目錄 | Contents

| 市長的話 2
| 局長的話 3
1 車道設計 4
2 公車停靠站及路邊停車帶 7
3 公車停靠站及路邊停車帶(應用案例) 14
4 庇護島 16
5 分隔島 22
6 路緣石 26
7 車阻、護欄及欄杆 27
8 其他人行道與車道區隔方式 37
9 路口停等區加寬 41
10 標線型人行道 44
11 人行道與騎樓、路緣銜接 53
12 整合建築退縮地 55
13 植栽設計要點 57
14 路口配置 58
15 停車場/加油站出入口 74
| 附錄一 相關參考規範 78
| 附錄二 臺中市人本友善道路設計與施工自主檢核表 96
| 參考文獻 115







/ 市長的話

城市的溫度，來自於每一步安心的行走。

城市發展不能只看見高樓大廈的崛起，更要看見每一位市民能否安全行走。「富市臺中，行人安全」是我們對這座城市的承諾與願景。

過去臺灣交通建設以車輛效率為導向，行人被壓縮在狹窄空間，甚至與車輛爭道，不僅影響生活品質，更威脅生命安全。因此，臺中市全力推動「以人為本」的道路政策，將行人安全提升為城市發展首要目標，打造「友善行人之都」。

六年來，我們的努力已經開花結果。超過 180 公里的人行道改善、123 所學校通學步道的優化、877 公里道路的平整提升，這些不只是數字，更代表著無數市民每日通勤、上學、購物時的安全保障。當我們看到臺中市人本交通適宜性達到 83%，步行便利性在亞洲排名第四，超越東京，這份榮譽屬於每一位臺中市民。

為了讓人本交通的理念更系統化地落實，我們首先發行了《臺中市人本友善道路設計參考手冊【基礎篇】》，作為承辦人員及規劃設計師的參考依據。基礎篇的編訂目的，除了建立共同的設計理念基礎，更重要的是希望透過資源整合、組織聯繫、自我評鑑等方式，提升計畫與建設品質，創造「人本、友善、安全」的通行環境。

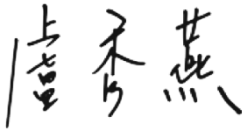
然而，我們的腳步不會停歇。這本《臺中市人本友善道路設計參考手冊【應用篇】》的發行，標誌著我們從理論基礎邁向專業實務的重要里程碑。我們希望透過系統性的設計指引與具體的實務案例，讓人本交通的理念能夠更精確地落實在每一個路口、每一段人行道、每一處公共空間的規劃設計中。

這也呼應了我們建立道路總顧問機制的初衷，希望藉此強化道路設計理念與中央補助提案效能，讓市民對道路改善和新闢工程更有感受，真正體驗到城市環境品質的提升。

真正的人本城市，不是一蹴可幾的。它需要專業的規劃、細緻的設計、持續的改善，更需要全體市民的共同參與。我期待這本應用篇手冊能成為所有關心城市發展的專業人士手中的重要工具，讓我們共同為臺中市民打造更安全、更友善、更宜居的步行環境。

行人的安全，就是城市的驕傲。讓我們攜手努力，讓臺中成為一座真正以人為本的城市，讓每一步都走得安心，每一程都走得舒心。

臺中市市長



/ 局長的話

臺中市建設局肩負著將「以人為本」理念轉化為具體工程實踐的重要使命。我們不僅要回應市民的期待，更要將專業的工程技術與人本交通的設計理念完美結合，創造出既安全又美好的城市空間。

為了系統性地推動人本交通環境建設，我們首先編訂了《臺中市人本友善道路設計參考手冊【基礎篇】》，強調「人本」理念，並以提升道路安全和行人友善環境為目標。基礎篇內容涵蓋人本交通核心理念、相關法規探討、道路配置、人行環境等面向，都圍繞著如何打造更安全、舒適的步行空間。尤其在人行環境篇中，針對不同道路寬度提供詳細的配置方案與實例，充分展現臺中市政府致力於落實人本道路規劃的決心。

而這本《臺中市人本友善道路設計參考手冊【應用篇】》作為第 2 冊的設計參考，則是在基礎篇建立的理念架構上，進一步提供具體的實務操作指引。多年來的實務經驗告訴我們，優質的人本交通環境絕非僅靠硬體建設就能達成。它需要從設計階段就融入使用者的真實需求，需要在施工過程中嚴格把關每一個細節，更需要在完工後持續維護與改善。這是一個從規劃、設計、施工到維管的完整專業流程。

建設局積極參與國內外專業交流，學習先進的人本交通設計理念，並結合臺中在地環境特色與實際需求，發展出適合的人本街道設計標準。這本應用篇整合了豐富的實務經驗，每項設計準則與技術規範都經過專業團隊討論及實地驗證。

手冊內容涵蓋硬體設施設計標準及跨局處合作執行策略。人本交通的成功需要建設、交通、教育、警察等各部門協作，從設計、教育、執法到維護的全方位整合，這是臺中市人本交通建設的重要特色。

展望未來，建設局將持續以這套完整的指引手冊為基礎，不斷精進我們的設計與施工品質。我們的目標不僅是完成工程，更是要創造出讓市民真正滿意、國際社會認同的人本交通環境。讓我們攜手努力，用專業的力量為臺中市民打造更美好的步行空間。

臺中市政府建設局局長

陳大田

1 車道設計

依內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理，轉向車道包括平面交叉口需停等之左、右轉車道，及不需停等直接銜接轉向彎道 之加、減速車道；需停等之左、右轉車道中，包含變換車道進入之減速車道長度 (車道漸變段)及儲車長度。

♦ 轉向車道

□ 轉向車道寬度

- 轉向車道宜與直行車道同寬度，不得小於 2.7 公尺。需停等之轉向車道， 得不設緣石淨距及路肩。
- 減速車道或車道漸變段之長度及寬度漸變比例規定如表 1-1、1-2 所示。

表 1- 1 減速車道長度及寬度漸變比例

設計速率 Vd (公里/小時)	20	30	40	50	60	70	80	90
長寬比例	3:1	4:1	6:1	8:1	10:1	12:1	14:1	15:1

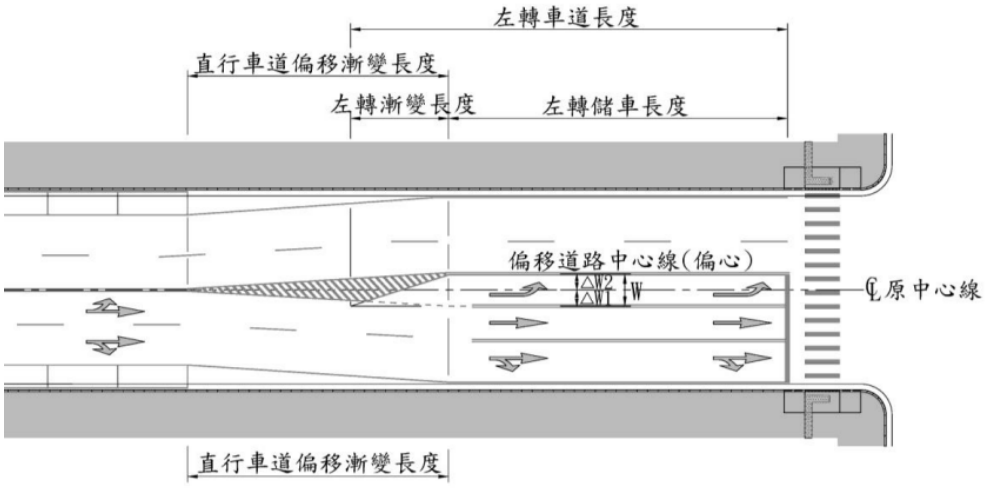
表 1- 2 直行車道偏移漸變長度及縮減車道寬度漸變比例

設計速率 Vd (公里/小時)	20	30	40	50	60	70	80	90
長寬比例	3:1	5:1	10:1	16:1	23:1	44:1	50:1	56:1

註：1.偏移漸變長度不足 20 公尺，以 20 公尺計。

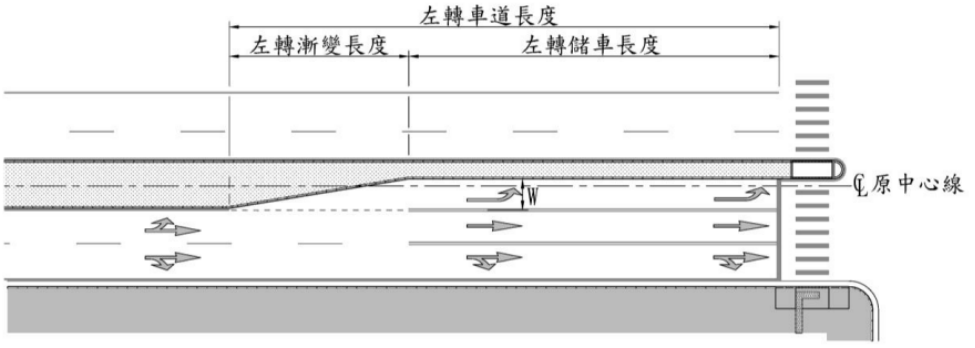
2.偏移漸變長度計算方式： $L=\frac{V^2\Delta W}{155}(V\leq 60)$ 或 $L=0.625V\Delta W(V>60)$

- **轉向車道若需配合車道偏移配置時，其進入左、右轉車道之導引，除必要之左、右轉車道漸變段外，應同時考量直行車道偏移漸變段，其偏移漸變之長度及縮 減寬度之漸變比例規定如表 1-2 所示，設置參考如圖 1-1 至圖 1-3。**



W:左轉車道寬度
△W =(△W1,△W2)(取大值)車道偏移寬度
△W1:原中心線至左轉車道右邊線之距離
△W2:原中心線至左轉車道左邊線之距離

圖 1- 1 轉向車道配置參考圖(道路中心為分向限制線)



W:左轉車道寬度

圖 1- 2 轉向車道配置參考圖(道路中心為寬度足夠之中央分隔島)

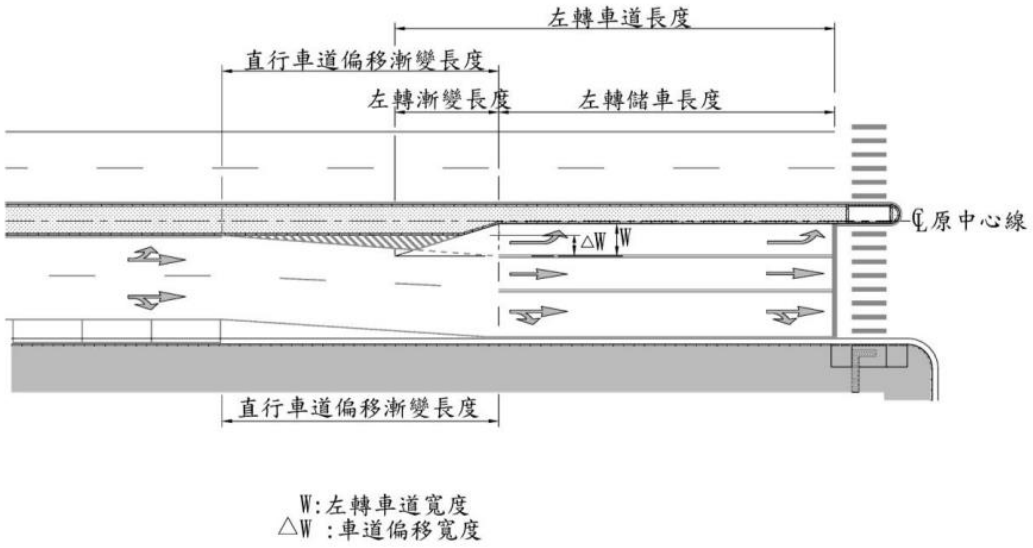


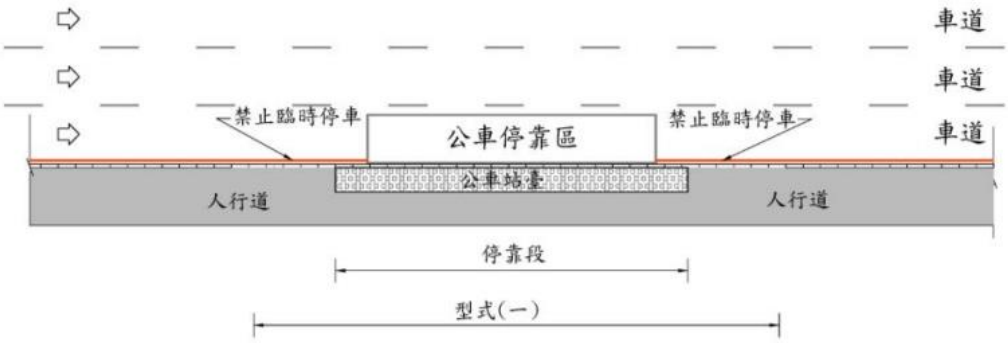
圖 1- 3 轉向車道配置參考圖(道路中心為寬度不足之中央分隔島)

2　公車停靠站及路邊停車帶

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」及「臺中市公有路邊停車場設置基準」辦理。

♦ 公車停靠站設置原則

- **主要道路以下之道路得依據實際需要於路側設置公車停靠站。其位置宜距離交叉路口 30 公尺以上；依設置位置分為路口近端站、路口遠端站、街廓中間站。 路口近端站指公車於進入交叉路口前之鄰近區域設置停靠站；路口遠端站指公車於通過交叉路口後之鄰近區域設置停靠站；街廓中間站指公車於路段中設置停靠站；整體設施可為公車路緣停靠、公車彎、公車岬等型式。**
- **公車路緣停靠指直接利用車道外緣劃設公車停靠區，設置參考如圖 2-1。**



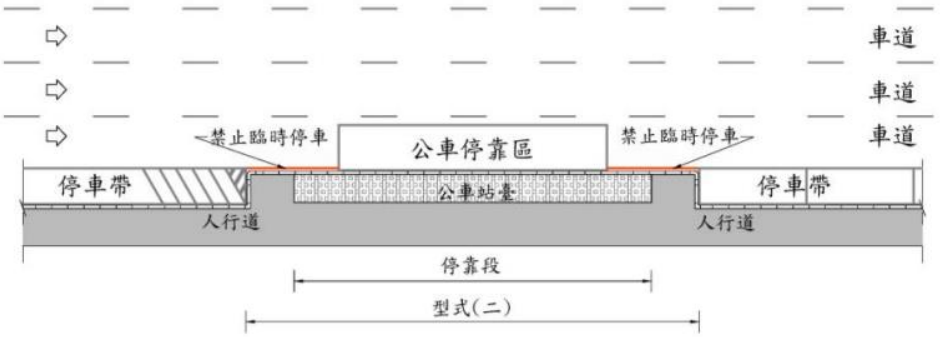


圖 2- 1 公車路緣停靠參考圖

- **公車彎指於車道外側，以內縮路邊停車帶、路肩、設施帶或人行道，提供公車進入、停靠、駛離之空間，設置參考如圖 2-2，進入端漸變段之長寬比例不得小於 5:1，離去端漸變段不得小於 3:1。**

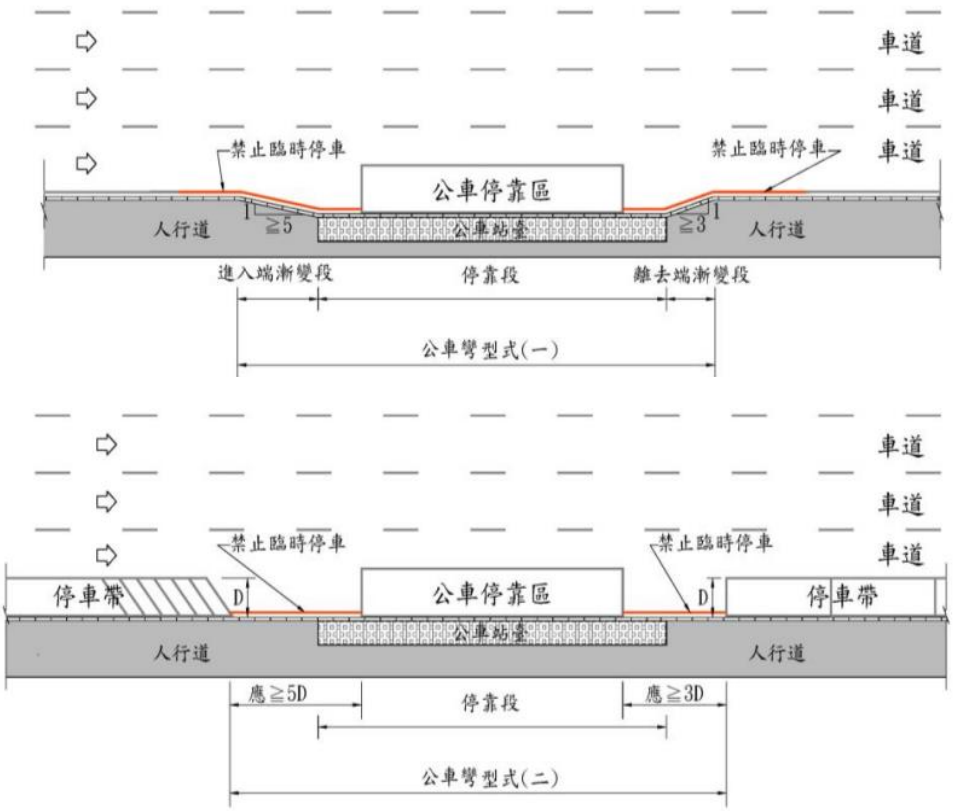


圖 2- 2 公車彎設置參考圖

- **公車岬指自設施帶或人行道向車道側外突之空間，用以鄰接公車停靠區，設置參考如圖 2-3。公車岬前後宜配合設置路邊停車位或綠帶，並於適當處設 置必要之警示設施。**

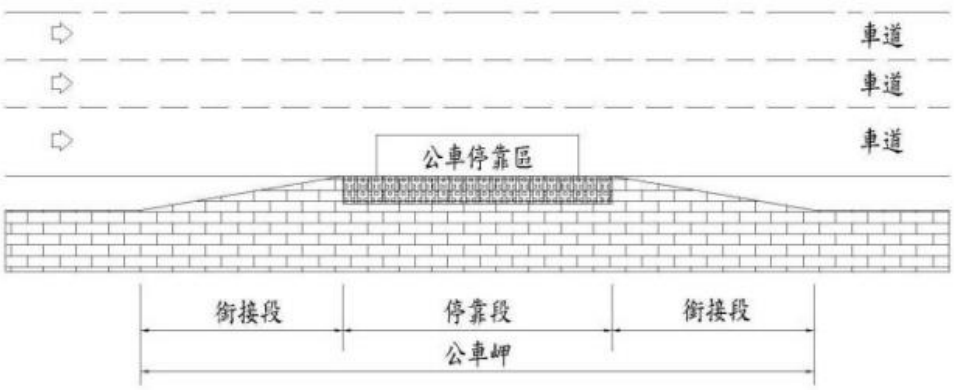


圖 2- 3 公車岬設置參考圖

- **公車停靠區橫向寬度最小 3 公尺；縱向長度供單輛公車停靠，最小 15 公尺， 每增加一輛，應增長 15 公尺。**
- **公車停靠站位之設置，需考慮乘客之安全性與可及性，公車操作之效率以及對交通之干擾等因素。**

♦ **路邊停車帶設置原則**

- **路邊停車帶指以道路部分路面劃設指定區域，供公眾停放車輛之空間，並得以停車彎型式設置於公共設施帶內。**
- **有停車需求且路肩寬度超過 2 公尺者，得優先採停車格位劃設。**
- **劃設路邊停車格位時，依停車需求配置汽車、機慢車停車格位。**
- **路邊停車一般可分為平行停車、斜角停車等型式。但不得於行車必要空間(意指影響車輛正常行駛的區域，包括車道寬度、轉彎半徑、視距範圍、安全緩衝區等)劃設路邊停車格位。**
- **快速道路不設置路邊停車帶。**

- **設置路邊停車場，應考量道路寬度、交通流量、道路服務水準及停車需求等狀況，應依「臺中市公有路邊停車場設置基準」辦理，如表 2-1、2-2。**

表 2- 1 臺中市公有路邊停車場設置基準-道路類別

道路類別		道路寬度	設置情況
道（路）街	雙向道路	十二公尺以上 八公尺以上未達十二公尺 不足八公尺	容許雙向停車 容許單向停車 得禁止停車
	單向道路	九公尺以上 六公尺以上未達九公尺 不足六公尺	容許雙向停車 容許單向停車 得禁止停車
巷（弄）		九公尺以上 六公尺以上未達九公尺 六公尺（含）以下	容許雙向停車 容許單向停車 得禁止停車
註：巷、弄停車狀況係以雙向低交通流量情況下考慮，如為流量高時應改設為單行道。			

表 2- 2 臺中市公有路邊停車場設置基準-道路服務水準

服務水準	交通流動情況		交通流量/容量比值 (V/C)	設置情況
	交通狀況	平均行駛速率 (公里/小時)		
A	自由車流	≧50	V/C≦0.6	容許路邊停車
B	穩定車流	≧40	0.6 < v/C≦0.7	容許路邊停車
C	穩定車流	≧30	0.7 < V/C≦0.8	容許路邊停車
D	接近不穩定車流	≧25	0.8 < V/C≦0.9	視情況考量
E	不穩定車流	約為 25	0.9 < V/C≦1	得禁止路邊停車
F	強迫車流	< 25	無意義	得禁止路邊臨時停車

- **機慢車道容納能力：若機慢車流量與機慢車容量比值（V/C）大於一時，應禁止設置路邊停車場。**
- **路邊機車停車格位之劃設，於機車停車需求高之區域，得視實際需要依機車格位與汽車格位五比三之比率，於該街廓適當地點設置路邊機車停車格位。**
- **路邊卸貨專用格位之劃設，依臺中市路邊貨車裝卸區設置要點，都市計畫街廓以規劃一席為限。**
- **規劃單邊停車之道路，應於另一邊劃設禁停黃線或設立禁止停車標誌予以管制。**
- **收費區範圍內設置路邊停車場標誌，在停車路段之起訖點分別設置；較長路段得於中間適當位置增設之。**
- **設有路外停車場之區域，其週邊服務半徑二百公尺範圍內之路邊停車位得予減設或廢止，並得衡酌路外停車場之規模及實際停車需求，依下列順序廢止之：**
  - 公車站牌十公尺範圍內、消防栓及消防車出入口五公尺內應禁止路邊停車。
  - 其他依道路交通安全規則規定不得停車或臨時停車之路段，應依規定禁止停車。

♦ 路邊停車格位

- **小汽車停車格位劃設，單一車位橫向寬 2～2.5 公尺；車位縱向長最小 5 公尺。**
- **身心障礙者專用汽車停車格位劃設，長度最小 6 公尺，寬度除平行停車外，應包括停車區及上下車區，單一停車位之停車區寬最小 2 公尺，上下車區寬最小 1.5 公尺；相鄰停車位得共用上下車區。**

- **機車停車帶得以區塊或格位方式劃設。以區塊方式劃設時，區塊長度依需要劃設，車位縱向長最小 2 公尺；以格位劃設時，單一車位橫向寬最小 0.8 公尺； 車位縱向長最小 2 公尺。**
- **身心障礙者專用機車停車格位劃設，單一車位橫向寬最小 2.3 公尺；車位縱向長最小 2.2 公尺。**
- **身心障礙專用停車格位設置數量需符合「身心障礙者權益保護法」百分之二比率之規定；牌面與標線之設置應符合道路交通標誌標線號誌設置規則與身心障礙者專用停車位設置管理辦法之規定。**
- **身心障礙者專用停車位宜於鄰近格位處設置無障礙設施。其與連接人行道或騎樓有高低差時，應依市區道路及附屬工程設計規範第十四章無障礙設施規定設置路緣斜坡或無障礙坡道，以利行動不便者進出。**

♦ 機車停放格位

機車停放格位之設置準則

- 人行道上原則不劃設機車停車格，有機車停車需求者，應優先採停車彎型式設置。如於人行道上劃設機車停車格位，應經該管主管機關同意，且劃設後供人行之淨寬不得小於一點五公尺。
- 機車停車格若需設置於道路範圍內，其停放以不影響行人安全為原則，機車應優先規劃直接由慢車道進入停車格位，不宜由人行道上駛入。
- 當路寬不足時，可利用公共設施帶植栽之間隔空間設置機車停放格位。
- 機車停車格與人行道之間如有高程差，應設置具警示效果之設施，例如以鋪面材質或顏色進行明確區隔，以提升辨識性並保障行人安全。

- 機車停放格位與車道間如有高程差，其坡度斜率應小於 1:3，以利機車駛入。
- 為考量安全與使用便利性，機車停放格得採斜角式規劃，以 45 度或 60 度為原則，佔路寬約 1.5 公尺、2 公尺。，如圖 2-4。
- 直角式機車停放格位，與路面邊緣直交，長 2.0 公尺以上，如圖 2-5。

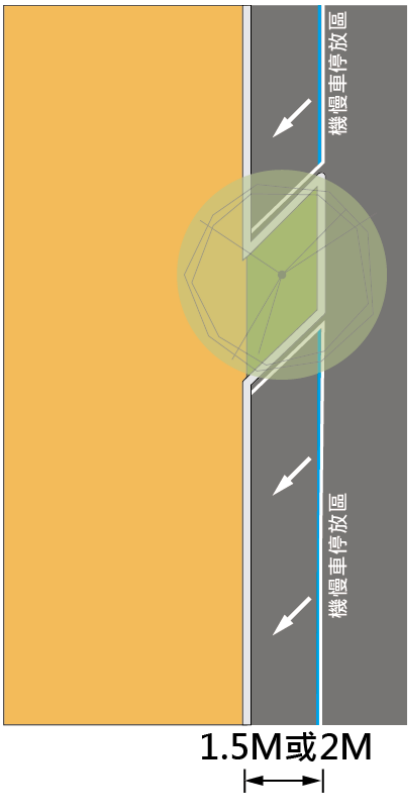


圖 2- 4 斜角式機車停車格示意圖(垂直車道)

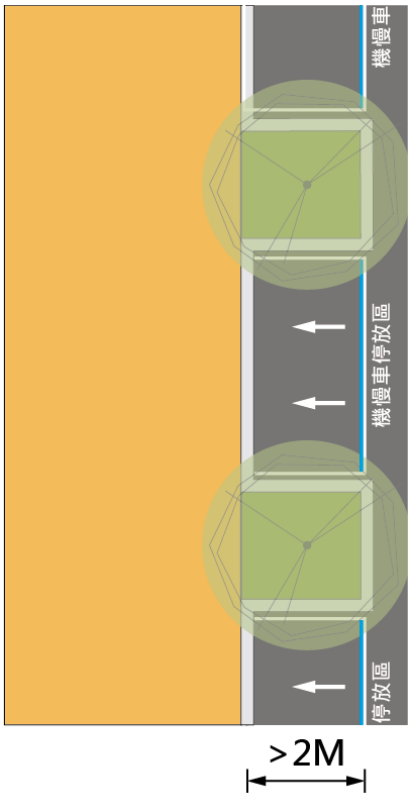


圖 2- 5 直角式機車停車格示意圖

3 公車停靠站及路邊停車帶(應用案例)

♦ 公車停靠站及路邊停車帶應用案例

▯ 人行空間可與公車停靠站及路邊停車帶整體整合設計，使各項設施兼顧行人通行、候車便利與停車需求。



圖 3- 1 雙十路一段 公車停靠站及路邊停車帶整合案例圖

♦ 路邊停車帶應用案例

▯ 若人行道空間鄰接大型公園綠地空間時

- 擴大人行道寬度及讓步行空間與公園邊界整合
- 可評估規劃內化機車路邊停車格，提供更多的汽機車臨停使用。
- 案例：鄰接臺中公園之雙十路一段人行空間改善，如圖 3-2、圖 3-3。

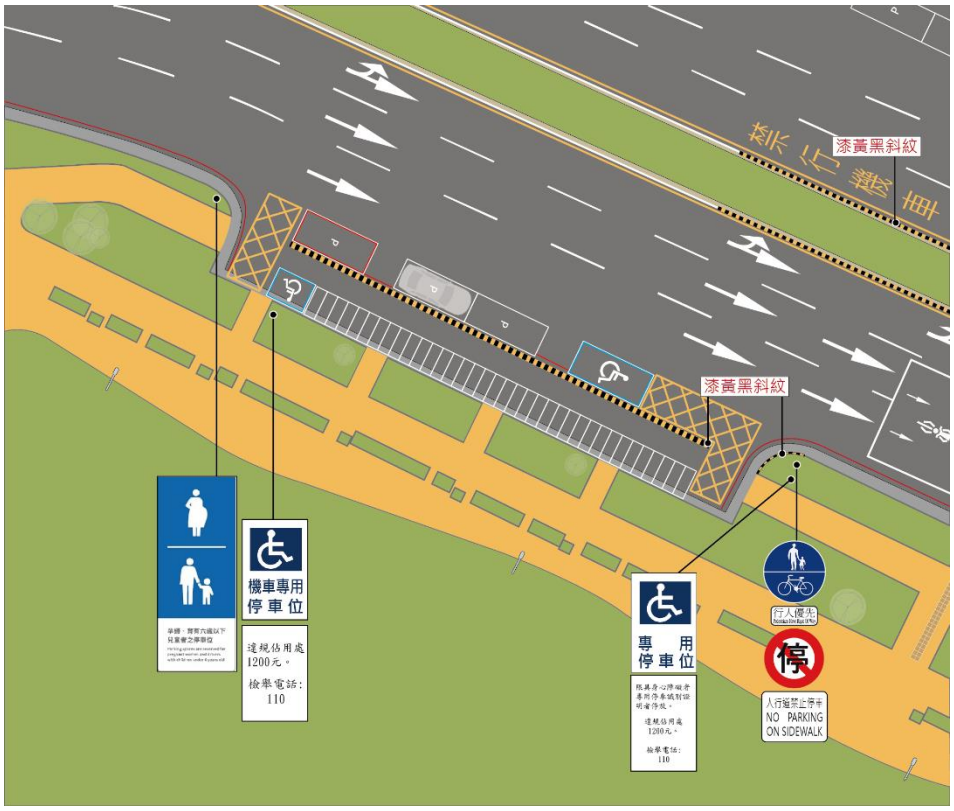


圖 3- 2 鄰接臺中公園之雙十路一段人行空間改善案例圖



圖 3- 3 鄰接臺中公園之雙十路一段人行空間改善案例圖

4 庇護島

依據內政部國土管理署「都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)」、「市區道路及附屬工程設計規範」及交通部「道路交通標誌標線號誌設置參考指引 - 一般道路情境」辦理。

♦ 庇護島

行穿線庇護島提供行人在穿越距離較長之車道時，有安全的停等區域。庇護區域可減少一次須通過之距離以降低行人風險。

對於人本環境之助益

- 增加道路行人路線之安全性及容量。
- 路口庇護島配合綠美化，可保存地表逕流水並提升街道景觀美質。

應用方式與設計原則

- 為增加穿越道路行人與停等車輛之緩衝空間，因此停止線應與行穿線之間隔距離 2 至 3 公尺。
- Z 字型行人兩段式穿越建議於路口空間充足、路段中、大型斜交路口或主要幹道與次要幹道交叉路口設置，但不建議於有快慢分隔之交叉口設置。並建議於庇護島邊界處設置欄杆，以規範行人行走之方向及空間，其中欄杆與庇護島邊界距離建議 0.3～0.5 公尺。兩區段行人穿越道建議至少分隔 3 公尺，行人庇護島之有效寬度建議至少 2 公尺，庇護島左右側之緩沖空間建議至多 2 公尺，庇護島長度以能容納停等之行人為原則，行人專用號誌燈頭則建議設置於行人穿越道外側。詳圖 4-1。

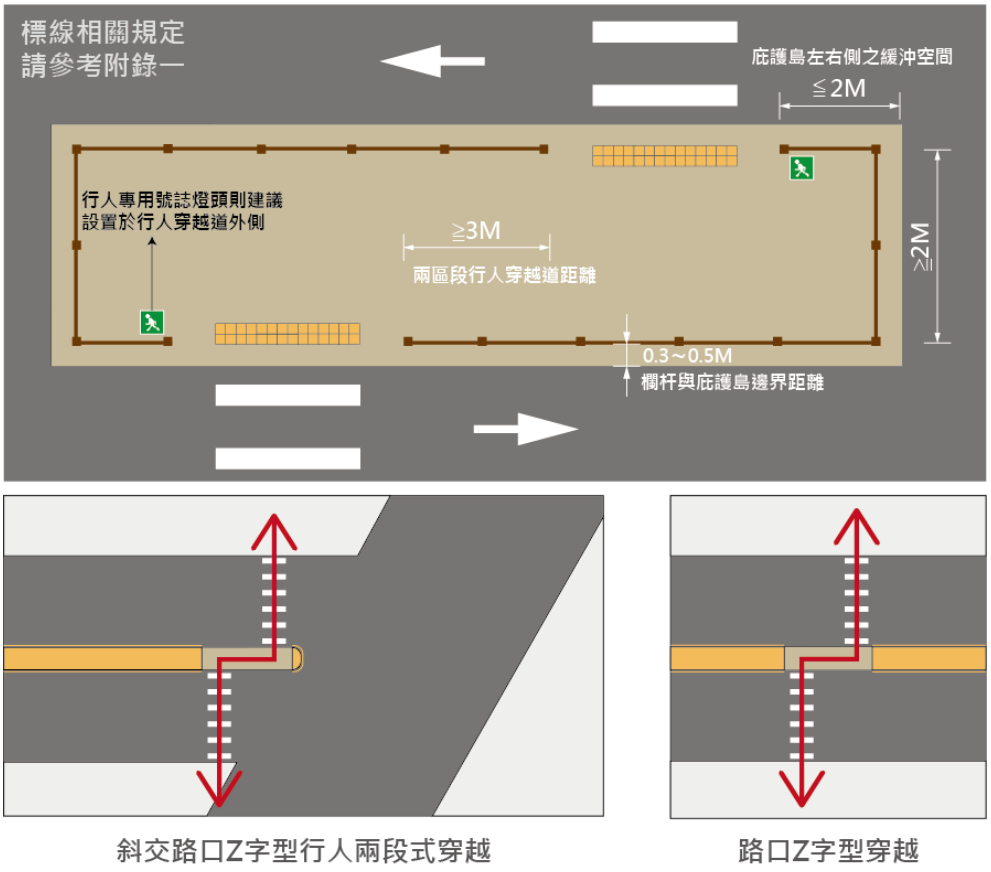


圖 4- 1 路口 Z 字型行人兩段式穿越設計範例

- **行人穿越道長度 15 公尺以上道路宜設置行人庇護島；行人穿越道長度 25 公尺以上道路應設置行人庇護島，並得以中央分隔島兼作之。**
- **庇護島寬度以 1.5 公尺以上為宜，庇護島行人穿越部分長度以行人穿越道線之寬度為準。**
- **庇護島突出路面時高度以 20 公分為宜，緣石應採屏障式，行人穿越部分應與路面順平為原則，或於行人出入口設置路緣斜坡。**

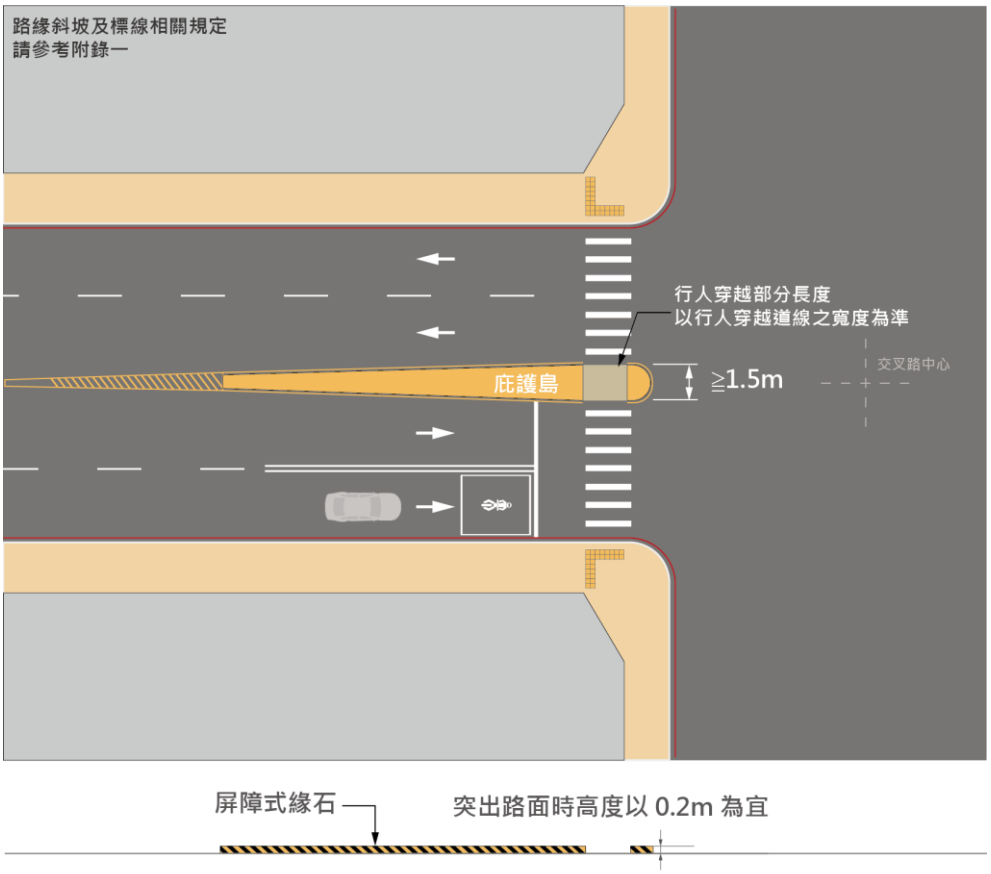


圖 4- 2 庇護島參考圖

- **庇護島端部應設置相關安全設施，包括反光導標（間距 0.2M－0.5M 一個）、「危 3」危險標記第三類、「遵 18」靠右行駛標誌或分道標誌、路中障礙物體線等，並得加繪近障礙物線；交通桿則應視需求設置，設置參考如圖 4-3；若有設置共桿路燈，建議設置於庇護島端部，標誌亦可採附掛於共桿路燈上，以減少道路桿件設施，設置參考如圖 4-4。**

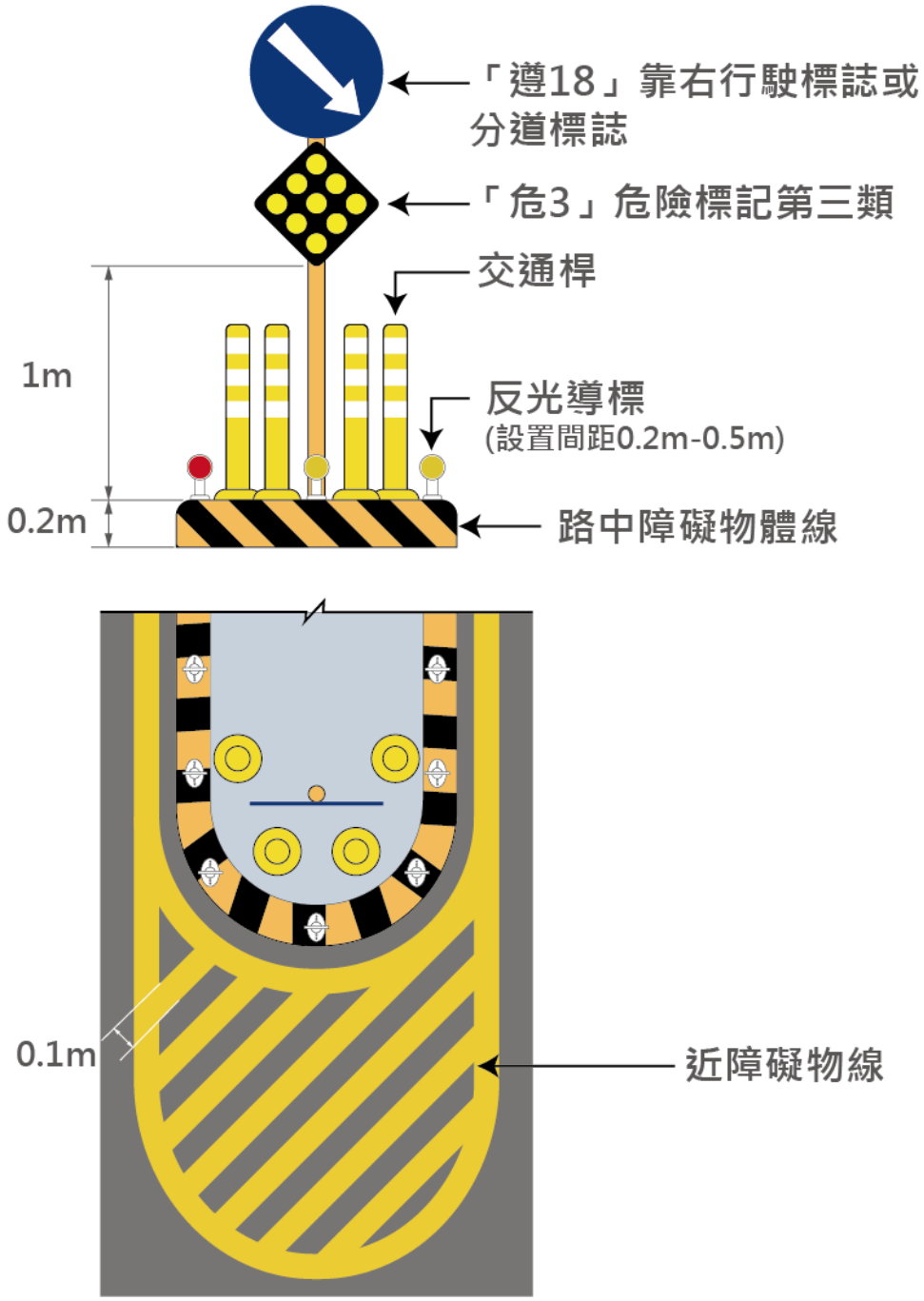


圖 4- 3 庇護島端部應設置相關安全設施圖

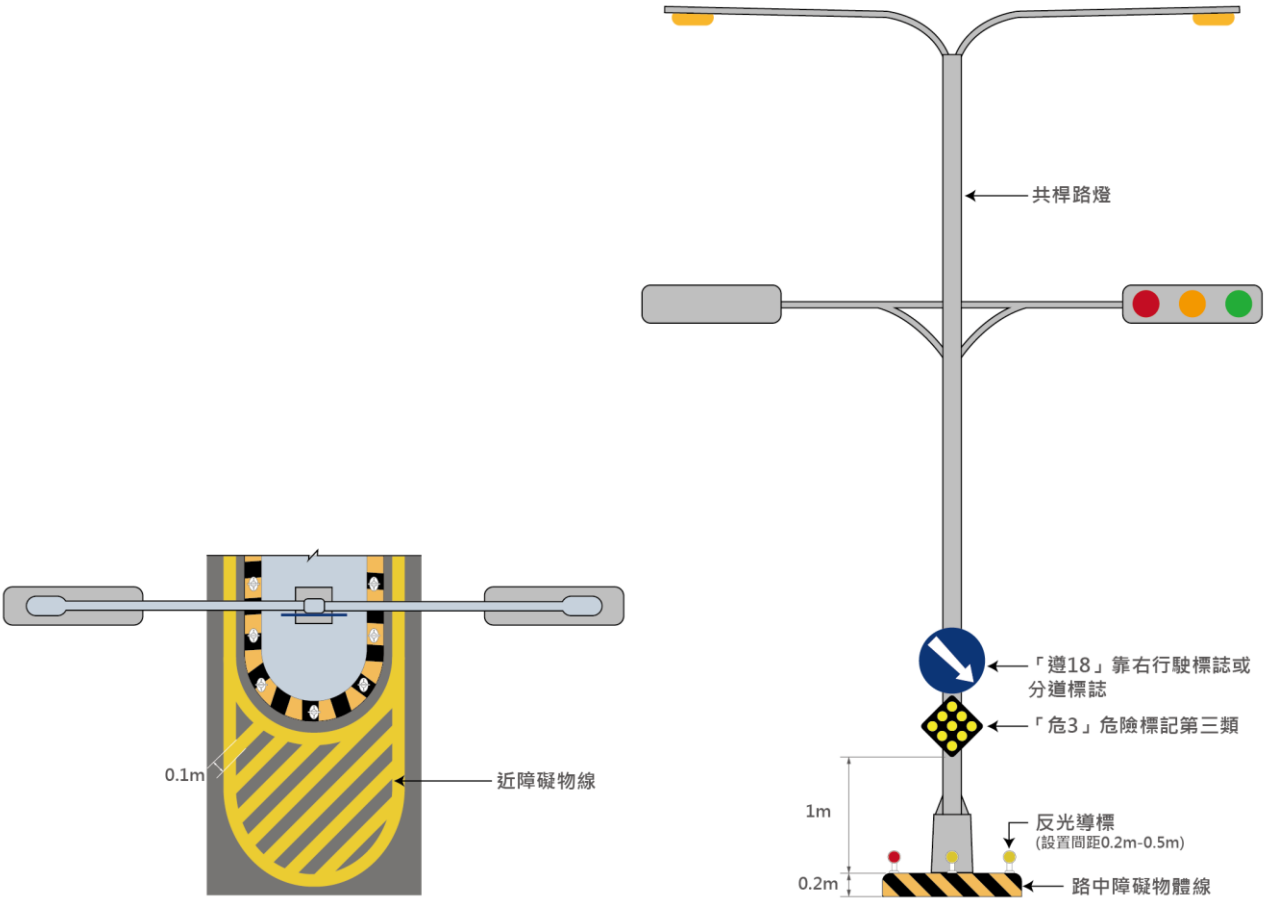


圖 4- 4 庇護島若有設置共桿路燈 端部建議設置相關安全設施圖

相關案例

♦ 庇護島(南區忠明南路)

道路改善工程計畫內容包含拓寬人行道、改善無障礙設施、增設庇護島等人本環境提升工程，並新增共桿、天空纜線下地等市容景觀改善措施及道路燙平工程。



圖 4- 5 南區忠明南路(南屯路一段至國光路)道路改善工程 相關案例圖

5 分隔島

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理。

♦ 分隔島

 分隔島兼作庇護島時應採屏障式緣石，如圖 5-1。

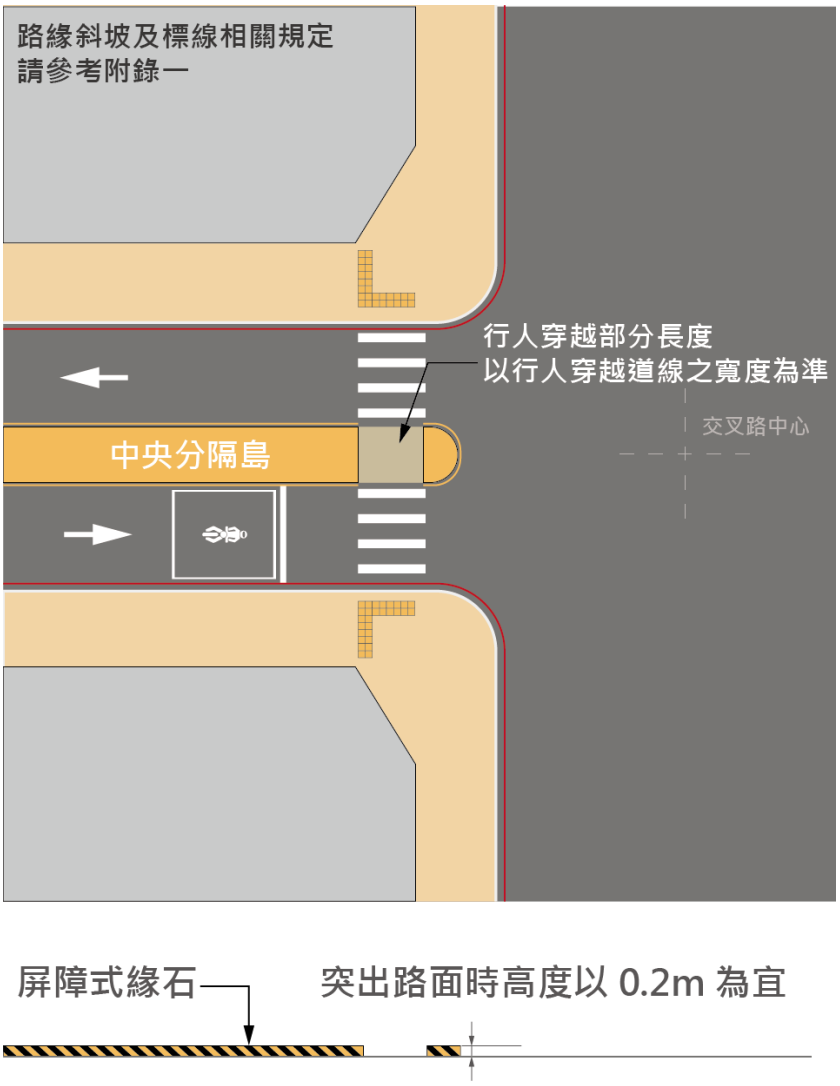


圖 5- 1 中央分隔島參考圖

♦ **分隔島寬度**

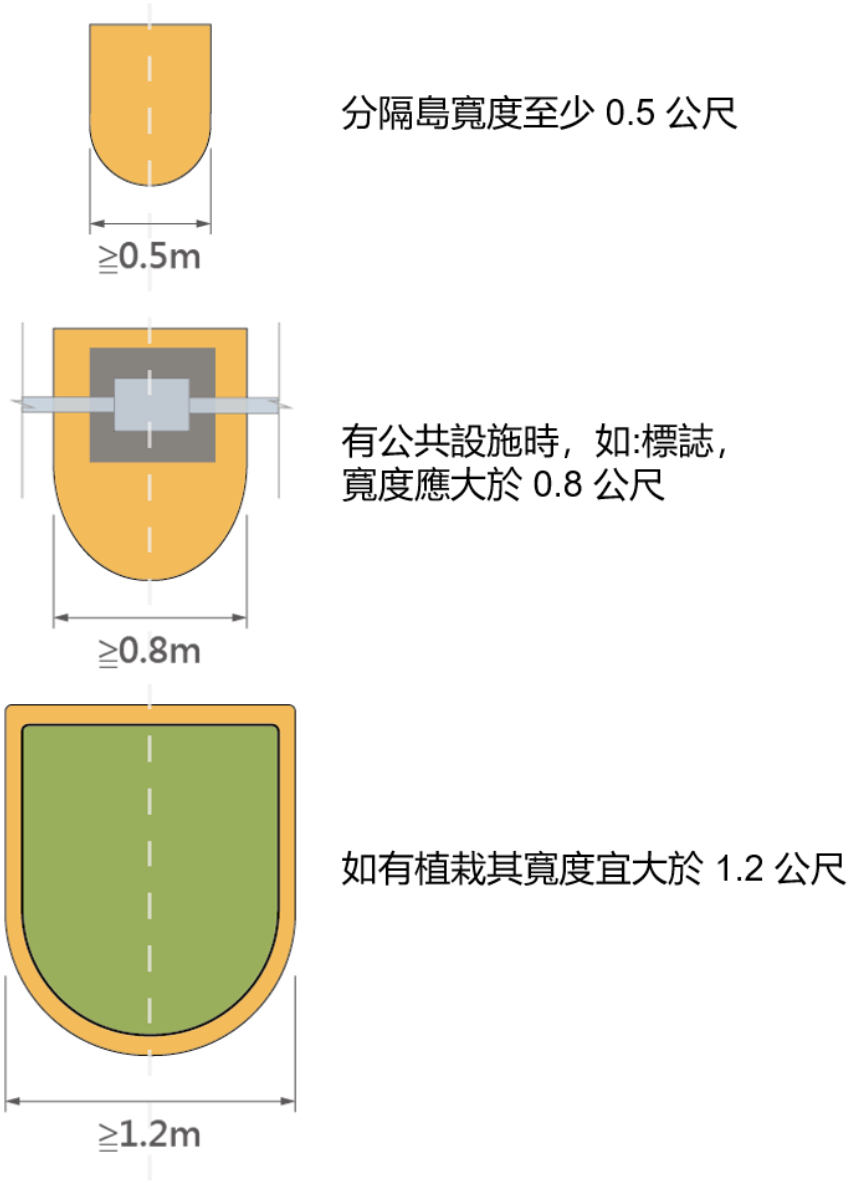


圖 5- 2 中央分隔島寬度參考圖

分隔島標繪方式

- 分隔島頭 : 整體分隔島頭標繪黃黑相間斜紋線。
- 分隔島體 : 前段應標繪為黃黑相間斜紋線，標繪長度 90 公分。
- 分隔島突出路面時高度以 20 公分為宜。
- 分隔島之行人穿越道鋪面延伸並與路面順平為原則，以提升分隔島整體視覺一致性。
- 斜紋線寬度 : 建議宜介於 10 公分至 30 公分，並自上而下以 45 度向路心傾斜標示。詳見圖 5-3。

交通桿應視道路使用需求設置。

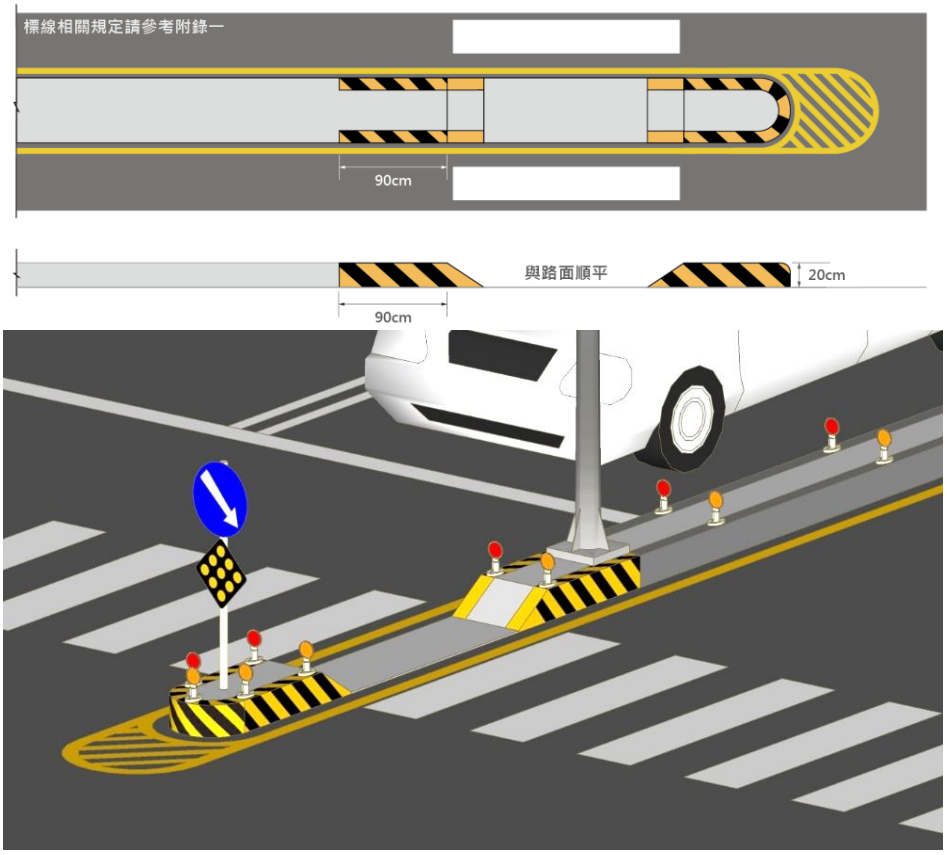
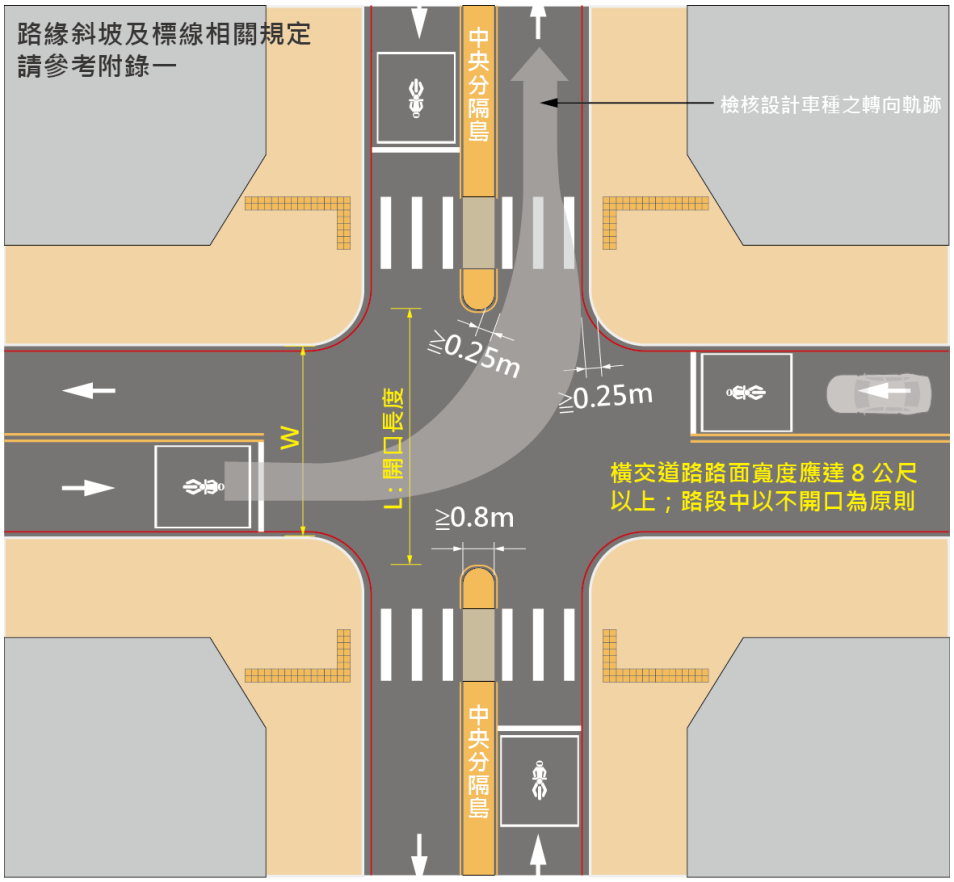


圖 5- 3 中央分隔島標繪黃黑相間斜紋線 參考圖

- 分隔島配合橫交道路有開口需求時，橫交道路等級應為分隔島所在道路次一級或以上，且橫交道路路面寬度應達 8 公尺以上；路段中以不開口為原則，但備有救護車之醫院、消防隊門口及汽車專用迴轉道除外。

- 中央分隔島開口長度應檢核車輛最小轉向軌跡，側向淨距宜採 0.25 公尺以上。開口長度不得小於橫交道路路面寬加 2.5 公尺，且不得小於 12.5 公尺， 設置參考如圖 5-4，但特殊情況及專供車輛迴轉者不受此限。



W:橫交道路寬度(不含人行道)
L: 開口長度
$L \geqq W + 2.5M$ 且 $L \geqq 12.5\ M$

圖 5- 4 配合橫交道路中央分隔島開口參考圖

6 路緣石

依據交通部「道路交通標誌標線號誌設置參考指引 - 一般道路情境」辦理。

♦ **路緣石**

- **市區道路人行道以設置高度 15 公分以下之屏障式緣石為宜。**
- **路緣石標繪方式:**
  - 得視需要標繪黃黑相間斜紋線，標繪範圍以緣石整體高度為原則。
- **斜紋線寬度:建議宜介於 10 公分至 30 公分，並應自上而下以 45 度向路心傾斜標示，如圖 6-1、圖 6-2。**



圖 6- 1 路緣石標繪黃黑相間斜紋線 立面參考圖

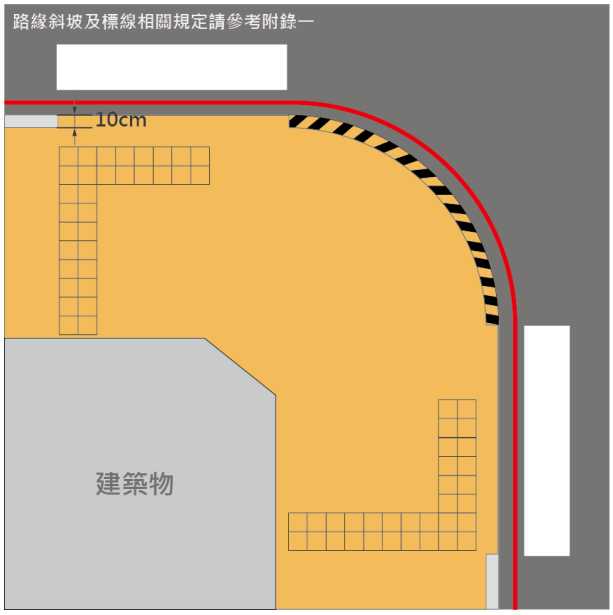


圖 6- 2 轉角路緣石弧線標繪黃黑相間斜紋線 平面參考圖

7　車阻、護欄及欄杆

依據內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」辦理。

♦　種類及定義

設置於人行環境周邊的防護行人安全的設施，包括：車阻、行人護欄與行人欄杆（或稱安全護欄）三種。其定義分別如下：

□　車阻

為立柱形式之具一定強度之設施，設置於人行道於交岔路口端點處，或行人穿越道與人行道銜接處，或可能會有車輛衝上行人空間（包括人行道及交通島）之地點，以防止車輛衝上或轉彎時侵入行人空間，避免車輛危害行人安全。其亦可做為防止車輛任意使用人行道之用。在管制車輛進出之路段，亦得設置車阻以防止車輛進入。

□　行人護欄

以立柱及連桿構成之設施，依功能分為 A 型及 B 型：

- 行人護欄 A 型——防止車輛衝撞

  具備一定強度，設置於（1）人行道邊緣或端點處、（2）行人庇護島之 邊緣或端點處、（3）路口轉角處或（4）彎道，以防止同向或對向行駛之車輛因偏移車道而衝上人行道或行人庇護島，避免車輛危害行人安全，並同時防止行人通行。其亦可做為防止車輛任意使用人行道之用。

- 行人護欄 B 型——防止行人跨越

  具備一定阻隔性，設置於防止行人任意穿越道路之地點，例如在人行道或行人庇護島之邊緣或端點處，或分隔帶上，以防止行人由非行人穿越道處任意穿越道路。其兼具導引行人通行空間之功

能，亦可同時設計為行人護欄 A 型。其亦可做為防止車輛任意使用人行道之用。

行人欄杆

依市區道路及附屬工程設計規範第 6.6 節所提原則以直桿設置之安全護欄，為防止行人掉落之設施，設於人行空間邊緣與鄰地高差處，以防護行人安全，並兼具導引行人通行之功能。

設置時機

經安全檢查評估，或考量交通量、人流密集度、潛在風險等因素之下，建議設計時機如下：

車阻

- 設於交叉口人行道與行人穿越道之端點，或具較高潛在行人安全風險的位置，或考量為了保護行人安全而需要設置的地點。例如：車輛行駛速率較快的道路，尤其是行人流量較大的交叉口。
- 配合行人友善區之設施進行設置。例如：為了車輛減速而設置槽化島、分隔島或彎曲車道等車輛減速設施，可配合設置車阻。
- 可能會因為車輛失控而衝撞向行人之處，例如：車道轉向之處、彎道處或通學步道。
- 欲防止車輛進入或通過之處，例如：防止汽車違規占用人行道處。
- 事故頻繁發生的交叉口。
- 根據該區域環境條件，經考量認為特別需要設置車阻的地點。
- 經設置時機考量可設置防止車輛衝撞型式之行人護欄，惟因現地需求或情況而只能設置車阻時。

▯ 行人護欄 A 型及 B 型

表 7- 1 行人護欄 A 型及 B 型設置時機

1	高行人流量區域	學校、醫院、公車站、捷運站出入口等人潮聚集地點。 商業區人流密集之處。
2	車輛與行人衝突風險高的路段	人車衝突頻繁之交叉口。 行人需要頻繁穿越道路之處。 行人違規穿越嚴重的區域。 車輛容易衝出車道而衝上人行空間時，例如：交叉口及轉彎處，或彎道。
3	防止違規停車與車輛侵入人行道之處	人行道易被違停車輛占用之處。 行人徒步區，防止汽機車衝撞行人者。
4	事故頻發區域	曾經發生多次行人交通事故的地點。 駕駛容易忽視行人之處。
5	非供行人穿越之處，以防止行人自該處進入車行空間。	
6	為避免行人跨越道路，而設於人行道邊緣、中央分隔帶或車道分隔帶上。	
7	特殊需求場所。	

▯ 行人欄杆

行人欄杆之設置考量為防止行人掉落，故當人行道與鄰地高差大於 75 公分，按市區道路及附屬工程設計規範規定應設置行人欄杆。

♦ 設置原則

▯ 車阻

- 高度：以 75 公分為原則，可介於 60 至 100 公分之間 。為避免駕駛人不易察覺，不宜低於 60 公分 。路口處的高度宜在 60 公分至 75 公分 。

- 淨間距：為考量輪椅使用者通行並防止車輛駛入，淨間距原則上約為 1.5 公尺或略大 。
- 結構強度：直徑若為鋼材，直徑宜大於等於 10 公分 ；基礎應設置於人行道緣石或混凝土基座上，深度需達40公分以上，以確保穩固 。
- 顏色與警示：顏色或材質應與地面有明顯對比，或加上反光警示設施以提高辨識性 。
- 外觀：應考量景觀協調性與後續維護，避免過度裝飾或對行人造成潛在危害 。

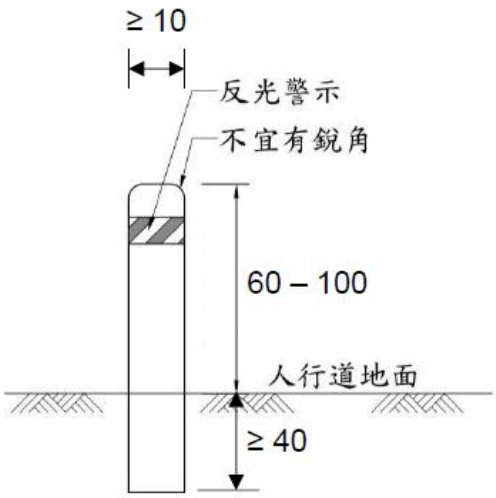


圖 7- 1 車阻尺寸參考圖（單位：公分）

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

行人護欄 A 型

- 立柱高度：原則上為 80 公分，可介於 60 至 100 公分之間 。
- 立柱間距：可為 2 公尺，空間受限時可縮短 。
- 橫管：以水平方式設置，高度與立柱相當 ；橫管末端不應突出立柱；橫管間距可介於 15 至 25 公分之間 。

- 結構強度：

  (1) 立柱：強度及基礎設置方式與車阻相當，直徑宜大於等於 10 公分，基礎深度大於等於 40 公分 。若為鋼材，直徑可介於 10 至 15 公分，厚度約 0.45 公分 。

  (2) 橫管：若為鋼材，直徑可介於 4.8 至 6.1 公分，厚度約 0.2 公分至 4 公分左右 。

- 外觀：應避免螺栓等突出物，色彩應考慮整體景觀協調性

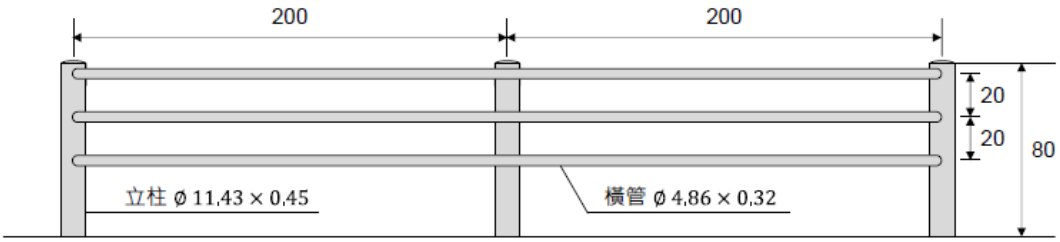


圖 7- 2 行人護欄 A 型參考圖（單位：公分）

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

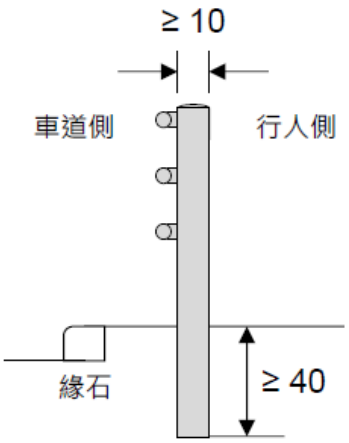


圖 7- 3 行人護欄 A 型橫斷面參考圖（單位：公分）

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

行人護欄 B 型

- **高度**：橫管上緣高度原則上介於 80 公分至 100 公分之間，以有效防止行人跨越 。
- 橫管：

  (1) 原則上水平設置，末端不宜突出立柱。

  (2) 間隔在 15 公分至 25 公分之間，以兼具導正偏移車輛之功能，並應避免妨礙駕駛人視線 。

  (3) 結構強度：立柱的柱體強度（含基礎）可較 A 型酌予降低，直徑亦可較小 。

行人欄杆

- 設置時機：當人行道與鄰地高差大於 75 公分時，應依「市區道路及附屬工程設計規範」設置 。
- 高度：其橫管頂面高度原則上介於 110 公分至 140 公分之間 。
- 設計：應避免如螺栓等突出物或可能造成傷害的構件接合處 。

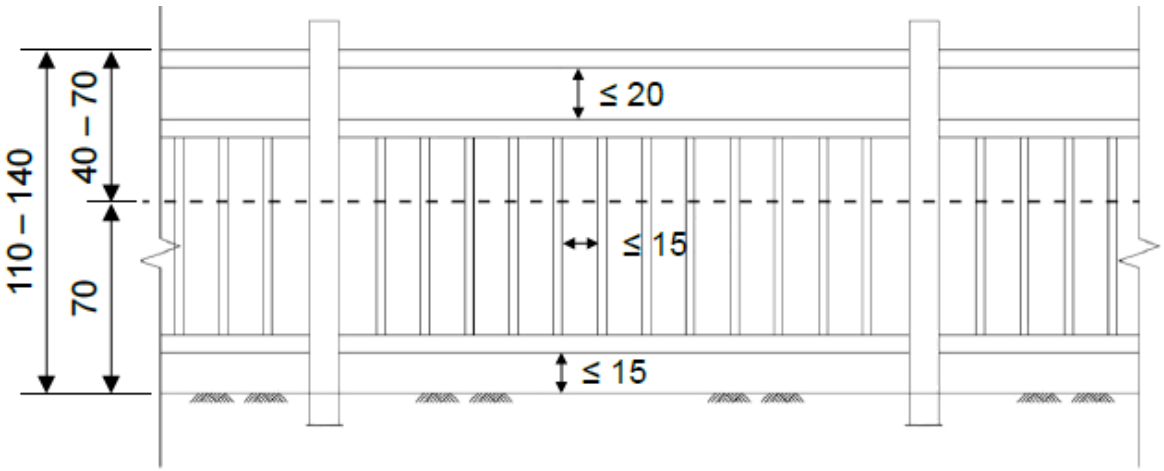


圖 7- 4 行人欄杆參考圖（單位：公分）

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

♦ 設置參考圖說

- **車阻之淨間距於交叉口之人行道端點或行人穿越道端點應以約略大於或等於 1.5 公尺（沿垂直行穿線方向量測）為原則，以達阻擋汽車之效果。**
- **自行車穿越道寬端點之車阻其淨間距應大於自行車穿越道寬度，應避免設置於自行車之動線上，如圖 7-5 所示。**
- **車阻或行人護欄與路緣之淨間距宜為 20 公分至 60 公分，其計算方式如圖 7-6 所示。車阻宜設置反光帶。立體設置圖說及圖例分別如圖 7-7 及圖 7-8 所示。**

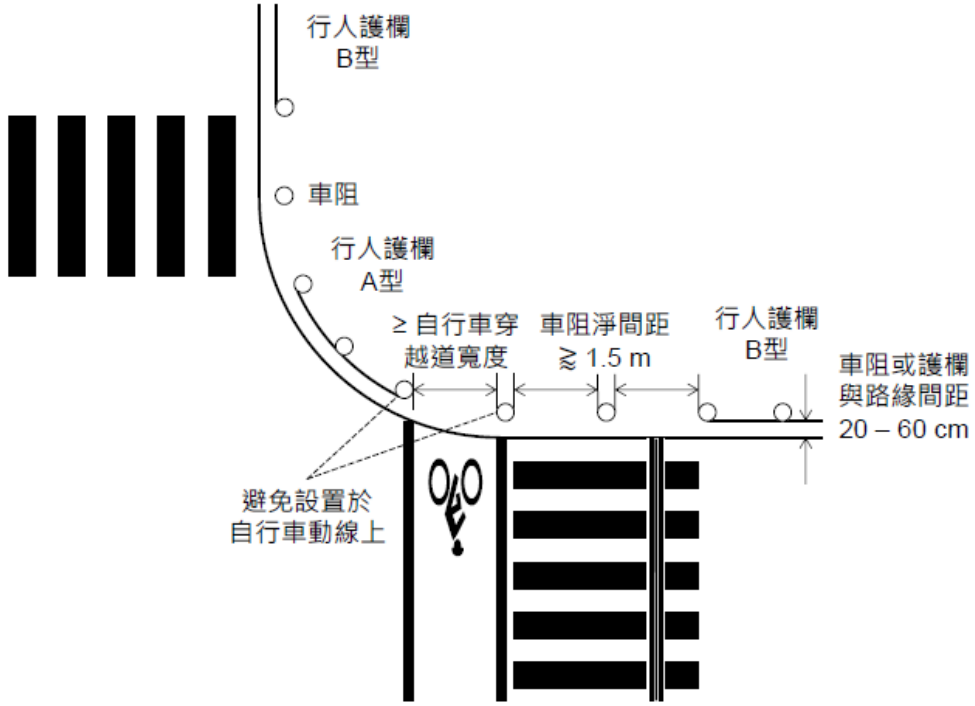


圖 7- 5 車阻及行人護欄之平面設置圖例-路側

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

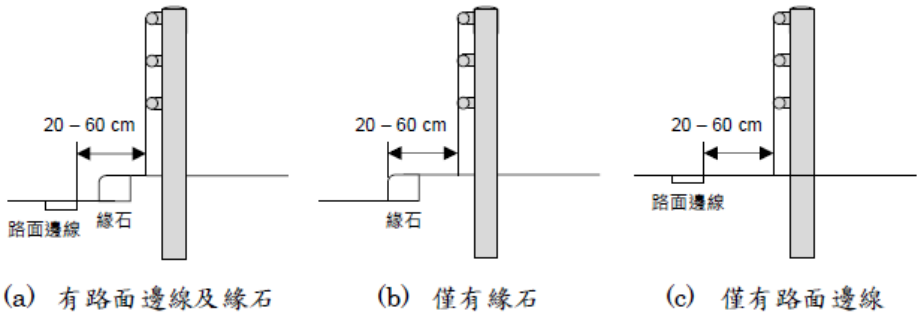


圖 7- 6 車阻或護欄與路緣間距之計算基準

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

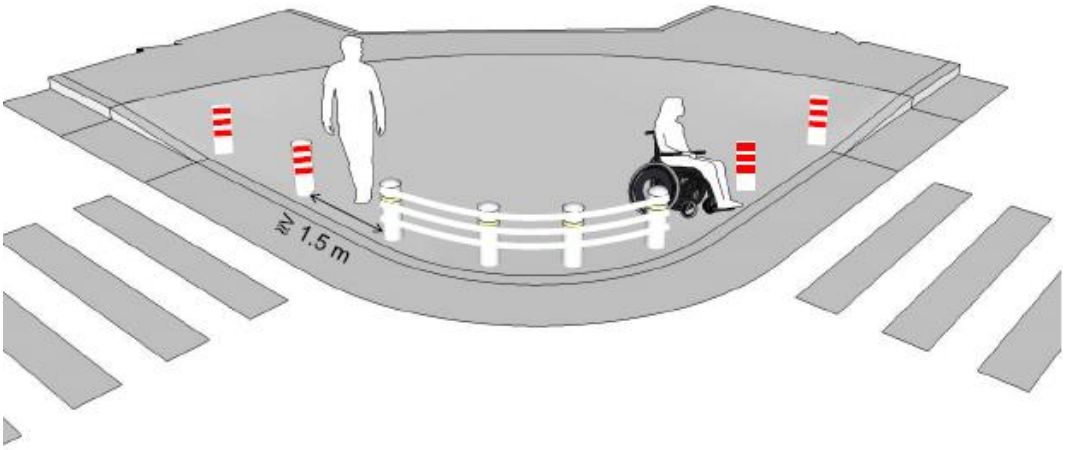


圖 7- 7 車阻及行人護欄之立體設置圖例-路側

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

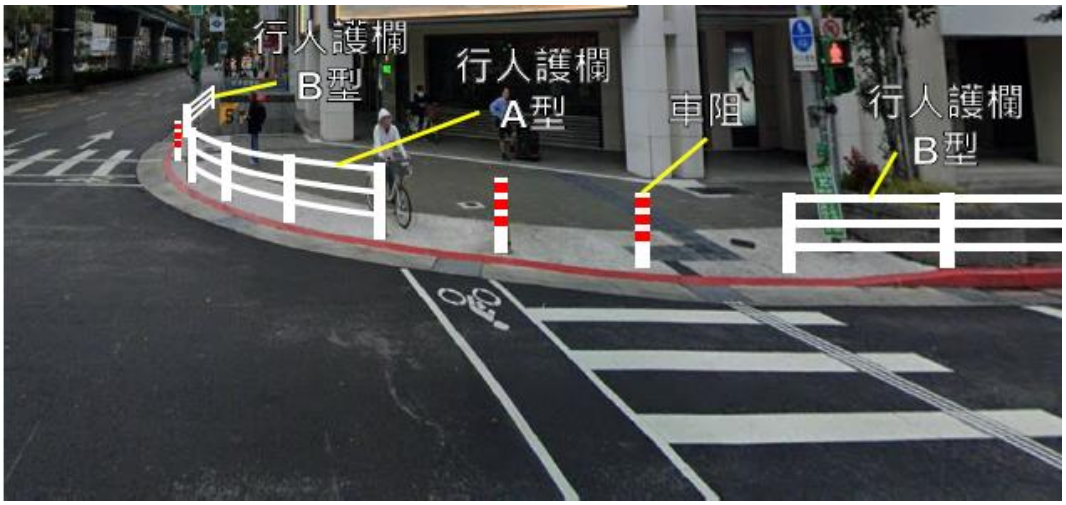


圖 7- 8 車阻及行人護欄 A 型及 B 型之立體設置圖例-路側

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

♦ 其他注意事項

- **行人護欄皆應有一個混凝土基座或足夠強度深入路面下，以提供一定的防衝撞性。**
- **對於相關之設置皆應避免防礙視距，或危害交通安全。**
- **對於需要特別容許特定服務車輛或緊急車輛進出行人空間，或時段性管制車輛進出的地點，及緊急救援狀況，車阻可以採用活動或自動升降方式之設計。**
- **對於需於夜間強化辨識度之地點，可特別加設燈光及反光設施。**
- **材質並無一定之要求，只要能發揮其防護功能者皆可。外觀及造型在維持功能的情況下，亦可考慮環境、景觀及美學加以設計。**
- **對於需特殊強化功能的地點，得以更大之尺寸或強度進行設計。例如：為防止惡意衝撞而強化設計之車阻。**
- **交叉口處之行人護欄型式宜以行人護欄 A 型為主，以強化防護強度，及避免妨害視距。**

- **車阻及護欄應避免設置於行人可通行之處，以免妨礙行人通行；同時應避免設於導盲磚上。**
- **行人護欄的橫桿不應突出，以減輕碰撞後的危害。**
- **車阻或護欄雖能降低車輛衝入人行空間之風險，但並非終極解決方案，仍須與交通工程改善、速率管制及整體交通管理等措施配合，方能有效提升行人安全。**

8 其他人行道與車道區隔方式

♦ 植栽帶(設於路口)

- **種植以草花或草皮為宜。**
- **灌木栽植高度宜低於 50 公分。**

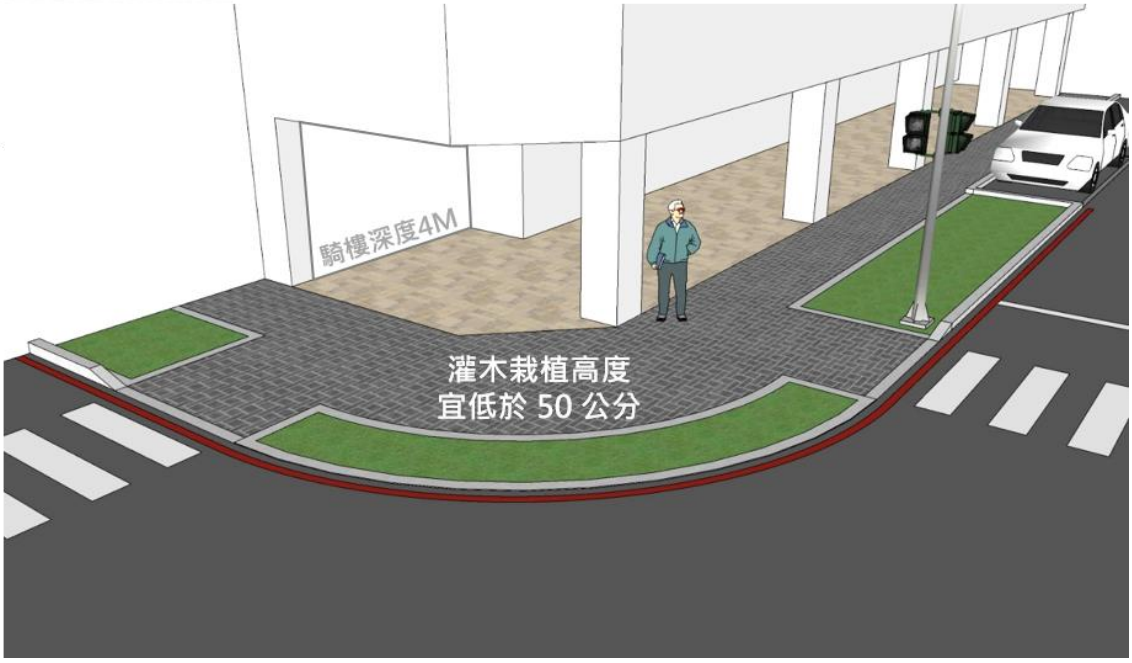


圖 8- 1 行人防護欄杆 植栽帶 參考範例圖

♦ 緣石(設於路口)

- **緣石高度建議 15 公分**
- **顏色:得視需要標繪黃黑相間斜紋線，標繪範圍以緣石整體高度為原則。**

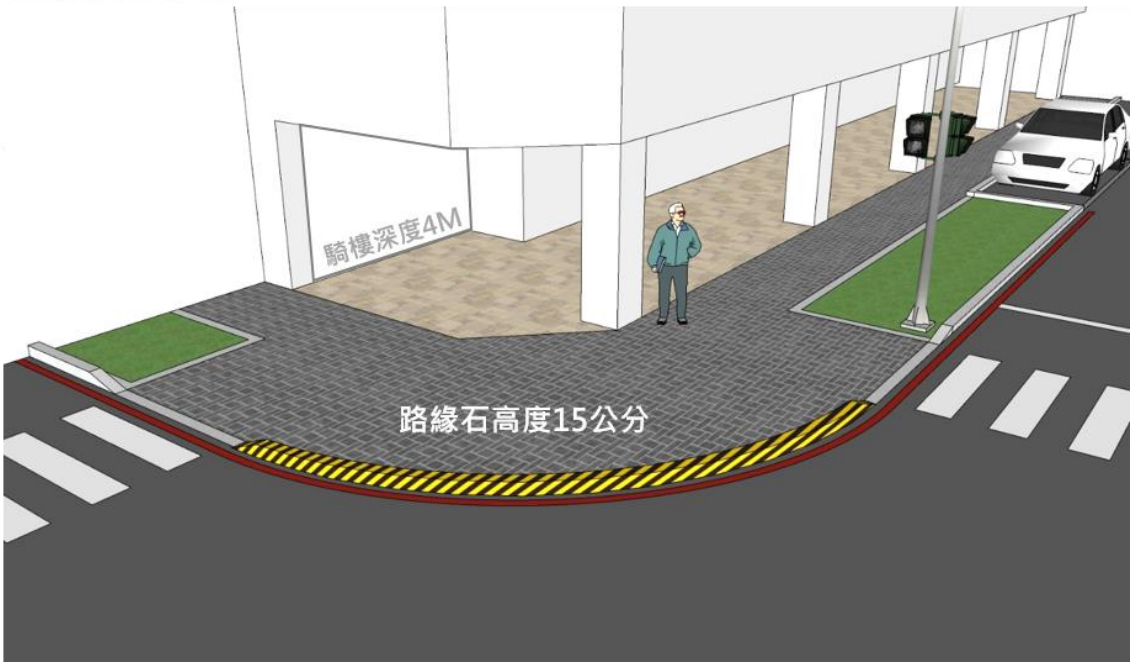


圖 8- 2 行人防護欄杆 路緣石 參考範例圖

相關案例

防護行人安全設施可採多種形式設置，包含車阻、行人護欄、行人欄杆、植栽帶及路緣石等，應依據道路環境特性與實際需求，選擇最合適的方式配置，以有效提升行人安全與通行品質。

♦ **車阻(文心路一段/向上路一段路口)**

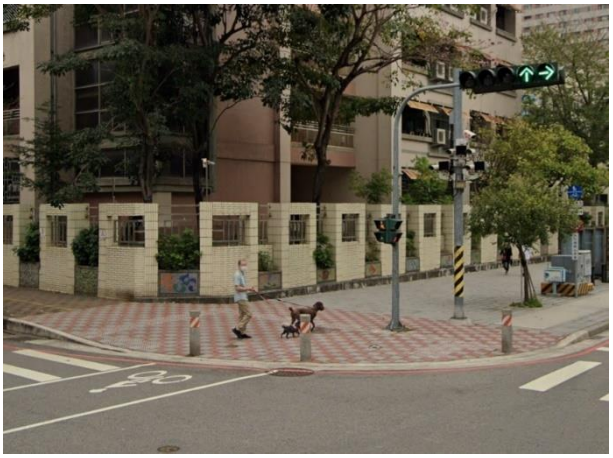


圖 8- 3 防護行人安全設施-車阻 相關案例圖

♦ **植栽帶(軍功路一段/軍福十三路口)**



圖 8- 4 防護行人安全設施-植栽帶 相關案例圖

♦ **路緣石(梅川東路三段/太原路二段路口)**



圖 8- 5 防護行人安全設施-路緣石 相關案例圖

♦ **行人護欄 設於路口(國光路/大明路)**



圖 8- 6 防護行人安全設施-行人護欄 相關案例圖

9 路口停等區加寬

依據內政部國土管理署「都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)」辦理。

應用方式與設計原則

- 宜與路邊停車配套設計。最小路緣延伸長度通常略小於停車格寬度，可依實際需求增加。若設置於無路邊停車格處，其沿車輛行駛方向應以漸變槽化方式設計。
- 加寬後路口轉角半徑應由道路工程師檢核是否符合該路段行駛車種之轉向需求。
- 延伸處路口斜坡應對齊行人穿越道，使其作為人行道的延續。
- 如消防栓設置位置近路口處，則周圍需保持淨空。
- 街道家具及綠帶在路口延伸處的設計和佈置不得妨礙行人流動、採光、緊急動線或視線。
- 應考量整體人行道及路口排水。
- 可設置路面立體標誌或設施(如：車道縮減標誌、防撞軟桿或路面標線)，使駕駛及早察覺路口停等區的空間變化，並適當調整車輛位置和速度。
- 為了降低路口處拓寬時的經費和時間，街道排水可考慮路口處採排水暗溝處理。
- 路口延伸處鋪面宜與人行道一致。
- 路口延伸處設置綠帶應同時考慮都市街道保水概念。

對於人本環境之助益

- 路口停等區加寬可以降低轉彎處的車速、減少穿越道路的距離、減輕停等時壅擠情形，並可提供街道家具及綠帶設置空間。並提高車輛駕駛在路口時的可見性。詳圖 9-1。

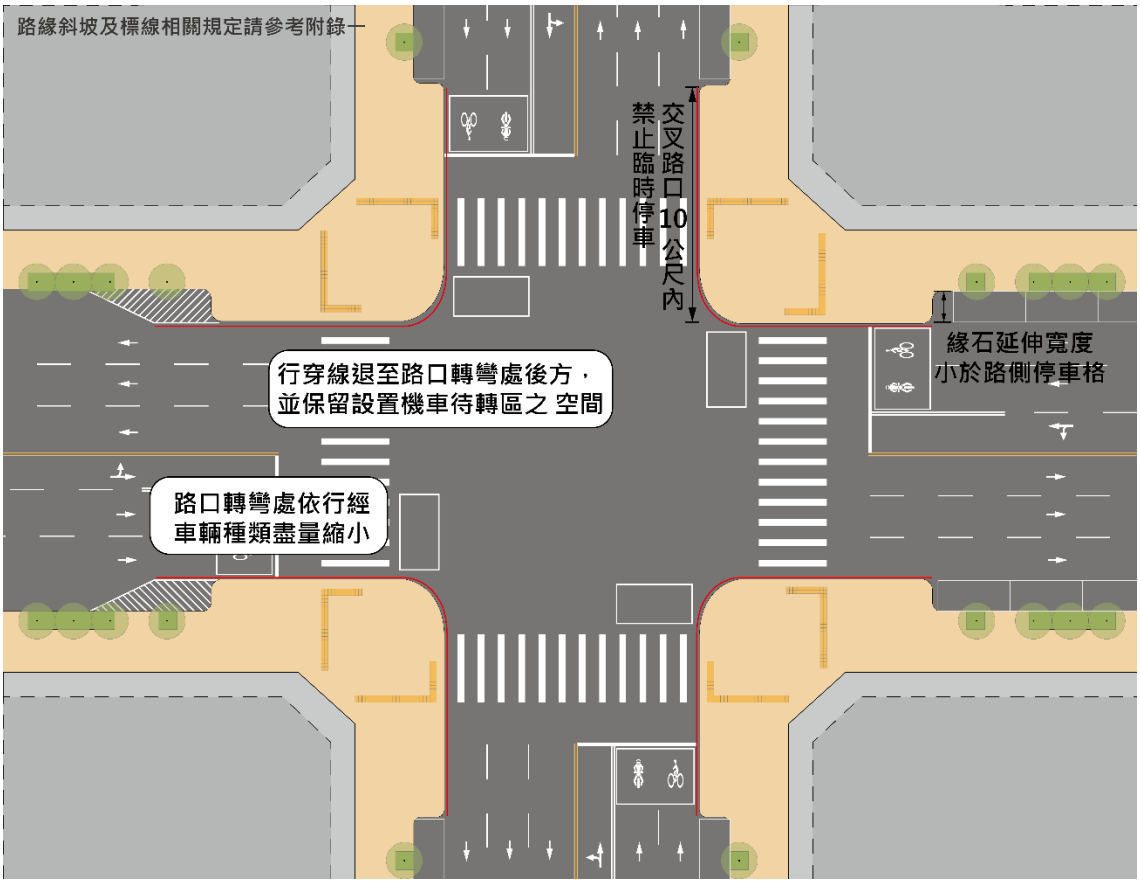


圖 9- 1 路口停等區加寬說明

相關案例

♦ 路口停等區加寬(北區進化北路)

除完成道路燙平外，還將人行道拓寬至 3 公尺，不僅滿足行人需求，亦實現無障礙通行的願景。為保障行人穿越道路的安全，專案設置行人停等區及庇護島，減少車輛與行人於路口的衝突。庇護島提供行人在道路中央短暫停留的空間，避免車輛過早轉向可能帶來的事故風險。



圖 9- 2 臺中市北區進化北路(中清路至崇德路)道路、共桿建置及人行道改善工程 相關案例圖

10 標線型人行道

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」及交通部「道路交通標誌標線號誌設置參考指引 - 一般道路情境」辦理。

- **標線型人行道劃設之路面應以平整、無接縫為原則，且劃設範圍內應避免路燈(桿)、變電箱等公共設施影響行人通行，倘無法完全避開前述公共設施(如變電箱等)時，應先辦理遷移，或將公共設施移至標線型人行道外側與停車格整併(詳圖 10-1)。**

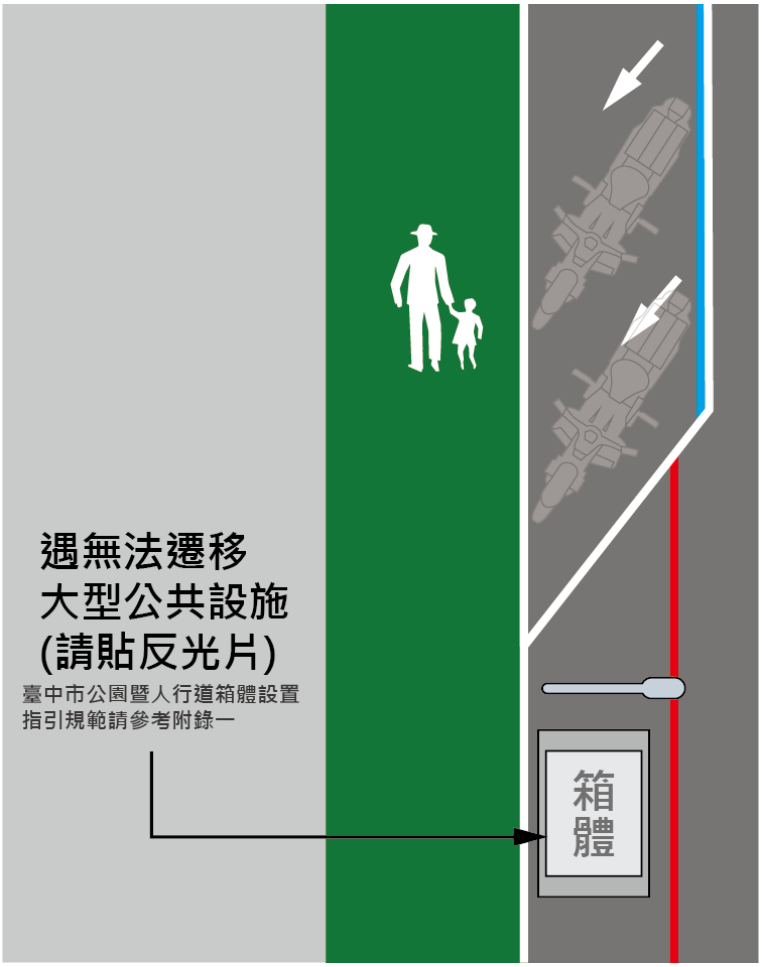


圖 10- 1 可遷移大型公共設施(如:燈桿、變電箱等)之標線型人行道劃設示意圖

- **倘無法遷移則請設施物目的主管機關於路燈(桿)、變電箱等公共設施上配合貼反光片，剩餘淨寬不足時需將整段標線型人行道外推寬度至最小淨寬 1.2 公尺(詳圖 10-2)。**

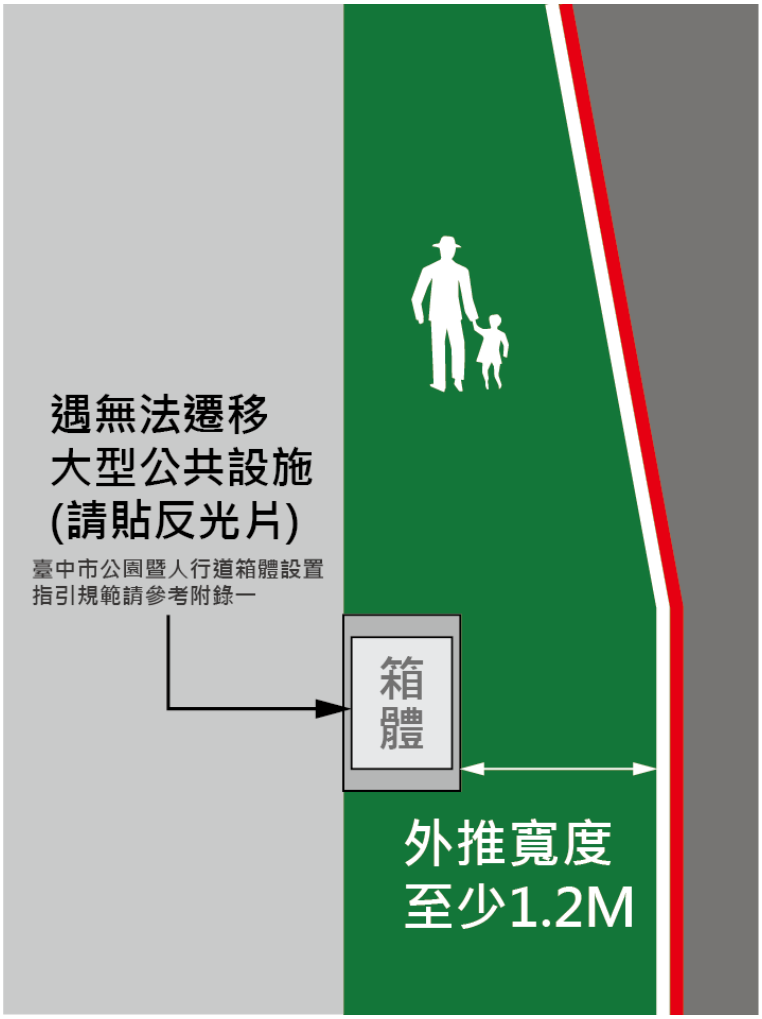


圖 10- 2 遇無法遷移大型公共設施(如:燈桿、變電箱等)之標線型人行道劃設示意圖

- **另遇地下、立體或平面等型式之停車場車道出入口，以及人行出入口時，亦須配合劃設彩色鋪面，若車道出入口前若已設置網狀線，則劃設方式(詳圖 10-3、10-4)。**

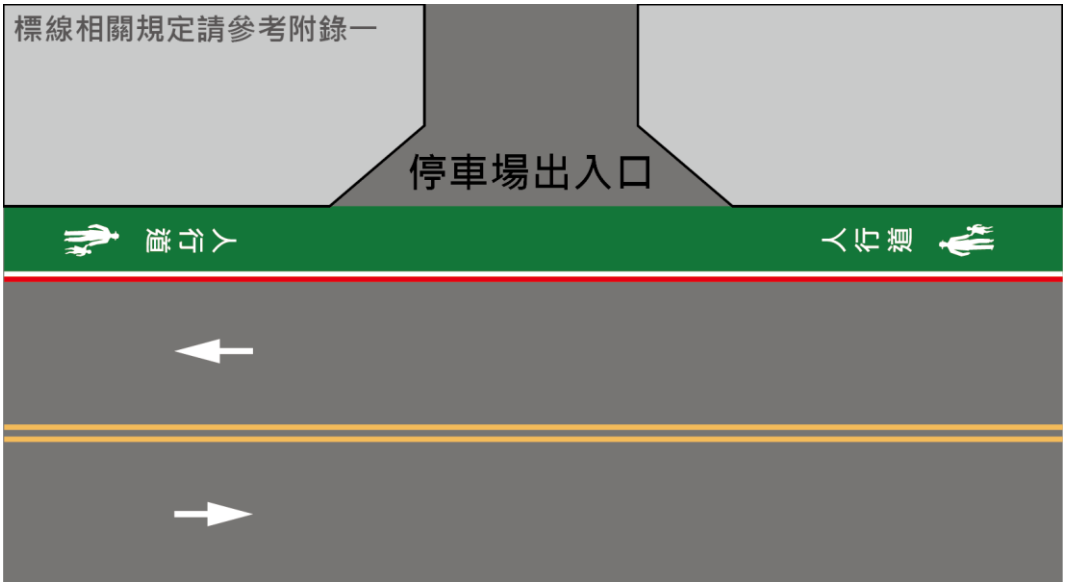


圖 10- 3 遇停車場出入口之標線型人行道劃設示意圖

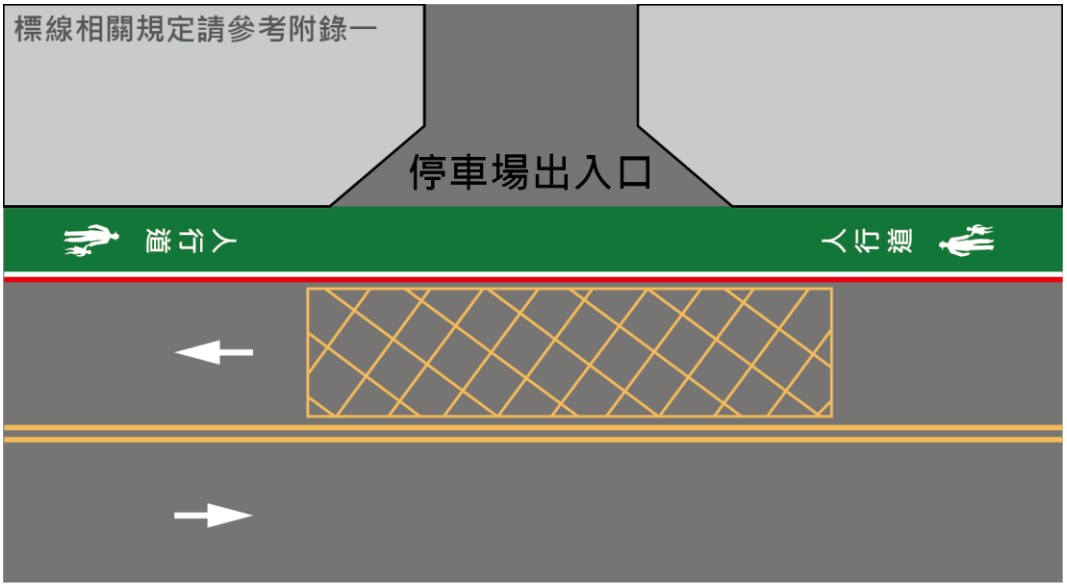


圖 10- 4 停車場出入口前遇網狀線之標線型人行道劃設示意圖

- **為提供標線型人行道上行人於路口駐足空間，標線型人行道於路口轉角應與既有標線型人行道銜接，另為符合車輛轉向需求，轉角應以弧線銜接，並依路口幾何考量不同車種之轉彎軌跡，以決定路口轉角半徑之最小值(詳圖 10-5)。**

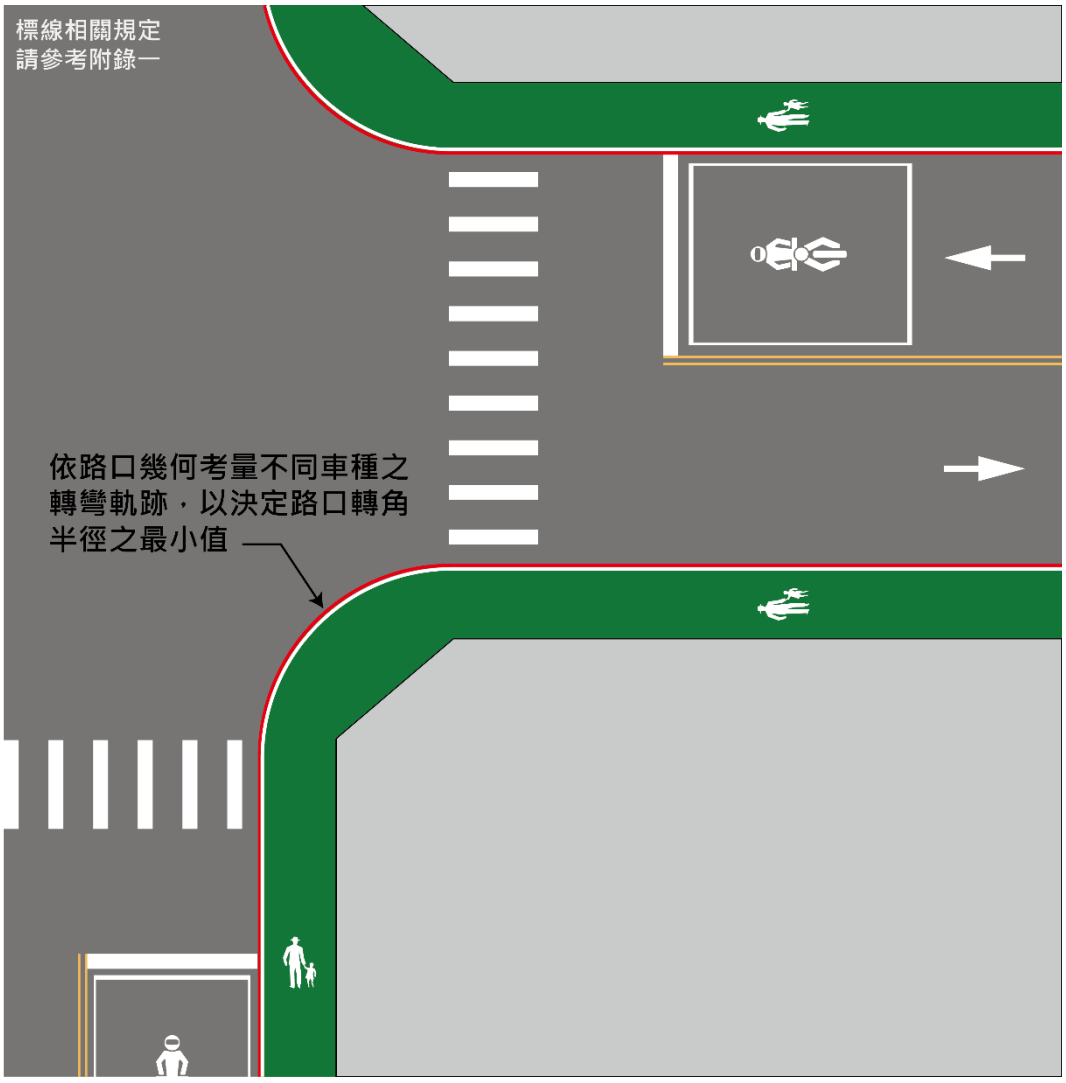


圖 10- 5 路口標線型人行道銜接示意圖

- **如轉角另一側已規劃停車格，以取消車格並延長標線型人行道為原則(詳圖 10-6)，倘無法取得地方共識，則標線型人行道增設至與行人穿越道線銜接(詳圖 10-7)，再以槽化線銜接標線型人行道及車格，倘無設置行人穿越道線，則銜接至停止線或其延伸線位置齊平，再以槽化線銜接，並依路口幾何考量不同車種之轉彎軌跡，以決定路口轉角半徑之最小值(詳圖 10-8)。**

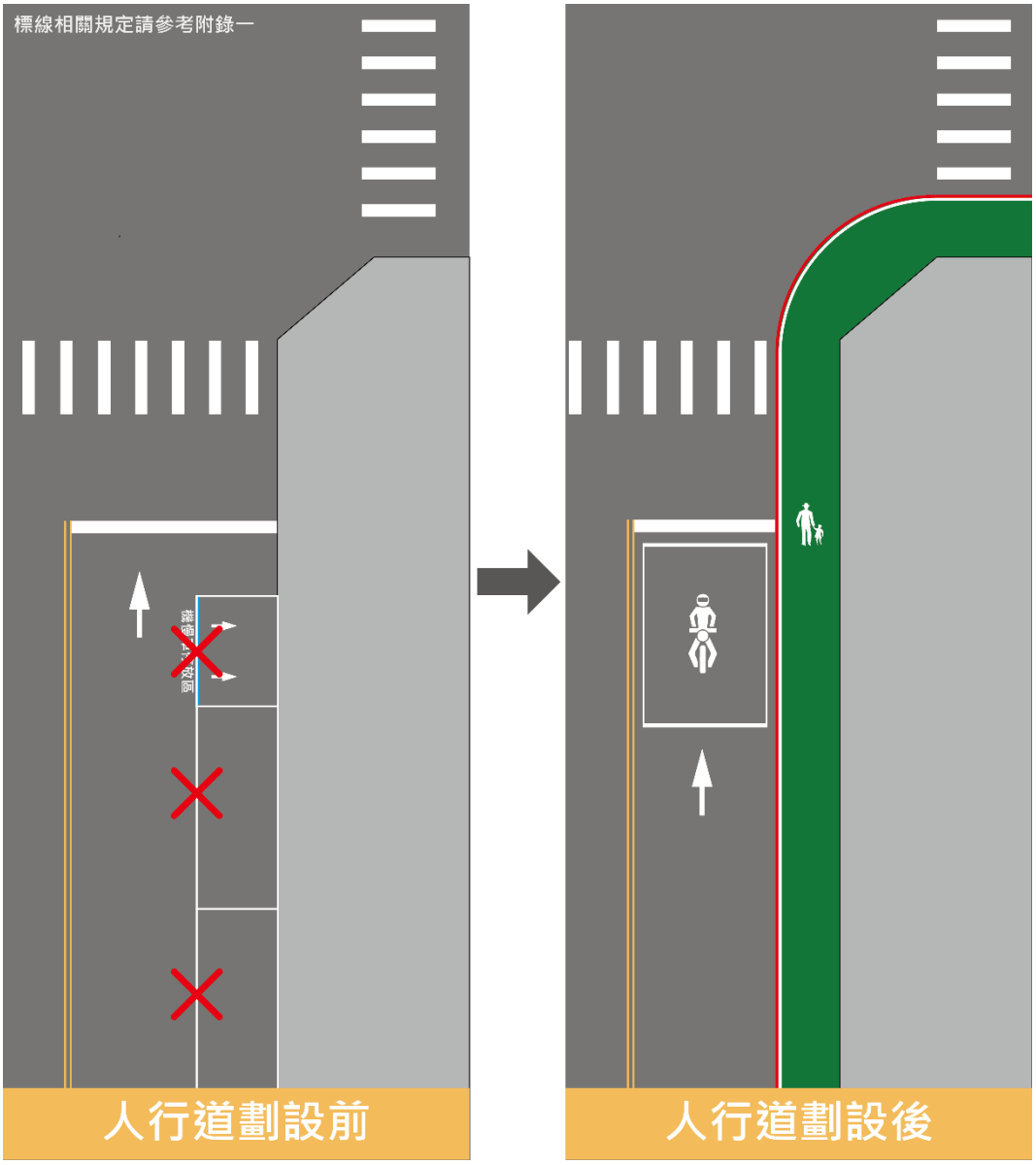


圖 10- 6 轉角標線型人行道遇路邊停車格延長人行道處理方式示意圖

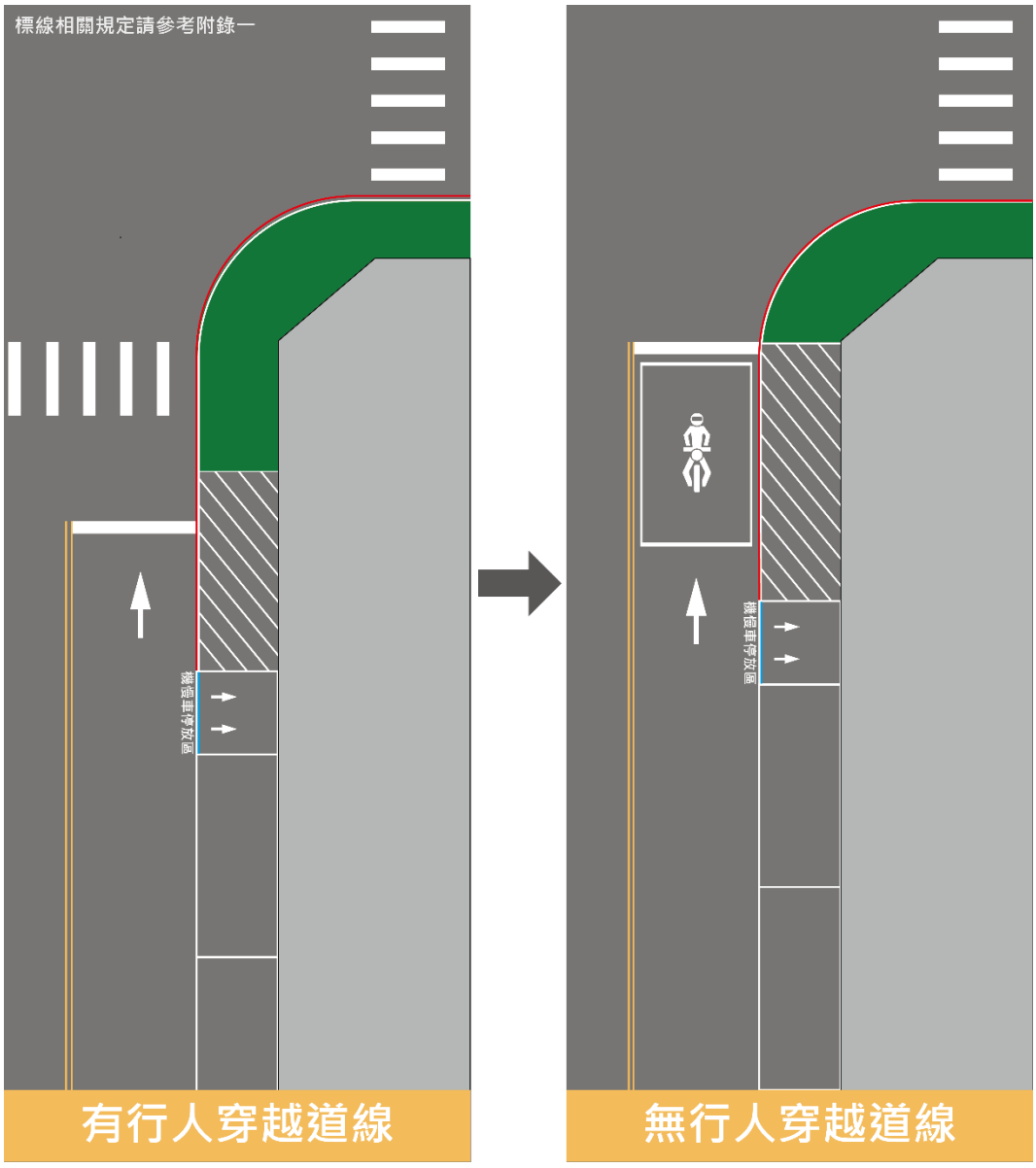


圖 10- 7 轉角標線型人行道遇路邊停車格槽化線處理方式示意圖(有行人穿越道線、無行人穿越道線)

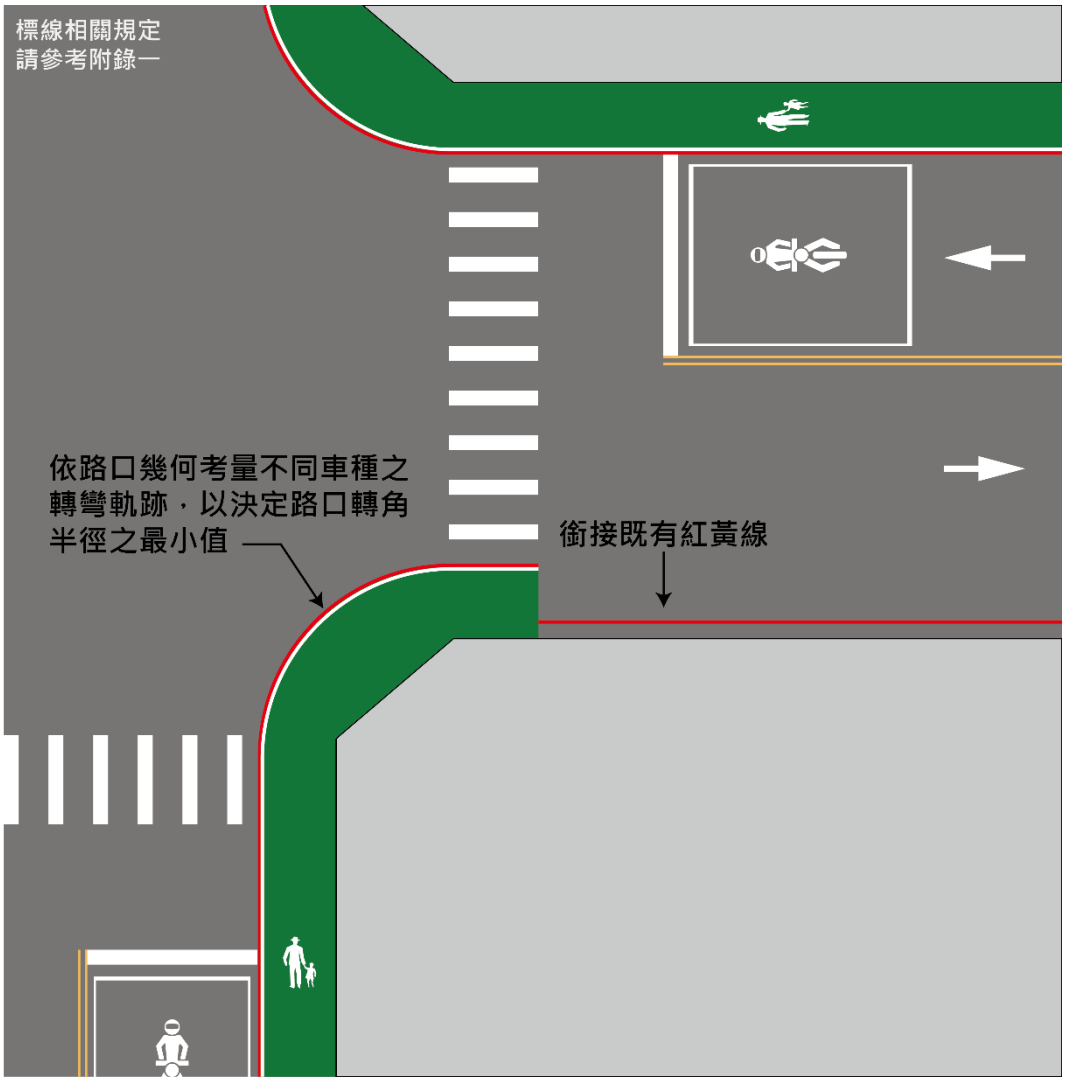


圖 10- 8 路口標線型人行道與既有紅黃線銜接示意圖

- **如轉角另一側為紅黃線或無繪設標線開放停車，則應銜接至路口紅線，並依路口幾何考量不同車種之轉彎軌跡，以決定路口轉角半徑之最小值(詳圖 10-9)。**

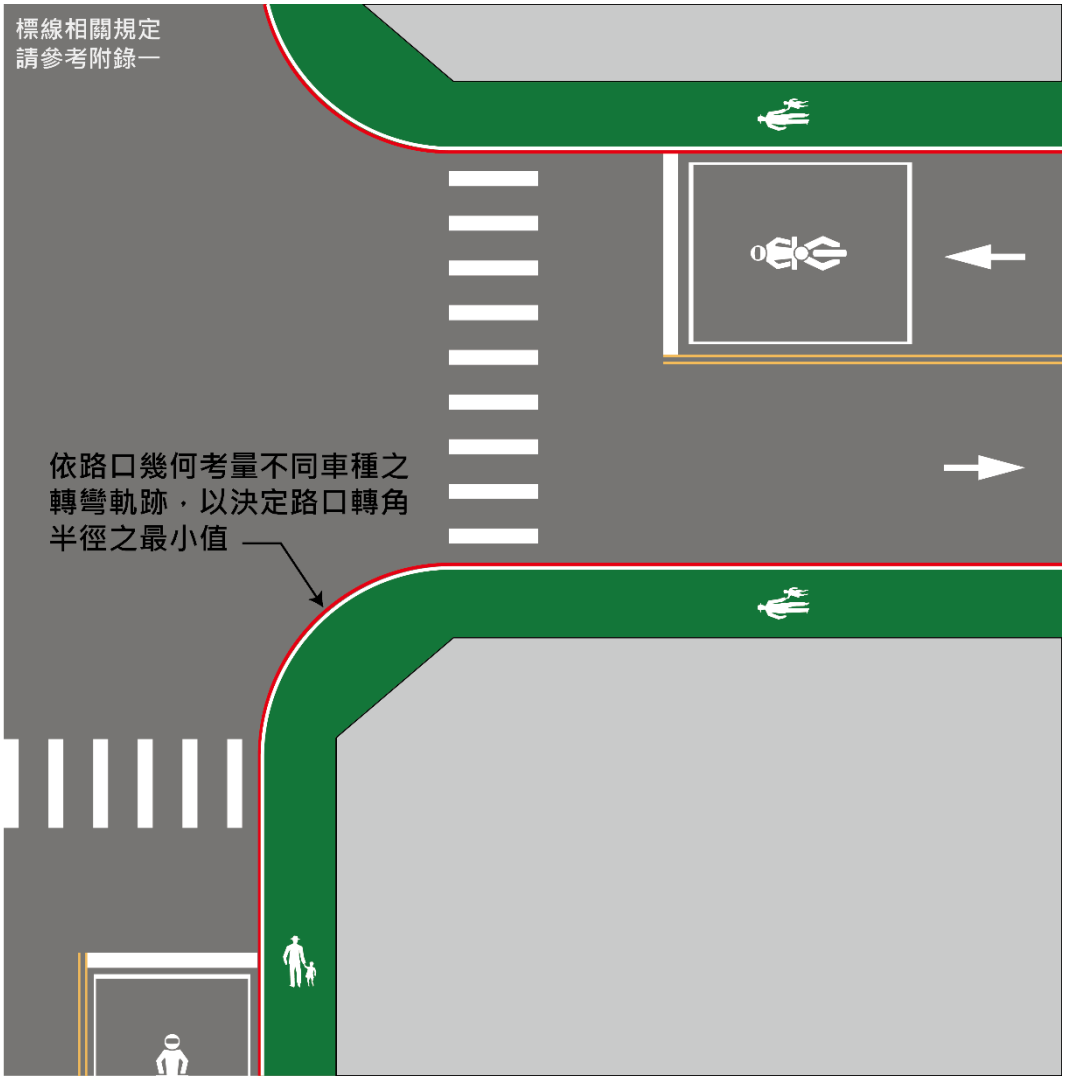


圖 10- 9 路口標線型人行道與開放停車銜接示意圖

相關案例

♦ 標線型人行道(西屯區福星路)

逢甲商圈福星路段透過縮減車道寬度，並採斜向機車停車格方式，增設 1.5 公尺的標線型人行道，且福星路沿線道路轉角一併規劃外推，引導轉彎車輛減速慢行，注意通過路口行人，且提供行人安全的停等空間。

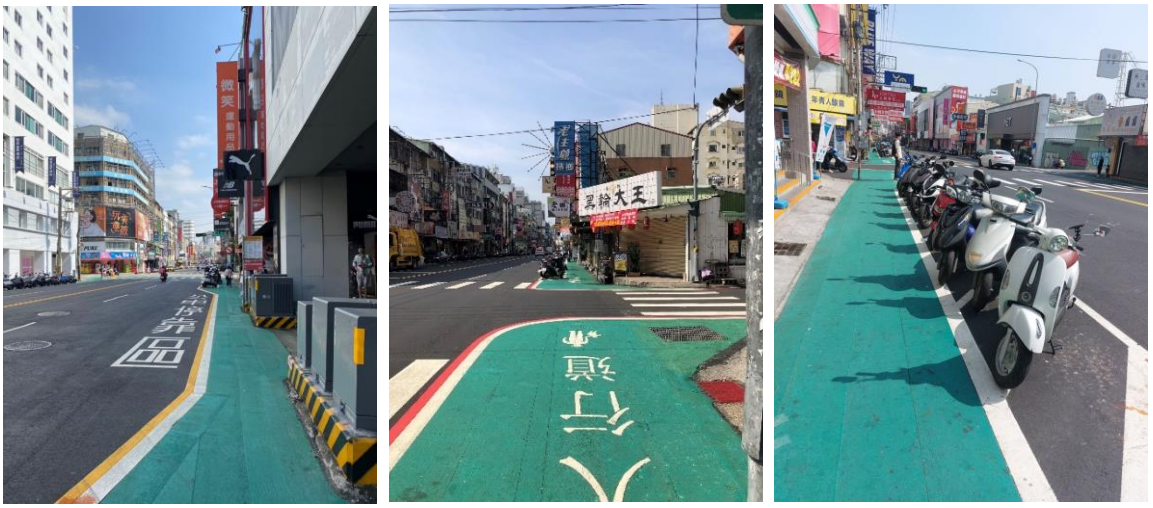


圖 10- 10 標線型人行道 相關案例圖

11 人行道與騎樓、路緣銜接

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理。藉由人行道重置改善來進行人行空間界面整平，改善範圍為私人產權與公共人行空間界面。既有人行道橫坡可提供作為調整、縮減建築物進出人行道高程差空間。騎樓與人行道採順平銜接，減少高低差，提升通行便利性；人行道設置可跨式緣石，配合原有住家車輛橫向出入需求，兼顧引導與無障礙需求。

♦ **(1.5M 以上人行道+1M 公共設施帶)人行道與騎樓、路緣銜接**

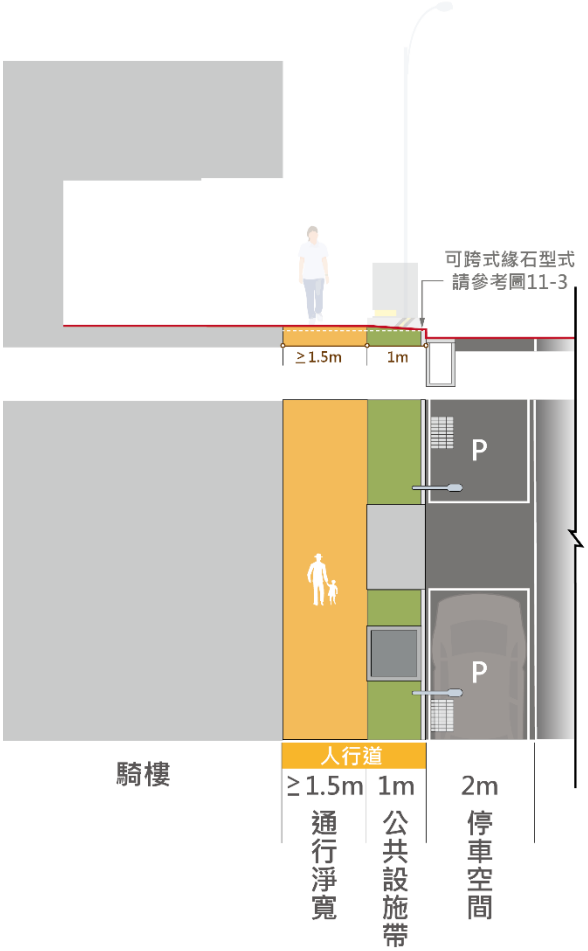


圖 11- 1 (1.5M 以上人行道+1M 公共設施帶)人行道與騎樓、路緣銜接圖

♦ (1.5M 人行道)人行道與騎樓、路緣銜接

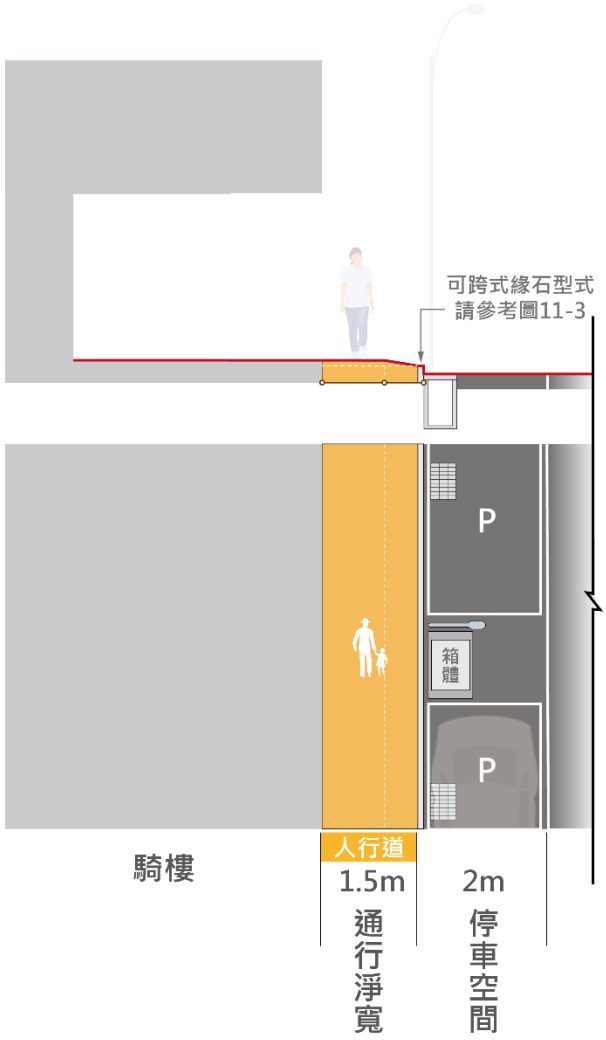
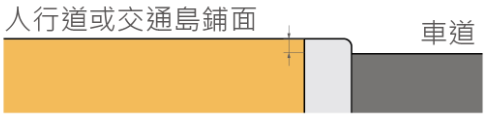


圖 11- 2 (1.5M 人行道)人行道與騎樓、路緣銜接圖

◆ 可跨式緣石 型式(一)



◆ 可跨式緣石 型式(二)

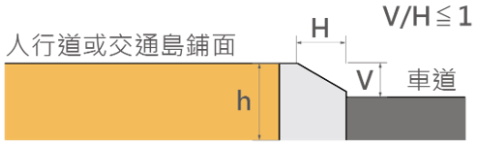


圖 11- 3 可跨式緣石斷面參考圖

12 整合建築退縮地

建物退縮是指在建築開發時，規定新建築需自基地境界線（通常為道路邊界）向內退讓一定距離，不得於此範圍內興建，所退縮出的空間通常規劃為「法定空地」或「無遮簷人行道」。其主要目的包括：改善人行空間，藉由將部分私人土地貢獻為公共或半公共使用，提供更寬敞的步行環境；同時有助於改善都市景觀，減少高樓林立所帶來的壓迫感，增添街道的視覺開放性；此外，也可作為救災車輛的緩衝與作業空間，進而提升整體防災安全。



圖 12- 1 整合建物退縮地 前後對比圖

現況問題	■ 假設現況 1. 原有的人行道只有 1.8 公尺寬。 2. 若要在此劃設一條 0.8 公尺的公共設施帶（用來種樹、設置路燈），則剩餘的「人行淨空間」僅剩下 1.0 公尺。 3. 寬度不僅低於 1.5 公尺的法定最低標準，也讓行人（特別是推嬰兒車或輪椅使用者）難以通行。
建議方案	■ 路段有新建案開發時 1. 啟動審議：當基地開發商提出建築執照申請時，此案進入「都市設計審議」程序。 2. 要求退縮：審議委員會根據該地區的都市設計指引，要求此新建案必須自道路境界線退縮，例如退縮 4 公尺。 3. 空間重劃：退縮後，人行空間的總寬度從原來的 1.8 公尺，大幅增加為 1.8m + 4m = 5.8 公尺。 4. 優化配置： • 公共設施帶 (1.0m)：種植喬木，形成綠色屏障與林蔭。 • 人行淨空間 (> 2.0m，例如 2.5m)：寬敞、無障礙的步行空間。 • 緩衝帶/開放空間綠化 (2.3m)：在人行道與新建築之間，可規劃景觀植栽、街道家具（如座椅），作為緩衝，也與建築本身的開放空間綠化融為一體。

相關案例

♦ 整合建築退縮地(東區樂業二路及進德路)

此案例位於東區樂業二路及進德路，透過將建物從基地邊界適度退縮，創造出寬敞舒適的人行空間，進而提升街道的通行與休憩品質，營造更友善的步行環境。



圖 12- 2 整合建築退縮地 相關案例圖

13 植栽設計要點

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理。

- **交叉路口為保持良好行車視距，距停止線 25 公尺範圍內植栽帶種植以草花或草皮為宜，灌木栽植高度宜低於 0.5 公尺，設置參考如圖 13-1。**
- **人行道在路口範圍、車道出入口處種植以草花或草皮為宜，灌木栽植高度宜低於 0.5 公尺。**
- **大型樹冠喬木宜種植於 4 公尺寬以上之人行道或臨建築退縮地之人行道，避免影響人行淨寬、建築物及辨識相關標誌、號誌；且車道出入口或人、車標誌系統附近，避免種植大型樹冠喬木造成遮蔽視線。**

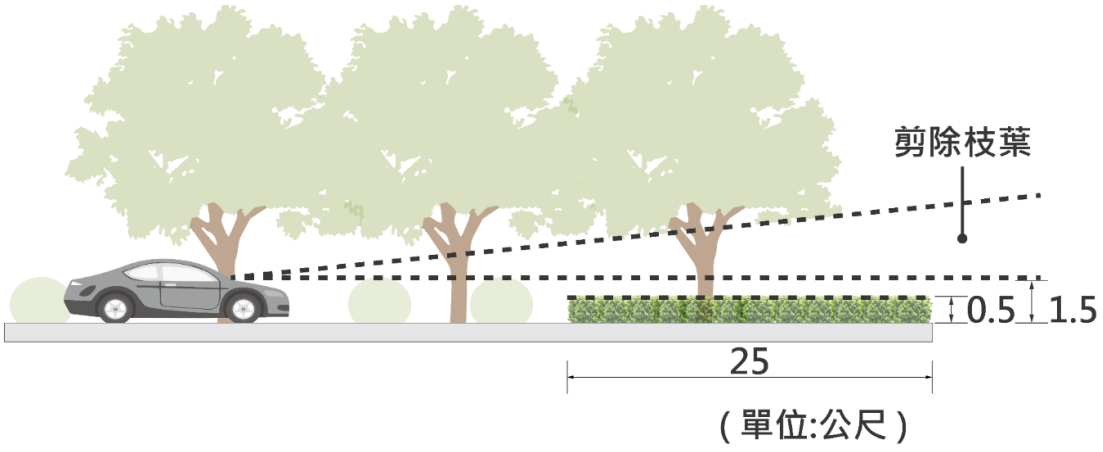


圖 13- 1 路口植栽高度範圍參考圖

14 路口配置

依據交通部「道路交通標誌標線號誌設置參考指引 - 一般道路情境」辦理。為提升行人與駕駛者之視距與視角，建議縮小路口範圍，以降低視線死角。路口安全視距應維持 10 公尺，確保通行安全。

主要道路 \ 次要道路	模組A 無人行道/行人優先區	模組B 標線型人行道	模組C 實體人行道	模組D 實體人行道+公共設施帶	模組E 實體人行道+公共設施帶+分隔島
行人優先區 (6M)	1-A模組				
標線型人行道 (8M)		2-B模組			
標線型人行道 (10M)	3-1A模組 3-2A模組	3-B模組			
實體人行道 (12M)	4-1A模組 4-2A模組	4-B模組	4-C模組		
實體人行道+公共設施帶 (20M)		5-B模組	5-C模組	5-D模組	
實體人行道+公共設施帶+分隔島(30M)		6-B模組	6-C模組	6-D模組	6-E模組

♦ 1-A 模組

□ 行人優先區(道路淨寬 6M)

- 行人優先區標誌內範圍為行人優先區，以行人步行為優先，行人可於道路全寬通行，汽車需停讓行人
- 限速以不超過時速二十公里為原則
- 禁止鳴按喇叭

標線相關規定
請參考附錄一

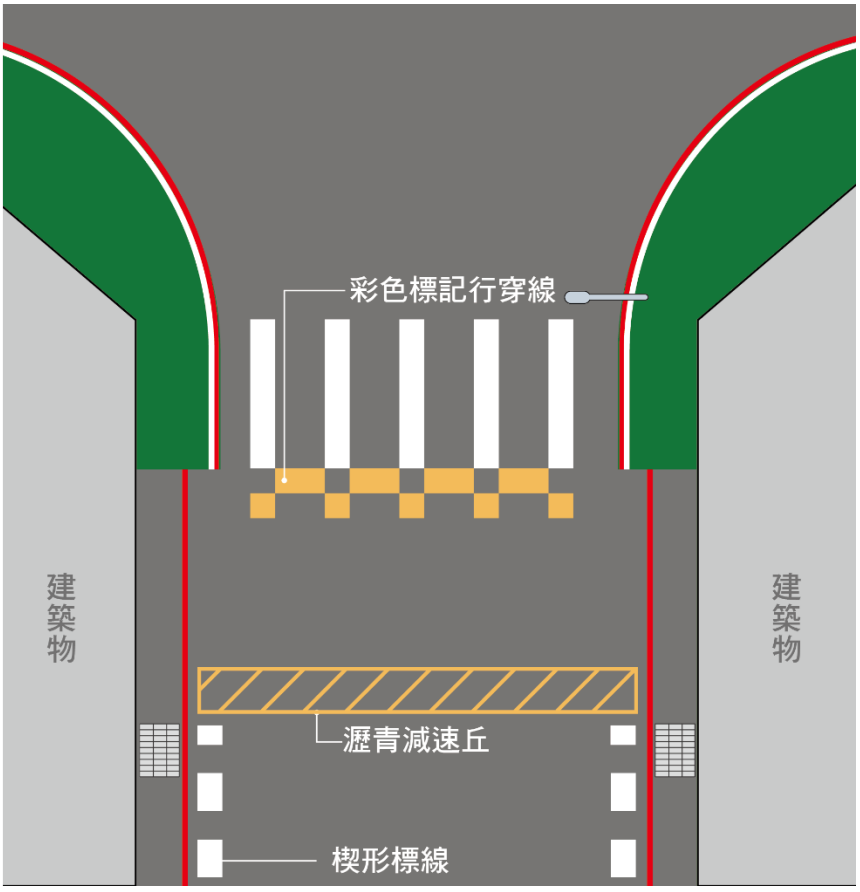


行人優先區



限速20公里


路面高突



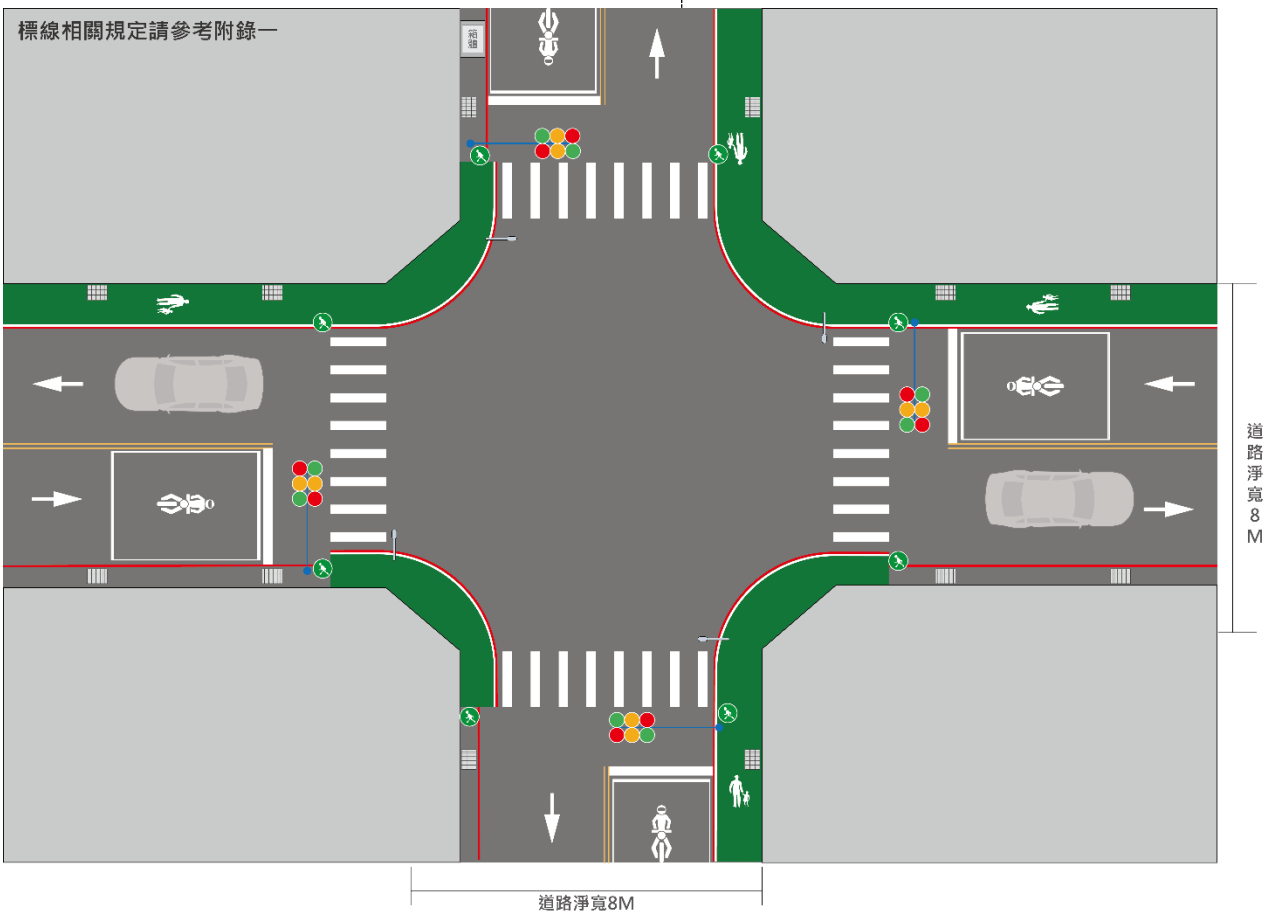
♦ 2-B 模組

□ 主要道路(道路淨寬 8M)

- 雙向車道
- 1.2M 以上單側標線型人行道
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 8M)

- 雙向車道
- 1.2M 以上單側標線型人行道
- 單側設置照明



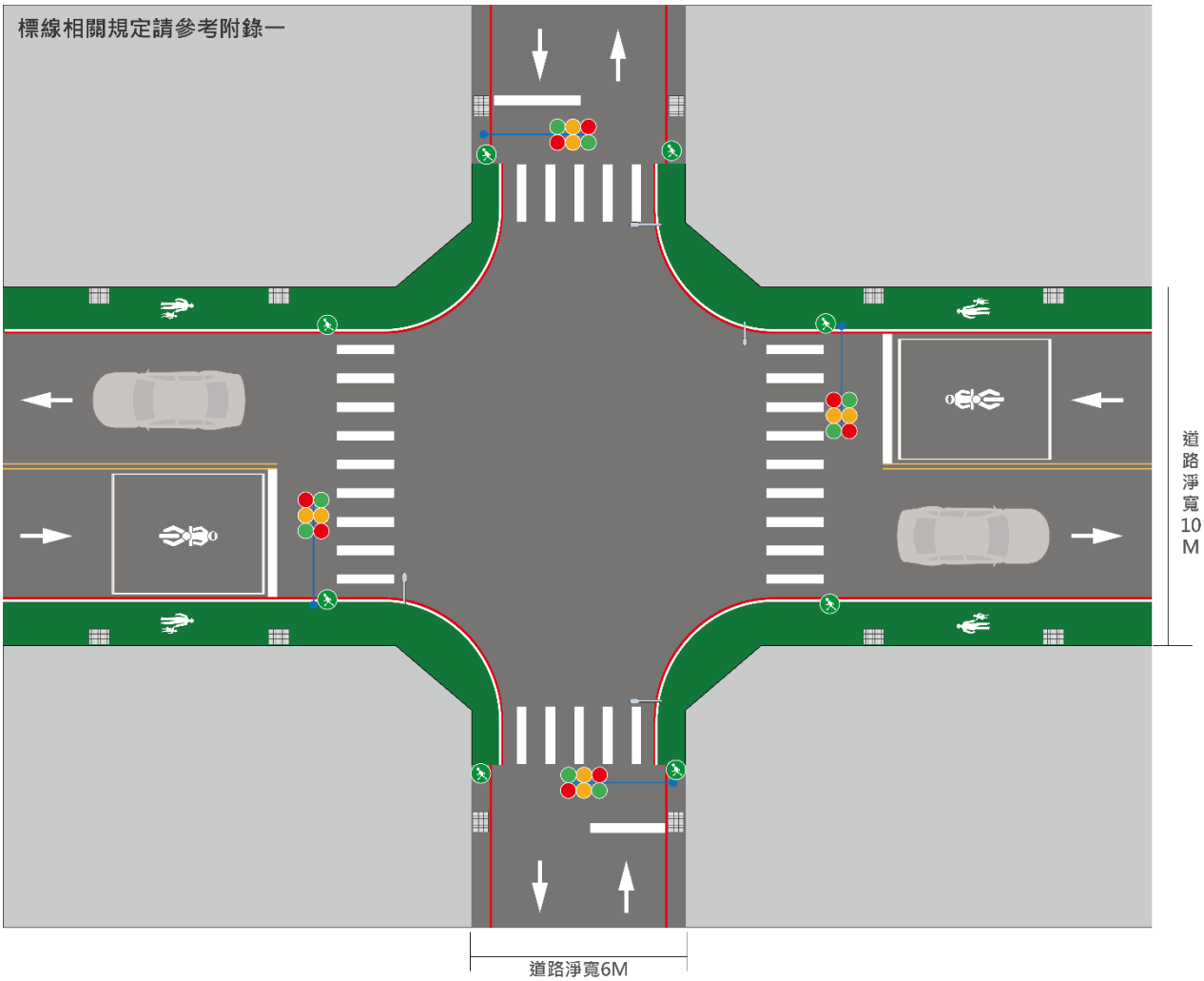
♦ 3-1A 模組

▯ 主要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上標線型人行道
- 單側設置照明

▯ 次要道路(道路淨寬 6M)

- 單側設置照明



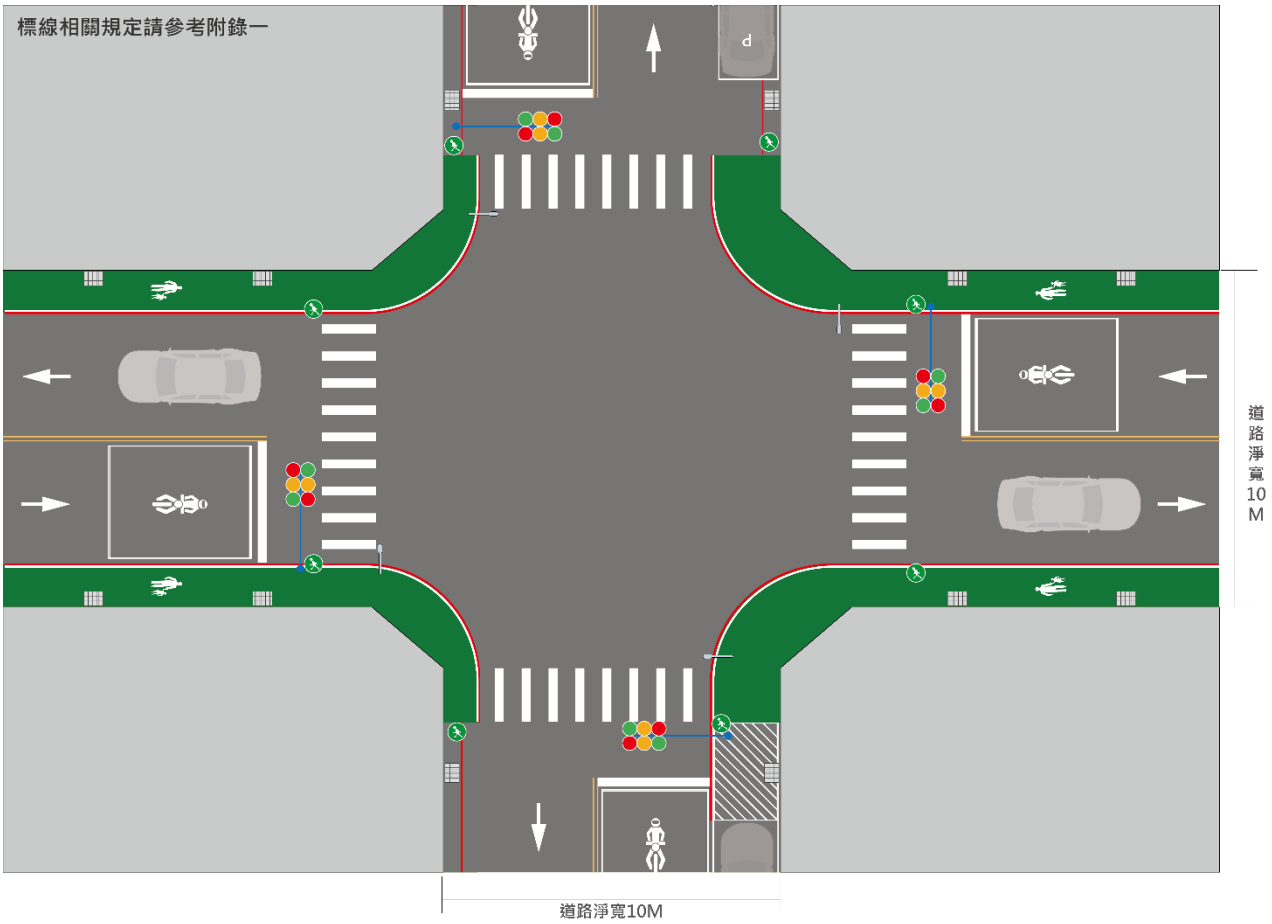
♦ 3-2A 模組

□ 主要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上雙側標線型人行道
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明



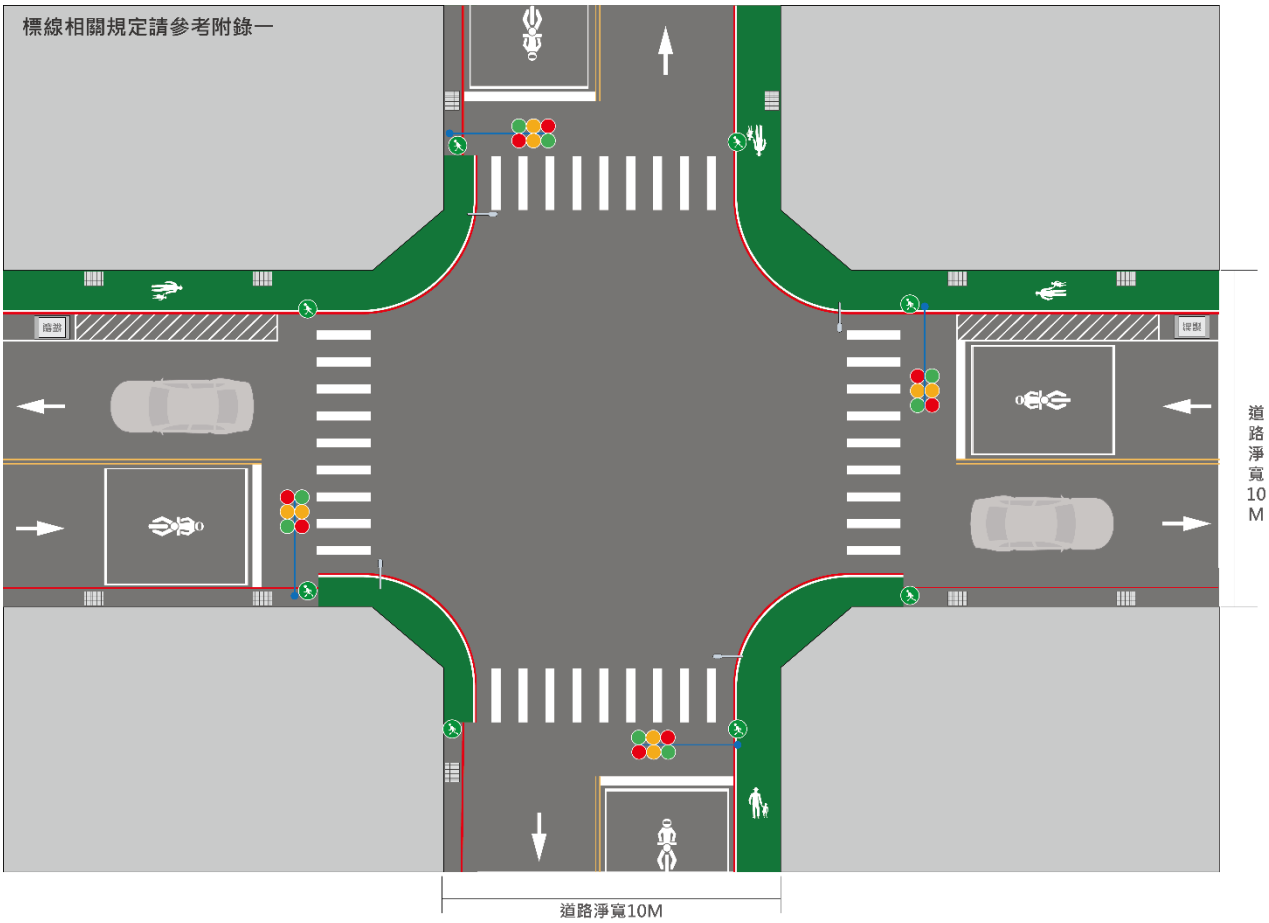
♦ 3-B 模組

□ 主要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上單側標線型人行道
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上單側標線型人行道
- 單側設置照明



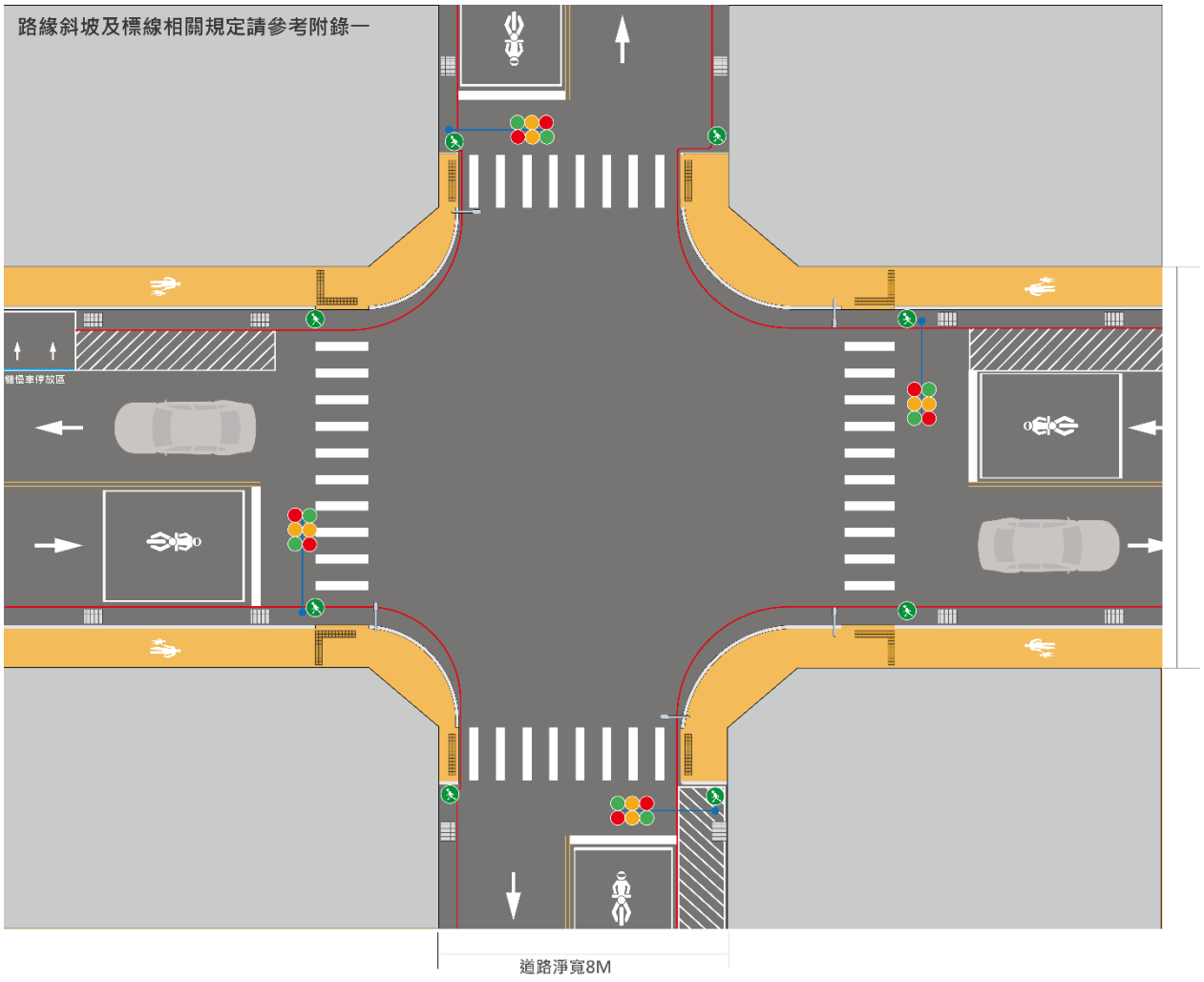
♦ 4-1A 模組

□ 主要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上雙側實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 8M)

- 雙向車道
- 單側設置照明



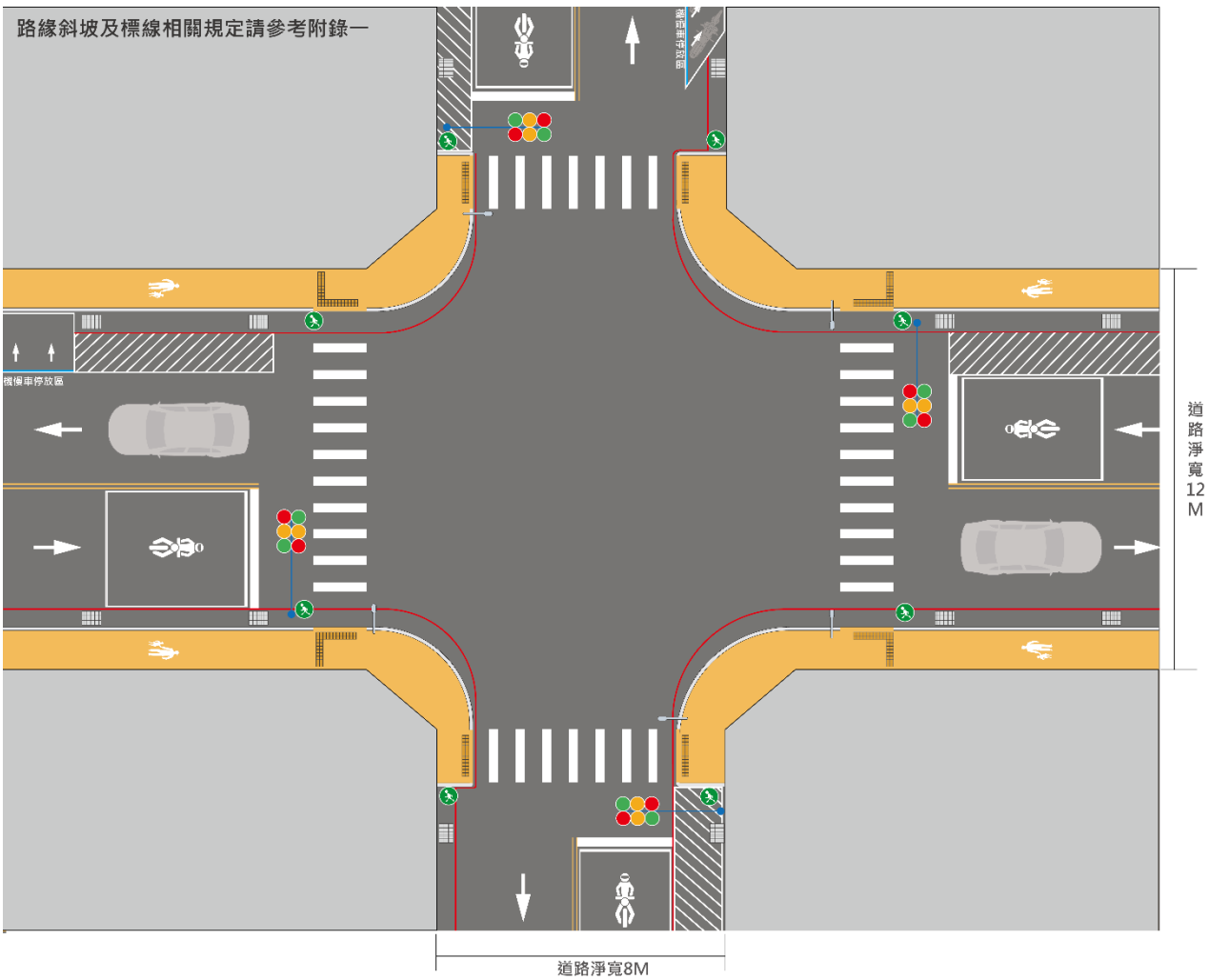
♦ 4-2A 模組

□ 主要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 8M)

- 雙向車道
- 1.6M 單側停車空間
- 單側設置照明



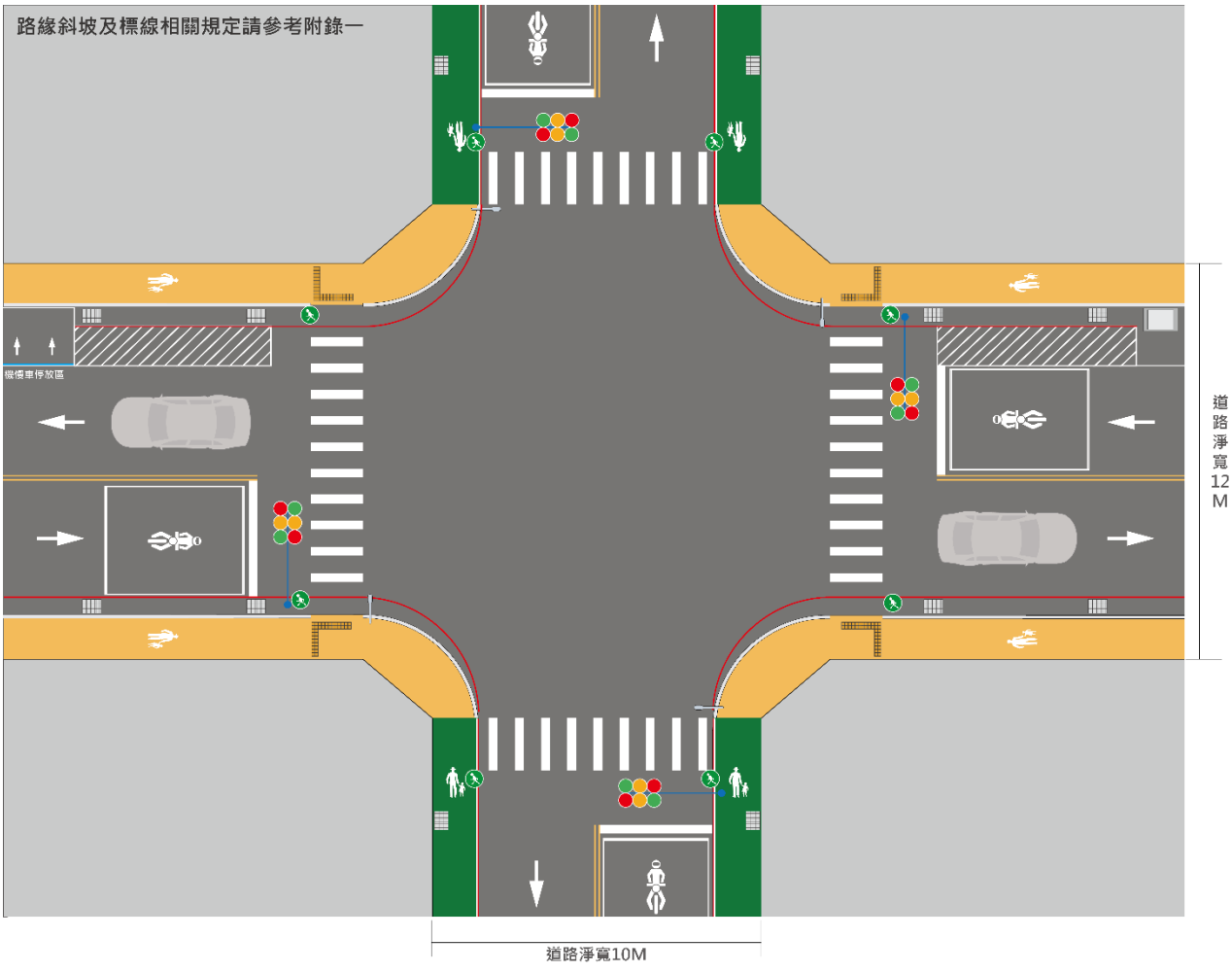
♦ 4-B 模組

□ 主要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上標線型人行道
- 單側設置照明



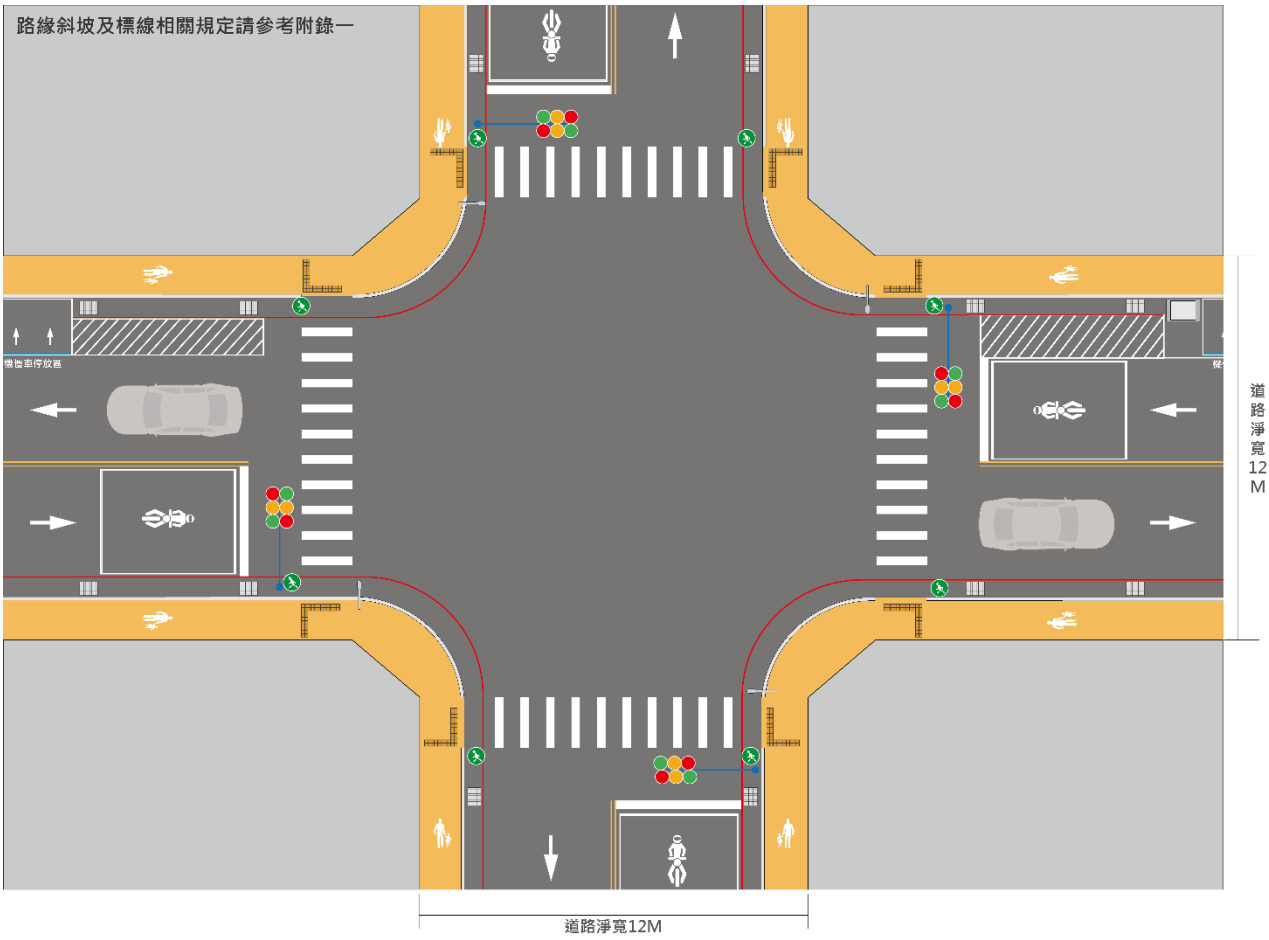
♦ 4-C 模組

□ 主要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明

□ 次要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明



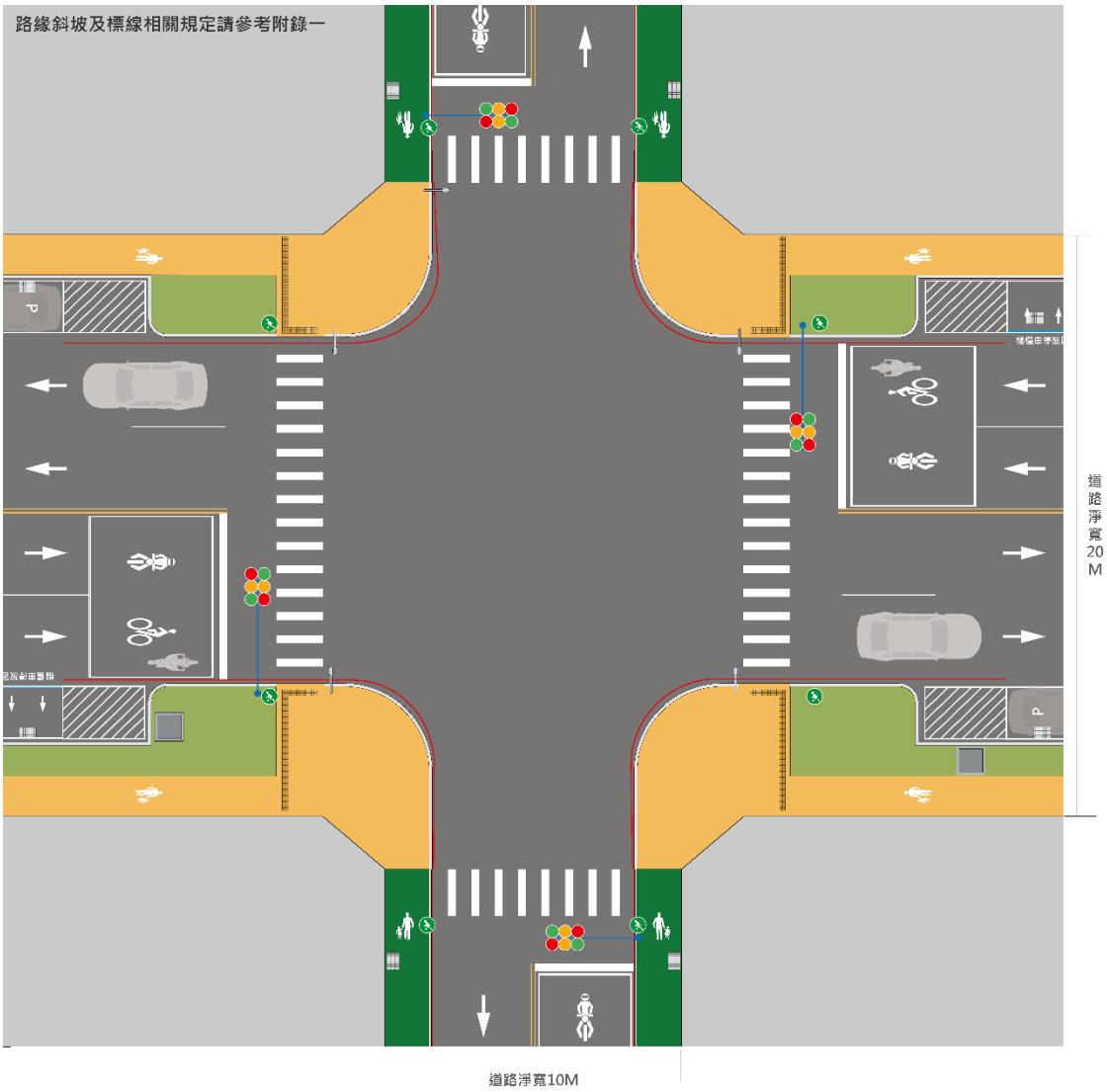
♦ 5-B 模組

□ 主要道路(道路淨寬 20M)

- 雙向四車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間整合公共設施帶
- 1M 單側公共設施帶
- 2M 單側停車空間
- 雙側設置照明
- 路口停等區加寬

□ 次要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上標線型人行道
- 單側設置照明



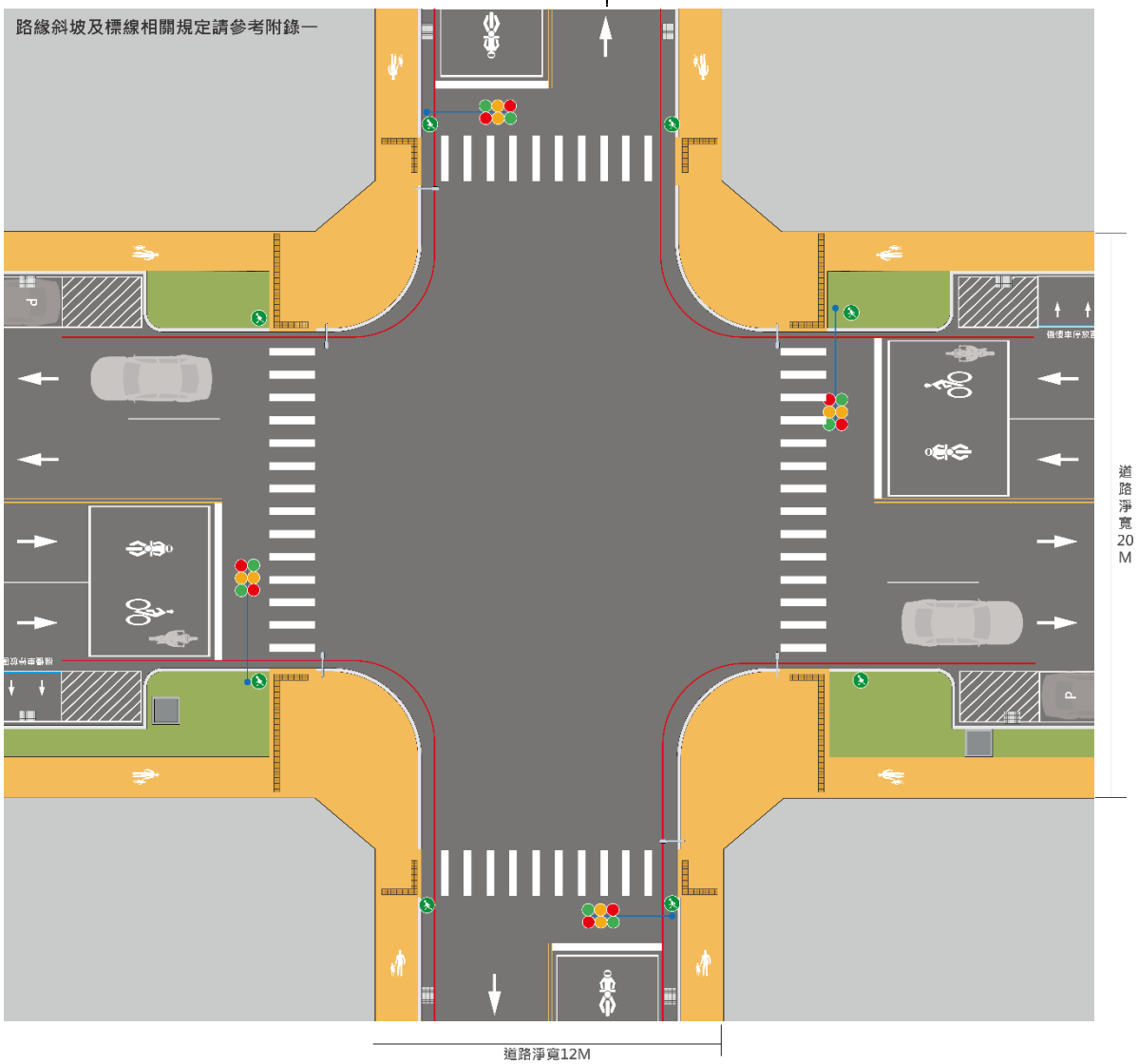
♦ 5-C 模組

□ 主要道路(道路淨寬 20M)

- 雙向四車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間整合公共設施帶
- 1M 單側公共設施帶
- 2M 單側停車空間
- 雙側設置照明
- 路口停等區加寬

□ 次要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明



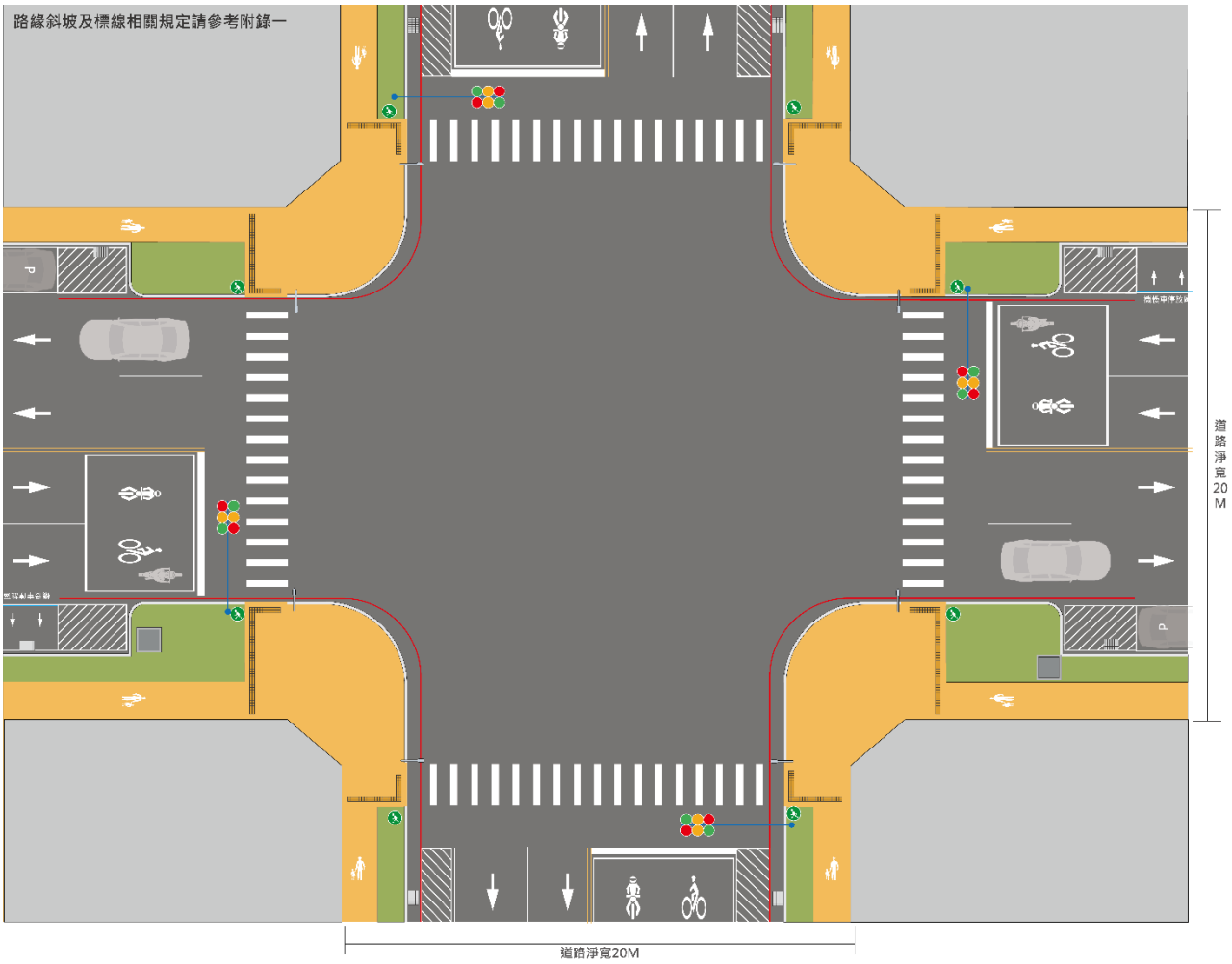
♦ 5-D 模組

□ 主要道路(道路淨寬 20M)

- 雙向四車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間整合公共設施帶
- 1M 單側公共設施帶
- 2M 單側停車空間
- 雙側設置照明
- 路口停等區加寬

□ 次要道路(道路淨寬 20M)

- 雙向四車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側設置照明



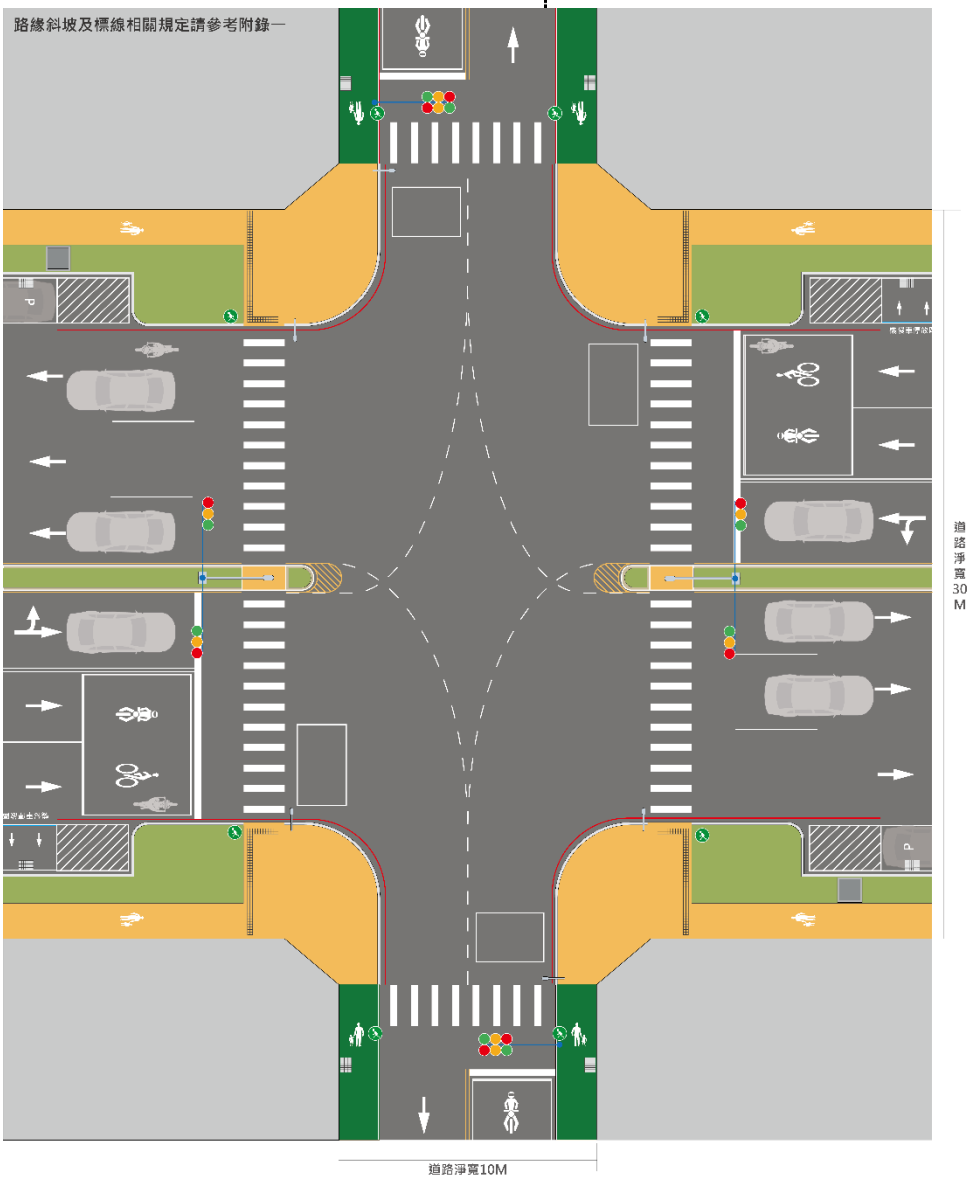
♦ 6-B 模組

□ 主要道路(道路淨寬 30M)

- 雙向六車道
- 1.5M 分隔島
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側+分隔島設置照明
- 路口停等區加寬

□ 次要道路(道路淨寬 10M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上標線型人行道
- 單側設置照明



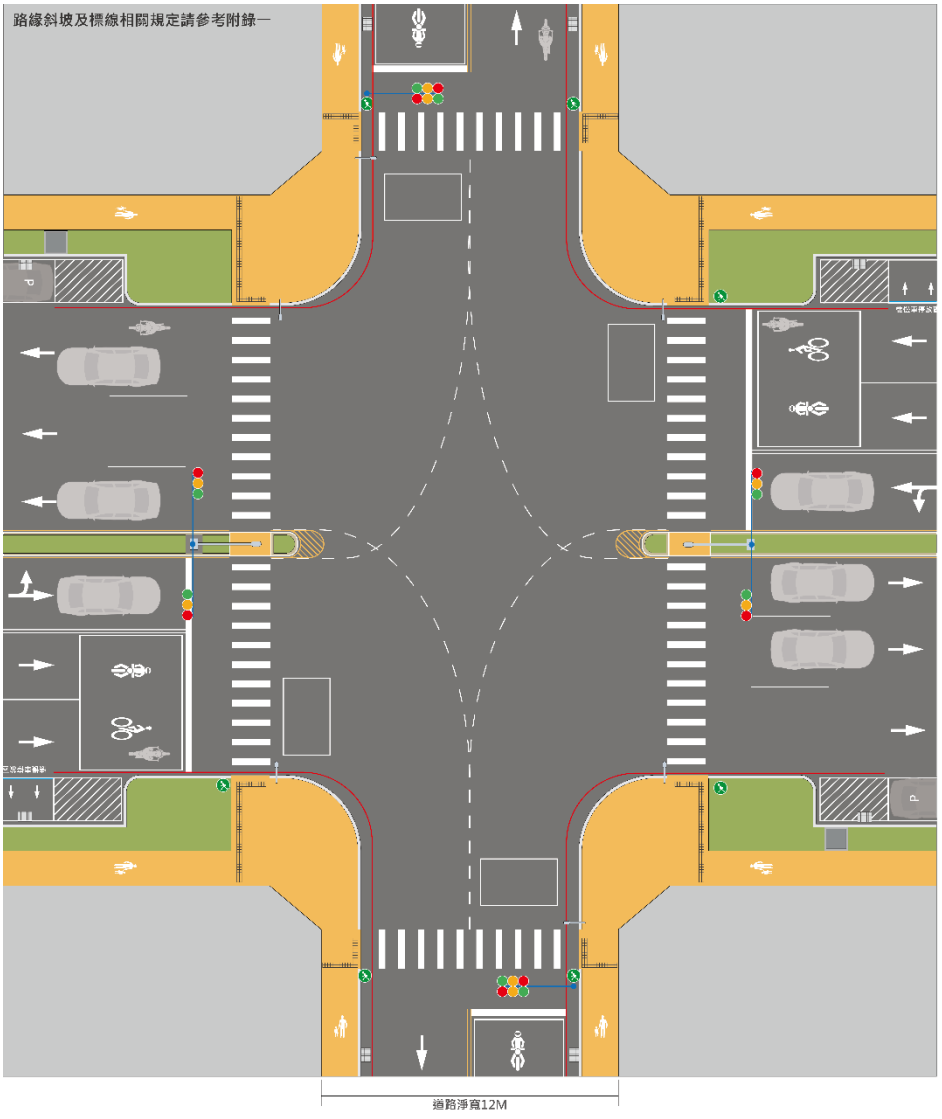
♦ 6-C 模組

□ 主要道路(道路淨寬 30M)

- 雙向六車道
- 1.5M 分隔島
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側+分隔島設置照明
- 路口停等區加寬

□ 次要道路(道路淨寬 12M)

- 雙向車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 2M 單側停車空間
- 單側設置照明



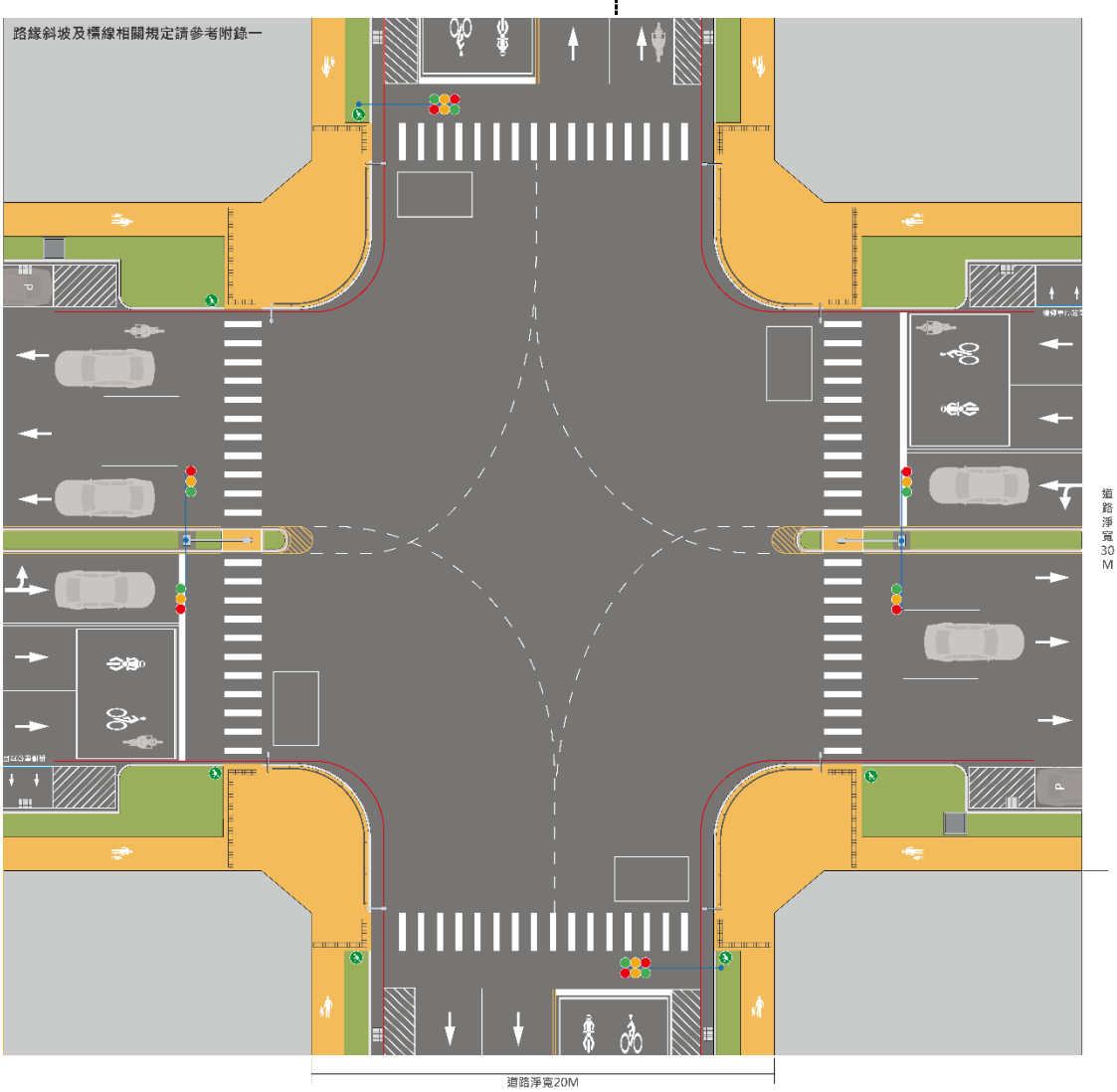
♦ 6-D 模組

□ 主要道路(道路淨寬 30M)

- 雙向六車道
- 1.5M 分隔島
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側+分隔島設置照明
- 路口停等區加寬
- 轉角護欄

□ 次要道路(道路淨寬 20M)

- 雙向四車道
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側設置照明



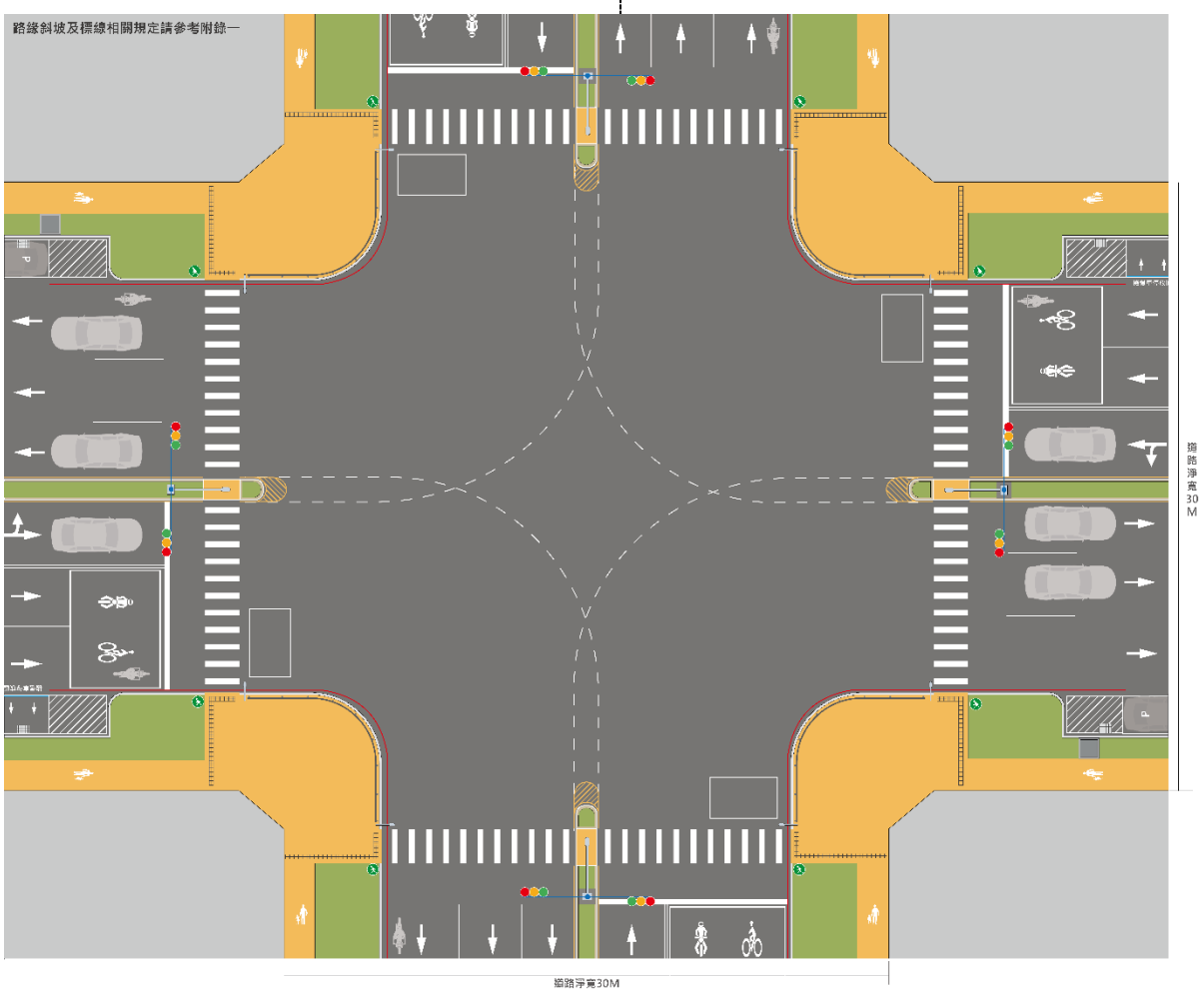
♦ 6-E 模組

□ 主要道路(道路淨寬 30M)

- 雙向六車道
- 1.5M 分隔島
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側+分隔島設置照明
- 路口停等區加寬
- 轉角護欄

□ 次要道路(道路淨寬 30M)

- 雙向六車道
- 1.5M 分隔島
- 1.5M 以上實體人行道
- 1M 以上公共設施帶
- 2M 雙側停車空間
- 雙側+分隔島設置照明
- 路口停等區加寬
- 轉角護欄



15 停車場/加油站出入口

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理。車行穿越道採用可跨式緣石，以實體人行道作連接，並以不同材質提醒行人有車道出入口，以確保人行道順暢連接並維持平坦通行。

♦ 停車場出入口(路側)

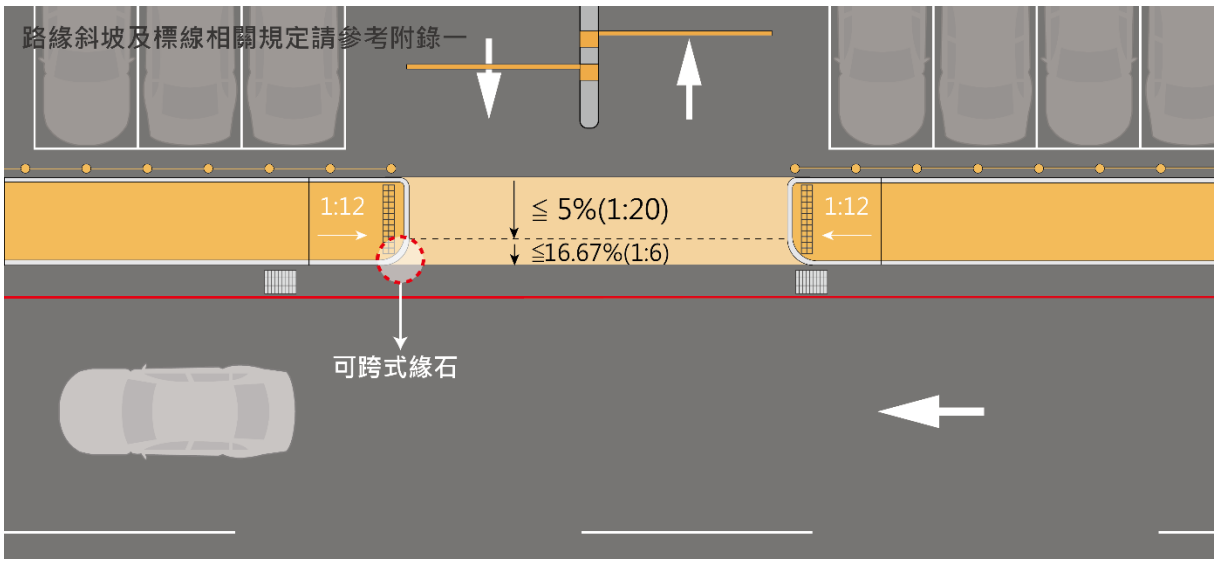


圖 15- 1 停車場出入口(路側) 車行穿越道設置圖

♦ 加油站出入口(路側)

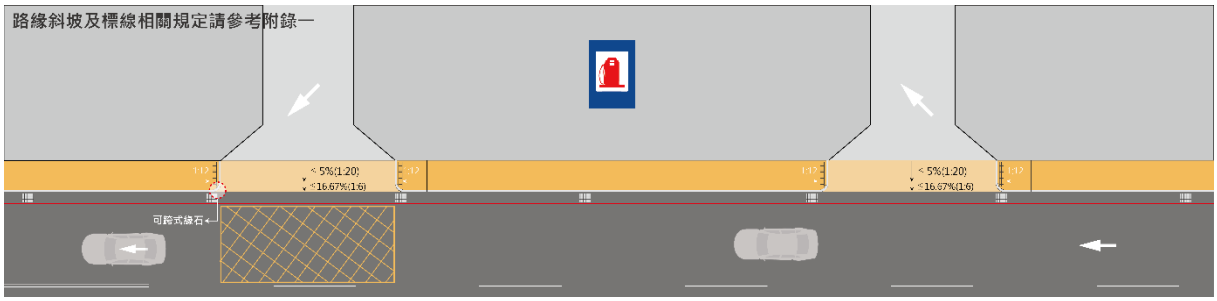


圖 15- 2 加油站出入口(路側) 車行穿越道設置圖

♦ 加油站出入口(轉角處)



圖 15- 3 加油站出入口(轉角處) 車行穿越道設置圖

相關案例

♦ 停車場出入口(西屯區文心路二段)

針對人行道與停車場出入口銜接處，採用相同鋪面材質延續人行動線，並劃設行人穿越線加以連接，不僅維持視覺及步行的一致性，也清楚指引行人通行路徑，有助提升行人穿越停車出入口時的安全性與便利性。

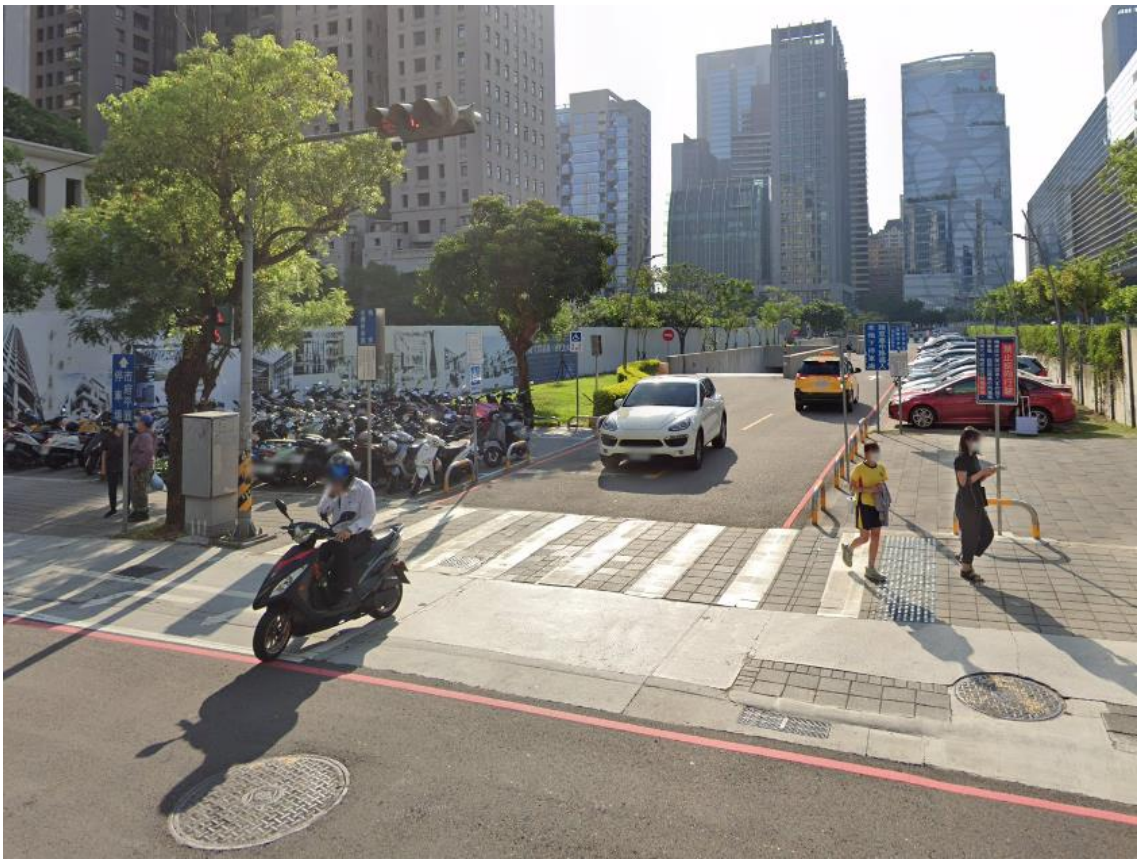


圖 15- 4 停車場出入口 相關案例圖

| 附錄一 相關參考規範

♦ 路緣斜坡

依據內政部國土管理署「市區道路及附屬工程設計規範」辦理。

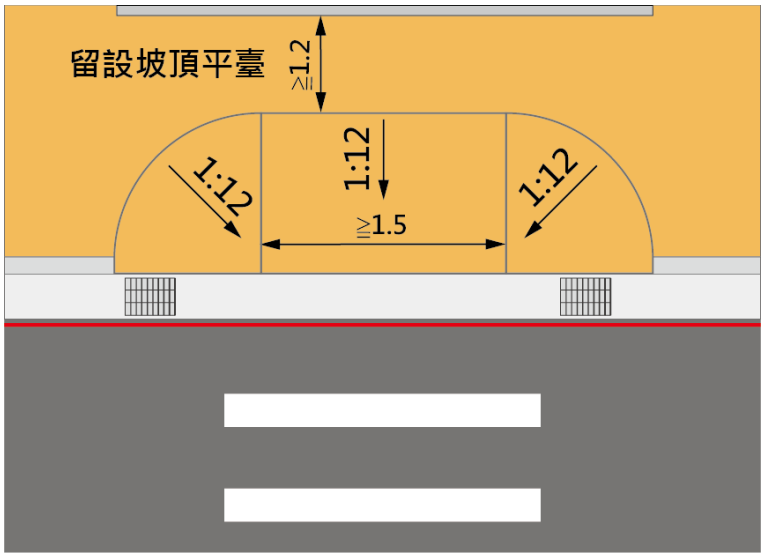
路緣斜坡係指將人行道或交通島平順銜接至車道之平緩斜坡。

路緣斜坡之設置須符合下列規定：

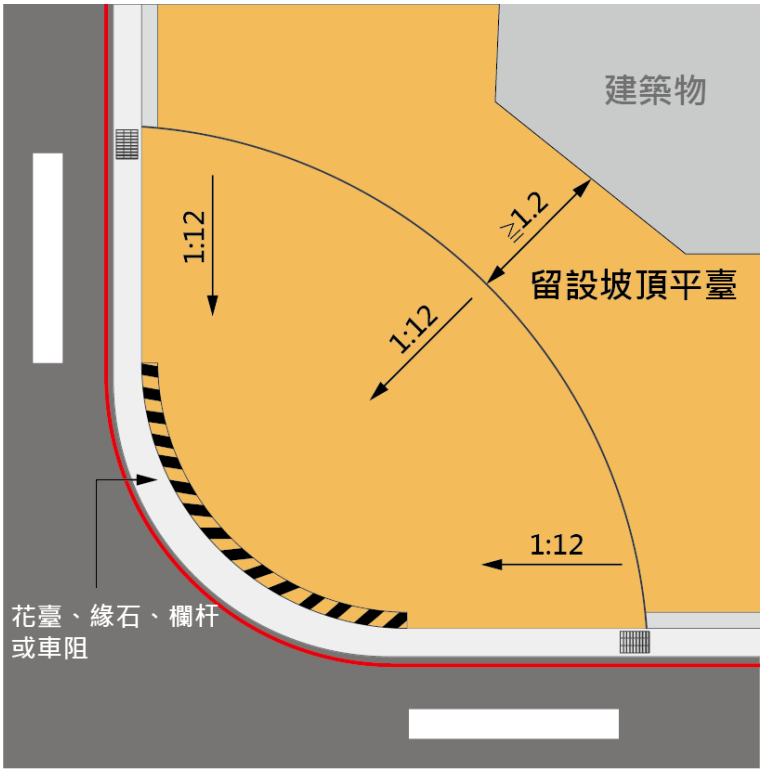
- 路緣斜坡應配合無障礙通路之動線與行人穿越道位置對齊，並平緩順接。
- 路緣斜坡之淨寬不包括側坡之寬度宜 1.5 公尺以上
- 路緣斜坡之坡度宜小於 8.33%(1:12)；高低差 20 公分以下者，其坡度得酌予放寬，並參照表規定設置。

高低差	20 公分以下		5 公分以下		3 公分以下	
坡度	容許最大值	建議值	容許最大值	建議值	容許最大值	建議值
	10% (1:10)	8.33% (1:12)	20% (1:5)	8.33% (1:12)	50% (1:2)	8.33% (1:12)

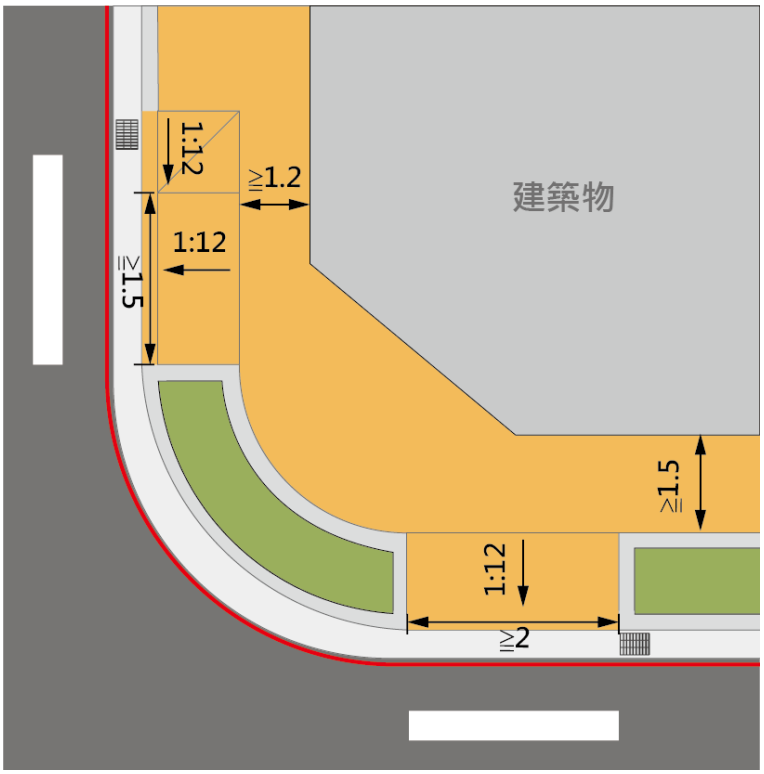
- 斜坡頂所連接之人行道或坡頂平臺淨寬不得小於 1.2 公尺，其橫坡度不得大於 5%。
- 路緣斜坡之鋪面材質應具止滑之特性。
- 為避免行人通行空間受阻，路口人行道與行人穿越道銜接處以不設置車阻為原則。如為保障行人安全有設置必要時，車阻間淨寬應 1.5 公尺以上；車阻不宜有銳角，高度宜 0.6 公尺至 0.75 公尺，其顏色或材質宜與地面有明顯對比或加設反光警示設施。



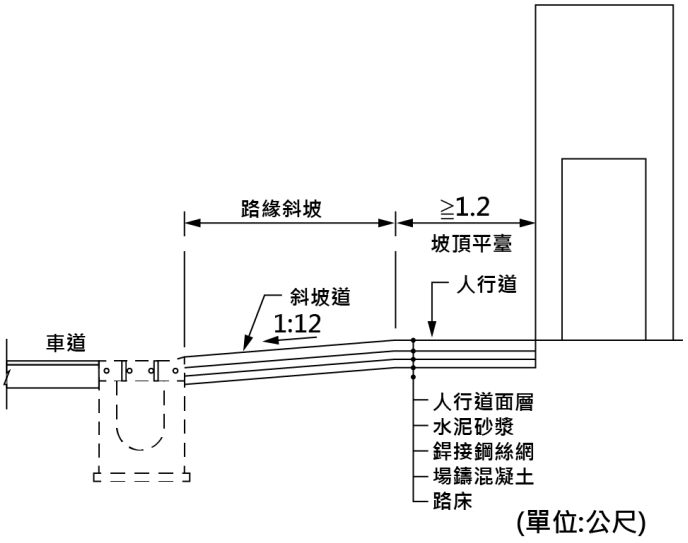
路緣斜坡設計參考圖(路段)



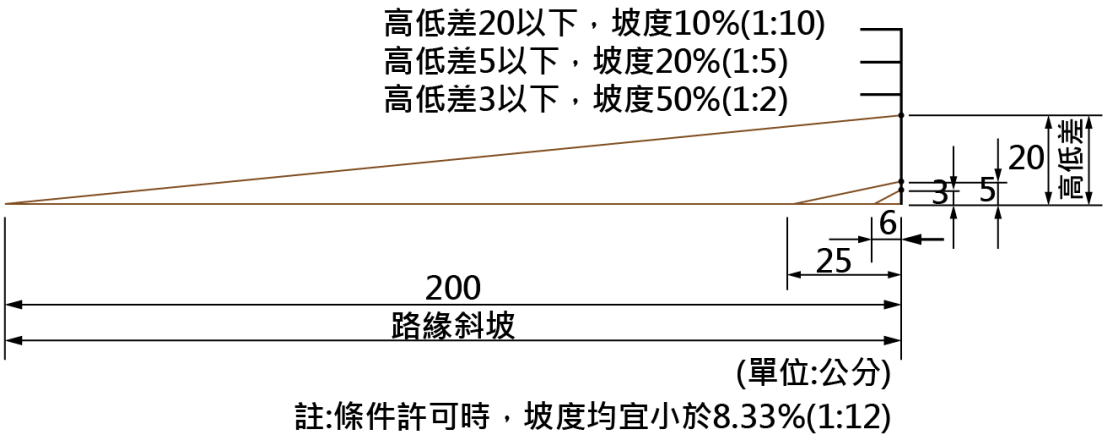
路緣斜坡設計參考圖(轉角)型式一



路緣斜坡設計參考圖(轉角)型式二



路緣斜坡設計參考圖(橫斷面)

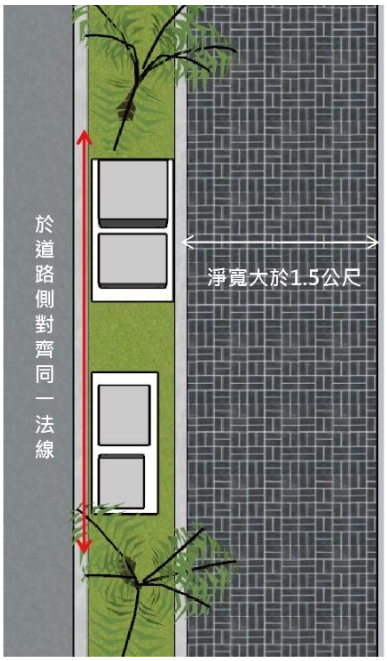


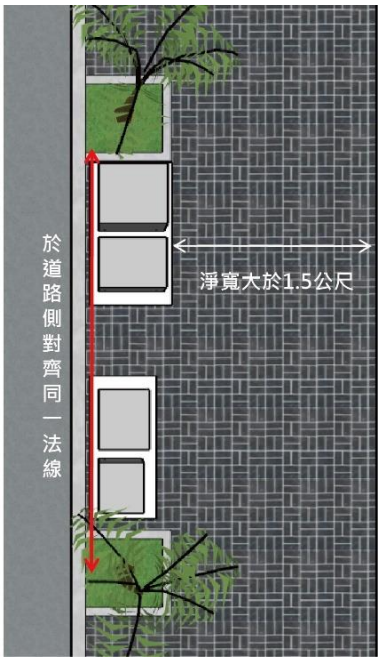
路緣斜坡最大容許坡度參考圖

♦ 臺中市公園暨人行道箱體設置指引

透過箱體下地與減量設計，融入設施帶，提升城市環境整齊舒適，並將減法納入設計，建構和諧色彩的臺中市市容景觀，減少街道上過多色彩造成視覺負擔，同時訂定準則以確保各箱體設置單位施工品質一致性。

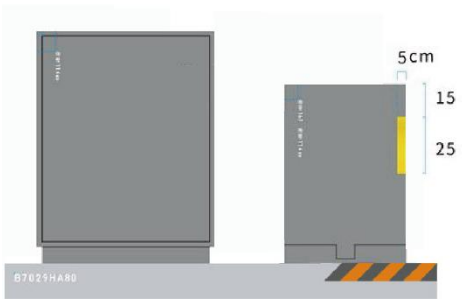
- 優先設置於公共設施帶內，以與環境融合。
- 基座設置後需保留 150cm 以上人行淨寬空間，建構以人為本通行環境。
- 基座為多座連續設置者，如無法採相同寬度，應於道路側對齊同一法線。

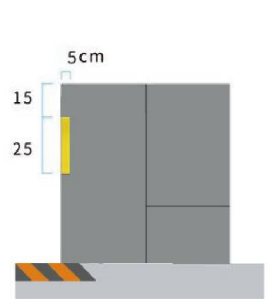




- 設置後箱體管線不得外露，屬基座預留電箱位置者，應以空箱佈設。
- 新設置之基座高度不高於地面 15cm。

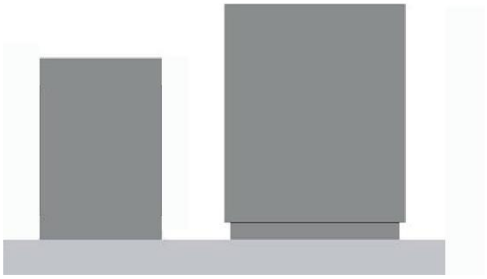
- 箱體設置於設施帶者，人行道側以不劃設警示斜紋為原則。

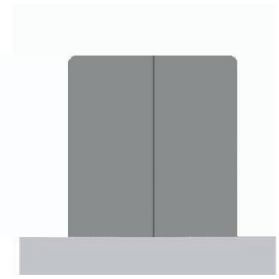






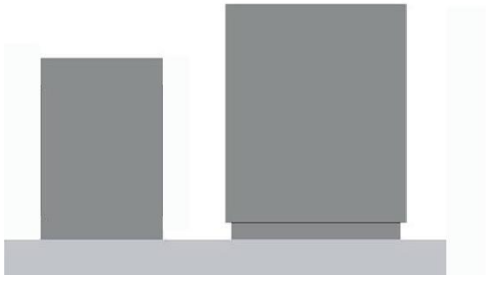
- 箱體設置於設施帶者，車道側以不劃設警示斜紋為原則，除有特別安全考量，得於臨車道順向交角處劃設警示斜紋。

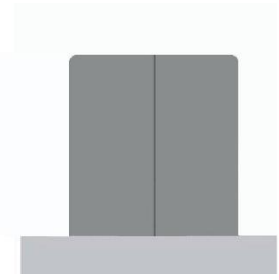






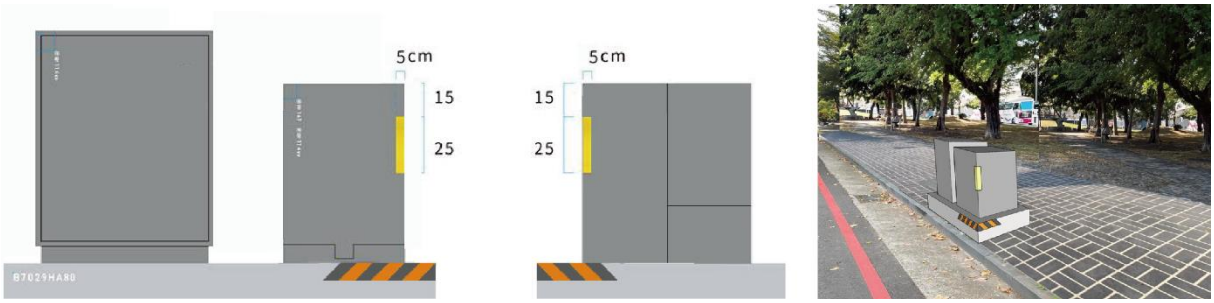
- 箱體設置於無設施帶人行道者，人行道側以不劃設警示斜紋為原則。







- 箱體設置於無設施帶人行道者，車道側原則免劃設警示斜紋，如需要得於臨車道順向交角處劃設警示斜紋。



- 箱體表面需平整光滑不得鏽蝕，基座表面需平整以水泥本色，並皆以建議色彩塗裝。

箱體色

台灣塗料工業同業公會 第38號 鼠灰
(或 Munsell N 5.75)

基座色

水泥本色(或 Munsell N 6.75)

台灣塗料工業同業公會 第18號 純黃

台灣塗料工業同業公會 第19號 橙黃

台灣塗料工業同業公會 第63號 深灰

- 箱體文字、編號高度不大於 6cm，事業單位標誌或其他必要符號高度不大於 15cm 為原則。

♦ 標線

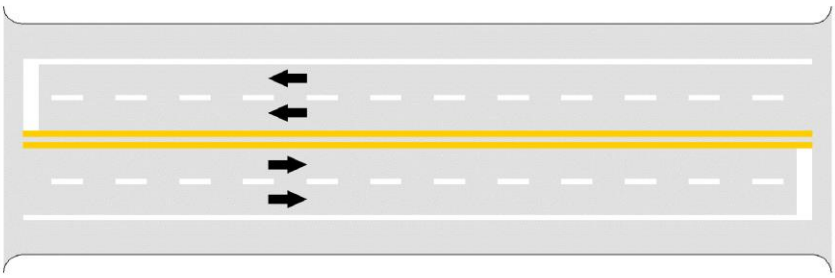
依據交通部「道路交通標誌標線號誌設置規則」辦理。

第一百四十六條標線用以管制交通，係表示警告、禁制、指示之標識，以線條、圖形、標字或其他導向裝置劃設於路面或其他設施上。

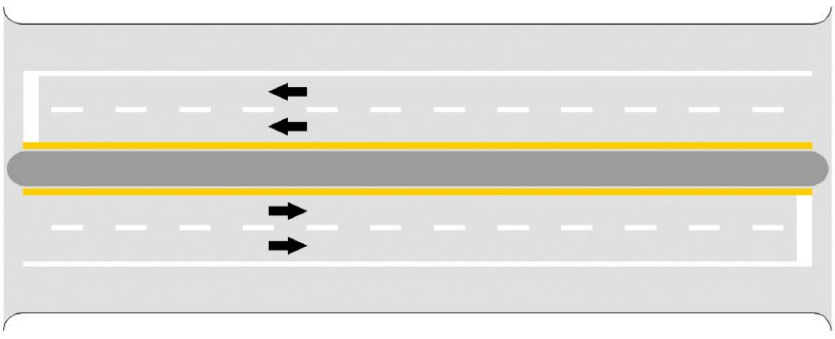
分向限制線

- 用以劃分路面成雙向車道，禁止車輛跨越行駛，並不得迴轉。
- 本標線為雙黃實線，線寬及間隔均為一◯公分。除交岔路口或允許車輛迴轉路段外，均整段劃設之。
- 道路設有中央分向島者，得加繪本標線，其方式為以單黃實線分別劃設於分向島之兩側，與分向島間隔至少一◯公分。

圖一　無中央分向島者



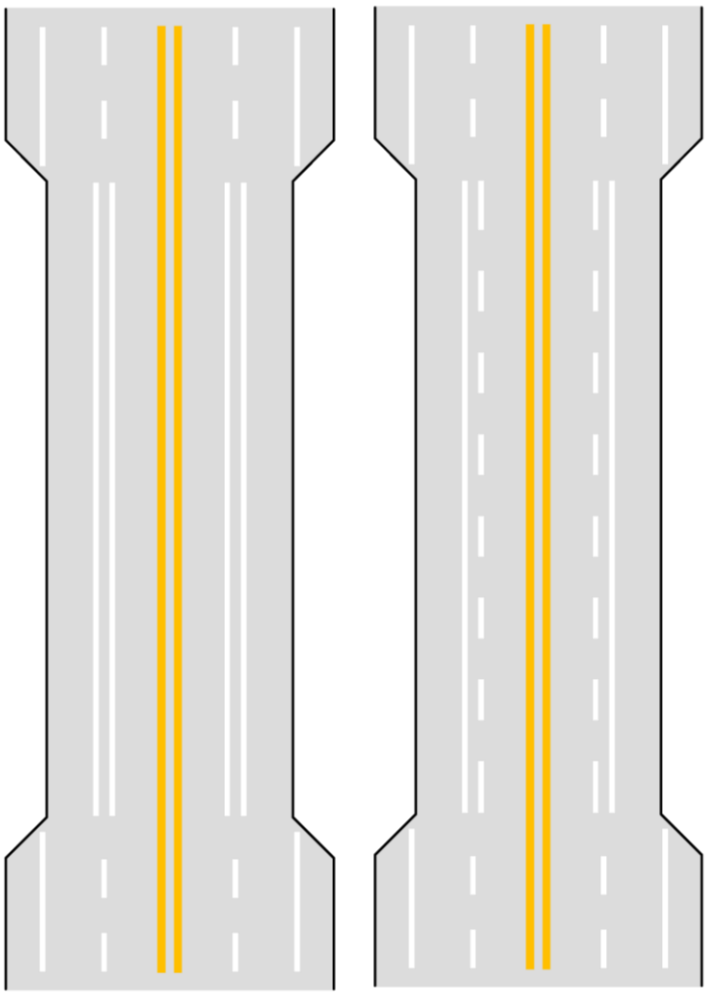
圖二　有中央分向島者



禁止變換車道線

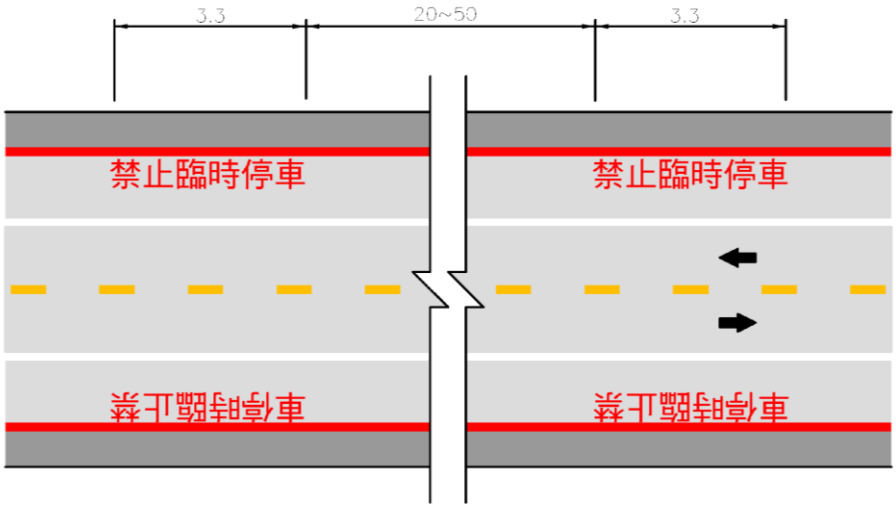
- 用以禁止行車變換車道。設於交通特別繁雜而同向具有多車道之橋樑、隧道、彎道、坡道、接近交岔路口或其他認為有必要之路段，並得於禁止變換車道處之起點路面，標繪黃色「禁止變換車道」標字。

- 本標線分雙邊禁止變換車道線及單邊禁止變換車道線兩種。雙邊禁止變換車道線，為雙白實線，其線型尺寸與分向限制線同；單邊禁止變換車道線，為白實線配合白虛線，虛線與實線間隔一◯公分，在實線一面之車輛禁止變換車道，在虛線一面之車輛允許變換車道。連續禁止變換車道路段，其間隔不足一二◯公尺者，得視需要銜接設置之。



▯ 禁止臨時停車線

- 用以指示禁止臨時停車路段，以劃設於道路緣石正面或頂面為原則，無緣石之道路得標繪於路面上，距路面邊緣以三○公分為度。
- 本標線為紅色實線，線寬除設於緣石，正面者以緣石高度為準外，其餘皆為一○公分。
- 本標線得加繪紅色「禁止臨時停車」標字，三○公分正方，每字間隔三○公分，沿本標線每隔二○公尺至五○公尺橫寫一組。
- 本標線禁止時間為全日廿四小時，如有縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之。



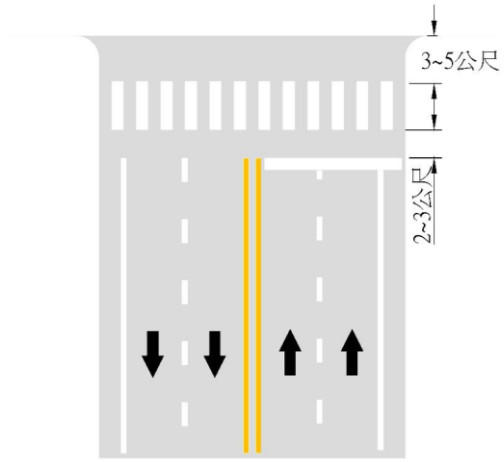
▯ 停止線

- 用以指示車輛停止之界線，車輛停止時，其前懸部分不得伸越該線。本標線設於已設有第五十八條「停車再開」標誌、第一百七十七條「停」標字或設有號誌之交岔路口，鐵路平交道或行人穿越道之前方及左彎待轉區之前端。
- 本標線為白實線，寬三十至四十公分，依遵行方向之路面寬度劃設之。與行人穿越道線同時設置者，兩者淨距為二公尺至三

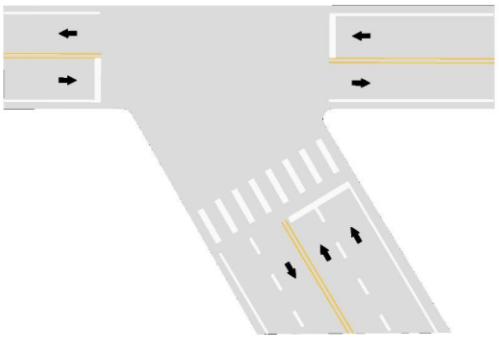
公尺。但受實際情形限制，得酌予調整，其淨距不得少於一公尺。

- 本標線之前得加繪黃色「越線受罰」標字。
- 設置特種閃光號誌且無設置第一百八十五條枕木紋行人穿越道線管制之路口，於閃光黃燈道路不予設置停止線。
- 本規則中華民國一百十四年六月三十日修正發布後，新設或重繪之停止線應依第二項規定劃設。

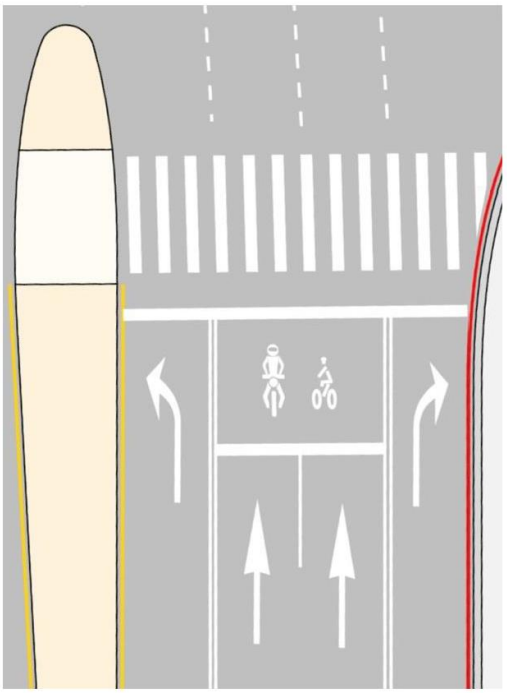
圖一　直交路口



圖二　斜交路口

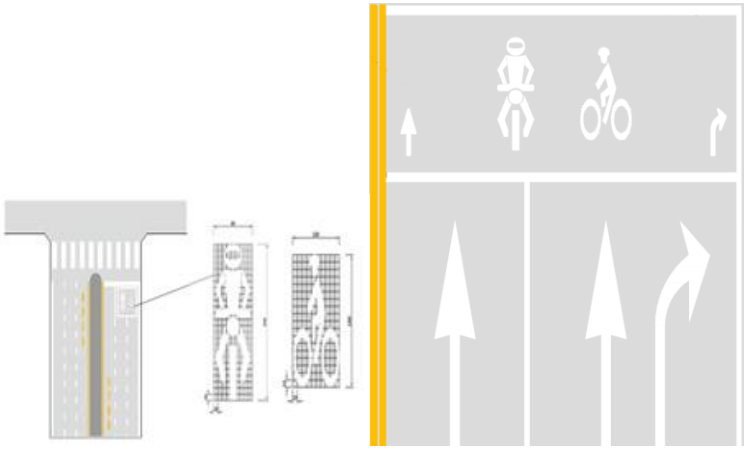


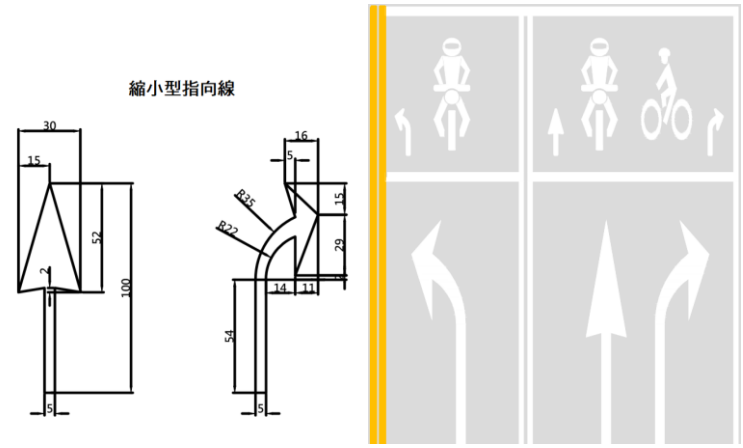
圖三 多車道直交路口



▯ 機慢車停等區線

- 用以指示大型重型機車以外之機車駕駛人、慢車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種不得在停等區內停留。本標線視需要設置於行車速限每小時六十公里以下之道路，且設有行車管制號誌路口之停止線後方。但禁行機車或紅燈允許右轉車道不得繪設。
- 機慢車停等區線，線型為白色長方形，橫向（前後）線寬二十公分，縱向（二側）線寬十或十五公分，縱深長度為二點五公尺至六公尺，並視需要於機慢車停等區內繪設機車及慢車圖案或白色標字，停等區內得繪設縮小型指向線。機慢車停等區部分橫向標線與縱向標線得與鄰近實線共用。





□ 車道線

- 用以劃分各線車道，指示車輛駕駛人循車道行駛。
- 本標線為白虛線，線段長四公尺，間距六公尺，線寬一◯公分。

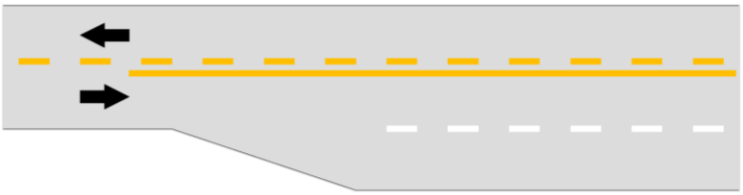
圖一　單向雙車道以上之路段



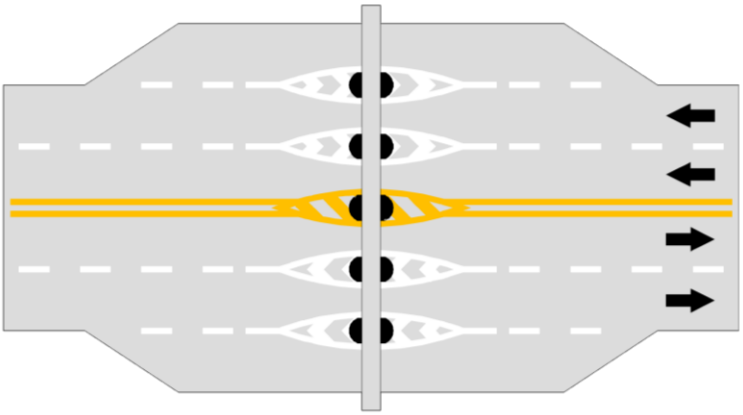
圖二　雙向三車道以上之路段



圖三　車道數變更路段

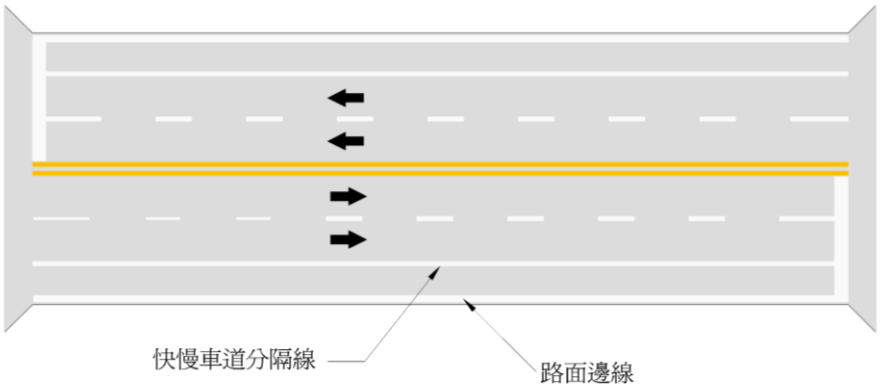


圖四　收費站引道



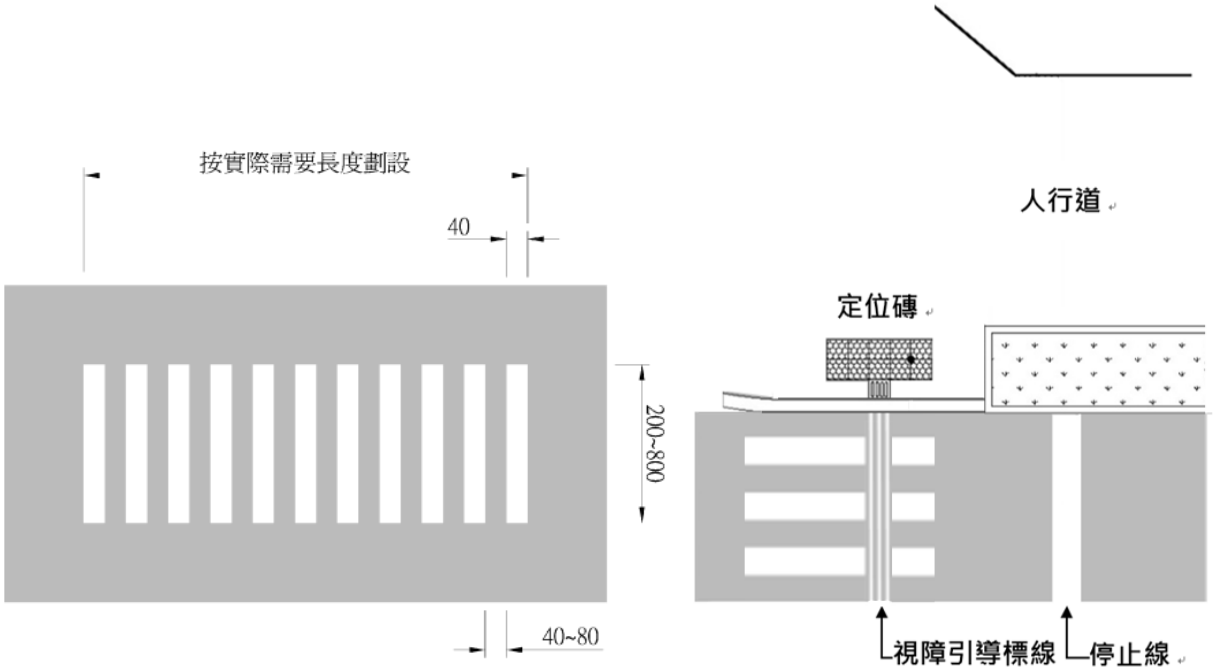
路面邊線

- 用以指示路肩或路面外側邊緣之界線。其線型為白實線，線寬為十五公分，整段設置。但交岔路口及劃設有禁止停車線、禁止臨時停車線處或地面有人行道之路段得免設之。



枕木紋行人穿越道線

- 設於交岔路口；其枕木線型為平行行車方向之枕木紋白色實線，線段長度以二公尺至八公尺為度，寬度為四十公分，間隔為四十至八十公分，儘可能於最短距離處銜接人行道，且同一組標線之間隔長度需一致，以利行人穿越。
- 本標線與橫交路口路面邊緣間距以三至五公尺為原則，並得依實際情形酌予調整；鋪面得上色，顏色為綠色。
- 視覺功能障礙者有通行需求且穿越距離較長或斜交之路口，於行人穿越道線上得劃設視覺功能障礙引導標線，導引視覺功能障礙者通過路口；其線型為三條平行白色實線，寬度為五公分，間隔為五公分，厚度為零點四至零點六公分。視覺功能障礙引導標線應銜接人行道，並對準人行道之定位磚（導盲磚）位置。



□ 指向線

- 用以指示車輛行駛方向。以白色箭頭劃設於車道上。本標線設於交岔路口方向專用車道上與禁止變換車道線配合使用時，車輛須循序前進，並於進入交岔路口後遵照所指方向行駛。
- 本標線之式樣，依其目的規定如下：

  (1)指示直行：直線箭頭。

  (2)指示轉彎：弧形箭頭。

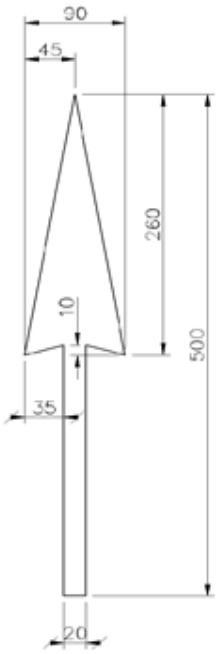
  (3)指示直行與轉彎：直線與弧形合併之分岔箭頭。

  (4)指示轉出車道：弧形虛線箭頭。

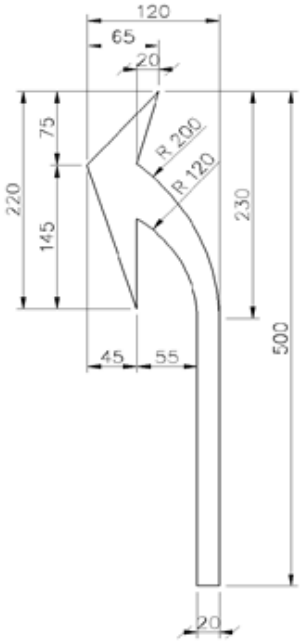
  前項第三款指示直行與轉彎，轉向與直行共用車道寬度為三點五公尺以上時，得於鄰近路口處設置直線與弧形箭頭分離且並列之分流

式指向線，兩箭頭間距為零點五公尺至一點五公尺，並得視車道寬度調整。

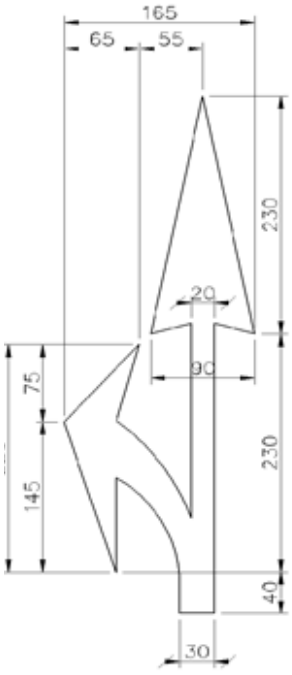
圖一　直線箭頭



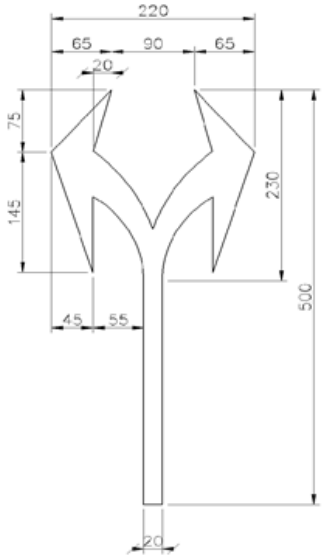
圖二　弧形箭頭



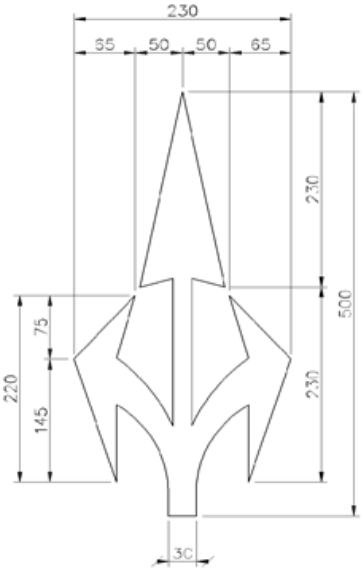
圖三　分岔箭頭



圖四　分岔箭頭



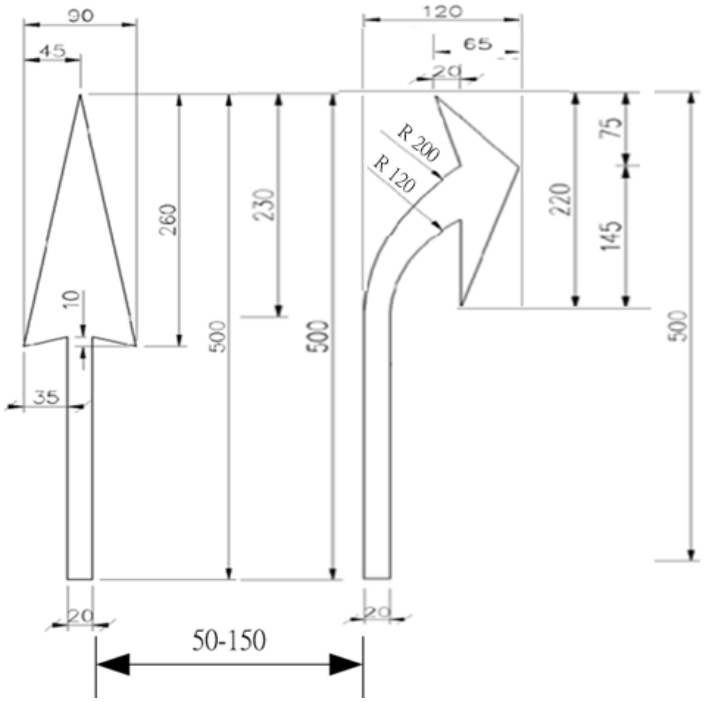
圖五　分岔箭頭



圖六　弧形虛線箭頭

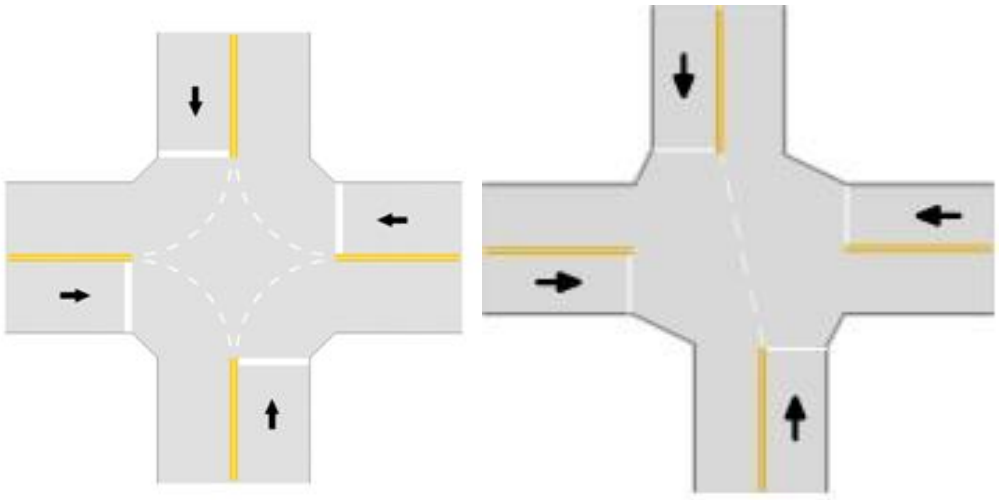


圖七 分岔箭頭分離並列



路口行車導引線

- 用以導引車輛行經路口之直行、轉彎的界限，依實際需要劃設之。
- 本標線為白虛線，線寬十公分，線段與間距均為五十公分。



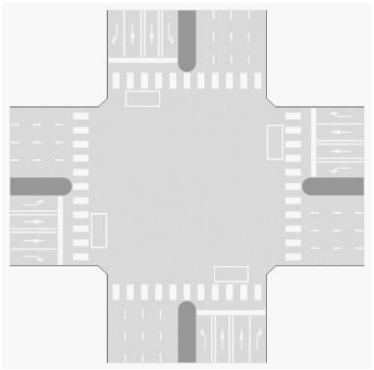
▯ 機慢車左（右）轉待轉區線

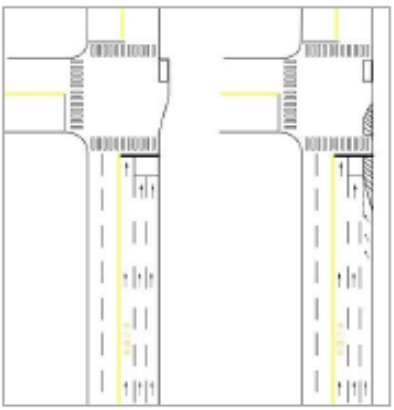
- 用以指示大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人分段行駛。視需要設於交岔路口，並得於待轉區內標寫待轉區標字。
- 本標線線型為白色長方形，線寬十五公分。劃設於第一百七十條停止線前端，設有第一百八十五條枕木紋行人穿越道線者，劃設於枕木紋行人穿越道線前方。
- 本標線設置原則如下：

  (1)待轉區前緣不超出橫交道路路面邊緣。

  (2)待轉區後緣應與行人穿越道線間隔五十公分以上。但不影響行人穿越安全時，得依實際情形酌予調整。

  (3)在丁字路口不影響行人通行時，得削減人行道設置機慢車左（右）轉待轉區，或以不妨礙機慢車待轉動線之原則於待轉區上游劃設第一百七十一條槽化線；其號誌管制得配合實施待轉機慢車綠燈早開。









♦ 車阻、護欄及欄杆-日本及韓國相關尺寸及強度參考值

依據國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」辦理。

□ 日本車阻尺寸及強度要求參考值

高度	70 公分至 85 公分				
間距	1.0 公尺至 1.5 公尺。				
強度	種類	車輛重量(公噸)	衝突速率(km/h)	衝突角度(度)	強度(kj)
	HC	1.8	35 以上	15	85 以上
	HB	1.8	45 以上	15	140 以上
其他設置考量	• 外觀設計對行人之影響與潛在危害 • 其他道路附屬物的景觀相互協調性 • 後續維護管理問題				

□ 日本防止行人跨越之行人護欄尺寸及強度參考值

高度	高度 70 公分至 80 公分		
強度	類別	垂直荷重（N/m）	水平荷重（N/m）
	一般	590	390
	強化	980	2500
其他設置考量	• 避免如突出物或構件接合處等會對行人造成傷害的設計。 • 選擇符合良好景觀效果的色彩，考慮景觀整體的協調性。 • 防止車輛衝撞之行人護欄滿足上述特性時，其亦為防止行人跨越之行人護欄。		

□ 日本行人護欄橫管與立柱尺寸參考值

分類	**橫管尺寸（mm）**		**立柱尺寸（mm）**		**立柱間距（mm）**
	直徑	**材料厚度**	**直徑**	**材料厚度**	
C	48.6	2.4	114.3	4.5	2,000
B	48.6	3.2	114.3	4.5	2,000
A	60.5	3.8	139.8	4.5	2,000

□ 日本行人護欄橫管與立柱尺寸參考值

高度	60 公分至 100 公分之間，設計等級較高的護欄，其高度可大於 100 公分。				
強度	等級	衝撞速率(km/h)	車輛重量(kg)	衝撞角度(度)	強度(kj)
	SB1	55	8000	15	60
	SB2	65			90
	SB3	80			130
	SB3-B	85			150
其他設置考量	• 避免突出物或構件接合處等會對行人造成傷害的設計。 • 經濟性、維護性、施工性、可視性、與周圍環境的協調性、設置防護欄柵路段的交通狀況以及未來的交通量預測等。				

♦ 現況示例圖片



(a) 現況



(b) 依參考指引設計

車阻圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



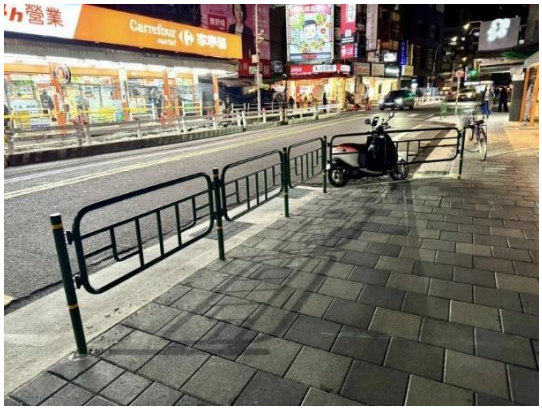
(a) 現況



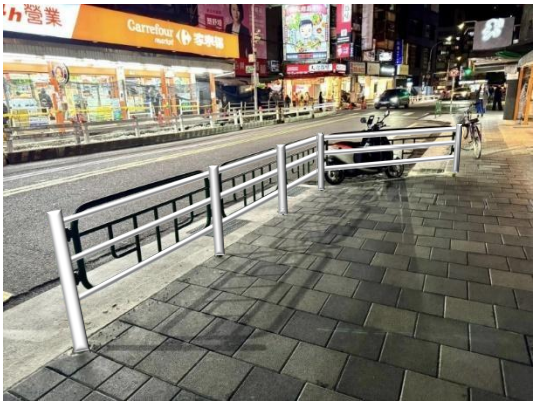
(b) 依參考指引設計

類行人護欄 A 型圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



(a) 現況



(b) 依參考指引設計

類行人護欄 B 型圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



韓國之車阻與行人護欄 B 型圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



日本之車阻與行人護欄 A 型圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



法國車阻及類行人護欄圖例——含錯開式庇護島

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」



我國行人欄杆圖例

圖片出處：內政部國土管理署「行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引」

| 附錄二 臺中市人本友善道路設計與施工自主檢核表

♦ 車道與路側設施檢核

□ 1.1 車道設計

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
1.1.1	■ 轉向車道寬度 轉向車道寬度不得小於 2.7 公尺。需停等之轉向車道，得不設緣石淨距及路肩。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
1.1.2	轉向車道寬度（建議） 轉向車道寬度宜與直行車道同寬。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
1.1.3	■ 減速車道/漸變段長寬比例 減速車道或車道漸變段之長度及寬度漸變比例，應符合表 1-1 之規定（依設計速率決定）。 • 設計速率 40 km/h：長寬比 6:1 • 設計速率 50 km/h：長寬比 8:1 • 設計速率 60 km/h：長寬比 10:1 （其餘速率請參照指引手冊表 1-1）	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	設計速率：_____ km/h 要求比例： 實際比例：
1.1.4	■ 直行車道偏移漸變長度 若轉向車道需配合車道偏移配置，直行車道偏移漸變段之長度及縮減寬度之漸變比例，應符合表 1-2 之規定。 • 設計速率 40 km/h：長寬比 10:1 • 設計速率 50 km/h：長寬比 16:1 • 設計速率 60 km/h：長寬比 23:1 （其餘速率請參照指引手冊表 1-2） •偏移漸變長度若不足 20 公尺，以 20 公尺計。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	設計速率：_____ km/h 要求比例： 實際比例：
1.1.5	■ 偏移漸變長度計算	強制性	□ 符合	計算值：_____ m

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
	偏移漸變長度應依公式計算： • V≤60: L=155V2ΔW • V>60: L=0.625VΔW (L 為漸變長度(m)，V 為設計速率(km/h)，ΔW 為車道偏移寬度(m)。)		☐ 不符合 ☐ 不適用	設計值：_____ m
1.1.6	■ 偏移配置考量 涉及車道偏移之轉向車道設計，應同時考量直行車道偏移漸變段與轉向車道漸變段，確保導引路徑順暢。	強制性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	

1.2 公車停靠站及路邊停車帶

• 1.2.1 公車停靠站

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
1.2.1.1	■ 停靠站位置 公車停靠站位置宜距離交叉路口 30 公尺以上。	建議性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	實際距離：_____ m
1.2.1.2	■ 公車彎進入端漸變段 公車彎進入端漸變段之長寬比例，不得小於 5:1。	強制性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	實際比例：_____
1.2.1.3	■ 公車彎離去端漸變段 公車彎離去端漸變段之長寬比例，不得小於 3:1。	強制性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	實際比例：_____
1.2.1.4	■ 停靠區尺寸 公車停靠區橫向寬度最小 3 公尺；縱向長度供單輛公車停靠，最小 15 公尺，每增加一輛，應增長 15 公尺。	強制性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	寬度：_____ m 長度：_____ m
1.2.1.5	■ 公車岬設計 公車岬前後宜配合設置路邊停車位或綠帶，並於適當處設置必要之警示設施。	建議性	☐ 符合 ☐ 不符合 ☐ 不適用	

- **1.2.2 路邊停車帶設置原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
1.2.2.1	■ 設置前提 快速道路不得設置路邊停車帶。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
1.2.2.2	■ 道路寬度符合性 路邊停車場之設置應符合《臺中市公有路邊停車場設置基準》表 2-1 之道路寬度規定。 • 雙向道：寬度 ≥12m 容許雙向停車；8m ≤ 寬 <12m 容許單向停車；寬 <8m 得禁止停車。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	道路類型： 道路寬度： m 允許情況：_____
1.2.2.3	■ 服務水準符合性 路邊停車場之設置應符合表 2-2 之道路服務水準規定。 • 服務水準 A, B, C：容許路邊停車。 • 服務水準 D：視情況考量。 • 服務水準 E：得禁止路邊停車。 • 服務水準 F：得禁止路邊臨時停車。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	服務水準： V/C 比：
1.2.2.4	■ 機慢車道容量 若機慢車流量與機慢車容量比值(V/C)大於 1 時，應禁止設置路邊停車場。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	機慢車 V/C 比：_____
1.2.2.5	■ 禁停區域 公車站牌 10 公尺範圍內、消防栓及消防車出入口 5 公尺內應禁止路邊停車。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
1.2.2.6	■ 路外停車場周邊 設有路外停車場之區域，其週邊服務半徑 200 公尺範圍內之路邊停車位得予減設或廢止。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	

- **1.2.3 路邊停車格位設計**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
1.2.3.1	■ 小汽車停車格位尺寸 單一車位橫向寬 2~2.5 公尺；車位縱向長最小 5 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	寬度：_____ m 長度：_____ m
1.2.3.2	■ 身心障礙者專用汽車停車格位尺寸 長度最小 6 公尺；停車區寬最小 2 公尺，上下車區寬最小 1.5 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	長度：_____ m 停車區寬：_____ m 上下車區寬：_____ m
1.2.3.3	■ 身心障礙者專用停車格位比率 設置數量需符合《身心障礙者權益保護法》百分之二比率之規定。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	總格位數： 身障格位數： 比率：_____%
1.2.3.4	■ 身心障礙者專用停車格位銜接 與連接人行道或騎樓有高低差時，應依規範設置路緣斜坡或無障礙坡道。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
1.2.3.5	■ 機車停車格位尺寸 以格位劃設時，單一車位橫向寬最小 0.8 公尺；車位縱向長最小 2 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	寬度：_____ m 長度：_____ m
1.2.3.6	■ 機車停車格位劃設原則 人行道上原則不劃設機車停車格，有機車停車需求者，應優先採停車彎型式設置。如於人行道上劃設機車停車格位，應經該管主管機關同意，且劃設後供人行之淨寬不得小於一點五公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	人行道淨寬：_____ m
1.2.3.7	■ 機車停車格位高差處理 機車停放格位與車道間如有高程差，其坡度斜率應小於 1:3。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際坡度：_____
1.2.3.8	■ 機車停車格位型式 機車停放格位以斜角式（45 度或 60 度）為原則。 斜角式停車格佔路寬約 1.5 公尺或 2 公尺	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	寬度：_____ m

♦ 行人安全與區隔設施檢核

□ 2.1 行人庇護島與分隔島

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.1.1	■ 庇護島設置時機 行人穿越道長度 15 公尺以上者，「宜」設置庇護島。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	行穿線長度：_____ m
2.1.2	■ 庇護島設置時機 行人穿越道長度 25 公尺以上者，「應」設置庇護島。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	行穿線長度：_____ m
2.1.3	■ 庇護島寬度 行人庇護島寬度至少1.2公尺，宜大於1.5公尺，建議可採用寬 1.8 公尺。	強制性 (1.2m) 建議性 (>1.5m)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際寬度：_____ m
2.1.4	■ 庇護島高度與緣石 庇護島突出路面時高度以 20 公分為宜，緣石應採屏障式。	建議性 (高度) 強制性 (緣石)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：_____ cm
2.1.5	■ Z 字形穿越設計 若採 Z 字形穿越，兩區段行穿線建議至少分隔 3 公尺，庇護島有效寬度建議至少 2 公尺。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	區段分隔：_____ m 庇護島寬：_____ m
2.1.6	■ 分隔島最小寬度 分隔島寬度至少 0.5 公尺；有公共設施（如標誌）時，寬度應大於 0.8 公尺；如有植栽其寬度宜大於 1.2 公尺。	強制性 (0.5m, 0.8m) 建議性 (1.2m)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際寬度：_____ m 設施狀況：_____
2.1.7	■ 分隔島開口 橫交道路路寬應達 8 公尺以上。開口長度不得小於橫交道路路面寬加 2.5 公尺，且不得小於 12.5 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	橫交路寬：_____ m 開口長度：_____ m

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.1.8	■ 島頭安全設施 庇護島/分隔島端部應設置相關安全設施，包括反光導標（間距 0.5-1m）、「遵18」、「危3」標誌、路中障礙物體線等。交通桿則應視需求設置。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
2.1.9	■ 島頭標繪 分隔島頭應整體標繪黃黑相間斜紋線（寬度 10-30 公分，45 度向路心傾斜）。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	

□ 2.2 防護行人安全設施

• 2.2.1 車阻-設置評估與原則

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.1.1	■ 高度 •高度:介於 60 至 100 公分，原則上為 75 公分。 •路口處的高度宜在 60 公分至 75 公分。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：____公分
2.2.1.2	■ 淨間距 •淨間距:為考量輪椅使用者通行並防止車輛駛入，淨間距原則上約為 1.5 公尺或略大。 •於交叉口人行道或行人穿越道端點，淨間距應大於或等於 1.5 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際淨寬：____公尺
2.2.1.3	■ 結構強度 •若為鋼材，直徑宜大於或等於 10 公分。 •基礎深度需達 40 公分以上。	建議性(直徑) 強制性(深度)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	直徑：____公分 深度：____公分
2.2.1.4	■ 顏色與警示 •顏色或材質應與地面有明顯對比，或加上反光警示設施以提高辨識性。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.1.5	■ 與路緣間距 車阻與路緣之淨間距宜為 20 公分至 60 公分。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際間距：____公分

- **2.2.2 行人護欄 A 型 (防止車輛衝撞)-設置評估與原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.2.1	■ 立柱高度 •原則上為 80 公分，可介於 60 至 100 公分之間	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：____公分
2.2.2.2	■ 立柱間距 •可為 2 公尺，空間受限時可縮短。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際間距：____公尺
2.2.2.3	■ 結構強度 •立柱直徑宜大於等於 10 公分，基礎深度大於等於 40 公分。 •橫管若為鋼材，直徑可介於 4.8 至 6.1 公分	建議性(直徑) 強制性(深度)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	立柱直徑：____公分 基礎深度：____公分

- **2.2.3 行人護欄 B 型 (防止行人跨越)-設置評估與原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.3.1	■ 高度 •橫管上緣高度原則上介於 80 公分至 100 公分之間，以有效防止行人跨越。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：____公分

- **2.2.4 行人欄杆 (防止行人掉落)-設置評估與原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.4.1	■ 設置時機 •當人行道與鄰地高差大於 75 公分時，應設置行人欄杆。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高差：_____公分
2.2.4.2	■ 高度 •橫管頂面高度原則上介於 110 公分至 140 公分之間。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：_____公分

- **2.2.5 通用設置原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.5.1	■ 避免妨礙通行 •車阻及護欄應避免設置於行人可通行之處及導盲磚上。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
2.2.5.2	■ 避免突出物 •護欄及欄杆應避免螺栓等突出物，橫桿不應突出立柱	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
2.2.5.3	■ 自行車道周邊 •應避免將車阻設置於自行車動線上；自行車穿越道端點的車阻淨間距應大於車道寬度。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
2.2.5.3	■ 夜間辨識度 •對於需於夜間強化辨識度之地點，可加設燈光及反光設施。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	

- **2.2.6 其他-設置評估與原則**

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
2.2.6.1	■ 路緣石 • 型式與高度：市區道路人行道以設置高度 15 公分以下之屏障式緣石為宜。 • 標繪：得視需要標繪黃黑相間斜紋線（寬 10-30cm，45 度向路心傾斜）。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	高度：_____cm
2.2.6.2	■ 植栽帶（作為區隔） • 灌木栽植高度宜低於 50 公分，以維持視距。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：_____ cm

♦ 人行道與路口整合設計檢核

□ 3.1 人行道設計與銜接

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
3.1.1	■ 標線型人行道路面 劃設之路面應以平整、無接縫為原則。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
3.1.2	■ 標線型人行道淨寬 劃設範圍內應避免公共設施影響通行。倘無法遷移，應將標線型人行道外推，確保剩餘淨寬不小於 1.2 公尺。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	最小淨寬處：_____ m
3.1.3	■ 標線型人行道路口銜接 於路口轉角應與既有標線型人行道以弧線銜接。 若轉角另一側已規劃停車格，以取消車格並延長標線型人行道為原則。	強制性 建議性 (取消車格)	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
3.1.4	■ 實體人行道與騎樓銜接 騎樓與人行道應採順平銜接，減少高低差。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
3.1.5	■ 實體人行道通行淨寬 應確保足夠的通行淨寬。 • 大於 1.5M 人行道+1M 設施帶：淨寬大於 1.5M。 • 1.5M 人行道+1M 設施帶：淨寬 1.5M。 • 1.5M 人行道（無設施帶）：淨寬 0.9M。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際淨寬：_____ m
3.1.6	■ 路緣斜坡淨寬 •路緣斜坡應配合無障礙通路之動線與行人穿越道位置對齊，並平緩順接。 •路緣斜坡之淨寬不包括側坡之寬度宜 1.5 公尺以上。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際淨寬：_____ m

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
3.1.	■ 路緣斜坡坡度 •路緣斜坡之坡度宜小於 8.33%(1:12)，容許最大值 10%(1:10)；高低差 20 公分以下者。 •路緣斜坡之坡度宜小於 8.33%(1:12)，容許最大值 20%(1:5)；；高低差 5 公分以下者。 •路緣斜坡之坡度宜小於 8.33%(1:12) 容許最大值 50%(1:2)；高低差 3 公分以下者。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	坡度: _____ % 高低差: _____cm 以下
3.1.8	■ 路緣斜坡斜坡頂淨寬及坡度 •斜坡頂所連接之人行道或坡頂平臺淨寬不得小於 1.2 公尺，其橫坡度不得大於 5%。 •路緣斜坡之鋪面材質應具止滑之特性。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際淨寬：_____ m 橫坡度: _____ %

3.2 路口與出入口設計

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
3.2.1	■ 路口停等區加寬 • 宜與路邊停車配套設計。 • 加寬後路口轉角半徑應檢核是否符合車種轉向需求。 • 延伸處路口斜坡應對齊行人穿越道。	建議性 強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
3.2.2	■ 停車場/加油站出入口 • 應以實體人行道作連接，確保人行道順暢連接並維持平坦通行。 • 車行穿越道應採用可跨式緣石。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	
3.2.3	■ 出入口坡道	強制性	□ 符合 □ 不符合	橫坡： 縱坡：

檢核項目	檢核內容與標準	規範類型	檢核結果	備註說明
	車行穿越道坡道斜率應符合規定（內側≤5% (1:20)，鄰道路側≤16.67%(1:6)）。		□ 不適用	
3.2.4	■ 路口植栽視距 交叉路口距停止線 25 公尺範圍內，灌木栽植高度宜低於 0.5 公尺。	建議性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	實際高度：____ m
3.2.5	■ 路口喬木種植 車道出入口或人、車標誌系統附近，應避免種植大型樹冠喬木造成遮蔽視線。	強制性	□ 符合 □ 不符合 □ 不適用	

♦ 關鍵設計參數速查表

□ 表 A-1 最小/最大尺寸彙整表

檢核設施	參數	規範值	規範類型	手冊章節
轉向車道	最小寬度	≥2.7 m	強制性	1
公車停靠區	最小寬度	≥3.0 m	強制性	2
公車停靠區	最小長度 (單輛)	≥15 m	強制性	2
小汽車停車格	寬度	2.0–2.5 m	強制性	2
小汽車停車格	最小長度	≥5.0 m	強制性	2
身障汽車格	最小長度	≥6.0 m	強制性	2
身障汽車格	最小停車區寬	≥2.0 m	強制性	2
身障汽車格	最小上下車區寬	≥1.5 m	強制性	2
機車停車格	最小寬度	≥0.8 m	強制性	2

檢核設施	參數	規範值	規範類型	手冊章節
機車停車格	最小長度	≥2.0 m	強制性	2
庇護島	建議寬度	>1.5 m	建議性	4
分隔島	最小寬度	≥0.5 m	強制性	5
分隔島	最小寬度 (有設施)	>0.8 m	強制性	5
分隔島	建議寬度 (有植栽)	>1.2 m	建議性	5
分隔島開口	最小長度	≥12.5 m	強制性	5
標線型人行道	最小淨寬	≥1.2 m	強制性	11

表 A-2 必要比率與坡度彙整表

檢核項目	規範比率/坡度	規範類型	手冊章節
減速車道漸變比 (速率 50)	8:1	強制性	1
減速車道漸變比 (速率 60)	10:1	強制性	1
公車彎進入端漸變比	≥5:1	強制性	2
公車彎離去端漸變比	≥3:1	強制性	2
機車停車格-車道高差坡度	<1:3	強制性	2
可跨式緣石 V/H 比	V/H≤1	強制性	12
車行穿越道(內側)	≤5%(1:20)	強制性	16
車行穿越道(鄰道路側)	≤16.67%(1:6)	強制性	16

□ 表 A-3 間距、淨空與高度彙整表

檢核項目	規範間距/淨空/高度	規範類型	手冊章節
公車站牌禁停距離	≥10 m	強制性	2
消防栓禁停距離	≥5 m	強制性	2
庇護島/分隔島高度	20 cm	建議性	4、5
島頭反光導標間距	0.5–1.0 m	強制性	4
行人欄杆 (防墜) 高度	110-140 cm	建議性	7
車阻 (路口) 高度	60-75 cm	建議性	7
車阻 (路口) 淨間距	≥1.5m (於行穿線端點)	強制性	7
車阻或護欄與路緣間距	20-60 cm	建議性	7
行人護欄 A 型(防撞)高度	60-100 cm	建議性	7
行人護欄 A 型(防撞)立柱間距	200 cm	建議性	7
行人護欄 B 型(防跨越)高度	80-100 cm	建議性	7
路口緣石高度	≤15 cm	建議性	6、8
路口植栽高度限制	<0.5 m	建議性	8、13
路口視距禁植區	距停止線 25 m 範圍內	建議性	13

/ 參考文獻

1. 內政部國土管理署，市區道路及附屬工程設計規範(113 .09 修正版)
2. 內政部國土管理署，都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)
3. 內政部國土管理署，行人安全設施之車阻、護欄及欄杆設置參考指引 (114.09.26)
4. 交通部，「道路交通標誌標線號誌設置參考指引 - 一般道路情境」(113.02)
5. 交通部，道路交通標誌標線號誌設置規則(114.06.30)
6. 臺中市公有路邊停車場設置基準(公發布日 100.01.27)
7. 臺北市道路設計手冊(113.12)

發行人｜陳大田
出版者｜臺中市政府建設局
地址　｜臺中市西屯區臺灣大道三段 99 號
電話　｜04-2228-9111
出版日期｜ 114 年 9 月

臺中市政府建設局