

南華大學藝術與設計學院建築與景觀學系

碩士論文

Department of Architecture and Landscape Design

College of Arts and Design

Nanhua University

Master Thesis

大林鎮後站都市計畫區步行空間問題探討與規劃設計之研究

A Study on Walking Space Issues and Planning of Rear Station

Urban Planning Area in Dalin Township, Chiayi County

陳弘嘉

Hong-Jia Chen

指導教授：陳惠民 博士

Advisor: Hui-Min Chen, Ph.D.

中華民國 112 年 6 月

June 2023

南 華 大 學
建 築 與 景 觀 學 系
碩 士 學 位 論 文

大林鎮後站都市計畫區步行空間問題探討與規劃設計之研究
A Study on Walking Space Issues and Planning of Rear Station Urban
Planning Area in Dalin Township, Chiayi County

研究生：陳弘嘉

經考試合格特此證明

口試委員：

李江

曾惠明

陳惠民

指導教授：陳惠民

系主任(所長)：李江

口試日期：中華民國 112 年 6 月 22 日

南華大學藝術與設計學院建築與景觀學系

碩士論文

大林鎮後站都市計畫區步行空間問題探討與規劃設計之研究

研究生：陳弘嘉 指導教授：陳惠民

摘 要

隨著社會結構持續發展，已然趨於穩定的經濟體系以及生活水準的提升，促使人們開始追求更好的生活品質與居住環境，這種對於生活品質和居住環境的追求也引發了對於城市發展模式的重新思考與調整。例如，以車為本的建設與規畫漸漸轉變為以人為本的人性化考量，在這樣的發展趨勢下，步行空間的設計與規劃便扮演了舉足輕重的角色。然而，現實情況下，許多城市步行空間卻常常被忽略或犧牲，造成了人行道破碎、行人與車爭道、交通事故等問題。因此，對步行空間進行探討並規畫設計，已成為現代城市發展不可或缺的議題。

而本研究以大林鎮後站都市計畫區為例，依序探討以下項目：調查並分析現況的問題，包含人行道與騎樓的現況、步行路徑的連續性、步行的安全性等；探討都市計畫及現有道路與人行道相關規範，評估現有步行空間的情況、計畫實施的完整度、設計過程中應注意之法規等；回顧國內外相關理論及案例，從中學習可應用於本研究之想法與理念，如：步行城市、宜居城市，並初步提出相應的設計與規畫方案；透過訪談與現地觀察，了解居民對於步行空間的需求及建議，為步行空間的設計與規劃提供參考依據；綜合考量以上結果，提出完善的步行空間規畫與設計方案。

設計規畫範圍以民權路及新興街為主，包含了大林運動公園西側道路，此範圍選擇涵蓋了火車站、醫院、兩座公園、國小、住宅及主要商業區域。本研究之成果為檢視四次通盤檢討關於人行空間之策略完成度及以服務機能完善之都市計畫區為例，創造完整步行路網並改善該區域的步行環境，促進城市發展的永續性。

關鍵字：人本交通、步行空間、步行城市、永續性

Department of Architecture and Landscape Design
College of Arts and Design
Nanhua University
Master Thesis
A Study on Walking Space Issues and Planning of Rear Station Urban
Planning Area in Dalin Township, Chiayi County

研究生：陳弘嘉 指導教授：陳惠民

ABSTRACT

With the continuous development of social structures and the improvement of stable economic systems and living standards, people have begun to pursue better quality of life and living environments. This pursuit of quality of life and living environments has sparked a rethinking and adjustment of urban development models. For example, the construction and planning that used to be car-centric are gradually shifting towards a more human-centric approach. In this development trend, the design and planning of pedestrian spaces play a crucial role. However, in reality, many urban pedestrian spaces are often overlooked or sacrificed, resulting in fragmented sidewalks, conflicts between pedestrians and vehicles, and traffic accidents. Therefore, discussing and planning pedestrian spaces have become indispensable topics in modern urban development.

Taking the example of the Rear Station Urban Planning Area in Dalin Township, this study sequentially investigates the following topics: surveying and analyzing existing issues, including the current condition of sidewalks and arcades, the continuity of pedestrian paths, and pedestrian safety; exploring urban planning and relevant regulations for existing roads and sidewalks, evaluating the condition of existing pedestrian spaces, the completeness of plan implementation, and the regulatory considerations in the design process; reviewing relevant theories and case studies from domestic and international sources to learn ideas and concepts that can be applied to this study, such as walkable cities and livable cities, and preliminarily proposing corresponding design and planning solutions; conducting interviews and on-site observations to understand residents' needs and suggestions regarding pedestrian spaces, providing reference for the design and planning of pedestrian spaces; integrating the above results to propose comprehensive pedestrian space planning and design solutions.

The planning and design scope focuses on Minquan Road and Xinxing Street,

including the west side road of Dalin Sports Park. This scope covers the train station, hospital, two parks, elementary school, residential areas, and the main commercial district. The results of this study aim to examine the completeness of strategies related to pedestrian spaces through four comprehensive reviews and use a well-functioning urban planning area as an example to create a complete pedestrian network and improve the pedestrian environment in the area, promoting the sustainability of urban development.

Keywords: Humanity-Oriented Transportation, pedestrian space, walkable city, sustainability



目錄

摘要.....	I
ABSTRACT	II
目錄.....	IV
圖目錄.....	V
表目錄.....	IX
第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 研究內容	2
第三節 研究範圍與對象	4
第四節 研究方法與流程	6
第二章 相關理論、案例回顧與討論.....	8
第一節 宜居城市之定義及相關內容討論（蔡欣嶧，2011）.....	8
第二節 步行城市之定義及相關內容討論	12
第三節 國內外步行空間改善、規劃案例	18
第三章 大林鎮後站區域發展歷程.....	28
第一節 都市計畫演進	28
第二節 道路層級調查	44
第三節 人行道與騎樓現況之調查	47
第四節 現況調查彙整	48
第四章 規劃與設計.....	50
第一節 設計準則	51
第二節 設計內容	59
第五章 結論與建議.....	116
第一節 結論	116
第二節 後續研究建議	118
參考文獻.....	119
附錄一：訪談稿整理.....	122
附錄二：都市計畫通盤檢討內容參考.....	141
附錄三：綜評表與回覆.....	156

圖目錄

圖 1-1 研究範圍	4
圖 1-2 研究流程圖	7
圖 2-1 斯楚格街全區示意圖	19
圖 2-2 SEA STREET 前後比較圖	20
圖 2-3 SEA STREET 平面配置圖	20
圖 2-4 信義區主要計畫通盤檢討範圍示意圖	22
圖 2-5 京都都市計畫詳圖	26
圖 3-1 計畫範圍示意圖	29
圖 3-2 大林原有都市計畫示意圖	30
圖 3-3 變更大林都市計畫示意圖	30
圖 3-4 通盤檢討後站區域更動示意圖	31
圖 3-5 現行大林都市計畫示意圖	32
圖 3-6 變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)變更部分示意圖	33
圖 3-7 第二次通盤檢討後站區域更動示意圖	34
圖 3-8 現行大林都市計畫示意圖	35
圖 3-9 變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更部分示意圖	36
圖 3-10 第三次通盤檢討後站區域更動示意圖	37
圖 3-11 計畫區歷次都市計畫異動位置示意圖	38
圖 3-12 變更內容示意圖	39
圖 3-13 第四次通盤檢討後站區域更動示意圖	40
圖 3-14 都市設計基準第八條附圖	42
圖 3-15 道路層級調查圖	46
圖 3-16 人行道與騎樓現況分布圖	47
圖 4-1 全區配置圖	50
圖 4-2 設計準則架構圖	51
圖 4-3 街景視圖	52
圖 4-4 A 的兩種模式	53
圖 4-5 B 的兩種模式	54
圖 4-6 C 的兩種模式	55
圖 4-7 D 的兩種模式	56
圖 4-8 街景視圖	58
圖 4-9 街景視圖	58
圖 4-10 全區索引圖	59
圖 4-11 路段 A1 設計詳圖	60
圖 4-12 路段 A1 街景視圖 1	61

圖 4-13 路段 A1 街景視圖 2	61
圖 4-14 路段 A2 設計詳圖	62
圖 4-15 路段 A2 街景視圖 1	63
圖 4-16 路段 A2 街景視圖 2	63
圖 4-17 路段 A3 設計詳圖	64
圖 4-18 路段 A3 街景視圖 1	65
圖 4-19 路段 A3 街景視圖 2	65
圖 4-20 路段 A4 設計詳圖	66
圖 4-21 路段 A4 街景視圖 1	67
圖 4-22 路段 A4 街景視圖 2	67
圖 4-23 路段 A5 設計詳圖	68
圖 4-24 路段 A5 街景視圖	69
圖 4-25 路段 A5 斷面示意圖	69
圖 4-26 路段 A6 設計詳圖	70
圖 4-27 路段 A6 街景視圖	71
圖 4-28 路段 A6 斷面示意圖	71
圖 4-29 路段 A7 設計詳圖	72
圖 4-30 路段 A7 街景視圖 1	73
圖 4-31 路段 A7 街景視圖 2	73
圖 4-32 路段 A8 設計詳圖	74
圖 4-33 路段 A8 街景視圖 1	75
圖 4-34 路段 A8 街景視圖 2	75
圖 4-35 路段 A9 設計詳圖	76
圖 4-36 路段 A9 街景視圖	77
圖 4-37 路段 A9 斷面示意圖	77
圖 4-38 路段 A10 設計詳圖	78
圖 4-39 路段 A10 街景視圖 1	79
圖 4-40 路段 A10 街景視圖 2	79
圖 4-41 路段 A11 設計詳圖	80
圖 4-42 路段 A11 街景視圖 1	81
圖 4-43 路段 A11 街景視圖 2	81
圖 4-44 路段 A12 設計詳圖	82
圖 4-45 路段 A12 街景視圖 1	83
圖 4-46 路段 A12 街景視圖 2	83
圖 4-47 路段 A13 設計詳圖	84
圖 4-48 路段 A13 街景視圖 1	85
圖 4-49 路段 A13 街景視圖 2	85
圖 4-50 路段 A14 設計詳圖	86

圖 4-51 路段 A14 街景視圖 1	87
圖 4-52 路段 A14 街景視圖 2	87
圖 4-53 路段 B1 設計詳圖	88
圖 4-54 路段 B1 街景視圖	89
圖 4-55 路段 B1 斷面示意圖.....	89
圖 4-56 路段 B2 設計詳圖	90
圖 4-57 路段 B2 街景視圖 1.....	91
圖 4-58 路段 B2 街景視圖 2.....	91
圖 4-59 路段 B3 設計詳圖	92
圖 4-60 路段 B3 街景視圖 1.....	93
圖 4-61 路段 B3 街景視圖 2.....	93
圖 4-62 路段 C1 設計詳圖	94
圖 4-63 路段 C1 街景視圖	95
圖 4-64 路段 C1 斷面示意圖.....	95
圖 4-65 路段 C2 設計詳圖	96
圖 4-66 路段 C2 街景視圖 1.....	97
圖 4-67 路段 C2 街景視圖 2.....	97
圖 4-68 路段 C3 設計詳圖	98
圖 4-69 路段 C3 街景視圖 1.....	99
圖 4-70 路段 C3 街景視圖 2.....	99
圖 4-71 路段 C4 設計詳圖	100
圖 4-72 路段 C4 街景視圖 1.....	101
圖 4-73 路段 C4 街景視圖 2.....	101
圖 4-74 路段 C5 設計詳圖	102
圖 4-75 路段 C5 街景視圖 1.....	103
圖 4-76 路段 C5 街景視圖 2.....	103
圖 4-77 路段 C6 設計詳圖	104
圖 4-78 路段 C6 街景視圖 1.....	105
圖 4-79 路段 C6 街景視圖 2.....	105
圖 4-80 路段 C7 設計詳圖	106
圖 4-81 路段 C7 街景視圖 1.....	107
圖 4-82 路段 C7 街景視圖 2.....	107
圖 4-83 路段 C8 設計詳圖	108
圖 4-84 路段 C8 街景視圖	109
圖 4-85 路段 C8 斷面示意圖.....	109
圖 4-86 路段 C9 設計詳圖	110
圖 4-87 路段 C9 街景視圖 1.....	111
圖 4-88 路段 C9 街景視圖 2.....	111

圖 4-89 路段 C10 設計詳圖.....	112
圖 4-90 路段 C10 街景視圖 1.....	113
圖 4-91 路段 C10 街景視圖 2.....	113
圖 4-92 路段 C11 設計詳圖.....	114
圖 4-93 路段 C11 街景視圖 1.....	115
圖 4-94 路段 C11 街景視圖 2.....	115
圖 6-1 長春樂活空間結構發展構想示意圖	152
圖 6-2 整體開發地區位置示意圖	154
圖 6-3 原公 2 附帶條件區土地使用現況示意圖	155



表目錄

表 2-1:JEFF SPECK 提出四大面向之內涵	15
表 2-2:打造 WALKABLE CITY 四面向與十步驟	16
表 2-3:問題界定及解決對策	25
表 3-1:市區道路相關法規及手冊規範彙整表	45
表 6-1 研究訪談對象名錄	122
表 6-2:現有大林都市計畫變更說明表	141
表 6-3:變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)變更內容明細表.....	142
表 6-4:變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更內容明細表.....	144
表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表	147
表 6-6:大林慈濟醫院周邊規劃研究案計畫分區功能定位.....	152
表 6-7:整體開發地區一覽表	153
表 6-8:原「公二」公園用地變更為住宅區細部計畫土地使用面積分配表.....	154



第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

一 研究動機

追求舒適的居住環境是人的本能，在不斷發展的社會中，已然趨於穩定的經濟體系以及生活水準的提升，促使人們開始追求更好的生活品質與居住空間，且談食、衣、住、行，食衣住皆是個體即可達成的目標，然而行則需有完善的步行空間，是為達成此兩項要求的必要條件，因此打造步行城市，創造更優質的生活空間勢在必行。

本研究以大林鎮的都市計畫與城市發展為例，後站區域在都市計畫的過程中演變成有完整公共服務機能的住宅區，然而現況卻有人行空間破碎、缺乏綠化以及於街道間行走易受到行駛車輛的壓迫的情況。且路邊臨停的狀況相當常見，導致大多數居民行走不便抑或是選擇直接騎機車、開車。

大林鎮於都市計畫第四次通盤檢討中提出都市設計規劃構想。以下幾點為實施目標：特殊地區應規範建築基地退縮、創造人行步道、以及大林車站後站與慈濟醫院之間應創造可步行往返的行人空間。即使許多項目現在僅為提出計畫階段尚未實行，但由此可見大林鎮欲朝向步行城市發展之意圖，且後站區域道路路幅寬闊，對於增設人行道抑或是於特定區域退讓出人行空間皆極具發展潛力。

承上所述，人行空間不完整與匱乏加上騎樓空間僅用來堆置雜物與停車的現況，卻缺乏相關的調查與研究，以及在重視永續發展及提倡宜居城市的大環境下，大林鎮後站區域的人行空間卻沒有完善的規劃，使得步行者的安全及舒適沒有受到保障，因此激起了我的好奇心，構成本研究的初衷與動機。

二 研究目的

本研究期望透過規劃並建構大林鎮後站區域完整之步行系統，營造出優質步行空間，提升居民與來訪者的步行意願以及人與人之間的交流與互動，進而促使街道及公共空間活絡。

本研究之目的以下幾點說明之：

1. 了解大林鎮後站區域步行空間之現況問題。
2. 了解民眾對於步行環境的需求以及期望。
3. 檢視相關步行空間規劃與步行城市及宜居城市理論運用於大林鎮後站區域之可行性。
4. 提出大林鎮後站區域步行空間規劃與設計。

第二節 研究內容

1. 大林鎮後站區域步行者稀少原因與人行空間現況資料收集

為了設計出良好的步行路網，了解為何日常願意步行的人少之又少是首要項目。台灣以往的都市計畫為求快速帶起城市的發展基本都以汽車導向規劃為主，而這樣的規劃方向產生了都市蔓延速度過快，人行空間沒有完整規劃以及環境污染等問題，上述原因間接造成了步行意願的降低。但這僅是大方向的問題，各地區的人文與環境不同可能衍伸出各式不同的原因與結果，因此，本研究透過人行空間的現況調查、資料收集以及居民訪談後，方能找出基地的問題點，從而改善。

2. 國內外都市步行空間改善案例歸納分析

除了上述的資料收集以外，以人為本的思考模式在國外已醞釀許久，產生了各種應對不同狀況的解決方案，無論是以步行空間規劃面向、計畫管制面向抑或是兩者兼具，皆具有獨特的思考與極富遠見的構想。本研究歸納了歐、美、日、台的優質步行空間案例，這些成功的案例均可做為都市步行空間改善的典範。以上這些案例對於本研究的設計與規劃構想有高度的助益。

3. 人行空間規劃設計

在收集並分析上列資料後，針對基地現有的資源與周邊環境條件進行規劃設計，結合國內外案例之規畫方式與設計思考、現行建築法規與都市計畫法以及地方的環境與生活習慣，產生一套應用在大林鎮後站區域的規劃設計準則。

第三節 研究範圍與對象

一 研究範圍劃定

本研究以位於嘉義縣的大林鎮後站都市計畫區為研究範圍，涵蓋鐵道以東之區域。本計畫區設有各層級道路、人行道及些許主要路段的騎樓空間，但這些人行空間沒有統整為完整的步行路網，這也導致即使本計畫區為緊湊且複合機能之生活圈，卻有著難以行走之問題。因此，吾人欲尋找建構大林鎮後站都市計畫區步行空間之契機。



圖 1-1 研究範圍

資料來源：本研究繪製

二 研究對象

都市計畫從過去以車為本的思考模式到如今以人為本的意識逐漸抬頭，因此步行空間及使用者變得相對重要，本研究探討的對象有使用者(居民)、路過的人、商家以及步行空間本身。人的部分，以日常數量佔多數之族群為目標，可細分為高齡者、日常採買者、接送孩童者及經營店鋪者。空間的部分，則以人群活動密度較高之區域優先選擇，如：商業行為活絡之街道、公共空間之間的聯絡道路、使用率高卻品質不佳之道路。

透過本研究，吾人希望能夠深入瞭解不同使用者族群對步行空間的需求和期望，並探討如何改善步行空間的品質以提升使用者的體驗和便利性。同時，也關注步行空間在社區互動、健康促進和環境可持續性方面的潛力，並探索如何在都市計畫中更好地融入步行空間的規畫與設計。

第四節 研究方法與流程

一 研究方法

在研究方法上，主要包含以下方式：

1. 文獻回顧

蒐集與分析國內外關於宜居城市、步行城市、永續城市、人行空間規劃以及機車對城市的影響相關案例與研究文獻，作為本研究之基礎。

2. 現況調查

實地紀錄與拍攝，了解大林鎮的族群分布、建築形式、生活型態、交通模式、各道路層級之交通流量、景觀分布等，以此做為研究資料。設定數個小尺度的範圍觀察居民如何移動，如若不是步行，則是使用何種交通工具？

3. 居民訪談

依據現況調查的族群分布尋找關鍵對象進行訪談，調查居民平時步行的體驗與感受、步行習慣、現有人行道的使用狀況。在短距離內移動非步行者，為何不願意選擇步行？

4. 改善策略研擬

據現況調查與訪談居民的結果，設定空間需求與使用情境提出規劃與改善策略，達成大林鎮步行系統建構之目標。以各公共空間為中心點，設定最短步行距離，連接起公共服務動線網。

二 研究流程

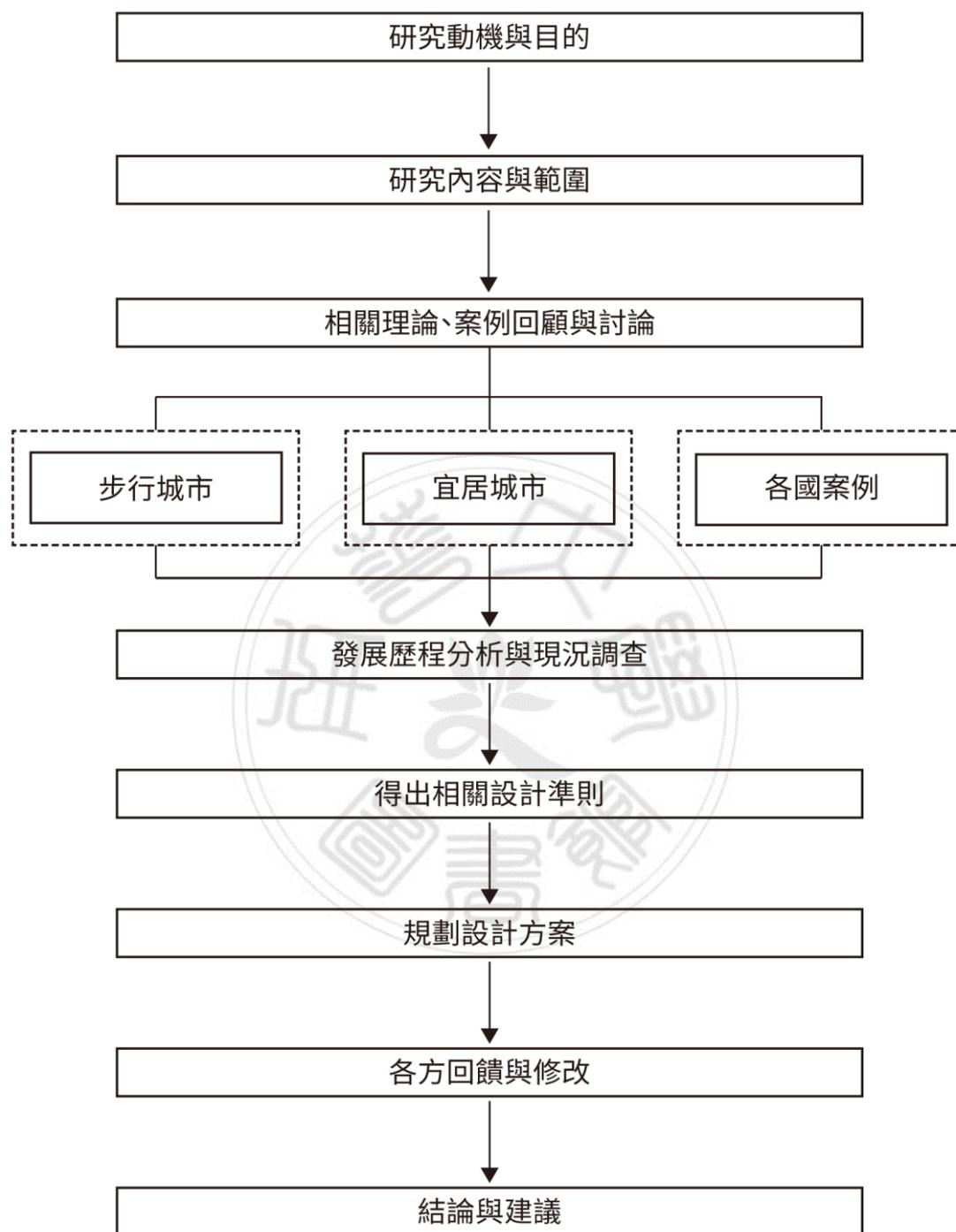


圖 1-2 研究流程圖

資料來源：本研究繪製

第二章 相關理論、案例回顧與討論

本章節主要分為兩個部分說明之，其一是宜居城市與步行城市相關理論探討，其二則是國內外有關步行空間改善、規劃之案例分析，並從中尋找可應用於本研究之想法。

第一節 宜居城市之定義及相關內容討論（蔡欣嶧，2011）

一 宜居城市概念

世界衛生組織(WHO)對人類基本生活要求的條件，提出了居住環境的基本理念，即安全(Safety)、健康(Health)、便利(Convenience)、舒適(Amenity)，並以此理念提出「健康的居住生活環境」。1996年世界各國在伊斯坦堡召開「第二次人類集居地會議」(Habitat II)，強調重點是「每個人均享有適當的集居地」及「城市化過程中人類集居地的永續發展」。各國對於城市居住環境進行全球性的對話和討論皆聚焦於永續發展上。Evans(2002)對宜居城市的可居住性下的定義即包含兩個層面：民生和永續發展。Litman(2011)也認為可居住性是包含永續發展層面之下，並且對社區裡的市民產生直接影響，如經濟發展、可負擔性、公共健康、社會公平及汙染。因此可知宜居城市的可居住性及永續發展兩者應是互相影響的。而本研究欲從可居住性(Livability)的面向探討宜居城市的內涵。

二 宜居城市及可居住性(Livability)

各國城市發展歷程背景不同，所以宜居城市及可居住性之觀點在許多學者的研究著墨的重點不盡相同，但歸納而言，一座宜居城市是從「以人為本」角度做為城市發展的主軸。

根據 Lennard(1997)提出的 9 項原則皆是以城市居民的需求做為考量，此宜居城市的 9 項原則如下所述：

1. 宜居城市的居民能夠感受到彼此。
2. 宜居城市中，居民的對話交流是重要的。
3. 宜居城市應有公共空間供活動、佳節及節慶使用，讓所有居民能夠聚集再一起，而不只是讓特定人經常性的佔據該空間。
4. 宜居城市不應該給人恐懼，不應給人充斥罪犯或是次等人居住的印象。
5. 宜居城市應提供公共空間做為社會學習及社會化過程的場所，這些社會學習及社會化過程對小孩及年輕人亦是不可或缺的。所有居民也都能成為別人學習的對象。
6. 宜居城市應具有多功能，如經濟、社會及文化。
7. 宜居城市的居民都能重視彼此。
8. 宜居城市應將美學應用於社會及實體環境。
9. 居民能夠參與並表達意見，居民展現的智慧和知識能被欣賞並重視。

除了 Lennard 對宜居城市提出的 9 項原則外，有學者認為宜居城市就如同一生命有機體，須在經濟面、文化面、環境面及社會面都能充分發展，滿足其居民在物質上及精神層面上的需求，成為一個適宜居住，適宜工作及生活的地方，才能使城市永續生存。Cools(1997)就將城市比喻為一有機體，宜居城市的大腦及精神系統代表城市如何發展願景及計畫、審視計畫及對外在環境的調整之過程；心臟被視為城市的共同價值及公共空間；鄰里、商業聚落、市區及其他中心區域則是城市的器官；循環系統如交通路線、基礎設施及廢水處理等則是連結整個有機體。如果城市要正常運作，各個部位的運用皆不能偏廢。

Roger Caves(2005)也提到宜居城市具有十項特質，涵蓋層面包括文化教育、經濟、生態環境、都市生活及醫療等。此十項特質茲分述如下：

1. 一個宜居城市可以從公共空間發現城市可居住性的本質以及社交生活的品質，且根據 Jane Jacobs(1961)的觀察，公共空間在宜居城市是不可或缺的，是用來社會學習及社會化過程的空間。
2. 宜居城市是以緊湊、連續且小規模的混合式住宅為主。
3. 在宜居城市內，工作地點、居住及社交場所都是非常接近且方便。
4. 宜居城市是能促進不同族群或是社會不同階層之間的對話。
5. 宜居城市提供不同的工作機會、讓居民擁有居所、購物環境以及其他必要的基礎設施，如學校和醫院等。
6. 對交通而言，宜居城市注重的是讓居民方便旅行及地點的可及性，而非僅是交通工具的移動。此外也會平衡各項交通規劃，並以行人、腳踏車及大眾運輸使用者為優先。
7. 宜居城市中活動的舉辦，如農夫市集或節慶活動是能夠吸引所有居民共同參與，而非僅為特定對象。
8. 宜居城市整體而言就是具有美學的城市，城市建築相互呼應，具有設計感及文藝氣息。
9. 每個宜居城市具有其自明性，充分表現在建築和空間利用。
10. 一個真正的宜居城市，首先最重要的是，讓這座城市適合小朋友居住。

小結

在 Lennard(1997)和 Roger Caves(2005)的宜居城市理論中，他們提出了一系列關鍵概念，旨在創造一個人文關懷和可持續發展的城市環境。這些概念包括宜居環境、社區參與、混合用途、可持續性和人性化城市設計。

首先，他們認為宜居城市必須提供優質的住房、良好的基礎設施、適當的公共服務、綠化空間和文化設施等，以滿足居民的各種需求，並提供高品質的生活環境。

其次，社區參與是創造宜居城市的關鍵要素。通過促進居民的參與和參與感，可以建立共同負責的文化氛圍，增強社區凝聚力，改善公共空間的使用和管理，並提高居民的生活品質。

此外，Roger Caves 提倡城市區域的混合用途，將住宅、商業、教育和娛樂等多種功能融合在同一區域內。這種混合用途有助於減少通勤需求，提供便利的生活和工作環境，並促進社區的活力和多樣性。

在可持續性方面，他們強調城市發展應該符合環境、經濟和社會的可持續性原則。這包括節能減排、資源有效利用、公平分配和社會公正等，以確保城市的長期發展和居民的福祉。

最後，他們強調設計城市空間時應考慮人們的需求和行為模式。透過提供步行友好的街道、鼓勵自行車和公共交通、提供便利的公共空間和人性化的建築設計，可以創造更為宜居和可互動的城市環境。

第二節 步行城市之定義及相關內容討論

本節透過回顧 Jeff Speck、John J. Fruin、Allen Jacobs 等學者的觀點與理論，多方了解優質的步行空間有哪些條件。

周依潔(2008)指出 John J.Fruin 在《Pedestrian Planning and Design》一書中曾論及步行規劃的七項目標：

1. 步行安全性(Pedestrian Safety):

人行道步行安全達成方式基本上可透過:人車分離(平面分離、垂直分離、時間分離)、安全設計(止滑、耐壓等)等方式達成。人行道若設有階梯，其級寬、級高應維持一致尺寸。

2. 步行安穩性(Pedestrian Security):

人行道的夜間照明、路口的安全視距及避免死角空間的形成等，提供行人安穩的步行空間。

3. 步行方便性(Pedestrian Convenience):

人行道提供足夠的設施，除步行外，考慮行人停留及活動的空間，維繫使用者的方便性。

4. 連續性(Continuity):

鄰近地區人行道應盡量維繫高程、設計元素、色彩、質感等一貫性或連續性。

5. 舒適性(Comfort):

人行道應以提供舒適之外部環境、考慮行人之安全，並以無障礙環境設計為原則。為避免長距離步行者可能產生不適，應適當設置休息區並設置座椅，休息區應與主要人行道空間區隔。

6. 系統一致性(System Coherence):

人行道相關設施使用及操作方式儘可能統一，避免使用者因位置改變需重新熟悉使用方式。

7. 吸引力(Attractiveness):

人行道之鋪面、植栽、街道家具(包含:休憩座椅、標示系統、垃圾箱、花台及燈具等)之形式風格、顏色及材質應與周圍環境景觀配合，且應盡量選具當地特色之元素。

周依潔(2008)指出 Allen Jacobs(1993)在《Great Streets》中提及步行的 8 個目標:

1. 安全(safe walking):

為了保護行人，較寬的街道上需有行人的專屬步道及休憩空間以和車輛作區隔。路緣石(curbs)及人行道(sidewalks)僅能提供物理上的區隔，若想讓行人心理上有安全感則需在靠近車道的一側種植樹木。在較窄的街道則應讓人車混合，限制車輛速度以配合行人的步調(pace)，同樣亦可達到安全的目標。

2. 舒適(physical comfort):

欲鼓勵行人重回街道，確保步行環境的舒適將是必要的。影響的主要因子是微氣候。透過街道兩旁建築物的高度及配置方式，可保持街道上行人的舒適。在寒冷的地區需能讓陽光灑落街道，並應提供避風處(一般而言，都市地區的風較原野多 25~40%)，或是避免讓風的威脅更鉅(如高樓風)；炎熱的地區則需提供陰影。植樹亦是降低微氣候造成的不舒適感之有效工具。

3. 包被感(Definition):

亦即步行空間需有明顯的邊緣界定帶給人的安全感，垂直面的界定元素包括街牆高度、沿街種植的樹木；水平面則為街道或空間的寬度。以往被認為只是數學問題:街道寬與建築物高度形成某一比例即可，街道越寬，兩旁的建築物必須要更高或是更密集才能界定出所謂的「街道空間」來；但後來有研究發現:只要寬度超過 137 公尺，這個空間就很難被界定、與兩旁建築物的高度無關，即身處裡面的人無法感受到建築物所提供的包被感、這個空間跟空曠的原野在感受上便沒有差別。

4. 吸引視線的元素(Qualities that engage the eyes):

人們行走時視覺是動態的，街道上各種景物一如植栽、旗幟、燈柱、甚至其他行走的人們—的光影變化都將映入行人的眼簾。複雜的建築立面可提供較富變化的趣味、地面層作為商業使用並設置櫥窗等，可吸引行人在街道中行走。在街道中亦需安排適當的端景或是標示，使人得以辨識方向而不致迷路。

5. 透明度(Transparency):

或者稱之為視覺穿透的程度。主要是在私人空間與公共街道交界的處理—窗、

門或是圍牆等—所造成的視覺和實際上的穿透度。通常，透明的程度跟空間為公共或私有、使用類別有關；商業使用常以大量的玻璃櫥窗(透明度高)來告知並吸引顧客上門消費；但對於私人住宅而言，居民的要求則是隱私，透明度當然就必須下降(可能是用植栽或圍牆處理)。商業區中主要街道的領域的公共程度應較強、透明度高，有利於吸引行人在此活動。

6. 建築物的和諧(Complementarity):

沿街兩旁建築物的天際線、沿街立面、建築樣式等等是否和諧，這將直接影響到整個街道呈現的風格。這些建築物也許不盡相同，但其高度、樣式應盡力取得協調，不應為了彰顯建築師個人風格而與街區其他建築物格格不入。另外，應強調重要建築物(如教堂)的尖頂樣式與其他一般建築物不同，可提供行人辨識方向。

7. 持續性(Maintenance):

樹木、街道的鋪面材質、建築物、及其他街道構成要素的連續性、一貫性是好的步行環境不可或缺的。以商店為例，比起孤立在荒野的商店，人們較傾向至一整排的連續商店街中選購，而空屋或是未在沿街面開口的建築亦可能使同排其他商店失去吸引力。是以維持沿街的牆壁、櫥窗的乾淨明亮，重視鋪面材質、街道家具元素的一貫性，維持地面層為便利商店、飲食店、等對行人友善的零售商店，並保持一定的排列韻律，都將對改善步行環境有所助益。

8. 設計與施工品質(Quality of construction and design):

街道景觀的良窳、能否確實發揮功能端視設計與施工品質而定。材料本身並無所謂好壞；而是看設計者怎麼使用它。好的設計師應考量當地氣候、地理環境因素，選用合適、經久耐用、價格合理的材料，並與整個環境的調性(Tune)一致。應揀選具一定水準的施工團隊，因這將直接關係到施工品質與呈現之最終結果，同一區的最好由同一個團隊承包、可維持較一貫的品質。

Jeff Speck 於《Walkable City》中提出可步行性(Walkability)理論，其認為步行空間須包含四大面向，有用的、安全的、舒適的及有趣的。

表 1-1 中敘述了四大面向中營造步行環境各面向之內涵，同時從圖 1-1 可知其更進一步以四面向為基礎提出可步行性之十步驟。(吳可兒，2019)

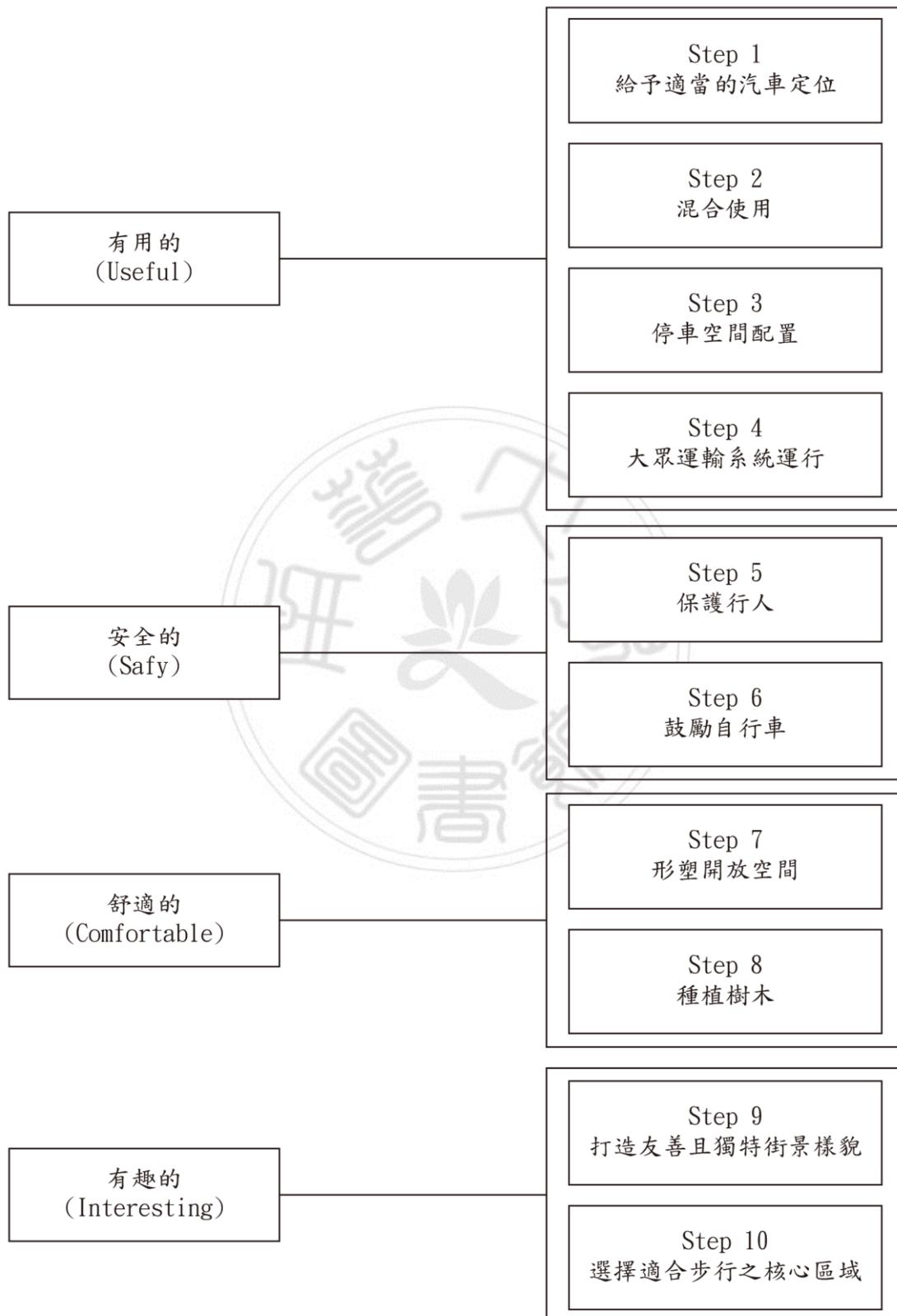
表 2-1: Jeff Speck 提出四大面向之內涵

面向	營造步行環境各面向之內涵
有用的步行	<ol style="list-style-type: none"> 1. 給予汽車適當的定位:藉由調整對於汽車在交通發展上合理的定位，將都市中心回歸於行人。 2. 住商混合:在步行可及距離內配置符合民眾需求的生活機能。 3. 停車空間配置:適當之停車空間數量並提升停車費率，誘導駕駛需求降低，讓民眾願意多以步行、自行車或搭乘大眾運輸工具。 4. 大眾運輸系統運行:運輸和步行之間的關係由數據證實，超過四分之一的工作者搭乘大眾運輸將會有百分之十的人步行。
安全的步行	<ol style="list-style-type: none"> 1. 保護行人:街區規模、車道寬度、街道複雜性、狹窄車道、號誌、路口幾何形狀、視線三角形(Sight Triangle)、所有影響汽車速度以及影響行人喜好的因素皆需符合保護行人之原則。 2. 鼓勵自行車使用:提升自行車之使用，可使得駕駛私人運具之需求變得不太必要，甚至可藉由結合大眾運輸系統、步行與自行車替代私人運具，間接減少私人運具支使用。
舒適的步行	<ol style="list-style-type: none"> 1. 形塑空間:建築設計營造良好的步行空間，讓人們不論任何氣候皆能有良好的步行品質。 2. 種植樹木:樹木除了有助於行車安全與遮蔭設施，亦提供了無數的公共利益，包括自然降溫，減少二氧化碳排放、空調能源需求以及減少雨水汙染。
有趣的步行	<ol style="list-style-type: none"> 1. 打造友善且獨特街景樣貌:打造獨特的街景樣貌增添街道之吸引力，避免單調且重複性高的建築設計。 2. 選擇適合步行之核心區域:城市必須有意識地選擇可供行走的核心區域和規模，以避免浪費資源在不適宜行人的區域，故應先選擇市中心以及可連結步行街區的街道。

資料來源: Jeff Speck, 2013; 引自吳可兒, 2019

表 2-2: 打造 Walkable City 四面向與十步驟
四大原則

步行城市十步驟



資料來源: Jeff Speck, 2013; 引自吳可兒, 2019

小結

本節討論之三位學者皆對於步行空間有各自的論述，包含了設計方面、施工方面、措施方面，但這些論述中的某些重點其實頗為相近，從中可整合出幾項重點列為目標：安全性、舒適性、連續性。

步行城市是一個以行人為中心的城市設計理念，其目標是創建安全、舒適、連續和方便的步行空間。這一理念被三位學者分別從設計、施工和措施方面進行了深入的討論，他們的論述中有一些共同的重點，以下詳述之。

首先，安全性是步行城市設計的首要目標之一。步行空間應該提供安全的環境，使行人免受交通事故和其他危害的威脅。這可以通過設立步行空間、設置適當的交通標誌和照明、減速車輛流量等方式實現。安全性的重視不僅保護了行人的生命安全，也提高了步行的吸引力和可持續性。

舒適性也是一個重要的目標。步行空間應該提供舒適的環境，使行人能夠享受良好的步行體驗。這包括提供陰影區域、休憩點、適當的座椅和綠化，以及減少噪音和空氣污染等不良影響。透過創造一個舒適宜人的步行環境，可以增加人們步行的意願，同時提高他們的健康和幸福。

另一個重要的目標是連續性。步行空間應該具有連續性，使行人能夠無障礙地從一個地點到另一個地點。這需要確保步行路線的無間斷性，避免斷裂和障礙物阻隔，並提供清晰的導向標誌和指示。連續的步行路線不僅提供便利的通行方式，還促進了城市的連結和互動。

第三節 國內外步行空間改善、規劃案例

1. 丹麥哥本哈根斯楚格街(游絨絨，2022)

二戰後，汽車數量開始在世界各地迅速增長，與許多城市一樣，哥本哈根也受到現代化交通的影響，市中心的商業環境品質下滑、公共空間也不斷地被壓縮，傳統的城市生活日漸消失，居住在市中心的居民開始往郊區遷移。

1962年，哥本哈根做了一個重要的決定，建立一個從市政廳廣場（Rådhuspladsen）到國王新廣場（Kongens Nytorv）的無車步行區，稱為「斯楚格街」（Strøget），作為一個試點計畫。並在試驗並實行後改善了原本衰減的都市機能，以下詳細說明，希望藉由哥本哈根成功營造步行空間的經驗，作為大林鎮後站區域的參考。

（一） 地區步行空間發展背景

哥本哈根於1962年的試點計畫，在最開始時引起的當地居民與商家的強烈反對，居民們認為沒有車就沒有生意以及造成不便利。但在經過2年的試驗後，街道的噪音減少、行人的數量也大幅增加。更重要的是，因為有了舒適的街道，吸引了更多的人潮，且對於從前車來車往的情況，現在行人能停下來購物的時間更充裕，所以商業行為變得更加活絡。因此，這個測試區於1964年變為永久的步行街，週邊的小街道也隨之一同跟進，促成步行網絡。



圖 2-1 斯楚格街全區示意圖

資料來源：<https://buzzorange.com/citiorange/2022/08/02/stroget-copenhagen/>，
2022/08/02

(二) 值得台灣都市社區借鏡之處

- (1)完善的步行空間
- (2)自行車的完整配套措施
- (3)大眾運輸的高可及性與多樣性

2. 美國西雅圖 SEA Street

西雅圖為北美洲的多雨城市之一，暴雨及逕流的問題已存在許久。故該市府推出一系列的綠色雨水基礎建設(Green Stormwater Infrastructure, GSI)，目標是以配合各式交通規畫概念的方式，進行市區道路的綠色雨水基礎建設規劃。(台北市政府工務局/交通局，2017)

(一)地區步行空間發展背景(廖桂賢，2006)

Street Edge Alternatives Project(街道邊緣替代性方案)，是西雅圖市最早的GSI試辦型計畫，這個實驗性計畫的基地位於西雅圖北部介於117街和120街的第二大道(2nd Ave)的路段，因這個區段為純住宅區，車輛

通行的頻率並不高，將原來筆直的道路縮減，並將道路邊緣改為不規則曲線，此舉乃為了降低進入社區車輛之車速，同時利用多出來的空間作為透水綠帶，以此容納並淨化道路產生的逕流，且該路段同時新增了人行步道供居民使用。



圖 2-2 SEA Street 前後比較圖

資料來源：<https://courses.umass.edu/greenurb/2007/jennings>，2007

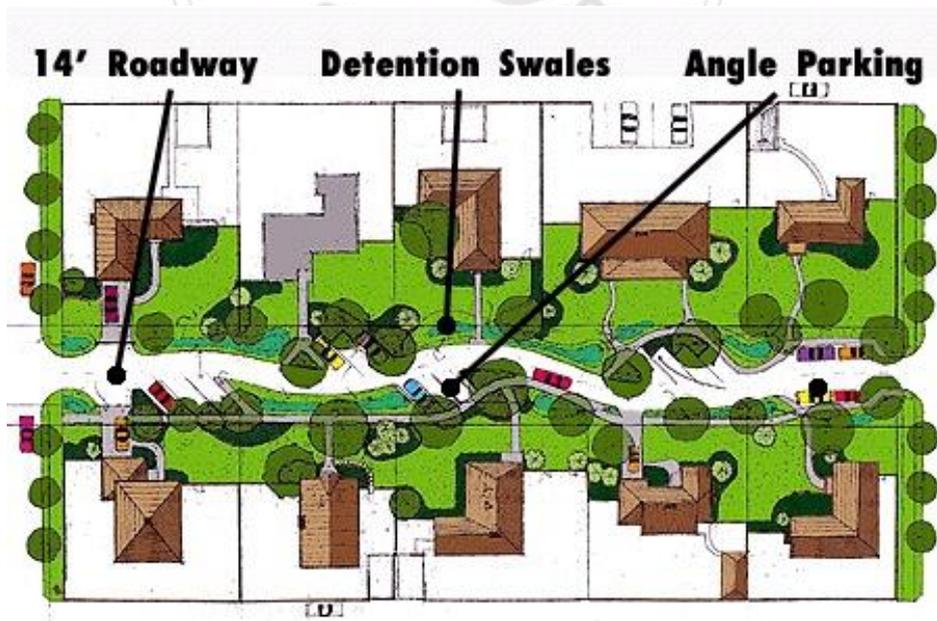


圖 2-3 SEA Street 平面配置圖

資料來源：

https://www.solaripedia.com/13/367/4918/seattle_sea_street_illustration.html，2011

(二)值得台灣都市社區借鏡之處

(1)服務道路形式的變化

(2)對於雨水逕流的處理

(3)行人安全的提升

3. 台北信義計畫區(徐耿宏, 2007)

信義區位於台北市東區，仁愛路東端，大部分位於忠孝東路五段以南，基隆路一段以東至松德路及拇指山麓之平緩山地上；其中僅 2.3 公頃位於基隆路以西與國父紀念館相連，面積共 153 公頃，其中副都心 61 公頃，住宅區 92 公頃。該地區原為國防部所屬聯勤兵工四十四廠原址大面積土地，原擬予以遷移以興建國民住宅；後經政策協調將該地段國防部土地及部分私有土地合併，以市地重劃的處理方式整體規劃為新副都市中心。

信義計畫區為台灣施行都市計畫審議之首例，其奠定而後都市設計審議作業。其步行空間發展依都市設計而執行開發，已成功塑造良好的步行購物空間，並帶動台北市東區的發展，以下詳述之：

(一)地區步行空間發展背景

在徐耿宏(2007)的文章中提及了，信義計畫區係台灣第一個施行都市設計的地區，其肇始原因乃因 1977 年間，基於西區過度擁擠發展，故有均衡都市發展政策而建立所謂「信義副都心」策略，已帶動東區之開發。當時都市計畫的運作及手法從法定都市計畫所示，所謂「超大街廓」、「人車分離」、「鄰里單元」、「視覺走廊」等社區規畫手法，形塑住宅社區綠意景觀及步行空間品質之舒適化。

依據台北市都市發展計畫書及相關規劃報告中指出，台北市信義計畫區被定位為台灣國際化之櫥窗、台北市邁向 21 世紀國際性大都市之副都心、國際金融業務中心建設國際化高品質之支援性住宅社區等，故對於計畫區之大眾運輸使用策略、交通動線及區內人行步道與綠帶連接等有著明文規定，區內考量居住環境之安寧安全，及行人步行設施之安逸，道路系統採人車分道方式。住宅區之車道系統以環狀道路為主，以避免

穿越性旅次之借道通行，區內商業區中，考量購物環境的舒適安全，運用徒步區之劃設及行人空橋串連各商場的計畫，分離人車動線。

(二)值得台灣其他都市社區借鏡之處

- (1)人車分離系統
- (2)舒適且安全的步行空間
- (3)商業區內徒步區的劃設

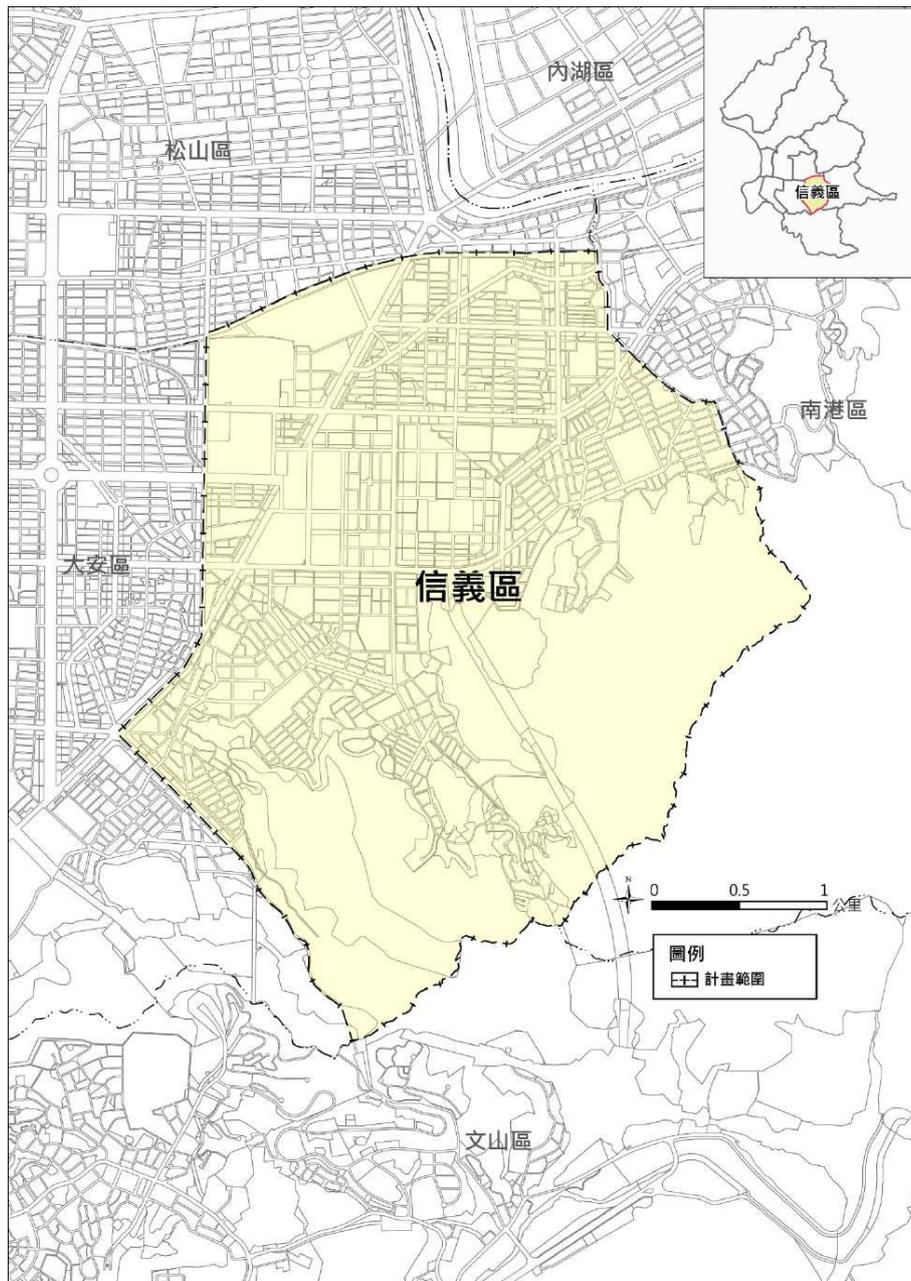


圖 2-4 信義區主要計畫通盤檢討範圍示意圖

資料來源:台北市信義區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案，2018/11/19

4. 日本京都(徐耿宏, 2007)

京都位於日本本州島的近畿平原，面積 611 平方公里，都市發展用地集中於東南部的盆地(約 120 公頃)，人口約 147 萬，係日本的政治、經濟、文化中心，直至 1869 年國都遷至東京後，京都的發展才退居區域中心，發展緩慢下來。二次大戰結束後，京都的高度經濟成長，人口、產業、財政投資往大都市集中，地價大幅上漲，都市蔓延的問題隨之而起。隨後於 1993 年訂定「新京都主要計畫」，以建造 21 世界的城鎮為目標發展。

(一)地區步行空間發展背景

在 90 年代中期，日本制定了一連串抑制私人運具、鼓勵大眾運輸之管理手段，當中明白揭示「步行環境改善係實現以人為本的城市改造行動。係為解決小汽車化(motorization)所帶來的生活環境惡化、機能妨礙，導致市中心人口流失、商業機能衰退等問題，所採取的整合交通體系、一貫的步行空間改善計畫，以恢復愉快舒適的購物環境為目標」。

京都市以鼓勵大眾運輸系統、抑制私人運具的使用及友善行人的各式規劃等策略來達成以人為本的交通模式。

(二)值得台灣都市社區借鏡之處

京都市在考慮地理、路網、制度等種種因素後，提出了一連串有關步行環境改善的想法。以下即根據 1995 年京都市政府所進行的〈步行者空間總和改善策略之研究〉摘錄整理而成(詳見表 2-3)(黃映捷, 2006)。

(1)快適步行空間的形塑:

當都市區域及中心商業區因小汽車化因素而導致大量車輛進入狹窄的街道空間時，步行者的安全備受挑戰。故京都參考國外成功案例、優先考量高齡者或行動不便者通行，以確保大眾運輸空間理念進行步行空間的再構築，及無障礙空間的考量。策略內容如下:

1. 社區生活道路的規劃；
2. 對行人友善的號誌設計；
3. 令人安心之步行空間形成；
4. 允許大眾運輸通行之徒步區(transit mall)；

5. 自行車行走空間的規劃；
6. 火車站周邊地區的自行車停車場規劃；
7. 市區自行車租借系統的導入；
8. 自行車使用者行為習慣的提升。

(2)小汽車使用的抑制—將小汽車旅次移轉至大眾運輸：

目前京都市的大眾運輸網路由鐵路、地下捷運、公車構成，但因各主管機關的不同，導致各運具的銜接上出現折扣。故如何促進各運具間的轉換將是把小汽車旅次轉移至大眾運輸的關鍵。策略內容如下：

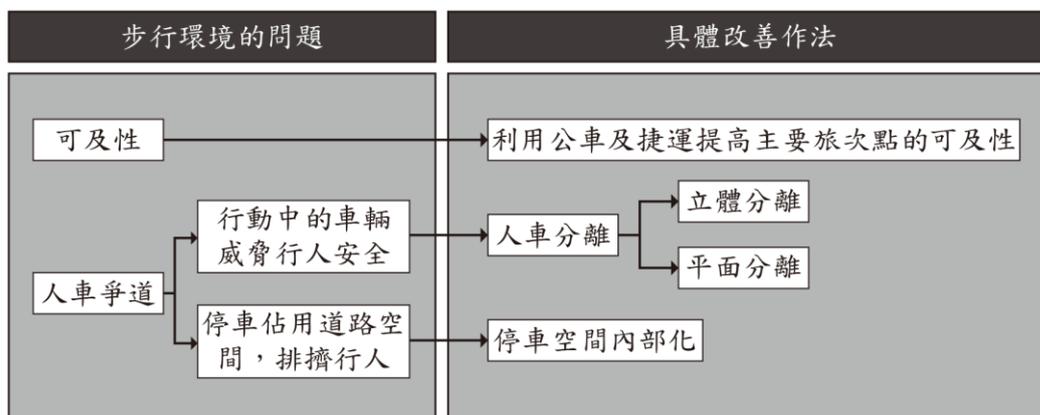
1. Park and Ride 觀念的導入；
2. 轉乘無縫隙化(seamless)的推動；
3. 大眾運輸間的票價整合；
4. LRT 等新型大眾運輸系統的引進；
5. 共同場站的擴充；
6. 公車路網的規劃；
7. 公車運行的改善；
8. 公車定位系統的擴充；
9. 保持公車專用道的通暢度；
10. 計程車共乘(準大眾運輸工具的配合)。

(3)交通需求的時間及空間的安排：

利用交通管理的手段，促進既有交通建設(如停車場、快速道路)的充分利用。策略內容如下：

1. 彈性上班制的推廣；
2. 車輛數的限制；
3. 情報提供的充實；
4. 快速道路的有效利用；
5. 停車場引導系統的充實與既有停車場的有效利用；
6. 裝卸貨車秩序的整頓。

表 2-3: 問題界定及解決對策



資料來源: 黃映捷, 2006



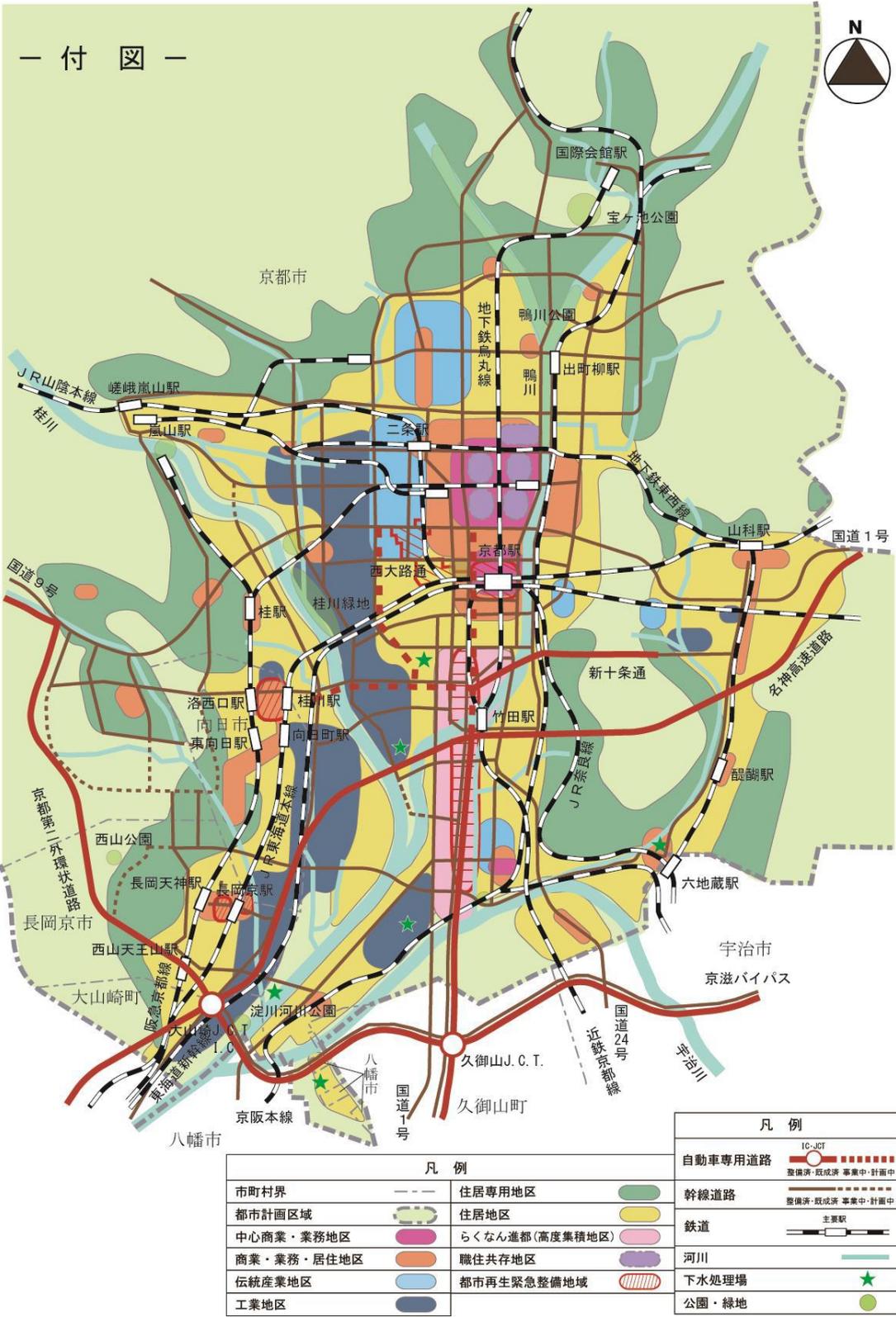


圖 2-5 京都都市計畫詳圖
資料來源:京都都市計畫, 2016/05

小結

綜合分析以上歐洲(丹麥哥本哈根斯楚格街)、美國(西雅圖 SEA Street)、日本(京都)台灣(信義計畫區)之步行空間規劃案例可歸納出幾項重點，各國都市之間已然從以汽車規劃城市轉變為以人為本的都市設計；有著明確的交通管理方式促進人行空間的完善，不僅僅是硬體的改變而已；藉由實驗性的計畫小規模的實行後，成功的結果會相對帶動周邊區域的活力與意願。綜合以上的步行空間規劃案例分析，我們可以得出以下結論，這些結論可作為本研究規畫設計的基礎：

1. 以人為本的都市設計：

不論是在歐洲、美國、日本還是台灣，城市規劃已轉變為以人為中心，將步行者的需求置於首位。

2. 明確的交通管理方式：

各國都採取明確的交通管理措施，如限制車輛進入、增加交通標誌和行人穿越設施等，以促進步行空間的完善。

3. 硬體與軟體的綜合改善：

成功的步行空間案例不僅僅改變硬體設施，也包括交通管理、規範和執法等軟體層面的改善措施。

4. 實驗性的小規模計畫：

透過實施小規模的實驗性計畫，可以降低風險並評估策略的有效性。成功的結果能夠帶動周邊區域的活力與意願。

透過這些優質的步行空間案例討論，需要在大林鎮後站都市計畫區的設計中，將步行者的需求納入考量，建立以人為本的城市環境。且應該採取明確的交通管理方式，並結合硬體和軟體的改善措施。透過小規模的實驗性計畫來測試各種策略的有效性，成功的結果將有助於擴大範圍並帶動周邊區域的活力和意願。藉由這些經驗，打造一個宜居、便利且人性化的大林鎮後站都市計畫區。

第三章 大林鎮後站區域發展歷程

本章將透過分析與調查都市計畫的演進、道路、人行道和騎樓及人口組成的變化說明大林鎮後站區域之發展歷程，以此做為後續規劃與設計之依據。

第一節 都市計畫演進

本節將以大林鎮後站區域都市計畫之時間軸線作分期敘述，從大林之城鎮開發史起，接著分別為都市計畫實施與各次都市計畫通盤檢討實施之大林。並聚焦於大林鎮後站區域人行空間之演變與歷程。

始於清末的開發

大林鎮的城鎮發展始於康熙末葉(一七一二年前後)，以薛大有為墾首，招墾大莆林一帶土地，是為大林城鎮發展的開端。

日據時期現代化城鎮的建立

發展為較具現代化之城鎮則屬日據時期。一八九五年，甲午戰爭戰敗，清廷割讓台灣，開啟了台灣被殖民的歷史新頁。現代化的發展與資本主義經濟急速在台灣成長，土地調查、戶籍調查、警察與保甲制度、現代教育機構與郵局的初設、鐵路與道路的修建皆在此時逐一實施。

光復後的延續與都市計畫的開展

一九四五年台灣光復，延續日據時期的現代性建設與制度。大林鎮於1972年實施都市計畫，並於1980、1991、1999、2010年陸續實施四次都市計畫通盤檢討。

大林鎮前站與後站都市計畫區發展截然不同，前站區域的城鎮發展從日據時期便已開始，大林糖廠、商業發展、街道系統的建立皆是；而後站區域的發展是直到大林鎮都市計畫實施後才開始漸漸發展為現代化城鎮。

都市計畫實施階段

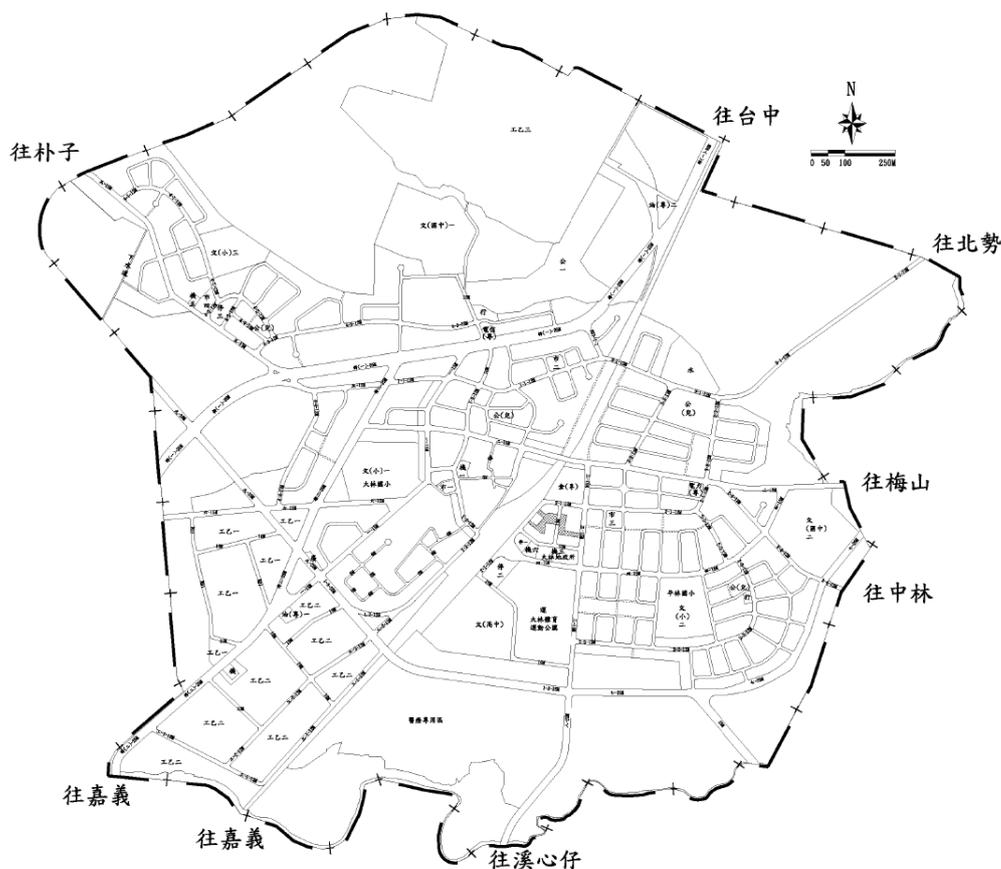


圖 3-1 計畫範圍示意圖

資料來源:變更大林都市計畫(第四次通盤檢討)案說明書

都市計畫歷程

1972年1月發布實施大林鎮都市計畫案

1980年7月、1992年4月、2002年4月分別完成三次通盤檢討作業

2012年6月25日部授教中(行)字第1010111170號函表示此地已無設校之需求，因此重新審視都市計畫內容，透過本都市計畫案解除「文高」學校用地。

「變更大林都市計畫(第四次通盤檢討)案」於2016年10月25日內政部都市計畫委員會第885次會議審議通過。

2018年7月12日嘉義縣都市計畫委員會第241次審議通過

「變更大林都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點及都市計畫基準)案」

(一)第一次都市計畫通盤檢討(1980)

圖一. 大林原有都市計畫示意

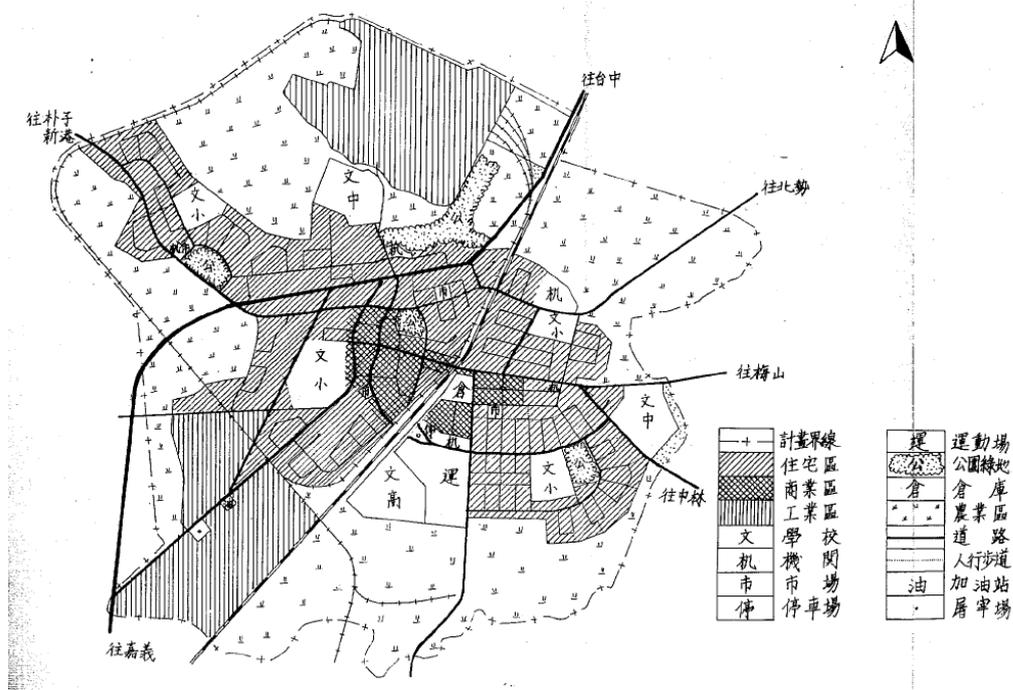


圖 3-2 大林原有都市計畫示意圖

資料來源：變更大林都市計畫書(通盤檢討)

圖四、變更大林都市計畫示意

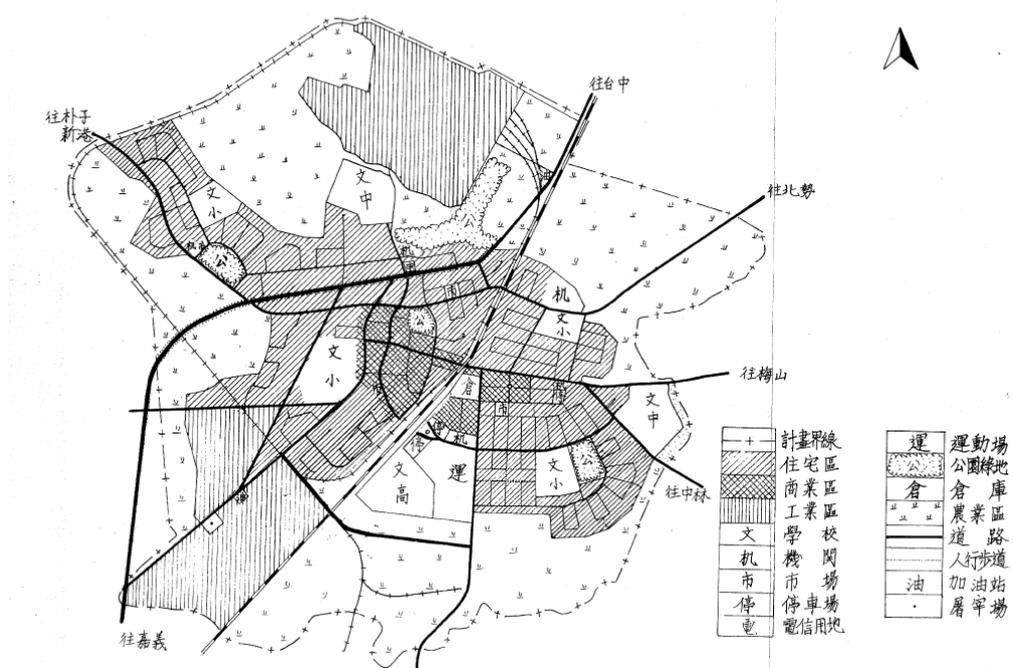


圖 3-3 變更大林都市計畫示意圖

資料來源：變更大林都市計畫書(通盤檢討)

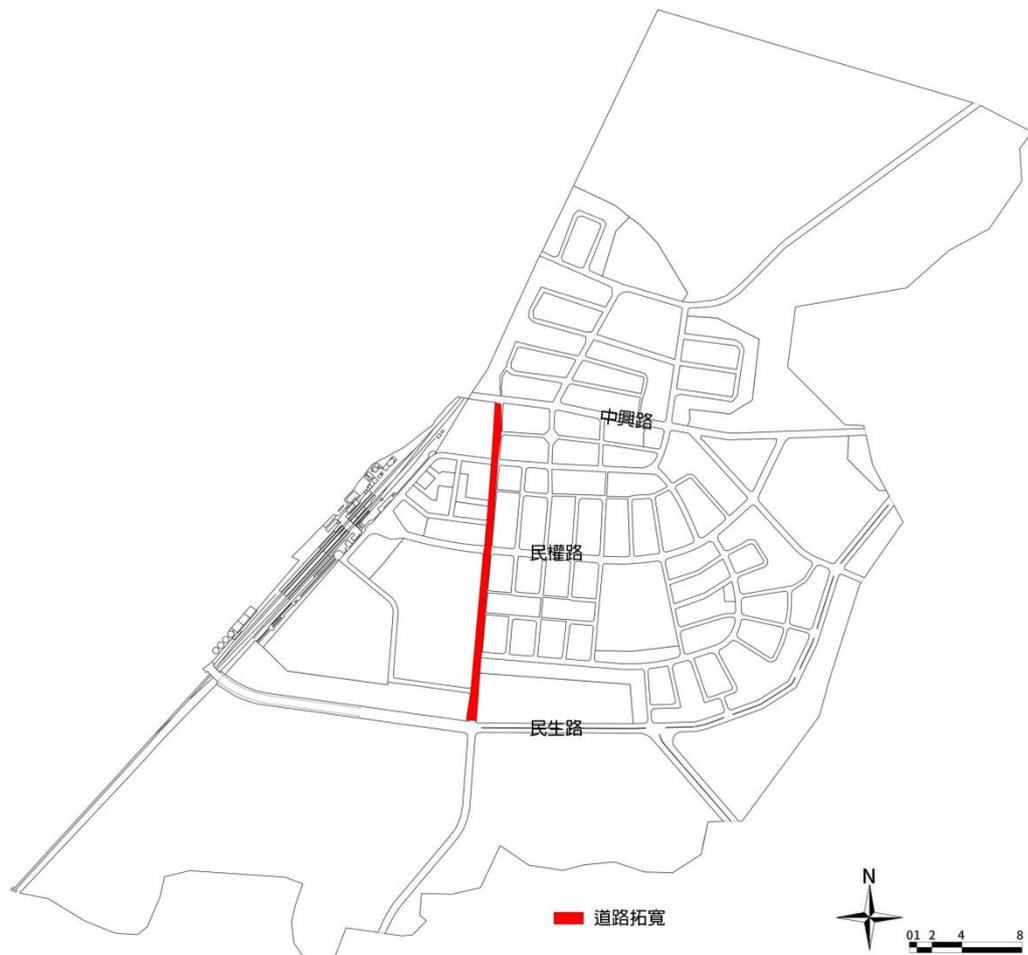


圖 3-4 通盤檢討後站區域更動示意圖

資料來源:本研究繪製

由本次通盤檢討可見，計畫內容主要著重於配合發展需要拓寬道路、增設停車場及變更部分用地作為人行步道。雖此時已有設置人行步道的初步作為，但以增設道路、道路拓寬及增設大量停車場為主的計畫內容可知，此時正值台灣汽機車開始發展蓬勃，汽機車使用量上升，導致原有計畫之道路不敷使用。同時道路增設後切割了原有的土地，因而產生了許多畸零地，也於此時予以廢除。

以下列出與本研究計畫範圍相關之重點：

1. 道路拓寬與停車場的設置，針對車輛逐漸普及的措施。
2. 無道路機能之路段予以廢除，增進土地利用。
3. 廢除部分過往糖鐵用地(因道路增加而形成之畸零地)。

(二)第二次都市計畫通盤檢討(1992)

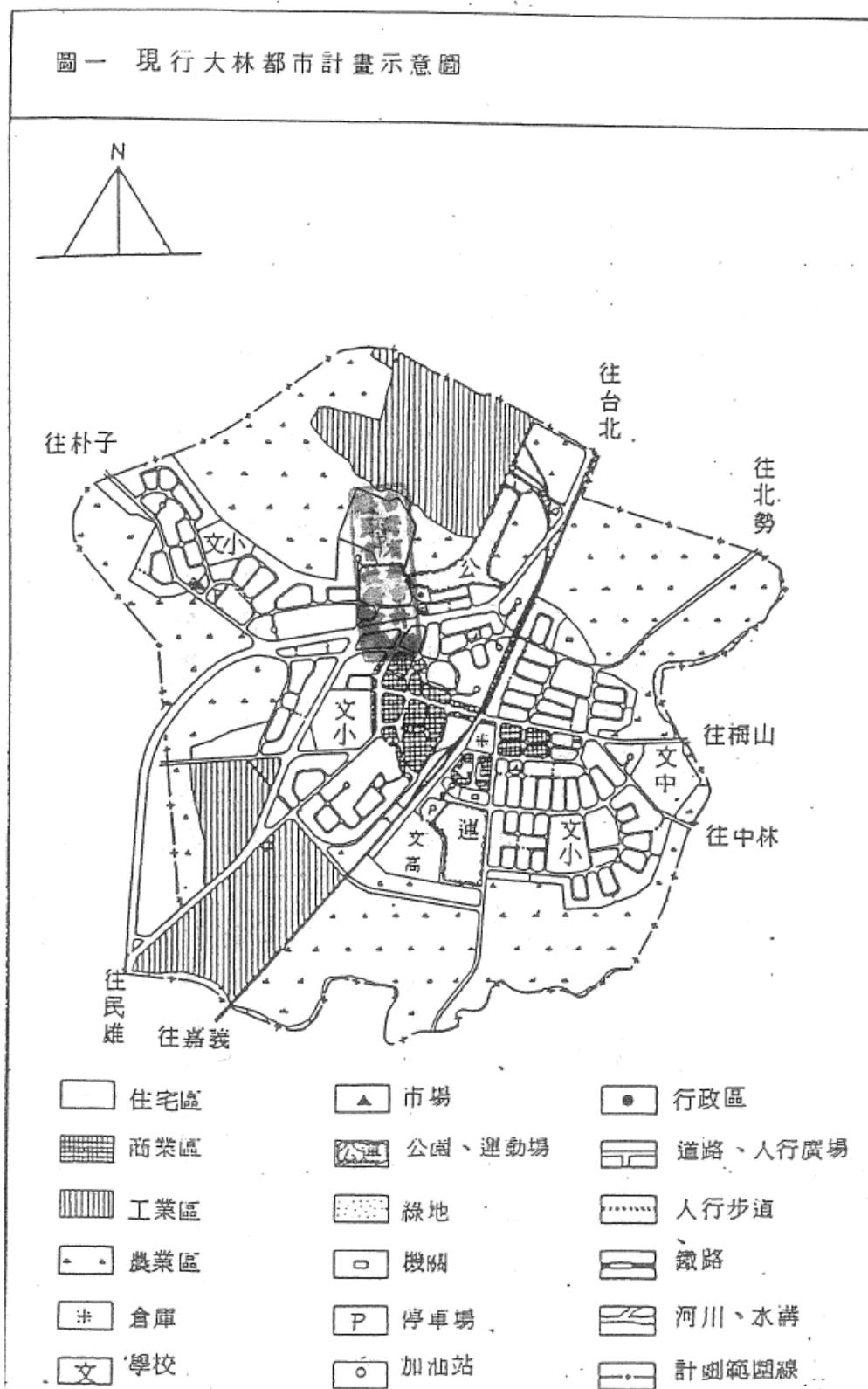


圖 3-5 現行大林都市計畫示意圖

資料來源:變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)書

圖三變更大林都市計畫（第二次通盤檢討）變更部分示意圖

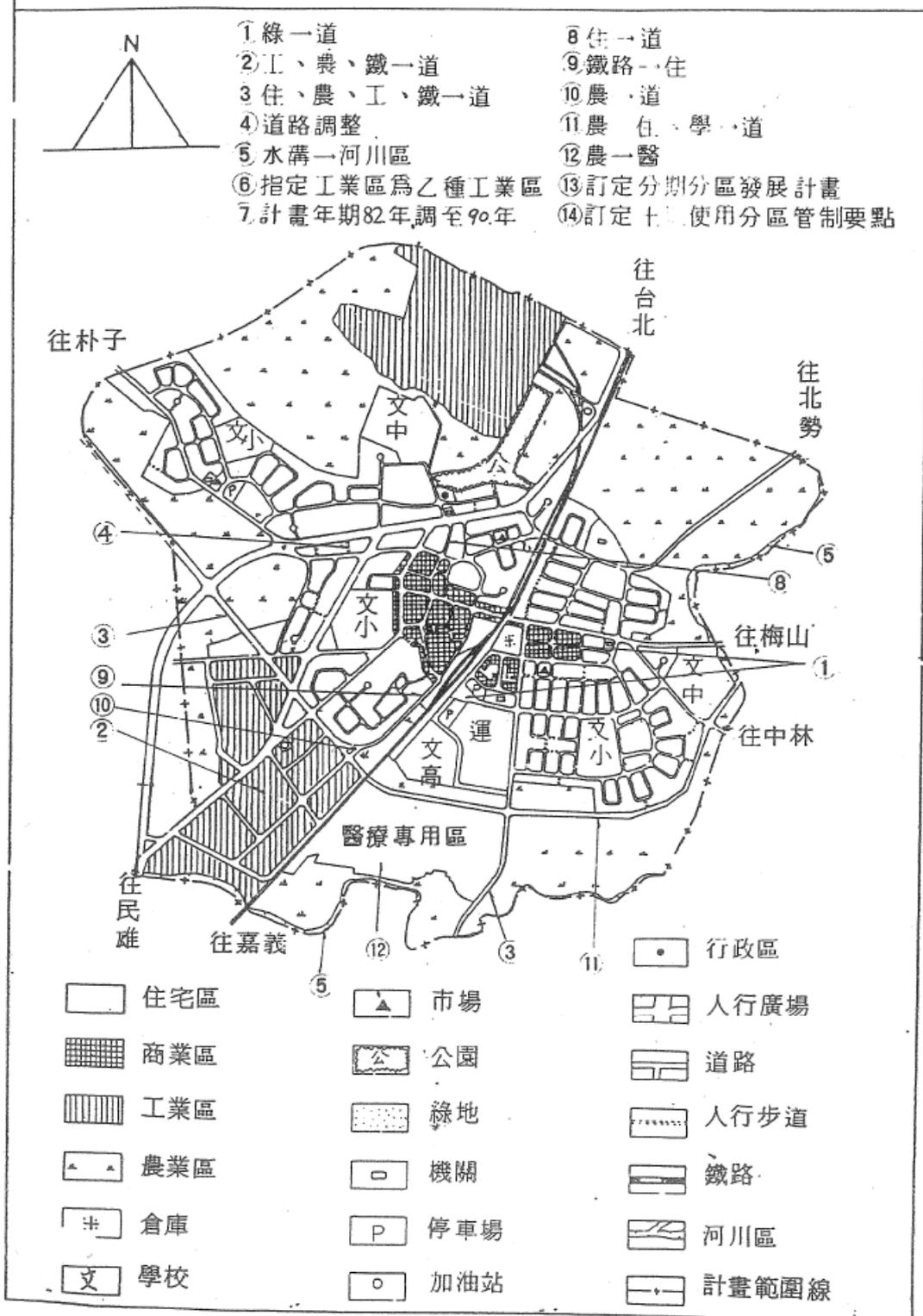


圖 3-6 變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)變更部分示意圖

資料來源：變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)書



圖 3-7 第二次通盤檢討後站區域更動示意圖

資料來源：本研究繪製

根據第二次通盤檢討內容得知，計畫內容依然以道路增設為主，設置面積比第一次通盤檢討多上許多，並將部分原糖鐵用地再次廢除，用於道路拓寬。此階段已是台灣民眾大量持有汽機車的時期，政府對於快速增加的運具沒有系統性的道路規劃，而只是東填西補的拓寬與增設道路，導致時至今日許多地區雖然道路寬敞且密集，但仍然無法解決交通壅塞與隨之而來的行人路權壓縮之問題。本次通盤檢討另一項重大的更動則是醫療專用區的設立，代表了大林往現代化城鎮前進了一大步。醫療與現代人密不可分，尤其是此時台灣也已經邁入高齡化社會，醫療資源對於民眾來說更為重要，且醫院的置辦也會吸引鄰近地區的人前來求診，進而促進地區的人口流動。

以下列出與本研究計畫範圍相關之重點：

1. 道路大量增設，電線、管路、建築線指定及基盤設施設置。
2. 農業區轉變為醫療專用區(現大林慈濟醫院)。

3. 原水溝定為河川區，進行整治。

(三)第三次都市計畫通盤檢討(2002)

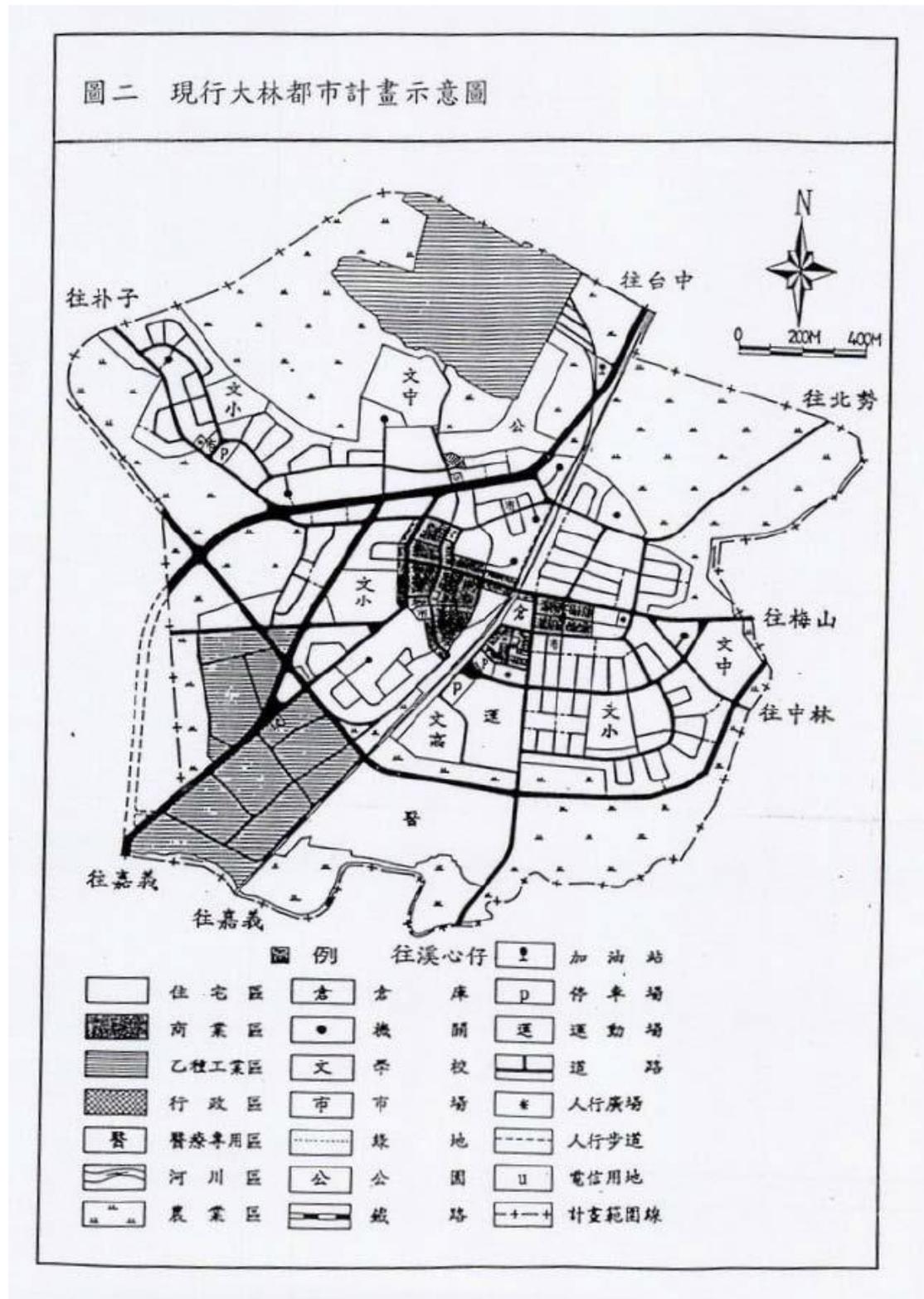


圖 3-8 現行大林都市計畫示意圖

資料來源:變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書

圖四 變更大林都市計畫（第三次通盤檢討）變更部分示意圖

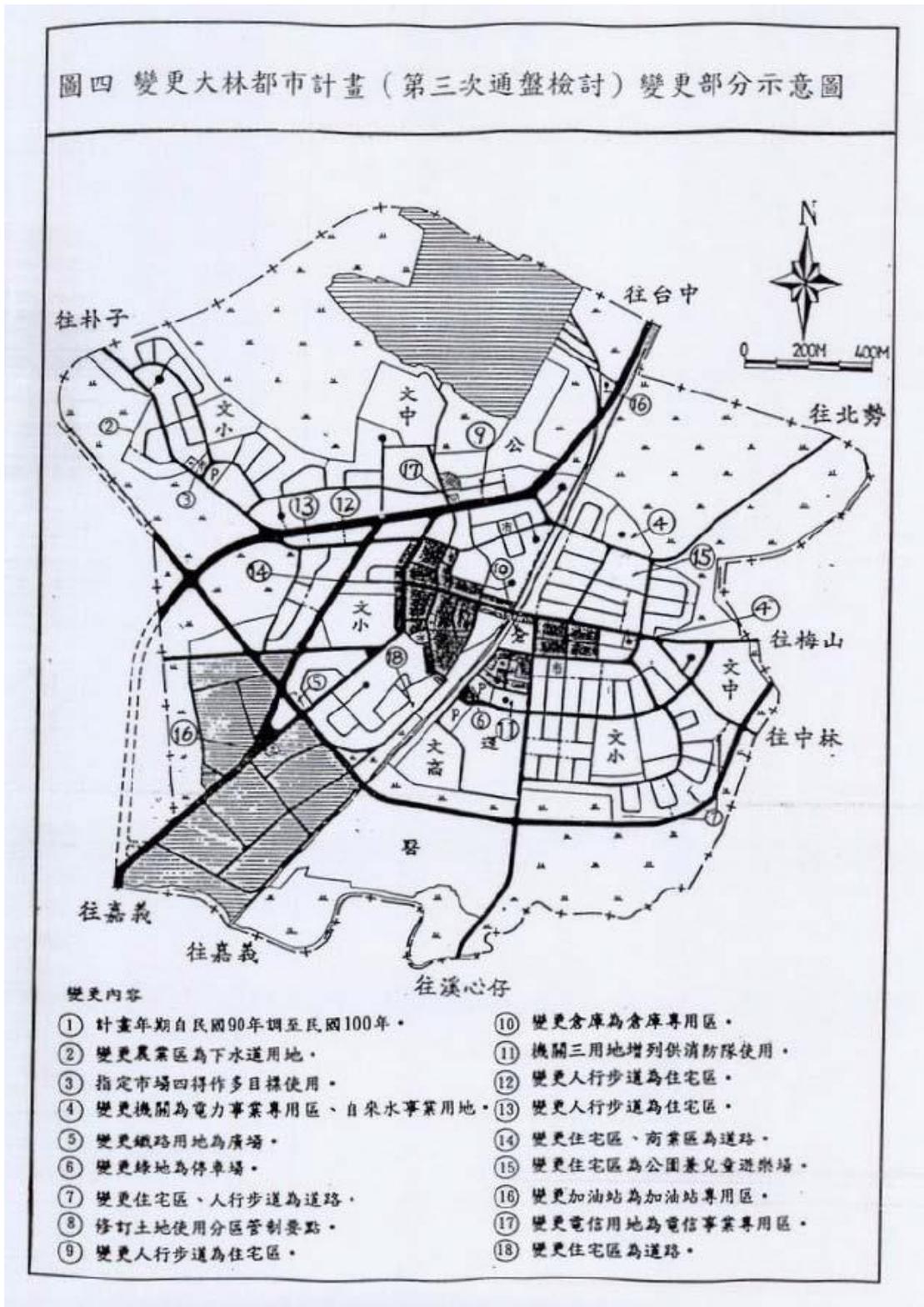


圖 3-9 變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更部分示意圖

資料來源：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書

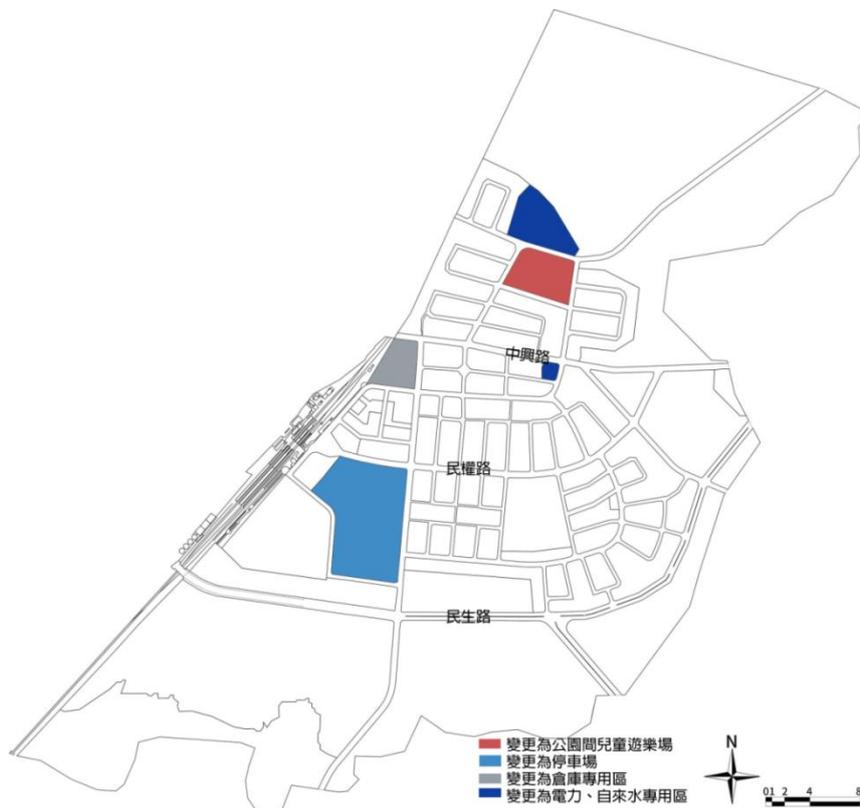


圖 3-10 第三次通盤檢討後站區域更動示意圖

資料來源:本研究繪製

第三次通盤檢討變更項目較多，大部分為前站區域的更動，後站區域則持續道路的增設和台電台水等機關用地正名。此次通盤檢討中較值得討論的部分為其中一項發展課題:居民要求改善變更計畫區內道路系統，民眾建議廢除部分道路狹窄處的人行步道，並拓寬部分人行步道。此處雖並未詳細言說民眾所指為哪處道路，但可推論此階段有民眾依照自身步行需求向政府提出請願，前兩次通盤檢討並未說明有此現象。

以下列出與本研究計畫範圍相關之重點:

1. 鼓勵民間投資:BOT 的興起。
2. 機關用地正名:電力事業、自來水事業。
3. 農業區變更為公園兼兒童遊樂場。
4. 部分住宅、商業區變更為道路用地。
5. 火車站周邊住宅區變更為道路。

(四)第四次都市計畫通盤檢討(2016)

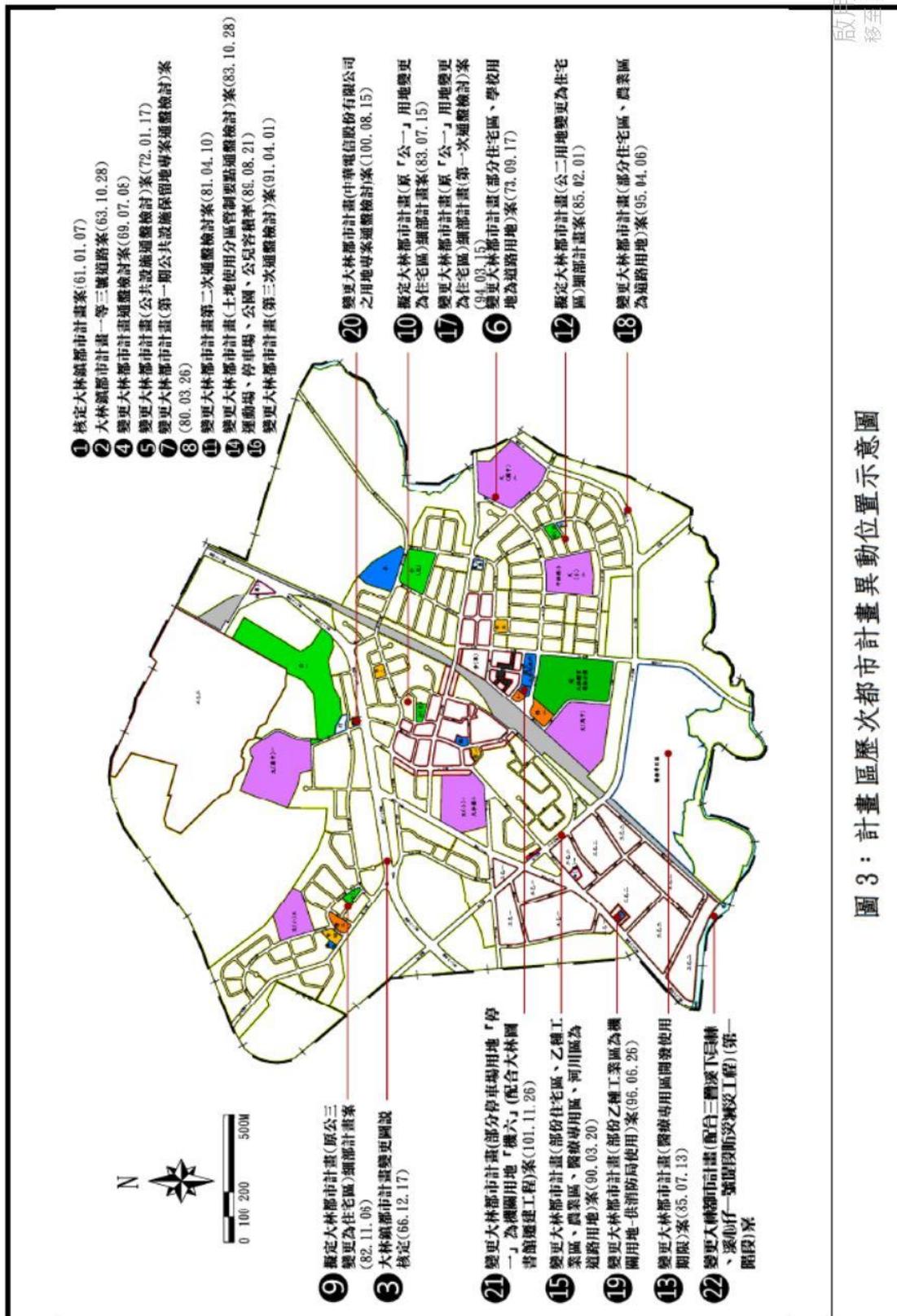


圖 3-11 計畫區歷次都市計畫異動位置示意圖

資料來源:變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書

(五)變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書(2020)

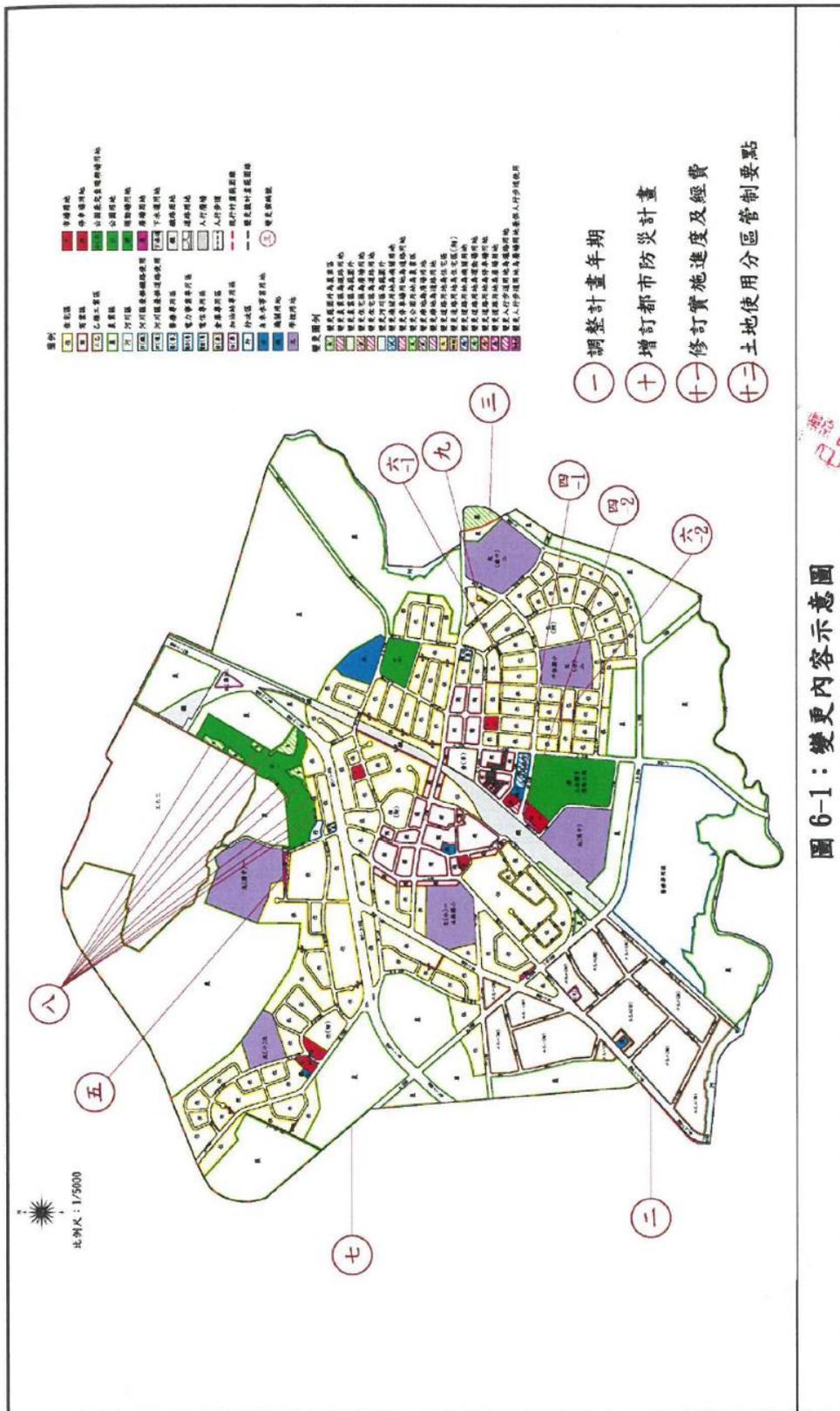


圖 3-12 變更內容示意圖

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書



圖 3-13 第四次通盤檢討後站區域更動示意圖

資料來源:本研究繪製

根據第四次通盤檢討書中得知，此次通盤檢討主要為討論及檢討前幾次通盤檢討和細部計畫有哪些部分已經完成與哪些尚未實踐，或者有實行中的項目發現需要變更，故於此提出。

以下列出與本研究計畫範圍相關之重點：

1. 大埔美園區設立，大林住宅區需求增加、增加住宅區之土地。
2. 工業區切割為住宅、公園、道路、廣場、停車場，因應大埔美園區設立帶來的居住及生活需求。
3. 文高用地分割為住宅、商業、廣場及道路用地。
4. 醫療專用區北側原農業區變更為住宅區、商業區、停車場、道路、綠地。
5. 針對汙水設施的處理(避免河川汙染,水資源永續利用),提升都市生活品質。

(六)都市設計準則

此段落引自擬定大林都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點及都市設計基準)案計劃書(2020)

第一條、 大林鎮公所為落實都市計畫審議，並創造優良都市環境品質，特依「擬定大林都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點及都市設計基準)案」土地使用分區管制要點第六點訂定本準則

第二條、 以提升生活素質及環境品質之設計方案，並經嘉義縣都市設計審議(查)委員會審查同意者，得不受本基準之限制。

第三條、 建築物臨街立面之附屬設備(冷氣機、水塔、廢氣排出口等)應配合建築物立面整體設計或遮蔽。

第四條、 屋頂突出物應配合建築物造型作整體設計或遮蔽。

第五條、 各類公有建築、公共設施及其開放空間之新建、增建、改建，不得設置圍牆。但基地之使用情形特殊，得依第二條規定辦理。

第六條、 前條以外之建築如設置圍牆者，應符合下列規定：

一、沿街面之圍牆應採透視性設計或設置綠籬，考量本區生活及環境特色，其圍牆高度自基地地面不得高於 180 公分，且牆面視覺可穿透比率需達 50%以上；其他圍牆高度不得高於 250 公分。

二、供汽車或人行進出之出入口圍牆高度以地面層樓高，且不超過四公尺為限，該部分得免檢討視覺可穿透比率

第七條、 建築基地之退縮部分，除第八條及另有規定外，應設置淨寬至少 1.5 公尺之無遮簷人行步道，並以鋪設透水性鋪面為原則，且應與相鄰基地所設置之人行步道順平相接，並不得設置階梯。

第八條、 為營造大林車站至慈濟醫院北側商業區之安全舒適的人行空間，鄰 2-5 號道路西側商業區街廓建築基地退縮部分應種植喬木及淨寬至少 3 公尺之無遮簷人行步道，廣場用地 2 公尺植栽帶應設置喬木，喬木

下方空間均應種植耐蔭多樣樹種、複層之植栽。(如圖 3-14)

第九條、 建築基地之法定空地，其植栽綠化應包含喬木、灌木草花及地被等植栽，應以複層式植栽方式綠化。但因基地植栽綠化整體設計，得依第二條規定辦理。

第十條、 植栽不得遮蔽或妨礙各項標誌、燈號等系統、公共人行通道及車輛出入口。

第十一條、 沿街面種植之喬木應選用深根性、枝幹強韌、根系垂直之樹種，且配合相鄰基地沿街面喬木樹種，維持街道景觀協調。但因基地植栽綠化整體設計，得依第二條規定辦理。

第十二條、 公有建築、公共設施及商業場所附屬 10 輛汽車停車位或 25 輛機車停車位以上肢戶外停車空間者，該停車空間臨地界邊緣應設置 1 公尺以上之植栽綠帶。

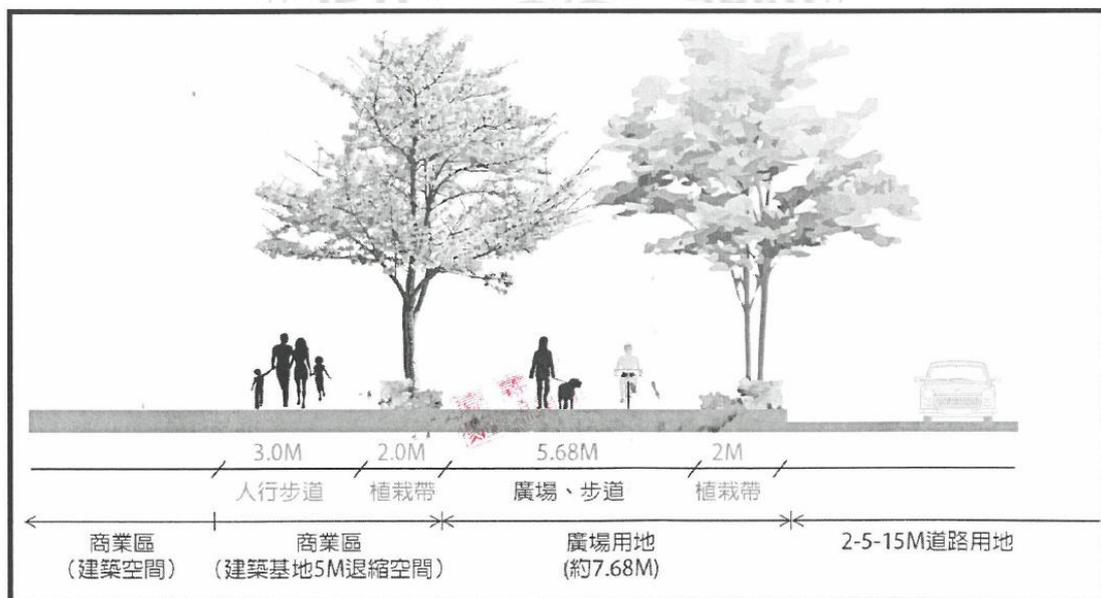


圖 3-14 都市設計基準第八條附圖

資料來源:擬定大林都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點及都市設計基準)案計畫書

小結：

隨著都市計劃的開展與通盤檢討的實施，後站區域已發展為具有完整公共服務機能之住宅區，其中不乏棋盤式的道路系統、公園綠地、教育設施、醫院的設立與周邊隨之產生的商業行為。

這些皆賦予了後站區域良好的生活機能，但唯有步行空間貌似成為了次次規劃的遺珠，即使於都市計畫與通盤檢討內有劃設人行道之規劃與目標，然而如今後站區域人行空間之現況卻差異甚遠。

我們可以將近年都市計畫中對於人行空間的規劃內容視為理想，然而因為執行力不足、習慣仰賴機動車移動、騎樓的公私界線模糊以及民眾對於步行權力的漠視等原因，造成與現實間的大幅落差。即使台灣的道路規劃已經從早期的以車為主開始轉變為以人為主的思考模式，但早期在各地區套用「公路設計」所產生的問題難以改變，再者，台灣對於路幅的規範設下限卻沒有上限，形成了許多我們可見的「超寬車道」。而這些道路因為車道占用了太多空間，導致沒有空間設立人行道，更甚者連路肩都沒有，或許主要聯絡道路適用於此方式，而市區道路或服務性道路真的需要這樣的路幅嗎？有鑑於此，我們應針對不同地區的狀況做出改變。

而改變的面向可分為政策與計畫、社區空間改造，由政府推動人行空間的設置與改善，或是提倡居民的意識與行動參與。透過這些努力，方能讓步行融入居民的生活中，創造適宜的步行空間。

第二節 道路層級調查

本節將探討大林鎮後站都市計畫區之道路層級與構成，以下根據市區道路及附屬工程設計標準第二條之定義，將以下名詞說明之：

一、車道：指以標線或實體劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路空間。二、人行道：指專供行人通行之道路空間、人行天橋及人行地下道。三、公共設施帶：指在人行道或分隔島範圍內設置公共設施及植栽之空間。四、交通寧靜區：指劃定某線道路或部分路段禁止按鳴喇叭或限制車行速率，並設置車輛減速設施之地區。五、快速道路：指出入口施以完全或部分管制，供穿越都市之通過性交通及都市內通過性交通之主要幹線道路。六、主要道路：指都市內之省道、市道、縣道、區道及鄉道或連接鄰近市（鄉、鎮、區）間之主要幹線道路。七、次要道路：指都市內聯絡主要道路與服務道路之次要幹線道路。八、服務道路：指提供都市內社區人車出入或至次要道路之聯絡道路。

本研究取樣了大林鎮後站都市計畫區的三種道路層級，分別為 20 米、15 米及 12 米寬之道路。取樣這三種層級的道路，源自於市區道路及附屬工程設計標準第十六條第一項：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。

12 米寬以下之道路為服務道路，而大林鎮後站都市計畫區之服務道路大部分皆位於住宅區之間，路寬不足以留設人行道，因此本研究將以主要及次要道路為主要探討目標，而服務道路則視現況需求予以改善。

表 3-1: 市區道路相關法規及手冊規範彙整表

市區道路相關法規及手冊規範彙整											
類別		規範/量化數據	類別		規範/量化數據	類別		規範/量化數據			
人行道建置	人行道設置	服務道路寬 12M 以上應留設	自行車道建置	與行人共用道	淨寬宜 $\geq 2.5M$ ， 最小 2M 淨高 $\geq 2.5M$	無障礙環境	無障礙坡道	淨寬： 宜 $\geq 2.5M$ 一般 $\geq 1.5M$ 受限 $\geq 0.9M$ 縱坡 $\leq 8.33\%$ 橫坡 $\leq 2\%$	標誌標線及公共設施帶	標誌標線及公共設施帶	鋪面得上色 (綠色) 並劃設人行道標字及圖示
	鋪面	應平整防滑		專用車道	單一車 淨寬宜 $\geq 1.5M$ ，最小 1.2M 雙向或二車 淨寬宜 $\geq 2.5M$ ，最小 2M			高低差		20cm \leq 高差 $\leq 75cm$ 防護緣 (5cm) 高差 $> 75cm$ 安全護欄/護牆(含防護緣 110cm)	行人穿越道線
	縱坡	$\leq 12\%$ (5% 以下為宜)	鋪面	平整防滑 警示路段鋪面得採磚紅色	路緣斜坡	縱坡 $\leq 8.33\%$ 坡頂平台 橫坡 $\leq 5\%$ ， 淨寬 $\geq 1.2M$ 應對準行穿線	標誌位置	標誌高度	標誌	行人專用標誌「遵 22」或行人及自行車專用標誌「遵 22-1」	
	橫坡	$\geq 0.5\%$ $\leq 5\%$ (一般採 2%)							標誌位置	設置於公共設施帶；不得侵入車道上空且牌面邊緣與緣石外緣淨距 0.2M 以上	
	淨高	$\geq 2.1M$ (0.6M-2.1M 無 0.1M 以上凸出物)							標誌高度	不宜影響人行淨高，若淨高不足設置防護設施	
	淨寬	宜 $\geq 2.5M$ 一般 $\geq 1.5M$ 受限 $\geq 0.9M$	縱坡	最大 8% 宜 $\leq 5\%$	警示設施	人行天橋、人行地下道(應設) 停車場等出入口、接近路口(宜設)	植穴設計	植穴圍石與鋪面齊平；不可影響人行通道淨寬 1.5M 植穴 $> 1M^2$ 覆土略低於人行道鋪面			
	緣石	宜 10-15cm 高	橫坡	宜 $\leq 2\%$							

車阻	人行通行路徑以不設置為原則；如必要設置淨間距應達1.5M	淨高	≥2.5M	導盲設施	整齊邊界線 完整性及 連續性	街道家具	需整合簡化且 易維管
	人行道上清掃孔宜減量若無收集雨水功能時，建議採化妝蓋板，避免設置進水格柵，如設置進水格柵開孔長邊需與行進方向垂直，開孔短邊<1.3cm	側向安全淨距	與障礙物宜留 0.25-0.5M 與停車位宜留 0.75M	路口安全	考量設置 路段式路 緣斜坡	公共設施帶	寬度宜 ≥1.5M，最小 0.8M 設施突出物外 緣與路面邊緣 宜有≥0.2M 淨 距

資料來源：都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)



圖 3-15 道路層級調查圖

資料來源：本研究繪製

第三節 人行道與騎樓現況之調查

騎樓是台灣人行空間的起源，馬路小天使(2020)認為過往的騎樓設置是由政府提供建蔽容積獎勵、房屋稅地價稅優惠等誘因作為條件交換，鼓勵民眾設置騎樓，而騎樓的空間必須提供公眾使用。

然而如今的騎樓卻是雜物堆置、停放汽機車，而在法規層面則有著「所有權私有，使用權公用」的矛盾，本節將以大林鎮後站都市計畫區的騎樓與人行道現況進行調查，並從中找出改善與規劃之方法。

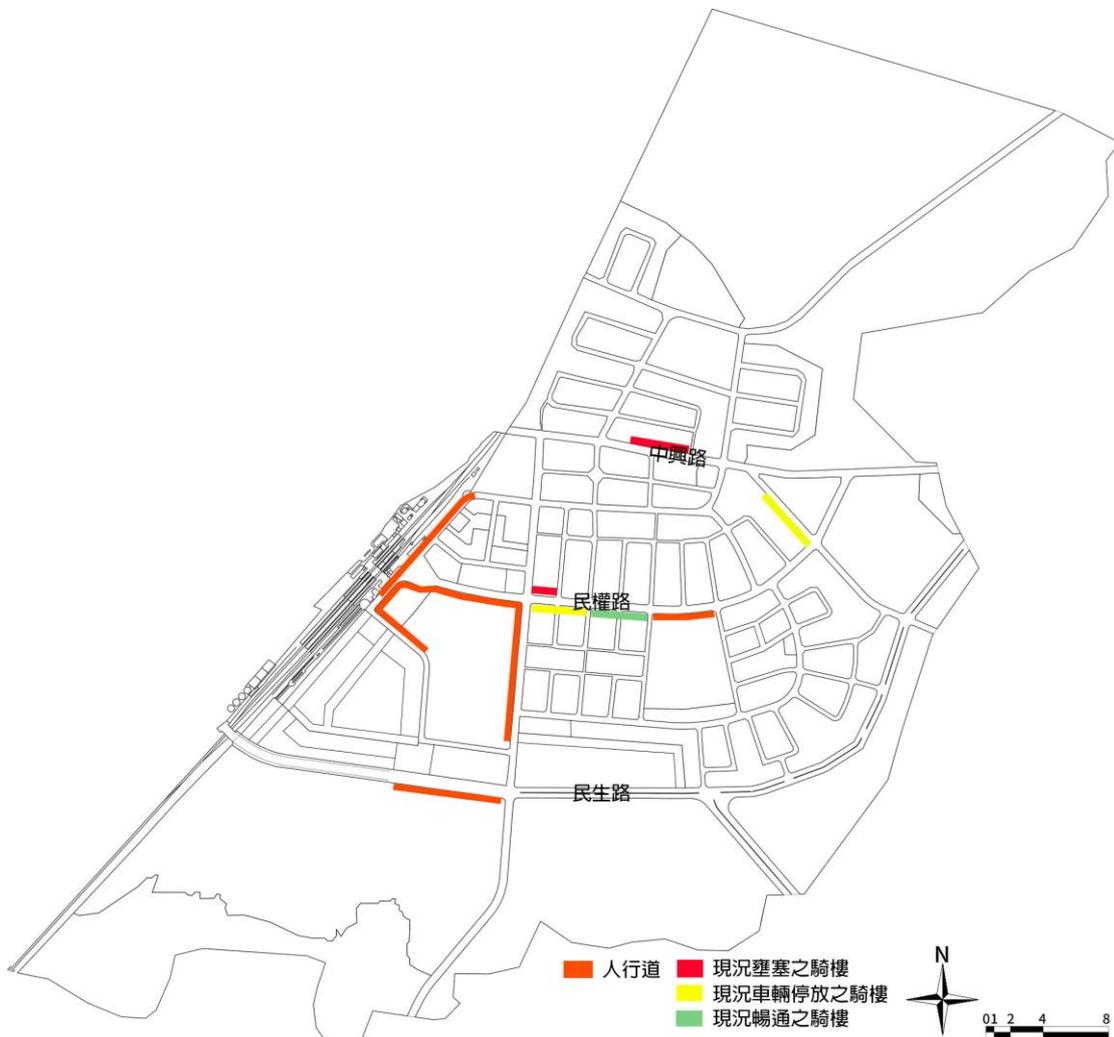


圖 3-16 人行道與騎樓現況分布圖

資料來源:本研究繪製

第四節 現況調查彙整

本研究透過觀察大林鎮後站都市計畫區之現況與調查後，發現諸多不利於行走的線索，因此欲探討步行城市可否於後站區域實行，並以步行城市之觀點討論之。

後站區域具備完整的生活服務機能，但在城市快速發展的過程中，產生了許多問題，以下詳述之：

1. 人行空間不足：目前後站區域存在著人行空間不足的情況，步行者缺乏足夠的空間和通道，這對於步行者的安全和便利造成了困擾。
2. 現有人行空間品質不佳，產生安全上的疑慮：人行道的品質不佳，可能存在破損、不平整或缺乏維護等問題，這增加了步行者受傷的風險，也影響了步行的舒適性。
3. 道路標示不清，導致民眾迷路：許多搭火車前來的民眾可能會遇到道路標示不清的問題，導致他們無法輕易找到目的地，這對於遊客和新住戶來說是一個困擾。
4. 商業活力較高的路段卻沒有人行道：一些商業區域可能存在著人行道缺乏的情況，儘管商業活力較高，但步行者卻沒有足夠的空間和設施來行走，這對於商業的發展和顧客的便利產生了不利影響。
5. 預留騎樓被私人使用：雖然在道路設計中預留了騎樓，但目前這些騎樓被私人使用來堆置雜物或停放車輛等，這限制了行人的通行和使用騎樓的功能。
6. 整體道路綠化不足：後站區域的道路綠化不足，缺乏綠樹和植物的覆蓋，這對於城市環境的美觀和氛圍形成了一定的影響。
7. 對難以行走的現況習以為常：由於長期存在的問題，居民和使用者可能已經習慣了現有的不便和困境，對於步行的困難情況已經產生麻木和習以為常的態度。
8. 機動車於短距離內的大量使用：由於機動車的大量使用，特別是在短距離內，

這導致道路上的交通擁堵和行人的安全風險增加。

就上述列出問題，整理出本研究之可施行策略，如下：

1. 人行空間品質改善或增設
2. 騎樓的使用方式探討
3. 合理的限制機動車於短距離內大量使用



第四章 規劃與設計

本研究以選擇示範路段進行設計規劃，試圖以家戶為單位思考步行空間之配置。新興街以及民權路為主要設計對象，這兩個路段的使用族群大多為居民的日常商業行為；大林運動公園西側道路，此路段為大林火車站通往慈濟醫院之道路，使用族群較為日常前來運動的居民及搭乘大眾運輸前來醫院的民眾。吾人試圖透過改善活力較高、較多人通行之路段以展示完善步行空間對於新興都市計畫區的重要性。此範圍選擇連接了火車站、醫院、兩座公園、國小、住宅以及主要商業區域，為後站區域較為核心之路段，民眾日常生活使用率較高。本研究設計範圍之選擇試圖以服務機能完善之都市計畫區為例，列出具有代表性的路段進行規劃設計。

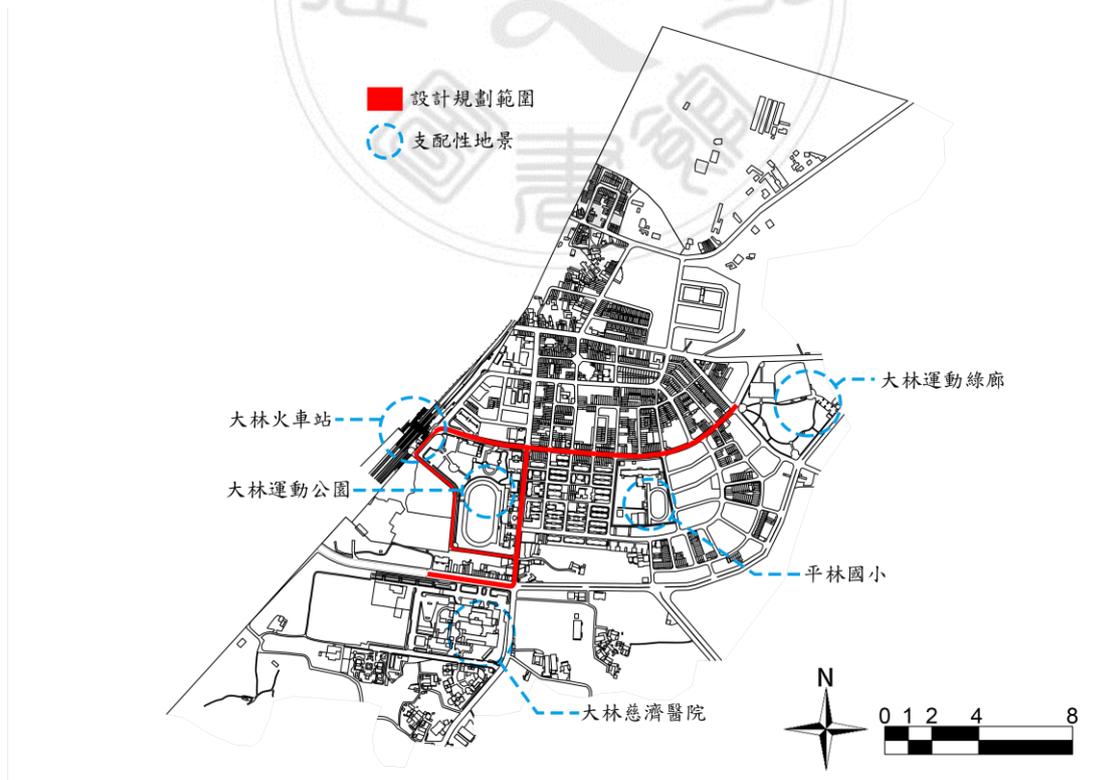


圖 4-1 全區配置圖

資料來源：本研究繪製

第一節 設計準則

本研究之設計準則擬定根據第二章之相關理論、案例回顧與討論以及第三章內大林鎮後站區域發展歷程整理而來，提出大林鎮後站都市計畫區步行空間改善之設計準則及附加的規範與限制，架構分為現況條件與規劃設計，內容則是回顧相關理論與案例並回應現況調查與訪談得到之結果，最後以準則進行後站都市計畫區之設計。

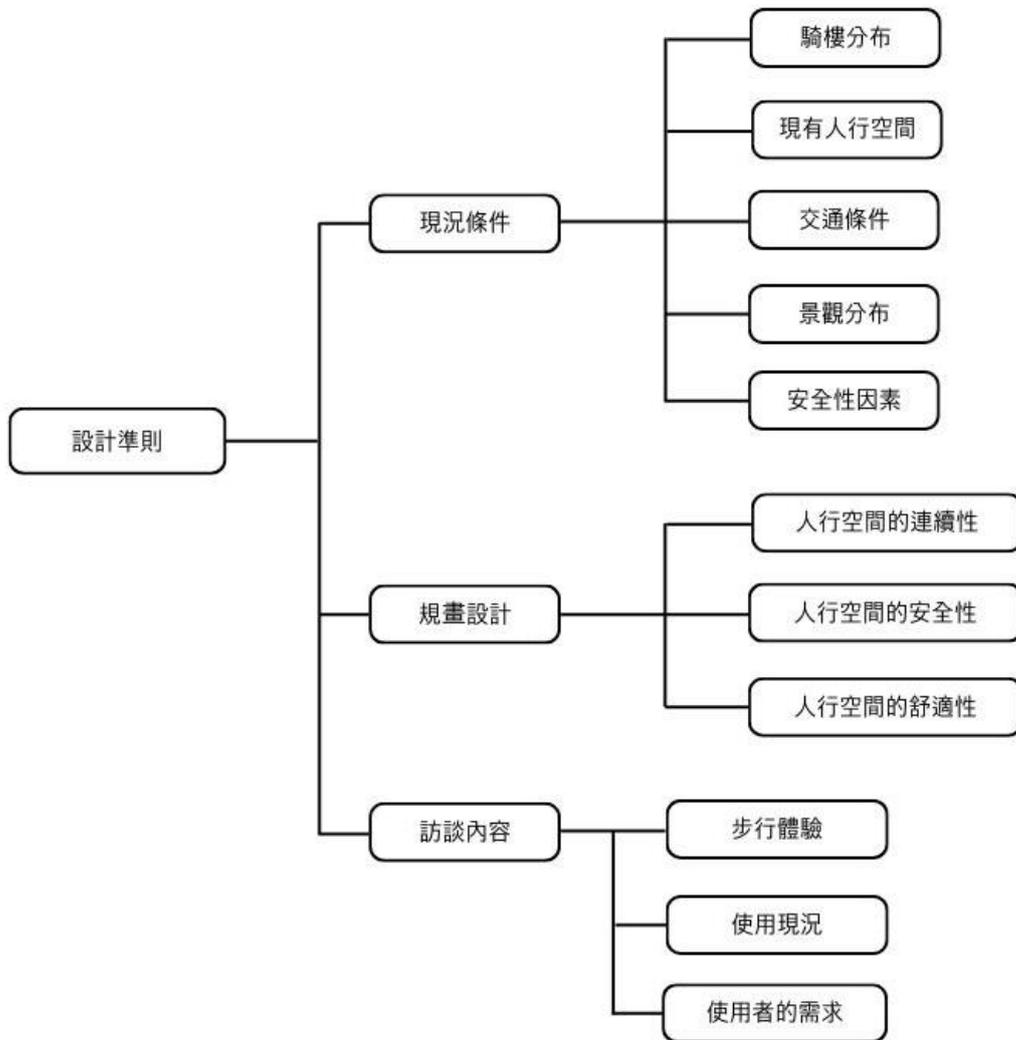


圖 4-2 設計準則架構圖

資料來源：本研究繪製

一 舊有騎樓模式應用

本研究對已設有騎樓之住戶及商家設立四種模式，以騎樓空間的退讓及新設人行道空間之補償相互搭配，欲從中找出權衡之方法以利人行空間的活絡使用，以下詳述之。



圖 4-3 街景視圖

資料來源：Google map

以 A3 路段為例，該路段為住宅與商業類別為主，本研究將其依使用行為劃分為四種類別，分別為 A:商業行為用戶、B:需要停車的住戶、C:不須停車的住戶、D:位於街角處的住戶，針對這四種類別再個別擬定兩種模式提供選擇。

而這些分類須遵照以下原則：人行空間總寬預留 3 米以上、依據讓出空間作為公共使用與否，提供補償方案、如若有私人用途，應以維持良好市容及不影響行人行走作使用、街角處應作為公共使用。採用此種規劃方式的主因有幾項，以下敘述之：

1. 南部住戶有許多需要家戶停車的需求
2. 路邊停車的情況氾濫
3. 騎樓現況普遍不通暢

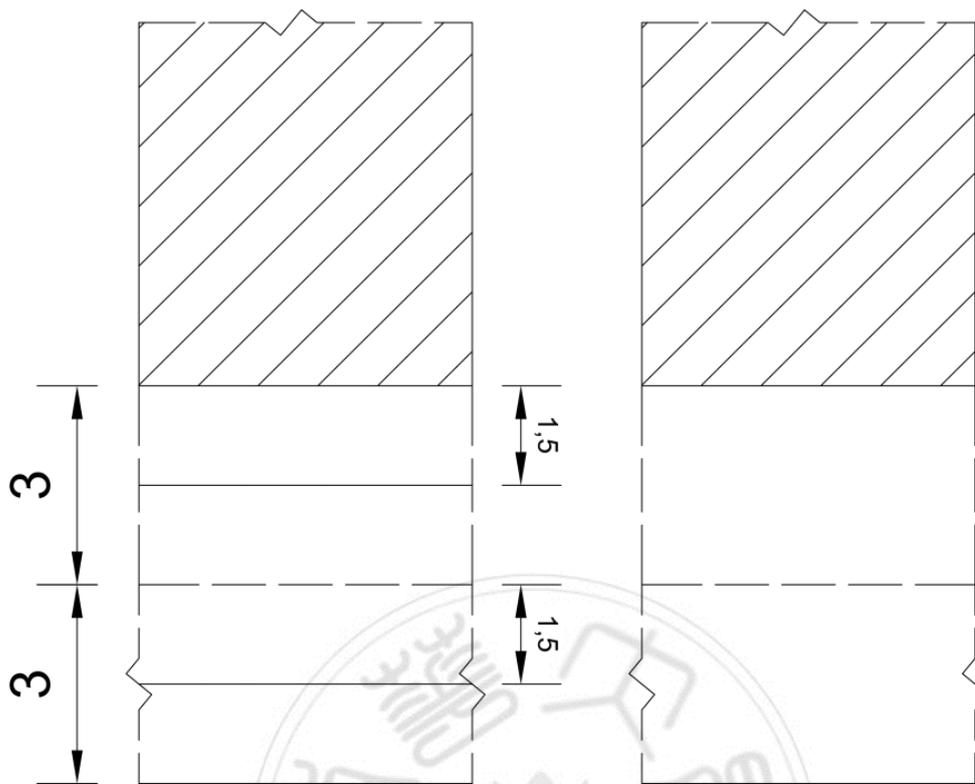


圖 4-4 A 的兩種模式

資料來源:本研究繪製

如圖 4-4 所示，本研究將商業行為用戶分為兩種模式，A1 為保留一部分的騎樓空間作為商家使用，人行空間分為新設立人行道側與騎樓側，人行道與騎樓鋪面高度需統一，以保證行人安全性與無障礙之通行。A2 則以人行道或騎樓空間擇一作為公共使用，此方案為考量到部分商家須設有戶外座位或等候區而設。兩者皆保有至少 3 米之步行空間。

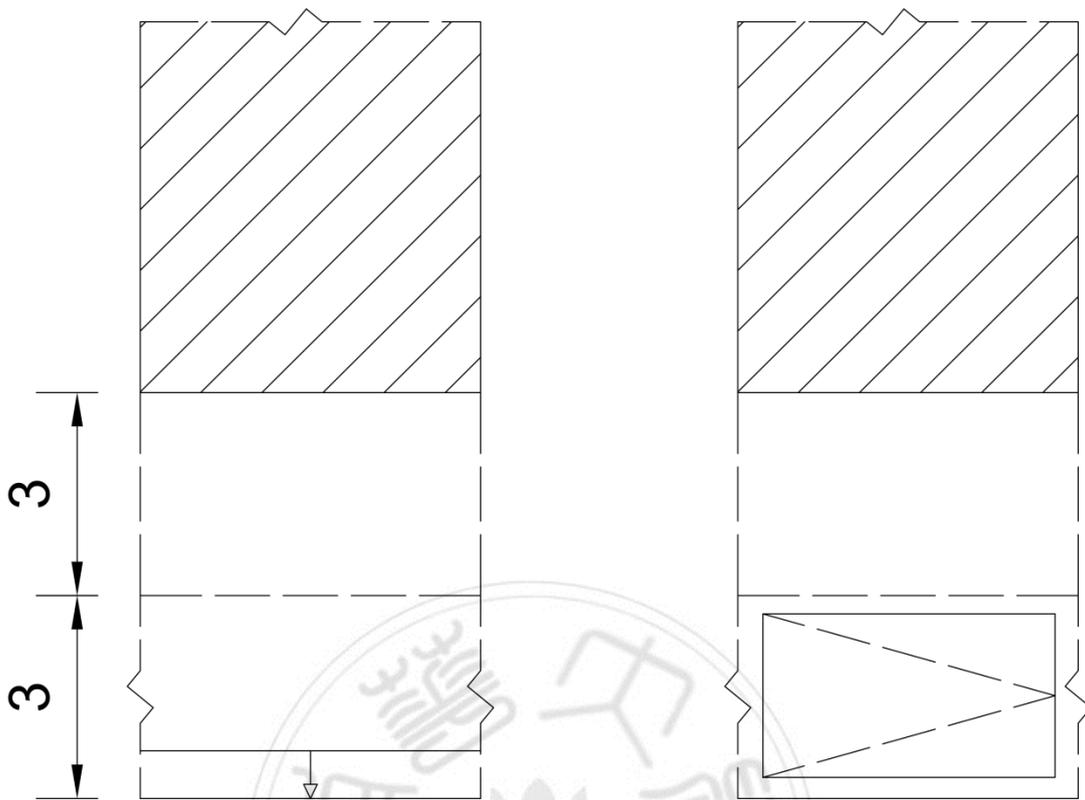


圖 4-5 B 的兩種模式

資料來源:本研究繪製

如圖 4-5 所示，本研究將需要停車的住戶區分為兩種模式，B1 設置可車壓之鋼磚鋪面供住戶將車輛停進家中，但日常須將騎樓與增設人行道作為公共使用，不可佔用騎樓與人行道，此方案適用於住家一樓有停車空間者或僅需停放機車者；B2 則是以開放騎樓作為公共使用，另於外側劃設停車格供住戶使用。

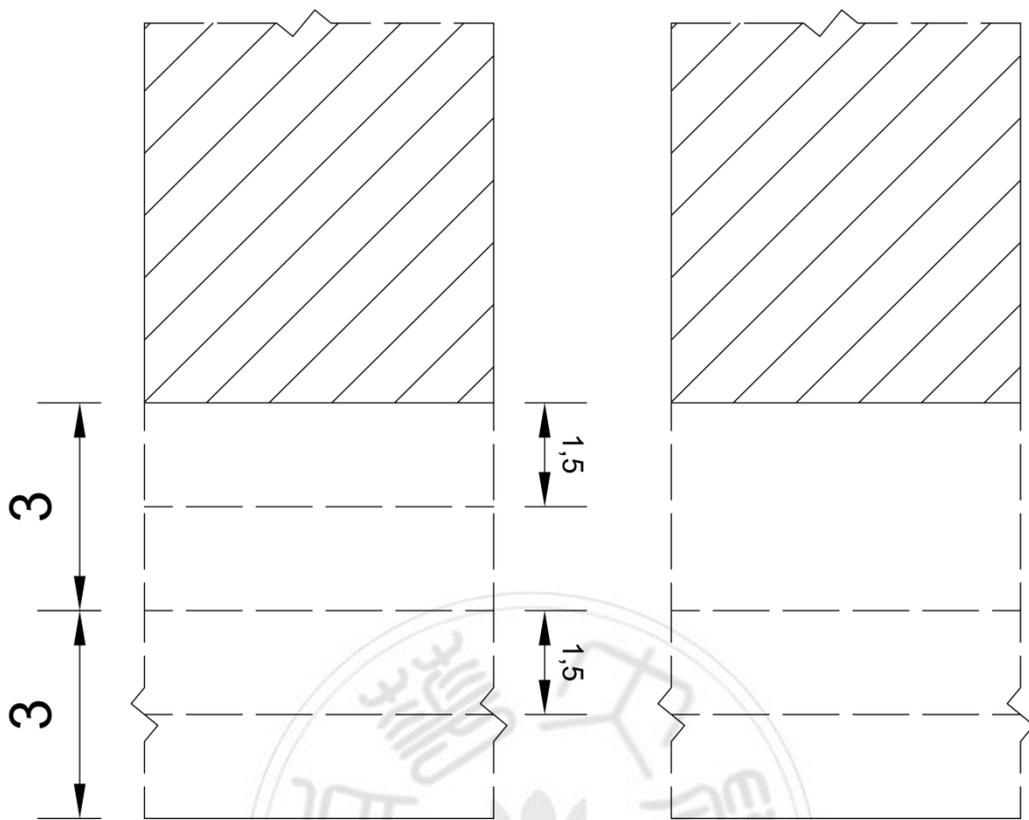


圖 4-6 C 的兩種模式

資料來源:本研究繪製

如圖 4-6 所示，本研究將不需停車的住戶區分為兩種模式，C1 的騎樓部分保留 1.5 公尺供住戶作私人使用，另外 1.5 公尺作為人行空間；增設人行道的部分 1.5 公尺作美化空間使用，另外 1.5 公尺作為人行空間。C2 則是以騎樓皆作為人行空間使用；增設人行道 1.5 公尺作空間美化用途，另 1.5 公尺同樣為人行空間

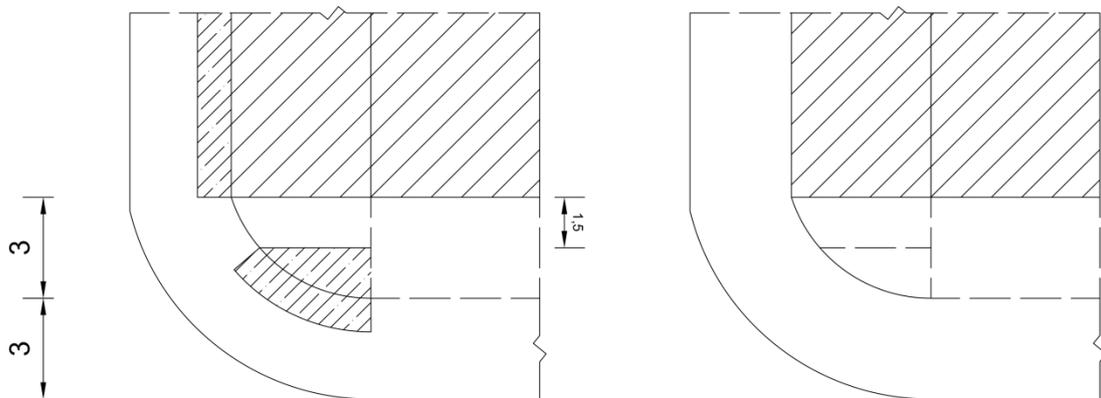


圖 4-7 D 的兩種模式

資料來源:本研究繪製

如圖 4-7 所示，本研究將位於街角處的住戶分為兩種模式，D1 將騎樓內側 1.5 公尺作為行人空間，外側 1.5 公尺以及圖中增設人行道的色塊區域可作私人使用，但須以良好市容為原則運用；D2 則是以騎樓內側住戶須做私人使用時，外側 1.5 公尺作人行空間使用。

小結

以上述四種模式作為原設有騎樓路段之設計準則，騎樓的應用為都市人行空間不可或缺之一環，不僅提供遮蔭與避雨的功能，使人們不受天候影響的步行，同時也是促進商業活絡的媒介。通暢的騎樓可以提升人們步行的意願，因此本研究以這四種模式作為設計準則，探討騎樓空間的應用與發展之可能性。

二 無騎樓之道路應用

沒有騎樓的路段以評估原有人行空間的狀態為優先，保持狀況良好者予以保留，狀況不佳者視情況修整或重新施作。至於沒有人行道的路段，應評估該路段的活力與使用率多寡決定增設人行道與否，並參照都市計畫與市區道路相關法之規範進行設置。

B1 路段為鄰運動公園西側之道路，以往的大林夜市位於後火車站，因此每逢周一及周四傍晚過後時段此路段車流量大，且常有車位供不應求的情況，導致路邊違停氾濫。現今大林夜市移址，除了來往火車站的民眾，此路段已少有汽機車大量湧入。而 B2 路段使用率較高的大多是前來運動公園運動的居民以及搭火車或公車欲前往慈濟醫院的民眾。而透過訪談及觀察發現，雖然車流量已經不如以往，但臨停的情況依然普遍，甚至有車輛停在人行道上的現象。

“很多從火車站出來的人在公園附近找人問路，因為不知道要怎麼到慈濟醫院，我在那邊運動的時候被問過很多次了，因為沒有路牌指示，人行道也沒有延續，所以他們很多都找不到路。”（訪談對象甲，2023）

由此可知，此路段之人行空間亟待改善，不僅道路標示不清，且人行道久未修繕維護加上車輛經常輾壓，造成人行道路面不平，有安全性的疑慮。

A1-A4 路段為鄰運動公園北側之道路，此路段僅有單側人行道，車站前設有公車站，周邊有停車場。此路段為大多數人前往後火車站的主要道路，僅有單側人行道略顯不足，另一側也需增設人行道以促成人行空間的完整。



圖 4-8 街景視圖

資料來源：Google map



圖 4-9 街景視圖

資料來源：Google map

第二節 設計內容



圖 4-10 全區索引圖

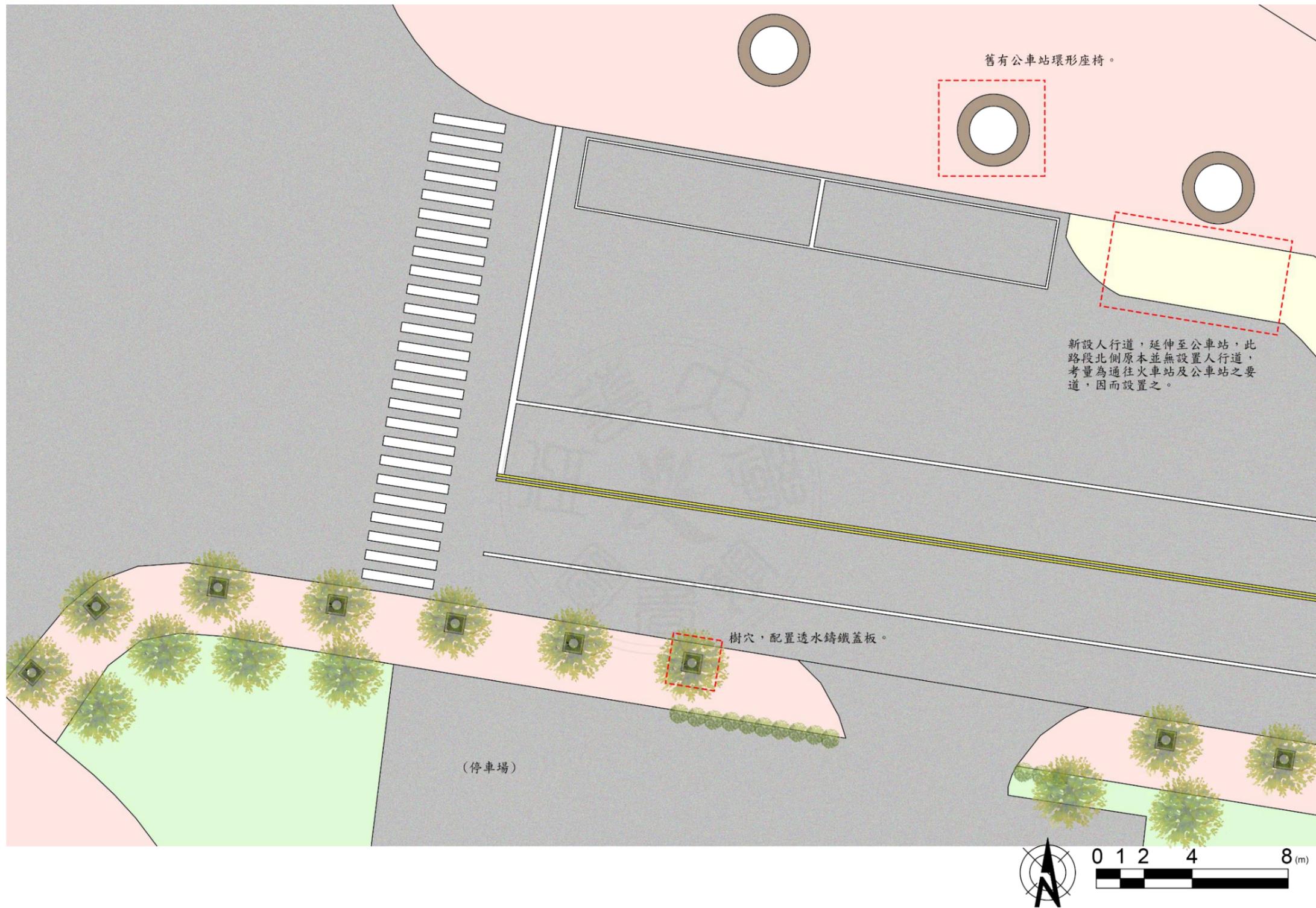


圖 4-11 路段 A1 設計詳圖

資料來源：本研究繪製



圖 4-12 路段 A1 街景視圖 1

資料來源：Google map



圖 4-13 路段 A1 街景視圖 2

資料來源：Google map

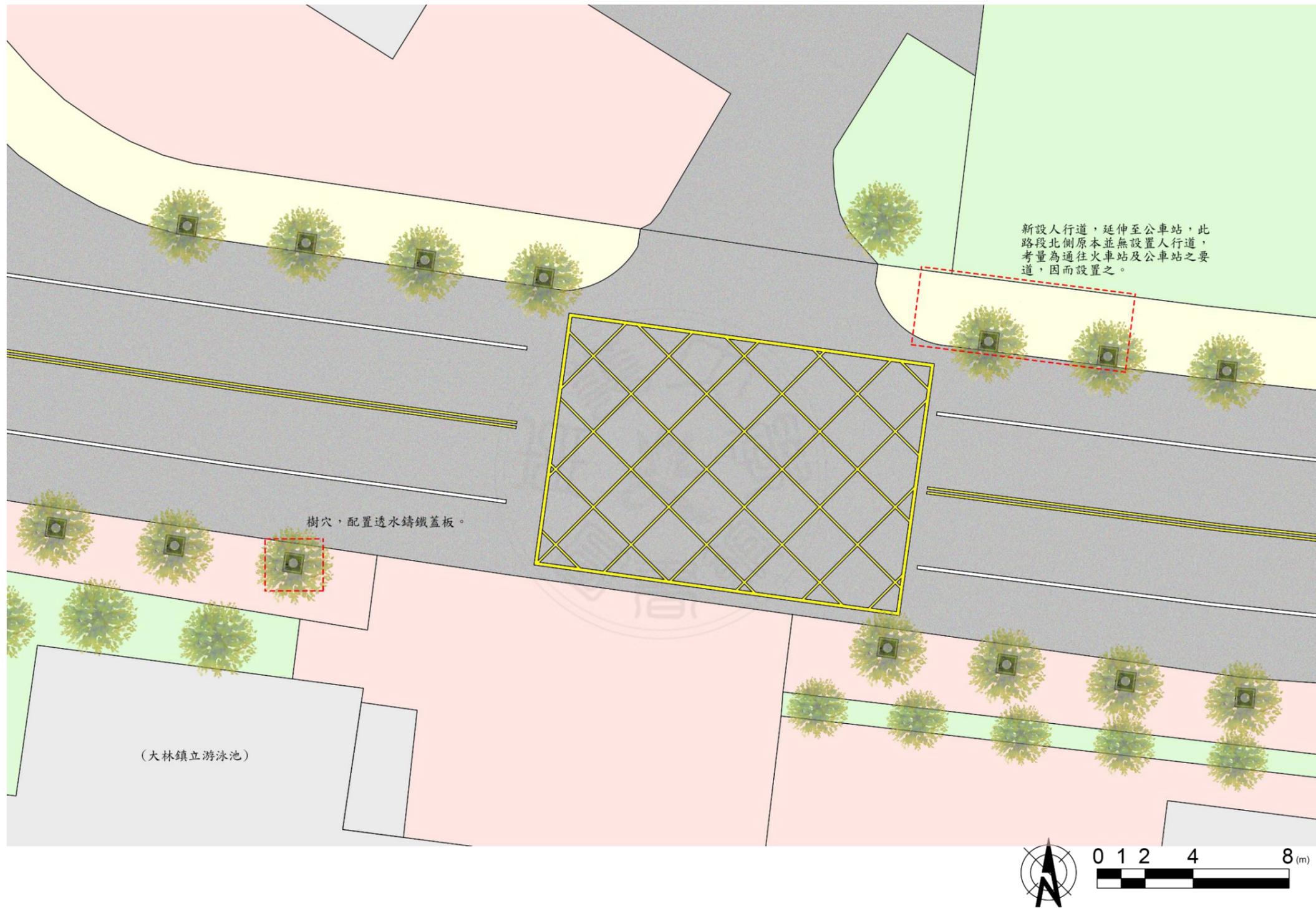


圖 4-14 路段 A2 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-15 路段 A2 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-16 路段 A2 街景視圖 2

資料來源:Google map

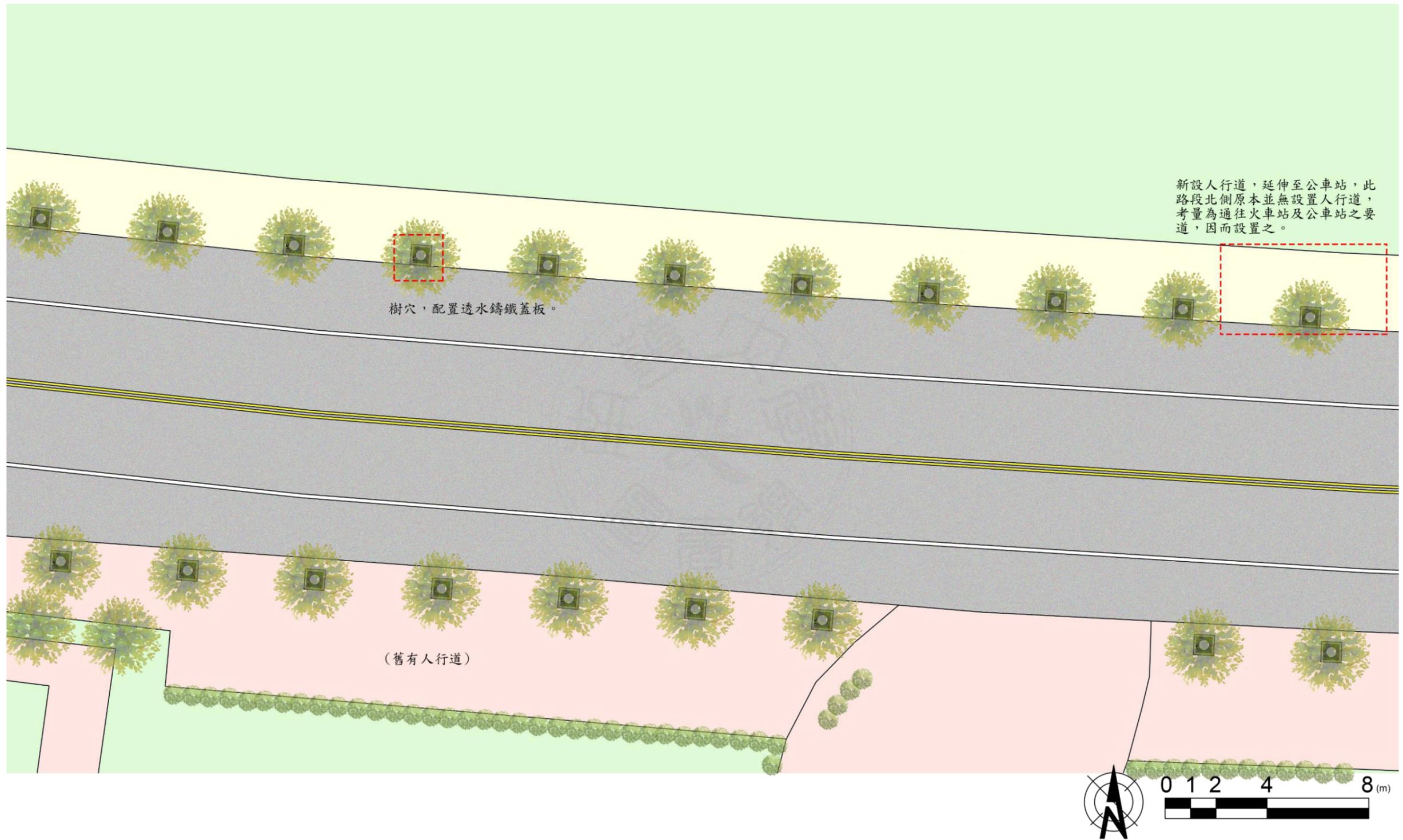


圖 4-17 路段 A3 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-18 路段 A3 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-19 路段 A3 街景視圖 2

資料來源:Google map

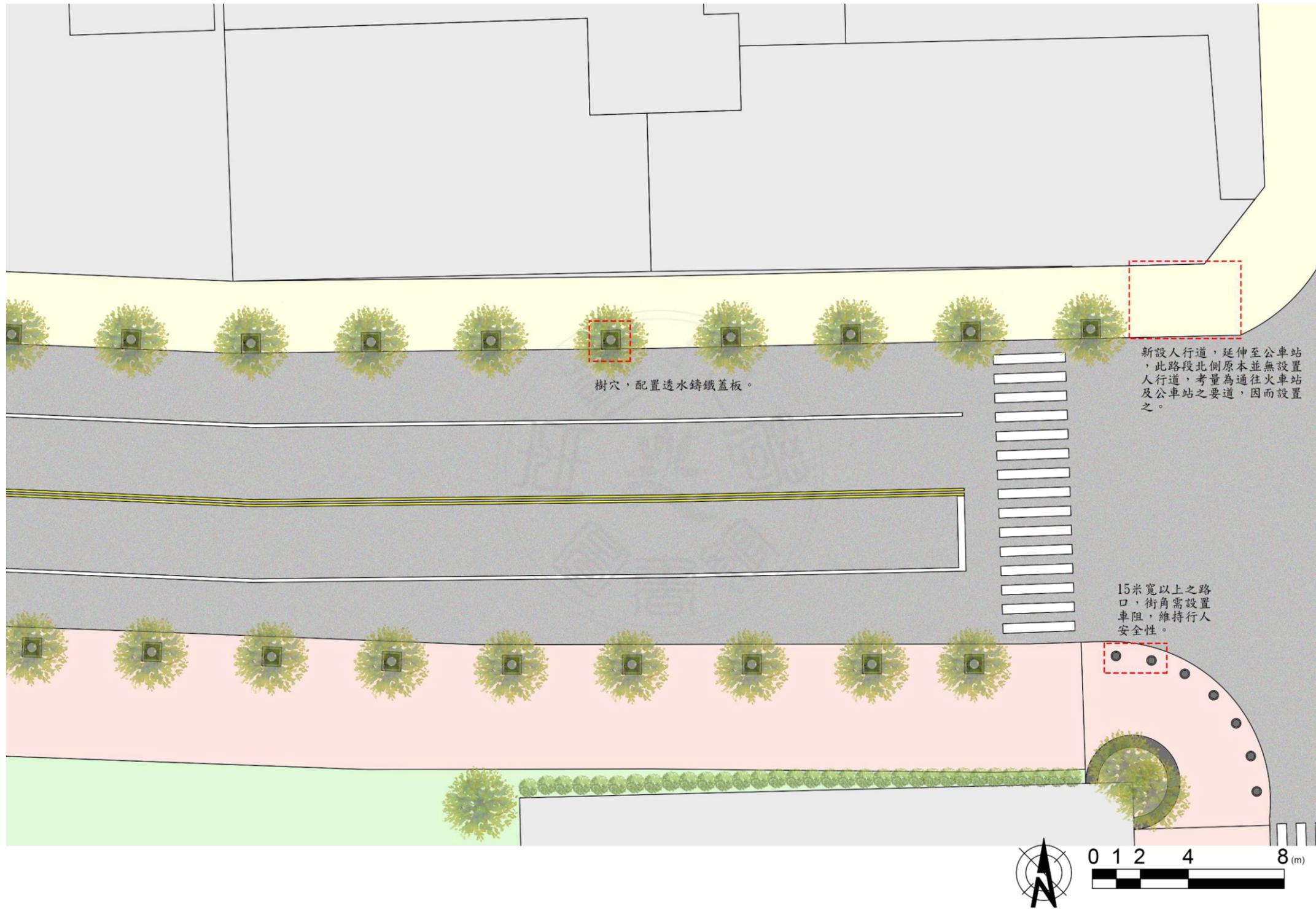


圖 4-20 路段 A4 設計詳圖

資料來源：本研究繪製



圖 4-21 路段 A4 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-22 路段 A4 街景視圖 2

資料來源:Google map



圖 4-24 路段 A5 街景視圖

資料來源: Google map

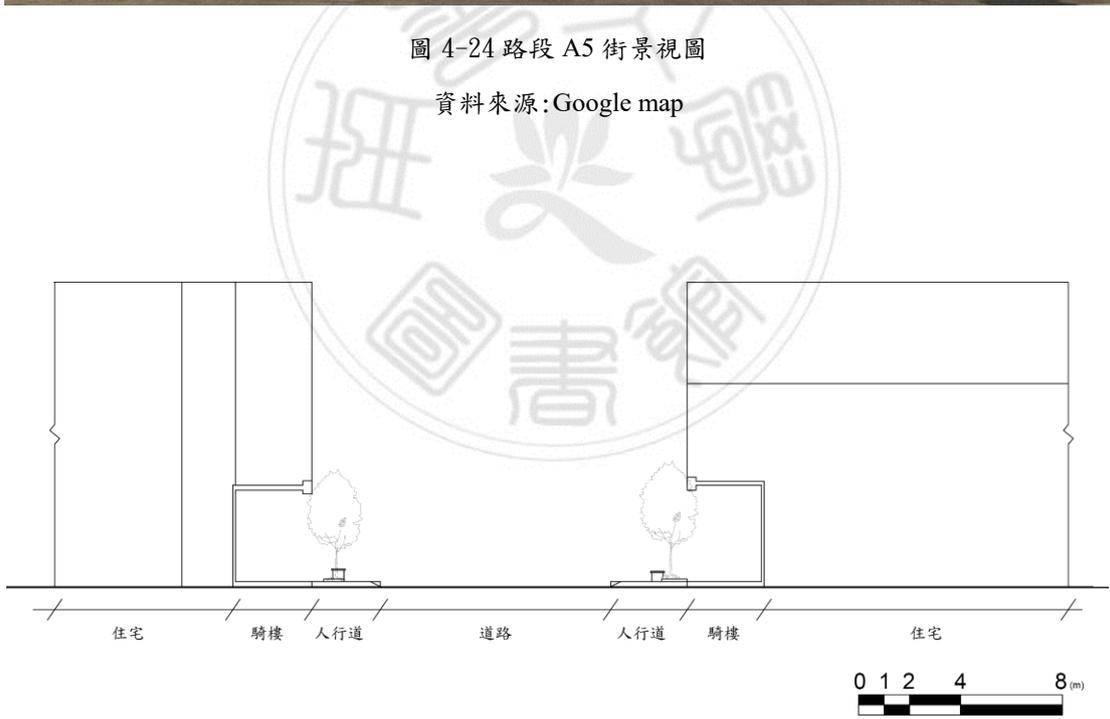


圖 4-25 路段 A5 斷面示意圖

資料來源: 本研究繪製

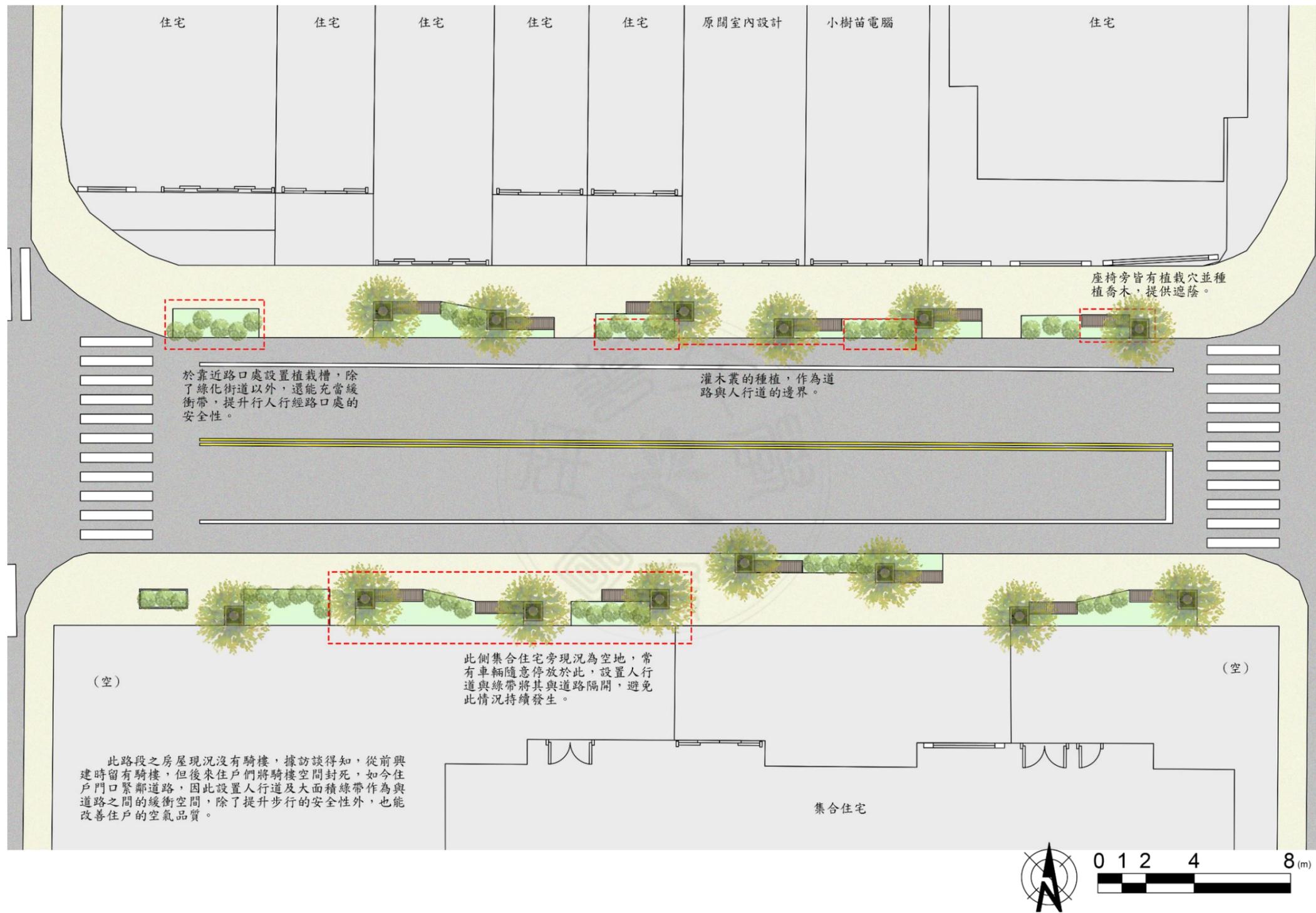


圖 4-26 路段 A6 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-27 路段 A6 街景視圖

資料來源:Goole map

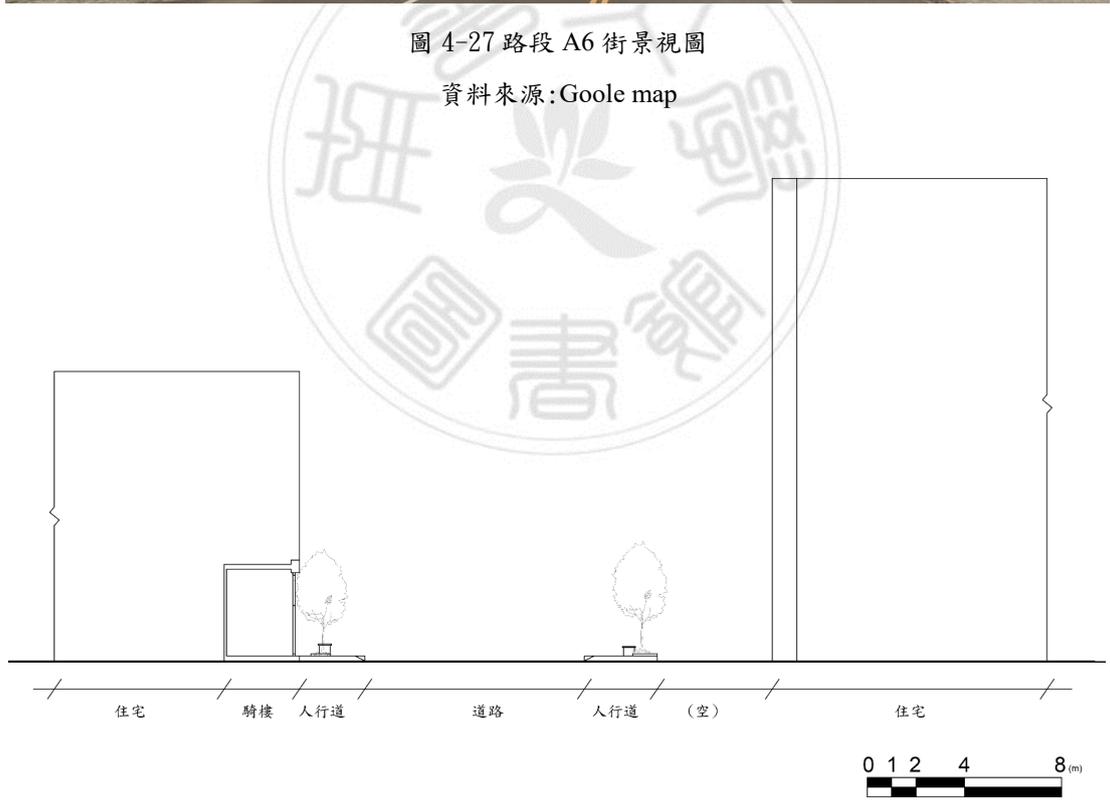


圖 4-28 路段 A6 斷面示意圖

資料來源:本研究繪製

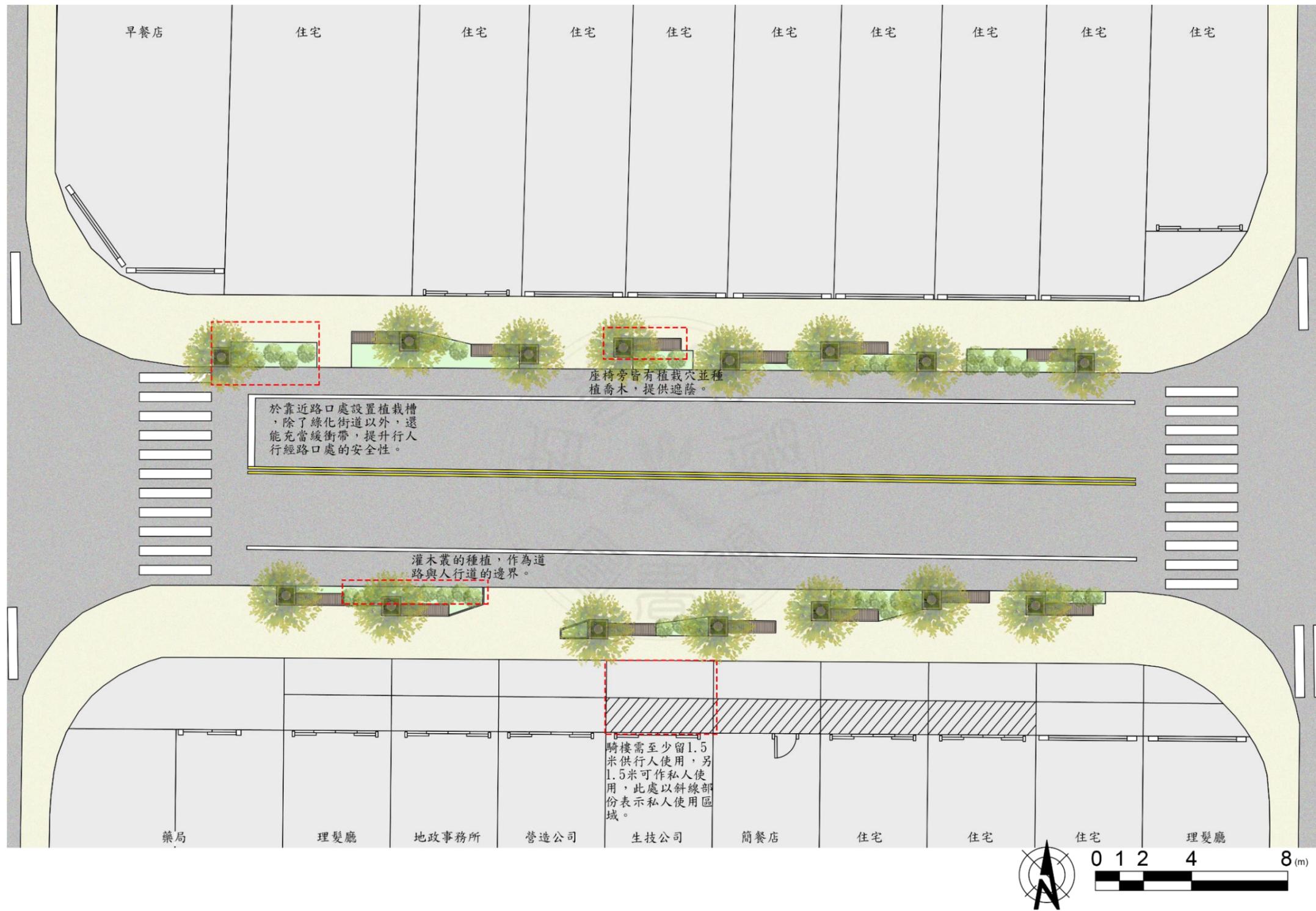


圖 4-29 路段 A7 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-30 路段 A7 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-31 路段 A7 街景視圖 2

資料來源:Google map

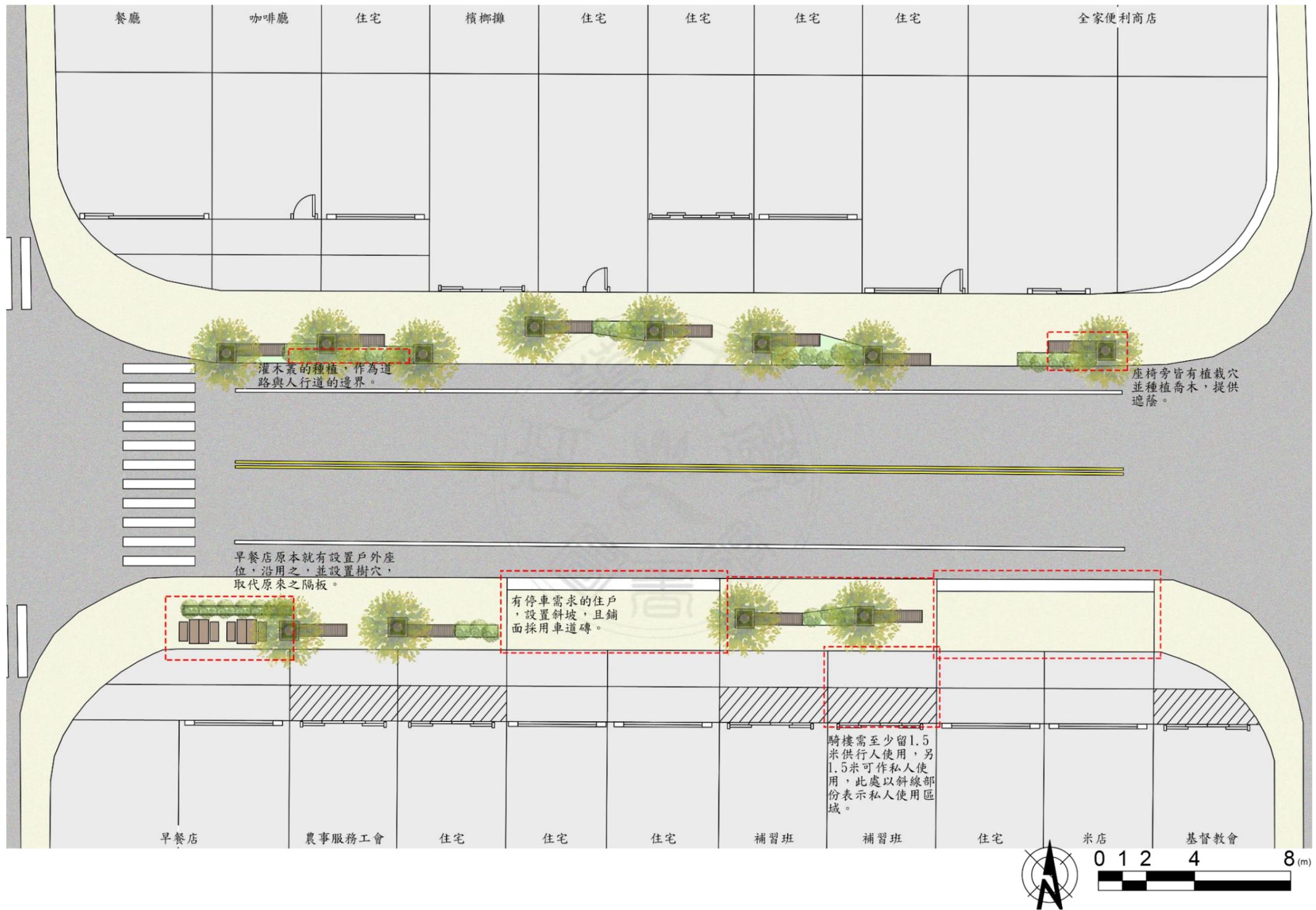


圖 4-32 路段 A8 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-33 路段 A8 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-34 路段 A8 街景視圖 2

資料來源:Google map

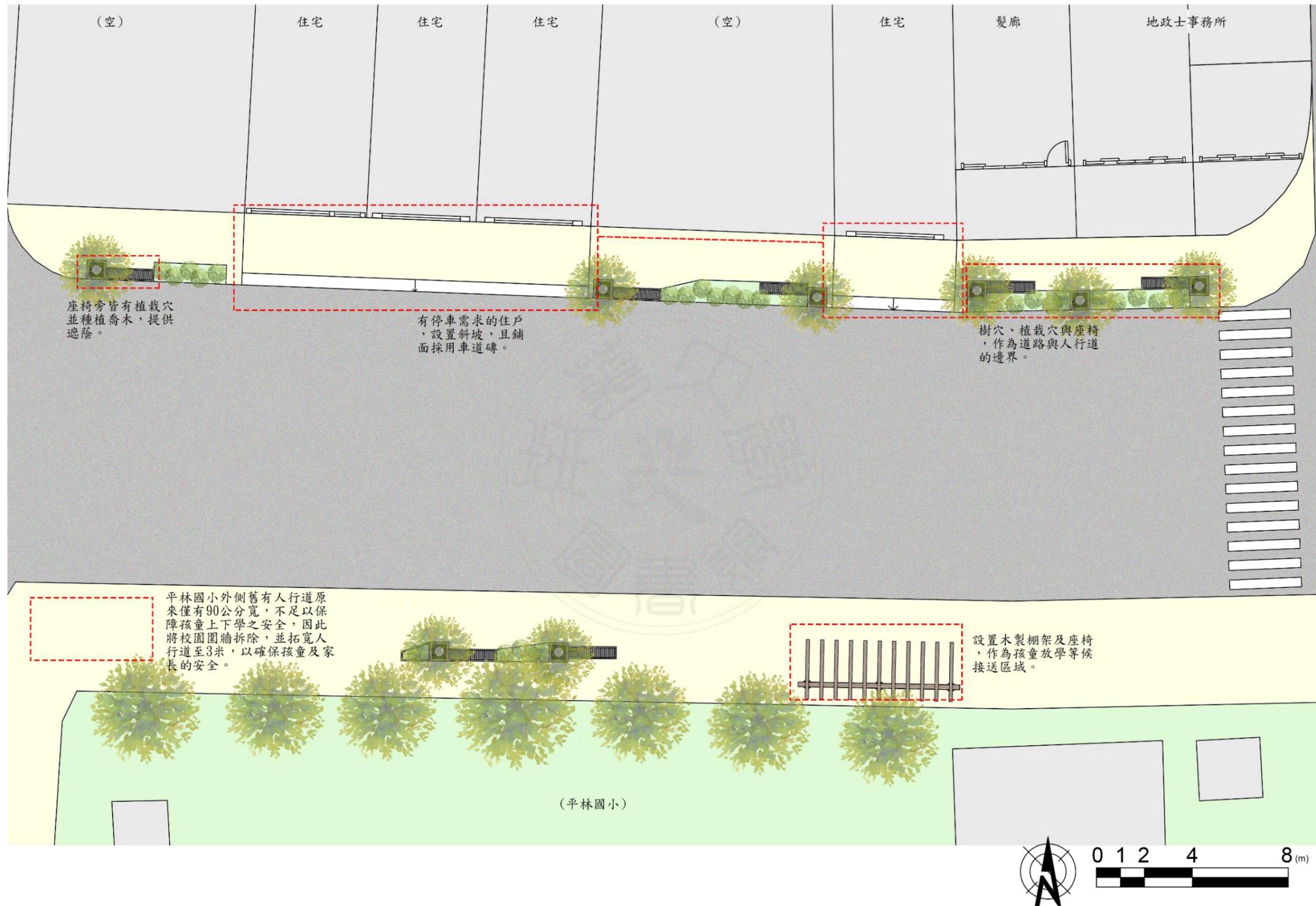


圖 4-35 路段 A9 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-36 路段 A9 街景視圖

資料來源: Google map

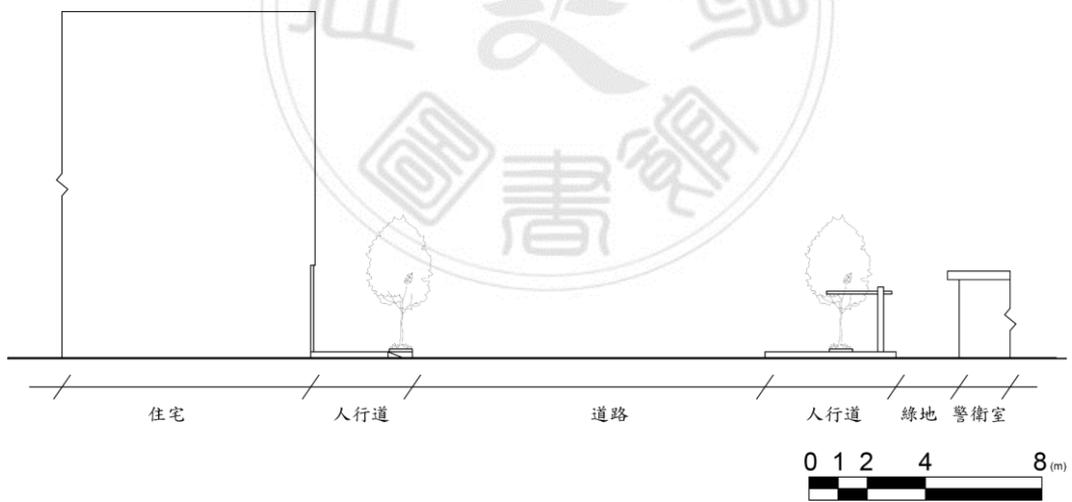


圖 4-37 路段 A9 斷面示意圖

資料來源: 本研究繪製

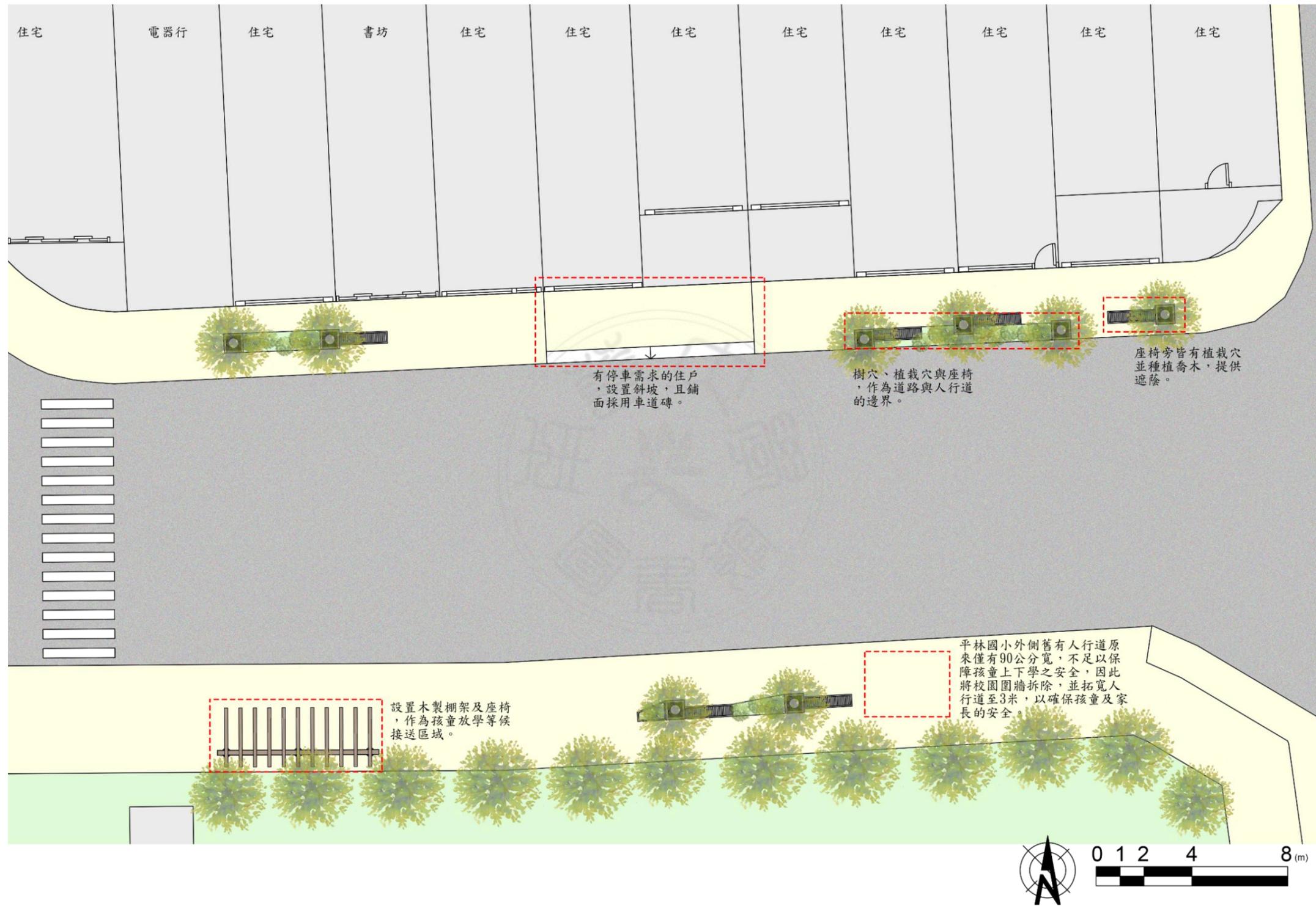


圖 4-38 路段 A10 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-39 路段 A10 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-40 路段 A10 街景視圖 2

資料來源:Google map

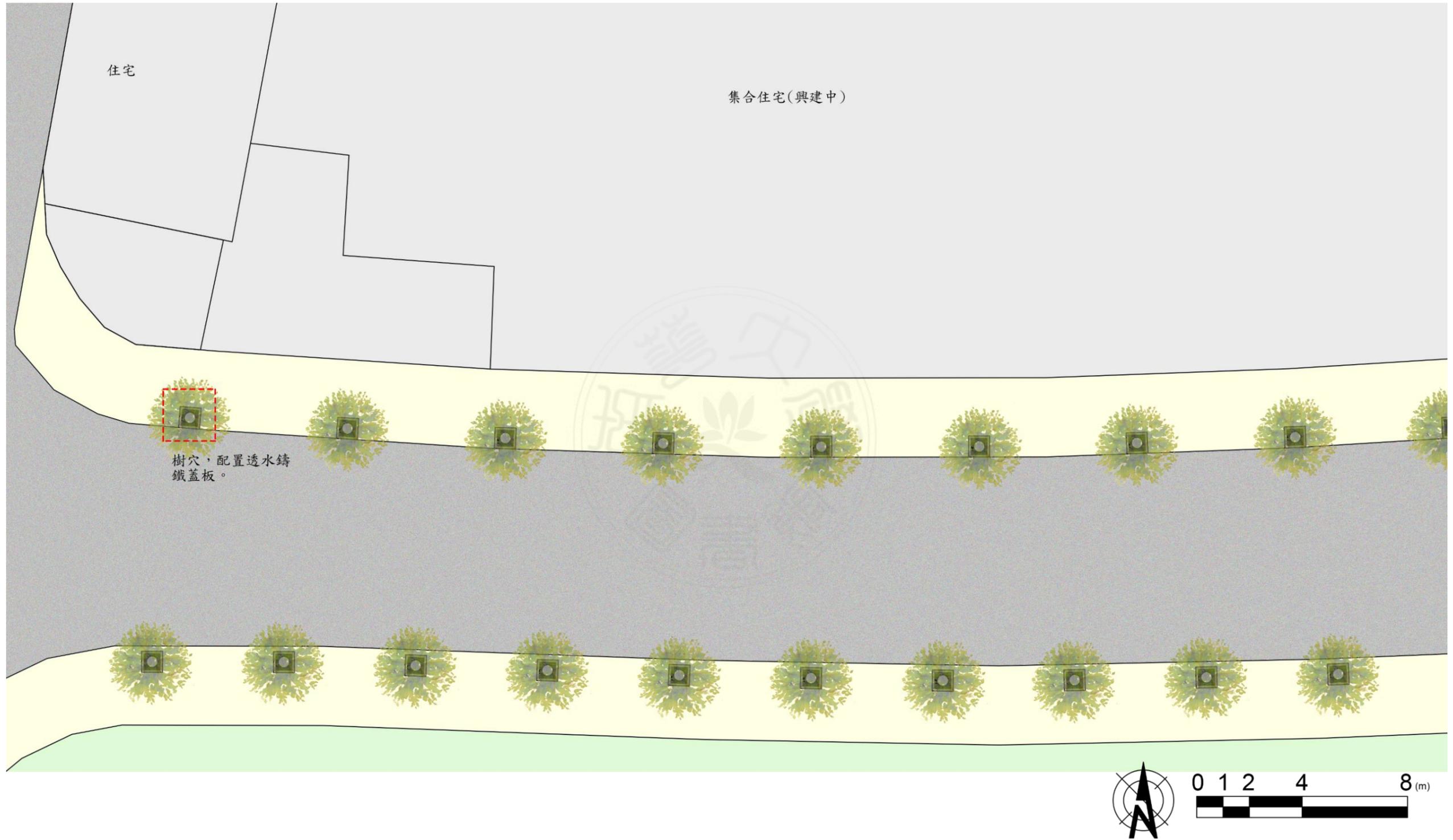


圖 4-41 路段 A11 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-42 路段 A11 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-43 路段 A11 街景視圖 2

資料來源:Google map

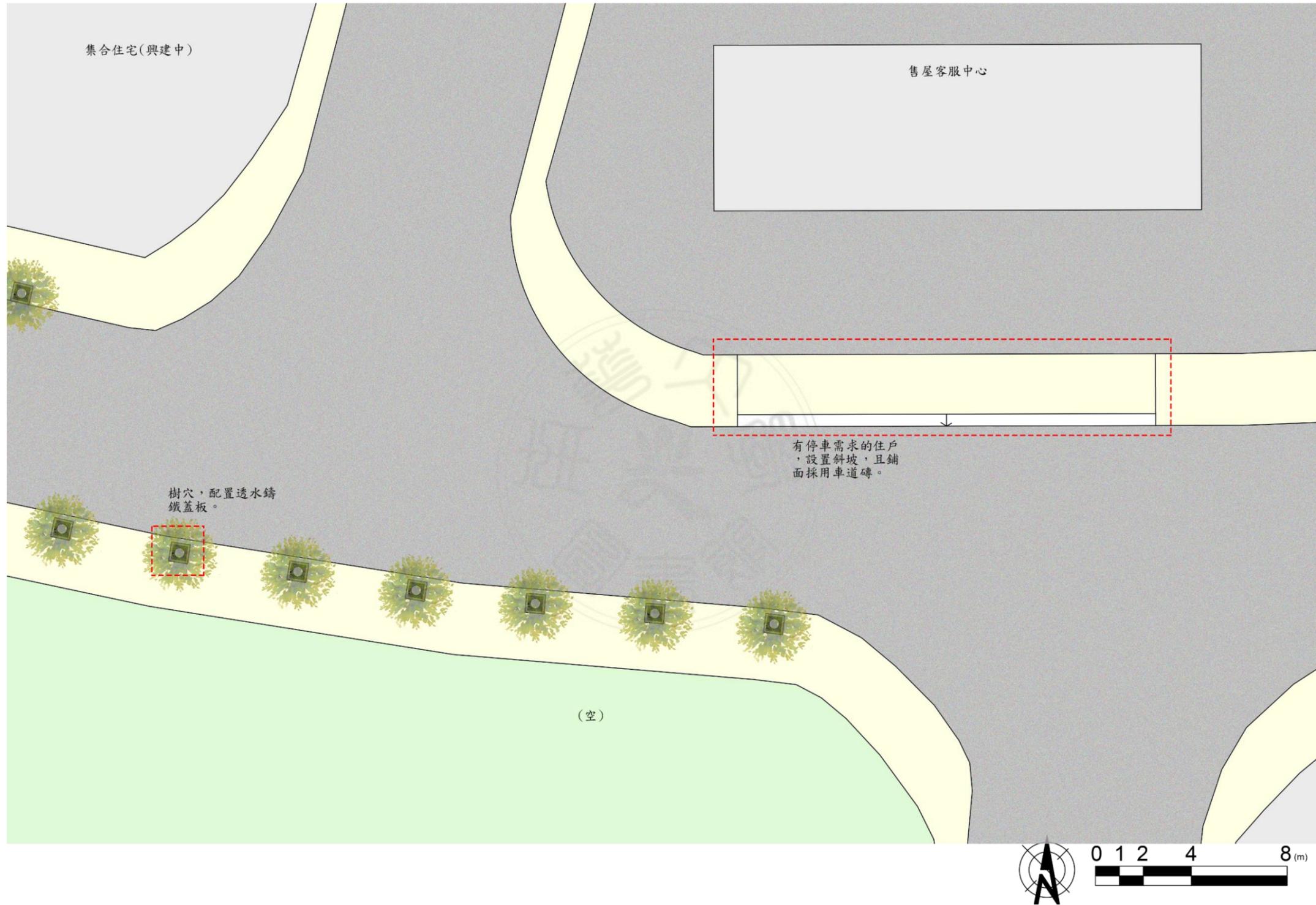


圖 4-44 路段 A12 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-45 路段 A12 街景視圖 1

資料來源:Google map

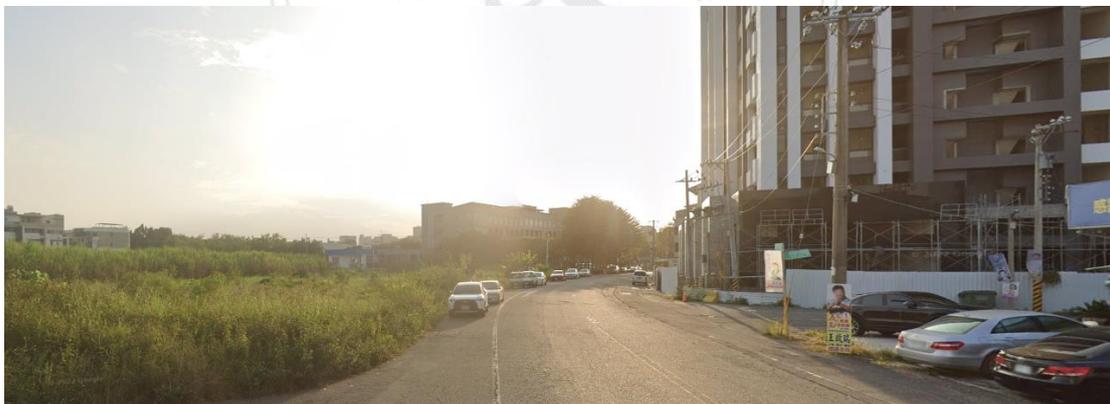


圖 4-46 路段 A12 街景視圖 2

資料來源:Google map

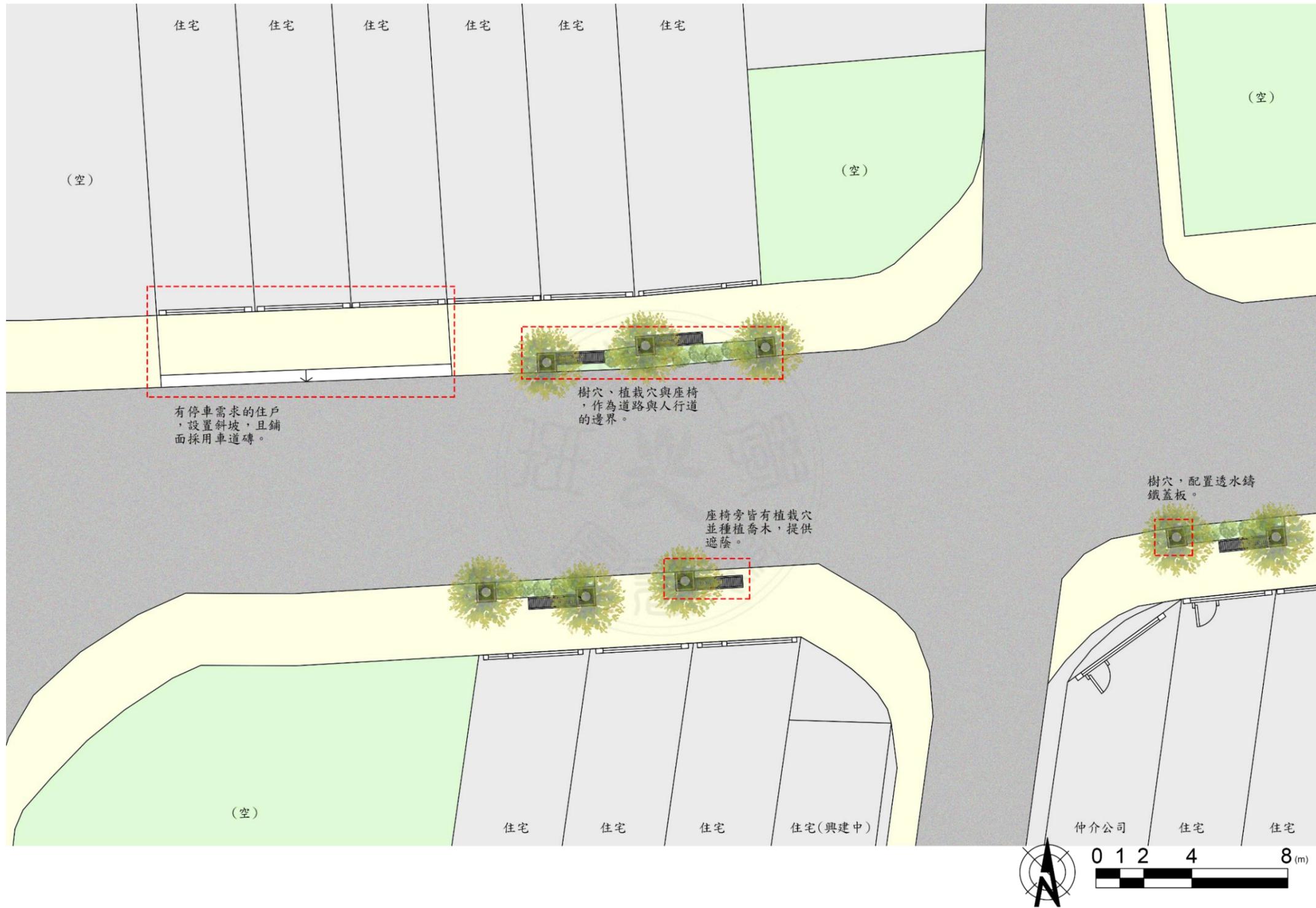


圖 4-47 路段 A13 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-48 路段 A13 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-49 路段 A13 街景視圖 2

資料來源:Google map

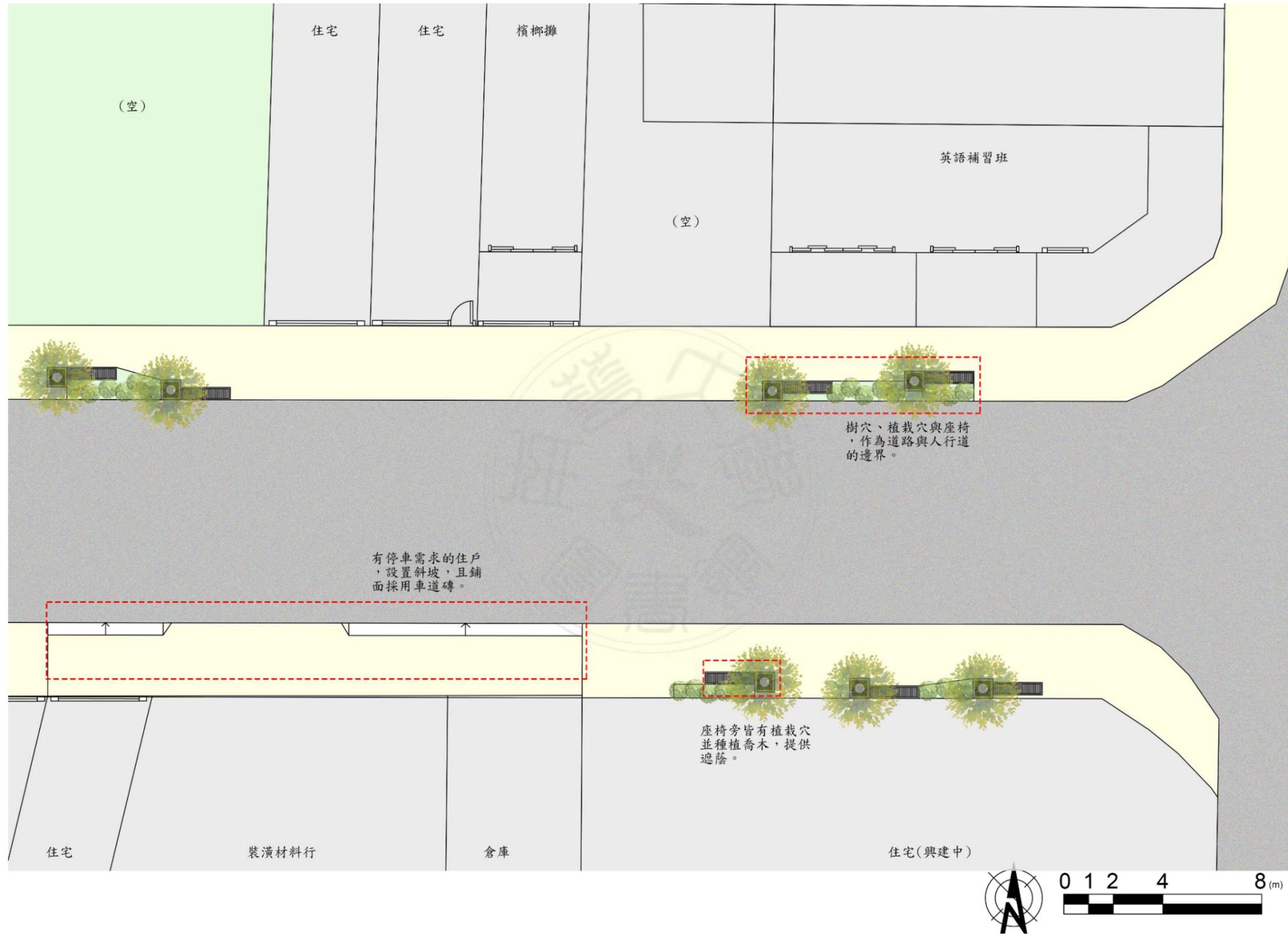


圖 4-50 路段 A14 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-51 路段 A14 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-52 路段 A14 街景視圖 2

資料來源:Google map

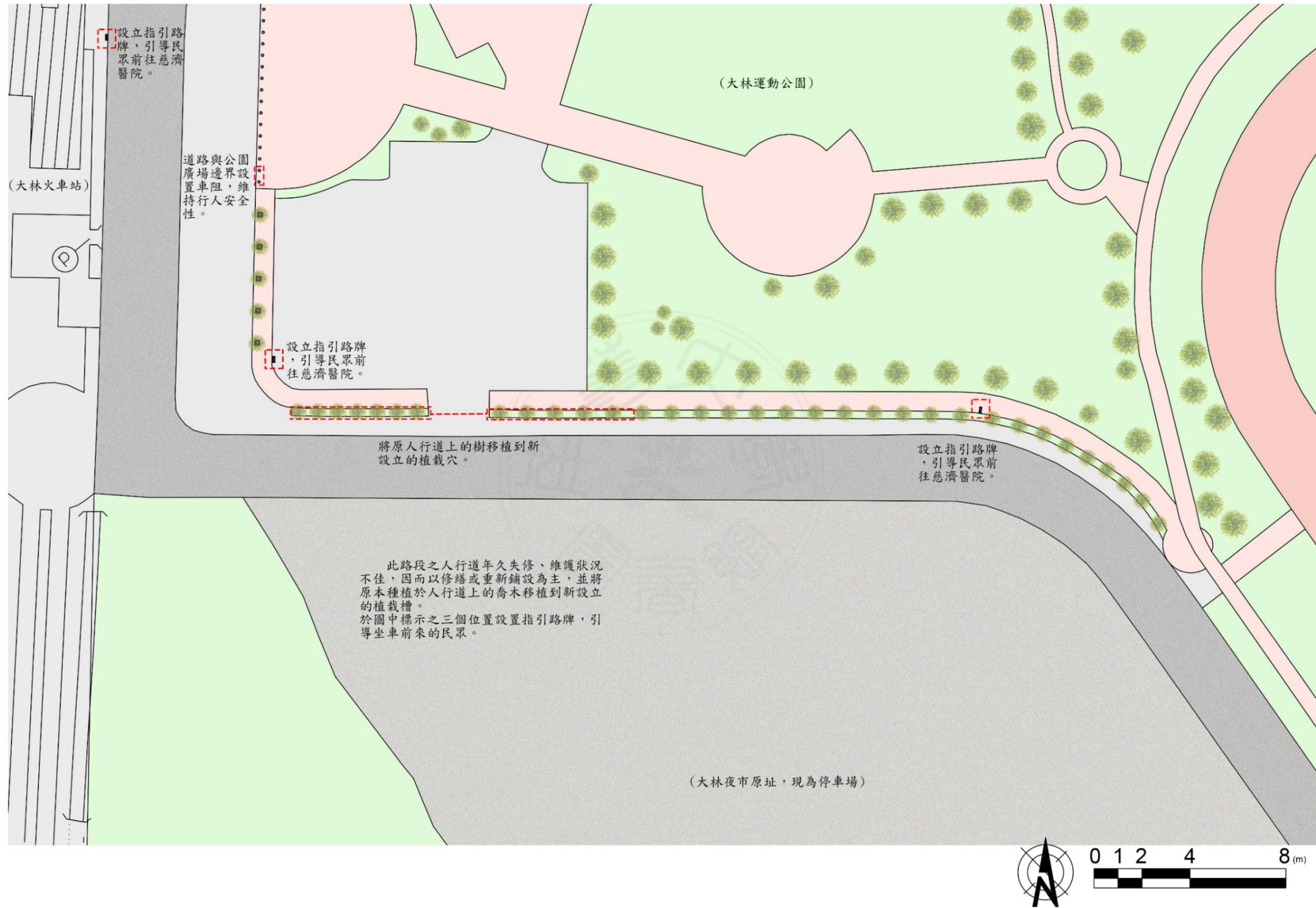


圖 4-53 路段 B1 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-54 路段 B1 街景視圖

資料來源: Google map

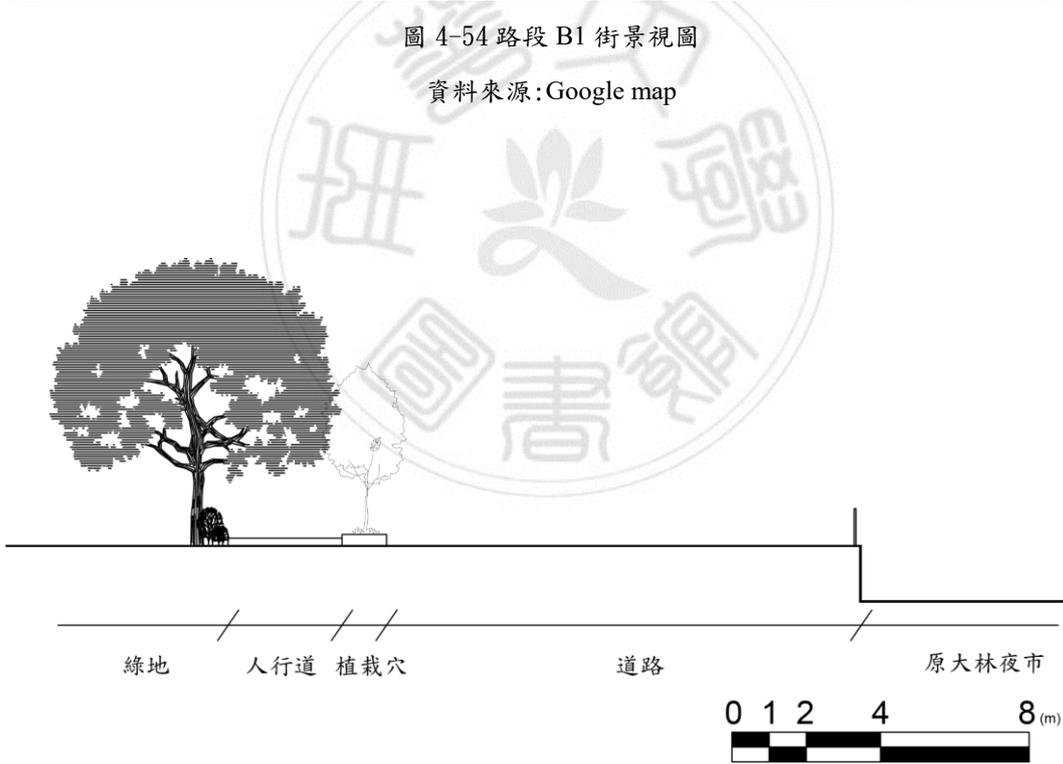


圖 4-55 路段 B1 斷面示意圖

資料來源: 本研究繪製

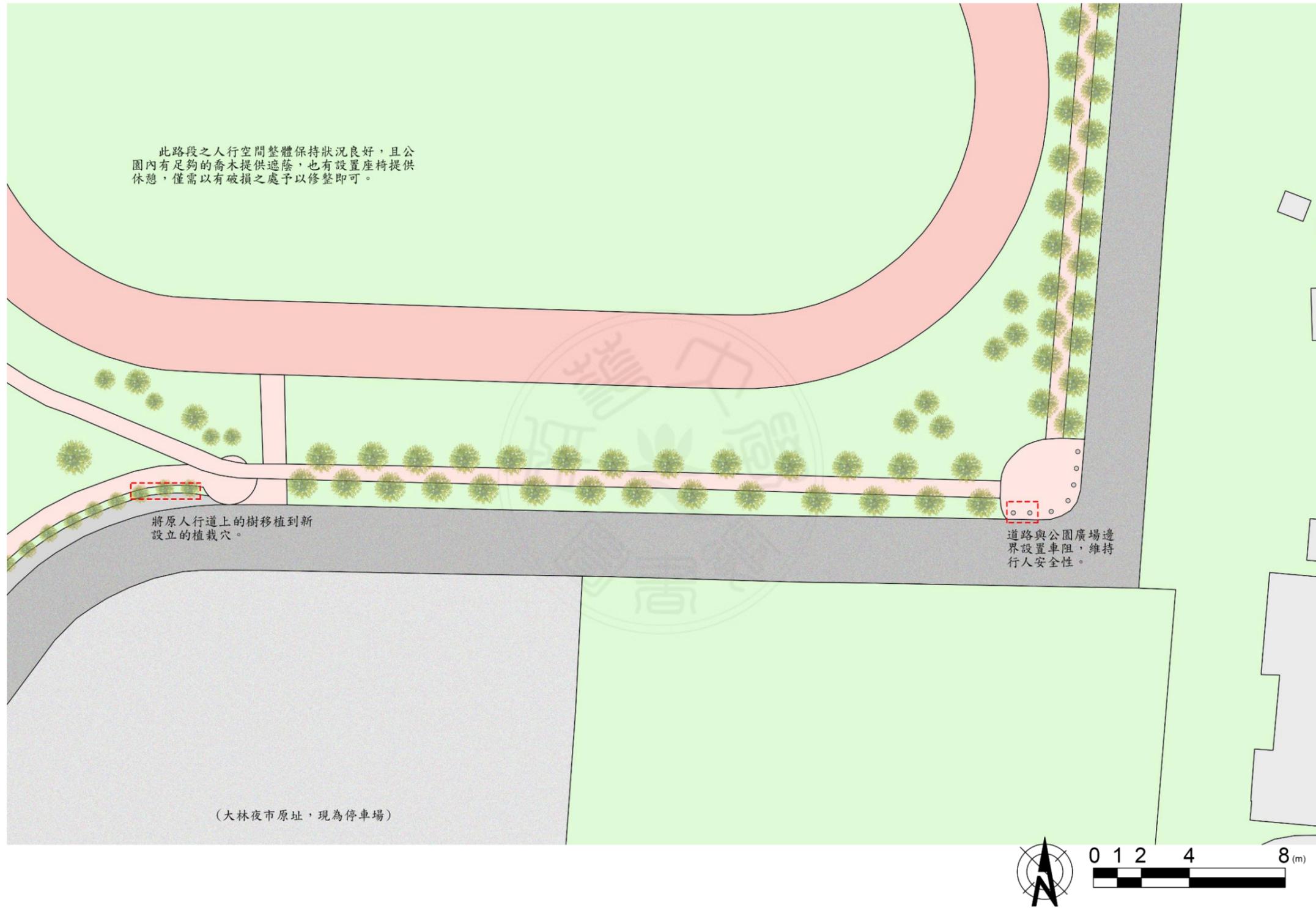


圖 4-56 路段 B2 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-57 路段 B2 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-58 路段 B2 街景視圖 2

資料來源:Google map

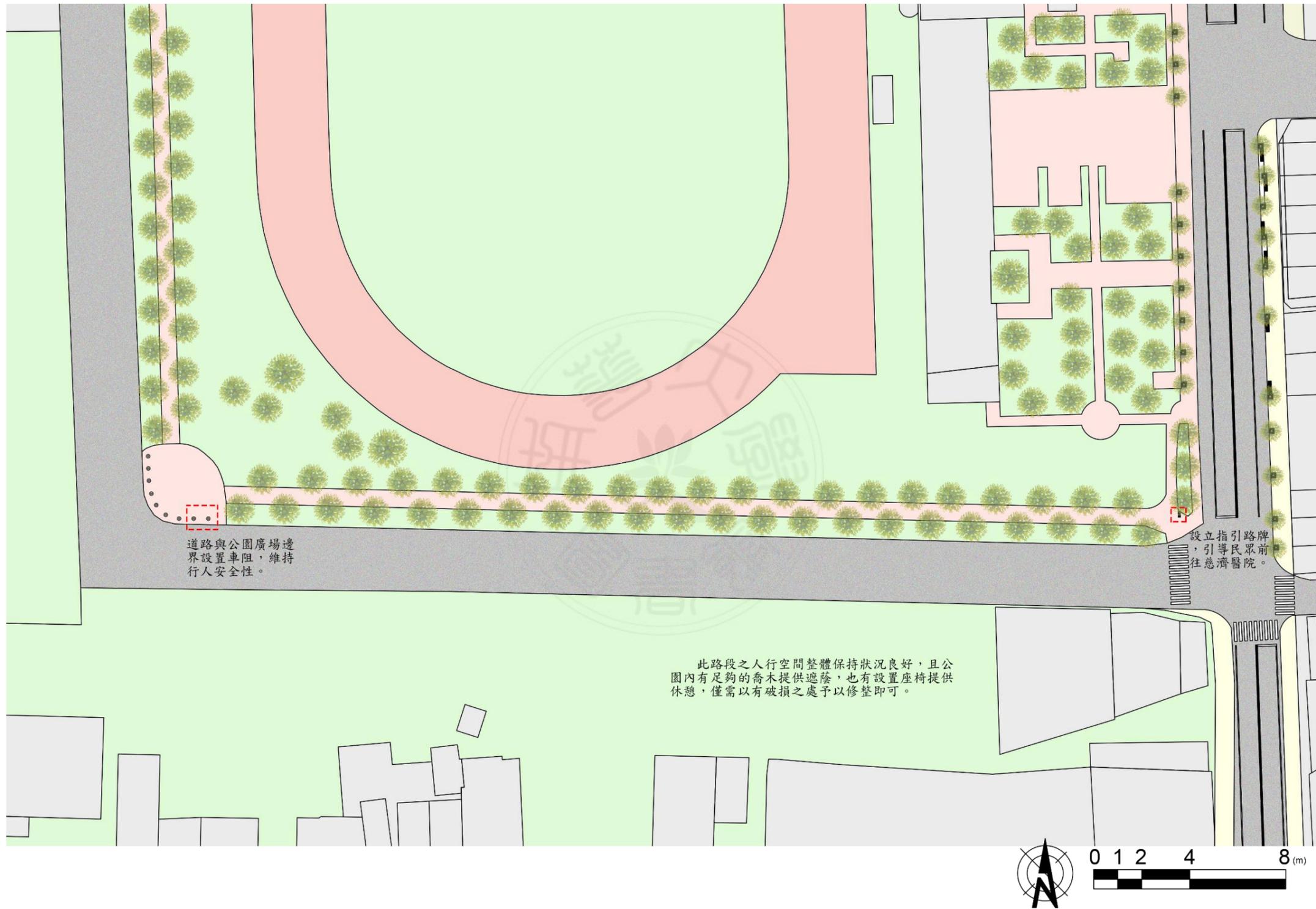


圖 4-59 路段 B3 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-60 路段 B3 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-61 路段 B3 街景視圖 2

資料來源:Google map

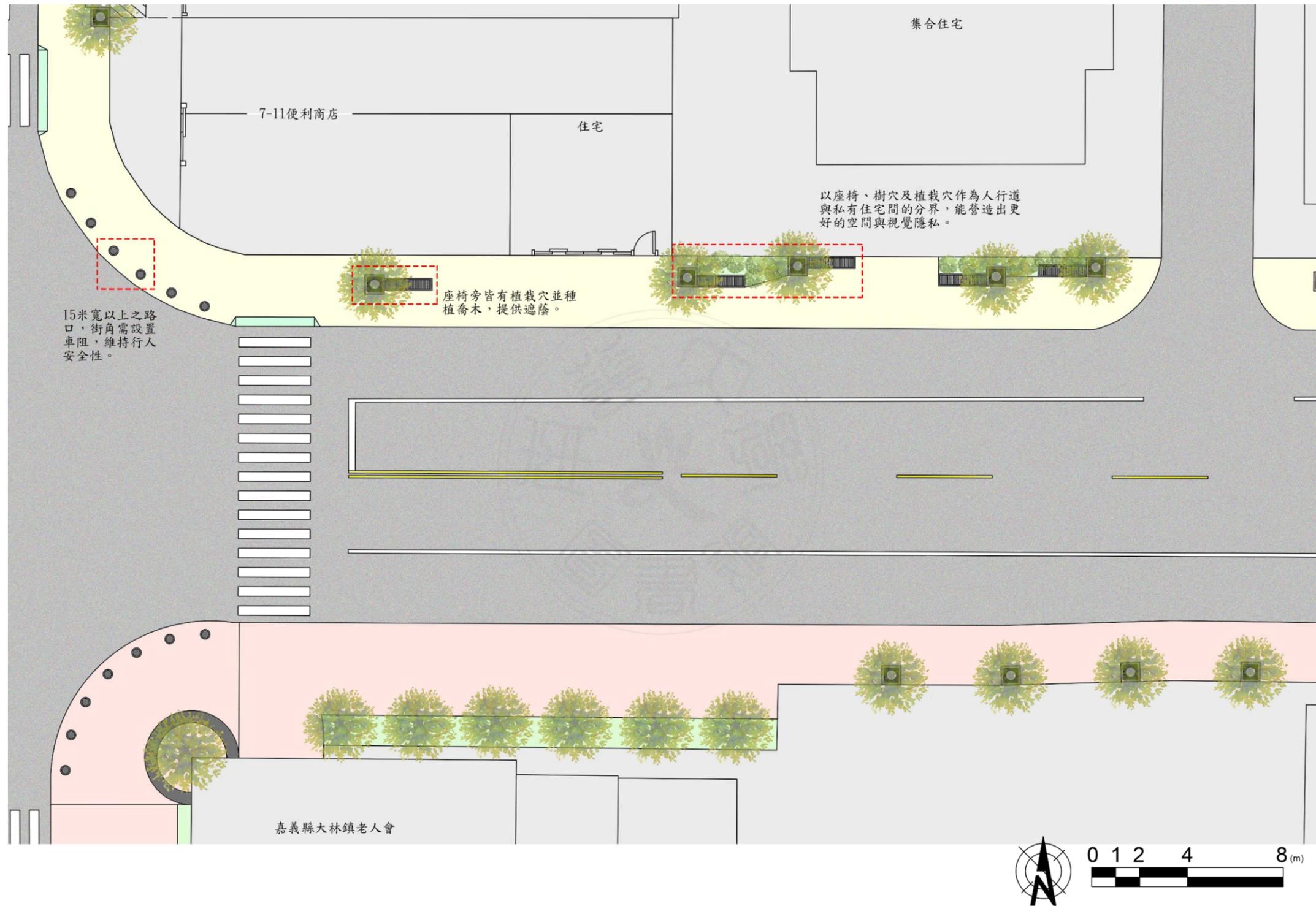


圖 4-62 路段 C1 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-63 路段 C1 街景視圖

資料來源:Google map

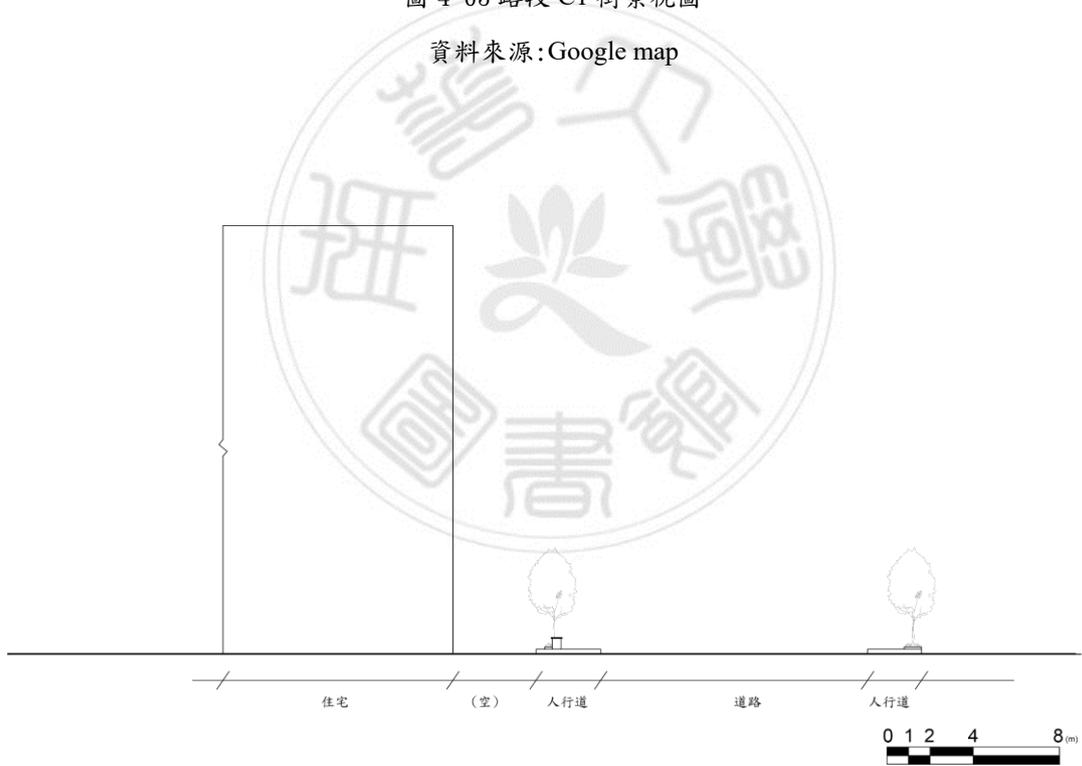


圖 4-64 路段 C1 断面示意圖

資料來源:本研究繪製

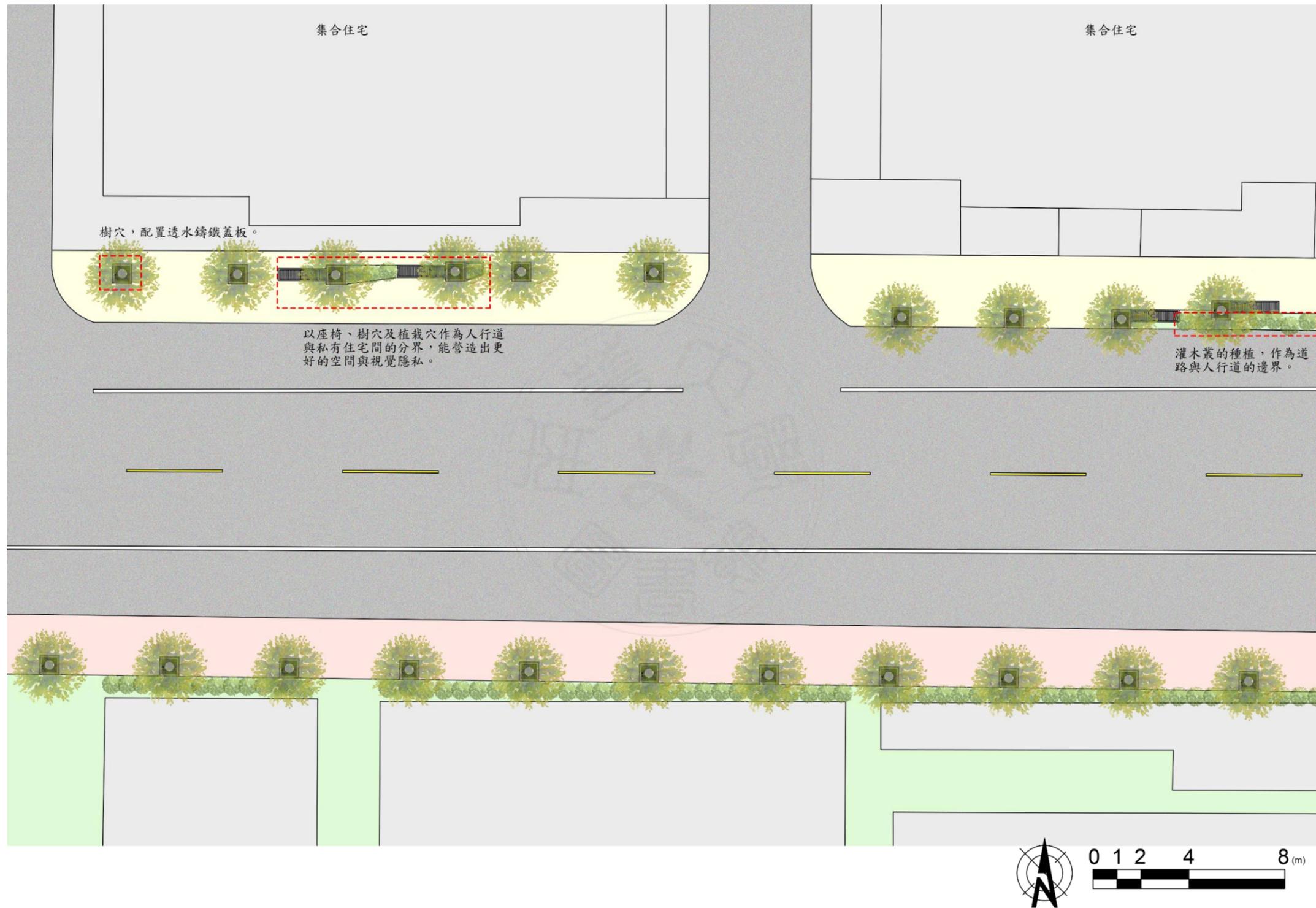


圖 4-65 路段 C2 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-66 路段 C2 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-67 路段 C2 街景視圖 2

資料來源:Google map

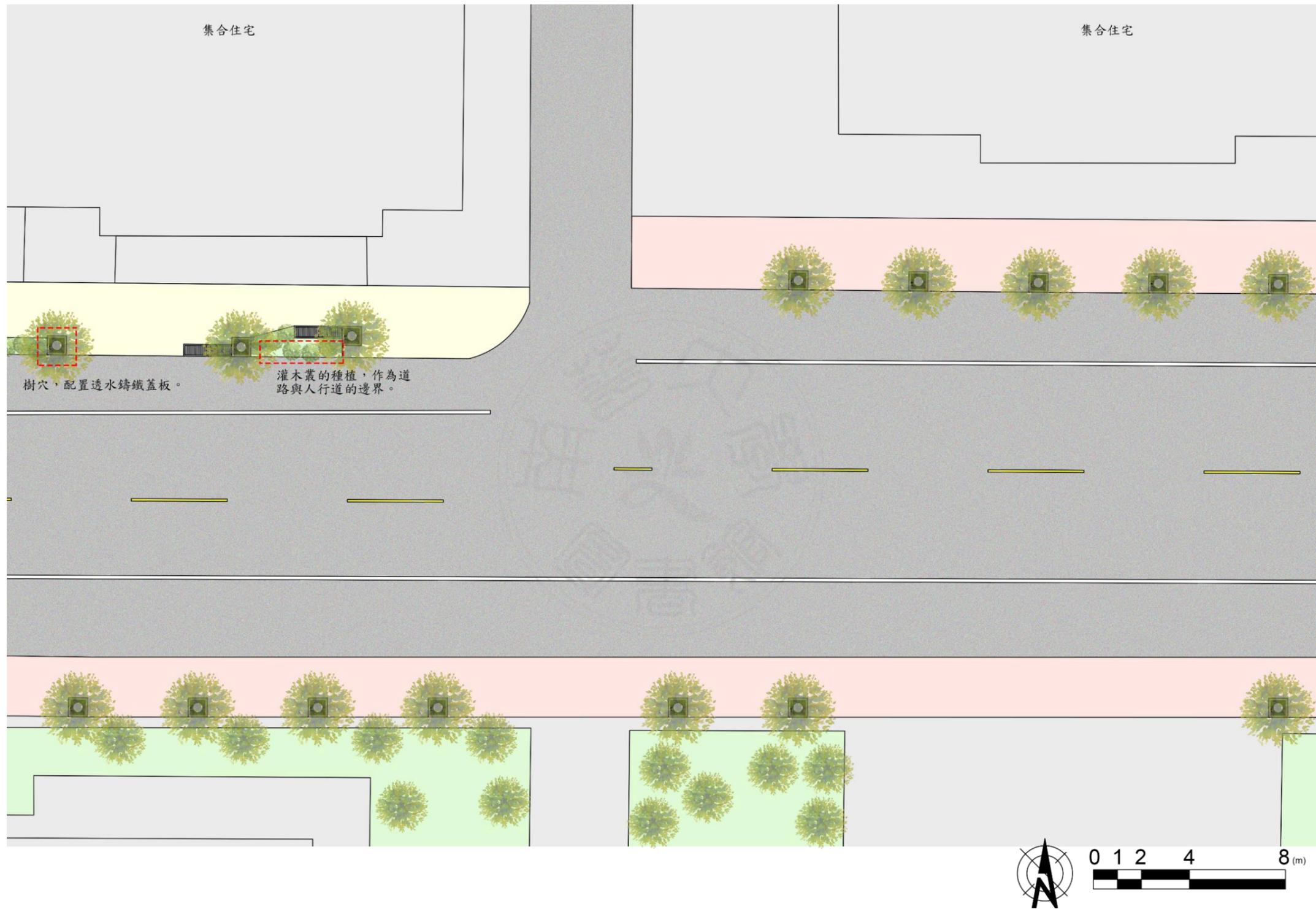


圖 4-68 路段 C3 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-69 路段 C3 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-70 路段 C3 街景視圖 2

資料來源:Google map

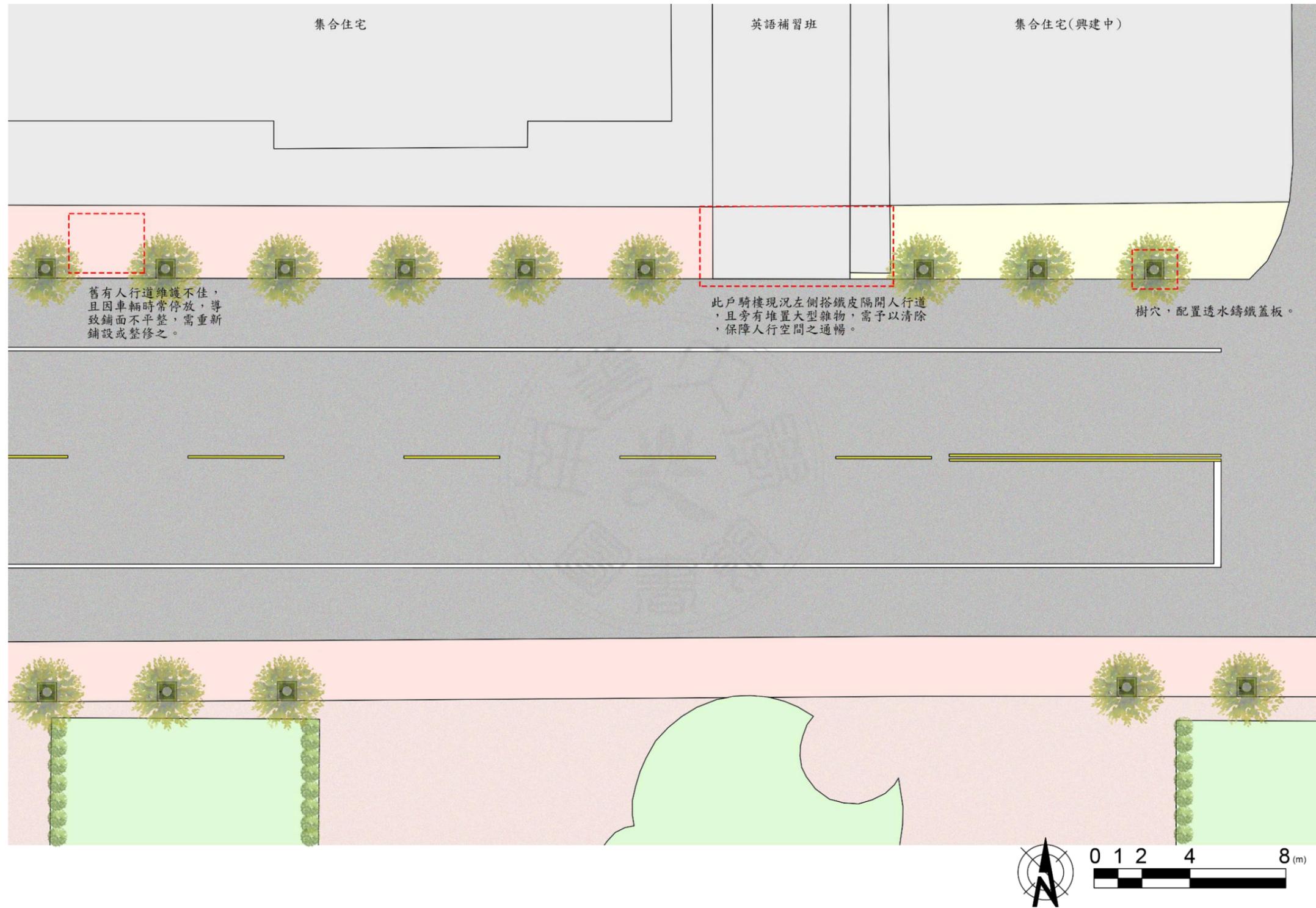


圖 4-71 路段 C4 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-72 路段 C4 街景視圖 1

資料來源:Google map

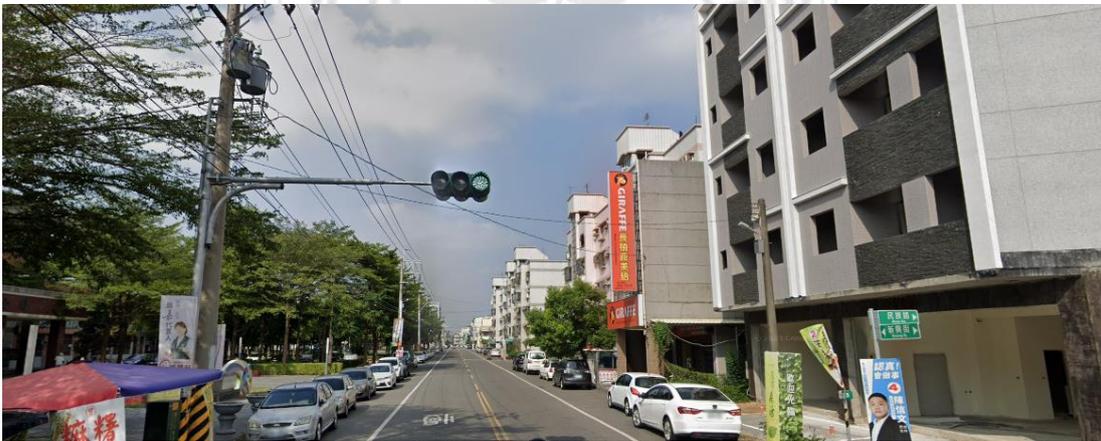


圖 4-73 路段 C4 街景視圖 2

資料來源:Google map

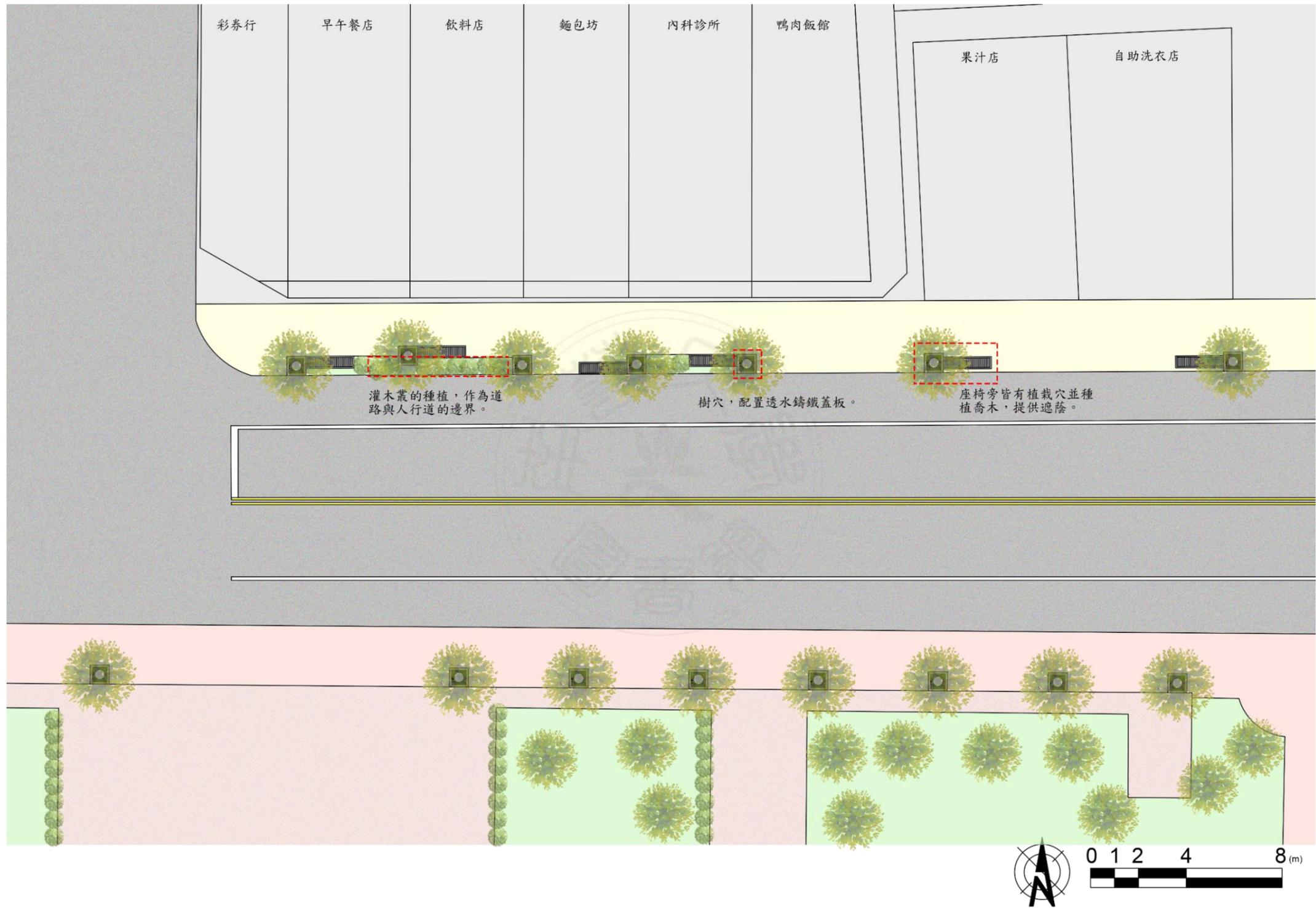


圖 4-74 路段 C5 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-75 路段 C5 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-76 路段 C5 街景視圖 2

資料來源:Google map

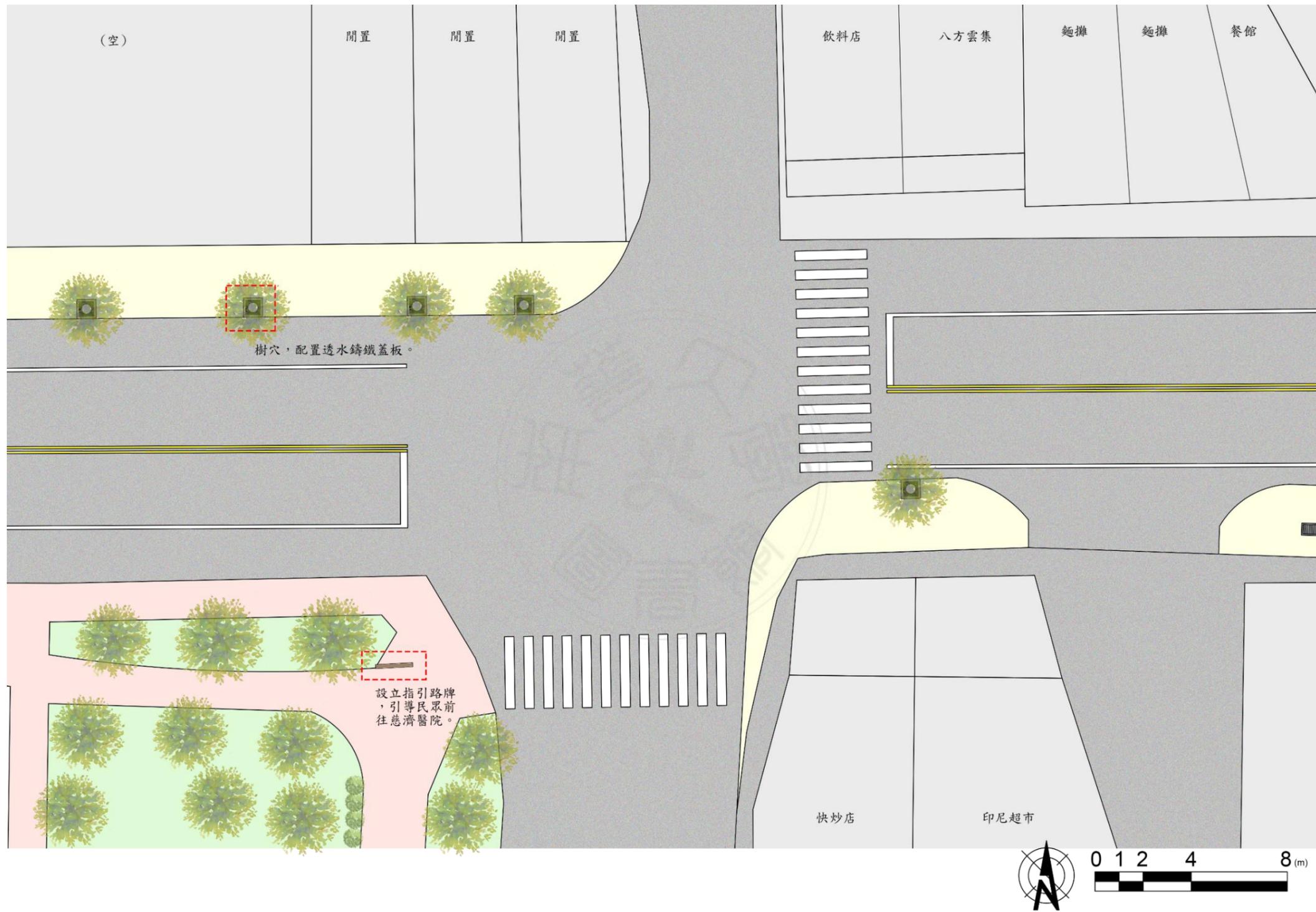


圖 4-77 路段 C6 設計詳圖

資料來源:本研究繪製



圖 4-78 路段 C6 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-79 路段 C6 街景視圖 2

資料來源:Google map

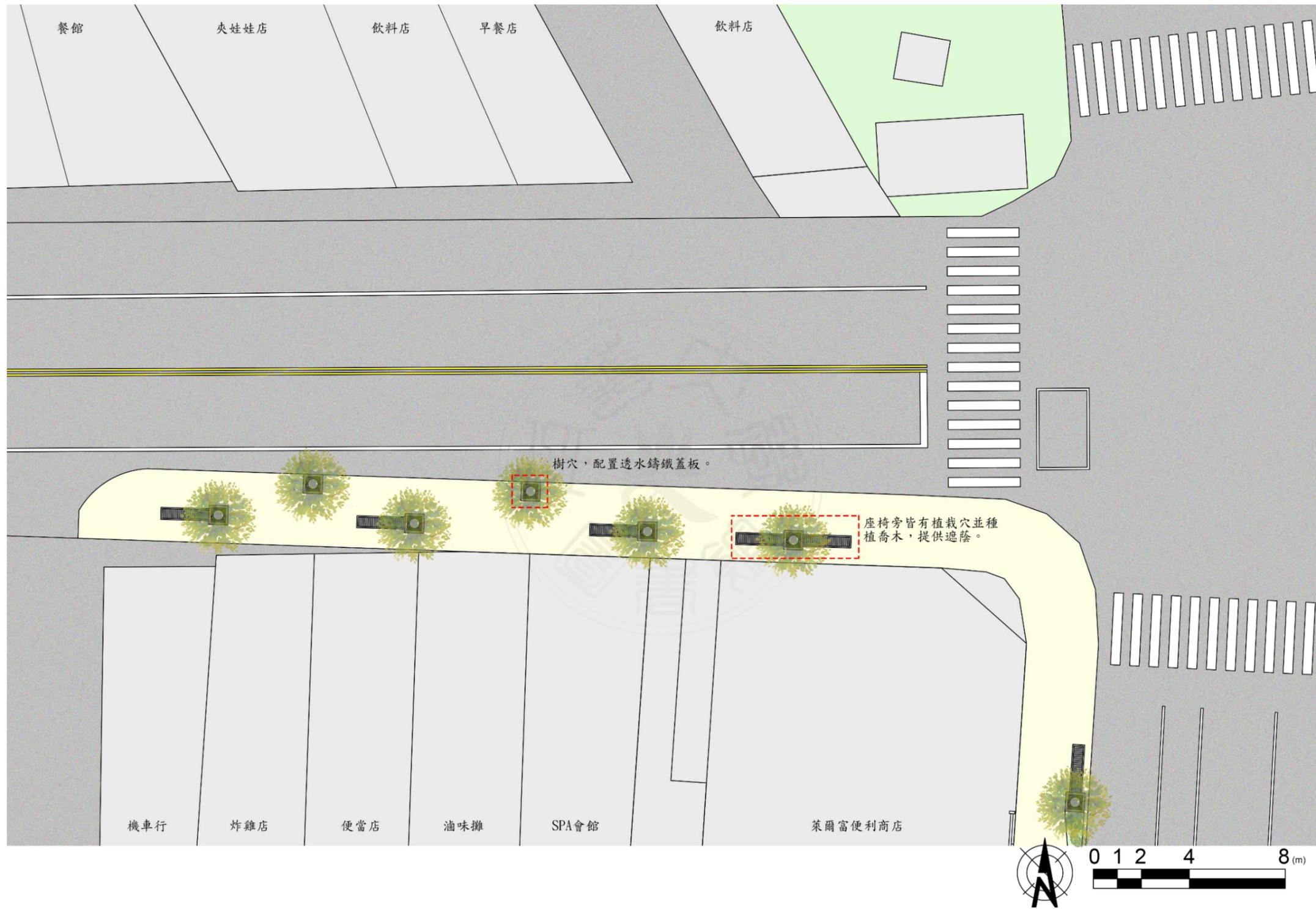


圖 4-80 路段 C7 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-81 路段 C7 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-82 路段 C7 街景視圖 2

資料來源:Google map

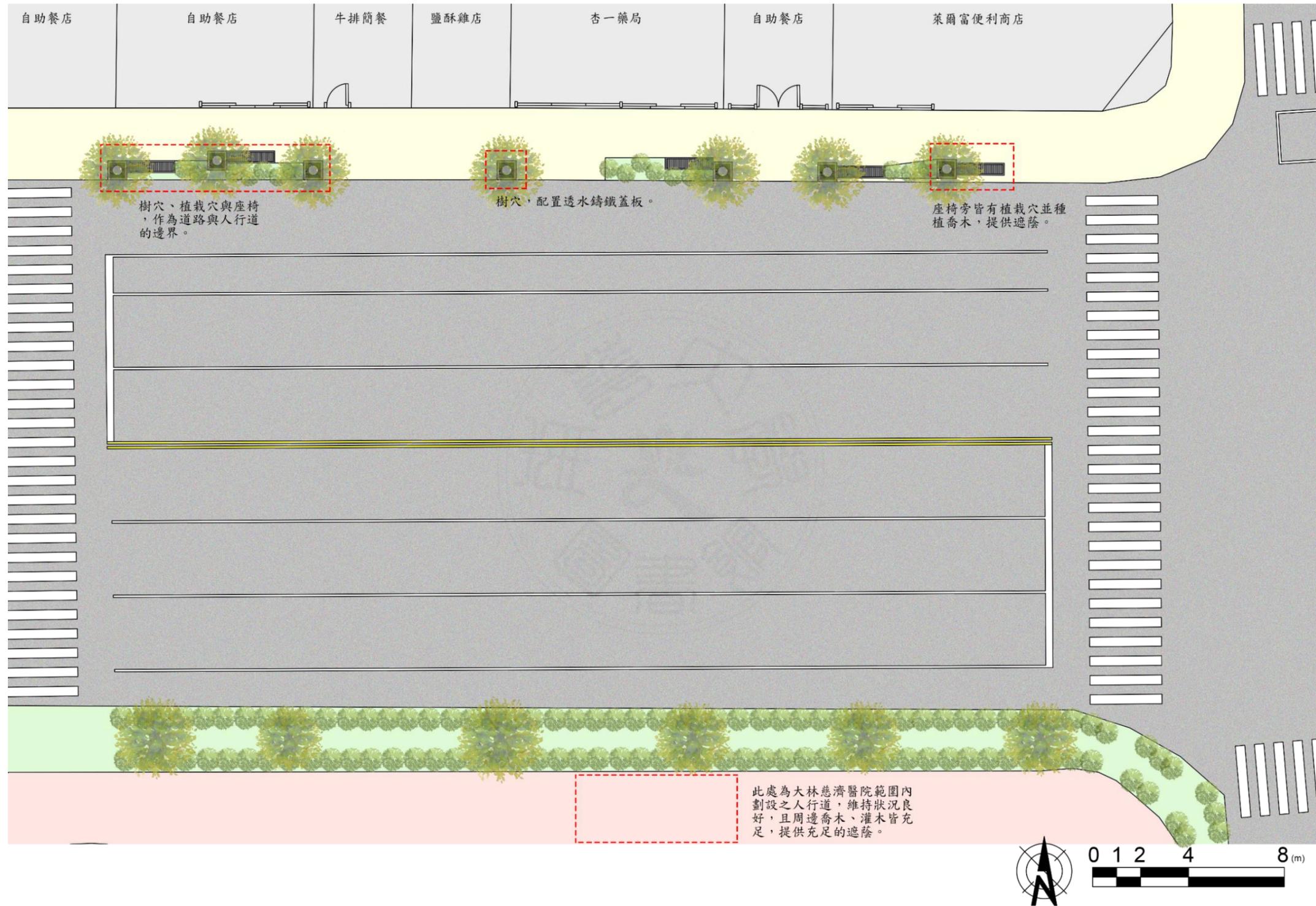


圖 4-83 路段 C8 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-84 路段 C8 街景視圖

資料來源:Google map



圖 4-85 路段 C8 斷面示意圖

資料來源:本研究繪製

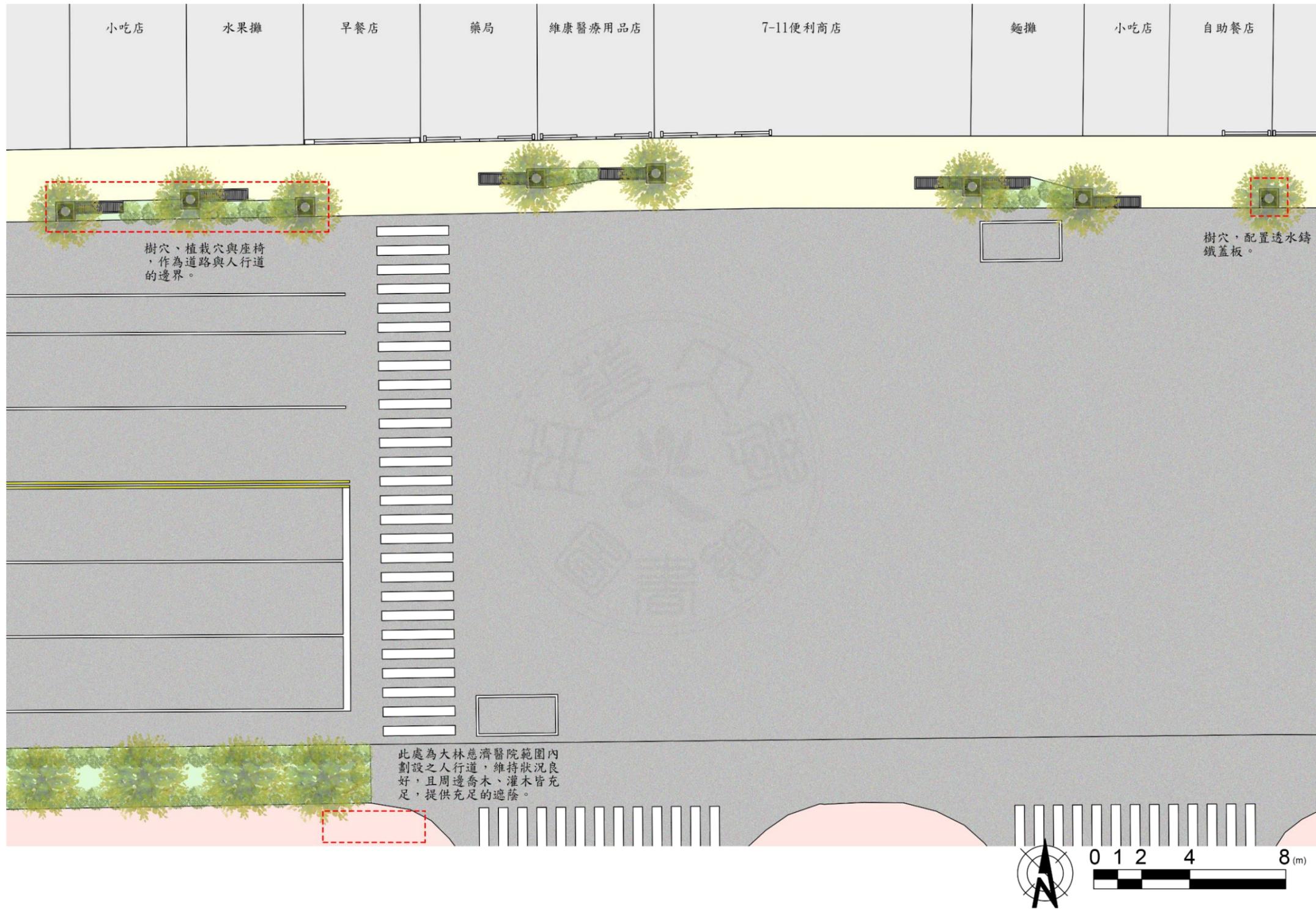


圖 4-86 路段 C9 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-87 路段 C9 街景視圖 1

資料來源:Google map

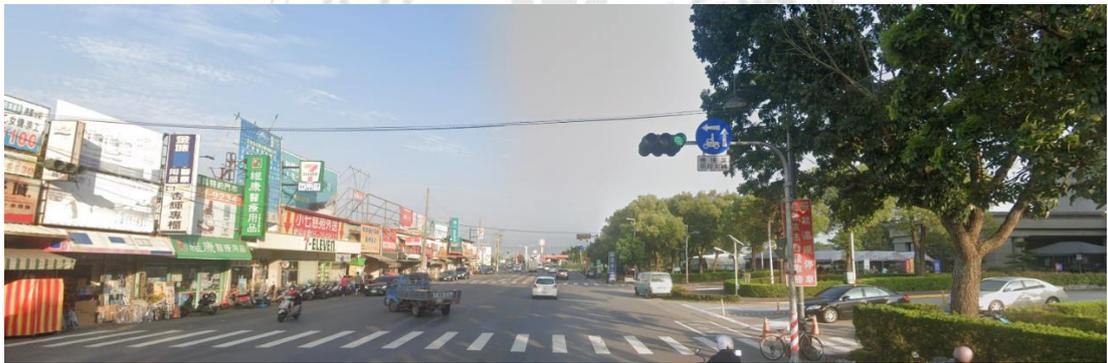


圖 4-88 路段 C9 街景視圖 2

資料來源:Google map

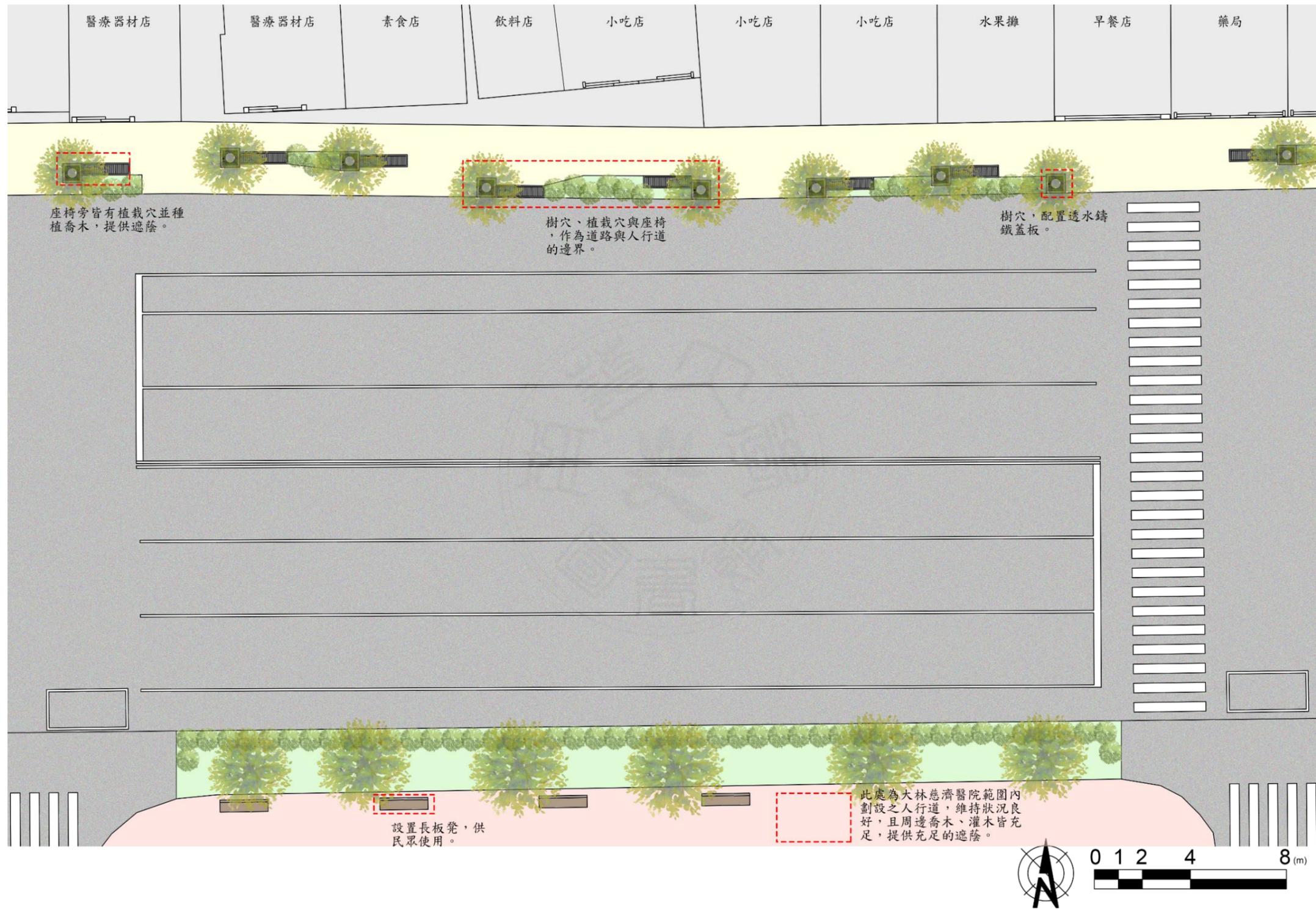


圖 4-89 路段 C10 設計詳圖

資料來源: 本研究繪製



圖 4-90 路段 C10 街景視圖 1

資料來源:Google map

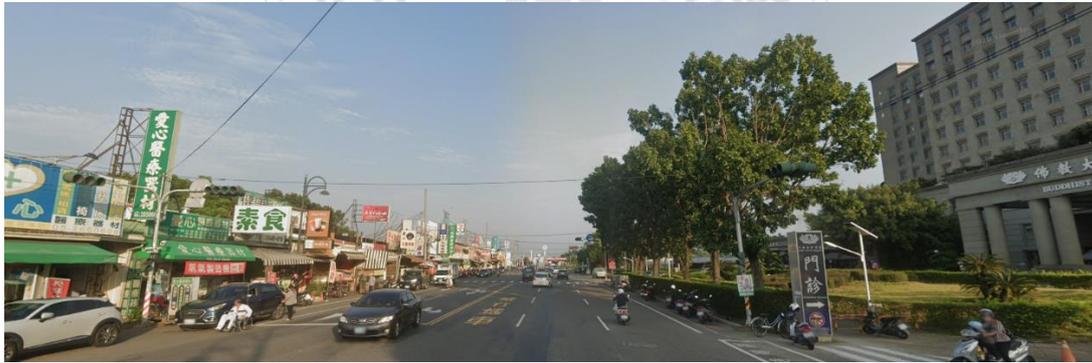


圖 4-91 路段 C10 街景視圖 2

資料來源:Google map

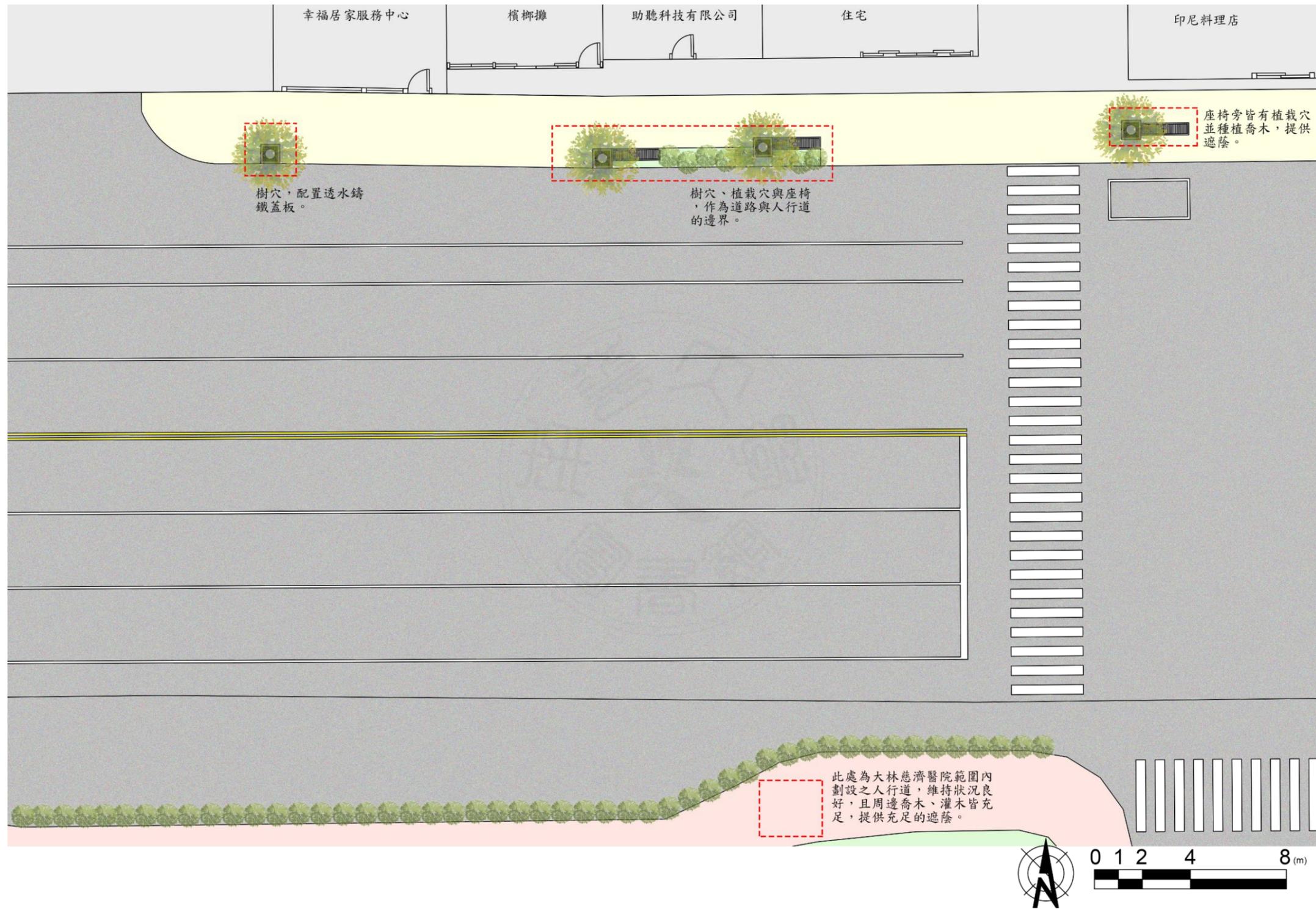


圖 4-92 路段 C11 設計詳圖
資料來源:本研究繪製



圖 4-93 路段 C11 街景視圖 1

資料來源:Google map



圖 4-94 路段 C11 街景視圖 2

資料來源:Google map

第五章 結論與建議

第一節 結論

本章節將對本研究之過程與結果進行彙整，涵蓋了本研究從現況調查、訪談紀錄、理論與案例回顧與最後得出之設計準則，皆於本章節進行討論並整理出可行策略及過程中必要的限制，最後根據研究目的與各章節的論述提出以下結論。

(一) 確立大林鎮後站都市計畫區步行空間改善策略

步行空間改善之目的在於：1. 創造可步行的城市、2. 形塑安全且舒適的步行空間、3. 滿足現今以人為本的發展方向。以此目的延伸出本研究提出之改善策略，增設人行道用以建置完整的步行系統、舊有騎樓與新設人行道的混合使用、整修與維護管理之人行空間、佈置街道景觀與綠化。

本研究透過人行空間的重新整合，欲提升大林鎮整體的可及性、連續性與步行安全性，塑造舒適且適宜步行的都市空間。

(二) 管理措施的落實與硬體設施的改善皆須並行(人本空間的重要性，除了空間，人也是關鍵)

除了上述硬體設施與空間的重新整合外，措施與規範也相對重要。從現況調查與訪談皆可得知違停與占用人行道的狀況屢見不鮮，不僅影響行人的路權以外，安全方面也有顧慮；另一方面則是騎樓空間的佔用問題，本研究前面的章節有提到對於騎樓的所有權與使用權的討論，

因此加強取締以及凝聚地方的意識共同改善當前情況同樣刻不容緩。

(三)操作步行空間之規劃與設計(公共空間的串聯、活力較高的街道、 有哪些限制與因素)

在確立大林鎮後站都市計畫區改善策略及步行空間發展方針後，本研究依據策略內容與研擬之設計準則進行規劃設計。

設計範圍選擇以民權路、新興街及大林運動公園西側之道路為首要對象，此範圍內之路段連接了大林火車站、大林慈濟醫院、大林運動公園、平林國小、大林火車站及大林運動綠廊，這些節點乃是後站區域活動頻率較高之公共空間，串聯起公共空間、提升彼此間的可及性；此外民權路與新興街都是後站區域商業行為較為活絡之路段，商家最需要的即是人潮，汽機車帶來的人流佇留時間太短，步行的人群方為促進商業繁榮的要素，因而須設置步行空間。而大林運動公園西側之道路則是民眾搭乘火車前來醫院就診的最短捷徑，公園一側雖設有人行道，卻沒有明確的標誌或是告示引導民眾此路可通往醫院，造成常有民眾嘗試穿越民宅後方，由此可知，完善的導引系統是重要的。

設計內容分為三大方向，未設有人行道者，應設立人行道；有騎樓無人行道者，設立人行道，並依據設計準則中之模式合併思考；原有人行道者，應視情況修繕、維護。

(四)發展步行城市(創造步行的誘因並引導步行)

在城市發展中，步行這項交通方式逐漸受到社會大眾的重視，都市計畫也開始著眼在改善步行空間。且近年來人們健康與環保意識的提升，城市的步行品質越來越受到人們的關注。

然而，現代人對汽機車的依賴程度卻不是輕易可以改變的，因此，創造步行的誘因並引導步行成為重要的一環，透過人行空間的設置、提高行人安全性、管理措施的落實及凝聚地方意識共同改變等方法，讓步行成為一個更加舒適且安全的選項。

第二節 後續研究建議

本研究以發展步行城市為目標進行規劃設計，並採示範路段的方式為基礎，期望透過步行空間之部分改善，使民眾意識到步行之重要性。然而現實面仍存有短期難以改變的問題，故本研究認為依然保有發展空間，列出其後續研究建議如下所示：

1. 管理層面的加強與重視(交通管理的重要性)

本研究之結論有提到關於管理措施對於打造步行城市之重要性，於此處接續列出可執行之目標及研究方向。

- (1) 停車空間對於城市仍然是重要的一環，因此如何整合與運用顯得更為重要。如今的社會環境讓民眾在生活中難以完全脫離機動車，於適當的位置設置停車空間設法符合民眾的需求且顧及步行空間之完整，或者使用停車空間作為界定徒步區之媒介，皆為可嘗試之目標。
- (2) 許多步行空間規畫設計的細節部分是和停車空間及使用習慣有關聯性的，但目前都還沒有探討得很清楚。這些討論或許能產生出有系統的規範做為應對。

2. 公私權力的界定仍然不夠清楚明確

本研究探討騎樓之篇章有初步提到，對於騎樓雖然是重要的步行空間，都市計畫對於騎樓也有一定程度的規範，但使用權及所有權產生之矛盾有著難以強制執行的灰色地帶，便有了如今騎樓不通暢之問題。對於居民的使用現況及其行為，或許可以「環境行為研究」(E-B Study)角度切入，探究其間真正的問題現象為何?以釐清公私權力界定不夠明確的主要原因為何?

參考文獻

中文文獻：

- 內政部營建署道路工程組(2021)。都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)。
- 內政部營建署(2021)。市區道路及附屬工程設計標準。
- 內政部營建署(2003)。市區道路人行道設計手冊。
- 台北市都市發展計畫書及相關規劃報告
- 台北市政府(2015)。修訂臺北市信義計畫特定專用區 細部計畫(第三次通盤檢討)案。
- 台北市政府工務局/交通局(2017)。都市人行環境介面整合之策略規劃及工程 設計實務案例考察報告。
- 台北市政府(2018)。台北市信義區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案。
- 吳可兒(2019)。步行環境對影響民眾搭乘捷運意願之探討—以台北市為例，國立政治大學地政學系、私立中國地政研究所，碩士論文。
- 吳比娜(2021)。《在留白城市散步：一個規畫者的都市漫遊筆記》。台灣：詹氏書局。
- 吳鄭重(譯)(2007)。《偉大城市的誕生與衰亡：美國都市街道生活的啟發》(原作者：Jane Jacobs)。台灣：聯經出版公司。(原作出版年：1961)
- 周依潔(2008)。高齡者日常活動步道系統規劃。國立交通大學交通運輸研究所，碩士論文。
- 京都府(2016)。京都都市計畫。
- 林信華、丁春德與陳宏模(2001)。《大林鎮志》。台灣：嘉義縣大林鎮公所。
- 胡杏璋(2007)。台南府城舊市中心區步行空間系統之建構，國立成功大學建築研究所，碩士論文。
- 洪玳瑩(2003)。都市中行人徒步區設置使用與環境品質關係之研究—以台中市繼光街與電子街行人徒步區為例，逢甲大學土地管理學系碩士班，碩士論文。
- 陳朝興(譯)(2017)。《人的城市》(原作者：Jan Gehl)。台灣：創詠堂文化事業有限公司。(原作出版年：2010)

馬路小天使(2020/11/23)。騎樓應是人行環境，於法有實、卻執法無力的困境。眼底城事。民

112年6月9日，取自：

https://eyesonplace.net/2020/11/23/15752/?doing_wp_cron=1686305623.4848749637603759765625

徐耿宏(2007)。都市社區步行空間之研究。中國文化大學建築及都市計畫研究所，碩士論文。

唐嘉宏(2009)。都市中心區步行者空間的現況調查與課題之初探~以台灣南部高雄、台南、嘉義三大都市中心區為例~。高苑科技大學建築研究所，碩士論文。

章瑀茹(2012)。台灣機車管理策略之研究—以新北市為例，國立臺灣海洋大學河海工程學系，碩士論文。

國土規劃地理資訊圖台 <https://maps.nlsc.gov.tw/>

許芳瑜(2003)。台灣鄉鎮之空間現代性後果---大林糖廠日常生活之建構與批判，南華大學環境與藝術研究所，碩士論文。

游絨絨(2022)。丹麥首都哥本哈根用行動打破「沒有車，就沒有商機」的迷思，成為歐洲最長徒步購物區！。民112年5月13日，取

自：<https://buzzorange.com/ctiorange/2022/08/02/stroget-copenhagen/>

黃麗玲(2020/07/07)。宜居城市的理論實踐與規劃教育。眼底城事。民112年6月9日，取自：

<https://eyesonplace.net/2020/07/07/14653/>

黃映捷(2006)。市中心商業區步行環境改善之研究—以台南市中心商業區為例，國立成功大學都市計畫研究所，碩士論文。

楊秀芬(2020)。都市計畫整體開發地區檢討及研究—以嘉義縣大林鎮為例，南臺科技大學企業管理系碩士班，碩士論文。

溫偉勝(2020)。探討台灣在地接到生活特質及需求的步行環境設計策略之研究—以台中市中興街為例，朝陽科技大學景觀及都市設計系，碩士論文。

廖桂賢(2006)。街道排水設計的另一種可能：向西雅圖的「SEA Street」學習。民112年3月12日，取自：<https://e-info.org.tw/node/11235>

嘉義縣大林鎮公所(1980)。變更大林都市計畫書(通盤檢討)。

嘉義縣大林鎮公所(1992)。變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)書。

嘉義縣大林鎮公所(2002)。變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書。

嘉義縣大林鎮公所(2010)。變更大林都市計畫(第四次通盤檢討)案說明書。

嘉義縣大林鎮公所(2020)變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書。

嘉義縣大林鎮公所(2018)。擬定大林都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點及都市設計基準)案計劃書。

蔡欣暉(2011)。高雄作為宜居城市之發展分析，國立中山大學公共事務管理研究所，碩士論文。

羅怡珊(2004)。落實人行空間水平連續性規劃之研究—以台北市大直地區為例。國立台北大學都市計畫研究所，碩士論文。

英文文獻：

Jeff Speck (2013). 《Walkable City》. United States of America: North Point Press.

John J. Fruin(1971). “Pedestrian Planning and Design,”Metropolitan Association of Urban Designers and Enviromental Planners,New York.N.J.

Caves,R.W.(2005).Encyclopedia of the City.New York:Routledge.

Solaripedia https://www.solaripedia.com/13/367/4918/seattle_sea_street_illustration.html

Lee Jennings.(2007). Retrieved June 6,2023,from <https://courses.umass.edu/greenurb/2007/jennings/sustainablestreets.htm>

Ming-Jen(2016/05/27)。好街道解碼 · 有味道的街道生活。眼底城事。民 112 年 5 月 6 日，取自：<https://eyesonplace.net/2016/05/27/2416/>

附錄一：訪談稿整理

表 6-1 研究訪談對象名錄

項次	訪談對象	地點	時間	紀錄方式
1	甲(日常採買者、經營店鋪者)	辦公室	2022 年 1 月 20 日 14:00	錄音、 文字
2	乙(日常採買者、接送孩童者)	辦公室	2022 年 3 月 19 日 15:00	錄音、 文字
3	丙(日常採買者、經營店鋪者)	早餐店	2022 年 3 月 20 日 15:30	錄音、 文字
4	丁(高齡者、日常採買者)	大林運動公園	2022 年 4 月 5 日 15:30	錄音、 文字

訪談對象甲訪談內容：

我：請問您對於大林國小的學童上下學的形況有所了解嗎？

甲：今天已經沒有上學，要不然其實 4 點到 4 點半就是放學時間，所以小朋友都很零散的、只有幾個，可能因為爸媽還在上班也沒有阿公阿嬤照顧，幾乎 80~90% 的小朋友，都是到校門口就會直接被家長載走，騎機車或開車；第二個就是被安親班載走。所以只有剩下零星的小朋友是住在附近的，才會走路回家，只是這種很少。這條路也滿多安親班的，有課後輔導的、也有數學安親班，新興街也有什麼長頸鹿美語，在運動公園對面，所以這些補習班也是因為附近有小學，所以衍生出來的補習班，可是這些補習班的小朋友基本上還是家長接送，他們不會自己走路去，所以步道如果不完整加上一般在地人的生活使用行為是習慣以車代步，步道的發展或者步道的延伸，政府要怎麼去規劃或發展好像就有點舉步維艱，因為人民不需要。比如說，隔壁的隔壁，現在人口結構比較老化，然後長者也很多，

長者平常也會運動，4-5點，我們這邊有兩個公園，在公園運動的老人家很多，可是他們不是走路去公園，很少有人走路過去，都還是一樣騎機車到公園附近或是騎四輪電動車，然後再下來走，像我也是，因為我是帶小狗去散步嘛，小狗走在馬路上會亂走，所以我也騎電動車到公園門口，然後再進到公園裡面散步運動。所以步道的部分，最明顯的是運動公園的周邊，而且還滿寬的，那一段我就很常走。可是變成比如說我要到火車站，我要自己坐火車到嘉義市，我就選擇不開車也不騎電動車，我就是直接選擇走路去，可是我走路的話必須要穿越一段，大概100公尺(到7-11)，然後才能斜切到步道，連接到火車站。或是你剛剛講的，火車站到慈濟這一段，很多人都走的很不舒服，還有包括很多外地來看醫生的人，很多人抱怨。所以我覺得你在談後站的規畫，以及步道怎麼樣去形成環狀或是順暢的動線，我覺得有幾個可以試著模擬看看，火車站這裡很多人，很多外地人來看醫生，都不知道要怎麼走到醫院，在運動公園散步的人，很常被問怎麼走到醫院比較快、比較順。有的人甚至會翻越鳳梨田，再切過去加蓋屋的店家，想辦法走到慈濟的正對面，可是店家基本上不會讓民眾通行，所以變成很多老人家又狼狽的再走回來，走公園旁邊繞出去。所以如果有比較便利的步道和步道的指引或指標，就會很容易從火車站下車然後用走的就可以走到慈濟的正門，雖然慈濟也有接駁車，但他如果1個小時到2個小時一班，從車站出來的人不一定每次都搭的到接駁車，趕時間的人就沒辦法等接駁車，所以還是要有更快的方法可以到醫院，比如說步行或腳踏車。

我:這一段公園側邊其實滿多人走的，是最多人走的一段，可是他路很小條。

甲:我一天到晚在公園都會被問路，問慈濟要怎麼去，或是問車站要怎麼走。這邊的步道和指標很不清楚。如果你要做規畫，這一段很需要改善。

然後在地人還是很多有散步的習慣，民權路、蘭州街以及民生路，住在這些周邊

街廓的住戶，很多人也是會在裡面走，或是走出來，可是其實就是沒有步道，就只能走在馬路上。

我：因為我這次探討的主題也涵蓋了騎樓的部分，因為後站現在騎樓的使用方式大多都作為停車用途，或者堆放自己的私人物品。

甲：我這間原本也是有騎樓的，因為鄉下沒有強烈的規定，比如說嘉義市的中山路，都有騎樓，只是高高低低的，你有逛過中山路嗎？所以正常來講，房子在蓋包括法規的部分其實是要設置騎樓的，如果沒有步道應該是可以在騎樓下。可是如今大林的狀況是，騎樓被住戶占用或圍起來，很多是因為鄰居吵架，相處不睦，以及最多的就是當作自家的停車空間。鄉下有很多一樓一半的空間是客廳，有一半是車子開進來房子裡面停，他車子開進來房子裡面停的話，絕對沒有空間可以當作騎樓，也沒有地方可以走路，而且很多車尾還會凸出去房子外面。這些都是問題，台灣對違建、加蓋還有都市計劃的執行力不夠完整，所以才造成現在的狀況。

我：我有看一本論文是討論台灣機車現況的研究，內容中有提到 60 年代後機車開始普及化，是因為政府放任這件事發展，這樣就可以緩解公共設施不足的壓力，所以才導致如今機車的高使用率，反而如今才回顧該怎麼減少機車的使用量，怎麼要提倡減少騎機車多步行，可是也沒有人行道、也沒有完整的騎樓空間，當我們回過頭來思考這件事時，都市已經形成了，很多地方已經變得難以更動。

甲：對，因為一般情況下已經不太可能動到車道或是和民宅搶地，所以還是都市規劃的影響很大。都市規畫面，城市在建立的階段就應該先考量這些東西，若到了建築階段，這些事情已經來不及了，後面要修改是相當困難的。向鐵路高架化

或地下化，要強制徵收鄰近民宅或私人土地，就會有很多矛盾和衝突，可是如果一開始在都市規劃階段就有考慮到這些部分，國外很多像是歐美的城市是考慮到 50 甚至 100 年後，必須考量到很後面的發展，只有 10 年的規劃就顯得很不切實際，馬上就被推翻了。所以像在美國，反而是大大小小的鄉鎮城市都有步道，也有種植草皮，所以他們就是永遠都有人在步行。以前房子的前方一定會有草皮。草皮完之後有一個行人道，之後才有一敦是車道。這樣子啊，對面也是一樣都這樣。房子不會像我們這個臺灣的這樣，房子蓋到貼齊路邊，完全沒有退縮的空間，就只能路邊停車。而且像民權路是兩線道，路邊停滿車已經沒有步行的空間了。所以這種形式就要在都市規劃和環境規劃的時候就要設定好，這樣才會有步行的空間。

我：請問您平常在後站這邊會很常步行嗎？

甲：我算是步行很多的，我辦公室在後站這邊嘛，我會走去 7-11、走去運動公園或走去火車站，我步行的頻率比一般人高很多。跟這附近平常看到的比較的話。

我：這麼說起來，我覺得可能習慣也是一個問題，當然也有設施的問題，因為路不好走，與其冒著風險步行，不如騎車。

甲：確實，這感覺是一個挺關鍵的問題，步行空間很糟糕，但是大家卻都默認了這件事，也不覺得應該要改善，反而就選擇騎車了。

我：那您認為像大林這樣算是比較高齡化的地區，有一條完整的人行步道讓老人去看醫生這件事是必要的嗎？還是有其他方式可以替代？

甲:我覺得是需要的,雖然有接駁車可以到醫院,但接駁車要在特定的地點搭乘,如果有完整的步道可以讓人安全的走到醫院,那是最好的。其實我看到過很多住院的患者,不是病重到沒辦法外出的那種,很多照顧者會推他們來醫院前面這裡散步,像有的可能開完刀,醫生會說可以慢慢起來走路,但每天都在醫院裡面走,他可能也受不了,就會出來放鬆呼吸外面的空氣。可是慈濟出來後要經過斑馬線,前面這裡一堆違建,他也看不到後面的公園,7-11 還有自助餐店等等…。這一段路就會讓人走得很不舒服,人行空間都一段一段的,沒有連接在一起。而且很多騎機車的人很沒規矩,電動車的車速很慢,自行車也是,家長有時候也會帶小朋友來公園騎車,有些規矩很差的人就會把機車騎上來步道,而且車速還不慢,很多老人就會害怕被撞到。

我:所以您認為應該要對人行道管理的行為更積極嗎?

甲:對阿,沒有管制,就會有這種情況,機車就不能騎上步道。我平常會帶小狗去公園散步,讓他在公園裡面跑,如果機車衝上來,也是怕騎機車的人會撞到,所以生活行為、使用行為比較差,跟城市比起來,還是比較多沒有規矩的人。所以應該要設計步道,讓機車沒辦法上來,騎腳踏車的可以從旁邊上來。

我:可是如果設計類似車阻阻擋機車的話,感覺會變成使用輪椅的人沒辦法上來步道?

甲:對阿,就很麻煩,所以感覺還是素質很關鍵,不然會造成正常使用者的不便。

我:那對於後站有騎樓的路段,您有什麼期待嗎?

甲:騎樓其實目前被占用的情況居多,舉例像嘉義市的中山路,就有騎樓,譬如

我去文化路逛街吃東西，我走回火車站要搭火車，走回中山路的時候，看到運動用品社、屈臣氏、唱片行就可以進去看一下，買個東西，我們以前就是會這樣。騎樓對於商業活力很重要，如果你沒有任何步道或是騎樓可以通暢的行走，就會少了許多這種商業行為的消費，那店面的生存也會很困難，步行的人才是商業的活力來源。像你看市集也是阿，不管辦的市集規模大小，一定是把車子控管在外面的周邊和停車場，人進去慢慢逛，這樣才能刺激消費。

我：那對於行人徒步區，您覺得有設置的可能性或是需要嗎？

甲：前站其實有一段時間是紅磚道，跟文化路一樣有設定幾點到幾點車子可以開進來，我覺得這樣其實比較好，在某些特定區域。但後來政府又花了一筆錢全部翻掉，重新鋪成柏油路，汽車就都亂開進來，變得跟以前一樣。住在兩邊的住戶就很生氣，覺得政府到底在幹嘛，亂花錢，而且門口永遠都在施工中，就整個很亂。

我：您會覺得後站需要多一點街道家具嗎？

甲：我住的公寓樓下就有住退休老師，年紀已經很大了，出門都要兒子攙扶他，他本來以前還可以自己在附近散步，現在就沒辦法了，走一走還要靠在路邊的柱子休息一下，因為也沒有地方可以讓他休息，所以我覺得設置一些街道家具是需要的。

我：那後站這邊，會有很多外地人住在這裡嗎？

甲：有啊，有在慈濟工作的，租房子在這邊，也有一些家庭因為工作搬來這邊，

小孩都讀平林國小，就是機能的部分都是在後站。可能就是帶小孩去公園，去學校上課。這邊還有空手道館、還有舞蹈班，除了課業的補習班也有一些才藝的補習班這樣。對了，還有 7-11 過來不是有一間髮廊，然後早餐店，轉角的位置有一個插花的教室，很多家庭主婦或是退休的人就會去那邊上插花課。還有藥局，斜對面有一家藥局，那家的生意好到不行，附近的老人長輩全都是去那邊拿藥。

我:那也有工作在外地，不常回來的住戶嗎?

甲:有阿，因為這邊的商業行為跟大都市比起來還是比較弱，所以有些人還是在外地上班，雲林嘉義市台中都有。

我:好的，我的訪談到這邊，謝謝您。



訪談對象乙訪談內容:

我:您好,我想請問一下,如果平時需要採買的話您都是去哪些地方採買?

乙:以前小朋友還在家裡的時候,要吃飯就去傳統市場,就是那個大林市場。其實以前我剛來大林的時候,對這裡也不了解,我先生也不太了解,我居然在大林城,你知道大林以前有一個那個超市?我在那裏買了一年半的菜,我不知道隔壁就有個傳統市場。每天早上送小孩去讀書,我就去那裏採買,買完就回家,如果知道隔壁就有傳統市場我就不會去逛了。

我:所以您是什麼時候來到大林的?

乙:2000年的時候,我從西安嫁過來的。

我:所以以前大林市場的位置和現在一樣嗎?

乙:一樣一樣,都沒有變。

我:那您小孩以前也是就讀大林這邊的國小嗎?

乙:對對,平林國小。

我:那您以前會親自帶她去學校上課嗎?

乙:會阿,以前就住在後面的國宅,都上下課就走路過來。

我:那請問您現在還有步行的習慣嗎?

乙:有有。

我:大概都是什麼時間呢?或是做什麼事的時候會步行?

乙:都是運動的時候，不過最近我比較少在外面運動了，都去健身房，因為外面空污很嚴重阿，不然之前都會在綠廊運動，大概 5 點半左右去運動，六點半回家，都是走路過去運動的。

我:那您以前去運動的時候，路途上有覺得哪裡不方便或不順暢的地方嗎?

乙:我從大陸搬過來這裡住這麼久，其實你看台灣很多什麼天災人禍，大林這個地方生活機能還不錯，都沒有這些問題，也沒有淹水停電阿，這小地方都沒有，還挺不錯的。

我:了解，不過我想了解一下就是，從住家過去運動的路程很多人都是選擇騎機車過去，我想了解對於去運動的這段路程有沒有什麼不方便的地方。

乙:其實我走過去也差不多要 10 分鐘，一定要經過馬路，但不可能走在路中間，所以都是走在馬路旁邊，其實也沒有不方便，就還可以。

我:那對於後站區域人行道偏少的部分，您有沒有認為應該要增加人行道，對於日常生活會比較方便嗎?

乙:因為我也知道我們這裡就是比較鄉下，就算很多人行道，也沒有多少人會守規矩，而且感覺人也沒有那麼多到需要人行道，你懂嗎?就你看火車站過來這邊也沒有什麼專門的人行道，大家還是會自己靠路邊走。

我:那我想請問一下您距離上次在大林這邊，有去某個地點是步行過去的嗎?

乙:步行阿?去慈濟掛號，因為我會去看診，我就早上起來當運動，早點去慈濟排隊掛號，就口罩戴好走過去這樣。

我:那您有覺得從搬來大林後站這邊以後，到現在為止有什麼改變嗎?

乙:後站都還好呢，感覺都差不多，也是沒有什麼大變化，阿夜市挪走了，本來星期一這邊會很爆滿的，現在挪去往斗南那邊了。不過我覺得夜市搬過去之後其實對運動公園的環境有改善，因為夜市在那邊的時候很多外地來逛夜市的人，會留下很多垃圾，禮拜二如果運動的時候很多居民會帶垃圾袋去散步順便撿垃圾。還有就是機車很多騎進去那邊，其實滿危險的。所以搬走之後我覺得環境有變好。

我:那請問您平時會很常騎機車或開車嗎?

乙:會阿，平常有時候就是騎機車方便，去遠的地方才開車。

我:那請問您有了解這邊騎腳踏車的人多嗎?

乙:有欸，其實滿多的，常常看到很多人會騎腳踏車。

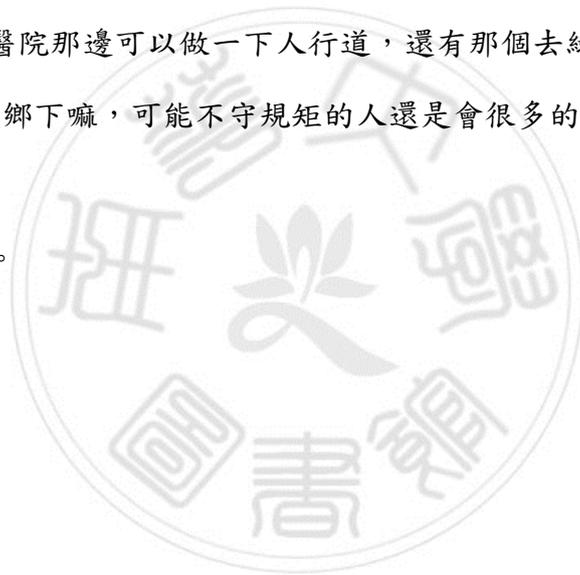
我:那您有覺得有哪些情況是會造成您不願意步行的嗎?

乙:喔，有阿，像是很多車子都會隨便亂停，一個停兩個停大家都亂停。有設置停車格，大家還是開到哪停到哪。不過其實我就是家庭主婦，跟那些上班的人時間都錯開來了，我也沒有很頻繁地出門，可能我的想法和其他人不一樣，或許那些上班的人和我們這種就是無業遊民想的方向不一樣。

我:那最後請教一下，如果要設置人行道的話，您希望哪邊可以優先設置?

乙:我覺得喔，去醫院那邊可以做一下人行道，還有那個去綠廊那邊也可以，不過我們這裡畢竟是鄉下嘛，可能不守規矩的人還是會很多的。

我:好的，謝謝您。



訪談對象丙訪談內容：

我：您好，我想要請問一下，您如果自己住家要採買的話都是在哪邊採買？

丙：早上的話都是在前站那個市場比較多，如果下午的話就是那個黃昏市場，在運動公園旁邊的黃昏市場。日常的需求的話那邊都夠。

我：那我想要問一下，你們平時會有運動的習慣嗎？

丙：平常的話，我個人是比較少，因為本身是做早餐的，整個結束到整理完畢的話，有時候都到下午三點左右，甚至有時候會更晚。因為很多產品的內容都是我們要親力親為去做的東西，比較花時間，救世會比較忙這樣。

我：那您平常在大林有做什麼事的時候會走路過去嗎？

丙：基本上只要在我家附近都會走路過去，或是有時候去運動公園運動也會。不過如果跨過鐵軌，到前站那邊的話就會使用交通工具了。

我：那基本上就是您在後站這邊都是步行。

丙：對，基本上都是。

我：那您步行的時候感受如何？有覺得哪裡不太好走或是其他的感想嗎？

丙：倒是不至於不好走。

我:那如果有像騎樓或人行道可以走的話會覺得比較方便安全嗎?

丙:那是會覺得好很多,可是我們這邊是鄉下,城鄉的生態不一樣,大部分這邊的騎樓也會當作自己的私人空間,以在這裡生活的經驗來講,大部分的人感覺都習慣了走在車道旁,馬路兩側這樣。

我:那您對於大林的都市計畫有規畫人行道這件事您有什麼看法?

丙:我覺得像你說計畫裡面有人行道,可是那畢竟是計畫中而已,和現實還是有落差阿,而且感覺大林也沒有那麼壅擠,車也沒有像嘉義市那麼多,感覺要設置人行道是有困難欸。

我:那您有覺得如果您帶小朋友出門或者去運動的路上有人行道的話會不會比較安心?

丙:我了解的人行道,在這邊的話,就是運動公園後面那邊,可是那裏的人行道品質感覺其實不是很好,而且很多人會騎摩托車到上面去,可能在管理上因為後站比較弱勢也比較偏僻,整個管理單位就疏忽掉了。如果有好的人行道當然就是很好啊,不過大家就是習慣了這樣,感覺車也沒有到非常多,走在馬路上好像也沒關係這樣。

我:那您會不會覺得大林有哪些地方需要改變?

丙:像硬體上面來講的話,比如說醫院周遭的環境和外縣市的醫院就有差異性,有落差。我覺得大林整體來講的話,改變得很慢,我覺得如果像是你說的都市計

畫來說，可以嘗試一步一步慢慢來，後站有停車場也有運動公園也有基本的店家，感覺可以試著把後站打造成大林的後花園，讓我們這些在地的居民，或是外縣市來大林做一日遊的，採訪什麼的也好，至少讓人家想要來。感覺要有一些社區去協調看怎麼樣發展阿，可能不定期舉辦一些吃也好還是大林農產品的推廣活動。因為我覺得這邊其實交通也很方便，坐火車下來就到了，這個地方的地利之便感覺可以慢慢發展出來。

我：您提到火車站的部分，我有發現常常有人從後站出來，但不知道要往哪個地方走。

丙：對，感覺那個地方的指示性很弱，就都沒有什麼明顯的標示，比如說要去醫院，大家都會問醫院要怎麼走，這就感覺是一個很明顯可以改善的點。其他可能像要吃飯的話，要往哪裡走？就感覺這地方的指示性不強，感覺執政者沒有再用心。如果執政者想把整個地方搞好的話，基本上就要注意到像你講的這種問題啊，外地來的很多下車就不知道該往哪走，兩個方向是去哪裡？如果後站有設立一個指示牌，譬如說我們這個地方的醫院、學校或是什麼公家機關一個一個標出來的話，大家就可以找想要去的地方在哪裡。然後後站出來應該要有一個指引大家怎麼把後站走過一遍，可能你一天下來要吃飯，要住要幹嘛，應該會有一個小區域的規劃，讓大家知道要怎麼走，然後也要有好的空間讓大家去走，這樣其實我會覺得來的人會對這裡的印象和體驗比較好，大家就會覺得說，欸，這是一個有妥善規畫的地方這樣。

我：那您會覺得前站和後站的資源不平均嗎？

丙：像那個萬國戲院，那些前輩再做一些導覽什麼的，都是在前站。那也是前站

有資源，像後站就比較少，也沒有什麼誘因。

我：那您是從小就住在大林這邊嗎？

丙：沒有，我是從高雄過來的，民國 89 年的時候。

我：那您剛過來大林的時候，您對這個地方有什麼感想？

丙：欸，其實剛過來的時候也是醫院剛成立的那一年，基本上覺得大林這邊是一個比較沒有受到什麼污染的鄉鎮，然後生活步調很慢。剛來的時候覺得大林是以後很適合養老的地方，基本上，綜合來講我覺得大林在居住上整體還算不錯啦。

我：那您還記得上一次從家裡步行去做的事是什麼嗎？

丙：上一個的話，可能就是下午去買個菜吧，運動公園旁邊的黃昏市場，就走路去這樣。

我：您有印象後站這邊有什麼比較大的變化嗎？

丙：有阿，原本這附近有一些旅社，都是早期在整個日本會社的時候滿風光的，之前這邊還有兩個戲院，包括一些早期日本時代的酒家，都在這後站，我覺得早期後站其實比前站還發展，是後來感覺慢慢沒落了。

我：所以早期雖然歷史的地圖上面看起來前站房子和道路比較多但是後站的發展其實也不錯？

丙：對對對，早期是這樣，在那個時候，應該是因為有軍營在這邊，中坑、崎頂對不對。後來就沒落了，就往前站發展。

我：那您有印象大林的兩個公園從您剛過來大林的時候到現在有什麼變動嗎？

丙：你說運動公園喔？大致上來講的話，只有遊樂設施的汰換，然後附近設置轉運站，但我覺得這樣設置下去之後這個轉運站的功能還沒出來。

我：那您覺得是哪個功能不足夠？

丙：因為既然是設轉運站，感覺轉運站應該是要讓很多本地或遊客可以上下車轉接的地方，以我看來啦，現在只是讓公車迴轉的地方而已。覺得它的效果有限，感覺效果沒有到很好。然後後站那邊可能有一些周邊的部分是屬於鐵路局的，可能要跟公所協調，看是要讓社區認養，稍微美化一點，還是由公路局來清潔或市公所來負責，覺得那個區塊要再加強一下，因為那裏也算是後站的門面，感覺有點髒亂。

我：好的，我的訪談到這邊，謝謝您。

訪談對象丁訪談內容：

我：阿伯您好，請問您住在大林多長時間了？

丁：我在大林住了四十幾年了。

我：您是從哪裡搬過來的呢？

丁：我從大陸過來的。

我：那請問您對大林鎮的印象從以前到現在有什麼重大改變嗎？

丁：房子的數量倒是變很多，有了有了，最大的改變就是蓋醫院了。

我：那您覺得蓋醫院有帶給大林很大的改變嗎？

丁：有阿，看醫生不用再跑到雲林去了，而且蓋醫院之後感覺大林的人也變多了。雖然不生病最好，但如果需要的時候，家裡附近有醫院也方便多了。

我：我看您身體很健康啊，應該很少去醫院吧！

丁：老了老了，偶爾還是有些毛病，不過醫院很近，走路過去就到了。

我：那您走路都是走哪邊過去的呢？

丁：我都從新興街過去的。

我：那您覺得新興街走起來感覺怎麼樣？

丁:感覺怎麼樣嗎，就是走路過去阿。

我:應該說，您覺得人行道走起來感覺如何。

丁:挺好的阿，早上也有人在公園裡面運動。

我:只是到醫院前，不是會有一段沒有人行道的部分嗎?

丁:哦哦，那沒關係啦!走馬路就好，早上也沒什麼車。

我:瞭解。您身體看起來很健康，平常應該有運動的習慣吧?

丁:有，我每天傍晚都會去運動公園散步，走個幾圈，在那邊和人聊聊天。

我:您有在公園運動時被問過路嗎?比如醫院怎麼走之類的。

丁:有時候會有，從車站那邊來的外地人，好像不知道怎麼去，就會進來找公園裡面的人問路。

我:公園旁邊之前是夜市，您覺得夜市搬遷之後有什麼影響嗎?

丁:齁，好太多了拉，以前只要夜市結束，就很多垃圾，有時候我都還會來加減清一下，而且一堆小孩子，車都騎進公園裡面，有夠沒水準。

我:沒有警察在管制嗎?

丁:哪有，這種鄉下沒人在管的啦，那個改裝車那麼多，也都沒在抓，有夠吵。

我:這樣感覺夜市搬走之後環境好很多。

丁:對阿,不過也沒辦法太晚來運動就是了,這邊沒什麼燈,晚上什麼都看不到。

我:瞭解,您覺得做一些照明設備的話,會有人願意晚上來運動嗎?

丁:一定會阿,尤其是夏天,有時候到傍晚還是很熱,就晚上稍微涼一點而已,可是沒燈的話,晚上只能在自己家附近走走。

我:那您日常都是外食還是自己煮比較多呢?

丁:我大部分都買外面的吃,因為我就一個人住,還要開伙的話不方便。

我:瞭解,那您對後站的人行空間有什麼看法嗎?比如說覺得哪裡需要改善的?

丁:我覺得鄉下地方這樣不錯了啦,而且這邊也沒有像都市車很多,馬路也可以走啊,靠邊走就好。不然就騎車去運動或買東西就好。

我:那如果人行道做多一點,都可以走在人行道上不是也很好嗎?

丁:如果會做早就做了啊,還等到我們想這種事,鄉下地方不會做啦。沒什麼人,怎麼會花錢做這個。

我:好的,我的問題大概到這邊,阿伯您要出門對吧,謝謝您。

丁:不會不會,小事而已。

附錄二：都市計畫通盤檢討內容參考

表 6-2: 現有大林都市計畫變更說明表

變更項目	變更情形	變更理由	備註
綠地	變更湖子段 926 號全部及 925 號部分為加油站	配合實際發展需要	1. 縣都市計畫委員會意見 1. 2. 台灣省都市計畫委員會 69.1.8. 第 129 次會議審查通過
台糖鐵路用地住宅區、農業區、工業區	變更為廿公尺道路用地。	〃	1. 縣都市計畫委員會意見 2. 2. 〃
特號道路兩側 5 公尺綠帶。	變更為人行步道。	〃	1. 人民團體陳情意見綜理 14. 2. 〃
機二南側住宅區	變更為停車場。	時代進步，車輛日益增多，為應「場三」、「機二」及商業區停車需要而增設之。	1. 〃 16. 2. 〃
1-3 道路部分用地 1-3 道路 17 巷、63 巷。	廢止，拓寬為六公尺巷道。	1-3 道路現有房屋密集，且離 12 公尺道路很近，造成甚多畸零地，為顧全人民權益廢止之，並拓寬 17 及 63 巷以利交通。	1. 人民團體陳情意見綜理 25. 2. 〃
特號道路與 4-3 號道路間之道路用地。	廢止。	因該路段與改道後之特號道路過於接近，形成畸零地，無留設之必要，應予廢止。	1. 人民 〃 28. 2. 〃
平和街水溝北側六公尺計畫道路。	廢止。	該路段旁之大排水溝已加蓋，成人行道使用，此路段已無保留之必要。	1. 人民 〃 45. 2. 〃
機六南側住宅區	變更大林段 142-1，142-3，142-4 號及潭底段 1 號土地為電信用地。	此地段屬交通部嘉義電信局為大林局之機房局舍用地為配合實際發展，變更為電信用地。	1. 人民 〃 56. 2. 〃
東榮街尾段 4 公尺人行步道。	變更為 8 公尺計畫道路。	由於車輛逐年增多，為使交通流暢起見，將其拓寬之。	1. 人民 〃 62. 2. 〃
六號道路用地	變更 12 公尺為 15 公尺計畫道路。	〃	1. 人民 〃 62. 2. 〃
運動場西側臨道路部分。	變更為停車場	配合實際發展需要。	台灣省都市計畫委員會 69.1.23. 第 180 次會議修正部分。

資料來源：變更大林都市計畫書(通盤檢討)

表 6-3: 變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)變更內容明細表

新編號	原編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
			原計畫	新計畫		
一	變二	市(三)北側停(一)南側	綠地 (0.03)	道路 (0.03)	增進道路彈性設計之功能。	
二	變三	工(一)、工(二)用地	工業區 (3.18) 農業區 (0.24) 鐵路用地 (0.00)	道路 (3.42)	一、配合地方實際發展需要。 二、採重劃方式開發，促進地方發展。	1. 由工(一)、工(二)區內全部土地所有權人共同無償提供道路用地。 2. 詳如附圖五。(鐵路面積僅 0.001 公頃)
三	變四	工(一)北側台糖鐵路	住宅區 (0.25) 農業區 (1.00) 工業區 (0.17) 鐵路用地 (0.22) 河川、水溝 (0.00)	道路 (1.64)	配合地方實際發展需要	增設二十公尺之道路係由台糖鐵路向兩側平均拓寬劃設。(河川用地僅 0.004 公頃)
四	變六	五號道路北側步道	人行步道 (0.01) 住宅區 (0.01)	住宅區 (0.01) 人行步道 (0.01)	1. 於土地所有權人土地上調整。 2. 不影響他人權益。	詳如附圖五-一。
五	變七	河川、水溝用地	河川、水溝 (3.51)	河川區 (3.51)	依據內政部 79.3.28. 台(七九)內營第七七〇七九二號函規定變更。	
六	變八	工(一)用地。 工(二)用地。 工(三)用地。	工業區 (59.45)	指定為乙種工業區用地。 (59.45)	配合地方政府建議指定使用性質便於管理。	
七	變九	計畫年期	民國八十二年	民國九十年	配合區域計畫年期。	

八	人6	中山路	住宅區 (0.02)	道路 (0.02)	1. 本案係依照里民大會建議辦理變更。 2. 道路兩側大部分已依照十公尺寬度退縮建築。	依原計畫道路平均拓寬為十公尺。
九	人8	三號道路西側鐵路用地	鐵路用地 (0.02)	住宅區 (0.02)	該鐵路十年前已廢除，併鄰近分區(住宅區)。	
十	逾人2	工(二)北側	農業區 (0.10)	道路 (0.10)	紓解大林市區及台一號省道交通量。	
十一	逾人7	三號道路東側	農業區 (1.87) 住宅區 (0.00) 學校 (0.00)	道路 (1.87)	紓解大林高速公路銜接162縣道，通往梅山等地區之交通量，減少車禍，並促進地方安全及發展。	住宅區及學校變更面積僅0.001公頃。
十二	逾人8	文高用地南側	農業區 (18.56)	醫療專用區 (18.56)	提升嘉義地區醫療水準，並嘉惠地方百姓福祉。	請佛教慈濟慈善事業基金會於三年內動工興建，否則下次通盤檢討時，應恢復原計畫。本次變更範圍應以平林段地號：776.777.778.783.788.789.790.792.793.800.801.802.803.804.805.806.807.808.809.810.811.812.813.826.827.880.881.882.883.884.上列三十筆土地為準。
十三	綜九(一)	訂定分期分區發展計畫	未訂	增訂	為使計畫區循序發展。	
十四	綜九(二)	訂定土地使用分區管制要點	未訂	增訂	維護都市居住環境品質，並促使土地合理使用。	

註：本計畫凡本次通盤檢討未指明變更部分，均應以原有計畫為準。

面積單位：公頃

資料來源：變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)書

表 6-4: 變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)		
變一	計畫年期	民國九十年	民國 100 年	現行計畫以民國 90 年為計畫目標年，配合國土綜合發展計畫及實際發展需要，將計畫年期調整至民國 100 年。	
變二	計畫區西北側	農業區(0.12)	下水道用地(0.12)	配合雨水下水道系統規畫與以劃設。	
變三	市四	市場(市四)(0.27)	市場(市四)(0.27) 指定得作多目標使用	為加速都市計畫公共設施保留地之開闢，鼓勵民間投資興建，以促進都市發展。	
變四	機二 機四	機關(二)(0.18)	電力事業專用區(0.18)	機二現供電力公司使用，機四現供自來水公司使用，故配合公用事業單位名稱予以變更。	
		機關(四)(1.59)	自來水事業用地(1.59)		
變五	一號道路與九號道路交叉處	鐵路用地(0.08)	廣場(0.08)	毗鄰廢置之台糖鐵路，前次檢討以變更為道路，所保留部分鐵路用地，本次檢討變更為廣場。	
變六	停一西側	綠地(0.03)	停車場(0.03)	現況以開闢供停車使用，故配合現況予以變更。	

資料來源：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書

表 6-4：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)		
變七	文小二(東南側)	住宅區 (0.34)	道路 (0.41)	本地區已依市地重劃方式開闢完成，故配合現況予以調整。	
		人行步道 (0.07)			
變八	土地使用分區管制要點	已訂定	增修訂	一、為促進土地合理使用，配合發展現況及法令規定予以增修訂。 二、詳如土地使用分區管制要點對照表。	
變九	公園南側	人行步道 (0.02)	住宅區 (0.02)	一、不影響交通系統之完整。 二、依鎮公所補送資料地上建物於都市計畫發布前已建築完成且公所表示未依步道指定建築線建築，為顧及民眾權益變更為住宅區。	
變十	倉庫	倉庫 (1.00)	倉庫專用區 (1.00)	修正倉庫為倉庫專用區較符合土地使用分區名稱。	
變十一	機三用地	機三用地用途修正為供地政事務所、消防隊使用。		一、增列消防隊使用。 二、供消防隊遷建。	
變十二	大林國小北側	人行步道 (0.02)	住宅區 (0.02)	一、不影響道路系統之完整。 二、公所表示未有依四米道路指定建築線。	

資料來源：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書

表 6-4：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)		
變十三	大林國小北側	人行步道 (0.01)	住宅區 (0.01)	一、不影響道路系統之完整。 二、公所表示未有依四米道路指定建築線。	
變十四	大林國小北側	住宅區 (0.15) 商業區 (0.01)	道路 (0.16)	為連貫市區交通需要，以解決中興路與中正路交通瓶頸，依原道路八公尺道路中心兩側平均拓寬十五公尺至祥和路。	
變十五	自來水廠南側	住宅區 (1.66)	公園兼兒童遊樂場 (1.66)	一、採納鎮公所列席人員之意見，將原文小用地附帶條件變更為住宅區之台糖土地變更為公園兼兒童遊樂場。 二、補計劃區內兒童遊樂場用地面積之不足。	
變十六	加油站 (一)、(二)	加油站 (0.50)	加油站專用區 (0.50)	配合公營事業民營化政策及統一名稱。	
變十七	電信用地	電信用地 (0.10)	電信事業專用區 (0.10)	配合公營事業民營化政策及統一名稱。	
變十八	大林火車站西側	住宅區 (0.02)	道路 (0.02)	一、為利交通順暢。 二、採納鎮公所列席人員之意見，照公開展覽變更內容通過。	

註:1. 表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

2. 凡本次檢討未指明變更部分，應以原計畫為準。

資料來源：變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)書

表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表

核定編號	新編號	原編號 2	原編號 1	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
					原計畫(公頃)	變更後計畫(公頃)		
一	一	一	一	計畫年期	以民國 100 年為計劃目標年	以民國 115 年為計劃目標年	現行計畫年期將屆，故配合「全國區域計畫」之指導，將計畫年期修訂為民國 115 年。	
二	二	二	二	計畫區西南側	農業區 (0.1133) 河川區 (0.0148)	範圍外 (0.1281)	特(二)-25M 道路與計畫範圍線產生約 2 公尺細長農業區，為利都市之執行，將計畫範圍線調整至計畫道路境界線，故將該等細長農業區別除於本計畫範圍外。	
三	三	三	三	計畫區東側	範圍外 (0.7588)	農業區 (0.7588)	計畫區東側範圍線、二-15M(中興路)、七-20M(民生路)間夾雜部分非都市土地，考量該處為大林鎮東側進入本計畫區之重要節點，且考量計畫範圍完整性，故予納入計畫範圍，納入計畫範圍後先行規劃為農業區。	

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案

表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表(續 1)

核定編號	新編號	原編號 2	原編號 1	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
					原計畫(公頃)	變更後計畫(公頃)		
四-1	九-1	九-1	九-1	「機三」機關用地	「機三」機關用地(0.59)(供地政事務所使用)	「機三」機關用地(0.59)(供地政事務所、分駐所、戶政事務所使用)	1. 目前分駐所所屬機一位於市中心區，面積狹促，出入交通壅擠，影響值勤及民政洽公之便利性，保留遷移至機三可能性，故增加「機三」指定用途。	變更後「機三」機關用地(供地政事務所、分駐所、戶政事務所使用)。
四-2	九-2	九-2	九-2	「一」停及「二」停車場用地	道路用地(0.1544)	「機六」機關用地(0.0031)	2. 變更後將大林鎮相關機關集中於機三一帶，並提供寬敞舒適空間，以提升整體行政服務效率。 3. 配合「停一」、「停二」與現況道路調整範圍，以符實際。	
						「停一」停車場用地(0.1061)		
						「停二」停車場用地(0.0445)		
						運動場用地(0.0007)		
				「停二」停車場用地(0.0938)	道路用地(0.0938)			
五	十三	十三	十四	文(中)一南側	住宅區(0.1508)	「廣一」廣場用地(0.0493)	1. 文中一南側既成道路與計畫道路不符，茲配合現況道路調整計畫道路路線，以維持文中一校園完整性。 2. 配合指定建築線需要，故變更為廣場用地 3. 變更後新增乙處廣場及道路用地，考量該廣場用地東側綠地及道路用地規劃內容未盡合理，故變更後廣場東側之道路及綠地一併調整。	
						道路用地(0.1015)		
					綠地(0.05)	「廣一」廣場用地(0.0260)		
						道路用地(0.0240)		
					道路用地(0.1118)	住宅區(0.0002)		
						「廣一」廣場用地(0.1116)		

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案

表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表(續 2)

核定編號	新編號	原編號 2	原編號 1	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
					原計畫(公頃)	變更後計畫(公頃)		
六-1	十五-1	十五	十六	計畫區內 4M 人行步道	住宅區 (0.0169)	道路用地 (0.0312)	1. 臨四米人行步道無法依規定留設停車空間，致無法申請建築，且為確保人行空間，故予以調整為「廣場用地兼供人行步道使用」。 2. 其中 2-2-12M 道路西側之人行步道已開闢為 8 公尺，且土地產權為嘉義縣政府，故配合現況變更為道路用地。	1. 本計畫區內四公尺人行步道之檢討分析詳附件二所示。 2. 變更為道路用地之土地為潭底小段 405、96-1、44-1 地號。 3. 潭底段潭底小段 405 部分範圍解編為廣場用地兼供人行步道使用
六-2	十五-2		人行步道用地 (0.0143)		廣場用地兼供人行步道使用 (0.5725)			
			人行步道用地 (0.5725)					
七	十六	十七	十八	計畫區西北側	農業區 (0.05)	道路用地 (0.05)	計畫區西北側九-20M 道路境界線與計畫範圍線不符，予以調整，以避免執行產生疑義。	
八	十八	-	-	「公一」公園用地	「公一」公園用地 (1.3359)	農業區 (1.3359)	大林鎮育菁公園已開闢完成，該部分公園用地無再興闢需要，且本次通盤檢討後已增加公園、綠地等面積，為避免公共設施保留地遲遲未開闢影響地主權益，故併鄰近分區變更為農業區。	1. 變更範圍：大湖段 301-2、406-1、406-2、406-9、406-11(部分)、606、606-1、606-2、606-3、606-4、606-5、606-6、606-7、606-8、606-9、606-10、611(部分)地號；東林段 361、362、363、364、365、387、451、452、

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案

表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表(續 3)

核定編號	新編號	原編號 2	原編號 1	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
					原計畫(公頃)	變更後計畫(公頃)		
								453 地號；湖子段 905、906、907、909、909-2、909-4、910、911、912 地號。 2. 參酌公開展覽期間人陳第 7、9 案及逕人陳第 2 案辦理。
九	-	-	-	2-4-12 道路北側囊底路	道路用地 (0.0604)	住宅區 (附) (0.0604)	1. 周邊計畫道路皆已開闢，且該街廓三邊長度僅約 120 公尺~145 公尺，為避免路口間距過短造成交通衝擊。 2. 就周邊整體道路系統考量，已無囊底路存在之必要性，且大部分為私有地，為避免造成公共設施保留地，建議調整變更。	1. 縣府於本案核定前取得變更範圍及相鄰之土地所有權人簽訂協議書，則變更為住宅區，否則則維持原計畫(協議書如附件六)。 2. 依本縣都市計畫土地變更回饋審議原則規定，自願繳納變更面積 30% 之土地面積乘以公告現值加 4 成之代金後始得發照建築。
十	十九	十八	十九	都市防災計畫	未訂定	修訂如第七章第六節	依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定增列之。	
十一	廿	十九	廿	實施進度及經費	已訂定	修正詳第七章第七節內容	依變更後各公共設施面積調整內容修正實施進度及經費內容。	

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案

表 6-5 變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案-變更內容明細表(續 4)

核定編號	新編號	原編號 2	原編號 1	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或其他說明
					原計畫(公頃)	變更後計畫(公頃)		
十二	廿一	廿	廿一	土地使用分區管制要點	已訂定	刪除	為落實中央、地方權責分工原則，並保持計畫執行彈性，本次檢討乃將本計畫區主要計畫與細部計畫分離，爰依都市計畫法第 22 條規定，土地使用分區管制要點係屬細部計畫內容，故將原計畫內容抽離改納入細部計畫書。	都市計畫法第 22、23 條

註:1. 本表所列各項面積數據僅供參考，實際面積依實地釘樁測量成果為準。

2. 「原編號 1」為提大林鎮都委會審議案件編號，「原編號 2」為公開展覽編號，「新編號」為嘉義縣都委會審議後編號，「核定編號」為內政部都委會審議後之編號。

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案

相關規劃研究案

此段落引自變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書(2020)

1. 大林鎮慈濟醫院、太保市華濟醫院周邊整體規劃案(2008年12月)

大林鎮慈濟醫院附近由於違章建築林立、生活環境品質低落，針對就醫的病患及家屬造成心靈環境衝擊，考量醫院周遭農業區及工業區未來可能使用計畫，希望透過本研究之規劃，以不同研究角度來研擬附近地區未來整體發展構想，以健全之機能，除了供舒適的醫療環境及提升生活品質外，針對醫療功能都應有較大發揮的自由度。

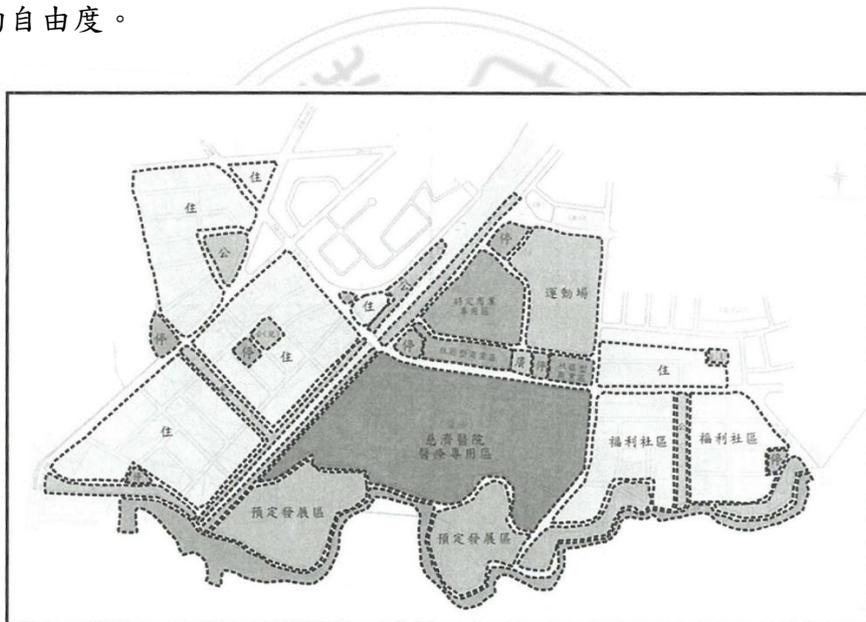


圖 6-1 長春樂活空間結構發展構想示意圖

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書

表 6-6: 大林慈濟醫院周邊規劃研究案計畫分區功能定位

計畫分區	規劃性質	服務對象
住宅區	優質住宅區	當地居民
	福利社區	銀髮族、當地醫療服務人員、大埔美高科技技術人員。
商業區	社區型商業區	短期內發展，服務對象為當地居民及大林鎮慈濟醫院院內員工。
	特定商業專用區	長期預期服務福利社區之居民以及觀光醫療所引進之觀光客。
農業區	預定發展區	確認既有之三疊溪河川新生地做為預留儲備土地，於市場需求未產生之前，不宜貿然先行開發，目前為仍維持現況使用，以預留未來新型態(觀光醫療)發展之需要。

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書

2. 整體開發地區

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 40 條規定，「都市計畫通盤檢討時，應就都市計畫書附帶條件規定應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估其開發之可行性，作必要之檢討變更。前項整體開發地區經檢討後，維持原計畫尚未辦理開發之面積逾該整體開發地區面積 50%者，不得再新增整體開發地區。但情形特殊經都市計畫委員會審議通過者，不在此限。」

3. 附帶條件整體開發地區辦理概況

本計畫區現行計畫規定整體開發地區未辦理地區計 2 處，1 處為另擬細部計畫地區，並規定應以市地重劃辦理開發；另 1 處工業區為提供道路用地，茲彙整如下表 3-5 及圖 3-13 所示。

表 6-7: 整體開發地區一覽表

專案名稱	整體開發地區編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或說明	後續辦理情形	開發作業辦理情形
			原計畫(公頃)	新計畫(公頃)				
變更大林都市計畫(第一期公共設施保留地通盤檢討)案(80年3月26日)	「變一案」	公二	公園(4.23)	住宅區(4.23)	計畫人口三萬人以下者，其外圍為空曠之山林或農地，得不設置公園。惟為居民提供休閒去處，保留公四，餘則變更為住宅區。	附帶條件：應另行擬訂細部計畫(含配置兒童遊樂場用地及適當之公共設施用地與擬具具體平合理之事業及財務計畫)，並俟細部計畫完成法定程序發布實施後，始得發照建築。	擬定大林都市計畫(公二用地變更為住宅區)細部計畫(85年2月1日)	辦理中。
「變更大林都市計畫(第二次通盤檢討)案」(81年4月10日)	「變二案」	工(一)、工(二)用地	工業區(3.18) 農業區(0.24)	道路(3.42)	1. 配合地方實際發展需要。 2. 採重劃方式開發，促進地方發展。	1. 由工(一)、工(二)區內全部土地所有權人共同無償提供道路用地。	民國 91 年 4 月 1 日「變更大林都市計畫(第三次通盤檢討)案」列為暫予保留案件。	本次通檢於內政部都市計畫委員會第 956 次會議決議辦理。

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計畫書

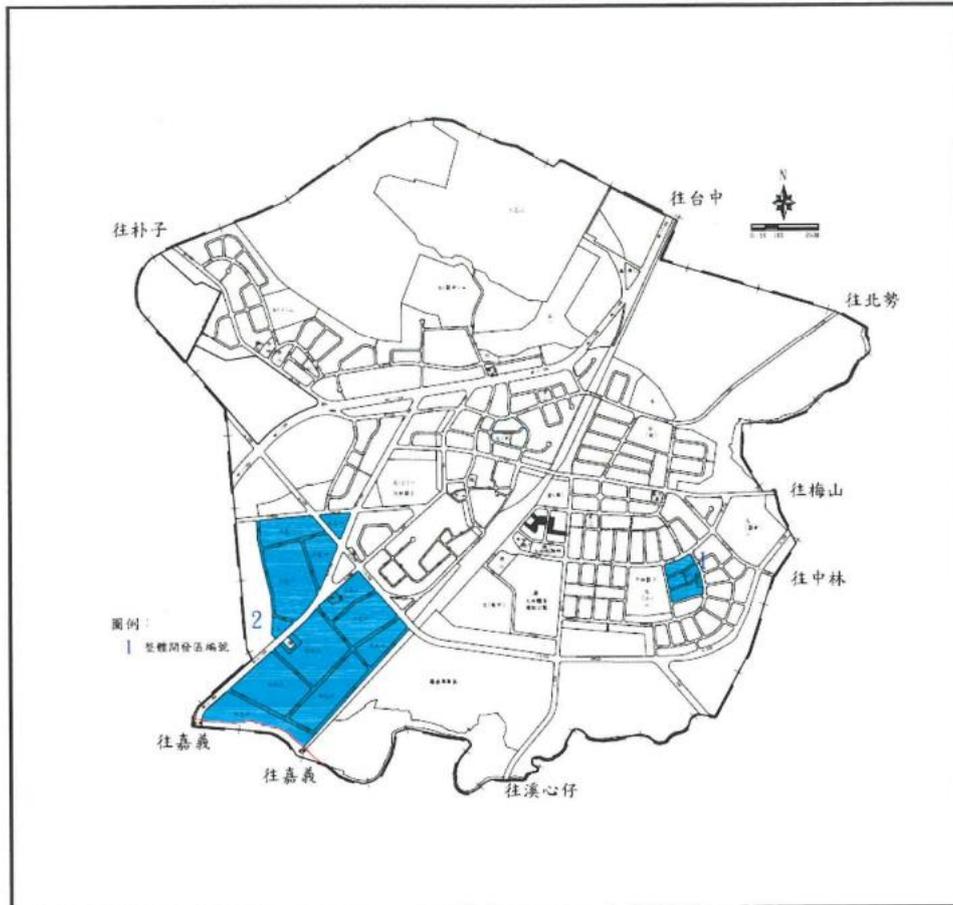


圖 6-2 整體開發地區位置示意圖

資料來源:變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書

4. 整體開發區土地使用現況

(此處僅討論位於後站都市計畫區內之原公 2 附帶條件區)

原公 2 附帶條件區面積 1.8 公頃，已於 1996 年擬定細部計畫，迄今尚未開發，現況主要為農地(甘蔗田)使用，及部分雜林地使用。

表 6-8:原「公二」公園用地變更為住宅區細部計畫土地使用面積分配表

土地使用項目		面積(公頃)	百分比(%)	備註
住宅區		1.2400	68.89	
公共設施	公園兼兒童遊樂場用地	0.2590	14.39	
	行政區	0.0772	4.29	
	道路	0.2238	12.43	
	小計	0.5600	31.11	
合計		1.8000	100.00	

註：表內面積應以依據核定圖實地釘樁分割之面積為準。

資料來源:變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書



圖 6-3 原公 2 附帶條件區土地使用現況示意圖

資料來源：變更大林都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(第一階段)案計劃書



附錄三：綜評表與回覆

李江教授		
	評委提問及建議	回覆
一	研究目的與研究議題之間是什麼關係?一般研究議題是很大的，老齡化、少子化，就醫，宜居也是漫城，最重要的就是步行這件事，廣泛地會認為台灣的步行做得不好，有那些問題?如何改善?一般這個就是議題。具體要做什麼，會稱為目的。	已針對內文進行調整，參 p. 2。
二	對於設計準則，增設人行道，這樣是縮減了車道嗎?	是，將原有過寬的車道縮減，增設人行道。
三	這樣是把汽車道旁的機車道取消了嗎?	因為汽車道的外側已畫有路面邊線，而未有另外劃設機車道的現象，所以我認為那是路肩地帶。
四	通常做研究會有既往研究的部分，針對人行道的問題，其他研究者會有一些既往的研究可以參考。	本研究已有參考其他研究者之既往研究。
五	訪談的部分，要分開來比較正式的介紹每個受訪者的背景，詳細的紀錄。	已新增內容，參 p. 122。
六	需要整理後續研究建議，表達更明確。	已新增內容，參 p. 118。

曾憲嫻教授		
	評委提問及建議	回覆
一	都市計畫內重要的是土地使用的權利問題，都市計畫的部分可以放到附錄，與研究有相關的再放在內文。	已針對內文進行調整，參 p. 141-155。
二	應該要放入嘉義縣的都市設計準則進行討論。(示範圖、斷面圖)	已新增內容，參 p41、42。
三	對訪談的內容應該在規劃設計前有一些檢討，當作設計的依據。	已新增內容，參 p. 57。
四	補充訪談的內容。	已進行補充，參 p. 122-140。
五	研究流程的圖片跑掉要補上。	已進行補充，參 p. 7。
六	案例的資料來源不夠清楚，應該要註解清楚。	已進行補充，參 p. 18-26。
七	案例給你比較大的啟示是什麼。	受到徒步區思考模式的啟發。
八	對於案例的思考與啟發應該做一個小歸納，引導後面的規劃設計比較重要的 point，希望的目標(車少一點)與發展方向。	已新增內容，參 p. 27。
九	對於設計的選擇與取向，不是偏向於解決系統問題，而是選擇示範路段來做，這個觀念可以在前面先提到。	已新增內容，參 p. 50。
十	路段的性質與使用族群的不同，應該也要再設計章節前說明，解釋清楚道路的屬性。	已新增內容，參 p. 50。
十二	斜坡公平性的問題。	本研究依家戶思考模式進行規劃，於 p. 52 有提及相關之內容。
十三	路口處(截角處)種樹會有安全的疑慮(法規層面)	已調整避開截角處，參 p. 70。
十四	學校路段的圖放大範圍，納入校地。	已修正內容，參 p. 76。

陳惠民教授		
	評委提問及建議	回覆
一	設施帶的問題，關於植栽槽的想法，說明清楚(因應每戶的做法)。	已新增內容，參 p. 50。
二	結論應該回到前面，回應理論或是案例。哪些是我目前設計已經回應的，哪些是很難做到的，可以稍微談一下。	已補充內容，參 p. 116、117。
三	應該要有一些斷面圖，現況與改善後的狀況比較。	已於規劃設計章節補充內容。
四	前面要把家戶停車的問題與路邊停車的問題談一遍。	已新增內容，參 p. 52。

