街道空間概論

2024年 人本規劃師培育計畫 _ 一般人士課程

Ch 1 街道歷史脈絡

1. 看見街道的過去與現在
2. 全世界回歸人本交通的思潮與Vision Zero理念介紹

Ch 2 認識人本街道

1. 人本街道的優點/重要性/價值
2. 完整街道理念介紹

Ch 3 理想街道設計概念

1. 路段人車關係梳理
2. 幸福與活力街道
3. 街道基盤與韌性
4. 路口人車交織處理

Ch 4 打造因地適宜的理想街道

1. 街道如何定位
2. 如何促成理想街道與其配套

課程大綱

我們聚焦的是市區的道路

課程正式開始之前

Ch0.

市區人流活動多的街道

課程正式開始之前

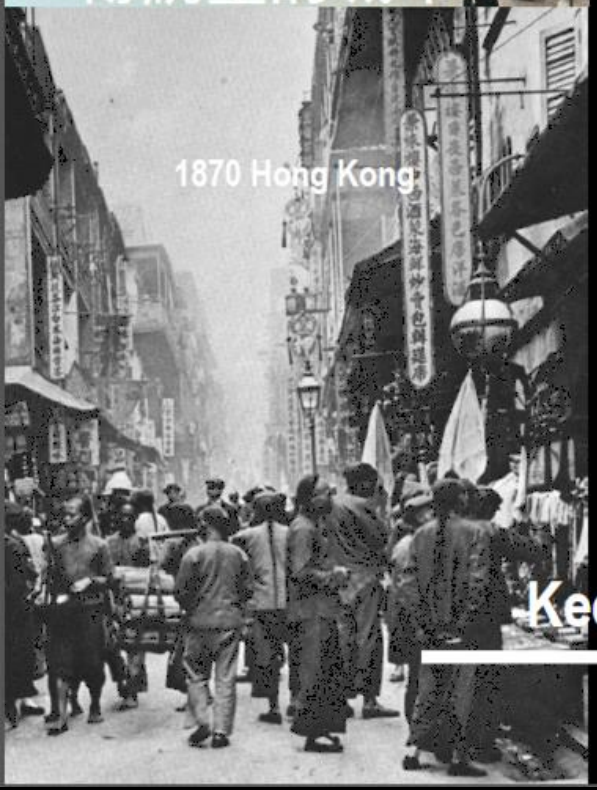
Ch0.

街道的歷史脈絡

看見街道的過去與現在

Ch1.

在車輛進入我們的生活之前，我們是習慣道路是屬於人的



Keep walking?

出處:中原大學 趙家麟教授

在1943年，台灣其實已經有街道塑造的觀念

曾經，台灣也很重視街道與安全...

大通街景　　高振興/提供

圖片來源: 台灣文獻會 (本圖為重新上色版本原為黑白)

1908
縱貫線鐵路通車
市區改正興建騎樓、行道樹 、火車
各地自動車會社成立

1913
福特T型車流水線建立
德國世界第一條高速公路 1932
美國興建艾森豪1956
全國州際及國防公路系統帶動郊區化

珍雅各出版 1961
偉大城市得興盛與衰亡
全球石油危機
帶動反思汽車社會1973
選擇自行車社會**荷蘭**
交通戰爭1970s**日本**
TOD、道路瘦身 1990s**美國**

1945 二次大戰結束
戰後嬰兒潮 出現大量房屋需求
房大量成長 但都市計畫管理沒有跟上

1978 中山高全線通車
1980s快速經濟成長
機動車輛車在台灣社會快速普級
佔據道路空間
留美學者帶來 絕對分區 鄰里單元都市規劃理念

VISON ZERO 1997
瑞典提出零死亡願景
美國推動**完整街道**2000s
歐洲復建輕軌

1985 西門町行人徒步區開幕
1980s 台北地下化與捷運討論
1996 第一條捷運通車臺北捷運
1998 人行道建設納入法規省市區道路工程設計標準
2007 高鐵通車 2008 高雄捷運通車
2009市區道路及附屬工程設計標準
都市人本交通規劃設計手冊頒布
2021 台中捷運通車
CNN 報導 行人地獄
2023 推出行政院通勤月票

2007 iPhone問世電商時代崛起
2010啟動交通改革**韓國**
2021 成功降低50%交通事故死亡

2030 台灣高齡人口超越25%

圖片來源:聯合報系

曾經有段時間，世界對先進的想像是高樓與高架橋

圖片來源:美聯社Associated Press

當年台灣也是這樣想的

北門圓環高架道路

圖片來源:台北市政府 北門圓環高架道路示意圖

汽機車大量進入我們的生活之前
我們的生活環境先建立起來

《民國82年 都市計畫法台北市施行細則》
都市計劃應規定建築物附設停車空間

台北市松江新村
圖片來源: 國立臺灣歷史博物館

民國67年高速公路通車時

- 全台不到10萬輛汽車
- 如今已經超過800萬輛

聯合報 UDN time 時光

圖片來源: 聯合報系

隨著人口增加與都市擴張，人車越來越多

圖片來源:台北市政府工務局新工處 提供生

形成街道上人車混雜、擁擠、疏離的街道空間

車輛普及後，只有公路建設思維

台1線

民國87年

臺灣省市區道路工程設計標準

除高速道路與巷道外，道路之兩側，應視實際需要設置人行道

每側寬度不得少於一．二公尺

圖片來源: 維基百科 寺人孟子

當年1943年的城市想像，來到今日...

已經形成不能走路的道路使用文化

逐漸習慣生活在
沒有人行道、公共運輸不好
的地方

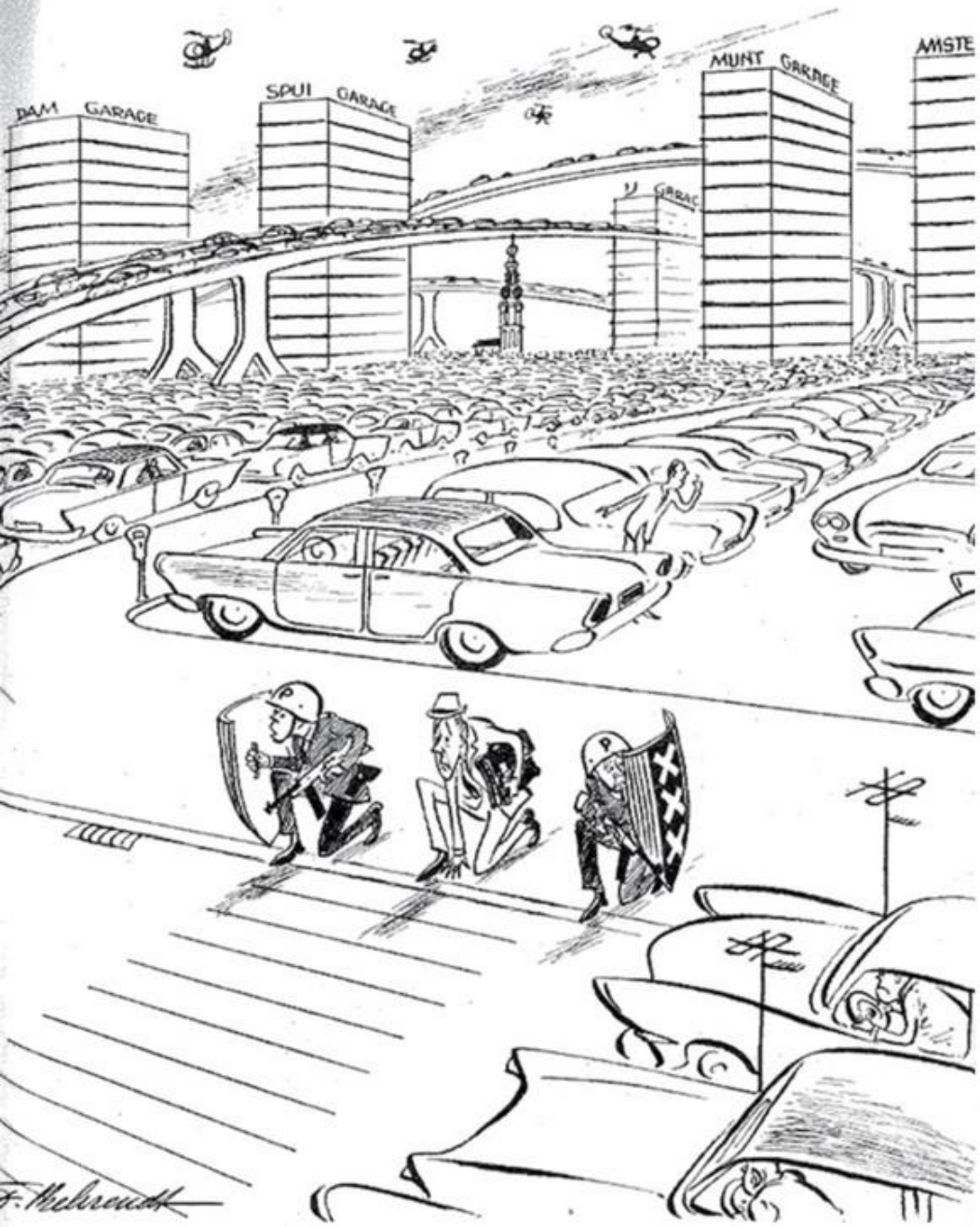
1973年世界第一次石油危機

萌芽...

人本交通的思潮

Ch1-2.

圖片來源:
Allan Tannenbaum/The LIFE Images Collection/Getty Images



回歸人本的第一步 **荷蘭**

街區承載了人們的記憶
不願意街區被大條柏油路與車輛切割

不願意過個馬路跟打仗一樣

圖片來源：De Laatste Voetganger," De Telegraaf, 1965

那時荷蘭的單車騎士抗議
無法通行一條當天開通的隧道。

圖片來源：荷蘭新聞通訊社Algemeen Nederlands Persbureau

人們走上街道爭取屬於行人的權利

圖片來源：荷蘭國家檔案館nationaal archief

是什麼樣的建設理念和價值，使一個城市如此改變？

汽車道(單向) 3.2m (總寬10.7%)
電車道(雙向) 6.2m (20%)
自行車道(雙側)，各1.5m (20%)

荷蘭 阿姆斯特丹
中央車站前30m大道

出處:中原大學 趙家麟教授

同年代的日本，發現交通死亡人數跟戰爭一樣多
從1960年代決心改善交通安全

出處:道路交通の雑談チャンネル

日本也是一步一步強化道路設計規範走過來的

1. 現行道路構造令の制定(1970年)以降の経緯

改正年	主な改正内容
1970 (S45)	・構造令の適用範囲を道路法上の道路全てに拡大 ・交通量に応じた車線数を規定(車線主義) ・設計車両の高さを変更(3.5m→3.8m) ・設計速度の引き上げ(80km/h→120km/h) ・屈折車線、変速車線、交通島、連結路などの規定の新設 ・交通安全施設に関する規定の充実　など
1982 (S58)	・歩道等の幅員の変更 ・植樹帯、副道に関する規定の新設　など
1993 (H5)	・歩道等の幅員の変更 ・歩行者滞留スペースに関する規定の新設 ・橋、高架の道路等の設計自動車荷重の引上げ(20t又は14t→25tに　引き上げ) など
2001 (H13)	・歩道等の幅員の変更 ・軌道に関する規定の新設、 ・ハンプや狭窄部に関する規定の新設　など
2003 (H15)	・小型道路に関する規定の新設 ・高規格幹線道路の完成2車線に関する規定の新設　など
2011 (H23)	・地方道の道路構造基準(設計車両、建築限界、橋、高架等の設計荷重を除く)を条例を定める際の参酌基準に関する規定の変更
2018 (H30)	・重要物流道路に用いる設計車両(セミトレーラ連結車、車両高さ3.8m → 4.1m等)および建築限界(H=4.5m → H=4.8m)を追加
2019 (H31)	・自転車通行帯に関する規定を追加

轉向車道
加減速車道
交通島

人行道、植栽帶

行人停空間

自行車道

出處:日本国土交通省道路構造令

近年韓國也決心改善交通安全，死亡人口已降低50%

出處:太報TaiSound採訪各國數據整理

在長久的推動下，已經有豐厚的人本環境觀念與基礎

東京銀座 步行者天國時段性徒步區

圖片來源：LCRP / Shutterstock.com

韓國，東城路商圈

出處:日日散策網誌

韓國，道路瘦身

道路瘦身、街角擴大、停車彎

出處:標線改造台灣路

讓整條街變成生活的一部分

出處:Urb-i / Daum Maps

喬木植栽
鋪面美化
招牌與店面美化
街道家具
人行道加寬

韓國·首爾

無車宜居計畫

讓市中心無車

具有法律效力的分區計畫

重新分配無車區

減少市區停車位

改善街道生活環境

挪威·奧斯陸

Vision Zero 零死亡願景

2019年，市中心的行人和自行車騎士死亡人數為0

2016 年至 2019 年間，28% 的汽車從市中心消失

出處: Anouchka

2023年，台灣舉辦了還路於民遊行，爭取行人安全

圖片來源：行人零死亡推動聯盟

Vision Zero
零死亡願景
核心精神

車禍死亡是
可以預防和避免的
不是現代生活的必然

不全是駕駛，
而是**道路設計**者和**政策制定**者，
應該承擔更多責任確保安全。

不是單一專業和部門，而是一個
跨專業跨部門的整合性任務

我們需要解決的是
系統環境的問題

每一次有事故發生

大家都一直在怪那個駕駛

但是駕駛他真的是沒看到

文字摘自：中原大學 趙家麟教授
畫面來源：公共電視P#實驗室

改善城市中車與人的競合 Jan Gehl , 2003

傳統城市 | 1940's 入侵型城市 | 1960's棄守型城市 | 1980's 收復型城市

傳統城市 | 1980's 入侵型城市 | 2000's 棄守型城市

?

WHAT'S THE NEXT?

過去是為車子便捷而設計的系統

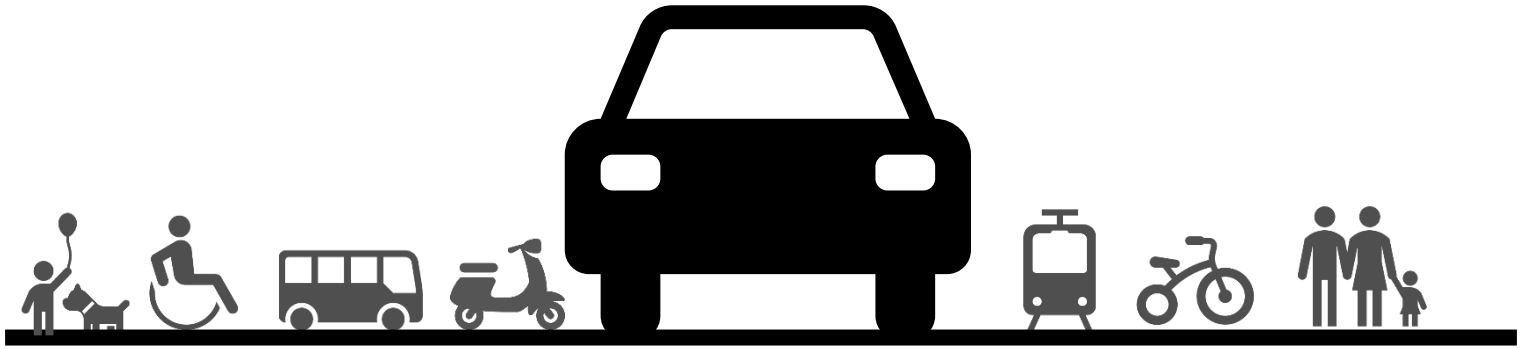
重新平衡人與車的關係

將人/車的道路空間關係做好
讓大家都可以安全又便利

我們沒有比別人差，只是晚開始...
沒有不可能，只有要不要

核心關鍵：好走、好看、好用、休憩、生態

過去，都是以車為主



圖片改編自 Copenhagenize團隊

今日，每一個使用者都是重要的

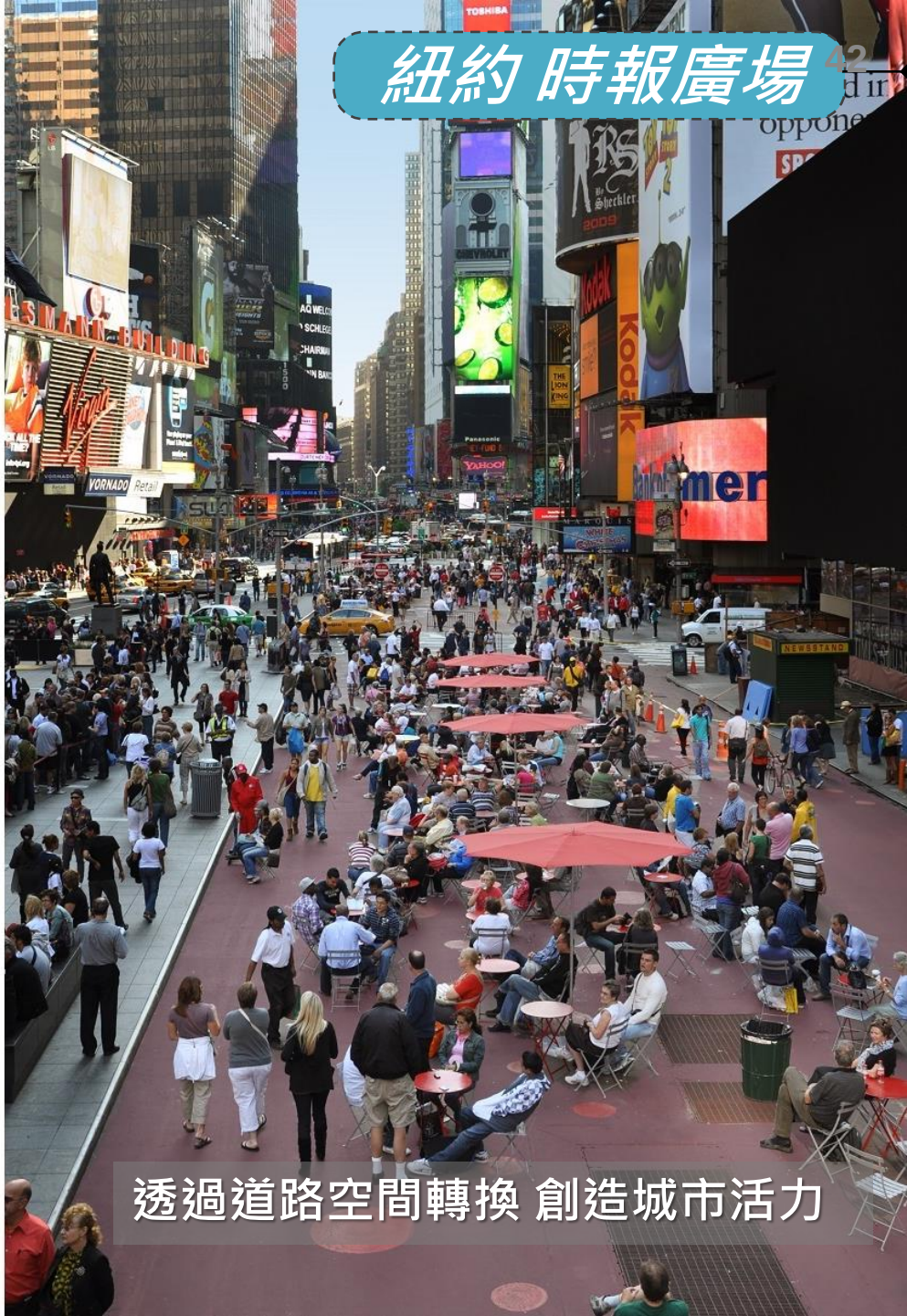
圖片改編自 Copenhagenize團隊

1. 了解優點/重要性
2. 完整街道理念介紹

Ch2.

美觀
城市形象
吸引大家走上街道
多運動
多健康
全齡皆可參與
安全
魅力
經濟
健康
生態
安心步行
不用害怕馬路危險
讓更多人願意
走在街道上消費
活絡地方經濟
綠樹遮陰
韌性城市
動植物生活

安全
魅力
經濟
Bank of America
Kodak
LAKEFRONT


紐約 時報廣場
透過道路空間轉換 創造城市活力

紐約 時報廣場

時代廣場改造計畫
TIMES SQUARE TRANSFORMATION

遊客增加 11%

車道上的行人減少 80%

行人交通事故減少 40%

市民認為廣場明顯改善 74%

道路－必要的車行
=人行+街道空間

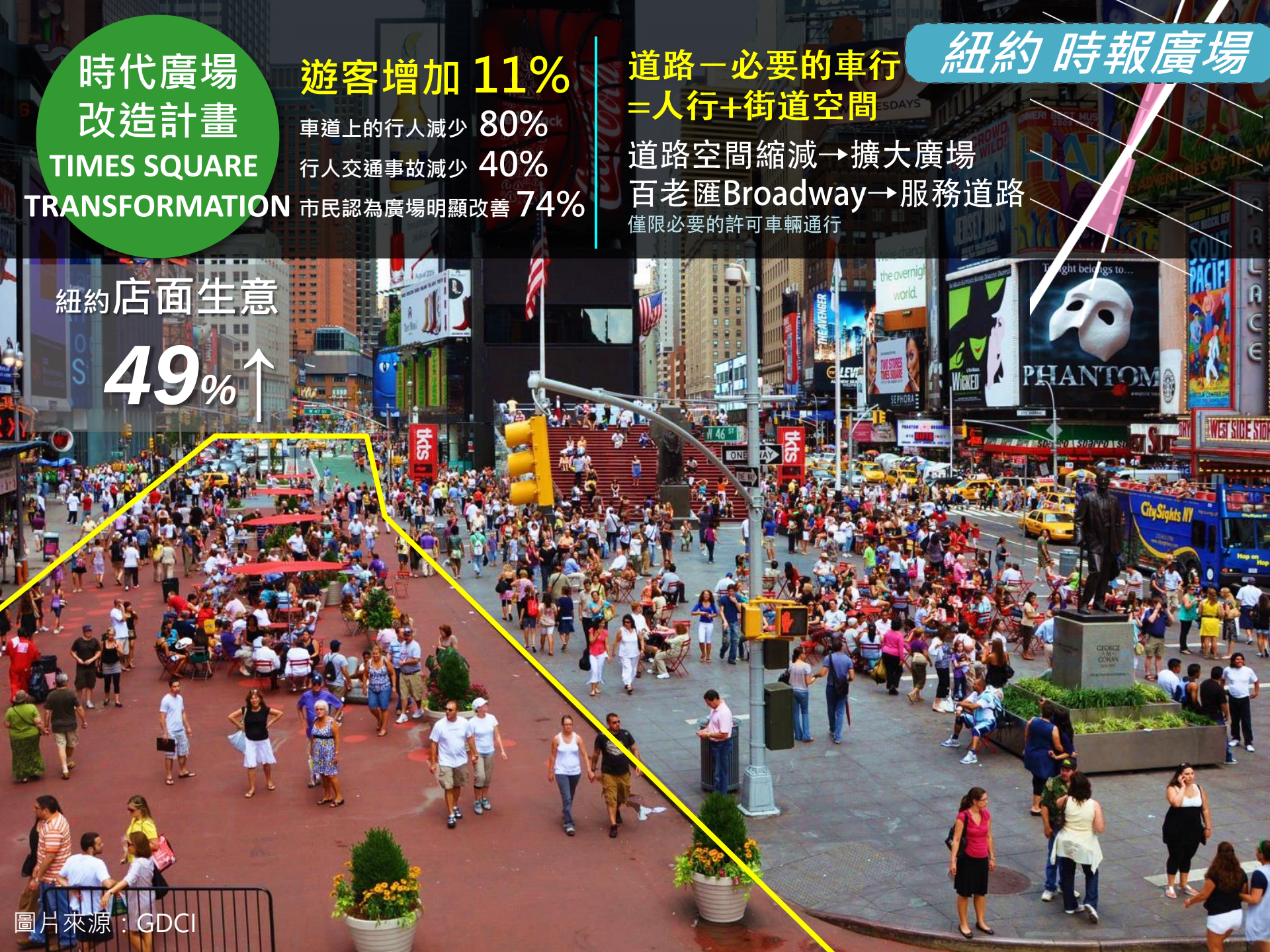
道路空間縮減→擴大廣場

百老匯Broadway→服務道路

僅限必要的許可車輛通行

紐約店面生意

49%↑



圖片來源：GDCI

安全 魅力 經濟

每年800萬人次旅遊人潮
創造龐大商機

圖片來源：GETTY IMAGES

英國 牛津街

300個大型商場
英國最知名消費景點之一
給允行人舒適的空間 創造商業活力

圖片來源：Loop Images/Universal Images Group via Getty Images

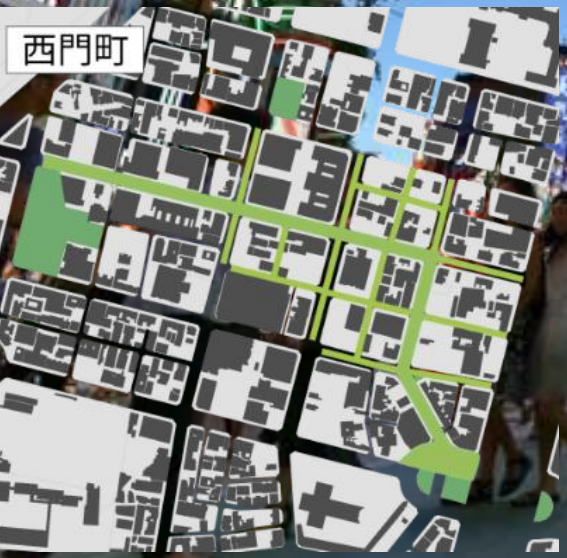
台北 西門徒步區

安全 魅力 經濟

捷運西門站出入站 5600萬人次 2019

銷售額450億 2016

260萬 人次/每個月



圖片來源：遠見雜誌

安全 魅力 經濟

台北 大稻埕歷史街區

人本交通+古蹟立面修復
成為假日台北最有活力的街區

圖片來源：臺北旅遊網

安全 魅力 健康 生態

台北 民生社區

行道樹降溫**13**度
都市熱島退燒 台北信義路

每條街道都有人行道
到處都是很有味道的小商店
綠樹成蔭

高雄 河堤社區

出處:標線改造台灣路

屏東 華盛街

安全

BEFORE

?

圖片來源：GOOGLE街景

安全

AFTER

屏東 華盛街

圖片來源：屏東縣政府

美國COMPLETE STREET 完整街道理念

完整街道跳脫道路只是汽車交通角色

街道設計**包容所有道路使用者需求**的設計！

圖片來源：美國Santa Fe市政府

完整街道對個人/大眾的好處

美國完整街道手冊指出

降低碳排

減少事故

自主生活

小孩 老人 身障者

安全出門

上學、生活採買、消費、就醫

身體健康

散步騎單車 出門運動

走路運動 增強免疫力

降低疾病風險

遠離心血管疾病 糖尿病 三高

人群交流

親友聊天 遛狗

社區鄰里聊天 家人

相處 的空間

支持街道商業

環境品質↑ 增加逗留

促進消費

上學、生活採買、消費、就醫

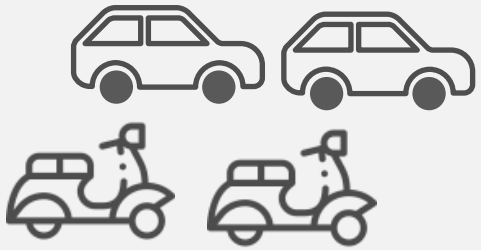
完整街道考量了更廣泛的使用者

傳統道路

機動性
交通工具行駛**速度**

道路**服務水準**
行駛速率

車流量



完整街道思維

可及性 安全 健康
選擇 環境 經濟

考量所有交通方式
服務**最多族群**

各族群參與活動
獲取服務的能力

美國應用完整街道理念，
在各大城市重新分配街道空間

紐約第一大道
從原本的人車混雜，以車為本的道路空間

圖片來源：Project for Public Space

美國應用完整街道理念，
在各大城市重新分配街道空間

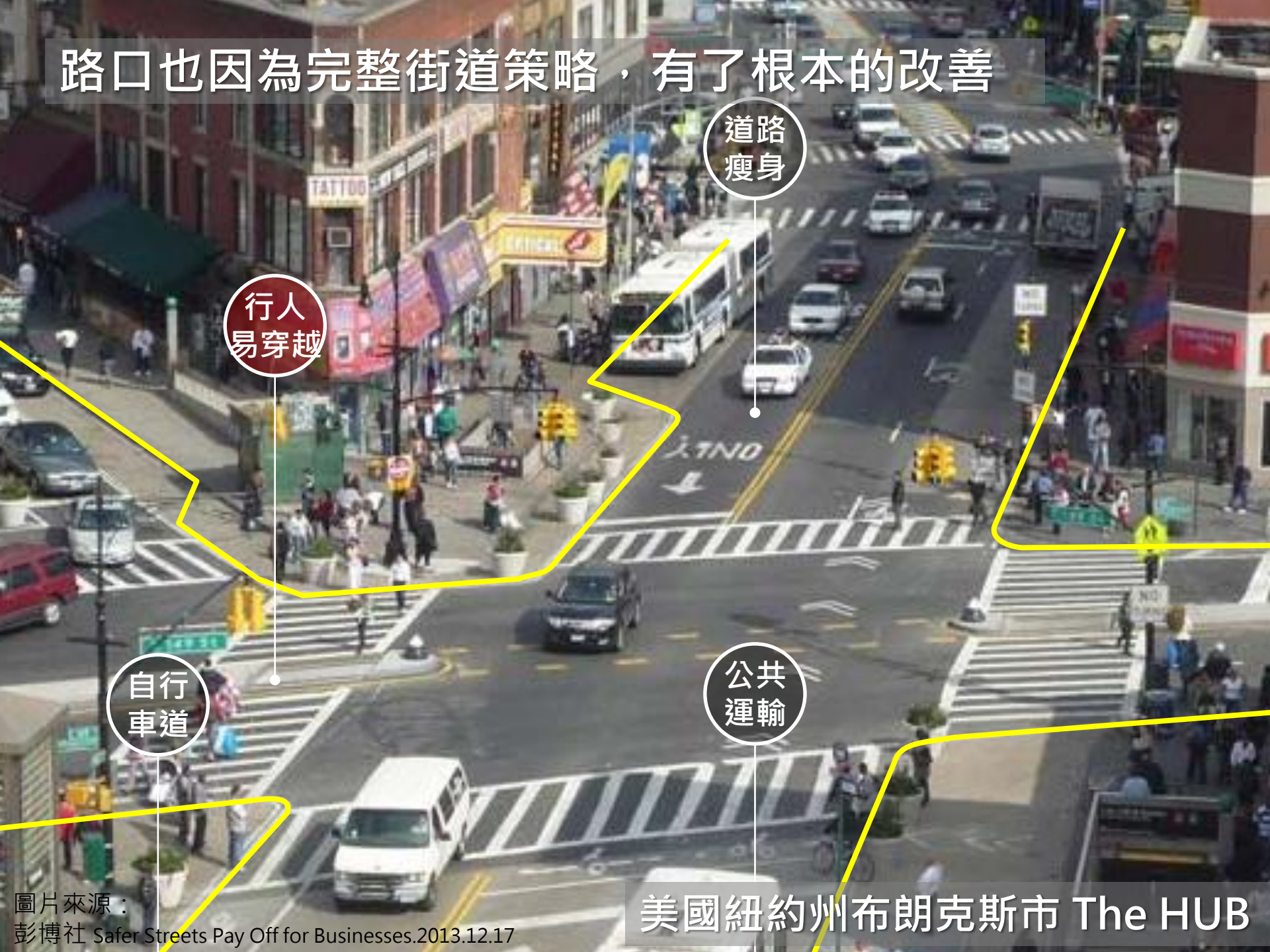
圖片來源：Project for Public Space

路口也因為完整街道策略 有了根本的改善

圖片來源：
彭博社 Safer Streets Pay Off for Businesses.2013.12.17

美國紐約州布朗克斯市 The HUB

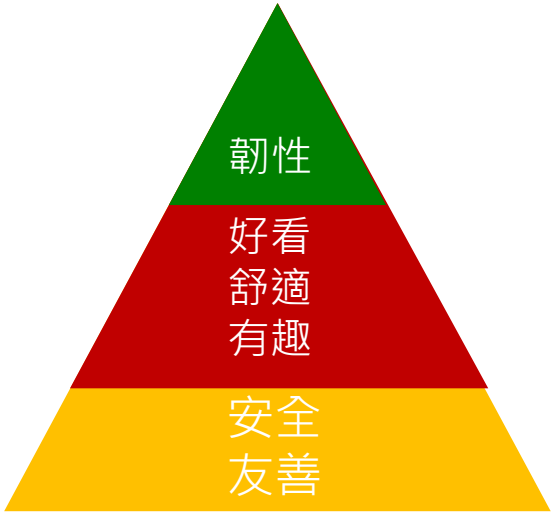
路口也因為完整街道策略，有了根本的改善



美國紐約州布朗克斯市 The HUB

圖片來源：
彭博社 Safer Streets Pay Off for Businesses.2013.12.17

我們的街道值得做得更好



安全 不受交通事故威脅的道路 路口安全/**通行有道**/人車分流

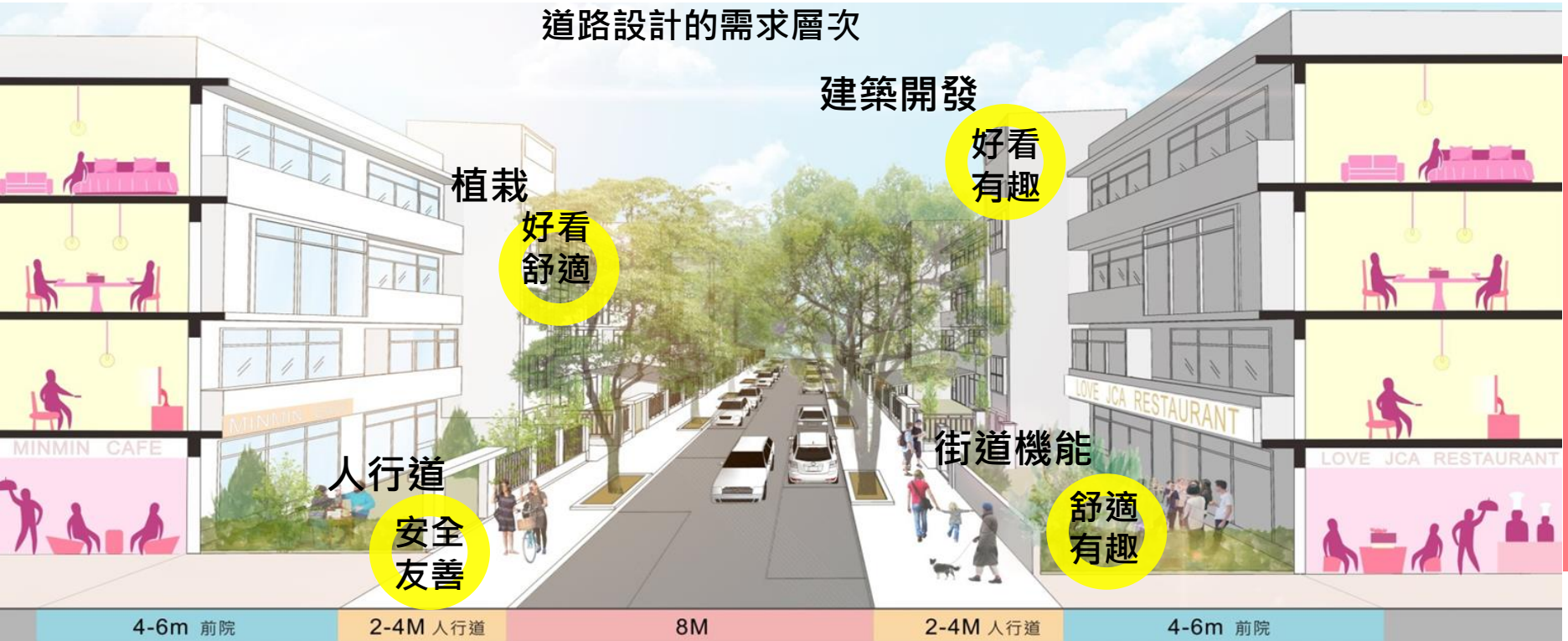
友善 所有族群通行順暢的道路 **兒童**/**高齡**友善/**無障礙**設計

好看 值得人們觀看欣賞的道路 景觀美質/**植栽**設計/建築立面

舒適 值得人們漫步遊走的道路 **避雨遮陰**/植栽設計

有趣 值得人們駐足休憩的道路 街道家具/**街面環境**

韌性 回應自然環境義務的道路 都市**降溫**/地表**透水**LID/生態



12-15M

也可進一步改造提升，滿足高層次的環境目標

安全 友善

神戶葺合南54号線 Befer

圖片來源：日本神戶市政府

也可進一步改造提升 滿足高層次的環境目標

神戶葺合南54号線 After

圖片來源：日本神戶市政府

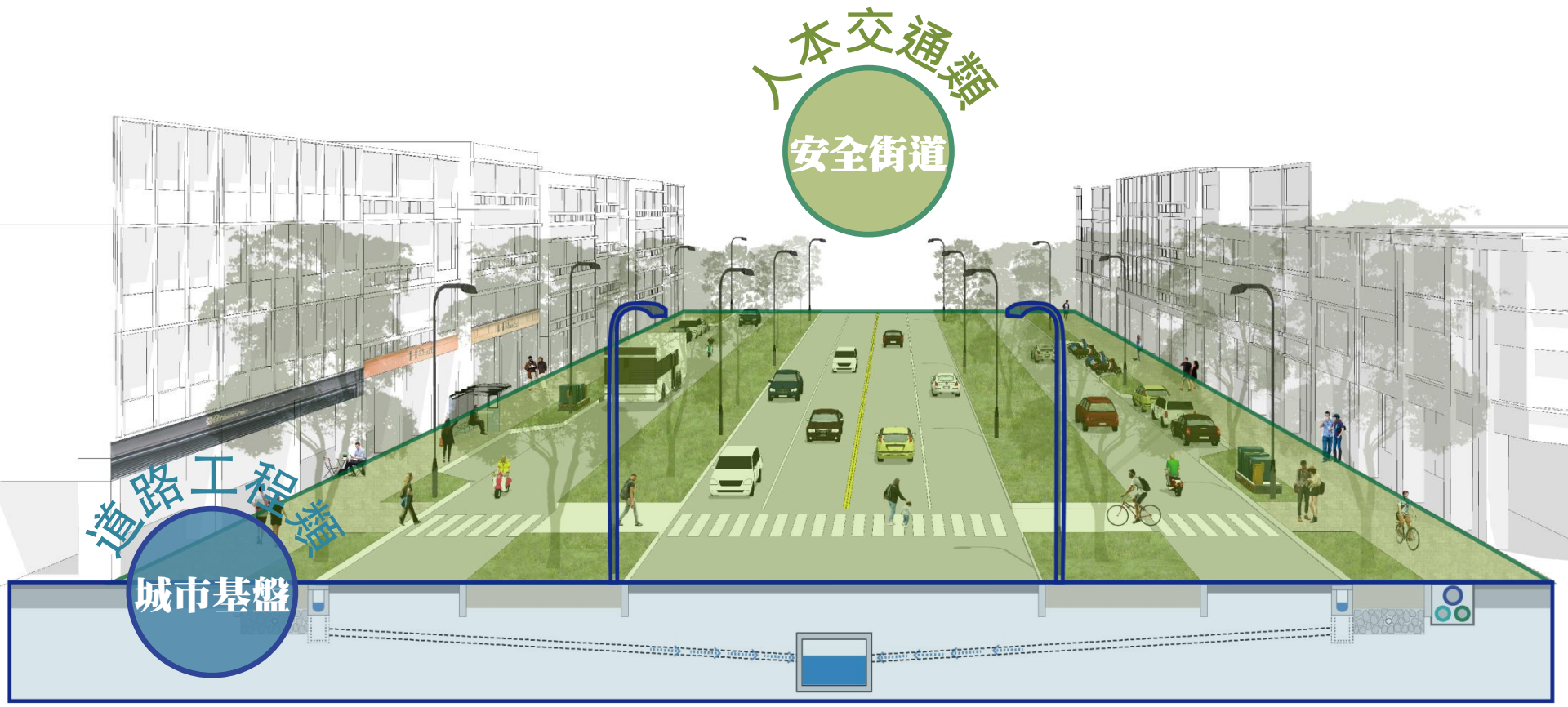
理想街道設計概念

Ch3

過去認知

道路只是開車穿越的路徑

設計專注在路鋪面與基盤



我們的街道現正存在的許多的不便利與危險

圖片來源：報導者

長久的迷思：車道越寬越好...

臺北市大安路

車道太寬，還會引起想要違規的想法

圖片來源：標線改造台灣路

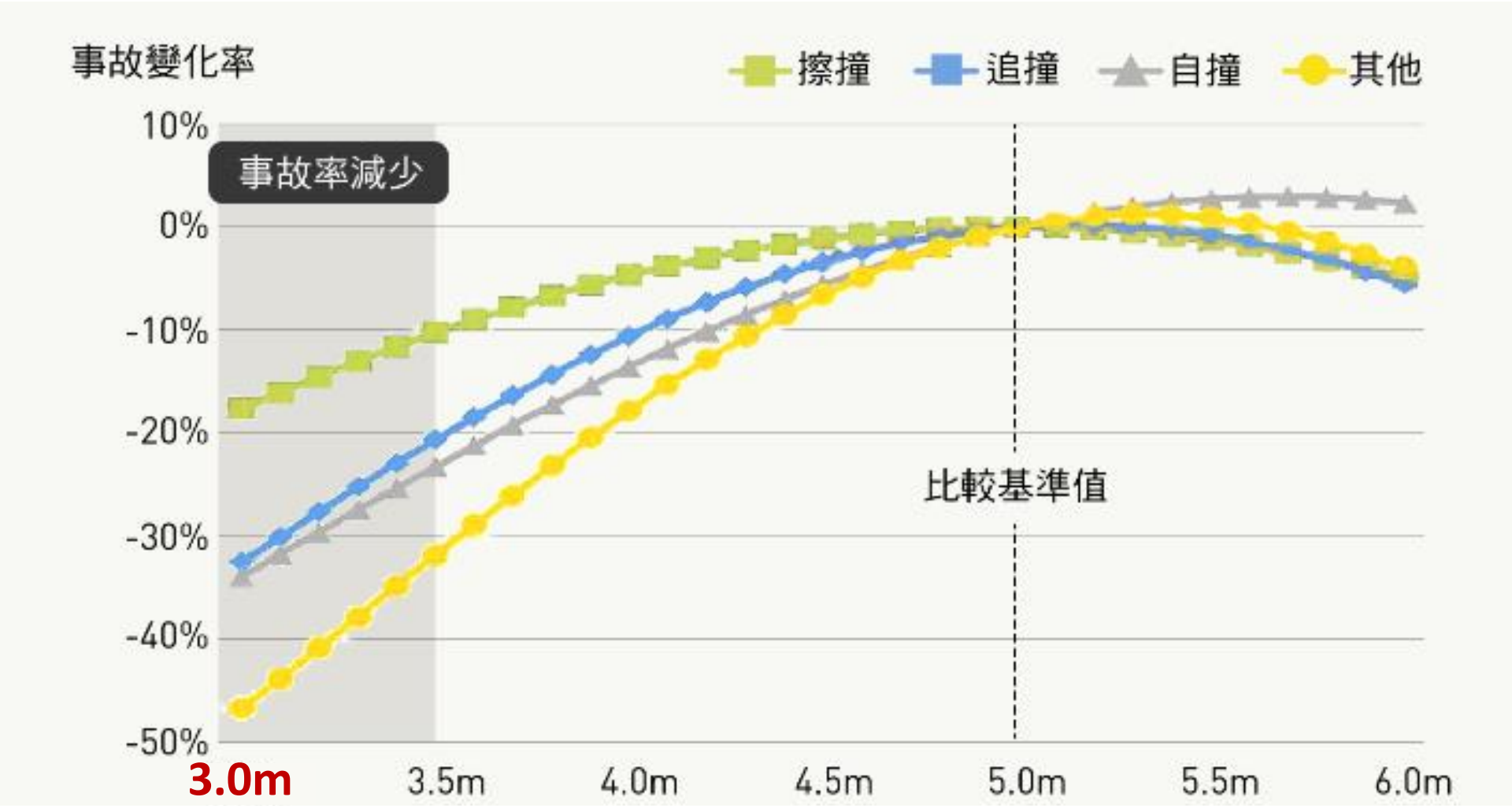
路邊停空間缺乏規劃管理，無法形成完整連續步行空間

重新安排空間可滿足多元需求

機車轉向排列　延伸標線型人行道

圖片來源：Reddit「都市地獄版」

研究顯示：車道寬度變窄，可以減少事故，行車效率影響小



資料來源：內政部營建署，市區道路車道配置及車道寬度對交 通安全與車流效率之影響評估案

街道中有許多複雜的介面

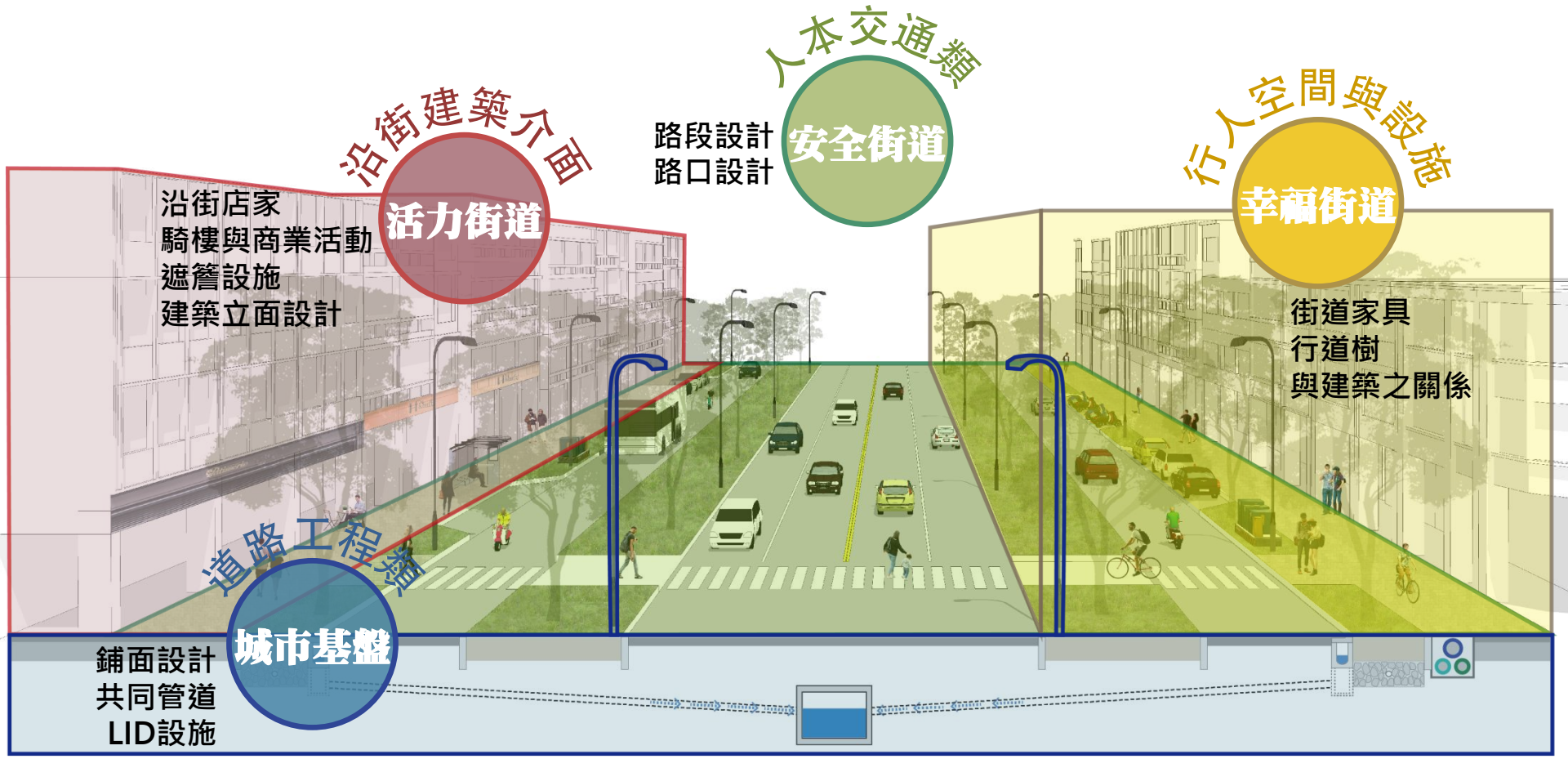
整體規劃思維

街道與城市治理

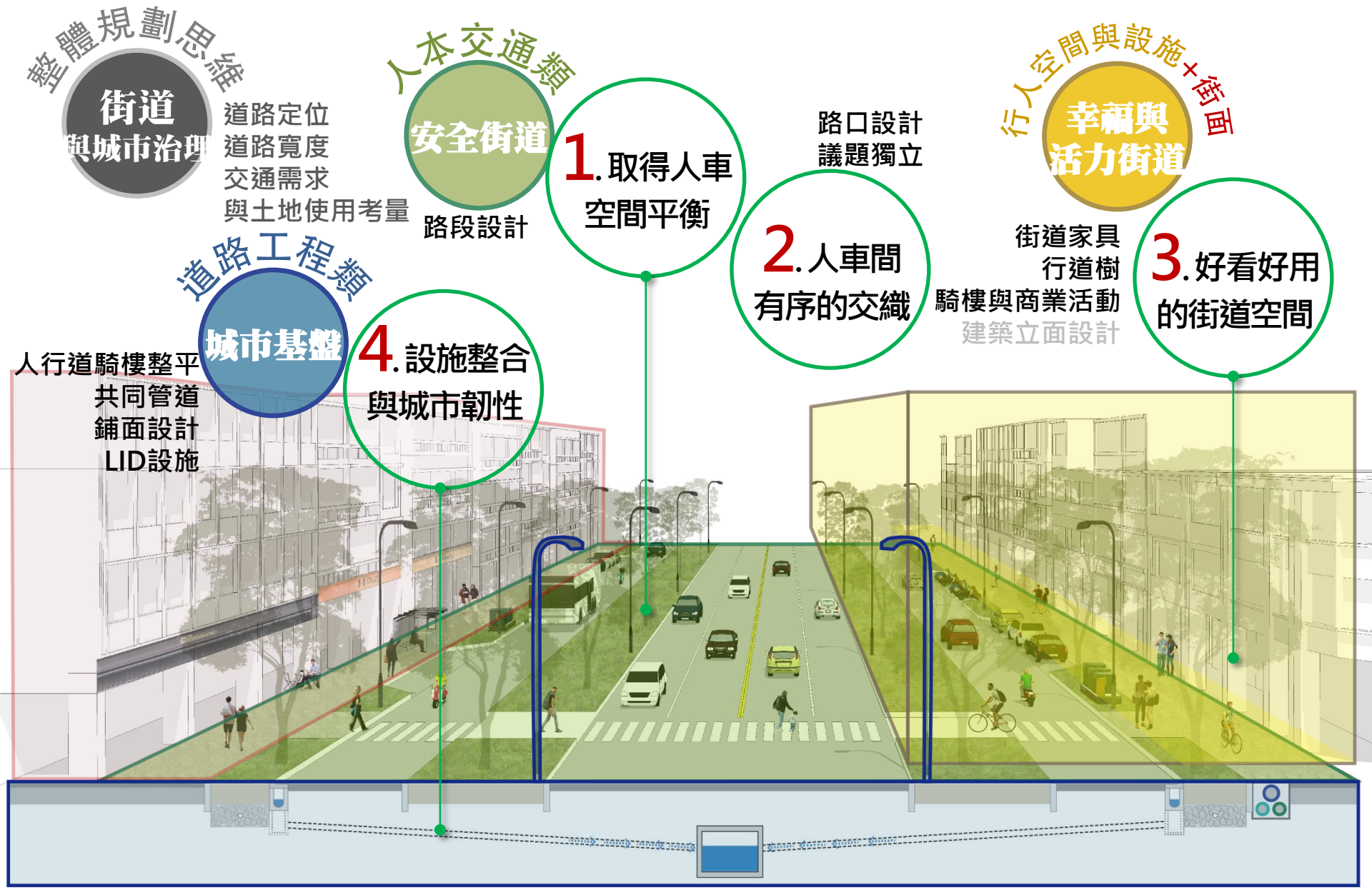
道路定位
道路寬度
交通需求
與土地使用考量

道路是一種生活空間

- 認識/了解街道各空間(專業)的介面關係
- 考量多元使用者的需求



調和街道中的不同介面


整體規劃思維
街道
與城市治理
道路定位
道路寬度
交通需求
與土地使用考量
人本交通類
安全街道
路段設計
1.取得人車
空間平衡
路口設計
議題獨立
2.人車間
有序的交織
行人空間與設施+街廓
幸福與
活力街道
街道家具
行道樹
騎樓與商業活動
建築立面設計
3.好看好用
的街道空間
道路工程類
城市基盤
人行道騎樓整平
共同管道
鋪面設計
LID設施
4.設施整合
與城市韌性

核心關鍵: 怎樣創造合理的人車空間分配？

Ch3-1

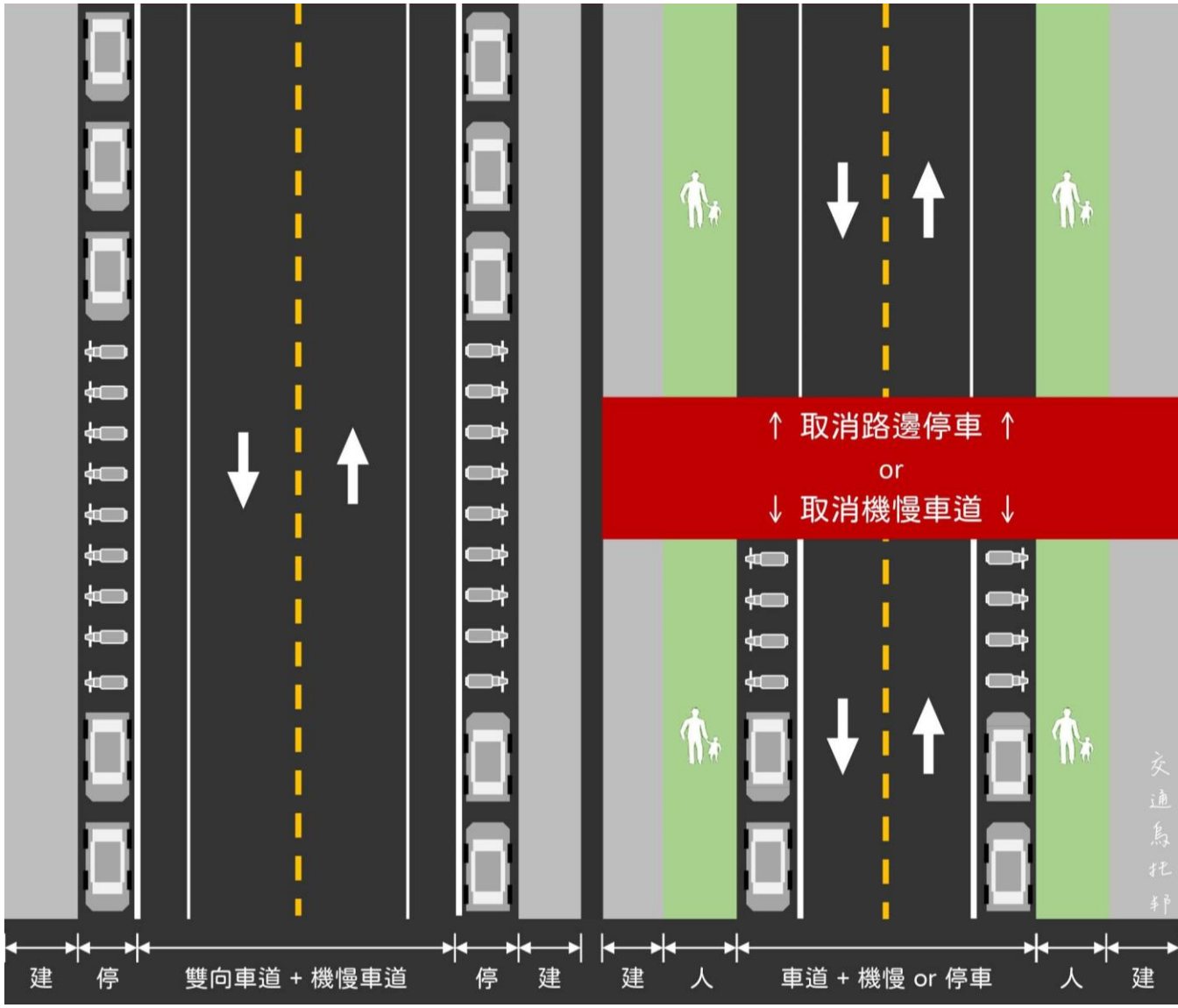
車道合理調整後，讓每個人都有空間走

道路瘦身

可以有人行道

有停車位

車道數不變



圖片來源：交通烏托邦 Traffic Utopia

設施物可以整合更好的話 就能夠創造充足舒適的人行空間

高雄市裕誠路

圖片來源：標線改造台灣路

合理的人車空間分配怎麼做

10m以上街道

車流量較大，需要人車分流

圖片來源：google街景

10m以下（鄰里巷弄）

寬度受限制的服務道路，車流應少

50~60m 道路

30m 正義路，不要求寬，但要求順暢

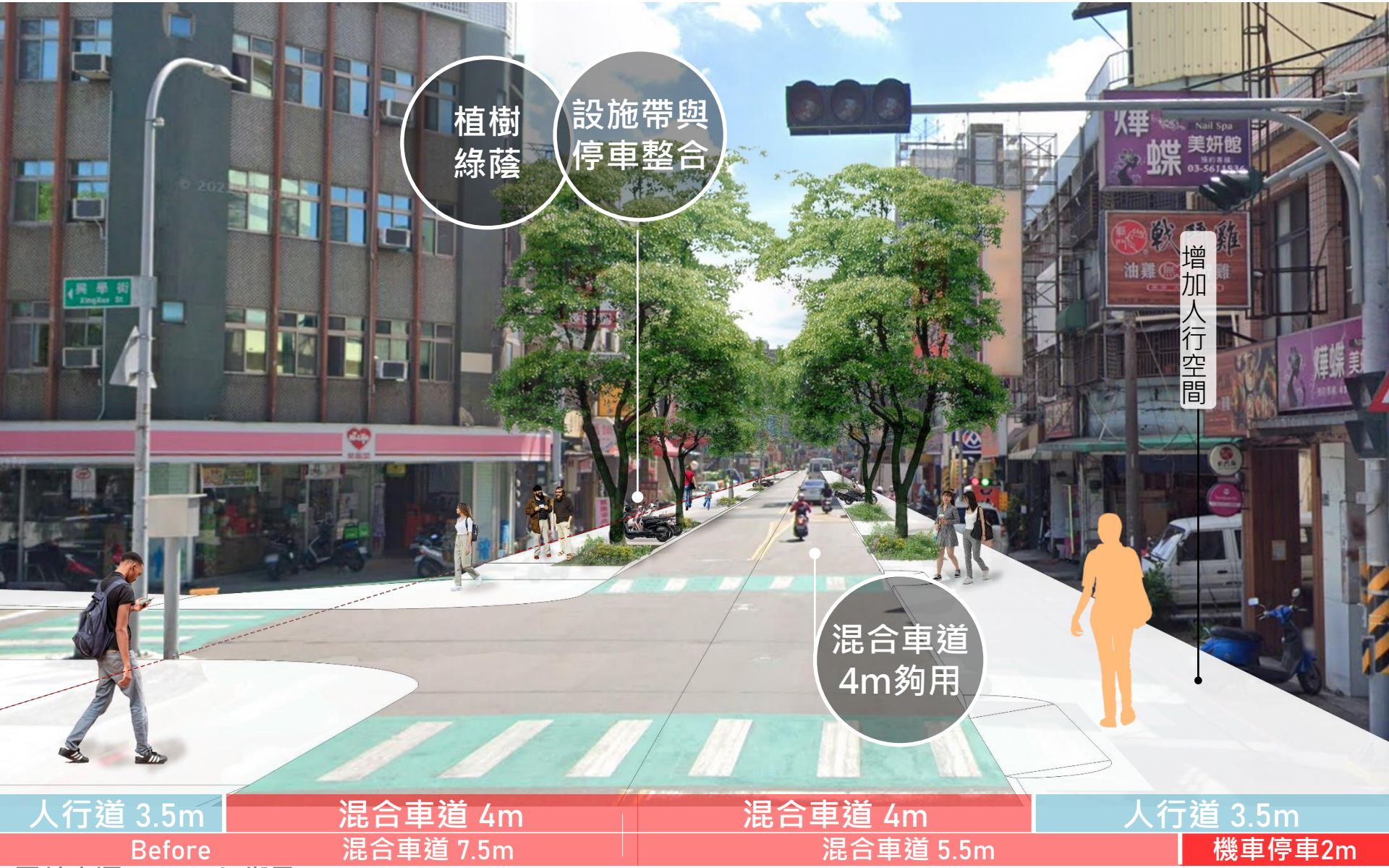
車道數不用太多，但要有左轉專用道

圖片來源：高雄市政府

20m 裕誠路，停車空間整併於設施帶，延伸人本空間

圖片來源：google街景

15m 新竹市南大路



圖片來源：google街景

計畫道路寬度15m

10m 道路

Before

臺北市撫台街-商業街道

圖片來源：google街景

10m 停車整合

整合停車空間與設施帶
停車管理-適度調整或減量

圖片來源：google街景

After

臺北市撫台街-商業街道

鄰里生活巷弄可以怎麼做？

街道寬度有限>>能夠做的有限

但至少要創造安全的街道環境

- 連續的步行空間
- 車輛要減速

讓出一條路給人走

圖片來源：google街景

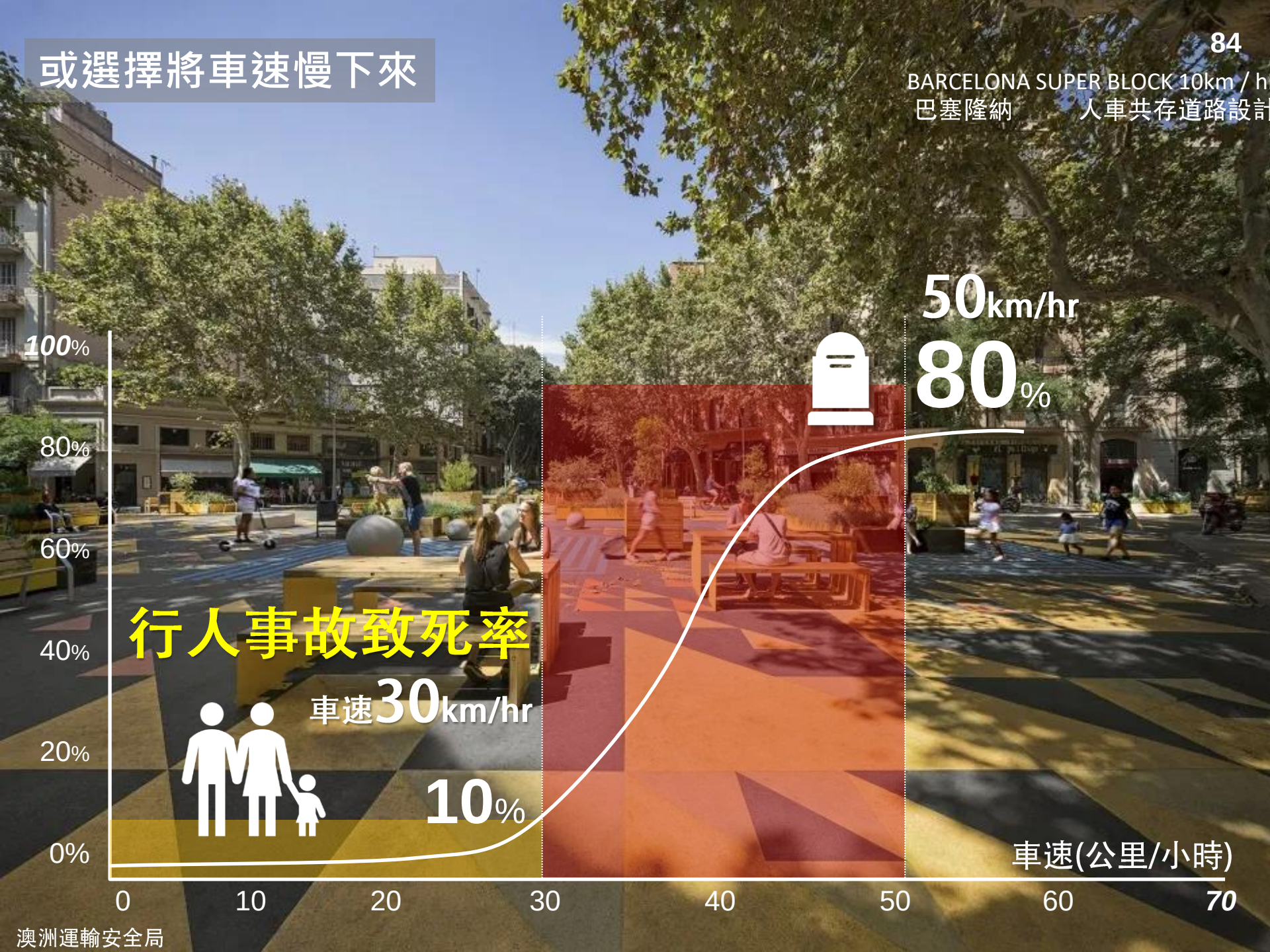
臺北市大學里-生活街道

讓出一條路給人走

縮減停車，
單側設置標線型人行道作為階段改善

或選擇將車速慢下來

BARCELONA SUPER BLOCK 10km / h
巴塞隆納　　人車共存道路設計



利用減速丘作速度管理

將車輛的速度慢下來
降低行人心中的威脅

圖片來源：桃園市交通局

桃園市大同路

曲折道路讓車輛的速度慢下來，降低對行人威脅感

圖片來源：標線改造台灣路

高雄市明哲路

歐洲的共享道路

就是利用彎曲與不平的路面創造安全的空間

圖片來源：Streetfilms®

幸福與活力街道

Ch3-2

核心關鍵：好走、好看、好用、休憩、生態

好走

順暢連續無礙通行

基本的淨寬

好走

110年《市區道路及附屬工程設計標準》

人行道寬度 人行淨寬不得低於1.5m

道路寬度12m以下 不得小於1.2m

圖片來源：中華日報

好走 好看 好用

好走 好看 好用 休憩

屏東市勝利路

好走 好看 好用 休憩交流 生態

複層植栽

喬木遮蔭
+椅子

居民交流空間

社區自行車停車

交流的空間/健全社會網絡

好走 好看 好用 休憩交流 生態

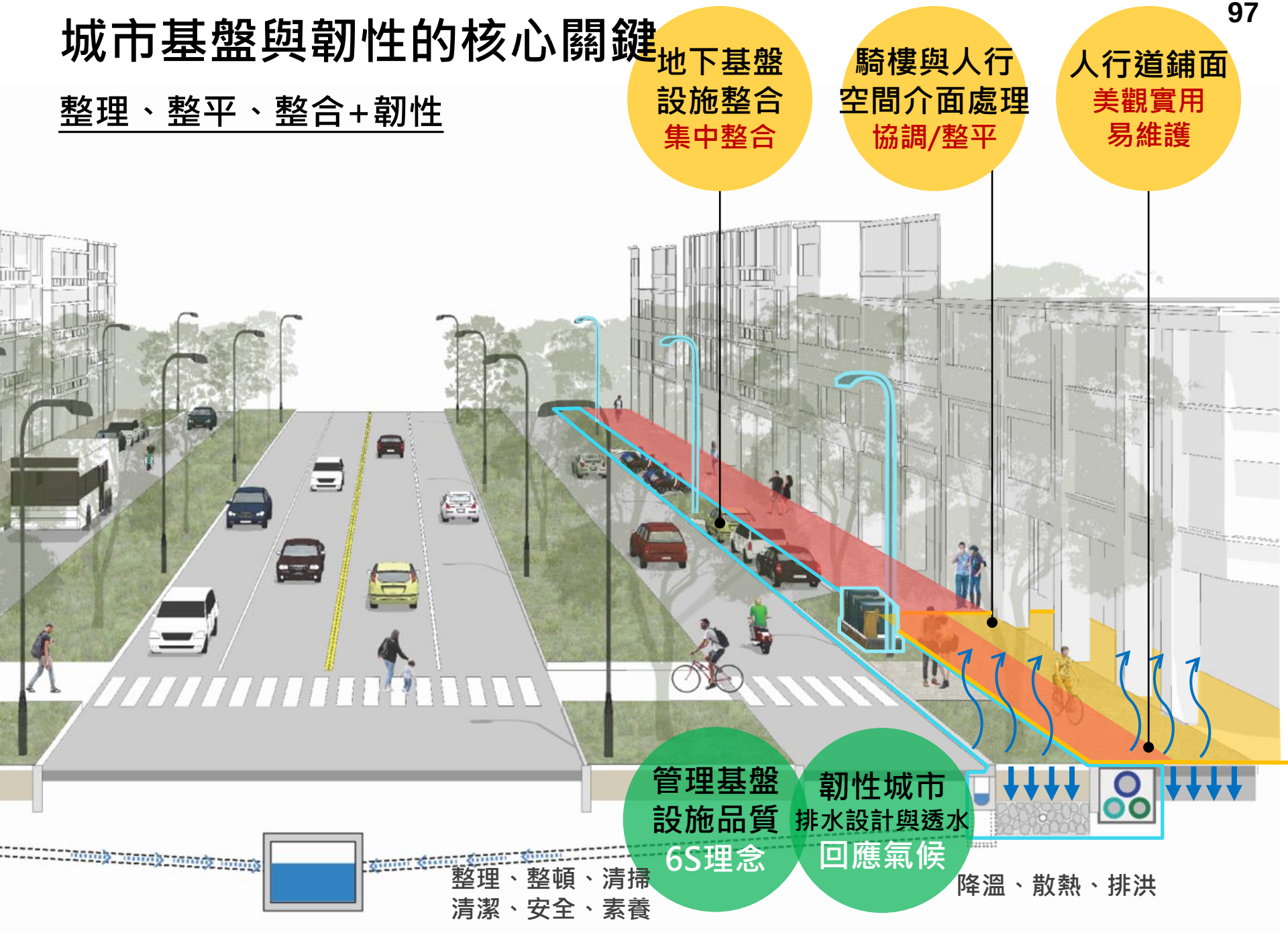
台北市新生南路
圖片來源:臺北市政府

城市基盤與韌性

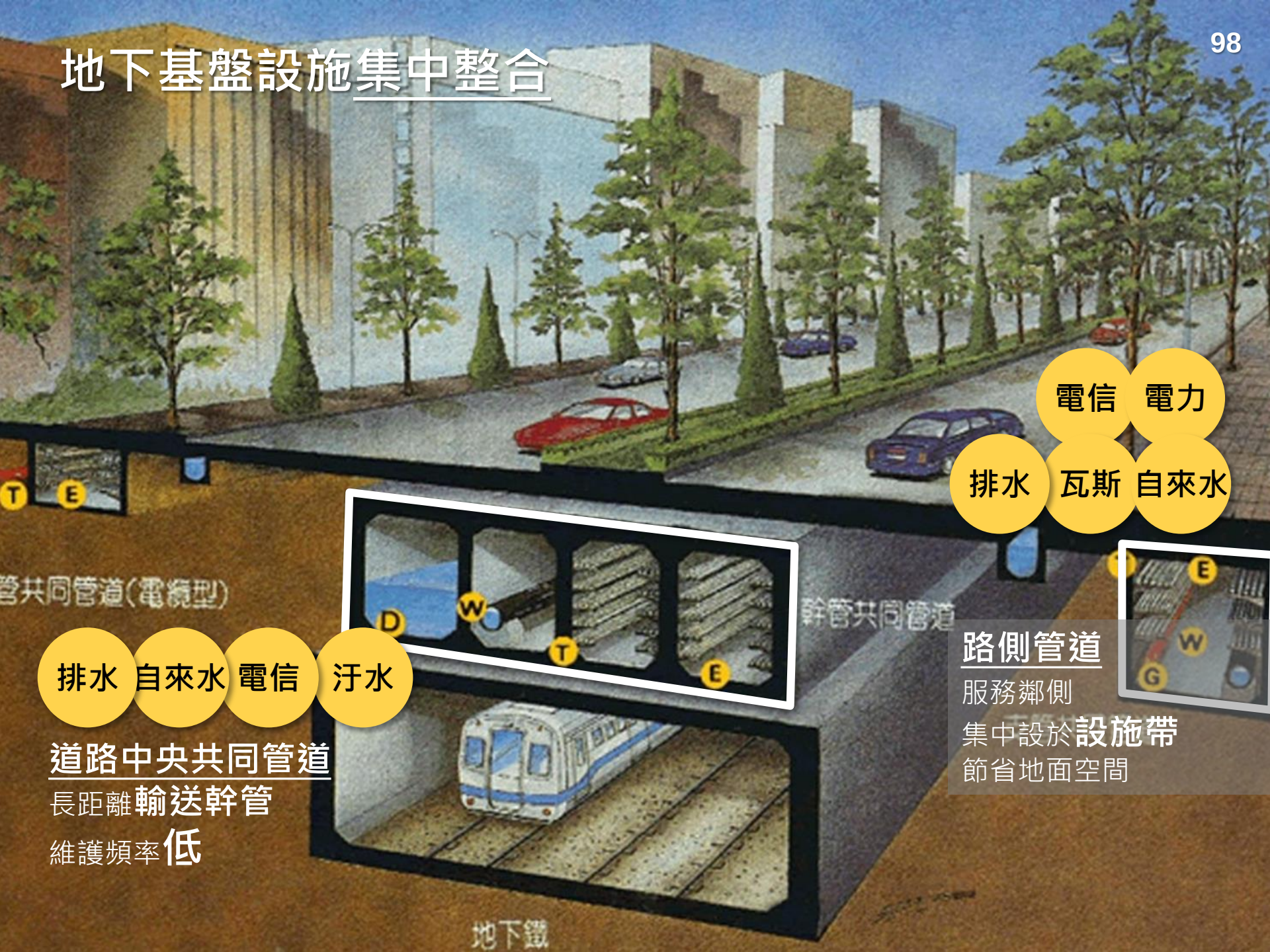
Ch3-3

城市基盤與韌性的核心關鍵

整理、整平、整合+韌性



地下基盤設施集中整合



道路中央共同管道

長距離**輸送幹管**

維護頻率**低**

路側管道

服務鄰側

集中設於**設施帶**

節省地面空間

基盤設施處理以整平集中為核心

騎樓
人行空間
整平

鋪面美觀
易維護

設施
集中整合

地下設施整合
最小占用通行空間

從騎樓、人行道到馬路
全面整平順接
步行平順出入

圖片來源：中華日報

人行空間鋪面以好走、美觀、易維護為目標

好走
平整

色彩與
環境融合

易維護

配合在地地景色彩採棕色設計

配合
環境特色

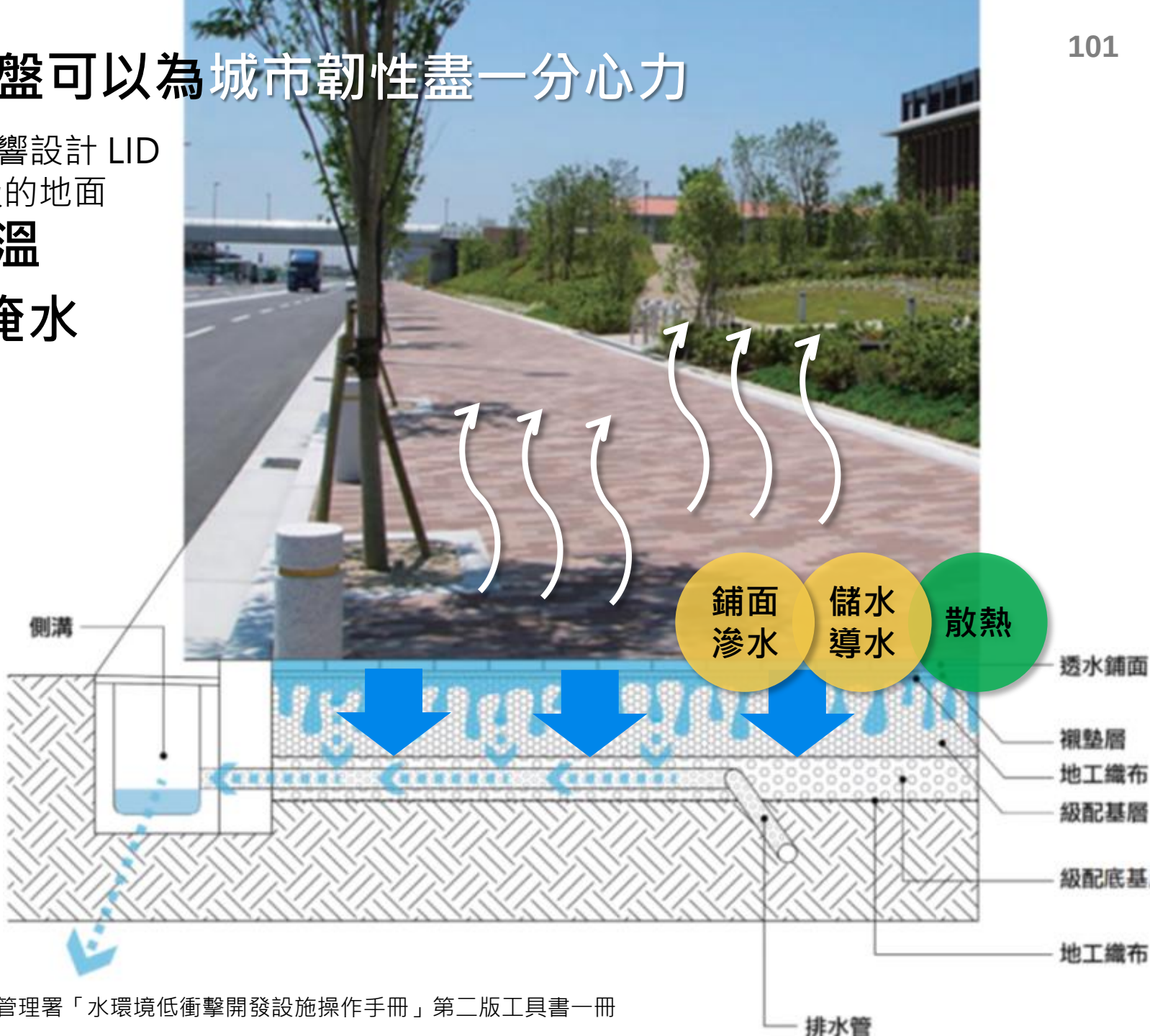
圖片來源:新竹市政府

城市基盤可以為城市韌性盡一分心力

透水+低影響設計 LID
創造可呼吸的地面

→城市**降溫**

→**緩解淹水**



圖片來源:內政部國土管理署「水環境低衝擊開發設施操作手冊」第二版工具書一冊

在日正當中時還可以創造5°C的溫差

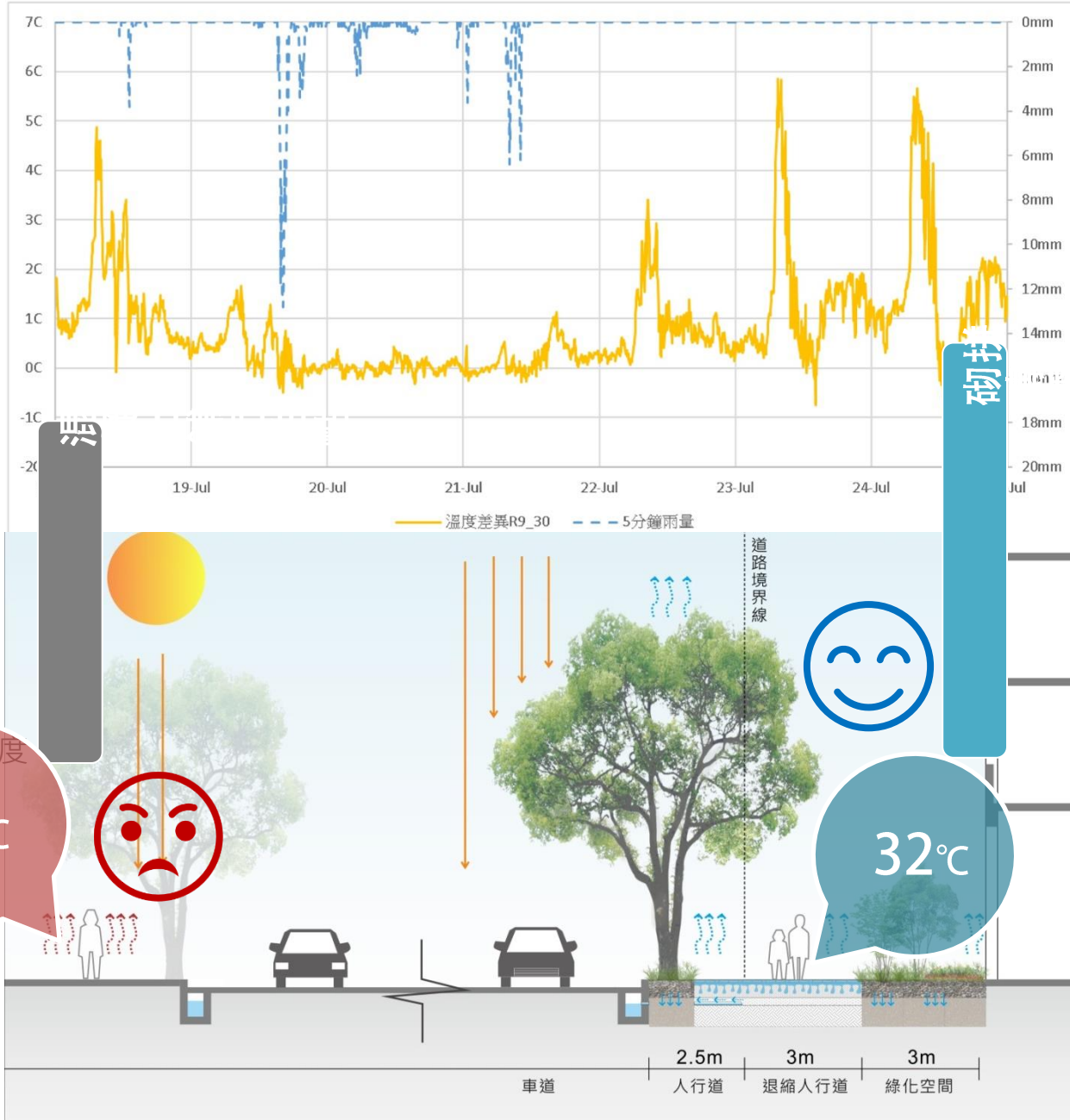
低影響設計設施能有效為城市降溫

高雄橋頭新市鎮區域為例

混凝土鋪面站點與
拼砌磚透水鋪面站點
晴天正午日照時

溫差可達5°C

二站點皆於地面30公分高位置設置溫度探針



好路口設計的元素

Ch3-4.

核心關鍵：讓人車交織更有秩序

畫面來源：公共電視

核心關鍵：讓人車交織更有秩序

畫面來源：中央社

如何提升路口安全?

途徑1：
友善停等，互相看見

1-1 駕駛看見行人

退縮行人穿越道

設置人行道 街角擴大

1-2 行人只須注意單向來車

設置庇護島 兩段式穿越

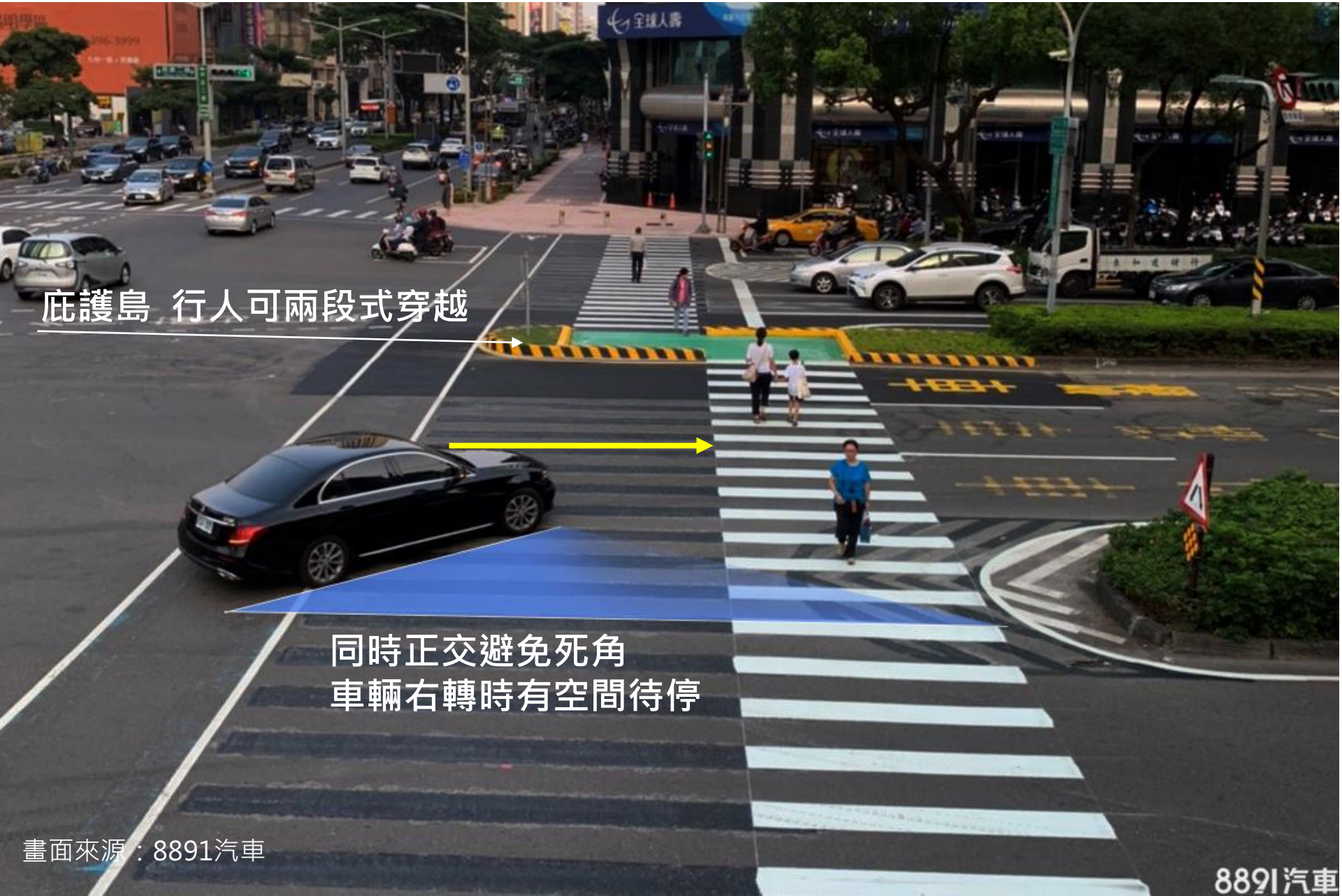
每一次有事故發生

大家都一直在怪那個駕駛

但是駕駛他真的是沒看到

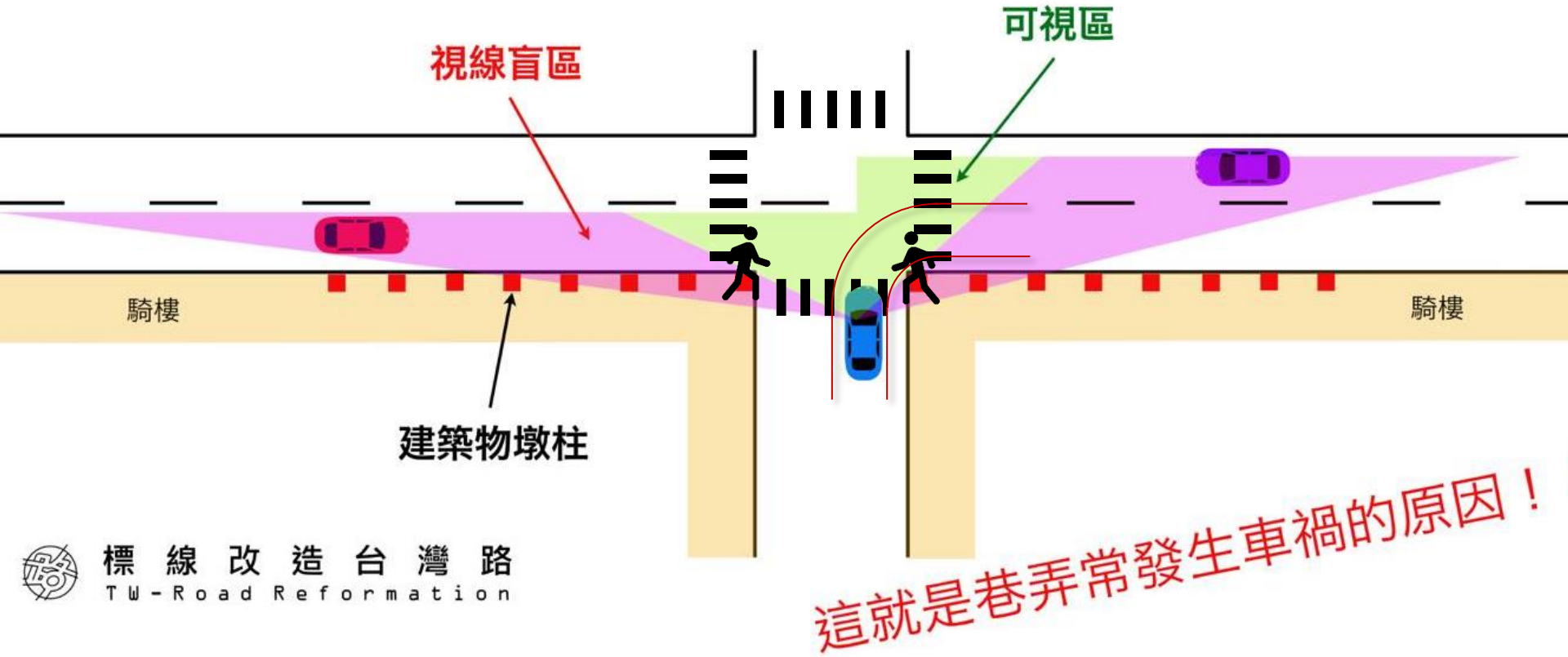
畫面來源：公共電視P#實驗室

行穿線退縮，讓車輛駕駛轉彎時能夠清楚看到行人



擴大人行道，讓行人可以在路口提早被看見，更加安全

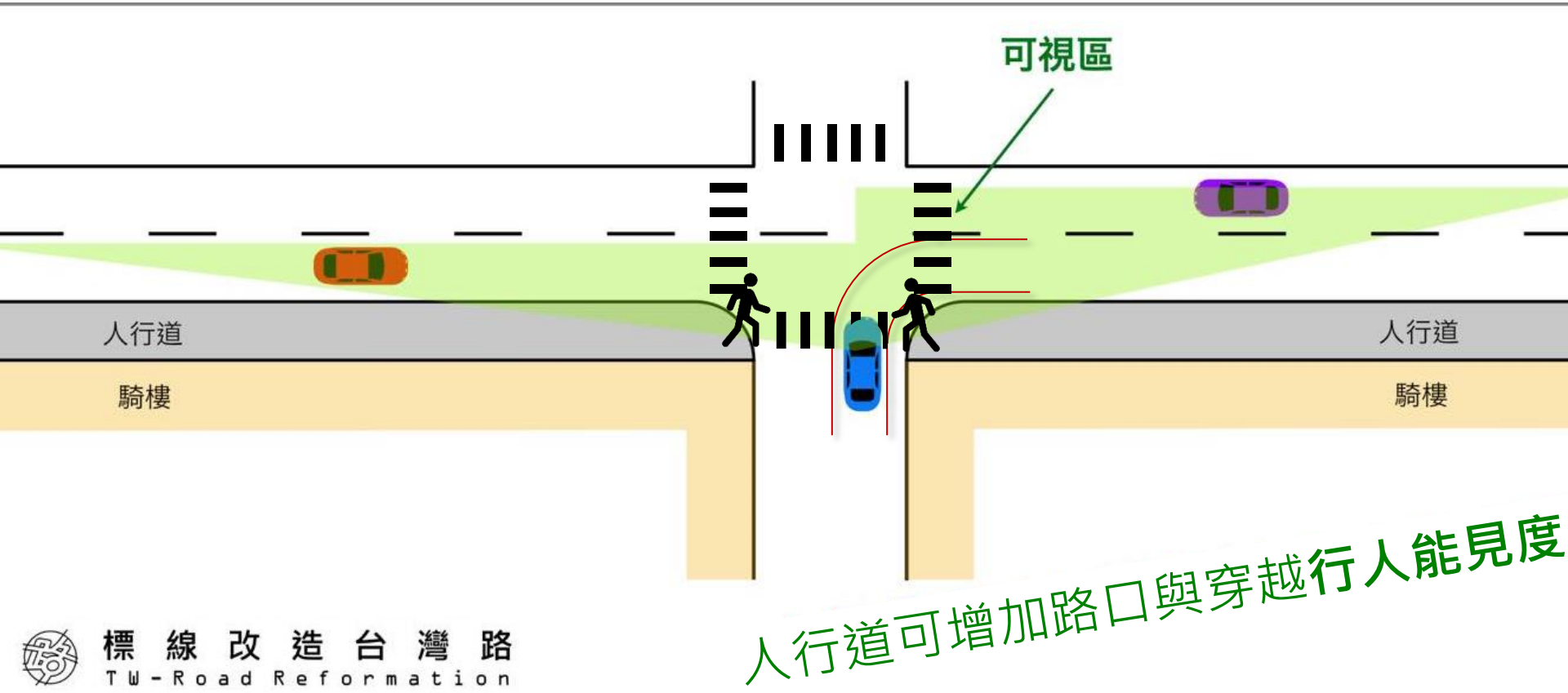
良好的視距可以清楚看到兩側來車與行人



圖片來源: 標線改造台灣路

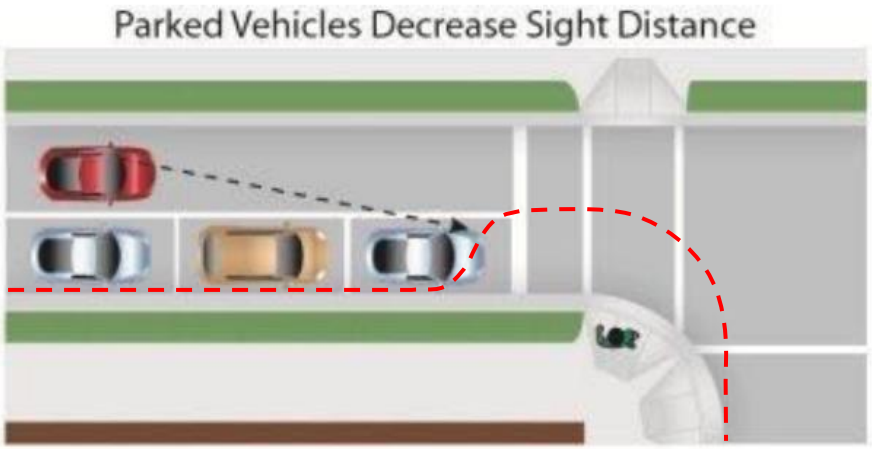
擴大人行道，能夠讓行人可以在路口提早被看見，更加安全

良好得視距可以清楚看到兩側來車與行人



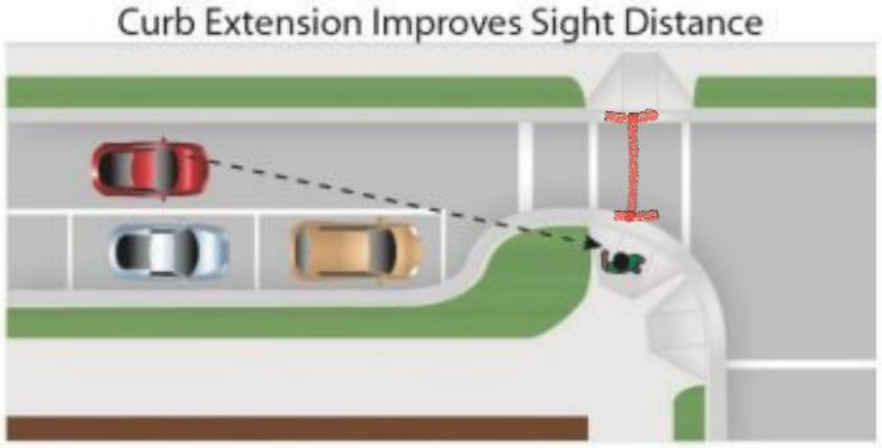
圖片來源: 標線改造台灣路

配合既有的停車格/設施帶，設計將街角擴大
能夠讓行人更清楚被看見，同時縮短過馬路的距離



BEFORE

行人視線不良 通行距離長



AFTER

視線改善 + 縮短行人穿越距離

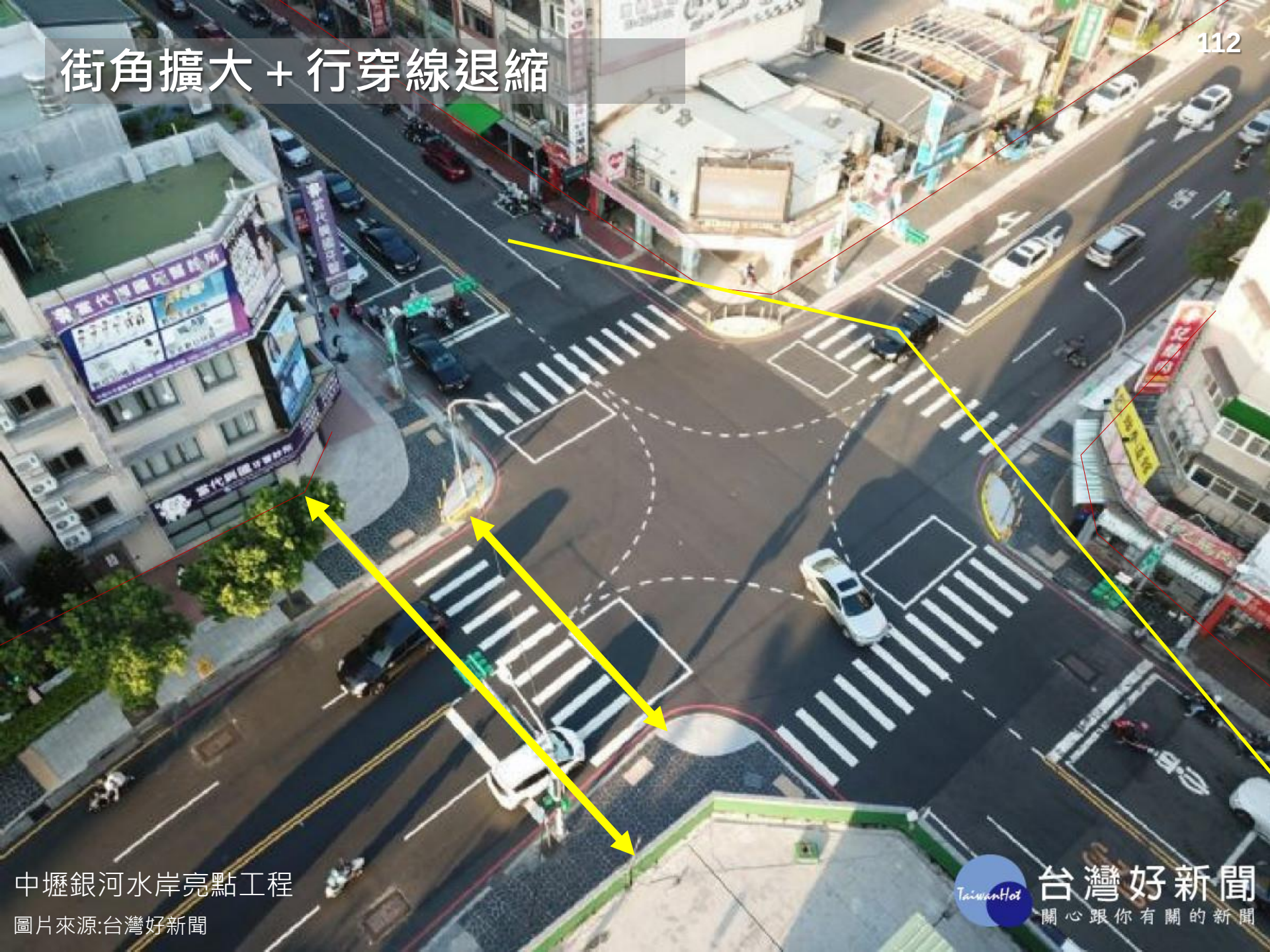
圖片來源: micheledesigns

新竹市以街角擴大方式改善行人停等空間與視線安全

新竹市北大路北門街口

圖片來源: 新竹市政府

街角擴大＋行穿線退縮



中壢銀河水岸亮點工程

圖片來源:台灣好新聞

台灣好新聞
關心跟你有關的新聞

在東京也一步步用做實驗的方式讓行人更友善

圖片來源：標線改造台灣路

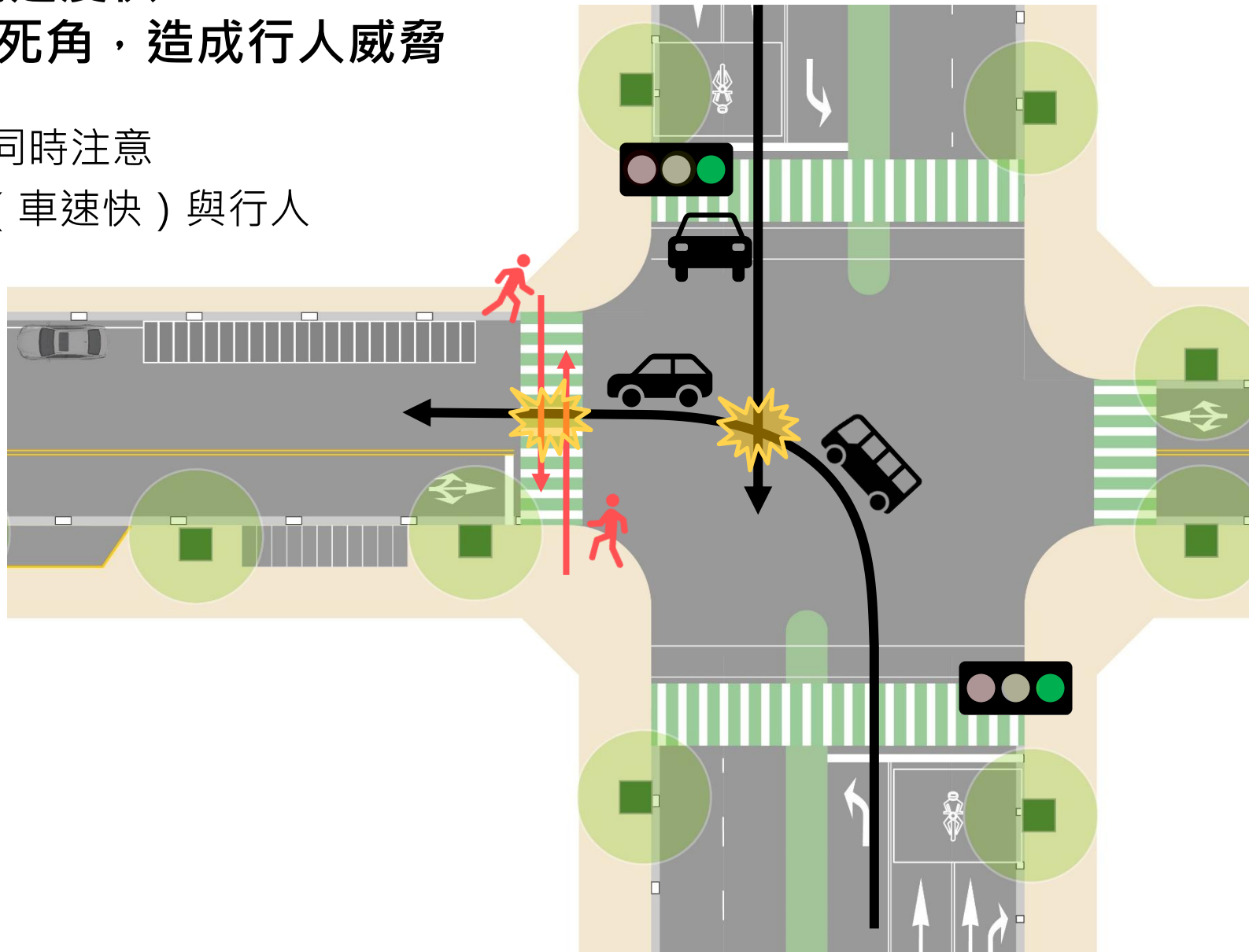
應用轉向軌跡模擬，我們可以有更細緻的街角設計

圖片來源：美國San Diedo市政府

途徑2：減少人車交織

左轉車輛速度快，
A柱容易死角，造成行人威脅

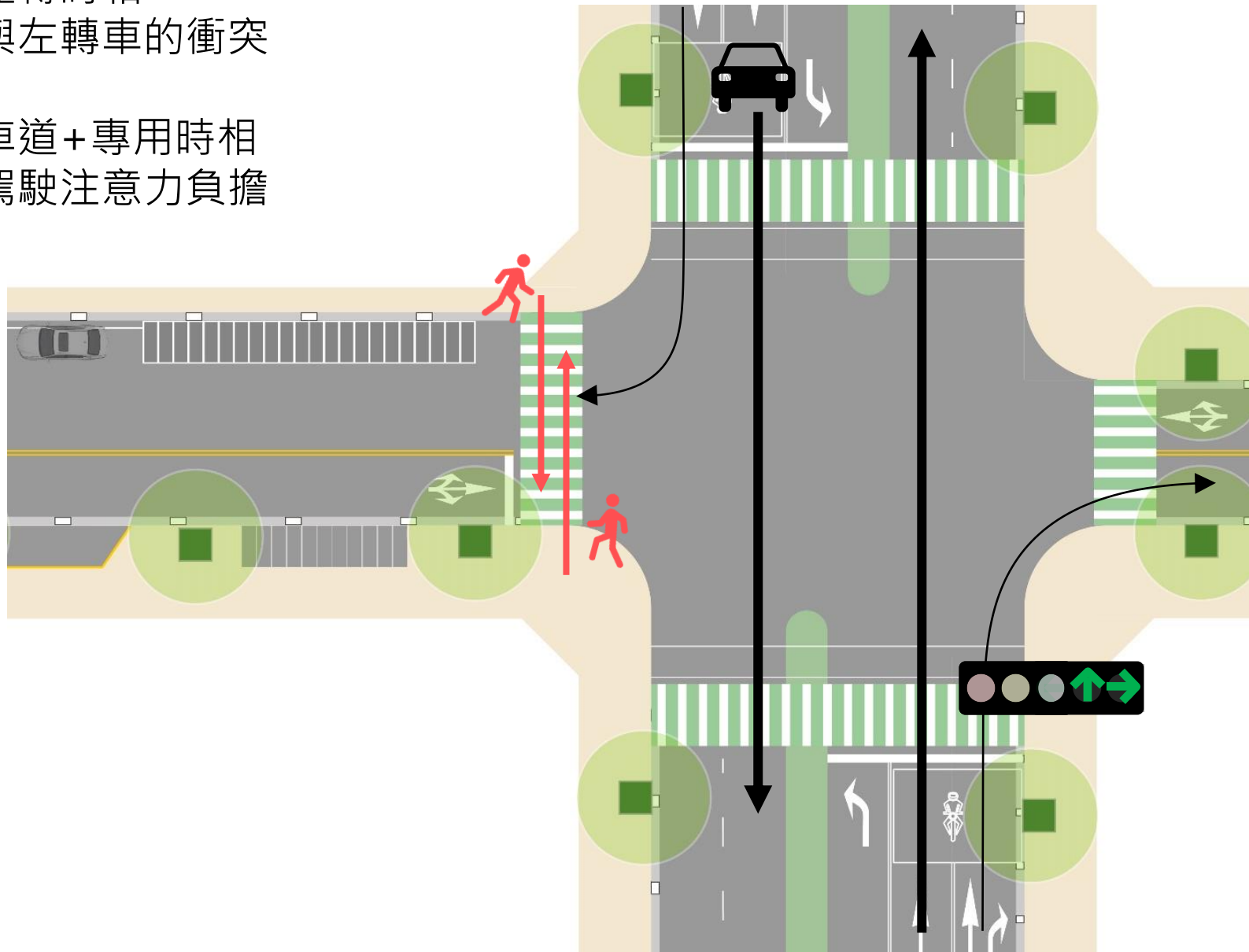
左轉車需同時注意
對向來車（車速快）與行人



左轉車專用道+左轉專用時相可以分離左轉車與行人

設置專用左轉時相
減少行人與左轉車的衝突

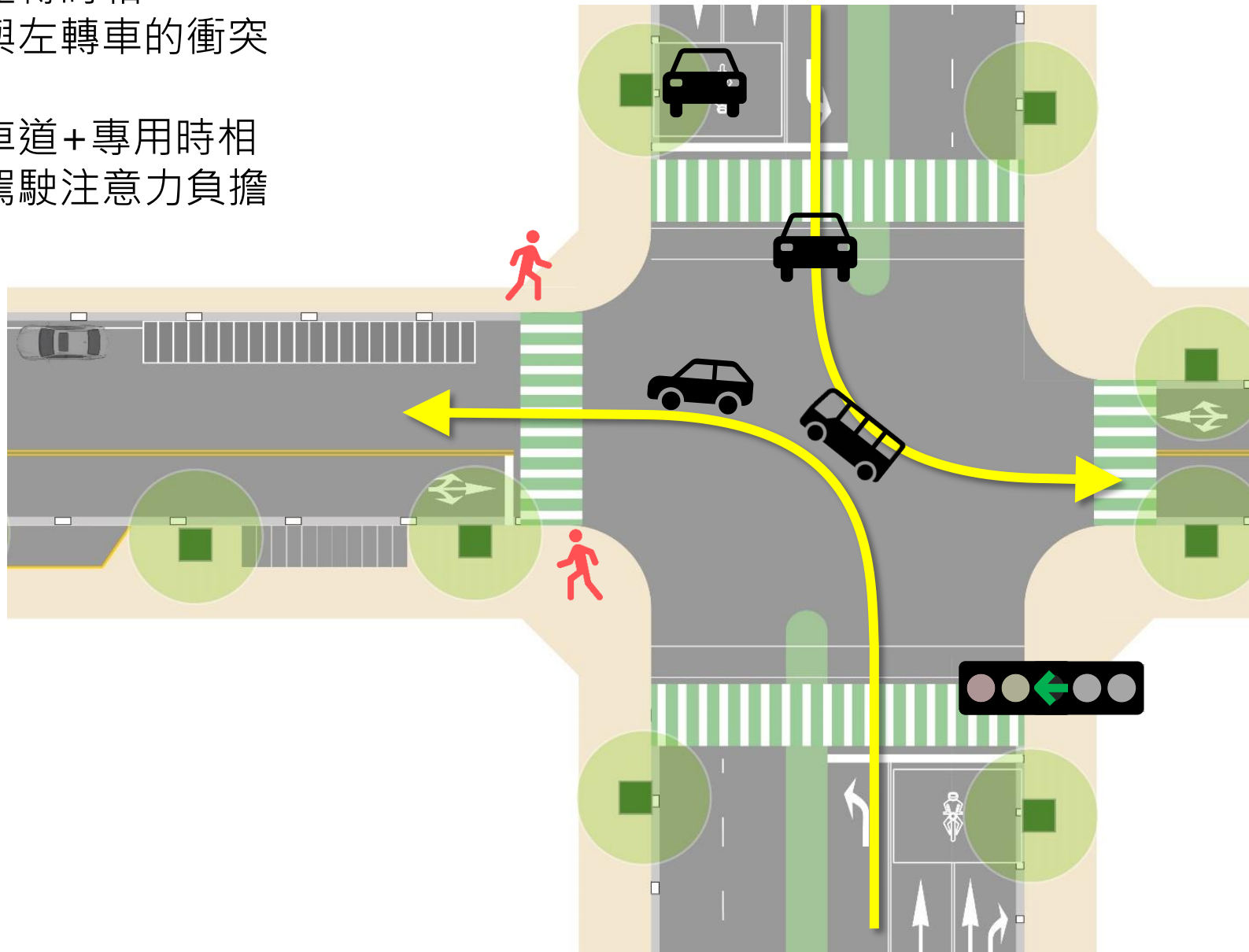
設置左轉車道+專用時相
可將降低駕駛注意力負擔



左轉車專用道+左轉專用時相 可以分離左轉車與行人

設置專用左轉時相
減少行人與左轉車的衝突

設置左轉車道+專用時相
可將降低駕駛注意力負擔



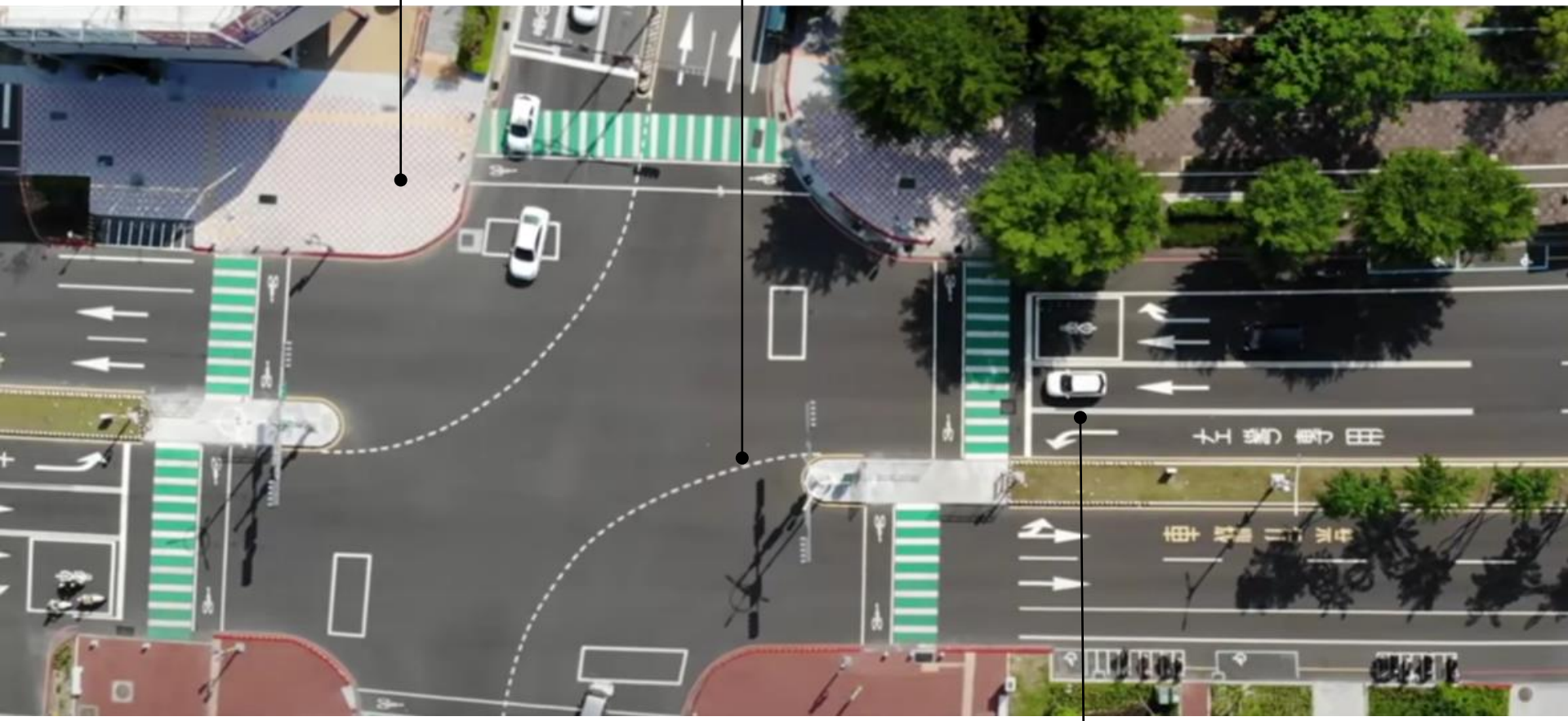
行人專用時相，完全分離人與車

圖片來源:聯合報

完整的路口改善

擴大街角
停等友善
不為轉彎車威脅

庇護島 與 兩段行穿 正Z字型
行人可兩段穿越，縮減距離
行人穿越可注意對向車輛
友善行動速度較慢族群



苗栗頭份中央中興路口

偏心左轉車專用道
人車分離不交織

圖片來源:公路漂流火花羅Youtube影片

改善人車交織，還有更多方法...

臨時性試辦措施
路段行人穿越道

階段措施，標線實驗把道路空間先畫出來看看

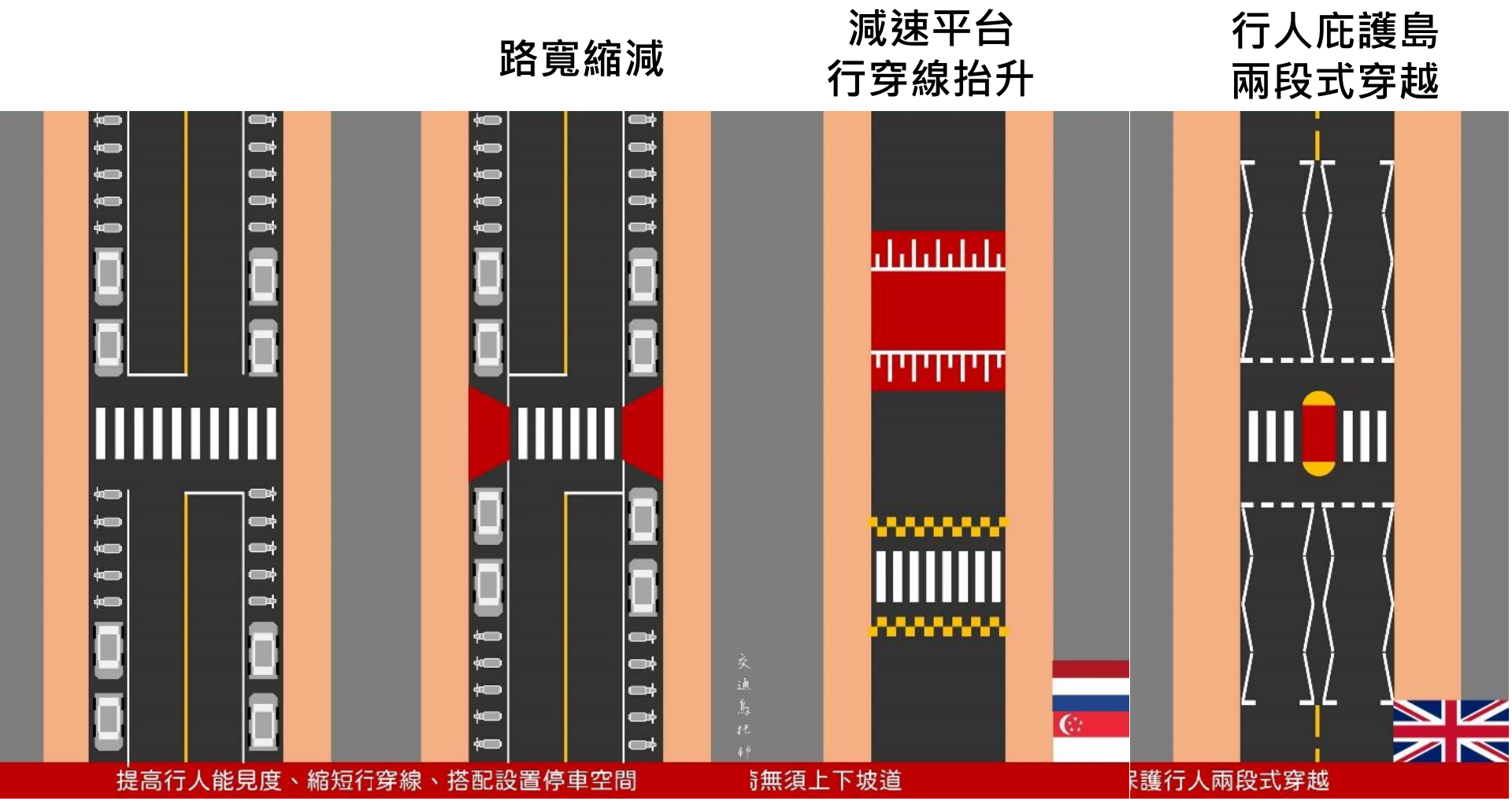
資料來源：https://wp.nyu.edu/wagnerplanner/2021/05/13/tactical-urbanism/

創造路段行人穿越道，可以不再違規橫越馬路

增加**街口密度**

有街口不代表一定是車行路口

世界各國都有許多的方法讓過馬路更貼心



圖片來源：交通烏托邦 Traffic Utopia

穿越島外凸可以縮短穿越距離

庇護島可以讓行人安全地先過半個馬路

行穿線照明 點亮行人讓過馬路更安全

圖片來源：LUCI Association (左)、TAPCO公司(右)

小複習：友善安全的路口可以做那些事

友善行人穿越馬路

讓行人與駕駛互相看見
縮短行穿線路徑 或 兩段穿越

友善停等街角

停等空間充足，不會被車輛威脅

減少人車衝突機會

減少左轉車衝突/人車分離穿越

道路設計

街角擴大/人行道
行穿線退縮
行人庇護島
左轉車道

專用時相 號誌設計

打造

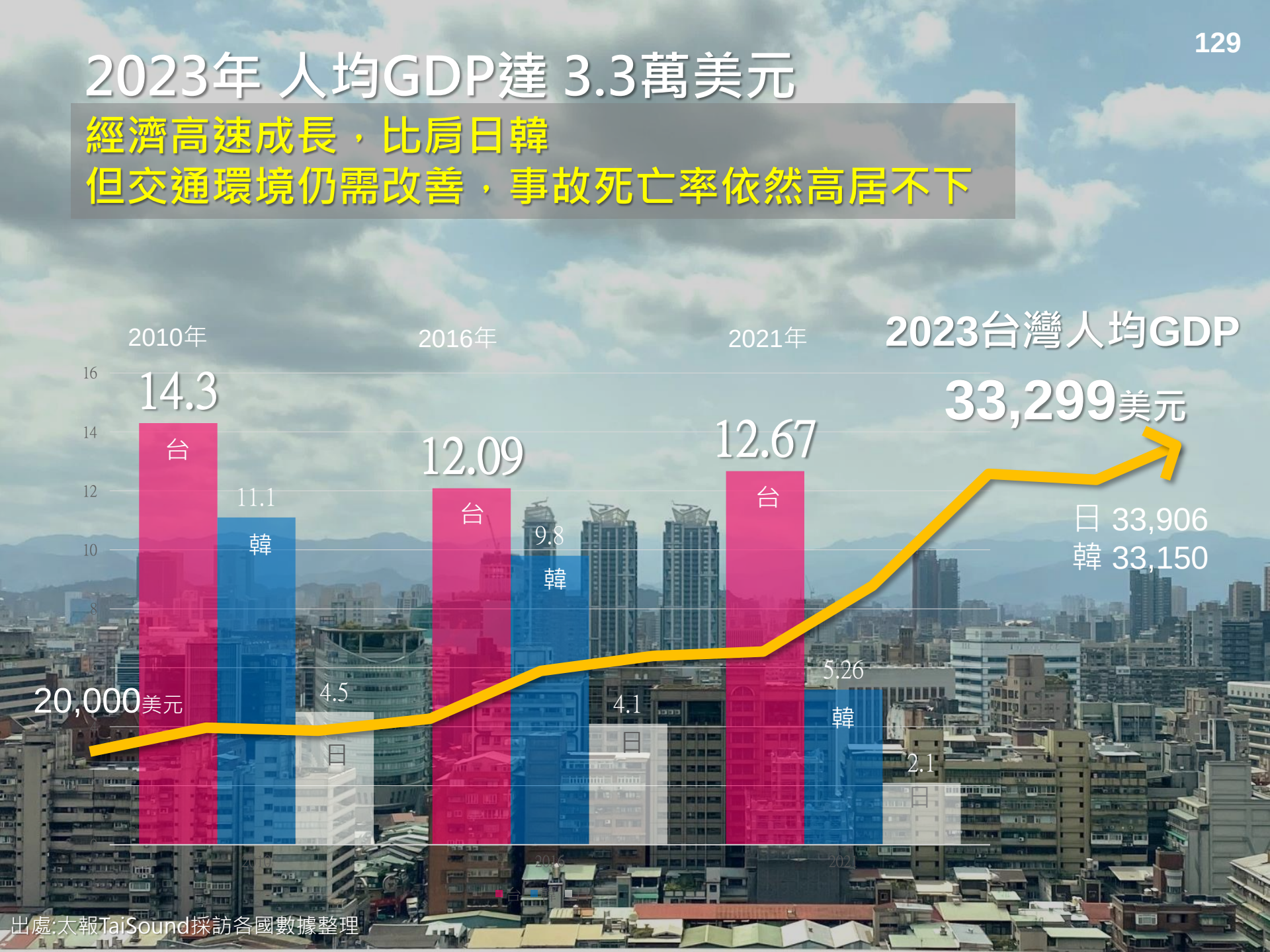
因地適宜的理想街道

更全面來看街道

Ch4.

2023年 人均GDP達 3.3萬美元

經濟高速成長，比肩日韓
但交通環境仍需改善，事故死亡率依然高居不下



出處:太報TaiSound採訪各國數據整理

道路設計目標依人/車多寡有而有所不同

流通特性+活動/環境特質
→ 確認街道定位

車行為主
街道活動少

車

車行需順暢

車行流通
人行環境兼具

聯繫道路

車流量高
同時人流出入頻繁

城市要道

生活圈道路

Movement

市區街道

大量遊逛人群
商業店面密集

地區巷弄

地區生活出入
為主人車皆少

車

人

基本安全
慢速通行

Place

舒適
街道空間

人

商業大街

Movement corridors and connectors

City Hubs

Activity Streets and Boulevards

City Streets

Local Streets

City Place

因地制宜的街道空間設計思維

資料來源:澳洲維多利亞省

如何重新定位街道?

案例一

台北東區商圈大安路

聚餐 買衣服 購物

安全便利/24小時的城市生活

地面層是各式各樣的餐飲零售、生活服務空間

解析街道中，人車比重差異

台北東區商圈大安路

大安路

人 > 車

捷運商圈中軸線
非車行幹道
以人為主街道

大安路

忠孝東路

車 = 人

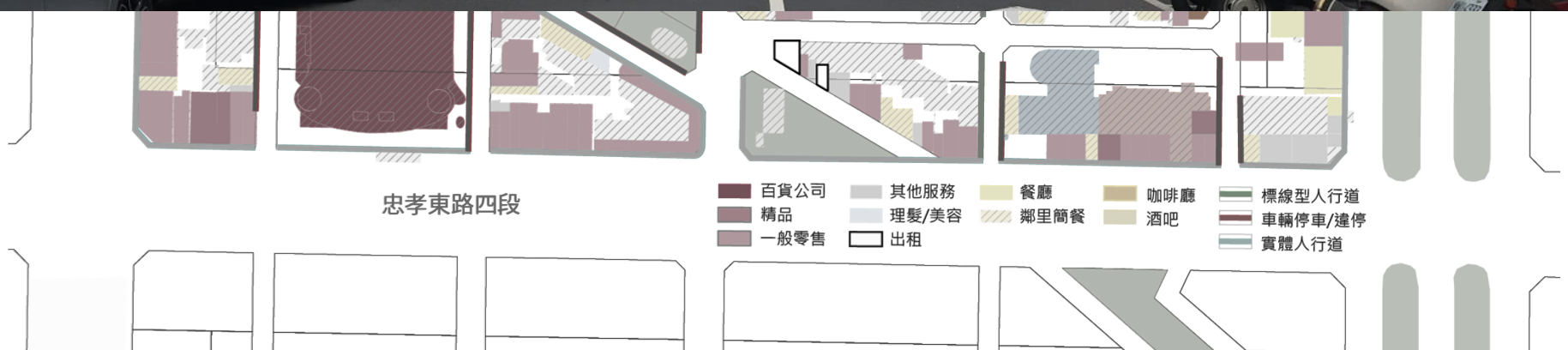
商業大道
人車並重

忠孝復興

忠孝敦化

台北東區商圈大安路

熱鬧的商業街道但人車混雜
侷限了商街的活力



台北東區商圈大安路

非屬要道

僅留必要車道空間 6m

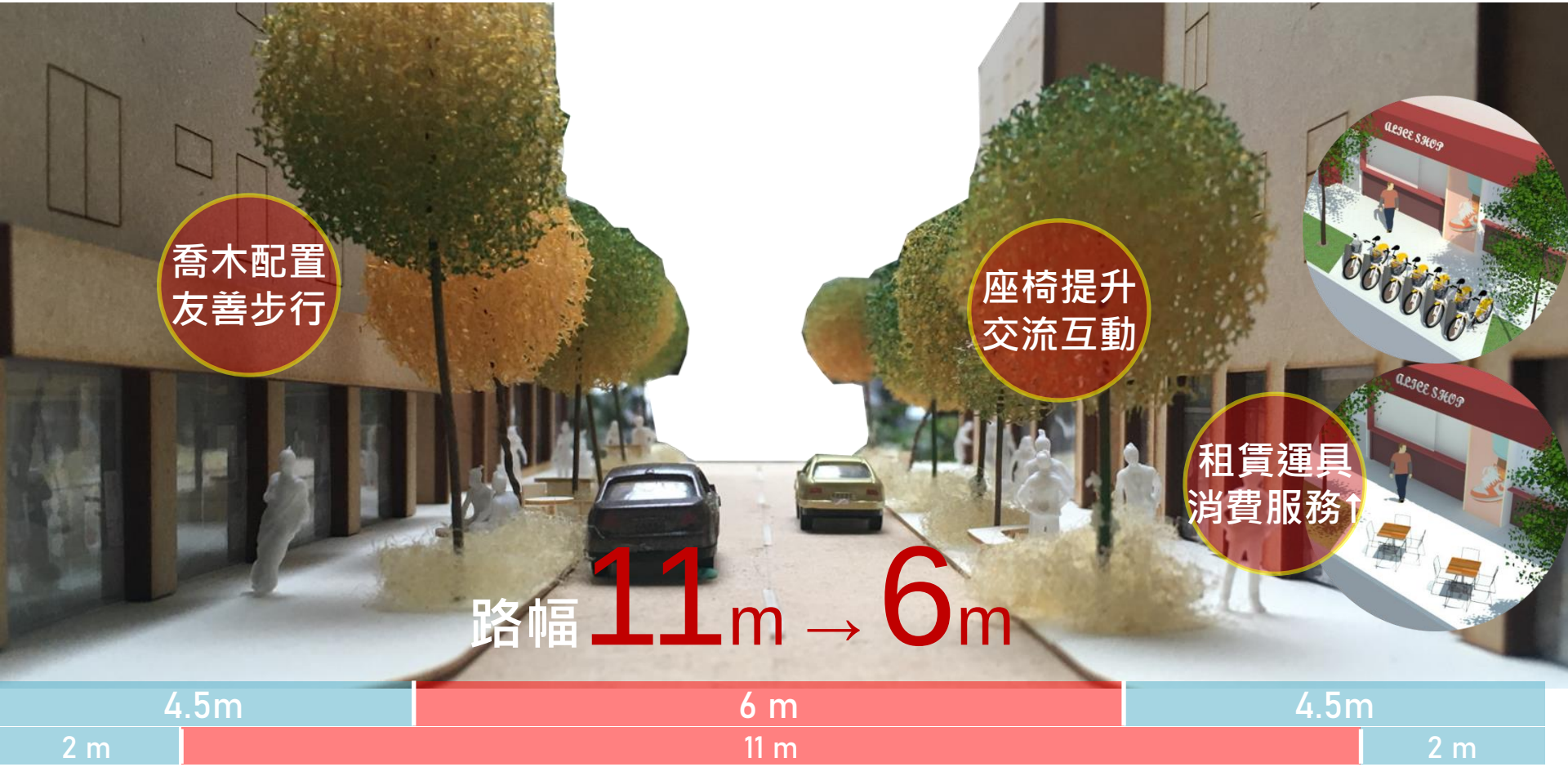
昏峰約　　700pcu/hr
2車道容量　1200pcu/hr
可充裕服務

可新增人行空間

人行空間 1.5m

路權重新分配 改善空間環境

台北東區商圈大安路



不只是道路，更是步行城市的新綠廊軸線

新竹市東大路

新竹市 舊城區綠廊帶骨幹

串聯護城河 汀埔圳水綠系統
形成優質步行生活圈

完善的改善成果背後其實有許多的溝通努力

原本只是寬闊了無生氣的外環道，現在是鬱鬱森森的綠廊

新竹市東大路

道路品質提升計畫-新竹市東大路道路人本環境改善工程

改造過程仰賴公共參與/在地溝通

新竹市東大路

3年

>300場會勘

>100場工作會議

居民出入

停車

電杆路燈

電箱

路燈

圖片來源：新竹市政府

圖片來源：國土署都市基礎工程組網站

逐一與沿街居民溝通協商

新竹市東大路

圖片來源：新竹市政府

形成完整的配套

新竹市東大路

圖片來源：新竹市政府

京都步行城市的開始契機

跨單位整體/漸進的策略機制

京都 四條通

- 文化與觀光是京都重要的城市形象→提供更友善的觀光品質
- 1998年聯合國氣候公約《京都議定書》制定地的責任感→以節能減碳為目標

圖片來源：AFP法新社

儘管商圈人潮遠多於車 但人行空間十分有限

京都 四條通

百貨齊聚

國際商業街

世界各地人潮

人 > 車

車流量 1,154 輛/hr

人流量約 7,000 人/hr

BEFORE

圖片來源：GOOGLE街景

完善的先期調查/試辦作業 為實質工程立基礎

京都 四條通

2011年

交通調查
短期施行試驗
交通宣導
實證結果問卷

2012年11月

都市計畫變更

分段實施
車道減縮工程

2014年11月

短期施行試驗

民眾意見蒐集 + 教育宣導 + 交通配套 + 實質體驗

周全的
交通調查

圖片來源：京都市情報局

配套交通管理措施，運用公共運輸系統疏導車流

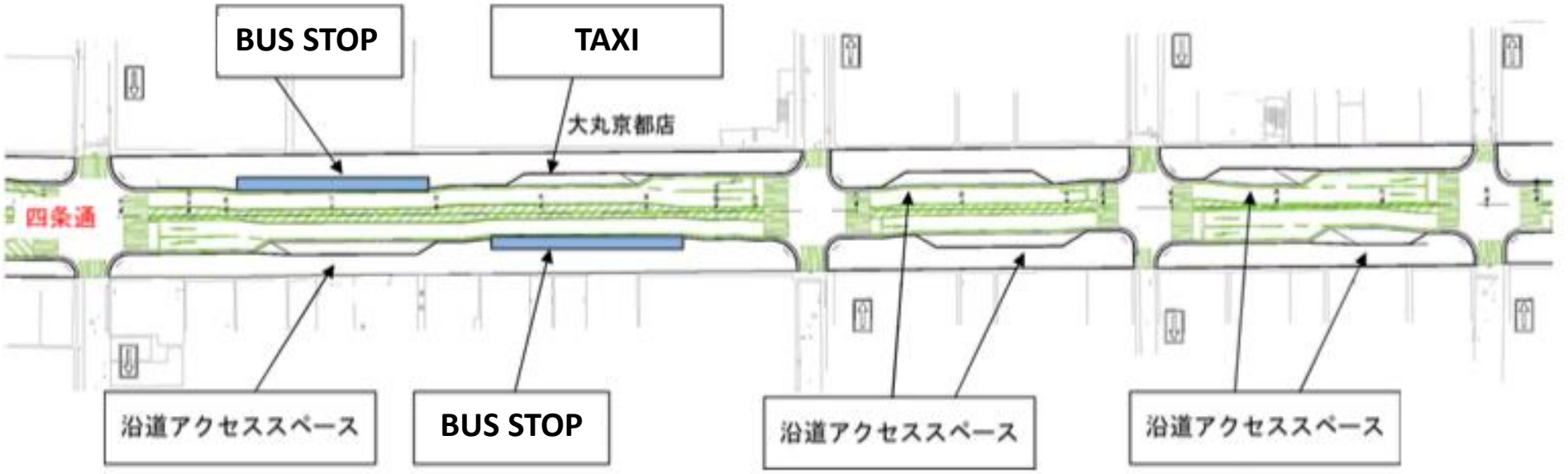
交通管理分散車流
引導使用公共運輸

- 全年實施
  停車換乘措施
  Park and Ride
- 高密度區域
  導入新公車系統

圖片來源：京都市情報局

人行道拓寬+車道縮減+交通配套

京都 四條通



- 收整四條通上16個零散公車站牌→**雙向4個**
- 路口引導、媒體宣導車輛改道
- 公告市區外的停車場位置（總停車數2300輛）
  ＋各停車場至市中心的換乘（10～30分鐘內）
- 只在人潮據點前，設計程車招呼站。
- 計程車、私家車、裝卸貨車除了規定的臨停空間以外禁止停靠，停車時間以5分為限。
- 發行乘車優惠券，可通行全市所有公私營交通工具

減少汽車量

規範停車

鼓勵大眾交通工具

四條通步道拓寬完工後

車輛的行車時間與施工前差距不大，未受到車道縮減影響而堵塞。

人行舒適度和流量容納量獲得提升

路寬 15m→9m

圖片來源：京都市情報局

運用交通管理手法 改善道路空間使用效率!

台北 停車收費

台北市住宅區停車收費，提高周轉率，服務更多需要停車的人

補充案例

停車時間縮短 50-70%

服務車輛 2-3x

臨停消費 **更便利**

現在很好找
到處都是位子!

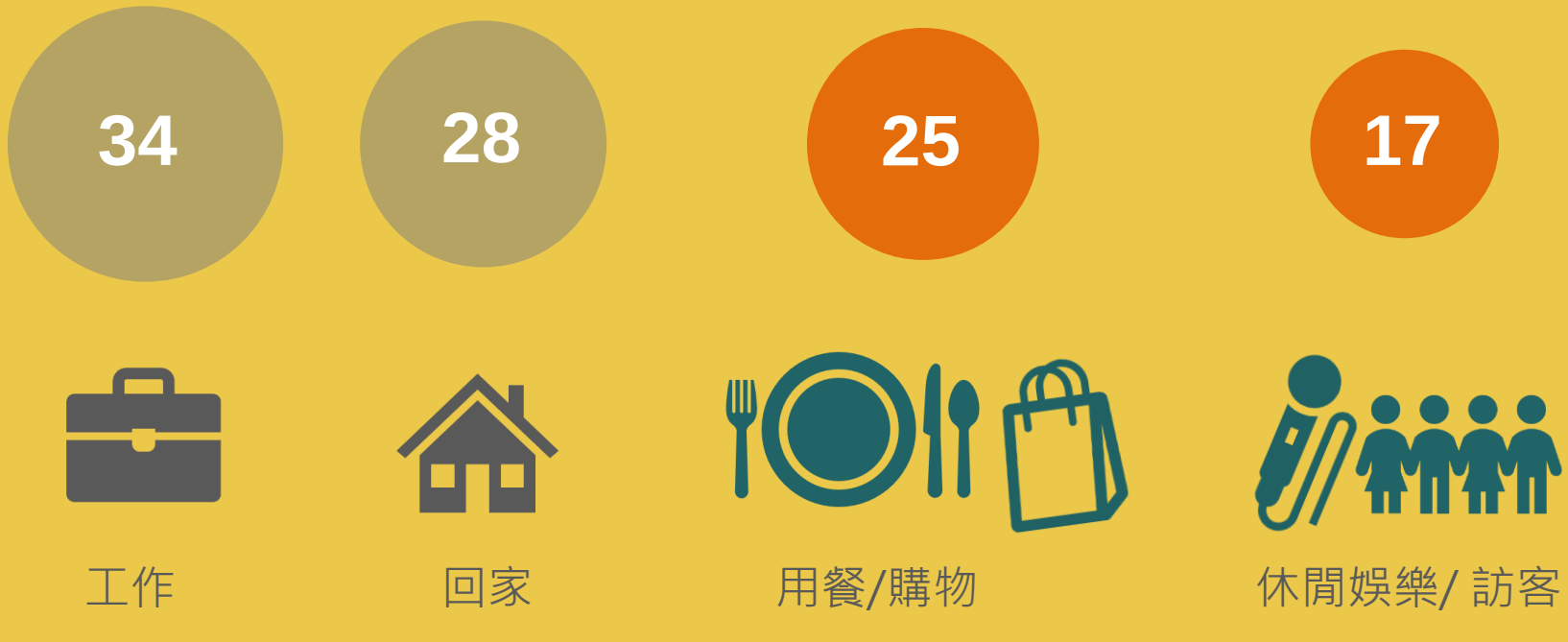
轉移長時間停車
到更適合的地方

台北 停車收費

104年 臺北市啟動路邊停車全面收費 **效果**

①減少長時間停車 ②對象變為購物/用餐的消費者

內湖港墘站週邊汽車格收費成果(平日)



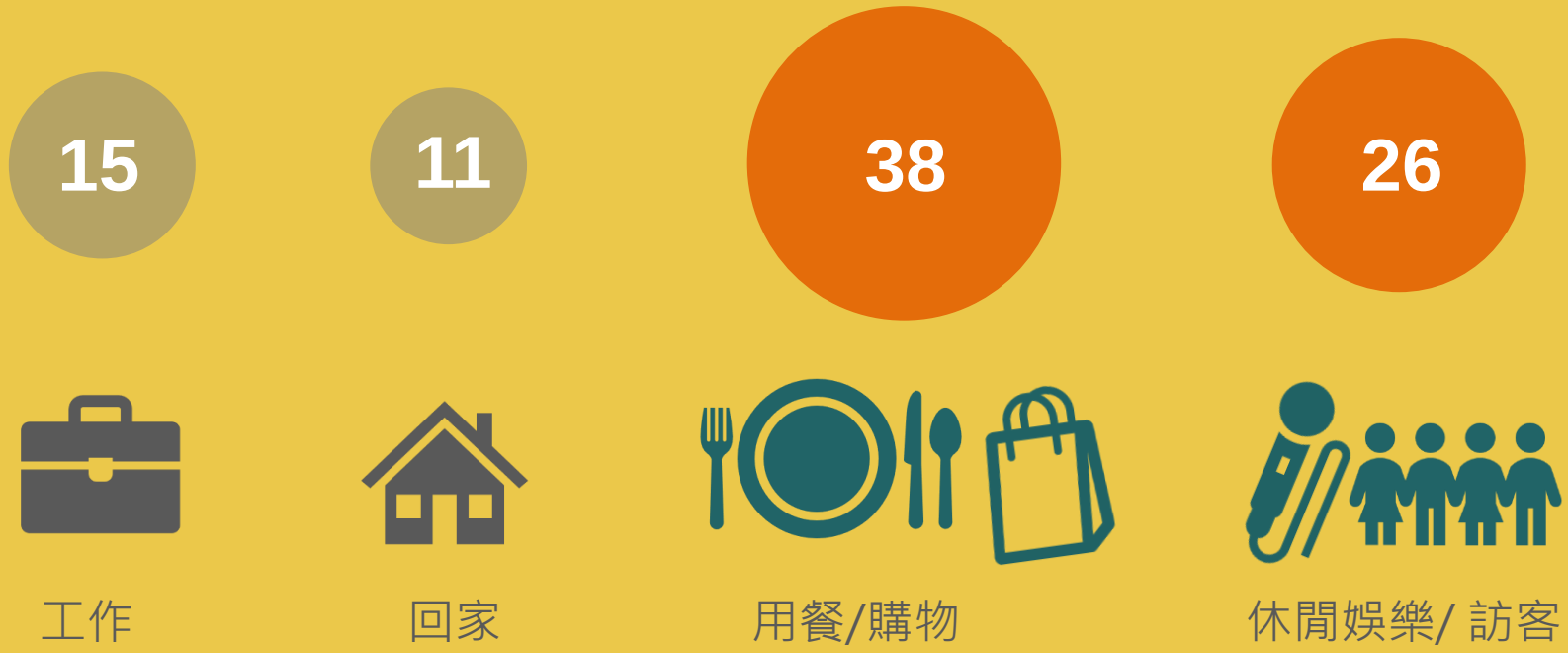
單位(輛)

資料來源：林筱涵，台北市巷道停車收費對停車行為及特性影響，105年

104年 臺北市啟動路邊停車全面收費 **效果**

①減少長時間停車 ②對象變為購物/用餐的消費者

內湖港墘站週邊汽車格收費成果(平日)



單位(輛)

資料來源：林筱涵，台北市巷道停車收費對停車行為及特性影響，105年

臺中市依商圈、車站遠近收取不同停車費
服務更多有需要的使用者

停車空間開始釋出.....

也可以從城市服務思考 更高效的停車空間使用

一般停車格低周轉

停車一天 8小時

服務人次 1-2人

YouBike 日周轉 8-10次

外送服務

高周轉停車空間

計時收費
裝卸車格
共享運具
臨停彎

以服務最多
使用者為目標

商業裝卸車輛

計程車

共享運具

人本街道
需要您我共同支持