

城鄉入口意象規劃設計探討—以桃園縣為例

A Study on the Planning & Design for the Image of City Entrance
— A Case Study on Tao-Yung County

中國文化大學景觀學系 副教授

王秀娟

摘要

「入口意象」近年再度受到討論與重視，與早期 Kevin Lynch 「都市意象」理論曾引起的學術研究風潮不盡相同，現階段入口意象著重實質規劃策略與設計營造成果，許多地方政府甚至希望藉此議題創造城鄉景觀風貌，帶動觀光產業發展。惟意象的形成需要大眾的共同認知，鮮明且良性的入口意象除空間型態明確外，意象呈現內涵與方式眾多，更應被納入城鄉景觀計畫作整體考量，始能展現地點特色，並與環境景觀融合。本文探討入口意象的意義、其與城鄉景觀計畫之關連性，並以桃園縣之規劃為例，分析入口節點與廊道之空間模式、入口意象層級，並進一步提出規劃原則與設計發展的永續思考。

關鍵字：入口意象、城鄉風貌、景觀計畫、桃園縣

一、前言

人們通常藉由入口意象產生對該地點或地區的第一印象，城鄉入口意象即是該城鄉在實質建設上給予民眾與訪客一個可記憶的、有印象的空間架構與認知。城鄉邊緣或其內重要地區之空間入口意象亦為其風格意象重要的表徵，因此，形塑城鄉門戶特色與地點自明性，並成為進入特定領域圈路徑空間序列的起點，可以強化視覺經驗，並轉化為對該地點有意義的認知。

內政部營建署自民國 86 年開始提出「城鄉景觀風貌」相關改造方案，接續近六年的擴大推動，已成為地方政府重要地方建設的主要政策來源，其中，「入口意象」議題頗受重視，主要是因為「入口」代表各城鄉之門面，其景觀風貌品質與地方觀光遊憩發展息息相關，有形的入口意象建設又常成為執政者之政績，因此受到關愛。惟入口意象是否真需建設創造？國內各城鄉之入口空間特性為何？將是本文探討重點。

二、都市意象與入口意象

二十世紀的六十年代，林區(Kevin Lynch)提出了一套市民對都市結構與型式的指認系統，其中包括地區(District)、邊緣(Edge)、節點(Node)、地標(Landmark)與通道(Path)五大意象元素，這些元素在林區的理論中，並不僅有視覺指認的意義，還牽涉到社會、文化層面的心裡認知因素，包括價值觀、血緣、地緣、歷史、階級、機能與時節…等因素，其中，地方性有特色的活動即是都市具重要意義的場所空間靈魂。「都市意象」(The Image of the City) 成為規劃專業者與使用者之間溝通對話的方式，藉此強化對場所的共同認知，並賦予其空間意義。林區的五個意象元素解讀重點在於『指認』系統，因為他深信人們若對地方場所有實質的辨識，就會產生熟悉親切的感覺，並對此場所有認同意義。這種對空間的指認就是環境認知架構，而環境認知架構則是形塑都市意象風格的主體。

1994 年由中原大學建築系都市設計研究室所進行之『台北市都市景觀計畫研究』，建立了一個以領域圈和路徑為骨幹的都市空間架構，稱之為『領域圈』模型(Domain Model)。該計畫除以林區理論為基礎外，主要是藉由勞伯休茲(Norberg Schulz)的「領域圈」都市空間哲學探究台北市各活動領域之形成原因與實質空間條件，並利用領域圈(Domain)、路徑(Path)、節點(Junction Point)三種元素來凝聚場所精神與認同感。空間的意義是靠實質環境的具體化與體驗化來標明其『性格』(Character)，因此，環境品質、記憶認知與活動內涵三者共同形塑了都市空間意象，而其中又以都市入口意象最具直接與主題明確性。

所謂“入口”的意義是指“進出某一區域或場所”的意思，意象則是眾人普遍接受認定的一種精神概念，並且是對某些事物之基本樣式及方位之象徵(韋氏辭典)。因此有關於入口的概念，其真正的關鍵在於我們如何認定何處是區域內？又何處是區域外？也就是說必須先認清所探討的區域範圍在哪裡。地域的認定，從環境與空間的角度來看，可以區分為行政界線範圍與感知印象範圍兩類，其中行政界線範圍強調縣市、地方之交界，許多地方政府喜愛在此交界點上立碑造坊，藉以強化該地方之入口意象。而感知印象之範圍則因人而異，與行政界線不盡相符，主要是與民眾生活經驗及記憶印象累積所感知之地域範圍有關，多半已具有容易辨識的地景特徵或設施元素。

三、城鄉景觀計畫之考量

入口意象所處理的主體是入口地點之景觀風貌，而景觀所代表的不外乎是視覺所見及心理感知的一切事物所共同塑造的三度空間概念。依據內政部營建署從 1996 年開始推動的『城鄉景觀風貌改造運動』定義，所謂的城鄉景觀風貌為城鄉環境呈現給人的視覺整體意象與記憶，包括自然環境景觀、人為環境景觀與生活文化景觀三大類，而以都市為中心的景觀特色則可由外至內區分為地域、都市、地區與街區設施四個層面進行探討（參見圖 1）。

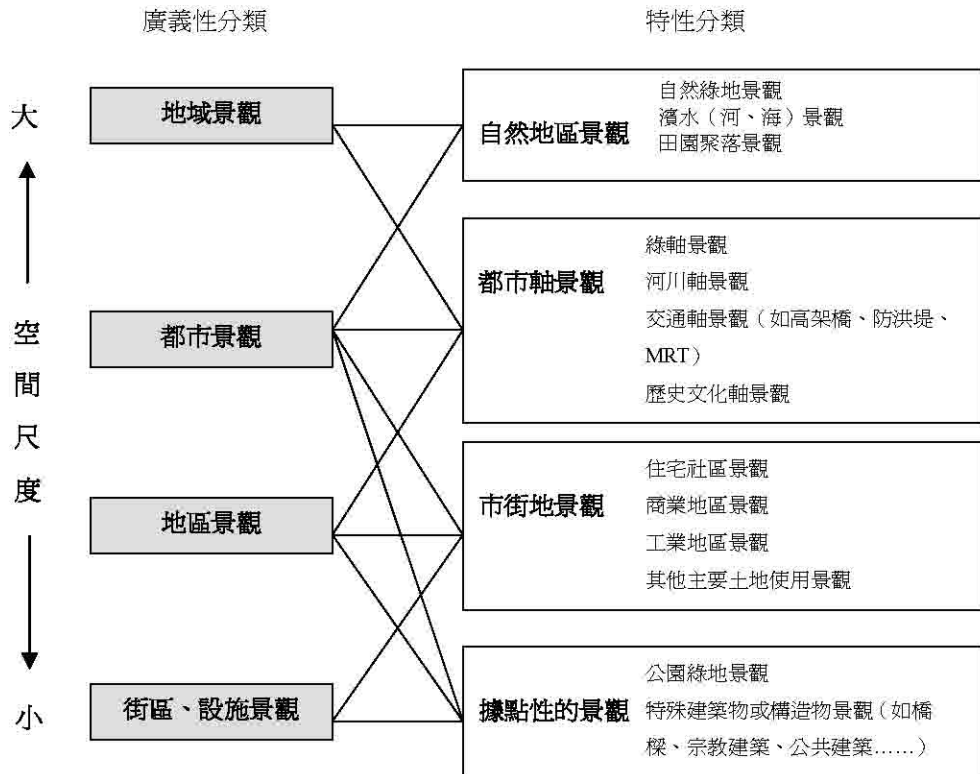


圖 1 都市景觀分類圖

資料來源：擬定城鄉景觀計畫及操作之研究，1999

景觀計畫的操作目的在於彌補都市計畫對環境景觀相關課題的疏忽，以使景觀資源能得到良好且正確的利用與保存。入口意象所進行的即為入口景觀的改善創造，因此，為維護良好的景觀品質與建立城鄉自明性，就必須借助城鄉景觀計畫的思考。

「城鄉景觀計畫」之內容是考量藉由城市或地方主題特色空間之營造與既有景觀資源的保護，由點、線、面串聯擴大而發揮整體性景觀風貌形成或改造效益。城鄉景觀計畫主要是就城鄉景觀資源及整體性景觀空間架構進行指認與分析，再確實掌握個別城鄉特性與課題，並且隨時代脈動、住民意識而調整計畫，使之更具延續性與漸變性。整體城鄉環境景觀結構分析是針對景觀面、景觀軸與景觀點三類空間型式進行景觀組成結構分析，包括提供城鄉發展與都市活動之空間、可以形成體驗城鄉景觀之視域走廊及具景觀品質之線性、

帶狀空間與點狀空間，另外，城鄉門戶與天際線都是反映地景及城鄉輪廓特徵的重點考量。城鄉景觀計畫中指認出十項空間架構系統可供探討，並具體研擬發展重點與實施方式，包括：歷史風貌系統、自然風貌系統、視覺走廊與門戶系統、方向指認與眺望系統、城鄉天際線系統、活動特性區系統、路徑及節點空間系統、街廓設施系統、觀光路線系統與夜間照明系統。

入口意象所牽涉到的城鄉空間結構屬性主要可歸類在第三項之視覺走廊與門戶系統，以及第四項之方向指認與眺望系統。其中，視覺走廊與門戶系統是指城鄉中的主要道路或水域帶狀空間所營造出的視覺廊道，而連接兩個城鄉或地區之道路或橋樑，以及座落主要道路旁之自然與人為地標，便形成進出城鄉或地區的門戶意象；而方向指認與眺望系統主要是提供住民與訪客一個清晰而又有安全感的空間指標系統，並於城鄉中的重要據點與城鄉周緣高處設置眺望點，以增進民眾瞭解城鄉發展紋理與城鄉風貌的機會。此二種系統塑造之手法與入口意象之呈現息息相關。

四、桃園縣入口意象規劃操作

由於民眾從不同角度對桃園產生的印象與感知並不相同，因此，要尋求統一性的桃園入口印象並不容易，必須經由一適當程序，來整合民眾（包括縣民、訪客、專業團體或學者專家等）對桃園入口的印象，同時也經由這一程序來強化桃園的城鄉自明性。而桃園在城鄉環境的營造過程中，相關執行個案，包括交通建設、大型開發、公園綠地、公共藝術…等不同層級不同屬性的環境開發或改造個案皆或多或少涉及都市意象或入口意象的營造。

另外，入口意象的塑造，除了符合地點要件之外，必須從該地點的特質與環境紋理著手，以呼應、對比或強調該據點特質之方式來塑造入口意象，並藉由都市設計審議與維護管理機制等手段來掌握全縣性整體意象與個別地區入口意象之品質。

(一)入口節點與廊道空間模式探討

經由桃園縣整體環境資料的回顧與現地調查，其入口節點與廊道空間可以就規模與特色分為點狀、線狀與面狀三大類：

1.點狀空間（入口節點）

(1)T字型入口：

由主要聯外道路單一分岔，進入各鄉鎮市或特定使用區，道路相交型態呈現「T」字型交口之節點空間。如：桃園市介壽路（台4）轉三民路三段進入主要市區、台15進入大園工業區、龍潭鄉聖亭路（桃73）轉入龍潭科技園區、中原路二段（桃69）轉入宏碁渴望園區等。

(2)十字型入口：

由兩條主要或主、次要道路相交所形塑出之節點空間，可分別進入鄉鎮市主要活動場域或特定使用空間等，由於「十」字節點空間交通動線較為複雜，為順利引導車流，除必要交通號誌外，可能附加有其他交通改善設施，如：車行地下道、人行天橋等，形成複雜程度不同之各種「十」字節點空間。如：桃園市三民路三段進入桃園市區與中山路往桃園縣政府交口、中北路二段往中原大學與健行路（車行地下道）往中壢後火車站交口處等。

(3) Y字型入口：

由一主要聯外道路分支成兩條或多條道路分別進入各鄉鎮市、特定使用空間等，或由兩條道路由一主要聯外道路分支成兩條或多條道路分別進入各鄉鎮市、特定使用空間，使道路呈現「Y字型交口」，節點位置可能因建物退縮而有腹地。如：桃園市中山路（台1）分支之復興路往桃園火車站、桃園市春日路（台4）進入桃園市區，分支之經國路往南崁交流道等。

(4)車行圓環入口：

由若干條道路相交所形成之節點空間，其中主要道路為通往鄉鎮市重要活動場域或特定使用空間之入口廊道，節點處以圓環綠地引導車流，綠地上有植栽設計或意象設施、紀念物擺設，如中壢龍岡圓環、楊梅火車站前等。

(5)車行中央綠地入口：

由主要道路分叉或多條道路相交所形成之節點空間，其中主要道路通往鄉鎮市重要活動場域或特定使用空間，在節點處形成中央綠地，空間規模大小不一，綠地上有植栽或意象設施、紀念物擺設。此類入口空間在桃園頗多，如中國路中壢工業區入口、八德市大南交流道與和平路口、大溪外環道與武嶺橋口等。

(6)重要公共建物前小型廣場與核心綠地：

座落於主要公共建築物前方或重要活動場域之小型廣場或核心綠地空間，為利於車行交通，常有圓環型式設計。如：火車站前廣場、鄉鎮市公所廣場、縣府廣場等。

2. 線狀空間（入口廊道）

(1)主要進入道路(或鐵路)：

為一進入各鄉鎮市、特定使用空間等之主要道路(或鐵路)，路廊兩側由既有建築及其使用完整圍塑，可以形成展現地方發展特色之入口廊道或因路權腹地條件而有人行道及綠帶規劃，強化入口廊道視覺引導效果。如：台鐵(或高鐵)進入各車站之沿線、桃園市春日路之家具街、桃園市三民路綠帶、蘆竹中正路行道樹等。

(2)主要進入道路與入口天橋：

為一主要道路進入各鄉鎮市或特定使用空間之入口廊道，且為接續兩側重要公共使用空間（如學校、市場）或與其他重要道路垂直相交而設有人行天橋或車行陸橋，高架橋體成為最醒目且易辨識之地景元素並具體形成「門戶」意象。如：高速公路與橫跨陸橋、大溪鎮慈湖路上之慈康觀光陸橋等。

(3)主要進入橋樑：

為一主要交通要道經由橋樑進入各鄉鎮市或特定使用空間所形成之入口廊道，橋樑特色成為最顯著之入口意象來源，並為可辨認、可記憶之重要地景元素，其中橋樑結構特殊或穿越河面寬廣者容易形成「門戶」意象。如：大溪鎮大溪外環道路之崁津大橋、中壢市環北路之老街溪橋等。

(4)不同交通方式共同進入之廊道與節點：

桃園縣境內交通形式眾多，早期鐵路與後期公路的開發形成不同交通方式共同進入鄉鎮市重要活動場域之入口廊道，更有因多種交通要道立體相交而強化形成「入口門戶」之

空間色，如楊梅新農街。

3. 面狀空間

(1) 交流道：

藉由高速公路交流道進入各鄉鎮市，交流道周邊腹地及其延伸之地面道路。為進入各地區之重要入口節點與廊道。如：林口交流道、南崁交流道、機場交流道、龍潭交流道、楊梅交流道等。

(2) 大型公園綠地或埤塘：

座落於各鄉鎮市之主要大型公共開放空間並與主要道路相鄰，為居民日常生活休閒或觀光遊憩之重要活動空間。如：龍潭鄉中豐路旁之龍潭大池、新屋鄉台 66 新屋出口旁埤塘、楊梅鎮楊新路一段旁之埤塘等。

(3) 地方產業空間或專區：

座落於主要道路兩旁，經由規劃輔導或專案開發之地方主要產業發展空間或專區，其一致性之土地使用、建築形式、生產模式甚至色彩、材質，使人明顯分辨地區特色，如觀音鄉縣 112、桃 84、桃 99 兩旁之休閒農業區（蓮田、向日葵田）、軍事專區、中壢工業區等。

(二) 桃園縣入口意象地點規劃考量

桃園縣入口意象地點可區分為全縣性與地方性兩個層級，在縣市交界附近定位為全縣性入口意象，強調「桃園縣」特色；在鄉鎮市交界或其內部，定位為地方性入口意象，強調地方特色之營造，主要有以下考量：

1. 國家門戶代表

中正國際機場座落於桃園縣境內，是外賓進入中華民國的門戶，造就了桃園縣有「國門之縣」的重要角色，故應遴選適當地點創造門戶意象，由於攸關國家形象，應具長期規劃與永續經營理想。

2. 道路層級條件

考量縣境內交通系統中各道路層級之車流量、道路寬度、路權內腹地與區位條件，挑選城鄉中的重要幹道與其節點為入口意象的可能設置地點。

3. 城鄉邊緣特性

考量不同區域間的交會及銜接，如縣市間或是市鄉鎮間的交會處，可以適當反映二地區空間意象的轉換。

4. 領域空間界定

城鄉空間之風格係取決於地區之環境特色、實質建設以及人為活動等三者，在其交互作用下構成環境網絡。經由環境網絡的建置，區分各領域空間的位置、層級、相對關係等，強化其意象屬性。

5. 空間涵構意象

即領域空間圍塑的內在特質，如其生活文化、歷史傳承、宗教信仰、民俗記憶所代表的特殊意義，以強化意象特質。

6. 視覺美質認知

人們對城鄉意象的體驗主要透過視覺感知獲得，因此城鄉入口景觀所呈現的外貌將強烈左右意象的認知；所以一地區之地理、自然、建築環境及空間結構特點，將建立其所象徵之外構意象。

7. 城鄉生活軌跡

民眾日常生活、工作與休閒所串聯集結形成之大眾（具公眾使用特性）生活軌跡，包含具認知意義、功能之路徑與重要活動場所，可以反映在不同層級之入口意象。

規劃操作主要採用現地調查、十三鄉鎮市訪談、研習會討論及與縣府主辦單位、專家學者研商等方法，深入瞭解地方民眾對計畫之期許與行政單位配合意願，再進一步評估地點（帶）之土地權屬、空間腹地及相關建設計畫配合程度等，彙整桃園縣理想的入口意象地點。

五、入口意象設計的永續思考

「桃園縣入口意象整體構想藍圖」指認許多現況已具特色、應加強整理改善或實際需要整合、建設之各類地點或地帶，但入口意象的設計，應確認以下基本思考：

(一) 由『入口』感知城鄉意象

入口意象並非僅是『入口』空間形式的感知，而是縣市或特定鄉鎮市地點的感知，因此於適當地點提供清晰可辨認的意象，才是入口意象建立之目的。

(二) 由全國至地區之入口意象層級

入口意象並非在進入其行政區域之當下才產生，以桃園縣為例，由飛機從高空俯瞰，平坦台地農業埤塘與交錯其間之各類都市發展地景已映入眼簾，留下鮮明的影像記憶。各種不同的自然與人文區塊鑲嵌，穿越其間的各式交通動線引領民眾近距離體驗行經的各個城鄉環境特色。

(三) 注重既有意象特質之維護與強化

意象並非透過單一計畫可以被創造出來，許多既有環境與活動已實際產生入口意象，這些既有意象應妥善予以保持、整理維護或再加以強化。

(四) 創照良好的入口視覺序列

入口意象引導民眾對城鄉的認識，可以是整體概念性的，可以是深度地方性的，因此，透過路徑的連結與意象的強化，可以創造連續性的視覺序列，使進入城鄉的感覺是值得記憶的經驗。

入口意象應隨著城鄉發展而呈現動態變化，意象之形成乃隨著環境必要設施與空間條件而產生，避免單一目標之「置入性」意象設施唐突設立。以桃園縣為例，大部分被指認的地點現況品質均顯得雜亂，主要是因為缺乏維護管理的建築外觀，或空間充斥著各式各樣合法、非法的都市設施。部分尚未開發完成或較具自然特色之地點則有非法佔用、大幅廣告招牌遮蔽、環境髒亂的現象，因此，入口意象施作的首要任務應是既有環境的整頓與

基本綠化處理，使空間特色得以清晰展現。爲了避免入口意象的設計建設對環境帶來新的視覺污染，甚至抹滅既有環境潛力特質，設計構想之提出應把握以下主要原則：

(一)整潔與綠化

入口空間因其視覺及活動使用之重要性，整齊清潔應爲必要品質。由於不同開發利用與建築形式可能造成現況的複雜性，因此必須考量空間腹地基本綠化條件的達成。以桃園縣爲例，可以善加利用四季草花，以塑造發揮強化地方特色產業意象，適當遮掩環境周圍景觀，提供較單純、均質的視覺背景。

(二)減量與簡化

意象塑造不宜導入過於龐大、複雜之意象設施，主要是考量運動狀況下產生之入口意象，應避免設施造成視線的阻擋，並先評估現況中不當設施之拆除、整併，把握設施減量與設計簡化的原則，或可儘量利用現有立面空間施作，保留地面必要動線之流暢，使空間的維護管理較易執行。

(三)樸實與和諧

意象應整體融合形成環境氛圍，因此實質設施與植栽之導入應考量促使環境元素間更爲和諧，避免英雄主義、唯我獨尊的設計，以調和的色彩、簡潔的線條、平價的材質與對應環境的形體比例表現設計的創意與精緻度。

(四)光影與照明

入口意象在日、夜間呈現不同的效果，因此日間可善用光影變化產生視覺趣味性，但避免反光、炫光的不當影響。夜間照明可以連續性光柱或光環設計產生強烈引導與聚焦效果。

(五)主次與層級

掌握各地點之空間層級與屬性，以確認設計的尺度與扮演角色。意象設計在環境中可以爲視覺主角，如入口林蔭大道，也可以爲環境配角，如地標建築前之綠地或公共藝術。

六、結論與建議

城鄉意象原本源自於住民在地方開發、土地使用的過程中，對環境變遷逐漸累積的印象，但隨著都市化與全球化的衝擊，城鄉地景面貌日趨均質，而缺乏足以辨識、記憶或值得自傲的特色。隨著創造城鄉新風貌的中央政策推動，因而產生「創造意象」之概念，尤其是在縣、市交界以及市、鄉、鎮交界處，爲能表彰「地點」之轉換，入口意象之塑造已經成爲國內各級政府普遍重視且競相爭取的重要計畫。

但是，所謂的「創造」並非是一味地添加與地方毫無淵源的硬體建設，而是應該在既有的鄉鎮景觀紋理下，考量優良地景特色之強化，或不適當地景元素的整理與刪除。因此，入口意象的操作應有以下考量與共識：

(一)藉由地理環境、交通使用與文化歷史等多元角度解讀入口意象特質

展現入口意象特質的著手點應是多元而豐富的，包括海陸空交通運具的進入點、地理紋理的交界，以及具獨特記憶的區域、節點或地標等，藉由從城鄉的外圍、實質進入的通道與城鄉中的各特色領域等多層次空間入口意象的營造，真實反映城鄉性格與歷史文化脈

絡。

桃園縣即以全縣性及地區性兩個層級進行選點與定位，屬縣、市交界處及具全縣發展特色地點者歸納為全縣性入口意象，應由縣府相關單位負責執行，而屬地方性者則可交由市、鄉、鎮公所執行，縣府扮演督導、協助或經費補助的角色即可。

(二)入口意象的操作不應以「創造」為唯一可能，環境整理、拆除與綠化緩衝才是必要手段

目前城鄉意象的最大癥結所在是如何在已建構完成的城鄉面貌下建立或重整其自明性，因此除創造新意象外，整理舊有空間、拆除不適當景觀物與強化意象元素更是必要的手段，適當的『減法』應該是實現入口意象的新思維。

桃園縣境內都市景觀現況較為混亂，重要交通節點則多有廣告物林立，違章建築與攤販佔據的現象，使得入口意象的思考必須先解決現況的「失序」，以拆除、整理與綠化緩衝重新建立空間「秩序」或重現環境原貌，再進一步設想意象該如何呈現與強化。

(三)入口意象並非只是單「點」的空間改造，應建構系統性城鄉意象網絡

入口意象是辨識一個地區的參考點，這個能呈現城鄉自明性的窗口應連結各空間資源並延伸成具系統性的視覺意象序列，例如藉由道路、水岸建構綠色廊道等，並有效串聯，可以營造序列性都市意象視覺網絡。

桃園縣交通型式相當多樣，自空中的飛機、陸路的高鐵、台鐵、省道、縣道等，網絡錯綜複雜。道路使用形成延續性之視覺經驗，其意象不僅產生在入口瞬間，反而是路徑過程累積的整體印象，因此，入口意象應強調視覺廊道之概念，例如鐵路交通之各車站廣場固然重要，但沿線環境整理、綠化緩衝所形塑而成的視覺印象更不能忽略。因此不僅是以桃園為目的之旅客，甚至是路經桃園的其它多數旅客都能因此留下深刻印象。這就是目前「景觀法」草案中強調的重要景觀軸帶之理念，因此必需加強管理、維護或強化。以此觀之，各種層級之交通路徑其實互相交錯串聯形成桃園縣整體意象網絡。

(四)入口意象不只是個別環境改善，而應回歸到以公共視覺景觀維護為基礎的開發審議或管理機制

入口意象的操作最終應回歸至民眾生活環境的改善與提昇，從社區出發是一種觸媒與永續經營管理的必要考量。由於入口意象需要整體環境背景的配合，因此在重要景觀節點、軸帶範圍內之各種建築開發、公共工程，乃至民間小型營建，均需考量藉由都市設計管制與審議制度，確實掌控意象品質。

以桃園縣為例，若干重要入口地點都有空間條件明確的優點，其品質低落的問題其實主要來自周邊環境土地利用的雜亂，甚至是既有建築已妥善圍塑入口空間，但視覺焦點處卻因巨型牆面廣告而使意象模糊失焦，甚至造成負面觀瞻。因此，必要的都市設計管制，乃至建築管理都是保障入口意象得以呈現的必要手段。

(五)都市入口意象形塑不限於有形的實質空間營造，還須善用「都市行銷」策略

知覺意象的凝聚除隨時間累積記憶外，尚須善用暢通有效的行銷手段，利用資訊導覽、節慶活動與傳播媒體…等，有計畫地傳達並建立『深刻』且『可感知』的城鄉入口意象。

桃園縣之部分入口地點除具視覺特性外，應再予以強化成爲全縣性或地方性之重要活動場域，如線型的鐵路綠帶再結合自行車道、點狀的圓環再結合地方休憩、面狀的埤塘再結合觀光休閒，彼此間可以道路綠帶予以銜接，形成地方性乃至全縣性之觀光休憩系統，再輔以各種文宣媒體、網路資訊、甚至專題報導方式將整個城鄉景觀推上舞台，形塑獨特魅力的「桃花園地」。

入口意象計畫的規劃過程中，可以發現許多鄉鎮市對於地方層級之入口意象寄予高度期待，尤其希望能與地方特色空間充分結合，進而帶動地方觀光遊憩或經濟發展。其實入口意象不論是單一地點或地帶強化，都希望能夠成爲另類具引爆性(En-powerment)之地方特色門戶，由各門戶進入得以一覽各鄉鎮市妥善保存的埤塘水圳地景、復舊再生的歷史聚落景觀、積極保護的海岸生態景觀、富有原住民文化特質的山林景觀、甚至是現代都市人文景觀、科技工業園區景觀等等，從而感受地方旺盛的活力與獨特魅力。

全縣性入口意象的思考則較爲不同，除地點的選擇外，容易被視覺接收、閱讀、記憶，甚至是立即掌握該縣市印象之設計手法與語彙尤其重要。讓單純的環境背景烘托出縣市意象，以達城市行銷之目的。除入口意象外，地方政府仍應同時進行重要路段之環境整頓，重要自然、人文地景的保育與新開發地區之設計管制與管理，始能積極創造該縣市的城鄉景觀魅力。

參考文獻

1. 夏鑄九、葉庭芬，《台北地區都市意象之研究》，國立台灣大學建築與城鄉研究學報，第一卷第一期，1981。
2. 胡寶林、喻肇青，《台北市都市景觀計畫研究》，台北市政府工務局都市計畫處委託，1984。
3. 東京都都市計局地域計畫部公園綠地計畫課，《東京都都市景觀マスタープラン》，東京都，1994。
4. 淡江大學建築研究所，《都市公共空間構成之調查分析》，台北市政府都市發展局委託，1994。
5. 中國文化大學環境設計學院景觀學系，《擬定城鄉景觀計畫及操作之研究》，內政部營建署，1999。
6. 凱文·林區著，宋伯欽譯，《都市意象》，台隆書店，1999。
7. 中央大學城鄉建設與發展研究中心，《桃園縣城鄉風貌整體發展綱要計畫》，桃園縣政府委託，2002。
8. 中華民國景觀學會，《台北市政府 91 年度地區環境改造計畫—都市入口意象》，台北市政府都市發展局委託，2003。
9. Peter Madsen、Richard Plunz，《The urban life world》，Routledge，2002。