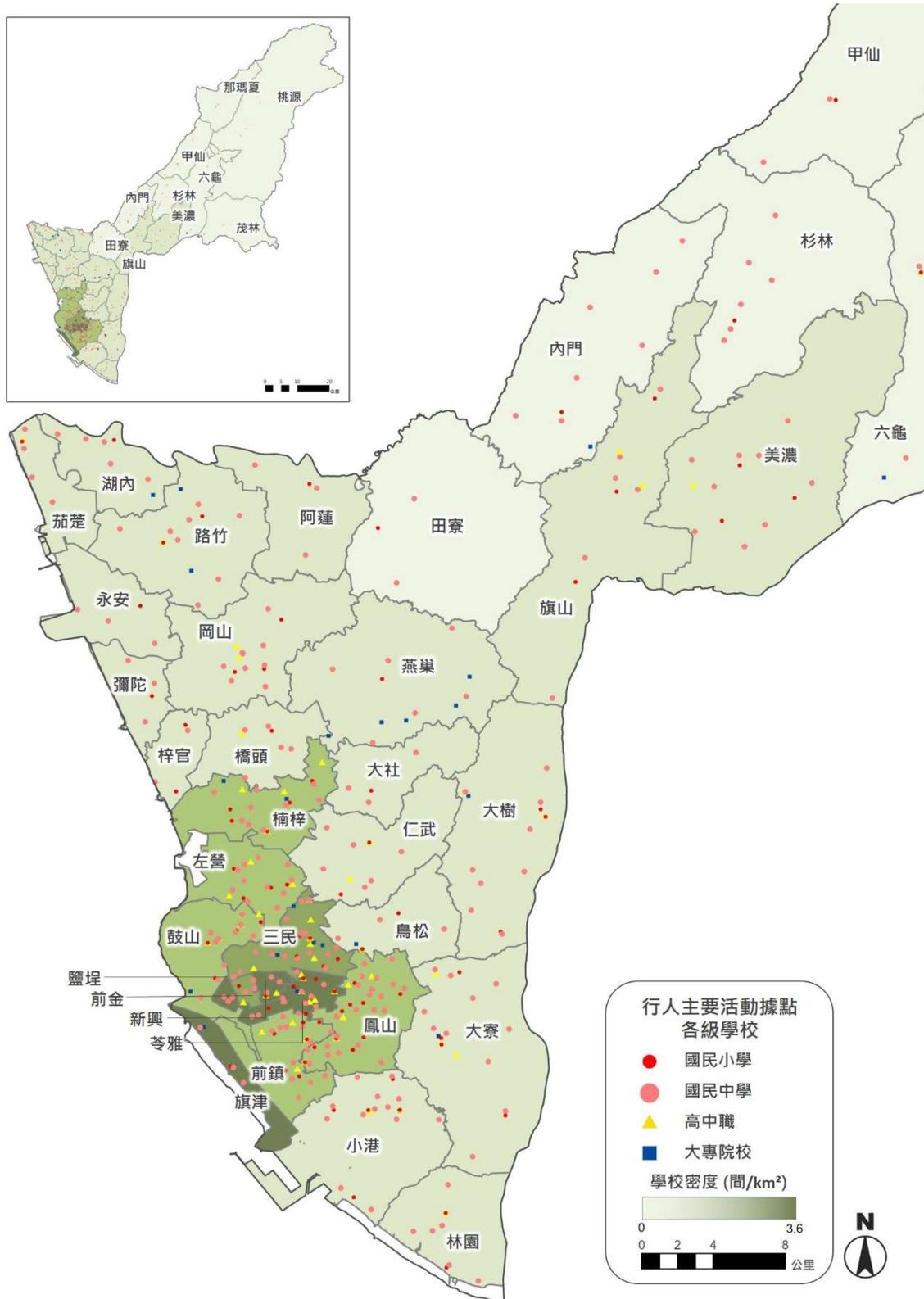


圖 4、高雄市各級學校分布圖



2.各級醫院

依據衛生福利部中央健康保險署 2023 年 8 月更新之健保特約醫療院所名冊，高雄市各級醫療院所共有 84 所，包含醫學中心 4 所、區域醫院 8 所及地區醫院 72 所，共提供約 1.1 萬床病床數，各級醫院概況與分布如表 5、圖 5 所示。

表 5、高雄市各級醫院現況

醫院類別	數量(所)	病床數(床)	備註
醫學中心	4	4,941	含義大醫院
區域醫院	8	3,141	
地區醫院	72	3,143	
合計	84	11,225	

資料來源：健保特約醫療院所名冊，衛生福利部中央健康保險署，2023 年 8 月 22 日更新；全日平均護病比，衛生福利部中央健康保險署，2023 年 6 月。



3.各級機關

高雄市各級機關(含政府機關及國營事業)共計 718 處，其中，各級政府機關根據高雄市政府組織系統，將各級機關分為一級機關及區公所，分別具有 32 及 38 處，並依各局處組織系統盤點二級機關及其附屬機關，包含事業機構共計 541 處；國營事業則依據審計部對於國營事業之認定，盤點高雄市國營事業機構數，共計 107 處，各級機關概況與分布如表 6、圖 6 所示。。

表 6、高雄市各級機關現況

機關類別	數量(處)	備註
一級機關	32	高雄市政府各局處
二級及其附屬機關	541	戶政事務所、稅捐稽徵處、衛生所等
區公所	38	
國營事業	107	財政部(臺灣菸酒等)、經濟部(台糖等)、金管會(中央存保)、交通部(中華郵政等)
合計	718	

資料來源：高雄市政府組織系統表，高雄市政府人事處，2023 年 8 月 1 日；高雄市各局處官網組織系統表及說明。112 年度中央政府營業基金(國營事業)預算截至第 2 季執行情形，審計部，2023 年 7 月 31 日；各國營事業單位官網。

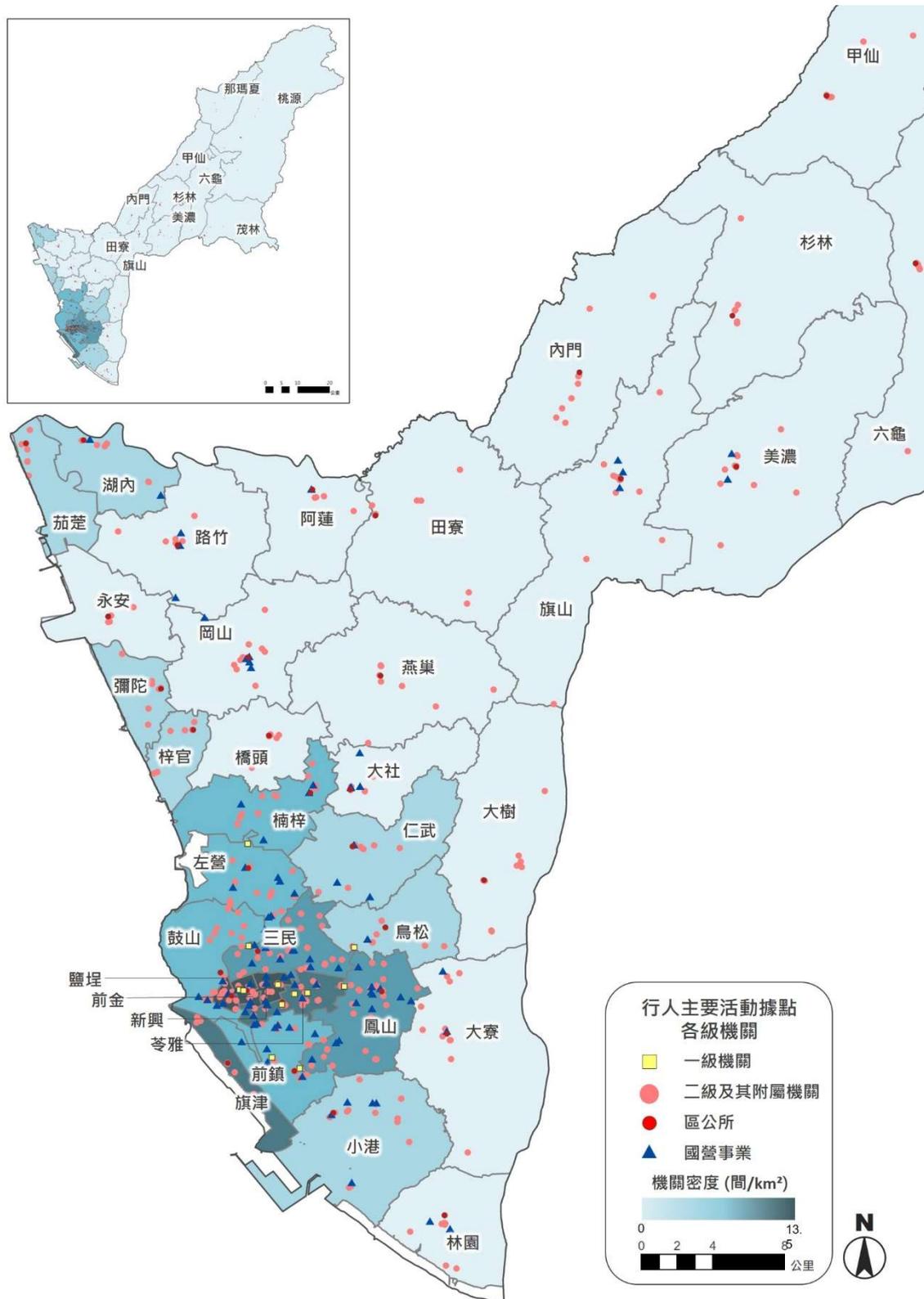


圖 6、高雄市各級機關分布圖



三、行人環境重點改善區域現況盤點

高雄市行人環境重點改善區域現況盤點作法係由高雄市政府發函各重點改善單位填寫線上表單，再經彙整分析而得。盤點對象包含各級學校、各大眾運輸場站、各級醫院、各級機關等，盤點項目包含人行道、行穿線退縮、行人號誌、路口停讓標誌(線)等，表單欄位包含路口數(號誌、無號誌)、行人設施情形(良好、尚可、待改善)等，其中良好表示行人設施設置完善，尚可表示行人設施僅部分設置，待改善表示行人設施未設置，各單位盤點情形如圖 7 所示。

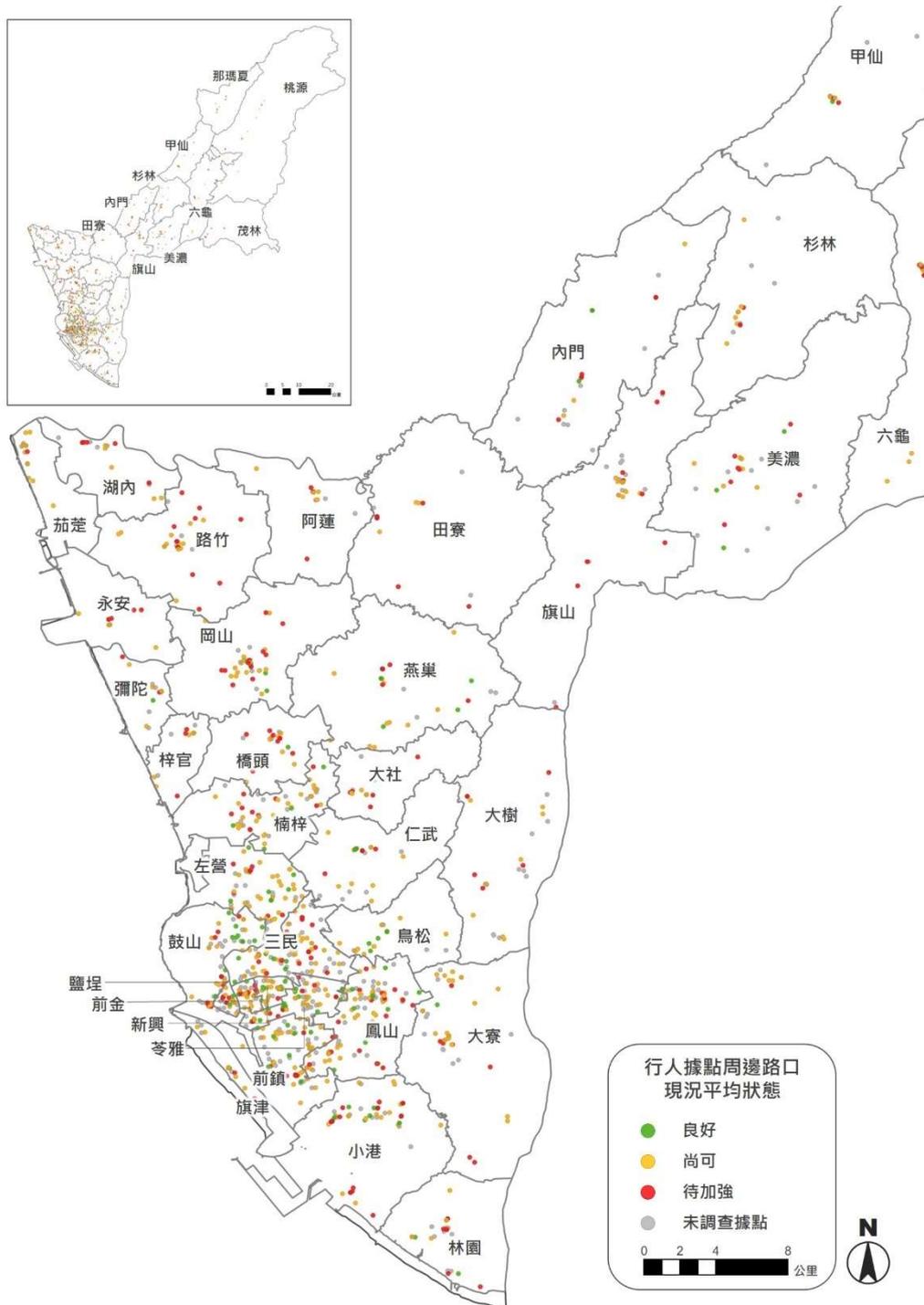


圖 7、現況盤點情形示意圖

(一)全市道路公里數

高雄市境內道路總長度為 12,804 公里，路寬 6 公尺以下佔 66%、路寬 6 公尺以上未達 15 公尺寬佔 26%、路寬 15 公尺以上未達 20 公尺寬佔 4%、路寬 20 公尺以上佔 4%，詳表 7 所示。

高雄市境內人行道總長度為 1,434 公里，人行道普及率為 33%，詳如表 8 所示。依各行政區人行道普及率來看，人行道普及率高於 50% 行政區分別為：鹽埕區、前金區、鼓山區、三民區、左營區、新興區、茄萣區、橋頭區、小港區，詳圖 8 所示。其中，人行道實際設置位置詳圖 9 所示。

表 7、高雄市各行政區道路寬度比例

道路寬度	道路長度(公里)	占比(%)
路寬 < 6M	8,458.6	66%
6M ≤ 路寬 < 15M	3,273.1	26%
15M ≤ 路寬 < 20M	521.8	4%
路寬 ≥ 20M	550.7	4%
總計	12,804.2	100%

資料來源：政府資料開放平台。

表 8、高雄市人行道普及率

項目	數值
全市道路長度(路寬 ≥ 6M)(公里)	4,345.6
人行道長度(公里)	1,433.6
無人行道長度(公里)	2,912.0
人行道普及率(%)	33.0%

資料來源：高雄市政府工務局、政府資料開放平台。

(二)各級學校周邊(436所，路口 2,605 處)

人行道普及率約 35%、行穿線退縮普及率約 24%、行人號誌普及率約 36%、路口停讓標誌(線)普及率約 19%。

(三)各類大眾運輸場站周邊(99 站，路口 407 處)

人行道普及率約 44%、行穿線退縮普及率約 31%、行人號誌普及率約 39%、路口停讓標誌(線)普及率約 25%。

(四)各級醫院周邊(84 間，路口 362 處)

人行道普及率約 42%、行穿線退縮普及率約 32%、行人號誌普及率約 39%、路口停讓標誌(線)普及率約 19%。

(五)各級機關周邊(718 處，路口 3,317 處)

人行道普及率約 33%、行穿線退縮普及率約 26%、行人號誌普及率約 34%、路口停讓標誌(線)普及率約 19%。

(六)行人主要活動據點周邊號誌化路口(1,337 處，路口 3,691 處)

行穿線普及率約 33%、行穿線退縮普及率約 26%。

(七)行人主要活動據點周邊無號誌化路口(1,337 處，路口 3,000 處)

行穿線普及率約 19%、路口停讓標誌(線)普及率約 19%。

貳、行人安全行動改善方案

四、行人安全環境改善之整體執行規劃

高雄市交通施政願景為「建構完善交通路網、提高民行交通安全」，其中道路交通安全設定策略目標為「達成交通事故零死亡」，並於高雄市人行安全環境改善整體計畫訂定「每年減少 5%行人事故死傷人數」之目標。

(一)整體規劃原則

「行人安全環境總健檢及行動改善方案」所列示整體規劃原則、整體改善計畫構想，以及高雄市相對應整體規劃原則說明如下。

1. 「人車分流、速度管理」

若為速限 50(含)公里以上之道路，原則上以設置實體人行道為原則；若為巷弄鄰里道路，路幅不足之處，則以速度管理、共享道路(行人優先)為原則。

高雄市由於幅員廣大且市政資源有限，人行空間改善規劃方式將採取「漸進式推動」為原則。針對既有道路，以「實體分隔優先，標線分隔輔助」為原則；針對新闢道路，則以「落實行人優先設計」為原則；而各項工程進行過程中，將以「同步檢視沿線路口行人設施」為原則。



2. 「點連成線、線連成塊、塊連成面」

應有從家門到校門、家門到生活據點、點連成線、線連成塊、塊連成面之規劃。

高雄市人行空間改善推動方式同樣以「點、線、面、塊」逐步串聯為原則，採取點(公共運輸場站周邊)、線(主要幹道)、面(串聯商圈、醫院、學區)推動方式，逐步擴張行人路網。



3. 整體改善計畫

(1) 「行人安全環境總健檢及行動改善方案」整體改善計畫係由「友善行人環境(工程面)」、「路口停讓行人及行人不違規穿越之行為(執法、監理面)」、「觀念養成及認同行人安全之文化(教育、宣導面)」等三構面，與「點的改善」、「線的改善」、「面的改善」等三層級所構成。

面向構面	工程空間	執法、監理行為	教育、宣導文化
內容	友善行人環境	路口停讓行人及行人不違規穿越	觀念的養成及認同行人安全
點的改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 優先執行行人早開或保護時向、行穿線退縮、或左轉保護時向之處 ● 可優先執行人行道暢通、校園圍牆退縮之處 ● 主、次要道路全面設至實體人行道；巷弄鄰里則得設置標線型人行道 ● 8 公尺以上無號誌路口全面劃設行穿線(兩兩行穿線間應距離 50 公尺以上) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路口停讓行人執法常態化 ● 取締行人違規穿越 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有停再開標誌的時候就是要停再開 ● 有行人站在路口行穿線旁等太穿越時，車輛就是要停下來 ● 行人應從行穿線穿越
線的改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 串聯上述各點(以可優先串聯之處優先執行) ● 行人徒步區 ● 安全的通學巷道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 騎樓整平及暢通 ● 機車退出人行道 	
面的改善	<ul style="list-style-type: none"> ● 行人安全示範區 ● 交通寧靜區 		<ul style="list-style-type: none"> ● 行人安全社會運動



(2)高雄市人行安全環境改善整體計畫(整合後)

高雄市人行安全環境改善整體計畫從「改善人行車行空間」、「型塑優質交安文化」、「強化交通安全執法」等三構面，研擬 16 項工作要項，經與前述「行人安全環境總健檢及行動改善方案」之整體改善計畫內容整合後，成為一具備三構面、四層級架構、20 項工作項之整體改善計畫，將做為高雄市行人安全行動改善方案執行參考與依循。

面向	工程	教育、宣導	執法、監理
構面	改善人行車行空間	型塑優質交安文化	強化交通安全執法
點的工作要項	<ul style="list-style-type: none"> ● 人行車行空間改善 ● 行人路口安全設施 ● 非號誌路口改善 ● 清除路側障礙物 	<ul style="list-style-type: none"> ● 推廣停讓文化 ● 行人應從行穿線穿越* 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路口停讓行人執法 ● 非號誌化路口未停車再開
線的工作要項	<ul style="list-style-type: none"> ● 騎樓整平 ● 校園行車安全計畫 		<ul style="list-style-type: none"> ● 加強取締道路障礙及人行道違停 ● 機車退出人行道*
面的工作要項	<ul style="list-style-type: none"> ● 推動行人及高齡友善區 ● 交通寧靜區* 	<ul style="list-style-type: none"> ● 辦理社區交安宣導 ● 推動交安教育課程 ● 行人安全社會運動* 	<ul style="list-style-type: none"> ● 落實執行護老專案
制度的工作要項		<ul style="list-style-type: none"> ● 落實大客車駕駛管理 ● 精進機車訓考作為 	

*：整合後新增工作要項。

(二)各工作小組改善目標

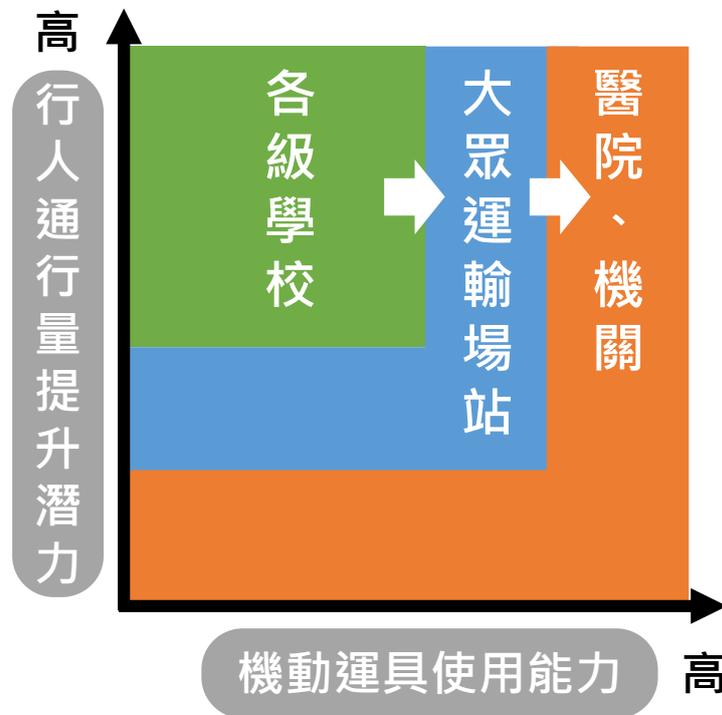
- 1.工程：透過好工程設計減少人車衝突及駕駛失誤
- 2.監理：教導駕駛人如何於路口停讓、違規駕駛人矯正機制、運輸業源頭管理及教育
- 3.執法：養成駕駛人及行人的正確用路行為
- 4.教育：從小即教育正確及安全過馬路、教導行人正確及安全的用路觀念及行為
- 5.宣導：觀念的養成及民眾認同行人安全為優先(翻轉車本為人本)

(三)現階段改善標的

高雄市行人主要活動據點包含各級學校、各大眾運輸場站、各級醫院、各級機關等，其周邊之號誌化路口、無號誌化路口預計改善標的之順序與目標說明如下。

1.預計改善標的順序

改善標的順序係由行人之行人通行量提升潛力及機動運具使用能力兩方面決定，以各主要行人活動據點而言，各級學校屬於機動運具使用能力低，但行人通行量提升潛力高之標的，故為最優先推動標的，其次則為大眾運輸場站，再其次則為各級醫院與各級機關。



2.預計改善標的目標

改善標的目標之設定係依據高雄市人行安全環境改善整體計畫目標，並參考「永續提升人行安全計畫」補助執行要點以及「國家道路交通安全綱要計畫」各年度(民國113~116年)預算規模，分別設定目標年期、對象與數量。其中，目標年期分為113年、114年、115年、116年等4年期，目標對象分為號誌化路口、無號誌化路口等二類別，分年分期預計改善標的數量說明如下。



(1)行人主要活動據點周邊號誌化路口

行人主要活動據點周邊號誌化路口共計 3,691 處路口，行人號誌普及率平均約 36%，若以整體據點行人號誌普及率目標 60%，則 4 年期預計改善數量為 1,050 處路口；另優先對象(學校)若以行人號誌普及率 80%為目標，則預計改善數量為 600 處路口；另大眾運輸場站預計改善數量為 200 處，行人號誌普及率可達 100%，如表 9 所示。

表 9、行人主要活動據點周邊號誌化路口分年改善數量目標

單位別		行人號誌現況		號誌化路口數預計改善數量					普及率	
類型	號誌化路口	良好	待改善	113年	114年	115年	116年	合計	現況	未來
學校	1330	493	838	100	100	200	200	600	37%	82%
場站	322	126	196	20	60	60	60	200	39%	100%
醫院	211	84	128	10	30	30	30	100	40%	87%
機關	1827	628	1200	10	40	50	50	150	34%	43%
總計	3691	1330	2361	140	230	340	340	1050	36%	64%

(2)行人主要活動據點周邊無號誌化路口

行人主要活動據點周邊無號誌化路口共計 3,000 處路口，路口停讓標誌(線)普及率平均約 20%，若以整體據點路口停讓標誌(線)普及率目標 50%，則 4 年期預計改善數量為 1,000 處路口；另優先對象(學校)若以路口停讓標誌(線)普及率 70%為目標，則預計改善數量為 650 處路口；另大眾運輸場站預計改善數量為 60 處，路口停讓標誌(線)普及率可達約 100%，如表 10 所示。

表 10、行人主要活動據點周邊無號誌化路口分年改善數量目標

單位別		路口停讓現況		無號誌化路口數預計改善數量					普及率	
類型	無號誌化路口	良好	待改善	113年	114年	115年	116年	合計	現況	未來
學校	1275	252	1023	100	100	200	250	650	20%	71%
場站	85	23	62	10	10	20	20	60	27%	98%
醫院	151	31	120	10	30	30	30	100	21%	87%
機關	1490	291	1199	20	20	100	50	190	20%	32%
總計	3000	597	2404	140	160	350	350	1000	20%	53%



(四)執行計畫

針對人行道、行穿線、行人號誌、路口停讓標誌(線)等行人安全改善措施，說明執行機制、經費預估及經費來源。

1.執行機制

(1)執行權責單位

高雄市境內道路依其轄管單位不同，行人安全改善措施權責單位可分為高雄市政府、公路局南區養護工程分局，而高雄市政府轄管道路依行人安全改善措施不同，行人安全改善措施權責單位又可分為道路養護工程處、交通局。

區分	高雄市轄管道路	公路局轄管道路
人行道	道路養護工程處	公路局 南區養護工程分局
行穿線退縮	交通局	
行人號誌	交通局	
路口停讓標誌(線)	交通局	

(2)執行進度管控與工程界面協調

行人安全改善措施執行進度管控，除可於高雄市政府道路交通安全督導會報檢視執行進度之外，亦可透過由市府副秘書長主持之易肇事小組會議，協調各項改善措施執行可能遭遇之工程界面。

2.執行期程與經費預估

依據前述預計改善標的與目標，參考永續提升人行安全計畫補助執行要點，以 113~116 年之 4 年期間為執行期程，以每處號誌路口 200 萬、每處無號誌化路口 10 萬，預估各年度所需改善經費。4 年期間總改善經費約 2,200 百萬元，各年度所需經費為 294 百萬元、476 百萬元、715 百萬元、715 百萬元，如表 11 所示。

表 11、分年經費預估

區分		113 年	114 年	115 年	116 年	合計
改善數量 (處)	號誌化路口	140	230	340	340	1050
	無號誌化路口	140	160	350	350	1000
	合計	280	390	690	690	2050
經費預估 (百萬)	號誌化路口	280	460	680	680	2100
	無號誌化路口	14	16	35	35	100
	合計	294	476	715	715	2200

3.經費來源

經費來源將依「永續提升人行安全計畫補助執行要點」爭取中央補助及由高雄市政府負擔配合款，其中「都市計畫區內公路局現有經管省道」及「都市計畫區外之省道、市道、縣道、區道及鄉道」將由交通部補助，而前述二類以外道路則由內政部國土管理署補助。

(五)預期遇到之困難及解決方式

人行道、行穿線、行人號誌、路口停讓標誌(線)等行人安全改善措施預期遇到之困難及解決方式。

1.人行道設置不易，應搭配停車管理措施

高雄市核心區停車問題嚴重，停車空間不足路段設置人行道，常受到民眾反對。解決方式主要以規劃路邊停車格及路邊停車收費等停車管理措施，取得人行與停車空間設置平衡。

2.行穿線通行空間受阻，應藉由工程或執法改善

路口行穿線常因路側設施位置不當或違停、路霸，使得通行空間受阻。解決方式可以行穿線退縮為原則，搭配工程手段移設路側設施，或透過清道專案排除違規停車與障礙物，以確保人行空間連通。

3.行人號誌設置不易，應透過共桿或管線下地方式增設

行人號誌可能因無適當立桿空間而無法設置，影響行人通行安全。解決方式可透過與既有路側設施共桿方式設置，或配合管線下地工程一併設置。

4.路口停讓標誌(線)設置反彈，應宣導正確安全用路觀念

非號誌路口停讓標誌(線)目的係為提醒用路人於路口降低車速、確認橫向無來車使通過路口，但近期受到民眾檢舉違規頻繁現象之影響，偶有民眾要求取消路口停讓標誌(線)。解決方式可藉由宣導路口停讓可確保路口通行安全之用路觀念，以減少民眾反彈情形。

五、行人友善環境觀測指標及定期滾動檢討機制

(一)目標設定

依據 112 年高雄市道路交通安全觀測指標結果，設定相對應行人環境改善目標。然而，由於高雄市尚欠缺行為指標降低與核心指標降低之相對關係，同時也欠缺行動指標提升與行為指標降低之相對關係，故以下僅探討各項指標內容與關聯，對於行動指標對應之人行環境改善措施，仍以積極爭取資源以加速提升普及率為原則。

1.核心指標-行人事故人數

高雄市 111 年度行人涉入事故之人數為 1,400 人，若以「每年減少 5%行人事故死傷人數」目標而言，則每年減少行人事故死傷人數目標約為 70 人。

2.行為指標-車輛未停讓行人、行人違規穿越路口

高雄市 111 年度行人事故相關主要行為指標為車輛未停讓行人(206 人)、行人違規穿越路口(558 人)。若進一步探討上述二項行為原因，車輛未停讓行人可能與路口停讓標示、行穿線是否退縮有關，而行人違規穿越路口，則可能與行人不耐等候號誌、缺乏良好人行空間有關。

3.行動指標

將核心指標及行為指標作為標的，並納入「國家道路交通安全綱要計畫」及「道路交通安全執行計畫」執行。



國家道路交通安全綱要計畫		道路交通安全執行計畫
整體因素	執法人力與量能應持續提升	6-1 加強取締重大交通違規計畫
		6-2 協助地方政府建置科技執法設備
	緊急救護品質應持續提升	7-1 強化道路交通事故緊急救護系統計畫
科技輔助道路交通安全須符合用路人需求		9-1 建立道路交通安全科技發展願景計畫
		9-2 道路交通安全改善技術發展計畫
人的因素	交通安全意識及知能仍待進一步落實與提升	5-3 停讓文化 2.0
路的因素	過往以車為本的建設思維，導致人行空間不足	3-1 永續提升人行安全計畫
	道路設計、營運與改善輕忽安全考量及事前預防機制	3-3 建立道路交通安全檢核制度及推動機制
運輸業因素	公路客運事故往往造成嚴重傷害	4-2 客運超速違規防制計畫

(二)定期滾動檢討機制

高雄市行人安全行動改善方案執行情形，除可於高雄市政府道路交通安全督導會報檢視執行進度之外，亦可透過易肇事小組會議，協調各權責機關執行能量與檢討年度執行目標。

1.檢討項目

檢討「核心指標(行人事故人數)」與前一年同期減少程度，同時檢視「行為指標(車輛未禮讓行人、行人違規穿越車道)」所對應之違規行為，並投入相對應改善措施，並檢視各項「行動指標(普及率)」之達成狀況。



2. 檢討期程

執行進度每月由易肇事小組會議、道安會報定期檢視；執行目標則於每年度提報補助經費申請前三個月，即由肇事小組會議透過當年度執行情形檢討、各權責單位執行能量協調等方式，重新設定下一年度提報數量與調整各年度執行目標，以達成最終年度目標。