

## 附錄六「人本交通運輸系統規劃及示範案例-以嘉義市為例」

### 期末報告審查意見與回覆

一、日期：96年8月14日（週二）下午2點30分

二、地點：行政院經濟建設委員會B136會議室

三、主持人：張桂林處長

四、會議結論：

（一）本案期末報告原則同意。

（二）請受託單位依本次會議各方意見，補充修正內容後，依合約印送總報告與本會，辦理結案作業。

#### 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
張桂林處長	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 人本交通的英文譯義 (Humanity-Oriented Transportation Development) 是否為國際通用的專有名詞，國外是否原已有特定的專有名詞來解釋人本交通，若有的話，本計畫是否應沿用國外既有的名詞，或是建立一個通用的詞彙，以便日後在相關報告上能有統一呈現的方式。</li> <li>2. 是否能由本計畫之經國新城交通寧靜區規劃及世賢路自行車道設置等經驗中，提出普遍發生於中型城市的特性與狀況，並整理為中型城市的普遍化原則，將中型城市的交通環境特性及設施設置的機制能有較為完整的描述，以作為日後中型城市可引用的範例。</li> <li>3. 以城市發展的規模而言，嘉義市是較介於台南市與花蓮市間的城市，規劃單位若能提出其有別於東海岸花蓮市或其他中型都市的特性，進而將其他中型都市進行適當分類，並能以嘉義市示範案例的研究成果為基礎，提供做為與嘉義市類似的城市在發展規劃上可參考的準則。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國外尚未有特定的專有名詞來解釋人本交通，本計畫所用的英文譯義僅就人本交通進行字意上的轉譯，但“人本交通”一詞可作為國內在中文上統一呈現的方式。</li> <li>2. 此建議已納入 3.1 節與 4.1 節~4.2 節的說明中。</li> <li>3. 嘉義市的特性說明請參見第五章，至於中型都市的分類請參見 3.1 節說明。</li> </ol>

期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
張桂林處長	<p>4.人本交通的發展亦需融入現地的人文意涵進行改變，思考如何創造一個理想的氛圍，可藉由小巷道的淨空開始，繪設人行專用道、汽機車停車位等建設，或從學生通學巷等較有需求的地方逐漸擴展，期能發展出符合中型城市特性需要的建設準則。</p>	<p>4.此意見已納入第八章的建議中。</p>
張朝能委員	<p>1. 本報告書中對於大、中、小型城市在人本交通發展的區分上較不明確，報告中提出的部份做法與大型示範城市有所雷同，是否為共通的準則做法，或是另有區分的機制，請說明。</p> <p>2. 有關如何從自行車道、人行道的多寡等，藉由合適的指標來評定中型城市的定位與發展成效，請規劃單位能就此點提出較具體的規範設定。</p> <p>3. 報告中提到嘉義市停車係以路邊為主、路外為輔並非正確，本局對於停車發展的政策與觀念一向是以路外為主、路邊為輔進行施政，最近並已積極制定「空地設置臨時停車場獎勵辦法」，具以推動路外停車空間的建設。</p> <p>4. 嘉義市公 16 並無停車場闢設的計畫。</p>	<p>1.參見第四章與第五章的修正說明。</p> <p>2.單就自行車道、人行道的多寡做為評估指標並非適宜的方式。本計畫建議可考量(1)低承載率移轉為高承載率、(2)高耗能移轉為低耗能、(3)高污染值轉移為低污染值作為指標，將對於整體的人本交通規劃能有較大的幫助。</p> <p>3. 簡報說明係指嘉義市之現況停車行為，一般仍以路邊為主、路邊為輔，並非指嘉義市的停車政策與施政而言。</p> <p>4.簡報說明為公 16 未來可將停車場的闢建以多目標方式執行，並非現行的計畫。</p>

## 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
張朝能委員	<p>5. 報告書 6-41 頁有關自行車路網規劃，目前嘉義市已朝觀光休閒發展為導向，其中港坪花卉區自行車道至 228 紀念公園，市府正積極推動中，請規劃單位將此路段由中期更改為短期計畫。</p> <p>6. 報告書 7-4 頁中提到嘉義市公車營運並無月票的措施，實際上嘉義市公車營運是有月票的方式，另電子票證(類似臺北市悠遊卡)在嘉義市的可行性並不高，而現階段南部七縣市已規劃考量合作發行的旅行手冊套票則屬可納入結合考量的方式。</p> <p>7. 報告書中對於如何整合人本交通系統的推動機制說明較為缺乏，包括推動人行道的規劃、大眾運輸、自行車、停車管理等 4 個面向，請規劃單位就此點能多加強補充。</p>	<p>5. 遵照辦理納入短期計畫中。</p> <p>6. 已修正，參見 7.1.2 節。</p> <p>7. 請參見 4.2 節與 7.2 節的補充說明。</p>
林國顯委員	<p>1. 本計畫為人本交通發展在中型城市的示範案例-嘉義市，而車速過快、安全性較差、慢車為弱勢族群等皆為嘉義市在交通旅運上具有的特性，在其他中型城市是否也有類似相關的特性?因此有關發展人本交通過程中所會發生的阻礙，以及其應變措施與規範的步驟，若能在報告中呈現方能展現出示範的本義。</p>	<p>1. 此意見已納入第六章中。</p>

期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
林國顯委員	<p>2. 有關自行車道的佈設-世賢路與垂楊路等，報告書僅提及路線規劃與標線部分，但對於通過路口處與自行車、汽機車相關之號誌與標誌(例如:提醒前方有自行車道的標誌等)並未描述，請補充說明。另外在推動自行車的過程中，應多鼓勵中小學生騎自行車。</p> <p>3. 人本交通的建設是否會排擠到其他的運具應加以考量，因此如何整合人本建設的資源並推動配套的機制，使自行車道、人行道的設置能有效的轉移其他運具的使用，才能使人本交通建設發揮一定的效能。</p> <p>4. 在推動人本交通建設的過程中，3E(Engineering-工程、Education-教育、Enforcement-執法)的落實是相當重要的，其中若沒有強力的執法配合(Enforcement)，將是徒勞的結果居多。</p> <p>5. 本報告書中的結論與建議應包含推動的機制，方能展現示範案例的意涵。</p> <p>6. 結論與建議內容仍顯薄弱，應再加強補充，至於結論之第五點及第六點，應更改至建議中較為恰當。</p> <p>7. 目前中小學生較偏向由家長接送，因此通學巷(道)的設置是否能符合現況的需求，請規劃單位審慎評估建議中各點的可行性。</p>	<p>2.此意見已納入6.3.2節說明。</p> <p>3.參見第四章與第五章的說明。</p> <p>4.此意見已納入第八章的建議中。</p> <p>5.已納入說明。</p> <p>6.已補充修正說明於第八章。</p> <p>7.建議的可行性會審慎評估。另通學巷可做為非由家長接送學生之上下學路徑，但必須確保其安全性，並不受其它交通工具的侵犯。</p>

## 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
林國顯委員	<p>8. 機車在嘉義市係目前使用較為普遍的交通工具，在發展人本交通的同時，是否該依道路的功能性進行等級分類，那些道路以穿越性交通為主，那些以地區性交通為主，將汽機車與其它運具在不同等級道路之行駛上給予明確的定位，包括在進行評估設置自行車道可行性的同時，勿將人本交通的需求造成對其他運具使用不當的限制。</p> <p>9. 有關公共自行車措施的推展，必須具有一定的經濟規模較易執行，現階段在嘉義市可能不容易推動執行，建議刪除此項建議措施。</p> <p>10. 世賢路自行車道的定位為何，是否屬通勤型的自行車路線或其它類型，若規劃單位能詳加描述，將對於世賢路自行車道建設之目的能更清楚呈現，請補充說明。</p>	<p>8. 說明於第六章。</p> <p>9. 公共自行車措施的推展目前雖不易成功，但配合未來的發展仍可納入長期計畫中。</p> <p>10. 說明於 6.2.3 節與 6.3.2 節。</p>
行政院 工程會 陳明城技士	<p>1. 自行車道及人行道的設置，若不能達到”Door to Door”的效能，其功用是有限的。</p> <p>2. 在既有巷道及一般的道路中，常因巷道太窄或路寬不足，而無法設置自行車道或人行道，若設置自行車道或人行道，其佔用的寬度往往會影響到其他車輛的使用，因此在道路無法拓寬的條件下，是否該制定可設置自行車道或人行道的標準與門檻，例如：路幅寬度 15 米以上方能設置人行道等之設定標準，藉以在有足夠的設置條件且不影響原有交通的前提下，提高設置的可行性。</p>	<p>1. 略。</p> <p>2. 請參見本報告書 6.2.2 節與 6.2.3 節之說明。若巷道寬度實有不足無法劃設人行道時，則考慮以“交通寧靜區”之方式規劃，巷道空間供人車共用，但優先考慮行人行走安全，並避免行車空間被路邊停車佔用。</p>

期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
<p>經建會 都住處 馮輝昇技正</p>	<p>1. 期望本計畫能透過系統性分析方式，依都市或交通系統的結構，針對都市人本交通的發展進行系統性結構之探討與論述，依不同的特性提出不同的建設方針，包括由使用者導向進行分析，瞭解旅次 OD 兩端點的旅次特性與交通需求，並以系統性方式分析人本交通應涵蓋的項目與執行步驟，規劃單位若能將相關的機制建立，方能符合本計畫之目的。</p> <p>2. 自行車道的設置須考量其是否有足夠的替代性，例如讓機車使用者轉移使用自行車，方能發揮其最大的功效。</p>	<p>1. 請參見本報告書第五章、第六章與第七章之說明。有關使用者導向分析屬於運輸規劃的範疇，本計畫針對嘉義市的旅次活動分析說明於 5.1 節。</p> <p>2. 請參見本報告書第六章之說明。</p>
<p>經建會 都住處 黃美純技正</p>	<p>1. 請規劃單位將地方座談會中專家學者與地方之相關意見與建議，納入報告中進行考量。</p> <p>2. 有關中型城市的探討，應就嘉義市有那些特色?那些發展課題?那些解決方案?以清楚簡明的架構進行描述，請規劃單位再加強補充說明。</p>	<p>1. 已納入第四章至第六章進行說明。並請參見附錄五的回覆說明。</p> <p>2. 已納入第四章至第六章進行補充說明。</p>
<p>經建會 都住處 郭翦玉組長</p>	<p>1. 在中型城市之人本交通發展議題中，道路空間的合理分配是相當重要的項目，包括機慢車優先道的設置等，皆應考量不同運具使用的需求程度進行合理的分配。</p> <p>2. 對於在大中小型城市的示範案例中，若有需要修改或另外提出的規劃原則，請斟酌適度納入本計畫之內容中。</p>	<p>1. 補充說明於 4.2.2 節與 5.2.2 節。</p> <p>2. 說明於第四章。</p>

## 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

審查委員	意見	回覆
經建會 都住處 郭翡玉組長	<p>3.嘉義市屬中型城市與大型城市不同，而中小型城市中機車所衍生的問題較為嚴重，因此針對機車給予良好的管理與規劃將會比自行車道之設置來的重要，若是以解決都市交通問題的角度，來導入人本交通的觀念，其突破性會更優於設立自行車道，當然就長遠規劃的角度而言，設置自行車道仍是勢在必行的。</p> <p>4.本計畫針對汽車的定位?機車的定位?應分開陳述。</p> <p>5.在簡報資料 17 頁，有關願景的敘述呈現應由人本交通的層次加以陳述，而非以嘉義市交通願景的層次進行描述。</p> <p>6.有關人行步道的議題，在中小型都市中可能並無大型都市所發生的問題，而在中型都市中有關騎樓被佔用問題等係攸關人本交通發展順利與否的重點之一，大致上其所需解決的問題、所需的方法可能絕然與大型城市不同，規劃單位能否將此類相關的議題納入本計畫考量的重點。</p>	<p>3.補充說明於 4.2.2 節與 5.2.2 節。</p> <p>4.參見 4.2.1 節與 4.2.2 節的說明。</p> <p>5.有關人本交通層次的願景補充說明於 5.3 節。</p> <p>6.參見 4.2.4 節、5.5.4 節與 6.2.2 節的補充說明。</p>
主席裁示	<p>(一) 本案期末報告原則同意。</p> <p>(二) 請受託單位依本次會議各方意見，補充修正內容後，依合約印送總報告與本會，辦理結案作業。</p>	略。

以下空白