

臺灣建築物騎樓整平計畫之研究：內政部及臺北市政府騎樓整平計畫法令及執行之分析

張志源 *

關鍵字：騎樓整平，騎樓，無障礙，無障礙環境

摘要

今日臺灣各直轄市、縣(市)政府均有騎樓整平計畫，但因建築管理、市區人行道管理、交通管理等行政管理單位不同，並涉及都市工程管溝問題，使騎樓整平改善各行其是。本研究從中央政府與臺北市政府騎樓之法令，及內政部營建署對各直轄市、縣(市)政府騎樓改善勘檢督導的資料進行分析，討論如何從法令及現實面執行改善。研究發現：1.騎樓整平問題主要包括無障礙法令界面整合不足、商家不願意配合、整平後仍被攤販占用等。2.內政部營建署對公共建築物及騎樓無障礙環境優化的重視，主要來自行政院身心障礙者權益促進委員會、行政院主計總處、內政部身心障礙者保護委員會、行政院人權推動小組、內政部部務會報部長指示、監察院的糾正，其中行政院主計總處將無障礙生活環境督導業務督導考核成果作為中央增減對各該縣市一般性補助款之參考依據，為重要的政策方向。在制定騎樓的無障礙環境優化計畫及修正相關無障礙法規上，內政部營建署於 2017 年制定「公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」，並逐步修正，對騎樓整平改善有正面效果。3.臺北市的騎樓整平較為成功，分析成功因素除與臺北市的公共建築物無障礙法令因地制宜的修正，首長支持是重要因素，騎樓整平改善的現實面必須考量地方政府人力、經費與執行能力。4.本研究最後提出「騎樓整平無障礙環境改善計畫通則」，騎樓店家如因有高低差，依法必需設置避難層坡道及扶手，但受限於現況無法設置時，可參考該通則相關規定，設置活動式斜坡板、輪椅升降臺、樓梯附掛式升降座椅進行改善，建議未來此通則可提供各直轄市、縣(市)政府參考。

Study on Taiwan Building Arcade Walkway Plans: Analysis of the Ministry of the Interior and the Taipei City Government's Arcade Walkway Leveling Acts and Execution

Chih-Yuan Chang*

KEYWORDS: Arcade Walkway Leveling, Arcade Walkway, Accessible, Accessible Environment

ABSTRACT

Currently, every municipality and county (city) government in Taiwan has plans for leveling of arcade walkways. However, due to different administrative units such as construction management, urban landscape sidewalks management, traffic management, etc. along with the problem of urban engineering management trenches, the improvement of the arcade walkway leveling has been performed as independent units. This study analyzed the Central Government and Taipei City Government's Acts of the Building Arcade Walkway Leveling Act, and the data on the inspection and supervision of the construction of municipal and county (city) government arcade walkways by the Ministry of the Interior, to discuss how to implement the improvement from the aspects of law and reality. The study found that the walkway leveling problems of building arcades mainly includes inadequate integration of statutes regarding accessible, unwillingness of merchants to cooperate, and walkways being re-occupied by vendors after leveling. After comparison, we found Taipei City is relatively successful. The success factor, after analysis, shows in addition to the fact that laws and regulations can be amended according to local conditions, that the support of the chief executive is also an important factor. The reality of the leveling walkway improvement of building arcades must consider the manpower, funding, and execution capabilities of the local governments. This research finally puts forward some general rules for improving the accessible environment through arcade walkway leveling; that is, if the arcade walkways of stores have height differences, they must install floor ramps and handrails according to law, but if such facilities cannot be installed due to the current situation, they can refer to the general rule to set up movable ramps, wheelchair lifts, or stairs with hanging lift seats for improvement. It is suggested that this general rule can be provided for reference by county and city governments in the future.

收件日期：2020.11.16；接受日期：2021.06.12

*內政部建築研究所助理研究員(通訊作者 Email:changcy2005@seed.net.tw)

Assistant Research Fellow, Architecture and Building Research Institute, Ministry of Interior

國立臺灣大學政府與公共事務碩士在職專班研究生

Graduate Student, Executive Masters of Public Administration, National Taiwan University, Taiwan

DOI:10.53106/101632122021090117001

一、研究動機

臺灣的騎樓稱為「亭子腳」，在清代舊市街就有，日治時期日本政府訂定騎樓設計法令，開始於各市鄉鎮興建，然而臺灣土地使用分區方式不同於歐美，因住戶擔心淹水問題，許多騎樓高低不一，影響用路人安全，增加身障者與年長者負擔。

過去騎樓相關研究建築物設置騎樓有正負評論，正面評價包括騎樓可以遮風避雨等，而負面評價包括騎樓產生呆板的都市景觀，無法形成如歐美國家寧靜優美的社區；騎樓空間堆放機車、腳踏車、雜物，或作為攤販營生的場所，有礙都市觀瞻及衛生，行人寸步難行，失去騎樓「公共通行」之美意；騎樓式街屋容易因地震傾倒，主要因騎樓缺乏牆壁，產生「弱柱現象」，主張廢止騎樓（黃武達，1999：8-3）。

騎樓整平政策是無障礙環境優化重要一環，方式包括削平騎樓高低差、攤販退出騎樓、機車退出騎樓，騎樓占用問題處理。今日各直轄市、縣(市)政府有騎樓整平計畫，但一直無法順利執行，因建築管理、市區人行道管理、交通管理的界面不同，使得騎樓無障礙環境改善各行其是。

對於中央與地方政府騎樓整平法令分析，有助理解中央政府政策制定與地方政府政策執行間的連結。由於臺北市政府近 20 年來自行編列騎樓整平經費，獲得議會的支持，所以騎樓整平較有成效，故本研究討論中央及地方政府如何從法令及現實面去解決騎樓整平的問題，再分析臺灣騎樓整平之問題，然後討論臺北市如何進行騎樓整平優化及行銷方式，以思考中央及地方法規的整合，最後提出臺灣騎樓整平的未來建議。

二、騎樓研究文獻回顧

既有騎樓研究主要注重騎樓規制的历史考察（黃武達，1999；賴裕鵬、聶志高，2011；張志源，2013），對於騎樓的使用及法令研究，包括探討騎樓形式對於戶外行人舒適度影響（蘇瑛敏、張惠婷，2017）、機車退出騎樓及人行道執行成果（鍾惠存、鄒家昇，

2014）、退縮騎樓地法律地位（林奇偉，2008）、騎樓禁止設攤問題（李惠安，2003；李惠宗，2003）、騎樓禁建問題（張家禎，1999）、騎樓面磚材料防滑係數問題（楊詩弘等，2015）、騎樓火災防範問題（李勝傑等，2008）。

另在騎樓整平的研究上，黃茗宏、吳易鍾(2016)、邱英哲等(2014)曾探討多年前新北市及臺北市騎樓整平計畫成果及政府分工方式；王服清(2017)從法學觀點分析私人騎樓平整通行管理義務與賠償責任，其中提到政府對於私人騎樓平整權力之理論基礎何在？騎樓所有人始終不願自行平整時，是否應由政府所負擔平整費用？惟為確保行人之權益，此時政府因騎樓平整所生相關費用應由騎樓所有人負擔？於騎樓設置或管理有欠缺，私人發生損害時，究竟產生國家賠償責任或私法損害責任？涉及到「公有公共設施」之定義、政府平整工程設置有欠缺時，應否負國家賠償責任？不履行管理維護義務係國家賠償責任或私法損害責任？

騎樓屬於私有，但受到相關規定限制，在中央法規中，相關規定整理如下：

- (1) 騎樓之設置型式及尺寸規定：「建築法」第 43 條有規定建築物設有騎樓者，其地平面不得與鄰接之騎樓地平面高低不平(內政部，2020b)，「建築技術規則」建築設計施工編第 57 條規定騎樓寬度、騎樓地面應與人行道齊平、騎樓淨高等內容¹；第 288 條規定實施都市計畫區建築物之設計，其基地臨接道路部分，應設寬度 4 公尺以上之步行專用道或法定騎樓²(內政部，2021a)。
- (2) 騎樓之管理規定：「市區道路條例」第 9 條規定騎樓不得與鄰接地面高低不平及統一重修騎樓工程費負擔之規定(內政部，2004)。
- (3) 騎樓之獎勵規定：「建築技術規則」建築設計施工編第 28 條規定騎樓面積不計入基地面積及建築面積(內政部，2021a)；「平均地權條例」第 25 條規定供騎樓使用，其地價得予適當之減免(內政部，2021b)；「土地稅法」第 6 條規定騎樓地價稅得予適當之減免(財政部，2021)；「土地稅減免

規則」第 10 條規定騎樓減免地價稅之比例(財政部，2020)。

- (4) 騎樓之懲處規定：「市區道路條例」第 16 條、第 33 條和第 33 條之 1(內政部，2004)及「道路交通管理處罰條例」第 82 條第 8 款等規定，在隸屬道路一部分之騎樓上隨意設置妨礙公眾通行之設施，主管機關得依規定勒令拆除或處以罰鍰(交通部，2021)。
- (5) 騎樓無障礙環境改善規定：包括「身心障礙者權益保障法」(衛生福利部，2021)、「建築物無障礙設施設計規範」(內政部，2020a)、「既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則」之內容(內政部營建署，2018b)。

臺灣已於 2018 年邁入高齡社會，2025 年將邁入超高齡社會(國家發展委員會，2020)，但歸納現行建築物騎樓之研究，主要著重在騎樓形制或騎樓地占用問題，較少從騎樓整平的無障礙環境法令層面及實際執行層面進行探討，本研究主要就該層面進行探討。

三、研究理論與方法

3.1 研究理論

騎樓整平受到無障礙環境思維的影響，而這樣思維源於「不歧視」的法律上平等核心內容，體現在無障礙之「可及性」(Accessibility)與「平等不歧視」(Non-Discrimination)原則。

- (1) 在「身心障礙者權利公約」(聯合國，2006)強調「融合」(inclusion)的概念，該公約第 9 條無障礙之「可及性」，是落實身心障礙者全面參與社會的核心概念，意指身心障礙者在與其他人平等基礎上，無障礙地進入物理環境，使用交通工具及室內設施，並得近用各種資訊、通訊和其他服務，使身心障礙者有能力獨立生活和充分參與生活的各個面向。此條款是典型不具可直接適用性的公約條文，要落實最重要的步驟在於法令規章的完善(孫迺翔，2016：1216)。
- (2) 在憲政國家成文憲法中，「不歧視」為古典意義

下法律上平等的核心內涵(孫迺翔，2016：1177)，憲法賦予國家調節社經條件不平等的任務，主要體現於「中華民國憲法」第 13 章基本國策的條文中，針對身心障礙者，於「中華民國憲法」第 155 條規定：「國民之老弱殘廢，國家應予適當之扶助與救濟」(中華民國總統府，1947)；修憲後，「中華民國憲法增修條文」第 10 條第 7 項規定國家對於身心障礙者之無障礙環境之建構，應予保障(中華民國總統府，2005)，此是針對身心障礙者的自立與發展，明定國家之作為義務，也彰顯了身心障礙者的權利主體地位，國家應促進其事實上平等的義務。

3.2 研究方法

本研究採質性研究法，包括法令分析、政府資料蒐集及現地調查之方法。研究步驟先蒐集臺灣騎樓整平之問題，再分析中央及地方政府如何從法令解決，再探討臺北市進行騎樓整平優化及行銷方式，最後討論課責性、法令競合關係、騎樓整平誘導及強制法制工具內容，最後提出未來建議。焦點放在：

- (1) 找尋內政部及臺北市政府騎樓整平相關法令。
- (2) 分析內政部營建署建築物無障礙勘檢督導資料，瞭解近 10 年各直轄市、縣(市)政府實際騎樓整平狀況。
- (3) 以臺北市政府騎樓改善相關配套法令進行分析。
- (4) 透過現場調查，找尋騎樓無障礙環境優良改善原因及可學習之處。

四、研究結果

4.1 中央騎樓整平相關法令及公共建築物無障礙環境改善督導分析

4.1.1 騎樓整平之無障礙法令分析

中央對於騎樓無障礙環境改善相關規定包括「身心障礙者權益保障法」、「建築物無障礙設施設計規範」、「既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則」。本研究整理如表 1。分析重點如下：

表 1 中央無障礙相關法令對騎樓規定之分析

法令	內容	資料來源
身心障礙者權益保障法	(第 54 條)市區道路、人行道及市區道路兩旁建築物之<u>騎樓，應符合中央目的事業主管機關所規定之無障礙相關法規。</u> (第 57 條)新建公共建築物及活動場所，應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之設施及設備。未符合規定者，不得核發建築執照或對外開放使用。...<u>公共建築物及活動場所之無障礙設備及設施不符合前項規定者，各級目的事業主管機關應令其所有權人或管理機關負責人改善。但因軍事管制、古蹟維護、自然環境因素、建築物構造或設備限制等特殊情形，設置無障礙設備及設施確有困難者，得由所有權人或管理機關負責人提具替代改善計畫，申報各級目的事業主管機關核定，並核定改善期限。</u> (第 88 條)違反第 57 條第 3 規定<u>未改善或未提具替代改善計畫或未依核定改善計畫之期限改善完成者</u>，各級目的事業主管機關除得勒令停止其使用外，<u>處其所有權人或管理機關負責人新臺幣 6 萬元以上 30 萬元以下罰鍰，並限期改善；屆期未改善者，得按次處罰至其改善完成為止；必要時，得停止供水、供電或封閉、強制拆除。</u>前項罰鍰收入應成立基金，供作改善及推動無障礙設備與設施經費使用；基金之收支、保管及運用辦法，由中央目的事業主管機關定之。	衛生福利部，2021
建築物無障礙設施設計規範	(202.4 獨棟或連棟建築物之特別規定) 202.4.3 <u>設有騎樓者：其室外通路得於騎樓與道路邊界設置 1 處以上坡道，經由騎樓通達各棟出入口。</u> (206.3 坡道平台) 206.3.1 端點平台：坡道起點及終點，應設置長、寬各 150 公分以上，且坡度不得大於 1/50 之平台（如圖 206.3.1）。但<u>端點平台於騎樓者不得大於 1/40。</u> (A404 金融機構之自動化服務設備) A404.1 地面：<u>自動化服務設備前供輪椅使用者行進或迴轉之空間地面應平整、防滑易於通行，除騎樓外，其餘地方設置坡度須在 1/50 以下。</u>	內政部，2020a
既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則	(第 11 點)公共建築物設置無障礙設施確有困難者，得於維持行動不便者自主使用之原則下，<u>避難層出入口緊鄰騎樓，平臺坡度不得大於 1/40。</u> (第 12 點)公共建築物無障礙設施無法依第 11 點規定改善者，得於提供支援服務協助之原則下，建築物避難層主要出入口高低差障礙，<u>受限於建築結構無法退縮且因緊鄰騎樓或人行道，無法設置坡道之空間者，得參照替代原則或其他替代方案提具替代改善計畫</u>，採以下作法： <u>1.可使用活動式斜坡版、設置輪椅昇降臺或樓梯附掛式輪椅昇降臺等設備，並設有服務鈴，由服務人員提供協助。如仍無法改善者，得設置服務鈴，由服務人員提供協助。</u> <u>2.自動感應門前平台與本規範不符者，無須改善。</u>	內政部營建署，2018b

資料來源：本研究整理。備註：底線為本文所加。

- (1) 「身心障礙者權益保障法」規定建築物之騎樓需符合中央目的事業主管機關所規定之無障礙相關法規，並規定新建及既有公共建築物之無障礙及罰則規定。
- (2) 「建築物無障礙設施設計規範」對騎樓之規定是指進入避難層的無障礙通路。對於獨棟或連棟建築物設有騎樓者，其室外通路得於騎樓與道路邊界設置一處以上坡道，經由騎樓通達各棟出入口；同時因應騎樓放寬無障礙坡道平台不得大於 1/40。並於該規範附錄規定金融機構之自動化服務設備騎樓坡度放寬為 1/40 以下。
- (3) 建築設有騎樓，一樓之使用類組如涉及「建築技術規則」建築設計施工編第 170 條所稱之「公共建築物」時，設置無障礙設施確有困難者，得依「既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則」辦理。該原則並規定建築物無障礙設施改善應依「建築物無障礙設施設計規範」辦理，但考量既有建築物因結構、構造及設備等無障礙設施改善問題，得提具替代改善計畫，使改善具備彈性及現實性。分析第 11 點及第 12 點規定主要理念在維持行動不便者自主使用之原則及得於提供支援服務協助之原則，參照替代原則或其他替代方案提具替代改善計畫，包括使用活動式斜坡版、設置輪椅昇降臺或樓梯附掛式輪椅昇降臺等設備或人員服務，然後再報經當地主管建築機關審核認可後，依其計畫改善內容及時程辦理。

4.1.2 公共建築物無障礙生活環境業務督導騎樓整平之分析

內政部營建署每年對各直轄市、縣(市)政府進行「公共建築物無障礙生活環境業務督導」，藉由督導督促各直轄市、縣(市)政府重視無障礙環境營造。目前各直轄市、縣(市)政府執行騎樓整平，從兩個方式進行：1.內政部營建署透過「城鄉新風貌方案」補助地方政府編列預算執行。2.直轄市、縣(市)政府自行預算執行，未透過內政部營建署補助。

近年內政部營建署辦理公共建築物無障礙環境改

善督導(內政部營建署，2014；內政部營建署，2015；內政部營建署，2016；內政部營建署，2017；內政部營建署，2018a；內政部營建署，2020；內政部營建署，2021)，騎樓部分主要考核地面順平、坡道處理、水溝蓋方向改善等項目。

整理在騎樓整平上被督導的問題，包括：

- (1) 堆放私人物品或停車於騎樓上，妨礙通行。
- (2) 通路淨寬度未留設 1.3 公尺供人通行。
- (3) 騎樓坡道坡度未符合 1/50 的規定。
- (4) 騎樓地面凹凸未順平，有寬的接縫防礙通行。
- (5) 騎樓水溝蓋方向與路面平行，且孔隙大於 0.3 公分，使得穿高跟鞋的女性容易跌倒或乘坐輪椅者的輪子容易卡住。
- (6) 部份騎樓有高低差，以階梯方式處理，整條騎樓無法連通，行走不便。
- (7) 整條騎樓雖順平，但在端點兩側卻有突出物，使輪椅乘坐者無法行走。
- (8) 騎樓地面鋪面材質太滑，行走容易滑倒。
- (9) 騎樓內側牆壁，地面算起 60 公分至 190 公分，有超過 10 公分以上之懸空突出物，視障者或高齡者行走容易撞到，造成危險。(圖 1)故現行騎樓整平的問題在於通路的妨礙，容易跌倒，太滑，還有對於視障者或高齡者行走時並不友善，會有懸空突出物造成碰撞的危險。例如比較 2014 年、2019 年內政部營建署公布的騎樓整平督導資料為例，騎樓整平後仍出現的問題，包括通道高低差陡峭，坡道端點陡峭、騎樓與人行道無坡道，水溝蓋格柵開口過大、坑洞未處理、騎樓未淨空、騎樓有佔用、騎樓有突出物(內政部營建署，2014:4-359；內政部營建署，2020：220)。

從內政部營建署資料歸納騎樓整平問題在下列幾個部份：(表 2)

- (1) 騎樓及人行道無障礙法令界面整合不足：騎樓及人行道因管理機關不同，所以騎樓與人行道改善界面整合不足。另外騎樓外連接到道路時，涉及變電箱、水電油管溝遷移等都市工程問題，所以實務上許多直轄市、縣(市)政府一直無法做好。



騎樓有機車停放，與人行道界面有階梯，輪椅乘坐者無法通行



騎樓遭到占用，輪椅乘坐者及一般人不易通行



騎樓與馬路有高低差，輪椅乘坐者無法通行



騎樓高低不平，輪椅乘坐者無法通行



騎樓停機車，但讓出一條通路讓行人通行



騎樓與馬路界面為坡道，但遭機車阻攔，輪椅者無法通行

圖 1 臺灣騎樓問題之彙整
(資料來源：研究者拍攝)

表 2 2014 年至 2019 年內政部營建署騎樓改善勘檢督導發現之問題彙整

年度 (西元)	直轄市、縣 (市)	主要問題
2014 年	桃園縣	桃園市中山路加強騎樓淨空管理，勿堆放私人物品或停車於騎樓上，妨礙通行。
	高雄市	苓雅區三多四路 75 號至中華四路 7 號建議淨空騎樓，機車退出騎樓，強化配套管理措施，與人行道配合，整合兩者介面。
	基隆市	孝一路至孝二路 一、騎樓兩側之公用電話機與私人郵箱高度過低，建議要求調整改善。 二、騎樓兩端應設置無障礙出入口及坡道，以利進出。
	新竹市	東門街至東前街騎樓路段 一、建議加強宣導，儘快完成東門街 150 號施作騎樓整平。 二、建議通路範圍內，應盡量不設置水溝格柵或其他開口，如需設置，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口不得大於 1.3 公分。
	宜蘭縣	羅東鎮公正路兩側出入口坡道處理斜坡，建議改善。

(續)表 2 2014 年至 2019 年內政部營建署騎樓改善勘檢督導發現之問題彙整

年度 (西元)	直轄市、縣 (市)	主要問題
2014 年	新竹縣	長春路 120-146 號建議騎樓兩端坡道地面材料不要設置磁磚易因濕滑造成危險。
	彰化縣	員林鎮中正路段騎樓兩側突出物建議請權責單位改善，如加設障礙物等。
	南投縣	草屯鎮忠孝街應積極辦理騎樓整平路段。
	雲林縣	斗六太平老街騎樓人行道處建議管理車輛違規停車。
	屏東縣	屏東市中正路騎樓路面破損處盡速補強。
	花蓮縣	花蓮市中山路 123 至 165 號 一、建議於人行道上下斑馬線之間做順平。 二、建議兩柱間的水溝蓋加上網格。
	臺東縣	新生路段 一、地面順平：通道高低差過大。 二、水溝蓋方向：水溝蓋旁坑洞未處理。
	澎湖縣	永壽街舖面材質太滑應改善。
	金門縣	金湖鎮 一、騎樓兩端之通路範圍內，應儘量不設置水溝格柵或其他開口，如需設置，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口不得大於 1.3 公分。 二、騎樓內兩邊之牆壁，由地面起 60 公分至 190 公分以內，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
2015 年	桃園市	桃園區中正路至民權路段通路淨寬度應至少留設 1.3 公尺供人通行。淨高不得小於 200 公分，地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
	臺南市	南門路(樹林街 2 段至南門路 221 號)坡道上方應儘量不設置水溝格柵或其他開口，如需設置，其水溝格柵或其他開口在主要行進之方向，開口不得大於 1.3 公分。
	基隆市	八斗街通路淨寬度應至少留設 1.3 公尺供人通行。淨高不得小於 200 公分，地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
	新竹市	中正路 46 號至 94 號部份路段高低差處理不符合無障礙設計規範坡道之坡度比，建議改善。
	嘉義市	中山路 154 號路段地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
	南投縣	草屯鎮太平路 2 段育英街口至碧山路口東側騎樓通路地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
	屏東縣	屏東市復興路 2 號至 40 號通路淨寬度應至少留設 1.3 公尺供人通行。淨高不得小於 200 公分，地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
	臺東縣	中山路段： 一、部份路段高低差處理不符合無障礙設計規範坡道之坡度比。 二、通路淨寬度應至少留設 1.3 公尺供人通行。淨高不得小於 200 公分，地面起 60-200 公分之範圍，不得有 10 公分以上之懸空突出物，如為必要設置之突出物，應設置警示或其他防撞設施。
2016 年	臺南市	健康路 357~383 號部份路段高低差仍以階梯方式處理。
	基隆市	中正區八斗街 2 號至 38 號： 一、地面順平：部分地面有高低差，地面順平未處理。 二、坡道處理：坡道未處理。
	新竹市	大同路 110 至 130 號部分地面有高低差，地面順平未處理。
	嘉義市	中山路 114 號路段及 159 號路段： 一、地面順平：部份路段高低差仍以階梯方式處理。 二、坡道處理：坡道處理不符合無障礙設計規範坡道之坡度比。

(續)表 2 2014 年至 2019 年內政部營建署騎樓改善勘檢督導發現之問題彙整

年度 (西元)	直轄市、縣 (市)	主要問題
2016 年	宜蘭縣	利澤老街： 一、地面順平： <u>部份路段高低差仍以階梯方式處理。</u> 二、其它： <u>騎樓占用情形嚴重。</u>
	彰化縣	員林鎮中正路(永昌街至四維街) <u>部份路段高低差仍以階梯方式處理。</u>
2017 年	苗栗縣	苗栗市中正路 113 號-63 之 1 號騎樓範圍內 <u>兩幢建築物間之騎樓有寬約 5 公分之接縫防礙通行。</u>
	雲林縣	斗六市府文路 <u>坡道斜率太大、水溝蓋孔徑太大。</u>
	屏東縣	屏東市中正路 123 號至 125 號 <u>室外通路設有坡道，並於側邊設有階梯時，為利視障者使用，應依 305.1 設置終端警示設施，其寬度不得小於 130 公分或該階梯寬度。</u>
	花蓮縣	花蓮市中山路段(富祥路至中山路 791 巷路段) <u>騎樓佔用情形較為嚴重。</u>
	臺中市	北屯區文心路段 <u>騎樓通道上有妨礙通行之固定式障礙物。</u>
2018 年	基隆市	義二路 172 號 210 號及信五路 10 號至 18 號 <u>騎樓水溝蓋方向與路面平行且孔隙大於 0.3 公分。</u>
	新竹市	大同路 110 號-130 號 <u>地面斜坡處理未符合規範要求。</u>
	嘉義市	中正路 666-672 號騎樓： 一、 <u>地面共三處未順平。</u> 二、 <u>坡道共兩處未處理。</u>
	苗栗縣	苗栗市中山路 378 號 <u>騎樓坡道坡度未符規定。</u>
	桃園市	桃園市萬壽路三段 41-125 號 <u>騎樓兩端高低差未處理。</u>
2019 年	臺中市	臺中市西區五權路 43 號至 61-1 號 <u>建議銀行出入口處之斜坡道，放置相關警示設施。</u> <u>建議改善水溝蓋孔隙不得大於 1.3 公分。</u>
	新竹市	新竹市東門街 80 號-96 號 <u>道路連接騎樓入口處應順平，建議設置警示設施。</u> <u>店面與騎樓有高低差，斜坡不能外凸。</u> <u>尾端坡度太陡，未設有替代方案。</u>
	臺北市	林森北路 401 號至 434 號 <u>建議騎樓上之階梯，應加強警示標示。</u>
	新竹市	南大路 295 號至 349 號 <u>一、騎樓兩端高低差未處理。</u> <u>二、地面斜坡處理未符合規範要求。</u>
2020 年	宜蘭縣	中山路三段聖後街~舊城北路段 <u>一、部分店面騎樓間斜坡太陡輪椅者無法自行通行。</u> <u>二、道路連接騎樓入口處應順平。</u> <u>三、銀行入口處之斜坡道應設置警示設施。</u>
	彰化縣	彰化市和平路 11 號至 48 號 <u>建議加強宣導騎樓保持暢通、移除障礙物。</u>
	屏東縣	自由路 392 號至 420-10 號 <u>騎樓上影響通路之違章建築應拆除。</u>
	金門縣	金湖鎮新市里中正路段 <u>一、騎樓地面不平順。</u> <u>二、騎樓通路暢通性不足。</u>

資料來源：內政部營建署，2014；內政部營建署，2015；內政部營建署，2016；內政部營建署，2017；內政部營建署，2018a；內政部營建署，2020；內政部營建署，2021。備註：1.營建署提到如果縣市政府未提供騎樓整平、順平路段，或提高騎樓長度不足，或未符內政部營建署騎樓整平考核規定，不列入缺失。2.底線為本文所加。

- (2) 商家不配合：中南部縣市鄉鎮的商家普遍認為騎樓整平施工期間會影響到營業，例如在市場騎樓，有商家聯合不願意配合南投縣政府進行騎樓改善，包括店家調整入口高程及整合騎樓間高低不平，所以許多縣(市)政府執行成效不張。
- (3) 騎樓整平後仍被攤販或機車占用：部分騎樓改善完後，當地攤販仍然繼續占用騎樓，而且通路未留設供行人通行的寬度，致使身心障礙者、高齡者及一般人在騎樓行走時，仍然處處受阻，社會大眾對於騎樓整平的效力便打折，政府也未以示範點推廣，故民眾也不知整平後的益處。
- (4) 其他：縣市政府公務人力短缺，無法有效辦理發包工程，設計及工程施工不當，鋪面過滑，水溝蓋孔隙過大，部分路段仍有過大高低差無法連通，這些問題都跟地方政府的行政管理與工程施工有關係。

4.1.3 公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫分析

分析內政部營建署相關資料，中央及地方政府對公共建築物及騎樓無障礙環境優化的重視，主要來自2004年之後行政院身心障礙者權益促進委員會、行政院主計總處、內政部身心障礙者保護委員會、行政院人權推動小組、內政部部務會報部長指示、監察院的糾正(內政部營建署，2021：3-4)。其中行政院主計總處將無障礙生活環境督導業務督導考核成果作為中央增減對各該縣市一般性補助款之參考依據，為重要的政策方向。

在制定騎樓的無障礙環境優化計畫及修正相關無障礙法規上，內政部營建署於2017年就制定了「公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」，並逐步修正。內政部營建署為能區分不同縣市無障礙業務執行之差異性，並塑造地方特色之無障礙環境，評分方式有逐年討論修正³。

以2020年的「公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」內容為例，就行政措施、現場設備設施評分、騎樓整平、騎樓整平實際加分之重點分析如下：

- (1) 行政措施：改善無障礙諮詢及審查小組名單

與資格，並遴聘身心障礙者團體比例，在無障礙設施勘檢作業，對騎樓進行特別要求。在行政措施考評上的積極作為，以考核期程完成之與建築物無障礙設備設施及騎樓相關項目為限⁴；無障礙相關宣導需檢附相關資料證明，宣導品不予計分，另依相關法令開立騎樓相關處分書者，每張1分(內政部營建署，2021：24)。

- (2) 現場設備設施評分：現場設備設施採倒扣方式與加分方式併行。如經列入公共建築物及騎樓無障礙環境督導實地現場抽查案件，則所有應設置之無障礙設備及設施之項目均納入計分。如經查建築物「僅辦理複查，但未進行實質改善者」或「無障礙設備及設施應進行改善，而未竣工者」，該案皆不予計分(內政部營建署，2021：44)。

- (3) 騎樓整平評分：

- A. 騎樓整平路段如未達100公尺者，以0分計算；但如有特殊情節者，可敘明原因，不受100公尺之限制。
- B. 騎樓路段如有部分路段因違建封閉致無法通行者，以0分計算。
- C. 未依無障礙通路規定留設1.5公尺寬度供行動不便者使用者，扣3分；但該騎樓路段因建築物構造或設備限制等特殊情形，致通行寬度未達1.5公尺且無法以替代方式處理，由受考核機關提出相關佐證資料並經考核機關同意者，得免予扣分。
- D. 騎樓整平路段如因古蹟維護、自然環境因素、建築物構造或設備限制等特殊情形，辦理整平確有困難者，得以替代方式處理(例如：藉由部分人行道以達通行之目的)，但該替代方式之寬度仍應達1.5公尺以上，且需有明確標示。
- E. 部分確無法改善委員可依現場實際情形，酌予給分。加分項目，例如：檢附現場

考核騎樓路段已訂有機車退出騎樓計畫並實施者；現場考核騎樓路段原係因違建封閉致無法通行，經拆除恢復通行者。

(內政部營建署，2021：51)

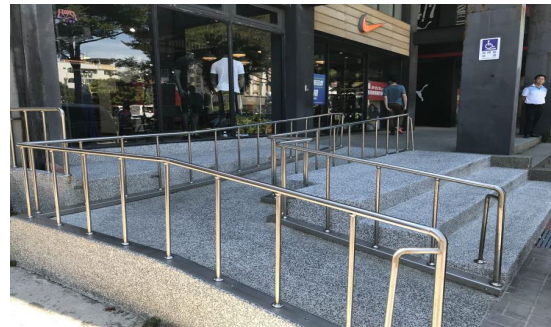
- (4) 騎樓整平實際加分：包括騎樓路段整體規劃設置視障者追跡線及選用具良好防滑性及耐污性之材質、店家與騎樓順平，或於階梯及斜坡邊緣設置警示設施(內政部營建署，2021：213、310)，檢附現場考核騎樓路段已訂有機車退出騎樓計畫並實施(內政部營建署，2021：214、217)、高低差過大之區域，與建物所有人積極協調設置符合規範之無障礙坡道(內政部營建署，2021：311)、騎樓道路至騎樓

間多設置無障礙坡道(內政部營建署，2021：331)。(圖 2)

特別是騎樓涉及既有公共建築物無障礙環境改善，因特殊情形限制，設置無障礙設備與設施確有困難者，得由所有權人或管理機關負責人提具替代改善計畫，申報各級目的事業主管機關核備並核定改善期限，同時並增訂罰則，規定未依限完成改善者應勒令停止使用，並處其所有權人或管理機關負責人罰鍰，必要時得停止供水、供電或封閉、強制拆除。最明顯的例子是便利商店與騎樓間必須以斜坡道或斜角來順平，或設置垂直輪椅升降平台。(圖 3)另外，銀行或百貨公司，因與騎樓高差，會設置輪椅升降平台，以讓在騎樓的行動不便者可以使用。



階梯及斜坡邊緣設置警示設施



高低差過大之區域，與建物所有人積極協調設置符合規範之無障礙坡道



騎樓路段整體規劃設置視障者追跡線及選用具良好防滑性及耐污性之材質



圖 2 公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫騎樓整平實際加分



側面



正面

圖 3 騎樓設置垂直輪椅昇降平台

(資料來源：研究者拍攝)

4.2 臺北市政府騎樓整平相關法令及政策行銷分析

4.2.1 臺北市政府對於騎樓整平相關法令分析

臺北市政府騎樓的寬度及構造設置規定是在「臺北市建築管理自治條例」第 7 條(臺北市政府, 2010), 至於騎樓管理規定在「臺北市土地使用分區管制規則」第 87 條-92 條及「臺北市住宅區重要幹道兩側應配合留設騎樓或無遮簷人行道路段」中。

與騎樓整平相關無障礙法令規定, 包括「臺北市既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫處理流程」(臺北市政府, 2013)、「臺北市公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組替代改善計畫審議改善通則」(臺北市政府, 2020)、「臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案」(臺北市政府建築管理工程處, 2020)、「臺北市既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫案例彙編」(臺北市政府建築管理工程處, 2017)。

本研究發現其中最重要的相關規定為「臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案」(臺北市政府建築管理工程處, 2020), 內容主要為因應「既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則」第 12 點內容, 規定建築物室外通路應至少符合「臺北市原有集合住宅無障礙設施替代改善原則檢核表」之規定, 對於活動式斜坡板、輪椅升降臺(含移動式、固定式及樓梯附掛式)、樓梯附掛式升降座椅之性能

有清楚的規定(表 3)。但仍無法依該改善方案改善者, 得將該個案提具替代改善計畫, 送「臺北市公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組」審查同意後替代之。至於無障礙通路高低差 60 公分以下者可提具替代改善計畫方式改善, 並以設置斜率緩於 1/6、雙軌式之活動斜坡板替代之(臺北市政府建築管理工程處, 2020: 9-10)。

透過上述的方案, 可發現該替代改善方案具備彈性, 同時為避免業者設置設施產生疑義, 規定活動式斜坡板、輪椅升降臺(含移動式、固定式及樓梯附掛式)、樓梯附掛式升降座椅之性能, 值得其他地方政府參考。

4.2.2 臺北市騎樓整平政策行銷分析

(一)透過市長主持形成制度與改善目標

臺北市自 2001 年開始規劃試辦騎樓整平專案, 透過歷屆市長親自主持, 自行編列預算, 動員市政府各局處團隊來配合推動, 不是靠營建署補助方式來改善, 同時臺北市政府並編訂「臺北市騎樓整平工程規劃案設計參考操作手冊」(臺北市政府, 無出版年)。

相關執行策略上採用專業分工模式, 主要由區公所及里長進行店家意願徵詢及整合, 建築管理工程處負責規劃設計作業, 工務局新建工程處負責施工作業, 其餘單位於必要時協辦相關事務(邱英哲等, 2014)。

表 3「臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案」應具備性能比較

活動式斜坡板	輪椅升降臺	樓梯附掛式升降座椅
1. 設置坡度不得大於 1/6。 2. 應有人員協助上下坡道，若設有管理服務人員者，應加設服務鈴。 3. 應設置警示標語(如危險坡道)。 4. 淨寬度至少 70 公分。	1. 應於操作側設置警示及操作說明。 2. 樓梯及平臺最小淨寬應為 75 公分以上。申請住宅補助者淨寬需達 85 公分以上，倘有無法改善者，檢具相關資料提送「臺北市公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組」審查。 3. 如設置移動式輪椅升降臺者應有人員協助操作，若設有管理服務人員者，應加設服務鈴。 4. 輪椅升降台尺寸應 ≥ 80 公分*110公分，俾利多樣輪椅使用。	1. 應於操作側設置警示及操作說明。 2. 應加設服務鈴，並有人員協助操作。 3. 輪椅升降台尺寸應 ≥ 80 公分*110公分，俾利多樣輪椅使用。

資料來源：臺北市府建築管理工程處，2020：9-10。

表 4 臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案之內容

改善方案 建築形態	單片活動式 斜坡板	移動式輪椅 升降臺	固定式輪椅 升降臺	樓梯附掛式 輪椅升降臺	樓梯附掛式 升降座椅
高低差小於等於 40 公分	○	○	○	○	○
高低差大於 40 公分，小於等於 80 公分		○	○	○	○
高低差大於 80 公分			○	○	○

資料來源：臺北市府建築管理工程處，2020：9。

在過程中，經由市政府、包商、商家相互協調，形成制度，並透過政策行銷，相互參訪學習方式而成功執行。對於拒絕執行的店家就先暫緩，另規劃其他的騎樓，每年有一定的改善目標。臺北市府並設有「騎樓整平成果專區」(臺北市府建築管理工程處，2021)，該專區除相關政績宣導外，並包括「臺北市騎樓整平改善路段表」、「本市目前暫時無法透過騎樓整平施工技術克服騎樓高差之地點一覽表」、「臺北市騎樓整平使用磁磚型號一覽表」、「臺北市騎樓整平徵詢意見書(空白)電子檔」等，以提供一般業者及民眾使用。

發現臺北市騎樓總長度約有 22 萬公尺，經過多年努力，成效逐漸市民好評，故將騎樓整平延續至市區內各公眾通行的人行空間，包括無遮簷人行道、私有沿街帶狀人行空間等，逐漸成為無障礙的人行路網。

為何臺北市能夠成功？本研究分析最重要的原因是因為臺北市有統一的執行原則，先針對改善標的，具改善可行性(含施工技術可克服且所有權人同意或社區已有共識)者，就其重要性、延續性、整體性(可發揮

在地產業、人文、景觀特色，具整體規劃設計潛力，可增進市容觀瞻之路段)進行評估，再擇定先後順序逐年辦理改善，所以可避免許多無謂的爭端。(圖 4)

(二)與其他縣市之比較

A.台中市

臺中市政府自 2010 年至 2017 年向中央爭取到 1 億 734 萬元補助，市府並投入約 4,770 萬來改善 44 條路段的騎樓空間，之後獲內政部前瞻計畫補助 1,200 萬元、1,153 萬元(盧金足，2019)。

分析該市的「騎樓整平計畫」，是透過區公所、里長協助，並主動與民眾溝通、協調下，在提高市民接受度與認同下才做的，同時未來將結合地方需要，持續以城中城地區、捷運路線、主要道路及商圈、火車站、學校周邊等區域優先推動，並於實際執行時，強化品質控管、減少施工影響，期待透過公私合作，讓步行空間變更友善，也讓老人及行動不便人士逛街時更安全。



(整平前)騎樓車子亂停，有阻擋



(整平後)路面順平，鋪面一致性



(整平前)騎樓有高低差



(整平後)騎樓順平，有不同鋪面變化



騎樓有不同圖案，臺北市政府依商家特色來製作，使商家願意配合



圖 4 臺北市騎樓整平成效
(資料來源：臺北市政府都市發展局提供)

除了騎樓之外，臺中市政府也推動「無障礙示範道路計畫」（張瑞楨，2019），主要方式配合清除道路障礙、違規車輛移置、交通疏導與人本通行空間維持，並將轄內道路列為巡邏優先取締工作，取締任務，包含人行道禁停汽機車、擺放花盆、攤販、招牌等，騎樓禁停汽車，也禁止擺放營業器具、私人障礙物等，以達到「無違停」、「無攤販」、「無路霸」三大目標。透過警察執行及店家配合，獲得極佳的效果。

另臺中市政府都市發展局在道安會報指出，自2015年起擬定短、中、長程計畫，優先施作城中城區域、捷運路線、主要道路、商圈及火車站周邊等通行

需求高的區域，已建構區域性騎樓無障礙人行路網。

但由於騎樓屬於私有產權，依規定須供公眾通行，特性為「公用、私權」，需取得住戶的施作同意書，溝通成為能否順利推動的重要關鍵，因此在執行上常遭致民眾反對，行政機關在執行階段必須充分與民眾溝通、協調並進行宣導，提高市民的接受度。需特別提到，臺中市改善騎樓總長度約 6 萬 1,642 公尺；2019 年將陸續施作大墩路等 10 條路段，打造更安全友善的人行空間，所以近年騎樓整平計畫在縣市政府逐步開展，但這是很特別的例子。

B.彰化縣

彰化市公所與彰化縣政府攜手爭取行政院「前瞻基礎建設計畫」補助經費，約 3 億 6,000 萬元，共同推動「彰化市人本城區環境整合計畫」(林明佑, 2019)，分析內容主要藉由整合並改善舊城區人行道及騎樓等行人通行空間，串連起彰化市古蹟、廟宇、機關及店家，藉此帶動彰化觀光、活絡地方經濟。

(三)小結

透過近年騎樓整平獲得優異成績的臺中市及彰化縣和臺北市進行比較，發現雖有不同的做法，但首長的支持及有步驟的推動及政策宣導是極為重要的。

五、研究討論

5.1 騎樓整平法令之競合關係

騎樓整平是政府以公權力及補助改善方式來介入，不同法令競合關係分析如下。

- (1) 「民法」第 765 條規定「所有人，於法令限制之範圍內，得自由使用、收益、處分其所有物，並排除他人之干涉。」(法務部，2021)
- (2) 2003 年 8 月 8 日大法官解釋之釋字第 564 號「道交條例禁止騎樓設攤之規定違憲？」⁵，分析其內容，認為行政機關之公告行為如對人民財產權之行使有所限制，法律就該公告行為之要件及標準，騎樓既屬道路，其所有人於建築之初即負有供公眾通行之義務，原則上未經許可即不得擺設攤位，主管機關依法禁止設攤之公告或為道路擺設攤位之許可，均係對人民財產權行使之限制(司法院，2021)。
- (3) 最高行政法院判例(58 年判字第 313 號)裁判要旨中，分析內容主要認為市區道路兩旁建築物之騎樓地有不合規定工程標準者，依「市區道路條例」第 9 條規定，應由主管機關統一重修，所需工料費得向所有權人徵收之。房屋之騎樓地有堵塞佔用，因而通知限期整平，如有侵佔騎樓地之建築物，並應拆除，逾期即僱工代拆，與建築法規定尚無違誤(最高行政法院，2021)。

- (4) 在「市區道路條例」第 16 條、第 33 條和第 33 條之 1(內政部，2004)、「道路交通管理處罰條例」第 82 條第 8 款(交通部，2021)規定隸屬道路一部分之騎樓，隨意設置妨礙公眾通行之設施，主管機關得依規定勒令拆除或處以罰鍰。
- (5) 在「身心障礙者權益保障法」針對騎樓之改善要求需符合無障礙法規，並規定新建及既有公共建築物無障礙及罰則規定。

綜上，建築物騎樓雖屬私有產權，但騎樓有供公眾通行之義務，設攤或有侵佔騎樓之建築物應即拆除，騎樓整平也應符合無障礙改善的要求，以維護無障礙之「可及性」與「平等不歧視」原則。

5.2 騎樓整平之課責性分析

「課責」是有效治理的核心概念，也是組織是否更有績效的監督機制，「課責」非僅是狹義的「責任」而已，也涉及績效導向及創造利益的效率問題，更涉及對財務監察、符合法制、政治道德及良好的行政作為等議題(張瓊玲，2008)。而「法律的課責關係」指「組織外的監督機制，反映出組織的義務否達形式要件，並不違背法律的規定，屬於高度的控制關係」(張瓊玲，2008：67、74)。

分析騎樓整平之課責性，主要包括下列幾項：

- (1) 行政院主計總處納入無障礙生活環境督導業務督導考核成果，作為中央增減對各該縣市一般性補助款之參考依據，騎樓整平是該考核成果其中的一個項目。
- (2) 透過無障礙生活環境督導業務督導考核分數的公布，讓民眾了解各直轄市、縣(市)政府的成果，並經媒體報導，讓政府更積極進行督導。

在法令強制機制上，騎樓上隨意設置妨礙公眾通行之設施，可透過「市區道路條例」第 16 條、第 33 條和第 33 條之 1 及「道路交通管理處罰條例」第 82 條第 8 款等規定，主管機關得勒令拆除或處以罰鍰；至於無障礙設施改善未符合規定，可依照「身心障礙者權益保障法」處罰。

在法令誘導機制上，內政部營建署對各直轄市、

縣(市)政府進行公共建築物無障礙環境督導考核，除補助外，並透過訂定「公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」，誘導縣市政府執行該業務。

地方政府的誘導機制是提供民眾補助，並提供設計參考內容誘導民眾願意參加，早期是制定「臺北市騎樓整平工程規劃案設計參考操作手冊」，該手冊提供相關設計原則(包括騎樓整平策略、原則、改善方式執行建議、鋪面材料選用分析及其他注意事項)、執行作業(包括現況調查作業、民眾參與作業、發包施工作業及各階段工作執行建議)；後來訂定「臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案」、「臺北市既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫案例彙編」等資料，民眾可上網找尋相關的資料，來對騎樓整平方式進行評估。

5.3 未來騎樓整平之精進建議及騎樓整平無障礙環境改善計畫通則擬定

5.3.1 未來騎樓整平精進建議

透過前述分析，騎樓整平及優化方式在中央及地方政府皆有透過法令及實際執行精進，本研究發現相關問題及建議如下：

- (1) 由於內政部營建署有騎樓無障礙環境優化計畫，加上各直轄市、縣(市)政府彼此有競爭關係，所以都會區騎樓整平改善狀況逐漸變好。但是臺灣的都市、鄉村、離島縣市的經費資源皆不同，行政人員多寡不均，同時民眾的觀念因地區性有很大不同，所以在非都會區的縣市，騎樓整平改善常受限於民眾心態及地方政府財源負擔，並不容易一體適用。偏遠縣市受限於行政人力與經費仍然不易推動。所以首長支持最重要，現實面必須努力透過騎樓整平政策行銷宣導方式改善民眾的觀念，方容易推動，並考量地方政府人力、經費與執行能力。
- (2) 騎樓整平需因地制宜，但全國既有騎樓非常多，改善要逐年編列經費才能逐步推動進行，此對偏遠縣市政府是很大負擔。最好的方式可能是

由居民自行協調，透過營建署補助縣市經費的誘導方式，對願意進行整平路段進行獎勵，以加速執行成效。

- (3) 騎樓改善後攤販占用問題無法改善，是警察公權力執行問題，也受限現實地方現況及停車問題，建議應協調讓店家能留設 1.3 公尺的道路以讓人可以順利通行。透過鼓勵性及誘導方式，以示範點推廣。
- (4) 透過各直轄市、縣(市)彙集的騎樓整平經典案例，作成通案讓無障礙勘檢委員參考。對於騎樓整平建議可採區段考評，而非路線考評，並應建立不同單位的協調機制。
- (5) 當騎樓整平有困難或改善後的效果不彰時，建議可考慮由人行道改善著手，例如抬高人行道與既有騎樓路面順平銜接，並於人行道二側設置無障礙坡道，以利輪椅使用者通行。
- (6) 未來騎樓及市區道路建議以「通用設計」與「完全街道」理念逐步改善，提升人行環境服務機能，並結合都市公共通行空間(公園、綠地、街角、建築公共通行空間)，融入無障礙公共通行空間設計原則，整體規劃舒適安全的步行系統，以因應超高齡社會之需求。

5.3.2 騎樓整平無障礙環境改善計畫通則建議

騎樓整平在高齡社會下日趨重要，中央及地方法規檢討整合為當務之急。本研究考量過去既有公共建築物之騎樓無障礙設施改善之不易性，特殊場所騎樓無障礙設施設置方式及經濟性，同時非公共建築物因辦理變更設計為公共建築物，部分騎樓無障礙設施設置不易，地方政府也常無法有統一見解，參考歷年內政部營建署「公共建築物無障礙生活環境業務督導」成果報告之檢討內容、臺北市政府對於騎樓整平之相關法令及實際案例，擬定「騎樓整平無障礙環境改善計畫通則」建議內容，未來提供給各直轄市、縣(市)政府執行騎樓整平替代改善審查參考(另就既有公共建築物於騎樓之無障礙通路高低差超過 3 公分應設置坡道之替代改善建議內容整理如表 5)。

表 5 既有公共建築物騎樓之無障礙通路高低差超過 3 公分應設置坡道之替代改善建議

高低差	內容
高低差 32 公分以下	得設置 單片式活動斜坡板 ，以設置斜率緩於 1/8、寬度 70 公分以上、載重 150 公斤以上、鋁合金之單片式活動斜坡板，兩側應設有突起之安全邊緣，並調整自動門之自動感應器角度及關門時間，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層出入口高低差。
高低差超過 32 公分， 43 公分以下	得設置 臺車式之活動斜坡板 ，以設置斜率緩於 1/9、寬度 ≥ 70 公分、臺車式之活動斜坡板，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層坡道及扶手，惟設置斜坡板後，前方需留設淨深 ≥ 120 公分可供輪椅操作之空間。
高低差超過 43 公分， 60 公分以下	1. 得設置雙軌式之活動斜坡板，以設置斜率緩於 1/6、雙軌式之活動斜坡板，且有專人協助服務之方式替代改善室內通路走廊高低差。此適用集合住宅。 2. 得設置移動式輪椅升降台，升降台寬度 80 公分以上、深度 110 公分以上、導板斜率 1/6 以下，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層出入口。
高低差超過 60 公分， 75 公分以下	1. 得設置垂直固定式輪椅升降台，避難層出入口與道路高差以設置垂直固定式輪椅升降台及服務鈴方式替代改善，惟輪椅升降台相關尺寸須符合寬度 80 公分以上、深度 110 公分以上、導板斜率 1/6 以下、升降台底板距地面高度 5 公分以下，上下平台長寬均 150 公分、承載重 250 公斤以上。 2. 得設置移動式輪椅升降台，以移動式輪椅升降台及服務人員方式替代改善無障礙坡道及扶手，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層出入口。 3. 得設置復康巴士型兩側包覆之輪椅升降台，如設有保全、櫃台或引導服務人員之場所，以設置寬度 80 公分以上、深度 110 公分以上、導板斜率 1/6 以下、升降台底板距地面高度 5 公分以下、附操作警示燈，類似復康巴士型兩側包覆之輪椅升降台，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層出入口，惟設置升降台後，前方需留設淨深 ≥ 120 公分可供輪椅操作之空間。 4. 得設置樓梯附掛式輪椅升降台，樓梯附掛式輪椅升降台尺寸應為 80 公分*110 公分以上，並於 1 樓坐輪椅者手可觸及、距地面高度 80 公分之出入口明顯處設置服務鈴，且有專人協助服務之方式替代改善避難層坡道及扶手，並設有固定收納處所，且設置後樓梯淨寬度應達 75 公分以上，惟輪椅升降台相關尺寸須符合寬度 80 公分以上、深度 110 公分以上、導板斜率 1/6 以下、升降台底板距地面高度 5 公分以下，上下平台長寬均 150 公分、承載重 250 公斤以上。

資料來源：參考臺北市政府建築管理工程處，2020。本研究製作。

- (1) 受限於騎樓現況無法設置坡道，可以活動式斜坡板、輪椅昇降臺、樓梯附掛式昇降座椅進行改善。
- (2) 既有公共建築物（例如便利商店）避難層出入口地面之室內外高度差，未達 12 公分者，應設置永久性、固定式坡道。
- (3) 既有公共建築物（例如便利商店）避難層出入口地面之室內外高度差，12 公分以上未達 20 公分，無法設置坡道者，得以活動斜坡板替代。且應符合以下原則：
 - A 出入口明顯處設置服務鈴，離地面 90 公分至 100 公分，並包含無障礙標誌與服務告示牌，有專人協助進出。
 - B 活動斜坡板坡度應低於 1/8，使用堅固材質，不使用時應收回，不得佔用騎樓或人行道。
 - C 活動斜坡板為必要之設施，若有行動不便者須入店購物時，應由專門人員協助進出。
 - D 各場所得增設其他替代服務措施，以服務不須進入店內之行動不便者購物需求。
- (4) 既有公共建築物（例如便利商店）避難層出入口地面之室內外高度差，20 公分以上無法設置坡道者，得以服務鈴及「替代服務告示地圖」暫時替代，且應符合以下原則：
 - A. 替代服務告示地圖應標示場所 200 公尺半徑範圍內之符合無障礙設施之便利商店，且應加註無障礙設施標誌。
 - B. 服務替代告示地圖應位於入口明顯處，告示版面應讓人容易辨識其他便利商店位置、地址、距離。
 - C. 出入口明顯處設置服務鈴，離地面 90 公分至 100 公分，並包含無障礙標誌與服務告示牌。
- (5) 集合住宅建築物主要出入口等通路高低差

障礙，受限於建築結構無法退縮且因緊鄰騎樓，無法設置坡道之空間者，建築物室外通路應至少符合「建築物無障礙設施設計規範」之規定，得設置活動式斜坡板、輪椅昇降臺或樓梯附掛式昇降座椅。

- (6) 騎樓高低差問題仍無法改善者，得個案提具替代改善計畫送「公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組」審查同意後替代。無障礙通路高低差 60 公分以下者，可提具替代改善計畫方式改善，以設置斜率緩於 1/6、雙軌式之活動斜坡板替代之。

六、結論

本研究透過法令分析、政府資料蒐集及現地調查，發現騎樓整平政策是動態演化過程，從最開始強制與衝突，逐漸改變為誘導及補助，在政府法令演變的過程中也解決了私權與道路通行權的競合關係，騎樓整平政策是對無障礙之「可及性」與「平等不歧視」原則的落實，重視身障者、視障者的路權，透過臺北市的案例，發現除了執行規範的彈性外，因地制宜修正方向、首長支持、政策行銷宣導改善民眾的觀念，是推動成功的重要關鍵。

本研究中央訂定的騎樓整平法令，最相關的包括「身心障礙者權益保障法」、「建築物無障礙設施設計規範」、「既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則」。內政部營建署對騎樓無障礙環境優化的重視，是來自行政院身心障礙者權益促進委員會、行政院主計總處、內政部身心障礙者保護委員會、行政院人權推動小組、內政部部務會報部長指示、監察院的糾正壓力，於 2017 年制定「公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」，並逐步修正，對騎樓整平改善有正面效果。

由於臺灣的法令常見一宗基地內建築物有完善的無障礙設施，但與人行道及道路的無障礙環境界面整合仍有很多問題，所以建議騎樓整平建議應從法令與實務面診斷現實問題，本研究提出未來「騎樓整平精進建議」及「騎樓整平無障礙環境改善計畫通則」，

可提供給各直轄市、縣(市)政府參考。

誌謝

本研究感謝兩位匿名審查委員寶貴的建議意見，並對國立臺灣大學政治學系王宏文教授、洪美仁副教授對於本論文初稿撰擬的建議意見，表達由衷的感謝。本研究並承蒙內政部建築研究所鼎力支持(PR10906-0010)，得以順利完成，特此申謝。

參考文獻

- 中華民國總統府(1947)。中華民國憲法。引用自 2021 年 7 月 12 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000001>。
- 中華民國總統府(2005)。中華民國憲法增修條文。引用自 2021 年 7 月 12 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000002>。
- 王服清(2017)。論私人騎樓平整通行管理義務與賠償責任。興大法學，(21)，39-94。
- 內政部(2004)。市區道路條例。引用自 2021 年 7 月 12 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070007>。
- 內政部(2020a)。建築物無障礙設施設計規範。引用自 2021 年 7 月 12 日，取自 <https://pse.is/3xa8pu>。
- 內政部(2020b)。建築法。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070109>。
- 內政部(2021a)。建築技術規則建築設計施工編。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070115>。
- 內政部(2021b)。平均地權條例。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.a>

[spx?pcode=D0060009&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93](https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0060009&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93)。

- 內政部營建署(2014)。103 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/plan/br1031230-1.pdf>。
- 內政部營建署(2015)。104 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1050509.pdf>。
- 內政部營建署(2016)。105 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1060113.pdf>。
- 內政部營建署(2017)。106 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1070327.pdf>。
- 內政部營建署(2018a)。107 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1080115.pdf>。
- 內政部營建署(2018b)。既有公共建築物無障礙設施替代改善作業程序及認定原則。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://pse.is/3xsp2w>。
- 內政部營建署(2020)。108 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督導成果報告。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1090221.pdf>。
- 內政部營建署(2021)。109 年度內政部營建署公共建築物無障礙生活環境及騎樓整平示範計畫業務督

- 導成果報告。引用自 2021 年 3 月 25 日，取自 <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1100303.pdf>。
- 交通部(2021)。《道路交通管理處罰條例》。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040012>。
- 司法院(2021)。《司法院大法官解釋查詢系統》。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://cons.judicial.gov.tw/jcc/zh-tw/jep03/show?expno=564>。
- 法務部(2021)。《民法》。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=B0000001>。
- 邱英哲，洪德豪，吳恩勝(2014)。臺北市騎樓整平計畫執行成果。《中華道路》，53(2)，17-24。
- 李惠安(2003)。釋字第五六四號解釋--騎樓禁止設攤並不違憲，惟其准否設攤之標準應符合明確性原則。《司法新趨勢》，(10)，91-99。
- 李惠宗(2003)。為什麼不能在自家騎樓上設攤營生？--法律只是「依法行政」的擋箭牌，還是國家理性的表徵？釋字第五六四號解釋的解讀。《臺灣本土法學雜誌》，(52)，21-23。
- 李勝傑，黃伯全，林元祥(2011)。騎樓式建築物火災之初探。《中央警察大學災害防救學報》，9(1)，25-42。
- 林奇偉(2008)。探討退縮騎樓地法律地位。《稅務旬刊》，(2039)，18-19。
- 財政部(2010)。《土地稅減免規則》。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.aspx?pcode=G0340098&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93>。
- 財政部(2021)。《土地稅法》。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.aspx?pcode=G0340096&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93>。
- 國家發展委員會(2020)。《中華民國人口推估(2020至2070年)》。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自 <https://pop-proj.ndc.gov.tw/download.aspx?uid=70&id=70>。
- 孫迺翊(2016)。無障礙/可及性、合理調整與平等不歧視原則：從身心障礙者權利公約檢視我國憲法及身心障礙者權益保障法之平等原則內涵。《臺大法學論叢》，45(S)，1163-1228。
- 張志源(2013)。日治時期嘉義市亭仔腳規制之研究(1910~1937)。《建築學報》，(85)，39-56。
- 張家禎(1999)。騎樓禁建否勿因噎廢食。《營建知訊》，(203)，48-55。
- 張瓊玲(2008)。台灣郵政公司「正名」過程的課責問題：以治理理論為觀點。《空大行政學報》，(19)，67-94。
- 最高行政法院(2021)。《最高行政法院判例 58 年判字第 313 號》。引用自 2021 年 7 月 7 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/Law/LawSearchResult.aspx?cur=J4&ty=JUDGE&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93>。
- 黃茗宏，吳易鍾(2016)。新北市騎樓整平計畫。《鋪面工程》，14(1)，45-54。
- 黃武達(1999)。《都市計畫及建築法制研究論文集 I》。臺北市：文笙書局股份有限公司。
- 楊詩弘，沈聖雯，曾柏傑，王順治，褚政鑫(2015)。騎樓及無遮簷人行道面磚材料防滑係數比較分析之研究。《物業管理學報》，6(1)，13-26。
- 聯合國(2006)。《身心障礙者權利公約》。引用自 2021 年 2 月 25 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Y0000064>。
- 衛生福利部(2021)。《身心障礙者權益保障法》。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050046>。
- 臺北市政府(無出版年)。《臺北市騎樓整平工程規劃案設計參考操作手冊》。無出版地。
- 臺北市政府(2010)。《臺北市建築管理自治條例》。引用

自 2021 年 7 月 7 日，取自
https://www.laws.taipei.gov.tw/lawsystem/wfLaw_ArticleContent.aspx?LawID=P06I1002-20101220&RealID=13-10-1002&PN=ALL。

臺北市政府（2013）。臺北市既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫處理流程。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自
https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=EF96D4842913CAC9。

臺北市政府（2020）。「臺北市公共建築物行動不便者使用設施改善諮詢及審查小組」替代改善計畫審議改善通則。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自
https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=9134E29EF1BFD03A。

臺北市政府建築管理工程處(2017)。臺北市既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫案例彙編。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自
https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=2F1CB1174493338E。

臺北市政府建築管理工程處(2020)。臺北市原有集合住宅無障礙通路替代改善方案。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自 <https://pse.is/3yp5ys>。

臺北市政府建築管理工程處(2021)。臺北市騎樓整平成果專區。引用自 2021 年 3 月 5 日，取自
<https://dba.gov.taipei/News.aspx?n=B10AF102E549B9D3&sms=EE2F87A066DA905E>。

鍾惠存，鄒家昇(2014)。機車退出騎樓及人行道執行成果。《中華道路》，53(2)，25-38。

賴裕鵬，聶志高(2011)。臺灣街屋與中國廣東騎樓之比較研究：以建築法規對傳統街屋騎樓影響為例。《都市與計劃》，38(1)，73-98。

蘇瑛敏，張惠婷(2017)。亞熱帶騎樓形式對於戶外行人舒適度影響之研究。《建築學報》，(101)，39-58。

REFERENCES in English

Chang, C. C. (1999). Do Not Forbid the Construction of Arcades Because of Fear. *Construction Information*, (203), 48-55.

Chang, C. L. (2008). Exploring the accountability in the process of changing the name of Taiwan Post Co., Ltd.---from governance theory perspectives. *Open Public Administration Review*, (19), 67-94.

Chang, C. Y. (2013). Study of Planning Codes for Arcades in Chiayi City during the Japanese Era (1910-1937). *Journal of Architecture*, (85), 39-56.

Chiu, Y. C., Hung, T. H., & Wu, E. S. (2014). Results of the Taipei City arcade leveling project. *Road News*, 53(2), 17-24.

Chung, H. T., & Tsou, C. S. (2014). The implementation results of motorcycles exiting from the arcades and sidewalks. *Road News*, 53(2), 25-38.

Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2014). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2014*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/plan/br1031230-1.pdf>.

Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2015). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2015*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br21050509.pdf>.

Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2016). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by*

- the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2016. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1060113.pdf>.
- Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2017). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2017*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1070327.pdf>.
- Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2018a). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2018*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1080115.pdf>.
- Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2018b). *Alternative improvement Procedures and Identification Principles for Accessible Facilities in Existing Public Buildings*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://pse.is/3xsp2w>.
- Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2020). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2019*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1090221.pdf>.
- Construction and Planning Agency of Ministry of the Interior (2021). *Results of the Annual Assessment of Public Building Accessible Living Environment and Arcade Leveling Demonstration Project, Reported by the Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior, in 2020*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://www.cpami.gov.tw/filesys/file/chinese/dept/br2/br1100303.pdf>.
- Huang, M. H., & Wu, I. H. (2016). The arcade leveling project of New Taipei City. *Pavement Works*, 14(1), 45-54.
- Huang, W. D. (1999). *Collection of Research Papers on Urban Planning and Construction Law 1*. Taipei: Wen-Sheng Bookstore Co. Ltd.
- Judicial Yuan (2021). *Justices' Interpretation Inquiry System of the Judicial Yuan*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://cons.judicial.gov.tw/jcc/zh-tw/jep03/show?expno=564>.
- Lai, Y. P., & Nieh, C. K. (2011). Comparative study on five-foot ways in Taiwan and Guangdong: A case study of the effect of architectural law on the five-foot ways of traditional shophouses. *City and Planning*, 38(1), 73-98.
- Lee, H. A. (2003). Interpretation of Shi-zi No. 564 - The prohibition of setting up stalls in arcades is not unconstitutional, but the criteria for whether to set up stalls should comply with the intelligible principle. *New Judicial Trends*, (10), 91-99.
- Lee, H. T. (2003). Why can't you set up a stall on the arcade of your own building? --Is the law just a shield for "administration by law" or is it a representation of national rationality? Explanation of Shi-zi No. 564. *Interpretation. Taiwan Law Journal*, (52), 21-23.
- Lee, S. C., Huang, P. C., & Lin, Y. H. (2011). A preliminary exploration on the fire broke out at arcade building. *Journal of Disaster Mitigation and Rescue, Central Police University*, 9(1), 25-42.
- Lin, C.W. (2008). An exploration on the legal status of recessed arcades. *Tax Journal*, (2039), 18-19.
- Ministry of Finance (2010). *Land Tax Reduction and Exemption Regulations*. Retrieved Jul 7, 2021 from

- https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.aspx?pcode=G0340098&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93.
- Ministry of Finance (2021). *Land Tax Act*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.aspx?pcode=G0340096&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93.
- Ministry of Health and Welfare (2021). *People with Disabilities Rights Protection Act*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050046.
- Ministry of Justice (2021). *Civil Code*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=B0000001.
- Ministry of the Interior (2004). *Urban Road Act*. Retrieved Jul 12, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070007.
- Ministry of the Interior (2020a). *Design Specifications of Accessible and Usable Buildings and Facilities*. Retrieved Jul 12, 2021 from https://pse.is/3xa8pu.
- Ministry of the Interior (2020b). *Building Act*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070109.
- Ministry of the Interior (2021a). *Part of Design and Construction, Architecture Technology Standard*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0070115.
- Ministry of the Interior (2021b). *The Equalization of Land Rights Act*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSearchContent.aspx?pcode=D0060009&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93.
- 3.
- Ministry of Transportation and Communications (2021). *Road Traffic Management and Penalty Act*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040012.
- National Development Council (2020). *Population Projections for the Republic of China (2020-2070)*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://pop-proj.ndc.gov.tw/download.aspx?uid=70&pid=70.
- Office of the President (1947). *Constitution of the Republic of China (Taiwan)*. Retrieved Jul 12, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000002.
- Office of the President (2005). *Additional Articles of the Constitution of the Republic of China(Taiwan)*. Retrieved Jul 12, 2021 from https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=A0000002.
- Su, Y. M., & Chang, H. T. (2017). A Study of the Influences of Arcade Pattern on the outdoor Pedestrian Comfort in Subtropical Climate. *Journal of Architecture*, (101), 39-58.
- Sun, N. Y. (2016). Convention on the Rights of Persons with Disabilities/CRPD ; equal treatment ; non-discrimination ; barrier-free/accessibility ; reasonable accommodation ; affirmative action. *National Taiwan University Law Journal*, 45(S), 1163-1228.
- Supreme Administrative Court (2021). *Supreme Administrative Court Judicial Precedent 1969 Pan-zi No. 313*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://law.moj.gov.tw/Law/LawSearchResult.aspx?cur=J4&ty=JUDGE&kw=%e9%a8%8e%e6%a8%93.
- Taipei City Construction Management Office (2017).

Case Compilation of Replacement and Improvement Projects for Accessible Facilities in Existing Public Buildings of Taipei City. Retrieved Mar 5, 2021 from https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=2F1CB1174493338E.

Taipei City Construction Management Office (2020). *Alternative Improvement Plan of Accessible Passages for Original Congregate Housing in Taipei City*. Retrieved Mar 5, 2021 from <https://pse.is/3yp5ys>.

Taipei City Construction Management Office (2021). *Taipei City Arcade Leveling Achievement Zone*. Retrieved Mar 5, 2021 from <https://dba.gov.taipei/News.aspx?n=B10AF102E549B9D3&sms=EE2F87A066DA905E>.

Taipei City Government (n.d.). *Design Reference and Operation Manual of Taipei City Arcade Leveling Project Planning*.

Taipei City Government (2010). *Self-government Ordinances of Construction Management in Taipei City*. Retrieved Jul 7, 2021 from https://www.laws.taipei.gov.tw/lawsystem/wfLaw_ArticleContent.aspx?LawID=P0611002-20101220&RealID=13-10-1002&PN=ALL.

Taipei City Government (2013). *The Processing Flow of the Replacement Improvement Plan for Accessible Facilities in Existing Public Buildings in Taipei City*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=EF96D4842913CAC9.

Taipei City Government (2020). *Alternative Improvement Plan Review and General Rule Improvement of Taipei City Public Building Facilities Improvement Consultation and Review Team, for People with Disabilities*. Retrieved Mar 5, 2021 from https://dba.gov.taipei/News_Content.aspx?n=054753DDC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=9134E29EF1BFD03A.

DC59E0F6C&sms=1BD2AA927F8BE55C&s=9134E29EF1BFD03A.

United Nations (2006). *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. Retrieved Feb 25, 2021 from <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Y00000064>.

Yang, S. H., Shen, S. W., Tseng, P. C., Wang, S. C., & Chu, C. H. (2015). The research on the non-slip performance of sidewalk and arcaded floor covering tiles. *Journal of Property Management*, 6(1), 13-26.

註釋

¹「建築技術規則」建築設計施工編第 57 條規定：「凡經指定在道路兩旁留設之騎樓或無遮簷人行道，其寬度及構造由市、縣（市）主管建築機關參照當地情形，並依照左列標準訂定之：一、寬度：自道路境界線至建築物地面層外牆面，不得小於 3.5 公尺，但建築物有特殊用途或接連原有騎樓或無遮簷人行道，且其建築設計，無礙於市容觀瞻者，市、縣（市）主管建築機關，得視實際需要，將寬度酌予增減並公布之。二、騎樓地面應與人行道齊平，無人行道者，應高於道路邊界處 10 公分至 20 公分，表面鋪裝應平整，不得裝置任何台階或阻礙物，並應向道路境界線作成四十分之一瀉水坡度。三、騎樓淨高，不得小於 3 公尺。四、騎樓柱正面應自道路境界線退後 15 公分以上，但騎樓之淨寬不得小於 2.5 公尺。」（內政部，2021a）

²「建築技術規則」建築設計施工編第十五章「實施都市計畫區建築基地綜合設計」第 288 條規定：「建築物之設計，其基地臨接道路部分，應設寬度 4 公尺以上之步行專用道或法定騎樓；步行專用道設有花臺或牆柱等設施者，其可供通行之淨寬度不得小於 1.5 公尺。但依規定應設置騎樓者，其淨寬從其規定。…」（內政部，2021a）

³以「109 年公共建築物及騎樓無障礙環境優化計畫」

為例，評分方式主要如下：1.總成績計算為「業務考核項目分數佔 30%，現場考核分數佔 70%」。2.受考核單位為 22 個縣市政府。3.「現場考核」選定考核地點五件，直轄市、縣（市）政府內容為一件新建公共建築物（107 至 108 年取得使用執照之新建公共建築物或其他適當案件，由考核單位指定）、三件既有公共建築物改善案件（108 年經改善諮詢及審查小組審查通過並已施工完竣之公共建築物，由考核單位指定）及一條 100 公尺以上騎樓路段（107 年至 108 年完成改善之騎樓，由考核單位指定）。4.「現場考核」現場設備設施評分方式為倒扣方式與加分方式併行。倒扣方式依現勘標的缺失自 80 分開始扣分；加分方式係指設備設施業依規定設置，且具整體規劃、設備設施數量高於法規要求、設備設施品質高於法規要求等優良設計項目，視實際情形酌予加分，每項加分項目最高可得 5 分，每個受考核單位總加分分數以 20 分為限（內政部營建署，2021：1-2）。

⁴例如台南市政府辦理108年騎樓暢通競賽計畫「文化首府-友善騎樓昌通百日專案」，發布新聞稿宣導「騎樓路平專案」（內政部營建署，2021：40）。

⁵解釋文提到「人民之財產權應予保障，憲法第 15 條設有明文。惟基於增進公共利益之必要，對人民依法取得之土地所有權，國家並非不得以法律為合理之限制。道路交通管理處罰條例第 82 條第 1 項第 10 款規定，在公告禁止設攤之處擺設攤位者，主管機關除責令行為人即時停止並消除障礙外，處行為人或其雇主新台幣 1200 元以上 2400 元以下罰鍰，就私有土地言，雖係限制土地所有人財產權之行使，然其目的係為維持人車通行之順暢，且此限制對土地之利用尚屬輕微，未逾越比例原則，與憲法保障財產權之意旨並無牴觸。」（司法院，2021）