

彰化縣 114 學年度國民中小學學生獨立研究作品徵選

作品說明書(封面)

作品編號：

組別：

☐ 國小組

☐ 數學類

☐ 自然與生活科技類

☒ 國中組

☒ 人文社會類

作品名稱：

大埔路人行道大變身！居民、店家、教養機構怎麼說

第一階段 研究訓練階段

一、近二年學校獨立研究課程之規劃

為培養學生主動探究、問題解決能力，學校長期致力於發展各種課程，包含在正式課程中讓同學增加實際操作的經驗，邏輯性推理、書寫表達技巧；在非正式課程中，透過多元評量，增加同儕間學習互動，上台發表，小組競賽與合作之練習，讓知識從課本為基礎，讓學生展現出帶得走的能力。特別在資優班的課程中，課程規劃多元豐富，以下幾種方式：

（一）專長課程

以數理資優生為例，其數學、自然兩科目全科抽離上課，因此，其專業課程皆會加深、加廣，增加討論問題的厚實程度，亦提供完成獨立研究的重要基礎。

（二）資優班特殊需求課程

獨立研究課程的安排，讓同學能夠充分討論時間與空間，在教師的引導下，專注發展研究。情意課程中，提供同學許多過去偉大科學家、發明家的研究心路歷程的為例，讓同學了解「艱難」是研究路上會不停遇到的課題。

（三）資優班校外教學

上學期資優班規劃參訪中研院 OPEN HOUSE 活動，每年皆會更新國內「數理科學」、「生命科學」、「人文及社會科學」專業學術發展近況，由國中老師引導帶領同學與院士、研究員對談，過程中除了涵養對於專業知識深入了解，更無形中給正在製作研究的資優生們樹立「不斷追求卓越」的研究精神典範。

(四) 校內獨立研究發表會

在每學年期末辦理校內獨研發表會，讓各組別上台分享五分鐘的簡報發表，說明本學期內容進展，促進組別間分享交流互惠，也讓家長、導師更了解同學學習近況，成為研究路上支持的夥伴。且在每年的獨立研究複審前夕，也會開放所有資優學生一起聆聽複審作品口頭發表，並練習提問模擬問答情境，讓同學們對作品思考更加深入完善。

二、學校如何提供該生獨立研究訓練

七年級資優班課程中，特別安排每周一節的獨立研究(一)為期一學年，由任課教師帶領同學認識何謂獨立研究，課程中，以歷屆得獎作品為實例，給同學們分組整理討論不同作品，培養各種思考法、研究方法、文獻探討如何撰寫…等基礎認知。

本校每位資優學生皆會修習獨立研究(二)於七八年級階段，會分為兩到三位同學一組配置一位指導老師，協助該組同學選擇發掘有興趣的主題，形成研究問題，執行研究方法，將所獲得的論證結果書寫成此研究報告，以參加縣內獨立研究競賽為目標。

本組同學為兩位同班的八年級數理資優生，平時對於鄰近校園的大埔路商圈的改變觀察細膩，並以此作為研究主題，除了以上既定的課程之外，兩位同學家長皆也非常支持孩子們的研究，除了上下課尖峰時段經過大埔路以交通工具的狀態感受路況，亦會利用課餘時間帶同學步行在大埔路，更能深刻將報告呈現出來。

聯合國(2026)



負擔得起和永續的運輸系統

在西元2030年以前，為所有的人提供安全的、負擔得起、可使用的，以及可永續發展的交通運輸系統，改善道路安全，尤其是擴大公共運輸，特別注意弱勢族群、婦女、兒童、身心障礙者以及老年人的需求。

第二階段 獨立研究階段

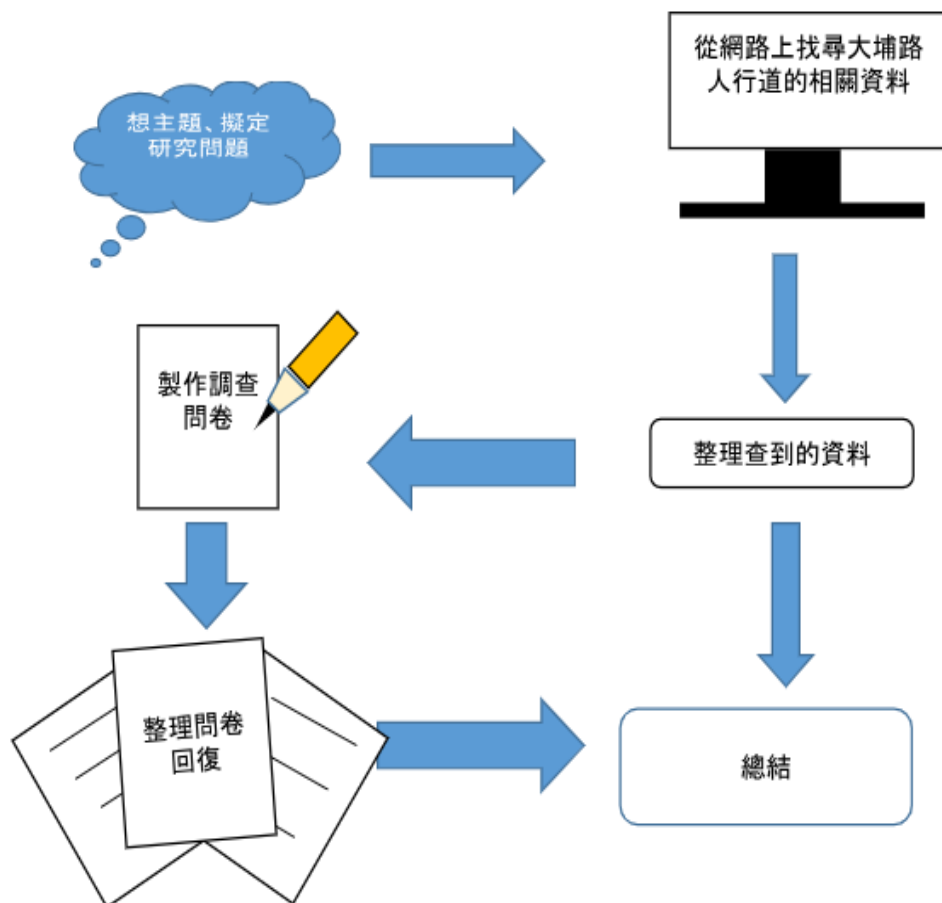
一、研究動機

因為根據市區道路及附屬工程設計工程第 16 條，.....所以政府在 1 月 6 日起重新設置了新的人行道，但是這樣卻也會帶來一些比較不便的後果，那就是讓原本就比較窄的大埔路只剩下各向寬約 3.5 公尺機、汽機車混合車道。

我們發現電視新聞上看到一大堆大埔路店家在罵政府，也看到有滿多人喜歡這項政策，所以我們為了探究「大埔路設置了新的人行道到底是好，究竟是好還是壞」，因此展開了這項研究。

二、擬定正式計畫、研究問題及工作進度表

(一) 擬定正式計畫



(二) 研究問題

1. 探討台灣都市人行道的相關法規
2. 探討用路人對鋪設大埔路人行道的看法
3. 探討增設人行道對大埔路商家的影響
4. 探討增設人行道對大埔路教養機構的影響

(三)工作進度表

計畫進度/ 月份	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	9月	10月	11月	12月
擬定研究主題												
擬定研究計畫												
蒐集相關資訊												
撰寫問卷												
問卷實施												
撰寫資料報告												

三、彙整相關文獻

關於彰化市大埔商圈的歷史演進具有以下三個因素
戰前

- 1901 年，[彰化廳](#)線東堡南門口區大埔莊。
- 1909 年，線東堡南門口區大埔莊，改隸[台中廳](#)彰化支廳。
- 1920 年，[台中州彰化郡南郭莊](#)大埔字。
- 1933 年，南郭莊撤銷合併至彰化市，改隸台中州彰化市大埔字。
- 1941 年，台中州彰化市大埔町。

戰後

- 1945 年，彰化市設為[台灣省](#)轄市，大埔隸屬彰化市彰南區。
- 1950 年，彰化市改制為彰化縣轄市，所轄各區裁撤，分劃各里。

上述(文一)資料來源：維基百科(大埔 (彰化縣))

圖一



2024 年

圖二



2025 年 1 月

圖片來源：圖一 <https://reurl.cc/GNYkGA>

圖二 <https://reurl.cc/4NMg8V>



大埔墟天后宮

圖三

維基百科

(2025.12.17 版本)



圖四

圖片來源：

<https://reurl.cc/NxojGn>

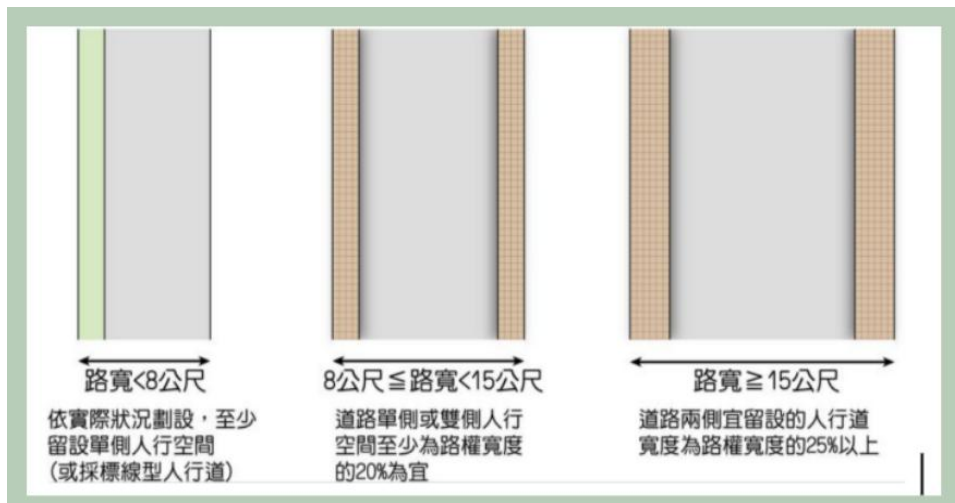
四、資料分析

(一) 台灣都市人行道的相關法規

1. 人行道相關法規

我國道路及行人駕駛員相關規定如下：

- (1) 人行道寬度依行人交通量決定，其供人行之淨寬不得小於一點五公尺。但道路寬度十二公尺以下者，其淨寬不得小於一點二公尺，如受限於道路現況，經該管主管機關同意者，其淨寬不得小於零點九公尺。



圖五 圖片來源:<https://www.kaohan.com.tw/?p=2951>

- (2) 人行道之通行空間淨高，不得小於二點一公尺。
- (3) 人行道允許腳踏自行車通行者，其設計不得有礙行人通行。

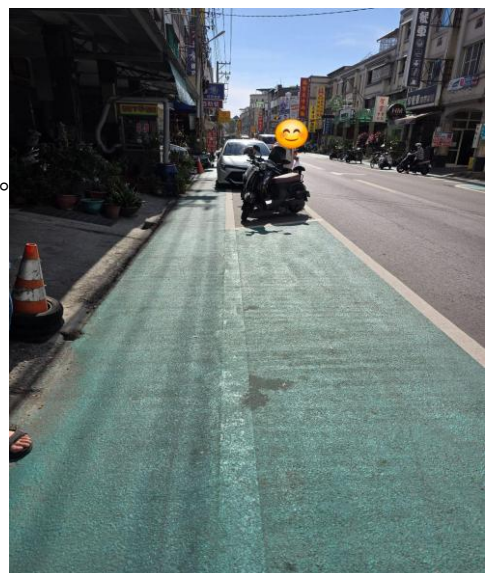
2. 行人相關法規

- (1) 車輛行經行人穿越道或轉彎時，未暫停禮讓行人優先通行，將由現行小型車處罰新臺幣 2,000 元、大型車處罰新臺幣 2,800 元，一律提高罰鍰為新臺幣 3,600 元。
- (2) 車輛在「未劃設人行道」的道路上，應禮讓行人優先通行；若行人正在通過「斑馬線」，車輛須暫停讓行人先行（違者最高可罰新台幣 6,000 元）。

- (3) 行人應優先使用天橋、地下道、斑馬線等設施；若 100 公尺內有這些設施，不可直接穿越馬路。
- (4) 行人需依「行人專用號誌」（小綠人）指示通行，紅燈時禁止穿越若行人闖紅燈或未依規定穿越道路，可處新台幣 500 元罰鍰。
- (5) 有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣 1200 元以上 6000 元以下罰鍰因而肇事致人受傷或死亡者，處新臺幣 7200 元以上 36000 元以下罰鍰。致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。

3. 駕駛人相關法規

- (1) 車輛行經行人穿越道或轉彎時，若未暫停禮讓行人，最高可罰 6,000 元，若因不禮讓行人導致事故，可能涉及刑事責任（如過失傷害）。
- (2) 車輛不可停放或佔用行人穿越道、人行道，違者最高罰 1,200 元。
- (3) 駕駛人有下列情形之一者，處新臺幣 600 以上 1800 元以下罰鍰：
 - ★ 行近鐵路平交道，不將時速減至十五公里以下。
 - ★ 行近未設行車管制號誌之行人穿越道，不減速慢行
 - ★ 行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋或隧道標誌之路段或道路施工路段，不減速慢行。
 - ★ 行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。
 - ★ 未依標誌、標線、號誌指示減速慢行。
 - ★ 行經泥濘或積水道路，不減速慢行，致污濕他人身體、衣物。
 - ★ 因雨、霧視線不清或道路上臨時發生障礙，不減速慢行。



4. 台灣跟周邊國家人行道比較

	台灣	日本	英國	荷蘭
無障礙法規	《身心障礙者權益保障法》規範不足，斜坡、導盲磚常不符合標準，也常有商家占用拿來擺攤甚至是佔用導盲磚，常走一走就斷了，缺乏系統性。	依據《無障礙設計促進法》（又稱《無障礙通用設計法》，強調建築、公共設施和交通工具的通用設計，確保身心障礙者、高齡者、兒童及其他人都能方便使用	設有無障礙停車證：該證件的保障範圍將擴展至隱性障礙者，旨在提高身心障礙者外出意願。	重視連續、平整且防滑的步行道和自行車道。公共空間的無障礙性是城市設計的重點，旨在為殘障人士提供便利
行人優先權	法規明定車輛須禮讓行人，但執法寬鬆，駕駛習慣尚未普及。檢舉難度高。	車輛未禮讓行人最高罰 9 萬日圓（約台幣 2 萬元），執法嚴格。	責任階層 (Hierarchy of Risk): 駕駛者有義務減少對其他用路人（尤其是行人）的風險，因此在潛在危險衝突中，應由駕駛者承擔較多責任。	1995 年起廢除限制行人穿越道路的法規，並在交通規劃中以行人為優先考量，允許行人自由穿越道路，即便在人行穿越道外。
行人	習慣「人車共存」	學童可獨立上學由此可見十	行人過馬路時通常能得到車	雖然行人有高路權，但看到

行為	部分行人會在沒有號誌或斑馬線的路口，自行穿越車道	分安全	輛的讓行，這並非偶然，而是基於明確的交通法規和對行人安全保護的重視。	車輛靠近時，行人也會避免強行穿越；汽車看到行人也會減速慢行，形成相互禮讓的習慣。
----	--------------------------	-----	------------------------------------	--

表一 原文網址：導盲磚常被占用又斷線 引路不成反添危險 | 好房網 News

<https://news.housefun.com.tw/news/article/185239445265.html>

<https://www.cw.com.tw/article/5137500>

(二) 用路人對鋪設大埔路人行道的看法

關於用路人對鋪設大埔路人行道的看法，本組設計「用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷」之 google 表單問卷，調查彰化市鄰近居民的看法。其問卷分為三項主要部分，分別有「基本資料」、「增設人行道好感度調查」、「用路習慣調查」。

問卷設計期望可以透過問卷量化了解住在大埔路周遭的用路人對於增設人行道對大埔路的行人跟居民到底有什麼看法?對新增設了大埔路人行道以後生活上有甚麼變化?還有一些關於用路公民素養問題。

對象	12 歲以下	12-25 歲	25-40 歲	共計
有效問卷份數	2 份	58 份	57 份	117 份
統計時間	2025.10.11 截止			

用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷



親愛的受訪者您好：
我們是彰興國中8年級資優生，我們在進行獨立研究，正在調查大埔路增設人行道及用路習慣。此問卷內容只會用在研究報告之中，希望您可以誠實回答，本研究會遵守研究倫理不會洩漏您的個資，感謝您的填答。

吳靜敏上

810 余俊霆、吳

用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷

第一部分： 基本資料

你的名字？ *

您的回答

1. 您的性別？ *

- ☐ 男
☐ 女

2. 您的年齡層 *

- ☐ 12以下
☐ 12~15歲
☐ 16~24歲
☐ 25~40歲
☐ 40以上

3. 你是否住在大埔路商圍(普遍出門時均須使用大埔路)？ *

- ☐ 是
☐ 否

4. 是否曾經去過彰化市大埔路？ *

- ☐ 是
☐ 否

5. 你去大埔路時主要使用的交通工具為何？ *

- ☐ 走路
☐ 開門、機車(被載)
☐ 開門、機車(載人)
☐ 腳踏機車

6. 你去大埔路時次要使用的交通工具為何？ *

- ☐ 走路
☐ 開門、機車(被載)

第二部分： 增設人行道好 感度調查

大埔路增設人行道之相關調查(第2部分)

針對彰化市大埔路今年設設人行道的想法調查。

1. 我覺得大埔路人行道設置合理？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☒ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

2. 我買東西時會感到不方便？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☐ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

3. 我對大埔路畫設新的人行道的好感度？ *

- ☐ 非常喜歡
☐ 喜歡
☐ 普通
☐ 不喜歡
☐ 非常不喜歡

4. 我對大埔路畫設新的機車停車位的好感度？ *

- ☐ 非常喜歡
☐ 喜歡
☐ 普通
☐ 不喜歡
☐ 非常不喜歡

第三部分： 用路 習慣調查

行人用路行為調查(第3部分)

針對用路人平時的路習慣進行調查

1. 穿越馬路時，我會行走在斑馬線上？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☐ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

2. 我看到黃燈就會停下來？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☐ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

3. 我看見紅燈時才會停下腳步？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☐ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

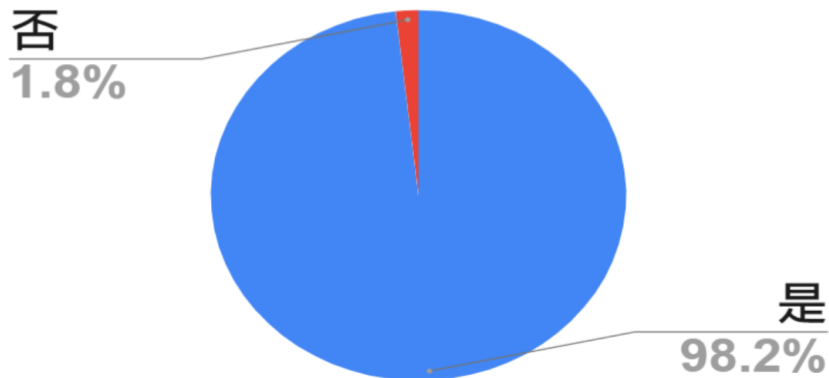
4. 當我開車、騎車(含腳踏車)時，我會主動禮讓行人？ *

- ☐ 非常同意
☐ 同意
☐ 普通
☐ 不同意
☐ 非常不同意

以下是本組問卷分析的統計結果：

問題一：是否曾經去過彰化市大埔路

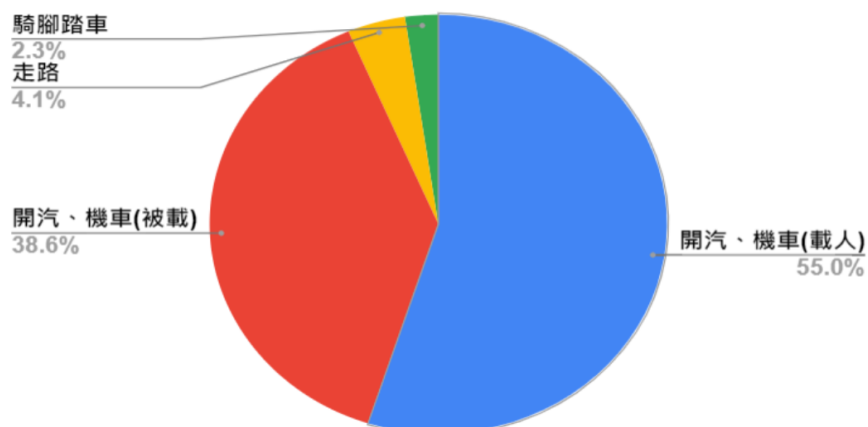
1.是否曾經去過彰化市大埔路



由從問卷的受訪者資料中發現，在所有受試者中，幾乎所有受試者都有去過大埔路，比例大約佔了98%之多，只有2%的受試者沒有去過大埔路。

◆ 問題二：你去大埔路時主要使用的交通工具為何

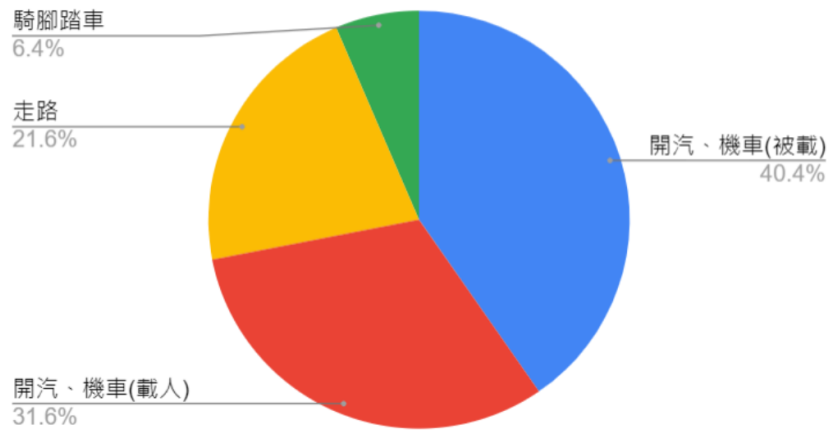
2.你去大埔路時主要使用的交通工具為何



圖表可知有55%的受試者是開汽、機車(駕駛人)，38.6%是乘客，4.1%是走路，2.3%是騎腳踏車。在大埔路使用汽、機車(駕駛人，乘客)就已就已經佔了快95%，可見大埔路車流量之多。

◆ 問題三：你去大埔路時次要使用的交通工具為何

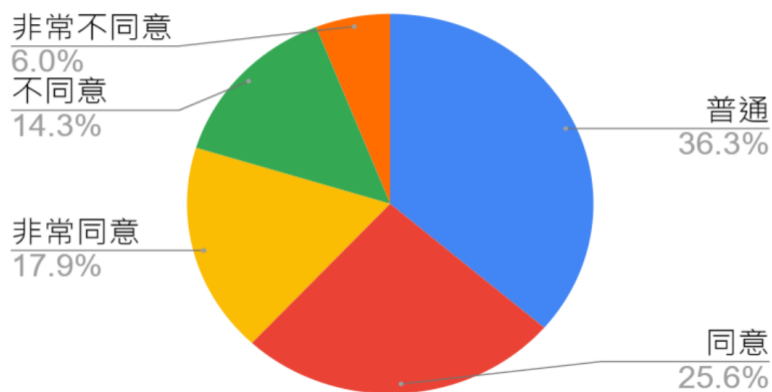
3. 你去大埔路時次要使用的交通工具為何



由圖表可知受試者中次要使用的交通工具有 40.4% 是乘客，有 31.6% 是開汽、機車(駕駛人)，有 21.6% 是走路，有 6.4% 是騎腳踏車。使用汽、機車(駕駛人，乘客)也占了 70%。

◆ 問題四：我覺得大埔路商圈行道設置合理

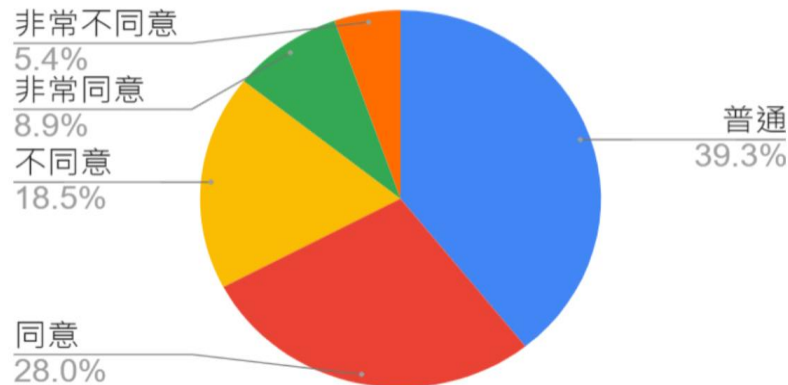
4. 我覺得大埔路人行道設置合理(現在)



由上圖可知，覺得此人行道設置合理的受訪者(非常同意(17.9%)、同意(25.6%))佔多數，第二多的是普通(36.3%)，可見大部分受訪者對於此人行道的感受較喜歡或無感。

◆ 問題五：我買東西時會感到不方便

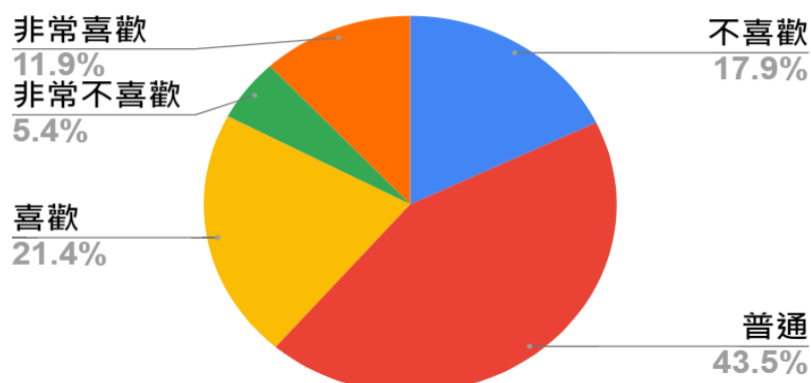
5.我買東西時會感到不方便



由圖表可知非常不同意佔 5.4%，不同意佔 18.5%，普通佔 39.3%，同意佔 24%，非常同意佔 8.9%。還是有 1/3 的受試者覺得買東西不方便，所以大埔路人行道的部分的確有待改善，像是堆放在人行道的垃圾跟花盆都會造成行人的困擾。當我們走訪大埔路的時後還是有些行人會走在馬路旁，有些車子甚至直接停在新設的人行道上。

◆ 問題六：我對大埔路劃設新的人行道的好感度

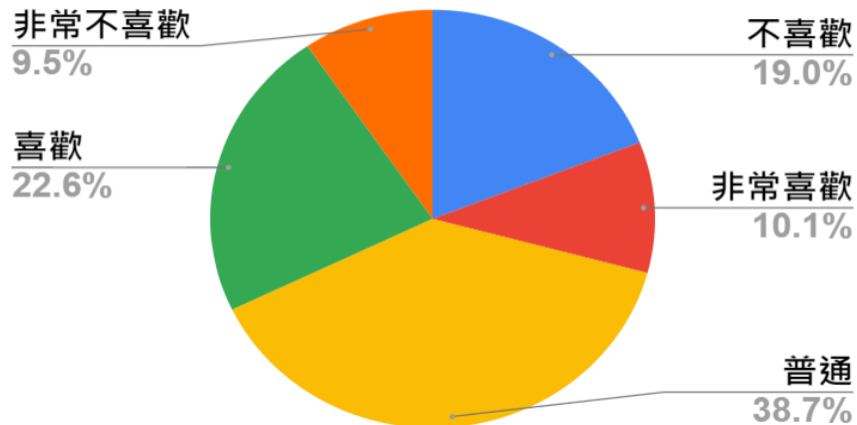
6.我對大埔路畫設新的人行道的好感度



由圖表可知非常不喜歡佔 5.4%，不喜歡佔 17.9%，普通佔 43.5%，喜歡佔 21.4%，非常喜歡佔 11.9%。第一是普通，第二是喜歡，大約有一半的受試者還是覺得普普通通，再來是喜歡。增設了人行道的確也讓一些人感到更方便，但是大部分的人還是覺得沒甚麼差。

◆ 問題七：我對大埔路劃設新的機車停車位的好感度

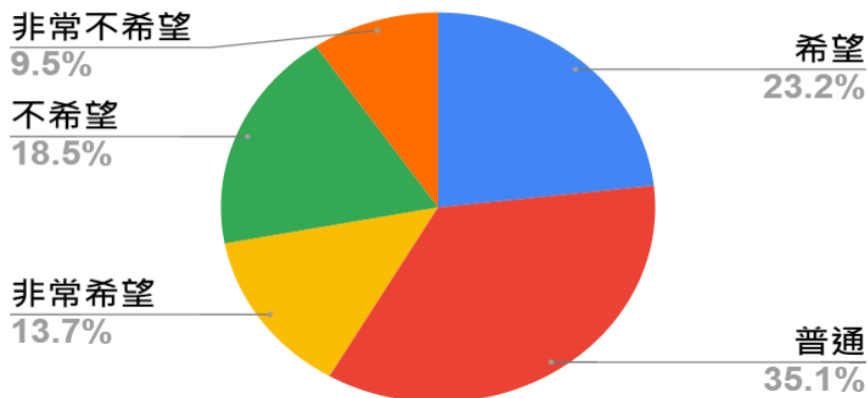
7.我對大埔路畫設新的機車停車位的好感度



由圖表可知非常不喜歡佔 9.5%，不喜歡佔 19.09%，普通佔 38.7%，喜歡佔 22.6%，非常喜歡佔 10.1%，可見大部分受訪者還是覺得普通，沒什麼實質性的改變，而且我們走訪大埔路時發現就算是機車停車位可以停，還是有機車停在人行道。讓我們覺得駕駛人是否知道機車停車位真正的用意。

◆ 問題八：我會希望喚回原先的道路

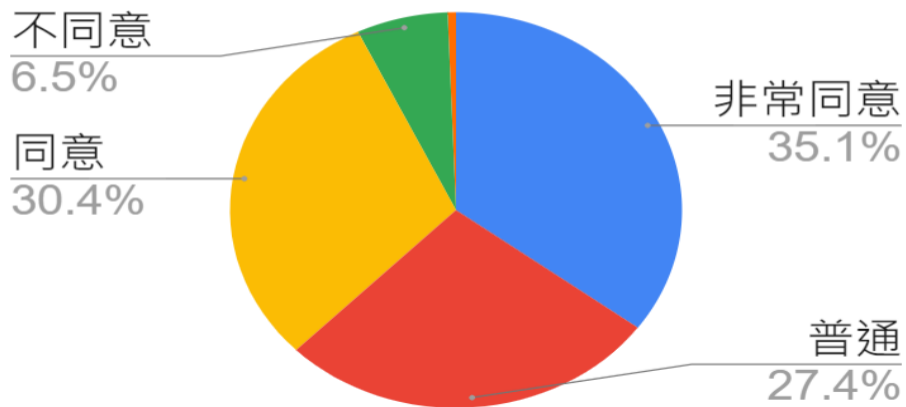
8.我會希望喚回原先的道路



從上圖表可知，希望(23.2%)和非常希望(13.7%)比普通(35.1%)、不希望(18.5%)、非常不希望(9.5%)的比例多，可看出大部分受訪者較希望喚回原先的道路。因為新增設了人行道不僅縮短了汽機車開車的空間，而且有民眾也不太理解增設新人行道的意義。

◆ 問題九：我搭乘交通時會覺得非常窄

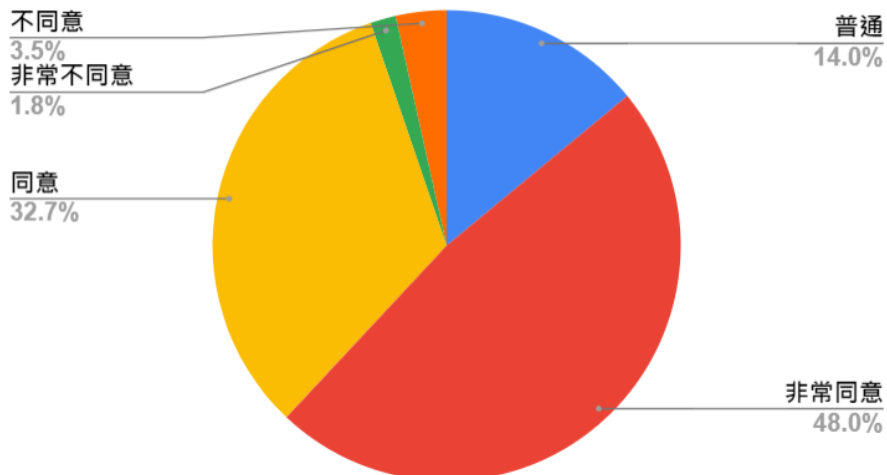
9.我搭乘交通時會覺得路非常窄



從上圖表可知，非常同意(35.1%)和同意(30.4%)占多數，可見受訪者大部分對新畫設的道路成負面看法，認為人新增的道路過度狹窄。

◆ 問題十：穿越馬路時，我會行走在斑馬線上

10.穿越馬路時，我會行走在斑馬線上

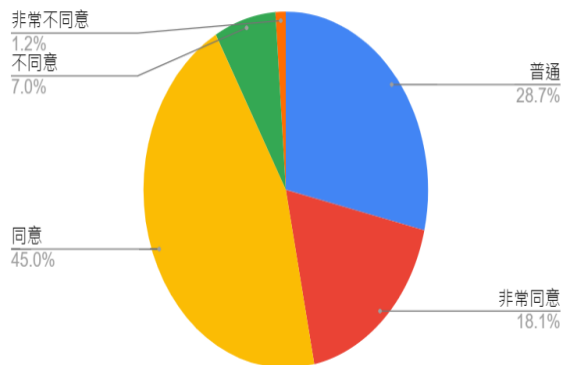


非常同意占 48.0%，同意占 32.7%，普通占 14.0%，不同意、非常不同意共占 5.3%。可見大多數人穿越馬路時還是會去走斑馬線，而不是直接去穿越馬路。

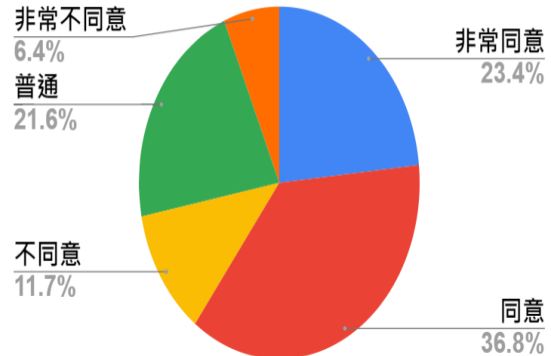
◆ 問題十一：我看到黃燈就會停下來

◆ 問題十二：我看見紅燈時才會停下腳步

11.我看到黃燈就會停下來



12.我看見紅燈時才會停下腳步

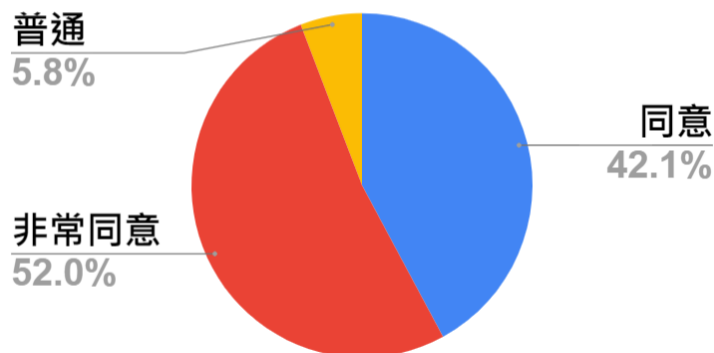


如圖 11，看見黃燈就會停下腳步的受訪者(非常同意(23.4%)、同意(36.8%)，普通跟不同意還有非常不同意共占 36.9%。大部分受訪者還是會在看到黃燈時減速停下來，不會在看到黃燈時更加加速衝過去。

圖 12，非常同意 23.4%，同意 36.8%，普通 21.6%，非常不同意和不同意共占 28%，可見不同意的還是占少數，大部分受訪者公民素養還是挺高的。

◆ 問題十三：當我開車、騎車(含腳踏車)時，我會主動禮讓行人

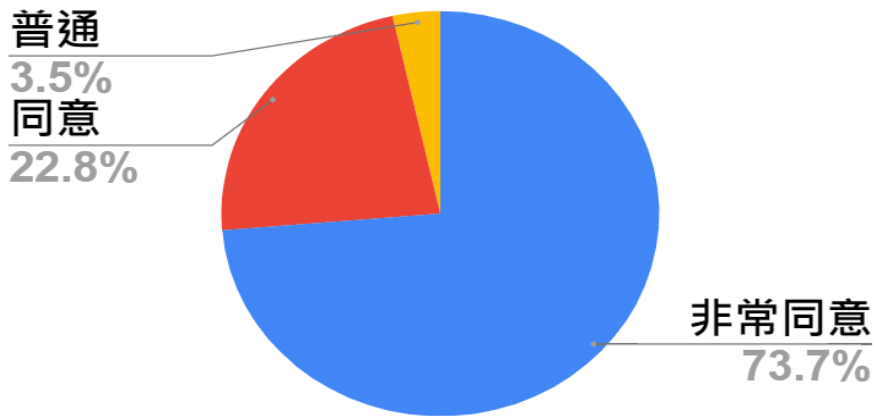
13.當我開車、騎車(含腳踏車)時，我會主動禮讓行人



如圖，同意和非常同意共占 94.1%，完全沒有不同意跟非常不同意，幾乎所有的受訪者都會主動遵守「禮讓行人」的法規。

◆ 問題十四：有車禮讓你時，我會快速通過

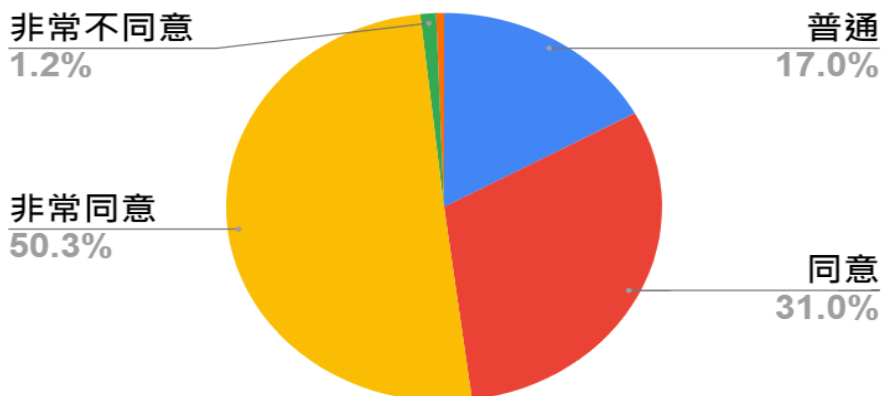
14.有車禮讓你時，我會快速通過



由上圖可知，非常同意跟同意共 96.5%，跟圖 13 一樣完全沒有不同意跟非常不同意，所有受訪者扮演行人時，且被車禮讓時會快速通過，不會刻意停留太久，使交通堵塞。

◆ 問題十五：我曾經對人行道上的障礙物(例：機車臨停、花盆、三角錐等)感到困擾

15.我曾經對人行道上的障礙物(例：機車臨停、花盆、三角錐等)感到困擾



由圖可知，幾乎所有受訪者都曾經對人行道上的雜物感到困擾，可見大埔路的人行道跟居民都未達成一個良好的共識，造成雙方的困擾。

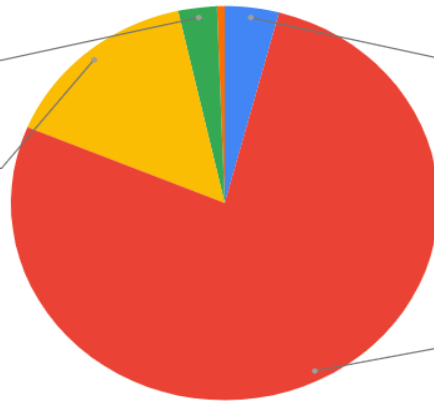
◆ 問題十六：請問你知道 12 公尺以上的道路要設幾公尺的人行道

16.請問你知道12公尺以上的道路要設幾公尺的人行道

1.9公尺
2.9%
1.4公尺
15.2%

不需用
4.1%

不知道
77.2%



由圖可見，約 1/4 的受訪者(不知道 77.2%)對於人行道法規的規定較不熟悉。

(三) 探討增設人行道對大埔路商家、住戶的影響

1. 住戶訪談問題：

- (1) 人行道增設後，您的生活便利性(如散步、接送、行走安全等)是否有所提升？

住戶：有人行道較安全，而且機車比較好停。

- (2) 行人道施工即完成後，對您居住環境(噪音、乾淨度、交通流量)造成甚麼影響？

住戶：交通順暢了一點點，但還是很塞。

- (3) 人行道設置後，社區的交通安全感是否有變化？

住戶：行人安全提升，但駕駛人只能用更窄的路。

- (4) 您認為人行道改善是否符合住戶需求？有哪些部分仍可改善？

住戶：人行道的改善的確符合我們的需求，但是汽機車亂停放的問題還是有待改善。



2. 商家(店家)訪談問題與回答：

店家1：佬台南古早味鍋燒意麵-大埔店 營業時間：10：30~19：30

店家2：顧肉羹米糕麵線 營業時間：7:30~12:30

- (1) 人行道增設後，是否觀察到來客量或來客組合有任何變化？

店家1：騎車的人變多，開車的人變少。

店家2：有的客人不敢停，不敢停就不敢買，不敢買的情況下客流量就會減少。

(2) 行人動線改變是否對您的店面可見度、出入口便利性造成任何影響？

店家 1：不會有太大影響。

店家 2：對我們店家比較沒差，我們自己的車有停車場可以使用，但問題是客人的話就一定有差，客人的話門口是畫人行道就不敢停在門口或買東西或是停一下，或是停更久進來消費。

3. 工程施工時與完工後的交通變化，是否影響您的營運(如裝卸貨、停車、顧客進出等)？

店家 1：不會有什麼影響。

店家 2：假設停車如果方便，因為不能停一定有影響，所以我們的營運也是有影響，買停一下就被趕，警察就會來取締，被趕就不敢來，顧客進出有的有差，有的可能覺得停一下買了就走沒關係，有的就不會在意是否停在人行道，有的在在意就不敢停，想要停車就比較麻煩一點要繞比較遠。

4. 您認為行人道的改善是否提升街區整體商業環境？有什麼建議跟期望？

店家 1：有，行人變多，但是塞車會越來越嚴重，行人多客人會比較容易來買東西，對行人說走路也比較安全。

店家 2：對行人是有幫助，但人行道不用畫那麼寬，因為行人也不敢走那麼出去，因為已經畫太外面了，而且說轉彎處不能超過 10 公尺，因為以我們間來講的話已經距離 10 公尺以外，像我們是商家連我們的門口都畫人行道，對我們的客戶停車也是有影響，對我們也是有影響。

店家一



店家二



(四) 探討增設人行道對大埔路教養機構的影響

1. 慈愛教養院(機構)訪談問題

(1) 行人道增設後，對院生外出活動、輪椅推行或接送是否更安全或便利？

院長：現在大埔路畫上標誌型人行道，對我們的院生出去很方便，以前如果我們要帶他們出去買個東西必須跟車爭道其實是很危險的，現在這樣子雖然沒有很寬(人行道)但至少它比較安全，自己可以走的院生可以自己走在人行標線上的確是蠻安全的。

院內老師：有些路段的人行道還是太窄，再加上摩托車停太靠內，所以有時要讓輪椅從車道繞過去，很危險。

2. 工程期間與完工後，對機構的日常運作(如交通接駁、家長探視、物資運輸等)產生哪些影響？

院長：其實它的工程比較簡單，它是用標線行畫人行道沒有很大的施工其實沒有造成附近太大的影響，所以施工期間沒有太大影響，施工完其實對我們都還蠻便利的。

院內老師：沒什麼影響。

3. 新行人動線是否改善或阻礙院生與教職員的進出動線？

院長：更方便，那包括我們員工和我們的院生(身障者)出去大埔

路買東西或者像我們下班自己要去買個晚餐都很方便，它還有臨時可以停機車的地方(避車彎)可以稍微臨停一下買個東西，人行道、暫停區、車道三個是分開的我們在使用上安全很多，的確是蠻方便的。

院內老師：變得比較方便，但有些情況還是很危險。

4. 您認為行人道設置是否有助於提升機構周邊的無障礙環境?未來還希望有那些改善?

院長：其實只是一個簡單的標線型人行道，它的路不夠平，有時候到店家前面還是沒有那麼順，另一個就是很多民眾還沒習慣走人行道，很多民眾還是習慣走在車道上，車道變小還是走在車道上，我們在縣府有反應過，請警察不是只是開罰而是請警察常常出現勸導，宣導一下，人行道是留給行人走的，機車不要停在人行道上，目前偶爾還是會遇到機車佔在人行道上，還有路平的部分需要未來政府有能力能再整平一點會更好。

院內老師：很多機車都停太靠人行道，希望警察能多來巡視幾趟。

慈愛教養院



慈愛教養院



五、研究結果與討論

(一)研究討論與討論

從問卷分析的結果來看，大部分的受訪者還是覺得新增設的人行道有變得比較方便一點，而人行道堆放雜物還有汽機車亂停的問題還是有待改善，多數民眾對新畫設的人行道還是抱持著正面看法，認為的確有變的方便，但另一個問題就是因為增設了人行道導致了道路變得壅擠，大部分居民還是更傾向於能夠換回原來的道路。

有些店家的門前因為沒有事先申請停車位，客人來的話就沒辦法停，停在人行道上又會被警察取締，導致客人不敢買也不敢停。部分店家覺得根本沒必要畫這麼寬，雖然行人的確走起來舒服很多，但是造成車道的擁擠，甚至有些摩托車會直接騎到人行道上。

以慈愛教養院的院長來看，大埔路劃設新的人行道，對他們的院生方便了很多，以前出去買東西時都要人車爭道，相當危險，現在他們的學生可以走在標誌上變得安全了很多。像是他們的教職員還有學生如果要出去買東西都變得很方便，但還是不夠順，像是會遇到機車佔在人行道，還有雜物堆棄在人行道上的部分或是人行道的寬度也不平均，窄的地方太窄、太寬的地方太寬，如果政府有能力還是希望能改善。

以大埔路的住戶來看，的確變得安全，而且機車好停很多，人行道確實符合他們的需求，但汽機車亂停的部分的確有待改善。

政府增設人行道的出發點是為了讓行人能夠走得更方便，但因為沒有做好宣導或是沒有完善的規劃，造成本來車流量就夠多大埔路變得更加擁擠，民眾也不知該如何使用，大埔路住戶也會因為方便，所以長期停在大埔路停車格，造成要來買東西的顧客跟本沒機會停。但是比起之前確實有改善行人的處境，不用人車爭道了，走起真的來順利了很多。

(二)大埔路商圈的 SWOT 分析

優勢(Strengths)	劣勢(Weaknesses)
交通樞紐鄰近學區(南郭國小、彰興國中、建國科大)、彰化市重要大醫院(彰基、秀傳)、飲食商家多用餐方便、便利商店多生活機能完善。	1. 行車道路變狹窄，行車事故率更高. 更塞車 2. 臨停車位長時間被居民占用 3. 由於 2025 年大埔截水溝興建，造成車流量匯集到大埔路，上下學時間容易塞車。 4. 缺乏騎樓，沒有行人行走空間。
機會(Opportunities)	威脅(Threats)
1. 照顧行人及弱勢團體，營造友善無障礙空間 2. 落實汽機車平權	1. 若有臨時災害(火災等)大型車輛進出不方便。 2. 車流量大，空氣汙染 3. 部分住戶門前畫設為停車區，部分商家門前畫設為人行道區，造成店家臨停車輛至於他戶門前之困擾。

六、評鑑與檢討

(一) 探討文獻資料

- ◆ 作者一：在做此驗究以前，我對大埔路的認知就是美食街和人行道問題很多的一條街，但在彙整相關文獻時，我才認識到大埔路的歷史發展、發展的相關因素和商圈的發展史，也讓我更加會從網路上查到有用的資料。
- ◆ 作者二：之前對道路的這些知識完全都不知道，像是法規還有大埔路的歷史都完全不知道，剛升國中時也對獨立研究完全不清楚，對大埔路的感覺也就只是個吃飯跟上下學的地方，直到大埔路增設了人行道，發現了大埔路變得十分壅擠，才想要對大埔路有這樣的研究。

(二) 實地訪談

- ◆ 作者一：做此訪談前，我比較不善於跟不熟的人說話，更別說是訪問問題了，後來也用力壓抑住心中的緊張感，並學習到訪問他人時的禮儀，也對這條街的認識更深更廣。
- ◆ 作者二：在那時訪談的時候，因為人多所以不敢主動去問店家，還好老闆們都很熱心，都很積極回答我們的問題，也讓我們順利收集到很多寶貴的資訊。在實地訪談以前，我甚至對慈愛教養院這個地方一無所知，不知道它的歷史，但因為這次的實地訪談，讓我獲益良多，不只是訪談技巧，更讓我對這個地方有了全新的認識和更深的連結。

(三) 資料整理與分析

- ◆ 作者一：把資料做整理和分析時，查到的資料亂糟糟的，光要把相關的資料挑出來就已經看得眼花撩亂了，最後老師教我了一個效率更高的方式(從關鍵字中再找出關鍵字)，最後才習慣這種步調並在預計時間內完成。
- ◆ 作者二：蒐集相關法律時，需要找比較久，容易看的眼花撩亂，而且截到的相關法律也不一定根本獨立研究有關。比較各國的向關規定跟人行道規格時，也統整得很久，就算查了相關的新聞也都只有一點點資料而已，剛開始的確覺得很累，後來逐漸習慣了步調，也學會使用程式去縮減時間，變得輕鬆很多。

(四) 問卷分析與結果

- ◆ 作者一：一開始我對於如何用 excel 把問卷資料轉化成圖表完全沒有概念，也沒做過，最後老師告訴我網上的東西很多，可以上網找教學影片後，我的第一動作就是上網查，之後操作起來操作起來也變得行雲流水。
- ◆ 作者二：在剛開始做問卷的時候，也是一頭霧水，什麼都不清楚也什麼都不會，卡了很久，還好指導老師即時伸出援手，提供了寶貴的建議和方向。老師一步步教我們如何釐清問題核心、

設計有效的題目，第一次看見 google 問卷可以直接把回答變成圖表真是太方便了，大大減輕了我們之後的負擔。

七、參考資料

(一) 酷編輯中豪(2025. 01. 10)彰化大埔路新增人行道遭當地居民反對！台灣交通改變的縮影

<https://reurl.cc/GNYkGA>

圖二：記者 / 陳雅芳(2025. 03. 03)彰化大埔路人行道改設後交通困擾增生 民眾與商家各有心聲

<https://reurl.cc/4NMg8V>

圖三：天后廟(2025. 12. 17 版本) 大埔舊墟。維基百科

<https://pse.is/86dtcr>

圖四：九廣鐵路，維基百科(2008. 12. 29)

<https://reurl.cc/NxojGn>

圖五：高漢文教(2023. 04. 07)

<https://www.kaohan.com.tw/?p=2951>

表一 原文網址：導盲磚常被占用又斷線 引路不成反添危險房網

News <https://reurl.cc/3bba3R> <https://reurl.cc/9bbr4X>

文一 資料來源：維基百科(大埔 (彰化縣)) 2025. 7. 18. (星期五) 13:24<https://reurl.cc/W8bdYx>

<https://crossing.cw.com.tw/article/17776>

從「行人地獄」來到「步行城市」，我看見這些現實：一個臺灣學子的倫敦觀察

<https://www.facebook.com/FutureCity.CWGroup/posts/>

扭轉汽車道路霸權行人可自由穿越道路北歐國家反而創行人零死亡紀錄

<https://www.commonhealth.com.tw/article/85557>

只想好好吃飯，為什麼這麼難？ 盤點台灣無障礙環境 4 大危機

<https://apac-aia.org/eea/>

歐洲無障礙法案（EAA）全攻略：產品合規指南，輕鬆進軍歐盟市場！

<https://reurl.cc/2lagk6>

英國「行人最大」 道路設計是安全大功臣

https://futurecity.cw.com.tw/article/3148?rec=i2i&from_id=2958&from_index=6

官員愛開車不走路，人本城市怎麼推？50 年前荷蘭：行人與自行車結盟 | 人本城市 3

<https://futurecity.cw.com.tw/>

不缺技術，只缺為行人而戰的政治勇氣——美國如何邁向行人違規除罪化？

<https://reurl.cc/0amONY>

您了解日本的交通規則嗎？ 愛知縣政府官方網站

<https://crossing.cw.com.tw/article/17647>

如何擺脫行人地獄，邁入步行者天國？值得臺灣參考的日本「用路習慣養成術」

<https://reurl.cc/rK0adN>

《無障礙法》是一部促進人們順利通行和使用設施的法律。