

## 第五章 旅遊資訊與公共運輸服務之縫隙掃瞄

前述章節以深度旅遊為軸心，探討花東縱谷新型態深度旅遊內涵與發展。借鏡國內外標竿案例，透過深度旅遊元素與組成，檢視花東縱谷地區旅遊資訊與公共運輸服務之發展，以分區掃瞄方式，瞭解旅遊資訊、旅遊服務、公共運輸服務等縫隙缺口，藉以掌握花東縱谷地區旅遊與公共運輸發展上面臨之課題與不足之處。以下分別就旅遊資訊、旅遊服務與公共運輸服務縫隙說明。

### 5.1 旅遊資訊及旅遊服務縫隙掃瞄

#### 一、旅遊資訊需求

本計畫參考過去相關研究及分析遊客對於旅遊資訊之需求，彙整出為達到旅遊資訊無縫隙，應包含景點、住宿、餐飲、交通面之資訊，說明如下：

##### (一) 景點資訊

本項應包含景點基本資訊，如：景點名稱、景點地址、開放時間、景點說明、景點亮點、景點地圖導覽、景點導覽等，且考量遊客包含國內外旅客，故上述資訊皆須包含外語：如英文、日文、韓文等較普及化之國際語言資訊。

##### (二) 住宿資訊

考量旅遊型態眾多，除半日遊、一日遊之外，二日遊以上遊客皆須考量住宿情形，故旅遊資訊服務應包含該景點周邊住宿資訊，包含：景點周邊住宿、價格、評價、住宿地距景點距離、附餐情形等。

##### (三) 餐飲資訊

現今旅遊型態，除景點外，餐飲亦佔旅途中重要之角色，故旅遊資訊應須包含景點周邊美食、餐廳、小吃等資訊。

##### (四) 交通資訊

為達無縫服務，最重要即為提供交通站點至景點間、各景點間、景點至住宿點間、景點至餐飲點間等交通轉乘接駁資訊，包含公共運輸搭乘資訊、租賃汽機車資訊、計程車搭乘資訊等，亦須包含周邊停車資訊等。

以下針對旅遊資訊四面向分為行前、行中、目的地旅遊及行後四階段，如下所示。

表44 各階段旅遊資訊說明

階段	旅遊資訊	住宿資訊	餐飲資訊	交通資訊
行前	景點基本資訊(網站)	景點周邊住宿資訊	當地餐飲推薦	景點、住宿、餐飲等交通串聯資訊
行中	景點介紹(紙本文宣)、周邊推薦景點	即時住宿空房資訊	景點周邊餐飲推薦	即時目的地路況、交通路線、公共運輸搭乘資訊

階段	旅遊資訊	住宿資訊	餐飲資訊	交通資訊
目的地 旅遊	景點解說、導覽(專人、地圖、影片)			周邊食宿交通資訊
行後	景點最新資訊、季節性資訊	最新住宿優惠資訊	最新餐飲推薦排名	

資料來源：本研究整理

## 二、旅遊資訊縫隙掃描

### (一) 國際旅客於出發地（出發國）難以獲得縱谷地區旅遊資訊

為完成整體遊程安排，國際旅客多數在出發前會查詢旅遊目的地相關資訊，包括旅遊動線、參觀景點、餐飲服務及交通資訊等。目前國內觀光局、各縣市政府觀光局、縱管處網站等，皆有提供英文旅遊資訊，但缺乏讓外國旅客容易觸及的網站，及無法貼近外國旅客使用者的搜尋方式。

對於國際旅客而言，最快獲取旅遊資訊，通常為國際化網站平台，如 Airbnb、TripAdvisor、KKday 等，或是以在地搜尋引擎，藉以取得旅遊地資訊。但以目前搜尋平台，依所在地使用者提供資訊，其搜尋相同關鍵字，卻因使用者不同、所在地不同，而有不同結果，對於縱谷地區整體旅遊資訊取得，相對是困難的。

目前花東縱谷國家風景區、花蓮縣政府、台東縣政府皆設置有觀光旅遊網站，並提供中、英、日、韓等多國語言平台，雖有提供遊程、景點推薦等資訊，但多以在地、本土觀點出發，條列式介紹景點，未能以國際觀光旅客觀點及需求出發，提供適切資訊與服務。參考宜蘭縣政府工商旅遊處委託辦理國際觀光行銷作法，除建立包含中文、英文、日本、韓國等多國語言網站外，同時要求在 TripAdvisor、longly plant 等旅遊服務平台網站上發表多國語言的遊記與推薦。

表45 趣遊網 2017 年徵求韓文旅遊寫手

項目	內容
舉辦目的	期望促進韓國旅人與台灣民宿業者的台韓觀光交流，透過台灣在地民宿與周邊旅遊景點之觀光體驗，分享給韓國朋友深入台灣在地的旅遊觀察與記錄。
體驗地點	提供徵選之台灣旅遊目的地有三處：1.花蓮豐田安琪民宿與周邊旅遊景點、2.南投水里老五民宿與周邊旅遊景點、3.屏東墾丁卡米克民宿與周邊旅遊景點。
徵選對象	年滿十八歲以上，精通韓文與中文，對觀光旅遊有興趣與經驗的韓籍或台灣籍人士（2人一組）。
主辦單位提供內容	1.主辦單位將提供該指定民宿 3-4 夜的免費民宿住宿與早餐（雙人房一間，一大床），及每人一張台鐵環島鐵路(五日票,TR-PASS General 一般版)，不包含期間門票、其他接駁交通費用、午晚餐費用等，交通方式請自行規劃。 2.民宿主人將選擇其中一日陪伴觀光大使進行周邊地區旅遊。 3.本活動旅遊期間保險。
觀光大使	獲得本活動之觀光大使，請於本遊程結束後 14 日內(含周末)，提供 word

項目	內容
參與本活動之義務	<p>文字檔、授權書與相關照片(檔案格式 jpg, 大小為 800 萬畫素以上之規格):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.針對該地區三天兩夜旅遊遊程與遊記(包含交通方式、遊程與相關景點簡單介紹, 以及個人感想), 書寫格式請依照主辦單位提供之文件格式書寫, 基本要求須包含 1000 字韓文(約 4500 字元, 含空白)與至少 15 張不同景點旅遊照片。</li> <li>2.針對住宿之民宿, 撰寫一篇主辦單位訂定之主題故事報導:安琪民宿茶話(茶文化體驗)、老五民宿、卡米克民宿, 要求字數須包含 1000 字韓文(約 4500 字元, 含空白)與至少 5 張該主題故事之照片。</li> <li>3.簽署授權書, 將上兩項文字與照片無償授權主辦單位與民宿業者使用於相關旅遊推廣與行銷活動。</li> </ol>

資料來源：NCCU IEH 政大創立方

2016 年行政院東部聯合服務中心、台東縣政府分別與「Airbnb」平台簽約合作, 提升花東地區在國際旅遊市場的能見度, 而 Airbnb 也將協助人才培訓, 提供更優質服務。深度旅遊在國際旅遊行銷, 除目前平台外, 亦可輔導民宿、餐飲業者在不同國際平台, 如 Asiayo 或 TripAdvisor 等, 跨境平台刊登, 增加國際網站及平台曝光度。

## (二) 大型主題活動現場缺乏周邊旅遊服務與活動資訊連結與規劃

本團隊實際踏勘體驗 2017 年國際熱氣球嘉年華為例, 其早場活動為 5 點開始, 大約至 8 點左右造型球展示活動即陸續結束, 僅剩繫留活動體驗, 約莫至 9 點鐘, 多數人潮即散去。活動現場僅少數幾家當地業者有提供旅遊優惠, 如台東原生植物園用餐折扣、活水湖水上活動優惠等, 缺乏與周邊旅遊服務與活動資訊連結與規劃。

## (三) 花東地區第二外語服務環境有待提升

台灣觀巴在花東觀光路線安排上, 目前提供英文、中文及日文等外語導覽, 然整體導覽以華語服務為主, 在景點介紹部分, 尚無東南亞語言景點介紹服務。此外, 在地商家及客運業者多缺乏第二外語服務能力。

表46 台灣觀巴路線導覽語言

路線名稱	經營旅行社	外語導覽
太魯閣峽谷景觀一日遊(花蓮出發)	明利	英文、中文
海洋公園主題樂園一日遊	明利	中文
兆豐農場生態之旅一日遊	明利	中文
花蓮太魯閣峽谷觀光1日遊(外語導覽)	宏祥、東南、利代	中文、英文、日文
花東縱谷漫遊1日遊	明利	中文
台東市區一日遊	翔天	中文
縱谷龍田單車1日遊	翔天	中文、英文
台東玉長公路南環線一日遊	翔天	中文

資料來源：台灣觀巴官方網站 (<http://www.taiwantourbus.com.tw/C/tw/twbus-home/route>)

### 三、旅遊服務縫隙掃描

#### (一) 大型節慶活動未能串聯結合，發展特色深度旅遊

目前除幾項大型節慶活動，如紅面鴨 FUN 暑假、國際熱氣球嘉年華、金針花季活動等會配合活動，推薦套裝遊程，或與旅行社業者合作推出系列遊程。然而多數活動因經費資源限制，或知名度未能與國際大型活動相比，未能規劃與節慶活動銜接之套裝遊程，致使節慶活動與套裝遊程缺乏關連性，無法與周邊特色景點、活動資源串聯結合，發展出具特色的深度旅遊。

以佐賀國際熱氣球節為例，除主題熱氣球外，透過交通接駁，將周邊景點串聯，一併帶動周邊觀光景點之發展，透過活動吸引更多人潮到周邊旅遊景點。在花東縱谷深度旅遊操作策略上，可以國際級觀光景點、核心亮點活動，帶動各區周邊微亮點的深度旅遊。

#### (二) 主要景點觀光活動缺乏變化性與獨特性

盤點目前花東地區大小節慶活動，活動時間涵蓋整年十二個月份。透過地方政府、縱管處大力宣傳，讓國際熱氣球嘉年華、國際衝浪競賽、國際鐵人三項競賽等於國際曝光，活動雖然可吸引遊客參與，然而多數主要景點觀光活動，卻面臨缺乏變化性與獨特性，尚無法持續吸引國際旅客參與。

以 2017 太平洋燈會活動為例，主題仍以紅面鴨巨型裝置藝術為主，相對 2017 月津港燈節以「四季禮讚」為策展主題，近 50 組件藝術燈景，其中包含 7 件大型地景型作品、4 件國際藝術家作品，吸引大批民眾參與；以鹿野高台為例，非國際熱氣球嘉年華期間，主要活動僅飛行傘、滑草為主要動態活動，然以 2016 年鹿野有藝市活動為例，於鹿野高台舉辦特技飛行傘表演、擬真遙控飛機表演、特技風箏表演、微電影首映會、市集活動及音樂晚會等，以多元活動讓平常時的鹿野高台也有豐富的遊玩活動。

#### (三) 文創市集與地方農特產缺乏與主要景點或節慶活動結合

花東縱谷地區不乏一些好的文創市集與地方特產，但目前大型主題活動所帶動周邊觀光資源發展，尚缺乏有系統的規劃與推動計畫。

以相對規模更為龐大、具辦經驗更豐富的佐賀熱氣球節仍有許多值得借鏡與參考之處，特別是將熱氣球節與當地農特產展售、餐飲服務結合，並提供周邊商品專區，不僅是推廣行銷在地農特產品、也解決遊客餐飲需求、同時也分散尖峰遊客人流等作法。上述活動均值得台東熱氣球嘉年華參考借鏡，唯仍需投入大量經費、進行周邊資源整合、並規劃適當場地與周邊市區接駁車輛服務。

此外，花東縱谷火車站近年來多已進行改建或新建完成，多有規劃納入觀光資訊服務功能，唯多數火車站或觀光資訊服務站少有具規模之農特產展售、或定期舉辦農夫市集活動，相對缺乏帶動周邊地區發展、行銷

---

地方特色之功能。

(四) 具世界級的地質資源但缺乏行銷包裝

豐富的藝術能量，能為深度旅遊適切的提供涵養與深度，留下深刻而美好的印象。不論從國外越後妻有大地藝術祭、瀨戶內國際藝術祭，到國內台南鹽水月津港國際燈節等，皆透過藝術傳達正面的能量。將地區特色、地形風貌，結合大地藝術，搭配硬體設施、裝置藝術，轉化為創作能量，展現地區特色與風貌，並藉由活動過程，不斷的累積地區觀光資源與價值。

花東縱谷區內板塊交界、天然溫泉、泥火山地形、惡地地形、河階地形與地形錯落，為花東縱谷地區所擁有之國際級觀光資源，唯缺乏國際行銷推廣，未能在全球各國展現景點魅力與特色資源，且尚未將地質資源，轉化為觀光旅遊，成為一般大眾旅遊路線選擇。

(五) 有秘境私房景點，但缺乏達人帶路

花東縱谷隨季節變化，許多秘境景點孕育而生，雖然縱管處會透過社群軟體發布訊息，但缺乏達人帶路，使得秘境私房景點推廣及與其他行程串聯不易。

吉拉米代部落利用網站建置屬於部落官方網站，由吉拉米代部落青年和喜歡原住民文化的漢人朋友所共同組成花蓮縣富里鄉豐南社區發展協會、禮山人企業社等組織，協助部落在地農特產業發展、河川資源、維持社區治安及旅遊接待等。透過在地組織力量，推動部落旅遊、工作假期，並將部落內秘境景點，規劃串聯為半日遊、一日遊，甚至是二日遊的遊程，由部落達人帶領遊客，一探百年水圳、天空梯田等部落專屬秘境。

(六) 有在地食材及慢食運動，但缺乏行銷推廣管道

深度旅遊除旅遊內容的強化外，在餐飲設施、品質亦應隨著觀光的發展而提升。如近年台東縣政府推動的「產地餐桌」與「慢食」產業導向及整合計畫，皆在觀光推動過程中，透過觀光產業培訓、評鑑或認證制之建立，鼓勵店家在服務水準、餐飲品質上提升。目前產地餐桌活動已推動 5 年，培育 32 餘間符合產地餐桌精神的優良店家，又借用國際慢城組織的蝸牛標記，建立「慢食評鑑」機制，給予其中 19 家業者 1 到 3 顆星級（蝸級）不等的評等。

此外，台東縣政府自 2012 年起推動「產地餐桌」與「慢食」之概念，進行「產地餐桌」產業輔導、整合計畫，期望在「吃當地、食當季」的基礎上，從美食開始，帶動台東尊重土地與文化的深度旅遊形式。2017 年 1 月在地餐飲業者共同正式成立了「台東縣產地餐桌協會」，希望結合民間的力量，持續推動「慢食台東」。然而，慢食運動缺乏觀光行銷推廣管道，尚未與花東縱谷觀光旅遊結合。

## 5.2 公共運輸服務縫隙掃描

### 一、縱谷地區公共運輸服務現況盤點

本計畫將蒐集現況縱谷地區旅遊及公共運輸基礎資料，包含供給及需求狀況，並透過掃描盤點方式，了解現況旅運服務缺口，藉此做為調整的依據，以下將就公共運輸及旅遊活動進行掃描盤點說明。

本計畫預計蒐集現有縱谷地區公共運輸服務運能，包含鐵路、公路及航空等方式進入縱谷地區的供給狀況，後續將透過鐵路及客運的票證資料了解需求情形，藉此找出供需缺口，以下說明縱谷地區公共運輸盤點現況。

#### (一) 運具使用調查

本計畫參考交通部「104年民眾日常使用運具狀況調查」，其中花蓮縣及台東縣公共運輸市占率分別為3.7%及4.0%，明顯低於全國比例，主因為東部地區交通建設及公共運輸路網相較西部地區建設較慢及較不發達所致，非機動運具市占率分別為8.9%及10.7%。

另該報告也指出，宜蘭縣公共運輸及非機動運具市占率於104年有顯著提升，主因為宜蘭縣發展縣內觀光景點幹線公車，串聯台9線主要車站及觀光景點，提供遊客更便利的公共運輸服務所導致，未來花東地區可參考宜蘭縣發展在地公共運輸案例，以提升觀光的公共運輸服務。

表47 花東兩縣公共運輸市占率

縣市	公共運輸市占率			非機動運具市占率			私人機動運具市占率		
	102年	103年	104年	102年	103年	104年	102年	103年	104年
花蓮縣	4.4%	4.9%	3.7%	11.8%	10.2%	8.9%	83.7%	82.9%	85.6%
台東縣	3.7%	3.6%	4.0%	11.9%	12.2%	10.7%	84.3%	86.2%	87.1%
宜蘭縣	7.1%	5.8%	7.7%	10.7%	13.4%	14.2%	82.2%	80.8%	78.1%
全國	15.2%	16.0%	16.0%	12.4%	11.6%	11.1%	72.4%	72.4%	72.8%

資料來源：104年民眾日常使用運具狀況調查，民國105年。

另依據交通部「104年民眾日常使用運具狀況調查」，國人使用公共運輸完成「休閒」旅次目的的比例約18%，近年來有逐漸成長的趨勢，顯示未來在休閒旅遊活動上，民眾不排斥使用公共運輸工具。故本計畫除針對現有的公共運輸服務設施進行盤點及檢討外，將提出多元發展的整合綠運具，提供民眾遊憩時的另一種選擇，增加公共運輸的使用率，打造花東地區更舒適的旅遊環境。

表48 台灣地區公共運輸旅次目的一按旅次目的分

旅次目的	101年	102年	103年	104年
通學	46.5%	46.9%	49.1%	47.5%
商務	10.4%	18.3%	20.1%	18.7%
休閒	16.7%	17.9%	19.9%	18.4%
運動	12.2%	12.1%	13.3%	14.3%

旅次目的	101年	102年	103年	104年
家庭活動	12.2%	13.2%	12.3%	12.6%
業務外出	9.1%	6.4%	10.0%	8.6%
購物	6.8%	6.6%	6.4%	6.8%

資料來源：104年民眾日常使用運具狀況調查，民國105年。

## (二) 鐵路運輸現況

本計畫範圍內設有台鐵台東線場站，故整理相關聯外及區內的鐵路設施服務，未來將進行更細部的公共運輸及旅遊資訊盤點調查作業。花東縱谷遊客多以聯外的遊客前往佔大多數，民眾可透過北迴線及南迴線鐵路進入花蓮及台東地區，台鐵台東線則肩負疏運花蓮站至台東站之旅客，其中台東線鐵路於民國103年7月完成全線鐵路電氣化，大幅增加沿線的路線供給數，提供往返花東地區的遊客更便利的服務。

台東線現況設置28處場站，平日列車數約50輛，假日列車數可達54輛，客座利用率平日為66%，假日為77%，花東鐵路運輸系統概況如表49所示。

表49 花東鐵路運輸系統概況表

路線	設施概況				供需狀況				平均客座 利用率
					平常日		例假日		
	里程	軌道數	車站數	路線 容量	列車 次數	路線利 用率	列車 次數	路線利 用率	
北迴線	86.6	2	12	200	148	74%	163	81%	平日:74% 假日:88%
台東線	150.9	2/1	28	62	50	80%	54	87%	平日:66% 假日:77%
南迴線	98.2	1	85	85	36	42%	37	43%	平日:75% 假日:87%

資料來源：花東地區交通部門整體施政中程計畫，民國103年。

另本計畫參考台鐵局105年營運統計資料，近5年來北迴線、台東線及南迴線皆有成長趨勢，其中102年北迴線年成長率高達99.45%，主因為疏運新城至蘇澳新的陸客專車影響所致；台東線於民國103年成長率達14.48%，主要為東部地區鐵路電氣化所影響，顯示民眾已習慣利用鐵路運具往返東部，未來可在鐵路節點進行公共運輸提升的策略，吸引民眾搭乘使用。

表50 花東鐵路運年載運人次一覽表

線別	北迴線		台東線		南迴線	
	載運人次	年成長率	載運人次	年成長率	載運人次	年成長率
99年	447,698,226	-	410,666,257	-	40,013,113	-
100年	464,548,379	3.76%	451,227,121	9.88%	46,211,297	15.49%
101年	454,439,620	-2.18%	441,227,376	-2.22%	42,692,797	-7.61%

線別	北迴線		台東線		南迴線	
102年	906,360,058	99.45%	480,620,735	8.93%	47,124,552	10.38%
103年	1,016,349,265	12.14%	550,191,589	14.48%	49,995,749	6.09%
104年	998,739,673	-1.73%	586,000,193	6.51%	54,437,119	8.88%

資料來源:台鐵局 105 年營運統計資料

另為了解東部地區鐵路服務概況，本計畫也蒐集近 3 年來花東地區鐵路各站運量資料，發現整體年成長率為 5.5%，其中花蓮站每日疏運人次約 3 萬人次，台東站每日疏運人次約 1 萬人次，台東線中尚有瑞穗、玉里及關山每日疏運人次可達上千人次之場站，未來本計畫將以車站為核心進行整體公共運輸服務發展起點，透過車站可轉乘其他運具至旅遊目的地，發展複合型的公共運輸場站，增加車站使用效益。

表51 花東鐵路各站每日載運人次一覽表

車站	104年	103年	102年	年平均成長率
花蓮	29,773	30,290	27,372	4.5%
吉安	712	742	741	-2.0%
志學	582	524	469	11.4%
平和	37	33	28	15.0%
壽豐	517	548	553	-3.3%
豐田	200	157	113	33.2%
南平	35	44	44	-10.2%
鳳林	679	722	707	-1.9%
萬榮	108	98	90	9.5%
光復	883	959	963	-4.2%
大富	18	15	14	13.6%
富源	98	99	99	-0.5%
瑞穗	1,116	1,109	1,084	1.5%
三民	14	15	12	9.2%
玉里	2,585	2,401	2,133	10.1%
東里	44	45	38	8.1%
東竹	37	34	28	15.1%
富里	387	446	422	-3.8%
池上	988	1,026	886	6.0%
海端	19	22	25	-12.8%
關山	1,204	1,224	1,148	2.5%
瑞和	21	20	23	-4.0%
瑞源	89	105	104	-7.1%
鹿野	459	516	507	-4.6%
山里	16	15	8	47.1%
台東	10,596	9,952	8,531	11.6%
合計	51,217	51,161	46,142	5.5%

資料來源:台鐵局 105 年營運統計資料



---

台鐵自 2014 年起舉辦仲夏寶島號活動。2017 年仲夏寶島號 6 月 24 日、7 月 1 日及 7 月 8 日行駛，由蒸汽機車牽引，附掛 5 節空調式車廂，以郵輪式列車方式行駛，由玉里開行至台東，沿途停靠東里、池上、山里等站。

### (三) 公路公共運輸現況

本計畫整理公路公共運輸服務現況，除針對現有的道路路網先行了解，再針對花蓮及台東在地的公路客運及市區客運系統進行盤點說明。

#### 1. 道路概況

蘇花公路及南迴公路分別為花東地區聯繫北部區域與南部區域的聯外公路系統，另外，台 9 線花東公路亦為花東地區內最重要的縱向公路之一，其與台 11 線分別擔負縱谷與濱海地區南北向的交通服務。往北可經由省道台 9 線經蘇花公路路段通抵宜蘭地區，往南可經由省道台 9 線及省道台 11 線到達台東地區，再由台 9 線經南迴公路至屏東，整理如下圖所示，其餘主要道路概述如下。

##### (1) 台 8 線

台 8 線是一條橫貫台灣中部的東西向橫貫公路，即中部橫貫公路。目前台 8 臨 37 線（中橫便道）管制通行。

##### (2) 台 9 線

台 9 線是一條縱貫台灣東部的省道，其中宜蘭縣蘇澳鎮白米橋至花蓮縣花蓮市路段為蘇花公路。全長 102 公里台 9 線蘇花公路位於板塊交界帶，地震發生非常頻繁，邊坡土石極易鬆動，不論天候晴雨都可能有落石，但經多年危險邊坡及瓶頸路段改善後，除部分彎道，多數路段已符合 5 級路山嶺區之路線設計標準。為改善台 9 線之安全、穩定性，交通部指示公路總局推動「蘇花公路改善計畫」，該條道路預計於民國 106 年部分完工。另在花蓮市及台東市間的台 9 線花東縱谷公路，是台灣東部地區的縱貫公路，起點於花蓮縣花蓮市，北接蘇花公路；終點在台東縣台東市，南接南迴公路，是花東地區的主要公路之一，亦為花蓮縣 3 個次生活圈之間的聯絡道路。

##### (3) 台 9 丙線

由花蓮市經吉安至壽豐，為通往鯉魚潭風景特定區的主要道路之一，亦是吉安及壽豐間之聯絡道路。

##### (4) 台 11 線

俗稱花東海岸公路，為台灣東部重要的公路之一，起於花蓮縣吉安鄉台 9 線，止於太麻里鄉與台 9 線交會處，全長 178 公里，為服務花東地區東側濱海鄉鎮及休憩據點南北向之交通要道。

### (5)台 11 甲線

俗稱光豐公路，路線由光復鄉經富田至豐濱，為花東公路與海岸公路北端之主要聯絡道路。

### (6)台 11 丙線

起點花蓮縣吉安鄉，終點花蓮縣壽豐鄉，為東華大學之聯外道路之一。

### (7)台 23 線

西起花蓮縣富里鄉台 9 線處，東至台東縣東河鄉連接台 11 線，故又稱富東公路或東富公路，為連接花東縱谷平原與花東海岸的重要道路。

### (8)台 30 線

省道台 30 線起自花蓮縣卓溪鄉，迄至台東縣長濱鄉（接台 11 線），其中台 30 線自玉里鎮玉里大橋至安通路段與台 9 線共線。後經安通至台東縣長濱鄉寧埔路段名為「玉長公路」，玉長公路為連串玉山國家公園、花東縱谷及海岸風景區之幹線。

## 2. 客運系統

### (1)花蓮縣客運系統及路網說明

本計畫彙整花蓮、台東地區公路及市區客運行駛路線，其中花蓮地區共計有 27 條路線(23 條公路客運及 4 條市區客運)，花蓮地區路線以花蓮市為中心呈現往北(北線)、行駛台 9 線(南線)及行駛台 11 線(海線)，三大類型路線形式，除服務花蓮及吉安市區居民外，也連接偏遠聚落提供公共運輸服務，另也有設計服務遊客型態的觀光行路線，包含七星潭及鯉魚潭等北花蓮觀光景點，花蓮縣境內也有 2 條台灣好行路線，分別行駛至太魯閣國家公園及大農大富平地森林園區農場路線，整體呈現多元發展方式提供遊客使用，營運業者包含花蓮客運及太魯閣客運，鼎東客運則有部分路線與花蓮客運聯營，提供花東縱谷居民往返兩地的通勤專車，總計每日服務班次數約 281 班次。

### (2)台東縣客運系統及路網說明

台東地區共計有 57 條路線(55 條公路客運及 2 條市區客運)，台東地區路線可分為山線系統及海線系統，分別有鼎東客運山線及鼎東客運海線兩家公司經營，整理營運路網呈現 Y 字型，中心點則為台東市區，往北行駛台 11 線(海線)及台 9 線(山線)至花蓮，往南透過台 11 線行駛至太麻里及知本聚落，服務在地居民、偏鄉居民及遊客為主，台東縣境內也有 2 條台灣好行路線，分別行駛至靜浦(東部海岸線)及永康(縱谷鹿野線)路線，配合季節性活動也加開車輛疏運，呈現多元發展方式提供遊客使用；市區客運部分則有普悠瑪客運營運，開闢串聯台東航空站、碼頭及台東車站的接駁專車，另在市區也開闢市區循環路線提供給民眾及遊客使用，總計每日服務班次數約 431 班次。

表52 花蓮地區公路及市區客運路線一覽

路線別	起站	迄站	每日班次	營運單位	類別	
1120	富里站	望通嶺	4	花蓮客運	公路客運	
1121	花蓮車站	光復站	24	花蓮客運		
1122	花蓮車站	瑞穗	6	花蓮客運		
1123	花蓮車站	花蓮機場	14	花蓮客運		
1125	花蓮車站	豐濱	10	花蓮客運		
1126	花蓮車站	洛韶	2	花蓮客運		
1127	花蓮車站	台東站	2	花蓮客運		
1128	花蓮車站	豐田火車站	4	花蓮客運		
1129	花蓮車站	太管處遊客中心	10	花蓮客運		
1130	玉里站	富里站	12	花蓮客運		
1131	花蓮車站	銅門	16	花蓮客運		
1132	花蓮車站	崇德	12	花蓮客運		
1133	花蓮車站	天祥	4	花蓮客運		
1135	瑞穗	玉里站	24	花蓮客運		
1136	花蓮車站	秀林	6	花蓮客運		
1137	光復站	富里站	14	花蓮客運		
1138	富里站	台東站	8	花蓮客運		
1139	花蓮車站	壽豐車站	18	花蓮客運		
1140	花蓮車站	靜浦	16	花蓮客運		
1141	花蓮車站	梨山	2	花蓮客運		
1142	光復站	玉里站	10	花蓮客運		
1143	瑞穗	紅葉	8	花蓮客運		
1145	花蓮車站	成功	2	花蓮客運		
102	花蓮車站	海洋公園	8	花蓮客運		市區客運
105	花蓮車站	七星潭	9	花蓮客運		
202	花蓮車站	水源村	6	花蓮客運		
301	花蓮車站	東華大學	30	太魯閣客運		

資料來源：本計畫整理。

表53 台東地區公路及市區客運路線一覽

路線別	起站	迄站	每日班次	營運單位	類別
8101	台東	靜埔	8	鼎東客運	公路客運
8102	台東	靜埔	12	鼎東客運	
8103	台東	成功	10	鼎東客運	
8105	成功	靜埔	12	鼎東客運	
8106	成功	長濱	4	鼎東客運	
8107	成功	泰源	8	鼎東客運	
8109	台東	泰源	8	鼎東客運	
8110	泰源	東河農場	12	鼎東客運	
8111	泰源	後寮	10	鼎東客運	
8112	台東	利家	8	鼎東客運	
8113	台東	東新興村	8	鼎東客運	

路線別	起站	迄站	每日班次	營運單位	類別
8115	台東	康樂	6	鼎東客運	
8116	台東	火車站	6	鼎東客運	
8117	台東	中野	6	鼎東客運	
8118	台東	岩灣	6	鼎東客運	
8119	台東	花蓮新站	2	鼎東客運	
8120	台東	成功	6	鼎東客運	
8122	台東	東河	2	鼎東客運	
8125	成功	東河	4	鼎東客運	
8126	成功	宜灣	2	鼎東客運	
8127	靜埔	寧埔	4	鼎東客運	
8128	台東	台東航空站	24	鼎東客運	
8129	台東	森林遊樂區	22	鼎東客運	
8130	台東	崎仔頭	2	鼎東客運	
8131	台東	知本溫泉	4	鼎東客運	
8132	台東	安朔國小	4	鼎東客運	
8133	安朔	安朔國小	4	鼎東客運	
8135	台東	安朔	11	鼎東客運	
8136	台東	安朔	2	鼎東客運	
8137	台東	尚武	4	鼎東客運	
8138	台東	壠坵	7	鼎東客運	
8150	台東	金峰	8	鼎東客運	
8151	台東	太麻里	3	鼎東客運	
8152	台東	華源	1	鼎東客運	
8153	台東	華源	1	鼎東客運	
8156	安朔	大竹	2	鼎東客運	
8157	尚武	安朔	2	鼎東客運	
8158	金崙	安朔	1	鼎東客運	
8159	壠坵	金崙	1	鼎東客運	
8161	台東	富里	6	鼎東客運	
8163	台東	池上	8	鼎東客運	
8165	台東	池上	4	鼎東客運	
8166	台東	池上	4	鼎東客運	
8167	台東	關山	6	鼎東客運	
8168	台東	永康	3	鼎東客運	
8169	台東	永康	3	鼎東客運	
8170	台東	鹿野	3	鼎東客運	
8171	台東	初鹿	4	鼎東客運	
8172	台東	台東車站	18	鼎東客運	
8173	池上	富里	2	鼎東客運	
8175	池上	關山	4	鼎東客運	
8176	池上	南興	4	鼎東客運	
8178	關山	利稻	4	鼎東客運	
8179	台東	鹿野	1	鼎東客運	
8180	台東	知本溫泉	2	鼎東客運	

路線別	起站	迄站	每日班次	營運單位	類別
陸海空線	航空站	小野柳	56	普悠瑪客運	市區客運
市區循環	台東轉運站	台東轉運站	52	普悠瑪客運	

資料來源：本計畫整理。

#### (四) 航空運輸現況

現有花蓮及台東地區航空資訊，其中花蓮航空站每周服務班次約 48 班次，台東地區每日服務班次約 172 班次，國內線主要以往返台北為主，另花蓮航空站也有往返台中及高雄的航線提供民眾使用。前往綠島及蘭嶼地區則須在台東航空站進行轉乘，每週班次分別表列如下。

表54 東部地區各航空站服務路線表

航空站	起訖點	每週班數
花蓮航空站	花蓮—台北	28
	花蓮—台中	6
	花蓮—高雄	14
台東航空站	台東—台北	74
	台東—綠島	28
	台東—蘭嶼	70

資料來源：花蓮航空站及台東航空站營運統計資料，民國 105 年 9 月。

依據交通部民航局營運統計資料顯示，台東航空站航線載客率明顯高於花蓮地區，主因為花蓮地區鐵路運具優勢仍明顯高於航空運具，台東往返台北鐵路運輸花費時間至少 3.5 小時以上，航空仍具有優勢，台東-台北載客率約 78.7%。另在台東外島的載客率表現皆位於 80% 以上，顯示空運已成為外島地區居民及遊客主要交通轉乘工具，故未來整體的公共運輸路網規劃考量，仍須以交通中心為節點進行多元運具的串聯接駁，提供遊客更為舒適的旅運服務。本計畫蒐集 105 年度花蓮機場包機營運情形統計，全年共起降 192 架次，入境 16,038 人、出境 16,176 人。

表55 東部地區航線班機載客率一覽表

起訖點	可售座位數	載客人數	載客率
花蓮—台北	15,984	8,754	54.8%
花蓮—台中	1,872	1,078	57.2%
花蓮—高雄	6,448	4,891	75.9%
台東—台北	27,028	21,283	78.7%
台東—綠島	2,052	1,623	79.1%
台東—蘭嶼	5,472	5,381	98.3%

資料來源：交通部民航局營運統計資料，民國 105 年 8 月。

表56 105 年度花蓮機場包機營運情形統計

航線	架次	入境人數	出境人數
花蓮 - 昆明	48	4,081	4,150
花蓮 - 青島	8	444	510
花蓮 - 濟南	20	1,337	1,315
花蓮 - 天津	40	3,493	3,531
花蓮 - 武漢	76	6,683	6,670
合計	192	16,038	16,176

資料來源：交通部民航局營運統計資料

### (五) 郵輪現況

花蓮港之郵輪班次與旅客人數統計如下表，106 年度截至 5 月底有 7 班次停靠，旅客人數 10,310 人。

表57 花蓮港歷年郵輪資料統計

年度	班次	旅客人數
101	9	13,209
102	10	43,136
103	17	39,958
104	16	37,461
105	10	28,334
106	9	23,698
107	5	9,477

註：107 年度統計至 11 月底

## 二、縱谷地區交通需求特性分析

### (一) 台鐵票證資料分析

#### 1. 各車站每日運量

本計畫蒐集 103 至 105 年度台鐵台東線各站之進出人次，台東線所有車站平均每日進出站總人數由 103 年度的 51,171 人減少為 105 年度的 50,325 人，微幅下滑 0.83%；平均每日進出站總人數最多的花蓮站近三年旅客數也下滑 2.21%。可能原因為旅客結構改變，花蓮與新城站間團體旅客減少，導致花蓮站旅客數下滑。而台東、玉里、瑞穗、關山、池上、光復等站則是除了花蓮站之外，旅客數較多的車站。在台東線整體旅客數下滑之狀況下，萬榮、志學、玉里、台東、瑞穗等站近三年旅客數則是逆勢成長。本計畫考量計畫範圍內台鐵各車站之進出人數與旅客成長情形，於後續章節提出公共運輸改善建議。

表58 縱谷地區各火車站平均每日進出站總人數

次序	車站名稱	平均每日進出站總人數			
		103年	104年	105年	近三年平均成長率
1	花蓮	30,288	29,771	28,962	-2.21%
2	吉安	741	711	714	-1.81%
3	志學	524	582	600	7.08%
4	平和	33	37	36	4.71%
5	壽豐	548	517	549	0.27%
6	豐田	174	200	192	5.47%
7	南平	44	35	43	1.20%
8	鳳林	722	679	657	-4.60%
9	萬榮	98	108	114	7.88%
10	光復	959	883	860	-5.26%
11	大富	15	18	19	12.78%
12	富源	99	98	98	-0.51%
13	瑞穗	1,109	1,116	1,154	2.02%
14	三民	15	14	12	-10.48%
15	玉里	2,401	2,585	2,603	4.18%
16	東里	45	44	39	-6.79%
17	東竹	34	37	34	0.36%
18	富里	446	387	367	-9.20%
19	池上	1,025	988	954	-3.53%
20	海端	22	18	14	-20.20%
21	關山	1,223	1,204	1,118	-4.35%
22	瑞和	20	21	24	9.64%
23	瑞源	105	88	85	-9.80%
24	鹿野	515	459	426	-9.03%
25	山里	15	15	15	0.00%
26	台東	9,951	10,595	10,636	3.43%
總計		51,171	51,210	50,325	-0.83%

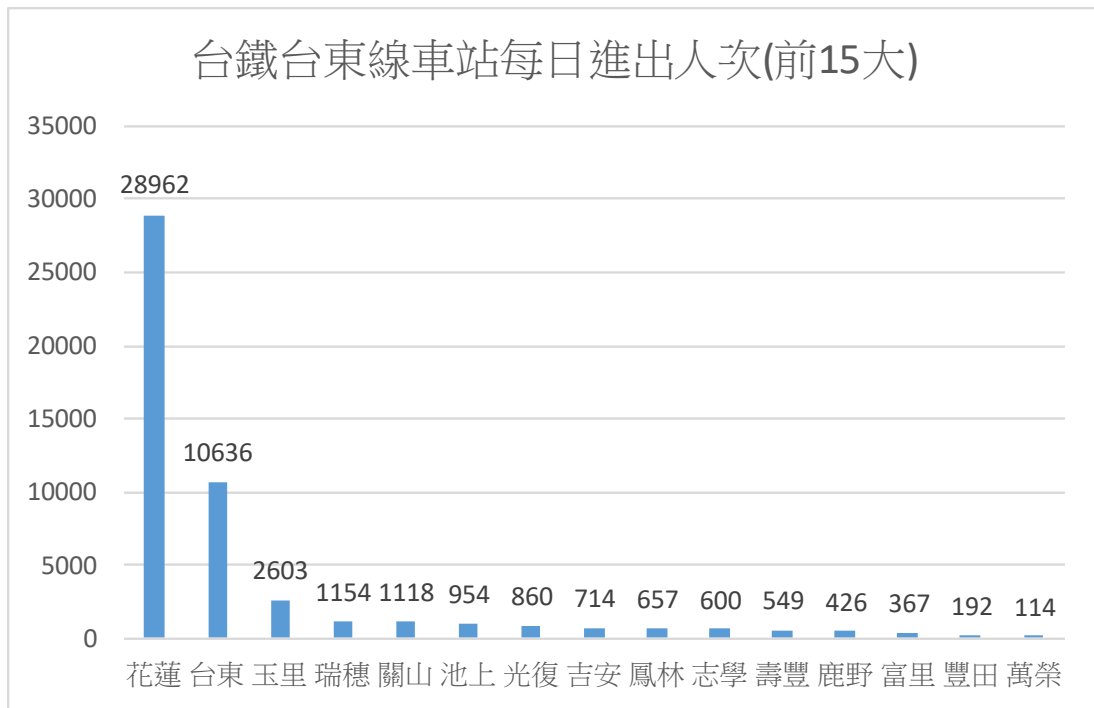


圖47 縱谷地區各火車站前 15 大進出站總人數

## 2. 聯外前 10 大旅次

台東線鐵路之聯外旅次以花蓮、台東二主要車站至大台北地區、宜蘭縣及高雄市為主，每日往返大台北地區有 15,371 人次、往返宜蘭縣有 6,753 人次、往返高雄市有 2,752 人次。

表59 縱谷地區車站聯外起訖搭乘人次

項次	起訖站	起訖站	每日搭乘人次
1	花蓮	台北	9,414
2	花蓮	羅東	4,057
3	台東	台北	2,224
4	花蓮	宜蘭	1,951
5	台東	高雄	1,887
6	花蓮	松山	1,555
7	花蓮	板橋	1,381
8	台東	新左營	865
9	花蓮	樹林	797
10	花蓮	蘇澳新	745

## 3. 境內前 10 大旅次

台東縣鐵路之境內旅次以花蓮、台東二個主要車站往返玉里、瑞穗、關山、光復、池上、鳳林、鹿野、壽豐等站為主。



表60 縱谷地區車站境內起訖搭乘人次

項次	起訖站	起訖站	每日搭乘人次
1	花蓮	台東	1,593
2	花蓮	玉里	828
3	花蓮	瑞穗	414
4	台東	關山	410
5	花蓮	光復	345
6	台東	池上	304
7	花蓮	鳳林	290
8	台東	玉里	263
9	台東	鹿野	237
10	花蓮	壽豐	200

## 4. 台鐵台東線旅次起訖(以各車站區分)

台東線各主要車站之旅次起訖情形，除了往返花蓮、台東二個最重要之車站外，以連結鄰近車站為主，顯示除了花蓮、台東二站外，花東縱谷之臺鐵車站以在地居民為主要搭乘客群。

表61 縱谷地區各車站主要起訖搭乘人次

項次	起訖站	起訖站	每月人次	項次	起訖站	起訖站	每月人次
1	台東	花蓮	49,378	1	花蓮	壽豐	6,090
2	玉里		25,667	2	台東		846
3	瑞穗		12,848	3	池上		752
4	光復		10,696	4	吉安		640
5	鳳林		9,000	5	光復		510
1	花蓮	鳳林	9,000	1	花蓮	光復	10,696
2	吉安		1,576	2	吉安		2,306
3	玉里		834	3	台東		1,170
4	台東		786	4	瑞穗		1,136
5	光復		750	5	玉里		866
1	花蓮	瑞穗	12,848	1	花蓮	玉里	25,567
2	玉里		3,522	2	台東		8,096
3	台東		2,542	3	瑞穗		3,388
4	吉安		1,926	4	富里		2,426
5	光復		1,038	5	池上		2,212
1	台東	池上	9,708	1	台東	關山	12,480
2	花蓮		4,404	2	花蓮		3,874
3	玉里		1,972	3	池上		1,836
4	關山		1,772	4	鹿野		1,650
5	鹿野		1,258	5	玉里		1,540
1	台東	鹿野	6,478	1	花蓮	台東	49,738
2	花蓮		1,784	2	關山		12,926

項次	起訖站	起訖站	每月人次	項次	起訖站	起訖站	每月人次
3	池上		1,586	3	池上		9,132
4	關山		1,138	4	玉里		8,204
5	玉里		444	5	鹿野		8,204

## (二) 客運票證資料分析

### 1. 台灣好行分析

#### (1) 縱谷花蓮線

##### A. 每月搭乘人數分析

台灣好行縱谷花蓮線以 7-8 月暑假期間搭乘人數最多，每月約 1,600 人次，為淡季的 2.5 倍以上；2 月春節期間搭乘人數 1,394 人次之；淡季之搭乘人次約在每月 600-800 人次之間。

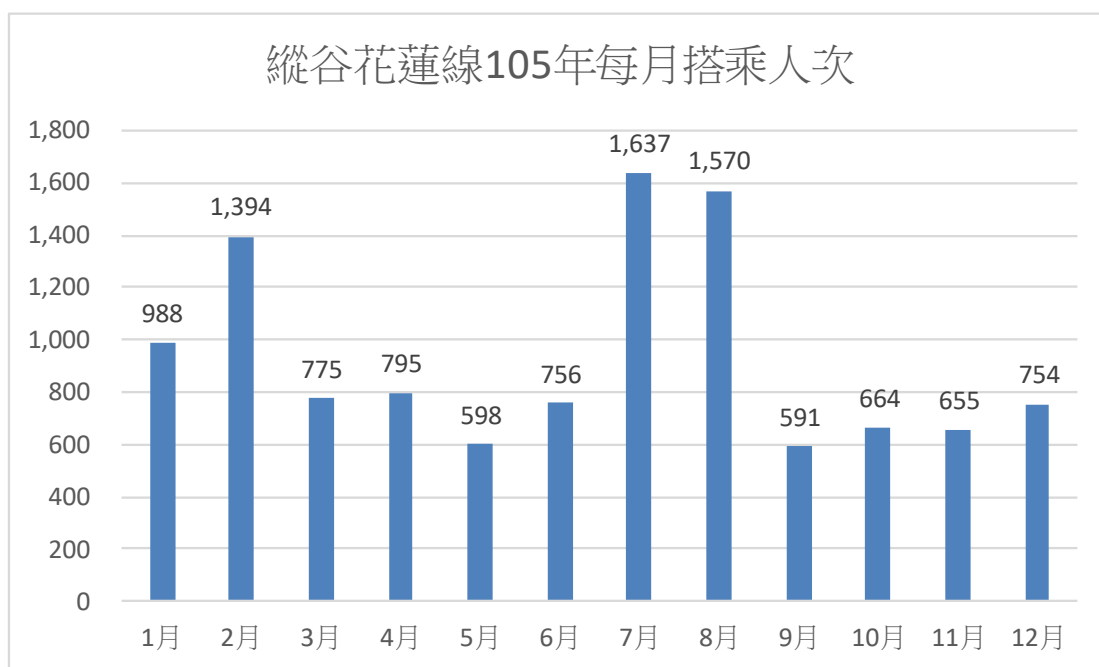


圖48 縱谷花蓮線 105 年每月搭乘人次

##### B. 各站上下車站點人數分析

觀察台灣好行縱谷花蓮線各站之上下車人數，以花蓮火車站之上下車人數最多，而臺鐵壽豐站、鳳林站、光復站之上下車人數均不及花蓮站的十分之一，顯示旅客以花蓮站為進出縱谷地區旅遊的主要節點。在觀光景點部分，鯉魚潭為台灣好行縱谷花蓮線上最受歡迎的景點，新光兆豐農場次之。

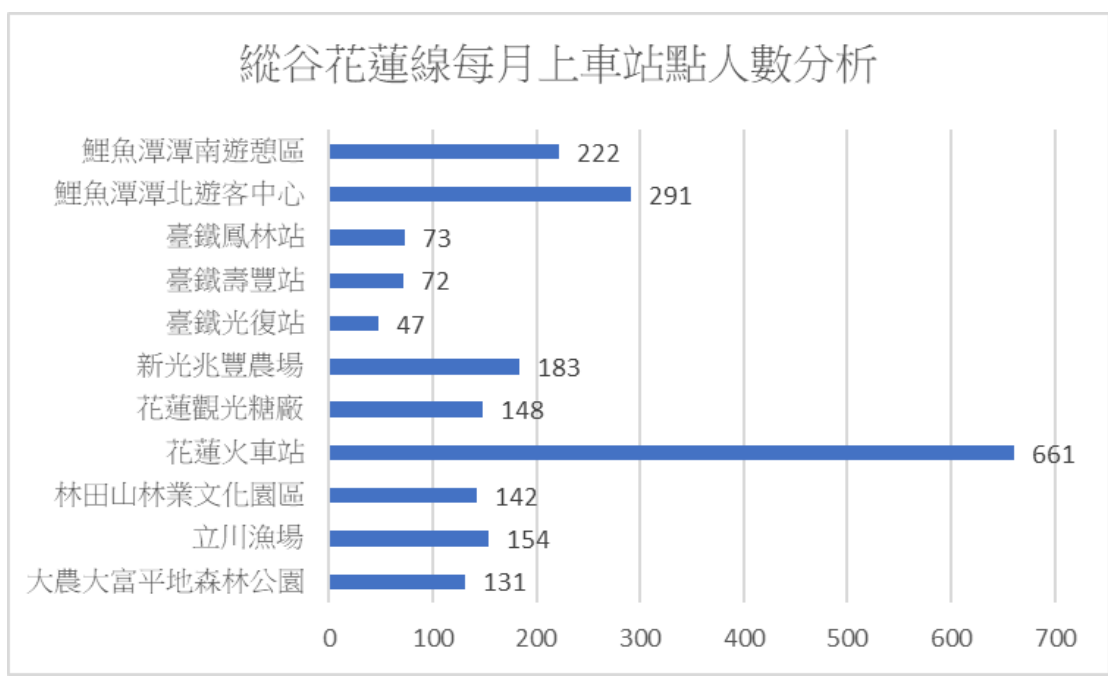


圖49 縱谷花蓮線 105 年每月上車站點人數

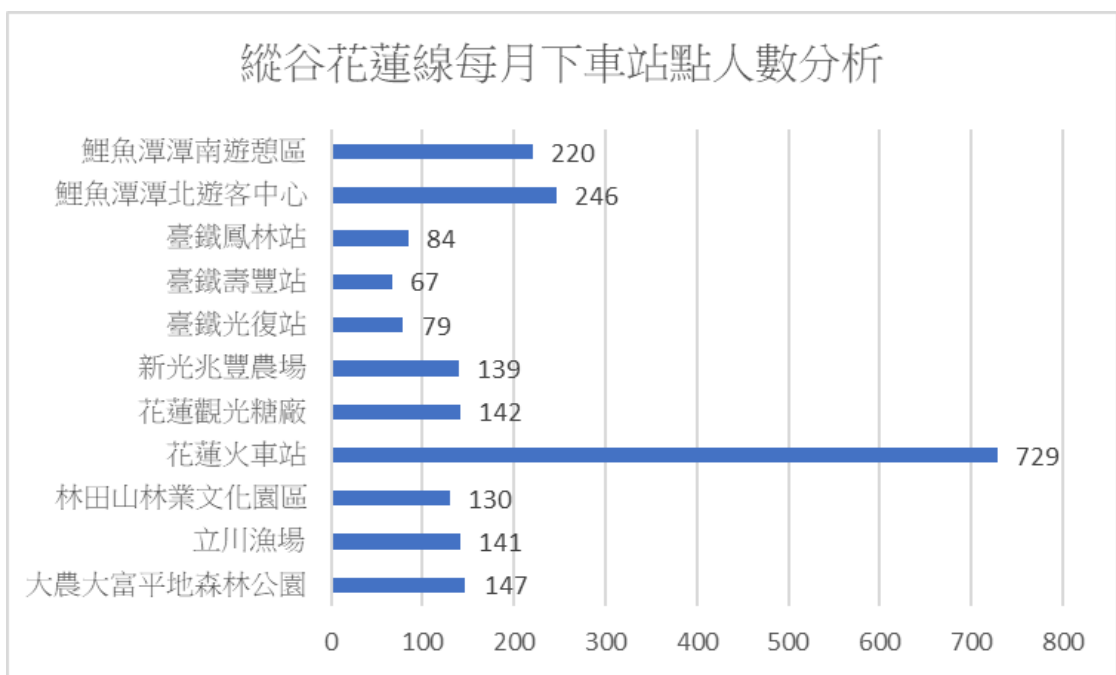


圖50 縱谷花蓮線 105 年每月下車站點人數

#### C. 上下車起訖對搭乘人次分析

台灣好行縱谷花蓮線之主要上下車起訖對以往返鯉魚潭-花蓮車站、及新光兆豐農場-花蓮車站為主。旅客搭乘台灣好行縱谷花蓮線多以花蓮車站往返各景點為主，只有少數旅客於二個景點之間搭乘。

表62 縱谷花蓮線 105 年每月上下車 OD 搭乘人次前 20 名

序位	上車站點	下車站點	搭乘人次
1	鯉魚潭潭北遊客中心	花蓮車站	234
2	花蓮車站	鯉魚潭潭北遊客中心	204
3	花蓮車站	鯉魚潭潭南遊客中心	156

序位	上車站點	下車站點	搭乘人次
4	鯉魚潭潭南遊客中心	花蓮車站	140
5	新光兆豐農場	花蓮車站	109
6	花蓮車站	新光兆豐農場	84
7	立川漁場	花蓮車站	71
8	花蓮車站	大農大富平地森林公園	50
9	花蓮車站	立川漁場	49
10	花蓮車站	花蓮觀光糖廠	41
11	花蓮觀光糖廠	花蓮車站	40
12	花蓮觀光糖廠	大農大富平地森林公園	39
13	鯉魚潭潭南遊客中心	立川漁場	36
14	大農大富平地森林公園	花蓮車站	34
15	林田山林業文化園區	花蓮車站	34
16	花蓮車站	林田山林業文化園區	33
17	台鐵鳳林站	林田山林業文化園區	29
18	林田山林業文化園區	花蓮觀光糖廠	28
19	台鐵鳳林站	林田山林業文化園區	22
20	台鐵壽豐站	花蓮車站	22

## (2) 縱谷鹿野線

### A. 每月搭乘人數分析

台灣好行縱谷鹿野線之搭乘旺季為7月及1-2月，淡旺季之旅客人次差距可達3倍。

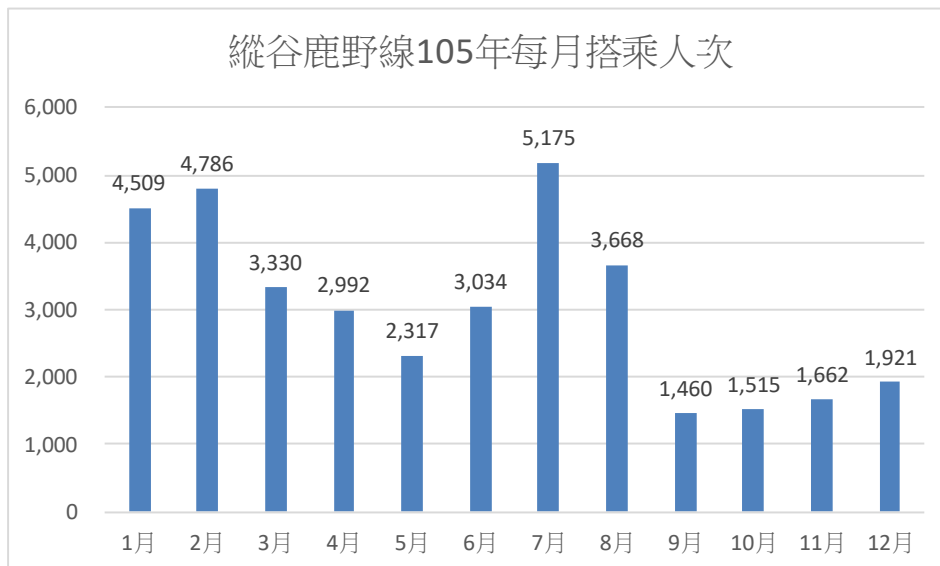


圖51 縱谷鹿野線 105 年每月搭乘人次

### B. 各站上下車站點人數分析

觀察台灣好行縱谷鹿野線各站之上下車人數，以台東市（含台東火車站及山線總站）之上下車人數最多，亦有不少旅客選擇鹿野車站為轉乘接駁點。在觀光景點部分，鹿野高台為台灣好行縱谷鹿野線上最受歡迎的

景點，初鹿牧場次之。

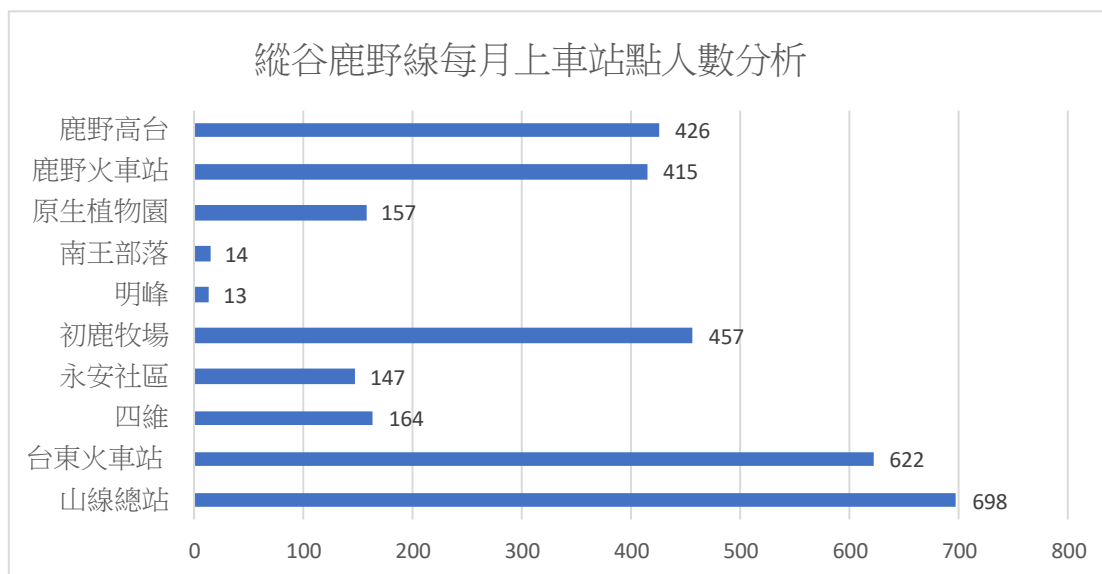


圖52 縱谷鹿野線 105 年每月上車站點人數

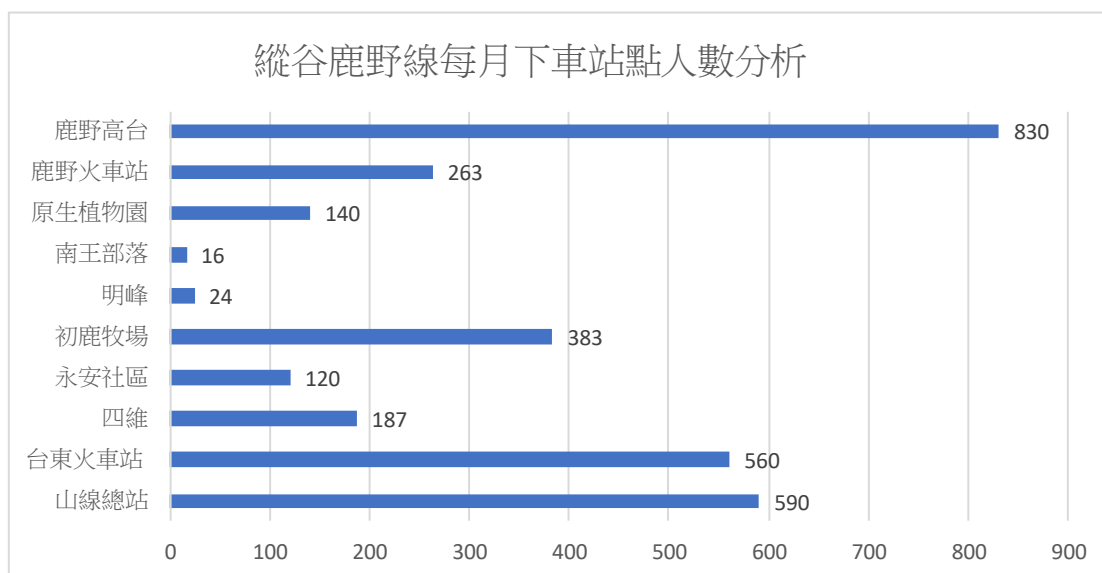


圖53 縱谷鹿野線 105 年每月下車站點人數

### C. 上下車起訖對搭乘人次分析

台灣好行縱谷鹿野線之上下車起訖對以往返運輸站（含山線總站、台東火車站、鹿野火車站）及重要景點（含鹿野高台、初鹿牧場）為主，只有少數旅客於二個景點之間搭乘。

表63 縱谷鹿野線 105 年每月上下車 OD 搭乘人次前 20 名

序位	上車站點	下車站點	搭乘人次
1	山線總站	台東火車站	328
2	鹿野火車站	鹿野高台	276
3	台東火車站	山線總站	216
4	山線總站	鹿野高台	180
5	台東火車站	初鹿牧場	155

序位	上車站點	下車站點	搭乘人次
6	台東火車站	鹿野高台	152
7	鹿野高台	鹿野火車站	123
8	初鹿牧場	山線總站	116
9	鹿野高台	山線總站	114
10	山線總站	初鹿牧場	95
11	初鹿牧場	鹿野高台	93
12	初鹿牧場	台東火車站	85
13	鹿野高台	台東火車站	71
14	原生植物園	山線總站	58
15	鹿野火車站	永安社區	58
16	初鹿牧場	鹿野火車站	55
17	四維	鹿野高台	52
18	初鹿牧場	四維	46
19	鹿野高台	初鹿牧場	44
20	台東火車站	原生植物園	37

## 2. 公路客運路線營運概況

### (1) 每日載客人次

花東縱谷研究範圍內有 23 條公路客運，分別由花蓮客運與鼎東客運公司經營，每日載客人次最多的路線為 1121「花蓮火車站－光復」，每日有 446.4 人搭乘，平均每班次載客最多的路線也是 1121「花蓮火車站－光復」。整體而言，花蓮縣境內公路客運之載客績效優於台東縣境內之公路客運。

表64 縱谷地區公路客運 105 年營運資料一覽表

經營客運	路線編號	路線名稱	班次		每日載客人次	平均每班次載客
			平日	假日		
花蓮客運	1120	富里－望通嶺	2	2	11.3	5.7
	1121	花蓮火車站－光復	12	12	446.4	37.2
	1122	花蓮火車站－瑞穗	3	3	90.0	30.0
	1128	花蓮火車站－月眉－東華大學	2	2	27.3	13.7
	1130	玉里－富里	6	6	53.0	8.8
	1135	瑞穗－玉里	12	12	162.3	13.5
	1137	光復－富里	7	7	118.2	16.9
	1138	台東－富里	4	4	20.4	5.1
	1139	花蓮－壽豐	9	9	240.4	26.7
	1142	光復－玉里	5	5	75.9	15.2
	1143	瑞穗－紅葉	4	4	24.8	6.2
鼎東客運	8161	台東（武陵、海端）－富里	6	6	55.0	9.2
	8163	台東（武陵、海端）－池上	8	8	126.5	15.8

經營	路線	路線名稱	班次		每日載客人次	平均每班次載客
	8165	台東(瑞源、池上橋)－池上	4	4	39.1	9.8
	8166	台東(瑞源、海端)－池上	4	4	46.3	11.6
	8167	台東－關山	6	4	54.7	10.1
	8168	台東(延平、龍田)－永康	3	2	48.2	17.8
	8170	台東(龍田)－鹿野	2	0	學生專車	學生專車
	8171	台東－初鹿	3	0	學生專車	學生專車
	8173	池上－富里	2	2	26.0	13.0
	8175	池上(池上橋)－關山	4	0	學生專車	學生專車
	8176	池上－南興	4	0	學生專車	學生專車
	8178	關山－利稻	4	4	20.1	5.0

### (2) 上下車站點

本計畫統計研究範圍內 23 條公路客運之所有站牌上下車旅次數，上下車旅次數較多之站牌多集中在花蓮市區與台東市區，以及鄰近主要城鎮之市中心。前 20 大上下車站牌中，只有「鯉魚潭遊客中心」屬於旅遊景點，顯示花東縱谷之公路客運以服務在地居民為主。

表65 縱谷地區公路客運 105 年每月上下車站點前 20 一覽表

項次	上車站	平均每月刷卡量	下車站	平均每月刷卡量
1	花蓮火車站	8,748	花蓮火車站	7,478
2	光復	2,322	客運總站	2,250
3	客運總站	2,287	光復	2,138
4	新生站	1,630	中華路	1,015
5	中華路	1,097	瑞穗	844
6	關山	1,081	關山	829
7	玉里	1,017	中央市場	788
8	中山市場	908	玉里	780
9	玉里街	778	中小企銀	718
10	中央市場	753	新生站	691
11	瑞穗站	711	鹿野	670
12	壽豐車站	669	中山市場	652
13	中小企銀	604	壽豐車站	632
14	鹿野	489	玉里街	616
15	和平路	485	明峰	595
16	鳳林車站	466	親水公園	484
17	親水公園	446	署東醫院	456
18	明峰	387	鳳林車站	388
19	鯉魚潭遊客中心	344	馬蘭加油站	373
20	變電所	312	豐田	365

### (3) 前 20 大起訖配對

本計畫統計研究範圍內 23 條公路客運之主要起訖對，前 20 大起訖

對亦集中在花蓮市區與台東市區，以及鄰近主要城鎮之市中心。而「花蓮火車站-鯉魚潭遊客中心」每月刷卡量有 211 旅次，排名第七。

表66 縱谷地區公路客運 105 年 OD 前 20 一覽表

排序	上車站	下車站	每月刷卡旅次量
1	花蓮火車站	光復站	622
2	光復站	花蓮火車站	568
3	花蓮火車站	客運總站	453
4	光復站	客運總站	261
5	客運總站	光復站	260
6	客運總站	花蓮火車站	244
7	花蓮火車站	鯉魚潭遊客中心	211
8	花蓮火車站	壽豐車站	198
9	壽豐車站	花蓮火車站	191
10	新生站	明峰	190
11	新生站	鹿野	158
12	武陵	親水公園	147
13	親水公園	新豐	123
14	新生站	關山	120
15	新生站	四維	101
16	關山	新豐	98
17	關山	中央市場	97
18	關山	初來	91
19	關山	武陵	90
20	關山	景豐	88

### 3. 市區客運路線營運概況

#### (1) 路線營運分佈

花蓮縣內市區公車有 5 條路線，由花蓮客運及太魯閣客運兩家業者經營，路線主要由花蓮車站及新城車站向外延伸服務各端點，往北可至七星潭及天祥，往南可至慈濟醫院、東華大學、鯉魚潭及光復等遊憩地區。其中位於本案研究範圍內路線包含 301(東華大學-花蓮)及 303 路線(台灣好行縱谷線)，301 路線採段次收費，每段票全票 23 元、半票 12 元；303 路線則為里程計費，上下車皆須刷卡。

台東縣市區客運路線包含陸海空線(台東機場、富岡漁港、台東車站及台東轉運站)及市區循環線(台東市區循環)，皆採段次計費，皆非於本案的研究範圍內。故本計畫將就研究範圍內之公車路線票證資料進行探討說明，做為未來調整的路線及班次改善依據。





圖54 花蓮市區公車路網圖

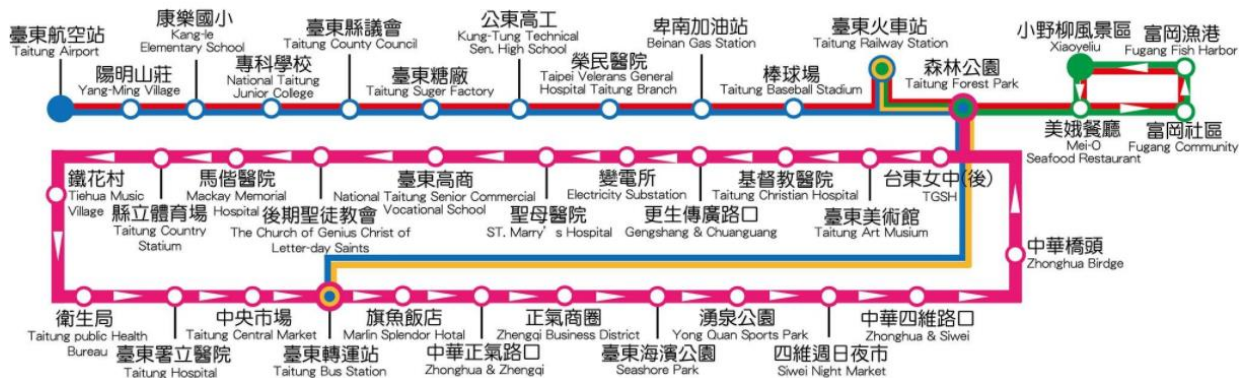


圖55 台東市區公車路網圖

## (2) 路線營運概況

花蓮市區公車路線起迄、班次及里程數，彙整如下表所示，從 104 年的載客狀況來看，以花蓮火車站至東華大學的 301 路線經營績效較佳。

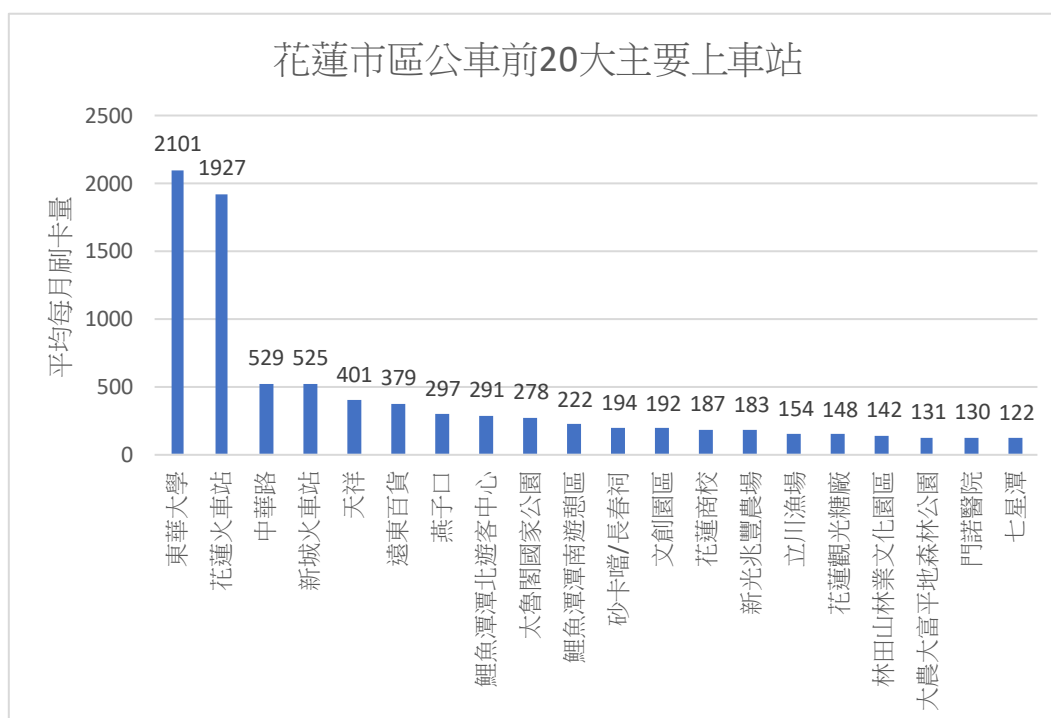
表67 花蓮市區公車路線一覽表

路線編號	路線起迄	路線往返里程	班距		班次數		平均每日 載客人次
			尖峰	離峰	往程	返程	
301	花蓮車站-東華大學	33.8	60	60	15	15	288
303	花蓮車站-大農大富	149.1	60	90	7	7	30

註 1.105、202、301 路線資料來源為花蓮公共運輸發展分析。

註 2.302 及 303 路線資料來源為 106 年 4 月份票證資料。

彙整市區公車主要上下車站票證資料詳如下圖所示，主要上下車站為東華大學、花蓮火車站、中華路及新城車站等站位。而在旅次起迄分布方面，如下表所示，301 路線最主要起迄對「花蓮火車站—東華大學」最高，平均每月單向約 635-659 刷卡人次；其次為「中華路—東華大學」，平均每月單向約 447-453 人次。302 路線最主要起迄對「新城車站—天祥」最高，平均每月單向約 146-191 刷卡人次；其次為「新城車站—太魯閣國家公園」，平均每月單向約 117-168 人次。303 路線最主要起迄對「花蓮車站—鯉魚潭潭北遊客中心」最高，平均每月單向約 204-234 刷卡人次；其次為「花蓮車站—鯉魚潭潭南遊客中心」，平均每月單向約 140-156 人次。



資料來源:太魯閣客運，民國 106 年 4 月份。

圖56 花蓮市區公車前 20 大主要上車站

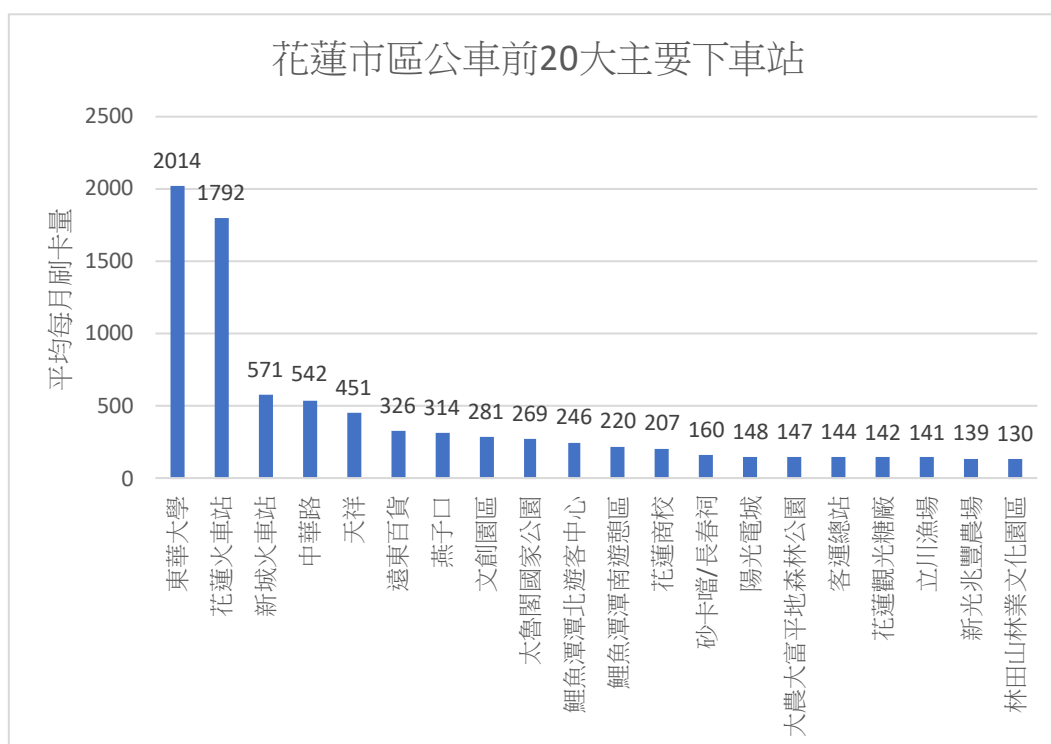


圖57 花蓮市區公車前 20 大主要下車站

資料來源:太魯閣客運，民國 106 年 4 月份。

表68 花蓮市區 301 公車路線前 20 大起迄對

序位	上車站	下車站	平均每月旅次量
1	花蓮火車站	東華大學	659
2	東華大學	花蓮火車站	635
3	中華路	東華大學	453
4	東華大學	中華路	447
5	遠東百貨	東華大學	313
6	東華大學	遠東百貨	225
7	東華大學	文化園區	178
8	文化園區	東華大學	138
9	花蓮商校	東華大學	126
10	東華大學	花蓮商校	106
11	東華大學	花蓮	82
12	花蓮火車站	文化園區	80
13	東華大學	陽光電城	71
14	東華大學	信義國小	60
15	花蓮火車站	中華路	58
16	花蓮	東華大學	56
17	東華大學	花蓮電影城	55
18	東華大學	明義國小	54
19	花蓮火車站	東大門夜市	50
20	東大門夜市	花蓮火車站	45

資料來源: 太魯閣客運，民國 106 年 4 月份。

表69 花蓮市區 303 公車路線前 20 大起迄對

序位	上車站	下車站	平均每月旅次量
1	鯉魚潭潭北遊客中心	花蓮車站	234
2	花蓮車站	鯉魚潭潭北遊客中心	204
3	花蓮車站	鯉魚潭潭南遊客中心	156
4	鯉魚潭潭南遊客中心	花蓮車站	140
5	新光兆豐農場	花蓮車站	109
6	花蓮車站	新光兆豐農場	84
7	立川漁場	花蓮車站	71
8	花蓮車站	大農大富平地森林公園	50
9	花蓮車站	立川漁場	49
10	花蓮車站	花蓮觀光糖廠	41
11	花蓮觀光糖廠	花蓮車站	40
12	花蓮觀光糖廠	大農大富平地森林公園	39
13	鯉魚潭潭南遊客中心	立川漁場	36
14	大農大富平地森林公園	花蓮車站	34
15	林田山林業文化園區	花蓮車站	34
16	花蓮車站	林田山林業文化園區	33
17	台鐵鳳林站	林田山林業文化園區	29
18	林田山林業文化園區	花蓮觀光糖廠	28
19	台鐵鳳林站	林田山林業文化園區	22
20	台鐵壽豐站	花蓮車站	22

資料來源:太魯閣客運,民國 106 年 4 月份。

### (三) 道路交通流量資料分析-省道交通量(公路總局)

本計畫蒐集計畫範圍內省道之交通量,包括台 9 線、台 9 乙線、台 11 甲線、台 20 線、台 23 線、台 30 線等。全日交通量較高的路段為台 9 線中正橋~仁里橋、及台 9 線壽豐~溪口路段;尖峰小時交通量較高的路段為台 9 線中正橋~仁里橋往北方向、及台 9 線鳳林~馬太鞍溪橋往北方向。整體而言,花蓮縣境內之省道以往北方向之尖峰較明顯,台東縣境內之省道以往南方向之尖峰較明顯。

表70 花東縱谷省道交通量

縣市	地點	道路	起訖	方向	全日交通量 (PCU)	小車 (輛)	大車 (輛)	貨車 (輛)	聯結車 (輛)	機車 (輛)	合計 (輛)	尖峰小時 交通量 (PCU)
花蓮	仁里橋	台 9 線	中正橋~仁里橋	往南	13,345	8,742	70	28	46	8,537	17,423	1,064
				往北	14,221	9,419	78	33	45	8,890	18,465	1,470
花蓮	壽豐	台 9 線	仁里橋~壽豐	往南	8,878	7,153	75	144	92	1,600	9,064	821
				往北	9,649	7,789	85	145	69	1,867	9,955	872
花蓮	溪口	台 9 線	壽豐~溪口	往南	10,667	8,792	142	242	223	900	10,299	1,161
				往北	10,489	8,618	132	241	214	956	10,161	1,221
花蓮	鳳林	台 9 線	溪口~鳳林	往南	10,230	8,343	143	206	193	1,307	10,192	1,004
				往北	10,342	8,698	111	129	245	914	10,097	953
花	馬太鞍	台 9 線	鳳林~馬太鞍	往南	10,466	7,980	140	150	232	912	9,414	1,105

縣市	地點	道路	起訖	方向	全日交通量 (PCU)	小車 (輛)	大車 (輛)	貨車 (輛)	聯結車 (輛)	機車 (輛)	合計 (輛)	尖峰小時 交通量 (PCU)
蓮	溪橋		溪橋	往北	9,948	7,618	123	127	225	909	9,002	1,436
花蓮	瑞穗	台 9 線	馬太鞍溪橋~ 瑞穗	往南	5,278	3,666	61	86	382	350	4,545	526
				往北	3,966	2,562	57	78	354	198	3,249	469
花蓮	玉里	台 9 線	玉里~安通	往南	4,701	3,401	52	87	171	825	4,536	381
				往北	4,963	3,727	47	127	139	795	4,835	405
花蓮	安通	台 9 線	安通~竹田	往南	5,796	4,535	87	180	132	662	5,596	276
				往北	6,003	4,709	99	204	128	607	5,747	301
花蓮	富里	台 9 線	富里~池上	往南	4,958	3,675	66	168	87	958	4,954	448
				往北	5,116	3,556	63	183	87	1,327	5,216	569
台東	關山鎮	台 9 線	花東縣界~武 陵	往南	6,082	4,056	99	196	172	823	5,346	543
				往北	6,099	4,088	79	186	171	894	5,418	705
台東	永隆村	台 9 線	武陵~鹿野	往南	3,782	2,257	84	183	154	316	2,994	406
				往北	3,341	1,924	59	159	160	259	2,561	238
台東	鹿鳴橋	台 9 線	鹿野~檳榔	往南	6,244	4,430	106	158	157	716	5,567	699
				往北	6,524	4,517	117	156	190	730	5,710	572
台東	檳榔橋	台 9 線	檳榔~卑南	往南	9,016	6,410	102	210	184	1,517	8,423	1,027
				往北	9,013	6,519	105	216	157	1,524	8,521	998
台東	東方大 鎮	台 9 線	卑南~新園	往南	7,923	5,208	126	76	20	3,685	9,115	831
				往北	8,348	5,595	94	60	22	3,892	9,663	784
台東	卑南鄉 公所前	台 9 乙 線	賓朗~豐田	往南	8,078	5,383	77	237	3	3,475	9,175	881
				往北	6,196	4,396	73	81	1	2,665	7,216	779
台東	碾米廠	台 9 乙 線	賓朗~大南	往南	714	480	4	22	0	312	818	88
				往北	620	452	5	5	0	276	738	118
花蓮	光復	台 11 甲線	光復~富田	往南	3,992	1,859	16	69	29	1,892	3,865	301
				往北	3,902	1,877	14	58	28	1,716	3,693	240
台東	新武橋	台 20 線	埡口~德高	往西	309	220	1	18	0	64	303	41
				往東	377	286	0	18	0	73	377	28
台東	碾米廠	台 23 線	花東縣界~泰 源	往南	674	452	4	6	0	383	845	132
				往北	669	437	2	16	0	356	811	156
台東	舊東河 橋北端	台 23 線	泰源~東河	往南	559	354	18	28	0	133	533	80
				往北	474	292	20	20	0	123	455	55
台東	玉長公 路	台 30 線	長濱~寧埔	往西	772	645	4	9	7	105	770	135
				往東	725	629	16	1	1	79	726	262

### 三、公共運輸服務縫隙掃描架構

#### (一) 掃描架構

根據 104 年交通部運輸研究所之公共運輸縫隙掃描決策支援系統之整合及推廣運用研究報告，其提到公共運輸縫隙掃描主要分為四面向，空間縫隙、時間縫隙、運輸資訊縫隙及運輸服務縫隙，本計畫依據此四面向進行縫隙掃描分析，以透過系統性分析，並根據分析結果歸納出花東縱谷間存在之公共運輸服務供給之缺口，配合現況旅次之需求，提出符合花東

縱谷旅運需求之公共運輸系統改善建議及策略。空間、時間、資訊及運輸服務各面向縫隙之說明如下：

1. 空間縫隙：因不同運具場站位置之差異或公共運輸服務服務範圍之不足，造成使用者無法在可接受步行距離內搭乘公共運輸工具。
2. 時間縫隙：因幹線運輸與接駁運輸間的營運時間落差、時刻表銜接不良或是路線營運班次不足，造成使用者無法在可接受之等待時間內搭乘公共運輸工具。
3. 運輸資訊縫隙：因運輸資訊的分散或不完整，造成使用者在使用資訊過程中無法迅速取得各項必要資訊，進而影響其使用公共運輸之意願。
4. 運輸服務縫隙：因運輸服務品質的落差，造成使用者在使用過程中因為使用上之不方便或服務品質未能符合預期，因而影響使用公共運輸之意願。

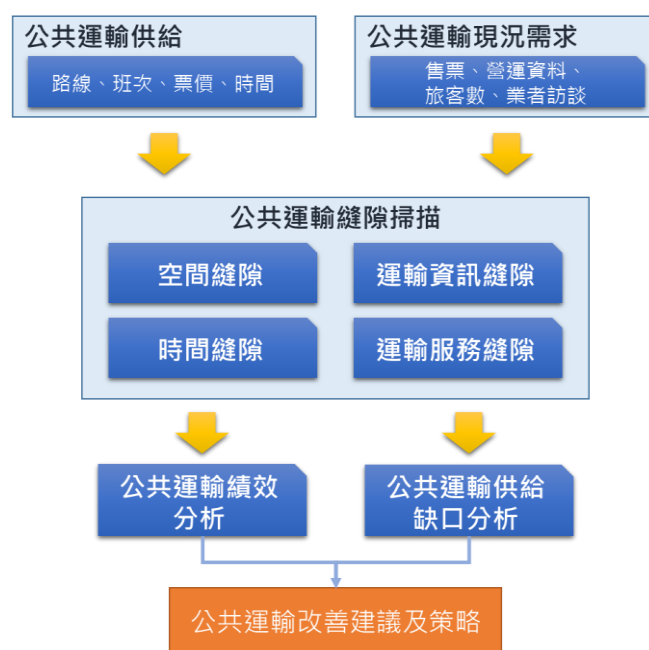


圖58 公共運輸改善策略架構

## (二) 缺口分析原則

本計畫為了解花東縱谷公共運輸供給現況缺口，採資料盤查方式找出現況景點到景點間之運輸供給情形。而針對運輸需求，則主要透過公共運輸售票資料、旅運資料、景點旅客量等資料進行分析。除此之外，亦將透過旅行社業者訪談以及旅行社遊程、網路遊記等資訊輔助，確實找出符合市場之需求。

並將公共運輸供給與運輸需求以時間及空間圖層交叉比對下，可找出現況運輸服務缺口，提供未來景點接駁車改善之建議。以下將進一步針對空間缺口及服務缺口說明分析方式。

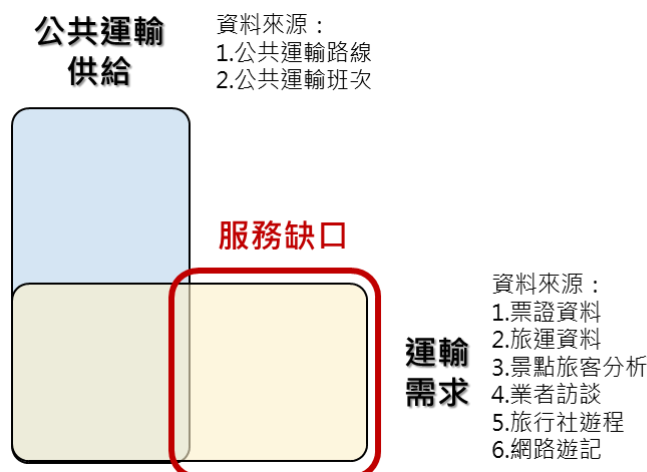


圖59 運輸供給及需求調查方式

有關花東縱谷地區運輸系統供給面分析，本研究以 GIS 方式呈現現況花東縱谷公共運輸各路線行經路徑，即公共運輸空間資訊。另外本計畫將以時窗圖分析呈現花東縱谷地區重要轉運站至景點、景點至景點接駁公車服務情形，作為時間資訊分析，未來進一步與旅客需求比對，以分析供需缺口。

除空間資訊分析外，本研究在時間上也針對花東縱谷地區交通場站及觀光景點聯外班次進行分析，期了解時間軸上的服務供給情形。本計畫分析遊客遊憩行為歸納為 2 類情形之旅次情境，第 1 類為交通場站-觀光景點-交通場站，該情境以在觀光景點遊憩時間較久，一日僅至單一觀光景點，旅次特性較為單純；第 2 為交通場站-觀光景點-觀光景點-交通場站，該旅次特性則具備一日內多種觀光景點旅客行為，旅次特性較為複雜。依據前述情境又可區分為 3 種類型之起訖組合，第 1 種為交通場站-觀光景點、第 2 種為觀光景點-交通場站、第 3 種為觀光景點-觀光景點，本研究將分析 3 種起訖組合，公共運輸服務在時間軸上的服務供給情形，釐清服務於時間上之缺口。

本計畫以花東縱谷北門戶鯉魚潭為例，繪製鯉魚潭往返周邊交通場站，以及鯉魚潭往返周邊熱門景點之公共運輸供給班次時窗示意，如下圖示。

以花蓮火車站前往鯉魚潭為例，上午 5-6 時、6-7 這二個時窗分別各有 1 班車可搭乘，而 7-8 時無公共運輸服務。上午 8-9 時、9-10 時這二個時窗分別有 2 班車可搭乘。10-11 時、11-12 時、12-13 時這三個時窗各有 1 班車可搭乘。13-14 時有 2 班車、14-15 時有 1 班車、15-16 時有 2 班車、16-17 時無公共運輸服務、17-18 時有 1 班車、18-19 時有 1 班車，19 時以後無公共運輸服務。

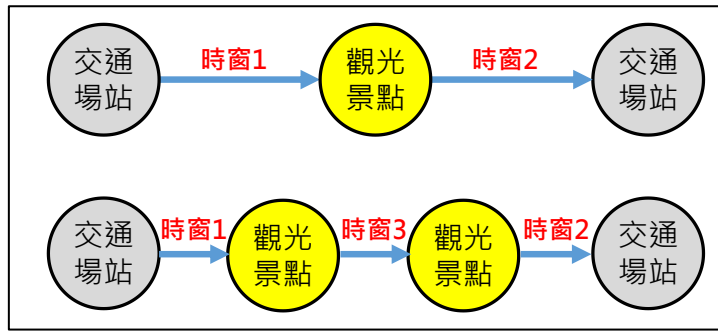


圖60 旅客行為情境示意圖

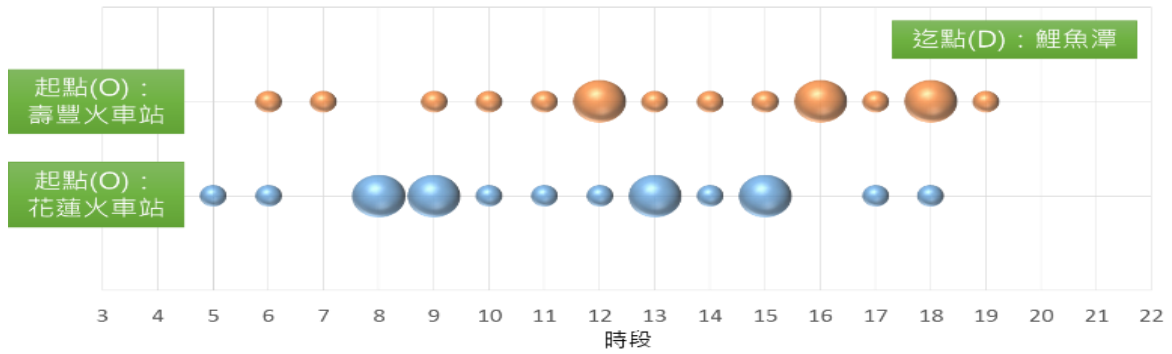


圖61 交通場站前往鯉魚潭公車班次時窗示意圖

(起訖組合 1：交通場站→觀光景點)

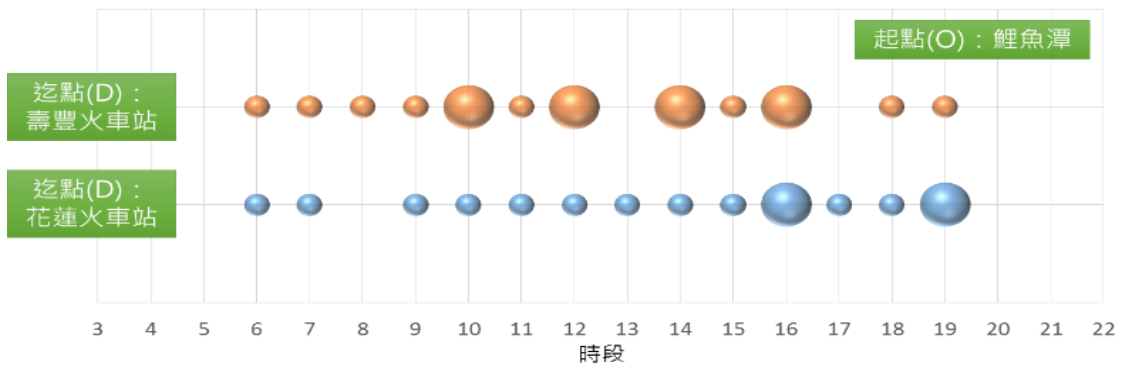


圖62 鯉魚潭前往交通場站公車班次時窗示意圖

(起訖組合 2 觀光景點→交通場站)

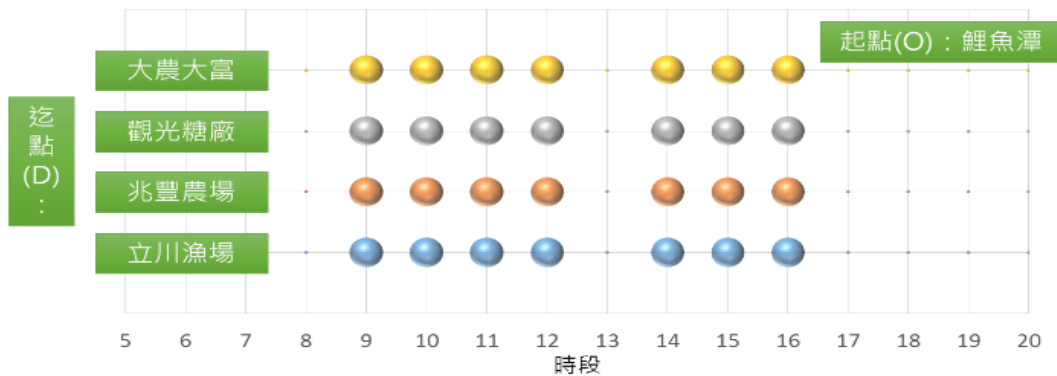


圖63 鯉魚潭至各熱門景點公車班次時窗示意圖

(起訖組合 3 觀光景點→觀光景點)



---

在需求分析部分，本研究將透過票證資料分析、景點旅客分析、旅行業者訪談等方式來分析花東縱谷地區運輸需求，以下進一步說明之。

### 1. 票證資料分析

花東縱谷公共運輸現況搭乘多採里程邏輯刷卡(上下車皆需刷卡)上車扣款方式進行計價，故可根據客運業者每月提供之旅次 OD 資料報表進行分析，本計畫將透過票證資料分析，了解花東縱谷地區公共運輸營運情形，從 OD 表中了解民眾真實需求，做為公共運輸調整之依據，以提供更優質之公共運輸服務。

### 2. 景點遊客分析

透過各景點到訪遊客數數據，可藉此分析各景點運輸需求強度情形，並根據不同時段之遊客數可藉以分析旅遊尖離峰特性，包含淡旺季、尖峰日、尖峰時段等資訊，另可進一步分析到訪遊客組成情形及運具使用情形，作為改善公共運輸之參考。

### 3. 旅行業者訪談

除了前述量化分析外，本計畫認為市場取向的資訊亦為旅客行為的重要參考依據。因此，本計畫擬訪問旅遊業者(旅行社、花東縱谷在地導遊、觀光計程車司機等)關於花東縱谷地區旅遊行為模式，彙整旅行業者在遊程規劃上的特性，據以輔助量化分析之成果，希望能更真實反映花東縱谷旅遊遊程面貌。

本計畫擬定 5 大主題進行訪談(包含尖峰特性、旅遊景點、旅客組成、運具使用及回饋事項等)，並依據訪談大綱來設計訪談題目，藉此更了解花東縱谷遊客真實所需，除此之外，可從旅遊業者角度了解花東縱谷地區熱門販售商品。

## (三) 現有遊程公共運輸時間及空間掃描

本計畫依據現況縱谷地區設計遊程進行掃描公共運輸覆蓋率情形，遊程依據縱管處網站列表所示，包含一日遊、二日遊及三日遊行程，各遊程掃描內容可參考附錄二所示，整理如下表所示。

縱谷地區整體遊程公共運輸空間覆蓋率介於 0.0%至 83.3%，遊程景點的公共運輸現況供給缺乏，有些景點因道路特性或較新景點無公共運輸系統服務，例如赤柯山及六十石山風景區，縱谷中區遊程較缺乏公共運輸系統服務；相較台東地區景點的公共運輸空間覆蓋率較高，鹿野景點提供台灣好行路線，空間覆蓋率達 80%以上，但仍無法全程皆使用公共運輸系統。

公共運輸時間掃描可發現多數路線仍需進行轉乘，因東部地區景點幅員較廣，多數路線皆有固定班次服務，本計畫盤點轉乘時間發現介於 10-30 分鐘較多，掃描結果如下表所示。

表71 現有遊程公共運輸時間及空間掃描一覽表

遊程名稱	空間覆蓋率	景點間是否轉乘	轉乘時間
山海一日遊	31.5%	是	5-20 分
北環線一日遊	66.7%	否	-
南環線一日遊	50.0%	是(等車)	10-30 分
花東縱谷北段+東部海岸南段 2 天 1 夜	38.9%	否	-
東部海岸北段+花東縱谷南段 2 天 1 夜	66.7%	是(等車)	10-30 分
北環線 3 天 2 夜	64.7%	否	-
南環線 3 天 2 夜	66.7%	是(等車)	10-30 分
名人經典路線(鹿野-池上-富里)	83.3%	是(等車)	15-30 分
名人經典路線(台東-馬太鞍-太魯閣)	33.3%	否	-
名人經典路線(花蓮-鳳林-池上-鹿野)	50.0%	否	-
無障礙旅遊(花蓮-鯉魚潭-立川-豐田)	60.0%	是(等車)	10-30 分
鐵道之旅壽豐站 1	50.0%	是(等車)	10-20 分
鐵道之旅壽豐站 2	50.0%	否	-
鐵道之旅光復站 1	60.0%	否	-
鐵道之旅光復站 1	27.2%	否	-
鐵道之旅瑞穗站 1	16.7%	否	-
鐵道之旅瑞穗站 2	33.3%	否	-
鐵道之旅瑞穗站 3	36.3%	否	-
鐵道之旅玉里站 1	0.0%	否	-
鐵道之旅玉里站 2	0.0%	否	-
鐵道之旅玉里站 3	0.0%	否	-
鐵道之旅玉里站 4	0.0%	否	-
鐵道之旅富里站 1	25.0%	否	-
鐵道之旅富里站 2	40.0%	否	-
鐵道之旅池上站 1	71.4%	否	-
鐵道之旅池上站 2	45.5%	否	-
鐵道之旅池上站 3	66.7%	否	-
鐵道之旅關山站 1	50.0%	否	-
鐵道之旅關山站 2	20.0%	是(等車)	10-30 分
鐵道之旅鹿野站 1	20.0%	否	-
鐵道之旅鹿野站 2	66.7%	否	-
鐵道之旅台東站 1	25.0%	否	-

本計畫以「南環線一日遊」為例，繪製各景點之公共運輸服務現況如下圖所示。

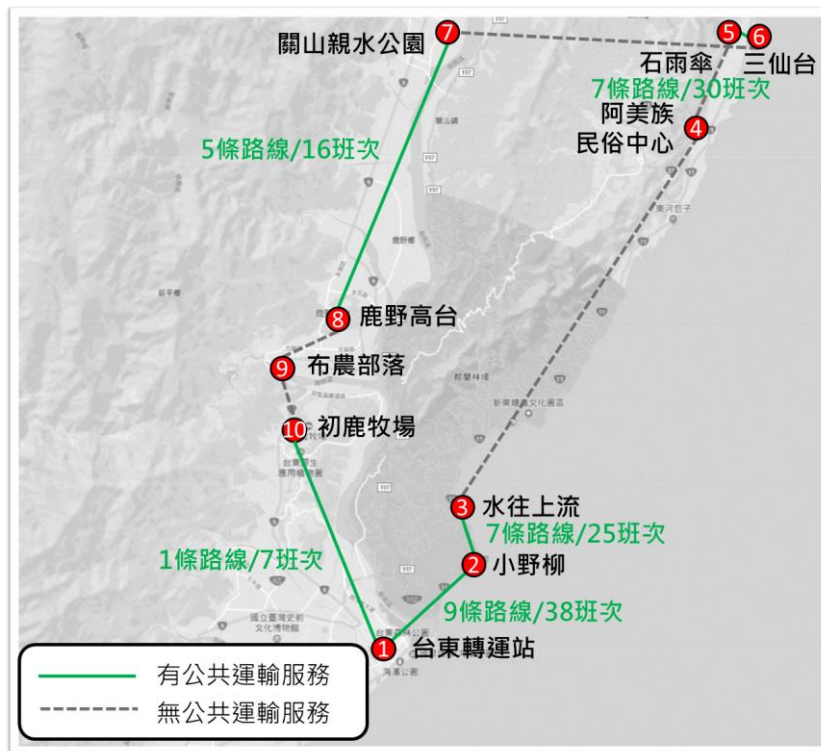


圖64 南環線一日遊公共運輸服務現況

(四) 台鐵場站資訊及服務掃描及缺口分析說明

本計畫針對縱谷地區台鐵場站進行資訊及服務掃描，包含公車路線數、計程車排班區、公車候車區、公共運輸服務資訊圖、周邊旅遊資訊圖等，以了解現況台鐵場站服務情形，提供未來公共運輸遊程的改善建議，彙整如下表所示。本計畫掃描台鐵場站公共運輸服務情形，發現多數場站皆提供公車路線服務，僅部分三等站受限道路情形過於彎繞未有公車路線經過，但民眾仍須步行至主要幹道才能轉乘公車，台鐵場站與公車場站尚未整併。計程車排班區僅設置於大型車站，考量需求特性台鐵一等站及二等站現況未設置計程車排班區，建議仍可提供預約車輛專線供遊客到站後使用。台鐵場站周邊的公車候車區多數僅設置站牌，缺乏完善的候車空間提供服務。公共運輸服務資訊及周邊旅遊資訊多數場站皆有設置，掃描結果如下表所示。

表72 台鐵場站資料及服務掃描一覽表

車站	公車路線數	計程車排班區	公車候車區	公共運輸服務資訊圖	周邊旅遊資訊圖	積分
I14 花蓮	19	○	○	○	○	35
M06 吉安	0	X	X	X	○	4
M08 志學	2	X	○	○	○	14
M09 平和	2	X	△	X	X	4
M10 壽豐	3	○	△	○	○	17
M11 豐田	3	X	△	○	○	13
M14 南平	2	X	△	○	X	8
M15 鳳林	2	○	○	○	○	18
M16 萬榮	2	X	○	○	X	10

車站	公車路線數	計程車排班區	公車候車區	公共運輸服務資訊圖	周邊旅遊資訊圖	積分
M17 光復	4	X	△	○	○	14
M19 大富	2	X	○	X	○	10
M20 富源	3	X	△	X	○	9
M22 瑞穗	5	○	△	○	○	19
M24 三民	2	X	△	○	X	8
M26 玉里	5	○	○	○	○	21
M29 東里	1	X	△	○	○	11
M31 東竹	1	X	○	○	X	9
M33 富里	2	X	△	○	X	8
M36 池上	8	○	△	○	○	22
M37 海端	4	X	△	○	X	10
M39 關山	8	○	△	○	○	22
M41 瑞和	2	X	△	○	X	8
M42 瑞源	2	X	○	X	X	6
M43 鹿野	9	○	△	○	○	23
M45 山里	0	X	X	X	X	0
M47 台東	10	○	○	○	○	26

註: △為僅設置站牌服務，無完善候車空間。

積分計算方式：公車路線 1 條得 1 分，其他指標○得 4 分、△得 2 分、X 得 0 分。

#### (五) 遊憩區資訊及服務掃描及缺口分析說明

本計畫針對縱谷地區遊憩區進行資訊及服務掃描，包含公車路線數、計程車排班區、公車候車區、汽車停車區、公共運輸服務資訊圖、周邊旅遊資訊圖等，以了解現況遊憩區服務情形，提供未來公共運輸遊程的改善建議，各遊憩區掃描結果如附錄四所示，整理如下表所示。

依據掃描結果發現多數遊憩區缺乏公車路線服務，僅部分知名景點提供台灣好行景點公車路線，現況公路客運系統服務對象以居民為主，較難配合遊客遊程景點服務。僅知名景點設置舒適的公車候車區空間，多數公車可到達的景點仍是以設置公車站牌為主；景點考量運輸需求狀況，皆無設置計程車排班區及提供計程車叫車專線，遊客無法於景點叫車。考量民眾仍多以私有車輛造訪景點，多數景點設置汽車停車區供民眾使用，但在活動舉行時常有供給不足情形，平常時段汽車格位供給遠大於需求。公共運輸服務資訊及周邊旅遊資訊多數景點無設置，掃描結果如下表所示。

表73 遊憩區資訊及服務掃描及缺口一覽表

景點	公車路線數	公車候車區	計程車排班區	汽車停車區	公共運輸服務資訊圖	周邊旅遊資訊圖	積分
1.鯉魚潭	2	△	X	○	○	○	16
2.鯉魚潭露營區	0	X	X	X	X	X	0
3.池南國家森林遊樂區	0	X	X	○	X	X	4
4.立川漁場	1	△	X	○	○	○	15

景點	公車路線數	公車候車區	計程車班區	汽車停車區	公共運輸服務資訊圖	周邊旅遊資訊圖	積分
5.壽豐鄉文史館	1	△	X	O	X	O	11
6.新光兆豐休閒農場	1	O	X	O	O	O	17
7.鳳凰山莊	0	X	X	O	X	X	4
8.菸樓文化居落	0	X	X	X	X	X	0
9.箭瑛公園	0	X	X	X	X	O	4
10.林田山	1	△	X	O	O	O	15
11.太巴塢	1	△	X	X	X	X	3
12.花蓮糖廠	1	△	X	O	O	O	15
13.馬太鞍	0	X	X	O	X	O	8
14.富源保安宮	0	X	X	O	X	X	4
15.富源森林遊樂區	0	X	X	O	X	X	4
16.瑞穗青蓮寺	0	X	X	O	X	X	4
17.鶴岡文旦觀光果園	0	X	X	X	X	X	0
18.瑞穗泛舟服務中心	0	X	X	O	X	O	8
19.紅葉溫泉	0	X	X	O	X	O	8
20.瑞穗牧場	0	X	X	O	X	O	8
21.馬立雲部落	2	△	X	X	O	O	12
22.舞鶴觀光茶園(公主咖啡)	2	△	X	X	X	X	4
23.舞鶴遺址	2	△	X	O	O	O	16
24.北回歸線標誌公園	0	X	X	O	X	O	8
25.赤柯山	0	X	X	X	X	X	0
26.玉里協天宮	0	X	X	O	X	X	4
27.南安瀑布	0	X	X	X	X	O	4
28.安通溫泉區	2	O	X	O	O	O	18
29.崙天遊憩區	0	X	X	O	X	O	8
30.六十石山	0	X	X	O	X	O	8
31.小天祥	1	△	X	X	O	X	7
32.大坡池	0	X	X	O	X	O	8
33.池上飯包文化館	0	X	X	O	X	O	8
34.稻米原鄉館	0	X	X	X	X	X	0
35.池上牧野渡假村	2	△	X	O	O	O	16
36.關山親水公園	0	X	X	O	X	O	8
37.關山環鎮自行車道	0	X	X	O	X	O	8
38.霧鹿砲台	2	△	X	X	O	O	12
39.利稻部落	1	△	X	X	O	O	11
40.霧鹿峽谷	1	△	X	X	O	O	11
41.六口溫泉	0	X	X	X	X	O	4
42.鸞山部落	1	O	X	X	X	O	9
43.鹿野崑慈堂	7	△	X	X	O	X	13
44.鹿野觀光茶園	1	△	X	X	O	X	7

景點	公車路線數	公車候車區	計程車班區	汽車停車區	公共運輸服務資訊圖	周邊旅遊資訊圖	積分
45.鹿野高台大草皮	1	△	X	O	O	O	15
46.脫線休閒牧場	7	△	X	O	O	O	21
47.布農部落休閒農場	0	X	X	O	X	X	4
48.紅葉少棒紀念館	0	X	X	O	X	X	4
49.初鹿牧場	1	△	X	O	O	O	15
50.台東原生植物園	1	△	X	O	O	O	15
51.利吉惡地	0	X	X	O	X	O	8

註: △為僅設置站牌服務，無完善候車空間。

積分計算方式：公車路線 1 條得 1 分，其他指標○得 4 分、△得 2 分、X 得 0 分。

#### 四、縱谷地區交通旅遊現況課題探討

##### (一) 公共運輸服務現況課題

##### 1. 定班定線公車使用率低

本計畫分析現況縱谷地區公車路線營運狀況，包含市區客運、台灣好行及公路客運等路線，共計 25 條路線，每日行駛 226 班次數，每班次約載客 7.9 人次，使用率較低。

縱谷地區公路客運多為當地居民使用，多數路線配合居民作息以固定時刻發車，以滿足學生通學及高齡者就醫需求為主，發車時刻位於上下學時段，整體班距時間較長，遊客較少使用公路客運系統。

台灣好行路線於縱谷區共計 2 條路線，北端為花蓮市到光復鄉，南端為台東市到鹿野鄉，缺乏縱谷中段旅遊景點路線；經票證資料分析結果顯示，多數民眾仍以花蓮車站及台東車站為旅次主要起訖點，透過好行公車再連接至遊憩景點，但仍有部分民眾以縱谷地區火車場站作為旅遊景點的連結端點(例如：光復車站→大農大富及鹿野車站→鹿野高台等)，減少整體遊程中公車沿路繞行的時間，故未來可做為路線調整的參考依據。

##### 2. 台鐵與公車的班次及場站轉乘不易

本計畫掃描縱谷地區台鐵場站空間服務現況，發現多數場站皆有提供公車服務資訊，但轉乘設施缺乏，因多數台鐵場站非位在交通主要幹道上，公車路線配合居民生活動線行駛在主要幹道上，故從台鐵場站轉乘公車需步行 5-10 分鐘，對於初次造訪之遊客需了解公車站位資訊才可到達正確公車站轉乘搭乘使用，對遊客較不友善。

##### 3. 台鐵場站之公車站僅大站提供候車區服務

本計畫掃描現況縱谷地區台鐵的公車候車空間，僅大站提供舒適候車亭包含站牌、路線資訊、座椅及遮雨設施等，但二等站及三等站仍缺乏舒適的候車空間，甚至定期舉行大型活動的地區(鹿野及池上)現況也缺少公車候車亭，僅設置站牌。

#### 4. 縱谷地區計程車以大站定點排班為主

縱谷地區因幅員廣闊，整體路廊呈現南北向縱走分布，考量整體調度及空車行駛情形，計程車排班區僅設置在一等站及二等站空間，多數小站現況無提供計程車服務，車站內也無計程車叫車資訊。

#### 5. 景點公共運輸缺乏

縱谷地區景點以自然生態及部落旅遊為主，多數地區位於非主要交通要道上。本計畫盤點現況景點公共運輸供給情形，公車服務路線數皆低於 2 條以下，整體公共運輸缺乏，且多以好行觀光公車為主要服務路線。

### (二) 縱谷地區遊客使用公共運輸難題

#### 1. 現有遊程的公共運輸空間覆蓋率低，民眾不易使用

本計畫盤點現況縱管處建議遊程的公共運輸覆蓋率情形，多數遊程覆蓋率在 80% 以下，受限景點所在地形及道路等安全因素考量，故限制大客車進入，遊客到達目的地需進行轉乘小客車，甚至某些地區轉乘時間超過 30 分鐘以上，對於完成整體遊程的公共運輸服務信賴程度降低。

#### 2. 景點非臨接主要幹道台 9 線

縱谷地區以台 9 線為骨幹，橫向道路皆可連接各鄉鎮的著名觀光景點。但現有的台鐵及公車服務仍多以行駛台 9 線為主，未繞駛至周邊景點，以致景點較少有的公共運輸供給情形，僅有部分針對觀光客設計的旅遊類行公車路線會繞駛進入景點載客(例如台灣好行路線)。

#### 3. 遊程景點分散

縱谷地區範圍狹長且廣大，旅遊景點分布各處，遊客的遊玩方式也有所差異，包含山上的遊程活動或是水上的遊程活動，傳統的定班定線公車服務較難滿足遊客差異化的需求。

#### 4. 縱谷遊客旅遊需求過於分散

縱谷地區遊客出發地以北部民眾居多，聯外交通時間超過 6 小時以上(雙向來回)，故遊客考量時間成本，遊程設計會以多天旅行及在地特色等元素作為來縱谷旅遊的訴求，更期望每次造訪都可推陳出新可獲得不同的驚喜，故傳統定班定線的公車服務行駛固定景點較難滿足旅客多元需求，應以更彈性及更可客製化的公共運輸服務，從旅客角度出發調整適合的公運服務。

#### 5. 大活動時，景點停車空間不足，易造成交通問題壅塞

縱谷地區具有豐富的自然生態資源，四季皆有不同的特色，故也規劃多項大型活動吸引遊客旅次造訪。因大型活動吸引的人潮超過平日旅客的數倍，導致景點在旺季期間常有停車供給不足，公共運輸服務也無法消化活動龐大人潮，使大型活動常衍生眾多交通民怨問題情形。

表74 縱谷地區公共運輸面臨課題說明一覽表

類型	縱谷地區公共運輸課題探討	公共運輸改善原則
公共運輸現況	公車使用率低	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定期了解遊客需求，調整現有公車營運路線、站點及班次。</li> <li>● 結合新科技行銷策略，宣傳既有景點公車服務。</li> <li>● 配合縱谷地區遊客旅遊特性，設計多元營運模式的景點公車類型。</li> </ul>
	台鐵與公車的班次及場站轉乘不易	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 透過調整時刻表縫合大站的轉乘時間。</li> <li>● 增設鐵公路轉乘資訊。</li> </ul>
	台鐵場站之公車站僅大站提供候車區服務	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小站因使用需求較低，設置轉乘空間使用率不高，但仍建議可提供轉乘資訊及到站時刻查詢，遊客可在臺鐵站內候車，便利遊客使用。</li> </ul>
	縱谷地區計程車以大站定點排班為主	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 於縱管處官方網站及車站提供叫車APP 資訊即在地車行聯絡方式，方便遊客可在任何時間及地點叫車。</li> </ul>
	景點公共運輸缺乏	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 透過在地工作坊由民間出發來了解遊客需求，從遊客需求導向來設計公共運輸供給情形，貼近遊客所需。</li> </ul>
	遊客特性影響	現有遊程的公共運輸空間覆蓋率低，民眾不易使用
景點非位在省道台9線		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 配合遊客特性調整部分班次繞駛至非位在臺9線上之景點。</li> <li>● 在調整之班次上加註繞駛資訊，方便遊客查詢。</li> <li>● 利用網路方式增加預定班次繞駛功能，方便營運單位操作。</li> </ul>
遊程景點分散		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 透過在地工作坊由民間出發設計適合遊客的公運服務遊程，從遊客真實需求提供串連各景點的公運服務。</li> </ul>
縱谷遊客旅遊需求過於分散		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 從遊客導向來設計彈性公運服務，滿足不同需求。</li> </ul>
大活動時，景點停車空間不足，造成交通問題壅塞		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 訂定大型活動時間交通維持計畫。</li> <li>● 透過平台提供預約發車服務，增加遊客使用公運服務</li> </ul>