

92-56-3245  
MOTC-IOT-91-SD04

# 台南市名勝古蹟親和交通動線 改善之研究

著者：林豐福、許添本、魏文輝、吳熙仁、謝昇毅、  
徐福聲、謝孟昌、趙晉緯、林翊翔

交通部運輸研究所  
台灣大學土木研究所  
台南市政府交通局  
合作辦理

中華民國九十二年四月

92-56-3245  
MOTC-IOT-91-SD04

# 台南市名勝古蹟親和交通動線 改善之研究



交通部運輸研究所  
台灣大學土木研究所  
台南市政府交通局  
合作辦理  
中華民國九十二年六月

## 台南市名勝古蹟親和交通動線改善之研究

著 者：林豐福、許添本、魏文輝、吳熙仁、謝昇毅、徐福聲、  
謝孟昌、趙晉緯、林翊翔

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：台北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國九十二年四月

印 刷 者：漢大印刷股份有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 120 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：400 元

展 售 處：

交通部運輸研究所運輸資訊組•電話：(02)23496880

三民書局重南店：台北市重慶南路一段 61 號 4 樓•電話：(02)23617511

三民書局復北店：台北市復興北路 386 號 4 樓•電話：(02)25006600

國家書坊台視總店：台北市八德路三段 10 號 B1•電話：(02)25787542

五南文化廣場：台中市中山路 6 號•電話：(04)22260330

新進圖書廣場：彰化市中正路二段 5 號•電話：(04)7252792

青年書局：高雄市青年一路 141 號 3 樓•電話：(07)3324910

GPN：1009201658

# 交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：台南市名勝古蹟親和交通動線改善之研究			
國際標準書號 (或叢刊號)	政府出版品統一編號 1009201658	運輸研究所出版品編號 92-56-3245	計畫編號 91-SD04
本所主辦單位：運輸安全組 主管：林豐福 計畫主持人：林豐福 研究人員：吳熙仁 聯絡電話：02-23496857 傳真號碼：02-25450429		合作研究單位： 台灣大學土木工程研究所、 台南市政府交通局 計畫主持人：許添本、魏文輝 研究人員：謝昇毅、徐福聲、謝孟昌、 趙晉緯、林翊翔 地址：台北市羅斯福路四段一號 台南市永華路二段6號 聯絡電話：02-2363-0231,06-2991111	
研究期間 自 91 年 2 月 至 91 年 7 月			
關鍵詞：親和性、層級分析 摘要： 台南市為一文化古都，擁有眾多名勝古蹟，但由於古都之交通服務功能未能充份發揮，親和性較低。故為便利旅客參訪，本研究針對台南地區的特殊觀光需求進行研究，除應用多目標層級分析法分析親和力外，亦應用德國之社區交通發展規劃法於親和動線之規劃。本研究結果不僅可以改善動線之親和力，間接促進台南地區之觀光產業發展及增進就業，亦利用層級分析（AHP）法，建立了運輸系統親和力指標，具有創新的意義。運輸系統親和力指標，分為「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等 6 項評估指標進行評估，其中以「可及性」所佔之整體權重最高，達 0.2775，其次依序為「安全性」、「簡易性」、「舒適性」、「連結性」、「低污染性」。因此，對於運輸系統好與壞之考量，仍以可及、安全、簡易性為較主要之考量。此六項評估要項共細分成 35 項不同的評估細項。 另外引用社區交通發展（KVEP）規劃作業概念，促使交通發展由目前之惡化循環轉為良性循環，將台南市五大古蹟周邊的交通動線規劃為分主要動線與次要動線。其中人行系統規劃成四處古蹟巡禮步道，分別為「赤崁樓古蹟巡禮步道」、「孔廟古蹟巡禮步道」、「延平郡王祠古蹟巡禮步道」、「安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道」。本研究則建議可以廣泛地多方面爭取改善經費，經費補助單位包括交通部觀光局、經建會，甚至可以考慮獎勵投資興建或者採取企業認養管理維護方式執行。			
出版日期	頁數	定價	本出版品取得方式
92 年 4 月	228	400	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 限閱 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密【限】條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			



**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS  
INSTITUTE OF TRANSPORTATION  
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

<b>TITLE:</b> Improving Transportation to Scenic Spots In Tainan			
<b>ISBN(OR ISSN)</b>	<b>GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER</b> 1009201658	<b>IOT SERIAL NUMBER</b> 92-56-3245	<b>PROJECT NUMBER</b> MOTC-IOT-91-SD04
<b>DIVISION:</b> Safety Division <b>DIVISION CHIEF:</b> Fong-Fu Lin <b>PRINCIPAL INVESTIGATOR:</b> Fong-Fu Lin <b>PROJECT STAFF:</b> , His-Jen Wu, <b>PHONE:</b> 02-23496857 <b>FAX:</b> 02-25450429			<b>PROJECT PERIOD</b> FROM February 2002 TO July 2002
<b>RESEARCH AGENCY:</b> Civil Engineering of National Taiwan University; Traffic Bureau of Tainan City Government <b>PRINCIPAL INVESTIGATOR:</b> Tien-Pen Hsu, Wen-Hei Wei <b>PROJECT STAFF:</b> Sheng-Yih Shieh, Fu-Sheng Hsu, Meng-Cheng Shieh, Chin-Wei Tsao, I-Hsiang Lin <b>ADDRESS:</b> 1 Roosevelt Road, Sec. 4, Taipei, Taiwan; 6 Yung-Hwa Rd., Sec.2, 708 Tainan, Taiwan <b>PHONE:</b> 02-2363-0231,06-2991111			
<b>KEY WORDS:</b> User-Friendly, A.H.P			
<b>ABSTRACT:</b> Tainan is a famous historical city with many scenic spots, but there is a lack of convenient transportation to those places. This study aims to meet the tourism need of Tainan area by using the A.H.P. method and the planning method for developing community traffic. The results of this study not only justify the user-friendliness of traffic line but also promote tourism and increase job opportunities. It is a new way to use the A.H.P. method for creating user-friendly transportation and the indexes. The six indexes are accessibility, comfortability, safety, low-pollution, convenience, and connection. The most important index is accessibility; accessibility, safety, and comfort are the next important indexes. The six indexes are divided into 35 sub-indexes. By using the concept of KVEP, we plan the main and minor tourism routes to connect five scenic spots in Tainan city. There are four sidewalk systems for places of historical interest, including Chih-Kan Lou, Confucius Temple, Koxinga's Shrine, An-ping Castle, and Erh-Kun-Shen Artillery Fort. We suggest that Tainan City ask for some budgets from the Tourism Bureau, Council for Economic Planning and Development, or Council for Cultural Affairs, to improve the five places of historical interest. Also, they can encourage investors to construct or enterprises to donate or share the maintenance fees.			
<b>DATE OF PUBLICATION</b> April 2003	<b>NUMBER OF PAGES</b> 228	<b>PRICE</b> 400	<b>CLASSIFICATION</b> <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

# 台南市名勝古蹟親和交通動線改善之研究

## 目錄

第一章	緒言	
1.1	計畫緣起 .....	1-1
1.2	研究範圍與對象.....	1-1
1.3	研究內容與方法.....	1-1
1.4	研究經過及成果.....	1-3
第二章	台南市名勝古蹟及遊客之特性	
2.1	名勝古蹟分佈與歷史發展軌跡.....	2-1
2.2	名勝古蹟周邊交通環境特性.....	2-14
2.3	遊客之旅遊特性與起訖點分析.....	2-28
第三章	親和性運輸方式	
3.1	親和性運輸定義.....	3-1
3.2	親和性運輸架構.....	3-4
3.3	親和性運輸指標之建立.....	3-9
3.4	新型運具之探討.....	3-27
第四章	交通動線規劃	
4.1	台南古蹟親和交通系統規劃方法.....	4-1
4.2	問卷調查.....	4-6
4.3	交通動線規劃.....	4-32
4.4	旅遊路網資訊系統.....	4-51
第五章	交通動線改善方案	
5.1	短期改善方案.....	5-1
5.2	中長期改善方案.....	5-3
第六章	推動計畫	
6.1	權責單位.....	6-1
6.2	經費預估與籌措.....	6-5
6.3	宣導方式.....	6-6
第七章	結論與建議	
7.1	結論.....	7-1
7.2	建議.....	7-3
參考文獻		
附錄一	AHP 權重之計算	
附錄二	AHP 問卷	
附錄三	親和力得分	
附錄四	交通動線使用者調查問卷	
附錄五	審查意見	
附錄六	簡報資料	



## 表目錄

表 1	進度甘特圖.....	1-3
表 2.1-1	台南市古蹟行政區域一覽表.....	2-2
表 2.2-1	安平地區重要古蹟周邊道路基本幾何資料.....	2-15
表 2.2-2	安平地區重要古蹟周邊停車設施.....	2-16
表 2.2-3	安南地區名勝古蹟周邊道路基本幾何資料.....	2-18
表 2.2-4	市中心區主要道路基本幾何資料.....	2-21
表 2.2-5	市中心區重要古蹟周邊停車設施.....	2-22
表 2.2-6	市中心區名勝古蹟所在公車路線一覽 .....	2-23
表 3.3-1	層級分析法之各評要項之權重分析結果.....	3-10
表 3.3-2	台南市名勝古蹟親和力評分之最高值與最低值.....	3-14
表 3.3-3	孔廟之運輸親和力評估評分.....	3-21
表 3.3-4	延平郡王祠之運輸親和力評估評分.....	3-22
表 3.3-5	赤崁樓之運輸親和力評估評分.....	3-23
表 3.3-6	安平古堡之運輸親和力評估評分.....	3-24
表 3.3-7	億載金城之運輸親和力評估評分.....	3-25
表 4.1-1	KVEP 之交通改善措施.....	4-5
表 5.2-1	延平郡王祠短、中、長期改善方案表.....	5-4
表 5.2-2	赤崁樓短、中、長期改善方案表.....	5-8
表 5.2-3	孔廟短、中、長期改善方案表.....	5-12
表 5.2-4	安平古堡短、中、長期改善方案表.....	5-15
表 5.2-5	億載金城短、中、長期改善方案表.....	5-18
表 6.1	改善方案之權責單位.....	6-1

## 圖目錄

圖 1.1	研究流程圖.....	1-2
圖 2.1-1	台南市 65 處古蹟位置分佈示意圖.....	2-3
圖 2.1-2	安平區--安平古堡周邊道路系統示意.....	2-5
圖 2.1-3	安平區--億載金城周邊道路系統示意圖.....	2-6
圖 2.1-4	中區--孔廟延平郡王祠赤崁樓周邊道路系統示意圖.....	2-8
圖 2.1-5	安南區—四草休閒遊憩區周邊道路系統示意圖.....	2-11
圖 2.1-6	南區—黃金海岸濱海遊憩區周邊道路系統示意.....	2-13
圖 2.2-1	億載金城前廣場路外停車場.....	2-17
圖 2.2-2	億載金城前光州路道路現.....	2-17
圖 2.2-3	週六日安平古堡前廣場攤販現況.....	2-19
圖 2.2-4	週六日安平古堡前延平街現況.....	2-19
圖 2.2-5	孔廟前方雖有禁止停車告示仍有違規機車停放.....	2-24
圖 2.2-6	孔廟臨時停車指引系統不明確.....	2-24
圖 2.2-7	延平郡王祠前方人行道機車停放及路邊停車現況.....	2-25
圖 2.2-8	赤崁樓前方公車站牌被路樹擋住及機車佔用等候空間.....	2-26
圖 2.2-9	赤崁樓前方古蹟導引指示系統無法提供即時資訊.....	2-27
圖 2.2-10	赤崁樓前人行道被攤販佔用部分空間.....	2-27
圖 3.2-1	運輸親和力之要素.....	3-5
圖 3.3-1	台南市古蹟對徒步之親和力評分.....	3-15
圖 3.3-2	台南市古蹟對自行車之親和力評分.....	3-15
圖 3.3-3	台南市古蹟對機車之親和力評分.....	3-16
圖 3.3-4	台南市古蹟對小汽車之親和力評分.....	3-16
圖 3.3-5	台南市古蹟對公車之親和力評分.....	3-17
圖 3.3-6	台南市古蹟對遊覽車之親和力評分.....	3-17
圖 3.3-7	台南市古蹟對計程車之親和力評分.....	3-18
圖 3.3-8	台南市古蹟對大眾運輸系統之親和力評分.....	3-18
圖 3.3-9	台南市古蹟對道路系統之親和力評分.....	3-19
圖 3.3-10	台南市古蹟對運輸管理系統之親和力評分.....	3-19
圖 3.3-11	台南市古蹟對運輸資訊系統之親和力評分.....	3-20
圖 3.3-12	孔廟之運輸親和力評分圖.....	3-21
圖 3.3-13	延平郡王祠之運輸親和力評分圖.....	3-22
圖 3.3-14	赤崁樓之運輸親和力評分圖.....	3-23
圖 3.3-15	安平古堡之運輸親和力評分圖.....	3-24
圖 3.3-16	億載金城之運輸親和力評分圖.....	3-25
圖 4.1-1	交通系統改造觀念的轉變.....	4-4
圖 4.2-1	受訪住戶年齡分佈.....	4-6
圖 4.2-2	受訪住戶職業別.....	4-7
圖 4.2-3	受訪住戶教育程度.....	4-7
圖 4.2-4	受訪住戶分佈比例.....	4-7
圖 4.2-5	受訪住戶工作(上學)主要使用之運具比例.....	4-8
圖 4.2-6	步行者旅行時間分佈.....	4-8

圖 4.2-7	腳踏車使用者旅行時間分佈.....	4-9
圖 4.2-8	自用小客車使用者旅行時間分佈.....	4-9
圖 4.2-9	機車使用者旅行時間分佈.....	4-9
圖 4.2-10	民眾選擇步行為主要運具之原因.....	4-11
圖 4.2-11	民眾選擇腳踏車為主要運具之原因.....	4-11
圖 4.2-12	民眾選擇小汽車為主要運具之原因.....	4-11
圖 4.2-13	民眾選擇機車為主要運具之原因.....	4-11
圖 4.2-14	住戶對於人行空間滿意程度.....	4-12
圖 4.2-15	住戶對於腳踏車行駛空間之滿意程度.....	4-13
圖 4.2-16	住戶對於公車服務之滿意程度.....	4-13
圖 4.2-17	住戶對於停車服務之滿意程度.....	4-13
圖 4.2-18	住戶對於整體交通安全之滿意程度.....	4-13
圖 4.2-19	歷史性建物、空間及民俗活動，所帶來之好處.....	4-14
圖 4.2-20	歷史性建物、空間及民俗活動，所帶來之壞處.....	4-14
圖 4.2-21	名勝古蹟應改進之交通項目比例.....	4-15
圖 4.2-22	住戶希望遊客使用運具之比例.....	4-15
圖 4.2-23	改善大眾運輸後是否改搭大眾運輸比例.....	4-16
圖 4.2-24	調查遊客年齡分布圖.....	4-17
圖 4.2-25	調查遊客職業分布圖.....	4-17
圖 4.2-26	調查遊客教育程度分布圖.....	4-18
圖 4.2-27	調查遊客分布比例圖.....	4-18
圖 4.2-28	調查旅客之住所分布圖.....	4-19
圖 4.2-29	調查旅客來自台南市之分布比例圖.....	4-19
圖 4.2-30	調查遊客前來台南市五大名勝古蹟所使用之運具.....	4-20
圖 4.2-31	調查遊客選擇使用運具之原因.....	4-21
圖 4.2-32	調查遊客平均旅行時間.....	4-21
圖 4.2-33	調查旅客對人行道平整程度滿意圖.....	4-22
圖 4.2-34	調查旅客對人行空間美觀程度滿意圖.....	4-23
圖 4.2-35	調查旅客對週遭行人徒步狀況滿意圖.....	4-23
圖 4.2-36	調查旅客對行走安全程度滿意圖.....	4-24
圖 4.2-37	調查旅客對腳踏車活動滿意圖.....	4-24
圖 4.2-38	調查旅客對公車方便程度滿意圖.....	4-25
圖 4.2-39	調查旅客對公車資訊滿意圖.....	4-26
圖 4.2-40	調查旅客對候車空間美觀程度滿意圖.....	4-26
圖 4.2-41	調查旅客對停車資訊滿意圖.....	4-26
圖 4.2-42	調查旅客對停車位數量滿意圖.....	4-27
圖 4.2-43	調查旅客對停車位之路程滿意圖.....	4-27
圖 4.2-44	調查旅客對停車空間美觀程度滿意圖.....	4-28
圖 4.2-45	調查旅客對交通安全程度滿意圖.....	4-28
圖 4.2-46	調查遊客建議台南市名勝古蹟應改善之交通項目.....	4-29
圖 4.2-47	調查遊客在室內參觀活動時所希望使用的交通工具.....	4-29
圖 4.2-48	調查遊客近一年來此地遊玩次數分布圖.....	4-30
圖 4.2-49	調查遊客近一年來此地遊玩次數分布圖（依地點分）.....	4-30

圖 4.3-1	調查旅客對停車空間美觀程度滿意圖.....	4-32
圖 4.3-2	台南市名勝古蹟與服務性設性分佈圖.....	4-33
圖 4.3-3	台南市古蹟巡禮步道分級圖.....	4-35
圖 4.3-4	赤崁樓古蹟巡禮步道分級圖.....	4-36
圖 4.3-5	赤崁樓古蹟巡禮步道古蹟分佈圖.....	4-37
圖 4.3-6	孔廟古蹟巡禮步道分級圖.....	4-38
圖 4.3-7	孔廟古蹟巡禮步道古蹟分佈圖.....	4-39
圖 4.3-8	延平郡王祠古蹟巡禮步道分級圖.....	4-40
圖 4.3-9	延平郡王祠古蹟巡禮步道古蹟分佈圖.....	4-41
圖 4.3-10	安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道分級圖.....	4-42
圖 4.3-11	安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道古蹟分佈圖.....	4-43
圖 4.3-12	台南市建議腳踏車道路線圖.....	4-45
圖 4.3-13	大眾運輸系統路線圖.....	4-47
圖 4.3-14	大眾運輸系統古蹟線路線圖.....	4-48
圖 4.3-15	大眾運輸系統小吃線路線圖.....	4-49
圖 4.3-16	大眾運輸系統廟宇線路線圖.....	4-50
圖 4.4-1	法國史特拉斯堡之輕軌運輸系統.....	4-55





# 第一章 緒言

## 1.1 計畫緣起

台南市為一文化古都，市內擁有眾多名勝古蹟，但由於古都之交通服務功能未能充份發揮，且各區位分佈甚廣，親和性較低。故為便利旅客參訪，本研究針對台南地區的特殊觀光需求進行研究，除引用多目標層級分析法分析親和力外，亦應用德國之社區交通發展規劃法於親和動線之規劃。更期望本研究成果之實施後，可以促進台南地區之觀光產業發展增進就業。

## 1.2 研究範圍與對象

研究範圍為台南市名勝古蹟之相關範圍，研究的對象包括台南市名勝古蹟、遊客、親和性運輸方式及交通動線等。

## 1.3 研究內容與方法

### 1.研究內容

- (1)台南市名勝古蹟及遊客之特性；
- (2)親和性運輸方式探討；
- (3)應用德國之社區交通發展規劃法於交通動線規劃；
- (4)推動計畫之規劃；
- (5)親和性交通動線改善、運具規劃及工程改善等建議。

### 2.研究方法

研究方法將選定台南市名勝古蹟，收集相關文獻與資料，並進行相關專業人士訪問。依名勝古蹟及遊客之特性，親和性運輸方式種類，交通動線規劃類型等結果，進行親和性的運輸方式及交通動線規劃改善、運具規劃及工程改善方案之研擬。流程如圖1所示。

進行步驟如下：

- 1.國內外文獻回顧與資料收集；
- 2.台南市名勝古蹟及遊客之特性；
- 3.親和性運輸方式及適法性探討；
- 4.交通動線規劃；
- 5.推動計畫之規劃；
- 6.親和性交通動線改善、運具規劃及工程改善建議。

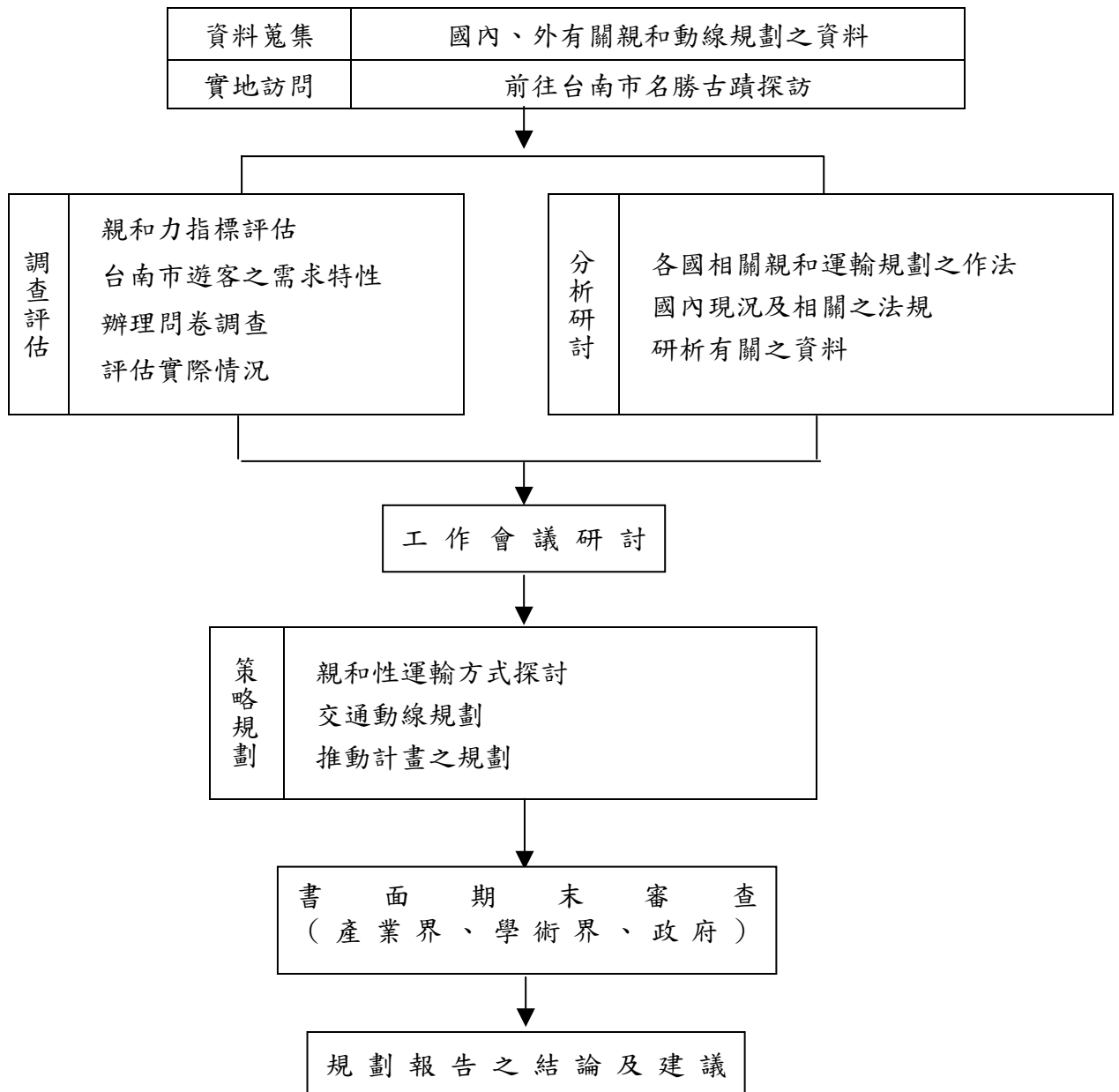


圖 1 研究流程圖

## 1.4 研究經過及成果

本所於民國九十一年二月與台大土研所交通組及台南市交通局共同辦理本研究案。研究期限為九十一年二月至七月為期六個月。期間共辦理六次研究小組工作會議，其研究進度如表1之進度甘特圖。

研究成果條列如下：

- 1.台南市名勝古蹟及遊客之特性;
- 2.親和性運輸方式探討;
- 3.交通動線規劃;
- 4.交通動線改善方案;
- 5.推動計畫之規劃;
- 6.親和性交通動線改善、運具規劃及工程改善等建議。

表 1 進度甘特圖(Gantt Chart)

工作項目	91.2	91.3	91.4	91.5	91.6	91.7	備 註
1.文獻回顧與資料收集							
2.台南市名勝古蹟及遊客之特性							
3.親和性運輸方式探討							
4.交通動線規劃							
5.推動計畫之規劃							
6.親和性交通動線改善、運具規劃及工程改善建議							

註:※表示各階段之檢核時間點



## 第二章 台南市名勝古蹟及遊客之特性

本章就台南市名勝古蹟分布特性、所在區域之交通系統現況及缺失檢討，以及遊客特性與偏好進行分析探討。

### 2.1 名勝古蹟分佈與歷史發展軌跡

台南市是台灣的發祥地，是全省歷史最悠久的都市，自西元1662年，鄭成功驅逐荷蘭人光復台灣，在台南開府設治，屯墾拓殖，勵精圖治，當時大陸居民移居來台者紛至沓來，商船雲集，市內商店櫛比，台南都會之規模至是奠定；鄭王英年早歿，子經繼起，設聖廟、創學校，銳意經營，民生利賴。西元1684年，清廷平台，在台南設台灣府，為全台首府。西元1885年，台灣建省，遂改台灣府為台南府。直至十九世紀末期，台南一直是本省政治經濟文化之重心，由於這層歷史淵源，故台南市古蹟名勝特多，稱為文化古都，聞名全省。

台灣三百多年來，不論是在清朝、日據時代或光復後，台南一直都是台灣發展中的一個重要文化據點，加上獨具天然生態、海域、港域、水域等豐富資源，是南部地區重要的海洋文化觀光遊憩區據點(如表2.1-1及圖2.1-1所示)。

表 2.1-1 台南市古蹟行政區域一覽表

行政區	編號	古蹟名稱	等級	行政區	編號	古蹟名稱	等級
中區	01	赤崁樓	一		33	第一高等女校本館/ (台南女中)	/
	02	祀典武廟	一		34	延平郡王祠	/
	03	大天后宮	一		35	法華寺	三
	04	萬福庵照牆	三		36	五妃廟	一
	05	開基靈祐宮	三		37	東獄殿	/
	06	吳氏大宗祠	三		38	府城隍廟	二
	07	開基武廟	三	東區	39	台南州知府官邸	/
	08	大井頭	/		40	小東門段殘蹟(成大校園內)	二
	09	陳德聚堂	三		41	大東門城	二
	10	北極殿	二	西區	42	巽方砲臺	二
	11	台南測候所	/		43	兌悅門	二
	12	天壇(天公廟)	三		44	景福祠	三
	13	吳園	/		45	水仙宮	三
	14	報恩堂	三		46	風神廟	三
	15	鄭氏家廟	三		47	接官亭	三
	16	合同廳舍	/	北區	48	開基天后宮	二
	17	日本勸業銀行(土地銀行)	/		49	三山國王廟	二
	18	台南州廳(文資中心)	/		50	烏鬼井	三
	19	擇賢堂	三		51	興濟宮	三
	20	林百貨店(五層樓)	/		52	大觀音亭	三
	21	總趕宮	三		53	西華堂	三
	22	石鼎美古宅	三		54	重道崇文坊(中山公園內)	三
	23	蕭氏節孝坊	三		55	開元寺	二
	24	原地方法院	二	安平區	56	原英商德記洋行	三
	25	日本愛國婦人協會 (市立圖書館中區分館)	/		57	原德商東興洋行	三
	26	武德殿(忠義國小校內)	/		58	台灣城殘蹟(安平古堡)	一
	27	孔子廟	一		59	妙壽宮	三
	28	台南市警察署(警察局)	/		60	海山館	三
	29	嘉南水利會	/		61	延平街古井	三
	30	德化堂	三		62	安平小砲台	三
	31	大南門城(碑林)	三		63	億載金城(二鯤身砲台)	一
	32	南門段殘蹟	三	安南區	64	四草砲臺	二
				南區	65	古墓	三



圖 2.1-1 台南市 65 處古蹟位置分佈示意圖

## 2.1.1 古蹟分佈與歷史發展特性

台南市古蹟發展期可概略區分為荷蘭人佔領時期、鄭成功跨海來台開基時期、清領時代、日據時期以及光復後初期為主。

### 一、以時間為縱軸介紹古蹟歷史發展

#### (一) 荷據時期（西元1624-1662年）

荷蘭人佔領台南，築熱蘭遮城（安平古堡），開闢普羅民遮街（民權路）第一條有計畫興建的歐式街道，後來成為台南市街的重心，建普羅民遮城（赤崁樓）

#### (二) 明鄭時期（西元1662-1683年）

鄭成功收復普羅民遮城，改東都承天府治。收復熱蘭遮城，改安平鎮。鄭成功逝世，世子鄭經即位，興建當時台灣第一座孔廟，設立學校，開啟了文化的先聲。

#### (三) 清領時期（西元1683-1895年）

改明鄭的承天府為台灣府，建四草砲台，安平小砲台，英商於安平設德記、和記洋行，億載金城砲台完工，建赤崁樓清式建築，台灣府改台南府。

#### (四) 日治時期（西元1895-1945年）

日軍進據台南，台南驛（台南火車站）落成，洋行完全撤離安平。台南改制台南市，台南新運河開通，古都台南在日人手中，逐漸有了現代化都市的雛形。

#### (五) 光復後西元1945年以後

定台南市為省轄市，全市劃分為7個行政區，廢日式町名，改今街名，300多年來所累積的傳統文化精華，使台南成為無可取代的文化古都。

### 二、以空間為橫軸勾勒五大古蹟地理位置

地理位置以行政區域分則大多集中於中區，分佈數量多寡依序為安平區、北區、西區、東區、安南區，南區早期以漁村部落為主僅有古墓乙處，其內並無太多古蹟分佈。

#### (一) 安平區

安平是台灣最早開發的地區之一，她擁有全台首座西式砲台、全台最早的城堡、全台第一條商業街（延平街）及西風十足的洋行。

安平，三國時代稱「夷洲」，隋、元時稱「琉球」，昔為平埔番台窩灣(Tayouan)社域，內港天成、水匯泉甘，土著與中、日商人貿易其間，是台灣早期開發之駐足地，今日的安平，尚遺留許多舊時代歷史的遺跡，無論是受大環境的青睞或疏遠，都是形塑安平區域的力



量，區內有安平古堡、億載金城等一級古蹟，其位置如圖2.1-2及2.1-3所示，並分別介紹如下：

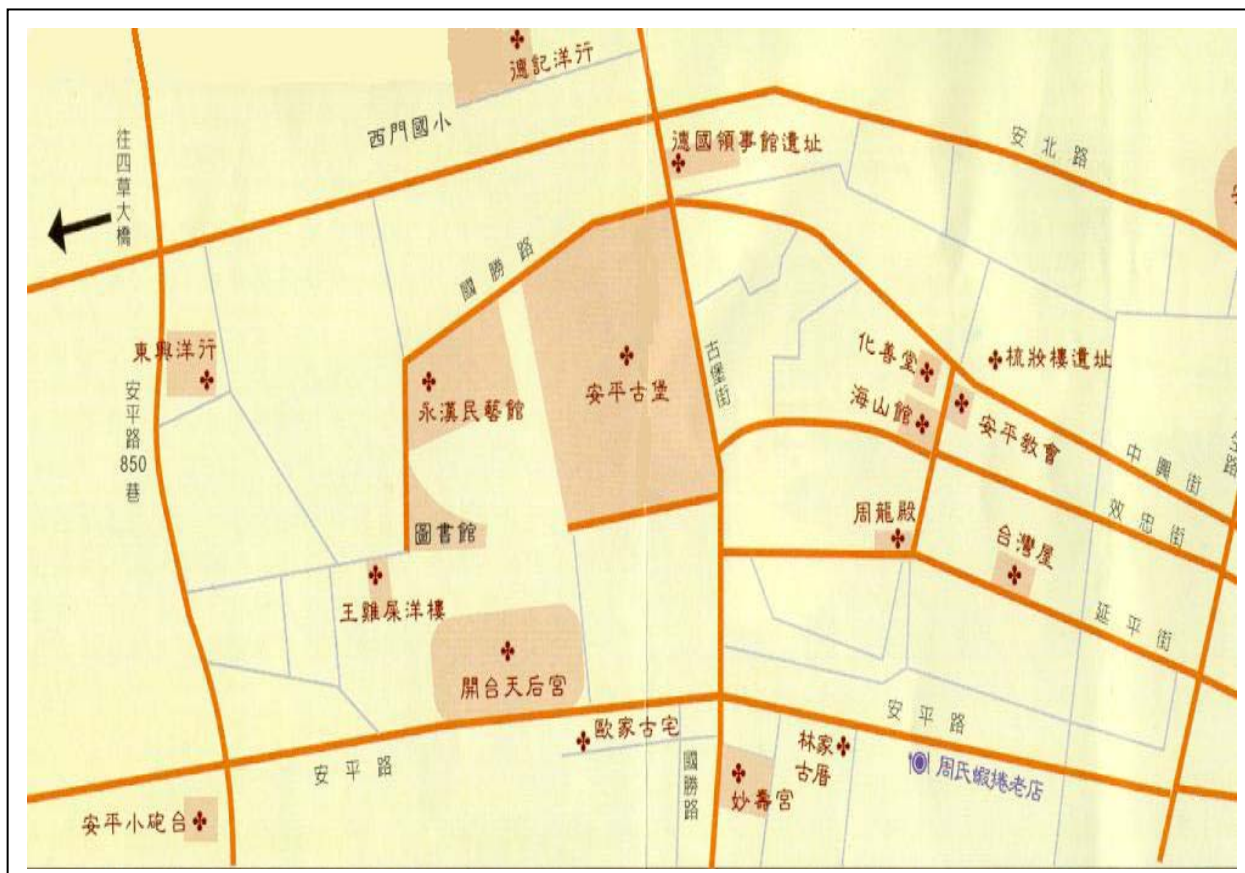


圖 2.1-2 安平區--安平古堡周邊道路系統示意



圖 2.1-3 安平區--億載金城週邊道路系統示意圖

安平古堡：一級古蹟，創建於明朝天啟四年（西元1624年），安平古堡又稱台灣城、王城、安平城。十七世紀末，荷蘭人犯台，天啟四年，在一鯤身竹岩的舊址以砂土及石板建造城垣稱為「奧倫尼亞城」。天啟七年改名「熱蘭遮城」，早期和人稱荷蘭人為紅毛，所以又把這座城稱為紅毛城。日據時代改建後，臺中央改建起拱券式的洋樓建築，即是現今的安平古堡，歷經三百餘年，時空變異，只餘斑駁的殘壁供後人緬懷。

億載金城：一級古蹟，創建於清同治十三年（西元1874年），二鯤身砲臺，舊稱「安平大砲臺」，建造原因是為對抗牡丹事件而犯台的日本軍隊，因城門上方有清朝名臣沈葆楨題額「億載金城」字跡，故俗稱億載金城。

## （二）中區

中區在歷史上曾是台灣最早期的移民渡口，並成為全台市街之源，台南市街的中心，經歷長期風華盛世，到逐漸沒落隱退。

中區是台南市歷史文化的發源地，其保存下來的古蹟量多且質精。歷史悠久的傳統建築觸目可見，可說是古城的「文化都心」，區內有孔廟、赤崁樓及延平郡王祠等多處彌足珍貴的古蹟（如圖2.1-4所示），分別介紹如下：



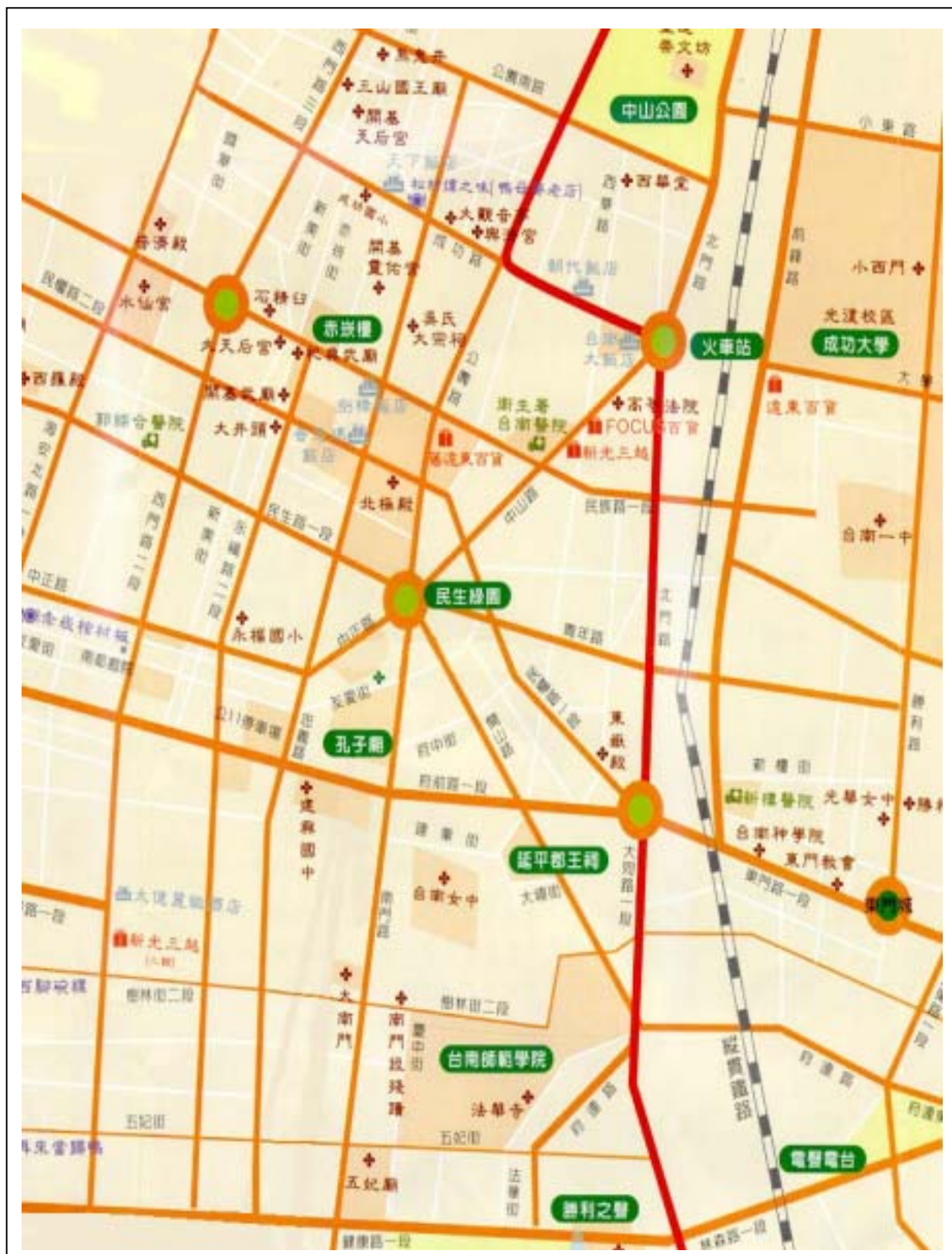


圖 2.1-4 中區--孔廟延平郡王祠赤崁樓週邊道路系統示意圖

孔廟：一級古蹟，創建於明永曆十九年（西元1665年），此廟為本省建立最早之孔廟，乃鄭成功嗣子鄭經之諮議參軍陳永華所創建，康熙五十四年重修稱「先師聖廟」設學於此，故有「全臺首學」之稱，採左學右廟之建制。

赤崁樓：一級古蹟，創建於明永曆七年（西元1653年），赤崁樓歷經三百多年的滄桑，從荷蘭西式城堡到清代中式閣樓及日據時期到光復後的文物館，像是一部台灣史的縮影，園區廣大，其壯觀的乾隆御龜碑及石獸、石器石碑，及充滿傳說的紅毛井、跛腳石馬，更使赤崁樓充滿傳奇的色彩。

延平郡王祠：史蹟，創建於清同治十三年（西元1874年），由名臣沈葆楨奏請朝廷創建，當時為一福州風格的建築，稱為「開山聖王廟」；日治時期加建一日式社殿風格建築，稱「開山神社」；民國52年「民族英雄鄭成功史蹟修建委員會」籌建重修，為台灣地區唯一由官方興建的紀念鄭成功專祠。

## 2.1.2名勝分佈特性

### 一、四草溼地獨特自然景觀

本市安南區接鄰台灣海峽的海岸線，平整流暢，將近20公里的海岸沿線風光，各有特色。在北邊的海岸線，位於鹽水溪西北的四草水域濕地，因為長滿了罕見的紅樹林，而成為飛鳥棲息覓食的樂園。據統計，每年棲息在四草的鳥類超過百萬隻，其中更包括了20多種瀕臨絕種的稀有保育鳥類，而在台灣400多種的野生鳥類中，也有超過半數的野鳥佇足四草，大眾廟附近的「四草湖自然休閒區」目前已開發至第五期，主要為親水設施，並融入當地特有動植物及獨特潟湖景觀特色，現在市府預計將四草野生動物保護區納入跨縣市整體開發考量，擴大休閒區範圍並以「雲嘉南國家風景區計畫」爭取納入新六年國家計畫中，期待以更多軟硬體設施與管理方式提高更多觀光休閒價值，吸引更多觀光人潮，另外，區內所擁有的鄭成功紀念公園、土城聖母廟、鹿耳門天后宮、抹香鯨陳列館、大眾廟等更是有名的觀光勝地（詳圖2.1-5所示）。

### 二、台南運河

台南運河開闢至今已有七十年，對大多數的台南人民來說，運河不只是一條重要的水路運輸動脈而已，更是美好的舊時記憶。因此，運河的整治將涵蓋了環保、經濟與文化的面向。運河沿線可規劃藝文活動，使運河在恢復水路運輸功能同時，亦能發展出獨特的都市文化意象，成為人們樂於親近的文化休閒景點。

### 三、安平港

鹽水溪之南的安平港區，已改建開發為安平國際商港和遠洋漁港。為求都市的更新發展，除了興建污水下水道，積極進行運河整治、舊漁港口打通計畫以還給河水清澈的原貌，另外，現正積極籌設安平港國家歷史風景區計畫，將塑造安平地區成為國家級的風景區。





#### 四、黃金海岸濱海遊憩區

本市南區的海岸線則是呈現柔媚多樣的黃金海岸，其平坦寬廣的沙灘綿延達2、3公里，海天一色清澈湛藍，平常即吸引許多人前往戲水弄潮、觀海聽濤。由於海岸的腹地面積廣大，未來將開發為複合的觀光休憩中心，提供戲水、賞鳥、漁釣、野營、住宿等功能。在本市以古蹟、藝文為主的觀光活動之外，黃金海岸以動態體能活動為主的特色，則提供了截然不同的休閒選擇，使本市成為動靜兼備、休閒機能完整的觀光城市，附近安平海濱秋茂園區等皆是休閒觀光的景點名勝。如圖2.1-6。

#### 五、綜合大學城—國立成功大學

東區成功大學校內綠樹成蔭，成功湖、榕園大草坪及具各系特色之建築物，每逢假日或黃昏時刻皆吸引不少遊客攜老扶幼前往遊玩。



圖 2.1-6 南區—黃金海岸濱海遊憩區週邊道路系統示意

## 2.2名勝古蹟周邊交通環境特性

由於台南市為台灣有名之古都，名勝古蹟以古蹟居多，而分布地點大致依都市發展軌跡由沿海分布至市區。因此台南市觀光名勝古蹟集中於以下幾個區域：(一) 安平地區，(二) 安南地區，(三) 市中心區。

### 2.2.1安平地區

安平地區最著名之名勝古蹟為安平古堡、台灣城殘蹟、德記洋行、東興洋行、安平小砲台及億載金城等。其中除了億載金城位於運河以南之五期重劃區西側外，其餘皆位於運河北側之舊安平市區。以下就其周邊交通環境進行說明。

#### 1.道路設施

舊安平市區最主要之道路為南側之安平路、北側之安北路及南北走向貫穿本區之古堡街，除了安平路在運河一側設有人行道外，其餘之人行空間皆為騎樓。而除古堡街兩側禁止停車之外，原則上均允許路邊停車。

億載金城對外之聯繫則依賴大門前之光州路、北側永華路及南側健康路。而除光州路於億載金城對面之東側未設置人行道外，永華路及健康路兩側皆設有人行道。各道路之基本幾何資料整理如表2.2-1。

表 2.2-1 安平地區重要古蹟周邊道路基本幾何資料

道路 名稱	道路 走向	道路 寬度	車道佈設形式				路邊停車	人行設施
			汽車道	混合車道	機慢車道	<sup>1</sup> 慢車道		
安平路	東西	15	二	-	二	-	原則允許	除運河旁設 有人行道， 其餘為騎樓
安北路	東西	15	二	-	-	二	原則允許	騎樓為主
古堡街	南北	11	-	二	-	-	單側禁停	騎樓為主
永華路	東西	40	二	二	-	二	原則允許	兩側皆設有 人行道
健康路	東西	30	二	二	-	二	原則允許	兩側皆設有 人行道
光州路	南北	20	二	二	-	-	原則允許	西側設有人 行道，東側 則無人行設 施

<sup>1</sup>慢車道指快慢車道分隔線與停車格間之空間

## 2. 停車設施

本區停車設施主要依賴路邊停車，其中安平古堡旁之古堡街停車格位數為14格。其餘安平路、安北路及周邊道路雖未劃設停車格位，但三百公尺內可供路邊停車之路段長約5000公尺，約可滿足500輛小汽車左右之需求（因路旁皆有商家，故約1格/10公尺）。路外停車場有天后宮前廣場及運河路停三停車場，共可停放12輛遊覽車及117輛小汽車。

億載金城附近道路幾乎全未劃設停車格位，惟皆允許路邊停車，三百公尺內可供路邊停車之路段長約3000公尺，約可滿足500輛小汽車左右之需求（因路旁幾乎全為空地，故約1格/6公尺）。路外停車場為億載金城前廣場，共可停放10輛遊覽車及91輛小汽車。

本區重要古蹟附近詳細停車設施資料整理如表2.2-2所示。

表 2.2-2 安平地區重要古蹟周邊停車設施

停車場	位置	格位		鄰近古蹟
		遊覽車	小汽車	
古堡街	路邊（全段）	-	14	安平古堡
安平天后宮前廣場	路外	12	42	安平古堡
停三停車場	路外	-	75	安平古堡
億載金城前廣場	路外	10	91	億載金城

### 3.大眾運輸系統

進入安平舊市區之公車路線有15及24號，尖峰時段班距為40-50分鐘及10分鐘，離峰時段班距則為80分鐘及40分鐘。前往該區名勝古蹟遊覽之旅客可利用該兩線公車於安平古堡站下車再步行前往各地點。

### 4.現況缺失檢討

#### (1)億載金城檢討

億載金城附近除北側14號公園外，大部分為未開發地區，健康路三段及光州路道路交通狀況良好，平日及假日前往之遊客大部分以私有車輛為主，在大眾運輸方面偶而參觀團體租用大型遊覽車前往停靠，但因億載金城前面自備有停車場及北側6號停車場，其附近停車狀況良好，唯市公車僅有一條15號公車路線（補貼路線）經過，且班次少，使用率並不高，另附近行車指示等資訊系統也較為不足（如圖2.2-1及圖2.2-2所示）。



圖 2.2-1 億載金城前廣場路外停車場



圖 2.2-2 億載金城前光州路道路現

## (2)安平古堡檢討

安平古堡附近商店（餐飲小吃、名產）較為集中，且周邊古蹟群較多，平日前往遊覽與當地消費的遊客不少，由於該路線僅有15號公車路線到達，每日班次少，遊客使用率不高，大部分遊客選擇使用私有運具，逢週末假日或節日慶典期間，安平路及古堡街車流量大，停車問題嚴重，至於有慶典活動節日（如鄭成功文化節、大天后宮慶典及府城舉辦各類觀光推展等活動），市府有關單位會對當地作短時間適當的交通管制計畫（如單行管制），這對維持當地交通秩序有大幫助；另外本區因古蹟眾多，且聯絡道路狹小，標誌導引資訊系統不完整，車輛必須繞行街區尋找目的地或是尋找停車場，這可能也是造成附近道路交通阻塞因素之一（如圖2.2-3及圖2.2-4所示）。

## 2.2.2安南地區

安南地區較為著名之名勝古蹟為四草砲台、四草湖、四草大眾廟、鹿耳門天后宮及土城聖母廟等，皆位於嘉南大圳以北、西濱公路（省道十七號）以西之地區。以下說明其周邊交通運輸環境。

### 1.道路設施

四草地區最主要之聯外道路為本田街，鹿耳門天后宮為利用顯草街進出，土城聖母廟則主要依賴安中路與外界聯繫。上述三條道路皆可連接西濱公路再通往台南縣七股鄉或台南市區。

本地區因屬市郊，因此周邊道路皆未設置人行道。原則上前述道路均設有路肩供路邊停車。各道路之基本幾何資料整理如表2.2-3。

表 2.2-3 安南地區名勝古蹟周邊道路基本幾何資料

道路 名稱	道路 走向	道路 寬度	車道佈設形式				路邊停車	人行設施
			汽車道	混合車道	機慢車道	慢車道		
安明路	南北	40	二	二	二	-	原則允許	無
本田街	東西	8-40	二	<sup>1</sup> （二）	-	二	原則允許	無
顯草街	東西	11-30	二	（二）	-	二	原則允許	無
安中路	東西	11-20	二	（二）	-	二	原則允許	無

<sup>1</sup>括弧內數據為較窄路段之車道佈設形式





圖 2.2-3 週六日安平古堡前廣場攤販現況



圖 2.2-4 週六日安平古堡前延平街現況



## 2.停車設施

本區停車設施幾乎全依賴路邊停車，各名勝古蹟周邊三百公尺內皆可容納數百輛之停車需求。

## 3.大眾運輸系統

通往四草地區及鹿耳門天后宮之公車路線為27號，每日僅有四班次，前往四草砲台及大眾廟之遊客可於鎮海國小站下車，前往鹿耳門天后宮則於媽祖宮下車。土城聖母廟並無公車直達，但可利用28號公車於土城子站下車再步行前往，每日共五班次。

## 4.現況缺失檢討

安南區之大眾運輸工具有14及28號公車到達，但班次不多，主要以上下班（學）時間為主，到達該區仍以私有運具為最方便，除零星幾處古蹟、四草湖休閒遊憩區外，當地因具獨特的自然景觀已被列入野生動物保護區，附近亦都是呈現低密度的發展。本區平常及例假日車輛皆少，尤其道路兩旁都可供停車，因此停車方面較沒有問題。

台南科技工業區位於四草野生動物保護區北側，車輛大部分使用台十七省道作為進出工業區主要道路，因該地區道路系統較為凌亂，道路之標誌導引資訊系統也不夠明確，無法適當有效導引車輛迅速進入該區作休閒觀光活動。

# 2.2.3市中心區

市中心區名勝古蹟甚多，從赤崁樓、武廟、大天后宮、孔廟、五妃廟等一級古蹟到台灣府城隍廟、三山國王廟等二級古蹟，大南門城、開基武廟等三級古蹟以及延平郡王祠等史蹟，皆位於本區。以下介紹本區交通運輸環境。

## 1.道路設施

本區南北向主要之道路有北門路、公園路—南門路、忠義路、永福路及西門路；東西向主要道路為成功路、民族路、民權路、民生路—青年路、中正路及府前路。人行設施除了在名勝古蹟及學校周圍設有人行道之外，一般路段之人行空間皆為騎樓。而除了交通特別繁忙之路段限制路邊停車以外，一般路段原則上均允許路邊停車。本區各主要道路之基本幾何資料如表2.2-4所示。

表 2.2-4 市中心區主要道路基本幾何資料

道路名稱	道路走向	道路寬度	車道佈設形式				路邊停車	人行設施
			汽車道	混合車道	機慢車道	慢車道		
北門路	南北	20	二	二	-	-	原則允許	公園北路至火車站段設有人行道，其餘原則為騎樓
公園路	南北	18	-	二	-	二	原則允許	騎樓為主
南門路	南北	18	-	二	-	二	原則允許	孔廟、大南門城、中山國中旁設有人行道，其餘原則為騎樓
忠義路	南北	15	-	二	-	二	原則允許	騎樓為主
永福路	南北	15	-	二	-	二	祀典武廟旁兩側禁停	祀典武廟、公十一停車場旁設有人行道，其餘為騎樓
西門路	南北	22	二	二	-	二	原則允許	騎樓為主
成功路	東西	22	二	二	-	二	原則允許	騎樓為主
民族路	東西	18	二	二	-	-	原則允許	赤崁樓旁設有人行道，其餘為騎樓
民權路	東西	9	二	-	-	-	原則允許	騎樓為主
民生路	東西	22	二	二	二	-	原則允許	騎樓為主
青年路	東西	15	二	-	-	二	原則允許	騎樓為主
中正路	東西	20	二	-	二	-	原則允許	騎樓為主
府前路	東西	18	二	二	-	-	原則允許	騎樓為主

## 2. 停車設施

本區重要古蹟周邊共有八處路外停車場，可停放1083輛小汽車，重要古蹟周邊路段尚可提供813格停車位。其中赤崁樓附近共有赤崁、永福、中成、忠義、民族等五座停車場，共可容納197輛小汽車；三百公尺內路邊停車格位則有357格。

孔廟附近則有公十一、助安等兩座停車場，共可提供849輛小汽車之停車空間；三百公尺內路邊停車格位則有247格。

延平郡王祠附近路外停車場僅旁邊廣場可停放10輛小汽車；三百公尺內路邊停車格位則有353格。詳細停車設施資料整理如表2.2-5所示。

表 2.2-5 市中心區重要古蹟周邊停車設施

停車場	位置	格位		鄰近古蹟
		遊覽車	小汽車	
忠義路	路邊（民生路－成功路）	-	68	赤崁樓
赤崁街	路邊（民族路－成功路）	-	28	赤崁樓
西門路	路邊（民生路－成功路）	-	106	赤崁樓
成功路	路邊（西門路－公園路）	-	38	赤崁樓
永福路	路邊（民生路－民族路）	-	23	赤崁樓
民權路	路邊（西門路－公園路）	-	67	赤崁樓
民族路	路邊（西門路－公園路）	-	27	赤崁樓
開山路	路邊（府前路－青年路）	-	41	孔廟
建業街	路邊（府前路－南門路）	-	47	孔廟、 延平郡王祠
南門路	路邊（中正路－樹林街）	-	66	孔廟
府前路	路邊（開山路－南門路）	-	42	孔廟
中正路	路邊（南門路－永福路）	-	51	孔廟
樹林街	路邊（南門路－開山路）	-	49	延平郡王祠
開山路	路邊（府前路－大同路）	-	55	延平郡王祠
府前路	路邊（南門路－北門路）	-	77	延平郡王祠
大埔街	路邊（建業街－開山路）	-	28	延平郡王祠
大同路	路邊（五妃街－北門路）	-	56	延平郡王祠
鄭和然醫院對面停車場	路外（-）	-	29	赤崁樓
赤崁停車場	路外（-）	5	67	赤崁樓
永福停車場	路外（永福路二段 233 號）	-	70	赤崁樓
民族路二段停車場	路外（民族路二段 87 號）	-	30	赤崁樓
中成停車場	路外（中成路 36 號）	-	45	赤崁樓
助安停車場	路外（民族路二段 79 號）	-	31	孔廟
公十一停車場	路外（忠義路二段 1 號）	-	818	孔廟
延平郡王祠旁廣場	路外（-）	-	10	延平郡王祠

### 3.大眾運輸系統

本區因為位於市中心，公車路線也最多，除忠義路部分路段、永福路民權路及青年路無公車到達外，其餘道路皆有公車路線行駛，本區各名勝古蹟所在之公車路線列表如表2.2-6。

表 2.2-6 市中心區名勝古蹟所在公車路線一覽

名勝古蹟	公車路線	站名	尖峰班距（分）	離峰班距（分）
赤崁樓、祀典武廟、開基武廟、大天后宮	17	赤崁樓	20-30	40
	106	國花大樓	15	70-100
孔廟	1	孔廟	20	30-40
	25	忠義路	15-30	55
五妃廟	5	體育公園	30-40	50-60
	18	體育公園	15-20	40
	25	台南商職	15-30	55
台灣府城隍廟	無		-	-
北極殿、天壇	106	天壇	15	70-100
三山國王廟	34	立人國小	每日來回 7 班	
	37		每日來回 10 班	
	105		每日來回 10 班	
	106		15	70-100
鄭氏家廟、報恩堂、擇賢堂	2	中正路	30-40	50-60
	5		30-40	50-60
	6		每日來回 7 班	
	7		15-20	30-40
	15		40-50	80
	26		每日來回 10 班	
大南門城	1	孔廟	20	30-40
延平郡王祠	17	延平郡王祠	20-30	40
億載金城	15	億載金城	40-50	80

#### 4. 現況缺失檢討

##### (1) 孔廟園區檢討

孔廟園區主要臨府前路、南門路及友愛街，府前路南側有多處著名餐飲小吃，因府前路及南門路是市區擁擠路段，其道路路幅不大，路邊禁止停車，但上下班尖峰時段加上駕駛人違規路邊停車，使附近道路交通狀況更差；大眾運輸方面有1號及15號市公車經過，班次也較密集，附近臨忠義路上有公11地下停車場，該區較沒有停車問題，唯標誌導引資訊系統尚未建立，附近古蹟標誌及交通指引標誌管理單位未能整合系統設計，其視覺感受較為凌亂，指示導引效果不大（如圖2.2-5及圖2.2-6所示）。



圖 2.2-5 孔廟前方雖有禁止停車告示仍有違規機車停放



圖 2.2-6 孔廟臨時停車指引系統不明確

## (2)延平郡王祠

延平郡王祠位於開山路，大眾運輸系統有17號公車經過府前路，從公車站牌步行約五十公尺內可到抵達，班次也較密集，開山路道路兩側可路邊停車，因附近較少辦公大樓及餐飲店且車流較少，且附近巷道大部分可供停車，在前面人行道上也提供眾多機車停車格位，因此本區較無停車問題，唯因標誌導引資訊系統尚未建立，對駕駛人指示導引之效果並不大（如圖2.2-7所示）。



圖 2.2-7 延平郡王祠前方人行道機車停放及路邊停車現況



### (3)赤崁樓檢討

赤崁樓位於民族路及赤崁街，附近有多處一級古蹟（武廟、大天后宮）及台南名產小吃等商店林立，平常周邊道路經過車流大，大眾運輸方面有17號及106號市公車經過，班次也較密集，但因民眾長期習慣使用私有運具，公車之使用率一直無法提高，或因乘客因不知站牌位置方向（該區人行道上因路樹茂盛常擋住公車站牌）及等候空間不足（機車停放），致使民眾搭乘意願低落。

赤崁樓旁邊有路外停車場及對街路邊零星停車格位，對該區停車有相當幫助，唯因標誌導引資訊系統尚未建立，古蹟標誌及交通指引標誌之管理單位未能整合系統設計，使其指示導引之效果不大（如圖2.2-8至圖2.2-10所示）。



圖 2.2-8 赤崁樓前方公車站牌被路樹擋住及機車佔用等候空間



圖 2.2-9 赤崁樓前方古蹟導引指示系統無法提供即時資訊



圖 2.2-10 赤崁樓前人行道被攤販佔用部分空間



## 2.3遊客之旅遊特性與起訖點分析

台南市名勝古蹟的遊客特性，根據台南市政府八十七年委託南台科技大學「府城一日遊永續經營計畫」研究報告，以台南市旅遊遊憩點的遊客為抽樣母體，實地抽樣問卷調查（計發出三〇〇份問卷，有效問卷二九七份），資料彙整分析如下：

### 1.基本資料分析

#### (1)遊客性別

男性（44.1%）與女性（55.9%）比例相差有限，顯示遊客性別平均。

#### (2)遊客年齡

年齡以二十歲最多（33%），且三十歲以下佔77.8%，顯示遊客年齡層較低，以年輕人居多。

#### (3)遊客職業

職業以學生最多（46.8%），其次服務業（12.8%）及軍公教（10.8%），顯示學生休閒時間較多。

#### (4)遊客教育程度

最高學歷以大學（專科）佔58.9%為多數，其次高中職程度佔29%，顯示教育程度較高者，參與國民旅遊活動強度亦較高。

#### (5)遊客收入

以二萬元以下佔42.8%為多數，與多數受訪者為學生較無經濟能力有關。

### 2.旅遊型態分析

#### (1)旅遊景點

遊客評選遊憩點前五名分別為赤崁樓、億載金城、孔廟、成功大學、四草湖生態保護區等均為知名景點；小吃地點前五名為小北夜市、周式蝦捲、赤崁棺材板、度小月擔仔麵、安平豆花等，由於小吃地點較為分散，僅能就知名小吃作評選。

#### (2)旅遊交通工具

主要交通工具為自用車（含小汽車及機車）佔67.7%，且以騎乘機車較多，搭乘公車僅7.7%，顯示交通及停車並無嚴重問題，遊客有較高的自主性及時間控制性，且台南市大眾運輸系統功能不彰。

#### (3)駐留時間

多數為當日往返佔74.7%，其次為停留二天佔16.8%，顯示台南市現有觀光景點較無法留住遊客過夜，其與景點所提供設施服務品質、旅遊時間及活動型態均有密切關係，台南市觀光地區多

為古蹟從事活動均較為靜態，大部分遊客僅觀賞風景或古蹟即行離去，以二小時以內至半日的過境旅遊型態居多。

#### (4)住宿需求

住宿於自家佔46.1%，亦顯示遊客多數當日往返，來自台南市或鄰近城市，如台南縣、嘉義縣（市）及高雄縣（市）。

#### (5)主要同伴

多選擇與朋友一同旅遊佔46.1%，其次為家人（27.9%），同學（18.9%），獨自旅遊很少（5.1%），顯示大多數旅遊都是協伴參加。

### 3.遊客意願分析

多數遊客以參觀古蹟為最主要目的（58.2%），其次休閒娛樂、品嚐小吃等。

- 4.另就市中心區之一級古蹟赤崁及孔廟文化園區為例，根據「台南市孔廟文化園區都市設計綱要計畫－未來發展策略研究」及「台南市赤崁文化園區都市設計綱要計畫（第一階段）規劃設計案」調查結果與上述資料大致相同，其中孔廟園區在交通便利度上，尚有37%的滿意度，赤崁園區在交通設施需求方面，需加強增設步道系統及停車場，並使用無污染的交通工具，讓觀光遊覽的交通設施動線更具親和性。

- 5.台南市觀光以古蹟及小吃為主，屬於地區性甚或區域性的旅遊型態，可能因地緣關係或遊憩時間短所導致，惟近來生態旅遊活動快速發展，已可與古蹟之旅結合提高觀光吸引力及停留時間，而遊客多數為學生及年輕人，與其休閒時間較多及目前學校從事鄉土教學參訪名勝古蹟有關。交通工具仍以機車及自用小汽車為主，大型遊覽車則有增加趨勢。此外台南市政府近年來推動古蹟文化園區，對於園區規劃及公共設施已陸續完成，對於服務品質提昇有相當幫助。但是如何將台南市各古蹟及觀光名勝區有效串聯，規劃系統性整合的交通旅遊動線，改善名勝古蹟區周邊親和性交通設施及導覽設施，以符人性化需求，是帶動台南市觀光發展的重要課題。



## 第三章 親和性運輸方式

### 3.1 親和性運輸定義

親和性 (Friendly) 原本為工業設計上所用之概念。Woods, Tim & Chang, Joshua (民90) 指出，在工業設計上，符合人性的設計本為產品設計上重要的訴求，此一訴求更因「人因介面 (User Interface)」對單純化的需求更具挑戰性，融合產品與介面為一的信念，以比以往更重要。在今天資訊氾濫、新科技不斷湧入市場的時代，新一代的人因介面也隨之興起，無論是現有傳統的產品或是新的網路產品，不同類別的大量資訊來源，已引導著操作介面 (Control Interface) 的設計，合乎人性、直覺性 (Intuitive) 的介面設計，使用者在任何時間，都可以方便地選擇其所需資訊。

Thomas Dickson (民90) 亦指出工業設計上，具使用者親和性的產品須具備以下三項條件：首先，設計者須充分了解使用者的需求及其想法。問題是許多產品的構想都是出自專精於某行業的專家，這樣會造成一些先入為主的偏見，負責執行的設計師及工程師往往都認為該設計是理所當然，他們會認為消費者當然知道此產品是如何操作的，可是不是所有的人都對該產品很了解，因此這些人需要一些協助。其次，設計者必須徹底分析：產品是什麼？需要創造出何種功能？產品要如何使用才能完成其任務？再者，設計者要能夠將使用者是哪些人？產品的任務為何？兩項因素列入考量，設計者必須提出好的概念，就某方面而言，這可以算是一種溝通，它以淺顯易懂之方式來解說這個產品，讓消費者不僅能了解，同時易於使用，甚至會對它著迷。

陳振甫 (民90) 提到對於優良設計評量除了一般的美學、設計功能、人體工學、創意等考量要素外，亦需強調使用者經驗 (User Experience) 與互動性 (Interaction)，以便符合使用者心理層次之需求。從用心發掘使用者的經驗與心理層面之互動設計出發，「速度要快」、「動作要活」、「內容要多元化」、「能觸動視聽感官」、「能令人心生感動」、「容易學習」、「減少錯誤使用」等等這些互動要素，似乎已成為大部分的使用者對於互動性相關設計經常考量的「使用者經驗或需求」。換言之，互動設計似乎較強調更加接近我們日常生活中動作之設計，關懷使用者生理感官與心理因素的變化，並考量物與環境之間的關係，進而產生對使用者表示親和性的設計。從事產品設計活動時，設計者常常需要思考設計構想，要如何符合目標使用者需求？是什麼使產品或媒介容易使用？容易記憶？或滿足使用者的慾望？使

用者希望整合不同的溝通工具，盡量符合使用者需求。此外，親和性設計的表現可包含一些較非機械性造形設計，強調柔和線條、親近自然物的色彩與較舒適的質感或觸感。

環境景觀介面，常強調環境內部本質的迴響，認為空間是其佔有人與物的延伸，以日本的環境設計為例，在動線規劃、功能標示、方向指標、甚至有些地點的環境簡介中，常以漫畫輔助內文，可謂設想周到。在台灣，環境設計方面想像一下身處台南安平古堡旁的特產店享受蚵捲美食，同事在店旁又可見到撥蚵婦人迅速工作的情形，對於顧客而言，似乎可產生新鮮食品的印象，增加食客的口慾。也促進顧客的買氣。這樣的行銷手法配合當地的安平港環境，似乎讓顧客更融入當地文化與用餐的情境。然而，另一方面，不少名勝古蹟的入口或周圍環境，常常可見到攤販林立、交通阻塞、停車紊亂、環境衛生髒亂、周遭景觀缺乏配套規劃等問題，降低了古蹟文化的價值與遊客的興致。同時，在古蹟園區內，對於古蹟文化的展示往往缺乏適當的設計，未能表現品質與長久性，使文物的保存顯得未受到重視。

在台北市立美術館大廳、動線、空間結構及辨識系統的重新設計（民90），設計師設計新大廳的最大功能是便民而互動的設計，諮詢的服務是該建築師想要強調的部分。此外，公共空間裡的設計，應該是適合四歲到八十四歲的所有使用者的可能，也可能是從不識字的來賓到滿腹經綸的教授都可以一目了然，無須花很多心思去辨識，所以選用的都是基本的元素，連字體都是經過考量，是最舒服的狀況。好的動線規劃，應該是很順利的走到要去的地方。如果動線順暢，那麼指標系統就是備而不用的工具。

周義華（民88）指出運輸系統發展之主要目的在於促進人員之運送，以達到安全、快速、可靠、便利、廉價、大量等績效。換言之，若將親和性之概念運用於運輸系統上，親和性運輸系統（User-Friendly Transportation System）之概念將會是人性化、科技化、整體化、效率化、資源最佳化、資訊化的運輸系統。因此親和性運輸系統結合親和性與運輸系統之特色，可表示如下：

#### 1. 跟著人性、科技及時代潮流走

親和性運輸系統將會是人性化及舒適化的運具，並且跟著科技及時代潮流，所以在定義時我們可以這種策略的方向，為我們優先考慮的方式。

#### 2. 整體化系統的規劃及設計

我們在規劃親和性運輸系統時，應從整體及宏觀的角度來看，整體運輸系統架構，是由各種次系統（大眾運輸、私人運具等）組合而成，而每個次系統又有各自的目標、功能、範圍和限制等。我們對此

系統的規劃，都將會往整體架構的前題下進行，並清楚的定出各系統之間的介面及關聯性。

### 3.發揮成本效益

以長遠的眼光來看這一個親和性運輸系統，其設置的成本效益，是需要深入考慮。

### 4.複合式運具的整合

親和性運輸系統可包含多個複合式運具或模組化型式的子系統，這種方式可整合運輸資源，並加以充分運用。

### 5.充分資訊的提供與互動

充分的運輸系統資訊或者其他的相關訊息的提供，諸如歷史文化等，可以增加該系統的服務品質。

## 3.2 親和性運輸架構

因此本研究從高效率、高安全性、高舒適性、高可及性、低污染等性質為出發，討論並界定親和性運輸系統之定義的範圍，其中親和的範圍應包含「環境親和」、「身體親和」、「感官親和」。「環境親和」一般係指使用者對於使用運輸系統的設施的感受；「身體親和」一般係指使用者使用運輸系統所產生的心理滿足感受；「感官親和」一般係指由眼睛、耳朵、鼻子等外在感官對於旅運行為的過程中對外界的刺激所接受到的感受。考慮以上各種因素，本研究可將運輸系統之親和力定義如下：係指一個運輸系統提供使用者到達目的地之可及性（地點可及性），並且很容易可以使用到該系統（設施可及性），以便使用者可以安全、舒適、低污染的方式完成該旅次目的。

下圖3-1將親和力之因素與其細項概念分別條列列出：

本研究所建立之運輸系統親和力指標，分成了「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等六項評估指標進行評估，每一評估要項又細分成不同的評估細項。

本研究選擇台南市名勝古蹟周邊之運輸系統作為應用地點，並將「可及性」分為「設施可及性」與「目的地可及性」，且將「目的地可及性」定義為：由台南火車站到各古蹟之可及性。「目的地可及性」又可分為「停車空間或車站空間」、「轉乘等候時間」、「轉乘次數」、「旅行時間」、「旅行速度」、「停車或候車資訊」等六項評估細項。其評估內容如下所示：

1. 「停車空間或車站空間」：若為私人運具，則考慮其停車空間，並評估考慮之內容為停車空間之數量與品質是否足夠？是否能夠方便地使用某種運具，或轉乘到達目的地？同時品質如何？若為大眾運具，則考慮其車站空間，並評估考慮其車站空間是否足夠？是否能夠方便地使用某種運具，並到達目的地？在步行距離內有無以古蹟為名之路外車站或大眾運輸車站？車站是否美觀並且現代化？
2. 「轉乘等候時間」：其評估考慮之內容為由台南火車站到達各古蹟之旅行時間是否很多用於轉乘過程而不能直接（轉乘次數少）到達古蹟點？

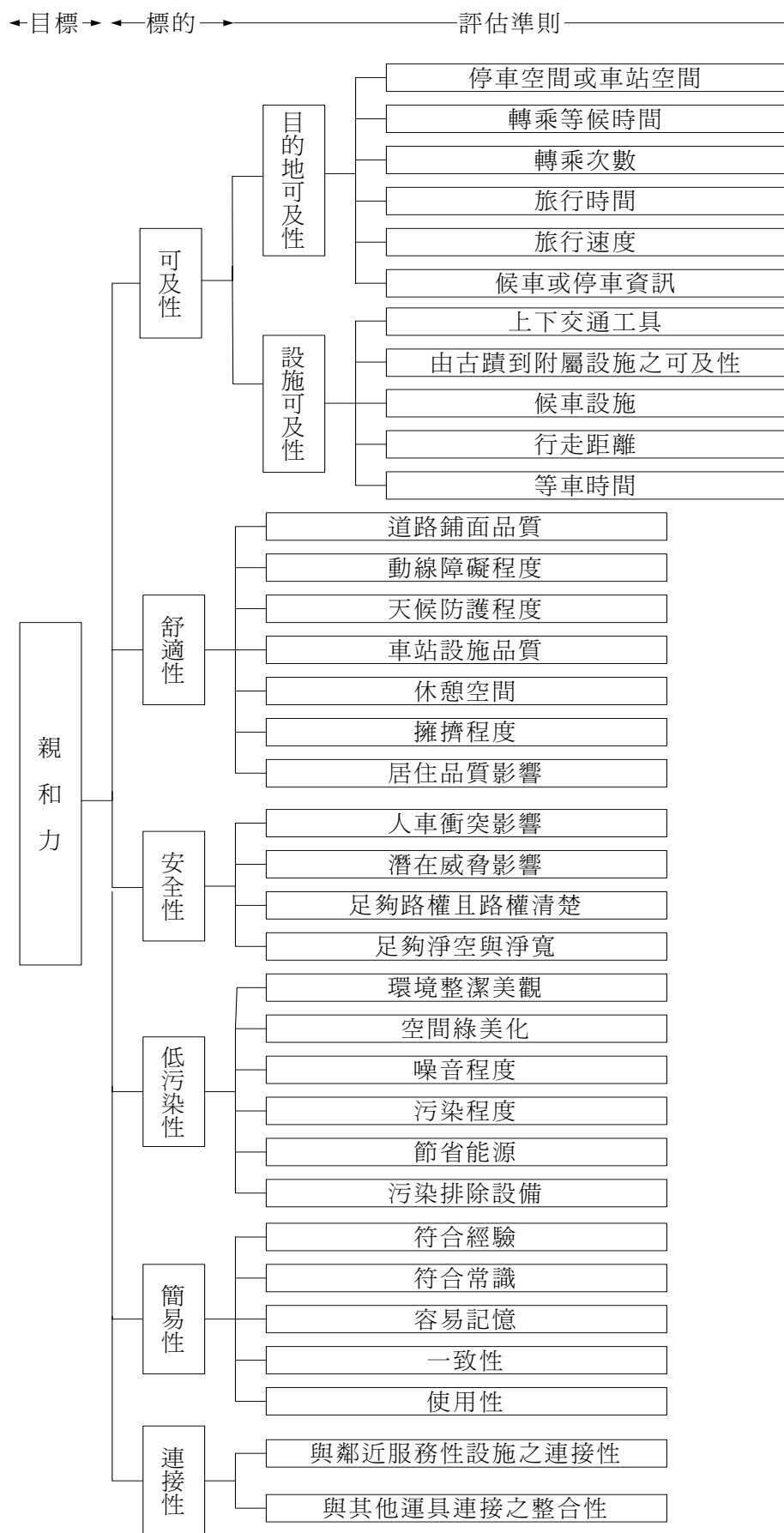


圖3.2-1 運輸親和力之要素



- 3.「轉乘次數」：其評估考慮之內容為欲由台南火車站到達各古蹟之旅行過程中，是否經過比較多次的轉乘？
- 4.「旅行時間」：其評估考慮之內容為欲由台南火車站到達各古蹟之過程中，車內時間的長短？
- 5.「旅行速度」：其評估考慮之內容為欲由台南火車站到達各古蹟之過程中，目的地周邊道路之平均旅行速率為何？
- 6.「停車或候車資訊」：若為大眾運具，其評估考慮之內容為欲由台南火車站到達各古蹟之過程中，目的地有無提供關於候車、班次之充足資訊？若為私人運具，其評估考慮之內容為：欲由台南火車站到達各古蹟之過程中，目的地古蹟有無提供關於停車場之充足資訊或停車導引系統？

本研究將可及性中「設施可及性」定義為：以古蹟為出發中心，到各相關運具設施之可及性。「設施可及性」又可分為「上下交通工具」、「到附屬設施之可及性」、「候車設施」、「行走距離」及「等車時間」等五評估細項。其評估內容如下所示：

- 1.「上下交通工具」：其評估考慮之內容為上下運具的設施是否便利？有無高差（30cm）？有無足夠空間？有無月台？動線是否便利？
- 2.「由古蹟到附屬設施之可及性」：其評估考慮之內容為由古蹟到達候車站或停車場等附屬設施之過程中，有無行人專用道相連？專用道的平整度？寬度？有無高差？品質如何？
- 3.「由古蹟到達附屬設施之難易程度」：其評估考慮之內容為目的地是否容易接近？路途過程中周邊有無攤販、違規停車等障礙？行走過程是否需要繞道？有無指示標誌？
- 4.「候車設施」：其評估考慮之內容為目的地有無提供充足關於候車設施資訊之資訊？是否易於使用？是否完備？有無指標等導引？動態或靜態資訊？
- 5.「行走距離」：其評估考慮之內容為以古蹟各出入口起算到各相關運具設施之候車站或停車場出入口之距離。
- 6.「等車時間」：其評估考慮之內容為欲以古蹟為出發中心，搭乘各相關運具離去之等車時間之長短。

本研究將「舒適性」分為「道路鋪面品質」、「動線障礙程度」、「天候防護程度」、「休憩空間」、「擁擠程度」、「居住品質影響」等六項評估細項。其評估內容如下所示：

- 1.「道路鋪面品質」：其評估考慮之內容為使用該運具時之路面鋪面品質好壞？平整度？有無清楚之標線？

- 2.「動線之障礙程度」：其評估考慮之內容為使用或接近該運具時，動線有無高差？動線上有無障礙物？視覺有無障礙？
- 3.「天候防護程度」：其評估考慮之內容為使用該運具之過程中，是否有樹蔭或迴廊等天候防護？會不會風吹日曬雨淋？使用環境是否髒亂？
- 4.「車站設施品質」：其評估考慮之內容為使用候車車站時，車站品質是否乾淨？舒適？
- 5.「休憩空間」：其評估考慮之內容為使用該運具是否有廣場、小空間、座椅等美觀的街道家具？有無綠美化？與行人的干擾？
- 6.「擁擠程度」項，其評估考慮之內容為使用該運具時服務水準是否不高？
- 7.「居住品質之影響」：其評估考慮之內容為有無廣告看板障礙？有無停車緩衝空間？有無因該運具帶來垃圾？髒亂？死角？影響原有居民停車空間？

本研究將「安全性」分為「人車衝突程度」、「潛在威脅影響」、「足夠淨空與淨寬」、「足夠路權且清楚路權」等四項評估細項。其評估內容如下所示：

- 1.「人車衝突之程度」：其評估考慮之內容為使用該運具時，於交叉口是否會與其他人車發生衝突？發生衝突之次數與嚴重性？有無行人保護時相？
- 2.「潛在威脅之程度」：其評估考慮之內容為使用該運具時有無壓力？視野是否充足？速度？轉彎？其他運具的威脅？不熟悉的環境？擔心使用該運具時發生意外？使用時外界因素的影響？
- 3.「足夠路權且路權清楚」：其評估考慮之內容為使用該運具時是否有足夠路權且路權清楚？與其他人車有無干擾？立體交叉或平面交叉？
- 4.「足夠淨空」：其評估考慮之內容為該運具使用時是否有足夠的淨空？有無視野障礙？
- 5.「足夠淨寬」：其評估考慮之內容為該運具使用時是否有足夠的淨寬？有無視野障礙？

本研究將「低污染性」分為「環境整潔美觀」、「空間綠美化」、「噪音程度」、「污染程度」、「節省能源」、「污染排除設備」等六項評估細項。其評估內容如下所示：

- 1.「環境整潔美觀」：其評估考慮之內容為使用該運具對於環境整潔美觀之影響？本身乾淨？有無亂停？車站髒亂？

2. 「空間綠美化」：其評估考慮之內容為使用該運具有無注意空間綠美化？效果如何？
3. 「噪音程度」：其評估考慮之內容為該運具之使用會產生噪音？
4. 「污染程度」：其評估考慮之內容為該運具之使用依目測判斷是否會造成高污染？有無黑煙與漏油？新車或舊車？運具是否乾淨？
5. 「節省能源」：其評估考慮之內容為該運具之使用能否節省能源？電動？人力？新運具或舊運具？
6. 「污染排除設備」：其評估考慮之內容為相對於使用小汽車而言，使用之運具是否裝設有污染排除設備？隔音牆？消音器？空氣淨化器？清洗設備？

本研究將「簡易性」分為「符合經驗」、「符合常識」、「容易記憶」、「高一致性」、「易使用性」等五項評估細項。其評估內容如下所示：

1. 「符合經驗」：其評估考慮之內容為該運具(系統)在使用上是否符合經驗，停車、等車地點是否位於主要出入口附近，專用道之設置是否符合經驗（例：自行車專用道位於道路外側或人行道上，行人專用道有護柵、遮蔽），該運具之設計是否與一般情形相同？
2. 「符合常識」：其評估考慮之內容為該運具在使用上是否符合一般常識，合於一般理性判斷、無矛盾之綜合性感覺（例如：機車停放於人行道、無可供機車行駛之慢車道、公車無停車空間、導盲磚設置不良、無自行車行駛空間皆為不符合常識之實例）？
3. 「容易記憶」：其評估考慮之內容為該運具(系統)描述之使用方法及路線資料是否容易記憶，是否使用圖示來呈現其內容？
4. 「高一致性」：其評估考慮之內容為該運具(系統)在使用上是否具一致性，停車、等車位置是否標示清楚且相對位置相同，路線及相關資訊之呈現方式是否相同，所有的標誌、標線、號誌是否易讀且設計相同？
5. 「易使用性」：其評估考慮之內容為該運具(系統)是否容易使用，使用上是否不便，是否有易於明白的使用說明及路線資料與時刻表（公車、台鐵）？

本研究將「連接性」分為「與鄰近服務性設施連接性」、「與其他運具連接之整合性」等兩項評估細項。其評估內容如下所示：

1. 「與鄰近服務性設施連接性」：其評估考慮之內容為古蹟與周邊各項服務性設施之距離？數量？古蹟提供的服務性設施資訊？
2. 「與其他運具連接之整合性」：其評估考慮之內容為古蹟周邊一定距離內有無提供其他大眾運具，且與其他運具連接之使用狀況良好。

### 3.3 親和性運輸指標之建立

親和性運輸評估指標已於3.1節進行討論。本研究之研究目的為欲對人行空間進行評估，此評估之工作可視為對台南市五大古蹟周邊空間之現有績效的評估。而績效評估模式應具備三個基本原則：「概念架構的完整性」、「實務上的可操作性」以及「評估結果的實用性」(王榮祖，民90)。分述如下：

- 1.概念架構的完整性。概念架構係用以釐清影響績效表現的相關因素的層級圖，再據以形成評估指標的集合。
- 2.實務上的可操作性。經由績效評估的概念架構所形成的評估指標，理論上可全部投入績效評估的過程中。不過，若評估指標過多，在實務上將導致大量人力與時間上的消耗，且作業程序繁瑣，不利實務上的操作。再者，若將彼此關聯性高，可互相替代的評估指標同時投入評估過程中，反而因部分評估指標性質的重複，使評估結果有偏頗之虞。
- 3.評估結果的實用性。績效評估的目的不在於比較各評選方案間的優劣良窳，而是透過評估結果發現效率不佳的癥結。評估結果對決策者的意義不單是指出哪些評估指標的表現相對較差，更須將整體績效依各評選方案予以分解，進而比較方案間的績效表現，做為擬定績效改善方向的參考依據。

為了確定各評估細項對於評估指標所佔的比例(權重)，本研究使用層級分析法(AHP)進行各評估細項權重之建立。其進行評估之過程，請參見附錄一。

層級分析法主要應用在不確定情況下及具有多數個評估準則的決策問題上，對於決策者而言，階層結構有助於事務的瞭解。但在面臨「選擇適當方案」時，必須根據某些基準進行各替代方案的評估，已決定各替代方案的優勢順位(Priority)，從而找出適當的方案。評估基準必須從技術、科學、社會、政治等層面來考量，如果僅就單一層面來決定，則將導致錯誤的決策。AHP就是在這樣的背景下，所發展出來的一套理論。此方法可將複雜的問題簡化成簡明的因素階層系統，經由學者專家以名目尺度對各因素進行配對比較，並建立配對比較之正倒值矩陣，求出特徵向量(Eigen Vector)，以代表各因素間之優先順序，或相對權重，作為決策之依據。

利用層級來分析問題或系統，是站在最高層級來看不同層級的相互影響。而不是直接從各層級的要素來分析。AHP首先需建立系統的目標體系，並界定系統之目標與評估準則後，按其主從隸屬關係建立一個階層架構，每個階層所包含的因素均應具有獨立性。層

級結構構建完成後，接下來就是評估的工作。AHP的評估是以每一層級的上一層要素，作為對下一層要素評估的依據。換言之就是將每一層級內的任兩個要素，以上一層的要素為評準，分別評估該兩個要素對評準的相對貢獻度或重要性（鄧振源、曾國雄，民78）。

層級分析法具有以層級結構分解複雜問題的特性，以及評估指標權重的決定須通過一致性檢定較具客觀性的優點，適合用於求取評估指標的權重。層級分析法在計算各要素（指標）間之重要性時，其結果必須經過一致性檢定，較有理論基礎且較具客觀性是此法之優點（王榮祖，民91）。

本研究依層級分析法所建立之親和力評估指標之分析結果如表3.3-1所示。

表3.3-1 層級分析法之各評要項之權重分析結果

層級	AHP 評估要項			
	要項（目標）		層級權重	整體權重
1	親和力評估		1	1
2	可及性		0.2775	0.2775
2	舒適性		0.1460	0.1460
2	安全性		0.1870	0.1870
2	低污染性		0.0983	0.0983
2	簡易性		0.1568	0.1568
2	連接性		0.1344	0.1344
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866
3		目的地可及性	0.3278	0.0910
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196
3		天候防護程度	0.2738	0.0400
3		休憩空間	0.1612	0.0235
3		擁擠程度	0.1436	0.0210
3		居住品質影響	0.1436	0.0210
3		安全性	人車衝突程度	0.4561
3	潛在威脅影響		0.1657	0.0310
3	足夠淨空與淨寬		0.1470	0.0275
3	足夠路權且清楚路權		0.2312	0.0432
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268

層級	AHP 評估要項				
	要項（目標）		層級權重	整體權重	
3		空間綠美化		0.1429	0.0140
3		噪音程度		0.1800	0.0177
3		污 染程度		0.1429	0.0140
3		節省能源		0.1429	0.0140
3		污 染排除設備		0.1190	0.0117
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314
3		符合常識		0.2000	0.0314
3		容易記憶		0.2000	0.0314
3		高一致性		0.2000	0.0314
3		高使用性		0.2000	0.0314
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491
4	可及性	目的地可 及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149
4			轉乘次數	0.0877	0.0080
4			旅行時間	0.2949	0.0268
4			旅行速度	0.1135	0.0103
4		停車或候車資訊	0.1589	0.0145	
4		設施可及 性	上下交通工具	0.1539	0.0287
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613
4			候車設施	0.1079	0.0201
4			行走距離	0.2629	0.0491
4			等車時間	0.1470	0.0274

資料來源：本研究整理

本研究利用AHP法所建立之運輸親和力指標，在第二層標的項中，以「可及性」所佔之整體權重最高，達0.2775，其次為「安全性（0.1870）」、「簡易性（0.1568）」、「舒適性（0.1460）」、「連接性（0.1344）」、「低污染性（0.0983）」。此結果與一般認知之結果大致相符，對於運輸系統好與壞之考量仍以可及、安全、便利為較主要之考量。

可及性之評估要項中，「設施可及性」所佔之整體權重達0.0660，「目的地可及性」所佔之整體權重達0.0322，設施可及性之權重為目的地可及性之權重之兩倍。此結果亦與一般之認知相符。

舒適性之評估要項中，以「天候防護程度」所佔之整體權重為最高，達0.0400，其次為「休憩空間（0.0235）」、「道路鋪面品質（0.0210）」、「擁擠程度（0.0210）」、「居住品質影響（0.0210）」、「動線障礙程度（0.0196）」。「台南地區天氣炎熱，有天候防護設施對於使用運輸系統之舒適性有相當大的影響，此結果亦與一般之認知相符。

安全性之評估要項中，以「人車衝突程度」所佔之整體權重為最高，達0.0853，其次為「足夠路權且清楚路權（0.0432）」、「潛在威脅影響（0.0310）」、「足夠淨空與淨寬（0.0275）」。「此結果亦與一般之認知相符。

低污染性之評估要項中，以「環境整潔美觀」所佔之整體權重最高，達0.0268，其次為「噪音程度（0.0177）」、「空間綠美化（0.0140）」、「污染程度（0.0140）」、「節省能源（0.0140）」、「污染排除設備（0.0117）」。「此結果亦與一般之認知相符。

簡易性之評估要項中，「符合經驗」、「符合常識」、「容易記憶」、「高一致性」、「高使用性」所佔之整體權重均相同，達0.0314。

連接性之評估要項中，以「與鄰近服務性設施連接性」所佔之整體權重達0.0853，為「與其他運具連接之整合性（0.0491）」所佔之整體權重之兩倍。可見得如果運輸系統周邊有服務性設施，提供餐飲、觀光、休息等服務性設施，對於運輸親和力之提升有相當的助益。此結果亦與一般之認知相符。

目的地可及性之評估要項中，以「旅行時間」所佔之整體權重最高，達0.0268，其次為「停車空間或車站空間（0.0165）」、「轉乘等候時間（0.0149）」、「停車或候車資訊（0.0145）」、「旅行速度（0.0103）」、「轉乘次數（0.0080）」。「此結果亦與一般之認知相符，使用者對於運輸系統好與壞之考量仍以旅行時間之長短為主要之考量。

設施可及性之評估要項中，以「到附屬設施之可及性」所佔之整體權重為最高，達0.0613，其次為「行走距離（0.0491）」、「上下交通工具（0.0287）」、「等車時間（0.0274）」、「候車設施（0.0201）」。「此結果亦與一般之認知相符。

本研究嘗試以不同於傳統交通工程空間評估模式之方式對台南市五大名勝古蹟周邊之交通空間進行評估，本研究遂引進親和性之概念。惟此概念發展自工業工程，並未使用於交通工程之評估上，

因此在評估模式之建立上，尚不易使用客觀之量化法則。因此本研究採取由專家學者之主觀觀念建立之層級分析法，建立親和性評估指標。對於評估指標之內容，本研究亦回顧國內外相關研究文獻，歸納其重要之評估項目，以建立評估指標之各評估因子。以此主觀觀念建立之評估模式，可能會遭遇到評估不夠客觀之問題，評估因子可能不夠廣泛，無法包含所有應考慮內容，且評估因子可能有高度共線性之問題，以致於評估之內容無法表示清楚之問題。本研究囿於時間所限，對於主觀共識建立之AHP評估指標如何等價轉換為客觀評估法則之問題，並未進行太多之著墨，此評估指標轉換之問題有待於更進一步之研究。

本研究所建立之親和力評估指標，為了運用於台南市進行運輸系統親和力之評估，本研究續邀請專家學者與台南市政府代表，就台南市名勝古蹟周邊，並配合各項運輸工具，進行親和力之評估。

評估問卷設計如附錄二所示，請自行參考附錄二。

評鑑方式：運輸系統親和力：大眾運輸系統、道路運輸系統：大致與運具評估內容相符；運輸管理系統：考慮交通號誌、標線等，能否提供某目的地更方便地使用性；運輸資訊系統：考量是否設置運輸資訊網站，提供足夠的運輸資訊服務，以提升該目的地之親和性。

經過專家學者與台南市交通局代表，實地走訪本次運輸系統親和力評估所選定的台南市五大古蹟－孔廟、延平郡王祠、赤崁樓、安平古堡、億載金城，完成了本評估問卷。該評估問卷以5分等級法評估，以1分表極差，2分表差，3分表普通，4分表佳，5分表極佳。該評估問卷之統計結果，按照運具別分類，統計結果如附錄三之附表3-1至3-11所示。在此本研究僅列出依運具別分評分最高與最低之評估地點。如表3.3-2所示。



表3.3-2 台南市名勝古蹟親和力評分之最高值與最低值

運輸工具/運輸系統	最高值	最低值
徒步	億載金城 (3.5262)	安平古堡 (2.5032)
腳踏車	億載金城 (3.4839)	安平古堡 (2.4556)
機車	億載金城 (3.5618)	安平古堡 (2.5109)
小汽車	億載金城 (2.3299)	安平古堡 (3.3511)
公車	億載金城 (3.4867)	安平古堡 (2.5517)
遊覽車	億載金城 (3.4373)	安平古堡 (2.5966)
計程車	延平郡王祠 (3.2329)	安平古堡 (2.5168)
大眾運輸系統	億載金城 (3.1934)	安平古堡 (2.4139)
道路運輸系統	億載金城 (3.1540)	安平古堡 (2.5209)
運輸管理系統	億載金城 (2.8797)	孔廟 (2.3717)
運輸資訊系統	延平郡王祠 (2.5750)	孔廟 (1.9654)

本研究所得之親和力評估分數，以3分作為是否改善之標準。親和力得分低於3分者，列為應改善之項目；親和力低於2.5分者，列為應盡速改善者；親和力低於2分者，列為急需改善者。台南市古蹟對各運輸工具之親和力評估結果，如下圖3.3-1至3.3-11所示。

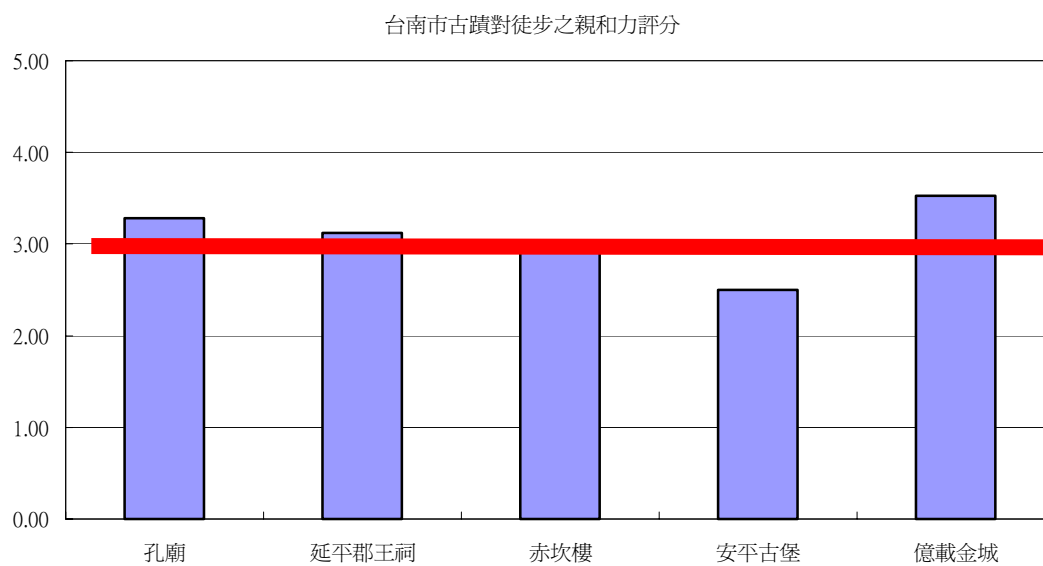


圖 3.3-1 台南市古蹟對徒步之親和力評分

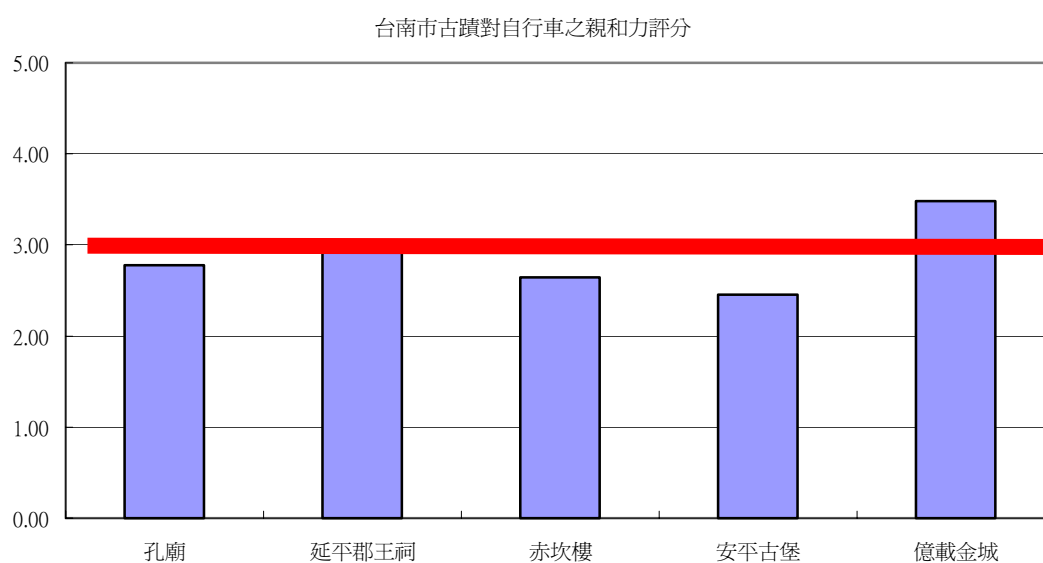


圖 3.3-2 台南市古蹟對自行車之親和力評分

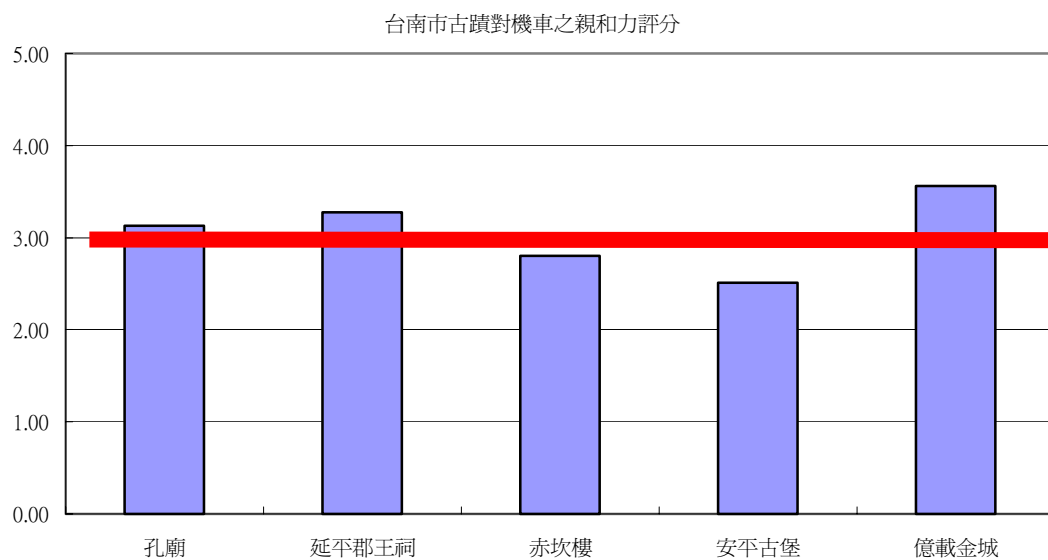


圖 3.3-3 台南市古蹟對機車之親和力評分

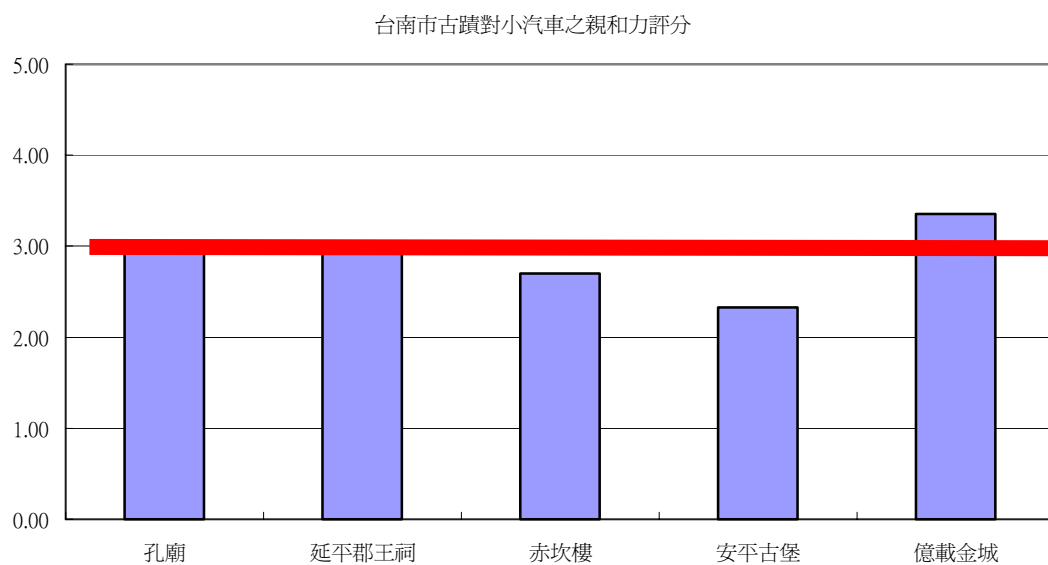


圖3.3-4 台南市古蹟對小汽車之親和力評分

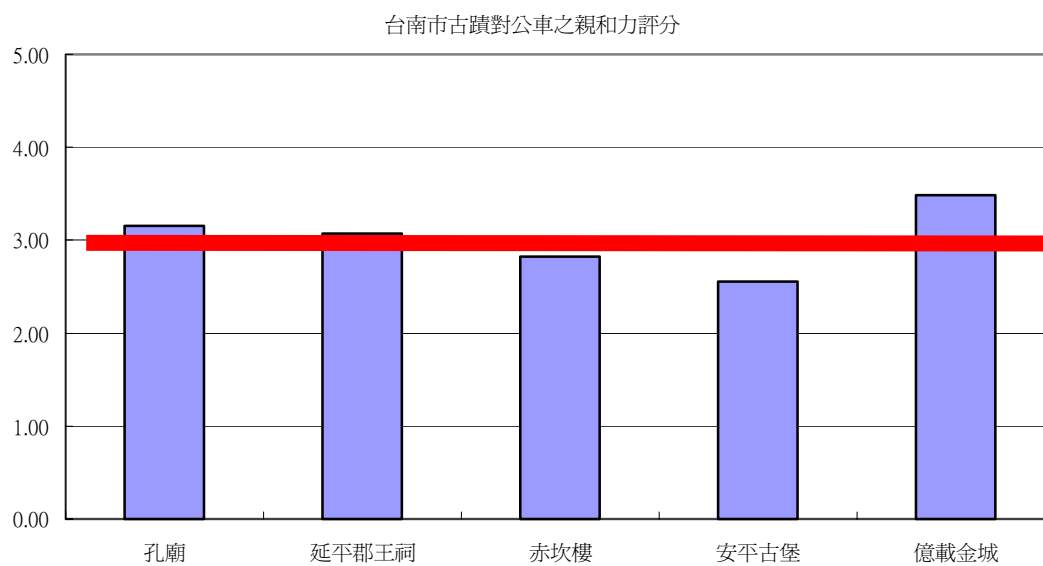


圖 3.3-5 台南市古蹟對公車之親和力評分

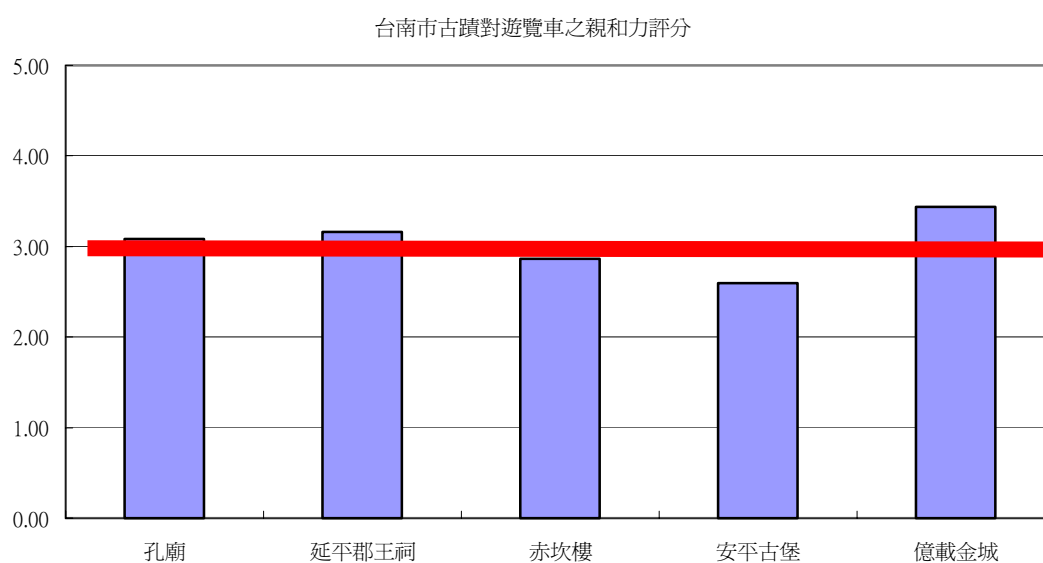


圖 3.3-6 台南市古蹟對遊覽車之親和力評分

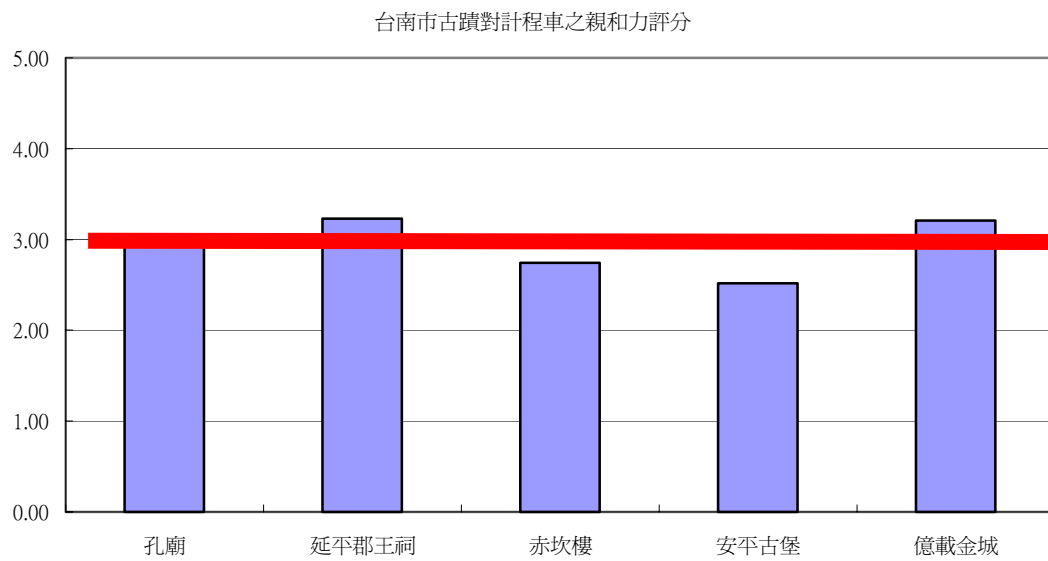


圖 3.3-7 台南市古蹟對計程車之親和力評分

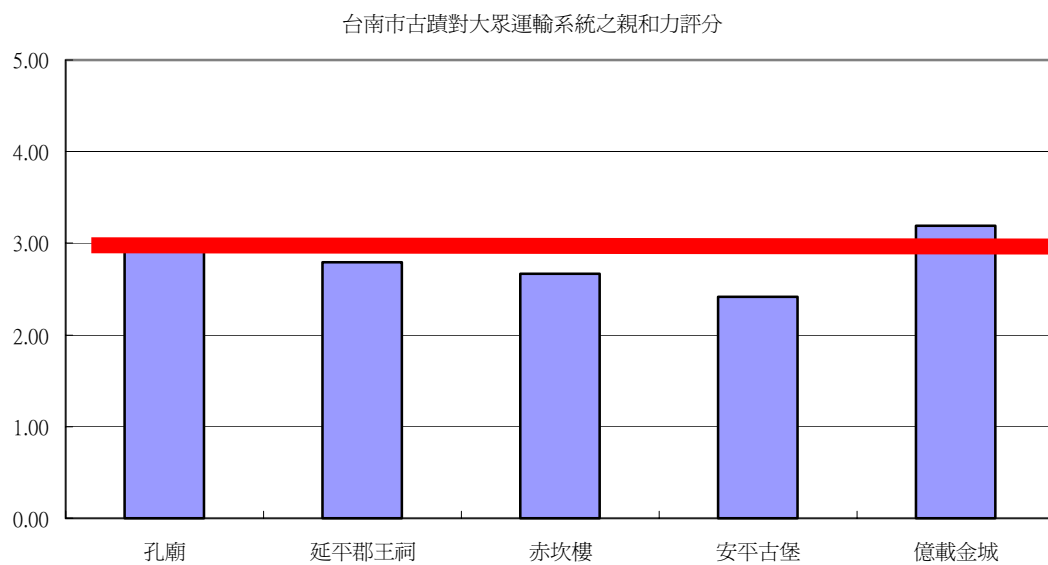


圖3.3-8 台南市古蹟對大眾運輸系統之親和力評分

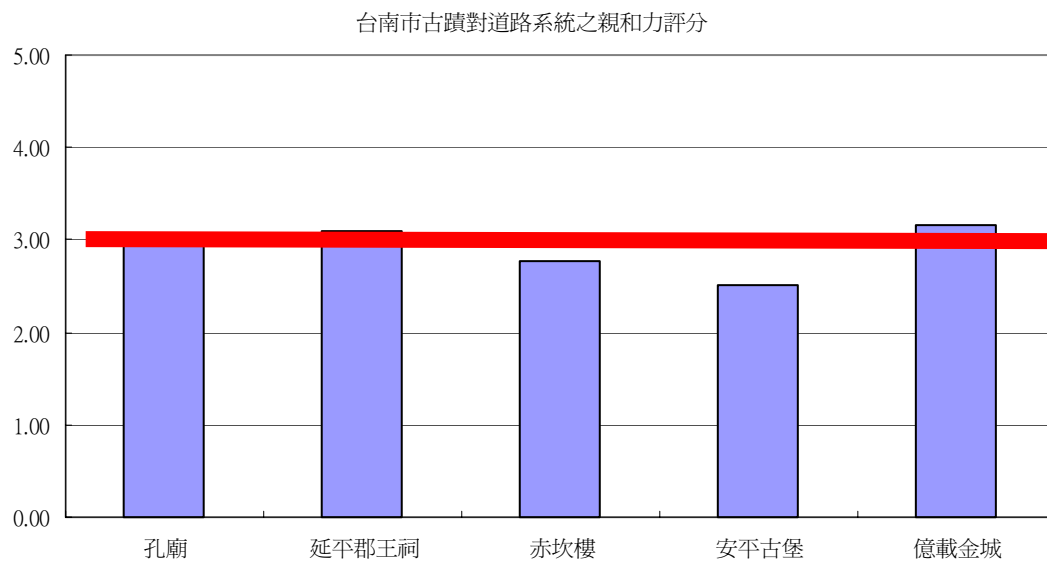


圖 3.3-9 台南市古蹟對道路系統之親和力評分

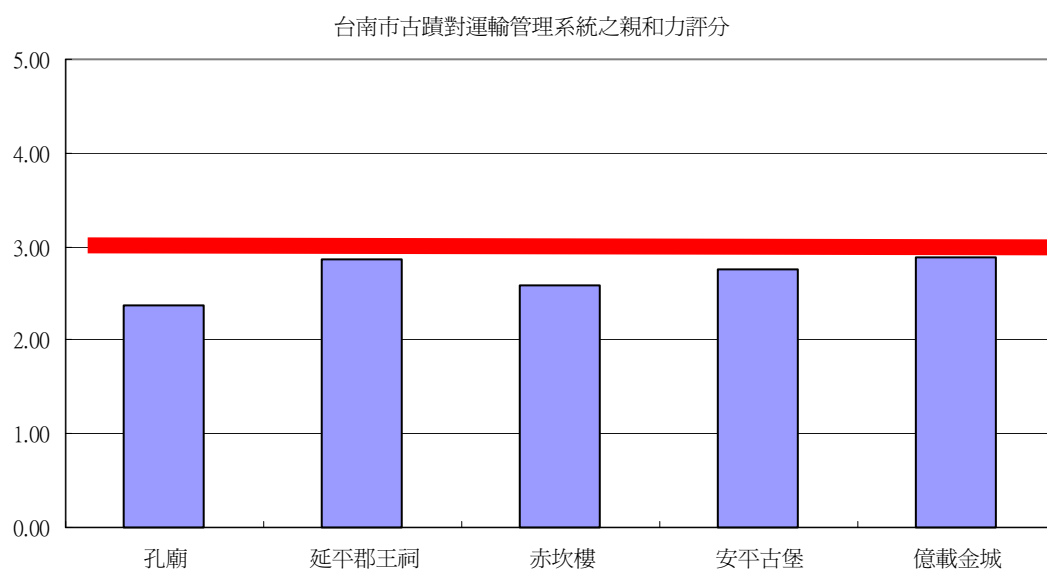


圖 3.3-10 台南市古蹟對運輸管理系統之親和力評分

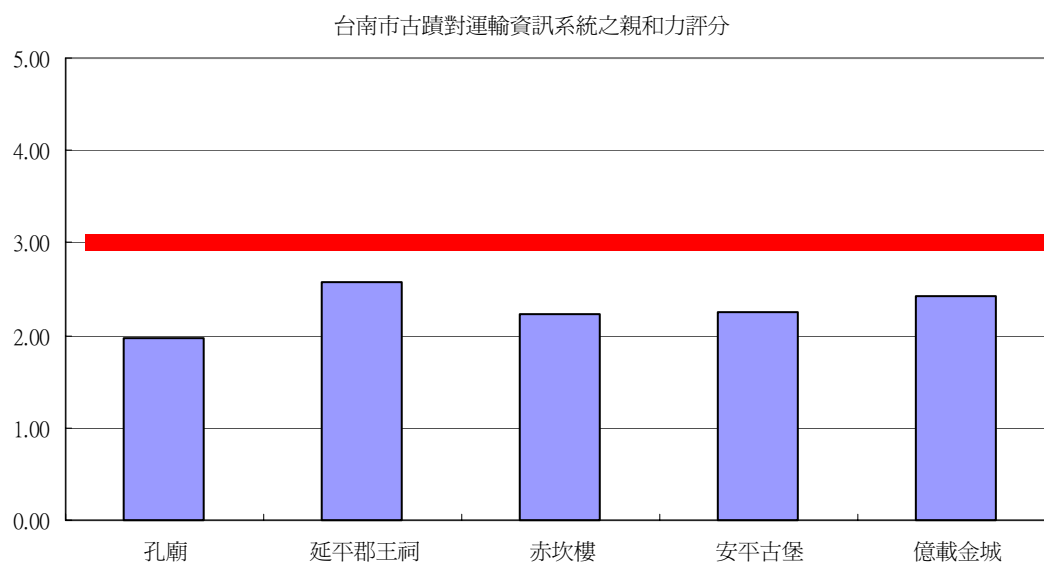


圖 3.3-11 台南市古蹟對運輸資訊系統之親和力評分

若將親和力評估問卷之統計結果，按照台南市名勝古蹟地點分類，統計結果如下表3.3-3至表3.3-7與圖3.3-12至3.3-16所示：

表3.3-3 孔廟之運輸親和力評估評分

			親和力評分
運輸工具	私人運具	徒步	3.2838
		腳踏車	2.7773
		機車	3.1304
		小汽車	3.0434
	大眾運具	公車	3.1534
		遊覽車	3.0839
		計程車	2.9448
運輸系統	大眾運輸系統		2.9513
	道路運輸系統		3.0508
	運輸管理系統		2.3717
	運輸資訊系統		1.9654

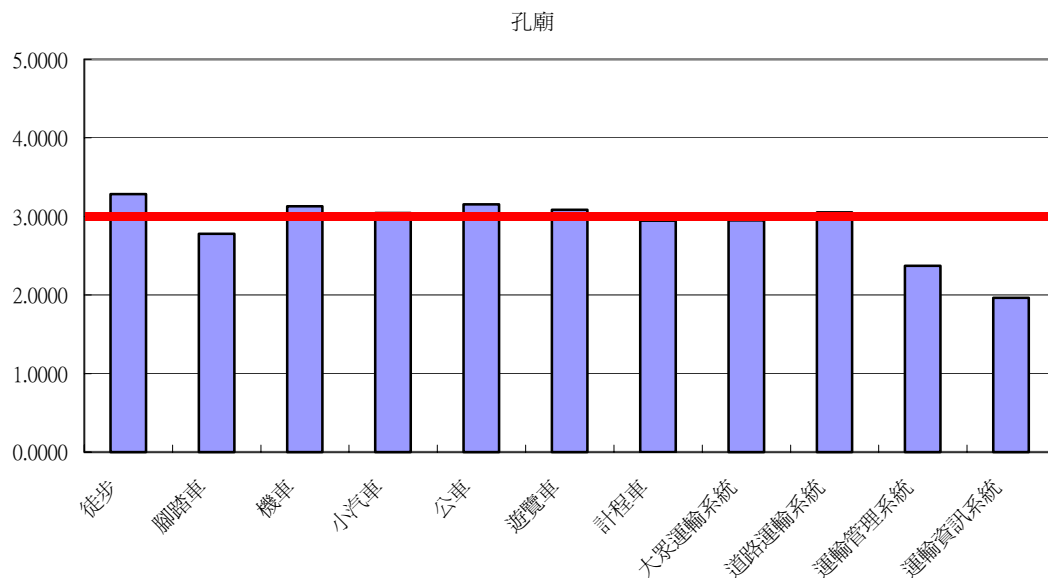


圖 3.3-12 孔廟之運輸親和力評分圖

孔廟之運輸親和力評估分數低於三分，應列為改善之運具有：腳踏車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。其中運輸管理系統為應盡速改善之項目；運輸資訊系統為急需改善之項目。



表3.3-4 延平郡王祠之運輸親和力評估評分

			親和力評分
運輸工具	私人運具	徒步	3.1196
		腳踏車	3.0372
		機車	3.2722
		小汽車	3.0432
	大眾運具	公車	3.0689
		遊覽車	3.1599
		計程車	3.2329
運輸系統	大眾運輸系統		2.7906
	道路運輸系統		3.0871
	運輸管理系統		2.8702
	運輸資訊系統		2.5750

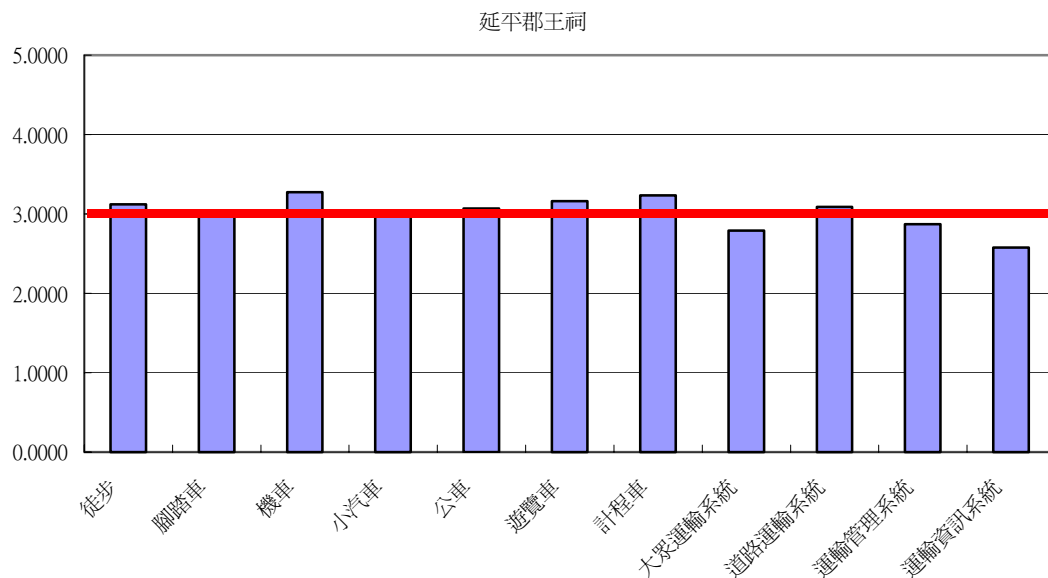


圖 3.3-13 延平郡王祠之運輸親和力評分圖

延平郡王祠之運輸親和力評估分數低於三分，應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。

表3.3-5 赤崁樓之運輸親和力評估評分

			親和力評分
運輸工具	私人運具	徒步	2.9814
		腳踏車	2.6433
		機車	2.8030
		小汽車	2.7032
	大眾運具	公車	2.8205
		遊覽車	2.8609
		計程車	2.7464
運輸系統		大眾運輸系統	2.6661
		道路運輸系統	2.7758
		運輸管理系統	2.5825
		運輸資訊系統	2.2293

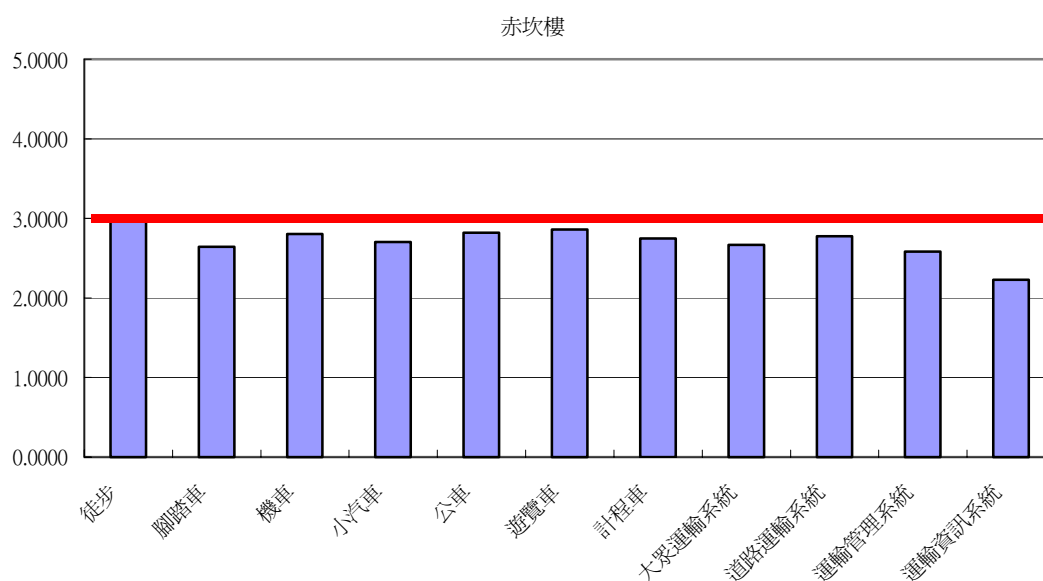


圖 3.3-14 赤崁樓之運輸親和力評分圖

赤崁樓之運輸親和力評估分數低於三分，應列為改善之運具有：徒步、腳踏車、機車、小汽車、公車、遊覽車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、道路運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。運輸資訊系統為應盡速改善之項目。赤崁樓之運輸親和力評估分數每一項均低於3分，為本研究選取調查地點中評分次低的地點。

表3.3-6 安平古堡之運輸親和力評估評分

			親和力評分
運輸工具	私人運具	徒步	2.5032
		腳踏車	2.4556
		機車	2.5109
		小汽車	2.3299
	大眾運具	公車	2.5517
		遊覽車	2.5933
		計程車	2.5168
運輸系統	大眾運輸系統		2.4139
	道路運輸系統		2.5209
	運輸管理系統		2.7505
	運輸資訊系統		2.2594

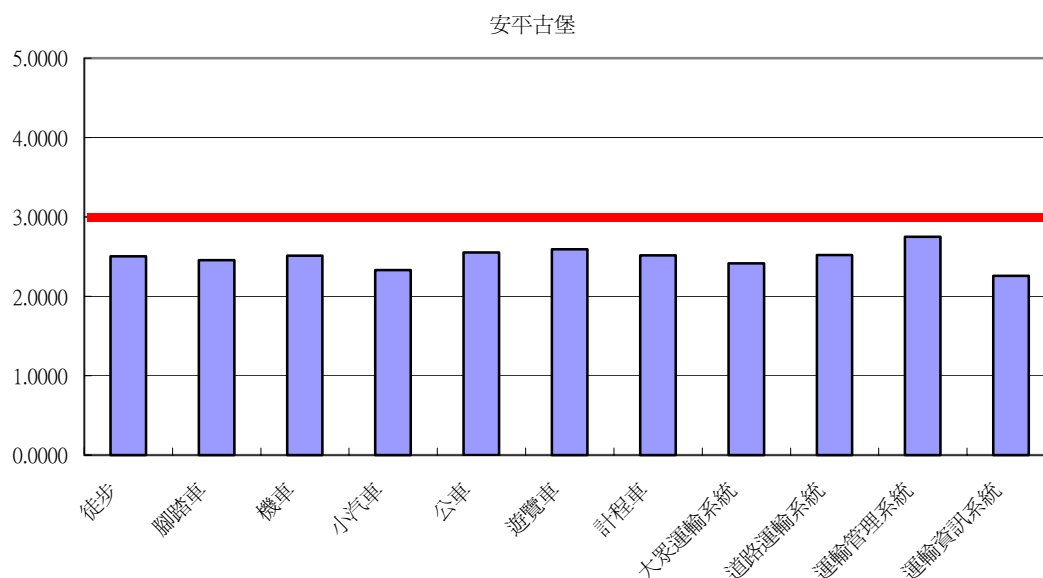


圖 3-15 安平古堡之運輸親和力評分圖

安平古堡之運輸親和力評估分數低於三分，應列為改善之運具有：徒步、腳踏車、機車、小汽車、公車、遊覽車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、道路運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。其中腳踏車、小汽車、大眾運輸系統、運輸資訊系統為應盡速改善之項目；安平古堡之運輸親和力評估分數每一項均低於3分，為本研究選取調查地點中評分最低的地點。

表3.3-7 億載金城之運輸親和力評估評分

			親和力評分
運輸工具	私人運具	徒步	3.5262
		腳踏車	3.4839
		機車	3.5618
		小汽車	3.3511
	大眾運具	公車	3.4867
		遊覽車	3.4373
		計程車	3.2114
運輸系統	大眾運輸系統		3.1934
	道路運輸系統		3.1540
	運輸管理系統		2.8797
	運輸資訊系統		2.4350

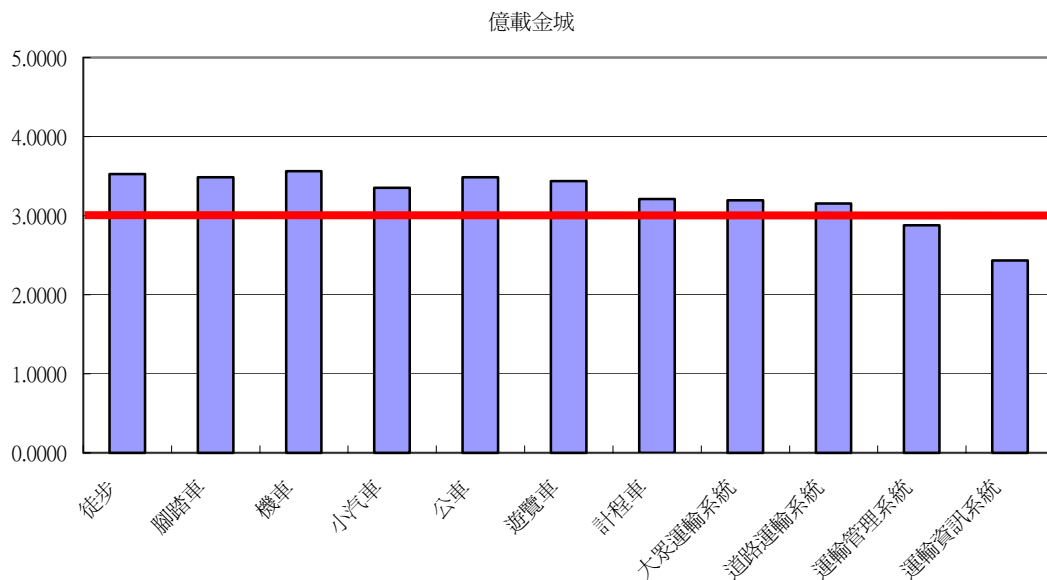


圖 3.3-16 億載金城之運輸親和力評分圖

億載金城之運輸親和力評估分數低於三分，應列為改善之運輸系統有：運輸管理系統、運輸資訊系統。其中運輸資訊系統為應盡速改善之項目。億載金城亦為本次研究所選取評估地點中親和力評分分數最高者。

小結

本研究利用層級分析（AHP）法，建立了運輸系統親和力指標。並邀請專家學者與台南市交通局之代表，以1分表極差，2分表差，3分表普通，4分表佳，5分表極佳，就台南市實地進行親和力評估，發現所得出之台南市名勝古蹟周邊之運輸系統親和力大部分介於2到3分之間，少部分低於2分，少部分高於4分。針對本研究所得出之評估結果，配合親和性指標所要求的內容，本研究將於下一章進行親和性建議改善策略。

### 3.4親和性新型運具之探討

本節主要整理未來各種對於親和性運輸為有所裨益之各種親和性新式運具。

#### 3.4.1快速公車（Bus Rapid Transit）

快速公車（Los Angeles Metro Rapid Bus）代表了公車快速交通技術（Bus Rapid Transit）的一種應用，其主要技術特徵包括：

- 1.簡單線路設計
- 2.多班次營運
- 3.較少停車站
- 4.平面上下車以節省時間
- 5.汽車有專門顏色同其他普通公車相區別
- 6.在道路交叉口採用最先進的公車信號燈優先化技術
- 7.在特定的地段考慮興建公車專用道，將使得快速公車行駛速度比普通公車高出一倍
- 8.逐步引進先進的自動車票卡系統

快速公車提供之各項優點，準點、便利、快速、便於使用，符合親和性運輸之要求，為未來發展親和性運輸方式之可用運具之一。

#### 3.4.2輕軌運輸（Light Rail Transit）

輕軌運輸系統的定義：使用鋼軌鋼輪，以傳輸電力為動力之輕型鐵路車廂或列車，行駛於特予保留但不一定立體分離路權之固定軌道、路線，以服務都會區之公共運輸系統。輕軌運輸具有「因地制宜的彈性」與「不斷成長變化的可能性」之特性，在運轉速度及運輸容量可因應路權專屬程度而有所不同，可發揮多重的運輸功能。

現代輕軌的發展，有以下幾點特性：

- 1.減重－鋁擠型及FRP車體
- 2.安靜－彈性鋼輪的使用
- 3.親和－100%低底盤

- 4.彈性－模組化車廂增加營運彈性
- 5.靈活－聯結關節(Articulation)串聯
- 6.獨特－特殊化設計展現都會特色
- 7.標準－重要系統標準化以降低成本

其中輕軌系統造價低廉；規劃設計彈性大，可以用在不同功能需求及都市環境不同之路徑型式，路線配置及不同之營運能量；施工時程較短，人工駕駛方便因應路況營運操作；採用電力減少都市環境污染，減少乘客與都市之間的疏離感；適合老弱婦孺使用等優點。

輕軌系統之缺點，大致可歸類為輕軌系統具備架空線，將對都市美觀造成衝擊；軌道佔用道路路權，影響其他用途；軌道車輛與人、車之衝突等缺點必須克服。輕軌系統必須透過與其他運具聯合設計來整合行人接駁運具與公車及捷運等路線及營運，才能發揮效能；必須透過跨領域之合作規劃，結合都市設計、景觀設計、土木工程設計、交通工程設計與軌道工程設計，才能克服景觀問題及人車衝突問題，並達成確保營運效率之目的。

整體而言，輕軌系統，提供之各項優點，準點、便利、快速、便於使用，符合親和性運輸之要求，為未來發展親和性運輸方式之可用運具之一。

## 第四章 交通動線規劃

### 4.1 台南古蹟親和交通系統規劃方法

本章說明社區交通發展規劃（KVEP）方法及其應用。（註：本方法引自德國北萊茵邦之示範研究成果<sup>1</sup>）

#### 4.1.1 社區交通發展（KVEP）規劃之定義

交通系統是提供人員進出及到達任何空間，以達成某一旅次目的的工具。此一過程具備親和性，使用路人在交通過程感到有效率、方便、安和、舒適、無壓力、乾淨不受污染且健康，即是一個交通系統發展的主要目標。在此一追求目標的概念下，必須使用整區發展觀念，引入各系統彼此分工合作的系統概念，同時必須是將土地使用與交通功能加以調和的觀念，同時考慮景觀、開放空間、淨空問題，使整個系統可以行動亦可靜止，如此，即構成社區交通發展規劃（Kommunale Verkehrs-entwicklungs-planning，KVEP）之概念。

#### 4.1.2 社區交通問題現況與改善方法

由現況交通問題所展現出來的，即是為何需要社區化交通發展概念的意義，這些交通問題包括：

1. 交通危險增加：

間接促使大家放棄走路或騎腳踏車，改用機動車輛。

2. 空間擁擠混亂：

小汽車佔滿道路及社區，切斷社區活動，也破壞都市空間秩序。

3. 部份族群受到忽視：

非機動車使用者在各種經濟文化、政治、社會生活的參與及所受之重視，低於小汽車使用者。

4. 社會疏離感增加：

一些較吵雜或污染較重的道路旁只住一些無法搬到較安靜地方的人。但是有能力搬到較好地點的人，則又開車回來惡化環境。

5. 道路空間為小汽車行車及停車所佔用：

---

<sup>1</sup> Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), "Kommunale Verkehrsentwicklungsplanung" 1991.



特別是在一些住宅區中，大部份空間為小汽車佔用。

#### 6.生態破壞：

無論是大範圍之整個都市或局部之小空間，皆受到機動車輛所帶來的噪音及污染所破壞。

減輕機動車輛負面影響的作法，簡述如下：

##### 1.主要有三方面：

- (1)經由都市計畫方法，提供適當的土地使用架構，減少對汽、機車的依賴。
- (2)將汽、機車交通轉移到大眾運輸、腳踏車及徒步等綠色交通。
- (3)對於剩下的、未轉移到綠色交通之其他汽、機車交通加以寧靜化 (Calming)。

##### 2.一些代表性的作法：

- (1)推動噪音減輕計畫：減少汽、機車交通噪音。
- (2)推動空氣淨化計畫：減少汽、機車交通量及速度降低計畫。
- (3)停車空間規劃：並非採用需求導向，而是以都市空間調適方式進行停車空間之供給。
- (4)腳踏車推廣計畫，改善安全及促進運具轉移。
- (5)大眾運輸改造計畫：推動月票半價優待，其他票價提高。取消成人社會救助優待票。提高公車運行速度，改善公車形象。投入專業加以實現，如此提高了乘座率也提高了公車收入。
- (6)試辦無汽、機車市中心：設置行人徒步區，並管制裝卸貨時間。

##### 3.這些作法可達成下列效益

- (1)提高道路穿越方便及安全性，提升非機動交通之速度。
- (2)收費停車政策提高了顧客與訪客停車之方便性。
- (3)由空間、組織、財務及資訊等提高了大眾運輸的可及性。

### 4.1.3 社區交通發展計畫 Kommunale Verkehrs entwicklungs planning (KVEP) 之目標與基本概念

#### 1.目標：

- (1)社會可容忍性 (Social adaptable)

可以避免危險或受害，同時，不必依賴汽、機車，仍舊可以有同等的機會參與政治、社會、經濟、文化等活動。因此，加強徒步、腳踏車及大眾運輸服務水準的提升。

## (2) 環境可容忍性 (Environmental Adaptable)

減少污染排放擴散，減少能源消耗。透過綠化及一些車輛通行的限制，改進對於道路空間之感受，增加舒適性。

### 2. 為了達成這些目標，應達成下列要求：

- (1) 土地使用之配合：土地使用產生交通需求，如何透過都市計畫減少旅次數及長度，混合土地使用及提高開發密度，並且提供好且快的大眾運輸。
- (2) 重視所有居民不同的機動力需求，促使非摩托化居民可以趕上。
- (3) 確認可負荷程度，以此管制並促使汽機車運具轉移到環保較佳的運具。
- (4) 應仔細探討可能的減輕汽、機車交通負荷的方法，促使汽機車能被替代。
- (5) 對於現有徒步、腳踏車及大眾運輸需求不高的地方，採用供給導向之規劃，以便取代汽、機車。
- (6) 交通發展規劃不只侷限工程基礎建設，應加強觀念之推廣及行銷。

### 3. KVEP之作業概念在於促使交通發展由目前之惡化循環轉為良性循環，如圖4.1-1所示。

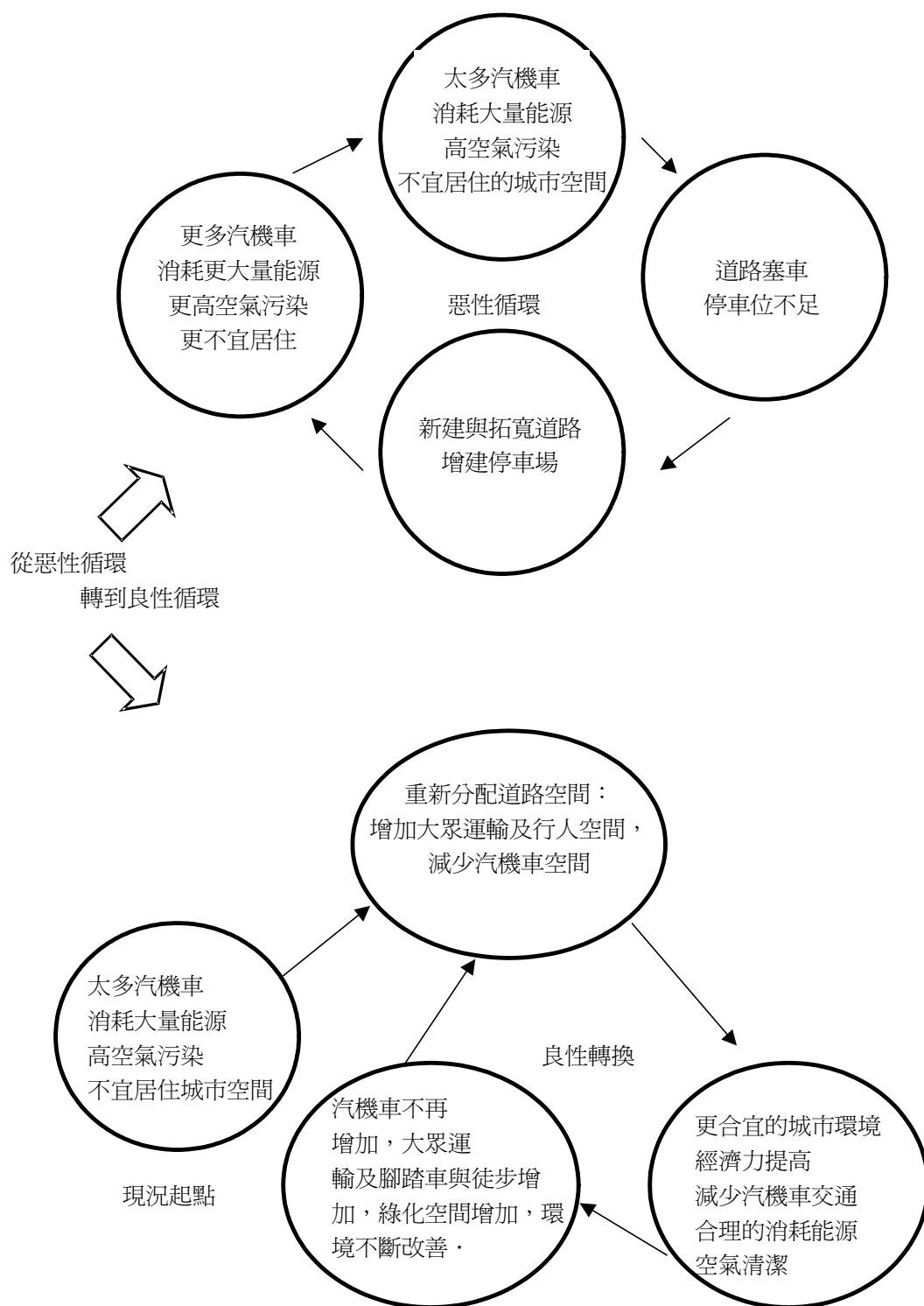


圖 4.1-1 交通系統改造觀念的轉變

#### 4.KVEP之社區交通改善措施

本研究整理KVEP之社區交通改善措施，如表4.1-1所示。

表 4.1-1 KVEP 之交通改善措施

處理方式	行人	腳踏車	機動車輛 (汽機車)	大眾運輸 (公車)	貨運 (裝卸貨)
路網構建及營運(交通流動之地點及如何流動的過程)	建立人行道系統	連結之路網軸線； 穿越更多個地方中心； 連結各大眾運輸場站。	進行容量管制； 整體市區 30 公里/小時速限區； 擬訂停車空間發展概念。	服務路網層次。服務時間及空間涵蓋範圍； 電腦化營運控制； 票價及班表之整合。	建立貨物集中配送中心； 重要貨車路線管理。
道路空間(用路人及其他相關使用者有關的空間)	穿越主要道路的方便性；合理的行走通道面積。	主要道路設置腳踏車道；設置停車空間及設施。	道路空間與都市計畫整合改造與調整； 以工程措施來達 30 公里/小時速限要求。	優先措施； 車站設施。	裝卸貨位置之設置
用路人行為(在大範圍或小空間上怎麼做)	宣導多走路	路徑導引； 創造腳踏車友好環境。	取消佔用人行道上之停車； 宣導 30 公里/小時速限； 建立停車導引資訊。	宣導與廣告	成立貨運管理委員會

#### 4.1.4 小結

本研究利用 KVEP 所提供之交通改善策略，針對台南市名勝古蹟周邊之交通現狀，配合下一節問卷調查之結果，提出交通改善策略。

## 4.2 問卷調查

為了解台南市名勝古蹟目前親和力之問題，本研究針對旅客與當地住戶發放問卷，以了解來台南市五大古蹟遊玩之旅客與居住在台南市五大古蹟之住戶對於台南市名勝古蹟親和力之問題。問卷設計如附錄四所示。調查問卷分析結果如4.2.1與4.2.2兩小節所示。

### 4.2.1 台南市名勝古蹟親和交通動線使用者（住戶）

#### 調查問卷結果

本研究針對住戶部分共發出500份問卷，共回收192份有效問卷，回收率達38.4%。受訪者在男女比例上，男性為122人，女性為70人。受訪者在年齡分佈上，14歲以下1人；15~24歲21人；25~34歲57人；35~44歲71人；45~54歲30人；55~64歲7人；65歲以上5人，如圖4.2-1所示。其中未婚64人；已婚126人。受訪者之職業別及教育程度分別如圖4.2-2及圖4.2-3所示。受訪住戶於台南市五大名勝古蹟之分佈比例則如圖4.2-4所示。

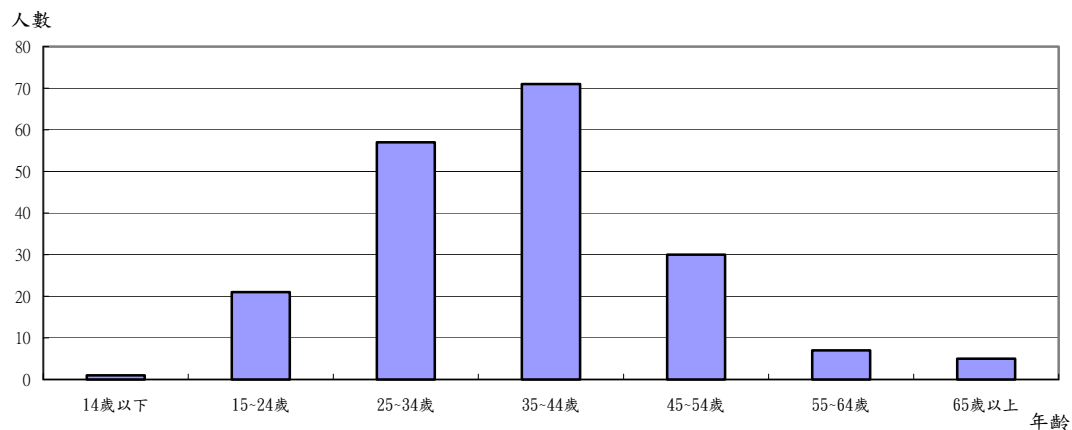


圖 4.2-1 受訪住戶年齡分佈

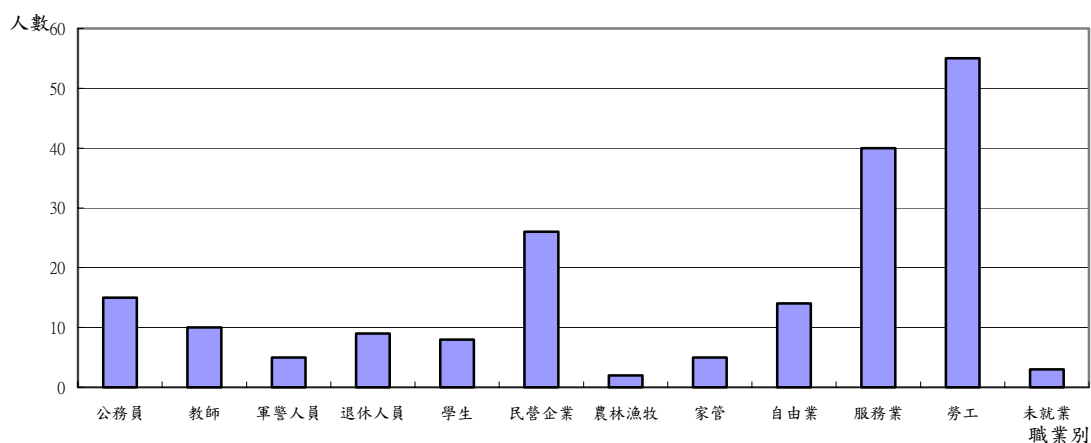


圖 4.2-2 受訪住戶職業別

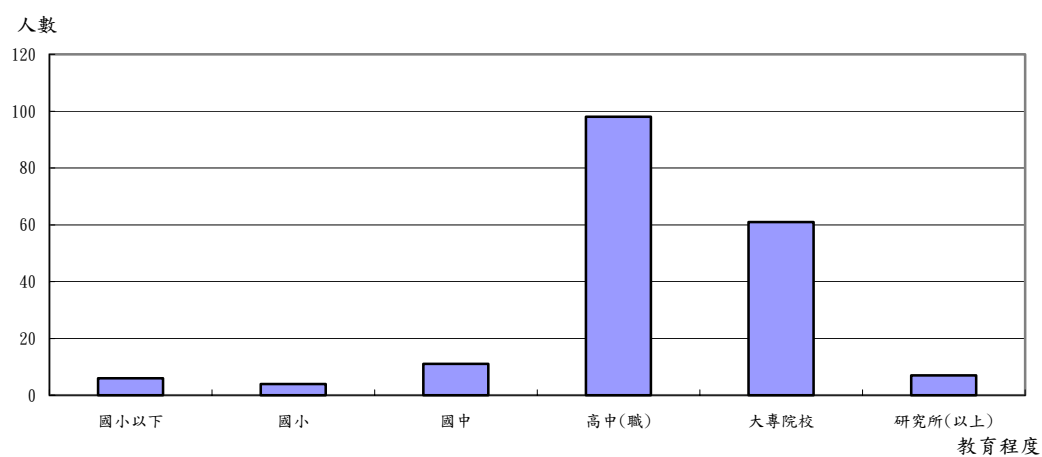


圖4.2-3 受訪住戶教育程度

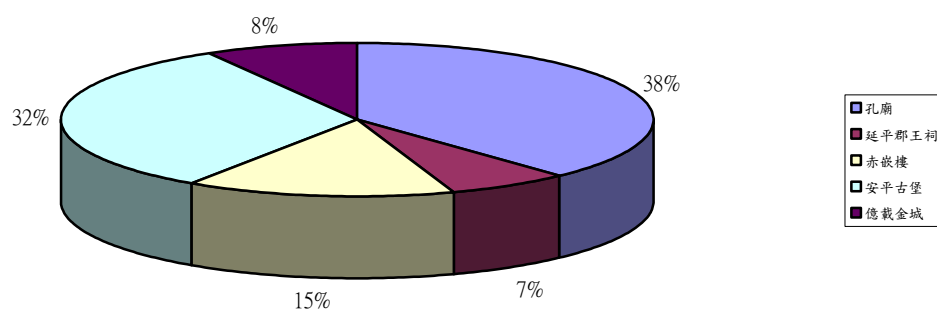


圖4.2-4 受訪住戶分佈比例

受訪之192位住戶工作（上學）所主要使用的交通工具以機車133人為最多，其次為自用小客車為35人，再其次為以步行為主要交通工具者占10人，全部再訪住戶工作（上學）所主要使用的交通工具比例則如圖4.2-5所示。

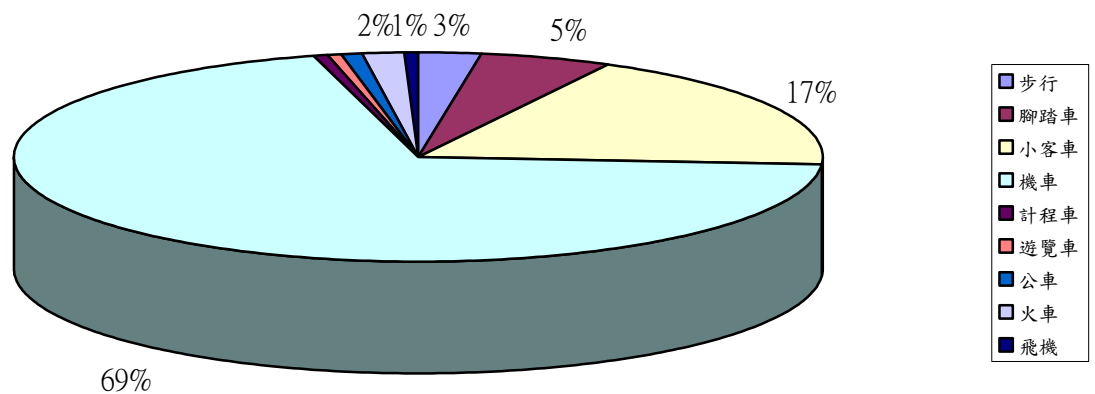


圖 4.2-5 受訪住戶工作（上學）主要使用之運具比例

其中選擇步行者之旅行時間多在10分鐘以內，最多為15分鐘(圖4.2-6)。選擇腳踏車為其主要運具者其旅行時間皆在20分鐘以內，其中旅次長度以10~20分鐘者為最多(圖4.2-7)。以自用小客車為主要運具者之旅行時間則從5分鐘以內到30分鐘以上都有，比例最高者為10~20分鐘者(圖4.2-8)。而以機車為主要運具者之旅行時間亦從5分鐘以內到30分鐘以上都有，其中比例最高者為10~20分鐘者(圖4.2-9)。

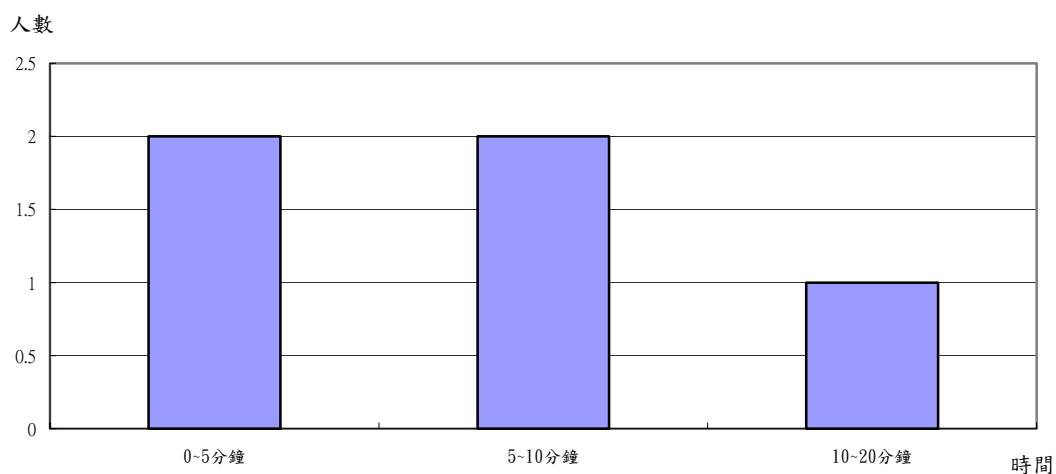


圖4.2-6 步行者旅行時間分佈

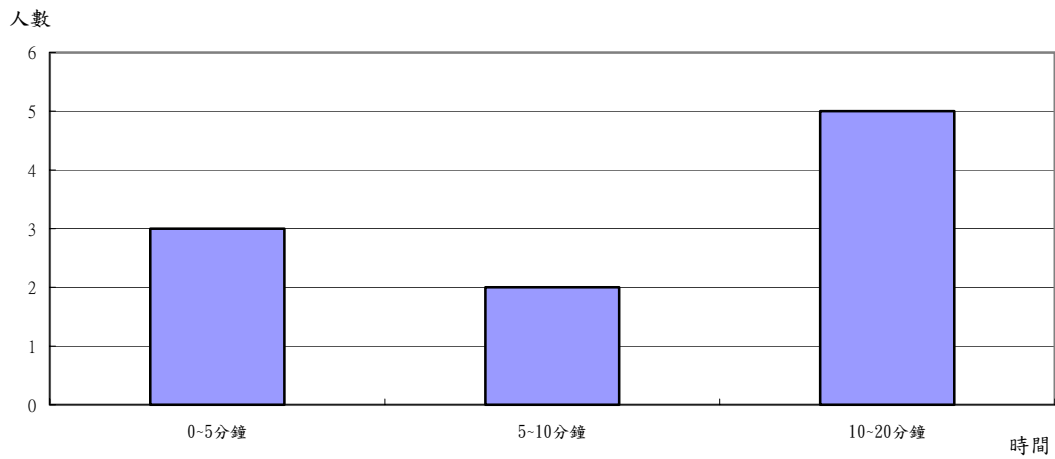


圖4.2-7 腳踏車使用者旅行時間分佈

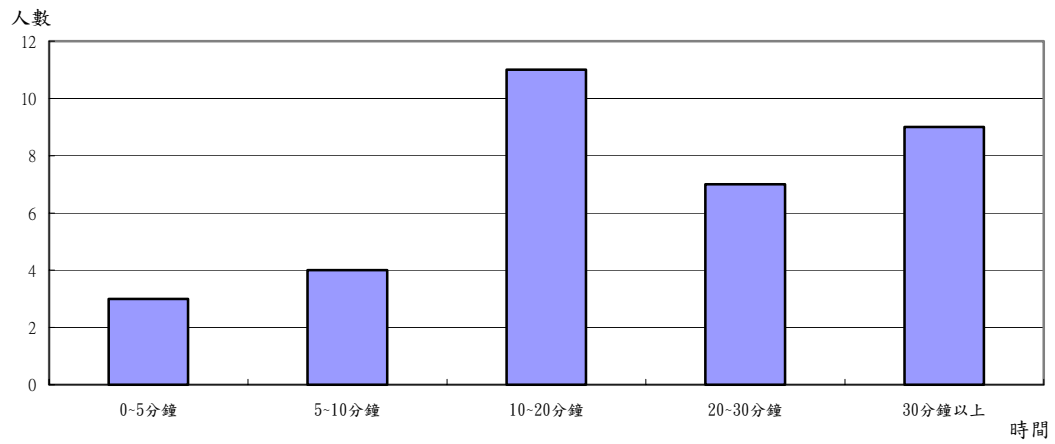


圖4.2-8 自用小客車使用者旅行時間分佈

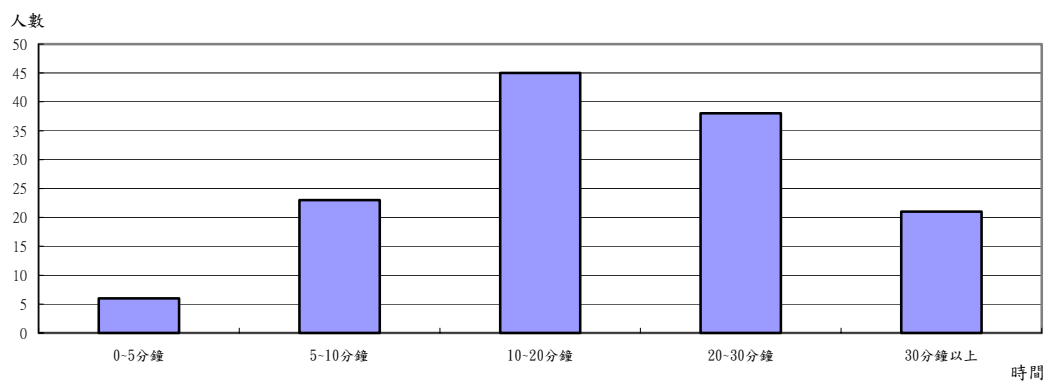


圖4.2-9 機車使用者旅行時間分佈



在所有選擇步行為主要運輸工具之受訪者中，選擇步行之原因有方便、舒適性高、安全性高，其中以方便為選擇步行之主要原因(圖4.2-10)。選擇使用腳踏車之原因有方便、速度快、舒適性高、安全性高，其中以方便為選擇腳踏車之主因(圖4.2-11)。選擇使用自用小客車之原因有方便、便宜、速度快、舒適性高、安全性高等，其中使用者以方便、速度快為其選擇自用小客車之主因(圖4.2-12)。選擇使用機車之原因有方便、便宜、速度快、停車問題小、舒適性高、安全性高等，其中以方便、停車問題小為民眾選擇機車之主因(圖4.2-13)。其他尚有以計程車、遊覽車、公車、火車、飛機為其上班上學為其主要運具者，其原因分別為速度快、方便、安全性高、便宜等。

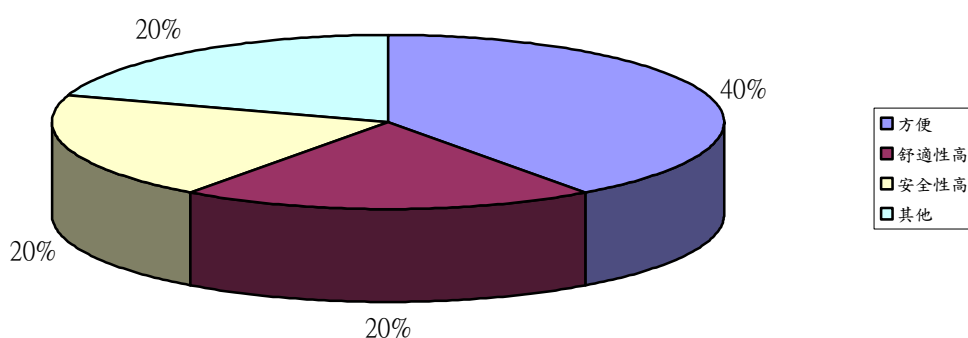


圖 4.2-10 民眾選擇步行為主要運具之原因

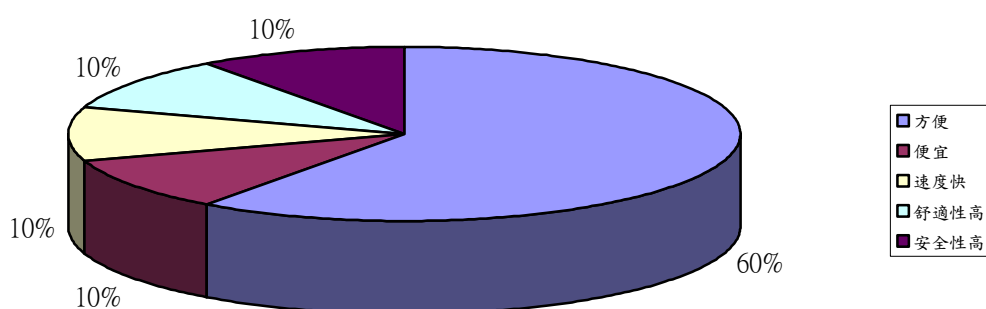


圖4.2-11 民眾選擇腳踏車為主要運具之原因

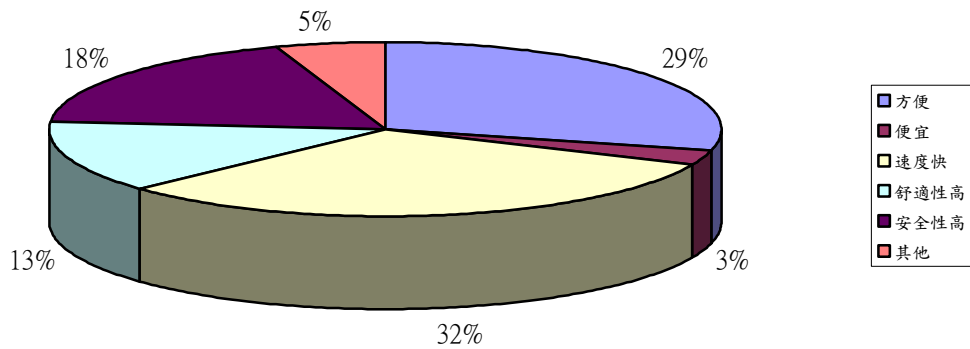


圖4.2-12 民眾選擇小汽車為主要運具之原因

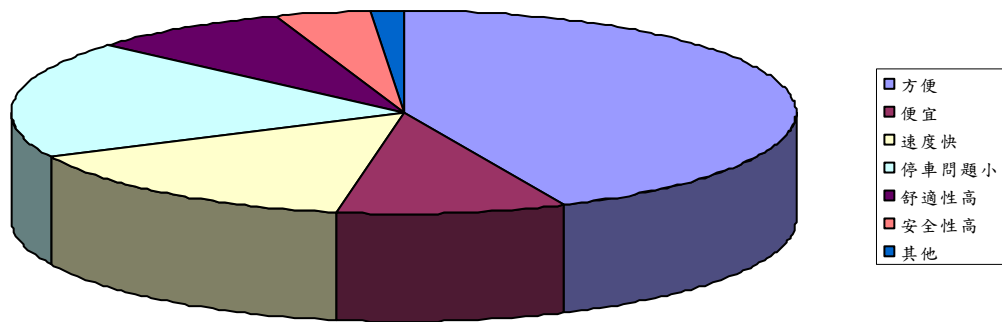


圖4.2-13 民眾選擇機車為主要運具之原因

本研究針對住戶居住環境附近的各種運輸工具之滿意程度進行調查，調查之項目包括人行空間之滿意程度、腳踏車行駛空間之滿意程度、公車服務之滿意程度、停車服務之滿意程度及整體交通安全之滿意程度。對於人行空間之滿意程度多數住戶之滿意程度為普通，其次為滿意，而不滿意與非常不滿意亦占一定比例(圖4.2-14)；對於腳踏車行駛空間之滿意程度多數住戶之滿意程度為普通，滿意及不滿意之比例則差不多，亦有部分住戶非常不滿意居住環境附近之腳踏車行駛空間(圖4.2-15)；對於公車服務之滿意程度多數住戶之滿意程度為普通，其次為不滿意，非常不滿意及滿意之比例則差不多(圖4.2-16)；對於停車服務之滿意程度多數住戶之滿意程度為普通，其次為不滿

意，非常不滿意及滿意之比例則差不多(圖4.2-17)。針對整體交通安全之滿意程度住戶之滿意程度依序為普通、不滿意、滿意、非常不滿意(圖4.2-18)。

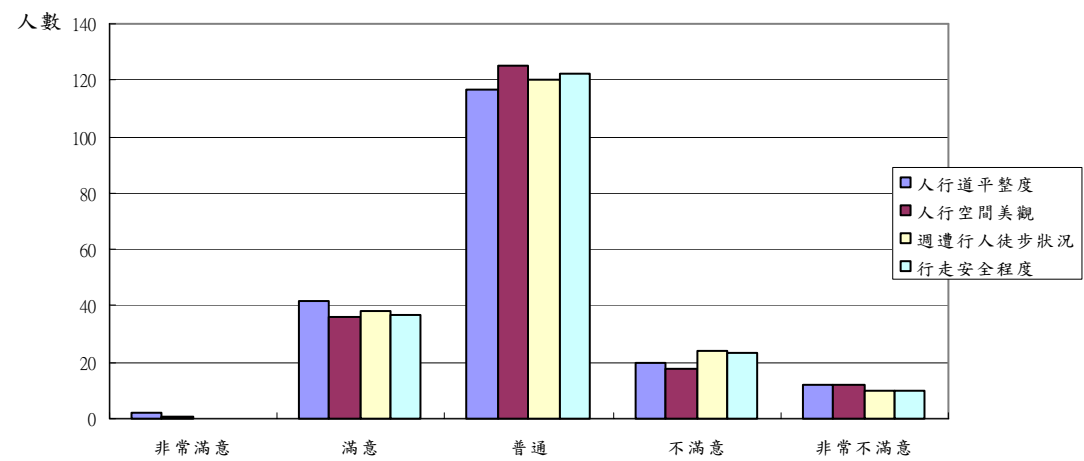


圖4.2-14 住戶對於人行空間滿意程度

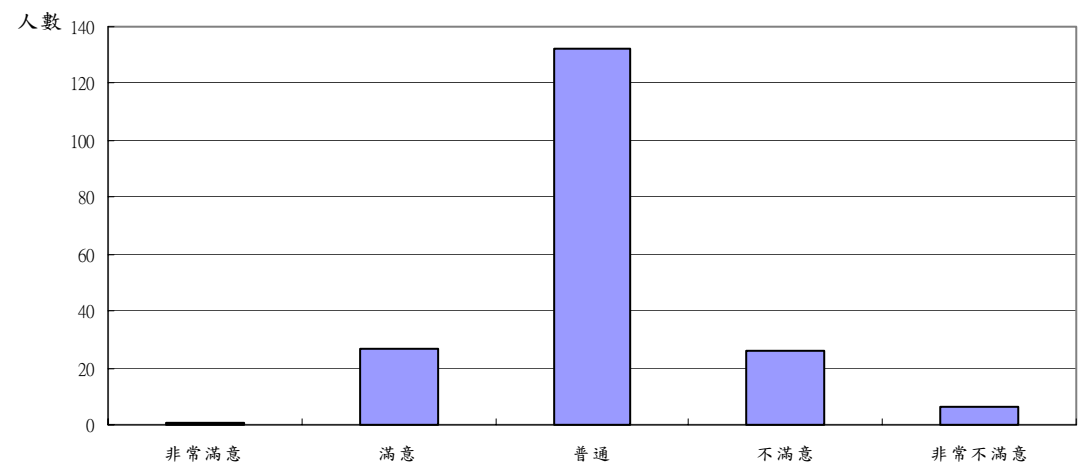


圖4.2-15 住戶對於腳踏車行駛空間之滿意程度

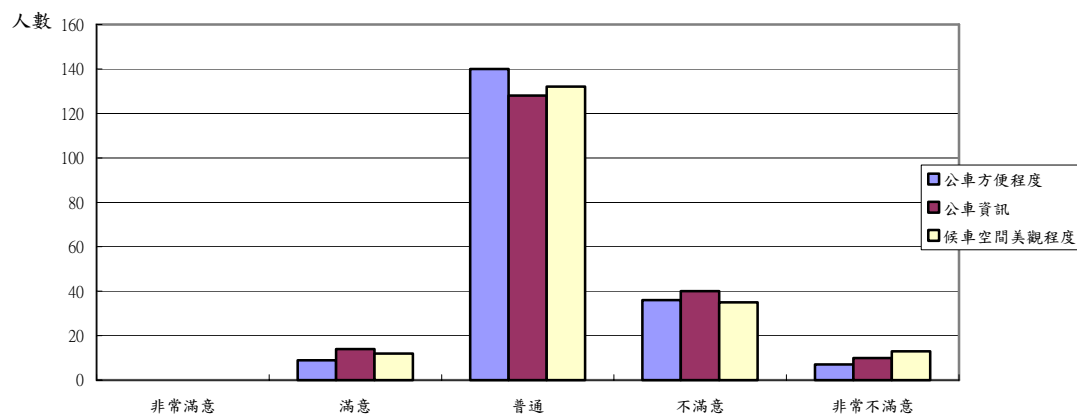


圖4.2-16 住戶對於公車服務之滿意程度

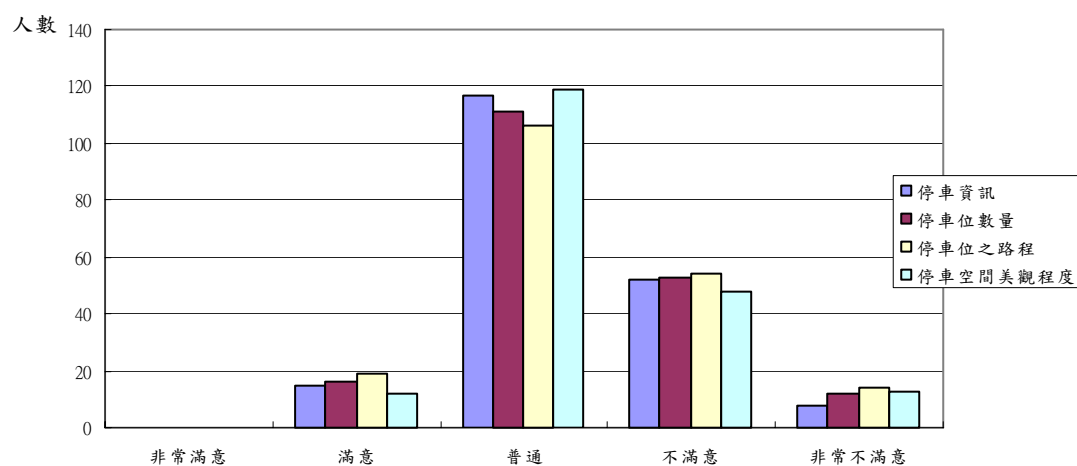


圖4.2-17 住戶對於停車服務之滿意程度

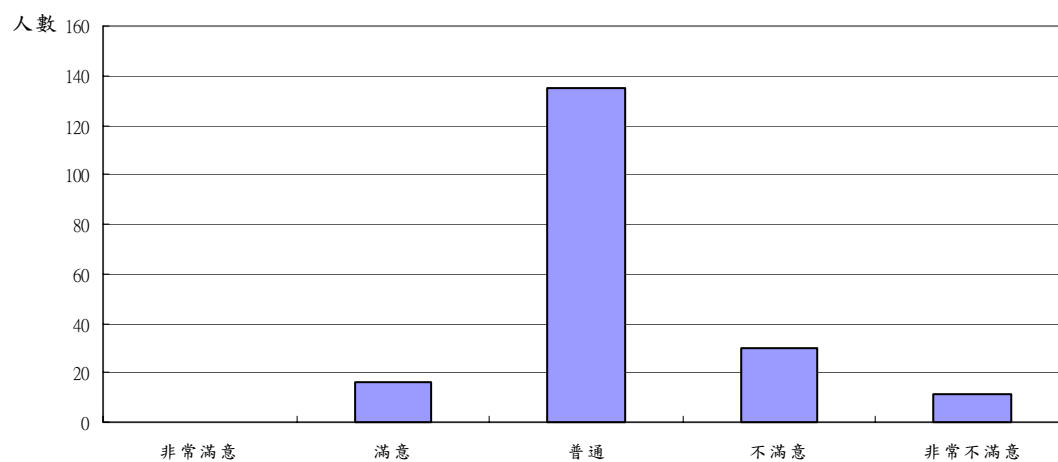


圖4.2-18 住戶對於整體交通安全之滿意程度

此192位住戶感覺居家周圍之歷史性建物、空間及民俗活動，所帶來之好處包括：提供活動場所、提供日常生活隨時可以接觸歷史性空間的機會、帶來遊客，會比較熱鬧、提高地區之文化氣息、讓居住環境具有歷史教育意義(圖4.2-19)；而住戶感覺其所帶來之壞處則包括：出入之外來者多，使居住環境複雜、影響生活私密性、觀光客影響交通、觀光客造成髒亂、觀光客製造噪音、宗教活動影響交通、宗教活動製造噪音、宗教活動造成髒亂(圖4.2-20)。

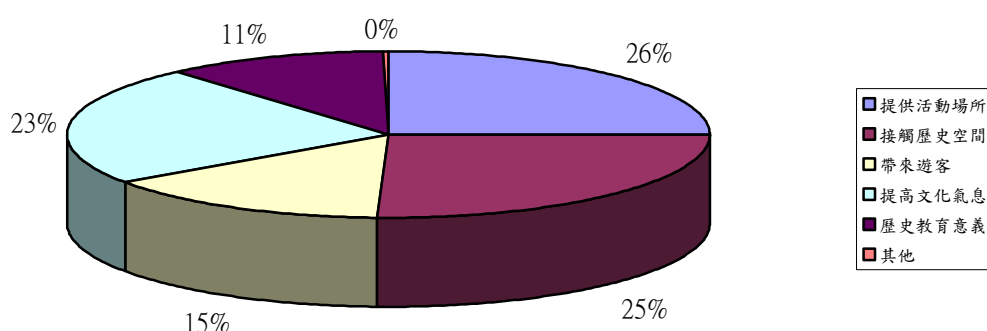


圖4.2-19 歷史性建物、空間及民俗活動，所帶來之好處

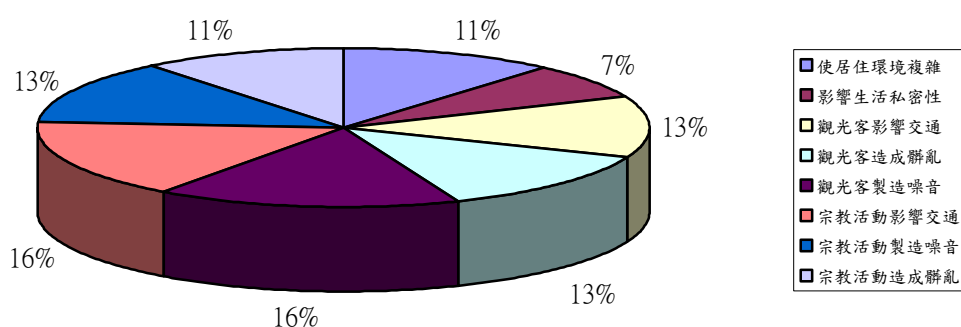


圖4.2-20 歷史性建物、空間及民俗活動，所帶來之壞處

此外，住戶覺得台南市名勝古蹟應改進之交通項目比例最高者為便利的停車設施，其次為攤販美化管理，再其次為設置行人徒步區、增加公車便利性、改善公車候車亭及道路綠美化與改善交通安全，見圖4.2-21。另外，住戶希望遊客在來此地從事參觀活動時所使用的交通工具以觀光專車占最多，其次依序為公共汽車、腳踏車及徒步，見圖4.2-22。

若台南市改善大眾運輸、提供輕便可靠的運輸工具（如輕軌捷運），住戶願意改搭大眾運輸來作為交通工具之比例，其中149人願意改搭大眾運輸，而其他43人則不願意改搭大眾運輸，見圖4.2-23。

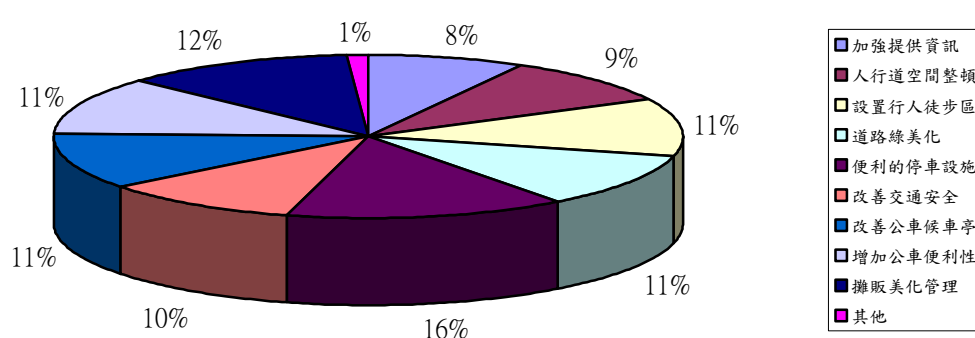


圖4.2-21 名勝古蹟應改進之交通項目比例

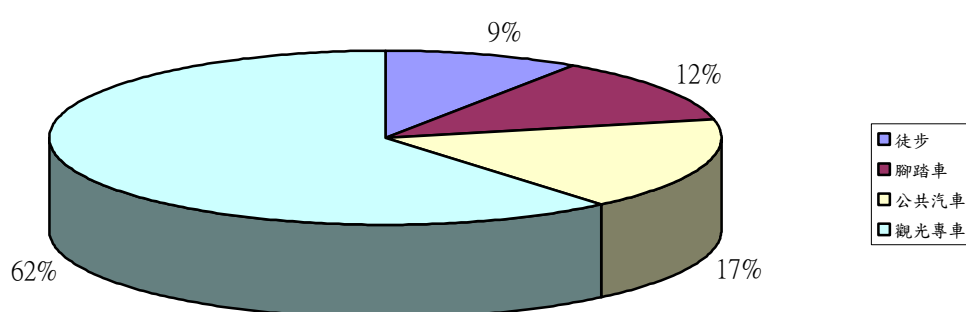


圖4.2-22 住戶希望遊客使用運具之比例

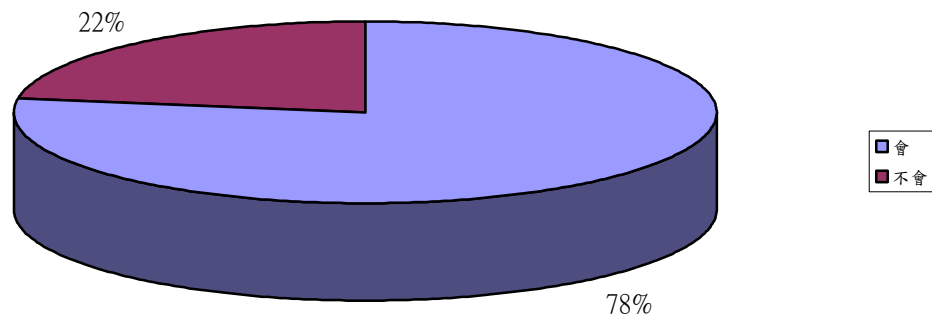


圖4.2-23 改善大眾運輸後是否改搭大眾運輸比例

#### 4.2.2 台南市名勝古蹟親和交通動線使用者（遊客）

##### 調查問卷結果

本研究針對遊客部分共發出500份問卷，共回收133份。調查時間為民國91年6月1日至6月9日。受訪者在男女比例上，男性為122人，女性為70人。受訪者在年齡分佈上，14歲以下6人；15~24歲82人；25~34歲29人；35~44歲8人；45~54歲3人；55~64歲4人；65歲以上0人，如圖4.2-24所示。其中未婚114人；已婚15人。受訪者之職業別及教育程度分別如圖4.2-25及圖4.2-26所示。受訪住戶於台南市五大名勝古蹟之分佈比例則如圖4.2-27所示。

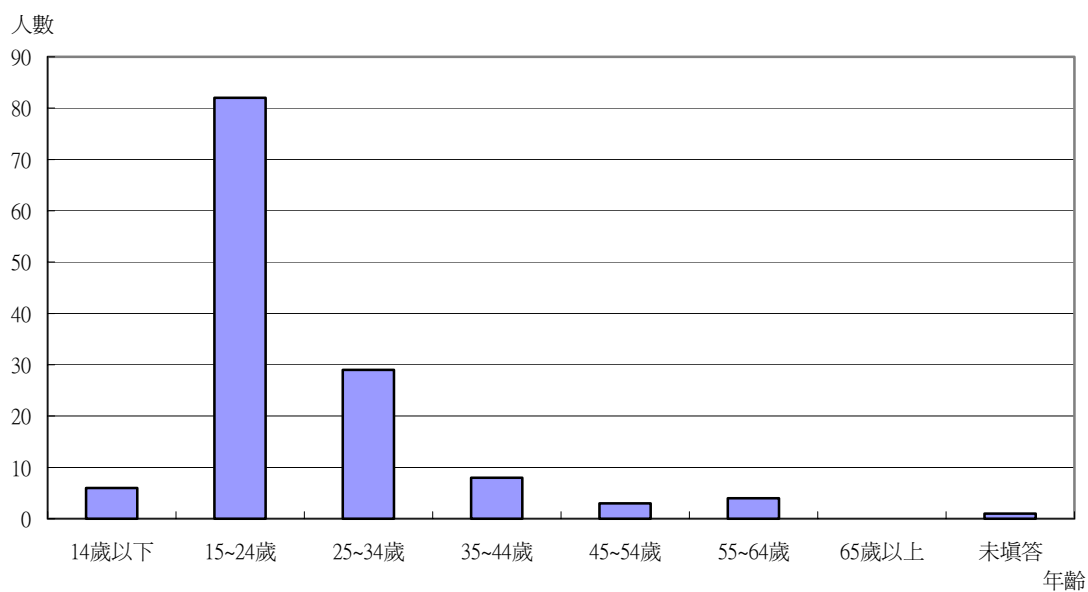


圖 4.2-24 調查遊客年齡分布圖

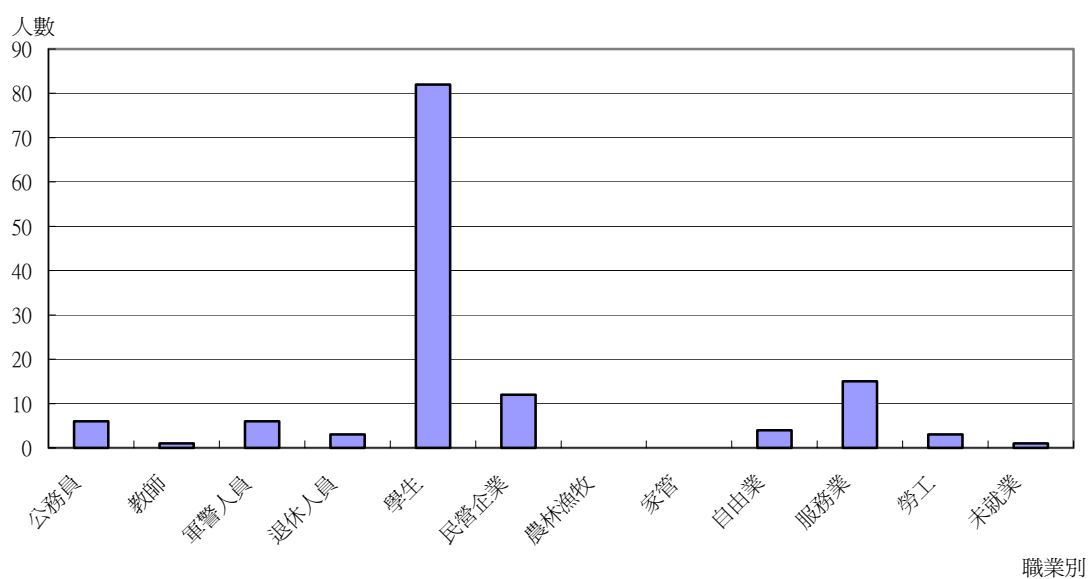


圖4.2-25 調查遊客職業分布圖



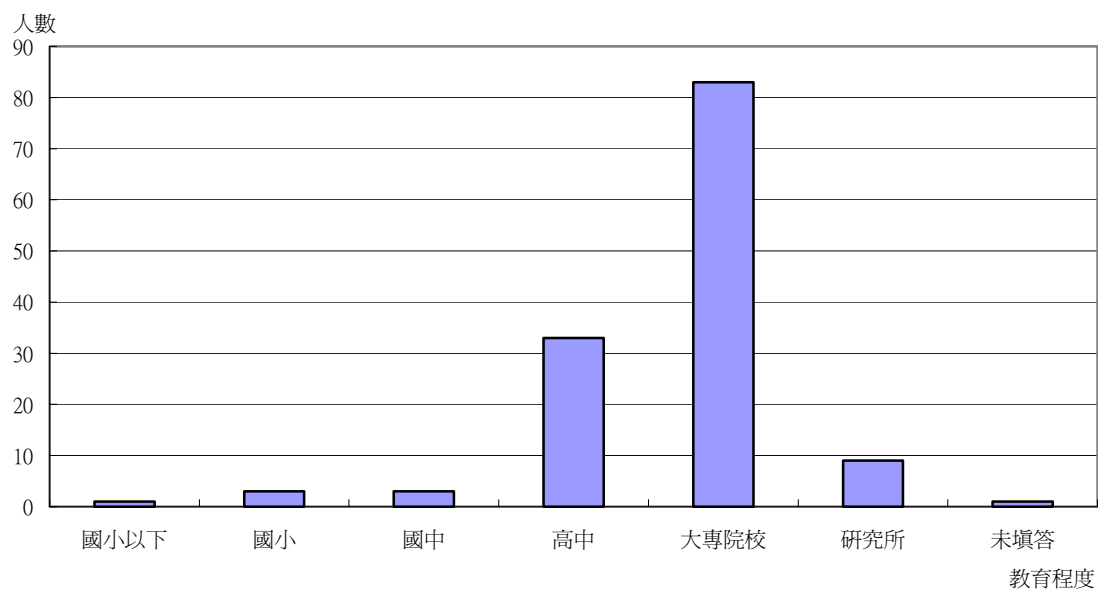


圖4.2-26 調查遊客教育程度分布圖

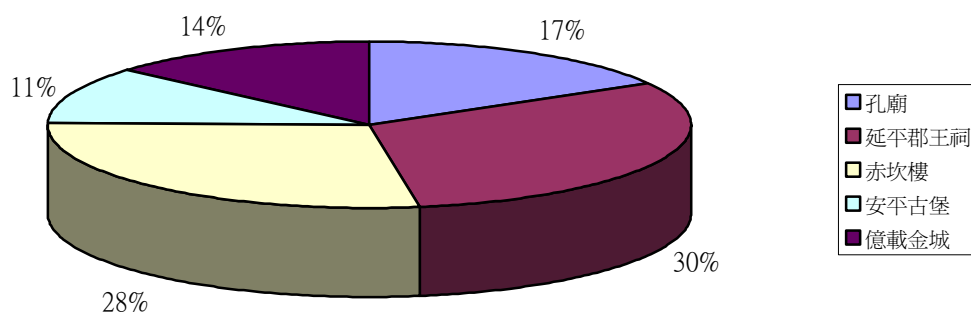


圖4.2-27 調查遊客分布比例圖

本研究進行調查遊客中，來自外縣市之遊客為78人，來自台南市之遊客為34人，未填答住所者為21人。其中，來自台南市之調查旅客，來自東區為11人，南區為3人，西區為2人，北區為5人，安平區為6人，安南區為2人。如圖4.2-28、圖4.2-29所示。

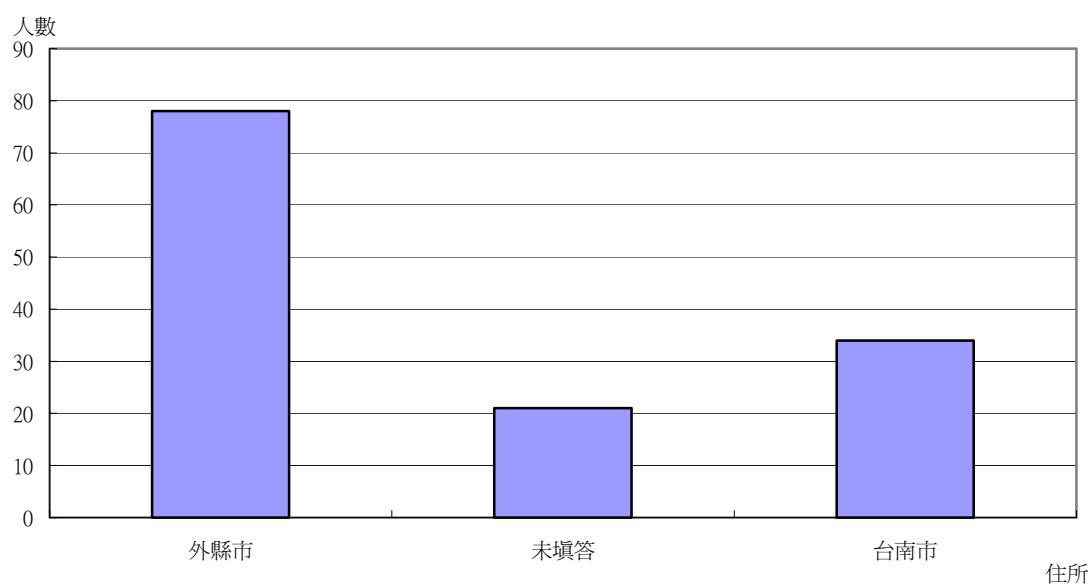


圖 4.2-28 調查旅客之住所分布圖

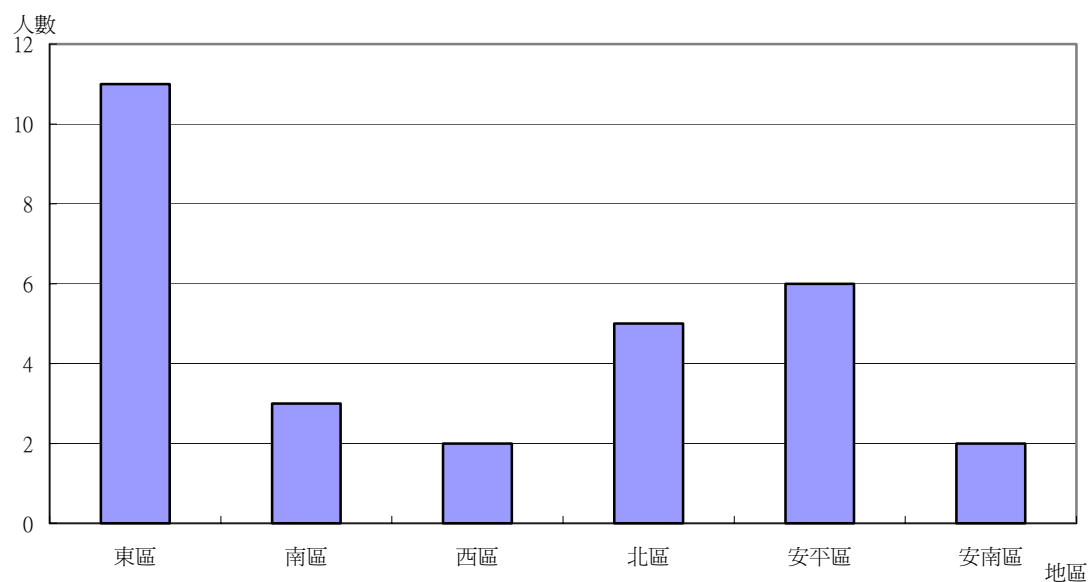


圖 4.2-29 調查旅客來自台南市之分布比例圖

本研究調查旅客本次調查時前來台南市五大名勝古蹟所使用的主要交通工具，回答為機車者為63人，回答為自用車者為43人，回答為腳踏車者為13人，回答為火車者為6人，回答為步行者為4人，回答為遊覽車者為3人，回答為客運班車者為1人，回答為計程車者為0人，回答為飛機者為0人，回答為其他運輸工具者為0人。而調查遊客選擇該項交通工具的原因，由高到低依序為使用方便者為92人，停車問題小者為32人，速度快者為24人，價格便宜者為11人，其他因素者為9人，舒適性高者為8人，安全性高者為1人。結果如下圖4.2-30、圖4.2-31所示

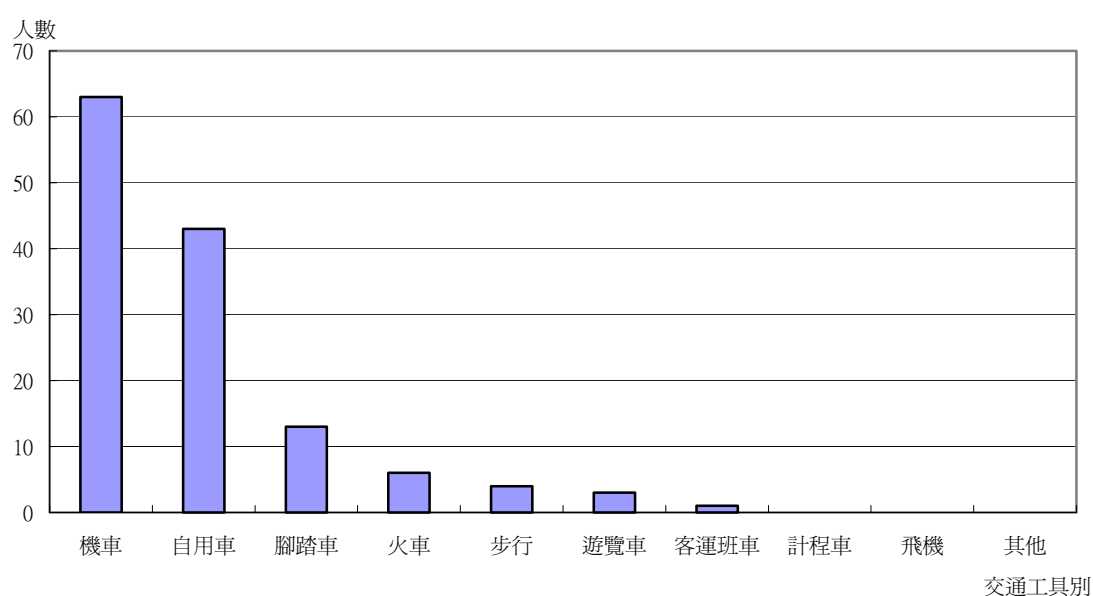


圖 4.2-30 調查遊客前來台南市五大名勝古蹟所使用之運具

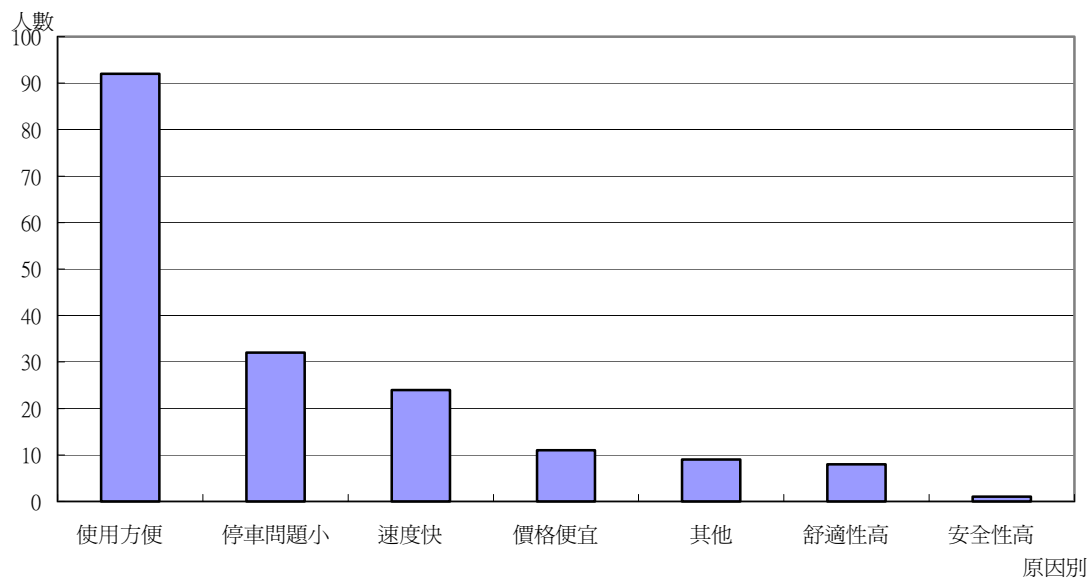


圖 4.2-31 調查遊客選擇使用運具之原因

本研究調查遊客之平均旅行時間如圖4.2-32所示。

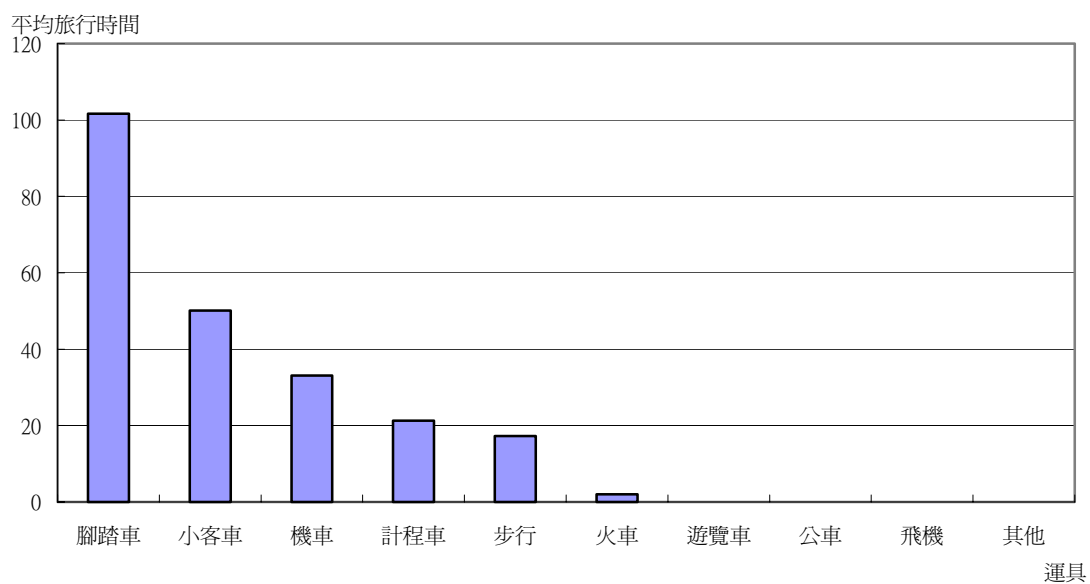


圖 4.2-32 調查遊客平均旅行時間

本研究調查遊客對於此次前來所使用之各項運輸工具，就行人空間而言，對於人行道平整程度，表示非常滿意有20人、表示滿意83人、表示普通27人、表示不滿意2人、表示非常不滿意1人。對於人行

空間美觀程度，表示非常滿意有18人、表示滿意79人、表示普通30人、表示不滿意5人、表示非常不滿意1人。對於週遭行人徒步狀況，表示非常滿意14人、表示滿意71人、表示普通38人、表示不滿意8人、表示非常不滿意2人。對於行走安全程度，表示非常滿意13人、表示滿意71人、表示普通34人、表示不滿意11人、表示非常不滿意3人，其他有遊客表示車輛很多。就腳踏車部分，對於腳踏車活動，表示非常滿意0人、表示滿意38人、表示普通68人、表示不滿意11人、表示非常不滿意3人。就公車部分，對於公車方便程度，表示非常滿意7人、表示滿意23人、表示普通64人、表示不滿意28人、表示非常不滿意9人。對於公車資訊，表示非常滿意7人、表示滿意23人、表示普通65人、表示不滿意5人、表示非常不滿意12人。對於候車空間美觀程度，表示非常滿意9人、表示滿意31人、表示普通66人、表示不滿意15人、表示非常不滿意10人。就停車部份，對於停車資訊，表示非常滿意7人、表示滿意44人、表示普通56人、表示不滿意22人、表示非常不滿意3人。對於停車位數量，表示非常滿意8人、表示滿意50人、表示普通52人、表示不滿意20人、表示非常不滿意3人。對於停車位之路程，表示非常滿意10人、表示滿意51人、表示普通52人、表示不滿意15人、表示非常不滿意4人。對於停車空間美觀程度，表示非常滿意9人、表示滿意51人、表示普通57人、表示不滿意13人、表示非常不滿意4人。就整體部分而言，對於交通安全程度，表示非常滿意12人、表示滿意54人、表示普通52人、表示不滿意9人、表示非常不滿意4人。調查遊客之各項感覺，如圖4.2-33至圖4.2-45所示。

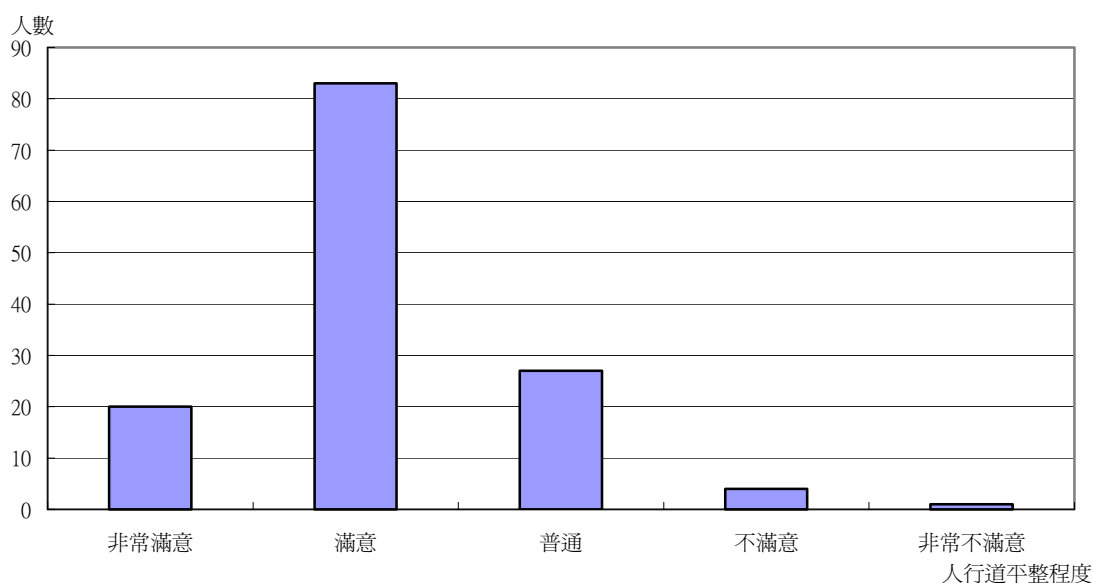


圖 4.2-33 調查旅客對人行道平整程度滿意圖

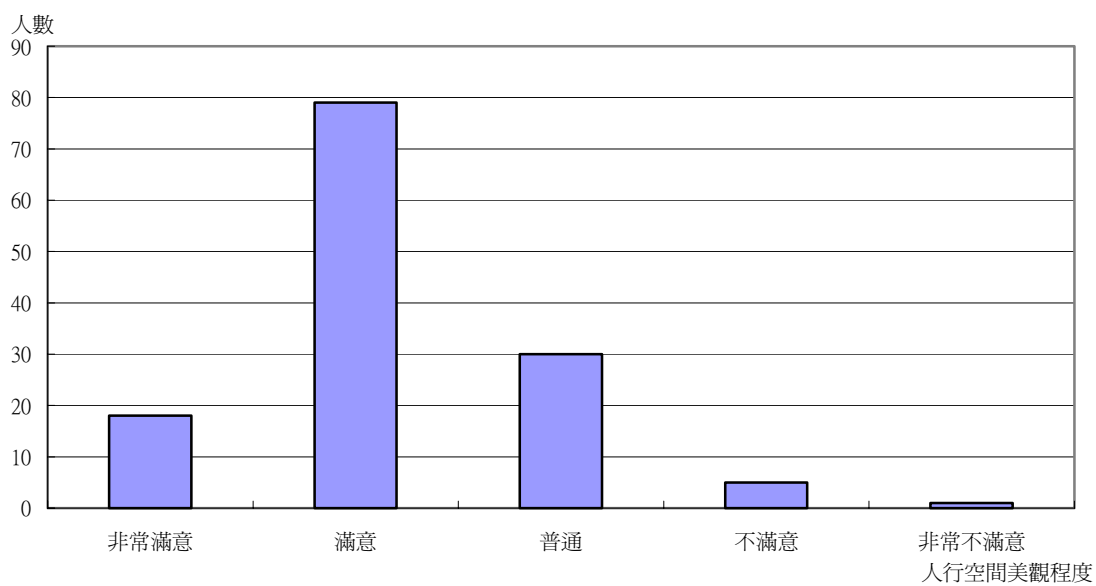


圖 4.2-34 調查旅客對人行空間美觀程度滿意圖

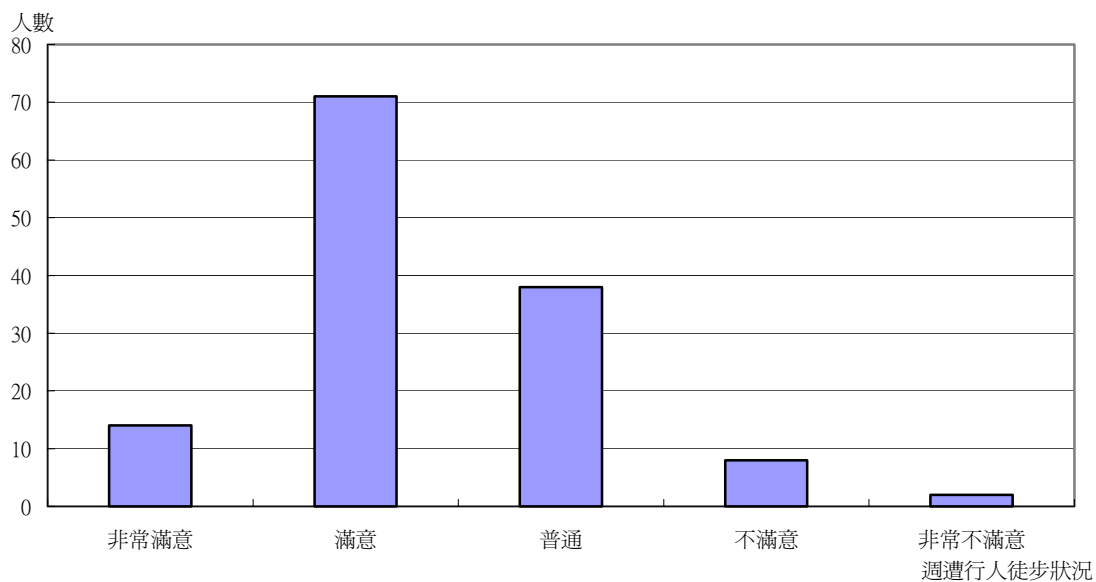


圖 4.2-35 調查旅客對週遭行人徒步狀況滿意圖

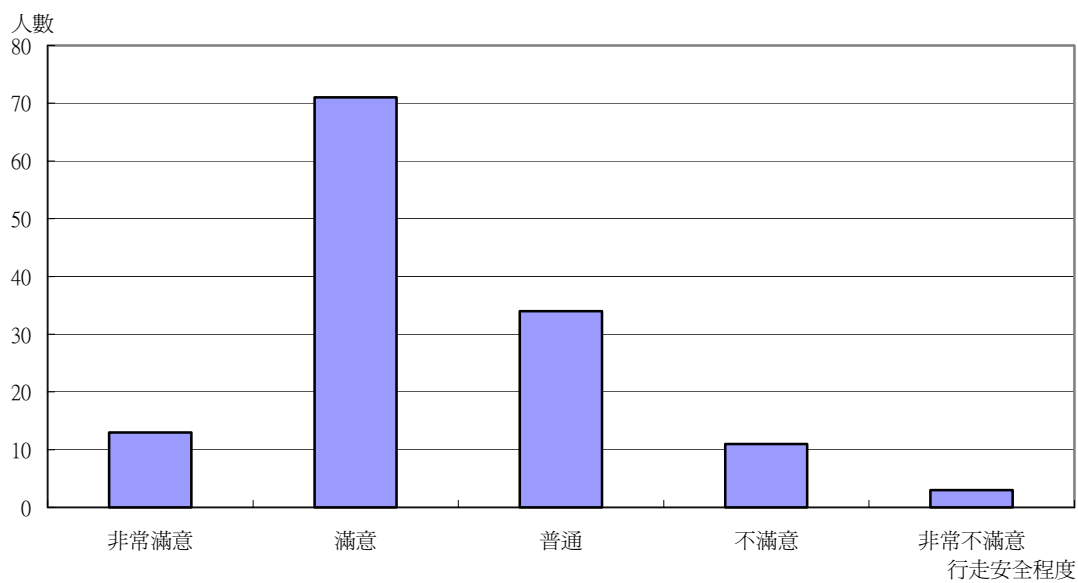


圖 4.2-36 調查旅客對行走安全程度滿意圖

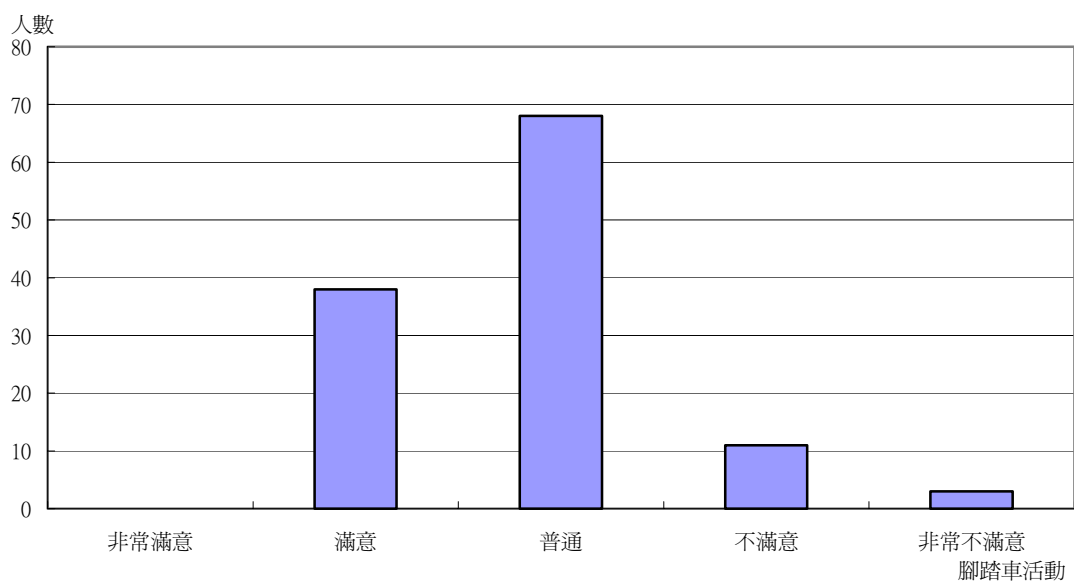


圖 4.2-37 調查旅客對腳踏車活動滿意圖

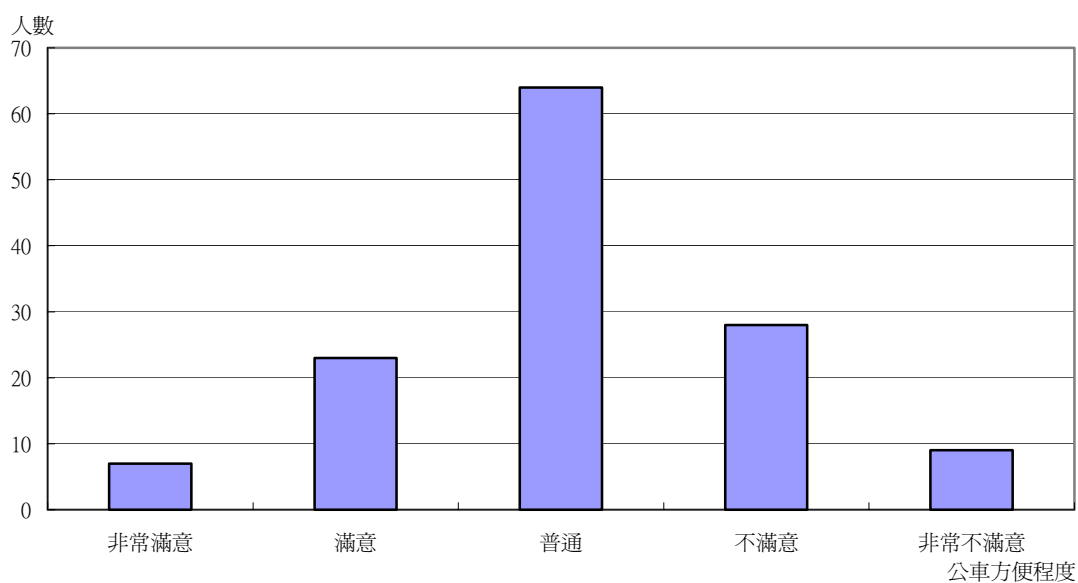


圖 4.2-38 調查旅客對公車方便程度滿意圖

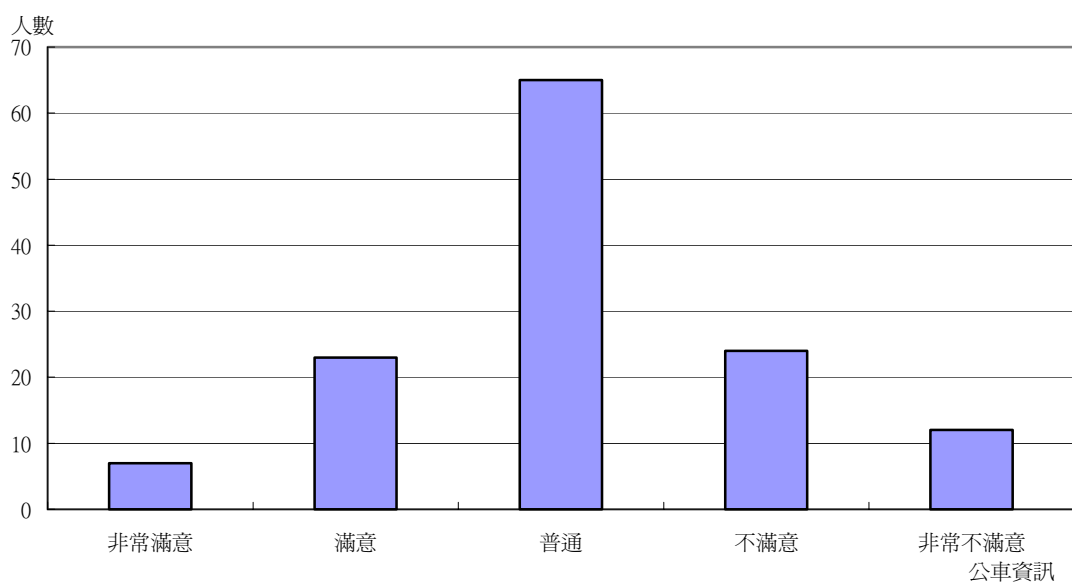


圖 4.2-39 調查旅客對公車資訊滿意圖



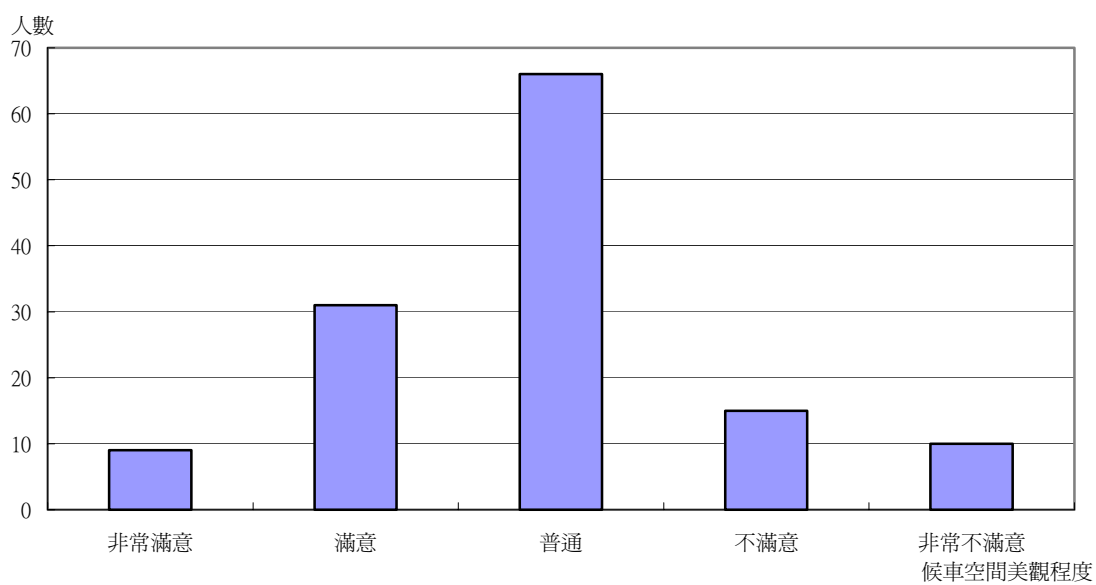


圖 4.2-40 調查旅客對候車空間美觀程度滿意圖

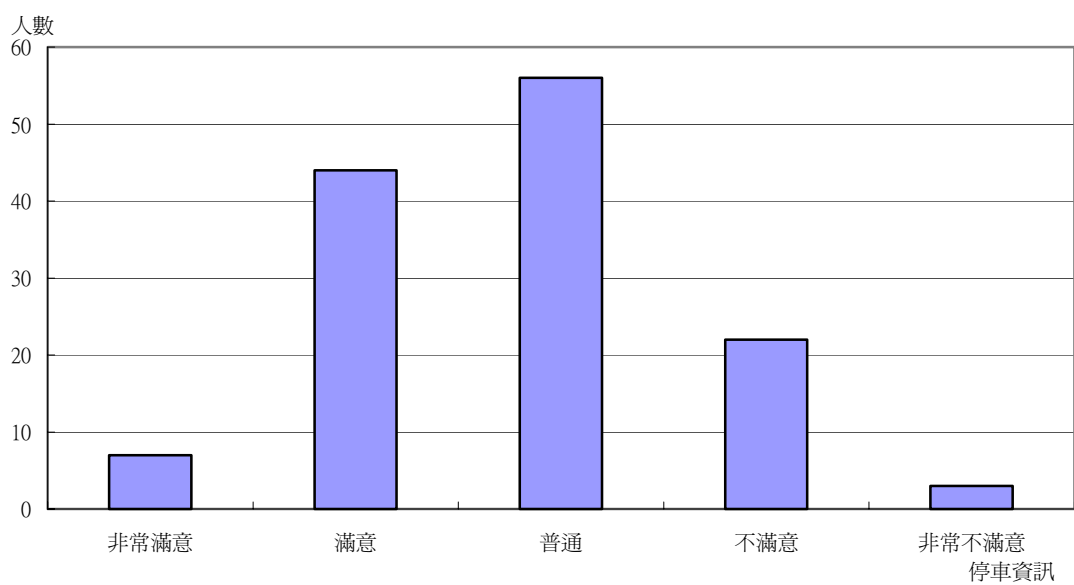


圖 4.2-41 調查旅客對停車資訊滿意圖

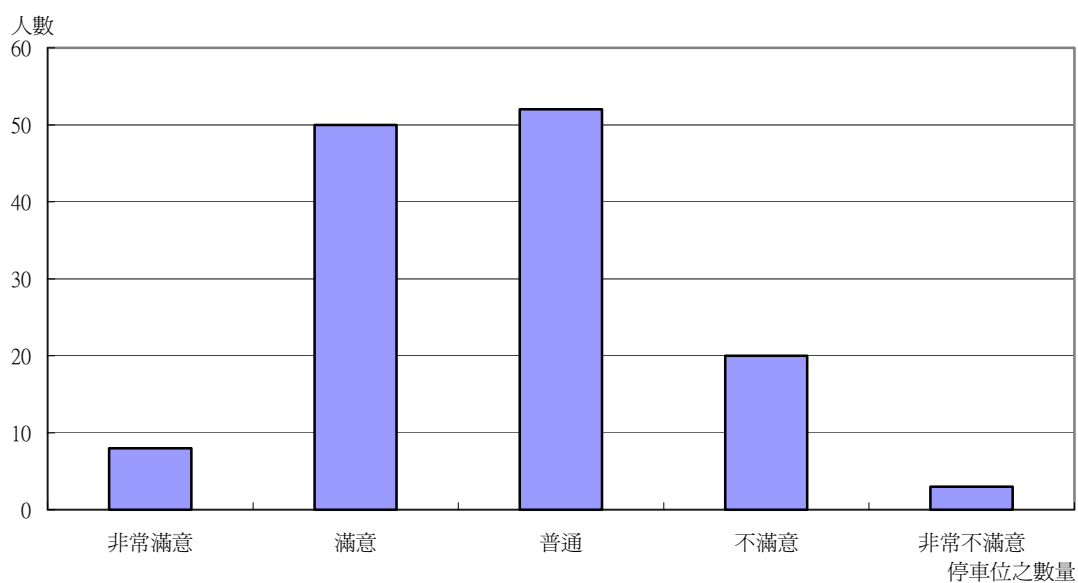


圖 4.2-42 調查旅客對停車位數量滿意圖

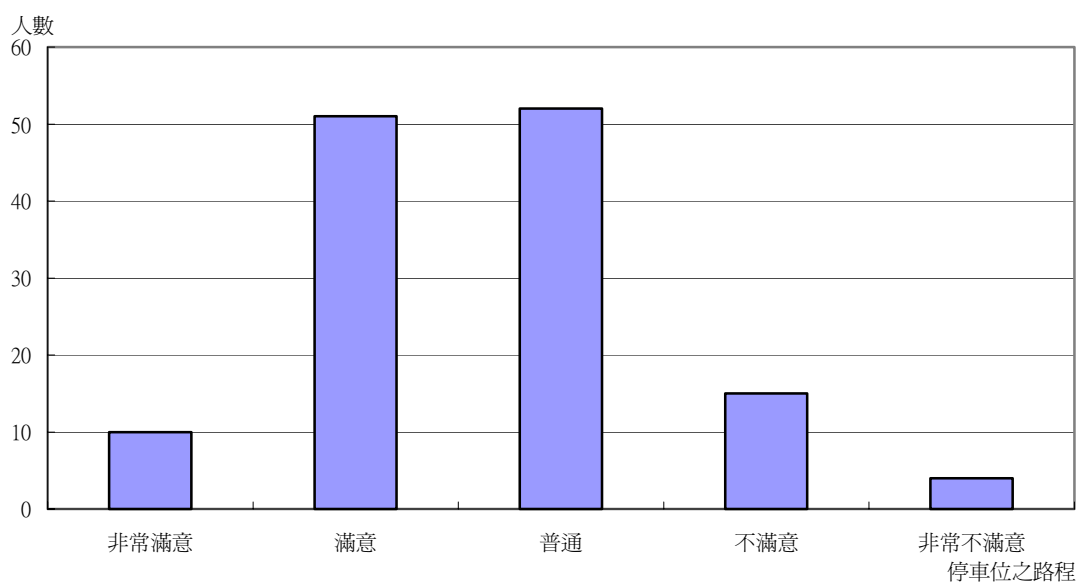


圖 4.2-43 調查旅客對停車位之路程滿意圖

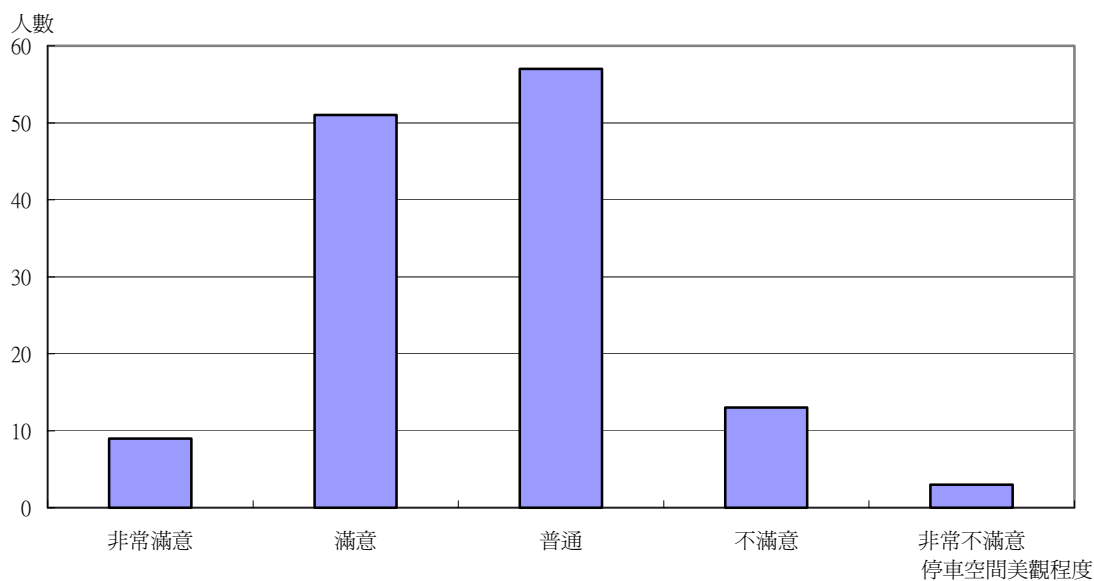


圖 4.2-44 調查旅客對停車空間美觀程度滿意圖

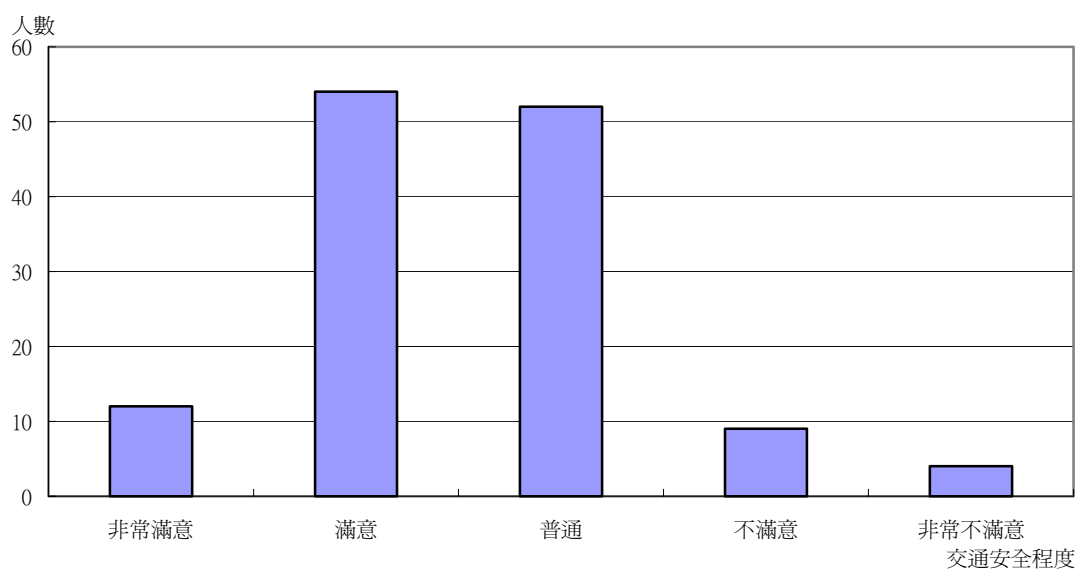


圖4.2-45 調查旅客對交通安全程度滿意圖

本研究調查旅客，對於台南市名勝古蹟，遊客覺得應改進的交通項目，表示應加強提供資訊者有52人，表示應整頓人行道空間者有20人，表示應設置行人徒步區者有21人，表示應道路綠美化者有37人，表示應有便利的停車設施者有50人，表示應改善交通安全者有26，表示應改善公車候車亭者有18人，表示應增加公車便利性者有45人，表

示應對攤販美化管理者有21人，表示應提高轉乘便利者有13人，表示其他者有20人。統計結果如下圖4.2-46所示。

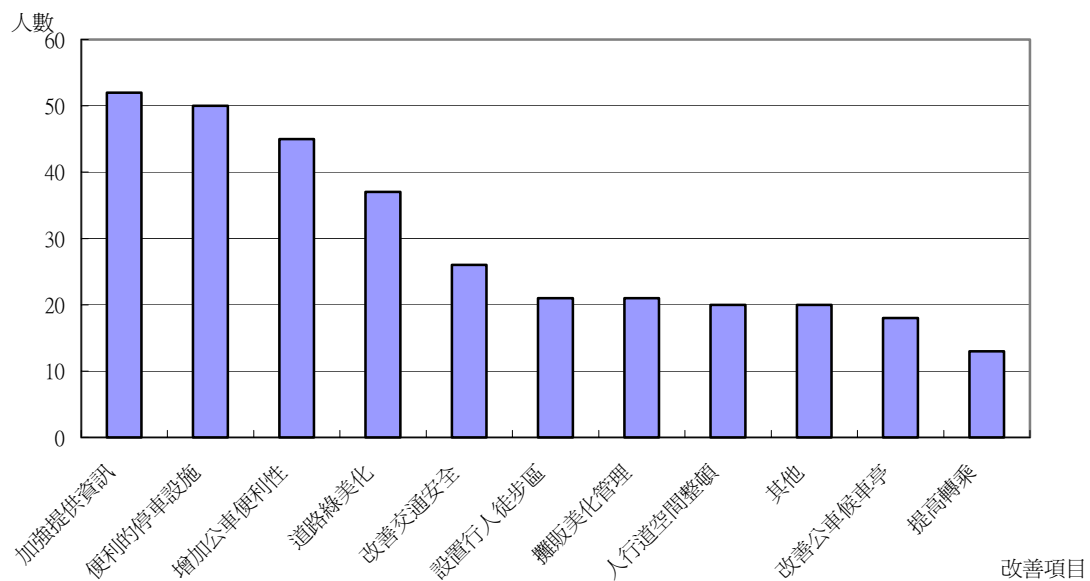


圖 4.2-46 調查遊客建議台南市名勝古蹟應改善之交通項目

本研究調查遊客在室內參觀活動時所希望使用的交通工具，表示希望徒步者有21人，表示希望有腳踏車者31人，表示希望有觀光專車者有63人，表示希望有機車9人，表示希望有小汽車者有2人，未填答者3人。調查結果如圖4.2-47所示。

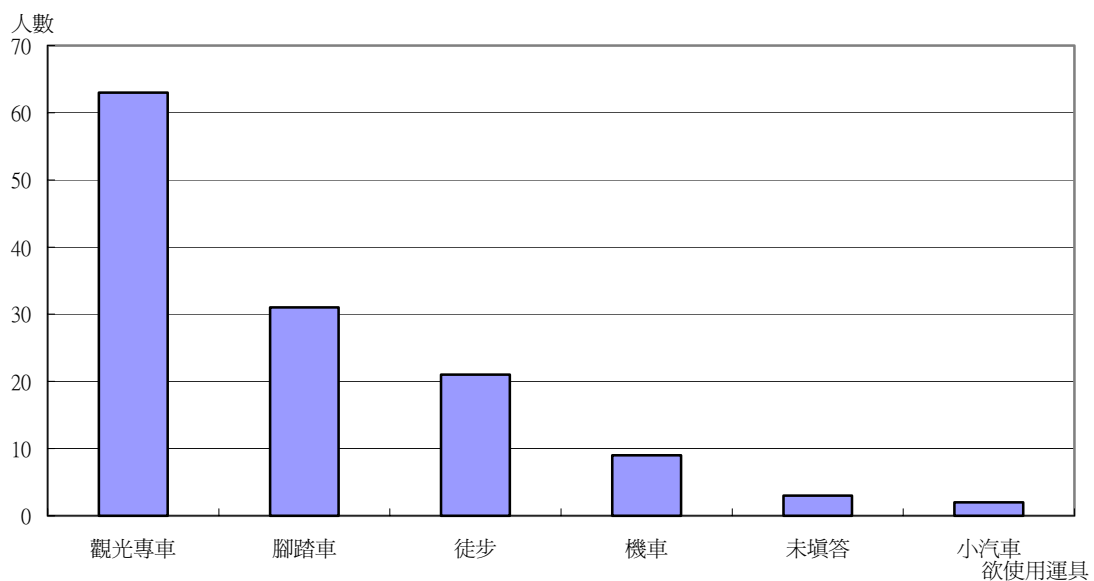


圖 4.2-47 調查遊客在室內參觀活動時所希望使用的交通工具

本研究調查遊客近一年來，遊客是第幾次到此地來，答1次者為68人，答2次者為28人，答3次者為11人，答4次者為4人，答5次者為2人，答6次者為19人，未填答者1人。其中各古蹟遊客近一年來遊玩之次數如圖4.2-48所示。

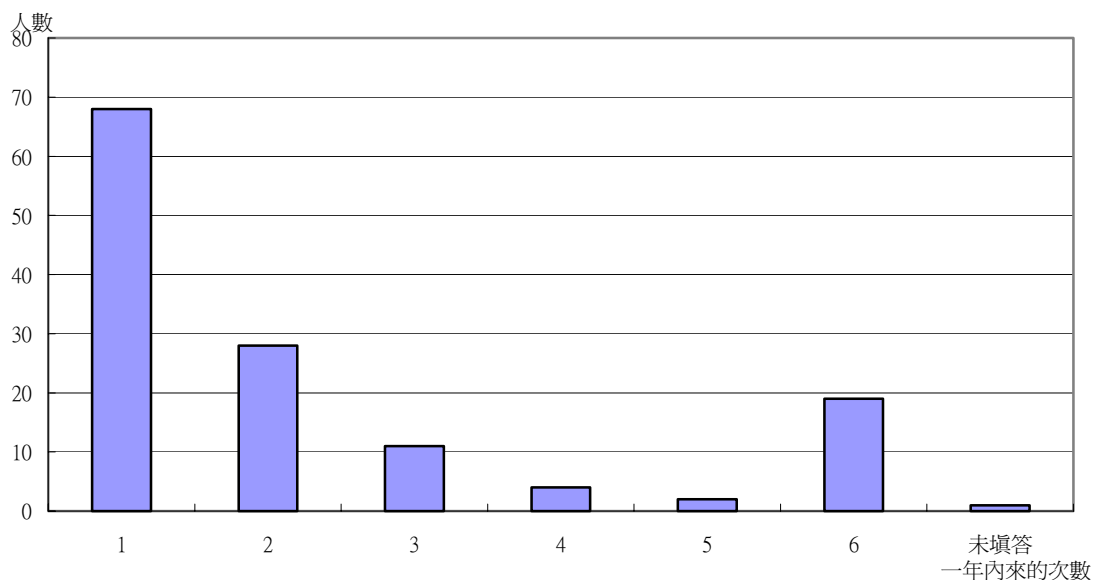


圖 4.2-48 調查遊客近一年來此地遊玩次數分布圖

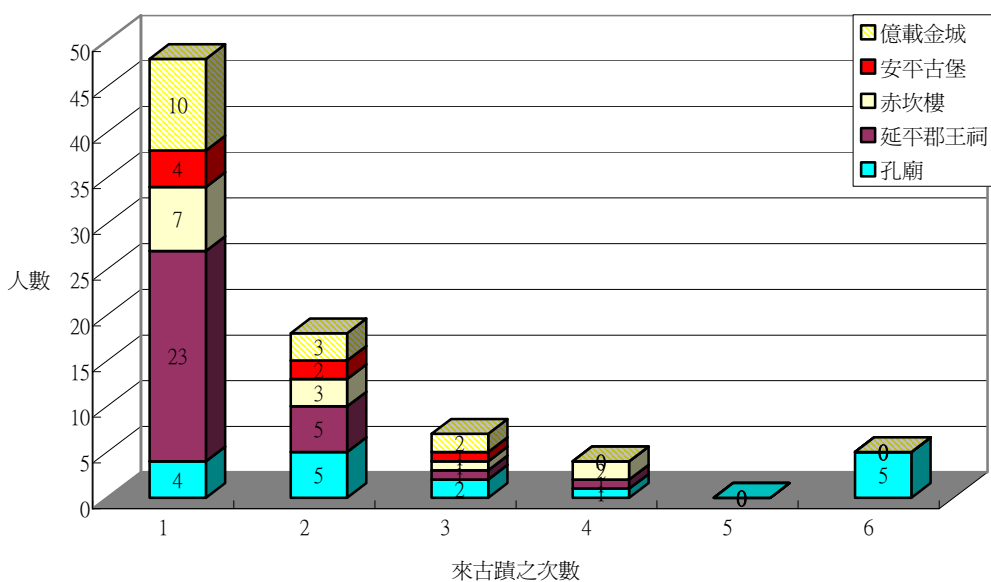


圖 4.2-49 調查遊客近一年來此地遊玩次數分布圖（依地點分）

本研究調查遊客如果改善大眾運輸、提供輕便可靠的運輸工具（如輕軌捷運），遊客是否願意改搭大眾運輸來此？回答會者為115人，回答不會者為16人，未填答者為2人。而如果改善大眾運輸，調查遊客每年可能會多來幾次遊玩？答1次者為22人，答2次者為15人，答3次者為5人，答5次者為4人，答8次者為1人，答10次者為1人，答20次者為1人。在改善大眾運輸的條件下，除了有2位原本近一年來古蹟遊玩2次之旅客外，其他皆為原本近一年只來1次之遊客，表示如果改善大眾運輸，應該能吸引更多的旅客前來進行更多次的遊玩。

## 4.3 交通動線規劃

交通動線規劃流程主要以親和力改善為主。如圖4.3-1所示。

### 4.3.1 動線層次

本研究將台南市五大古蹟周邊的交通動線規劃為主要動線與次要動線。主要動線主要是連接各個古蹟園區之間的動線。透過運輸系統的相互連接，提供遊客一明確的參觀路徑。次要（區內）動線主要是在各古蹟園區內，遊客在個別的古蹟之間的交通動線。可建立接近參觀點之最佳方式。

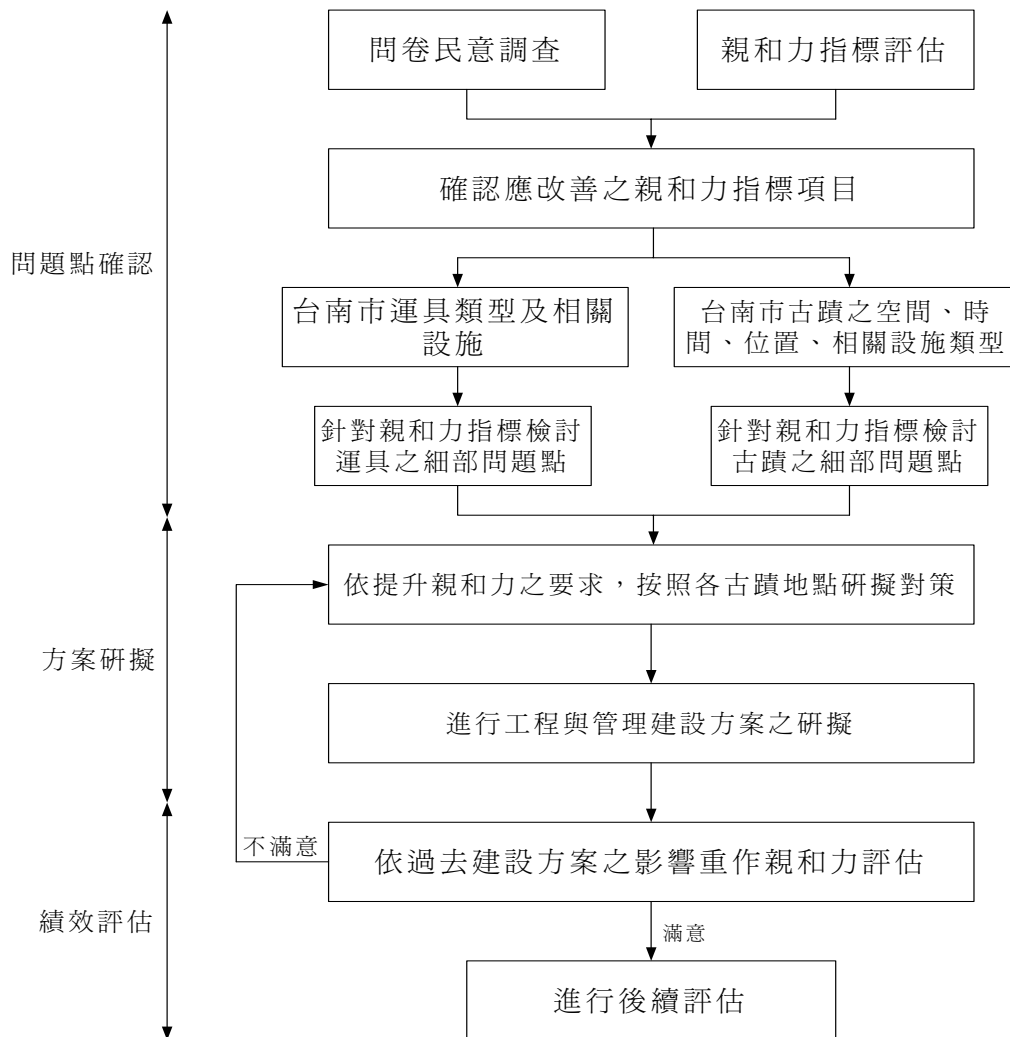


圖4.3-1 親和力改善流程圖

### 4.3.2 古蹟系統

本研究將台南市各級古蹟分別以綠色（一級）、黃色（二級）、紅色（三級）標示於地圖上。再將台南市各服務性資源分別以綠色（小吃）、黃色（百貨公司）、紅色（夜市）標示於地圖上，如圖4.3-2所示。以各古蹟為中心，距離三百公尺為半徑畫圓。鄰近之古蹟範圍所行程之區位，視為一園區，可將台南市古蹟區位做一概略性之劃分。配合服務性設施，選擇規劃地點。區內路線選定之原則：最短的步行路徑；最多的參觀點，以下各節便依據此原則進行人行步道系統與大眾運輸系統之規劃。



圖4.3-2 台南市名勝古蹟與服務性設性分佈圖



### 4.3.3 人行系統

台南地區擁有豐富的空間與文化資源，包括了各級古蹟、明清時期以來的傳統寺廟與街巷空間、以及日治時期以來的政治、文教、商業等公共歷史性建築；清晰可見的荷據、明鄭、清領、日治的歷史脈絡與都市紋理，這些古蹟在品質、數量及發展潛力上，是其他縣市無法與之抗衡的，因此台南地區可謂台灣的文化首都。但以往台南市之各重要歷史街區由於缺乏整體規劃與介紹，使得一般民眾僅能由零星片段的資料，接觸到少數古蹟的「點」，卻忽視了週遭多數具潛力之重點空間資源；本研究著眼於此，擬規劃一親和性古蹟步道，透過全區參觀動線之規劃與沿途人行步道之改善，串連各個重要參觀景點，建立「線」的連結，使全區空間資源得以充分整合，使得單一獨立的點得以連成線，並進而組構成關係密切的「面」。

台南古蹟分布位置大致依都市發展軌跡由沿海分布至市區，其地理位置以行政區域分則大多集中於中區及安平區，且古蹟之分佈型態多為群落狀分佈，因此本研究將台南市之主要名勝古蹟依其地理位置分別規劃成四處古蹟巡禮步道，分別為「赤崁樓古蹟巡禮步道」、「孔廟古蹟巡禮步道」、「延平郡王祠古蹟巡禮步道」、「安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道」(圖4.3-3)；以上四個古蹟巡禮步道均規劃為迴路形式，透過導引系統之建立，提供參觀者一條明確可遵循的主要路徑，作用在聯繫各主要參觀點。

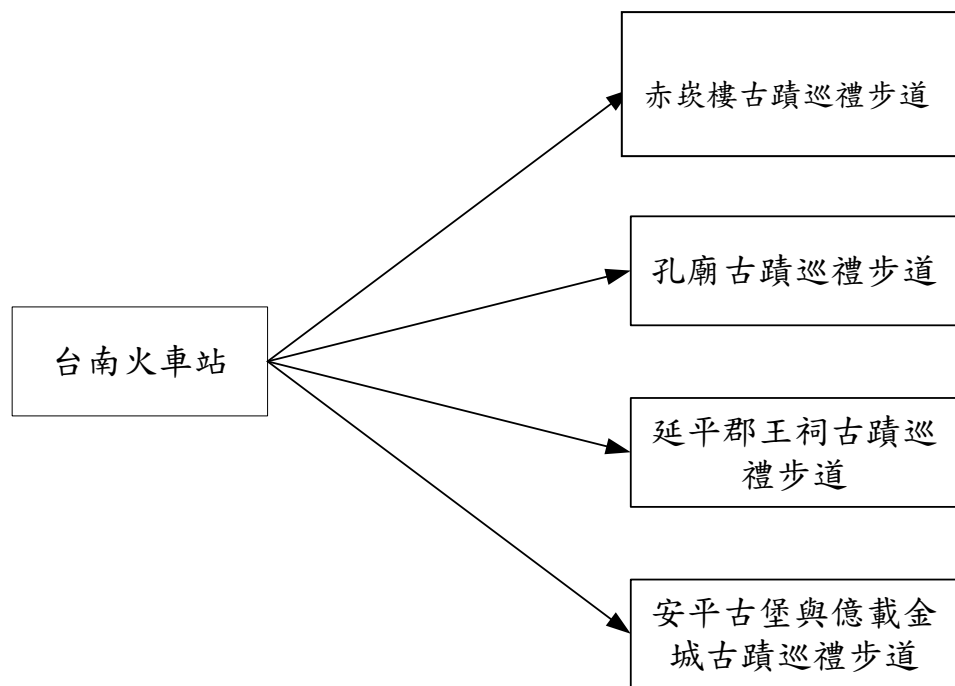


圖4.3-3 台南市古蹟巡禮步道分級圖

### 1. 赤崁樓古蹟巡禮步道

赤崁樓古蹟巡禮步道位於台南市之中區，該區之古蹟巡禮步道包括赤崁樓、烏鬼井、三山國王廟、開基天后宮、大觀音亭、大天后宮、開基武廟、祀典武廟、大井頭、陳德聚堂、北極殿天壇、開基靈祐宮等共十二處名勝古蹟(圖4.3-4)，該區古蹟巡禮步道總長度約為2.7公里(圖4.3-5)，所步行時間約為45分鐘。

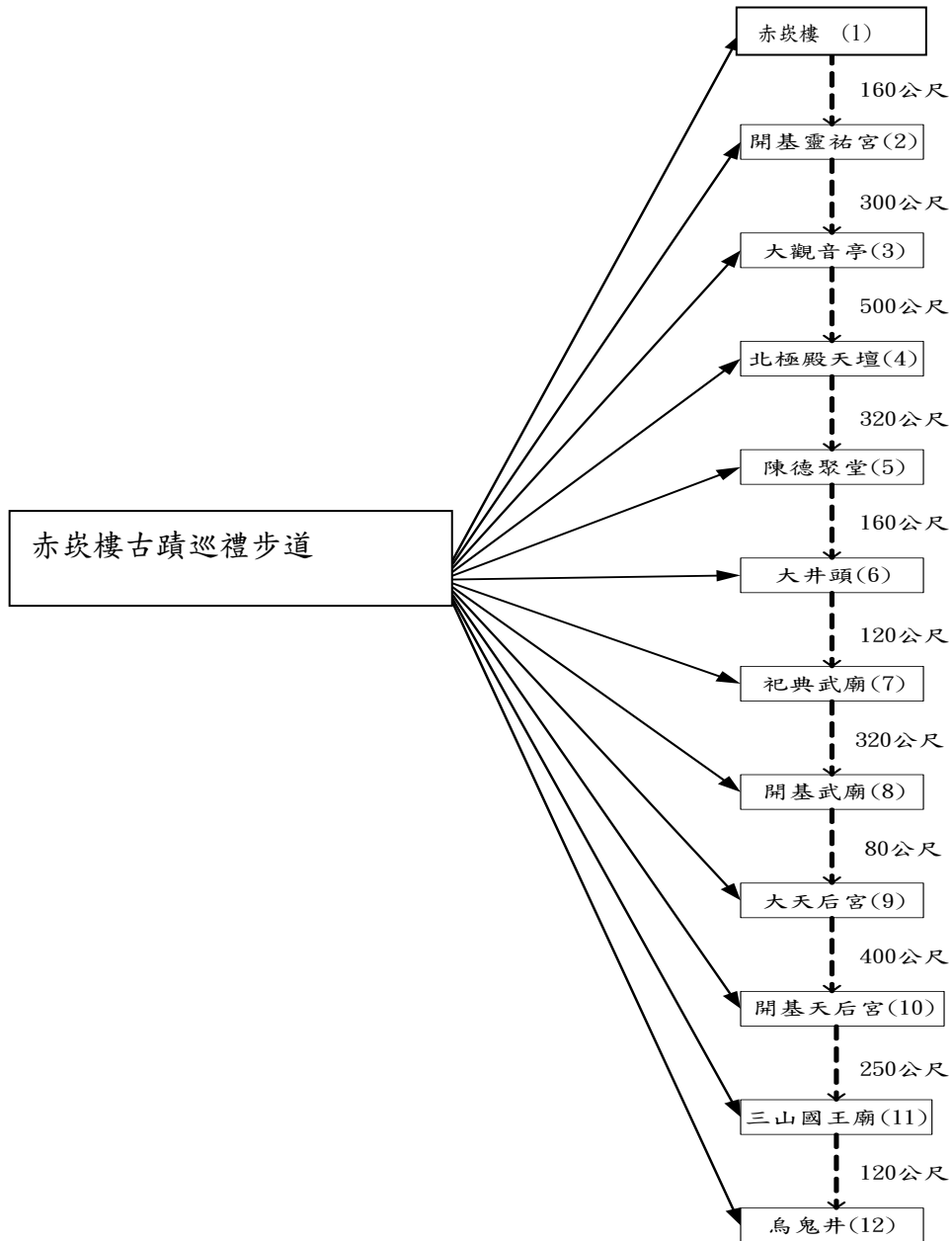


圖4.3-4 赤崁樓古蹟巡禮步道分級圖

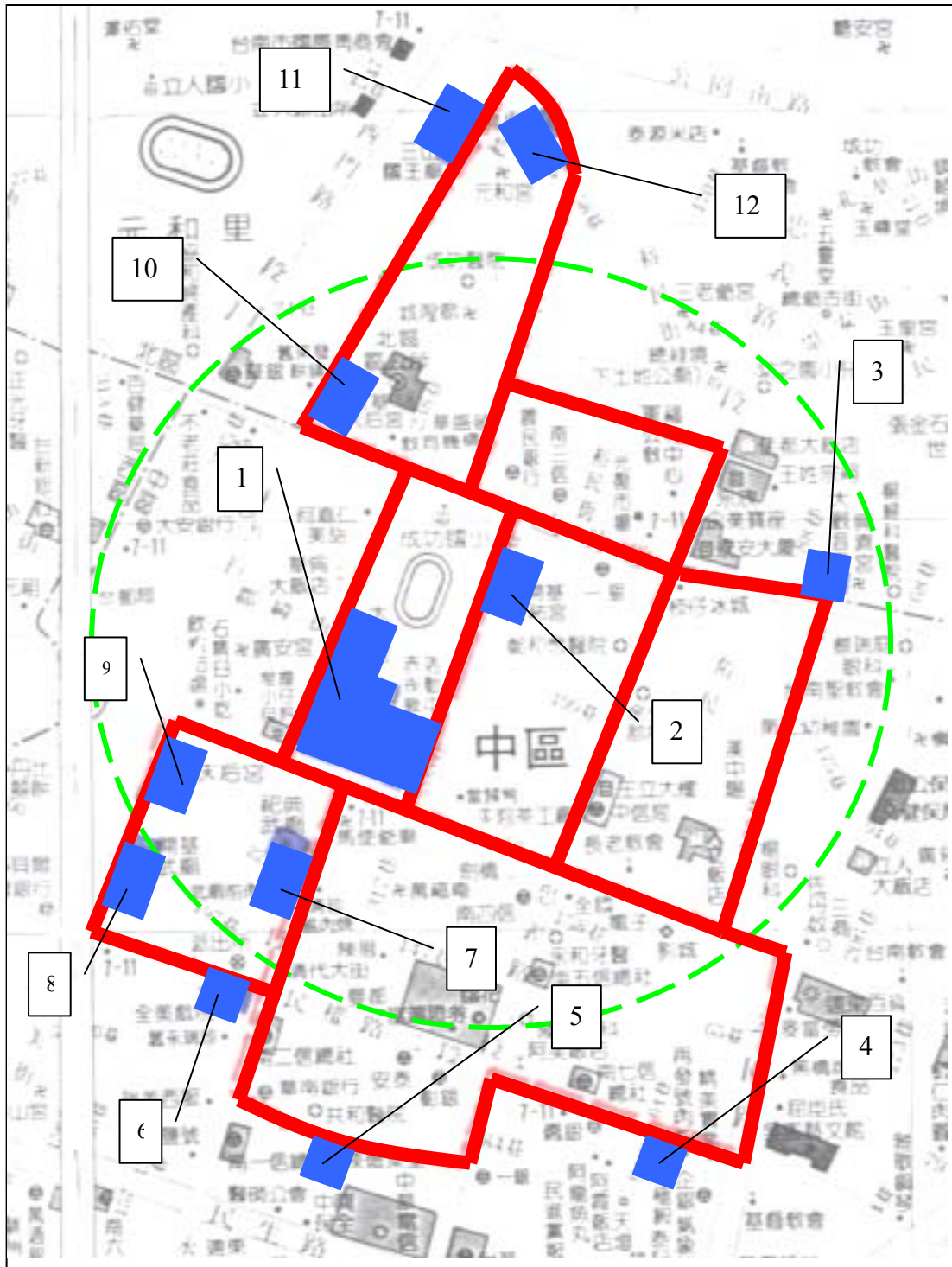


圖4.3-5 赤崁樓古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

【註】圖中之圓為半徑 300m 之圓，步行時間約 5 分鐘

## 2.孔廟古蹟巡禮步道

孔廟古蹟巡禮步道位於台南市之中區，該區之古蹟巡禮步道包括孔廟、報恩堂、擇賢堂、總趕宮、台南地方法院、蕭氏節孝坊、德化堂、東嶽殿、府城隍廟等共九處名勝古蹟(圖4.3-6)，該區古蹟巡禮步道總長度約為3公里(圖4.3-7)，所步行時間約為50分鐘。

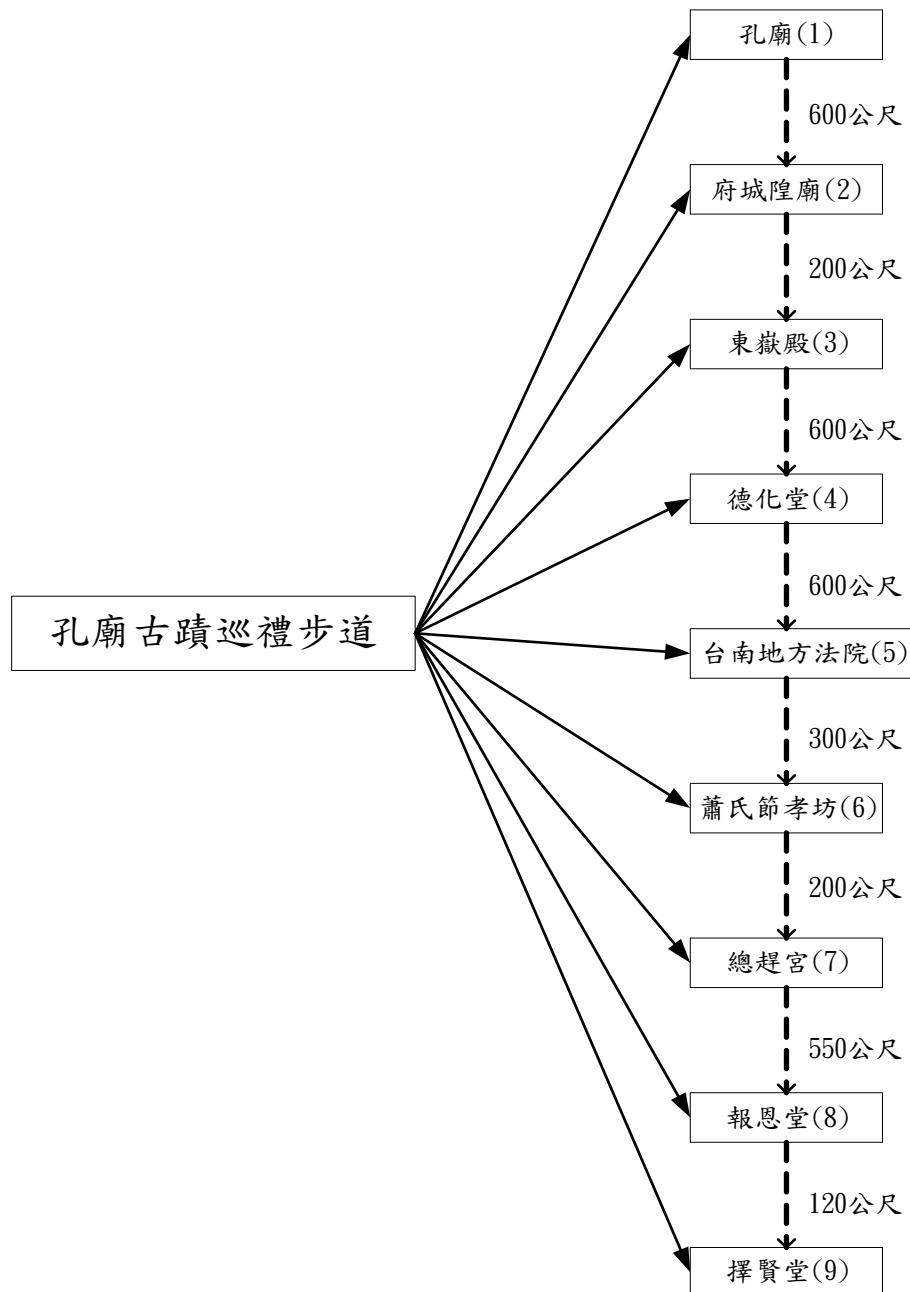


圖4.3-6 孔廟古蹟巡禮步道分級圖

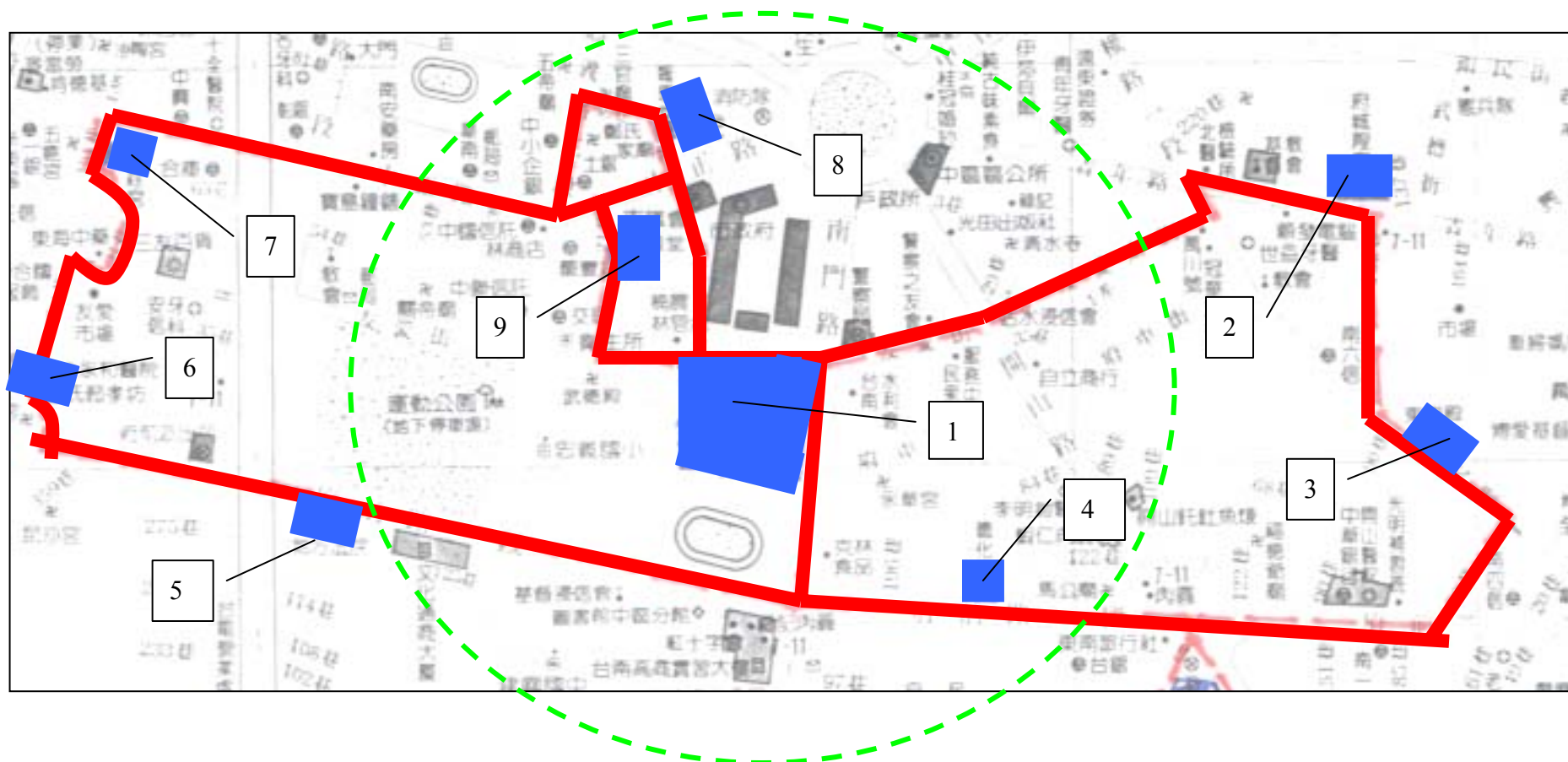


圖4.3-7 孔廟古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

【註】圖中之圓為半徑 300m 之圓，步行時間約 5 分鐘

### 3.延平郡王祠古蹟巡禮步道

延平郡王祠古蹟巡禮步道位於台南市之中區，該區之古蹟巡禮步道包括延平郡王祠、大南門碑林、南門垣、五妃廟、法華寺等共五處名勝古蹟(圖4.3-8)，該區古蹟巡禮步道總長度約為2.4公里(圖4.3-9)，所步行時間約為40分鐘。

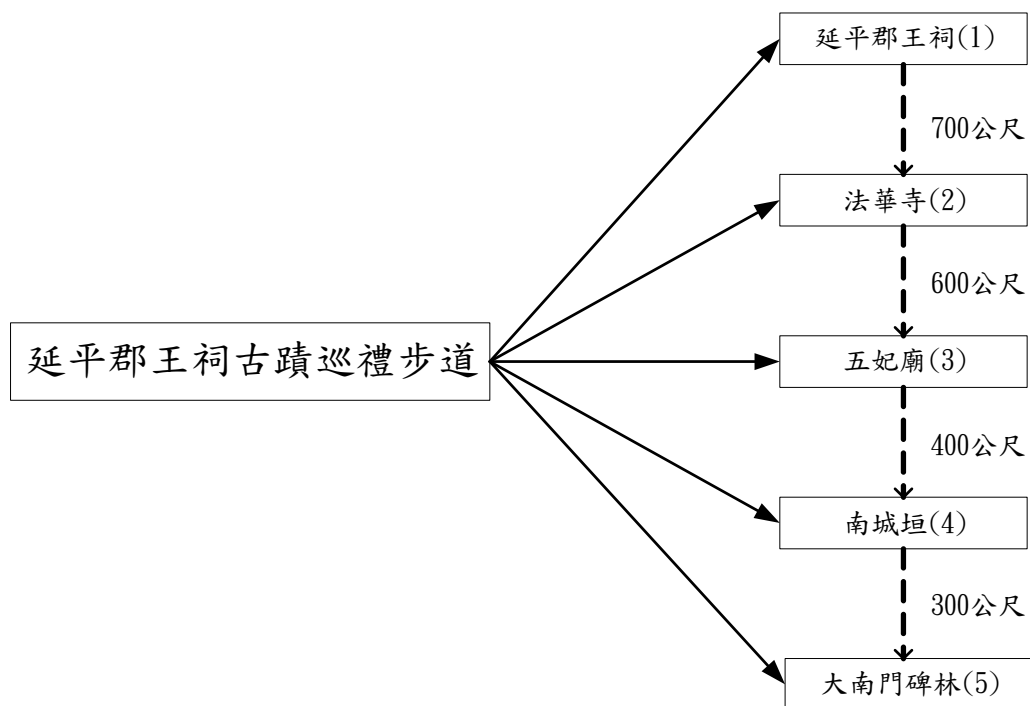


圖4.3-8 延平郡王祠古蹟巡禮步道分級圖

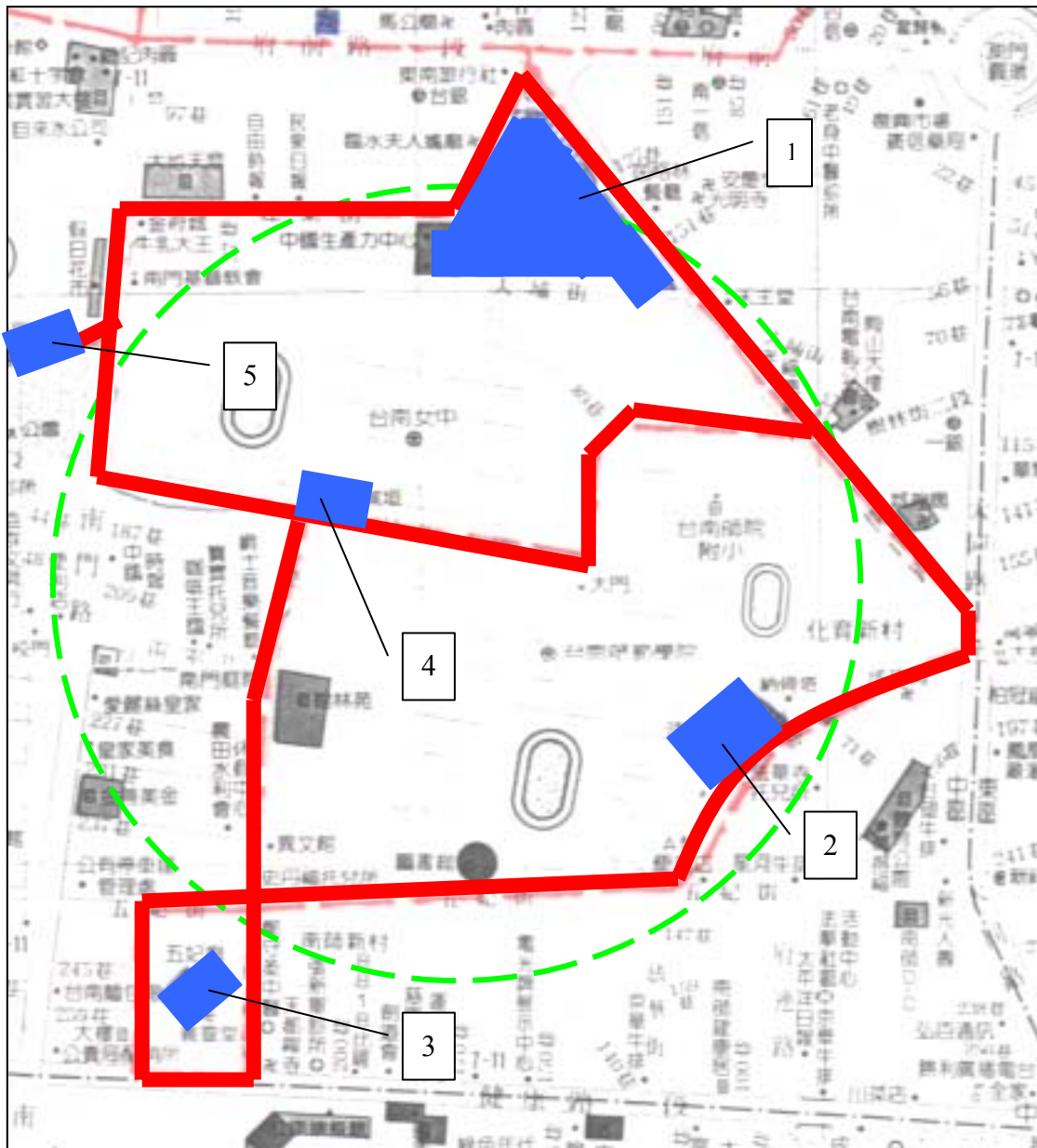


圖4.3-9 延平郡王祠古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

【註】圖中之圓為半徑 300m 之圓，步行時間約 5 分鐘



#### 4.安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道

安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道位於台南市之安平區，該區之古蹟巡禮步道包括延安平古堡、億載金城、安平小砲台、妙壽宮、開台天后宮、東興洋行（外商貿易紀念館）、德記洋行（台灣開拓史料蠟像館）、延平街古井等共九處名勝古蹟(圖4.3-10)，該區古蹟巡禮步道總長度約為4公里(圖4.3-11)，所步行時間約為65分鐘。

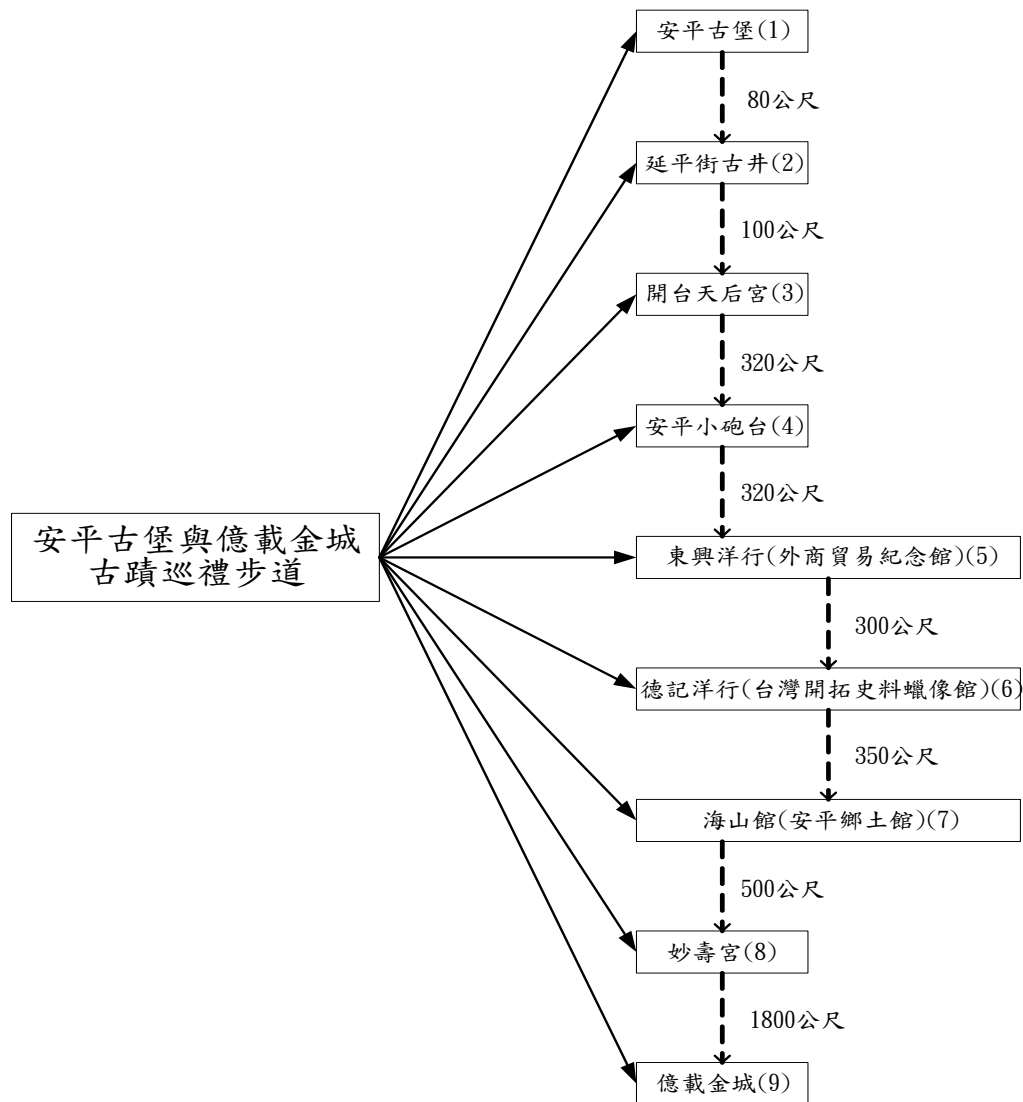


圖4.3-10 安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道分級圖

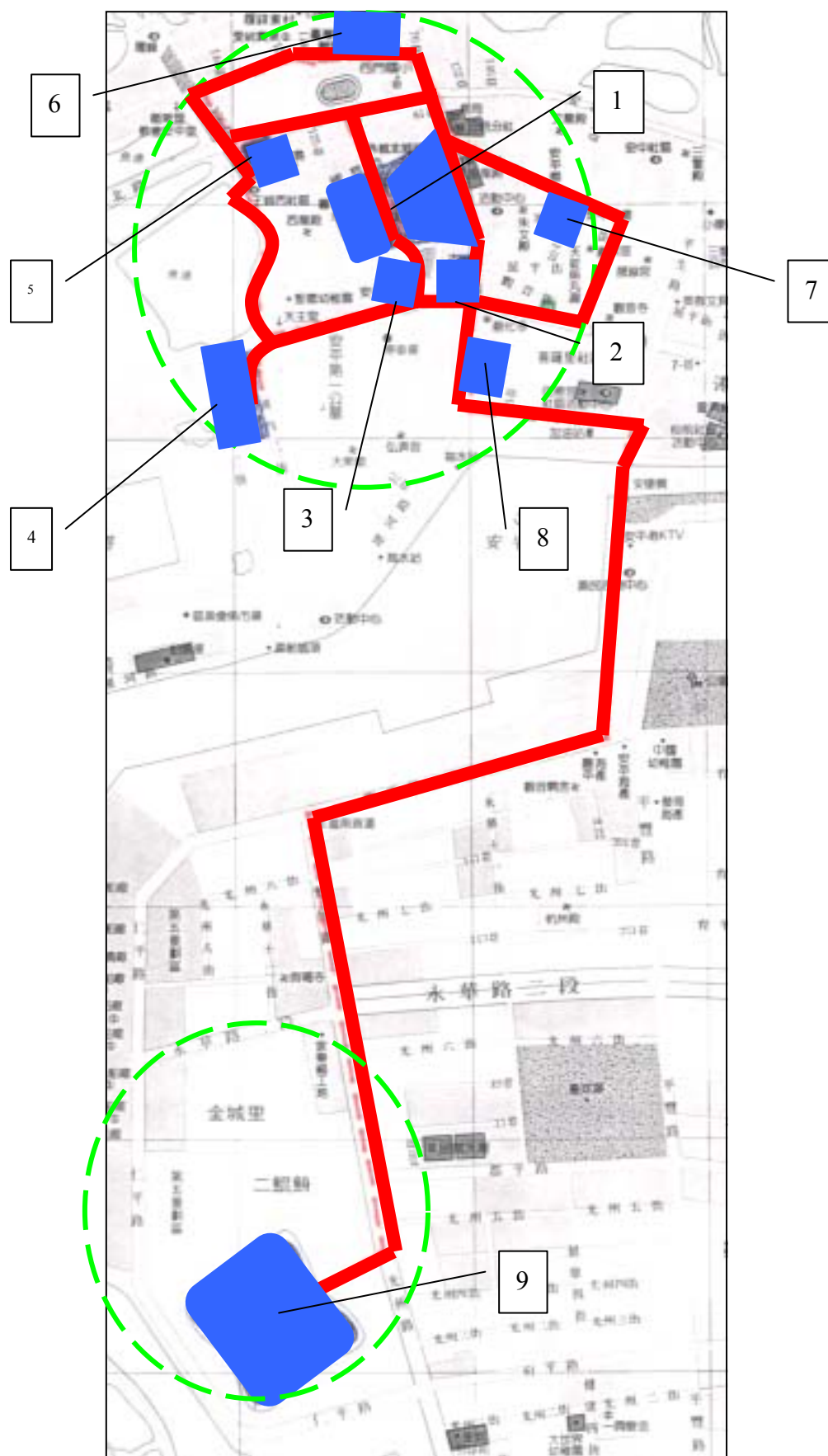


圖 4.3-11 安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

【註】圖中之圓為半徑 300m 之圓，步行時間約 5 分鐘

#### 4.3.4 腳踏車系統

台南市現有的都市計畫園道沿襲日據時代的規劃，以外環的園林大道連接台南市區四個主要的大型公園－中山公園、東寧公園、體育公園及正義公園，其規劃構想是讓居民沿著此路線散步或以腳踏車當步，漫行於園林大道與大型公園，此園道系統的計畫至今仍然保留下來；如果能將此現成的園道系統恢復其原來的規劃構想，建立腳踏車專用道，將是事半功倍，充分發揮腳踏車的功能。除了此環形園道外，若能再加上下列三條路線，將使此腳踏車專用道系統更為完整，可串連各個重要各古蹟及參觀景點，建立「線」的連結，使全區空間資源得以充分整合，並進而組構成關係密切的「面」，腳踏車系統路線如下所述，路線圖則如圖4.3-12所示。

##### 1. 運河沿線

在海安路與民生路交叉路口處向西延伸，銜接運河，在沿著運河南岸建立腳踏車專用道，可以連接到安平古堡與億載金城等一級古蹟，使此路線兼具休閒、遊憩的功能。同時在五期重劃區的居民可以利用此腳踏車道到達中正路商業中心。

##### 2. 鐵路沿線

民國82年2月台灣省政府委員會議通過「台南市鐵路地下化工程建設計畫」，隨即由中華顧問工程司進行規劃與設計，根據其初步構想，鐵路地下化後的原有鐵路用地將闢成綠帶，若能利用此綠帶建立腳踏車專用道，從中貫穿原來的環形園道，將使腳踏車道系統更為完整。

##### 3. 東寧線

從東寧路與林森路口，沿著東寧路與鐵路相交，沿途經過台南一中、長榮女中、與博愛國小。

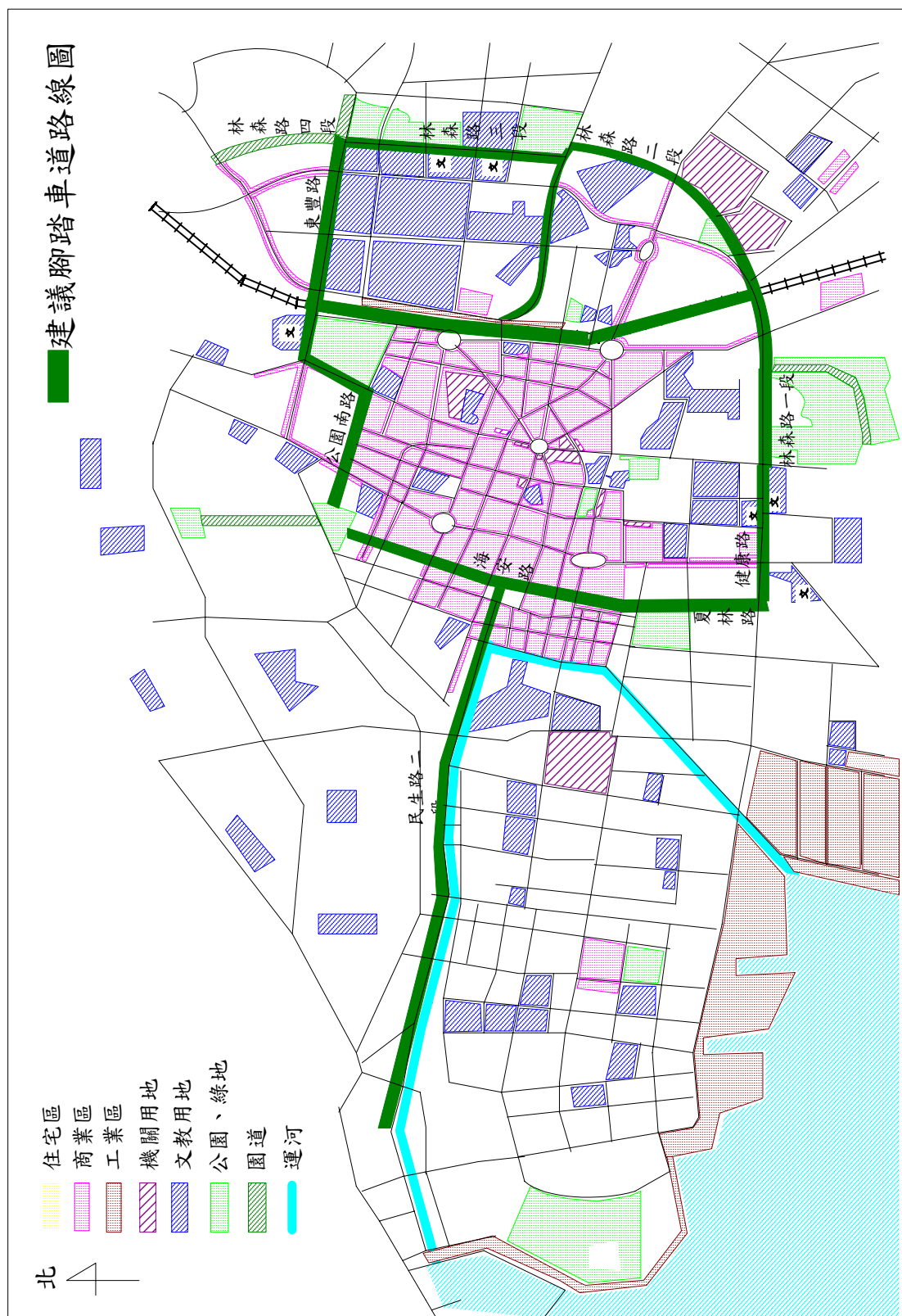


圖4.3-12 台南市建議腳踏車道路線圖

該腳踏車專用道系統具有以下特色：

#### 1.連接主要公園

台南市幾個主要公園－體育公園、正義公園、中山公園、東寧公園及林森公園，為原有都市計畫園道所連接，在園道上建立腳踏車專用道，可以提供市民安全舒適且健康的生活環境，並加強這些公園的休閒功能。

#### 2.連接主要綠帶

台南市運河南岸和東豐路是最主要的綠帶，提供佈設腳踏車道最自然的條件。另外，鐵路地下畫後的鐵路用地計畫變更成綠帶，與北門路的文化商街平行，沿路書店、唱片行及電腦店林立，若以腳踏車道從其後門平行經過，提供學生安全方便的購物空間，更會加強沿線的文化氣息。

#### 3.連接主要學校

初步研擬的腳踏車專用道系統沿線經過台南市主要學校，包括成功大學、台南一中、台南二中、家齊女中、台南商職、長榮中學、長榮女中、安平國中、後甲國中、新興國中、公園國小、新興國小及博愛國小等。另外，台南師院、台南女中、德光女中、光華女中、南英工商、護理學校、啟聰學校、中山國中、金城國中、大成國中、民德國中、協進國小、成功國小、新南國小、師院附小及勝利國小距離此系統只在500公尺內。

#### 4.3.5 大眾運輸系統

本研究所規劃之四處古巡禮步道系統及腳踏車系統為一次要動線系統，各古蹟園區內主要是以步行及騎乘腳踏車方式參觀相關古蹟；至於各區古蹟園區之間交通動線由主要動線扮演連接的角色，透過大眾運輸系統在各古蹟園區間的相互連接，提供遊客一明確的參觀路徑。

由於台南古蹟大致依都市發展軌跡分布，且分佈型態多為群落狀分佈，因此本研究將台南市之主要名勝古蹟依其地理位置分別規劃成四處古蹟巡禮步道，但各古蹟原區間之交通動線尚需其他運輸設施予以連結，因此本研究規劃「古蹟線」、「小吃購物線」、「廟宇線」等共三條主要交通動線，以輔助步行系統之不足，以期達到串連各個重要參觀景點，建立線的連結，使全區空間資源得以充分整合，使得單一獨立的點得以連成線，並進而組構成關係密切的面。如圖4.3-13所示。



圖4.3-13 大眾運輸系統路線圖



三條主要交通動線如下所述，路線圖則如圖4.3-14至4.3-16所示。

#### 1. 古蹟線



圖4.3-14 大眾運輸系統古蹟線路線圖

本研究所規劃之古蹟線公車路線路線如下：安北路→平生路→慶平路→仁平路→永華路→中華路→安平路→臨安路→民族路→忠義路→府前路→南門路→健康路→大同路→北門路→公園南路→忠義路。沿途經過安平古堡、安平小砲台、東興洋行、得記洋行、億載金城、赤崁樓、烏鬼井、三山國王廟、開基天后宮、大觀音亭、大天后宮、開基武廟、祀典武廟、大井頭、孔廟、台南地方法院、蕭氏節孝坊、東嶽殿、府城隍廟、延平郡王祠、南門垣、五妃廟等台南市主要古蹟，可扮演連結上述各古蹟巡禮步道之角色，進而將不同古蹟點構成關係密切的面。

## 2.小吃購物線



圖4.3-15 大眾運輸系統小吃線路線圖

經由本研究對台南市之著名小吃及各百貨公司之地理位置進行分析後發現，這兩種服務性設施之分佈相當接近，因此本研究共同規劃一結合小吃與購物之公車路線，其所行經之路線如下：安平路→民生路→金華路→中正路→中山路。其沿途所經之相關服務性設施包括安平豆花、安平蝦捲、度小月擔仔麵、沙卡里巴、鱔魚意麵、土魷魚羹、棺材板、年青貴族百貨、巧立兒童百貨、遠東百貨、三商百貨等小吃及購物性設施。



### 3.廟宇線



圖4.3-16 大眾運輸系統廟宇線路線圖

由於台南市境內有許多全省著名之廟宇，為當地吸引不少觀光客，因此本研究規劃此廟宇公車路線，其所行經之路線如下：開元路→北門路→中山路→中正路→忠義路→民族路→文賢路→成功路。沿途路經之廟宇包括開元寺、三山國王廟、開基天后宮、大觀音亭、大天后宮、開基武廟、祀典武廟、府城隍廟、五妃廟、法華寺等台南市主要廟宇。

## 4.4 旅遊路網資訊系統

本節簡述台南市國際古都智慧型旅遊示範系統。(註：本方法擇錄自台南市國際古都智慧型旅遊示範系統，許添本)

### 4.4.1 計畫願景

台南市乃全省歷史最悠久之都市，西元1662年鄭成功驅逐荷蘭人光復台灣後，在台南開府設治，屯墾拓殖，勵精圖治，當時大陸居民移居來台者紛至沓來，商船雲集，市內商店櫛比，台南都會之規模至是奠定；而至1684年，清廷平台，在台南設治台灣府，為全台首府；1885年，台灣建省，遂改台灣府為台南府，是為台南得名之源由；直至十九世紀末期，台南仍是本省政治經濟文化之重心。

1945年台灣光復後，定台南市為省轄市，全市劃分為7個行政區（東、西、南、北、中、安平、安南等七個行政區），人口約72萬人，其地理位置位於台灣西南，土地富庶之嘉南平原腹地上，四鄰疆界，東接台南縣仁德、永康二鄉；西臨台灣海峽與澎湖遙遙相望；南隔二層行溪與高雄縣茄萣、湖內二鄉接界；北界曾文溪接台南縣之七股鄉。

由於此等歷史淵源，因此台南市古蹟名勝特多，成為文化古都，聞名全省，然隨著工、商、科技產業經濟之迅速發展，致使台灣文化歷史漸被遺忘。有鑑於此，為使以往全台首府之風貌再現，重振台南古都之競爭力，躍登國際都市之舞台，特擬定此計畫，藉由古都旅遊再造、觀光產業之發展，加強文化歷史之傳承，促進古都經濟繁榮；並且因應邁入21科技新世紀之初，以高科技運輸系統注入古都台南，使府城旅遊與交通智慧化，達到旅客與市民雙贏之局面，以及促使文化府城邁向新世紀之國際型都市。

## 4.4.2 計畫構想

本計畫係考量台南市文史、地理環境、社會經濟之背景，進行台南市國際古都智慧型旅遊之整體規劃，並建置古都智慧型旅遊示範系統，作為市府後續擴建計畫與國內其他都市之參考依據外，且創造台南市成為國際智慧型都市，提昇市民生活水準與經濟繁榮。

### （一）台南市古都智慧型旅遊整體規劃

台南市國際古都智慧型旅遊整體規劃主要可分為兩部分：「文化古都嘉年華」、以及「福爾摩莎新世紀」等，係以台南市文化古都觀光旅遊產業之再造為出發點，並輔以旅遊交通智慧化，提昇台南府城之競爭力與國際形象。

#### 1、「文化古都嘉年華」

台南市乃台灣之發祥地，為全省歷史最悠久之都市，自西元1624年荷蘭人佔領台南之荷據時期起，建置熱蘭遮城（即現今之安平古堡），開闢台灣第一條計畫興建之歐式街道，普羅民遮街（即現今民權路），成為台南市街之重心，並建立普羅民遮城，即赤崁樓。

爾後台南市歷經西元1662年鄭成功收復普羅民遮城之明鄭時期、西元1683年起之清領時期、西元1895年起之日治時期等建設與變遷，包括興建台灣第一座孔廟；設立學校；四草砲台、安平小砲台以及億載金城砲台等之完工；英商於安平設立德記、和記洋行；昔日波光鄰鄰之台江海岸形成海埔；台南火車站、地方法院與台南廳舍（台南市政府）之落成等。再加上西元1945台灣光復後，定台南市為省轄市，全市劃分為7個行政區；廢日式町名，改今街名；孔廟之修復與規劃等，力保300多年來所累積之傳統文化精華，使台南在歷史文化餘暉之映照下，成為無可取代之文化古都。

然近年來，其它都市成長迅速、再加上娛樂休閒文化更具多元化，致使台南文化古都漸被世人所遺忘，歷史之傳承亦趨漸沒落；有鑑於此，國際古都智慧型旅遊計畫特提出「文化古都嘉年華」之構想，包括「文藝復興」、「時尚e購」、「尋味訪古」等子題，期望透過此三子題之規劃成果，促進台南市之文化、生態、時尚與休閒、美食與商務活動等觀光新產業之發展。

#### （1）文藝復興

所謂「文藝復興」係指重振台南市歷史文化與民俗藝術等傳統，包括：

##### ①府城文化嘉年華會

定期舉辦府城文化嘉年華會，結合民俗文化如習俗節慶，以及宗教藝術如廟宇活動、古蹟巡禮、藝文表演與展覽等，透過此等文化

博覽活動促進台灣歷史文化於國際間交流之機會，提昇台南市成為台灣古城之代表地位。

### ②古蹟再造

古蹟再造包括維護與再造現有文物古蹟景點如孔廟文化園區環境再生工程、鄭成功專題館等，並整合府城古蹟歷史源由、以及其它各項資訊，強化古蹟資訊導覽系統，以中、英、日文等多國語文並行，促進府城古蹟國際化。

### ③藝文建設

藝文建設係促進台南整體藝文之發展，如台南藝術中心之整修擴建、運河博物館之興建、台灣歷史動態博物館園區之建造包括台南兒童文化園區、台灣歷史博物館、市立美術館、台南民族文物館第二期館藏充實計畫、台南市木雕石傳統工藝與攝影等。

## (2) 時尚e購

所謂「時尚e購」係採時尚購物easy購之概念，針對中西區之文化氣質與商業氣息進行融合，重塑中西區為具古都特色之多元形象商業中心，如中正形象商圈與大三星商圈之再造，前者包括市中心購物街商圈之結合，以街道、騎樓為改造主題，使中正形象商圈朝向如台北市「西門町」、或日本「銀座」等模式發展；後者則結合國泰廣場、府中街商圈、車站特定區等，將整體規劃定位為「府城流行生活廣場」，朝向都市雅痞、國際商務、時尚取向之流行商圈。此外，亦提倡運河沿岸景觀美化計畫，開發運河渡船賞景、以及運河沿岸露天咖啡座等休閒活動，藉以帶動鄰近地區商業發展，創造商圈、旅客、社區三贏之局面。

## (3) 尋味訪古

台南市向來以美食小吃聞名，而「尋味訪古」則是以規劃多項美食計畫，帶領旅客尋訪古早味為主。

### ①美食節

定期舉辦府城美食節，提供並規劃府城美食觀光一日遊二日遊之路線，推廣台南美食小吃。

### ②美食走廊

美食走廊計畫主要可分為兩種類型，一為傳統小吃，另一為濱海海鮮。前者係將分散各地之台南傳統美食小吃，以交通運輸之方式串連傳統美食；後者則為重新打造安平觀光漁港，借鏡美國舊金山「漁人碼頭」海鮮美食聚落區之規劃成果，成立台南濱海海鮮美食走廊。

### ③觀光夜市再造計畫

針對台南數個觀光夜市或美食商圈，如小北夜市、沙卡里巴綜合商圈等進行再造計畫，提供旅客整潔、舒適、以及美味之用餐環境。

## 2、「福爾摩莎新世紀」

四百年前先民不堪現狀之困頓，耳聞福爾摩莎之豐美，而離鄉渡海來台尋找夢想中之樂土，於歷經險濤惡水之橫阻，終喜踏上福爾摩莎之土地—「台南」，台南也因而成為先民實現福爾摩莎之夢的起源地。

隨著治權轉移以及社會變遷，台南市遂也發展為重要省轄市之一，相關交通運輸、都市與經濟等亦皆逐一蓬勃發展；然由於台南市之市區道路狹窄、大眾運輸服務績效不佳等因素，造成台南市生活環境品質相當大之影響，使台南市之都市發展與競爭力受限，致而使台南市文化古都逐漸為人民所遺忘。在此一世紀交替、先進科技突飛猛進之時代，除應以前述「文化古都嘉年華」為台南市引進文化觀光新產業之外，並透過「福爾摩莎新世紀」為台南市發展為國際觀光旅遊都市注入新血脈。

由於台南市現有運輸系統供給層面，大多已呈現飽和狀態，以新設道路系統、或大眾運輸系統雖可提高整體服務容量、改善市民行之問題、並透過便捷之運輸系統進而提高台南市之旅遊品質，整體而言對台南市未來之發展有相當大之助益；然而新增運輸系統所需之建設經費龐大、以及長時間之建設期間緩不濟急，再加上運輸系統之設置所涉及之層面廣泛，往往造成新闢運輸系統之建設延宕多時。

「福爾摩莎新世紀」乃以台南市發展為智慧型國際都市為目標而提出之都市旅遊交通智慧化之構想；係以「文化古都嘉年華」為基礎，配合新闢大眾運輸系統，引進先進通訊與資訊技術、智慧型運輸系統、以及行動e世代之概念，使於台南市內之市民、觀光遊客、商務旅客等擁有智慧化、無障礙、快捷與便利之行的空間，成為名符其實e世代之行動古都。藉由高科技運輸系統之引進、現有運輸系統服務水準之改善，不僅可提昇民眾之生活品質，對於文化古都觀光旅遊之發展與國際形象之提昇，更是注入一劑強心針，使福爾摩莎展現新世紀之新風貌。

### (1) 運輸新血脈

#### ① 大眾捷運系統

台南都會區大眾捷運系統已經初步規劃完成，建議路網全長72.3公里，其中高架段長45.6公里，地下段長26.7公里，全線佈設47個車站(含4個轉運車站)。包括紅線、綠線、藍線及科學園區延伸線，其中「紅線」服務台南市安南區至高速鐵路台南沙崙站間之運輸走廊，共15站，全長23.7公里；「綠線」服務台南縣新化至台南市南區之運輸走廊，全長16.6公里，採地下型式，佈設地下車站13處；「藍



線」服務台南縣安定至台南市安平區之運輸走廊，全線均為高架型式，路線全長20.4公里，佈設有15處車站；「科學園區延伸線」則為服務科學園區至新化之運輸走廊，全長11.6公里，共6站。目前為配合高鐵通車，將優先興建路線由高鐵沙崙站（位於台南縣歸仁鄉）往北以高架方式穿越高速公路台南（仁德）交流道，隨後逐漸往地下，沿東門路往西至林森路轉北至大學路，並以共站方式穿過未來將改為地下化之台鐵車站，沿成功路銜接海安路後往南至地下街路段。未來大眾捷運系統興建完工通車後，配合公車接駁路線之營運，不僅可提高大眾運輸之整體服務績效與使用率，並可促進台南市觀光旅遊品質之提昇。

## ②輕軌運輸系統

輕軌大眾運輸（Light Rail Transit，LRT）屬鐵路運具系統，係為一種以電力驅動之軌道車輛或列車，在特別保留但不一定立體隔離之路權中行駛之都市運輸工具。早期LRT所使用鋼軌之重量，較傳統鐵路輕而得「輕軌」之名，目前無論是捷運或LRT，幾乎都使用相同重量之鋼軌，今日「輕」代表輕便與輕巧彈性之意，也表示其運量與捷運相比，屬於輕量級，是一種介於公車與傳統重軌捷運系統間之軌道運輸系統。

目前世界各城市營運之LRT，簡單的有現代化之有軌電車、頂級的為完全與其它車流立體隔離、有專用路權之捷運型態，又稱「輕軌捷運」，其運量不遜於捷運。由於輕軌運輸系統運量少、成本低、污染輕之特性，較適合中小型都市作為大眾運輸工具之用。

為配合台南市國際智慧型旅遊之發展，未來可針對特定旅遊路線開闢專屬旅遊列車或遊城列車，其方式可效仿法國史特拉斯堡之輕軌運輸系統（如圖4.4-1所示），使輕軌運輸系統不僅為台南市之大眾運輸服務系統，亦為觀光產業之附屬事業。



圖 4.4-1 法國史特拉斯堡之輕軌運輸系統

## （2）輕鬆智慧遊

所謂「輕鬆智慧遊」係以旅遊與交通資訊之需求、整合與供給為出發點，舉凡市民、觀光遊客、商務旅客所需之行的資訊與旅遊資訊皆為「輕鬆智慧遊」所涵蓋之範圍。透過智慧型運輸系統（Intelligent Transportation System，ITS）中先進旅行者資訊系統（Advanced Traveler Information System，ATIS）之概念，以及先進通訊與資訊之技術，整合並供給旅行者所需之相關資訊，包括：

### ① 資訊e把罩

主要是以行前資訊服務為主，包括行前之交通與旅遊資訊之整合與查詢服務、行程或旅程規劃、預約服務等，提供旅客行前完整之交通與旅遊資訊，免除以往資訊分散，使用者查詢困難與不便之缺點。

### ② 資訊隨身聽

透過於旅遊景點、商展與藝文休閒活動區域設置旅客資訊導覽系統，以先進科技設備取代以往景點解說專員，著重於景點歷史文化資訊之傳達與服務，提供旅客完善、適切、合時且具深度之導覽服務。

### ③ 商務資訊快遞

善加利用網際網路資訊傳播無遠弗屆之特色，設置運具場站有線（或無線）上網區域，邁入運具場站e化時代。

### ④ 行動快易通

以旅途中之資訊服務為主，包括旅途中之路徑資訊與導引、即時路況資訊、轉乘/接駁資訊、以及停車導引與資訊等；目的在於使旅客之行動通暢無阻。

對於通勤或非通勤之市民而言，透過「輕鬆智慧遊」之交通資訊之提供，可有效並充分地運用運輸系統、減少運輸成本之浪費、提昇都會區內整體運輸系統之效率，促進市民輕鬆便利行。

就外來之觀光遊客與商務旅客而言，由於從行前資訊查詢與規劃、預約服務、行程中之導引與旅客服務資訊提供等連貫性之服務，使旅客於旅遊行為開始之前即可迅速地完成行程規劃，並可對該次旅遊有初步之認知，並透過行程中之導引與旅客服務資訊提供，不僅可使旅客擁有深度並且豐富之文化知性之旅，並且對於初至府城之旅客而言，也因資訊之充分完善與即時提供而不致有無所適從之情形產生，而能輕鬆且舒適地享受文化古都之風采；從而使文化古都嘉年華與民眾、旅客無距離，並加深民眾對於本土歷史文化之認同感，提昇台南府城之國際形象，邁向國際智慧型都市之發展。

## （3）行動智慧遊

所謂「行動智慧遊」乃透過完善之大眾運輸系統之服務與相關資訊之提供，予以旅客便利之行動自由行；此係以智慧型運輸系統(ITS)中先進大眾運輸系統(Advanced Public Transportation System, APTS)之概念，以及先進通訊與資訊之技術，整合、規劃並供給旅行者大眾運輸與資訊服務，包括：

#### ①轉乘自由行

係考量至台南觀光之旅客大多對於大眾運輸服務系統之不熟悉，而引進複合運具之概念，透過大眾運具轉乘接駁之連結與資訊之整合提供，而串連旅客之旅次運輸，使其轉乘無障礙，接駁更便利。

其中大眾運具之轉乘與接駁所涵蓋之範圍包括城際運輸、以及城內運輸兩大類，前者城際運輸包括台鐵、航空運輸、長途客運車、以及未來之高速鐵路等與市區公車、捷運系統、輕軌捷運、旅遊專車等之整合，連結長途運輸旅次至台南市各子中心或轉運點；而後者則是市區公車、捷運系統、輕軌捷運、旅遊專車等各運具間之轉乘與接駁，形成一完善且綿密之大眾運輸服務路網。

此外，由於計程車屬於「半公共運輸」(Semi-Public Transportation)，或被稱為「副大眾運輸系統」(Para-transit System)，係介於私人運輸與大眾運輸間之輔助性運輸工具，其功能除可免除使用者自行開車與停車之困擾外，更可填補大眾運輸之不足與不及戶之特性。因此，為使旅客擁有更具行動性之運輸績效，將改善並規劃市轄內計程車之服務品質。

#### ②旅遊一路通

古都台南之城市面積範圍雖不如首都台北市大，但大多數之景點分散各地，旅客往往需透過多趟之轉乘方可完成大多之景點遊覽，仍造成旅客相當大之不便，間接地影響古都觀光產業。而旅遊一路通即在於透過大眾運輸工具之路線規劃與專車提供，將景點串連起來，如配合前述文化古都嘉年華所提出之各種特色而提供旅遊路線專屬巡迴公車，透過特定路線、專屬公車與固定班車時刻表巡迴服務旅客，包括如文化路線、生態專車、購物班車、活力路線、尋味餐車、數位路線、以及遊城專車等。

此等特定路線專車可以隨招隨停、或特定乘車停靠站之方式設置，端視專車巡迴路線之長短與行經區域特性而定。本計畫亦將如國外大眾運具促銷優惠方案，推行一日旅遊卡(One-day Travel Card)、四天旅遊卡、一週通行證(Weekly Pass)或單月通行證(Monthly Pass)等方式，提供觀光旅客或商務旅客可於當日或特定期限內不限次數地使用該票證搭乘單一特定路線、或數個特定路線之專車。此外，配合



台南運河沿岸景觀改善方案，亦將提供遊河客船或專車路線，使民眾不用出國亦能享受彷彿如法國塞納河畔之悠遊景觀。

除此之外，為提昇市區道路之容量以及道路服務水準，未來將規劃市區大客車行駛路徑，除一般市區公車外，舉凡長途客運巴士、大型遊覽車等將限制其行走路徑，效仿如義大利羅馬市之大眾運輸管理政策，禁止非市區公車行駛市區重要或車流密集道路，並將大型客車停放至市郊或市區大型車輛專有停車場；而針對以遊覽車包車至府城旅遊之旅客，則於大型客車停車場處提供旅遊專車接駁，並藉由旅遊專車一路遊府城。

### ③ 資訊宅急便

對於初至台南古都觀光之旅客、或對於台南市大眾運輸服務不甚熟悉之旅客而言，往往因運具搭乘或景點資訊之缺乏，而影響其旅遊或運輸交通之品質，進而降低旅客至府城觀光之吸引力；因此，完善之大眾運輸資訊與導覽系統則為提昇大眾運輸與府城觀光產業服務績效之重要輔助工具。而資訊隨身行即是於各運具場站內、大眾運具內設置資訊顯示或導覽系統，隨時隨地提供旅客所需之相關資訊。

首先於大眾運具場站內，係透過相關資訊顯示或廣播系統，提供旅客有關該運具之相關訊息、其它大眾運具轉乘或接駁資訊、以及相關旅遊景點之資訊查詢；而在運具內資訊導覽系統，除提供運具到站即時訊息外，針對特定路線專車內亦提供行經之景點、或下一停靠景點之特色或歷史源由說明，不僅使旅客享受先進科技產物之便利，減少旅客因環境空間不熟悉所致之不安，更可促進旅客對於文化古都更深一層之認識。

「行動智慧遊」所提供之複合運具可使大眾運具使用者之旅次行動更為簡便與順暢，並且藉由複合運具提昇大眾運輸之服務水準、以及大眾運輸使用比率，對於都會區內整體運輸績效之改善將有相當大之助益。此外，透過旅遊專車之提供，旅客對於府城之文化、商圈/科技活動、美食將可一覽無遺，無須再透過運具之轉乘而逐一針對各個景點、或活動區域選擇個別之交通工具，降低旅客轉乘次數與提昇高承載運具之使用；再加上車內資訊導覽系統之設立，不僅提昇大眾運輸之服務水準，縮短旅客與府城文化間之距離，更可改善以往旅客對於古都特色走馬看花之現象，提昇各觀光景點之吸引力。

### (4) 安全智慧遊

交通管理系統乃是指整合各種道路管理，利用偵測、通訊及控制等技術，將交通監控中心偵測所得之交通狀況，經由通訊傳輸到控制中心，中心再結合其他方面所獲得之資訊，擬定及評估交通控制策

略，執行整體交通管理，並將相關資訊傳送用路人，以達到運輸效率最佳化及運輸安全的目的。

為提升台南市成為國際旅遊地區，現有號誌控制系統亦應配合提昇功能，成為具有交通控制、各種資訊收集顯示、擬定交通管理策略之先進交通管理系統，交通管理系統應能針對交通偶發事件與車流量，具有動態調整時制之功能，應用先進之交通網路模擬模式與號誌控制的方法論，即時反應交通需求，並進行號誌連鎖，使交通網路之運作最佳化，降低行車延滯，同時應收集各種交通資訊並與旅遊資訊整合，尤其對於觀光旅遊路線提供充足之交通資訊，可讓外來遊客留下良好之印象，為發展旅遊事業重要之基本工作。

目前交控系統是十多年前的設計，由數部個人電腦構成，並採用網路架構連接整個系統，使用DOS的作業系統，各路口的號誌變化透過與中華電信租用的專線及數據機傳回交控中心。整套系統是舊電腦舊架構所建置，因此擴充困難且相容性低，目前只有下傳時制計畫之功能。

台南市號誌系統未來之發展方向應優先朝向「質」的提昇，而非量的擴充，尤其在特定瓶頸路段、交通問題、系統架構方面有一整體性與開放性之考量，從交通管理功能之提昇著手，初期建置方式建議採小區精緻化原則，更新號誌控制器及以大幅提昇道路先進交通管理功能為建置目標，並整合大眾運輸、停車等交通資訊，建設成為智慧型交通管理系統，同時應配合營運人力的補充，研擬運作程序，整體提昇系統運作效能。

## （二）台南市國際古都智慧型旅遊示範系統建置

為期能於短時間內實現上述整體規劃之成果，並可作為未來擴大實施之依據，特研擬國際古都智慧旅遊示範系統建置計畫。

### 1．交通旅遊資訊示範系統

積極整合台南市相關觀光旅遊資訊，應先行建置觀光旅遊資料庫，資料庫應包括有中、英、日文，依不同語系人士之文化習慣背景分別建置，未來需進行行銷媒體的整合，配合本地形象促銷活動。

#### （1）行前資訊系統

行前資訊系統可供遊客於觀光旅遊前預先規劃行程，建置之行前資訊系統以起訖點及選擇參觀之景點，並可以選擇限制條件，如最小旅行時間、最少轉乘次數等，查詢結果以電子地圖方式呈現，查詢之資訊包括有：

#### ①觀光旅遊景點資訊查詢

包括有景點基本資料、景點歷史特色說明、景點服務設施或指標、鄰近地區地圖、景點影帶圖片資料、景點相關交通資訊、營運資料等。

#### ②交通資訊查詢

提供交通資訊包括由交通管理系統收集之即時道路交通資訊、各運輸節點位置、運輸工具資訊、主要交通路線。

#### ③旅遊行程規劃系統

旅遊行程包括有靜態旅遊行程建議及動態行前旅程規劃。

##### (A) 旅遊行程建議

提供套裝行程建議，提供旅遊主題日數、旅行工具等。

##### (B) 行前旅程規劃

熱門程度、旅遊結合觀光旅遊景點資訊及即時交通資訊，系統可進行行前旅程規劃，以供遊客規劃最佳之旅遊路線。

#### ④訂房、訂票及訂位服務系統

提供旅館資訊與網上訂房服務，選取合法的觀光旅館，提供旅館之基本資料如設施、房間數、房價、地址、電話、運輸服務等供民眾參考，系統需預留未來與有場次或是座位限制的封閉式景點名勝或展覽場訂票訂位服務系統功能。

#### (2) 旅客服務資訊系統

於旅遊景點、旅館、長途運輸場站、機場、火車站等處設置旅客服務資訊系統，以供遊客查詢相關資訊，本系統將針對各地點遊客不同之需求，設計多種資訊供旅客查詢使用。

#### ①旅遊景點導覽系統

旅遊景點導覽系統設置於觀光景點區，可供遊客查詢景點相關資訊及說明、鄰近景點、夜市及小吃等資訊、後續行程規劃。

由於台南孔廟乃台灣第一座孔子廟，擁有三百多年之歷史傳承，其文物保存相當完整，可說是全台首屈一指，包括歷次重修碑記、歷任國家元首賜匾，以及清初至今之禮器、樂器等，皆是相當珍貴之歷史文物；此外，其建築藝術上充滿強烈人文氣息，於台灣孔廟建築中獨樹一格。有鑑於此，本計畫亦將於台南孔廟中設置「景點旅客資訊導覽示範系統」，提供旅客有關台南孔廟之源由、建築藝術、歷史傳承與文物等訊息，期望透過旅客資訊導覽示範系統之建置與服務，能成為促進台南孔廟旅遊成長、以及促進旅客對台南孔廟此等一級古蹟有更深一層之認識，並且可作為未來後續府城其它各級古蹟旅遊品質升級之參考基準。

## ②旅館、餐廳、轉乘站資訊整合與提供

於觀光旅館、餐廳、轉乘站設置公共資訊站，公共資訊站提供屬於個人化與互動式資訊，以便使用者能夠根據個人需求，查詢交通路況資訊、停車資訊、大眾運輸資訊、旅遊資訊，以使遊客規劃旅遊行程。

## ③機場、火車站等長途運輸場站

機場、火車站、高鐵車站等長途運輸場站除提供相關各觀光景點資訊外，應設置上網區域，以導引外來旅客後續行程，或可供商務旅客於候車時，可於場站內透過網際網路連線之方式，進行即時商務事件之處理。

### (3) 停車導引資訊

除旅遊資訊、大眾運輸資訊、路況資訊外，尚應提供景點附近之停車資訊，停車資訊除提供靜態之停車位數、位置、進出口、費率外，示範系統將整合目前已納入自動停車收費系統之停車場，於旅客服務資訊系統內提供即時動態停車位資訊。

交通旅遊資訊示範系統除提供旅客或市民有關行前資訊、旅客服務資訊、以及停車導引資訊外，亦設立「交通旅遊資訊中心」，藉以蒐集、整合、加值、更新、維護與經營所有與旅遊、以及交通相關之資訊，成為台南市完整之旅遊與交通資訊中心。

## 2. 大眾運輸示範系統

### (1) 智慧型公車站牌示範系統

智慧型公車站牌示範系統先行以公車轉運站、台南火車站、台南機場、長途客運場站、以及景點附近之公車站牌設置智慧型站牌，以顯示公車預定到達時間等即時資訊。

### (2) 車輛內資訊示範系統

配合前述智慧型公車站牌之設置，針對現有公車路線選擇一至二條路線，於公車車輛內設置資訊顯示器或播報器，藉以提供旅客有關公車下一停靠站、預定到站時間等即時訊息。

### (3) 觀光旅遊專車之旅客導覽資訊示範系統

由於台南市以古蹟聞名，包括有一級、二級、三級等古蹟、以及其它紀念性建築等，皆屬文化傳承之重要歷史見證，對古蹟文物之認知則更顯重要；其中大部分古蹟或紀念性建築等多仍具有其它用途，或列為古蹟觀光區，其餘仍有部分古蹟或歷史建築已荒廢，或漸被人民所遺忘，因此本計畫亦將於觀光旅遊專車內設置「車內旅客導覽資訊示範系統」。

「車內旅客導覽資訊示範系統」係針對前述整體規劃成果中「旅遊一路通」之旅遊專車路線如文化路線、生態專車、尋味餐車或遊城

專車等，選擇一至二條旅遊黃金路線專車，於車內設置旅客導覽資訊系統，針對專車所行經或接近各級古蹟、紀念性建築、或文化藝廊等區域時，系統將自動以語音播報之方式，提供景點深入淺出之重點導覽介紹。本系統可使旅客於下車觀光景點時，可具有先行之認知，抑或可使旅客不用下車，藉由觀光旅遊專車走訪各個文化景點，亦可達到認識府城文化古蹟之目的。

#### (4) 計程車車隊管理示範系統

於中長期大眾捷運與輕軌捷運系統建設營運前，未來台南市僅市區公車提供大眾運輸之服務，為彌補短期內大眾運輸服務網之不足；因此本計畫亦將針對市轄內之計程車規劃並建置其電話叫車服務、以及預約服務功能等「計程車車隊管理示範系統」，期望透過計程車車隊管理示範系統之成立，可補足大眾運輸不及戶之特性。

「計程車車隊管理示範系統」主要透過計程車內設置之衛星定位與通訊系統，隨時掌控每輛計程車之位置、速度與相關營運資訊如計程車空滿狀態等，即時傳回車隊管理派遣中心，而派遣中心電腦之車隊管理系統將可依據乘客位置指派距離乘客最近之空車前往服務；簡言之，即藉由掌控車輛行蹤，適時指派車輛服務乘客。

由於目前台灣計程車中少數駕駛操守品德不佳、缺乏良好管理、有制度、有專業訓練、以及運用現代科技指揮派遣之車隊管理系統，致使計程車營運效率不佳、乘客安全未得保障。而未來透過本「計程車車隊管理示範系統」之建置與營運後，此等以車隊管理系統派遣適當車輛服務乘客，將可摒除傳統無線電台人為作業不公平之弊端，提昇計程車派遣效率與降低計程車空車率，促進計程車乘客之安全，並改善以往民眾、或旅客對台灣計程車之不良印象，再加上藉由優良之管理品牌形象獲取信賴感，將有助於台南市國際形象之提昇。

### 3. 建置先進交通管理示範系統

#### (1) 計畫執行內容

##### ①路口號誌設備更新

A.傳統號誌燈汰換為亮度高省電的LED號誌燈。

B.路口控制器更新為符合交通部87年版通訊協定。

##### ②交通路況即時資料收集:

於重要路口及易壅塞路段增設車流監控攝影機及影像式車輛偵測器。

##### ③交通管理中心功能提昇

A.交通管理中心遷建。

B.中心控制系統核心軟體更新:控制系統標準化軟體進行加值。

C.交控策略擬訂與執行:調查上述示範系統規劃範圍之車輛時空分佈特性，擬定因應之交通控制策略，例如幹道連鎖控制觸動控制、動態控制、大眾運輸車輛優先通行等。

④交通路況即時資訊發佈

A.以資訊可變標誌（CMS）或圖誌可變標誌（CGS）提供用路人重要道路擁擠程度資訊。

B.以資訊可變標誌提供至安平古堡、億載金城等旅遊地點之預估旅行時間、停車場剩餘車位數。

C.提供交通旅遊網站所需即時路況資訊，供民眾上網查詢。

## 第五章 交通動線改善方案

本研究根據前面第三章調查所得之台南市五大古蹟親和力問題及第四章遊客與住戶問卷所得現有台南市五大古蹟交通問題，針對古蹟周邊300公尺以內及300公尺以外的規劃範圍，提出不同的短、中、長期改善方案或規劃要點。

### 5.1 短期改善方案

短期改善方案大致有下列不同的方式：

#### 5.1.1 可及性

##### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率。
- 2.周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表。
- 3.周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，位置醒目。
- 4.周邊公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並執行拖吊。
- 5.周邊設置汽車與機車停車彎。
- 6.檢討周邊路邊機車停車格位之設置位置。
- 7.於周邊路邊設置自行車停車位。
- 8.於周邊之巷道內增繪機車、腳踏車停車格位。
- 9.周邊增設計程車招呼站停車格位。
- 10.周邊車站應劃設禁止停車區域
- 11.周邊應於適當地點設置遊覽車臨時停車處。
- 12.引進無障礙公車。

##### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.設置標示公車候車位置、汽機車停車位置標示牌。
- 2.於各主要路口設置導引用路人之標牌。
- 3.公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間。

#### 5.1.2 舒適性

##### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.改善周邊人行道鋪面，以提供更好的步行環境。
- 2.改善周邊巷道鋪面，以提供更好的步行環境。
- 3.周邊之人行道設置植栽，提供遮陽庇蔭。
- 4.周邊之人行道設置遮雨棚，提供雨天庇蔭。
- 5.周邊擺設適宜之街道傢俱，以增加都市景觀。
- 6.人行道半島可設置等候座椅及相關之街道傢俱或指示標誌。

7.定期清除周邊之人行道與騎樓之路障。

8.周邊公車候車站加設雨天庇蔭設施。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

1.改善周邊區域之人行道鋪面。

2.改善周邊道路鋪面。

3.公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間。

### 5.1.3安全性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

1.周邊道路交叉路口增設行車及行人保護時相號誌，調整秒差。

2.周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道。

3.加強周邊夜間人行道之照明。

4.加強取締違規超速。

5.加強取締占用人行道之機車、攤販等障礙物。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

1.減少周邊穿越性車流。

2.加強取締違規超速。

3.於區域性人行路網取締占用人行道之機車、攤販等障礙物。

### 5.1.4低污染性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

1.周邊應設置植栽，加強綠化工作。

2.強化四周環境整潔。

3.引進低汙染公車。

4.禁止民眾私自移去車輛消音器。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

1.整體考慮綠化植栽工作。

2.禁止民眾私自移去車輛消音器。

### 5.1.5簡易性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

1.周邊之指示標誌應統一。

2.周邊之標示應置於清晰可見之位置。

3.清除指示標示周邊可能之障礙物。

4.指示標誌之設計應符合生活經驗、符合常識、容易記憶等準則。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

1.於周邊重要地點設置標示停車地點、公車候車處之指示牌。



- 2.於周邊各公車站置標示停車地點、公車候車處之指示牌。

## 5.1.6連接性

### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明，作為行進指引。
- 2.取締古蹟至車候車站間之人行空間障礙物。
- 3.取締古蹟至停車場間之人行空間障礙物。
- 4.於古蹟周圍設置自行車停車空間。

### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.公車候車站應設置自行車停車空間。
- 2.火車站至古蹟間應設置公車路線。

## 5.2 中長期改善方案

中長期改善方案大致有下列不同的方式：

### 5.2.1可及性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.改善周邊既有路邊的停車空間為人行步道。
- 2.集中周邊汽機車出入口，減少不必要穿越性車流。
- 3.強化周邊道路為具吸引力的人行道。
- 4.於周邊公車候車站設置可提供即時候車資訊之智慧型站牌。
- 5.於周邊道路設置自行車專用道。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.建立市中心區內環線，以接駁公車作為主要的大眾運輸工具。
- 2.全面性設計自行車專用道。
- 3.建立全面性之無障礙空間。

### 5.2.2舒適性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.周邊之街道家俱應考慮整體設計。
- 2.向延平郡王祠周邊商家宣導提供通暢之通行環境。
- 3.定期維護人行道鋪面。
- 4.定期養護道路鋪面。
- 5.建立人行道、道路鋪面管理系統。
- 6.考慮周邊之行人流量，適當加寬人行道寬度。
- 7.公車候車站加入無障礙設計考量。
- 8.鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等。

9.於周邊環境設置綠地空間。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.營造全面性之無障礙空間。
- 2.周邊街道家俱應加入特色，並整體設計之。
- 3.建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統。
- 4.連接各綠地以成一完整之綠帶。

### 5.2.3安全性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.人行穿越道改善，鋪面與人行道相同。
- 2.周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔。
- 3.周邊設置行人專用號誌。
- 4.若車道寬度足夠，應設置安全島。
- 5.降低周邊道路之行車速限。
- 6.以交通工程方法降低邊道路行車速度。
- 7.將人車交通予以立體分離。
- 8.考量行人流量加寬人行道寬度。
- 9.立法規定駕駛人全天開車燈。
- 10.加強古蹟夜間照明之可行性。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.調整周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流。
- 2.加強宣導路權觀念。
- 3.立法規定駕駛人全天開車燈。

### 5.2.4低污染性

#### 一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.鼓勵民眾使用腳踏車或步行。
- 2.鼓勵民眾使用大眾運輸工具。
- 3.宣導愛護環境觀念。
- 4.於周邊設置綠地。

#### 二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.建立完善之大眾運輸路網。
- 2.建立整體自行車專用道系統。
- 3.連結各綠地以形成整體綠帶。
- 4.建立整體人行道系統。

### 5.2.5簡易性

一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊。
- 2.建立停車資訊系統，整合周邊之停車資源。
- 3.指標系統之設計使用圖示說明。
- 4.考慮視障者、行動不便者之使用性。

二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.全面考慮視障者、行動不便者之使用性，建立無障礙空間。

## 5.2.6連接性

一、古蹟周邊300公尺以內的規劃範圍

- 1.設置古蹟至公車候車站間之行人專用道。
- 2.設置古蹟周邊至停車場間之行人專用道。

二、古蹟周邊300公尺以外的規劃範圍

- 1.規劃古蹟線、小吃線、百貨夜市線假日公車。
- 2.建設自行車整體路網。

上述改善方案依各地點特性，整理如表5.2-1~5.2-5。

表5.2-1延平郡王祠短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，設置位置應醒目</li> <li>周邊之公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並配合拖吊工作強力執行</li> <li>周邊應設置汽車與機車停車彎</li> <li>周邊路邊機車停車格位之設置位置應予以檢討</li> <li>周邊路邊應設置自行車停車位</li> <li>周邊之巷道內應增繪機車、腳踏車停車格位</li> <li>周邊應增設計程車招呼站停車格位</li> <li>周邊車站應劃設禁止停車區域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善周邊既有路邊的停車空間為人行步道</li> <li>強化周邊道路為具吸引力的人行道</li> <li>集中周邊汽機車出入口，減少不必要穿越性車流</li> <li>於周邊公車候車站設置可提供即時候車資訊之智慧型站牌</li> <li>於周邊道路設置自行車專用道</li> <li>於周邊環境設計加入殘障人士之考量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>於各主要地點設置標示公車候車位置、汽機車停車位置標示牌</li> <li>於各主要路口設置導引用路人之標牌</li> <li>公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> <li>全面性設計自行車專用道</li> <li>建立全面性之無障礙空間</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊應於適當地點設置遊覽車臨時停車處，但不得影響周邊道路車流</li> <li>· 引進無障礙公車</li> </ul>			
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 周邊建議應改善巷道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>· 周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>· 周邊應擺設適宜之街道家俱，以增加都市景觀</li> <li>· 周邊之機車停車彎之間的人行道半島可設置等候座椅及相關之街道家俱或指示標誌</li> <li>· 周邊之人行道與騎樓之路障應定期清除</li> <li>· 周邊公車候車站應加設雨天庇蔭設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊之街道家俱應考慮整體設計</li> <li>· 向延平郡王祠周邊商家宣導提供通暢之通行環境</li> <li>· 定期維護人行道鋪面</li> <li>· 定期養護道路鋪面</li> <li>· 建立人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>· 考慮延平郡王祠周邊之行人流量，適當加寬人行道寬度</li> <li>· 公車候車站加入無障礙設計考量</li> <li>· 鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等</li> <li>· 於周邊環境設置綠地空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 改善延平郡王祠周邊區域之人行道鋪面</li> <li>· 改善延平郡王祠周邊道路鋪面</li> <li>· 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 營造全面性之無障礙空間</li> <li>· 周邊街道家俱應加入延平郡王祠之古蹟特色，並整體設計之</li> <li>· 建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>· 連接各綠地以成一完整之綠帶</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
	施			
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>· 周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> <li>· 加強周邊夜間人行道之照明</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 加強取締占用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊路段中間之人行穿越道應自兩邊的停車彎半島處連接，鋪面應與人行道相同</li> <li>· 周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>· 周邊設置行人專用號誌</li> <li>· 與延平郡王祠同側之車道，若寬度足夠，應設置安全島</li> <li>· 降低延平郡王祠周邊道路之行車速度</li> <li>· 以交通工程方法降低邊道路行車速度</li> <li>· 將人車交通予以立體分離</li> <li>· 考量行人流量加寬人行道寬度</li> <li>· 立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 減少周邊穿越性車流</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 於區域性人行路網取締占用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 調整周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> <li>· 加強宣導路權觀念</li> <li>· 立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊應設置植栽，加強綠化工作</li> <li>· 強化四周環境整潔</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵民眾使用腳踏車或步行接近延平郡王祠</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 整體考慮綠化植栽工作</li> <li>· 禁止民眾私自移去車輛</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立完善之大眾運輸路網</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
	<ul style="list-style-type: none"> <li>引進低汙染公車</li> <li>禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鼓勵民眾使用大眾運輸工具</li> <li>宣導愛護環境觀念</li> <li>於周邊設置綠地</li> </ul>	消音器	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立整體自行車專用道系統</li> <li>連結各綠地以形成整體綠帶</li> <li>建立整體人行道系統</li> </ul>
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊之指示標誌應統一</li> <li>周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>清除指示標示周邊可能之障礙物</li> <li>指示標誌之設計應符合生活經驗、符合常識、容易記憶等準則</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>建立停車資訊系統，整合周邊之停車資源</li> <li>指標系統之設計使用圖示說明</li> <li>考慮視障者、行動不便者之使用性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>於延平郡王祠周邊重要地點設置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> <li>於延平郡王祠周邊各公車站置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全面考慮視障者、行動不便者之使用性，建立無障礙空間</li> </ul>
連接性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明方式呈現巷道之氣質，並作為行進之指引</li> <li>取締延平郡王祠至公車候車站間之人行空間障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設置延平郡王祠至公車候車站間之行人專用道</li> <li>設置延平郡王祠周邊至停車場間之行人專用道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公車候車站應設置自車停車空間</li> <li>火車站至延平郡王祠間應設置公車路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>規劃古蹟線、小吃線、百貨夜市線假日公車，配合台南市之其他活動</li> <li>建設自行車整體路</li> </ul>

<div> <div>規劃範圍</div> <div>規劃要點</div> </div>	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 取締延平郡王祠至停車場間之人行空間障礙物</li> <li>• 於古蹟周圍設置自行車停車空間</li> </ul>			網



表5.2-2赤崁樓短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	赤崁樓			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>· 周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>· 周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，設置位置應醒目</li> <li>· 周邊之公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並配合拖吊工作強力執行</li> <li>· 周邊應設置汽車與機車停車彎</li> <li>· 周邊路邊機車停車格位之設置位置應予以檢討</li> <li>· 周邊路邊應設置自行車停車位</li> <li>· 周邊之巷道內應增繪機車、腳踏車停車格位</li> <li>· 周邊應增設計程車招呼站停車格位</li> <li>· 周邊之車站應劃設禁止停車區域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 改善周邊之停車空間為人行步道</li> <li>· 強化周邊道路為具吸引力的人行道</li> <li>· 周邊集中汽機車出入口，減少不必要穿越性車流</li> <li>· 於周邊公車候車站設置可提供及時候車資訊之智慧型站牌</li> <li>· 於周邊道路設置自行車專用道</li> <li>· 於周邊環境設計加入殘障人士之考量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 於各主要地點設置標示公車候車位置、汽機車停車位置標示牌</li> <li>· 於各主要路口設置導引用路人之標牌</li> <li>· 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> <li>· 全面性設計自行車專用道</li> <li>· 建立全面性之無障礙空間</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	赤崁樓			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊應於適當地點設置遊覽車臨時停車處，但不得影響周邊道路車流</li> <li>· 引進無障礙公車</li> </ul>			
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 周邊建議應改善巷道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>· 周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>· 周邊應擺設適當之街道家俱，以增加都市景觀</li> <li>· 周邊之機車停車彎之間的人行道半島可設置等候座椅及相關之街道家俱或指示標誌</li> <li>· 周邊之人行道與騎樓之路障應定期清除</li> <li>· 周邊公車候車站加設雨天庇蔭設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 街道家俱應考慮整體設計</li> <li>· 向赤崁樓周邊商家宣導提供通暢之通行環境</li> <li>· 定期維護人行道鋪面</li> <li>· 定期養護道路鋪面</li> <li>· 建立人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>· 考慮赤崁樓周邊之行人流量，適當加寬人行道寬度</li> <li>· 公車候車站加入無障礙設計考量</li> <li>· 鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等</li> <li>· 於周邊環境設置綠地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 改善赤崁樓區域之人行道鋪面</li> <li>· 改善赤崁樓區域道路鋪面</li> <li>· 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 營造全面性之無障礙空間</li> <li>· 周邊街道家俱應加入赤崁樓之古蹟特色，並整體設計之</li> <li>· 建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>· 連接各綠地以成一完整之綠帶</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	赤崁樓			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>· 周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> <li>· 加強周邊夜間人行道之照明</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 加強取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊路段中間之人行穿越道應自兩邊的停車彎半島處連接，鋪面應與人行道相同，</li> <li>· 周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>· 周邊設置行人專用號誌等</li> <li>· 與赤崁樓同側之車道，若寬度足夠，應設置安全島</li> <li>· 降低周邊道路之行車速限</li> <li>· 以交通工程方法降低邊道路行車速度</li> <li>· 將人車交通予以立體分離</li> <li>· 考量行人流量加寬人行道寬度</li> <li>· 立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 減少周邊穿越性車流</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 於區域性人行路網取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 調整赤崁樓周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> <li>· 加強宣導路權觀念</li> <li>· 立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊應設置植栽，加強綠化工作</li> <li>· 強化四周環境整潔</li> <li>· 引進低汙染公車</li> <li>· 禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵使用步行或腳踏車接近赤崁樓</li> <li>· 鼓勵民眾使用大眾運輸工具</li> <li>· 宣導愛護環境觀念</li> <li>· 於周邊設置綠地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 整體考慮綠化植栽工作</li> <li>· 禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立完善之大眾運輸路網</li> <li>· 建立整體自行車專用道系統</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	赤崁樓			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
				<ul style="list-style-type: none"> <li>· 連結各綠地以形成整體綠帶</li> <li>· 建立整體人行道系統</li> </ul>
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊之指示標誌應統一</li> <li>· 周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>· 清除指示標示周邊可能之障礙物</li> <li>· 指示標誌之設計應符合生活經驗、符合常識、容易記憶等準則</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>· 建立停車資訊系統，整合周邊的停車資源</li> <li>· 指標系統之設計應使用圖示說明</li> <li>· 考慮視障者、行動不便者之使用性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 於赤崁樓周邊重要地點設置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> <li>· 於赤崁樓周邊各公車站置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 全面考慮視障者、行動不便者之使用性，建立無障礙空間</li> </ul>
連接性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明方式呈現巷道之氣質，並作為行進之指引</li> <li>· 取締赤崁樓至公車候車站間人行空間之障礙物</li> <li>· 取締赤崁樓至停車場間人行空間之障礙物</li> <li>· 於赤崁樓周圍設置自行車停車空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 設置赤崁樓至公車候車站間之行人專用道</li> <li>· 設置赤崁樓至停車場間之行人專用道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 公車候車站應設置自行車停車空間</li> <li>· 火車站至赤崁樓間應設置公車路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 規劃古蹟線、小吃線、百貨夜市線假日公車，配合台南市之其他活動</li> <li>· 建設自行車整體路網</li> </ul>



表5.2-3孔廟短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	孔廟			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>周邊之公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並配合拖吊工作強力執行</li> <li>周邊路邊應設置自行車停車位</li> <li>周邊之巷道內應增繪機車、腳踏車停車格位</li> <li>周邊之車站應劃設禁止停車區域</li> <li>引進無障礙公車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善周邊之停車空間為人行步道</li> <li>強化周邊道路為具吸引力的人行道</li> <li>周邊集中汽機車出入口，減少不必要穿越性車流</li> <li>於周邊公車候車站設置可提供及時候車資訊之智慧型站牌</li> <li>於周邊道路設置自行車專用道</li> <li>於周邊環境設計加入殘障人士之考量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>於各主要地點設置標示公車候車位置、汽機車停車位置標示牌</li> <li>於各主要路口設置導引用路人之標牌</li> <li>公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> <li>全面性設計自行車專用道</li> <li>建立全面性之無障礙空間</li> </ul>
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>周邊之人行道與騎樓之路障應定期清除</li> <li>周邊公車候車站加設雨天庇蔭設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>向孔廟周邊商家宣導提供通暢之通行環境</li> <li>定期維護人行道鋪面</li> <li>定期養護道路鋪面</li> <li>建立人行道、道路鋪面管理系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善孔廟區域之人行道鋪面</li> <li>改善孔廟區域道路鋪面</li> <li>公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>營造全面性之無障礙空間</li> <li>周邊街道家俱應加入赤崁樓之古蹟特色，並整體設計</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	孔廟			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
		<ul style="list-style-type: none"> <li>考慮孔廟周邊之行人流量，適當加寬人行道寬度</li> <li>公車候車站加入無障礙設計考量</li> <li>鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等</li> <li>於周邊環境設置綠地</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>之</li> <li>建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>連接各綠地以成一完整之綠帶</li> </ul>
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> <li>加強周邊夜間人行道之照明</li> <li>加強取締違規超速</li> <li>加強取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>周邊設置行人專用號誌等</li> <li>降低周邊道路之行車速限</li> <li>以交通工程方法降低邊道路行車速度</li> <li>將人車交通予以立體分離</li> <li>考量行人流量加寬人行道寬度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>減少周邊穿越性車流</li> <li>加強取締違規超速</li> <li>於區域性人行路網取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>調整孔廟周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> <li>加強宣導路權觀念</li> <li>立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>周邊應持續加強綠化工作</li> <li>強化四周環境整潔</li> <li>引進低汙染公車</li> <li>禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鼓勵使用步行或腳踏車接近孔廟</li> <li>鼓勵民眾使用大眾運輸工具</li> <li>宣導愛護環境觀念</li> <li>於周邊設置綠地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整體考慮綠化植栽工作</li> <li>禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立完善之大眾運輸路網</li> <li>建立整體自行車專用道系統</li> </ul>

規劃範圍 規劃要點	孔廟			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
				<ul style="list-style-type: none"> <li>· 連結各綠地以形成整體綠帶</li> <li>· 建立整體人行道系統</li> </ul>
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊之指示標誌應統一</li> <li>· 周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>· 清除指示標示周邊可能之障礙物</li> <li>· 指示標誌之設計應符合生活經驗、符合常識、容易記憶等準則</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>· 建立停車資訊系統，整合周邊的停車資源</li> <li>· 指標系統之設計應使用圖示說明</li> <li>· 考慮視障者、行動不便者之使用性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 於孔廟周邊重要地點設置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> <li>· 於孔廟周邊各公車站置標示停車地點、公車候車處之指示牌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 全面考慮視障者、行動不便者之使用性，建立無障礙空間</li> </ul>
連接性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明方式呈現巷道之氣質，並作為行進之指引</li> <li>· 取締孔廟至公車候車站間人行空間之障礙物</li> <li>· 於孔廟周圍設置自行車停車空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 設置孔廟至停車場間之行人專用道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 公車候車站應設置自行車停車空間</li> <li>· 火車站至孔廟間應設置公車路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 規劃古蹟線、小吃線、百貨夜市線假日公車，配合台南市之其他活動</li> <li>· 建設自行車整體路網</li> </ul>



表5.2-4安平古堡短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	安平古堡			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>加強安平古堡周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>安平古堡周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>安平古堡周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，設置位置應醒目</li> <li>安平古堡周邊之公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並配合拖吊工作強力執行</li> <li>安平古堡周邊應設置機車停車彎</li> <li>安平古堡周邊之路邊機車停車格位設置位置應予以檢討</li> <li>安平古堡周邊路邊應設置自行車停車位</li> <li>安平古堡周邊道路邊應以假日單行管制措施提高車流順暢安全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改善安平古堡周邊之停車空間為人行步道</li> <li>強化安平古堡周邊道路為具吸引力的人行道</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> </ul>

舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 安平古堡周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 安平古堡周邊建議應改善巷道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 安平古堡周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>· 安平古堡周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>· 安平古堡周邊應擺設街道家俱，增加都市景觀</li> <li>· 安平古堡周邊之機車停車彎之間的人行道半島可設置等候座椅及相關之街道家俱或指示標誌</li> <li>· 安平古堡周邊之人行道與騎樓之路障應定期清除</li> <li>· 向安平古堡周邊商家宣導提供通暢之通行環境</li> </ul>			
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 安平古堡周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>· 安平古堡周邊周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 安平古堡周邊路段中間之人行穿越道鋪面應與人行道相同</li> <li>· 安平古堡周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>· 安平古堡周邊設置行人專用號誌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 調整古蹟周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 加強安平古堡周邊夜間人行道之照明</li> <li>· 接近億載金城周邊道路增設減速設施或以鋪面材質達到減速車行效果</li> </ul>			
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 安平古堡周邊應設置植栽，加強綠化工作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵使用腳踏車及大眾運輸工具至安平古堡</li> </ul>		
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 安平古堡周邊之指示標誌應統一</li> <li>· 安平古堡周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>· 清除指示標示周邊可能之障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>· 建立停車資訊系統，整合安平古堡周邊的停車資源</li> </ul>		
連接性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵安平古堡周邊巷道與歷史地點的人行化</li> <li>· 安平古堡周邊巷道中重要設施，應強化其夜間照明效果，成為視覺之焦點</li> <li>· 安平古堡周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明方式呈現巷道之氣質，並作為行進之指引</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>· 規劃三線的假日公車，可分為古蹟線、小吃線、百貨夜市線，配合台南市之其他活動</li> </ul>

表5.2-5億載金城短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	億載金城			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>加強億載金城周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>億載金城周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>億載金城周邊之公車站牌的設置位置重新考量，設置位置應醒目，增設候車亭設施</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> </ul>
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>億載金城周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>億載金城周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>億載金城周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>億載金城周邊應擺設街道家俱，增加都市景觀</li> </ul>			
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>增設（加寬）人行穿越道與對街商家之連接</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>億載金城周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 加強億載金城周邊夜間人行道之照明</li> <li>· 接近億載金城周邊道路增設減速設施或以鋪面材質達到減速車行效果</li> </ul>			
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 億載金城周邊應設置植栽，加強綠化工作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵使用腳踏車及大眾運輸工具至億載金城</li> </ul>		
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 億載金城周邊之指示標誌應統一</li> <li>· 億載金城周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>· 清除指示標示周邊可能之障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>· 建立停車資訊系統，整合億載金城周邊之停車資源</li> </ul>		
連接性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 億載金城與周邊公園連接人性化</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>· 規劃三線的假日公車，可分為古蹟線、小吃線、百貨夜市線，配合台南市之其他活動</li> </ul>

## 第六章 推動計畫

本研究根據前面第五章所研提之改善方案，提出權責單位、經費籌措、經費來源及宣導方式等措施。

### 6.1 權責單位

有關改善方案之權責單位說明如表6.1。

表6.1 改善方案之權責單位

主要項目	次要項目	權責單位
1. 改善可及性	(1) 加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率。	台南市政府交通局
	(2) 周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表。	台南市政府交通局
	(3) 周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，位置醒目。	台南市政府交通局
	(4) 周邊公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並執行拖吊。	台南市政府警察局
	(5) 周邊設置汽車與機車停車彎。	台南市政府交通局
	(6) 檢討周邊路邊機車停車格位之設置位置。	台南市政府交通局
	(7) 於周邊路邊設置自行車停車位。	台南市政府交通局
	(8) 於周邊之巷道內增繪機車、腳踏車停車格位。	台南市政府交通局
	(9) 周邊增設計程車招呼站停車格位。	台南市政府交通局
	(10) 周邊車站劃設禁止停車區域	台南市政府交通局、警察局
	(11) 周邊應於適當地點設置遊覽車臨時停車處。	台南市政府交通局
	(12) 引進無障礙公車。	台南市政府交通局
	(13) 設置標示公車候車位置、汽機車停車位置標示牌。	台南市政府交通局
	(14) 於各主要路口設置導引用路人之標牌。	台南市政府交通局
	(15) 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間。	台南市政府交通局
	(16) 改善周邊既有路邊的停車空間為	台南市政府交通

	人行步道。	局、工務局、警察局
	(17)集中周邊汽機車出入口，減少不必要穿越性車流。	台南市政府交通局
	(18)強化周邊道路為具吸引力的人行道。	台南市政府工務局
	(19)於周邊公車候車站設置可提供即時候車資訊之智慧型站牌。	台南市政府交通局
	(20)於周邊道路設置自行車專用道。	台南市政府交通局
	(21)建立市中心區內環線，以接駁公車作為主要的大眾運輸工具。	台南市政府交通局
	(22)全面性設計自行車專用道。	台南市政府交通局
	(23)建立全面性之無障礙空間。	台南市政府交通局
2. 改善舒適性	(1) 改善周邊人行道鋪面，以提供更好的步行環境。	台南市政府工務局
	(2) 改善周邊巷道鋪面，以提供更好的步行環境。	台南市政府工務局
	(3) 周邊之人行道設置植栽，提供遮陽庇蔭。	台南市政府工務局
	(4) 周邊之人行道設置遮雨棚，提供雨天庇蔭。	台南市政府工務局
	(5) 周邊擺設適宜之街道家俱，以增加都市景觀。	台南市政府工務局
	(6) 人行道半島可設置等候座椅及相關之街道家俱或指示標誌。	台南市政府交通局
	(7) 定期清除周邊之人行道與騎樓之路障。	台南市政府工務局、警察局
	(8) 周邊公車候車站加設雨天庇蔭設施。	台南市政府工務局
	(9) 改善周邊區域之人行道鋪面。	台南市政府工務局
	(10)周邊之街道家俱應考慮整體設計。	台南市政府工務局
	(11)向周邊商家宣導提供通暢之通行環境。	台南市政府新聞室
	(12)定期維護人行道鋪面。	台南市政府工務局
	(13)定期養護道路鋪面。	台南市政府工務局
	(14)建立人行道、道路鋪面管理系統。	台南市政府工務局
	(15)考慮周邊之行人流量，適當加寬人	台南市政府交通

	行道寬度。	局、工務局
	(16)公車候車站加入無障礙設計考量。	台南市政府交通局
	(17)鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等。	台南市政府交通局、新聞室
	(18)於周邊環境設置綠地空間。	台南市政府工務局
	(19)營造全面性之無障礙空間。	台南市政府交通局
	(20)周邊街道家俱應加入特色，並整體設計之。	台南市政府工務局
	(21)建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統。	台南市政府工務局
	(22)連接各綠地以成一完整之綠帶。	台南市政府工務局
3. 改善安全性	(1) 周邊道路交叉路口增設行車及行人保護時相號誌，調整秒差。	台南市政府交通局
	(2) 周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道。	台南市政府交通局
	(3) 加強周邊夜間人行道之照明。	台南市政府工務局
	(4) 加強取締違規超速。	台南市政府警察局
	(5) 加強取締占用人行道之機車、攤販等障礙物。	台南市政府警察局
	(6) 減少周邊穿越性車流。	台南市政府交通局
	(7) 於區域性人行路網取締占用人行道之機車、攤販等障礙物。	台南市政府警察局
	(8) 人行穿越道改善，鋪面與人行道相同。	台南市政府工務局
	(9) 周邊自行車道及機車道以適當材質鋪設，以與汽車道區隔。	台南市政府工務局
	(10) 周邊設置行人專用號誌。	台南市政府交通局
	(11) 若車道寬度足夠，應設置安全島。	台南市政府工務局
	(12) 降低周邊道路之行車速限。	台南市政府交通局、警察局
	(13) 以交通工程方法降低邊道路行車速度。	台南市政府交通局
	(14) 將人車交通予以立體分離。	台南市政府交通局、工務局
	(15) 考量行人流量加寬人行道寬度。	台南市政府交通



		局、工務局
	(16) 立法規定駕駛人全天開車燈。	台南市政府交通局
	(17) 加強古蹟夜間照明之可行性。	台南市政府工務局、建設局、文化局
	(18) 調整周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流。	台南市政府交通局
	(19) 加強宣導路權觀念。	台南市政府交通局
4. 改善低污染性	(1) 周邊應設置植栽，加強綠化工作。	台南市政府工務局
	(2) 強化四周環境整潔。	台南市政府環保局
	(3) 禁止民眾私自移去車輛消音器。	台南市政府警察局
	(4) 整體考慮綠化植栽工作。	台南市政府工務局
	(5) 鼓勵民眾使用腳踏車或步行。	台南市政府交通局
	(6) 鼓勵民眾使用大眾運輸工具。	台南市政府交通局
	(7) 宣導愛護環境觀念。	台南市政府環保局、新聞室
	(8) 於周邊設置綠地。	台南市政府工務局
	(9) 建立完善之大眾運輸路網。	台南市政府交通局
	(10) 建立整體自行車專用道系統。	台南市政府交通局
	(11) 連結各綠地以形成整體綠帶。	台南市政府工務局
	(12) 建立整體人行道系統。	台南市政府交通局
5. 改善簡易性	(1) 周邊之指示標誌應統一。	台南市政府交通局
	(2) 周邊之標示應置於清晰可見之位置。	台南市政府交通局
	(3) 清除指示標示周邊可能之障礙物。	台南市政府工務局
	(4) 指示標誌之設計應符合生活經驗、符合常識、容易記憶等準則。	台南市政府交通局
	(5) 於周邊重要地點設置標示停車地點、公車候車處之指示牌。	台南市政府交通局
	(6) 於周邊各公車站置標示停車地點、公車候車處之指示牌。	台南市政府交通局
	(7) 建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊。	台南市政府交通局
	(8) 建立停車資訊系統，整合周邊之停車資源。	台南市政府交通局

	(9) 指標系統之設計使用圖示說明。	台南市政府交通局
	(10) 考慮視障者、行動不便者之使用性。	台南市政府交通局
	(11) 全面考慮視障者、行動不便者之使用性，建立無障礙空間。	台南市政府交通局
6. 改善連接性	(1) 周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明，作為行進指引。	台南市政府建設局、文化局
	(2) 取締古蹟至候車站間之人行空間障礙物。	台南市政府警察局
	(3) 取締古蹟至停車場間之人行空間障礙物。	台南市政府警察局
	(4) 於古蹟周圍設置自行車停車空間。	台南市政府交通局
	(5) 公車候車站設置自行車停車空間。	台南市政府交通局
	(6) 火車站至古蹟間設置公車路線。	台南市政府交通局
	(7) 設置古蹟至公車候車站間之行人專用道。	台南市政府交通局
	(8) 設置古蹟周邊至停車場間之行人專用道。	台南市政府交通局
	(9) 規劃古蹟線、小吃線、百貨夜市線假日公車。	台南市政府交通局
	(10) 建設自行車整體路網。	台南市政府交通局
	(11) 路邊亦應設置自行車停車位	台南市政府交通局

## 6.2 經費預估與籌措

1. 中央與地方政府均編列預算，中央經費來源有交通部(觀光局)、經建會，地方政府則為台南市政府。特別是配合交通部觀光局的觀光客倍增計劃，向觀光局申請的專案經費補助。
2. 觀光業者貸款並自行建設：係指由政府給予貸款，觀光業者自備土地，自行建設管理維護。
3. 獎勵投資興建：係指由政府獎勵，觀光業者建築投資業自備土地、規劃設計、建造並收費。
4. 中央與地方政府均編列預算建造，觀光業者或企業認養管理維護。

## 6.3 宣導方式

### 6.3.1 宣導目的

整合市府內各單位資源，提供民眾及遊客完整、便利之觀光旅遊及交通資訊，並提供便民之服務措施。

### 6.3.2 共同參與單位

- 1.台南市政府
- 2.台南市政府交通局
- 3.台南市政府文化局
- 4.交通部台灣鐵路管理局
- 5.交通部民用航空局
- 6.交通部觀光局
- 7.內政部警政署警察廣播電台
- 8.行政院新聞局
- 9.國光、統聯等長途客運業、台南市區客運業以及和欣、濱海、中南三家客運公司
- 10.台南市政府警察局

### 6.3.3 宣導方式

#### 1.電視

製作親和交通動線電視宣導插播帶，商請台南市政府協調市區內有線電視台於公益時段協助播放；並安排於高速公路南部各服務區、鐵、公路車站、航空站播放。

##### （1）製作電視宣導短片

台南市政府交通局製作三十秒電視宣導短片，宣導親和交通動線措施。

##### （2）安排電視宣導

台南市政府商請行政院新聞局協調四家無線電視台於公益時段協助播放。

##### （3）有線電視

協商台南市地區有線電視業者，於有線電視公益頻道時段播放。

#### 2.廣播

台南市政府交通局協調警察廣播電台協助辦理廣播宣導事宜。

(1) 廣播插播帶宣導

請警察廣播電台協助將親和交通動線宣導重點節目化，分別製作【觀光版】、【交通版】等三分鐘宣導插播帶，選擇適當時段播出。

(2) 電台節目宣導

請台南市政府各單位首長，積極主動參加廣播電台各項節目，加強宣導親和交通動線措施。

3.報紙

以發布新聞及刊登報紙廣告方式加強宣導。

(1) 發布新聞稿

各部屬交通單位於週休二日或連續假日前夕，持續發布新聞稿，加強宣導。

4.網路

(1) 建立台南市政府親和交通動線資訊網。

(2) 台南市政府暨各附屬單位製作完成親和交通動線網頁，並與台南市政府進行鏈結並提供民眾查詢。

5.文宣品

(1) 台南市政府編印親和交通動線宣傳品，免費提供民眾索取。

(2) 安排於南區高速公路服務區、收費站、沿線加油站、警廣各地區電台、電信局、郵局等據點發送宣導。

(3) 編印觀光地區親和交通動線路線圖摺頁，安排於高速公路服務區、台南市台鐵車站、公路車站、航空站、旅遊服務中心等交通旅遊資訊服務場站、警察廣播電台各地區電台、南部國家級風景區管理處等據點發送宣導。

6.語音查詢

由台南市政府安排語音查詢，便利查詢親和交通動線服務及網站。

以上宣傳之各項經費支出由各主辦單位於年度預算內自行勻支。



## 第七章 結論與建議

本研究根據前面各章節所研提之規劃方式及改善方案，提出下列結論與建議。

### 7.1 結論

#### 1.研究成果可以改善動線之親和力，間接促進台南地區之觀光產業發展及增進就業

台南市為一文化古都，市內擁有眾多名勝古蹟，為便利旅客參訪，本研究針對台南地區的特殊觀光需求進行研究，除引用多目標層級分析法分析親和力外，亦應用德國之社區交通發展規劃法於親和動線之規劃，於實用層面而言，研究成果可以改善動線之親和力，間接促進台南地區之觀光產業發展及增進就業。

#### 2.運輸系統親和力指標，分成「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等6項評估指標

於學術層面而言，本研究利用層級分析（AHP）法，建立了運輸系統親和力指標，為國內首先使用，具有創新的意義。該指標係從高效率、高安全性、高舒適性、高可及性、低污染等性質為出發，討論並界定親和性運輸系統之定義的範圍，其中親和的範圍應包含「環境親和」、「身體親和」、「感官親和」。運輸系統親和力指標，分成了「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等6項評估指標進行評估，每一評估要項又細分成35項不同的評估細項。

#### 3.運輸系統親和力指標中「可及性」所佔之整體權重最高，其次為依序為「安全性」、「簡易性」、「舒適性」、「連接性」、「低污染性」

本研究所建立之運輸親和力指標，其權重在第二層標的項中，以「可及性」所佔之整體權重最高，達0.2775，其次為依序為「安全性」、「簡易性」、「舒適性」、「連接性」、「低污染性」。因此，對於運輸系統好與壞之考量，仍以可及、安全、便利為較主要之考量。各評估要項中之各評估細項之整體權重順序則簡述如后：

- (1)可及性之評估要項中，「設施可及性」之權重為「目的地可及性」的兩倍，顯示設施可及性相對較為重要。

- (2)舒適性之評估要項中，以「天候防護程度」所佔之整體權重為最高，其次為「休憩空間」、「道路鋪面品質」、「擁擠程度」、「居住品質影響」、「動線障礙程度」。顯示台南地區天氣炎熱，有天候防護設施對於使用運輸系統之舒適性較受到重視。
- (3)安全性之評估要項中，以「人車衝突程度」所佔之整體權重為最高，其次為「足夠路權且清楚路權」、「潛在威脅影響」、「足夠淨空與淨寬」，顯示行人與車輛的衝突較受到關切。
- (4)低污染性之評估要項中，以「環境整潔美觀」所佔之整體權重最高，其次為「噪音程度」、「空間綠美化」、「污染程度」、「節省能源」、「污染排除設備」，表示環境整潔美觀較為重要。
- (5)簡易性之評估要項中，「符合經驗」、「符合常識」、「容易記憶」、「高一致性」、「高使用性」所佔之整體權重均相同，各細項受重視程度相等。
- (6)連接性之評估要項中，以「與鄰近服務性設施連接性」所佔之整體權重為「與其他運具連接之整合性」所佔之整體權重之兩倍。可見得如果運輸系統周邊有服務性設施，提供餐飲、觀光、休息等服務性設施，對於運輸親和力之提升有相當的助益。
- (7)目的地可及性之評估要項中，以「旅行時間」所佔之整體權重較高，其次為「停車空間或車站空間」、「轉乘等候時間」、「停車或候車資訊」、「旅行速度」、「轉乘次數」，顯示使用者對於運輸系統好與壞之考量仍以旅行時間之長短為主要之考量。
- (8)設施可及性之評估要項中，以「到附屬設施之可及性」所佔之整體權重較高，其次為「行走距離」、「上下交通工具」、「等車時間」、「候車設施」，顯示到附屬設施之可及性較受重視。

#### 4.五處名勝古蹟親和力評估結果

本研究以運輸親和力評估分數三分為高標準，進行五處名勝古蹟親和力評估，其結果如下：

- (1)孔廟應列為改善之運具有：腳踏車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。其中運輸管理系統為應盡速改善之項目；運輸資訊系統為急需改善之項目。

- (2)延平郡王祠應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。
- (3)赤崁樓應列為改善之運具有：徒步、腳踏車、機車、小汽車、公車、遊覽車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、道路運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。運輸資訊系統為應盡速改善之項目。
- (4)安平古堡應列為改善之運具有：徒步、腳踏車、機車、小汽車、公車、遊覽車、計程車；應列為改善之運輸系統有：大眾運輸系統、道路運輸系統、運輸管理系統、運輸資訊系統。其中腳踏車、小汽車、大眾運輸系統、運輸資訊系統為應盡速改善之項目。
- (5)億載金城應列為改善之運輸系統有：運輸管理系統、運輸資訊系統。其中運輸資訊系統為應盡速改善之項目。
- 5.規劃四處古蹟巡禮步道，分別為「赤崁樓古蹟巡禮步道」、「孔廟古蹟巡禮步道」、「延平郡王祠古蹟巡禮步道」、「安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道」

引用社區交通發展（KVEP）規劃作業概念，促使交通發展由目前之惡化循環轉為良性循環，將台南市五大古蹟周邊的交通動線規劃為分主要動線與次要動線。其中人行系統規劃成四處古蹟巡禮步道，分別為「赤崁樓古蹟巡禮步道」、「孔廟古蹟巡禮步道」、「延平郡王祠古蹟巡禮步道」、「安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道」；以上四個古蹟巡禮步道均規劃為迴路形式，透過導引系統之建立，提供參觀者一條明確可遵循的主要路徑，作用在聯繫各主要參觀點。例如嵌樓古蹟巡禮步道位於台南市之中區，該區之古蹟巡禮步道包括赤崁樓、烏鬼井、三山國王廟、開基天后宮、大觀音亭、大天后宮、開基武廟、祀典武廟、大井頭、陳德聚堂、北極殿天壇、開基靈佑宮等共十二處名勝古蹟。

- 6.規劃系統性整合的交通旅遊動線，將台南市各古蹟及觀光名勝區有效串聯，並改善名勝古蹟區周邊親和性交通設施及導覽設施，以符人性化需求，帶動台南市觀光發展。

台南市觀光以古蹟及小吃為主，屬於地區性甚或區域性的旅遊型態，而遊客多數為學生及年輕人，與其休閒時間較多及目前學校從事鄉土教學參訪名勝古蹟有關，交通工具仍以機車及自用小汽車為主，大型遊覽車則有增加趨勢，此外台南市政府近年來推動古蹟文化園區，對於園區



規劃及公共設施已陸續完成，對於服務品質提昇有相當幫助，本研究結果可以將台南市各古蹟及觀光名勝區有效串聯，規劃系統性整合的交通旅遊動線，改善名勝古蹟區周邊親和性交通設施及導覽設施，以符人性化需求，可以帶動台南市觀光發展。

## 7.2 建議

### 1. 建議可以廣泛地多方面爭取經費

經費補助單位包括交通部觀光局、經建會，甚至可以考慮獎勵投資興建或者採取企業認養管理維護方式執行。

### 2. 建議依本計畫所表列之改善方案及權責單位，分項加以實施

例如台南市府交通局及工務局共同改善現有路邊的停車空間為人行步道，以提昇步行空間服務水準；台南市府交通局重新考量公車站牌、候車亭的設置，以強化大眾運輸服務功能；台南市府交通局檢討機車停車格位設置位置，以改善台南市五大古蹟周邊停車管理。

### 3. 建議相關單位通力合作，結合共有資源，進行宣導工作

為有效達到吸引民眾認識台南市親和運輸動線，建議相關單位通力合作，結合共有資源，進行宣導工作。例如製作親和交通動線電視宣導插播帶、協調警察廣播電台協助辦理廣播宣導事宜、參加廣播電台各項節目宣導親和交通動線措施、發布新聞及刊登報紙廣告方式、建立台南市政府親和交通動線資訊網、編印親和交通動線宣傳品以及安排語音查詢等方式。

## 參考文獻

- 1、Woods, Tim & Chang , Joshua ,「消費者親和性界面設計」, 設計 97 期 pp7-9, 民國 90 年 2 月。
- 2、Thomas Dickson ,「丹麥使用者親和性設計」, 設計 97 期 pp5-6 , 民國 90 年 2 月。
- 3、陳振甫 ,「用心發掘使用者的經驗與心理層面之互動設計」, 設計 97 期 pp10-13, 民國 90 年 2 月。
- 4、朝向人性・親和・品質・活力—台北市立美術館空間動向及視覺系統延展設計」, 現代美術 pp5-7, 民國 89 年 7 月。
- 5、周義華 ,「運輸工程」, 鼎漢工程顧問公司, 民國 88 年 8 月。
- 6、林豐福等 ,「彈性路線無障礙運輸服務之規劃設計」, 交通部運輸研究所委託台灣經濟研究院, 民國 85 年 12 月。
- 7、Lovely、Mary , Case Study of User-SideSubsidies for the Handicapped in Milwaukee Country , TRR 934 pp51-53 , 1983 。
- 8、Knapp、Sue F.、Armando M. Lago , Results of Parametric Cost Analysis of Differences Between Urban and Rural Transportation Services for Transportation-Disadvantaged Person , TRR934 pp1-8 , 1983 。
- 9、Spear、Bruce , User-Side Subsidies : Delivering Special Needs Transportation t hrough Private Provider , TRR850 pp13-17 , 1982 。
- 10、George Rucker and Milanie Lachs , Program of Capital Assistance to Nonprofot Agencies for Transportation of the Elderly and Handicapped , TRR1292 pp37-44 。
- 11、W. G. Atkinson and Ling Suen , The Role of Private Enterprise in Elderly and Handicapped Transportation in Canada , TRR1170 pp29-34 。
- 12、PtMS 6.0 Para-transit Management and Scheduling , Automated Business Solution , Inc. 。
- 13、劉松年編著 ,「運輸學」, 高點出版社, 民國 88 年 10 月。
- 14、張有恆 ,「大眾捷運系統營運與管理」, 華泰書局, 民國 83 年 7 月。
- 15、凌瑞賢等 ,「腳踏車專用道之規劃研究」, 交通部運輸研究所, 民國 87 年。
- 16、凌瑞賢等 ,「腳踏車專用道之規劃研究-技術報告」, 交通部運輸研究所, 民國 87 年。
- 17、林豐福, 陳東亮等 ,「腳踏車道系統可行性研究暨先期規劃」, 交通部運輸研究所, 民國 86 年。
- 18、林卓漢 ,「捷運到站運具選擇模式之研究」, 國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文, 民國 90 年。
- 19、陳建銘 ,「腳踏車使用者轉乘捷運系統之個體選擇行為模式」, 國

- 立成功大學土木工程學研究所碩士論文，民國 88 年。
- 20、陳志和，「都市地區肇事嚴重程度預測模式之研究」，國立成功大學交通管理學研究所碩士論文，民國 88 年。
  - 21、韋勝賢，「最佳運具組合比例之研究—以台南市為例」，國立成功大學交通管理學研究所碩士論文，民國 87 年。
  - 22、Litman T. (1994)， “Bicycling and Transportation Demand Management,” Transportation Research Record 1441, pp.135-140
  - 23、Replogle M. A.(1984)， “Role of bicycle in public transportation access,” Transportation Research Record 959, pp.55-62
  - 24、張新立，「都市之機車定位與管理策略」，都市交通 97 期，87 年 1 月。
  - 25、許添本，「機車交通空間之規劃與設計」，都市交通 97 期，民國 87 年 1 月。
  - 26、張堂賢，「台灣地區泛機車問題研究之回顧與前瞻」，中華民國 82 年 5 月 29 日
  - 27、交通部統計處，「民眾對陸上運輸狀況意向調查報告」，中華民國 84 年 12 月。
  - 28、交通部統計處，「台灣地區機車使用狀況調查資料」，民國 87 年 6 月。
  - 29、鄧振源，曾國雄，「層級分析法（AHP）的內涵特性與應用」，中國統計學報 27 卷 6 期，民國 78 年 6 月。
  - 30、內政部營建署，「市區道路工程規劃及設計規範之研究」，民國 90 年 12 月。
  - 31、蔡輝昇，「行人道系統的研究」，國立臺灣大學工學院土木工程研究所碩士論文，民國 68 年 6 月。
  - 32、賀陳旦、王德生，「台北市行人徒步區規劃研究：以西門地區為實例」，台北市政府工務局都市計劃處，民國 74 年。

## 附錄一 AHP 權重之計算

本研究整理層級分析法之相關文獻，進行回顧。層級分析法（Analytic Hierarchy Process，以下簡稱AHP）係於1971年由美國Thomas L. Saaty所提出，主要應用在不確定情況下及具有多數個評估準則的決策問題上，對於決策者而言，階層結構有助於事務的瞭解。但在面臨「選擇適當方案」時，必須根據某些基準進行各替代方案的評估，已決定各替代方案的優勢順位（Priority），從而找出適當的方案。評估基準必須從技術、科學、社會、政治等層面來考量，如果僅就單一層面來決定，則將導致錯誤的決策。AHP就是在這樣的背景下，所發展出來的一套理論。此方法可將複雜的問題簡化成簡明的因素階層系統，經由學者專家以名目尺度對各因素進行配對比較（Pairwise Comparison），並建立配對比較之正倒值矩陣，求出特徵向量（Eigen Vector），以代表各因素間之優先順序，或相對權重，作為決策之依據。

AHP之基本假設，主要包括下列九項：

1. 一個系統可被分解成許多種類（Classes）或成分（Component），並形成有向網路的層級結構。
2. 層級結構中，每一層級的要素均假設具獨立性（Independence）。
3. 每一層級內的要素，可以用上一層級內某些或所有要素作為評準，進行評估。
4. 比較評估時。可將絕對數值尺度轉換成比例尺度（Ratio Scale）。
5. 成對比較（Pairwise Comparison）後，可使用正倒值矩陣（Positive Reciprocal Matrix）處理。
6. 偏好關係滿足遞移性（Transitivity）。不僅優劣關係滿足遞移性（A優於B，B優於C，則A優於C），同時強度關係也滿足遞移性（A優於B兩倍，B優於C三倍，則A優於C六倍）。
7. 完全具遞移性不容易，因此容許不具遞移性的存在，但須測試其一致性（Consistency）的程度。
8. 要素的優勢程度，經由加權法則（Weighting Principle）而求得。
9. 任何要素只要出現在階層結構中，不論其優勢程度是如何小，均被認為與整個評估結構有關，而非檢核階層結構之獨立性。

利用層級來分析問題或系統，是站在最高層級來看不同層級的相互影響。而不是直接從各層級的要素來分析。因此建立系統的層級結構時，需要解決的問題有二：一是如何構建層級關係，一是如何評估各層級要素的影響程度。AHP首先需建立系統的目標體系，並界定系統之目標與評估準則後，按其主從隸屬關係建立一個階層架構，每個階層所包含的因素均應具有獨立性。以本研究為例，計畫目標為建立運輸系統之親和力指標，其下可分為「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等六大標的，每個標的下又包括數種評估準則，如圖1-1所示。

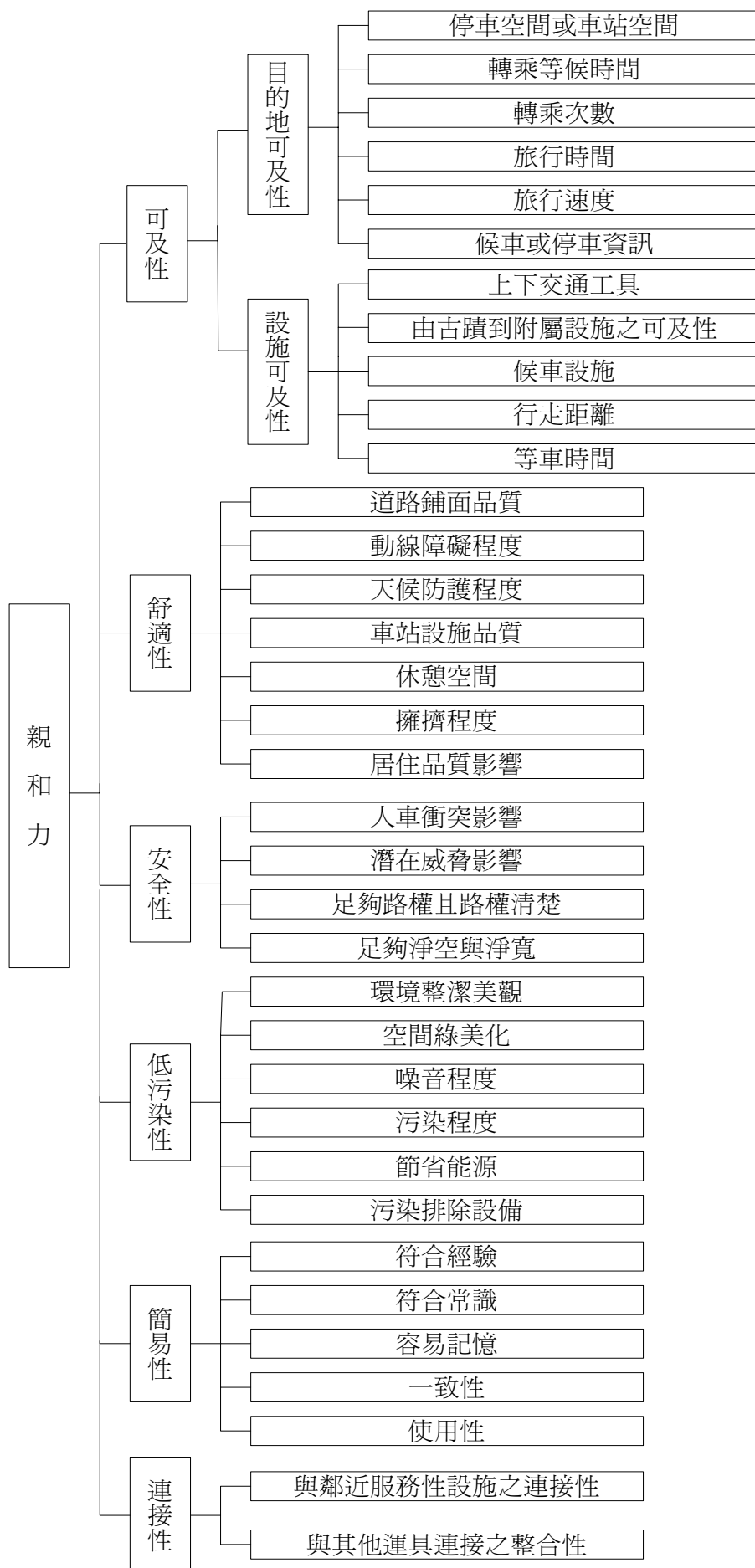


圖 1-1 運輸系統親和力指標建立之 AHP 之階層架構

層級結構構建完成後，接下來就是評估的工作。AHP的評估是以每一層級的上一層要素，作為對下一層要素評估的依據。換言之就是將每一層級內的任兩個要素，以上一層的要素為評準，分別評估該兩個要素對評準的相對貢獻度或重要性。AHP評估尺度的基本劃分包括五項，即「同等重要」、「稍重要」、「頗重要」、「極重要」、「絕對重要」等五項，並賦予名目尺度1、3、5、7、9的衡量值；另有四項介於五個基本尺度之間，並賦予2、4、6、8的衡量值。有關個尺度所代表的意義，如下表1-1所示。

表 1-1 AHP 評估尺度及其意義

評估尺度	定義	說明
1	同等重要 (Equal Importance)	兩比較方案的貢獻程度具同等重要性 等強 (Equally)
3	稍微重要 (Weak Importance)	經驗與判斷稍微傾向喜好某一方案 稍強 (Moderately)
5	頗重要 (Essential Importance)	經驗與判斷強烈傾向喜好某一方案 頗強 (Strongly)
7	極重要 (Very Strong Importance)	實際顯示非常強烈傾向喜好某一方案 極強 (Very Strong)
9	絕對重要 (Absolute Importance)	有足夠證據肯定絕對喜好某一方案 絕強 (Extremely)
2、4、6、8	相鄰尺度之中間值 (Intermediate Values)	需要折衷值時

資料來源：鄧振源、曾國雄，民 78

本研究係將AHP評估架構中之目標、準則等評估項目分層建立成對評比表，附上各準則的評估指標估計值，提供給評比者進行評比。其成對比較矩陣之建立步驟可以歸納如下：

1. 就所建立的階層架構，將每一階層中，隸屬上階層的所有因素作配對比較，若一個階層中有 $n$ 個評比因素，則對其上一層級共需要進行  $C_2^n = \frac{n(n-1)}{2}$  次之評比。成對比較時所使用的數值，分別為  $\frac{1}{9}$ 、 $\frac{1}{8}$ 、...、 $\frac{1}{2}$ 、1、2、...、8、9，將 $n$ 個要素兩兩比較結果的衡量，置於成對比較矩陣A的上三角形部分，對角線上之元素係自我評比值，因此皆為1。將矩陣主對角線右上角每一數值之倒數置於主對角線左下方之相對位置，即構成一個成對比較矩陣A，如下式：

$$A_{n \times n} = \begin{bmatrix} 1 & a_{12} & \cdots & \cdots & a_{1n} \\ 1/a_{12} & 1 & \cdots & \cdots & a_{2n} \\ \vdots & \vdots & \ddots & & \vdots \\ \vdots & \vdots & & \ddots & \vdots \\ 1/a_{1n} & 1/a_{2n} & \cdots & \cdots & 1 \end{bmatrix} \quad (1)$$

2. 成對比較矩陣得到後。即可求取各層級要素的權重。使用數值分析中常用的特徵值 (Eigen Value) 解法，找出特徵向量 (Eigen Vector)，以代表各階層因素之權重。

特徵向量之求解可以利用4種標準化方法求出近似值：

(1) 將配對比較矩陣A各列 (row) 之數值加總，再將各列加總值除以A矩陣所有算元素加總值，即為特徵向量。其數學式如下：

$$w_i = \frac{\sum_j a_{ij}}{\sum_i \sum_j a_{ij}} \quad i, j = 1, 2, 3, \dots, n \quad (2)$$

(2) 將配對比較矩陣A之各行數值常態化，再將常態化後之各列數值加總並予以常態化 (即除各行倒數之總和)，即為特徵向量。其數學式如下：

$$w_i = \frac{\frac{1}{\sum_j a_{ij}}}{\sum_j \left( \frac{1}{\sum_i a_{ij}} \right)} \quad i, j = 1, 2, 3, \dots, n \quad (3)$$

(3) 先將配對比較矩陣A之各行數值常態化，再將常態化後之各列數值加總，除以各列元素之個數n，即為特徵向量。其數學式如下：

$$a'_{ij} = \frac{a_{ij}}{\sum_i a_{ij}} \quad i, j = 1, 2, 3, \dots, n \quad (4)$$

$$w_i = \frac{\sum_j a'_{ij}}{n} \quad i, j = 1, 2, 3, \dots, n \quad (5)$$

(4) 先將配對比較矩陣A之各列數值相乘，並開n次方根，再將各開方根後之數值予以常態化，即為特徵向量。其數學式如下：

$$w_i = \frac{\left( \prod_j a_{ij} \right)^{\frac{1}{n}}}{\sum_j \left( \prod_i a_{ij} \right)^{\frac{1}{n}}} \quad i, j = 1, 2, 3, \dots, n \quad (6)$$

若矩陣A為一致性矩陣，則上述4種法求解之特徵向量均為相同；若A矩陣非一致性比較矩陣，則利用此4種方法所求得之特徵向量必有差異，其中以第4種方法精確度較高。



特徵向量之求解實務中Saaty認為可利用列向量之元素相乘後，取幾何平均數，再予以標準化後而得先將配對比較矩陣A之各列數值相乘，並開n次方根，再將各開方根後之數值予以常態化，即為特徵向量。本研究亦採用此種方法。其數學式如下：

$$w_i = \frac{\left( \prod_j a_{ij} \right)^{\frac{1}{n}}}{\sum_j \left( \prod_i a_{ij} \right)^{\frac{1}{n}}} \quad i, j = 1, 2, 3 \dots, n \quad (7)$$

3. 若成對比較矩陣A為正倒值矩陣，要求決策者在成對比較時，能達到前後一貫性，這是相當困難的。因此需要進行一致性檢定。配對比較矩陣是否具一致性（Consistence）可利用一致性檢定指標（Consistency Index, CI）及一致性比率（Consistency Ratio, CR）來檢定。

(1) 一致性指標（CI）：

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} \quad (8)$$

其中 $\lambda_{\max}$ 為最大特徵值，其近似解求法係將所求得之特徵向量W與配對比較矩陣A相乘，得一向量W，再將W中每一元素除以向量W之對應元素，再將其結果加總並求其平均值，數學式如下：

$$A_{n \times n} \times \underline{w} = \underline{w} \quad (9)$$

$$\lambda_{\max} = \frac{1}{n} \left( \sum_i \frac{w'_i}{w_i} \right) \quad (10)$$

若CI值越小表示一致性愈高，CI=0表示前後判斷完全具一致性，而CI>0則表示前後判斷不連貫，Saaty建議一般採用CI≤0.1作為判斷配對比較矩陣是否具有一致性；否則評比者應重新對階層架構重新評比，直到一致性指標可被接受為止。

(2) 一致性比率（CR）：

一致性指標大小受到配對比較矩陣之階數n及評比尺度影響，配對比較矩陣在階數及名目尺度數以下所產生CI值稱為隨機指標（Random Index; RI），一致性比率（CR）為

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad (11)$$

若 $CR \leq 0.1$ ，則配對比較矩陣之一致性即可接受。沙悌曾模擬1至11階矩陣之隨機指標（RI）值，其結果如表1-2，可作為AHP一致性檢定之依據，本研究報告中一致性比率之門檻值設為0.12。

表 1-2 各階矩陣之隨機指標（RI）值

階層 n	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
RI	0.00	0.00	0.58	0.90	1.12	1.24	1.32	1.41	1.45	1.49	1.51

資料來源：鄧振源、曾國雄，民 78

## 5. 計算各目標及準則之相對權重

本研究之AHP階層架構分為目標、準則兩個階層，分別以i、j表示，即每個目標i包含有j個準則，各階層的權重和應等於1，即

$$\sum_i w_i = 1 \quad \forall i \in I$$

$$\sum_j w_{ij} = 1 \quad \forall i \in I, j \in J$$

$w_i$ ：第一階層第i目標的權重。

$w_{ij}$ ：第二階層在i目標下的第j項準則的權重。

本研究應用AHP處理問題時，詳細處理流程如圖1-2所示：

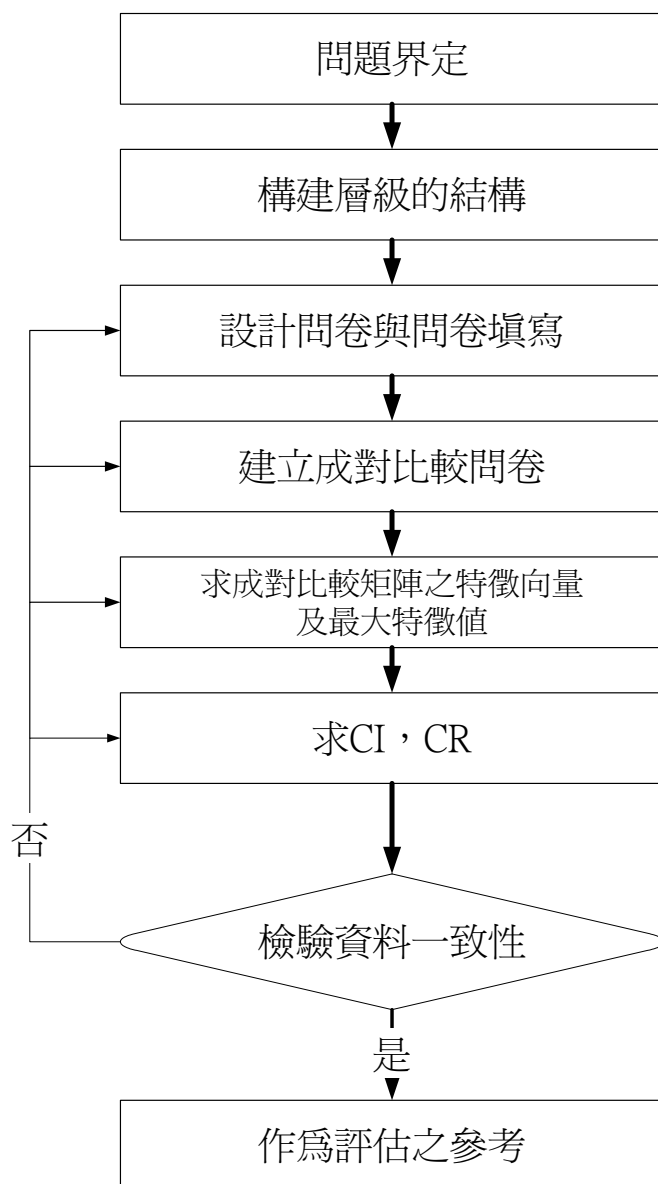


圖 1-2 本研究進行層級分析法之研究流程

專家問卷調查法設計如附錄一所示。經過專家問卷調查法之調查，本研究得出各評估細項對於評估指標之影響權重，如下表1-3所示。

表 1-3 要項重要度比較結果

	絕 對	9	8	極 對	7	6	頗 對	5	4	稍 對	3	2	等 對	1	2	3	4	頗 對	5	6	7	8	絕 對	9	
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	舒適性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全性

可及性	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染性
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
低污染性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
低污染性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
簡易性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性

根據上表完成成對比較矩陣A，如下表1-4所示：

表 1-4 成對比較矩陣與權重表：A

	可及性	舒適性	安全性	低污染性	簡易性	連接性
可及性	1	7	3	8	2	1
舒適性	0.142857	1	0.333333	3	0.5	0.25
安全性	0.333333	3	1	5	0.333333	0.25
低污染性	0.125	0.333333	0.2	1	0.166667	0.166667
簡易性	0.5	2	3	6	1	0.5
連接性	1	4	4	6	2	1

為求得權重，先計算矩陣A各列之幾何平均數作成矩陣B後，再將其標準化後，即可得到權重矩陣W

矩陣A		矩陣B	權重W	
$\begin{bmatrix} 1 & 7 & 3 & 8 & 2 & 1 \\ 1/7 & 1 & 1/3 & 3 & 1/2 & 1/4 \\ 1/3 & 3 & 1 & 5 & 1/3 & 1/4 \\ 1/8 & 1/3 & 1/5 & 1 & 1/6 & 1/6 \\ 1/2 & 2 & 3 & 6 & 1 & 1/2 \\ 1 & 4 & 4 & 6 & 2 & 1 \end{bmatrix}$	求各列之幾何 平均數	$\begin{bmatrix} 2.6367 \\ 0.5113 \\ 0.8642 \\ 0.2478 \\ 1.4423 \\ 2.4019 \end{bmatrix}$	標準 化	$\begin{bmatrix} 0.3254 \\ 0.0631 \\ 0.1066 \\ 0.0306 \\ 0.1780 \\ 0.2964 \end{bmatrix}$

求得層級權重矩陣W後，為查證問卷資料之一致性，求算其一致性比率（CR），在此之前，要先計算最大特徵值 $\lambda_{\max}$ ，其中

$$\lambda_{\max} = \frac{1}{n} \left( \sum_i \frac{w'_i}{w_i} \right)。$$

$$\begin{bmatrix} 1 & 7 & 3 & 8 & 2 & 1 \\ 1/7 & 1 & 1/3 & 3 & 1/2 & 1/4 \\ 1/3 & 3 & 1 & 5 & 1/3 & 1/4 \\ 1/8 & 1/3 & 1/5 & 1 & 1/6 & 1/6 \\ 1/2 & 2 & 3 & 6 & 1 & 1/2 \\ 1 & 4 & 4 & 6 & 2 & 1 \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} 0.3254 \\ 0.0631 \\ 0.1066 \\ 0.0306 \\ 0.1780 \\ 0.2964 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} 1.9838 \\ 0.3999 \\ 0.6906 \\ 0.1927 \\ 1.1184 \\ 1.8400 \end{bmatrix}$$

$$\lambda_{\max} = \frac{1}{n} \left( \sum_i \frac{w'_i}{w_i} \right) = \frac{1}{6} \left( \frac{1.9838}{0.3254} + \frac{0.3999}{0.0631} + \frac{0.6906}{0.1066} + \frac{0.1927}{0.0306} + \frac{1.1184}{0.1780} + \frac{1.8400}{0.2964} \right) = 6.2844$$

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1} = \frac{6.2844 - 6}{6 - 1} = 0.0569$$

$$CR = \frac{CI}{RI} = \frac{0.0569}{0.9} = 0.0632 < 0.1$$

由於 $CR < 0.1$ ，所以可認定該份問卷之要樣問卷數據內容資料具有一致性。接著計算各樣項之整體權重，如下所示：

$$W_{\text{整體}} = \text{上一層級之權重} \times W_{\text{層級}}$$

$$\text{第一層級權重為 1，故 } W_{\text{整體}} = \begin{bmatrix} 0.3254 \\ 0.0631 \\ 0.1066 \\ 0.0306 \\ 0.1780 \\ 0.2964 \end{bmatrix} \times 1 = \begin{bmatrix} 0.3254 \\ 0.0631 \\ 0.1066 \\ 0.0306 \\ 0.1780 \\ 0.2964 \end{bmatrix}$$

第二層到第四層等部份，之各層級之權重決定過程如同第一層級，以上述之方法計算之結果分別列如表1-5至表1-12所示。

表 1-5 成對比較矩陣與權重表：第三層之可及性

	設施可及性	目的地舒適性
設施可及性	1	5
目的地舒適性	0.2	1

$\lambda_{\max} = 2$  ,  $CI = 0$

表 1-6 成對比較矩陣與權重表：第三層之舒適性

	道路鋪面 品質	動線障礙 程度	天候防護 程度	休憩空間	擁擠程度	居住品質 影響
道路鋪面 品質	1	1	0.5	1	1	1
動線障礙 程度	1	1	0.333333	1	1	1
天候防護 程度	2	3	1	1	2	2
休憩空間	1	1	1	1	1	1
擁擠程度	1	1	0.5	1	1	1
居住品質 影響	1	1	0.5	1	1	1

$\lambda_{\max} = 6.45$  ,  $CI = 0.089$

1-7 成對比較矩陣與權重表：第三層之安全性

	人車衝突程度	潛在威脅影響	足夠淨空與淨寬	足夠路權且清楚路權
人車衝突程度	1	7	3	7
潛在威脅影響	0.142857	1	2	3
足夠淨空與淨寬	0.333333	0.5	1	3
足夠路權且清楚路權	0.142857	0.333333	0.333333	1

$$\lambda_{\max} = 4.26, CI = 0.088$$

1-8 成對比較矩陣與權重表：第三層之低污染性

	環境整潔 美觀	空間綠美化	噪音程度	污染程度	節省能源	污染排除 設備
環境整潔 美觀	1	2	1	2	2	3
空間綠美化	0.5	1	1	1	1	1
噪音程度	1	1	1	1	1	2
污染程度	0.5	1	1	1	1	1
節省能源	0.5	1	1	1	1	1
污染排除 設備	0.333333	1	0.5	1	1	1

$$\lambda_{\max} = 6.54, CI = 0.090$$

1-9 成對比較矩陣與權重表：第三層之簡易性

	符合經驗	符合常識	容易記憶	高一致性	高使用性
符合經驗	1	1	1	1	1
符合常識	1	1	1	1	1
容易記憶	1	1	1	1	1
高一致性	1	1	1	1	1
高使用性	1	1	1	1	1

$$\lambda_{\max} = 5, CI = 0$$

1-10 成對比較矩陣與權重表：第三層之連接性

	與鄰近服務性設施連接性	與其他運具連接之整合性
與鄰近服務性設施連接性	1	3
與其他運具連接之整合性	0.333333	1

$\lambda_{\max} = 2$  ,  $CI = 0$

1-11 成對比較矩陣與權重表：第四層可及性之目的地可及性

	停車空間	或車站空 間	轉乘等候 時間	轉乘次數	旅行時間	旅行速度	停車或候 車資訊
停車空間	1	1	1	1	1	1	1
或車站空 間	1	1	1	1	1	1	1
轉乘等候 時間	1	1	1	1	1	1	1
轉乘次數	1	1	1	1	1	1	1
旅行時間	1	1	1	1	1	1	1
旅行速度	1	1	1	1	1	1	1
停車或候 車資訊	1	1	1	1	1	1	1

$\lambda_{\max} = 6$  ,  $CI = 0$

1-12 成對比較矩陣與權重表：第四層可及性之設施可及性

	上下交通工 具	到附屬設施 之可及性	候車設施	行走距離	等車時間
上下交通工 具	1	1	1	1	1
到附屬設施 之可及性	1	1	1	1	1
候車設施	1	1	1	1	1
行走距離	1	1	1	1	1
等車時間	1	1	1	1	1

$\lambda_{\max} = 5$  ,  $CI = 0$



完成所有評估準則的層級權重與整體權重值計算後，對該份問卷之每一成對比較矩陣作一致性檢定，未符合一致性標準者，則將此成對比較矩陣剔除。將符合一致性的調查問卷彙總後，分別對每一個評估要項，取其幾何平均數至小數點後第四位，建立各層級之比對矩陣，解得矩陣之特徵向量與最大特徵值。

## 附錄二 AHP問卷

### 一、專家意見問卷填寫說明

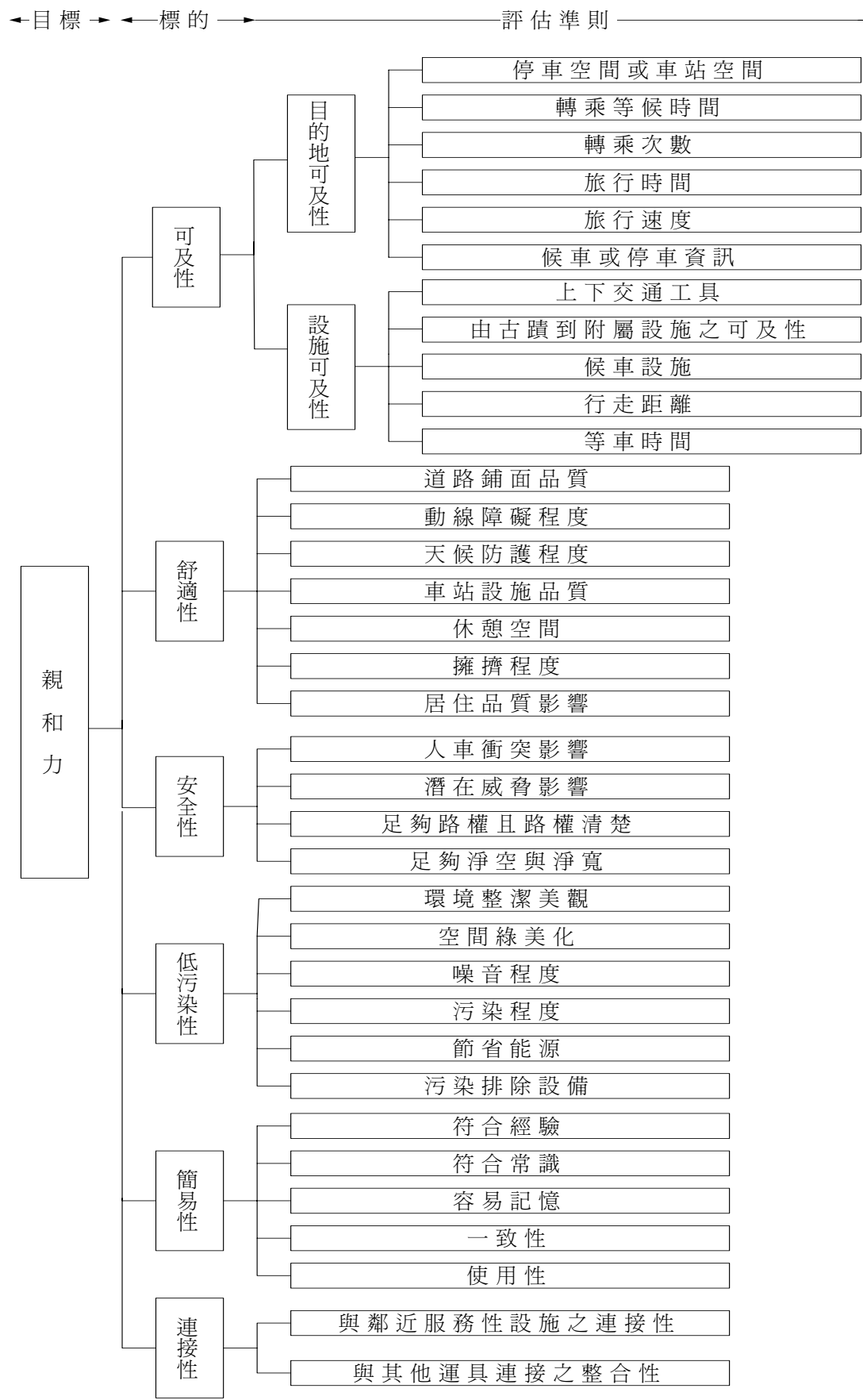
本研究已經台南市名勝古蹟親和力之重要因素予以列出，並建構成一系統圖，如下頁的變數層級圖，問卷採用分析層級程序法（AHP）進行分析，此方法係在各次系統裡做兩因素間重要性之比較。評量尺度基本上可劃分為五個等級—等重要、稍重要、頗重要、極重要、與絕對重要，分別賦予1、3、5、7、9的衡量值。另外介於五個基本評量尺度有四個等級，則賦予2、4、6、8的衡量值。靠左之尺度表示左列因素重要於右列因素，反之，靠右之尺度表示右列因素重要於左列因素。請您依題意，以您的經驗及看法，在最適當的強度位置打「✓」。

#### 釋例：

對名勝古蹟而言，奇親和例可考慮的因素頗多，假設其中兩個因素為「可及性」與「舒適性」。如果您認為「舒適性」的重要性頗強於「可及性」，則請您在右方的『頗強（5）』打「✓」，如下所示：

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		即對		絕對		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	舒適性	

二、台南市名勝古蹟親和力之評估變數層級架構圖



三、運具親和力問卷

1. 對名勝古蹟親和力而言，您認為下列六因素之相對重要性如何？

說明：「親和力」之評估要素

(1) 可及性 (2) 舒適性 (3) 安全性 (4) 低污染性 (5) 簡易性 (6) 連接性

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	舒適性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
舒適性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	低污染
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
低污染	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	簡易性
低污染	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性
簡易性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	連接性

2. 對名勝古蹟可及性而言，您認為下列兩因素之相對重要性如何？

說明：「可及性」之評估要素

(1) 目的地可及性 (2) 設施可及性

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
目的地可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	設施可及性

3. 對名勝古蹟目的地可及性而言，您認為下列六因素之相對重要性如何？

說明：「目的地可及性」之評估要素

- (1) 停車空間 (2) 轉乘等候時間 (3) 轉乘次數  
(4) 旅行時間 (5) 旅行速度 (6) 停車或候車資訊

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
停車空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	轉乘等候時間
停車空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	轉乘次數
停車空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行時間
停車空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行速度
停車空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	停車資訊
轉乘等候時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	轉乘次數
轉乘等候時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行時間
轉乘等候時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行速度
轉乘等候時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	停車資訊
轉乘次數	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行時間
轉乘次數	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行速度
轉乘次數	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	停車資訊
旅行時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	旅行速度
旅行時間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	停車資訊
旅行速度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	停車資訊

4. 對名勝古蹟設施可及性而言，您認為下列五因素之相對重要性如何？

說明：「設施可及性」之評估要素

(1) 上下交通工具 (2) 附屬設施到目的地之可行性 (3) 候車設施 (4) 行走距離 (5) 等車時間

	絕對		極對		頗對		稍對		等對	稍對		頗對		極對		絕對		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
上下交通工具	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	到附屬設施之可及性
上下交通工具	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	候車設施
上下交通工具	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	行走距離
上下交通工具	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	等車時間
到附屬設施之可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	候車設施
到附屬設施之可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	行走距離
到附屬設施之可及性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	等車時間
候車設施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	行走距離
候車設施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	等車時間
行走距離	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	等車時間

5. 對名勝古蹟舒適性而言，您認為下列六因素之相對重要性如何？

說明：「舒適性」之評估要素

- (1) 道路鋪面品質 (2) 動線之障礙程度 (3) 天候防護程度  
(4) 休憩空間 (5) 擁擠程度 (6) 居住品質之影響

	絕對		極對		頗對		稍對		等對	稍對		頗對		極對		絕對		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
道路鋪面品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	動線障礙程度
道路鋪面品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	天候防護程度
道路鋪面品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	休憩空間
道路鋪面品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	擁擠程度
道路鋪面品質	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	居住品質影響
動線障礙程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	天候防護程度
動線障礙程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	休憩空間
動線障礙程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	擁擠程度
動線障礙程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	居住品質影響
天候防護程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	休憩空間
天候防護程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	擁擠程度
天候防護程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	居住品質影響
休憩空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	擁擠程度
休憩空間	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	居住品質影響
擁擠程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	居住品質影響

6. 對名勝古蹟安全性而言，您認為下列四因素之相對重要性如何？

說明：「安全性」之評估要素

(1) 人車衝突之程度 (2) 潛在威脅之程度 (3) 足夠路權且路權清楚 (4) 足夠淨空與淨寬

	絕對		極對		頗對		稍對		等對	稍對		頗對		極對		絕對		
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
人車衝突程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	潛在威脅影響
人車衝突程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	足夠淨空與淨寬
人車衝突程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	足夠路權且路權清楚
潛在威脅影響	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	足夠淨空與淨寬
潛在威脅影響	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	足夠路權且路權清楚
足夠淨空與淨寬	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	足夠路權且路權清楚



7. 對名勝古蹟低污染性而言，您認為下列四因素之相對重要性如何？

說明：「低污染性」之評估要素

- (1) 環境整潔美觀 (2) 空間綠美化 (3) 噪音程度  
(4) 污染程度 (5) 節省能源 (6) 噪音排除設備

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
環境整潔美觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	空間綠美化
環境整潔美觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	噪音程度
環境整潔美觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染程度
環境整潔美觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	節省能源
環境整潔美觀	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染排除設備
空間綠美化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	噪音程度
空間綠美化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染程度
空間綠美化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	節省能源
空間綠美化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染排除設備
噪音程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染程度
噪音程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	節省能源
噪音程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染排除設備
污染程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	節省能源
污染程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染排除設備
節省能源	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	污染排除設備

8. 對名勝古蹟設施簡易性而言，您認為下列五因素之相對重要性如何？

說明：「簡易性」之評估要素

(1) 符合經驗 (2) 符合常識 (3) 容易記憶 (4) 高一致性 (5) 高使用性

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
符合經驗	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	符合常識
符合經驗	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	容易記憶
符合經驗	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高一致性
符合經驗	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高使用性
符合常識	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	容易記憶
符合常識	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高一致性
符合常識	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高使用性
容易記憶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高一致性
容易記憶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高使用性
高一致性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	高使用性

9. 對名勝古蹟設施連接性而言，您認為下列兩因素之相對重要性如何？

說明：「連接性」之評估要素

(1) 與鄰近服務性設施連接性 (2) 與其他運具連接之整合性

	絕對		極對		頗對		稍對		等對		稍對		頗對		極對		絕對	
	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
與鄰近服務性設施連接性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	與其他運具連接之整合性



附表 3-1 台南市名勝古蹟對徒步之親和力評估得分

AHP 評估要項				各評估地點之權值				
要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
親和力評估		1.0000	1.0000					
可及性		0.2775	0.2775					
舒適性		0.1460	0.1460					
安全性		0.1870	0.1870					
低污染性		0.0983	0.0983					
簡易性		0.1568	0.1568					
連接性		0.1344	0.1344					
可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
	目的地可及性	0.3278	0.0910					
舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.8	3.6	3.7	2.9	3.6
	動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.3	3.1	3.1	2.7	3.7
	天候防護程度	0.2738	0.0400	2.8	2.7	2.5	1.9	2.3
	休憩空間	0.1612	0.0235	3.6	2.7	2.4	3.1	3.1
	擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.8	2.9	2.0	3.9
	居住品質影響	0.1436	0.0210	3.6	3.6	2.9	2.8	4.3
安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	3.3	3.6	2.4	2.2	3.7
	潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.4	2.7	2.8	2.2	3.9
	足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.5	2.7	3.2	2.8	3.6
	足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.6	3.3	3.2	3.1	4.2
低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.1	3.6	3.1	2.4	4.4
	空間綠美化	0.1429	0.0140	3.1	3.1	3.8	2.6	4.3

	噪音程度		0.1800	0.0177	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	污 染 程 度		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	節省能源		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	3.4	3.0	3.3	2.6	3.8
	符合常識		0.2000	0.0314	3.2	3.0	3.2	2.6	3.8
	容易記憶		0.2000	0.0314	3.2	2.8	3.2	2.6	3.6
	高一致性		0.2000	0.0314	3.2	2.9	3.1	2.6	3.7
	高使用性		0.2000	0.0314	3.3	2.9	3.3	2.4	3.6
連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.4	2.9	2.8	2.7	3.3
	與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	3.4	2.8	3.0	2.8	3.4
可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		轉乘等候時間	0.1638	0.0149	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		轉乘次數	0.0877	0.0080	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		旅行時間	0.2949	0.0268	2.6	2.9	3.0	1.7	2.0
		旅行速度	0.1135	0.0103	2.7	2.9	2.6	2.0	2.5
		停車或候車資訊	0.1589	0.0145	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		候車設施	0.1079	0.0201	3.0	3.8	3.5	2.8	3.6
		行走距離	0.2629	0.0491	3.1	3.8	3.3	2.4	3.4
		等車時間	0.1470	0.0274	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
得分					3.2838	3.1196	2.9814	2.5032	3.5262

附表 3-2 台南市名勝古蹟對自行車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.3	3.1	3.0	2.8	3.6
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	2.8	3.1	2.6	2.4	3.5
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.8	2.6	2.3	1.8	2.1
3		休憩空間	0.1612	0.0235	3.1	3.0	2.4	2.9	2.6
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.4	2.5	2.1	3.7
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.3	3.6	2.8	2.6	4.3
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	2.8	2.5	2.0	1.9	3.5
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	2.7	3.0	2.3	2.0	3.5
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	2.7	3.4	2.4	2.5	4.1
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	2.8	2.9	2.0	2.4	3.5
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	2.9	3.3	2.6	2.3	4.1
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.2	3.3	2.7	2.3	4.0

3		噪音程度		0.1800	0.0177	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		污 染程度		0.1429	0.0140	3.9	4.4	4.1	4.0	4.6
3		節省能源		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		污 染排除設備		0.1190	0.0117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.9	3.3	2.8	2.8	3.8
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.7	3.3	2.8	2.8	3.8
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.6	3.0	2.6	2.6	3.5
3		高一致性		0.2000	0.0314	2.6	3.1	2.5	2.6	3.5
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.6	2.9	2.6	2.6	3.4
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	2.6	3.0	2.4	2.6	3.3
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.3	2.9	2.7	2.8	3.4
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.4	2.6	2.4	2.4	3.8
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.4	3.4	3.3	2.3	2.9
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.0	3.4	2.8	2.4	3.3
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	1.9	2.1	2.2	1.9	2.9
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	2.4	2.9	3.1	2.3	3.6
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	2.6	3.3	3.3	2.4	3.5
4			候車設施	0.1079	0.0201	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.0	3.3	3.4	3.0	3.9
4			等車時間	0.1470	0.0274	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
得分						2.7773	3.0372	2.6433	2.4556	3.4839

附表 3-3 台南市名勝古蹟對機車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項				各評估地點之權值				
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.6	3.7	3.2	2.9	3.8
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.1	3.6	2.9	2.3	3.9
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.9	2.8	2.1	1.9	2.4
3		休憩空間	0.1612	0.0235	3.3	3.1	2.1	2.5	2.8
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.3	4.0	2.6	2.6	3.6
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.3	3.6	2.7	2.3	3.8
3		人車衝突程度	0.4561	0.0853	2.7	2.9	2.1	1.9	3.6
3	安全性	潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.0	3.1	2.4	2.0	3.6
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.1	3.6	2.8	2.9	4.1
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.2	3.0	1.9	2.4	3.5
3		環境整潔美觀	0.2724	0.0268	2.9	3.4	2.3	2.3	4.0



3		空間綠美化		0.1429	0.0140	3.1	3.3	2.1	2.5	3.8
3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.4	2.9	2.1	2.1	3.3
3		污 染 程 度		0.1429	0.0140	2.8	2.8	2.4	2.3	2.9
3		節省能源		0.1429	0.0140	2.7	3.0	2.6	2.5	3.1
3		污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	2.1	2.8	2.1	2.3	2.6
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	3.3	3.3	3.0	2.8	3.6
3		符合常識		0.2000	0.0314	3.2	3.3	2.9	2.8	3.6
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.8	3.0	2.8	2.6	3.4
3		高一致性		0.2000	0.0314	2.9	3.1	2.9	2.6	3.5
3		高使用性		0.2000	0.0314	3.0	3.0	3.0	2.6	3.3
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.3	3.0	2.7	2.9	3.3
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.7	2.9	3.0	3.0	3.5
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.9	3.1	3.1	2.1	4.0
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			旅行時間	0.2949	0.0268	4.2	4.0	4.1	3.5	3.4
4			旅行速度	0.1135	0.0103	4.0	4.0	3.9	3.5	4.0
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	2.2	2.6	2.1	2.4	2.8
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	3.0	3.1	3.1	2.5	4.0
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.4	4.0	3.8	2.4	4.1
4			候車設施	0.1079	0.0201	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.9	4.1	3.9	2.9	4.5
4			等車時間	0.1470	0.0274	3.6	3.9	3.7	2.4	3.8
得分						3.1304	3.2722	2.8030	2.5109	3.5618

附表 3-4 台南市名勝古蹟對小汽車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.8	3.6	3.3	2.5	3.8
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.8	2.5	2.4	1.9	2.8
3		休憩空間	0.1612	0.0235	3.1	2.5	2.3	2.4	3.1
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.6	2.8	1.9	3.4
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.3	3.3	2.6	1.9	3.9
3		人車衝突程度	0.4561	0.0853	2.9	2.8	2.2	1.6	3.5
3	安全性	潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.2	3.1	2.7	1.8	3.6
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.2	3.6	2.6	2.0	0.0
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.2	3.0	2.6	2.1	3.6
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.0	3.3	2.6	2.0	3.9
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.0	3.1	2.3	2.5	3.9

3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.9	3.1	2.4	2.7	3.4
3		污 染 程 度		0.1429	0.0140	2.9	3.0	2.6	2.8	3.0
3		節省能源		0.1429	0.0140	2.6	2.4	2.4	2.6	2.6
3		污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	2.3	2.5	2.3	2.4	2.6
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.8	2.9	2.9	2.5	3.4
3		符合常識		0.2000	0.0314	3.2	3.1	2.9	2.5	3.4
3		容易記憶		0.2000	0.0314	3.0	2.8	2.7	2.4	3.3
3		高一致性		0.2000	0.0314	3.2	2.9	2.9	2.4	3.4
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.9	2.8	2.8	2.4	3.3
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.0	2.9	2.6	2.8	3.1
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.2	2.9	2.7	2.9	3.3
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	3.2	2.5	2.7	2.1	4.0
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.9	3.9	3.8	3.5	3.8
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.9	3.6	3.4	3.4	4.3
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	2.3	2.3	1.9	2.1	3.0
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	2.9	3.1	2.3	2.4	4.0
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	2.9	3.4	3.3	2.3	3.9
4			候車設施	0.1079	0.0201	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			行走距離	0.2629	0.0491	2.8	3.9	3.3	2.5	3.8
4			等車時間	0.1470	0.0274	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
得分					3.0434	3.0432	2.7032	2.3299	3.3511	

附表 3-5 台南市名勝古蹟對公車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.3	3.3	3.1	2.8	3.5
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.1	2.6	2.8	2.1	3.4
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.4	2.8	2.2	2.0	2.4
3		休憩空間	0.1612	0.0235	2.9	2.9	2.0	2.3	2.7
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.5	3.3	2.8	2.1	3.7
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.3	3.1	2.8	2.1	3.7
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	2.9	2.5	2.3	1.8	3.4
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.1	2.6	2.8	1.9	3.6
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.4	3.0	2.3	2.3	3.7
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.4	3.1	2.9	2.8	4.0
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.0	3.0	2.8	2.1	3.9
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.1	2.9	2.6	2.5	3.7

3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.5	2.7	2.0	2.1	3.1
3		污 染 程 度		0.1429	0.0140	2.8	2.6	2.3	2.3	3.0
3		節省能源		0.1429	0.0140	2.7	2.5	2.3	2.6	3.7
3		污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	2.1	2.4	2.0	2.3	2.7
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.7	3.0	2.7	2.6	3.6
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.9	3.1	2.7	2.6	3.6
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.1	2.6	2.7	2.4	3.1
3		高一致性		0.2000	0.0314	2.9	2.9	2.8	2.6	3.4
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.4	2.6	2.4	2.6	3.1
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	2.7	2.9	2.7	2.5	3.0
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.6	2.8	2.4	2.4	2.9
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.7	2.5	1.9	2.1	2.8
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	2.4	2.6	2.2	2.5	2.9
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	3.7	3.9	3.4	3.4	3.3
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.3	3.1	2.9	2.6	2.6
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.3	3.4	2.8	3.0	2.9
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	1.9	2.0	1.9	1.8	2.0
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	3.1	2.8	2.2	2.4	2.9
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.4	2.9	2.8	2.3	3.1
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.4	2.4	1.7	2.3	2.6
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.2	3.0	3.7	2.6	3.4
4			等車時間	0.1470	0.0274	1.4	1.6	1.9	1.8	1.5
得分						3.1534	3.0689	2.8205	2.5517	3.4867

附表 3-6 台南市名勝古蹟對遊覽車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.4	3.8	3.1	3.0	3.4
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.4	3.5	2.9	2.1	3.4
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		休憩空間	0.1612	0.0235	2.9	2.9	2.3	2.4	2.8
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.4	2.7	2.0	3.4
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.2	3.5	2.7	1.9	3.6
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	3.0	2.8	2.4	1.8	3.3
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.2	3.1	2.8	2.0	3.4
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.1	3.1	2.3	2.1	3.4
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.3	3.3	3.0	2.6	3.6
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.2	2.9	2.6	2.3	3.8
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.4	3.1	2.6	2.5	3.6

3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.1	2.9	2.2	2.6	3.1
3		污 染程度		0.1429	0.0140	2.7	2.6	2.8	2.5	3.0
3		節省能源		0.1429	0.0140	3.2	3.0	3.0	2.6	3.3
3		污 染排除設備		0.1190	0.0117	2.8	2.6	2.6	2.4	2.8
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	3.0	3.0	2.8	2.8	3.5
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.9	3.1	3.0	2.8	3.5
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.4	3.0	2.8	2.8	3.3
3		高一致性		0.2000	0.0314	3.1	3.0	3.2	2.8	3.4
3		高使用性		0.2000	0.0314	3.1	2.9	3.0	2.8	3.3
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.0	3.0	2.8	3.0	3.0
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.8	2.8	2.7	3.1	3.0
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.4	2.4	2.4	2.1	3.6
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	3.6	4.1	3.4	3.9	4.4
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	4.2	4.4	3.8	3.9	4.5
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.6	3.9	3.7	3.1	3.5
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.6	3.9	3.2	3.3	3.9
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	2.6	2.1	2.1	2.4	2.9
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	3.3	3.4	2.6	2.9	3.4
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.2	3.5	2.9	2.5	3.9
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.4	2.9	2.2	2.3	3.5
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.7	3.6	4.1	2.8	4.3
4			等車時間	0.1470	0.0274	3.3	4.3	3.9	3.4	4.0
			得分					3.0839	3.1599	2.8609

附表 3-7 台南市名勝古蹟對計程車之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	2.8	3.6	3.3	2.3	3.5
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		休憩空間	0.1612	0.0235	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.3	2.9	2.1	3.3
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.3	3.5	2.7	2.3	3.6
3		人車衝突程度	0.4561	0.0853	3.0	3.0	2.2	2.0	3.1
3	安全性	潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.3	3.3	2.6	1.9	3.4
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	2.9	3.0	2.4	2.3	3.5
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.5	3.9	3.0	2.6	3.8
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.0	3.5	2.4	2.3	3.8
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.1	3.1	2.4	2.5	3.6



3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.7	3.0	2.3	2.6	3.5
3		污 染程度		0.1429	0.0140	2.6	3.1	2.3	2.5	3.3
3		節省能源		0.1429	0.0140	3.0	2.9	2.6	2.6	2.8
3		污 染排除設備		0.1190	0.0117	2.6	2.6	2.3	2.4	2.6
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.9	3.4	2.7	2.8	3.3
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.9	3.4	2.9	2.8	3.3
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.8	3.1	2.6	2.8	3.0
3		高一致性		0.2000	0.0314	2.9	3.3	2.7	2.8	3.1
3		高使用性		0.2000	0.0314	3.1	3.1	2.8	2.6	2.9
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.1	3.1	2.9	3.0	3.0
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.9	3.0	2.9	3.1	3.1
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.1	2.9	2.2	2.6	3.4
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	3.9	4.3	3.9	4.0	4.4
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	4.2	4.4	4.1	4.4	4.5
4			旅行時間	0.2949	0.0268	4.1	4.1	4.1	3.4	3.8
4			旅行速度	0.1135	0.0103	4.1	3.8	3.8	3.5	4.0
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	2.7	2.8	2.7	2.1	2.9
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	3.2	3.6	3.1	2.3	3.8
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.4	3.9	3.2	2.5	3.9
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.3	3.0	2.3	2.5	2.6
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.7	4.3	4.0	3.1	4.0
4			等車時間	0.1470	0.0274	3.3	4.0	3.6	3.0	3.0
			得分					2.9448	3.2329	2.7464

附表 3-8 台南市名勝古蹟對大眾運輸系統之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.6	3.3	3.4	2.8	3.6
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.4	2.6	2.7	2.0	3.4
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.4	2.6	2.0	2.1	2.7
3		休憩空間	0.1612	0.0235	2.9	2.5	2.6	2.4	2.9
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.4	3.7	2.9	2.4	3.8
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.0	2.9	2.4	2.0	3.7
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	3.0	2.6	2.3	1.8	3.3
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.1	2.9	2.6	1.9	3.4
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.3	2.8	2.2	2.3	3.6
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.4	3.3	2.8	2.8	4.0
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.1	3.3	2.7	2.1	3.7
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	3.5	3.3	2.8	2.6	3.7

3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.1	2.8	2.1	2.1	3.1
3		污 染 程 度		0.1429	0.0140	2.4	2.8	2.3	2.5	3.0
3		節省能源		0.1429	0.0140	2.5	2.8	2.6	3.0	3.3
3		污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	2.1	2.4	2.2	2.3	2.6
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.8	3.0	2.9	2.9	3.4
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.9	3.1	2.8	2.9	3.4
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.4	2.6	2.7	2.5	3.1
3		高一致性		0.2000	0.0314	3.0	3.0	2.7	2.6	3.1
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.6	2.6	2.3	2.6	3.0
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.0	2.6	2.8	2.8	3.0
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.6	2.5	2.8	2.8	3.0
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	2.6	2.6	2.0	1.9	2.8
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	2.9	3.1	2.6	2.4	2.8
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	3.9	3.9	3.9	3.5	3.5
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.8	3.4	3.3	2.8	2.8
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.6	3.6	3.2	3.0	2.9
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	2.0	1.8	2.0	1.6	2.3
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	3.1	2.6	2.2	2.1	3.0
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.5	2.9	3.0	2.5	3.5
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.1	2.3	1.8	2.3	2.9
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.4	2.9	4.1	2.8	3.5
4			等車時間	0.1470	0.0274	1.9	1.6	2.1	1.9	1.6
得分						2.9513	2.7906	2.6661	2.4139	3.1934

附表 3-9 台南市名勝古蹟對道路系統之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	3.5	3.6	3.1	2.9	3.4
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	3.1	3.3	2.8	2.3	3.3
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	2.9	2.5	2.2	1.9	2.5
3		休憩空間	0.1612	0.0235	3.0	2.8	2.8	2.4	2.8
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	3.3	3.4	2.7	2.3	3.4
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	3.1	3.4	2.4	2.1	3.5
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	2.8	2.8	2.2	1.9	3.0
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	3.0	3.0	2.4	2.1	3.0
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	3.4	3.1	2.6	2.4	3.3
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	3.4	3.6	2.8	2.9	3.8
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	3.0	3.4	2.6	2.5	3.5
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	2.9	3.3	2.4	2.9	3.3

3		噪音程度		0.1800	0.0177	2.5	2.9	2.3	2.5	3.0
3		污 染程度		0.1429	0.0140	2.5	2.9	2.7	2.6	2.9
3		節省能源		0.1429	0.0140	2.6	3.0	2.4	2.8	2.9
3		污 染排除設備		0.1190	0.0117	2.3	2.5	2.3	2.4	2.5
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	3.0	3.1	2.8	2.6	3.3
3		符合常識		0.2000	0.0314	3.1	3.1	2.7	2.6	3.3
3		容易記憶		0.2000	0.0314	3.1	3.0	2.6	2.6	3.0
3		高一致性		0.2000	0.0314	3.0	2.8	2.6	2.5	3.1
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.9	2.8	2.8	2.6	3.0
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	3.1	3.1	2.9	2.9	2.6
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	3.3	2.9	3.1	2.9	2.8
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	3.0	2.8	3.0	2.4	3.6
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	3.8	3.6	3.8	3.3	3.6
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	4.1	3.6	4.1	3.5	4.0
4			旅行時間	0.2949	0.0268	4.1	3.8	3.9	3.1	3.3
4			旅行速度	0.1135	0.0103	4.0	3.6	3.7	3.1	3.8
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	1.9	2.3	2.1	2.0	2.6
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	2.8	3.1	2.8	2.5	3.3
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	3.4	3.3	3.0	2.5	3.5
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.4	2.5	2.3	2.3	2.6
4			行走距離	0.2629	0.0491	3.3	3.6	3.9	2.8	4.1
4			等車時間	0.1470	0.0274	2.5	3.1	2.4	2.4	3.1
得分						3.0508	3.0871	2.7758	2.5209	3.1540

附表 3-10 台南市名勝古蹟對運輸管理系統之親和力評估得分

層級	AHP 評估要項			各評估地點之權值					
	要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
1	親和力評估		1.0000	1.0000					
2	可及性		0.2775	0.2775					
2	舒適性		0.1460	0.1460					
2	安全性		0.1870	0.1870					
2	低污染性		0.0983	0.0983					
2	簡易性		0.1568	0.1568					
2	連接性		0.1344	0.1344					
3	可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
3		目的地可及性	0.3278	0.0910					
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		動線障礙程度	0.1342	0.0196	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		天候防護程度	0.2738	0.0400	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		休憩空間	0.1612	0.0235	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		擁擠程度	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		居住品質影響	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3	安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		潛在威脅影響	0.1657	0.0310	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3	低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		空間綠美化	0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

3		噪音程度		0.1800	0.0177	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		污 染 程 度		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		節省能源		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3		污 染 排 除 設 備		0.1190	0.0117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.6	3.0	2.7	2.8	3.1
3		符合常識		0.2000	0.0314	2.6	3.0	2.6	2.9	3.1
3		容易記憶		0.2000	0.0314	2.5	2.9	2.6	3.0	2.9
3		高一致性		0.2000	0.0314	2.5	2.7	2.6	3.0	2.9
3		高使用性		0.2000	0.0314	2.6	2.9	2.6	2.9	2.8
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	2.9	3.0	2.4	2.9	2.9
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.9	2.9	2.6	2.9	2.9
4	可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149	2.4	3.1	2.8	2.5	3.1
4			轉乘次數	0.0877	0.0080	3.0	3.4	2.8	2.8	3.4
4			旅行時間	0.2949	0.0268	3.8	3.1	3.3	2.9	3.1
4			旅行速度	0.1135	0.0103	3.4	3.0	3.4	2.9	3.3
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145	1.9	2.1	1.8	1.8	2.1
4		設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	2.4	2.8	2.5	2.3	2.6
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			候車設施	0.1079	0.0201	2.1	2.1	2.5	2.1	2.4
4			行走距離	0.2629	0.0491	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4			等車時間	0.1470	0.0274	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
得分						2.3717	2.8702	2.5825	2.7505	2.8797

附表 3-11 台南市名勝古蹟對運輸資訊系統之親和力評估得分

AHP 評估要項				各評估地點之權值				
要項（目標）		層級權重	整體權重	孔廟	延平郡王祠	赤坎樓	安平古堡	億載金城
親和力評估		1.0000	1.0000					
可及性		0.2775	0.2775					
舒適性		0.1460	0.1460					
安全性		0.1870	0.1870					
低污染性		0.0983	0.0983					
簡易性		0.1568	0.1568					
連接性		0.1344	0.1344					
可及性	設施可及性	0.6722	0.1866					
	目的地可及性	0.3278	0.0910					
舒適性	道路鋪面品質	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	動線障礙程度	0.1342	0.0196	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	天候防護程度	0.2738	0.0400	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	休憩空間	0.1612	0.0235	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	擁擠程度	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	居住品質影響	0.1436	0.0210	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
安全性	人車衝突程度	0.4561	0.0853	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	潛在威脅影響	0.1657	0.0310	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	足夠淨空與淨寬	0.1470	0.0275	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	足夠路權且清楚路權	0.2312	0.0432	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
低污染性	環境整潔美觀	0.2724	0.0268	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	空間綠美化	0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A



	噪音程度		0.1800	0.0177	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	污染程度		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	節省能源		0.1429	0.0140	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	污染排除設備		0.1190	0.0117	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314	2.0	2.8	2.1	2.4	2.5
	符合常識		0.2000	0.0314	2.3	2.9	2.1	2.4	2.6
	容易記憶		0.2000	0.0314	2.3	2.8	2.0	2.4	2.5
	高一致性		0.2000	0.0314	2.3	2.8	2.1	2.4	2.4
	高使用性		0.2000	0.0314	2.1	2.6	2.1	2.3	2.4
連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853	2.6	2.5	2.3	2.4	2.5
	與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491	2.4	2.5	2.3	2.4	2.5
可及性	目的地 可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		轉乘等候時間	0.1638	0.0149	2.1	2.6	2.1	2.1	2.6
		轉乘次數	0.0877	0.0080	2.2	2.8	2.5	2.3	2.6
		旅行時間	0.2949	0.0268	2.4	2.8	2.9	2.0	2.4
		旅行速度	0.1135	0.0103	2.4	2.8	2.9	2.0	2.4
		停車或候車資訊	0.1589	0.0145	1.8	1.8	2.0	1.6	1.9
	設施可 及性	上下交通工具	0.1539	0.0287	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		候車設施	0.1079	0.0201	1.4	1.9	1.6	1.9	2.0
		行走距離	0.2629	0.0491	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		等車時間	0.1470	0.0274	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
得分					1.9654	2.5750	2.2293	2.2594	2.4350

# 台南市名勝古蹟親和交通動線 改善之研究

交通部運輸研究所  
台灣大學土木研究所  
台南市政府交通局  
合作辦理

中華民國九十二年三月

# 內容

第一章	緒言
第二章	台南市名勝古蹟及遊客之特性
第三章	親和性運輸方式
第四章	交通動線規劃
第五章	交通動線改善方案
第六章	推動計畫
第七章	結論與建議

# 第一章 緒言

## 1.1 計畫緣起

古都之交通服務功能未能充份發揮，且各區位分佈甚廣，親和性較低。

## 1.2 研究範圍與對象

台南市五處名勝古蹟、遊客、親和性運輸方式及交通動線等

## 1.3 研究內容與方法

## 1.4研究經過及成果

- 1.台南市名勝古蹟及遊客之特性;
- 2.親和性運輸方式探討;
- 3.交通動線規劃;
- 4.交通動線改善方案;
- 5.推動計畫之規劃;
- 6.親和性交通動線改善、運具規劃  
及工程改善

# 第二章 台南市名勝古蹟及遊客之特性

2.1 名勝古蹟分佈與歷史發展軌跡

2.2 名勝古蹟周邊交通環境特性



圖2.1-4 中區--孔廟延平郡王祠赤崁樓週邊道路系統示意圖

## 2.3遊客之旅遊特性與起訖點分析

### 1.遊客年齡

二十歲最多（33%），且三十歲以下佔77.8%，顯示遊客年齡層較低，以年輕人居多。

### 2.旅遊景點

遊憩點前五名分別為赤崁樓、億載金城、孔廟、成功大學、四草湖生態保護區等均為知名景點；小吃地點前五名為小北夜市、周式蝦捲、赤崁棺材板、度小月擔仔麵、安平豆花等。

### 3.遊客意願分析

參觀古蹟為最主要目的（58.2%），其次休閒娛樂、品嚐小吃等。

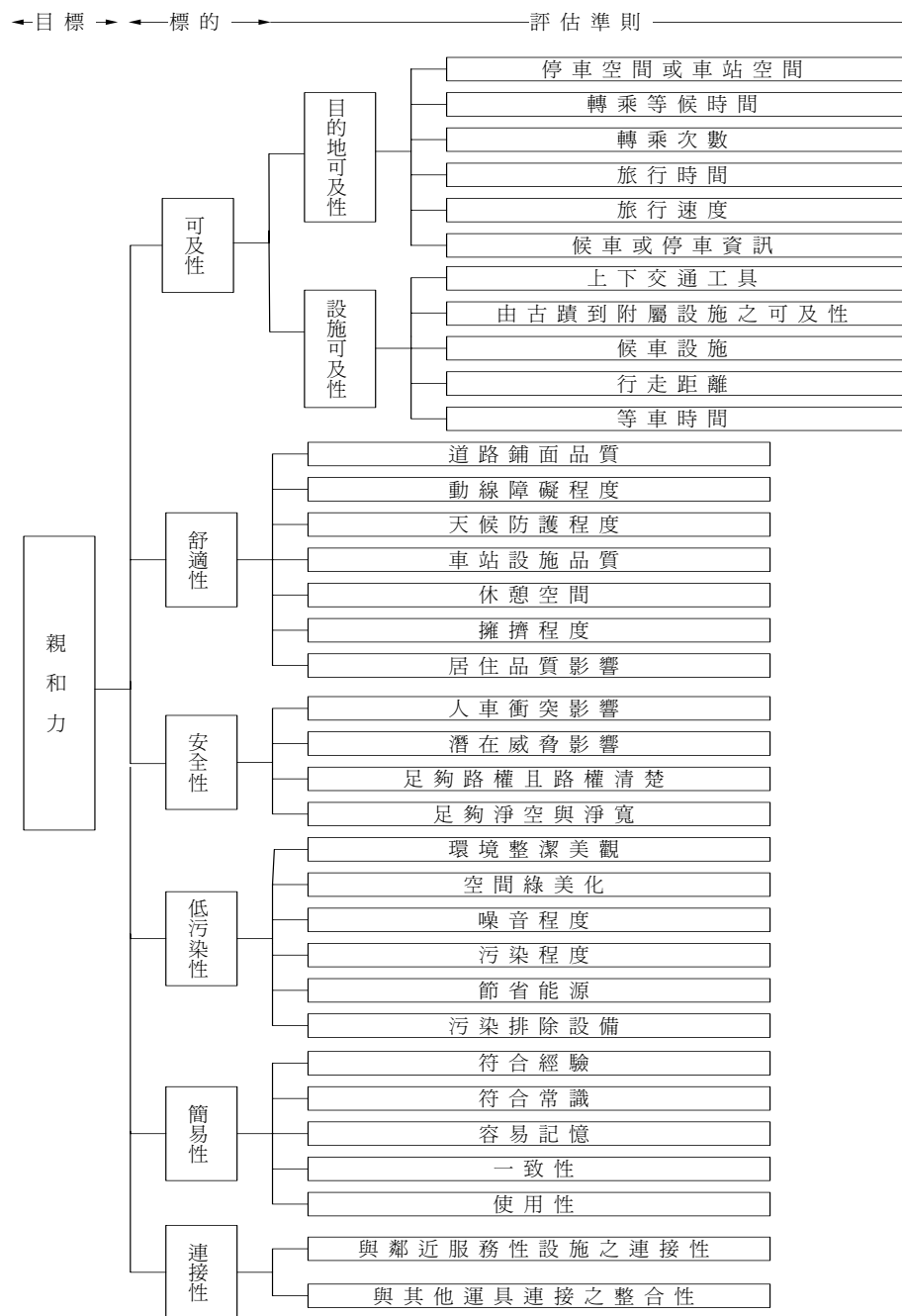
# 第三章 親和性運輸方式

## 3.1 親和性運輸定義

親和性運輸系統（User-Friendly Transportation System）之概念將會是人性化、科技化、整體化、效率化、資源最佳化、資訊化的運輸系統



## 3.2親和性運輸架構



### 3.3親和性運輸指標之建立

表3.3-1 層級分析法之各評要項之權重分析結果

層級	AHP 評估要項		
	要項（目標）	層級權重	整體權重
1	親和力評估	1	1
2	可及性	0.2775	0.2775
2	舒適性	0.1460	0.1460
2	安全性	0.1870	0.1870
2	低污染性	0.0983	0.0983
2	簡易性	0.1568	0.1568
2	連接性	0.1344	0.1344
3	可及性	設施可及性	0.6722
3		目的地可及性	0.3278
3	舒適性	道路鋪面品質	0.1436
3		動線障礙程度	0.1342
3		天候防護程度	0.2738
3		休憩空間	0.1612
3		擁擠程度	0.1436
3		居住品質影響	0.1436
3		人車衝突程度	0.4561
3	安全性	潛在威脅影響	0.1657
3		足夠淨空與淨寬	0.1470
3		足夠路權且清楚路權	0.2312
3			

3	低污染性	環境整潔美觀		0.2724	0.0268
3		空間綠美化		0.1429	0.0140
3		噪音程度		0.1800	0.0177
3		污染程度		0.1429	0.0140
3		節省能源		0.1429	0.0140
3		污染排除設備		0.1190	0.0117
3	簡易性	符合經驗		0.2000	0.0314
3		符合常識		0.2000	0.0314
3		容易記憶		0.2000	0.0314
3		高一致性		0.2000	0.0314
3		高使用性		0.2000	0.0314
3	連接性	與鄰近服務性設施連接性		0.6348	0.0853
3		與其他運具連接之整合性		0.3652	0.0491
4	可及性	目的地可及性	停車空間或車站空間	0.1812	0.0165
4			轉乘等候時間	0.1638	0.0149
4			轉乘次數	0.0877	0.0080
4			旅行時間	0.2949	0.0268
4			旅行速度	0.1135	0.0103
4			停車或候車資訊	0.1589	0.0145
4		設施可及性	上下交通工具	0.1539	0.0287
4			到附屬設施之可及性	0.3283	0.0613
4			候車設施	0.1079	0.0201
4			行走距離	0.2629	0.0491
4			等車時間	0.1470	0.0274

## 3.4 新型運具之探討

### 3.4.1 快速公車

### 3.4.2 輕軌運輸

# 第四章 交通動線規劃

## 4.1 台南古蹟親和交通系統規劃方法

### 交通系統改造觀念的轉變

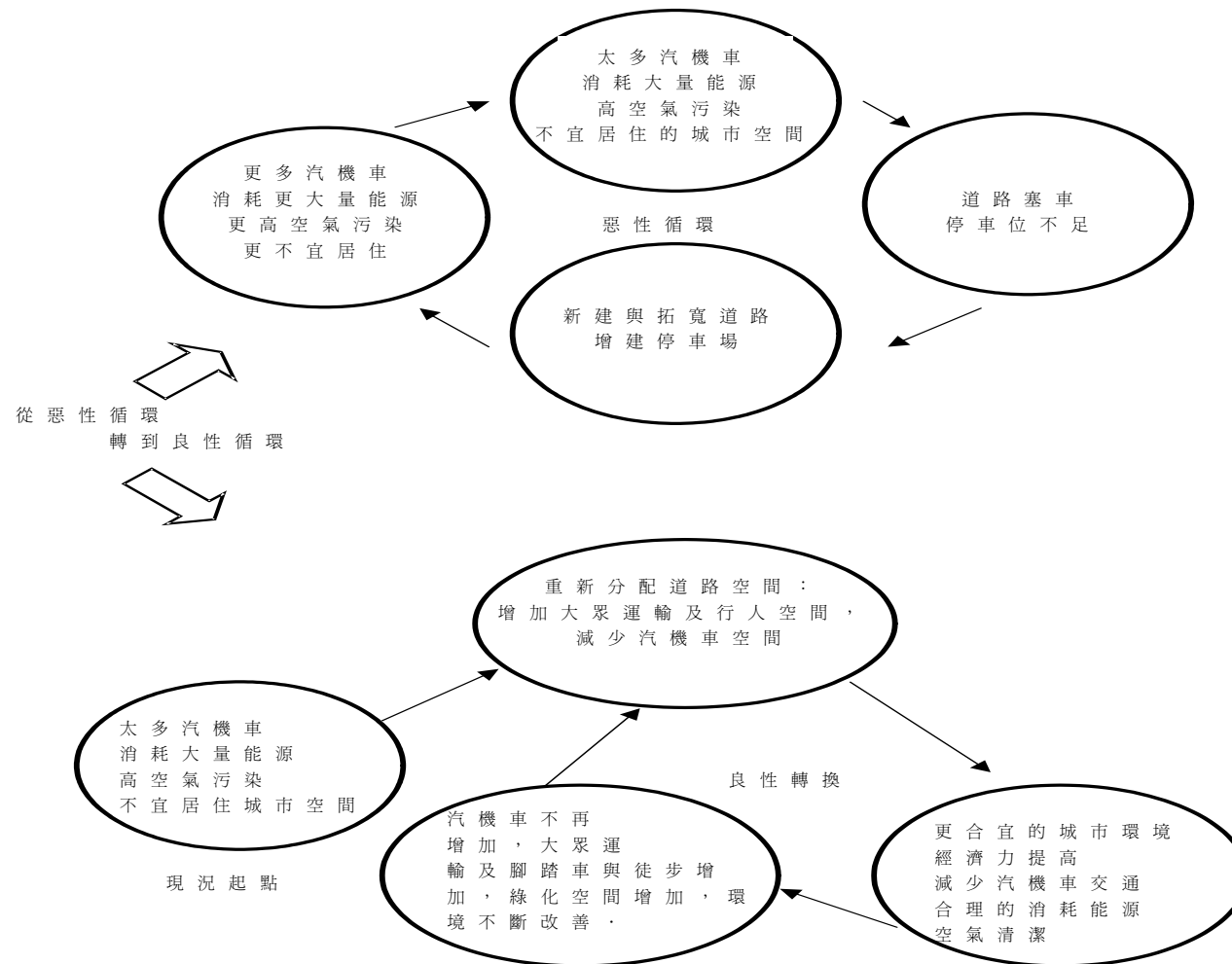


表 4.1-1 KVEP 之交通改善措施

處理方式	行人	腳踏車	機動車輛 (汽機車)	大眾運輸 (公車)	貨運 (裝卸貨)
路網構建及營運(交通流動之地點及如何流動的過程)	建立人行道系統	連結之路網軸線； 穿越更多個地方中心； 連結各大眾運輸場站。	進行容量管制； 整體市區 30 公里/小時速限區； 擬訂停車空間發展概念。	服務路網層次。 服務時間及空間涵蓋範圍； 電腦化營運控制； 票價及班表之整合。	建立貨物集中配送中心； 重要貨車路線管理。
道路空間 (用路人及其他相關使用者有關的空間)	穿越主要道路的方便性；合理的行走通道面積。	主要道路設置腳踏車道；設置停車空間及設施。	道路空間與都市計畫整合改造與調整； 以工程措施來達30公里/小時速限要求。	優先措施； 車站設施。	裝卸貨位置之設置
用路人行為 (在大範圍或小空間上怎麼做)	宣導多走路	路徑導引； 創造腳踏車友好環境。	取消佔用人行道上之停車； 宣導 30 公里/小時速限； 建立停車導引資訊。	宣導與廣告	成立貨運管理委員會

## 4.2問卷調查

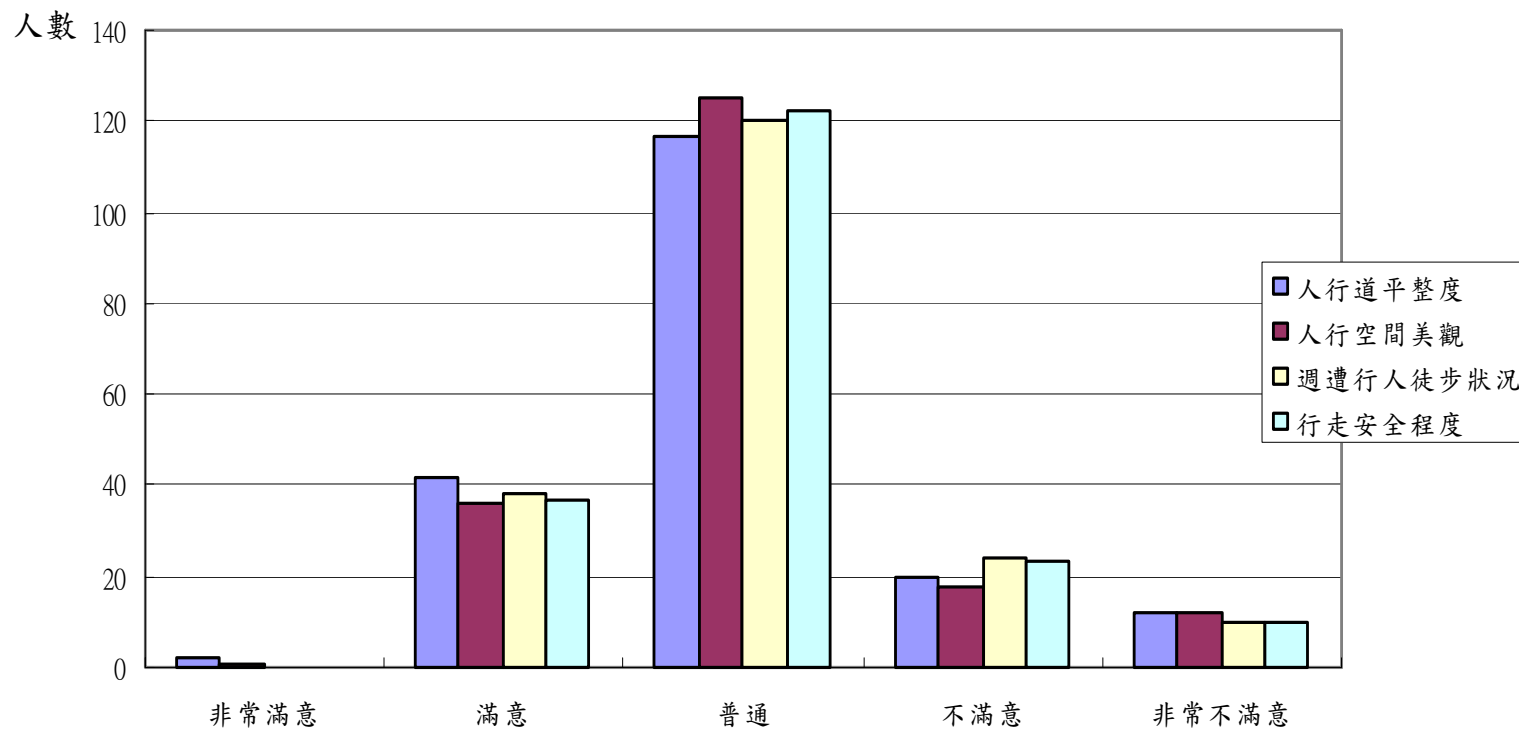


圖4.2-14 住戶對於人行空間滿意程度

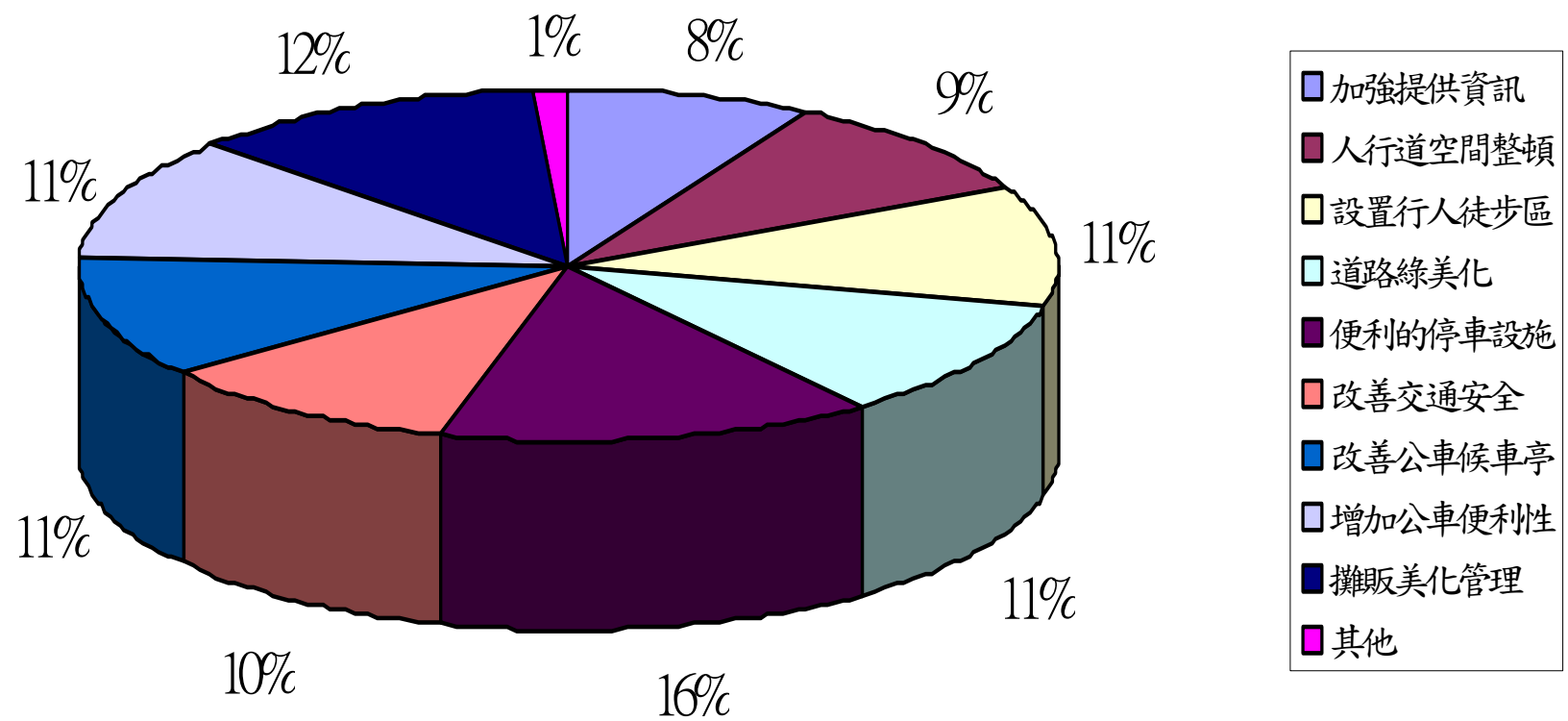


圖4.2-21 名勝古蹟應改進之交通項目比例



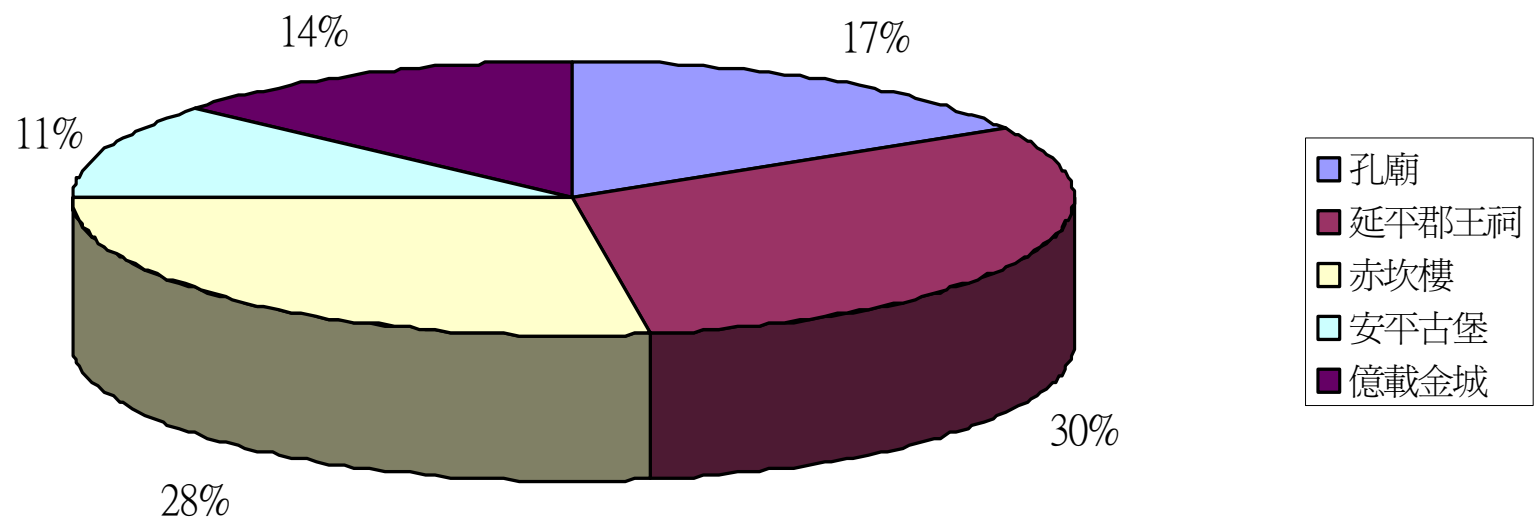


圖4.2-27 調查遊客分布比例圖

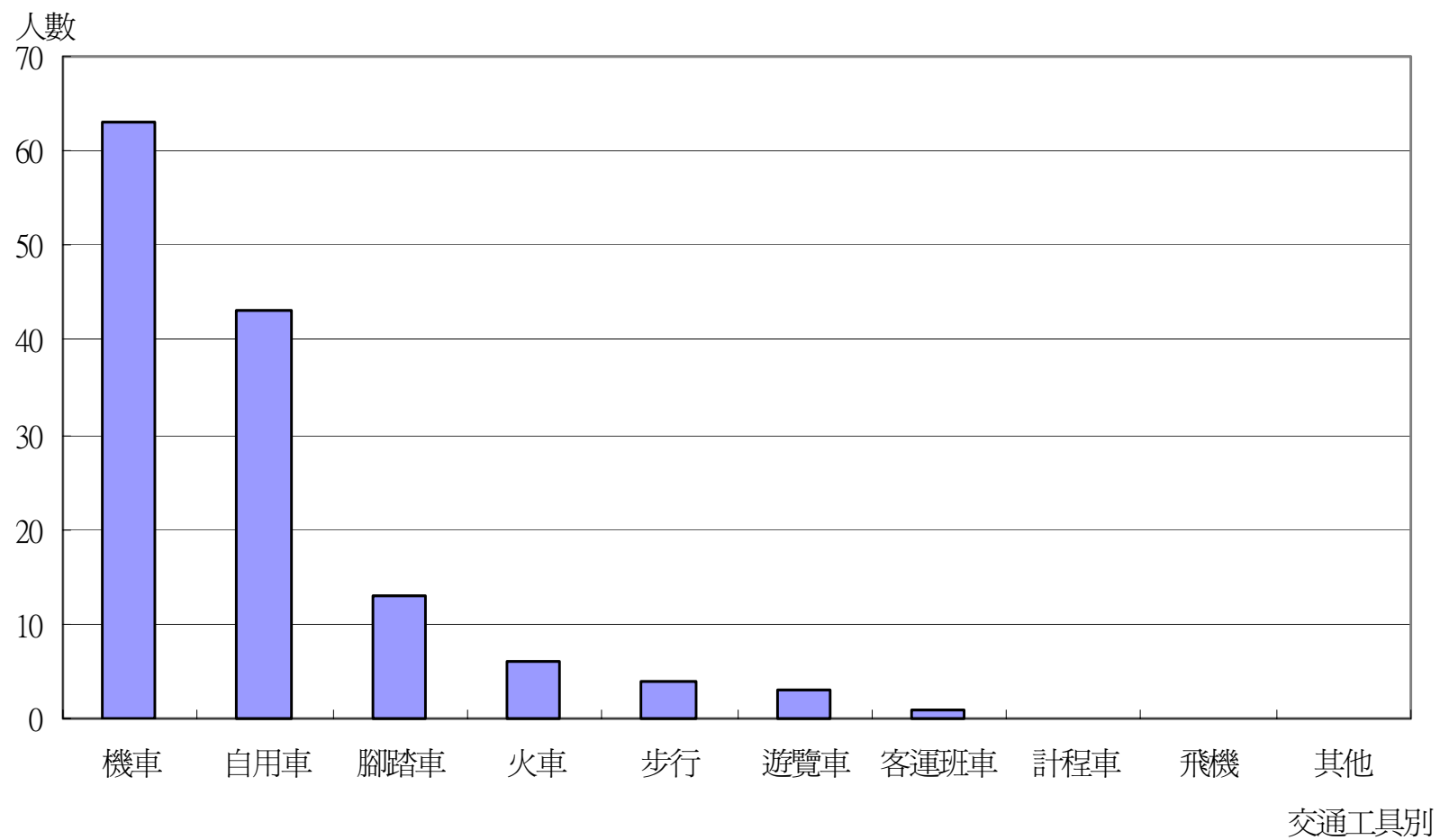


圖4.2-30 調查遊客前來台南市五大名勝古蹟所使用之運具

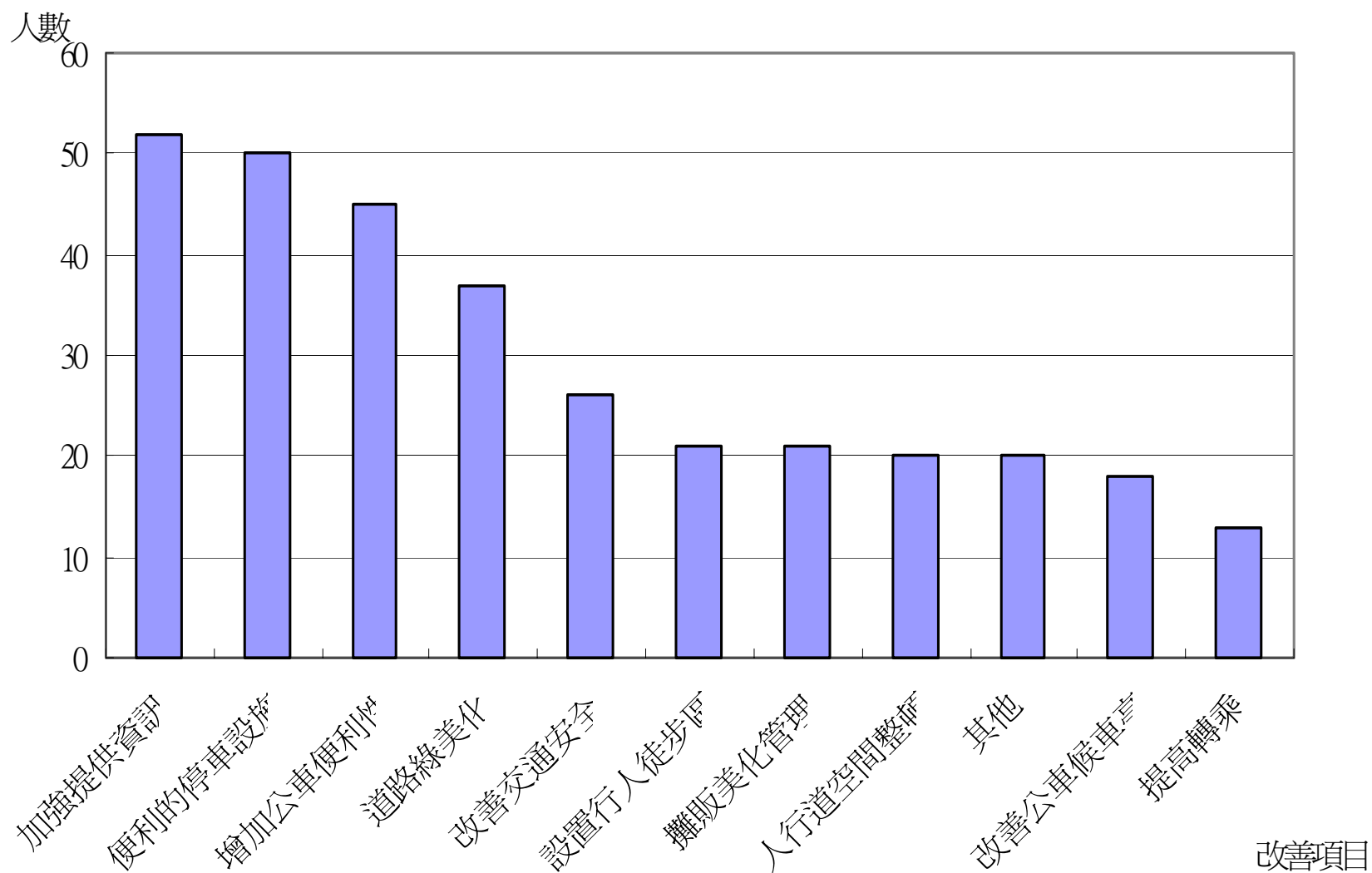


圖4.2-46 調查遊客建議台南市名勝古蹟應改善之交通項目

## 4.3 交通動線規劃

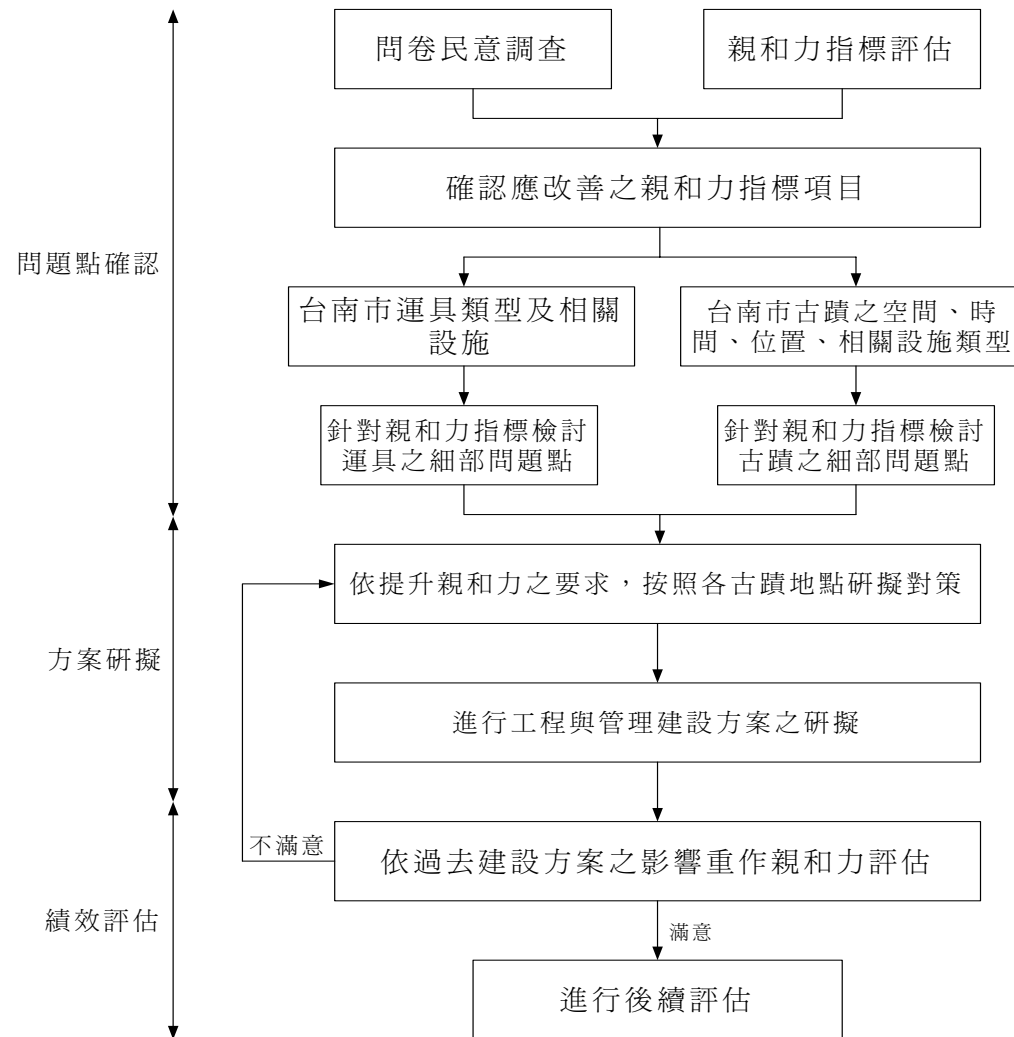


圖4.3-1 親和力改善流程圖

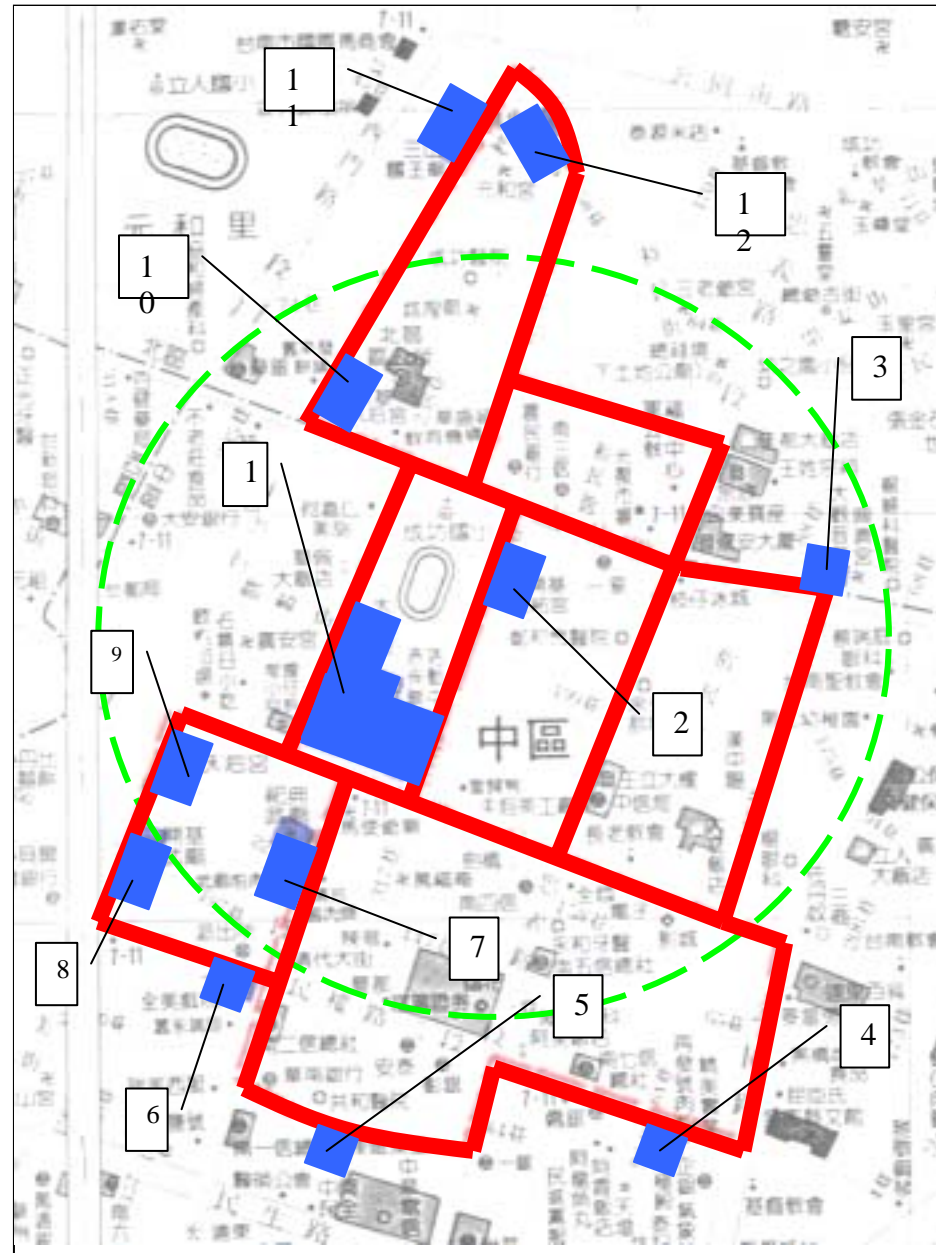


圖4.3-5 赤崁樓古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

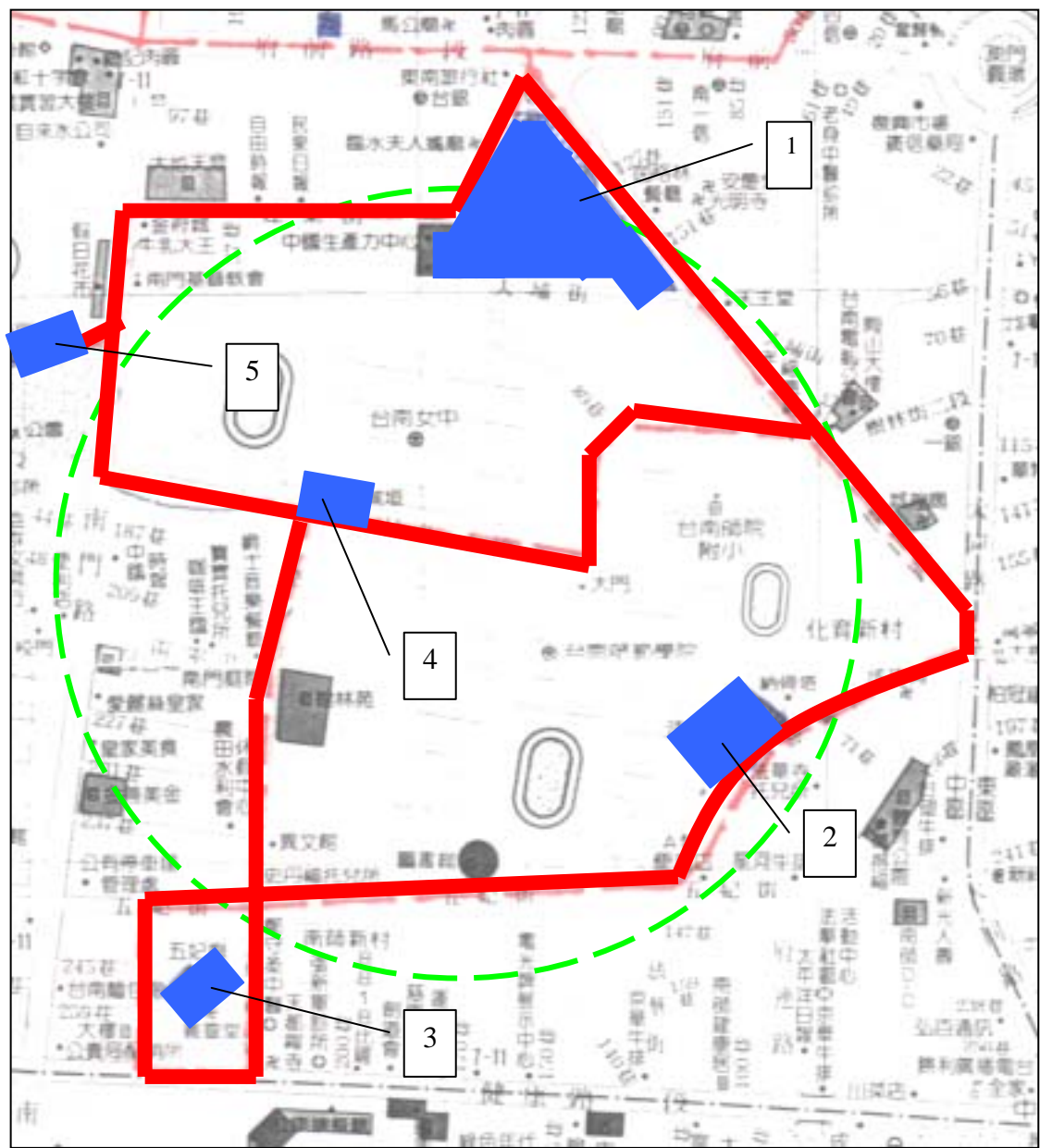


圖4.3-9 延平郡王祠古蹟巡禮步道古蹟分佈圖

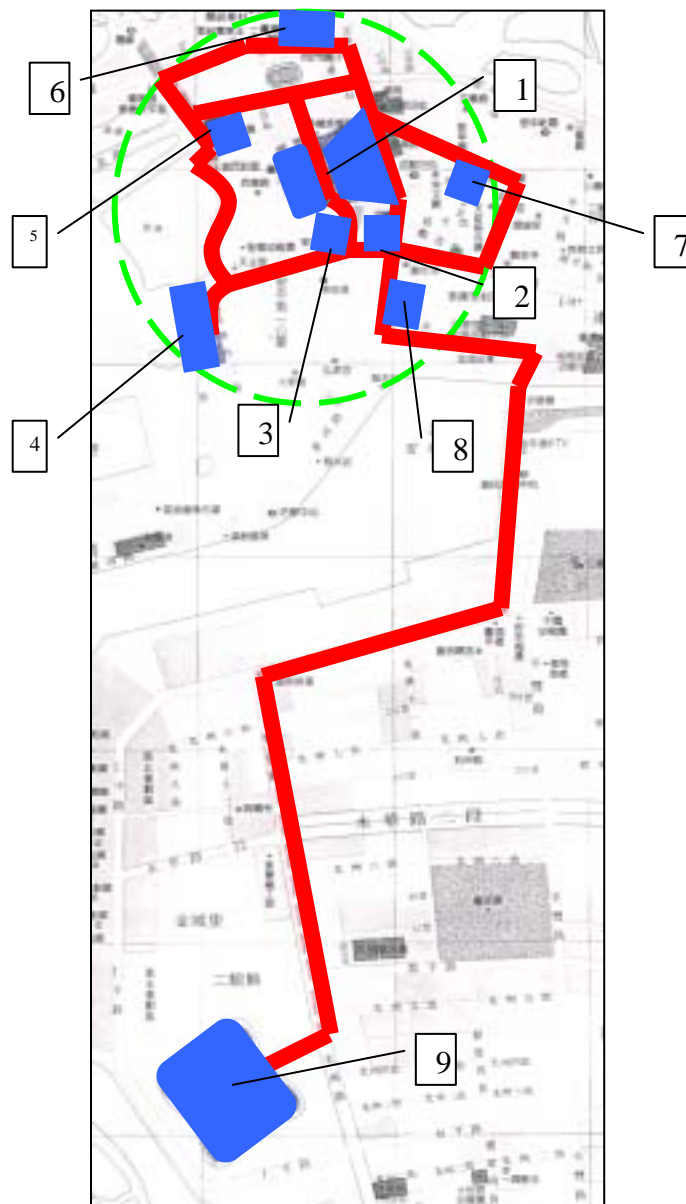


圖4.3-11 安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道古蹟分佈圖<sub>2</sub>

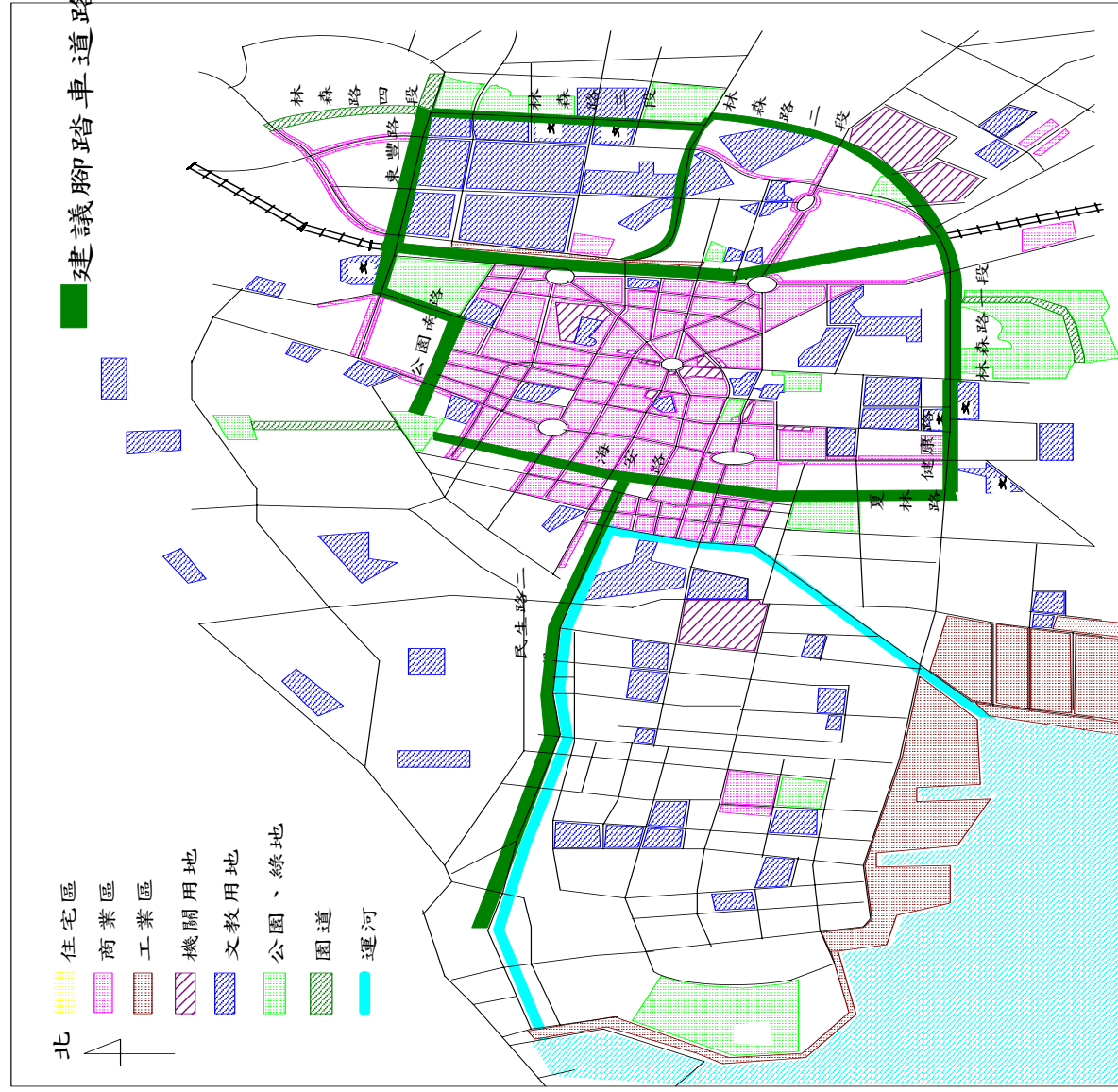


圖4.3-12 台南市建議腳踏車道路線圖



- 1.大眾運輸系統路線
- 2.大眾運輸系統古蹟線路線
- 3.大眾運輸系統小吃線路線
- 4.大眾運輸系統廟宇線路線

## 4.4 旅遊路網資訊系統

### (一) 台南市古都智慧型旅遊整體規劃

1、「文化古都嘉年華」

2、「福爾摩莎新世紀」

### (二) 台南市國際古都智慧型旅遊示範系統建置

1・交通旅遊資訊示範系統

2・大眾運輸示範系統

3・建置先進交通管理示範系統

# 第五章 交線改善通動方案

表 5.2-1 延平郡王祠短、中、長期改善方案表

<div>規劃範圍</div> <div>規劃要點</div>	延平郡王祠			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>· 周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>· 周邊之公車站牌、候車亭的設置位置重新考量，設置位置應醒目</li> <li>· 周邊之公車候車站前後十公尺之距離內禁止停車，並配合拖吊工作強力執行</li> <li>· 周邊應設置汽車與機車停車彎</li> <li>· 周邊路邊機車停車格位之設置位置應予以檢討</li> <li>· 周邊路邊應設置自行車停車位</li> <li>· 周邊之巷道內應增繪機車、腳踏車停車格位</li> <li>· 周邊應增設計程車招呼站停車格位</li> <li>· 周邊車站應劃設禁止停車區域</li> <li>· 周邊應於適當設點設置遊覽車臨時停車處，但不得影響周邊道路車流</li> <li>· 引進無障礙公車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 改善周邊既有路邊的停車空間為人行步道</li> <li>· 強化周邊道路為具吸引力的人行道</li> <li>· 集中周邊汽機車出入口，減少不必要穿越性車流</li> <li>· 於周邊公車候車站設置可提供即時候車資訊之智慧型站牌</li> <li>· 於周邊道路設置自行車專用道</li> <li>· 於周邊環境設計加入殘障人士之考量</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 於各主要地點設置標示公車候車位、汽機車停車位置標示牌</li> <li>· 於各主要路口設置導引用路人之標牌</li> <li>· 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> <li>· 全面性設計自行車專用道</li> <li>· 建立全面性之無障礙空間</li> </ul>

表5.2-2赤崁樓短、中、長期改善方案表

<div> <div>規劃範圍</div> <div>規劃要點</div> </div>	赤崁樓			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>・ 周邊建議應改善巷道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>・ 周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>・ 周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>・ 周邊應擺設適當之街道傢俱，以增加都市景觀</li> <li>・ 周邊之機車停車彎之間的人行道半島可設置等候座椅及相關之街道傢俱或指示標誌</li> <li>・ 周邊之人行道與騎樓之路障應定期清除</li> <li>・ 周邊公車候車站加設雨天庇蔭設施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街道傢俱應考慮整體設計</li> <li>・ 向赤崁樓周邊商家宣導提供通暢之通行環境</li> <li>・ 定期維護人行道鋪面</li> <li>・ 定期養護道路鋪面</li> <li>・ 建立人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>・ 考慮赤崁樓周邊之行人流量，適當加寬人行道寬度</li> <li>・ 公車候車站加入無障礙設計考量</li> <li>・ 鼓勵居民、遊客使用綠色運具，如自行車、公車等</li> <li>・ 於周邊環境設置綠地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 改善赤崁樓區域之人行道鋪面</li> <li>・ 改善赤崁樓區域道路鋪面</li> <li>・ 公車應使輪椅可上下車，且有專用之搭乘空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 營造全面性之無障礙空間</li> <li>・ 周邊街道傢俱應加入赤崁樓之古蹟特色，並整體設計之</li> <li>・ 建立區域性之人行道、道路鋪面管理系統</li> <li>・ 連接各綠地以成一完整之綠帶</li> </ul>

表5.2-3孔廟短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	孔廟			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>· 周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> <li>· 加強周邊夜間人行道之照明</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 加強取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>· 周邊設置行人專用號誌等</li> <li>· 降低周邊道路之行車速限</li> <li>· 以交通工程方法降低邊道路行車速度</li> <li>· 將人車交通予以立體分離</li> <li>· 考量行人流量加寬人行道寬度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 減少周邊穿越性車流</li> <li>· 加強取締違規超速</li> <li>· 於區域性人行路網取締佔用人行道之機車、攤販等障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 調整孔廟周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> <li>· 加強宣導路權觀念</li> <li>· 立法規定駕駛人全天開車燈</li> </ul>
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 周邊應持續加強綠化工作</li> <li>· 強化四周環境整潔</li> <li>· 引進低汙染公車</li> <li>· 禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 鼓勵使用步行或腳踏車接近孔廟</li> <li>· 鼓勵民眾使用大眾運輸工具</li> <li>· 宣導愛護環境觀念</li> <li>· 於周邊設置綠地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 整體考慮綠化植栽工作</li> <li>· 禁止民眾私自移去車輛消音器</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立完善之大眾運輸路網</li> <li>· 建立整體自行車專用道系統</li> <li>· 連結各綠地以形成整體綠帶</li> <li>· 建立整體人行道系統</li> </ul>

表5.2-4安平古堡短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	安平古堡			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>安平古堡周邊道路之交叉路口應增設行車及行人保護時相號誌，變更時相、調整秒差</li> <li>安平古堡周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道</li> <li>加強安平古堡周邊夜間人行道之照明</li> <li>接近億載金城周邊道路增設減速設施或以鋪面材質達到減速車行效果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安平古堡周邊路段中間之人行穿越道鋪面應與人行道相同</li> <li>安平古堡周邊自行車道及機車道應以適當材質鋪設，以與汽車道區隔</li> <li>安平古堡周邊設置行人專用號誌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>調整古蹟周邊幹道車流行進方向，減少穿越性車流</li> </ul>	
低污染性	<ul style="list-style-type: none"> <li>安平古堡周邊應設置植栽，加強綠化工作</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鼓勵使用腳踏車及大眾運輸工具至安平古堡</li> </ul>		
簡易性	<ul style="list-style-type: none"> <li>安平古堡周邊之指示標誌應統一</li> <li>安平古堡周邊之標示應置於清晰可見之位置</li> <li>清除指示標示周邊可能之障礙物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建立旅遊資訊系統，整合現有旅遊資訊</li> <li>建立停車資訊系統，整合安平古堡周邊的停車資源</li> </ul>		

表5.2-5億載金城短、中、長期改善方案表

規劃範圍 規劃要點	億載金城			
	< 300 M		> 300 M	
	短期	中長期	短期	中長期
可及性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 加強億載金城周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率</li> <li>· 億載金城周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表</li> <li>· 億載金城周邊之公車站牌的設置位置重新考量，設置位置應醒目，增設候車亭設施</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>· 建立市中心區內環線，以 Shuttle Bus 作為主要的大眾運輸工具</li> </ul>
舒適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 億載金城周邊建議應改善人行道鋪面，以提供更好的步行環境</li> <li>· 億載金城周邊之人行道應設置植栽，提供遮陽庇蔭</li> <li>· 億載金城周邊之人行道應設置遮雨棚，提供雨天庇蔭</li> <li>· 億載金城周邊應擺設街道傢俱，增加都市景觀</li> </ul>			

# 第六章 推動計畫

表6.1 改善方案之權責單位

主要項目	次要項目	權責單位
1. 改善可及性	(1) 加強周邊公共汽車之服務，增加公車發車頻率。	台南市政府交通局
	(2) 周邊之公車候車站應顯示公車到站時刻表。	台南市政府交通局
2. 改善舒適性	(1) 改善周邊人行道鋪面，以提供更好的步行環境。	台南市政府工務局
	(2) 改善周邊巷道鋪面，以提供更好的步行環境。	台南市政府工務局
3. 改善安全性	(1) 周邊道路交叉路口增設行車及行人保護時相號誌，調整秒差。	台南市政府交通局
	(2) 周邊道路之交叉路口，加寬人行穿越道。	台南市政府交通局
4. 改善低污染性	(1) 周邊應設置植栽，加強綠化工作。	台南市政府工務局
	(2) 強化四周環境整潔。	台南市政府環保局
5. 改善簡易性	(1) 周邊之指示標誌應統一。	台南市政府交通局
	(2) 周邊之標示應置於清晰可見之位置。	台南市政府交通局
6. 改善連接性	(1) 周邊牆面或公共建築，應以牆面或屋簷之照明，作為行進指引。	台南市政府建設局、文化局
	(2) 取締古蹟至車候車站間之人行空間障礙物。	台南市政府警察局



## 6.2經費預估與籌措

- 1.中央與地方政府均編列預算，中央經費來源有交通部(觀光局)、經建會，地方政府則為台南市政府。特別是配合交通部觀光局的觀光客倍增計劃，向觀光局申請的專案經費補助。
- 2.觀光業者貸款並自行建設：係指由政府給予貸款，觀光業者自備土地，自行建設管理維護。
- 3.獎勵投資興建：係指由政府獎勵，觀光業者建築投資業自備土地、規劃設計、建造並收費。
- 4.中央與地方政府均編列預算建造，觀光業者或企業認養管理維護。

## 6.3 宣導方式

1. 電視

2. 廣播

3. 報紙

4. 網路

5. 文宣品

6. 語音查詢

# 第七章 結論與建議

## 7.1 結論

- 1.研究成果可以改善動線之親和力，間接促進台南地區之觀光產業發展及增進就業
- 2.運輸系統親和力指標，分成「可及性」、「舒適性」、「安全性」、「低污染性」、「簡易性」、「連結性」等6項評估指標
- 3.運輸系統親和力指標中「可及性」所佔之整體權重最高，其次為依序為「安全性」、「簡易性」、「舒適性」、「連接性」、「低污染性」

#### 4.五處名勝古蹟親和力評估結果

5.規劃四處古蹟巡禮步道，分別為「赤崁樓古蹟巡禮步道」、「孔廟古蹟巡禮步道」、「延平郡王祠古蹟巡禮步道」、「安平古堡與億載金城古蹟巡禮步道」

6.規劃系統性整合的交通旅遊動線，將台南市各古蹟及觀光名勝區有效串聯，並改善名勝古蹟區周邊親和性交通設施及導覽設施，以符人性化需求，帶動台南市觀光發展。

## 7.2建議

- 1.建議可以廣泛地多方面爭取經費
- 2.建議依本計畫所表列之改善方案及權責單位，分項加以實施
- 3.建議相關單位通力合作，結合共有資源，進行宣導工作