

城鎮風貌型塑整體計畫

(102 至 105 年)

內政部

中華民國 102 年 2 月

目 錄

壹、計畫緣起.....	1
一、依據	1
二、未來環境預測	1
三、問題評析	4
貳、計畫目標.....	7
一、目標說明	7
二、達成目標之限制	9
三、預期績效指標及評估基準	10
參、現行相關政策及方案之檢討	12
一、城鄉風貌計畫	12
二、市區道路人本環境建設計畫	33
肆、整合型計畫推動理念	46
伍、執行策略、內容及方法	49
一、城鎮風貌型塑計畫	49
二、市區道路人本環境建設計畫	58
三、分年執行工作	62
四、執行步驟（方法）與分工	63

五、補助經費及分攤比例	68
六、計畫控管與輔導考核	68
陸、期程與資源需求	70
一、計畫期程與經費來源	70
二、經費需求	70
三、民間參與可行性	72
柒、預期效果與影響	73
一、預期效果	73
二、影響	74
捌、附則	76
一、替選方案之分析及評估	76
二、有關機關配合事項	76
附件	I
附件一、中長程個案計畫自評檢核表	II
附件二、性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）	VIII
附件三 102 年 1 月 17 日研商內政部陳報修正「市區 道路人本環境建設計畫」（草案）暨「城鎮風貌型塑 整體規劃計畫」（草案）一案會議紀錄檢核表 .	XVIII

城鎮風貌型塑整體計畫（草案）

（102 年至 105 年）

壹、計畫緣起

一、依據

- （一）落實總統「黃金十年 國家願景」之願景二「公義社會」，實踐居住正義施政主軸，賡續推動城鄉新風貌計畫，營造永續、宜居之城鄉環境，提升國人生活環境品質，及願景五「永續環境」，落實綠能減碳、生態家園及災害防災，以及願景六「全面建設」，推動基礎建設及區域均衡。
- （二）配合行政院經濟建設委員會 96 年 12 月 13 日總字第 0960005662 號函擬定之「人本交通整合推動方案」等指標計畫，並延續 97 年 10 月 7 日院臺建字第 0970043504 號函核定「既有市區道路景觀與人本環境改善計畫」精神內涵。

二、未來環境預測

- （一）全球氣候變遷所造成的災害威脅越趨嚴峻

面對氣候變遷所帶來的威脅，各國不斷尋求人與環境共存的新方針，因應極端氣候常態化之挑戰，未來國土防災策略，需要審慎衡酌氣候變遷態勢與強度，整合相關資源、檢討土地使用管制規定，並提出創新、彈性之調適作為，以降低災害衝擊，保育生態環境，落實城鄉之永續發展。

- （二）面對全球化競爭，各城鎮應經由整體規劃設計，凸顯在地文化特色

面對全球化浪潮之衝擊，近年來世界各國積極推動全球在地化政策，藉由凸顯在地文化特色，打造特色城鎮，以強化其城市競爭之條件，城市競爭力已不再是追求先進、傲人的硬體建設，而是如何凸顯其所特有的自然、人文魅力所形成之在地文化特色，而這股力量實有賴於透過在地特色辨識、地方意識認同與凝聚、環境診斷、跨領域公共建設服務品質提升，以及民眾參與才能逐步落實，因此未來城鎮發展也應經由整

體規劃，結合創意設計，凸顯在地文化特色及地方認同。

（三）綠色城市競爭蔚為全球城鄉治理趨勢

盱衡國際經驗，歐盟自2006年提出以綠色生活為發展方向之綠色都市創意競賽，以「健康生活、友善生態、永續能源、自主管理」為目標，透過每年甄選出最佳綠色首都(European Green Capital Award)，將綠色政策落實於各大城市之中，未來臺灣的城鄉環境發展，亦應以持續推動綠色生活之發展與建設為基底，落實生態都市發展之理念，藉由技術與創新的思維，建設生態永續之城鄉環境。

（四）水澇旱災加劇

臺灣的島國及山高水急的地理特性，水資源的治理與運用難度已高，加上又屬於世界氣候變遷的熱點，水旱災情從未間斷且有越來越密集、急遽化趨勢，包括臺灣近十年來的水文豐枯情形愈益懸殊及水旱災情交替侵擾等，伴隨而來的還包括洪水、海嘯、暴潮溢淹、海岸侵蝕、土石流、缺水等嚴重的環境災害。因此，全面增加水資源調蓄空間與能力是環境主軸政策，反映在市區道路建設上就是全面增加雨水的入滲率、貯留空間與減緩地表逕流量，以全方位提升土地的保水涵養能力。

（五）透過跨域整合及部門合作提高資源投資效益將是未來政府治理新趨勢

近年來不論歐美或亞洲先進國家都面臨政府財政收入短缺及政府舉債問題，並紛紛提出資源整合及民間參與等因應對策，目前中央、地方財政亦日益困窘，為提高資源投資效益，透過各部會間橫向聯繫及建立對話、合作機制，以及各區域與縣市間之合作與競爭，將有助於激發在地創意與創新，經由計畫的引導，適時、適地、適性的投入各項公共設計畫，將有助於投資加值效益之浮現，發揮資源投入綜合效益。

（六）未來政府施政核心價值將由追求 GDP 提升為 GNH (*Gross national happiness*)

目前各先進國家推動城鄉永續發展，係以Local Agenda 21的精神為基礎，鼓勵地方參與並自力營造，而提升國家競爭力關鍵指標，並不僅

僅追求經濟成長，更進一步是在於提供國人幸福有感之生活環境；因此未來將藉由社區自力營造方式，由社區民眾自行規劃改善居家生活環境，除填補政府公共建設之不足，更有利發展在地認同、有感及具地方特色之優質生活空間。

（七）綠色運輸生活

回應國家推動永續發展、因應氣候變遷、節能減碳及建構綠色交通網之政策願景，目前從中央至各縣市政府均已著手規劃『區域性低碳生活運動』，從低碳城市、低碳社區到低碳家園，逐步落實，其中能最能發揮低碳效益的首要關鍵即為交通運具。因此，市區道路建設應推動以自行車作為主要通勤通學運具之空間服務，並廣泛運用環保節能燈具或相關服務性設施，全面啟動以市區自行車路網為經緯之低碳綠生活。

（八）環境資源節約

有鑒於過去人行道上有太多突出性、分散零星分布的服務性設施，缺乏系統性整合思維，或多餘老舊且已無功用的街道傢俱，與人爭道且破壞視覺景觀，未來呼應低碳時代來臨，減碳行動操作於環境規劃設計中，除引入綠色設計外，應強調人為設施之整併、減量及集中劃設，以減低能源消耗與自然資源損耗，提升整體公共設施服務效益及道路空間品質。

（九）高齡少子化時代來臨

臺灣新生兒初生人數逐年減少，生育率也（每位婦女一生所生育的子女數）已降到1.0人；根據WHO定義，65歲人口佔總人口7%以上就進入高齡化社會，超過14%為高齡社會，依照經建會推估，臺灣將在民國106年時成為「高齡社會」，而我國資料在聯合國與美國人口統計局數據中更顯示，民國100年之台灣人口老化程度排名世界第48，預估最快在22年後，將超越日本成為全球最「老」的國家。面對高齡、少子化的趨勢，未來公共設施服務需求將產生質與量之轉變，是故城市公共開放空間及人行步道系統之整備，應融入無障礙開放空間通用設計原則，落實友善都市之目標。

三、問題評析

(一) 全球氣候變遷對城鄉環境之威脅應有調適對策

由於全球氣候變遷影響，台灣海平面每年平均上升速率為全球海平面平均上升速率的1.4 倍，台灣西南部地層下陷速率則高達每年7.89 公釐，加上台灣平均降雨趨勢，單日強降雨量增加趨勢越來越明顯，依過去天候條件所設計的防洪排水設備，恐將無法因應未來可能之災害風險，為落實國土防災及國土保全，未來需配合台灣綜合治水策略，進行土地使用檢討調整，提出都市滯洪、防洪配套因應策略，以紓解都市水患治理壓力。

過去城鄉景觀風貌，以建構具國土美學之生態城鄉環境為目標，鼓勵以區域空間整體發展概念，整合街道景觀（含建築景觀及騎樓）、公園綠地與開放空間，以及都市水岸、河川、海岸及濕地，逐步建構創新型整體藍綠帶生活、生態系統網絡，未來有必要進一步將城鄉藍綠帶系統與都市防災計畫及綜合治水計畫結合，並優先針對西南沿海嚴重地層下陷地區以及其他易淹水都市地區，配合都市非都市、土地使用檢討結果，及流域綜合治水對策，進行周邊公園、綠地、公共開放空間之地景生態環境改造，提供多元及創新之滯洪、調節、雨水儲留設施，以強化國土防災。

(二) 國內都市水岸之失落空間尚待重新賦予新生命

台灣過去都市發展經驗，因忽略河川對都市發展之重要性，水岸景觀過去均被視為邊緣土地而做不當之土地利用，存在以灰色排水溝及欄杆甚至加蓋之工程意象，阻礙都市發展及都市景觀，未來在下水道及河川整治等灰色基礎建設逐步完成下，綿延連貫的都市水岸空間將成為帶動都市再發展之新契機，過去桃園老街溪、屏東萬年溪及苗栗北勢溪示範案例之推動基礎下，將配合行政院永續發展政策，增加都市自然生態親水空間，鼓勵進行都市生態水岸環境營造，打造都市魅力新亮點。

(三) 城鎮建設缺乏整體性規劃，各地方政府競相爭取補助資源，易導致城鎮無法適性發展

由於中央政府財政資源有限，跨域、跨部門補助資源整合機制尚未建立，使地方政府為競相爭取公共建設經費，往往忽略城鎮之適性發展，

導致公共建設及服務設施受限於格局不足而無法有效發揮功能，設置不適當或低度利用之設施，恐將造成無效投資與浪費，因此，未來有賴透過城鎮整體規劃，引導區內各項公共建設資源之投入，除進行過去景觀資源投入之盤點，朝向系統整合，縫補、串連個別公園綠地、公共空間外，並配合各相關部門建設計畫，如全國自行車道、地方文化、產業、觀光、河川治理、都市更新、海岸保育、溼地復育等之自然與人文環境，作有系統之結合，以及部門計畫間之互補與合作，發揮計畫投資綜效，營造優質生活環境，帶動城鎮整體發展。

（四）城鄉公共建設並未結合地方人文環境特色突顯自明性及美質

過去政府不論在公共建設、地方產業、城鄉風貌或社區總體營造工作上，已積極投入各類資源，型塑在地特色，但以往因資源投入不同步及各城鎮同質化發展，導致地方特色無法凸顯，且城鎮發展規模及差異化不足，無法達到經濟規模及機能互補之效，未來有待透過整合規劃及導入跨域合作治理的作法，讓城鎮在地文化、跨域資源整合與配置能更有效率，同時經由融合城鎮景觀、部門建設、地方產業、居住環境及社區居民認同，進一步提升城鎮幸福感。

（五）加強社區居民公共參與及環境自力營造，提升國人幸福指數

目前各國推動城鄉永續發展，係以Local Agenda 21的精神為基礎，鼓勵地方參與並自力營造，由社區居民主動參與社區生活空間改善，可填補政府公共建設投資之不足，經由民眾自主規劃設計及自力營造之過程，更有利凝聚地方共識，發展出感動、心動，具地方創意與特色之生活空間，並結合地方文化與地方微型產業，打造富民經濟。

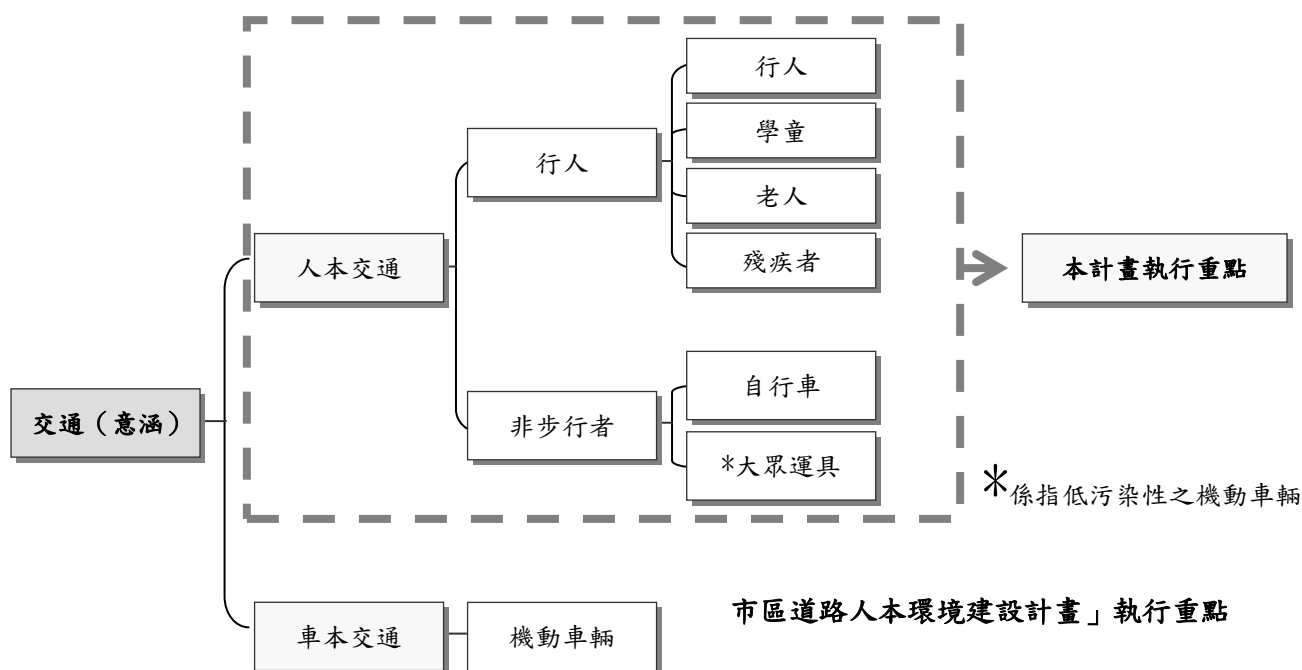
（六）既有市區道路景觀與人行環境品質之「質」與「量」 尚未達到一定水準

長久以來一般道路建設均未有效考量「以人為本」，導致目前臺灣各都市既有市區道路景觀與人行環境品質之「質」與「量」皆尚未達一定之水準，為縮小過去經濟發展與生活環境建設背離之落差，建立以人為本之優質生活環境，重新檢視既有市區道路斷面，配置合理道路要素、擴增人行活動空間及道路綠帶面積、重塑市區道路，以提升都市環境品質、改善人行徒步空間、無障礙環境及連結建構市區自行車道，並形塑

保有當地生態景觀、地區文化特色之生態都市，希冀藉由本計畫之執行推動，促使各地方政府可有效檢視轄區內之市區道路現況，進而提出人行道與自行車道整體改善方針及具體建設，期後續相關機關均能重視人本環境之改善。

(七) 各縣市政府及民眾對生活環境週邊人行空間之重視應再強化

過去推動「既有市區道路景觀與人行環境改善計畫」，經歷五年來之執行，已有效提升各縣市政府及民眾對生活環境週邊人行空間之重視，實質空間改善方面，亦有具體之成果逐步展現；唯此計畫乃深入過往都市城鎮發展之底層窠臼，於短期內加以斧底抽薪，有主客觀因素之困難度，且有別於其它計畫，勢須有一延續性之實質計畫加以持續推動，方能成就「人本環境」之偉大願景。



貳、計畫目標

一、目標說明

過去十多年來城鄉風貌在行動內涵上，以建構「文化、綠意、美質」、「幸福都市、民眾參與」之城鄉生活綠網新風貌，創造許多小而美之公園、綠地、社區閒置空間新綠點，以及河廊、路廊等都市綠軸創意空間改造，然而，為因應全球氣候變遷挑戰，提升城市競爭力，以過去小規模、單一資源投入模式，要達成城鎮整體風貌形塑改造，提振地方發展，紓緩氣候變遷所造成的災害威脅並不容易。因此，本計畫執行策略將參考先進國家推動之綠色首都及生態城市規劃理念，透過城鎮整體規劃及跨域整合推動平台之建立，鼓勵各直轄市、縣（市）政府進行城鎮整體規劃，經由計畫引導並透過區域合作、跨域資源整合，提出城鎮環境之創新與改造策略，打造具在地文化、樂活、富綠、美質之城鎮風貌。

本期計畫之政策目標如下：

(一) 改善城鎮整體環境，凸顯城鎮自明性及魅力

因應未來國土空間發展及新五都之形成，未來將著重城鎮跨區域、跨領域之整體規劃，依不同城鎮需求與條件，藉由城鎮生活、生產、生態資源之盤點，以及其他部門建設計畫之結合，提供適宜性公共設施服務、具地方自明性、空間閱讀性及生態多樣性之優質城鎮風貌。

(二) 調節氣候環境，盤整組構綠色城鎮服務設施

從生活、生產及生態三面向，構築以綠色道路為經緯之城市綠色基盤，通盤檢討城鎮過去已投入之各項公共建設計畫，如藍綠帶建設、生活綠廊、通勤通學廊道、人行道與自行車系統、觀光風景區、商圈、古蹟及客家文化園區等建設成果，經由策略性之縫補、串連，以加強資源投資效益。

(三) 創造城鎮競爭力及就業機會

經由城鎮整體規劃，引導各項建設計畫適性、適時的共同投入，並結合商圈輔導、行動資訊軟體開發、行銷、社區總體營造等相關軟體配套措施，將有助於城鎮自然人文特色，同時結合在地優勢產業之發展，帶動民間投資商機，增加城鎮就業機會。

(四) 設施整併與減量，營造友善無障礙生活環境

加強國內公共設施及開放空間必須更重視無障礙及友善空間營造，推動化繁為整之市區道路人行環境公共設施減量行動，並以 Local Agenda 21 之精神與模式，推動社區營造與人才培力，鼓勵地方參與生態環境改造運動，以填補公共建設之不足，由社區居民自主打造地方最適生活模式。

綜上所述，本期計畫之工作目標如下：

1. 跨域整合建設計畫

配合土地使用檢討及相關部門建設計畫，推動城鎮風貌型塑計畫，辦理綠色基礎設施建構、易淹水地區地景生態環境改善及水岸環境營造、城鎮街區風貌改造、騎樓整平等整合型計畫案。

2. 市區道路人本環境建設計畫

配合行政院「節能減碳」政策，本期之計畫預定達成指標以提昇人行道及自行車道長度、人行道透水面積、喬木種植數量、綠地面積為績效目標。

二、達成目標之限制

（一）整合工作人力不足推動所需

由於本計畫重點在於跨域、跨部門建設計畫之整合協調工作，其推動範疇及內容未來將涉及內政、交通、文化、農業、經濟、環保、教育、原民及客家等 9 部會、直轄市、縣市政府及鄉鎮市（區）公所，協調聯繫工作及屬性複雜，業務量龐大，恐超過現有人力所能負荷，需配置合理人力才足以負荷。

（二）城鎮風貌跨域整合建設，關鍵仍在縣市首長之施政配合意願及地方行動力

依過去城鄉風貌推動經驗，城鄉風貌執行成效之優劣，端賴於地方首長重視程度，對於年度提案計畫準備，已充分授權環境景觀總顧問，部份縣市已提升至副縣長或秘書長層級，足以整合內部跨局處協調，未來在區域合作平台或縣市自組跨局處整合平台，可立即因應，但部分縣市首長及地方組織分工，已習慣獨立操作，面對未來補助機制調整，部分地方縣市恐未及因應，致影響計畫推動。

（三）城鎮風貌型塑整合規劃，有賴各部會共同參與及投入

過去各部門建設計畫均以個別計畫目標進行公共建設投資，個別計畫間尚未建立整合推動平台或計畫整合推動策略，未來將由本部邀集相關部會共同建立跨域整合推動平台，共同執行跨域整合建設計畫，然計畫整合協商過程恐需耗費更多溝通時間，影響計畫執行。

（四）市區道路之工程建設難以用經濟成長效益來評估

本計畫為非一般的公共工程性質，難以使用經費投資後所提升基礎建設的經濟效益評估來計算。必須經由環境貨幣的量化方式計算，透過減碳量的環境貨幣轉換，方可評估市區道路建設對環境所提升的生態效益與環境效益。

三、預期績效指標及評估基準

依據本期計畫推動目標及意旨，研訂本計畫之預期績效指標項目如下：

- (一) 經由公園綠地系統整合串聯，未來 4 年將增加公園綠地面積約 85.6 公頃（跨域整合建設部分，60 公頃；市區道路人本環境建設部分，25.6 公頃），未來 4 年每人享有公園綠地面積約可成長 12%（100 年每人享有公園綠地面積 3.22 m²，4 年後預計增加為 3.62 m²）。
- (二) 經由公共設施建設計畫之投入，未來 4 年將可創造就業機會達 1 萬個。
- (三) 經由城鎮自然、人文環境品質之整體提升，城鎮特色文化旅遊之包裝與行銷，預計將可帶動文化創意產業發展及帶動休閒旅遊達 5 萬人次以上。
- (四) 增加人行道長度約 256 公里。
- (五) 人行道透水面積增加約 30 公頃。
- (六) 自行車道長度增加約 192 公里。
- (七) 喬木種植數量約 4 萬 8 千棵。

本計畫將以都市公共空間之安全、舒適、易達及創意性等，作為都市環境品質之檢核重點，由各直轄市、縣市政府依都市發展潛力與條件，設定都市環境品質指標之基準值，並進行都市環境品質總體檢(詳附表 2-1)納入提案計畫書，俾供計畫評核之參據。

表 2-1 都市環境品質總體檢表

評核項目	評估指標
都市微氣候調適	都市親水河段長度
	街角空間綠化與增設人行步道綠地面積
	增加滯洪池與濕地面積
	增加透水與保水面積
	喬木新植數量
人本交通環境	無障礙空間連續串接長度
	通勤通學及人行步道系統配置及長度
	自行車服務站配置數量
	自行車道長度
	綠色內涵比率
都市公園綠地	每人平均享有綠地面積
	增加綠地面積
	綠地的可及性
	二氧化碳固碳量(植栽數量與草地面積)

參、現行相關政策及方案之檢討

一、城鄉風貌計畫

(一)各部會現行相關政策、方案及計畫內容摘要

1.經濟部

- (1). 商業司推動商業現代化，創新台灣品牌商圈、透過強化品牌商圈之內涵，以商圈輔導、整合行銷、推廣、品牌意象深化等，提升商圈業者自主經營能力，促進永續發展。
- (2). 水利署辦理重要河川環境營造計畫、區域排水整治及環境營造計畫、易淹水地區水患治理計畫、海岸環境營造計畫等，開闢滯洪池、抽水站、疏洪道等設施，使河川、海岸及區域排水等水環境得以永續經營，進而達成營造優質親水環境、恢復自然健康河川、改善一般性海堤環境及改善區域排水環境等目標；未來將可結合都市計畫土地使用檢討，推動防災公園規劃、公共空間供蓄洪及透水設計，提升城鎮防災能力。

2.交通部

觀光局推動「重要觀光景點建設計畫」及「觀光拔尖領航計畫」之拔尖行動方案，採用由下而上及由上而下之雙軌執行機制，推出區域觀光旗艦計畫，打造5大區域觀光特色，並推動競爭型國際觀光魅力據點示範計畫以及觀光景觀無縫隙旅遊服務計畫，以創造具國際魅力的獨特景點及無縫隙旅遊資訊及接駁服務，營造國際觀光魅力旗艦景點及高品質的旅客服務。

3.教育部

推動「永續校園推廣計畫」，整合社區共同意識、建立社區風貌、拓展生態旅遊等課題，改造校園環境成為進步、安全、衛生、健康、人性化的學習環境，及具有社區特質的公共活動空間，並結合校園綠色技

術實施應用，轉化國內相關產業技術，進而增進綠色產業推廣效益。

推動「自行車道整體路網串連建設計畫」，以打造環島路網為目標，辦理推動北、中、南、東部等地區縣市間之優質環島路線串連，以提供安全、舒適之自行車道服務品質，並進一步延伸銜接環島路網，深化環島路線與地方產業、人文特色、觀光資源之結合，提供用路人豐富、多元及精緻化之騎乘經驗。

4.文化部

推動新故鄉社區營造第二期計畫，鼓勵社區居民積極參與公共事務，包括：社區影像、社區刊物、地方文史、社區學習、文學藝術、社區工藝、藝術表演、傳統藝術、表演藝術、生態保育、文化資產、社區產業等，培養社區意識，建立人與人以及人與社區的新關係，使居民與社區形成互惠共生的生命共同體。

5.行政院經濟建設委員會

- (1). 推動國家建設總合評估規劃計畫，依國土空間發展策略計畫架構，針對城鄉永續發展、創新與經濟成長、國土保安復育及綠色智慧化運輸等基礎建設重點面項，進行區域產業空間整體發展，整合相關公共基礎建設，以發揮計畫投資綜效，同時結合各區域合作平台，區域內之共同事項應經平台協調建立共識，形成共同提案，再推動實施建設。
- (2). 花東地區永續發展策略計畫，依「花東地區發展條例」規定，中央主管機關(行政院)應依據花東地區城鄉發展、自然景觀、生態及文化特色，發揮花東地區優勢條件，爰擬訂「花東地區永續發展策略計畫」，作為花蓮及臺東縣政府擬訂「綜合發展實施方案」之依據，據以落實推動花東地區產業發展，維護自然生態景觀，發展多元文化特色，提升生活環境品質及增進居民福祉，促使花東地區永續發展。

6.行政院原住民族委員會

推動原住民部落永續發展造景計畫，辦理原住民族地區產業發展、環境景觀改善、部落組織運作及人才培育等，促進原住民族地區經濟及產業發展，厚植產業實質競爭力，提升產業經營能量，以及增加原住民經濟收入與就業機會。

7.客家委員會

推動客家生活環境營造計畫，整體規劃客家聚落、保存傳統客家庄社區公共生活場域，強化客屬文化資產特色，落實在地住民共同參與社區發展與環境營造等。

8.行政院環境保護署

推動清淨家園、河川污染防治計畫及永續優質環境衛生計畫，辦理環境整潔維護、環境汙染預防、垃圾減量、資源回收、環保志工運用環境教育宣導、河川汙染巡守通報，以及淨溪淨川活動等。

9.行政院農業委員會

推動農村再生整體發展計畫，有計畫及系統性的推動農村社區建設、農村人力培育、產業活化及休閒農業輔導、農地管理、文化保存及生態保育等工作，並創造農村就業機會，吸引青年留農或返農，並透過農村生活體驗、農漁村文化活動之推廣、行銷等，帶動農業休閒產業發展，促進農村活化再生。

10. 內政部

(1)推動「都市更新產業行動計畫」，加強推動都市更新產業發展，未來將由以「基地再開發」為主的更新模式，推進到「地區再發展」以及「地域再生」；由「投資型」都市更新擴展為「社區自助型」都市更新；由「重建型」都市更新延伸到「整建維護型」都市更新；並兼顧「都市個別老舊合法建築物」生活機能改善，可健全健全都市機能、提升都市生活環境品質、建構安全智慧生態城市及提升城市競爭力。

(2)推動「海岸復育及景觀改善示範計畫」，辦理縣(市)海岸整體規劃、都會(城鎮)海岸復育景觀計畫、海岸生態復育保護計畫及一般海岸景觀改善計畫，以永續海岸發展為主軸，透過海岸資源調查、彙整分析，針對重要保護標的、防護重點試擬管理方式，及輔導地方政府進行環境整理及設施減量作業，提供民眾親海休憩空間，以提升環境品質。

(3)推動「國家重要濕地保育計畫」，以共同辦理（整體性、制度性）以及分工辦理（地方性、個案性）的模式，逐步推動濕地調查、監測、維護、社區參與濕地經營管理、濕地生態空間結構整體規劃、濕地生態廊道建構與生態復育、建構濕地法制與管理體系、提升濕地科學研究、國際參與及國際交流合作、教育訓練與行銷宣傳等工作。

(二)既有政策、策略檢討

1. 城鄉風貌推動歷程及制度變革

(1)草創階段（民國 86 至 89 年）

民國 86 年，行政院經建會研擬「創造城鄉新風貌行動方案」，期望透過此一整合性、原則性及指導性方案，開始推動改善台灣城鄉風貌，並將各部會工作集中落實辦理，以擴大地方環境改造效果，達到示範目標。

本部營建署亦於民國 86 年 9 月研擬完成「城鄉風貌改造運動實施計畫」並報奉行政院同意備查。該實施計畫具體定義城鄉景觀風貌實施範疇包括「人為環境景觀」、「自然環境景觀」及「生活文化景觀」，並以創造具有「文化、綠意、美質」的新家園為計畫總目標，企圖建立長期實施計畫及制度，並由解決實際問題著手，加強近程重點改造，以及透過示範評選、宣導獎勵等措施，喚醒共識。同時邀請學者專家成立「城鄉風貌諮詢服務小組」下鄉實施輔導及提供諮詢建議，指定重點示範區，並自 87 年度起，編列預算約 2 億元補助地方政府辦理都市設計、親水建設、街道景觀美化、公園綠地建設、海岸景觀改善等先期規劃設計，及辦理全國性「魅力城鄉

大獎」評選活動等，為後續城鄉風貌改造之全面展開，奠定基礎。

88 年度，由行政院經建會主導於「擴大國內需求方案」下成立「創造城鄉新風貌計畫」，由營建署在 88 年度、88 年下半年及 89 年度擴大編列預算補助各地方政府進行重要景觀據點之示範改善，樹立一個重要的里程碑。該二年度除了補助 700 多項改善計畫，最重要的成效應該是成功提升「創造城鄉新風貌」之政策能見度並推廣相關觀念，逐漸讓「創造城鄉新風貌」成為改善城鄉發展與生活環境品質之代名詞，以及全國各地方政府首長之關注重點。

(2) 第一階段（民國 90 至 93 年）

90 年度，本部報奉行政院核定「創造台灣城鄉風貌示範計畫」，成為中央政府一項中長程實施計畫，自 90 至 93 年度賡續編列補助預算，並初步完備該計畫執行機制、預算與工作規範等相關作業規劃。

92 年度起，再區分成「城鎮地貌改造」及「社區風貌營造」二項子計畫，設定不同機制據以實施：

A. 「城鎮地貌改造」：訴求城鎮尺度之主題性計畫，在目標與策略上著重「計畫創意」及「團隊陣容」之競爭性補助，宗旨近似於「景觀設計大獎」，目的在鼓勵各直轄市、縣（市）政府積極發掘地方各類特殊景觀資源潛力，並依據新世紀主流價值理念，結合優秀專業企劃團隊，經由擴大公共參與，摒除傳統工程建設之制式作法，積極思考以文化、品質及創意手法，提出環境永續經營管理計畫，定位為地方城鎮地貌發展之重要指標性計畫。

另本於「重點補助，全面關照」理念，採取「政策引導型」、「競爭型」補助，設定重點項目，以「減量」、「生態」、「環境整頓」、「簡易綠美化」等原則，引導地方政府以正確之理念，對重要景觀據點進行計畫性、系統性之逐步改善，集中資源有效運用。

B. 「社區風貌營造」：藉由社區總體營造動員和操作過程，建構社區

提案及執行機制，致力「促成地區居民自己來規劃」，並藉由「社區規劃師」制度之補助建置，及鼓勵以「雇工購料」方式自力營建，達成社區培力目標。該計畫本部業報奉行政院以 92 年 7 月 1 日院台內字第 0920034435 號函核定。

(3) 第二階段（民國 94 至 97 年）

未來國家發展重點已經移到創造內需型經濟發展機制，專注知識型經濟，即以生態和生活價值為目標與發展模式。這兩個方向相對於大資本、大規模、大耗能的發展邏輯而言，是一種屬於分散式、地方性、精緻型、多樣化、內發性、「輕薄短小」與「美（學）感（性）遊（憩）創（意）」的型態，也是維持一個良好生活環境和生態循環所必要的後工業發展策略。城鄉景觀風貌改造政策，如何呈現這些理念和品質，正是此一階段尋求進步與創新的重點思維。因此，此階段近程之城鄉風貌改造政策設計，就必需要提升成為一個足以啟動地方景觀風貌產生結構性轉型和再發展的機制，而非著眼於個案計畫補助。這項政策遂以國家總體發展視野及過去累積之經驗為基礎，建構出更完整的發展推動邏輯。

(4) 第三階段（民國 98-101 年）

第三期城鄉風貌示範計畫為因應全球氣候變遷與提升國際城市競爭力，並配合行政院推動「生態城市綠建築方案」與「建築物騎樓整平示範計畫」，以建構具國土美學之生態城鄉環境，形成創新整體藍綠帶生活、生態系統網絡為目標，推動「國土空間永續」之主題競爭型計畫與「鄉街整體振興」、「生態都市環境改善計畫」之政策引導型計畫，藉由競爭及政策引導，激發地方發揮創新及創意。

(三) 補助計畫推動成果

針對 98-101 年第三期城鄉風貌計畫，其政策著重於中央與地方透過分工，以生態理念創造優質、永續且具未來競爭力的城鄉風貌和國土美學，其分項推動計畫分別為「國土空間永續」之主題競爭型補助計畫、

「鄉街整體振興」之政策引導型補助計畫與「生態都市環境改善」之政策引導型補助計畫。

1. 辦理「國土空間永續」之主題競爭型補助計畫

為能提升城鄉國際競爭力與資源有效利用，鼓勵各地方政府以合作和整合方式，提出跨區域、跨領域之主題型城鄉風貌計畫；或各縣（市）境內推動跨鄉鎮、跨領域計畫。競爭型計畫主要補助性質為，以回應全球暖化議題，具有節能減碳、減災、防災顯具效益之濕地、海岸、河川、廣義型公園綠地系統、藍綠帶生態系統及生活性開放空間系統等主題性計畫。

國土空間永續競爭型計畫，共分 98、99 二年度受理核定，共補助主題型競爭型計畫 13 件，計畫補助類別，見表 3-4。

表 3-1 98 至 101 年度「國土空間永續」之主題型競爭補助計畫情形統計表

項次	計畫性質	統計	百分比
1	河川水岸環境營造	4	31%
2	地方人文空間	2	15%
3	海岸濱海廊道	5	38%
4	公園綠地系統	2	15%

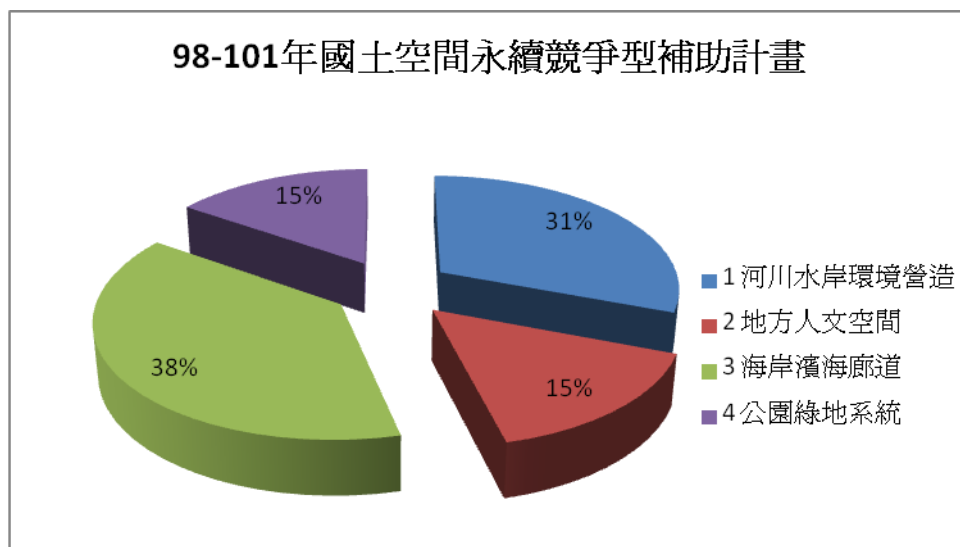
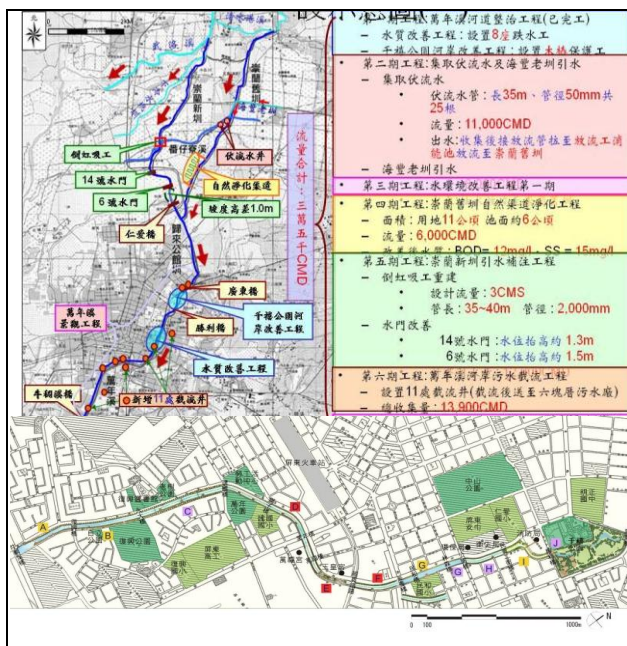


圖 3-1 98 至 101 年度「國土空間永續」之主題型競爭補助計畫情形統計圖

競爭型計畫執行成果摘錄

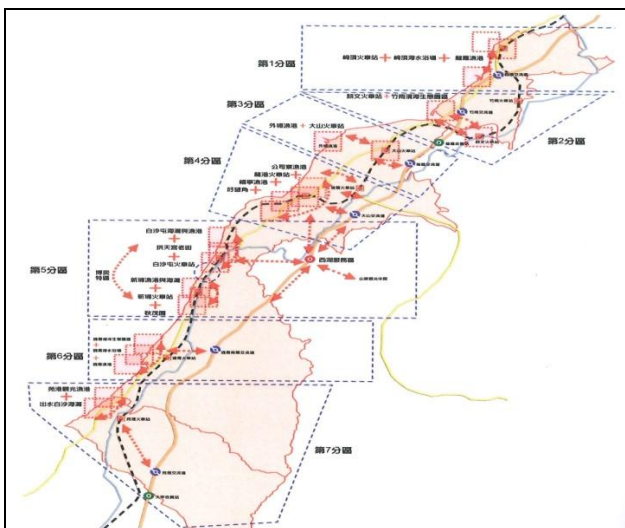


屏東深呼吸-屏東萬年溪整體營造計畫

本計畫係善用萬年溪之河川空間創造城鄉新風貌，藉由重新整治萬年溪，塑造產業、人文、生態三者共榮的永續河岸空間，並且改善萬年溪之安全性及親和性，提高民眾使用意願。上游段由縣府先行投入建設經費進行汙水截流、河道整治、引水、水質改善等工程，再搭配本計畫下游段親水空間改善，連結萬年溪沿岸二側之公共設施及綠地空間，建構綠色休閒廊道，改善及增加行人徒步道的長度、寬度與遮蔭效果，以保障行人行動的安全性與舒適性，提供萬年溪兩側人行無障礙空間之串連，並塑造每段河道不同之河岸風情及景觀魅力，以增加河岸空間之使用率，創造萬年溪之新生命期望。未來改善後之萬年溪具有區域級的景觀風貌，擁有綠覆面積 16,000 平方公尺、水岸人行徒步空間 8 公里，面積 12,000 平方公尺，期能逐步伴隨著遊憩人潮成長帶動此區域之周邊景觀事業，創造屏東之經濟成長。

輕. 近海岸線-台東太平洋海岸步道發展計畫

本計畫北起長濱，南至達仁，目的在於建構太平洋海岸步道系統，並打造太平洋海岸 13 區帶，依每一區帶各自不同之生活、產業與文化，發展出各自不同的特色空間及提供友善服務空間，透過步道系統串連山海生活特色空間據點，強化各區帶聚落與觀光發展間之聯繫，將觀光活動延伸至社區聚落，促進地方產業發展，塑造東海岸永續發展典範。本計畫優先選定都蘭區帶及富岡區帶兩處為示範點，舊區內原住民、新住民甚至國際移民文化交之所成之生活環境，藉由藝術家與當地居民主動將對生活與環境之感受具體轉化為在地文化呈現，結合山海環境步道空間的營造，凸顯台東特有山、海、人文景觀風貌。新增步道系統 5386 m²。



揉風慢活貓裏海

本計畫位於苗栗濱海4鄉鎮，延續原揉風、慢活、貓裏海規劃設計理念與精神，以生態活動來訪者為主要設計對象，配合以人為本的核心主軸，強化全區人性化設計思維以及無障礙的空間設計概念，使本區具有全方位服務機能，再輔以定期策展之生態教育參訪，使本區成為生態豐富展示場所以及濱海自行車道迴圈之節點服務資訊中心。

本計畫串聯苗栗縣海岸線綠光海風自行車道，及中港溪大河戀自行車道，銜接至永和山自行車道系統，達到線性串連與環狀串連的慢活網路系統，同時也新增綠化面積 3826 m²，增加濕地面積 5164m²。結合濱海沙灘、周邊防風林生態場域、人工濕地、垃圾焚化爐等環境教與解說資源，提供國人慢速、體驗苗栗豐富海岸自然與人文景觀。



島嶼慢鄉-金門碧山的傳統與未來

本計畫位於金沙鎮東側，包含碧山聚落、周邊農地及碧山靶場，面積約 16ha。本計畫係以人文、生態及地方精神為主軸，打造聚落地景新風貌，從地方生活空間與行為模式出發，鼓勵民眾參與生態環境改造，透過鄉里日常生活，以低度設計手法，塑造碧山聚落開放、具指引性之聚落空間，並藉由「傳統聚落空間之修景」、「文化資產保存與活化」、「地域建築設計之思索」，達到傳統的延續及創新。

在營造過程，以生態、生產與生活為方案設計的核心，有別於純粹視覺美感的設計，因地制宜及就地取材，例如以蚵殼灰三合土取代水泥，類屋磚石將會被回收利用，以減少輸入外來物質，將原本是「恐懼地景」的碧山靶場，轉化為「新文化地景」將靶場變成牧場，設計成酪農產品展銷中心及金門東北角綠色載具的轉運中心，辦理碧山生態淨水系統工程及及金沙鎮碧山聚落用戶污水接管及處理工程，讓污水資源化，成為再生水。



嘉義縣濱海生態防線環境景觀總體營造計畫

本計畫位於布袋鎮位於嘉義縣西南端，為一傳統濱海的漁港鄉鎮，位嘉南平原海岸線中間，布袋鹽場七區範圍，基地已停止產鹽。在藍綠帶系統串連部分，本計畫將台 17 線塑造為綠色廊道，串連既有濕地、逢河濱海景觀破碎的綠核，包括鰲鼓溼地、朴子溪河口濕地、好美寮自然生態保護區等，並藉由閒置魚塢、鹽田再生，適度透過人為力量介入，讓原本看天變化的水位、海水鹽度、植生環境得以迅速回復原貌，創造休閒農業，復育生態環境，並藉由沿線自行車道路網串接，成為一處優質富在地文化特色之休閒空間。未來將可增加綠美化面積(m²): 31, 250 m²、增加開放空間 43, 750m²、改善濕地環境

	335,000m ² 。
	曹公新圳流域串珠計畫-高雄新興都會生活水岸地景改造行動 本計畫係以曹公圳流域涵養新都會水脈，配合 100 年縣市合併的契機，啟動區域治理，縫合都會綠色網絡，採都市水域土地新治理與新技術，連結高雄縣市邊陲破碎綠地綠地的，重整週邊開放空間土地，調整水域空間及功能，使其具有調節都會微氣候、滯水、生態休閒等，營造具水質、水量、水生活之嶄新都市生活空間。在「水質」改善，包括改善曹公圳與愛河源頭水質，增加生態溼地公園 19 公頃淨化水質，曹公新圳全線約 11 公里，涵蓋面積 3,300,000 平方公尺公頃生態淨化廊道；「水量」，改善長期水患與排水功能，透過渠道斷面改善、滯水工法、滯洪池、生態池、透水鋪面、各類集水景觀設施設置等減少逕流量與增加滯洪量，並維繫整年水的供應與調節，依本計畫規劃後總滯洪量將增加為 24 萬公噸。「水生活」，增加生活休憩空間 19 公頃，營造水岸生活文化，增加生態溼地公園。
	大嵙崁綠色資產廊帶（大溪、慈湖、角板山）低碳旅遊與文化景觀營造 本計畫範圍包括台七線路廊、大溪老街及角板山地區。以低碳、減碳為目標，串連及調整大嵙崁地區之大溪歷史文化商圈、兩蔣文化園區、角板山、大漢溪流域及台七線沿線等地區，組構大嵙崁綠色資產廊帶，創造具地方特色與綠色資產意象之地區風貌空間。整體營造策略包括改善入口環境，打造月眉生態旅遊服務中心、大溪低碳社區營造，大漢溪親水人本環境營造，在地故事導覽系統建置、角板山原住民傳統聚落營造等，創造具地方特色與綠色資產意象之地區風貌空間，並配合景觀自治條例，結合大嵙崁綠色資產廊帶經營與行銷計畫，發展一個宣導性、整合性、長期性之執行機制，及以「4+2」低碳生態旅遊系統，全面翻轉耗能之旅遊行為與公共設施建設方式，創造本區為低碳省能與國土永續之「大嵙崁綠色資產廊帶」。



雲林縣永續藍帶空間營造計畫

本計畫區位於有才寮區域排水。源頭自虎尾鎮，分別流經土庫鎮、褒忠鄉、東勢鄉、臺西鄉，自六輕工業特定區南側注入台灣海峽。集水區面積為 8.6 平方公里。本計畫透過有才寮整體區域規劃，整合河川上、中、下游的流域環境，研擬永續經營發展之構想與方向。在中下游各遴選一處示範點，進行環境改造，中游示範點位於有才寮大排之潮厝國小至龍巖國小河段，全長 4 公里，主要以回復自然景觀為主，清除河道淤泥、坡堤整治綠化及週邊遺址再利用，搭配休閒遊憩設施如公園綠地、自行車道、舊日式建築等，提供當地居民一處懷舊、休閒場所，並結合學校社區生態教育、濕地水質淨化等，使本計畫成為雲林河川藍帶空間治理典範；在下游段，針對台西海源進行環境改造，以生態修復及補償之設計理念，去除過多人工設施，保育海園已形成之濕地生態環境，適度導入環教解說設施，還原台西海園的生活休閒功能。未來將增加綠地面積 52,951 m²、人行步道 91,543m。

河·驛—潤仔壠水岸新驛再生計畫

本計畫以沿老街溪之中壠歷史街區環境為範圍，計畫面積約 48.37ha。透過整合老街溪河域開蓋之生態治理與環境復育行動，並整合環保署補助「老街溪河川整治水利及景觀工程，地下礫間槽處理工程」，改善水體水質，重塑都市生態河域；並依河域斷面與都市設計，串連歷史脈絡與公園系統，將老街溪兩側已開闢完成之光明公園、新勢公園與中正公園，結合老街溪，組構成一個高綠覆率的都市之肺，並透過人行步道網串聯舊城區到河岸的徒步路網，展現中壠之特色商街，及藉由建立環狀潤仔壠自行車道網，連結現有或計畫中之大眾運輸系統，形成新的環境動線鍊結。經由水岸改造契機改善景觀綠地與公共空間利用型式，創造多元及高強度都市公共活動，營造水岸河街漫步的河驛城鎮風貌。本計畫將新增公園綠地 (54,780 m²)，配合機場捷運 A22 站區的建設，提供本區低碳以人為本的移動環境，創造地區低碳與人文特色環境，在歷史文化上，本計畫基於文化之作用，期待創造透水性的人行步道環 (1,050m)，及新植喬木 (約 1,155 棵)，以創造本區環境意象。



「國家人文地理海岸廊道」計畫－驛站・驚豔・停駐發現美麗南迴國土空間永續價值實踐

本計畫位於太麻里、金鋒、大武及達仁鄉 4 行政區為主。目標在建構一個「樸真成長」「綠地基盤」及節能減碳、減災、防災環境效益計畫思考的國家人文地理海岸廊道，運用「驛站、驚豔、停駐」三部曲的點線面整合構想完成地區災後環境重建及綠地基盤的整備。本計畫一期工程，已將原本相當髒亂的舊大武台汽車站整修為「驛站」，未來將規劃為旅人休憩、觀光旅遊諮詢站、文創商品、農特產及原住民手工藝品展售中心，二期工程將針對大武車站至轉運站廊道、古莊部落至南興部落、達仁鄉安朔部落等進行生活空間景觀改善，並進行金龍湖聯外道路、愛國埔產業道路、瀧溪火車站及周邊廊道進行植栽路廊串連工程。



嘉義蔚藍生態水岸—生態學習園區整體規劃
本計畫範圍以停止產鹽布袋鹽場七區範圍邊界東至省道 17 線，西以西濱快速道路台 61 線為界。藉由以「生態環境構想-保育」、「鹽業設施再生構想-活用」及「社區生活環境改善構想-融合」三項理念結合之下，通過包括：地域環境教育園區網路系統的創造、地域景觀特性的強化、地區遊憩活動串連性強化，以及地區生活環境保護與活性化等設計原則展現生態學習園區；以台 17 線為主軸，將嘉義海岸濕地公園、既有潟湖、周邊聚落、台鹽舊設施及周邊景觀資源，在不破壞原有植被，利用不同地形進行植栽種植，以生態環境復育、鹽業遺跡再利用、地區生活產業活化等三個主題，整合聚落生活道路及生態濕地公園內之自行車道系統，打造嘉義沿海生態學習園區。未來將增加綠美化面積 69,750 m²、開放空間 76,725 m²，改善人行徒步空間 11,105m²

2. 辦理「鄉街整體振興」之政策引導型補助計畫

為達成建構國土美學，本主要補助為透過都市設計之概念，對於產業發展、人文歷史、自然生態及空間品質進行整合規劃，並針對過去逐年執行之相關改造建設，進行補強與檢視。其主要補助計畫性質為，各地方研擬與檢討整體都市設計綱要，並對於生活空間環境品質改善之生活與生態性公園綠地系統、生活通勤與通學綠廊、城鄉鄰里公共生活空間系統、都市生活節點與廣場等政策引導型計畫。

98-101 年間共核定補助 1,705 件計畫，中央投入補助經費約 50.84 億元、地

方配合 10.84 億元，總投入約 61.68 億元。補助計畫類型以城鄉鄰里公共生活空間、生態性公園綠地系統與縣市、鄉鎮景觀整體規劃計畫為主，分別占總補助案件之 41.92%、29.88%及 11.83%。

表 3-2 98 至 101 年度「鄉街整體振興」之政策引導型補助計畫情形統計表

補助項目	補助件數	佔補助計畫比例 (%)	補助金額 (元)	地方配合款 (元)	總投入經費 (元)
縣市、鄉鎮景觀整體規劃計畫	242	11.83	601,230,260	117,034,654	718,264,914
環境景觀總顧問	51	2.25	114,305,000	27,429,844	141,734,844
社區規劃師駐地輔導計畫	104	5.36	272,656,252	81,314,813	353,971,065
生態性公園綠地系統	446	29.88	1,518,819,191	367,618,540	1,886,437,731
城鄉鄰里公共生活空間	706	41.92	2,130,915,418	381,936,441	2,512,851,859
生活通勤空間	117	5.98	303,758,466	57,437,758	361,196,224
其他	40	2.79	142,076,602	52,224,204	194,300,806
總計	1,705	100	5,083,761,189	1,084,996,254	6,168,757,443

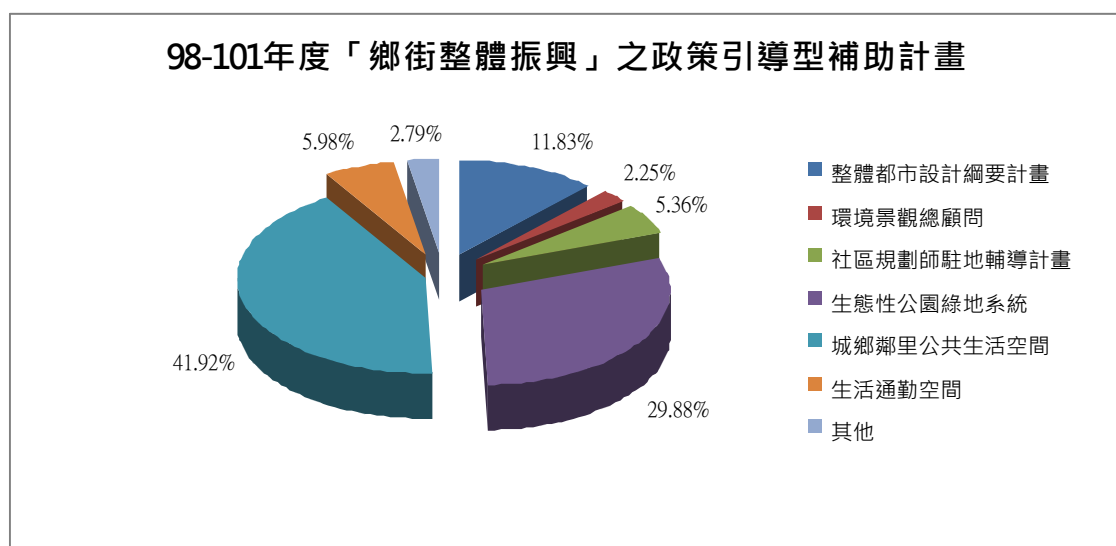


圖 3-2 98 至 101 度「鄉街整體振興」之政策引導型補助計畫情形統計圖

3. 辦理「生態都市環境改善」之政策引導型補助計畫

為因應全球暖化危機，依循行政院 97 年 1 月 17 日所核定「生態城市綠建築推動方案」之政策理念與方向。本補助計畫為，以二氧化碳減量為指標，具有節能減廢、通風、透水、基地保水、資源再利用、綠覆率提升、生態復育等理念之生態滯留池、防災公園、公園綠地系統、都市河川水岸、都市街角公共空間等政策引導型計畫。而本補助計畫主要對象基隆市、台北市、新竹市、台中市、嘉義市、台南市及高雄市為等 2 個直轄市及 5 個省轄市，以減緩都市熱島效應與改善全球暖化之主要根源。

98-101 年共核定「生態都市環境改善」政策引導型計畫 575 件，中央投入補助經費約 11.43 億元、地方配合 15.29 億元，總投入約 26.72 億元。補助計畫類型以城鄉鄰里公共生活空間、公園綠地系統整合、串連、生活通勤空間及景觀整體規劃為主，分別占總補助案件之 38.61%、26.48%及 13.57%。

表 3-3 98 至 101 年度「生態都市環境改善」之政策引導型補助計畫情形統計表

補助項目	補助件數	佔補助計畫 比例 (%)	補助金額 (元)	地方配合款 (元)	總投入經費 (元)
縣市、鄉鎮景觀整體規劃計畫	56	13.57	155,214,855	199,581,330	354,796,185
環境景觀總顧問	13	2.55	29,200,000	7,528,000	36,728,000
社區規劃師駐地輔導計畫	50	8.91	101,935,000	64,142,900	166,077,900
生態性公園綠地系統	132	38.61	441,523,880	230,083,590	671,607,470
城鄉鄰里公共生活空間	263	26.48	302,837,607	986,936,535	1,289,774,142
生活通勤空間	57	9.09	103,930,185	37,268,449	141,198,634
其他	4	0.78	8,895,800	3,398,200	12,294,000
總計	575	100.00	1,143,537,327	1,528,939,004	2,672,476,331

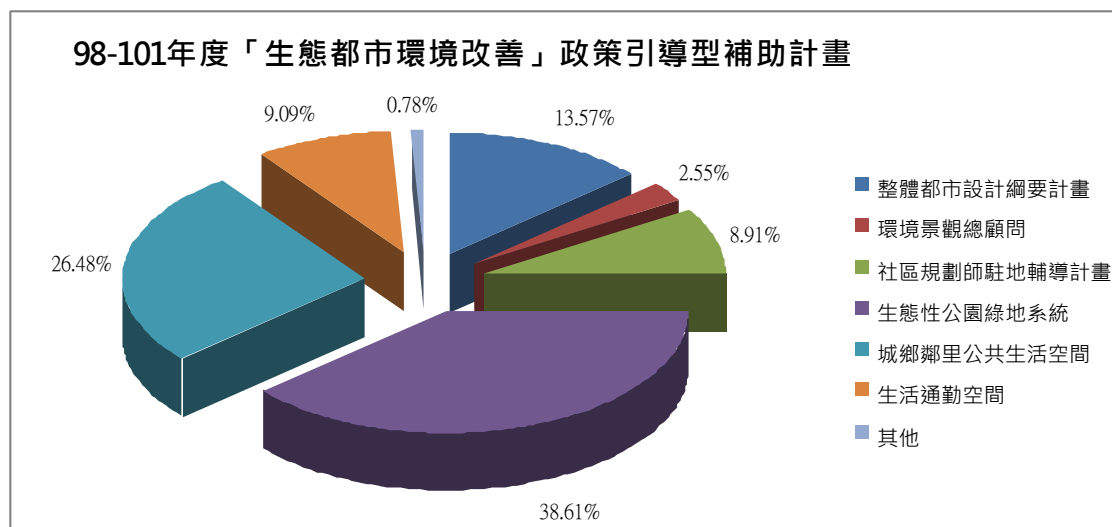


圖 3-3 98 至 100 年度「生態都市環境改善」之政策引導型補助計畫情形統計圖

98-101 年績效成果

(1) 綠美化面積 m^2 ，98-100 年綠美化面積約 1,059,973(m^2)。

表 3-4 88 至 100 年度各年度計畫綠美化面積執行績效一覽表

年度	補助計畫件數(件)	執行績效指標項目 3 綠美化面積(m^2)
98 年度	836	576966
99 年度	657	41707
100 年度	277	441300
總計	1770(件)	1,059,973(m^2)

(2) 增加公園綠地(或開放空間)面積 1,405,282(m^2)。

表 3-5 98 至 100 年度各年度計畫增加公園綠地(或開放空間)面積績效一覽表

年度	補助計畫件數(件)	執行績效指標項目 5 增加公園綠地(或開放空間)面積(m^2)
98 年度	836	804681
99 年度	657	39885
100 年度	277	560716
總計	1770(件)	1,405,282

(3) 增加或改善人行徒步空間面積 523,193 m^2 。

表 3-6 98 至 100 年度各年度計畫增加或改善人行徒步空間面積績效一覽表

年度	補助計畫件數(件)	執行績效指標項目 6 增加或改善人行徒步空間面積(m^2)
98 年度	836	238480
99 年度	657	167737
100 年度	277	116976
總計	1770(件)	523,193

4. 推動建築物騎樓整平示範計畫

100 年度計 11 個直轄市、縣（市）向內政部提出申請補助，申請路段總長度約 3 萬 6 千公尺，申請金額約 1 億 1 仟萬元，但受限於預算額度，100 年度僅核定 7,552 萬元之補助經費，共完成 9 仟 8 百餘公尺長度之騎樓整平。另 101 年度計有新北市等 13 個直轄市、縣（市）提出申請，共核定 1 億 2 仟萬元經費，預計完成 2 萬公尺長度之騎樓整平。

由於地方政府尚有辦理騎樓整平之需求及意願，且為延續 100、101 年度執行效益、強化騎樓整平的示範效果並爭取民眾的認同感，爰於 102-105 年度續辦「推動建築物騎樓整平示範計畫」，除讓各直轄市、縣(市)民眾實際體驗騎樓整平後之平整暢通，建立全國民眾無障礙騎樓觀念，以利後續全面推動，亦累積各地方政府辦理經驗及提升改善決心，俾利本計畫執行完成後，由地方政府本於權責賡續推動騎樓整平作業，因此擴大辦理有其必要性及迫切性。



(四) 現行相關政策之檢討

1. 國土空間永續主題型競爭型補助計畫，與相關部會建設計畫之投資時程，應再加強協調整合，以凸顯計畫投資綜效

城鄉風貌第三期國土空間永續競爭型計畫，鼓勵各地方政府採合作和整合方式，提出跨區域、跨領域之主題型城鄉風貌建設計畫，在計畫提案過程中，地方政府提出各類不同主題之城鄉景觀整合計畫爭取經費補助，但提案計畫補助內容均侷限於本計畫補助範疇，對於周邊相關計畫投資開發建設時程，並未納入計畫內容整體說明，故於計畫執行過程中，易出現

有部分補助計畫因相關部會主體工程未能適時投入建設經費或計畫進度落後，或因配合其他部會計畫，影響原核定計畫之執行，需再檢討修正計畫內容或期程之情形。

2. 城鄉風貌在國土防災之兼容功能及創意調適策略有待強化

現階段城鄉風貌改造計畫，以建構具國土美學「文化、綠意、美質」的新家園為計畫總目標，設定以全國濕地、海岸、廣義型公園綠地系統、河川及森林所涵蓋之藍綠帶生態系統，及其他系統性為題，進行跨區域、整合套裝之城鎮地貌改造，在計畫創意及執行團隊競爭中，各地方政府已就環境資源特色、生態保育及創意地景改造，逐步帶動城鄉風貌新價值與新品質運動。

為因應氣候變遷，城鄉風貌未來有必要再強化國土防災之角色與功能，在藍綠帶系統整合建置過程中，結合土地使用及流域綜合治水對策整合之規劃成果，將防災功能有計畫的融入城鄉風貌改造內涵；本部於 100 年 1 月 6 日修正「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」，98 年及 100 年 2 度修正「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」，增訂有關治水防洪規劃及土地使用管制調整規定，及增訂各類公共設施用地均得多目標作治水防洪設施使用，同時增訂開發後之排水逕流量不得超出興建前之排水逕流量，未來也將運用計畫審議權限，要求地方配合依據前述 2 項新修正的法規，辦理因應氣候變遷之專案通盤檢討，並依據災害潛勢，檢討規劃流域型蓄洪及滯洪設施，及調整土地使用分區與使用管制規定。

未來城鄉環境改造，可進一步結合提都市計畫及非都市土地使用檢討結果及流域綜合治理計畫，進行易淹水地區地景生態環境改善，結合地方特色，提出多元、創意之防災滯洪地貌改造作法，減緩都市熱島效應並增加都市防災機能。

3. 以區域合作、系統整合為主之套裝計畫應再加強，並與部門建設計畫及地方首長施政重點結合，以提升計畫投資價值

本期計畫推動方針及執行策略係以部門合作、跨域整合、串連之方式，將過去年度所投入之小而美、點狀多樣性之地貌改造計畫進行縫補、整

合，以擴大計畫投資效益，但因計畫整合及縫補串連工作關鍵，除在於過去年度基礎資料掌握外，並應與地方首長之施政重點結合，佐以相關部門建設計畫，才能彰顯套裝計畫之投資效益。

目前雖檢討調整計畫審查機制，加強跨領域輔導審查委員陣容，採分區方式，由各區域內之環境景觀總顧問共同參與提案計畫輔導審查，以利各區域內景觀總顧問間能瞭解不同縣市之提案重點方向，互相合作及學習，提高跨域合作之契機，並在進行年度提案審查前，先與各地方及環境景觀總顧問進行年度施政重點協商，釐清各地方政府年度提案重點及相關部門整合推動事項，確保後續提案計畫符合整合、套裝計畫理念，也可省卻日後審議時間即確保計畫投資效益。未來仍有賴進一步組成中央、地方建設計畫整合平台，透過不同部門合作，共投投入資源，才能更進一步發揮跨域整合之效果。

4. 公園綠地在節能減碳及都市熱島議題應扮演更積極角色

推動綠色城鄉及綠色基盤建設是世界各國回應全球氣候變遷、節能減碳及都市熱島議題之一項相對簡單且有效之因應策略，藉由綠色基盤建設包含有公園綠地、生態廊道、綠色通道、環境廊道、生態網路及綠色休閒路網系統建構，維護並延續修補、建構城鄉生態與綠地系統，及與街區景觀設計、行人道、自行車道、綠色走廊所構成的網絡接合，輔以生態工程設計手法，有利於改善都市熱島效應與提升具節能減碳、生態機能之綠色基礎設施，同時，也可提供市民優質寧適生活空間，提升國人幸福感。

5. 城鄉藍綠帶系統之整合建置，受限於年度預算執行，難以凸顯具體創意及整合效果

城鄉風貌第三期計畫訴求就生活空間品質改善主題，如公園綠地系統、生活通勤通學綠廊、鄰里公共生活空間等以套裝計畫概念，將各部會補助資源進行空間整合，據以研擬關鍵性之修補串連計畫，但囿於預算須於當年度執行完成，為免影響年度評鑑成績，各地方政府傾向於採取小型、點狀環境改善，致未能具體呈現計畫整合投資效果，未來應檢討採取提案作法，採整合規劃方式，先由各地方政府組成跨局處整合平台，將優先發展區域周邊環境資源一併納入考量，採分年分期執行方式，以利營造

地方推動系統性、跨區域之流域、地景連接或綠色網絡之主題套裝計畫之作業環境。

6. 歷年城鄉風貌計畫之追蹤及維護管理機制需予以輔導建立

城鄉風貌計畫推行將屆滿 14 年，累計核定補助計畫已達 7,000 餘件，為瞭解過去年度補助計畫推動成效及維護管理情形，本部於 98、99 年完成歷年補助計畫調查，並輔導地方政府自行建立維護管理及追蹤機制，本部自 99 年度起已將計畫維護管理情形納入年度執行績效評鑑項目，針對過去年度已完工案件之維護管理情形進行現地抽查，督導各地方政府內部維護管理機制之建置運作及財產登錄，並視執行狀況配合計畫結束逐步退場，由各地方政府自主管理。

另針對過去年度已完成規劃設計尚未辦理工程計畫之案件，該類計畫已配合前述清查結果列管，未來將要求各地方政府追蹤檢討，配合地方首長施政主軸及年度施政方向，逐步納入檢討執行，以避免有投資浪費之情形。

7. 環境景觀總顧問位階、角色及任務應予以提升，賦予更多責任與榮譽

環境景觀總顧問作為地方決策者，在縣（市）級總體環境景觀發展政策及公共工程等方面之專業諮詢顧問，應與縣（市）首長環境景觀風貌理念、執行模式有一定程度的契合，才能獲得充分授權，彰顯專業諮詢、橫向聯繫、垂直溝通管道之功能，尤其是目前城鄉風貌改造專注於區域合作、系統整合之推動策略上，環境景觀總顧問機制更顯重要，目前除台北市未成立景觀總顧問外，其餘 21 縣市政府均組成環境景觀總顧問團隊。然而，目前各縣市環境景觀總顧問受限於地方首長重視程度及採購法限制，各縣市政府對於環境景觀總顧問機制之運作模式各有所不同，本部已將各地方政府與環境景觀總顧問團隊之互動納入年度評鑑項目，並邀請各地方總顧問共同參與中央提案計畫審查會議，以能提升總顧問機制之位階與功效。

未來推動跨域合作、部門整合，各縣市環境景觀總顧問仍有賴與中央、區域合作及縣市內步跨局處間有一共同對話平台，同時亦有賴地方首長遴

選跨專業領域之顧問團，在地長期耕耘，才不至於造成政策業務推行斷層，影響整合工作推動。

二、市區道路人本環境建設計畫

(一) 現行相關政策與各部會相關計畫之整合分析

1. 農委會相關計畫與市區道路人本環境建設計畫之比較

單位/機關	計畫名稱	計畫時程/ 經費	補助項目/重點	與市區道路人本環境建設計畫之整合關係
農委會/水保局	推動農村再生計畫	98-108年，計10年總經費1500億	■農村社區內老舊農水路修建 ■農村社區照顧服務設施 ■自用自來水處理及水資源再利用設施 ■水土保持及防災設施 ■傳統建築、文物、埤塘及生態保育設施 ■閒置空間再利用、意象塑造、環境綠美化及景觀維護等設施 ■人行步道、自行車道、社區道路、溝渠及簡易平面停車場 ■公園、綠地、廣場、運動、文化及景觀休閒設施 ■污水處理、垃圾清理及資源回收設施 ■網路及資訊之基礎建設 ■其他經中央主管機關認定者	補助項目整合處： ■閒置空間再利用、意象塑造、環境綠美化及景觀維護等設施 ■人行步道、自行車道、社區道路、溝渠及簡易平面停車場
內政部/營建署	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第一期）	95-97	■人行徒步及休閒環境改善計畫 ■增設植栽綠美化之面積效果 ■運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置者 ■學校周邊通學步道、自行車改善計畫 ■應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術	市區道路人本環境建設計畫之優勢： ■本計畫於95年針對人行徒步及休閒環境改善計畫、增設植栽綠美化之面積予以補助。

2. 客委會相關計畫與市區道路人本環境建設計畫之比較

單位/ 機關	計畫名稱	計畫時程/ 經費	補助項目/重點	與市區道路人本環境建設計畫之整合關係
行政院客家委員會	補助地方政府推動客家文化生活環境營造計畫	91-95 年，計 5 年總經費 23 億 6250 萬	- 生活公共生活及休憩空間環境整理改善 - 文化資產風貌場所及週邊環境營造 - 人為環境景觀線性空間設施或既存重要地標據點等環境整理 - 自然環境景觀：聚落所在之生態復原改善 - 閒置空間再利用 - 客家聚落環境營造發展總體規劃 - 客庄聚落文化資產保存維護 - 客家文化館舍基本營運管理或演藝設施設備改善 - 客家文化館舍之常態性展覽內容 - 客家文物典藏及其設施設備充實 - 其他與客家生活環境營造或文化館舍營運設施有關之計畫	補助項目整合處： - 生活公共生活及休憩空間環境整理改善 - 文化資產風貌場所及其週邊環境營造 - 人為環境景觀環境整理 - 閒置空間再利用
內政部營建署	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第一期）	95-97	- 人行徒步及休閒環境改善計畫 - 增設植栽綠美化之面積效果 - 運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置者 - 學校周邊通學步道、自行車改善計畫 - 應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術	市區道路人本環境建設計畫之優勢： - 於 95 年針對人行徒步及休閒環境改善計畫、增設植栽綠美化之面積予以補助。 - 於 98 年針對植栽綠美化增設、連續性綠帶設置與舊有設施整併減量者以補助。
	既有市區道路景觀與人本環境改善計畫（第二期）	98-101	- 全縣(市)或鄉(鎮、市)區道路景觀與人本環境改善綱要計畫 - 通學步道及人行無障礙環境改善規劃與建置 - 通學型及通勤型之自行車(專用)道系統規劃與建置 - 植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫 - 舊有設施整併減量者 - 全縣(市)人行道基本資料調查及建置計畫	

3. 教育部體育署相關計畫與市區道路人本環境建設計畫之比較

單位/機關	計畫名稱	計畫時程/經費	補助項目/重點	與市區道路人本環境建設計畫之整合關係
教育部體育署	自行車道整體路網規劃建設計畫	98-101 年，計 4 年總經費 40 億	■ 區域自行車道路網規劃 ■ 自行車道路網之自行車道、可串聯路網並具特色自行車道、縣市串連自行車道案件 ■ 補助將以自行車道及其指標、導覽系統、休憩設施為主	補助項目整合處： ■ 自行車道路網建置及其指標、導覽系統、休憩設施
內政部營建署	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第一期）	95-97	■ 人行徒步及休閒環境改善計畫 ■ 增設植栽綠美化之面積效果 ■ 運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置者 ■ 學校周邊通學步道、自行車改善計畫 ■ 應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術	市區道路人本環境建設計畫之優勢： ■ 於 95 年針對人行徒步及休閒環境善、學校周邊通學步道、自行車改善予以補助。 ■ 於 98 年針對學型及通勤型之自行車(專用)道系統規劃與建置予以補助。
	既有市區道路景觀與人本環境改善計畫（第二期）	98-101	■ 全縣(市)或鄉(鎮、市)區道路景觀與人行環境改善綱要計畫 ■ 通學步道及人行無障礙環境改善規劃與建置 ■ 通學型及通勤型之自行車(專用)道系統規劃與建置 ■ 植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫 ■ 舊有設施整併減量者 ■ 全縣(市)人行道基本資料調查及建置計畫	

4. 交通部觀光局相關計畫與市區道路人本環境建設計畫之比較

單位 / 機關	計畫名稱	計畫時程 / 經費	補助項目 / 重點	與市區道路人本環境建設計畫之整合關係
交通部觀光局	競爭型國際觀光魅力據點示範計畫	98 年開始，總經費 300 億	■ 地方政府得自行或跨縣市聯合邀集（國際）專業團隊或顧問共同參與，並以提報 1 案為限。 ■ 所提之觀光據點具國際競爭潛力，且能規劃吸引國內（外）觀光客停留至少 1 日以上。 ■ 形塑國際性之觀光魅力據點，並配合進行周邊相關配套設施國際化整備，建構獨特、友善及無障礙之國際觀光旅遊環境。 （1）更新或再生：將具台灣歷史人文意義、產業風貌、文化意涵之景點，以復舊手法翻新，重現台灣固有風情及特有風貌，補助其接待質量提升至國際水準；或優先運用具歷史人文、社會變遷及產業發展樣貌等特色之歷史建築，活化再利用現有空間並改建為適合大型文化表演場所，提供國內知名表演團體定時定點表演。 （2）創新或創意：創造具獨特性、唯一性之主題據。 ■ 研發行銷創意或休閒體驗、活動等，藉以帶動區域周邊景點及相關產業之發展。 ■ 優先考量具民間參與可行性、整合性及投入資金可回收性質之計畫	補助項目整合處： ■ 地方政府得自行或跨縣市聯合邀集（國際）專業團隊或顧問共同參與，並以提報 1 案為限。 ■ 更新或再生：將具台灣歷史人文意義、產業風貌、文化意涵之景點，以復舊手法翻新，重現台灣固有風情及特有風貌，補助其接待質量提升至國際水準；或優先運用具歷史人文、社會變遷及產業發展樣貌等特色之歷史建築，活化再利用現有空間並改建為適合大型文化表演場所，提供國內知名表演團體定時定點表演，以利安排國際旅客欣賞等。
內政部營建署	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第一期）	95-97	■ 人行徒步及休閒環境改善計畫 ■ 增設植栽綠美化之面積效果 ■ 運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置者 ■ 學校周邊通學步道、自行車改善計畫 ■ 應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術	市區道路人本環境建設計畫之優勢： ■ 於 95 年針對人行徒步及休閒環境善與運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置予以補助。 ■ 於 98 年針對舊有設施整併減量者予以補助。
	既有市區道路景觀與人本環境改善計畫（第二期）	98-101	■ 全縣(市)或鄉(鎮、市)區道路景觀與人行環境改善綱要計畫 ■ 通學步道及人行無障礙環境改善規劃與建置 ■ 通學型及通勤型之自行車(專用)道系統規劃與建置 ■ 植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫 ■ 舊有設施整併減量者 ■ 全縣(市)人行道基本資料調查及建置計畫	

5. 環保署相關計畫與市區道路人本環境建設計畫之比較

單位/機關	計畫名稱	計畫時程/經費	補助項目/重點	與市區道路人本環境建設計畫之整合關係
行政院環保署	低碳城市計畫 / 低碳社區計畫	100-103年，計4年總經費300億	■ 再生能源：主要項目包括太陽能光電、太陽能熱水器、中小型風力機、生質能等。 ■ 節約能源：使用低耗電、高能源效率的照明燈具、家電、空調，減少不必要照明時間；裝設智慧型電表、時間控制器監控管理用電 ■ 綠色運輸 1. 完備公共運輸系統及交通管理措施 2. 推廣使用油電混合車、電動車低污染運載具，並加強建構電動車輛電池交換及充電 3. 提升液化石油氣、生質柴油或酒精清潔燃料使用 4. 營造低碳交通環境，串聯建構自行車道網絡及租借、接駁系統，規劃舒適步行空間 5. 推廣社區共乘機制 ■ 資源循環 1. 推動廢棄物源頭減量，廢棄資源回收、再使用與再利用 2. 使用節水、省水設備，規劃雨水截留、集流、貯留系統，鼓勵生活雜排水回收，作為沖洗廁所、洗車、花木澆灌再利用。 3. 在農村型社區部分，則同時推廣豬廁所資源轉化綠能模式經營建構 4. 回收豬糞尿進行沼氣再利用、減低溫室效應，以及有機糞肥再使用，亦可減低農田土壤酸化等優點之綠能養豬策略。 ■ 低碳建築：具「節能建築」與「綠建築」理念設計之建物 ■ 環境綠化：推廣社區種樹、綠籬、花園綠美化。 ■ 低碳生活：經由生活化節能減碳行為，養成低碳生活習慣	補助項目整合處： ■ 綠色運輸： 1. 推廣使用油電混合車、電動車低污染運載具，並加強建構電動車輛電池交換及充電系統 2. 提升液化石油氣、生質柴油或酒精清潔燃料使用 3. 營造低碳交通環境，串聯建構自行車道網絡及租借、接駁系統，規劃舒適步行空間 4. 推廣社區共乘機制 ■ 低碳建築：具「節能建築」與「綠建築」理念設計之建物 ■ 環境綠化：推廣社區種樹、綠籬、花園綠美化。 ■ 低碳生活：經由生活化節能減碳行為，養成低碳生活習慣
內政部營建署	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第一期）	95-97	■ 人行徒步及休閒環境改善計畫 ■ 增設植栽綠美化之面積效果 ■ 運用簡易規劃、設計，進行舊有設施整併減量與共構設置者 ■ 學校周邊通學步道、自行車改善計畫 ■ 應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術	市區道路計畫之優勢： ■ 於95年針對增設植栽綠美化之面積效果與應用生態工法且融入新工法、新創意、新技術予以補助。 ■ 於98年針對植栽綠美化增設、連續性綠帶設置予以補助。
	既有市區道路景觀與人行環境改善計畫（第二期）	98-101	■ 全縣(市)或鄉(鎮、市)區道路景觀與人行環境改善綱要計畫 ■ 通學步道及人行無障礙環境改善規劃與建置 ■ 通學型及通勤型之自行車(專用)道系統規劃與建置 ■ 植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫 ■ 舊有設施整併減量者 ■ 全縣(市)人行道基本資料調查及建置計畫	

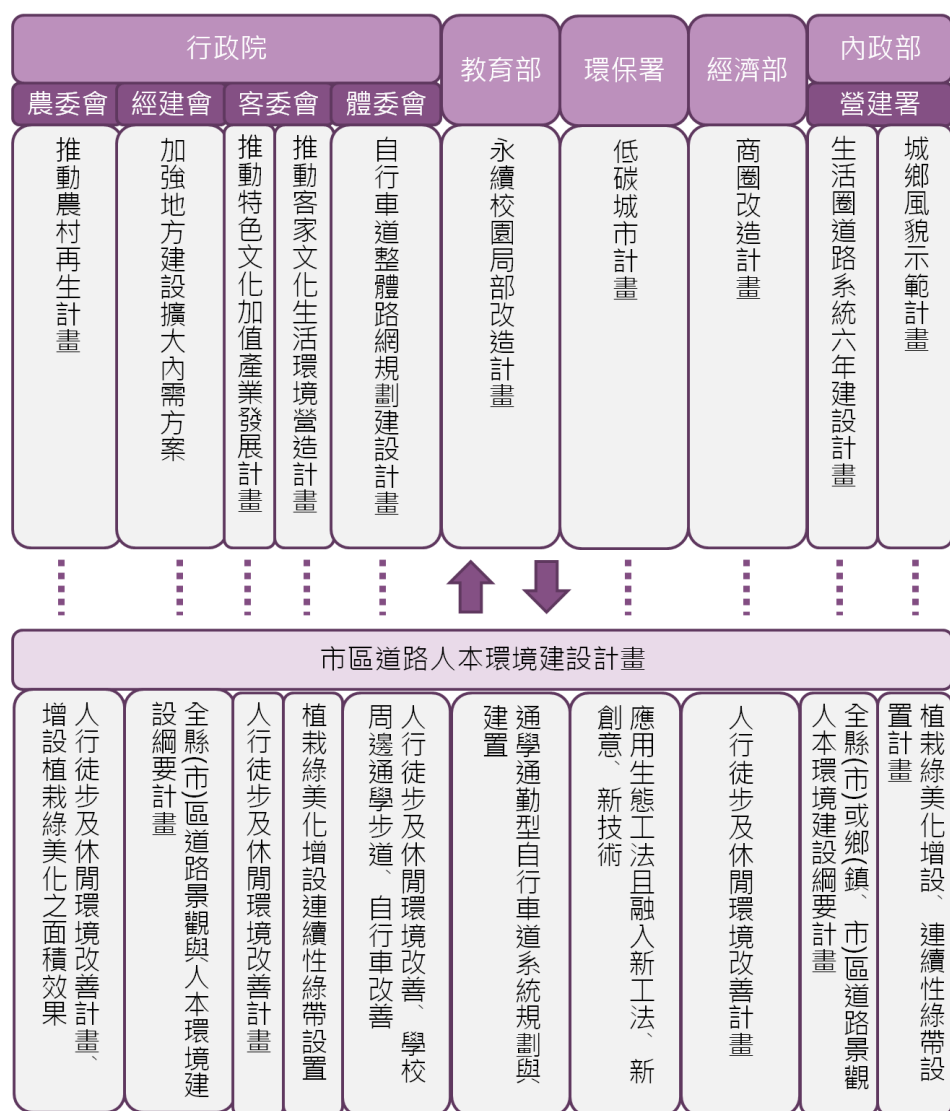


圖 3- 4 與各相關部會計畫之整合關係圖

（二）執行成效及檢討分析

針對市區道路人本環境建設計畫執行所遭遇之執行進行分析，綜整以下：

1. 提案計畫繁多，影響評選之效率與遴選品質

全國 22 縣市每年提案多達 200~300 多件且逐年增加，於有限之評選時間內，逐一評選適宜補助計畫之困難度提高，且縣市本身缺乏第一線之控管機制。

2. 獲補助提案計畫預期成效與執行完成之結果具落差

各直轄市、縣市政府委託執行後之成果與向署內提案申請補助之內容具差異性，亦或規劃設計案與工程案執行品質良莠不齊，加上各縣市間欠缺橫向觀摩學習機制，導致計畫執行成果之水準差異頗大…等。

3. 提案計畫實質執行進度脫離提案時預期之進度

各直轄市、縣市政府獲補助計畫之發包、執行與申請經費核撥之進度脫離署內預定之應執行進度，包括已獲補助之提案未發包執行、已發包之計畫執行期程延滯，加上縣政府計畫之執行欠缺控管機制，嚴重影響控管績效…等。

4. 各縣市提案及計畫執行成果水準不一

各縣市政府內首長對提案積極度不一，導致提案內容計畫完整度參差不齊、計畫所委託單位執行能力不一等

（三）實施成效評核

歷年補助改善環境除進行實地考核評估之外，另採量化方式評核各縣市政府環境改善計畫實施後，人行道的適宜性符合下列基本條件：

1. 人行道淨寬應符合市區道路及附屬工程設計標準之規定淨寬不得小於 1.5 公尺。道路寬度 12 公尺以下留設者，其淨寬不得小於 1.25 公尺。
2. 人行道無佔用或阻礙之情形。
3. 具備無障礙設施。

(四) 補助計畫推動成果

1. 歷年補助案件與經費

既有市區道路景觀與人本環境改善計畫自 95 年度推動至 101 年度共補助 975 件計畫，計 69.78 億元。歷年補助「全縣（市）或鄉（鎮、市、區）型市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫」、「人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫」、「通學型及通勤型之自行車（專用）道系統規劃與建置」、「植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫」、「舊有設施整併減量與共構設置計畫」、「全縣（市）人行道基本資料調查及建置計畫」、「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」等項目。

表 3-7 歷年補助案件與經費一覽表

年度	提報計畫件數	補助計畫件數	補助經費總額 (億元)	備註
95	128	54	2.5	規劃設計/A 類(含綱要計畫)補助 24 件 工程/B 類補助 29 件 小型規劃與工程/A+B 類 補助 1 件
96	169	85	4.95	規劃設計/A 類(含綱要計畫)補助 45 件 工程/B 類補助 32 件 小型規劃設計工程/A+B 類計畫補助 8 件
97	283	113	6.43	規劃設計類/A 類補助 60 件 工程類/B 類補助 49 件 規劃設計與工程/A+B 類補助 4 件
98	514	264	18.81	規劃設計/A 類補助 89 件 工程/B 類補助 141 件 規劃設計與工程/A+B 類補助 34 件
99	257	153	11.26	規劃設計/A 類補助 53 件 工程/B 類補助 66 件 規劃設計與工程/A+B 類補助 34 件
100	250	169	10.96	規劃設計/A 類補助 58 件 工程/B 類補助 92 件 規劃設計與工程/A+B 類補助 19 件
101	259	137	14.87	規劃設計/A 類補助 37 件 工程/B 類補助 43 件 規劃設計與工程/A+B 類補助 57 件
總計	1,860	975	69.78 億元	-

備註：「補助計畫件數」指該年度核定補助計畫件數；「補助經費」指實際編列補助金額。

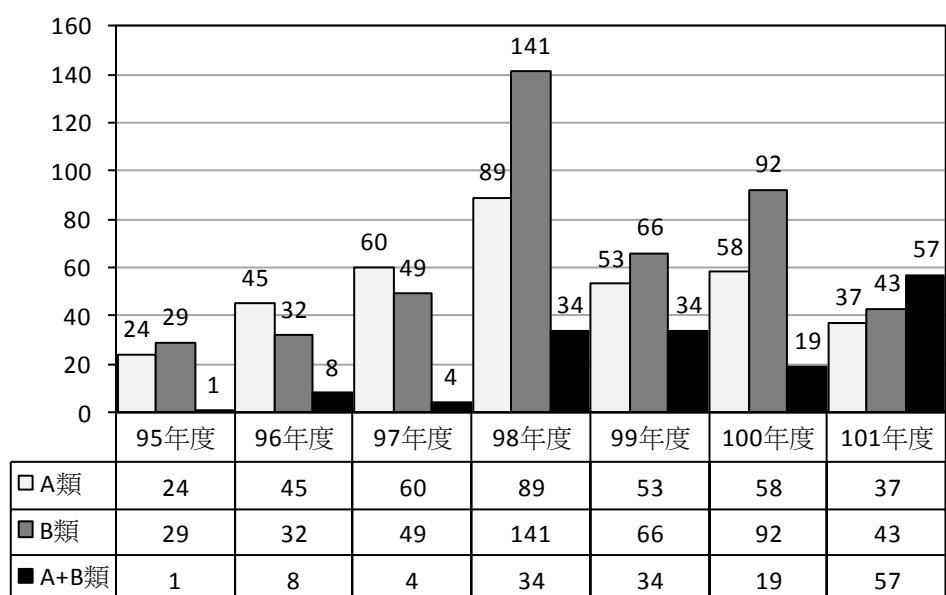


圖 3-5 歷年既有市區道路景觀與人本環境改善計畫補助各類型計畫件數

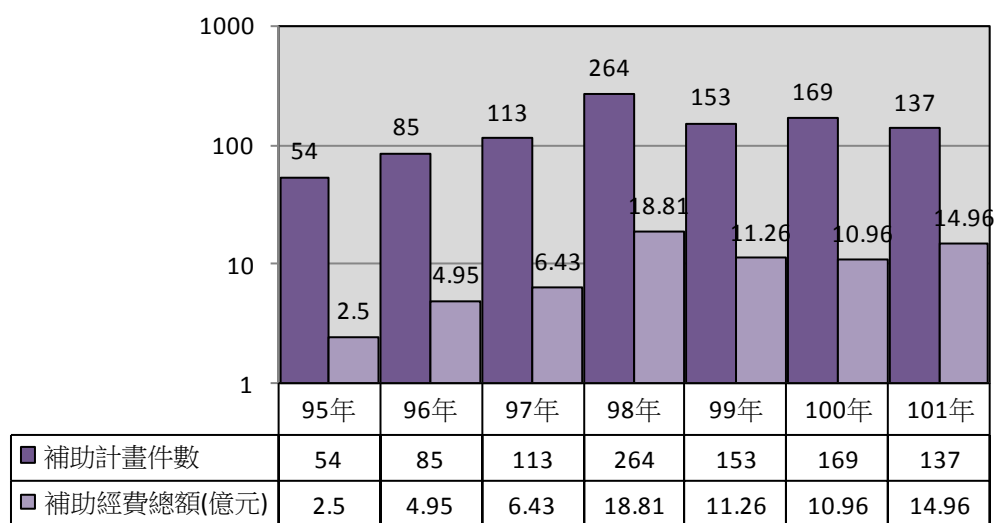


圖 3-6 歷年既有市區道路景觀與人本環境改善計畫補助各類型計畫總件數與經費

2. 歷年執行績效

(1) 數據會說話

市區道路人本環境建設計畫推動 6 年來，在都市環境上已可實質感受到改善後的使用效益，無形中也為城市帶來產業效益及附加價值。經實際計算測量歷年來改造的市區道路各項數據（詳表 3-8），可以發現豐碩的成果已超乎預期，背後所引發的環境效益更是無限，成果說明如下：

表 3-8 市區道路改造數據統計

	人行道 透水面積 (公頃)	植栽喬木 數量(棵)	綠地面積 (公頃)	自行車道 長度(公里)	CO2 減碳量 公噸/年
95 年度	4.19	3,528	3.14	2.79	308,587
96 年度	6.47	5,895	3.73	8.43	428,170
97 年度	2.86	8,236	4.29	42.46	477,826
98 年度	12.14	37,513	13.47	133.30	1,628,644
99 年度	7.10	6,795	7.22	64.72	198,584
100 年度	9.89	11,724	13.13	38.13	171,452
總計(包括 新增及改 善)	42.65	73,691	44.98	289.83	3,213,262

■ 改造後的人行道總長度可以繞台北市 23 圈

從 95 至 100 年度改善及新增的市區道路人行道長度共計約 370.22 公里，平均一年增加 61.7 公里，以繞行台北市 1 圈約 16 公里為計，6 年下來的人行道總長足足可繞台北市 23 圈，是推動台北市人行空間改善的具體成果。

■ 改造後的綠地面積相當於 2 個大安森林公園

透過市區道路人行空間改善，新增加的綠地空間（尚不包括街道局部或立面綠化）約 44.98 公頃，相當於約 1.74 個大安森林公園，綠化成果斐然，所引發的環保與生態效益十足可觀。

- 栽植喬木及綠地面積可吸收之 CO2 固定量，其減碳效益上，相當於約 7593 萬（75,929,503）輛小客車行駛一趟中山高速公路（1 輛小客車行駛一趟中山高速公路<372.7 公里>排碳量為 14.094 公斤/輛）
- 改造後的自行車總長度可以繞台灣本島的 0.4 圈

本計畫已逐年推動建置妥適之市區自行車道，補助成果更搭接上中央其他部會所建置的全國及地方層級的自行車道路網。初步估計以台灣本島總長度為 751.32 公里為計，本計畫改造後的自行車總長度已逼近可以繞台灣的 0.39 圈，長度可觀。

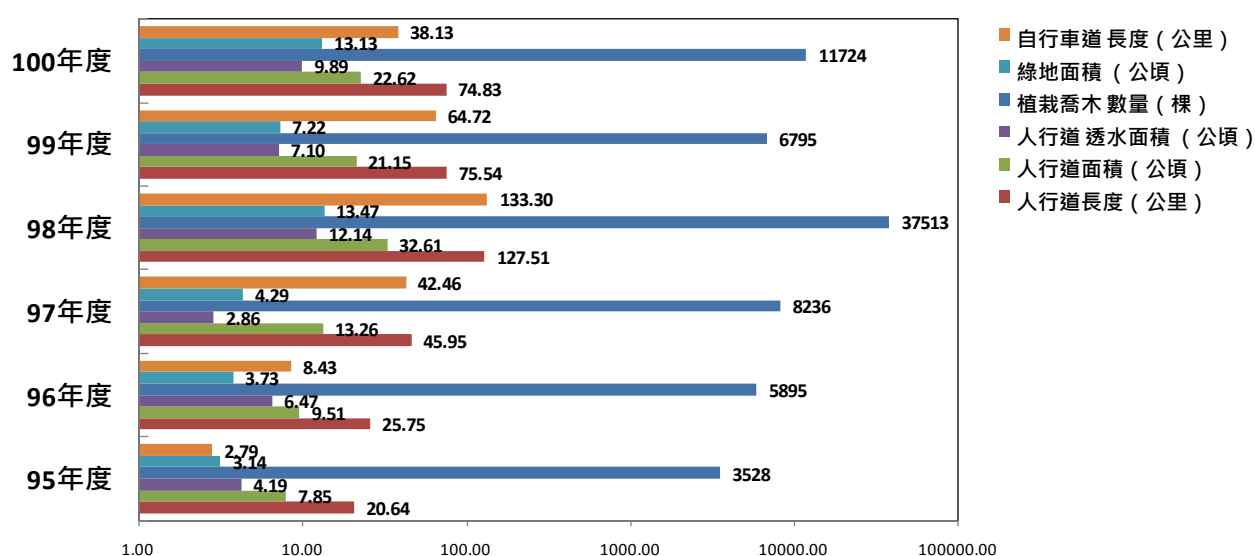


圖 3-7 市區道路人本環境建設計畫歷年執行成果

(2) 環境貨幣

「氣候變遷」已為當前全球面臨最嚴峻的考驗，而“減碳”更為各國施政之重點。是以，回顧過去 6 餘年市區道路景觀與人本環境改善計畫之推動，累計 95 至 100 年度栽植喬木及綠地面積可吸收 CO2 固定量之減碳效益可與 3,213,262 公噸之減碳量相當。若依據國際歐盟氣候變遷交易所(EU Climate Exchange, ECX)2011 年 12 月 1 日公告之「歐盟排放配額」的碳交易(carbon currency) 價值為 10.52 歐元/噸，「排放減量權證」的碳交易價值為 6.22 歐元/噸。數據資料來源：<http://www.teta.org.tw/>，則市區道路人本環境建設計畫推動迄今，即省下約 3380.4 萬歐元，約 14.12 億元新台幣之碳交易價值，若推動至 2040 年則可省下約 3.5 億歐元，即約 145.75 億元台幣；推動至 2050 年可省下 4.6 億歐元，即約 192.77 億元台幣。(以臺灣銀行

2011/12/1，歐元兌台幣之匯率 41.76 計算之)，如下表。

表 3-9 減碳量執行成效一覽表

年度	補助計畫 件數(件)	減碳量 公噸/年	歐盟排放配額(EUA) 10.52 歐元/噸	排放減量權證(CER) 6.22 歐元/噸
(2006) 95 年度	54	308,587	3,246,337	1,919,412
(2007) 96 年度	85	428,170	4,504,348	2,663,217
(2008) 97 年度	113	477,826	5,026,725	2,972,075
(2009) 98 年度	264	1,628,644	17,133,331	10,130,163
(2010) 99 年度	153	198,584	2,089,104	1,235,192
(2011) 100 年度	169	171,452	1,803,671	1,066,429
2012 年總計	838(件)	3,213,262(公噸)	33,803,516(歐元)	19,986,490(歐元)
↓ 2040 年			1,411,634,838(元)	834,635,807(元)
			349,025,840(公噸)	206,363,187(公噸)
2050 年			14,575,319,071(元)	8,617,726,675(元)
			461,605,241(歐元)	272,926,293(歐元)
			19,276,634,869(元)	11,397,401,985(元)

計算方式：

以 2012 年減碳量噸為例，

95 年度之減碳量為 51431(公噸)*6(年)=308587 公噸

96 年度之減碳量為 85634(公噸)*5(年)=428170 公噸

97 年度之減碳量為 119456(公噸)*4(年)=477826 公噸

98 年度之減碳量為 542881(公噸)*3(年)=1628644 公噸

99 年度之減碳量為 99292(公噸)*2(年)=198584 公噸

100 年度之減碳量為 171452(公噸)*1(年)=171452 公噸

則推估至 2012 年之減碳量總計為 3,213,262 公噸，至 2040 年時，95 年之減碳量則為 51431 噸*34(年)...，以此類推。

(3) 歷年執行計畫優良成果彙編

本計畫執行期間，各直轄市、縣市政府已陸續完成具體成果。本部營建署亦自 96 年起，針對已完成之計畫類型進行篩選，並藉由本優良案例之彙編，提供各地方政府互相觀摩學習，以期提升後續計畫執行品質。

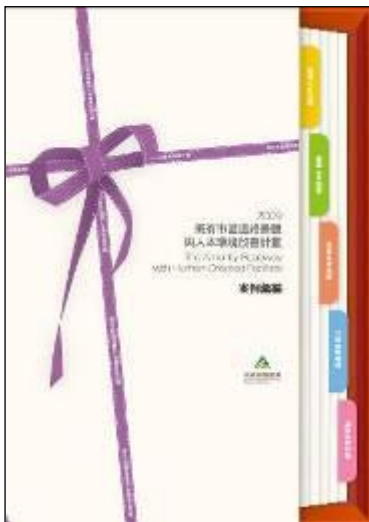
本案例彙編內容係分為「前言」、「綱要計畫類」、「通學步道類」、「人行環境類」及「自行車道類」、「特別收錄篇」等六大部分，「前言」主要係說明本計畫之緣起目的、提案審查規定方式及評選作業流程；「綱要計畫類」主要係由直轄市、縣市政府提擬全縣（市）或鄉（鎮、市、區）範圍之未來發展願景綱要；「通學步道類」、「人行環境類」及「自行車道類」，納入已完成之計畫規劃構想書圖以及完工前後之照片，供對照說明；「特別收錄篇」則納入全縣（市）人行道基本資料調查、資料建置成果或「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」執行成果，其版面格式如下：



95 年度優良成果彙編



96 年度優良成果彙編



98 年度優良成果彙編



99 年度優良成果彙編



97 年度優良成果彙編

肆、整合型計畫推動理念

一、國土空間治理落實

（一）因應全球氣候變遷

藉由城鎮空間降溫減碳透水保水機能之強化，建構河川、水岸、公園、綠地、及自行車道系統成為綠色基盤網絡，積極落實國土空間治理與全球氣候變遷之因應。

（二）全球觀點地方發展思維落實

優先推動水綠空間、人文歷史景觀風貌等在地空間之改善再造，以地方觀點在地思維，因應全球化影響與區域城市所面臨之挑戰；厚植區域生活圈之發展潛力。

二、部會整合平台建置

（一）資源串聯運用，避免重複投資浪費

因應公園綠地、人行空間、自行車道通廊、河川水岸等空間之複合性功能與空間特性，整合相關部會，建構合作平台，確保相關計畫之整合規劃發展，避免計畫預算之重複投資與浪費。

（二）建立跨域整合平台，統籌帷幄

由內政部統籌邀集經建會、文化部、客委會、原民會、經濟部、交通部、教育部、環保署及農委會等相關部會，共同籌組跨域整合推動平台，結合中央相關公共建設補助資源，有計畫的引導建設經費投入，發揮資源整合效益。

三、縣市跨域合作結盟

（一）積極協力鄰近縣市跨域合作提案

整合既有區域休閒、觀光、商圈、文化與保育網路系統之規劃，優先輔導鼓勵鄰近縣市跨域合作提案，加速系統之串連與整備，藉此強化區域氣候調適、景觀保育、低碳生活目標，避免未來介面整合或系統破碎發展等問題。

（二）議題導向型之縣市合作模式

依照區域空間發展架構，配合相關重大建設或投資計畫，整合推動縣市

跨域之計畫合作，依照生活、觀光、運動、產學、文化等議題導向具體提出合作發展之模式

四、區域格局發展

（一）區域均衡成長目標

依循西部創新發展軸、東部優質生活產業軸、中央山脈保育軸、離島生態觀光區之國土空間結構定位，落實區域生活圈核心都市與網絡空間發展之空間格局，以及流域生態治理單元中城鄉水綠空間綠色基盤之建構，確保各區域生活圈之永續健康成長發展。

（二）空間尺度格局分級

因應全球空間網絡化、五都改制、高鐵通車等城鄉發展空間格局與區位條件轉換之挑戰與契機，依照區域、縣市、城鎮之空間尺度格局，妥適進行規劃配置予以因應，提升城鄉整體競爭力。

五、地區產業活絡加值

（一）再造適宜城鄉新故鄉

配合我國未來 10 年產業發展藍圖，優先推動重點產業發展地區與地方中心之城鄉空間改造工作，創造優質生活環境，據以達到吸引產業人才聚集，推動產業成長及創新能量，活絡產業群聚發展之加值效果。

（二）環境體驗型觀光配套

配合區域觀光主題特色，與套裝旅遊線之發展，改善區域、縣市、城鎮各層級之人本交通、友善環境、自行車道、獨特自然、文化和歷史風貌營造與綠色休閒網絡，營造以環境體驗為導向之深度遊憩觀光內涵。

六、地域整合效益倍增

（一）強調縣市本身之整合協調

各縣市結合各局處主管事務，整合地方觀光、自然、文化等特殊資源及優質生活環境空間之改造，並導入創意生活及美學元素，引導既有經濟與產業發展模式調整，推動環境創意產業廊帶與永續生活模式的形成，同時帶動各地方產業經濟之提升。

（二）由點至線至面的空間網絡集結

由各縣市優先篩選策略性節點（門戶）地區生態及健康城鎮空間之改造與發展，包含都市核心地區、主題（產業）園區周邊、海空門戶周邊地區、策略開發地區等，並藉由縣市相關部門之整合協調。加強新節點地區與原舊都心的交通與生活等不同向度之連結，尤其高鐵特定區與原台鐵之舊都市中心之綠色交通與公園綠地系統之串聯；藉此創造生產、生活與生態機能之面狀發展。

透過自行車道之建置與串連，可與既有觀光休閒、主題園區或區域重點發展區域整合串連，達成以運動休閒活動帶動整體觀光遊憩、運動休閒產業之蓬勃發展，以達由點至線至面的整合綜效。

七、中央輔導地方接軌

過往補助地方之計畫，大致先由中央先行示範推動至一定成效後，起而逐步帶動地方發展，經過政府輔導統整各機關、單位資源後，帶動民間地方團體自發性依此目標持續接手進行，朝永續經營目標邁進。

八、強化財務預先規劃

以往中央辦理之計畫型補助，因缺乏整合創造財務之機制，造成過去公共建設的推動長期倚賴政府以編列預算方式執行之現象，在未來政府面臨財政稅收減少、地方公共建設需求殷切之窘況，藉由各部門建設計畫整合規劃之角度，將公共建設結合土地規劃、創新財源與計畫推動時程等作多面向之整合，有助激發地方創意，創造出政府與民間多元合作機制，共創中央與地方共生共榮之機會。

伍、執行策略、內容及方法

因應全球氣候變遷及都市競爭趨勢，本計畫將就區域空間發展進行整合規劃，強化縣市之跨領域、跨部門治理，透過跨域整合建設示範計畫，鼓勵地方政府就區域及城鎮整體發展議題，如因應氣候變遷之環境調適、綠色基礎建構、綠色交通、地方特色產業及友善空間營造等重點面項，進行整體規劃，並透過整合平台結合各部門建設計畫補助資源，以發揮計畫投資綜效。

一、城鎮風貌型塑計畫

(一) 執行策略

本計畫主要執行策略包括「部門合作」、「跨域整合」、「民眾參與」、「軟硬兼施」等四個面向，操作概念說明如下：

1. 部門合作

為推動跨部門建設計畫整合規劃，經盤點與本計畫相關之部門計畫如下，未來將由內政部與以下所列部會共同組成跨域整合推動平台，由內政部負責平台之幕僚作業。

- (1) 經建會：國家建設總合評估規劃計畫、花東地區永續發展策略計畫。
- (2) 文化部：新故鄉社區營造第二期計畫。
- (3) 客委會：客家文化生活環境營造計畫。
- (4) 原民會：原住民部落永續發展造景計畫。
- (5) 經濟部：重要河川環境營造計畫、區域排水整治及環境營造計畫、易淹水地區水患治理計畫、海岸環境營造計畫、商圈競爭力提升四年計畫。
- (6) 交通部：重要觀光景點建設中程計畫、觀光拔尖領航計畫、自行車友善環境路網延伸計畫。
- (7) 教育部：永續校園推廣計畫、自行車道整體路網串連建設計畫。
- (8) 環保署：水體環境水質改善及經營管理計畫、建構寧適家園計畫。
- (9) 行政院農委會：農村再生整體發展計畫暨第一期（101至104年度）

實施計畫。

(10)內政部：都市更新產業行動計畫、海岸復育及景觀改善示範計畫、國家重要濕地保育計畫。

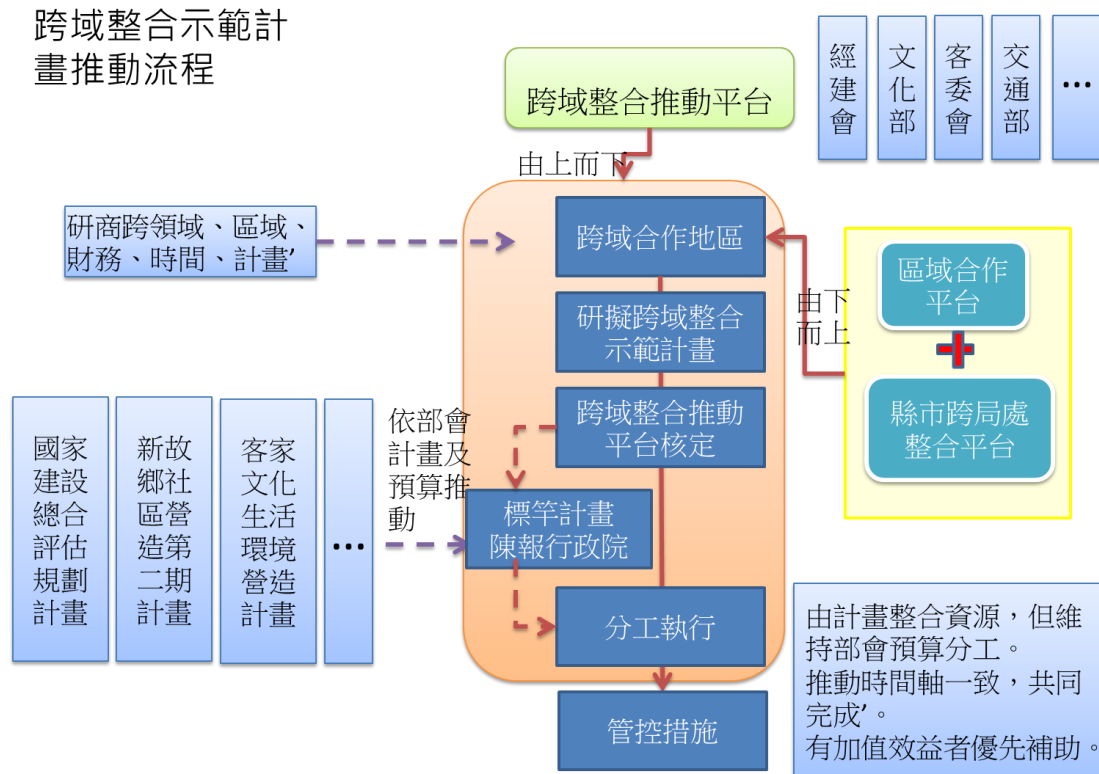
2. 跨域整合

由各地地方政府透過區域合作平台或自組縣市跨局處整合平台，以「由下而上」方式為主，就區域內、跨鄉鎮之整體發展規劃及重大公共建設之共同事項，如氣候調適策略、區域藍綠帶系統、人本環境及觀光休閒廊道系統整合建置等事項，先經過各該區域合作平台或縣市跨局處整合平台討論及審議，確實具有執行可行性及執行效益後，由各地地方政府共同提出具跨域、創新、前瞻性之整合型建設計畫，循序提報中央跨域整合推動平台審查。

另考量初期推動跨域合作不易，為協助地方政府提出之跨域合作示範計畫，將視推動需要採以「由上而下」方式，先行檢視7區域生活圈中具有跨域合作之議題或區域範圍，由跨域整合推動平台優先選定跨域合作地區，輔導協調地方政府擬定跨域合作示範計畫，期藉由跨域、跨部門之建設計畫整合及時程整合，發揮計畫投資綜效，以達到區域內各縣市共享共榮的效果。

針對由上而下或由下而下提出之各項跨域整合建設計畫，將由內政部協調召開跨部會聯席審查會議，由跨域整合推動平台共同選出跨域合作示範計畫及數個標竿計畫，再由內政部將標竿計畫陳報行政院核定後，由各部會分工執行，辦理後續經費籌措及各建設計畫之進度管控。

跨域整合示範計畫推動流程



3. 民眾參與

公共領域空間除仰賴中央與地方政府共同投入資源，透過專業有形的型式美學進行環境改造，未來也可依由各地方政府依各跨域合作整合建設計畫之發展條件，適度檢討民間參與之可行性，以提高計畫財務自償率，另外，對於公共空間實際使用者及私領域空間，也有賴透過計畫整合協調過程中，適度由民眾共同參與，藉由社區規劃師、社區建築師之引領，由土地所有權人無償提供私有土地供公共使用，以促進民眾在地區環境改造規劃過程中之能凝聚社區意識、建立在地認同感、透過社區規劃種子之培力，結合社區組織之力量認養維護公共開放空間，以凸顯在地文化氛圍與生活美學。

4. 軟硬兼施

公共建設計畫之跨域整合規劃為本計畫首度試行之操作機制，未來除硬體建設之整合外，需再加強計畫執行前、中、後之軟體配套措施，包括跨域合作提案講習教育訓練、工作坊與研習活動、社區人才培訓、商圈輔導、跨部會間平台對話、資源協調整合、補助資訊系統開放查詢及執行成果資料統整等，以提高提案計畫品質，計畫執行完成後，並編

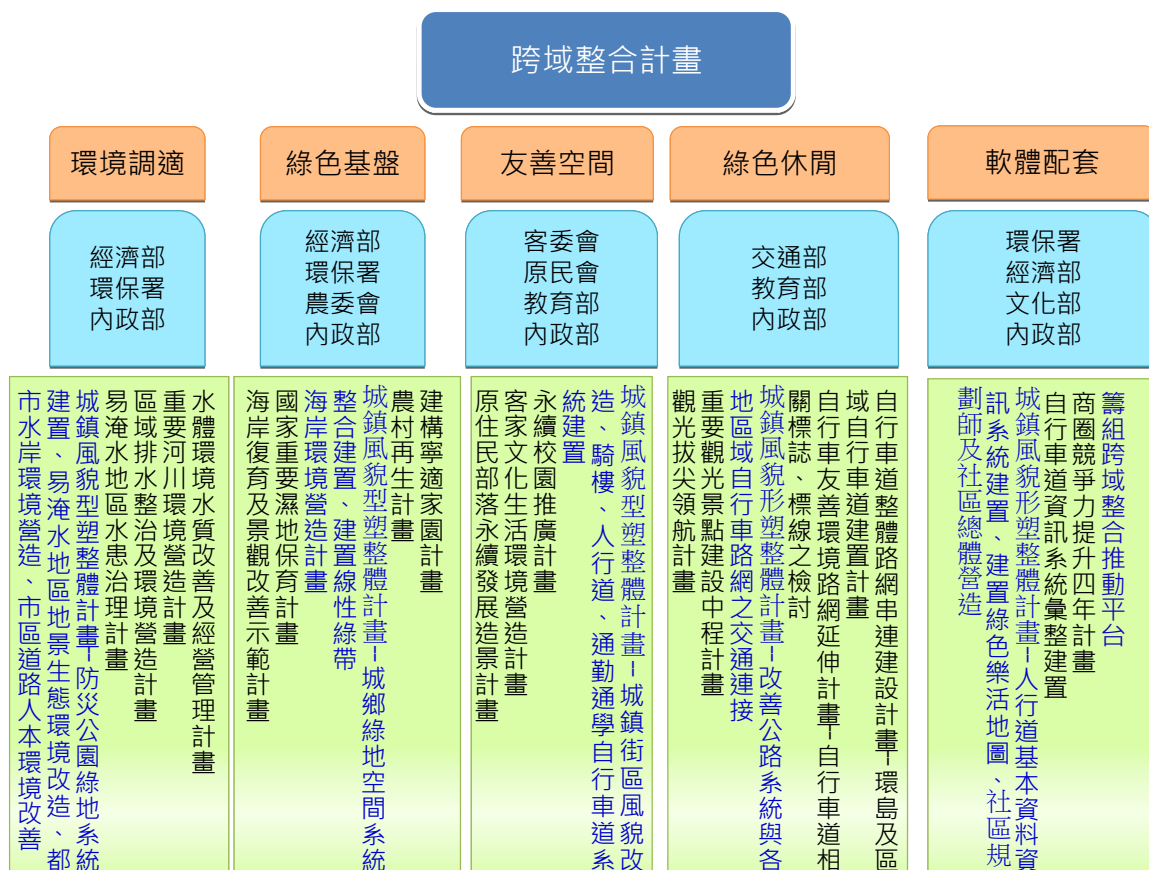
製相關操作手冊以分享、推廣、行銷整合計畫推動成果。

(二) 工作內容及方法

1. 辦理跨域整合建設計畫

面對全球氣候變遷及全球地方化治理之發展趨勢，為提升各縣市之競爭力及回應氣候變遷之調適力，將鼓勵各直轄市、縣市政府進行跨域合作，針對跨縣市、跨鄉鎮之城鄉環境治理議題，透過區域合作平台或縣市整合平台進行溝通對話，藉由不同領域專業之創造性對話，及跨縣市既競爭又合作之機制下，激發出具創意、多功能、跨域整合建設示範計畫。

本項計畫冀以計畫引導及經費誘因鼓勵各直轄市、縣市政落實區域治理及城鎮整體發展，針對各地區環境資源分佈與空間發展條件，將跨域合作有關環境調適、綠色基盤、綠色休閒、友善空間及軟體配套等主題，經由策略規劃分析，對各地區之發展優勢及機會，提出跨域整合建設計畫，透過多面向之實質環境改善，整體提升城鎮生活、生產、生態及文化環境，帶動城鎮整體發展。



對於跨域整合型態及操作內涵，可由各區域合作平台或直轄市、縣市政府跨局處整合平台先進行溝通協調，就本計畫未來將整合之中長程計畫補助資源及地方發展需求進行整合，如將區內各城鎮所具備重要海岸、濕地景觀資源、古蹟及豐富的人文活動等，透過自行車道系統與軌道運輸系統等綠色交通之整合延伸，連結至各具人文特色之城鎮，發掘並保存閩南、原民、客家等地域人文特色，並輔以在地文化創意設計、社區總體營造、特色商圈輔導及街區風貌、人本公共服務設施改善，營造優質城鎮環境，同時藉由包裝行銷，推動套裝生態文化旅遊行程，吸引觀光人潮，帶動地方整體發展。

因應氣候變遷，可藉由綠色基礎設施之整合，將區域公園、濕地、農地生產、公共開放空間、重要交通綠廊、風景區、濕地及保護區等綠地空間，與河川、區域排水綜合治理、海岸復育、污染防治等作系統性結合，提出在地調適策略，並同步檢討都市計畫土地使用，及融入環境教育解說服務設施，以提升城鄉防災能力及增加國人環境教育環境空間。

在具體執行做法上，將由各直轄市、縣市政府透過城鎮整體規劃，通盤檢討過去年度各部會已經投入之相關公共建設計畫，並依未來城鎮空間發展構想及未來實際發展需求，提出主題型縫補、串聯建設計畫，整合內容除前述所列推動主題包含氣候變遷調適策略、綠色基礎建設整合、城鎮街區風貌改造等外，並應以結合農村再生整體發展計畫暨第一期(101至104年度)實施計畫等21項相關公共建設計畫者為優先，俾將過去年度未能銜接之關鍵性節點或斷點，予以縫補串連，以彰顯計畫投資效益。

(1)推動綠色城鄉創意治理計畫，建構城鄉綠色基礎設施

環顧近年永續發展思潮演進，城鄉景觀營造不再只是個別公園、綠地改善，而是以永續都市為目標，建構具安全、適居及魅力之生態城鄉，將過去被工程思維導向之都市發展切割破碎之綠地空間如河川、海岸、濕地、公園、綠地及開放空間等，重新予以縫補、串連，除可豐富都市生物多樣化，並可調節氣候變遷所帶來潛在威脅及舒緩都市熱島問題。

參酌歐美等已開發國家發展經驗，均以生態城鄉之設計理念，將各類節能減碳、通風、透水、資源循環利用之生態工程設計手法，整合納入綠色基盤之建構，俾將總體資源朝向建構綠色城鄉之目標。

為建構區域級或縣市級城鄉綠色基盤，本計畫將依據縣市景觀綱要計畫，聚焦區域尺度之自然、人文生態景觀系統之縫合、修補，在河川、海岸、濕地等藍綠帶系統性整合上，並扮演觸媒調味之角色，補強各相關部門建設計畫，納入生態、美質與教育之設計概念，擴大計畫投資綜合效益，同時透過都市設計與都市更新區域，以整合套裝計畫方式，將城鄉多功能的綠色空間網絡，包含自然空間的綠（森林、自然資源區、保護區等）和人為生活環境的綠（市區公園、綠地、水岸、和歷史景觀設計、行人道、自行車道、綠色走廊、水道等）所構成的聯繫網絡，輔以生態工程設計手法，改善都市熱島效應與提升具節能減碳、生態機能之綠色基礎設施。

(2)結合都市土地使用通盤檢討與流域綜合治理計畫，推動易淹水地區地景生態環境改善及生態水岸環境營造計畫

近年來全球環境氣候變遷災害趨於頻化，為能因應每逢暴雨與颱風所造成的水患、山坡地水土流失與生活衝擊，與全球暖化危機，需透過都市防災綠地系統與雨水貯留設施的建構，減少災害衝擊與損失，及間接改善城鄉環境之微氣候。

本計畫將優先輔導西南沿海嚴重地層下陷地區及其他易淹水地區，依地方需求與災害類型，協助地方建置防災綠地系統之規劃與設計，並整合周邊土地使用檢討及河川流域治理策略，進行易淹水地區環境改善、雨水滯洪貯留、與「防災減災避難系統」之安全需求規劃，建置都市防災綠地系統與防災公園，及以生態工程手法建置都市雨水與流域型滯洪貯留設施(如滯洪池、濕地...等)，並保全都市河川高灘地，作為生態棲地，除簡易環境教育設施外，應避免增設人造設施物及人為活動干擾。

(3)以生態城市都市設計概念，進行城鎮街區風貌改造

為形塑城鎮風貌，未來應以都市設計為主體，並融入生態城市之都市設計意涵，藉由城鎮整體都市設計綱要計畫指導，將都市紋理、都

市景觀、在地人文特色、產業發展及未來都市發展等進行整合規劃，依空間發展特性，予以適當定位，以建構不同之城鎮風格，凸顯地方自明性，同時並應結合部會建設計畫，及歷年城鄉風貌改造建設成果，研擬整合改造計畫，以彰顯計畫投資加值效果，帶動城鎮整體發展。

未來將優先補助各地方研提城鎮整體整合規劃計畫，對於都市開放空間系統、景觀軸線建構、都市生活節點、歷史街區、生活空間環境品質改善等，進行整體規劃，並配合都市更新推動及結合各部會在地方挹注之補助資源進行空間整合，以發揮資源整體運用效益。

(4)推動建築物騎樓整平示範計畫，由騎樓出發，改造都市環境景觀及營造無障礙之人行環境空間

為維護騎樓平順、暢通，兼具改善市容觀瞻，並給予老舊騎樓一個新生命，本計畫採競爭型補助，由各直轄市、縣（市）政府針對轄內需整(順)平之主要商圈街廓、旅遊路線、觀光景點、通學路徑及交通運輸轉運點等路段提出騎樓改善計畫，內政部營建署即依計畫整體性、預算分配合理性、路段選擇必要性、民眾對本計畫之認同性、後續管理維護措施完整性及歷年計畫執行績效達成性等進行實質審查，補助各申請機關辦理轄內需整順平路段之基礎調查、規劃設計及整平工程經費，並辦理定期查核，確實管考各單位執行情形及成效。

騎樓管理本是地方政府權責，然長久以來騎樓鋪面破損、高低不平，加上攤商、汽機車佔用，讓騎樓空間不利通行使用，人行權益長期遭到漠視，本計畫除實際補助各直轄市、縣（市）改善騎樓老舊破損鋪面及高低落差，亦輔導各直轄市、縣(市)政府提出長期性整體騎樓改善策略，俾利計畫執行完畢後，各地方政府有完整配套措施及執行能量，賡續辦理騎樓整平業務，期建立全民無障礙的可行性、便利性、及安全性之優質人行環境系統。

2.賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計且經檢討具投資效益之案件

- (1)賡續辦理北勢溪環境營造計畫：北勢溪環境營造計畫經 100 年 1 月 27 日奉行政院核定後，整體規劃設計及基本設計，業經本部 100 年 11 月 30 日、101 年 2 月 13 日及 4 月 12 日召開 3 次基本設計書圖審查，並奉

行政院工程會 101 年 5 月 23 日核定本案基本設計書圖，核定計畫總經費為 9.18 億元，計畫期程自 100 年至 103 年。本案已完成整體規劃及基本設計(500 萬元)、整體細部設計(1,600 萬元)，正陸續辦理工程標案發包作業，目前已完成輸水、取水及河道景觀工程、監造發包作業，全案預計於 103 年執行完成。

(2)賡續辦理已完成規劃設計且具有投資效益之案件：過去年度城鄉風貌計畫已完成規劃設計未能接續辦理工程件數，經查計有 334 件，已逐案列管並由各直轄市、縣（市）政府先行檢討計畫投資必要性及投資效益，整合納入城鎮風貌整體形塑計畫，優先於 102 至 104 年度執行完竣。

3. 配套措施

(1)環境景觀總顧問扮演區域合作平台及縣市跨局處平台整合專業諮詢協助角色

協助區域合作平台及直轄市、縣(市)政府整合推動平台，進行整合型開發計畫先期規劃，將各鄉鎮地方特色與產業資源，整合納入城鎮整體規劃，並將都市計畫區內各部門建設計畫實施區域及開發時程、計畫範圍土地使用檢討以及週邊公有土地整合開發，提出符合人本、生態、健康樂活之生態都市整合建設計畫與規劃藍圖。

進行城鎮整體規劃，促使現有較為弱勢的縣市得與大都會直轄市共享建設成果和經濟繁榮，中央政府在推動地方制度改革的同時，亦宜提供誘因建立促進區域內各直轄市、縣市合作之機制，同時促進臺灣北、中、南各區塊之區域合作，以增進區域內各個縣市的共同發展和資源共享。透過區域合作可以促使各市、縣摒棄成見，減少本位主義，共同推動互助互惠的合作，發揮區域建設發展的綜合效果，減輕因地方自治而造成國家資源使用上的割裂與浪費，以促進國家、區域和地方的同步發展。

(2)社區規劃師及建築師輔導社區共同參與環境改造

城鄉風貌過去在社區規劃師及社區建築師之機制與人才培訓，已厚植相當基礎，未來除協助賡續推動社規師駐地輔導計畫，提供社區環境整合改造之專業諮詢，需再進一步結合城鎮整體風貌型塑計畫引導，依計畫範圍內優先發展地區，整合社區相關資源，協助推動社區自力更新，

發掘地方特色，凝聚地方意識，並結合地方發展文化創意產業，透過城鄉風貌整合包裝，型塑具地方特色及魅力之空間環境。

(3)加強國際經驗交流，提升臺灣城鄉風貌改造之能見度，並內化為後續政策推動方向

城鎮風貌型塑計畫推動目標與方向隨著環境議題與全球趨勢，而不斷調適與調整，國內社經環境條件與先進國家未盡相同，未來應透過觀摩研討會與技術研習方式，推動國際交流，參考國外成功經驗與輸入生態技術，並展現生態城鄉推動成果，以提升臺灣城鄉環境發展之國際競爭力與國際能見度。

為能使得城鎮風貌計畫於地方政府相關計畫人員人事變革得以延續相關作業與各項事宜，與強化新政策與新知識之推廣與宣傳，將持續辦理各種獎勵、宣導、觀摩及訓練等方式，提供參與計畫有關人員之再教育機會。

(4)充實城鄉風貌與部會資訊交流網站，以提供資訊交流、經驗及宣導平台

配合未來資訊即時化與快速化之因應，將賡續辦理城鄉風貌網站架構、內容與功能之充實，並與相關部會資訊結合，加強即時維護、政策宣導等營運服務，成為動態知識經驗交流與學習資源中心。

(5)辦理相關政策、案例之交流、觀摩、研討、展覽及彙編相關優良案例專輯

為使優良成果案例與競爭型旗艦計畫得以延續，並作為日後經驗傳承與各縣市參考觀摩之典範，將定期彙編出版各地方執行城鄉風貌之優良案例專輯，記錄各項工作成果與經驗，以利國際宣傳與優良案例之推廣。

二、市區道路人本環境建設計畫

(一) 執行策略

為使市區道路人本環境建設持續推動並深化計畫成果，本計畫以「法令政策」、「執行推動」、「督導考核」、「行銷推廣」四個面向提出執行策略，以作為市區道路人本環境整體改善方針及具體建設成果之重要依據，操作概念說明如下：



(二) 工作內容及方法

本計畫係補助各直轄市、縣（市）政府辦理「全縣（市）或鄉鎮市型市區道路人本環境建設計畫」、「人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫」、「通學型及通勤型之自行車道系統規劃與建置」、「植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫」、「透水及保水設施規劃與建置計畫」、「整頓人行環境之舊有設施整併減量與共構設置計畫」、「全縣（市）人行道基本資料調查及建置計畫」、「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」等項目給予補助。

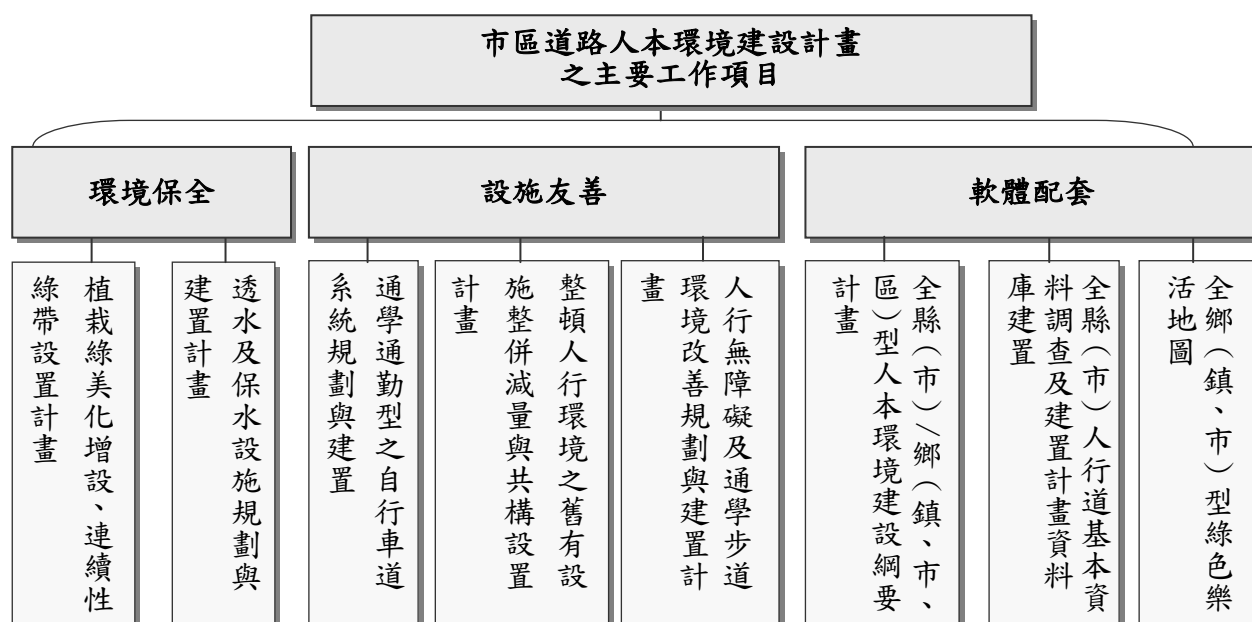


圖 5-5 計畫補助項目圖

1. 辦理「植栽綠美化增設、連續性綠帶設置計畫」

- (1) 具提升都市綠覆率之示範計畫
- (2) 新闢或拓寬人行道、自行車道及分隔島等之植栽綠美化
- (3) 無綠帶之人行道及分隔島等之植栽綠美化
- (4) 既有槽化綠帶之改善，以成為連續性綠帶或增闢連續性綠帶
- (5) 已進行綠美化，但未採複層次植栽之補強者
- (6) 以綠帶或景觀手法達成交通寧靜區功能

2. 辦理「透水及保水設施規劃與建置計畫」

- (1) 街道雨水滲透設計(地表逕流減緩)
- (2) 街道、雨水貯留設計(中水系統利用)

3.辦理「通學通勤型之自行車道系統規劃與建置」

- (1) 檢討各學區、公共運輸場站周邊設置自行車道之需求
- (2) 系統考量並整體規劃人行道併同自行車道間之合理配置
- (3) 新增或拓寬學校周邊 2500 公尺範圍內之自行車道
- (4) 落實學區範圍內自行車道之串連及改善
- (5) 利用現有自行車道使都市自行車道路網化

4.配合整頓人行環境之舊有設施整併及減量

- (1) 清除損壞及廢棄之公共設施
- (2) 公共設施遵循減量原則，並集中劃設於人行道之公共設施帶

5.辦理「人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫」

- (1) 系統考量並整體規劃通學步道及人行道
- (2) 新增或拓寬學校周邊 800 公尺範圍內之通學步道（學童往返家與學校間之步道）
- (3) 採縮減車道方式以新闢或拓寬為人行道，及其週邊配套設施之改善
- (4) 落實通學步道及人行徒步空間之連結性與安全性
- (5) 人行無障礙環境改善整體規劃及建置
- (6) 規劃設置永續減碳區（交通寧靜區）與行人徒步區
- (7) 妥善規劃巷道空間及推動人行道淨空之具體改善

6.辦理「全縣（市）或鄉（鎮、市、區）型市區道路人本環境建設綱要計畫」者，鄉鎮市型綱要計畫應以 10 萬人口以上或縣（市）政府所在地之鄉鎮市為主。

7.辦理「全縣（市）人行道基本資料調查及建置計畫」者

- (1) 蒐集既有市區道路人行道現況資料

(2) 建置市區道路人行道系統圖籍資料

8.辦理「全鄉（鎮、市、區）型綠色樂活地圖」者

- (1) 整合全鄉（鎮、市、區）轄內道路、人行道及自行車道系統之綠色生活交通網絡
- (2) 調查具地方特色之自然、人文及生態之相關景點
- (3) 強化綠色生活交通網絡「點-線-面」之在地關懷

三、分年執行工作

表 5-1 分年執行工作重點

年度	工作重點
102	1. 籌組跨域整合推動平台。 2. 辦理跨域整合建設計畫。 3. 賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計且檢討具投資效益之案件。 4. 推動建築物騎樓整平計畫。 5. 辦理市區道路人本環境建設計畫 6. 辦理各計畫執行考評與工程類之各階段檢核與現地考察作業。 7. 辦理專案管理計畫，協助計畫之執行。 8. 辦理環境景觀總顧問之研習、工作坊等經驗交流。 9. 補助計畫資訊系統整合。 10. 政策之宣導、講習、訓練。
103	1. 辦理跨域整合建設計畫。 2. 賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計且檢討具投資效益之案件。 3. 推動建築物騎樓整平計畫。 4. 辦理市區道路人本環境建設計畫 5. 辦理各計畫執行考評與工程類之各階段檢核與現地考察作業。 6. 辦理專案管理計畫，協助計畫之執行。 7. 辦理環境景觀總顧問之研習、工作坊等經驗交流。 8. 政策之宣導、講習、訓練。
104	1. 辦理跨域整合建設計畫。 2. 賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計且檢討具投資效益之案件。 3. 推動建築物騎樓整平計畫。 4. 辦理市區道路人本環境建設計畫 5. 辦理各計畫執行考評與工程類之各階段檢核與現地考察作業。 6. 辦理專案管理計畫，協助計畫之執行。 7. 辦理環境景觀總顧問之研習、工作坊等經驗交流。
105	1. 辦理跨域整合建設計畫。 2. 辦理市區道路人本環境建設計畫 3. 辦理各計畫執行考評與工程類之各階段檢核與現地考察作業。 4. 辦理專案管理計畫，協助計畫之執行。 5. 全面檢視計畫執行成果，並研擬下階段中長程計畫。

四、執行步驟（方法）與分工

（一）組成跨域整合推動平台

1. 中央：由內政部邀集與本計畫相關之公共建設計畫主辦部會、跨專業領域之學者專家，共同組成跨域整合推動平台，負責研商跨域合作、整合型建設計畫之推動方向、跨域合作地區遴選、計畫審核、推動經費之籌措及其他相關建設計畫之整合協調、執行階段成果訪視，以及示範計畫執行成果之彙整等。
2. 地方：結合區域合作平台，就城鎮生活圈內有關風貌形塑整體發展之共同事項或議題，進行溝通討論與協商，以形成共同提案，或由各直轄市、縣（市）政府組成跨局處整合推動平台，就各縣市所轄範圍內之跨部門、跨域合作建設計畫，進行分工協商，提出整合建設計畫。

（二）城鎮風貌型塑計畫

1. 執行機制

（1）計畫範圍

以農村再生範圍外之都市計畫區為原則；以城鎮為單元，整合各部會相關計畫及資源進行整體規劃。

（2）提案對象

以直轄市、縣（市）政府作為申請補助統一窗口，由區域合作平台及縣市跨局處整合平台研擬提案計畫，各區域合作平台推薦之跨域整合建設計畫，須由區域合作平台協調互推一縣市代表提出申請。

（3）提案原則

- 由區域合作平台，針對區域內整體發展之共同事項，進行溝通討論與協商，形成共同提案，或由各直轄市、縣（市）政府組成跨局處整合平台所提出之跨域整合建設計畫或縫補串連建設計畫。
- 應就環境調適、綠色基盤、綠色休閒、友善空間及軟體配套等主題，提出套裝建設計畫，並結合土地使用計畫及都市設計等整合規劃方式推動。

- 提案計畫依規定格式，檢附完整現況環境總體檢資料，並詳述過去年度各部會公共建設計畫投資情形與空間分布區位，及初擬未來發展課題及具體對策，循序提案申請。

2. 審核作業流程

由各直轄市、縣市政府透過區域合作平台或自組縣市跨局處整合平台，以「由下而上」方式為主，就區域內、跨城鎮之整體發展規劃及重大公共建設之共同事項，如氣候調適策略、區域藍綠帶系統、人本環境及觀光休閒廊道系統之整合建置等事項，先經過各該合作平台討論及審議，確實具有執行可行性及執行效益後，由各直轄市、縣市政府共同提出具跨域、創新、前瞻性之整合型建設示範計畫，循序提報中央跨域整合推動平台審查。

另考量推動跨域合作不易，為協助直轄市、縣市政府提出跨域合作示範計畫，將視推動需要採以「由上而下」方式，先行檢視各區域生活圈中具有跨域合作之議題，由跨域整合推動平台優先選定跨域合作地區，輔導協調地方政府擬定跨域合作示範計畫。

針對由上而下或由下而上提出之各項跨域整合建設計畫，將由內政部邀集相關部會召開跨部會聯席審查會議，由跨域整合推動平台共同遴選跨域合作示範計畫，及遴選數個標竿計畫，由內政部陳報行政院核定後，由各部會分工辦理後續經費籌措及各建設計畫之推動。

至於賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計尚未辦理後續工程等非整合型計畫補助案件，相關審查核定補助作業，原則仍依前期計畫之操作機制辦理，並依實際需求酌予調整。

3. 計畫評審原則

工作項目	競爭性評比項目
城鎮風貌型塑計畫	1.符合城鎮跨域整合建設計畫執行機制與效益。 2.為跨域整合推動平台遴選示範計畫區域。 3.經環境品質總體檢，提出之改善策略具創新性、地域獨特性。 4.具創新財務籌措策略及財務自償率高。 5.部門建設計畫整合之數量、規模及套裝計畫效益高。 6.具有縫補、串聯關鍵性之效益。 7.具有社區團隊與民眾參與效益。 8.縣市首長參與程度。 9.規劃設計具合理性及必要性。 10.具體後續經營管理計畫(包含人力、財務籌措之等)。

(三) 市區道路人本環境建設計畫

1. 執行機制

(1) 主體及實際執行單位

市區道路人本環境建設計畫以本部營建署為推動主體，直轄市、縣（市）政府及本部所轄各區工程處為實際執行單位，並指定單位作為統一聯絡協調窗口。為強化地方主體性，未來年度將經由地方培力過程，視實際情形逐步賦予直轄市、縣（市）政府更高之主導與統籌權責，提升其行政、技術及對所轄鄉（鎮、市）公所之指導能力，為地方人本環境之永續經營建立穩定之機制。

(2) 計畫補助範圍

- A. 市區道路中具地方特色之路段。
- B. 未納入中央相關單位補助計畫範圍內之路段。
- C. 與相關計畫之補助及表揚（入圍）案件（路段）可相銜接之市區道路及學校周邊之通學步道、人行道、自行車道，將優先納入實施計畫。
- D. 其他經直轄市及縣（市）政府列為重點發展改善之市區道路。

(3) 提案受理與審查原則

市區道路人本環境建設計畫原則上依據每年度補助預算額度，設定補助重點及審查原則及評估標準以受理地方政府提案，並邀請學者專家組織委員會進行評審，採競爭型補助方式核定補助項目。提案計畫將以整體路網概念及縫補串連之通勤通學型人行道、自行車道建設計畫為主。另計畫補助項目應符合新訂定之市區道路及附屬工程設計規範。

(4) 提案優先補助原則

各直轄市、縣(市)政府提報案件除考量道路本身特色條件外，亦應考量道路本身以外之周邊效益，以利本計畫篩選出路線本身條件優良，且具備高度可執行性、地方單位認同度高、建設效益高之市區道路，達到事半功倍之建設成效，以下便針對本計畫優先補助原則加以說明：

- A. 城鎮風貌跨域整體計畫
- B. 屬於路線串連整合路段

- C. 屬於整合區域內各項公共運輸或通道串連
- D. 提案內容具自償性，有效結合週邊土地利用、開發方式，帶動地方產業發展，產生跨域加值成效者
- E. 提案配套完整財務規劃，具有較高地方配合款
- F. 具完整可行之後續維護管理計畫
- G. 工程補助案已取得土地使用同意，或無用地取得問題者
- H. 使用綠建材標章、環保標章（第 1、2 類）產品者

2. 審查評估原則

（1）評估原則

各直轄市、縣(市)政府提報案件除考量道路本身特色條件外，亦應考量道路本身以外之周邊效益，以利本計畫篩選出路線本身條件優良，且具備高度可執行性、地方單位認同度高、建設效益高之市區道路，達到事半功倍之建設成效，以下便針對本計畫評估原則列表說明：

表 5-2 計畫審查評估原則

執行項目	執行重點	評估原則
植栽綠美化、連續性綠帶	■ 林蔭街道系統建構 ■ 新闢植栽(帶)空間 ■ 街道植栽綠化補植 ■ 具提升都市綠覆率之示範計畫 ■ 以綠帶或景觀手法達成交通寧靜區功能	■ 兼具地方特色與門戶地位之道路 ■ 具提升都市綠覆率之示範效果 ■ 空間環境體質完善且可結合週遭綠帶、開放空間為一系統潛力者 ■ 增加綠帶寬度及綠帶連續性 ■ 採用符合當地生態環境綠化植栽，以多樣性、複層次、低維護為植生原則 ■ 採用原生、本土植栽種類或以誘蝶、誘鳥之植栽種類來提升生物多樣性 ■ 能具體引導穿越性旅次
透水及保水設施規劃與建置計畫	■ 街道雨水滲透設計(地表逕流減緩) ■ 街道、雨水貯留設計(中水系統利用)	■ 增加人行道空間之透水面積，增加地下水涵養補注。 ■ 遇暴雨時減低地表逕流之產生 ■ 藉由雨水貯留設施，大量收集雨水，提供旱季用水。
通勤通學自行車道系統	■ 市區自行車道系統整合 ■ 通勤自行車道建設 ■ 人行道環保節能燈具設置 ■ 檢討各學區、公共運輸場站周邊設置自行車道之需求 ■ 系統考量並整體規劃人行道併同自行車道間之合理配置 ■ 新增或拓寬學校周邊 2500 公尺範圍內之自行車道 ■ 落實學區範圍內自行車道之串連及	■ 接近學校或大眾運輸場站周邊可連接成完善之自行車道系統 ■ 可結合周邊之開放空間、文化、古蹟、或具地方特色及具國際競爭力之產業聚落以促進地方觀光、產業及經濟發展或落實節能減碳政策者 ■ 可與教育部體育署所補助之休閒型自行車道串接形成自行車路網 ■ 相關計畫執行應能把握就地取材、綠化植生、減少環境衝擊、連結運輸系統等原則落實推動系統考量並整體規劃通學步道、自行車道及人行道等

	改善 ■ 利用現有自行車道使都市自行車道路網化	■ 自行車道與人行道轉角及銜接處安全性設計 ■ 學校或大眾運輸場站周邊配合自行車道系統之停車空間設置與管制維護措施之可行性 ■ 考慮民眾「使用率」並以「可及性」高者為優先實施對象，考量現代化社會的通勤、休憩需求，並充分考慮社區民眾使用之「便利性」與「安全性」
舊有設施整併及減量計畫	■ 街道設施減量設計 ■ 街道家具共構設計 ■ 街道公共設施公用設備檢討整合 ■ 清除損壞及廢棄之公共設施 ■ 公共設施遵循減量原則，並集中劃設於人行道之公共設施帶	■ 經減量及整併後可提供行人無障礙行走環境 ■ 實施地點具門戶地位 ■ 可配合臺電及中華電信道路修繕建設工程採地下化處理者
人行無障礙及通學步道環境改善規劃與建置計畫	■ 人行通用設計推動 ■ 系統考量並整體規劃通學步道及人行道 ■ 新增或拓寬學校周邊 800 公尺範圍內之通學步道（學童往返家與學校間之步道） ■ 採縮減車道方式以新闢或拓寬為人行道，及其週邊配套設施之改善 ■ 落實通學步道及人行徒步空間之連結性與安全性 ■ 人行無障礙環境改善整體規劃及建置 ■ 規劃設置永續減碳區（交通寧靜區）與行人徒步區 ■ 妥善規劃巷道空間及推動人行道淨空之具體改善	■ 兼容通學步道及無障礙環境等執行重點之改善計畫 ■ 行人密度高，使用強度強、可提升安全性及暢行性（連續無阻斷） ■ 接近學校或大眾運輸場站交集點，可連接成完善人行道系統 ■ 可串連學校周邊 800 公尺範圍內學校通學步道及人行道 ■ 通學步道與人行道及其銜接處安全性設計 ■ 學校及周邊社區居民積極參與支持 ■ 可結合周邊低碳社區、開放空間、或文化、古蹟、地方特色，以促進地方觀光、產業及經濟發展或落實節能減碳政策者
全縣（市）／鄉（鎮、市、區）型市區道路景觀與人本環境改善綱要計畫	■ 全縣（市）或鄉（鎮、市、區）地方風貌與市區道路特色 ■ 全縣（市）或鄉（鎮、市、區）市區道路發展定位與願景 ■ 全縣（市）或鄉（鎮、市、區）市區道路人行道與自行車道規劃與設計構想 ■ 分期分區發展計畫與執行藍圖 ■ 永續經營發展及維護管理策略	■ 應以 10 萬人口以上或縣（市）政府所在地之鄉鎮市為主保留地方特色並作為市區道路規劃設計構想概念 ■ 發展定位與願景與地方政策發展方向相符 ■ 分期分區發展計畫之必要性與可行性 ■ 規劃構想與地方交通單位及其他相關單位充分溝通協調 ■ 規劃構想獲民意認同與支持 ■ 擬定綱要計畫定期調整與檢討機制
全縣（市）人行道基本資料調查及建置計畫資料庫建置	■ 蒐集既有市區道路人行道現況資料 ■ 建置市區道路人行道系統圖籍資料庫	■ 可作為後續市區人行道改善規劃依據 ■ 可據以研擬市區人行道整建發展目標及改善策略 ■ 可據以研擬市區人行道整建優先次序之評估機制
全鄉（鎮、市）型綠色樂活地圖	■ 整合全鄉（鎮、市、區）轄內道路、人行道及自行車道系統之綠色生活交通網絡 ■ 調查具地方特色之自然、人文及生態之相關景點 ■ 強化綠色生活交通網絡「點-線-面」之在地關懷	■ 可提升地方居民對其生活環境之關懷瞭解及在地行動力 ■ 可有效檢視綠色生活交通網絡之系統性 ■ 具備可與國際接軌之圖示系統

(四) 整合計畫執行分工

1. 由內政部擔任跨域整合推動平台幕僚單位，視計畫審查及推動需要，召開部會整合協商會議；辦理補助須知發布、計畫審核、跨部會協調聯繫等工作。
2. 行政院經建會、經濟部、交通部、教育部、文化部、客委會、行政院原民會、行政院農委會及行政院環保署等相關部會，配合辦理計畫政策宣導、提案計畫輔導審查、參與聯席審查會議、修正計畫會審、計畫經費分攤及建設時程協調、計畫所列工作項目之計畫進度控管及督導考核、階段成果訪視及成果彙整等。
3. 各直轄市、縣（市）政府，配合區域合作平台，推動跨域議題之協調整合，提出整合型建設計畫，並組成縣市跨局處整合平台，指定單位作為統一聯絡協調窗口，負責召開跨部門建設計畫整合會議，並邀請環境景觀總顧問、社區規劃師及各鄉鎮市區公所共同參與計畫研商，並負責核定補助計畫之執行、進度控管及跨域計畫間之整合協調。

五、補助經費及分攤比例

本計畫主要係透過部會合作，將部會補助資源整合，以引導地方政府推動整合型公共建設計畫，以發揮計畫投資綜效，有關補助計畫資源需求，均以編列年度公務預算方式支應，各地方政府提出整體規劃構想後，將由內政部召開跨部會聯席審查會議，並就提案計畫之整體規劃構想，檢視各計畫結合土地開發模式、受益付費、民間參與或其他創新財務籌措策略可行性，計畫投資效益及財務自償率越高越優先補助。

各項補助計畫並依行政院主計總處 101 年 12 月 28 日院授主預字第 1010102887A 號令修正「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」，最高補助比例以 50%、70%、80%、85%、90% 等 5 級辦理，並自 102 年起逐年調降中央補助比例 1%，中央逐步退場，移由地方自主辦理；屬跨年度執行之整合建設計畫，以計畫核定當時之補助比例核算。

六、計畫控管與輔導考核

- (一) 各直轄市、縣（市）政府應自計畫核定後按月確實填報計畫執行進度管考表，於每月 5 日前以電子郵件傳送最新執行進度供本部彙辦，並召開執行進度檢討會議。
- (二) 為掌握計畫進度與品質，將視需要於執行期間進行查核、評鑑等，受補助單位應配合辦理及提供所需資料。
- (三) 辦理年度工程督導考核與過去年度補助案件維護管理抽查，評鑑成效不佳者，除將查核結果函請受補助直轄市、縣（市）首長加強督促外，並將列入爾後審核補助之參考及調整下年度補助經費。

陸、期程與資源需求

一、計畫期程與經費來源

本計畫所需經費由中央編列公務預算支應。本計畫期程，自 102 年起至 105 年止，共計 4 年。

二、經費需求

- (一) 本計畫經費編列依據內政部中長程計畫核定經費，102 至 105 年度「城鎮風貌型塑計畫」資本門經費需求 63.755 億元，經常門經費需求 6.245 億元；「市區道路人本環境建設計畫」資本門經費需求 55.3 億元，經常門經費需求 0.7 億元（見表 6-1）

表 6-1 經費需求表(單位：億元)

次類別	工作項目	主管單位	執行單位	辦理期程	經費需求（億元）					
都市開發	城鎮風貌型塑計畫	內政部	各地方政府	102-105	102年度	103年度	104年度	105年度	合計	備註
					12.445	13.36	23.4	14.55	63.755	資本門
					1.605	1.64	1.6	1.4	6.245	經常門
小計					14.05	15	25	15.95	70	
都市開發	市區道路人本環境建設計畫	內政部	各地方政府、本部所轄各區工程處	102-105	11.24	12.25	12.3	11.91	47.7	資本門（獎補助及設備投資）
					0.05	2.55	2.5	2.5	7.6	
					0.08	0.2	0.2	0.22	0.7	經常門
小計					11.37	15	15	14.63	56	
總計					25.42	30	40	30.58	126	

- (二) 推動跨域整合建設計畫、市區道路人本環境建設計畫，以及賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃或設計且經檢討具投資效益之案件政策引導型計畫等工作。

- (三) 分項工作經費需求：（詳見表 6-2）

1. 補助直轄市、縣市政府辦理跨域、跨部門城鎮整體規劃計畫，原則每個縣市每年補助 3 案、各區域合作平台 1 案，每案最高補助 300 萬元，並

依整體規畫結果推動跨域整合建設計畫，所需經費預估約 47.5 億元，佔總計畫經費 37.70%。

2.賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計經檢討具投資效益之案件。北勢溪環境營造計畫，經行政院工程會審定總計畫經費為 9.18 億元，中央補助 50%，4.59 億元，本案已執行整體規劃及基本設計（中央款 480 萬 4,000 元）、整體細部設計（中央款 1,561 萬元），101 年度編列補助款 1.6 億元，後續需再編列資本門經費約 2.99 億元；已完成規劃設計未能接續辦理工程件數，經查計有 361 件，每案工程費約 200 萬元，約 7.22 億元，前期城鄉風貌計畫已核定尚未執行完竣工程案件，城鄉風貌部分約 3.4 億元，騎樓整平部分約 2.91 億元，合計約 16.52 億元，佔總計畫經費 13.11%。

3.辦理景觀總顧問、社區規劃（建築）師及相關配套與行政業務費，經常門需求約 5.98 億元，佔總計畫經費 4.75%。

4.辦理市區道路人本環境建設計畫與示範工程案，資本門需求約 55.3 億元，佔總計畫經費 43.89%

5.辦理市區道路人本環境建設計畫之研討會、作業手冊、督導考評等，經常門需求約 0.7 億元，佔總計畫經費 0.55%。

表 6-2 分項工作經費需求表(單位：億元)

次類別	工作項目	主管單位	執行單位	辦理期程						
					102年度	103年度	104年度	105年度	合計	備註
都市開發	辦理跨域整合建設計畫	內政部	地方政府	102-105	4.16	8.36	20.43	14.55	47.5	資本門
都市開發	賡續辦理前期計畫已核定跨年度補助計畫及已完成規劃設計經檢討具投資效益之案件	內政部	地方政府	102-105	8.285	5.00	2.97	0	16.255	(含北勢溪環境營造計畫 2 億 7752 萬元)
					0.065	0.1	0.1	0	0.265	經常門
都市開發	辦理景觀總顧問、社區規劃(建築)師及相關配套與行政業務費	內政部	地方政府	102-105	1.54	1.54	1.5	1.4	5.98	經常門
小計					14.05	15	25	15.95	70	
都市開發	辦理市區道路人本環境建設計劃及相關配套與行政業務費	內政部	地方政府與本部所轄各區工程處	102-105	11.24	12.25	12.3	11.91	47.7	資本門
					0.05	2.55	2.5	2.5	7.6	(獎補助及設備投資)
					0.08	0.2	0.2	0.22	0.7	經常門
小計					11.37	15	15	14.63	56	
總計									126	

三、民間參與可行性

本計畫主要係透過部會合作，將部會補助資源整合，引導地方政府推動整合型公共建設計畫，以發揮計畫投資綜效，有關補助計畫資源需求，均以編列年度公務預算方式支應，各地方政府提出整體規劃構想後，將由內政部召開整合平台跨部會聯席審查會議，由各部會共同評選出優良案件，並就各提案計畫之財務規劃策略，逐案審核土地開發或民間參與可行性，再由各地方政府依審查結果據以推動辦理。

柒、預期效果與影響

一、預期效果

- (一) 面對全球化競爭及氣候變遷挑戰，透過部門整合及區域合作，將各部會補助資源整合建構合作平台，可確保相關計畫之整合規劃發展，有利發揮計畫綜合投資效果，避免過去個別機關單打獨鬥及個別計畫預算之投資，仍難以有效解決區域發展相關課題之窘境。
- (二) 本計畫採議題導向式之整合發展模式，及部會整合平台之建立，可以激勵各地方政府實踐區域合作與跨縣市合作，由各縣優先篩選策略性節點（門戶）地區生態及健康城鎮空間之改造與發展，包含都市核心地區、主題（產業）園區周邊、海空門戶周邊地區、策略開發地區等，透過區域合作平台或縣市跨局處平台等不同專業領域之對話、溝通，有助於對區域問題提出有效解決對策，提高區域及都市創造力與競爭力。
- (三) 藉由以人為本之綠色交通及城鎮生活環境改善，整合地方觀光、自然、文化等特殊資源及優質生活環境空間之改造，並導入創意生活及美學元素，可提高公共建設整體服務品質，提供優質樂活、悠閒之公共空間，並結合地方文化特色，帶動地方產業活絡與發展，提高地方就業市場，縮小城鎮發展差距。
- (四) 建置人本安全無障礙空間，於使用者的整個旅運過程中，無論使用何種運具，必定依靠步行來完成整趟旅次。因此，都市環境中必須具有足夠的人行空間與設施才能滿足步行之需求，藉由本計畫之推動可促使城市空間重新恢復以人為主角，提供民眾安全無虞之人性化步行空間（人本交通），並須同時提供一舒適、順暢、方便、無障礙的合理環境，達成追求「人性化、親和力、可靠性、舒適性、健康性」等五項概念之交通環境。
- (五) 建立新的無障礙人行環境通用設計觀，重新思考人與汽車共存的方式，透過環境規劃手法與人行空間改善，提供各自發揮功能效益與永續的環境，自人的觀點出發，提供舒適、便利且安全的人行環境與行進經驗。
- (六) 本計畫在計畫審查過程中，要求受補助單位提出整合規劃構想時一併提出財務規劃構想，除可呈現計畫整合投資綜效，並可引導地方政府於思

考公共建設經費投入時，同時思考建設經費回收之可行性，有利於往後逐步提高補助計畫財務自償能力，減低中央補助經費之比例，減低中央政府財政負擔。

- (七) 本計畫在道路綠帶增建或拓寬後以綠化為景觀改善主力，選取多樣樹種配置，透過複層栽植及具連續性之列植與群植，使綠廊相互串連，並使道路與公園綠地、與學校機關及與沿街建築物壁面綠化緊密連結，將建構具生態效益之綠色網絡。
- (八) 本計畫在綠化面積增加並相串連之道路綠色網絡中選植至少 5 種以上之多樣性原生植栽樹種，並透過生態工法與複層群植之綠化手法，以多樣化的土壤、植被、空間來提供多樣化的道路綠帶品質，構築成完善生物生存網絡。在維護生物生存環境的同時，創造出多樣的生存條件，亦提升都市整體之生態性，進而達成生物多樣性效益。
- (九) 改善市區道路人行環境，有助於人本交通之推動，行人及自行車均屬低耗能的運輸系統將可減少能源耗損，同時可藉由拓寬綠帶、植樹、複層栽植等綠化手法提升市區道路綠化品質，可改善微氣候，進而降低都市熱島效應，以達成省能、節源之目標，提升都市環境效益。另藉由舊有設施整併、減量設置可減少維護管理界面，同步減少建設相關能源耗損。
- (十) 藉由人行道拓寬及闢建自行車道可鼓勵民眾選擇騎乘自行車及步行代替車行，將可減低運輸活動衍生之環境衝擊，並藉由增加綠帶面積、提升綠化質量，有效改善空氣污染及噪音污染問題，達成環境改善具體效益。

二、影響

- (一) 透過中央與地方合作，共同推動部門整合建設計畫，有利促進跨部門、跨領域專業溝通對話，在中央與地方積極合作下，可共同發掘出各地方具有競爭力、在地特色之優勢，藉由改善地方基礎公共建設服務品質，可帶動地方產業活絡與發展，提高地方就業市場，縮小城鎮發展差距。
- (二) 過去城鄉風貌推動多是以點線局部環境改善，甚少有跨區域或財務計畫考量，本次嘗試要求地方政府成立整合平台，朝城鎮整體風貌型塑方向推動，並檢視周邊土地開發作整合規劃可行性評估，提出財務分析結果，可以讓地方政府務時檢視計畫投資必要性及優先性，也可避免產生無效

益投資，創造出低度或閒置之設施。

- (三) 藉由跨部會資源整合以及透過區域合作平台、或縣市合作平台的運作，可以激起各地方首長重視，積極參與跨域議題之溝通、對話，營造中央與地方共同合作、投資改造城鎮整體風貌之氛圍，達成活絡地方產業及吸引民間投資之效果。
- (四) 藉由本計畫，於道路中央分隔島上密植灌木，可以阻擋對向車燈眩光之效果；路旁之行道樹可以控制人車分道，保障行人安全。
- (五) 藉由本計畫，相對於車輛，行人速度較慢、面對衝突的損害程度較大，在道路上屬於弱勢，因此推動人行環境改善，可有效減少人車衝突之機會，並將衝突可能產生之危害降至最低，以增加行人安全感，提高步行意願。
- (六) 藉由本計畫，道路綠帶寬幅擴增並連結為綠色生態網絡的同時，綠地面積增加亦為生物留設出物種生存空間，加以生態工法之推廣與應用，生物即有更多機會以此為遷徙或棲息環境，提升物種生存之可能性。
- (七) 藉由本計畫的執行，積極提升道路綠化面積及植栽綠化之質與量，選取抗污染、耐旱之原生植栽，同步有效提升綠化之 CO₂ 固定效果，達到都市 CO₂ 減量的環境效益，並達成節能減碳之具體目標。
- (八) 市區道路之人行環境與景觀之改善將可帶動地區環境品質提升，同時促使地區房地產價值提高，土地開發利用更具價值後，連帶土地交易亦活絡化，整體經濟環境將可獲得改善。

捌、附則

一、替選方案之分析及評估

為因應氣候變遷，針對易淹水地區及淹水潛勢地區建立都市防災系統，以增加臺灣地區防災應變空間，並鼓勵跨區域合作，藉由推動綠色基盤設施、都市生態環境水岸營造、騎樓整平、綠地防災系統建議...等公共建設計畫之計畫整合及時程整合，可發揮計畫投資綜效，本計畫是國內首次嘗試整合中央部會、區域與地方政府共同推動跨域、跨部門建設計畫，故無替選方案。

二、有關機關配合事項

（一）中央機關

- 1.由內政部擔任本計畫控管單位，負責補助須知發布、核定、跨部會協調聯繫、計畫進度控管及督導考核，並擔任跨域整合建設計畫整合平台幕僚，視計畫審查及推動需要，召開部會整合協商會議。
- 2.行政院經建會、交通部、經濟部、文化部、教育部、客委會、行政院農委會、行政院環保署、行政院原民會等相關部會，協助政策宣導、提案計畫輔導審查、參與聯席審查會議、計畫經費及建設時程協調、計畫所列工作項目；跨域整合建設計畫，係由本部營建署與相關部會共同合作推動，主題型縫補串連建設計畫則由本部營建署主導推動。

（二）直轄市、縣（市）政府

配合區域合作平台，推動跨域議題之協調整合，提出整合型建設計畫，並組成縣市跨局處整合平台，指定單位作為統一聯絡協調窗口，負責召開跨部門建設計畫整合會議，並邀請環境景觀總顧問、社區規劃師及各鄉鎮市區公所共同參與計畫研商，並負責核定補助計畫之執行、進度控管及跨域計畫間之整合協調。

附件

一、中長程個案計畫自評檢查表

二、性別影響評估檢視表

三、102 年 1 月 17 日研商內政部陳報修正「市區道路人本環境建設計畫」(草案)暨「城鎮風貌型塑整體規劃計畫」(草案)一案會議紀錄檢核表

附件一、中長程個案計畫自評檢核表

一、城鎮風貌型塑計畫

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第6點、第14點)	V		V		
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第6點、第15點)	V		V		
2、民間參與可行性評估	是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)		V		V	本計畫為因應氣候變遷之調適計畫，透過城鄉環境改造，強化都市防災機能，故經費需求均需已編列年度公務預算支應，不適合以民間投資方式辦理。
3、經濟效益評估	是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		V		V	本計畫主要在於配合行政院全球氣候變遷調適策略及國家建設計畫，改善易淹水地區地景生態環境及提升城鄉公園綠地空間，塑造寧適、無礙、宜居之生活環境，未來對誘發性消費投資、就業機會創造及稅賦收入具有相當效益，故無替選方案。

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	V		V		1.本計畫工作項目「一縣市一河川都市生態水岸環境營造計畫」，將採競爭型方式，降低中央補助比例，以 50 %為限，並將財務自償納入計畫評核項目，激勵地方政府提出創新財源籌措方式；其餘政策引導型補助計畫補助標準，則依中央對直轄市、縣市補助辦法及地方財力分級辦理。 2.本計畫另訂有補助計畫執行要點及申請補助作業須知。 3.本計畫均針對每年度縣市補助計畫執行情形進行評鑑，並依評鑑結果列為下一年度或階段補助經費增減依據。
	(2)經費負擔原則： a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法	V		V		
	(3)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出等經費審查之相關文件	V		V		
	(4)經資比 1：2 (「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第 2 點)	V		V		
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	V		V		
	(2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則		V		V	

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源					
6、營運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運)	V		V		本計畫已於申請補助作業須知中要求各項核定補助計畫均需提出營運管理計畫，每年度評鑑作業中，並將縣市維護管理機制建立運作情形及抽查個案之維管情形，促使縣市政府重視計畫維護管理工作。

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
7、土地取得費用	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍		V		✓	本計畫已於申請補助作業須知規定，提案計畫需提出公私有土地使用同意證明文件。
原則	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條）		V		✓	
	(3)屬公共建設計畫，取得經費是否符合規定（行政院所屬各機關辦理重要公共建設計畫土地取得經費審查應注意事項）		V		✓	
8、環境影響分析 (環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估 (環境影響評估法)		V		✓	本計畫不需辦理環境影響評估。
9、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表 (編審要點第6點)	V		✓		詳後附件二。
10.跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商		V		✓	本計畫未涉及跨部務會或跨機關協商。
	(2)是否檢附相關協商文書資料		V		✓	同上。
11.依碳中和概念 優先選列節能 減碳指標	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標（編審要點第6點）	V		✓		已將二氧化碳減量列為施政重點，並納入減碳指標。
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施	V		✓		於申請補助作業須知要求以生態手法設計，並要求各項補助計畫綠色內涵至少10%以上。
	(3)是否檢附相關說明文件	V		✓		本計畫檢附有88-100年度過去年度計畫執行成效及經濟效益評估與財務計畫，詳附錄一、二。

主辦機關核章：承辦人

10/04/09
科002
順

單位主管

陳興隆
10/04/09
0/00

首長

李鴻源

主管部會核章：研考主管

10/04/09/0910

參事兼主任
張文蘭

會計主管

會計長康勝松

首長

部長李鴻源

二、市區道路人本環境建設計畫

附表

中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內 容 重 點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應含括項目(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第6點、第14點)	✓		✓		新興計畫
	(2)延續性計畫應辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第15點)		✓		✓	
2、民間參與可行性評估	「促進民間參與公共建設法」第3條		✓		✓	非促參計畫
3、經濟效益評估	研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		✓		✓	報告書第92頁
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	✓		✓		經費負擔原則：為b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法
	(2)經費負擔原則 a.中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b.補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法	✓		✓		
	(3)年度預算之安排及能量估算：所需經費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出等經費審查之相關文件。	✓		✓		
	(4)經費比 1：2 (「政府公共建設計畫先期作業實施要點」)	✓				
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	✓		✓		不增加現有人力
	(2)擬請增人力者，須檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則		✓		✓	
6、營運管理計畫	務實及合理性(能否落實營運)		✓		✓	屬供公眾使用公共設施不具營利性質
7、土地取得費用原則	(1)能否優先使用公有土地		✓		✓	(1)屬道路範圍，經徵收完成後開闢
	(2)補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條	✓		✓		(3)屬道路範圍，經徵收完成後開闢
	(3)公共建設計畫：行政院所屬各機關相關辦理重要公共設計畫土地取得經費審查注意事項		✓		✓	都市計畫範圍內道路之附屬
8、環境影響分析(環境政策評估)	是否須辦理環境影響評估(環境影響評估法)		✓		✓	

					人行道改善無須辦理環評
9、性別影響評估	「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第6點	✓		✓	本案補助之工程係屬公共空間之範圍，不分性別均可使用，無須評估
10、跨機關協商	(1) 涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商	✓		✓	詳報告書附件，整合推動方針，P61-P69。
	(2) 是否檢附相關協商文書資料				
11、依碳中和概念優先選列節能減碳指標	(1) 是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標（編審要點第6點）	✓		✓	報告書第23頁
	(2) 是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施	✓		✓	報告書第13、18、19頁
	(3) 是否檢附相關說明文件	✓		✓	報告書第85-86頁

主辦機關核章：承辦人

正工程師 黃凡姿

副工程師 鄭惠心

正工程師 蔡副組長 阮明正

單位主管

正工程師 陳明

副工程師 蔡副組長 阮明正

正工程師 蘇憲民

首長

正工程師 陳明

主管部會核章：研考主管

正工程師 張文蘭

會計主管

會計長 康勝松(甲)

首長

部長 李鴻源

附件二、性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

壹、計畫名稱	城鎮風貌型塑計畫		
貳、主管機關	內政部	主辦機關	營建署
參、計畫內容涉及領域			勾選（可複選）
3-1 政治、社會、國際參與領域			
3-2 勞動、經濟領域			
3-3 福利、脫貧領域			
3-4 教育、文化、科技領域			V
3-5 健康、醫療領域			
3-6 人身安全領域			
3-7 家庭、婚姻領域			
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）			V 公園綠地景觀建設計畫
肆、問題現況評析及需求評估概述	（請簡要說明問題現況評析、現行相關政策及方案的檢討、對未來環境預測等，並就涉及性別議題部分，運用性別統計與性別分析進行計畫需求評估，並據以發展形成計畫性別目標） 一、本計畫目的在於以廣義之城鄉公園綠地系統之整合串連、保全與保育，營造與環境共生、尊重人性尺度、更適人居、富優美景觀、充滿生機的城鄉生活環境。 二、城鄉風貌計畫近年來推動亮綠校園、通學步道、騎樓整平、閒置空間簡易綠美化以及社區環境營造工作，已建立相當多成功案例，根據本部統計處「內政施政滿意度調查」，本計畫 98、99 年施政滿意度約在 72 至 76%之間，對居住環境周邊滿意度，男性 67.3%女性為 62.3%，男性及女性之滿意度，並無太大差異。 三、為因應全球氣候變遷所導致之洪患災害及都市熱島問題，城鄉風貌將檢討轉型，以防減災功能為導向，不再單純以景觀美質為訴求，並藉由縣市競爭及政策引導方式，輔導地方政府優先進行易淹水地區地景生態環境改善，降低淹水風險，及透過都市生態水岸環境營造、綠色基盤設施之整合修補、騎樓整平等推動方案，提供國人安全、人本、友善之生活空間及居住品質。		
伍、計畫目標概述	（請簡要說明計畫所擬訂之目標內容，其中涉及性別議題部分，即所謂性別目標） 一、因應氣候變遷，未來將針對區域整體空間發展具潛在災害風險之地區，透過土地使用及區域藍綠帶系統功能調整，並結合流域總合治理策略，將城鄉景觀改造融入分洪、截水、保水之創意設計，以降低洪災發生之風險，避免國人生命財產損失。 二、配合相關部門建設計畫，推動都市生態水岸環境營造，有助於在擁擠的都市生活環境中，提供一處適合男女老幼安全舒適之公共開放空間，提升國		

	人居住品質。 三、為因應高齡、少子化的社會來臨，對於公共設施需求的質、量將有重大轉變，在城鄉環境的整備，應融入通用設計原則，落實友善社區之目標，並針對此趨勢進行創意規劃與提案，以因應社會變遷需求。並推動騎樓整平計畫，選擇重點路段進行建築物騎樓高程調整，改善過去騎樓高低不一，提供身心障礙及老弱婦孺一個安全的友善環境。
--	--

陸、受益對象(任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」)

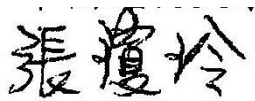
項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		V	受益對象為一般國人，在工程設計過程中均以人本無障礙為設計重點，各面向兼顧，並考慮不同性別人口之需要，以打造友善環境。	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者		V	受益對象無區別，也無一般社會認知既存的性別偏見之情形。	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者		V	本計畫工程設計時將要求受補助單位以人本無礙為思考，考量公園、人行步道夜間照明安全、騎樓整平、廁所採男女1比3規劃，並設置親子廁所，以落實兩性平等及建立人本友善環境。	如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。

柒、評估內容

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		

一、資源評估（4項資源評估全部評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）					
7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求			V	本計畫為公園綠地綠美化補助型計畫，在補助經費配置上，係在有限經費條件下配合施政目標需要配置，並未特別考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求，但在執行面上已要求受補助單位思考性別影響設計，提供人本友善之生活環境。	如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。
7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性			V	本計畫之分年分期執行策略係以防減災、綠色基盤建設、社區環境及騎樓改善，並未涉及考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性。	如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊	V			本計畫未來在宣導上將依計畫性質融入不同性別、性傾向或性別認同需求。	如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。
7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案			V	本計畫執行上雖將配合相關部門建設計畫，但並未搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案。	如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。
二、效益評估（7-5 至 7-9 中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）					
評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求	V			計畫受益對象均以人本為出發點，考量不同性別者之需求，提供安全、適居、無礙之生活環境。	如有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。

7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障	V			相關措施或計畫均兼顧憲法、法律對於人民的基本保障。	如經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢	V			相關措施或計畫均符合相關規定。	如符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離	V			本計畫並無性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離情形，惟如空間改造過程中有傳統歷史空間具性傾向、性別認同之刻板空間意象並有保留價值者，在改造過程中將透過解說教育兩性平權觀念。	如有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者，請評定為「是」。
7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境	V			相關措施或計畫均以人本為出發，有助提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境。	如有提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者，請評定為「是」。
7-10 公共建設(含軟硬體)之空間使用性：空間與設施設備之規劃，符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性	V			本計畫若涉及公共空間使用性，有關空間與設備之規劃均要求以人為本，提供友善無礙之使用空間，並納入年度工程查核評鑑重點，以滿足不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性。	如空間與設施設備之規劃，已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者，請評定為「是」。

7-11 公共建設(含軟硬體)之空間安全性：建構安全無懼的空間與環境，消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響	V	本計畫係以提供國人安全友善無礙之生活環境為目標，未來在環境改善計畫中有關人行步道、廣場鋪面、騎樓空間、廁所等均會滿足空間安全之基本條件。	如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者，請評定為「是」。
7-12 公共建設(含軟硬體)之空間友善性：兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受	V	本計畫係以提供國人安全友善無礙之生活環境為目標，未來在環境改善計畫中有關人行步道、廣場鋪面、騎樓空間、廁所等均會滿足空間友善之基本條件。	如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者，請評定為「是」。
捌、程序參與 至少徵詢 1 位性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱 (http://www.taiwanwomencentre.org.tw/)。 參與方式包括提送性別平等專案小組討論，或以傳真、電郵、書面等方式諮詢專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見，可擇一辦理。 請以性別觀點提供意見。 如篇幅較多，可採附件方式呈現。		參與者： 中國文化大學行政管理系張副教授瓊玲  參與方式： 書面審查 主要意見： 本計畫為應環境之變遷，而對台灣城鄉風貌進行整體規劃與改善，請依本計畫所標舉之「安全・整合・生態・友善・軟體」的思維為主軸，瞭解不同地區之性別人口比例之差異，依本計畫前開所標舉之性別目標，確實執行，以維護各類人口之權益，促進性別平權。	
玖、評估結果（請依據檢視結果提出綜合說明，包括對「捌、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等）			
一、本計畫延續過去十多年來城鄉風貌所奠定之紮實基礎，在行動內涵上除了延續主張建構「文化、綠意、美質」、「幸福都市、民眾參與」之城鄉生活綠網新風貌外，為回應全球氣候變遷挑戰，厚植國家競爭力，未來將強化「安全、整合、生態、創意」之城鄉環境治理策略。 二、未來各地方政府提出之補助計畫，均需考量高齡少子化趨勢、地區人口特性、人口結構及不同性別，就未來環境改善計畫中有關人行步道、廣場鋪面、騎樓空間、廁所之空間設計時，需與當地居民及使用者進行充分討論溝通，妥適考量設計，以滿足空間安全及性別平等之基本條件。			

* 請詳閱填表說明後，逐項覈實填列；除評估內容有可能跳答外，其餘部分皆應完整填答。

填表人姓名：吳政彥

職稱：技士

電話：02-87712606

e-mail：yam2007@cpami.gov.tw

性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

壹、計畫名稱	市區道路人本環境建設計畫（102 至 105 年）			
貳、主管機關	內政部	主辦機關	內政部營建署	
參、計畫內容涉及領域	勾選（可複選）			
3-1 政治、社會、國際參與領域				
3-2 勞動、經濟領域				
3-3 福利、脫貧領域				
3-4 教育、文化、科技領域				
3-5 健康、醫療領域				
3-6 人身安全領域	V			
3-7 家庭、婚姻領域				
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）				
肆、問題現況評析及需求評估概述	本計畫以綠色交通的建設思維，達成以人為本的交通環境及永續發展之願景目標。全面提升並創造市區道路人行及自行車環境空間品質及安全，成就友善之永續交通發展理念，增加人行與自行車騎乘誘因，吸引機動車輛駕駛人改變生活模式及轉移運具。逐漸減少原屬汽、機車使用空間，轉而提供自行車與行人使用，進而大幅改善全台市區道路人行空間環境不良的窘境。			
伍、計畫目標概述	（一）環境氣候調節：構築以綠色道路為經緯之城市綠色基盤 （二）地表保水涵養：提升人行道路之水資源調蓄能力 （三）環保節能減碳：啟動以市區自行車路網為經緯之低碳綠生活 （四）設施整併減量：推動化繁為整之市區道路人行環境公共設施減量行動 （五）友善無礙暢行：創造以無礙暢行之人行路網為目標之宜居城市。 （六）資料系統應用：落實市區道路人行環境改善之資訊e化。			
陸、受益對象（任一指標評定「是」者，請繼續填列「柒、評估內容」；如所有指標皆評定為「否」者，則免填「柒、評估內容」，逕填寫「捌、程序參與」及「玖、評估結果」）				
項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		V	人本交通環境改善服務對象為所有用路人，並無特定性別傾向。	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
6-2 受益對象無區別，但計畫內容		V	本計畫為提高自行車及行人通行安全及舒適性進行市區道路改善工程，受益對象	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫

涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者			無區別，也無一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大之情形。	內容存有預防或消除性別偏見、縮小性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
----------------------------------	--	--	---	--

項 目	評定結果 (請勾選)		評定原因 (請說明評定為「是」或「否」之原因)	備註
	是	否		
6-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者	V		本計畫工程設計時將要求受補助單位以人本無礙為思考強化空間安全性，或消除空間死角，考量道路、人行步道夜間照明安全，以落實兩性平等及建立人本友善環境。	如公共建設之空間規劃與工程設計存有考量促進不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。

柒、評估內容

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
一、資源評估(4項資源評估全部評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。)					
7-1 經費需求與配置考量不同性別、性傾向或性別認同者之需求			V	相關計畫經費編列皆按計畫推動所需編列，未針對性別予以考量	如經費需求已就性別予以考量、或經評估已於額度內調整、新增費用等者，請評定為「是」。
7-2 分期(年)執行策略及步驟考慮到縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性			V	按計畫分期推動，未針對性別給予差異	如有助消除、改善社會現有性別刻板印象、性別隔離、性別比例失衡、或提升弱勢性別者權益者，請評定為「是」。
7-3 宣導方式顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊			V	本案未涉宣導工作	如宣導時間、文字或方式等已考量不同性別、性傾向或性別認同者資訊獲取能力與使用習慣之差異，請評定為「是」。

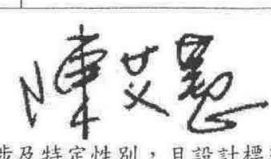
7-4 搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案	V		本計畫特別針對輪椅使用者、娃娃車及女性高跟鞋等進行人行道之水溝進水格柵版改善，以提高其通行安全性及各類使用者之友善性	如有搭配其他性別友善措施或方案者，請評定為「是」。
---------------------------------	---	--	--	---------------------------

二、效益評估（7-5 至 7-9 中任一項評定為「否」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性；公共建設計畫於 7-10 至 7-12 中任一項評定為「無涉及」者，應重新檢討計畫案內容之妥適性。）

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-5 受益人數或受益情形兼顧不同性別、性傾向或性別認同者之需求，及其在年齡及族群層面之需求	V			計畫受益對象均以人本為出發點，考量不同性別者之需求，提供安全、適居、無礙之生活環境，且已採無障礙設計標準，對所有使用者友善	如有提出預期受益男女人數、男女比例、其占該性別總人數比率、或不同年齡、族群之性別需求者，請評定為「是」。
7-6 落實憲法、法律對於人民的基本保障	V			經檢視本計畫係落實憲法第 10 條規定，建構無障礙人行環境，保障身心障礙者行的權利。	如經檢視計畫所依據之法規命令，未違反基本人權、婦女政策綱領或性別主流化政策之基本精神者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-7 符合相關條約、協定之規定或國際性別/婦女議題之發展趨勢	V			經檢視符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 NU 等國際組織相關性別核心議題（如女性增權、性別主流化等）。	如符合世界人權公約、消除對婦女一切歧視公約、APEC、OECD 或 UN 等國際組織相關性別核心議題者，請評定為「是」；相關資料可至行政院婦權會網站參閱 (http://cwrp.moi.gov.tw/index.asp)
7-8 預防或消除性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離	V			本計畫並無性別、性傾向或性別認同者刻板印象與性別隔離情形，惟規劃設計過程，加強公共空間安全及友善程度。	如有助預防或消除傳統文化對男女角色、職業等之限制或僵化期待者，請評定為「是」。

7-9 提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境	V			相關措施或計畫均以人本為出發，有助提升不同性別、性傾向或性別認同者平等獲取社會資源機會，營造平等對待環境。	如有提升不同性別、性傾向或性別認同者參與社會及公共事務之機會者，請評定為「是」。
---	---	--	--	---	--

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
7-10 公共建設(含軟硬體)之空間使用性:空間與設施設備之規劃,符合不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性	V			本計畫有關空間與設備之規劃均要求以人為本,提供友善無礙之使用空間,並納入年度工程查核評鑑重點,以滿足不同性別、性傾向或性別認同者使用上之便利與合理性。	如空間與設施設備之規劃,已考量不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性者,請評定為「是」。
7-11 公共建設(含軟硬體)之空間安全性:建構安全無懼的空間與環境,消除潛在對不同性別、性傾向或性別認同者的威脅或不利影響	V			本計畫係以提供公共建設安全友善無障礙之生活環境為目標,未來在環境改善計畫中,均會滿足空間安全之基本條件。	如空間規劃已考慮區位安全性或消除空間死角等對不同性別、性傾向或性別認同者之威脅或不利影響者,請評定為「是」。
7-12 公共建設(含軟硬體)之空間友善性:兼顧不同性別、性傾向或性傾向者對於空間使用的特殊需求與感受	V			公共工程及公共開放空間不涉及對不同性別、性傾向或性別認同者使用差異,可創造符合空間對所有使用者友善之環境。	如空間規劃已考慮不同性別、性傾向或性別認同者特殊使用需求者,請評定為「是」。

評估指標	評定結果 (請勾選)			評定原因 (請說明評定為「是」、「否」或「無涉及」之原因)	備註
	是	否	無涉及		
捌、程序參與 - 至少徵詢1位性別平等學者專家意見，並填寫參與者的姓名、職稱及服務單位；學者專家資料可至台灣國家婦女館網站參閱 (http://www.taiwanwomenscenter.org.tw/)。 - 參與方式包括提送性別平等專案小組討論，或以傳真、電郵、書面等方式諮詢專案小組民間委員、性別平等專家學者或婦女團體意見，可擇一辦理。 - 請以性別觀點提供意見。 - 如篇幅較多，可採附件方式呈現。				一、參與者：陳艾慈 二、參與方式：面對面諮詢 三、主要意見：設之服務對象並無涉及特定性別，且設計標準皆採通用設計，對各種使用者皆能提供無歧視之服務，惟建議主辦單位於建置人行道時，應考量各種鋪面、設備、設施供各類使用者使用之安全及舒適性，例如注重女性、身障者、嬰兒車、孩童使用上之需求。 	

玖、評估結果：

本計畫落實綠色交通概念，連接綠建築、綠色產業，藉由街道公共設施轉型成為綠色基盤，形塑成為一個以人為本的公共空間，已考量各類使用者使用安全、兼具創造永續、減碳的綠色交通環境。

* 請詳閱填表說明後，逐項覈實填列；除評估內容有可能跳答外，其餘部分皆應完整填答。

填表人姓名：黃凡姿

職稱：幫工程司

電話：02-8771-2825

e-mail: fantzy@cpami.gov.tw

0926 51 85 15

**附件三 102 年 1 月 17 日研商內政部陳報修正「市區道路人
本環境建設計畫」(草案)暨「城鎮風貌型塑整體規劃計畫」**

(草案)一案會議紀錄檢核表

項次	會議紀錄	回復說明
1	市區道路人本環境改善係屬城鎮風貌整體型塑之一環，基於資源整合有效運用的考量，仍請內政部將「市區道路人本環境建設計畫」與「城鎮風貌型塑整體規劃計畫」整併推動，計畫名稱並沿用「城鎮風貌型塑整體計畫」，相關預算則採分列方式，以利計畫統合，並作明確的權責分工。	已將「市區道路人本環境建設計畫」整併納入「城鎮風貌型塑整體計畫」推動，二項子計畫預算分列，詳 P. 75。
2	計畫總經費方面，本兩項計畫之總經費規模超出內政部所訂公共建設中程(102-105 年)歲出概算匡列額度，請再行檢討調整修正一致。	已依審核意見參考本部公共建設中程(102-105 年)歲出概算匡列額度修正計畫總經費；城鎮風貌型塑部分，4 年經費修正為 70 億元，市區道路人本環境建設計畫，4 年經費修正為 56 億元；計畫總經費修正為 126 億元，詳 P. 75。
3	本計畫以推動地區整合型發展計畫為主，至單點式及單線式的建設以執行中及已完成補助規劃設計者為限，中央不再辦理補助。	本計畫未來將以創新性、跨域整合計畫為主，單點式、單一部門改善計畫，除已核定賡續推動即已完成規劃設計尚未辦理工程案件外，原則將不再續核新案，回歸由地方政府自行辦理，另將以整體路網概念及縫補串連建設計畫為主，並配合整合型計畫推動相關建設。
4	有關「市區道路人本環境建設」子計畫請比照「城鎮風貌型塑整體計畫」調整年度經費之整合型與非整合型計畫之配比與補助比例，105 年度起應全數用於整合型建設計畫。	原則遵照辦理，將視日後縣市政府提出之跨域整合計畫辦理內容及經費需求，配合達成目標。
5	本案經費編列不宜臚列個別零星項目建設補助(如建築物騎樓整平等項)，應配合地區整體規劃需要編列，俾落	關於騎樓整平計畫經費，除延續性計畫及已完成規劃分年辦理工程計畫外，105 年起將併入整合型計畫一併

項次	會議紀錄	回復說明
	實以計畫引導預算之精神，發揮計畫綜效。	推動，不再分列預算經費，詳 P. 76、77。
6	本案請依照院核示意見，建立計畫退場機制，地方政府新興計畫配合款比率應逐年提高，以逐步回歸由地方辦理。	已增列加值補助及退場機制，詳 P. 745。未來將逐年提高地方政府配合款比例 1%，另為提高計畫財務自償性，計畫自籌款比率較高者，優先補助。
7	本計畫之預期績效指標，除所訂總體效益指標及目標外，應請內政部就城鄉地區未來發展政策，研訂環境品質指標，針對個別候選地區之環境品質加以檢驗及設定計畫指標，以作為計畫補助及執行成效評核之參據。	為強化補助計畫評選，已研擬城鄉環境品質總體檢表及補助計畫評比標準，詳 P. 12，未來將依各該指標作為計畫補助評核之參據。
8	有關本計畫之競爭型補助機制設計，相關計畫評比競爭指標之訂定應有效引導地方政府計畫提案朝向創新加值、改善地方環境品質、符合城鎮風貌型塑之政策方向等三原則辦理，補助款比率並應依計畫評比結果採差別性(分級)補助，以發揮中央補助之示範引導效果。	有關補助計畫之競爭評比項目，已納入創新加值、改善地方環境品質之檢核及審查項目，惟依計畫評比結果採差別性補助部分，考量現階段對於創新加值評核基準、各地方政府現實條件不同，設定創新加值審核標準之合理性恐遭質疑，且地方政府提出創新加值方案，日後是否可確實達成，尚待時間檢驗，貿然以個案計畫評比結果作差別補助恐造成不公平，況且目前本署計畫控管及會計帳務系統在經費核撥上均以縣市別作區分，立即以個案計畫調整補助比例恐怕造成行政作業複雜化及經費核撥錯誤稽核困難之情形。綜上，考量現實狀況現階段建議仍採將創新加值、改善地方環境品質納入評比排序為宜，俟本計畫執行情況再逐步檢討調整個案補助比操作之可行性。