

# 「行人友善路權」公聽會紀錄

中華民國 108 年 9 月 20 日

## 高雄市議會舉辦『行人友善路權』公聽會會議紀錄

日期：108年9月20日（星期五）晚上7時2分

地點：德北、十全、十美聯合里活動中心

出席（列）席：

本會一議員林于凱

政府官員—高雄市政府工務局副局長吳瑞川、課長沈崑章、陳彥亨

高雄市政府工務局養護工程處股長邱于倫

高雄市政府都市發展局科長羅榮元

高雄市政府警察局交通警察大隊副大隊長吳武煌、警務員方承彥

高雄市政府交通局股長李啓源

臺北市停車管理工程處企劃科股長陳映嘉

學者—中山大學公共事務管理研究所副教授彭滄雯

其他—社團法人高雄市肢體障礙協會理事長張木藤

社團法人高雄市肢體障礙協會社工謝宛廷

高雄市婦女新知協會理事長林富莉

台灣機車路權促進會理事王偉哲

三民區千歲里里長許婉羚

三民區德北里里長李仁祥

三民區寶玉里里長黃昱榮

三民區豐裕里里長謝錫元

高雄市議員曾俊傑服務處助理楊警誠

高雄市議員康裕成服務處助理陳幸敏

來賓—謝碩等

主持人：林于凱議員

記錄：李依璇

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

林議員于凱

臺北市停車管理工程處企畫科陳股長映嘉

社團法人高雄市肢體障礙協會謝社工宛廷

社團法人高雄市肢體障礙協會張理事長木藤

三民區德北里李里長仁祥

三民區豐裕里謝里長錫元

市民謝先生

市民許先生

市民吳先生

市民周小姐

市民張先生

市民張先生

市民徐先生

高雄市政府交通局李股長啓源

高雄市政府工務局吳副局長瑞川

中山大學公共事務管理研究所彭副教授滄雯

高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌

丙、主持人林于凱議員結語。

丁、散會：晚上 9 時 22 分。

## 高雄市議會舉辦『行人友善路權』公聽會錄音紀錄整理

主持人(林議員于凱)：

輪椅族對於人行道的使用非常有感，再來就是推嬰兒車的，今天來的年輕父母，要推嬰兒車的有沒有？其實這三個族群對於人行道這件事情很有感，好不好走你問這些人就知道。今天我們找大家過來這裡，就是因為現在大家都知道輕軌要蓋，捷運黃線聽說110年要動工，現在鐵路地下化，大家也都知道中華地下道要填平，很多的陸橋已經拆除了。現在正準備規劃這些地方的人行道，我們如果在這個時機點有辦法來好好討論這件事情的話，我相信會對高雄未來的三十年是相當重要的一件事。所以今天星期五晚上，真的比較不好意思，就是邀請各局處，警察局、都發局、交通局、工務局，還有特別邀請臺北市政府停管處的陳映嘉股長，等一下會跟我們講一些台北的經驗。我先介紹我們的來賓、貴賓，今天特別受邀跟我們座談的高雄市肢體障礙協會的理事長張木藤理事長、社工謝宛廷，謝謝。高雄市彩色頁女性願景協會，好，還未到。中山大學公事所，也是婦女新知的前任理事長彭滄雯老師，謝謝。局處這邊也辛苦大家，禮拜五晚上還來加班。第一位介紹高雄市政府交通局李啓源股長，謝謝。高雄市政府警察局吳武煌副大隊長，謝謝副大隊長。高雄市政府工務局的副局長，副局長親自到，吳瑞川副局長，謝謝。高雄市政府都發局的羅榮元科長，謝謝。今天在座的有在地的里長，德北里的李仁祥里長，謝謝，還有在地的我自己那一里千歲里的許婉羚里長，寶玉里的黃昱榮里長，謝謝。還有台灣機車路權促進會的王偉哲理事，謝謝。市議員康裕成的助理陳幸敏，謝謝。曾俊傑議員的助理楊警誠，謝謝。

現在就直接進入正題，因為我們都知道這幾年，台灣人特別喜歡去一個地方，就是日本。我們去日本的時候大家都會搭新幹線轉電車，電車下來之後，大家的移動方式應該就是走路了。可是在日本的時候，可以走路走個半個小時，我們都不會覺得累。但是如果在台灣要走路走半個小時，可能就會覺得很幹，這兩個差別，一個是很爽，一個是很「幹」。那我們為什麼會覺得日本這邊，它能夠從步行來帶動它的消費呢？左邊這張照片很明顯的跟我們講，一個地方的消費行為要能夠提升，其實最主要是靠外國的觀光客。它有一個好的步行環境，走一段路就會覺得這裡有一間店好像很有趣，就會走進去裡面開始買東西。這個就是日本京都的七條通，七條

通這條道路其實並不寬，不過他們後面有要求京都跟七條通的市役所，把這條路的人行道做出來。那怎麼做呢？其實它沒有很複雜，就是在車道兩側劃一個小小的人行道，人行道外面有柵欄，就直接把行人跟汽車做分道，這樣機車不會騎進去，汽車也不會進去。當然日本跟台灣的情況，特別跟高雄的情況比較不一樣是，你去日本很少看到機車，但是高雄的機車特別多。所以我們在做這個事情的時候，也不能一味說為什麼京都可以高雄不可以，為什麼台北可以高雄不可以。因為每一個城市都有它自己的地方的紋理，就是地方的人要習慣做什麼交通工具的使用，我們要因地制宜就對了。

下一張，其實台北市從很早之前就開始推機車退出騎樓、人行道，我今天才知道台北市執行這個計畫到現在為止，已經讓出七百多公里的人行道都可以被行人好好的利用，機車就停在他們該停的地方，都不會亂停，所以我們到台北跟在高雄出捷運站之後的感覺相當不一樣。其實他們有一個機車退出騎樓的執行標準，等一下我們再麻煩陳股長跟我們解釋一下。我們還有特別注意到，現在如果供公共通行的騎樓，它地價稅是可以減免的，我覺得高雄市政府如果要做這些事情，就必須要有一些的誘因，像這樣的誘因就很重要。下一張，台北在做機車退出騎樓申請作業流程，其實中間有一個關鍵，就是它的供給需求比率要大於 60%。什麼叫做供給需求比率大於 60%？就是要做騎樓清空之前，它要調查旁邊可以新增機車的停放格有幾格，包含機車路邊停車格、巷道，以及路外的停車場。如果原本有 100 個機車停車位可以停在騎樓跟人行道上，那它至少要找出 60 個機車的位子，可以取代目前的停車，這樣才有辦法把人行道跟騎樓做淨空。或者是減少人行道跟騎樓的機車停車格，所以它是有這檢驗標準的，60%。下一張，為什麼我們會希望高雄市現在可以做這件事，因為現在我們的海洋局長趙紹廉局長，他之前在新北市的時候，也是在做一樣的事情，就是讓新北的機車可以慢慢的停整齊。他先做一件事情，黃線先劃下去，黃線以內就是不能停，黃線以外可以停。其實我們的交通道路守則裡面就有規定，人行道是屬於私產，私人的財產，應該是騎樓是屬於私人的財產，但是騎樓應該要保持 1.5 米的預留空間，讓行人或輪椅或是嬰兒車在這 1.5 米的空間可以通行。所以他只是照交通道路守則上面的原則去實施而已，劃一條黃線，黃線以內不准停，黃線外面可以讓你停。後來一步一步逐漸的把一些大的建築物外面，就是全部淨空，所以他每年推動是 3

公里。那一樣，遇到一樣的問題，他還是要固定找出有沒有 60 %取代的機車停車格這個數量。

下一張，這個是高雄的狀況，高雄市有一個機慢車停放秩序的實施要點，就是騎樓未經交通局設置禁停標線，在不妨礙行人通行的情況之下，可以在騎樓外緣橫向停放於騎樓，但是以一排為限。就是說這個騎樓可以停車，但是只能停在外緣的一排，只可以停一排，你不能將機車停一排之後還將靠牆壁那裡占用著。看下一張，因為高雄的狀況常常就是這樣，這個是美麗島站，美麗島站已經算是比較整齊的，但是它的騎樓可以看到有高低落差，這個地方輪椅就沒有辦法上去了。下一張，像這個就是後驛站附近，後驛站附近這個很明顯，就是它已經占到大概行人要用鑽的，輪椅已經上不去。像右邊這張圖就是整個騎樓被機車占滿了。下一張，像我剛才講的，除了一台機車，靠近牆壁的也有停，這樣其實就沒有地方可以走路了。這是新的台鐵民族站旁邊的狀況。

如果我們今天要創造一個人家喜歡來高雄的感覺，就像我們喜歡去日本京都的感覺，起碼要在車站的附近，讓旅客走下來、觀光客走下來之後，會覺得在這邊走路是舒服的。不會走到騎樓之後，會發現好像九彎十八拐，做絕命大逃殺這樣，要鑽來鑽去，然後從騎樓走到人行道，人行道沒有位置要走到慢車道，這個情況非常普遍。我們在上個會期就開始質詢這件事，因為去年的冬天在選舉，有一天晚上在下雨，有一個伯伯拿著輔具，身障的輔具，結果他就從人行道慢慢的移動到慢車道，在慢車道用輔具一步一步的往前面走，我們就在旁邊看到，覺得這實在太可憐了。我們的長輩已經六、七十歲了，走路還需要走到機車旁邊這樣，所以這些事情是不是現在就要開始考慮。可能在座很多都是行動自如的年輕人，但是三十年之後，我們搞不好有一天也會需要輪椅，也會需要身障的輔具。那時候我們高雄的交通、高雄的人行道，能不能從現在就開始，在我們已經要推這些捷運輕軌、鐵路地下化，這些工程在施作的時候，就把這些事情也考慮進去。政府要用什麼樣的誘因、策略，能夠一步一步讓高雄的人行道像台北市、新北市一樣，能夠慢慢把它清出來，清得乾淨一點。讓外國客人來的時候，他搭大眾運輸，也要好的人行道跟騎樓，他才有辦法去商家做消費。如果今天觀光客他來就是一樣要跟機車搶道，那這個地方他可能就待不下去，他可能就轉換旅遊的地方，那我們就失去賺這些外國觀光客或是外縣市觀光客這個錢的機會。那為什麼會特別注意這件事？因為我們

火車站旁邊有好幾個商圈，三鳳中街、長明商圈、大連商圈跟後驛商圈，特別是在鐵路地下化之後，高雄非常重要的黃金蛋黃區，那怎麼樣把這件事情創造出來，我覺得非常重要，大概就講到這邊。

我們高雄統計起來，14歲以下的小朋友在上學期間所受到的車禍事故，這是2017年統計的數字，我們是六都裡面最高的。2017、2018，高雄市政府有推出一個行人安全的大執法，開始去取締這些不守規矩的機車。不守規矩的機車會造成什麼情況呢？我們看一下這個影片非常的清楚。這個路口我們有實際去看了好幾天，就大中路跟華夏路，因為那個時間點上班族要趕時間，所以他在大中路右轉華夏路的時候，全部都直接騎到人行道上，這個狀況非常普遍。後來因為我們有跟市府講這件事情，他們就開始在那邊做處理，做一些強制執法的動作，所以現在的狀況有比較好轉一點。但是基本上我們不能一直要求警察在現場執法，因為警察的人力總是有限，要警察天天站在那裡做機車的取締，這可能也不是長期的辦法。當然一開始的時候也需要警察局幫忙，警察同仁可能要辛苦一點，把這些不守法的機車行為給禁止。最簡單的方式就是罰款，坦白講罰下去大家才會怕。

接下來就請臺北市停管處企劃科的陳映嘉股長，跟我們介紹一下台北之前在推動人行道、騎樓跟機車退出的案例到底是怎麼進行的，謝謝。

#### **臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

大家晚安，在我們簡報開始之前，我先跟大家溝通一個觀念。其實台北市的機退是從民國88年就開始實施，大家可以想像一下88年的台北，大家會有行人優先的想法跟理念嗎？誠如剛剛林于凱議員開場的時候講的地方紋理。我今天不是要拿台北市的機退怎麼做，要請高雄市政府這邊複製台北，而是我們有一些經驗可以在這邊做傳承。因為台北跟高雄基本上環境跟條件都不一樣，講最簡單的，大家想要賺生意財，高雄市沿街面商店的型態，以及台北市實施機車退出騎樓的各個路段的商店型態就不一樣。商店型態不一樣，引發來的是停放在騎樓或人行道上面的族群就不一樣，有的是外地客、有的是在地生活生根的居民、有的他只是來通勤，所以來借停，所以型態是不一樣的。在我們開始之前，我要告訴大家一個觀念的釐清，今天高雄需要做的是人行環境的改善。但是機車退出騎樓、人行道這件事情，是人行環境改善的其中一種方式，它只是一種方式而已。但是其實要做人行環境的改善，誠如剛剛議員開場講的，不單純只是把車子挪

走而已。我們台北市的做法不是很強硬的就把車子趕走，而是我們要確定它是不是有足夠的替代空間，但在評估它是不是有足夠可以容納這些，就是騎樓跟人行道不能停車，它有沒有其他的地方可以停。再來就是有一些建築物，新式的建築物其實它建築物裡面本身是有停車場的，可是因為建築物的擁有者或是居民，不願意車子自己停進去內部。所以就我們台北市來講，我們現在最新的理念就是建築物本身所引發的，也就是你是在地的居民，建築物本身你應該要容納自己基地本身衍生的停放需求。如果是舊社區我們就不說了，因為舊社區它基地內部是沒有停車場的，所以變成路邊就是他家的停車庫，這是沒有辦法的，我們也能夠理解。所以才會有剛剛議員開場講的，確實是有六成這件事情，這是尋找停車替代空間這件事情，但是它是因應老舊建築物還沒有改建之前。台北市自從民國 90 幾年開始，我們的理念就是建築物要重新蓋的時候，這些建築物本身的住戶的機車、汽車要停哪裡，你要停在自己這一棟裡面。你不可以找馬路上面的停放空間來停，馬路上面的停車空間是給洽公或出去玩的那種臨時停放需求，但是你要久停，麻煩你建築物本身要先吸納你自己的能量。路邊的部分，我們的目的就是要回歸到騎樓跟人行道，其實在法源來講，本來就是要給人走的空間，其實法源上面很早以前就寫得很明了，騎樓跟人行道就是供行人通行。

再來剛剛議員開場還講到一點，台北市用一點誘因來告訴大家，你把騎樓捐出來讓人家走，因為台北市現在劃很多騎樓都是私人產權，大家一定會覺得這個地是我的，我為什麼要給別人走。所以我們也給了一個誘因，如果你的騎樓這個土地是登記在你名下，但是確實是供公眾通行，那就有地價免稅或是免額減稅這件事情，有這樣子的誘因在前面。從民國 88 年開始推，才有辦法一路這樣推，推到上個月我們已經累積了 701 公里。但是台北市到目前的現況，機退這件事情其實已經到了一個瓶頸，因為我們能退的地方，基本上都已經退得差不多了，其實我們沒有太多的空間再去做這個機退人行道的措施。可是這項政策會不會夕陽下山？其實不會的，為什麼？因為永遠都會有這個需求。請問老舊社區會不會更新？超過 30 年、40 年的房子會不會打掉重練？會。那它打掉重練的時候就像我剛剛一開始講的，當你要打掉重練的時候，你建築物基地本身就要容納這些停車的需求。你住戶的停車需求要滿足了之後，你的停車需求不會外溢到馬路上面，就沒有所謂的車子亂停這件事情。那就變成車子亂停都是外來客，



外來客我們就好管理、好解決，那是另外一個需求。那就大概先跟大家理念上面的澄清溝通一下。

那就麻煩幫我點一下簡報，我大概會先介紹一下我們的計畫一開始是怎麼來的，還有台北市規劃的原則，以及我們怎麼宣導跟教育民眾，還有最後就是我們簡略的實施成果。其實今天這件事情在道交處罰條例裡面第 3、55 跟 56 條都是有法源依據的規定，這應該大家都很清楚。法律明文就是寫了人行道跟騎樓是供行人通行使用，其實是禁止停車的，所以是有法源依據可以做這一件事情。台北市從 88 年的時候，一開始其實政策就非常的明確，就是我們要回歸到人本，那個時候其實還沒有人本，人本的意思就是以人為本，所以是行人優先。以前在 7、80 年代，大家都覺得車子優先，可是我們要把文化導正過來是人先，因為每一個人都有在行駛交通工具的時候，每一個人都有回歸到行人的這個角色，每個人都需要走路。所以民國 88 年的時候，我們在位的人就已經有這樣子的想法，他就是想要推行人本這件事情，以人為本。所以人是最重要的，行人是最重要的，我們是這樣子的想法，所以才會想要去改善人行空間的不足。那人行空間的不足，我們就要想現況，那時候民國 80 幾年台北市的人行空間到底出了什麼問題，就像我們剛剛講的機車全部占據了騎樓跟人行道的行人通行的空間。所以才會在這裡寫機車長期的占用，就等於大家把騎樓跟人行道當成你家車庫就是了，或者是臨停的地方。

所以我們應該要怎麼做？我們那時候想的不是只是把車子趕走，而是讓機車停在合法的位子上面，所以又回歸到剛剛議員說的，供需比 60%。所以當我們在實施的時候，基本上我們第一個原則是引導機車去停在正確的位置。我們不是一個路段抓過來，這個地方就是要機退，我們沒有這樣子，我們一定要先去做現地的停車空間去調查。它有這個條件可以做，我們才讓它做，我們停管處就我們台北市來講，我們是一個完全以市民為服務導向的。當一個政策裡面，它已經形成核心的想法的時候，灌輸下來之後，我們就是一切都以民眾為導向。所以我們一定要先去看現況，這些車位到底夠不夠，如果我要把這些機車從騎樓跟人行道趕走，請問這些機車要去哪裡停？我們要幫他找到位子。或者是建築物裡面有人偷偷的把機車停車格改掉，改成汽車停車格，導致原本這棟建築物裡面應該要吸納的這些汽機車，全部都流到外面路邊，或者是騎樓人行道，這些事情其實就我們台北市來講是蠻常發生的。因為大家都私有的改，所以為什麼建管處要經常

去查建物附設的停車空間這件事情，到底大樓管委會有沒有私自做這件事情。其實台北市嚴格來講，我們是非常密集在做停車供需調查這件事情，所以我們很清楚每一個地方的紋理、每一個區域、每一個路段。它應該供給是多少、需求是多少，我們甚至把違停的數量都納進來，為什麼會有違停的數量，就代表他有需求，可是你讓它沒有位置停，他才被開罰單的。所以我們是連違停的數量都算進來，這才叫做這個地方的需求，我們的算法是這樣。

所以我們的第一點，現況的機車供需分析其實是最重要的，後來才會經過民意的溝通，也就是拜訪當地的里長、區公所。然後了解地方的紋理以及停放的型態，它是老舊社區呢？或者它是沿街面的商店街，這些型態都不一樣，或者它是高速高架道路底下的這些停車空間，每一個路段的背景，以及每一個社區條件都不一樣。我們基本上沒有用複製的概念去做這件事情，我們都是因地制宜的去調，所以我們每一區的承辦人其實跟當地的里長、議員，或是鄰近的鄰、里長其實都很好，他們花很多時間去了解民眾停放的型態。所以我們經過民意溝通，第一個，我們一定要先用數據來評估，它的機車供需分析到底合不合理，它有沒有地方可以替代。我們先講數字，數字成立之後才談民意。第三個所謂的前置作業，就是確定要做了。前置作業大概是這樣，我等一下會有一些圖片比較詳細。機退的前置作業簡單來講就是標誌，還有要實施的大概半個月到1個月之前，會發函給分局跟交通大隊，告訴他說預計什麼時候要開始取締違停。我們機退是每個月都在做的，我們每個月的路段都不一樣，每一個月實施的地方都不一樣。像我們最少就是10公尺，我們可以小到這麼小，如果地方譬如說這一個街廓，就只有10公尺，可是這一個街廓的住戶他有共識，我騎樓人行道就是不要給人家停。他有發出這樣的意願之後，我們還要去幫他看，那原本有違規停在騎樓、人行道的這些車子要停哪裡，周遭要有六成的替代空間，我們才會去做這件事情，才會去做機退。做機退就是一定要立牌子，再來就是我們會有宣導期，宣導期一共是一個月，會派員去做現地夾單的部分，夾單等一下會告訴你要怎麼進行。宣導期結束之後，也就是譬如今天10月1號要開始機退，不准機車停在騎樓跟人行道，一個月之前我就會先開始宣導。透過我們能接觸的各大媒體或是管道，地方民意的部分我們來宣導。宣導期結束正式開始實施的時候，警察跟交通大隊也非常的配合，他就會從10月1號開始就很精準的抓這幾個路段的範圍。

所以我們經常每個月接到非常多的申訴、1999，以及地方民意的反彈。當然很多人都會質疑說，你們只找里長、只找議員，請問里長有真正代表我們這個里的民意嗎？還是有一些不一樣的聲音。但是基本上我們是一個民主的國家，如果說這個里的里長是大家挑選出來的，你有什麼意見的話，我們還是希望你回去跟你的里長溝通，因為基本上里長不會背離他那個里50%以上的民意，所以我們還是很尊重里長的意見跟判斷，理論上、實務上大概都是這樣處理，很少有例外的里長是背離當地里民的民意，很少、很少。

還有一個很特別的，其實我們實施完2、3個月之後還會再去檢討這幾個路段汽機車格位的使用率。你把機車逼走了，他不停機車格位跟人行道，請問他停去哪裡？我們會去看他會不會又停到巷子裡的紅線上面？那只是警察沒罰到，我們有管理員、有開單員，我們會派員去巡查這些車子都趕去哪裡？講個題外話，現在我們在推商圈的機車收費，每個月、每個禮拜都會檢討，為什麼這個商圈收費了之後機車停放的數量變這麼少？停去哪裡了？停去不用錢的地方嗎？大家都會找免費的地方往那裡鑽，所以我們派很多的人力去鑽研這個部分，大家很用心的在盯這一塊，大概是這樣。我們再往下，這是我剛剛講的原則。

替代停放空間，就誠如剛剛講的，其實秘密的數字現在也不是秘密，議員剛才講六成，確實是這樣子。我們有一些手法，就是說基本上我們還是希望把他趕到戶外停車場或是建物附設的停車場，以屋外的停車場為主，先去滿足他的情況需求。再來，路邊如果真的沒辦法了，我們就是想辦法把汽改機或者是汽車改成汽機共用，所以我為什麼擺一個比較特別的是汽機共用，我們台北市有汽機共用的停放車格，因為白天跟晚上停放的需求車輛不同，所以汽機共用就是這樣來的。

你們可以稍微看一下，這是實務上，我們其實是很多把汽車格改成汽機共用，實務上是這樣，但是請注意有一點，因為我們有很強大的數據，我們經常在做調查，再加上我們有很多派員的人力，還有開單員都會幫我們盯車子騎去哪裡了，所以如果當我們的數據告訴我們判斷這附近的機車停車格是夠的，基本上我們不可能因為機退，所以再新設停車格，台北市其實一直很想要把停車的數量降下來，可是降不下來，因為最大的原因來自於台北市的車輛很多都是從外縣市塞進來的，但是我們沒有辦法拒絕外縣市進來的車輛停放，他確實有需求，所以這是我們還有更多的課題要去面

對。當面對這個課題，我們有其他拆解的方式，但這不是我們今天要講的，我只是要告訴大家說當這個點的機車停放空間是夠的，我們不會因為這個騎樓要做機退，所以我就再幫你多劃機車停車格，這個線我們是踩得很緊。

再來，後面就是民眾宣導的部分，可能是告訴民眾說範圍和日期，我們現在實務上就是 2 個吊環，一個是紅色的，一個是黃色的。黃色的部分是機退要開始實施前 2 週我們就會先掛這個黃色的，掛在機車上面就說我們就要開始做機退了，這個路段會即將開始進行開單跟拖吊；紅色吊環是實施前 1 個禮拜，上面的日期就會跟你講，順便把罰則告訴你，我們的罰則是 600 元以上，基本上都是開 600 元，我們每個月其實都有在做這個採購，在我們停管處每個月都有在做這些宣導品的採購，包含這個吊環以及這個面紙。

現地宣導，這是我剛剛講的要怎麼掛？就是掛在我們要實施機退的路段，機車退出騎樓跟人行道就附掛在機車，我們連自行車都掛，因為自行車也是不能放的，不是只有機車。右邊這個可能比較沒有那麼清楚，這個是實施前 10 天前，它是掛紅色的；跑馬燈的部分，我們基本上還是運用我們自己既有的行政資源，所以就是以我們公有停車場的跑馬燈為主；在我們網頁上面就如同剛剛議員也有上網做功課，所以我們網頁上面一定會揭露跟告知這些訊息。

我的報告大概就是到這邊，我們民國 88 年到這個月底其實已經都很確定，像我們 9 月底要做的機退基本上 8 月底就會開會拍板定案。我們會針對每一個路段都去討論，不是報告來了就說好、蓋章，沒有喔，我們其實是很謹慎在處理每一個路段的機退。台北市到現在已經退了 701 公里，它占全市的所有人行道比例是 54.86%，所以代表我們其實還有努力的空間，可是能退的，我們儘量繼續努力，因為永遠都有建築物更新，建築物更新的時候就是我們轉換我們的居住環境以及人行環境的一大契機，大概是這樣子，以上經驗供高雄參考，謝謝。

**主持人（林議員于凱）：**

我想跟你提幾個問題。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

好啊。

**主持人（林議員于凱）：**

因為台北的經驗的確是很特別，你們一開始有講說對於大樓住戶的騎樓

使用，你們特別去注意到他是不是有住戶承租的這種狀況，那麼我們現在其實遇到一個問題，譬如說我們之前輕軌要走大順路那個路段，大順路那個路段其實兩側就有很多大樓，他們因為大順路要做輕軌的關係，交通局就停止把騎樓租賃給他們做機車格的使用，所以有一些大樓住戶開始反映說能不能請議員幫忙請交通局繼續把騎樓租給他們做機車停車格的使用，有這樣的狀況。我相信你們在推整個退出的過程當中一定也有大樓的住戶不滿，又透過民意代表來跟市政府爭取把那些停車格保留下來，你們當時候怎麼去克服這樣的問題？

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

議員的問題分 2 個層次，第一個層次是我們台北市基本上沒有騎樓可以開放租賃這件事情，但是沒有關係，我可以回答你的另外一個問題，另外一個層次的問題是民意代表如何去面對這樣的風浪，其實源頭還是要把里長以及這一個大樓的管委會具影響力的人物揪出來，之後就是個別的洗腦，這需要理念的認同跟有一些文化的建立，我覺得還是要回歸到以在地的情跟理去說服他才有辦法，像我們台北市有一些議員到後面可能他就會覺得說要換你們停管處出來幫我們講個話，就交給我們去好好的跟他溝通說服，議員就是慢慢的淡出。

**主持人（林議員于凱）：**

民國 88 年。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

是。一開始是很多的反對，我們「1999」也是接到手軟，手軟是指可能大家都做到 11、12 點，甚至超過 12 點半那種情況，我是有問過我們前輩，但是我覺得就是你有一個願景，就像剛剛議員開場講的，高雄市未來 20 年、30 年一定會做這件事情，但是時間會拉到什麼時候不知道，但是有一個很重要的是地方風氣，也就是大家腦袋裡面對這件事情是不是有共識。

**主持人（林議員于凱）：**

那個時候是有市長的政策方向是要做這件事嗎？

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

對，一開始就拍板定案這件事情。

**主持人（林議員于凱）：**

所以是市長拍板的。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

對。

**主持人（林議員于凱）：**

好。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

所以有一個風氣這樣子。

**主持人（林議員于凱）：**

還有一個問題，就是說你們有 2 個顏色，是黃色跟紅色。黃色是 2 個禮拜前去預告；紅色就是執行前 1 週。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

1 週，對。

**主持人（林議員于凱）：**

那麼黃色預告期的時候，他再停的話，你們就是用勸導單。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

柔性勸導，我會開單。

**主持人（林議員于凱）：**

紅色下去的時候，他如果是再停在那邊，你們就直接開 600 元嗎？

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

沒有，紅色是實施前 1 週。

**主持人（林議員于凱）：**

對。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

所以時間到的那一天，我們就要請警方配合，那一天開始就要去取締，例如我們從 9 月 30 日，基本上我們會預留一天，可能實務上就是 10 月 1 日開始，警方就會配合我們每個月實施的路段去做加強取締開單，所以我們每個月每一個轄區也是接到很多的罰單申訴，以及多如雪片般從裁決所那邊弄過來的申訴案，我們每個月都在做這件事情，每個月、每個月，這只是我們府裡面的例行性業務而已，已經變成一種文化了，我只能講文化，不是傲慢，但是我們從民國 88 年到現在，所以大家其實很清楚，當然有很多里長都會一開始你去拜訪他就擺明跟你說，我的里都不要機退，你不要來找我，只要是要跟我講機退的事情，你不要進來我的門，我的里不適合做機退，基本上這種一開頭我們就不會去做。

我再給一個經驗傳承，我們民國 88 年也是先從主幹道開始做的，我住過高雄一段時間，我知道高雄，所以我也會建議，高雄不是沒有條件，高雄很有條件，但是人行環境的整理不只是機退這件事情，我覺得如果你要講行人路權以及剛剛主持人開頭講的輪椅族、娃娃車族，我覺得高低差的問題可能要先處理，再來談後面這個事情會比較務實一點，因為高雄人都很務實，所以我大概以上的建議。

**主持人（林議員于凱）：**

好。

**臺北市停車管理工程處企劃科陳股長映嘉：**

謝謝。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝。再來，我們是不是請障礙協會的張理事長跟我們報告一下他們在高雄做一些輪椅體檢，特別在捷運站、火車站附近周邊的。

**社團法人高雄市肢體障礙協會謝社工宛廷：**

非常感謝這一次林議員邀請我們來跟大家做這樣的分享，在座的各位，大家好。我們是高雄市肢體障礙協會，我是協會的社工，前面會先由我來跟大家做一個比較簡略的分享，我們在高雄市已經深耕多年，所以我們對人行上的障礙經驗也還滿有經驗的，有一些體驗來跟大家分享，後續會由我們的理事長來跟大家做一些比較完整的補充。

因為時間的關係，所以今天我們主要是分成三個部分，第一個部分會跟大家分享一下我在人行障礙的情形有哪一些，也許這些都在你的日常生活中，你可能都看過，可是可能不曾留意過，因為大部分如果沒有坐輪椅或者是推嬰兒車或是拿大型行李之類的，你可能不會對路面的這些障礙這麼有感，你可能會覺得稍微繞一下有點不方便而已，可是等一下會讓大家看到一些畫面可以更有體會。

為什麼要跟大家談？其實我們覺得人行的路權是非常重要的，因為其實現在大家都知道台灣已經進入高齡的社會，在整個大高雄根據我們最新的統計，我們身障的人口數加上老年的人口數已經快要高達 60 萬人，大家一定不太曉得我們高雄有這麼多對於友善環境、無障礙人行道的一個需求。

接下來，這邊等一下我會簡單的跟大家介紹一下我們常見的人行路況障礙有哪一些，其實不外乎就是這些狀況，高低差，然後會有一些路阻跟障

礙物躺在我們的人行道上，這些可能會讓我們想到，如果你家中有長輩或者你自己是新婚夫妻有推嬰兒車等等之類，或是你要出遠門有提比較大型的行李箱之類的，其實你在行動的過程當中都會非常的感到不友善；再來可能就是會有一些雜物，大家都會把路邊的路當自己家的；再來就是人行的動線有一些沒有對準的狀況，這些狀況等一下我們會稍微的做一個補充說明；再來就是剛剛停車位的問題，其實身障在停車位的部分是更加的辛苦的，我不知道大家前一陣子有沒有在 FB 看到一個還滿多人在瘋傳的一部影片，那個影片很簡短，但是他在那邊用影片的方式告訴大家，一般人下車，我印象中好像他上面做了一個實測，他就是用實錄的方式，一般人下車大概 88 秒，可是身障者下車需要花上好幾十分鐘。

這邊接下來就是比較簡單的帶過，因為我的簡報有點多，但是其實主要是畫面，所以不會停留太久。今天分享的一些畫面主要都是在我們鐵路地下化的實站體周邊的部分，其實現在鐵路地下化的地下層車站內部已經沒有問題，但是地上層的一些大型建設，包含路邊的周邊都還有設圍籬，都還在整理當中，我們是希望透過這個過程當中，因為現在它還沒有建好，我們希望它未來是好的樣子，所以我們透過這樣的一些過程把它分享出來，我們也希望未來政府在持續建設的過程當中，讓它建出來的時候就是一個通用設計，所有人從 0 歲到 100 歲都可以友善通行的環境，所以這個部分就是像剛有高低差的部分給大家看到。

這裡的話，這是比較常見的，就是人行道可能會有一些障礙物或是燈桿跟路樹等等的，這些狀況其實滿常見的，可能因為過去無障礙的法規、規範等等的還沒有這麼樣的盛行，這些觀念、這個文化還沒有建立，因為畢竟我們的身權法也是慢慢地一路從民國 69 年這樣發展過來，到後來身心障礙者保護法，到後來的身心障礙者權益保障法，以及到這兩年非常夯的國際身心障礙者權益公約 (CRPD) 的部分，所以大家才開始慢慢的有這樣的概念，這個文化才從國際慢慢地走入台灣，現在開始在一個深耕的過程，所以過去的這些建築跟結構上會有一些不方便，其實我們是覺得能夠體諒，因為畢竟那時候大家還沒有這個觀念，還有當時我們的身障人口數跟高齡者的人口數沒有那麼多，在當時沒有需求的時候當然就不會想到應該要怎麼建設，所以這邊其實我們看到的就是過去在現在現有的，因為那是過去建好的，現在整個就是政府再重新改建高雄這塊土地的過程，我們希望可以重新建設的過程就用通用設計的想法來帶領這樣的環境。



簡單再讓大家看一下，上一頁幫我停一下，像這個其實一般人在走可能沒什麼感覺，因為你可能走上來就好了，繞個彎就過去了，可是這裡以輪椅族或是你有推娃娃車，或者你是可以走的，但是你推阿公、阿嬤，推你的家人的時候，你會發現你推上來是沒有辦法的，會去撞到樹，然後就會倒退，或者是如果他是自己推輪椅的使用者根本是推不上去的或是他在這裡就會掉下去，所以會比較有危險，這也是因為過去的法規還沒有一些比較明確規範過去的路是長這樣子的，我們希望未來可以不一樣，就是把路樹那些人行通路的環境考量可以去去做一個規劃。

下一頁，謝謝。接下來這些都是一些比較跟剛剛所提到的有關，這邊就可以幫我快速的停個 2、3 秒就好，大概讓大家看一下，譬如說人行道就變得像剛剛所提到的，大家會覺得人行道是他自己的，所以他可能就會在上面設一些花圃，因為畢竟它某種程度是私有財，可是他讓出來給公眾可以一起使用。

再來，我要介紹一下就是我們很常見到這個路阻，這個路阻其實最初政府這邊可能希望的是可以阻擋機車族進去，結果後來發現機車都沒擋到，擋到的都是我們輪椅族，這個還是算寬的，等一下會陸續看到一些其他的。這些路阻的話就是會讓我們的輪椅其實是比較難進去的，今天我們理事長乘坐的是高活動型輪椅，這樣的輪椅是量身訂做，所以它比較小台，但是一般的輪椅通常都比我們理事長的這台大滿多的，尤其如果是電動輪椅，就是那種很高的，到他肩膀的那一種，通常那一種是很難過得去的。

目前的話，在我們鐵路地下化周邊大家應該很眼熟，就是如果你去搭車就會看到這樣的一個暫時通路，我們自己稱它暫時通路，因為這是暫時搭建的。因為民眾為了方便，一開始其實沒有這個路阻，但是後來因為民眾就會騎機車通行，覺得這樣可以更快的搭乘地下鐵路或像捷運般的火車，後來機車太多了，所以鐵路周邊開始就出現了這些東西，結果其實這樣子這麼小，輪椅是過不去的，反而造成我們這些輪椅使用者、行動不便者的不利通行。

下一頁。周邊的話當然就會有一些這樣子的狀況，就是比較髒亂的地方，因為這個其實還在建設當中，所以我們覺得這個期許未來可以越來越好。這個剛剛都有講過，其實我們發現到，在人行通路上有非常多這樣的狀況，就是在人行動線其實都會有類似像剛剛的電線桿或是燈桿或是變電箱之類的，像這個可能在鳳山那邊，這是一整條路，這棵樹長得非常茁壯，

這裡有一個變電箱，其實這裡是人行道，有沒有？大概應該有 1、200 吧？但是這裡就整個占滿了，感覺好像剩不到 30 公分的通行空間，這個其實也是過去規劃的因素。

這個是屬於行人穿越線沒有對準的部分，有時候我們這樣在過馬路的時候會有一些像剛剛林議員播放的那個影片一樣，我們行人要走在斑馬線上，有時候你要過去這邊，如果你剛好走在這裡被撞的時候，依法你沒有走在行人穿越線上，那是誰的錯？所以這個部分可能就是有爭議，但是因為這個也還在鐵路周邊，整個建設都在變更當中，只是說我們舉例而已，這裡我們相信市政府這邊可能未來會將它做一個改善。

再來，剛剛這裡講到有很多的人行路樹，當初的構想可能是為了乘涼或是整個道路景觀的美化、綠化，但是這些路樹的維護跟管理如果沒有持續的話，它的樹根會隆起，你可能走到一半，人的話，走路還好，可是如果這是輪椅、這是娃娃車就會有一個現象可能會發生，第一就是翻車跟仆街，這樣的話是非常危險的，因為一個仆街、一個翻車其實是很有可能會讓嬰兒、坐在上面的老人家跟身障者重傷的。

這個就是比較常見的，所以這邊就可以讓大家看一下，一些騎樓被占用的部分，有一些雜物等等的；再來這一區的話，我放了一些是無障礙停車位遭占用的部分，這個地方其實我們覺得很有感，就是它牽涉到管理的層面，但是也不可能讓鐵路人員一直站在那邊做管理，我想這確實也滿困難的，那麼我們是覺得說這個部分也許可能再透過加強宣導，或是我們剛剛聽到台北市的人講的，我們也覺得他的那個警示作用好像還滿棒的，那可能就是可以貼一個告示等等之類的來減少民眾這樣占用無障礙停車格，因為一般人在我們的團體裡面都稱可以走路的叫直立人，坐輪椅的就是輪椅族，對直立人來講要找停車位比障礙者是方便很多的，可是這個停車格可能是他繞這附近好大一圈，十幾、二十分鐘之後唯一找到的一格，相對於我們的好幾百格，他們只有一格，對於平等而言，他們會覺得有一點不是那麼的對等。

[...。] 鳳山？幫我回到上面那個鳳山的照片，你如果找到直接分享一下，好，這一格，這個大家知道是無障礙停車格占用，這裡有一格，那時候我從最前面走到最後面，我想說這一站沒有設無障礙停車格嗎？我想說不可能，因為依法規規定民國 102 年以後都要全面無障礙，怎麼可能沒有無障礙停車格？我走了兩遍，後來我才找到這個牌子，找到這個牌子之後

我才看了一下附近，就看到了很熟悉的藍色跟白色的線，然後才發現被占用了，而且被占用到密密麻麻到我看不到這個停車格，所以我想這個部分也是要去通盤的考量跟調查一下附近的住戶和通勤族的需求量、這邊停車的型態，為什麼這一區占用的情形會比其他站體還要嚴重？會不會是這邊的停車格不夠停？不過我印象中記得好像是鳳山火車站，它的上面未來好像是會規劃停車空間，只是因為現在還沒完全蓋好，我想可能也跟這個因素有關，可能現階段在還沒有蓋好之前的這個配套可以怎麼樣來疏導這些機車停到合法的停車位上而不來占用，可能是需要去花一點心思想一下的部分。

這是另外一站，這一站占用的情形也是滿厲害的，這是美術館站。鳳山跟美術館這兩邊，我們是覺得跟當地的人文型態有一點相關就是他的生活模式，這兩區其實都是住宿人口非常多的地方，所以我們發現這兩站相對被占用的情況也特別多。

下一頁，謝謝。這一站對我們輪椅族來說，我們看到會覺得心很累，好不容易走到這裡，結果這樣列一大排，我們相信站體的本意應該是希望不要讓機車上去上面，可是最後會變成我們輪椅族上不去，因為這裡太多個了，這裡是無障礙電梯，所以等於說我們要穿越這裡，還要上坡道，我們才可以去搭電梯下到站體去搭火車，可是最後發現好多障礙，因為停車位在這裡，很好，這裡停車位沒有被占用，但是換成是這邊的問題，所以從這邊就可以發現其實在 CRPD 裡面很強調所謂的社區融合跟身障者的社會場域，可是在我們的環境還沒有辦法這麼的友善之前，大家可以從剛剛分享的這麼多張圖看到其實要走出來還是蠻不容易的。

下一頁，剛開始講到通用設計，什麼是通用設計？現在可能慢慢地比較多的人會聽到，我們簡單的介紹一下，其實通用設計不是新產物，是 1980 年代美國羅納德·麥斯 (Ronald L. Mace) 這個設計師他開始大量的去使用通用設計，但是這個通用設計並不是特別新穎的一個產物，它其實算是一個理念，它強調我們用更清楚易懂的方式，讓所設計跟生產出來的每一個物品，在最大的程度上可以為所有人所使用，講的有點文謔謔的，講簡單一點，就是從 0 到 100 歲都可以在這個環境共融的使用，這個就是通用設計的概念，全部的人通通可以使用。

它有七個原則，簡單介紹一下，首先，第一個，公平使用，就是這個設計它不會對任何人造成傷害，或者是讓他感到困窘。譬如說像剛剛科工館

的部分，如果你今天坐在輪椅上，你好不容易推到那裡看到許多障礙，你就會覺得很困窘。第二個原則是彈性使用，就是這個設計它涵蓋所有人可能的喜好跟能力，簡單來講，有的人是左撇子；有的人是右撇子。他的慣用性他們按電梯的時候，或是像一些視障者他們要按電梯，他們需要一些導盲的設計，能不能更通用讓他們很順手。或是像這種，也不是說在身障者才用的到，像這種滑鼠，有些滑鼠它其實不分你是慣用左手還是右手都可以好好用，彈性使用。

再來，就是簡易跟直覺的使用，簡單來說，就是偏大眾使用習慣的文化，在操作上可以簡單的使用。

這是明顯的資訊，譬如說，我們要上廁所，我們很自然看到這個標誌化妝室，我們就知道往那裡去，就算它沒有寫化妝室，它只有畫一男一女或寫 W.C 大家也知道要往哪裡去，這就是所謂明顯的資訊，我們都可以顯而易見，也可以清楚明白共通的語言跟標誌、符號的概念。

容許錯誤，這種設計它把危險，因為意外或不經意的動作可能導致的不利後果降到最低，這個講起來是有一點點複雜。但是簡單來說就是它有一個 debug 系統，你可能做這個動作比較有危險，它可能有一些警示作用，它可能會叫，或是坡道太陡它可能會有警示。

最近有一些無障礙停車格，它會在前面設一個語音或是紅外線感應，如果有一般人要去停的時候，機器不能辨識你是一般人，還是真的對這個位置有需求的人，但是你要進去紅線感應區，它就會發出廣播提醒你這是無障礙停車位。如果你沒有身障證明，你停這個位置是會受罰的？就是有一個警示的作用，告訴你這樣做可能會犯錯，類似這樣子的一個功能。但是目前還沒有到所有無障礙停車位都有這樣子的一個警示，所以如果可以全面化的話我想還不錯。這樣可能降低機車停車位占用的情形，可以減少許多，也不需要人力上的管理。

再來，就是省力這個就不太需要說。現在在長照的部分大家可能常聽到，有一些輔具可能讓老人家可以更順手、更不用花力氣，可以就近的進食，類似這樣子的進食輔具，或是生活中有一些滿有巧思的一些收納，或是設計的一些產品等等，或是提重物簡易的設計，都是類似像這樣子的功能。

適當的尺寸跟空間的使用，譬如像無障礙的空間，廁所是我們每天一定會去的地方，但是廁所的空間有大、有小，可是如果空間做的很小可能就

只有直立人可以進去，輪椅族就進不去；或是娃娃車族；或是年輕的新手爸媽要去哺育一下母乳的時候；或是換尿布，廁所的空間太小其實他是進不去的。

就是說，當你規劃一個適當的空間，所有的人都進去，不管你是直立人或是高齡者或是輪椅族，或是臨時受傷的年輕人，現在年輕人都喜歡騎很快，一不小心就受傷跛腳，變成暫時行動不便者，那這時候他如果杵拐杖，廁所太小沒有扶手，他也沒有辦法進去。

空間尺寸的設計跟空間的 size 能不能適合所有人，回到剛剛講的，0 到 100 歲進入這些空間都會讓人覺得舒適好用。

最後的結語就是，我希望可以超越障礙創造一個共存共榮的社會，這邊為什麼要放這個照片是有意義的不是亂放的。以前的樂高其實都不會有輪椅族的出現，或是障礙者的出現、視障者、導盲犬。可是現在國外越來越多，我忘記從第幾年開始，反正近幾年開始慢慢的在公園裡面把這樣子的輪椅族放進去，所以公園裡面的樂高他不再只有小朋友、成人或是爸爸、媽媽，不再只有這些人，樂高的設計開始把這些東西融合進去。國外寓教於樂讓小朋友一開始就能夠去了解公園裡面不是只有一般像他們可以跑可以跳的人，公園視障者也可以來用；輪椅族也會來用，把這樣的空間跟概念融合到樂高當中。降低跟不再有這些歧視，而是環境其實有各式各樣的人，行動不便的人其實不該被排除在我們的環境當中。

現在國際身障權利公約一直強調的就是，沒有障礙的人只有障礙的環境，試想如果我們的環境都非常的平坦，像剛剛所介紹的，通用設計所設計的七個原則來設計的話，障礙者就可以自己來，不需要人家推；不需要人家抬。沒有障礙的環境過程當中，他們可以是獨立自主的一個個體，以上。接下來請張理事長木藤。

#### **社團法人高雄市肢體障礙協會張理事長木藤：**

我很欽佩議員敢動這一塊，這個是很難的。我們現在在推動的，以工務局來講建管處屬於室內的環境。譬如說，樓梯、電梯、無障礙廁所的環境，養工處他處理的是公園跟人行道。目前這三個區塊都在戶外，室內的大概目前只有既有的建築物，有一些需要去改變，但是戶外的其實真的是非常難的，剛才聽台北的分享當然是文化問題。工務局很努力把騎樓整平了，營建署有規定騎樓每年都要整平，包括公園也有考評，公園考評以前沒有想到輪椅，公園做的步道它是一個最大問題，裡面的設施以前講究的就是

人在走，但是現在已經慢慢進步。我們常常看到外勞把老人家通通推到公園裡面坐在那邊聊天，現在很多老人家在公園。

騎樓來講，以高雄市來講機退大概 150 公尺，以前 130，後來營建署的共識就是 150，150 工務局有做，但做完之後的管理就是一大問題，沒有人管理，還有連續性也是一個大問題。

譬如說，高雄市以前做的 200 公尺、300 公尺或是 500 公尺的騎樓整平，整平後很漂亮通通都推走，整平後你下次再去又都被占用了。不是機車占用而已，還有攤販它要做生意，這就是一個大問題。剛才議員講的就是，當走到這裡時，因為他在做生意，所以又要推著老人家出去外面繞一圈再回到騎樓，這是我們常常遇到的問題，這個也會牽涉到法律問題。

如果輪椅推出來跟機車相撞是不賠的，因為是機車道，但是騎樓被占用了，人行道被占用了。曾經有一個會員被撞到，他十幾萬的輪椅被撞壞了，警察局法律上的判決就是這是機車道，輪椅不能走這裡。但是又沒有人行道可以走，基本上這也是大問題，但是這個真的是文化問題。

我們常常上台北的人行道走，地下一大堆都是粉筆寫的車號，就是他們執法的問題，他們執法很徹底。只要有，商家自動會打電話找人拖吊，但是在高雄真的是文化問題，你要去執行這個，一定是有問題。剛才台北分享的需要多久大家才會有共識，我有時候去協助養工處，公園要怎麼做才能讓機車不進去輪椅可以進去？真的是想了很久，很難去處理。我常常在那裡，騎機車的還趕我，你幹嘛在這裡，他要騎機車進到公園裡。

譬如，養工處很努力把它做好，後面沒有管理完蛋了。鳳山有一個公園它裡面變成一個廟，為什麼？因為老人家把神明放在裡面擺了很多花在裡面拜，也有很多人拜拜，那個公園變成一個廟。其實這是一個很大的問題。有三個課長在那裡他們知道，他們執行騎樓整平，他們很努力今年也編了很多的錢去做，但是做好之後到底誰來管理？警察在管理中會遇到這個問題，里長就出來了。這個不能弄，我選你當里長你要幫我處理，不要叫他來開我罰單。我遇到很多這樣子的問題，林議員真的是很勇敢來處理這個問題，但是這個問題應該要從我們的生活跟我們的道德去改變。你如果沒有去改變光花很多錢去做，包括公園，到最後都沒有達到效果，就是管理上的問題。有一次我在公園，我們可不可以弄譬如說像人臉辨識，你騎車去公園就寄一個罰單去你家，但是這是警察的問題他也很難去解決。

我了解輪椅出去真的很難走，現在高雄市有些大的馬路慢慢可以走，但

是小的馬路呢？如果我們要去市政府，你們知道那一條路要怎麼走？輪椅怎麼走？根本不能走。

譬如說，有很多腳踏車道就做得很好。我常常問腳踏車道輪椅是不是可以走，這是一個問題？腳踏車在腳踏車道跟輪椅相撞，到底是輪椅錯還是腳踏車錯，但是我沒有地方走，只能走那個地方。所以我把這些事提出來，就是說我們不要花錢但是事後的管理要怎麼處理？目前真的很難走，不只是我們，很多正常人都很難走。譬如下大雨的時候本來是可以走騎樓的但是還是要到外面淋雨，因為騎樓都被占用了，做生意或做什麼的都有，這已經很久的事了，也抗議過了，但是這個真的是很難處理。我真的很佩服議員，也非常感謝議員。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝張理事長，今天現場除了婦女新知的前理事長，還有婦女新知的現任理事長，還有豐裕里的里長謝錫元。10月6日豐裕里辦一個動物面具大遊行，在這裡廣告一下。

高雄市彩色頁女性願景協會是不是沒到？接下來就開放現場發言，發言盡量把話濃縮到3分鐘之內，各單位方便的話盡量講姓名，我們要做一個會議紀錄，不方便講姓名就陳先生或李小姐稱呼就可以了。

我剛剛聽張理事長這樣講，我滿想問一些問題的，里長有話要先講嗎？

**高雄市三民區德北里李里長仁祥：**

大家好，今天很感謝林議員來德北里辦行人路權問題，其實我比較在意一件事，大家有沒有發現鄰里之間有很多沒有人要的摩托車跟腳踏車、四輪的車子一堆。如何簡化把這些車輛去除掉？這個一定是當務之急。要拖一台車，這個來貼那個來貼，一個月、兩個月、三個月沒有馬上來都來不及了。所以我拜託議員請各單位，我們如何去協調？腳踏車跟摩托車、汽車很久都沒有人使用，輪子都破了零件都在那邊搖來晃去的。

再來，還有一點公共區域、街道那些都OK，可是老舊公寓裡面的摩托車、腳踏車怎麼樣去處理？

**主持人（林議員于凱）：**

你說公寓、地下室。

**高雄市三民區德北里李里長仁祥：**

對。這個都是各區域、各鄰里裡面藏汙納垢的地方，因為東西會越來越多，不過舊的沒有清理乾淨，不要說走了，用爬的都爬不過去。所以這一

點我建議當務之急趕緊把這些車輛處理掉，處理後如何還行人一個路權這個也是很重要的？為什麼同樣在台灣大家的文化水準不一樣，台北做的比較好，高雄就做的隨隨便便，這個就是文化教育的問題，這需要一步一步解決。

希望大家偕同議員同心協力一起來把社會跟國家、高雄，把鄰里做的更好，感謝大家。

**主持人（林議員于凱）：**

李里長你講的真的是我們里上面對的第一個問題，舊的摩托車、腳踏車占著車位，又沒有辦法創造新的停車位，就變成大家有車沒有地方停車，因為舊的東西都占住了，大樓的地下室也有很多車放在那邊不知道是誰的，大樓的住戶搬走東西留在那裡。今天環保局沒來，這個問題我覺得滿重要的。不知道現場還有沒有其他人想發言，今天還滿多人的，我們就這樣過去，請豐裕里里長發言。

**高雄市三民區豐裕里謝里長錫元：**

剛剛李仁祥里長那一些問題，在我里裡面剛上任就遇到，以前蓋房子根本沒有想到摩托車很多。現在荒廢的地下室也很多，可是大家全部都把機車停下去，要解決這個問題就是硬不硬的問題而已，像我這種里長就沒有包袱，環保局貼單子沒有用，警察貼單子沒有用，我就自己貼，不行七天我就收掉了，你就看到輪子破到好像摸到它就會脆化掉，真的就是收掉、回收，強制執行，因為沒有辦法車子越來越多，巷弄的車子也越來越多，每個里都要自己去解決，不管是從第幾任，從來都沒有辦法解決，這個就是要硬起來，我就硬著頭皮去讓人家罵，要用冒險的方式，可是目前還沒有人罵過我，大家都很高興，車子都不見了變得很乾淨。

有些地下室荒廢，沒有人敢下去，可能地下室有死過人。像我住的地下室就死過人，還死過兩個，好像是命案，開始沒有人敢下去停車，地下室就開始破爛、沒有燈、牆壁會滲水，開始淹水這種種的問題出來。我還沒有選里長的時候，我就住在這個地方，看不下去我自己就下去整理，開始慢慢改變。很黑暗的地方開始停我自己的偉士牌機車，十幾萬的車子停在下面。一開始一台、兩台、三台、四台，到現在已經有二十幾台。也有人是一家可能四台車到六台車，可是小孩子北漂，一家剩下爸爸媽媽住在這裡，可是有五、六台車，但是他們情願停在馬路上，也不敢停到地下室，怕會遇到鬼之類的，有很多東西、液體之類的。我就是要做一個示範，里



長一定要帶頭下去做，不然永遠道路沒辦法解決，就是要硬起來，我就是很硬，沒有包袱就去做，接給下一棒就可以，我不會去做那種鞠躬說對對對的那一種。

因為我們里長人在管、貓、狗也都在管，全部都在管，就是要硬不硬而已，我也希望相關單位也要給里長給力一點，雖然我們沒有甚麼公權力，我不能說你不能停就不能停，這是不可能的。因為我們還是人，里民有的也不會理你，會理你的就會尊敬你，有些覺得你有做事的就算做再好他也是不理你。

里長雖然沒有公權力，但是要硬起來，希望相關單位也要給力，有一次有一個街，就是路的問題，對面說公寓那邊是他們的地方，就占用很多東西在那個地方，其實議員就算去制服也都脫下來，真的沒有人敢管，警察也沒辦法，真的就是硬起來，我說不然我去清，他們說好，我就去清就解決掉了。警察就協助我貼七天的公告，沒有，就強制執行，就只能這樣子而已。但是這些都要同理心、公德心，像身障者行動不方便，很多路上有修機車的，開什麼店的？要還給身障者一個安全的路權，我身為里長，我自己里裡面沒有開什麼，因為裡面也沒有什麼文化、沒有什麼生態，只有一間老周早餐店最有名，公園也要自己規劃，怕講太久，謝謝，反正就是議員要更有力。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝最衝也最帥的里長，接下來先介紹一下謝先生。

**高雄市市民謝先生：**

我是謝先生，我準備了簡單的簡報，在簡報之前，我想先講一個議題，雖然剛剛騎樓的問題討論那麼久，但我認為騎樓終究不是正途，因為騎樓畢竟是私有的地方，像剛剛協會有講到，做生意、高低差或是材質不一樣，也許下雨有些很滑，有些不滑，你要這些行動不便的人怎麼走呢？而且你在私人土地上本來就不方便管理，就算你有法源依據，警察局敢去私人土地開單嗎？其實說實在很難，開單後又會被投訴，所以騎樓是沒有辦法好好被管理的，我覺得最終的目的必須拿公有地建置人行道，實體的人行道，這是我們最終的目標。

我開始講我準備的東西，因為東西真的滿多的，就講工程面的一點點。我九月初有去日本，我看到第一個是他們在接近路口時，每一個路口只要有人行道都有設置這個導航磚，而且你可以看到他們在人行道跟道路之間

的高低差是完全做的是平平的。

我剛有講到實體人行道，實體人行道就是他有突起的原石，最好要加上欄杆，這樣有什麼好處？譬如說，機車要停上去就變難，除此之外行人在上面走時，他想要隨便穿越馬路，這時候假設有欄杆就可以降低他跨越的機率。再來我想講的是，這也是我去京都時看到的，你可以看到它從這裡突起要接到行人穿越道的時候，他的原石慢慢的下降，直到他與路面完全貼合、完全平整這樣，這樣才可以給行動不便的人一個更好的空間。

我想講一下種樹的問題，人行道可不可種樹？可以，但是你的條件是什麼？你留的空間一定要嬰兒車跟輪椅都能通過才可以，大家看一下右手邊這邊，這是我上學的路上，這裡是一堆雜草中間還有電線桿之類的，高低差路面起伏完全沒有人在走。我想講的是人行道也必須維護，種樹最好挑選樹根不會讓人行道壞掉的路。你想一下你走在紅磚的人行道上，通常的經驗就是有一些樹根把人行道磚頂起來，下雨天走的時候踩到，水就噴上來，鞋子就濕了，不要說這樣，假設是行動不便的人要過去他很容易就翻車等等。

我剛剛只是簡單講幾個很基本的，就是希望這些工程單位有辦法可以做到，我再補充一點，就是高雄民眾為什麼那麼愛違規？其實有一部分我說直白一點，都是因為警察局養出來的，為什麼我這樣講？我剛剛去吃正忠排骨飯，走大概 20 步路旁邊就有一堆摩托車停車格，而且都是空的，只有我在那邊停，但是大家的摩托車都停放在正忠排骨飯的正前方，為什麼會這樣？第一個是因為停這樣根本就不會受罰，第二個就算警察來也只有勸導、趕走，三分鐘之後你又會看到那裡又是一模一樣的情況，這樣有用嗎？這樣民眾也沒有受到教訓，這樣他哪會改變，對不對！只有我像白癡一樣，走 20 步路，停在停車格，謝謝大家。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝謝兄，有備而來。接下來許先生。

**高雄市市民許先生：**

議員，各位長官大家好，我是住在小港的，我姓許，今天時間有限，我盡量講重點，行人友善人行道的問題他並不是單一因素所引起的。人行道為什麼那麼重要呢？因為他是連接我們所有生活基礎設施的根本，像捷運站、公車站、火車站等等，日常消費都需要靠人行道連接，我自己本身的經驗就是坐公車到火車站，再轉站到我要去的目的地，我騎車大概要二十

分鐘，坐公車居然要一個小時，所以這種不好的體驗，會降低大家願意走路、坐車的意願，甚至會引來反對的聲音，會說高雄騎車、開車就好，為什麼要搭公共運輸，但是大部分人去日本，並不會對於大眾運輸感到不喜歡，而是感到便利，所以重點並不是在台灣人到底愛不愛大眾運輸，而是我們沒有辦法選擇好的大眾運輸，和我們不喜歡不方便的大眾運輸。騎樓這個議題因為它私有但是公用的定義會導致很多混淆與爭議，在南部來講，幾乎九成都把它認為是私有的方式在看待，如果我們要淨空的話，我認為只能像主幹道、商業區這一類的比較容易去做，比較難拓展到我們生活上的區域。所以我們最終的目標還是要像剛剛那位先生講的，發展實體的人行道，在執法上面來講，這個也是造成人行道難以管理的問題之一，私人載具的使用成本過低，不當的便利性過高，這邊指的像違規成本，第一個罰不到，再來就是罰太少，甚至會低於合法的停車費用。

剛才有提到停車問題，停車我要付 30 元，但是我亂停車可能倒楣我被罰 600 元而已，但是有很大的機率不會被罰，或是只有被警察趕走，這個就沒有辦法有效去轉移使用人口到大眾運輸上面。這個部分在日本的話，你光是停車逾時就要罰 2 萬 5000 元日幣，你可以換算一下那個差別是多少。所以我認為警方執法過度於依賴定點守株待兔和勸導，或者他們怕引起民怨，所以只能讓這些違規由民眾自己去檢舉，無法有效和及時去改善這些違規行為，都是在創造鼓勵大家違規的環境，我認為素質不是自動自發，它應該是被教育而且是被罰出來的。

人行道的目的並不是在於連接 AB 兩點，它是連接整個小型區域讓生活機能可以串聯整合更有效的運用，在行走的過程你能夠帶來很多的商機和客源，我們不應該反對人行道出現在我們家門口，因為你從家裡走路到公司或學校，這個過程就有可能產生很多消費的機會，這個就是我們應該去鼓勵更多民眾接受人行道可以在自己家門口出現的。高雄現行人行道有諸多問題，我們是先求有但是沒有好，或者是很多人認為那個地方又沒有人走就不必有，問題的根源不是在沒有人行道，而是在於不好走，所以根本不會有人去走。

我建議我們可能以某幾點為示範區，做出正確的實體人行道，有完整的無障礙設施和有效的車阻，有效的車阻像剛才理事長提到，它可能會阻擋機車，但是輪椅會過不去，像日本有一些很有創意的車阻，他們把車檔做成馬蹄形，讓輪椅的迴轉半徑可以轉過去，但是機車過不去，我覺得這個

是很好的主意。還有做有功能的人行道護欄，再來就是延伸，這個不是今天的主題，行人號誌和標線，還有其他等等對行人友善的一些設計，讓行人更願意去走。再來就是配合正確的樹木植栽，讓市民能夠體驗走路是一件很舒服而且很安全的方式，再搭配大眾運輸的發展，我們才能夠有效的減少私人載具，大家才會願意去坐大眾運輸，進而減少去騎車或開車，面對有限的路面空間這樣的方向才不會讓交通崩潰。我今天下班的時候經過高雄公園，剛好看到好幾輛機車騎在高雄公園裡面的人行道，我覺得這是很可笑的一件事情，畢竟這個就在機場的對面。

最後，我引述哥倫比亞首都市長所講的，「一座進步的城市不是讓窮人也買得起汽車，而是讓富人也願意走路去搭大眾捷運。」以上我們所提的都應該是並進的關係，而不是應該先做什麼才能夠做什麼，我們應該是每一年都要做，對日常的交通思考我們不應該一再的被短視，而且侷限於如何配合私人載具的成長，我們不應該去想說要怎麼樣拓寬馬路，讓更多人可以開車騎車，或者是用機車合法而且能載小孩，或者是說如何讓開車族享有更多方便免費的停車處所，我們更應該去思考的是，如何利用有限的資源讓絕大多數人，也就是行人通行的平均水準，就是方便度和安全度都可以提高，這個我認為不應該拿來做打高空近期的施政目標，而是應該要把它看成是一個 20 年或 30 年的計畫，如果現在沒有開始，我們不可能會有結果的一天，謝謝大家。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝許先生，如果有資料的話會後可以影印一份給我們。

**高雄市市民吳先生：**

大家好！我是正興里的里民吳先生，我覺得騎樓和人行道對身心障礙者非常不友善，我舉一個例子，在一個多月以前，有一天晚上我帶視障者路跑回來，我開車問他說，你現在要怎麼坐車？他說，他常常看不到公車站牌是幾號車？有一次他從大順路特力屋走路回家，走到大順路寶珠溝圖書館那邊。他就走路回家，我問他有沒有走人行道？他說他是走馬路，我問他為什麼不走騎樓或人行道？他說，走騎樓高高低低不平坦，他看不清楚，走人行道他容易跌倒，他說馬路才是最平的，可是這樣很危險啊！我們的馬路竟然是要讓人和車一起走的，人行道不是給人走的，我覺得很諷刺，就這樣子，謝謝。

**高雄市市民周小姐：**

大家好！我姓周，我們家有一個視障的孩子，我們發覺說怎麼騎樓和人行道真的不能走，今天我帶我兒子騎車過來，九如路我一路看騎樓和人行道，汽車直接停上去，我騎樓不能走、人行道也不能走，很多商家他們的生財器具幾乎都把騎樓占滿了，連我們走路的空間都沒有，很多住家又把他們的植物盆栽幾乎占用了前面的人行道，所以我們真的必須要走到馬路和汽車、機車共同使用，我覺得我們出門除了帶視障朋友，我們還要很仔細的注意看，我們是不是在馬路上時時存在的危險，有的店家、住家他們把騎樓整個封起來做為室內空間，我覺得我們有一些東西是不是可以先做一個強制的執行？謝謝。

**主持人（林議員于凱）：**

謝謝周小姐，我們開放最後兩位。

**高雄市市民張先生：**

大家剛才都說過了，騎樓是私人財產，再怎麼獎勵、怎麼處罰，它終究會牽扯到人民財產的問題，實體人行道如果永遠做不出來，永遠沒有辦法在騎樓上面好好行走，雖然那麼多人行道做完了，還是一樣，樹根又突起來了、然後又磁磚破了，你們驗收的時候驗收人自己坐在輪椅上自己推，如果人都過不去了，那他們要怎麼過？你好手好腳坐在輪椅上都過不去，他們這個怎麼過去？你們有沒有想過？你今天做好的東西 20 年後，現在做的東西是為了 20 年以後，你自己老了要坐輪椅，你的小孩推你都過不去了，我們這些公共建設 20 年以後還要重蓋，又要多花一點錢，有沒有想過？

台灣就是這樣，沒有良好的規劃，教育失敗，為什麼？因為我們不願意，公權力只會抓兩段式左轉，路上停車子他不抓，汽車停在轉角擋住所有人行道的視線，警察看到了就騎過去，他也不管，不會啊！有沒有想過這件事情？為什麼人沒辦法走路？為什麼他不願意走路？因為根本沒有辦法走，今天的問題就在這邊，沒有執法、沒有教育、規劃失敗。說真的，打開 Google 地圖看看外國的街景你就知道怎麼規劃，為什麼你做不到？因為沒有人要做。政府就隨便，反正開公聽會講一堆沒有什麼用，現在我住的地方算是很新的重劃區，實際上人行道也是沒有辦法走，下個雨草長起來了，怎麼推嬰兒車，沒辦法走，就這樣。

**高雄市市民張先生：**

大家好！我姓張，我問一個問題，高雄市政府請放心，請問今年度全國

檢舉第一名的路段是哪裡？這是昨天的新聞，交通大隊針對民眾檢舉交通違規第一名是在高雄市三民區的十全一路上，十全一路上三項最高的違規，就是違規停車、闖紅燈和變換車道沒有打方向燈，特別是違規停車今年1至8月就占了13萬件以上，十全一路上面有三所學校和一間醫院，還有一間派出所。我要反映一下十全派出所的執法效率，有一次我在後驛捷運站土地銀行那個出口，我中午打了一通電話向110反映騎樓違規停車的問題，然後我等了4個小時才有警察過來處理，事實上是3個小時，在第3個小時有警察過來處理，但是我在現場沒有看到警察，因為我就在那邊等，後來我打了第3通電話之後才有一位警察過來，現場我向他反映，他有拿出條文告訴我說，市政府這個部分是針對在騎樓只有罰並排停車，如果騎樓只有停一台車是不開罰的。

但是那時候我坐在捷運出口的階梯上，我坐在那邊等警察，然後被導盲棍(白手杖)掃到，他是一個全盲的視障者，那位先生跟我說不好意思，後來警察沒有來我就追過去問他說，因為我們前陣子有在討論這個問題，我希望他分享一些意見給我們。後來警察來的時候，他也有告訴我這個困難，現場只有一台機車在騎樓上面有違規停車，我覺得執法的部分一定要很徹底，尤其十全一路上面，每次報案都要等3個小時以上，謝謝。

**主持人(林議員于凱):**

這個實際分享的經驗都是點點滴滴、指證歷歷，然後時間交給我們最後一位。

**高雄市市民徐先生:**

首先謝謝議員，我是三民區的居民，去年看政見的時候只有兩位議員提到行人的路權，其他都在談車的路權，我們在講以人為本，我是兩個小孩的爸爸，我推著嬰兒車到科工館，沿路上人行道都被占用。我們想以人為本，但是事實上我們對於視障者、對肢體障礙者的用路環境都不是很友善，不管在工程面、在理念面大家都有提到，這是一個民生問題，我們知道要用法律解決，但是我知道這個涉及到政治解決的部分，等待議員在政府機關要處理的時候是很困難的。

我講我自己遇到的例子，過去有一段時間我必須要走一段路，那一段路是單行道，那條路比較窄，比較窄的情況之下它沒有人行道，它旁邊兩側停滿了車輛，但是它沒有紅線，然後我就打1999反映，交通局的公務員人很好也很友善，他有回復我，他問我有什麼建議？我說是不是可能在那

邊設標線型的人行道，他也說好，然後他去和里長實際去勘查，遇到的問題是里長說，居民有停車的需求。北市停管處的科長還是組長提到說，里長也要考慮當地里民的民意，事實上我不是那個里的里民，所以遇到這個問題也是一樣，我覺得我們有行走的空間，他認為當地的居民他們有停車的空間，這個問題似乎就無解。但是我還是認為人行的空間必須要有，因為同樣在那條路上我看到有人推著輪椅，他沒有辦法走，等車輛過去之後他再推出來，可是旁邊有停車，人不能走，但是可以停車，基本上就沒有辦法解決這個問題。

再來是警察執法的問題，我們家對面有一輛貨車，他固定停在人行道上，他們家騎樓不停，他停在人行道上，剛才台北市停管處的組長說是機車，但是高雄市很嚴重的是停汽車，他停在人行道上，我打過非常多次的110，警察也很快就來解決，但是他會馬上開走，然後警察離開之後他又停回來，因為我會在那個地方觀察，警察都會來。最後他的方式是用抹布去把車牌擋住，他把車牌擋住的意思就是他怕人家檢舉，但是他不怕警察來，他不是擔心警察來，因為警察來會勸導，然後他開走再開回來，可是被人家一拍就可能要吃罰單，這是一個很大的問題。

剛才有朋友講到說執法的問題，他停好車走20步路，在科工館的後面可以看到一個問題就是，沿路都有停車格，然後停車格是空的那汽車要停在哪裡？汽車就停在紅線上、停在人行道上，因為可以不用繳停車費，因為他覺得不會被開單，我覺得這個也是執法上很大的一個問題。人行道騎樓的問題目前不談，可是人行道是公有地，公有地卻變成私人的停車場，這是一個很大的問題。另外一個問題是斑馬線的問題，我們走在斑馬線上，甚至我推著嬰兒車汽車不讓我過，警察局在十全路曾經短暫實施過加強取締，可是那個時間很短，而且只有在特定路口做到這件事情，那段時間結束之後這個問題都還是存在。

我想講的是兩個部分，我想知道可能高雄市沒有那個風氣，請問我們在宣導和教育上面用多少心思在這上面？我們有沒有真的讓市民知道說，人行空間對一般人、對身心障礙者是這麼重要，大家有這樣的觀念嗎？我們到底做了多少教育和宣導？另外，在處罰和執法上面？我們是法治國家，但是我一點都不覺得是法治國家，因為我們的行政機關是依法來執法。事實上，我們發現它的彈性非常大，如果在執法不嚴格的情況之下，剛才有人提到，在這種情況之下大家都心存僥倖，在這種情況之下這個問題就沒

有辦法解決。所以我覺得要從教育面、執法面這兩個部分來解決，因為其他不管是一般的理念或是工程面，我相信政府各機關都知道這些重要性，可是我們到底要怎麼讓市民知道？這件事他們要怎樣去建立這樣的觀念？謝謝。

**主持人（林議員于凱）：**

大家剛才提到很多執法的問題，執法的問題我了解，警察局他們一定是配合市府的政策，如果市府的政策沒有在這一塊要強力去執行的話，警察局也不會那麼積極來做這件事。剛才呈現出來公共電視那個統計表，2016年高雄市16歲以下學童的死傷率是全台灣最高，而且幾乎高出二倍，所以2017、2018年高雄市有執行這個行人路權、保障行人安全的大執法，取締的件數聽說今年的前兩個月就衝到三萬多件。但是這個事情還是回到源頭，如果我們只有用強力執法去取締才有效，然後民眾並沒有這樣的意思的話，只要警察不執法，這些事情就全部回來。所以我們今天才會邀請台北市來分享這樣的經驗，我認為這件事情也不是在座各局處自己就有辦法片面去解決的，它是一個跨局處的問題，我先列出幾個點請局處來回答，第一個，對於身障停車位的占用，這個部分剛才通用設計第5點的時候他說可以做直接的通報，如果身障停車位被占用的時候有一個機制可以直接回報到交通局或交通智慧管理中心，我不知道現在有這樣的設計方式可以使用嗎？請交通局回復，如果身障停車位被占用的時候。

**高雄市政府交通局李股長啓源：**

我是交通局停管中心督導，首先針對身障車位占用的問題回答，身障車位分路邊、路外來看，我剛才提到身障廣播的方式，最近從衛武營地下停車場開始，它有一些委外廠商引進一些新技術，它也是透過紅外線的感應，只要有車輛停進來的時候，它感應到就會自動廣播，目前我們公有停車場也陸續委外當中，目前有引進這個技術的就是忠孝地下停車場，就在六合路中華電信旁邊。但是這個技術僅限於廣播，它沒有辦法掌握這台車是否具有身障資格的車輛，因為它還沒有辦法針對他的車牌資料去抓取他的車籍，所以目前只限於廣播。可是在公有停車場裡面，尤其是立體停車場它有場組人員，他每兩小時巡場一次，如果他的車輛，因為一般身障車輛他必須要置放心障停車識別證，就是所謂的黃卡，如果沒有置放的話，第一，他會接到勸導。第二，如果累犯，遇到這種就直接停售，如果是臨停車我們會通報警方開單，這是它的執行方式。



可是占用這個問題在路邊反而更嚴重，路外停車場有在管理沒有問題，路邊停車場因為高雄市有一個特色，我們的身障專用停車位是免費，其他縣市的身障停車位和該路段的費率是相同的，它一樣照收，只是你持有黃卡才可以停。但是高雄市的身障格位是免費的，這個免費就造成很多問題，因為公共停車場自治條例規定可以停放 15 天，如果今天這個格位是免費的，等於一輛身障車可以免費在那邊停 15 天，所以我們去貼單也很難去趕。所以交通局也有想要把高雄市路邊身障格位納入收費，這個部分我們會持續和身心障礙者相關協會溝通，看這個部分是不是讓我們的措施反轉，把身障格位納入收費，以上是我們路邊、路外停車場的做法，供大家參考。

**主持人（林議員于凱）：**

第二點，剛才有提到很多占用人行道車輛的部分，在大樓前面的人行道，之前由交通局租賃給大樓作停車格使用，有這種事情嗎？

**高雄市政府交通局李股長啓源：**

向議員報告，這個我有特別記起來要澄清，我們交通局應該不會有騎樓或人行道機車位租賃給特定業者或是商家、住家的狀況，公共停車場管理自治條例規定，停車格必須供公眾使用，不可能有租賃給特定人的狀況，如果大家有聽到類似的情形，麻煩向交通局反映，這可能有私自收費違反停車場法營業的情形，向我們反映他就會被開罰 6 萬元，如果有遇到的話麻煩大家向我們說一下。

**主持人（林議員于凱）：**

所以還是可能會在人行道劃上停車格，是交通局劃設的，然後因為大樓住戶要求說他前面的人行道需要劃設停車格，交通局就會去劃設？

**高雄市政府交通局李股長啓源：**

高雄市人行道停機車這個例子很長，從我小時候開始，民國 80 年代那個時候人行道就是機車停車場，以前交通局的法規是 3 米以上的人行道機車可以停一排，這件事情一直到 97 年的時候捷運和世運那時候的事件發生以後，大家發現捷運公車需要友善的人行環境，辦世運需要友善的人行環境，從那時候開始翻轉。從 97 年到今年大概有 10 年的時間，其中發生了很多事情，包含我們辦了機車退出人行道一共有 14 所醫院、20 所學校。最重要的是在 103 年的時候，我們直接把超過 3 米以上的人行道可以停車這個規定廢止，等於高雄目前人行道可以停機車的空間只有劃有白色格位

的處所，目前一共 2200 個，這 2200 個也已經陸續在減少當中，數字我就不向大家贅述。

我們相信一定還是有很多大樓向我們申請他的基地前面要劃設機車格位，這些格位劃設上當然是配合他們的需求，但是交通局的程序其實和臺北市停管處請教過，它的地下室一定要沒有變更過，而且已經不敷需求了我們才會幫他增設，這個有一定的規定。而且我們現在的新建案都必須要送交通影響評估，105 年新規定的審議原則，每棟大樓它的每戶都必須至少一格機車位。我講一個實務上的問題，就是一個大樓他一個住戶大概夫妻都會有一輛機車，以高雄市勞工家庭而言，爸爸媽媽一定都要一輛機車，他要怎麼停？一輛停汽車位後面、一輛停他自有的機車位，兩輛。但是如果大一點的家庭他可能就 3、4 輛，當然現在的法規還是追不上，如果遇到這種情形的話，我們優先還是以路邊的機車格位設置為主，真的不敷需求，人行道我們才會去考慮。但是我們現在人行道如果要設置格位，它的規定非常嚴格，它一定要 3.5 公尺以上，如果有工務局已經做過改善工程的路段，我們也不同意設置的，這是我們的一些做法給大家參考。

**主持人（林議員于凱）：**

剛才提到人行道如果在旁邊要設柵欄，避免機車可以直接騎上人行道的狀況，還有針對剛才說的路樹的問題，就是人行道上種樹，結果經過一段時間地磚會翻起來，導致身障朋友和行人會跌倒這種狀況，我們接下來有沒有一些處理的方式？

**高雄市政府工務局吳副局長瑞川：**

謝謝議員，還有各位，我剛也聽了很多，針對柵欄的問題。我們在市政府銀行那一側的人行道有看到欄杆？有嘛！區公所那裡，那就是我當科長的時候做的。然後在四維國小、復華中學的人行道那邊也有欄杆。也就是當初我當科長的時候，事實上就是上面有政策說，我們高雄市可不可以人行道來做欄杆！黑色是屬於東西向，綠色是屬於南北向。

譬如說，你在馬路上看到那個欄杆的顏色，你就知道現在是在哪個方向，所以我那時候就開始推，可是從市政府這裡很好做啊！做到復華中學、四維國小的學校也很好做，可是當我要開始做四維路，就是往東邊，那一天我們現場的施工人員竟然打電話給我說，當地人講說要改，為什麼？因為他們商家抗議說，你欄杆把我擋在那裡機車沒辦法直接上來，他要怎麼做生意，然後就在那邊抗議說，你絕對不可以做，所以我們就跟商

家解釋說明，還是無法達成共識，最後就只好先停工，先停下來讓他們息怒，可是他們不讓就是不讓，後來我們就減做。從那個時候開始，我後面都不敢推，因為你會發現，你在人行道做欄杆，如果涉及到商家，以我們高雄市商家的特性，他是做小生意的，他會很希望顧客很容易行走，我們高雄市機車又多，所以這個東西衍生出來的就是剛才我說的，我順便講，為什麼我們10米人行道很難做，當我們今天要做10米人行道的時候，我們就要跟交通局問了，那路邊停車格要不要取消？因為法令規定12米以上就應該要有人行道，可是你知道12米再掛到人行道，現在的人行道至少要3.5米，你的車道就會被外面擠壓。那以交通局來講，他就會知道要評估啊！人行道不可能，因為你看到以前地政局的重劃，他們一般的人行道做得很窄，大概2.5米而已，如果再放個變電箱，都做不到一米，只剩下幾十公分。在以前的重劃區常常看到這種情形，我們工務局之後就要做人行道拓寬，要拓寬又遇到一個問題，就是水溝又要把它打掉，我賣你嗎？沒有，所以現在很多人行道拓寬是把水溝蓋起來，然後用側溝在排水，可是現在發生暴雨時，就出現了問題，因為雨水排放的速度沒那麼快，又造成道路積水。還有一個路樹的問題，剛才有一位市民說，你們怎麼驗收的，我跟你講，在種樹的時候，要驗收時那些樹都很會竄，可是問題就是樹種的選擇，其實我們現在看到樹根竄起來大概都是很早期種的，我們現在已經都改了，就是回到議員講的，現在路樹都找小型的，因為早期的黑板樹都很容易竄根，再來是菩提樹，其實菩提樹真的很不適合做行道樹，那個樹根一但長大竄起來之後，根本遍布整個人行道，而且它很容易倒，它是淺根，還有掌葉蘋婆，掌葉蘋婆會有臭味，很多社區都要求我們把它移走，還有淺灰藤也是很多，像各位在美術館周邊看到的很多小黑板樹已經長大了，它剛種的時候很小，結果長大後就一直竄到人行道，好在美術館的人行道很寬，所以大家走起來不以為意。可是你想如果把它種到一般的人行道，我們現在事實上都已經把那幾棵會竄根的樹種都排除在外了，我們會找比較深根，然後樹幹不會很大的，因為各位對樹要有一個觀念，就是樹幹大，樹根就大，不然它就會竄根，所以我們現在在人行道樹的選擇比較偏向黃鈴木，還有一些比較常會開花的，像風鈴木、阿勃勒那一種，所以我們的鐵路園道大概會種的都是比較原生種，然後有一些會開花的樹種不會像以前種那種高大的喬木，就大概是現在我們種的那種樹，我先這樣回答，以上。

### 主持人（林議員于凱）：

因為今天這個座談會，其實大家也都知道它的難度非常高，台北市當初可以這樣推，我就在猜應該是市長下的政策方向。我在下一個會期，我會把這個事情當做是一個重要的施政，就是質詢跟要求市政府要整合的主軸。我希望至少副市長層級以上的人員出來推這件事情，他們第一個會期，就是上半年，我們市長宣稱要路平，他有做到了。第二個階段，我們希望開始去做人行道的工作，特別是剛剛我提到在觀光風景區去做一個示範的計畫，我覺得這也是一個好的方向。另外一個就在目前要新做的陸橋跟地下道填平旁邊的人行道，就可以先來做了。然後再來就是接下來的捷運站，我們輕軌站附近，若 12 月確定輕軌的路線定案了，接下來就是要處理人行道的部分。那要鐵路地下化的這幾個站，正義站、民族站、科工館站、三塊厝站到新火車站，這幾個我們也會列為重點，就是希望市政府可以快速整合出來，然後把人行環境做一個好的規劃，配合強力的執法，我相信如果是符合政策方向，就來告訴一般的市民，我在這幾個地方就是要強力的來推一個示範計畫，我們的人行道可以讓人民好好的走路，我相信市民可以接受的。但是它一定會遇到一些阻力，那這個阻力，當然台北市也做了一個很好的示範，其實他們在前期應該也花蠻多時間去跟所謂大樓管委會跟里長，還有有決定能力，或者有影響力的這些人多多溝通，我覺得這個蠻重要的。到底誰要來做這件事，我覺得這個也是市政府要去協調出來，總之要有人出來協調這些事情，民意代表也有這樣的責任在，我們也會去做這件事。都發局的角色，我想因為整個城市的發展，都市的計畫相當的重要，所以如果之後在一些新的重劃區附近，如果有新的建物要蓋的時候，應該就要跟這些新進住的住戶去做這些提醒，當然舊的地方，你要處理可能比較難，可是如果重劃區進去，有新的建築物，我們就可以在那個地方事先告知，然後跟大家講了之後，這邊就會這樣子做，讓他們有一個心理準備大家就不會反彈了。最怕的就是以前可以，現在不行，但是現在不行，以後也不行，現在可以開始做啦！我是認為這些事情都不是在場的任何局處自己可以做到的，它必須至少要有市政府的秘書長，或者研考會主委出來主導跨局處的平台，我會去把這個平台推出來，最後是不是請彭老師跟我們做一個總結。

### 中山大學公共事務管理研究所彭副教授滄雯：

其實不是總結啦！因為我今天本來就也特別想要聽各局處如何回應，剛

剛很多民眾其實都有備而來，我覺得蠻感動的，特別剛剛有一些里長雖然他們先走了，但是其實我覺得整個行人路權的概念，如果大家有臉書的話，也可以加入我們還我行人路權聯盟，因為我自己之前是高雄市婦女新知協會理事長，我們那時候組織了一些團體，就是希望特別是婦女團體，因為那時候還沒有跟障礙團體結盟。但是事實上就是從一個女性的觀點、一個照顧者的觀點，然後有一位媽媽也是，他就非常清楚我們現在這個都市，我們這個城市多麼不是所謂的宜居城市，那時候高雄市說得了很多世界宜居城市獎，我們連出去走路都必須要走在大馬路上，然後推著嬰兒車，公車就在我們旁邊呼嘯而過，這種經驗非常多的照顧者都有，所以那時候我們結合出來，就是希望能夠跟市政府推這樣行人路權的概念，但確實，我覺得這是一個盤根錯節非常多的問題，從你要怎麼規劃跟起由的關係，有很多技術的問題。譬如說很多人的車子，就不要說機車了，汽車都直接停在騎樓裡面，如果今天人行道蓋在外面，他還是照樣必須經過人行道去停嘛！所以它有非常多的技術問題，我覺得更根本的是，我們現在關心路權的人怎麼樣能夠集結起來，然後我們有更多這樣的里民，才會有支持路權的里長，這樣的民意才能夠反映在市政府上，讓他們有一個壓力去修改，否則的話，就會有市政府今天推一個政策，然後里長又帶頭出來反對這種情況。所以我覺得公民教育真的也在這個部分是非常關鍵的，我覺得這個行人路權的議題，可能不會是只有交通局啊！或者是工務局的問題，我覺得公民團體跟教育局可能也都要扮演一些角色。

我覺得特別要提到的第一點，就是可能要把教育局拉進來，現在教育局從小開始宣導的那些教育，我覺得這一塊可能可以跟交通局合作，從小學、中學去傳達這樣子的觀念。然後另外一個，因為時間很趕，我只想要講一個有可能的建議給市政府，就是我前兩年到西雅圖參訪，我住了一年，我覺得那邊的參與式預算的這個概念，其實值得我們參考，他們的參與式預算，就是在鼓勵居民提出來，你對於社區裡面交通的一些地點，還有一個就是公園的一些遊憩設施，他們就只針對這兩個題材參與式預算，所以居民如果覺得我們這邊的汽車太快，我們想要設計一個坡道，讓汽車減速的那種設計，或者是這邊的路燈、交通號誌等等，他們可以透過這個東西去提案，然後通過之後，市政府編列這個預算。公園的部分，現在就是談共融式公園，不過這不是今天的主題，我就不談了，也就是居民可以去設計一個他們想要的公園，所以我覺得市政府可以透過這個誘因的方

式，先去找一些願意合作的社區居民，或者也許是里長，鼓勵那些有意願的社區先團結起來，他們彼此去遊說，他們去跟他們的店家溝通，然後去爭取一些預算。譬如說設一個大家認同可以去蓋停車坪的地方，然後讓其他的地方可以淨空，或者是其它，我們那時候其實強調，也許不是淨空，可是至少要暢通，讓我們可以行走，所以我覺得可能可以透過這樣，才不會讓我們先前推動的行人路權，然後市政府就說，他會選某些重點街道，但都是商圈。我們看到包括路平專案也是，三家平了之後，另外一家又突然高起來，所以它是很不完整的，這是為什麼呢？因為那一家不願意配合。如果今天資源投在你覺得該投的地方，可是那個地方並不是一個願意去配合的社區，其實那個資源很可能就是浪費，所以倒不如去思考，現在可以優先從一些社區去鼓勵，他們自己願意先內部合作談好，然後願意配合的時候，我們去一些社區做示範，那這個點的效應會慢慢擴大到各區，我想這可能也是一個嚐試的方式，因為我們的願景大家都是一樣的，但是其實我們這樣的人必須團結起來，然後有更多的示範點之後去感染這樣所謂以人為本可以步行的環境，所以我就簡單講到這邊，謝謝。

**主持人（林議員于凱）：**

因為時間的關係，已經超過時間了，現場也有你們的長輩，也差不多要回去休息了，我覺得這是一個起頭啦！至少今天在座的各位，讓我們有一個信心，就是熱情變成可能的事情，不是大家只會考慮到自己家門前有沒有停車位的問題，而是有這麼多人，他是關心能不能創造對於老者、對於幼者跟身障者有一個更好的人行空間出來。我覺得這樣的人越來越多之後，形成一股民意，民意會驅動這個事情去達成。最後我們是不是請警察局吳副大隊長這邊有話跟我們做一個最後的回應。

**高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌：**

抱歉，不應該在教授後面講話的。

**主持人（林議員于凱）：**

沒關係。

**高雄市政府警察局交通警察大隊吳副大隊長武煌：**

對不起，因為剛剛的意見，我覺得各位的意見非常好，這是我們執法的後盾，真的！我先報告剛剛議員關心的大東華夏，機車騎上人行道的那個部分，我們看到了，所以我們趕快找錢去做科技執法，最近這個月去有看到嗎？我們已經裝設了很多攝影機，這是花了很多錢去做的，可以多面

向，包括就是你剛剛畫面看到的機車騎上人行道，都可以拍照舉發，但未依兩段式左轉沒有拍照舉發，目前已經開始運作了，只不過現在是宣導期，預計10月1日起開罰，我們製作了一個宣導影片放在我們的臉書，才2、3天，已經1、20萬人點閱了。因為大中華現在這個部分大家非常關心，我跟各位報告，已經完成了科技執法，就是剛剛那種現象幾乎就會減少，因為只要民眾一直被罰，他就不會騎上去了。

再來，就是各位剛剛關心的無障礙空間車位的部分，我跟各位報告，這個就是我們執法的第一優先啦！真的是！我們拖吊車在外面只要看到車停在無障礙空間車位，就是優先拖吊，這個是交通局跟我們訂的八大項目之一的首項，這個部分，我們會持續來加強。

至於說到執法效率的問題，我跟各位報告，像學生講的沒錯，十全派出所同一個時間，我們在講話的這個時間，外面大概就是只有3組警網，這3組警網他要處理治安事件、妨害安寧事件、交通案件，全部都是這3個警網在處理，當然你聽不下去沒關係，因為這畢竟是人力問題，這個部份，我們來做虛心檢討。

再來，我跟各位報告，就是之前九十幾年的時候，我們強力執法，目前還在推，最早之前，我們強力執法在拖吊上，拖吊了一陣子之後，議員就來了，就說你們不能拖得這麼兇，我們是極力抗拒依法執法，後來議員乾脆也不跟我們講了，他直接入法，他直接把自治條例修掉了，修成全台灣只有我們高雄拖吊之前要廣播，而且就算廣播完之後，車子上架，只要還沒有拖進去車道，車主來了就要放車，就會回到剛剛薛先生講的，拖吊車如果到那個路口，他為了方便去買便當，拖吊車到那裡，車主出來了，就拖不到了。這個如果議員可以的話，我建議這個自治條例要把它修回來，我覺得議員把它入進去自治條例之後，我也很傻眼，因為一入自治條例之後，就變成正當法律程序了，正當法律程序就逼著我們公務員一定要遵守，真的！你去問一下，全國就只有高雄有這個法則，在拖吊之前要先廣播2、3次，而且音貝還要在60-75分貝之間，不能太高也不能太低，聲音太大，他又來抱怨吵到他的小孩子，聲音太小，他說聽不到，所以這個部分，我們還是繼續來加強。至於教育跟宣導的部分，我們真的都有在做，真的有在向下扎根，我們甚至從國小、國中到大學，我們都經常去做教育的宣導。剛剛薛先生的習慣跟我一樣，我每到一個地方，我老婆都會罵我，你為什麼一定要把車停完了之後才走進來，我說，我自己身為警察，本來

就要這樣做，太感謝你了，希望你能夠慢慢去影響其他市民朋友來學你，給你一聲讚！謝謝。以上一些簡短的報告，以後有後續，我們再繼續來回應。

**主持人（林議員于凱）：**

不好意思，剛剛沒有讓吳副大隊長講到話。不過其實我們人行道的問題，執法的確是一個重點，到底我們的人民可以給這些執法者多少支持，我們民意代表能不能不要扯後腿，這個我們自己要來檢討，最後吳大隊長鼓勵其他市民去遵守那個停車的規定，我覺得這個可能警察局要結合教育局去做一些教育宣導，因為畢竟我們沒有公權力，你如果去跟那個人講說，你的車不能停這裡，那裡有停車格，你可不可以停進去那個 20 公尺的停車格裡，這樣你可能會被那個人打也不一定，所以對於有公權力的單位，還是要多扛一些責任，今天因為晚上 9 點 20 分了，謝謝大家周五晚上願意來參與這樣的座談會，我們會把這個事情繼續追蹤下去，希望我們接下來可以有一些示範區出現，最後謝謝大家。