

PASSENGER TERMINAL DESIGN GUIDELINES

旅運空間設計參考手冊

JAN. 2024 | VER. 01

TAIWAN *Hi*
Marine Highway

前言

臺灣四面環海，具備發展海洋觀光的優質條件¹。根據世界觀光組織（World Tourism Organization, UNWTO）統計，2023 年世界前十大觀光國家中²，高達九個國家有發展海岸觀光活動，例如英國、法國、地中海沿岸島國、墨西哥灣區等國家。經濟合作暨發展組織（Organization for Economic Cooperation and Development, OECD）亦積極提倡國際「藍色經濟（Ocean Economy）」政策的推動³，以促進海洋環境永續利用。

交通部航港局為推動航運服務升級，提升海運客運環境整體一致性形象，結合「航、港、船、遊」全方面打造藍色公路「TAIWAN Hi」品牌，從品牌標誌、指標、船舶、旅運空間等面向著手。藉由設計導入海洋運輸服務，塑造海運客運環境的整體形象，建立設計導入公共運輸領域之示範標竿。本手冊制定易理解及好管理的空間設計指引，提供「TAIWAN Hi」品牌標誌及圖形、指標系統等應用於旅運空間的建議與方式，來實現一致性和高品質的服務環境。期待藉此帶來嶄新的海上風貌，開啟海上公共運輸美學新篇章。

1. 梁榮達、劉喜臨（2021 年 3 月）。臺灣海洋觀光永續發展。國際海洋資訊：藍色經濟特刊，2-6。
2. World Tourism Organization. (2023). World Tourism Barometer, 21(2). Madrid, Spain.
3. 施友元（2021 年 3 月）。COVID-19 疫情下國際藍色經濟政策趨勢。國際海洋資訊：藍色經濟特刊，28-30。

如何使用 TAIWAN Hi 手冊

目前使用手冊

您目前正在使用的手冊，為**旅運空間設計參考手冊**。



完整手冊系統

- 品牌識別系統
- 指標系統設計與使用規範
- 旅運空間設計參考手冊
- 客船空間設計參考手冊



索引系統

- TAIWAN Hi 手冊系統
- 其他相關計畫

參考索引	TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊 色彩 明度運用基本規範 P39 - 42
參考索引	航空站設施通用設計規範 4.2 服務台 鐵路車站旅運與站務設施注意事項 4.1 售票、補票窗口與旅客服務中心

TAIWAN Hi 手冊系統共有四冊（如上圖）。索引系統以兩種顏色做區隔：「TAIWAN Hi 淺藍」標籤，引導讀者參閱「TAIWAN Hi 手冊系統」內容；「神秘藍」標籤，引導讀者參考相關計畫及文獻。

本手冊使用說明

使用目的

本手冊旨在營造優良的旅運空間設計與服務環境，請先閱讀本節使用說明，將有助於快速理解後續章節的內容與資訊的分布。

本手冊為「TAIWAN Hi」品牌旅運空間的設計參考書，使用範圍包含全臺灣海運旅運服務空間。基於國內現階段許多旅運空間仍缺乏整體規劃，為使空間品質一致，並重新定義民眾對海運及城市入口的印象，本手冊導入空間美學及人本設計思維，目的是讓計畫者、執行者及管理者瞭解如何藉由一致性之標準來優化旅運空間，進而提升旅運服務品質，樹立「TAIWAN Hi」品牌「安全」、「舒適」、「高品質」的品牌核心價值。

適用範疇與對象

本手冊主要供**計畫招標、規劃設計、工程執行（含新建、增建、改建、修建行為）、營運管理及維修**等各階段之參考依據。相關人員於作業開始之前應先詳細閱讀本手冊，並參考及配合相關設計指引。此外，由於各場站條件差異甚大，爰此手冊僅提供基本之設計方向及指引，實際應依空間條件及相關法規展開進一步的規劃設計，訂定與安排適切的尺寸、動線與空間配置。

建議使用對象為參與場站之「計畫招標」、「規劃設計」、「營運管理」等相關作業人員：

- ・ 計畫單位：計畫招標單位（如交通部航港局、地方政府、港公司等）。
- ・ 規劃設計單位：承攬場站空間及設施的規劃、設計單位。
- ・ 管理及營運單位：包含管理場站環境單位、進駐場站的業者（如航商、商店）。

注意事項

手冊旨在提出旅運場站理想狀態的基本指引，當欲進行旅運空間改善時，仍須依現況條件，並符合相關法規下進行評估。如遇無法適用之情形，請洽計畫單位或交通部航港局進行諮詢與評估。此外，隨著未來趨勢發展，可能產生更優良的解決方案，得經交通部航港局同意後，持續更新至手冊指引內容，以使各設計環節與時俱進。

目錄

A

場站分類及規劃

A.1 發展基礎	2
A.1.1 核心設計原則	2
A.1.2 旅客組成	4
A.1.3 場站現況	6
A.2 場站分類	8
A.2.1 旅客旅程	8
A.2.2 場站類型	13
A.3 空間規劃	14
A.3.1 空間分區	14
A.3.2 空間配置	17

B

場站形象

B.1 TAIWAN Hi 品牌識別	26
B.2 場站元素	28
B.3 分區形象建構	30
B.3.1 聯外交通區	31
B.3.2 離港區	34
B.3.3 通關區	40
B.3.4 候船區	42
B.3.5 登船區	45
B.3.6 抵港區	48

B.4 場站元素指引	50
B.4.1 指標系統	51
B.4.2 設備及家具	63
B.4.3 廣告物	70
B.4.4 商店	73
B.4.5 天、地、壁	75
B.4.6 其它	77

C

空間設計

C.1 聯外交通區	82
C.1.1 接駁區	82
C.1.2 停車區	84
C.1.3 託運排隊區	85
C.2 離港區	85
C.2.1 出入區	85
C.2.2 諮詢服務區	87
C.2.3 報到 / 取票 / 購物區	89
C.2.4 行李託運區	91
C.2.5 換匯提款區	92
C.2.6 零售商業區	92
C.2.7 會面休憩區	93
C.2.8 親子遊戲區	102

目錄

C.3 通關區	103	C.6 抵港區	112
C.3.1 篩檢區	103	C.6.1 諮詢服務區	112
C.3.2 簽證申辦區	104	C.6.2 行李提領區	112
C.3.3 身份檢查區	105	C.6.3 換匯提款區	113
C.3.4 違禁品檢查區	106	C.6.4 零售商業區	113
C.4 候船區	108	C.6.5 會面休憩區	113
C.4.1 等候休憩區	108	C.7 維運緩衝區	114
C.4.2 親子遊戲區	109	C.7.1 倉儲室	114
C.4.3 免稅暨零售商業區	109	C.7.2 公務區	114
C.5 登船區	110	C.7.3 維運設備區	115
C.5.1 驗票區	110	C.7.4 行李倉儲區	115
C.5.2 登船通道	111		

附錄

附錄 1 場站設計示範	118
附錄 2 場站調查表	120
附錄 3 設施與標示資訊建議表	126
附錄 4 無障礙設計指引參考圖	128
附錄 5 名詞解釋	131
附錄 6 參考資料	133

圖目錄

圖 1 旅客類型分類	5
圖 2 全臺旅運場站型態	7
圖 3 離港旅程	9
圖 4 抵港旅程	9
圖 5 離港旅程①	10
圖 6 離港旅程②	10
圖 7 離港旅程③	10
圖 8 離港旅程④	11
圖 9 離港旅程⑤	11
圖 10 抵港旅程①	12
圖 11 抵港旅程②	12
圖 12 抵港旅程③	12
圖 13 抵港旅程④	12
圖 14 旅運空間主要分區組成	14

圖 15	分區組成圖	16	圖 33	離港區電扶梯形象①	38	圖 50	嘉義布袋港旅客服務中心窗貼	66
圖 16	國際場站二層樓配置示意	18	圖 34	離港區電扶梯形象②	39	圖 51	TAIWAN Hi 紅龍設計	67
圖 17	國際場站一層樓配置示意	19	圖 35	通關區 - 形象建立指引圖	40	圖 52	品牌導入櫃檯設計示意圖	68
圖 18	國內標準場站(長形)配置示意	20	圖 36	通關區形象	41	圖 53	TAIWAN Hi 廣告燈箱版面設計示意圖	71
圖 19	國內標準場站(矩形)配置示意	21	圖 37	候船區 - 形象建立指引圖	42	圖 54	TAIWAN Hi 海報版面設計示意圖	71
圖 20	交通船場站(長形)配置示意	22	圖 38	候船區形象①	43	圖 55	品牌導入天花板設計示意圖	77
圖 21	交通船場站(矩形)配置示意	23	圖 39	候船區形象②	44	圖 56	品牌導入壁面設計示意圖	77
圖 22	TAIWAN Hi 品牌基本標誌	26	圖 40	登船區 - 形象建立指引圖	45	圖 57	接駁處	83
圖 23	TAIWAN Hi 品牌標準色	27	圖 41	登船區形象①	46	圖 58	大眾運輸銜接共構	83
圖 24	TAIWAN Hi 品牌輔助圖形及其元素延伸	27	圖 42	登船區形象②	47	圖 59	自動化營運停車場	84
圖 25	五大場站元素	28	圖 43	抵港區 - 形象建立指引圖	48	圖 60	資源共享區	84
圖 26	聯外交通區 - 形象建立指引圖	31	圖 44	抵港區形象	49	圖 61	託運排隊區	85
圖 27	聯外交通區形象①	32	圖 45	場站環境色彩	55	圖 62	大門雨遮	86
圖 28	聯外交通區形象②	33	圖 46	TAIWAN Hi 指標平面圖公版參考圖	56	圖 63	大門風除室	86
圖 29	離港區 - 形象建立指引圖	34	圖 47	TAIWAN Hi 電子看板版面公版參考圖	58	圖 64	吸菸區	86
圖 30	離港區形象①	35	圖 48	TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：	60	圖 65	資訊機臺面板高度	88
圖 31	離港區形象②	36		旅運空間手冊 內容截錄		圖 66	Z 字型隊伍動線	89
圖 32	離港區形象③	37	圖 49	TAIWAN Hi 窗貼設計	66	圖 67	直線折返隊伍動線	89

圖 68	直線穿越隊伍動線	89	圖 86	哺集乳室	99	圖 104	人員檢查區	106
圖 69	排隊隊伍與周邊設施最小間距	89	圖 87	急救護理室	99	圖 105	座椅區	108
圖 70	排隊通道寬度及迴轉空間尺寸需求	90	圖 88	祈禱室（伊斯蘭教專屬信仰空間）	99	圖 106	等候室	108
圖 71	行李託運區	91	圖 89	充電座共構座椅	100	圖 107	等候亭	108
圖 72	換匯提款區	92	圖 90	充電站（尺寸指引）	100	圖 108	免稅商店	109
圖 73	零售商業區	92	圖 91	充電站側視圖（尺寸指引）	100	圖 109	提貨區	109
圖 74	座椅排列最小間距需求	93	圖 92	寄物櫃	101	圖 110	驗票區	110
圖 75	座椅排列最小間距需求（面對面排列）	93	圖 93	寄物間	101	圖 111	室內廊道	111
圖 76	女廁廁間 - 蹲式（標準尺寸）	95	圖 94	藝文展演空間	101	圖 112	風雨走廊	111
圖 77	女廁廁間 - 蹲式（理想尺寸）	95	圖 95	歷史建物展示	101	圖 113	戶外碼頭	111
圖 78	女廁廁間 - 座式（標準尺寸）	95	圖 96	親子遊戲區	102	圖 114	行李提領區	112
圖 79	女廁廁間 - 座式（理想尺寸）	95	圖 97	篩檢區	103			
圖 80	廁所洗手臺（尺寸指引）	95	圖 98	簽證申辦區	104			
圖 81	廁所無洗手臺尺寸指引（含無障礙尺寸）	95	圖 99	表格填寫桌檯（尺寸指引）	104			
圖 82	行李暫放設備	96	圖 100	表格填寫桌檯 - 無障礙友善（尺寸指引）	104			
圖 83	男廁廁間（標準尺寸）	97	圖 101	身份檢查區	105			
圖 84	男廁廁間（理想尺寸）	97	圖 102	檢查櫃檯尺寸需求	106			
圖 85	多功能廁所（尺寸指引）	98	圖 103	機器檢查區	106			

目錄



表目錄

表 1	旅運空間核心設計原則	3	表 11	廣告物 - 設計原則	70
表 2	場站型態樹狀圖分支條件說明	6	表 12	廣告物 - 場站元素設置優先順序建議	70
表 3	五大場站分類表	13	表 13	商店 - 設計原則	73
表 4	分區設置必要性建議表	24	表 14	商店 - 場站元素設置優先順序建議	73
表 5	場站元素設置優先順序建議表	29	表 15	天、地、壁 - 設計原則	75
表 6	指標系統 - 設計原則	51	表 16	天、地、壁 - 場站元素設置優先順序建議	75
表 7	指標系統 - 場站元素設置優先順序建議	51	表 17	照度標準	79
表 8	指標視距離之文字大小設置標準	59	表 18	CIQS 聯檢作業順序表	103
表 9	設備及家具 - 設計原則	63			
表 10	設備及家具 - 場站元素設置優先順序建議	63			

場站分類及規劃



A. 場站分類及規劃

本節彙整國內外相關文獻和實際調查場站現況，以旅客的角度出發分析旅客行為，並將多樣的旅運場站加以歸類，提出場站分類、分區配置的建議。使得旅運空間的佈局與動線，能符合旅客於場站中的行動⁴，進而創造易於管理及友善旅客的場站環境。

A.1 發展基礎

本手冊經調查梳理場站現況，發現臺灣現行海運客運環境在營運管理時，普遍容易忽視環境美學、服務機能，導致雜亂、加成的設計出現。為了創造良好的旅運環境品質，並有效傳遞場站品牌形象，建議場站設計應回歸到主要機能，即滿足「旅客」旅運體驗，包含服務機能面向、美學視覺面向。此外，藉由旅客的組成、場站型態，加以考量目前旅運環境所面臨的現況，並參考國際優良場站設計原則，作為手冊發展的基礎。期望實現「以人為本（Human-centered）」、「以旅客為中心（Passenger-centered）」的精神^{5 6}。

A.1.1 核心設計原則

參考近五年（2018~2022 年）國際上「公共運輸之旅運空間」的優良設計原則，制定出屬於臺灣旅運場站的 6 項核心設計原則（請參考表 1）。手冊透過此核心設計原則引導，發展出相關規劃設計方向，同時也是各旅運場站建置或改善時，建議留意之重點。

4. Department of Transport and Main Roads. (2020, June). Public Transport Infrastructure Manual (PTIM). Queensland, Australia.

5. 內政部營建署（2018 年 11 月）。都市人本交通規劃設計手冊（第二版）（頁 1 - 4）。

6. Network Rail Infrastructure Limited. (2021, March). Station Design Guidance Design Manual. London, United Kingdom.

表 1 旅運空間核心設計原則

編號	核心設計原則	定義	規劃設計方向	旅運空間類型				
				海運	空運	鐵路	捷運	所有旅運
				參考資料 ^a				
				[1]	[2]	[3]	[4]	[5]
1	通用性 Universal	場站設計滿足與涵蓋不同群體需求，無論體型、年齡、能力、文化背景或其他因素，皆能方便、安全 and 自主地使用這些設施，強調包容性和平等性。	- 設施及動線，滿足各類型旅客服務體驗。 - 符合現行無障礙、親子等相關規範。 - 考量國際通用標示，並有效傳遞必要資訊。	○	○	○	○	○
2	易識別理解 Perceptible	將品牌形象導入場站周遭、內部空間、基礎設施，傳遞一致的設計語言。不論周圍狀況或旅客的感官能力，確保清楚傳達必要資訊，包含良好的視覺鏈接以及清晰易讀的指標。	- 空間設施導入 TAIWAN Hi 場站品牌形象。 - 針對旅客旅程提供關鍵引導資訊。	○	○	○	○	○
3	安全可靠 Safety	場站內外部應提供足量之旅客容納空間或人流控管機制，避免有隱蔽的視野死角、公共設施皆能安全與容錯的操作，降低事故風險。	- 符合現行緊急逃生、消防防災規範。 - 規劃清晰且便於管制的人車動線。	○	○	○	○	○
4	無縫連結 Seamless	場站資訊與聯外交通網絡緊密連結且順暢連貫，旅客前往各場域時，能通行無阻並輕鬆轉換，不過度依賴指標或人工指引。	- 滿足旅客習性之接駁環境。 - 友善且順暢的動線規劃。	○	○	○	○	○
5	易維護 Maintainable	相關設計應方便管理單位維護和營運。除了易於清潔、移動、檢查或更替，並能有效率且不費力地服務旅客。	- 考量必要之倉儲、公務及建物維運緩衝空間。 - 規劃有利管理的動線與設施。 - 採用易於維護、清潔、耐用之材料及設施。	○	○		○	
6	永續性 Sustainable	以永續發展為願景，促進環境、社會與經濟的共榮共存，例如建材就地取材減少運輸碳足跡，且恆久耐用、友善環境。	- 考量環保、循環、節能的規劃設計。 - 採用具適地性、可替代之材質及設備。	○	○	○	○	○
註：a 參考資料為近五年（2018~2022）之資料。 [1] Auckland Transport. (2019). Auckland Transport Design Manual: Ferry Terminal Design. Auckland, New Zealand. [2] International Air Transport Association. (2022). Passenger Terminal Design. International Air Transport Association. [3] Network Rail Infrastructure Limited. (2021, March). Station Design Guidance Design Manual. London, United Kingdom. [4] Bay Area Rapid Transit. (2018, February). Station Experience Design Guidelines. San Francisco, United States of America. [5] Department of Transport and Main Roads. (2020, June). Public Transport Infrastructure Manual (PTIM). Queensland, Australia.								

場站分類及規劃 | A.1.2 旅客組成

A.1.2 旅客組成

場站旅客具備不同的使用目標與行為。因此，當旅運空間設計規劃時，應盡可能滿足各類旅客旅程及體驗的不同需求，本手冊將旅客特性分為 4 種類型^{7 8 9 10}，如下：

1. 一般旅客

- (1) 頻繁使用者：對於周遭環境與服務設施熟悉程度高，需提供場站的基本設施與便捷性。
- (2) 初次到訪者：對環境熟悉度低，需提供指標或人工指引。

2. 暫時行動不便者

- (1) 攜帶行李者：攜帶大件行李、一般或折疊自行車、樂器等，所需空間較大、移動時間較長，需提供對應之行李空間。
- (2) 與嬰幼童同行者：可能有推嬰兒車、更換尿布、哺（集）乳等需求，需設置哺集乳室，考量放置嬰兒車的空間。
- (3) 孕婦：無法長時間站立及避免與行人碰撞，場域內需提供座椅，廁所間需提供扶手。

3. 行動不便者

- (1) 高齡者：因長距離連續步行及長時間站立有困難，需提供座椅及輪椅，並提供無障礙配套設施與指引。
- (2) 肢體不自由者：由於拄柺杖或助行器、乘坐手動 / 電動輪椅等，需提供無障礙配套設施與指引。
- (3) 視覺 / 聽覺 / 認知障礙人士：須倚靠工作人員特別協助，需提供無障礙配套設施與指引。

4. 其他：

- (1) 託運需求者：欲託運車輛（機慢車、小客車、貨車）、貨物、行李的旅客，需提供可配合之託運服務。
- (2) 外國人：需提供外語指標系統與英語解說之服務人員。

7. Network Rail Infrastructure Limited. (2021, December). Station Capacity Planning Design Manual. London, United Kingdom.

8. 內政部建築研究所（2015 年 12 月）。交通場所通用化設施設計準則（頁 39）。

9. 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課（2021 年 3 月）公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編））。

10. APTA Standards Development Program (2020, July, 28). Transit Universal Design Guidelines. American Public Transportation Association.

場站分類及規劃 | A.1.2 旅客組成

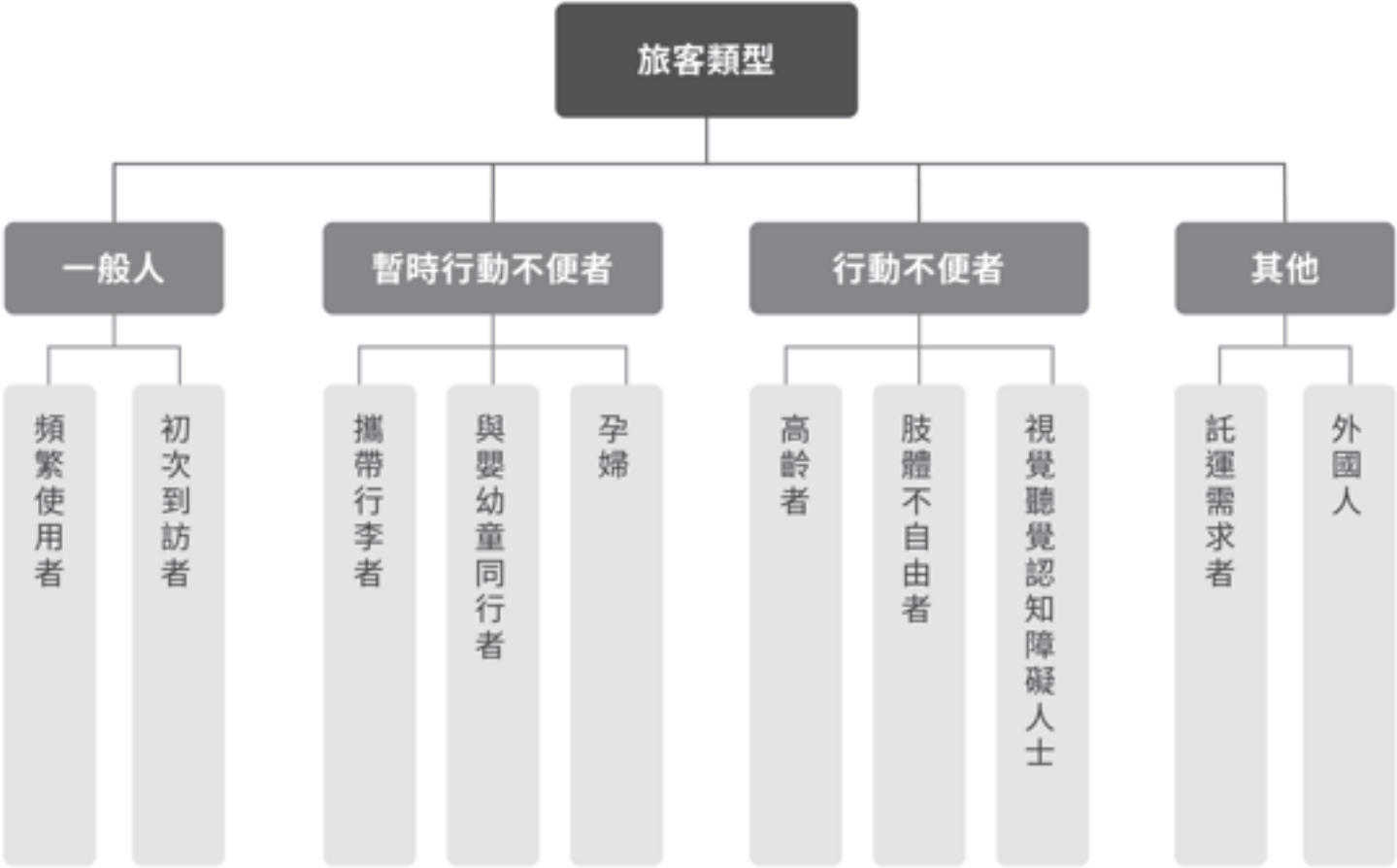


圖 1 旅客類型分類

A.1.3 場站現況

目前海運領域多針對港口有較明確的港埠分類^{11 12}，例如國際商港、國內商港、漁港、能源港等，在客運場站上卻顯少探討。而為釐清場站現況，本手冊透過調查全臺 52 個場站（詳見附錄 2），在 2021 年 11 月至 2023 年 7 月之營運概況，發現各場站的空間在「服務航線組合」、「停靠船舶種類」、「管制與管理方式」、「港口環境」以及「服務旅客族群」的綜合影響下載然不同，透過樹狀圖的分析後產生以下 17 種場站型態。

表 2 場站型態樹狀圖分支條件說明

分支因素	分支說明	節點編號
全臺灣的旅運場站	無。	1-1
航線出入境及通關查驗	是否為出入境航線、依法辦理通關查驗。	2-1 ~ 2-4
航線目的地	為大陸地區或其他國家。	3-1 ~ 3-4
營運單位	如「臺灣港務股份有限公司（簡稱港務公司）」、「地方政府」，以及「台灣航業股份有限公司（簡稱台灣航業）」、「高雄市輪船股份有限公司（簡稱高雄輪船）」等民營單位。	3-5 ~ 3-7 5-1 ~ 5-2
船舶種類	場站主要停靠船舶為「渡船」，場站整體空間作機車通道比例高，以便大量騎士排隊、快速經過購票處、上船，主要停靠船舶非「渡船」，場站空間重視旅客行人的停留等候機能。	3-8 ~ 3-9
管制站設置	進入港區是否設有管制站。	4-1 ~ 4-2
候船空間	候船型態分為「候船室」、「候船亭」、「簡易候船區」及「無候船區」。	4-3 ~ 4-6
售票處形式	(1) 共構型：與觀光署或商業空間共構，並共享資源。 (2) 機動型：無固定式售票處，由航商工作人員於碼頭、候船亭或船上進行購票或直接付款。	5-5 ~ 5-6 6-3 ~ 6-4
場站與碼頭的距離	(1) 「緊鄰」：場站出口與登船口距離近，約 15 米內。 (2) 「遠離」：場站出口與登船口距離遙遠，超過 15 米。	6-1 ~ 6-2

11. 交通部航港局（2023 年 6 月 28 日）。商港法（第 2-3 條）。

12. 交通部運輸研究所（2009 年 4 月）。商港區域外交通船碼頭整體規劃及未來發展計畫。交通部運輸研究所。

場站分類及規劃 | A.1.3 場站現況

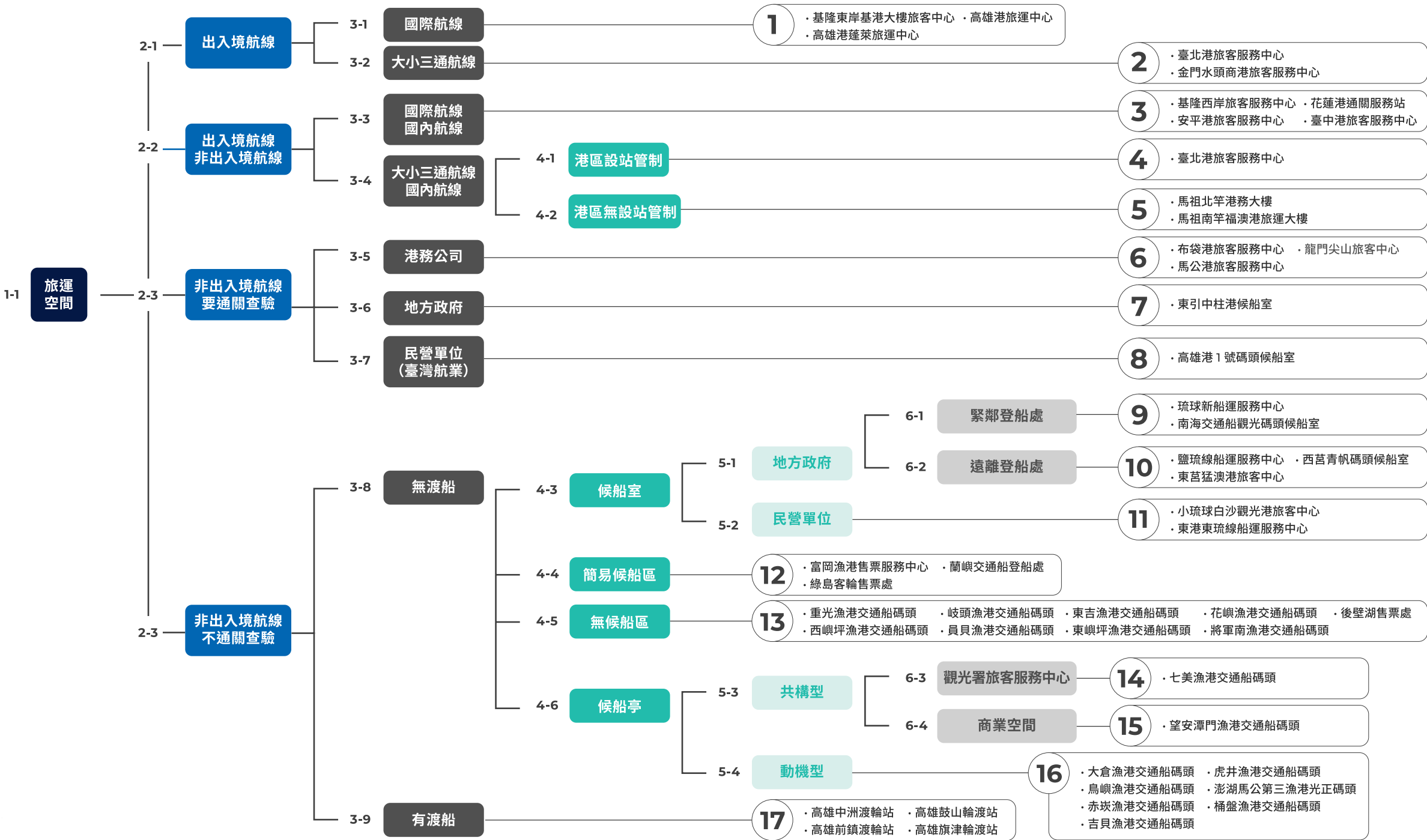


圖 2 全臺旅運場站型態

A.2 場站分類

旅客行為在各場站皆有所差異，代表旅客需求有所不同。而不同旅程組合，反映出應提供之空間、設施具差異性。因此以下透過「旅客旅程」分析，歸納出系統性的「場站分類」建議。

A.2.1 旅客旅程

「旅客旅程」在此可視為旅客與場站所有互動行為的紀錄，串連旅客抵達目的地到離開時的全部經歷。綜合考量所有場站旅客，主要的旅程階段如下：

1. 離港旅程

「事前準備」及「出發」階段，發生在旅客進入場站前，而「抵達」至「離港」共 5 個階段，主要發生在旅客進入場站後，如圖 3 所示。

2. 抵港旅程

「下船」至「入境」發生在旅運場站內，而「選擇交通」及「離開」則發生在旅客離開場站後。各階段旅客的主要行為，如圖 4 所示。

場站分類及規劃 | A.2.1 旅客旅程

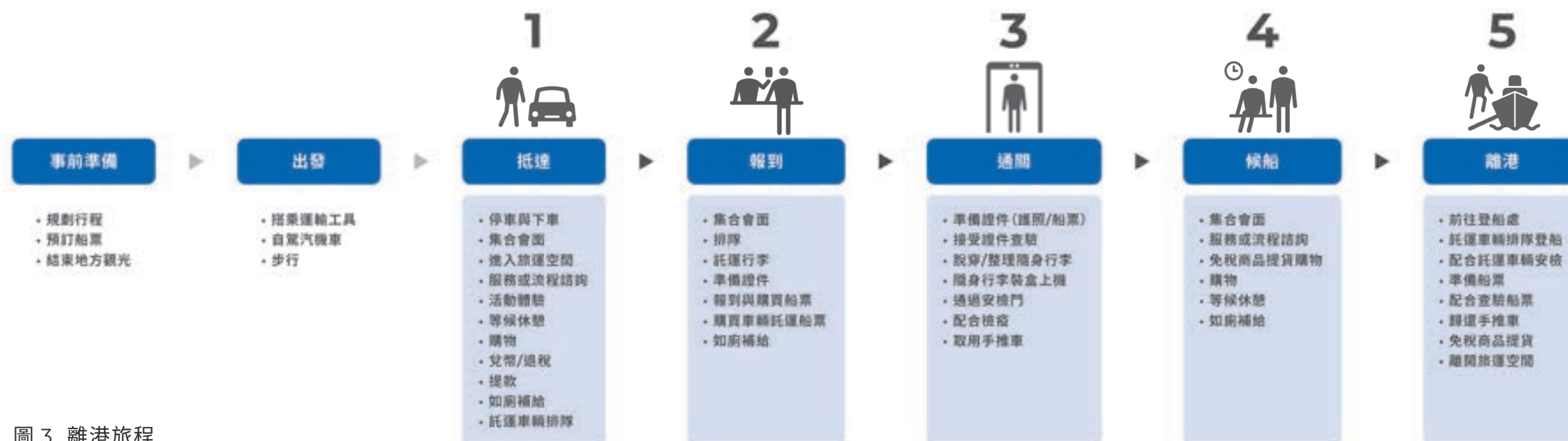


圖 3 離港旅程



圖 4 抵港旅程

場站分類及規劃 | A.2.1 旅客旅程

3. 旅程差異

藉由旅程階段、各階段旅客行為差異，離港旅程可歸納為 5 種，而抵港旅程則有 4 種。主要差異如下。

(1) 離港旅程

離港 ①

旅客要離開臺灣，通常需要配合繁複的通關流程，並且有兌幣、免稅購物等旅程行為。

離港 ②

旅客前往國內其他地區，需配合通關檢查，並有免稅購物的行為時。若要託運車輛，需先向航商預定及到現場排隊。

離港 ③

旅客前往國內其他地區，而不需要配合通關檢查時，若要託運車輛，需先向航商預定及到現場排隊。部分離島的場站，旅客可以在登船前向免稅商店提貨。



圖 5 離港旅程①



圖 6 離港旅程②



圖 7 離港旅程③

場站分類及規劃 | A.2.1 旅客旅程

離港 ④

旅客前往國內其他地區，而不需要配合通關檢查時，登船前可以在涼亭或周邊的遊客中心休憩補給。若要託運車輛，需先向航商預定及到現場排隊。

離港 ⑤

旅客前往國內其他地區，而不需要配合通關檢查時，航班多數密集（約 15 分鐘一班）且航程近，不需特別提前到站等候航班。若要託運車輛，亦可直接將機慢車騎上渡船甲板。



圖 8 離港旅程④



圖 9 離港旅程⑤

場站分類及規劃 | A.2.1 旅客旅程

(2) 抵港旅程：

抵港 ①

旅客從國外來臺，部分旅客如港澳地區應先完成落地簽證，配合通關檢查，並且有兌換臺幣、提取與辦理行李託運的程序。

抵港 ②

旅客從國內其他地區前來，託運車輛者需索取車輛，旅客抵達後可以選擇直接離開港口，亦可進入場站休憩補給。若來自金門、馬祖地區，部分攜帶動植物的旅客，得再依照檢疫單位指示，配合作業。

抵港 ③

旅客從國內其他地區前來（主要為島際間通勤），託運車輛者需索取車輛。不需經過通關程序，旅客抵達後可以直接離開港口。因場站缺乏旅運資源，旅客若需休憩補給，得前往周邊的遊客中心或商店。

抵港 ④

旅客從國內其他地區前來，託運車輛者需索取車輛。不需經過通關程序，旅客抵達後可以直接離開港口，亦可進入場站休憩補給。



圖 10 抵港旅程①



圖 11 抵港旅程②



圖 12 抵港旅程③



圖 13 抵港旅程④

場站分類及規劃 | A.2.2 場站類型

A.2.2 場站類型

臺灣場站旅客的旅程組合，主要可以分成 5 類（A~E），以提供旅客所需服務空間的組合。

表 3 五大場站分類表

場站	旅程組合		說明
A 國際場站	離港	①	旅客出入國境，必需配合通關檢查，通常為提供國際航線（含大小三通）的場站。空間規劃應特別考量通關檢查、簽證辦理、兌幣退稅、託運行李及免稅購物等服務。部分場站會提供國際航線以及非國際航線 2 種航線，則屬於「混合航線」國際場站。
	抵港	①	
B 國內標準場站	離港	②	旅客出入國內其他地區，需配合通關檢查之場站，通常發生於國內商港的場站。空間規劃應特別考量離港通關檢查、車輛託運、免稅購物、抵港如廁補給等服務。
	抵港	②	
C 交通船場站	離港	③	旅客出入國內其他地區，通常位於國內觀光、漁港場站。空間規劃應特別考量與周邊環境之整合，以及提供車輛託運、抵港如廁補給之服務。
	抵港	④	
D 簡易場站	離港	④	旅客出入國內其他地區，簡單基礎的旅運資源分散於港口各處，通常發生在國內離島漁港場站。空間規劃應特別考量旅運接駁串連、資源引導、周邊環境之整合，以及提供車輛託運服務。購票報到處位於旅客中心或商店店面者，為「共構型」簡易場站（D1）；而無固定購票報到處的場站，旅客可能在周邊涼亭、登船口甚至在船上購票，則為「機動型」簡易場站（D2）。
	抵港	③	
E 渡輪場站	離港	⑤	旅客出入國內其他地區，通常發生在有固定渡輪航班的場站。空間規劃應特別考量機慢車等旅客託運之服務，以及人車之分流。
	抵港	④	

場站分類及規劃 | A.3 空間規劃 / A.3.1 空間分區

A.3 空間規劃

本節說明旅運空間的區域組成及其毗鄰關係，並針對 3 種較複雜場站類型（A 國際場站、B 國內標準場站、C 交通船場站）提出共 6 種不同規模之空間配置示範。其中，每一配置方案均為一種假設，考量了最佳動線、最佳旅客旅程並強調以人為本，提出理想狀態的空間配置，但並非唯一方案。當進行空間規劃時，仍需依據實際空間條件進行分析與評估來進行最終配置。

A.3.1 空間分區

旅運空間的分區組成，考量預期的用途、空間性質及空間之間的毗鄰關係，應與旅客旅程一致。以機能最完整的 A 國際場站為例，主要由 7 個主要分區組成^{13 14}

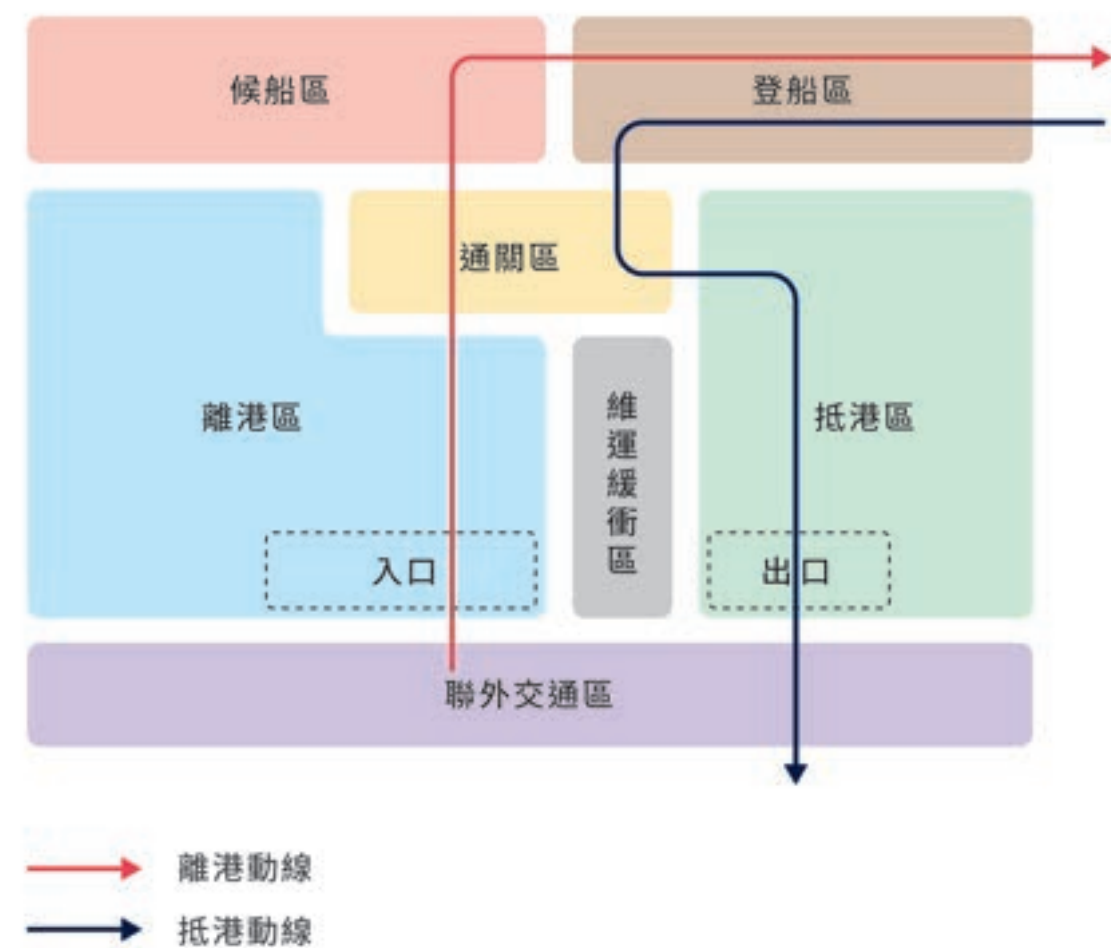


圖 14 旅運空間主要分區組成

參考索引

1. 建築技術規則 | 建築設計施工編
2. 各類場所消防安全設備設置標準
3. 建築物無障礙設施設計規範

13. Air Mobility Command (2011). Passenger Terminal Facility Design Guide. Air Mobility Command.

14. Washington State Department of Transportation Ferries Division. (2016, April). WSF Terminal Design Manual. Washington State Department of Transportation.

場站分類及規劃 | A.3.1 空間分區

各區主要機能以及乘載之旅客行為如下：

- (1) 聯外交通區：銜接周邊交通系統之區域，應考量旅客轉乘需求。
- (2) 離港區：離港旅客報到或購票的區域，規模較小之場站會與「抵港區」共用。
- (3) 通關區：旅客於離港前或抵港後，配合 CIQS 聯檢作業¹⁵之區域。
- (4) 候船區：旅客等候登船前之休憩區域，規模較小之場站可考慮與「離港區」共用。
- (5) 登船區：旅客準備進行登船時之區域，或下船後與目的地接觸之第一個區域。
- (6) 抵港區：抵港旅客辦理相關手續、提領行李之區域，規模較小之場站會與「離港區」共用。
- (7) 維運緩衝區：支持場站營運管理之空間，非旅客進入的公務區域。

15. CIQS 聯檢作業：旅客出入境港口，需要經過通關聯檢作業，包含 Customs（財政部關務署）海關檢查、Immigration（內政部移民署）證照查驗、Quarantine（衛生福利部疾病管制署）人員檢疫與（農業部動植物檢疫防疫署）動植物檢疫，以及 Security（海巡署、內政部警政署所屬各港務警察及港務消防隊等）安全檢查，替國境安全進行把關。

場站分類及規劃 | A.3.1 空間分區



圖 15 分區組成圖

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

A.3.2 空間配置

以五大場站中最複雜的3種場站類型「A 國際場站」、「B 國內標準場站」、「C 交通船場站」進行配置示範。請選擇與計畫場站相同類型之方案，進行空間規劃與配置。本節盡可能納入所有情況，再次申明此非唯一和絕對的方案，每一配置方案均為一種假設，實際請依據空間現況條件進行評估與調整。

1. 國際場站

國際場站包含7個分區，場站主要概念是將出境及入境旅客動線分開。在場站的一側規劃「離港區」，另一側規劃「抵港區」。其中，國際場站具備較多設施與機能，常見長形之建築空間，並分為一層樓及二層樓2種類型。以下分別提供2種建築類型配置建議：

(1) 國際場站 - 二層樓配置

國際場站若採用二層樓的配置結構，運行效率更高，並且能最大限度地減少建築佔地面積。透過一樓大廳之樓梯和電梯抵達二樓，可進入離港區、候船區和登船區等服務功能區域。一樓可做為維運場站、行李倉儲等公務空間，有效區分旅客服務及人員作業動線。一般來說，於交通道路周圍設置人行步道及停車場的成本較高，而二層樓的配置因為將一樓空間劃分為離港和抵港功能，並提供平面道路、停車場，其交通建置成本較低。

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

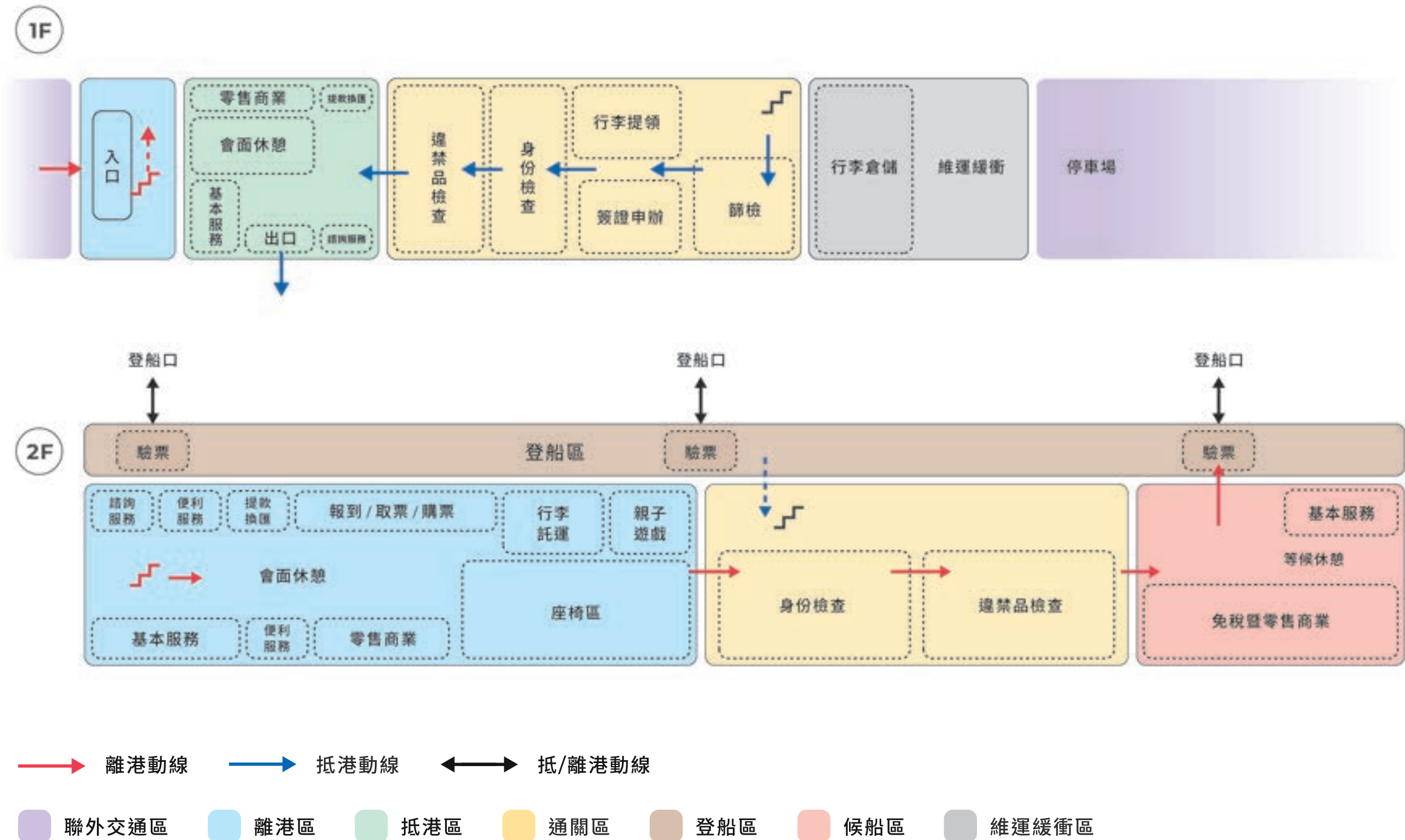


圖 16 國際場站二層樓配置示意

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

(2) 國際場站 - 一層樓配置

當國際場站採用一層樓的配置，須考量如何將所有功能妥善配置與於動線上，以提供最順暢的服務流程。建議利用航班的調配，共用單一「通關區」、「離港區」及「抵港區」。然而，單層樓配置礙於建築量體有限，有時難以於基地內設置人行步道或停車場，需搭配周邊計畫道路及停車用地，方能提供旅客順利抵達場站。若旅運人次較高，在建築及景觀相關法規條件允許之下，建議場站優先評估採用二層樓配置。

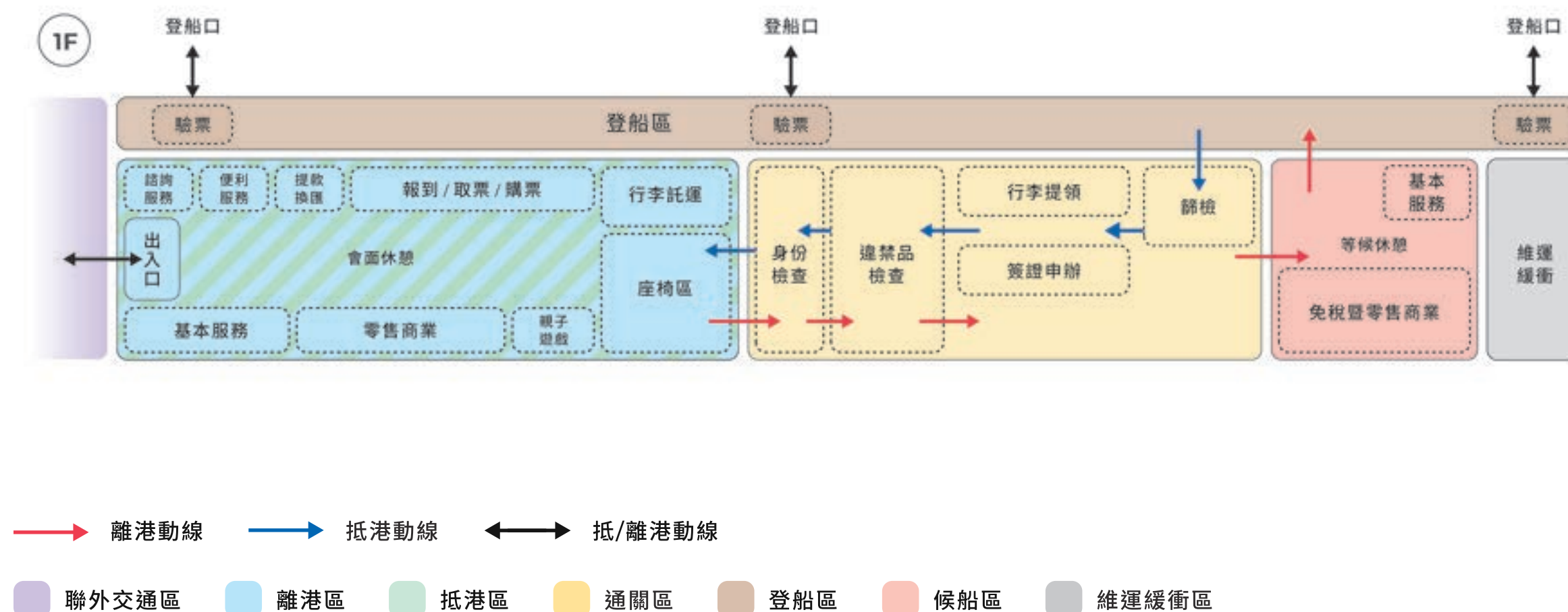


圖 17 國際場站一層樓配置示意

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

2. 國內標準場站

國內標準場站包含 7 個分區，其空間配置概念與國際場站相似，皆於通關區內具有隨身行李安檢的需求。但其空間機能不如國際場站複雜，通常離港區、抵港區共用同一通關區，動線重疊。多數抵港旅客下船後便離開港口，少數旅客會進入場站短暫休憩，因此站內以服務離港旅客為主。建築視基地環境條件，分為長形及矩形 2 種常見的建築類型。下列分別提供 2 種建築類型配置建議：

(1) 國內標準場站 - 長形配置

長形的國內標準場站，其配置類似於國際場站，依據旅客服務旅程，將所有功能有效地配置於直線動線上，提供最順暢的服務流程。不同於國際場站，因服務旅程不如國際場站複雜，且旅客抵港後通常直接從碼頭離開，因此國內標準場站通常無特別獨立設置旅客抵港區。

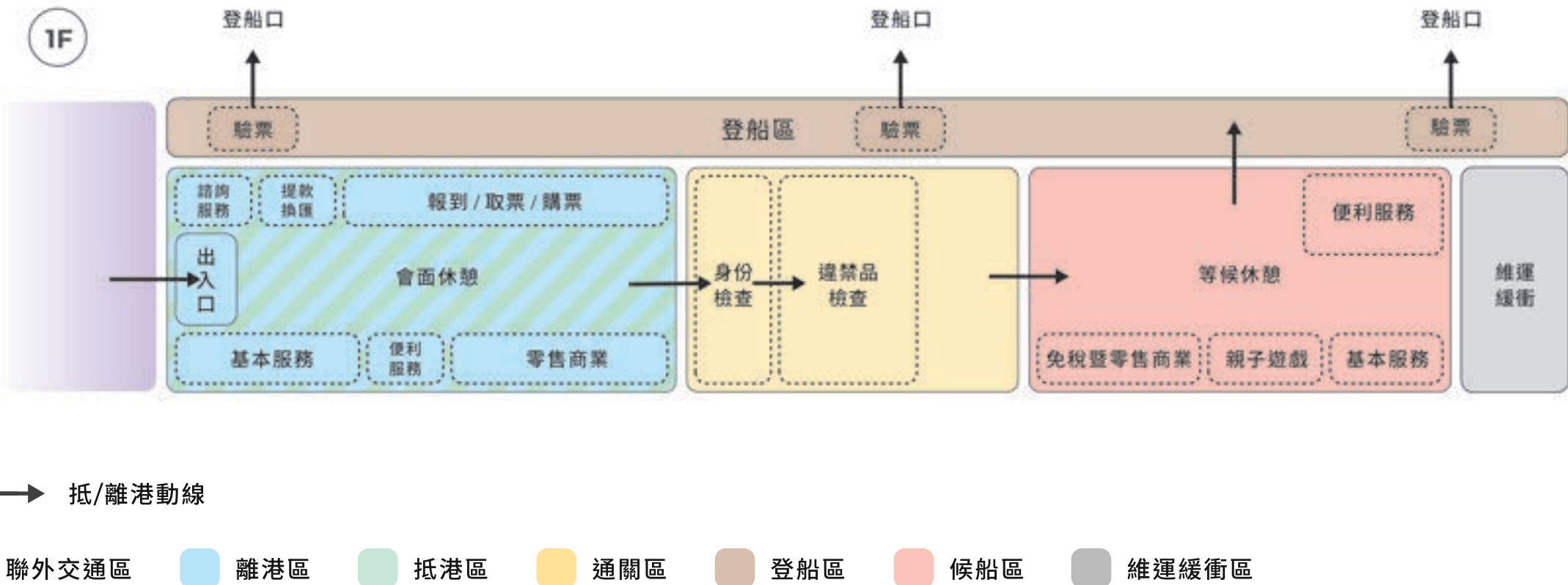


圖 18 國內標準場站（長形）配置示意

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

(2) 國內標準場站 - 矩形配置

矩形的場站以中央為核心，將各分區及設施機能配置於周圍。動線非直線形，但藉由空間分割創造有效的單一動線，一樣能滿足旅客服務旅程，提供最順暢的服務流程。

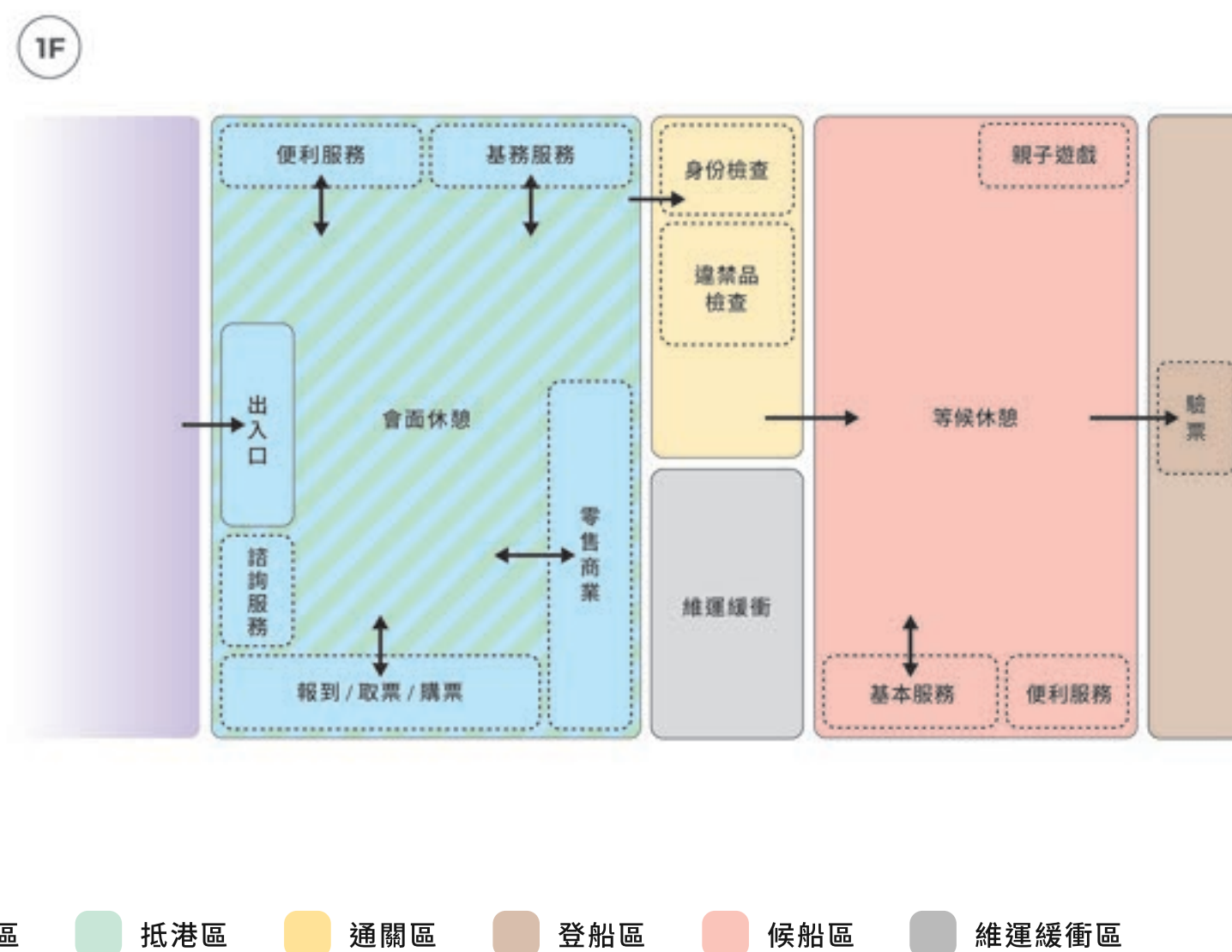


圖 19 國內標準場站（矩形）配置示意

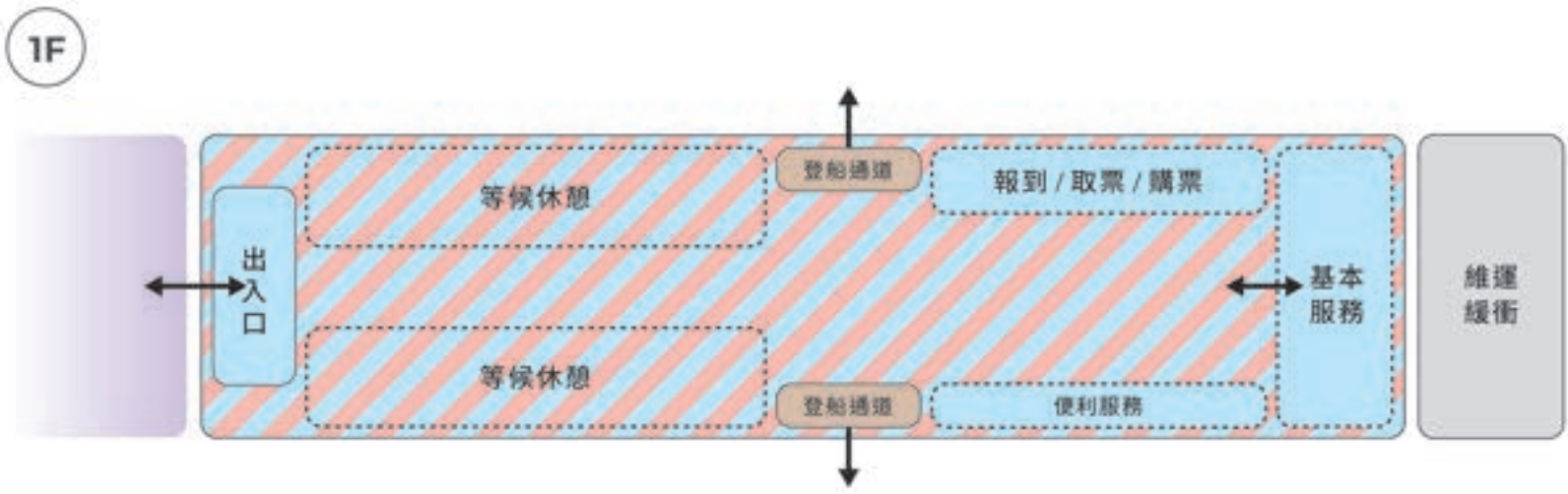
場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

3. 交通船場站

交通船場站包含 6 個分區，無通關區。提供的功能及服務更少、機能單純，離港區及抵港區共用同一空間，動線於空間中重疊，但多數抵港旅客下船後便離開港口。建築視基地環境條件，分為長形及矩形建築 2 種常見類型：

(1) 交通船場站 - 長形配置

長形的場站主要為直線性動線，應保留中央通道的暢通性，設施機能配置於兩側。因為提供的服務較單純，空間機能不如交通船場站多元，應盡量減少隔間以最大化旅客服務空間，並提升視覺通透性。



↔ 抵/離港動線

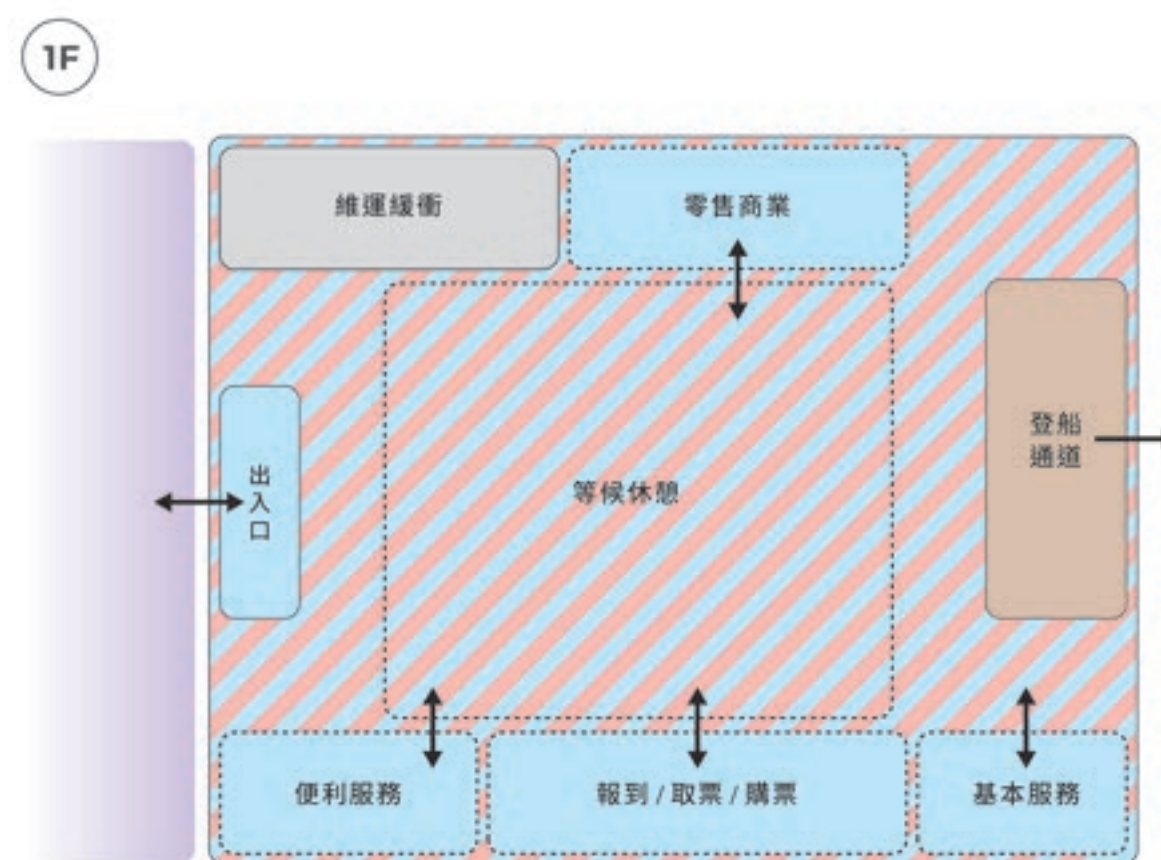
聯外交通區 離港區 抵港區 登船區 候船區 維運緩衝區

圖 20 交通船場站（長形）配置示意

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

(2) 交通船場站 - 矩形配置

矩形場站動線為放射線形，各次分區及設施機能配置於周圍。因為提供的服務較單純，空間機能不如交通船場站多元，應盡量減少隔間以最大化旅客服務空間，並提升視覺通透性。



←→ 抵/離港動線

聯外交通區 離港區 抵港區 登船區 候船區 維運緩衝區

圖 21 交通船場站（矩形）配置示意

場站分類及規劃 | A.3.2 空間配置

綜觀各類型旅運場站的共通性，提出分區設置必要性建議表，各場站可參考此表，規劃「必要」的分區，並評估納入「建議」的分區，以提升旅運服務品質。

- ◎ 必要 (Mandatory)：若不設置，會影響旅運服務品質及管制作業。
- 建議 (Desirable)：若設置，有助於提升旅運服務品質。

表 4 分區設置必要性建議表

空間區域	場站分類					
	A	B	C	D1	D2	E
	國際	國內標準	交通船	簡易 (共構)	簡易 (機動)	渡輪
C.1 聯外交通區						
C.1.1 接駁區	◎	◎	◎	○	○	○
C.1.2 停車區	◎	◎	◎	-	-	-
C.1.3 託運排隊區	-	-	-	-	-	◎
C.2 離港區						
C.2.1 出入區	◎	◎	○	-	-	○
C.2.2 諮詢服務區	◎	○	○	-	-	-
C.2.3 報到 / 取票 / 購票區	◎	◎	◎	○	-	-
C.2.4 行李託運區	◎	-	-	-	-	-
C.2.5 換匯提款區	◎	○	-	-	-	-
C.2.6 零售商業區	◎	○	○	-	-	-
C.2.7 會面休憩區	◎	◎	○	-	-	-
C.2.8 親子遊戲區	○	-	-	-	-	-
C.3 通關區						
C.3.1 篩檢區	◎	-	-	-	-	-
C.3.2 簽證申辦區	◎	-	-	-	-	-
C.3.3 身份檢查區	◎	◎	-	-	-	-
C.3.4 違禁品檢查區	◎	◎	-	-	-	-

空間區域	場站分類					
	A	B	C	D1	D2	E
	國際	國內標準	交通船	簡易 (共構)	簡易 (機動)	渡輪
C.4 候船區						
C.4.1 等候休憩區	◎	◎	◎	◎	◎	○
C.4.2 親子遊戲區	○	-	-	-	-	-
C.4.3 免稅暨零售商業區	◎	◎	○	-	-	-
C.5 登船區						
C.5.1 驗票區	◎	◎	○	-	-	○
C.5.2 登船通道	◎	◎	○	-	-	○
C.6 抵港區						
C.6.1 諮詢服務區	◎	○	○	-	-	-
C.6.2 行李提領區	◎	-	-	-	-	-
C.6.3 換匯提款區	◎	○	-	-	-	-
C.6.4 零售商業區	◎	○	○	-	-	-
C.6.5 會面休憩區	◎	◎	○	-	-	-
C.7 維運緩衝區						
C.7.1 倉儲室	◎	◎	◎	-	-	◎
C.7.2 公務區	◎	◎	◎	-	-	◎
C.7.3 維運設備區	◎	◎	◎	○	-	◎
C.7.4 行李倉儲區	◎	-	-	-	-	-

註 1：混合航線的國際場站，需同時參考場站分類 A、B 相關內容。

註 2：由於各類場站地理、管理條件差異大，「建議」項目需依據實際空間現況進行評估規劃。

場站形象

B

場站形象 | B.1 TAIWAN Hi 品牌識別

B. 場站形象

旅運交通場站是旅客抵達當地的第一個接觸點，是象徵城市形象的重要起點。因此，本章節將說明如何藉由不同場站元素 (Station elements)¹⁶，透過 TAIWAN Hi 品牌建立一致性的場站視覺形象，傳遞「專業可靠、友善開放、與時俱進」的品牌個性。「品牌」是樹立核心價值的重要媒介，可以利用標誌、色彩、圖形等視覺元素，呈現品牌意象。以下說明各場站元素，以及呈現於空間中的手法。

B.1 TAIWAN Hi 品牌識別

品牌識別標誌

「TAIWAN Hi」為提升海運客運服務及形象所打造之海洋運輸品牌，傳遞航運服務之「安全」、「舒適」、「高品質」的核心價值。若欲將旅運場站納入此計畫，可適當導入本品牌意象，創造品牌系列及一致性的旅運服務形象。「TAIWAN Hi」具有特定的外觀、形狀及色彩要求，請依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」規範延伸應用。

參考索引

TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊
識別標誌
P19 - 34



圖 22 TAIWAN Hi 品牌基本標誌

16. Bay Area Rapid Transit. (2018, February). Station Experience Design Guidelines. San Francisco, United States of America.

品牌色彩

品牌色彩「標準色」為品牌標誌用色，由淺藍與深藍組成，傳遞清爽、熱情與安心的感受。請依照「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」制定規則進行使用。顏色的使用比例及應用位置，應考量整體空間設計之和諧性；若品牌標誌色號無法與環境底色產生良好對比效果，請採用單色之黑或白來呈現。

品牌輔助圖形

1. 「TAIWAN Hi」品牌輔助圖形為標誌的字首 T 上方之「波浪」。可適當導入於空間設計中，並依據「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」相關指引進行延伸應用。
2. 圖形元素的應用比例應恰當，避免造成視覺上的凌亂。
3. 圖形元素導入於三維度空間或設施設計時，應以不影響美感及機能為主。

參考索引

TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊

色彩
P35 - 42

輔助圖形
P47 - 52

TAIWAN Hi 淺藍

數位使用 R-0 G-165 B-238 #00a5ee

印刷使用 C-85 M-0 Y-0 K-0

標準色票 PANTONE 2925 C

色系變化 85 % 70 % 55 % 40 % 25 %

TAIWAN Hi 深藍

R-0 G-98 B-239 #0062ef

C-100 M-60 Y-0 K-0

PANTONE 2728 C

85 % 70 % 55 % 40 % 25 %

圖 23 TAIWAN Hi 品牌標準色

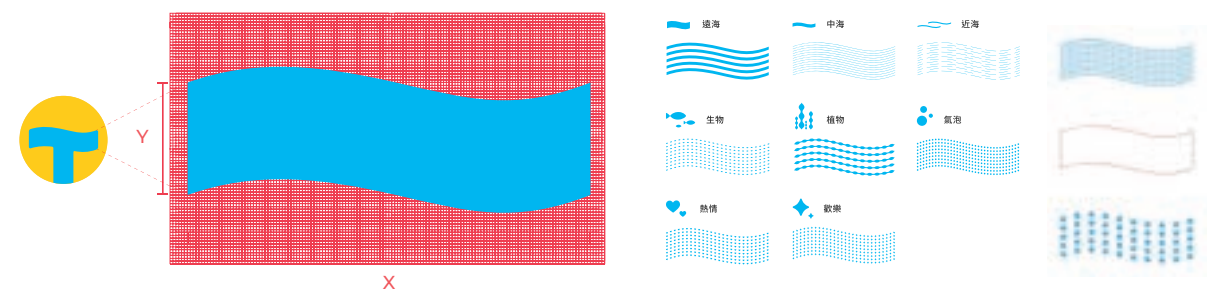


圖 24 TAIWAN Hi 品牌輔助圖形及其元素延伸

場站形象 | B.2 場站元素

B.2 場站元素

旅運空間中能夠建立一致性形象的場站元素，可歸納出 5 大類，分別為指標系統、設備及家具、廣告物、進駐商店及天地壁（天花板、地坪、壁面）¹⁷。



圖 25 五大場站元素

17. Bay Area Rapid Transit. (2018, February). Station Experience Design Guidelines. San Francisco, United States of America.

場站形象 | B.2 場站元素

藉由制定「場站元素設置優先順序建議表」指出優先採納元素和組成項目，為每個場站區域如何導入元素提供指引。當空間有限時，應優先採納較高優先等級的元素。

- ◎ 必要設置
- 在空間允許的情況下，可視需求設置
- × 不必設置

表 5 場站元素設置優先順序建議表

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
指標系統	品牌識別	◎	◎	×	◎	○	◎
	空間配置圖	○	◎	○	◎	×	◎
	佈告欄	×	◎	◎	◎	○	◎
	地貼指引	×	○	○	○	○	○
	即時航班資訊	×	◎	○	◎	○	○
	其他指標	○	◎	◎	◎	◎	◎
設備與家具	窗貼	×	○	○	○	○	○
	紅龍	×	○	○	○	○	○
	售票櫃檯	×	◎	×	×	×	×
	自動報到售票機臺＊	×	○	×	×	×	×
	座椅＊	×	◎	×	◎	○	○
	垃圾桶＊	×	◎	◎	◎	×	◎
廣告物	小型廣告	×	○	×	○	×	○
	大型廣告	×	○	×	○	×	○
商店	長期性商店＊	×	○	×	○	×	○
	臨時性商店＊	×	○	×	○	×	○
天地壁	天花板＊	×	○	×	○	○	○
	地坪＊	×	○	×	○	○	○
	壁面＊	×	○	×	○	○	○

＊記號之項目為未提供 TAIWAN Hi 設計之項目，實際得依各式場站條件進行採購及設置，可洽相關單位評估其設計之適當性。

場站形象 | B.3 分區形象建構

B.3 分區形象建構

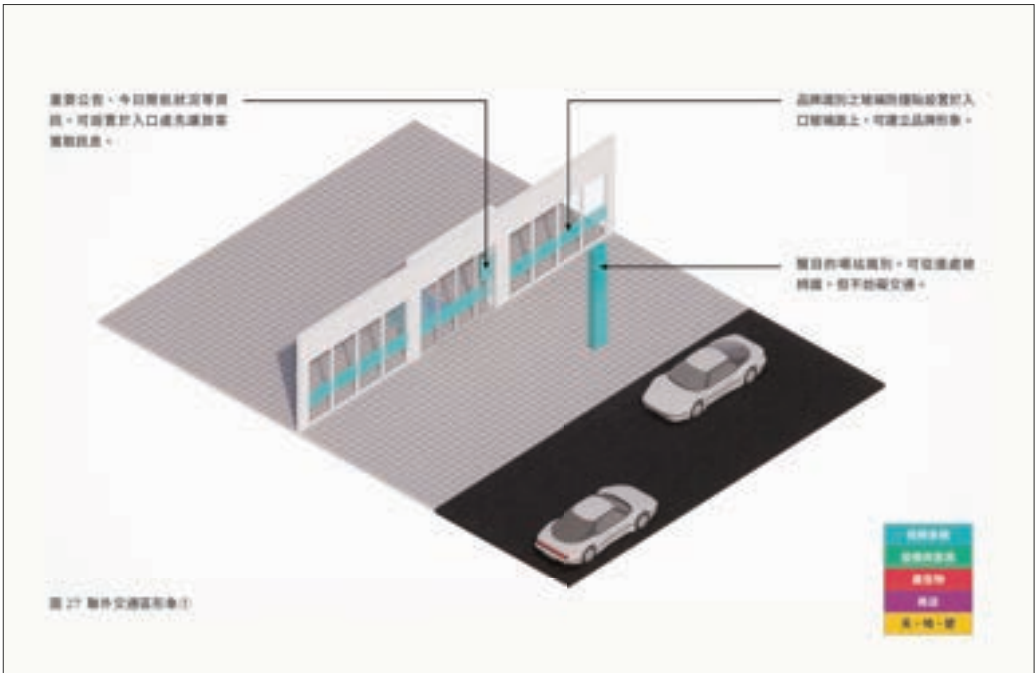
為了幫助讀者建立場站各分區的形象概念，在詳細說明各場站元素的設計指引前，本節先概覽方式，介紹各區場站元素的設置優先順序，以及理想形象的配置示意。

本節使用方式說明



各分區概覽圖

針對場站各分區之重要組成元素進行概述，並提供場站元素之設置優先順序建議表。



各分區理想形象示意圖

圖解呈現了各場站分區所採納的組成元素，以及理想狀態的設置示意。

場站形象 | B.3.1 聯外交通區

B.3.1 聯外交通區

聯外交通區以「A 國際場站、B 國內標準場站、C 交通船場站」為例。旅客藉由多種交通方式抵達，此區設置重點在清楚引導旅客進入場站內。

		聯外交通區
指標系統	品牌識別	◎
	空間配置圖	○
	佈告欄	×
	地貼指引	×
	即時航班資訊	×
	其他指標	○
設備與家具	窗貼	×
	紅龍	×
	售票櫃檯	×
	自動報到售票機臺	×
	座椅	×
	垃圾桶	×
廣告物	小型廣告	×
	大型廣告	×
商店	長期性商店	×
	臨時性商店	×
天地壁	天花板	×
	地坪	×
	壁面	×

◎ 必要設置

○ 在空間允許的情況下，可視需求設置

×

旅客需求

- 我要怎麼抵達場站？
- 出入口在哪？
- 哪裡可以臨停 / 接駁？
- 周邊的停車場在哪？

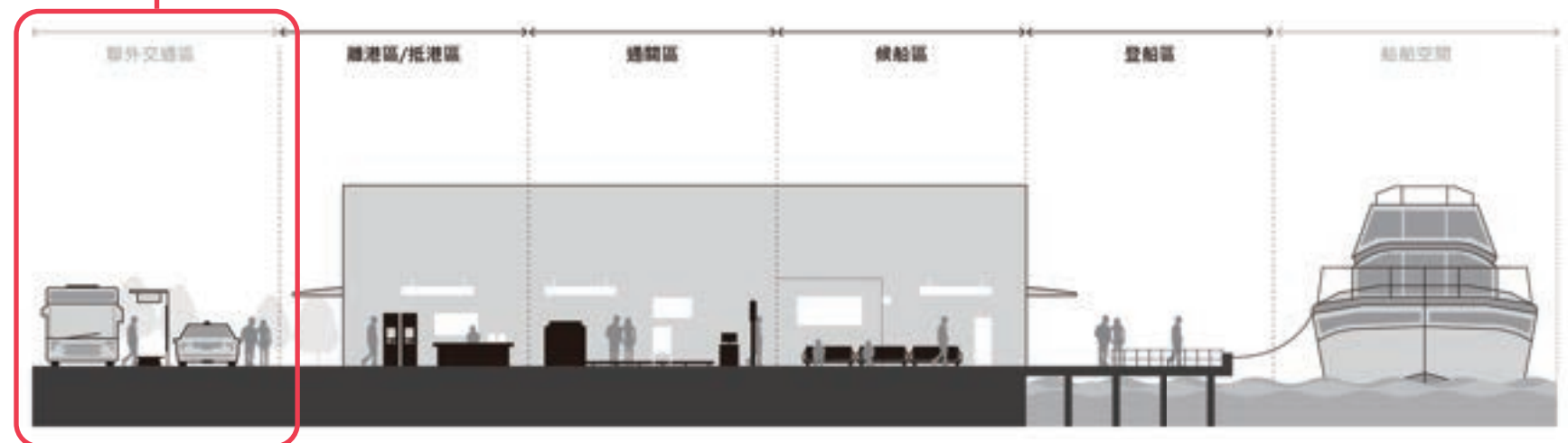


圖 26 聯外交通區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.1 聯外交通區

重要公告、今日開航狀況等資訊，可設置於入口處先讓旅客獲取訊息。

品牌識別之玻璃防撞貼設置於入口玻璃面上，可建立品牌形象。

醒目的場站識別，可從遠處被辨識，但不妨礙交通。

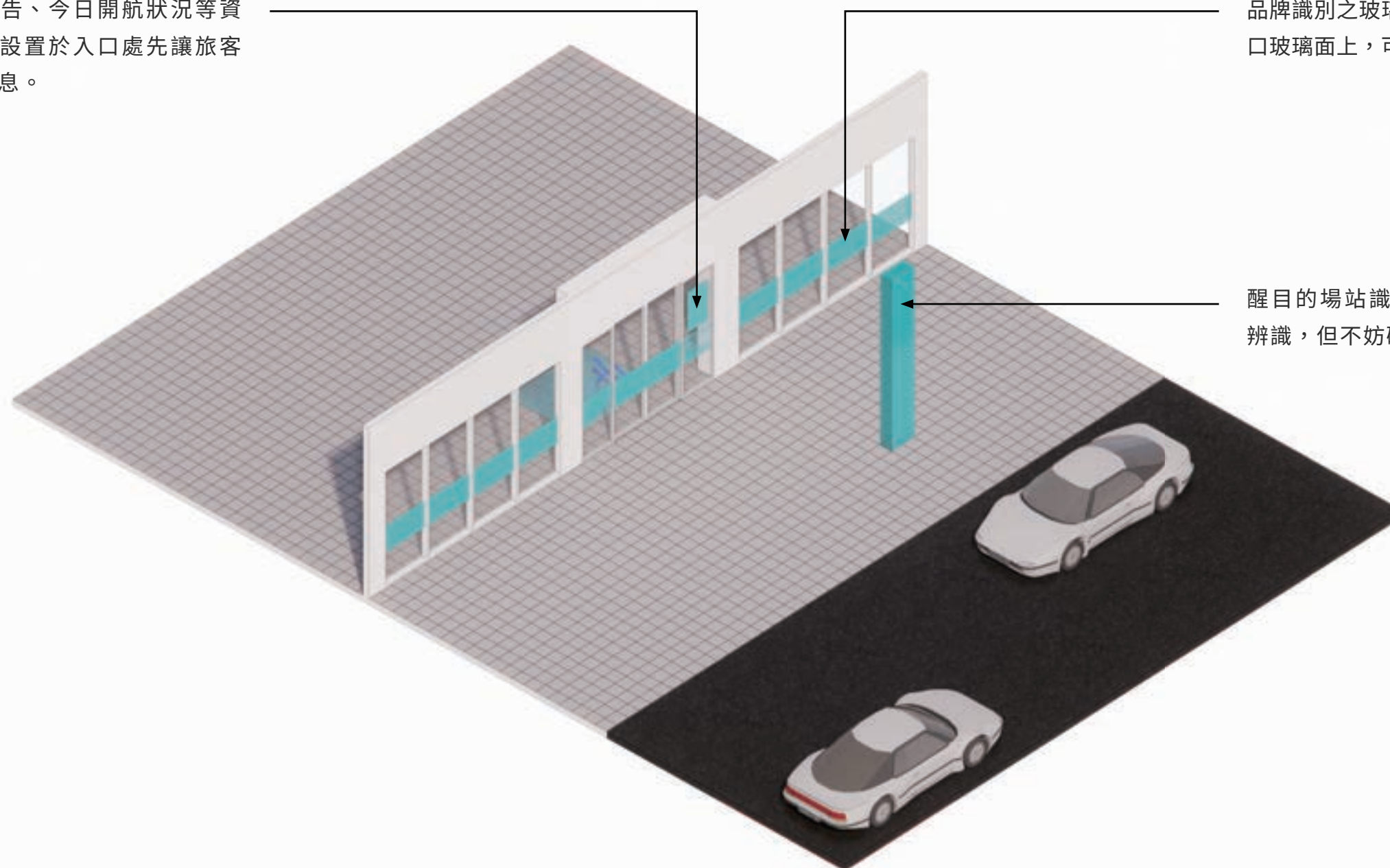


圖 27 聯外交通區形象①

指標系統

設備與家具

廣告物

商店

天、地、壁

場站形象 | B.3.1 聯外交通區

品牌識別之玻璃防撞貼設置於入口玻璃面上，可建立品牌形象。

場站外可設置場站平面配置資訊，做為必要的尋路資訊。

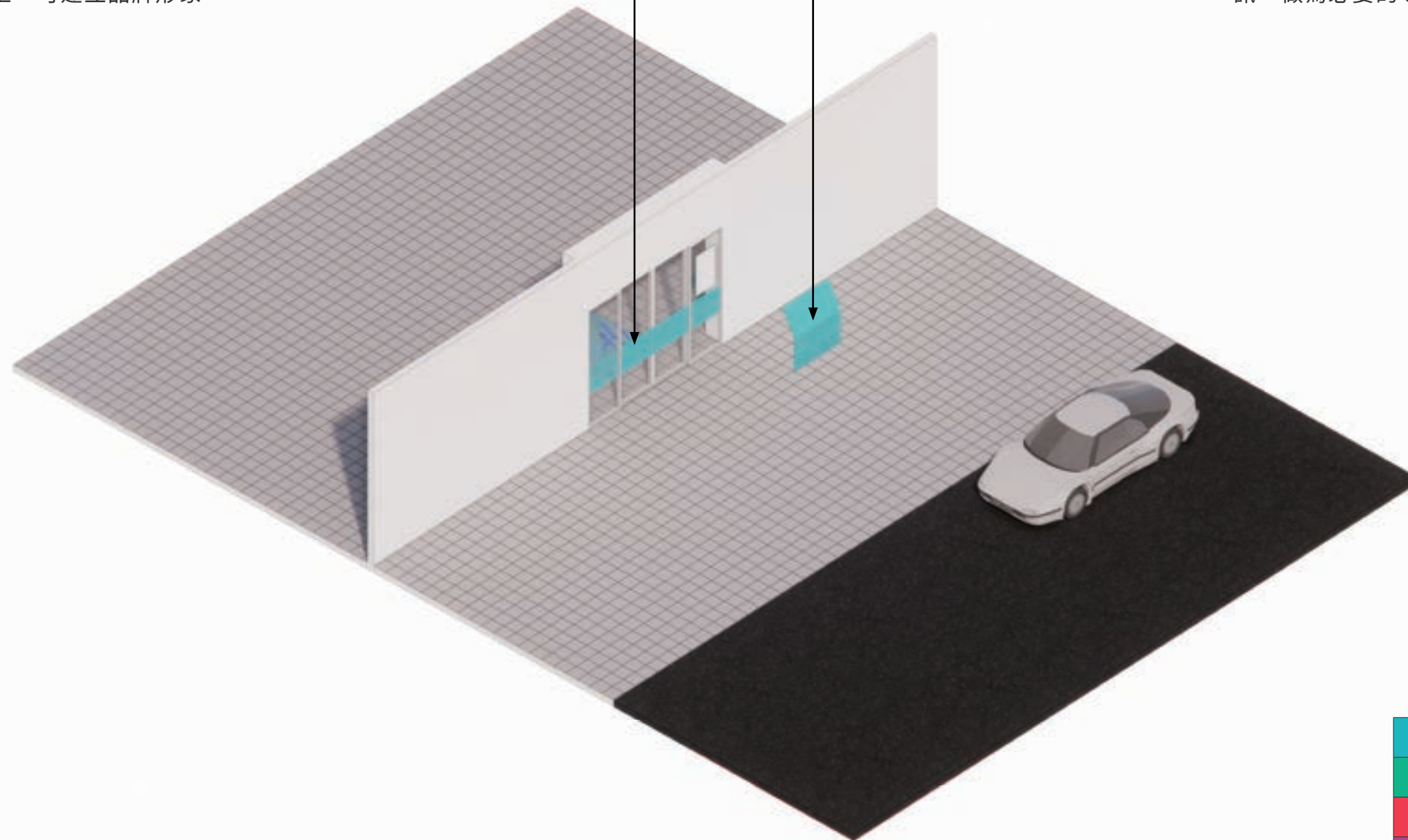


圖 28 聯外交通區形象②

場站形象 | B.3.2 離港區

B.3.2 離港區

離港區以「A 國際場站、B 國內標準場站、C 交通船場站、D 簡易場站」示範。此區域必須提供清楚的乘船資訊、交通指引與服務項目，建立流暢的動線。

		離港區
指標系統	品牌識別	◎
	空間配置圖	◎
	佈告欄	◎
	地貼指引	○
	即時航班資訊	◎
	其他指標	◎
設備與家具	窗貼	○
	紅龍	○
	售票櫃檯	◎
	自動報到售票機臺	○
	座椅	◎
	垃圾桶	◎
廣告物	小型廣告	○
	大型廣告	○
商店	長期性商店	○
	臨時性商店	○
天地壁	天花板	○
	地坪	○
	壁面	○

◎ 必要設置

○ 在空間允許的情況下，可視需求設置

× 不必設置

旅客需求

- ・ 我在哪裡？
- ・ 要去哪裡報到 / 購票 / 取票？
- ・ 往哪邊走可以抵達我要前往的目的地？
- ・ 船幾點開？
- ・ 在幾號登船口？
- ・ 我提早到了，是否有打發時間的事情可做？
- ・ 哪裡有地方稍作休息？

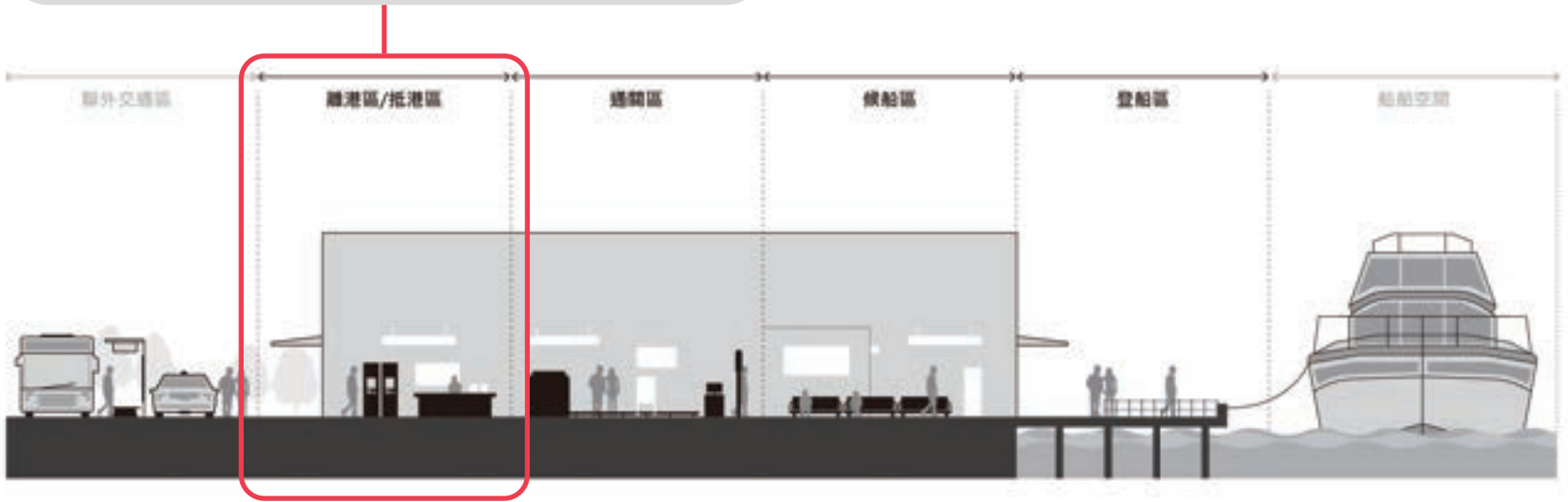


圖 29 離港區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.2 離港區

售票處整合即時航班資訊，以建立清晰的資訊環境，以利旅客獲取訊息。

售票櫃檯設計可導入 TAIWAN Hi 品牌意象或色彩，做為所有場站的通用品牌元素。

機臺外觀可導入 TAIWAN Hi 品牌色彩，做為所有場站的通用品牌元素。

座椅視場站規模及使用者需求進行挑選，款式不宜過多，以更直觀建立場站形象。

無障礙、安全和逃生消防等資訊設置於出入口周邊。

進駐商店可採內嵌式設計，與場站環境結合，減少多個獨立結構，並可設置在高可見度的區域。

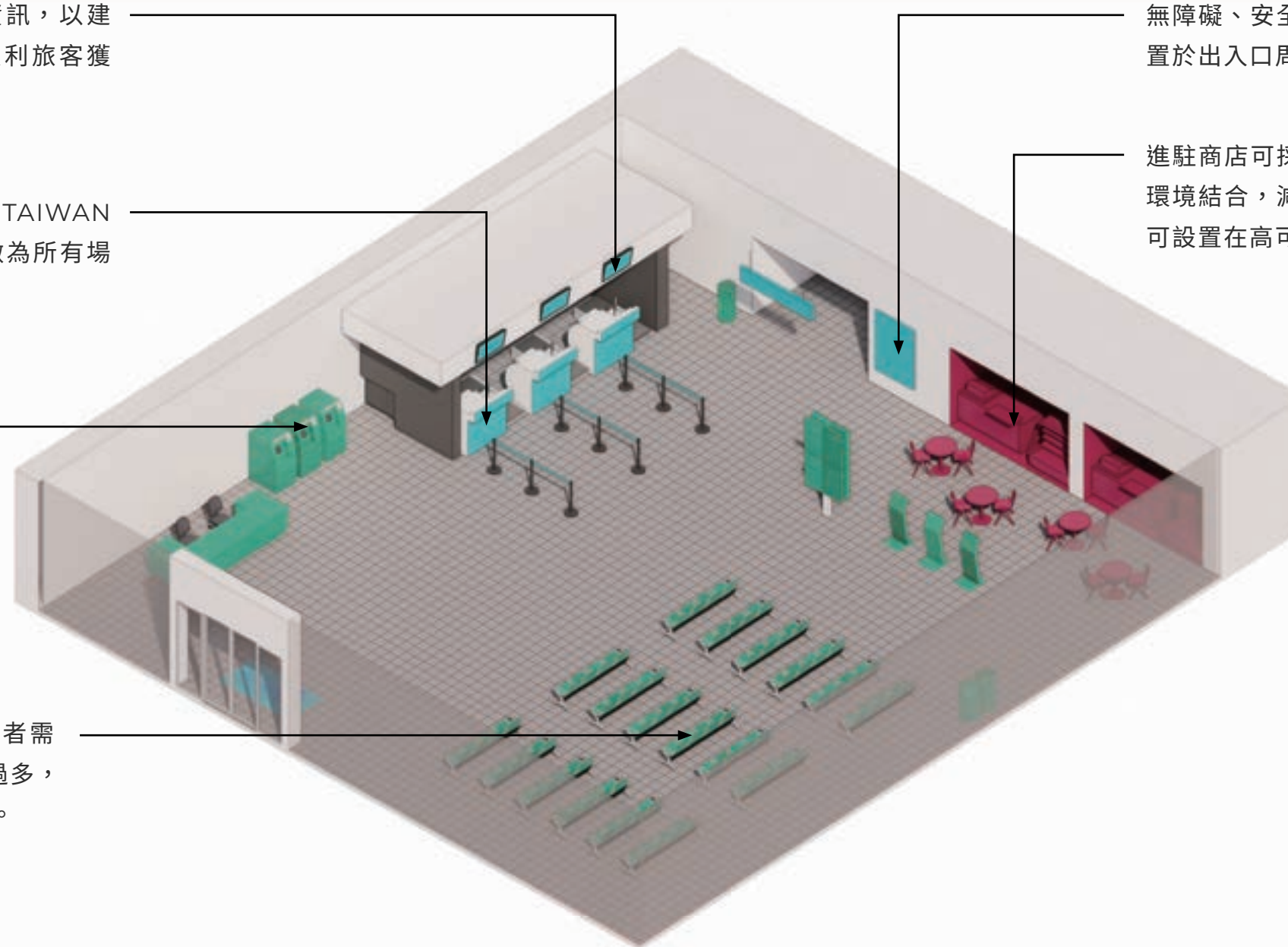


圖 30 離港區形象①

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

B.3.2

座椅視場站規模及使用者需求進行挑選，款式不宜過多，以更直觀建立場站形象。

適當導入地貼指引有助於提升引導效率，並塑造場站特色。

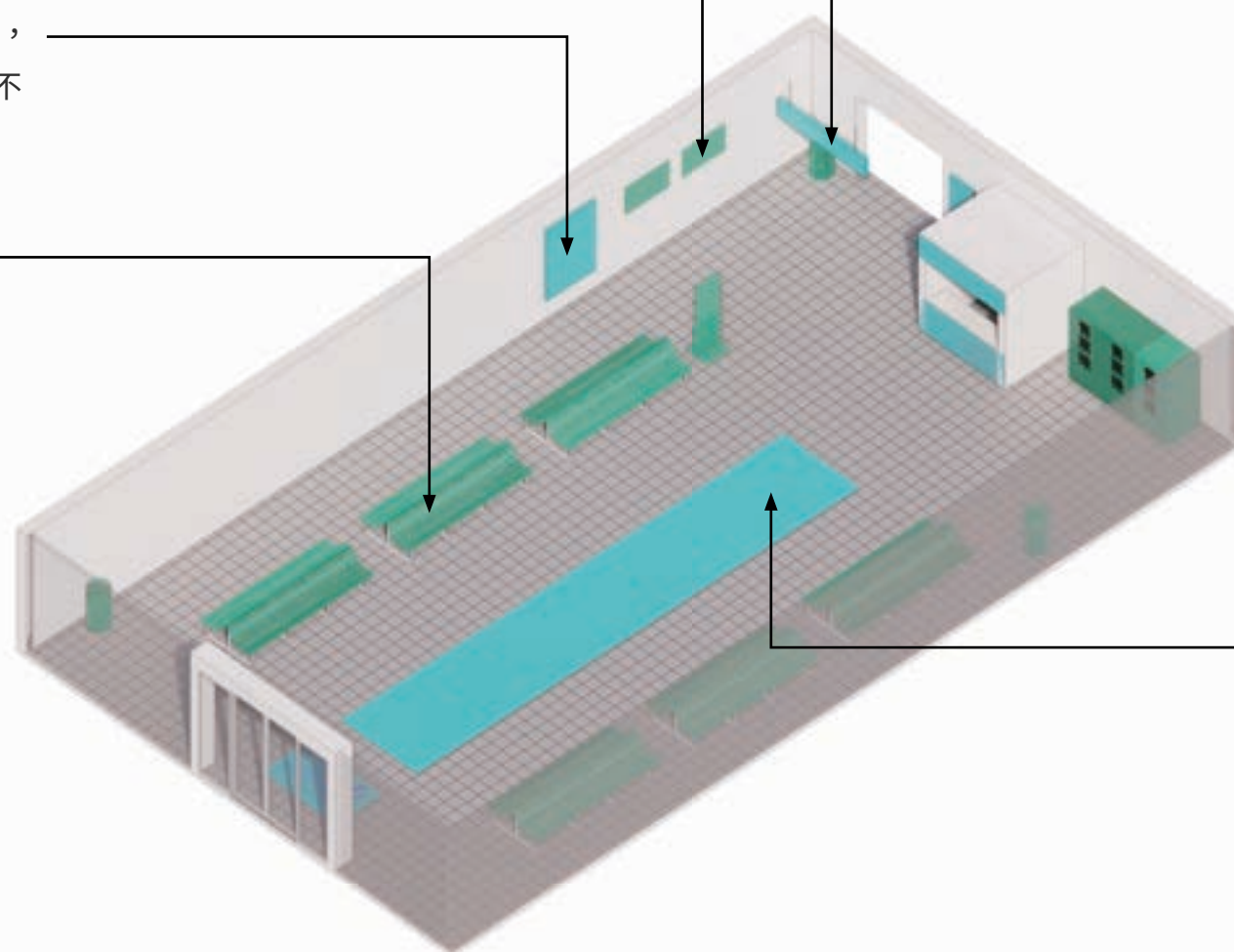
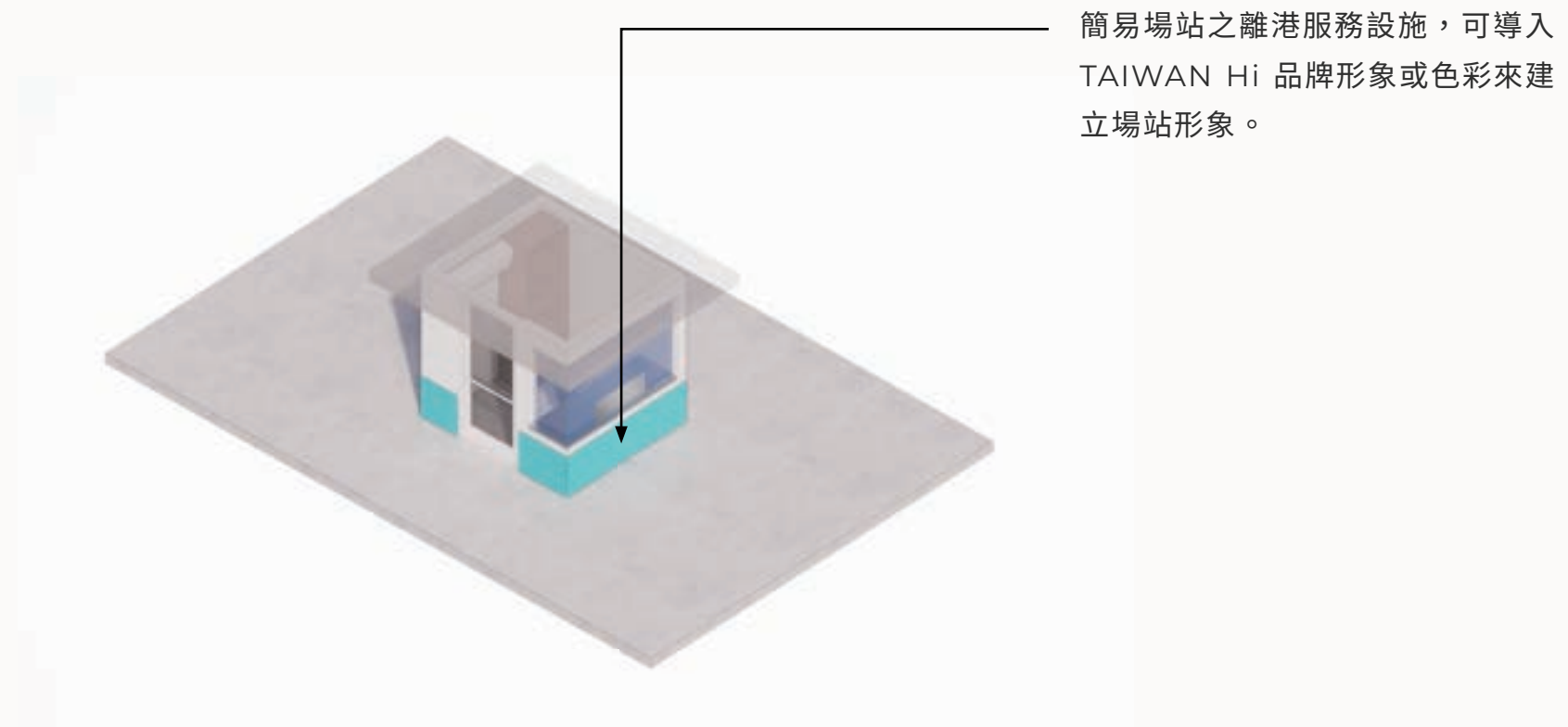


圖 31 離港區形象②

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.3.2 離港區



B.3.2

圖 32 離港區形象③

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.3.2 離港區

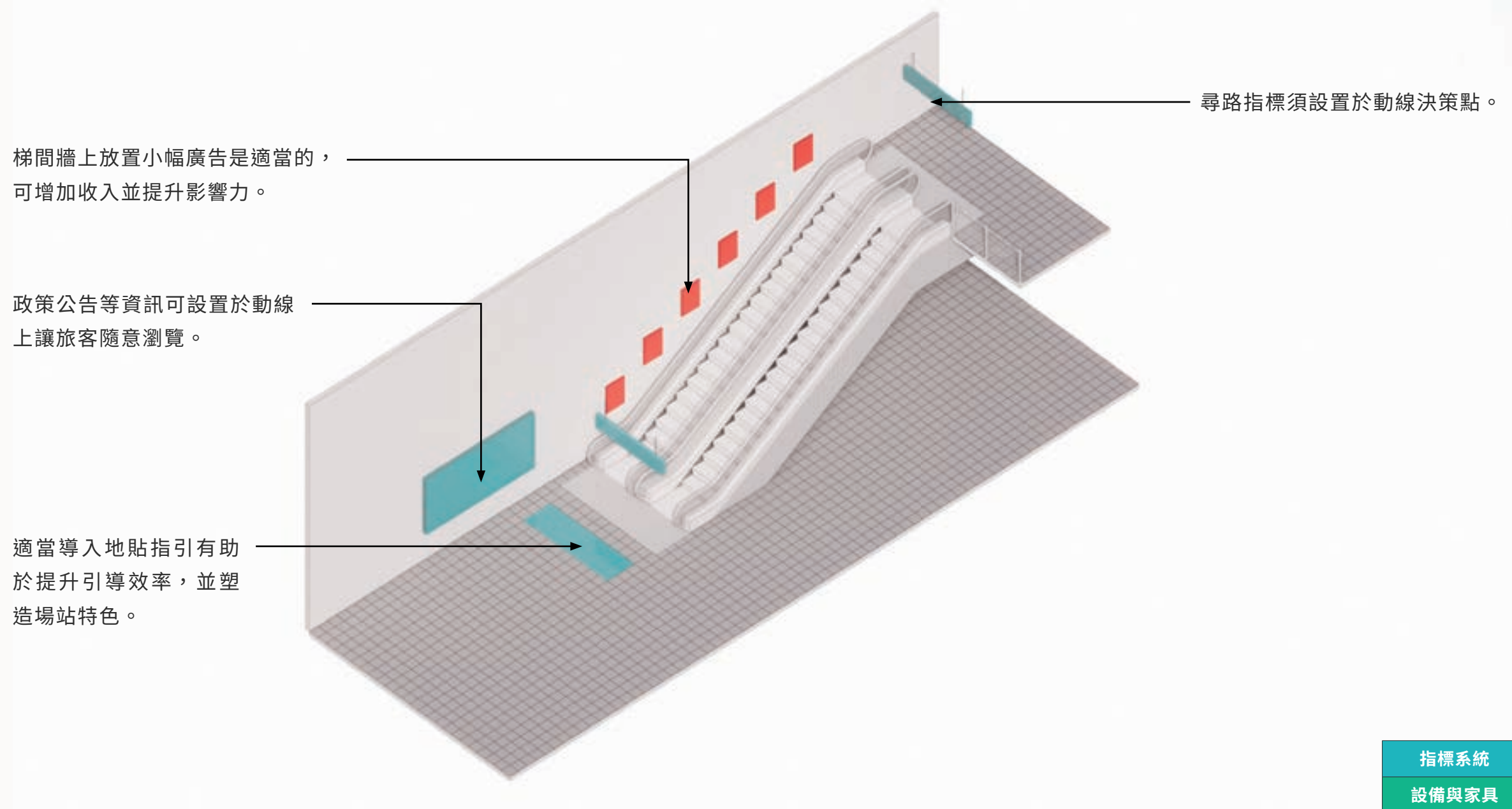


圖 33 離港區電扶梯形象①

場站形象 | B.3.2 離港區

品牌意象裝飾牆面或天花可強化
形象並增加深刻印象。

政策公告等資訊可設置於動線
上讓旅客隨意瀏覽。

適當導入地貼指引有助
於提升引導效率，並塑
造場站特色。

尋路指標須設置於動線決策點。

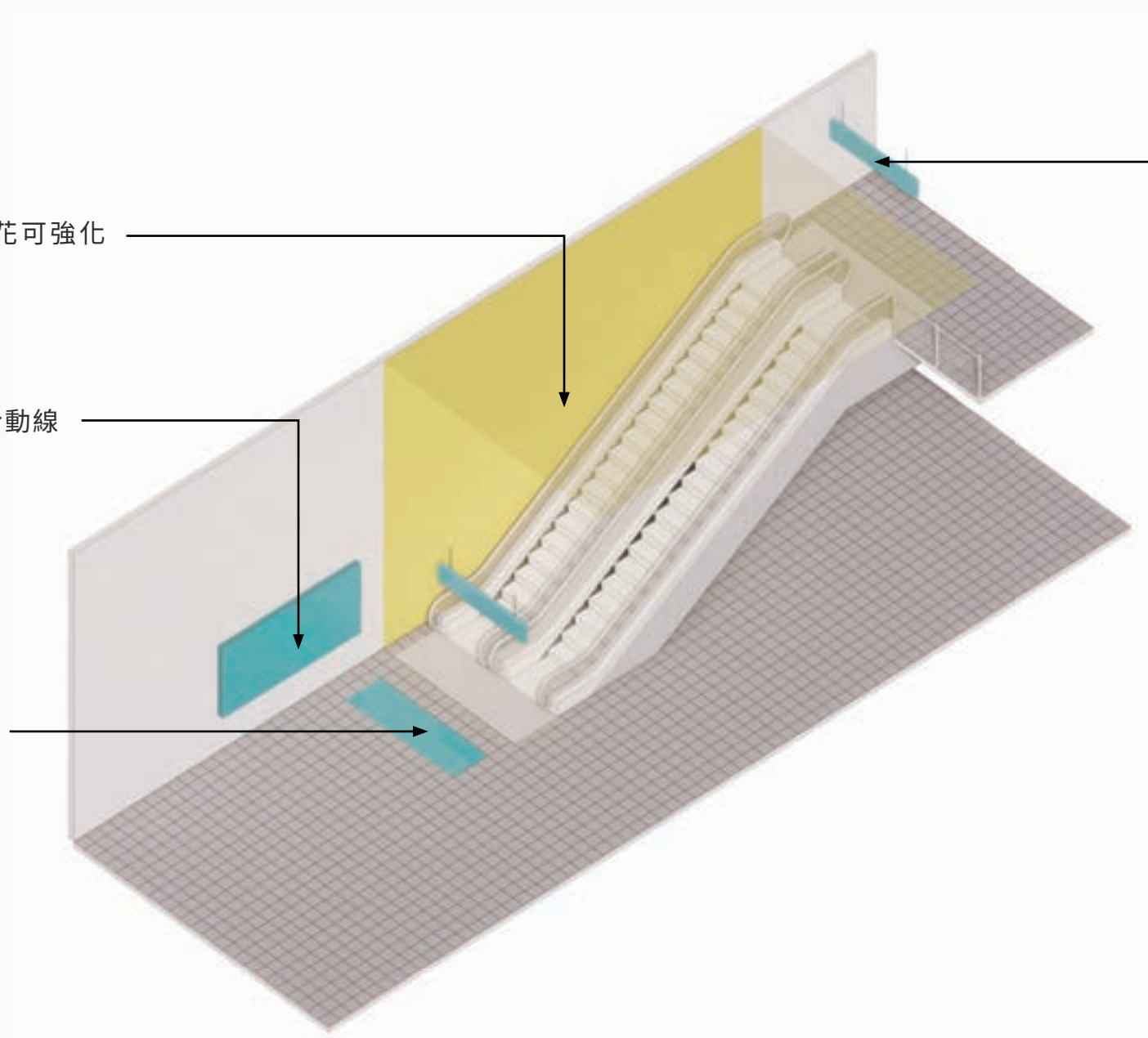


圖 34 離港區電扶梯形象②

指標系統

設備與家具

廣告物

商店

天、地、壁

場站形象 | B.3.3 通關區

B.3.3 通關區

通關區為人員及貨物的安全檢查階段，應限制非必要的元素、資訊及便利設施，讓旅客清楚瞭解通關規定，保持通關流程順暢。

		通關區
指標系統	品牌識別	X
	空間配置圖	○
	佈告欄	◎
	地貼指引	○
	即時航班資訊	○
	其他指標	◎
設備與家具	窗貼	○
	紅龍	○
	售票櫃檯	X
	自動報到售票機臺	X
	座椅	X
	垃圾桶	◎
廣告物	小型廣告	X
	大型廣告	X
商店	長期性商店	X
	臨時性商店	X
天地壁	天花板	X
	地坪	X
	壁面	X

◎ 必要設置

○ 在空間允許的情況下，可視需求設置

X 不必設置

旅客需求

- 隊伍怎麼排？
- 需要檢查些什麼？
- 通關後往哪裡走？

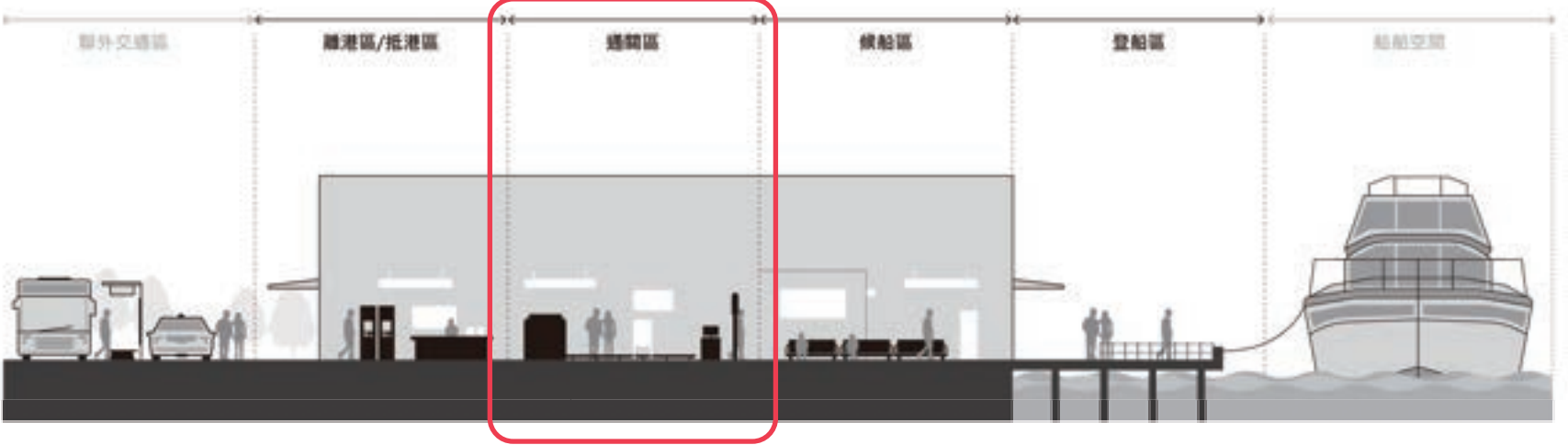


圖 35 通關區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.3 通關區

公告資訊張貼於統一的佈告欄中，簡潔清晰的張貼，且設置位置不阻礙動線。

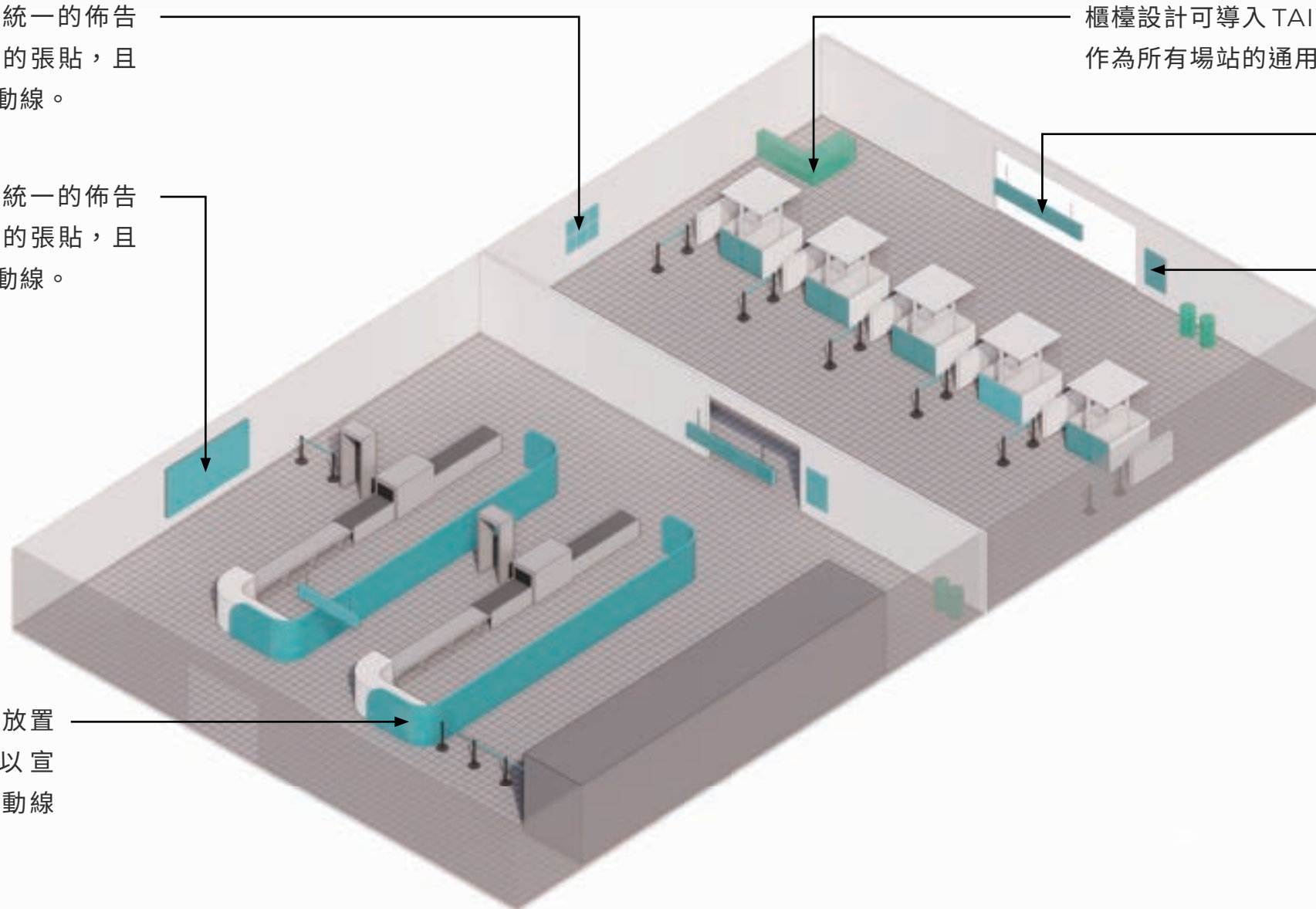
公告資訊張貼於統一的佈告欄中，簡潔清晰的張貼，且設置位置不阻礙動線。

通關資訊可適當放置旅客動線上加以宣傳，而不會妨礙動線的暢通性。

櫃檯設計可導入 TAIWAN Hi 品牌意象或色彩，作為所有場站的通用品牌元素。

尋路指標須設置於動線決策點。

即時航班資訊設置於通關 / 登船口周邊，以利旅客獲取交通訊息。



指標系統

設備與家具

廣告物

商店

天、地、壁

圖 36 通關區形象

場站形象 | B.3.4 候船區

B.3.4 候船區

候船區除了設置即時航班資訊，並提供舒適的空間讓旅客在旅途中放鬆身心；大型場站（A 國際場站、B 國內標準場站）亦可設置商店，提供購物消費。

		候船區
指標系統	品牌識別	◎
	空間配置圖	◎
	佈告欄	◎
	地貼指引	○
	即時航班資訊	◎
	其他指標	◎
設備與家具	窗貼	○
	紅龍	○
	售票櫃檯	X
	自動報到售票機臺	X
	座椅	◎
	垃圾桶	◎
廣告物	小型廣告	○
	大型廣告	○
商店	長期性商店	○
	臨時性商店	○
天地壁	天花板	○
	地坪	○
	壁面	○

◎ 必要設置

○ 在空間允許的情況下，可視需求設置

X 不必設置

旅客需求

- 還未到登船時間，哪裡可以稍作休息？
- 是否有打發時間的事情可做？
- 登船口在哪裡？
- 幾點可以開始登船？

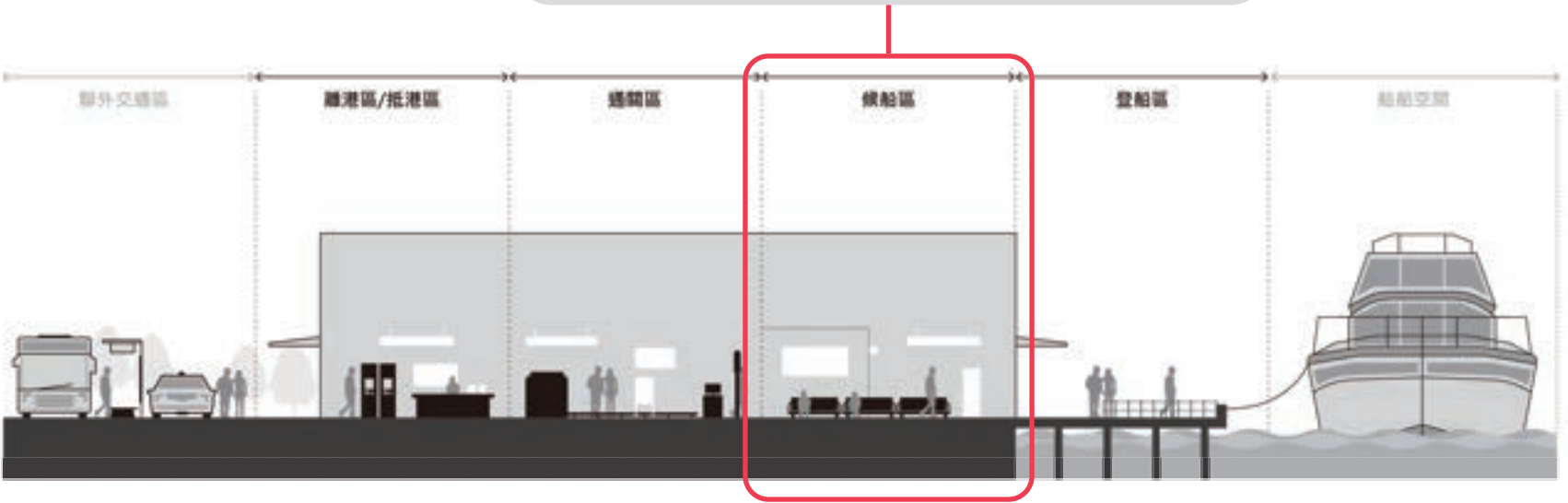


圖 37 候船區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.4 候船區

大型場站可提供免稅商店或零售商店供休閒。

適當的角落可置入品牌意象，強化形象並增強整體體驗。

設備與家具共構或模組化，減少整體獨立物體的數量。

即時航班資訊設置於通關 / 登船口周邊處，以利旅客獲取訊息。

大幅廣告或藝術能提高其影響力，改變場站印象和視覺感受。

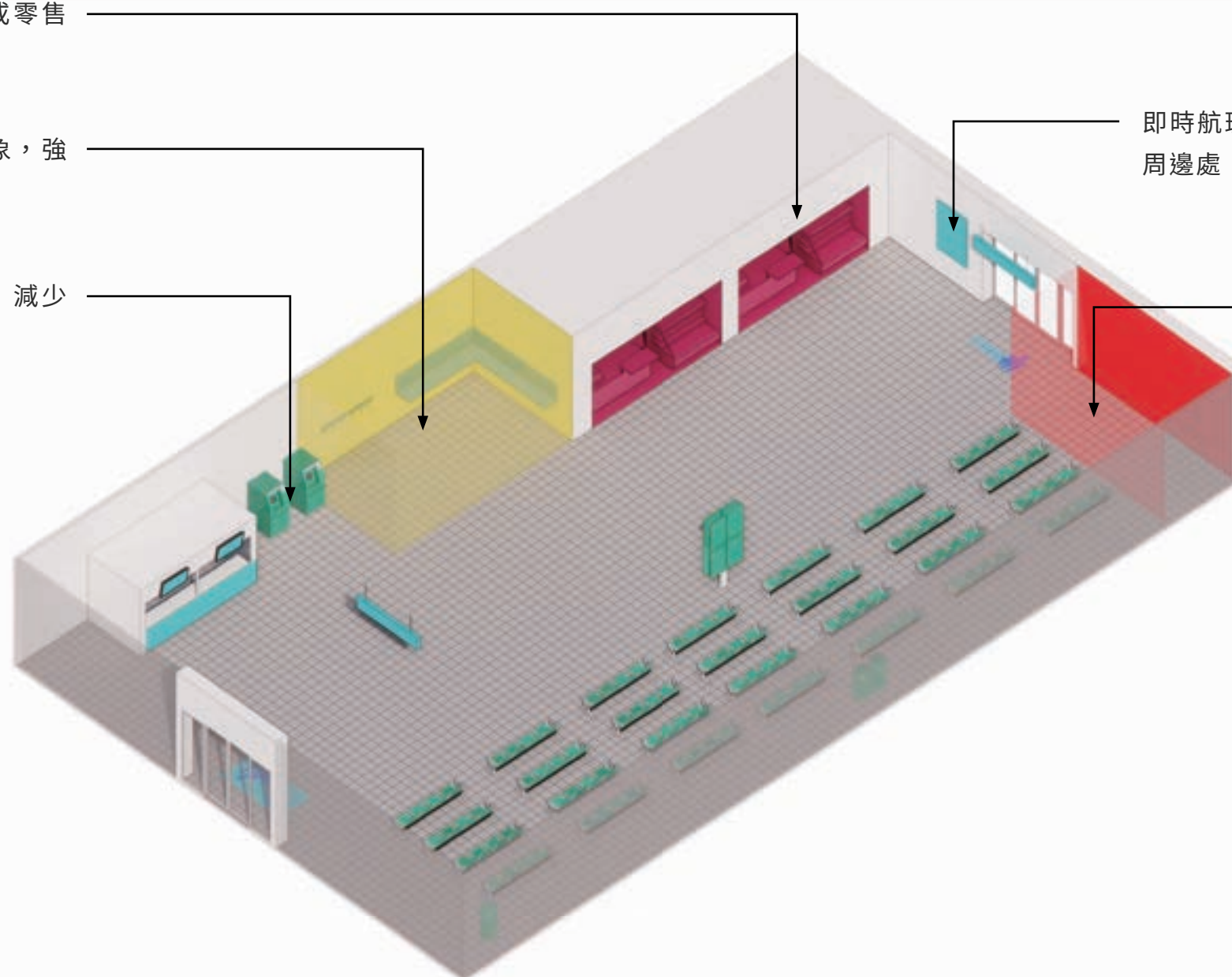


圖 38 候船區形象①

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.3.4 候船區

即時航班資訊設置於通關 / 登船口周邊，以利旅客獲取訊息。

公告資訊張貼於統一的佈告欄中，簡潔清晰的張貼，且設置位置不阻礙動線。

座椅視場站規模及使用者需求進行挑選，款式不宜過多，以更直觀建立場站形象。

懸吊式指標強化了場站的出入口、通關區等動線指引資訊。

適當導入地貼指引有助於提升引導效率，並塑造場站特色。

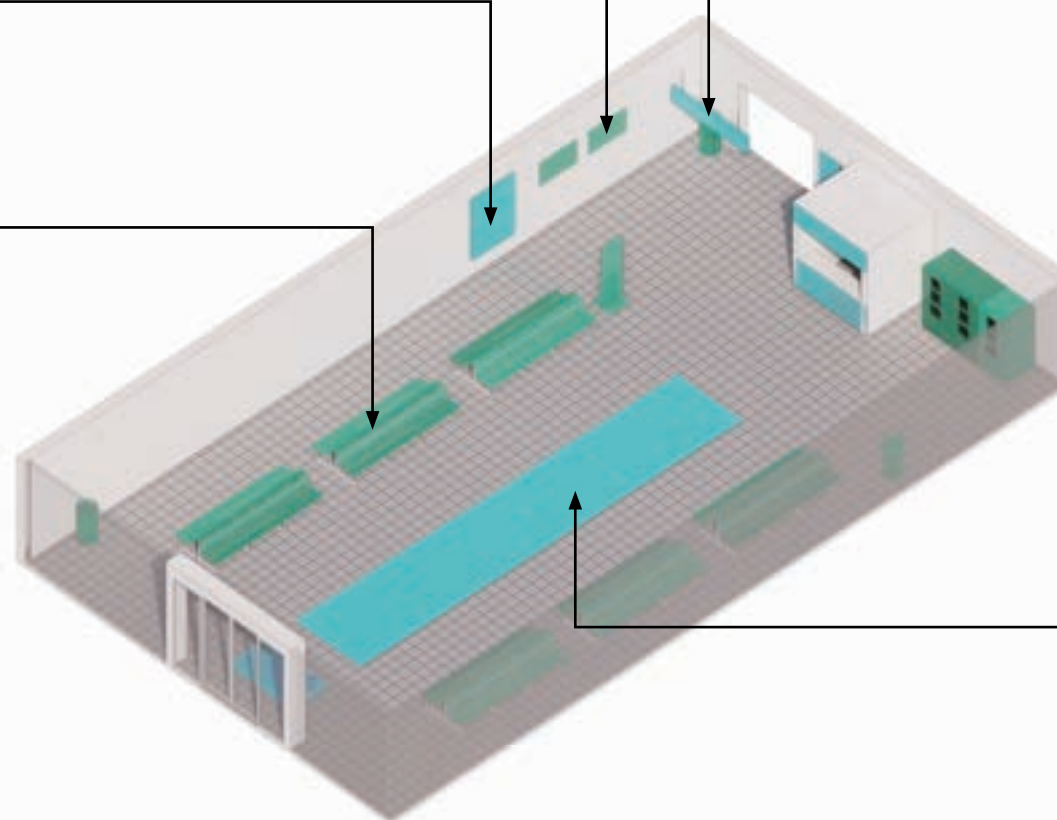


圖 39 候船區形象②

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.3.5 登船區

B.3.5 登船區

登船區主要為銜接候船區至登船處之過渡空間，其空間形式包含室內廊道、風雨走廊及戶外碼頭，在此以一般性的通道為例。

		登船區
指標系統	品牌識別	○
	空間配置圖	X
	佈告欄	○
	地貼指引	○
	即時航班資訊	○
	其他指標	◎
設備與家具	窗貼	○
	紅龍	○
	售票櫃檯	X
	自動報到售票機臺	X
	座椅	○
	垃圾桶	X
廣告物	小型廣告	X
	大型廣告	X
商店	長期性商店	X
	臨時性商店	X
天地壁	天花板	○
	地坪	○
	壁面	○

◎ 必要設置

○ 在空間允許的情況下，可視需求設置

X 不必設置

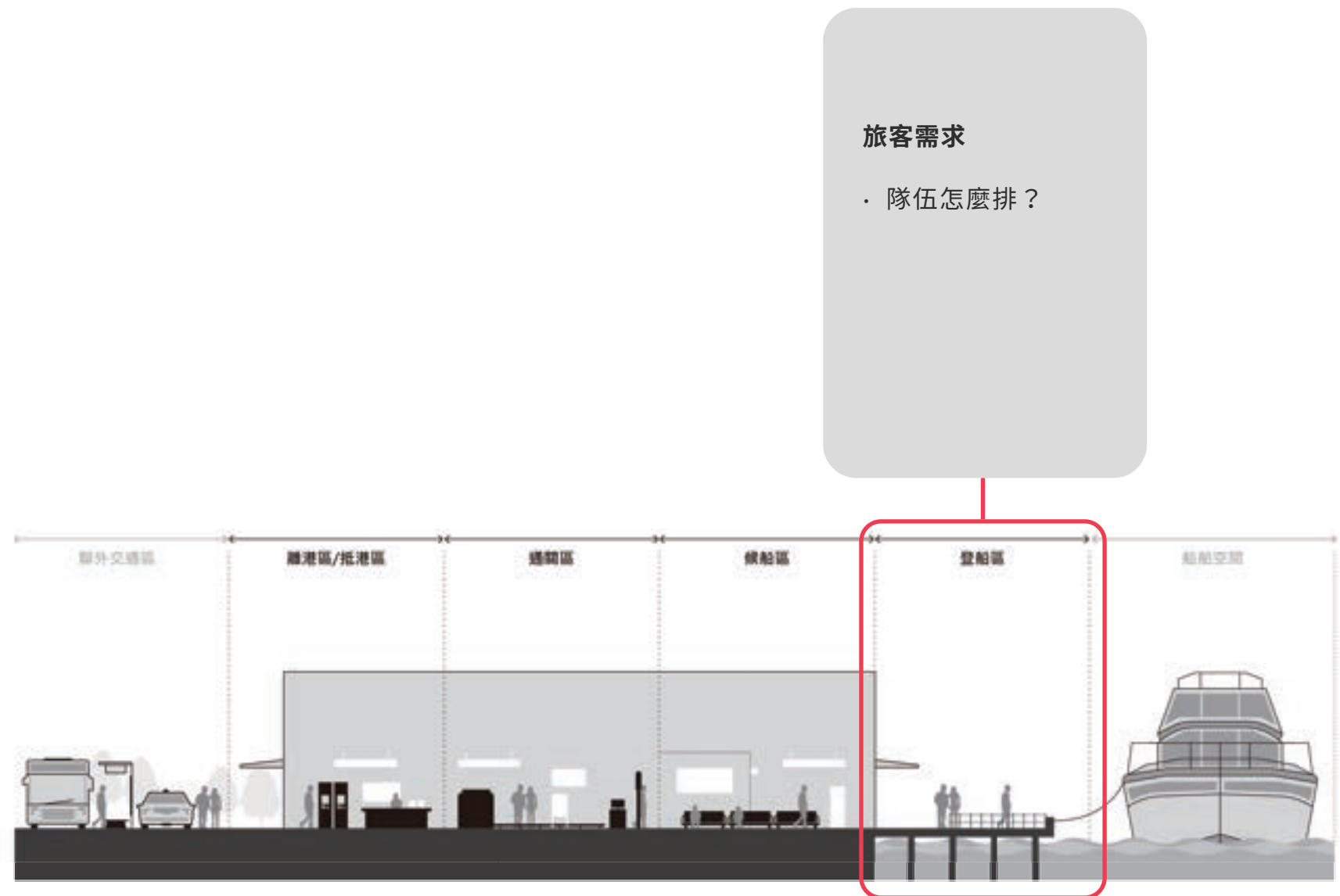
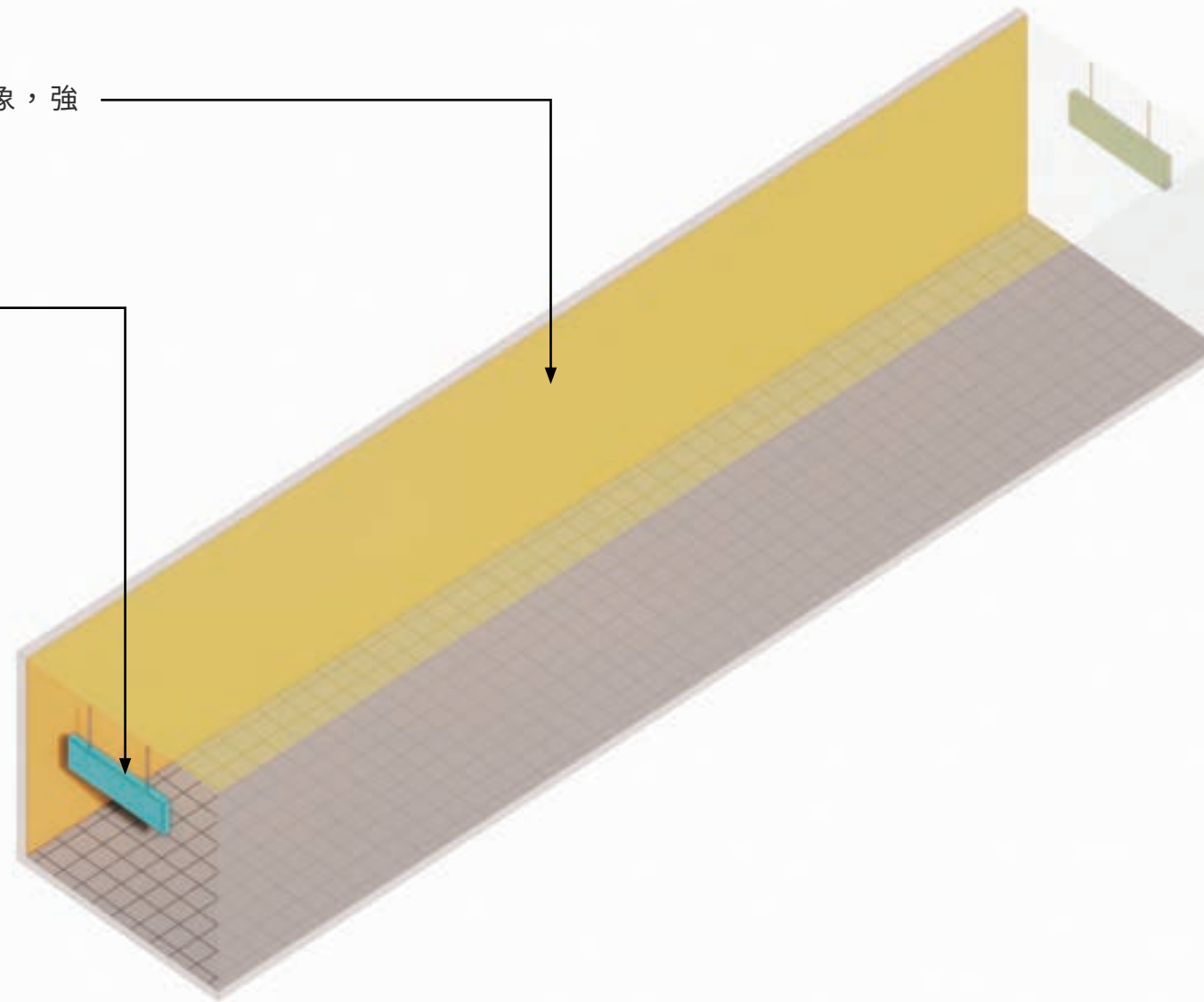


圖 40 登船區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.5 登船區

通道可適當的置入品牌意象，強化形象並增強整體體驗。

指標須設置於動線決策點。



指標系統

設備與家具

廣告物

商店

天、地、壁

圖 41 登船區形象①

場站形象 | B.3.5 登船區

通道可適當設置廣告物來增加收入，但將大幅提高其影響力和改變場站印象。

大幅廣告或藝術能提高其影響力，改變場站印象和視覺感受。

指標須設置於動線決策點。

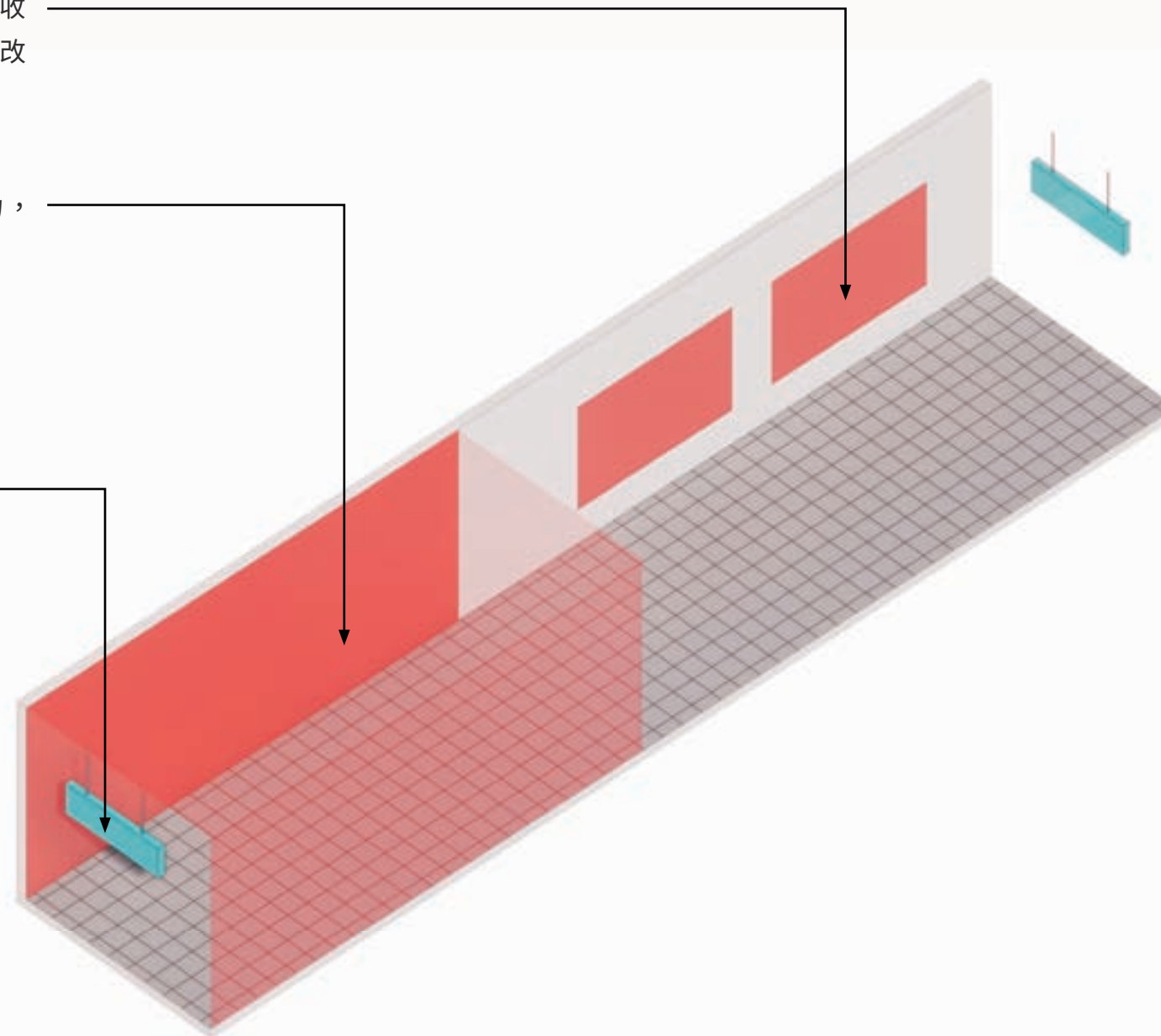


圖 42 登船區形象②

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.3.6 抵港區

B.3.6 抵港區

抵港區是與離港區同等重要的旅運空間，但所需的空間較少，屬過渡空間。以下針對 A 國際場站「行李提領區」進行示範，其餘空間可參照離港區模型。

		抵港區
指標系統	品牌識別	◎
	空間配置圖	◎
	佈告欄	◎
	地貼指引	○
	即時航班資訊	○
	其他指標	◎
設備與家具	窗貼	○
	紅龍	○
	售票櫃檯	X
	自動報到售票機臺	X
	座椅	○
	垃圾桶	◎
廣告物	小型廣告	○
	大型廣告	○
商店	長期性商店	○
	臨時性商店	○
天地壁	天花板	○
	地坪	○
	壁面	○

◎ 必要設置
○ 在空間允許的情況下，可視需求設置
X 不必設置

旅客需求

- 剛抵達，哪裡可以稍作休息？
- 要去哪裡提領行李？
- 哪裡可以退稅？

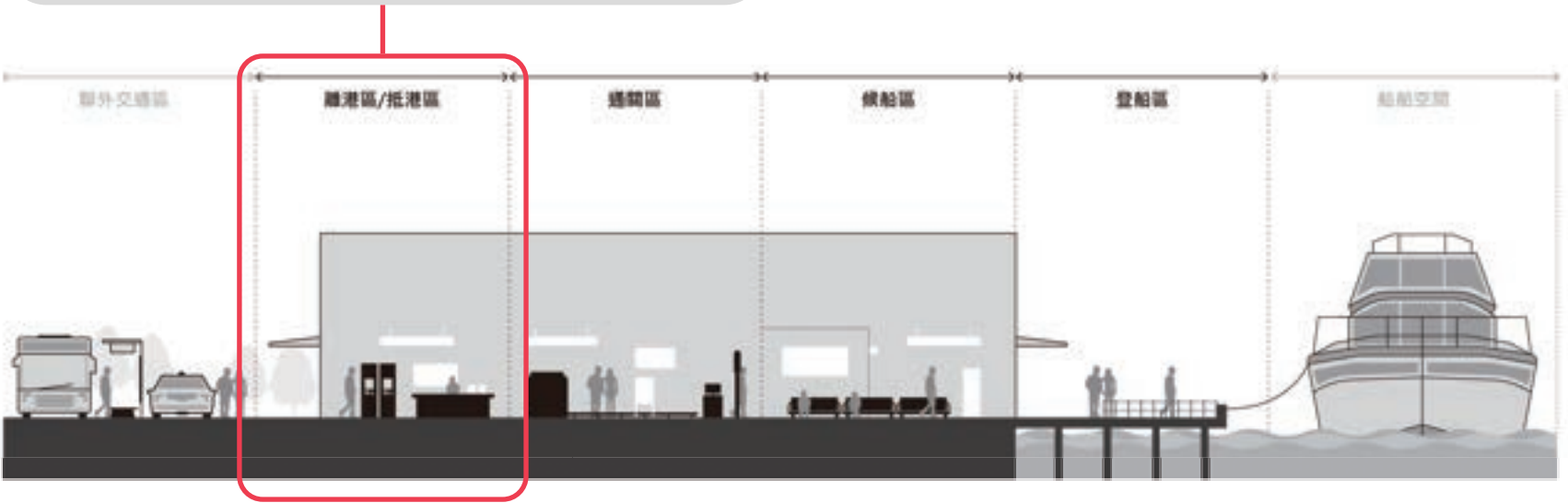


圖 43 抵港區 - 形象建立指引圖

場站形象 | B.3.6 抵港區

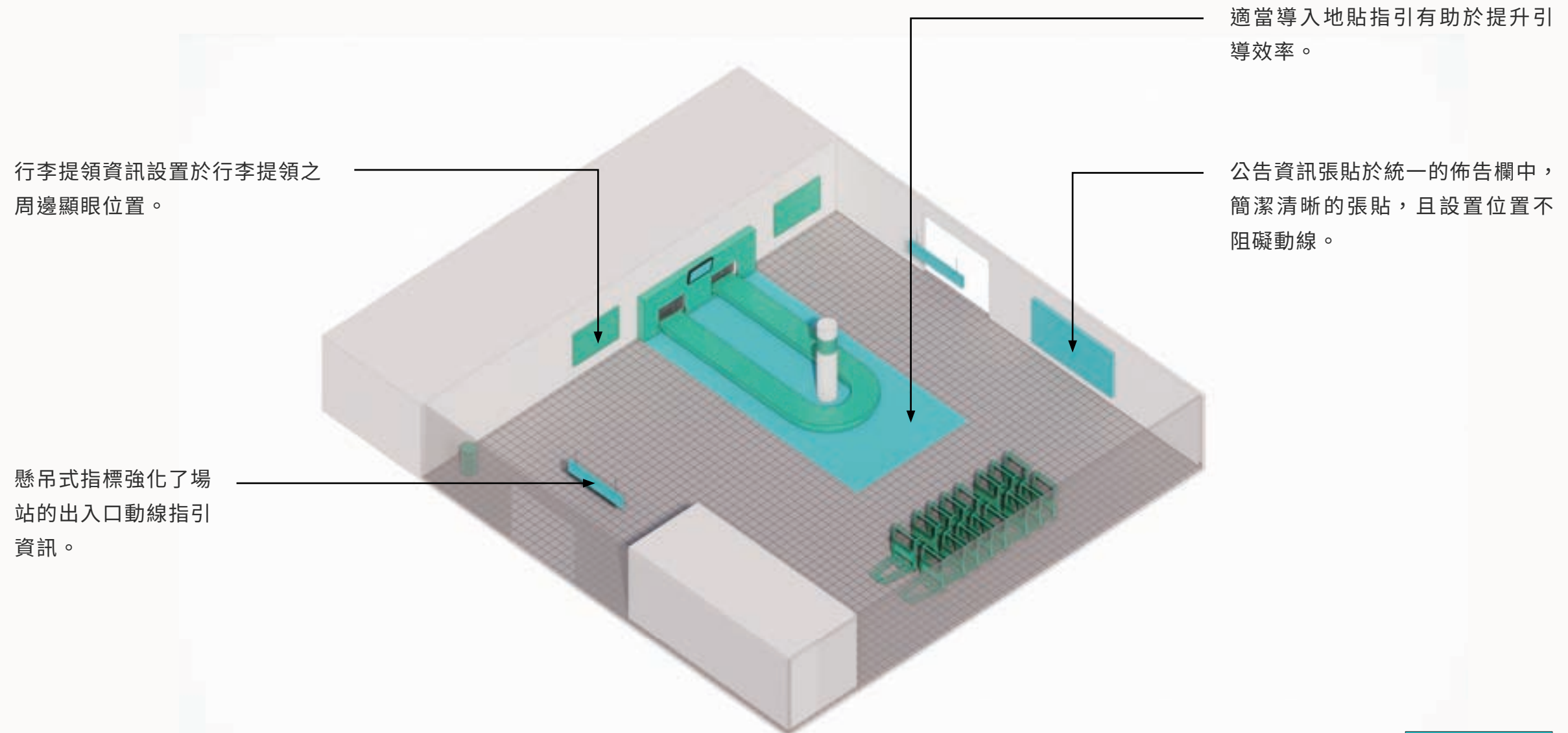


圖 44 抵港區形象

指標系統
設備與家具
廣告物
商店
天、地、壁

場站形象 | B.4 場站元素指引

B.4 場站元素指引

本節將各組成元素於不同區域之設置優先順序，分別進行總覽，以表格呈現各分區之元素設置優先順序建議。接續以案例照片或示意圖，來說明「什麼形式為可行」和「什麼形式應避免」，提供設計與選品方向上之參考。

本節使用方式說明

表 6 指標系統 - 設計原則

項目類別	設計原則
適用性	• 配合旅客流程，考量各類型旅客之使用需求，尤其初次造訪、不熟悉的新旅客，提供清晰的引導。
辨識/理解	• 以一致性的方式運用 TAIWAN Hi 品牌之品牌元素(如標誌、色彩等)於空間及設施中。 • 應當地整理並定置和設施，盡量減少視覺混亂。 • 限制和限制臨時性、設計不良的、非永久的指標牌面、固定裝置、家具或數位媒體。
安全可靠	• 設計和設置位置應以旅客擁擠的情況進行預測，以利緊急事件發生時，能順利、高效率的抵達緊急出口。
無縫連結	• 提供友善、順暢的動線，避免迂迴、中斷的動線設計。並針對轉運方向決策點提供必要的指引。
新維護	• 設計採用易清潔維護、耐用之材料。 • 應設置在易清潔、更換，且符合視覺美觀的位置。
永續性	• 考量環保、循環、節能的規劃設計。採用具適地性、可替代之材質及設備。

表 7 指標系統 - 場站元素設置優先順序建議

	動靜空間區	進站區	過站區	候車區	登車區	登車區
品牌識別	○	○	X	○	○	○
空間配置圖	○	○	○	○	X	○
佈告欄	X	○	○	○	○	○
地點指引	X	○	○	○	○	○
即時航班資訊	X	○	○	○	○	○
其他指標	○	○	○	○	○	○

○ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

元素設置優先順序表

由表格總覽各場站元素組成項目，在不同場站區域之設置優先順序。

 清晰、富創意而不突兀的品牌識別強化了場站形象。	 清晰恒和的識別，使場站入口從周圍環境中清晰可見，亦建立形象特色。	 大型場站可將配置圖設置於入口外側，以提升引導效率。	 以電子資訊螢幕顯示必要之資訊，使場站資訊可明確呈現。
 大型場站識別放置在顯眼的位置，使行人和車輛易辨識。	 不建議：缺少明確的品牌入口標識，各種資訊佈滿入口區域，造成視覺混亂。	 於場站內部提供室內及周邊交通資訊，使旅客瞭解周邊資源，易於抵達周邊環境。	 不建議：次要資訊與必要資訊一起張貼，造成視覺混亂，資訊獲取不易。
↑ 品牌識別 品牌標誌於設置上應重視標誌比例和位置，並於場站周邊環境中清晰可見。	↑ 品牌識別 場站入口可設置清晰的品牌識別，其他單位的招牌應避免與其識別混淆，並設置於入口兩側並偏移合理的距離。	↑ 空間配置圖 複雜之場站應提供資訊清晰的平面圖，協助旅客熟悉場站環境，並可運用品牌設計發揮創意。	↑ 佈告欄 善用電子資訊螢幕整理資訊，以提升閱讀意願並避免環境視覺混亂；以減法設計規劃資訊張貼區域。

代表性示意圖

藉由案例照片或示意圖，來說明「什麼形式為可行」和「什麼形式應避免」。

✓ 符合指引

✗ 不符合指引，應盡量避免

場站形象 | B.4.1 指標系統

B.4.1 指標系統

指標系統包含品牌識別、指標牌面、電子看板等引導功能，對於旅客尋路過程的體驗至關重要，根據本手冊定義之核心設計原則，提出設計建議如右：

表 6 指標系統 - 設計原則

設計原則	設置建議
通用性	• 配合旅客旅程、考量各類型旅客之使用者需求，尤其初次造訪、不熟悉的新旅客，提供清晰的引導。
易識別理解	• 以一致性的方式運用 TAIWAN Hi 品牌之品牌元素(如標誌、色彩等)於空間及設施中。 • 簡潔地整理固定裝置和設施，盡量減少視覺混亂。 • 限制和控制臨時的、設計不良的、非永久的指標牌面、固定裝置、家具或數位媒體。
安全可靠	• 設計和設置位置應以極端擁擠的情況進行預測，以利緊急事件發生時，能順利、高效率的抵達緊急出口。
無縫連結	• 提供友善、順暢的動線，避免迂迴、中斷的動線設計，並於關鍵方向決策點提供必要的指引。
易維護	• 設計採用易清潔維護、耐用之材料。 • 應設置在易清潔、更換，且符合視覺美觀的位置。
永續性	• 考量環保、循環、節能的規劃設計。採用具適地性、可替代之材質及設備。

表 7 指標系統 - 場站元素設置優先順序建議

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
指標系統	品牌識別	◎	◎	X	◎	○	◎
	空間配置圖	○	◎	○	◎	X	◎
	佈告欄	X	◎	◎	◎	○	◎
	地貼指引	X	○	○	○	○	○
	即時航班資訊	X	◎	○	◎	○	○
	其他指標	○	◎	◎	◎	◎	◎

◎ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：
旅運空間手冊

參考索引

1. 建築物無障礙設施設計規範
2. 公共危險物品各類事業場所消防防災計畫製作指導綱領
3. 公共場所必要緊急救護設備管理辦法
4. 各類場所消防安全設備設置標準

場站形象 | B.4.1 指標系統

B.4.1



照片：神戶港中突堤中央客運碼頭旅運中心

清晰、富創意而不突兀的品牌識別強化了場站形象。



照片：神戶港中突堤中央客運碼頭旅運中心

鮮明但和諧的識別，使場站入口從周圍環境中清晰可見，亦建立形象特色。



照片：日本八幡浜港

大型場站可將配置圖設置於入口外側，以提升引導效率。



照片：嘉義布袋港旅客服務中心

以電子資訊螢幕顯示必要之資訊，使場站資訊可明確呈現。



照片：高雄港旅運中心

大型場站識別放置在顯眼的位置，使行人和車輛易辨識。

↑ 品牌識別

品牌標誌於設置上應重視標誌比例和位置，並於場站周邊環境中清晰可見。



照片：福岡港旅運中心（改造前）

不建議：缺少明確的品牌入口標識、各種資訊佈滿入口區域，造成視覺雜亂。

↑ 品牌識別

場站入口可設置清晰的品牌識別，其他單位的招牌應避免與其識別混雜，並設置於入口兩側並偏移合理的距離。



照片：神戶港中突堤中央客船碼頭

於場站內部提供室內及周邊交通資訊，使旅客瞭解周邊資源，易於銜接周邊環境。

↑ 空間配置圖

複雜之場站應提供資訊清晰的平面圖，協助旅客熟悉場站環境，並可運用品牌設計發揮創意。



照片：澎湖南海交通船觀光碼頭候船室（改造前）

不建議：次要資訊與必要資訊一起張貼，造成視覺凌亂、資訊獲取不易。

↑ 佈告欄

善用電子資訊螢幕整理資訊，以提升閱讀意願並避免環境視覺凌亂；以減法設計規劃適當張貼區域。

場站形象 | B.4.1 指標系統



照片：臺北松山機場

規劃公告張貼區域使環境視覺整潔。

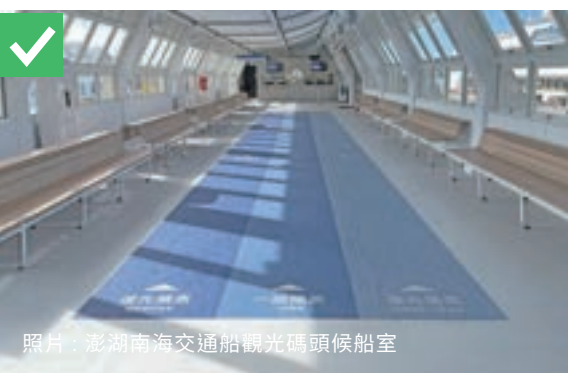


照片：基隆東岸基港大樓旅客中心

規劃公告張貼區域使環境視覺整潔。

↑ 佈告欄

視資訊重要程度規劃佈告欄於空間適當位置，可維持環境整潔與美觀。



照片：澎湖南海交通船觀光碼頭候船室

色彩和諧之地貼指引設計，有助解決旅客辨識隊伍障礙。



照片：高雄鼓山輪渡站

不建議：多餘的色彩及圖案、影響環境視覺；並少用地貼指引，因其易脫落髒污。

↑ 地貼指引

動線引導應避免多餘的設計，使用簡潔、直接、明確的引導。



照片：富岡港旅運中心（改造後）

以電子資訊螢幕將時常變動之即時航班資訊，設置於清晰可見的位置。



照片：馬公港旅運服務中心（改造前）

不建議：即時資訊以人工抽換之張貼、設置在不易見的角落。

↑ 即時航班資訊

善用電子資訊螢幕，並可適當使用 TAIWAN Hi 品牌設計之電子看板版面。



照片：澎湖南海交通船觀光碼頭候船室

使用 TAIWAN Hi 品牌色於地貼指標



照片：日本八幡浜港

清晰、簡潔的的壁面指標

↑ 其他指標

可適當使用 TAIWAN Hi 品牌設計之元素、指標公版，能快速塑造全臺灣旅運空間一致性。

場站形象 | B.4.1 指標系統



永久性指標明確懸掛於天花板，並維持良好視線、展現建築與天花板設計。



使用 TAIWAN Hi 品牌窗貼於入口大門落地窗形塑場站品牌形象。



不建議：重要、永久性資訊以低質感的臨時張貼物無限期張貼。



適當使用防撞窗貼於場站落地窗不僅安全也提升質感。

↑ 其他指標

重要且必要的指標，應完全貼合其安裝載體表面或永久掛設。除非過渡期可使用臨時張貼，否則應盡快替換為永久性指標牌面。

↑ 其它指標

玻璃防撞窗貼適合使用於場站落地窗，並可適當使用 TAIWAN Hi 設計之窗貼來形塑一致性旅運環境。

場站形象 | B.4.1 指標系統

品牌識別

1. 場站品牌識別標誌

「TAIWAN Hi」品牌代表航運服務之「安全」、「舒適」、「高品質」的核心價值。而旅運場站亦可制定一套場站自身品牌標誌，作為整個旅運空間設計方案的一部分。藉由專業製作的品牌標誌，使其與空間設計方案相容，以品牌定位出發，透過設計傳遞品牌精神，進而建立場站專業形象。場站品牌與「TAIWAN Hi」品牌的視覺呈現之比重，得以自身品牌大於此計畫品牌。

2. 場站環境色彩

場站環境色彩整體建議以白、灰、棕等中性色彩，進行環境視覺呈現。顏色的使用面積比例及應用位置，應考量場站氛圍與色彩組合之和諧性，並可適當使用品牌「標準色」進行點綴，以強化品牌形象。使用時請依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」相關指引進行使用，選用彩度較高的顏色應留意應用比例，以維持視覺的舒適度。

3. 輔助圖形

前面提到「TAIWAN Hi」品牌輔助圖形，為標誌的字首 T 上方之「波浪」，可適當導入於空間設計中，亦可配合場站自身品牌標誌及其圖形，進行延伸應用。



照片：高雄旅運中心



照片：神戶港中央客運碼頭旅運中心



圖 45 場站環境色彩

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用
規範：旅運空間手冊
品牌識別元素
P16 - 51

場站形象 | B.4.1 指標系統

空間配置圖

1. 空間配置圖設計可依「TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊」，所提供之配置圖公版設計，進行調整使用。
2. 應於下列地點設置場站空間配置圖：
 - 場站出入口處
 - 大廳
 - 候船區
3. 場站空間配置圖資訊提供內容，應包含：
 - 設施設備位置
 - 餐飲購物位置
 - 其他大眾運輸工具搭乘處
 - 旅客會面點
 - 旅客接送區

佈告欄

1. 公告資訊張貼於統一的佈告欄中，簡潔清晰的張貼，且佈告欄設置位置不阻礙動線。
2. 佈告欄設計可適度導入品牌元素以強化品牌形象。

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用
規範：旅運空間手冊
指標設計規範 | 消防與逃生平面圖
P57

參考索引

交通場所通用化設施設計準則
1.3 場站平面圖
P129 - 131

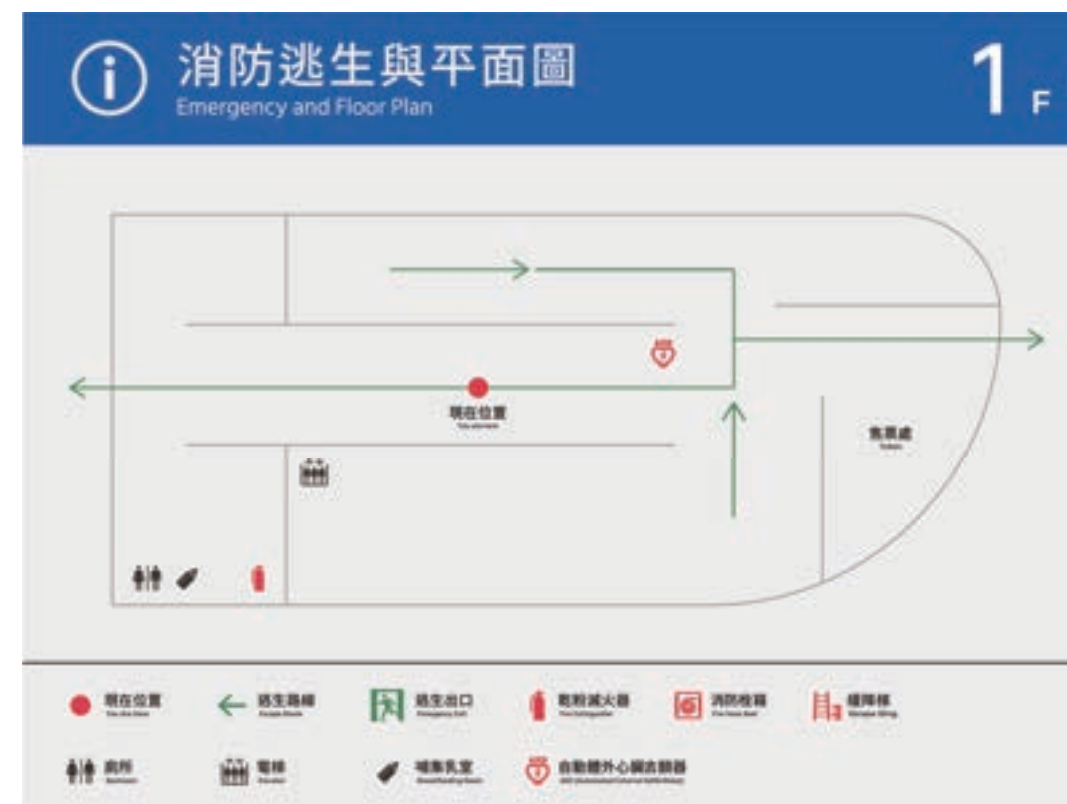


圖 46 TAIWAN Hi 指標平面圖公版參考圖

場站形象 | B.4.1 指標系統

地貼指引

1. 若「TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊」所提供之指標（懸吊型、壁貼型、立地型）以及紅龍無法達到秩序維持時，可適當設置於人潮眾多之場站。
2. 可嘗試運用不同品牌顏色分別標示，引導旅客進行排隊分流。設計上力求簡潔，設置方式以符碼為主、文字為輔。
3. 可設置於售 / 購票、登船等排隊處。
4. 建議採用耐磨、防滑的材質。



照片：澎湖南海交通船觀光碼頭候船室 地貼指引



照片：臺灣高鐵 地貼指引

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用
規範：旅運空間手冊
動線指引牌面
P47 - 55

參考索引

交通場所通用化設施設計準則
2.4 貼地式指標引導系統
P139

場站形象 | B.4.1 指標系統

即時航班資訊

1. 版面設計可依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」所提供之公版設計，進行調整使用。
2. 顏色使用上，避免紅色與黑色的使用，因紅色在黑色 LED 背版的顯示下，低視者容易判斷困難。為了提升辨別度應用，可以橙色取代紅色，黃色取代橙色；並避免紅色與綠色、藍色與綠色共同使用。
3. 字體使用請選用粗細適中之字體、避免使用太小字體，以利閱讀。
4. 跑馬燈設置速度以 195wpm（每分鐘出現字數）為佳。



圖 47 TAIWAN Hi 電子看板版面公版參考圖

場站形象 | B.4.1 指標系統

其它指標

1. 更多指標設計請見「TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊」。
2. 更多品牌版面設計請見「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」。
3. 壁貼型指標理想張貼高度，以張貼物中心高度離地 135 公分位置為佳；懸吊型指標之理想設置高度，以指標牌面下緣離地 250 公分位置為佳，並應保持旅客水準視線上升 10 至 15 度之範圍。
4. 字體大小須考量低視能者、高齡者，並且配合視距選擇其大小。

表 8 指標視距離之文字大小設置標準

視距離	中文文字高	英文文字高
30m	120mm 以上	90mm 以上
20m	80mm	60mm 以上
10m	40mm 以上	30mm 以上
4-5m	20mm 以上	15mm 以上
1-2m	9mm 以上	7mm 以上

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用
規範：旅運空間手冊
TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊

參考索引

交通場所通用化設施設計準則
2.6 文字使用與字體大小
P141

場站形象 | B.4.1 指標系統

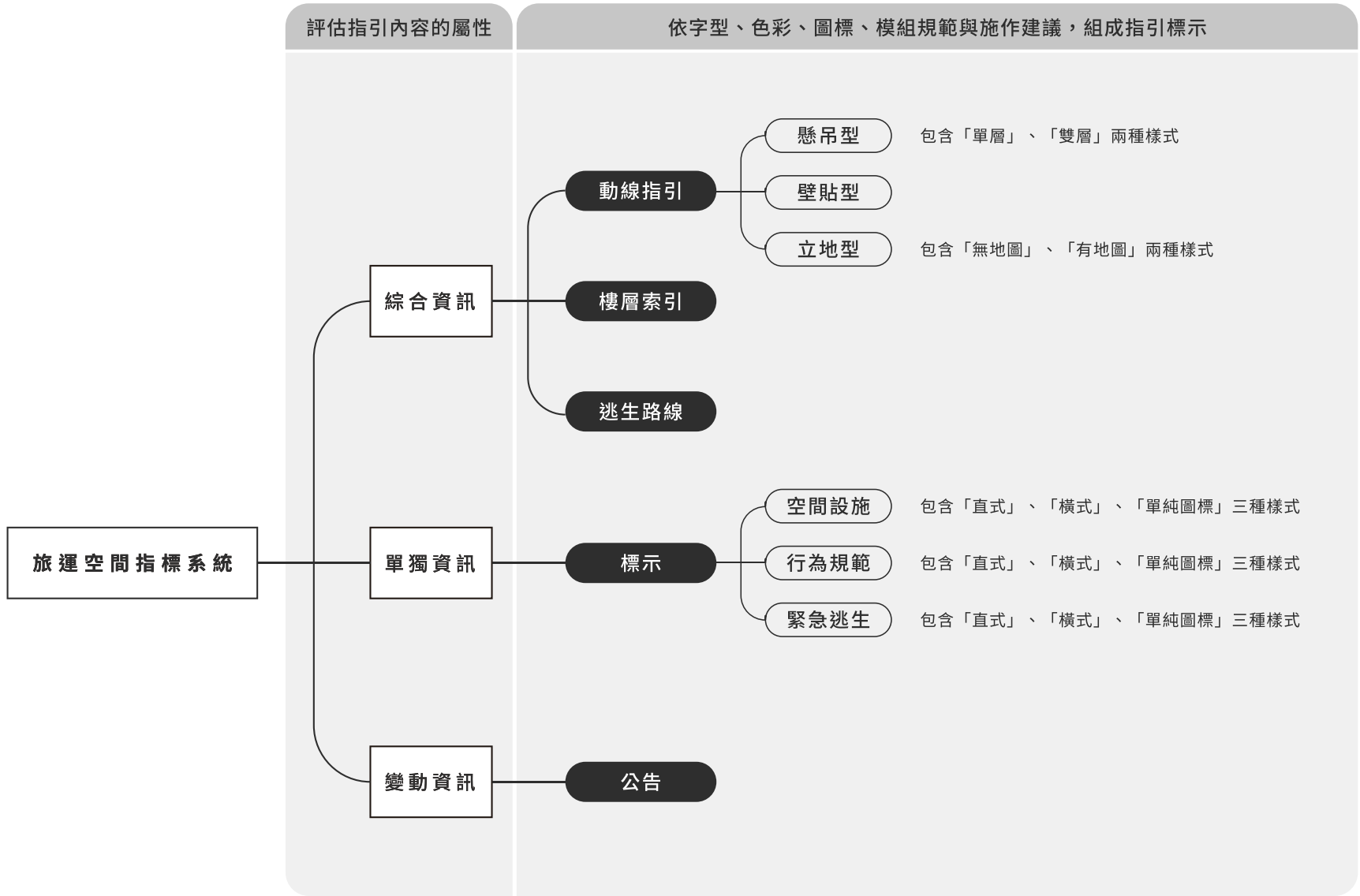


圖 48 TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊 內容截錄

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊
指引規劃策略 - 指標類型
P9

場站形象 | B.4.1 指標系統

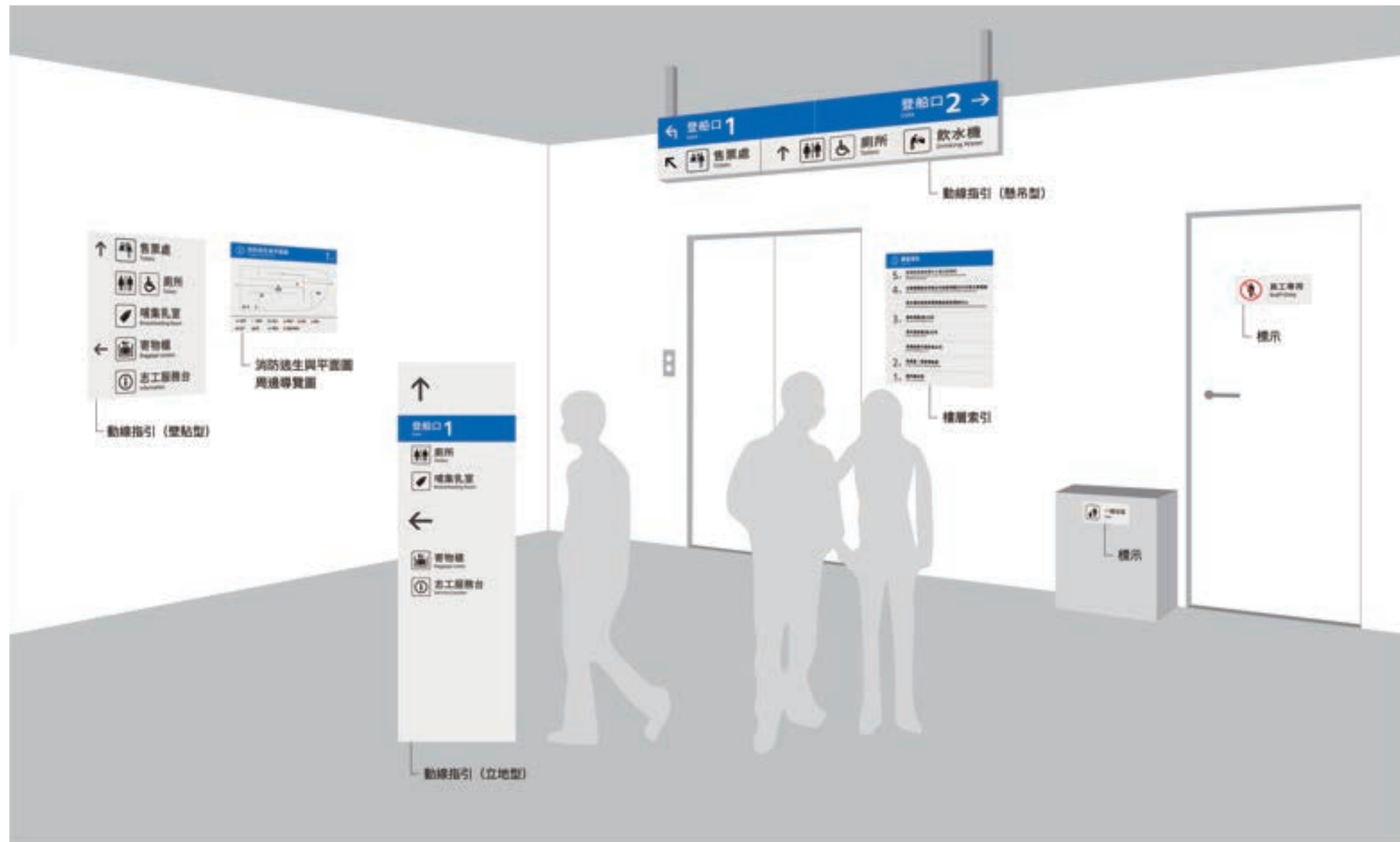


圖 48 TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊 內容截錄

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊
指引規劃策略 - 指標類型
P10

場站形象 | B.4.1 指標系統

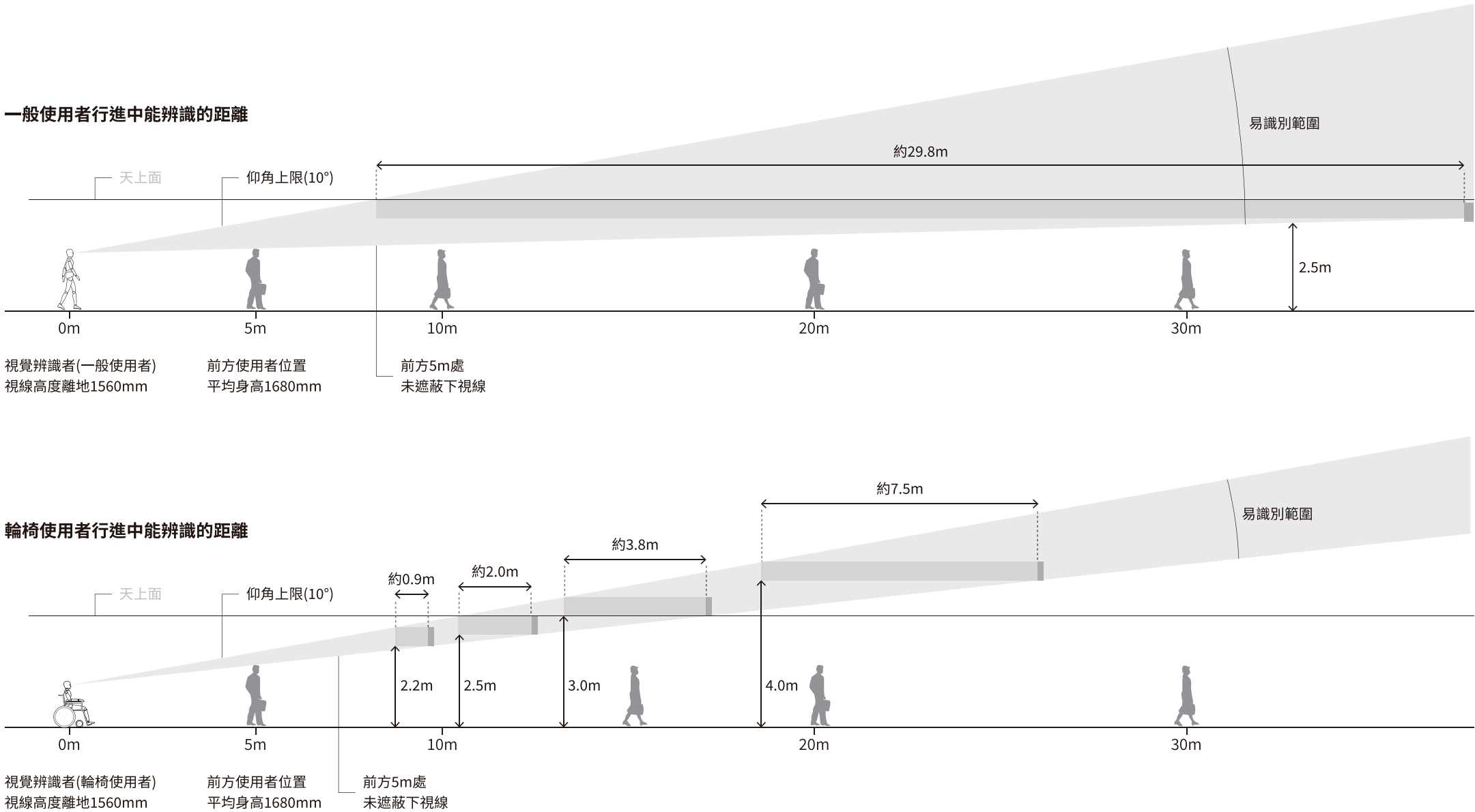


圖 48 TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊 內容截錄

參考索引

TAIWAN Hi 指標系統設計與使用規範：旅運空間手冊
指引規劃策略 - 可視距離與視線高度
P12

場站形象 | B.4.2 設備及家具

B.4.2 設備及家具

場站中的設施及家具是傳遞服務精神的最佳元素。根據本手冊定義之核心設計原則，提出設計建議如右：

表 9 設備及家具 - 設計原則

設計原則	設置建議
通用性	• 考量各類旅客使用需求，提供合適規格之設備及家具（如無障礙櫃檯、親子候船室孩童座椅等）。
識別性	• 採用 TAIWAN Hi 品牌應用設計之設施（如紅龍、防撞貼）。 • 家具及設備款式不宜過多，以建立一致性之場站形象。
安全可靠	• 提供符合規範之消防、緊急逃生設施，同時應考量與環境結合之美感。
易維護	• 選擇耐用、好維護管理之材質，以及適當規格之設備及家具（如手機充電座設計取代延長線）。
永續性	• 考量環保、循環、節能的規劃設計。

表 10 設備及家具 - 場站元素設置優先順序建議

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
家具	窗貼	X	○	○	○	○	○
	紅龍	X	○	○	○	○	○
	售票櫃檯	X	◎	X	X	X	X
	自動報到售票機臺	X	○	X	X	X	X
	座椅	X	◎	X	◎	○	○
	垃圾桶	X	◎	◎	◎	X	◎

◎ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

場站形象 | B.4.2 設備及家具



照片：TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊

採用 TAIWAN Hi 品牌手冊規範之紅龍設計，並優先選擇「神秘藍底」款式之設計。



照片：嘉義布袋港旅客服務中心

不建議：利用紅色、高彩度色帶之紅龍圍設，造成視覺突兀。

↑ 紅龍

採用 TAIWAN Hi 設計款紅龍，創造旅客熟悉品牌機會，並避免高彩度紅龍影響環境美學。



照片：嘉義布袋港旅客服務中心

提供無障礙櫃檯以滿足不同使用者需求。



照片：日本八幡浜港

櫃檯色彩與環境色彩調和、並善用照明設計，創造一致性空間形象。

↑ 售票櫃檯

櫃檯是直接面對旅客的設施，可視為場站的門面，因此服務櫃檯的設計非常重要。



照片：臺北捷運中山站

自動售票機考量不同族群使用者、並整合於壁面。



照片：東港東琉線旅運服務中心

不建議：機臺缺乏清晰標示、隨意佈置於其他設備之間。

↑ 自動報到售票機臺

盡量與壁面整合；外觀可適當導入標示或品牌色彩，或與空間色彩調和，以強化品牌形象。



照片：澎湖南海交通船觀光碼頭候船室

板凳型座椅，適用於小型場站，以有效空間利用。



照片：臺東富岡港售票服務中心（改造後）

低彩度、椅面分割之座椅，適用於大型場站，提供舒適等候體驗。

↑ 座椅

色系須注意與環境和諧，可視場站類型及使用者需求選擇適當的款式。

場站形象 | B.4.2 設備及家具



配合環境氛圍選特殊造型座椅，結合照明設計，別具特色。



不建議：與場站品牌或環境色彩不相容之高彩度座椅椅面。

↑ 座椅

除非為搭配場站品牌色彩、內裝色彩的色系，應避免使用高彩度座椅，確保整體環境美學。款式不宜過多，使能維持場站形象一致性。



無蓋垃圾桶，友善無障礙族群使用。



不建議：低彩度垃圾桶與周邊環境融合。

↑ 垃圾桶

應考量友善無障礙使用款式。色系上建議採用黑、白、灰色系，避免鮮豔造成視覺突兀。



不建議：分類複雜的垃圾桶佔據旅運空間，也造成旅客分類困難。



不建議：高彩度垃圾桶，干擾空間和諧配色、且不具有清楚的分類標示。

↑ 垃圾桶

應提供直觀的分類標示，並避免鮮豔色，造成視覺突兀。



外觀（造型、色彩等）可融合於環境之消防設備。



不建議：缺乏美感、色系與環境不協調之消防設備。

↑ 消防設備

具美感、與環境協調的消防設備將所有場站形象連接在一起，使品牌保持一致。

場站形象 | B.4.2 設備及家具

窗貼

1. 玻璃防撞貼可使用 TAIWAN Hi 品牌窗貼，請依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」規範擇一款式進行應用。
2. 設置位置：適用於出入口門窗、落地窗等。
3. 設置高度：窗貼下緣離地約 100-140 公分，低於視線高度、腰線附近位置。

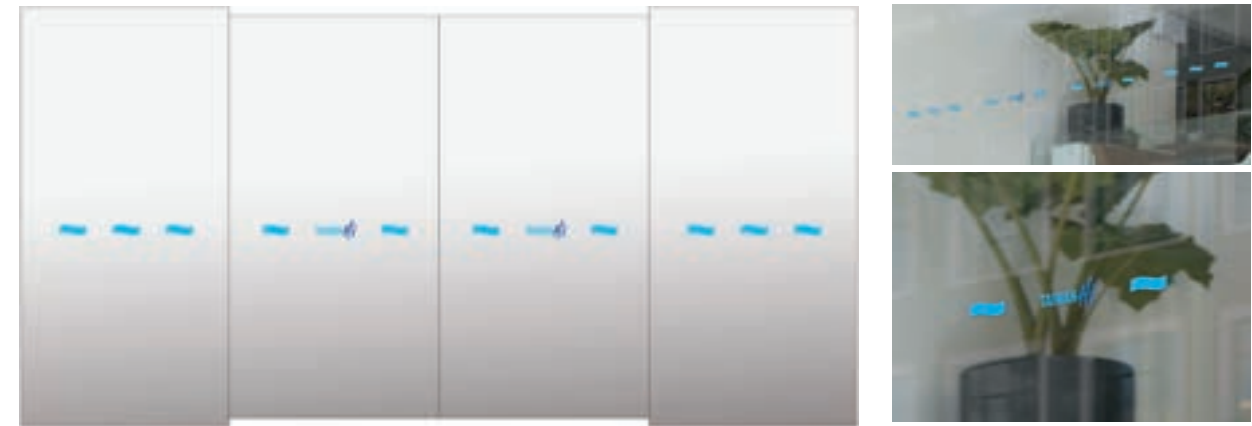


圖 49 TAIWAN Hi 窗貼設計



圖 50 嘉義布袋港旅客服務中心窗貼

場站形象 | B.4.2 設備及家具

紅龍

「TAIWAN Hi」設計有三款不同色系之紅龍，首選款式為「神秘藍底」款式（為輔助色系）。亦可依據空間風格及色彩選用適當紅龍款式。請依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」規範擇一款式進行應用。

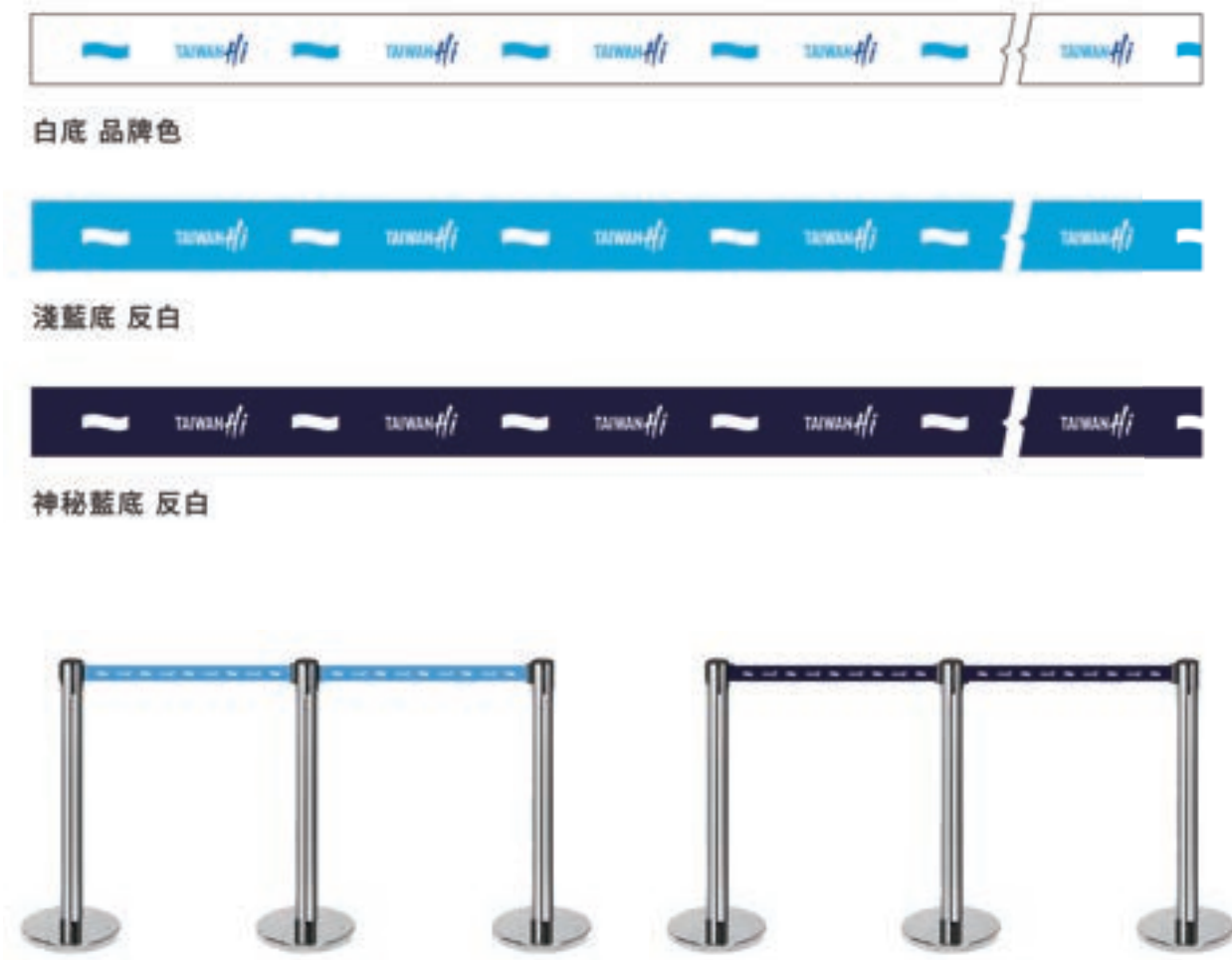


圖 51 TAIWAN Hi 紅龍設計

場站形象 | B.4.2 設備及家具

售票櫃檯

1. 可於櫃體適當區域導入品牌意象，例如使用輔助圖形或品牌色彩（如示意圖），並以簡潔之設計形式尤佳，避免過於複雜花俏。
2. 櫃檯上方附掛電子螢幕看板，以螢幕高度 30-40 公分為例，理想懸掛高度為螢幕下緣離地 250-270 公分較恰當。如此一來，輪椅座位起 10 公尺左右之視距，也可容納輪椅使用者 10 度仰角範圍內。
3. 無障礙旅客服務櫃檯之設計參考，為高度 75 公分，檯面下淨空高度 65 公分，深度 45 公分，並於櫃檯前面加裝服務鈴。

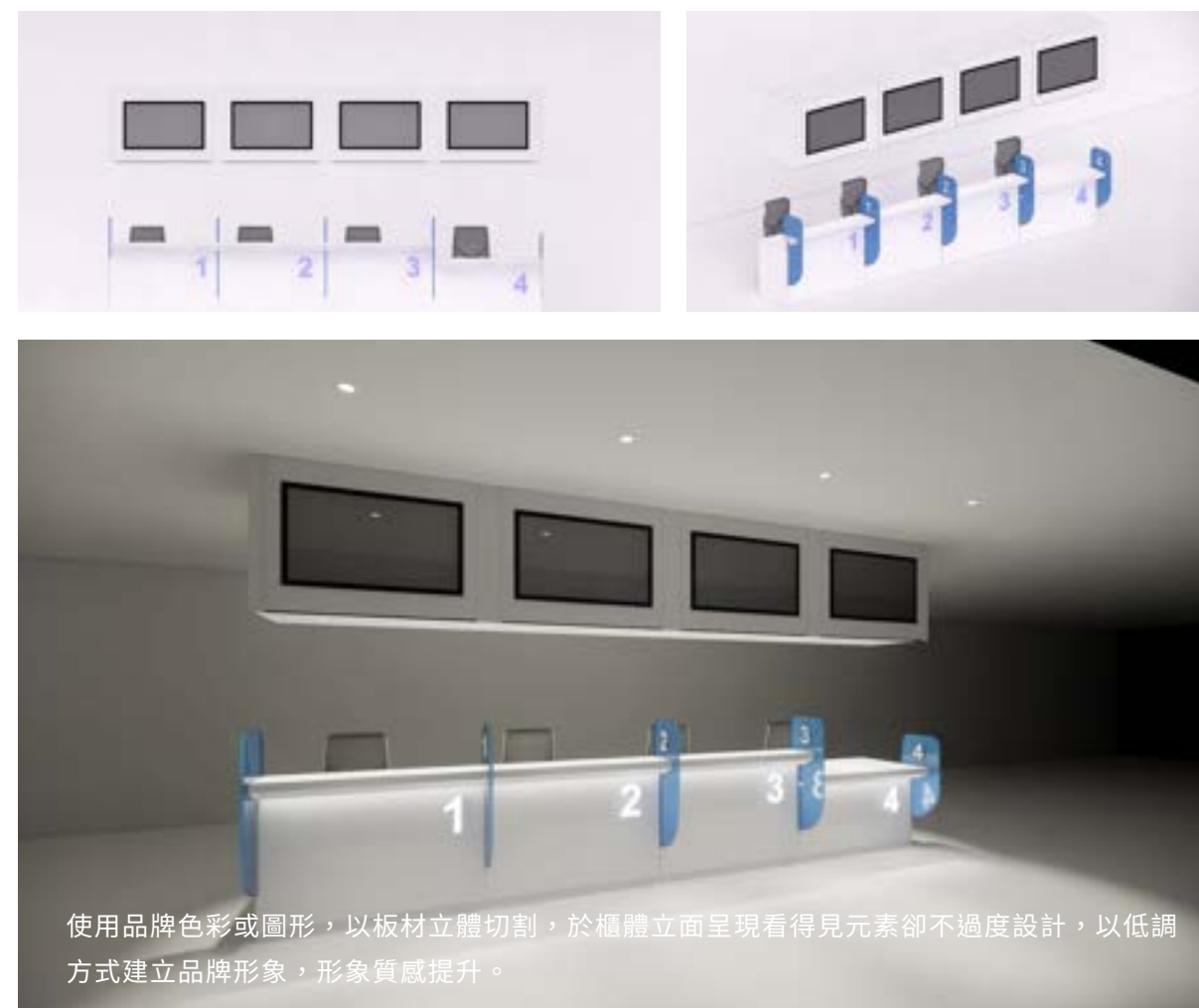
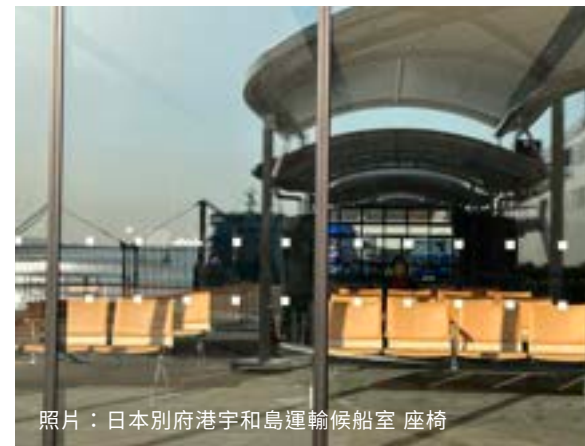


圖 52 品牌導入櫃檯設計示意圖

場站形象 | B.4.2 設備及家具

座椅

1. 為維持場站形象一致性，座椅款式不宜過多，座椅挑選應視場站類型、空間設計風格及使用需求，挑選合適、具備美感的座椅款式；亦可為了配合環境氛圍及使用區域，選購特殊造型或色彩之座椅，但須注意與環境相容或創造特色。
2. A 國際場站、B 國內標準場站，建議使用各椅面分開之連結座椅，以利排列整齊。並建議配置金屬扶手，以利高齡者、孕婦攙扶站立。
3. C 交通船場站，使用長板凳形式座椅，可容納更多乘坐人數，有效利用空間。



場站形象劃 | B.4.3 廣告物

B.4.3 廣告物

場站張貼之廣告物來自主管機關、管理單位、航商，以及租賃廣告張貼位置之其他業者。根據本手冊定義之核心設計原則，提出設計建議如右：

表 11 廣告物 - 設計原則

設計原則	設置建議
識別性	- 廣告物設置位置須考量不影響場站指標之辨識。 - 控制刊登範圍，避免過度、大面積刊登。 - 避免不重要、過時之廣告內容。
易維護	- 採用易於維護管理、耐用之刊登設施。 - 使用容易更替之設計。

表 12 廣告物 - 場站元素設置優先順序建議

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
廣告物	小型廣告	X	○	X	○	X	○
	大型廣告	X	○	X	○	X	○

◎ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

場站形象 | B.4.3 廣告物

廣告物

1. 版面設計可依「TAIWAN Hi 品牌識別系統手冊」所提供之公版設計進行編輯使用。
2. 廣告物的尺寸，應避免尺寸過大，造成喧賓奪主，使指標不明顯且忽略其指引功能。
3. 廣告物的數量，不宜過多，導致資訊負荷，且干擾指標的易讀性。
4. 廣告物的位置，應注意避免遮擋指標系統，並與指標保持適當距離，以免影響閱讀性。



圖 53 TAIWAN Hi 廣告燈箱版面設計示意圖



圖 54 TAIWAN Hi 海報版面設計示意圖

場站形象劃 | B.4.3 廣告物



廣告刊登遠離主要出入動線，並有適當的大小比例、範圍，未與關鍵旅運及方向資訊混雜。



適當規劃廣告刊登區域，位置避免與空間指標混雜一起。



適當規劃廣告刊登區域，位置避免與空間指標混雜一起。



不建議：廣告裝飾遮住空間指標，影響資訊獲取。



不建議：失衡的廣告刊登比例，形成視覺焦點，使場站資訊變得複雜。



不建議：過量的廣告版面將場站包覆，刊登非觀光旅運相關廣告內容，使視覺凌亂。

↑ 廣告

規劃適當大小、比例、數量之刊登欄位，位置選擇應注意避免影響空間指標之辨識度，以利旅客清楚獲取必要資訊。設計上避免干擾場站視覺之和諧。

場站形象 | B.4.4 商店

B.4.4 商店

場站內之進駐商店可能以長期合約形式進駐，或臨時性進駐（如市集）。根據本手冊定義之核心設計原則，提出設計建議如右：

表 13 商店 - 設計原則

設計原則	設置建議
無縫連接	• 商店空間應有足夠旅客消費、排隊之空間，降低旅客溢出商店範圍，影響旅客動線。
易維護	• 商店之倉儲空間及其存貨應避免裸露，或囤放貨物至旅客主要動線上。 • 定義明確之商店範圍，避免販賣行為與其設施佔據其他旅運區域。

表 14 商店 - 場站元素設置優先順序建議

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
商店	長期性商店	X	○	X	○	X	○
	臨時性商店	X	○	X	○	X	○

◎ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

場站形象 | B.4.4 商店

  照片：臺北松山機場	  照片：基隆東岸基港大樓旅客中心 零售商店	  照片：日本別府港宇和島運輸候船室
商店內嵌於壁面，不干擾旅客動線；商店主色彩與周圍環境和諧，突顯個體特色的同時亦維持空間一致性。	不建議：進駐商店招牌視覺過於突兀，與環境不協調。未與場站建築及內裝的色彩、材質設計呼應。	短期販賣與促銷活動，採用視野穿透性佳、高質感的攤位與招牌設計，且保留良好的動線。
  照片：基隆東岸基港大樓旅客中心 零售商店	  照片：馬祖福澳港旅運大樓	  照片：小琉球白沙觀光港旅客中心
商店形式應簡潔，其設備及家具均在指定的區域內。	不建議：商店懸吊式招牌與設備干擾場站指標系統辨識閱讀，且尺度過於龐大。	不建議：臨時性商店影響旅客體驗、以休憩座椅充當攤位。
↑ 長期性商店	↑ 長期性商店	↑ 臨時性商店
規劃明確具體的商店區域，避免與旅客登船動線衝突；同時商店設計應能與周邊環境質感、氛圍相符。	應在符合場站環境尺度、氛圍、質感以及不干擾指標系統的原則下設計展售空間與招牌。	臨時性商店攤販應有具體櫃位，可利用市集攤販、攤車形式以保留視野通透、動線靈活調整。

場站形象 | B.4.5 天、地、壁

B.4.5 天、地、壁

天花板、地坪、壁面，是空間中視覺面積最大、最容易影響場域氛圍之元素。根據本手冊定義之核心設計原則，提出設計建議如右：

表 15 天、地、壁 - 設計原則

設計原則	設置建議
通用性	- 天花板之裝修美化應考量旅客身高。 - 地坪之設計應盡量避免過多高低差，以免增加步行障礙。 - 在無障礙通道應設置引導地磚，友善無障礙使用者通行。
易識別理解	適當融入 TAIWAN Hi 場站品牌意象。
易維護	利用簡易、具整體規劃之天地壁設計、材質，以避免後續維護的困難。

表 16 天、地、壁 - 場站元素設置優先順序建議

		聯外交通區	離港區	通關區	候船區	登船區	抵港區
天地壁	天花板	X	○	X	○	○	○
	地坪	X	○	X	○	○	○
	壁面	X	○	X	○	○	○

◎ 必要設置 ○ 在空間允許的情況下，可視需求設置 X 不必設置

場站形象 | B.4.5 天、地、壁



天花板、地坪、牆面具有整體性的配色、材質搭配規劃，視野和諧彼此相襯。



天花板以簡潔的手法導入海洋元素意象，具備足夠的高度並與設施有整體性的搭配。



天花板導入 TAIWAN Hi 元素意象，塑造品牌形象。



不建議：龐大結構物形成高度不足的天花板，加上高低起伏的地坪、複雜的組合，形成不易親近之空間。

↑天、地、壁

材質及色彩應有整體性的規劃，且應考量適當的天花板高度、地坪平整度。



不建議：老舊填補式、毀損未修繕的明架天花板。

↑天、地、壁

可配合照明設計，適當融入品牌元素創造具親和力之場站形象與氛圍。避免採用辦公空間形式的設計，單調且過於嚴肅之天地壁設計，會壓抑旅客的輕鬆感。



天花板與地坪色彩整體性規劃設計。

↑天、地、壁

材質及色彩應有整體性的規劃，創造特色。

場站形象 | B.4.6 其他

天花板

1. 可適當以抽象或具體方式導入品牌意象於適當位置，如圖形、色彩，但不宜過度設計。
2. 應留意天花板裝飾後之高度，避免造成壓迫。
3. 用心的照明設計可有效提升整體氛圍。

壁面

1. 可適當以抽象或具體方式導入品牌意象於適當位置，如圖形、色彩，但不宜過度設計。
2. 應用彩度較高之品牌色彩，以局部點綴裝飾尤佳，避免大面積使用造成視覺壓迫。
3. 避免與廣告刊登、進駐商店之使用位置重疊。
4. 避免影響指標資訊傳遞。
5. 依據空間形式導入如帶狀、焦點形式、面域之設計。
6. 以簡單乾淨之設計形式尤佳，避免花俏複雜。
7. 用心的照明設計可有效提升整體氛圍。



圖 55 品牌導入天花板設計示意圖

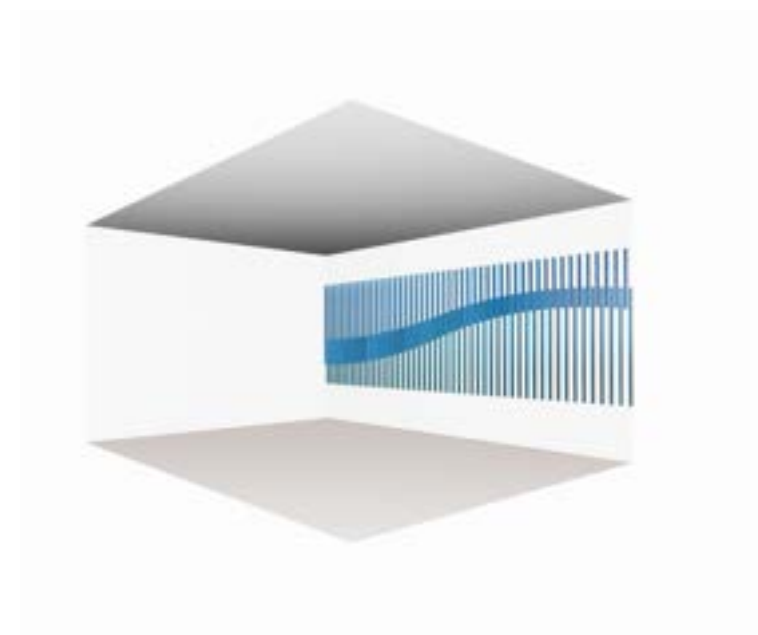


圖 56 品牌導入壁面設計示意圖

場站形象 | B.4.6 其他

✓  照片：嘉義布袋港旅客服務中心 善用自然採光設計，創造氣氛與環保節能。	✓  照片：嘉義布袋港旅客服務中心 依空間設計、色彩、材質等影響因素，進行通盤性考量規劃。	✓  照片：嘉義布袋港旅客服務中心 可依主要、次要、間接照明，多層次創造並渲染環境氛圍。	✗  照片：往吉貝交通船搭船處 不建議：厚重的涼亭結構，封閉性高而空間窄小，更因機車停放無法使用。
✓  照片：嘉義布袋港旅客服務中心 裝置藝術、品牌標誌等配合投射燈，形成視覺焦點。	✗  照片：高雄港 1 號碼頭候船室（改造前） 不建議：使用比例失衡、規格不合適的照明設備，干擾建築造型。	✗  照片：馬公港旅運服務中心（改造前） 不建議：昏暗、受結構物遮蔽之照明配置。	✓  影像版權：四國觀光推進機構 渡船碼頭等候空間，戶外具有足夠之遮蔭，可避雨，且整體結構輕盈美觀。
↑ 照明設計	↑ 照明設計	↑ 照明設計	↑ 風雨走廊及涼亭
照明是影響場站環境氛圍重要因素，詳盡的照明計畫能提升旅運品質。	視建築特色、配置、材質等進行通盤規劃，提升建築特色。	善用不同照明模式營造環境氛圍，避免單一、昏暗、受結構物遮蔽之照明配置。	在符合結構安全計算下，外觀視覺上不應過度厚重，創造「輕盈」的視覺以保持易於親近性。

場站形象 | B.4.6 其他

照明設計

1. 場站應設置「基礎照明」保持明亮及舒適，滿足旅客及工作人員照明需求。例如設置 LED 面板燈、LED 投射燈、平板燈等。
2. 因應不同旅運服務及空間氛圍，應規劃「環境照明」，以不同照度及色溫，彰顯旅運服務特色及空間情境氛圍。例如設置 LED 投射燈、LED 燈管、LED 線性燈、間接照明。
3. 應搭配「重點照明」突顯空間主題特色、造景、藝術品、動線指示。例如設置 LED 投射燈、軌道燈等於主要出入動線或空間處，透過重點照明規劃，強化空間引導性及主題性。
4. 建築及空間具特色者，應搭配特徵設置「裝飾性照明」，強化空間方向性與動線視覺，或勾勒建築空間內部線條及輪廓。
5. 盡量參考右表設計光色，並避免使用特殊色彩如「紅光」、「綠光」、「藍光」等。
6. 單一空間內避免使用差異過大之光色，易導致空間紊亂、視覺疲勞，例如紅光搭配藍光。
7. 場站中應配合不同時間、晝夜、季節 / 節慶作業及服務需求，配置適當的照明設施。例如可調色溫燈具、感應式燈具等。

表 17 照度標準

光色	相關色溫(TCP)	建議應用空間	說明
暖色光	未達 3300 K	會面休憩區、親子遊戲區等。	• 偏暖黃的色光，給予人們放鬆、浪漫、溫暖、平靜及幸福等情緒感受，且較低的色溫亦能使人們維持褪黑激素之分泌量，強化空間環境的舒適感、安定感。
中性色光	3300 K 至 3500 K	諮詢服務區、零售商業區、廁所或哺乳室等。	• 其光線明亮且柔和，使人們感受到愉悅、舒適、活潑、和諧等感受，屬較自然溫和的光線。
冷色光	超過 5300 K	通關區。	• 其照明感受使人們有精神力集中、提高專注力，惟冷色光應用場合應避免使用到過高色溫之光色，避免長時間使用造成眼睛疲勞。
註：參考日本工業規格協會（Japanese Industrial Standards Committee, JIS）提出的 JIS Z9110 照度標準。			



空間設計

C

空間設計 | C.1 聯外交通區 / C.1.1 接駁區

C. 空間設計

以塑造良好旅運環境給旅客為出發點。本章節說明各區之機能並提供設施與資訊之設計指引，而各分區之基本設施及資訊建議可參考附錄三。空間設計時除了參考本手冊指引外，也應符合公共場所之設置標準與規範，並依循相關的設置條例與法規。

C.1 聯外交通區

本區應考量場站銜接周邊交通系統與環境（如鄰近運輸節點、遊客中心等），應重視人車動線的連貫以及交通接駁便利性。機能區位排序建議以「場站 → 接駁區 → 停車區」之順序設置。不只規劃一般旅運動線與通道，也需額外規劃無障礙通路、緊急救難通路、港區作業補給通路。不論空間規劃亦或作業時間管控，皆應避免人、車、貨的使用衝突。

C.1.1 接駁區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	○	○	○
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 應提供旅客特定上下車區位，適當配置「遊覽車接駁」、「汽機車接駁」及「計程車接駁」處，並與鄰近大眾運輸資源銜接共構，如高鐵、輕軌等。
2. 與場站有適當間距，避免過近阻礙出入口動線，或過於遙遠不利抵達。
3. 無障礙接駁處應位於接近入口的位置，避免行動不便者難以出入。
4. 若存在多場站接駁區鄰近之情形，應避免各自設置接駁區，應規劃整合為共用區域。
5. 應設置清晰的引導標示及設施（如車阻、阻隔綠籬等），避免旅客找不到接駁位置或場站出入口。

參考索引

1. 公共場所必要緊急救護設備管理辦法
2. 各類場所消防安全設備設置標準
3. 建築技術規則

空間設計 | C.1.1 接駁區

6. 各接駁處應明確區分乘客候車區、人行通道、車輛停靠區，避免動線混亂。

(1) 乘客候車區

- 應避免完全露天環境（設置遮雨 / 陽棚）以適應天候變化。
- 大型場站應有排隊之動線規劃，避免旅客爭先恐後。

(2) 人行通道

- 應有適當寬度，避免旅客穿梭道路。

(3) 車輛停靠區

- 車輛出入應避免影響道路行駛中車輛。
- 大型場站建議設置計程車排班區。

7. 上下車路徑應平順，避免輪椅、行李拖拉行動不便。

參考索引

1. 都市人本交通規劃設計手冊（第二版）
第二章、第四章
2. 道路交通標誌標線號誌設置規則
3. 市區道路及附屬工程設計規範
第十四章 無障礙設施
4. 建築物無障礙設施設計規範
第八章 停車空間
5. 建築技術規則建築設計施工編
第二章 第十四節 停車空間



照片：神戶機場海上交通候船大廳

圖 57 接駁處



照片：高雄港旅運中心與輕軌

圖 58 大眾運輸銜接共構

空間設計 | C.1.2 停車區

C.1.2 停車區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 分析場站周邊腹地、管理量能後，應規劃適當停車空間，避免旅客車輛停放外溢影響周邊環境使用。其形式包含停車場、路邊停車、特約停車場，並應考慮停車場徒步至場站空間之距離與安全性。
2. 應盡量滿足旅客不同旅遊模式的需求，如隔夜短停（如 2 天 1 夜）或長時間（如 5 天以上）的停放需求。
3. 停車場
 - （1）考量邊境安全管制，應盡量使停車空間與管制範圍間，有明確的界線阻隔。
 - （2）特約形式、與在地民眾共用情形，應保障有充足車位數量，避免旅客無法停放。
 - （3）應評估設置自動營運管理設備，避免人力吃緊導致無法妥善管理。
 - （4）區位順序建議為「場站出入口 → 停車場接駁處 → 資源供應區 → 車輛停放區」。
 - ・「停車區接駁處」相關指引請參考「接駁區」的車輛停靠區位。
 - ・「資源共享區」提供民間業者導入租賃與充電服務，應避免閒置、影響停車使用。
 - ・「車輛停放區」應明確劃設運具停車範圍，並避免大小客車及機慢車交錯，衍生交通意外。
4. 路邊停車

建議與路權單位協調設置或預定適當路段，供民間共享資源導入，避免無法容納相關資源。
5. 資訊標示指引
 - （1）建議設置平面圖，協助旅客前往停車場、停放區位及場站出入口。
 - （2）避免旅客對於停車辦法或收費規定產生疑慮。



影像版權：新北市政府

圖 59 自動化營運停車場



照片：馬公港機車租賃處

圖 60 資源共享區

空間設計 | C.1.3 託運排隊區 / C.2 離港區 / C.2.1 出入區

C.1.3 託運排隊區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	-	-	-	-	-	◎
A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪						

1. 本區為機慢車騎士排隊等候登船的區位。避免影響周邊居民生活、商店營業，建議遠離交通幹道。
2. 避免影響步行旅客進出渡輪場站。
3. 建議排隊區域以車型區分，避免自行車穿梭於陸續前進的機車車陣中。
4. 避免排隊的騎士在雨中準備票卡、零錢。
5. 避免機慢車在碼頭邊逗留衍生安全問題，可設置進出管制閘門。
6. 建議設置阻隔設施（如矮護欄），避免機慢車隊伍交錯，導致隊伍前進容易發生衝突或造成危險。
7. 應清楚標示資訊，避免騎士排錯隊伍、無預先準備零錢與票卡降低登船流暢性。

C.2 離港區

離港旅客抵達場站的第一個主要區域，應提供流暢、便捷、舒適的報到購票體驗。建議機能區位順序符合「出入口 → 諮詢服務區 → 報到區 → 行李託運區」。

C.2.1 出入區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	○
A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪						

1. 本區為旅客進出場站的地方，包含室內、室外之過渡空間，應協助旅客瞭解周邊、場站內的環境基本資訊。
2. 建議大門外有遮蔽物（如騎樓、屋簷等）作緩衝，以避免旅客離開場站立刻遭受淋雨，或因準備雨具阻塞動線。
3. 建議大門外有緩衝空間（如騎樓、人行通道等）且不緊鄰馬路，避免旅客出入來不及反應交通狀況而發生危險。
4. 建議大門設置應考量方位、緩衝空間（如風除室），避免強勁季風灌入室內、能源浪費等情形。
5. 建議大門設置除泥墊或刮泥墊，避免海邊沙塵影響場站環境整潔。
6. 盡量預留設施放置空間（如傘架、指標牌面等），避免相關設備放置導致動線受阻礙。
7. 門扇與通道寬度應充足，避免旅客互相閃避或行李拖拉不便。
8. 應設置服務鈴並考量無障礙族群便利性。
9. 考量交通運輸場所全面禁菸，建議在室外通風良好處設置吸菸區，提供座椅、熄煙筒等設施。



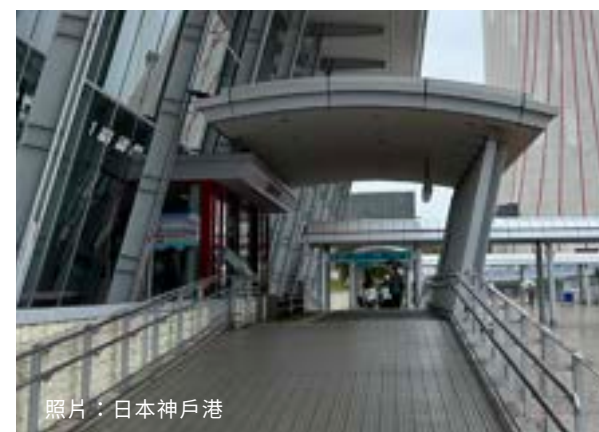
照片：高雄鼓山輪渡站

圖 61 託運排隊區

空間設計 | C.2.1 出入區

10. 資訊標示指引

- (1) 應有易讀的場站名稱標示，避免旅客走錯場所。
- (2) 應避免旅客走錯出入口。
- (3) 應避免旅客在非服務或營業時段進入場站並找尋相關服務。
- (4) 建議設置平面圖，協助旅客瞭解場站的空間分布、服務流程、周邊交通資源方位。
- (5) 應讓旅客知道場站提供之服務及管制項目（如 WiFi、AED、禁菸等）。
- (6) 避免行動不便旅客找不到無障礙通行路線。
- (7) 標示清楚允許吸菸範圍，避免旅客在禁菸區域吸菸。



照片：日本神戶港

圖 62 大門雨遮



照片：日本八幡浜港

圖 63 大門風除室



照片：基隆東岸基港大樓旅客中心

圖 64 吸菸區

空間設計 | C.2.2 諮詢服務區

C.2.2 諮詢服務區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 本區為旅客取得服務人員引導協助的區域，包含觀光諮詢、場站服務機能諮詢等。
2. 位於主要動線明顯可見處，無諮詢服務的場站，應引導旅客至周邊遊客中心、地方公所等地方洽詢。
3. 應清楚劃分人員工作區域及旅客等候區域：

（1）人員工作區

- 為方便人員待命執勤，基本設施應包含櫃檯、工作人員座椅。
- 應避免辦公或個人物品隨意放置，影響場站形象與環境整潔。
- 空間的設計應創造有效率的服務空間與動線，建議設置倉儲空間、評估放置收納架，以利物品儲放（如租借輪椅、嬰幼兒車、紅龍等）。

（2）旅客等候區

- 盡量採用展示架及資訊機臺公告活動、觀光、宣導資訊，避免凌亂張貼，以提升旅客搜尋與索取意願。
- 應避免等候服務的旅客影響其他旅客通行。
- 應考量旅客暫放行李、嬰幼兒車等隨身物品之需求。

空間設計 | C.2.2 諮詢服務區

4. 櫃檯

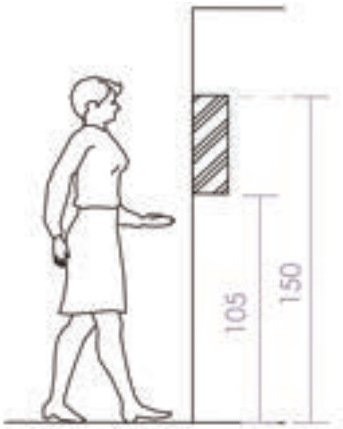
- (1) 櫃檯尺寸應滿足一般旅客、輪椅使用者和工作人員使用，需設置服務鈴。
- (2) 若為窗口式的櫃檯，應避免旅客與工作人員交流聲音傳達受阻。

5. 資訊機臺

- (1) 機臺尺寸盡量符合全適化 (Holistic design) 之設計為原則。
 - 顯示系統：應清晰、容易辨識、亮度充足。應採高對比的色彩搭配，以增加高齡者及視覺受損者的可視性。
 - 操作介面：首頁應說明操作方式。資訊應淺顯易懂，程序具標準化，不因場站、航線不同而有操作差異。
 - 其他系統設備：具多國語言切換、語音提示；並提供多元支付選擇方式，提升旅客便利性。
 - 機臺高度、空間：應符合無障礙規範，提供適當高度與可接近的正面操作空間。
 - 機臺傾角：機臺上方若加設 LED 資訊顯示器，應有傾角之設計，以增加可視性。
- (2) 考量無障礙族群資訊索取公平性，系統設定應滿足網站無障礙規範之「A 級認證標章」，開發無障礙專區，並提供相關操作使用須知。

6. 資訊標示指引

- (1) 建議有清楚的「服務臺」標示，且與周邊報到及購票等櫃檯有視覺上的差異，降低旅客走錯或找不到服務櫃檯。
- (2) 避免造成旅客諮詢體驗繁瑣，建議標示清楚服務項目（如服務諮詢、遺失協尋等）。
- (3) 設置資訊機臺者，建議系統開發至少包含：場站方位及服務資訊、觀光旅遊資訊、最新活動資訊。並應避免螢幕角度、高度不當導致使用不便。
- (4) 為避免旅客找不到服務人員，應提供緊急聯繫電話。



(單位：公分)

圖 65 資訊機臺面板高度

參考索引

1. 建築物無障礙設施設計規範
附錄 1 基本尺寸
2. 網站無障礙規範

空間設計 | C.2.3 報到 / 取票 / 購票區

C.2.3 報到 / 取票 / 購票區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	○	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易 (共構)、D2 簡易 (機動)、E 渡輪					

1. 應避免託運車輛旅客登船流程繁瑣，建議託運車輛報到購票處位於「登船區」，與車輛排隊區域串連銜接。
2. 航商營運櫃位數量經常變動的場站，盡量採用模組單元式之活動櫃檯設計，以避免營運時段出現櫃位閒置或不夠用的情形，其他櫃檯指引請參考 C.2.2「諮詢服務區」。
3. 為避免航商櫃檯分散導致旅客容易走錯，所有航商櫃位應集中設置。
4. 應有人工服務、自助服務、旅客排隊、倉儲區域。倉儲區域供航商人員（約1-2位）待命及儲放辦公物品，由航商各自規劃運用，而其他區域指引如下：

(1) 人工服務區

相關指引請參考 C.2.2「諮詢服務區」人員工作區。

(2) 自助服務區

- 提供旅客自助操作設備（如自動售票、現金投幣箱、電子票證刷卡機等），自動報到售票機臺指引請參考 C.2.2「諮詢服務區」資訊機臺。
- 應避免旅客無人協助排解障礙、耗時等待人員協助等情形。
- 應考量旅客暫放行李、嬰幼兒車等隨身物品之需求。

(3) 旅客排隊區

- 應避免等候服務的旅客影響其他旅客通行。
- 應有明確的排隊及離開通道，避免離開櫃檯之旅客影響準備報到的旅客前往櫃檯。
- 應避免旅客拖拉行李、嬰幼兒車等通行、迴轉不便。

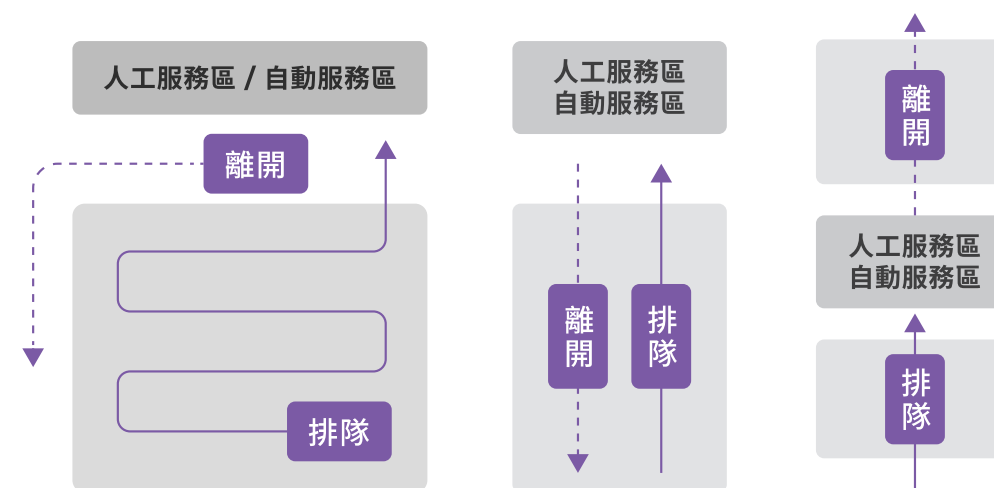
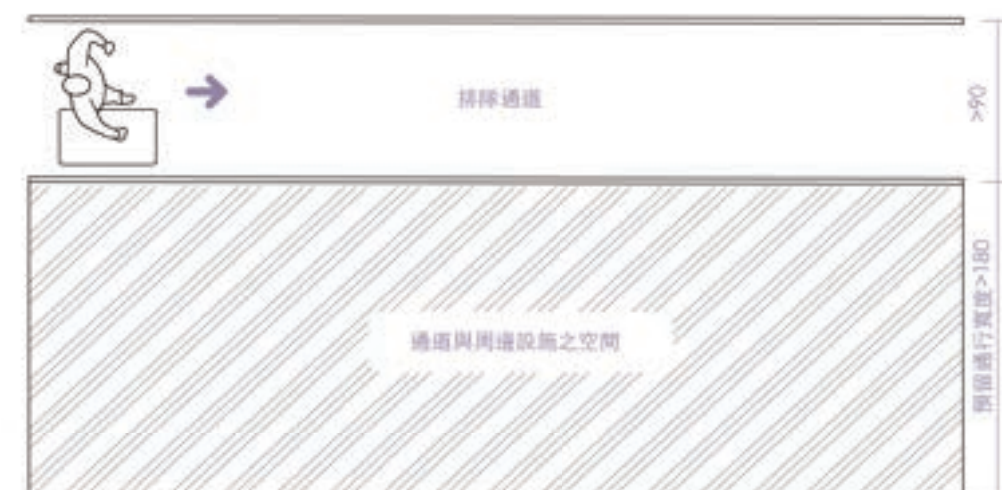


圖 66 Z 字型隊伍動線

圖 67 直線折
返隊伍動線圖 68 直線穿
越隊伍動線

(單位：公分)

圖 69 排隊隊伍與周邊設施最小間距

空間設計 | C.2.3 報到 / 取票 / 購票區

5. 當航商需要較大待命空間時，應額外設置專用空間，避免影響周邊環境、旅運空間的使用，請參考 C.7.2「公務區」航商休息室。

6. 資訊標示指引

(1) 人工服務區

- 多航商共用櫃位、單一航商有多櫃位的情形，應避免旅客耗時反應可受理位置而導致走錯，建議設置輔助標示（如櫃檯編號、受理狀態燈號、設籍居民、預購劃位等）。
- 應避免標示資訊重複或過時，影響旅客搜尋關鍵資訊。
- 建議標示關鍵資訊，包含票價、即時航班資訊、報到準備項目等，使排隊的旅客看到後可預先準備證件或現金，避免降低服務速度。
- D2 機動型簡易場站，建議將上述資訊標示於「候船亭」。
- 應避免張貼廣告、促銷資訊，干擾旅客搜尋關鍵資訊。
- 盡量標示完整的營業資訊，包含營業時間、航商聯繫電話。以避免旅客找不到售票人員。

(2) 自助服務區

應有航商或航班標示，以避免旅客使用錯誤的航商機臺。

(3) 旅客排隊區

應有清楚的隊伍名稱標示及動線引導，避免旅客排錯隊伍、發生爭執。

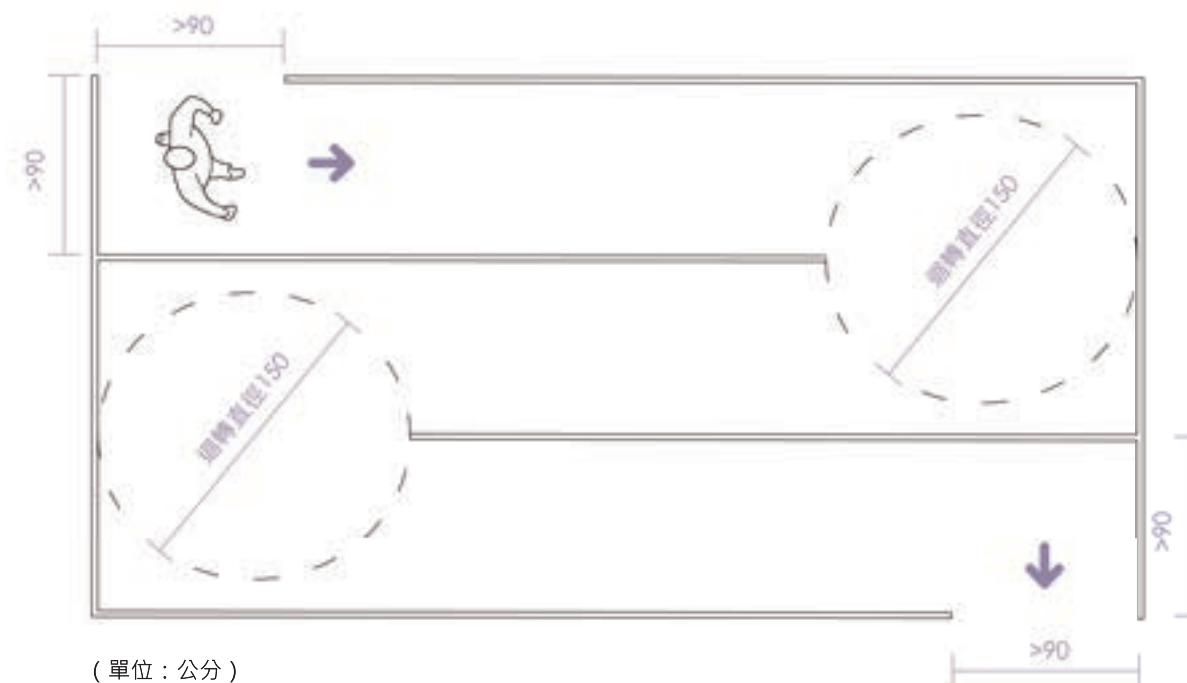


圖 70 排隊通道寬度及迴轉空間尺寸需求

空間設計 | C.2.4 行李託運區

C.2.4 行李託運區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 本區為 A 國際場站旅客出境辦理行李託運的區域。
2. 應有人員工作區、旅客排隊區
 - (1) 人員工作區
 - 本區為人員待命執勤的區域，建議設置檢查桌檯、檢查設備（如磅秤），以利旅客放置及轉交登船資料給人員確認及登錄系統。
 - 建議配置行李運輸設備輔助行李移動，以避免人工移動耗時。
 - (2) 旅客排隊區

相關指引請參考 C.2.3「報到 / 取票 / 購票區」旅客排隊區。
3. 資訊標示指引
 - (1) 建議設置輔助標示（如櫃檯編號等），避免旅客耗時反應可受理服務的位置導致走錯。
 - (2) 建議有清楚隊伍名稱標示及動線方向引導，避免旅客排錯隊伍、發生爭執。
 - (3) 建議提供託運須知資訊（如準備證件項目、行李託運限制等）使旅客預先準備，避免旅客因準備證件降低託運速度。



圖 71 行李託運區

空間設計 | C.2.5 換匯提款區 / C.2.6 零售商業區

C.2.5 換匯提款區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

- 供離港旅客換匯或提款的區域，建議鄰近服務臺或報到櫃檯處。為避免發生竊盜可能，本區應盡量設置監視或防護設備。
- 可評估設置人工服務區、自助服務區、旅客排隊區：
 - 人工服務區
相關指引請參考 C.2.2 「諮詢服務區」人員工作區。
 - 自助服務區
供銀行設置退稅機、自動提款機，機臺設計指引請參考 C.2.2 「諮詢服務區」資訊機臺。
 - 旅客排隊區
應避免有心人士窺探，與自動提款機應有適當間距，其他指引請參考 C.2.3 「報到 / 取票 / 購票區」旅客排隊區。
- 資訊標示指引：
 - 盡量避免旅客走錯，人工服務區建議設置輔助標示（如櫃檯編號等）。
 - 盡量只公告換匯提款相關資訊，避免不相關的促銷廣告散佈，造成環境雜亂。

C.2.6 零售商業區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

- 供零售商店、餐飲業者進駐，空間動線設計應避免消費行為影響場站旅運機能。
- 避免等候親友消費的旅客無處歇息，建議與「會面休憩區」相鄰。
- 店鋪應規劃明確範圍，供進駐商店在特定範圍內營運，避免佔用其他旅運空間；自動販售機臺設置位置應避免影響其他旅客通行。



照片：高雄港旅運中心

圖 72 換匯提款區



照片：鼓山魚市場

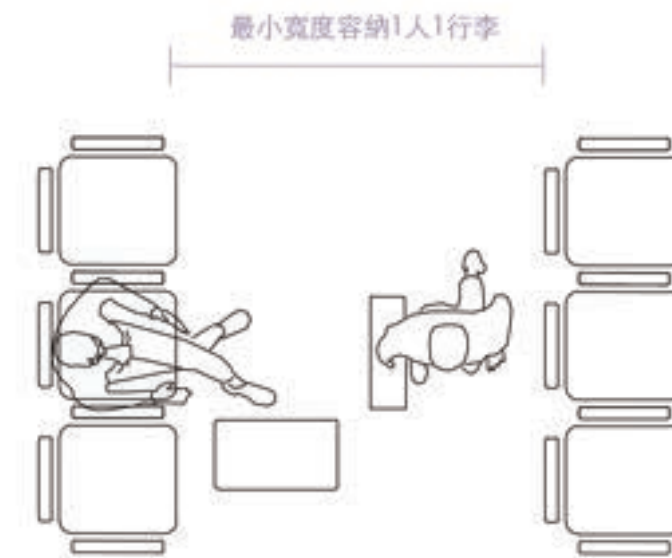
圖 73 零售商業區

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

C.2.7 會面休憩區

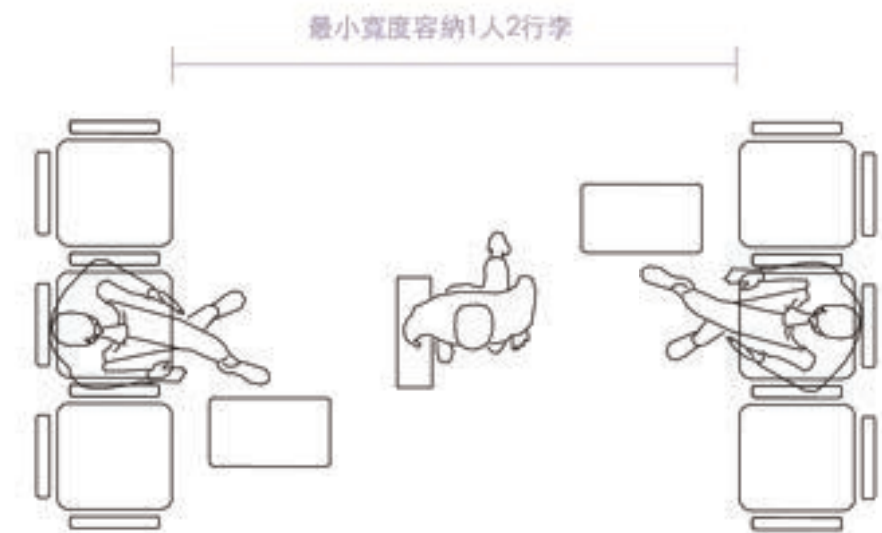
場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

- 盡量提供旅客充足的集合、整備、等候、歇息空間。場站面積不足者，建議與「候船區」共用。
- 應設置座椅區、廁所、哺集乳室、急救護理室、祈禱室、充電處、公共電話亭、寄物處、飲水處、垃圾回收處。大型場站面積充足，亦可規劃藝文展演區，供旅客休憩。
- 資訊標示指引
 - 應提供即時航班資訊（如航班名稱、起訖點、離港時間、航班狀態等），讓旅客隨時掌握登船資訊。
 - 避免旅客找不到各項服務與設施（如廁所、WiFi）。
 - 避免旅客遺忘行李寄放的位置，應標示寄物間名稱、寄放位置編號。
 - 建議提供使用須知、客服電話等資訊，以利旅客遵守操作和排除障礙。
- 座椅區
 - 盡量在各個動線，設置具扶手的座椅或倚靠處，使行動不便者容易坐下與歇息。
 - 應避免座椅排列造成動線阻礙，建議座椅間規劃適當且動線順暢的排列間距。
 - 避免輪椅、嬰幼兒車阻礙動線，座椅旁應預留暫放空間，允許陪同者同坐，並考量迴轉操作空間。
 - 避免旅客行李阻礙通道，建議考量底部鏤空之座椅設計，以利放置旅客隨身行李。
 - 在座位區，應考量無障礙輪椅停放、導盲犬休憩位置。
 - 建議座椅區每區增設充電處，引導旅客分散利用。
 - 座椅考慮人體工學設計，並避免有銳利邊緣、不穩固、難清潔、易毀損的座椅形式。



(單位：公分)

圖 74 座椅排列最小間距需求



(單位：公分)

圖 75 座椅排列最小間距需求（面對面排列）

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

5. 廁所

- (1) 考量通風之空間配置，或設置通風設備，避免氣味容易殘留。
- (2) 考量隱私，應避免從外部直視廁所內部空間，建議善用轉折動線、隔牆等加以隔閡。
- (3) 廁間數量應符合相關法規。大型場站尖峰使用需求高，應避免旅客耗時找尋可用的廁間，建議設置使用狀態燈。
- (4) 空間有限下，至少包含男廁、女廁、無障礙多功能廁所，且各廁間應至少滿足標準空間尺寸；在空間充足下建議設置性別友善廁所，且各類廁間盡量符合理想空間尺寸，以便容納旅客隨身攜帶之行李。

(5) 女廁

- 應包含廁間、洗手區、工具間、等候空間，面積充足場站建議規劃梳妝區。
- 廁間
 - 應包含便器、沖水設施、衛生紙架、置物平臺、衣物掛鉤、緊急求助鈴、垃圾桶、兒童安全座椅（至少一間）、無障礙扶手（蹲式 T 形，坐式 L 形），並考量旅客暫放隨身行李的空間。
 - 廁間外應標示便器形式（如蹲式、坐式）、兒童安全座椅；廁間內應標示緊急求助鈴標示、便器使用注意事項（如衛生紙請沖入馬桶等）。
- 洗手區

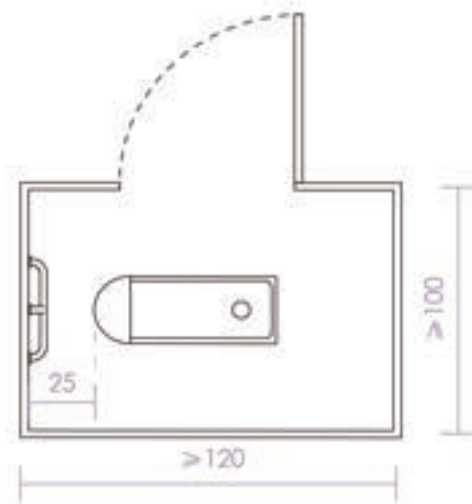
至少包含洗手檯（需考量兒童使用高度）、洗手槽、鏡面、洗手乳放置架、擦手紙放置架、烘手機，水龍頭建議採感應式，並需考量斷電或感應器受損之配套作法。
- 工具間

盡可能規劃工具間，以便配置收納架、水槽、掃具掛鉤等，放置清掃工具與清潔用品等。工具間門外建議標示掃具間標示，避免旅客誤入。

參考索引

- | | | |
|--|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. 交通場所通用化設施設計準則
3.4 廁所無障礙、親子、多功能廁所 | 4. 性別友善廁所設計手冊之研究
第二章 第二節 | 7. 鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項
第五章 服務設施 |
| 2. 公共建築物衛生設備設計手冊
3.4 行動不便者使用廁所 | 5. 建築技術規則
建築設計施工編 第十章 無障礙建築物 | 8. 建築技術規則
建築設備編 第二章 第二節 衛生設備 |
| 3. 公共場所親子廁所盥洗室設置辦法 | 6. 建築物無障礙設施設計規範
第五章 廁所盥洗室 | |

空間設計 | C.2.7 會面休憩區



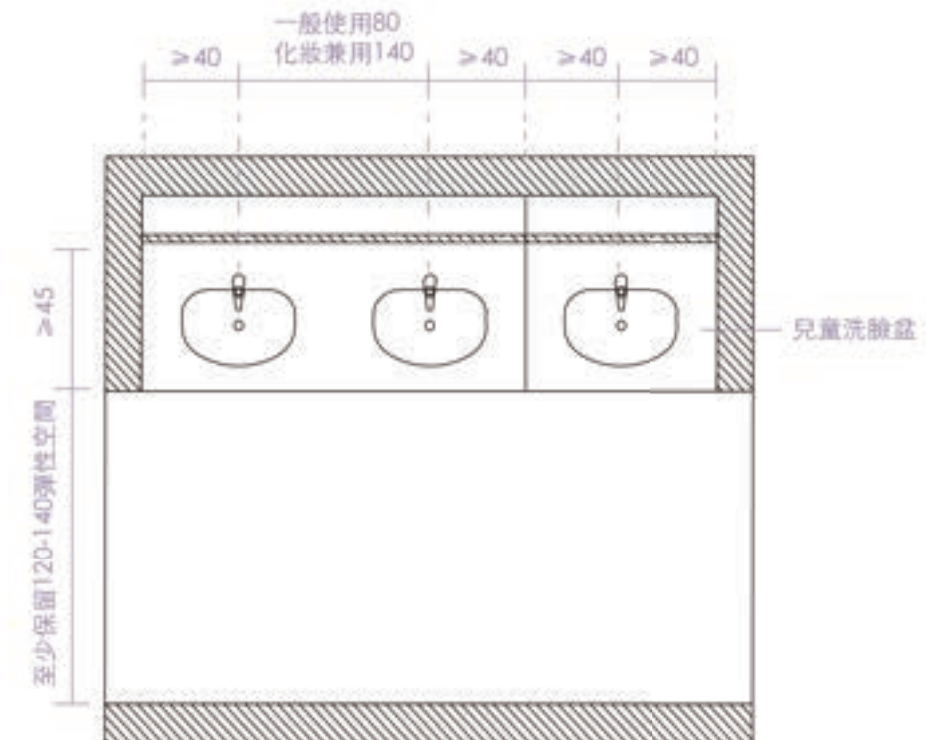
(單位：公分)

圖 76 女廁廁間 - 蹲式 (標準尺寸)



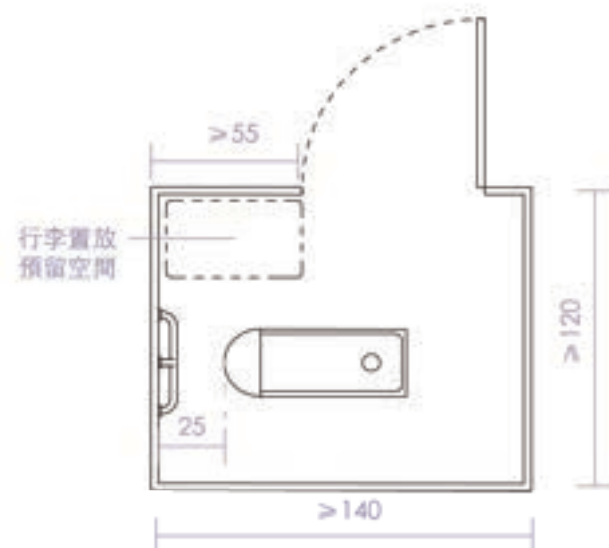
(單位：公分)

圖 78 女廁廁間 - 座式 (標準尺寸)



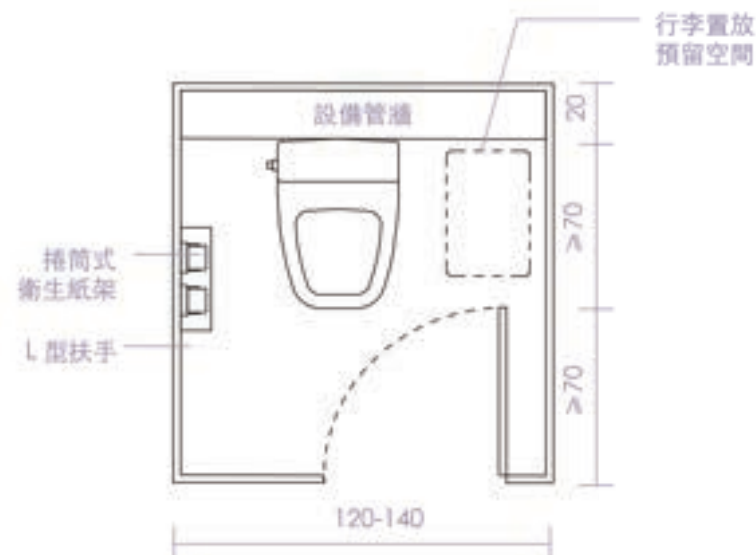
(單位：公分)

圖 80 廁所洗手臺 (尺寸指引)



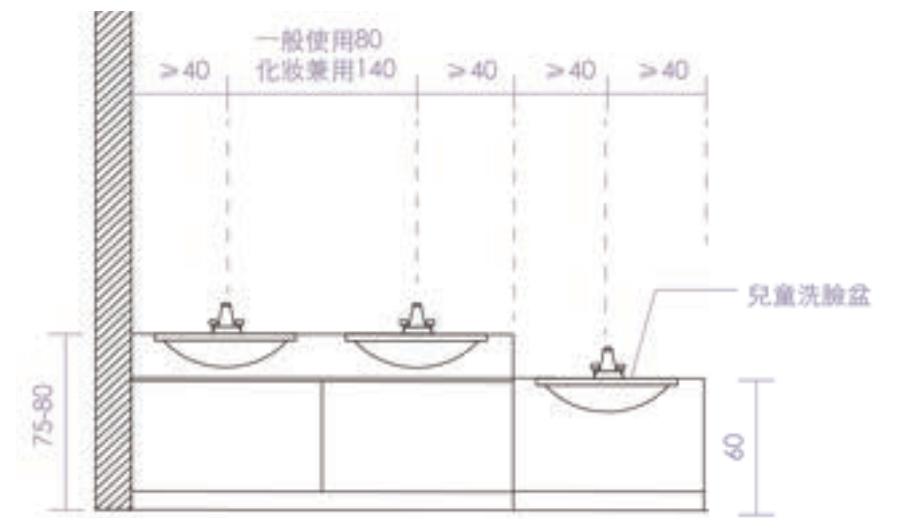
(單位：公分)

圖 77 女廁廁間 - 蹲式 (理想尺寸)



(單位：公分)

圖 79 女廁廁間 - 座式 (理想尺寸)



(單位：公分)

圖 81 廁所無洗手臺尺寸指引 (含無障礙尺寸)

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

96 / 135

- 等候空間

盡可能規劃旅客排隊區，避免等候廁所的旅客阻礙離開廁所的旅客動線建議規劃行李暫放空間及設備，供旅客將不便攜帶至廁間的物品放置於此。應標示排隊引導動線、行李暫放設備使用須知等資訊。

- 梳妝區

A 國際場站、其他面積充足之場站可設置本區，避免旅客整理儀容阻礙使用洗手檯的旅客，應包含梳妝檯、鏡面。

(6) 男廁

- 應包含小便斗區、廁間、洗手區、工具間、等候空間。
- 小便斗區，包含小便器、沖水設施、隔板、置物平臺，並考量旅客如廁放置隨身行李之空間、無障礙族群之扶手和孩童使用高度。
- 廁間、洗手區、工具間、等候空間相關指引，請參考女廁。



影像版權 @YHLAA 澎湖南海交通船觀光碼頭候船室

圖 82 行李暫放設備

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

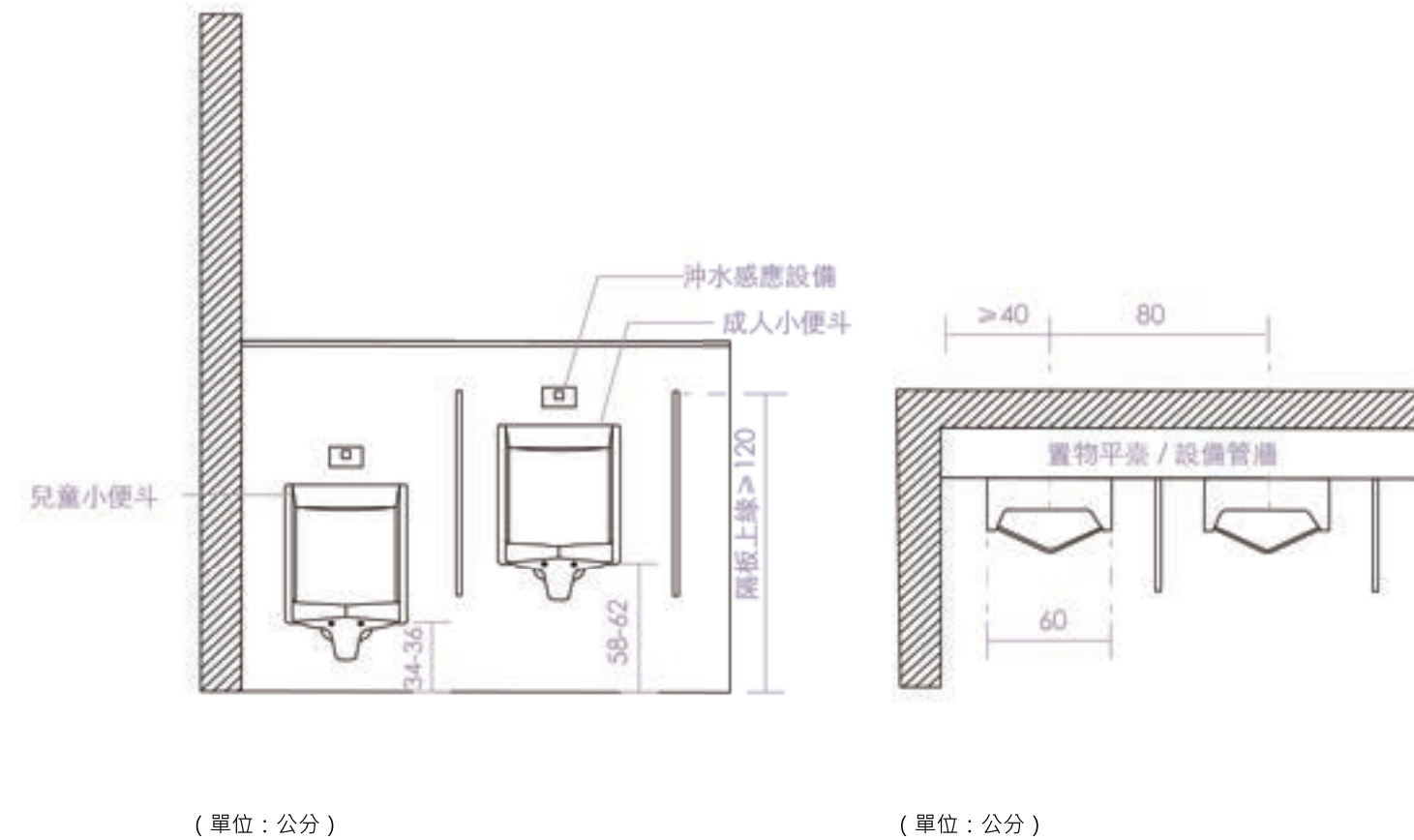


圖 83 男廁廁間 (標準尺寸)

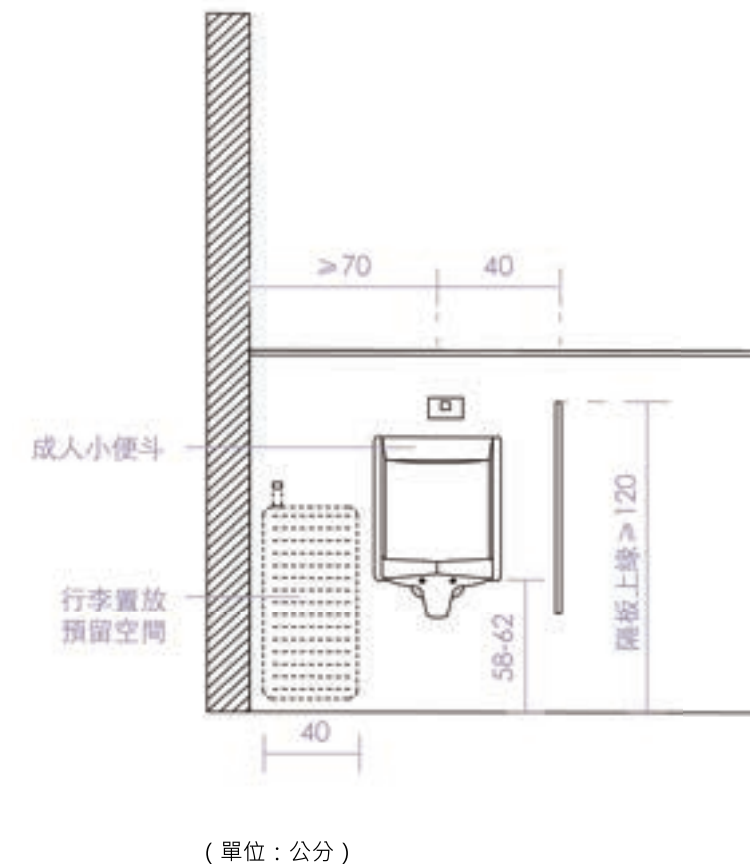


圖 84 男廁廁間 (理想尺寸)

參考索引

1. 鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項
第五章 服務設施
2. 建築物無障礙設施設計規範
第五章 廁所盥洗室
3. 建築技術規則
建築設計施工編 第十章 無障礙建築物
4. 建築技術規則
建築設備編 第二章 第二節 衛生設備

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

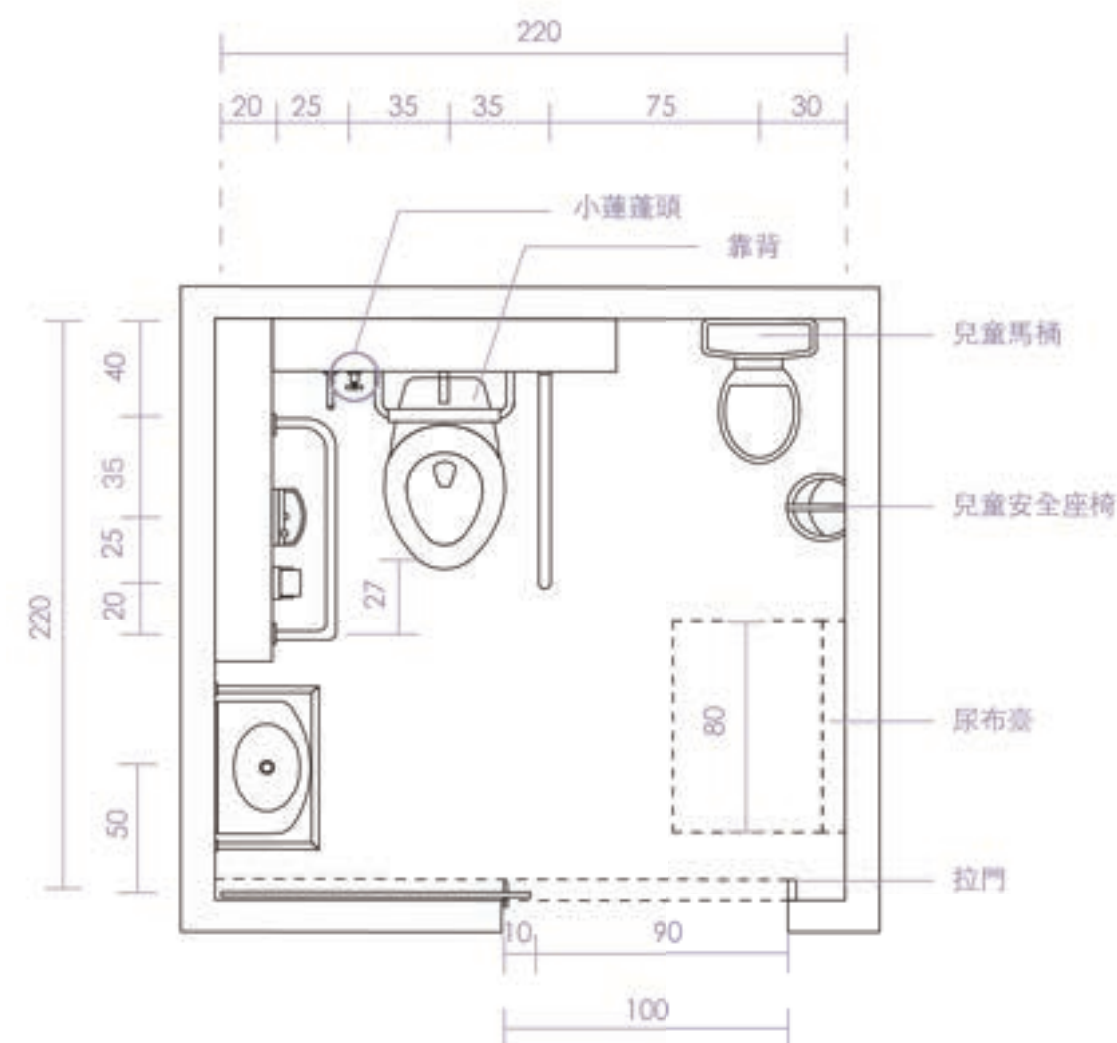
(7) 多功能廁所 (含無障礙廁所、親子廁所)

- 應包含便器、沖水設施、衛生紙架、置物平臺、衣物掛勾、垃圾桶、兒童安全座椅、兒童馬桶、尿布臺、洗手槽、鏡面 (具適當傾角)、洗手乳放置架、擦手紙放置架、烘手機，並設置緊急求助鈴、無障礙扶手 (坐式 L 型)，且考量輪椅、嬰幼兒車迴轉空間。
- 廁間外應標無障礙標誌或親子廁所標示；廁間內則標示各設備使用須知。
- 其他設計規範請參考相關法規。

(8) 性別友善廁所，應包容多元的旅客族群使用。廁間外應標示性別友善標誌，廁間內則與男女廁廁間相同。

參考索引

1. 交通場所通用化設施設計準則
3.4 廁所無障礙、親子、多功能廁所
2. 航空站設施通用設計規範
4.1 廁所
3. 公共建築物衛生設備設計手冊
3.4 行動不便者使用廁所
4. 公共場所親子廁所盥洗室設置辦法
5. 性別友善廁所設計手冊之研究
第二章 第二節
6. 建築技術規則
建築設計施工編 第十章 無障礙建築物
7. 建築物無障礙設施設計規範
第五章 廁所盥洗室



(單位：公分)

圖 85 多功能廁所 (尺寸指引)

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

6. 哺集乳室

- (1) 避免旅客無法哺集乳、育嬰，應設置哺集乳室。
- (2) 應有舒適之環境，避免通風不佳、照明不足、隱私外洩的使用空間。
- (3) 至少包含飲水機、尿布臺、洗手區、靠背座椅、鏡面、有蓋垃圾桶、緊急求助鈴等。
- (4) 動線與空間配置，應考量嬰幼兒車容易進出及迴轉空間。
- (5) 哺集乳室門外應提供使用狀態標示，而內部應提供各項設備設施之使用須知。

7. 急救護理室

- (1) 考量最有效率的急救時間，急救護理室應設在醫療團隊方便出入的位置。
- (2) 應提供空氣流通之環境，以便臨時身體不適或受傷的旅客，有獨立休息或等候醫療團隊的空間。
- (3) 必須配置洗手區、飲水機、急診推床、隔簾、座椅。若規劃護理團隊進駐，應配置服務櫃檯、冰箱、廢棄物回收桶、換藥車。空間應可允許輪椅、嬰幼兒車迴轉。
- (4) 應提供資訊包含使用須知、各設備使用注意事項。

8. 祈禱室

- (1) 為了提供多元信仰友善空間並展現多元文化的包容性，建議「座椅區」、「等候室」設置信仰空間。
- (2) 多信仰祈禱室講求包容通用，空間設計盡量保持簡易的陳設和中性素材，不應有宗教之圖像。整體空間應乾淨、明亮且獨立，並具備隔音效果。
- (3) 伊斯蘭教專屬信仰空間，男女應分開、標示麥加指向，提供可蘭經、臺灣地區的穆斯林餐旅指南等資訊。



照片：嘉義布袋港旅客服務中心

圖 86 哺集乳室



照片：嘉義布袋港旅客服務中心

圖 87 急救護理室



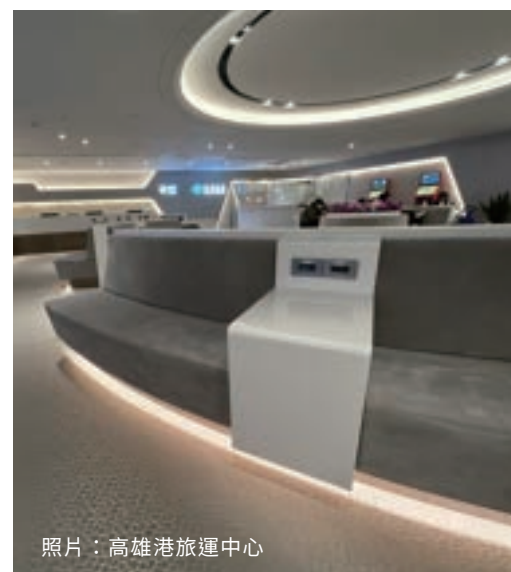
影像版權：新北市政府觀光傳播局

圖 88 祈禱室（伊斯蘭教專屬信仰空間）

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

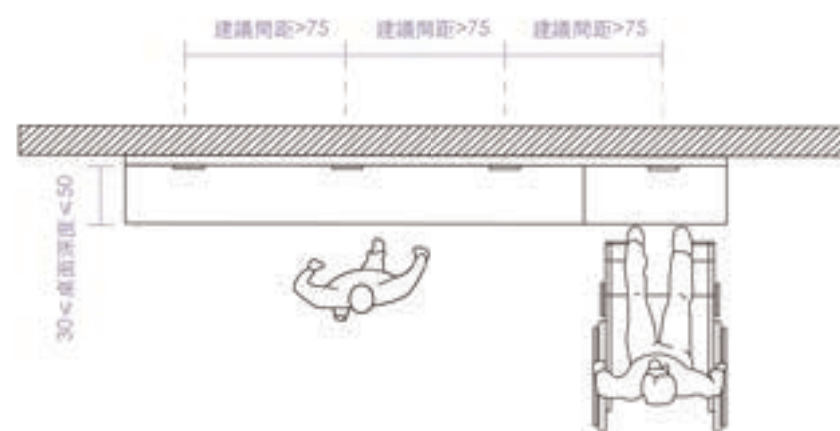
9. 充電處

- (1) 因大眾普遍攜帶 3C 產品旅遊，建議規劃方便一般旅客及輪椅族群使用的充電站。
- (2) 盡量採用桌檯型的充電站，使充電座以水平方向配置，方便不同旅客同時使用。
- (3) 空間充足的場站亦可將充電座與座椅共構，使旅客可以邊充電邊歇息。



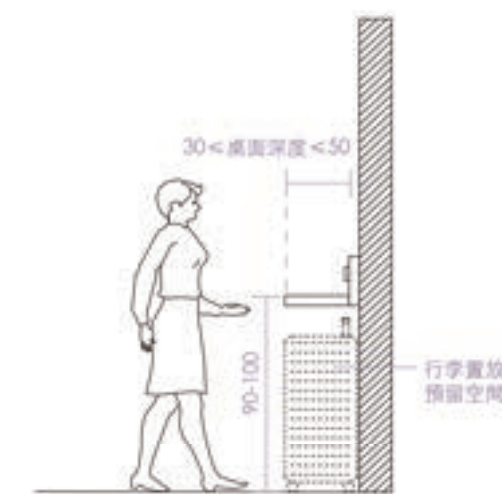
照片：高雄港旅運中心

圖 89 充電座共構座椅



(單位：公分)

圖 90 充電站 (尺寸指引)



(單位：公分)

圖 91 充電站側視圖 (尺寸指引)

空間設計 | C.2.7 會面休憩區

10. 公共電話亭，應考量使用者操作以及隨身行李放置的空間。至少有一臺考量輪椅使用者高度和雙手可及範圍。

11. 寄物處

- (1) 避免旅客物品放不進寄物櫃、行李任意暫放，建議配置適當尺寸、數量的櫃體或設置寄物間。
- (2) 寄物櫃應避免鑰匙遺失導致永久無法使用，建議採用密碼鎖形式。
- (3) 寄物間建議規劃多分區，容納多個旅行團同時使用。
- (4) 應避免視線死角，發生竊盜和寄放危險物品（如違禁品）的可能。

12. 藝文展演區

- (1) 若需配合當地文化、觀光行銷政策，可設置藝文展演區，規劃期間性展覽、活動，向旅客展示臺灣在地文化。而相關之設備，建議尋求專業藝術與設計策展團隊，並視各場站導入展演類型進行規劃配置。
- (2) 藝文展演區域比例應適量，並且符合相關規定，以免影響場站旅運機能。

13. 飲水機

- (1) 多數旅客登船前有飲水需求。飲水機應考量一般旅客使用通用性、輪椅使用者操作便利性。
- (2) 盡量設置兩臺以上或可自動補水的飲水機款式，避免水量消耗快速而無法即時供水。
- (3) 需定期派人員維護、保養飲用水設備，確保飲用水品質和衛生。

14. 垃圾桶

多數旅客登船前有丟棄小型垃圾需求，因此需設置充足的垃圾桶，並定期維護。

- (1) 建議採用交通場站（如高鐵站）設置之垃圾桶，其口徑大小適中、頂部為斜面設計，以避免民眾丟棄大型垃圾和放置垃圾於上方。
- (2) 應清楚標示一般垃圾與資源回收的項目。



照片：臺鐵臺北車站

圖 92 寄物櫃



照片：臺鐵臺北車站行李託運中心

圖 93 寄物間



照片：基隆西岸旅客服務中心

圖 94 藝文展演空間



照片：基隆西岸旅客服務中心

圖 95 歷史建物展示

參考索引

1. 都市計畫公共設施用地多目標使用辦法
2. 公共藝術設置辦法
3. 文化藝術獎助及促進條例

空間設計 | C.2.8 親子遊戲區

C.2.8 親子遊戲區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	○	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 大型場站面積充足，可考慮設置遊樂區與家長等候區域。
2. 空間需要有彈性、簡化，能讓孩子可以自由探索，培養孩子的學習興趣為佳。
3. 設施需根據各場站規劃之活動主題進行配置，若導入動態活動，空間設施盡量採用圓滑的邊角結構，保護孩童不因碰撞而受傷。
4. 應標示資訊為空間使用須知。



圖 96 親子遊戲區

空間設計 | C.3 通關區 / C.3.1 篩檢區

C.3 通關區

旅客配合 CIQS 聯檢作業，檢查身份、查驗違禁品與檢疫的必要空間，應進行視覺整合，使旅客清晰理解與配合各機關完成流暢的查驗作業，空間符合聯檢相關單位作業需求。避免邊境安全管理不易，本區以單次單向通過為原則，針對特定人士可規劃特定通道（如公務 / 禮遇通道、船員 / 工作人員通道等），並避免讓可疑人士有藏匿逃避的空間。檢查流程及空間配置順序（參考表 18），以各場站機關作業銜接流暢為主。場站面積充足者，可規劃離港、抵港各自獨立的通關區；不足者，可藉由作業機制的調控共用空間。

C.3.1 篩檢區

場站索引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	-	-	-	-	-
A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪						

- 抵港旅客配合衛生福利部疾病管制署篩檢作業，應有體溫檢測區、特殊案例處置區域。此外，也建議規劃入境資訊宣導區域，供旅客進入通關流程前，可預先瞭解入境流程及注意事項。
- 體溫檢測區，應設置發燒篩檢站，量測旅客體溫。應考量自助申報機臺設置、體溫檢測機設置、工作人員監視作業需求。
- 特殊案例處理區，建議為獨立房間，應需提供簡易隔離間、收納櫃、辦公桌，避免無法暫時隔離異狀旅客、無法擺放及使用檢測儀器、醫療衛生用品（如防護衣、口罩…等），而動線安排應避免外部救護人員支援不便。
- 入境資訊宣導區
 - 盡量統一採用電子資訊系統公告，避免大量紙本海報、公文張貼，影響環境整潔。
 - 應避免旅客無法棄置農畜產品，或棄置桶隨意放置情形。
- 資訊標示指引
 - 資訊包含入境方向引導、入境檢查流程、機關宣導資訊、檢疫流程等須知。
 - 應協調並視覺整合所有機關宣導資訊（如違禁農畜產品、菸 / 酒 / 現金攜帶限制與罰則）及各機關公告（如「防疫 5 要 6 不」、認識疾病、快篩使用等），營造良好國際形象，避免繁雜資訊成為入境旅客的第一印象。

表 18 CIQS 聯檢作業順序表

場站類型	方向	檢查順序
A 國際 場站	出境	違禁品檢查 → 身份查驗
	入境	篩檢 → (簽證申辦) → 身份查驗 → 違禁品檢查
B 國內 標準 場站	離港	證件檢查 → 違禁品檢查

註：本表檢查順序為多數場站情況，不適用之場站僅供參考。



照片：金門水頭商港旅客服務中心

圖 97 篩檢區

空間設計 | C.3.2 簽證申辦區

C.3.2 簽證申辦區

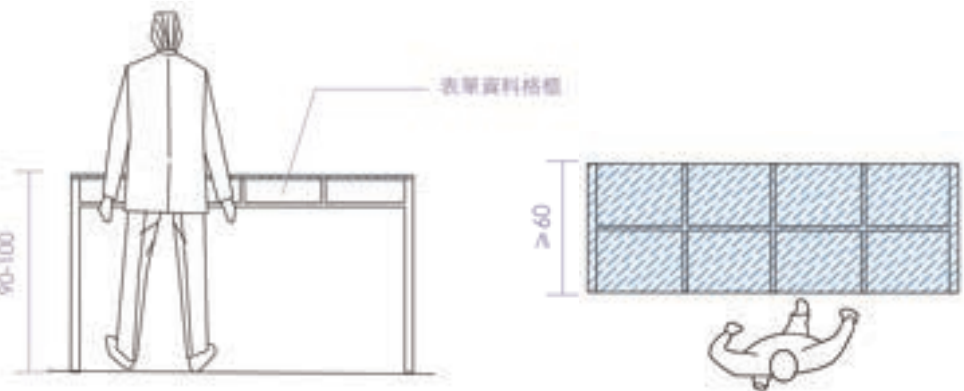
場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 大小三通 A 國際場站，提供入境旅客向移民署辦理落地簽證之區域，應包含表格填寫處、簽證申辦處、旅客排隊區。
2. 表格填寫處
 - (1) 應設置填寫桌檯、表格收納櫃及座位區，供旅客書寫表格、等候親友。
 - (2) 桌檯高度應適合一般旅客站立填寫，並避免輪椅族群使用不便。
 - (3) 桌檯盡量採用可收納行李的款式，供旅客填寫表格時可暫放行李，而不影響其他動線。
3. 簽證申辦處
移民署辦公、待命、執勤的區域，應設置受理櫃檯、收納櫃等，供放置辦公或私人物品、旅客引導設備（如紅龍、告示立牌）。
4. 旅客排隊區指引，請參考 C.2.3 「報到 / 取票 / 購票區」旅客排隊區。
5. 資訊標示指引
 - (1) 應避免旅客找不到或走錯申辦位置，建議設置輔助標示（如櫃檯編號、大陸配偶入境等）。
 - (2) 避免旅客因排隊發生爭執或排錯隊伍，建議有清楚的隊伍名稱標示及動線引導。
 - (3) 避免旅客因準備證件降低申辦速度，建議提供申辦須知資訊使旅客預先準備。



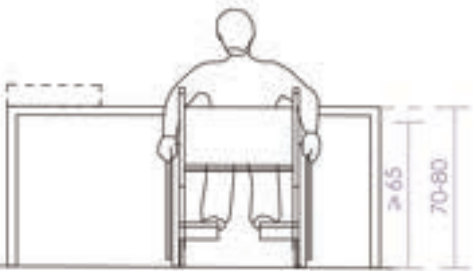
照片：金門水頭商港旅客服務中心

圖 98 簽證申辦區



(單位：公分)

圖 99 表格填寫桌檯 (尺寸指引)



(單位：公分)

圖 100 表格填寫桌檯 - 無障礙友善(尺寸指引)

空間設計 | C.3.3 身份檢查區

C.3.3 身份檢查區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 避免身份可疑人士出入影響安全，供海巡署、港務警察、移民署檢查身份的地方，應包含證件檢查、特殊查問、公務待命、旅客排隊區域。
2. 證件檢查區
 - (1) 應考量相關機關需求，設置自助及人工檢查區域。自助檢查應設置自助機臺；人工檢查應設置檢查站（櫃檯）、放行通道。
 - (2) 出入境共用的場站，應單次單向管制。
 - (3) 自動通關機組，以及人工檢查放行通道寬度應充足，避免過於狹窄使旅客及隨身行李難以通行。
3. 旅客排隊區指引，請參考 C.2.3「報到 / 取票 / 購票區」旅客排隊區。
4. 特殊查問區，供機關調查、管制可疑旅客，房間內需提供桌椅供人員查問。
5. 公務待命區，應設置辦公家具供相關單位休息待命、暫放私人物品，避免裸露被旅客看見，以維持良好的服務品質和執行效率。
6. 檢查站（櫃檯），應避免旅客找不到檢查櫃位，建議標示櫃檯編號、受理狀態燈。另避免旅客因準備檢查證件影響作業速度，建議提供檢查流程資訊，使旅客預先準備。



圖 101 身份檢查區

空間設計 | C.3.4 違禁品檢查區

C.3.4 違禁品檢查區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 本區為海巡署、關務署、防檢局，檢查違禁物品的區域。應規劃機器檢查、檢疫犬巡檢、人員檢查、行李保管、特殊查問、公務待命、旅客排隊區域。

2. 機器檢查區

(1) 應考量檢查單位需求設置行李 X 光機、金屬探測門。行李 X 光機，建議採用低底盤形式，避免旅客抬舉行李不便，影響整體檢查效率。

(2) X 光機前後應避免旅客脫穿衣物、整理行李影響檢查效率，建議設置行李整備桌檯、行李推車取用處。

(3) 行李 X 光機旁，應盡可能設置充足的作業空間，供安檢人員監視掃描顯示器、協助可疑行李確認、暫置違規物品，以及供旅客通過金屬探測門。

3. 檢疫犬巡檢區

(1) A 國際場站出入境應涵蓋本區。

(2) 避免檢疫犬無執勤空間，建議規劃於旅客行李通過 X 光機之後。

4. 人員檢查區

(1) A 國際場站出入境應涵蓋本區。

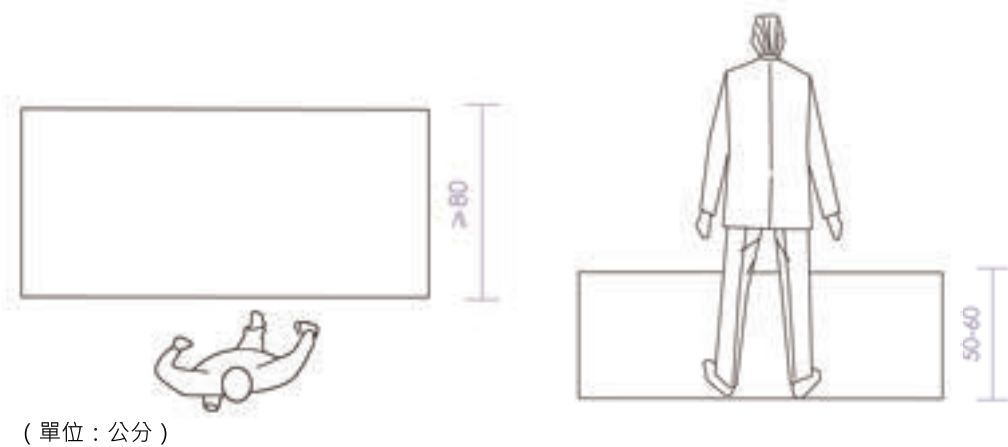
(2) 視檢查單位需求（如關務署、防疫署）設置檢查櫃檯，規格應可放置旅客行李、度量儀器、電腦設備、監視錄影設備等作業工具，以便值勤人員執行勤務。

(3) 人員工作區域應設置小型收納櫃，供執勤人員放置私人物品，並且有地方可容納棄置箱（如銷毀桶）。

5. 行李保管區

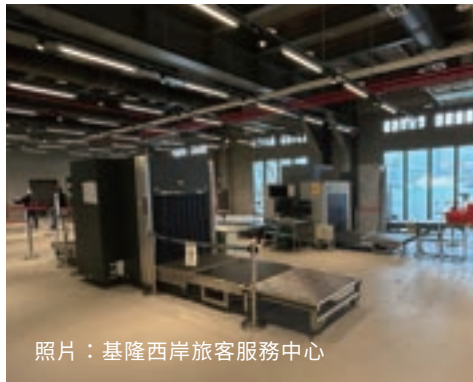
(1) A 國際場站出入境應涵蓋本區。

(2) 建議設置保管間、寄物櫃，供暫時存放遭海關扣押之違規行李。寄物櫃建議考量容納不同尺寸規格之行李，符合扣押單位之管理監視需求。



(單位：公分)

圖 102 檢查櫃檯尺寸需求



照片：基隆西岸旅客服務中心

圖 103 機器檢查區



照片：基隆東岸基港大樓旅客中心

圖 104 人員檢查區

空間設計 | C.3.4 違禁品檢查區

6. 特殊查問區，供機關調查、管制可疑旅客，房間內需提供桌椅供人員查問。
7. 旅客排隊區，指引請參考 C.2.3「報到 / 取票 / 購票區」旅客排隊區。
8. 公務待命區
 - (1) 視機關需求設置待命休息室，以便執勤人員、檢疫犬使用。
 - (2) 建議規劃至少一組的辦公桌椅，並可容納相關設備儲放（如紅龍）。
9. 資訊標示指引
 - (1) 避免旅客因不熟悉流程而影響檢查效率，建議在旅客排隊區提供相關資訊(如準備須知、申報及免申報關稅流程等)。
 - (2) 應避免旅客找不到或走錯位置，建議設置輔助標示（如機關名稱、課稅、動植物檢疫等）。

空間設計 | C.4 候船區 / C.4.1 等候休憩區

C.4 候船區

登船前停留休憩對於行動不便者尤其重要，應提供舒適且友善的候船環境。依據不同場站類型，候船空間形式可能為座椅區、等候室、等候亭。設置於建築內的候船區，亦可提供親子遊戲區、零售商業區等娛樂消費空間，其配置應根據實際場站條件進行評估規劃。

C.4.1 等候休憩區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	◎	◎	○
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 座椅區

候船區與其他旅運區域位於相同室內空間者，採「座椅區」之設計形式，相關指引請參考 C.2.7「會面休憩區」座椅區。

2. 等候室

- (1) 當候船空間未能與其他旅運區域位於相同室內空間者，或候船時間較者，常有獨立設置「等候室」的需求。
- (2) 避免旅客找不到位置，應設置於容易辨識、便利抵達的位置，如毗鄰大廳出入口、位在登船路徑上。
- (3) 相關指引請參考 C.2.7「會面休憩區」座椅區。

3. 等候亭

- (1) 候船空間無法設置於室內者，至少應提供等候亭，基本設施為休憩座椅。
- (2) 等候亭為旅客等候的專用環境，避免民眾任意停放機車、漁民儲放捕魚裝備，而有壓縮旅客使用權益之情形。
- (3) 應有良好避雨功能，並避免雨水噴濺到旅客動線或座椅處。
- (4) 應避免旅客找不到登船處、廁所、遊客中心等相關資源，應設置指標。
- (5) 相關指引請參考 C.2.7「會面休憩區」座椅區。



照片：嘉義布袋旅運服務中心

圖 105 座椅區



照片：馬祖南竿福澳港旅運大樓

圖 106 等候室



影像版權：高雄市政府

圖 107 等候亭

空間設計 | C.4.2 親子遊戲區 / C.4.3 免稅暨零售商業區

C.4.2 親子遊戲區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	○	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

大型場站面積充足，可考慮設置遊樂區與家長等候區域，相關指引請參考 C.2.8「親子遊戲區」。

C.4.3 免稅暨零售商業區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 免稅商店或提貨區應依法規劃於場站的管制範圍之內。
2. 應避免購物或提貨旅客阻礙動線，店面及提貨區應有明確範圍。店面應包含展示空間、收銀區域、旅客排隊空間；提貨區應包含檢查處、提領處、旅客排隊區，放置交貨桌檯、貨架、紅龍等。
3. 零售商店相關指引請參考 C.2.6 「零售商業區」。



照片：澎湖馬公港旅客服務中心

圖 108 免稅商店



照片：金門水頭商港旅客服務中心

圖 109 提貨區

參考索引

1. 免稅購物商店設置管理辦法
2. 離島免稅購物商店設置管理辦法

空間設計 | C.5 登船區 / C.5.1 驗票區

C.5 登船區

本區由「驗票區」、「登船通道」組成。離港旅客在驗票區經航商、海巡人員確認船票、身份，經登船通道前往登船；抵港旅客經登船通道銜接至通關區，或直接離開港口。應避免港區管制模糊，可設置接駁空間，接駁旅客往返登船處以落實管制。而 C 交通船場站可能設置免稅商品提貨區、登船旅客排隊區，應保持清晰暢通的登船動線，避免登船路徑受其他用途阻礙（如貨物託運裝卸、漁民工作、港區管制作業等）。

C.5.1 驗票區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	○
A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪						

1. 應避免旅客偷渡，建議設置檢查櫃檯、管制閘門，船票檢查前應規劃旅客排隊區。
2. 專車接駁旅客至登船處的場站，應避免旅客在轉乘過程中淋雨，或因準備雨具而阻塞動線。
3. 避免旅客行李推車隨意置放。
4. 資訊標示指引
 - （1）旅客排隊區應提供檢查須知，供旅客預先準備避免影響檢查作業速度。
 - （2）避免旅客找不到行李推車回收處，應加以引導。



照片：金門水頭商港旅客服務中心

圖 110 驗票區

空間設計 | C.5.2 登船通道

C.5.2 登船通道

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	○
A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪						

1. 避免旅客在登船口收拾證件、整理行李、歸還手推車，容易發生危險。
2. 登船通道的形式可分為室內廊道、風雨走廊及碼頭開放空間。
 - (1) 室內廊道
即利用封閉長廊引導旅客從建物直達登船口的形式，全室內空間，應提供良好的通風環境。
 - (2) 風雨走廊
 - 有遮棚的長廊屬於半戶外型空間，應避免旅客遭雨水、海浪噴濺。
 - 視各場站需求，設置適量倚靠設施或座椅，延伸作為戶外候船空間。
 - 應避免旅客拖拉行李行走不便，如閃避積水、坑洞等。
 - (3) 戶外碼頭
 - 無法設置室內廊道、風雨走廊者，旅客在完全戶外空間通往登船口。
 - 應避免旅客離開場站立刻遭受淋雨，或因準備雨具、歸還行李推車阻塞動線。
 - 應避免旅客登船缺乏秩序或爭先恐後，應設置明確的路線引導。
 - 不只規劃一般旅運動線，也應考量港區作業補給通路，不論是空間規劃或作業時間管控皆應避免人、車、貨的使用衝突。
3. 有免稅商品提貨需求的場站，相關指引請參考 C.4.3「免稅暨零售商業區」。
4. 資訊標示指引（視場站需求採用）
 - (1) 針對離港旅客，應提供登船口編號標示、登船口方向指示。
 - (2) 針對抵港旅客，應提供場站與聯外交通區方位，D 簡易場站更應提供周邊資源(如遊客中心、廁所等) 方向。
 - (3) 必要時設置分流隊伍（如設籍居民、一般遊客等）指標牌。
 - (4) 有免稅提貨區者，應設置提貨須知、提貨區標示及方向指示。
 - (5) 有行李推車回收處者，應設置行李回收處之位置標示。
 - (6) 有高低起伏、戶外受天候影響的區域，應標示環境安全的警示訊息。



照片：基隆東岸基港大樓旅客中心

圖 111 室內廊道



照片：日本八幡浜港

圖 112 風雨走廊



照片：高雄鼓山輪渡站

圖 113 戶外碼頭

空間設計 | C.6 抵港區 / C.6.1 諮詢服務區 / C.6.2 行李提領區

C.6 抵港區

旅客下船後首先與地方接觸的區域，代表結束旅程或準備探索目的地。旅客將選擇快速離去或透過場站探索地方、會面休憩與補給。A 國際場站配合入境通關，建議規劃清楚的旅客抵港區。

C.6.1 諮詢服務區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

相關指引請參考 C.2.2 離港區「諮詢服務區」。

C.6.2 行李提領區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 旅客入境認領託運行李的區域，應包含行李認領區、特殊行李處置區。
2. 行李認領區
 - (1) 經航商、場站管理單位、檢查單位協調，建議設置行李輸送帶，以便旅客提領行李、維持國際場站專業形象，包含行李轉盤區、旅客等候區。
 - (2) 無法設置輸送帶者，建議規劃行李放置區、旅客等候區。
3. 特殊行李處置區

經初步檢查發現可疑的行李，將由相關業務單位在此進一步檢查、處置。
4. 應有完善的引導，避免旅客找尋行李困難、誤拿行李等狀況。



影像版權：行政院

圖 114 行李提領區

空間設計 | C.6.3 換匯提款區 / C.6.4 零售商業區 / C.6.5 會面休憩區

C.6.3 換匯提款區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

旅客或船員抵達場站時，可能有提款或換匯以準備消費的行為，因此建議設置本區提供相關服務，相關指引請參考 C.2.5 離港區「換匯提款區」。

C.6.4 零售商業區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	○	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

相關指引請參考 C.2.6 離港區「零售商業區」。

C.6.5 會面休憩區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	○	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

相關指引請參考 C.2.7 離港區「會面休憩區」。

C.7 維運緩衝區

支持旅運場站營運與管理之空間，屬於場站工作人員進出之公務區域。本區限制旅客出入，並應確保相關設備保管之安全性。

C.7.1 倉儲室

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	-	-	◎
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

避免閒置、毀損設備（如待修繕或丟棄的風扇、桌椅、交通錐、備用設備等）佔據服務面積，且影響環境整潔、降低專業管理形象，應設置倉儲室。

C.7.2 公務區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	-	-	◎
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 航商休息室

- (1) 設置航商休息室，並提供相關便於休憩的家具，方便航商工作人員休憩與用餐。
- (2) 需標示使用單位名稱、管制資訊，並規劃使用須知與保管限制。

2. 居民服務區

兼作居民服務據點之場站（如離島公文收發、衛生所臨時服務站等），為了避免居民使用阻礙旅運動線，本區應有清楚標示，與旅運空間清楚區隔。

空間設計 | C.7.3 維運設備區 / C.7.4 行李倉儲區

C.7.3 維運設備區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	◎	◎	○	-	◎
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 本區為支持旅運環境運作之相關設備或空間（如電氣室、機房等），應獨立且易於工作人員管控。
2. 若相關的設備未能配置於獨立空間，應避免設備或管線裸露。不得已裸露之情形下，應有秩序的收納整理，並配套旅客管制措施。
避免機臺運作，而有旅運環境品質下降或潛在危險的情形。
3. 應標示相關警示標誌避免旅客接近、觸碰。

C.7.4 行李倉儲區

場 站 索 引	A	B	C	D1	D2	E
	◎	-	-	-	-	-
	A 國際、B 國內標準、C 交通船、D1 簡易（共構）、D2 簡易（機動）、E 渡輪					

1. 本區為 A 國際場站託運行李安檢、船員移動行李至船上的工作區域。
2. 避免和行李託運區、行李提領區距離遙遠，造成作業銜接不流暢。
3. 主要設施為行李查驗機臺、存關室，應以滿足人員作業需求為原則。
4. 屬管制範圍，不允許旅客出入，應有清楚管制標示。



附錄

附錄 | 附錄 1 場站設計示範

1. 澎湖南海交通船觀光碼頭候船室



影像版權 @YHLAA

附錄 | 附錄 1 場站設計示範

2. 旅運場站空間（設計模擬）



附錄 | 附錄 2 場站調查表

檢附本手冊調查的 52 個場站資訊，其中實際現勘場站共 27 處。

一、實際現勘場站（共 27 處）

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
1	臺北港旅客服務中心	基隆	臺北港	福建平潭	麗娜輪 / 海峽號	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 - 臺北營運處
2	臺北港國內線旅客候船處	基隆	臺北港	南竿福澳、福建平潭	國際郵輪 / 南北之星 2 號	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 - 臺北營運處
3	基隆西岸旅客服務中心	基隆	基隆港 西 2 西 3	國外、馬祖南竿福澳、 馬祖東引中柱	國際郵輪 / 新臺馬 臺馬之星	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司
4	基隆東岸基港大樓旅客中心	基隆	基隆港	國外	國際郵輪	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司
5	臺中港旅客服務中心	臺中	臺中港	廈門、福建平潭	海峽號 / 中遠之星 / 金門快輪	臺灣港務股份有限公司臺中港務分公司
6	嘉義布袋港旅客服務中心	嘉義	布袋港	澎湖東吉漁港、澎湖馬公、 澎湖龍門尖山	百麗 / 藍鵲 / 雲豹 太吉之星 2、3 號 凱旋 8 號 / 金星 滿天星 1、2 號	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司 - 布袋管理處
7	高雄港蓬萊旅運中心	高雄	高雄港 # 9 號碼頭	國外	國際郵輪	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
8	高雄港 1 號碼頭候船室 (臺華輪旅客中心)	高雄	高雄港	澎湖馬公、澎湖望安、 澎湖七美	光正 6 號 / 南海之星	台灣航業股份有限公司 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
9	高雄港旅運中心	高雄	高雄港	國外	-	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司

附錄 | 附錄 2 場站調查表

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
10	高雄鼓山輪渡站	高雄	高雄港	高雄旗津輪渡站	旗鼓輪 / 旗鼓 2 號 / 快樂輪 / 幸福輪 平安輪 / 壽山輪 / 莊敬輪 / 自強輪	高雄市輪船股份有限公司
11	高雄旗津輪渡站	高雄	高雄港	高雄鼓山輪渡站	旗鼓輪 / 旗鼓 2 號 / 快樂輪 / 幸福輪 平安輪 / 壽山輪 / 莊敬輪 / 自強輪	高雄市輪船股份有限公司
12	小琉球白沙觀光港旅客中心	屏東	白沙港	東港東琉線船運服務中心 東港鹽埔漁港	飛馬 3 號 / 翔信 藍白 1、2、3 號 / 泰富 1、2、3 號	屏東縣政府
13	琉球新船運服務中心	屏東	大福漁港	東港鹽埔漁港碼頭 - 鹽埔泊區	大福 1、2、3 號	屏東縣政府
14	東港東琉線船運服務中心	屏東	東港碼頭	小琉球白沙觀光港旅客中心	藍白 1、2、3 號 / 泰富 1、2、3 號 / 翔信	屏東縣政府
15	後壁湖售票處	屏東	後壁湖漁港	蘭嶼交通船登船處	金星 3 號 / 綠島之星 3 號	屏東縣政府
16	富岡漁港售票服務中心	臺東	富岡魚港	綠島客輪售票處 蘭嶼交通船登船處	凱旋 3 號 / 天王星 / 綠島之星 2 號 / 金星 8 號 / 綠島之星	臺東縣政府
17	花蓮港通關服務站	花蓮	花蓮港	國外、宜蘭蘇澳旅客服務中心		臺灣港務股份有限公司花蓮港務分公司
18	金門水頭商港旅客服務中心	金門	水頭港	廈門五通、泉州石井		金門縣政府
19	金門九宮港小金門航線搭乘處	金門	水頭港、 九宮港區	金門水頭港小金門航線搭乘處	仙洲	金門縣政府
20	金門水頭港小金門航線搭乘處	金門	水頭港、 水頭港區	金門九宮港小金門航線搭乘處	仙洲	金門縣政府
21	北竿港務大樓	連江	白沙碼頭	福建黃岐、南竿福澳港旅運大樓	吉順 8 號	連江縣政府

附錄 | 附錄 2 場站調查表

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
22	南竿福澳港旅運大樓	連江	福澳碼頭	福建琅岐 西莒青帆碼頭候船室 東莒猛澳港旅客中心 東引中柱港候船室 基隆西岸旅客服務中心 北竿港務大樓 臺北港國內線旅客候船處	新臺馬 吉順 8 號 南北之星 東海明珠 南北之星 2 號	連江縣政府
23	赤崁漁港交通船碼頭	澎湖	赤崁漁港	吉貝漁港交通船碼頭	金八達 8、68 號 (代) 滿天星 10 號 (代)	澎湖縣政府
24	吉貝漁港交通船碼頭	澎湖	吉貝碼頭	赤崁漁港交通船碼頭	金八達 8、68 號 (代) 滿天星 10 號 (代)	澎湖縣政府
25	南海交通船觀光碼頭候船室	澎湖	第三漁港	澎湖望安潭門、澎湖七美南滬	南海之星 / 南海之星 2 號	澎湖縣政府
26	馬公港旅客服務中心	澎湖	馬公港	高雄港 1 號碼頭候船室 (臺華輪旅客中心) 嘉義布袋港旅客服務中心	臺華輪 (2023 年 8 月退役，澎湖輪接手) / 滿天星 1、2 號 太吉之星 2、3 號 雲豹、百麗、藍鵲 凱旋 8 號 / 金星	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司 - 馬公管理處
27	龍門尖山旅客中心	澎湖	龍門漁港	嘉義布袋港	滿天星 2 號	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司 - 馬公管理處

附錄 | 附錄 2 場站調查表

二、非實際現勘場站

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
1	安平港旅客服務中心	臺南	安平港	國外、澎湖馬公	國際郵輪 / 麗娜輪	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司 - 安平港營運處
2	高雄中洲渡輪站	高雄	高雄港	高雄前鎮渡輪站	旗鼓輪 / 旗鼓 2 號 / 快樂輪 / 幸福輪 平安輪 / 壽山輪 / 莊敬輪 / 自強輪	高雄市輪船股份有限公司
3	高雄前鎮渡輪站	高雄	高雄港	高雄中洲渡輪站	旗鼓輪 / 旗鼓 2 號 / 快樂輪 / 幸福輪 平安輪 / 壽山輪 / 莊敬輪 / 自強輪	高雄市輪船股份有限公司
4	鹽埔漁港聯營處	屏東	屏東鹽埔漁港 - 泊區	小琉球白沙觀光港旅客中心 琉球新船運服務中心	飛馬 3 號 / 翔信 / 藍白 1、2、3 號 泰富 1、2、3 號 / 大福 1、2、3 號	屏東縣政府
5	宜蘭蘇澳旅客服務中心 (停航中)	宜蘭	蘇澳港	花蓮港通關服務站	麗娜輪 (目前停航)	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 - 蘇澳港營運處
6	綠島客輪售票處	臺東	南寮漁港	富岡漁港售票服務中心 蘭嶼交通船登船處	凱旋 3 號 / 綠島之星 / 綠島之星 2 號 天王星 / 金星 8 號	臺東縣政府
7	蘭嶼交通船登船處	臺東	開元港	綠島客輪售票處 富岡漁港售票服務中心 後壁湖售票處	綠島之晟 / 綠島之星 綠島之星 3 號 金星 3、8 號	臺東縣政府
8	東引中柱港候船室	連江	中柱碼頭	南竿福澳港旅運大樓 基隆西岸旅客服務中心	新臺馬 / 臺馬之星	連江縣政府

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
9	東莒猛澳港旅客中心	連江	猛澳碼頭	南竿福澳港旅運大樓 西莒青帆碼頭候船室	南北之星 東海明珠	連江縣政府
10	西莒青帆碼頭候船室	連江	青帆碼頭	南竿福澳港旅運大樓	南北之星 / 東海明珠	連江縣政府
11	七美漁港交通船碼頭	澎湖	南滬漁港	澎湖望安、高雄港 1 號碼頭	南海之星、南海之星 2 號	澎湖縣政府
12	重光漁港交通船碼頭	澎湖	重光漁港	大倉漁港交通船碼頭	大倉號	澎湖縣政府
13	大倉漁港交通船碼頭	澎湖	大倉漁港	重光漁港交通船碼頭	大倉號	澎湖縣政府
14	西嶼坪漁港交通船碼頭	澎湖	西嶼坪漁港	-	-	澎湖縣政府
15	岐頭漁港交通船碼頭	澎湖	岐頭漁港	烏嶼漁港交通船碼頭 員貝漁港交通船碼頭	烏嶼號 / 員貝號	澎湖縣政府
16	烏嶼漁港交通船碼頭	澎湖	烏嶼漁港	岐頭漁港交通船碼頭	烏嶼號	澎湖縣政府
17	員貝漁港交通船碼頭	澎湖	員貝漁港	岐頭漁港交通船碼頭	員貝號	澎湖縣政府
18	東吉漁港交通船碼頭	澎湖	東吉漁港	東嶼坪漁港、七美南滬漁港、將軍港	雙吉福氣 / 百麗 / 恆星	澎湖縣政府
19	東嶼坪漁港交通船碼頭	澎湖	東嶼坪漁港	七美南滬漁港	雙吉福氣	澎湖縣政府
20	花嶼漁港交通船碼頭	澎湖	花嶼漁港	望安潭門漁港交通船碼頭	八罩之星	澎湖縣政府
21	虎井漁港交通船碼頭	澎湖	虎井漁港	澎湖馬公第三漁港光正碼頭	安通 6 號	澎湖縣政府

附錄 | 附錄 2 場站調查表

項次	場站名稱	縣市	所屬港口	目的場站 (2023 年 7 月對接場站)	停靠船舶 (2023 年 7 月)	場站使用 / 管理者
22	澎湖馬公第三漁港光正碼頭	澎湖	第三漁港	桶盤漁港交通船碼頭 虎井漁港交通船碼頭 澎湖望安潭門 將軍南漁港交通船碼頭 花嶼漁港交通船碼頭 七美南漚漁港	桶盤之星 / 安通 6 號 / 安通 12 號 光正 6 號 / 新揚 18 號 / 金八達 海有 10、13、20、40 號	澎湖縣政府
23	將軍南漁港交通船碼頭	澎湖	將軍南漁港	澎湖馬公第三漁港光正碼頭 望安潭門漁港交通船碼頭	光正 6 號	澎湖縣政府
24	桶盤漁港交通船碼頭	澎湖	桶盤漁港	澎湖馬公第三漁港光正碼頭	桶盤之星	澎湖縣政府
25	望安潭門漁港交通船碼頭	澎湖	潭門漁港	將軍南漁港交通船碼頭 澎湖馬公第三漁港 澎湖七美南漚 南方四島	光正 6 號 / 南海之星 南海之星 2 號 新揚 18 號 / 將軍之星 八罩之星 / 金八達 海有 10、13、20、40 號	澎湖縣政府

除了依法規設置相關設施與資訊標示外，可參考以下分區設施、資訊建議表。

一、實際現勘場站（共 27 處）

空間區域	基本設施	基本資訊
C.1 聯外交通區	指標牌	旅客、接駁車車動線指引
C.1.1 接駁區	雨遮、人行通道、座椅、指標牌	
C.1.2 停車區	雨遮、人行通道、停車格（汽車、機慢車、大客車）、自動化營運設施（如閘門、收費機等）、民間資源設施（如電動車充電設備等）、景觀植栽、指標牌	停車場使用規則、車位標示、設施使用規則
C.1.3 託運排隊區	雨遮、機車通道、分流設施（如護欄）、管制閘門、指標牌	隊伍標示、票價資訊、購票登船流程預告資訊
C.2 離港區	語音廣播設備、指標牌	動線指引
C.2.1 出入區	雨遮、服務鈴、傘架、電子資訊看板、防塵地墊、吸菸區	場站名稱（招牌）、周邊環境平面圖、場站平面圖、運輸接駁資訊、臨時公告、場站營業時間、航商櫃位營業時間、出入口編號、服務及管制資訊（如 AED、禁菸等）
C.2.2 諮詢服務區	櫃檯、座椅、收納櫃、文宣品展示架、資訊機臺、電子資訊看板	服務臺名稱、服務項目。
C.2.3 報到 / 取票 / 購票區	櫃檯、座椅、收納櫃、電子資訊看板、自動報到售票機臺、電子資訊看板、取號機臺、現金投幣箱、電子票證刷卡機	航商名稱、櫃檯編號、櫃檯受理業務（如預購劃位、設籍居民等）、即時航班資訊、票價資訊、營業及售票時間、流程預告資訊
C.2.4 行李託運區	櫃檯、託運設施（如輸送帶）	櫃檯編號、託運須知、流程預告資訊

空間區域	基本設施	基本資訊
C.2.5 換匯提款區	櫃檯、座椅、收納櫃、自助退稅機、自助兌幣機、自動提款機	櫃檯名稱、機臺名稱
C.2.6 零售商業區	自動販售機、招牌、其他進駐商家設施	店名、營業時間
C.2.7 會面休憩區	座椅、寄物櫃（設施）、飲水機、公共電話、充電處、廁所設施、垃圾桶、電子資訊看板、急救護理設施、哺集乳室設施	設施使用須知、即時航班資訊
C.2.7 親子遊戲區	遊樂設施、親子等候座椅	使用須知、設施使用須知
C.3 通關區	語音廣播設備、指標牌	動線指引
C.3.1 篩檢區	櫃檯、座椅、隔離設施、收納櫃、辦公桌、電子資訊看板、棄置桶	篩檢說明、入境宣導資訊、流程預告資訊、機關名稱
C.3.2 簽證申辦區	填寫桌檯、表格收納櫃、座椅、櫃檯、收納櫃	流程預告資訊、櫃檯編號、櫃檯受理業務（如大陸配偶入境等）、機關名稱
C.3.3 身份檢查區	櫃檯、座椅、證件檢查自助機臺、特殊查問室設施（辦公桌、座椅、收納櫃）	流程預告資訊、櫃檯編號、機關名稱
C.3.4 違禁品檢查區	檢查桌檯、行李 X 光機、金屬探測門、行李整備桌檯、行李推車、行李推車回收架、銷毀桶、行李存關收納架	流程預告資訊、櫃檯受理業務、機關名稱
C.4 候船區	語音廣播設備、指標牌	動線指引
C.4.1 等候休憩區	座椅、飲水機、充電處、廁所設施、垃圾桶、電子資訊看板、急救護理設施、哺集乳室設施、祈禱室設施	設施使用須知、即時航班資訊

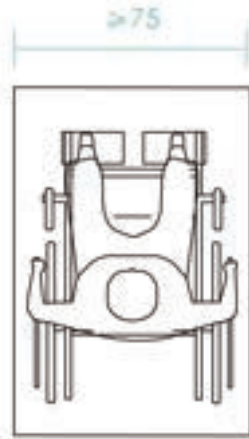
空間區域	基本設施	基本資訊
C.4.2 親子遊戲區	遊樂設施、親子等候座椅	使用須知、設施使用須知
C.4.3 免稅暨零售商業區	自動販售機、招牌、其他進駐商家設施	店名、營業時間、提貨流程預告資訊
C.5 登船區	語音廣播設備、指標牌	動線指引
C.5.1 驗票區	檢查櫃檯、管制門	櫃檯名稱
C.5.2 登船通道	雨遮、行李推車回收架	
C.6 抵港區	語音廣播設備、指標牌	含動線指引 / 平面圖 / 臨時公告
C.6.1 諮詢服務區	請參考 C.2.2 離港區「諮詢服務區」。	
C.6.2 行李提領區	行李運送設施、座椅、行李處理處理櫃檯	分區編號、即時資訊、櫃檯名稱
C.6.3 換匯提款區	請參考 C.2.5 離港區「換匯提款區」。	
C.6.4 零售商業區	請參考 C.2.6 離港區「零售商業區」。	
C.6.5 會面休憩區	請參考 C.2.7 離港區「會面休憩區」。	
C.7 維運緩衝區	根據各場站管理單位需求	

空間區域	基本設施	基本資訊
其他		
哺集乳室	飲水機、尿布臺、洗手檯、靠背座椅、鏡子、有蓋垃圾桶、緊急求助鈴	使用須知、設施使用須知
急救護理室	洗手槽、感應式水龍頭、飲水機、急診推床、隔簾、座椅、AED	使用須知、設施使用須知
祈禱室	鞋櫃、收納櫃	使用須知、麥加指向
吸菸區	熄菸筒、座椅	吸菸範圍
廁所	・女廁廁間設施（便器、沖水設施、衛生紙架、置物平臺、衣物掛鉤、求助鈴、垃圾桶、兒童安全座椅、廁間無障礙扶手） ・工具間設施（收納架、水槽、掃具掛鉤）、洗手設施（洗手槽、鏡面、洗手乳放置架、擦手紙放置架、烘手機，水龍頭） ・行李暫放設備 ・男廁設施（小便器、沖水設施、隔板、置物平臺、廁間設施）、多功能廁間設施（尿布臺、兒童安全座椅、兒童馬桶、置物平臺、便器、垃圾桶、沖水器、衛生紙架、洗手檯，並設置緊急求助鈴、無障礙扶手）	廁間標示（如蹲坐式、無障礙等）、使用須知（如衛生紙丟馬桶等）、設施使用須知（如烘手機、兒童安全座椅等）

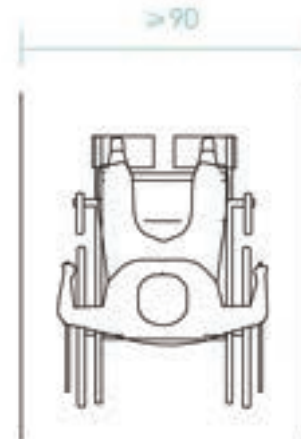
附錄 | 附錄 4 無障礙設計指引參考圖

本手冊根據「建築技術規則 | 建築設計施工編 第十章 無障礙建築物」、「建築物無障礙設施設計規範」等相關設計規範，提供場站內無障礙旅運空間與設施尺寸參考圖，請務必先檢視是否與現行法規皆相符再加以利用。

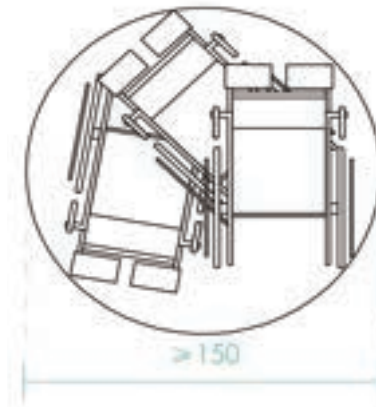
1. 無障礙通行 基本需求尺寸



輪椅靜置寬度



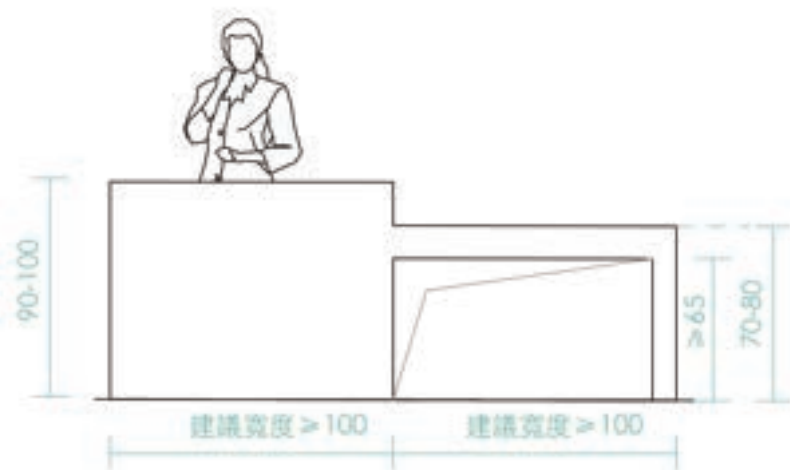
輪椅基本通行寬度



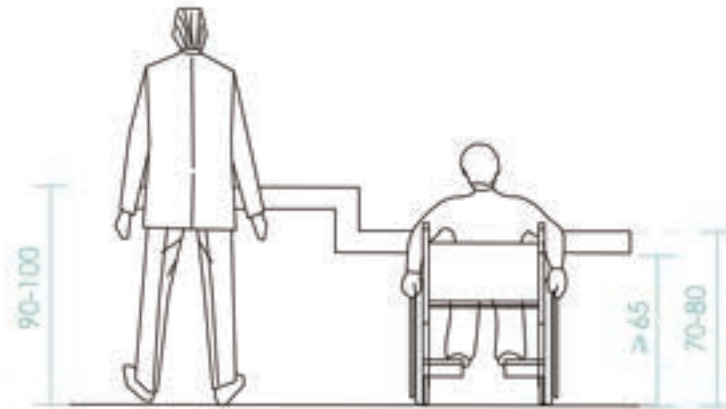
輪椅基本迴轉空間

(單位：公分)

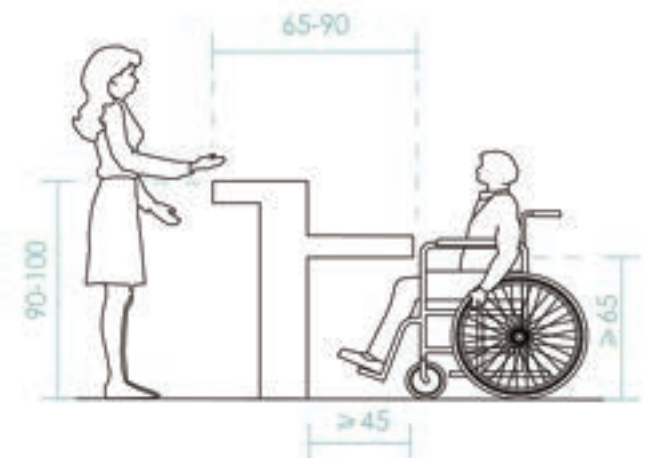
2. 諮詢服務櫃檯



無障礙服務櫃檯高度及寬度



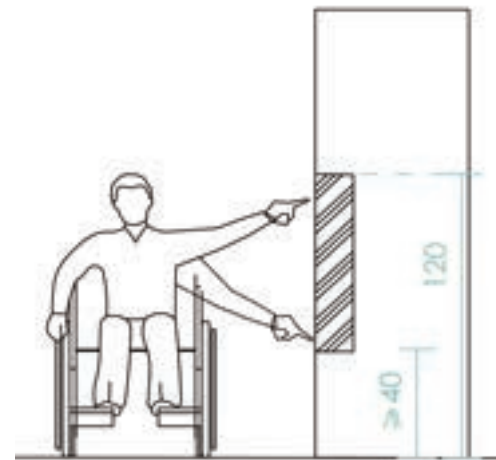
(單位：公分)



無障礙服務櫃檯下容膝深度

附錄 | 附錄 4 無障礙設計指引參考圖

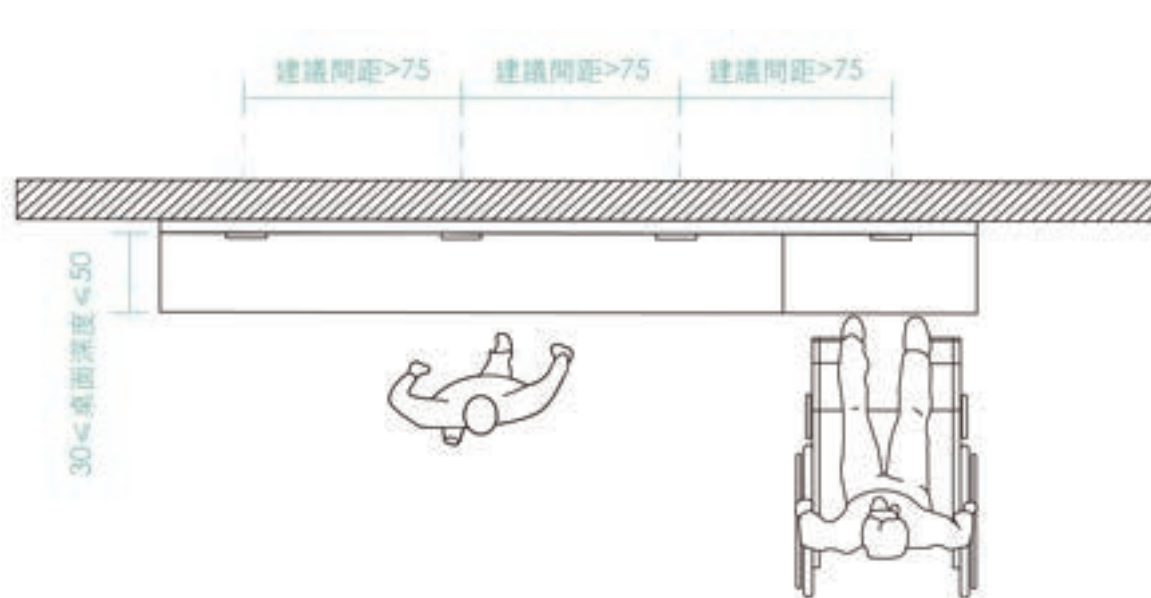
3. 諮詢服務櫃檯



(單位：公分)

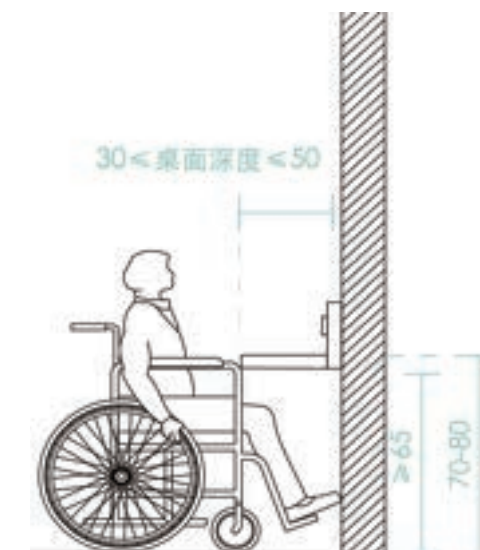
資訊機臺面板高度

4. 充電站



(單位：公分)

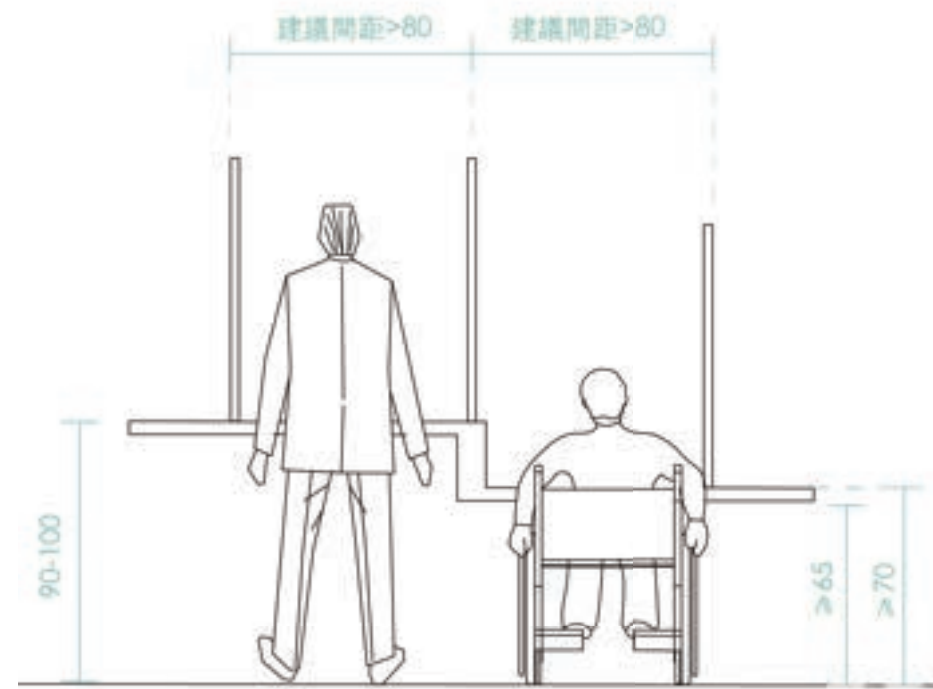
充電座深度及間距離



充電桌下容膝深度

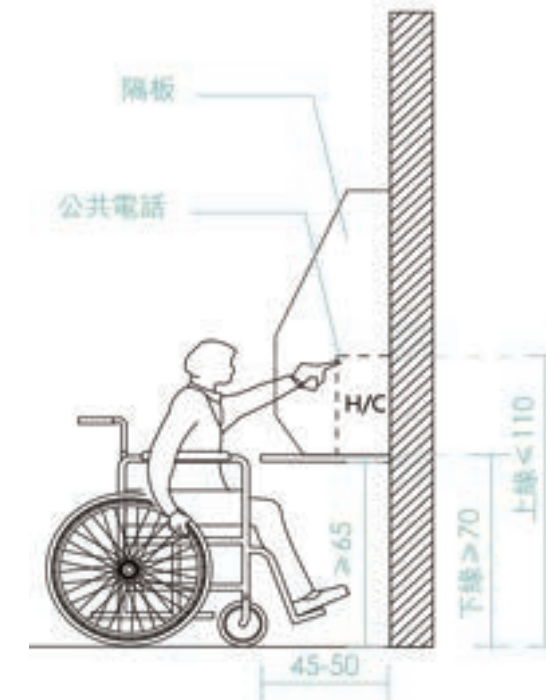
附錄 | 附錄 4 無障礙設計指引參考圖

5. 電話亭



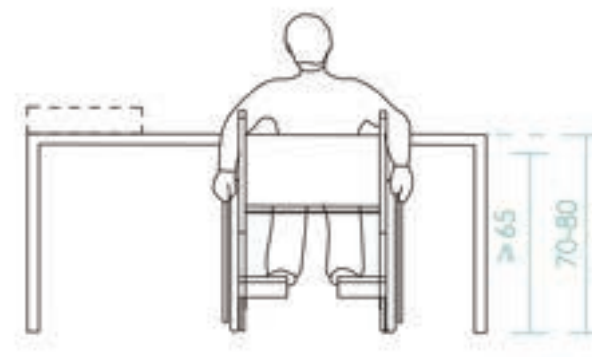
(單位：公分)

電話亭桌檯高度



電話亭容膝深度

6. 表格填寫桌檯



(單位：公分)

表格填寫桌檯高度

為協助理解手冊內容，以下提供相關名詞之解釋包含 4 面向：「法律效力」、「航港專用」、「服務體驗」、「空間與營運」。

名稱	說明
法律效力	
規範	包含經過立法通過的憲法、法律、法規命令；以及非經過立法程序，但普遍共同認可及遵守的事項。
指引	(Guideline) 又稱指導方針、指導原則，旨在建議使用者需要去完成和施行的資訊（尚未受到法律正式規範）。
航港專用	
國際商港	指准許中華民國船舶及非中華民國通商船舶出入之港。
國內商港	指非中華民國船舶，除經主管機關特許或為避難得准其出入外，僅許中華民國船舶出入之港。
航線	指以船舶經營客貨運送所航行之路線。
國際航線	指以船舶航行於本國港口與外國港口間或外國港口間，經營客貨運送之路線。
國內航線	指以船舶航行於本國港口間或特定水域內，經營客貨運送之路線。
船舶	指裝載人員或貨物在水面或水中且可移動之水上載具，包含客船、貨船、漁船、特種用途船、遊艇及小船。
客船	指非小船且乘客定額超過十二人，主要以運送乘客為目的之船舶。
渡船	指在國內一定港埠或口岸間用以銜接陸上交通，逐日與隔日按班次作定期往返航行之客船。
CIQS 聯檢作業	旅客出入境港口，需要經過通關聯檢作業，包含 Customs（財政部關務署）海關檢查、Immigration（內政部移民署）證照查驗、Quarantine（衛生福利部疾病管制署）人員檢疫與（農業部動植物檢疫防疫署）動植物檢疫，以及 Security（海巡署、內政部警政署所屬各港務警察及港務消防隊等）安全檢查，替國境安全進行把關。

名稱	說明
服務體驗	
服務體驗	(Service experience) 指當服務接收者（如顧客）對於服務提供者（如商店）所提供的服務情境進行互動時（如產品、服務、科技等），所產生的情緒感受或行為反應。本手冊用以描述旅客對旅運場站所有服務提供者之行為反應。
接觸點	(Touchpoint) 泛指服務接收者（如旅客）接觸到的人或物（如服務人員、服務櫃檯、購票網站等）。
旅客旅程	旅客（服務接收者）經過一或多個的人或物的互動，直到達成最終任務目標（如完成旅遊行程），所串聯成的一系列歷程。根據旅客經歷的步驟、階段、時間、接觸點多寡等，而有不同的旅程長度。
空間與營運	
旅運場站	(Passenger terminal) 在此特別指海運港口之旅運中心、客運碼頭候船室、渡輪站、候船亭等，供旅客搭船服務之區域。
旅運空間	旅運場站內服務乘客、支持工作人員或維運建物的空間區域。
共構型售票處	此類售票處與觀光署資源或商業空間共構，以共享旅運空間或服務設施。
機動型售票處	此類售票處可能無實體或固定位置，由航商工作人員於碼頭、候船亭或是船上進行購票或直接付款。
模組	(Module) 為一或多個構造單元所構成，通常具備易拆解、可擴充和重複使用的特性。透過模組化設計和選擇性組合，能夠組裝出具備特定用途或機能的產品或系統，達到標準化、多功能和彈性使用之目標。
服務航線	指旅運場站的空間或機能，可以經營的航行路線。
出入境航線	一般指國際航線，會發生旅客出境（出發）和入境（抵達）本國之行為的航行路線。本手冊之定義包括本國往返中國大陸之大三通（臺灣本島至中國大陸）和小三通（金門、馬祖等離島至中國大陸）航線。

名稱	說明
非出入境航線	一般指國內航線，不會發生旅客出境（出發）和入境（抵達）本國之行為的航行路線。
場站營運單位	指負責此旅運場站的經營和運作單位，可能是地方政府、民營企業。
進駐商店	指利用旅運場站空間，向乘客提供產品或服務販售的商店。通常旅運場站擁有者，會以招商方式吸引免稅 / 零售商店、住宿及餐飲、休閒娛樂等業者入駐。
航商	（Ocean Carrier）在此特別指船舶運送和船務代理之航業，提供服務乘客，例如高雄市輪船股份有限公司（高雄輪船）、台灣航業股份有限公司（台灣航業）。

附錄 | 附錄 6 參考資料

[參考文獻]

1. Air Mobility Command (2011). Passenger Terminal Facility Design Guide. Air Mobility Command. <https://www.wbdg.org/FFC/AF/AFDG/passengerterminal.pdf>
2. Auckland Transport. (2019). Auckland Transport Design Manual: Ferry Terminal Design. Auckland, New Zealand. https://at.govt.nz/media/1982223/engineering-design-code-public-transport-ferry-infrastructure_compressed.pdf.
3. International Air Transport Association. (2022). Passenger Terminal Design. International Air Transport Association. <https://www.iata.org/contentassets/d1d4d535bf1c4ba695f43e9beff8294f/passenger-terminal-design.pdf>
4. National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. (2023). Quantitative Procedures for Designing and Operating Ferry Services. Washington, DC: The National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/26748>.
5. The Oversea Coastal Area Development Institute of Japan. (2022, December). Technical Standards and Commentaries for Port and Harbour Facilities in Japan. Tokyo, Japan. <https://www.ysk.nilim.go.jp/kakubu/kouwan/sisetu/tscphf.pdf>
6. Washington State Department of Transportation Ferries Division. (2016). WSF Terminal Design Manual. Washington, United States of America. <https://www.wsdot.wa.gov/publications/manuals/fulltext/M3082/TDM.pdf>.
7. World Tourism Organization. (2023). World Tourism Barometer, 21(2). Madrid, Spain. https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2023-05/UNWTO_Barom23_02_May_EXCERPT_final.pdf?VersionId=GmuSXlwFM1yoemsRrBI9ZJf.Vmc9gYD
8. Bay Area Rapid Transit. (2018, February). Station Experience Design Guidelines. San Francisco, United States of America. https://www.bart.gov/sites/default/files/docs/20180212_BART_SEDG_Final-lowres.pdf
9. Department of Transport and Main Roads. (2020, June). Public Transport Infrastructure Manual (PTIM). Queensland, Australia. <https://www.publications.qld.gov.au/ckan-publications-attachments-prod/resources/754c26a4-2e22-42ff-8fe6-3814dfd38bf4/full-document-accessible-version.pdf?ETag=86d5edfe1a29b76ac16afe4483008b16>
10. APTA Standards Development Program (2020, July, 28). Transit Universal Design Guidelines. American Public Transportation Association. <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-SUDS-UD-GL-010-20.pdf>
11. Network Rail Infrastructure Limited. (2021, March). Station Design Guidance Design Manual. London, United Kingdom. https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2021/06/NR_GN_CIV_100_02_Station-Design.pdf
12. Network Rail Infrastructure Limited. (2021, December). Station Capacity Planning Design Manual. London, United Kingdom. <https://www.networkrail.co.uk/wp-content/uploads/2022/02/Station-Capacity-Planning-Design-Manual-NRGNCIV10003.pdf>
13. 施友元 (2021 年 3 月)。COVID-19 疫情下國際藍色經濟政策趨勢。國際海洋資訊：藍色經濟特刊，28-30。 <https://www.oac.gov.tw/filedownload?file=ebook/202103151549291.pdf&filedisplay=2021%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%B5%B7%E6%B4%8B%E8%B3%B7%E8%A8%8A%E8%97%8D%E8%89%B2%E7%B6%93%E6%BF%9F%E7%89%B9%E8%BC%AFPDF%E6%AA%94%28small%29.pdf&flag=ebook>

附錄 | 附錄 6 參考資料

14. 倪安順 (2006 年 12 月)。臺灣地區港埠分級制度建立與港群管理之探討。航運季刊，15(4)，45-61。https://www.mq.org.tw/upload/journal/prog/b21b7b91_20130103.pdf
15. 張富雅 (2020)。航港作業實務。五南圖書出版股份有限公司。
16. 張富雅 (2022)。港口管理入門：港埠、物流、郵輪、貨櫃、海運運輸。五南圖書出版股份有限公司。
17. 交通部運輸研究所 (2009 年 4 月)。商港區域外交通船碼頭整體規劃及未來發展計畫。交通部運輸研究所。https://www.ihmt.gov.tw/periodical/pdf/B0983120.pdf
18. 交通部航港局 (2016 年 12 月 5 日)。「客運碼頭之船港間岸接設施規劃」研究報告。交通部航港局。https://www.motcmpb.gov.tw/Information/Detail/e467cd06-87c5-418f-99df-fbd6ebceb362?SiteId=1&NodeId=559
19. 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課 (2021 年 3 月)。公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン (バリアフリー整備ガイドライン (旅客施設編))。https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/content/001475234.pdf
20. 交通部航港局 (2021 年 3 月 8 日)。「交通船碼頭整體規劃及未來發展計畫」規劃案招標需求說明會。交通部航港局。http://www.hydraulic.org.tw/new/upfile/file/20210303/2021030310570553553.pdf
21. 國家發展委員會 (2021 年 5 月)。國家發展計畫 (110 至 113 年) (核定版)。臺北市，臺灣。https://ws.ndc.gov.tw/Download.ashx?u=LzAwMS9hZG1pbmIzdHJhdG9yLzEwL3JlbGZpbGUvMC8xMzY3Ny8yNTNmZGI0OC05MWFjLTRhMjktODM5Yy1lMzQ2YjVjMmM4NGEucGRm&n=5ZyL55m86KiI55Wr6Zmi5qC45a6a5pysKDExMDA1MDUpLnBkZg%3D%3D&icon=.pdf
22. 梁榮達、劉喜臨 (2021 年 3 月)。臺灣海洋觀光永續發展。國際海洋資訊：藍色經濟特刊，2-6。https://www.oac.gov.tw/filedownload?file=ebook/202103151549291.pdf&filedisplay=2021%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%B5%B7%E6%B4%8B%E8%B3%87%E8%A8%8A%E8%97%8D%E8%89%B2%E7%B6%93%E6%BF%9F%E7%89%B9%E8%BC%AFPDF%E6%AA%94%28small%29.pdf&flag=ebook
23. 財團法人台灣設計研究院 (2020)。公共消防設備再設計設計規範書。經濟部工業局、內政部消防署。https://www.tdri.org.tw/30405/

[交通場所相關法規]

1. 內政部 (2022 年 2 月 10 日)。市區道路及附屬工程設計規範。
2. 內政部建築研究所 (2015 年 12 月)。交通場所通用化設施設計準則。
3. 內政部建築研究所 (2015 年 12 月)。廣場及開放空間通用化設計規範。
4. 內政部營建署 (2018 年 11 月)。都市人本交通規劃設計手冊 (第二版)。
5. 交通部 (2003 年 5 月 28 日)。交通部民用航空局所屬航空站組織通則。
6. 交通部 (2014 年 1 月 22 日)。交通部臺灣鐵路管理局所屬分支機構組織通則。
7. 交通部 (2023 年 6 月 28 日)。商港法。
8. 交通部公路局 (2023 年 2 月 23 日)。道路交通標誌標線號誌設置原則。
9. 交通部民用航空局 (2012)。航空站設施通用設計規範。
10. 交通部航港局 (2018 年 3 月 26 日)。交通部航港局大眾運輸船舶及岸接設施無障礙補助作業要點。
11. 交通部航港局 (2019 年 10 月 29 日)。客船管理原則。
12. 交通部臺灣鐵路管理局 (2016 年 5 月)。車站及沿線景觀設計參考手冊。
13. 交通部臺灣鐵路管理局 (2016 年 8 月)。鐵路車站及轉乘設施通用設計規範 (草案)。
14. 交通部鐵道局 (2022 年 1 月)。鐵路車站旅運與站務設施設計注意事項旅運與站務設施設計注意事項。

附錄 | 附錄 6 參考資料

〔其他相關法規〕

1. 臺北市政府文化局（2011 年 1 月）。公共藝術管理維護手冊。
2. 衛生福利部（2011 年 5 月 11 日）。公共場所哺（集）乳室設置及管理標準。
3. 行政院公共工程委員會（2019 年 5 月 22 日）。政府採購法。
4. 行政院公共工程委員會（2020 年 3 月）。公共建設工程經費估算編列手冊。
5. 行政院法規會（2020 年 7 月）。行政機關法制作業實務。
6. 文化部（2021 年 5 月 19 日）。文化藝術獎勵及促進條例。
7. 內政部消防署（2021 年 6 月 25 日）。各類場所消防安全設備設置標準。
8. 文化部（2022 年 2 月 8 日）。公共藝術設置辦法。
9. 內政部消防署（2022 年 7 月 21 日）。公共危險物品各類事業場所消防防災計畫製作指導綱領。
10. 財政部關務署（2022 年 9 月 21 日）。免稅購物商店設置管理辦法。
11. 財政部關務署（2022 年 12 月 30 日）。離島免稅購物商店設置管理辦法。
12. 衛生福利部（2023 年 2 月 15 日）。菸害防制法。
13. 衛生福利部（2023 年 5 月 10 日）。公共場所必要緊急救護設備管理辦法。

〔建築相關法規〕

1. 內政部（2017 年 12 月 15 日）。公共場所親子廁所盥洗室設置辦法。
2. 內政部（2022）。既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫作業程序及認定原則修正規定。
3. 內政部建築研究所（2011 年 12 月）。研訂通用化住宅規劃設計手冊。
4. 內政部建築研究所（2014 年 12 月）。建築物無障礙設施設計規範解說彙編。
5. 內政部建築研究所（2016 年 12 月）。性別友善廁所設計手冊之研究。
6. 內政部營建署（2010 年 1 月）。公共建築物衛生設備設計手冊。
7. 內政部營建署（2019 年 7 月 1 日）。建築物無障礙設施設計規範。
8. 內政部營建署（2020 年 11 月）。建築技術規則。

〔照片來源〕

1. B.4.6 其他：四國觀光推進機構，https://shikoku-tourism.com/zh_TW/see-and-do/10079
2. 圖 59：新北市五股國民運動中心，https://wgsc.chanchao.com.tw/pages.php?pa=floor_info&page_id=1
3. 圖 88：https://www.tpedoit.gov.taipei/News_Content.aspx?n=603755835E928BED&sms=72544237BBE4C5F6&s=CA4E7240E93F0688
4. 圖 114：<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/c60c9a19-b41f-4b11-9707-97f31be5254a>

旅運空間設計參考手冊

PASSENGER TERMINAL DESIGN GUIDELINES Ver. 01

106248 臺北市大安區和平東路三段1巷1號

No. 1, Ln. 1, Sec. 3, Heping E. Rd., Da'an Dist., Taipei City 106248, Taiwan (R.O.C.)

02 8978 2900 | www.motcmpb.gov.tw

主辦單位 |  交通部航港局
Maritime and Port Bureau, MOTC

研究單位 |  臺灣
設計研究院

空間模組設計 |



書籍編排設計 |

bdc 本質設計顧問
benzhi design consultant

TAIWAN *Hi*
Marine Highway

TAIWAN *Hi*
Marine Highway