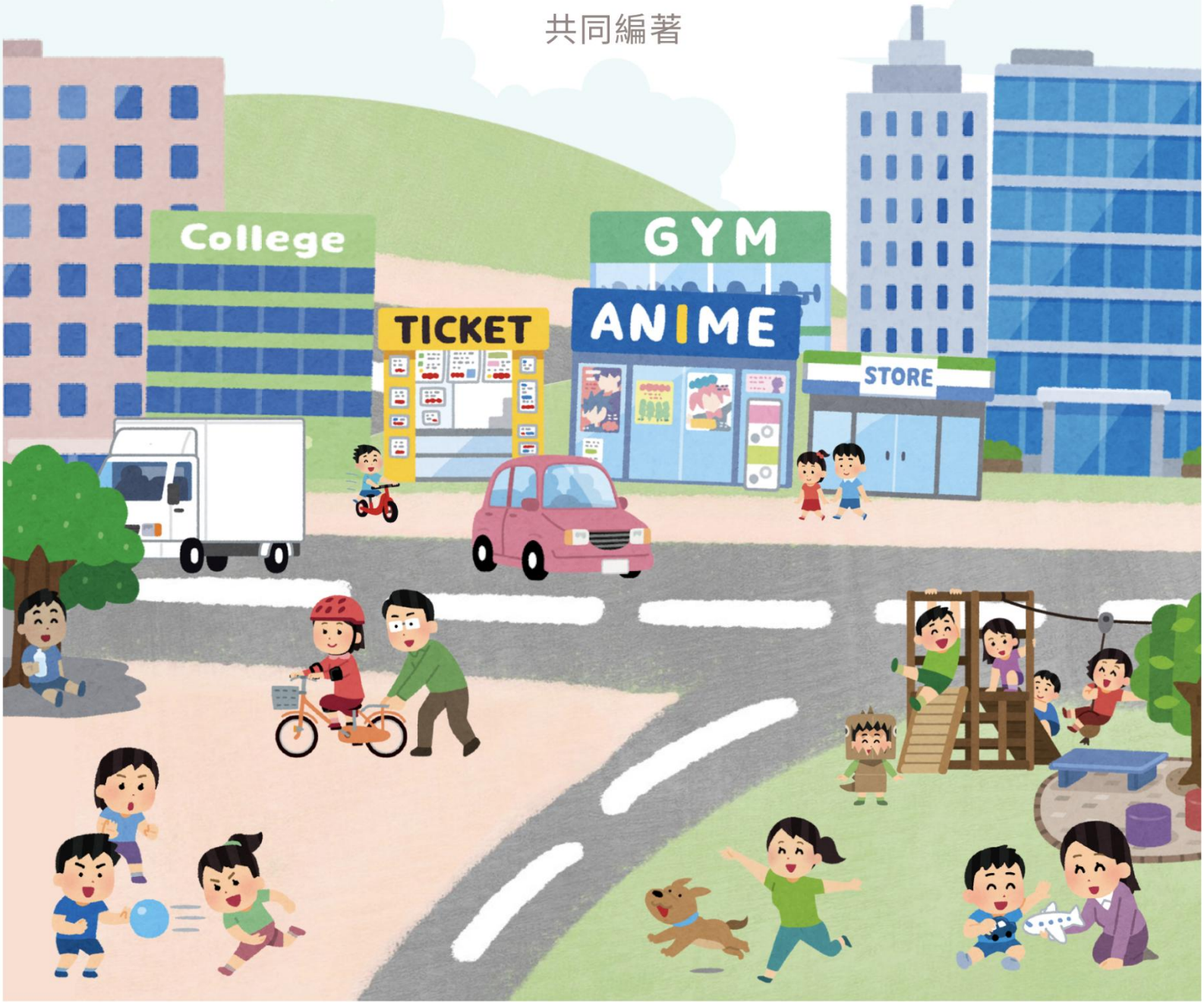
《都市基礎工程人權教材》
打造友善城市-
兒童遊戲與交通的重新想像

內政部國土管理署 出版
內政部國土管理署、
社團法人臺灣還我特色公園行動聯盟
共同編著



目錄

第一章　前言 2

第二章　還給孩子城市生活的權利 - 兒童人本交通 3

第一節　什麼是兒童人本交通？ 4

壹、人本交通常見的具體內涵 4

貳、兒童是弱勢中的弱勢 5

第二節　兒童人本交通的法源依據 6

壹、《聯合國兒童權利公約》 6

貳、《兒童權利公約施行法》 7

參、《憲法》 7

肆、《道路交通安全基本法》 8

伍、《行人交通安全設施條例》 8

第三節　兒童人本交通之建構 9

壹、【案例一】從 95 公分的視角，城市規劃會有什麼改變？ 9

貳、【案例二】還給孩子安全通學路 15

參、【案例三】街道是大家的！共享街道還給孩子遊戲權 26

第四節　小結 37

第三章　打造孩子合身的遊戲空間 - 兒童遊戲權 38

第一節　什麼是兒童遊戲權？ 38

壹、《聯合國兒童權利公約》中的兒童遊戲權 38

貳、遊戲對兒童的重要性 39

參、缺乏遊戲對兒童造成的危害 42

第二節　臺灣兒童遊戲權的現況 43

壹、遊戲權在臺灣的困境與挑戰 43

貳、兒童遊戲權逐步在臺灣落實中 44

第三節　兒童遊戲權之實踐與展望 46

壹、【案例四】整個城市都是孩子的遊戲場（0-12 歲兒童） 46

貳、【案例五】孩子的青春不該只有 3C（13-18 歲兒童/青少年） 58

參、【案例六】讓每個孩子都能找到屬於自己的遊戲角落（身心障礙兒童） 67

第四節　小結 81

第四章　結語 82

第一章　前言

城市基礎設施與人權：營造友善包容的生活

城市是人類文明發展的產物。隨著氣候變遷加劇、天災頻率升高，以及人口快速成長與老化的挑戰，社會對支撐城市運作的各種基礎設施要求日益提升。

為了讓人權理念更深入日常生活中，內政部國土管理署這次以「都市基礎工程」中的道路與兒童遊戲場為主題，製作人權教材。透過分析與探討，確保相關政策、計畫與法規皆符合人權保障的目標。本教材旨在讓民眾與相關從業人員更敏感地察覺人權議題，提升人權知識，並培養批判思考與實踐行動的能力。

文明國家的重要指標：打造友善無障礙的環境

友善、無障礙的環境不僅是國家開放與文明的象徵，更是進步國家應當重視的人本政策與社會福利發展方向。近年來，內政部國土管理署將改善人行環境的無障礙設施列為施政重點，陸續推動「前瞻基礎建設—城鄉建設—提升道路品質計畫」、「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」、「永續人行提升安全計畫」等重要建設，這些計畫致力於提升國內行人路權，並持續優化人行空間品質。

同時，為促成更完善的人行道設計，配套辦理「建構完善人行道設計法規」，結合「全民參與街道改善決策方案平台落實行人環境項目考評」機制，並建立「道路交通安全檢核機制」，以系統化方式解決人行環境的各種問題與困境。

保障兒童遊戲權：創造開放包容的多元成長空間

在少子化趨勢與社會競爭壓力下，許多父母過度專注於孩子的學業表現，反而忽略了「遊戲」對兒童身心發展的關鍵重要性。為保障孩子的遊戲權，並提供安全且有助於成長發展的遊戲環境，內政部國土管理署積極推動「兒童遊戲場環境設施改善計畫」，透過協助地方政府改善現有設施，確保符合國家安全標準，並針對不符合無障礙規範的設施進行升級，讓所有孩子（包括身心障礙兒童）都能平等享受遊戲場帶來的樂趣與成長機會。

第二章　還給孩子城市生活的權利 - 兒童人本交通

第一節　什麼是兒童人本交通？

「人本交通」近年來成為媒體常引用的關鍵詞，然而「人本交通」在臺灣不是一個新名詞，早在 2000 年左右就已有學者開始倡議。直到 2022 年底 CNN 報導臺灣為「行人地獄」[1]，不僅重創國際形象，國內民眾才開始意識到臺灣光是 2021 年就有 2,962 人死於交通意外，死亡率約為英國的 5 倍、日本的 6 倍之多，長期以來「車本位」思維所造成的困境，這才開始廣泛受到社會廣泛注意。

推動「人本交通」的核心理念，在於將道路設計的主體從「車」轉變為「人」，改善行人的弱勢地位，重新平衡城市空間的使用權與設計邏輯。

壹、人本交通常見的具體內涵

「人本交通」通常具有以下內涵：

1. 保障行人交通安全：交通建設和管理應以人的安全為首要考量，致力減少交通事故的發生，而非以車輛通行便利為優先。
2. 創造友善的街道空間：改善人行道、自行車道、公共運輸設施等基礎建設，以促進行人的便利為導向，讓街道成為適合行人活動的友善環境。

[1] Wayne Chang, “Taiwan’s ‘living hell’ traffic is a tourism problem, say critics”,CNN Travel, accessed December 6, 2022, https://edition.cnn.com/travel/article/taiwan-traffic-war-tourism-intl-hnk.

3. 保障弱勢用路人權益：特別關注兒童、長者、身心障礙者等弱勢群體的交通需求，確保他們在道路使用上的安全與便利。
4. 鼓勵永續綠色交通：提倡步行、自行車、大眾運輸等綠色交通方式，減少對私人運具的過度依賴。

貳、兒童是弱勢中的弱勢

對於國家未來的主人翁「兒童」而言，在「車本位」主義的交通環境中，他們是弱勢中的弱勢。根據衛福部公布的統計，在 2022 年「事故傷害」是 18 歲以下兒童死亡的重要原因之一，更是 1-24 歲族群的首要死因。在各類事故傷害中，運輸事故（交通事故）是主要的構成部分，也是是兒童事故傷害死傷類型中佔比最高的類別[2]。

兒童成為交通環境安全欠缺的直接受害者，主要有兩個原因：

1. 兒童因年齡幼小，認知能力與體能發展尚未成熟，缺乏判斷危險與自我保護的能力，加上身形較小常被其他用路人忽視，使得他們在複雜的交通環境中面臨極高的風險。
2. 因為兒童不具備投票資格，相當於「無聲」的弱勢群體，他們的交通安全需求容易被大眾、 甚至政府及政策所忽視。

[2]〈兒少主要死亡原因-2022 年兒少主要死亡原因.ods 〉，收錄於：「衛生福利部社會及家庭署 CRC 資訊網」：https://crc.sfaa.gov.tw/Statistics/Detail/11（2023/8 更新）

第二節　兒童人本交通的法源依據

兒童的交通安全有賴於完善的環境安全措施、政策保障，以及成人社會的積極保護意識。我們不能容忍兒童交通事故持續發生，更不應僅在重大傷亡事件經媒體大量報導時，才短暫引起社會重視，事件過後又逐漸被公眾遺忘。兒童人本交通必須改變城市空間的設計思維，讓街道和路口都能成為兒童安全成長的屏障。

雖然臺灣並無一部直接名為「兒童人本交通權法」的專門法律，但其核心精神和相關規範散見於多部法律和政策文件中，主要可歸納為五個面向的法源依據，前三者為「基於兒童權利保障」的上位法律與原則，後二者為「直接保障行人安全與環境」的交通相關法規。分述如下：

<u>第一類：基於兒童權利保障的上位法規與原則</u>

壹、《聯合國兒童權利公約》

聯合國大會於 1989 年 11 月 20 日，通過專為兒童而設的國際公約-《兒童權利公約》（Convention on the Rights of the Child，簡稱 CRC），專門保障未滿 18 歲兒童應享有的基本權利，為全球最被廣泛簽署的人權文件之一。臺灣雖非聯合國會員國，但於 2014 年 5 月 20 日，立法院三讀通過「兒童權利公約施行法」，同年 11 月 20 日起施行，將《兒童權利公約》國內法化，充分展現臺灣對兒童權益的重視。

貳、《兒童權利公約施行法》

這是臺灣將聯合國 CRC 國內法化的重要法源。

CRC 強調兒童享有生存權、發展權、受保護權和參與權等四大原則。兒童踏出家門參與社會，是兒童發展權的重要一環，因此交通安全與兒童發展權密切相關。確保兒童擁有安全、便利的交通環境，正是落實其生存與發展權的重要體現。

CRC 第三條規定：「**所有關係兒童之事務，無論是由公私社會福利機構、法院、行政機關或立法機關作為，均應以兒童最佳利益為優先考量。**」這項兒童最佳利益原則，是思考兒童交通環境和政策制定的核心準則。

CRC 第六條規定：「**締約國應盡最大可能確保兒童之生存及發展。**」交通安全攸關兒童的生存權，而便捷安全的交通環境則直接影響其發展權（例如安全上學路、參與社會活動等機會）。透過《兒童權利公約施行法》的規範，政府在制定交通政策、規劃道路建設時，應充分考量兒童的特殊需求，並保障兒童在相關決策過程中的發聲權利。

參、《憲法》

憲法保障人民的基本權利，雖未直接明文提及兒童交通權，但其所確立的基本人權（如生存權、健康權、行動自由等）是兒童人本交通權的上位法理基礎。憲法亦規定國家應實施兒童福利政策，為政府在交通領域保障兒童權益提供了明確的憲政依據，國家應承擔起保護兒童交通安全的責任。

第二類：直接保障行人安全與環境的交通相關法規

肆、《道路交通安全基本法》

此法於民國 112 年 6 月公布，113 年 1 月 1 日正式實施，是一部具有指導性意義的基本法律，確立道路交通安全「以人為本」的核心價值。雖然該法並未針對兒童制定專門的細節規定，但其所揭示的「人本」精神，為後續的相關法規和政策制定提供了重要的指導方向，法律強調應全面考量所有用路人的安全與需求，兒童作為最弱勢的用路群體，自然也是重點保護對象。

伍、《行人交通安全設施條例》

此法於民國 113 年 10 月 1 日正式施行，這是臺灣近年來推動人本交通的重大立法突破，旨在建立以人為本、行人動線連續性及無障礙的用路環境。雖然條例名稱以「行人」為主，但其立法理由和條文內容明確提及需特別注意兒童、長者、懷孕婦女、身心障礙者等特殊族群的需求，體現對弱勢用路人的保護意識。條例中規範了人行道、行人穿越道、行人庇護島、降速設施等各項行人交通安全設施的設置標準與改善要求，這些設施的完善直接關係到兒童的步行安全。條例也提出「行人友善區」的設置，目標是提供無障礙步行環境並管制車輛行為，這項措施對於保障兒童通學路線或日常活動區域的安全具有關鍵意義，讓兒童能在更安全、友善的環境中自由活動。

第三節　兒童人本交通之建構

壹、【案例一】從 **95** 公分的視角，城市規劃會有什麼改變？

欣怡自從有了孩子後，生活重心完全以孩子為主。隨著寶寶（心妹）一天天長大，她開始想帶著孩子到戶外走走。起初，她買了一台嬰兒推車，沒想到孩子坐沒幾個月，等孩子學會走路就再也不肯安靜的待在推車，反而很喜歡下推車自己走路。欣怡查閱育兒資料後了解，兒童在 1 歲半左右開始會有明確的喜好偏惡，2 至 3 歲間會開始有自己的想法，喜歡自己做決定，這都是正常的兒童發展表現，於是她改為牽著心妹出門。

基礎設施的困境

然而，現實卻給她沉重打擊，她發現在臺灣推車出門無障礙通道完成度不佳，即使改為親子步行，步行環境對親子也極不友善。例如，人行道寬度過於狹窄，無法容納大人牽著孩子並肩行走。人行道經常中斷不連續，遇到電線杆、公車站牌、電箱或違停機車停放，這時就得繞入車道。即使走在騎樓，卻停滿機車阻礙通行，更危險的是機車經常騎上騎樓或人行道，孩子的身高正好與排煙管同好，直接吸入廢氣。

交通號誌的挑戰

還有因為孩子步伐較小，帶著孩子行走速度緩慢，但有些大馬路的行人通行時間秒數太短，過馬路時間往往不足，經常出現走到一半就變紅燈的窘境。還會遇到當行人號誌與車輛通行號誌同時亮起綠燈的路口，此時允許行人與車輛同時通過，車輛應禮讓行人優先通行，但車輛常未禮讓行人，還會對她們按喇叭。她還注意到許多大孩子會舉手過馬路，因為駕駛難以察覺身材矮小的兒童。每當媒體報導親子在人行道被撞傷的新聞，讓欣怡帶著孩子過馬路時都萬分緊張，心理壓力漸漸地累積，她甚至覺得帶孩子出門危險又麻煩，乾脆減少外出，起初想帶孩子享受戶外活動的興奮感逐漸消失殆盡。

一、案例解析

（一）兒童在城市中移動的艱困挑戰

從欣怡的經歷中，我們發現城市中如何帶孩子安全方便地移動是一項極艱難的挑戰，涉及多個層面的問題：

(1) 檢視基礎設施品質：人行道鋪面的連續性和寬度、無障礙設施等，是否符合通用設計原則？

(2) 交通安全環境評估：路口環境、標示與安全性，是否有足夠的時間讓兒童過馬路，駕駛是否具備禮讓行人的素養？

(3) 環境健康影響分析：城市交通規劃不良造成的廢氣、噪音污染，對兒童的呼吸道健康、心理壓力調適是否造成負面影響？

(4) 社會行為模式改變：兒童與照顧者們是否會因為避免交通意外，影響親子出門的意願，是否限制親子的行動力，造成更多都市「飼料雞」、「宅童」現象？

(5) 參與決策權檢討：城市交通規劃過程中，是否納入兒童與親子的聲音？

（二）兒童友善城市計畫（Child Friendly City Initiative）

1996 年，聯合國兒童基金會（UNICEF）和聯合國人居署（UN Habitat）共同發起全球倡議「兒童友善城市計畫」（Child Friendly City Initiative，簡稱 CFCI）。這項具有里程碑意義的全球倡議，核心理念就是讓兒童（未滿 18 歲之兒少）的聲音與需求， 成為公共決策中的基礎，更進一步強調「兒童友善城市，

就是適合所有人的城市」這一普世價值。而兒童是否能安全自在的移動與活動，正是衡量「兒童友善城市」規劃成效的兩大關鍵指標[3]。

要達成兒童友善城市最關鍵的一點是所有參加者要認知，兒童也是平等的城市居民，有權利與能力參與自己居住城市中的決策，進而推進社會形成尊重兒童意見與主體性的共識。兒童確實擁有自己的想法和偏好，然而整個城市規劃過程卻明顯忽視親子的需求，特別是兒童的需求。

（三）兒童有表達意見的權利

《兒童權利公約》第十二條明確規定兒童的表意權：

- 第 12 條第 1 項規定，締約國應確保有形成其自己意見能力之兒童有權就影響其本身之所有事物自由表示其意見，其所表示之意見應依其年齡及成熟度予以權衡。
- 第 12 條第 2 項進一步明定，應特別給予兒童在對自己有影響之司法及行政程序中，能夠依照國家法律之程序規定，由其本人直接或透過代表或適當之組織，表達意見之機會。

這條文強調兒童不僅是權利的被動接受者/受保護者，更是權利的主動行使者，擁有表達自己意見的權利，且其意見應被國家納入決策考量。這也是《兒童權利公約》有別於其他國際人權公約的獨特之處，兒童表意權並與「禁止歧視原

[3] United Nations International Children's Emergency Fund, “What is the Child Friendly Cities Initiative?”, UNICEF.org, https://www.unicef.org/childfriendlycities/what-is-the-child-friendly-cities-initiative.

則」、「兒童最佳利益原則」以及「生存及發展權」並列為公約的四大基本原則。

二、用９５公分兒童視角看世界：翻轉潛望鏡

為了打造更適合兒童與家庭的「人本交通」環境，我們應從落實兒童的表意權開始，了解兒童所看到、感受到的世界。但要如何了解兒童所看到及感受到的環境呢？

（一）翻轉潛望鏡：創新的體驗工具

荷蘭獨立的慈善機構范·萊爾基金會（ Bernard van Leer Foundation）於 2016 年提出了「Urban95 」計劃，積極倡議從兒童的視角，重新思考城市規劃如何影響嬰幼兒及其照顧者[4]。Urban95 計畫的核心理念體現在一個簡單提問：「如果你能以 95 公分高（約 3 歲幼兒的平均身高）的視角來體驗城市，你會想改變什麼？」

這個計劃旨在幫助城市領導者、規劃師和都市專業人士深入解，他們的規劃工作如何影響幼兒發展，如何創造真正適合嬰幼兒及其照顧者的城市空間，讓孩子們能在社區中安全地成長、學習、創造、想像和玩耍。Urban95 計畫自推出以來，已在全球多個城市和組織中產生顯著影響，並被廣泛採納成為城市規劃的重要參考框架。

[4] Bernard van Leer Foundation, “CREATING HEALTHY, SAFE AND VIBRANT CITIES WHERE BABIES, TODDLERS AND THEIR FAMILIES THRIVE”, Brainbuilding.org, accessed 2019, https://brainbuilding.org/programme-areas/urban95/.

全球城市設計倡議組織（ Global Designing Cities Initiative，GDCI）的「兒童街道計劃（Streets for Kids）」呼應了這樣的理念，開發了一個創新體感工具—翻轉潛望鏡，讓成人能夠從 95 公分高度，也就是學步幼兒的視角，親身體驗城市環境。

圖 1：「翻轉潛望鏡」是一個使用紙板和鏡子製成的簡易體感工具，核心理念是讓成人能夠親身體驗兒童在城市街道中所面臨的視覺障礙和環境感受。（照片來源：特公盟）

（二）翻轉潛望鏡帶來的發現

透過「翻轉潛望鏡」GDCI 希望改變城市規劃者、政府官員和其他利益相關者對城市空間的理解。當成人透過「翻轉潛望鏡」裝置觀察城市時會發現：

- ✓ 交通標誌可能高得無法看清楚。

- ✓ 汽車看起來更加巨大且令人畏懼。
- ✓ 馬路顯得更加寬闊且難以穿越。
- ✓ 日常街道元素（如人孔蓋、行道磚紋等）變得格外引人注目[5]。

（三）《Designing Streets for Kids（為孩子設計街道）》專業指引手冊

北美城市交通官員國家協會 NACTO（National Association of City Transportation Official）延伸「Urban95」概念，出版《Designing Streets for Kids（為孩子設計街道）》專業指引手冊[6]。這是「將成人視角改成兒童視角」的實用工具和指引手冊，以 95 公分約 3 歲孩子視角為出發點，催生兒童視角街道體驗工作坊，讓成人在工作坊中真實模擬兒童看到的視覺世界。這些創新的體驗工具能夠有效地激發成人重新思考兒童友善環境設計的重要性，並促使他們在城市規劃中更加關注兒童的真實需求，從根本改變城市設計思維。

案例一 重點摘要!!

- ✓ 城市交通的規劃往往缺乏兒童與親子的有效參與
- ✓ 認知兒童為平等的城市居民，是實踐兒童友善城市的關鍵。
- ✓ Urban95 計畫鼓勵用 95 公分視角規劃城市，獲得全球廣泛採納。
- ✓ 「翻轉潛望鏡」讓成人真實體驗兒童的「視」界，感受兒童城市視角。
- ✓ 透過工具體驗到政策制定，推動城市規劃思維轉型。

[5] Global Designing Cities Initiative, "How Do Kids Experience Streets? A Reverse Periscope Companion Guide", Globaldesigningcities.org, accessed 2023, https://globaldesigningcities.org/resource/how-do-kids-experience-streets-a-reverse-periscope-companion-guide/.

[6] The National Association of City Transportation Officials (NACTO), "Designing Streets for Kids", NACTO.org, accessed 2019, https://nacto.org/publication/designing-streets-for-kids/.

貳、【案例二】還給孩子安全通學路

莉莉有一位就讀小學的孩子波特。對莉莉來說，每天接波特放學就像一場充滿未知挑戰的戰役。學校離家不遠，步行約 15 分鐘，這短短的路程卻隱藏著讓莉莉心驚膽跳的潛在危機。

下午四點，莉莉準時出發前往學校。首先遇到的難題，就是校門口那段總是堵得水洩不通的馬路。許多家長開車來接小孩，車輛直接停在路邊，雙黃線、紅線形同虛設。

更讓莉莉憂心的是校園周邊的交通環境，學校門口雖然有劃設斑馬線，但許多汽機車駕駛卻視而不見，很少停讓行人，加上違停車輛嚴重遮蔽視線，過馬路時根本看不清楚左右來車。莉莉曾親眼目睹波特班上同學差點被一輛左轉的轎車撞上，雖然孩子反應敏捷躲開了，但那驚險畫面至今仍讓她心有餘悸。

孩子們下課都很興奮，在路上容易被路邊的店面、飛過的鳥或突然出現的玩伴吸引注意力。波特可能會忘記看紅綠燈，或在穿越馬路時只顧著跟同學聊天，沒有「停、看、聽」就直接衝出去。有時候，即使綠燈亮了，他也可能沒有注意到還有汽機車正在搶快左轉或右轉，險些釀成意外。

部分路段的人行道破損不平，有些被違停的機車佔據，甚至有變電箱、電線桿等公共設施擋在路中央，讓行人通行舉步維艱，孩子們更是得繞到馬路上，徒增危險。校園對面的一條小巷弄，成了許多家長和安親班車輛的「秘密通道」，為了避開校門口的壅塞，這些車輛經常從小巷抄近路，車速快，加上巷內視線死角多，孩子們從學校側門出來，一不注意就可能與車輛發生擦撞。莉莉有時會看到孩子們在那條巷子裡追逐玩鬧，機車從旁呼嘯而過，她的心臟都快跳出來。

每天接波特放學，莉莉的心情總是懸著，特別是看到新聞報導孩子在上下學途中發生交通意外受傷，甚至死亡。莉莉常常想，如果通學區能更完善，車輛慢一點、行人空間多一點，孩子們的上下學之路，是不是就能少一分擔憂，多一分安全呢？

一、臺灣通學區的共通問題

案例二呈現了臺灣許多學校周邊常見的問題，反映出通學區規劃仍有許多改善空間，以真正保障學童的生存權。類似的悲劇在其他國家也曾發生，不幸的是，改變往往是靠血淚堆積出來的。例如韓國的「民植法」（민식이법），包括《道路交通法》和《特定犯罪加重處罰法》的修正案，正是因悲劇事件而催生，最終才大幅提升兒童保護區（School Zone）的交通安全標準。（詳後述）

臺灣通學路徑有以下四大問題：

（一）人行道品質與連貫性問題

1. 人行道破損或起伏不平，容易讓小孩絆倒、嬰兒車難以推行，影響行走便利性。
2. 人行道斷裂或突變，以及各種障礙物（站牌、變電箱、路樹、居民堆放的花盆雜物、電線桿甚至停車空間），行人被迫走上車道，極度危險。
3. 騎樓佔用問題，違停車輛、攤販阻礙通行，有時機車、自行車甚至會騎上騎樓，造成危險的步行環境。

（二）馬路路口規劃不良

1. 通學動線視線不佳：植栽或違停車輛遮蔽視野，路口視線死角多，造成車輛與行人無法互見，左右待轉車難以察覺身高較矮的孩童。

2. 缺乏行人穿越保護設施：馬路距離長時，中間沒有安全等待區、庇護島、閃爍警示燈。行人通行時間不足，綠燈秒數太短，未考量兒童步行速度，小孩走得慢，常常走到一半就變紅燈。

（三）車輛未落實學區減速與停等

1. 速限標示不清：許多已掛設「學區」標誌的周邊道路，仍有未標示速限或速限高達 60 公里的情況，缺乏明確的速度管制。
2. 未規劃交通寧靜區：即使貼有學區標示，但道路未設置交通寧靜區措施（如減速帶、道路窄化），無法有效強制車輛減速。
3. 駕駛未禮讓行人：車輛左右轉時常未停下禮讓行人，肇事率高。

（四）缺乏通學區總體規劃

1. 缺乏家長接送區設計：放學時段家長同時聚集，佔據人行道。安親班或接送車輛造成混亂，許多車輛為了搶接小孩而違規停靠、迴轉，形成混亂車陣。
2. 通學路線未整體考量：未從兒童身高視角進行設計、未避開危險的轉角、交叉口。
3. 缺乏安全圍籬或導引設施：學校、公園、托育中心、安親班周邊缺乏人行導引設計（如花台、柵欄），導致孩子可能直接衝入車道，或車輛衝撞人群。
4. 缺乏強制規範與執行罰則：僅更動標誌標線，卻缺乏工程環境改善、空間串聯思維。
5. 未納入列管及考核指標，導致最終成效有限。

圖 2：透過道路標線設計，實現行人和各種車輛分道通行。(圖片來源：特公盟)

二、建構安全通學區的相關政策及現行法規

（一）《道路交通安全基本法》的人本精神

根據民國 112 年公布、113 年實施的《道路交通安全基本法》，雖然沒有直接針對兒童的細節規定，但其所揭示的「人本」精神，亦是為兒童交通安全提供

基本的人權保障，以下兩個條文為兒童交通安全提供重要的法理基礎，要求政府在規劃通學區時，必須以「人本」思維為出發點，將兒童的安全與權益置於首位：

第 1 條：零死亡願景

為提升道路交通安全，確立道路交通安全基本政策及推動體制，以達道路交通事故零死亡願景，特制定本法。

第 2 條：人本交通原則

各級政府、事業及國民應共同維護改善道路交通安全，建立以人為本、傷害最低、公共運輸優先、緊急車輛可通行、無障礙設計及落實道路公共使用等安全之用路環境及文化。

（二）行政院「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」

民國 111 年行政院核定「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」[7]，主要針對高齡人口、身心障礙者團體、婦幼族群等人口密集區域，以及經常性使用公共設施之機關、醫療院所、長期照顧中心、運動中心、活動中心、學校、廣場、市場、公園、兒童遊戲場、大眾運輸站點周邊，由各縣市政府提案申請改善。

（三）交通部「校園周邊人行空間改善參考指引」

配合前述行政院核定之「校園周邊暨行車安全道路改善計畫」，交通部為提供各直轄市、縣（市）政府及相關單位進行校園周邊人行改善計畫之作業流程及

[7]〈校園周邊暨行車安全道路改善計畫〉（2022），收錄於：「內政部國土管理署都市基礎工程組人本道路資訊網」：https://myway.nlma.gov.tw/upload/plan/1111109-內政部營建署-校園周邊暨行車安全道路改善計畫核定本.pdf。

改善措施參考，遂研訂「校園周邊人行空間改善參考指引」[8]，以利相關改善計畫之推動。指引中參考國內及日韓校園周邊人行環境及交通寧靜區的規劃經驗，提出具體校園周邊人行改善措施，並以實際案例說明，供各縣市政府參考，鼓勵地方從設置「通學區」開始，檢討兒童通學環境。

關於通學區範圍，依據指引，學校四周 150 公尺範圍內可為通學區，通學區範圍內的道路（含巷、弄）皆為通學道路，各縣市政府或學校等相關單位可視學校所處位置（如位處郊區）或其他需求，將通學區由學校四周範圍 150 公尺擴大至 500 公尺或以上。

（四）行政院交通部修正《道路交通標誌標線號誌設置規則》

交通部於 114 年 6 月修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」，新增道路交通標誌標線號誌設置規則第１３７條之１、第１６３條之１規定通學區起（終）點標誌、標線，明確標示通學區範圍，提醒駕駛人行駛於通學區內，應依速限行駛，並更加當心行人或兒童，以保障學生步行安全。

[8]〈校園周邊人行空間改善參考指引〉（2024），收錄於：「交通部運輸研究所」：https://roadsafety.tw/files/downloads/校園周邊人行空間改善參考指引.pdf。

三、國內通學區的實際案例

（一）臺北市：通學步道專案

臺北市政府於 112 年推行「學校通學步道專案」，目標民國 116 年完成全市 280 所中小學的行人環境改善。第一所通學區示範學校—民權國小，依循六大道路設計規範[9]：

1、 設置行人庇護島：分隔行人和車輛動線，將行人穿越線退縮，增加車輛轉彎幅度。庇護島提供行人安全等待的空間，保護行人安全。

2、 路口設置通學區警示牌面：在路口交通號誌旁設置醒目牌面，部分巷口輔以標線標示，提醒駕駛已進入通學區，應依速限行駛並當心行人或兒童，保障學生步行安全。

3、 降低車輛速限：通學區內汽機車車輛限速從過去 50 公里調整為 30 公里。大幅提升學童安全保障。

4、 彩色標記行人穿越道：將枕木紋行人穿越道線兩端增繪黃色棋盤格，加強警示效果，提升行人通行安全。

5、 行人早開時相：在行車號誌綠燈亮起前 3 至 10 秒，先亮行人通行號誌，讓行人優先穿越馬路，藉此減少人車衝突，提高行人能見度、保障行人優先路權。

[9] 邱書昱，〈周遭路網打造通學區 北市：各區規畫一處作示範〉（2025 年 4 月 7 日），收錄於「聯合報」：https://udn.com/news/story/7323/8657836。

6、 行人專用時相：行人綠燈與行車綠燈會分開亮行，各方向的行人綠燈集中在同一時間，此時所有車道號誌會顯示為紅燈，在該時相內，車流會暫停，全面讓行人通行。

圖 3 ：臺北市民權國小 - 加裝行人庇護島改善前

（圖片來源：臺北市政府交通局網站「學校通學步道 - 民權國小-設置行人庇護島」）

圖 4 ：臺北市民權國小 - 加裝行人庇護島改善後

（圖片來源：臺北市政府交通局網站「學校通學步道 - 民權國小-設置行人庇護島」）

（二）新竹縣：連續安全通學廊道

新竹縣的人本交通及教育宣導計畫，針對縣內多所國中小周邊，盤點學童通學動線問題，並逐步打造連續、安全、低衝突的通學廊道，讓孩子走得安心，讓家長放心送、學校安心迎[10]。通學廊道的設計重點，包括明確的人行動線標示（孩子不迷路，家長不擔心）、搭配學校周邊交通導護、家長接送區設計等。「通學區」路口於地上繪有醒目的巨大紅色區域，車輛通過紅色區域如達到 70 公里，屬於嚴重超速，最重可處 3 萬 6000 元罰鍰、扣牌六個月。

圖 5：竹北國小周邊道路的通學專用標誌。（圖片來源：新竹縣政府官網。）

[10]〈人本交通及教育宣導計畫 No.8 - 通學廊道篇〉（2025 年 5 月 15 日），收錄於「新竹縣政府工務處臉書」：https://www.facebook.com/publicworks.hchg/posts/996946712609720/。

四、韓國：悲劇催生的重大改革「民植法」

2019 年，一名 9 歲小學生金民植（김민식）在學校前斑馬線遭超速、未裝行車紀錄器的車輛撞擊身亡，此事件引起韓國社會極大關注。為提升兒童保護區安全，韓國隨後修改兩部重要法律，統稱為「民植法」[11]。韓國「民植法」的立法施行過程，即針對「通學區」的重大改善，在降低車速、禮讓行人上較過去執行嚴格，對兒童上下課保障有顯著成效，具體內容如下：

（一）《道路交通法》修正案：硬體設施全面升級

1、 強制規定所有兒童保護區內必須安裝交通號誌、測速照相機、監視器等安全設施，確保監控無死角。

2、 明確規定兒童保護區的車速限制為時速 30 公里（部分路段可能更低）。

3、 在兒童保護區內違反交通規定（例如超速、不禮讓行人、違規停車等），將面臨嚴厲的罰款和記點處分。

（二）《特定犯罪加重處罰法》修正案：刑責加重

1、 大幅加重在兒童保護區內發生交通事故且導致兒童死傷的肇事者刑責。

2、 若駕駛人在兒童保護區內未遵守相關行駛規定而造成兒童受傷，將被判處一年以上十五年以下有期徒刑，或科處 500 萬至 3000 萬韓元（約新台幣 12 萬至 72 萬元）罰金。

---

[11] 〈 [딱풀이] '민식이법' 이란? (解說什麼是民植法) 〉 (2020 年 3 月 25 日)，收錄於：「文化體育觀光部公共宣傳辦公室」：https://www.korea.kr/multi/visualNewsView.do?newsId=148870845。

以上國內外針對兒童通學區加強保護的作法，希望從「通學區」開始，保障行人路權，以及生而為人最基本的生存權。

案例二 重點摘要!!

- ✓ 兒童上下課交通安全問題促成「通學路」相關政策制定
- ✓ 法規已明訂學校四周 150 公尺範圍內可為通學區，必要時可擴大至 500 公尺。
- ✓ 國內各縣市對於通學區已有具體作法，從標誌標線到交通號誌可供參考。
- ✓ 韓國「民植法」對於通學區採用更嚴格的執行標準與罰則，值得借鏡。
- ✓ 將兒童人權置核心位置，透過系統性的規劃與改善，真正還給孩子安全的通學路。

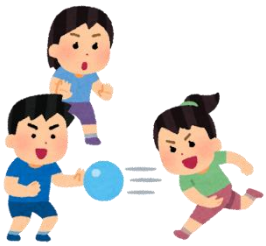
參、【案例三】街道是大家的！共享街道還給孩子遊戲權

志德是兩個孩子的爸爸，兩個寶貝都很活潑，精力旺盛，在家裡常會玩追逐的遊戲，因為先前發生過令人震驚的「噪音殺鄰案」，志德總是擔心孩子們玩太瘋影響到鄰居，每到假日，志德總是要開車帶小孩出門，尋找厲害的公園遊戲場，或到郊外爬山露營，讓他們放電，否則晚上會玩到很晚不肯睡覺。然而，有時候平日上班疲憊不堪，假日他只想待在家休息，不想開車出門，卻發現住家附近竟然沒有什麼地方可以讓孩子玩耍。

志德回憶起自己的童年，那時小孩子們在街上跳繩、玩遊戲、塗鴉，眷村還有空地可以打棒球，傍晚天色漸暗時，就會聽到哪家爸媽從窗戶喊「XXX，回家吃飯了！」但不知從何時起，街道逐漸被車輛占據，不再是孩子們玩耍的地方，曾經用來玩紅綠燈、鬼抓人的空地，就算沒有變成道路，也被闢建成停車場。孩子可以自由遊戲的空間，越來越限縮，好像只剩下公園，但將他們趕到公園，卻沒有為他們打造安全、可步行的環境。

當孩子沒有外出的時候，為了怕他們在家過於活潑，志德會開電視播放卡通，或是讓他們玩 switch 遊戲，但教養專家都說不要 3C 育兒，對年幼的孩子會產生發展上的不良影響，志德真的都不知道該怎麼辦了。

有一天志德突發奇想，我們會在街道上舉辦各種活動，例如選舉造勢、迎神廟會、運動賽事、社區聯歡、中元普渡等，到現在依然常在街上舉辦，為什麼不能舉辦讓孩子們在街上玩的活動？這樣我們就不用開車出門玩，在家附近就可以像小時候那樣自在遊戲了，他想著應該跟里長建議一下這個想法。



一、都市化過程中遺失的兒童遊戲權

志德的困境反映現代都市家庭的普遍問題，在車輛優先的城市設計思維下，車輛越來越多，所需的道路空間、停車場占據的面積也越來越大，行駛的汽機車占了大部分路面，道路兩旁還要劃設停車格，滿足不斷增長的停車需求。然而，關鍵問題在於使用車輛的都是大人，兒童的使用空間在這個過程中逐漸消失，遊戲權被嚴重忽視。

街道是屬於誰的？隨著都市發展帶來的「車本主義」盛行，已嚴重影響城市中兒童的生存權益。想要找回從前「在街上玩耍」的美好童年越來越困難，兒童被迫離開原本屬於所有人的公共空間，退縮到室內或是特定劃設的遊戲區中。

英國也面臨前述相同的問題，自 2007 年起，英國開始推動「街道遊戲」（Playing Out）倡議運動，要為孩子找回「走出家門就能玩耍」的基本權利，更透過社區的力量，達成「同村共養、世代融合」的理念。

這個倡議提出一個創新的思維：有沒有可能在道路使用不那麼頻繁的地區或時段，以「封街」的方式回歸「人本」，讓孩子們有機會在社區中方便、安全地玩耍？這個作法不是要永久改變道路功能，而是透過時間分段使用的概念，讓街道在特定時段回歸公共空間的本質，成為兒童與社區居民互動交流的場所。

二、兒童街道遊戲的國際案例

街道遊戲（Street Play）在國外其實已有許多實踐，以下列出具代表性的實踐模式供參考：

（一）街道遊戲的起源與典範：英國

英國的發展歷程最初由家長們（Playing Out 的聯合創始人）於 2009 年在布里斯托（ Bristol ） 的一條街道上發展起來。如今，在英國議會和當地組織的支持下，英國乃至更廣泛地區的數百個街道社區都採用了此模式[12]。

Playing Out 模式具有以下八個特色：

1. 社區自發性參與：由居民主導並組織。

2. 固定時段進行：短時間定期封閉道路。

3. 降低參與門檻：兒童主導且免費的遊樂活動。

4. 佔進社區共識：所有鄰居均參與並諮詢。

5. 確保安全環境：道路合法地禁止車輛穿越通行。

6. 培養社區自主能力：由居民所管理。

7. 營造安全氛圍：周圍車輛以步行速度行駛。

8. 簡單且日常：不是街頭派對，而是日常生活的一部分。

[12] Playing Out Official Site, “About Playing Out”, Playingout.net , https://playingout.net/about/.

（二）瑞典

非營利組織 Växtvärket 是由一群設計師、景觀設計師、園藝工程師和教育工作者組成，專注於推動兒童友善和永續發展的城市環境。他們在瑞典南部城市馬爾默（Malmo）多次舉辦封街遊戲（Play Street, Lekgata）活動[13]，具四項特色：

1. 短暫封閉：選擇市區特定路段進行臨時封閉。

2. 空間佔領：邀請大人小孩共同「佔領」馬路空間。

3. 政策倡議：讓兒童的需求在都市規劃中獲得更多關注。

4. 社會對話：引起人們思考與討論「路權」概念。

封街現場提供戶外塗鴉粉筆、羽毛球、曲棍球、桌球、溜冰鞋、跳繩、滑板、呼拉圈等簡單的遊具提供參加者使用，吸引超過 700 位家長與孩童參與，許多附近居民主動帶著自家的遊具前來，現場氣氛歡樂融洽。

[13] 辜泳秝，「瑞典馬爾默市封街瘋街 籲都市規劃友善兒童環境」（2025 年 9 月 25 日），收錄於「中央社」：https://www.cna.com.tw/news/aopl/202309250294.aspx,2023-09-25。

（三）日本

沖繩最大城那霸市中心長達 1.6 公里的國際通，是全沖繩最熱鬧的商業街，無論是購物、品嘗美食、飽覽沖繩工藝品，或體驗島嶼民俗音樂都能滿足。基於商業發展目的，國際通建立例行性封街活動，已行之有年成為當地固定的文化活動。於固定時間每週日 12:00 至 18:00，持續 6 小時[14]。雖然並非專為兒童所設計的活動，但提供豐富的兒童活動，例如街頭彩繪、各式玩具、吹泡泡、玩水槍等遊戲，鼓勵孩子攜帶騎乘玩具一起上街，店家還會主動發放糖果點心。不論是在地人或觀光客，孩子都能玩得很開心，成功為商圈吸引人潮，實現商業與兒童友善的成功效益。

圖 6：沖繩國際通之街道遊戲。（圖片來源：特公盟）

[14] 〈奇跡の 1 マイル（1 英里的奇蹟）〉，收錄於「那霸市國際通商店街振興協會官網」：https://naha-kokusaidori.okinawa/tw/eventinfo/transitmall.html。

三、兒童街道遊戲在臺灣

（一）法制面的挑戰與未來展望

人本交通強調以人為本，致力改善行人及自行車的用路環境，這個理念與兒童友善空間的理念相輔相成。雖然人本交通政策主要關注交通安全與效率，但其中核心要素對於行人空間的重視，像是擴大人行道和改善步行環境，慢行區域的劃設、以及社區道路的改善，營造更友善的鄰里環境，這些改善措施都與兒童的街道遊戲所需要件高度契合。

現行的《道路交通管理處罰條例》主要規範交通秩序與安全，對「在道路上遊戲」基於安全考量仍有限制，這反映長期以來將道路視為交通工具的思維模式。然而，人本交通的思維正逐步改變道路使用的優先順序，從過去以車輛為主轉向以「人」為中心。當道路不再是僅供車輛通行，而是可以承載更多元活動的公共空間時，兒童的街道遊戲將有更大的發展可能性。

臺灣在兒童權利保障和城市空間利用上仍有很大的進步空間。我們需要從根本上重新思考城市空間的分配正義，如何從過去「道路只是車道」的單一思維，逐漸轉向看見城市空間的多元潛力是當前面臨的重要挑戰。這需要從法制面與政策檢討相關法規，將兒童遊戲的需求納入城市規劃與交通管理的考量，建立社會面的共識，兒童遊戲權的保障不僅關乎孩子的福祉，更關係到如何定義一個「適合所有人居住」的城市。當政府能為最脆弱的城市居民-兒童-創造安全、友善的環境時，整個城市的宜居性會因此提升，如同「兒童友善城市」理念的核心價值，兒童友善的城市，就是適合所有人的城市。

圖 7：於臺北市舉辦的兒童街道遊戲。（圖片來源：特公盟）

（二）街道遊戲在臺灣的法源基礎

將兒童的街道遊戲視為遊戲權和人本交通實踐的重要指標，在臺灣確實有其法源基礎，主要體現在以下兩個層面：

1、《兒童權利公約施行法》與兒童遊戲權的核心保障

這是最核心的法源基礎。臺灣於 2014 年通過《兒童權利公約施行法》，使聯合國《兒童權利公約》的內容具有國內法律效力，而公約中的第 31 條明確保障兒童遊戲權，為兒童遊戲權提供明確的法理保障。因此，提供兒童適當的遊戲空間，包括在街道上進行遊戲的可能性，是被公約精神所涵蓋。

雖然公約並未直接明文規定街道遊戲，但其對遊戲權的廣泛定義，為推動兒童能在更多元空間（包括經過妥善規劃和安全管制的街道環境）從事遊戲活動，提供重要的上位法源依據。政府在進行城市規劃和交通設計時，應積極考量如何

為兒童創造安全、適宜的遊戲環境，讓街道不再只是車輛通行的空間，更能成為兒童成長發展的友善場域。

2、《兒童及少年福利與權益保障法》對兒少休閒娛樂活動及空間之保障

《兒童及少年福利與權益保障法》第 24 條第 1 項：「**文化、教育、體育主管機關應鼓勵、輔導民間或自行辦理兒童及少年適當之休閒、娛樂及文化活動，提供合適之活動空間，並保障兒童及少年有平等參與活動之權利。**」條文中雖然也未明言兒童街道遊戲，然而賦予了文化、教育、體育主管機關重視兒少之休閒娛樂及文化活動，以及提供合適場地之義務。因此在都市化兒童遊戲空間被壓縮、兒童遊戲機會減少的情況下，中央及地方相關主觀機關應該積極為兒童創造遊戲環境，提供更多元的遊戲機會。而兒童街道遊戲正是一個有指標性意義的方案。

3. 地方政府街道遊戲執行與交通管制辦法

儘管目前尚無全國性的專門法律明確規範「兒童街道遊戲」，但臺北市政府與新北市政府政府已經透過行政措施和專案計畫，受理民眾發起的街道遊戲申請，並提供配套的交通管制辦法，為街道遊戲提供合法實施途徑：

(1) 臺北市政府「兒童街道遊戲活動執行審核計畫」：

臺北市在 2019 年公告此項突破性計畫，由臺北市政府體育局擔任單一窗口，協助民間團體申請封街舉辦兒童街道遊戲活動，簡化申請流程，整合相關部門資源，提供完整的支援。這是一個具有里程碑意義的政策突破，將「封街給兒

童遊戲」從「沒有法源依據」的困境，轉變為可正式申請的合法路路權活動，為兒童遊戲權的實現開創新的可能性[15]。

(2) 新北市政府「街道兒童遊戲場申請專區」：

新北市設立的機制是由交通局擔任單一窗口，鼓勵民間團體發起街道遊戲活動[16]。

臺北市政府與新北市政府的突破政策，為全國性政策的制定提供寶貴的實務經驗。透過這些前瞻性計畫，為兒童友善城市的建設奠定重要基礎。

四、街道遊戲在臺灣的實踐

在臺灣，目前已有地方政府與民間組織開始推動「街道遊戲」。為鼓勵兒童在安全環境中進行街道遊戲，臺北市和新北市政府皆制定明確規範封街辦理相關活動的申請與執行流程。政府機關、學校、法人或經合法登記的人民團體都可申請在市府轄管道路封街遊戲，基本要求需提出替代道路與交通引導規劃，不能包含消防通道或停車場出入口，必須確保周邊交通順暢。

以臺北市政府申請街道遊戲的流程為例，三階段流程如下：

15 〈臺北市街道遊戲申請專區〉，收錄於「臺北市政府體育局官網」：https://sports.gov.taipei/Content_List.aspx?n=EBC297B7F1DA0DD0。

16 〈街道兒童遊戲場申請專區〉，收錄於「新北市政府交通局」：https://www.traffic.ntpc.gov.tw/home.jsp?id=b51403733dcb08dc。

1. 申請階段：主辦單位須在活動前三個月向臺北市政府體育局提出申請，並附上道路使用申請表、活動企劃書與交通疏導計畫。
2. 審查階段：主管機關會初步檢查資料的完整性，再召集相關單位進行跨部門審查進行綜合評估，必要時要求申請單位修改計畫。若未依期限申請、條件不符或未依審查意見修正，將不予核准。
3. 執行階段：申請單位需依核准內容確實執行，自行規劃場地佈置與復原、負責清潔維護等工作，封街告示牌須在活動前七日掛設。臺北市政府會協助路權核准及跨單位審查，並依職權提供支援事項，確保活動安全與順利進行。

透過這套制度，兒童封街遊戲就能合法申請，在綠地不足、地小人稠的城市環境中，體現「人本交通」的精神，也為兒童創造平衡身心健康的遊戲空間。

圖 8：道路封閉告示牌。（圖片來源：特公盟）

五、小結：城市空間利用的新想像

理想願景是能建立固定周期、固定地點的兒童街道遊戲機制，如同假日行人徒步區的概念，管制周邊車輛，確保特定街區不受車輛干擾，孩子和大人們可以在這裡盡情玩耍、自由遊戲，從跳格子、捉迷藏，到自製紙箱隧道等遊戲道具，長輩也能設計童年遊戲，教導新生代的孩子一起玩，透過遊戲促成世代間的深度交流，世代共融的空間。

復刻「出門就能玩耍」的兒童遊戲空間，同時也突破公園、綠地、遊戲場不足或距離太遠的限制，藉由定期舉辦的封街街道遊戲，讓孩子愛減少 3C 依賴，守護他們的視力與身心健康，更重要的是讓人們反思街道空間的意義，重建安全街道與緊密的社區鄰里關係。

街道遊戲為城市街道開創更豐富想像空間和彈性運用方式，讓我們重新思考城市發展是否只能持續「增加」道路空間？能否也運用「減法」思維為城市空間創造更多元的可能性？這種思維轉換對於推動人本交通與打造兒童友善城市具有重要的指標意義。

案例三 重點摘要!!

- ✓ 「兒童上街玩」原是人類既往共同的生活經驗，卻因車本主義盛行而逐漸失去遊戲空間。
- ✓ 國內外均有街道遊戲的成功實踐案例可供參考。
- ✓ 臺灣雙北地區已率先啟動街道遊戲執行計劃，讓封街遊戲從理想轉為實踐。
- ✓ 街道遊戲是實現人本交通理念的重要具體面向之一。

第四節　小結

在「還給孩子城市生活的權利 - 兒童人本交通」這一章中，說明「兒童人本交通」的內涵與相關法源基礎，並以三個案例，分別闡述了如何能以兒童視角來探究兒童的交通需求（案例一：從 95 公分看城市，重新規劃會有什麼改變？）、台灣兒童在交通上面臨的問題（案例二：以兒童人權為本的交通改革，還給孩子安全通學路），以及道路翻轉車本為人本的可能性（案例三：街道是大家的！共享街道還給孩子遊戲權）。

希望藉由以上探討，讓民眾與相關從業人員察覺兒童在現代都市環境中生存的困境，並進而思考如何改善既有的硬體設施與文化風氣，讓我們下一代能健全成長。

第三章　打造孩子合身的遊戲空間 - 兒童遊戲權

第一節　什麼是兒童遊戲權？

壹、《聯合國兒童權利公約》中的兒童遊戲權

「兒童遊戲權」是指每一位兒童都應該擁有的「遊戲」與「玩耍」的基本權利，這不只是消遣娛樂，更是兒童身心發展不可或缺的重要部分。

根據《聯合國兒童權利公約》第 31 條明文：

「締約國承認兒童有休息和閒暇的權利，有參與遊戲和娛樂活動的權利，並有參與文化生活與藝術活動的自由。」

States Parties recognize the right of the child to rest and leisure, to engage in play and recreational activities appropriate to the age of the child and to participate freely in cultural life and the arts.

這項條文強調三項重要原則：

- ✓ 遊戲不是奢侈品，而是兒童發展的關鍵需求。
- ✓ 各國政府應創造有利的環境，讓兒童自由、安全、平等地參與遊戲與文化活動。
- ✓ 成人與政府有責任保護這些權利不被剝奪，並提供適當資源與空間支持。

所謂的「遊戲」，是指是由兒童本身發起、控制和組織的任何行為、活動或程序。遊戲可在任何時間、任何地點進行，是兒童期快樂生活的根本，也是身體、社會、認知、情感和精神發展的關鍵要素。

為了保障兒童應享有的遊戲權利，成人有責任提供與兒童的年齡相宜的時間、空間與必要的成人監護以求確保安全。兒童的遊戲需求和願望會隨年齡變化，從希望有遊戲機會與場所，轉變為需要社交機會，與玩伴相處或獨處的場所，長大後還會探索更多需要承擔風險和應對挑戰的機會，這些體驗符合青少年的發展需要，有利於他們找到認同和歸屬感。簡單來說，對於還在成長的兒童而言，成人眼中的「休憩娛樂」，對兒童來說卻是「成長發展」的必需品。因此，兒童遊戲權實際上是名符其實的「兒童成長發展」基本人權。

貳、遊戲對兒童的重要性

許多不同時期、不同領域的文獻一致指出，遊戲能促進人的創造性、想像力與洞察力，並培養互動合作、衝突解決與思維決策的能力。遊戲對於兒少身心發展的重要性，已毋庸置疑。

根據日本早稻田醫學博士前橋明教授（2017）的研究[17]，愛運動的孩子，智力、執行力、創造力的表現更優異。他指出，運動不足的孩子，會造成作息混亂，直接及間接造成許多成長困擾，甚至進入小學後無法專注學習。

[17]〈前橋明，動得夠，孩子更好教：幼兒作息權威的 24 個祕訣，提升孩子各種潛能〉，《親子天下出版社》，臺北， 2017 年 3 月 31 日，第 13 章。

但孩子要怎麼動才夠、怎麼動才對呢？前橋明教授建議善用公園遊具的妙用，利用免費的遊具一次學會重要基礎動作技巧，尤其在 6 歲前，兒童有 90%的神經會發展如成人，體驗過多少遊戲，對於他這輩子的運動機能好壞具有決定性的影響。

兒童遊戲不僅是娛樂，更是其身心發展不可或缺的基石。在 2-12 歲的黃金時期，透過遊戲，孩子們得以探索世界、學習知識、建立社交連結，並培養解決問題的能力。以下將從五個主要面向，闡述兒童遊戲對於孩子全面發展的關鍵作用：

一、促進身體感統發展

感覺統合是指大腦將來自感官（視覺、聽覺、觸覺、味覺、嗅覺）以及身體內部的感覺訊息（前庭覺、本體覺）進行組織、解釋與處理的過程。這個過程讓孩子能夠有效地應對環境，並做出適當的反應。而遊戲，正是兒童發展感覺統合最自然且有效的方式，有助於鍛鍊大肌肉與小肌肉的發展、提升身體協調性、平衡感與肌耐力。

（一）觸覺刺激：

玩沙、玩水、觸摸不同材質的遊具或自然物，提供豐富的觸覺經驗，幫助孩子區辨和適應各種觸覺輸入，對過度敏感或遲鈍的觸覺反應都有助益。

（二）前庭覺刺激：

盪鞦韆、溜滑梯、旋轉、翻滾、跳躍等活動，直接刺激內耳的前庭系統，負責平衡感、空間感和對身體移動的感知。良好的前庭覺統合有助於孩子的動作協調、專注力及情緒穩定。

（三）本體覺刺激：

攀爬、推拉重物、跳箱、搬運物品等活動，提供關節與肌肉的壓力與拉伸刺激，幫助孩子感知身體在空間中的位置與姿勢。本體覺發展良好有助於孩子更精確地控制身體動作，提升精細動作和寫字能力。

二、培養認知能力與解決問題技巧

當孩子們玩攀爬架時，他們在學習空間概念；當他們決定要如何踏出下一步時，他們在培養邏輯思考與問題解決能力。這些看似簡單的遊戲，實則刺激了大腦的發展，更是訓練專注力的最佳時機。在遊戲過程中，孩子們會不斷嘗試、犯錯、然後再修正。例如，當他們向上攀爬時，會思考原因並嘗試不同的路徑。這種反覆的試誤學習，是培養批判性思考與解決問題技巧的絕佳機會。

三、發展社交與情商

遊戲提供了一個讓孩子們學習與他人互動的平台。在團體遊戲中，孩子們需要學習分享、輪流、合作與妥協。他們會遇到衝突，並在嘗試解決這些衝突的過程中，學習換位思考、同理他人的情緒。這些都是發展社交技巧與情緒智商的關鍵元素。

四、激發想像力、創造快樂感

遊戲是孩子們想像力與創造力的無限泉源。在沒有既定規則的自由遊戲中，孩子們可以在遊戲場的氛圍中展開天馬行空的想像，當孩子們在遊戲時，因為完成目標溜下滑梯或攀爬架登頂，大腦會自然產生多巴胺讓孩子感覺開心、成就感、想再挑戰，有助發展正向心理；而玩旋轉或擺盪遊戲感受到的興奮感，大腦自然釋放的「腦內啡」荷爾蒙，被認為是快樂感的來源。

五、建立自信心、培養耐挫力

從心理層面來看，在遊戲關卡挑戰中獲得的成就感與快樂，例如第一次爬上攀爬架制高點，更是建立正向自我概念與自信心的關鍵。遊戲的過程中難免有輕微的傷害，而對孩子來說，體驗該如何評估風險，挑戰自己的能力，原本就是很重要的技能。雖然沒有人希望在玩耍的過程中受傷，但是有一點小小的冒險、挑戰度，才是最好玩的。

參、缺乏遊戲對兒童造成的危害

兒童若缺乏遊戲將可能對兒童身心健康可能帶來嚴重的負面影響。首先，缺乏遊戲時間會限制兒童身體活動的機會，導致肥胖、體能下降、感覺統合失調等相關健康問題。兒童專注力不足，更會影響學齡後的課堂學習，甚至影響課堂秩序。

其次，遊戲是兒童發展社交技巧與情緒調節能力的重要途徑。若缺乏與同齡人互動的機會，兒童可能產生孤獨、焦慮或自我表達困難，嚴重者可能會造成兒

童精神疾病。透過角色扮演、建構遊戲等活動，兒童能培養創造力與問題解決能力，若長期忽視遊戲的重要性，可能導致兒童在認知、情緒及社會適應方面發展不良，進而影響其整體成長與未來的人際關係。《失控的焦慮世代：手機餵養的世代，如何面對心理疾病的瘟疫》（Jonathan Haidt, 網路與書出版,2024) 點出現代科技浪潮對兒童與青少年的衝擊，探討青少年精神疾病趨勢、實體玩耍童年沒落等根本性傷害，並明確點出兒童需要有風險的遊戲[18]。

該如何把孩子們由虛擬世界拉回現實讓他們能健康成長呢？這已經成為不分國界都需要被重視的社會議題。以遊戲來復育童年正是最佳解方。

第二節　臺灣兒童遊戲權的現況

壹、遊戲權在臺灣的困境與挑戰

過去談到兒童權益，「生存權」、「受教權」這些比較容易被理解，遊戲權大眾就比較陌生，尤其在亞洲東方文化中，「業精於勤，荒於嬉」的說法深植人心，孩子們「玩的需求」長期被現代社會忽視，甚至被貼上負面標籤。

臺灣地狹人密，由於社會發展、都會化的結果，都市寸土寸金，幼兒園的遊戲空間成為奢侈。兒童活動空間嚴重被壓縮，家裏、學校、大眾運輸工具、公共活動空間，多數都是以大人的角度設計，要求孩子要守秩序不可嘻鬧，導致兒童

[18] Jonathan Haidt，〈失控的焦慮世代：手機餵養的世代，如何面對心理疾病的瘟疫（The Anxious Generation: How the Great Rewiring of Childhood Is Causing an Epidemic of Mental Illness）〉，《網路與書》，臺北，2024 年 11 月 29 日。

的心理情緒被強烈壓制。人類在製造「服從的小孩」的同時，是不是也在為將來製造了「憂鬱的大人」？

大眾的觀念尚未進化，孩子的「玩」經常被視為浪費時間。親子在鄉里公園間的空間分配缺乏話語權，資源預算不足，更不用說因為遊戲設備安全法規的推動，公部門過度強調風險規避，以安全為理由，固然立意良善，卻犧牲了兒童在面對和承擔風險方面的學習機會。

以下為臺灣兒童遊戲空間（包括學校與公園）的長期困境：

- ✓ 忽視孩子的真實需求：未讓兒童實質參與設計過程。
- ✓ 缺乏分齡適能的遊樂設備：過去公共遊戲場以 2-12 歲兒童為主，充斥低齡、低價、低挑戰性、低多樣性的四低罐頭遊具，青少年、身心障礙族群未分配到足夠資源。
- ✓ 欠缺整體設計規劃：忽視區域整合、廁所、洗手台、遮陽、照明、無障礙通道或座椅等親子友善設施欠缺。

貳、兒童遊戲權逐步在臺灣落實中

目前，臺灣在實踐兒童遊戲權方面仍面臨多重困境， 這些問題不僅限制了兒童的自由發展，也導致遊戲空間的單調化與品質分布不均，與國際趨勢及兒童權利公約精神存在落差。然而，在民間團體不斷呼籲下，政府開始關注兒童遊戲權。

2019 年起，衛福部社家署與內政部國土署攜手，針對我國二十二個縣市行政區之兒童遊戲場進行調查，並將回收之統計數據進行整理造冊，參考地方人口資訊提出一般及特殊兒童遊戲需求分析。

2023 年行政院提出「兒童遊戲場環境設施改善計畫」，匡列十億元經費針對已拆除及待拆除遊戲場進行改善，並適度規劃新增兒童遊戲場，由國土署協助地方政府完成相關建設，提供安全且有助於兒童身心發展的遊戲場，確保設施符合國家標準，並對於不符合無障礙環境要求的設施進行改善與升級，訂出全國兒童遊戲場至少有 3,200 處之目標，以保障兒童的遊戲權。

同時，為督促各縣市政府積極改善公園活動空間、市區道路及人行無障礙環境，國土署長期推動「都市公園綠地無障礙環境督導計畫」及「全國市區道路養護與人行環境無障礙考評計畫」，鼓勵地方政府用整體性及系統性的規劃，來推動公園綠地人行環境的改善工程，提供兒童、行動不便者優質及舒適的通行環境與休憩空間，接軌國際人權公約。

第三節　兒童遊戲權之實踐與展望

壹、【案例四】整個城市都是孩子的遊戲場（0-12 歲兒童）

大明與小花是雙薪夫妻，結婚三年，育有兩個可愛的孩子，7 歲的哥哥和 4 歲的妹妹。哥哥已經就讀小學，妹妹因為沒有抽中與哥哥同校的公立幼兒園，只能就讀附近的私立幼兒園。兩位孩子每天放學後都由安親班接送照顧，直到夫妻倆下班後才去接他們回家。他們居住在舊市區的大樓中，假日經常需要開車到商場採買生活用品。小花喜歡藝文活動，偶爾會想帶孩子參觀博物館，寒暑假時則會帶孩子搭高鐵回南部外婆家探親。

儘管大明與小花深知遊戲的重要性，但他們仍然希望孩子以課業為重，同時也發現缺乏讓孩子盡情遊戲的機會。每天接孩子下班都已是傍晚六點過後，回家後要趕著吃晚飯，忙完已是八點，還要檢查孩子的功課，趕著九點前讓孩子入睡。

假日時他們想帶孩子外出活動，卻發現家附近的社區公園規模都不大，設施也偏向老舊單調，孩子們玩沒多久就感到無聊，他們必須上網查詢部落客推薦的特色公園，開車到較遠的地方才能找到比較多元遊戲功能的遊戲場。

哥哥正值需要大量活動的年齡，特別喜歡大型攀爬架，但這類型設施並不容易找到，也缺乏同年齡的玩伴一起玩。妹妹個性較為謹慎小心，連玩鞦韆都會害怕，也不會自己盪鞦韆。幼兒園老師反映妹妹在大動作發展上似乎比同年齡孩子稍慢，建議家長帶去評估是否有發展遲緩的問題。

更令人困擾的是，即使他們想在家中遊戲也擔心影響樓下鄰居，畢竟孩子小時候曾經在家中跑跑跳跳，結果被鄰居上門按鈴抗議。大明與小花也曾詢問里長，希望能改善社區小公園，但里長表示改建需要市府編列預算才能進行，他們也不知道該如何向市府提出建議。

一、案例解析：兒童遊戲權的多重困境

案例四中，大明與小花的生活是典型臺灣雙薪小家庭寫照，凸顯出都會家庭在結構性條件限制下，難以保障孩子基本遊戲權的困境。都市化導致孩子可自由跑跳的活動空間越來越被壓縮，加上課業壓力沉重、遊戲時間日漸減少，遊戲方法逐漸失傳，最後隨著少子化趨勢，兒童的遊戲夥伴越來越少，甚至需要刻意安排才尋得到玩伴。

孩子遊戲空間貧乏，使得孩子的體力無處發揮，遊戲需求只能花錢到民營遊戲場解決，貧富差距讓弱勢家庭更加弱勢，也造成家長們沉重的經濟負擔。即使父母有心、有意識要讓孩子遊戲，也難對抗制度與環境的不友善，時間被課業學習壓縮、空間因都市規劃受限、遊具與素材單一、社會連結斷裂。

這個案例清楚反映出兒童遊戲權不彰的多重困境，具體分析如下：

（一）遊戲時間的匱乏

孩子放學後立即被送往安親班，直到傍晚六點多才由父母接回家。回家後緊接著吃飯、準備就寢，嚴重缺乏自由遊戲時間。即使父母了解遊戲的重要性，但因生活節奏緊湊，難以實際落實。

（二）遊戲空間的退化

居住在舊市區的大樓，周邊缺乏合適的公園與遊戲場，假日經常需要開車到遠處尋找特色遊戲場。兒童日常無法在自家附近輕易獲得安全、開放且多元的遊戲空間，空間限制了遊戲的自然發生，也加重家長的負擔（需查詢、開車等），使遊戲變成需要特地安排而非自發性產生。

（三）遊戲素材的欠缺

附近公園設施單調，孩子感到無聊；哥哥喜歡攀爬設施卻不易找到。這顯示公共遊戲場缺乏多樣性、挑戰性與針對不同年齡的設計，無法滿足孩子們在不同發展階段的遊戲需求。缺乏豐富的遊具與刺激性遊戲素材，可能限制孩子的身體發展與想像力。

（四）遊戲夥伴的不足

哥哥缺乏同齡玩伴，單純玩遊具容易感到無聊。妹妹則因個性謹慎，可能缺乏同齡模仿對象，影響大動作發展。都市化居住型態造成鄰里關係疏離，孩子難以自然地與鄰居孩子互動，加上課後活動多由安親班主導，缺少自主交友與自由玩耍的機會，影響社交技巧與同儕互動能力。

然而 0 至 1 2 歲正是兒童身體成長劇烈變化的階段，也是最需要遊戲作為身心養分的階段，長遠來看，這些問題會影響孩子的身心發展、創造力、社交能力與自我探索機會。

二、兒童遊戲空間之相關法規範

根據《聯合國兒童權利公約》第 31 條明文保障，強調兒童有權利享有休息、閒暇、從事遊戲和娛樂活動，也有權自由參與文化與藝術生活。這是家庭、社會與政府，都需要致力保障的兒童基本人權。臺灣目前並無明確的國家級兒童遊戲政策，中央責成衛生福利部制定《兒童遊戲場設施安全管理規範》，成為目前固定式兒童遊戲設備的主管機關。

圖 9：新北市白雲公園多滑道的滑梯設計，滿足多位孩子一起玩。

（圖片來源：特公盟）

依據衛福部民國 106 年 1 月 25 日修訂之「兒童遊戲場設施安全管理規範」第 6 點規定，兒童遊戲場之設計、製造、安裝、檢查及維護，應符合國家標準及相關法規之規定，而中華民國國家標準主管機關為「經濟部標準檢驗局」。

涉及遊戲場部分所援引的中華民國國家標準，常見的共有四項：

- ✓ CNS 12642 - 公共兒童遊戲場設備
- ✓ CNS 12643 - 遊戲場鋪面材料衝擊吸收性能試驗法
- ✓ CNS 15912 - 遊戲場用攀爬網及安全網/格網之設計、製造、安裝及測試
- ✓ CNS 15913 - 軟質封閉式遊戲設備

衛生福利部於民國 106 年初修正《各行業附設兒童遊樂設施安全管理規範》為《兒童遊戲場設施安全管理規範》，將上開國家標準納入並取消各行業之限制，將適用範圍擴及公園、學校、公立幼兒園、兒童及少年福利機構、文教單位、觀光遊憩及森林遊樂區及營利性質的兒童遊戲場。

然而《兒童遊戲場設施安全管理規範》在法律位階上僅屬《行政程序法》第 159 條所稱之行政規則，乃中央主管機關基於職權就其主管業務涉及其他相關機關權責部分，所作之跨機關協調與分工機制，並無強制力。而且，該規範僅著重於兒童遊戲設備的安全管理，至於兒童遊戲設備的遊戲性是否豐富多元、是否能提供孩子成長發展所需之挑戰、是否能滿足不同年齡孩子需求的多元性等積極面項，並無著墨，缺乏遊戲權的積極保障及審查機制。

實務上，兒童遊戲場主要設置於公園與學校，主管機關劃歸地方政府，也由地方政府擔負起預算編列、設置與維護的責任。而各地方政府管理遊戲場的分工，也並無統一的方式，通常是根據遊戲場所在地，例如社區鄰里公園可能歸民政局，面積較大的公園歸工務局，河濱公園歸水利處，學校遊戲場則歸教育局。

根據《都市計畫法》第 42 條文列出都市計畫地區範圍內，應視實際情況，設置公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、體育場所等公共設施用地。第 45 條文列

出公園、綠地、廣場、兒童遊樂場及體育場所，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，且其占用土地總面積不得少於全部計畫面積百分之十。

在兒童遊戲時間方面，目前臺灣也尚無明確保障或指導方針。僅在《幼兒教保服務實施準則》第八條規定：「**幼兒園每日應提供幼兒三十分鐘以上之出汗性大肌肉活動時間，活動前、後應安排暖身與緩和活動**。」第 14 條說明幼兒園教保活動課程設計，應提供幼兒透過遊戲主動探索、操作及學習之機會；涵蓋動態、靜態、室內、室外之多元活動。

然而根據國家衛生研究院發布之台灣首本兒童「2030 兒童醫療與健康政策建言書」中指出，世界各國皆建議幼兒每天 60 分鐘以上的身體活動，例如日本學前教育綱領「幼兒園教育要領」，要求指導幼兒遊戲，完成教學中心規定的目標，足見其對遊戲在幼兒成長和發育的功能和重要性的充分重視。幼兒保育內容也將遊戲列為第一位，強調培育健康的身體與精神，將身體活動融入幼童生活，透過觀察與參觀，充分與自然、社會接觸，且幼兒園每日戶外身體活動時間超過三小時[19]。相較之下，台灣前述《幼兒教保服務實施準則》身體活動時間建議量不足，低於國際建議量一半。

[19]〈2030 兒童醫療與健康政策建言書，頁 303〉（2019），收錄於「財團法人國家衛生研究院」：https://chrc.nhri.edu.tw/professionals/achieve.html（最後瀏覽日期：114 年 9 月 17 日）。

三、「支持友善童年」的政策建議

遊戲是兒童成長過程中相當重要的養份，政府應重視兒童的遊戲需求，打造兒童遊戲的良好環境，不只物理空間設備，還包含社會環境及風氣，以下以遊戲四大要素向加以探討：

- ✓ 遊戲時間（休憩時間和自由時間）
- ✓ 遊戲空間（學校、公園等公共空間的遊戲場，家裡）
- ✓ 遊戲素材（遊具和可玩物件）
- ✓ 遊戲夥伴（同齡的朋友、鄰居、同學等，家庭成員等）

不論是政策面或是實務面，建議從時間、空間、資源與社會支持四大面向提出具體政策方向與推動策略，盡可能地「支持友善童年（Good Childhoods）」，就能建構一個兒童友善、遊戲充足的成長環境[20]。

[20] 還我特色公園行動聯盟，〈公園遊戲力：22 個精彩案例 × 一群幕後推手，與孩子一起翻轉全台兒童遊戲場〉，《聯經出版公司》，臺北，2020 年。

圖 10：遊戲需要玩伴一起激盪出更多玩法。（圖片來源：特公盟）

（一）提供多元、安全且可及的遊戲空間

1. 強化都市公共遊戲空間的規劃與更新，透過擬定都市空間上位計畫，系統性盤點各行政區內公園的腹地規模與設施類型，依據約四百公尺服務半徑分析公園覆蓋率與人均使用量，進而將公園分級規劃，確保每個公園都有適合孩子玩的空間，並開放更多公共空間(如廣場、藝文場館、居民活動中心...等)供兒童遊戲。

2. 在前述公共空間及遊戲空間進行系統性盤點的基礎上，將公園或遊戲場進行功能分級、進行使用者調查後分目的的整體規劃，例如：接近自然山坡地者，可規劃自然公園；接近學校、學齡後兒童為主要使用者的遊戲場可規劃就有挑戰性，提供兒童放學後放電；距離較近的幾個鄰里公園可區別使用者年齡做設計，或區別不同的遊戲功能，讓多個有不同特色的公園遊戲場配伴著兒童成長，

且須劃定一定比例做為青少年挑戰型的戶外活動空間，如現在已有的青少年體能挑戰區、跑酷場、輪狀車練習場...等。

3. 推動「校園操場與社區空間共享計畫」鼓勵學校非上課時段開放操場遊戲空間，供兒童社區使用，並提供學校管理資源配套。部份偏鄉更可以此彌補公園之不足。

4. 住宅區規劃遊戲空間，社會住宅、重劃區規劃保障一定比例兒童遊戲空間，包括室內與室外。鼓勵公共建設融入遊戲元素，包括博物館、車站航站、公家機關、大型商場、高速公路休息站等，規劃戶內或戶外的遊戲空間，即使是角落、天台或頂樓，隨時隨地都能夠進行遊戲，減緩親子等待時的焦躁，進而塑造親子友善空間，讓整個城市都是兒童遊戲場。

5. 兒童在學校的時間很長，校園中的遊戲空間及距離亦影響兒童遊戲的機會，可能導致校方禁止兒童下課時間前往遊戲場(去再回教室會遲到)，或禁止高年級學童使用遊戲場(讓給低年級使用)，而剝奪了兒童的遊戲機會。因此，校園空間規畫應保障兒童的遊戲休憩空間，在校園遊戲場設置時應規劃適用於中高年級及低年級的遊戲場共計兩座，以利兒童遊戲身心需求與分齡分流；在較高樓層或面積較大的校園，應尋找建築內閒置空間或教室供學童遊戲及活動，提升學童外出活動機會。

6. 街道其實是組成城市的最大公共空間。只把街道當作是車輛行駛或是停車的空間，是非常低估公共空間的能量，在適當的路段封街進行街道遊戲，也是人本交通相關近年來很熱門的倡議。

（二）保障兒童有充分自由遊戲時間

1. 推動學校與安親機構自由遊戲時間制度，每日課程安排中規劃納入 30 分鐘以上的自由遊戲時間，例如大下課。

2. 政府可透過獎勵措施，鼓勵學校、企業團體、地方政府、公共與私人社區舉辦「遊戲日」活動，增加遊戲機會。例如臺北市教育局「翻轉上下課」之政策，要求全市國小在 4 月選擇一天進行上下課翻轉（上課 10 分鐘、下課 40 分鐘），讓學生自己選擇做想做的事，學校根據學生需求，盤整並適度開放校內空間與提供資源，以及安排人力維護學生與校園安全，讓學生可以自由探索，成為自己學習的主人[21]。有學校透過翻轉上下課的機會將遊戲帶進校園，在校園舉辦「遊戲日」，或是與學生共同發想遊戲活動[22]。

3. 因兒童的行動能力有限，要出門到戶外遊玩大多需要照顧者的陪伴，為此，建議政府推出父母陪伴兒童的制度性支持，例如獎勵企業推動彈性工時、親

[21]〈蔣市長至明湖國小與學生一起翻轉上下課，歡慶兒童節〉（113 年 4 月 8 日），收錄於「臺北市政府教育局」：https://www.doe.gov.taipei/News_Content.aspx?n=B3DDF0458F0FFC11&sms=72544237BBE4C5F6&s=BF8C99D9897C02A4（2025/9/17 點閱）。

[22] 周明慧，〈北市公館國小翻轉上下課 闖關體驗多元學習〉（114 年 4 月 9 日），收錄於「國立教育廣播電臺」：https://www.ner.gov.tw/news/67f5cfbbfbcfa30022d1d7c5（2025/9/17 點閱）。

子假等友善家庭的福利，或是效仿冰島為了強化親子關係，補助家長帶孩子出遊的政策[23]。

4. 為了在平日繁忙的日常生活中為兒童擠出一點戶外活動時間，國外已有許多案例是於放學期間短暫封閉校門周邊道路，不僅提升交通安全，也供兒童及家長短暫而寶貴的遊戲及社交時間。建議政府亦可盤點各縣市通學巷，評估並試辦延長使用時間轉為臨時性遊戲街道之可行性，提升兒童遊戲的空間與玩伴的可及性。

（三）擴大遊戲素材與引導資源多樣化

1. 遊具設計應依不同年齡、發展需求，包含挑戰性攀爬、感官刺激、靜態遊戲等區域。都市若因空間不足，相鄰的不同公園之間遊具應力求互補，避免每個公園的遊具、玩法皆相似。例如有的設置鞦韆、有的設置滑梯、有的以幼齡為主、有的就要照顧學齡後的挑戰需求。

2. 推動自然遊戲空間，保留落葉、落果實、樹枝，提供石頭、沙、水等鬆散素材，甚至設置植物可採集區，讓孩子可以利用自然素材發揮想像進行遊戲。善用回收物（紙箱、空盒、瓶蓋.....）製作創意玩具，提升手作與創造力。

[23] 簡惠茹，〈每年逾兩百人自殺，稚嫩生命為何所苦？年輕人自殺率攀高，解決三大問題補破網〉，收錄於「今周刊，1367 期」：https://www.businesstoday.com.tw/article/category/183027/post/202303010025/（2025/9/17 點閱）。

（四）建立社會支持系統，讓家庭與社區共同成為遊戲推動者

1. 遊戲是兒童身心發展不可或缺的一環，兒童遊戲的重要性及優先性，有賴於照顧者(父母)、師長、及整體社會的了解及支持。目前，臺灣社會對兒童遊戲權的了解及支持還不足，政府應比照兒少安全的教育推廣模式，強化兒童遊戲權及表意權教育的宣傳，提升親職、幼教師資乃至整體社會對兒童遊戲權的認知及支持，讓更多大人和我們一起守護兒童在遊戲中健康快樂成長。

2. 政府可協助親職建立遊戲夥伴網絡，推廣利用社群平台（如社區群組、親子社團）尋找就近的遊戲玩伴，增加孩子的社交互動機會。推動社區遊戲活動，支持舉辦定期或不定期街道遊戲，鼓勵社區家庭參與，培養玩伴關係。

案例四 重點摘要!!

- ✓ 時空變遷造成遊戲時間、空間、素材、玩伴四大皆空的現象。
- ✓ 從時間、空間、資源與社會支持的四大面向，考量如何盡可能地「支持友善童年」。
- ✓ 鼓勵學校、企業團體、地方政府、公共與私人社區舉辦「遊戲日」。
- ✓ 鼓勵學校、企業、公共建設包括博物館、車站航站、公家機關、大型商場等，規劃戶內或戶外的遊戲空間。

貳、【案例五】孩子的青春不該只有 3C（13-18 歲兒童/青少年）

仁宇今年十四歲，就讀國中二年級，他小時候很喜歡盪鞦韆，但當時公園很少有鞦韆設施，他總是要求爸媽帶他去很遠的公園，而且還要排很長的隊才玩得到。記得低年級的時候，學校還有大象造型滑梯，後來就全部被拆除。

最近他發現家附近的小公園重新整修，原本的小型塑膠滑梯換成嶄新的大型滑梯，還有一種從未見過的籃子造型鳥巢鞦韆。他每次經過都很想嘗試試看。

有一次仁宇放學後，趁著沒人使用的時候坐上鳥巢鞦韆，剛開始不太會盪，後來找到訣竅就越盪越高，但玩沒多久就有人來了，要求他快點下來，說這裡不是給國中生玩的，叫他不要占用小孩子們的遊具。他感到有些難過，覺得自己好像做錯了什麼事。不過後來他因為功課變多，學校要留第八節課，他也沒什麼時間再去遊戲。但每次放學經過公園，都很羨慕那些在遊戲的小朋友，他總是偷偷想著，哪一天等晚上比較沒人的時候，他還要再來嘗試看看。

仁宇有時候想跟同學約出去聚會，但都不知道要做什麼，通常就聚在速食店打手機遊戲，偶爾看看電影，不然就是去同學家玩遊戲機。不過同學假日很多都在補習，通常只有在寒暑假比較有機會聚會。他有時提議去公園走走，但同學都嫌公園很熱，而且沒什麼好玩的。

一、案例解析：休憩娛樂匱乏的青少年

仁宇在休閒生活方面的匱乏，是目前臺灣青春期孩子普遍面臨的困境。以他小時候最熟悉的公園遊戲場來說，臺灣特色遊戲場改革從民國 106 年後才開始，直到民國 111 年後才比較普及，中間還經歷新冠疫情的影響，許多國、高中的孩子，童年時候只有塑膠罐頭遊具可以玩，鞦韆也少得可憐，遊具缺乏多樣性，目前新式公園遊戲場對他們是新鮮且具有吸引力。

根據民國 111 年衛福部兒童及少年生活狀況調查報告顯示，就少年較常參與的休閒活動觀察，男生較常參與的休閒活動為打電動玩具、玩線上遊戲或手機遊戲、球類體育活動及看電視，女生較常參與的休閒活動則為打電動玩具、玩線上遊戲或手機遊戲、看電視及逛街。少年平日每天休閒活動時間以未滿 2 小時者居多，最常參與的休閒活動是打電動玩具、玩線上遊戲或手機遊戲。少年參與休閒活動的時數，平日幾乎不參與及未滿 2 小時者合占 50.8%，假日休閒活動時數在 2 小時以上者則有 87.3%[24]。

衛福部 110 年調查 12 歲至 17 歲青少年高達 82%身體活動不足[25]，高於他國。青少年活動量不足，休閒時間被 3C 占滿，已是當前嚴重的教養健康問題。

高雄「張老師」為了瞭解青少年的相關問題，於民國 111 年曾針對國小高年級、國中、高中共 17 所學校的青少年進行「青少年網路遊戲使用習慣調查」，總共回收 1,655 份問卷，得到以下調查結果[26]：

---

[24]衛生福利部統計處，〈中華民國 111 年 兒童及少年生活狀況調查報告 少年篇〉，收錄於「衛生福利部統計處官網」：https://dep.mohw.gov.tw/DOS/lp-5098-113-xCat-y111.html（2025/9/17 點閱）。

[25]衛生福利部國民健康署，〈110 年「青少年健康行為調查報告」〉，收錄於「衛生福利部國民健康署官網」：https://www.hpa.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=257&pid=16037（2025/9/17 點閱）。

[26]〈「別讓手遊成為孩子唯一的玩伴」 青少年網路遊戲使用習慣調查發表會〉（111 年 8 月 9 日），收錄於「中央社」：https://www.cna.com.tw/postwrite/chi/321405（2025/9/17 點閱）。吳峙嵩，〈高雄張老師青少年網遊調查 七成最常玩手機遊戲〉（111 年 8 月 9 日），收錄於「臺灣導報」：https://taiwanreports.com/archives/680831（2025/9/17 點閱）。

1. 有 29%的青少年平均每天花 3 小時以上時間在玩遊戲。最常遊玩的遊戲 70%為手機遊戲。
2. 有 17%青少年表示曾因無法玩遊戲而感到焦慮不安。
3. 促使青少年想玩遊戲的原因：31%為抒發心情釋放壓力，23%消遣時間打發無聊、16%是基於與同儕有共同興趣、增進感情。
4. 青少年認為玩線上遊戲會帶來的負面影響：43%認為是生活作息不正常影響健康，24%有與現實生活中的朋友關係疏遠困擾，17%學業受到影響，16%與遊戲玩家發生衝突。

二、青少休閒娛樂之相關法規

《聯合國兒童權利公約》第一條，定義兒童為未滿 18 歲的人，即國中與高中的孩子，基本上也屬於兒童權利應保障的族群。而臺灣的《兒童及少年福利與權益保障法》則定義兒童(未滿 12 歲）及少年（已滿 12 歲，但未滿 18 歲的人）的權益，雖然和《聯合國兒童權利公約》稍有不同，但青少年作為兒少權法保障的群體是一致的。

《兒童及少年福利與權益保障法》第 24 條：「**文化、教育、體育主管機關應鼓勵、輔導民間或自行辦理兒童及少年適當之休閒、娛樂及文化活動，提供合適之活動空間，並保障兒童及少年有平等參與活動之權利。**」這條法規為各主管機關提供休閒空間，並保障平等參與權的總體性法源。因此，青少年在遊戲、休閒方面的權益，應同樣受到國家政策保護。

然而，目前臺灣在青少年遊戲資源方面，比兒童還更加缺乏，社會氛圍一般認為國高中生應以讀書為重，政府對於青少年的休閒空間或時間，未有明確的政策積極引導，極需社會大眾一起來面對。

在安全法規方面，CNS 12642「公共兒童遊戲場設備」規範十二歲以下的兒童遊戲設備，目前十三歲以上的遊戲設施 CNS12642 並不適用，也無需檢驗，但一般會建議遵 CNS 12643「遊戲場鋪面材料衝擊吸收性能試驗法」，提供適當的鋪面防護措施，以保障基本安全，以保障基本安全，防止嚴重墜落傷害。

三、促進青少年遊戲權的政策建議

（一）提供青少年多元的戶外活動空間

總統府「健康臺灣推動委員會」在 114 年 5 月的會議中宣示，衛福部參考世界衛生組織所提出的四大策略，包括營造活躍的社會、環境、國人、系統，以增加國人活動的意願，希望 119 年身體活動人口數增加 15%，運動場館數量達兩千家。行政院運動部於同年 9 月 9 日揭牌成立，新設全民運動署，推動全民運動及發展運動產業，以「提倡全民運動、增進國民健康」為核心目標，並將優化公共運動設施環境、推動新興運動以及兒少、青少年喜愛的運動場域作為五大推動方向之一[27]。

[27] 陳耿閔，〈運動部全民運動署 5 大推動方向！李洋：體育走入全民生活〉（114 年 9 月 9 日），收錄於「東森新聞」：https://news.ebc.net.tw/news/sport/511221（2025/9/17 點閱）。

在此全民運動的政策之下，各縣市政府亦應盤點轄內各局處所管轄之公園、運動中心、極限運動場、綠地等可供民眾遊憩的公共空間，統整資源後納入全縣／市的空間整合與規劃，若有空間大小適合青少年活動者，應設一定比例保留為適合青少年的戶外活動空間，有助於「擴大全民運動參與」、「增進運動參與之多樣性」之目標，也使未來公園改建時更具完整性。

而除了政府預計打造隨處可動的環境之外，針對青少年建議可打造以下的戶外空間類型：

1. 體能挑戰遊戲場（Field Athletics，在臺灣又稱山訓設施）

圖 11：日本千葉縣清水公園的體能挑戰遊戲場 （圖片來源：特公盟）

(1) 案例：桃園市大有公園、桃園市平鎮運動公園、臺北市新生公園、新北市嘉穗公園。

(2) 設施特色：以原木設計，通常結合軍事障礙訓練（Obstacle Course）與戶外冒險元素，設有繩索、吊橋、平衡木、攀爬架、滑索等設施，玩家需依序完成各個關卡。源起於日本，臺灣目前仍少見，且設施種類有限。

(3) 功能效益：增進身體協調性、肌耐力與柔軟度。培養解決問題能力與自我挑戰的勇氣。接觸自然環境，提升環境適應能力與探索樂趣。

2. Pump Track（臺灣有譯輪狀車練習場，或稱波浪賽道）

圖 12 ：臺北市彩虹河濱公園 Pump Track（圖片來源：特公盟）

(1) 案例：臺北市彩虹河濱公園輪狀練習場、桃園市汴洲公園

(2) 設施特色：Pump Track 是一種由連續的波浪（rollers）和彎道（berms）組成的封閉式賽道，可用滑板、直排輪、滑步車、BMX 小輪車或山地車騎乘。

玩家透過身體擺動和重心轉移就能夠產生動能，來產生前進動力，而非靠踩踏板或推地。

(3) 功能效益：訓練平衡感、反應力與身體控制能力。安全的封閉空間適合不同年齡層、技術程度的青少年循序漸進練習。培養自我探索與突破心理障礙的勇氣。

3. 跑酷設施

圖 13 ：臺北市天母公園跑酷設施（圖片來源：特公盟）

(1) 案例：台北市天母公園、台中市豐樂公園、桃園市光明公園

(2) 設施特色：跑酷設施模擬城市障礙環境，設有牆面、橫桿、平台、階梯等，供玩家運用翻牆、跳躍、擺盪、攀爬、滾動等技巧穿越障礙。玩家可自由設計移動路線，強調流暢連貫動作與創造性表現。

(3) 功能效益：鍛鍊爆發力、靈活度、身體控制能力。培養自我探索、創意運動表現與突破心理障礙的勇氣。結合藝術性與運動性，屬於現代都市青少年的流行運動文化。

4. 樹冠層冒險遊戲（Treetop Adventure 、高空繩索冒險）

圖 14 ：法國巴黎 Parc Floral 的樹冠層冒險遊戲（圖片來源：特公盟）

(1) 案例：花蓮野猴子森林

(2) 設施特色：

- ✓ 樹冠遊戲場設於高空的樹林間，提供一種在地面之上的立體遊戲體驗。它強調與自然環境的結合與探索。設有繩橋、吊網、滑索、吊環、獨木橋等空中挑戰設施，通常設有不同難度路線，讓玩家逐步挑戰自己。
- ✓ 參與者穿著安全裝備（安全帶、頭盔），在教練或安全系統的保護下，挑戰高空移動與平衡。

(3) 功能：

- ✓ 訓練膽量、專注力與身體平衡能力。增強核心肌群與四肢協調。
- ✓ 培養面對恐懼、突破心理極限的能力。
- ✓ 在自然環境中進行遊戲，促進環境教育與生態體驗。

這四種國外常見的青少年體能設施，其中體能遊戲場、Pump Track、跑酷三種，在台灣都會區公園都有案例可見，只是數量較少，還有很大的拓展空間。「樹冠層冒險遊戲」因為需要較大範圍森林，也需要管理與設備，國外通常都採付費管理，公園會採 BOT 方式進行，或由私人遊樂園設置。

（二）落實青少年參與

不同於兒童，青少年對於自身需求更有機會充份表達，其需求與聲音應在設計初期即被納入規劃過程。透過舉辦說明會及工作坊等方式，讓青少年想法被落實，不僅使遊戲場更貼近實際需求，也能提升青少年對場域的認同與歸屬感。

（三）經營與推廣不可或缺

好的空間需要維護。尤其青少年活動空間常伴隨高強度的耗損，應建立制度化的日常巡檢機制與定期專業檢驗，以保障使用順利與安全。另外也應鼓勵學校校外教學或定期舉辦活動等，或提供青少年如動滋券、運動幣等誘因，鼓勵青年學子們出外活動。

案例五 重點摘要!!

- ✓ 《聯合國兒童權利公約》定義兒童為未滿 18 歲的人，即國中與高中的青少年也屬於兒童權利應保障的族群。
- ✓ 十二歲至十七歲青少年高達 82%身體活動不足，高於他國。
- ✓ 適合的青少年戶外空間包括體能遊戲場、Pump Track、跑酷場、樹冠層冒險遊戲等。

參、【案例六】讓每個孩子都能找到屬於自己的遊戲角落（身心障礙兒童）

六歲的小怡是一位活潑可愛的小女孩，天生患有肢體障礙與輕度自閉症。她的行動需要依靠助行器輔助，對聲音與人群也比較敏感。然而，就像所有典型孩子一樣，小怡最喜歡的活動就是「玩」。

今天是陽光明媚的星期六，小怡的爸媽特地帶她來附近新開幕的公園，希望她能在戶外盡情玩耍，感受陽光、空氣和歡笑。但現實卻沒有想像中那麼美好。

還沒進入公園，小怡便遇到了第一個障礙，公園門口設置了防止車輛進入的路障，阻擋輪椅進入，小怡一家人不得不繞行到另外一側的門才得以進入。他們來到溜滑梯區，小怡看著其他小朋友快速爬上高高的攀爬架，從長長的溜滑梯上滑下來，歡笑聲此起彼落。小怡也想嘗試，但通往溜滑梯的路徑，只有一座需要攀爬繩索的高台，對行動不便的她來說，幾乎是不可能的任務。爸爸試圖抱小怡上去，但小怡體重已將近 20 公斤，爸爸要抱著她攀爬不但費力，還可能有墜落的危險，只好放棄。

他們轉往鞦韆區。可惜這裡的鞦韆全都是傳統一片式座椅，缺乏背部支撐與安全帶規劃，對需要額外支撐的小怡來說非常困難。

「小怡，沒關係，我們來玩沙好不好？」媽媽努力轉移注意力。但沙坑邊緣沒有無障礙坡道，鋪滿特別鬆軟的細沙，助行器的輪子深陷其中，推起來十分吃力。聽到小朋友們在周圍的歡笑聲，她覺得自己好像不屬於這裏，偶有小朋友靠近，她卻只覺得心裏越來越不安，終於忍不住小聲地說：「我想回家……」

回家的路上，媽媽有些心疼地說：「如果有一座適合身心障礙的孩子也能玩遊戲場該有多好！」

一、案例解析：身心障礙兒童的遊戲權

根據衛福部統計，民國 112 年資料顯示，臺灣身心障礙兒童（0-11 歲）共計 29,994 名，佔全部兒童的 1.35%；身心障礙青少年（12-17 歲）共 21,949 名，佔全部青少年的 1.87%[28]。為了讓身心障礙兒童也能享有遊戲的權利，臺灣在公園規劃與兒童權益保障上，涉及多項重要的法規與公約精神。

這些規範旨在確保無障礙環境、促進平等待遇，並保障身心障礙兒童的休閒與參與權利。因此，兒童遊戲相關的硬體設施在建置時也必須考量到身障兒童的使用需求。

二、身心障礙兒童的遊戲權的相關法規

（一）《聯合國兒童權利公約》（CRC）

1. CRC 第 2 條：

明確規定締約國應尊重公約所揭櫫之權利，確保其管轄範圍內之每一兒童均享有此等權利，不因兒童、父母或法定監護人之種族、膚色、性別、語言、宗教、政治或其他主張、國籍、族裔或社會背景、財產、身心障礙、出生或其他身分地位之不同而有所歧視。這直接指出身心障礙兒童應享有與其他兒童平等的權利。

2. CRC 第 23 條：

[28] 衛福部社家署，〈身心障礙者兒少人數統計資料〉，收錄於「衛福部社家署官網」：https://crc.sfaa.gov.tw/Statistics/Detail/116（2025/9/20 點閱）。

締約國體認身心障礙兒童，應於確保其尊嚴、促進其自立、有利於其積極參與社會環境下，享有完整與一般之生活。承認身心障礙兒童有受特別照顧之權利，且應鼓勵並確保在現有資源範圍內，對符合資格之兒童及其照顧者提供協助。這強調了為身心障礙兒童創造融入社會、享有正常生活的環境，包括遊戲的權利。

3. CRC 第 31 條保障所有兒童的遊戲權，自然也包含身心障礙兒童。

（二）《聯合國身心障礙者權利公約》（Convention on the Rights of Persons with Disabilities, CRPD）

1. CRPD 第 30 條：參與文化生活、康樂、休閒與體育活動。明確規定締約國應採取適當措施，使身心障礙者能夠在與他人平等基礎上參與康樂、休閒與體育活動，包括於學校體系內之該等活動。這條文具體指出了政府在保障身心障礙者（包括身心障礙兒童）參與遊戲、休閒活動方面的責任。
2. CRPD 第 52 條：各級及各目的事業主管機關應辦理無障礙環境、休閒及文化活動，以協助身心障礙者參與社會。
3. CRPD 第 57 條：要求新建公共建築物及活動場所，應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之設施及設備，未符合規定者不得核發建築執照或對外開放使用。

這些條文是推動共融遊戲場最直接的法律依據。臺灣也已將 CRPD 國內法化。

（三）國內相關法規

1. 《兒童及少年福利與權益保障法》第 24 條：

文化、教育、體育主管機關應鼓勵、輔導民間或自行辦理兒童及少年適當之休閒、娛樂及文化活動，提供合適之活動空間，並保障兒童及少年有平等參與活動之權利。這條為各主管機關提供休閒空間，並保障平等參與權的總體性法源。

2. 建築相關法規（如《建築物無障礙設施設計規範》）：此規範詳細規定了新建公共建築物（包括公園內的建築物、廁所等，不包含遊具）及活動場所的無障礙設施設計標準，包括坡道、扶手、出入口、廁所空間、引導設施等。雖然它主要針對建築物本體，但這些無障礙設施的設置對於身心障礙兒童進入和使用公園遊戲場至關重要。例如，坡道坡度、走道淨寬、地面材質等規定，都直接影響輪椅使用者或其他輔具使用者的通行便利性。

（四）中央政府的執行計劃與規範

相關部份依職掌執行的計劃所發布的文件，例如衛福部社家署《兒童共融遊戲場設計參考手冊》[29]、內政部國土署持續進行「都市公園綠地無障礙環境督導計畫」，具體列出考評項目，協助地方政府導入無障礙環境，包括出入口、通

[29] 衛生福利部社會及家庭署，〈兒童共融遊戲場設計參考手冊〉，收錄於「衛福部社家署官網」：https://www.sfaa.gov.tw/SFAA/Pages/ashx/File.ashx?FilePath=~/File/Attach/2882/File_190873.pdf（2025/9/17 點閱）。

路、設施/遊具、標誌等[30]。這些雖非強制性規範，但成為地方政府規劃共融遊戲場的重要參考文件，在推動實務上最具操作性，可更具體地要求公園內的遊戲設施應考慮共融性、無障礙性，甚至納入兒童參與的精神。而考評項目與獎勵辦法，更能務實地鼓勵地方政府執行，獲得獎勵。

總結來說，除了法規的訂定，更重要的是政府部門在執行面上的積極性、專業度，以及對兒童聲音的真正傾聽，針對不同族群分配資源，才能確保這些法規的實踐，讓所有孩子都能享有平等遊戲的權利。

三、實踐遊戲平權：特色共融遊戲場

在兒童遊戲場的發展歷程中，針對使用輔具孩童的無障礙遊戲場（Accessible Playground），可視為初步的重要里程碑，其核心在於提供符合無障礙設計標準的環境，並設置一定比例的無障礙遊具與設施，讓身心障礙兒童能夠進入並參與遊戲。

然而，隨著對兒童發展的理解日益深化，而身心障礙的光譜日益擴大，身心障礙兒童障別的差異也逐步顯現。從高度依賴輔具的重度身障兒，到外觀不明顯但有特殊需求的自閉症/亞斯、視障、聽障等障別，甚至在臺灣還未被正式列入身

[30] 內政部國土署，〈都市公園綠地無障礙設施設備自主查核表（總表）〉，收錄於「內政部國土署官網」：https://www.nlma.gov.tw/uploads/files/9b32c8aace3d72e97672cb50e140e6d4.pdf（2025/9/20 點閱）。

心障礙定義，但可能需要高強度活動的 ADHD 過動兒，需求都不同，因此進一步誕生了共融遊戲場（Inclusive Playground）的概念。

相較於無障礙遊戲場，共融遊戲場不僅強調進出便利，更關注不同能力、年齡、文化背景及性別的兒童，能否在相同空間中彼此互動、社交與共享遊戲經驗。根據 Kaplan（2013）的說明，共融遊戲場並非要求「所有設施皆可供所有兒童使用」，而是追求「有足夠比例的設施適合多元需求兒童共同遊玩」，讓各類型兒童都能在自己的能力範圍內找到適合的遊戲方式。在實際設計上，共融遊戲場將適合身心障礙兒童的設施融入整體遊戲環境，而非設置成獨立或專屬區域。透過這樣的設計思維，身心障礙兒童不僅能參與遊戲，更有機會在遊戲過程中自然地與一般兒童互動、建立友誼、學習社會技巧，實踐真正的「遊戲平權」與「共融精神」（City of Sydney Council, 2014）[31]。

然而，從實作上來看，考量我國都會區兒童遊戲場腹地較小，每座兒童遊戲場可設置之遊戲設施種類與數量有限，因此，衛福部社家署《兒童共融遊戲場設計參考手冊》中，建議評估區域整合的模式，於一定距離範圍內於不同地點的鄰里公園，附設兒童遊戲場共同提供滿足基本體能遊戲、感官遊戲及社交遊戲的功能，彼此互補。

31 白璐，〈國內外無障礙兒童遊樂設施規範之比較研究成果報告書〉，《衛生福利部社會及家庭署委託研究計畫》，台灣事故傷害預防與安全促進學會，頁 12，2017。

四、共融遊戲場規劃要點

共融遊戲場與所在之公園，在設置規劃時應注意空間動線、遊戲設施、輔助設施三大要點，以下分項說明：

（一）空間動線

兒童遊戲場的空間配置，應符合兒童遊戲場相關標準，規劃設計宜將空間路線、方向、路線引導等因素納入考量。前往兒童共融遊戲場的方式宜提供多種無障礙交通。考量是否鄰近捷運站、有低地板公車路線、身心障礙者專用停車位等。設置兒童遊戲場的公園、學校等旁邊是否有人行道，人行動線輪椅及輔具使用者得雙向同時通行，入口避免迂迴、設置旋轉門、車阻或障礙物。通道建議使用穩固、平坦的鋪面，例如瀝青、混凝土、人行步道磚或無縫橡膠軟等，路徑寬度除另有規定外，宜至少可讓兩個使用助行輔具／輪椅的人能夠並行通過。

遊戲設施的防墜鋪面為求給孩子不同的感官刺激、遊戲性與安全性，和通道宜作區分。若以鬆散材料（石、沙、木屑等）為鋪面，可採異質鋪面銜接的方式，由走道連接至共融遊具，方便輔具助行兒童與陪伴者使用。

圖 15：多元鋪面。（圖片來源：特公盟）

（二）遊戲設施

共融遊戲設施應考量不同能力孩子們的需要，提供不同難度、功能的設備。以鞦韆為例，傳統遊戲場可能只有單片式鞦韆，但共融遊戲場則需提供不同型式的鞦韆，可能包括高鞦韆（給國小以上大孩子）、矮鞦韆（給學齡前的孩子）、包覆型鞦韆（給三歲以下幼兒）、有護背與安全帶的座椅式鞦韆（給學齡後但身體無支撐力的身障兒）、甚至輪椅鞦韆（給不易離開助行器的兒童）等，即使是身障兒也能在照顧者的陪伴下安心盪鞦韆。

遊戲設施可設置轉位平臺和轉位扶手，方便使用輔具的兒童從輔具上轉移至（或離開）遊戲設施的平面上參與遊戲。

若有操作型遊具，輪椅使用者的視線高度大約在 110-120 公分 左右。 這個高度是相較於一般站立者的視線高度來得低，大約是站立者視線高度的三分之一，在設計無障礙設施或與輔具使用者互動時，需要考慮到這個視線落差。

滑梯若要設置無障礙坡道供輔具助行兒童進入，須注意場地大小與坡道坡度，以策安全。滑梯溜下後出口段，需設置轉位平臺及轉位扶手，供兒童等待陪伴者將助行器由滑梯上方推下來會合之「停等區」。

圖 16：滑梯出口的停等區及轉位扶手。（圖片來源：特公盟）

※特殊需求兒童的設施考量

- ✓ 高活動量需求兒童：例如過動兒或需要補強的發展遲緩兒，攀爬、上肢體設備、彈跳、旋轉等遊具能提供足夠的活動量，攀爬類型的遊具特別適合此類的孩童，因為可提供大量的本體覺輸入和動作協調的練習。

✓ 自閉症兒童：他們會需要較獨立的空間，建議兒童遊戲場至少提供一塊區域能夠讓兒童獨處、舒緩情緒，並感覺到與兒童遊戲場的遊戲設施暫時隔絕，像是談心小屋、巨大水管、山洞等，這樣的空間可以幫助他們緩和緊張與焦慮情緒。

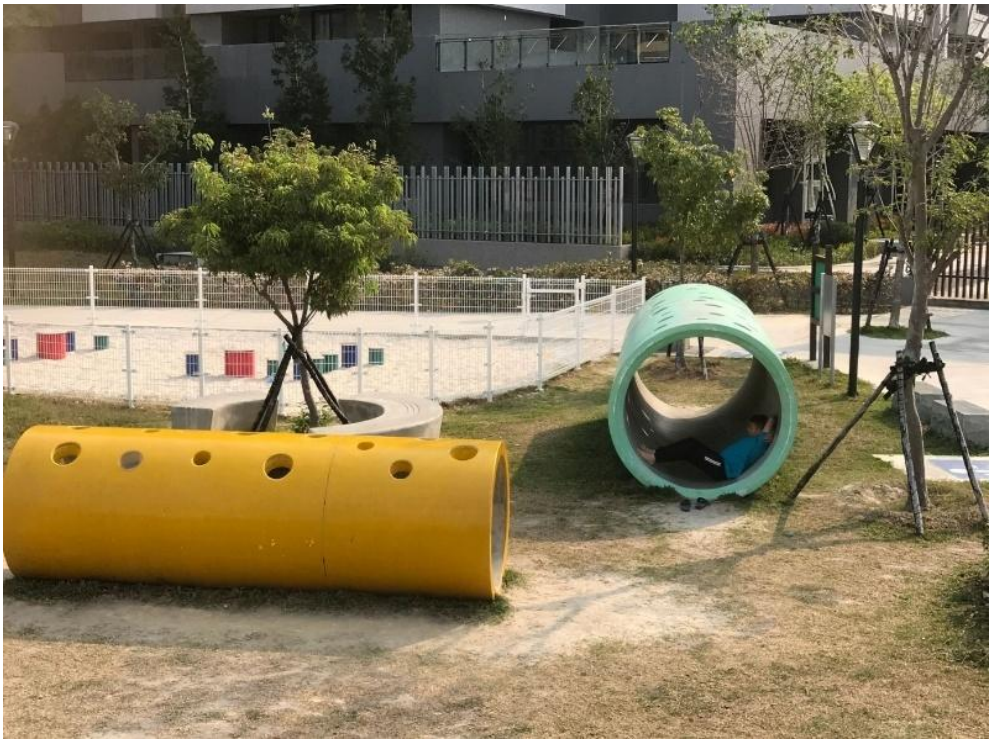


圖 17：讓兒童能獨處、舒緩情緒的獨立遊戲空間。（圖片來源：特公盟）

（三）輔助設施

輔助設施是指遊戲空間周邊支援性設施設備，兒童共融遊戲場除遊戲設施外，整個遊戲場地的空間、基礎環境及周圍支援設備應皆具有共融的特性，也會提高身心障礙家庭外出遊玩的意願，以下提供支援設施建議建置項目及原則：

1. 遮蔭設施

遊戲空間使用植物或遮陽結構為遊具降溫，並提供兒童及照顧者不受陽光直射的休息區域，以避免陽光過敏的兒童及照顧者無法一同玩樂。

2. 廁所盥洗室

宜獨立設置親子廁所及無障礙廁所，空間大小宜留意照顧者陪同進入之需求，除法令有規定設置的設備外，也可提供照護床供重度障礙者使用。

3. 洗手洗腳區

當兒童遊戲場域設置玩沙設備時，宜於周邊設置洗手洗腳區，並讓輪椅可無障礙地從正面及兩側進入使用。沖洗區應設置不同高度水龍頭，供輪椅使用者靠近使用之出水裝置，水龍頭採撥桿式的設計有利於幼童與手部肌肉無力者使用。

4. 座椅/餐桌椅

在遊戲設施附近為家長、照顧者及不同行動能力的兒童提供各種類型、扶手靠背的座椅，同時預留可供輪椅停靠及進出的無障礙專屬空間。讓輪椅空間可位於桌子中間，而非桌子盡頭，以增加身心障礙兒童社交互動機會。

5. 暫停空間

於兒童遊戲場周邊設置提供停放嬰兒推車、輪椅、助行輔具的放置區域，禁止汽車、機車或自行車通行及停放。

圖 18：公園內的輪椅暫停空間。（圖片來源：特公盟）

6. 指標與解說設施

兒童遊戲場設施設備告示牌、解說牌及標誌，應適合輪椅及輔具使用者靠近閱讀，牌面傾斜角度、字體及顏色可清晰辨識，並得體貼視障、聽障者的需求，設置觸摸圖形、點字、語音或手機 QR Code 等設施設備。

共融理念的實踐不只在硬體設施，觀念的形塑同樣重要，有些人會擔心兒童間彼此發生衝撞導致的傷害，但這樣的擔憂往往是來自於對彼此的不了解，也有賴教育家長們相關知識，以教導自身子女與自己情況不一樣的人互動遊戲，孩子也能自然地與她一起遊戲、交流，學習尊重與接納不同，避免因不了解而導致的歧視，致使許多特殊家庭不願走出戶外。

遊戲，本該是孩子的天賦與權利。共融理念不只是提供特殊需求孩子的設備，更重要的是創造一個「一起玩、一起成長」的機會，讓每一個孩子都能在其中找到自信、快樂與玩伴。

案例六 重點摘要!!

- ✓ 基於《聯合國兒童權利公約》第 2 條、第 23 條、第 31 條，身心障礙兒童應平等地享有兒童遊戲權。
- ✓ 共融遊戲場追求「有足夠比例的設施適合多元需求兒童共同遊玩」。
- ✓ 共融遊戲場空間動線、遊戲設施、輔助設施等都需考量不同需求兒童。
- ✓ 若公園空間不足，可採用「區域整合」的模式，於一定距離範圍內於不同地點的鄰里公園，設置不同功能設施，彼此互補。

第四節　小結

在「打造孩子合身的遊戲空間 - 兒童遊戲權」這一章中，說明「兒童遊戲權」的重要與相關法源基礎，並以三個案例，分別表達了未成年人在遊戲的需求上，還有哪些未滿足的地方，包括 12 歲以下兒童（案例四：整個城市都是孩子的遊戲場）、青少年（案例五：孩子的青春不該只有 3C　）、身心障礙兒（案例六：每個孩子都能找到屬於自己的遊戲角落）。

希望藉由以上探討，提醒公部門與社會大眾現今台灣兒童在遊戲空間上面臨的困境，期待未來在相關的資源分配、政策、計畫與法規，都能符合兒童人權保障的目標。

第四章　結語

一個適合孩子的城市，才是一個適合所有人的城市

儘管城市是人類文明的結晶，但快速的發展也帶來新的挑戰，因此城市基礎設施的規劃必須更以人為本，尤其要保障弱勢群體的權利 。

兒童是城市中最脆弱、卻同時最需要被重視的群體。無論是安全的人行環境，還是多元而友善的遊戲空間，都是兒童生存與成長的基本條件，更是人權保障的重要實踐。從「兒童人本交通」到「兒童遊戲權」，我們看到的不僅是基礎設施的改善，更是社會價值的選擇：一個城市若願意從孩子的高度來規劃，就能讓每一位市民享有更安全、更有尊嚴的生活。

因此，推動人本交通與保障遊戲權，不應只是個別部會或短期計畫的工作，而應成為國家長遠的發展方向與社會共識。唯有在各方面真正落實「以兒童最佳利益為優先」的原則，讓孩子能安心走在街道、盡情玩在公園，我們才能建構一個對所有世代都更友善、更具韌性的城市。

《都市基礎工程人權教材》

打造友善城市—

兒童遊戲與交通的重新想像

發行機關	內政部國土管理署
發行人	吳欣修
編撰單位	內政部國土管理署都市基礎工程組
	社團法人臺灣還我特色公園行動聯盟
編審小組	王錫銘、吳文雄、魏郁涵、
	王佳琪、林珣如、潘汝璧
協助審查	吳健生、耿美惠、林紫婷、周金明
美編設計	周肇萱
發行日期	114年10月

本教材所有圖文內容均受著作權法保護，

未經授權，禁止翻印、複製、轉載。