

逢甲大學學生報告 ePaper

臺中市舊街區再生策略之研究-以南屯老街為例

Research on Regeneration Strategy of Historic Districts in Taichung City-A Case
Study of the NanTun Old Street

作者：李依潔

系級：建築碩士學位學程碩士二年級

學號：M0821811

開課老師：謝銘峯

課程名稱：都市設計專題

開課系所：建築碩士學位學程

開課學年：109 學年度 第 1 學期



摘要

在現代化都市發展的衝擊下，充滿地域性的傳統街區，為臺灣發展史中不可或缺的要角，其空間構成與歷史演進的精采度是後人無法重塑的過程，然而面對現今都市全面性轉化的進程，傳統街區勢必面臨轉型與升級，成為都市區域中待開發的空間。

近年來，振興歷史街區的議題，已經成為絕大多數城市持續發展的必修課題，街區轉型計畫必須從根本著手，了解根源需求，才能在現代的都市空間中，找到在地性存在的可能，找回原先的城市記憶。在都市設計多重的觀點下，本研究透過當代都市設計議題、專家學者的觀點，與城市轉型經驗及都市空間觀察之評析，運用以人為本的設計思考精神，幫助傳統街區找出實質的改善策略。

為使活化老舊街區的策略能善盡完美，本研究將實踐目標分為「公共環境改善」、「街區整舊復新」、「永續經營再生」及「對都市有益的開放空間」，從這四個面向為南屯老街提出具體改善對策，將街區打造為友善空間，提升人與街道的關係，同時強化舊街區，成為具有生活、經濟與文化重要性的都市區域。

透過新、舊城市空間的連結，形塑富有深度意義的空間氛圍，建立兼具傳統文化及現代功能的城市街區，打造區域自明性，將老舊街區形塑友善人行環境，建構合宜的城市空間，持續區域整體發展，延續城市歷史的同時振興地方經濟，成為城市中有利的新公共空間。

關鍵字：都市發展、歷史街區、南屯老街、可步行性

Abstract

With the influence of modern cities, traditional neighborhoods have become an indispensable role in the development of Taiwan. Facing the comprehensive transformation of today's cities, traditional neighborhoods must face transformation and upgrading, and become a space to be developed in the urban area.

In recent years, the topic of revitalizing historical districts has become a topic for the sustainable development of most cities. The district transformation plan must address the root causes in order to find the possibility of existence in the modern urban space and retrieve the original urban memory.

From the perspective of urban design, this research uses urban design issues, the views of experts and scholars, and the experience of urban transformation and urban space observations, and uses the spirit of human-oriented design thinking to help traditional neighborhoods find practical improvement strategies.

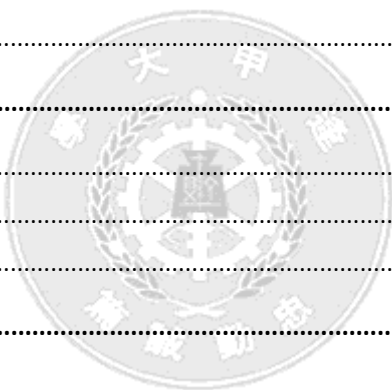
In order to perfect the strategy of revitalizing the old blocks, the goals are divided into "improvement of the public environment", "renewal of the block", "sustainable business regeneration" and "open space beneficial to the city". Put forward specific improvement measures, create friendly spaces, enhance the relationship between people and the street, and make the street an urban area with life, economy and culture.

Through the connection between the new and the old city, it becomes a place of profound significance, builds urban blocks with traditional and modern functions, shapes the old blocks into a friendly pedestrian environment, establishes suitable urban spaces, continues regional development, continues urban history, and revitalizes The local economy will eventually become a favorable new public space in the city.

Keyword : Urban development 、 Historic district, Nantun Old Street, walkability

目次

摘要.....	1
第一章 緒論.....	5
1-1 研究動機與目的.....	5
1-2 研究方法與流程.....	7
第二章 文獻回顧.....	8
2-1 都市再生相關論述.....	8
2-2 友善城市相關論述.....	9
2-3 永續城市相關論述.....	10
第三章 理論與方法.....	11
3-1 專家論述.....	11
3-2 實例研析.....	14
第四章 研究過程與結果.....	22
4-1 區域觀察.....	22
4-2 問題診斷.....	24
4-3 策略提案.....	27
第五章 結論與建議.....	41
參考文獻.....	43



圖目錄

圖 1 研究流程圖.....	7
圖 2 第 16 街購物中心(16th Street Mall).....	14
圖 3 第 16 街購物中心(16th Street Mall).....	16
圖 4 南屯老街上的萬和宮.....	23
圖 5 南屯老街區域關係圖.....	23
圖 6 南屯老街問題綜整圖.....	25
圖 7 南屯老街適宜步行度.....	26
圖 8 南屯老街街區復興提案.....	27
圖 9 雙向道十字路口的南屯老街.....	28
圖 10 替代道路規劃.....	30
圖 11 南屯老街地圖.....	32
圖 12 林金生香圖卡.....	32
圖 13 自行操控參訪路線.....	33
圖 14 推薦步行路線.....	33
圖 15 建議設置交通管制之路段.....	34
圖 16 增設站點示意圖.....	35



第一章 緒論

1-1 研究動機與目的

都市是人流、物流及商流匯聚的場域，演示經濟力、社會力以及環境力等規模宏大的力量運作，隨著時代背景的變遷，人口結構改變，居住環境的優劣、都市經濟成長、公共安全及治安是否穩定等微妙的變化，促使城市成為多元化的發展空間。

從目前的態勢觀之，都市歷經不同的執政治理願景，此癥結所衍生的問題接踵而來，對都市的環境、交通、文化等方面產生負面衝擊。當城市發展遇到阻礙，治理者及城市規劃者應思考並提出解決策略，都市設計的角色在此變得極為重要，專業者跨界於建築、景觀、都市計畫等多重領域，將都市界定為研究對象，從各種不同的視角，提出不同議題，扮演不同角色，為城市設計的背後找到問題和解決策略。

在環境永續與經濟全球化為發展衝擊的前提下，充滿地域性的傳統街區、聚落，為臺灣發展史中不可或缺的要角，歷史街區是城市記憶的一部分，其空間構成與歷史演進的過程是無法重塑的，面對現今都市各種層面發生的變化，像是市地重劃、產業轉型等，傳統街區勢必要面臨轉型與升級，免於被世人遺忘，進而成為都市中所忽視的空間。

傳統街區中的建築，雖然不是每一棟都具備文化資產的特殊保護資格，但是它們在一起時所構成的景象，可以顯示某個歷史時期內城市的典型場景，從而賦予它們更高的價值。街區轉型計畫必須從根本著手，了解根源需求，才能在現代的都市空間中，找到在地性存在的可能，找回原先的城市記憶。

從都市設計多重的觀點下，如何透過實質且易執行的具體措施活化老舊街區，使歷史街區成為都市中的一份子，持續區域發展，延續城市歷史，是本研究擬嘗試釐清與探討的核心課題。



1-2 研究方法與流程

本研究為找出都市區域盲點，經由都市觀察及實地探查後，選定位處都市核心區，卻具有傳統文化魅力的歷史街區「南屯老街」做為本研究主要探討的對象。

透過當代都市設計議題與相關領域的專家學者的理論與觀點，再從成功轉型的傳統街區個案經驗，與實際觀察診斷的結果，為南屯老街的活化振興進行多方面評估，以都市空間治理與再造政策為題，研擬出具體實施解決策略。

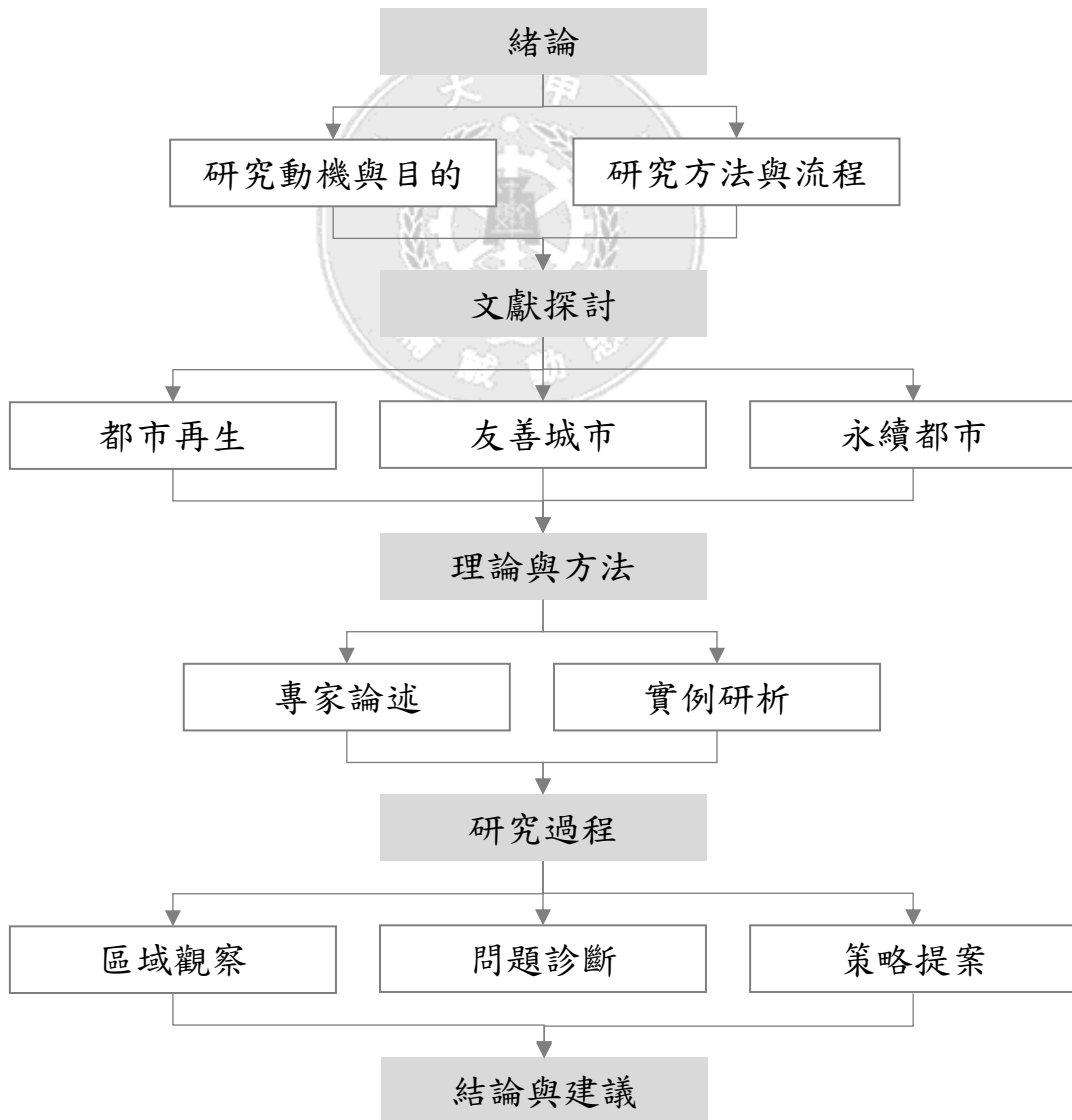


圖 1 研究流程圖

第二章 文獻回顧

為探討都市化發展的擴張，具文化在地性的傳統街區，如何在現代化都市空間轉型，本節涉及的都市議題為「都市再生」、「友善城市」與「永續城市」三類範疇進行探討，透過三種都市議題的特點，試圖從中尋找傳統街區在未來可發展之目標與定位。

2-1 都市再生相關論述

當都市的人口發展、社會資源、土地規劃及經濟成長等因素，已無法滿足新的都市生活需求時，不符合現代化發展的區域，將受到時代的汰換，隨之發展委靡，而都市再生課題的誕生，將為沒落的城市區域帶來新變化。

林盛豐曾於「帶動都市再生的 20 個故事」一書指出，都市再生一詞的出現，將原本定義範疇較狹隘的都市更新逐步取而代之，都市更新較著重實質環境或建築物的改建、修建更新，而都市再生則強調以符合永續發展的原則，提出經濟，社會與實質環境的整體改善行動，此為兩者名詞間略有差異之處。

陳麗春在「臺灣都市再生策略」中提及，從基本都市機能轉為頹靡不振的地區，應以社會、經濟或實質環境改善等手段，為區域注入新機能。而改善的手段應傾向於延續都市紋理，舊建築的利用，甚至有參與社會化的概念，著重在軟體或創意跟活動產業的導入。

從上述的觀點中，可歸納出在推行都市再生的策略中，透過多面向整合性的策略，取代土地整合與再開發，藉由政府、民眾、設計者等多方角色的合作，在既有文化下保存都市活力，齊心為都市再發展共創未來。

2-2 友善城市相關論述

一個好的街區除了導入軟體將場域更新外，行人友善的步行空間也是極為重要的一環，過去的街區道路總以行車需求為主，但隨著安全意識的提升，行人優先概念的建立，在友善城市的理念下，適時改善城市環境交通，方能符合現今人本至上的觀念。

Hancock,T.& Duhl,L.(1986)提及持續創新和改善城市中的環境，強化及擴散都市資源，並實行所有的生活功能性，達到安全、便利、親切的友善空間，進而營造適合居住的城市。

在世界衛生組織推行的健康城市計畫(Healy. City Project)中指出，友善城市可針對不同面向的需求者，像是高齡者、幼童、身心障礙者、自行車愛好者等，提出適應的改造計畫，包含空間改造、環境綠美化、友善空間、無障礙設施與安全的公共空間、社區及健康的服務、便利的交通運輸方式及安全的通路等。

街區應如何躋身友善城市的一環，尚需特別留意無障礙設計的落實，並導入通用設計原則，在設計時除了考量弱勢使用的族群，也可顧及常人的使用情況及需求。

透過此原則，不僅考量弱勢族群的使用情形，也顧慮到其心理感受，藉此消除社會間無意識的排除感，大眾間能互相扶持，達到物理、心理及社會三大面向的環境友善，創造一個共存共融的社會，是我們從上述論述中，歸納的觀點。

2-3 永續城市相關論述

國家教育研究院針對「永續城市」一詞之解釋，指過去的都市發展因急切促進經濟發展，過於著重第二產業的發展，將資源視為能無限開發利用的原料，卻忽視資源的限制，導致都市發展失衡。然而現今的永續城市的概念，與過往都市發展模式迥然不同，以既能滿足現在的自身需求，亦能滿足未來人們需求為前提的生活模式建立城市，從而改變原來的生活模式。

中華經濟研究院李永展研究員曾在「都市型永續社區之準則：國土永續發展之新趨勢」談到，都市永續發展為多樣性組合而成的概念，含括生態、生活及生產三個面向，其對應的發展趨勢正是環境保護、社會進步與經濟成長的綜合發展。同時永續性都市亦是藉由地方民眾的自醒與參與，以及政府的協助與配合，始能將永續發展的觀念落實於都市發展之中。

行政院唐鳳政務委員於 2020 年六都永續城市調查曾提到 SDGs(Sustainable Development Goals)已經成為國際間共通的語言。SDGs 為聯合國所制定的 17 個永續發展目標，其中涵蓋環境、經濟與社會等面向。倘若城市想將環境衝擊日減月減，且持續維持市民繁榮的生產力，在 SDGs 的目標內必須具備綠色基盤及城市韌性的兩大條件，透過良好的城市運作，得以將資源有效運用及分配。

永續城市除了讓城市空間達到包容、安全、韌性及持續性的目標，此概念的執行，並非侷限於執政者的治理，而是居住於城市的住民，都可以共同思考如何透過自身力量打造永續城市，回應社會需求，進而創造高品質之都市環境，達到城市長久持續發展的目標，是我們從中得到的經驗法則。

第三章 理論與方法

在探討兼容於都市中傳統街區的復興策略前，企圖從專家學者對於街區治理之論述，及國內外城市中傳統街區轉型再利用之成功經驗中，尋得都市設計能夠為人類所居住的城市解決什麼樣的問題，並如何透過設計手段回應都市產生的問題。

3-1 專家論述

Jeff Speck 為美國的城市規劃師，是新都市主義者(New Urbanism)和城市可步行性(Walkability)的倡導者，曾經撰寫過多本有關城市規劃的書籍，其中頗為出名的是 2012 年所著作的《適宜步行的城市--營造充滿活力的市中心拯救美國》一書。

3-1-1 一般步行理論

在 2012 年《適宜步行的城市》一書中，Speck 提到雖然將大量的金錢和精力投入到街景改善，但是這些經費在說服人們增加步行方面是否有所作為，因此 Jeff Speck 提出「適宜步行度理論」，即步行要受到大眾的青睞，必須符合有用、安全、舒適和有趣四個標準。

有用(Useful)，指的是日常生活的大部分的需求，都應該要近在咫尺，且適宜以步行來達成事務需求；安全(Safe)則提到，應設計安全且對行人安全的街道，使行人免於在行走使遭受交通恐懼，並營造具舒適(Comfortable)的城市街道，作為有益處的戶外客廳之用；趣味性(Interesting)指人行道周圍的環境，能排列友善但獨特的建築設計，提高行人步行的興趣，這四個看似簡單的先決條件，卻能成為城市可步行性的關鍵角色。

3-1-2 「可步行性」的觀點

為了解城市設計和交通政策實踐，以及它們如何影響人們在城市中的行為，Jeff Speck 通過一些著名的研究案例，為他的「可步行性」建立十個觀點。這些案例足以證明步行的優勢，如步行者人身和健康的受益，行車對環境產生的負面影響，以及在交通事故中無故喪生或被陌生人謀殺等風險。

這 10 個觀點中，有幾項能套用至目前臺灣的現況，Speck 提倡應精心策劃現代有軌電車的施行，並大力支持擴展大眾運輸服務，好的步行城市應得益於良好的運輸系統，透過電車能緩解交通擁堵的嚴重障礙。有軌電車並非成為佔據汽車通行車道的手段，而是提供大眾更多不同的路線選擇，在前景規劃時有軌電車就必須具有城市性和路線明晰性的特點，這是相對於傳統公車上難以抗衡的運輸效率。

Speck 更提議將道路寬度縮小，藉此降低汽車時速，在提倡保護行人方面，潛在的步行者會考量在步行的過程中，是否受到足夠的保護，以防被汽車撞倒，這些安全性的因素將影響他們選擇走路的意願。解決辦法上應提供區域的路線選擇，透過步行縮短與目的地之間的距離，提升步行效率。

除了步行外，單車也可以是一大考量，一旦駕駛習慣了有自行車街道，在行駛汽車時將會更加謹慎。事實證明，擁有自行車基礎設施的街道，對於行人和駕駛來說更加安全，而建立自行車城市的最大因素是城市化和基礎設施建設。

使行人在街道上感受到舒適且封閉的安全感，是 Speck 著名的城市設計原則之一。藉由種植行道樹在行人與街道間，建立明顯的緩衝區保護行人，另一方面路樹具有其他環境，健康，安全和經濟利益，

適時的塑造友善空間，是步行城市成功的至關要件。以非傳統的方式綠化城市，可以鼓勵人們散步，但不要在人們在享受步行的同時，把步行視為實用的交通工具。

最後，Speck 認為在運用有限財務資源來創造步行性的前提下，應將花費帶來最大化差異，為步行街道提供一個寬敞舒適的空間，達到改善公共領域的最大利益。在城市實現可步行性計劃時，他指出，計畫的經費分配恐會被視為不公平性，但計畫的實施首先應在市中心進行，因為它們是較多資源共享的地方，對於提升城市形象是有幫助的，甚至能吸引投資方進入。

3-1-3 小節

Jeff Speck 提出「適宜步行度理論」，即必須符合有用、安全、舒適和有趣四個標準，倘若套用至臺灣城市來看，可能僅具備充足的住商密度。欲讓步行更為推崇，需要改善人行道寬度、安全性、行人舒適性及提高步行的吸引力，才有機會使各縣市符合上述的標準條件。

依照城市可步行性來看，可規劃從有軌電車的站點，步行至周遭可達的住宅區、節點交織的繁榮商業區，及高密度日常活動網。如此一來，便可緩解交通擁堵的嚴重問題，再者透過有效的步行路線選擇，能縮短與目的地之間的距離。

對於臺灣老舊街區而言，道路擁擠且狹窄，難以建設有軌電車，取而代之的操作手法或許能考慮，在都市空間中設置步行距離約 10 分鐘左右的高架或地下捷運站，再搭配多節點分配的公車前往目的地，善用大眾運輸資源，便利的有運移動方式，有效提升人們搭乘大眾運輸系統的意願。

3-2 實例研析

3-2-1 美國丹佛市第 16 街購物中心(16th Street Mall)

全長大約 1.5 公里，擁有近 200 家零售商和餐廳，包括 40 多家人行道咖啡館，這些咖啡館為丹佛市中心創造近 40% 的營業稅。此外，第 16 街購物中心是丹佛最具活力的公共場所之一，也是最受遊客歡迎的購物和娛樂場所。



圖 2 第 16 街購物中心(16th Street Mall)

資料來源：<https://reurl.cc/AgdxDZ>

1. 第 16 街購物中心產生的原因

早期 1960 年代，丹佛市因為城市規模擴大蔓延，又市中心環境無法負荷過多的人車流量，產生停車困難之麻煩，上下班尖峰時段四處壅塞的問題，導致民眾遷居至郊區，市中心逐漸空洞化，郊區則持續擴張發展，商業活動行為跟著外移，造成丹佛市十六街的周邊環境開

始明顯惡化，市中心的人際互動魅力消失，導致經濟上與社會文化上的種種損失。

1971年丹佛市中心委員會提出設置行人徒步商業街的計畫，然因缺乏經費無法執行，直至1976年獲得16街周邊商家的積極支持，此提案再次被提出。1977年貝聿銘及其合夥人與漢娜·奧林聯合提交了設計報告，為16街的發展訂定3個目標，減輕市區的交通擁堵、為都市與郊區提供更高效率的公交服務，以及在市中心創造一個新的行人環境。

2. 都市復甦計畫

首先設置行人徒步商業街，透過植栽將12個街廓規劃成3個區域，將各街廓的特色各顯所長，也增加街區的有趣性，藉著不同的路樹種類，來暗示隨街廓而改變的商業型態，使得街道景觀的內容豐富又具有整體感。

靠近兩端車站的街廓，栽植單列的紅橡樹於街道中央，強調視覺上的中軸感，為道路的兩側形成較無阻隔的流暢空間，並凸顯地標性建築的主題性，營造人行空間的開闊感。

中央區的街廓，寬約6.7m的中央步道是由兩列槐樹界定空間，樹蔭不僅不會影響到兩旁商家的能見度，更能保證街道夜間的安全。中央步道兩側則是寬約3m的接駁公車專用道，車道與行人步道間有約7.6cm的高差，人車空間通過高低差與不同圖案的鋪面設計來區分，為行人提供了安全保障。而最外邊則是寬約5.8m、沿著建築物與商店而建，可供人們漫步遊憩與購物的人行步道。

在與樹同一橫排處的另一端則設置街燈，利用樹與街燈的交錯配置，可使人們對街區整體縱向配置的景觀產生視覺變化。街燈僅高約

3.4m，這一尺度不僅令人產生親切感，也與樹的尺度相協調。另外，三角柱型的燈架與圓形燈罩則避免了與樹木的單直感產生重複，從而增加了視覺變化，配以溫暖柔和的燈光，令入夜後的丹佛街頭充滿了明亮豐富的溫馨感，也強化了市區治安，提高了安全性。

而鋪面的設計則利用紅色、淺灰色、深灰色，三種不同顏色的花崗岩，並根據樹木的位置來設計鋪面。鋪面的圖案主要由方向呈 45 度角的正方形地磚組成，正方形的大小的鋪面設計，在街道中央向兩側逐漸縮小，使街區的鋪面富有視覺變化與方向感。



圖 3 第 16 街購物中心(16th Street Mall)

資料來源：<https://reurl.cc/v5kr6k>

除了人行道的設計外，在軟體設施的規劃上，將 16 街兩端設置交通轉運站，因此一般私人車輛無法禁入，只允許免費的接駁車在街區間行駛接送服務，此方式除了減少市中心的車輛過多擁塞及產生的空氣污染的問題外，更間接保護行人的安全。

為使環境品質的提升維持在一定水平，市政府以法令規定限制 16

街上建築物的高度，其次為積極振興街區，對既存的老建築物，提供翻修的機會，更鼓勵閒置的老房子或空地能出讓開發權，藉此活絡商業氛圍，成功將郊區人口帶回市中心，同時也促進鄰近街區商業繁榮的機會，甚而延伸到相鄰的史蹟保護區，使原本盛衰興廢的建築有了再利用的機會。

3. 小節

經過事前推群獨步的改造計畫，丹佛市 16 街設置行人徒步商業街，大力改善街道景觀和設置接駁公車專用道，為丹佛市開創城市綠洲，成功塑造都市意象，將街區規劃發揮最大效益，且透過政府與民間的協力合作及後續持續性的維護與管理，為 16 街帶來全新面貌。

現階段的臺灣若想大力推廣行人徒步街，恐因大多數街道狹窄，缺少廣場式開放空間，造成徒步區結合公眾運輸專用道的執行步履維艱，在配套措施上需要慎思熟慮。

為使臺灣街道能更盡完善，退一步從利用植栽分隔的規劃下手，將道路適當的切分為人行道、自行車道、車行道、設施道等，透過景觀帶，提升道路視覺感，營造街道空間的開闊感，將綠化景觀與城市結合的方式，除了保障行人步行的安全，進而讓車輛放慢速度，成為人本交通的範本。

創造街區特色也是臺灣道路中較少去被世人所注意到的要素，16 街在鋪面設計透過多種顏色的材質，區分各路面之功能，在打造特色街區的同時，切勿忽略在地文化特色，應發揮加乘作用，才能吸引人們聚集，將街區打造成拉近人與地方文化之間的角色。

3-2-2 臺灣臺北市大同區迪化街

迪化商圈為早期大稻埕的範圍，是臺北市大同區西南方位區的傳統地域名稱，為臺北市保留舊城區最完整的區域之一。

大稻埕擁有跨時代性的建築，保留百年生活印記，像是傳統民俗、茶行、布行、中藥材行、在地美食等，當代的大稻埕，從歷史悠久的古老街區，轉變為擁有歷史傳承百年老店舖的新生活美學創意街區代表。

1. 商港城市的興衰

仰賴清朝時期的開港，日治時期茶葉貿易仍舊興盛，南北貨、中藥材和布匹批發業也跟著蓬勃發展。貴德街、迪化街和延平北路這3條與淡水河平行的道路，是大稻埕的主要幹道，貴德街為著名的「茶街」，而迪化街則為南北貨商行、布莊林立。

二次大戰後，淡水河道淤淺逐漸失去河港功能，且臺產茶葉無法與他國競爭，原本飽和的製茶業逐漸蕩然無遺，大稻埕在時代變革的因素下逐漸衰敗，而後工業產業的開展，又為了容納更多的人口，臺北市開始往東邊發展，政府與企業在投資與建設的選址，也都以東區作為優先的考量，人口大量外移，促使大稻埕成為臺北市外圍的老舊市區，無形中加速大稻埕沒落的速度。

2. 臺北市政府的操作手段

大稻埕早期為盛極一時的商業中心，隨著產業變遷，街區發展面臨衰退，臺北市政府約從2010年起致力於復興大稻埕。首先臺北市都市更新處以都市計畫的手段，整合街區建築、街道環境，同時凝聚在地共識，與民協力共同尋找大稻埕精神。

要進行大稻埕的歷史街區保存策略，在實行上艱難險阻，依據《文

化資產保存法》保存項目的分類，以歷史街區為保存對象的想法前無案例，可說是無法可循。

從現在的文資法源或許可從聚落建築群的項目下手，但當年文資法僅能從古蹟或歷史建築的類別下手，然大稻埕區域範圍內的建築，不大可能每棟均達法規保存的標準，致使全區保存的期望無法達成，由此可知，街區保存若從《文化資產保存法》下手，將成為一道不可逾越的鴻溝。

隨後臺北市政府換個方向，轉而從都市計畫的角度保護大稻埕，將該區域框列成大稻埕歷史風貌特定專用區，藉由專用區的策略，保護歷史性建築，順勢維護傳統街區整體風貌，大稻埕遂其所願成功站上歷史街區的地位，重塑往昔風貌。

容積轉移的政策，在特定專用區的施行過程中扮演一大功臣，總體來說，街區範圍內符合條件之基地，能運用部分的容積，轉移至同一個市鎮或都市計畫區內。

容移的前提是屋主必需將老屋進行整修，並遵守每個整修階段皆經由委員審查符合規定後，才能將容積進行實質的轉移，再者透過移轉能提高他地容積量，又大稻埕地區的土地公告現值高，居民也能從中獲益，為保存大稻埕歷史街屋的目標，達到公私雙贏的局面。

完成硬體環境的維護後，都市更新處接續推行都市再生前進基地URS (Urban Regeneration Station)，起初的構想是在容積移轉的過程中，從取得的閒置空間，進行老屋再利用的可能。而後將基地作為的實驗中心，企圖結合文化藝術產業的前景，與街區鄰里取得共識並吸引大量人潮回流，齊心為地方注入新的活力。

每個URS的定位有所不同，但核心目標都圍繞在復興大稻埕，有

的基地成為藝術家、設計工作者草創階段的創業園地，有的則是將基地空間籌劃成大稻埕故事坊，以大稻埕百年產業作為推廣主題，喚起在地居民曾擁有的共同記憶。其中比較特別的是 URS 城市影像實驗室，將資訊關注在大稻埕外，透過影像紀錄見證臺北市的歷史，同時以創新角度思考臺北市的未來。

政府拋磚引玉的效應，使 URS 在進駐大稻埕過程中，逐步與社區居民產生互動，居民自發性的力量也發散開來，更視 URS 為在地的一份子，後續也吸引有志一同的創意產業進入街區，振興大稻埕成為公與私間相互共同努力的目標。

臺北市政府商業處更進一步啟動臺北造起來的計畫，將傳統老店從門面擺設的硬體改造，延續到軟體的經營輔導，徹頭徹尾的改頭換面，營造新形象。從數據比對經改造後店家，會發現參訪活絡度及店家營業額都比以往還要更勝一籌，從活絡店家營銷量，到街區逐步促進產業發展，點到線至面的策略，為大稻埕打響良好的形象，成功助長產業經濟。

3. 民間企業的再生翻轉

世代街區公司致力於從文化傳承與創新的角度，為街區營造注入永續經營的能量，從 2011 年起，為委靡不振的大稻埕，搶先推出街區經濟振興的想法，期許取得與文化間的平衡發展，嘗試將大稻埕在地傳統商業，與年輕世代的創業思想產生連結。

大稻埕復興的策略做法，是用微型創業的品牌經營方式，開闢大稻埕經濟活路，世代街區公司首要維持區域空間的維繫性，透過長期承租經營歷史街屋，再轉租給創業團隊的作法，能控管品牌的進駐與空間改造的美學素養，從而確保經營品質，且長期租約的模式，可以

穩定屋主收益，降低屋主調漲租金或賣房的動機，使剛萌芽的創業品牌不受經濟阻礙，穩定街區的產業發展。

除了轉租外，產業再振的行銷做法是將街屋打造成藝埕，建構小型創業聚落，輔佐原有產業之茶、布、藥材、食材、戲曲及建築五種元素為發展方向之團隊，透過聚集互補的商業型態，進而創造街區經濟產業多元化，延續在地歷史文化脈絡。

4. 小節

臺北市政府與世代街區公司不約而同的從 2010 年起推動大稻埕振興計策，公與私所發展的方向似乎大相逕庭，但整體目標都是保護老街屋，促進產業發展。

容積轉移的策略，對於大稻埕來說可說是天時地利的作法，容積轉移並非在各地皆有執行的機會，必需有先天的都市條件及計畫性的引導。依法令限制容移政策，僅能在同一個市鎮或都市計畫區內，臺北市屬於完全都會地區，當時各區對於興建大樓的需求之高，政策因此施行順利。換成今日的南屯老街，周遭無多餘的建設空間，容積轉移缺乏市場和誘因，成效恐怕大減。

「創業助成」、「街區營造」、「文化運動」是世代街區公司為大稻埕提的營運主軸，再搭配臺北市政府的「臺北造起來」計畫及「都市再生前進基地 URS」的政策，雖然其中在橫向連接上還是有不完美之處，但整體而言大稻埕能成為街區復興案例中參酌應用的範本。

有了大稻埕的前案，對於其餘縣市在執行的歷史老街上，應該要更縝密的規劃，確實瞭解老街歷史背景、街區組成的初衷、因應現代化都市所遭遇的變革挑戰，及阻礙變革的深層原因，以免使老街缺乏振興目標，再發展策略又淪為重複性高的文創產業街區。

第四章 研究過程與結果

為了解南屯老街遭遇轉型的困境，本研究透過實地觀察的過程，進行都市問題的診斷，綜合整理後將發掘、分析和解決的問題，擬出具體實施解決策略，為南屯老街的振興活化找出新出路。

4-1 區域觀察

臺中早期在大航海時代為大肚王國的根據地，明鄭時期起曾於南屯進行屯田制，後來陸續有漢人前往墾種荒地，1705年，清朝官員發現南屯一帶水土豐沃，著手開墾荒地，且南屯屬於運輸的便捷之地，因此街區逐漸繁榮，在昔日占有一席之地，也成為臺中地區的發跡之始。

本研究擬觀察的都市區域為臺中市最早之市街，便是現今的「南屯老街」，舊稱為「犁頭店街」，屬於產業匯聚而形成的街區。早期為因應清朝時期開墾速度，有許多手打製的牛「犁」與鋤「頭」等農具的打鐵「店」林立，亦為聚落農產品之集散地，享有「臺中第一街」之盛名。



圖 4 南屯老街上的萬和宮

資料來源：<https://reurl.cc/ZQXXGa>

現今的南屯老街長約 200 公尺，範圍為南屯路與萬和路交叉處的三角街，範圍內的景點有南屯市場、萬和宮等，老街兩側林立許多傳統街屋，尚存打鐵店、種子店、米麩店、糕餅鋪等百年老店鋪，屬於生活及商業活動交疊的區域。

南屯老街曾是臺中市極為繁華熱鬧的地方，匯聚百年古蹟、道地小吃與純樸居民的生活情景，為臺中市少有的人文歷史聚集之地。近年來隨著產業結構變遷與市地重劃等因素影響，到訪人潮逐漸往周遭外移，導致歷史老街逐漸式微。



圖 5 南屯老街區域關係圖

4-2 問題診斷

為使診斷分析更加客觀，本研究將觀察方向分為市民觀感及實際走訪之診斷剖析，因操作時程較短，故本研究依據 Google 評論作為探討市民對於南屯老街之觀感評價。

截至 2021 年 2 月 10 日前，南屯老街共有 149 則評論，在滿分 5 顆星的前提下，共得 3.9 顆星，屬於較為普通的評價。經查 2018 年前之最早的評價，市民均指出街道狹小，騎樓不通順，未有人行道的規劃，導致交通紊亂，用路人怨聲載道，對行人是極為不友善的空間，而 2019 年之後的評價，與過往的負面的評論大同小異。

經研究者實地勘查後，南屯老街保存傳統建築樣式和百年老店，自成街區特色，且未經過都市計畫的道路拓寬工程，保留了與早期相同的街道尺度，老舊街廓遂為獨特的城市空間。

但因南屯老街擁有便捷的地理優勢，導致過多的運具行經於此，狹小的道路僅供汽機車通行就已紛紛擁擠，而騎樓早已雜物堆積，難以通行，對於行人來說欠缺友善設計，部分市民似乎僅當南屯老街為都市中一條便捷的道路，導致人潮有去無回，總是三步兩腳的離去。

萬和宮以北的萬和路一段，為南屯老街車流量較小的地方，經與南屯路二段交叉口時，車流量之大，且道路狹小約 4~8 米，巷道路口缺乏號誌管制，導致部分行車時速過快，喇叭聲不斷，與老街應有的文化氣息相比可是大相逕庭。

老街早期以製作農業器具維運，然因現代社會化的發展，手工製造的供給需求早已不平衡，且願意承接此工藝的後代不多，招致相關店家沒落，遇轉型危機。

當南屯老街失去往日的繁景，逐漸沒落的同時，周遭聚落商圈紛

紛林立許多具特色的場所，如南屯國民運動中心、IKEA 宜家家居、文心森林公園、彩虹眷村、審計新村等，周遭景點與南屯老街相比擁有更多新穎的優勢及特點，導致老街創造轉型成功的機率更低。

雖然老街透過歷史街區的優勢，慢慢逐漸轉型為觀光區域，然而街區的整體的策略卻頗為紊亂，片面性的針對門牌、指標系統進行更新，然而卻忽略了其完整性，成為老街更新中隨意拼湊而成的痕跡。

歷經百年的老街，有關行銷宣傳方面也產生斷層，在網路資訊豐富的時代，缺乏整合單位即時對外發布資訊，導致眾人漸漸淡忘南屯老街，更忘記老街曾經為臺中第一街的盛譽。

綜上所述，南屯老街歷經 300 年的發展，雖未遭市地重劃，但在多年未經改變下，歷史街區無法再適應現代化的發展，在都市中存在的問題實屬複雜，若再古今一轍，恐於時代中遭受淘汰，喪失原本的歷史優勢，成為一條行經人潮多但無人停留，又普普通通且不具特色的道路。

南屯老街在都市中存在的問題	
內部環境因素	社會變遷因素
1. 道路狹小約4~8米	1. 產業供給需求不平衡
2. 老街車流量大	2. 老店沒落，遇轉型危機
3. 巷道路口缺乏號誌管制	3. 周遭容易被取代的景點過多
4. 停車不便	
5. 欠缺行人友善設計	
6. 導覽指標系統缺乏實質規劃	
7. 行銷宣傳產生斷層	

圖 6 南屯老街問題綜整圖

根據上述觀察診斷，將南屯老街的狀況，以 Jeff Speck 所提的適宜步行度進行評判，通過評分量表，更能了解南屯老街在都市面臨的窘境，也能在「有用」、「安全」、「舒適」及「有趣」的面向中，找出尚需加強的部分，為後續策略提案，找到更精準的方向。

南屯老街位屬繁忙的生活商圈，鄰近南屯市場、南屯國小、南屯郵局、國民運動中心及廟宇等民生場域，因此走起來「有用」，也是 4 個面向最高的評分。

前述的觀查診斷中提到老街道路狹小卻又車流量大，導致行人難以步行，因此在「安全」及「舒適」的面向，評分略低。雖然在交通規劃方面老街處於劣勢，然而老街尚保存著許多百年老店、歷史建築及廟宇，街區仍散發著濃厚的人文氣息，為行經此地的人們，增添了許多「有趣」程度。

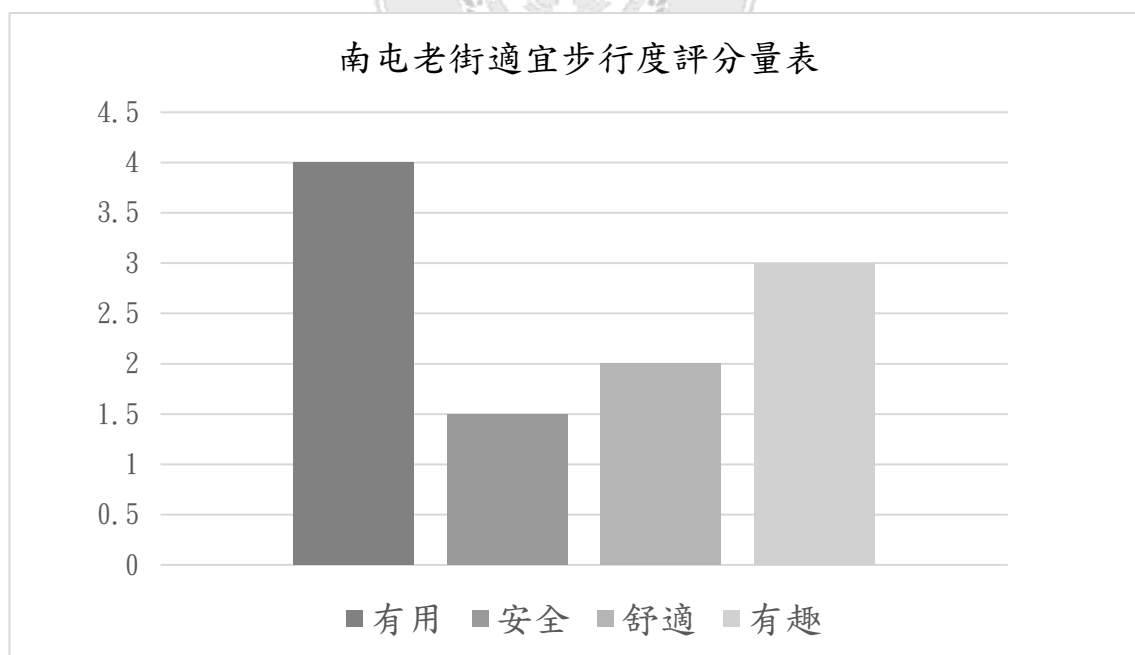


圖 7 南屯老街適宜步行度

4-3 策略提案

有關南屯老街的復興提案，本研究圍繞在 4 個步驟發展，將實踐目標大致分為「公共環境改善」、「街區整舊復新」、「永續經營再生」及「對都市有益的開放空間」，由內而外從硬體面的改善，進而提升到軟體的革新

針對南屯老街所遭遇的問題，從 4 個步驟中分成許多執行細項，再從執政者及居民的「施政難度」及「配合意願」，依執行的難易度將細項進行分級，並採取南屯老街是否成為「行人徒步街」的狀態，分成 3 個層次進行說明。



圖 8 南屯老街街區復興提案

4-3-1 第一部分提案

1. 設置交通號誌

根據觀察萬和路一段及南屯路二段的交叉口為雙向道十字路口，此路口寬度約在 4~8 公尺內，道路狹小卻車流量驚人，然而未設有交通號誌，路權難以判斷，汽機車喇叭聲不斷，行人猶如行經虎口般十分危險。

根據道路交通標誌標線號誌設置規則，在設置號誌之必要條件中可見，市區交岔路口為納入區域交通路網之號誌管制系統，確有需要可進行設置。從法規的定義來說，南屯老街的交叉口，在設置交通號誌的規定上是達到標準，且迫切需要的。

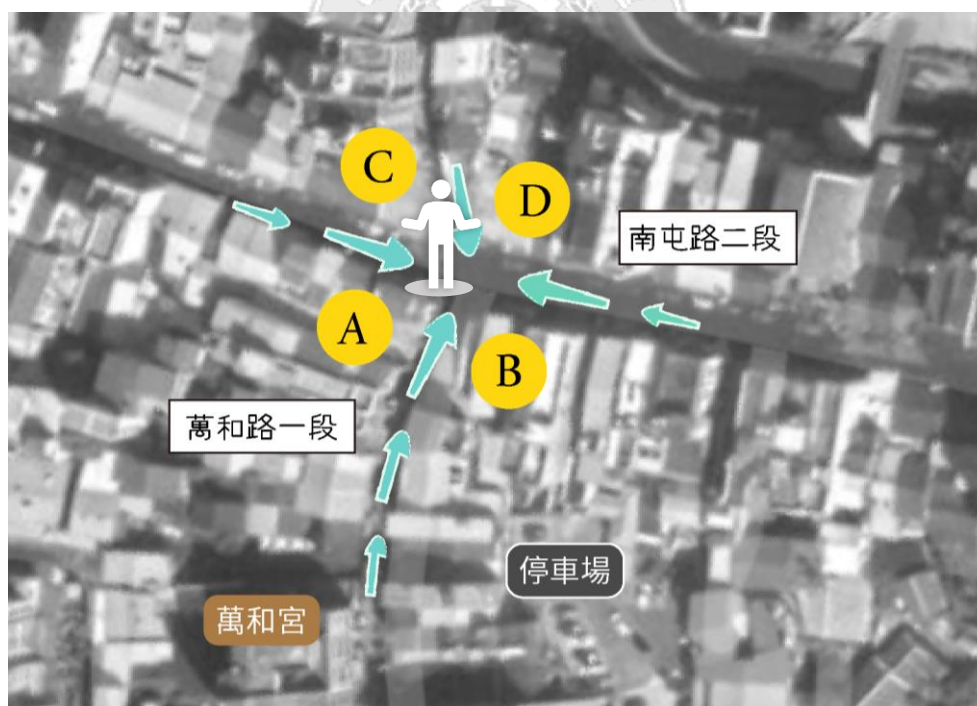


圖 9 雙向道十字路口的南屯老街

2. 增加特色減速標線及穿越道

駕駛人在行經老街道路時，應培養行人優先及車流減速的概念，透過設計過的減速標線，增添街區有趣性，也被動式提醒駕駛人，行

經歷史街區之駕駛者應適當減緩車速，達到以人為本的交通環境。

3. 整合現有招牌、路牌、門牌元素

時代的演進讓老街擁有許多傳統及現代夾雜的招牌，屬於一種混合的美感，然而有些店家的招牌卻不只一個，導致狹小的街道，擁有錯縱雜亂的街景，因此應注意街道中元素整體的協調性，在過於雜亂的部分，可結合攀藤植栽美化。

在導引路牌的部分，放置點較為不明顯，不易使人發現，在放置十，應選擇人潮較為集中的地方，成為顯眼的地標。而路牌上的資訊傳達，也是指標系統能否成功的因素之一，目前的指標未寫明到地標的距離，而標示的方向也應更明確，並在設計時融入在地特性。

老街的門牌跟路牌都有著同樣的問題，似乎是在執行的過程中，匆忙下的決策。雖然有經過設計的牛犁形狀門牌，然而呈現資訊卻僅有門牌號碼，而無正確完整的地址，導致店家住戶仍需放置現行門牌輔佐資訊不足處，後續執政者應思考如何將現行門牌與具特色卻資訊缺失的門牌，綜整為南屯老街有趣的特點之一。

4. 電纜地下化、路燈號誌共桿

為了改善街道纜線雜亂問題，電纜地下化是臺中市政府目前推行的政策，透過地下化，不再有各種阻礙視線的纜線，重現街區天際線。同時結合號誌共桿的方式，將交通號誌、標誌、路燈、監視器等透過整併，還給用路人乾淨清爽的路口，更能讓駕駛人快速判讀交通資訊，增進路口安全。

5. 變電箱、郵箱、消防栓調整

體積大小不一的變電箱、郵箱和消防栓，設置在街道的一角，佔據行人行走的空間，且為了閃避這些間接路障，常常需要繞道通行，

似乎也無意的剝奪行人路權。

在臺灣變電箱的管理上，並沒有完整的規範，常引發許多民怨的產生。為因應 2016 臺北世界設計之都，臺北市選擇將變電箱因應環境色彩著色變裝，透過設計將變電箱成為路上的藝術裝置，也為街道的和諧及有趣帶來點睛之筆。

6. 尋找汽車通行的替代道路

南屯老街現階段儼然成為汽機車過境點，為通行路程減少許多時間，然在路寬過小無法同時容納過高車流的基礎下，容易造成交通事故的發生，且排放有害氣體對老街環境也不甚友善。

橫向的南屯路二段與五權西路二段為水平道路，兩條道路擁有接合點，而垂直向的萬和路一段，與同樣垂直的黎明路二段，皆可連接到五權西路二段。鼓勵行駛替代道路的作法，提倡駕駛人能在老街觀光人潮尖峰時刻，如假日午後，能多多善用替代道路的方式，減緩老街的車流量，為老街的復甦貢獻一份心力。



圖 10 替代道路規劃

7. AR 擴增實境

(1) 目的說明：

將數位內容疊加實體環境的對策，運用科技的輔佐，展現出南屯老街傳統街廓之魅力，使人們在參訪老街的同時，能透過科技的加值，提升人與街道間的距離。

在疫情嚴峻的時代，亦能先透過行動裝置，代替雙腳走訪老街，完整了解背後之發展脈絡及歷史意義。與 GOOGLE 地圖不同的是，透過 AR 科技，能達到與街道雙向交流體驗的趣味性，能從中得到正確的資訊，更完整的獲得與南屯老街之間深層交流的意義。

本研究規劃「老街介紹」、「重現街廓」、「路線導覽」及「GIF 動畫」4 個功能，期望從雙向互動的導覽方式，輔助旅行者加速了解老街的形貌。

(2) 功能說明：

應用擴增實境的技術，需要有能辨識及給予使用者掃描的圖卡。為使掃描的圖卡與南屯老街產生聯結性，本研究運用地圖的概念，結合南屯老街的文化資產、百年老店、在地特產等，將老街的特點設計成小插圖，標註於地圖上。

客製化的地圖除了成為擴增實境互動的媒介，也藉由特色視覺化的暗示，讓使用者再還未體驗擴增實境時，一目了然南屯老街的特點，快速明瞭地圖中想傳達的訊息。

透過行動裝置，掃描客製化地圖上的任一圖示，即可獲許想要瞭解的老街資訊，達到趣味體驗的目標。整體對於使用者而言，使用難易度不高，操作簡便，能吸引多年齡層的注意力，尤其可將此設計運用在戶外教育中，彌補在學教育缺少的實踐環節。



圖 11 南屯老街地圖

若使用者前往南屯老街遊覽時，行經百年餅舖林金生香時，即可使用手機掃描林金生香的代表圖示，隨即跳出介紹圖卡，透過圖卡瞭解老街故事及最新資訊，可不須再逕行搜索相關資訊。



圖 12 林金生香圖卡

而掃描路線導覽的圖示，會有兩種選擇，其一為推薦的路線，其二則是使用者能自行控制角色在街廓間移動。在重現街廓的功能則是透過俯視，了解南屯老街目前尚過經過都市更新的傳統街廓。而 gif 小動畫的設計，則因慶隆犁頭店為南屯老街目前僅存的犁頭店，透過動畫，將打鐵製作辛苦的過程，透過趣味性的還原，讓使用者瞭解前人打鐵的智慧。



圖 14 推薦步行路線

4-3-2 第二部分提案

1. 彈性實施交通管制

為實踐步行優先權的權利，建議能於例假日及國定假日的下午 12 點至 17 點，將萬和宮以北的萬和路一段至南屯路二段交叉口，規劃為行人徒步區，禁止南屯路二段右轉進入萬和路一段。

本研究建議的路段目前已有鋪面設計，整體具有完整的老街氛圍，也是車流量較小的地方，藉由行人徒步區的設置，保障行人在體驗老街的過程中更加盡興，也能不定時的在徒步區推行大型藝術活動。



圖 15 建議設置交通管制之路段

2. 交通任意門

臺中市政府交通局 110 年度施政計畫，以建構完善的軌道路網為基礎，結合轉運站、iBike、停車場等交通建設，讓任一運輸節點成為轉運門，提升大眾運輸系統整體營運效率。

為解決街道可達性問題，經查公車路線尚無「南屯老街」的班車，

而是以五權萬和路口、黎明南屯路口或是南屯市場為主。建議可將站名補述為五權萬和路口(南屯老街)，如福星停車場(逢甲夜市)的站名，清楚明瞭的在路名後方備註熱門景點，能藉此提升南屯老街的知名度，更能輔助遊客不意混淆運輸站點，改善大眾運輸到訪老街的使用率。

iBike 站點的部分，在南屯老街的範圍內目前僅有萬和路一段上的萬和宮有設置，建議水平向的南屯路二段也可以多增設站點，能將暫點放置在南屯市場或南屯郵局等處，滿足遊客從多面向前往老街之需求。



圖 16 增設站點示意圖

3. 騎樓改善

老街騎樓堆滿許多雜物，更有停放在騎樓上的機車，對於行人來說，擁擠的騎樓導致行走的過程中，須不斷的切換步行路徑，甚而被

迫走到車道上。

騎樓寬度未超過 3 公尺的南屯老街，不管是法律面還是街景面，整體感受都是不符合規範也不合乎風情，因此騎樓的改善應進行柔性勸導及加強取締的策略，鼓勵居民能響應配合。

對於當地住民來說，在騎樓停放車輛是最方便不過的事了，但為讓老街整體質感提升，建議政府可開放距離約 300 公尺，步行 3 公鐘即可到達的南屯地下停車場，提供老街居民享有停車場之汽、機車停車優惠，在振興老街的同時，情、理、法都要到位，才能往邁向成功的前景發展。

4. 舊建築翻修

老街上待改造的建築總體來說，分為百年老店及具時代風格特徵之街屋，以百年老店「慶隆犁頭店」為例，老店現址屬於現代式街屋，與相鄰之耳鼻喉科診所相比毫無二致，缺乏品牌特色感，應透過改造、創意展佈等方式，為品牌升級轉型，提升店家競爭力，塑造老字號氛圍，傳達老字號品牌形象，逐步促進產業復甦，帶動街區的發展。

老街尚存部分日治初期巴洛克風格的街屋，在這類街屋的翻修上，應特別注意使用的材料、色彩，與老街整體的和諧性，透過建物本體及外部環境改善、植栽綠化等，提升老街形象，促進街區之活化再生。

5. 空間維續性

南屯老街歷經時代變遷，低活絡性的問題莫此為甚，須謹慎以對。若能將現有場域充實優化、閒置空間進行活化，使街區除了擁有文化底蘊外，更兼具生活實用性，完整的活絡街區。緊要針對老街上適用的空間進行盤點，透過政府單位將閒置空間促成品牌接洽、進駐輔導機構（如都市再生前進基地計畫）或基金會等合宜單位的媒合。

藉由政府的主導，品牌與屋主簽訂「南屯老街專制契約」，將租約時間從以往的一年一簽，拉長至二年一簽，穩定街區收益的同時，以免老街遭遇頻繁換店之窘況。為增加品牌進駐的誘因，在實驗階段的時程內，將租金設定低於市價之 9 成，號召有志人才參與，藉此篩選適宜老街品牌，創造街區經濟產業多元化。

再者輔導進駐單位裝修開店及行銷營運等事宜，尤其在裝修階段，需謹守與老街間的和諧性，注重品牌、空間設計與老街環境要素，三者間的相互關係。在品牌行銷宣傳的同時，吸引人潮湧入，為南屯老街打響名號，最後更鼓勵進駐單位運用收益利潤回饋地方，達到雙贏的局面。



4-3-3 第三部分提案

1. 行人徒步區

徒步區的設置，喚醒大眾重視行人空間的權益，增加城市友善度。臺中有名的徒步區設置分別為為繼光街及逢甲夜市，兩者在初期推行時總是受到褒貶不一的建議，可見設置徒步區的計策，總一再挑戰市民在接受度。

此作法對於南屯老街來說，需要適宜性且全面性的評估探討，本研究認為南屯老街徒步區的設置，應先執行前述兩部分的策略提案，緊要先改變老街的常態，促使街道生活的發展，讓到訪者能夠輕易融入老街既有的生活圈，以友善街區為前提，才有設置徒步區的前提。

2. 增設停車位

南屯老街形勢嚴重、難以解決的問題之一，就屬汽車停車問題，多數車輛在老街隨意違規停放，導致交通大打結，行人通行不便。雖然距離老街約 2、300 公尺處有兩處的停車場，然而現有停車場的車格數量，對於當地居民來說仍然供給不平。

除提倡搭乘大眾運輸、採用停車路段費率外等政策，或許可結合周邊現有設施，解決南屯老街無位可停之問題。經查南屯國小地下停車場 B1、B2 共有 198 位停車格，而萬和宮前的廣場則約 55 格。然而老街屬南屯都市核心區，周邊居住人口眾多，生活機能方便，致停車位常有供不應求之問題。

放眼南屯老街周遭，南屯公有零售市場進行改建工程的機率甚高，考量周圍居民及攤商使用需求，或許可藉由南屯市場的環境改造需求，將停車位問題視為重點項目之一，在改建的機會中重新審視機、汽車停車格及臨停停車格之規劃，為老街區找到新面貌。

3. 打造新公共空間

現代化城市的發展，不僅在於公共建設的興建，而是將城市中每一處可利用的空間，發展為建構城市的基石，將閒置空間發揮得宜，賦予功效與價值，為居民的生活帶來實質效益。

在老街成為行人徒步區之前，應該要有周詳的遠景規劃，尤其是街道設計的項目，才可避免往後力挽狂瀾的補救措施。街道不僅只是行人通行的過道，也是增加都市綠帶的好契機。

除了運用不同尺度的原生植栽外，適度在綠化項目中加入南屯特色植栽「麻芋」，裝點老街的同時，打造舒適的人行空間。街道除了是人行空間外，也是休憩的場所，適時的打造街道沿線休息和互動的地方，提高行人停留的時間，感受老街靜謐的氛圍。

為街道點綴的招牌、路燈、門牌、變電箱等元素，應結合設計思維融入在地元素，提升街道美學素養。不僅如此，安全性也是徒步區的規劃中需特別注意的一點，尤其是照明點滅時程控制、排除街道障礙物及道路高低落差之困擾。

上述所提點事項，其實都圍繞在街景的改善，屬於較為外部層次的問題，但復甦街區最核心的關鍵要點，還是需要回歸居民需求，透過傾聽、溝通，探求老街在居民心中的癥結及需求，才能不失毫釐的透過街區再造模式，實質回應當地生活模式。

為讓老街再造更上層樓，公私協力模式是不可避免的，使公私雙方能為相互認同的理念及目標，齊心協力的達成，產生兩者「互動」的關係。在街區軟實力方面，應與民合作，藉由舉辦走讀、展演、活動、工作坊等方式，串聯人、生活與歷史，將老街打造成一座活的博物館。在人潮回流的同時，舊產業也應趁勢打鐵趁熱，進行策略性調

整，整合多元通路，將街區的特色融入經營發展中，延續永續經營理念的同時，打開新局面。

老舊街區的經營還需要與周邊環境產生連結，連結周邊南屯市場、南屯國小、審計新村等，將文史節點與社區生活空間，經由不同的互動關係，持續創造生產力，而非僅將發展關係侷限於街區中，理當要持續與都市的生活空間，創造許多合作的可能性，經過不同個體的互動的碰撞，產生新的感知火花，為傳統街區在現代化都市發展的過程，找到屬於自己的生存方式。



第五章 結論與建議

5-1 結論

臺灣的發展脈絡歷經多重民族的統治，傳統街區成為城市中具有文化底蘊的歷史場域，由許多建築組成的街區，猶如臺灣建築史的縮影，承載城市轉變的重要經驗，也是城市中重要資產的一角，充滿在地生活價值，更是造就城市魅力的來源所在。

都市設計領域的專業，在街區保存舊有歷史建築與現代發展間權衡就尤為重要，在保有歷史紋理建築及傳統文化特色的同時，需要全盤性的統籌策劃街區所欠缺的要素，傳統歷史街區應進行歷時性的更新，打造出保有生活、經濟與文化並存的街區。

為與都市現代化產生連結，藉由多方領域整合，從外到內針對傳統街區的發展進行診斷，給予手段與方法，為都市一角循序漸進活化再生，凸顯出傳統老街本身的自明性，發展出有別於一般地方的觀光特性。都市更新的開展，從最原始基本居住需求，進而轉為都市空間機能的再提升，而後續發展需掌握永續原則，活絡地方經濟，提升在地產業發展，帶動區域發展，為城市帶來正面效益。

本研究在南屯老街的案例中，透過「公共環境改善」、「街區整舊復新」、「永續經營再生」及「對都市有益的開放空間」的概念，針對南屯老街現況提出具體的問題及欲實踐的計策，然而不管是多完善的策略，若忽略持續性維護管理的重要，導致老街問題終而復始，深計遠慮的老街振興計畫，終究無法實踐。

成為新公共空間後的老街，除了使人瞭解原本的歷史文化外，同時創造觀光效益，促進產業復甦，進而凝聚居民對於社區的認同感。

傳統街區的振興，應透過完善的街區經營機制，考量周遭環境、社會及經濟要素，從中取得平衡，達到街區再生的使命，才能落實由文化領導的都市再生。

5-2 建議

本研究操作時程較短，後續研究方向可實際與在地居民進行互動，透過問卷調查及深度訪談，從居民的生活經驗中，找出老街運作的缺失，從多重角度分析實際狀況，才能更確實的擬定街區復甦策略。

為避免街區長久以來遭受時程短暫且片面執行的政策推動，導致復甦之路變得更加困難，未來可針對具有文化意義的歷史街區制定「歷史街區管理維護原則」，針對特定區域，研擬細部街區整建、營運、管理維護的條例，透過規範的執行，保障歷史街區免於被城市過度發展的階段遭致淘汰，完善的操作方式，更能促進民眾共同參與，有效活化都市歷史文化空間，為街區的發展趨勢找到合宜的經營機制。

參考文獻

中文文獻：

1. 朱家宏(2020)。以無標記式行動裝置擴增實境重現歷史性建築-以哈瑪星歷史性建築為例。國立高雄大學，創意設計與建築學系研究所，高雄市。
2. 李永展(2007)，都市型永續社區之準則:國土永續發展之新趨勢。應用倫理研究通訊,41,48-57。
3. 李和謙(2018)。迪化街 URS 行動者網絡理論分析。國立臺灣師範大學，地理學系，臺北市。
4. 李宜宣(2014)。從步行者的觀點探討不同街道型式之魅力-以南屯老街、精明一街、藝術街為例。東海大學，工業設計研究所，臺中市。
5. 林盛豐(2013)。都市再生的 20 個故事。臺北市:台灣建築報導雜誌社。
6. 殷寶寧(2018)。後博物館、街區活化與老屋再生:臺北市大稻埕街區個案研究。現代美術學報,36，25-55。
7. 許本上、邱上嘉(2008)。老街活化再造計畫—以臺中市南屯老街為例。設計研究,8,199-205。
8. 陳麗春(1999)，臺灣都市再生策略。臺灣土地金融季刊。36(4),25-33。
9. 黃瑞華(2013)。民眾參與老舊街區都市更新整建維護機制之研究-以臺南市總趕宮街廓為例。國立成功大學，都市計劃研究所，臺南市。
10. 臺中市文化資產處(2016)。犁頭店穿木屐躑躅鯪調查研究計畫，臺中市。
11. 臺北市都市更新處(2019)。「合作吧！街區」街區再生組織推廣手冊，臺北市。

英文文獻：

1. Denvor，2010，16th Street Urban Design Plan
2. Jeff Speck，2018，Walkable City Rules:101 Steps to Making Better Places.*The*

Parking Professional , 18-20.

3. Hancock,T.,& Duhl,L. , 1988 , Promoting health in the urban context. WHO Healthy Cities Papers , 1.
4. An Advisory Services Panel Report , 2008 , 16th Street Mall Denver, Colorado. ULI-the Urban Land Institute , 1-43.

網路資料：

1. DeepRoot(2017)◦Denver's 16th Street Mall: Custom Suspended Pavement System Turns 32 。上網日期：2020 年 12 月 2 日，檢自 <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/denver-s-16th-street-mall-custom-suspended-pavement-system-turns-32/1016766/>。
2. Liz Pugh(2017)◦Making Place Matter- How to Create a Sense of Place in Our Work 。上網日期：2020 年 12 月 3 日，檢自 <https://www.npac-weiwuying.org/blogs/5afd151e1f0e9d000729f9d2>。
3. odcdesign(2018)◦打造適宜的步行城市-人行道規劃 X ODC 品牌形象設計。上網日期：2020 年 12 月 5 日，檢自 <https://www.odcdesign.com/sidewalk/>。
4. 未來城市編輯部(2019)◦什麼是 SDGs 永續發展城市？為何台灣愈來愈多縣市在做 SDGs ？。上網日期：2020 年 12 月 24 日，檢自 <https://futurecity.cw.com.tw/article/837>。
5. 邱秉瑜(2016)◦為何我們應該打造適宜步行的城市？。上網日期：2020 年 12 月 5 日，檢自 <https://opinion.udn.com/opinion/story/7885/2060813>。