

鐵道之旅 © 花東縱谷



花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案
定案報告書

民國一〇五年十二月

花東縱谷國家風景區 觀光整體發展計畫 委託服務案 定案報告書



主辦機關：交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處
規劃單位：大豐工程顧問股份有限公司

2016.12

摘要

近年鑑於旅遊型態轉變、民國 100 年「花東地區發展條例」核定通過，花東發展基金陸續挹注，且因應蘇花改公路、花東鐵路電氣化等聯外交通改善工程陸續施作，預期將大幅增加花東地區之觀光遊客量及相關建設需求。為避免超過公共服務空間觀光承載量、提升觀光旅遊環境服務品質、促進觀光永續經營等課題，管理處擬針對現有觀光整體發展規劃行重新評估，並整合「跨域加值公共建設財務規劃方案」之精神，有效提升公共服務設施自償率，發展轄內觀光景點及新興遊憩資源整合利用，塑造嶄新主題並擬訂對應發展策略，作為觀光發展之指導及中程建設計畫與國家風景區範圍檢討之參據。

依據內政部民國 102 年 10 月核定之「全國區域計畫」及民國 103 年 11 月 27 日「全國區域計畫修正案(草案)」劃設之環境敏感地區項目，就第 1 級、第 2 級環境敏感地區做初步的土地資源調查，敏感區重疊範圍採從嚴方式納入於第 1 級環境敏感區。土地經區分第 1 級、第 2 級和非敏感地區後，再就民國 105 年 1 月 6 日公佈之「國土計畫法」；說明「國土保育地區」之規劃基本原則，應以保育及保安為原則，並得禁止或限制使用。以及土地發展條件、觀光資源及土地發展條件資源適宜性利用評估套疊後，確定本計畫範圍觀光功能分區劃設。

花東縱谷擁有豐富地景、多元人文及特色地方產業與觀光景點，目前尚缺乏國際化的特色亮點、待扶植的微亮點、微亮點間的遊程連結、在地移動的綠色運具、平日深度旅遊、多停留天數的遊客、中高級服務能力的旅宿、在地具環境教育概念的導遊組織等，更需納入地方交通運輸的環境發展、區域發展協會等建設、組織的成立，創造與建立在地文化之共同意識，幫助花東縱谷觀光發展更進一步，更具邏輯性與說服性。

觀光整體發展計畫藉由空間與交通的概念，串連在地地景、產業、人文，以及賞玩地方珍珠亮點和微亮點，形塑花東縱谷地區為「宜居、宜遊」的東部遊憩氛圍及生活美學，同時打造花東地區成為具水域、陸域、空域之國際水準的觀光渡假勝地，讓遊客「慢活、慢遊或深度旅遊」於其間，打造花東縱谷為一處耐人尋味、令人流連忘返的『宜居、宜遊』國際觀光渡假勝地。

透過觀光資源盤點及 1 場專家學者座談會及 2 場地方座談會之辦理，激盪出適宜花東縱谷國家風景區觀光整體發展之方向與共識。從觀光發展

的角度，推廣遊客以「鐵路為主、公路為輔」之運輸服務環境，利用城際型列車將旅客快速送達花東縱谷，再透過臺鐵區間車、客運公車(觀光巴士)、小型巴士、電動汽機車、自行車等穿梭悠遊於花東縱谷間，期待來訪花東縱谷的遊客選擇低碳深度旅遊，促成發展「綠色縱谷的六級深度旅遊」：以火車站為核心，進行綠色運輸無縫串連，踐行旅客在花東縱谷內深度旅遊-『吃在縱谷、住在縱谷、玩在縱谷』，留住遊客改善穿越型的旅遊模式。

臺鐵提供具生活與觀光需求之運輸服務，管理處在觀光發展角度提出多重組合的發展分區，各自具有空間主體性、自主性與可能性，增加地區觀光吸引力並延長遊客停駐時間。因此，花東縱谷之空間結構發展以「一軸、二線、三區」；一軸指「鐵路」；二線為「台 9 線和縣道 193+縣道 197」；三區則為「花東縱谷劃分之縱谷北區、縱谷中區和縱谷南區」。建構花東縱谷轄內觀光以「鐵路」為主軸，由轄內各個火車站為遊客主要出入口，透過多元運具無縫接駁及火車站周邊完善的旅遊服務功能建置(如行李寄放、自行車租賃、公共運輸轉運及旅遊資訊提供等)，透過遊程連結、完善接駁服務，串連在地地景、產業、人文，以及賞玩地方景點，增加在地就業機會及地方產業經濟發展；各分區以特色景點為主，結合相關服務設施，配合三生概念(指「生活、生態、生存」，「生活」指在地居民的生活與旅客的生活；「生態」指維持原有環境特色；「生存」指建立永續存在的意義，並能和睦相處)，營造舒適慢活的地方氛圍，據以串聯線狀旅遊帶，以需求服務所產生的商機與就業機會，搭配行銷策略與遊程規劃建構整體面狀生活圈。同時考量在地民眾以社區、協會、組織團體等，所創造地方文化能否共享觀光發展所產生的其他價值，來建構在地居民與遊客間所建構的觀光圈概念。

綜上，單一鄉鎮非只屬於一種分區，而分區也不是完全獨立，而是彼此重疊，在深入體驗在地社區或部落的過程中，便可嘉惠地方技藝文化的活化及產業發展。

花東縱谷觀光發展透過交通無縫接軌方式，將特色景點進行串聯，提升觀光旅遊環境與服務品質，打造提供特殊體驗活動與環境特色的行程，帶給遊客特別的旅遊經驗，形塑花東縱谷具特色性、主題性與特殊性之旅行意象。本計畫提出 3 處示範區域進行說明；2 處擇以國際觀光景點，說明其遊憩資源與現況發展，進而研擬整體觀光計畫、實質開發之規劃等，以達到永續經營目標及落實觀光推動計畫；1 處則以跨域整合概念，探討花東縱谷範圍內之火車站可利用空間，進一步提出未來可發展利用之觀光行為模式。同時針對銀髮族旅遊、無障礙遊程和穆斯林友善觀光環境，以及花東產業六級化等提出具體構想及說明。

【目錄】

第一章 緒論	1-1
1.1 計畫緣起及目標	1-1
1.1.1 計畫緣起	1-1
1.1.2 計畫目標	1-2
1.2 計畫位置與範圍	1-2
1.3 計畫執行方法	1-4
1.4 工作項目	1-6
第二章 基礎資料調查與分析	2-1
2.1 相關法令、政策及計畫	2-1
2.1.1 相關法令	2-1
2.1.2 相關政策及計畫	2-2
2.2 現況環境調查分析	2-25
2.2.1 自然環境	2-25
2.2.2 人文環境	2-46
2.2.3 土地使用	2-61
2.2.4 交通運輸	2-67
2.3 在地觀光資源盤點	2-79
2.3.1 景點遊憩資源	2-83
2.3.2 住宿設施資源	2-97
2.3.3 其他遊憩服務資源	2-99
2.3.4 歷年旅遊人次	2-102
2.4 民國 98 年整體發展計畫(第一次通盤檢討)之檢討分析 .	2-114
2.4.1 民國 98 年整體發展計畫內容說明	2-114
2.4.2 執行進度分析與建議	2-123
第三章 整體發展需求與適宜性分析	3-1
3.1 發展課題與對策	3-1
3.2 交通需求分析	3-4
3.3 風景區承載量分析	3-6

3.3.1 環境及自然生態承載量分析	3-6
3.3.2 遊憩承載力分析	3-19
3.3.3 交通運輸承載量情境分析	3-32
3.4 觀光景點承載量分析	3-39
3.4.1 鯉魚潭風景特定區	3-39
3.4.2 鹿野高台	3-48
3.4.3 池上萬安老田區	3-58
3.4.4 小結	3-65
第四章 發展願景、構想及空間結構	4-1
4.1 觀光發展構想與願景	4-1
4.2 觀光整體發展定位	4-8
4.3 觀光發展空間結構與策略	4-11
4.3.1 空間發展結構	4-11
4.3.2 觀光發展執行策略及方法	4-17
4.3.3 經營管理策略	4-26
4.4 土地使用及管理架構	4-36
4.4.1 土地使用計畫	4-36
4.4.2 分區發展計畫	4-51
4.4.3 土地使用管理計畫	4-57
4.5 未來可發展區域及土地權屬調查	4-67
第五章 實質發展建設	5-1
5.1 觀光景點建設計畫	5-1
5.2 觀光遊憩景點串連計畫	5-8
5.2.1 觀光遊憩景點整體發展計畫	5-8
5.2.2 觀光產業鏈發展概念	5-10
5.2.3 花東縱谷觀光遊憩景點串聯	5-12
5.3 景觀植栽及環境美化	5-17
5.3.1 永續發展及景觀維護原則	5-18
5.3.2 景觀設計相關規劃	5-18
5.3.3 景觀管制原則	5-20
5.4 工程用地取得計畫	5-21

第六章 財務計畫	6-1
6.1 各項建設之財務自償性計畫	6-1
6.2 分期分區發展計畫	6-7
6.3 財務策略	6-9
6.4 建立建設投入財務評估原則	6-11
6.5 經濟效益推估	6-12
第七章 整體經營管理策略	7-1
7.1 整體經營管理策略	7-1
7.2 產業行銷推廣模式	7-15
7.3 合作及協商平台機制	7-20
7.4 小結	7-25
第八章 實質操作方案說明	8-1
8.1 遴選原則	8-1
8.2 示範說明	8-4
8.3 軟體行銷	8-37
8.4 跨域合作	8-46
附件一：各階段審查意見與回覆情形	
附件二：專家及地方座談會	
附件三：花東縱谷土地使用分區與環境敏感地區關係圖	
附件四：花東縱谷之各都市計畫及火車站關係圖	
附件五：花東縱谷與火車站及其周邊都市計畫土地資料	
附件六：花東縱谷地區鄉鎮市現況觀光資源	
附件七：火車站、周邊景點、珍珠店家及客運路線建議圖	
附件八：花東縱谷地區各火車站盤點	
附件九：花東縱谷珍珠店家盤點	
附件十：花東地區住宿資源統計	
附件十一：花東地區交通運輸聯絡資訊	
附件十二：花東縱谷 98~102 年公共工程採購案件一覽表	
附件十三：現行中央及花東地區相關法令內容	
附件十四：用地取得作業內容說明	
附件十五：縱管處經管土地清單綜整	

【圖目錄】

圖 1.2-1	花東縱谷範圍圖	1-3
圖 1.3-1	計畫流程圖	1-5
圖 2.1-1	花東產業六級化規劃思維	2-8
圖 2.1-2	花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫圖	2-14
圖 2.1-3	花東線鐵路整體服務效能提升計畫圖	2-17
圖 2.1-4	北宜新線鐵路 2 方案路線圖	2-21
圖 2.2-1	花東縱谷地理區位圖	2-26
圖 2.2-2	花東縱谷地形圖	2-28
圖 2.2-3	花東縱谷地質圖	2-31
圖 2.2-4	花東縱谷土壤圖	2-33
圖 2.2-5	花東縱谷湖泊、溫泉、水系分布圖	2-42
圖 2.2-6	花東縱谷產業結構分布圖	2-61
圖 2.2-7	花蓮縣第 1 級環境敏感地區分布示意圖	2-63
圖 2.2-8	花蓮縣第 2 級環境敏感地區分布示意圖	2-64
圖 2.2-9	臺東縣第 1 級環境敏感地區分布示意圖	2-65
圖 2.2-10	臺東縣第 2 級環境敏感地區分布示意圖	2-66
圖 2.2-11	東部區域機場航站營運量統計	2-79
圖 2.3-1	花東縱谷遊憩據點分布圖	2-84
圖 2.3-2	自行車補給站等級說明圖	2-89
圖 2.3-3	花東縱谷自行車道分布圖	2-90
圖 2.3-4	近 10 年來臺主要客源國旅客成長趨勢圖	2-102
圖 2.3-5	近 10 年來臺旅客觀光目的別人次及佔比變化圖	2-103
圖 2.3-6	近 10 年國人國內旅遊總旅次變化圖	2-105
圖 2.4-1	遊憩區帶系統發展示意	2-116
圖 2.4-2	遊憩區未來發展區劃示意圖	2-117
圖 2.4-3	遊憩區未來發展區規劃示意	2-119
圖 2.4-4	實質發展計畫概念示意圖	2-120
圖 2.4-5	土地使用分區示意圖	2-122
圖 2.4-6	風景區空間發展架構示意圖	2-131
圖 2.4-7	花東縱谷國家風景區之新、舊空間發展架構規劃圖	2-132
圖 2.4-8	花東縱谷觀光整體發展系統分區示意圖	2-134
圖 3.3-1	節水方法概念圖	3-15
圖 3.3-2	民國 93~114 年花東二縣戶籍登記人口數推估預測圖 ...	3-18
圖 3.3-3	民國 97~114 年花東縱谷遊客量推估預測圖	3-19
圖 3.4-1	民國 97~114 年鯉魚潭風景特定區遊客量推估預測圖 ...	3-40

圖 3.4-2	鯉魚潭風景特定區發展困境分析	3-44
圖 3.4-3	民國 97~114 年鹿野高台遊客量推估預測圖	3-49
圖 3.4-4	鹿野高台發展困境分析	3-53
圖 3.4-5	池上萬安老田區發展困境分析	3-61
圖 3.4-6	鯉魚潭風景特定區交通管制與接駁規劃	3-69
圖 3.4-7	鹿野高台空域活動場域交通管制與接駁規劃	3-70
圖 4.1-1	臺灣地區運動觀光資源區域分布圖	4-6
圖 4.3-1	花東縱谷分區亮點系統.....	4-12
圖 4.3-2	花東縱谷空間結構發展示意圖	4-13
圖 4.3-3	花東縱谷整體觀光發展分區念示意圖	4-15
圖 4.3-4	花東縱谷整體觀光發展分區結構說明圖	4-16
圖 4.3-5	策略主軸及推動方法.....	4-22
圖 4.3-6	臺鐵停靠與接駁街車示意圖	4-27
圖 4.3-7	花東縱谷(縱谷北區：鯉魚潭-光復系統)點、線、面整合規劃圖 (1).....	4-29
圖 4.3-7	花東縱谷(縱谷中區：瑞穗-富里系統)點、線、面整合規劃圖 (2).....	4-30
圖 4.3-7	花東縱谷(縱谷南區：池上-鹿野系統)點、線、面整合規劃圖 (3).....	4-31
圖 4.3-8	花東縱谷觀光整體發展計畫架構圖	4-33
圖 4.4-1	土地發展條件資源適宜性利用評估流程圖	4-38
圖 4.4-2	花東縱谷國家風景區環境敏感地區分析圖	4-41
圖 4.4-3	花東縱谷國家風景區觀光功能分區面積分配圖	4-42
圖 4.4-4	花東縱谷國家風景區觀光功能分區劃設圖	4-50
圖 4.4-5	空間計畫體系圖	4-58
圖 4.4-6	成長管理下之設施型土地使用分區辦理原則	4-59
圖 4.4-7	非都市土地使用管制架構.....	4-60
圖 4.4-8	國家風景區與區域性觀光遊憩設施計畫之土地使用法定關係圖	4-61
圖 4.5-1	花東縱谷範圍土地權屬分布圖	4-68
圖 4.5-2	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖	4-72
圖 4.5-2	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 1).....	4-73
圖 4.5-2	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 2).....	4-74
圖 4.5-2	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 3).....	4-75
圖 4.5-2	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 4).....	4-76
圖 4.5-3	一般使用區(扣除第 2 種、第 4 種農業用地)之未來可發展區域 分布圖	4-77
圖 5.2-1	花東縱谷觀光整體發展計畫架構圖.....	5-8

圖 5.2-2	產業發展關聯示意圖	5-12
圖 5.2-3	觀光景點串連無縫接駁概念應用圖	5-14
圖 5.4-1	用地取得作業流程圖	5-27
圖 5.4-2	公有土地撥用流程圖	5-28
圖 6.3-1	財務策略推動概念示意圖	6-9
圖 7.1-1	遊客教育、設施安全與警示系統建構圖	7-5
圖 7.1-2	緊急事件處理聯繫流程圖(1)	7-6
圖 7.1-3	緊急事件處理聯繫流程圖(2)	7-6
圖 7.1-4	災難事件處理作業流程	7-7
圖 8.1-1	花東縱谷沿線鐵路與都市計畫區關係圖	3
圖 8.1-2	小區域實質方案遴選條件說明圖	8-4
圖 8.2-1	鯉魚潭風景特定區觀光遊憩區說明圖.....	8-6
圖 8.2-2	鯉魚潭風景特定區觀光定位說明圖	8-7
圖 8.2-3	小區域實質操作方案-鯉魚潭風景特定區路網串連圖	8-10
圖 8.2-4	鯉魚潭風景特定區交通管制圖	8-12
圖 8.2-5	鹿野高台觀光遊憩區說明圖	8-15
表 8.2-6	鹿野高台觀光定位說明圖	8-16
圖 8.2-7	小區域實質操作方案-鹿野高台路網串連圖	8-19
圖 8.2-8	鹿野高台交通管制圖	8-21
圖 8.2-9	鹿野高台實質建設位置圖	8-23
圖 8.2-10	玉里鎮觀光景點與交通運輸關係圖	8-26
圖 8.2-11	玉里鎮都市計畫範圍觀光景點分布圖.....	8-28
圖 8.2-12	玉里鎮可利用之公有土地分布圖	8-31
圖 8.2-13	玉里鎮可利用之公有土地地籍分布圖.....	8-32
圖 8.2-14	范特喜群聚聚落規劃散步地圖	8-36
圖 8.2-15	2014 草悟道嘉年華活動路線圖	8-36
圖 8.2-16	玉里鎮之群聚聚落綠色運輸範圍圖	8-37
圖 8.3-1	「來趣我嘉」APP 畫面擷取	8-45
圖 8.4-1	花東縱谷跨域合作觀光發展平台	8-47
圖 8.4-2	花東縱谷三核心區域系統發展說明圖	8-47

【表目錄】

表 1.4-1	各階段工作項目進度表	1-7
表 2.1-1	現行中央及花東地區相關法令重點內容彙整表	2-1
表 2.1-2	上位計畫指導彙整表	2-4
表 2.1-3	花蓮縣 105-108 年綜合發展實施方案願景面向	2-9
表 2.1-4	臺東縣 105-108 年綜合發展實施方案四大目標	2-10
表 2.1-5	相關計畫指導彙整表	2-22
表 2.2-1	花東縱谷地質分類表	2-30
表 2.2-2	花東縱谷土壤狀況表	2-32
表 2.2-3	花東縱谷各主要河川概況及特性表	2-35
表 2.2-4	花東縱谷地區瀑布簡介表	2-36
表 2.2-5	花東縱谷觀光溫泉彙整表	2-40
表 2.2-6	花東縱谷野溪溫泉彙整表	2-41
表 2.2-7	花東縱谷特色動物資源彙整表	2-45
表 2.2-8	花東縱谷植物資源綜整表	2-46
表 2.2-9	花東縱谷歷史文物整理表	2-47
表 2.2-10	花東縱谷地區原住民特色彙整表	2-50
表 2.2-11	花東縱谷各鄉鎮人口數及組成統計表	2-53
表 2.2-12	花蓮縣、臺東縣鎮人口成長統計表	2-55
表 2.2-13	花蓮縣、臺東縣民國 104 年就業人口統計表	2-55
表 2.2-14	臺灣地區、花蓮縣及臺東縣近 10 年就業人口統計一覽表 ..	2-56
表 2.2-15	花東縱谷優質農業各區域發展一覽表	2-59
表 2.2-16	臺灣地區所有旅次相關運具之市占率指標(%)	2-68
表 2.2-17	臺灣地區各種運具之市占率一覽表	2-69
表 2.2-18	臺鐵各路線營業里程與場站配置數一覽表	2-70
表 2.2-19	民國 100 年臺鐵東部幹線對各區間路線利用率	2-71
表 2.2-20	民國 103 年臺鐵各路線定期票人數比例表	2-73
表 2.2-21	花蓮縣境內公路汽車客運營運路線表	2-73
表 2.2-22	臺東縣境內公路汽車客運營運路線表	2-74
表 2.2-23	花東地區重大交通建設一覽表	2-76
表 2.2-24	民國 105 年 1 月東部地區各航空站服務路線表	2-77
表 2.2-25	民國 104 年受訪旅客遊覽景點所在縣市排名(單位：人次/每百 人次)	2-78
表 2.2-26	民國 104 年國人前往旅遊地區之比率(單位：列%)	2-78
表 2.2-27	旅遊天數(單位：%)	2-78
表 2.3-1	花東縱谷整體發展之四大主題內容規劃	2-81

表 2.3-2	花東縱谷各旅遊憩據點一覽表	2-85
表 2.3-2	花東縱谷各旅遊憩據點一覽表(續 1)	2-86
表 2.3-2	花東縱谷各旅遊憩據點一覽表(續 2)	2-87
表 2.3-3	東縱谷地區自行車道一覽表	2-91
表 2.3-4	花東地區節慶一覽表	2-96
表 2.3-5	花東二縣觀光旅館統計表	2-98
表 2.3-6	花東二縣一般旅館及民宿統計表	2-98
表 2.3-7	花東縱谷各鄉鎮文創工作室一覽表	2-99
表 2.3-8	花東縱谷地區各鄉鎮文史工作室一覽表	2-100
表 2.3-9	花東縱谷地區各鄉鎮伴手禮一覽表	2-100
表 2.3-10	花東縱谷地區各鄉鎮餐廳一覽表	2-101
表 2.3-11	民國 104 年受訪旅客受臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導影響決定 來臺觀光程度	2-103
表 2.3-12	民國 104 年吸引受訪旅客來臺觀光因素(單位：人次/每百人 次)	2-104
表 2.3-13	民國 104 年受訪旅客在臺期間參加活動排名(單位：人次/每百 人次)	2-104
表 2.3-14	國內旅遊目的(單位：%)	2-105
表 2.3-15	旅遊時主要從事的遊憩活動(單位：%)	2-106
表 2.3-16	旅遊時最喜歡的遊憩活動(單位：%)	2-107
表 2.3-17	花蓮縣近 8 年主要觀光遊憩據點遊客人次一覽表	2-109
表 2.3-18	臺東縣近 8 年主要觀光遊憩據點遊客人次一覽表	2-110
表 2.3-19	花東縱谷國家風景區管理處近 8 年轄區遊憩據點遊客人數統計 表(單位：人)	2-111
表 2.3-20	104 年國內、外旅客旅遊資訊之需求排名表	2-113
表 2.3-21	民國 103 年國內、外旅客主要重事遊憩活動排名表	2-114
表 2.4-1	花東縱谷地區之 SWOTS 分析表	2-114
表 2.4-2	規劃區觀光整體發展各系統目標定位	2-118
表 2.4-3	花東縱谷土地使用計畫面積分配表	2-121
表 2.4-4	分期分區執行計畫實施方向建議(含執行狀況調查)	2-124
表 2.4-5	98 第一次通盤檢討行動策略執行狀況分析表	2-129
表 2.4-6	98 第一次通盤檢討觀光發展目標定位及推動策略檢討 .	2-130
表 2.4-7	國家風景區空間架構一覽表	2-131
表 3.3-1	花東二縣環境容受力資料綜整	3-7
表 3.3-2	花東縱谷戶籍人口數推估表	3-18
表 3.3-3	花東縱谷民國 104~114 年遊客人次推估表(單位：萬人) ..	3-20
表 3.3-4	民國 114 年花東縱谷 3 種情境之觀光遊憩人數推估表 ..	3-20
表 3.3-5	花東縱谷國家風景區遊客人數月別統計表	3-21

表 3.3-6	民國 103 年花東二縣主要觀光遊憩據點尖峰遊客數推估表	3-22
表 3.3-7	花東縱谷民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表	3-23
表 3.3-8	民國 114 年花東縱谷主要觀光遊憩據點日尖峰觀光人數分派表	3-23
表 3.3-9	花東二縣小型汽車路外及路邊停車位表	3-24
表 3.3-10	花東縱谷主要觀光遊憩據點停車數量與每日最高承載量計算表	3-25
表 3.3-11	民國 104 年花東二縣住宿設施分布統計表	3-28
表 3.3-12	花東縱谷民國 97~103 年住宿設施需求推估表	3-30
表 3.3-13	花東縱谷民國 114 年日尖峰觀光人口數與住宿設施需求推估表	3-30
表 3.3-14	花東鐵路旅次預測增量與運量分析表.....	3-32
表 3.3-15	花東鐵路日尖峰觀光人數分析表	3-34
表 3.3-16	花東間旅次數與運具分佈推估(民國 107 年).....	3-35
表 3.3-17	臺鐵近 10 年東部幹線旅客數統計表.....	3-35
表 3.3-18	目標年運輸建設方案組合表	3-36
表 3.3-19	鐵路運輸情境方案客座率推估表	3-37
表 3.4-1	鯉魚潭風景特定區民國 104~114 年遊客人次推估表(單位：萬人).....	3-40
表 3.4-2	民國 114 年鯉魚潭風景特定區 3 種情境之觀光遊憩人數推估表.....	3-41
表 3.4-3	鯉魚潭特定區民國 103 年月別遊客人次統表	3-41
表 3.4-4	鯉魚潭風景特定區民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表	3-42
表 3.4-5	鯉魚潭風景特定區停車數量與每日最高乘載量計算表 ...	3-43
表 3.4-6	鯉魚潭風景特定區民國 114 年平假日遊客量推估表	3-43
表 3.4-7	鯉魚潭風景特定區停車位設施發展與突破策略	3-45
表 3.4-8	鯉魚潭風景特定區民國 97~103 年住宿設施需求推估表 ..	3-46
表 3.4-9	鯉魚潭風景特定區民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推估表	3-46
表 3.4-10	民國 104 年 12 月花蓮市區至瑞穗地區住宿資源統計表 ...	3-46
表 3.4-11	鯉魚潭風景特定區住宿設施管理策略.....	3-48
表 3.4-12	鹿野高台民國 104~114 年遊客人次推估表(單位：萬人)...	3-49
表 3.4-13	民國 114 年鹿野高台 3 種情境之觀光遊憩人數推估表	3-49
表 3.4-14	鹿野高台民國 103 年月別遊客人次統表	3-50
表 3.4-15	鹿野高台民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表	3-50

表 3.4-16	鹿野高台停車數量與每日最高乘載量計算表	3-51
表 3.4-17	鹿野高台民國 114 年平假日遊客量推估表	3-52
表 3.4-18	鹿野高台民國 103 年度各月份平假日遊客量推估表	3-52
表 3.4-19	鹿野高台發展與突破策略	3-54
表 3.4-20	鹿野高台民國 97~103 年住宿設施需求推估表	3-55
表 3.4-21	鹿野高台民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推估表	3-55
表 3.4-22	民國 104 年 12 月玉里地區至臺東市區住宿資源統計表 ...	3-56
表 3.4-23	鹿野高台住宿設施管理策略	3-57
表 3.4-24	池上萬安老田區民國 104 年月別遊客人次推估表	3-58
表 3.4-25	池上萬安老田區民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數 推估表	3-58
表 3.4-26	池上萬安老田區停車數量與每日最高承載量計算表	3-59
表 3.4-27	池上萬安老田區民國 114 年平假日遊客量推估表	3-60
表 3.4-28	池上萬安老田區民國 104 年度各月份平假日遊客量推估表.....	3-60
表 3.4-29	池上萬安老田區發展與突破策略	3-62
表 3.4-30	池上萬安老田區民國 104 年住宿設施需求推估表	3-63
表 3.4-31	池上萬安老田區民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推 估表	3-63
表 3.4-32	民國 104 年 12 月玉里地區至臺東市區住宿資源統計表 ...	3-63
表 3.4-33	池上萬安老田區住宿設施管理策略	3-65
表 4.1-1	運動觀光資源類型表.....	4-5
表 4.3-1	花東縱谷地區各鄉鎮及火車站一覽表	4-28
表 4.4-1	花東縱谷範圍農業用地與非農業用地表	4-38
表 4.4-2	農業用地管理原則表.....	4-39
表 4.4-3	花東縱谷國家風景區觀光功能分區面積分配表	4-42
表 4.4-4	花東縱谷觀光功能分區定義一覽表	4-43
表 4.4-5	花東縱谷觀光功能分區檢討分析表	4-45
表 4.4-6	區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表	4-52
表 4.4-7	區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表	4-55
表 4.4-8	區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表	4-56
表 4.4-9	本計畫土地發展分區對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或 用地別原則	4-57
表 4.4-10	本計畫觀光功能分區與土地使用分區或用地別對應原則	4-62
表 4.5-1	景觀經營管理分區與土地權屬面積分析	4-69
表 4.5-2	景觀經營管理分區與非都市土地使用分區面積分析	4-69

表 4.5-3	景觀經營管理分區與農地分級面積分析	4-70
表 4.5-4	花東縱谷觀光功能分區之土地權屬面積分析	4-71
表 4.5-5	一般使用區(扣除第 2 種、第 4 種農業用地)之公有地土地權屬 資料綜整	4-71
表 5.1-1	重要觀光景點建設計畫執行項目表(單位:億元)	5-2
表 5.2-1	六大主題之遊程說明	5-15
表 5.3-1	臺灣原生植物植栽一覽表	5-19
表 5.3-2	誘鳥、誘蝶植物植栽一覽表	5-20
表 5.4-1	公有土地取得時程表	5-26
表 6.1-1	預估財務收入分年規劃表(單位:千元)	6-2
表 6.1-2	國家風景區建設計畫預算分類分期規劃表(單位:千元) ...	6-5
表 6.1-3	自償率分析表(單位:千元)	6-5
表 6.1-4	建設計畫總預算規劃表(單位:千元)	6-6
表 6.1-5	自償率分析表(單位:千元)	6-6
表 6.1-6	第一期(民國 105 至 108 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千 元)	6-8
表 6.1-7	第二期(民國 109 至 112 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千 元)	6-8
表 6.1-8	第三期(民國 113 至 114 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千 元)	6-9
表 6.4-1	建設投入財務評估說明	6-11
表 6.5-1	花東縱谷國家風景區民國 101 至 104 年績效表	6-13
表 6.5-2	可量化之經濟效益分析表	6-14
表 8.1-1	花東縱谷地區各鄉鎮及火車站一覽表	8-1
表 8.2-1	鯉魚潭風景特定區遊憩資源	8-5
表 8.2-2	鯉魚潭風景特定區環境管理與經營模式說明	8-8
表 8.2-3	鯉魚潭風景特定區交通運具服務項目表	8-9
表 8.2-4	鯉魚潭風景特定區交通管制時段說明	8-11
表 8.2-5	鹿野高台遊憩資源	8-14
表 8.2-6	鹿野高台環境管理與經營模式說明	8-17
表 8.2-7	鹿野高台交通運具服務項目表	8-18
表 8.2-8	鹿野高台交通管制時段說明	8-20
表 8.2-9	鹿野高台實質建設發展計畫	8-22
表 8.2-10	玉里鎮未來願景表	8-25
表 8.2-11	玉里鎮都市計畫範圍觀光遊憩資源表	8-26
表 8.2-12	玉里鎮可利用之公有土地一覽表	8-30
表 8.4-1	花東縱谷跨域合作後續實質推動方式與其他機關、單位配合說 明表	8-48

第一章 緒論

1.1 計畫緣起及目標

1.1.1 計畫緣起

交通部觀光局花東縱谷國家風景區(以下簡稱「花東縱谷」)自民國 85 年規劃設置後，以「花東縱谷風景特定區整體觀光發展計畫」(90.4)作為花東縱谷之遊憩資源開發與經營管理依據。民國 98 年考量國際與國內觀光旅遊市場發展與民國 90 年有所差異，交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處(以下簡稱「管理處」)於民國 98 年間辦理「花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案」。

近年鑑於旅遊型態轉變、民國 100 年「花東地區發展條例」核定通過，花東發展基金陸續挹注，且因應蘇花改公路、花東鐵路電氣化等聯外交通改善工程陸續施作，預期將大幅增加花東地區之觀光遊客量及相關建設需求。為避免超過公共服務空間觀光承載量、提升觀光旅遊環境服務品質、促進觀光永續經營等課題，管理處擬針對現有觀光整體發展規劃行重新評估，並整合「跨域加值公共建設財務規劃方案」之精神，有效提升公共服務設施自償率，發展轄內觀光景點及新興遊憩資源整合利用，塑造嶄新主題並擬訂對應發展策略，作為觀光發展之指導及中程建設計畫與國家風景區範圍檢討之參據。

綜上，管理處依據「觀光發展條例」、「風景特定區管理規則」、「國家風景區管理處組織通則(89.6)」第 2 條及「交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處辦事細則(92.2)」第 4 條，辦理「花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案」。期針對管理處轄內地區之觀光遊憩資源與發展契機檢討與檢視，進而提出後續觀光整體發展策略及管理機制。

政策計畫方面，本計畫乃依循交通部觀光局之國家觀光政策，及行政院國發會(原為經建會)、內政部營建署與花東二縣提出之政策計畫，落實衍生相關計畫，進行管理處轄內觀光整體發展計畫之

檢討與檢視；並配合「重要觀光景點建設中程計畫(105-108年)」、「經濟動能提升方案計畫」、「產業有家，家有產業」、「觀光拔尖領航方案行動計畫」及近年花東地區交通運輸環境之改善計畫等定位與執行策略，結合管理處轄內觀光遊憩資源條件與發展潛力，規劃未來觀光整體發展方向。

1.1.2 計畫目標

東臺灣擁有自然、人文景觀及純樸怡人的慢活氛圍，觀光遊憩資源多元且豐富，為國內外遊客休閒旅遊最佳選擇。

本計畫透過研提花東縱谷國家風景區之整體觀光發展及實質開發建設之規劃，作為國家風景區未來發展及土地使用計畫之指導與參據並發展轄內觀光景點及新興遊憩資源之整合利用，塑造嶄新風貌，歸納本計畫目標如下：

1. 取得環境保護與經濟開發間之平衡，有效減輕環境負面衝擊。
2. 打造具國際水準之陸、海、空多元遊憩活動觀光度假勝地。
3. 營造友善旅遊環境，提升旅遊服務品質。
4. 建構優質景觀路廊，形塑重要門戶及據點入口意象。
5. 結合在地產業及自然文化資源，積極推廣生態旅遊，整體行銷觀光產業。
6. 加強改善原住民部落觀光服務設施，推廣部落深度旅遊。
7. 提出永續經營之財務規劃，提升公共服務設施自償率。

1.2 計畫位置與範圍

本計畫服務範圍為花東縱谷國家風景區；地處臺灣東隅，涵蓋花蓮、臺東二縣，北起木瓜溪南側、南至臺東市北界，轄內包括 15 個鄉鎮(花蓮縣之秀林鄉、壽豐鄉、鳳林鎮、光復鄉、萬榮鄉、瑞穗鄉、卓溪鄉、玉里鎮、富里鄉等 9 個鄉鎮；臺東縣的池上鄉、關山鎮、鹿野鄉、海端鄉、卑南鄉、延平鄉等 6 個鄉鎮)，其中包括花蓮縣壽豐鄉鯉魚潭風景特定區、臺東縣延平鄉紅葉溫泉特定區等 2 個都市計畫範圍；但不包含範圍內 9 處都市計畫地區與東華大學特定區。花東縱谷南北長達 158 公里，面積約為 139,836 公頃(註:原民國 90 年 4 月核定之「花東縱谷風景特定區整體觀光發展計畫」計畫面積為 138,368

公頃，係由人工計算求得，民國 104 年管理處藉由建置 GIS 地理資訊系統，重新檢視所管轄區域範圍面積為 139,836 公頃)。

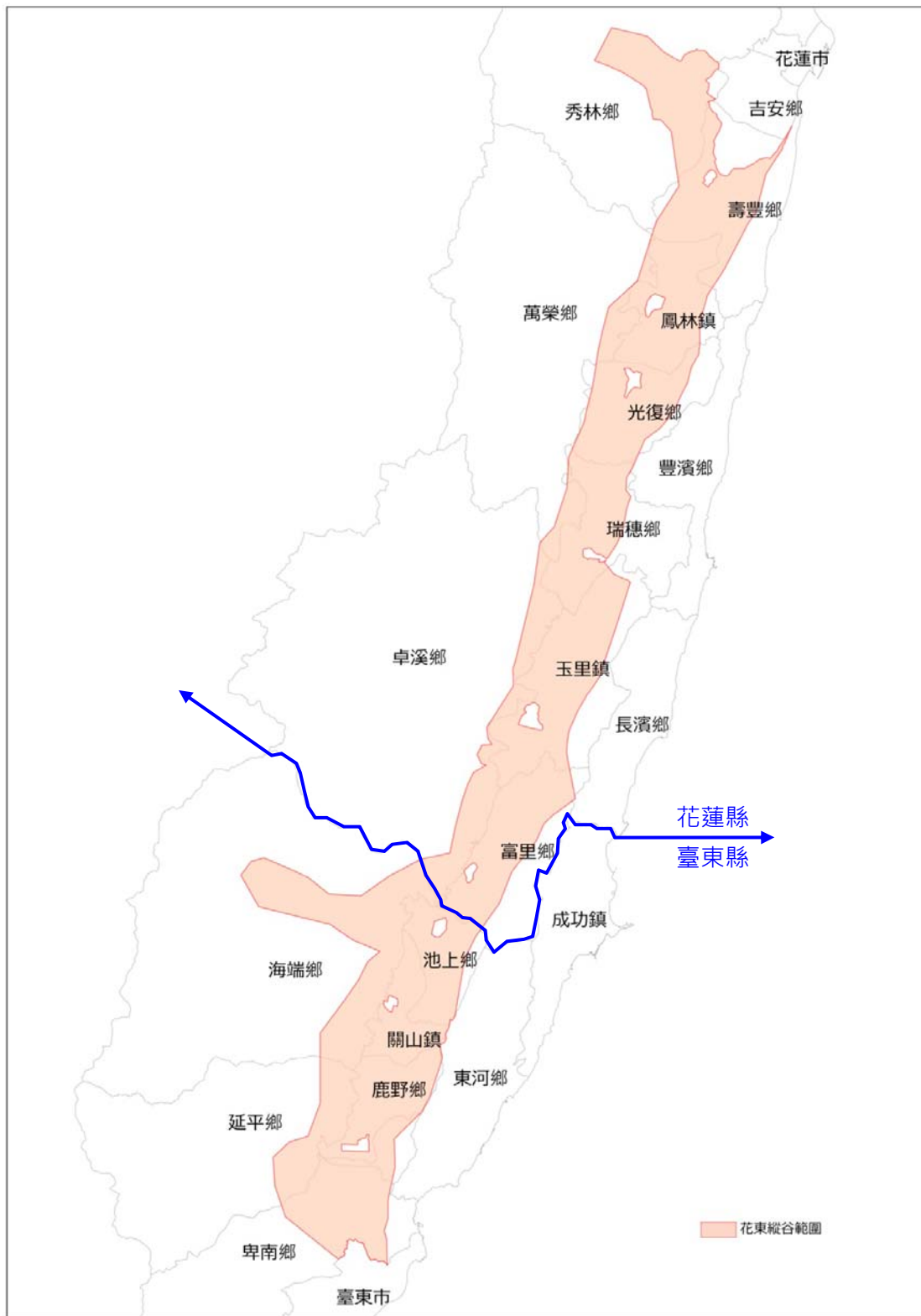


圖 1.2-1 花東縱谷範圍圖

資料來源：本計畫繪製

1.3 計畫執行方法

本計畫以客觀角度辨認環境潛力與限制，主觀角度提出願景訴求，提出系統性的實質空間方案、旅遊活動行銷規劃建議、相關政策法令與執行管理機制的分析規劃，透過多面向整合串連，建構多管齊下的花東縱谷國家風景區觀光發展計畫。本計畫工作項目分五大部分，說明如下：

- (一)基本資料蒐集與分析：從政策內容了解、相關計畫與法令資訊，及透過現地現勘和二手資料分析環境資源條件（潛力面與限制面），客觀角度辨認環境潛力與限制，同時透過主觀面向，提出願景訴求，進而分析界定花東縱谷的內涵與角色。
- (二)觀光環境現況調查分析：透過觀光遊客之需求，以及遊客行為與推估遊客量等資訊，客觀評估花東縱谷之觀光發展潛力與需求，同時配合環境限制發展程度分析，擬定空間架構計畫，做為指導花東縱谷土地合宜利用之規劃藍圖。
- (三)擬定發展定位與構想：經由前述資料蒐集、調查與分析，激盪出適宜與獨特之花東縱谷觀光發展生命與精神，並以整體空間發展架構做為長期宏觀的遠景與指導原則。
- (四)整體發展策略訂定：依花東縱谷之土地適宜性及環境限制等條件，適當提出觀光整體發展計畫，透過研擬觀光空間發展策略、擬定推動重點項目與未來分區分期計畫等，使本計畫整體發展策略能有效控制發展方向和強度。
- (五)落實觀光景點建設及財務計畫：針對未來實際發展建設之觀光景點，擬定景觀環境綠美化、工程用地取得、觀光資源串連及整體經營管理策略和財務規劃評估等，同時結合花東縱谷經營策略並與相關單位配合建構平台機制，使未來花東縱谷能永續發展並提升遊客滿意度。

針對花東縱谷之環境與整體發展，及綜合本計畫發展目標與內涵，研提計畫架構與流程說明如下：

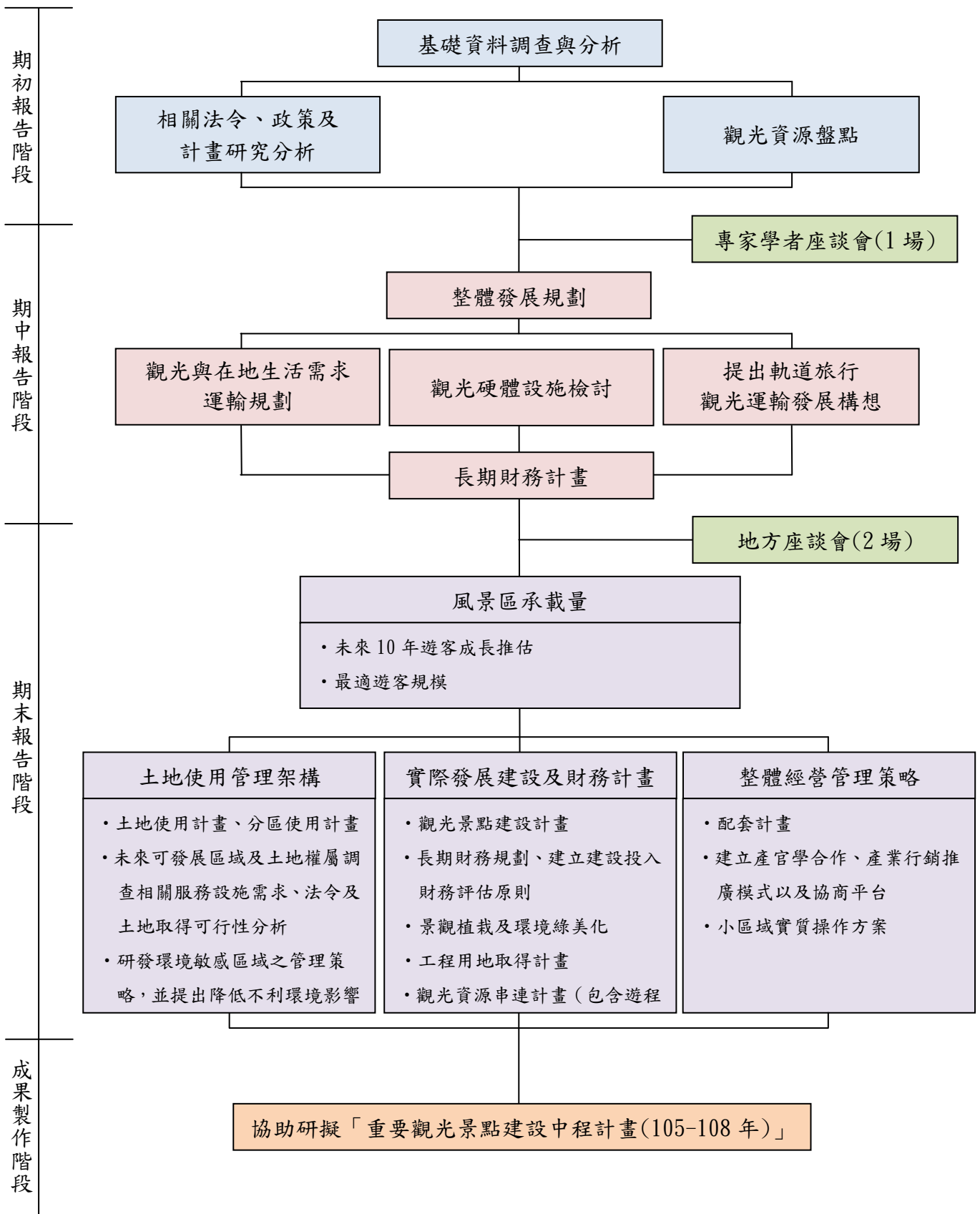


圖 1.3-1 計畫流程圖

資料來源：本計畫繪製

1.4 工作項目

針對既有花東縱谷國家風景區觀光整體發展之各項研究、規劃、調查報告、歷年建設成果及其他與本計畫相關資料之蒐集、彙整、分析及評估等，研提整體觀光發展及實質開發建設之規劃。各階段辦理項目說明如下及表 1.4-1。

(一)基礎資料調查與分析

1. 相關法令、政策及計畫研究分析。
2. 自然與人文環境調查分析。
3. 土地使用現況調查分析。
4. 交通現況調查與未來交通運輸模擬分析。
5. 觀光遊憩市場、地方產業發展及商業活動調查分析。
6. 觀光遊憩與景觀資源調查分析。

(二)整體發展規劃

1. 發展需求與適宜性分析。
2. 課題研析與對策。
3. 配合檢討 98 年「花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)」內容，作為後續相關發展策略及管理機制之依據。
4. 觀光遊憩市場發展定位。
5. 發展構想及願景。
6. 鄰近景點與觀光資源串連規劃。

(三)風景區承載量(包含國際級、國內級及地方景點)

1. 未來 10 年遊客成長推估。
2. 最適遊客規模(含重要景點承載量)。
3. 開發總量管制措施。

(四)土地使用及管理架構

1. 土地使用計畫。
2. 分區發展計畫。

3. 未來可發展區域及土地權屬調查。
4. 相關服務設施需求、法令及土地取得可行性分析。
5. 研擬環境敏感區之管理策略，提出相關建議方案。

(五)實際發展建設及財務計畫

1. 觀光景點建設計畫(未來 10 年重要景點觀光建設計畫包含國際級、國內級及地方景點)。
2. 長期財務規劃：各項建設之財務自償性計畫、財務策略、提出與地方政府與相關部會合作及協商平台機制等。
3. 建立建設投入財務評估原則。
4. 景觀植栽及環境綠美化。
5. 工程用地取得計畫。
6. 觀光資源串連計畫(包含遊程與行銷推廣)。

(六)整體經營管理策略：建立產官學之合作、產業行銷推廣模式以及協商平台。

(七)提出至少 2 個小區域實質操作方案。

(八)協助研擬「重要觀光景點建設中程計畫(105-108 年)」。

(九)辦理 1 場專家學者座談會及 2 場地方座(訪)談會。

表 1.4-1 各階段工作項目進度表

階段	執行目標	規劃團隊工作項目
期初階段	基礎資料調查與分析	1. 相關法令、政策及計畫研究分析。 2. 觀光資源盤點。 3. 初擬財務計畫。
期中階段	整體發展規劃	1. 舉辦學者專家座談會。 2. 觀光與在地生活需求運輸規劃。 3. 提出軌道旅行觀光運輸發展構想。 4. 提出長期財務計畫。
期末階段	舉辦地方座(訪)談會	1. 第一次地方座談會(花蓮場)。 2. 第二次地方座談會(臺東場)。
	風景區承載量	1. 未來 10 年遊客成長推估。 2. 最適遊客規模(含重要景點承載量)。 3. 開發總量管制措施。

階段	執行目標	規劃團隊工作項目
期末 階段	土地使用及管理架構	1. 土地使用計畫、分區使用計畫。 2. 未來可發展區域及土地權屬調查相關服務設施需求、法令及土地取得可行性分析。 3. 研發環境敏感區域之管理策略，並提出降低不利環境影響之建議方案。
	實際發展建設及財務計畫	1. 觀光景點建設計畫。 2. 長期財務規劃、建立建設投入財務評估原則。 3. 景觀植栽及環境綠美化。 4. 工程用地取得計畫。 5. 觀光資源串連計畫（包含遊程與行銷推廣）。
	整體經營管理策略	1. 配套計畫。 2. 建立產官學合作、產業行銷推廣模式以及協商平台。 3. 小區域實質操作方案。
成果 階段	協助研擬「重要觀光景點建設中程計畫(105-108年)」，依交通部觀光局提報時程要求調整。	

資料來源：本計畫整理

第二章 基礎資料調查與分析

2.1 相關法令、政策及計畫

2.1.1 相關法令

以下綜整本計畫與現行中央及花東地區相關法令，針對政策面、環境面、景觀面等目標、規劃、營運之限制規範重點內容，如表 2.1-1。

表 2.1-1 現行中央及花東地區相關法令重點內容彙整表

年份	法令名稱	重點內容
-	景觀法(草案)	為積極改善環境景觀，並養成國民愛護及美化環境景觀之習性，爰擬具「景觀法」，以為維護景觀，塑造優質生活環境。
102 年	公路兩側公私有建築物與廣告物禁限建辦法	本辦法依公路法第59條規定訂定。公路路線系統之市區道路路段或都市計畫區域路段得依都市計畫法、建築法、招牌廣告及樹立廣告管理辦法之規定辦理。
	交通部觀光局及所屬國家風景區管理處補助機關（構）團體辦理觀光活動或計畫實施要點	交通部觀光局為推動觀光活動之產品化、觀光化及國際化，以吸引國際旅客來臺旅遊，特訂定本要點，並詳述補助對象及補助申請辦法等。
	臺東縣景觀自治條例	本條例主要為維護及營造具特色之城鄉景觀，發展多元文化，提昇生活環境品質，實施臺東縣城鄉景觀管理。有關景觀之保育、維護、改善與經營管理，得委任或委託有關機關或鄉（鎮、市）公所辦理。
101 年	鯉魚潭風景特定區場地使用管理要點	為維護鯉魚潭風景特定區之環境及自然資源，特訂定本要點。並詳述場地規範範圍、申請辦法及管制要點。
	公告臺東縣鹿野高台起飛場、龍田降落場及泰平山起飛場禁止危害安全之行為	為維護國民旅遊安全，特訂定本公告。並詳述鹿野高台起飛場、龍田降落場及泰平山起飛場禁止項目及罰鍰內容。
100 年	花東地區發展條例	為推動花東地區產業發展，維護自然生態景觀，發展多元文化特色，提升生活環境品質，增進居民福祉，特制定本條例。主要任務在訂定花東地區永續發展策略計畫，每4年檢討1次。並協調、審議、監督與指導花東地區建設及發展。
96 年	交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處公告從事泛舟活動應注意事項	詳述花東縱谷國家級風景特定區從事泛舟活動經營業者之經營辦法、安全措施規範及公告事項。

年份	法令名稱	重點內容
95 年	交通部觀光局花東縱谷風景區管理處建築特色計畫	以保護自然生態及人文景觀資源，提供高品質遊憩環境，為環境資源永續發展基礎。並建立區域性觀光旅遊服務體系，發展多樣性遊憩活動體驗，朝向度假休閒，提昇國民旅遊品質為重點，同時創造吸引觀光事業投資建設，帶動東部區域經濟發展。
93 年	招牌廣告及樹立廣告管理辦法	依建築法第97條之三第三項規定訂定，並據本辦法辦理。直轄市、縣（市）主管建築機關為因應地方特色之發展，得就招牌廣告及樹立廣告之規模、突出建築物牆面之距離，並得就其形狀、色彩及字體型式等事項，訂定設置規範。
	觀光地區及風景特定區建築物及廣告物攤位設置規劃限制辦法	本辦法依發展觀光條例第十二條規定訂定，並就建築物、廣告物、攤位三項定義說明及明訂其原則內容，據以辦理。
92 年	交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處辦事細則	交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處業務處理，除法令另有規定外，適用本細則之規定。並詳述管理處之企劃、工務、管理、遊憩四課，分掌各項業務。
89 年	國家風景區管理處組織通則	為所有國家風景區管理單位的法源依據，詳述管理處之所屬機關、管理事項及其分設辦理事宜。
84 年	獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法	本辦法適用於鐵路、公路、大眾捷運系統、航空站、港埠及其相關設施等五類交通建設。在禁建範圍內建築或設置中之建築物、廣告物或其他障礙物，應即停止施工。

資料來源：本計畫整理

2.1.2 相關政策及計畫

一、國家觀光政策

我國的觀光產業政策一直是循序漸進的累積觀光價值，回顧近年來所擬定的施政重點大致可歸類為以下六點：

- (一)推動 2009 旅行臺灣年，落實執行國內、外宣傳推廣工作，營造友善旅遊環境，開發多元化臺灣旅遊產品，提振臺灣觀光市場。
- (二)落實觀光拔尖計畫(98-101 年)，規劃推動魅力十大、產業躍升、國際光點及菁英養成等四大主軸計畫。
- (三)執行重要觀光景點建設中程計畫（97-100、101-104 年），確立國家風景區發展方向及聚焦各地特色，集中資源，分級整建具代表性之重要觀光景點遊憩服務設施。
- (四)配合自行車遊憩網路示範計畫，推動風景區自行車網及健全周邊服務設施，推廣深度多元化自行車之旅，發展綠色低碳觀光。

- (五)掌握大陸人民來臺觀光之契機，除將以誠信優質、永續經營大陸旅遊市場外，期藉兩岸大三通之交通便利性，拓展 MICE（會議展覽產業）、郵輪等國際旅遊市場。
- (六)實施「星級旅館評鑑」及「民宿認證」，促進旅宿業服務品質提升。於民國 96 年擬訂 21 世紀臺灣發展觀光新戰略，其實施期涵蓋整個 21 世紀。總體而言有三大目標：
1. 打造臺灣為觀光之島。
 2. 設定來臺旅客每年平均成長率 10%，觀光收入在 GDP 占比中占比提昇至 5%以上。
 3. 旅客對旅遊的滿意度提昇至 85%，並創造永續經營的環境條件。

同時提出三點政策實施方案，包括如 1. 全民心中有觀光、共同建設國際化、全球眼中有臺灣；2. 檢視相關法令內容、體系整合、開創觀光事業發展新格局；3. 營造本土、生態、三度空間的優質觀光發展新環境。以期能建構臺灣成為亞洲主要的旅遊目的地。

為加速推動臺灣觀光，觀光局於民國 98 年推動觀光拔尖領航方案，結合國家風景區整備環島 13 條重點旅遊網，並把舊景點改造出新意象，讓地方重要景點風華再現，並要求將臺灣優勢內涵及相關部會主導之旅遊產品，包裝為具競爭力的觀光產品。其中服務規劃更是從旅客角度思考，提供便利的導覽解說資訊與產品為其核心主軸；以臺灣的科技實力與成熟環境來建置全方位旅遊資訊服務網。另外為建立臺灣觀光品牌價值與口碑效應，更著重在觀光景點服務品質，利用輔導、訓練、評鑑及訂定規範；加入保險及保證機制等方式，輔導提升服務人員水準為核心目標，進而期待整體提高觀光客的滿意度。現行觀光政策設定發展核心主軸則為多元開放、全球布局，集中火力針對各（海外及國旅）目標市場，靈活運用的各種通路與宣傳推廣手法，強力行銷臺灣。

二、上位計畫

國土計畫法於民國 105 年 1 月 6 日公佈；為因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展，並依其國土功能劃分四大區域，分別為「國土保育地

區」、「海洋資源地區」、「農業發展地區」及「城鄉發展地區」。未來花蓮縣區域計畫須依照各分區之規劃原則，針對國土保育、海洋資源、農業發展及城鄉發展等四項，擘劃其空間發展策略及發展模式，以利未來銜接國土計畫之轉型。

本計畫就觀光發展面向，主要針對交通部觀光局相關觀光發展計畫對本計畫的指導，藉由營造多元的旅遊環境與國際觀光行銷，推展優質、特色、智慧及永續觀光，以促進提升花東縱谷地區之觀光服務品質與規模。空間使用面向則以內政部相關之土地使用計畫了解，並著重於如何將觀光發展計畫對應於土地使用計畫，且在不妨礙環境敏感土地前提下，積極推動觀光發展。觀光發展及空間使用二大面向之各計畫內容，詳表 2.1-2。

表 2.1-2 上位計畫指導彙整表

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
觀光發展	六大新興產業發展規劃—觀光拔尖領航方案	98-103年	交通部	1. 以「發展國際觀光、提升國內旅遊品質、提升觀光外匯收入」為理念，透過「拔尖、築底、提升」等3大行動方案，打造臺灣成為重要觀光旅遊目的地。 2. 根據觀光資源及市場優勢，重新定位臺灣區域觀光發展主軸，東部地區定位為「慢活及自然的東臺灣」。	針對新舊市場鎖定新舊產品，以「慢活及自然的東臺灣」為觀光發展主軸，並以鐵馬+鐵道旅遊、有機休閒農業、南島文化、鯨豚生態、溫泉養生為發展重點。
	經濟動能推升方案行動計畫	102年	行政院經建會	擴大觀光服務能量，催生民國105年達到每年1,000萬國際旅客來臺，並優化觀光產業品質，奠定觀光產業從量變到質變轉型之基礎。	1. 規劃產業結合「臺灣觀光年曆」之節慶及民俗活動等，以提升臺灣觀光業品質。 2. 提升旅宿業競爭力，推動「星級旅館評鑑計畫」、「好客民宿遴選計畫」，並強化在地生產、在地消費，以符合綠色消費潮流。
	觀光大國行動方案	104-107年	交通部觀光局	計畫願景為落實「黃金十年：友善國際」之「觀光升級」的施政主軸，秉持「質量優化、價值提升」理念，推展優質、特色、智慧及永續觀光之四大執行策略，逐步實現臺灣成為觀光質量優化、創意加值、處處皆可觀光的千萬觀光大國。	藉由觀光大國行動方案，加強觀光宣傳推廣機制，推動花東縱谷整體觀光事業之觀光配套設計、宣傳、研究發展等。

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
觀光發展	重要觀光景點建設中程計畫	105-108 年	交通部觀光局	延續「重要觀光景點建設中程計畫（101 至 104 年）」（行政院 100 年 8 月 22 日院臺交字第 1000044174 號函核定）建設成果，並調整以 1. 國際觀光重要景點建設、2. 國內觀光重要景點建設、3. 國家風景區經營管理維護等投資重點與優先順序。	逐步提升景點服務能量，積極整合零星景點為遊憩區型態景點，並建設具國際潛力之國內景點轉型成國際景點，以吸引國際遊客參訪。並使國家風景區遊客人數從民國 105 年 4,348 萬人次成長至民國 108 年 4,665 萬人次。
	交通部觀光局—105 年施政重點	105 年	交通部觀光局	<ol style="list-style-type: none"> 1. 推動「觀光大國行動方案（104-107 年）」，執行「重要觀光景點建設中程計畫（105-108 年）」，深化「Time for Taiwan 旅行臺灣就是現在」的行銷主軸。 2. 開拓高潛力客源市場（大陸、穆斯林、東南亞 5 國新富階級及亞洲地區歐美白領高消費族群等新興客源），加強推廣國際郵輪市場、會展及獎勵旅遊潛力市場；深化臺灣觀光品牌形象，搭建觀光行銷平台。 3. 輔導大陸觀光團優質發展，促進兩岸觀光永續發展。 4. 推廣關懷旅遊，持續推廣無障礙與銀髮族旅遊路線及行銷旅遊商品。 	參照觀光局年度施政重點，拓展多元、多族群之旅遊環境及國際觀光行銷策略，營造優質、特色、智慧、永續的臺灣觀光品牌，打造臺灣成為質量優化、創意加值之觀光勝地。
空間使用	臺灣東部區域計畫（第一次通盤檢討）	86 年	內政部	依東部地區特性，以觀光遊憩為主要發展方向，其次為礦物及土石資源之適度開發及保育與工業發展，輔以農、林、漁、牧及商業發展次機能。雙軸多核心發展，以縱谷平原、海岸山脈東側之二條縱貫交通主軸及橫貫海岸山脈連絡縱谷平原與海岸山脈東側地之交通主軸。	花蓮地區： 將區域劃分為花蓮、光復及玉里三個次生活圈，藉以分工、整合各生活圈內的發展機能及建設，提供適當之發展建設以滿足地方生活需求。
					臺東地區： 將區域劃分為臺東、成功及關山三個次生活圈，藉以分工、整合各生活圈內的發展機能及建設，提供適當之發展建設以滿足地方生活需求。

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
空間使用	東部永續發展綱要計畫	96 年	行政院經建會	<p>建設東部為具備多元文化特質、自然生態景觀、優質生活環境與國際級觀光景點之區域永續發展典範，目標：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 發展利基型產業。 2. 營造東臺灣特色新鄉村社區。 3. 妥善保護東部豐富自然資源。 4. 強化花東發展核心機能。 5. 落實綠色運輸及人本環境。 	<p>東部地區適合發展觀光渡假、有機休閒、優質生活、文化創意及海洋生技等五大利基型產業，形成觀光產業群聚。</p> <p>花蓮地區： 以花蓮市發展港市觀光為主軸、強化港區觀光遊憩功能，帶動區域發展，並以三心二軸雙環為發展模式。</p> <p>臺東地區： 建立臺東市為臺灣最適居的城市、完善的綠地及開放空間、人行步道及自行車道系統等，並以成功鎮為特色觀渡假城鎮，整合、串聯花東地區觀光資源。</p>
	國土空間發展策略計畫	99 年	行政院	<p>國土空間發展策略計畫係將國土空間結構分為四大結構國際階層：將臺灣定位為世界網絡關鍵節點。全國階層：將全國分為三軸、海環、離島，分別為「中央山脈保育軸」、「西部創新發展軸」、「東部優質生活產業軸」、「海洋環帶」及「離島生態觀光區」。區域階層：分為三大城市區域（北部、中部與南部城市區域）及東部區域。地方階層：分為七個生活圈（北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高屏、花東、澎金馬）</p>	<p>於全國階層中訂為東部優質生活產業軸，希冀引進產業及區位同時兼顧自然生態保育均衡之概念，整合區域發展模式。區域階層以花蓮至臺東區域為東部區域範圍，並定位為優質生活城鄉，以樂活、慢活及養生休閒之概念融入產業。</p>
	花東地區永續發展策略計畫	101 年	行政院	<p>藉由花東地區永續發展策略計畫開展各項永續行動方案，推動更生態與健康的生活方式，並以「經濟永續」、「社會永續」及「環境永續」三項計畫目標落實永續發展願景。</p>	<p>配合花東地區發展條例之推動，應結合花蓮及臺東建立區域合作平台，建立公民參與之規範與運作機制，並以「三心三軸」進行空間整合發展規劃，三心即為花蓮、臺東二核心及玉里鄉、成功鄉所形成之次核心，三軸為縱谷生活軸帶、海洋景觀軸帶及中央山脈文化保育軸帶。</p>

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
空間使用	全國區域計畫修正案(草案)	103年	內政部營建署	俾利指導直轄市、縣(市)區域計畫進行實質空間規劃，未來並可銜接轉化為「全國國土計畫」	劃設環境敏感地區，規範環境敏感地區類型及土地使用原則，落實國土保育與管理，花東縱谷國家風景區土管應與其進行管制規範整合。
	國土計畫法	105年	內政部	為因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展。	依據「全國區域計畫」規定，國家風景區之「觀光整體發展計畫」將作為各直轄市、縣市區域計畫相關內容之指導，以落實國家風景區觀光整體發展劃之土地使用。

資料來源：本計畫整理

三、相關計畫

依循「花東地區永續發展策略計畫」理念，且為更進一步落實整合在地產業發展，強化在地優勢產業，並達成振興地區經濟之目的，國發會期透過促進觀光休閒、有機農業、文化創意等重點產業合作加值鏈結發展，強化花東產業發展技術與能量，拓展花東品牌與通路，同時創造發展紅利，並合理回饋及分享在地民眾。

為有效發揮跨域合作加值之發展綜效，國發會提出應以善用花東1級產業之發展優勢與2、3級產業之發展契機，強化產業6級化(1級x2級x3級)合作鏈結為主要規劃理念(詳圖2.1-1)。

透過觀光休閒、有機農業、文化創意等重點產業合作加值鏈結發展，提供美好的旅遊生活體驗及特色商品(如保健作物食品、手工藝品等高附加價值商品)，吸引人到花東旅遊，購買花東特色商品，以達到增加所得、創造就業及利潤共享之目標，形成在地產業正向循環發展的創新模式。

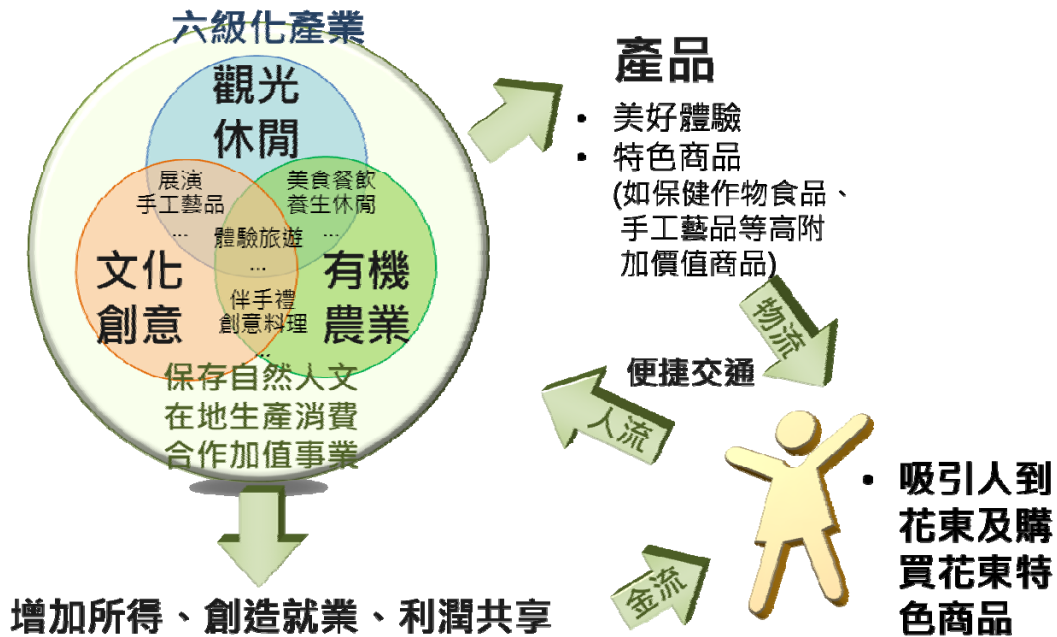


圖 2.1-1 花東產業六級化規劃思維

資料來源：花東產業六級化發展方案，民國 103 年 10 月

以環境優先、特色導向，以及整合發展、利潤共享為規劃方向，重要規劃原則如下：

- (一)保存自然人文資源：保存豐富自然資源及多元文化特色，以及在生態系統涵容的能力下發展。
- (二)運用在地特色優勢：善用自然資源與人文特色，朝低污染、低耗能的高附加價值產業發展。
- (三)解決產業發展困境：改善交通運輸、培訓關鍵人力、加強品牌行銷，增加產業發展能量。
- (四)創造利潤地區共享：推動合作事業，跨域加值合作，建立合理的利潤回饋及共享機制。

依據民國 100 年 6 月公佈之「花東地區發展條例」第 1 條「為推動花東地區產業發展，維護自然生態景觀，發展多元文化特色，提升生活環境品質，增進居民福祉。」之條例意旨，透過中央、地方與民間三方合作，推動花東地區產業發展，發揮花東地區優勢條件，乃依據「花東地區永續發展策略計畫」之永續發展方向。並分別陸續辦理花東二縣 4 年 1 次之綜合發展實施方案。最新內容如下。

(一)花蓮縣 105-108 年綜合發展實施方案（花蓮縣政府，民國 104 年）

以「洄瀾，漣漪」為核心價值，不僅將花蓮打造成為國際觀光亮點、更要讓花蓮成為縣民們健康樂活、安居樂業、凝聚地方居民認同感的宜居城市。

1. 「洄瀾」核心價值

對外定位花蓮縣為國際觀光之都。花蓮縣具有海空雙港優勢，未來以軌道運輸為主、公路運輸為輔，配合低碳人本交通運輸發展，提供持續上升的觀光人口優質的交通運輸服務。配合國際知名的太魯閣國家公園、多元人文特色等，打造出太平洋左岸，一個遍滿陽光、海洋、森林及蘊藏峽谷與溫泉的優質宜居環境。

2. 「漣漪」核心價值

為計畫對內的價值，除了打造國際觀光之都外，更希望能夠以地方發展為出發點，依據花蓮在地特色、透過地方產業及社區發展，打造屬於花蓮縣各鄉鎮的地方自明性。擺脫花蓮為後花園的形象，塑造不同於西部大都會生活模式。

配合計畫願景「在地深耕，永續國際花蓮」及核心價值「洄瀾，漣漪」，應基於地區發展特性，注重「永續環境」、「永續社會」和「永續經濟」三大面向(詳表 2.1-3)，均衡發展各部門的行動計畫。

表 2.1-3 花蓮縣 105-108 年綜合發展實施方案願景面向

項目	內容
永續環境	1. 提升自然環境，保育生態棲地 2. 落實綠色生活，塑造低碳城鄉 3. 強化風險調適，構築安全城鄉 4. 整合多元運具，建構人本運輸
永續社會	1. 加強高齡友善，打造宜居城鄉 2. 兼容多元文化，促進社會公平 3. 深掘地方認同，培育在地人才
永續經濟	1. 建構資訊社會，創造數位生活 2. 發展國際觀光，經營永續環境 3. 創新利基產業，提升地方經濟 4. 輔導產業轉型，促進產業再生

資料來源：本計畫整理

(二)臺東縣 105-108 年綜合發展實施方案（臺東縣政府，民國 104 年）

進一步深化、加強，提出以「幸福升級、迎向國際」為願景，各發展實施方案，以及其內各部門之所有行動計畫，皆為達成此願景而準備。期間透過相關計畫推動，提高縣民的幸福感受，並拓展臺東縣之國際網絡，進而提高整體經濟環境，為有效投入資源，並逐步落實「幸福升級、迎向國際」之願景，須先確立資源支用方向，以善用各種資源促進臺東的永續發展為方向，應建立「補不足」、「顯特色」及「種希望」等三個基礎：

1. 補不足：補足臺東的長期匱乏

優先挹注資源於「保障縣民的基本生存條件」，包括衛生醫療、社會福利、交通，以及其他住民生活所需之相關部門及建設。

2. 顯特色：突顯臺東的獨特魅力

觀光為未來繁榮臺東地區發展的關鍵，利用發掘、保存以及善用地方特有之生態、景觀、文化等價值之途徑，資源除投注於「開發臺東獨特之自然及人文資源」外，同樣需要著重「自然及人文資源的保育與維護」等面向。

3. 種希望：種下臺東的未來希望

為協助臺東永續發展，故資源應挹注在「厚實地方發展潛力」上，如發展利基型產業，以及培育、吸引地區發展所需人才等。

延續第一期實施方案規劃，更進一步提出適地發展的新 4 大目標，增加發展「智慧臺東」目標，發展目標與重點說明如表 2.1-4。

表 2.1-4 臺東縣 105-108 年綜合發展實施方案四大目標

項目	內容
樂活臺東： 成就臺東樂活條件	1. 健康公義：提升公衛醫療品質，促進社會公義。 2. 優遊行動：建置友善運輸，滿足基本民眾行的權益。 3. 安居樂土：管理風險創造安全安心環境。
智慧臺東： 提升臺東智慧城市 治理與資通訊 整合發展	1. 均衡發展：彌平城鄉數位及基礎公共服務措施之落差，以均衡區域發展。 2. 跨域整合：運用資通訊整合資源，建置資訊服務平台，提升公共服務品質。
國際臺東： 創造及發揚 臺東獨特之魅力	1. 魅力美地：發揚在地生活美學，構築宜居宜遊環境 2. 樂活美學之主題觀光及多元微型發展：發展在地特色產業模式並兼顧環境永續。 3. 深耕文化：深掘文化創造多元附加價值。 4. 邁向國際：接軌國際及全球行銷。

項目	內容
創新臺東： 孕育臺東未來希望	花東地區發展條例是針對地方的特別立法，特別資源的投入有其年限，盼望期限屆滿之後臺東因此不再需要此類特殊待遇，而能成為永續發展的典範。因此，應善用此轉機植下未來新產業根基、培育在地人才以及吸引人才東移定居成為本計畫的重要目標。
繁榮鄉村： 提升在地利基產業及 潛力產業資源， 創造就業機會	運用在地的利基型資源，讓特定產業能紮根臺東，如多元族群文化、環境空間資源及特色農漁牧業，形成臺東永續發展的引擎。此外，原住民在工商社會中相對弱勢，需要輔導推動適合原住民文化型態之經濟發展模式，並期進一步吸引青年返鄉發展。
培育人才： 提升人才素質， 奠定永續根基	人才為地區永續發展之本，人口的素質的提升改變，將是臺東永續發展的關鍵。各部門發展都需要人才，臺東的人才培育與留才需要針對發展需要，主要對應教育部門執行推動之方向，應能對應區域發展之專門人才需求，並自社會創新及教育改革著手，從根本進行整體發展環境的體質提升，並期透過整體社會經濟面之發展潛力與相輔相成之人才交流培育機制，養成並吸引外部專業人才落地深耕。

資料來源：本計畫整理

此外，近年花東地區之鐵公路運輸陸續進行相關改善，相關影響計畫彙整如下。

(一)台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫（交通部公路總局，民國 102-107 年）

台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫(以下簡稱「蘇花改」)，主要考量蘇花公路亟需改善之社會共識，並為回應東部民意「安全回家的路」之訴求，交通部從「社會正義」觀點切入，並兼顧「環境保護」理念，重新歸零思考，對蘇花路廊之運輸究竟應如何解決。東部地區具有獨特的地域發展課題，行政院民國 96 年核定東部永續發展綱要計畫，其中明確揭示東部地區是臺灣最後一塊淨土，東部的發展不能追逐西部的模式。因此如何建設東部為具備多元文化特質、自然生態景觀、優質生活環境與國際級觀光景點之區域永續發展典範，成為眾所關注的議題。

為建構花東環境之永續發展願景，型塑優質東部公共運輸環境，政府積極採多元運輸策略，目前投資於宜花東之交通建設，鐵路計畫 379 億(71%)、公路計畫 155 億(29%)。惟區域運輸需求有其產業性質、運輸結構與市場因素限制，海、空、鐵、陸運輸

仍有其不同機能面向，以蘇花公路為區域聯外唯一公路動線，提供安全穩定之交通服務當為改善之基本目標。

花東區域人流、物流及空間條件並無複製西部土地發展條件，區域未來以綠色產業(觀光遊憩與有機農業)為主，惟在地部分一級產業、二級產業仍有其經濟結構性存在事實(農產及石礦、水泥產業)，於貨物運輸仍有其基本需求。蘇花公路為區域唯一聯外公路，安全、穩定性不只是人、物流運輸基本需求，於整體國家區域安全維生上亦有其重要定位。

考量花東環境之敏感性，於區域公共建設及相關配套措施仍需規劃推動之前提，其推動係以安全、可靠運輸服務及強化維生幹道抗災性為目標，以路段災損阻斷及交通肇事頻率高路段進行改善，改善工程採雙向雙車道規劃為原則改善計 8 座隧道(23.8 公里)、橋梁(8.5 公里)、平面道路(6.5 公里)。

蘇花改計畫改變以往公路以道路容量提升及旅行時間縮短為主的觀念，而以提升蘇花公路的安全性及可靠性為主要目標。計畫期程自民國 99 年至 106 年，概估總經費需求 492 億元，由中央編列公務預算支應。

蘇花改計畫範圍為由蘇澳至大清水，針對不同路段採取不同的改善方案，包括優先就線形標準低、交通肇事率高的蘇澳至東澳，以及落石坍方較多的南澳至和平、和中至崇德三路段，以另闢新線方式改善；東澳至南澳、和平至和中路段，則維持現況維護計畫，總計改善長度約 38.4 公里，包括路工段 6.8 公里，橋梁段 8.2 公里，隧道段 23.4 公里，預估計畫益本比可達 1.15，內部報酬率 7.1%。

(二)花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫(交通部鐵路改建工程局，民國 97-104 年)

1. 計畫緣起

- (1)經行政院 97 年 3 月 13 日院臺字第 0970009352 號函核定辦理；另依行政院 98 年 2 月 19 日院臺經字第 0980007556 號函核定為「振興經濟擴大公共建設投資計畫」。

- (2)花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫，為東部鐵路快捷化之重要一環，在政府陸續完成臺鐵西幹線、宜蘭線及北迴線之電化工程，獲致非常良好之效益下，更進一步積極推動花東線鐵路之電氣化工程。
- (3)修正計畫經民國 101 年 1 月 9 日經建會第 1421 次委員會會議獲致結論，101 年 2 月 4 日奉行政院院臺交字第 1010004633 號函核定。

2. 計畫概要

- (1)計畫期程：自民國 97 年至 104 年。
- (2)計畫範圍：臺鐵花東線花蓮站至知本站，路線全長約 166.1 公里。
- (3)工程內容：
 - A. 全線電氣化 166.1 公里，4 處瓶頸路段雙軌化及曲線改善工程。
 - B. 新建雙軌隧道 4 座，橋梁改建 3 座，站場軌道改善。
 - C. 關山及月美路段截彎取直與曲線半徑 800 公尺以下路段改善。
 - D. 雙軌路段：臺東＝山里、東里＝玉里、光復＝萬榮等路段行車及運轉模式，改為電化區間雙單線 CTC 運轉方式辦理。其餘路段為電化區間單線 CTC 運轉方式。

3. 計畫經費：概估新臺幣 254.29 億元。

4. 計畫所在縣市：臺東縣、花蓮縣

5. 計畫示意圖：詳圖 2.1-2。

6. 預期效益

- (1)東部鐵路快捷化：花東線鐵路電氣化後，列車速度可由現行 110km/hr 提升為 130km/hr，大幅縮短行車時間。
- (2)動力一元化：解決目前往返花東線間之列車更換動力車或旅客換乘列車耗時之情事，增進臺鐵運輸效率及提昇服務品質。
- (3)綠色運輸需求：降低沿線空氣污染、CO² 排放及噪音污染，符合東部永續發展需求。
- (4)促進花東觀光旅遊發展：紓解公路交通、減少私人運具，以確保花東觀光資源品質維護與發展。

- (5)發揮環島鐵路系統功能：鐵路電氣化完成後，東西部間來往雙向選擇，逐步發揮環島鐵路系統效益。
- (6)加速東部經濟開發：平衡東西部鐵路建設標準，縮短東西部間交通距離，活絡東西部間經濟交流與發展。



圖 2.1-2 花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫圖

資料來源：花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫
(交通部鐵路改建工程局，民國 97-104 年)

7. 執行現況 (至 105.1.13 進度)

- (1) 本計畫已完成花蓮站至臺東站全線電氣化工程，並於民國 103 年 6 月 28 日正式營運通車，同年 12 月 31 日完成臺東至知本電氣化通車啟用。

- (2) 豐田站至鳳林站(不含)路段土建工程於民國 104 年 4 月 28 日完工、光復電力分駐所新建工程(接續工程)於民國 104 年 5 月 28 日完工、關山電力分駐所新建工程於民國 104 年 8 月 17 日完工。
 - (3) 壽豐高架車站暨壽豐至南平段雙軌電氣化工程已於民國 104 年 6 月 24、25 日完成履勘作業，交通部民國 104 年 8 月 20 日交路字第 1040025951 號函同意啟用在案；民國 104 年 8 月 25 跨 26 日完成壽豐車站 2、3 股(單線)電氣化工程切換啟用，同年 9 月 30 日跨 10 月 1 日切換壽豐至南平段雙軌電氣化啟用。
 - (4) 自強隧道工程中導坑於民國 104 年 10 月 20 日完成，並於同年 12 月 20 日擴挖完成；北口仰拱開挖累計完成 1,721m、南口累計完成 647m，截至民國 104 年 12 月 31 日累計實際進度 95.18%。
 - (5) 玉里電力分駐所新建工程截至民國 104 年 12 月 31 日累計實際進度 94.07%，現進行維修車庫屋頂防水及道碴軌道鋪設作業。
- (三) 花東線鐵路整體服務效能提升計畫（交通部鐵路改建工程局，民國 98-106 年）

1. 計畫緣起

- (1) 依據民國 97 年 11 月 25 日行政院經濟建設委員會召開「振興經濟新方案—擴大公共建設投資審議會議」結論，為加速帶動國內產業投入，爰辦理花東線鐵路整體服務效能提升計畫。
- (2) 為提升東部鐵路運輸服務水準、平衡東西部鐵路運輸服務落差，就臺鐵局現有花東線鐵路車站軟、硬體設備研擬整體服務效能提升措施，藉以提供遊客舒適、便利、快捷的旅遊環境，並促進鐵路沿線地方繁榮與產業發展。
- (3) 綜合規劃報告經 99 年 3 月 12 日奉行政院院臺交字第 0990012028 號函核定。
- (4) 第 1 次計畫期程修正報告已奉行政院 103 年 8 月 14 日院臺交字第 1030046608 號函核定。

2. 計畫概要

(1)計畫期程：自民國 99 年 3 月至 106 年 8 月。

(2)計畫範圍：改善新城站至臺東站間沿線 27 個車站及週邊附屬設施。

(3)工程內容：

A. 花東線鐵路 12 處站房改建、15 處站房改善，包括站場路線、月臺改善（含電力、電訊、號誌及旅運設施）。

B. 嚮導指標雙語化改善，站體周邊景觀綠美化改善，公廁改善（含符合性別平等設施）、月臺改善、無障礙設施改善等。

3. 計畫經費：總經費新臺幣 60.81 億元。

4. 計畫所在縣市：臺東縣、花蓮縣

5. 計畫示意圖：詳圖 2.1-3。



圖 2.1-3 花東線鐵路整體服務效能提升計畫圖

資料來源：花東線鐵路整體服務效能提升計畫
(交通部鐵路改建工程局，民國 98-106 年)

6. 預期效益

(1)預期除可提高臺鐵花東線列車搭乘率、改善鐵路各站站場景觀、旅運服務設施等有形效益外，更可藉各項花東鐵路旅遊多樣化服務，如兩鐵環保專車、郵輪式列車等，結合東部地區自行車遊憩路網開發出鐵路旅遊新模式與新市場。

- (2)帶動鐵路路線與各車站週邊民間相關產業發展，使臺鐵、民間業者、地方政府共創三贏，站在消費者立場，花東線鐵路車站整體服務效能提升計畫執行完成後 能提供花東觀光旅遊新穎的另類行程，增添消費選擇性，也將帶動大量新的旅遊消費。

7. 執行現況（至 105.1.13 進度）

- (1)花東沿線車站設計：路線共 27 處車站，均已完成車站設計作業。
- (2)已完成：平和站、東里站、豐田站、關山站、大富站、山里站、海端站、瑞和站、東竹站、富源站、南平站、三民站、鹿野站、鳳林站、萬榮站、富里站(接續)（共 16 站）。
- (3)施工中：新城站、壽豐站、瑞穗站、玉里站、光復站(接續)、池上站(接續)、花蓮站、吉安站、志學站、瑞源站(接續)、臺東站(接續)（共 11 站）。
- (4)截至民國 104 年 12 月 31 日各施工中車站累計進度：
- A. 臺東站、瑞源站新建接續工程民國 104 年 12 月 30 日開工。
 - B. 壽豐車站累計執行進度 97.44%。
 - C. 新城車站累計執行進度 94.7%。
 - D. 花蓮車站累計執行進度 18.01%。
 - E. 瑞穗車站累計執行進度 99.08%。
 - F. 玉里車站累計執行進度 97.62%。
 - G. 光復車站累計執行進度 94.95%。
 - H. 池上車站累計執行進度 45.51%。
 - I. 吉安、志學車站累計執行進度 2.1%。

(四)臺鐵南港至花蓮提速改善計畫(北宜新線鐵路)

1. 計畫緣起

交通部(鐵工局)自民國 91 年開始進行「北宜新線鐵路」研究，主要考量因素有二：

- (1)既有鐵路路線彎繞，且部分路段坡度過大，形成運能瓶頸，需有新增路廊，改善臺鐵一票難求情形。
- (2)預估未來國道五號雪隧飽和年期為民國 105 年，需有新增路廊，轉移紓解其壅塞情形。

「東部鐵路快速化之研究規劃」報告業奉行政院 93 年 9 月 29 日院臺交字第 0930043190 號函核定原則同意。其中，為興建北宜新線鐵路所研擬之「東部鐵路快捷化計畫—北宜直線鐵路(含礁溪車站東移段)初步綜合規劃」報告書於民國 94 年接續完成，唯該計畫環境影響說明書經送行政院環保署審議，於民國 95 年 1 月 20 日第 138 次委員大會作成「不應開發」之結論，但可依「環境影響評估法」第 14 條第 2 項規定，另提替代方案重新送審。

在北宜新線鐵路經環評審議認定不應開發情況下，為檢討現有西部幹線南港站至花蓮間臺鐵路線之服務並研擬改善方案，重啟研究辦理。

2. 計畫內容

「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫」規劃範圍位於臺鐵南港—花蓮間，以前期可行性研究資料當基礎，續以公共運輸整合的角度檢討速度提升、公共運輸分配與運具指派、地方發展、環境影響、財務及益本分析、觀光發展，另有關車輛購置、舊線營運改善、沿線土地開發(新舊路線)、東砂西運配套、蘇澳站改善、臺鐵票價費率研析等亦須納入課題一併考量，評估縮短鐵路旅運時間及提升營運容量等主要目標效益。

3. 計畫必要性

- (1)東部幹線軌道運輸尖峰時段一票難求，亟需提供民眾一條安全穩定回家的路。
- (2)公路壅塞影響區域環境及發展，亟需低碳可靠的綠能公共運具。
- (3)充足快捷的軌道運能，促進東部區域觀光產業發展。

4. 計畫效益

- (1)北宜新線鐵路提供東臺灣快捷的鐵路運輸服務。
- (2)北宜新線鐵路與宜蘭線鐵路形成路網，促進區域發展。
- (3)創造東部以鐵路運輸為主軸，落實東部低碳旅遊「快速到達、悠游慢活」的觀光及生活環境。

5. 辦理情形(104.9.18 更新)

- (1)民國 95 年 1 月「北宜新線鐵路」計畫完成環境影響評估，經環保署審查認為不應開發，但得另提替代方案重新送審。

- (2)民國 98 年 2 月鐵工局重啟先期規劃(可行性研究)，研究北宜新線鐵路之替代方案。
- (3)民國 100 年 4 月可行性研究報告陳報交通部核轉行政院。
- (4)民國 100 年 11 月行政院核復，同意接續辦理綜合規劃。
- (5)綜合規劃暨相關配合工作(含環評、地質調查及測量)所需費用已編列於民國 102 年度公務預算，將俟立法院預算審議通過後，即可啟動規劃作業。
- (6)綜合規劃暨相關配合工作委託技術服務已於民國 101 年 10 月 22 日辦理預為公告。
- (7)因應北宜新線鐵路為本世紀及國際矚目之工程，相關規劃應具未來發展性，鐵工局為審慎妥善規劃，已分別於民國 102 年 3 月 18 日及民國 102 年 4 月 26 日邀請專家學者提供建議及辦理現勘。
- (8)綜合規劃暨相關配合工作委託技術服務於民國 102 年 8 月 19 日由台灣世曦工程顧問股份有限公司得標，即日起啟動綜合規劃作業、環境影響評估及相關配合工作(地質調查及測量)，期程約 18 個月，首先將先進行約半年之路廊檢討，接續針對提出之路廊進行一年四季之生態調查，仔細探勘地質，避開翡翠水庫水源保護區及生態熱點後，提出可行方案送環保署審查，以降低對沿線環境影響，並俟計畫奉行政院核定後，辦理設計及施工。
- (9)北宜新線鐵路路廊研選就交通運輸、地區發展、工程執行、環境影響及經濟財務各方面綜合考量，重新檢討研提 2 個新路線方案，經綜合評估以「新方案二」為優選方案，並經民國 103 年 4 月 22 日召開推動小組第 3 次暨路廊評選複審會議結論定案。
- (10)民國 100 年 8 月 29 日召開推動小組第 4 次暨期中報告審查會議，原則通過。
- (11)民國 103 年 9 月 10~12 日依據開發行為環境影響評估作業準則召開北宜新線鐵路環境影響評估公開說明會，當地居民或有關團體意見其回應辦理情形，將編製於說明書內說明。
- (12)民國 104 年 2 月規劃團隊完成綜合規劃及環境影響評估調查作業，鐵改局刻正辦理審查作業中。

6. 計畫執行情形

可行性研究成果於民國 100 年 11 月 14 日奉行政院核復，接續辦理綜合規劃及環境影響評估作業。



圖 2.1-4 北宜新線鐵路 2 方案路線圖

資料來源：交通部鐵路改建工程局網站

以下就觀光發展及空間使用二大面向，按管理處、國家發展委員會、花東二縣縣政府相關計畫對本計畫的指導，綜整詳表 2.1-5。

表 2.1-5 相關計畫指導彙整表

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
觀光發展	98 年整體發展計畫 (第一次通盤檢討)	98 年	交通部觀光局 花東縱谷國家風景區管理處	針對花東縱谷遊憩資源與發展契機作全面性檢討與檢視，進而研提觀光發展方向與實質執行策略，揭示潛力發展據點，提昇整體投資環境，帶動東部區域經濟發展。	1. 劃設觀光功能分區並訂定功能分區管制規則。 2. 以花蓮市、玉里/成功地區、臺東市為主要發展核心區，將整體環境分為北、中、南三大發展區塊；「北區：鯉魚潭-光復系統」、「中區：瑞穗-玉里系統」、「南區：池上-鹿野系統」。
	「產業有家，家有產業」計畫	100 年	行政院經建會	「產業有家，家有產業」計畫係為達成政府黃金十年「全面建設一區域均衡」之重點施政計畫，目的為「產業發展適地適性，繁榮地方經濟」、「均衡區域發展機會，促進在地就業」及「發展區塊產業，讓區域品牌國際化」等三項；目前提出 23 項未來興新產業（六大興新產業、四大新興智慧型產業、十項重點服務業及三項其他產業）。	花蓮地區： 於花蓮縣前五名興新產業為「文創及數位內容」、「綠能及綠建築」、「觀光旅遊」、「深層海水」及「生技醫療」。
					臺東地區： 臺東縣未來產業發展構想以「國際觀光度假產業」、「健康有機休閒農業」、「原鄉文化創意產業」及「創新特色生活產業」（深層海水）為主。
	花東產業六級化發展方案	103 年	國家發展委員	為落實整合花東在地產業發展，強化在地優勢產業，並達成振興地區經濟之目的，三大發展策略為產業整合、行銷拓展與便捷運輸，以充分運用花東 1 級產業（有機農業）的發展優勢與 2、3 級產業（文創及觀光）的發展契機，強化產業 6 級化的合作加值鏈結發展。	花東地區面臨傳統產業式微與觀光產業重要性提升等課題，故針對欠缺關鍵技術人力、亮點資源串聯不足、缺乏行銷通路不足及交通運輸限制發展等關鍵問題，可參考該計畫之發展策略，以發揮資源整合綜效。

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
空間使用	花蓮縣105-108年綜合發展實施方案	104年	花蓮縣政府	<ol style="list-style-type: none"> 以「洄瀾，漣漪」為核心價值，不僅將花蓮打成為國際觀光亮點、更要讓花蓮成為縣民們健康樂活、安居樂業、凝聚地方居民認同感的宜居城市。 配合計畫願景「在地深耕，永續國際花蓮」及核心價值，本期方案基於地區發展特性，注重「永續環境」、「永續社會」和「永續經濟」三大面向，均衡發展各部門的行動計畫。 	為了邁向「在地深耕，永續國際花蓮」的願景和守護「洄瀾，漣漪」的核心價值，花蓮縣的發展首應增進居民的生活品質和促進多元文化發展與社會公義；其次，突顯各地方的自明性以發展地區特色觀光；更重要的是，期望居住於此的居民能夠在此深耕，過著充滿希望的生活。
	臺東縣105-108年綜合發展實施方案	104年	臺東縣政府	<ol style="list-style-type: none"> 針對過去多年努力成果，進一步深化、加強，提出以「幸福升級、迎向國際」為願景。並建立「補不足」、「顯特色」及「種希望」等三個基礎。 擬深化第一期規劃成果，更進一步提出適地發展的新4大目標，增加發展「智慧臺東」之目標。 	擬加強接軌中央部會計畫、縣政施政方向與民間意見之整合，達成「樂活臺東、智慧臺東、國際臺東以及創新臺東」4大目標，進而實現「邁向國際幸福城市」的永續發展共同願景。
	花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫	97-104年	交通部鐵路改建工程局	計畫範圍為臺鐵花東線花蓮縣花蓮站至臺東線知本站間，全線電氣化約166.1公里。預期可達到東部鐵路快捷化、動力一元化、綠色運輸需求、促進花東觀光旅遊發展、發揮環島鐵路系統功能及加速東部經濟開發等效益。	<ol style="list-style-type: none"> 花東線鐵路電氣化後，列車速度可由現行每小時110公里提昇為每小時130公里，可大幅縮短行車時間。 沿線可降低空氣污染，並紓解公路交通、減少私人運具，以確保花東之觀光資源品質維護與發展。
	花東線鐵路整體服務效能提升計畫	98-106年	交通部鐵路改建工程局	預計改善新城站至臺東站間沿線27個車站及週邊附屬設施，並提供「遊輪式列車」、「自行車補給」等服務。	可帶動花東地區各鐵路路線與車站周邊民間相關產業發展，進而刺激旅遊產業推升。

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
空間使用	配合節能減碳東部自行車路網示範計畫	98-101年	交通部公路總局	由觀光局推動大坡池等自行車道相關設施暨宣傳行銷及車站外貌、周邊環境；臺灣鐵路管理局提供車廂改造計畫；公路總局利用現有省道台2線、台9線及台11線既有路型，辦理部分路段改善計畫，並針對縣道193及197作為輔助替選道路，協助縣政府進行自行車道劃設與改善。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 打造東部地區為自行車騎乘者的喜好處所，並透過國際行銷提升臺灣國際能見度及知名度，創造更大旅遊產值及行銷效益。 2. 可提供鹽寮、龍門、福隆、石城、大福、壯圍、東港、鯉魚潭、羅山、鹿野、小野柳、三仙臺、八仙洞、石梯坪、磯崎海濱遊憩區等15處服務據點。 3. 建構完備自行車觀光遊憩路網，結合風景點、餐飲及住宿等資訊，提供完整電子圖資，方便民眾使用。
	臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫	102年	交通部	施作工程範圍自臺鐵臺東站至潮州站，包含17座車站設施改善、1座號誌站、橋樑192座及山岳隧道36座之電氣化工程。路線長約123公里，其中改善路線瓶頸，南州站至林邊站約6.8公里路段雙軌化，其餘為原路線鐵路電氣化。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鐵路快捷化：縮短南迴線鐵路行車時間，期未來以90分鐘從高雄直達臺東為目標，並疏解公路容量不足問題。 2. 動力一元化：達成臺鐵簡化車種目標、增加列車調度靈活性，提供旅客更多元化之車次選擇。 3. 提昇營運安全：加固橋梁、隧道及邊坡保護設施，提供快捷安全之鐵路交通。 4. 節能減碳：藉由電氣化減少二氧化碳及廢氣之排放，改善沿線及車內空氣品質，符合永續綠色大眾運輸。 5. 促進東部觀光：改善車站服務效能，配合遊憩據點之分布與運具之整合，建立完善公共運輸，提升東部觀光遊憩服務。
	台9線蘇花公路山區路段改善計畫	102-107年	交通部公路總局	改善長度為38.8公里，計有8座隧道(23.8公里)、橋梁(8.5公里)、平面道路(6.5公里)。	興建完成後除可有效縮短花東地區聯外通車時間外，更可提供花東地區較為安全之聯外公路。藉由移轉穿越性車流及貨車後，可將蘇花公路發展為景觀遊憩道路。

面向	計畫名稱	年期	主辦單位	主要內容	對本計畫之指導
其他	含低碳及環境保育類、觀光發展類、文化保存類、農業與自然環境類及促進民間參與公共建設計畫類。				

資料來源：本計畫整理

2.2 現況環境調查分析

2.2.1 自然環境

一、地理區位

花東縱谷位於臺灣東部，介於中央山脈與海岸山脈間，西倚中央山脈，東與太平洋海域、東海岸風景特定區為鄰，太魯閣及玉山國家公園則分據縱谷地區北隅及西際。花東縱谷受山脈阻隔形成一狹長縱谷地帶，南北長約 158 公里，東西寬約 2~7 公里。

整體範圍貫穿花、東二縣，行政區域涵蓋花蓮縣的秀林、壽豐、鳳林、萬榮、光復、瑞穗、卓溪、玉里、富里等 9 個鄉鎮，以及臺東縣的池上、關山、鹿野、海端、卑南、延平等 6 個鄉鎮，共計跨越 15 個鄉鎮範圍。由於位處中央山脈與海岸山脈之間，同時受到歐亞大陸版塊與菲律賓海版塊的擠壓的特殊地理區位，及花蓮溪、秀姑巒溪及卑南溪三大水系作用，孕育縱谷地區內自然、人文景觀極具特色，且環境未受污染，觀光遊憩資源豐富(詳圖 2.2-1)。

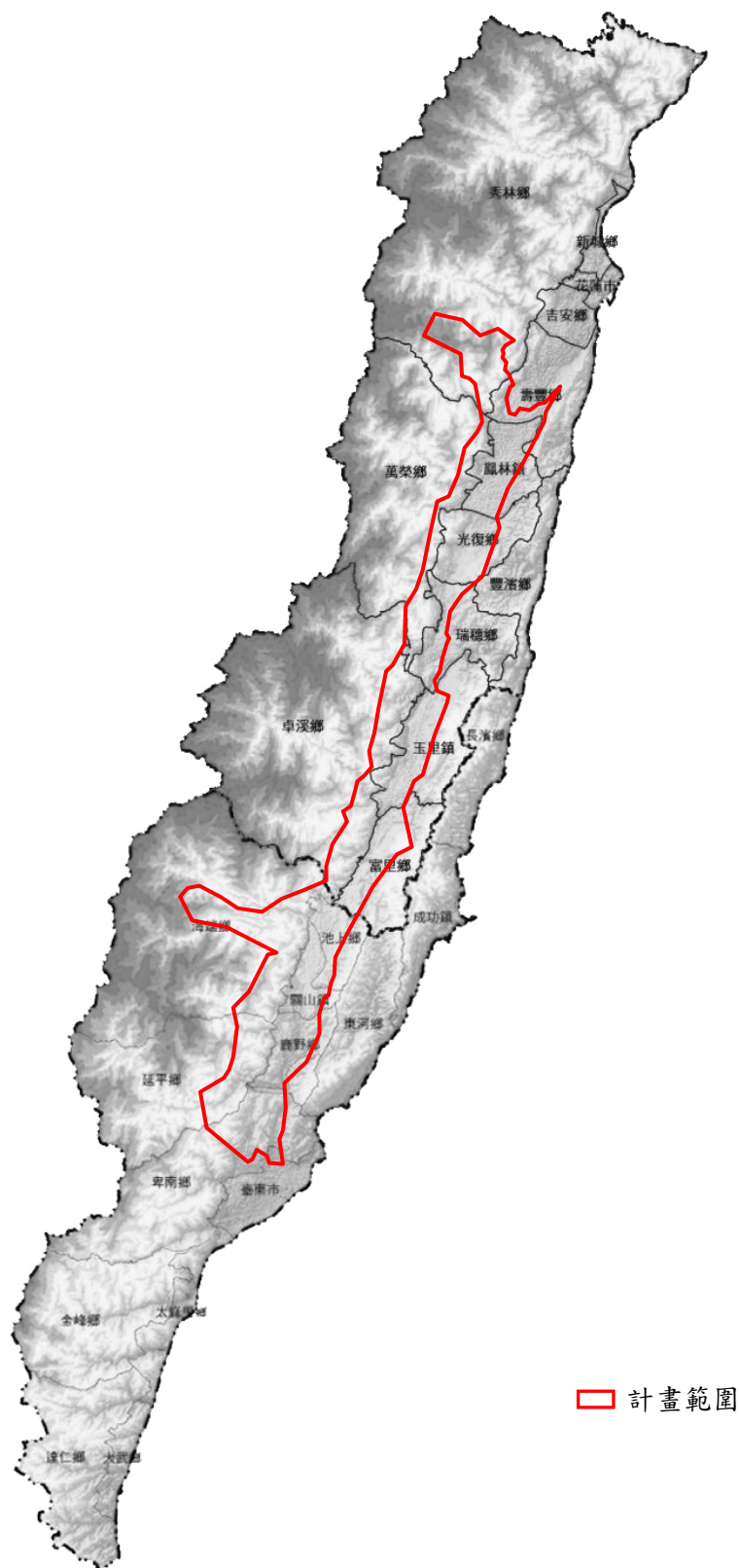


圖 2.2-1 花東縱谷地理區位圖

資料來源：本計畫繪製

二、地形地質

(一) 地形

花東縱谷地勢大致由西側中央山脈向東太平洋傾斜，全境為多山、南北長東西窄之地形，山地分屬於東邊的海岸山脈與西邊的中央山脈，二大山脈之間為花東縱谷平原，而海岸山脈與太平洋之間則為狹長的海岸階地。高度在海拔 100 公尺以上的面積約佔 91%，坡度 5%以上者亦達 89%。地形條件顯示花東縱谷適合觀光建設發展之面積相當有限，高程較低且坡度平緩之土地主要分布在花東縱谷平原區，為全區精華地區(詳圖 2.2-2)。

1. 中央山脈區

位花東縱谷北段，東面形成斷層海岸線或斷層崖，中間有蘇花公路、海岸壁立，常高達數百公尺，尤以清水至崇德段之崖高達 1,200 公尺以上。南、北之間有長約 170 公里之直線狀斷層，位於縱谷平原西緣。由北往南有數個台地，如舞鶴、鹿野及初鹿等台地，高度僅 400 公尺。

2. 海岸山脈區

位花東縱谷地區東邊，臨太平洋西隔縱谷平原與中央山脈平行，北起花蓮港之南，止於臺東之北。南寬北狹，長約 140 公里，寬約 15 公里，中間有秀姑巒溪自瑞穗向東切山而出，將山脈橫截為南北兩段，北段高度均在 1,000 公尺以下，地勢較低，最高峰貓公山高 922 公尺，南段地勢較高，主峰新港山高 1,682 公尺，成廣澳山高 1,597 公尺。

3. 縱谷平原區

介於中央山脈及海岸山脈間的斷層谷，北起花蓮海岸沖積平原，南迄臺東海岸沖積平原。長約 150 公里，寬 2~7 公里，區內北有花蓮溪，南有卑南大溪，中部有秀姑巒溪流經，故河岸階與沖積扇地形發達，在三大溪流分水嶺地勢高達 150~350 公尺，在花蓮溪與卑南大溪出海處則較平坦，形成小三角洲平原。坡度均在 5%以下，僅中央山脈及海岸山脈之山麓偶有 5~15%之坡度。

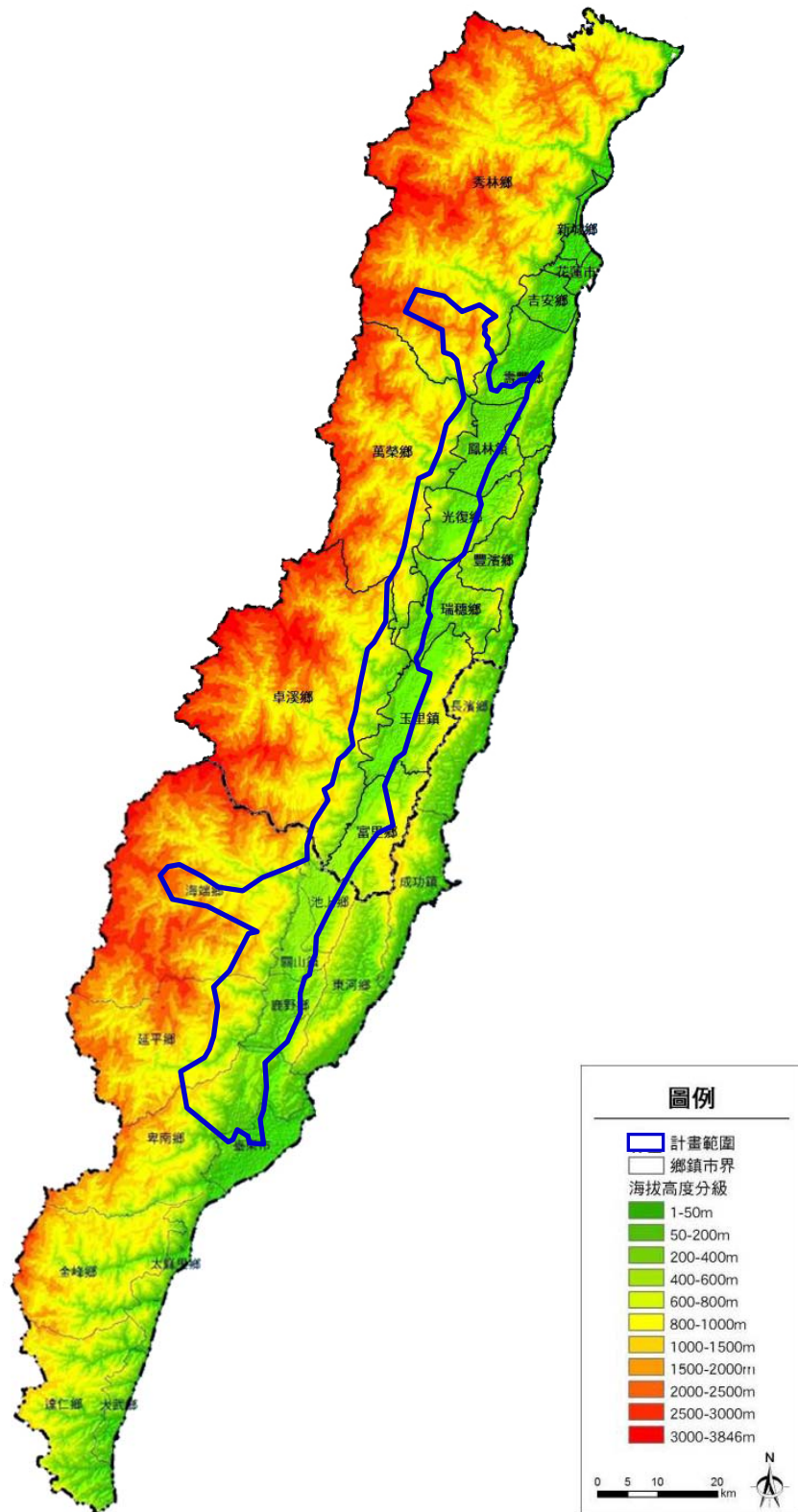


圖 2.2-2 花東縱谷地形圖

資料來源：本計畫繪製

(二)地質

臺灣東部地區位處菲律賓海板塊和歐亞大陸板塊交接處之前簷，經數百萬年來，兩大板塊相互的推擠，所形成的造山運動，在河川切割、侵蝕、沖積及海浪衝擊等天然作用下，在花東縱谷內造就了變化多端的地質景觀。臺灣板塊分布上屬於西太平洋邊緣花彩列島的火山島弧，由此島弧向南延伸的是呂宋火山島弧，包含奇美火山雜岩及綠島、蘭嶼等火山島。秀姑巒溪下游的奇美周邊，乃呂宋火山島弧的北方末端，由此銜接花東縱谷，形成臺灣本島最寬闊的活動斷層帶。

縱谷斷層確實是花東縱谷中一個主要的變形帶，透過 GPS 地殼變形的測量顯示，斷層的滑移作用造成地表斷層帶每年持續有 2~3 公分的壓縮及位移，整個板塊以每年 8 公分的速度聚合，其中超過 1/3 的量是集中在這個寬 2~7 公里、長 158 公里的花東縱谷上，縱谷斷層從北端的花蓮區段、到中南段的玉里、池上、台東等區段，每年都有明顯持續移動的現象，地球科學家亦將此現象稱之為「斷層潛移」。因此，花東縱谷因受板塊作用影響，地震頻繁，地質構造較破碎，地形複雜、崎嶇；然亦造就諸如池上斷層露頭及利吉惡地等特殊地形景緻。

花東縱谷的地質由西而東可分成中央山脈地質、縱谷平原、海岸山脈地質等三大區，其中之中央山脈地質區，為臺灣最古老之地質和構造單元。

花東縱谷平原地層區為中央山脈及海岸山脈崩解岩礫堆積而成，經河流沖積及陸地崩塌等地形變遷，形成高低不平的河岸階地，土壤以石質土、紅棕色壤土及粘土為主，組成土質良好，十分適宜植栽生長。

花東縱谷東面的海岸山脈，由奇美層、都巒山層、大港口層、利吉層及卑南山礫層，主要由安山岩質火山岩所組成，地層及地質構造複雜。臺東縣境利吉層，地表為結構鬆散泥岩及沙岩，岩性軟弱，遇雨則表土流失，形成山勢陡峻、寸草不生，因而稱為「惡地」或「月世界」。

整體而言，花東縱谷土地狹長且多山地，自然環境變化很大，發展條件與西部縣市不同，各區概況分述如表 2.2-1 及圖 2.2-3：

表 2.2-1 花東縱谷地質分類表

地 區		說 明
中央山脈地質區	中央山脈之東翼亞區	主要由新古生代至中生代之變質雜岩系中大南溪片岩，構成為臺灣最古老之地質和構造單元。地質構造現象呈片理、劈開、線構造、變質分異、微褶曲、微斷層等特徵，岩層之分布山脈同東北、西南走向。
海岸山脈地質區	奇美層	主要是黑色砂炭與頁岩的薄片互層，每層通常厚約20~30公分，該層廣泛出露在海岸公路。
海岸山脈地質區	都巒山層	為火山岩流、火山碎屑岩再堆積火山碎屑岩所構成。此一岩層分布甚廣，在地形上都形成高峰山脊，如新港山、成廣澳山。此外由於都巒山層膠結良好，堅硬耐蝕，在海岸出露受海侵蝕易形成海蝕地形，造成優美景觀。
	利吉層	為夾雜許多砂岩與蛇綠岩角礫狀岩塊之黑色泥岩，多分布在海岸山脈之西南部。
	卑南山礫層	為海岸山脈中最新之地層單位。多分布於海岸山脈南端，由礫岩組成，部分與利吉層呈斷層接觸或交錯。
縱谷平原地質區		該區地層主要由中央山脈及海岸山脈崩墜之岩礫堆而成。後經陸地崩塌，海水退落，舊河床淤積之漸次變遷，形成高低不等之河岸階地，及主要由第四紀古期沖積和現代沖積層所構成之河口沖積扇；少部分為第三紀之卑南山礫層。

資料來源：2015 願景臺東發展策略規劃報告書，民國 98 年

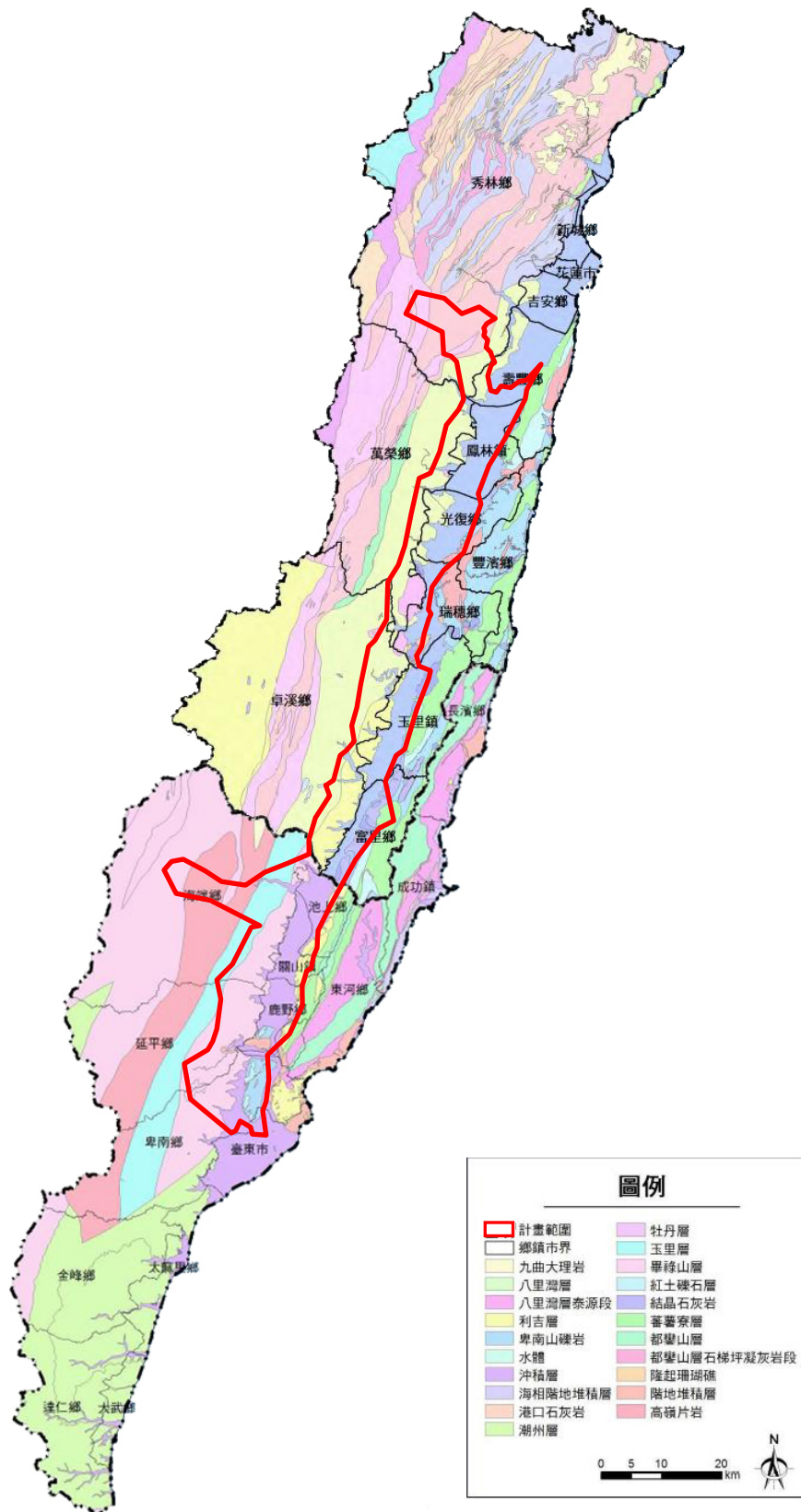


圖 2.2-3 花東縱谷地質圖

資料來源：本計畫繪製

三、土壤水文

(一)土壤

東部區域之土壤性質，主要受到地質及地形影響，形成多樣的土質成分及成土厚度。茲整理花東土壤特性如表 2.2-2 及圖 2.2-4。其中縱谷平原內較靠近河邊之低地，因受河水泛濫及帶來砂礫覆蓋結果，除花蓮及臺東三角洲平原與玉里、鹿野、池上及大富附近離河道較遠的土地有土壤超過 60 公分以外，其餘土壤淺薄，並挾帶相當數量石礫，總面積約佔平原面積之 1/3。夏季颱風過境，常引起山洪，挾帶砂礫沖毀靠近溪灘之農舍、橋樑及道路，故此地區應常設水土保持防洪之工作。

表 2.2-2 花東縱谷土壤狀況表

位置		土質	狀況	植栽
中央山脈東側	1,700~3,000公尺	灰壤、棕灰化土、石質土混合存在	地勢緩和、向陽、排水良好處	草類植群相 高山針葉樹林相
	2,800公尺以下平緩處	紅黃化土及石質土	地形較平坦處，可達100cm之土層，土質尚佳	闊葉樹林相
	700公尺以下山麓平坦處	紅棕色、中酸性質壤土	較低山麓處，尚有30~50cm，土質良好	施以水土保持，尚可種長期植物
	山麓邊緣及河階地	準紅壤土、玢質粘壤土、粘土	土層約有70~90cm，排水良好，坡面整齊平緩	宜各種作物栽種
海岸山脈	高峰山脊	安山岩塊母岩、黑色粘壤質表土	耐風化之母岩，但侵蝕盛行	風化侵蝕劇烈不宜農作
	山脈西側低處	頁岩、細砂母岩、粘壤中酸性土	中酸性粘壤質地，較細軟土層較厚，約80~100cm	耕種久後，應加以水土保持
	山陵與海岸階地	火山碎屑風化、暗灰酸性底土	粘質地，排水不佳，土壤孔隙太少	—
	山脈南段東側低丘	石灰質泥岩及軟質頁岩淺棕灰表、灰黃棕底土	土層約30~100cm不等，依坡度而定，核粒狀，底層粘實	土層較厚者，坡緩，宜從事栽植
	現代沖積層	紫棕色土及黃壤、含礫石、砂石	沖積土內含砂石，土壤貧瘠，地質薄弱	適合岩石植物及耐風瓊麻類植物
縱谷平原	靠河邊之低地	河水泛濫帶來之砂礫之砂土	土層薄、石礫多	耕種時，須檢出石礫費力，並有乾旱現象
	遠河邊之低地	灰色礫質壤土、近中性、微酸之砂質壤土	土層超過60cm，為農作物之主要土壤	為農作物最主要之土壤帶

資料來源：2015 願景臺東發展策略規劃報告書，民國 98 年

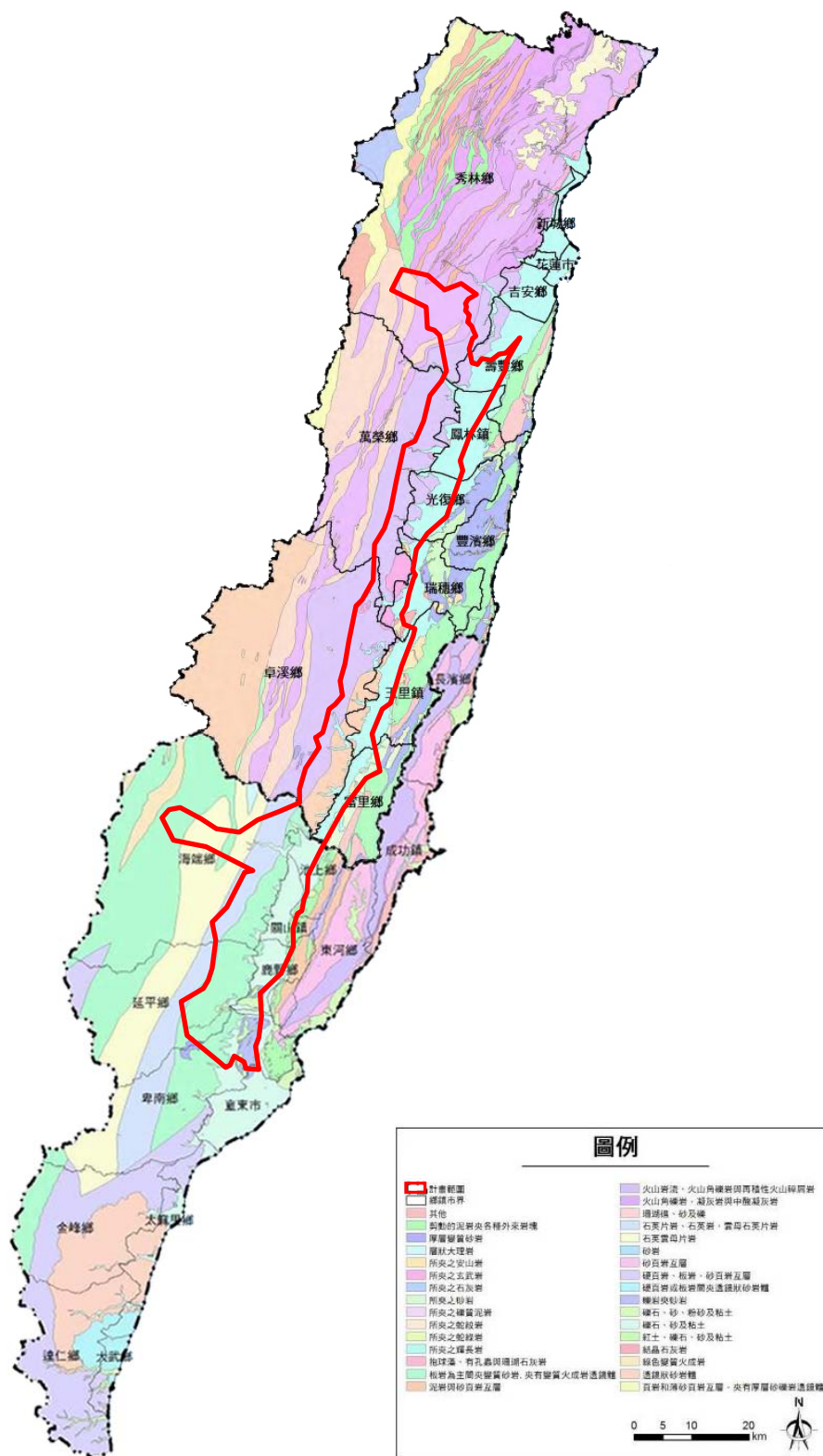


圖 2.2-4 花東縱谷土壤圖

資料來源：本計畫繪製

(二) 水文

1. 河流

花東縱谷之水系主要依河川及山脈之分水嶺可劃分為五大流域，27 個集水區，其中主要行經本計畫範圍由北而南為花蓮溪、秀姑巒溪、卑南溪等流域。

花蓮溪水系由南而北匯集木瓜溪、壽豐溪、萬里溪及馬鞍山等河流，由花蓮入海；秀姑巒溪由南而北，與卑南大溪同源逆流，其間匯集中央山脈東側的樂樂溪、卓溪、豐坪溪、紅葉溪、富源溪等，在瑞穗附近向東轉，橫斷海岸山脈於大港口出海。卑南溪水系則包括新武呂溪、鹿寮溪、野鹿溪，至臺東出海。三水系流域詳述如下及參表 2.2-3。

(1) 花蓮溪河系

為發源於拔子山西北坡之烏大開溪，沿縱谷平原在萬榮東富沖積扇與花蓮溪主流匯合後往北，其間匯入壽豐溪，並於大花蓮沖積扇前與木瓜溪合併，終而入海。木瓜溪與花蓮溪合流處，形成廣大之複合沖積扇。扇頂在初英附近，高約 110 公尺，由此處已開始受溪流切割，沖積扇面中間處受木瓜溪之二支流切割，將扇面分為 3 部分。而木瓜溪中上游呈現連續性峽谷。

於壽豐溪之下游處形成一大沖積扇，扇頂在西林附近，海拔逾 200 公尺，河谷呈掘鑿曲流，但因上游山崩活動較盛，河谷被大量岩屑埋積，呈稍寬（800 公尺以下）而平坦之河床。萬里溪的中、上游呈現連續之峽谷地形，森坂村以下之下游地區則形成萬里沖積扇並南鄰馬鞍山沖積扇。馬鞍山上游呈現南北向縱谷，中游呈東西向之橫谷，下游形成前述之馬鞍山沖積扇。

(2) 秀姑巒溪河系

秀姑巒溪發源於縱谷平原的池上鄉之大坡池，沿縱谷向北流至瑞穗，轉向東流，橫斷海岸山脈呈現顯著的對入曲流，最終於大港口入海。全長 81.15 公里，其間合併由中央山脈東流之順向樂樂溪、卓溪、豐坪溪、紅葉溪等支流，至瑞穗之東，又合併富源溪。

樂樂溪（又稱樂庫樂庫溪）流經花蓮縣卓溪鄉與玉里鎮 2 個鄉鎮，在卓樂地區的卓富大橋前與清水溪匯流，至玉里鎮安

通一帶匯入秀姑巒溪。此外，樂樂溪及流經南安遊客中心及附近瓦拉米步道、南安瀑布等知名景點。

(3) 卑南溪河系

本溪上游為新武呂溪，發源於中央山脈及關山山脈之東坡，呈現順向河並向東流，至池上突然折向南流，流灌縱谷平原，途中於瑞源南方合併鹿寮溪，流經龍田地區南側一帶時合併鹿野溪，最後於臺東市北方入海。其河口與利嘉溪、知本溪合流，形成廣大之三角洲，即臺東平原。由發源處至河口，全長約 84.35 公里。

表 2.2-3 花東縱谷各主要河川概況及特性表

項目		主要河川水系		
河川		花蓮溪	秀姑巒溪	卑南溪
發源地		中央山脈 丹大山支脈拔子山	花蓮縣、臺東縣 崙天山南麓	中央山脈 卑南主峰
河源標高（公尺）		2,260	2,360	3,293
流經行政區域		光復鄉、鳳林鄉、壽豐鄉、吉安鄉、花蓮市	富里鄉、卓溪鄉、玉里鎮、瑞穗鄉、萬榮鄉、光復鄉、豐濱鄉、海端鄉、池上鄉	臺東市、卑南鄉、延平鄉、鹿野鄉、關山鎮、海端鄉、池上鄉
流域面積（平方公里）		1,507.09	1,790.46	1,603.21
幹流長度（公里）		57.28	81.15	84.35
平均坡降		1:285	1:34	1:165
歷年平均雨量（公厘）		2,980	2,686	2,100
平均逕流量（百萬立方公尺）	11~6月	914	1,003	880
	5~10月	2,895	3,360	2,785
	全年	3,809	4,186	3,665

資料來源：經濟部水利署網站

2. 瀑布

花東縱谷地區由花蓮溪、秀姑巒溪和卑南溪等三大水系構成綿密的水路網絡，源頭都起於海拔 2,000~3,000 公尺的高山上，因而形成了許多峽谷瀑布之景緻。由於部分瀑布位於山區、交通困難，尚未闢建任何步道系統或一般車輛可及性低，因此較不適合作為觀光遊憩之用，依據交通部觀光局觀光景點分級，花東縱谷區內瀑布目前皆屬於地方級觀光據點，知名的瀑布如表 2.2-4 所示。

表 2.2-4 花東縱谷地區瀑布簡介表

瀑布名稱	簡介
山風瀑布	瀑布水源自大里仙山，從瓦拉米步道入口處進入，沿途有低海拔闊葉林，動植物相豐富，至山風瀑布處有吊橋與觀瀑亭，瀑布水流灑落如白絹，景色優美。
南安瀑布	上游發源於花蓮縣卓溪鄉的大裡仙山，高約50公尺，係集岩上山澗而成，最後瀉入拉庫拉庫溪，其下有好幾處深淺不一的水潭。
羅山瀑布	高約120公尺，屬斷層側立面地形的崖壁瀑布，因長期內蝕作用有瀑布溝及倒錐狀峽谷與溪壑，沿山植被蔚然，有雄偉之勢兼具清幽之美，從台9線螺仔溪橋段向東遠眺即可看到。
鳳凰瀑布	鳳林溪屬於花蓮溪之一支流，源於西鳳林山海契約900公尺處，瀑布有二處，一處偏西於半山腰，落差及水量較大，似一銀緞，另一處偏北落差及水量較小。
鐵份瀑布	源於海岸山脈西側山崖，高約26公尺，沿著蜿蜒農路與鐵份溪前行，即進入瀑布風景區範圍。
富源瀑布	於富源國家森林遊樂區內，以蝴蝶和瀑布景觀聞名。
大興瀑布	民國97年桃芝颱風造成大興村嚴重災害，大興瀑布美景也因此遭受土石崩落影響而不復所見，縱管處與光復鄉公所在此規劃興建「大興瀑布紀念公園」。
龍泉瀑布	自侖天山半山腰的岩壁上落下，其為秀姑巒溪-萬朝溪所屬流域，瀑布高差約200餘公尺。
加拿瀑布	迦樂檢查哨沿加拿溪向上游直行約90分鐘可到達，景緻自然原始壯觀。

資料來源：萬象花東網站

3. 湖泊

花東縱谷的湖泊主要包含鯉魚潭及大坡池。其中以鯉魚潭面積最大。以下就 2 個湖泊進行介紹如下及參圖 2.2-5：

(1) 鯉魚潭

位於花蓮市西南方約12公里處，屬於秀林鄉文蘭村境內，為中央山脈與鯉魚山系所圍圍而成的湖泊，為東部地區最大的內陸湖泊，且「澄潭躍鯉」為花蓮八景之一。

鯉魚潭四周山群乃為林木、果園景緻，目前結合潭邊腹地已發展出水域親水活動及周邊商圈、社區、餐飲、自行車租賃及體驗活動，成為縱谷北段區帶重要水域遊憩據點。

(2) 大坡池

又名池上大埤，位於池上鄉東南側，北距臺東約 60 公里，形狀呈現不等邊三角形，是秀姑巒溪上游舊河道堰塞後之遺跡，

其主要水源來自新武呂溪伏流以及人工水圳灌溉附近水田後的溢流水。

鑒於大坡池腹地廣大，水邊具豐富項類資源，可供賞鳥、生態研究、賞景等活動；近年來結合地方組織及各方資源，逐步清除大坡池淤土並且積極復育池內與周邊豐富優美的自然生態系統；已規劃環湖步道、低密度垂釣區、湖濱草原幽靜野餐活動、遊客服務中心等，另透過池上大坡池親綠自行車網絡系統，則可串連至浮圳大觀樓、稻米原鄉館等池上周邊景點。

4. 地下水

花東縱谷之地下水主要蘊藏於縱谷平原，分布面積約 800 平方公里，佔區域總面積 9.8%。其中地下水的蘊藏量以花蓮溪流域最多，卑南溪流域次之，秀姑巒溪流域較少。海岸山脈東側沿海地區因腹地小，天然補注水量較少，故此地區之含水層淺薄，地下水蘊藏量不豐。

花東縱谷之總地下水年補注量為 2.50 億立方公尺，現已開發利用量 1.46 億立方公尺，其利用率為 58.4%。地下水開發主要集中在於花蓮市、臺東市一帶；年抽水量約 1 億立方公尺，不宜再增加開發。縱谷平原其他地區尚有大量地下水可供運用。

5. 溫泉

花東縱谷因擁有特殊的地質條件，蘊含了豐富的溫泉資源。縱谷地區溫泉露頭大多分布於花東縱谷西側靠中央山脈一帶，少數幾處位於海岸山脈，如安通溫泉等露頭。目前花東地區已進行開發作為觀光遊憩使用之溫泉露頭，包含開發歷史甚早的瑞穗、萬榮、安通等花蓮三大溫泉區及鄰近之臺東知本溫泉，二子山、富源、臺東紅葉、霧鹿等溫泉後續陸續開發使用，而其餘溫泉露頭皆屬於野溪溫泉，大多位於較為偏遠的山區，交通不易前往，但也因此保有最為自然的景緻，其分布位置主要集中於臺東縣海端鄉之霧鹿峽谷一帶。

花東縱谷區內已開發設立瑞穗、萬榮、安通等主要觀光溫泉區，知本溫泉雖然位於縱谷範圍以外，但與花東縱谷整體旅遊發展關係密切，遊客經常自行規劃連接知本溫泉與縱谷據點之遊程活動，知本溫泉亦為國內知名的溫泉旅遊勝地，且其泉質及其周遭景觀皆各具特色，介紹分述如下(詳表 2.2-5、圖 2.2-5)。

(1) 壽豐溫泉

理想大地渡假村由業者自行於 2,000 公尺深的地底鑽探溫泉，水溫約 40.5℃，pH 值 8.0 屬於鹼性氯化物泉，水質清澈無味，屬於花蓮地區新興溫泉區，目前當地代表性業者為理想大地渡假村，並已取得溫泉標章。

(2) 富源溫泉

為近期新開發之溫泉區，擁有全國獨一無二的雙溫泉泉質，擁有 2 種不同的溫泉碳酸氫鈉泉（俗稱美人湯）及碳酸鹽泉（俗稱黃金溫泉），pH 值 7.2、泉溫約 56℃，結合了國家級樟樹林釋放的芬多精及現代多功能水療設備。代表性溫泉業者為富源國家森林遊樂區之蝴蝶谷溫泉渡假村。

(3) 瑞穗溫泉

為全臺唯一氯化物碳酸鹽泉，又稱黃金湯，溫度約 48℃ 左右，含有鐵質呈黃濁顏色、pH 質 7.1、出泉量 100/min，用做為泉浴因水質黃濁需沉澱、過濾方可使用。據醫學研究，常泡弱鹼性溫泉的夫妻，生男孩的機會很高，因此瑞穗溫泉又有「生男之泉」的美名。代表性溫泉為瑞穗溫泉區內各家業者，並組織「花蓮縣瑞穗溫泉觀光協會」，配合政府單位舉辦溫泉季等觀光節慶活動。

由於瑞穗溫泉區內有許多民間業者自行在當地開鑿溫泉井，並興建為溫泉旅社或渡假小木屋，為保護溫泉露頭，避免民間業者零星開發或漫無節制的濫挖濫建溫泉水井，同時避免造成土地使用及景觀之紊亂，影響花東縱谷區域未來整體之發展，花蓮縣政府依循「洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景」，於民國 100 年度進行「擬定瑞穗溫泉特定區計畫」。

(4) 萬榮紅葉溫泉

俗稱內溫泉，位於萬榮鄉紅葉村之紅葉溪西畔，其露頭在紅葉溪與其支流加星溪交會口之西側約 500 公尺的崖壁下，亦即在紅葉溫泉旅社屋後的崖腳。溫泉可達到 74℃ 面積為 312.40 公頃。

(5) 安通溫泉

早年即以「安通濯暖」名列花蓮八景之一，由於其周邊地質主要為火山沉積岩，泉質為弱鹼性硫酸鹽氯化物泉，泉溫可

高達 62℃、pH 質 7.1~8.9、泉量 100/min。代表性溫泉為安通溫泉區之業者，並組織「花蓮縣安通溫泉觀光協會」，配合政府單位舉辦溫泉季等觀光節慶活動。

(6) 霧鹿溫泉

其最奇特處在於其是由峽谷山壁夾縫中湧出，泉質亦為弱鹼性碳酸氫鈉泉，水質清澈，無色無味，pH 質 7.9，出水量大達到 1200/min，除具有放鬆緩和肌肉疲勞之療效外，泉水可飲用。霧鹿峽谷沿線雖有多處溫泉露頭，但多為野溪溫泉。

(7) 池上溫泉

新武呂溪上游霧鹿峽谷沿線有多處溫泉資源，位於下游池上鄉日暉國際渡假村業者因此自行開發探鑿，成為池上鄉第一個溫泉區。泉質屬碳酸氫鹽氯化物泉、pH 質 6.8-7.0、水溫約為 45℃。

(8) 臺東紅葉溫泉

位於臺東縣延平鄉紅葉村，布農族人則稱此地為「拉哈拉」，意即「有溫泉的地方」。原本野溪溫泉規劃設計成「紅葉溫泉親水公園」。臺東紅葉溫泉周遭以變質雜岩為主，屬碳酸氫鈉泉、pH 質 6.7、水溫約為 55℃、出泉量 50/min。

民國 76 年 2 月 17 日發佈實施的「紅葉溫泉風景特定區計畫」，計畫範圍東至鹿鳴橋，南至卑南大圳入水口，西至 1 號道路西側，包括臺東縣延平鄉延平、紅葉二村，計畫面積為 312.40 公頃，於民國 92 年進行第一次通盤檢討。民國 98 年莫拉克颱風重創本區，泡湯區遭河水淤沙淹沒，短期內無法對外開放，部分地形地貌亦因山區土石崩塌及土石流堆積而改變，故辦理「變更紅葉溫泉風景特定區計畫（第二次通盤檢討暨配合莫拉克颱風災後重建專案檢討）案」。

民國 102 年 5 月 22 日「變更紅葉溫泉風景特定區計畫（第二次通盤檢討暨配合莫拉克颱風災後重建專案檢討）案」舉辦公開展覽說明會。計畫案之變更內容，包括部分保護區變更為公園、保護區變更河川區、社教區變更原住民產業專業區等。

本計畫針對花東地區溫泉之地理區位及泉質特色茲彙整如下表 2.2-5

表 2.2-5 花東縱谷觀光溫泉彙整表

溫泉	地理區位	泉質特色
壽豐	位於花蓮縣壽豐鄉-理想大地渡假飯店。	水溫約 40.5℃，pH 值 8.0 屬於鹼性氯化物泉，水質清澈無味。
富源	位於富源國家森林遊樂區之蝴蝶谷溫泉渡假村。	擁有2種不同的溫泉碳酸氫鈉泉（俗稱美人湯）及碳酸鹽泉（俗稱黃金溫泉），pH值7.2、泉溫約56℃。
瑞穗	花蓮縣瑞穗鄉虎頭山腳下，由花蓮循花東縱谷公路抵瑞穗，再自瑞穗循往生葉的道路直行，先經紅葉溫泉區，續行可到瑞穗溫泉。	水溫高達約 48℃，PH 值 6.7，水質含鐵性氯化物碳酸鹽泉，與空氣接觸氧化後呈現淡黃褐色，故有「黃金泉」之稱，水面含有天然的白色懸浮個體，即是俗稱的溫泉花。
萬榮紅葉	花蓮縣萬榮鄉，自紅葉國小旁的小路直行，大約需要 30 分腳程，到達紅葉溪下游底便可發現崖壁下方河灘中滲出的熱水，即所謂的紅葉溫泉區。	葉溫泉區內泡湯溫度攝氏 42℃，出水口溫度 143℃，產能及產量充足，紅葉溫泉屬於中性碳酸氫鈉泉，泉水清澈且泉質甚佳；紅葉溫泉依地質分類，屬於中央山脈大南澳片岩區的變質岩溫泉，紅葉溫泉酸鹼值約 pH6.4，含碳酸氫根離子 794ppm，鈉離子約 487ppm；據傳紅葉溫泉具有療養功效。
安通	位於花東縱谷臺 9 線花蓮縣玉里鎮南邊的安通溪畔，距離玉里鎮市區約八公里，溫泉沿安通溪岸流達 300 公尺。	為天然湧出式溫泉，泉溫高達 66℃，水量大，泉水近透明，稍帶有硫化氫的味道，是獨特的硫酸鹽氯化物泉質，可浴可飲，由於水溫高，常有居民在此煮蛋而食。
霧鹿	位在臺東縣海端鄉霧鹿村北側的溪谷中。	霧鹿溫泉位在霧鹿峽谷天龍橋下的山壁夾縫中。溫泉水質屬鹼性碳酸泉，清澈無色無臭。早期發現時，因交通不便，鮮有人至，直到南橫公路開通，溫泉浴便成為遊覽途中，不可缺少的一項。
池上	位於下游池上鄉日暉國際渡假村。	泉質屬碳酸氫鹽氯化物泉、pH 質 6.8-7.0、水溫約為 45℃。
臺東紅葉	位於臺東縣延平鄉紅葉村。	臺東紅葉溫泉周遭以變質雜岩為主，屬碳酸氫鈉泉、pH 質 6.7、水溫約為 55℃、出泉量 50/min。

資料來源：本計畫整理

(9)野溪溫泉

指溫泉仍保有自然風貌，其利用只限於當地人民或尚未加以利用者。此類溫泉區有些是位在車輛無法到達，交通不便之河谷或山區，有些則是溫泉出水量不穩定或不足。花東縱谷轄區內之野溪溫泉包括二子山、萬榮、東里一號、東里二號、富里、彩霞、轆轤、栗松、摩刻南、碧山溫泉，泉質區位及特色（詳表 2.2-6）。

表 2.2-6 花東縱谷野溪溫泉彙整表

溫泉	地理區位	泉質特色
二子山	位於花蓮縣秀林鄉及萬榮鄉交界、花蓮壽豐溪上游位置，長達200~300公尺皆是有感溫泉。	沒有硫磺味的碳酸泉，溫度在攝氏40~50℃，冬天時溪水溫度低，溫泉河流延續的溫度亦可達四百公尺，愈往上游水溫愈高，該溫泉仍屬臺灣少數未被破壞的天然溫泉。
萬榮	位於花蓮縣萬榮鄉，沿著萬里橋溪步行到營地，然後順著營地續行即可達溫泉區。	泉質屬於含鐵性氯化物碳酸鹽泉，水溫約攝氏48℃，對於治療痛風、腸胃病、婦女病、神經麻痺、皮膚炎等具有一定的療效。
東里一號	花蓮縣富里鄉，位於秀姑巒溪水系阿眉溪小支流上游。	1號溫泉在阿眉溪主流溪左，泉溫28℃岩壁採樣點只有26℃而已，據當地居民表示溫泉池遭土石覆蓋，不復往日。
東里二號	花蓮縣富里鄉，在雙溪仔右溪上游，溯溪過黑色木橋，有分岔都是小瀑布，溪右是草叢小樹後面是大岩壁，在大岩壁下有39℃溫泉從岩壁裂縫流出，白白的沉積物，即是溫泉。	溫泉池36℃，向右邊60公尺還有45℃溫泉。
富里	位於臺灣花蓮縣富里鄉，主要分布於枋仔崙溪上游左岸，海拔高度約392公尺。	屬於臺灣海岸山脈的沉積岩溫泉。其地層利吉層中凝灰角礫外來岩塊是溫泉水出露的位置，其型態屬於野溪溫泉。
彩霞	臺東縣海端鄉，臺東縣海端鄉霧鹿村，位於南部橫貫公路東段新武呂溪河谷。	該溫泉距離南橫196公里路標甚近，相當容易到達。該處泉水溫度較高，須調和週遭溪水才能浸泡。
轆轤	位於臺東縣海端鄉，卑南溪水，新武呂溪上游（北溪）。	泉水屬碳酸氫鈉泉，溫度攝氏40~65℃左右，沸騰露頭更高達95.0℃，泉水清澈透明，無色無味，可泡湯也可飲用。
栗松	位於新武呂溪上游靠近臺東縣海端鄉利稻村摩天附近。	泉水屬碳酸氫鈉泉，溫度攝氏40~65℃左右，清澈透明，無色無味，為該溪北源支流一大溫泉勝地。
摩刻南	臺東縣海端鄉，臺九線至池上後，轉20號甲，直至碧山溫泉。該溫泉距離碧山溫泉僅800公尺。	水質清澈透明可飲用，本溫泉屬於高溫溫泉，泉溫約94℃，pH約為8.2屬於弱鹼性溫泉。
碧山	臺東縣海端鄉，碧山溫泉位處霧鹿峽谷段新武呂溪下切溪谷，與公路落差60公尺。	長長的峽谷景觀，氣勢不凡，地形險峻，兩岸皆有溫泉，從霧鹿橋畔的小路直溯溪邊，河床上處處冒著蒸氣，溫泉露頭隨處可見，非常明顯易訪。

資料來源：本計畫整理

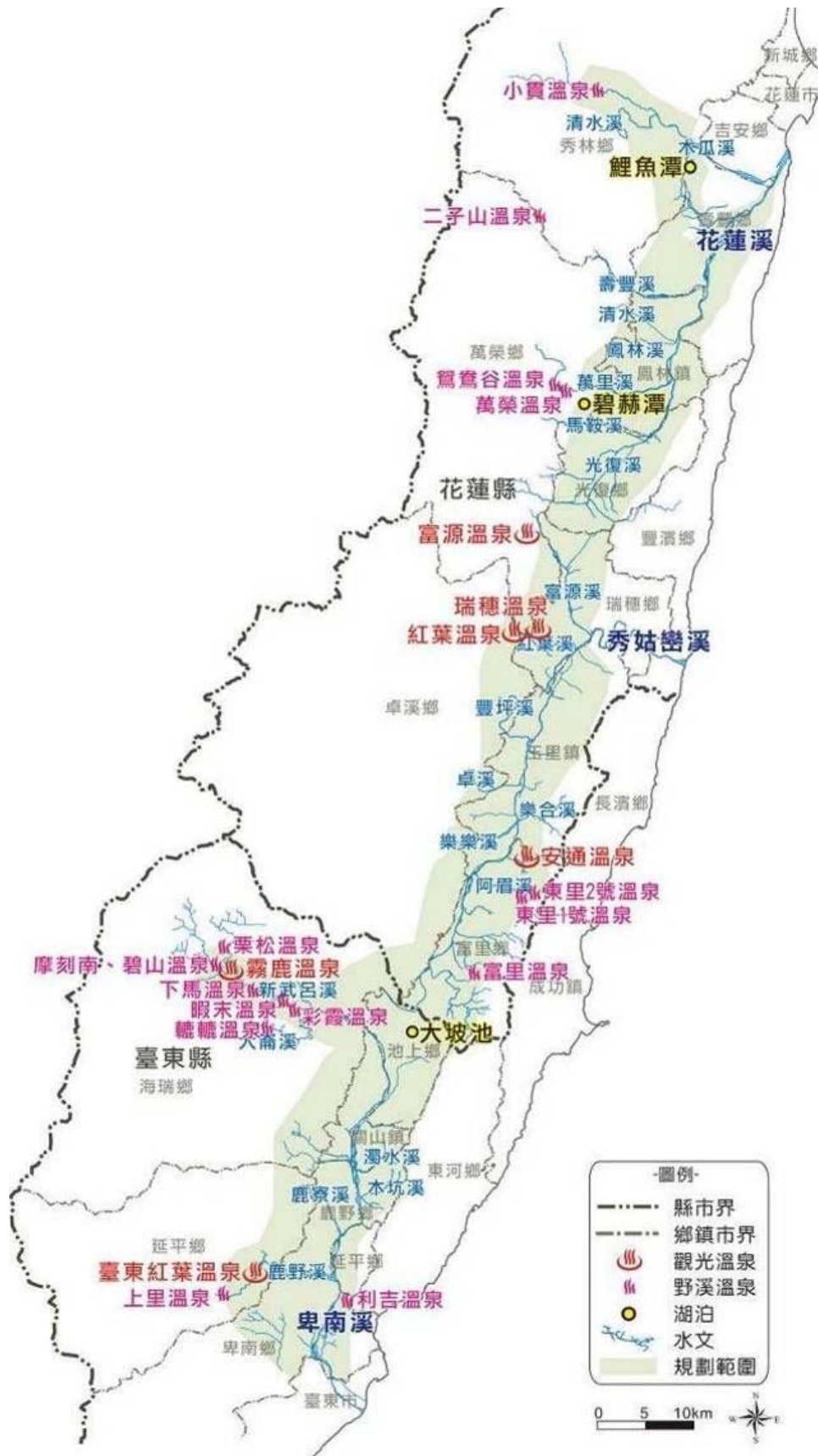


圖 2.2-5 花東縱谷湖泊、溫泉、水系分布圖

資料來源：花東縱谷觀光資源調查暨遊憩發展建構細部規劃，民國 99 年

四、氣象資訊

(一) 氣溫

冬季受洋流北上之影響及中央山脈之阻隔，冬季氣溫較臺灣西部氣溫高約 0.5°C ；平地地區比高山丘陵地區氣溫高，沿海比內陸氣溫高，花東縱谷南段比北段氣溫高。又因受海洋性氣候與山脈地勢之影響，高山區大致屬熱帶氣候型高山氣候區，而縱谷平原區為東部濕潤熱帶型氣候區，有別於西南部的冬乾夏雨型氣候區，且南北兩地氣候顯著不同。

整體而言，瑞穗以北屬於亞熱帶氣候，瑞穗以南則為熱帶氣候。受洋流與山脈排列之影響，氣候溫和，雨量充沛，惟夏季常遭颱風侵襲，冬季則東北風甚強。花蓮之氣候以 11 月至翌年 4 月左右最為舒適，夏季 7、8 月時較為炎熱。平均降雨量多集中於 5 月至 11 月間。臺東地區黑潮與山脈排列深刻影響氣溫，使得平均溫度較西部高約 0.5°C 左右，且平原地帶較高山丘陵區為高；臺東長期年均溫約為 24.3°C 。

(二) 日照

花東縱谷地區之日照時數以 6 至 8 月間較高，10 月以後至翌年 5 月的日照時數不及臺灣西部日照時數的一半，其中 2 月份最低，主要原因是受東北季風帶來的雲量影響。花蓮氣象站之年日照時數為 1,503.9 小時，平均最多日照時數為 7 月的 246.5 小時，最少為 2 月的 64.5 小時；臺東氣象站之年日照時數為 1,727.8 小時，平均最多日照時數為 7 月的 245.1 小時，最少為 2 月的 83.6 小時。

(三) 降雨

花東縱谷地區之降水量分布情況，花蓮與臺東具顯著差異，受季風影響，臺東降水量明顯比花蓮較為少，臺東有明顯之旱季及雨季，雨量主要集中在 5 月至 10 月間，是為雨季，此期間多颱風，帶來豐沛之雨量，約可佔全年降水量 40~70%。

(四)風況

1. 風速與風向

花東縱谷年平均風速為2.2m/sec，平均風向為西南及北東，冬季東北季風盛行，始於10月下旬，終止於5月。縱谷平原因有中央山脈及海岸山脈的阻隔，平均風速較沿海地區小一級，花蓮地區風向多吹北風，臺東地區風向多吹東北風。

2. 颱風

西太平洋所形成之熱帶氣旋(颱風)於夏季時頻擾臺灣本島，且路徑多朝花蓮、臺東直撲而來，其登陸次數約佔全臺地區80%以上，所伴隨而來的強風與驟雨常導致崩塌與土石流等災情，影響甚鉅，發生機率多集中於7、8、9等3個月份。

花蓮因地形因素，西太平洋形成之颱風常由花蓮溪及秀姑巒溪口登陸，是全臺颱風登入最頻繁的地點。雨量多伴隨颱風而來，最高雨量紀錄曾高達12小時862mm，加上山高水急，常導致山崩與土石流等災情。根據民國94~103年颱風資料分析，此段期間侵臺之颱風共計32個，其中就有23個對臺灣地區造成影響，且有20次颱風登陸的地點是在花東地區，不僅遊憩活動停止，甚至可能對遊憩資源及建設造成破壞。

3. 焚風與風飛沙

臺灣的焚風現象俗稱「火燒風」，又乾又熱，常造成農作物枯萎，並有礙人體健康。春夏期間常有颱風形成，而當颱風經過臺灣東北部時，颱風南側吹著強勁的西風，臺東位處背風面，常出現36℃以上之焚風，最高紀錄達39.5℃。每年9月開始，夾帶臺東卑南溪下游至出海口一帶的細沙，可飛到12公里外的高空（約涵蓋臺東市），形成沙塵滿天飄散的情況，一直持續到2月份，約4個月之久。

五、生態環境

由於森林生態體系完整及氣候變化，因溪流密布、山林繁茂，並包含了亞熱帶及熱帶2種氣候，提供了野生動植物良好的棲息與生長環境。且因鄰近中央山脈與海岸山脈繁密的中、低海拔森林，故花東縱谷孕育豐富多元的動物，其中項類包含低、中海拔的山項、溪澗項及平原項，有紀錄者約有38科100餘種（屬臺灣特有種及

特有亞種有 64 種)；此外尚有 20 多種哺乳類、近 30 種淡水魚類，以及眾多昆蟲蝶類（參見表 2.2-7）。

表 2.2-7 花東縱谷特色動物資源彙整表

類別	說明
哺乳類	哺乳動物約有13科24種包含臺灣獼猴、白鼻心、長鬚山羊、山羌、臺灣野豬、梅花鹿、水鹿、赤腹松鼠、白面鼯鼠、小黃腹鼠及日鍵鼠等，多為稀有的保育類動物，其中臺灣獼猴、長鬚山羊為臺灣特有種，山羌、臺灣野豬、水鹿等為臺灣特有亞種。
鳥類	以烏頭翁、朱鷗、赫氏角鵲、臺灣藍鵲、綠畫眉為代表，主要賞項地點為富源、奇美、安通、大坡池及海岸山脈西側道路。
兩棲類	以中國樹蛙、澤蛙、日本河鹿樹蛙、長腳赤蛙、拉都希氏蛙為代表
爬蟲類	蛇類約有28種，包括毒蛇7種，無毒蛇21種，其中以百步蛇、赤尾青竹絲、雨傘節、盲蛇、過山刀為代表。
昆蟲類	蝴蝶種類至少近300多種，佔全臺灣蝴蝶種30%，其中13種屬臺灣特有種，著名者如曙鳳蝶、臺灣鳳蝶及臺灣胡麻斑粉蝶等，花東縱谷以雲紋粉蝶、黃紋粉蝶、青帶鳳蝶、枯葉蝶、雙環鳳蝶、大紅紋鳳蝶及斑蝶類等居多且為代表。
魚類	菊池氏細鯽；或依季節迴游魚類，如池上魚梯致力保育之高身鯢魚、日本禿頭鯊等。
海藻類	種類多達40種以上，其中以海菜、石花菜等經濟藻類分布最廣。

資料來源：花東縱谷國家風景區管理處資訊網站、臺東縣政府全球資訊網站

六、植物環境

由於地形變化大，區內植物分布亦隨地形及氣候而變化，在森林生態體系完整、海洋氣候變化及活躍的地殼板塊運動下，生態景觀及文化呈現多樣化且豐富，其發展特性與分布彙整如表 2.2-8。

縱谷平原上主要交通廊道台 9、台 9 丙、台 11 丙，及台 30、193 縣道、197 縣道於縱谷平原與東部海岸山脈間迂迴前進，所經區域多為已開墾之聚落與農作地，各區段栽種之作物多樣性，但最主要仍以稻米為主，另有西瓜、柚子、肉桂、金針花、茶等均具地方特色及特殊性；其它包括箭筍、山蘇、甘蔗、玉米、煙草、香蕉、釋迦（番荔枝）等。

在一般地區的住家及道路旁可見栽植榕樹、波羅蜜、麵包樹、破布子、欖仁、臺灣欒樹、白千層、樟樹、木棉、苦楝、茄苳、小

葉欖仁、水黃皮、火燄木、海棗、刺桐等樹種。而 193 縣道及 197 縣道等山區道路，道路旁可見次生林之林相植被，如銀合歡、相思樹、血桐、黃連木、烏柏、山黃麻、構樹、朴樹、野桐、白匏子、九芎等樹種。

表 2.2-8 花東縱谷植物資源綜整表

類別		說明
冷溫帶針闊葉樹混交林群		分布在海拔2,000~3,000公尺之間，針葉樹以紅檜、扁柏、雲杉、鐵杉，一葉松為主，闊葉樹常見者有赤楊高山木薑子、小灌木、苗栗冬青、臺灣小蘗、森氏初鵲，地被植物有玉山箭竹、高山鬼芒等。
暖溫帶常綠闊葉樹群		在海拔700~2,000公尺之間，為轄區植物種類最豐富之群落，一般以樟科、及殼斗科為主，另有香楠、長葉楠、樟樹、厚殼桂、牛樟等，地被植被植物有五節芒、姑婆芋、玉山、箭竹、山月桃。
海岸山地植物群	河流沿岸地區植群帶	山脈西側河谷砂質地：主要植物有臺灣馬桑、臺東火刺木、雀梅藤、五節芒、木賊等；山脈東側：大致和西側相同，但無臺灣馬桑、臺灣火刺木、通條木的分布。
	700公尺以下之山麓地區植群帶	多半開闢成農園，栽植生薑、金計、當歸、泡桐、油桐等經濟性作物；部分地區有大面積的樟樹、臺灣臘樹、相思樹造林地。
	400~700公尺熱帶二期雨林	常見的優勢木有臺灣雅楠、九芎、茄苳、樹杞、榕樹、九丁榕、豬母乳等。
	700~1,600公尺亞熱帶雨林	其組成之優勢種多屬樟科、殼斗科及山茶科植物為主，如樟科的大葉楠、紅楠、五掌楠等為主，而殼斗科有錐果櫟、赤皮、長尾尖櫟等，至於山茶科則多為厚皮香、大明橘、桫欏木類等。
中央山脈山地植群	溫帶闊葉及針葉樹林	針葉樹除紅檜、扁柏、亞杉、威氏帝杉、臺灣肖楠、臺灣五葉松、臺灣二葉松等之外，尚有鐵杉、臺灣雲杉、華山松、香杉、刺柏等；闊葉樹則有錐果櫟、臺灣錐栗、臺灣雲葉、長尾尖錐栗、高山櫟等10餘種。
	亞熱帶闊葉樹及針葉林	常見有竹葉木薑子、臺灣雅楠、臺灣冬青、小芽新木薑子、臺灣赤楊、臺灣土肉桂、山胡椒、臺灣高山槭、筆羅子、香桂、木荷、膜葉虎皮楠等20餘種。
	熱帶闊葉樹林	主要為山黃麻、赤皮、山香桂、黃杞、九芎、山枇杷、烏材柿、山龍眼、山香圓、野桐、白匏子等50餘種。

資料來源：花蓮縣政府全球資訊網站、臺東縣政府全球資訊網站

2.2.2 人文環境

一、歷史文化

(一)歷史事件

民國元年(1911)臺灣總督佐久間佐馬太遂提出「五年理番計畫」，對轄內認為桀傲不馴的原住民開始施以武力鎮壓，其結果是反彈加劇，因此造成花東地區之歷史事故。

1. 大庄事件

清末積極開發東部之際，外來政權與文化大規模、有計畫進入東部濫觴，官方與在地原住民之衝突無可避免。西元 1874~1895 年間，較大衝突計有 5 次。此事件涉及花東縱谷至臺東平原的部落族群，並動員清廷新軍與北洋艦隊，對臺灣東部地區影響深遠。

2. 布農族抗日事件

布農族為臺灣原住民族中最驍悍的一支，其抗日行動也最為持久。從明治 38 年（1905）至昭和 8 年（1933）的 28 年間，零星的衝突事件多達 54 次。較知名者有明治 44 年（1911）的馬典古魯事件，大正 4 年（1915）的喀西帕南事件、大分事件，大正 8 年（1919）的巴里蘭事件，大正十年（1921）的托西佑事件、逢阪事件，昭和 7 年（1932）的大關山事件（檜谷事件）等。遍及花蓮縣的樂樂溪（秀姑巒溪主流源流）中、上游，臺東縣新武呂溪流域，以及高雄縣荖濃溪上游。

(二) 歷史文物

花東縱谷曾發掘出史前文化遺跡，而過去日治時期亦遺留許多當時的文物，同時也是許多原住民世居的故鄉，至今仍保存擁有豐富的歷史文物。根據行政院文化建設會、交通部觀光局及花蓮縣、臺東縣政府文化局收集相關文物資料，花東縱谷已登錄的歷史文物如表 2.2-9 所示。

表 2.2-9 花東縱谷歷史文物整理表

類型		名稱	等級
遺址	史前遺址	公埔遺址	國定
		舞鶴遺址(原掃叭遺址，民國105年9月23日花蓮縣政府文化局公告變更)	國定
		萬榮鄉平林遺址	縣定
古蹟	戰役史蹟	霧鹿古砲台	其他
		富里鄉東里村邱家古厝	縣定
	宅第	玉里社殘蹟	縣定
		花蓮糖廠廠長宿舍	縣定
		花蓮糖廠招待所	縣定
古蹟	碑碣	吳全城開拓記念碑	縣定
	產業設施	花蓮糖廠製糖工場	縣定
	橋梁	玉里迪階陸橋殘蹟	縣定

類型		名稱	等級
聚落 文物	文化聚落	豐田移民村	其他
		菸樓文化聚落	其他
		林田山林業文化園區	其他
	博物館	池上飯包博物館	其他
		紅葉少棒紀念館	其他
歷史 建築	其他歷史 遺跡	光復鄉馬太鞍部落納骨碑	縣定
		光復鄉北富村富田納骨碑	縣定
		利吉流籠遺蹟	其他
	其他歷史 遺跡	光復鄉北富村富田古井	縣定
		池上浮圳（池上圳第六支圳、盛土圳）	其他
		關山大圳五雷鎮水碑及泰山石敢當	縣定
		林田山中山堂及康樂新村殘構	縣定
		壽豐豐裡村日本移民墓園	縣定
	建築物類	安通溫泉旅舍	縣定
		長良連家古厝	縣定
		花蓮農場招待所	縣定
		玉里信用組合舊址	縣定
		富南磚窯場	縣定
		壽豐溪口石灰窯	縣定
		林務局玉里國有眷舍	縣定
		花蓮糖廠副廠長宿舍	縣定
		花蓮糖廠員工宿舍	縣定
		花蓮糖廠原料區辦公室	縣定
	建築物類	花蓮糖廠診所	縣定
		關山舊火車站	其他
		鳳林鎮大榮國小教師宿舍	縣定
		富源保安宮	縣定
		校長夢工廠(舊名：花蓮港廳鳳林支廳長官官舍)	縣定
		豐田村移民指導所事務室	縣定
		鹿野庄(區)役場	縣定
		龍田邱仁銘宅	其他
		舊鹿鳴吊橋（舊鹿鳴鋼索吊橋）	其他
		關山鐵路舊站宿舍	其他（宅第）
		萬安磚窯廠	其他
		天龍橋	其他
		鹿野鄉龍田國小日式校長宿舍暨托兒所	其他

類型		名稱	等級
歷史 建築	建築物類	東興水力發電廠（大南水力發電廠）	其他
		舊檳榔火車站（日奈敷乘降場、賓朗火車站）站房	其他
		光復鄉大華村古厝（益壽堂）	縣定
		光復鄉大豐村古厝（穎川堂）	縣定
		關山鎮里墘官舍	其他（宅第）
		舊花蓮港廳豐田小學校劍道館（現為「豐裡國小禮堂」）	縣定
		豐田神社相關參道與遺構（碧蓮寺之週邊設施）	縣定
		瑞穗鄉慶安宮土地公廟	縣定
		舊豐田移民村警察廳舍（壽豐文史館）	縣定
		永昌游泰端宅	其他（部落）
		光復鄉阿美族太巴塢kakita'an祖屋	縣定
文化景觀		台糖公司花蓮糖廠（舊名：鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所大和工場）	縣定
		花蓮縣富里鄉豐南村吉哈拉艾文化景觀	縣定
		池上萬安老田區	縣定

資料來源：文化部、交通部觀光局、花蓮縣及臺東縣政府文化局

（三）原住民部落分布與族群特色

居住於花東縱谷之原住民族群共有阿美族、布農族、卑南族、撒奇萊雅族及太魯閣族、賽德克族等 6 個主要族群，其中以阿美族人數最多、分布最廣，其次為布農族，而以賽德克族最少。各原住民族各有不同的慶典活動及各自的宗教信仰與文化，因此成為花東縱谷最特殊的人文資源(詳見表 2.2-10)。

行政院原住民委員會透過歷年重點部落計畫、原住民部落永續發展計畫、活力計畫等發展政策，改善原住民部落整體環境，並加強產業輔導轉型、傳統文化技藝傳承與創新研發、人才培育、部落風貌再造等工作，行政院農委會水保局之農村再生計畫亦共同協助原住民部落營造地方特色，此類曾經輔導補助支援原住民部落，具有較高發展積極度，藉由過去相關計畫已凝聚地方意識與組織，具有較高之服務能力，為花東縱谷後續在觀光旅遊上發展部落資源之助力。

表 2.2-10 花東縱谷地區原住民特色彙整表

名稱	行政區	代表部落	人文特色	慶典活動
阿美族	壽豐鄉	溪口、壽豐、上月眉、下月眉、豐山、豐坪、豐裡、平和、光榮、共和、池南、米棧、志學	喜好水、尊重女性、敬老尊賢遵守禮儀,其陶藝、編藝等工藝品深具特色。	豐年祭
	鳳林鎮	鳳信、山興、中興、大榮、森榮、長橋		
	光復鄉	馬太鞍、太巴塢、阿多莫、砂朥、拉索埃、屋卡蓋、馬佛、阿魯隆、加里洞		
	瑞穗鄉	烏桿、掃叭頂、娜魯灣、法淖、梧繞、溫泉、馬聚集、迦納納、鵲櫓棧、拉基禾幹、牧魯棧、阿多瀾、拉加善、烏拉利、奇美		
	玉里鎮	高寮、下德武、苓雅仔、織羅、馬泰林、洛合谷、滿自然、碼谷達瓊、杜咎蘭、巴島力安、阿飛赫、拿彌散、哈拉灣、安座、吉哈蓋、喜瑯宮、吉能能麥、吉拉格賽、璞石閣、瑟冷、達蓋		
	富里鄉	安住、巴族威、基拉歌賽、姆拉丁、達蘭埠、魯瀑、馬里旺、吉拉米代、豐南		
	池上鄉	大坡、大埔、陸安、福文、福原、新興、富興、振興、慶豐		
	關山鎮	新福、隆興、德高、電光		
	鹿野鄉	瑞興、賽華、瑞源、瑞隆、永隆、永昌、和平		
太魯閣族	卑南鄉	利吉、山里	紋面、傳統織布技巧精巧優異、樂器則以木琴、竹製口簧琴最獨特	祖靈祭(感恩祭)、祈福祭儀、傳統醫療儀式、獵頭祭儀
	秀林鄉	銅門、榕樹、文蘭、米亞灣、重光		
	萬榮鄉	清昌、西林村(洛紹)、清溪、摩里沙卡、台地、新白陽、蜜呵啦汐、魯巴斯、大加汗中、紅葉、夷捕拂、溫泉、新村		
卑南族	卓溪鄉	思湮薩爾、三笠山	特有社會制度-母系或年齡階級社會,女性在家庭生活中具有重要地位	粟作祭儀:小米除草祭、小米感恩祭 年祭:猴祭、大獵祭
	卑南鄉	泰安村(阿里擺)、利嘉村(大巴六九)、賓朗村(北絲蘭)、初鹿村(卑南)、賓朗村(賓朗)、龍過脈		

名稱	行政區	代表部落	人文特色	慶典活動
布農族	海端鄉	利稻、大埔、龍泉、錦屏、初來、霧鹿、新武、瀧下、山平、下馬、紅石、崁頂、加和、加樂、加平	山林文化-以山林自然的本質為核心，以自然之音為音，以自然之味為味，以自然之色為色。音樂方面的呈現-集體和諧的八部和聲唱法	打耳祭、嬰兒祭(節)、粟作祭儀：開墾祭、拋石祭、播種祭、鋤草祭、封鋤祭、驅鳥祭、收穫祭、進倉祭
	萬榮鄉	大馬遠、東光、固努灣		
	卓溪鄉	崙山、太平、中平、中興、中正、卓溪、清水、卓樂、南安、古楓、白端、崙天、秀巒、石平		
	延平鄉	武陵、永康、桃源、鹿鳴、上里、下里、紅葉、上野、中野		
撒奇萊雅族	瑞穗鄉	馬立雲	同時兼有漁業及狩獵等經濟產業，小米和早稻可說是最重要作物。部落特色為每4年年齡階級必種一圈刺竹圍籬	粟作祭儀：播粟祭、捕魚祭、收成祭、豐年祭、收藏祭
	壽豐鄉	水璉		
賽德克族	萬榮鄉	大加汗下、大加汗上	擁有獨特的生命禮俗和傳統習俗：嚴謹的gaya/waya生活律法系統；紋面、狩獵、編織、音樂、語言、歌謠與舞蹈。視Sisin鳥為靈鳥	芋麻節、祈福祭儀、醫療儀式
	卓溪鄉	山里		

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

(四)原住民文物館

原住民委員會過去協助地方建置原住民文物館，於花東縱谷之壽豐、萬榮、瑞穗及海端等鄉鎮設置有原住民文物館，展示不同原住民族群之文化特色及重要文物，同時也成為當地原住民部落舉辦各類傳統祭典之主要場所，並同時提供遊客欣賞、體驗原住民文化與旅遊諮詢之重要據點，如下說明。

1. 花蓮縣壽豐鄉原住民文物館

花蓮縣壽豐鄉原住民文物館於民國 95 年開館，規劃有傳統原住民技藝研習作品展示區、部落工作室商品陳列托售中心、阿美族傳統文物典藏展示區、推廣教育活動中心，主要以阿美族文物展示、典藏、部落的教育推廣為主，並結合全鄉所有工作室之傳統手工藝品，進行技藝研究發展，促進原鄉特色產業發展，進而達成觀光、休閒遊憩等多元目標。

2. 花蓮縣萬榮鄉原住民文物館

花蓮縣萬榮鄉原住民文物館於民國 95 年 11 月開館，一樓為展覽區，分為織布服飾工藝展覽區、歷史文獻展覽區以及生活器具展覽區。二樓設有展演區，提供社區辦理藝文表演活動、小型會議室及儲藏室。外圍景觀庭院可提供休憩，是太魯閣族及布農族的文化綜合館舍，主要的規劃設計以提供技能訓練、藝術表演、文物典藏與展示等多元服務，是一個具有知識性、藝文性與休閒性的文化場域。

3. 花蓮縣瑞穗鄉奇美原住民文物館

花蓮縣瑞穗鄉奇美原住民文物館於民國 96 年 10 月 13 日開館，為二層樓建築，一樓有文物展示區、特展區、視聽區、庫房、辦公室及電腦教室；二樓為陽台區，規劃為部落餐廳。周邊植栽綠美化環境。戶外廣場由族人共同建造傳統茅草屋、部落廚房及部落浴室。經常召開部落會議與工作會議。舉辦染布課程、編織研習、電腦研習、文化營及文物館行政課程等。

4. 臺東縣海端鄉布農族文物館

海端鄉布農族文物館位於南橫公路東段入口處，於民國 91 年 2 月 2 日開館，為一棟樓高三層，一樓為海端鄉南橫東段遊客服務中心，二樓為特展區，每年固定辦理 4 場特展。三樓為海端鄉布農故事館及視聽教室，展示各種布農族工藝製品及傳統生活用品，如木雕、織布、陶器、木頭蒸桶、藤編飯盒等種類豐富。三樓視聽室做為各項研習會議場地。館外有表演廣場，為提供布農族慶典文化活動重要場所。

(五)其他族群文化

除了原住民族外，花東地區有許多早年自西部移入之客家族群，現今主要居住於花蓮縣鳳林鎮及臺東縣較多，當地保存完整的菸樓聚落，每年鳳林鎮並配合行政院客委會與傳統習俗舉辦各類客家文化慶典活動，民國 98 年於臺東縣池上鄉成立臺東縣客家文化園區以推廣花東地區客家文化。

日治時期臺灣總督府曾在花東地區建立數處頗具規模的移民村，如吉野(位於花蓮縣吉安鄉)、豐田(位於花蓮縣壽豐鄉)、

林田(位於花蓮縣鳳林鎮)、擁有完整的日式聚落之花蓮糖廠(位於花蓮縣光復鄉)、瑞穗(位於花蓮縣瑞穗鄉)、鹿野(位於臺東縣鹿野鄉)等共 10 餘處移民村，成為日本在臺灣建立農業經營模式的規範，也為臺灣日治時期文化發展留下不小的影響。移民村原始街區規劃至今仍保留完整，同時也留存許多日式屋舍、文物、鳥居與紀念碑。其中花蓮觀光糖廠保留 32 棟完整的日式傳統建築，是目前亞洲保存最大的日式木構造建築群，台糖近年來重新整修其中 28 間房舍，整修活化為花蓮觀光糖廠旅館及藝術家駐留的創意工坊，並於民國 100 年 6 月正式啟用，成為結合遺留產業文化、建築、人文、景物之新興休憩景點，未來將進一步考慮規劃為養生村或合建住宅等多元轉型方式經營。

二、人口結構

(一)人口組成

根據行政院主計處近 5 年人口統計資料顯示，截至民國 104 年 12 月份花東縱谷鄉鎮地區的人口數約為 17 萬人，佔全臺灣人口總數之 0.74%。其中花蓮縣玉里鎮人口數為花東縱谷最多者，人口數為 25,013 人，壽豐鄉次之，人口數為 18,195 人，而由於延平鄉及海端鄉土地多為陡峻山區，因此人口數皆低於 5,000 人。

人口組成方面，花東縱谷原住民人數約為 7.6 萬人，佔花東縱谷總人口數之 44.66%，其中花蓮縣秀林鄉、萬榮鄉、卓溪鄉及臺東縣海瑞鄉、延平鄉之原住民人口佔該鄉鎮人口數之 80%以上，顯示原住民族群在花東地區之重要性（詳見表 2.2-11）。

表 2.2-11 花東縱谷各鄉鎮人口數及組成統計表

鄉鎮地區		人口數	原住民人口數	原住民數所佔之(%)
花蓮縣	秀林鄉	15,666	13,828	88.27
	壽豐鄉	18,195	5,793	31.84
	鳳林鎮	11,115	1,997	17.97
	光復鄉	13,219	6,926	52.39
	萬榮鄉	6,420	6,183	96.31
	瑞穗鄉	11,926	4,734	39.69
	玉里鎮	25,013	7,776	31.08
	富里鄉	10,633	1,705	16.03
	卓溪鄉	6,037	5,762	95.44
	小計	118,224	54,704	46.27

鄉鎮地區		人口數	原住民人口數	原住民數所佔之(%)
臺東縣	池上鄉	8,488	2,218	26.13
	關山鎮	8,923	2,336	26.18
	海端鄉	4,322	4,072	94.22
	鹿野鄉	8,107	2,374	29.28
	延平鄉	3,575	3,288	91.97
	卑南鄉	17,507	6,546	37.39
	小計	50,922	20,834	40.91
總計		169,146	75,538	44.66

資料來源：花蓮縣政府民政處網站、臺東縣政府縣民政處網站，截至民國 104 年 12 月

(二)人口成長

全臺灣僅有東部地區人口成長呈現負成長趨勢，花東地區人口數自民國 95 年的 581,260 人遞減至民國 104 年的 554,397 人，10 年間全區人口均呈現下滑情況，減少 26,863 人，成長率為-4.66%。若各別分析花蓮地區人口成長概況，可看出自民國 95 年的 345,303 人遞減至民國 104 年的 331,945 人，10 年間全區人口逐年呈現減少 13,358 人，成長率為-3.87%；臺東地區人口成長概況，自民國 95 年的 235,957 人遞減至民國 104 年的 222,452 人，10 年間全區人口逐年呈現減少，計減少了 13,505 人，成長率為-5.72%（詳見表 2.2-12）。

由此可知東部區域人口成長較臺灣地區緩慢，人口成長及變遷甚多，尤其是東部地區近 10 年人口外流嚴重，年平均成長率為負數。過去東部地區人口逐漸外流之主因如：農業投資報酬率低，農民紛紛轉業、其他產業亦無法提供足夠的討業機會、地處偏遠，交通運輸成本高，難以吸引廠商投資、縣民所得偏低。因為國人逐漸注重休閒生活與旅遊風氣漸盛，社會大眾生活風格轉型之際，未來有效整合各方資源，強化並提升花東縱谷旅遊資源特色發展，導入更為優質且健全發展之觀光產業發展環境，以有效帶動區內就業機會，藉以提升東部地區居民生活品質與返鄉生活機會。

表 2.2-12 花蓮縣、臺東縣鎮人口成長統計表

區域	東部地區								
	花蓮縣				臺東縣				花東總 人口數 (人)
	總人口(人)			人口	總人口(人)			人口	
年別	計	男	女	成長率 (%)	計	男	女	成長率 (%)	
95	345,303	180,042	165,261	-5.74	235,957	124,864	111,093	-12.50	581,260
96	343,302	178,376	164,926	-5.79	233,660	123,197	110,463	-9.73	576,962
97	341,433	177,032	164,401	-5.44	231,849	122,401	109,808	-7.75	573,282
98	340,964	176,151	164,813	-1.37	232,497	121,905	110,592	+2.79	573,461
99	338,805	174,584	164,221	-6.33	230,673	120,747	109,926	-7.85	569,478
100	336,838	173,205	163,633	-5.81	228,290	119,205	109,085	-10.33	565,128
101	335,190	172,064	163,126	-4.89	226,252	117,808	108,444	-8.93	561,442
102	333,897	171,016	162,881	-3.86	224,821	116,883	107,938	-6.32	558,718
103	333,392	170,324	163,068	-1.51	224,470	116,396	108,074	-1.56	557,862
104	331,945	169,335	162,610	-4.34	222,452	115,174	107,278	-8.99	554,397

資料來源：花蓮縣政府網站、臺東縣政府網站；本計畫整理

(三)就業人口

依民國 104 年統計資料顯示，臺灣地區就業人口約有 1,119 萬人，花蓮縣就業人口約 15.5 萬人，與臺東縣(10.4 萬)相比，花蓮縣就業人口數多出 4.8 萬人。(詳表 2.2-13)

依產業別來區分，花蓮縣就業人口以三級產業為主，二級產業次之，由歷年平均成長率來看，一級產業的就業人口呈現衰減情形、三級產業的就業人口則為成長趨勢。相較於臺東縣，花蓮縣一級產業的就業人口較少，然在東部整體就業人口統計值來判斷，花蓮縣為相對總就業人口成長之地區，且成長主要源自於三級產業的就業數。(詳表 2.2-14)

表 2.2-13 花蓮縣、臺東縣民國 104 年就業人口統計表

縣市	就業人口數 (千人)	各級就業人口比例(%)		
		一級	二級	三級
臺灣地區	11,198	4.96	36.03	59.02
花蓮縣	152	6.85	25.00	67.76
臺東縣	104	21.15	19.23	59.62

資料來源：中華民國統計資訊網，民國 104 年

表 2.2-14 臺灣地區、花蓮縣及臺東縣近 10 年就業人口統計一覽表

年度	臺灣地區 (千人)				花蓮地區 (千人)				臺東地區 (千人)			
	小計	一級產業	二級產業	三級產業	小計	一級產業	二級產業	三級產業	小計	一級產業	二級產業	三級產業
95	10,111	555	3,642	5,914	154	17	37	101	104	22	26	56
96	10,294	543	3,788	5,962	150	15	38	97	106	22	25	60
97	10,403	535	3,832	6,036	145	13	36	96	106	24	24	58
98	10,279	543	3,684	6,051	147	13	35	98	104	27	20	57
99	10,493	550	3,769	6,174	148	14	37	97	107	25	22	61
100	10,709	542	3,892	6,275	148	15	36	97	104	22	21	60
101	10,860	544	3,935	6,381	148	13	35	100	103	20	22	61
102	10,967	544	3,965	6,458	148	13	36	98	104	23	21	61
103	11,079	548	4,004	6,526	150	12	37	102	104	22	20	62
104	11,198	555	4,035	6,609	152	10	38	103	104	22	20	62

資料來源：人力資源統計年報資料查詢，民國 95 至 104 年，暨本計畫整理

三、產業活動

(一)產業概況

1. 一級產業

(1)林業

花東地區之山林地佔其總面積 30.4%，林業資源豐富且產值達 9.37 億元，佔臺灣地區該產業產值之 28.59%，主要產品包括：材、竹、工業原料材等，換言之，花東地區為臺灣林業產業之主要重鎮，尤其僅花蓮地區林業產值達 7.59 億元，佔東部地區林業產值的 81%。

然臺東縣的公私有林地面積共 875.20 公頃，佔全臺灣的 0.31%。近年來在政府推動森林保育、造林、育林及減少砍伐之林業政策下，林木砍伐及生產已非臺灣地區主要經濟產業。

(2)漁業

花東地區內的漁業以內陸養殖為主，花蓮市及其周邊鄉鎮之漁業生產量即佔全縣漁業生產總量的 71.6%，其中黃金蜆、臺灣鯛，成果豐碩且頗富盛名；由漁業所發展之休閒漁業體驗

活動及黃金蜆精等多元衍生商品，有助於推動觀光旅遊休憩活動、餐飲、特色名產之多樣性，並提升漁業附加觀光產業之經濟價值。

(3) 畜牧業

東部地區有廣闊山坡地及河川地，促使東部地區畜牧業具有發展潛力，目前發展活絡的畜牧業為東部地區一級產業生產總值排名中的第二位。該項產業已成功發展出具全國性知名度之品牌產品，如瑞穗乳品、吉蒸 65°C 秀姑巒溪鮮乳等。

臺東縣山坡地佔地遼闊，然則坡地多為公有承租地，由於經營畜牧業尚需有畜牧設施且經申請後方能使用，亦侷限該產業於臺東縣境內擴展之可能性。關山、卑南、臺東市乃目前臺東畜產業的三大重鎮，卑南鄉於飼養豬、羊及乳牛三方面皆受市場歡迎；臺東初鹿牧場乳品亦為全國性知名品牌。

2. 二級產業

在礦業及土石採取業方面，較有價值的礦產不多且未達經濟開採規模土石採取主要供地方性營建用之砂石，產量除全數供應縣內及離島建設使用外，其砂石資源蘊藏量不虞匱乏。花蓮縣礦業生產主要以大理石為主，全縣礦場面積達 17,030 公頃。除大理石外，蛇紋石、寶石類等高價礦物，亦有多樣礦石的蘊藏量。大理石礦業藏，分布於中央山脈東側，其中以花蓮秀林鄉的和平、和仁、清水、崇德至花蓮市附近一帶的產量最豐富。

目前花東地區製造業較具代表的為紙漿造紙業與食品製造業生產，紙漿造紙業以中華紙漿及永豐餘臺東造紙廠為主，生產各類模造紙、銅版卡紙、紙板等；食品製造則為基礎農產品加工為主，提供地方消費及國內外銷售；其他略具規模或有特色的製造業，則為金屬製品業及池上鄉的蠶絲加工，但金屬製品業乃以服務在地居民日常消費（如鋁門、鐵捲門、農機修理）或支援食品加工業（如鋁罐）為主，概括而言，發展具有侷限性且層級普遍不高，而水電燃氣業、營造業基本上亦僅供地方性需求為主。

3. 三級產業

花東地區的服務產業以一般旅館業、餐館業及醫療保健服務業為主，不論場所單位數或生產總額，均較臺灣地區平均水準為

低，顯示花東地區觀光相關服務業仍待發展。其中，花東地區之資訊服務業及文化產業比重有過低現象，將間接影響觀光服務品質，宜優先扶植該類型產業發展，以強化觀光相關服務業之發展基礎。整體而言，花東地區三級產業結構以觀光服務業為主，惟經營規模小，服務層級定位不明，致使未能發展具地方特色與差異化之地方商業型態模式，且整體服務品質尚待加強；而資訊服務業、文化服務業及養生醫療保健服務業等方面則仍處於尚待推動初步發展階段，未來宜提升文化藝術產業、發展養生醫療體系及照護結合休閒，除可同步改善縣民生活品質與水準之外，未來亦可推廣相關行業與支援體系的發展與經營，改善現有服務產業效益疲乏之困境。

4. 優質農業

產業活動是地區性發展的指標，花東縱谷境內因多山和腹地狹長，經濟活動受地理限制影響甚深，主要以農、林、漁、牧等一級產業為主。花東縱谷有優美的自然景觀及乾淨的土地資源等優勢條件且具有豐沛的人文特質，應掌握休閒旅遊發展趨勢，發展優質的利基型產業。民國 95 年擬訂「東部永續發展計畫—花東縱谷優質農業推動方案」，於民國 96 年由經建會納入民國 96 至 98 年「東部永續發展綱要計畫」推動執行。內容主要是針對花蓮區域特性建立區域品牌，同時配合整合式行銷推展農產品，促使農業成功轉型，以建構優美農村景緻，注入深層文化體驗，提昇觀光休閒遊憩品質。

實際成果呈現於花東縱谷軸帶，由花蓮縣新城鄉往南延伸至臺東縣太麻里鄉，規劃「優質蔬菜養殖特區」、「優質文旦柚特區」、「優質稻米特區」、「優質釋迦特區」及「縱谷花海特區」等五大發展主題，各區內容詳如下表 2.2-15。

表 2.2-15 花東縱谷優質農業各區域發展一覽表

區域名稱	區域位置	發展目的	內容說明
優質蔬菜 養殖特區	花蓮縣新城鄉往南 延伸至光復鄉、富 里鄉、臺東縣池上 鄉	建立全臺最大的有 機蔬菜產業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有機蔬果產業：於農會舉辦輔導驗證 宣導說明會及生產技術講習會並完成 有機蔬果驗證面積84公頃，另外也輔 導農民申請有機農產品驗證。 2. 營造有機村：在富里鄉羅山有機村舉 辦說明會議，營造羅山有機村。未來 將擴大於池上萬安推動，且辦理米鄉 油菜花嘉年華等計畫。 3. 水產養殖產業及休閒：完成壽豐養殖 地區綠美化及親水空間營造工程，強 化當地水產養殖親水空間，營造優質 休閒體驗環境。未來也將繼續推廣蚬 之產業文化活動。
縱谷花海 特區	花蓮縣玉里鎮至臺 東縣太麻里鄉一帶	營造優質農村生 活、發揚地方特色 及推動農村永續經 營	<ol style="list-style-type: none"> 1. 油菜花海區：沿花蓮縣193縣道、臺東 縣境臺9線公路兩邊，包括玉里、富 里、池上、關山、鹿野等鄉鎮，利用 休耕農地種植油菜花或其他觀賞休閒 作物。 2. 金針花海區：輔導金針產業轉型，規 劃金針山、六十石山、赤柯山發展地 區休閒產業。 3. 波斯菊花海：在玉里鎮內道路兩旁種 植大波斯菊，並配合舉辦。玉溪迎春 彩色花海之旅-賞花季活動。未來此計 畫將擴展至吉安鄉及玉溪地區。 4. 景觀花海區：設計可串聯縱谷花海特 區內各項景點的花藝展示，並配合花 季期間辦理有機農業體驗活動、宣導 當地的優質農產品。
優質 文旦柚 特區	由花蓮縣鳳林鎮往 南延伸至玉里鎮	輔導文旦柚產業轉 型為休閒農園	<ol style="list-style-type: none"> 1. 優質文旦柚產業：辦理文旦農園體 驗、老欖國柚文旦（金質獎）競賽、 文旦創意料理評選、產業文化及展售 促銷活動等。 2. 休閒農業：於光豐地區及瑞穗鄉執行 「休閒農業景點綠美化工程」，也為 提升休閒農業服務人才辦理「休閒農 業研習」、「解說員訓練」、「產業 經營改善研習」等活動，也以花蓮縣 休閒農業創意大賽及攝影大賽作品徵 求、休閒農業成果展等為此宣傳。 3. 營造農村新風貌：製作導覽解說規劃 及摺頁文宣製作，另外還有各項環境 善工程以增進花蓮縣地區農村旅遊意 象。

區域名稱	區域位置	發展目的	內容說明
優質釋迦特區	由臺東縣鹿野鄉往南延伸至太麻里鄉	輔導釋迦產業轉型為休閒農園	1. 優質釋迦產業:協助臺東縣釋迦產業發展休閒農業。 2. 休閒農業:結合生態景觀及地區產業特色，規劃設置休閒農業區，創造在地商機。
優質稻米特區	由花蓮縣玉里鎮延伸至臺東縣鹿野鄉	推廣米鄉文化、推銷稻米產業且促進相關觀光旅遊產業發展	1. 優質稻米產業:推動安全農業為施政重點，輔導成立稻米產銷專業區。 2. 有機稻米產業:成立有機米產銷班，輔導有機米集團栽培；推動有機驗證，提高民眾對驗證標章認識及可信度。 3. 稻米文化園區:結合稻作文物、優質稻米品牌及米食加工品之展示、展售，於富里鄉農會展售中心旁0.6公頃農田及關山鎮農會休閒旅遊中心旁1.5公頃稻田設置「彩繪稻田」，利用綠色與紫色2種秧苗，成為另類水稻藝術創作，吸引遊客參觀。 4. 保健作物產業:發展保健作物產業，研發安全生產體系，開發具保健功能之養生加工產品。實際契約種植有洛神葵、當歸、黃芩、丹參及金絲桃等。 5. 休閒農業:結合生態景觀及地區產業特色，規劃設置休閒農業區，創造在地商機。 6. 營造農村新風貌:營造優質農村生活、發揚地方特色及推動農村永續經營。

資料來源：花東縱谷地區特色觀光產業(含原住民部落)調查分析及珍珠串聯示範遊程規劃案-成果報告書，民國 100 年

(二)產業結構

花東縱谷因腹地狹長及區位影響，經濟活動受地理限制影響甚深，其產業結構以一級產業為主，三級產業次之，二級產業發展程度較低。而受到近年來休閒旅遊風氣盛行及政府單位相關政策與計畫（如東部永續發展綱要計畫、觀光拔尖領航方案行動計畫）推動之影響，部分一級產業轉型為兼具加工或休閒產業特性之多元經營模式，提供住宿餐飲、解說教育等服務。詳參圖 2.2-6。

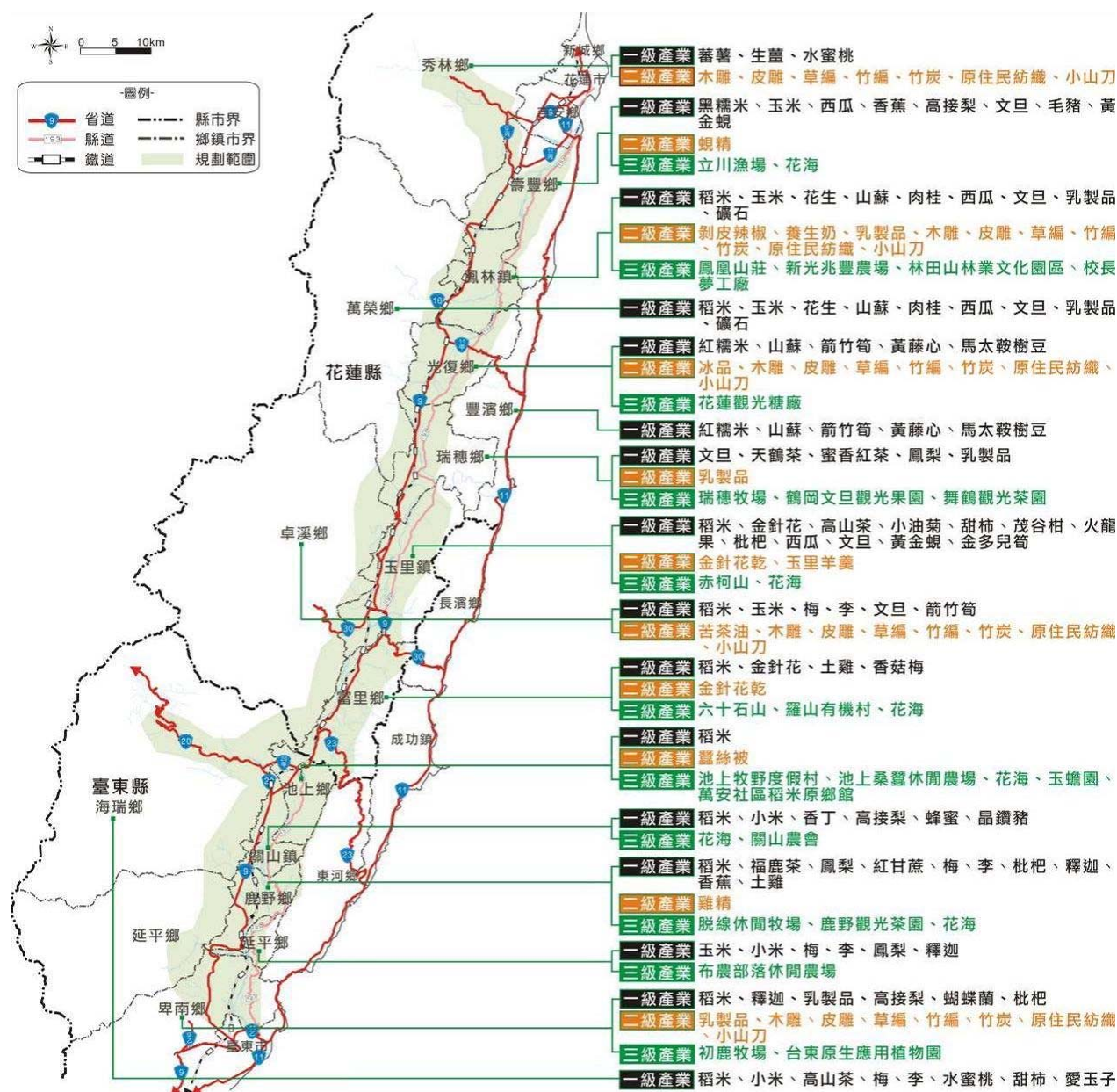


圖 2.2-6 花東縱谷產業結構分布圖

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

2.2.3 土地使用

一、花東二縣區域計畫重點

為因應健全區域發展及全球氣候變遷所造成的影響，同時為建立計畫以指導土地使用、落實地方自治精神，並銜接未來國土計畫法等目標，因此依據各地區發展現況資源條件進行規劃，建立使用秩序；將未來空間發展構想述明，包括：環境敏感地區、農地、都

市計畫、使用許可等區位，均為擬定花蓮縣、臺東縣區域計畫中。在整合土地使用計畫及審議的過程中，研擬生態環境保育、產業群聚與鏈結、文化觀光發展的串連，合理引導土地做有次序的發展並以總合的觀點，透過整體規劃，調整未來發展之整體土地使用布局、運輸路網、農地及農村聚落及地域性防（救）災空間。

綜上，地方本身的發展與相互的合作必須有計畫、有效力，或者更具體的法定計畫以作為區域合作事項與公共設施投資建設之參考基準；爰此，為有效指導花蓮縣空間整體發展，依據「推動直轄市、縣（市）政府擬定區域計畫方案」，辦理「102 年度補助地方政府辦理直轄市、縣（市）區域計畫規劃作業」，希冀透過「花蓮縣區域計畫」及「臺東縣區域計畫」之擬定，建構完善之空間發展規劃，並促進花蓮縣有計畫、有秩序之發展。

目前花蓮區域計畫和臺東區域計畫之執行進度皆處於期末審查階段。花東二縣之第 1 級、第 2 級環境敏感地區分布，詳圖 2.2-7 至圖 2.2-10。

二、花東縱谷觀光功能分區與環境敏感區域關係

花東縱谷國家風景特定區經交通部於 86 年 5 月 19 日以交路八十六（一）字第 03509 號公告在案，另依「花東縱谷國家風景特定區觀光整體發展計畫」土地使用分區計畫，將土地使用特性區分觀光功能分區，分別為「特別保護區、自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區和一般使用區」。其中所指之「一般使用區」；為不屬「特別保護區、自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區」之地區，或現有土地使用無礙風景區計畫目的而准許使用之地區。

藉由花東縱谷環境敏感區域關係及其土地特性進行分析套疊，再依觀光功能分區定義劃設土地使用分區。

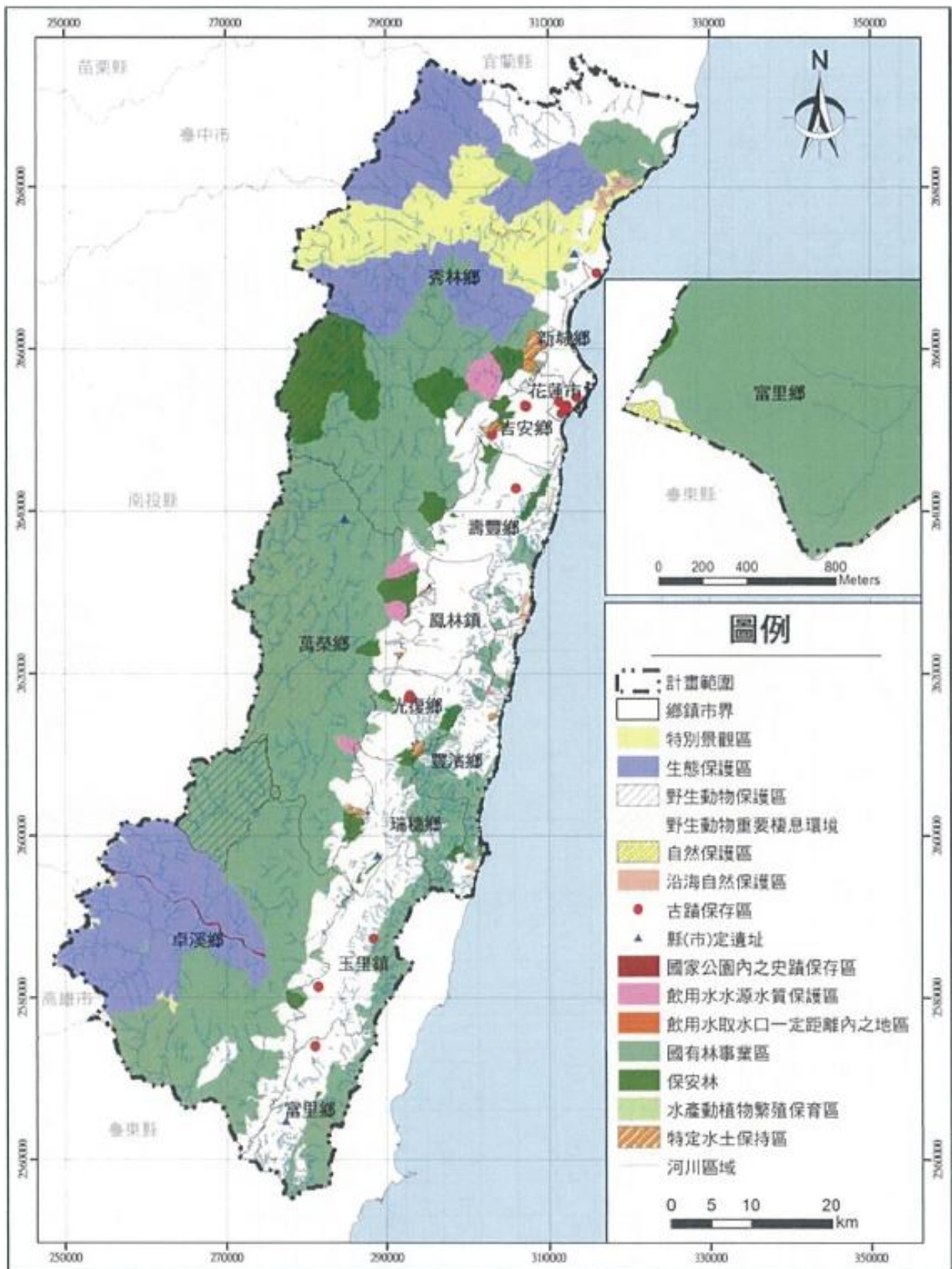


圖 2.2-7 花蓮縣第 1 級環境敏感地區分布示意圖

資料來源：擬定花蓮縣區域計畫及研究規劃 期末報告書，民國 104 年

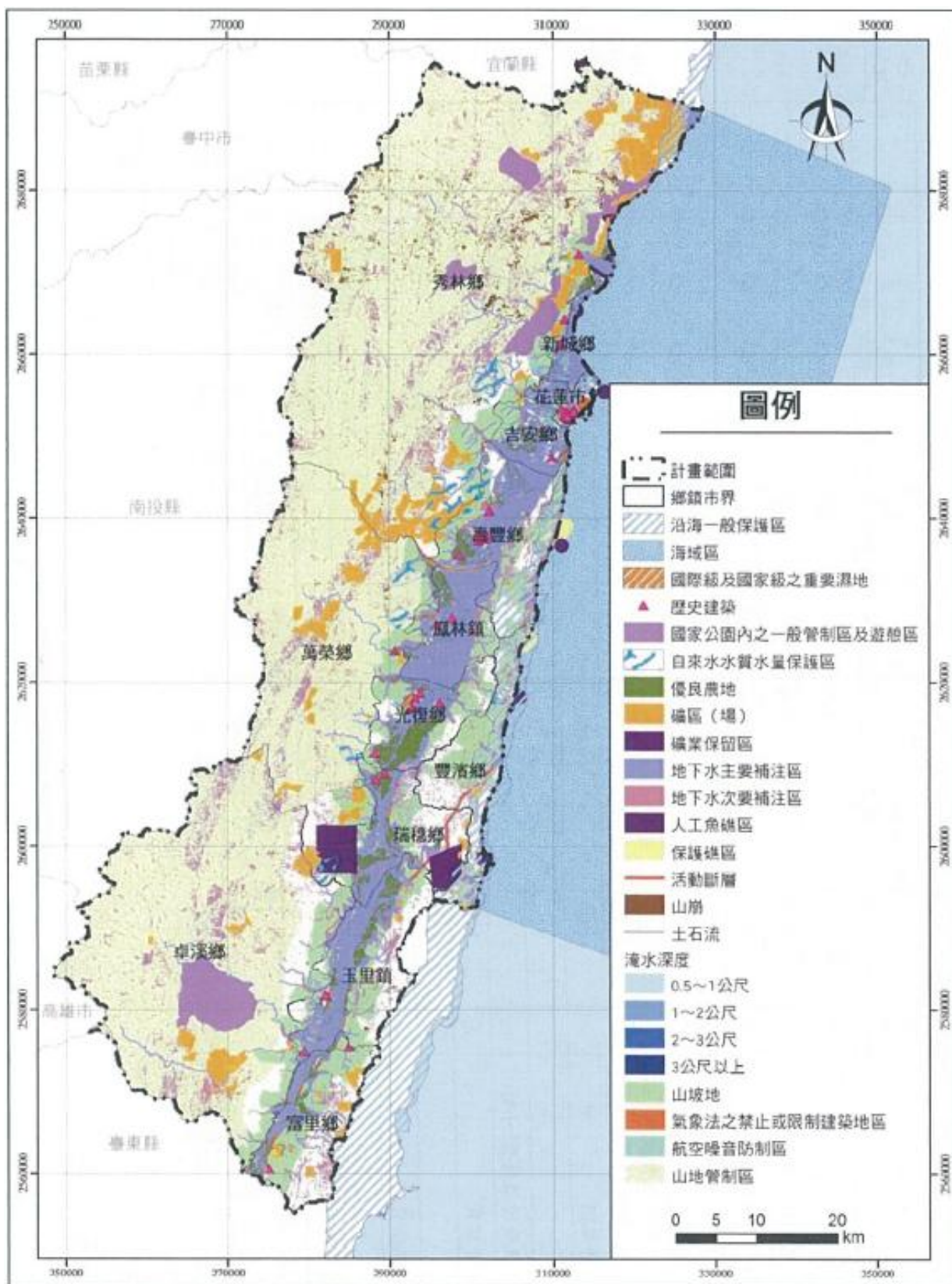


圖 2.2-8 花蓮縣第 2 級環境敏感地區分布示意圖

資料來源：擬定花蓮縣區域計畫及研究規劃期末報告書，民國 104 年

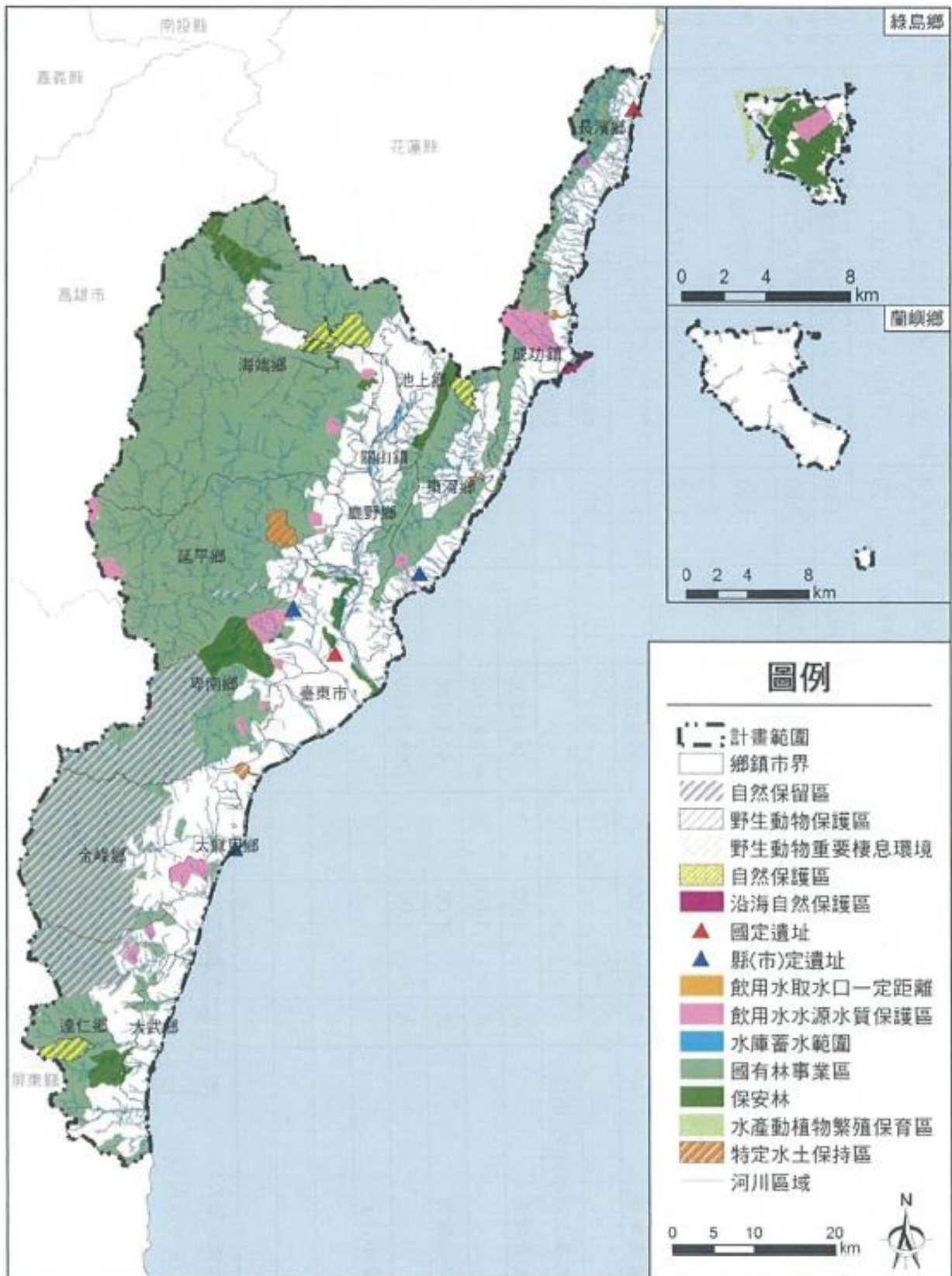


圖 2.2-9 臺東縣第 1 級環境敏感地區分布示意圖

資料來源：擬定臺東縣區域計畫及研究規劃期末報告書，民國 104 年

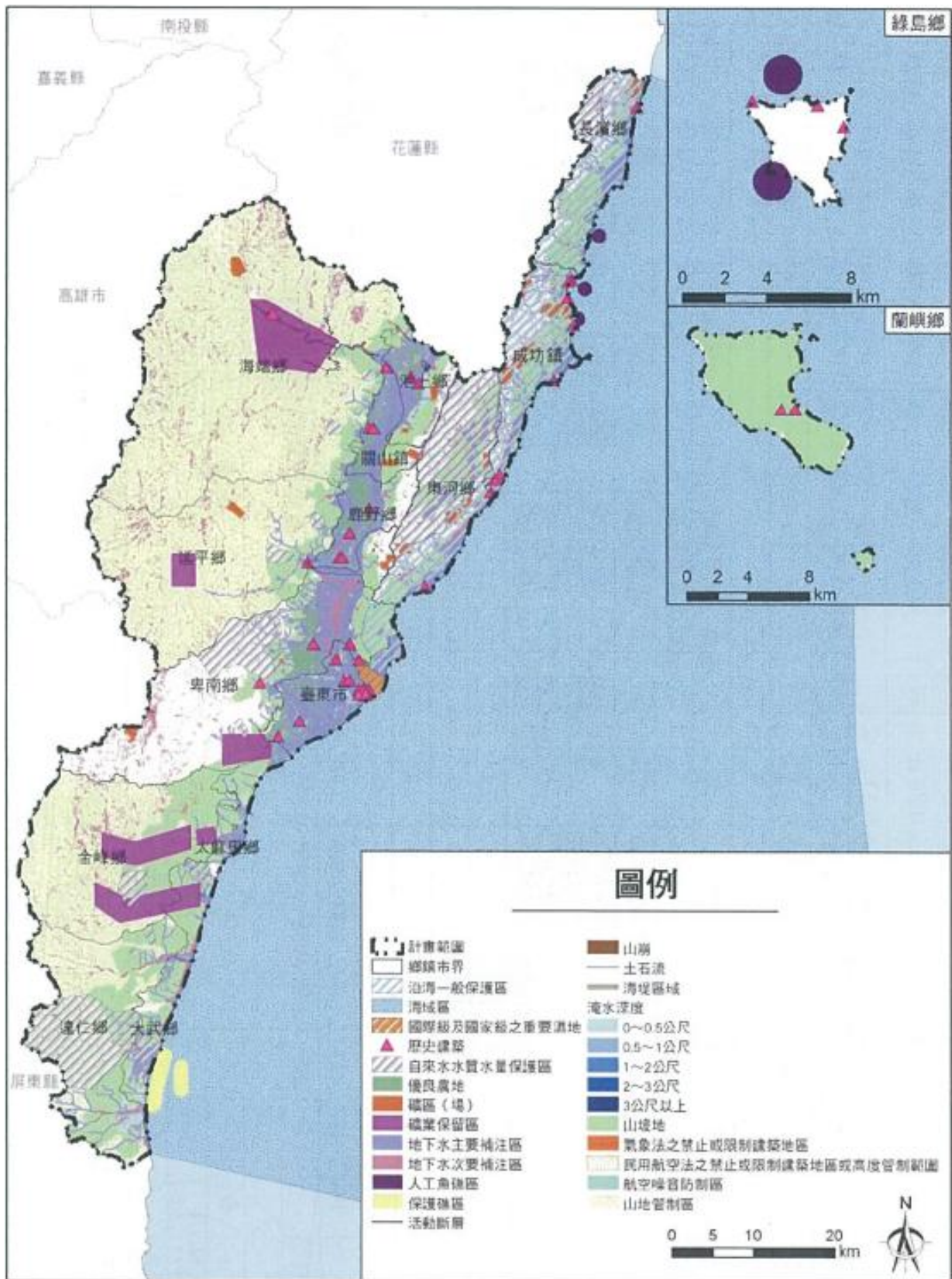


圖 2.2-10 臺東縣第 2 級環境敏感地區分布示意圖

資料來源：擬定臺東縣區域計畫及研究規劃期末報告書，民國 104 年

2.2.4 交通運輸

依交通部運輸研究所「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究(四期)」相關研究結果，現況往返東部區域之乘客中，平假日旅次目的最主要為探親訪友(含返鄉)與旅遊，而商務與通勤旅次則相對較少。平日中探親訪友約占 34%，其次為旅遊 33%、商務 21%與通勤其他 13%。假日則以旅遊為最主要之旅次目的，占有所有旅次之 38%，其次為探親訪友(含返鄉)36%與商務其他 25%。由此得知於平假日時往返東部地區之旅次皆有將近 7 成之乘客為探親訪友(含返鄉)與旅遊。另現況往返東部地區之運具分配中，以小汽車為最主要運具。平日小汽車約占有 66%、鐵路與航空則分別為 29%與 5%。假日小汽車則略為降低至 63%，鐵路則成長至 34%，航空則為 3%。

一、公共運輸使用狀況

民國 103 年 10 月 1 日至 12 月 31 日間，對臺閩地區年滿 15 歲以上民眾進行電話訪問。調查有效樣本計 3 萬 8,267 人，在 95%信心水準下，抽樣誤差為 ± 0.5 個百分點（各縣市有效樣本，除連江縣 387 人，抽樣誤差為 ± 5.0 個百分點外，其餘縣市均至少 1,384 人，抽樣誤差均在 ± 2.7 個百分點內），調查結果已對受訪者性別、年齡、縣市及鄉鎮進行樣本代表性檢定後加權處理。其訪查目的為估算各縣市之公共運輸使用率，了解民眾未搭乘公共運輸工具原因，並探究民眾搭乘各項公共運具之滿意度。以下針對交通部統計處調查資料中的花蓮縣部分進行摘錄及說明。

(一)綠運輸（公共及非機動運具）市占率

綠運輸系統是基於環境永續之前提，使用零污染或低污染的運輸系統，例如：步行、自行車及公共運具（如公車、捷運、火車、高鐵等）。

1. 公共運輸市占率

民國 103 年臺灣地區公共運輸市占率為 16.0%，較民國 102 年之 15.2%大幅增加 0.8 個百分點，並創近 6 年新高。就縣市各別觀之，以臺北市（37.0%）最高，基隆市（32.4%）次之。而花蓮縣 103 年公共運輸市占率為 4.9 %，較 102 年增加 0.5 個百

分點，而臺東縣民國 103 年公共運輸市占率則較民國 102 年降低 0.1 個百分點（詳表 2.2-16）。

2. 非機動運具（步行及自行車）市占率

民國 103 年以臺北市（20.7%）最高，連江縣（17.4%）次之，花蓮縣為 12.2%，較民國 102 年增加了 0.4 個百分點，而臺東縣則為 10.2%，較民國 102 年減少了 1.7 個百分點（詳表 2.2-16）。

3. 私人機動運具市占率

於民國 103 年，臺灣地區私人機動運具市占率以臺東縣（86.2%）最高，嘉義市（85.9%）次之，與民國 102 年比較增加了 1.9 個百分比，而花蓮縣為 82.9%，與民國 102 年比較減少了 0.8 個百分比（詳表 2.2-16）。

表 2.2-16 臺灣地區所有旅次相關運具之市占率指標(%)

運具 縣市	公共運輸市占率			非機動運輸市占率			私人機動運輸市占率		
	101 年	102 年	103 年	101 年	102 年	103 年	101 年	102 年	103 年
臺北市	38.0	37.5	37.0	20.0	19.7	20.7	42.0	42.8	42.3
基隆市	33.0	33.5	32.4	13.2	11.6	12.2	53.8	55.0	55.3
新北市	27.3	28.8	31.1	14.1	13.0	12.3	58.6	58.2	56.6
桃園市	12.5	12.7	14.1	9.8	10.8	8.5	77.7	76.5	77.4
新竹縣	8.9	9.1	8.3	9.1	8.9	7.9	81.9	82.0	83.7
臺中市	8.2	8.3	10.0	9.3	9.8	8.6	82.5	82.0	81.4
苗栗縣	8.2	7.8	7.9	10.2	12.5	10.1	81.7	79.7	82.0
宜蘭縣	7.6	7.7	5.8	14.7	14.2	13.4	77.6	78.1	80.8
澎湖縣	7.5	6.6	6.9	8.5	8.8	9.5	84.0	84.5	83.6
新竹市	7.4	7.8	8.3	9.3	8.0	8.2	83.3	84.2	83.5
高雄市	7.2	7.2	8.2	9.9	10.7	10.2	83.0	82.2	81.6
嘉義縣	6.1	6.1	5.6	11.8	13.5	11.6	82.1	80.4	82.8
南投縣	5.9	5.6	5.6	10.4	10.9	9.3	83.6	83.6	85.2
屏東縣	5.3	5.3	6.2	12.3	11.5	9.5	82.3	83.2	84.3
彰化縣	5.0	4.5	5.4	10.8	11.5	11.5	84.2	84.0	83.1
臺南市	4.9	5.0	5.4	10.7	11.0	8.9	84.3	84.1	85.7
雲林縣	4.8	4.5	4.9	14.2	13.3	13.1	81.0	82.2	82.0
花蓮縣	4.0	4.4	4.9	14.6	11.8	12.2	81.4	83.7	82.9
臺東縣	3.7	3.7	3.6	12.3	11.9	10.2	84.0	84.3	86.2
嘉義市	3.2	3.5	3.7	11.3	11.0	10.3	85.6	85.5	85.9
金門縣	10.2	10.5	8.4	12.7	11.9	11.1	77.1	77.6	80.5
連江縣	9.9	9.4	13.4	24.1	21.3	17.4	65.9	69.3	69.2

資料來源：交通部統計處，民國 100-103 年

4. 各種運具之市占率

以花蓮縣及臺東縣外出民眾使用之所有公、私載具觀察，私人載具中之「機車」所佔比例最高，達 48.2%，「自用小客車」占 33.9%次之，二者合計占所有運具之 82%，非機動運具市占率則有 11.3%（步行為 5.4%，自行車為 5.9%）；公共運輸工具部分則以臺鐵（1.7%）與市區公車（0.7%）為主（詳表 2.2-17）。

表 2.2-17 臺灣地區各種運具之市占率一覽表

運具 縣市	公共運輸 市占率										非機動運輸 市占率			私人機動運輸 市占率			
	小計	市區公車	捷運	臺鐵	交通車	公路客運	計程車	國道客運	高鐵	其他	小計	步行	自行車	小計	機車	自用小客車	其他
臺北市	37.0	14.8	16.8	0.9	0.3	2.2	0.6	0.5	0.6	0.2	20.7	16.8	3.9	42.3	24.3	17.6	0.3
基隆市	32.4	12.7	2.9	4.6	1.0	1.2	3.8	5.9	0.0	0.1	12.2	11.4	0.8	55.3	35.0	19.8	0.5
新北市	31.1	12.3	12.6	1.8	1.0	1.2	0.9	0.5	0.5	0.3	12.3	10.5	1.8	56.6	38.0	18.2	0.4
桃園市	14.1	5.0	1.3	2.5	2.5	0.5	0.9	0.8	0.2	0.5	8.5	5.6	2.9	77.4	45.7	30.8	0.9
新竹縣	8.3	1.7	0.1	2.2	2.6	0.2	0.8	0.3	0.2	0.3	7.9	5.6	2.4	83.7	41.4	41.4	0.9
臺中市	10.0	5.3	0.2	1.1	1.7	0.4	0.4	0.4	0.3	0.2	8.6	5.5	3.1	81.4	50.6	29.6	1.2
苗栗縣	7.9	2.4	0.2	2.7	1.2	0.1	0.9	0.3	0.0	0.1	10.1	5.6	4.5	82.0	46.9	33.6	1.5
宜蘭縣	5.8	1.1	0.3	2.2	0.4	0.0	0.6	0.9	0.1	0.2	13.4	5.4	8.1	80.8	46.8	31.6	2.3
澎湖縣	6.9	4.2	0.2	—	0.4	0.6	0.2	0.1	—	1.3	9.5	7.1	2.4	83.6	61.5	21.0	1.1
新竹市	8.3	3.2	0.4	1.4	1.5	0.6	0.5	0.4	0.2	0.2	8.2	6.3	1.8	83.5	56.4	26.3	0.8
高雄市	8.2	2.7	2.2	0.8	1.2	0.4	0.4	0.1	0.1	0.4	10.2	5.3	4.9	81.6	59.9	20.8	0.9
嘉義縣	5.6	1.7	—	0.9	1.3	0.1	0.9	0.3	0.3	0.0	11.6	3.8	7.8	82.8	48.9	29.3	4.6
南投縣	5.6	2.4	—	0.1	1.6	0.3	0.8	0.3	0.1	0.1	9.3	4.3	5.0	85.2	48.1	33.5	3.5
屏東縣	6.2	1.1	0.5	1.4	1.3	0.2	1.1	0.2	0.1	0.3	9.5	3.4	6.1	84.3	59.2	22.5	2.5
彰化縣	5.4	0.8	0.0	1.0	2.6	0.0	0.6	0.3	—	0.1	11.5	3.5	8.0	83.1	53.2	28.8	1.1
臺南市	5.4	1.1	0.2	1.5	1.4	0.2	0.3	0.5	0.2	0.1	8.9	3.5	5.4	85.7	59.8	24.8	1.2
雲林縣	4.9	0.6	0.1	0.7	2.2	0.2	0.4	0.3	0.2	0.1	13.1	2.8	10.3	82.0	47.8	31.4	2.7
花蓮縣	4.9	0.5	0.2	2.5	0.8	0.3	0.3	0.1	—	0.0	12.2	5.5	6.7	82.9	43.4	37.3	2.2
臺東縣	3.6	0.9	0.1	0.9	0.2	0.2	0.6	0.2	0.0	0.3	10.2	5.3	5.0	86.2	53.0	30.4	2.8
嘉義市	3.7	0.8	0.1	1.1	1.4	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	10.3	4.4	5.9	85.9	59.1	25.8	1.1
金門縣	8.4	5.4	0.2	0.1	0.3	0.5	0.2	0.0	—	1.7	11.1	7.6	3.5	80.5	47.1	31.8	1.5
連江縣	13.4	4.5	0.4	0.5	1.1	3.3	0.3	0.1	—	3.2	17.4	16.3	1.1	69.2	36.0	32.6	0.6

資料來源：交通部統計處，民國 103 年

(二)路線與營運概況

根據臺灣鐵路統計年報資料顯示，民國 103 年度東部幹線包括宜蘭線、北迴線、臺東線以及南迴線等。東部幹線總計里程為 426.1 公里，單線鐵路路線長度為 216.1 公里，佔整體東部幹線的 50.72%，雙線鐵路總長度為 210 公里，佔東部幹線路線總長度之 49.28%。臺鐵路網現況及場站配置說明如表 2.2-18。

表 2.2-18 臺鐵各路線營業里程與場站配置數一覽表

路線別		營業里程(公里)			場站			
		單線	雙線	里程總計	客貨運站	客運站	貨運站	場站總計
西部幹線	縱貫線	38.3	366.2	404.5	36	53	-	89
	台中線	2.2	85.5	87.7	3	13	-	16
	屏東線	40.3	21.0	61.3	3	14	-	17
	總計	80.8	472.7	553.5	42	80	0	122
東部幹線	宜蘭線	0.0	93.6	93.6	7	19	-	26
	北迴線	0.0	79.2	79.2	10	2	-	12
	台東線	130.5	20.4	150.9	11	14	-	25
	南迴線	81.4	16.8	98.2	2	9	-	11
	深澳線	4.2	0.0	4.2	-	1	-	1
	總計	216.1	210	426.1	30	44	0	74
支線	平溪線	12.9	0.0	12.9	-	6	-	6
	內灣線	20.0	6.5	26.5	2	9	-	11
	集集線	29.7	0.0	29.7	-	6	-	6
	六家線	0.0	3.1	3.1	-	1	-	1
	沙崙線	0.0	5.3	5.3	-	2	-	2
	花蓮港線	7.4	0.0	7.4	-	-	1	1
	總計	70.0	14.9	84.9	2	24	1	27
合計		366.9	697.6	1,064.5	74	148	1	223

資料來源：臺灣鐵路管理局，<http://www.railway.gov.tw/>

依據臺鐵局統計，臺鐵花蓮站民國 101 年 1~6 月每日平均上車人數 1.27 萬人次，7 月每日平均 1.49 萬人次，其中 7 月之例假日更高達 1.79 萬人次，較平常日成長 33%；民國 101 年 1~6 月每日平均客票收入 363.9 萬元，7 月每日平均 440.9 萬元，其中 7 月之例假日更高達 544.7 萬元，較平常日成長 39%。

臺鐵臺東站民國 101 年 1~6 月每日平均上車人數 3.8 千人次，7 月每日平均 5.6 千人次，其中 7 月之例假日增加為 6.3 千人次，較平常日成長 21%；民國 101 年 1~6 月每日平均客票收入 125.1 萬元，7 月每日平均 195.4 萬元，其中 7 月之例假日增加為 220.3 萬元，較平常日成長 20%。

現況東部鐵路幹線中，花蓮至屏東尚未全面電氣化且全線多為單線鐵路（僅玉里至東里為雙線），民國 103 年 6 月花東鐵路全面電氣化後，普悠瑪號就可以經花蓮站行駛至臺東站。未來臺北—花蓮間，自強號運能將提升 27~28%，臺北=臺東間自強號運能將提升 20~45%。

其中臺北—花蓮間，自強號較民國 101 年度（普悠瑪加入營運後）每日增加 21~25 班次。臺北—臺東間，自強號較民國 101 年度（普悠瑪加入營運後）每日增加 6~12 班次。假日臺北—花蓮間，自強號班距縮短為 26 分鐘一列，臺北—臺東間，自強號班距縮短為 65 分鐘一列。直達車總行車時間，臺北—花蓮間縮短為 2 小時，臺北—臺東間縮短為 3 小時 30 分。

（三）車站設施及轉乘服務

目前臺鐵於東部地區共設有 41 個車站，其中花蓮站、玉里站及臺東站為一等站，新城站為二等站，其餘多數為三等站、招呼站及簡易站。

（四）鐵路運輸供需發展趨勢

系統容量及供給：臺鐵東部幹線各區間路線容量及利用率狀況如表 2.2-19 所示。

表 2.2-19 民國 100 年臺鐵東部幹線對各區間路線利用率

線別	區間	路線容量	瓶頸時段列車次數	路線利用率
宜蘭線	八堵—瑞芳	296	178	60.14%
	瑞芳—雙溪	266	163	61.28%
	雙溪—頭城	235	147	62.55%
	頭城—宜蘭	235	161	68.51%
	宜蘭—蘇澳	340	181	53.24%
北迴線	蘇澳新站—和平	221	140	63.35%
	和平—花蓮	269	163	60.59%

線別	區間	路線容量	瓶頸時段列車次數	路線利用率
臺東線	花蓮－光復	98	52	53.06%
	光復－玉里	88	50	56.82%
	玉里－關山	98	51	52.04%
	關山－臺東	92	52	56.52%
南迴線	枋寮－大武	72	36	50.00%
	大武－臺東新站	84	36	42.86%

資料來源：臺灣鐵路管理局，<http://www.railway.gov.tw/>

根據表 2.2-19，宜蘭線之利用率較臺東線為高，而臺東線路線利用率在 60% 以下。惟據臺鐵相關人員表示，因統計基礎的影響，現況實際上花東區域之運能已達約 80%。為解決東部鐵路假日需求較高之現象，臺鐵亦曾提出相關措施，如自民國 97 年 10 月 24 日起，逢週五、週六及週日增開臺北、花蓮間太魯閣列車，每日 4 列次，並使自強號於假日時之班距縮短至 30 分鐘以內，另自民國 98 年元月起實施數項票務新措施，以加速系統作業流程，提升客座週轉效率，降低車票黃牛（積極查緝黃牛）及冒用身分證字號訂票等投機行為，確保乘客定購票權益。而若欲大幅提升花東區域之運能，必須在花東鐵路電氣化與瓶頸路段雙軌化完成後已能提升路線容量與班次數。另臺鐵近年亦致力推廣兩鐵環保列車服務，由民國 98 年 1 至 9 月底，已服務 16,582 人次，並載運 16,575 輛自行車。

在班次方面，花蓮車站為東部地區停靠班次數最多之車站，共有 106 班對號列車班次，其中往返西部幹線與花蓮站之班次共有 68 班；由花蓮站往返臺東地區共有 12 班；往返西部幹線與臺東地區（花蓮站以南）之班次數每日約有 26 班。臺東站每日停靠對號列車之班次數約有 56 班，其中可直達西部幹線（如臺北、板橋等站）之對號列車班次數約有 26 班。民國 103 年 6 月前因受限於東部鐵路臺東線尚未電氣化且多為單線通車等限制，臺鐵近幾次改點則致力朝向以班次接駁為目標。以民國 98 年 6 月 16 日之改點為例，於改點後，對花東地區內轉乘班次之時間配合上有明顯改善，乘客到達花蓮站後可以相對應之列車銜接到臺東站，且每日有 9 班次之總旅行時間在 5 小時以內。

根據表 2.2-20，民國 103 年北迴線、臺東線及南迴線之定期票比例明顯低於西部幹線，由此可知蘇澳以南搭乘臺鐵之乘客中，

通勤旅次所佔比例應較少，此與西部幹線差異甚大，亦可針對此特性研擬適切之鐵路複合旅客運輸服務策略。

表 2.2-20 民國 103 年臺鐵各路線定期票人數比例表

線別	合計	一般旅次	定期票旅次	定期票比例
南迴線	443,319	437,499	5,820	1.31%
臺東線	3,819,507	3,534,354	285,153	7.47%
北迴線	8,360,701	8,027,517	333,184	3.99%
屏東線	8,101,720	7,007,071	1,094,649	13.51%
縱貫線	173,876,339	161,565,292	12,311,047	7.08%
宜蘭線	11,405,206	9,813,353	1,591,853	13.96%

資料來源：臺灣鐵路管理局，<http://www.railway.gov.tw/>

(五)車站現況盤點

本計畫針對現行花東縱谷境內各車站之設計單位、施工單位、設計構想、設計說明、工程概要及改善執行狀況等茲盤點、檢核，詳參附件八。

二、公路客運運輸系統

花蓮客運總站設於花蓮市區，服務型態以市區公車、中程及長程客運為主。目前公路汽車客運營運路線如表 2.2-21 所示。

表 2.2-21 花蓮縣境內公路汽車客運營運路線表

路線編號	路線名稱	班次
1145	花蓮火車站-成功	9
1128	花蓮火車站-月眉-豐田火車站	2
1123	花蓮火車站-花蓮機場	14
1133	花蓮火車站-天祥	2
1129	花蓮火車站-太魯閣	5
1132	花蓮火車站-崇德	6
1136	花蓮火車站-秀林	3
1140	花蓮火車站-靜浦	8
1137	光復-富里	14
1131	花蓮火車站-銅門	8
1125	光復-豐濱	5
1135	瑞穗-玉里	12
1120	富里-望通嶺	2
1139	花蓮火車站-壽豐	9

路線編號	路線名稱	班次
1130	玉里-富里	6
1143	瑞穗-紅葉	4
1138	富里-臺東	4
1127	花蓮火車站-成功-臺東站	1
1122	花蓮火車站-瑞穗	6
1142	光復-玉里	10
1121	花蓮火車站-光復	24
105	花蓮火車站-七星潭	5
202	花蓮火車站-水源村	3
102	花蓮火車站-海洋公園	2

資料來源：花蓮客運班車時刻查詢系統，<http://www.yati.url.tw/hua6.html>，暨本計畫整理，民國 104 年

花蓮汽車客運服務範圍主要以花蓮市為中心，除花蓮-花蓮機場的班次較頻繁以外，其餘路線多為服務縱谷地區以及沿海地區，路線長度較長，班次較少，因此民眾較偏好使用私人運具。花蓮客運的載客人數明顯低於臺灣地區平均水準，且由於目前受政府財政影響，補貼大幅減少，導致客運業者虧損更形嚴重。

鼎東客運主要經營臺東地區公路客運路線，其路線依其服務區域分為山線及海線。鼎東客運山、海線總站與臺東鐵路車站距離約 6.4 公里，車程大約 20 分鐘。為彌補公路客運總站與火車新站間之空間縫隙，鼎東客運山線與海線均闢駛客運路線，繞行 2 站間進行接駁。

鼎東客運山線營運區所經營之路線現有 34 條，海線營運區為 24 條，共計 58 條。山線平日行駛班次 145 班、寒暑假行駛班次 134 班；海線為 176 班，平日總行駛班次共計 321 班(寒暑假共計 310 班)。目前鼎東客運受補貼路線共計 40 條，平均每車載客為 7.11 延人公里。鼎東客運海、山線相關路線起迄點及日行駛班次數分如表 2.2-22 所示。

表 2.2-22 臺東縣境內公路汽車客運營運路線表

路線編號	公路客運路線	每日班次	路線編號	公路客運路線	每日班次
8101	臺東→靜埔	3	8115	臺東→康樂	平 3，寒暑 3
8102	臺東(中華大橋)→靜埔	5	8116	臺東(卑入)→火車新站	3
8103	臺東→成功	6	8117	臺東→中野	3

路線編號	公路客運路線	每日班次	路線編號	公路客運路線	每日班次
8105	成功→靜埔	8	8118	臺東→岩灣	3
8106	成功→長濱	1	8119	臺東→花蓮新站	1
8107	成功→泰源	4	8120	臺東(中華大橋)→成功	3
8109	臺東→泰源	5	8122	臺東→東河	平 1
8110	泰源→東河農場	6	8125	成功→東河	平 1
8111	泰源→後寮	5	8128	臺東→臺東航空站	12
8112	臺東→利家	4	8129	臺東(豐源)→森林遊樂區	15
8113	臺東→東新興村	4	8161	臺東(海瑞、武陵)→富里	3
8131	臺東→知本溫投	2	8163	臺東(海瑞、武陵)→池上	4
8132	臺東→安朔國小	2	8165	臺東(瑞源、池上橋)→池上	2
8135A	臺東→安朔	1	8166	臺東(瑞源、海瑞)→池上	2
8135	臺東→安朔	5	8167	臺東(龍田)→關山	3
8136	臺東(豐源)→安朔	1	8168	臺東(延平、龍田)→永康	3
8137	臺東→尚武	2	8170	臺東(龍田)→鹿野	1
8138	臺東→壠坵	4	8171	臺東→初鹿	1
8150	臺東→金峰	3	8172	臺東(四維路)→臺東火車站	9
8151	臺東→太麻里	2	8181	成功→玉里	3

資料來源：鼎東客運，<http://www.xn--ubtr8yp66a2lm.tw/>，暨本計畫整理，民國 104 年

三、公路系統

東部地區公路省道有台 8、台 9、台 9 乙、台 9 丙、台 11、台 11 甲、台 11 乙、台 14、台 16、台 18、台 20、台 20 甲、台 23 及台 24 等，縣道則有縣道 193、縣道 195、縣道 195 甲、縣道 197 與縣道 198，其中區內最重要之聯外道路為台 9 線。除特定假期之外，多數公路車流量普遍不多，惟受到地理條件之限制，聯外公路系統存在下列問題：

- (1) 國道 5 號(雪山隧道)為東部地區通往臺灣西部地區主要聯外幹道之一，惟目前假日仍有堵塞情形。
- (2) 省道台 9 線為東部地區內最重要之公路，最主要瓶頸路段位於蘇花段，而蘇花瓶頸路段同時也屬易坍塌、易肇事的危線路段。另外，南迴段安朔楓港路段路幅狹窄，道路條件較差，亦為瓶頸路段。
- (3) 省道台 9 線全長 186 公里拓寬未全線完成，第一~三期拓寬計畫分別於民國 73 至 78 年間、民國 81 至 84 年間、民國 97 至

101 年間，將花蓮市至台東縣卑南鄉路段分期分段拓寬改善為路寬 12~30 公尺。花蓮縣境自木瓜溪橋（212k+800）至富里（花東縣界 319k+750）全長 107 公里，其中尚餘 65 公里未改善至路寬 30 公尺，列第三期道路(後續)改善計畫(102-107 年暫列 39.8 億元)。

由於近年推廣節能減碳與永續運輸之綠色交通概念，各縣市均加強提供自行車道設施，東部地區亦為重點發展區域。目前已興建完工之自行車道路網，花蓮地區包括濱海自行車道、初英自行車道、鯉魚潭自行車道、白鮑溪自行車道、馬太鞍自行車道、瑞穗自行車道、羅山自行車道及玉里鐵路自行車道等 8 條自行車道；臺東地區則有池上環圳自行車道、關山環鎮自行車道、鹿野龍田自行車道、臺東市山海鐵馬道、東部海岸單車行等條自行車道。花東地區重要道路建設如表 2.2-23 所示。

表 2.2-23 花東地區重大交通建設一覽表

計畫名稱	計畫概要	預計完工年期
台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	除原路線改善外，山區路段總計改善長度約 38.1 公里，其中隧道長約 23.7 公里，高架橋及橋樑路段約 8.6 公里，而路工改善約 5.8 公里。改善後的蘇花公路由蘇澳至崇德里程長度約 60.3 公里，較現況蘇花公路縮短約 16.7 公里，行車時間也縮短至 72 分鐘，較現況 120 分鐘節省了快 48 分鐘。	105 年
台 9 線花東公路第三期拓寬計畫	全線按交通部頒公路路線設計規範三級路平原區標準設計速率 80Km/hr 辦理，花蓮—光復段計畫拓寬為中央分隔之標準四線道路，光復以南維持兩線道，橋梁淨寬與路基同寬。	已完成
台 11 線東部濱海公路改善計畫	花蓮縣境全長 72.22 公里，除鹽寮海鮮專業區、和南寺、海洋公園、東部海岸風景特定區管理處及遊客中心等（4k+880~12k+000），按用地 30 公尺寬辦理外，其餘按用地 20 公尺，路基 12 公尺拓寬，另石門長濱段（61k~88k）左側加設腳踏車專用道路。	已完成
省道危險及瓶頸路段緊急改善計畫	辦理改善危險路段、瓶頸路段	已完成
配合節能減碳東部自行車路網示範計畫	計畫範圍北起新北市貢寮鄉之福隆地區，沿台 2 線南下，銜沿台 9 線與台 2 線涵蓋之蘭陽平原，南至蘇澳，除因蘇花公路蘇澳至花蓮縣新城間台 9 線無法提供服務而改鐵路接駁外，由花蓮縣新城以南包括縱向台 9 線、台 11 線至臺東縣卑南等，以及台 7 線、台 7 丙線、台 8 線、台 9 丙線所涵蓋之東部地區。	已完成

資料來源：本計畫整理

四、航空運輸系統

東部地區計有花蓮航空站、臺東航空站、綠島航空站及蘭嶼航空站等 4 座航空站，均不在本計畫範圍內，但花、東二處之航空站具服務前往花東縱谷之功能，其經營業者及航班彙整如表 2.2-24。

表 2.2-24 民國 105 年 1 月東部地區各航空站服務路線表

航空站	起訖點	航班	班數
花蓮航空站	花蓮→臺北	復興	每日 4~5 班
	臺北→花蓮	復興	每日 4~5 班
	花蓮→高雄	華信	每日 1 班
	高雄→花蓮	華信	每日 1 班
	花蓮→臺中	復興	每周 1 班
	臺中→花蓮	復興	每周 1 班
	花蓮→濟南	山東	每周 1 班
	濟南→花蓮	山東	每周 1 班
	花蓮→天津	復興	每周 1 班
	天津→花蓮	復興	每周 1 班
臺東航空站	臺東→臺北	立榮	每日 3~4 班
		華信	每日 2~3 班
	臺北→臺東	立榮	每日 3~4 班
		華信	每日 2~3 班
	臺東→綠島	德安	每周 3 班
	綠島→臺東	德安	每周 3 班
	臺東→蘭嶼	德安	每周 6 班
	蘭嶼→臺東	德安	每周 6 班

資料來源：花蓮航空站網站、臺東航空站網站，民國 105 年

依據交通部觀光局「104 年來臺旅客消費及動向調查」；受訪旅客主要遊覽景點所在縣市之前 7 名；依序為臺北市(每百人次有 85.85 人次)、新北市(每百人次有 59.93 人次)、南投縣(每百人次有 35.74 人次)、高雄市(每百人次有 35.17 人次)、屏東縣(每百人次有 32.95 人次)、花蓮縣(每百人次有 31.45 人次)、嘉義縣(每百人次有 25.27 人次)等。臺東縣雖落於第 8 名(每百人次有 15.42 人次)，但也位居臺灣 22 縣市之前 10 名之內。(詳表 2.2-25)。

表 2.2-25 民國 104 年受訪旅客遊覽景點所在縣市排名(單位：人次/每百人次)

名次	縣市	相對次數	名次	縣市	相對次數
1	臺北市	85.85	12	基隆市	3.03
2	新北市	59.93	13	宜蘭縣	2.90
3	南投縣	35.74	14	新竹縣	0.75
4	高雄市	35.17	15	彰化縣	0.55
5	屏東縣	32.95	16	澎湖縣	0.50
6	花蓮縣	31.45	17	新竹市	0.48
7	嘉義縣	25.27	18	苗栗縣	0.46
8	臺東縣	15.42	19	雲林縣	0.25
9	臺中市	10.19	20	嘉義市	0.23
10	桃園縣	5.76	21	金門縣	0.10
11	臺南市	5.17	22	連江縣	-

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，民國 104 年

反觀民國 104 年國人旅遊狀況調查；國人旅遊 1 天的比率占 71.6%。民國 104 年約有 62.3%的旅次是在居住地區內從事旅遊活動。就居住地區來看，不論居住在何地的國人，皆以在居住地區內從事旅遊較多。71.6%的旅次是旅遊 1 天，有 18.5%是 2 天，7.5%是 3 天，而有 2.4%的旅次是 4 天及以上；平均旅遊天數為 1.44 天，與民國 103 年的 1.45 天無顯著差異。(詳表 2.2-26、表 2.2-27)。

表 2.2-26 民國 104 年國人前往旅遊地區之比率(單位：列%)

旅遊地 居住地	北部地區	中部地區	南部地區	東部地區	離島地區
全 臺	37.7	31.6	28.9	5.0	0.8
北部地區	64.5	22.2	12.5	4.4	0.5
中部地區	18.3	57.9	23.3	3.5	0.6
南部地區	10.8	23.9	63.9	4.8	0.4
東部地區	29.3	12.4	19.7	46.1	0.2
離島地區	27.2	10.1	14.6	2.6	50.7

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，民國 104 年

註：1. 國人前往的旅遊地區可複選。

2. 在居住地區內旅遊比率(62.3%)=在居住地區內旅遊的樣本旅次和÷總樣本旅次。

表 2.2-27 旅遊天數(單位：%)

旅遊天數	104 年	103 年
合計	100.0	100.0
1 天	71.6	71.9
2 天	18.5	18.2
3 天	7.5	7.3
4 天及以上	2.4	2.6
平均每次旅遊天數	1.44	1.45 天

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，民國 104 年

東部地區航線營運狀況部分，花蓮機場自民國 98 年開始，起降架次穩定維持在每年 5,000 架次左右，但由於民國 101 年起加入兩岸航線後，旅客人數穩定成長中。民國 103 年因部分旅客逐漸轉為鐵路作為通勤使用，而對於機場架次及使用人次有所影響。近期國內及韓國、中國的廉價航空公司，都到花蓮機場考察，展現出高度興趣，未來的國際觀光航線前景看好。

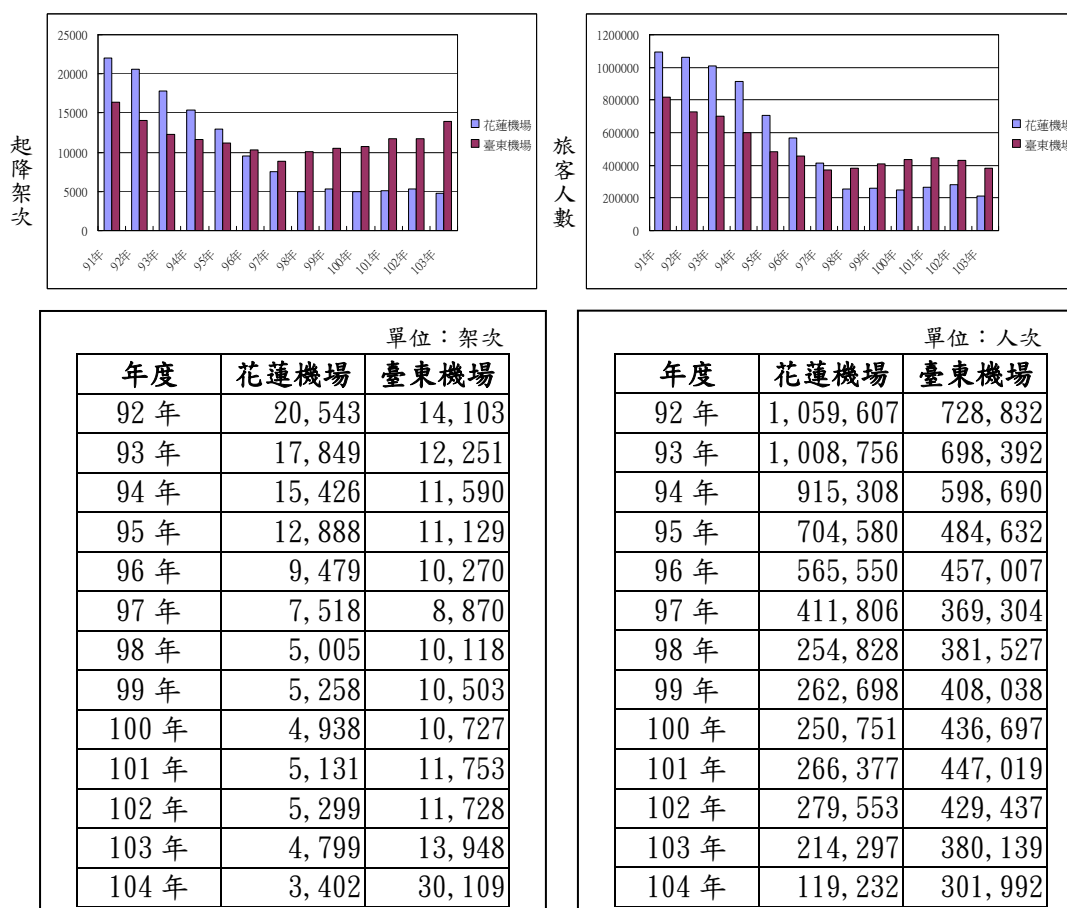


圖 2.2-11 東部區域機場航站營運量統計

資料來源：交通部民用航空局，民國 104 年

2.3 在地觀光資源盤點

花東縱谷是指中央山脈與海岸山脈之間的狹長谷地，因地處歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊推擠的縫合處，產生許多斷層帶。加上花蓮溪、秀姑巒溪和卑南溪 3 大水系構成綿密的網路，其源頭都在海拔 2、3 千公尺的高山上，山高水急，因而形成了峽谷、瀑布、曲流、河階、沖積扇、斷層及惡地等不同的地質地形，並造就了許多不同的自然景觀。地形上的壯麗景觀例如位於富里的羅山瀑布及鳳林的鳳凰瀑布，

以及紅葉溫泉都很受遊客的青睞，秀姑巒溪兩岸瑰麗的景緻也頗具代表性。

沿省道台 9 線公路而行，貫通花蓮、臺東，長達 158 公里的綠色走廊，盡是一片綠意和綿延的秀麗山脈，縱谷內到處都充滿果園、茶園、稻田、牧場、金針花田、油菜花田等景觀不斷映入眼簾。其中最著名的景點有鯉魚潭、秀姑巒溪、關山親水公園、鹿野高台茶園、紅葉溫泉、南橫公路、初鹿牧場、利吉惡地等。

依據花東縱谷環境特性及既有規劃內容，綜整未來適宜之旅遊型態，如下說明。

一、「搭火車到花東縱谷旅遊」的 new-style

有鑑於週休二日的實施與近年旅遊型態的轉變，休閒時間的增加使國人逐漸重視追求健康、永續與環保之樂活休閒活動，各縣市也開始積極結合當地的遊憩資源發展觀光旅遊。

花東鐵路電氣化後，從臺北到花蓮乘坐普悠瑪號只要 2 個小時，到達臺東只要 3.5 小時，就可盡享花東縱谷珍珠亮點之魅力，預期將大幅增加花東地區之觀光遊客量及相關建設需求。搭火車到花東縱谷旅行，是具健康、永續與環保的休閒旅遊概念，亦能提供樂活旅遊者綠色休閒之體驗，進而帶動花東縱谷之區域經濟發展。

在現行已有的鐵公路連運模式下，本計畫提出「鐵鐵連運」概念；即普悠瑪進到花東地區之火車站，不是每一站都停，應僅停靠花東主要發展區域且具有商業效果之其中 10 個大站，其間的小站再經由適當的行銷包裝，鼓勵遊客停留 1~2 小時的旅遊概念。鼓勵旅客乘坐客運或採「鐵鐵連運」方式，規劃 3 天的行程；先到達主要大站後，再購買鐵路套票，慢慢的利用通勤列車，短暫停留與穿梭在具地方特色的小站間活動。

透過軌道運輸快速到達花東縱谷國家風景區，以各火車站為節點，藉由多元運具之轉乘，讓花東縱谷的景觀、環境更為乾淨，促使落實永續環境。並應在車站周邊考慮觀光旅遊與在地生活需求，以火車站為中心設立特色旅遊或園區，同時賦予特色活動、節慶、名產等，帶動花東地區觀光，讓旅客於花東縱谷中慢遊、慢活或深

度旅遊，目的將花東縱谷內社區或部落內既有的技藝、產業、文化的生活體驗分享給遊客體驗，作為一在地延續與永續發展的模式。並讓搭火車旅遊的新旅遊模式，未來可成為符合時代潮流並配合節能、永續觀光方向，對旅客也是一種社會責任，是讓國民體認、讓整個國家資源跟環境為一體，並共同為這份美好努力。

二、主題旅遊

本計畫依據民國 101 年 12 月縱管處委託中華民國戶外遊憩學會辦理之「花東縱谷國家風景主題旅遊計畫規劃案」，以四大主題旅遊路線作為後續發展行銷推廣之主軸，並結合在地團體與珍珠觀光產業連結整體旅遊網路。花東縱谷整體發展之品牌意象核心為「綠動自在心縱谷」，因此提出主題旅遊發展定位：

四大主題旅遊，建構縱谷心意象 百大珍珠觀光產業，串通縱谷旅遊網絡。

藉由整體主題意象塑造，整合相關資源發展觀光魅力品牌，為塑造與強化花東縱谷主題意象，相關產業應依循品牌形象推展地方特色，而各大主題旅遊路線將可透過珍珠產業相互連接，使花東縱谷由帶狀之旅遊動線，交織為密集的旅游網絡，如同傳統原住民手工編織品般交織出絢爛之花東縱谷主題旅遊特色。四大主題內容，詳表 2.3-1。

表 2.3-1 花東縱谷整體發展之四大主題內容規劃

主題	說明	定位
綠動生趣	花東縱谷國家風景區得天獨厚的特殊地形與氣候條件，提供良好的生態環境，吸引許多生物群聚，帶來翩翩飛舞的蝶類、夜空明滅的流螢、鼓譟的蛙鳴及和野鳥巧遇的驚喜。同時，花東縱谷更是原住民族世居的故鄉，珍貴的原民文化是國家珍貴資產，花東縱谷是臺灣原住民「原鄉」，同時也象徵著臺灣最為純淨的自然「原鄉」。在花東縱谷，即能從最天然、自然原始的人文與生態活動中欣賞臺灣天然原色、體驗人文脈動，感受旅遊樂趣。	以「生態旅遊」及「部落觀光」為主要發展方向，配合現有生態旅遊活動，進一步連結花東縱谷相關原住民部落發展具深度文化體驗之主題旅遊活動。「綠動生趣」主要以綠色觀光為基礎，整體發展定位將塑造為全臺最富天然、原始魅力的旅遊地，透過生態旅遊與原住民部落人文觀光等旅遊模式，讓花東縱谷人文與生態資源融合故事、文化、土地的分享，強調自然質樸的旅遊風格。

主題	說明	定位
自在 濯暖	來到花東縱谷國家風景區，民眾最為享受的即是自在悠閒之旅遊環境，除了藉由旅程達到心靈滿足外，花東縱谷好山好水所孕育出的豐富農特產品，強調優質、有機、無毒的栽培模式，讓體內也能毫無負擔的吸收自然精華。此外，花東縱谷所處之特殊地質條件，因而蘊含了豐富的溫泉資源，溫泉湯之特殊療效，讓遊客由內而外達到身心完全的滿足。體驗自然景觀之「美」，不單只能用眼睛看，更能讓遊客由身心實際感受到花東縱谷自在美好之處。	以「溫泉休閒養生旅遊」為主要發展方向，配合溫泉、美食、養生、健康等概念發展主題旅遊活動。「自在濯暖」整體發展定位即是強調花東縱谷整體環境之優越性，以自然空氣、有機無毒餐飲、溫泉療效、旅遊回憶，來滿足遊客由內而外身心靈的健康養生體驗，打造為全臺第一休閒養生旅遊基地。
心米 樂地	花東縱谷國家風景區水質純淨、土地豐饒，稻田景觀綿延不絕，從北到南都是優質好米的產區，一年四季配合農人耕作的時序，翠綠的秧苗、金黃的稻穗、多彩的花海，讓花東縱谷稻田呈現不同風情，「米倉」、「花海」儼然已成為代表性特色。而地方業者運用豐富農產特色，結合休閒觀光機能，發展多處休閒農牧場，並透過休閒體驗、導覽解說等活動加強整體旅遊之豐富度，彷彿是利用各種元素交織出壯大動人的田園交響曲。	以「休閒農業旅遊」為主要發展定位，涵蓋相關產業、休閒農業區、休閒農牧場等概念發展主題旅遊活動。「心米樂地」整體發展定位將強調「五感體驗活動」兼具，包含視覺(如花海、田野農村景觀等)、嗅覺(如柚香、茶香、稻香等)、聽覺(如在地人文故事導覽等)、味覺(如當季在地農特產品、地方美食小吃等)、觸覺(如農事體驗、農村文化體驗、DIY 體驗活動等)，使花東縱谷之旅遊更加有感。
大地 探索	花東縱谷國家風景區位於板塊交接處，是全臺地震活動最為密集處，全區特殊地質景觀皆是活生生的地球科學教材，而除了透過導覽解說、現地觀察等方式，如何能讓旅遊活動更為豐富多元化，即是要由「不同角度」切入。花東縱谷旅遊活動最為特別之處，即是可由陸路、水路、空路等方式欣賞與體驗花東縱谷之美，提供動靜皆宜的旅遊活動，滿足不同族群需求。	以「運動觀光」及「地質景觀探索」為主要發展定位，透過從事運動休閒活動同時，配合解說導覽等措施，觀賞縱谷特殊地景。「大地探索」整體發展定位將讓縱谷塑造為智體健全旅遊地，強調縱谷地質活板塊的特殊性、遺跡的歷史性及多樣化運動休閒活動，由綜觀至微觀角度探索縱谷，融合環境教育及休閒運動發展各類旅遊活動。

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

本計畫依花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案之四大主題及針對花東縱谷之各鄉鎮及火車站，調查其週邊觀光景點、珍珠店家等進行整理，詳附件六及附件七所示。

2.3.1 景點遊憩資源

一、遊憩資源

花東縱谷地區內各遊憩據點依據交通部觀光局分類，民國 104 年以前計畫分類可分為國際級、國內級及地方級觀光景點，其中鯉魚潭、羅山遊憩區及六十石山、鹿野高台、轄內自行車道等地，深具觀光發展潛力，屬於國際級觀光景點；瑞穗及安通溫泉區、赤柯山、光復馬太鞍溼地、舞鶴台地、利吉惡地、卑南等屬於國內型觀光景點；其他景點則屬於地方級觀光景點。

自民國 105 年起，為有效發揮政府重大公共建設計畫觀光次類別經費之投資效益，強化具體投資成果，延續「重要觀光景點建設中程計畫（101 至 104 年）」（行政院 100 年 8 月 22 日院臺交字第 1000044174 號函核定）建設成果，並調整以 1. 國際觀光重要景點建設、2. 國內觀光重要景點建設、3. 國家風景區經營管理維護等投資重點與優先順序。

國際觀光景點建設：包含鯉魚潭風景區及鹿野龍田地區。

國內觀光景點建設：為維護花東縱谷旅遊軸線（台 9 線、縣 193、縣 197）周邊視覺景觀，並打造原住民族地區及花東縱谷重要遊憩據點之旅遊安全及提升觀光服務品質。包含形塑花東景觀廊道及綠美化、原住民族地區觀光發展場域規劃建置、建構友善自行車旅遊環境及轄內遊憩據點公共設施及周邊環境改善等。

花東縱谷境內各遊憩據點分布情形如圖 2.3-1 所示。各遊憩據點活動類型，資料蒐集如表 2.3-2 所示。



圖 2.3-1 花東縱谷遊憩據點分布圖

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

表 2.3-2 花東縱谷各旅遊憩據點一覽表

景點 活動		鯉魚潭	鯉魚潭露營區	豐田移民村	立川漁場	林榮休憩區	池南森林遊樂區	新豐休閒農場	鳳凰山莊	鳳林公園	蔺樓文化聚落	箭瑛公園	林田山林場	鳳林遊憩區	太巴塢部落	花蓮觀光糖廠	馬太安濕地	富源森林遊樂區	富源保安宮	瑞穗青蓮寺	鶴岡文旦觀光果園	瑞穗泛舟中心	瑞穗榮溫區	瑞穗牧場	馬立雲部落	北歸線標誌公園	掃叭石柱
自然賞景活動	觀賞地質景觀、溼地生態田園、風光溪流瀑布等	V			V				V								V					V				V	
	森林步道、健行登山露營	V	V				V		V			V	V					V									
	觀賞動物如螢火蟲賞鳥	V			V		V	V					V		V		V	V						V			
	觀賞植物	V					V						V				V	V									
	觀賞日出等景觀																										
文化體驗活動	觀賞文化古蹟			V							V				V	V			V	V							V
	節慶活動	V									V				V		V	V						V	V		
	傳統技藝學習										V				V	V	V								V		
	原住民文化體驗	V													V		V								V		V
	宗教活動																		V	V							
	農村生活體驗			V	V			V			V					V	V				V			V			
	懷舊體驗			V							V		V			V											
	參觀有特色的建築物			V							V		V		V	V			V	V							
運動休閒活動	泛舟划船	V																				V					
	釣魚				V												V										
	飛行傘																										
	滑草																										
	溯溪																										
	騎協力車單車	V			V			V		V	V	V		V	V	V	V				V		V	V			
	觀賞體育競賽	V																									
美食活動	品嚐當地特產、特色美食、夜市小吃	V		V	V	V		V							V	V	V							V		V	
	茗茶、喝咖啡下午茶	V		V	V		V	V					V			V	V	V						V		V	
其他活動	健康養生、料理體驗				V		V		V							V	V						V			V	
	泡溫泉 SPA						V											V					V				
	觀光果茶園、採摘品嚐							V										V			V						

表 2.3-2 花東縱谷各旅遊憩據點一覽表(續 1)

景點 活動		舞鶴 觀光園	赤柯山	玉里 協天宮	安通 溫泉區	崙山 遊憩區	六十 石山	羅山 遊憩區	小天 祥	大坡 池	池上 飯博 物館	池上 牧野 渡假 村	關山 行親 水園	自山 道公 園	霧鹿 砲台	利稻 部落	霧峽 與溫 泉	鹿谷 溫泉	六口 溫泉	鹿野 及茶 光園	高觀 園	鹿野 崑崙 慈堂	布農 部落	卑南 泛舟 中心	台東 紅葉 溫泉	線休 閒牧 場	紅葉 少棒 紀念 館	初鹿 牧場	臺東 應用 植物 園	原利 吉地 惡小 黃山	
自然賞景活動	觀賞地質景觀、溼地生態田園、風光溪流瀑布等					V		V	V	V				V			V	V	V	V				V	V						V
	森林步道、健行登山露營	V	V				V	V							V	V	V	V	V	V		V				V		V			
	觀賞動物如螢火蟲賞鳥						V	V		V		V				V	V	V	V	V									V		
	觀賞植物						V	V		V			V			V	V	V	V	V											V
	觀賞日出等景觀						V									V	V		V												
文化體驗活動	觀賞文化古蹟			V											V							V					V				
	節慶活動									V			V		V				V		V										
	傳統技藝學習							V	V	V	V					V						V									
	原住民文化體驗					V	V		V						V	V	V						V				V				
	宗教活動			V																		V									
	農村生活體驗	V	V				V	V		V	V	V								V	V	V				V			V	V	
	懷舊體驗				V										V							V					V				
	參觀有特色的建築物			V	V						V				V							V					V				
	觀賞文化古蹟			V											V							V					V				
運動休閒活動	泛舟划船																							V							
	釣魚									V																					
	飛行傘																			V											
	滑草																			V											
	溯溪																														
	騎協力車單車				V			V		V		V	V							V	V										V
	觀賞體育競賽												V							V							V				
美食活動	品嚐當地特產、特色美食、夜市小吃		V				V	V		V	V	V				V	V			V		V				V		V	V		
	茗茶、喝咖啡下午茶	V	V				V	V		V		V					V			V		V				V		V	V		

表 2.3-2 花東縱谷各旅遊憩據點一覽表(續 2)

<div>景點</div> <div>活動</div>		舞鶴 觀光 茶園	赤柯 山	玉里 協天 宮	安通 溫泉 區	崙天 遊憩 區	六十 石山	羅山 遊憩 區	小天 祥	大坡 池	池上 飯包 博物 館	池上 牧野 渡假 村	關山 行車 親水 公園	霧鹿 砲台	利稻 部落	霧鹿 峽谷 溫泉	六口 溫泉	鹿野 台光 茶園	鹿野 高觀 堂	布農 部落	卑南 泛舟 中心	台東 紅葉 溫泉	線交 休閒 牧場	紅葉 少棒 紀念 館	初鹿 牧場	臺東 應用 植物 園	吉地 惡小 黃山
其他 活動	健康養生、料理體驗	√	√		√		√	√		√		√				√		√		√		√		√	√		
	泡溫泉 SPA				√											√	√					√					
	觀光果茶園、採摘品嚐	√	√				√	√				√						√		√		√					

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

二、自行車道

就自行車騎士而言，自行車道的基礎建設目的應是加強自行車在現有的交通系統中，適時的扮演完善的交通運具之一；友善性的基礎建設是其中重要的必要條件。自行車道友善基礎建設建議要提供自行車騎士在具有吸引力、安全的交通環境中進行直接且舒適的自行車之旅。只有在符合上述狀況下，自行車才有機會可以跟其他運具(小客車、機車)競爭。許多研究都顯示一個更好品質的自行車基礎建設，在不同種類交通運具使用率分析中，可以顯著提高自行車的使用比例。

休憩點設置是於自行車道沿線適當距離(一般約 3~5 公里設置一處，環島型路線約 8~10 公里設置一處)，在有腹地或景觀優美處提供騎士休息停留之服務功能。對於坡度起伏較大之路線，建議於較長上坡路段適當設置休憩點。於規劃設置休憩點時可將沿線之便利商店、加油站或警察局附設之鐵馬驛站納入，避免過度設置造成資源重複。其設施大致包括：休憩座椅、遮蔭設施、自行車停放空間等。

補給站為提供自行車相關補給之空間，其提供之服務包括：提供騎士休息、盥洗、飲水、簡易醫護、緊急救護、餐飲、單車租賃服務與旅遊資訊等服務功能。

其設施層級可分為：

- (1)基本設施：簡易維修設備、洗手台、緊急救護設備等。
- (2)強化設施：休憩空間、淋浴設施、餐飲提供、旅遊資訊提供等。
- (3)完整設施：自行車租賃與販售、旅客中心、道路救援等。
- (4)豪華設施：除上述項目外再加上住宿的提供。

依據上述功能及層級，將補給站分成 5 個等級，詳圖 2.3-2。

省道台 9 線、縣道 193 及 197 線為花東地區自行車騎士經常騎乘的公路路線，此外，由花東縱谷國家風景區管理處、花蓮及臺東縣政府、各地方鄉鎮公所等單位於縱谷地區建置多條自行車道路線，也因此舉辦多種不同等級之重要國際競賽及辦理自行車相關騎乘活動，彙整共計 12 條路線系統，詳如見圖 2.3-3 及表 2.3-3。

■ 一星級(陽春補給站)



■ 二星級 (旅遊宣導淋浴鐵馬驛站)



■ 三星級 (充電器、自行車租賃)



■ 四星級 (服務中心、室內停車)



■ 五星級(豪華級)



圖 2.3-2 自行車補給站等級說明圖

資料來源：自行車道系統規劃設計參考手冊，交通部運輸研究所，民國 102 年 8 月

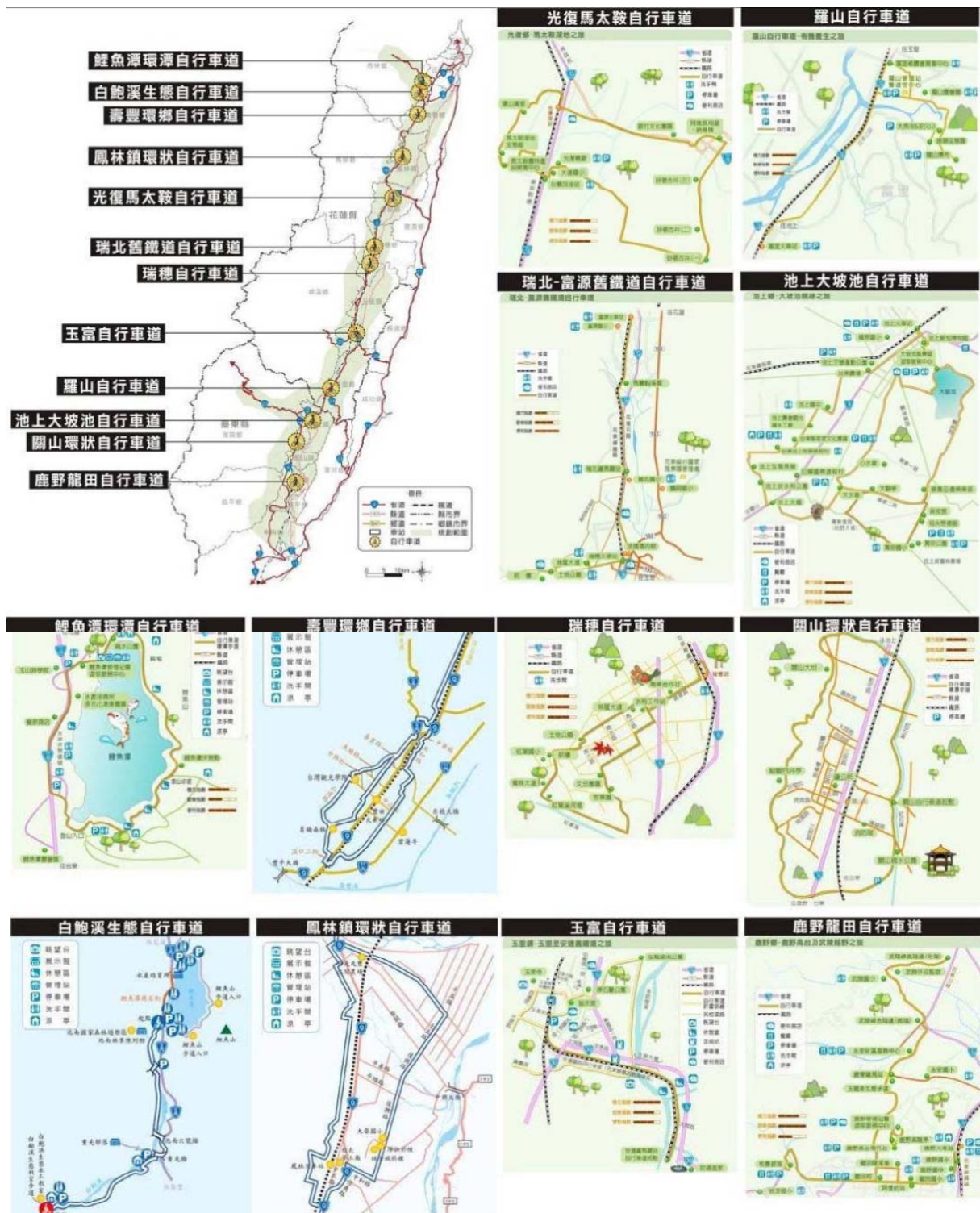


圖 2.3-3 花東縱谷自行車道分布圖

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

表 2.3-3 東縱谷地區自行車道一覽表

行政區位	名稱	長度(km)	特色介紹	路線規劃/里程/遊程	道路狀況/鋪面材質	適合騎乘季節/時段	交通資訊
花蓮縣壽豐鄉	鯉魚潭環潭自行車道	5.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 然資源豐富 ● 夜間可賞螢火蟲 ● 休憩設施多 	鯉魚潭遊客服務中心→鯉魚山→水岸休憩碼頭→多元化漁業園區→鯉魚潭遊客服務中心/5.3km(單程)/0.5小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/磚材+瀝青、自行車專用道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：壽豐車站→兩潭自行車路線 ● 自行開車：台9線→台9丙線→鯉魚潭遊客服務中心 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1.租賃：捷安特鯉魚潭站(鯉魚潭遊客中心旁) 2.維修：捷安特鯉魚潭站(鯉魚潭遊客中心旁) ● 停車資訊：潭北及潭南備有大型停車場
	白鮑溪生態自行車道	7.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 白鮑溪沿動植物生態多樣 ● 公共設施完善 ● 騎乘環境舒適陰涼 ● 可聆聽蟲鳴鳥叫 	鯉魚潭風景區→池南森林遊樂區→鯉魚潭露營區→荖溪→羅山瀑布→白鮑溪水工生態教室/7.3(單程)/1小時(視個人騎乘速度而定)	自行車專用道/磚材+瀝青、自行車專用道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：花蓮火車站→公車南支線(1131、1139)→鯉魚潭站 ● 自行開車：台9線→台9丙線→鯉魚潭遊客服務中心 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1.租賃：捷安特鯉魚潭站(鯉魚潭遊客中心旁)、山湖租車店(花蓮縣壽豐鄉池南村池南路一段78號) 2.維修：捷安特鯉魚潭站(鯉魚潭遊客中心旁) ● 停車資訊：潭北及潭南備有大型停車場
	壽豐環鄉自行車道	26.0	<ul style="list-style-type: none"> ● 體驗村野風光 ● 可見人工栽植肖楠森林 ● 沿途景觀多變化，台9線後為農田景觀 ● 多日據時代遺留建築史蹟 	木瓜溪橋第二個路口右轉→花鄉33道→志學農場→平和二街→光榮橋→光榮五街→中山路(台9丙線)→台9線→山邊路→壽豐國小→中山公園→A:樹湖社區→肖楠人工林B:臺灣觀光學院→肖楠人工林→溪口三街→仁愛街→碧蓮寺→共和路→下荖溪橋→台9線26km(單程)/3.9小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/瀝青、省道、鄉道/瀝青	四季皆宜/盡量避免周一~周五上下班尖峰 白天 9:00~16:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：志學車站→壽豐環鄉自行車道 ● 自行開車：台9線(21公里處)→壽豐環鄉自行車道 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1.租賃：豐田文史工作室(蓮縣壽豐鄉豐裡村民權街二十九號/約1.2km) 2.維修：無提供維修服務 ● 停車資訊：無特定之停車場地

行政區位	名稱	長度(km)	特色介紹	路線規劃/里程/遊程	道路狀況/鋪面材質	適合騎乘季節/時段	交通資訊
花蓮縣鳳林鎮	鳳林鎮環狀自行車道	24.0	<ul style="list-style-type: none"> ● 體驗客家文化人文風采 ● 多遺留下之菸樓建築，設導覽解說 	台9線兆豐農場入口→十五路→復興路→廖快菸樓→林金城菸樓→中和路→校長夢工廠→信義路→台9線→正信路→平信路→水源路→鳳鳴一路→茄苳產業道路→永康路→西林路→台9線/24km(單程)/3.6小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/磚材+瀝青、省道、鄉道/瀝青	四季皆宜/盡量避免周一~周五上下班尖峰白天 9:00~16:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：南平車站→鳳林環狀自行車道 ● 自行開車： <ol style="list-style-type: none"> 1. 花蓮以北：蘇花公路→花蓮市→豐平橋 2. 台東以南：台9線(231.5公里處)→鳳林鎮 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：花手巾植物染工坊(蓮縣鳳林鎮中華路164號/約700m) 2. 維修：無提供維修服務 ● 停車資訊：無設置特定之停車場
花蓮縣光復鄉	光復馬太鞍自行車道	15.9	<ul style="list-style-type: none"> ● 馬太鞍溼地孕育特有水生動植物 ● 野生動植物繁多 ● 原住民部落傳統文化 	光復車站→環山湧泉→馬太鞍溼地生態館→馬太鞍農特產品展售中心→花蓮觀光糖廠→砂荖古井→阿美族生活美學協會→阿美族祖屋、納骨碑→箭竹文化園區→太巴塌瞭望塔→光復車站/15.9km(單程)/1.5小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/磚材+瀝青、自行車專用道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：光復車站→光復馬太鞍自行車道 ● 自行開車：台9線→光復→光復馬太鞍自行車道 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：美利達復發車行(花蓮縣光復鄉中正路一段65號)、松錡租車光復觀光糖廠店(花蓮縣光復鄉大進村糖廠街19號) 2. 維修：美利達復發車行(花蓮縣光復鄉中正路一段65號) ● 停車資訊：光復火車站停車場、馬太鞍溼地生態館停車場、馬太鞍農特產品展售中心停車場

行政區位	名稱	長度(km)	特色介紹	路線規劃/里程/遊程	道路狀況/鋪面材質	適合騎乘季節/時段	交通資訊
花蓮縣瑞穗鄉	瑞穗自行車道	11.3	<ul style="list-style-type: none"> ● 觀光景點種類元，包括牧場、茶園、溫泉至歷史遺址等 ● 鄰近三大溫泉區 ● 自行車道平坦無陡坡 ● 適合親子同遊 田園風光明媚	瑞穗車站→林蔭大道→土地公廟→菸樓→樟林大道→紅葉溪河/11.3 km(單程)/1小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/瀝青、混凝土	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：瑞穗車站→瑞穗自行車道 ● 自行開車：台9線→往瑞穗約269k處 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：瑞穗鄉遊客服務中心(車站內)、瑞育泛舟公司(瑞穗鄉中山路一段13號)、瑞穗農會童之園(花蓮縣瑞穗鄉中正北路一段)、捷安特瑞穗站(花蓮縣瑞穗鎮中山路一段4號) 2. 維修：捷安特瑞穗站(花蓮縣瑞穗鎮中山路一段4號) ● 停車資訊：無設置特定之停車場
花蓮縣瑞穗鄉	瑞北-富源舊鐵道自行車道	9.7	<ul style="list-style-type: none"> ● 為原花東線舊鐵道規劃闢建而成 ● 原住民部落之傳統屋舍深具文化特色 ● 自行車道坡度平緩 	瑞穗車站→瑞北鐵馬驛站→馬蘭釣溪→富源車/9.7km(單程)/1小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、自行車專用道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：瑞穗車站→瑞穗自行車道 ● 自行開車：台9線→往瑞穗約269k處 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：瑞穗鄉遊客服務中心(車站內)、瑞育泛舟公司(瑞穗鄉中山路一段13號)、瑞穗農會童之園(花蓮縣瑞穗鄉中正北路一段)、捷安特瑞穗站(花蓮縣瑞穗鎮中山路一段4號) 2. 維修：捷安特瑞穗站(花蓮縣瑞穗鎮中山路一段4號) ● 停車資訊：無設置特定之停車場
花蓮縣玉里鎮	玉富自行車道	5.7	<ul style="list-style-type: none"> ● 為原花東線鐵道重新規劃闢建 ● 途經鐵路橋，可俯瞰澎湃秀姑巒溪 	玉里車站→更生路→玉里大橋→樂河溪橋→安通驛站/5.7km(單程)/0.5小時(視個人騎乘速度而定)	一般道路/磚材+瀝青、自行車專用道/混凝土	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：玉里車站→玉富自行車路線 ● 自行開車：台9線→玉里車站 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：義宏車行(花蓮縣玉里鎮中城里和平路47號) 2. 維修：無提供維修服務 ● 停車資訊：玉里車站備有停車場

行政區位	名稱	長度(km)	特色介紹	路線規劃/里程/遊程	道路狀況/鋪面材質	適合騎乘季節/時段	交通資訊
花蓮縣富里鄉	羅山自行車道	4.0	<ul style="list-style-type: none"> ● 鄰近珍貴原生樹木帶 ● 羅山村為全國第一擁有有機農業村落 ● 途中經羅山泥火山，是最佳戶外地質教室 	富里鄉農會展售中心→羅山露營區→羅山瀑布→大魚池、泥火山→鬯蕨生態區/4km(單程)/1小時(視個人騎乘速度而定)	產業道路/瀝青、省道/瀝青、自行車專用道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：東竹火車站→公車南支線(1137)→羅山站→羅山遊憩區 ● 自行開車：台9線(331公里處)→羅山遊憩區 ● 自行車服務：目前無提供租賃及維修服務 ● 停車資訊：羅山遊憩區內備有多處停車場
臺東縣池上鄉	池上大坡池自行車道	17.4	<ul style="list-style-type: none"> ● 親水(大坡池)親綠(田園景觀) ● 池區內規劃親水公園，有小橋流水、拱門、涼亭、戲水淺池等中國式園林造景 ● 每年12月至翌年1月為油麻菜花盛開季 ● 圳溝路旁可見古早味水車 	<p>A1：大坡池風景遊客服務中心→綠色隧道→小水車 家桑園→大水車→浮圳大觀樓→錦新二路→慶錦路→大坡池環池道路</p> <p>A2：大坡池風景遊客服務中心→綠色隧道→小水車 家桑園→大水車→浮圳大觀樓→伯朗大道→保安宮→慶錦路→大坡池環池道路</p> <p>支線：大坡池風景遊客服務中心→綠色隧道→小水車 家桑園→大水車→浮圳大觀樓→萬安社區公園→萬安磚窯→邱宅斷層→慶錦路→大坡池環池道路/17.4km(單程)/1.5小時(視個人騎乘速度而定)</p>	自行車專用道/瀝青、混凝土	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：池上火車站→花蓮客運/鼎東客運→池上站→循忠孝路南步行 ● 自行開車：台9線→池上鄉→大坡池遊客服務中心 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃： <ul style="list-style-type: none"> 大坡池遊客服務中心(大坡池風景區入口處) 大地飯店(台東縣池上鄉忠孝路210號) 金星車行(台東縣池上鄉中山路170號) 各家民宿業者 ● 停車資訊：大坡池風景區入口備有大型停車場

行政區位	名稱	長度(km)	特色介紹	路線規劃/里程/遊程	道路狀況/鋪面材質	適合騎乘季節/時段	交通資訊
臺東縣關山鎮	關山環狀自行車道	15.2	<ul style="list-style-type: none"> ● 為全臺第一條環鎮自行車道 ● 沿大圳興建，有溪流與樹林夾道，蔭涼舒適 ● 車道有起伏但仍平緩，可欣賞豐富多變景觀 ● 沿途休憩設施多途經關山親水公園及東部幹線 ● 初春可欣賞油菜花景致 	池上車站→台9線→台20甲線→台20線→東5線→關山自行車道/15.2km(單程)/1.5小時(視個人騎乘速度而定)	省道、鄉道/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：池上車站→台9線→池上關山聯絡道；關山車站→關山自行車道→池上關山聯絡道 ● 自行開車：台9線→池上車站；台9線→關山車站 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：關山親水公園服務中心和益車行：(台東縣關山鎮民生路51號) 林園租車行：(關山鎮新福里隆盛路36號) ● 停車資訊：池上車站及關山親水公園前備有停車場
臺東縣鹿野鄉	鹿野龍田自行車道	20.2	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿途景觀類型變化豐富 ● 武陵段可感受綠色隧道壯闊美 ● 高台段景觀遼闊可登高望遠 ● 高台段地勢變化大，具挑戰性 ● 最好自備自行車及安全配備 	鹿野車站→台9線→光榮路→(東34)→北二路→鹿野車站/20.2km(單程)/2小時(視個人騎乘速度而定)	一般道路/瀝青	四季皆宜/白天 06:00~18:00	<ul style="list-style-type: none"> ● 鐵路：鹿野車站→龍田自行車道路線 ● 自行開車：台9線→龍田自行車道路線 ● 自行車服務： <ol style="list-style-type: none"> 1. 租賃：阿度的店：(鹿野鄉龍田村光榮路232號) 2. 維修：無提供維修服務 ● 停車資訊：鹿野遊客中心、自行車出租店備有停車場

資料來源：花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案，民國 101 年

三、花東地區節慶活動

本計畫依花東地區各月份觀光休閒、原住民慶典、客家慶典、運動賽事及產業活動彙整如下表 2.3-4。

表 2.3-4 花東地區節慶一覽表

類 型	活動名稱	活動地點	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
觀 光 休 閒	花東縱谷花海季（油菜花季）	台9線沿線	◎	◎										◎
	溫泉季	瑞穗溫泉、紅葉溫泉、安通溫泉、富源蝴蝶谷、新光兆豐休閒農場	◎	◎										◎
	林田山木雕季	林田山林業文化園區	◎	◎									◎	◎
	健森樂活・綠化減碳健行活動	池南國家森林遊樂區			◎									
	池南-鯉魚山登山季	鯉魚潭			◎									
	春遊193 伊娜的故鄉	花蓮縣光復鄉太巴塢部落				◎								
	池上春耕野餐節	池上大坡池				◎								
	鯉魚潭生態觀光	鯉魚潭				◎	◎							
	花香乳香溫泉香 -溫泉專車活動	花蓮縣瑞穗鄉					◎							
	洄瀾民俗文化節慶系列活動 -端午松園詩歌月	鳳林校長夢工廠、松園別館					◎							
	臺灣熱氣球嘉年華	臺東縣鹿野鄉鹿野高台						◎	◎	◎	◎			
	秀姑巒溪泛舟觀光活動	秀姑巒溪						◎	◎	◎	◎			
	四季悠遊有情	臺東縣客家文化園區							◎	◎				
	關山鐵馬-四季遊龍系列活動	關山親水公園、環鎮自行車道							◎					
	池上竹筏季-2012 池上竹筏 慶豐年文化藝術系列活動	臺東縣池上鄉大坡池風景區							◎					
	陽光・活力・關山馬	臺東縣關山鎮環鎮自行車道								◎				
	林田山音樂饗宴活動	林田山文化園區										◎		
原 住 民 慶 典	卑南族跨年祭	花東地區卑南族部落	◎											◎
	布農族打耳祭系列活動	花東地區布農族部落				◎	◎							
	太魯閣族春之頌系列活動	同禮、布拉旦、巴奇克、秀林、文蘭、慕谷慕魚部落				◎	◎							
	原住民族射箭比賽	花蓮縣萬榮鄉					◎	◎						
	太魯閣族文化系列策展	花蓮縣萬榮鄉原住民文物館						◎	◎					
	撒奇萊雅族巴拉瑪火神祭	花蓮縣瑞穗鄉馬立雲部落							◎					
	阿美族豐年祭	花東地區阿美族部落							◎	◎				
	太魯閣族祖靈祭	花蓮縣秀林鄉、萬榮鄉、卓溪鄉								◎				
	MgayBari 太魯閣族文化系列活動	花蓮縣秀林鄉各部落									◎	◎		
	阿美族巫師文化祭	花蓮縣壽豐鄉										◎		
	布農族嬰兒祭	花蓮縣萬榮鄉東光部落										◎		
	年度太魯閣族感恩祭暨傳統技藝競賽活動	花蓮縣萬榮鄉										◎		
	賽德克文化民俗活動	花蓮縣卓溪鄉卓溪國小										◎		
	太魯閣文化民俗技藝活動	花蓮縣卓溪鄉卓溪國小											◎	
	賽德克族收穫節	花蓮縣萬榮鄉、卓溪鄉、秀林鄉												◎

類型	活動名稱	活動地點	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
客家慶典	客家桐花祭－觀光美地舞桐花	臺東縣客家文化園區				◎								
	鼓王爭霸戰	花蓮縣瑞穗鄉（富源火車站前廣場、保安宮廣場）							◎					
	客家義民文化祭	花蓮縣鳳林鎮長橋里							◎					
	客家文化節	花蓮縣鳳林鎮鎮民廣場											◎	
	客庄12大節慶－臺東好米收冬祭	臺東縣池上鄉、關山鎮、鹿野鄉											◎	◎
運動賽事	花東縱谷國際超級馬拉松賽	縣道193線			◎									
	單車成年禮	花蓮縣鯉魚潭			◎									
	環花東國際自行車大賽	花蓮縣玉里鎮、富里鄉、臺東縣池上鄉、縣道197線、鹿野鄉、延平鄉				◎								
	洄瀾國際鐵人三項精英賽	鯉魚潭、台9線、壽豐鄉光榮村					◎							
	秀姑巒溪泛舟鐵人賽	瑞穗泛舟中心-大港口						◎						
	洄瀾端午龍舟競賽	鯉魚潭-潭南段						◎						
	洄瀾國際單車豐年祭	鯉魚潭、縣道193線							◎					
	NeverStop 永不放棄-洄瀾極限挑戰系列活動	台9線、縣道193線										◎		
	輪轉花東-洄瀾單車嘉年華	花蓮縣											◎	
	臺灣自行車節	臺東關山											◎	
產業活動	臺東釋迦節	臺東縣卑南鄉	◎	◎										◎
	鶴岡紅茶節	花蓮縣瑞穗鄉	◎											
	柚香花季	花蓮縣瑞穗鄉			◎									
	箭筍季	花蓮縣玉里鎮、光復鄉、萬榮鄉			◎	◎								
	花蓮西瓜季	花蓮縣壽豐鄉					◎							
	金針花季	花蓮縣玉里鎮赤柯山、富里鄉六十石山								◎	◎			
	花蓮鮮奶節	瑞穗牧場、兆豐休閒農場										◎	◎	

資料來源：「花東縱谷國家風景區主題旅遊計畫規劃案」，民國102年，暨本計畫整理

2.3.2 住宿設施資源

根據交通觀光統計月報，目前花蓮縣設有國際觀光旅館、一般旅館及民宿提供住宿服務(詳參附件十)，於民國104年12月觀光統計月報資料，花東二縣境內無設一般觀光旅館。然花蓮縣國際觀光旅館有6家，房間數1,519間，分別為花蓮市4家(花蓮亞士都飯店、統帥大飯店、花蓮翰品酒店、美侖大飯店)、壽豐鄉1家(遠雄悅來大飯店)和秀林鄉1家(太魯閣晶英酒店)。而臺東縣國際觀光旅館有2家，房間數459間，分別位於卑南鄉的知本老爺大酒店、臺東市的臺東桂田酒店。(詳表2.3-5)。

表 2.3-5 花東二縣觀光旅館統計表

類型	項目	國際觀光旅館		一般觀光旅館		小計	
		家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
觀光旅館	臺灣	75	21,466	43	6,225	118	27,691
	花蓮縣	6	1,519	0	0	6	1,519
	花蓮縣佔全國比例(%)	8.00	7.08	0	0	5.08	5.49
	臺東縣	2	459	1	290	3	749
	臺東縣佔全國比例(%)	2.77	2.14	2.33	4.66	2.54	2.70

資料來源：觀光統計月報「臺灣地區觀光旅館家數及房間數統計」，民國 104 年 12 月，交通部觀光局

依據花東地區民國 96 至 104 年住宿資源調查可知，近年來花蓮縣合法民宿及旅館數逐年增加，一般旅館與民宿家數分別由民國 96 年 109 家與 647 家，上升至民國 104 年 146 家與 1,431 家，顯示花蓮縣豐富之觀光潛力；而近年來臺東縣一般旅館家數有逐年回穩的趨勢，由民國 96 年 103 家至民國 104 年 103 家，並無增減，民宿家數則逐年增加，由民國 96 年 252 家至民國 104 年 887 家，顯示臺東縣住宿型態已逐漸以民宿為主流（詳表 2.3-6）。

表 2.3-6 花東二縣一般旅館及民宿統計表

年份	花蓮縣				臺東縣			
	一般旅館		民宿		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
104	146	7,377	1,431	5,362	103	6,207	887	3,695
103	121	5,616	1,163	4,346	95	5,408	719	2,923
102	135	6,281	1,016	3,689	91	4,911	563	2,302
101	130	5,948	835	2,975	85	4,408	451	1,840
100	124	5,466	803	2,857	88	4,314	383	1,539
99	119	5,047	771	2,721	89	4,368	354	1,420
98	114	4,649	747	2,618	92	4,285	313	1,239
97	111	4,397	706	2,472	102	4,945	283	1,116
96	109	4,242	647	2,265	103	4,704	252	1,001

資料來源：觀光統計月報「民宿及旅館家數、房間數統計」，交通部觀光局，民國 104 年 12 月

2.3.3 其他遊憩服務資源

一、文創工作室

花東地區各鄉鎮文創工作室茲彙整如表 2.3-7。

表 2.3-7 花東縱谷各鄉鎮文創工作室一覽表

縣市	鄉鎮	文化工作室	內容
花蓮縣	秀林鄉	湛賞文化藝術工坊	創意生活產業、設計品牌時尚、產品設計
		都魯彎木雕工作室	木雕設計/製作
		祝妮工作室	原住民手工藝品設計/製作
		迷你彩虹手工藝坊	原住民手工藝品設計/製作
		頭目弓箭工作室	原住民手工藝品設計/製作
	壽豐鄉	卡兆馬耀木雕文化工作室	視覺藝術、創意生活產業
		如豐琢玉工坊	玉雕設計/製作
	萬榮鄉	個人工作室-林介文	視覺藝術、設計品牌時尚、其他、產品設計
		紅葉部落工作坊	太魯閣族原住民服飾製作
	鳳林鎮	石僕石藝·個人工作室	精緻石盤設計/製作
		讚炭工坊	竹碳相關藝品設計/製作
		花手巾植物染工坊	植物染藝品設計/製作
	光復鄉	比耀·露娜伊-林玉蘭	視覺藝術、創意生活產業
		巴豪嵐·吉嵐-蔡德東	視覺藝術、創意生活產業
		奇多罕文物坊工作室	皮製手工藝品設計/製作
	瑞穗鄉	奇美文化工作室	產品設計、花藝設計、藝文服務等...
	卓溪鄉	馬祥成木雕工作室	木雕設計/製作
	玉里鎮	第各駱赫石畫藝術-羅培卿	創意生活產業
		亞貝茲工作坊	原住民手工藝品設計/製作
臺東縣	海端鄉	屋麥文化創意工作室	皮革藝品設計/製作
		兆凱木雕工作室	木雕設計/製作
		布農好朋友工坊	原住民手工編織品設計/製作
	池上鄉	法老文化創意工作室	廣告服務、攝影、藝文服務、其他
	關山鎮	達尼芙工坊	原住民服飾、編織品設計/製作
	鹿野鄉	瑞源花布燈籠工坊	燈籠、花布袋等藝品設計/製作
		日出藍染織工坊	藍染藝品設計/製作
	延平鄉	阿布絲傳統服飾工作室	原住民手工編織品設計/製作
	卑南鄉	羅美玉傳統服飾工作室	原住民手傳統工藝品設計/製作
		達魯瑪克工作室	琉璃珠創作
		阿霖映工作室	原住民手工編織品設計/製作
		巴兒拉邦紅坊	原住民手工編織品設計/製作

資料來源：本計畫整理

二、文史工作室

花東地區各鄉鎮文史工作室茲彙整如表 2.3-8。

表 2.3-8 花東縱谷地區各鄉鎮文史工作室一覽表

縣市	鄉鎮	文化工作室	內容
花蓮縣	壽豐鄉	牛犁工作室	社區營造
	光復鄉	馬太鞍邦查文史工作室	社區營造
	瑞穗鄉	蝴蝶谷文史工作室	社區營造
	玉里鎮	崙山社區工作室	社區營造
	富里鄉	螺溪文史工作室	社區營造
臺東縣	鹿野鄉	仙人掌鄉土工作室	產業發展、社福醫療、人文教育、環境景觀、環保生態

資料來源：本計畫整理

三、伴手禮

花東地區各鄉鎮伴手禮茲彙整如表 2.3-9。

表 2.3-9 花東縱谷地區各鄉鎮伴手禮一覽表

縣市	鄉鎮	伴手禮
花蓮縣	秀林鄉	手工藝品(文蘭迷你小山刀)、手工藝工作室(頭目弓箭工作室)、迷你彩虹手工藝坊、祝妮工作室、都魯彎木雕工作室
	壽豐鄉	綠川蜆精與黃金蜆系列產品(立川漁場)、壽豐王蜆、黑糯米、黑鑽石健康粽(壽豐鄉農會)、西班牙蜂巢糕(理想大地渡假村)、玫瑰石、貓眼玉石(永美藝石)、果醋、剝皮辣椒、桑椹汁(桑椹行)、原住民番刀、菜刀(連茂鐵店)、銅門刀(鄉野鐵店)、山苦瓜禮盒、五行五加養生茶(志學農場)、奇萊亞酒莊文化館禮讚禮盒(奇萊亞酒莊文化館)
	萬榮鄉	不知火及茂谷柑(萬榮鄉農會)
	鳳林鎮	客家艾草粿、菜包(玉蘭米糕食品專賣店)、臘肉(鍾家臘肉)、鹹酥花生(炳福堂)、茶油剝皮辣椒(金品醬園)、鳳林養生奶(鳳榮農會)、炭陶西施壺及標準壺、竹炭杯、讚炭手工竹炭皂及竹醋皂(讚炭工房)、手工藝品(王義全竹編店)、肉桂醋露(溫伯力生物科技(股)公司)
	光復鄉	香腸(葉記香腸)、手工藝品(奇多罕文物坊工作室)、冰品、阿美麻糬(花蓮觀光糖廠)、山藥、紅糯米、豆腐乳
	瑞穗鄉	天鶴茶、蜜香紅茶、柚花茶(舞鶴觀光茶園)、瑞穗農會、牛軋糖、乳製品(瑞穗牧場)、吉蒸牧場、瑞穗咖啡(瑞穗農會)、私房菜料理包(丫布廚房)、鶴岡茶禮(臺灣一炮茶業有限公司)、毫香碧綠茶(嘉茗茶園)
	卓溪鄉	手工藝品(馬祥成木雕工作室)
	玉里鎮	羊羹(廣盛堂)、手工皂、苦茶油、哇好布包米(精鵠股份有限公司)
	富里鄉	尊爵米、富麗米、金針乾、金針花茶、段木香菇(富里鄉農會)、天生好米(花東製米股份有限公司)、銀川健康禮盒(青田農產有限公司)、結髮一世情-米提袋(農郁米舖)

縣市	鄉鎮	伴手禮
臺東縣	海端鄉	花生糖(陳大姊名產店)、手工木雕及編織(Maslingan)、巴奈的倉庫、參一脚工作坊、莎米工作室、蓋亞那工作坊、禱蓉兒原住民手工藝工作坊、花緣工作坊、想得美工作室、余漿工作房、夢築家手工坊、Bukung 工作室、布農朋友工作坊
	池上鄉	蠶絲被(池上桑蠶休閒農場)、池上米、梅製品、養生糙米麩、手工醃漬農庄小辣椒、養生米饅頭、紫米餅(池上鄉農會)
	關山鎮	關山小米、關山茶、關山愛玉子、關山天然花粉、龍眼蜂蜜(關山鎮農會)、懷舊關山便當米禮盒(關山小吃部)
	鹿野鄉	福鹿茶(永安農特產品展示中心)、高台茶葉展示中心、紅烏龍、太峰茶、福鹿米、洛神花蜜(鹿野鄉農會)
	延平鄉	鳳梨醬、梅子醋
	卑南鄉	釋迦餅(阿美釋迦餅)、手工椰子葉片編製(椰子林休閒農場)

資料來源：本計畫整理

四、美食

依花東地區各鄉鎮餐廳彙整如表 2.3-10。

表 2.3-10 花東縱谷地區各鄉鎮餐廳一覽表

縣市	鄉鎮	餐廳
花蓮縣	秀林鄉	自在園景觀餐廳、達基力黃金洞部落屋、天祥明山號餐廳、真好味餐廳、天祥餐廳、碧綠餐飲小棧、崇德東裕活海鮮
	壽豐鄉	豐春冰果室、055龍蝦海鮮餐廳、立川漁場、壽豐早餐、英倫庭苑西餐廳、禾田野、9803咖啡屋、LABAZ 11號廚房、荖溪小吃店、秋草日式料理、秘密雞地、大陸小吃館、丸山和食、東苑早餐、樹屋餐廳、台灣古早味、港龍燒臘、御鮮坊、小義麵館、中正雞場、九號食坊、得意餐坊、山食小館、麗芋風味館
	萬榮鄉	木頭糖工作室、緩慢咖啡庭園
	鳳林鎮	月廬、韭菜臭豆腐、林田山豬腳、明新冰果店、珍妹鄉村美食坊、花東粽穀客家美食坊、添丁野菜園、三立餐廳、炳福堂、金品醬園、鳳林肉圓專賣店、鍾家臘肉客家美食館、財神爺商行、銀海土雞城、府群山產店、蓬萊美食館、客家板條、周家客家米食店
	光復鄉	光復紅瓦屋餐廳、晶晶冰舖、馬太鞍欣綠農園、我的咖啡館、無名小吃店、馬芙壟咖啡館、我的咖啡屋、我家牛肉麵、花蓮一品香、大和蔗工的厝、來就來原住民美食小館、台糖庭院咖啡館、馬蓋先飲食、悟饕池上飯包、欣綠農園
	瑞穗鄉	瑞穗牧場、涂媽媽香粽、瑞穗綠茶肉圓、綠精靈瑞穗鮮奶鍋、吉林茶園、派出所前麵、瑪卡多庭園咖啡、千草園庭園花藝咖啡簡餐、公主咖啡、陳家小館、丫布廚房、富佐土雞城、富興客棧、境籟驛亭、鴨歲錢廣式燒烤、七巧味冰果室、香香飯店、鳥地方餐廳美食、笠園
	卓溪鄉	崙天遊憩區
	玉里鎮	玉里麵、玉里橋頭麵、璞石閣麵飲坊、赤柯山加蜜園、東美冰果室、橋頭冰店、竹園海產店、Apple302 早午餐、錢都刷刷鍋、大同餐廳、二哥牛排、台北餐廳、藍山義式多國料理、田園牛肉麵、泓谷餐廳、草緣摘、MOGOGO 磨姑菇西式餐飲
	富里鄉	德森有機農場、溫媽媽火山豆腐、鐵掌櫃茶舍、潘媽媽客家美食

縣市	鄉鎮	餐廳
花蓮縣	富里鄉	田媽媽心蓮苡荷園養生餐廳、彭大媽客家食堂、怡然休閒農莊、益順休閒農、秀姑巒風味餐廳、邊界花東
臺東縣	海端鄉	熱谷溫泉餐廳、崁頂咖啡養生輕食館
	池上鄉	悟饕池上飯包、台東愛戀 65 度手作吐司坊、福原豆腐店、大池豆包豆花豆漿店、甘盛堂、稻米原鄉館、阿婆婆米食館、翠華小館、4.5 公里咖啡、吉本肉圓、宛美越南河粉、韓風味坊、東林池上鐵路便當、王群翔慢食家宴、鳳鳴 197、慶豐餅舖、美欣自助餐
	關山鎮	關山便當、關山肉圓、米國學校餐廳、關山老店臭豆腐、火盛製餅舖、米舖客家小館、東隆小館、同心餃子館、觀山小吃部
	鹿野鄉	愛嬌姨茶餐、鹿野小館 Sarconi Bistro、古早人厝厝、那界海、200 哩客家板條、田媽媽傳姐風味餐、鹿台草原餐廳
	延平鄉	紅葉別館
	卑南鄉	原始部落、台東原生應用植物園、斑鳩冰店、大頭目野食館、小魚兒的家咖啡坊、響羅雷美食餐廳、天巴洛音樂風味餐廳、星星部落觀景咖啡、PASA 廚房、大巴六九藥用植物園、黃色海岸休閒餐廳、阿忠海產店、秀山園海產餐廳、順龍餐廳、名泓餐廳、雍雅坊農莊、後花園風味美食餐廳、利吉美食館

資料來源：本計畫整理

2.3.4 歷年旅遊人次

一、觀光需求

(一)國外旅客

依據交通部觀光局近 10 年觀光統計圖表資料(詳圖 2.3-4、圖 2.3-5)，可獲知近 10 年來臺旅客除歐美地區旅客，其日本、港澳、韓國、中國大陸、東南亞地區之旅客均有成長趨勢，尤其以中國大陸地區之旅客成長速度變化最大。國外旅客之目的以「觀光」為大宗，其近 10 年成長差異甚大。

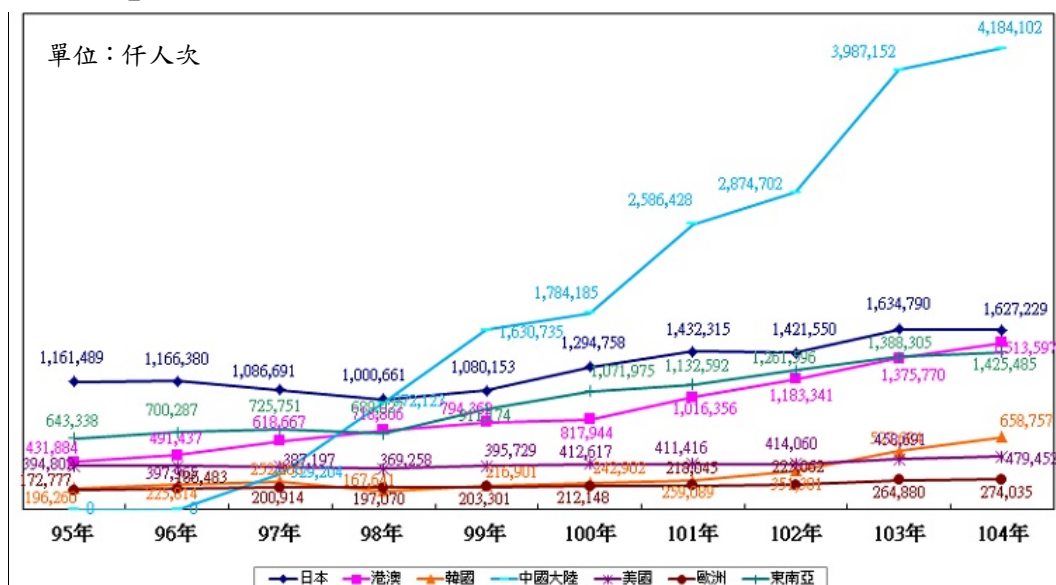


圖 2.3-4 近 10 年來臺主要客源國旅客成長趨勢圖

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統

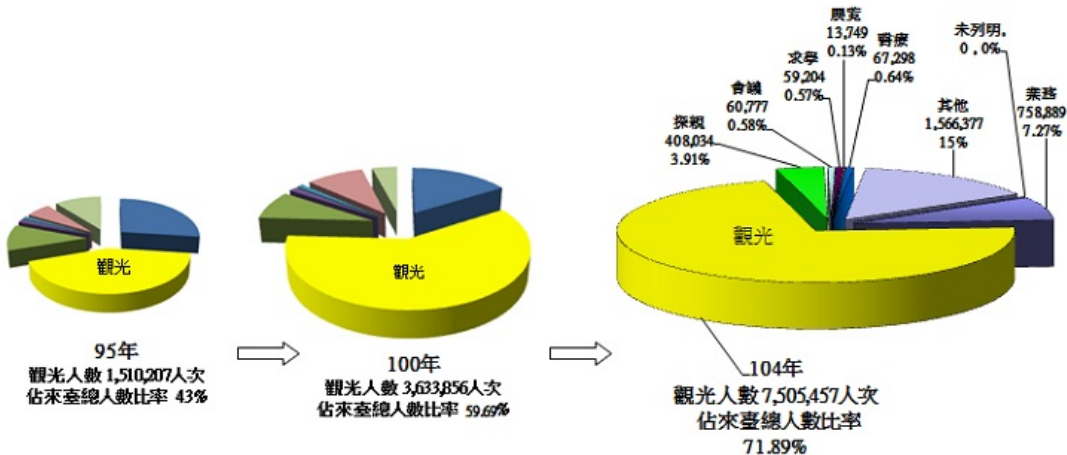


圖 2.3-5 近 10 年來臺旅客觀光目的別人次及佔比變化圖

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統

另依據交通部觀光局為瞭解民國 104 年來臺旅客旅遊動機、動向、消費情形、觀感及意見，以供相關單位研擬國際觀光宣傳與行銷策略、提昇國內觀光服務品質與國際旅遊觀光競爭力之參考，特辦理之「104 年來臺旅客消費及動向調查」。

來臺前看過臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導的受訪旅客表示，以「網際網路」、「親朋好友來臺口碑宣傳」、「電視電台」、及「旅行社宣傳行程摺頁」影響其決定來臺觀光程度傾向較高(平均數皆大於 3.50)。其中「地鐵、廣告燈箱、巴士車廂」平均數介於 2.53~3.50 之間，顯見本項目之服務水準稍低，未來花東縱谷地區之鐵路及公共運輸系統應多加強化其服務內容。(詳表 2.3-11)。

表 2.3-11 民國 104 年受訪旅客受臺灣觀光宣傳廣告或旅遊報導影響決定來臺觀光程度

[illegible]

資料來源：中華民國104年來臺旅客消費及動向調查

吸引旅客來臺觀光因素依序為風光景色(每百人次有 61 人次)、菜餚(每百人次有 36 人次)、購物(每百人次有 25 人次)、臺灣民情風俗和文化(每百人次有 24 人次)及人民友善(每百人次有 20 人次)等(詳表 2.3-12)。

表 2.3-12 民國 104 年吸引受訪旅客來臺觀光因素(單位:人次/每百人次)

項目	風光景色	菜餚	購物	臺灣民情風俗和文化	人民友善	水果	歷史文物
相對次數	61.29	36.46	25.09	24.36	19.74	16.54	16.31

資料來源：中華民國 104 年來臺旅客消費及動向調查

臺灣地區(含離島地區)主要遊覽景點所在縣市之前 7 名；依序為臺北市(每百人次有 85.85 人次)、新北市(每百人次有 59.93 人次)、南投縣(每百人次有 35.74 人次)、高雄市(每百人次有 35.17 人次)、屏東縣(每百人次有 32.95 人次)、花蓮縣(每百人次有 31.45 人次)、嘉義縣(每百人次有 25.27 人次)等。臺東縣雖落於第 8 名(每百人次有 15.42 人次)，但也位居臺灣 22 縣市之前 10 名之內。

旅客來臺旅遊期間之活動以購物為最多(每百人次有 92 人次)，其次依序為逛夜市(每百人次有 83 人次)、參觀古蹟(每百人次有 46 人次)、遊湖(每百人次有 29 人次)等。花東地區之「泡溫泉浴(每百人次有 17 人次)」位居第 5 名，為來臺旅客參與活動之前 5 名之一。(詳表 2.3-13)。

表 2.3-13 民國 104 年受訪旅客在臺期間參加活動排名(單位:人次/每百人次)

名次	項目	相對次數	名次	項目	相對次數
1	購物	91.92	10	夜總會、PUB 活動	3.05
2	逛夜市	83.30	11	卡拉 OK 或唱 KTV	1.27
3	參觀古蹟	46.07	12	參觀節慶活動	1.05
4	遊湖	28.51	13	運動或賽事	0.82
5	泡溫泉浴	17.42	14	參觀藝文表演活動	0.73
6	參觀展覽	9.61	15	S P A . 三溫暖	0.62
7	按摩、指壓	8.16	16	護膚、美容、彩繪指甲	0.40
8	主題樂園	4.79	17	保健醫療	0.39
9	生態旅遊	3.19	18	拍婚紗或個人藝術照	0.25

資料來源：中華民國 104 年來臺旅客消費及動向調查

(二)國內旅客

依據交通部觀光局近 10 年國內旅遊總旅次資料(詳圖 2.3-6)，可獲知國人因 921 地震、金融海嘯等事件因素，導致旅遊活動減少外，由趨勢圖來看，其旅遊次數是呈現成長。

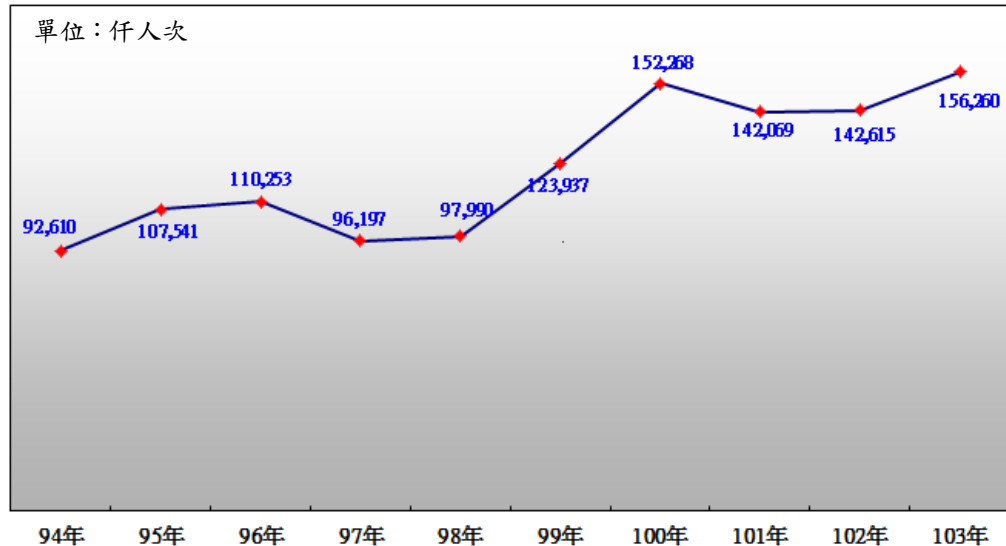


圖 2.3-6 近 10 年國人國內旅遊總旅次變化圖

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統

國人以「週末或星期日」從事旅遊最多，旅遊目的則主要以「觀光、休憩、度假」為目的(詳表 2.3-14)。

表 2.3-14 國內旅遊目的(單位：%)

旅 遊 目 的		104 年	103 年
觀 光 休 憩 度 假	小 計	81.7	81.4
	純 觀 光 旅 遊	67.6	66.5
	健 身 運 動 度 假	5.1	5.4
	生 態 旅 遊	3.5	3.6
	會 議 或 學 習 性 度 假	0.8	0.7
	宗 教 性 旅 遊	4.7	5.2
商 (公) 務 兼 旅 行		0.9	1.0
探 訪 親 友		17.4	17.6
其 他		-	0.0
合 計		100.0	100.0

資料來源：中華民國 104 年國人旅遊狀況調查

國人旅遊時主要從事的遊憩活動以「自然賞景活動」的比率(62.7%)最高。就細項遊憩活動來看，以從事「觀賞地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」最多，有 49.9%，其次是「品嚐當地特產、特色美食」，有 40.2%；再其次是「逛街購物」，

有 39.2%。另就最喜歡的遊憩活動之細項來看，以最喜歡「觀賞地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等」的比率最高，有 20.6%，其次「森林步道健行、登山、露營」，有 13.8%，再其次為「品嚐當地特產、特色美食」，有 11.0%(詳表 2.3-15 及表 2.3-16)。

表 2.3-15 旅遊時主要從事的遊憩活動(單位：%)

遊憩活動	104 年	103 年
自然賞景活動	62.7	58.7
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	49.9	45.4
森林步道健行、登山、露營、溯溪	35.2	32.7
觀賞動物(如賞鯨、螢火蟲、賞鳥、貓熊等)	8.2	7.6
觀賞植物(如賞花、賞櫻、賞楓、神木等)	17.6	15.8
觀賞日出、雪景、星象等自然景觀	4.7	2.9
文化體驗活動	29.8	27.9
觀賞文化古蹟	7.9	6.4
節慶活動	0.9	1.3
表演節目欣賞	1.5	1.6
參觀藝文展覽	6.8	5.4
參觀活動展覽	2.0	2.5
傳統技藝學習(如竹藝、陶藝、編織等)	0.6	0.6
原住民文化體驗	0.8	0.7
宗教活動	9.3	9.9
農場農村旅遊體驗	2.2	2.2
懷舊體驗	1.8	1.5
參觀有特色的建築物	3.8	2.5
戲劇節目熱門景點(電影、偶像劇拍攝場景等)	0.1	0.1
運動型活動	6.5	5.7
游泳、潛水、衝浪、滑水、水上摩托車	2.3	2.1
泛舟、划船	0.2	0.2
釣魚	0.4	0.3
飛行傘	0.0	0.0
球類運動	0.2	0.3
攀岩	0.0	0.0
滑草	0.1	2.9
騎協力車、單車	3.4	0.1
觀賞球賽	0.1	0.1
慢跑、馬拉松	0.1	0.1
遊樂園活動	5.1	5.1
機械遊樂活動(如碰碰車、雲霄飛車、空中纜車等)	2.5	2.8
水上遊樂活動	0.6	0.5
觀賞園區表演節目	2.5	2.4
遊覽園區特殊主題	1.0	1.0
美食活動	48.7	45.9

遊憩活動	104 年	103 年
品嚐當地特產、特色美食	40.2	37.9
夜市小吃	11.4	9.8
茗茶、喝咖啡、下午茶	6.9	5.7
健康養生料理體驗	0.2	0.2
美食推廣暨教學活動	0.1	0.1
其他休閒活動	48.4	44.2
駕車(汽、機車)兜風	5.1	2.9
泡溫泉(冷泉)、做 spa	5.2	4.9
逛街、購物	39.2	35.6
看電影	1.1	0.9
乘坐遊艇、渡輪、搭船活動	3.3	2.7
纜車賞景	0.9	0.9
參觀觀光工廠	2.4	2.1
乘坐熱氣球	0.0	0.1
其他	1.0	0.8
純粹探訪親友，沒有安排活動	11.0	12.6

註：1. 主要從事的遊憩活動可複選。

2. 其他休閒活動其他項含烤肉、唱歌等；純粹探訪親友含掃墓。

3. ”—”代表無該項樣本，”0.0”表示百分比小於0.05。

4. ()內數字表前3名排序，數字相同表示在5%的顯著水準下，經過檢定後無顯著差異，因此排名相同。

資料來源：中華民國104年國人旅遊狀況調查

表 2.3-16 旅遊時最喜歡的遊憩活動(單位：%)

遊憩活動	104 年	103 年
自然賞景活動	41.5	41.4
觀賞海岸地質景觀、濕地生態、田園風光、溪流瀑布等	20.6	20.6
森林步道健行、登山、露營、溯溪	13.8	13.7
觀賞動物(如賞鯨、螢火蟲、賞鳥、貓熊等)	2.1	2.5
觀賞植物(如賞花、賞櫻、賞楓、神木等)	3.6	3.5
觀賞日出、雪景等自然景觀	1.4	1.1
文化體驗活動	15.6	16.6
觀賞文化古蹟	2.2	2.0
節慶活動	0.5	1.0
表演節目欣賞	0.7	0.8
參觀藝文展覽	3.1	2.5
參觀活動展覽	0.9	1.3
傳統技藝學習(如竹藝、陶藝等)	0.3	0.2
原住民文化體驗	0.3	0.2
宗教活動	4.8	6.1
農場農村旅遊體驗	1.1	1.0
懷舊體驗	0.6	0.5
參觀有特色的建築物	1.0	0.9
戲劇節目熱門景點	0.0	0.0

遊憩活動	104 年	103 年
運動型活動	3.7	3.6
游泳, 潛水, 衝浪, 滑水, 水上摩托車	1.2	1.3
泛舟、划船	0.1	0.1
釣魚	0.3	0.3
飛行傘	0.0	0.0
球類運動	0.1	0.1
攀岩	0.0	-
滑草	0.0	1.7
騎協力車、單車	1.8	0.1
觀賞球賽	0.0	0.1
慢跑、馬拉松	0.1	0.1
遊樂園活動	2.5	2.7
機械遊樂活動	1.3	1.3
水上遊樂活動	0.3	0.3
觀賞園區表演節目	0.7	0.7
遊覽園區特殊主題	0.3	0.4
美食活動	15.7	15.6
品嚐當地特產、特色美食	11.0	11.1
夜市小吃	3.7	3.4
茗茶、喝咖啡、下午茶	1.0	1.0
健康養生料理體驗	0.0	0.1
美食推廣暨教學活動	0.0	0.0
其他休閒活動	17.1	17.0
駕車(汽、機車)兜風	0.7	0.6
泡溫泉(冷泉)、做 spa	2.8	2.9
逛街、購物	10.0	10.2
看電影	0.8	0.7
乘坐遊艇、渡輪、搭船活動	1.0	0.9
纜車賞景	0.4	0.5
參觀觀光工廠	0.5	0.6
乘坐熱氣球	0.0	0.1
其他	0.7	0.6
都不喜歡、沒有特別的感覺	3.9	3.1
總計	100.0	100.0

註：1. 其他休閒活動其他項含烤肉、唱歌等。

2. "—"代表無該項樣本，"0.0"表示百分比小於0.05。

3. ()內數字表前3名排序，數字相同表示在5%的顯著水準下，經過檢定後無顯著差異，因此排名相同。

資料來源：中華民國104年國人旅遊狀況調查

(三)花東縱谷旅客

依據國內、外旅客量及需求，以及目前花東鐵路電氣化之改變，顯示花東縱谷國家風景區地區將是未來臺灣地區(含離島地區)之重要觀光景點。

本計畫整理近年花蓮縣及臺東縣主要觀光遊憩據點遊客人數(詳表 2.3-17 及 2.3-18)。

表 2.3-17 花蓮縣近 8 年主要觀光遊憩據點遊客人次一覽表(單位：人次)

類型	觀光遊憩區	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年
國家風景區	秀姑巒溪泛舟	86,578	221,556	285,110	342,401	342,700	285,602	273,141	300,390
	石梯坪	289,070	384,874	108,460	686,641	1,024,285	1,619,248	3,239,168	632,564
	花蓮管理站 遊客中心	57,777	19,182	36,881	42,119	61,743	55,449	58,327	60,904
	鯉魚潭 風景特定區	967,347	1,634,034	892,196	915,708	1,160,459	1,254,715	1,465,078	1,441,801
	新光兆豐 休閒農場	350,392	328,956	257,216	245,039	231,229	222,774	238,182	288,551
	花蓮觀光糖廠	-	-	-	-	516,463	673,382	695,381	638,983
	立川漁場	-	-	-	-	229,980	316,015	421,365	370,849
國家公園	南安遊客中心	96,203	189,327	222,075	259,315	260,694	260,329	265,676	223,648
	太魯閣國家 公園遊客中心	739,226	822,907	819,704	843,738	935,183	1,766,455	2,284,752	2,610,282
	布洛灣遊憩區	263,052	287,712	224,705	305,537	557,876	375,331	670,086	558,530
	台 8 線沿線 景觀區	1,883,276	2,357,639	2,595,305	2,524,686	3,337,857	2,634,696	3,324,779	3,437,173
	台 9 線沿線 景觀區	2,539,212	3,033,352	-	-	-	-	-	-
公營 遊憩區	慶修院	125,356	134,734	312,909	210,785	167,486	291,138	371,909	351,719
	花蓮縣 石雕博物館	48,779	87,060	37,002	75,004	83,362	143,015	91,648	84,292
縣級風景 特定區	七星潭風景區	1,351,744	1,427,415	1,298,546	1,345,022	1,486,440	1,574,509	1,249,195	1,404,469
森林 遊樂區	富源國家森林 遊樂區	45,866	62,061	60,980	63,448	60,612	58,661	68,755	70,527
	池南國家森林 遊樂區	25,828	36,560	31,847	32,493	35,093	36,980	45,853	41,557
海水浴場	磯崎海水浴場	17,449	8,513	20,886	0	9,438	21,112	-	-
民營 遊憩區	花蓮海洋公園	622,352	515,754	529,580	497,233	488,346	535,166	613,674	577,255
合計		4,441,985	9,519,507	11,511,647	7,733,382	8,389,169	10,989,246	15,376,969	13,033,894

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統

表 2.3-18 臺東縣近 8 年主要觀光遊憩據點遊客人次一覽表(單位：人次)

類型	觀光遊憩區	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年
國家風景區	小野柳	226,876	222,936	219,541	210,495	237,907	240,253	288,194	351,344
	三仙台	445,012	602,393	755,416	670,437	749,335	715,017	913,261	760,314
	八仙洞	141,808	187,567	134,192	111,235	109,820	123,962	111,035	111,376
	綠島	316,201	277,147	328,697	319,116	307,575	337,396	386,736	363,045
	都歷處本部	74,260	79,623	80,995	81,061	68,923	8,287	137,229	122,565
	關山親水公園	181,707	166,533	118,109	111,281	122,649	125,677	117,054	96,541
	池上牧野 度假村	51,492	59,084	51,163	55,059	65,130	90,449	113,876	99,762
	初鹿牧場	390,125	362,595	353,589	356,799	389,749	396,010	385,473	364,645
	臺東紅葉溫泉 親水公園	50,950	18,538	-	-	-	-	-	-
	鹿野高台	567,060	400,174	326,601	569,172	1,041,008	538,447	1,059,339	667,534
國家公園	梅山遊客中心	-	-	-	-	-	-	15,622	-
公營 遊憩區	國立臺灣史前 文化博物館	179,790	146,388	157,745	168,549	172,237	186,460	197,468	185,615
	國立臺東海洋 生物展覽館	25,645	16,439	21,842	24,948	24,815	31,717	32,692	29,561
	卑南文化公園	218,112	187,875	176,073	186,950	164,106	230,897	193,673	188,488
縣級風景 特定區	知本溫泉風景 特定區	611,864	757,613	1,008,841	1,081,729	94,250	-	-	-
森林 遊樂區	知本國家森林 遊樂區	115,650	108,910	94,649	105,732	94,250	90,292	92,935	107,906
	向陽國家森林 遊樂區	26,018	33,291	-	-	-	-	-	-
民營 遊憩區	原生應用 植物園	239,179	201,999	230,113	231,563	226,751	230,067	243,689	206,474
	布農部落	159,748	119,530	100,026	103,064	107,623	105,406	123,862	131,088
其他	金針山 休閒農業區	46,019	50,941	63,936	72,176	83,250	84,639	110,100	171,000
	蘭嶼	58,588	58,943	63,633	85,694	76,362	148,108	128,899	106,643
合計		4,919,385	4,126,104	4,058,519	4,285,161	4,545,060	4,135,740	4,656,137	4,063,901

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統

依據花東縱谷國家風景區行政資訊網資料，花東縱谷國家風景區管理處轄區遊憩據點包括鯉魚潭風景特定區、台東紅葉溫泉親水公園、鹿野高台、原生應用園區、布農部落、新光兆豐農場、花蓮觀光糖廠、立川漁場、關山親水公園、池上牧野渡假村、初鹿牧場，各遊憩據點之近年遊客人數統計，詳表 2.3-19。

表 2.3-19 花東縱谷國家風景區管理處近 8 年轄區遊憩據點遊客人數統計
表(單位：人)

年度遊憩 據點	97	98	99	100	101	102	103	104
鯉魚潭 風景 特定區	967,347	1,634,034	892,196	915,708	1,160,459	1,254,715	1,465,078	1,441,801
台東紅葉 溫泉 親水公園	50,950	18,538	-	-	-	-	-	-
鹿野高台	567,060	560,932	326,601	569,172	1,041,008	538,447	1,059,339	1,006,401
原生應用 園區	239,179	196,426	230,113	231,563	226,751	230,067	243,689	206,474
布農部落	159,748	119,530	100,026	103,064	107,623	105,406	123,862	131,088
新光兆豐 農場	350,392	328,956	257,216	245,039	231,229	222,774	238,182	228,951
花蓮觀光 糖廠	-	-	-	-	516,463	673,382	695,381	638,938
立川漁場	-	-	-	-	229,980	293,498	421,365	410,049
關山親水 公園	181,707	166,533	118,109	111,281	122,649	125,310	117,054	96,223
池上牧野 渡假村	51,492	59,084	51,163	55,059	65,580	90,449	113,876	99,762
初鹿牧場	390,125	362,595	353,589	356,799	389,749	396,010	385,473	365,885
總計	2,958,000	3,446,628	2,329,013	2,587,685	4,091,491	3,930,058	4,863,299	4,625,579

資料來源：花東縱谷國家風景區行政資訊網

由表 2.3-19 中可發現，花東縱谷地區旅客人數逐漸升高，平均一年遊客數約有 360.40 萬人，其中以鯉魚潭風景特定區之旅客數最高。鯉魚潭風景特定區位於壽豐鄉池南村鯉魚山腳下，鄰近花蓮市區；僅 18 公里，是花蓮地區早期即頗負盛名的一處風景

區；塑造成一處具可輕舟悠遊、單車環潭或漫步水岸的多元化遊憩活動據點。潭北設有遊客中心，遊客可由此取得最詳細的各項旅遊資訊；潭西的水岸休憩區裡設有各項親水活動與休憩設施，適合全家老少小歇賞景；長約 5 公里的環潭自行車專用道，讓鐵馬騎士們以車代步，享受怡人的湖光山色；標高 601 公尺的鯉魚山上更有數條森林步道，是享受森林浴、賞鳥賞花賞景的最佳健行路線。另規劃一處設施完善、環境優美的露營區，讓遊客體驗以天幕為帳、大地為床的野營樂趣。

其次為「鹿野高台」，位於鹿野鄉境內的一處高地，海拔約 350 公尺。由於地勢較高，並擁有一大片綠草如茵的寬廣草坡，即是花東縱谷國家風景區規劃的高台飛行傘訓練示範場。登上草坡最高處的高眺亭，整個高台地區與卑南溪谷底的景色，盡在眼前，一覽無遺。

此地特殊的地理條件，因此成為東部一處優良的天然空域活動場地，每年 6-8 月是高台地區適合進行熱氣球活動的好時機，臺東縣政府觀光旅遊處自 100 年起開始辦理「熱氣球嘉年華」活動，至今已辦理 4 場。花東縱谷國家風景區管理處與臺東縣政府等單位，每年為推廣空域活動並辦理年度相關熱氣球自由飛空中遊覽、熱氣球繫留體驗、熱氣球自由飛行表演等系列活動，並在在鹿野鄉原永安國小永隆分校成立熱氣球飛行學校。

再者為花蓮縣中區光復鄉之「花蓮觀光糖廠」。花蓮糖廠歷經數 10 年的擴建與更新，製糖產量與品質大幅提升，而為了供應花蓮糖廠的製糖原料，北起新城鄉，南至富里鄉，都可見到廣闊的甘蔗田，成為花東縱谷裡的特殊景觀。除了生產砂糖之外，花蓮糖廠冰品部裡各種口味的冰棒與冰淇淋更是廣受歡迎，無論是外地遊客或本地人，「到糖廠吃冰」已成為大家心中充滿歡樂氣氛的共同回憶。花蓮糖廠旁有一排排整齊的日式平房，是別處難得一見的大規模日式建築群；檜木房舍建於日治時期，為糖廠員工宿舍，歷經數 10 年的歲月，呈現出一股濃濃的懷舊風情，並成為花蓮糖廠珍貴的文化資產。

民國 91 年，在國際糖價長期低迷及加入 WTO 的雙重影響下，台糖決定將花蓮糖廠長達 80 餘年歷史的製糖業務畫下休止符，改朝觀光休閒方向發展。在已有的糖廠冰品根基下，規劃以糖業文化園區為軸心，提供遊客導覽解說服務，配合日式宿舍聚落群、創意工坊，輔以有機米及有機休閒產業開發，結合自行車路線、周邊觀光景點及大農大富平地森林園區成立，塑造成帶狀的觀光路線與景點，吸引入園觀光人潮。

糖廠內原有的迴廊式單身宿舍整修後變身為創意工坊，現已成為社區藝術交流與課程教學的平台，提供遊客 DIY 手創課程、藝品展售。另有自製香茅精油、香茅皂禮盒，採用有機農法栽植而成，製造過程中未加入任何人工香料，是遊客最佳伴手禮。臺灣碩果僅存的日式木構造建築群，配合花蓮縣無煙囱觀光產業發展政策，經過整修與重建，花蓮觀光糖廠的日式旅館已於民國 100 年 1 月 24 日取得一般旅館執照，正式對外營運，提供旅花遊客多樣化的住宿選擇。

(四)旅客需求

依據中華民國 104 年國人旅遊狀況調查與來臺旅客消費及動向調查，國內、外旅客旅遊資訊之需求有些微差異，其中交通資訊之需求於國內、外旅客皆列為最大宗，其它旅遊需求詳如下表 2.3-20

表 2.3-20 104 年國內、外旅客旅遊資訊之需求排名表

名次	國內旅客	國外旅客
1	交通便利(45.1%)	交通資訊(59.51%)
2	沒去過、好奇(13.0%)	旅遊景點簡介(48.69%)
3	品嚐美食(12.9%)	餐飲資訊(48.58%)
4	有主題活動 (9.1%)	旅遊地圖或開車路線圖(29.45%)
5	配合同行兒童的喜好(7.2%)	住宿資訊(23.87%)
6	參觀展覽(3.4%)	主題旅遊建議(13.43%)

資料來源：中華民國 104 年國人旅遊狀況調查、中華民國 104 年來臺旅客消費及動向調查

國外旅客在我國期間從事的遊憩活動以「購物」的比率(91.92%)最多，其次依序為「逛夜市」，有(83.30%)；再其次是「參觀古蹟」，有(46.07%)。而國內旅客主要從事的遊憩活

動以「自然賞景活動」的比率(62.7%)最高，其次是「美食活動」，有 48.7%；再其次是「其他休閒活動」，有 48.4%。其排名如下表 2.3-21。

表 2.3-21 民國 103 年國內、外旅客主要重事遊憩活動排名表

名次	國內旅客	國外旅客
1	自然賞景活動(62.7%)	購物(91.92%)
2	美食活動(48.7%)	逛夜市(83.30%)
3	其他休閒活動(48.4%)	參觀古蹟(46.07%)
4	文化體驗活動(29.8%)	遊湖(28.51%)
5	運動型活動(6.5%)	泡溫泉浴(17.42%)
6	遊樂園活動(5.1%)	參觀展覽(9.61%)

資料來源：中華民國 104 年國人旅遊狀況調查、中華民國 104 年來臺旅客消費及動向調查

2.4 民國 98 年整體發展計畫(第一次通盤檢討)之檢討分析

2.4.1 民國 98 年整體發展計畫內容說明

「98 年花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案」(以下簡稱「98 第一次通盤檢討」)參酌「東部永續發展綱要計畫」針對東部區域整體空間以花蓮市、玉里/成功地區、臺東市為主要發展核心區，將整體環境分為北、中、南三大發展區塊，再配合觀光休閒整體趨勢及在地特性，規劃由北而南依序為「北區：鯉魚潭-光復系統」、「中區：瑞穗-玉里系統」、「南區：池上-鹿野系統」。整體歸納花東縱谷之 SWOT 分析整理如表 2.4-1。

表 2.4-1 花東縱谷地區之 SWOTS 分析表

優勢(Strength)	劣勢(Weakness)
1. 位居東部地區山海交會之遊憩資源彙整區帶，具備豐富多元遊程規劃契機。 2. 具備高度原住民文化、石材工藝、產業休閒觀光等多元遊憩資源特質。 3. 鄉村休閒旅遊興盛、花東縱谷多處地區休閒觀光發展基礎已擁基本客源。	1. 南北縱長之地理環境限制，旅行時間相對較長，交通成本高，對外交通可及性不佳。 2. 淡旺季遊客來訪率差異大，觀光遊憩基礎設施產生供需不均狀況。 3. 既有資源特色未具體塑造及串聯，吸引力較不足。 4. 縱谷南段東西向交通設施串聯性較不足。
機會(Opportunity)	威脅(Threat)
1. 花東地區重點政策計畫以觀光遊憩為主軸，促進區域整體觀光遊憩推展。 2. 國人漸重視高品質遊憩活動及特色文化展現，提高花東縱谷區觀光旅遊發展契機。 3. 慢活、養生觀念興起，本區域具有發展之優勢條件。	1. 主要資源特色(如溫泉區)與國內既有重要觀光景點異質性未加以突顯，未具特色吸引力。 2. 花東縱谷旅遊景點較海線景點特色吸引較為不足。 3. 近年外來大型觀光遊憩活動大量導入，以活動舉辦為主，缺乏與在地文化緊密鏈結。

行動策略(Strategy)

1. 延伸既有遊憩系統，建立各系統區帶主題特色，強化在地資源特色吸引力塑造。
2. 將大型觀光活動與地方特性結合及深化，避免因活動行銷而缺乏對在地永續發展長遠考量。
3. 透過主要核心城市間鐵路定時班次調配，突破交通條件較不佳之困境，由核心城市連絡至次核心地區，以綠色運輸系統（鐵路、觀光巴士、自行車出租等），強化觀光重點發展區內觀光遊憩及交通可及性。

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

一、目標定位及推動策略

藉由政策計畫引導、在地資源訪調及環境資源特色彙整、國際觀光發展成功案例探討，並運用區域特有景觀花廊、休閒農業、原民文化、健康養生之觀光資源特色，推展「田園鄉村文化旅遊」成為花東縱谷地區觀光旅遊發展主題，引領花東縱谷地區整體觀光發展。花東縱谷地區之整體觀光發展目標定位及推動策略如下說明。

(一)觀光整體發展概念及規劃主軸說明

1. 觀光整體發展意象塑造

位居東部地區中段為重要核心區位，自然、文化、產業資源豐富多元，基於此優勢條件下應加強形塑整合觀光旅遊發展加速區域整體發展。

2. 觀光整體發展遠景

提供國內旅客取代出國旅遊首選地；營造「不用出國即可享受國際級旅遊」服務水準。推動成為樂活、慢遊、深度觀光旅遊區塊，同時加強發掘地方多樣化觀光休閒特色資源與發展常態性觀光活動，並配合政策推動交通運輸無縫接駁旅運措施，促進觀光整體發展效能。未來希冀透過建築景觀管制營造整體優質遊憩環境意象。

3. 觀光發展推動策略

依據各國際觀光重要景點現況環境檢討，同時針對不同客源市場，營造地區主題意象提升整體服務品質。因此應針對國際觀光重要景點整體主題意象形塑；建立讓遊客「想要來」之動機。

此外，應透過定點深度旅行、提升優質服務，並將現況遊憩型態多為 1 天過渡全覽行程轉換為 3 天 2 夜深度旅遊，延長休憩停留時間，讓遊客「留下來」慢遊於花東縱谷。

另針對國際特色景點加強主題營造，並依據不同時序及特色搭配多樣化配套活動(如暑假水舞嘉年華、春節花海季等)；及搭配周邊區帶豐富地方農特產衍生之休閒產業活動，整體串連發展春夏、秋冬等四季不同的主題遊程，使遊憩旅遊更具深度，創造讓遊客「Go!再來」。

(二)觀光遊憩系統探討

1. 觀光遊憩系統檢討概念

以區內發展有成及急待被發掘之特有資源、地方文化特殊氛圍及近年觀光發展多樣化活動內容為主軸，進行特色深化及價值再造。並依現況實質環境條件、交通可及性、相關資源現況發展及分佈、遊程企劃及未來開發可執行性研析，作為遊憩發展系統檢討基礎。同時強化與鄰近周邊觀光系統資源及活動整合串連。

2. 觀光遊憩系統發展原則及重點

未來應以資源發展景點為核心，結合服務設施配置與遊程規劃，將遊憩發展系統區劃為景點(點)、活動(線)、次系統(面)、主系統(圈域)整體發展串接，並加強針對既有資源形塑，提升旅遊品質及精緻度，創造慢活旅行訴求，並依現況及未來趨勢探討研析以符合發展需求。

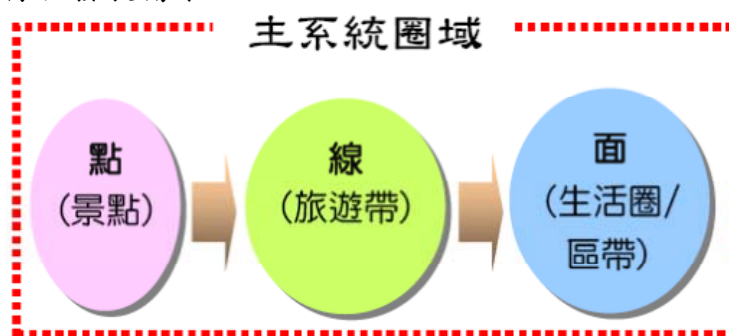


圖 2.4-1 遊憩區帶系統發展示意

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

3. 觀光遊憩系統發展區劃

未來整體發展規劃構想將以休閒體驗旅遊為基底，透過區域重要特色突顯及市場區隔，塑造不同系統發展定位方向，提升整體觀光遊憩品質，促使觀光發展更具特色吸引力。藉由調整旅遊

行為模式，考量旅遊服務圈域可及範圍將規劃全區界分為北、中、南三大區塊；各分區發展透過各遊憩帶主要景點搭配次要景點整合發展為地區觀光遊憩網絡。

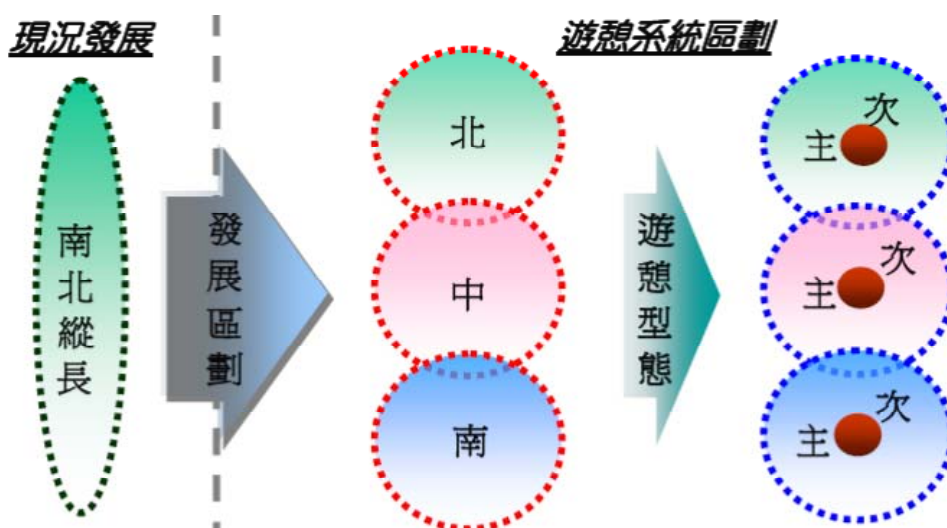


圖 2.4-2 遊憩區未來發展區劃示意圖

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

(三) 觀光發展規劃構想

以「三心二軸雙環」強調均衡發展，以花蓮市、玉里/成功地區、臺東市為主要發展核心區，區域整體觀光活動軸線仍以台 9 線、臺鐵花東縱貫線為主，且綜觀現階段環境資源之特性及觀光活動發展向度，整體區劃以三大區塊為核心，並配合觀光休閒整體趨勢及在地特性，藉以歸納整體定位方向，以強化過去不足部份；故基於區域核心發展概念，整體發展計畫空間發展向度區劃由北而南依序為「北區：鯉魚潭-光復系統」、「中區：瑞穗-玉里系統」、「南區：池上-鹿野系統」。

(四) 觀光整體發展系統目標定位指認

以花東縱谷區域內現況已發展有成之主要觀光據點為主，透過發展現況資源特性彙整，各次系統未來發展目標定位參表 2.4-2。

表 2.4-2 規劃區觀光整體發展各系統目標定位

主系統	次系統	資源特性	代表性資源景點	發展定位
北區 鯉魚潭- 光復系統	鯉魚潭 次系統	湖濱環境、森林 遊憩、原民文 化、生太廊道	鯉魚潭風景特定區、池南森林 遊樂區、慕谷慕魚生態步道、 銅門/瀧澗地區、池南未來村等	『湖濱遊憩、 人文度假勝 地』
	壽豐-光復 次系統	休閒育樂、產業 觀光、生態濕地	理想大地渡假村、怡園渡假 村、新光兆豐農場、鳳林遊憩 區、林田山林業文化園區、光 復糖廠、馬太鞍濕地等	『產業文化、 休閒育樂旗艦 園區』
中區 瑞穗-玉里 系統	瑞穗 次系統	溫泉地熱、休閒 產業觀光	富源蝴蝶谷、瑞穗/紅葉溫泉 區、瑞穗牧場、吉蒸牧場、 舞鶴觀光茶園等	『田園溫泉、 健康慢活休憩 莊園』
	玉里-富里 次系統	休閒產業觀光、 溫泉地熱、重要 交通樞紐	赤柯山/六十石山金針花觀光 園區、安通溫泉區、玉長公路、 玉山國家公園/瓦拉米步道、羅 山遊憩區(羅山有機村)等	『養生理療、 休閒遊憩服務 樞紐』
南區 池上-鹿野 系統	池上/關山/橫山 次系統	有機農場、產業 體驗、生態濕 地、休閒渡假村	池上米鄉休閒農業區、關山 親水休閒農業區、大波池、 池上牧野度假村、日暉國際 渡假村等	『國際鄉村體 驗示範區』
	鹿野-延平 次系統	空域休閒活動、 溫泉地熱、產業 體驗	鹿野高台飛行傘、鹿野觀光茶 園、布農部落休閒園區、紅葉 溫泉、紅葉少棒紀念館等	『縱谷飛行運 動/休閒暢行 樂谷』
	卑南 次系統	休閒養生產業、 地質環境景觀	原生應用植物園、初鹿牧 場、利吉惡地/小黃山等	『食療養生、 環境文化教育 原鄉』

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

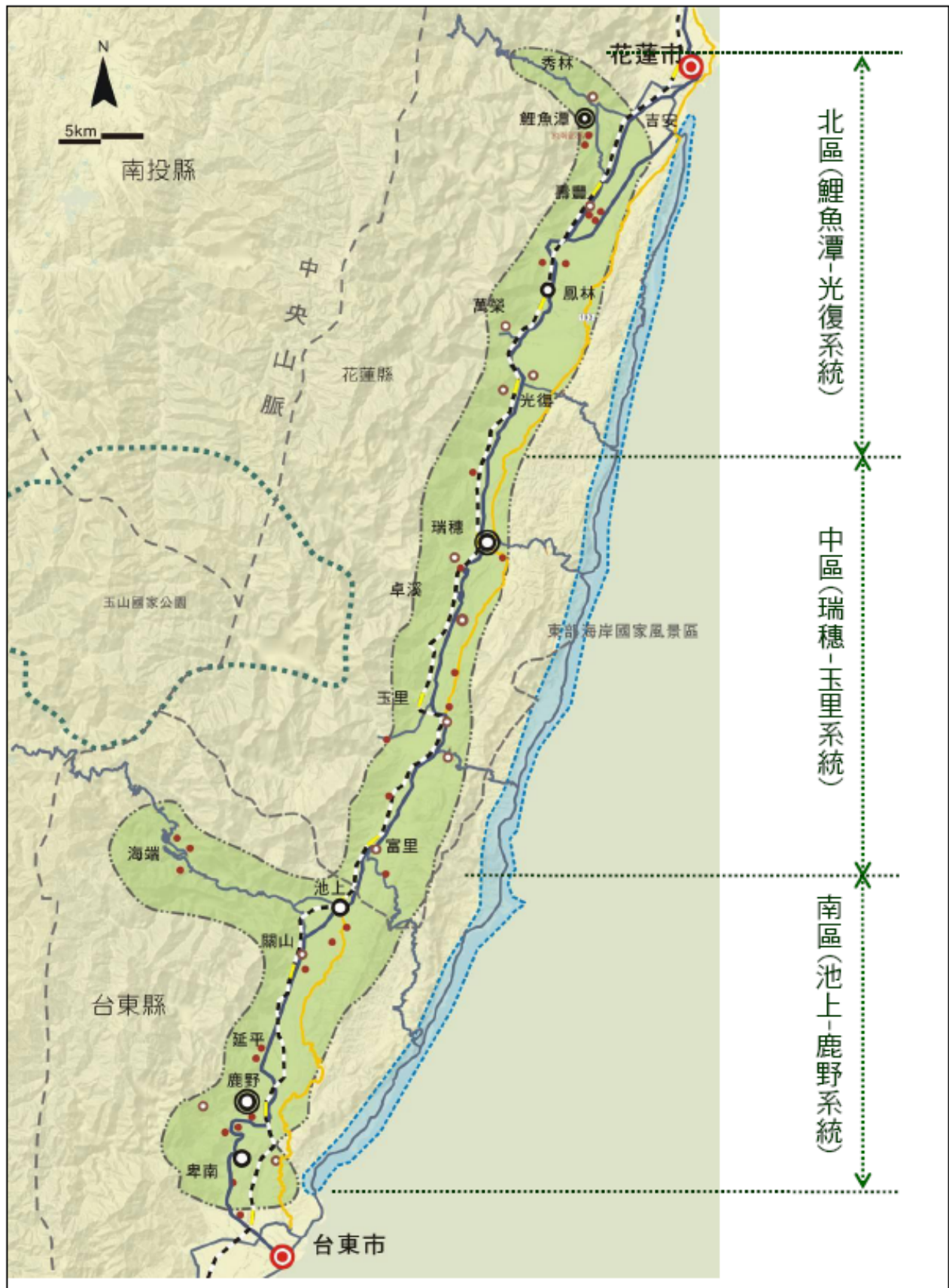


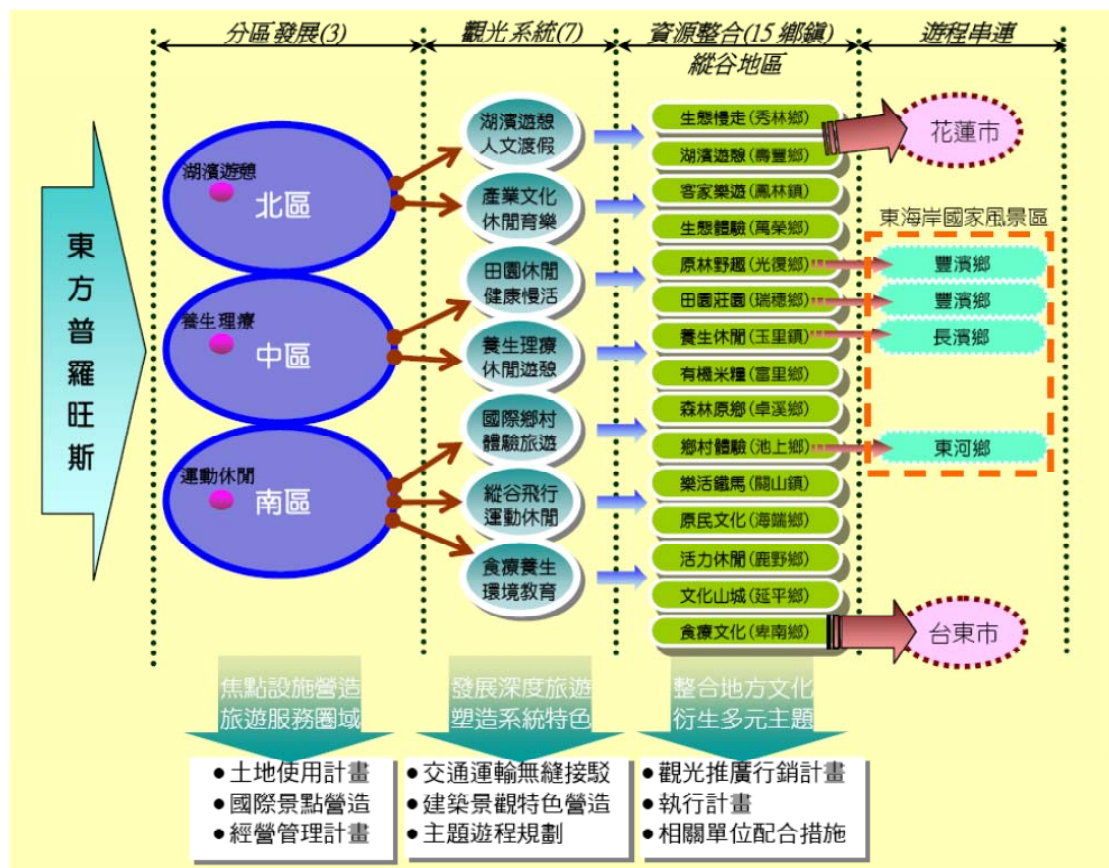
圖 2.4-3 遊憩區未來發展區規劃示意

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

二、實質發展計畫與土地使用分區檢討

(一) 實質發展計畫

花東縱谷之區域觀光發展整體定位為「東方普羅旺斯」，為形塑適宜旅遊服務圈域，應將整體界分為北、中、南三大區塊，並由各區域焦點建設引入帶動發展；為發展深度旅遊及考量特色區隔，將遊憩區帶歸納劃分為七大發展系統並設定未來發展主題特色定位，另透過觀光資源潛力評估，加強各區帶遊憩資源及遊憩活動串接；觀光遊憩長遠發展仍需透過在地多元特色文化支持，故經由各鄉鎮特色歸納發展多元文化主題休閒遊憩活動。



資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

實質發展計畫主要分析重點，針對土地使用、國際景點營造、經營管理計畫等吸引遊客來訪；並藉由交通運輸及自行車無縫接駁計畫、建築景觀特色營造與管制、主題遊程規劃讓遊客舒適地暢行花東縱谷地區；經由觀光行銷、鄉鎮輔導建設、相關單位具體配合，共同打造花東縱谷國家風景區整體觀光旅遊整體發展。

(二) 土地使用分區檢討

因應區域發展特性避免大規模擾動土地使用；透過法令管制有效管理整體觀光遊憩發展。花東縱谷地區內除部分地區係依都市計畫法之規定劃設為都市計畫區外，其餘皆依東部區域計畫(第一次通盤檢討)(86.06)劃定為非都市土地。

參酌民國 90 年 4 月「花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫」內容，劃定為下列五大分區：特別保護區、自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區、一般使用區。

民國 98 年花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)，各分區面積與比例如表 2.4-3 所示及如下說明。

表 2.4-3 花東縱谷土地使用計畫面積分配表

	面積(公頃)	百分比(%)
特別保護區	3,201	2.31
自然景觀區	55,164	39.87
觀光遊憩區	2,517	1.82
服務設施區	60	0.04
一般使用區	77,426	55.96
合計	138,368	100

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

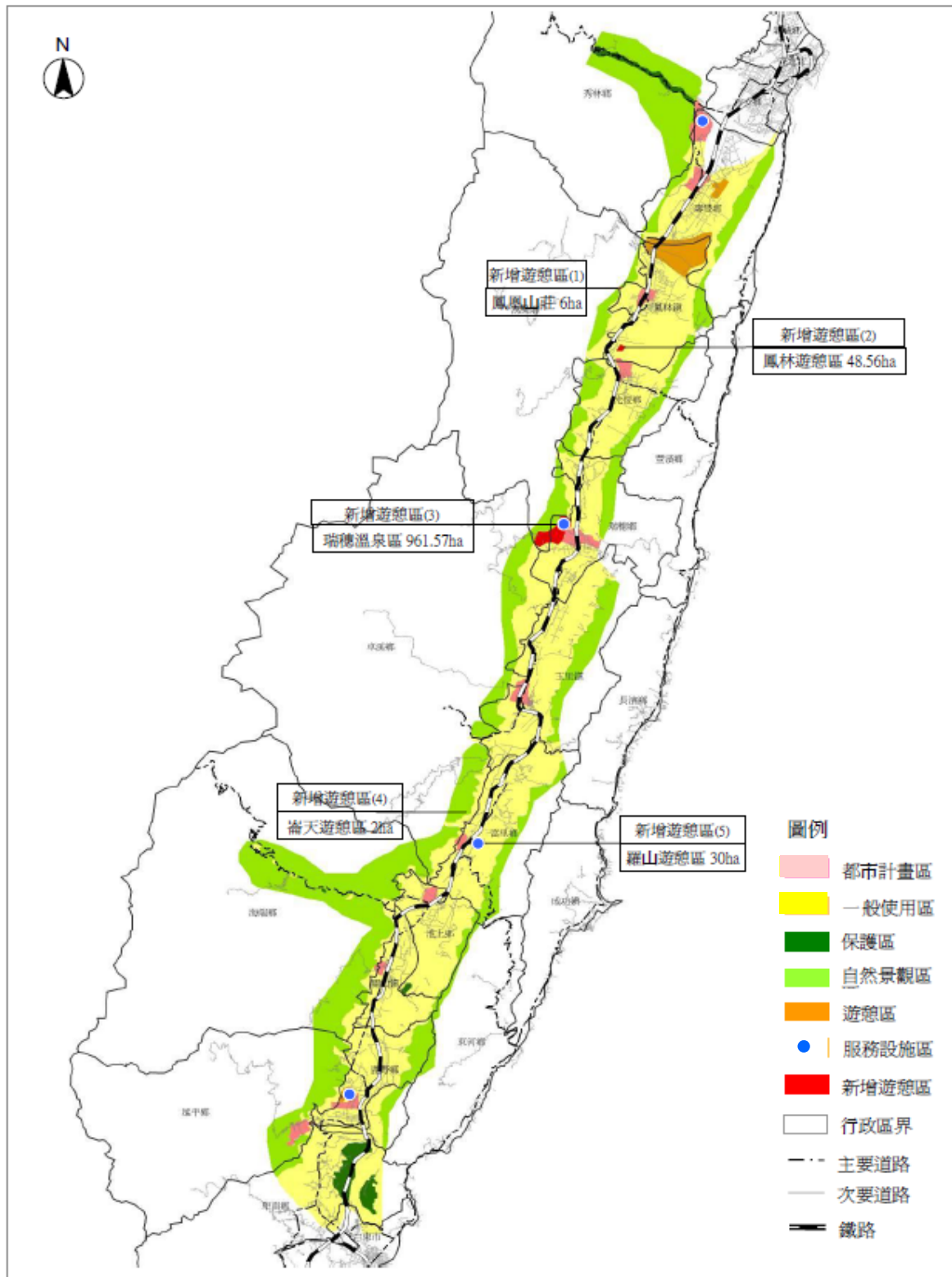


圖 2.4-5 土地使用分區示意圖

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年

2.4.2 執行進度分析與建議

本計畫彙整民國 98~102 年花東縱谷國家風景區管理處(以下簡稱「縱管處」)之公共工程採購案件，詳如附件十二。

(一)各區域及分區分期計畫

「98 第一次通盤檢討」整體執行計畫區分為北中南三大區塊，考量縱管處可執行性及未來執行重點包括國際景點營造、服務設施加強等；屬於跨區性計畫則包括遊客服務提升、運輸服務建置等部分進行重點執行事項說明；另為促進整體行銷推廣則包含整體定位指認、媒體行銷計畫等。執行計畫並依據實施重點，以 4 年為一期共區分為三期實施，依據各區域及分期內容計畫發展重點事項參表 2.4-4。

表 2.4-4 分期分區執行計畫實施方向建議(含執行狀況調查)

區域	辦理主題	重點事項	第一期	第二期	第三期	經費預估	備註	執行狀況
			98-100 年	101-104 年	105-108 年			
北區	國際景點營造	辦理花東縱谷國家風景區鯉魚潭親水區整體規劃國際競圖				1,200 萬	引入設施包括旅宿設施/婚宴廣場/湖濱餐廳/特產販售；商店街/環湖露天咖啡廳/湖畔休憩眺望平台等休閒景觀設施建置及改善計畫等	09810、09812、09815 09827
		鯉魚潭風景特定區觀光整體發展規劃及建置計畫	400 萬 (規劃)	4,600 萬 (建設)		5,000 萬	針對鯉魚潭風景特定區整體觀光發展進行現況檢討及未來發展規劃計畫	10018、10130
		鯉魚潭風景特定區及周邊生態環境調查計畫				500 萬	包括動/植物、人文、自然環境、藝術文化等全面性調查計畫	
		鯉魚潭親水區辦理促進民間參與旅館及觀光休閒設施規劃建設計畫				650 萬 (規劃+招商)		
		鯉魚潭遊客服務中心服務效能增進評估及設施改善計畫	300 萬 (規劃)	1,200 萬 (建設)		1,500 萬	既有遊客服務中心效能提升及整體設施改善	09906、09939、09945 09947、09948、09949 09950、09951、09953 09955、09959、09971 10006、10010、10019 10051、10108、10131 10204、10217
	建築景觀改善	台9線/195縣道景觀路廊沿線壽豐(秀林)/鳳林/光復地區重點遊憩區周邊整體環境景觀、休憩設施規劃及建置計畫		500 萬 (規劃)	5,000 萬 (建設)	5,500 萬	景觀路廊整合地方特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽/自行車環境等，及休憩景點觀據點評估及建置	09826、09831、09838 09842、09845、09907 09910、09970、10003 10020、10034、10050 10053、10077、10101 10138、10207

區域	辦理主題	重點事項	第一期	第二期	第三期	經費預估	備註	執行狀況
			98-100 年	101-104 年	105-108 年			
北區	建築景觀改善	壽豐/鳳林/光復火車站至觀光景點沿線特色營造規劃及建置計畫		600 萬 (規劃)	8,000 萬 (建設)	8,600 萬	地方特色形塑及環境意象塑造；沿線特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽等建置	09855、09856、09857 09960、09961
	交通運輸改善	鯉魚潭至光復地區觀光巴士無縫運輸服務設置計畫	1,000 萬	500 萬	300 萬	1,800 萬	整合台鐵/縣政府/管理處/民間等單位建立合作關係共同營運接駁巴士	
		鯉魚潭地區至壽豐車站自行車道規劃及建置計畫				1,500 萬	路網串接及環境整備租賃據點/休憩景點/解說導覽等設施計畫	10060
	交通運輸改善	林田山文化園區至鳳林鎮自行車道規劃及建置計畫				1,500 萬		
		光復糖廠至太巴塢部落自行車道規劃及建置計畫				1,000 萬		09938、10024、10106
		壽豐火車站至豐田移民村自行車道規劃及建置計畫				1,000 萬		
中區	國際景點營造	瑞穗溫泉區全區環境景觀規劃及建置計畫	500 萬 (規劃)	7,500 萬 (建設)		8,000 萬	瑞穗溫泉區整體特色意象形塑/公共設施引入規劃設計	09913
		瑞穗溫泉區設置遊客服務中心可行性評估及建置計畫	400 萬 (規劃)	1.1 億 (建設)		1.14 億	約4.9ha機關用地可行性評估及建置計畫	
		瑞穗溫泉區自行車道設施周邊改善及建置計畫				1,500 萬		09823、09839、09935 09937、10046
	建築景觀營造	台 9 線、193 縣道周邊瑞穗/萬榮/玉里/富里地區重點遊憩區周邊整體環境景觀、休憩設施規劃及建設計畫		400 萬 (規劃)	5,000 萬 (建設)	5,400 萬	景觀路廊整合地方特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽/自行車環境等，及休憩景點觀據點評估及建置	09801、09802、09804 09814、09817、09824 09825、09828、09829 09840、09841、09928 09963、09964、09967 09969、10004、10005 10017、10021、10028 10043、10047、10048 10071、10109、10140 10208、10210、10214

區域	辦理主題	重點事項	第一期	第二期	第三期	經費預估	備註	執行狀況
			98-100 年	101-104 年	105-108 年			
中區	建築景觀營造	瑞穗/萬榮/玉里(卓溪)/富里火車站前至觀光景點沿線特色營造規劃及建設計畫	600 萬 (規劃)	8,000 萬 (建設)		8,600 萬	地方特色形塑及環境意象塑造；沿線特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽等建置	09837、10222、10224
		羅山遊憩區原管理處預定地地景景觀規畫及建設計畫				2,000 萬		
	交通運輸改善	瑞穗至富里地區觀光巴士無縫運輸服務建置計畫	1,000 萬	500 萬	300 萬			
		瑞穗車站至瑞穗泛舟中心自行車道規劃及建置計畫						
		玉里地區至東豐休閒農業區自行車道規劃及建置計畫						09921、09933、10036 10221
南區	國際景點營造	鹿野飛行傘降落區周邊空域活動主題園區設置可行性評估及建設計畫	400 萬 (規劃)	1 億 (建設)		1.04 億	國際級飛行訓練園區/田園餐飲/住宿設施等設置評估；遊客服務設施建設	
		關山自行車主題運動園區設置可行性評估及建設計畫	500 萬 (規劃)	5,000 萬 (建設)		5,500 萬	旅宿/主題公園/餐飲等設施引入評估及遊客服務設施建設	
		辦理花東縱谷國家風景區鹿野高台飛行傘地區/關山自行車起點周邊整體規劃國際競圖				1,500 萬		
		鹿野高台茶園區及龍田社區整體環境景觀規畫及改善計畫	500 萬 (規劃)	3,000 萬 (建設)		3,500 萬	整體環境景觀包括植栽/街道家具/休憩點等特色環境營造評估規劃計畫	09805、09853、10055
		關山地區自行車大道環境規劃及建置計畫				1,500 萬	充份運用自行車發展環境整合現況能量提升整體遊憩品質	
		地質博物館設置規劃評估及建設計畫	500 萬 (規劃)	5,000 萬 (建設)		5,500 萬	針對特殊地質豐富玉里大橋、利邵惡地/小黃山地區進行建置評估及設置	

區域	辦理主題	重點事項	第一期	第二期	第三期	經費預估	備註	執行狀況
			98-100 年	101-104 年	105-108 年			
南區	建築景觀營造	台9線、197縣道周邊池上/海端/關山/鹿野/延平/卑南地區重點遊憩區周邊整體環境景觀、休憩設施規劃及建設計畫		500 萬 (規劃)	8,000 萬 (建設)	8,500 萬	景觀路廊整合地方特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽/自行車環境等，及休憩景點觀據點評估及建置	09830、09836、09847 09904、09905、09923 09925、09929、09940 09942、09962、09965 10008、10009、10013 10044、10057、10065 10076、10079、10107 10141、10206、10211
		池上/關山/鹿野火車站至觀光景點沿線特色營造規劃及建置計畫		600 萬 (規劃)	8,000 萬 (建設)	8,600 萬	地方特色形塑及環境意象塑造；沿線特色標誌及解說設施/街道家具/景觀植栽等建置	09858、09859
	交通運輸改善	池上至卑南地區觀光巴士無縫運輸服務設置計畫	1,000 萬	500 萬	300 萬	1,800 萬	整合台鐵/縣政府/管理處/民間等單位建立合作關係共同營運接駁巴士	
		池上-關山地區自行車道規劃及建置計畫				1,500 萬	串聯及環境整備租賃據點/休憩景點/解說導覽等設施	09806、09820、09821 09846、09930、10016 10056
	交通運輸改善	鹿野-龍田社區至鹿野車站自行車道規劃及建置計畫				1,000 萬	路網串接及環境整備租賃據點/休憩景點/解說導覽等設施	09811、10062
全區性建設計畫	遊客服務提升	評估鯉魚潭、羅山、鹿野等三處管理站暨遊客服務設施機能及品質改善提升計畫				2,000 萬 (評估+改善)	羅山管理站、鹿野管理站區位服務效能評估及整體環境改善	09922、09924、09934 09936、10037、10042 10049、10063、10212
		台9線、193/197縣道沿線自行車道/花海季等遊客休憩據點評估規劃及建設計劃				3,000 萬 (規劃+建設)	完備自行車活動環境環境並配合地方特色季節活動(花海季等)規劃建設遊憩停留休憩、賞景據點	09941、09943、09952 10008、10133

區域	辦理主題	重點事項	第一期	第二期	第三期	經費預估	備註	執行狀況
			98-100 年	101-104 年	105-108 年			
全區性建設計畫	經營管理加強	休閒經營管理專業人才引入及培訓計畫	600 萬	1,000 萬	2,000 萬	2,600 萬		
		住宿/餐飲等服務設施優良標章制度計畫		1,500 萬		1,500 萬	遊憩服務優良標章制度研究及實施	
推廣及媒體行銷	觀光推廣	花東縱谷區域命名活動				300 萬	地方資源特色區域及遊憩景點命名推廣活動	
		票選 10 大花東縱谷非玩不可觀光據點推廣活動				350 萬	套裝經典深度旅遊及旅遊達人推廣	
		文化/地方特色節慶活動辦理	1,000 萬	1,200 萬	1,200 萬	6,000 萬	花海季、國際鐵人三項、超級盃馬拉松、單車悠遊活動、溫泉美食季、金針花季、原住民祭典等主辦或協辦節慶活動	09819、09926、09944 10026、10066、10067 10104、10218
	媒體與行銷計畫	花東縱谷整體遊憩形象建置計畫	500 萬			500 萬	包括交通運具廣告、進出門戶旅遊環境營造、服務人員服裝/態度訓練、餐飲設施等	09813、09911、09912 09914、09917、09919 10029、10033、10035 10052、10061、10105 10110、10115、10125 10201、10202、10220
		整合媒體行銷推廣計畫	600 萬	1,200 萬	1,200 萬	3,000 萬	與部落格及網路、電影業/電視偶像劇組結合，提供場地及協助拍攝勘景及場地協調事宜具體宣傳地區資源；旅遊達人帶路活動	09808、09918、09931 10031、10032、10216
		花東縱谷地區特色產品研發及行銷計畫	500 萬	1,000 萬		1,500 萬	整合地方農特產徵求產品設計師研發具縱谷地方特色伴手禮及行銷策略	09946、09954、09956 09958、10027、10068 10069、10129、10205
		總計	24,000萬	64,450萬	51,100萬	139,550萬		

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案(定案報告)，民國 98 年及本計畫彙整

(二)分析與檢討

依據前述內容，本計畫初步假設花東縱谷發展利基如下：

1. 花東縱谷具備有豐富且高度休閒觀光遊憩資源與建立多元遊程規劃之契機。
2. 近年花東縱谷旅遊人口穩定成長，在在說明花東縱谷地區擁有基本的休閒觀光客源，待解決淡旺季遊客來訪率之差異性，及設施供需不均之狀況，即可創造服務品質之穩定性。
3. 受狹長之地理環境限制因素，致使交通可及性不佳，導致遊客只「經過」，而未「停留過夜」。期在花東鐵路電氣化及臺鐵運輸服務能量改變下，能更符合與有效的服務旅客需求。

依據「98 第一次通盤檢討」，所提行動策略，縱管處目前在景點(點)、活動(線)、次系統(面)、主系統(圈域)的架構執行下，已逐部成熟；提升了旅遊品質及精緻度。惟在交通運輸服務上，未完全達成「創造慢活」旅遊之訴求，未來應藉由花東鐵路電氣化之改變，詳加思慮未來發展與規劃，詳表 2.4-5。

表 2.4-5 98 第一次通盤檢討行動策略執行狀況分析表

行動策略(Stratgy)	執行狀況
1. 延伸既有遊憩系統，建立各系統區帶主題特色，強化在地資源特色吸引力塑造。	【持續進行中】
	縱管處每年規劃進行區域內之建築、景觀改善計畫，惟較為缺乏國際景點營造計畫之規劃建置。
2. 應將大型觀光活動與地方特性結合及深化，避免因活動行銷而缺乏對在地永續發展長遠考量。	【持續進行中】
	近年花東地區舉辦之活動；如花海季、豐年祭等活動，具有完善的整合規劃與行銷，並且有效推動地方發展，屢創佳績。
3. 透過主要核心城市間鐵路定時班次調配，突破交通條件較不佳之困境，由核心城市連絡至次核心地區，以綠色運輸系統（鐵路、觀光巴士、自行車出租等），強化觀光重點發展區內觀光遊憩及交通可及性。	【尚未推動完成】
	1. 花東地區之交通運輸服務，目前以汽機車為主、自行車為輔。近年區內新建及改善自行車道計畫雖為常態，仍不符縱管處對交通運輸服務之宗旨，致使遊客只「過」不「留」的狀態。 2. 未來期在花東鐵路運輸服務的轉變下，及未來本計畫策略規劃及整合下，提供區域性或全面性之無縫運輸服務。

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年及本計畫整理

「98 第一次通盤檢討」針對花東縱谷地區之整體觀光發展目標定位及推動策略(詳表 2.4-6);重點在推展「田園鄉村文化旅遊」為觀光旅遊發展主題，引領花東縱谷地區整體觀光發展。目前大致上縱管處依「98 第一次通盤檢討」之發展架構推動花東縱谷地區之發展，惟國際景點之營造、不同客源市場之無縫接駁服務及花東縱谷之建築景觀管制，詳表 2.4-6。

表 2.4-6 98 第一次通盤檢討觀光發展目標定位及推動策略檢討

策略	內容	執行狀況
觀光整體發展概念及規劃主軸說明	1. 觀光整體發展意象塑造：加強形塑整合觀光旅遊發展加速區域整體發展。	持續推動中
	2. 觀光整體發展願景：營造「不用出國即可享受國際旅遊」服務水準。推動樂活、慢遊、深度觀光旅遊；發掘地方多樣化觀光休閒特色資源；發展常態性觀光活動及配合政策推動無縫接駁旅運措施；透過建築景觀管制營造整體優質遊憩環境意象。	尚未推動完成
	3. 觀光發展推動策略：建立讓旅客「想要來、留下來、GO！再來」之意象形塑。依據各國國際觀光重點現況環境探討、依據不同客源市場，營造地區主題意象提升整體服務品質。	尚未推動完成
觀光遊憩系統探討	1. 觀光遊憩系統檢討概念：依現況相關實質條件、遊程企劃及未來開發可執行性，為檢討基礎。	持續推動中
	2. 觀光遊憩系統發展原則及重點：針對既有資源加強形塑，提升旅遊品質及精緻度，創造慢活旅行訴求，檢討未來符合發展之需求。	持續推動中
	3. 觀光遊憩系統發展區劃：以休閒體驗旅遊為基底，藉由調整旅遊行為模式，發展地區觀光遊憩網絡。	持續推動中
觀光發展規劃構想	以「三心二軸雙環」強調均衡發展；以花蓮市、玉里/成功地區、臺東市為主要發展核心區，以台 9 縣、臺鐵花東縱貫線為主。	持續推動中
觀光整體發展系統目標定位指認	將縱谷地區由北而南分北、中、南三區，並透過其觀光資源特性建立次系統及發展定位。	持續推動中

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年及本計畫整理

(三)小結

花東縱谷為臺灣東部最美麗寧靜的綠色廊道，昔日「東部永續發展綱要計畫」分析東部地區特有之空間環境、城鄉結構與產業發展條件，歸納東部產業發展不宜追逐西部模式，且應善用其得天獨

厚之發展條件，定義花蓮縣與臺東縣之發展定位為東方普羅旺斯與太平洋左岸等二大方向，並以朝向國際之觀光度假產業發展為主軸。爰此，花東縱谷位居東部中段，為核心重要區位，自然、人文與觀光資源豐富，基此優勢應加強形塑、整合、串聯觀光旅遊發展，藉以帶動整體地區發展。

綜觀目前臺灣地區共計有 13 處國家風景區，扣除離島地區尚有 11 處。位於臺灣本島地區的 11 處國家風景區，除參山國家風景區以 3 個分區集結為 1 處國家風景區外，其它 10 處均以 1 區為 1 風景區方式規劃，本計畫大致上將 10 處風景區之空間發展架構以「單一景點」、「帶狀南北行(獨立景點)」分類，詳圖 2.4-6 和表 2.4-7。

表 2.4-7 國家風景區空間架構一覽表

國家風景區	風景特定區分類	空間架構
東北角暨宜蘭海岸國家風景區	海岸型	帶狀南北行(獨立景點)
北海岸及觀音山國家風景區	海岸型	單一景點
東部海岸國家風景區	海岸型	帶狀南北行(獨立景點)
花東縱谷國家風景區	山岳型	帶狀南北行(獨立景點)
日月潭國家風景區	湖泊型	單一景點
大鵬灣國家風景區	海岸型	帶狀南北行(獨立景點)
茂林國家風景區	山岳型	帶狀南北行(獨立景點)
雲嘉南濱海國家風景區	海岸型	帶狀南北行(獨立景點)
西拉雅國家風景區	山岳型	單一景點
阿里山國家風景區	山岳型	單一景點

資料來源：交通部觀光局暨本計畫整理

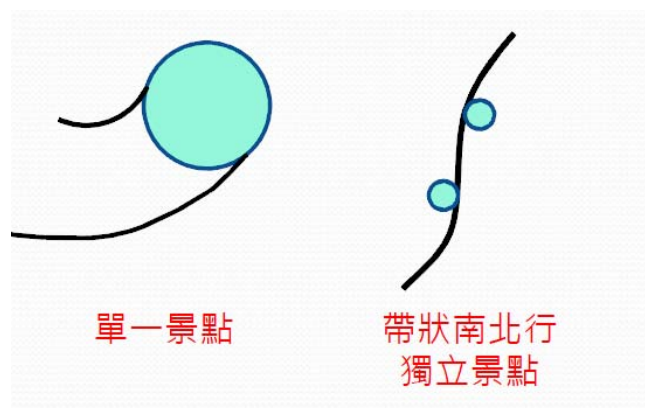


圖 2.4-6 風景區空間發展架構示意圖

資料來源：本計畫繪製

「98 第一次通盤檢討」整體執行計畫區分為北、中、南三區核心發展，雖強化國際亮點，但無法有效形塑整體風貌，故本計畫建議應以景點為核心，結合相關服務設施，據以串聯線狀旅遊帶，以微亮點之小區域深度旅遊，搭配行銷策略與遊程規劃，建構整體面狀生活圈。詳圖 2.4-7。

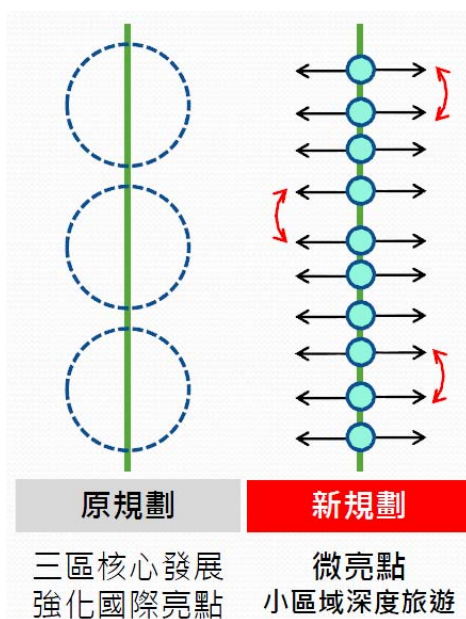


圖 2.4-7 花東縱谷國家風景區之新、舊空間發展架構規劃圖

資料來源：本計畫繪製

花東縱谷之重點發展，以「觀光遊憩」為主軸政策，促進區域整體觀光遊憩推展。在國民旅遊逐漸重是高品質遊憩活動及特色文化展現，以及國外旅遊人口逐漸攀升狀況下，更是提高花東縱谷地區觀光旅遊發展之重要契機。

依據「98 第一次通盤檢討」之觀光整體實質發展計畫概念示意圖(詳圖 2.4-4)；將花東縱谷地區分北、中、南(湖濱遊憩區、養生理療、運動休閒)三大分區，及七大觀光系統與花東縱谷地區境內鄉鎮之資源整合，進而與花蓮市、臺東市及東海岸國家風景區作遊程串連。

花東縱谷之觀光旅遊應以「慢遊」為要，讓遊客能於境內深度旅遊；因此除了具體加強深度旅遊意念，創造豐富遊憩型態外，應整合並強化定點深度旅行之停留環境與服務，達到優質遊程安排及

舒適遊憩環境氛圍，讓旅客能留下來細細品味花東縱谷間的舒適旅遊環境與服務。

民國 103 年 7 月花東鐵路電氣化通車下，城際型列車班次增加，雖然可大量服務遊客至花東縱谷間的少數火車站，但仍欠缺到達其他具特色文化、景觀美質的火車站與地方鄉鎮。例如，位於臺東縣卑南鄉山里部落，到不了的「山里火車站」；是個人口嚴重流失、民生必需品依靠賣菜車運送的小小山城，唯一對外聯繫的火車站，曾傳出廢站，卻因被作家及鐵道迷稱為「到不了的寧靜車站」，讓外界因好奇而探訪，一窺絕美景致之餘，也為群山環繞的祕境車站帶來生機。綜觀花東縱谷地區之大小層級車站，絕對可以發現猶如山里火車站具地方特色的祕境，僅因交通運輸服務的缺乏，導致遊客未發現具「城鄉遊蹤、文化探索、自然生態、田園風光、溫泉泡湯、休閒健身和自行車道」縱谷之美的旅遊環境。

綜上，本計畫乃遵循「98 第一次通盤檢討」之觀光整體實質發展計畫概念，並適當調整花東縱谷未來 10 年之觀光整體發展模式；延續原訂之北、中、南三大分區，強化花東鐵路、台 9 之交通系統，規劃區內大小火車站為重要節點，與縣道 193、縣道 197 結合為次要系統圈，詳圖 2.4-8。

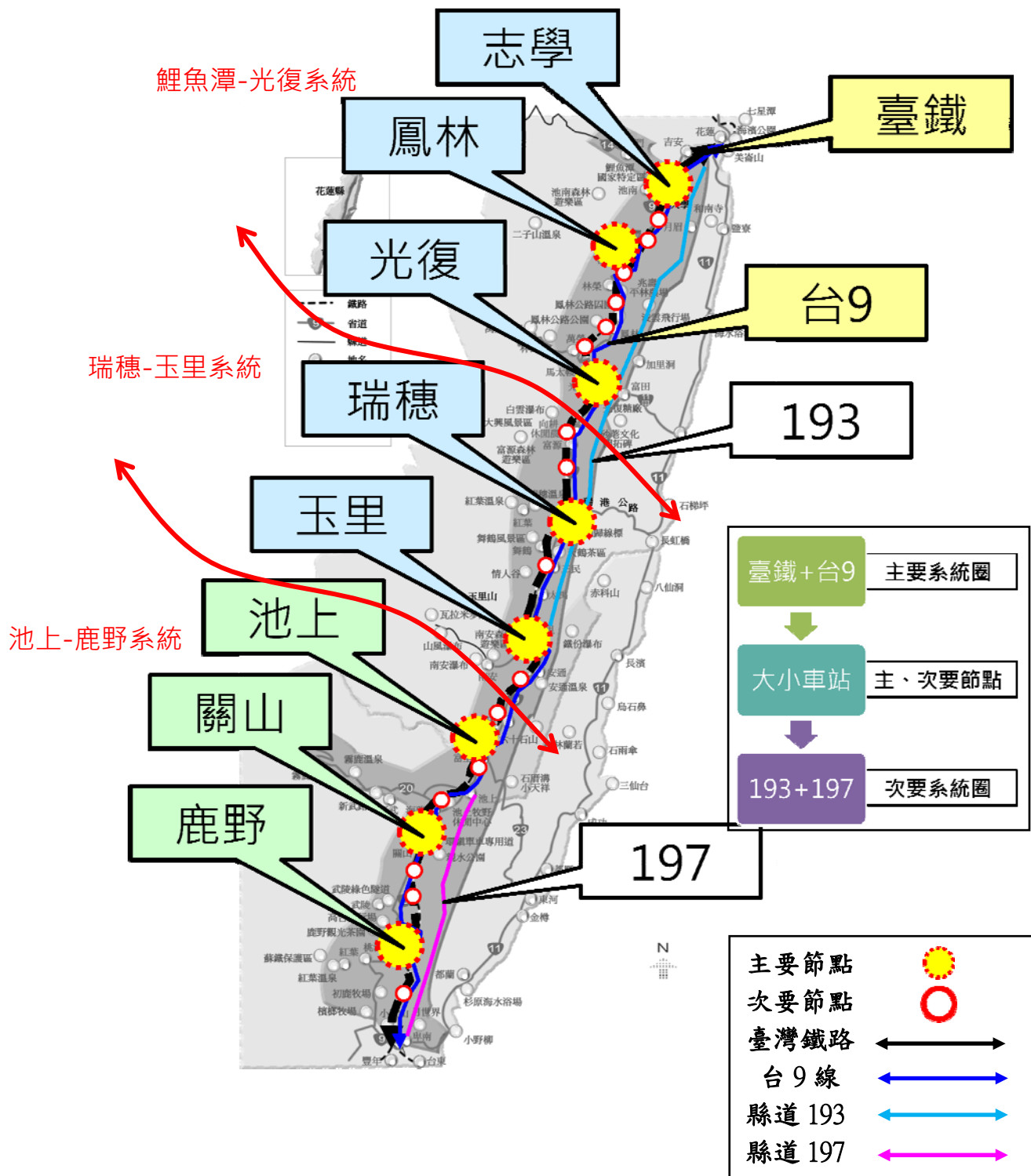


圖 2.4-8 花東縱谷觀光整體發展系統分區示意圖

資料來源：本計畫繪製

第三章 整體發展需求與適宜性分析

3.1 發展課題與對策

本計畫針對民國 114 年之目標年，在地觀光遊憩設施、人力資源、產業結構、交通運輸、遊客住宿、環境承載等，依據目前盤點及參考 98 年整體發展計畫(第一次通盤檢討)內容，提出發展課題及未來相關的發展對策。

一、觀光遊憩設施規模不均，大型亮點活動場域服務設施仍顯不足

近年花東縱谷致力於推動鯉魚潭水域及鹿野高台空域的 2 大魅力亮點，以及其他各單位推動的金針花海活動，每逢 5 月至 8 月花東縱谷擠滿遊客，無論廁所、公共運輸系統、住宿、餐點服務等，呈現瞬間爆量，又快速消散的特性。這現象確實在設施供給上，須面對增加規模的考量及淡季時維養成本的增加等兩難決策問題。

政策說明：

1. 進行集客大型活動時間的分散分流，在時程安排適度調整，藉以縮短淡季與旺季供給量的差異。
2. 以各項優惠方案鼓勵遊客在活動的平日期間前往，降低與假日前往活動的遊客人潮。

二、小型及私房景點來客數仍顯不足，應進行分類族群推薦

花東縱谷有許多私房景點及小型遊憩景點，但因為目前旅遊資訊的取得多來自網路媒體，一般遊客仍以知名的大型遊憩設施為首選。但是對於背包客、學生族群等應鼓勵透過環境教育型式推薦小型景點及私房景點，透過在地導覽員的協助，強化對於環境教育及綠色旅遊觀念的導入，將有助於分散大型遊憩設施的承載壓力，也可以達成永續發展的目標。

政策說明：

1. 強化在地私房景點行銷及在地導覽員(包括在地原住民導覽員)的培訓，透過獎勵方式發展新的微旅行型態。
2. 結合社區小型經濟體、社區發展組織及在地高中以上學校培養在地導覽員，一方面可以增加就業機會又可以進行實質在地觀點的環境保育及教育工作。

三、產業發展受氣候影響大，應轉向發展淡季旅遊

花東縱谷傳統農業已經逐漸轉成休閒農業，尤其在有機農業及無毒農業的努力更是顯著。加上保育完整的自然生態以及無工業發展的產業型態，原本缺乏製造業大量就業機會的弱勢反而成為產業永續發展的機會。目前花東經濟結構仍以農業為主，受氣候影響大，尤其在每年颱風季節，鐵公路、航空運輸的中斷，經常造成遊客無法前往，原本安排的服務人力與設施準備，都可能閒置需耗也造成業者的損失，因此如何透過時間上的調節更顯重要。

政策說明：

1. 對於可以不用一定在暑假期間辦理的活動或週休二日、假日規劃出遊之遊客，盡可能將活動規劃在秋季及冬季舉辦，針對並不非得在假日旅遊者，可透過獎勵旅遊或鼓勵型態，透過優惠方式，對公司、團體、學校、國民旅遊等，改變並分散前往花東縱谷的旅遊時間。
2. 強化深度旅遊，尤其對於西部及北部學校的校外教學，提出淡季深度旅遊的行程規劃，體驗獨特且多元的在地生活。

四、住宿服務設施過於集中花東市區，造成花東縱谷地區過夜比例低

由於花東二縣住宿設施仍集中於臺東市與花蓮市市區，因此前往花東縱谷遊客目前多數仍居住於市區，對於花東縱谷區域內的民宿及旅館空房率仍高。交通部觀光局雖持續進行好客民宿推薦，但是仍有多數民宿未參與此項系統中，雖然造成部分花東縱谷地區之經典或亮點民宿住房率較高，但多數沒有行銷或服務人力不足的旅

宿仍然慘淡經營，再投入資源的意願自然降低，因此有必要以旅宿群體型態進行行銷，依服務設施的完善度各自扮演不同角色，以比較公開的資訊提供遊客選擇。

政策說明：

1. 協助旅宿業者在地導覽服務，透過訓練授證方案讓旅宿業者參與深度旅遊的導覽工作，也可增加業者再聘員工的意願，落實在地的就業機會提供，也才能推動東部青年返鄉及西部青年移居東部的政策方向。
2. 目前瑞穗、玉里、池上旅宿已成花東二市旅宿服務的衛星城鎮，但為在空間上進行分散，壽豐(志學)、鳳林、光復、關山等應成為下一階段推動旅宿服務的重要鄉鎮。

五、進出花東軌道運輸供需時空失調、客座率尖離峰兩極發展

目前進出花東縱谷的軌道運輸供給若以實際整體客座率分析已經足夠，但由於訂位系統仍出現尖峰日期與時間不易訂位的爭議，造成民眾有可能選擇放棄前往花東或自行開車前往，再加上花東間的區間車不夠密集，導致乘客搭乘意願低，進而也影響臺鐵的發車意願，進入不利推動花東縱谷間區間車的負向循環。

政策說明：

以光復、玉里為界，協調臺鐵於五、六、日加開花蓮-光復間、光復-玉里間、玉里-臺東間站站停的區間車，班次於上午 9 時至 12 時、14 時至 17 時每 30 分鐘一班，並在 20 時再加開最後一班區間車。若部分車站上下客持續偏低，則對冷門站採取隔班跳蛙停車的行車計畫。相關班表應配合花蓮站與臺東站的太魯閣號與普悠瑪號班表進行無縫接駁。

六、北中南空間規劃未落實，遊客集中於台 9 線沿線與大型火車站周邊

無論過去花東縱谷整體發展計畫、國發會花東永續發展策略計畫、東部永續發展綱要計畫、花東二縣的綜合發展實施方案，都指出應以北、中、南三核心區進行發展，並以服務區塊的概念發展遊

程，但目前分析看來此部分仍未落實，也就是遊客並沒有以三核心進行區內旅遊的概念與做法。

政策說明：

1. 強化關於三核心遊程的推廣，透過行銷手法、獎勵方式、學生校外教學等實質推動。
2. 推動前則必須再次確認三核心遊程的可看度與精彩度，才能避免落成一次性遊程，沒有口碑行銷的機會。
3. 發展中小型火車站的出口意象，營造屬於花東縱谷車站的整體形象，以具體的圖像或景觀引導旅客以火車站周邊步行及自行車可及範圍內的輕便旅行。透過輕便旅行的口碑宣傳達成中小型火車站周邊景點及地方產業行銷的目的。
4. 發展中小型火車站輕便旅行的同時必須檢討周邊都市計畫發展現況，以跨部門整合跨域加值的國家發展重要政策為導向，活化公共空間及土地。

3.2 交通需求分析

花東縱谷觀光運輸需求主要受到三項重大建設影響，蘇花改計畫、花東鐵路電氣化、雙軌化以及可能推動的花東快計畫、南迴改計畫、北宜直鐵計畫。其中花東鐵路電氣化及蘇花改計畫將在民國103至108年間具體影響花東觀光運輸需求，花東快計畫、北宜直鐵及南迴改計畫則較為不確定。未來「蘇花改」通車後，屬於生活型的省道，道路標準較低、交通量受限，因此仍主張發展鐵路為重。

一、運輸需求規劃

依據「東部永續發展綱要計畫」，花東地區運輸構想為發展東部綠色運輸系統，在南北聯外系統方面「以鐵路運輸為主、公路運輸為輔，加強複合式運輸服務」之構想為主要發展原則，並以整合相關運輸資源、增進臺鐵東部幹線複合旅客運輸服務品質為目標。

依旅次目的與旅次起迄點特性，將花東縱谷整體運輸需求分為生活型通勤通學旅次與觀光型休閒遊憩旅次2種需求類別。「生活

型」主要強調班次準點可靠、尖峰時間密集與班次區間符合生活需求；「觀光型」則強調彈性服務、轉乘無縫運輸、班表符合觀光特性需求等。

計畫以「多元運具、無縫接軌」之觀光發展策略，因應每個不同地區發展之觀光需求概念。

二、多元運具運用

在現行已有的鐵公路連運模式下，另提出「鐵鐵連運」概念；即普悠瑪進到花東地區之 22 站，不是每一站都停，應僅停靠花東主要發展區域且具有商業效果之其中 10 個大站，其間的小站再經由適當的行銷包裝，鼓勵遊客停留 1~2 小時的旅遊概念，鼓勵旅客乘坐客運或採「鐵鐵連運」方式，規劃 3 天的行程；先到達主要大站後，再購買鐵路套票，慢慢的利用通勤列車，短暫停留與穿梭在具地方特色的小站間活動。

規劃「需求反應式運輸服務(DRTS)」：利用先進的通訊技術結合符合區域性生活特性打造的彈性運輸服務，不僅可解決因運輸需求低且分散而使得業者營運虧損嚴重，及間接加重城鄉間都市化的差異問題外，還可彌補傳統大眾運輸系統不足，提升公共運輸服務品質，並增加郊區經濟發展與推展觀光。

公共運輸應不具排他性，可依其使用型態和運具，區分大眾運輸與副大眾運輸。DRTS 為一種介於公共運輸與私人運具間的特殊服務型態，即被列為「副大眾運輸系統」；具彈性且適合於離峰時段提供服務和不易使用傳統公車服務地區。相對於大眾運輸的固定路線、固定班次，DRTS 為可彈性調派班次、路線。「需求反應式運輸服務(DRTS)」，促使公共運輸服務更趨完善。

未來仍應以「人本交通」理念為重，除滿足生活需求外，並有環保、優質的環境管理。人本交通分為公共運輸與私人運輸，例如空間、時間、服務品質、資訊及無縫接軌，政府部門應針對現有資源整合及有效檢視與運用下，帶動當地觀光產業發展。

3.3 風景區承載量分析

承載量 (Carrying Capacity) 是指整體環境系統在可接受的改變條件下，所能承受之人口數上限或實質開發的程度 (Schneider, Godschalk, Axler, 1967)，承載量是在環境生態、社會、經濟發展下，各面向所進行的多元量化評估。

永續發展趨勢中，土地使用強度與內容由過去需求導向轉型為同時注重環境供給面永續發展的土地使用規劃。承載力主要以資源供給為導向，評估可供活動系統需求的供給量及環境自我復原能力，且於環境可容忍範圍內滿足人為各項發展需求而不致影響永續環境。

在承載量的限制議題上，不論何種設施、空間或業別都有其上限，但困難的是超過多少的承載量上限後會帶來負面影響。擁有豐富天然資源的花東縱谷生態與文化遊憩區域，其空間衝擊不易評估，不如認真看待環境永續經營，避免可能在未來 10 年間將原有地景風貌的天人資源消耗殆盡，故本計畫希望透過承載量的概念探討其內涵，以維持花東縱谷生態與文化旅遊區域之環境永續概念。

對環境影響而言，大量的遊客在短時間內湧入同一地點空間，對其區域設施及生態環境的破壞容易造成不易回復的狀況。對於生態敏感地區而言，如果承載量的觀念薄弱，區域內的店家會希望越多的遊客前來消費，產生觀光財經濟效益，區域外的遊客也會在行銷宣傳下前往著名觀光景點，進行旅遊行為，在此推拉效應下，自然資源會逐漸耗盡。因此，鼓勵國內外遊客從事觀光活動的同時，縱使為觀光產業帶來正面效益，但過多的遊客出現在同一景點所造成的擁塞、環境髒亂等遊憩體驗的負面感受，皆會影響遊客對觀光目的之觀感，甚至不願意再度重遊。以下將就環境及遊憩面向進行承載量分析。

3.3.1 環境及自然生態承載量分析

容受力 (Carrying Capacity) 是指環境體系在不遭受嚴重破壞之條件下，所能承受之人口極限或實質開發之程度 (Schneider, Godschalk, Axler, 1978)，環境容受力自然環境生態與社會經濟發展下的人為生態，在複合且多層面向為考量下所進行的量化評估。

現今規劃需由環境永續角度思量，並以生態環境保育與發展需求相互並存之下對土地使用加以限制，為未來永續國土規劃之發展重點與目標。以下針對花蓮縣、臺東縣之環境容受力資料，整理如表 3.3-1。

表 3.3-1 花東二縣環境容受力資料綜整

項目		花蓮縣	臺東縣
土地 容受力	自然環境 容受力	現階段花蓮縣自然環境容受力負荷問題尚無須堪虞。並預測民國 115 年活動人口約 38~42 萬人，對於花蓮縣而言，自然環境容受力是足以負荷。	現階段臺東縣自然環境容受力負荷問題尚無須堪虞。並預測民國 115 年活動人口約 26~30 萬人，對於臺東縣而言，自然環境容受力是足以負荷。
	活動人口	<p>A. 以觀光景點人口推估：根據交通部觀光局民國 102 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計及國人旅遊狀況調查之國人國內旅遊重要指標顯示，假設每人每天至少造訪 3 處景點、國內旅遊平均停留天數為 2.7 天。綜合上述，花蓮縣每日觀光人口數為 11.9 萬人，加上民國 102 年花蓮縣戶籍統計人口約 33.4 萬人，推估花蓮縣每日活動人口為約 45.2 萬。</p> <p>B. 以大眾運輸系統搭乘人次推估：花蓮縣主要大眾運輸系統共可分為陸運（鐵路、公路）、空運及船運，以旺季作為推估基礎，藉以推估花蓮縣大眾運輸系統搭乘人次。花蓮縣每日大眾運輸系統搭乘人次為約 3.4 萬人。</p> <p>綜合上述二種計算方式（以觀光景點人數推估、以大眾運輸系統搭乘人次推估），顯示花蓮縣每日活動人口約為 42.6 萬人。</p> <p>C. 未來活動人口推估：花蓮縣於民國 115 年的總活動人口，低推估約 37.8 萬人，中推估約 40.8 萬人，高推估約 42 萬人，顯示民國 115 年活動人口約 38~42 萬人。</p>	<p>A. 以觀光景點人口推估：「臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略—東部區域」民國 95 至 115 年平均年成長率，推估民國 115 年臺東縣尖峰日遊客量，計入平均停留 2.7 日則低推估為 6.75 萬人次，中推估為 8.51 萬人次，高推估為 9.1 萬人。</p> <p>B. 以大眾運輸系統搭乘人次推估：臺東縣每日大眾運輸系統（鐵路、公路、空運及船運）搭乘人次約為 1.7 萬人，依民國 102 年臺東縣戶籍統計人口 22.5 萬人，推估臺東縣每日尖峰活動人口為 27.2 萬人。</p> <p>C. 未來活動人口推估：臺東縣於民國 115 年的活動人口，低推估時約 26.9 萬人，中推估時約 28.9 萬人，高推估時約 29.8 萬人，顯示活動人口約在 26~30 萬間。</p>

項目		花蓮縣	臺東縣
土地 容受力	廢棄物 處理容受力	花蓮縣境內並無垃圾焚化爐，北中南區域各有不同垃圾處理方式，北花蓮將廢棄物運送至宜蘭縣焚化爐，其他二區則以廢棄物掩埋為主。倘以前述方式辦理，尚足以供應 6.4 年使用，因此初估花蓮縣目前廢棄物處理容受力仍在負荷程度之內。未來考量目標年(民國 115 年)活動人口，將不足以應付未來需求，建議未來應透過新設置的垃圾掩埋場、資源回收等環保措施持續推動因應需求。	臺東縣境內主要垃圾處理方式以垃圾掩埋為主，雖焚化爐已完工，但目前未啟用。民國 102 年臺東縣平均每日產生約 218 公噸垃圾，但 10 處營運中公有垃圾掩埋場尚有 22 萬公噸可掩埋容積，因此初估目前廢棄物處理容受力仍在負荷程度內。未來廢棄物處理容受力預估，依照目前垃圾掩埋場容量，是不足以應付未來需求，建議透過新設置垃圾掩埋場、資源回收，或啟用焚化爐等環保措施持續推動，因應未來之需求。
	防災 容受力	A. 緊急避難場所：以 1 人平均 1 平方公尺避難空間計算。	
		約可容納 1,508.1 萬人。	約可收容 789.3 萬人。
		B. 臨時避難場所：以鄰里公園、大型空地、廣場、停車場為主，以 1 人平均 2 平方公尺避難空間計算	
		約可收容 326.3 萬人。	約可收容 115.1 萬人。
		C. 臨時收容場所：以全市型公園、體育場所、兒童遊樂場為主，以每人 2 平方公尺避難空間計算。	
		約可收容 36.7 萬人。	約可收容 14 萬人。
		D. 以學校、社教機構、機關、醫療衛生機構及活動中心為主，以每人平均 5 平方公尺避難空間計算。	
		約可收容 143.4 萬人。	約可收容 81.3 萬人。
		E. 未來防災容受力預估：根據花東二縣預測之民國 115 年活動人口，對於現況各種避難空間而言，是足以負荷的，然須注意則是防災物資與設備須定期更新與整備，以因應天災帶來各種不可預測之災情與損失。	
	都市計畫 公共設施 容受力	A. 停車場用地： (A)不得低於計畫區內車輛預估數 20%之停車需求：以平均每車位面積為 30 平方公尺。	
		經計算後花蓮縣需劃設 89.53 公頃之停車場用地面積，現行花蓮縣 19 處都市計畫區計有 17.07 公頃停車場用地，不足 72.46 公頃。	經計算後臺東縣約需劃設 49.73 公頃之停車場用地面積。現行臺東縣 17 處都市計畫區內劃設有 18.38 公頃停車場用地，故本計畫停車場用地面積尚不足 31.35 公頃。
		(B)不得低於都市計畫商業區面積 12%之停車需求：	
		以現行花蓮縣 19 處都市計畫區，須劃設 25.45 公頃，以目前劃設面積，不足 8.38 公頃。	臺東縣 17 處都市計畫區內，需劃設 12.23 公頃停車場，現行計畫區內劃設有 18.38 公頃，故尚可因應目前使用狀況。
		B. 休閒遊憩型公共設施：包含公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、體育場，並以每人擁有綠地面積檢討，平均每人至少須有 20 平方公尺綠地面積。	

項目		花蓮縣	臺東縣
土地 容受力	都市計畫 公共設施 容受力	花蓮縣都市計畫區內休閒遊憩型公共設施面積計有 757.38 公頃。	臺東縣都市計畫區內休閒遊憩型公共設施計有 239.83 公頃。
		(A)現況人口享有綠地面積：	
		以花蓮縣都市計畫現況人口，每人享有綠地面積約為 30.85 平方公尺，與平均每人至少需求綠地面積多 10 平方公尺，即表示休閒遊憩面積足夠。	以臺東縣都市計畫現況人口，每人享有綠地面積約為 17.89 平方公尺，與平均每人至少需求綠地面積少 2.11 平方公尺，顯示目前劃設面積不足。
		(B)計畫人口享有綠地面積：	
		以都市計畫區人口，每人享有綠地面積約為 13.97 平方公尺，與平均每人至少需求綠地面積少約 6 平方公尺，代表現有劃設範圍不足以供應總計畫人口之綠地需求。	以都市計畫區人口，每人享有綠地面積約為 7.07 平方公尺，與平均每人至少需求綠地面積少約 12.93 平方公尺，代表現有劃設範圍不足以供應總計畫人口之綠地需求。
水資源 容受力	現況水資源 供需情形	A. 供水設計供水人數是否以供應現況活動人口之需求：	
		花蓮縣有 13 處供水系統。以目標年(民國 115 年)活動人口，以供水人數而言，花蓮縣目前尚能供應每日活動人口所需，未來則顯不足，如遇枯水期，須注意供水情形。	臺東縣計有 19 處供水系統。以目前所推估之臺東縣每日活動人口約 23~24 萬人，以供水人數而言，臺東縣目前尚能供應每日活動人口所需。
		B. 總系統供水量是否滿足每人每日生活用水量之需求：	
		現階段每日供水量足以滿足活動人口之用水需求量，然考量未來花東二縣推動觀光發展之目標，為舒緩用水需求量，未來須考量是否另闢水源以符合未來花東二縣發展需求。	
水資源 容受力	地下水資源	藉透水鋪面儲存於地表下之地下水汲取方式，以供旱季使用，此為調節河川流量以確保地表水供應無缺的必要開發方式，花蓮縣地下水可被利用為公共及灌溉給水。	-
	目標年 水資源 供需情形	目標年民國 115 年每日生活用水量約為 10 萬公噸，以每人每日用水量 0.3 公噸計算，需用水人數約為 33.5 萬人，以現階段花蓮縣 13 處系統設計供水人數為 36.1 萬人，應能負荷未來戶籍人口用水需求。	目標年民國 115 年每日生活用水量約為 6.9 萬公噸，以每人每日用水量 0.3 公噸計算，需用水人數約為 23 萬人，以現階段臺東縣 19 處系統設計供水人數為 24.2 萬人，對未來活動人口用水需求，仍有一部分缺口，應及早提出因應之道。
	未來供水 容受力預估	根據目標年預測之總活動人口（包含居住人口與觀光人口）約在 38~42 萬間，對於花蓮縣目前供水系統而言，將不足以供應未來活動人口所需，再加上設備老化或其他因素，因此建議花蓮縣仍須增加供水設施及確實執行經濟部自來水降低漏水率計畫(102-111 年)，及依「東部地區永續發展計畫」指示：「於枯水期時以地下水支應」。	依據預測之民國 115 年活動人口約在 26~30 萬間，對於臺東縣而言，以目前臺東縣供水現況而言，是足以供應所有活動人口，然供水相關設施須考量設備老化及活動人口快速成長或其他因素，因此建議臺東縣仍須增加供水設施。

項目		花蓮縣	臺東縣
能源 容受力	電力 供應情形	花蓮縣目前規劃有 2 處發電廠，電力不足以供應花蓮縣用電需求，故須依靠中部日月潭發電廠供應，然倘遇天災或不可預期之意外，將不足以供應其用電需求。	臺東縣目前規劃有 4 處發電廠，電力不足以供應臺東縣之用電需求，因此須依靠中部日月潭發電廠、北部核四廠等運輸而來，然因運輸電力係橫跨中央山脈，如遇天災或不可預期之意外，臺東縣供電將不足以供應其用
	未來電力 資源容受力	根據目標年活動人口數，目前靠外地發電廠下，足以供應花東二縣的用電需求，但隨著供電系統老化或其他不可抗拒之因素影響，未來仍須注意供電設施的檢測、更新、興建等，以因應未來需求。	
終極 人口		終極人口是指地區人口規模上限，避免人口無限制的成長，並確保居民生活品質。	
		依花蓮縣活動人口推估未來民國 115 年約有 38~42 萬人及相關受力等亦可滿足基本需求，為確保環境資源永續與居民生活品質良好之前提下，未來花蓮縣終極人口約為 36 萬人。	假設非都市土地每人居住樓地板面積為 60 平方公尺，可得知臺東縣非都市土地可容納居住人口約 40.5 萬人，故臺東縣可容納居住人口數約 74.5 萬人，約為現況人口 3.3 倍。

資料來源：擬定花蓮縣區域計畫及研究規劃，民國 104 年。擬定臺東縣區域計畫及研究規劃，民國 103 年。暨本計畫整理。

一、自然生態環境承載量

花東二縣目前正在進行區域計畫研擬工作，依照目前進度；報告中對於花東二縣自然環境承載量，均同時指出花東二縣受地理區位影響，境內以林地、山坡地、國家風景區與農地為主。花蓮地區整體綠覆範圍較高，對於自然環境承載量影響相對為低，加上大部分地區，未遭人為破壞，故現階段花東二縣自然環境承載量負荷問題尚無須堪虞。

生態環境方面，花東縱谷東有海岸山脈，西有中央山脈，谷地與山脈高度相差 2 千多公尺，橫跨亞熱帶及熱帶，谷地之水系縱橫密布，形成許多河谷、沼澤，加上大部分地區，未遭人為破壞，故生態景觀相當豐富。主要植物群落分為暖溫帶常綠闊葉林群落、熱帶雨林群落以及灌叢植物群落 3 類。其中部分地區已開發為森林遊樂區，具有極高的生態容納量，可同時進行遊憩規劃與生態保育的工作。由於因開發較少，林相豐富，野生動物的棲息地頗為完整，以鳥類 100 餘種最多，哺乳類 24 種，淡水魚 29 種。

民國 105 年 8 月 31 日，花東縱谷為確保東部區域旅遊景觀品質，及因應未來於景觀遊憩管理及觀光發展將面臨之挑戰，避免恣意開發建設破壞景觀，導入永續發展觀光之理念，啟動觀光環境承載量分析，建立東部觀光承載量分析及生態保育機制，於花蓮縣環境永續教育中心集賢館，召開「東部區域整體觀光發展政策意見交流座談會(花蓮場)」。

綜上，針對工程、觀光和行銷面，提出未來花東縱谷減輕對自然環境衝擊並兼顧生態保育的具體作法：

(一)工程面：導入「環境友善措施」

生態健全及其保育功能與國土保全息息相關，如何在工程施作兼具防災與生態效益，是保育治理工作之重要課題。

生態工程與河川復育的理念在歐、美、日、澳等先進國家發展已久，儼然成為現代流域管理與水利工程設計規劃之基礎，其主要策略為：營造多元自然河川型態達到環境與物種復育的積極方式，及消彌或減低人為干擾而達到溪流回復自然樣貌。

環境友善的工程理念係指生態工程依循自然環境條件採取因地制宜的設計，達到人與環境的互利共生。過去的治理思維較侷限於工程設計，以水文、安全係數、防砂量體及保全居民等為主要考量，隨著生態思維的影響，從傳統的治理工程，漸漸轉變為以工程手段來復育環境，營造生物多樣性之自然生態，避免棲地、植物單一化而影響自然演替之過程。

環境友善措施之選擇，以干擾最少或儘可能避免負面生態影響之方式為優先，依循迴避、縮小、減輕與補償 4 個原則進行策略考量。

1. 迴避：迴避負面影響之產生，並避免大量施作硬體設施。
2. 縮小：縮小工程量體之施作，如工程減量設計或縮小施工範圍等。
3. 減量：減輕工程對生態系統造成的傷害，採取衝擊影響較小的工法或選用自然友善的材料施作等。
4. 補償：以營造、保留或增加棲地作為任何重要損失的補償。補償分為現地或非現地(異地)進行減輕傷害的措施。現地補償；利用工程方法或管理限制其傷害之擴大。非現地(異地)補償；則透過

鄰近區域之分析，對於受工程衝擊之敏感區，創造或重建與敏感區同性質之棲地，若鄰近環境不適合做為同性質之棲地，則考量利用不同性質之棲地來增加整體的生態效益。

(二)觀光面：建立「生態旅遊」服務

花東縱谷為放眼國際的思維，營造「宜遊、宜住」的東部遊憩氛圍及生活美學，有計畫的打造花東地區成為具國際水準的觀光渡假勝地，創造地屬偏遠卻擁有豐富自然人文色彩的附加觀光產值為優勢。因此，將結合在地產業及自然文化資源，推廣生態旅遊，行銷縱谷觀光產業。

行政院永續發展委員會在綜合了國內、外學者的意見後，於民國 92 年底提出的「生態旅遊白皮書」，提出生態旅遊辨別的 8 項原則。

1. 必須採用低環境衝擊之營宿與休閒活動方式。
2. 必須限制到此區域之遊客量(不論是團體大小或參觀團體數目)。
3. 必須支持當地的自然資源與人文保育工作。
4. 必須儘量使用當地居民之服務與載具。
5. 必須提供遊客以自然體驗為旅遊重點的遊程。
6. 必須聘用瞭解當地自然文化之解說員。
7. 必須確保野生動植物不被干擾、環境不被破壞。
8. 必須尊重當地居民的傳統文化及生活隱私。

此外，生態旅遊具有 3 大特點；一、仰賴當地資源的旅遊；二、強調當地資源保育的旅遊；三、維護當地社區概念的旅遊。為落實生態旅遊的管理，各層面參與者須訂定其規範，並確實依據規範執行相關業務，且隨時監測旅遊行為對生態旅遊的影響，即時就應採取管制與復育措施之時機，維護自然環境之永續。實施生態旅遊規範之效益，如下：

1. 促進自然環境的改善，使地方資源與旅遊事業能永續經營。
2. 改善當地旅遊地區的意象，並產生具有市場競爭力的優越條件。
3. 改善當地旅遊產品與服務的品質。
4. 促進遊客導向環境負責任的旅遊型態。
5. 改善旅遊業的形象、團隊精神與動機。

6. 促使旅遊業者以更有效的經營策略降低成本。
7. 增加當地居民就業機會，開創當地文化產業市場。
8. 改善當地居民生活環境品質，減少人口外流現象。

生態旅遊不是一種單純到原始的自然生態環境從事休閒與觀光的活動，而是以環境教育為工具，同時連結對當地居民的社會責任，配合適當的機制，並不改變當地原始生態與社會結構的範圍內，從事休閒遊憩與深度體驗的活動。生態旅遊與眾旅遊不同，它有環境保護的任務，有環境教育的內涵，有社區參與的精神，有永續利用的目標。生態旅遊規範就是一種管理規則，藉著規範的遵守與操作，使政府機構、企業部門、社區組織、當地居民能瞭解正確的環境政策與管理的重要，讓環境保護與觀光遊憩相輔相成，達到永續觀光的目標。

(三)行銷面：力行「綠色旅遊」精神

「綠色旅遊」是未來的趨勢，包含「綠色旅遊獎勵系統」與「遊程資訊整合系統」二面向，是一種對環境衝擊最小的旅遊型態，旅遊業者建立良好的措施與獎勵系統，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。

1. 綠色旅遊獎勵系統

「綠色旅遊」是一種對環境衝擊最小的旅遊型態，旅遊業者在其中建立良好的設施和措施，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。旅客除了享受生態，也可在環境中體驗人文之旅。

綠色旅遊可以透過 3 個項目推廣，首先是大眾運輸工具的建立及整合，讓遊客以便捷而低碳的方式旅行。再者，設置在地的導覽系統，讓旅遊資訊無紙化且快速流通給遊客，有效達到低碳節能的精神。最後，整合社區旅遊的概念，將同一地區的展覽館、商家甚至是巷弄文化，都規劃進旅遊路線，活絡地方經濟。

2. 遊程資訊整合系統

藉由智慧型手機 APP 程式的設計，讓民眾下載了解或使用欲辦理之行銷、推廣內容。APP 程式內容；介紹觀光資訊資料庫元

素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，甚至與 google map 結合。讓旅客將資訊隨身帶著走，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

二、公共設施服務承載量

依據花東二縣區域計畫進度報告中；現階段每日供水量足已滿足花東二縣活動人口之用水需求量，然考量未來花東地區推動觀光發展之目標，為舒緩用水需求量，未來應考量另闢水源以符合未來花東地區發展需求。惟花東地區現行環境承載量，另闢水源確實有難度，且民國 90 年水利署政策環評已具體說明臺灣已難以開闢水源。故應檢視其可容受之最適發展計畫，以保障業者需求與環境平衡。

因此，本計畫應依據經濟部積極推動之「三全」；即「全國」、「全民」、「全面」的節約用水運動，希望透過中央與地方政府協力推動，民間與政府攜手努力，全民共同參與，一起打造節水型社會。

水資源的開發日益困難，面對缺水問題，除明確因應措施外，重要的是應有「開源」和「節流」觀念。須從用水管理、用水減量、雨水貯留利用和水回收再利用等概念思考節水方法，並營造節水環境，針對既有建築物或新建工程中，規劃裝設(換裝)省水器材，來達到用水減量之目的，並評估設置規劃雨水貯存槽收集雨水或以雨水和生活雜排水回收併用，來替代沖廁用水或澆灌用水等次級用水，減少對自來水之依賴，以達到全方位節約用水目標。

(一)節水方案構思與節水方法

在決定推行與投入節水工作前，須掌握用水結構特性與釐清各種節水方法技術的屬性與適用對象，是日後節水是否成功，用水效率是否提升的重要關鍵。節水工作可依序從「瞭解用水現況」、「掌握用途別特性」、「節水方案可行性評估與施行」及「持續追蹤與改善」等 4 個步驟進行。

1. 瞭解用水現況

執行節水計畫之初，應就用水相關資料與數據，包括近年用水水費/水量紀錄、各用水用途的分項資料(即各用途/類別的用水量彙總表)、各用水用途的實際支出(包括購買、水處理、再生、排放等費用)等，充分瞭解各用途別的用水狀況及成本。

2. 掌握用途別特性

全面性調查，各用途別的用水相關資料，並清楚明瞭用水設備分布狀況與運轉情形後，構思規劃節水改善方案或降低水資源的耗用做準備。

3. 節水方案可行性評估與施行

根據外在條件例如節水所能獲致的成果、經濟效益、器材設備使用年限等因素，客觀評估節水方案，以及階段性採行的節水步驟和措施。

4. 持續追蹤與改善

持續就施行的各項節水方案、措施的落實情形、執行前後的相關數據資料記錄分析。同時藉此變更其他尚未改善的場所設備。

節約用水是行為管理與技術運用的結合，可從用水管理、用水減量、雨水貯留利用和水回收再利用等概念思考，並視地理環境、水源供應與政府水資源開發利用整體策略等實際狀況因應，節水方法如圖 3.3-1。



圖 3.3-1 節水方法概念圖

資料來源：經濟部水利署，機關學校節約用水技術手冊，民國 100 年

(二)用水管理

1. 用水資料清查

節約用水第一件要件即是清查整個用水的來龍去脈，所使用的用控水器材，如水龍頭、馬桶是否屬於節水型。是重要的考量因子。

2. 用水系統管制與維護措施

指加強或改變用水系統的管制、維護措施，以節約用水。

(三)用水減量

藉由一般沖洗、沖廁、廚房用水、飲用水、澆灌、游泳池、冷卻水塔用水等進行訓練與宣導用水減量之改善，即可達到節水目的。

1. 節水宣導活動

是指利用文宣、集會等，介紹節約用水的觀念與知識，進而養成良好用水習慣，以減低用水量。

2. 省水器材換裝與使用

推廣換裝與使用符合原器材設計功能(如：水龍頭要能達到洗淨之效果、馬桶可將污物沖乾淨等)及不影響原用水習慣前提下，具合宜、適切的低水量功用的省水器材。

3. 綠地澆灌

(1)土壤改良

對保水性差的土壤可以混合保水性較佳的有機質土，添加濕潤介質或保水聚合物，如蛭石、蛇木屑、稻穀、木屑、泥炭土等，提高土壤的透水與蓄水能力。

(2)殘體敷蓋

除樹幹及花圃外，綠地空間可以草類殘株樹皮、木屑、礫石等敷蓋。植物的選擇與配置，在種植時宜稍加規劃，按植物需水性分區栽種，便可分區調整澆水用水量。

(3)採用有效率的澆水設備

使用澆水、灑水系統時，噴灑範圍不要超出綠地空間外。灑水系統以自動定時方式(雨天毋須噴水)；灑水時間設在清晨或傍晚。花圃則以微灌方式進行澆水；以滴嘴滴罐向個別植物施水，或以低流量噴霧器對整個花圃施水。

(4)適量給水

草皮的有效施水方式是僅給予它足夠存活的水；等到表土開始乾燥時才進行澆水，並在 24~48 小時內給予它 20 公分的水量即可。

(5)適量剪草

草皮不宜修剪過短，至少保留 10~15 公分高度之草株，可以避免草根曬壞，亦可減少地面水分蒸發，節省澆水。

4. 冷卻水塔效率用水管理

指經過熱交換器或熱傳表面而間接達到冷卻效果的間接冷卻用水。建築物開放式冷卻水塔之水經冷卻後不斷循環使用，水中所含溶存固體及懸浮固體物濃度不斷提高，當溶存固體物超過一定飽和溶解度值時，沉積現象必然發生，故必須藉由排放，降低溶存物質的含量在某種範圍內，由補充新水來沖稀冷卻循環水中所含溶存物質濃度，因此冷卻循環水勢必須以增加濃縮倍數來降低其排放量，進一步達到節水的目的。

(四)雨水貯留利用

將雨水以天然地形或人工方法予以截取貯存，主要是以屋頂、地面集流為主，適用在農業灌溉上或做為工業、民生用水之替代性補充水源，其他用途如消防用水與降低城市暴雨洪峰負荷量等多目標用途。

(五)水回收再利用系統

指有計畫將使用過的水加以引導、儲存或簡單處理後，再度使用。但因涉及處理費用與管理維護等費用，變通之做法是將乾淨水與髒水先行分流。

三、在地居民承載量

以花東二縣政府民政處民國 93 至 104 年 2 月戶籍登記人口數之數據為基準，以線性函數進行未來至民國 114 年戶籍登記人數推估。推估計算式如下：

$$y = -0.3066x + 59.082$$

$$R^2 = 0.9769$$

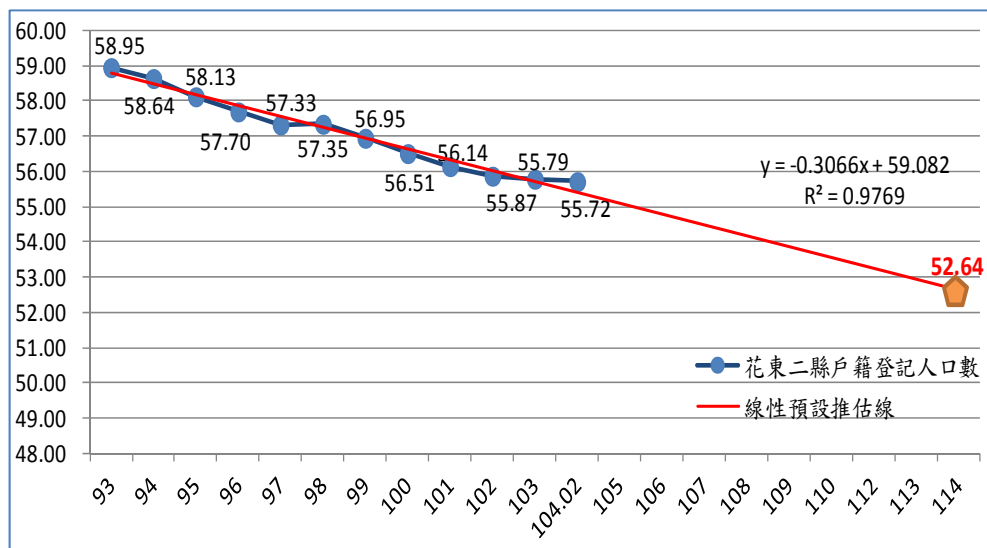


圖 3.3-2 民國 93~114 年花東二縣戶籍登記人口數推估預測圖

資料來源：花東二縣政府民政處，戶籍登記人口數
民國 93 至 104 年 2 月。暨本計畫繪製

再者，依據二縣民國 104 年 2 月人口數為基礎，依據過去 11 年人口成長率約為-0.51%推估，再扣掉花蓮新城鄉及臺東太麻里以南鄉鎮與綠島蘭嶼後，花東縱谷影響圈的戶籍人口約 50.3 萬人。推估人數如表 3.3-2 所示。

表 3.3-2 花東縱谷戶籍人口數推估表

項目	人口數
花蓮縣人口數(104.2)	333,070
臺東縣人口數(104.2)	224,092
花東總人口數(104.2)	557,162
花東縱谷 15 鄉鎮人口數(104.2)	170,652
花東縱谷影響圈內人口數(104.2)	502,784
114 年花東二縣人口數預估	526,434
114 年花東縱谷 15 鄉鎮人口數預估	162,977
114 年花東縱谷影響圈內人口數預估	480,171

*：扣掉與花東縱谷較無相關新城、綠島、蘭嶼、達仁、大武、金峰、太麻里
資料來源：花蓮縣政府民政處及臺東縣政府民政處，民國 93 年至 104 年 2 月。
暨本計畫整理。

茲就上述，比照民國 114 年花東人口預測人口數遠低於花東二縣環境容受力，表示目前足以負荷未來地區居民生活需求。

四、其他承載量

其他包括電力、廢棄物處理、防災以及都市計畫公共設施等承載量分析，在花東二縣各別之區域計畫中都已经指出目前均足以負荷未來發展需求。

3.3.2 遊憩承載力分析

考量花東二縣皆以觀光為全縣發展重心，大量的觀光人口勢必對風景區有所影響，觀光客實際進入花東縱谷風景區比例甚高，基於花東二縣特殊地理區位，因此本計畫所推估之遊客數，以花東二縣主要觀光遊憩據點遊客人數統計、停車場服務能力與住宿供需資料為基礎進行推估，說明如下。

一、遊客承載量推估

(一)花東縱谷年遊客量推估

首先以交通部觀光局民國97至103年臺灣觀光統計年報之國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計之數據為基準，進行未來至民國114年遊客人數推估，推估模式以對數函數進行遊客預測較能符合現有遊客成長趨勢。線性函數推估計算式如下：

$$y = 31.773x + 226.46$$

$$R^2 = 0.5652$$

對數函數推估計算式如下：

$$y = 80.638 \ln(x) + 255.34$$

$$R^2 = 0.3659$$

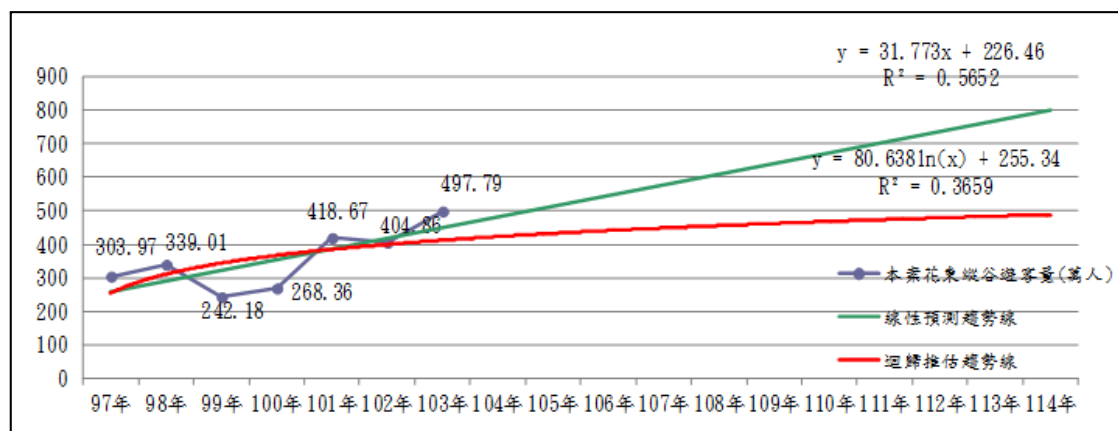


圖 3.3-3 民國 97~114 年花東縱谷遊客量推估預測圖

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國97至103年。暨本計畫繪製

由此推估函數進行計算，未來花東縱谷旅客成長推估如表：

表 3.3-3 花東縱谷民國 104~114 年遊客人次推估表(單位：萬人)

歷年國際 遊客人次		97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年
		303.97	339.01	242.18	268.36	418.67	404.86	497.79
遊 客 人 次 推 估	年度	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年
	線性預測	480.64	512.42	544.19	575.96	607.74	639.51	671.28
	迴歸推估	423.02	432.52	441.02	448.70	455.72	462.17	468.1
	年度	111 年	112 年	113 年	114 年			
	線性預測	703.06	734.83	766.60	798.37			
	迴歸推估	473.71	478.92	483.80	488.41			

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國 97 至 103 年。暨本計畫整理。

其次，依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，東部觀光人口將依發展程度繼續上升，故設定 3 種情境作推估情境，情境一為區域低度發展；情境二為區域中度發展；情境三為區域高度發展，另就民國 103 年臺灣觀光統計年報之花東縱谷遊客人數統計數據為基準。分析 3 種情境下至民國 114 年時遊客總量。推估於情境一區域低度發展約為 545.67 萬人次；情境二區域中度發展約為 647.54 萬人次；情境三區域高度發展約為 682.44 萬人次。

表 3.3-4 民國 114 年花東縱谷 3 種情境之觀光遊憩人數推估表

縣市	103 年 花東縱谷 遊客量(人)	114 年推估遊客量(人)			103-114 年平均年成長率(%)		
		情境一	情境二	情境三	情境一	情境二	情境三
花蓮縣	2,934,614	3,245,642	3,896,167	4,105,786	0.92	2.61	3.10
臺東縣	2,043,293	2,211,075	2,579,200	2,718,618	0.72	2.14	2.63
總計	4,977,907	5,456,718	6,475,367	6,824,404	0.82	2.38	2.87

資料來源：交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)民國 101 年。暨本計畫整理

因此，由表 3.3-3 及表 3.3-4 可以了解，從交通部觀光局民國 97 至 103 年臺灣觀光統計年報之遊客人數統計數據為基準，分析至民國 114 年花東縱谷遊客人次推估，或引用交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法設定不同情境之平均成長率，計算於民國 114 年花東縱谷 3 種情境遊客人次。未來在民國 114 年時花東縱谷遊客人次將落在 488.41 萬與 798.37 萬人次之間。

(二)花東縱谷日尖峰遊客量推估

在花東縱谷活動的日尖峰觀光人數推估方面，交通部觀光局臺灣觀光統計年報之民國 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，花東縱谷全年度總遊客人數約為 405 萬人，於花蓮縣境內觀光遊憩區之遊客人數約為 293 萬人，於臺東縣境內觀光遊憩區之遊客人數約為 204 萬人。

若以花東縱谷民國 103 年 7 月遊客尖峰數進行計算，花東二縣共約有 79.98 萬人次，如果以每人每天前往 2 個主要風景區計算，則花東二縣該月實際遊客人數應約為 2.89 萬人次。若換算為每日，依據交通部觀光局中華民國 103 年國人旅遊狀況調查之國人國內旅遊重要指標分析，國人以利用周末或星期日從事旅遊比例為 57.9%，若以民國 114 年設定，每位遊客平均在花東縱谷旅遊停留時間為 2.75 天，則可推估民國 103 年每日在花東縱谷活動的日尖峰人次約為 5.79 萬人次，日尖峰觀光人數約為 7.96 人。

表 3.3-5 花東縱谷國家風景區遊客人數月別統計表

觀光遊憩區	縣市別	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月
鯉魚潭風景特定區	花蓮縣	216,887	241,782	68,687	94,717	87,300	108,054	130,055
池南國家森林遊樂區		2,151	3,714	3,531	5,332	4,066	3,744	4,546
新光兆豐休閒農場		14,806	26,729	18,307	19,618	16,371	18,819	28,020
富源國家森林遊樂區		4,233	7,706	5,694	5,599	5,150	4,429	6,706
花蓮觀光糖廠		41,045	67,637	43,192	47,294	46,454	59,067	87,535
立川漁場		11,440	22,950	28,600	29,700	41,000	42,500	70,500
關山親水公園	臺東縣	9,850	16,774	10,376	8,063	7,699	7,870	14,241
池上牧野渡假村		8,636	10,068	6,073	7,208	7,903	9,335	13,329
初鹿牧場		29,590	46,621	23,852	22,052	23,622	28,236	60,835
鹿野高臺		22,626	42,242	29,145	29,138	32,343	221,130	339,150
原生應用植物園		13,959	20,471	18,916	20,305	22,755	20,394	29,101
布農部落		6,273	10,929	8,594	7,959	10,462	9,475	15,742
觀光遊憩區	縣市別	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	總計	
鯉魚潭風景特定區	花蓮縣	151,366	74,267	107,965	87,459	96,539	1,465,078	
池南國家森林遊樂區		5,998	3,068	4,061	3,139	2,503	45,853	
新光兆豐休閒農場		28,219	14,379	24,336	17,437	11,141	238,182	
富源國家森林遊樂區		8,622	4,184	7,064	4,785	4,583	68,755	
花蓮觀光糖廠		104,777	83,803	51,004	39,212	24,361	695,381	
立川漁場		67,200	26,800	28,800	29,750	22,125	421,365	

觀光遊憩區	縣市別	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	總計
關山親水公園	臺東縣	17,221	5,319	7,983	6,425	5,233	117,054
池上牧野渡假村		13,677	9,093	11,833	8,840	7,881	113,876
初鹿牧場		54,380	23,753	29,894	22,257	20,381	358,473
鹿野高臺		223,832	27,656	39,371	28,156	24,550	1,059,339
原生應用植物園		27,389	16,331	20,204	18,074	15,790	243,689
布農部落		17,483	7,376	12,001	10,357	7,211	123,862

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，民國 103 年

若以 7 月遊客尖峰數進行計算，花東二縣共約有 79.98 萬人次，如果以每人每天前往 2 個主要風景區計算，花東二縣該月實際遊客人數應約為 39.99 萬。若換算為每日，依據交通部觀光局中華民國 103 年國人旅遊狀況調查之國內旅遊利用周末或星期日之比例為 57.9%，若以本計畫在民國 114 年設定，每位遊客平均在花東縱谷旅遊停留時間為 2.75 天，則可推估民國 103 年每日在花東縱谷活動的日尖峰人次約為 5.79 萬人次，日尖峰觀光人數約為 7.96 萬人。

表 3.3-6 民國 103 年花東二縣主要觀光遊憩據點尖峰遊客數推估表

項目	尖峰月人次	日尖峰人次	日尖峰實際人數	日尖峰觀光人數
花東縱谷之花蓮 主要觀光遊憩據點遊客數	327,362	23,693	11,847	32,578
花東縱谷之臺東 主要觀光遊憩據點遊客數	472,398	34,190	17,095	47,011
花東縱谷 主要觀光遊憩據點遊客數	799,760	57,883	28,942	79,589

註：1. 尖峰月人次：依據交通部觀光局臺灣觀光統計年報之 103 年主要觀光遊憩據點遊客人數統計量為依據，擷取於該年度(103 年)之尖峰(7)月數值。

2. 日尖峰人次：於該年度(103 年)之尖峰(7)月中，推估某一日為湧入花東縱谷遊憩區內遊客量最高人次。

3. 日尖峰實際人數：本計畫依據日尖峰人次數據，假設每人每天前往 2 個主要風景區計算，故實際人數應為日尖峰人次/2=實際人數。

4. 日尖峰觀光人數：旅遊人數是指旅遊目的國家地域地區在一定時期內所接待的旅遊者總人數。

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，及中華民國 103 年國人旅遊狀況調查，民國 103 年

本計畫預測民國 114 年觀光人口數，依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，及蘇花改通車與花蓮臺東鐵路運能提升後，觀光人口將會繼續上升，因此設定 3 種情境(如表 3.3-4)，平均成長率分別 0.82%、2.38%、2.87%，則花東縱谷每日觀光人數與觀光人口數分別如表 3.3-7 所示。

表 3.3-7 花東縱谷民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表

項目	103 年 觀光遊憩人數	114 年觀光遊憩人數推估		
		情境一(0.82%)	情境二(2.38%)	情境三(2.87%)
日尖峰人次	57,883	63,323	74,975	79,018
日尖峰實際人數	28,942	31,662	37,488	39,509
日尖峰觀光人數	79,589	87,070	103,091	108,650
114 年觀光人數預估		5,445,779	6,447,851	6,795,549

資料來源：本計畫推估

茲就以上預測，花東縱谷至民國 114 年日尖峰觀光人數可達約 8.71~10.86 萬人間，整年度遊客量可達約 544.58~679.55 萬人數，接近表 3.3-3 遊客人次推估約 488.41~798.37 萬人次。綜上，計畫目標年(民國 114 年)遊客量規模預計達約 488.41~798.37 萬人，預估平均可達 623.39 萬人以上。

本計畫參酌民國 97 年「花東縱谷國家風景區遊客意向調查暨人次推估模式建立之研究」，針對花東縱谷旅客旅遊行程中將前往之遊憩據點調查成果，進行各遊憩據點旅客量分派預測。由於旅客前往多處遊憩據點；故其權重總數大於 100%。茲就上述，推估民國 114 年花東縱谷日尖峰期觀光人數與各遊憩據點遊客量預測之 3 種情境，如表 3.3-8。

表 3.3-8 民國 114 年花東縱谷主要觀光遊憩據點日尖峰觀光人數分派表

遊憩據點	權重%	情境一(0.82%)	情境二(2.38%)	情境三(2.87%)
鯉魚潭	46.12	27,697	33,301	35,264
光復糖廠	29.11	17,482	21,019	22,258
兆豐農場	15.07	9,050	10,881	11,523
林田山林場	11.95	7,176	8,628	9,137
馬太鞍濕地	7.36	4,420	5,314	5,628
池南森林遊憩區	3.90	2,342	2,816	2,982
鳳凰山莊	1.27	763	917	971
林榮休憩區	0.54	324	390	413
箭瑛公園	0.20	120	144	153
瑞穗牧場	27.99	16,809	20,210	21,402
六十石山	8.14	4,888	5,877	6,224
瑞穗萬榮溫泉區	7.36	4,420	5,314	5,628
安通溫泉區	6.97	4,186	5,033	5,329
掃叭石柱北回歸線	6.53	3,922	4,715	4,993
泛舟服務中心	5.70	3,423	4,116	4,358
舞鶴台地	4.53	2,720	3,271	3,464
富源森林遊樂區	4.29	2,576	3,098	3,280
赤柯山	3.46	2,078	2,498	2,646

遊憩據點	權重%	情境一(0.82%)	情境二(2.38%)	情境三(2.87%)
小天祥石厝溝	2.00	1,201	1,444	1,529
羅山瀑布泥火山	1.76	1,057	1,271	1,346
羅山遊憩區	1.12	673	809	856
崙天遊憩區	0.34	204	245	260
初鹿牧場	34.81	20,905	25,134	26,616
關山自行車道及親水公園	18.38	11,038	13,271	14,054
鹿野高台	13.70	8,227	9,892	10,475
原生應用植物園	10.19	6,120	7,358	7,791
布農部落	10.04	6,029	7,249	7,677
台東紅葉溫泉	8.04	4,828	5,805	6,148
台東紅葉少棒	6.00	3,603	4,332	4,588
卑南休息區	4.97	2,985	3,589	3,800
池上牧野度假村	4.00	2,402	2,888	3,058
池上休憩區	3.80	2,282	2,744	2,906
小黃山利吉惡地	1.80	1,081	1,300	1,376
天龍吊橋利稻	1.66	997	1,199	1,269
大坡池	1.46	877	1,054	1,116

註：權重分配依據花東縱谷旅客到訪各遊憩據點所佔比例；由於該調查議題為複選題，故權重總值大於100%。

資料來源：「花東縱谷國家風景區遊客意向調查暨人次推估模式建立之研究」，民國97年，暨本計畫整理。

二、停車場車位設施承載量

以停車場的設施配置比率作為發展因素，換算其人為設施所能提供的使用量分析遊憩容納量。以遊客需求及實際設施狀況為評估依據，滿足消費者需求並使設施效用最大化。

本計畫參考中華民國統計資訊網「花東二縣小型汽車路外及路邊停車車位」之統計數據，再藉由現今花東縱谷主要遊憩據點停車位數據，分析遊客承載量。

表 3.3-9 花東二縣小型汽車路外及路邊停車位表

項目	103 年		102 年		101 年	
	路外停車位	路邊停車位	路外停車位	路邊停車位	路外停車位	路外停車位
花蓮縣	7,434	4,061	7,434	4,061	7,342	4,083
臺東縣	2,369	915	2,437	1,089	1,332	988

資料來源：中華民國統計資訊網

以瞬間承載量(instant capacity)，意指某一遊憩區之遊憩使用時限內，其停車場設施之承載量，以瞬間承載量加以轉換便可得

每日最適承載量，推估模式為現地設施之數量及其所能容納的人數，所得結果即為設施承載量。

為評估停車設施數量是否足夠，本計畫以各車輛最大容納人數計算，小客車以承載 4 人計算、大客車以承載 42 人計算為配合各時段遊客人數特性，並以花東縱谷主要觀光遊憩據點之規範；每日使用停車場時間約為 9 時至 17 時，共計 8 時估算。計算公式如下：

$$Y_{fn} = F_n \times P_n \times S_n$$

符號說明：

n ：第 n 項設施

Y_{fn} ：第 n 項設施其設施承載量

F_n ：第 n 項停車場車位數量

P_n ：第 n 項設施所能容納人數

S_n ：第 n 項設施之轉換率(以小時為單位)

表 3.3-10 花東縱谷主要觀光遊憩據點停車數量與每日最高承載量計算表

編號	項目	停車場車位數(F _n)	容納人數(P _n)	轉換率(S _n)	承載量(Yf _n)	日承載量	
花蓮縣區域							
1	潭北停車場	大客車	16	42	0.500	336	2,688
		小客車	63	4	0.500	132	1,056
		無障礙車位	3				
2	潭南停車場	大客車	14	42	0.500	294	2,352
		小客車	92	4	0.500	188	1,504
		無障礙車位	2				
3	池南國家森林遊樂區停車場	大客車	3	42	1.000	126	1,008
		小客車	33	4	2.000	264	2,112
4	立川漁場停車場	大客車	10	42	0.400	168	1,344
		小客車	30	4	0.400	48	384
5	新光兆豐休閒農場停車場	大客車	50	42	0.167	351	2,806
		小客車	200	4	0.250	200	1,600
6	林田山林業文化園區停車場	大客車	70	42	0.400	1,176	9,408
		小客車	120	4	0.500	240	1,920
7	馬太鞍溼地生態館停車場	大客車	9	42	0.400	151	1,210
		小客車	16	4	0.500	32	256
8	大農大富平地森林園區停車場	大客車	3	42	0.670	84	675
		小客車	465	4	1.000	1,892	15,136
		無障礙車位	8				
9	瑞穗牧場停車場	小客車	20	4	1.000	80	640
10	舞鶴觀光茶園停車場	小客車	27	4	2.000	216	1,728
11	掃叭石柱停車場	小客車	20	4	2.000	160	1,280
12	北回歸線標誌公園停車場	小客車	24	4	2.000	192	1,536

編號	項目	停車場車位數(F _n)		容納人數(P _n)	轉換率(S _n)	承載量(Yf _n)	日承載量
13	鳳林鎮公共停車場	小客車	21	4	2.000	168	1,344
14	花蓮觀光糖廠停車場	大客車	30	42	0.670	844	6,754
		小客車	400	4	1.000	1,600	12,800
15	清水公園停車場	小客車	66	4	2.000	528	4,224
16	富源森林遊樂區停車場	大客車	15	42	0.167	105	842
		小客車	150	4	0.167	100	802
17	秀姑巒溪泛舟中心停車場	大客車	23	42	0.167	161	1,291
		小客車	51	4	0.167	34	273
18	南安遊客中心停車場	小客車	12	4	2.000	96	768
19	羅山管理站暨遊客中心停車場	小客車	49	4	2.000	392	3,136
20	羅山瀑布停車場	小客車	8	4	2.000	64	512
臺東縣區域							
1	大坡池停車場	小客車	50	4	0.330	66	528
2	池上蠶桑休閒農場停車場	大客車	20	42	0.670	563	4,502
		小客車	100	4	1.000	400	3,200
3	關山親水公園停車場	大客車	9	42	0.400	151	1,210
		小客車	15	4	0.500	30	240

編號	項目	停車場車位數(F _n)		容納人數(P _n)	轉換率(S _n)	承載量(Yf _n)	日承載量
花蓮縣區域							
4	鹿野高台遊憩區 第二停車場	小客車	32	4	0.500	64	512
5	布農部落休閒農場	大客車	5	42	0.500	105	840
		小客車	30	4	0.670	80	643
6	初鹿牧場停車場	大客車	40	42	0.500	840	6,720
		小客車	120	4	0.500	240	1,920
7	脫線休閒牧場停車場	大客車	3	42	1.000	126	1,008
		小客車	45	4	1.000	180	1,440
8	臺東縣客家文化園區 平面停車場	小客車	95	4	1.000	396	3,168
		無障礙車位	4				
9	鹿野遊客中心停車場	小客車	1000	4	0.400	1,600	12,800
10	台東應用原生植物園	大客車	28	42	0.400	470	3,763
		小客車	100	4	0.500	200	1,600
11	卑南文化公園停車場	小客車	5	4	1.000	20	160
						15,955	127,641

資料來源：本計畫整理

參照以下停車位設施承載量指標意義如下：

- (一)若停車位設施承載量 > 尖峰瞬時遊客人數：代表此設施數量過多，設施無法獲得有效使用，未來可考慮減少設施量，使設施資源獲得有效利用。

- (二)若停車位設施承載量 \geq 尖峰瞬時遊客人數：代表此設施量足以提供遊客使用，未來加以維護及管理設施狀態即可。
- (三)若停車位設施承載量 $<$ 尖峰瞬時遊客人數：代表此設施量不足以提供遊客使用，可考慮增加設施供給量或管制遊客人數，使設施量與遊客使用量達平衡。

就遊憩區停車場車位設施承載力與遊客量分析比較如下：

- (一)民國 103 年花東縱谷花蓮境內遊憩區每日停車位設施承載約 8.34 萬人次量 $>$ 民國 103 年花東縱谷花蓮境內主要觀光遊憩據點日尖峰觀光遊客量約 3.26 萬人。
- (二)民國 103 年花東縱谷臺東境內遊憩區每日停車位設施承載約 4.43 萬人次量 $<$ 民國 103 年花東縱谷臺東境內主要觀光景點日尖峰觀光遊客量約 4.70 萬人。
- (三)民國 103 年花東縱谷遊憩區每日停車位設施承載約 12.76 萬人次量 $>$ 民國 103 年花東縱谷主要觀光遊憩據點日尖峰觀光遊客量約 7.96 萬人。
- (四)民國 103 年花東縱谷遊憩區每日停車位設施承載約 12.76 萬人次量 $>$ 推估民國 114 年花東縱谷 3 種情境日尖峰觀光遊客量約 8.71~10.87 萬人。

由總量比較可知，現有停車設施承載量已滿足花東縱谷遊憩區遊客承載需求，設施量足以提供至未來民國 114 年內遊客使用，無任何停車設施承載壓力。

然民國 103 年臺東境內遊憩區每日停車承載量已無法支持臺東境內主要觀光遊憩據點日尖峰觀光遊客量，表示臺東縣部分遊憩區於日尖峰觀光人數激增的情況下，部分遊憩區面臨使用狀況達極限或超越停車位承載量，屬該停車設施使用人數遠超過該項設施可負載之人數，故臺東縣境內主要觀光遊憩據點應有選擇性的依環境需求增建停車空間，如鹿野高台、龍田、太平山等處。

但因花東縱谷整體區域內可提供之停車位設施已超過民國114年最尖峰觀光人次，故未來增建相關停車設施，除選擇性低密度增建外，應就各遊憩據點熱門度，進行相關政策挹注及疏散對策，作為評估遊憩據點容納遊客量之實際依據。

三、住宿供需容量分析

(一)花東住宿設施現況調查

依據交通部觀光局觀光統計月報，國際觀光旅館在花蓮縣設有6家、臺東縣計2家，一般旅館在花蓮縣計有146家、臺東縣境內有103家。就花東境內之國際觀光旅館與一般旅館家數上，各均有一半以上數量位於花蓮市和臺東市區，一般旅館方面，以花蓮市95間密度最高，其次為吉安鄉境內11間；臺東縣以臺東市區之52家密度最高，其次為16家的卑南鄉。

在民宿方面花蓮縣有1,431家；以花蓮市之540家為最高，接續為吉安鄉445家、壽豐鄉160家，花蓮縣境內之其他10個鄉鎮，平均約設立有29家民宿。臺東縣境內共有887家，以臺東市之505家分布最高，其次為卑南鄉，各有62家，緊追在後者為鹿野鄉60家，其他13鄉鎮平均約設立有20家民宿。花東地區之國際觀光旅館、一般旅館及民宿分布統計資料詳表3.3-9。

表 3.3-11 民國 104 年花東二縣住宿設施分布統計表

縣市	鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
		家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
花蓮縣	秀林鄉	1	160	7	163	38	138
	新城鄉	0	0	4	157	80	268
	花蓮市	4	968	95	5,523	540	2,009
	吉安鄉	0	0	11	560	445	1,691
	壽豐鄉	1	391	6	412	160	615
	萬榮鄉	0	0	2	82	3	8
	鳳林鎮	0	0	4	112	28	109
	光復鄉	0	0	2	37	25	97
	豐濱鄉	0	0	1	26	22	90
	瑞穗鄉	0	0	6	73	43	156
	卓溪鄉	0	0	0	0	1	2
	玉里鎮	0	0	7	212	22	89
	富里鎮	0	0	1	20	24	90
	總計	6	1,519	146	6,172	1,431	5,362

縣市	鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
		家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
臺東縣	長濱鄉	0	0	3	36	25	94
	成功鎮	0	0	4	118	41	168
	東河鎮	0	0	0	0	32	130
	池上鄉	0	0	3	266	27	117
	關山鄉	0	0	3	70	35	131
	鹿野鄉	0	0	2	220	60	197
	海端鄉	0	0	1	61	9	37
	延平鄉	0	0	0	0	4	17
	卑南鄉	1	183	16	2,101	62	261
	臺東市	1	276	52	2,936	505	2,189
	金峰鄉	0	0	0	0	5	20
	太麻里鄉	0	0	3	51	17	73
	達仁鄉	0	0	0	0	1	2
	大武鄉	0	0	3	36	5	22
	綠島鄉	0	0	13	312	59	237
	蘭嶼鄉	0	0	0	0	0	0
	總計	2	459	103	6,207	887	3,695
合計		8	1,978	249	12,379	2,318	9,057

資料來源：臺灣旅宿網，民國 104 年 12 月，暨本計畫彙整

(二)住宿設施需求推估

依據交通部觀光局對於國民旅遊時間的統計，全國性的國民旅遊時間平均為 1.47 天，本計畫花東縱谷區域內，平均停留時間應高於全國性的調查。依據對於目前的停留時間觀察，多數為 2 天 1 夜，其次為 3 天 2 夜為，故本計畫設定民國 114 年，花東縱谷遊客平均停留時間為 2.75 天。

而交通部觀光局「101 年國家風景區遊客問卷調查報告」，指出前往花東縱谷旅遊之旅客，於國家風景區內的旅遊天數調查中，旅遊半天者占 35.40%、2 天 1 夜(23.71%)、3 天 2 夜(21.99%)及 1 天，不過夜(12.89%)；而 4 天 3 夜的比例較低，為 5.15%。加總需過夜比例為 51.71%，作為住宿比例。另考量住房率因素，參考交通部觀光局所提供觀光統計月報之旅館業(一般旅館)及民宿業營運報表，推算花東地區平均住房率約 50%，以滿住概念之房間需求量除以 50%住房率。

茲就上述，推論住宿需求量公式如下：

每日房間數需求量=(花東縱谷旅遊人次)×(留宿於花東縱谷比例)×(停留夜數)÷(平均單一客房可容納人數)÷住房供給日數數據來源說明：

花東縱谷旅遊人次：交通部觀光局臺灣觀光年報之國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計

留宿於縱谷地區比例：51.71%

停留夜數：2 天

平均單一客房可容納人數：以雙人房為主要住房類型

住房供給日數：365 天

留宿於縱谷地區比例：51.71%

停留夜數：2 天

平均單一客房可容納人數：以雙人房為主要住房類型

住房供給日數：365 天

表 3.3-12 花東縱谷民國 97~103 年住宿設施需求推估表

年別	花東縱谷旅遊人次	實際房間總數	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	住房供給日數	每日房間需求量	每日房間需求量(折平均住宿率 50%)
103	4,977,907	20,985	0.5171	2	2	365	7,052	14,105
102	4,048,583	19,436	0.5171	2	2	365	5,736	11,471
101	4,186,746	17,197	0.5171	2	2	365	5,931	11,863
100	2,683,626	16,128	0.5171	2	2	365	3,802	7,604
99	2,421,840	15,660	0.5171	2	2	365	3,431	6,862
98	3,390,064	14,804	0.5171	2	2	365	4,803	9,605
97	3,039,694	14,800	0.5171	2	2	365	4,306	8,613

資料來源：交通部觀光局，國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國 103 年。本計畫整理

表 3.3-13 花東縱谷民國 114 年日尖峰觀光人口數與住宿設施需求推估表

年別	花東縱谷旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	每日房間需求量
情境一(0.82%)	87,070	0.5171	1	2	22,512
情境二(2.38%)	103,091	0.5171	1	2	26,654
情境三(2.878%)	108,650	0.5171	1	2	28,091

資料來源：交通部觀光局，國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國 103 年。本計畫整理

就花東二縣內住宿設施承载力與遊客量分析比較如下：

1. 民國 97 年至 103 年花東二縣實際住宿房間供給量 > 民國 97 年至 103 年花東縱谷旅遊遊客需求量。
2. 民國 103 年花東二縣實際住宿房間供給量約 2.10 萬間 > 民國 103 年花東縱谷旅遊遊客需求量約 1.41 萬間。
3. 民國 103 年花東二縣實際住宿房間供給量約 2.10 萬間 < 推估民國 114 年花東縱谷情境 1~3 日尖峰觀光遊客需求量約 2.25~2.81 萬間。

就上述分析可知，民國 103 年住宿需求平均每日仍呈現供過於求的情況。而進一步以表 3.3-11，民國 114 年日尖峰觀光人口數 3 項情境分析每日房間需求量，已超過民國 103 年實際住宿供給量約 2.10 萬間。

就市場效益而言，住宿量需求即將滿載或滿載的情況下，將吸引帶動民間業者投注相關資源進行住宿設施建設，然為追求環境永續生存，後續實質開發量及住宿設施型態仍需配合政府對於各區域旅館總量管制之規範。

四、小結

花東縱谷境內之鯉魚潭國家風景特定區與鹿野高台空域場域為二大國際觀光亮點，近幾年因舉辦大型活動，已形成花東縱谷吸引一般觀光客的重要指標。然而由於觀光活動經常是以時間集中、區域集中之模式辦理，易造成服務品質降低。

由基礎資料調查與分析，現階段住宿設施與停車場車位容量仍足夠承載遊客需求，然於民國 114 年遊客增加的趨勢下，住宿需求明顯提升，為達環境保護及永續發展前提，應優先考量住宿設施建置之因應機制。

因此，計畫透過國際觀光亮點設施的整建、強化，以及軟硬體的提升與微亮點的發掘開發，讓花東縱谷旅遊型態不再是每年的熱氣球、紅面鴨或是翱翔季等大型活動，而是進一步思考如何將農業觀光、部落觀光、文化觀光、運動觀光、綠色觀光等體驗經濟型態導入花東縱谷中，以降低環境衝擊，尋找新的旅遊型態。體驗經濟

的消費型態增加，食品安全的農產品與伴手禮消費也將受重視，勢必將提升花東縱谷整體觀光服務品質。

3.3.3 交通運輸承載量情境分析

花東地區於假日期間的需求量較平日大，包括北迴線、花東線及南迴線於假日開行班次數雖較平日高，但例假日之客座利用率仍高於平日。就路線利用率而言，以花東線假日期間之利用率最高，達 87.10%；若以民國 100 年 1 至 6 月份平均客座利用率觀之，現階段平日(星期一至四)客座利用率均在 75%以下，顯示運能足敷需求，而假日(星期五)期間，北迴線及南迴線之客座利用率達 87%以上，假日期間尖峰時段及特定班次易有運能不足的現象，必須分散至不同時段與不同車次。

依據交通部運輸研究所「提升東部鐵路複合旅客運輸服務之規劃研究」(民國 99 年)，對於花東地區臺鐵的預測，設定潛在需求即臺鐵效率提升、車站站體改善及新增轉乘設施後，預估旅客願意選擇臺鐵所增加之旅次，該新增旅次除包含新的使用者外，其所增加之旅次，尚包括既有使用者。

考量未來社經變數影響性過高，分別從樂觀情境、穩健情境與保守情境等 3 種情境加以預測潛在需求成長狀況，並就民國 114 年做為預設目標年。計算結果得知，在樂觀情境下，估算出之旅次年增比例約為 5.17%；穩健情境為 2.52%；而保守情境則為 1.25%。各情境設定的旅次數如表 3.3-14 所示。

表 3.3-14 花東鐵路旅次預測增量與運量分析表

預測年	自然成長運量 (人/年) (N)	服務改善衍生運量(D)			預估總運量(人/年)		
		樂觀情境 (D1)	穩健情境 (D2)	保守情境 (D3)	樂觀情境 (N+D1)	穩健情境 (N+D1)	保守情境 (N+D1)
99	15,352,025	941,399	473,558	232,148	16,293,424	15,825,583	15,584,173
103	15,637,621	958,912	482,368	236,467	16,596,533	16,119,989	15,847,088
104	15,681,105	961,579	483,709	237,125	16,642,684	16,164,814	15,918,230
105	15,747,167	96,5630	485,747	238,124	16,712,797	16,232,914	15,985,291
106	15,827,356	970,547	48,822	239,336	16,797,903	16,315,576	16,066,692
107	15,911,430	975,703	490,814	240,608	16,887,113	16,402,244	16,152,038
108	15,969,322	979,252	492,600	241,483	16,948,574	16,461,922	16,210,805

預測年	自然成長運量 (人/年) (N)	服務改善衍生運量(D)			預估總運量(人/年)		
		樂觀情境 (D1)	穩健情境 (D2)	保守情境 (D3)	樂觀情境 (N+D1)	穩健情境 (N+D1)	保守情境 (N+D1)
109	16,038,709	983,507	494,740	242,532	17,022,216	16,533,449	16,281,241
110	16,108,096	987,762	496,880	243,581	17,095,858	16,604,976	16,351,677
111	16,177,483	992,017	499,021	244,630	17,169,500	16,676,504	16,422,113
112	16,246,870	996,272	501,161	245,680	17,243,142	16,748,031	16,492,550
113	16,316,257	1,000,527	503,301	246,729	17,316,784	16,819,558	16,562,986
114	16,385,644	1,004,781	505,442	247,778	17,390,425	16,891,086	16,633,422

資料來源：交通部運輸研究所，提升東部鐵路複合旅客運輸服務之規劃研究，民國 99 年，暨本計畫推估

根據表 3.3-14，民國 114 年各種預測情境之服務改善衍生運量（即因臺鐵服務改善而讓旅次願意改使用或增加使用鐵路運具之旅次量），分別為樂觀情境增量約 100.48 萬人、穩健情境約 50.54 萬人、保守情境增量約 24.78 萬人旅次。前述因服務改善而衍生運量，部分移轉自其他運具，部分屬於既有使用者增加使用鐵路往返東部之旅次。

就民國 101 年鐵路週休二日旅客搭乘北迴線列車情形調查報告中指出，臺鐵花蓮站與臺東站客運情況以「觀光旅遊」48.7%最多，其次「返鄉、探親或訪友」35.3%，其餘均不及一成。若以該年度 7 月旅客尖峰數進行計算，臺鐵花蓮站 7 月每日平均 1.49 萬人次，其中 7 月之例假日更高達 1.79 萬人次，較平常日成長 33%；臺鐵臺東站，7 月每日平均 5.6 千人次，其中 7 月之例假日增加為 6.3 千人次，較平常日成長 21%。如果推估部分遊客只前往太魯閣國家風景區、花蓮市區、東海岸風景區而未前往花東縱谷的遊客占 10%，則合理推估自花東火車站前往花東縱谷活動的日尖峰觀光人數約為 1.46 萬人。

依據「104 年臺鐵旅客意向調查」摘要報告；東線族群「觀光旅遊」比率 51.5%，明顯高於西線(18.2%)三成三；西線族群「返鄉、探親或訪友」比率 52.6%，明顯高於東線(30.9%)二成二，可見鐵路東、西線之服務功能相異，同時證實民國 103 年鐵路電氣化後，搭火車進行「觀光旅遊」比例增多。

表 3.3-15 花東鐵路日尖峰觀光人數分析表

項目	日尖峰 客運人次	日尖峰 觀光旅遊人次	日尖峰 實際人口數	日尖峰 觀光人口數
臺鐵花蓮站遊客數	17,900	8,717	4,359	11,986
臺鐵臺東站遊客數	6,300	3,068	1,534	4,219
前往花東縱谷遊客數	21,780	10,607	5,303	14,584

資料來源：交通部鐵路局，鐵路週休二日旅客搭乘北迴線列車情形調查統計，民國 101 年

依據交通部公路總局「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫工程建設計畫」，以花蓮未來發展量體雪隧容量限制下，考量東部永續發展綱要計畫將帶來合理穩定之小幅成長，設定目標年(民國 125 年)人口成長上限為現況之 10~20%，外來觀光人次增加 40%，蘇花公路山區段改善工程立基於未來相關「鐵路建設投資」已完工；增購臺鐵客車、已電氣化與雙軌化、鐵路車站也已完成改建的情境下，宜花地區現況之平日聯外總旅次數約 9.15 萬人次/日，假日為 22.8 萬人次/日，假日約為平日旅次的 2.5 倍。依據基礎情境預估，民國 125 年花蓮地區平日聯外旅次約 3.24 萬人次/日，假日則為 5.33 萬人次/日。因此，本計畫以年假日 112 日計算，年旅次約 1,416 萬人次/日。

由於宜蘭、花蓮為觀光大縣，並以觀光產業發展為主，假日常有大量觀光人潮湧入，為宜花地區假日最主要的聯外運輸旅次之一，平日往返東部地區的旅次相對較少，平、假日運輸需求差異甚大。未來年預估宜花地區平常日之聯外總旅次數將增加至 10.7~11.7 萬人次，假日預估將成長至 26.5~28.9 萬人次，未來年平、假日聯外旅次量約較現況增加 16%~28%。

該計畫也預測東部鐵路設施容量、服務提升計畫完成後，鐵路仍具有時間優勢，蘇花公路沿線地區之聯外選擇搭乘鐵路比例將較現況提升 1.2%~4.7%，秀林與花蓮地區假日聯外選擇使用鐵路之比例將在 58%~61%。

依據交通部運輸研究所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略—東部區域(民國 99 年)的分析，花東之間平日屏柵線旅次約為 1.41 萬旅次/日，假日屏柵線旅次調查約為 2.15 萬旅次/日。平日公路系統旅次小汽車占 80.05%，鐵路占 19.94%，假日公路系統旅次小汽車占 77.90%，鐵路占 22.10%。

若依交通部運輸研究所提升東部鐵路複合旅客運輸服務之規劃研究，及城際陸路運輸系統對於東部的分析，本計畫推估民國 114 年與民國 99 年花東間的鐵道旅次數將增加 3.6%，則民國 114 年花東之間鐵路運輸若以穩建情境年旅次約 1,689.11 萬人次，但若依據並參考鐵路與公路旅次分佈比例分析，則民國 107 年各項運具分佈如表 3.3-16 所示。

表 3.3-16 花東間旅次數與運具分佈推估(民國 107 年)

分類	平日旅次(人次/日)		假日旅次(人次/日)	
	公路	鐵路	公路	鐵路
平日	20,538	5,109	68,952	19,562
合計	25,647		88,514	

資料來源：本計畫推估

如果比較近 10 年臺鐵運量，如表 3.3-17，花東線間每月運量約 30 萬人次，意即每天每日約 1 萬人次。若以平日、假日臺鐵使用率約 1:4 分析，本計畫推論在電氣化之後，目前臺鐵投入的總運能是足夠的，但落實到每日運能，則可能產生浪費。因此臺鐵應在假日投入運能，而非在平日非尖峰時間投入過多運能，造成浪費。

表 3.3-17 臺鐵近 10 年東部幹線旅客數統計表

年期	北迴線	臺東線	南迴線
94	3,271,072	2,497,824	257,926
95	3,216,293	2,594,880	258,447
96	3,194,259	2,670,298	265,489
97	3,291,335	2,867,971	285,278
98	3,323,139	2,736,285	239,743
99	3,780,806	3,061,064	295,797
100	4,074,938	3,476,365	340,661
101	4,444,357	3,617,838	329,664
102	7,362,086	3,454,073	409,570
103	8,360,701	3,819,507	443,319

資料來源：交通部鐵路局，東部幹線旅客數調查統計，民國 94 年至 103 年

依據交通部運輸研究所「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究(4/4)」報告之推估，臺灣東部地區平日聯外總運輸旅次數約 10.3 萬人次/日，假日則高達 17.7 萬人次/日，約為平日的 1.73 倍，顯示假日期間聯外運輸需求遽增，為人口外流且國民旅遊發達的東部地區之運輸系統必須面對的重要挑戰。依據前述報告之分析，扣除航空旅次後，平日宜蘭~花蓮間約 2.5 萬人次、花蓮~臺東約 1.4 萬人次、臺東~屏東則約 1.0 萬人次；而各區段之假日通過交

通量約為平常日的 1.5~3.0 倍之多。顯示不同的區段交通負荷不同，花蓮以北的聯外運輸需求高於以南地區；而各區段之假日交通量皆明顯高於平日。

為能較清楚掌握系統未來可能的瓶頸，交通部運輸研究所設定民國 115 年為量化評估之目標年，其所建構的資料庫，以「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究」(民國 97 年 3 月)，簡稱「永續城際運輸模式計畫」開發之「臺灣城際運輸需求模式」作為分析工具，推估目標年各種發展情境、運輸方案組合下，臺灣東部地區的社經發展趨勢與運輸系統供需情形暨壓力，作為策略規劃之基本依據。

除設定 3 組情境外，同時也設定不同建設組合方案，可能造成的運輸系統供需變化。3 種方案如表 3.3-18 所示。

表 3.3-18 目標年運輸建設方案組合表

方案別	公路投資計畫	鐵路改善計畫	其他建設計畫
基本方案	<ul style="list-style-type: none"> ● 台11 線東部濱海公路改善計畫 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵東線購車計畫 ● 臺鐵客貨運能提升計畫 ● 全線電氣化且花東段瓶頸路段雙軌化 	推動鐵公路聯運 補助公路客運 砂石運輸妥適處理
方案 A	<ul style="list-style-type: none"> ● 台11 線東部濱海公路改善計畫 ● 台9 全線改善(含蘇花公路改善計畫) ● 台26 線旭海安朔段改善 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵東線購車計畫 ● 臺鐵客貨運能提升計畫 ● 全線電氣化且花東段瓶頸路段雙軌化 	推動鐵公路聯運 補助公路客運 砂石運輸妥適處理
方案 B	<ul style="list-style-type: none"> ● 台11 線東部濱海公路改善計畫 ● 台9 全線改善(含蘇花公路改善計畫) ● 台26 線旭海安朔段改善 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵東線購車計畫 ● 臺鐵客貨運能提升計畫 ● 全線電氣化且花東段瓶頸路段雙軌化 ● 北宜直線鐵路 ● 全線雙軌化 	推動鐵公路聯運 補助公路客運 砂石運輸妥適處理

*「蘇花公路改善計畫」係假設新增與蘇花公路平行的雙向四車道公路，設計速率為 60kph。評估時採郊區多車道公路分析服務水準，以隧道段容量進行分析(速限 60kph，行車間距 50 公尺)。

依據運研所推估，就現況及目標年之「情境一下基本方案」、「情境二下方案 A」、「情境三下方案 B」3 種方案，評估鐵公路系統之供需。評估分析結果顯示，即使在高度成長(情境三)的情形之下，方案 B 之建設與管理方案組合已足以因應未來區域運輸需求。其中鐵路運輸系統得平日假日客座率推估如表 3.3-19 所示。

表 3.3-19 鐵路運輸情境方案客座率推估表

情境方案	區間	平常日			假日		
		客座數量	運量	客座利用率	客座數量	運量	客座利用率
情境一 基本方案	宜蘭-花蓮	3,864	2,310	0.60	4,037	3,250	0.81
	花蓮-臺東	1,776	600	0.34	1,890	740	0.39
	臺東-屏東	1,417	940	0.66	1,417	1,350	0.95
情境二 方案 A	宜蘭-花蓮	3,864	2,550	0.66	4,037	3,500	0.89
	花蓮-臺東	1,776	670	0.38	1,890	830	0.44
	臺東-屏東	1,417	1,050	0.74	1,417	1,500	1.06
情境三 方案 B	宜蘭-花蓮	3,864	2,930	0.76	4,037	3,940	0.98
	花蓮-臺東	2,368	840	0.35	2,520	1,010	0.40
	臺東-屏東	2,480	1,310	0.53	2,400	1,790	0.72

從表中可知，花東縱谷境內鐵路運輸系統的客座率仍然偏低，意即花東縱谷內各站間利用火車的比例不高，未來如果因為宜蘭花蓮及屏東臺東間的火車人數客座率提高，代表更多觀光人次可能進出花東縱谷。此時就應該將南北進入花東縱谷的旅次透過票證系統優惠的方式或其他套裝行程，將鐵路系統加入遊程，以區間車型式在各站間進行短距離的接駁服務，並強化大型車站與小型車站間的班次，以利小型車站能透過特色小亮點，發展巷弄與自然環境的微旅行，也才能充份利用花東縱谷間的鐵路運輸能量發展觀光。

一、情境一下基本方案

假設社經環境依據過去的趨勢自然成長，且運輸系統推動中的計畫持續推動完成，則至民國 115 年，宜蘭花蓮及屏東臺東間的公路瓶頸仍未消除，而受目前既有推動中鐵路改善計畫之影響，臺鐵容量有所提升，現況鐵路運輸瓶頸可望獲改善。

二、情境二下方案 A

假設東部因推動觀光相當受肯定，人口、所得及觀光客皆較過去有明顯的增長趨勢；而在運輸系統改善計畫方面，除了推動中的計畫持續完成之外，另外加上「蘇花公路改善計畫」及台 26 線旭海安朔段皆完工通車加入基本方案之運輸系統中。分析結果顯示至民國 115 年，聯外公路系統瓶頸將可望消除，但國道 5 號受「蘇花公路改善」之影響，車流明顯增加。鐵路運輸除臺東-屏東、臺

北-宜蘭區間容量略顯不足，易言之，當東部發展稍趨繁榮時，公路系統經投資改善之後，已可因應未來發展需要，鐵路系統則仍可進一步繼續改善。

三、情境三下方案 B

若採更積極的假設，當東部因推動觀光受到顯著肯定，人口、所得及觀光客皆較過去有大幅度躍升的增長趨勢時，在運輸系統改善計畫方面，除了推動中的計畫持續完成，以及方案 A 的「蘇花公路改善計畫」及台 26 線旭海安朔段皆完工通車加入運輸系統中之外，鐵路方面進一步推動北宜直線鐵路及花東與南迴全線雙軌化。分析結果顯示至民國 115 年，除國道 5 號於假日尖峰時段之車流過高，服務水準無法提升到 D 級以上外，其餘聯外鐵、公路系統瓶頸將全部消除，而國道 5 號並非純粹為硬體建設面問題，未來可透過相關交通管制措施因應，提昇尖峰時段之服務效率；易言之，當東部發展到了最樂觀的躍升情境時，採鐵、公路同時投入改善的方案，可充分滿足區域發展之所需。

綜合上述，本計畫設定的目標年為民國 114 年，在永續環境前提下，對於運輸系統的設定必須以鐵路為主、公路為輔。意即進出花東縱谷設定以鐵路為主，才能有效分散對於蘇花公路或蘇花改的環境承載量。而在花東縱谷境內則應發展鐵路區間車、短途旅宿景點的鐵公路接駁、公共自行車與臺鐵雙鐵聯運、才能達到本計畫設定的快速進出花東縱谷，並在花東縱谷間慢遊的旅遊型態。

依據 3.3-17(P3-35)內容，及交通部臺灣鐵路管理局網站之臺鐵路統計資訊資料，獲民國 104 年東部幹線旅客統計，北迴線為 8,329,637 人次、臺東線為 3,919,331 人次、南迴線為 475,176 人次，顯見鐵路東部幹線旅客呈穩定成長。

另依據臺鐵的分析，花東線平常日旅客集中於 10：00~12：00、13：00~15：00、16：00~18：00 三時段，其間通過量約占全日的 53.0%，全日最大通過量發生於 17：00~18：00，約占全日交通量的 14.1%，其次為 16：00~17：00 及 14：00~15：00，分占全日交通量的 9.3% 及 8.9%。

假日旅客集中於 10：00~12：00、13：00~15：00、16：00~18：00 及 19：00~20：00 等四時段，該四時段通過交通量約占全日的 63.7%，全日最大通過量發生於 17：00~18：00，約占全日的 15.6%，其次為 16：00~17：00 及 19：00~20：00，分占全日量之 10.1%及 10.0%，與平日相較，假日交通量的集中時段略有延後。

因此，本計畫以城際列車、區間車之需求做規劃，爭取得宜之觀光需求班次。臺鐵在平日應加開 16：00~18：00 的區間列車，假日則應對應花東縱谷旅遊旺季如每年 7、8 月及農曆過年期間，增加運能。並隨花東縱谷於不特定期間辦理之活動，加開班次。但應考量遊客特性，將尖峰時間配合假日遊客特性加開城際列車，尤其 16：00~20：00 返回工作地的班次也應增加。未來期與交通部鐵路管理局以跨域合作方式為之。

3.4 觀光景點承載量分析

花東縱谷境內計有 2 大國際觀光亮點；鯉魚潭特定風景區與鹿野高台，因為大型活動的舉辦，已經形成花東縱谷吸引一般觀光客的重要指標，以及近年因廣告拍攝而聲名大噪的池上萬安老田區，無論平假日皆已成為遊客重要遊憩景點。

近年花東地區因配合各項節慶活動的舉辦湧入大量人潮，由於觀光活動經常是時間集中、區域集中型態，造成許多環境管理與服務品質降低等問題。

在環境永續利用的考量下，本計畫將透過遊客人次推估與設施承載為基礎，並就花東縱谷觀光功能分區限制，分析前述 3 處之遊憩需求與供給量，提出最適旅遊規模及相關資源利用與設施開發。

3.4.1 鯉魚潭風景特定區

一、鯉魚潭風景特定區遊客量推估

依據交通部觀光局調查各主要遊憩據點遊客人次統計，鯉魚潭風景特定區民國 97 年至 103 年遊客人次統計之數據為基準，進行至民國 114 年遊客人數推估，雖民國 98 年遊客量因民國 97 年開放大陸旅客來臺政策，導致該年度遊客人次暴增，本計畫仍納入推估模式以對數函數進行預測遊客成長趨勢。

線性函數推估計算式如下：

$$y = 3.5815x + 104.1$$

$$R^2 = 0.0731$$

對數函數推估計算式如下：

$$y = 9.0028 \ln(x) + 107.46$$

$$R^2 = 0.0464$$

鯉魚潭風景特定區遊客量(萬人)

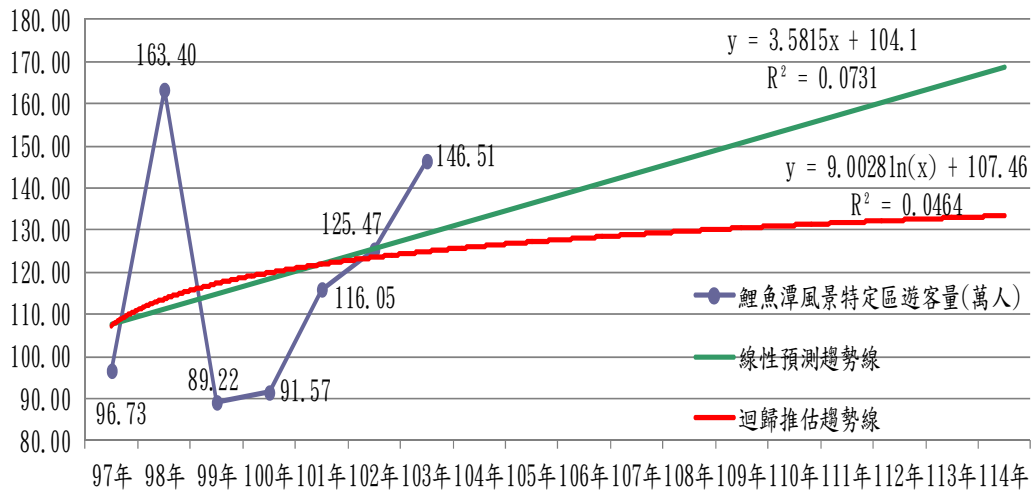


圖 3.4-1 民國 97~114 年鯉魚潭風景特定區遊客量推估預測圖

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，暨本計畫繪製

表 3.4-1 鯉魚潭風景特定區民國 104~114 年遊客人次推估表(單位:萬人)

歷年鯉魚潭 遊客人次		97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年
		96.73	163.40	89.22	91.57	116.05	125.47	146.51
遊客 人次 推 估	年度	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年
	線性預測	132.75	136.33	139.92	143.50	147.08	150.66	154.24
	回歸推估	126.18	127.24	128.19	129.05	129.83	130.55	131.22
	年度	111 年	112 年	113 年	114 年			
	線性預測	157.82	161.40	164.99	168.57			
	回歸推估	131.84	132.42	132.97	133.48			

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，暨本計畫整理

此外，本計畫依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，東部觀光人口將會依發展程度繼續上升，因此分別設定了 3 種情境作為推估情境，情境一為區域低度發展；情境二為區域中度發展；情境三為區域高度發展，另將民國 103 年臺灣觀光統計年報之鯉魚潭風景特定區遊客人數統計數據為基準。分析於 3 種情境下至民國 114 年時遊客總量。由下表可知，於情境一區域低度發展約為 163.53 萬人次；情境二區域

中度發展約為 199.59 萬人次；情境三區域高度發展約為 211.33 萬人次。

表 3.4-2 民國 114 年鯉魚潭風景特定區 3 種情境之觀光遊憩人數推估表

103 年鯉魚潭風景 特定區遊客量 (人)	114 年推估遊客量(人)			103-114 年花蓮縣 平均年成長率(%)		
	情境一	情境二	情境三	情境一	情境二	情境三
1,465,078	1,635,263	1,995,892	2,113,317	0.92	2.61	3.10

資料來源：交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)民國 101 年，暨本計畫整理

綜上，由表 3.4-1 及表 3.4-2 中，未來在民國 114 年時遊客人次將落在 133.48 萬與 211.33 萬人次之間。

二、鯉魚潭風景特定區日尖峰遊客量推估

日尖峰觀光人數推估方面，以交通部觀光局臺灣觀光統計年報之民國 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，鯉魚潭風景特定區遊客人數約為 146.51 萬人(如表 3.4-3)。

表 3.4-3 鯉魚潭特定區民國 103 年月別遊客人次統表

月份、人次	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月
觀光遊憩區	216,887	241,782	68,687	94,717	87,300	108,054	130,055
鯉魚潭風景特定區	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	總計	
	151,366	74,267	107,965	87,459	96,539	1,465,078	

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，民國 103 年

由表 3.4-3，以 2 月遊客尖峰數進行計算，該月約有 24.18 萬人次。若換算為每日，依據交通部觀光局中華民國 103 年國人旅遊狀況調查之國人國內旅遊重要指標分析，國人利用平常日比例為 30.6%、國定假日比例為 11.5%、一般周末假日比例為 57.9%，則可推估民國 103 年每日在鯉魚潭特定風景區活動日尖峰觀光人數約為 1.75 萬人次。如要預測民國 114 年觀光人口數，依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，及蘇花改通車與花蓮臺東鐵路運能提升後，觀光人口將會繼續上升，因此本計畫分別設定了 3 種情境(如表 3.4-2)，花蓮縣平均成長率分別 0.92%、2.61%、3.10%，則鯉魚潭風景特定區每日觀光人數如表 3.4-4 所示。

表 3.4-4 鯉魚潭風景特定區民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表

項目	尖峰月 (2 月)人數	103 年日尖峰 觀光人數	114 年觀光遊憩人數推估(人)		
			情境一 (0.92%)	情境二 (2.61%)	情境三 (3.10%)
日尖峰觀光人數	241,782	17,499	19,532	23,839	25,242
114 年觀光總人數推估			1,635,266	1,995,895	2,113,321

資料來源：交通部觀光局，國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國 103 年，暨本計畫整理

茲就以上預測，鯉魚潭風景特定區至民國 114 年日尖峰觀光人數可達約有 1.95~2.52 萬人間，整年度遊客量可達約 163.52~211.33 萬旅遊人數，接近表 3.4-1 線性函數推估約 168.57 萬旅遊人次。透過上述各預估模式可知，目標年民國 114 年遊客量規模預計達約 133.48~211.33 萬人，預估平均可達 172.41 萬人。

三、鯉魚潭風景特定區現有停車位設施容量推估

本計畫以瞬間承載量(instant capacity)進行分析，意指一遊憩區之遊憩使用時限內，其停車場設施之承載量，以瞬間承載量加以轉換便可得每日最適承載量，推估模式為現地設施之數量及其所能容納的人數，所得結果即為設施承載量。

為評估停車位設施數量是否足夠，本計畫以遊憩區公有停車場停車車位為主，各停車車輛以最大容納人數計算，小客車以承載 4 人計算；大客車以承載 42 人計算為配合各時段遊客人數特性，並以花東縱谷內遊憩區遊憩性質規範每日使用停車場時間約為 9 時至 17 時，共計 8 小時估算。計算公式如下：

$$Yf_n = F_n \times P_n \times S_n$$

符號說明：

n ：第 n 項設施

Yf_n ：第 n 項設施其設施承載量

F_n ：第 n 項停車場車位數量

P_n ：第 n 項設施所能容納人數

S_n ：第 n 項設施之轉換率(以小時為單位)

表 3.4-5 鯉魚潭風景特定區停車數量與每日最高乘載量計算表

編號	項目	停車場車位數(F _n)		容納人數(P _n)	轉換率(S _n)	承載量(Yf _n)	日承載量	年承載量
1	潭北停車場	大客車	16	42	0.5	336	2688	981,120
		小客車	63	4	0.5	132	1056	385,440
		無障礙車位	3					
2	潭南停車場	大客車	14	42	0.5	294	2352	858,480
		小客車	92	4	0.5	188	1504	548,960
		無障礙車位	2					
總計						950	7,600	2,774,000

資料來源：本計畫推估

參照設施承載量指標意義，就鯉魚潭風景特定區停車場車位設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 103 年鯉魚潭風景特定區每日停車位設施承載 7,600 人次量 < 民國 103 年鯉魚潭風景特定區日尖峰觀光遊客量約 1.75 萬人。
2. 民國 103 年鯉魚潭風景特定區每日停車位設施承載 7,600 人次量 < 推估民國 114 年鯉魚潭風景特定區 3 種情境日尖峰觀光遊客量約 1.95~2.52 萬人。
3. 民國 103 年鯉魚潭風景特定區該年度停車位設施承載 277.40 萬人次量 > 民國 97~103 年鯉魚潭風景特定區遊客人次量 96.73~146.51 萬人次。
4. 民國 103 年鯉魚潭風景特定區該年度停車位設施承載 277.40 萬人次量 > 推估民國 114 年鯉魚潭風景特定區 3 種情境之年度遊客人次量 163.52~211.33 萬人次。

四、鯉魚潭風景特定區現有停車位設施容量與預測遊客人數分析

由上述停車位設施承載量與鯉魚潭風景特定區日尖峰觀光人數、國定假日、一般假日與平常日旅遊人次進行比較，分析如下表：

表 3.4-6 鯉魚潭風景特定區民國 114 年平假日遊客量推估表

項目	鯉魚潭風景特定區 旅遊人次	國定假日 旅遊人次	一般假日 旅遊人次	平常日 旅遊人次
103 年國內旅遊所利用日期比例		11.5%	57.9%	30.6%
103 年與 114 年個例假日天數		11 天	104 天	250 天
103 年	1,465,078	15,317	8,157	1,793
114 年	1,635,266	17,096	9,104	2,002
日尖峰人次	1,995,895	20,866	11,112	2,443
三種情境推估	2,113,321	22,094	11,766	2,587

資料來源：平假日遊客人次比例，中華民國 103 年國人旅遊狀況調查，暨本計畫推估

鯉魚潭風景特定區現有停車設施每日承載量為 7,600 人次量，由推估之民國 114 年日尖峰觀光人數 1.95~2.52 萬人間，明顯不足。但就民國 103 年國人旅遊狀況調查所分析之國內旅遊所利用日期比例推估得知，平假日所需停車位設施空間差異甚大，平常日停車設施空間被利用率僅 23.59%，一般假日及國定假日則超出鯉魚潭風景特定區現有停車位設施之承載量。

進而延伸推估至民國 114 年，平常日停車位設施使用需求僅提升至 21.49%~27.36%，而例假日則大幅度呈現超載狀況。透過詢問辦理民國 103 年度寒暑期紅面鴨活動現場人員描述，平常日停車位使用量足以提供遊客使用，因鯉魚潭廣大的腹地，遊客無停車位設施承載壓力。然至假日期間，配合特殊活動舉辦(如親子 DIY、趣味接力賽、水舞表演等)，於特定時間內湧入大量遊客，雖有交通引導與管制，仍造成停車空間不足之瓶頸，導致活動品質與滿意度大幅度下降。

由此可知，目前鯉魚潭風景特定區的景點發展困境為平假日遊客量差異與特殊活動假日人潮擁塞狀況。因此，應優先納入民國 106 年蘇花改通車因素，遊客車潮激增之情況，規範相關大眾運輸服務提升、交通引導與管制配套，舒緩寒暑假及春節期間等特殊假期人潮擁塞之瓶頸。後續視遊客量增加實際狀況，再考量是否增加停車場硬體設施需求。

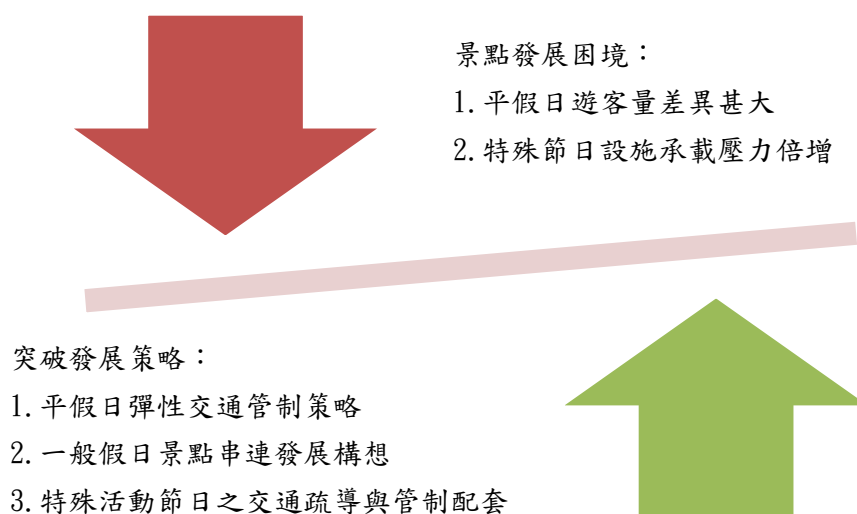


圖 3.4-2 鯉魚潭風景特定區發展困境分析

資料來源：本計畫繪製

因應相關發展困境，提出鯉魚潭風景特定區相關交通、遊憩宣導與實質建設規劃等策略如下：

表 3.4-7 鯉魚潭風景特定區停車位設施發展與突破策略

發展困境	突破策略	
平假日 遊客量 差異甚大	交通疏導 與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 以彈性交通管制策略為主，平常日無交通管制限制。 ● 一般假日視停車設施使用量進行交通疏導與管制，首先平均南北潭停車位設施使用量，若停車位設施瞬間使用量超過 70%，則啟動交通疏導與管制機制，開放周邊可利用之公有土地作為假日臨時停車場設施使用，待停車位設施瞬間使用量降至 60%，始解除疏導與管制。
平假日 遊客量 差異甚大	遊憩活動 串聯 與宣導	<ul style="list-style-type: none"> ● 串連鯉魚潭風景特定區鄰近景點，包含慕谷慕魚、白鮑溪自行車道與水工生態教室、池南國家森林遊樂區等景點。 ● 提供相關社區導覽與旅遊資訊服務，引導與疏散來訪遊客體驗在地不同自然人文之觀光特色，紓解鯉魚潭遊客承載壓力，並帶動整體周邊環境發展。
	實質空間 建設規劃	<ul style="list-style-type: none"> ● 由民國 97~103 年實際來訪與民國 104~114 年預測推估之遊客人次年度量數據得知，民國 103 年實際停車設施年承載量足以承擔整體需求量，但實際情況為特殊節日與部分一般假日瞬間停車設施需求暴增，未來可適度增建停車空間，提升整體遊憩品質。
特殊節日 設施承載 壓力倍增	交通疏導 與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 於國定連續假期與特殊節慶活動舉辦期間，提前宣導設置相關交通疏導與管制規則，完善動線安排與指引。 ● 以周邊可利用之公有土地作為假日臨時停車場設施使用，避免車輛短時間內大量湧入，造成交通壅塞問題。 ● 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次，並提供相關異業結盟優惠方案，增加遊客使用率。

資料來源：本計畫整理

五、鯉魚潭風景特定區周邊住宿設施容量推估

就本章節 3.3.2 遊憩承載力之住宿設施容量設定，推論住宿需求量公式如下：

$$\text{每日房間數需求量} = (\text{鯉魚潭風景特定區旅遊人次}) \times (\text{留宿於花蓮至瑞穗比例 } 51.71\%) \times (\text{停留夜數 } 2 \text{ 天}) \div (\text{以雙人房為平均單一客房可容納人數}) \div \text{住房供給日數 } 365 \text{ 天}$$

表 3.4-8 鯉魚潭風景特定區民國 97~103 年住宿設施需求推估表

年別	鯉魚潭 風景特定區 旅遊人次	住宿 比例	停留 夜數	平均單一 客房可容 納人數	住房 供給 日數	每日房間 需求量	每日房間需求量(折 算平均住宿率 50%)
103	1,465,078	0.5171	2	2	364	2,081	4,163
102	1,254,715	0.5171	2	2	365	1,778	3,555
101	1,160,459	0.5171	2	2	365	1,644	3,288
100	915,708	0.5171	2	2	365	1,297	2,595
99	892,196	0.5171	2	2	365	1,264	2,528
98	1,634,034	0.5171	2	2	365	2,315	4,630
97	967,347	0.5171	2	2	365	1,370	2,741

資料來源：本計畫推估

表 3.4-9 鯉魚潭風景特定區民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推估表

年別	鯉魚潭風景特定區 旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可 容納人數	每日房間 需求量
情境一 (0.92%)	19,532	0.5171	1	2	5,050
情境二 (2.61%)	23,839	0.5171	1	2	6,164
情境三 (3.10%)	25,242	0.5171	1	2	6,526

資料來源：本計畫推估

推估前往鯉魚潭風景特定區遊玩之旅客住宿範圍，受限於移動距離與旅遊導向選擇，設定以花蓮市區至瑞穗區域為主。因花蓮市區與鯉魚潭風景特定區距離僅 18.1 公里，交通可及性與夜間活動選擇多，以花蓮市區為住宿導向意願相對較高；而瑞穗地區位於縱谷中區，為北區至南區的中間點，就瑞穗區域性與溫泉、泛舟之旅遊活動，為吸引遊客停留住宿之重要因素。因此本計畫分析前往鯉魚潭風景特定區遊玩之遊客，選擇花蓮至瑞穗區域為住宿地點之需求最高。

表 3.4-10 民國 104 年 12 月花蓮市區至瑞穗地區住宿資源統計表

鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
花蓮市	4	968	95	5,523	540	2,009
吉安鄉	0	0	11	560	445	1,691
壽豐鄉	1	391	6	412	160	615
萬榮鄉	0	0	2	82	3	8
鳳林鎮	0	0	4	112	28	109

鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
光復鄉	0	0	2	37	25	97
豐濱鄉	0	0	1	26	22	90
瑞穗鄉	0	0	6	73	43	156
總計	5	1,359	127	6,825	1,266	4,775

資料來源：臺灣旅宿網，民國 104 年 12 月，暨本計畫彙整

參照設施承載量指標意義，就鯉魚潭風景特定區住宿設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 97 年至 103 年鯉魚潭風景特定區每日房間需求量<民國 104 年 12 月花蓮市區至瑞穗地區實際住宿房間供給量。
2. 民國 103 年鯉魚潭風景特定區每日房間需求量 4,163 間<民國 104 年 12 月花蓮市區至瑞穗地區實際住宿房間供給量約 1.30 萬間。
3. 推估民國 114 年鯉魚潭風景特定區 3 種情境之日尖峰觀光人數房間需求量為 5,050~6,526 間<民國 104 年 12 月花蓮市區至瑞穗地區實際住宿房間供給量約 1.30 萬間。

六、鯉魚潭風景特定區現有住宿設施容量與預測遊客人數分析

住宿容量部分，若以現今壽豐鄉可提供住宿之房間數僅 1,418 間，納入鄰近吉安鄉與萬榮鄉可提供住宿之房間數亦僅有 3,759 間，表示在地住宿設施量與發展有限。

然經實際調查得知，鯉魚潭位於縱谷北區與花蓮市區約 30 分鐘車程，且花蓮客運與臺灣好行等大眾運輸接駁極為便利，交通可及性高；而花蓮市區可提供充足住宿設施、各式在地美食、伴手禮與夜間活動等多元選擇，因此鯉魚潭風景特定區周邊可提供之住宿設施量雖較民國 114 年所需住宿設施量低，相對在地留宿需求更低。

鯉魚潭風景特定區為花東縱谷之國際觀光重要遊憩據點，且依據實際住宿需求與供給數分析，目前花蓮市區至瑞穗地區可提供足夠的國際觀光旅館、一般旅館與民宿之住宿容量已多於民國 114 年所推估所之住宿需求數。整合以上數據與現況說明，提出相關發展如下：

表 3.4-11 鯉魚潭風景特定區住宿設施管理策略

103 年每日實質房間量需求	114 年推估每日房間量需求(三種情境)	104 年壽豐地區可提供每日間量	104 年花蓮市區至瑞穗地區可提供每日間量
4,163	5,050~6,526	1,418	12,959
管理策略	<ul style="list-style-type: none"> 鯉魚潭風景特定區區域內含特殊自然風貌，雖屬自然遊憩區域，但於開發建置住宿設施之商業空間，仍需謹慎評估，以免造成環境衝擊與傷害。 雖鯉魚潭風景特定區區域內住宿設施供給量不足，但因鄰近花蓮市區，可提供充足住宿設施，故在地相關住宿設施開發案應依實際效益進行。 未來相關住宿設施設計與建置，應配合在地景觀風貌整體特色，打造鯉魚潭風景特定區整體地景風貌協調性。 		

資料來源：本計畫整理

3.4.2 鹿野高台

一、鹿野高台遊客量推估

依據交通部觀光局調查各主要遊憩據點遊客人次統計得知，民國 97 年起前往鹿野高台觀光人數持續下降，直至民國 100 年臺東縣政府在鹿野高台舉辦臺灣首次之熱氣球嘉年華暨城市高峰會，成功打造鹿野高台為臺東飛行運動觀光基地，吸引眾多遊客湧入，雖於民國 102 年夏季 2 次颱風侵襲，導致該年度遊客量大幅下降，但至民國 103 年遊客量近乎民國 102 年 2 倍成長。

故本計畫以鹿野高台民國 97 年至 103 年遊客人次統計之數據為基準，進行未來至民國 114 年遊客人數推估。推估模式以對數函數進行遊客預測現有遊客成長趨勢。

線性函數推估計算式如下：

$$y=8.8135x+29.057$$

$$R^2=0.424$$

對數函數推估計算式如下：

$$y=22.892*\ln(x)+36.431$$

$$R^2=0.2875$$

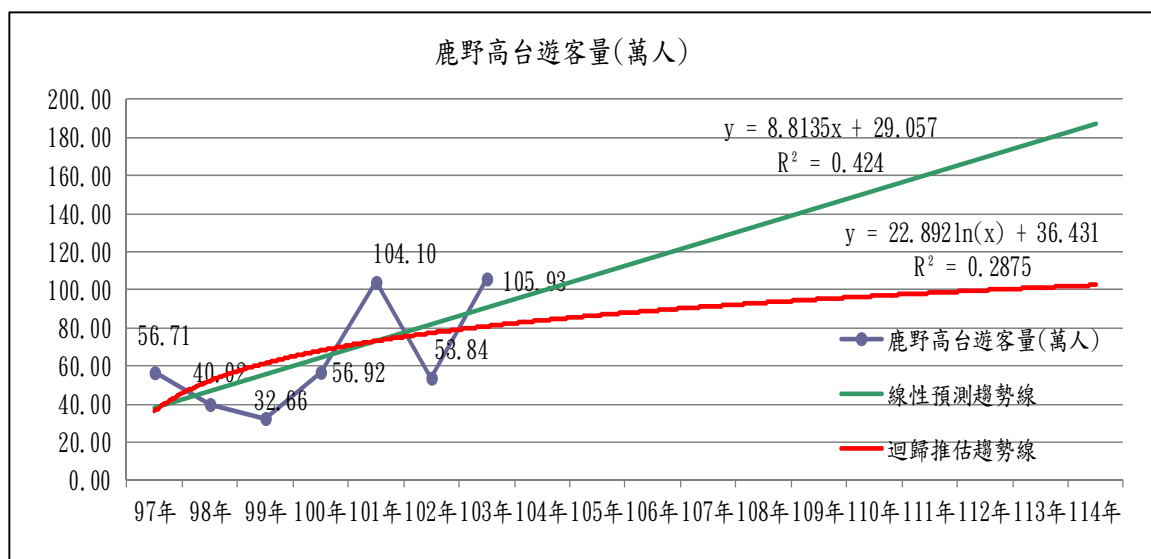


圖 3.4-3 民國 97~114 年鹿野高台遊客量推估預測圖

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，暨本計畫繪製

表 3.4-12 鹿野高台民國 104~114 年遊客人次推估表(單位：萬人)

歷年鹿野高台 遊客人次		97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年
		56.71	40.01	32.66	56.92	104.10	53.84	105.93
遊客 人次 推 估	年度	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	110 年
	線性預測	99.57	108.38	117.19	126.01	134.82	143.63	152.45
	迴歸推估	84.03	86.73	89.14	91.32	93.32	95.15	96.84
	年度	111 年	112 年	113 年	114 年			
推 估	線性預測	161.26	170.07	178.89	187.70			
	迴歸推估	98.42	99.90	101.29	102.60			

資料來源：交通部觀光局行政資訊系統，暨本計畫整理

依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，東部觀光人口將會依發展程度繼續上升，因此分別設定了 3 種情境作為推估情境，情境一為區域低度發展；情境二為區域中度發展；情境三為區域高度發展，另將民國 102 年臺灣觀光統計年報之鹿野高台遊客人數統計數據為基準。分析於 3 種情境下至民國 114 年時遊客總量。由下表可知，於情境一區域低度發展約為 115.46 萬人次；情境二區域中度發展約為 136.58 萬人次；情境三區域高度發展約為 144.65 萬人次。

表 3.4-13 民國 114 年鹿野高台 3 種情境之觀光遊憩人數推估表

103 年鹿野高台 遊客量(人)	114 年推估遊客量(人)			103-114 年花蓮縣 平均年成長率(%)		
	情境一	情境二	情境三	情境一	情境二	情境三
1,059,339	1,154,579	1,365,794	1,446,528	0.72	2.14	2.63

資料來源：交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)民國 101 年，暨本計畫整理

由表 3.4-12 及表 3.4-13 可以了解，不論從交通部觀光局民國 97 至 103 年臺灣觀光統計年報之遊客人數統計之數據，或引用交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法所設定不同情境的平均成長率，計算在民國 114 年時鹿野高台 3 種情境遊客人數。未來在民國 114 年遊客人數將落在 115.46~144.65 萬人之間。

二、鹿野高台日尖峰遊客量推估

在鹿野高台日尖峰觀光人數推估方面，以交通部觀光局臺灣觀光統計年報之民國 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，鹿野高台該年度遊客人數約為 105.93 萬人(如表 3.4-14)。

表 3.4-14 鹿野高台民國 103 年月別遊客人數統計表

觀光遊憩區	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月
鹿野高台	22,626	42,242	29,145	29,138	32,343	221,130	339,150
	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	總計	
	223,832	27,656	39,371	28,156	24,550	1,059,339	

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，民國 103 年，暨本計畫整理

鹿野高台屬活動性景點，若以 7 月遊客最尖峰數進行計算，該月約有 33.92 萬人次。若換算為每日，依據交通部觀光局中華民國 103 年國人旅遊狀況調查之國人國內旅遊重要指標分析，國人以利用平常日比例為 30.6%、國定假日比例為 11.5%、一般周末假日比例為 57.9%，則可推估民國 103 年每日在鹿野高台活動的日尖峰觀光人數約為 2.45 萬人次。如果要預測民國 114 年觀光人口數，依據交通部運研所臺灣地區城際陸路運輸系統發展策略-東部區域(2010)的預測方法，及蘇花改通車與花蓮臺東鐵路運能提升後，觀光人口將會繼續上升，因此本計畫分別設定了 3 種情境(如表 3.4-13)，臺東縣平均成長率分別 0.72%、2.14%、2.63%，則鹿野高台每日觀光人數如表 3.4-15 所示。

表 3.4-15 鹿野高台民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表

項目	尖峰月 (7 月)人數	103 年日尖峰 觀光人數	114 年觀光遊憩人數推估		
			情境一 (0.72%)	情境二 (2.14%)	情境三 (2.63%)
日尖峰觀光人數	339,150	24,546	26,753	31,647	33,518
114 年觀光總人數推估			1,154,580	1,365,795	1,446,529

資料來源：交通部觀光局，國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計，民國 103 年，暨本計畫整理

茲就以上預測，鹿野高台至民國 114 年日尖峰觀光人數可達約有 2.68~3.35 萬人間，整年度遊客量可達約 115.55~144.65 萬旅遊人數，接近表 3.4-12 線性函數推估約 187.70 萬旅遊人次。透過上述各預估模式可知，以目標年民國 114 年遊客量規模預計達約 102.60~187.70 萬人，預估平均可達 145.15 萬人以上。

三、鹿野高台現有停車設施容量推估

承前所述之瞬間承載量(instant capacity)進行分析。為評估停車位設施數量是否足夠，本計畫以遊憩區公有停車場停車車位為主，各停車車輛以最大容納人數計算，小客車以承載 4 人計算；大客車以承載 42 人計算為配合各時段遊客人數特性，並以花東縱谷內遊憩區遊憩性質規範每日使用停車場時間約為 9 時至 17 時，共計 8 小時估算。計算公式如下：

$$Yf_n = F_n \times P_n \times S_n$$

符號說明：

n ：第 n 項設施

Yf_n ：第 n 項設施其設施承載量

F_n ：第 n 項停車場車位數量

P_n ：第 n 項設施所能容納人數

S_n ：第 n 項設施之轉換率(以小時為單位)

表 3.4-16 鹿野高台停車數量與每日最高乘載量計算表

項目	停車場車位數(F_n)	容納人數(P_n)	轉換率(S_n)	承載量(Yf_n)	日承載量
鹿野高台遊憩區 停車場	小客車 32	4	0.5	64	512

資料來源：本計畫推估

參照設施承載量指標意義，就鹿野高台停車位設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 103 年鹿野高台每日停車位設施承載 512 人次量 < 民國 103 年鹿野高台日尖峰觀光遊客量約 2.45 萬人。
2. 民國 103 年鹿野高台每日停車位設施承載 512 人次量 < 推估民國 114 年鹿野高台 3 種情境日尖峰觀光遊客量約 2.68~3.35 萬人。

四、鹿野高台現有停車位設施容量與預測遊客人數分析

由上述停車位設施承載量數據與日尖峰觀光人數、國定假日、一般假日與平常日旅遊人次進行分析如下：

表 3.4-17 鹿野高台民國 114 年平假日遊客量推估表

項目	鹿野高台 旅遊人次	國定假日 旅遊人次	一般假日 旅遊人次	平常日 旅遊人次
103 年國內旅遊所利用日期比例		11.5%	57.9%	30.6%
103 年與 114 年個例假日天數		11 天	104 天	250 天
103 年	1,059,339	11,075	5,955	1,291
114 年	1,154,580	12,071	6,490	1,408
日尖峰人次	1,365,795	14,279	7,678	1,665
三種情境推估	1,446,529	15,123	8,131	1,763

資料來源：平假日遊客人次比例，中華民國 103 年國人旅遊狀況調查，暨本計畫整理

鹿野高台現有停車位設施每日承載量為 512 人次量，由推估之民國 114 年日尖峰觀光人數 2.68~3.35 萬人間，明顯不足。藉由民國 103 年國人旅遊狀況調查所分析之國內旅遊所利用日期比例推估，得知各月份平常日、一般假日與國定假日之遊客人數，得知平假日遊客所需停車設施空間數量差異甚大，國定假日及一般假日皆超出承載量，但平常日停車需求卻供大於求。

因鹿野高台屬活動型景點，淡旺季遊客密集度差異甚大，特別於每年熱氣球活動期間(6~8 月)為遊客密集度最高時段，以下為民國 103 年各月份平假日遊客人數分析如下：

表 3.4-18 鹿野高台民國 103 年度各月份平假日遊客量推估表

月份	遊客人數	國定假日	一般假日	平常日
1 月	22,626	3 天	8 天	20 天
		867 人/日	1,638 人/日	346 人/日
2 月	42,242	3 天	8 天	17 天
		1,619 人/日	3,057 人/日	760 人/日
3 月	29,145	-	10 天	21 天
		-	1,687 人/日	425 人/日
4 月	29,138	2 天	7 天	21 天
		1,675 人/日	2,410 人/日	425 人/日
5 月	32,343	-	9 天	22 天
		-	2,081 人/日	450 人/日
6 月	221,130	1 天	9 天	20 天
		25,430 人/日	14,226 人/日	3,383 人/日
7 月	339,150	-	8 天	23 天
		-	24,546 人/日	4,512 人/日

月份	遊客人次	國定假日	一般假日	平常日
8 月	223,832	-	10 天	21 天
		-	12,960 人/日	3,262 人/日
9 月	27,656	1 天	8 天	21 天
		3,180 人/日	2,002 人/日	403 人/日
10 月	39,371	1 天	8 天	22 天
		4,528 人/日	2,849 人/日	548 人/日
11 月	28,156	-	10 天	20 天
		-	1,630 人/日	431 人/日
12 月	24,550	-	8 天	23 天
		-	1,777 人/日	327 人/日

資料來源：交通部觀光局，臺灣觀光統計年報之 103 年國內主要觀光遊憩據點遊客人數月別統計，民國 103 年。平假日遊客人次比例，中華民國 103 年國人旅遊狀況調查。暨本計畫推估

由上表可知，一般假日與國定假日停車設施需求量已大幅度超出承載量。而平常日停車需求量，旅遊旺季之 2 月春節及寒假期間、6~8 月熱氣球活動及暑假期間、國定假日的連續假日之遊客人次超過鹿野高台可容納之停車設施量，特別是 6~8 月熱氣球嘉年華會活動舉辦期間，需求量超出近供給量 6~8 倍；而其他月份之平常日供給量則高於需求量。因此在鹿野高台腹地發展有限前提下，最需建構與提升相關大眾運輸服務措施。

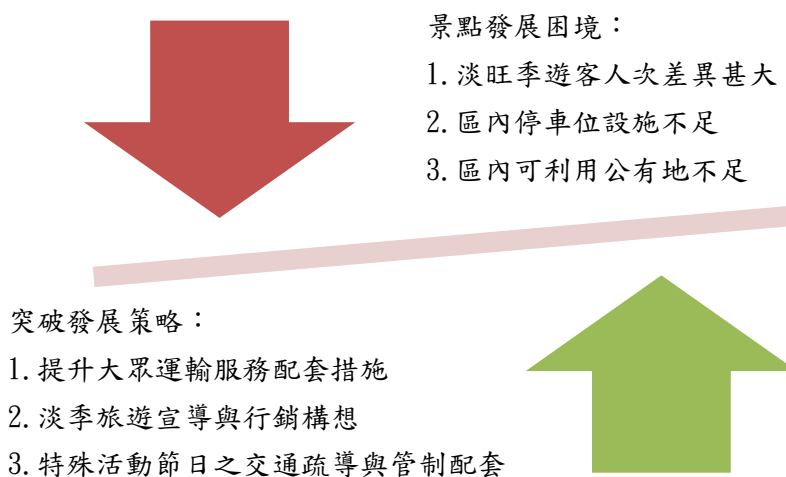


圖 3.4-4 鹿野高台發展困境分析

資料來源：本計畫繪製

因應相關發展困境，提出鹿野高台相關交通、旅遊構想與實質建設規劃等策略如下：

表 3.4-19 鹿野高台發展與突破策略

發展困境	突破策略	
淡旺季 遊客人次 差異甚大	旺季旅遊活動 交通管制 與疏散	<ul style="list-style-type: none"> ● 提前宣導設置相關交通疏導與管制規則，以完善交通動線安排與指引。 ● 考量腹地限制，應引導車輛至龍田臨時停車場設施，利用接駁車轉搭入園，以避免車輛大量湧入遊憩區，造成交通壅塞問題。 ● 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次與宣導，提供相關異業結盟優惠方案增加遊客使用率。
	旅遊淡季活動 宣導與行銷	<ul style="list-style-type: none"> ● 平常日無交通管制限制。 ● 配合鹿野高台特殊地理環境，於旅遊淡季以參與飛行學校基地運動觀光體驗，行銷相關套裝行程。 ● 發展以低碳旅遊、生態旅遊及深度旅遊模式，透過導覽解說引導及提供旅遊需求各項優惠，發展慢遊或居遊型態，增加淡季時在地觀光產業發展。
區內停車設 施不足	一般假日 交通疏導 與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 非連續假日與 6~8 月熱氣球活動及暑假期間之一般假日，規劃除開放園區道路單邊停車外，於園區範圍外就近徵收或尋找可利用之土地作為假日臨時停車場設施使用。 ● 若假日臨時停車場瞬間使用量超過 80%，則啟動彈性交通疏導與管制機制，增加管制範圍至永安路與高台路交叉點，待停車設施瞬間使用量降至 60%，始解除疏導與管制。
	特殊活動節日 交通疏導 與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 於旅遊旺季之連續假期與熱氣球活動舉辦期間，提前宣導設置相關交通疏導與管制規則，提前完善動線安排與指引。 ● 為彈性管制假期入園車潮，透過入園車輛收費被動式疏導外，考量園區腹地限制，應引導車輛至周邊假日臨時停車場設施，利用接駁車轉搭入園，避免車輛大量湧入遊憩區造成交通壅塞問題。 ● 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次與宣導，提供相關異業結盟優惠方案增加遊客使用率。
	提升大眾運輸 服務配套措施	<ul style="list-style-type: none"> ● 假日與活動期間應有足夠班次之鐵公路大眾運輸服務系統，除可紓解停車設施不足之壓力外，亦可推動低碳旅遊，以達到更深度旅遊體驗。 ● 平常日與非活動期間除提供既有之大眾運輸服務外，並規劃 DRTS 系統模式，結合在地旅遊產業，作為旅遊交通新型態。
區內可利用 公有地不足	實質空間 建設規劃	<ul style="list-style-type: none"> ● 鹿野高台腹地發展限制因素，園區內無法大量增設停車場設施，然推估民國 104~114 年遊客人次將逐年增加，民國 103 年實際停車設施承載量完全不足以承擔整體需求量，未來應於園區周邊尋找或購置可增建停車場空間，以提升整體遊憩品質。

資料來源：本計畫整理

五、鹿野高台周邊住宿設施容量推估

就本章節 3.3.2 遊憩承载力之住宿設施容量設定，推論住宿需求公式如下：

$$\text{每日房間數需求量} = (\text{鹿野高台旅遊人次}) \times (\text{留宿於玉里至臺東比例 } 51.71\%) \times (\text{停留夜數 } 2 \text{ 天}) \div (\text{以雙人房為平均單一客房可容納人數}) \div \text{住房供給日數 } 365 \text{ 天}$$

表 3.4-20 鹿野高台民國 97~103 年住宿設施需求推估表

年別	鹿野高台旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	住房供給日數	每日房間需求量	每日房間需求量 (折算平均住宿率 50%)
103	1,059,339	0.5171	2	2	364	1,505	3,010
102	538,447	0.5171	2	2	365	763	1,526
101	1,041,008	0.5171	2	2	365	1,475	2,950
100	569,172	0.5171	2	2	365	806	1,613
99	326,601	0.5171	2	2	365	463	925
98	400,174	0.5171	2	2	365	567	1,134
97	56,706	0.5171	2	2	365	80	161

資料來源：本計畫推估

表 3.4-21 鹿野高台民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推估表

年別	鹿野高台旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	每日房間需求量
情境一(0.92%)	26,753	0.5171	1	2	6,917
情境二(2.61%)	31,647	0.5171	1	2	8,182
情境三(3.10%)	33,518	0.5171	1	2	8,666

資料來源：本計畫推估

推估前往鹿野高台遊玩之旅客住宿範圍，受限於移動距離與旅遊導向選擇，設定以臺東市區至花蓮縣玉里區域為主。主要因臺東市區與鹿野高台距離僅 24.7 公里，約近 40 分鐘車程，交通可及性高，以臺東市區為住宿導向意願相對較高。

而由下表 3.4-22 可知，池上、關山、鹿野住宿設施每日供給量為 1,001 間，呼應近年池上、關山、鹿野地區旅遊之新興亮點效益、地理區位與交通因素分析，及考量部分遊客由北至南，故以舞鶴山為界，本計畫分析前往鹿野高台遊玩之遊客，選擇臺東市區至玉里區域為住宿地點之需求最高。

表 3.4-22 民國 104 年 12 月玉里地區至臺東市區住宿資源統計表

鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
卓溪鄉	0	0	0	0	1	2
玉里鎮	0	0	7	212	22	89
富里鎮	0	0	1	20	24	90
池上鄉	0	0	3	266	27	117
關山鄉	0	0	3	70	35	131
鹿野鄉	0	0	2	220	60	197
海端鄉	0	0	1	61	9	37
延平鄉	0	0	0	0	4	17
卑南鄉	1	183	16	2,101	62	261
臺東市	1	276	52	2,936	505	2,189
總計	2	459	85	5,886	749	3,130

資料來源：臺灣旅宿網，民國 104 年 12 月，暨本計畫彙整

參照設施承載量指標意義，就鹿野高台住宿設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 97 年至 103 年鹿野高台每日房間需求量<民國 104 年 12 月臺東市區至玉里區域實際住宿房間供給量。
2. 民國 103 年鹿野高台每日房間需求量 3,010 間<民國 104 年 12 月臺東市區至玉里區域實際住宿房間供給量 9,475 間。
3. 推估民國 114 年鹿野高台 3 種情境之日尖峰觀光人數每日房間需求量 6,917~8,666 間<民國 104 年 12 月臺東市區至玉里區域實際住宿房間供給量 9,475 間。

六、鹿野高台現有住宿設施容量與預測遊客人數分析

在住宿容量部分，臺東市區至玉里地區可提供的國際觀光旅館、一般旅館與民宿之房間總數為 9,475 間，接近民國 114 年所推估所需房間數 6,917~8,666 間，統計現今鹿野鄉可提供住宿之房間數僅 417 間，納入鄰近池上鄉、關山鄉可提供住宿之房間數有 1,001 間，表示在地住宿設施量有限。

經實際調查得知，因鹿野高台與臺東市區距離約 40 分鐘車程，臺東市區可提供充足住宿設施、各式在地美食、伴手禮與夜間活動等多元選擇，且鹿野高台於熱氣球活動舉辦期間，熱氣球升空時間雖為上午 4~7 時及下午 4~7 時，臺東縣政府亦安排相關臺灣好行縱谷鹿野線於上午 4 時為第一班發車時間直達鹿野高台會場，因此鹿野特定區周邊可提供之住宿設施量發展較為緩慢。

近年來花東縱谷南區熱門觀光景點，包含鹿野高台之臺灣國際熱氣球嘉年華、池上伯朗大道及奉茶樹等，因此花東縱谷南區住宿需求與供給數分析極為重要，目前臺東市區至玉里地區可提供之國際觀光旅館、一般旅館與民宿之住宿容量已接近民國 114 年所推估所之住宿需求數，將提升民間業者挹注開發住宿設施動力。

整合以上數據與現況說明，提出相關發展如下：

表 3.4-23 鹿野高台住宿設施管理策略

103 年每日實質房間量需求	114 年推估每日房間量需求(三種情境)	104 年鹿野地區可提供每日間量	104 年臺東市區至玉里地區可提供每日間量
3,010	6,917~8,666	417	9,463
管理策略	<ul style="list-style-type: none"> ● 鹿野高台為花東縱谷國家風景區內受節慶活動引響最深的地區，遊客大量集中於特殊活動節日，於鹿野地區住宿設施供給量成長明顯受限，因此於輔導相關民間業者開發住宿設施興建時，注重實際財務評估效益。 ● 鹿野高台為一高台地勢，園區區域腹地狹小，若於在地開發建置住宿設施之商業空間，仍需謹慎評估，以免造成環境衝擊與傷害。 ● 呼應近年來池上伯朗大道及奉茶樹、關山米食文化及自行車道等熱門景點，應推廣住宿設施增設於池上、關山、鹿野地區，增加遊客留宿於花東縱谷區域內，進而提升在地相關觀光產業消費。 ● 於民國 114 年時住宿設施日即近滿載或超載情況下，預估將提前帶動市場競爭，吸引民間業者投資相關資源進行住宿設施建設，政府應提前規範與監控其總量限制。 ● 未來相關住宿設施設計與建置，應配合縱谷景觀風貌特色，以打造花東縱谷整體地景風貌之協調性。 		

資料來源：本計畫整理

3.4.3 池上萬安老田區

一、池上萬安老田區遊客量推估

民國 103 年池上萬安老田區因金城武代言的長榮航空廣告來此取景而聞名遐邇，造成大量遊客湧入，遊客量近乎數倍成長。為保護優質的環境景觀，池上鄉公所將此區提報劃設為文化景觀，並通過臺東縣政府文化局審核，於民國 103 年 5 月 30 日公告劃設範圍為伯朗大道及天堂路周邊約 175 公頃稻田，登錄為「萬安老田區文化景觀」。

由於本區屬近期新興旅遊景點，故未有相關遊客人次之統計數據，故本計畫於池上鄉伯朗大道進行現場調查遊客人次統計之數據為基準，進行民國 104 年遊客人數推估如表 3.4-24。

表 3.4-24 池上萬安老田區民國 104 年月別遊客人次推估表

觀光遊憩區	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月
池上萬安老田區	132,868	154,900	93,436	110,898	121,591	143,623	205,072
	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	總計	
	210,426	139,899	182,055	136,007	121,252	1,752,028	

資料來源：本計畫調查、推估暨整理

二、池上萬安老田區日尖峰遊客量推估

池上萬安老田區屬休閒賞景性景點，若以 8 月遊客最尖峰數進行計算，該月約有 21.04 萬人次。若換算為每日，依據交通部觀光局中華民國 103 年國人旅遊狀況調查之國人國內旅遊重要指標分析，國人以利用平常日比例為 30.6%、國定假日比例為 11.5%、一般周末假日比例為 57.9%，則可推估民國 104 年每日在池上萬安老田區活動的日尖峰觀光人數約為 1.52 萬人次。因此本計畫依據臺東縣平均成長率分別了 3 種情境 0.72%、2.14%、2.63%，則池上萬安老田區每日觀光人數如表 3.4-25 所示。

表 3.4-25 池上萬安老田區民國 114 年 3 種情境之日尖峰觀光遊憩人口數推估表

項目	尖峰月 (8 月)人數	104 年日尖峰 觀光人數	114 年觀光遊憩人數推估		
			情境一 (0.72%)	情境二 (2.14%)	情境三 (2.63%)
日尖峰觀光人數	210,426	15,203	16,570	19,601	20,760
104 年觀光總人數推估			1,909,544	2,258,870	2,392,396

資料來源：本計畫整理

茲就以上推估，池上萬安老田區民國 114 年日尖峰觀光人數約有 1.66~2.08 萬人間，整年度遊客量可達約 190.95~239.24 萬旅遊人數。

三、池上萬安老田區現有停車位設施容量推估

以承前之瞬間承載量(instant capacity)進行分析。為評估停車設施數量是否足夠，本計畫以遊憩區公有停車場停車車位為主，各停車車輛以最大容納人數計算，小客車以承載 4 人計算；大客車以承載 42 人計算為配合各時段遊客人數特性，並以花東縱谷內遊憩區遊憩性質規範每日使用停車場時間約為 9 時至 17 時，共計 8 小時估算。計算公式如下及表 3.4-26：

$$Yf_n (\text{次/小時}) = F_n \times P_n \times S_n$$

$$S_n (\text{次/小時}) = 1 \text{ 小時} / \text{遊客平均停留時間}$$

符號說明：

n ：第 n 項設施

Yf_n ：第 n 項設施其設施承載量

F_n ：第 n 項停車場車位數量

P_n ：第 n 項設施所能容納人數

S_n ：第 n 項設施之轉換率(以小時為單位)

表 3.4-26 池上萬安老田區停車數量與每日最高承載量計算表

編號	項目	停車場車位數(F_n)	容納人數(P_n)	轉換率(S_n)	承載量(Yf_n)	日承載量	年承載量
1	大坡池停車場	小客車 50	4	0.33	66	528	192,720
2	池上蠶桑 休閒農場停車場	大客車 20	42	0.67	563	4,504	1,643,960
總計					629	5,032	1,836,680

資料來源：本計畫推估

參照設施承載量指標意義，就池上萬安老田區停車位設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 104 年池上萬安老田區每日停車位設施承載 5,032 人次量 < 民國 104 年池上萬安老田區日尖峰觀光遊客量約 1.52 人。
2. 民國 104 年池上萬安老田區每日停車位設施承載 5,032 人次量 < 推估民國 114 年池上萬安老田區 3 種情境日尖峰觀光遊客量約 1.66~2.08 萬人。

四、池上萬安老田區現有停車位設施容量與預測遊客人數分析

由上述停車位設施承載量數據與日尖峰觀光人數、國定假日、一般假日與平常日旅遊人次進行分析如下：

表 3.4-27 池上萬安老田區民國 114 年平假日遊客量推估表

項目	池上萬安老田區 旅遊人次	國定假日 旅遊人次	一般假日 旅遊人次	平常日 旅遊人次
103 年國內旅遊所利用日期比例		11.5%	57.9%	30.6%
103 年與 114 年個例假日天數		11 天	104 天	250 天
114 年	1,752,028	18,317	9,754	2,145
114 年 日尖峰人次 3 種情境推估	1,909,544	19,964	10,631	2,338
	2,258,870	23,616	12,576	2,766
	2,392,396	25,012	13,319	2,929

資料來源：本計畫推估

池上萬安老田區現有停車設施每日承載量為 5,032 人次量，而推估之民國 114 年日尖峰觀光人數為 1.66~2.08 萬人間，明顯不足。藉由民國 103 年國人旅遊狀況調查所分析之國內旅遊所利用日期比例推估，得知各月份平常日、一般假日與國定假日之遊客人次，得知平假日遊客所需停車設施空間數量差異甚大，國定假日及一般假日皆超出承載量，但平常日停車需求卻供大於求。

池上萬安老田區淡旺季遊客密集度差異甚大，特別於每年暑假期間(7~8 月)為遊客密集度最高時段，以下為民國 104 年各月份平假日遊客人次分析如下：

表 3.4-28 池上萬安老田區民國 104 年度各月份平假日遊客量推估表

月份	遊客人次	國定假日	一般假日	平常日
1 月	132,868	2 天	9 天	20 天
		7,640 人/日	8,548 人/日	2,033 人/日
2 月	154,900	3 天	7 天	18 天
		5,938 人/日	12,812 人/日	2,633 人/日
3 月	93,436	-	9 天	22 天
		-	6,011 人/日	1,300 人/日
4 月	110,898	2 天	6 天	22 天
		6,377 人/日	10,702 人/日	1,542 人/日
5 月	121,591	-	10 天	21 天
		-	7,040 人/日	1,772 人/日

月份	遊客人次	國定假日	一般假日	平常日
6 月	143,623	1 天	7 天	22 天
		16,517 人/日	11,880 人/日	1,998 人/日
7 月	205,072	-	8 天	23 天
		-	14,842 人/日	2,728 人/日
8 月	210,426	-	10 天	21 天
		-	12,184 人/日	3,066 人/日
9 月	139,899	1 天	7 天	22 天
		16,088 人/日	11,572 人/日	1,946 人/日
10 月	182,055	1 天	8 天	22 天
		20,936 人/日	13,176 人/日	2,532 人/日
11 月	136,007	-	9 天	21 天
		-	8,750 人/日	1,982 人/日
12 月	121,252	-	8 天	23 天
		-	8,776 人/日	1,613 人/日

資料來源：本計畫推估

由上表可知，一般假日與國定假日停車設施需求量已大幅度超出承載量。而旅遊旺季之 2 月春節及寒假期間、暑假期間、國定假日的連續假日及一般假日之遊客人次超過池上萬安老田區可容納之停車設位施量，特別是暑假期間，需求量超出近供給量 2~3 倍；而平常日供給量則高於需求量。因此在池上萬安老田區腹地發展有限前提下，最需建構與提升相關大眾運輸服務措施。

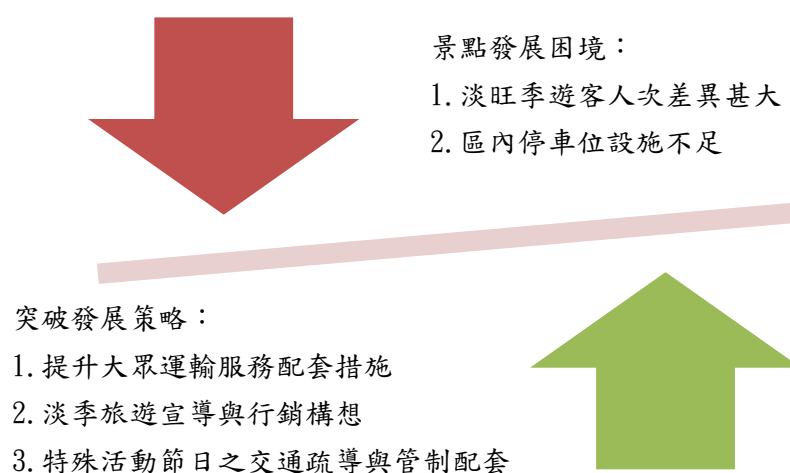


圖 3.4-5 池上萬安老田區發展困境分析

資料來源：本計畫繪製

因應相關發展困境，提出池上萬安老田區相關交通、旅遊構想與實質建設規劃等策略如下：

表 3.4-29 池上萬安老田區發展與突破策略

發展困境	突破策略	
淡旺季 遊客人次 差異甚大	旺季旅遊活動 交通管制與疏散	<ul style="list-style-type: none"> ● 提前宣導設置相關交通疏導與管制規則，以完善交通動線安排與指引。 ● 考量區域腹地限制，應引導車輛至區域周邊臨時停車場設施，以避免車輛大量湧入景觀區，造成交通壅塞問題。 ● 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次與宣導，並提供相關異業結盟優惠方案，增加遊客使用率。
	旅遊淡季活動 宣導與行銷	<ul style="list-style-type: none"> ● 平常日無交通管制限制。 ● 配合池上萬安老田區特殊地理環境，於旅遊淡季以伯朗大道自行車觀光體驗，行銷相關套裝行程。 ● 發展以低碳旅遊、生態旅遊及深度旅遊模式，透過導覽解說引導及提供旅遊需求各項優惠，發展慢遊或居遊型態，增加淡季時在地觀光產業發展。
區內停車 設施不足	一般假日 交通疏導與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 非連續假日及暑假期間之一般假日，除開放區域範圍外就近徵收或尋找可利用之土地作為假日臨時停車場設施使用。 ● 若假日臨時停車場瞬間使用量超過 80%，則啟動彈性交通疏導與管制機制，增加管制範圍，待停車設施瞬間使用量降至 60%，始解除疏導與管制。
	特殊活動節日 交通疏導與管制	<ul style="list-style-type: none"> ● 於旅遊旺季之連續假期與暑假期間，提前宣導設置相關交通疏導與管制規則，提前完善動線安排與指引。 ● 為彈性管制假期入區車潮，考量區域腹地限制，應引導車輛至周邊假日臨時停車場設施，以避免車輛大量湧入景觀區，造成交通壅塞問題。 ● 配合假期間加強大眾運輸服務班次與宣導，並提供相關異業結盟優惠方案，增加遊客使用率。
	提升大眾運輸 服務配套措施	<ul style="list-style-type: none"> ● 假日期間應有足夠班次之鐵公路大眾運輸服務系統，除可紓解停車設施不足之壓力外，亦可推動低碳旅遊，以達到更深度旅遊體驗。 ● 平常日與非活動期間除提供既有之大眾運輸服務外，並規劃 DRTS 系統模式，結合在地旅遊產業，作為旅遊交通新型態。

資料來源：本計畫整理

五、池上萬安老田區周邊住宿設施容量推估

就本章節 3.3.2 遊憩承载力之住宿設施容量設定，推論住宿需求公式如下：

每日房間數需求量＝(池上萬安老田區旅遊人次)×(留宿於玉里至臺東比例 51.71%)×(停留夜數 1 天)÷(以雙人房為平均單一客房可容納人數)÷住房供給日數 365 天

表 3.4-30 池上萬安老田區民國 104 年住宿設施需求推估表

年別	池上萬安老田區旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	住房供給日數	每日房間需求量	每日房間需求量(折算平均住宿率 50%)
104	1,752,028	0.5171	1	2	365	1,241	2,482

資料來源：本計畫推估

表 3.4-31 池上萬安老田區民國 114 年日尖峰觀光人數與住宿設施需求推估表

年別	池上萬安老田區旅遊人次	住宿比例	停留夜數	平均單一客房可容納人數	每日房間需求量
情境一(0.72%)	16,570	0.5171	1	2	4,284
情境二(2.14%)	19,601	0.5171	1	2	5,068
情境三(2.63%)	20,760	0.5171	1	2	5,367

資料來源：本計畫推估

推估前往池上萬安老田區遊玩之旅客住宿範圍，受限於移動距離與旅遊導向選擇，設定以臺東市區至花蓮縣玉里區域為主。主要因臺東市區與池上萬安老田區距離約 50.6 公里，車程近 1 小時 9 分鐘，交通可及性尚可，主要是因為此區不同於鹿野高台於熱氣球活動舉辦期間之遊憩行為，故假設遊客願意以臺東市區為住宿選擇。

而由下表 3.4-32 可知，池上、關山、鹿野住宿設施每日供給量約為 1,001 間，呼應近年池上、關山、鹿野地區旅遊之新興亮點效益、地理區位與交通因素分析，及考量部分遊客由北至南，故以舞鶴山為界，本計畫分析前往池上萬安老田區遊玩之遊客，選擇臺東市區至玉里區域為住宿地點之需求最高。

表 3.4-32 民國 104 年 12 月玉里地區至臺東市區住宿資源統計表

鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
卓溪鄉	0	0	0	0	1	2
玉里鎮	0	0	7	212	19	77
富里鎮	0	0	1	20	24	90
池上鄉	0	0	3	266	27	117

鄉鎮	國際觀光旅館		一般旅館		民宿	
	家數	房間數	家數	房間數	家數	房間數
關山鄉	0	0	3	70	35	131
鹿野鄉	0	0	2	220	60	197
海端鄉	0	0	1	61	9	37
延平鄉	0	0	0	0	4	17
卑南鄉	1	183	16	2,101	62	261
臺東市	1	276	52	2,936	505	2,189
總計	2	459	85	5,886	746	3,118

資料來源：臺灣旅宿網，本計畫彙整

參照設施承載量指標意義，就池上萬安老田區住宿設施承載力與遊客量分析如下：

1. 民國 104 年池上萬安老田區每日房間需求量 2,482 間<民國 104 年 12 月臺東市區至玉里區域實際住宿房間供給量 9,475 間。
2. 推估民國 104 年池上萬安老田區 3 種情境之日尖峰觀光人數每日房間需求量 4,284~5,367 間<民國 104 年 12 月臺東市區至玉里區域實際住宿房間供給量 9,475 間。

六、池上萬安老田區現有住宿設施容量與預測遊客人數分析

在住宿容量部分，臺東市區至玉里地區可提供的國際觀光旅館、一般旅館與民宿之房間總數為 9,475 間，大於民國 114 年所推估所需房間數 4,284~5,367 間，統計現今池上鄉可提供住宿之房間數僅 383 間，納入鄰近鹿野鄉、關山鄉可提供住宿之房間數共有 1,001 間，表示在地住宿設施量有限。

近年來花東縱谷南區產生眾多熱門觀光景點，包含池上伯朗大道、鹿野高台之臺灣國際熱氣球嘉年華及奉茶樹等，因此花東縱谷南區住宿需求與供給數分析極為重要。目前池上萬安老田區民國 114 年所推估之住宿需求，約佔臺東市區至玉里地區可提供之國際觀光旅館、一般旅館與民宿住宿容量的 56%，故尚無住宿需求不足問題。

整合以上數據與現況說明，提出相關發展如下：

表 3.4-33 池上萬安老田區住宿設施管理策略

104 年每日實質 房間量需求	114 年推估每日 房間量需求(三種情境)	104 年池上鄉 可提供每日間量	104 年臺東市區至玉里地區 可提供每日間量
2,482	4,284~5,367	383	9,463
管理策略	<ul style="list-style-type: none"> ● 池上萬安老田區為花東縱谷國家風景區內擁有熱門觀光景點的地區，遊客大量集中於假日，但多數為路過型短暫停留，於池上地區住宿設施供給量成長明顯受限，因此於輔導相關民間業者開發住宿設施興建時，注重實際財務評估效益。 ● 池上萬安老田區為預防人為破壞而劃定為文化景觀，若於在地開發建置住宿設施之商業空間，仍需謹慎評估，以免造成環境衝擊與傷害。 ● 呼應近年來池上伯朗大道及奉茶樹、關山米食文化及自行車道等熱門景點，應推廣住宿設施增設於池上、關山、鹿野地區，增加遊客留宿於花東縱谷境內時間，進而提升在地相關觀光產業消費。 ● 此區由於景點發展方式不同，故於民國 114 年之住宿設施需求較不急迫。但由於鄰近鹿野高台之國際級觀光景點，故應就縱谷南區(池上-鹿野系統)帶動市場競爭，吸引民間業者投資相關資源進行住宿設施建設，政府應提前規範與監控其總量限制。 ● 未來相關住宿設施設計與建置，應配合縱谷景觀風貌特色，以打造花東縱谷整體地景風貌之協調性。 		

資料來源：本計畫整理

3.4.4 小結

本計畫就前述花東縱谷境內南北 2 大國際觀光景點(鯉魚潭風景特定區和鹿野高台)，及民國 103 年因長榮航空廣告引起觀光契機之池上萬安老田區進行觀光景點遊客、停車位、住宿承載量分析。

鯉魚潭風景特定區和鹿野高台空域場域，目前仍受中央及地方政府積極規劃與改善。惟有新興之萬安老田區於民國 103 年聲名大噪並造成觀光轟動後，燃起地方文化景觀之保存；且受國土計畫法於民國 104 年 12 月 18 日國土計畫法三讀通過，並於民國 105 年 1 月 6 日公佈，納入第 1 級環境敏感區管制。

鯉魚潭風景特定區(以下簡稱「鯉魚潭」)週邊遊憩資源豐富，為管理處成立後早期發展之知名風景名勝。經整合現狀及積極規劃下，鯉魚潭塑造成一處具可輕舟悠遊、單車環潭或漫步水岸的多元化遊憩活動據點。潭北設有遊客中心，遊客可由此取得最詳細的各

項旅遊資訊；潭西的水岸休憩區裡設有各項親水活動與休憩設施，適合全家老少小歇賞景；長約 5 公里的環潭自行車專用道，讓鐵馬騎士們以車代步，享受怡人的湖光山色；標高 601 公尺的鯉魚山上更有數條森林步道，是享受森林浴、賞鳥賞花賞景的最佳健行路線。

鹿野高台是龍田北側的一處高地，海拔約 350 公尺。由於特殊的地理條件，因此成為東部一處優良的天然空域活動場地，除規劃有高台飛行傘訓練示範場外，每當 6 至 8 月，更是適合進行熱氣球活動的好時機。自民國 100 年起，花東縱谷國家風景區管理處與臺東縣政府等單位，每年為推廣空域活動並辦理年度相關熱氣球及飛行傘等系列活動。

池上萬安老田區，指伯朗大道及天堂路周邊約 175 公頃稻田。池上鄉公所將此區提報劃設為文化景觀，通過臺東縣政府文化局審核，於民國 103 年 5 月 30 日公告登錄為「萬安老田區文化景觀」。範圍內之「金城武樹」是 40 年前由鄉民在農地旁種下，方便拴住辛苦耕田的水牛，並供牛與農民乘涼休息。民國 86 年金車飲料公司為這棵茄苳樹所在的筆直道路上拍攝伯朗咖啡廣告，「伯朗大道」因而得名；沒有電線桿的稻田美景逐漸成為遊客的私房景點。民國 103 年，長榮航空的形象廣告讓「伯朗大道」區塊美景再度聲名大噪，藝人金城武在茄苳樹下乘涼喝茶畫面，引來大批遊客到池上尋樹拍照，金城武樹卻遭麥德姆颱風連根拔起，池上鄉民及日本御用樹醫師輪番舊制原地重植，遊客探訪熱情依舊，惟因觀光景點之發展導致影響地方居民農作運作，臺東縣政府於民國 103 年暑假進行「農道」交通管制。

前述 3 處景點，以鯉魚潭觀光發展之硬體建設最為完善且仍不斷建設與改善中，目前每年花蓮縣政府和管理處以舉辦活動方式宣導並強化其觀光推廣。鹿野高台和池上萬安老田區則屬後起之秀，但發展方式不同；前者以辦理活動方式，規劃為期 2 個月的活動，在首次活動即吸引超過 35 萬人次參與，為以往同期旅客人數的 5 倍，且同時帶動臺東縣各景點的旅遊人數，甚至還出現以往只有在春節期間才會出現的人潮與車潮，為臺東觀光創造出空前的盛況；大型飯店及旅館業的住宿率成長 2 至 3 成，民宿更成長 1 倍以上，

熱氣球嘉年華活動為臺東相關觀光產業帶來逾 5.25 億元產值，管理處也將此區做為管轄範圍之縱谷南區的國際觀光景點。萬安老田區則偏屬於地方文化，具歷史傳承與藝文推廣之文化宣傳與影視效益而產出的觀光景點，其非為因地方建設所形成，所引發共鳴的是一種環境所產生的美、是一種追求幸福的美、是一種感受寧靜的美，且將因四季變化、環境影響、人類行為而產出的不同感受。

綜上承載量分析，可見 2 處國際性觀光景點之規劃發展方向具雷同性，均在有基礎的觀光規劃建設下形成，並可循序漸進發展與推廣。且可與周邊鄉鎮、觀光景點做整體規劃，及活動舉辦的總量管制與分時分流設定。初步規劃說明如下，及圖 3.4-6、圖 3.4-7：

一、鯉魚潭風景特定區

- (一)管制期間：逢活動及連續假日期間之適當時段。
- (二)管制入口：由北往南，於台 9 丙 15.5K 處；由南至北，於台 9 丙警察局前之路段(池南活動中心旁)處，均設置交通管制口。
- (三)管制措施：
 - 1. 僅針對小客車車輛進行管制。
 - 2. 活動及連續假日期間，僅提供大眾運輸交通工具(如臺灣好行、接駁車輛等)，及持有管制區範圍內之住宿確認證明資料、團體預約申請資料及執行公務所需之公務車輛外，於管制路段管制各類車輛通行。
 - 3. 於鯉魚潭風景特定區區域內之現有小客車停車空間滿位時，即啟動交通管制口之管制措施。

二、鹿野高台空域活動場域

- (一)管制期間：逢活動及連續假日期間之適當時段。
- (二)管制入口：於適當路口設置交通管制口，禁止各類車輛通行。
- (三)管制措施：

1. 僅開放大眾運輸交通工具(如臺灣好行、接駁車輛等)及持有管制區範圍內之住宿確認證明資料、團體預約申請資料及及執行公務所需之公務車輛通行。
2. 於鹿野火車站、天際航空—飛行啟蒙基地(飛行學校)，即臺東縣鹿野鄉中華路三段 399 號(台 9 線 345.5k 處)，規劃提供接駁車服務。
3. 未來於龍田基地規劃地下停車場及大客車停車場，自行開車前往之小客車旅客及團體預約申請之大客車旅客，於龍田基地轉乘接駁車至鹿野高台。現有小客車停車空間滿位時，即啟動交通管制口管制措施；由北往南，於台 9 線、永樂路、永嶺路口；由南至北，於台 9 線、縣道東 33，均設置交通管制口。

然池上萬安老田區之遊憩據點生成，是因影視效益所促成，其具有自然環境之美；因地方居民生活所產生，沒有雜亂、僵硬的硬體建設，有的只是因農作需求的基礎道路，以及自然的田園風光景緻，即是吸引旅客前往駐足的主因。現行國土計畫及全國區域計畫的重整下，池上萬安老田區位屬於環境敏感地區範圍，加上行政院農業委員會於民國 100、101 年將全國農地資源分類劃設 4 種農業用地，僅第 3 種用地供彈性保留原則及使用。在在說明池上萬安老田區之重要性。

因此，依據相關政策計畫之限制，及未來管理處之觀光資源景點目標願景，將池上萬安老田區於觀光功能分區上，劃設為「自然景觀區」，以利未來此區可在不過度干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。現有已開發地區維持原使用，未開發地區不再鼓勵開發。

針對池上萬安老田區之停車位設施容量推估，以大坡池停車場和池上蠶桑休閒農場停車場為依據，主要是不再將此景點之發展按以往舊有模式，其不符目前永續環境與智慧觀光等。未來仍按交通管制方式，禁止農用以外車輛進入，並應採多元運輸方式或與在地業者合作，以異業結盟方式轉換交通運輸工具，使之保留並傳承本區的地方文化，所引發共鳴的環境美感、幸福美感與寧靜之美。

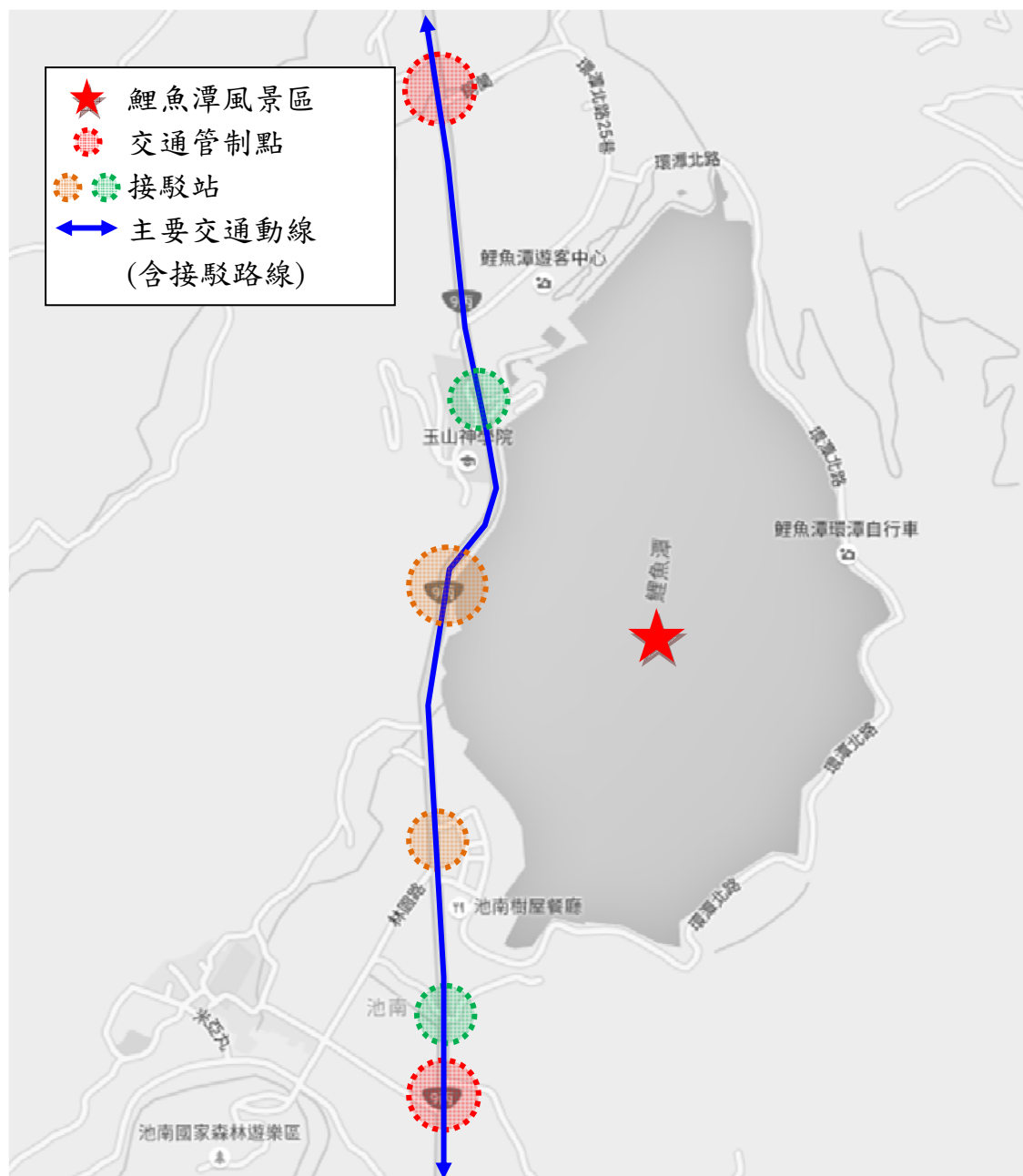


圖 3.4-6 鯉魚潭風景特定區交通管制與接駁規劃

資料來源：本計畫繪製

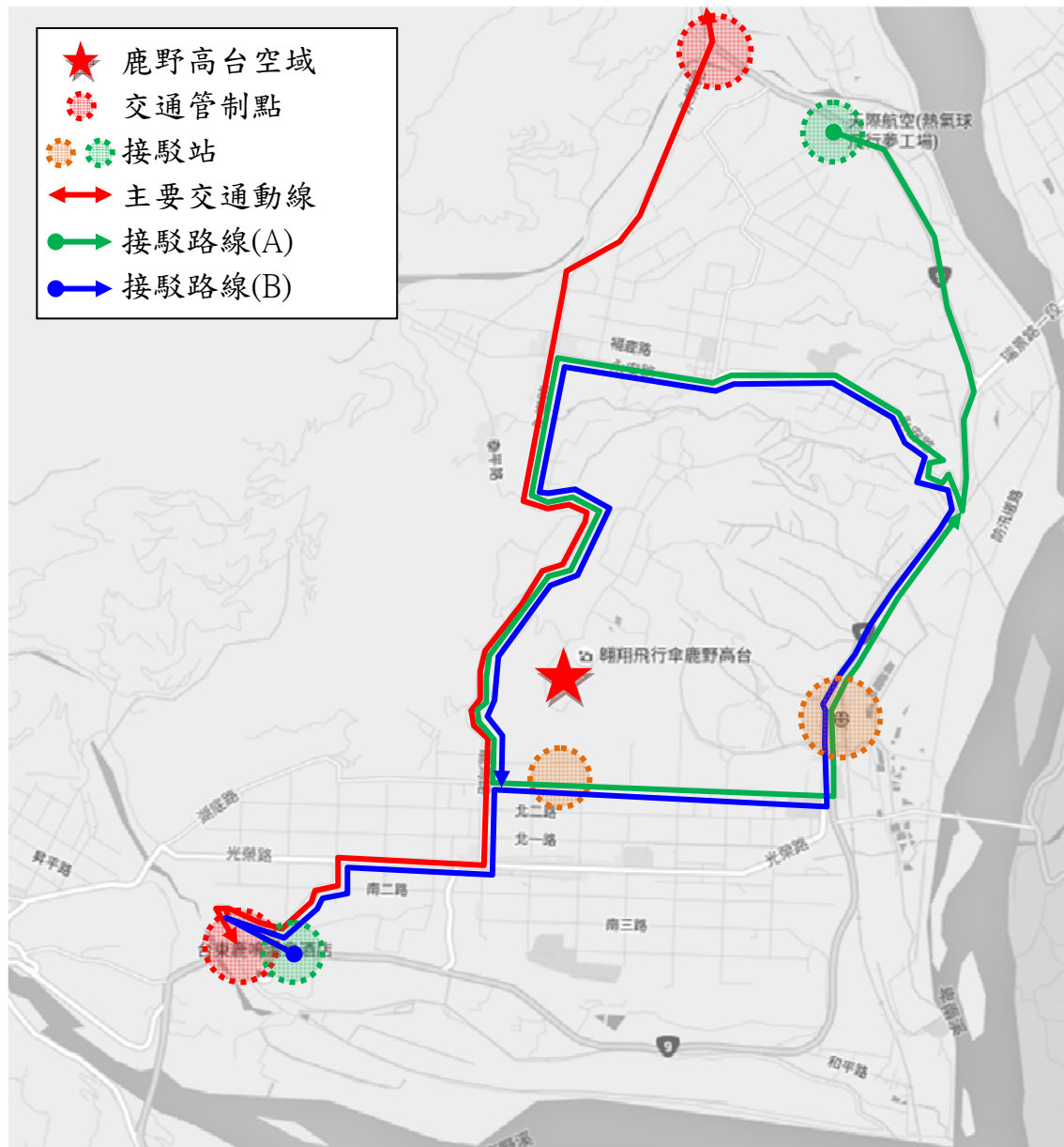


圖 3.4-7 鹿野高台空域活動場域交通管制與接駁規劃

資料來源：本計畫繪製

第四章 發展願景、構想及空間結構

臺灣東部運輸建設於民國 114 年將漸臻完善，包括有宜蘭至花蓮間有台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、花蓮臺東間有全面鐵路電氣化及瓶頸路段雙軌化計畫完成、臺東屏東間則有南迴鐵路改善計畫以及南迴公路改善計畫等。

花東縱谷擁有豐富地景、多元人文及特色地方產業與觀光景點，目前花東縱谷已經不缺快速移動的運輸系統、不缺遊客、更不缺假日遊客、團體遊客。缺乏的是國際化的特色亮點、待扶植的微亮點、微亮點間的遊程連結、在地移動的綠色運具、平日深度旅遊、多停留天數的遊客、中高級服務能力的旅宿、在地具環境教育概念的導遊組織等，更需納入地方交通運輸的環境發展、區域發展協會等建設、組織的成立，來創造與建立地文化之共同意識，幫助花東縱谷之觀光更進一步發展，且更具邏輯性與說服性。

4.1 觀光發展構想與願景

體驗式旅遊，是遊客對旅遊產品的感受、體驗、享受的過程，是讓遊客能更強調心理感知和理解的一種旅遊形式，同時也造就更多元化的旅遊行為，以符合不同遊客組成型態之旅遊需求。

目前遊客組成型態種類有家庭、親子、朋友、情侶等，甚至交通部觀光局目前就臺灣高齡人口急速增加景況下，銀髮族之旅遊需求亦逐年提升，積極打造規劃全方位的樂活旅遊路線，以便捷、貼心的方式讓銀髮族體驗各地旅遊行程，並以「養生、樂活」概念，讓銀髮族恣意享受。

因此，除延續推廣花東縱谷現有之觀光旅遊、休閒旅遊型態外，應須針對體驗觀光；就花東縱谷之環境特色創造多元旅遊活動，如生態環境、部落特色、運動休閒等面向。

花東縱谷具豐富地景、多元人文及地方特色產業與觀光景點，計畫針對目前及未來交通運輸環境之改變，提出遊客應以「鐵路為主、公路為輔」之運輸服務環境，利用城際型列車將旅客快速送達花東縱

谷，再透過臺鐵區間車、客運公車(觀光巴士)、小型巴士、電動汽機車、自行車等穿梭悠遊於花東縱谷間，期待來訪花東縱谷的遊客選擇低碳深度旅遊，促成「花東縱谷慢慢行」之綠色旅遊模式。整體構想與願景說明如下：

一、整體發展構想

依據花東縱谷現有觀光旅遊環境特色及交通部觀光局之政策，本計畫就生態、部落、運動、智慧觀光 4 個面向，說明花東縱谷之環境特色及發展契機。

(一)生態旅遊

生態旅遊為「到相對未受干擾或未受污染的自然區域旅行，有特定的研究主題，且體驗或欣賞其中的野生動植物景象，並且關心區內的文化特色」。生態旅遊學會(The Ecotourism Society)為生態旅遊下了一個廣為各界接受的註解：「生態旅遊是一種具有環境責任感的旅遊方式，保育自然環境與延續當地住民福祉為發展生態旅遊的最終目標」。

生態旅遊規劃必須考慮的主要因素包括：旅遊資源的狀況、特性及空間分布；旅遊者的類別、興趣及需求；旅遊地居民的經濟、文化背景及其對旅遊活動的容納能力；遊客的旅遊活動以及當地居民的生產和生活活動與旅遊環境相融合。

1. 環境特色

花東縱谷因地處於歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊碰撞縫合處，產生許多斷層帶。花東縱谷在花蓮溪、秀姑巒溪和卑南溪等 3 大水系下，構成綿密的網絡，且由於源頭都在海拔 2~3 千公尺高山上，因而形成峽谷、瀑布、溫泉、曲流、河階、沖積扇、斷層及惡地等不同的地質地形，造就許多獨特的自然景觀。

此外，由於花東縱谷橫跨亞熱帶及熱帶，故藏有豐富生態景觀。主要植物群落分為暖溫帶常綠闊葉林群落、熱帶雨林群落以及灌叢植物群落 3 類，林相極為豐富，因此野生動物的棲息地完整；擁有鳥類 100 餘種、哺乳類 24 種、淡水魚 29 種，溪流上游及集水區的森林，則有許多種昆蟲藏匿滋長。

2. 發展契機

花東縱谷應建立生態旅遊或生態觀光(ecotourism)；生態旅遊是國際保育和永續發展之基礎概念；是一種仰賴當地資源的旅遊；是一種強調當地資源保育的旅遊；是一種維護當地社區概念的旅遊。

民國 114 年臺灣東部運輸建設已臻完善，進出花東縱谷有便捷且容量高的完整鐵公路路網、花東縱谷間則有臺鐵的區間車以及台 9 線、縣道 193、縣道 197 等整合而成的南北公路網系統。快速便捷的運輸系統加入，將對縱谷旅遊型態產生關鍵性影響；可能縮短遊客停留時間，更可能因為公路系統的快速通過反而不利於本計畫所要倡議的慢遊及居遊的旅遊型態。

為求自然生態永續發展，應積極推動並辦理生態教育及相關培訓活動，並與生態保育等協會，共同協力經營花東縱谷生態。此外，在落實建設發展上，以符合生態工法的建築構想施作，讓民眾永久享有自然清新的花東縱谷風貌。未來在「落實保育自然生態發展」不僅是花東縱谷之發展方向，亦是全臺、全世界之執行目標。

(二)部落觀光

「部落觀光」是指原住民部落以自然人文資源的保育與永續利用、小眾與深度、部落共同參與等精神，經營觀光行程。遊客藉此體驗原住民部落傳統生活，學習生態、工藝及與自然和諧共生的智慧，了解原住民自給自足的農業與慢活之生活型態。

原住民委員會與交通部觀光局合作下，藉由文化傳統受到尊重、居民生活不受干擾、遊客行為受到規範的原則下，提出「部落觀光」政策，遊客可在地原住民引導下漫遊原鄉；以有別於走馬看花的大眾旅遊，轉換成遊客與部落居民互動，了解及學習不同文化的生活模式。未來期待部落觀光建立商業模式後，促使地方穩定收入及工作機會，吸引部落青年遊子返鄉，傳承部落文化，由文化及生態尋找新生機。

1. 環境特色

花東地區原住民族文化豐富，花東縱谷之原住民族文化主要有阿美族、布農族、卑南族、撒奇萊雅族、太魯閣族、賽德克族等，各族有其豐富的部落特色。依原住民族地區觀光推動會議：交通部觀光局轄內 8 處原住民族文化設施館設，管理處轄內計有 3 處(含花蓮縣萬榮鄉、壽豐鄉臺東縣海端鄉等原住民族文物館)，另就全國僅有 5 處，管理處轄內有 3 處之原住民族部落學校(含 Cilangasan 阿美族部落學校、布農東群部落學校及卑南花環部落學校)與花蓮縣光復鄉太巴塢紅糯米館等，應共同結合推動文化體驗之旅，管理處亦刻正推動原住民傳統文化、習俗、生活方式等部落觀光計畫。

此外，根據考古學家研究調查，花東縱谷具有豐富的史前文化遺跡，目前已經公告的共有 2 處，均位屬花蓮縣，一為瑞穗舞鶴台地上的「掃叭石柱遺址」，一為富里鄉石牌村聚落南側的「公埔遺址」。

每年夏季期間各原住民族舉辦慶祝豐收的盛典-豐年祭，遊客可隨著各部落民族的浪漫熱情，深度體驗花東縱谷之精彩的部落環境與文化特色。

2. 發展契機

花東縱谷節慶活動多元；目前每年規劃有南橫超級馬拉松賽、螢火蟲生態之旅、國際鐵人三項精英賽、臺灣夏至 235、金黃色稻浪季、臺灣熱氣球嘉年華、原住民祭典、關山鐵馬系列活動、金針花季、溫泉美食嘉年華、臺灣自行車節系列活動、客家文化節等，在在將花東縱谷之美，發揮淋漓盡致。

花東縱谷節慶旅遊風潮，增加遊客前來觀光之意願。未來應針對境內特殊自然環境、人文風情等特色，輔導在地特色景點多元結合及培訓在地導覽解說員，以強化及豐富花東縱谷深度體驗之旅遊服務。

(三)運動觀光

運動觀光(Sport Tourism)，即運動與觀光領域的結合，所發展出來的新興領域。運動觀光是整合觀光旅遊與運動特質於一身的活動，其本質即人們在旅遊觀光過程中，能參與或觀賞運動相關活動的一種旅遊型態，同時人們可藉由參與和觀賞運動的過程，產生不同於一般觀光活動的特殊體驗。

依據民國 101 年 6 月「臺灣地區運動觀光資源之調查研究」；將臺灣運動觀光資源分為自然資源與人文資源為 2 大類、4 大基準及 12 種系統（如表 4.1-1 及圖 4.1-1）。

表 4.1-1 運動觀光資源類型表

分類	基準	系統	項目
人文 資源	風土 資源	民族祭典	收穫祭、船祭、山戰祭、打耳祭、豐年祭、夜祭、成年祭、矮人祭、竹竿祭、文化祭、跨年祭、五年祭。
		運動文化節慶	十二節慶運動、全民健走日、無車日、臺灣自行車節。
	人工 資源	大型運動賽事	運動賽會、國際衝浪大賽、鐵人三項、萬人長泳。
		大型運動場所	高爾夫球場、溜冰場、競技場、運動場、游泳池、運動營地、休閒中心、人工滑雪場、人工攀岩牆、運動球場、保齡球館、球場、滑草場、賽馬場、保齡球/溜冰場、田徑場、登山場。
		運動建築	運動公園、高雄世運、巨蛋運動場館。
		運動服務 組織	國家政府機構、法規機構、地區及地方政府機構、運動管理機構、航空協會、旅行推廣協會、專業(職業)協會、自主性組織、旅行仲介者、旅行社(國內、本地、國外)。
自然 資源	地質 資源	山岳類	公園(國家、縣、社區)、山脈、岩場、野外。
		空域類	飛行傘、滑翔翼。
		平地類	自行車公路、健走規劃路線。
	水域 資源	河川、溫泉類	溫泉、冷泉、朔溪。
		湖泊、瀑布類	獨木舟、攀岩。
		海灘、海洋類	衝浪、潛水、浮潛、帆船、遊艇、水上摩托車。

資料來源：臺灣地區運動觀光資源之調查研究，民國 101 年 6 月

依據「臺灣地區運動觀光資源之調查研究」內容，臺灣地區運動觀光資源多元豐富，若能有效規劃與運用，將可廣泛發展運動觀光活動與產業，並提昇服務品質。

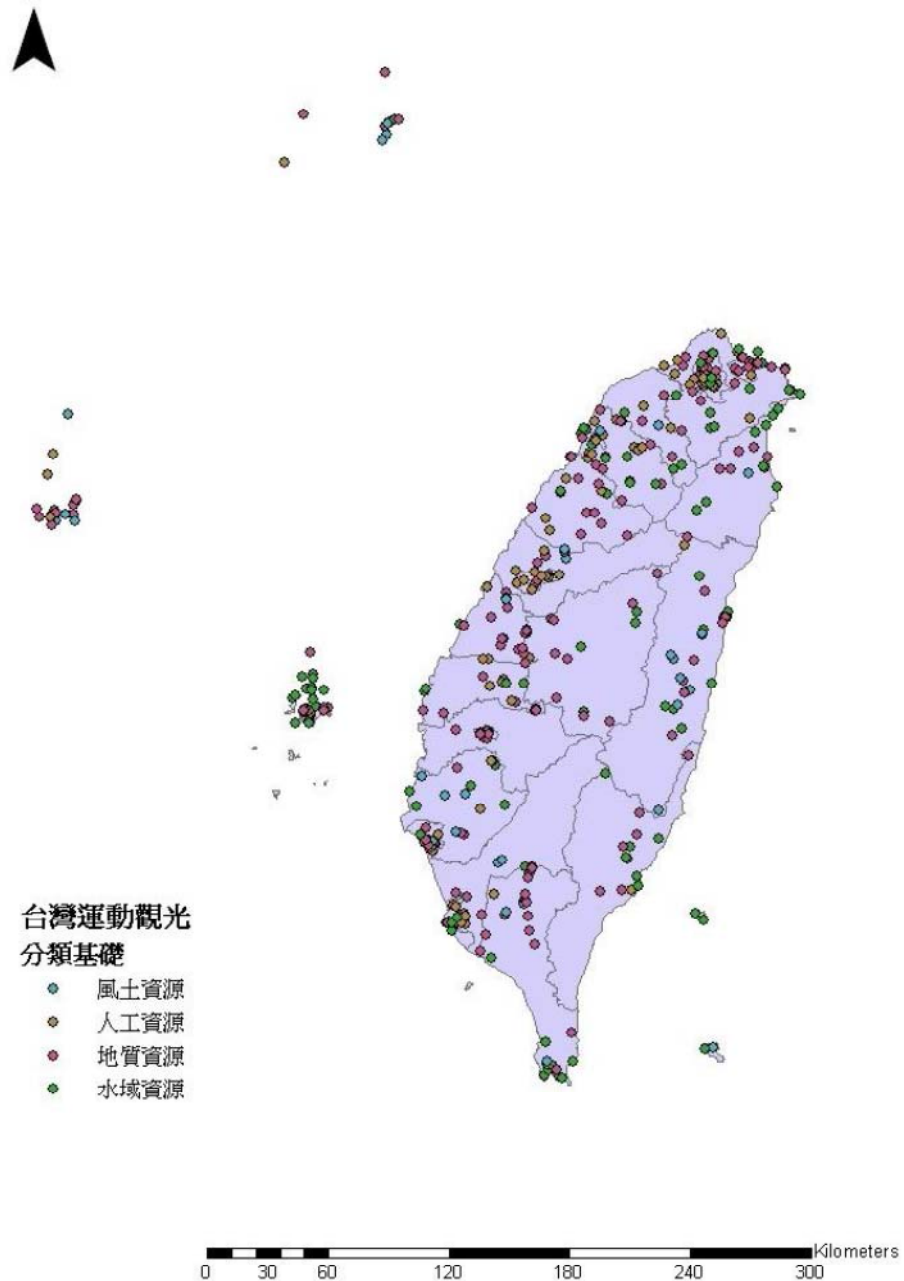


圖 4.1-1 臺灣地區運動觀光資源區域分布圖

資料來源：臺灣地區運動觀光資源分布分析研究，民國 100 年

1. 環境特色

臺灣公路系統完善，加上地形優勢，騎自行車欣賞沿路壯闊美景，在臺灣單車環島是最方便又享受的旅遊行程。

自民國 99 年起，交通部觀光局積極舉辦「臺灣自行車節」系列活動，熱情邀請臺灣全民一同創造「騎」跡，將交通建設的創新成果，轉換成觀光旅遊的新資源，企圖把臺灣打造為國際級自行車休閒旅遊天堂。

「臺灣自行車節」系列活動是以自行車旅遊活動，結合各縣市觀光與交通資源力量，呈現多元與在地的文化旅遊特色。在好山好水的陪伴下，吸引全世界自行車愛好者前往朝聖，提供國內外遊客們多樣豐富之休憩旅遊體驗，讓騎鐵馬不再是單純運動，而是更豐富的身心靈完美體驗。

2. 發展契機

花東地區正規劃以深度慢遊方式體驗各地生活，遊程內容包括單車學校、單車人文、在地美食、生活劇場、空間美學、社會企業等 6 大特色，結合並串聯部落文化、在地美食、藝術美學等豐富內容。

花東地區具有豐富的陸、海、空之運動觀光資源，花東縱谷北有鯉魚潭風景區、南有鹿野高台，其間豐富的地景、田野及鐵路風光等，在在指出花東縱谷適宜發展運動觀光之體驗型旅遊方式。

未來應「鼓勵民間力量經營觀光事業」，如目前完成的遊憩區、露營區及溫泉區等，以委外經營的方式，讓有意願之民間機構承攬經營，期望藉此帶動地方繁榮及創造地方就業機會。

(四)智慧觀光

智慧觀光(Smart Tourism)是以智慧系統服務及巨量資料分析技術整合打造友善、主動、即時的個人化服務，透過對旅客與產業供需的分析，提供適時、適地、適性的智慧媒合服務，並結合跨裝置互動全面支援遊客來臺旅遊之各種需求。

對遊客來說，適時、適地、適性的提供資訊及服務為提升旅遊品質的關鍵，透過即時分析旅客偏好與社群資訊，加值遊客個人化服務，包括個人化旅遊時間及旅遊資訊提醒、旅途中周邊小吃、伴手禮、活動推薦，甚或結合在地社群評價，進行動態展示與推薦，刺激旅遊導購及導遊等；未來智慧系統也應結合智慧媒體技術及歷史文創，提供景點深度導覽，利用故事化特色加深旅客印象，吸引旅客再次造訪或分享美好的旅遊經驗。

1. 地方特色

觀光旅遊上，花東縱谷旅遊服務品質刻正強化極推行；設置完善的旅遊資訊平台、精緻豐富的導覽摺頁及不定期培訓導覽志

工作人員，給予參觀遊客正確的旅遊諮詢及親切的服務態度，落實為民服務之工作。

「智慧觀光」是打造高品質深度旅遊的新契機。它可藉由網路平台、智慧型手機提供遊客行前規劃、旅行中提醒、旅遊後評價的一個互動平台。現今智慧型手機市場快速成長，APP 程式成了各縣市在辦理各項行銷、推廣之工作項目之一。如此，可讓遊客到花東縱谷旅遊，只需一指神功，就能知道各地方旅遊訊息。

2. 發展契機

花東縱谷間之觀光遊程規劃系統，可利用 APP 程式規劃，鼓勵花東縱谷間之相關觀光業者參與。APP 程式內容；介紹觀光資訊資料庫元素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，甚至與 google map 結合。讓遊客將花東縱谷之資訊隨身攜帶，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

二、整體發展願景

整體觀光發展計畫藉由空間與交通的概念，串連在地地景、產業、人文，以及賞玩地方珍珠亮點和微亮點，形塑花東縱谷地區為「宜居、宜遊」的東部遊憩氛圍及生活美學，同時打造花東地區成為具水域、陸域、空域之國際水準的觀光渡假勝地，讓遊客「慢活、慢遊或深度旅遊」於其間，打造花東縱谷為一處耐人尋味、令人流連忘返的『宜居、宜遊』國際觀光渡假勝地。

4.2 觀光整體發展定位

一、策略構想

就目前遊客之旅遊習性，花東縱谷缺乏待扶植的微亮點、微亮點間的遊程連結、在地移動的綠色運具、平日深度旅遊、多停留天數的遊客、中高級服務能力的旅宿、在地具環境教育概念的導遊組織等，更需納入地方交通運輸的環境發展、區域發展協會等建設及組織的成立，來創造與建立地文化之共同意識，幫助花東縱谷之觀光更進一步發展，且更具邏輯性與說服性。以規劃符合各類型遊客之服務需求，對於國內的觀光發展將相當助益。因此未來花東縱谷觀光遊憩發展定位構想，說明如下：

(一)扶持微亮點及私房景點行銷與配套服務

分散亮點遊憩設施的尖峰爆量，擴大地方相關觀光產業參與度及在地生活需求的穩定性。微亮點為具發展潛力之亮點，以微型創業的概念，提供鮭魚返鄉或青年返鄉就業人才，相關財務、經驗等創業立足之發展資源的協助。

(二)以火車站為核心的半日及一日遊程

未來鐵路規劃應採遊園車概念；以慢車、班次密集，形成無縫接軌。期隨著鐵路班次及大眾運具之增加，讓花東縱谷的景觀、環境更為乾淨，促使落實永續環境。

同時，參考如英國地區具古色古香的特色列車，構想我國列車特色，並以火車站為核心考慮觀光旅遊與在地生活需求，設立特色旅遊或園區，同時賦與特色活動、節慶、名產等，規劃無縫接駁交通，帶動花東地區觀光。

(三)發展平日慢遊及居遊系統

慢遊、慢活或深度旅遊皆為一種觀光活動的體驗，將縱谷內社區或部落既有的技藝、產業、文化等生活體驗分享給遊客，作為一在地延續與永續發展的模式。藉由深度旅遊及地方導覽解說員，落實慢遊的旅遊型態，進而發展多日居遊的旅遊型態，除落實地方文化推廣更是地方產業發展的商機。

(四)推廣深度旅遊

為提倡深度旅遊發展，公部門與觀光產業業者透過研擬與協商方式，以分散團客、小型旅遊或背包客的模式，引領遊客進行深入地方之體驗型旅遊方式。遊程從2天1夜，提升為3天2夜以上，同時強化花東縱谷之旅宿業者發展各自特色，吸引不同族群，分散遊客居住密度，並鼓勵於平日多日住宿的優惠吸引遊客提高住宿時間。

(五)結合學校及團體將觀光遊憩結合環境教育旅遊型態

學校及團體的觀光遊憩行為未必要在假日執行，因此鼓勵學校及一般團體的旅遊規劃於平日，假日則留給單日及只住宿一夜的遊客。

(六)發展綠色運具進行區內旅遊接駁系統

景點、旅宿、餐廳、在地商店間的串聯應鼓勵發展綠色運具，包括自行車、電動車、公車等，必要時才以 9 人座小巴進行接駁，並建議未來應發展 DRTS9 人座小巴士推展地方觀光，9 人座小型巴士的發展是最能符合各方需求，惟需確認是否符合法令規定。因此要設置安全的自行車停車空間、探討公共自行車可能性、電動機車與汽車的充電設施設置位置等，以及規劃電子票證悠遊於花東縱谷之多元運具間，由遊客的角度構思其旅遊的服務需求，讓旅遊者能無負擔的暢遊在花東縱谷間。

是故，未來建構花東交通運輸網的重要方向，應以生活圈為主或是以地方產業發展需求的綠色運輸網，結合自行車、電動巴士、電動機車、電動車等或是由業者接駁的部分以及鐵路形成一個多元運具的整合，成就一個兼顧整個觀光旅遊的需求以及地方生活需求。

(七)建立國民旅遊模式

國民和國際旅遊二者具不同旅遊模式。應建立花東縱谷之各火車站適宜且足以提供觀光服務效能，區別出具過夜性質、短暫旅遊等重點，以利後續規劃投入發展資源。期望打造「國民旅遊到花東以坐火車方式，到達目的地後再以慢遊模式慢慢進行旅遊活動」，希望藉由需求服務產生商機與就業機會，進而促成觀光相關產業的發展，讓搭火車旅遊的新旅遊模式，未來可成為一個符合時代潮流，一種配合節能、永續觀光方向，對遊客也是一種社會責任，讓國民體認讓整個國家資源跟環境是一體的，並共同為這份美好努力。

二、發展定位

花東縱谷內遍布稻田、花海、茶園等各式豐富的田園景觀。城鄉聚落、觀光發展等以省道台 9 線為中心軸線，及花 193 縣道、東 197 縣道等作縱向連結。未來應藉由交通運輸的轉變下，除了原來推動花東縱谷成為樂活、慢遊、深度觀光旅遊區塊；加強發掘地方多樣化觀光休閒特色資源；發展常態性觀光活動並配合政策交通運輸無縫接駁旅運措施，促進觀光整體發展效能；透過建築景觀管制營造整體優質遊憩環境意象之外，聚焦在多元主題的體驗觀光上。

坐臥兩山之間的花東縱谷，擁有絕美的視覺景觀，其整體觀光發展計畫藉由空間與交通的概念，串連在地地景、產業、人文，以及賞玩地方珍珠亮點和微亮點，形塑花東縱谷地區為「宜居、宜遊」的東部遊憩氛圍及生活美學，同時打造花東地區成為具水域、陸域、空域之國際水準的觀光度假勝地，讓遊客「慢活、慢遊或深度旅遊」於其間，計畫將以形塑花東縱谷國家風景區為「宜居宜遊的國際觀光度假勝地」為花東縱谷國家風景區未來觀光整體發展定位。

4.3 觀光發展空間結構與策略

4.3.1 空間發展結構

從觀光發展的角度，透過檢視花東縱谷重要觀光據點發展，推動慢活、慢遊與深度旅遊，並配合花東綠色運輸的發展趨勢，挖掘地方多樣化觀光休閒特色資源，營造整體優質遊憩環境意象，故提出以火車站為核心的空間發展構想，期藉由配合普悠瑪號的停靠、觀光產業聚落亮點與軸線的發展進度，以觀光發展角度提出多重組合的發展分區，各自具有空間主體性、自主性與可能性，以增加地區觀光吸引力並延長遊客停駐時間。

因此，單一鄉鎮未必只屬於一種分區，而分區也不是完全獨立，而是彼此重疊的，故便可在深入體驗在地社區或部落的過程中，嘉惠地方技藝文化的活化及產業發展。

花東縱谷分區亮點系統詳如圖 4.3-1 所示。

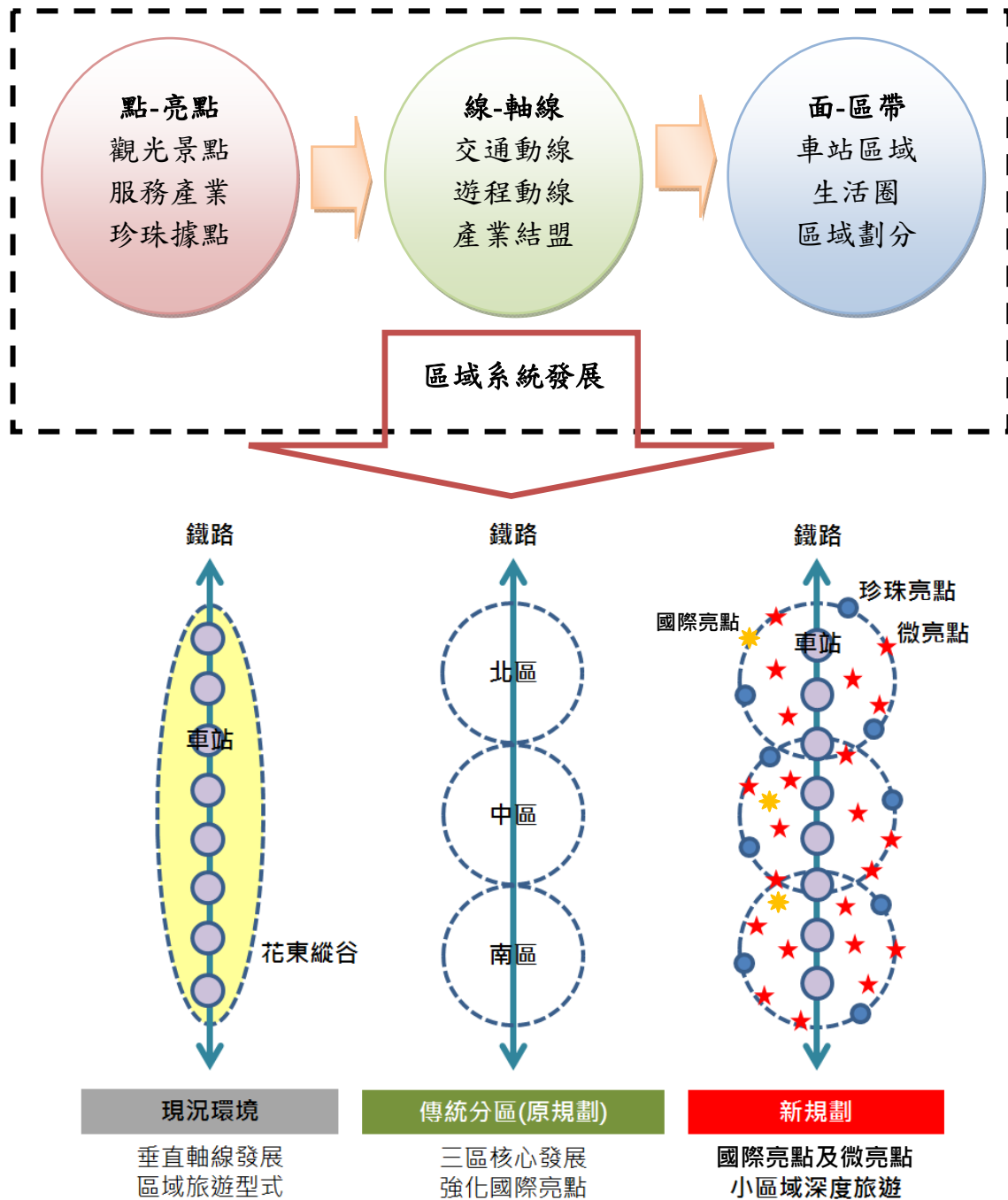


圖 4.3-1 花東縱谷分區亮點系統

資料來源:本計畫繪製

為達區域均衡發展及配合觀光休閒整體趨勢及在地特性，各別打造區塊的獨特性與差異性，以「宜居、宜遊」的概念，在3個分區結構上發展鐵路軸的帶狀無縫接駁觀光軸帶，同時並整合二縣之公路運輸生活產業帶，結合既有資源、常態性觀光活動並配合政策

推動交通運輸無縫接駁旅運措施，提升旅遊品質服務與精緻度，促進觀光整體發展效能，讓遊客快速到達花東地區，並在花東地區「慢活、慢遊與深度旅遊」為未來發展目的。(詳圖 4.3-2)

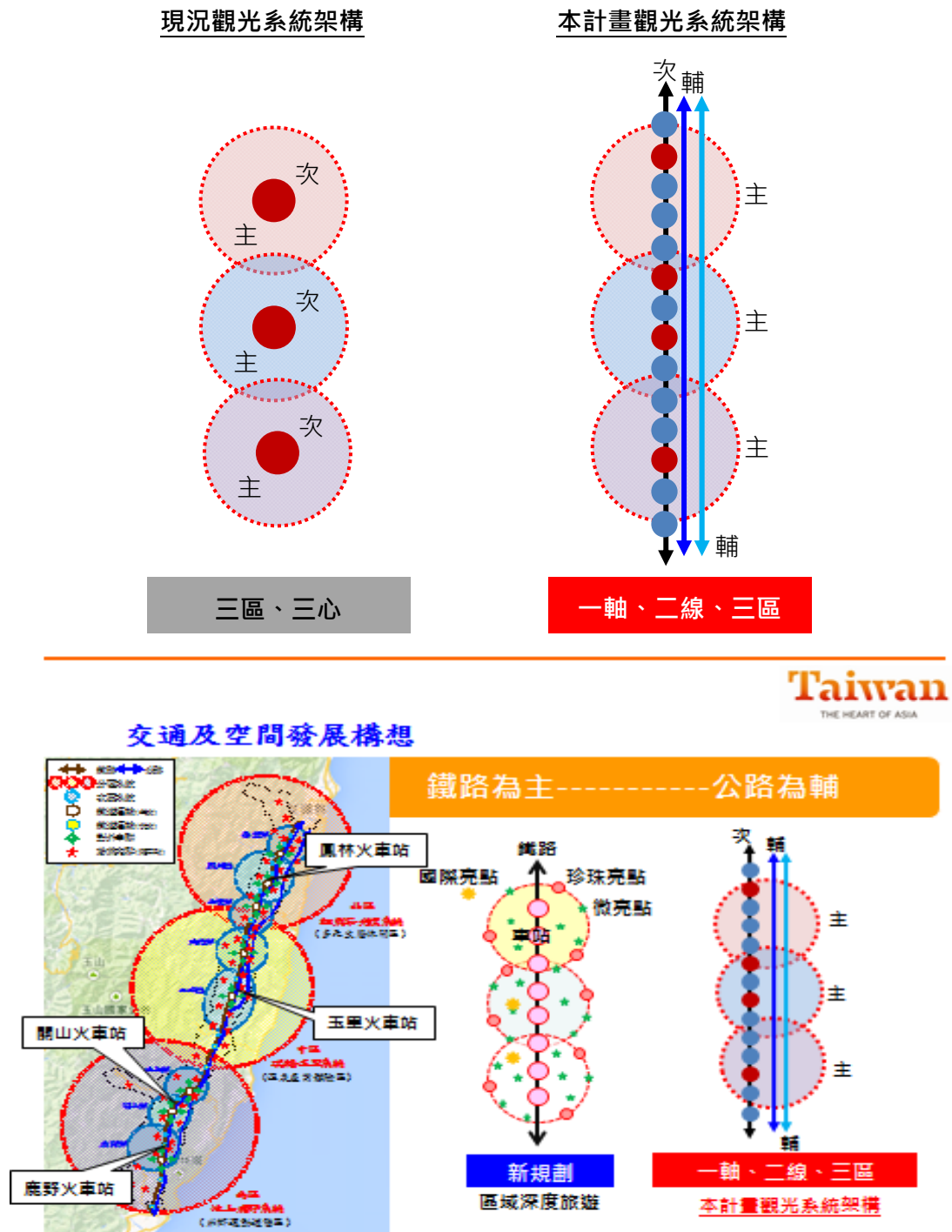


圖 4.3-2 花東縱谷空間結構發展示意圖

資料來源:本計畫繪製

圖 4.3-2 所指「一軸、二線、三區」；一軸指「鐵路」；二線為「台 9 線和縣道 193+縣道 197」；三區則為「花東縱谷劃分之縱谷北區、縱谷中區和縱谷南區」。

由北而南依序「縱谷北區：鯉魚潭-光復系統」、「縱谷中區：瑞穗-玉里系統」、「縱谷南區：池上-鹿野系統」，詳如下說明及表 4.3-1。

(一)縱谷北區(鯉魚潭-光復系統)：

1. 打造魅力景點：以鯉魚潭風景區為重點建設，形塑國際級水域運動觀光親水休閒活動遊憩空間，以多元遊憩活動為主軸，打造全臺最優質的無障礙空間、夜間光環境，並創造周邊公設地及私有地之開發效益，活絡整體區域經濟及改善周邊生態環境。
2. 火車站周邊特色總體營造：如鳳林國際慢城、光復地區部落觀光等。慢活休閒是值得發展的旅遊方式，推廣深度導覽慢食旅遊文化，對於繁忙的都會區，提供忙裡偷閒的旅遊體驗。

(二)縱谷中區(瑞穗-玉里系統)：

1. 打造魅力景點：以自然風光結合部落特色推行觀光，除降低對自然環境衝擊，同時促成積極改善交通條件，創造深具地方環境特色之觀光價值。
2. 火車站周邊特色總體營造：如瑞穗溫泉區、玉里富里赤柯山與六十石山金針花海特色環境、羅山遊憩區周邊環境、版塊運動斷層帶地質特色環境營造等。

(三)縱谷南區(池上-鹿野系統)：

1. 打造魅力景點：鹿野高台空域活動場域，發展多元空域活動，並透過臺灣熱氣球等空域活動與國際交流接軌，形塑臺灣成為國際觀光飛行產業旗艦亮點及國際觀光飛行旅遊最佳目的地。
2. 火車站周邊特色總體營造：如池上大陂池國家濕地、萬安老田文化景觀、關山月美舊鐵道活化、海端延平卑南部落特色觀光總體營造等

綜上，臺灣高齡人口急速增加，銀髮族的旅遊需求亦逐年提升。交通部觀光局積極打造全方位的樂活旅遊路線，邀請全臺的樂齡銀

髮族朋友們，以最便利、貼心的方式體驗各地旅遊行程，並以「養生、樂活」為概念，讓銀髮族也能恣意享受各項幸福遊程。

觀光局為加強輔導旅行業者規劃友善、優質旅遊商品，推廣分眾、分齡的樂活旅遊，於民國 101 年 8 月起成立無障礙旅遊環境推動小組，就所屬國家風景區、觀光旅館、旅館、民宿、大型觀光活動，積極督導管理處及業者建置無障礙旅遊友善環境，全方位打造銀髮族之樂活旅遊，並於觀光局網頁設置專區宣傳，帶動國內銀髮族出遊風氣。現今亦有不少旅遊業者看上銀髮族商機，為此一廣大客源設計專屬行程，積極開拓這塊旅遊藍海市場。

本計畫為聚焦花東縱谷整體觀光發展結構，將藉由觀光發展、空間使用與交通環境的概念，整合了人文、生態、溫泉、育樂、樂活、運動之深度旅遊觀光系統，建立花東縱谷整體觀光發展分區結構與觀光系統特色，詳圖 4.3-1、圖 4.3-4。

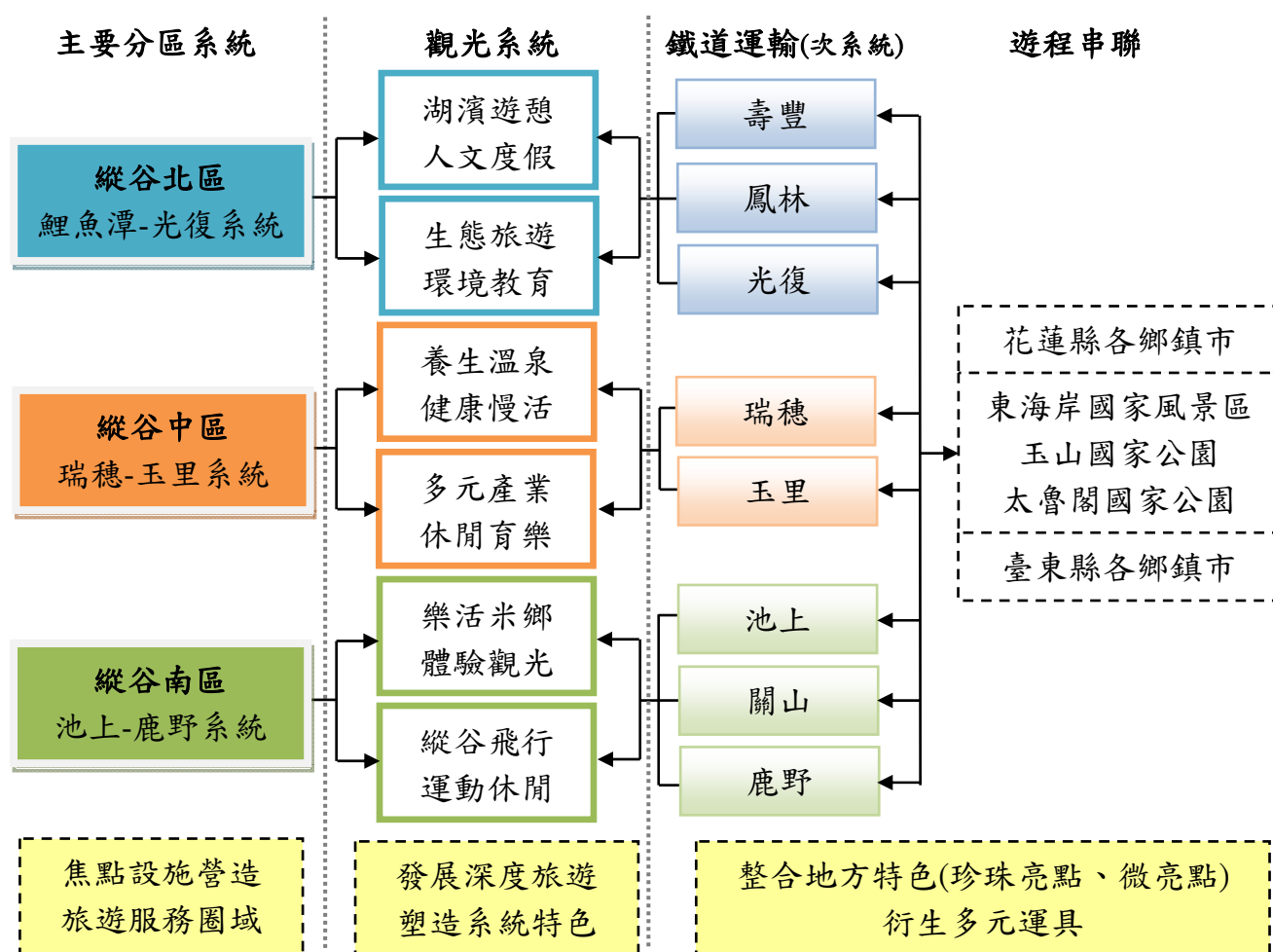


圖 4.3-3 花東縱谷整體觀光發展分區念示意圖

資料來源：本計畫繪製

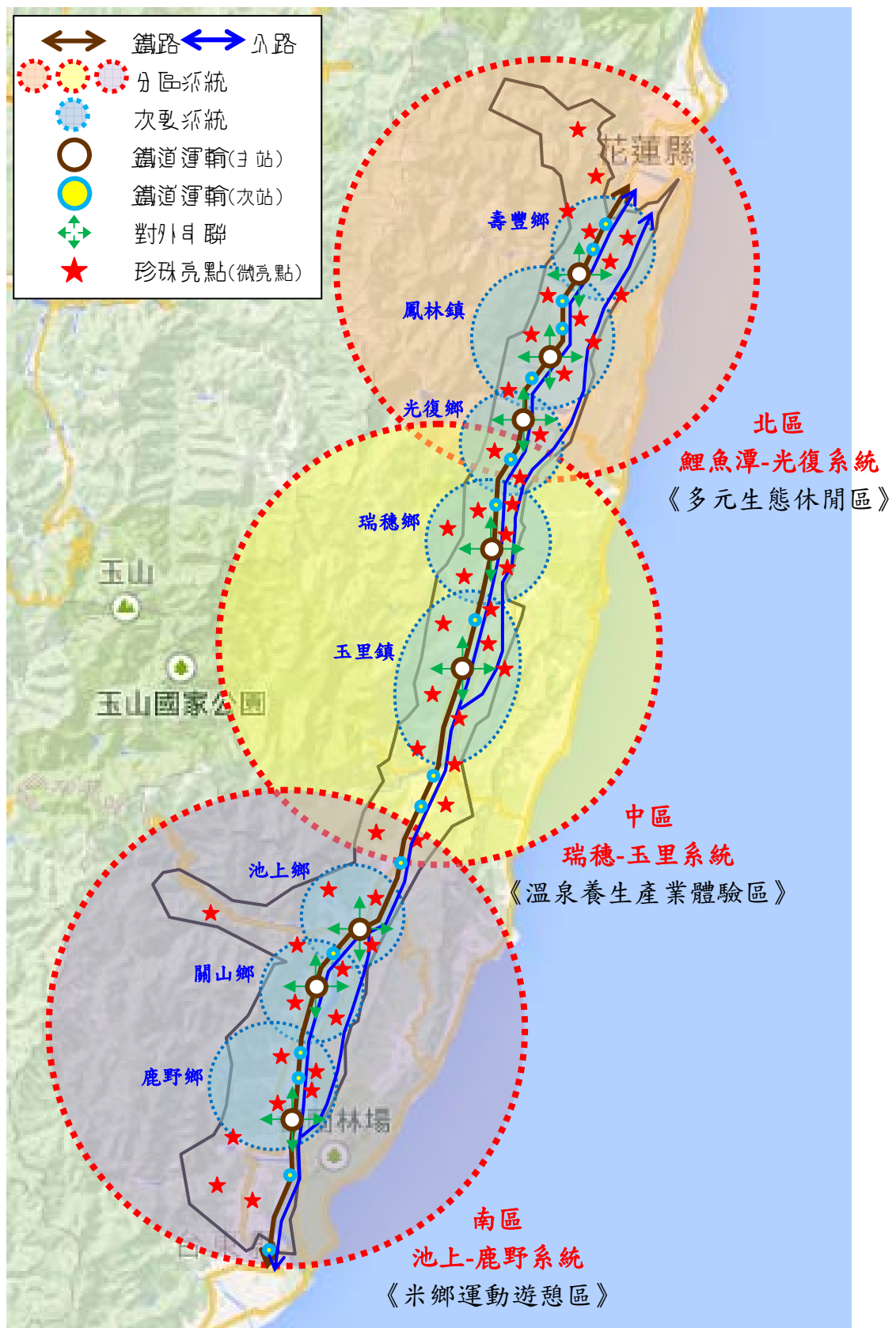


圖 4.3-4 花東縱谷整體觀光發展分區結構說明圖

資料來源:本計畫繪製

4.3.2 觀光發展執行策略及方法

近年來國民旅遊習慣逐漸改變以深度慢行方式體驗旅行，加上國際觀光客漸增，花東縱谷未來發展朝向具有特殊吸引力、話題性、豐富性、娛樂性、休閒性、服務性等內涵以及具在地性故事特質的旅遊渡假環境，創造特殊、高服務品質的在地遊憩體驗。因此，營造「宜居、宜遊」的東部遊憩氛圍及生活美學，有計畫的打造花東地區成為具國際水準的觀光渡假勝地，讓遊客「慢活、慢遊或深度旅遊」於其間。創造地屬偏遠，卻擁有豐富自然人文色彩的附加觀光產值為優勢。

為促進花東地區永續發展，行政院自民國 96 年 3 月 20 日核定「東部永續發展綱要計畫」，全力促進花東永續經濟、永續社會及永續環境之目標。其中「推動養生休閒產業計畫」及「推動人才東移計畫」乃屬於永續社會及永續經濟推動策略重要一環。內政部營建署城鄉發展分署自民國 97 年起，據此配合辦理「推動養生休閒產業計畫」及「推動人才東移計畫」等各項子計畫，針對宜、花、東地區陸續辦理相關計畫案，計畫重於產業整合，而非土地開發，並以養生休閒產業為主、醫療為輔為定位。

此外，國發會推動之「花東產業六級化發展方案」，以善用花東 1 級(農林漁業)產業之發展優勢與 2 級(加工製造)、3 級(零售銷售)產業之發展契機，強化產業 6 級化(1 級 \times 2 級 \times 3 級)合作鏈結為主要規劃理念，以有效發揮跨域合作加值之發展綜效。透過觀光休閒、有機農業、文化創意等重點產業合作加值鏈結發展，提供美好的旅遊生活體驗及特色商品(如保健作物食品、手工藝品等高附加價值商品)，吸引人到花東旅遊，購買花東特色商品，以達到增加所得、創造就業及利潤共享之目標，形成在地產業正向循環發展的創新模式。

再者，資策會提出之「智慧觀光(Smart Tourism)」是以智慧系統服務及巨量資料分析技術整合打造之友善、主動、即時的個人化服務，透過對旅客與產業供需的分析，提供適時適地適性的智慧媒合服務，並結合跨裝置互動全面支援旅客來臺旅遊之各種需求。對觀光旅客來說，適時、適地、適性的提供資訊及服務為提升旅遊品質的關鍵，透過即時分析旅客偏好與社群資訊，加值旅客個人化

服務。智慧系統結合智慧媒體技術及歷史文創，提供景點深度導覽，利用故事化特色加深旅客印象，吸引旅客再次造訪或分享美好的旅遊經驗。「智慧觀光」是打造高品質深度旅遊的新契機。

因此，花東縱谷國家風景區短期計畫透過強化及改善相關公共服務設施與形塑國際優質旅遊環境，以吸引國內外遊客前來花東縱谷旅遊。執行策略及方法說明如下：

(一) 低碳旅遊環境整備

環境保護與永續發展漸受國人重視，打造低碳綠能環境列為國家發展五大支柱之一，並為政府施政重點方向，花東縱谷國家風景區為達永續經營目標，計畫將持續推展自行車等綠色運具政策、建置轄內步道暨自行車道系統、結合綠建築設計概念等，營造低碳旅遊環境，在觀光發展與環境保護間尋求平衡。

(二) 無障礙友善旅遊空間營造

臺灣已是全球老化速度最快的國家，花東已符合世衛組織高齡社會定義，面對快速轉變的高齡社會，各類軟硬體環境及產業發展模式，均須全面性因應配合發展，營造無障礙的旅遊空間，讓輪椅族及銀髮族享受輕鬆安全的旅遊環境。

(三) 強化魅力景點

由於近期城際間交通動線逐步改善中，評估風景區內旅遊觀光服務設施尚未完備，計畫除強化國際特色亮點外，同時扶植微亮點，透過遊程連結、完善接駁服務及強化車站周邊服務機能建置等，以營造火車站周邊更多觀光產業火花。

未來聯外交通改善，預期遊客量快速成長，為維護花東縱谷遊覽軸線兩旁大地景觀美景，避免肆意開發建設而破壞景觀。應建構花東優質景觀路廊、加強改善觀光服務設施，形塑花東縱谷重要門戶及據點意象，俾利凝聚花東縱谷觀光發展共識，目的在於降低人造結構造成的視覺衝擊，改善並維護區域內的環境品質，締造和諧與高品質的縱谷景觀，以維持花東縱谷景觀美質及環境永續發展。

微亮點應為具發展潛力之亮點，以微型創業的概念，而非大量資金密集投入之模式，提供鮭魚返鄉或青年返鄉就業人才，財務、經驗等相關創業立足之發展資源的協助。未來期結合在地產業及自然文化資源，建立生態旅遊、部落觀光、運動觀光、特色產業之旅遊活動環境，並以串聯遊憩資源方式促進區域經濟發展，提供優質旅遊環境外，同時打造適合銀髮族、無障礙環境、穆斯林族群之友善觀光環境和輕鬆旅遊的休閒樂園。

因此，花東縱谷短期應形塑國際觀光亮點，透過國際景點設施的整建、強化，健全花東縱谷北、中、南分區的觀光旅遊架構，建立各區具國際水準之遊憩活動觀光度假勝地。中、長期則以扶植微亮點為重，針對現今旅遊消費者的需求具彈性化、多元化，營造更多微亮點的產業火花，以提升環境與生態意識的重視。

(四)提供便利旅遊

因應交通之便利性並維持花東縱谷「慢遊」特性，城際間聯外運輸系統方面「以鐵路運輸為主、公路運輸為輔，並加強複合式運輸接駁服務」，以各個火車站為節點，建構「火車站行李寄放運送系統」及「公共自行車租賃系統」以串聯周邊的「珍珠亮點」及「微亮點」，達到遊客能「快速到達花東、慢遊花東縱谷」為目標。

透過鐵路各站聯外接駁為分支，藉由自行車、電動車、九人巴士等，減輕環境負面衝擊，深入花東縱谷之部落或社區。同時藉由公共運輸與觀光行銷之推廣，營造花東縱谷友善旅遊環境，建立智慧觀光平台，打造友善、主動、便利、即時的個人化服務，以提升旅遊服務品質。

以臺灣環島鐵路網為基礎，建構「鐵路運輸為主、公路運輸為輔」之運輸機制。以各火車站為節點，強化轄區內火車站周邊旅遊服務機能，如行李寄放、自行車租賃、公共運輸轉運及旅遊資訊提供等，讓遊客由臺灣環島任一火車站上車，即是旅行遊程的開始，並在本轄區內可以選擇多元運具組合，提供便利、自在輕鬆及永續的旅遊環境。

(五)運用智慧觀光

對觀光旅客來說，適時、適地、適性的提供資訊及服務為提升旅遊品質的關鍵，透過即時分析旅客偏好與社群資訊，加值旅客個人化服務，包括個人化旅遊時間及旅遊資訊提醒、旅途中周邊小吃、伴手禮、活動推薦，甚或結合在地社群評價，進行動態展示與推薦，刺激旅遊導購及導遊等；未來，智慧系統也將結合智慧媒體技術及歷史文創，提供景點深度導覽，利用故事化特色加深旅客印象，吸引旅客再次造訪或分享美好的旅遊經驗。

「智慧觀光」是打造高品質深度旅遊的新契機。它可藉由網路平台、智慧型手機提供旅客行前規劃、旅行中提醒、旅遊後評價的一個互動平台。現今智慧型手機市場快速成長，APP 程式成了各縣市在辦理各項行銷、推廣之工作項目之一；藉由智慧型手機 APP 程式的設計，讓民眾下載了解或使用預辦理之行銷、推廣內容。如此，可讓旅客到花東縱谷間旅遊，只需一指神功，就能知道各鄉鎮間的旅遊訊息。

花東縱谷間之觀光遊程規劃系統，利用 APP 程式規劃，鼓勵花東縱谷間之相關觀光業者參與。內容介紹觀光資訊資料庫元素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，更與 google map 結合，讓旅客將花東縱谷地區之資訊隨身帶著走，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

觀光產業鏈的所有服務供應商，在觀光客旅行中的各個階段，提供最適當的支援，支援旅客行前、行中、行後之主動與個人化之整體旅遊行程。未來在網路技術成熟下；透過便利、便捷的資訊傳遞，可解決規模小、距離遙遠的限制條件；利用網路方式行銷，可減少成本及創造網路的互動機會。藉由多元、專業的人才，達成智慧觀光特性如下：

1. 整合偏好、景點與商家特性、時間、位置、人數限制與社群關係等，提供適時、適地、適性媒合與推薦服務。
2. 整合內外部結構與非結構化資料，掌握旅客需求與熱門趨勢，即時媒合最適化資訊並提供在地導遊與商家導購服務。
3. 結合 Open Data 協助旅客針對動態資訊提高對行程的掌握。

積極導入新一代花東縱谷國家風景區地理資訊系統，以即時掌握觀光資源及其變動，做為觀光資源規劃之有力工具。另規劃以現代科技，整合網路、臉書、官方網站、LINE 等工具，即時且有效的回應觀光客需求，期以利用現代化科技，達成智慧觀光目的。

1. 建置套裝體驗遊程、伴手禮及旅遊相關資訊於縱管處觀光資訊平台網站，並串聯 FB 推薦機制，進行網路擴散行銷。
2. 加大網路行銷效益，於後台管理系統內置入 Google 分析器，分析流量作為未來網站改版規劃參考。
3. 利用全球市佔率最大的影音網站 Youtube，透過影音網路行銷，建立年輕族群的縱谷映像。
4. 建置雲端全景 720 度虛擬實境導覽系統，提升到現地觀光之效益。

(六)推行花東產業六級化發展

因應花東產業六級化發展方案，推廣旅遊達人服務以及建立旅遊資訊網與 APP 應用軟體，以實體及虛擬網路加強串連地方產業發展亮點，增加遊客對花東縱綠色旅遊的認識外，亦行銷花東縱谷的在地產業。

延續縱管處民國 102 至 104 年辦理「募集縱谷好咖與部落亮點，啟動 38 綠色旅遊發計畫」，以「明星產品的開發與亮點部落營造」為主軸，以永續觀光、888 原則及六級化產業為內涵，持續辦理產業輔導、人力資源培訓與扎根、遊程體驗規劃及行銷推廣等，形塑出花東縱谷與原鄉部落間幸福慢活之環境氛圍，提升整體旅遊服務品質，帶動地方特色產業，達成區域經濟與地方產業活化之目標。同時活化富里鄉羅山地區產業發展，計畫建置羅山產業推廣中心，作為該區觀光產業發展之集中地。

就花東產業六級化發展發案之規劃原則；以環境優先、特色導向，以及整合發展、利潤共享為規劃方向，重要規劃原則如下：

1. 保存自然人文資源：保存豐富自然資源及多元文化特色，以及在生態系統涵容的能力下發展。
2. 運用在地特色優勢：善用自然資源與人文特色，朝低污染、低耗能的高附加價值產業發展。

3. 解決產業發展困境：改善交通運輸、培訓關鍵人力、加強品牌行銷，增加產業發展能量。
4. 創造利潤地區共享：推動合作事業，跨域加值合作，建立合理的利潤回饋及共享機制。

綜上，本計畫藉由「花東產業六級化發展發案」中之策略主軸及推動作法，提出花東縱谷落實「花東產業六級化發展發案」和「智慧觀光」之執行策略及方法，詳圖 4.3-5。



圖 4.3-5 策略主軸及推動方法

資料來源：花東產業六級化發展方案暨本計畫整理

就國發會所提之產業整合、行銷拓展、便捷運輸三大項(圖 4.3-5)，其執行目標分別為利潤共享、優質品牌、多元運輸。以下就花東縱谷未來可執行之推動方法說明如下：

1. 產業整合：建立「利潤共享」環境。
 - (1)協助旅遊業者或資訊業者建立住宿資訊交流平台，以不同消費族群需求角度進行推薦。
 - (2)強化景點行銷與在地導覽員培訓，發展新旅行型態。培養旅宿業者提供深度旅遊導覽服務，增加在地就業機會外，促使東部青年返鄉。

2. 行銷拓展：形塑「優質品牌」形象。

- (1)強化縱谷北、中、南三區之空間發展結構，建立花東縱谷的整體環境意象。
- (2)與相關旅遊業者合作，提供空間無縫、時間無縫及資訊無縫旅遊環境之輕便旅行服務。
- (3)掌握旅客需求與熱門趨勢，即時媒合最適化資訊，並提供在地導遊與商家導購服務。

3. 便捷運輸：提供「多元運輸」服務。

- (1)善用花蓮港優勢，建立藍色公路。
- (2)與臺鐵溝通協調；花東間相關火車班次以光復、玉里為界，假日加開區間車，建議上午9時至12時、下午2時至5時，每30分鐘一班，晚上8時再加開末班區間車。同時配合花蓮站、臺東站之城際型列車進行無縫接軌。
- (3)建立多元運具之連結服務，整合鐵路、巴士(DRTS)、業者接駁車、電動(機)車、自行車、步行等多元運具，建構生活圈及地域產業之綠色運輸網。

(七)部落觀光

「部落觀光」是指原住民部落以自然人文資源的保育與永續利用、小眾與深度、部落共同參與等精神，經營觀光行程。遊客可藉此體驗部落傳統生活，學習生態、工藝及與自然和諧共生的智慧，學習原住民智慧的資源使用與慢活生活型態。

原住民委員會與交通部觀光局合作下，藉由文化傳統受到尊重、居民生活不受干擾、遊客行為受到規範的原則下，提出「部落觀光」政策，遊客可在在地原住民引導下漫遊原鄉；以有別於走馬看花的大眾旅遊，轉換成讓遊客與部落居民互動，了解及學習不同文化的生活模式。未來期待部落觀光建立商業模式後，促使地方穩定收入及工作機會，吸引部落青年遊子返鄉，傳承部落文化，由文化及生態尋找新生機。

原住民文化滋養了花東縱谷的土地，從而展現多元人文資產，造就花東縱谷成為深度體驗原住民風情。花東縱谷六大原住民族群，介紹如下：

1. 大魯閣族「Truku」

指太魯閣族起源地—南投縣平生部落，早年多歸類於泰雅族的賽德克亞族，自民國 85 年推動族稱正名獨立運動，民國 93 年 1 月宣布為太魯閣族，成為臺灣第 12 個原住民族。

2. 阿美族

「阿美」意為北方，為南方的卑南族對阿美族的稱呼，是臺灣原住民族中人數最多的族群，主要分布於花東縱谷平原及東部海岸地區。

池南部落因位在鯉魚潭風景區內，每年到訪遊客人數雖不少，但多數遊客駐足的潭周邊各項資源相結合，使得「池南三寶」樹屋、樹皮、紅藜有更大的展現舞台。

馬太鞍部落最特別就屬部落的捕魚方式，部落居民每逢婚喪喜慶，必會舉行不同的捕魚祭 Balakaw，動員整個部落、依年齡分工的活動，由年長者負責監督，也是捕魚活動中最講究、儀式最多的活動。

3. 布農族

「布農」即「人」之意，其分佈面積為臺灣第二，是一支擴展力最強的民族，亦是最擅長狩獵、合聲歌唱、樂於分享的族群。花東縱谷的分佈以花蓮萬榮鄉、卓溪鄉以及臺東延平鄉、海端鄉為主。

鸞山部落，有一佔地千坪榕樹群，走入其中盤根錯結，彷彿進入迷宮令人嘆為觀止。因為白榕的氣根一接觸地面，就有可能長成另一顆榕樹。這片榕樹群皆由同棵榕樹連結繁衍出來布農族人稱這樹為「會走路的樹」

霧鹿部落位於南橫公路東段，布農族世居於此，與下馬部落在行政上合為霧鹿村。霧鹿部落是布農族人自南投、花蓮移入的重要據點。霧鹿聚落是海端地區傳統文化的發源地。

4. 卑南族

「pinuyumayan」一詞為「屬於卑南族的」。卑南族舊稱八社藩，早期武力全盛時層稱霸臺灣百年之久，主要分布於中央山脈以東、卑南溪以南的海岸地區及花東縱谷南方的山麓地區。花東縱谷分佈以卑南鄉為主，包含龍過脈部落、初鹿部落、阿里擺部落、下賓朗部落等處。

5. 撒奇萊雅族

「撒奇萊雅」意義為「真正的人」，為臺灣第 13 個原住民族。主要分布於花蓮縣境內，花東縱谷則以瑞穗鄉馬立雲部落處為主。

6. 賽德克族

「賽德克」為「人」的意思，原本列為泰雅族的一支，繼太魯閣及撒奇萊雅族之後成為臺灣第 14 個原住民族。花東縱谷分布上以萬榮鄉明利村、卓溪鄉立山村等處為主。

遠古時期花東縱谷原住民祖先飄洋渡海、翻山越嶺的到此扎根，經過了數千年後繁衍、孕育出相當豐富的文化、歷史。原民用的智慧與力量在這塊土地開創出多元族群的特色。以時間的軌跡來看待花東縱谷，這裡不單單只是板塊與板塊結合的見證，更是「生命」與「文明」最原始的源頭。想要追溯原民文化的起源，請來花東縱谷！最具「原味」的自然與人文就在這裡靜靜的等您來探尋。

(八)體驗觀光

透過社區導覽小眾旅遊方式，推廣慢食慢遊的深度旅遊體驗，建立社區資訊平台，整合在地資源，開發社區特色旅遊行程、農作體驗及行銷推廣活動，以達共產、共生、共享的理念，輔導在地觀光產業及從業人員多元發展，吸引青年返鄉，有效凝聚在地居民向心力及社區意識，安定偏鄉就業機會，永續發展在地經濟。執行策略如下：

1. 農業體驗

- (1)以體驗經濟帶動在地消費。
- (2)整合地方政府、在地產業取得共識，共同辦理行銷推廣。
- (3)與旅行社合作規劃一系列體驗方式之旅遊產品。
- (4)透過平面、電子媒體及社群平台行銷。
- (5)輔導在地小農轉型，由以生產為主的型態，轉型為以體驗經濟及發展自有品牌為主，增加產品附加價值，以達到富足農村之目標

2. 運動觀光

- (1)藉由辦理極限運動國際賽事亮點，吸引國內外運動選手前來參賽，並帶動地方觀光旅遊產業。
- (2)整合地方政府、在地產業取得共識，共同辦理行銷推廣。
- (3)與旅行社合作規劃一系列體驗方式之旅遊產品。
- (4)透過平面、電子媒體行銷。

3. 縱谷深度健走體驗

- (1)以徒步健行方式從事慢遊、深度之旅，以推動綠色觀光。
- (2)沿途探訪在地社區、部落及花東縱谷秘境，行銷在地商家、產品及美食，以提振在地經濟。

4. 獎勵旅遊

以獎勵旅遊方式結合旅行社，規劃一式提供 20 萬人次、4 天 3 夜以上、平日旅遊，帶動轄區內各項產業發展，期能有效增進交通運輸(ex:火車)效能，增加花東縱谷全區偏鄉人口就業機會及經濟效益。

4.3.3 經營管理策略

(一)發展「綠色縱谷的六級深度旅遊」

1. 策略構想

花東縱谷各觀光景點，多為點狀零星分布，無法有效形塑整體風貌。加上花東縱谷區域交通不便，小汽車成為主要觀光運輸工具，可是花東縱谷適合的自行車與慢遊特性，並不容易得到無縫接駁；包括空間無縫、時間無縫及資訊無縫等都充滿許多挑戰。

計畫期以火車站為核心，進行綠色運輸無縫串連。臺鐵所提供之運輸服務具生活與觀光需求，未來在蘇花改及鐵路電氣化後，可能可以解決返鄉及觀光需求，但若要能達到低碳節能及提升公共運輸效益的未來花東觀光發展終極目標；就必須建立以公共運輸為首要；鐵道運量為主、公路運量為輔的策略方法。

此外，應以景點為核心，結合相關服務設施，配合三生概念(指「生活、生態、生存」，「生活」指在地居民的生活與旅客的生活；「生態」指維持原有環境特色；「生存」指建立永續存在的意義，並能和睦相處)，營造舒適慢活的地方氛圍，據以串

聯線狀旅遊帶，以需求服務所產生的商機與就業機會，搭配行銷策略與遊程規劃建構整體面狀生活圈。同時考量在地民眾以協會、組織，所創造地方文化能否共享觀光發展所產生的其他價值，來建構在地居民與遊客間所建構的觀光圈概念。

為促成以鐵路為主的運輸規劃，就必須同時提出以火車站為核心的無縫運輸系統。例如花東縱谷旅次較高之車站，其周邊產業條件、接駁街車轉乘服務完整到足以發展區域性及停留性之觀光，則相關機關或民間觀光業者，即可要求臺鐵停靠普悠瑪或加開區間車等增加火車停靠班次，服務使用者之需求，以促成點、線、面發展之最高效益；詳圖 4.3-6。

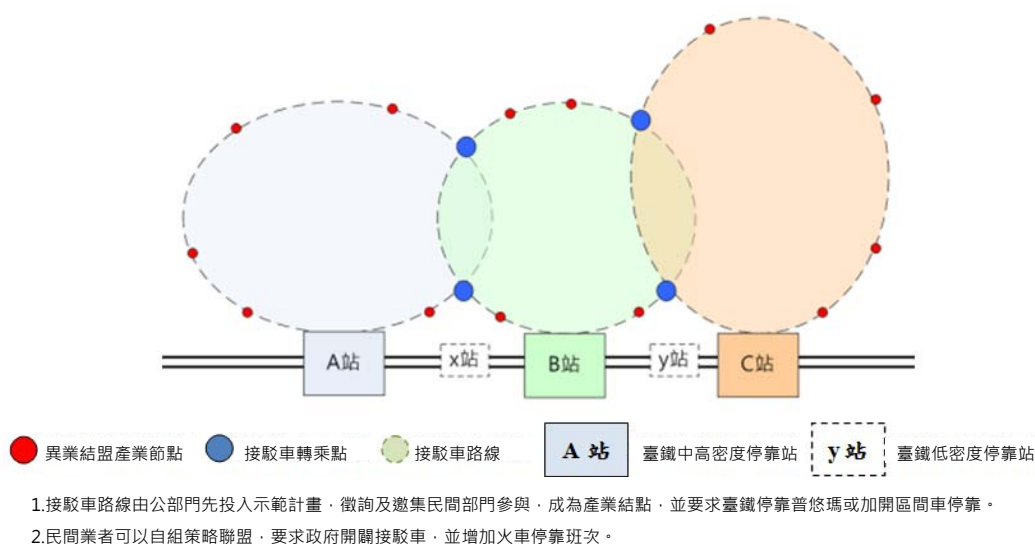


圖 4.3-6 臺鐵停靠與接駁街車示意圖

資料來源：本計畫繪製

2. 策略規劃

依據「東部永續發展綱要計畫」中，東部地區運輸構想為發展東部綠色運輸系統，在聯外系統方面以「以鐵路運輸為主、公路運輸為輔，加強複合式運輸服務」之構想為主要發展原則，並以整合相關運輸資源、增進臺鐵東部幹線符合旅客運輸服務品質為目標。

本計畫包含 15 個鄉鎮(不含「臺東市」)；24 個火車站(本計畫將「臺東火車站」納入規劃，以利花東縱谷整體公共運輸規劃發展)；詳表 4.3-1。以「多元運具」之整合策略方式，規劃花東縱谷綠色運輸整體發展策略，並區別「在地生活」與「觀光

遊憩」二類：「在地生活」主要強調班次準點可靠、符合生活型態基本需要之考量；「觀光遊憩」則強調彈性服務、資訊傳達便利性、配合旅客需求等特性，朝向發展適於觀光需求或因應觀光景點運作需要所提供之轉乘連結服務，讓旅客細細玩味花東縱谷之美。

表 4.3-1 花東縱谷地區各鄉鎮及火車站一覽表

鄉鎮	車站	鄉鎮	車站
秀林鄉	-	玉里鎮	三民
壽豐鄉	志學		玉里
	平和	富里鄉	東里
	壽豐		東竹
	豐田		富里
鳳林鎮	南平	池上鄉	池上
	鳳林	關山鎮	海端
	萬榮		關山
萬榮鄉	-	海端鄉	-
光復鄉	光復	鹿野鄉	瑞和
	大富		瑞源
瑞穗鄉	富源		鹿野
	瑞穗	延平鄉	-
卓溪鄉	-	卑南鄉	山里
		臺東市	臺東

資料來源：本計畫整理

花東縱谷境內之各火車站應建立地方接駁運具，並結合花東縱谷之珍珠店家景點，以點、線、面方式加以整合規劃(詳圖 4.3-7)。本計畫亦針對火車站、周邊景點、珍珠店家，以分區方式檢視(詳附件七)，期未來在多元運具架構下，規劃適宜花東縱谷綠色運輸路線，提供國內外遊客相關觀光旅遊資訊之服務效能。

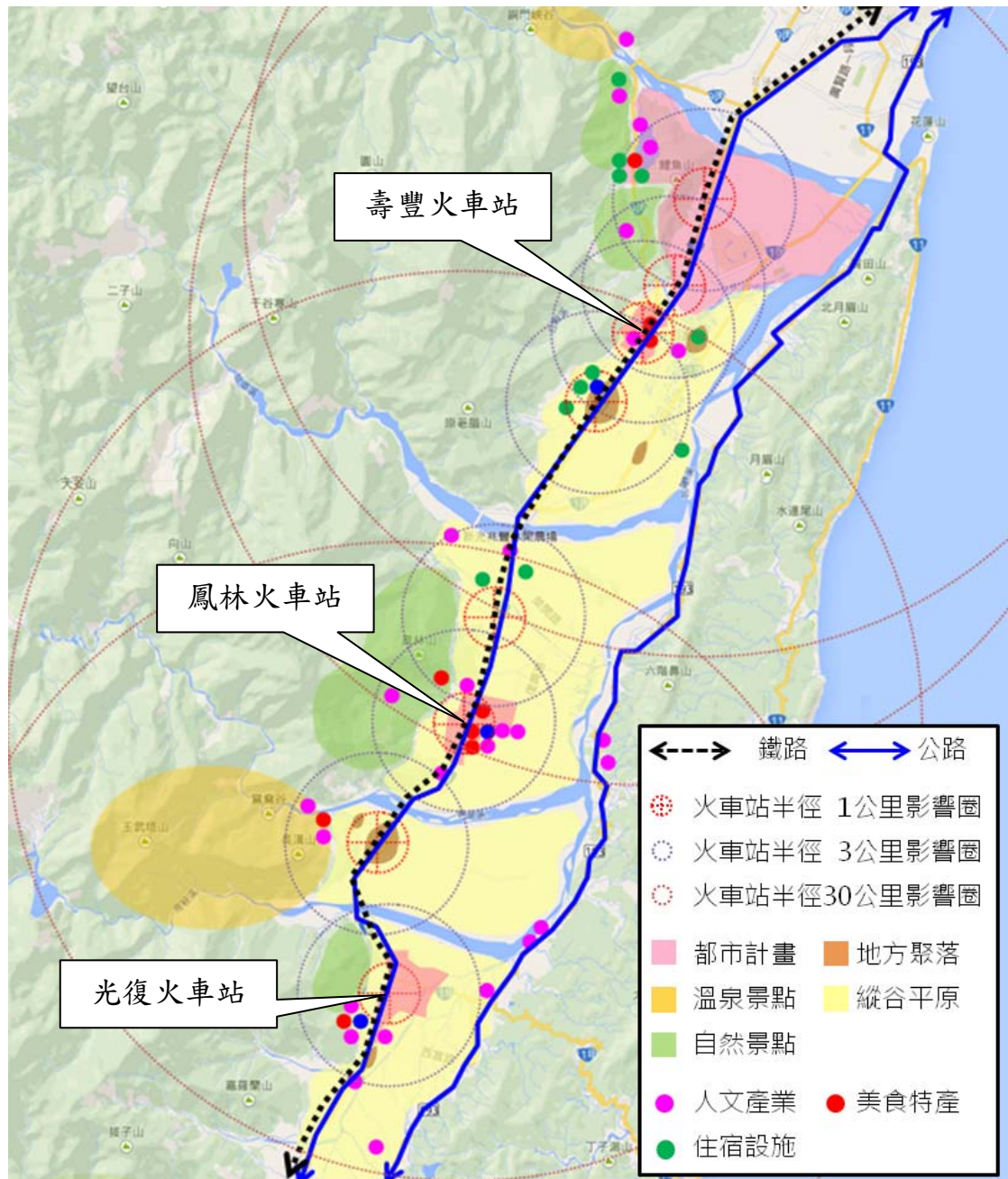


圖 4.3-7 花東縱谷(縱谷北區：鯉魚潭-光復系統)點、線、面整合規劃圖(1)

資料來源：本計畫繪製

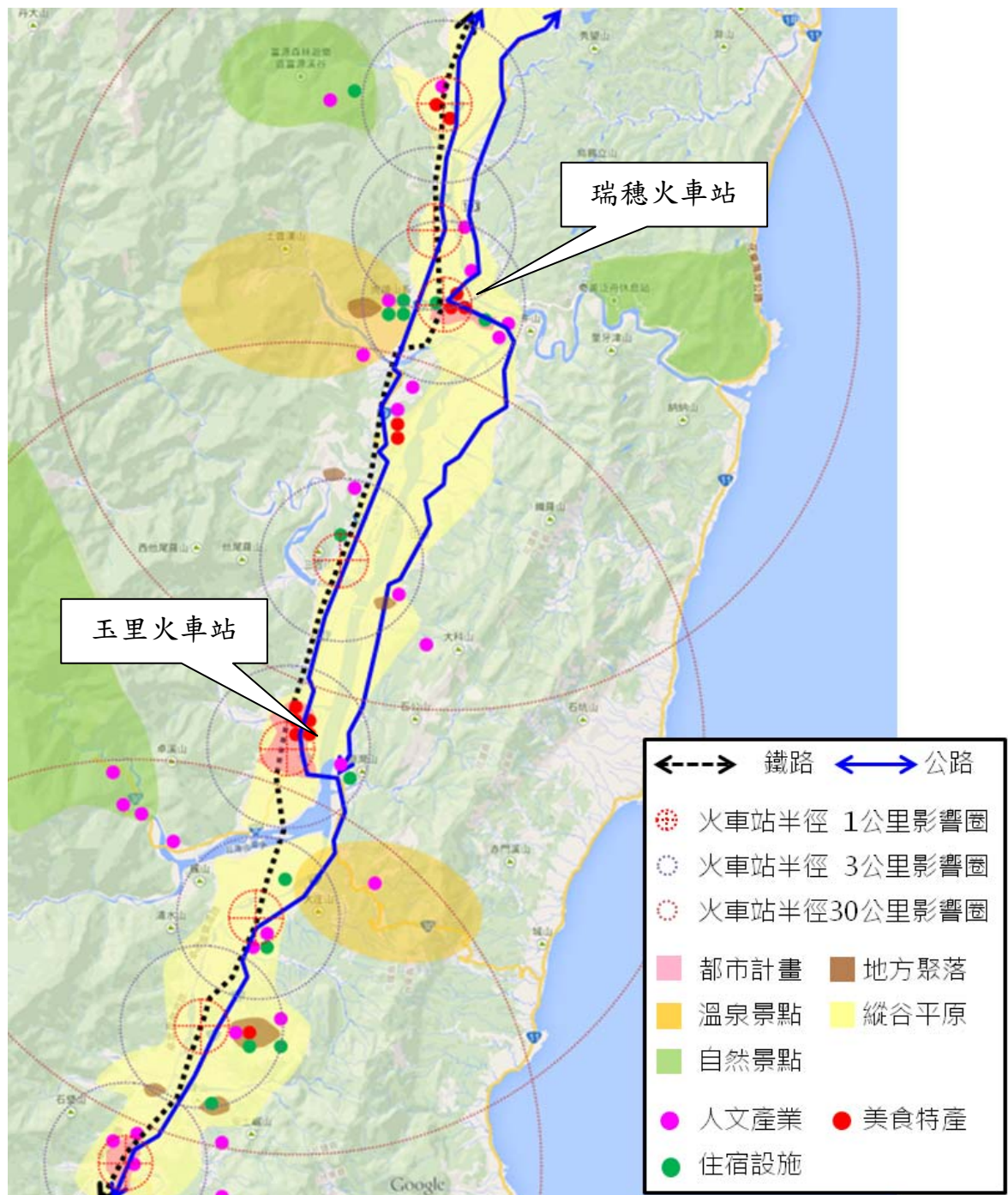


圖 4.3-7 花東縱谷(縱谷中區：瑞穗-富里系統)點、線、面整合規劃圖(2)

資料來源：本計畫繪製

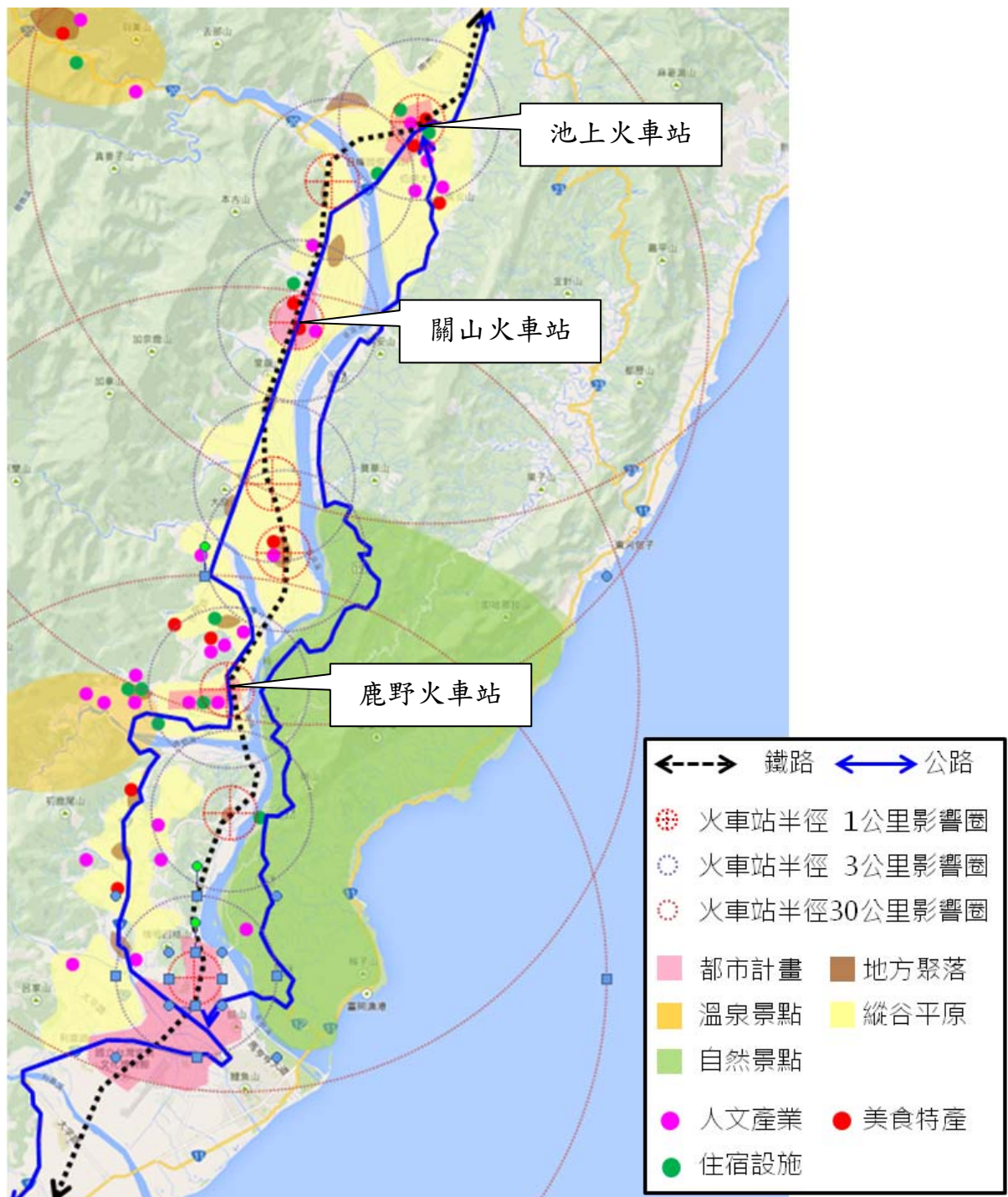


圖 4.3-7 花東縱谷(縱谷南區：池上-鹿野系統)點、線、面整合規劃圖(3)

資料來源：本計畫繪製

3. 策略方法

(1) 強調文化體驗、悠閒渡假之體驗觀光型態為旅遊新趨勢

A. 在工作及生活壓力漸增之下，遊客逐漸無法承受旅遊期間趕行程的旅遊模式，反而偏好舒適、放鬆的方式；享受悠閒自得及舒適輕鬆之身心靈旅遊，同時並強調在地文化體驗與悠閒渡假之旅遊型態。此外，規劃較長時間停留於旅遊地點，其行程安排及與周邊旅遊環境關係，著重身心靈放鬆之「樂活」旅遊新型態。

B. 隨著人口結構的高齡化，銀髮族有較長的生活與休閒時間，因此「慢遊」的旅遊方式，成為銀髮族選擇旅遊產品之新趨勢。

(2) 將「食物里程、在地參與」的永續概念，落實於旅遊行為

環境永續發展議題及自然保育之生態旅遊開始發展後，納入文化內容等多元化的遊程設計，是目前國際觀光旅遊的趨勢走向，因此應強化不同文化價值之差異，彰顯觀光資源價值，以滿足遊客的好奇心及求知慾，使觀光旅遊行為在結合生態、文化、產業等觀光發展方向，得以永續。

(3) 以深入地方之旅遊方式，具體實踐旅遊中的「樂活(LOHAS)態度」

樂活，是一個西方傳來的新興生活型態族群，由音譯 LOHAS (Lifestyles of Health and Sustainability) 而來，意為重視健康與環境永續發展的生活態度。樂活的生活態度，近年來更泛指「結合健康的飲食、生活、身心靈的探索與個人成長。」

A. 一個兼顧保育自然環境與促進經濟發展的觀光策略，是降低因旅遊行為所產生對自然環境或文化層面之影響，並將其產生之利潤回饋地方，以吸引其主動參與意願，達到促進觀光發展的機會。

B. 落實樂活休閒旅遊，以達到追求身心靈放鬆之樂活旅遊新型態外，亦應結合在地美食，並以低食物里程為原則，建立健康飲食、生活和身心靈之樂活旅遊環境。

(4) 結合運動、美食、購物等休閒渡假之新興旅遊方式

地方特色美食之探訪及節能減碳之低食物里程，是永續觀光概念之一環，亦是近年自行車運動興盛下融入休閒旅遊中的重要旅遊特色，除具備賞景遊憩外，亦可藉由社區自力營造之農村市集場與地方特色產品開發，提供民眾跨地區購買地方特色伴手禮，形成平價之樂活旅遊方式。

(5) 網路普及下，開啟部落觀光及特殊小眾旅遊之契機

在現今網路普及下，加速旅遊資訊的流通，同時也產生體驗觀光的形式，旅遊達人於原鄉文化觀光體驗後撰文於網路上分享，讓遊程透過網路的傳播形成小眾旅遊，因此網路逐漸成為旅遊行銷之重要門路。

本計畫未來可依循「花東地區永續發展策略計畫」理念，且為更進一步落實整合在地產業發展，強化在地優勢產業，並達成振興地區經濟之目的，期透過促進觀光休閒、有機農業、文化創意等重點產業合作加值鏈結發展，強化花東產業發展技術與能量，拓展花東品牌與通路，同時創造發展紅利，並合理回饋及分享在地民眾，以符合國發會提出應以善用花東1級產業之發展優勢與2、3級產業之發展契機，強化產業6級化(1級x2級x3級)合作鏈結之規劃理念，有效發揮跨域合作加值之發展綜效。

綜上，本計畫提出花東縱谷整體觀光發展架構圖如圖4.3-8。整體架構以「綠色縱谷的六星級深度旅遊」策略目標，營造縱谷旅遊特色、整合綠色遊程資訊、建置旅遊無縫公共運輸、善用地景縫合優質景觀以及總量乘載與效益評估等策略，透過各項子系統的建置，改變過去旅遊方式，進而創造優質的縱谷旅遊型態，建立有別於臺灣西岸的旅遊系統，再創風華。

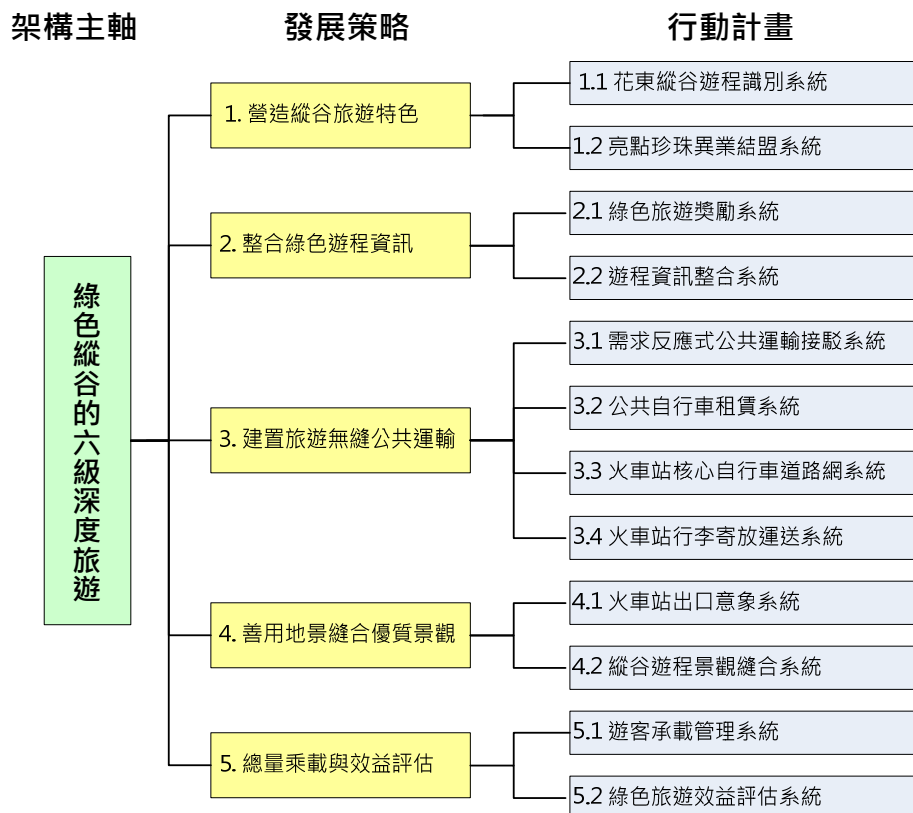


圖 4.3-8 花東縱谷觀光整體發展計畫架構圖

資料來源：本計畫繪製

(二)維護縱谷視覺景觀品質，執行環境永續發展

為減緩未來蘇花改公路及花東鐵路電氣化等聯外交通改善通車後，農地不再農用、恣意增設廣告看板等問題威脅花東縱谷整體觀光發展，擬訂景觀經營管理分區與景觀管制構想，作為未來花東縱谷土地規劃利用依據。

(三)發展淡季旅遊，永續經營觀光遊憩

自開放陸客來臺觀光後，花東地區熱門景點在周末假日持續湧現爆量的人潮，不僅使得區域發展失衡，更實質對環境承載與遊客休憩持續加壓，衝擊遊憩品質。為兼顧觀光永續經營與生態保育理念，本計畫藉核心景點串連周邊景點以定位各遊憩系統之發展特色，加強遊憩服務設施整建並規劃多種進出遊憩據點之主題遊程，除促使遊客願意在淡季來訪，在旺季則可實施遊客承載量之分流或管制措施，帶動整體觀光發展。

另透過時間上的調節，以獎勵或鼓勵型態，透過優惠方式，對公司、團體、學校、國民旅遊等，改變並分散前往花東縱谷的旅遊時間，以秋季與冬季的集客型活動、針對並不非得在假日旅遊者為要，強化深度旅遊，體驗獨特且多元的在地生活，一方面可以分散人潮，也可以從小培養對於花東環境教育的扎根工作。

(四)導入智慧觀光概念、推行花東產業六級化發展方案，達成觀光升級目標

藉由現代科技，整合網路、臉書、官方網站、LINE 等工具，即時且有效的回應觀光客需求，期以利用現代化之科技，達成智慧觀光之目的。同時配合藍色經濟發展，規劃並積極行銷搭乘藍色公路等運具遊程。推廣旅遊達人服務以及建立旅遊資訊網與APP 應用軟體，以實體及虛擬網路加強串連地方產業發展亮點，除增加遊客對花東縱谷綠色旅遊的認識外，亦行銷花東縱谷在地產業，以落實並因應花東產業六級化發展方案。

(五)提升財務自償

因應政府財政缺口，透過跨域加值機制，將外部效益內部化，並引進民間參與公共建設，減少政府部門財務負擔，同時落實轄內使用者付費原則，俾提升財務自償率。執行方法如下：

1. 設施出租。
2. 引進民間投資。
3. 使用者付費。
4. 跨域合作。

(六)積極行銷推廣活動

1. 強化遊客服務中心功能、加強網路媒體行銷、歌曲行銷、視覺行銷、（志工、解說）人員培訓等。
2. 配合沿線火車站強化遊客服務中心功能，完善國際性旅遊資訊網及APP智慧手機等多元化旅遊導覽系統，提供便捷資訊並塑造親切完善旅遊環境。
3. 積極推展「搭火車到花東縱谷旅遊」的 new-style。
4. 配合綠色運輸透過整體行銷推廣，並以景點結合故事的行銷方式製作漫遊深度旅遊體驗等方式，提供國內外觀光遊客參考。
5. 加強舉辦國際性節慶活動以及地方部落文化之旅；宣傳地方文化特色，推廣深度旅遊之魅力。
6. 發展無縫公共運輸之旅遊模式，包括觀光巴士、觀光公共自行車與需求反應式運輸服務(DRTS)系統，協助業者辦理行銷推廣，充實服務人員地方風土民俗導覽解說技巧及外語能力。

(七)強化轄內各火車站節點周邊旅遊服務機能

依據統計所示，到花東縱谷旅遊者交通工具以自小客車為主，為改變遊客旅遊形態，推展轄內慢城慢遊、深度體驗的旅遊模式，鼓勵遊客放棄開車，城際間的接駁以軌道運輸為主，搭火車的方式到達花東縱谷國家風景區，透過火車站周邊旅遊服務機能的提升，如行李寄放、自行車租賃、電動(機)車租賃、公共運輸接駁、旅遊諮詢服務據點等服務，使得來遊玩者享受輕鬆漫遊的快樂旅程。

(八)跨域合作

執行計畫將經由協商機制，針對建設、設施改善、環境景觀維護、經營管理等業務，妥善溝通協調確認分工，視需求個別協調相關單位如下：

1. 交通部公路總局：為營造花東縱谷旅遊軸線(台 9、縣 193、縣 197)視覺景觀美質，協調共同維護景點聯外交通設施安全便利及景觀美化。
2. 交通部臺灣鐵路管理局：為提供花東縱谷轄內便利的旅遊，協商提供便捷之交通運能及改善車站遊客服務設施與鐵路沿線景觀。
3. 交通部鐵路改建工程局：加速辦理花東鐵路電氣化、雙軌化。
4. 農委會林務局林區管理處：推辦森林體驗觀光及相關公共建設如健行步道、木棧道、觀景平台及拱橋等。
5. 內政部營建署：為強化花東縱谷地區旅遊機能及提升觀光服務品質，協調各區開發計畫或用地變更相關事宜。並協助提供國土計畫執行意見等事宜。
6. 花蓮及臺東縣政府：協助土地使用管制及建築管理許可、國土復育、水利防洪、休閒農漁業、生態保護、交通設施。另於爭取「花東基金」經費時，應提出永續觀光發展整體規劃及維護管理之作為，並就累計投資金額較多之風景區或觀光地區，提出效益分析及營管計畫，以作為跨域加值合作之參據。
7. 行政院原住民委員會：為辦理原住民族地區之觀光遊憩建設或開發，協調部落意見之整合，並協助原住民地區共管協調等事宜。

4.4 土地使用及管理架構

4.4.1 土地使用計畫

針對花東縱谷境內之環境敏感地區及農地資源分類(依據內政部及縣政府民國 104 年提供圖檔資料套疊，成果尚未公告僅供本計畫參考運用)，並透過現況土地發展條件與觀光資源進行觀光功能分區與土地使用分區說明。因此，考量花東縱谷國家風景區之景觀環境資源及未來景觀經營管理策略目標進行操作。

依據內政部民國 102 年 10 月核定之「全國區域計畫」及民國 103 年 11 月 27 日「全國區域計畫修正案(草案)」劃設之環境敏感地區項目，藉由地理資訊系統圖資套疊及花東縱谷觀光環境資源條件，及管理處未來觀光發展、經營管理策略目標等，劃分國家風景區之觀光功能分區(特別保護區、自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區和一般使用區)。

一、土地發展條件分析

(一)環境敏感地區限制條件

「環境敏感地區」是指對於人類具有特殊價值或具有潛在天然災害，極容易受到人為的不當開發活動之影響而產生環境負面效應的地區。「環境敏感地區」，就敏感程度區分為 2 級；本計畫劃設依據說明如下。

1. 第 1 級環境敏感地區：以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則。
 - (1)保障人民生命財產安全，避免天災危害。
 - (2)保護各種珍貴稀有之自然資源。
 - (3)保存深具文化歷史價值之法定古蹟。
 - (4)維護重要生產資源。
2. 第 2 級環境敏感地區：考量某些環境敏感地區對於開發行為的容受力有限，為兼顧保育與開發，加強管制條件，規範該類土地開發。

依據全國區域計畫劃設之第 1 級、第 2 級環境敏感項目，並配合目前辦理中之花蓮縣區域計畫、臺東縣區域計畫內容，初步篩選花東縱谷之環境敏感項目後進行本計畫地理資訊系統的圖資套疊(詳圖 4.4-1)，第 1 級、第 2 級環境敏感地區重疊範圍，則一律納入「第 1 級環境敏感區」。

(二)農地資源分類限制條件

行政院農業委員會於民國 100 年、101 年將全國農地資源分類劃設為第 1 種至第 4 種農業用地，為維護農地總量、確保國家糧食安全及防止農地破碎化。另依據民國 103 年 11 月全國區域計

畫修正案(草案)將第1種、第2種、第4種農業用地劃為宜維護農地，並將第1種農業用地(優良農地)劃入第1級環境敏感地區，相關定義及面積如下表4.4-1。第1種至第4種用地之管理原則，如表4.4-2。

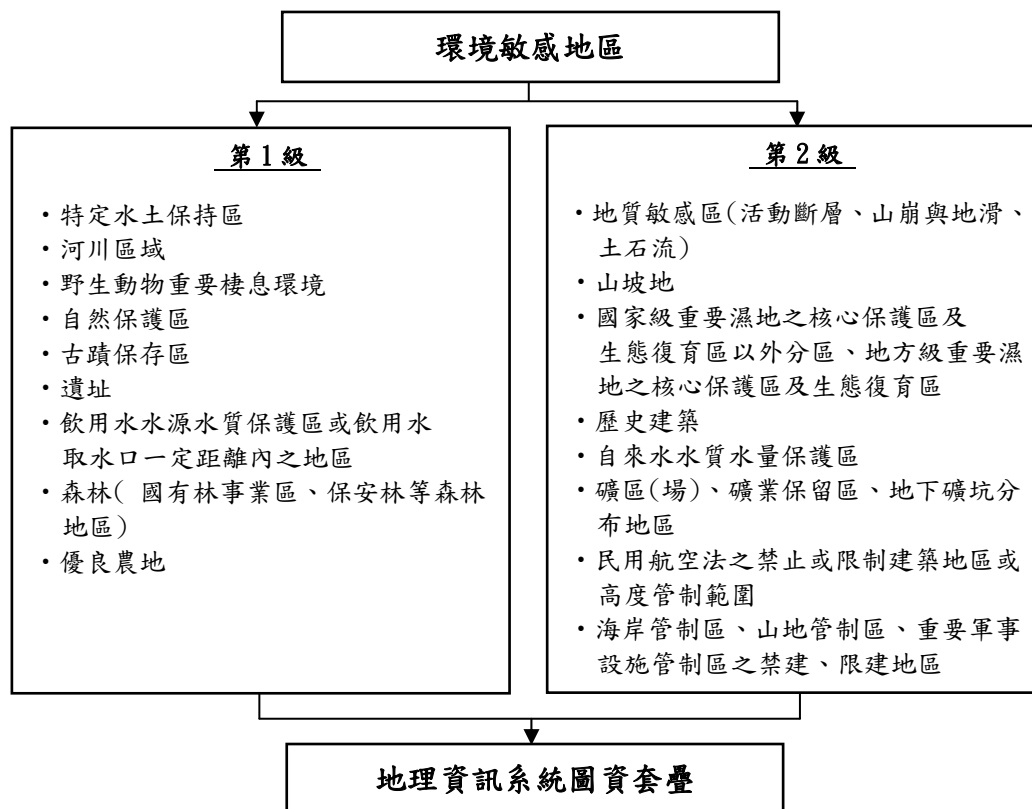


圖 4.4-1 土地發展條件資源適宜性利用評估流程圖

資料來源：全國區域計畫修正案(草案)，民國 103 年 11 月，暨本計畫整理繪製

表 4.4-1 花東縱谷範圍農業用地與非農業用地表

	農地分類	定義	面積(公頃)	比例(%)
農業用地	第1種 (優良農地)	具備優良農業生產環境、維持糧食安全功能及曾經投資建設重大農業改良設施之土地。	10,472.31	7.49
	第2種	具有良好農業生產環境，在為達促進農業發展多元目標下，亦具有糧食生產之維持功能。	3,908.27	2.80
	第3種	具有糧食生產功能，但生產環境受外在因素干擾之農業地區。	2,828.40	2.02
	第4種	擁有糧食生產功能且位於坡地之農地，此類農地環境較為敏感，在不破壞水土保持的情況下，得維持農業生產使用。	20,558.75	14.70
非農業用地			102,068.63	72.99
共計			139,836	100

註：與觀光功能分區連結劃分原則：第1種農業用地劃入自然景觀區，餘劃入一般使用區
資料來源：行政院農委會暨本計畫整理

表 4.4-2 農業用地管理原則表

農地分類	管理原則
第 1 種 (優良農地)	1. 應積極保留為第 1 種農業用地，以維持糧食安全與農地農用之原則。 2. 農業主管機關應優先投入相關施政資源，強化農地農用。 3. 建議未來不開放申請變更使用，且從嚴稽查違規，避免變更使用。
第 2 種	1. 以維持農用為原則，除了配合國家重大建設或經濟發展所需之外，應保留為第 2 種農業用地。 2. 若需要配合國家重大建設或經濟發展所需而變更使用，必須考量該市(縣)農地總量管制之限制，並針對改變後的土地使用分區與類別以及其對周邊農地生產的影響，提出不同程度的回饋設施計畫、緩衝區劃設計畫與周邊農業維護設施計畫。
第 3 種	1. 以彈性保留為原則。 2. 因第 3 種農業用地鄰接重大建設、交通設施、工業區或都市發展用地，可能被視為都市發展之儲備用地，但土地使用變更的前提是必須符合該市(縣)農業主管機關所規定之農地總量管制面積。
第 4 種	農業生產兼顧生態維護為原則，建議應保留原土地使用或視需要納入國土保育地區。

資料來源：行政院農委會暨本計畫整理

本計畫第 1 級、第 2 級環境敏感區(含敏感區重疊範圍)與非敏感地區之關係圖，詳參圖 4.4-2。

花東縱谷之環境敏感地區經套疊，檢討潛在危險區塊，維護生活及生命安全與環境共存。已發展及具發展潛力地區之觀光休閒活動，視其未來發展潛力及必要性；針對具備觀光遊憩市場條件、旅遊遊憩區帶功能之環境條件未完備者，加強其使用機能；再就具觀光發展潛力但未具體鏈結至觀光旅遊活動者，期透過引導方式加以強化其未來發展之可能性。

二、分區範圍及面積檢討

觀光功能分區檢討所劃設之區域範圍，除考量第 1 級、第 2 級環境敏感地區、農地資源分類外，並就河川、溪溝、山脊線、谷線、鐵路、道路等明顯地理界線或地籍界線為劃分界線。

面積檢討重點，主要以發展觀光休閒活動區域，視其發展潛力及必要性，劃設其觀光功能分區；針對環境敏感地區，以維護生活及生命安全與環境共存；具備觀光遊憩市場條件但未完備其遊憩區服務功能者，加強並補足其服務機能；具備觀光發展潛力但未具體鏈結其他遊憩活動空間者，則透過引導方式強化其觀光發展。

本計畫觀光功能分區因依據全國區域計畫之環境敏感地區及農地資源分類等因素，致分區結果有所調整，惟未來各分區之土地開發使用，仍依據目的事業主管機關規定辦理。

以下就花東縱谷觀光整體發展計畫之民國 90 年、民國 98 年(第一次通盤檢討)內容，與本計畫分區範圍與面積檢討，經檢視與調整後綜整如表 4.4-3 及圖 4.3-3。

敏感地區	面積(公頃)	比例(%)
第 1 級	49,440.25	35.35
第 2 級	77,005.15	55.07
非敏感地區範圍	13,390.96	9.58
共計	139,836.36	100.00
1、2 級敏感區重疊範圍，納入第 1 級	19,586.53	14.01



圖 4.4-2 花東縱谷國家風景區環境敏感地區分析圖

資料來源：本計畫繪製

註：與觀光功能分區連結劃分原則：為不影響既定計畫安定性，考量土地發展條件、觀光資源發展與景觀經營管理目標等因素，規劃如下：

第1級敏感地區：劃入特別保護區或自然景觀區。

第2級敏感地區：劃入自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區或一般使用區。

非敏感地區：劃入觀光遊憩區、服務設施區及一般使用區。

表 4.4-3 花東縱谷國家風景區觀光功能分區面積分配表

	90 年		98 年		104 年(本計畫)	
	面積(公頃)	百分比(%)	面積(公頃)	百分比(%)	面積(公頃)	百分比(%)
特別保護區	4,398.00	3.18	3,201.00	2.31	31,321.86	22.40
自然景觀區	37,108.00	26.82	55,164.00	39.87	86,458.66	61.83
觀光遊憩區	2,396.00	1.70	2,517.00	1.82	844.13	0.60
服務設施區	70.00	0.05	60.00	0.04	64.83	0.05
一般使用區	94,396.00	68.22	77,426.00	55.96	21,146.88	15.12
合計	138,368.00	100.00	138,368.00	100.00	139,836.36	100

資料來源：花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)規劃案，民國 98 年暨本計畫整理

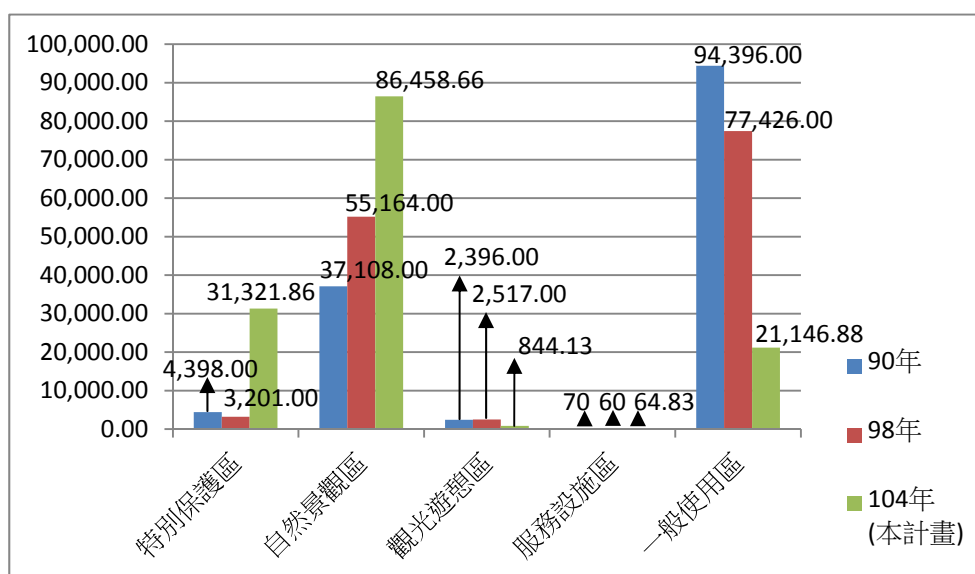


圖 4.4-3 花東縱谷國家風景區觀光功能分區面積分配圖

資料來源：本計畫繪製

三、觀光功能分區劃設

本計畫就土地發展條件、觀光資源及土地發展條件資源適宜性利用評估套疊後，確定本計畫範圍觀光功能分區劃設，各功能分區之定義與說明如下。

(一)觀光功能分區定義

花東縱谷國家風景區之觀光功能分區定義說明如下：

表 4.4-4 花東縱谷觀光功能分區定義一覽表

分區	定義
特別保護區	為保存無法以人力再造之自然景觀或重要之古蹟、遺址，而應嚴加保護、限制開發之地區。
自然景觀區	指在不過度干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。現有已開發地區維持原使用，未開發地區不再鼓勵開發。
觀光遊憩區	指適於興建觀光遊樂設施或野外育樂活動設施之地區。現有風景特定區計畫納為觀光遊憩區，從原有計畫使用，並鼓勵朝觀光發展。
服務設施區	指為提供旅客旅遊所必須之服務設施，得准許建築開發之地區。
一般使用區	指不屬於前四款之地區，或現有土地之使用無礙風景區計畫目的，而准許使用之地區。一般使用區得視資源特性、發展現況與實際需要，再劃分為各類使用地，其劃分內容與管制規定，併入計畫實施管理。

資料來源：本計畫整理

(二)觀光功能分區說明

1. 特別保護區

為保存無法以人力再造之自然景觀或重要之古蹟、遺址，而應嚴加保護、限制開發之地區。包括：

- (1)生物社會未被人為重度干擾，尚能保持原始天然狀態而繼續其自然營力作用之地區。
- (2)繁衍之生物種類眾多，足以代表某一大區域內生態特性之地區。
- (3)瀕臨絕種或稀有動植物分布之地區。
- (4)具有學術研究價值之生態資源，需特加保護之地區。
- (5)局部生態環境已遭人力破壞，作適當治理後可觀察復舊潛力之地區。
- (6)為保護該自然生態體系而必須納入之緩衝地帶。
- (7)重要史前遺蹟分布地區。
- (8)具歷史價值之古建築及文化遺產。
- (9)具考古價值之埋葬文化財。
- (10)具人類學與民俗學研究價值之文化資產。
- (11)表現整個地區歷史價值之完整性所必要之邊緣地區。

2. 自然景觀區

指在不過度干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。現有已開發地區維持原使用，未開發地區不再鼓勵開發。包括：

- (1)天然資源目前尚保存完整，在同類資源中具代表性者。
- (2)具有稀珍之天然資源或景觀，應嚴加保護之地區。
- (3)計畫範圍內獨特之地理自然標誌或雄偉壯觀之天然景觀。
- (4)具有學術研究價值之地質、地形、地物的分布地區。
- (5)足以顯示國家風景區特色並可供觀賞或環境教育的天然資源分布地區。

3. 觀光遊憩區

指適於興建觀光遊樂設施或野外育樂活動設施之地區。包括：

- (1)目前已供遊樂活動使用之地區。
- (2)具有育樂資源、景觀優美可供遊憩活動之地勢平緩地區或海域。
- (3)區位適中、視界良好、客觀發展條件優良之地區。
- (4)配合特殊遊憩活動所必需之地區或海域。
- (5)已具遊憩區規模，僅需稍加規劃整理，即可發展為優良遊憩之地區。
- (6)具開發潛力之觀光遊憩資源，可增加遊憩機會之地區。
- (7)現有風景特定區計畫納為觀光遊憩區，從原有計畫使用，並鼓勵朝觀光發展。

4. 服務設施區

指為提供旅客遊遊所必須之服務設施，得准許建築開發之地區。包括：

- (1)區位理想且適宜作為全區遊憩服務中心之地區。
- (2)因應旅遊活動必須興建服務設施之地區。

5. 一般使用區

指不屬於前四款之地區，或現有土地之使用無礙風景區計畫目的，而准許為從來之使用地區。包括現有聚落、機關、公共設施等。

(三)觀光功能分區劃設成果

1. 環境敏感地區與觀光功能分區連結劃分原則

為不影響既定計畫安定性，考量土地發展條件、觀光資源發展與景觀經營管理目標等因素，規劃如下：

- (1)第 1 級敏感地區：劃入特別保護區或自然景觀區。
- (2)第 2 級敏感地區：劃入自然景觀區、觀光遊憩區、服務設施區或一般使用區。
- (3)非敏感地區：劃入觀光遊憩區、服務設施區及一般使用區。

2. 農地資源分類與觀光功能分區連結劃分原則

將第 1 種(優良農地)劃入自然景觀區，餘劃入一般使用區。

本計畫觀光功能分區面積檢討，詳表 4.4-5 和圖 4.4-4。

表 4.4-5 花東縱谷觀光功能分區檢討分析表

		90 年		98 年		104 年調整		建討重點及說明
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
特別保護區	1. 木瓜溪銅門—龍澗	7.13	-	790.00	0.57	790.00	0.56	90 年計畫書各細項總面積計算有誤
	2. 新武呂溪流域及周邊	82.99	-	83.00	0.06	83.00	0.06	
	3. 利吉村附近的利吉層露頭	4.95	-	1,298.00	0.94	1,298.00	0.93	
	4. 電光大橋附近的南海板塊	1.25	-	157.00	0.11	157.00	0.11	
	5. 寶華山一帶泥火山	13.31	-	563.00	0.41	563.00	0.40	
	6. 紅葉溫泉周邊	24.46	-	-	-	-	-	98 年計畫書因紅葉溫泉周邊計畫預計納入都市計畫範圍(即「瑞穗溫泉特定區」)，改為「一般使用」區。
	7. 臺東蘇鐵保留區	290.00	-	290.00	0.21	290.00	0.21	
	8. 臺灣海棗保護區	20.00	-	20.00	0.01	20.00	0.01	
	9. 掃叭石柱	0.10	-	0.20	0.00	0.20	0.00	
	10. 公埔遺址	0.30	-	0.17	0.00	0.17	0.00	
	11. 大興瀑布	-	-	-	-	170.00	0.12	
	12. 縱谷東側北段	-	-	-	-	2,409.00	1.72	104 新增，依據全國區域計畫之環境敏感地區土地使用指導原則增設
	13. 縱谷東側南段	-	-	-	-	4,959.63	3.55	
	14. 縱谷西側北段	-	-	-	-	8,197.90	5.86	
	15. 縱谷西側南段	-	-	-	-	12,383.96	8.86	

花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案

		90 年		98 年		104 年調整		建討重點及說明
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
特別保護區	小計	4,398.00	3.18	3,201.4	2.31	31,321.86	22.40	1. 90 年計畫書各細項總面積計算有誤。 2. 90 年計畫書：以保護地質、地形、文化、古蹟為主題，將區內已劃定為古蹟遺跡、特殊地質地地形現象地區，且地帶受到以上的開發限制因子。98、104 年計畫書：為保存無法以人力再造之地質地地形等自然景觀、珍稀動植物或重要文化古蹟，而應嚴加保護限制開發之地區。 3. 104 年除第 1 級環境敏感地區之優良農地劃設於自然景觀外，餘劃設特別保護區。 4. 104 年依據全國區域計畫之環境敏感地區土地使用指導原則增設。
自然景觀區	1. 鳳林水源地-森榮地區	1,810.00	1.31	1,810.00	1.31	1,810.00	1.29	
	2. 縱谷西側山區北段	9,660.00	6.98	9,660.00	6.98	10,062.17	7.20	
	3. 縱谷西側山區南段	8,500.00	6.14	8,500.00	6.14	17,037.15	12.18	
	4. 縱谷東側山區北段	9,328.00	6.74	9,328.00	6.74	8,740.68	6.25	
	5. 縱谷東側山區南段	7,810.00	5.64	7,810.00	5.64	20,258.35	14.49	
	6. 銅門-龍潤地區	-	-	7,202.00	5.20	7,202.00	5.15	98 年新增，為完善保護優美景觀及資源
	7. 初來-利稻地區	-	-	8,298.00	6.00	8,298.00	5.93	
	8. 紅葉-延平地區	-	-	2,556.00	1.85	2,556.00	1.83	
	9. 羅山遊憩據點	-	-	-	-	22.00	0.02	104 年新增(地質地地形不穩定，不適開發行為)
	10. 花蓮縣、臺東縣優良農地	-	-	-	-	10,472.31	7.49	104 新增，依據全國區域計畫之環境敏感地區土地使用指導原則增設

花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案

		90 年		98 年		104 年調整		建討重點及說明
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
自然景觀區	小計	37,108.00	26.82	55,164.00	39.87	86,458.66	61.83	1. 90 年計畫書:區內坡度 45%，具有優美景觀，含有大量或高水位地下水及部分已劃設為保安林地的地區，或因各項自然限制發展因子所造成的限制，以因應未來開發需求及資源保育目的。98、104 年計畫書:不過度干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。 2. 為不影響既有計畫安定性，104 年參考環境第 2 級敏感地區範圍，扣除政策性規劃之「觀光遊憩區」及「服務設施區」外，納入「自然保護區」。
觀光遊憩區	1. 銅門-龍澗	1,020.00	0.74	-	-	-	-	1. 98 年調至自然景觀區
	2. 鯉魚潭遊憩區	633.00	0.46	776.00	0.56	776.00	0.55	
	3. 鳳凰瀑布(鳳凰山莊遊憩區)	3.90	0.00	5.74	0.00	5.74	0.00	104 年名稱修正，原名稱「鳳凰瀑布」修正為「鳳凰山莊遊憩區」。
	4. 鳳林遊憩區	50.89	0.04	48.56	0.04	48.56	0.03	
	5. 大興瀑布	170.00	0.12	-	-	-	-	1. 98 年刪除 2. 104 年納入特別保護區
	6. 北回歸線	0.58	0.00	-	-	-	-	1. 98 年刪除 2. 104 年納入服務設施區
	7. 壽豐休閒漁業區	-	-	203.00	0.15	-	-	98 年新增，考量整體觀光發展持續推廣增加遊客到訪，對具備觀光遊憩潛力地區引入遊憩服務設施，擬新增。 104 納入一般使用區
	8. 林榮休憩區	-	-	2.31	0.00	-	-	98 年新增同上 104 納入服務設施區
	9. 崙天遊憩區	-	-	1.32	0.00	-	-	98 年新增同上 104 納入服務設施區
	10. 瑞穗溫泉特定區	-	-	961.57	0.69	-	-	98 年新增同上 104 納入一般使用區
	11. 大坡池	174.75	0.13	40.00	0.03	-	-	98 年新增同上 104 納入一般使用區
	12. 關山親水公園	30.00	0.02	24.00	0.02	-	-	98 年新增同上 104 納入一般使用區

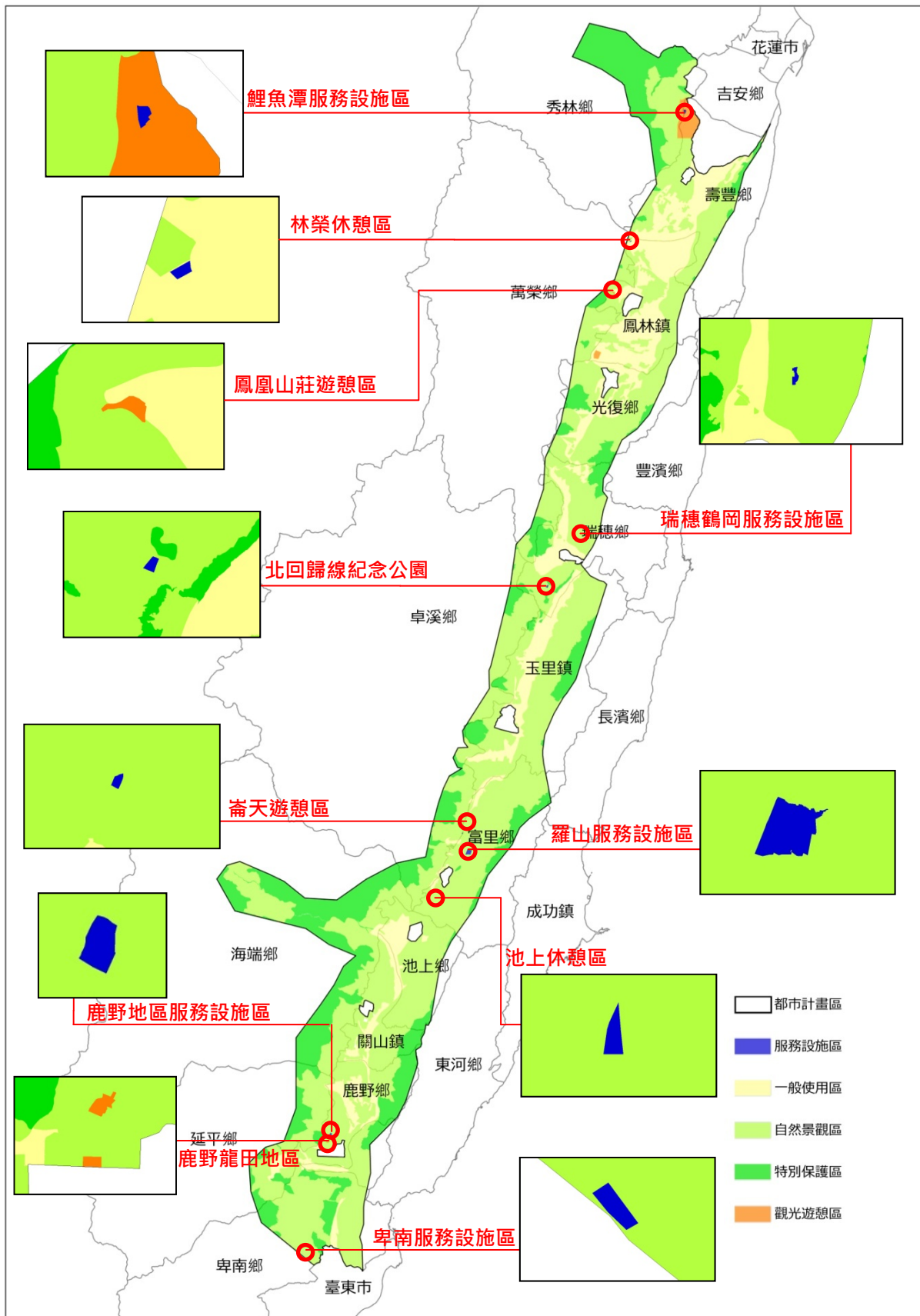
花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案

		90 年		98 年		104 年調整		建討重點及說明
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
觀光遊憩區	13. 臺東紅葉溫泉	312.40	0.23	424.00	0.31	-	-	104 納入一般使用區
	14. 池上休憩區	-	-	0.46	0.00	-	-	98 年新增同上 104 納入服務設施區
	15. 羅山遊憩區	-	-	30.00	0.02	-	-	98 年新增同上 104 納入自然保護區(地質地形不穩，不適宜開發行為)
	16. 鹿野龍田地區	-	-	-	-	13.83	0.01	104 年新增(鹿野高台 8.8 公頃及龍田基地 5.03 公頃)空域遊憩設施用地開發計畫及觀光飛行產業亮點計畫
	小計	2,395.52	1.73	2,516.96	1.82	884.13	0.60	1. 90 年計畫書：平原地區佔大多數(不含都計區)，以適大型開發土地之區位條件為優先考量，現有已開發遊憩據點或已公告或進行之遊憩點為優先劃設。 2. 98、104 年計畫書：適於興建觀光遊樂設施之地區或野外育樂活動設施之地區。
服務設施區	1. 鯉魚潭服務設施區	10.00	0.01	10.00	0.01	10.00	0.01	
	2. 瑞穗鶴岡服務設施區	10.00	0.01	10.00	0.01	10.00	0.01	
	3. 羅山服務設施區	30.00	0.02	30.00	0.02	30.00	0.02	
	4. 台 9、東 33 線交叉口南區管理站	10.00	0.01	-	-	-	-	98 年刪除，因現況資源未具體發展
	5. 臺東富源服務設施區	10.00	0.01	-	-	-	-	98 年刪除，因現況資源未具體發展
	6. 鹿野地區服務設施區	-	-	10.00	0.01	10.00	0.01	98 年新增
	7. 林榮休憩區	-	-	-	-	2.31	0.00	104 年新增
	8. 崙天遊憩區	-	-	-	-	1.32	0.00	104 年新增
	9. 池上休憩區	-	-	-	-	0.46	0.00	104 年新增
	10. 卑南服務設施區	-	-	-	-	0.16	0.00	104 年新增
	11. 北回歸線紀念公園	-	-	-	-	0.58	0.00	104 年新增

花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫委託服務案

		90 年		98 年		104 年調整		建討重點及說明
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
服務設施區	小計	70.00	0.05	60.00	0.04	64.83	0.05	1. 90 年計畫書：提供遊客旅遊時所必須使用之管理服務、住宿、餐飲及文化展示、產業推廣等。 2. 98、104 年計畫書：為提供旅客旅遊所必需之服務設施，得准許建築開發之地區。
一般使用區	1. 一般使用區	94,396.00	68.22	77,426.00	0.04	21,146.88	15.12	
	小計	94,396.00	68.22	77,426.00	0.04	21,146.88	15.12	1. 90 年計畫書：不屬前四項之地區，或現有土地無礙風景區計畫目的。 2. 98 年計畫書：不屬前四項之地區，或現有土地無礙風景區計畫目的，而准許為原來規定使用地區。 2. 104 年計畫書：不屬前四項之地區，或現有土地無礙風景區計畫目的，准許為原來之使用，包含現有聚落、機關、公共設施等。
總計		<u>138,368</u>	<u>100</u>	<u>138,368</u>	<u>100</u>	<u>139,836</u>	<u>100</u>	原核定計畫面積為 138,368 公頃，係由人工計算求得，現縱管處運用 104 年所建置 GIS 地理資訊系統內建 MapInfo 軟體求得面積為 139,836 公頃。

資料來源：本計畫整理



4.4.2 分區發展計畫

民國 103 年 11 月之全國區域計畫修正案(草案)內容，將「限制發展地區」及「條件發展地區」整併為「環境敏感地區」，除避免直接限縮既有人民權利義務關係外，並依災害、生態、資源及景觀之不同性質，按其環境敏感程度研擬土地使用管制原則。其中明確規定特定農業區應儘量避免變更使用，並限縮特定農業區容許使用項目，俾後續劇已修正非都市土地使用管制規則。

同時並提出「建立計畫指導使用機制及簡化審議流程」；研訂新訂或擴大都市計畫總量、區位、機能、規模之指導原則；並訂定「開發利用申請設施型使用分區變更區位」之指導原則，簡化開發許可之審查流程，以建立計畫引導土地使用模式，提高審查效率；並在符合現行法令規定情形下，於計畫書內訂定政府為推動重大建設計畫有迫切需要，得辦理土地使用分區變更之相關機制。解決目的事業主管機關針對事業需要之公共建設或引導民間投資方向上於地用法規管制無效率的困境。

一、區域計畫範疇

(一)土地使用分區說明

區域計畫主要功能之一，在促進土地及天然資源之保育利用，充分兼顧農業與工業發展所需用地，以及防止自然災害。此項功能，有賴土地使用計畫及土地使用管制事項之貫徹實施，始能充分發揮。惟區域計畫之土地分區使用計畫及土地使用管制事項，僅就區域內之土地使用作原則性指導說明。

以下就區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整如表 4.4-6；土地使用分區類別，按非都市土地依區域計畫法施行細則第 11 條規定，其分區劃定原則在區域計畫尚未依區域計畫法第 13 條規定通盤檢討前，依照土地分區使用計畫及土地分區管制參照劃定。

表 4.4-6 區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表

土地使用分區	劃定目的	劃定原則
特定農業區	優良農地或曾經投資建設重大農業改良設施，經會同農業主管機關認為必須加以特別保護而劃定者。	有下列各目情形之一者，得會同農業、糧食、水利主管機關劃定為特定農業區。 1. 曾經或已進行投資建設重要農業改良設施之土地。 2. 現為田地目土地、或其他地目實際已從事水稻生產之土地。但區域性生產力較差之低等則或不適農作生產之水田，不在此限。 3. 位於前二目土地範圍內供農業或非農業使用之零星土地，應一併予以劃入。
一般農業區	特定農業區以外供農業使用之土地。	特定農業區以外，可供農業使用之土地，得會同農業、糧食主管機關劃定為一般農業區。
工業區	為促進工業整體發展，會同有關機關劃定者。	1. 工業區之區位及面積，原則上應依區域計畫之規定。 2. 工業區之劃定，須經工業主管機關複勘，除儘量避免使用優良農地外，並應注意下列規定： (1)交通方便。 (2)有充分及良好之水源。 (3)排水良好。 (4)電力供應方便。 (5)勞力來源充裕。 (6)不妨礙國防軍事設施。 (7)有可供擴展之餘地。 (8)環境之維護。 (9)與鄰近地區產業開發之配合。 3. 工業區不必於第一次劃定使用分區時一次劃定，應視工業發展需要，按原促進產業升級條例有關規定隨時增劃，並變更原使用分區，編定所需用地。工業用地依原獎勵投資條例或原促進產業升級條例規定編定或解除公告確定後，工業主管單位應通知地政單位，依本點所定劃定原則辦理，並通知土地所有權人。
鄉村區	為調和、改善農村居住與生產環境及配合政府興建住宅社區政策之需要，會同有關機關劃定者。	凡人口聚居在 200 人以上，得斟酌地方情形及需要，就現有建地邊緣為範圍，劃為鄉村區。但山地鄉及離島地區之聚居人口在 100 人以上者，得比照辦理。聚居人口在 1,500 人以上者，如區內現有空地，不敷未來 5 年人口成長需要時，得增加鄉村發展用地。

土地使用分區	劃定目的	劃定原則
森林區	為保育利用森林資源，並維護生態平衡及涵養水源，依森林法等有關法規，會同有關機關劃定者。	下列之土地，得會同林務主管機關等劃定為森林區： 1. 國有林地。 2. 大專院校之實驗林地。 3. 林業試驗林地。 4. 保安林地。 5. 其他可形成營林區域之公私有林地。
山坡地保育區	為保護自然生態資源、景觀、環境，與防治沖蝕、崩塌、地滑、土石流失等地質災害，及涵養水源等水土保持，依有關法規，會同有關機關劃定者。	下列之土地，得會同山坡地保育利用機關等劃定為山坡地保育區： 1. 山坡地範圍內未能劃定為其他使用區之土地。 2. 依有關法令認為必需辦理水土保持，以維護自然資源者。
風景區	為維護自然景觀，改善國民康樂遊憩環境，依有關法規，會同有關機關劃定者。	1. 下列之土地，得會同觀光或有關主管機關等劃定為風景區。 (1) 區域公園。 (2) 風景特定區。 (3) 觀光地區。 (4) 遊樂區、名勝及古蹟。 (5) 海洋公園。 (6) 海水浴場。 (7) 溫泉。 (8) 水庫。 (9) 具有保護價值之動物及植物生育地及其他特殊自然、文化景觀地區有觀光或維護之價值者。 2. 風景區之劃定應注意下列條件： (1) 具有特殊自然、文化景觀之價值。 (2) 最小面積 25 公頃。 (3) 與鄰近地區產業開發之配合。 (4) 與鄰近風景區遊憩用地之配置。
國家公園區	為保護國家特有之自然風景、史蹟、野生物及其棲息地，並供國民育樂及研究，依國家公園法劃定者。	國家公園主管機關依國家公園法實施國家公園計畫之地區。
河川區	為保護水道、確保河防安全及水流宣洩，依水利法等有關法規，會同有關機關劃定者。	根據實際需要，就其使用性質，會同有關機關劃定並註明其用途者。
海域區	為促進海域資源與土地之保育及永續合理利用，防治海域災害及環境破壞，依有關法規及實際用海需要劃定者。	
特定專用區	為利各目的事業推動業務實際需要，依有關法規，會同有關機關劃定並註明其用途者。	

資料來源：製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知，民國 103 年 12 月 31 日(修正版)

(二)環境敏感地區劃分原則

全國區域計畫內容，環境敏感地區就其敏感程度區分為 2 級，並分為 4 大類；災害、生態、文化景觀、資源利用及其他。依據民國 103 年 11 月之全國區域計畫修正案(草案)內容，第 1 級、第 2 級環境敏感地區土地使用指導原則，說明並綜整如表 4.4-7。

1. 第 1 級環境敏感地區

除公共設施或公用事業外，應避免作非保育目的之發展及任何開發行為，並透過各項目的事業法令管制，以達資源保育與環境保護目的。

- (1)透過各項法令管制，達災害防治、資源保育與環境保護目的。
- (2)申請辦理非都市土地設施型使用分區變更或使用地變更編定者，除下列情形之一者外，應避免位於環境敏感地區，並應配合修訂非都市土地開發審議作業規範及非都市土地使用管制規則，具體指導使用分區劃定、使用地編定及相關變更事宜。
 - A. 屬內政部會商中央目的事業主管機關認定由政府興辦之公共設施或公用事業，且經各項環境敏感地區之中央法令規定之目的事業主管機關同意興辦者。
 - B. 為整體規劃需要，對於不可避免夾雜之零星小面積土地，在不影響其資源保育前提下，得納入範圍，但應維持原地形地貌避免開發使用，其適用條件及規模，由內政部修訂非都市土地開發審議作業規範等規定辦理。
 - C. 依各項環境敏感地區之中央目的事業主管法令明定得許可或同意者。
- (3)都市計畫範圍內屬第 1 級環境敏感地區土地者，應配合保護、保育或防災需要，檢討土地使用計畫，並變更為保適當使用分區、用地，或依據環境敏感特性檢討土地使用管制規定為原則；另基於整體規劃需要，對於不可避免夾雜之零星小面積土地而納入新訂或擴大都市計畫者，應規劃為保護或保育等相關分區為原則。
- (4)國家公園之土地除應符合本計畫之管制原則外，仍應依國家公園法及其國家公園計畫管制。

2. 第 2 級環境敏感地區

為兼顧保育與開發目的，提供有條件開發之彈性空間，以達國土有效利用，並加強管制條件，規範該類地區之土地使用種類及強度。

- (1)加強管制條件，規範土地使用種類及強度。
- (2)開發行為應落實整體規劃開發為原則。
- (3)針對敏感地區特性，提出具體防範及補救措施。
- (4)各目的事業主管機關應訂定開發總量及標準，以作為使用分區或使用地檢討變更之依據。

表 4.4-7 區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表

環境敏感地區	發展原則	指導原則
第 1 級	以加強資源保育與環境保護及不破壞原生態環境與景觀資源為保育及發展原則。	1. 除公共設施或公共事業外，應避免非保育目的之發展或任何開發行為。 2. 應透過各目的事業法令管制，達到資源保育及環境保護之目的。
第 2 級	考量某些環境敏感地區對於開發行為的容受力有限，為兼顧保育與開發，加強管制條件，規範該類土地開發。	1. 為兼顧保育與開發目的，提供有條件開發之彈性空間，以達國土有效利用。 2. 加強管制條件，規範該類地區之土地使用種類及強度。

資料來源：全國區域計畫修正案(草案)，民國 103 年 11 月，暨本計畫整理

(三)資源型與設施型類別區分

都市計畫地區之土地按都市計畫法及都市計畫管制使用，土地使用分區及用地變更，則依都市計畫法及都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定辦理。

非都市計畫區之土地部分，則依其屬性可分為資源型和設施型使用分區，設施型使用分區之變更，應依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定程序辦理。開發性質不符原使用分區劃定時，或開發性質符合使用地變更編定原則，其規模足以影響原使用分區劃定目的者，須辦理使用分區變更後始得開發，詳表 4.4-8。

表 4.4-8 區域計畫土地使用分區劃定目的與原則綜整表

使用分區	定義	說明
資源型	指特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區、河川區、海域區及非以開發設施為導向之特定專用區、風景區等。	為落實區域計畫指導資源永續保育、因應氣候變遷與國土防災功能，有關使用分區劃定或檢討變更，除應符合土地使用分區劃定及變更原則外，直轄市、縣(市)政府依區域計畫法第 15 條規定，重新檢討製定非都市土地使用分區圖時，應審慎檢視是否有不符合區域計畫所定之劃定及檢討變更原則而被劃定之使用分區，並邀同專家學者與相關局(處、室)，組成專案小組，依本計畫指示事項統籌辦理後，報請內政部核定。
設施型	指工業區、鄉村區、風景區及特定專用區等。	設施型使用分區之變更，應依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定程序辦理。開發性質不符原使用分區劃定時，或開發性質符合使用地變更編定原則，惟其規模足以影響原使用分區劃定目的者，須辦理使用分區變更後，始得開發。

資料來源：全國區域計畫修正案(草案)，民國 103 年 11 月

二、分區發展計畫

依各遊憩系統需要，本計畫參酌遊憩資源、服務設施及環境因子等條件，並依管理處規劃目的與資源特性，針對花東縱谷國家風景區之範圍內土地予以適當分區，確定其土地使用機能與定位，以有效地利用及保育土地資源。

其各分區劃設，主要依據國土計畫法、全國區域計畫、土地使用現況、未來觀光遊憩需求及觀光整體發展構想，同時考量環境生態限制及景觀資源條件，作為土地發展規劃之依循。

國家風景區內之觀光功能分區與總量管理目標應與風景特定區計畫之土地使用分區宜相互結合，做為土地利用之指導綱要，以落實花東縱谷國家風景區之土地經營管理。

因此，本計畫土地發展分區對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或用地別原則，詳表 4.4-9。

表 4.4-9 本計畫土地發展分區對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或用地別原則

本計畫建議 土地發展分區	本計畫分區定義	對應區域計畫、都市計畫 土地使用分區或用地別
特別 保護區	指為保存無法以人力開發再造之自然景觀或重要之古蹟、遺址，而應嚴加保護限制開發之地區。	以區域計畫中土地使用編定為古蹟保存用地、生態保護用地、國土保安用地為主。都市土地的保護區與特別保護區。
自然 景觀區	指在不過度使用干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。現有已開發地區等維持原使用，未開發地區不再鼓勵開發。	區域計畫山坡地保育區、森林區、河川區。都市土地的水域、保護區。
觀光 遊憩區	指適於興建觀光遊樂設施或野外育樂活動設施之地區。包括已開發之遊憩區、適合提供遊憩活動之地區、景觀優美之地區等，提供服務、餐飲及住宿等相關設施。現有風景特定區計畫納為觀光遊憩區，從原有計畫使用，並鼓勵朝觀光發展。	以區域計畫中土地使用分區為風景區、土地使用編定為遊憩用地、特定目的事業用地為主。都市土地的風景區、特定專用區、公園綠地、其他公共設施。
服務 設施區	指為提供旅客遊憩所需之服務設施，包括管理服務、餐飲服務及旅遊資訊服務所劃設之地區。	以區域計畫中土地使用分區為風景區、土地使用編定為遊憩用地、特定目的事業用地。都市土地內，主要提供管理服務、旅遊資訊服務之地區，包括鄉村區、風景區及特定專用區。
一般 使用區	指不屬於前四款之地區，或現有土地使用無礙風景區計畫目的，而准許為原來使用之地區。	區域計畫一般農業區、工業區、鄉村區、特定農業區、其他或特定專用區。都市計畫住宅區、公共設施用地。

資料來源：本計畫整理

4.4.3 土地使用管理計畫

近年來國土面臨氣候變遷、國土保育、糧食安全、人口結構、產業發展等方面之重大變革，故國土空間規劃及全國土地使用已調整為「全國區域計畫」及「直轄市、縣(市)區域計畫」等二層級法定計畫。並將國土空間發展之總目標設定為：「塑造創新環境，建構永續社會」，並期望引導臺灣朝向「安全自然生態」、「優質生活健康」、「知識經濟運籌」、「節能減碳省水」之國土發展願景。

國土計畫法通過前，全國區域計畫屬空間計畫體系中之最上位法訂計畫，除直接指導直轄市、縣(市)區域計畫外，並兼具指導都市計畫及國家公園計畫，與協調各部門計畫等功能，詳如下圖 4.4-5。

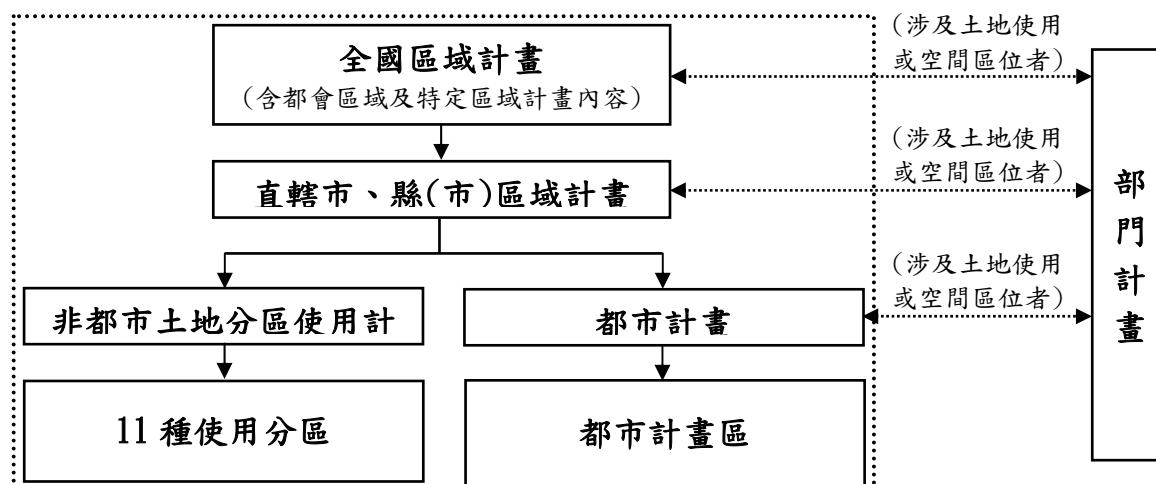


圖 4.4-5 空間計畫體系圖

資料來源：全國區域計畫，民國 103 年 11 月

依據民國 102 年 10 月公告之全國區域計畫及民國 103 年 11 月 27 日「全國區域計畫修正案(草案)」，明確規定特定農業區應儘量避免變更使用，並限縮特定農業區容許使用項目，俾後續據以修正非都市土地使用管制規則。指示都市計畫農業區應依據訂定發展定位，並檢討其土地使用管制規定。訂定「開發利用申請設施型使用分區變更區位」之指導原則，簡化開發許可之審查流程，以建立計畫引導土地使用模式，提高審查效率；並在符合現行法令規定情形下，於計畫書內訂定政府為推動重大建設計畫有迫切需要，得辦理土地使用分區變更之相關機制。

一、未來區域計畫土地使用管理原則

(一)保護環境敏感地區

考量環境敏感特性，各項第 1 級、第 2 級環境敏感地區之土地使用管制內容檢討，應依據環境資源特性調整使用類別與強度；並針對災害潛勢地區訂定程度不同的減災或調適策略。針對非都市土地部分，應將環境敏感地區配合非都市土地使用分區進行套疊，並擬定具體管制內容(第 1 級：除公共設施或公用事業外，應避免作非保育目的之發展及任何開發行為。第 2 級：提供有條件開發之彈性空間。)，納入非都市土地使用管制規則，並為未來土地使用分區變更、使用地變更編定或容許使用規定修正參據。

(二)強調成長管理劃設得申請設施型變更區位

為避免零星個案辦理新訂或擴大都市計畫及改善現行非都市土地之蛙躍開發情況，明定全國區域計畫中，應擬定新訂或擴大都市計畫及開發利用區位之指導原則，以強化計畫引導發展之目的。另外為避免土地資源浪費與過度耗用，明訂劃設申請設施型變更分區，指定得申請開發許可區位，建立計畫導向式(Plan-led)發展。未來產業發展區位將以城鄉發展地區及指定得申請開發許可區位為原則。

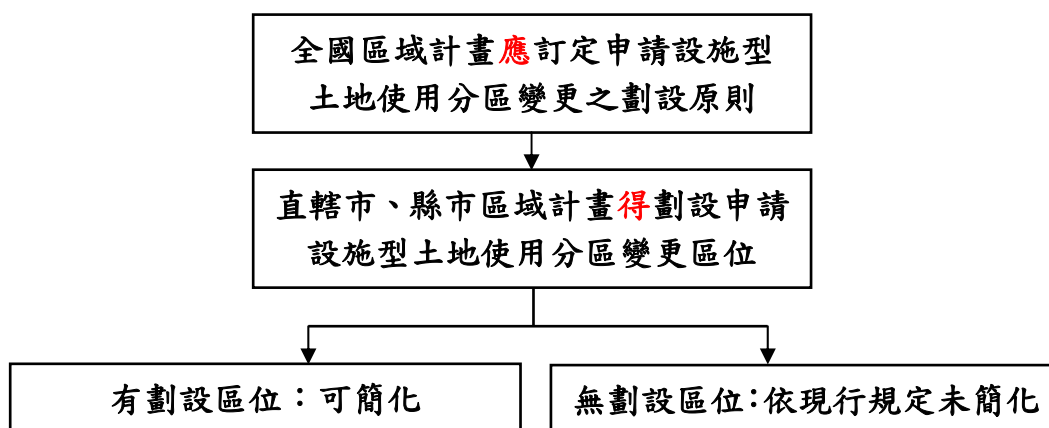


圖 4.4-6 成長管理下之設施型土地使用分區辦理原則

資料來源：日月潭國家風景區觀光整體綱要計畫(成果報告)，民國 103 年

(三)強化地方自主

非都市土地應按其使用分區(除國家公園區外)劃定目的，分別研擬各使用分區下之「各種使用地容許使用項目及許可使用細目表」，以強化使用分區特性(針對環境敏感範圍宜檢討限縮土地容許使用強度及種類)。直轄市或縣(市)政府得因地制宜，於符合全國區域計畫土地分區管制原則及各使用分區劃定規定下，增訂或訂定較嚴格管制規定。

(四)建立分區管制機制

1. 都市計畫地區按都市計畫法及都市計畫管制使用，土地使用分區及用地變更，則依都市計畫法及都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定辦理。
2. 非都市土地依其屬性可分為資源型使用分區(包括特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區、河川區、海域區及非以開

發設施為導向之特定專用區、風景區等)及設施型使用分區(指鄉村區、風景區及特定專用區等),設施型使用分區之變更,應依區域計畫法第15條之1第1項第2款規定程序辦理。開發性質不符原使用分區劃定時,或開發性質符合使用地變更編定原則,惟其規模足以影響原使用分區劃定目的者,須辦理使用分區變更後,始得開發。

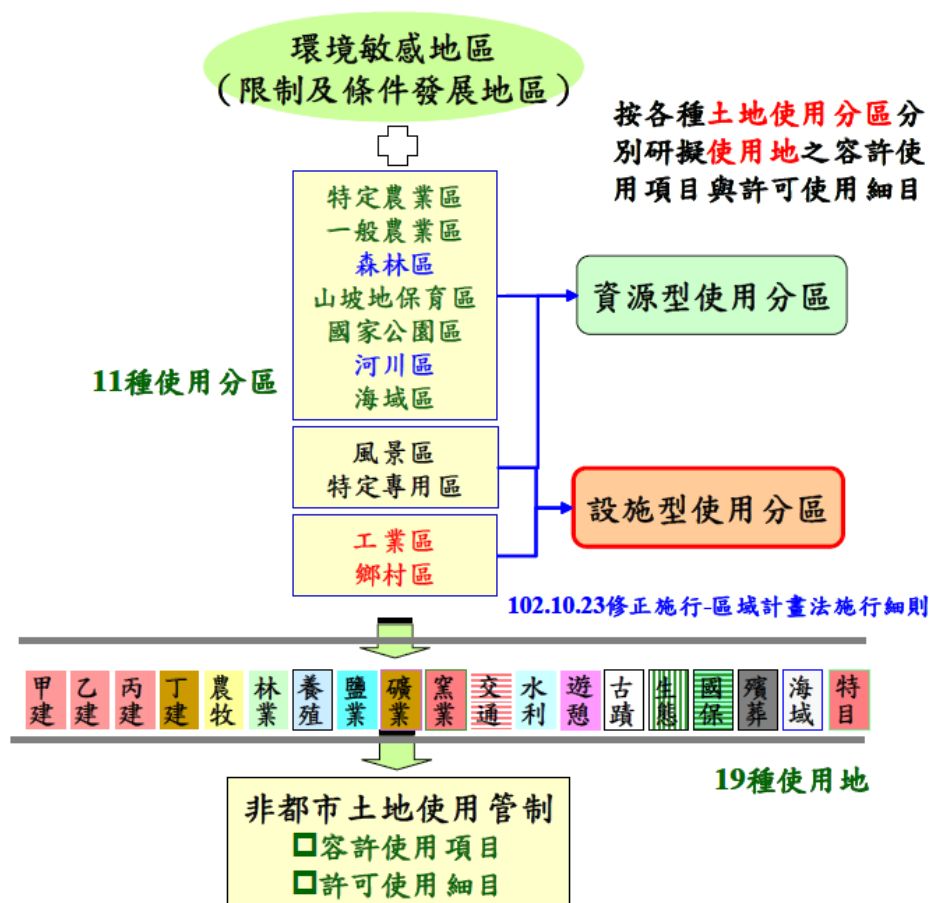


圖 4.4-7 非都市土地使用管制架構

資料來源：日月潭國家風景區觀光整體綱要計畫(成果報告)，民國 103 年

二、國家風景區計畫與區域性觀光遊憩設施計畫之土地使用法定關係

國土計畫法於民國 105 年 1 月 6 日公告實施，國家風景區之觀光整體發展計畫，應著重於所涉及之國土保安、生態保育、資源維護、糧食安全、經濟發展與城鄉管理等不同面向需求，透過與全國區域計畫(即未來「全國國土計畫」)相同的環境限制性圖資資訊，擬定國家風景區整體觀光發展計畫，進而指導影響現階段縣(市)區域計畫與未來縣(市)國土計畫之土地使用分區劃定。因此，國

家風景區範圍內土地經觀光主管機關核定劃設之「特別保護區」、「自然景觀區」、「觀光遊憩區」、「服務設施區」、「一般使用區」之各種功能分區，應與非都市土地使用分區劃定或檢討變更原則整合，規定各分區使用及保護、管制事項、劃定設施型發展區位與觀光發展成長管理機制，以利直轄市、縣(市)區域計畫配合各功能分區再劃定或檢討變更適當之使用分區，送請區域計畫主管機關核定。開發建設時再由開發單位（公部門建設或私人投資）提送各案開發計畫，送請管理機關審議通過後，若涉及地用變更者，再依開發許可程序辦理地用變更與建築許可。即指觀光部門計畫核定後，應送請縣(市)政府整合納入縣(市)區域計畫(含都市計畫)部門計畫配合實施執行。風景區管理機關依觀光部門計畫擬定「國家風景區觀光整體發展計畫」於國家風景區建設中程計畫中以分期分區發展方式予以實施。

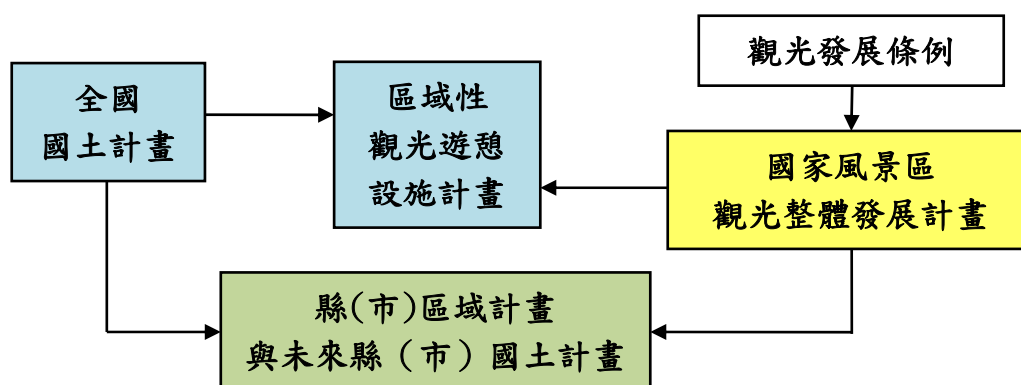


圖 4.4-8 國家風景區與區域性觀光遊憩設施計畫之土地使用法定關係圖

資料來源：本計畫繪製

三、國家風景區觀光功能分區與土地使用分區或用地別連結原則

(一)觀光功能分區與土地使用分區或用地別對應原則

依定義劃設之觀光發展計畫功能分區(觀光遊憩區與服務設施區)，因屬風景區中重要自然、文化景觀區位、大型觀光建設投資區位或引導民間投資觀光服務事業地區，故為落實風景區觀光發展之願景與土地利用方案，計畫在非都市土地範圍參考全國區域計畫對風景區之劃定或變更原則(三)「..依發展觀光條例及風景特定區管理規則劃定之國家級風景特定區…」，且相關土地使用已配合資源特性妥適規劃，未來會依核定之計畫進行開發、保育與使用管理。

如現已有明確觀光產業區位需求之計畫內容，得請臺東縣政府或花蓮縣政府區域計畫納入「得申請設施型使用分區變更區位」範圍，指定供國家風景區觀光經營事業使用。新開發觀光遊憩設施應考量環境容受力，並以位於「得申請設施型使用分區劃設區位」為原則。倘有關得申請設施型使用分區變更區位劃設，應綜合考量環境容受力、資源提供、成長管理、產業需求等因素後，劃設適當申請開發區位及規模。

另國家風景區內之觀光功能分區應與現有都市計畫法、區域計畫法之土地使用分區及管制宜相互結合，以落實國家風景區之土地經營管理。

依各遊憩系統需要，本計畫參酌遊憩資源、服務設施及環境因子等條件，並依管理處規劃目的與資源特性，針對花東縱谷國家風景區之範圍內土地予以適當分區，確定其土地使用機能與定位，以有效地利用及保育土地資源。其各分區之劃設，主要依據全國區域計畫、土地使用現況、未來觀光遊憩需求及發展構想，同時考量環境生態限制及景觀資源條件，作為土地發展規劃之依循。土地開發使用依據目的事業主管機關規定辦理。

國家風景區內之觀光功能分區與總量管理目標應與風景特定區計畫之土地使用分區宜相互結合，做為五大系統之主要與次要發展地區土地利用之指導綱要，以落實花東縱谷國家風景區之土地經營管理。因此，本計畫土地發展分區對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或用地別原則，詳表 4.4-10。

表 4.4-10 本計畫觀光功能分區與土地使用分區或用地別對應原則

觀光功能分區	觀光功能分區定義	對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或用地別
特別保護區	指為保存無法以人力開發再造之自然景觀或重要之古蹟、遺址，而應嚴加保護限制開發之地區。	1. 區域計畫：森林區或資源型使用分區、古蹟保存用地、生態保護用地、國土保安用地等。 2. 都市計畫：保護區。
自然景觀區	指在不過度使用干擾現有自然資源及其演化過程之情況下，得適度供遊憩使用之地區。現有已開發地區等維持原使用，未開發地區不再鼓勵開發。	1. 區域計畫：資源型使用分區（農業區、山坡地保育區、森林區、河川區等）。 2. 都市計畫：農業區、保護區。

觀光功能分區	觀光功能分區定義	對應區域計畫、都市計畫土地使用分區或用地別
觀光遊憩區	指適於興建觀光遊樂設施或野外育樂活動設施之地區。包括已開發之遊憩區、適合提供遊憩活動之地區、景觀優美之地區等。現有風景特定區計畫納為觀光遊憩區，從原有計畫使用，並鼓勵朝觀光發展。	1. 區域計畫：設施型使用分區(風景區、特定專用區、鄉村區(土地使用編定為遊憩用地、特定目的事業用地為主))。 2. 都市計畫：商業區、風景區、旅館區、特定專用區、附屬公園綠地及其他公共設施。
服務設施區	指為提供旅客遊憩所需之服務設施，包括管理服務、餐飲服務及旅遊資訊服務所劃設之地區。	1. 區域計畫：資源型或設施型使用分區(土地使用編定為特定目的事業用地為主)。 2. 都市計畫：主要提供管理服務、旅遊資訊服務之地區，如商業區、旅館區、風景區、農業區、特定專用區等。
一般使用區	指不屬於前四款之地區，或現有土地使用無礙風景區計畫目的，而准許為原來使用之地區。包含現有聚落、設施等	區域計畫及都市計畫各分區。以維持原分區為原則。

資料來源：本計畫整理

(二)觀光功能分區與建議土地使用分區調整

花東縱谷國家風景區觀光功能分區與建議土地使用分區調整如下：

行政區	觀光功能分區	地點	說明	調整法定計畫分區	面積(公頃)
鹿野鄉	觀光遊憩區	龍田降落場	提供空域活動遊憩行為	由一般農業區變更為風景區	5.03

四、國家風景區功能分區管理規則

為維護花東縱谷國家風景區計畫範圍內之資源保育與土地合理運用，及明確訂定土地資源的保育及利用程度，同時保留土地開發的空間與彈性，運用開發許可制的開發理念，以促進民間投資的引入。除依發展觀光條例、風景特定區管理規則及其他相關規定管制外，國家風景區觀光功能分區管理規則如下。

(一)特別保護區

1. 係為維護天然景緻保持完整地質、地形景觀，其環境資源、土地、及建築物均受管制。禁止任何開發及變更地形、地貌行為，但為

- 資源保育、國土保安、維護安全考量不在此限，或原有合法建築物或工程設施之修建、改建，應先徵得管理處同意。
2. 係為依文化資產保存法劃設之公告古蹟地區。其管制事項依文化資產保存法第 36 條及其相關規定辦理。
 3. 區內不得開挖礦物土石、砍除樹木及採伐植物，並加強取締販賣未經許可採取之珍貴自然資源或標本。
 4. 區內不得使用機械動力車輛，並禁止鋪設硬敷面道路。
 5. 區內河川應嚴格控制水質，並嚴禁採取砂石，禁止排放污水、廢油及傾倒廢棄物。
 6. 區內除為遭受風害、病蟲害及基於修護景緻之殘材處理外，禁止從事林木伐採與林相變更等改變林貌之行為。
 7. 禁止原有產業擴大經營規模或變更使用，禁止農藥或化學藥物之使用。
 8. 可配合環境觀察與解說活動，於主要生態地設置步道或解說設施，其設置應與四周環境協調。並應辦理申請並經管理處同意後始得從事靜態、無設施之遊憩活動，其活動量應進行管制不得超過該區之生態容受力。除生態研究與管理人員，遊客非經許可不得離開步道或觀景區，並禁止露營、野炊與烤肉等行為。
 9. 古道、遺址及紀念性建築物之修繕或重建應保存其原有型態，並由管理處協調古蹟主管單位擬定修復計畫後施行。建築物、古道、遺址之重建、整建均需依據考證結果使用原有建材及營建方式。
 10. 針對區內考古遺址、植物、動物等各項人文、自然環境資源、學術機構得從事考古研究，不得破壞文化遺產與自然資源。
 11. 原住民文化及象徵等各種文物，以保持原始為原則。
 12. 若屬原住民事務主管機關或部落認定之原住民保留地、傳統領域等地區，建議先予保留原始地貌，相關利用應取得部落議會及原住民事務主管機關之同意。
 13. 基地開發依自來水主管機關公告之管制事項管制。基地污水排放之承受水體如未能達到政府公告該水體分類之水質標準，或河川水體之容納污染量已超過主管機關依該水體之涵容能力鎖定之管制總量者，應不得開發。並應符合下列規定，但經中央主管機關核准並經區域計畫委員會同意興辦各項公共設施，不在此限。
 - A. 水岸緩衝區(指距離豐水期水體岸邊水平距離 1,000 公尺之範圍)：區內禁止水土保持外之一切開發整地行為。
 - B. 水口緩衝區(指取水口上游 1 公里半徑內集水區及下游半徑 400 公尺)：區內禁止水土保持以外之一切開發整地行為。
 - C. 一般管制區(距離豐水期水體岸邊水平距離 1,000 公尺以外之水源保護區)：開發管制依自來水主管機關公告之管制事項管制。

(二)自然景觀區

1. 公告水質、水源、水量保護區內禁止從事水域活動。
2. 區內經管理處同意，有條件開放供水域遊憩活動及漁業使用。並得提供為保安、安全防護、漁業使用或水域遊憩活動所需之設施。
3. 禁止排放污水、廢油及傾倒廢棄物。
4. 區內得為國防、國土保安、造林、水土保持、防洪及其他必要之公共事業與設施。
5. 經公告之保安林地需依森林法、林業法及其相關規定進行管制。
6. 經公告之土石流地區禁止興建永久性結構物。永久性開放空間應保持其自然狀況，供作土石流自然溢瀉之通路。
7. 現有林相優美地區及平均坡度超過 30%地區，應維持現有地形地貌景觀，禁止整地、建築與砍伐林木。
8. 區內土石及礦物採取應依相關法令規定並在不影響視覺景觀情形下辦理。
9. 區內現有農牧用地，得依非都市土地使用相關法令規定並徵得縣市政府與管理處同意後，變更為適當用地編定。若屬原住民事務主管機關或部落認定之原住民保留地、傳統領域等地區，建議先予保留原始地貌，相關利用應取得部落議會及原住民事務主管機關之同意。
10. 區內原有合法建築物或設施之修建、改建或增建應先徵得管理處同意，寺廟、教堂、宗祠則另案審查。基地內原有牲畜、家禽及農業栽培寮舍以及無牆壁棚架，僅得從事其原來之使用，不得併入原有合法房屋計算。
11. 除限制開發建築區域外，可提供作為低強度之遊憩使用，其開發須經營管理處審核同意，惟其區位、建材與色彩應與自然環境調和，並應整體規劃開發，且遊憩行為亦須有所規範，避免對自然景觀資源造成負面衝擊。
12. 區內得配合需要，興建觀景亭、簡易步道、解說設施、小型停車場等公共設施，且應配合整體環境風格，其造型、建材、色彩等應與環境相融合。
13. 區內原有合法性產業活動，應以無損害自然景觀及自然生態之經營方式。

(三)觀光遊憩區

本計畫劃定之遊憩區，除了依據區域計畫法相關規定辦理開發許可，觀光遊憩區的使用管制配合其容許開發的程度除現有據點外，對區內具有潛力發展成為遊憩點的地區亦可配合開發許可建立並從事遊憩區發展。惟應符合下列規定。

1. 觀光遊憩區之容許的設施包括：遊憩設施、主題遊樂設施、水岸遊憩設施、觀光遊憩管理服務設施、文化史蹟保存或展示設施、安全設施、生態體系保護或解說設施、林業使用及其設施、水源保護及水土保持設施、產業加工展示設施、住宿設施、餐飲服務設施、部落體驗設施、其他經主管機關核可之事業計畫。
2. 建築物之造型、色彩、高度須與自然環境協調，並應融入花東縱谷田園休閒、客家、原民多元文化等整體環境風格，且與道路保持適當緩衝空間。
3. 按其發展特性，建蔽率、容積率應按其規定辦理，業以核准之大型遊憩區，得依申請核准之計畫內容辦理。各區別之建築造型、高度及可容許使用遊憩項目，依據區域計畫委員會審查核准之計畫內容辦理開發。

(四)服務設施區

1. 服務設施區為區內設施較簡易的設施點，以提供增進遊憩中的方便性為主，可容許的使用包括：管理站、簡易住宿、簡易展示中心、定點解說及基本公共服務設施(飲水、電力、通信、一級污水處理場)零售或販賣店。
2. 本計畫劃設之服務設施區面積小於 10 公頃者以其劃設基地大小為整體開發單元。
3. 建築物與設施之興建、設計應配合環境特性，造型、色彩、高度須與自然環境協調，並應融入花東縱谷田園休閒、客家、原住民等多元文化等特色風格。按發展特性，建蔽率、容積率應按其規定辦理。
4. 其他相關公共服務設施及解說設施。

(五)一般使用區

1. 一般使用區之土地使用，從其都市計畫、特定區計畫或區域計畫原有土地使用分區及用地編定，遵照非都市土地使用管制規則及相關規定辦理（屬既有鄉街計畫或特定區計畫者另行標示，並所屬都市計畫規定辦理）。

2. 若因新增遊憩使用之需求須辦理土地使用分區調整時，得依整體開發原則，由申請人擬具事業開發計畫送交相關單位辦理開發許可程序。
3. 建築物之造型、色彩、高度須與自然環境協調，並依相關規定辦理。

此外，風景區內之斷層限建地區、史前遺址地區，除依據劃定之觀光分區內容管制外，另依據建築法、文化資產保護法等相關規定辦理。原有合法礦區礦業權之展延以及新申請礦業權，應徵得管理處同意後，方得進行後續作業；且礦區探採不得影響區內生態資源、水土保持與整體視覺景觀。

4.5 未來可發展區域及土地權屬調查

依據民國 104 年 12 月「花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃」案；花東縱谷國家風景區內之土地權屬有大面積的公有土地，多分布於兩側山脈，平原則多為私有土地，詳圖 4.5-1。

查「花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃」案，將花東縱谷景觀空間分級為三：A 級為景觀敏感度高且景觀品質高之分區，列為「景觀保護區(計有 9,242 公頃，佔縱谷整體面積之 6.61%)」；B 級為部分景觀敏感度高、景觀品質不佳之分區，列為「景觀維持區(計有 112,754 公頃，佔縱谷整體面積之 80.63%)」；C 級為景觀敏感度高、景觀品質不佳之分區，列為「景觀改善區(計有 17,840 公頃，佔縱谷整體面積之 12.76%)」。為了解景觀經營管理分區與土地權屬關係，進行疊圖分析，獲景觀保護區之公有地佔 35.64%，私有地佔 55.07%；景觀維持區中公有地佔 44.03%，私有地佔 27.15%；在景觀改善區中，公有地佔 34.60%，私有地佔 22.15%；詳表 4.5-1。

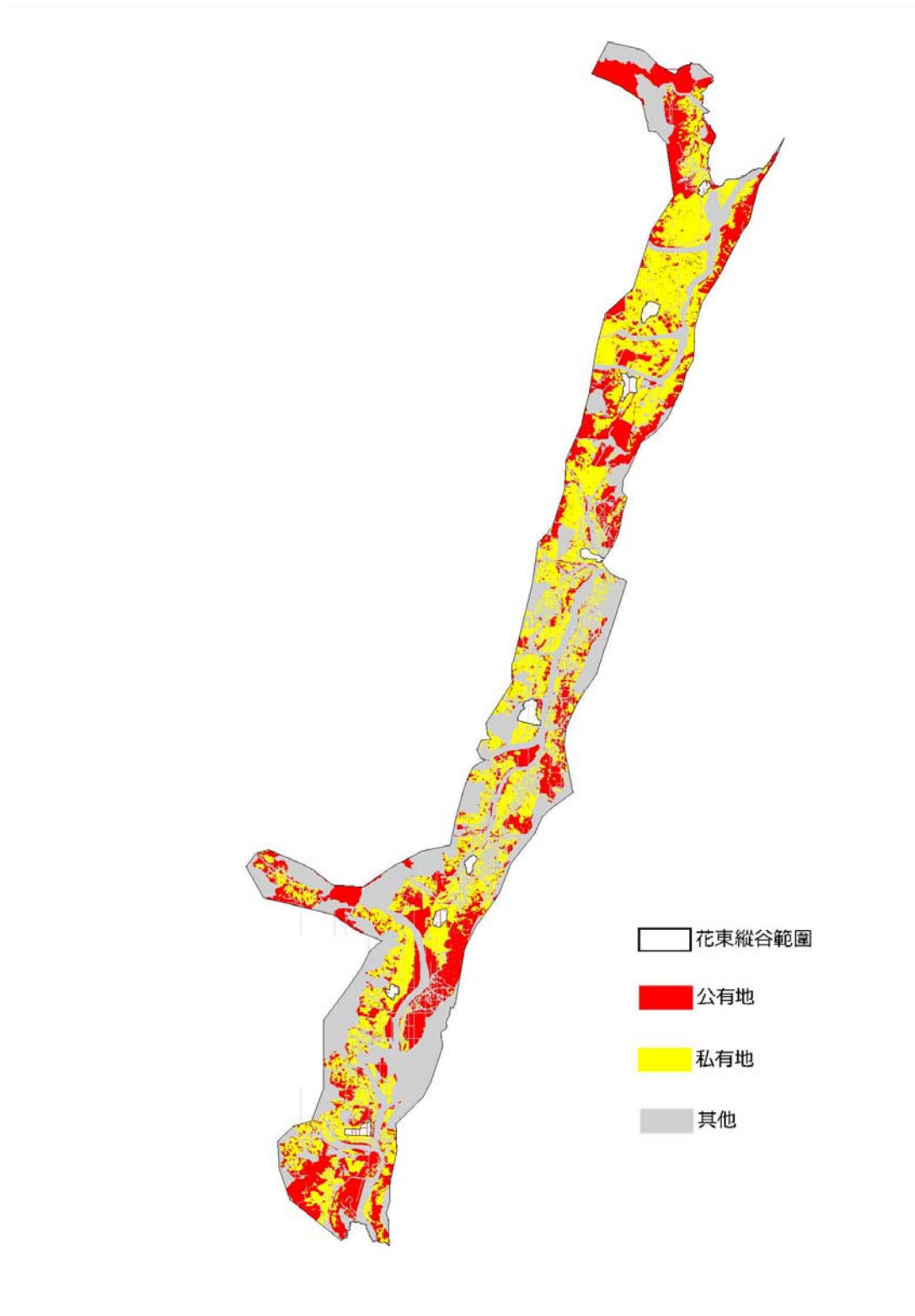


圖 4.5-1 花東縱谷範圍土地權屬分布圖

資料來源：花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃，民國 104 年。暨本計畫整理

表 4.5-1 景觀經營管理分區與土地權屬面積分析

		景觀經營管理分區						總計	
		景觀保護區		景觀維持區		景觀改善區			
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
土地 權 屬	公有地	3,294	35.64	49,639	44.03	6,172	34.60	59,105	42.27
	私有地	5,089	55.07	30,617	27.15	3,952	22.15	39,658	28.36
	其他	859	9.29	32,498	28.82	7,716	43.25	41,073	29.37
總計		9,242	100.00	112,754	100.00	17,840	100.00	139,836	100.00

註：所指「其他」，屬未登錄或無資料之土地

資料來源：花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃，民國 104 年

次查，非都市土地使用分區中之特定農業區、一般農業區、山坡地保育區中，特定農業區係指優良農地或曾經投資建設重大農業改良設施，經會同農業主管機關認為必須加以特別保護而劃定，一般農業區係指特定農業區以外供農業使用之土地，而山坡地保育區係指為保護自然生態資源、景觀、環境，並為防治沖蝕、崩塌、地滑、土石流失等地質災害及涵養水源等水土保持，依有關法令，會同有關機關所劃定。進行疊圖分析結果，詳下表 4.5-2。

表 4.5-2 景觀經營管理分區與非都市土地使用分區面積分析

		景觀經營管理分區						總計	
		景觀保護區		景觀維持區		景觀改善區			
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
土地 使用 分區	特定 農業區	2,926	31.66	6,973	6.18	1,944	10.90	11,843	8.47
	一般 農業區	2,235	24.18	11,410	10.12	2,891	16.20	16,536	11.83
	山坡地 保育區	2,356	25.49	45,925	40.73	4,859	27.24	53,140	38.00
	其他 分區	1,725	18.67	48,446	42.97	8,146	45.66	58,317	41.70
總計		9,242	100.00	112,754	100.00	17,840	100.00	139,836	100.00

資料來源：花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃，民國 104 年

再查，花東縱谷轄區內之景觀有較多農地，因此針對農委會提出之農地分級進行分析。第 1 種農業用地具備優良農業生產環境，第 2 種農業用地可維持糧食生產功能，第 3 種農業用地係指受交通等外在因素干擾之農業地區，而第 4 種農業用地則為擁有糧食生產功能且位於坡地之農地。前述所指「第 3 種用地」：以彈性保留為原則。第 3 種農業用地鄰接重大建設、交通設施、工業區或都市發展用地，可能被視為都市發展之儲備用地，但土地使用變更前提是必須符合該市(縣)農業主管機關所規定之農地總量管制面積。花東縱谷景觀經營管理分區之第 1 種至第 4 種用地面積、比例，詳參下表 4.5-3。

表 4.5-3 景觀經營管理分區與農地分級面積分析

		景觀經營管理分區						總計	
		景觀保護區		景觀維持區		景觀改善區			
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
農地分級	第 1 種	3,556	38.48	12,863	11.41	1,566	8.78	17,985	12.86
	第 2 種	200	2.16	3,438	3.05	429	2.41	4,067	2.91
	第 3 種	817	8.84	2,123	1.88	606	3.39	3,546	2.54
	第 4 種	2,301	24.90	25,641	22.74	3,320	18.61	31,262	22.35
	非農業 用地	2,386	25.62	68,689	60.92	11,919	66.81	82,976	59.34
總計		9,242	100.00	112,754	100.00	17,840	100.00	139,836	100.00

資料來源：花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃，民國 104 年

本計畫將圖 4.5-1 花東縱谷範圍土地權屬分布與觀光功能分區進行圖面套疊(詳圖 4.5-2)，獲各觀光功能分區之土地分布面積比例，詳表 4.5-4。「一般使用區」範圍土地主要為非位於第 1 級(含農地分級之第 1 種用地)、第 2 級環境敏感地區。

表 4.5-4 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬面積分析

		觀光功能分區					
		環境保護區		自然景觀區		觀光遊憩區	
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
土地 分類	公有地	7,977.68	25.47%	43,384.96	50.18%	503.86	59.69%
	私有地	363.33	1.16%	31,713.04	36.68%	239.06	28.32%
	其他	22,980.85	73.37%	11,360.67	13.14%	101.21	11.99%
小計		31,321.86	100%	86,458.66	100%	844.13	100%
		觀光功能分區					
		服務設施區		一般使用區		總計	
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
土地 分類	公有地	25.72	39.67%	6,974.24	32.98%	58,866.45	42.10%
	私有地	36.87	56.87%	7,418.33	35.08%	39,770.62	28.44%
	其他	2.24	3.47%	6,754.31	31.94%	41,199.28	29.46%
小計		64.83	100%	21,146.88	100%	139,836.36	100%

註：所指「其他」，屬未登錄或無資料之土地

資料來源：花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃，民國 104 年。暨本計畫整理

本計畫就「一般使用區」範圍，扣農業分級之第 2 種和第 4 種用地，進行花東縱谷未來可發展區域及土地權屬調查。詳表 4.5-5、圖 4.5-3 及本報告所附之光碟資料。

表 4.5-5 一般使用區(扣除第 2 種、第 4 種農業用地)之公有地土地權屬資料綜整

一般使用區 (扣除第 2 種、第 4 種農業用地) 之公有地	地籍(筆)	面積(公頃)	占一般使用區百分比(%)
	44,364	3,341.6	15.8%

資料來源：本計畫整理

由圖 4.5-3，可獲花東縱谷未來可發展區域以花蓮縣鳳林鎮、瑞穗鄉和臺東縣池上鄉、關山鎮之週邊土地面積較為集中，前述 4 塊土地鳳林鎮之公有地目前已規劃「鳳林遊憩區」、池上鄉公有地規劃有「大坡池風景特定區」。其他 2 塊公有地；瑞穗鄉公有地位於紅葉溪岸旁，鄰近目前溫泉開發區域、瑞穗牧場、馬立雲部落和北回歸線標誌公園；關山鎮公有地則位於卑南溪河岸，目前部分區域規劃有「關山人工濕地園區」。



圖 4.5-2 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖

資料來源：本計畫繪製



圖 4.5-2 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 1)

資料來源：本計畫繪製



圖 4.5-2 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 2)

資料來源：本計畫繪製

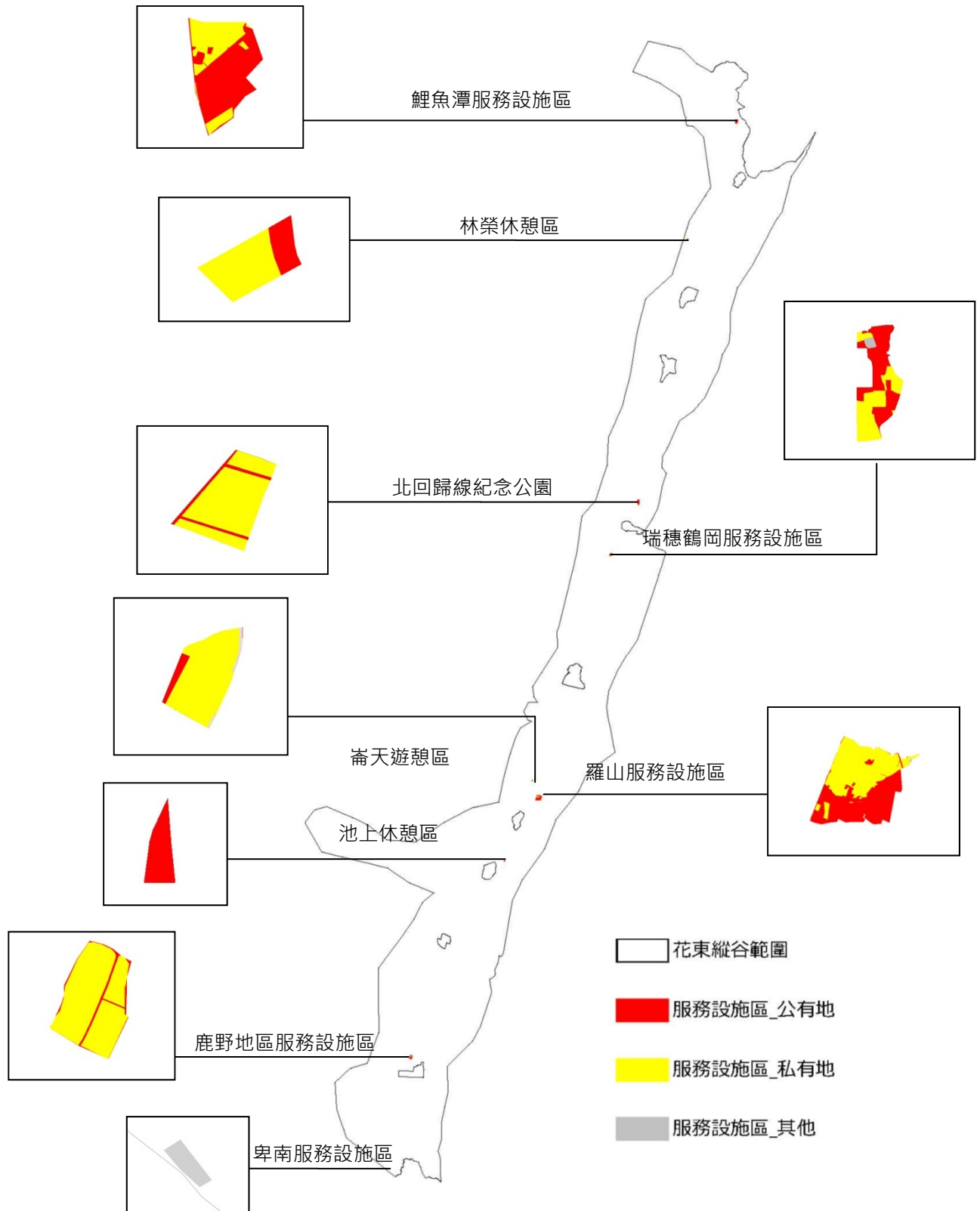


圖 4.5-2 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 3)

資料來源：本計畫繪製



圖 4.5-2 花東縱谷觀光功能分區之土地權屬分布圖(續 4)

資料來源：本計畫繪製

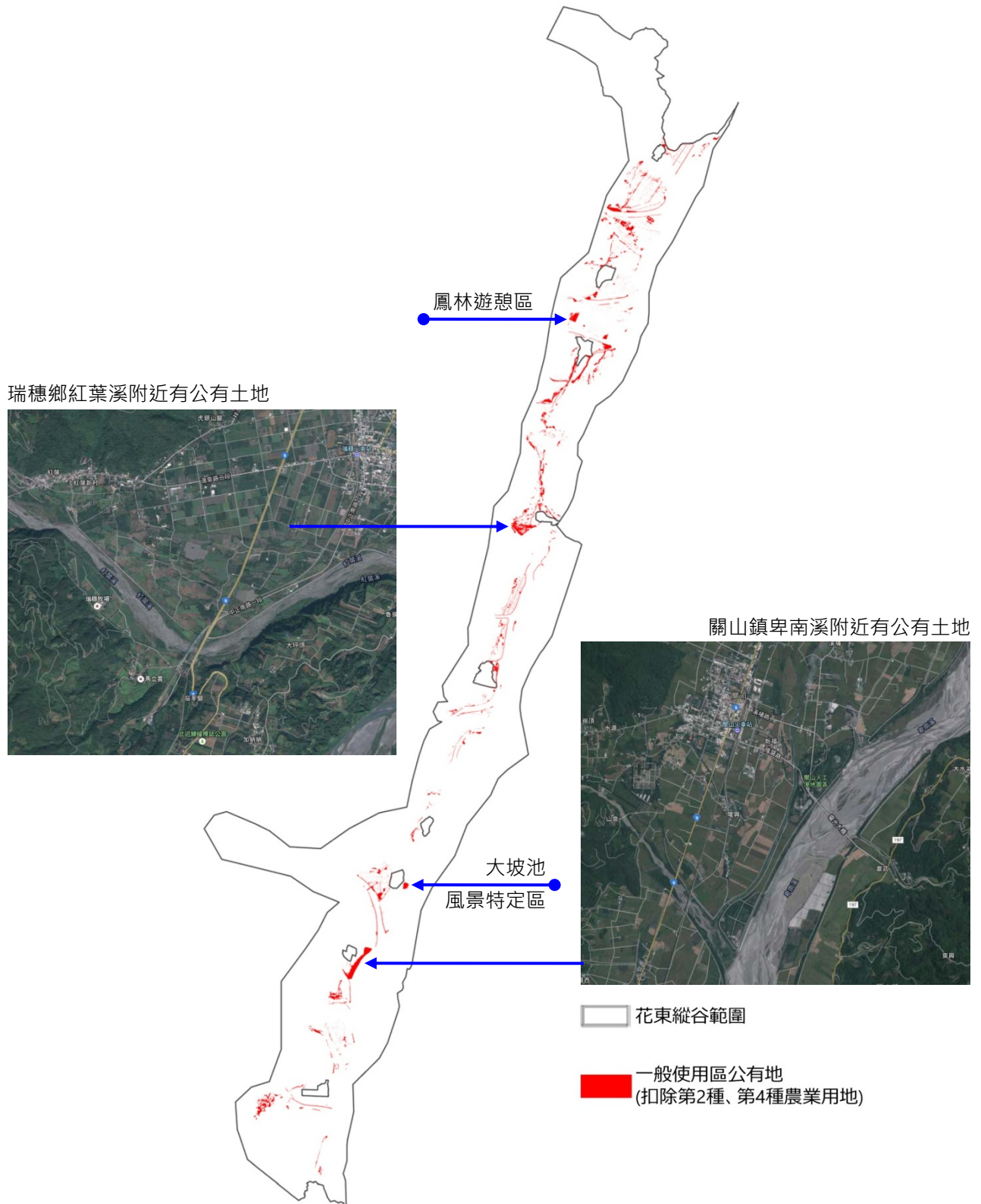


圖 4.5-3 一般使用區(扣除第2種、第4種農業用地)之未來可發展區域分布圖

資料來源：本計畫繪製

第五章 實質發展建設

5.1 觀光景點建設計畫

針對目前花東縱谷旅遊環境，發現點狀零星分布的觀光景點及貫穿式鐵道交通骨幹，導致觀光發展、生活機能與運輸系統需做一整體性軸線串連規劃。觀諸過去花東縱谷整體發展計畫、國發會花東永續發展策略計畫、東部永續發展綱要計畫、花東二縣的綜合發展實施方案，並鑑於花東縱谷國家風景區地形屬南北狹長綿延 158 公里，為踐行旅客在花東縱谷內深度旅遊，『吃在縱谷、住在縱谷、玩在縱谷』等，留住遊客改善穿越形的旅遊模式，提出花東縱谷仍以北、中、南三核心區推展觀光發展。

本計畫延續民國 98 年花東縱谷風景特定區觀光整體發展計畫(第一次通盤檢討)之空間架構；花東縱谷之縱谷北區(鯉魚潭-光復系統)、縱谷中區(瑞穗-玉里系統)及縱谷南區(池上-鹿野系統)三區，以轄區內火車站為節點，配合綠色運輸無縫串聯構想，並強化火車站周邊旅遊服務機能，由國際級觀光景點建設之水域、空域設施改善，進而深入原住民族地區觀光發展、自行車道友善旅遊環境建構、遊憩據點之公共設施改善、道路景觀路廊建置、營造整體景觀環境、服務設施機能及品質等，作為觀光景點建設之依據，並以客觀角度辨認觀光景點環境潛力與限制，針對花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫提出系統性的實質空間方案，詳如下表 5.1-1：

表 5.1-1 重要觀光景點建設計畫執行項目表(單位：億元)

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱 谷 北 區	鯉魚潭 風景區	國際觀光 重要景點	鯉魚潭風景區全區無障礙設施及周邊環境改善	0.400	0.240	0.120	0.760
			鯉魚潭風景區停車場等公共服務設施改善	0.400	0.160	0.080	0.640
			鯉魚潭風景區環潭步道、環潭公共服務設施改善	0.400	0.160	0.080	0.640
			鯉魚潭風景區碼頭及水域設施改善、碼頭綠能設施規劃	0.800	0.000	0.000	0.800
			鯉魚潭風景區公共設施新建及周邊附屬設施整建	1.000	0.000	0.000	1.000
			鯉魚潭風景區碼頭及水域設施改善與維護	0.000	0.200	0.100	0.300
			鯉魚潭風景區遊客中心改善工程	0.000	0.120	0.060	0.180
	鯉魚潭- 光復系統	國內觀光 重要景點	改善旅遊軸線（台 9 線、193 縣道）周邊路廊及入口意象建置	0.150	0.040	0.020	0.210
			原住民族地區環境整治及部落觀光服務設施改善	0.100	0.020	0.010	0.130
			轄內據點周邊環境及公共服務設施改善工程（鳳林慢城營造、馬太鞍濕地生態、壽豐地區有機農業體驗環境…）	0.120	0.040	0.020	0.180
			壽豐/鳳林/萬榮/光復車站周邊自行車道串聯	0.040	0.010	0.005	0.060
			壽豐至光復台 9 縣道自行車道與省道周邊鐵馬驛站	0.040	0.010	0.005	0.060
			壽豐(秀林)至光復自行車道、休憩設施改善	0.030	0.010	0.005	0.050
			壽豐(秀林)至光復景觀綠美化及全區導覽解說系統改善	0.030	0.010	0.005	0.050

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱 谷 北 區	鯉魚潭- 光復系統	國家 風景區 經營管理	配合建構優質旅遊軸線景觀路廊或各項公共設施建設辦理相關用地價購及徵收	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合鐵路改善中車站相關工程建設辦理車站周圍區域發展觀光之土地取得	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合相關工程建設辦理鯉魚潭地區土地取得	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合建構優質景觀路廊或配合各項公共設施建設辦理相關配套規劃	0.060	0.010	0.010	0.080
			辦理觀光資源調查、環境監測及遊憩景點先期規劃設計	0.060	0.020	0.010	0.090
			與土地所有權單位合作跨域加值共同依據促參法委外開發	0.040	0.010	0.010	0.060
			每年度辦理國家風景區內鯉魚潭-光復系統環境維護及設施維持	0.400	0.200	0.100	0.700
			優質景觀路廊環境維護及設施維持	0.150	0.060	0.030	0.240
			辦理全區服務設施災害修復及一般零星工程	0.150	0.060	0.030	0.240

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱谷中區	瑞穗溫泉特定區	國內觀光重要景點	瑞穗溫泉特定區周邊景觀營造工程規劃	0.000	0.240	0.120	0.360
			瑞穗溫泉特定區停車場、無障礙設施及周邊附屬公共設施新建工程	0.000	0.320	0.160	0.480
			瑞穗溫溫泉特定區自行車道與公共服務設施規劃	0.000	0.240	0.120	0.360
	羅山遊憩區		羅山遊客中心設施改善	0.200	0.040	0.020	0.260
			羅山地區自行車路網建置工程及富里鄉周邊公共服務設施改善	0.320	0.040	0.020	0.380
	玉里溫泉區		安通溫泉區公共服務設施及環境改善	0.280	0.060	0.030	0.370
	瑞穗-玉里系統		改善台 9 線、193 縣道瑞穗至富里周邊路廊及入口意象建置	0.100	0.080	0.040	0.220
			瑞穗至富里原住民族地區環境整治及部落觀光服務設施改善	0.080	0.040	0.020	0.140
			瑞穗至富里旅遊據點周邊環境及公共服務設施改善工程	0.160	0.140	0.070	0.370
			瑞穗/玉里/富里車站周邊自行車道串聯	0.040	0.020	0.010	0.070
			瑞穗至富里自行車道與省道周邊鐵馬驛站	0.040	0.020	0.010	0.070
			瑞穗至富里自行車道、休憩設施改善	0.020	0.020	0.010	0.050
			景觀綠美化及全區導覽解說系統改善	0.020	0.020	0.010	0.050
			赤柯山及六十石山暨周邊景觀改善工程	0.320	0.080	0.040	0.440

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱 谷 中 區	瑞穗-玉里 系統	國家 風景區 經營管理	配合建構優質旅遊軸線景觀路廊或各項公共設施建設辦理相關用地價購及徵收	0.100	0.080	0.040	0.220
			配合鐵路改善中車站相關工程建設辦理車站周圍區域發展觀光之土地取得	0.100	0.080	0.040	0.220
			配合相關工程建設辦理瑞穗溫泉特定區土地取得	0.100	0.080	0.040	0.220
			配合建構優質景觀路廊或配合各項公共設施建設辦理相關配套規劃	0.040	0.020	0.000	0.060
			辦理觀光資源調查、環境監測及遊憩景點先期規劃設計	0.040	0.040	0.020	0.100
			與土地所有權單位合作跨域加值共同依據促參法委外開發	0.000	0.020	0.000	0.020
			每年度辦理國家風景區內瑞穗-富里系統環境維護及設施維持	0.400	0.200	0.100	0.700
			優質景觀路廊環境維護及設施維持	0.100	0.040	0.020	0.160
			辦理全區服務設施災害修復及一般零星工程	0.100	0.040	0.020	0.160

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱 谷 南 區	鹿野高台	國際觀光 重要景點	鹿野高台周邊及龍田自行車道公共服務設施改善	0.600	0.160	0.080	0.840
			鹿野龍田地區景觀暨公共服務設施改善	0.400	0.160	0.080	0.640
			鹿野遊客中心改善工程及空域設施改善工程	0.800	0.120	0.060	0.980
			鹿野龍田地區飛行觀光設施暨周邊據點改善	0.800	0.200	0.100	1.100
	池上-鹿野 系統	國內觀光 重要景點	改善台 9 線、197 縣道池上至鹿野周邊路廊及入口意象建置	0.150	0.040	0.020	0.210
			池上至鹿野原住民族地區環境整治及部落觀光服務設施改善	0.100	0.020	0.010	0.130
			池上至鹿野旅遊據點周邊環境及公共服務設施改善工程 (關山月美舊鐵道活化、大陂池國家濕地生態…)	0.120	0.040	0.020	0.180
			池上/關山/鹿野車站周邊自行車道串聯	0.040	0.010	0.005	0.060
			池上至鹿野自行車道與省道周邊鐵馬驛站	0.040	0.010	0.005	0.060
			池上至鹿野自行車道、休憩設施改善	0.030	0.010	0.005	0.050
			池上至鹿野景觀綠美化及全區導覽解說系統改善	0.030	0.010	0.005	0.050
			卑南遊客中心整建工程暨周邊公共服務設施改善	0.200	0.080	0.040	0.320

分區	次系統	類型	計畫	第一期	第二期	第三期	經費預估
				105-108 年	109-112 年	113-114 年	
縱谷南區	池上-鹿野系統	國家風景區經營管理	配合建構優質旅遊軸線景觀路廊或各項公共設施建設辦理相關用地價購及徵收	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合鐵路改善中車站相關工程建設辦理車站周圍區域發展觀光之土地取得	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合相關工程建設辦理鹿野龍田地區土地取得	0.150	0.040	0.020	0.210
			配合建構優質景觀路廊或配合各項公共設施建設辦理相關配套規劃	0.060	0.010	0.010	0.080
			辦理觀光資源調查、環境監測及遊憩景點先期規劃設計	0.060	0.020	0.010	0.090
			與土地所有權單位合作跨域加值共同依據促參法委外開發	0.040	0.010	0.010	0.060
			每年度辦理國家風景區內池上-鹿野系統環境維護及設施維持	0.400	0.200	0.100	0.700
			優質景觀路廊環境維護及設施維持	0.150	0.060	0.030	0.240
			辦理全區服務設施災害修復及一般零星工程	0.150	0.060	0.030	0.240
總計				12.000	4.800	2.400	19.200

資料來源：本計畫整理推估

5.2 觀光遊憩景點串連計畫

5.2.1 觀光遊憩景點整體發展計畫

依據交通部推動之「臺灣觀光年曆」；為全臺最具國際魅力與特色之活動品牌，規劃將全臺活動區分成國際級、全國級、縣市級及地方級 4 個等級，整合目前交通部觀光局辦理的 4 大活動(臺灣燈會、臺灣美食展、臺灣自行車節、臺灣好湯-溫泉美食嘉年華)及中央各部會辦理之國際活動外，並找出全臺各縣市政府辦理具國際級行銷潛力之活動，共同攜手打造「臺灣觀光年曆」此品牌行銷國際，對於推動經濟發展、保存文化傳統與藝術、彰顯地方特色，具有實際效益，更能拓展各項活動之國際知名度，於國際媒體上發光發熱，同時吸引大量國內外遊客參加，擴增觀光及經濟效益。

為了建構一個永續發展且具創新、競爭力的花東縱谷新風貌，以「綠色縱谷的六級深度旅遊」為花東縱谷深度旅遊之架構主軸，其發展策略、行動計畫，詳圖 5.2-1。

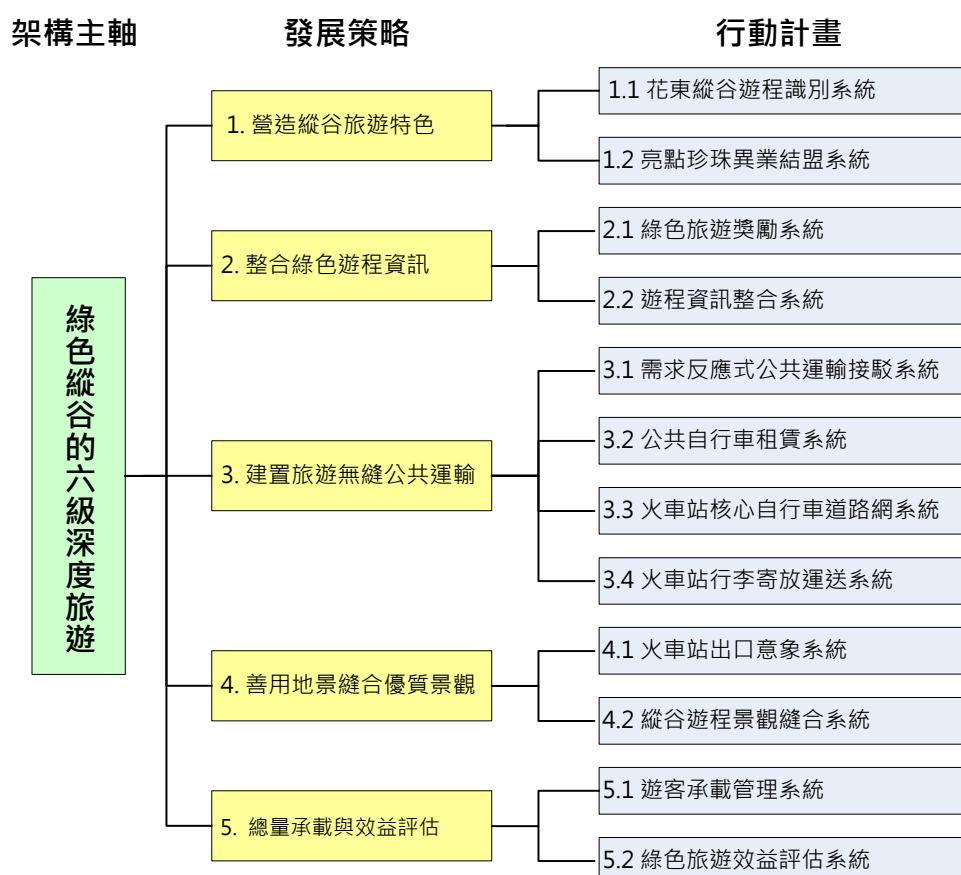


圖 5.2-1 花東縱谷觀光整體發展計畫架構圖

資料來源：本計畫繪製

一、營造縱谷旅遊特色

透過花東縱谷遊程識別系統、形象商圈概念、社區總體營造之構想，強化花東縱谷整體環境深度意象，整合「人、文、地、景、產」五大發展產業面向與特色，配合多面向的亮點活動，導入現代化企業經營理念，淡化觀光旅遊淡旺季之差異，以創造更多觀光周邊效益，作為花東縱谷旅遊新思維與策略。

二、整合綠色遊程資訊

「綠色旅遊」是一種積極的永續發展助力，秉持尊重自然人文、保護環境，進行綠色消費之旅遊模式。旅遊業者建立良好的措施與獎勵系統，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。此外，建置 APP 程式；介紹觀光資訊資料庫元素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，甚至與 google map 結合。讓旅客將花東縱谷地區之資訊隨身帶著走，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

三、建置旅遊無縫公共運輸

花東縱谷相對於臺灣地理位置處於偏遠地區，亦是旅運需求較低的區域，因此若要發展旅遊無縫公共運輸轉接系統，應先以現有「景點、空氣及產業」資源概念為基礎；「景點」就是以人本為中心，加強公共設施的維護與補強；「空氣」即為綠色運輸；「產業」為相關因應旅遊服務需求所生之產業。

同時根據觀光遊客與一般居民之使用習慣，連繫不同接駁型態，包含公路公共運輸系統(制定班次路線，以中/小型車輛提供民眾接駁共乘服務，或作為預約式運輸服務)、公共自行車租賃系統(結合都會接駁型與觀光休閒型)、火車站核心自行車道路網系統(兩鐵無縫接軌之理念，整合與規劃友善自行車騎乘環境)、火車站行李寄放運送系統(營造友善的行李寄放與運送服務規劃)。透過上述不同型態連繫無縫接駁轉乘，提高鐵路運輸的使用意願，整合打造花東縱谷旅遊無縫公共運輸系統。

四、善用地景縫合優質景觀

運用花東縱谷特有的自然人文環境為重要的產業資源特色，打造環境視覺美質景觀，讓花東縱谷透過地景景觀的縫合，傳達兼具地理與在地文化的美感。除了透過綠化設計，有效分配資源及強化景點特色之營造，同時可藉由花東縱谷形象 LOGO，建立專屬環境或地方特色之觀光品牌。

五、總量承載與效益評估

環境承載量的限制評估是一個環境是否能永續發展的重要關鍵，近年來大量的觀光客來訪花東縱谷盛況，已開始大量耗損資源。為達到花東縱谷永續經營，強調重質不重量的旅遊方式已經到來，承載量控制極為必要。

綠色旅遊強調觀光活動須對環境友善、降低對環境造成的負擔。聯合國環境署認為實踐綠色旅遊面向；讓企業與遊客參與永續實踐；能源與廢棄物減量；當地環境的改善；成員的參與和其對永續實踐的承諾；增加使用有認證標誌的旅遊企業；對當地社區有助益，例如使用當地出產的貨品。

茲就上述，本計畫研擬發展花東縱谷各項行動計畫，同時賦與其配合相關特色活動、節慶、名產等遊憩主題，共同帶動花東地區觀光。期花東縱谷各景點可以透過綠色運輸進行無縫接駁，改變過去以汽車為主的遊程，經由不同運具轉乘至各個旅遊點，讓自助旅行者更能無負擔地旅遊，進而創造優質的縱谷旅遊型態，建立有別於臺灣西岸的旅遊系統，再創旅遊新風華。

5.2.2 觀光產業鏈發展概念

隨著經濟成長及旅遊業帶來的經濟效益，不論國內外幾乎致力於發展觀光休閒事業，以自然景觀、文物古蹟、歷史文化等特色為號召，吸引國內外遊客，並藉由多元結合，讓觀光、休閒旅遊視為復甦地方經濟發展上重要的一環。因此如何將觀光產業鏈結，是本計畫發展重要基礎。

一、觀光產業

根據「發展觀光條例」，觀光產業指有關觀光資源之開發、建設與維護，觀光設施之興建、改善，為觀光旅客旅遊、食宿提供服務與便利及提供舉辦各類型國際會議、展覽相關之旅遊服務產業。照條例的定義，觀光產業範疇相當廣泛，不僅包含一般認知的旅遊、食宿等服務，還包含了會展、觀光資源開發、觀光設施興建等。

再根據交通部觀光局編製的「臺灣地區觀光衛星帳」，其定義的觀光特徵產業包含住宿服務業、餐飲業、陸上運輸業、航空運輸業、汽車租賃業、旅行業、藝術娛樂及休閒服務業，可以發現觀光衛星帳內的觀光特徵產業已較條例內的觀光產業範疇限縮。

交通部觀光局於「觀光拔尖領航方案行動計畫」進一步將觀光產業分為觀光產業本身及觀光相關產業。行政院經濟建設委員會「產業創新走廊推動方案」，對於觀光產業，大致分為「觀光支援型產業」與「觀光衍生型產業」。

本計畫就遊客旅遊行為分析，其所需求之觀光產業範圍，不外乎指「食、衣、住、行、育、樂、購」，即為「綠色旅遊」考量範疇。「食」是指用餐以環保有機與當季在地食材為原則；「衣」就是穿著輕便環保功能服裝，以便行李減量，降低運送清洗；「住」是以選擇住宿使用在地建材及員工的綠色飯店為優先；「行」是多搭乘大眾運輸、單車或步行；「育」以尊重大自然，以 3R（減少使用 Reduce、物盡其用 Reuse、循環利用 Recycle）的態度來旅遊；「樂」是前往山海城鄉，關心環境生態及人文風情；「購」是多購買當地農特產及工藝紀念品。以落實綠色旅遊。民國 99 年年 7 月成立的台灣綠色旅遊協會，認為綠色旅遊除了從「食、衣、住、行、育、樂、購」外，更應納入「公益」概念；在遊程中加入有益於降低碳排放的活動，例如種樹、綠色教室提倡環保概念等。

二、觀光產業鏈

產業鏈是一個包含價值鏈、企業鏈、供需鏈和空間鍊，四個概念。觀光產業即所謂「無煙囪工業」，其產業鏈包括運輸、餐飲、遊憩和旅遊服務等，其產值相當可觀。

現今遊客的旅遊需求，具彈性與多元化，藉由環境資源創造旅遊特性，並透過資訊科技的傳達，營造更多微亮點的火花。觀光產業所提供的服務，必須依藉由不同產業互相連結競合之關係，提升整體服務品質。藉由食、衣、住、行相關產業之服務，進而新的旅遊服務產品。

本計畫以產業鏈概念，將觀光產業分為上、中、下游說明，上游為主要供應與製造產業，包含地住宿業、餐飲業、零售業、藝文及休閒娛樂業，中游為行銷產業，主要包含作為旅遊地與遊客媒介之旅行服務業、交通運輸業及資訊媒體傳播業，下游為消費者，即指到訪旅遊地之客源與市場，期透過觀光產業鏈，進行更為完整的產業診斷。

5.2.3 花東縱谷觀光遊憩景點串聯

依據前述相關環境資源與觀光旅遊市場遊客來源調查說明，得知花東縱谷遊客以花蓮與臺東火車站為主要進出門戶，配合周休二日之假期規劃，在主要遊憩據點的參訪上多選擇規模較大或已具盛名之景點，且品嚐當地美食為旅遊最大的吸引力之一。

因此，本計畫由供給面瞭解相關花東縱谷產業之發展現況，同時檢視遊客對於觀光產業之需求，提出花東縱谷觀光遊憩景點串連規劃原則。



圖 5.2-2 產業發展關聯示意圖

資料來源：本計畫繪製

一、花東縱谷觀光遊憩景點串連規劃原則

(一)依循上位政策及相關計畫

配合政府「2002 生態旅遊年計畫」、「改造城鄉新風貌」、「一鄉鎮一特色」、「休閒農業推廣」、「東部永續發展綱要計畫」、「重要觀光景點建設中程計畫(101-104 年)」、「配合節能減碳東部自行車路網示範計畫」等政策計畫中，針對花東特色產業、鄉鎮發展、觀光行銷、自行車道及其服務設施等重點項目，規劃未來實施方向。

(二)整合主要及特色觀光景點區域配套

花東縱谷特殊的區域位置及人文族群融合之環境，造就許多花東在地特色景點、特色美食、風格民宿、樂活玩藝等據點，配合本計畫為推展綠色運輸無縫接軌之概念，以點、線、面方式加以整合規劃，提供不同於一般廣為人知的旅遊特點，並透過「同業結合、異業結盟」之帶動，提供相關優惠與便利性，應能有效降低淡旺季、平假日遊客量差距，以促進地方產業經濟發展與旅遊環境品質提升。

(三)整合現有交通運輸服務及自行車道系統

考量現今環境與在地需求，就遊客與一般居民之使用習慣，提供不同之交通接駁。當遊客藉由火車進入花東地區，欠缺轉乘之公共運輸工具，再者花東縱谷內旅遊景點常地處偏僻，離主要接駁轉乘點仍有一段距離，因此為完備路網無縫運輸服務，應以需求反應式運輸服務(DRTS)、公共自行車與自行車道系統作為補足現況運輸服務之不足部分，以提高公共運輸使用意願，及打造花東縱谷旅遊無縫公共運輸系統。

二、花東縱谷觀光遊憩景點串聯發展方針

為求花東縱谷觀光遊憩資源永續發展，應減緩現有資源消耗、拓展環境保護來持續累積永續發展，為本計畫最為重視之目的，而低碳兩鐵旅行與綠色旅遊，即是重要的觀光發展串聯方針。透過由內而外的能量聚集，帶動遊客選擇並支持綠色旅遊服務，帶來地方

實質觀光遊憩收益與發展，因此如何完善相關公共運輸串聯整合旅遊區資源，是花東縱谷觀光整體發展串聯的重要策略。

本計畫所指微亮點為較少人所知的特有自然景觀、文化歷史或產業點，大部分微亮點皆需配合慢遊或居遊型態，以深度旅遊的模式進行體驗；微亮點與私房景點結合的遊程規劃，有別於大眾旅遊走馬看花的型態，而是更深層誘發及吸引新旅遊體驗。

綜上，透過綠色運具的搭乘與接駁服務，帶動二級或三級火車站的核心發展，深入體驗微亮點的遊憩樂趣，以帶動具潛力之產業參與及增加平日旅行停留天數，即落實地方文化推廣和創造地方產業商機。

完整的綠色運輸系統，應以火車站為核心，劃分 1 公里、3 公里及 30 公里之區內景點串聯的運具需求，最外圍的 30 公里區域需透過鐵、公路及 DRTS 需求反應式運輸服務，由不同運具之協調與配合，彌補傳統大眾運輸路線之不足，並提高景點間運輸服務彈性，再鼓勵於 1 公里及 3 公里內之運輸需求者，以自行車或步行作為轉乘方式，即可增加花東綠色旅遊之經濟發展與推廣。

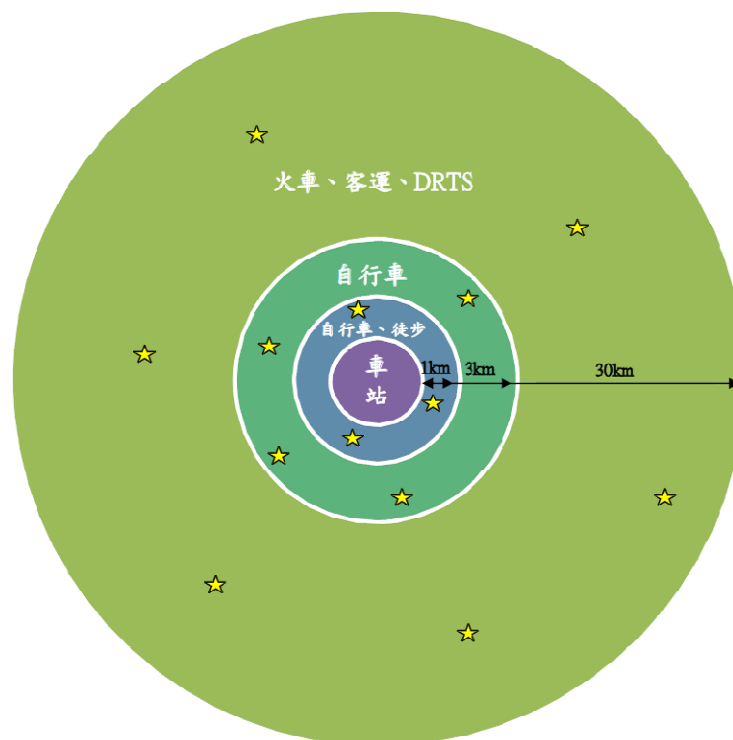


圖 5.2-3 觀光景點串連無縫接駁概念應用圖


資料來源：本計畫繪製

三、花東縱谷觀光遊憩景點串聯遊程規劃

主題性遊程規劃可更貼近旅客喜好及深入了解地方特色，亦可讓花東縱谷旅遊產品更具差異性與競爭性，以大眾交通運輸工具和臺灣好行以及腳踏車為主，提供許多不同的用餐地點與遊玩項目供遊客選擇，並針對不同目的以及適合的對象設計路線，讓遊客可以依據個人喜好與需求加以選擇，讓觀光遊程更加多元化。同時有助於激勵在地業者提升自我品質，挖掘潛力觀光景點，並凝聚在地產業者向心力、組織地方觀光產業鏈，更能加強產官學界間互動，持續曝光在地觀光推動成果，達到行銷宣傳效果。

本計畫提出 6 條具有不同主題特色之套裝行程，以在地產業及自然文化資源，形塑美景、產業、人文、生態與運動體驗之旅遊活動，路線分別為、手作體驗漫漫遊、原民豐年慶藝遊、米鄉金針田野趣、高空翱翔自由行、鐵馬奔馳縱谷行及獨木舟不孤單行，每條路線皆可配合在地景點、節慶與活動產生不同的變化，踏訪花東縱谷由北到南，結合鐵道、公車、自行車等運輸系統，配合特定產業據點提供鐵道、公車、自行車租賃、美食小吃、樂活玩藝、特色民宿的優惠，讓綠色旅遊串連各特色之樂活玩藝成為遊客來花東縱谷漫遊之象徵性代表。

表 5.2-1 六大主題之遊程說明

遊程主題	遊程地點	活動內容	示意圖片
手作體驗 漫漫遊	花東縱谷 全區	以花東縱谷內特色手作體驗活動為遊程主軸進行規劃，配合珍珠據點包含立川漁場、如豐琢玉工坊、花手巾植物染工坊、馬太鞍邦查文史工作室、羅山大自然體驗農家、玉蟾園民宿、霧鹿國小部落工藝教室等食衣住行 DIY 體驗，深入瞭解地區歷史族群之文化背景。	

遊程主題	遊程地點	活動內容	示意圖片
原民豐年慶藝遊	壽豐、萬榮、光復、卓溪、鹿野、延平、海瑞	花東縱谷地區稱得上是臺灣原住民族部落分布面積最廣、人數最多的區域。原住民族文史特色亦為花東縱谷代表之一，本遊程安排參觀在地文史遺跡及環境景觀，並介紹在地珍珠據點之特色美食。若可配合在地季節節慶活動進行深入體驗，更是難忘之美好回憶。	
米鄉金針田野趣	玉里、富里、池上、關山	花東米倉不外乎為縱谷中區玉里、富里、池上、關山之四個地區，隨著季節耕種有著不同樣貌與風情，反映著天光水色的水田；翠嫩油綠的秧田；艷黃豐美的稻穗皆是遊客眼中最具農家特色的田園風情。若趕上每年8、9月玉里及富里金針花開時節，滿山滿谷金針花田，景色壯麗，震撼人心，農會保證的無毒金針讓大家吃的買的都安心。	
高空翱翔自由行	光復、鹿野	花東縱谷特有氣流與地形，促使熱氣球、翱翔翼與輕航機等空中運動成為近年來最熱門的觀光項目之一，每年花東二縣政府於暑假舉辦熱氣球活動外，完善的周邊配套設施、展演、農特產品展與美食饗宴等活動同時進行，每年不同的主題配套接讓遊客目光一亮，渡過一個最好玩的暑假。	

遊程主題	遊程地點	活動內容	示意圖片
鐵馬奔馳 縱谷行	花東縱谷 全區	自行車(鐵馬)與馬拉松旅遊是臺灣最夯的運動觀光，花東乾淨純樸的環境，貼近自然田野間的車道，吸引無數的鐵馬騎士與跑者來訪，秉持著毅力、決心與耐力奔馳縱谷中，這就是活力與熱血之行！	
獨木舟 不孤單行	鯉魚潭	風光宜人、水流平穩的鯉魚潭是體驗獨木舟活動最棒地點。炎炎夏日，與親朋好友一起划舟賞景，輕鬆悠遊的水上漂流更是別有一番趣味。來一趟鯉魚潭獨木舟之旅，為忙碌生活添一些悠閒氛圍吧！	

資料來源：本計畫規劃整理

5.3 景觀植栽及環境美化

植栽妥善管理與利用，可創造地方環境景觀特色、增加行車安全，倘若植栽生長過度繁茂或配置、選種不當，恐影響行車安全、妨礙景觀意象，更會增加植栽的維護管理工作。因此，塑造景觀空間之環境美學，成為國家風景區重點之一，而景觀植栽及環境綠美化即是關鍵，未來花東縱谷國家風景區之整體景觀發展目標：

- (一)以尊重環境景觀自然及地方人文資產，發揮地方環境景觀特色。
- (二)整合不同空間尺度之環境景觀資源，創造地方的環境服務空間。
- (三)藉由地方文化之活化與環境美化之整備，以永續發展地方地景。

本計畫期能建立景觀評鑑機制，並於花東縱谷境內形成一股「綠色」生態風潮。未來花東縱谷內之建築也能以符合綠建築之設計理念，申請綠建築標章。

為了達到建立「景觀評鑑機制」在花東縱谷內，需建置相關景觀環境規劃，以國家風景區永續發展的角度，提出符合整體環境發展及策略。

5.3.1 永續發展及景觀維護原則

由於永續發展包含了對景觀、文化、生活、產業等面向之保護、維護與結合發展，因此花東縱谷內每一種形式的設施或景觀皆應不斷地確認與檢討，藉以研擬正確的發展目標。

針對現有景觀的維護狀況下，讓花東縱谷在地風貌與生活經驗相結合，達到城鄉景觀營造之永續發展。除了相關硬體建設的展現，應以目前區內現有的觀光設施及公共設施為基礎，配合各遊憩系統所推出的主題發展方案，更為提升在地競爭力指標，綜合來看，「永續發展」在景觀維護原則下係以符合環境保護、生態循環、節省能源與資源、乾淨無污染、健康等原則，達到綠色環境之目標。未來相關設施構造皆應採綠建築的設計概念，透過建築與環境關係的共生概念，達到永續發展、環境共生、節約能源與健康舒適的目標。

5.3.2 景觀設計相關規劃

景觀設計在整體規劃的意義應不只侷限於環境的綠美化，或只是成為填補各建築物設施之間的填充物而已；事實上，整個區域間的活動空間是一種互動空間的形塑，如大型運動休憩綠地、集會場所、紀念空間及親密的中、小型活動空間等等，並與硬體設施整體規劃（大如建築物，小如座椅、垃圾桶、標示牌等）皆是景觀設計中重要的課題。

植栽選種原則；植物可解決一些環境空間上的問題，應用在空間設計上，並且可以提供適時的私密空間，形成有效視覺屏障，引導視線動向與連接空間或組合空間。對於全區涵蓋各種地形與地質而言，除盡量避免再移入不適當之外來物種，應盡力保存原有之植物生態體系，且對於因建設開發等人為因素已被破壞地區除開路、整地所需外，皆需以保持自然景觀為原則。在此不破壞原生體系之大原則下，對於各遊憩系統內所需之相關景觀規劃與設計所需之綠化植栽，除考慮遮蔭緩衝和各區特殊之需求外，亦須注意以下選擇植栽種類的原則：

(一)以原生樹種為優先選擇對象，特別是基地現況中生長良好，能適應當地土壤、氣候，並對水土保持具有良好功效之樹種，詳如下表 5.3-1。

(二)選擇誘鳥植物，吸引鳥類前，以考量具豐富之山坡、廣闊之水庫等靜態自然地形，更吸引觀光注目之焦點，以不破壞大自然生態原則下，讓整區風光景色充滿鳥語花香之情境，及悅耳鳥鳴、蟲鳴，以及生物棲地環境，詳如表 5.3-2。

表 5.3-1 臺灣原生植物植栽一覽表

類別	說明
闊葉大喬木	港口木荷、樟葉楓、蓮葉桐、糙葉榕、香楠、臺灣紅榨楓、臺灣欒樹、臺灣掌葉楓、昆欄樹、大葉楠、欖仁、苦楝、杏葉石櫟、長尾柯、烏心石、楓香、臺灣樟、刺桐、白雞油、榕樹、樟樹、茄苳、青剛櫟、黃槿、紅楠、大葉楠、山欖、雀榕、青剛櫟、稜果榕、臺灣朴樹、臺東漆、青楓、楓香、竹柏、穗花棋盤腳。
闊葉小喬木、針葉木或疏葉型喬木	霧社木薑子、霧社櫻花、鐵色、巒大花、臺灣木石樹、檜樹、恆春厚殼樹、恆春楊梅、臺灣鵝掌柴（江某）、尖葉楓、阿里山千金榆、山欖、牛乳榕、臺灣石楠、無患子、黃連木、流蘇樹、野桐、血桐、杜英、九芎、大頭茶、山黃麻、山豬肉、山龍眼、羅氏鹽膚木、蘭嶼海桐、鐵冬青、魯花樹、恆春石斑木、大葉樹蘭、相思樹、臺灣山枇杷、臺灣肖楠、龍柏、瓊崖海棠、水柳、珊瑚樹、蘭嶼羅漢松、臺灣扁柏、水黃皮、火筒樹、臺灣黃楊、筆筒樹、山黃梔、百日青、木蠟樹、海欖果、山桐子、破布子。
棕櫚科	臺灣海棗、山棕。
灌木	鵝鑾鼻蔓榕、蘭嶼土沈香、華八仙、海埔姜、七里香、厚葉柃木、苦林盤、海桐、野牡丹、烏柑、臺灣馬桑、呂宋莢迷、銳葉柃木、樹蘭、春不老、杜虹花、有骨消、樹蘭、春不老、衛矛、十大功勞、月桃、野薑花、含笑花、芙蓉菊、厚葉石斑木、鵝掌藤、姑婆芋、木槿、木芙蓉、龍船花、金毛杜鵑、山蘇、臺東火刺木、硃砂根、三葉埔姜、苦檻藍。
草本	日日春、鵝鑾鼻野百合、巒大秋海棠、桔梗蘭、臺灣馬蘭、臺灣澤蘭、水鴨腳、霍香薊、文珠蘭、紫茉莉、長柄菊、蛇莓、馬蘭、兔尾草、假儉草、兩耳草、沿階草、紫蘭、車前草、香蒲。
蔓性及懸垂植物	銳葉牽牛花、馬鞍藤、土木桂（土丁桂）、槭葉牽牛、薜荔、蜆蜞菊、虎葛、地錦、三角葉西番蓮、海金沙、濱刀豆。

資料來源：本計畫整理

表 5.3-2 誘鳥、誘蝶植物植栽一覽表

類別	說明
闊葉大喬木	菩提樹、厚香皮、雀榕、茄苳、樟樹、山黃麻、楊梅、構樹、榕樹、鐵刀木、苦楝、烏心石、豬腳楠、龍眼、芒果、毛柿、火筒樹、刺桐、臺灣欒樹、白玉蘭、洋玉蘭、烏白、錫蘭橄欖、麵包樹、欖仁樹、穗花棋盤腳。
闊葉小喬木、針葉木或疏葉型喬木	水黃皮、鳳凰木、山櫻花、梅、珊瑚刺桐、莢迷、栓皮櫟、羅漢松、無患子、水柳、山黃梔、黃槐、牛乳榕、破布子、阿勃勒、黃槿、楊梅、九芎、臺灣海桐、小葉桑、蓮霧、芭樂等各種果樹。
棕櫚科	山棕、臺灣海棗、蒲葵。
灌木	有骨消、野牡丹、七里香、金露花、扶桑、樹蘭、春不老、衛矛、林投、桃葉黃楊、十大功勞、草海桐、華八仙、月桃、長穗木、野薑花、含笑花、木槿、木芙蓉、龍船花、金毛杜鵑、番茉莉、黃蝴蝶、台東火刺木、硃砂根、水丁香。
蔓性及懸垂植物	馬兜鈴、炮仗花、九重葛、珊瑚藤、牽牛花、馬鞍藤、虎葛、山葡萄、三葉崖爬藤、猿尾藤、蟛蜞菊、百香果、蒜香藤、使君子、鷹爪花、毬蘭、朝日蔓、大鄧伯花、紫藤、軟枝黃蟬。
草花及地被植物	稻穀類、狗尾草、狗牙根、牛筋草、颱風草、馬利筋、石竹、霍香薷、文珠蘭、紫茉莉、長柄菊、蛇莓、馬蘭、各種四季草花。

資料來源：本計畫整理

5.3.3 景觀管制原則

依據管理處民國 104 年「花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃委託服務」案，針對花東縱谷廊道景觀管制規範，說明如下。

花東縱谷擁有最美麗的自然景觀，具有很高的觀賞遊憩利用價值。土地利用若未妥善管理，會有很明顯的侵入(Invasion)與承續(Succession)現象。故須適度針對土地使用管理，確保資源永續利用。

為避免結構物設置造成視覺衝擊，影響行車安全與環境美質，結構物設置須自道路兩側退縮一定距離，位置管制依駕駛人可視視角與動態視野劃設近、中、遠景的管制距離帶，其中近景為道路邊界線向外兩側 50 公尺內，中景為道路邊界線向外兩側 50 至 200 公尺內，而遠景係指道路邊界線至外側 200 公尺範圍外至縱谷邊界線，不同距離帶依據不同軸線及景觀經營管理分區而有不同之結構物設置及高度限制。景觀保護區內之臺 9 線、花 193 縣道與東 197 縣道道路兩側 50 公尺內，與景觀維持區域內之臺 9 線道路兩側 50 公尺內禁止設置建築與招牌，惟實際從事農業使用（不含家庭副業經營）之農舍及必要設施與公共建築不得在此限，但仍須符合高度限制。高度限制分為仰角 5° 及不得阻礙山脊線 2 種，任何招牌面積

以不大於 18 平方公尺為原則。結構物色彩應依基地所在環境決定類型，再選取調和色彩範圍值內的色彩進行搭配。

區域計畫法未規定非都土地使用管制可適用其他法律，故景觀管制計畫確實具有可行性，然而，土地使用分區管制因無構成特別犧牲，因此不須補償，但需要法院介入或行政救濟保障等正當法律程序，而保育地役權及發展權移轉可作為維護景觀與地主權益之替選工具。

此外，「花東縱谷旅遊軸線景觀及服務空間規劃委託服務」案針對後續經營管理提出如下 5 項，詳細內容詳參其報告書。

- (一) 跨部會共同研商及落實景觀管制。
- (二) 參考景觀管制計畫調整現有建築特色計畫。
- (三) 新建設施或空間改善應參酌景觀經營管理分區擬定設計準則。
- (四) 研擬景觀改善區管理策略。
- (五) 研擬景觀管制獎勵或補貼機制。

5.4 工程用地取得計畫

一、用地取得

政府辦理公共工程，用地取得方式包括一般徵收、設定地上權或註記、公地撥用、協議使用、區段徵收、市地重劃等，為降低衝擊並引導地區良性發展，未來跨域加值亮點開發區域須審慎考量用地取得方式及其可行性，以順利推動。其土地取得原則與方式說明如下：

(一) 用地取得原則

1. 利用原有公共設施用地

使用或取得既有土地爭議較低的公共設施用地，如舊有日式宿舍、閒置校舍、軍營、派出所、代表會、市場、活動中心等。因其原本閒置或低度使用，透過活化土地創造新價值。

2. 優先使用公有土地

公有土地權屬單純，取得土地可能引起之爭議相對較低，除已開闢或管理機關已有明確使用計畫外，於開發用地之勘選上應優先考量。

3. 尚未開發、低度利用地區土地

尚未開發、低度利用地區土地，徵收補償費用相對較低，做為觀光遊憩服務及相關設施用地，可增進土地利用效能，引導地區良性發展。

(二) 用地取得方式

依公、私有土地之別，有下列幾項方式：

1. 公有土地

- (1)撥用、租賃、設定地上權、信託：依促進民間參與公共建設法（以下簡稱促參法）第 15 條規定，公共建設所需用地為公有土地者，主辦機關得辦理撥用，訂定期限出租、設定地上權、信託或以使用土地之權利或租金方式提供民間機構使用。
- (2)讓售：依促參法第 8 條第 1 項第 6 款開發之公共建設用地範圍內之零星公有土地，經公共建設目的事業主管機關核定符合政策者，得由出售公地機關將該土地讓售民間機構使用。

2. 私有土地

- (1)協議價購：促參法第 16 條第 1 項規定，公共建設所需用地為私有土地者，由主辦機關或民間機構與所有權人協議以一般買賣價格價購。
- (2)區段徵收：依促參法第 19 條規定，得由主辦機關洽請區段徵收主管機關先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿 1 年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第 52 條之限制。
- (3)租賃、設定地上權及其他方式。
- (4)依促參法第 16 條第 1、2 項規定取得之私有土地，主辦機關得於徵收計畫中載明辦理聯合開發、委託開發、合作經營、出租、設定地上權、信託或以使用土地之權利金或租金出資方式，提供民間機構開發、興建、營運，不受土地法第 25 條、國有財產法第 28 條及地方政府供產管理法令限制。

(三) 其他用地取得方式

1. 特定目的事業使用項目變更

(1) 變更原則

依非都市土地使用管制規則第一章第 12 條規定，為執行區域計畫，各級政府得就各區域計畫所列重要風景及名勝地區研擬風景區計畫，並依規定程序申請變更為風景區，其面積以 25 公頃以上為原則。但離島地區，不在此限。

依非都市土地使用管制規則第三章第 13 條規定，非都市土地開發需辦理土地使用分區變更者，其申請人應依相關審議作業規範之規定製作開發計畫書圖及檢具有關文件，並依左圖程序，向直轄市或縣（市）政府申請辦理。

(2)可變更項目

依非都市土地變更編定執行要點第 8 點規定：申請變更編定為特定目的事業用地，以各該使用區無其他適當使用地可變更編定者為限，且以政府機關或公營事業機構興辦者為主。但有下列情形之一，經直轄市或縣（市）目的事業主管機關依規則第 30 條規定徵得變更前目的事業主管機關及有關機關同意後核准其興辦事業計畫者，得申請變更編定為特定目的事業用地：

- A. 財團法人興辦文教設施。
- B. 興建學校。
- C. 設置幼稚園。
- D. 發電廠、變電所、配電中心、輸配電鐵塔、油庫、輸油（氣）設施、液化石油氣分裝場、天然氣貯存槽、加油站、加氣站、加壓站、整壓站、配氣站及計量站等設施。
- E. 自然泉飲用水包裝設施。
- F. 庫、糧食、肥料倉庫、辦公廳舍等相關設施。
- G. 農（漁）業團體興建農、水產品集貨、運銷場所、冷凍（藏）庫等相關設施。
- H. 農、漁業生產（含畜禽屠宰）、加工（含飼料製造）及運銷計畫設施。
- I. 糧商興（擴）建碾米設備暨相關設施。
- J. 住宿、餐飲、自產農（乳）產品加工廠、農產品及農村文物展示（售）及教育解說中心等休閒農業設施。
- K. 動物收容處所。
- L. 興辦社會福利設施。
- M. 土資場相關設施。

- N. 液化石油氣及其他可燃性高壓氣體容器儲存設施。
- O. 醫療機構、護理機構及精神復健機構。
- P. 廢棄物清除處理、廢（污）水處理及防治公害等相關設施。
- Q. 衛星廣播電視事業、有線廣播電視事業及無線廣播、電視電臺設置之設施。
- R. 電信相關設施。
- S. 電磁波相容檢測實驗室。
- T. 經區域計畫委員會審議通過之開發案件，無適當用地可供辦理變更編定者。
- U. 宗教建築設施。
- V. 生物技術產業設施。
- W. 運動場館設施。
- X. 營運總部（以依產業創新條例及其子法相關規定，經經濟部工業局核發營運總部認定函者為限）。
- Y. 勞工安全衛生教育訓練術科場地及技術士技能檢定等相關設施。

2. 歷史建物用地取得

依古蹟歷史建築及聚落修復或再利用建築管理土地使用消防安全處理辦法內容規定：

第四條：古蹟、歷史建築及聚落修復或再利用，於適用建築、消防相關法令有困難時，所有人、使用人或管理人除修復或再利用計畫外，應基於該文化資產保存目標與基地環境致災風險分析，提出因應計畫，送主管機關核准。

第六條：古蹟、歷史建築及聚落修復或再利用工程竣工時，由主管機關會同古蹟、歷史建築及聚落所在地之土地使用、建築及消防主管機關，依其核准之因應計畫查驗通過後，許可其使用。

古蹟及歷史建築於建管及消防因應計畫之審理方式探討（林炳耀、施邦築）中說明，比照一般建築及古蹟歷史建築之使用許可辦法中發現，古蹟及歷史建築目前僅由其主管機關發出許可函，並沒有類似使用執照有其固定表格格式。另外依文化資產保存法規定：

第四條：前條第一款至第六款古蹟、歷史建築、聚落、遺址、文化景觀、傳統藝術、民俗及有關文物及古物之主管機關，在中央為行政院文化建設委員會；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。

第五條：文化資產跨越二以上直轄市、縣（市）轄區，其地方主管機關由所在地直轄市、縣（市）主管機關商定之；必要時得由中央主管機關協調指定。

說明目前歷史建物用地取得及建築物修復再利用等，僅依該歷史建物所在位置之主管機關（文建會、直轄市政府、縣（市）政府）之許可函即可。

二、用地取得作業

土地取得為政府機關興辦公建設之先驅工作。有關公共建設用地取得及開發方式與說明，明定於促進民間參與公共建設法第二章內，茲依據現行有關法令及目前實際作業情形，將用地取得作業程序流程，詳圖 5.4-1，相關內容詳參附件十四。

三、用地取得時程

當公有土地所有權人/管理者為中華民國/財政部國有財產署，須依循「國有不動產撥用要點」規定辦理，依循第 7 點規定：「各級政府機關申請撥用國有不動產，應檢具下列書件一式 3 份，報經上級機關核明屬實後，2 份送財政部國有財產局（以下簡稱國產局）辦理：

1. 撥用不動產計畫書。
2. 撥用不動產清冊。
3. 撥用不動產之登記（簿）謄本。
4. 撥用土地地籍圖謄本或建物測量成果圖謄本。
5. 撥用不動產使用現況清冊。但現況情形可於撥用不動產計畫書填明者，免附。
6. 以地籍圖繪製並著色之撥用土地使用計畫圖，圖內繪明申撥範圍及使用方式。計畫新建建築者，加繪建築位置、樓層及面積。但僅撥用建物者，免附。

7. 有償撥用時，具體經費來源文件或預算編列證明。以分期付款方式辦理者，應加附已將撥用之總經費及分期付款方式於預算內表達之預算編列證明。…」

待檢具上述相關書件後，報經其上級機關核明屬實，轉財政部國有財產局辦理，由財政部代辦代判行政院稿逕行核定，管理機關逕登記為該申請撥用機關使用。因其管理者非屬國產局管理者，應加附該不動產管理機關之同意函或於撥用不動產計畫書內敘明經徵求該不動產管理機關之同意而逾 1 個月不為表示或表示不同意之經過。

如上所述，辦理公地撥用程序應先擬事業計畫經主管機關許可完成後，再進行公有土地撥用程序，預計相關程序則需約 1 年左右。詳表 5.4-1、圖 5.4-2。

表 5.4-1 公有土地取得時程表

作業內容		時程	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	擬辦事業計畫、舉辦公聽會、事業計畫許可	3 個月													
2	函請土地管理機關同意	2 個月													
3	擬具撥用不動產計畫書圖文件	1 個月													
4	審核層報核准撥用	4 個月													
5	土地及改良物補償及清除	2 個月													
6	辦理管理機關變更登記	1 個月													

資料來源：本計畫整理

四、用地取得成本

屬中華民國之公有土地，且依循「國有不動產撥用要點」及「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償或無償劃分原則」規定為有償撥用之不動產範圍，辦理有償撥用不動產時，土地之取償，以核准撥用日當期公告土地現值為準，地上建築改良物之取償，以稅捐稽徵機關提供之當年期評定現值為準。

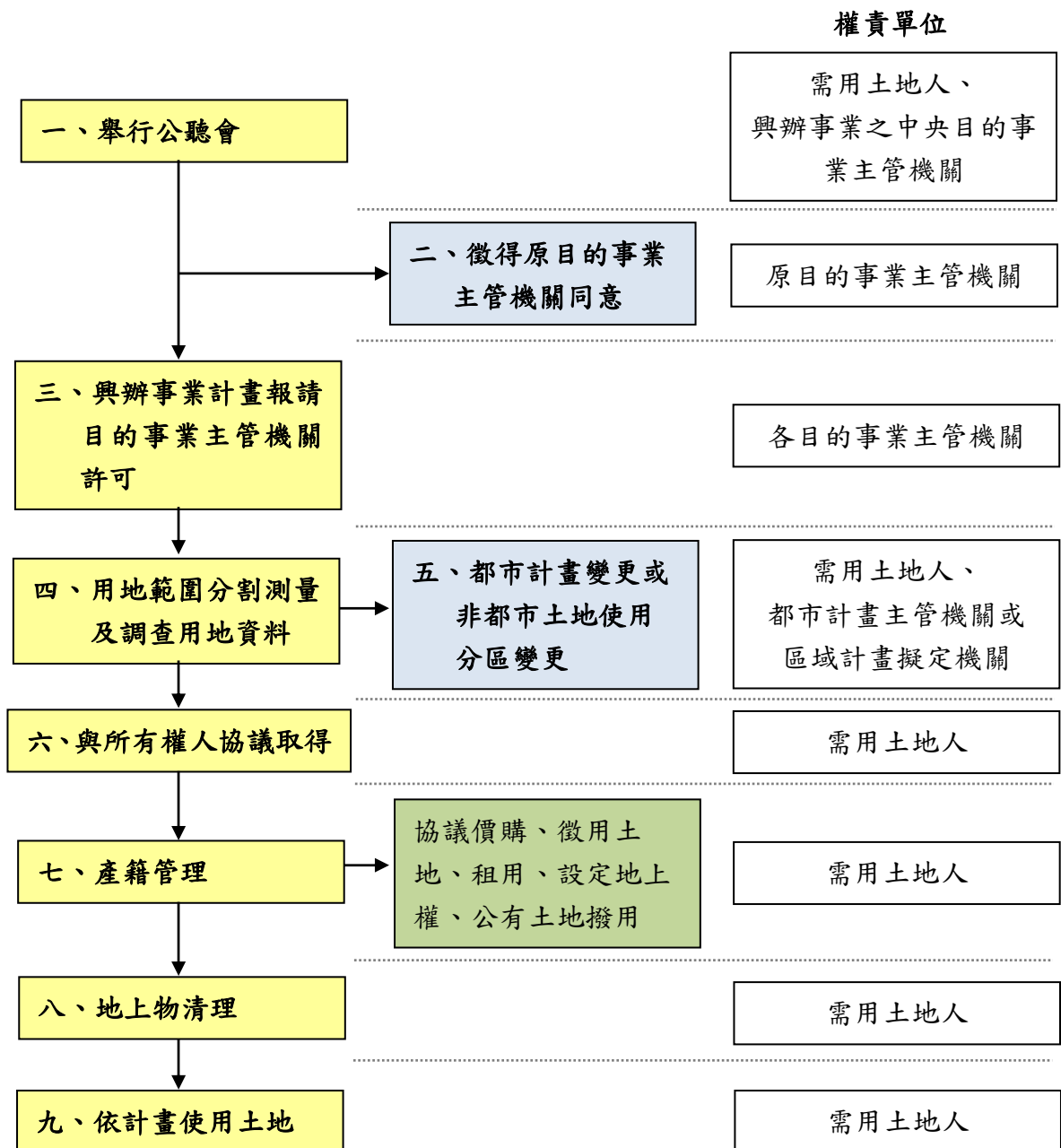


圖 5.4-1 用地取得作業流程圖

資料來源：本計畫繪製

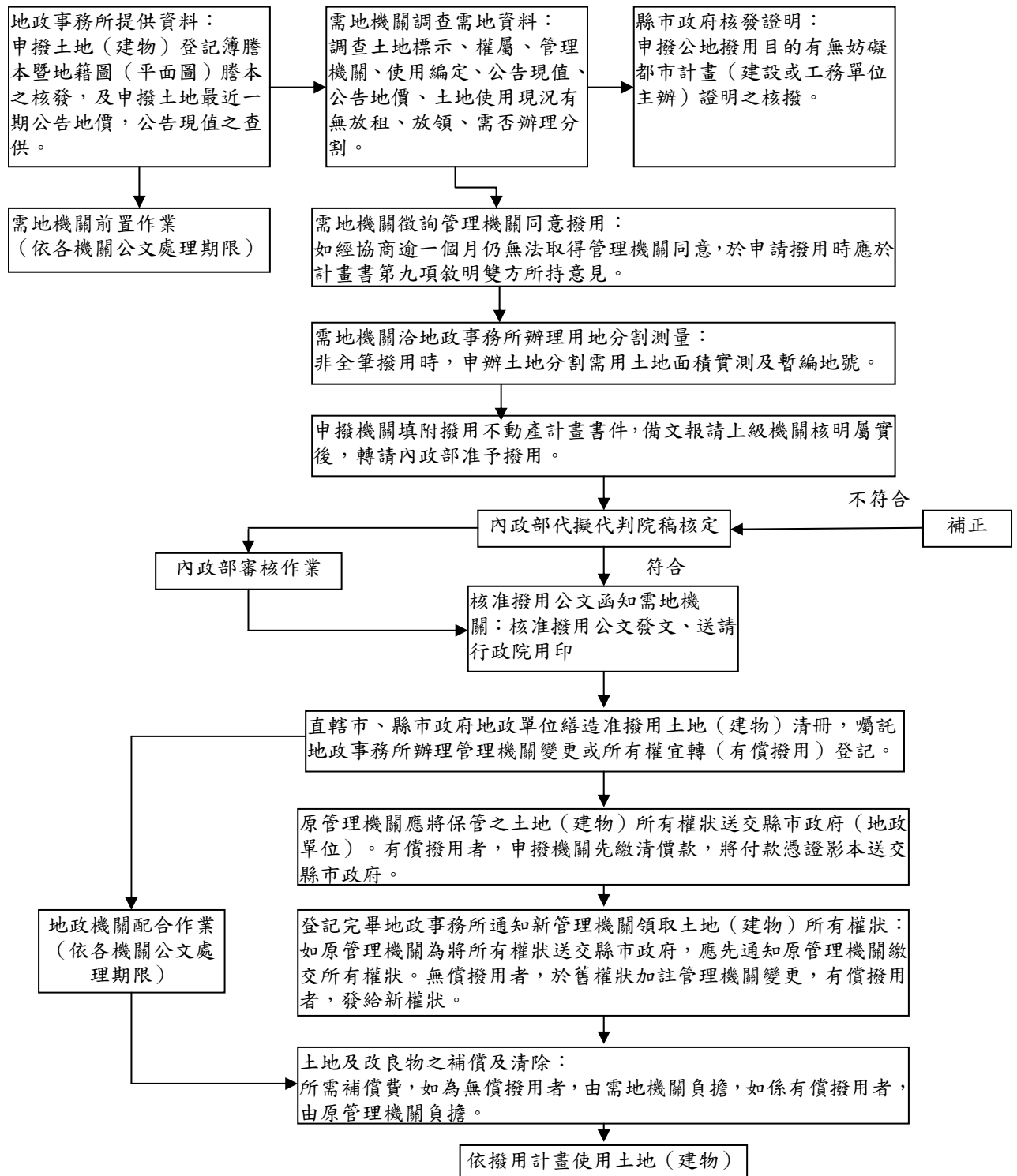


圖 5.4-2 公有土地撥用流程圖

資料來源：本計畫繪製

第六章 財務計畫

6.1 各項建設之財務自償性計畫

財務規劃上為配合中央政策，依循行政院國家發展委員會所提出之「跨域增值公共建設財務規劃方案」依據核定函說明三：「未來各部會提報之新興計畫，主管部會應依據本方案，因地制宜審酌訂定可行之財務策略、自償率門檻及相關作業要點報院，作為審議計畫之參據…」，且為推動整合性計畫：「各項公共建設計畫應研究採行與土地開發結合之跨部會建設計畫方式辦理，以提高計畫財務自償性」。

故花東縱谷國家風景區中、長程經營、投資計畫之擬訂，參酌管理處資源優勢，進行內外環境分析及預測，目標年設定民國 114 年發展願景及構想，進行計畫目標發展定位，評估財務投資自償程度及民間參與之可行性，訂定實施策略、方法及分期(年)實施計畫。

依據前述經營管理目標（包括遊客量、土地使用計畫與觀光服務構想），將研擬配套之公共服務投資計畫與國家風景區經營收益規劃，透過滿足遊客觀光服務需求、引導民間投資與使用者效益收費機制，探討花東縱谷國家風景區內中、長程投資建設經費與計畫收益來進行自償率之計算。

一、財務經費來源

民國 100 年編定花東縱谷國家風景區民國 101 至 104 年各期中程建設計畫，計畫經費來源多為逐年按計畫編列之公務預算與動支觀光發展基金專案經費。未來花東縱谷國家風景區經營與建設財源規劃，將需顧及解決現有公共建設自償性偏低，且缺乏整合創造財政效率機制。

故在計畫自償率指標引導下，除延續政府循預算程序之公務支出與分配於觀光發展基金資源外，並依行政院跨域增值公共建設財務規劃方案規定，重大公共建設計畫，其財務規劃須周延考量結合周邊土地開發、增額容積、租稅增額財源、民間參與可行性、異業結盟增值及多元財源等，其受益影響區域範圍，依建設地點交通、

產業、人口密度等客觀環境而異，需併同財務策略分析確定，以確保收入及控制建設成本，發揮財務管理功能，達成財務計畫設定之自償比例。

二、計畫收益預估

透過推動設施出租、重大促參案件、使用者付費、跨域合作等方向，積極提升計畫自償率。

惟國家風景區管轄範圍廣大，但管理處所管土地甚少，且僅有經營管理權，現況僅能以透過土地相關法令及相關單位之協助，努力達成自償率目標。

民國 105 至 108 年階段將持續以擴大推動設施出租、促參案件為主，並尋求觀光遊憩景點跨機關合作機會，及鯉魚潭碼頭清潔服務費、停車場清潔費等使用者付費機制，惟考量長期計畫可能存在「法規條件無法配套整合」、「BOT 計畫因環評等不確定因素延宕」、「預估收益或預期市場反應過於樂觀」等眾多不確定風險特性，如鹿野飛行啟蒙基地(原龍田降落場)之開發計畫近期受到民眾抗爭事宜等，爰依未來市場實際推動現況採滾動式檢討與修正。預估民國 103 至 122 年財務分年收入詳如表 6.1-1。

表 6.1-1 預估財務收入分年規劃表（單位：千元）

年度/收益項目	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113
一、既有出租據點收益	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645
二、規劃新設據點收益					6,000	19,244	24,854	24,854	20,474	23,354	23,354
鯉魚潭潭北複合式商園						6,450	6,000	6,000	5,500	5,500	5,500
鹿野龍田地區觀光活動場域					6,000	3,440	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000
高台龍田基地土地租金						504	504	504	504	504	504
鯉魚潭環教研習中心租金						5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250
羅山產業推廣中心租金							900	900	900	900	900
鯉魚潭碼頭管理暨清潔費						1,800	1,800	1,800	1,900	1,900	1,900
鯉魚潭停車場清潔費						1,800	1,800	1,800	1,900	1,900	1,900
鳳林遊憩區促參權利金及土地租金							5,600	5,600	1,520	4,400	4,400
合 計	2,645	2,645	2,645	2,645	8,645	21,889	27,499	27,499	23,119	25,999	25,999

年度/收益項目	114	115	116	117	118	119	120	121	122	合計
一、既有出租據點收益	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	2,645	52,900
二、規劃新設據點收益	22,554	21,554	21,554	21,754	21,754	23,754	23,954	25,679	25,679	350,370
鯉魚潭潭北 複合式商圈	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	5,500	5,500	6,225	6,225	80,900
鹿野龍田地區 觀光活動場域	3,000	2,000	2,000	2,000	2,000	3,000	3,000	4,000	4,000	49,440
高台龍田基地 土地租金	504	504	504	504	504	504	504	504	504	7,560
鯉魚潭環 教研習中心租金	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	5,250	78,750
羅山產業 推廣中心租金	900	900	900	900	900	900	900	900	900	12,600
鯉魚潭碼頭 管理暨清潔費	2,000	2,000	2,000	2,100	2,100	2,100	2,200	2,200	2,200	30,000
鯉魚潭停車場 清潔費	2,000	2,000	2,000	2,100	2,100	2,100	2,200	2,200	2,200	30,000
鳳林遊憩區促參 權利金及土地租金	4,400	4,400	4,400	4,400	4,400	4,400	4,400	4,400	4,400	61,120
合 計	25,199	24,199	24,199	24,399	24,399	26,399	26,599	28,324	28,324	403,270

資料來源：本計畫整理

三、財務自償率估算

因進行財務評估作業需先行界定相關資訊，將影響整體財務分析結果之參數及變數說明於下：

(一)物價上漲率

依據行政院經濟建設委員會「新世紀國家建設計畫」對經濟建設指標的推估，並參考行政院主計處歷年公佈的物價指數比率統計資訊，近 10 年消費者物價指數年增率為 1.41，故計畫加計風險假設物價上漲率為 2.2%計算。

(二)計畫投資折現率

折現率的大小是影響投資決策的重要變數，關係到投資決策之良窳，通常以「加權平均資金成本」當作折現率，即將各種不同來源的資金成本，按照各種資金占計畫總資本比例加權平均所得的平均成本。因此，本計畫在保守預估前提下假設，未來投資成本 100%係以公務預算、觀光發展基金與年度營收繳回基金金額支應，假設考量報酬設定以五大銀行公告之平均基準利率 2.88%，因此計畫採以 2.88%做為計畫折現率。

(三)資金調度運用機制

為因應政府在公共建設額度逐年緊縮，又無法大額舉債之情形下，以提升計畫自償率及建設效益，帶動國家基礎建設持續發展，為政府未來面臨之主要挑戰。「跨域加值公共建設財務規劃方案」，以創新思維之財務規劃方式，透過整合型開發計畫，從規劃面、土地面、基金面、審議面等多元面向，籌措及調度營運財源挹注公共建設經費，提高計畫自償性，透過外部效益內部化，達成減輕政府財政負擔、擴大公共建設之動能與效能，並實現中央與地方、政府與民間整合規劃建設的多贏目標。

此外，「公共建設計畫及周邊整合規劃申請與審查作業要點」；依類型特性訂定公共建設投資開發之影響範圍，以整合規劃方式，透過適當之財務策略將公共建設之外部效益內部化，並透過基金或專戶方式協助調度未來可籌措之財源。

因此，公共建設計畫主辦機關得透過成立基金（如運用現有基金或新成立基金）或開設專戶等方式，以利前開自償性經費得專款專用於該公共建設計畫內，計畫主辦機關並視需要修改或訂定該基金之收支保管及運用辦法。

四、未來建設計畫預算規劃

(一)20 年規劃期程

20 年規劃期程內容，由交通部觀光局提送國家發展委員會之「花東縱谷國家風景區整體發展財務計畫」審查，並於 105 年 1 月 11 日交路(一)1048200619 號函鑒核。其內容如下。

花東縱谷內點狀零星分布的觀光景點及貫穿式鐵道交通骨幹，導致觀光發展、生活機能與運輸系統需做一整體性軸線串連規劃。未來以目標年民國 122 年為執行期，於花東縱谷風景區管轄範圍各遊憩系統空間內配合綠色運輸無縫串聯構想，由提升景點設施機能、改善道路景觀路廊建置、營造整體景觀環境、軟硬體服務設施機能及品質、遊程推廣和環境資源(包含自然、景觀、文化資源)調查、監測與維護等，作為觀光景點建設之依據。20

年（民國 103 年至 122 年）為規劃期程，其國家風景區建設計畫預算分類分期規劃，如表 6.1-2。

表 6.1-2 國家風景區建設計畫預算分類分期規劃表（單位：千元）

年度	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
建設計畫 總預算	150,235	120,000	300,000	300,000	300,000	300,000	120,000	120,000	120,000	120,000
年度	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122
建設計畫 總預算	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
合計	3,150,235									

資料來源：本計畫整理

本計畫未來以 20 年花東縱谷國家風景區建設經營分年之現金流量表，以 2.88%折現率（參考中央銀行公告五大銀行基本利率）計算，未來 20 年期間計畫投入現值為 25 億 39,711 千元，而收益預估現值為 2 億 92,111 千元，整體計畫自償率為 11.50%(詳表 6.1-3)。然未來實質財務估算將依市場實際狀況採滾動式檢討與調整。

表 6.1-3 自償率分析表（單位：千元）

項目 \ 年度	103	104	105	106	107
支出	150,235	120,000	300,000	300,000	300,000
收入	2,645	2,645	2,645	2,645	8,645
收支比(%)	1.76	2.20	0.88	0.88	2.88
	108	109	110	111	112
支出	300,000	120,000	120,000	120,000	120,000
收入	21,889	27,499	27,499	23,119	25,999
收支比(%)	7.30	22.92	22.92	19.27	21.67
	113	114	115	116	117
支出	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
收入	25,999	25,199	24,199	24,199	24,399
收支比(%)	21.67	21.00	20.17	20.17	20.33
	118	119	120	121	122
支出	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
收入	24,399	26,399	26,599	28,324	28,324
收支比(%)	20.33	22.00	22.17	23.60	23.60
投資現值					2,539,711
收益現值					292,111
計畫自償率(%)					11.50

資料來源：本計畫整理

(二)10 年規劃期程

本計畫以 10 年規劃期程為要。本團隊按 20 年規劃期程之財務數據試算 10 年版本，結果如下說明。

以目標年民國 114 年為執行期，於花東縱谷風景區管轄範圍各遊憩系統空間內配合綠色運輸無縫串聯構想，由提升景點設施機能、改善道路景觀路廊建置、營造整體景觀環境、服務設施機能及品質等，作為觀光景點建設之依據。以 10 年（民國 105 年至 114 年）為規劃期程，將各分區建設依辦理主題與類別設施，分四期發展，建設計畫總預算規劃如表 6.1-4：

表 6.1-4 建設計畫總預算規劃表（單位：千元）

年度	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114
建設計畫 總預算	300,000	300,000	300,000	300,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000

資料來源：本計畫整理

本計畫預計未來 10 年花東縱谷國家風景區建設經營分年之現金流量如表，以 2.88%折現率（參考中央銀行公告五大銀行基本利率）計算，未來 10 年期間計畫投入現值為 16 億 53,309 千元，而收益預估現值為 1 億 53,940 千元，整體計畫自償率為 9.31%。

表 6.1-5 自償率分析表（單位：千元）

項目 \ 年度	105	106	107	108	109
支出	300,000	300,000	300,000	300,000	120,000
收入	2,645	2,645	8,645	21,889	27,499
收支比(%)	0.88	0.88	2.88	7.30	22.92
	110	111	112	113	114
支出	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
收入	27,499	23,199	25,999	25,999	25,199
收支比(%)	22.92	19.27	21.67	21.67	21.00
投資現值					1,653,309
收益現值					153,940
計畫自償率(%)					9.31

資料來源：本計畫整理

6.2 分期分區發展計畫

延續重要觀光景點建設中程計畫策略，確立國家風景區發展方向，以集中資源、分級建設具代表性之重要觀光景點遊憩服務設施。

花東縱谷國家風景區為中華民國境內面積最大之國家風景區，經評估現今旅遊市場尚未臻成熟，相關旅遊觀光服務設施也尚未完備，且城際間之交通動線於近年來才逐漸改善中，國家風景區內的交通運輸接駁功能亦亟需建置與改善，因此，計畫短期內於民國 105 至 108 年先強化風景區內之國際特色亮點建設，營造國際觀光渡假勝地，吸引國外旅客；中、長期將以扶植微亮點、遊程連結、完善綠色運具接駁服務、強化火車站周邊遊客服務機能等，打造適合花東縱谷的低碳旅遊模式，同時企盼透過未來合作機會與溝通，尋找可創造『跨域加值』的利基點，以提升財務自償率。

為因應觀光遊憩整體發展之需要，配合遊客成長與遊客意願，在考量公、私部門財政與投資意願等因素下，予以訂定分期分區發展順序，以促進觀光遊憩事業有計畫且合理發展，並能有效運用人力資源與控制經費預算，其分期分區優先發展原則如下：

- (一)對整體遊憩系統有關鍵性之影響者，優先發展。
- (二)對環境品質維護與資源保育有迫切需要者，優先投資。
- (三)短期內具有遊憩壓力者，優先整頓改善。
- (四)能創造當地居民較大利益者，優先協助發展。
- (五)有利於民間投資環境之創造者，且發展阻力較小者，優先發展。
- (六)為分散遊客於三大遊憩系統中，平均建置觀光設施與遊客服務設施。
- (七)各遊憩系統中優先建置核心遊憩區中之觀光設施。
- (八)觀光設施或遊客服務設施之建置，可考量與民間合作建置，或由管理處建置民間協助經營。

本計畫針對 10 年期規劃期程提出分年分期之辦理主題及執行類別之經費需求。第一期(民國 105 至 108 年)經費需求總計為 12 億元；第二期(民國 109 至 112 年)經費需求總計為 48 億元；第三期(民國 113 至 114 年)經費需求總計為 24 億元。本計畫依 10 年期規劃期程，各

年度經費需求係依上述額度分配，則分年分期辦理主題及執行類別之經費需求，詳如下表 6.1-6~6.1-8 說明。

表 6.1-6 第一期(民國 105 至 108 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千元)

辦理主題	執行類別	105 年	106 年	107 年	108 年	合計
國際觀光重要景點	無障礙設施及環境改善	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	公共服務設施新建與改善	55,000	55,000	55,000	55,000	220,000
	遊憩設施建置與環境改善	40,000	40,000	40,000	40,000	160,000
	遊客中心整建與改善工程	20,000	20,000	20,000	20,000	80,000
	自行車道規劃建置與環境改善	15,000	15,000	15,000	15,000	60,000
國內觀光重要景點	形塑花東景觀廊道及綠美化	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	原住民族地區觀光發展場域規劃建置	15,000	15,000	15,000	15,000	60,000
	建構友善自行車旅遊環境	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	遊憩據點公共服務設施及環境改善	35,000	35,000	35,000	35,000	140,000
國家風景區經營管理	土地取得	30,000	30,000	30,000	30,000	120,000
	先期規劃設計	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	環境及設施整修	40,000	40,000	40,000	40,000	160,000
	全區災害復舊及一般零星工程	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
合計		300,000	300,000	300,000	300,000	1,200,000

資料來源:本計畫整理

表 6.1-7 第二期(民國 109 至 112 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千元)

辦理主題	執行類別	109 年	110 年	111 年	112 年	合計
國際觀光重要景點	無障礙設施及環境改善	6,000	6,000	6,000	6,000	24,000
	公共服務設施新建與改善	20,000	20,000	20,000	20,000	80,000
	遊憩設施建置與環境改善	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
	遊客中心整建與改善工程	8,000	8,000	8,000	8,000	32,000
	自行車道規劃建置與環境改善	10,000	10,000	10,000	10,000	40,000
國內觀光重要景點	形塑花東景觀廊道及綠美化	4,000	4,000	4,000	4,000	16,000
	原住民族地區觀光發展場域規劃建置	6,000	6,000	6,000	6,000	24,000
	建構友善自行車旅遊環境	4,000	4,000	4,000	4,000	16,000
	遊憩據點公共服務設施及環境改善	9,000	9,000	9,000	9,000	36,000
國家風景區經營管理	土地取得	12,000	12,000	12,000	12,000	48,000
	先期規劃設計	4,000	4,000	4,000	4,000	16,000
	環境及設施整修	19,000	19,000	19,000	19,000	76,000
	全區災害復舊及一般零星工程	4,000	4,000	4,000	4,000	16,000
合計		120,000	120,000	120,000	120,000	480,000

資料來源:本計畫整理

表 6.1-8 第三期(民國 113 至 114 年)建設計畫總預算規劃表(單位:千元)

辦理主題	執行類別	113 年	114 年	合計
國際觀光 重要景點	無障礙設施及環境改善	6,000	6,000	12,000
	公共服務設施新建與改善	20,000	20,000	40,000
	遊憩設施建置與環境改善	10,000	10,000	20,000
	遊客中心整建與改善工程	8,000	8,000	16,000
	自行車道規劃建置與環境改善	10,000	10,000	20,000
國內觀光 要景點	形塑花東景觀廊道及綠美化	4,000	4,000	8,000
	原住民族地區觀光發展場域規劃建置	6,000	6,000	12,000
	建構友善自行車旅遊環境	4,000	4,000	8,000
	遊憩據點公共服務設施及環境改善	9,000	9,000	18,000
國家風景區 經營管理	土地取得	12,000	12,000	24,000
	先期規劃設計	4,000	4,000	8,000
	環境及設施整修	19,000	19,000	38,000
	全區災害復舊及一般零星工程	4,000	4,000	8,000
合計		120,000	120,000	240,000

資料來源:本計畫整理

6.3 財務策略

近年來政府財政困難，於編列各年度預算時，常遭遇非但國庫無法挹注，且須配合經費減列之虞，導致影響既定計畫推動及目標。因此本計畫摒除以往單純執行公務預算作法，透過開源節流，重新思維國家風景區經營管理之經費來源。

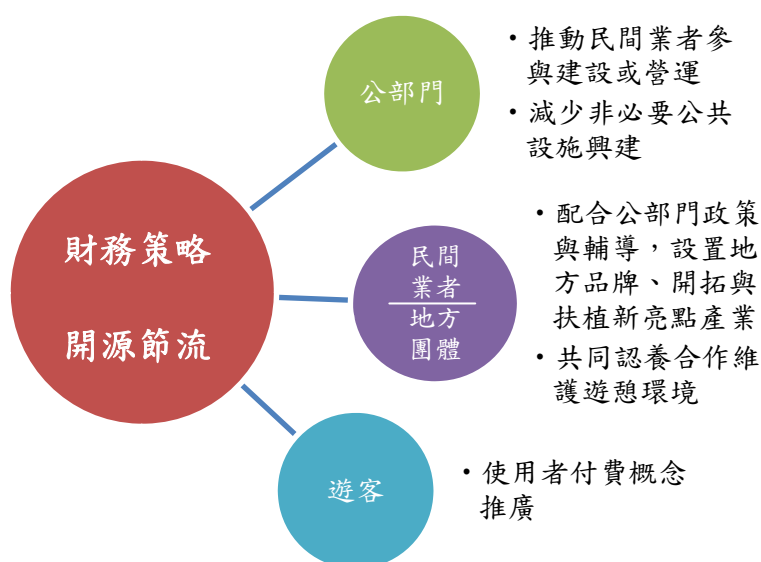


圖 6.3-1 財務策略推動概念示意圖

資料來源：本計畫繪製

在「以財政支援建設、以建設培養財源」之正向發展循環目標下，引進民間參與之活力與創意，培養計畫自償性、挹注公共建設經費及籌措未來營運財源，達成減輕政府財政負擔及永續經營之目的。茲就上述，整合相關財務策略如下：

一、整合公私部門以提高計畫自償能力

公部門積極引導與推動民間業者參與相關觀光產業發展與投資，帶動具遊憩發展潛力地區及周邊關聯產業發展機會，以落實外部效益內部化精神，提高計畫自償能力。從整合長期營運之觀點進行財務規劃，以避免公共建設無效率或不經濟之使用，達成有效經營運作與善用遊憩資源特色，進而逐步達成永續經營之目標。

二、應化被動為主動、兼顧投資與收益

將過去僅注重服務型公共設施建置，應主動將周邊地區共同納入，除以政府公共建設投資帶動地方發展，也應考量可投資收益之建設項目或整體經濟帶動，將周邊外部收益轉化為挹注建設或維護經費，形成良性循環的整合型開發計畫與財務計畫制度。

三、將閒置或低度利用之公有土地參與開發，活化土地創造價值

檢討公共建設計畫周邊閒置或低度利用之公有土地，透過檢討整體規劃及運用方式，於開發總量與環境敏感限制考量下，提供民間業者參與相關公共投資，除以提高土地使用效率，創造計畫收益，亦可創造在地就業率與經濟效益。

四、設置地方行銷品牌，開拓市場新產品

為促進地方產業發展，應以在地具代表性之觀光意象、人文風情或產業等，發展出區域觀光特色，再加以整合包裝作為地方特色品牌代表，並應挹注相關創意與專業定期發展新產品，提升遊客期許感，吸引目標客源重遊意願，進而帶動觀光收入提升。

五、擴展民間團體維管機制，永續遊憩環境

為帶動整體旅遊品質與環境，邀請民間業者與團體以共同認養、合作方式，維護既有景點與開發微亮點之遊憩景點，此可達到減少資源重複投入與降低公共設施維管費用，讓各地獨特性遊憩特色在公私部門維繫下永續經營。

六、使用者付費之習慣養成，共同維護遊憩環境

近年來國家財政縮編，以及部分遊客所造成遊憩資源破壞，每年的維護保養費用一直是政府龐大的財政負擔。為使整體遊憩環境能永續留存，應考量使用者付費原則，研擬部分無收費之服務酌收合理費用，如入園清潔費、停車費、導覽摺頁、解說導覽服務等，減輕相關景點營運成本。

6.4 建立建設投入財務評估原則

花東縱谷國家風景區管理處近年觀光建設計畫係延續「重要觀光景點建設中程計畫（101 至 104 年）」（行政院 100 年 8 月 22 日院臺交字第 1000044174 號函核定）建設成果，加強國家風景區之經營管理及接管建設原地方政府所轄觀光資源的整合。

依據國際觀光重要遊程景點與國內觀光重要景點建設、地方觀光景點改善、國家風景區經營管理維護等投資重點與優先順序，以「集中投資」、「景點分級」觀念，循序漸進將具國際潛力之國內觀光重要景點逐步提升為國際觀光重要景點，對於提升重要景點旅遊品質、滿足不同遊客之旅遊需求、維護遊客旅遊安全等項目，奠定發展基礎。而後續挹注經費來推動建設及維護工作，由遊客遊程動向分佈、觀光景點發展潛力及資源特色等需求來評估，擇定後續建設重點才能發揮最大效益。

因此，本計畫研擬相關建設投入財務評估原則，依據「服務型」與「投資型」旅遊設施類別為區隔，提出建設投入財務評估原則如下：

表 6.4-1 建設投入財務評估說明

類型	說明	建置原則
服務型	為不具或極低自償性的公共建設。多屬環境景觀整備、步道、涼亭、公廁、服務中心或入口意象、遊憩動線之建置與修繕，此為為提升旅遊環境品質與服務之必要性設施	<ol style="list-style-type: none"> 1. 配合國家政策需求建置。 2. 維護環境永續之公共建設。 3. 攸關環境安全性之迫切性建設。 4. 無財務效益，但具顯著觀光經濟效益之建設。 5. 提升觀光品質與服務效益之建設 6. 可作為具財務效益建設之配套設施。

類型	說明	建置原則
投資型	指所推動之實質建設計畫具有公共財之特性，如商店街、主題園區、度假中心等可賺取利益之項目，其效益可為全民共享。於計畫營運期間，可向使用者、受益者收取費用或租金等其他相關收入，以供全部或部分償付所推動之實質建設投資成本，或為政府部門帶來質精經濟效益	<ol style="list-style-type: none"> 1. 可結合周邊土地開發。 2. 可帶動地區經濟效益提升。 3. 由政府提供服務而換取收益之營業。 4. 具民間參與可行性。 5. 具異業結盟及多元財源收入。 6. 屬使用者付費型態設施。

資料來源:本計畫整理

由於國民旅遊帶動的商機，讓政府部門對發展觀光的建設不遺餘力。但近年來由於政府單位財政困難且公共建設的涵蓋範圍甚廣，為求在永續環境概念下合宜開發觀光資源，以提供高品質之旅遊環境與多樣性遊憩空間，並塑造具地方特色之旅遊環境，本計畫在評估公共建設之財務效益過程中，應在觀光永續營運目標下，將財務自償率原則納為重點考量因素，特別是民間參與公共建設之財務效益評估，可適當反應觀光市場導向與發展潛能。

而服務類公共建設為國家發展觀光產業之基礎項目，其建設完善於否亦繫於在地觀光發展狀況而定，故善用跨域加值概念，加強中央、地方政府與民間業者間夥伴關係，強化工程投資建設及後續經營管理之介面銜接，即能有效豐盈風景區、觀光地區投資建設成果。

6.5 經濟效益推估

依據民國 101 至 104 年臺灣本島及離島地區之各國家風景區績效指標資料，在 5 項衡量指標中，花東縱谷之預期目標值和實際達成值整理如表 6.5-1；惟「參觀國家風景區遊客滿意度(分)」項目之實際達成值略低於預期目標值，但整體觀光產值效益頗彰，4 年平均增加約 46.56 億元。

表 6.5-1 花東縱谷國家風景區民國 101 至 104 年績效表

歷年統計 衡量指標	預期目標值				實際達成值			
	101	102	103	104	101	102	103	104
1. 國際觀光重要景點 建設完成數(處)	2	1	2	2	2	1	2	2
2. 國內觀光重要景點 建設完成數(處)	2	1	2	2	2	1	2	2
3. 地方觀光重要景點 建設完成數(處)	2	2	1	1	2	2	1	1
4. 參觀國家風景區 遊客人數(萬人)	280	290	300	310	409	393	486	463
5. 參觀國家風景區 遊客滿意度(分)	84	84.5	85	85.5	82.73	82.81	80.92	82.34
觀光產值(億元)	96.52	99.97	103.41	106.86	138.5	133.1	164.6	156.8

資料來源：花東縱谷國家風景區管理處暨本計畫整理

針對本計畫未來之預期經濟效益分別就可量化及不可量化說明如下：

一、可量化之經濟效益

依據交通部觀光局統計資料顯示，民國 105 年 5 月份陸客較去年同期減少 12.21%，為 327,254 人次，但總來臺旅客量為 882,565 人次，較去年同期反增 1.87%。為因應陸客縮減，政府相關部門已研擬相關因應措施，透過開拓多元市場及持續積極辦理海外行銷，提升國際旅客來客量，協助業者調整接待市場比率；同時活絡國內旅遊，提升觀光業者國旅接待量。觀光局表示，歡迎陸客來臺觀光立場不變，期促進兩岸民眾持續交流。花東地區為陸客來臺觀光重要據點之一，成為此次陸客減少之重災區，然由於民國 105 年起新增伯朗大道、大坡池等著名景點之遊客量統計範圍，故花東縱谷遊客量統計推估仍穩定成長。可量化之經濟效益包括總遊客量之成長、總體消費及稅收，說明如下，並詳表 6.5-2。

(一)總遊客量之成長

花東縱谷國家風景區管理處於民國 85 年 9 月 13 日核准設置，經過歷年來的建設與經營，花東縱谷國家風景區 12 處代表性遊具據點的總遊客人次為 497.79 萬人。延續本計畫前述推估至 114 年遊客人數推估方式，推估至民國 122 年花東縱谷遊客人次將落在 518.07~1,052.56 萬人次之間，預估平均可達 785.31 萬人。

(二)總體消費

依據觀光局民國 103 年和 104 年「國家風景區遊客調查報告」(第一部分：遊客問券調查)，獲花東縱谷國家風景區之消費情形整體而言，平均每位受訪遊客的預計消費支出分別為新臺幣 3,096 元和 3,387 元，以每年 1.5% 的消費成長(依民國 92~102 年臺灣消費者物價指數年增率 10 年平均計算)，遊客至花東縱谷國家風景區內之平均消費計算出總體消費額，藉此了解遊客帶來直接的觀光經濟效益。推估目標年民國 122 年之總消費金額為 347.73 億元。

(三)稅收

稅收是了解花東縱谷國家風景區最直接的觀光經濟效益。以中央稅收而言，包括營利事業所得稅 17%、營業稅 3.5%(進銷項相抵)等，若以觀光收益 50%計收營業稅與營利事業所得額，觀光收入淨所得為 15%計(參酌近 3 年觀光類股營業成本及費用約佔營業收入之 77~90%，本計畫以 85%估算，即假設可稅所得為收入之 15%)，推估目標年民國 122 年稅收為 10.52 億元(含營業稅 6.09 億元及營利事業所得稅 4.43 億元)。

表 6.5-2 可量化之經濟效益分析表

年度	遊客量 (人次)	平均每人每次 總花費(元)	預估總消費 金額(億元)	稅收(億元)		
				營業稅	營利事業 所得稅	合計
103	4,977,907	3,096	154.12	2.70	1.97	4.66
104	4,625,579	3,387	156.67	2.74	2.00	4.74
105	4,791,493	3,438	164.72	2.88	2.10	4.98
106	4,957,408	3,489	172.98	3.03	2.21	5.23
107	5,123,322	3,542	181.45	3.18	2.31	5.49
108	5,317,270	3,595	191.15	3.35	2.44	5.78
109	5,508,407	3,649	200.99	3.52	2.56	6.08
110	5,697,152	3,703	210.99	3.69	2.69	6.38
111	5,883,834	3,759	221.18	3.87	2.82	6.69
112	6,068,720	3,815	231.55	4.05	2.95	7.00
113	6,252,028	3,873	242.12	4.24	3.09	7.32
114	6,433,939	3,931	252.90	4.43	3.22	7.56
115	6,614,603	3,990	263.90	4.62	3.36	7.98

年度	遊客量 (人次)	平均每人每次 總花費(元)	預估總消費 金額(億元)	稅收(億元)		
				營業稅	營利事業 所得稅	合計
116	6,794,149	4,050	275.13	4.81	3.51	8.32
117	6,972,686	4,110	286.60	5.02	3.65	8.67
118	7,150,307	4,172	298.31	5.22	3.80	9.02
119	7,327,095	4,235	310.27	5.43	3.96	9.39
120	7,503,120	4,298	322.49	5.64	4.11	9.76
121	7,678,444	4,363	334.97	5.86	4.27	10.13
122	7,853,122	4,428	347.73	6.09	4.43	10.52

資料來源:本計畫估算整理

二、不可量化之經濟效益

- (一)強化國際特色亮點、扶植微亮點，發展「綠色縱谷的六級深度旅遊」及淡季旅遊之集客型活動，深度旅遊與體驗獨特多元的在地生活之永續經營的觀光遊憩行為，吸引國內外遊客深度體驗。
- (二)以通用設計、智慧觀光建構整體觀光環境之友善度，加強觀光旅遊環境之改善及服務設施品質的提升，朝向全齡化、全方位旅遊族群之環境目標，與達成整體觀光升級目標。
- (三)建構「以鐵路運輸為主、公路運輸為輔」之運輸機制，推廣大眾運輸交通工具之使用，加強複合式運輸接駁服務，同時藉由自行車道、低碳生態旅遊等主題活動推廣，發展便利、低碳、慢遊之觀光旅遊。
- (四)藉由花東縱谷豐富生態、人文或自然特色之等遊憩據點，建構生態旅遊、部落觀光、運動觀光、智慧觀光之旅遊活動環境，提供專業環境教育活動場所，活絡地方觀光產業及繁榮地方經濟。
- (五)推展「搭火車到花東縱谷旅遊」的 new-style，藉由花東縱谷轄內各火車站節點週邊旅遊服務機能，吸引機關及民間資源跨域合作，創造地方加值，提升財務自償率進而達到永續經營的目的。

第七章 整體經營管理策略

7.1 整體經營管理策略

為促使本計畫於擬定完備後進一步落實於建設及執行計畫中，應建構完善經營管理體系，而觀光產業整體發展未來之經營管理措施，策劃重點在於有效整合資源系統之串聯以發揮最大效益，並建構一個得以永續運行之營運系統；包括「資源管理」（自然/環境/產業/文化）與「觀光建設」（公共設施服務中心/社區風貌/遊憩區/交通運輸/住宿餐飲等旅遊服務系統），各類資源串聯建立優質之休閒旅遊服務系統，並透過「人才培育」與「觀光行銷」雙向循環網絡，建構出得以永續推動觀光旅遊產業之經營管理鏈。

永續經營理念與經營管理計畫之落實可使觀光發展與環境維護更為長久。為協助地方發展觀光，花東縱谷國家風景區管理處經管之工作皆已建立相當之制度，以下針對遊客的旅遊安全、花東縱谷的旅遊環境品牌建立說明，以提供未來花東縱谷整體經營管理策略方向。

一、觀光經營主體

觀光發展的基本服務是讓遊客感到舒適與否的關鍵因素，必須經由健全的經營管理策略來執行。為達到觀光環境永續經營目標，舉凡與環境互動關係者，須由經營管理策略來控管與維護。以下就政府部門、民間部門、公私合作 3 種方式探討。

(一)政府部門

具有公共服務機能、不具市場經營潛力、公共安全維護機能、生態及文化資源維護保存、文化教育功能、旅遊服務及營利性較低者，由政府部門做為事業主體，如遊客管理及解說中心、旅遊諮詢服務站、公用設備、一般或景觀道路、交通服務等設施。

(二)民間部門

具市場經營效益(如遊憩、餐飲、住宿、販售等設施)、為營利而衍生的公共服務與安全維護設施、具有民間投資意願的旅遊項目相關設施。

(三)公私合作

針對政府已開發之設施，具市場經營效益者，可以公有民營的方式由民間經營。或是於公有土地上適合民間投資者，可依促參法，提供民間進行投資。如園區開發、服務中心、產銷中心、停車場等。

二、安全旅遊

安全旅遊的考量，主要來自提供令人安心的自然環境、可控制的設施安全與維護、天候環境因素、個人使用因素等影響，因此應以觀光為核心，就人為方面(觀光業者、觀光單位、地方政府與遊客參訪)、天候影響變動因素構思。故涉及警示系統(設施供應者、氣象單位)、救難系統(警政、消防單位、民間救災單位)旅遊倫理(遊客端)及設施安全(觀光業者與觀光單位)等。有效的預警系統與安全管理，可能避免旅遊安全所造成之意外。

(一)管理處之責任

除讓旅客感受、欣賞和瞭解花東縱谷國家風景區內的資源與價值，需竭盡所能提供安全的旅遊環境與路線，確保遊客享有安全的服務與設施。

1. 生態資源的保育

生態資源保育涉及的層面相當廣泛，除合理的維護與保育方式外，相關政策擬定、土地使用管理、專業人員的參與、研究及監測系統建立等工作，扮演重要的角色。

(1)基本維護措施

加強特殊物種的保育工作，並擬定相關計畫進行棲地復育以及保育的工作。

(2)建立生態監測體系

不定期實施勘查，以掌握生態組成與變化情形，回饋管理者與決策者，提供適切的保育與管理方式。

(3)專業人才的養成

生態調查、資源保育之專業人才培育，建議設置專業管轄機關，共同處理保育相關之業務。

(4)生態保育的宣導

透過機關與學校、企業或公務人員之教育合作，促使生態保育觀念與休閒生活結合，使生態維護納入永續經營理念。

2. 遊憩資源的維護

(1)資源認養維護

結合民間力量，運用退休人員、一般社會志工來推動資源認養維護制度，並可委由民間經營維護。

(2)遊憩設備安全檢查及修繕維護

各類遊憩設備都有其使用年限，應加強其安全檢查工作，並定期修繕維護，以確保遊客使用上的安全。

(3)設立教育解說牌

於各遊憩區及遊憩設備入口處設立教育解說牌，供遊客正確使用各類遊憩設備，以預防因意外或疏忽而產生的破壞。

(4)步道及遊憩據點環境整理維護

加強轄內各步道及各遊憩據點的環境清潔，委託專業公司辦理清潔維護工作，並不定期舉辦淨山活動。

3. 地方與產業輔導

活化地方發展，推動輔導計畫，輔導重點為協助管理處轄內地方特色與產業組織發展、提升商家經營能力、改善地方形象、促進地方產業旅遊走向國際化、打造更具特色之產業亮點、增加產業經濟能量及促進在地就業。辦理重點輔導計畫包括：無障礙環境輔導、環保旅店經營輔導、原住民產業輔導、穆斯林商店輔導、銀髮族旅遊輔導、部落美食輔導、國際市場輔導、有機養身輔導等。

4. 違法行為的預防

旅遊安全事件多起因於違法行為，需透過有計畫的遊客教育減少違法行為的發生，並對管理人員與業者加強違法行為預防技巧的訓練，透過事件檢討，採取相關行動以減少再發生的機會。

5. 旅遊資訊之引導

參與活動的時間、裝備、體能條件、安全預防措施、資源保護規定及其應考慮的事項，以使其評估與認知旅遊中可能的風險，與必要的身心準備資訊皆為旅遊資訊引導，除可讓遊客事先了解活動性質與相關景點外，亦可進一步提升旅遊品質。

花東縱谷旅遊資訊取得便利；除可藉由網站和文宣品，亦可藉由遊客服務中心，了解景點整體資訊概況，強化遊客印象與整體安全。

6. 維護檢查及設施標準

建置安全的設施過程中應避免環境潛在危險性，並透過適宜環境規劃評估、設施安全準則與安全性監控，如定期安全檢查與保養維護，持續更新與維護安全補強與警示系統確保旅遊安全。

7. 遊客利用之限制

應以確保遊客安全與環境維持，讓遊客在使用與體驗觀光環境時，因相關限制使之維持一定水平，必要時可管制遊客參與的數量、時間或區域。以花蓮縣境內之鯉魚潭為例，舉辦洄瀾國際鐵人三項菁英賽活動，應思考是否降低遊客參與人數，以提升安全性、品質及與地方共生共榮等。

8. 業者管理

觀光業者應擁有一定特許執照或經目的事業主管機關許可，才可於花東縱谷國家風景區進行合法觀光旅遊行為。違者須依相關取締辦法進行取締或輔導合法，以維護整體旅遊品質安全。

(二) 管理處與花東二縣政府之合作

花東縱谷國家風景區之旅遊環境變化性大，需有賴與地方政府共同合作，以提供安全的旅遊環境與公共設施。詳圖 7.1-1~圖 7.1-3。

1. 遊客安全環境與教育合作

可透過對環境評估課程、遊客行前教育、設施環境安全與警示系統等共同合作，避免遊客處於旅遊災難中。

2. 共同合作處理緊急事件

目前花東縱谷國家風景區之整體環境由公部門共同提供與守護，應透過觀光工作平台與地方政府協商合作模式與分工，強化對相關危險地區資訊發佈、救難與遊客教育之操作，以減低旅遊災害的發生。

由於遊客緊急事件通報，習慣多為地方政府所屬之警消體系，故為加速掌握區內緊急事件狀況，管理處應與花東二縣政府、警消系統建立緊密聯繫，以加速協助處理遊客受災後協助事項。

(三)遊客的責任與教育

在遊客旅遊前，除確保身心狀態與旅遊風險適合出門旅遊，應具有基本旅遊知識及了解旅遊性質。由於任何旅遊活動皆有可能造成不同程度風險，故需時常保持警覺，以便在緊急情況下擁有足夠應變能力。

學校教育、大眾傳播與風景區內導覽解說等安全教育來源。如從小教導戶外活動之安全資訊，藉由學校課程鍛鍊出自我保護意識；大眾傳播（報紙、雜誌、出版品、電視、電台、網路）則是兼具相關報導宣導與相關旅遊常識，藉以強化民眾的安全意識。藉由風景區內的解說，可快速使遊客了解相關規定與其需注意的狀況，並透過遊客中心短片補充及景點警示提醒再次強化遊客的注意，強化自我的安全照護。

(四)災難事件處理作業流程建議

災難事件的發生難以預料，無法靠管理方式完全避免。但在發生災難事件時，應積極協助搶救與處理善後，縱管處除須派員至現場了解並進行內部處理作業等相關事後檢討工作外，應強化管理與宣導，以避免再次發生類似的事件。詳參圖 7.1-4。

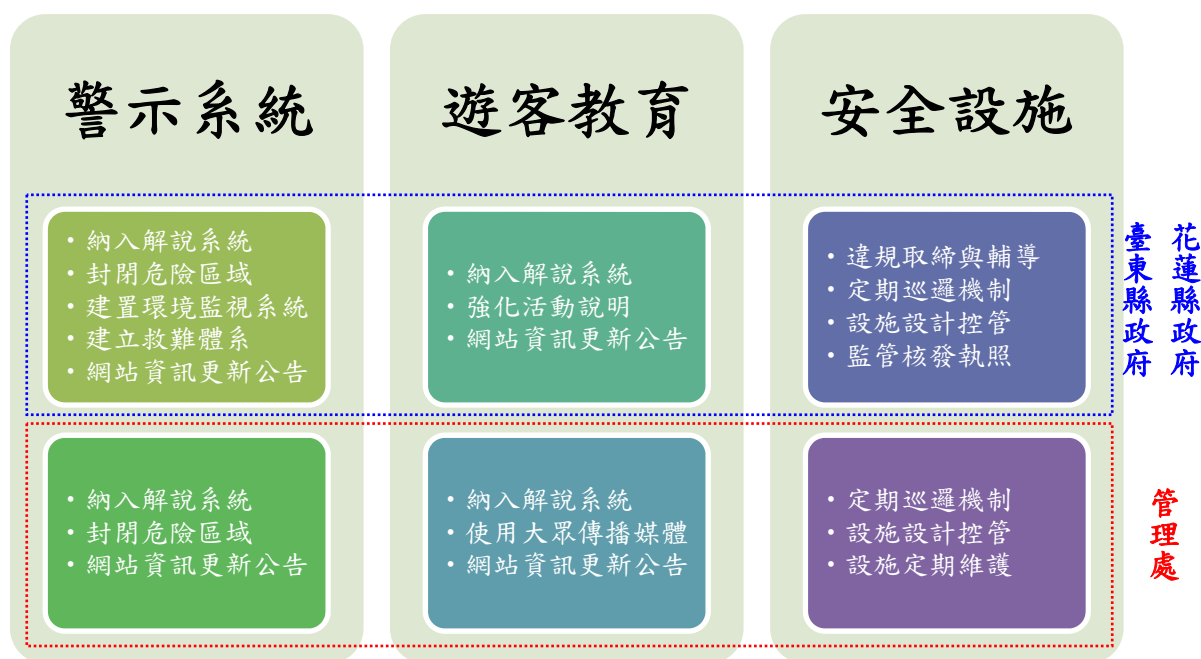


圖 7.1-1 遊客教育、設施安全與警示系統建構圖

資料來源：本計畫整理繪製

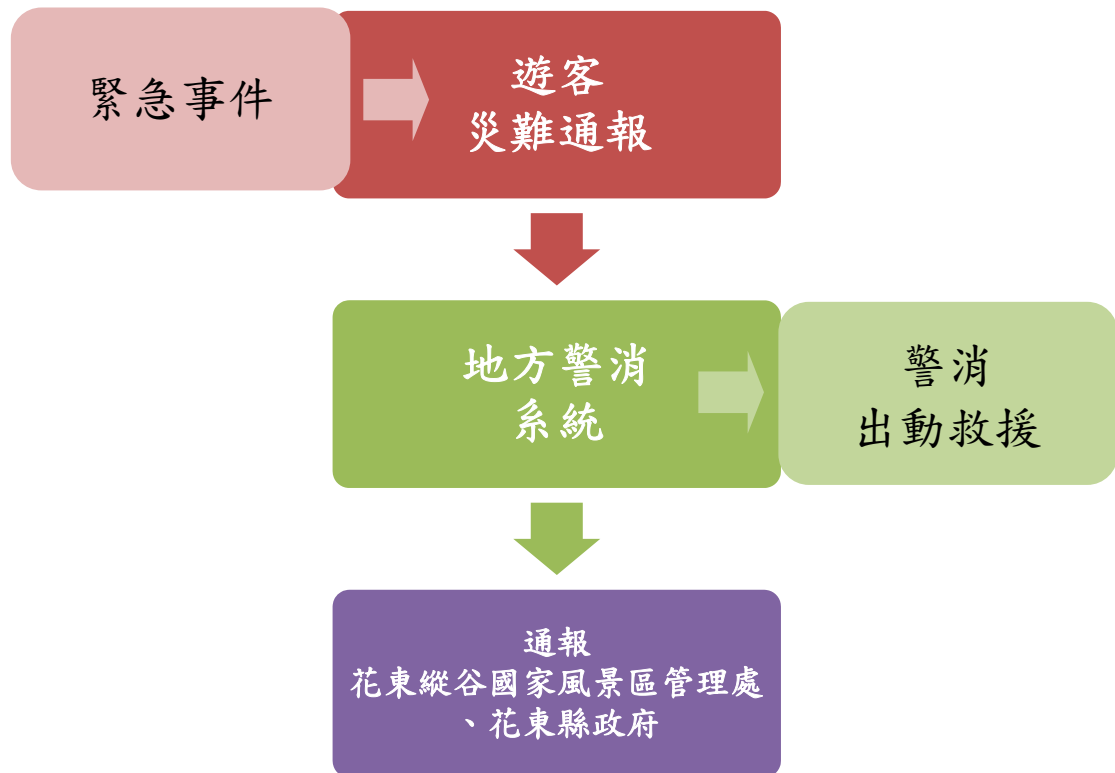


圖 7.1-2 緊急事件處理聯繫流程圖(1)

資料來源：本計畫整理繪製

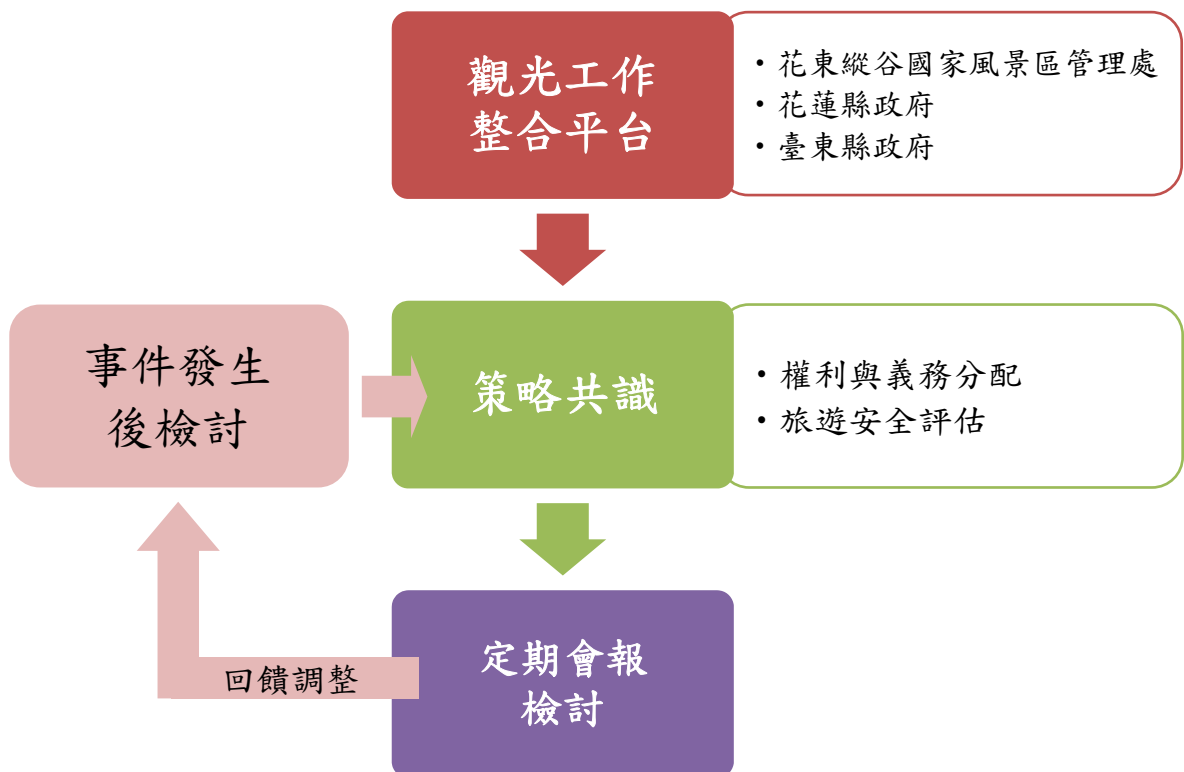


圖 7.1-3 緊急事件處理聯繫流程圖(2)

資料來源：本計畫整理繪製

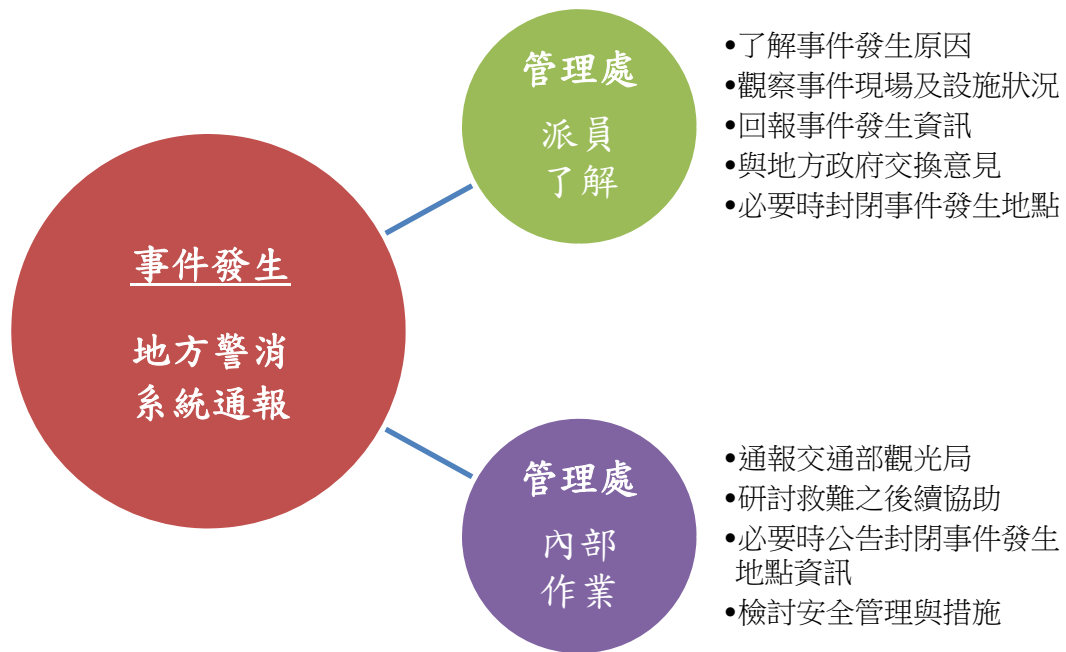


圖 7.1-4 災難事件處理作業流程

資料來源：本計畫整理繪製

三、交通改善

根據交通部中程施政計畫（民國 102 至 105 年度）打造「環境永續」、「社會公義」與「經濟發展」的優質生活環境的願景下，施政重點中與花東縱谷國家風景區未來施政影響相關的包括：

（一）提升軌道運輸服務水準

推出郵輪式觀光列車與東部鐵路快捷化計畫。針對花東線鐵路瓶頸路段雙軌化及電氣化計畫持續進行隧道及電氣化工程；臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫及臺鐵南港至花蓮提速改善計畫，均賡續辦理綜合規劃作業。

（二）提升公路運輸服務水準

推動公路公共運輸發展計畫，針對「公共運輸環境改善」、「公共運輸使用吸引與習慣培養」、「提供基本民行需求及弱勢族群照顧」及「優質運輸服務」等目標，研訂各項執行策略，協助地方政府及相關執行單位積極改善整體公共運輸環境，達成時間、空間、服務及資訊無縫之交通運輸，並培養國人使用公共運輸習慣。

(三)推動綠能及人本運輸服務

包括推廣東部自行車路網示範計畫與推動電動車試營運方案，提供遊客綠色觀光旅遊體驗，建立低碳交通工具運行基礎設施，行銷推廣使用綠能低碳載具、體驗能源補給站、參與生態旅遊等，以期建構綠能觀光旅遊環境。

在民國 97 年「花東縱谷國家風景區遊客意向調查暨人次推估模式建立之研究」中針對花東縱谷國家風景區遊客特性，分析花東縱谷遊客來源地的結果新北市最多(18.00%)，其次為臺北市(13.77%)及花蓮縣(13.43%)。其中平日遊客之居住縣市分布比例依序為花蓮縣(14.97%)、新北市(14.71%)及臺北市(14.44%)，假日遊客之居住縣市分布比例依序為新北市(17.11%)、花蓮縣(14.23%)及臺北市(12.39%)，連續假期之居住縣市分布比例依序為新北市(23.60%)、臺北市(17.27%)及花蓮縣(9.49%)。因此在花東鐵路電氣化改善之前多數遊客選擇由北部進入花東縱谷，由此一數據可知交通運輸便捷為影響遊客旅遊意願的重要因素。

可知花東縱谷風景區相對於其他國家風景區而言是一個受新時代運輸觀念影響重大的地區。在民國 103 年以前的情境下，遊客到訪聯外交通以鐵路與公路運輸為主，對內交通除鐵路外，亦包含公路上區域間移動的客運、小客車、計程車、機車、自行車等交通工具。由於花東縱谷逢連續假期及寒暑假與節慶活動例假日便會面臨公路交通堵塞嚴重，將嚴重影響旅遊品質與滿意程度。因此，未來在遊客數量攀升的趨勢下，為分流花東縱谷境內遊客，應採多元運具之服務。交通改善之關鍵因素仍在重大交通建設執行、多元無縫轉乘觀念建立與區域間綠色運具改善。

因此下列二項交通改善計畫是未來花東縱谷國家風景區管理處需持續關心並推動：

(一)聯外運輸改善計畫

蘇花改計畫、北宜直鐵計畫、花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫、臺鐵南迴線改善計畫、台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫是推動花東縱谷聯外運輸改善的五大建設，其中蘇花改計畫、台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫與花東線鐵路瓶頸路

段雙軌化暨全線電氣化計畫將於民國 103 年至 106 年間具體影響花東觀光聯外運輸供給。而已經核定的北宜直鐵計畫、臺鐵南迴線改善計畫雖短期內尚未具體影響，但這些計畫仍具有潛在正面影響性；推廣東部自行車路網示範計畫為交通部中程施政計畫(102-105)之一，對於花東縱谷之無縫運輸亦有相當重要性。

(二)區域內多元運具轉乘

在民國 97 年「花東縱谷國家風景區遊客意向調查暨人次推估模式建立之研究」中針對花東縱谷國家風景區遊程因素分析遊客到訪區內系統的結果，當時區內遊憩系統劃分為三大主要遊憩系統，經由遊程因素結果得知，到訪花東縱谷國家風景區遊客，以參訪單一區域為主，其次為雙區域遊程者，而遊程跨三區域以上者較少。在到訪據點方面，平日遊客到訪比例最高的為瑞穗牧場(66.58%)，其次依序為光復糖廠(45.26%)及鯉魚潭(40.26%)，並以林榮休憩區及崙天遊憩區之到訪比例最低，各佔 0.26%。假日遊客到訪各據點比例部分，到訪比例最高的為鯉魚潭(48.33%)，其次為初鹿牧場(35.11%)及光復糖廠(24.04%)。若為連續假期，則遊客到訪各據點比例依序為鯉魚潭(44.82%)、初鹿牧場(43.86%)及瑞穗牧場(33.01%)，而以崙天遊憩區之到訪比例最低(0.24%)。因此在區域內多元運具轉乘改善之前多數遊客選擇參訪單一區域是受運具選擇與景點區位之影響。因此在完備旅遊最後一哩路的概念下，區域內多元運具轉乘的建置與改善是未來遊客能否將遊程跨區與提高平均停留天數的重要關鍵。

參考民國 99 年交通部運輸研究所提升東部鐵路複合旅客運輸服務計畫針對車站設施及轉乘服務進行檢核結果如下：

(一)轉乘資訊較為缺乏

除花蓮站與臺東站外，其餘車站普遍缺乏轉乘導引標示，另資訊看板方面，各車站普遍設有靜態資訊看板，但與轉乘設施有關的位置圖明顯設置不足，且各車站多數未設置場站平面配置圖或場站位置圖。轉乘運具之時刻表方面，僅有花蓮及臺東 2 個車站另外設有轉乘運具的時刻表，顯示各個車站對於主運具及轉乘運具之資訊無縫服務尚有改進空間。

(二) 旅遊服務中心尚未提供較多元之服務

花蓮、臺東火車站設有旅遊服務中心，其中花蓮火車站旅遊服務中心闢建於火車站右側，規模較為完整，現場提供旅遊資訊文宣摺頁、觀光資訊、食宿、活動及行程諮詢(國/英/日語)、景點導覽看板、青年旅遊卡申辦服務與電腦查詢系統，由觀光局委託旅行社辦理之臺灣觀光巴士接駁點則設置於旅遊服務中心外公車停靠站；然中心現況尚未提供套裝行程規劃、代訂等相關服務，且交通轉乘資訊提供內容則主要以現場協助查詢服務為主。

(三) 無障礙設施有明顯改善

經實地訪查顯示，各級車站之無障礙設施漸趨改善，多數場站均設有斜坡道，亦設有導引設施或無障礙廁所，池上火車站更設有電梯設備，惟該無障礙設施之規格與設置位置仍需改善。

當旅客抵達車站時，有限的轉乘資訊與服務將可能會造成遊客搭乘意願降低，進而不利推動縱谷遊程。因此，除須建構基礎轉乘設施資訊與服務，亦可在遊憩區內利用綠色運具，推廣適當的多元旅遊接駁系統，如區內公共運輸服務、自行車與電動機車，除可提升乘客搭乘意願，更能有效加強無縫接駁的整體效益。進而影響臺鐵發車意願，有利推動縱谷間區間車的正向循環。

花東地區之公共運輸多以車站為節點，延伸至花東縱谷與其他城際地區之運輸需求。公共運輸服務需能提供從城際運輸之主要鐵路車站(如花蓮火車站及臺東火車站)至花東縱谷便捷的聯外客運快速接駁服務，此類服務路線須具備高速、班次密集、中途停車站儘量減少等原則，並且直接抵達花東縱谷而不需轉乘，以節省遊客搭車時間。同時可結合周邊重要交通場站共同推廣與鎖定目標族群整合行銷，讓民眾了解花東縱谷便捷的聯外客運快速接駁服務。

為減少遊客選擇小客車當交通工具以提升花東縱谷綠色運輸效益，應降低遊客分別購買不同公共運輸票券所花費的時間與不便性，未來可結合交通部所推動的多卡通服務，另一方面亦應提供結合不同公共運具的轉乘套票，如臺鐵、花蓮客運、屏東客運、臺灣好行，以整合行銷及票價優惠方式吸引民眾搭乘，並能與觀光業者結合用餐及住宿等遊憩活動，使轉乘套票更具吸引力。

自行車與電動機車的使用讓遊客能以公共運輸與綠色運具慢遊於花東縱谷國家風景區內旅遊觀光，藉由加強鐵公路運輸之連結性，以提升整體交通連結運具之轉乘效率。

省道台 9 線、縣道 193 及縣道 197 為花東縱谷自行車騎士經常騎乘的公路路線，此外，由花東縱谷國家風景區管理處、花蓮及臺東縣政府、各地方鄉鎮公所等單位於花東縱谷建置多條自行車道路線，臺鐵也積極結合自行車運具，於壽豐、鳳林、光復、瑞穗、玉里、池上及關山等 7 處火車站開放自行車上下站服務，推動縱谷兩鐵旅遊之趨勢。

目前行政院於民國 103 年 10 月 1 日所核定之智慧電動車輛發展策略與行動方案，除積極推動電動大客車投入接駁營運，亦擴大本島自用電動機車示範運行範圍，預計未來將能更有效作為無縫轉乘的綠色運具。

重大聯外交通建設與多元無縫轉乘及綠色運具配合，將可使遊客減少因交通不便而降低旅遊意願之可能，創造單車、電動機車與無縫轉乘服務之慢活旅遊環境。

此外，本計畫參酌彰化縣二林、芳苑、大城及竹塘四個鄉鎮，為全國首創完整需求反應式運輸服務「DRTS 接駁公車路線」，因大眾運輸不夠普及，於民國 102 年度將啟動大眾運輸補強系統，增加 DRTS(Demand Responsive Transit System)接駁公車路線」提升偏鄉的行駛服務補強縣公車路線網絡之密度。

彰化縣「DRTS 接駁公車」採彈性路線行駛及事前預約制，民眾需於搭車前一天早上 8 點至下午 5 點撥打預約專線叫車，承攬之員林客運公司整合民眾搭乘時間、地點等資料規劃路線並計算票價（費率起跳里程為 1.5 公里 15 元，之後每 0.5 公里加收 5 元），再以電話通知預約民眾，經雙方確認後即完成預約，不但能配合民眾時間，更能就近在家門口、附近路口或指定地點乘車，不需特地前往車站或站牌候車，並歡迎以團體預約方式搭車，以月為單位，接受 10 人以上團體預約並予優惠；學生團體，以每月 22 天計，每週一至週五，往返票價打 75 折計算；上班通勤團體，以每月 25 天計，每週一至週六搭乘，往返票價打 75 折計算。

交通部公路總局為增進民行便利，於民國 105 年擴大推動需求反應式公共運輸（DRTS）專案計畫，目前已初步擇定公共運輸覆蓋率較低的 10 個縣優先推動，同時也鼓勵其他如有意願之縣市提案加入。

為發展彈性公共運輸，推動需求反應式公共運輸（DRTS）專案計畫，近來已成為交通部與公路總局在鼓勵大眾運輸上的一個施政重點，特別是交通部長陳建宇在立法院交通委員會的施政報告，也都一再提及 DRTS 的推動，希望可以因此增加公共運輸的可及性。

公路總局表示，為提昇偏（原）鄉地區民行服務，於民國 105 年已初步擇定公共運輸覆蓋率較低的 10 個縣優先推動 DRTS 專案計畫，包括宜蘭縣壯圍鄉、苗栗縣泰安鄉、新竹縣尖石鄉、彰化縣大城鄉、南投縣仁愛鄉、雲林縣、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、臺東縣延平鄉、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮等。

DRTS 為共享經濟之概念，未來應由公部門以輔導地方業者(如交通運輸、觀光產業等)方式，整合地區整體之觀光發展逐步落實之。

四、生態資源保育

生態資源保育涉及的層面相當廣泛，除合理的維護與保育手段，相關政策擬定、土地使用管理、專業人員的參與、研究及監測系統建立等工作，扮演重要的角色。綜整說明如下。

（一）基本維護

由公部門來加強特殊物種的保育工作，同時擬定相關計畫進行棲地復育以及保育的工作。

（二）建立生態監測制度

公部門應不定期實施勘查，以掌握生態組成與變化情形，提供適切的保育與管理方式。

（三）公部門專業人才培育

設置專業管轄機關，並建立生態調查、資源保育之專業人才培育制度，共同處理生態資源保育相關工作務。

(四)生態保育宣導

透過當地政府與學校、企業或公務人員之教育合作，促使生態保育觀念與休閒生活結合，使生態維護納入永續經營的理念。

五、品牌塑造

應以優質環境、人性化的服務與具在地性的紀念商品，讓到訪的遊客體驗當地獨特的旅遊風格。而在地性商品正可藉由花東縱谷形象 LOGO 逐步建立整體空間場域氛圍與消費的信賴感，建立自有的旅遊品牌與形象。

形象商圈就是將地方自然形成之傳統商圈結合當地人文、特產及景觀等特色，導入現代化企業經營理念，藉由商業基礎建設之改進，凝聚商圈合作意識，強化商圈競爭力，塑造具有形象特色的現代化商圈，強調生活上各種需求的滿足與消費者的便利性和舒適性，利用新穎的行銷包裝與手法，加深消費者對此商圈之印象。以下將以環境面、品牌面與銷售面三方面探討。

(一)環境面

花東縱谷的自然生態景觀具獨特風格，藉由縱谷形象 LOGO，有效利用花東縱谷周邊資源與空間環境，帶動整體觀光發展，以強化遊憩設施品質，藉以形塑花東縱谷度假旅遊品牌與建立實際體驗之信賴感。

1. 建立便捷旅遊環境

除重大交通建設亟待完工外，未來應建構友善無障礙觀光環境，跨域整合火車站周邊用地，配合鐵公路運輸、臺灣好行、建置自行車租賃服務系統，除提供相關解說資訊、摺頁等觀光訊息外，利用網路資訊平台科技整合，包括電子觀光護照服務、區域跨業協力服務，建置完善的花東縱谷旅遊行銷，發展智慧觀光服務，營造低碳便利之旅遊環境。

2. 建置觀光投資招商平台

私部門的協力合作將有利於縱谷發展整體推動。藉由盤點觀光需求，營造優質觀光投資環境，引入具有投資意願之廠商，推

動花東縱谷國家風景區內招商營運，建置投資招商平台，引入民間資源，強化國家風景區觀光發展。

3. 打造觀光微亮景點

花東縱谷內包含眾多特色景點，除推動風景區內各景點規劃、建置完善自行車道系統及導覽系統，應營造特色微亮景點，提升觀光景點平均質量，穩定吸引客源來訪。

(二) 宣傳面

1. 強化國內外旅遊行銷推廣

外國遊客對於擁有恬靜山林之花東縱谷極具好感。應持續配合縣政府與觀光局相關政策推動，積極行銷花東縱谷之形象與活動，藉以提升觀光旅遊景點、伴手禮及特色美食小吃等知名度。未來除結合節慶、套裝旅遊行程及相關活動辦理整合行銷，期能將「珍珠亮點人人都有、人人皆可創造」行銷概念套入，將花東縱谷廊道打造為旅憩最佳度假聖地。

2. 多元旅遊選擇

以管理處作為花東二縣競合關係之接著劑，除整合既有中央與地方資源籌辦具觀光主題之在地活動，應依地區特色與目標客群，推動差異性之微亮點旅遊，如鄉村及生態旅遊、水域遊憩觀光、宗教觀光、登山賞景、產業觀光體驗等，並結合旅行社及觀光產業規劃主題旅遊商品，佐以各式宣傳通路，提供多元選擇，增加旅遊豐富性及提升遊客重遊意願。

(三) 銷售面

遊客通常在旅遊結束後藉由紀念品，喚起旅遊回憶或作為分享經驗之媒介，而紀念品採購更是在旅途過程饒富趣味的過程。購物活動往往對於繁榮旅遊市場、增加旅遊總收入與促進當地之觀光發展有著重要意義。商品的多樣性、品質、是否具在地特色與通路影響著遊客購買決策和購物滿意度。藉由花東縱谷形象 LOGO，進而結合紀念品的開發與設計，製造出品質良好的商品，除可增加觀光收入；亦能透過遊客的口碑回饋，建構花東縱谷的觀光品牌形象。

7.2 產業行銷推廣模式

一、觀光行銷規劃

花東縱谷品牌形象應透過創意行銷手法，建立區域之限定性、獨特性或差異性的品牌。並提供良好遊憩環境設施，吸引遊客前來。

交通運輸是花東縱谷的根本問題，未來行銷應著重在透過強化宣傳在地觀光，以分流遊客；並以活動或與店家之促銷合作，增加地方上遊客參與量；以及達成推廣遊客深度旅遊之目標。

(一)行銷策略

觀光服務業者可藉由創造利潤回溯於消費者最初的需求，激發創新與永續經營的精神。如創造難以忘懷的古早商品、令人深刻的貼心服務，藉由滿足顧客的需求來贏得環境與遊憩品質的聲譽。以方便與適當的資訊管道讓遊客清楚得知，花東縱谷是在永續的發展概念下建立自有的觀光品牌，兼顧優質的環境、貼心的服務與便捷安全的交通。

再者，藉由公開媒體宣傳、報章雜誌行銷、網路訊息散佈促銷來達成宣傳目標。譬如因廣告拍攝而聲名大噪的池上伯朗大道與金城武樹，透過營造回歸田野的自然氛圍，創造超乎預期的觀光效益與熱潮。期許完整的展現縱谷自在樂活之意象外，亦可牽引非花東地區之遊客來訪，進而增加國際觀光客前往旅遊。

因此，應針對觀光發展重點，提出符合各旅遊族群之遊程，包括銀髮族、親子旅遊、針對高端客群的精品旅遊、運動休閒族群等。在國際遊客偏好上，依據官方、旅行產業、學術等各方面對於臺灣主要國際遊客客群的偏好分析，應針對生態旅遊、賞鳥活動、茶葉、休閒農業、山水、生態及多元異質文化、臺灣農產品、糕餅類、美食、茶點、手工藝品、特色民宿、珠寶玉器、服飾配件。

(二)行銷計畫

活動舉辦與宣傳為吸引旅客之目光的有效方法之一。

1. 活動行銷

(1) 年度大型主題活動行銷

選擇固定主題舉辦年度大型主題活動，進行強勢行銷，以年度活動打響國際知名度，如縱谷田野幸福婚禮、春節期間油菜花海、旅行花東縱谷、花東縱谷花火嘉年華、國際定向運動挑戰賽、國際越野運動競賽、秀姑巒溪國際泛舟比賽、花東縱谷國際單車賽等大型活動，以吸引國際觀光客來訪。

(2) 節令性主題活動

依不同節令與文化節慶主題進行協助主題活動之舉辦，塑造地區每年固定之節令性活動。

A. 四季大型活動

春：縱谷迎春納福、花東縱谷花海季

夏：花東縱谷單車逍遙遊、星光螢火季、鯉潭水舞愛戀婚禮季

秋：花東縱谷花火嘉年華、花東縱谷米香文化季、縱谷趴趴走活動

冬：鐵道文化季、跨年系列活動

B. 原民文化祭：包含阿美族、布農各祭典等原住民文化活動。

C. 馬太鞍生態季：利用暑假時期針對花東縱谷地區之溪流、山林、鳥類、昆蟲等進行大型複合性之生態教育解說活動。

D. 產業文化節：依區內各大宗產業之生產季節進行產業文化節，除推廣產品外，並可藉此活動達到教育之目的。如配合陶、花卉、香菇、茶等生產時節進行產業博覽會、教育體驗營、藝術展等活動。

E. 花東縱谷四季饗宴：配合四季氣候變化、自然景觀變化及時令物產，如中秋豐米饗宴、端午水上乘風等，進行包含文化、美食、自然景觀、藝術之主題活動。

(3) 經常性活動行銷

以節慶、文化、自然研習、學術研討等各種主題活動刺激潛在之旅遊市場，進而推展文化、生態、產業等觀光型態，並配合活動建構地方產業形象、地方性之自然及人文特色。經常性(非假日)活動可包含工藝教學展(陶藝、木藝、花藝)、藝術展(音樂會、攝影展)、生態教育解說(解說志工培訓、主題研習與解說教育、生態遊學)、產業活動(農特產聯合特賣會)等。

(4) 夜間活動

為增加遊客停留時間，除日間活動豐富、選擇性多樣化外，夜間活動更是吸引遊客住宿之主因。應發展有別於西部地區五光十色的夜間娛樂生活，符合地方自然或人文特色之夜間活動為主。

- A. 主題性活動：透過與區內業者、社區組織、文化教育團體、原住民團體結合發展各類型夜間活動，如原住民夜間歌舞活動、原住民耆老訴說傳說中的故事或祭典儀式由來、星象教育解說、賞夜螢，另在安全性考量周全之情況下，亦可發展遊客參與原住民夜間狩獵、夜間遊湖、夜間生態觀察等各樣活動。
- B. 經常性夜間活動：透過與區內業者、社區組織、文化教育團體、以及在室內可進行之文化、教育活動，夜間生態觀察等活動。

2. 媒體行銷

企業促銷手段中最受普遍重視和應用最廣的形式就是媒體行銷，藉由媒體散布出的訊息說服社會大眾產生購買與費行為，直接或間接地促進產品和服務的銷售。因此，未來亦可透過媒體行銷計畫宣傳，除誘使遊客發現花東旅遊的眾多亮點，並收集市場資訊及遊客反應，做為了解市場情況、修正行銷策略與旅遊產品形象之範本。

例如在戲劇節目與電影之拍攝活動，可娓娓道出花東縱谷國家風景區的美與旅遊品質，除可委託專業生態或人文攝影師拍攝各主題專輯，更能利用故事行銷方式、旅遊達人部落客、社群網站的網路快速散播特性（如 Facebook、Twitter、Line、微博等）使地區觀光訊息得以快速傳遞。

(三) 遊程規劃

- 1. 呼應「建構低碳旅遊基地」的發展目標，遊程規劃依循「結合大眾運輸」、「落實在地消費」的原則，路線的安排盡可能以大眾運輸系統作為起、終點，提高發展的可行性。
- 2. 建立長期之行銷管道，透過各種軟、硬體，提供最完善之區內旅遊風貌。
- 3. 考慮遊程市場定位，針對各客層之需求，作真正有效之市場供需機能調節，如銀髮族旅遊、無障礙遊程、穆斯林友善觀光環境等。

4. 評估旅遊市場之需求，重複審視供給與參與情形，隨時檢討現有遊程與旅遊意願，定時更新最適合發展之遊程計畫。
5. 提供多樣化遊憩組合，依不同旅遊市場提供不同遊程、日數及機能之安排，以滿足市場需求。
6. 依不同自然與人文特色資源分析結果，規劃出具特色之主題遊程設計，如不同季節、不同族群等，以順利推展特色觀光遊憩。

二、異業結盟系統

為行銷花東地區觀光旅遊活動，並期能結合自行車節系列活動及經典遊程，將花東地區地方產業進行全面整體性之行銷推廣。「異業聯盟」即是為了讓顧客省錢，讓顧客感到物超所值，得到更多的尊榮服務和待遇。異業結盟的成功機會需整合交通、景點、鄰近商家及住宿等要點，以建置一個完善的旅遊行程，吸引遊客前往。

以「異業結盟」方式，讓經營不同行業的企業(如交通、景點、商家及住宿)，為求達到策略性的雙贏或多贏的目標，透過雙方互補性資源的交換，進行合作關係。異業結盟的業者可包括旅行社、飯店、民宿、溫泉、名產、泛舟、茶園、牧場、交通運輸等，規劃以不同的組合型態，降低消費者旅遊費用，以吸引並提升遊客到花東縱谷地區旅遊意願。

三、整合綠色遊程資訊

包含「綠色旅遊獎勵系統」與「遊程資訊整合系統」二面向。「綠色旅遊」是未來的趨勢，也是一種對環境衝擊最小的旅遊型態，旅遊業者建立良好的措施與獎勵系統，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。

「遊程資訊規劃系統」，可利用 APP 程式規劃，鼓勵花東縱谷間之相關觀光業者參與。APP 程式內容可介紹觀光資訊資料庫元素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，甚至與 google map 結合。讓旅客將花東縱谷地區之資訊隨身帶著走，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

(一)綠色旅遊獎勵系統

1. 綠色旅遊

「綠色旅遊」是人類對旅遊活動的反思，是指包括旅遊者、飯店旅館、景點旅遊地管理者、旅行社業者和領隊導遊在內的旅遊參與者，在整個旅遊過程中的各個環節中，都秉持尊重自然人文、保護環境，進行綠色消費，從而達到社會公平、經濟發展和生態環境永續的境界，是目前世界可持續發展與旅遊結合的最新趨勢，與往後正確之發展方向。

我國政府單位的綠色旅遊，期使旅行臺灣更自由、更環保，達到平民化、平價化及友善服務的目標。例如環保署為鼓勵民眾住旅館時自備盥洗用品，力行綠色生活。環保署宣導民眾住宿旅館時落實環保，獲各地方旅館及民宿業者響應。其內涵主要是鼓勵旅館業者響應消費者珍惜資源，不使用一次性即丟的盥洗用品、續住不更換床單、毛巾等。

另依據交通部觀光局之相關統計資料，顯見自然景觀資源的重要性，而自然景觀之「觀賞」行為，是一種較不耗能的活動，但為了到達旅遊地點，交通便成為重要的活動，故綠色旅遊之交通規劃可能是必須優先重視的問題。

2. 綠色旅遊獎勵系統

「綠色旅遊」是未來的趨勢。「綠色旅遊」是一種對環境衝擊最小的旅遊型態，旅遊業者在其中建立良好的設施和措施，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。旅客除了享受生態，也可在環境中體驗人文之旅。

綠色旅遊可以透過3個項目推廣，首先是大眾運輸工具的建立及整合，例如臺北的悠遊卡可以運用在捷運、公車、火車等，讓遊客以便捷而低碳的方式旅行。再者，設置在地導覽系統，如安排在地解說員、設置APP或QR碼，讓旅遊資訊無紙化且快速流通給遊客，有效達到低碳節能的精神。最後，整合社區旅遊的概念，將同一地區的展覽館、商家甚至是巷弄文化，都規劃進旅遊路線，活絡地方經濟。

旅遊中也融入公益活動，如將旅客消費的一部分金額作為植樹基金，便達到「碳補償」，在旅遊的同時回饋自然與社會。藉由業者呼籲旅客自行攜帶盥洗用品、餐具、毛巾，減少使用旅館提供的一次用產品，降低業者於消耗品的花費，即可將其省下之費用回饋於旅客之旅遊經費。前述活動可實質支持綠色旅遊，將環境永續概念推行至更多層面。

綠色旅遊需要旅遊相關業者以環保意識來規劃或調整生產結構，如善用資訊電子科技、低碳交通方式、服務在地化、設施環保化、活動公益化等。而旅客則要以自我意識來選擇低碳節能的遊玩法，如此才能真正體現綠色旅遊的精神。

(二) 遊程資訊整合系統

智慧型手機市場快速成長，APP 程式之開發，成了各縣市在辦理各項行銷、推廣之工作項目之一；藉由智慧型手機 APP 程式的設計，讓民眾下載了解或使用欲辦理之行銷、推廣內容。如此，可讓旅客到花東縱谷間旅遊，只需一指神功，就能知道各鄉鎮間的旅遊訊息。

因此，花東縱谷間觀光遊程規劃系統，可利用 APP 程式規劃，鼓勵花東縱谷間之相關觀光業者參與。APP 程式內容；介紹觀光資訊資料庫元素(景點、活動、餐飲、住宿)，整合行程前所需各項公共運輸資訊(臺鐵、公路客運之路線及交通班表靜態資訊)，甚至與 google map 結合。讓旅客將花東縱谷地區之資訊隨身帶著走，除了達到旅行無紙化外，同時亦促成綠色旅遊效益。

7.3 合作及協商平台機制

為有效吸引遊客並提升旅遊品質，應將觀光旅遊視為同一體系，使得公私部門、非營利部門皆可做為相互支持之助力，藉由達成一良性循環，使整體觀光發展得以永續。

一、政府機關之合作機制

區域發展情勢往往會因國土規劃體系不足而深受影響，若藉由公部門橫向整合涉及其他土地管理機關之空間規劃與計畫推動，將

可有效銳減因部門政策差異所造成之緊張關係，並在後續藉由花蓮縣政府與臺東縣政府之支持與整合合作，強化區域觀光政策並使資源有效利用，最後達到有效的區域治理並促進觀光發展。

花東縱谷國家風景區幅員廣大，面臨與其他部門管轄範圍重疊或設備權屬之爭議，因主管機關看法與切入面相異，為有效達成各機關與縱管處之共識，應先以尊重雙方立場為前提，藉由持續整合協調與溝通歸納以確立共同的目標。

觀光整體計畫之土地使用計畫除依照全國區域計畫對敏感地區圖資套疊與建議發展為對策外，仍應主動邀集各目的事業主管機關針對觀光發展願景與空間發展計畫形成共識，以保護國家風景區之觀光環境與提供遊客適宜與優質的遊憩服務。

故其溝通平台應建立在既有制度下，並在實際執行階段視相關協助需求，邀請相關單位(指「相關經驗者或專業決策人員」)就個案所造成之差異進行協商會議並嘗試有效解決，或者經考量建議中止該案進行。

二、強化民間參與機會

私部門的積極與主動投入政府公共建設，可使管理處在基礎公共建設上更有效率並同時肩負觀光發展的責任，藉由雙方共同參與使整體風景區活化，促使打造出具高品質、友善的觀光環境。

此外，除了私部門的參與外，其他相關於觀光遊憩之商家若能投入配合公共建設，以同時創造出兼具創意與特色的服務設施，以滿足遊客之期待。

(一)促進私部門開發觀光服務

1. 利用私部門活化既有土地與設施

在民間支持下發展之公共建設，具有人力、財力之彈性優勢，可充分發揮客製化與差異化特點；惟缺點恐因報酬率較低較難吸引私部門投資且社福意義較低。

因此，公私部門合作應以平等互惠、共同參與及責任分擔等方式，促進公私部門推動整體環境發展方針，期公共設施與服務藉此發揮最大效用。

2. 開發引導

民間投資計畫可藉由觀光單位評估後，通過土地適宜性分析與完成國家風景區使用功能分區之劃設後，由觀光單位引導民間參與地區之觀光服務，完善該遊憩區之遊憩機會與服務。

此外，為兼顧區域環境之品質與民間開發案件之意見需求，應明確界定空間發展面向，做為後續觀光單位針對民間開發案件與區域計畫對於土地變更案件同意與否之參考依據。

3. 私部門組織協力機制

地方特色得以持續發展經營及推陳出新的主力來自於具自發性地方發展組織，藉由結合地方人力組成民間自主性力量，除能凝聚地方力量與長期維持社團組織具有積極效益外，更得以昇華生活質量、推動發展地方產業並永續創造地方利潤。

在花東縱谷國家風景區內之民間組織包括各產業發展協會、社區發展協會及以導覽解說為目的組織之協會（如文化協會、導覽解說協會…）、營利單位組成之組織（如觀光協會、民宿觀光協會、旅館商業同業公會…）等，共同協助地方發展觀光或維護地方生態與文化，並有效運用其專業與資源。管理處除可倚重私部門之協助創造雙贏效果，更可協助發展服務設施委託經營、活動合作、產業解說、生態解說、文化導覽、共同行銷等，提升縱谷區域整體效益。

4. 私部門開發與回饋機制

公私部門合作下，將可共同創造優質的觀光環境、回饋受益者，同時並共同朝向公共設施之永續發展努力。除可鼓勵私部門肩負維護環境責任外，對周邊公共設施進行維護認養、針對公共設施周邊環境與不當行為之糾舉，亦可基於回饋方式，繳付權利金或回饋金，共同為觀光建設與行銷上盡一份心力。

此外，如社區發展協會、當地居民或義工、非營利組織，皆可成為公私部門合作之平台，共同協助清潔維護及不當行為之糾舉。對於自願加入之義工或團體發予榮譽義工徽章或錦旗，以鼓勵民眾加入，並培養民眾發自內心對在地環境的愛好。

(二)促進民間參與建設計畫

1. 促進民間參與評估原則

(1)基地本身條件、市場供需與其設施營運特性

除了市場供需為外在條件外，內在條件包含了基地是否位於旅遊區帶內、交通條件及範圍是否夠大足以由內部創造商業需求。在營運特性上，設定條件是否能符合民間機構對投資經營該標的之評估標準，如高營運利潤、低投入成本、資金回收快、可融資比高、低投資風險等條件都是評估是否適宜推動促參案的第一考量要素。

(2)公部門之開發政策需求預符合興辦目的與市場需求

辦理促參是為了帶動地方產業發展，評估是否推動案件時應回歸於是否符合政策方向及是否與市場需求層面，此項目亦為評估是否推動的重要準則之一。

(3)公私部門皆能接受的合理招商條件

於招商條件設定時不宜限制太多或標準太高，如投資門檻設定、權利金收取多寡的合理性，具技術研發性質部分由政府部門投資，而具商業價值部分委由民間經營等條件，為達到招商之目的條件設定。公部門在辦理促進民間參與公共建設時，一定要回歸個案特性，如果辦理促參是為了帶動地方產業發展，就應在權利金、稅收、開發時程、擴大影響面及其他回饋措施等設定較優惠的條件，以符合興辦的目的，切勿以政府收入為訂定招商的準則。

2. 促進民間參與公共建設發展區位評估指標

(1)基地開發適宜性指標

A. 基地之開發法令層面限制

觀光遊憩資源發展所對應之法令體系，主要包括土地資源發展規範體系（都市計畫、非都市土地開發審議規範、水土保持、環境影響）、目的事業開發體系（旅館、民宿、溫泉資源）及其他與營運投資模式相關法令體系，均影響區內未來觀光遊憩資源開發可行與難易。

B. 與政策、上位及相關計畫之競合關係

政策面，須配合經建會東部永續發展綱要計畫、交通部觀光局重要觀光景點建設中程計畫與跨部會之千里自行車道、萬里步道實施計畫等。相關計畫面則應考量所選區段周邊相關計畫競合關係。

C. 是否有政策配套或公部門資源挹注

是否符合有相關配套或重點發展項目，得享相關優惠或補助，或放寬開發條件的彈性，都是投資人評估投資之指標。

(2) 觀光消費可及性指標

A. 旅遊服務資源是否周延

周邊地區的觀光旅遊服務機能，包含相關旅遊資訊取得之難易度、食宿、交通及鄰近的遊憩資源的豐富性，甚至包含食衣住行等生活機能服務水準等。

B. 基地之旅運交通可及性

因旅遊成本考量，在區位上應將前往目的地的交通便利性，納為消費者選擇的重要考量指標。目前東部地區主要交通運輸系統包括空運、鐵路與公路，尤其民航機場僅有花蓮機場與台東機場 2 個據點，為吸引西部旅客進入的重要門戶，故評估指標應考量與主要交通門戶之近便性，以鄰近多重交通工具系統節點為優先。

C. 可串聯旅遊脈系行程主軸及消費通路之結合

應考量遊憩景點近便性，是否容易加入現有觀光行程，或既有之旅遊套裝（國旅套裝行程、與飯店結合套票）、應結合相關消費通路，拓展主要客群（如樂活養生、觀光醫療、保健旅遊、分時度假等多種不同型態之客群）。

(3) 未來市場前瞻性指標

A. 具備可與地方特色產業異業合作條件

是否可結合東部特有的特色農業如田園景觀、有機無毒農業之鄉村旅遊或休閒農業、及其他地方特色產業之異業結合，創造互惠效益，是現今市場慣常導用的行銷作法。

B. 符合觀光市場發展趨勢

因環保概念普及，應朝向近年國際發展風潮配合本案區域特色以生態或永續觀光、運動健身的休閒度假、體驗式居遊或慢遊等，或與環境地理特殊連結性較強的鄉村旅遊、人文藝術旅遊及單車旅遊，以朝季節性主題活動等發展。

C. 觀光遊憩資源特色及潛力

基地本身可運用花東地區的自然景點或文化創意資源，及其餘「特色與意象維護」、「環境永續綠色資源」，以及「地

方文化與人力資源」等方面之發展現況與未來潛力，足以左右該促參案未來之市場發展。

三、原保地合作效益

花東縱谷國家風景區除有多元的豐富景觀，也包含深度的原民文化。近年來之觀光發展，已邀請遊客走入原住民生活圈中，期藉由觀光發展所形成觀光客的流動與參訪，擴展與宣傳地方的在地文化。但多元化觀光客生活形態與活動行為，除了改變在地傳統文化與本質特色外，亦會影響相關土地開發、道路與公共設施建置等，因此對當地自然環境和社會環境，必然帶來一定規模的衝擊與影響。故應慎重考量發展方向與尺度，避免過度發展而喪失原有特質，以降低在原住民保留地或原住民地區之環境與文化的衝擊。

針對欲開發使用之原住民保留地或原住民地區土地，應依照相關法令申請辦理，及召開村里民大會或公開說明等，使之獲地方領袖意見及當地居民瞭解後續建設之內涵與設計。若面臨抵觸文化習俗或相關設計有不當之處，則須重新修正與發包，以尊重原住民地區之傳統文化。

7.4 小結

花東縱谷在觀光整體發展計畫下，可進行旅行社的整合、週遊券的設計、產業活動舉辦、地方特色體驗等異業結盟之方式。在 21 世紀全球化浪潮襲捲全世界，創新和創意成為主流，更隨著新體驗經濟時代的來臨，兼具文化及創意的產業成為各國重視極具潛力的發展核心。

因此，花東縱谷應藉由目前票選出來之百大珍珠及珍珠探索遊程定位之架構下，以傳統產業特色、休閒遊憩、文化觀光等脈絡，納入創新與創意之構思，並以「異業聯盟」方式為地方產業注入新血，建立花東縱谷之地方文化獨特性及創造地方特色產業經濟價值，讓顧客感到物超所值，得到更多的尊榮服務和待遇。

綠色旅遊的概念導入各項活動中，如交通(步行、自行車、大眾運輸工具等)、住宿(綠色住宿)、飲食(當地食材)、購物(當地產品)，

以及提倡 3R 的概念，減量化(Reduce)、回收(Recycle)、重複使用(Resue)，減少物質、能源的消耗及有害物質的排放。

因此本計畫針對花東縱谷綠色旅遊執行方式訂定短、中、長期之目標如下：

(一)短期

1. 提倡旅客自行攜帶盥洗用品、餐具、毛巾，減少使用旅館提供的一次用產品。
2. 推廣使用大眾運輸交通工具，如火車、客運、自行車等，讓遊客以便捷而低碳的方式旅行。
3. 設置在地導覽系統，如在地解說員、設置 APP 或 QR 碼，讓旅遊資訊無紙化且快速流通給遊客，有效達到低碳節能的精神。以整合地方旅遊概念，將花東縱谷之重要景點、商家、住宿及交通運輸等服務產業，規劃進旅遊路線，活絡地方經濟。

(二)中期

花東縱谷國家風景區位處於臺灣寶島之東，因中央山脈和海岸山脈的環繞，孕育出後山沃土的精彩人文、地形地質和自然生態，豐富的觀光資源是遊客拋開緊湊步伐、親近山水的首選旅程。

花東縱谷間，有許多特色或獨特性的之景點、商家、住宿等，等待更多國內外旅客發掘。為服務暢遊於花東縱谷間的旅客，應以環保有機與當季在地食材為原則，降低土地污染及減少運輸的耗費。因此，應優先以在地食材、建材、員工等在地特色概念為要，伴手禮品亦應以購買旅遊當地農特產及工藝紀念品，除增加當地業者收益，亦可減少運輸耗能。

(三)長期

遵循環保節能的概念，建置並整合花東縱谷間之食、衣、住、行、育、樂、購等層面的連結，促使國內外旅客走入花東縱谷之山海城鄉、社區聚落、農場森林、田野濕地去關心環境生態及人文風情。

第八章 實質操作方案說明

8.1 遴選原則

本計畫期將花東縱谷觀光發展透過交通無縫接軌方式，將特色景點進行串聯，提升觀光旅遊環境與服務品質，打造提供特殊體驗活動與環境特色的行程，帶給遊客特別的旅遊經驗，形塑花東縱谷具特色性、主題性與特殊性之旅行意象。

此外，花東縱谷國家風景區範圍內及鄰近之都市計畫有：特定區計畫 1 處，即「東華大學城特定區計畫」；風景特定區 2 處，即「鯉魚潭風景特定區、紅葉溫泉風景特定區」；市鎮計畫 3 處，即「鳳林鎮、玉里鎮、關山鎮」、鄉街計畫 6 處，即「壽豐鄉、光復鄉、瑞穗鄉、富里鄉、池上鄉、鹿野鄉」。前述除 2 處風景特定區屬於管理處管轄之，其他 10 處均不在本計畫範圍中，詳圖 8.1-1。

花東縱谷包括 15 個鄉鎮和 24 處火車站(本計畫將「臺東火車站」納入規劃，以利花東縱谷之整體公共運輸規劃發展)，其各火車站與鄉鎮關係，詳表 8.1-1，管理處所管轄之範圍，僅秀林鄉、萬榮鄉、卓溪鄉、海端鄉、延平鄉之 5 個鄉，目前無火車站服務。

表 8.1-1 花東縱谷地區各鄉鎮及火車站一覽表

鄉鎮	車站	鄉鎮	車站
秀林鄉	—	玉里鎮	三民
壽豐鄉	志學	富里鄉	玉里
	平和		東里
	壽豐		東竹
	豐田		富里
鳳林鎮	南平	池上鄉	池上
	鳳林	關山鎮	海端
	萬榮		關山
萬榮鄉	—	海端鄉	—
光復鄉	光復	鹿野鄉	瑞和
	大富		瑞源
瑞穗鄉	富源		鹿野
	瑞穗	延平鄉	—
卓溪鄉	—	卑南鄉	山里
		臺東市	臺東

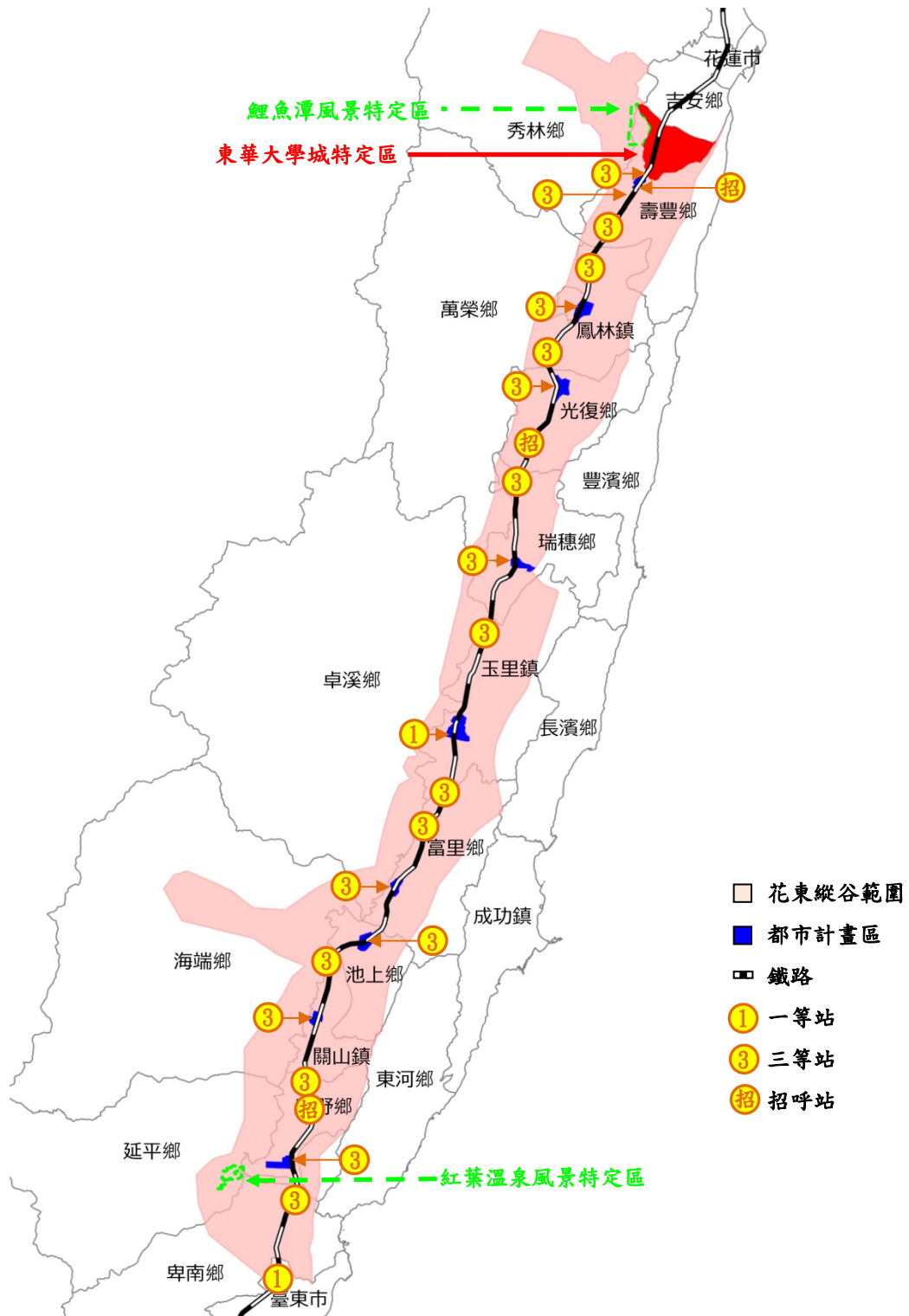
資料來源：本計畫整理

本計畫初步以花東縱谷之 24 處火車站為圓心；設定半徑 1 公里範圍，探究各火車站與週邊環境及土地關係，詳附件四。

花東縱谷與都市計畫、鐵路關係(詳圖 8.1-1)，由圖中可見鐵路在花東縱谷扮演極為重要的角色。有 12 處火車站未位於都市計畫土地者，其火車站只屬於三等站或招呼站，但仍擁有基本的生活服務設施。在近年慢活、慢遊的提倡與規劃下，其地方特色的環境、味道，也靜待旅客細細品味與賞玩。對於 12 處火車站位處於都市計畫範圍內，在半徑 1 公里區域中，大多涵蓋其所屬都市計畫範圍(詳附件五)，除具基本生活服務水準外，亦強化了與週邊遊憩景點串聯之優勢。

本計畫因應近年來旅遊市場偏好與遊憩體驗活動盛行，遴選小區域實質操作方案之選擇條件(詳圖 8.1-2)，以規劃可透過綠色運輸無縫接軌形式，強調深度探索在地社區，採慢活樂遊及導覽解說等旅行方式，體驗在地的自然生態、人文風情、美食及特產等，期在旅遊中以不同的類型、運具及主題等形式，品味不同的地方風情。並期待藉由火車站出口環境意象、都市計畫土地分區關係，及地方環境景點之串聯，建立未來花東縱谷之整體觀光發展特色。

依據上述遴選原則提出 3 處示範區域進行說明；2 處擇以國際觀光景點之環境規劃與經營管理等內容，說明其遊憩資源與現況發展，進而研擬整體觀光計畫、實質開發之規劃等，以達到永續經營目標，及落實觀光推動計畫；1 處則以跨域整合之概念，探討花東縱谷範圍內之火車站可利用空間，進一步提出未來可發展利用之觀光行為模式。規劃由整體區域意象整合相關觀光資源與旅遊網路，並透過鐵公路骨幹作為區域間串聯，實質落實本計畫綠色運輸無縫接軌之構想。



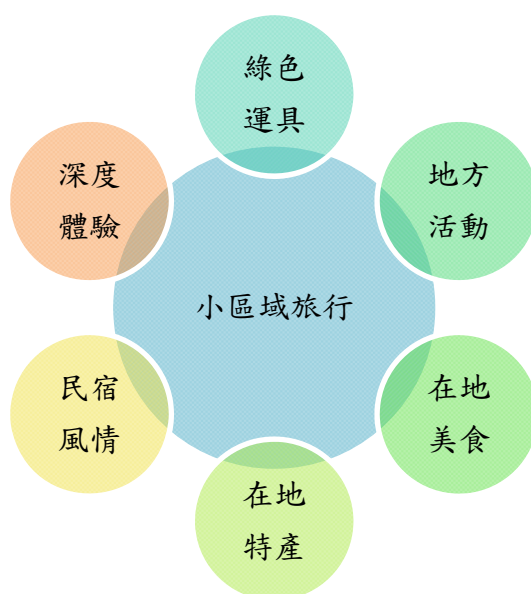


圖 8.1-2 小區域實質方案遴選條件說明圖

資料來源：本計畫繪製

8.2 示範說明

一、國際觀光景點：鯉魚潭風景特定區

花東縱谷內隸屬花蓮縣的鯉魚潭是由木瓜溪受到因山崩而形成的沖積扇阻擋，逐漸蓄水成為襲奪湖、堰塞湖，終年湧水、清澈不乾枯，為一活水湖。週邊遊憩資源豐富，很早就發展成一處知名的風景名勝，鯉魚潭總面積約 104 公頃，南北最長處約 1.6 公里，東西最寬處約 930 公尺，水深約有 15 公尺，舊稱「大陂」，阿美族人稱它為「巴鬧」，而後因是倚靠鯉魚山的潭水，故稱為鯉魚潭。

(一)遊憩資源

鯉魚潭風景特定區位於縱谷北區，壽豐鄉池南村鯉魚山腳下，為鯉魚山、木瓜山與銅門山包圍之內陸湖泊，屬北回歸線以北的副熱帶氣候影響，四季氣候分明，動植物繁衍與生長旺盛，與水潭環境呈現生物多樣性之生態。

潭北設有遊客中心，遊客可由此取得最詳細的各項旅遊資訊；潭西的水岸休憩區裡設有各項親水活動與休憩設施，適合全家老少

小歇賞景；長約 5 公里的環潭自行車專用道，讓鐵馬騎士們以車代步，享受怡人的湖光山色；標高 601 公尺的鯉魚山上更有數條森林步道，是享受森林浴、賞鳥賞花賞景的最佳健行路線，充分感受綠意與波光的優閒自在。

表 8.2-1 鯉魚潭風景特定區遊憩資源

項目	內容
地理環境	位於壽豐鄉池南村鯉魚山腳下，距花蓮市僅 18 公里，總面積約 104 公頃，南北最長處約 1.6 公里，東西最寬處約 930 公尺，水深約有 15 公尺，舊稱「大陂」，阿美族人稱它為「巴關」。
水文	木瓜溪擁有 2 支的支流荖溪與白鮑溪，但因河流襲奪改道，捨棄原本流入木瓜溪的河道，改由壽豐地區流入花蓮溪；而原來的河道在銅門文蘭地區受到因山崩而形成的沖積扇阻擋，逐漸蓄水成為襲奪湖、堰塞湖，亦為現今的鯉魚潭。
周邊景點	慕谷慕魚生態廊道、多元化漁業園區、池南森林遊樂區、池南樹屋、白鮑溪生態工法教室、荖溪溯溪、壽豐鄉原住民文物館。
鄰近設施	1. 步道：鯉魚潭周邊森林步道、環潭步道。依循鯉魚山縱向為健身步道、賞鳥步道、登山步道；橫向有自然步道、野餐觀景步道、野趣步道、遠眺步道及稜線產業道路，縱橫可自行交錯搭配。 2. 自行車道：鯉魚潭環潭自行車道、白鮑溪生態自行車道。 3. 水上設施：遊艇、獨木舟、風浪板、踩船。 4. 鯉魚潭露營區。 5. 鯉魚潭遊客服務中心。
適合旅遊月份	全年皆可體驗賞鳥、輕舟悠遊及單車環潭等活動 4~5 月：螢火蟲季(5 月：國際鐵人三項精英賽) 7~8 月：太平洋燈會(鯉魚潭燈區-紅面鴨炫彩水舞)、阿美族豐年祭
遊憩活動	賞鳥、賞螢及水域環境等生態觀察活動、輕舟悠遊及單車環潭等活動。

資料來源：本計畫整理

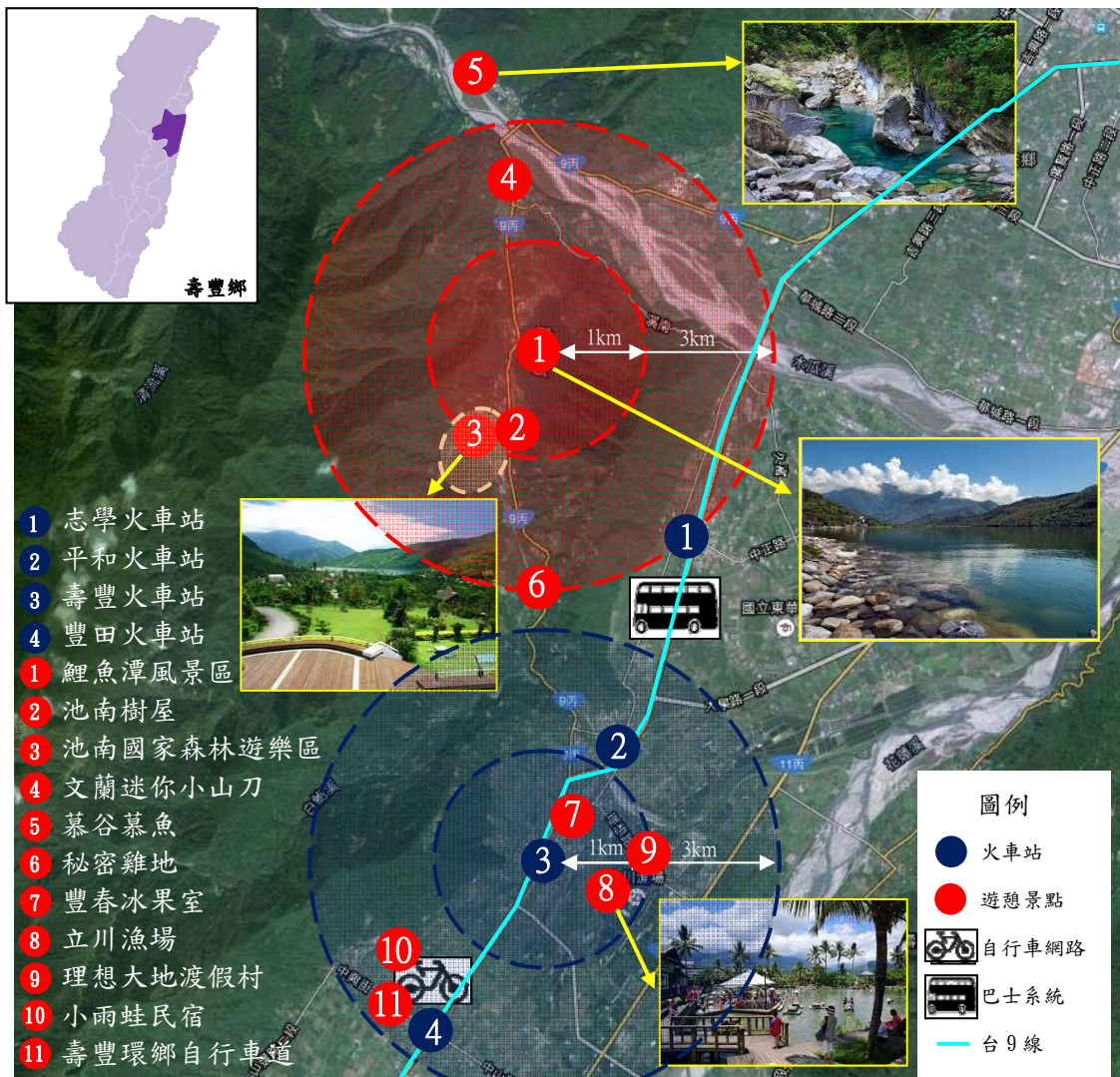


圖 8.2-1 鯉魚潭風景特定區觀光遊憩區說明圖

資料來源：本計畫繪製

(二)發展定位

以「生態旅遊」、「深度旅遊」與「運動觀光」為主要發展方向。結合生態、慢遊與水域活動之區域優勢，期待旅客體會微小而確切的幸福，並加入生態博物館之概念，保存在地阿美族傳統部落社會、文化風情與自然生態等文化故事資源，在步行自助與自行車旅行等多重旅行方式，體驗當地特有風情。

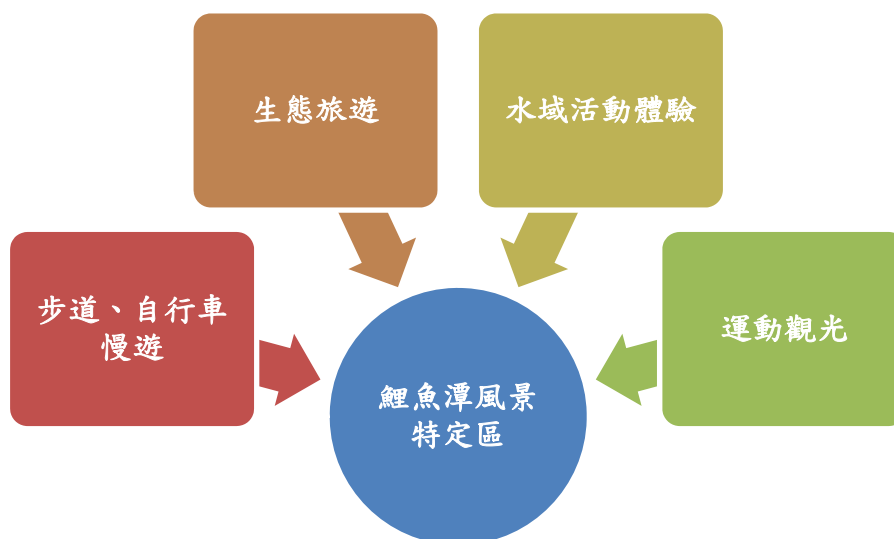


圖 8.2-2 鯉魚潭風景特定區觀光定位說明圖

資料來源：本計畫繪製

本計畫提出鯉魚潭風景特定區的觀光遊憩發展定位如下：

1. 微亮點及私房景點串聯行銷與配套服務：鯉魚潭風景特定區為國際重要觀光景點，為花東縱谷著名水域觀光景點，近年來配合花蓮縣政府紅面鴨、鐵人三項等活動，吸引眾多遊客前往，然鄰近池南森林遊樂區、白鮑溪、荖溪等景點發展卻均有相當發展潛力。應善用地族群資源，帶動深度旅遊之發展，由不同的微亮點串聯與強化，形塑文化生態旅遊新主張。
2. 打造鐵公路運輸之綠色運具接駁系統遊程：打造友善順暢的觀光運輸環境，配合臺鐵、臺灣好行與花蓮客運、DRTS 系統的接駁，並建置公共自行車租賃系統，營造無縫接駁概念之低碳便利的旅行型態，引導遊客停留時間增加，並深入地方進行體驗，以帶動地方產業商機。
3. 配合現今觀光政策與旅遊潮流推廣：整合中央與地方資源，規劃地方深度旅遊行程，配合旅遊潮流與觀光主題活動行銷，包含運動觀光、生態之旅、特展活動等，帶動地方微亮點知名度與產業經濟，以各式宣傳通路、網路與個人社群網站推廣，提升旅客重遊之意願。

(三)環境管理與經營

觀光旅遊在適當管理下為可維護環境永續之產業，為追求觀光遊憩環境的永續經營，應適度針對遊客量進行管制，以維護實質生態環境、區域遊憩品質及服務水準，提升遊客舒適度與滿意度，故環境管理與經營對於觀光業者與遊客皆十分重要。

鯉魚潭風景特定區之生態、水域休閒空間與活動為重要在地遊憩資源，本計畫已由遊客人數、現有設施及住宿設施等基礎資料分析，歸納相關環境容量資訊，比照現況整理相關環境管理與經營要點如下：

表 8.2-2 鯉魚潭風景特定區環境管理與經營模式說明

類別	說明	管理與經營方式
自然生態	生態旅遊為結合自然生態之知識與情感的旅遊概念，也是深受遊客喜愛的旅遊型態，然而此旅遊環境若被破壞極易導致不可回復之惡果，因此在發展時須謹慎規劃與評估。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 宣導與教育遊客對環境保育之觀念行為。 2. 結合在地社區(團)、學校與觀光業者，以解說導覽模式引領遊客進入自然環境。 3. 以環境破壞最低化，設置相關遊憩設施，如木造步道、指示牌、休憩空間等。
水域環境	特殊內陸湖的地理特性，遊艇、獨木舟、風浪板、踩船等水域活動為鯉魚潭風景特定區重點發展項目，故供需量平衡與安全性為未來發展重要依據。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管制與規範水域活動設施業者可配置數量與使用上限。 2. 研擬最大遊憩活動水域面積推估相關最大安全反應空間。 3. 由於水域活動項目的差異性，就活動性質進行水域限制劃分，以完善遊客安全性。
遊憩設施	因該地區可提供多元遊憩活動項目，因此相關遊憩設施量也隨之增加，包含自行車道、步道、無障礙空間、停車設施等皆為活絡觀光產業重要依憑。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 設置相關遊憩需求設施前，應評估遊客、設施與活動間容許量效益，以避免過與不足之使用，造成危害或浪費情況發生。 2. 為保持環境品質與使用效益，應定期進行修繕保養與整建工作。 3. 不同遊客於不同活動需求與使用相同設施或場地時，應注意衝突使用情況。
遊客總量	為控制觀光環境之品質，應維持遊憩資源於長期穩定之運作狀態，即是在遊客不會感覺擁擠的條件下，區域環境可承擔的最大限度。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鯉魚潭風景特定區腹地廣大，可從事多元遊憩活動，茲就遊客承載量分析，除特殊節日湧入大量遊客導致承載力不足，需遊憩疏散與交通引導等方式進行管制，平常日環境設施容納量已足夠。

資料來源：本計畫整理

(四)交通設施與管制

由於近年來推動節能減碳與永續運輸之綠色交通概念，針對鯉魚潭風景特定區各大眾運輸之交通現況說明如下：

1. 火車：為抵達壽豐鄉最快速之公共運具，具提供長程旅遊、穩定、準時且可運送大量遊客之特性。前往鯉魚潭風景特定區可至花蓮或壽豐火車站進行轉乘。
2. 巴士系統-公共客運與臺灣好行：有專線提供前往。花蓮客運路線為花蓮火車站-壽豐；臺灣好行為觀光路線之縱谷花蓮線，由花蓮火車站-花蓮縣旅遊服務中心-鯉魚潭潭北遊客中心-潭南遊憩區-壽豐火車站-新光兆豐農場-鳳林環保科技園區站-花蓮觀光糖廠-大農大富平地森林園區。
3. 自行車路網系統：鯉魚潭風景特定區已建構完整鯉魚潭環潭自行車道。
4. 徒步系統：作為綠色運具無縫接軌末梢串接模式，一般徒步旅行景點距離應設定於 1km 內，約步行 20~30 分鐘為最適範圍。

表 8.2-3 鯉魚潭風景特定區交通運具服務項目表

運具	服務設施
火車	花蓮火車站、壽豐火車站
巴士系統	花蓮客運、臺灣好行
自行車路網	鯉魚潭環潭自行車道、白鮑溪生態自行車道、壽豐環鄉自行車步道

資料來源：本計畫整理

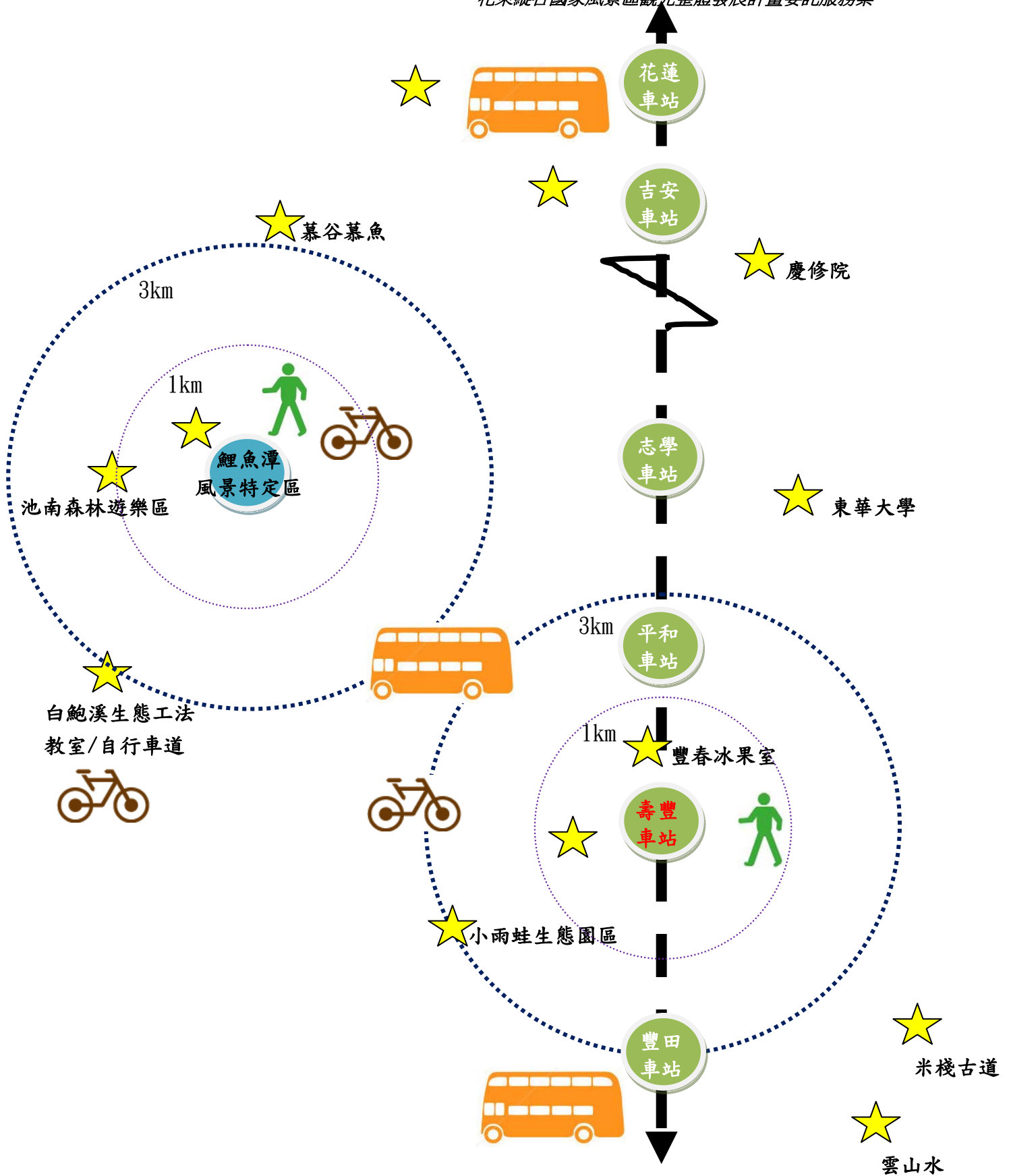


圖 8.2-3 小區域實質操作方案-鯉魚潭風景特定區路網串連圖

資料來源：本計畫繪製

目前鯉魚潭風景特定區的景點發展困境為平假日遊客量差異與特殊活動假日人潮擁塞狀況。針對一般假日，基於鯉魚潭腹地廣大，應以監控停車場使用量比例與加強大眾運輸服務進行管制，視停車設施使用量進行交通疏導與管制，首先平均南北潭停車設施使用量，若停車設施瞬間使用量超過 70%，則啟動交通疏導與管制機制，開放路邊單向停車或周邊可利用之公有土地作為假日臨時停車場設施使用，待停車設施瞬間使用量降至 60%，始解除疏導與管制。

而特殊活動與連續假日遊客量暴增之情況，應提前預估遊客量數與暴增時段，進而規範分析相關交通管制事宜，配合活動行銷提前宣導管制時間、路段與可停車位置，並尋找周邊可利用之公有土地作為臨時停車場設施，另透過加強接駁車班次與便捷性，鼓勵遊客使用大運輸系統前往會場，降低車潮量等，避免交通擁塞之情況。

表 8.2-4 鯉魚潭風景特定區交通管制時段說明

時段	交通管制
平常日	無交通管制
一般假日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 無道路管制，以彈性交通管制策略為主，依據監控停車場使用量比例進行管制。 2. 開放路邊臨時停車，增加停車格數量。 3. 加強大眾運輸服務，配合鯉魚潭相關水域活動優惠提供，吸引遊客使用率。
活動時段與連續假日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提前宣導設置相關交通疏導規則與管制範圍， 2. 增設指示牌、管制點、人力疏導指引等進行交通維持，確保園區內交通順暢。 3. 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次，並提供相關異業結盟優惠方案，增加遊客使用率

資料來源：本計畫整理



圖 8.2-4 鯉魚潭風景特定區交通管制圖

資料來源：本計畫繪製

(五)實質建設計畫

基於鯉魚潭風景特定區在地資源特色，延續前期政府建設成果，因應未來生態旅遊、運動觀光與水域活動之遊憩需求與品質提升，除強化既有設施維護與經營管理作為，更應發展具特殊吸引力及在地故事性特質的旅遊環境。

管理處刻正辦理「花東縱谷鯉魚潭潭北複合式商圈興建營運移轉-可行性評估及先期規劃委託專業服務案」。其計畫緣起與目

的，自「變更鯉魚潭風景特定區計畫(第二次通盤檢討)案」業獲內政部都市計畫委員會審議通過，並經花蓮縣政府 104 年 11 月 19 日府建計字第 1040221237A 號公告發布實施。

鯉魚潭為國際觀光重要景點，為提昇觀光服務品質，除編列經費辦理鯉魚潭管理站暨遊客中心新建工程，原有遊客中心屆時將騰空供作使用者付費空間使用，且潭北商業區用地適宜引進民間機構投資觀光遊憩事業。故基於觀光發展需求、強化土地使用強度及最佳效益之考量，辦理「花東縱谷鯉魚潭潭北複合式商圈興建營運移轉-可行性評估及先期規劃委託專業服務案」之需求，及辦理促參公告招商等相關作業。

二、國際觀光景點：鹿野高台

花東縱谷內隸屬臺東縣的鹿野高台，其地理位置位於縱谷南區。受到菲律賓海板塊擠壓後傾動所產生的階地，爾後因位於卑南溪、鹿野溪匯流之處，地殼隆起加上河川下切作用，形成東高西低的河階地形，海拔約 350 公尺，其南端最高點海拔為 372 公尺，朝東北方逐漸降低，而以 140 公尺高之河階崖面與鹿野河階之上段河階面相接，此地形面屬於赭土平緩起伏面，意為高位河階面。由於高台南邊與鹿野溪谷間隔著大片的低位河階，使得整個溪谷看起來十分寬闊，而底部平坦，讓高台的視野異常遼闊。傳說此地原為荒野之地，時有群鹿棲息其間，故稱為「鹿野」。

(一)遊憩資源

鹿野高台屬高位河階地形，新武名溪與鹿野溪在此匯合成卑南大溪，為鹿野溪沖積扇的精華地段。本區日照長、氣候宜人、水質純淨、土質肥美，目前為東部三大茶葉專業區之一，特殊的氣候與地形條件，此區所產茶葉每年可採收 6 次，居全臺灣之冠。

而鹿野鄉三角嶺高台觀光茶區的南方，海拔約 368 公尺落差 150 公尺，由於其特殊的地理、氣流穩定條件，以及廣達 7.4 公頃的飛行傘體驗場和占地 5 公頃的專屬降落場，成為東部一處優良的天然空域活動場地，吸引眾多喜愛高空飛翔的同好前往，形成臺東縣境內最佳飛行傘良好處所，亦為臺灣飛行傘基地之一。

臺東縣政府自民國100年以舉辦多年的季節空域活動為基礎，引入空域之熱氣球元素，辦理「臺灣熱氣球嘉年華」活動，由於高台南邊與鹿野溪谷間隔著大片的低位河階，使得整個溪谷看起來十分寬闊、景緻優美，一推出即大獲好評。至今已辦理第4年，每年推廣空域活動並辦理年度相關熱氣球自由飛空中遊覽、熱氣球繫留體驗、熱氣球自由飛行表演等系列活動，已成為臺東每年6~8月指標性活動。熱氣球區位於鹿野高台台地中央，平時無熱氣球活動時這裡是滑草的熱門場地。

表 8.2-5 鹿野高台遊憩資源

項目	內容
地理環境	位於臺東縣鹿野鄉永安村及龍田村，為龍田北側的一處高地，海拔約350公尺，為受菲律賓海板塊擠壓後傾動所產生的階地，爾後因位於卑南溪、鹿野溪匯流之處，地殼隆起加上河川下切作用，形成東高西低的河階地形，由於高台南邊與鹿野溪谷間隔著大片的低位河階，使得整個溪谷看起來十分寬闊，而底部平坦，讓高台的視野異常遼闊，為遠眺花東縱谷以及龍田河階上方整的農田景緻之最佳地點。
周邊景點	福鹿山休閒農莊、龍田桐花大道、劇場河階景觀、鹿野龍田自行車道、布農部落文化園區、鹿鳴吊橋景觀遊憩區、初鹿牧場、布農族打耳祭、武陵綠色隧道、台東紅葉溫泉及紅葉少棒紀念館等。
鄰近設施	1. 瞭望/景觀台。 3. 空域設施：高台飛行傘起飛場。 4. 烤肉區。 5. 鹿野高台遊客服務中心。
適合旅遊月份	全年皆可體驗飛行傘、大草原滑草體驗、河階地景、茶園風光 3月：鹿野馬拉松 6~8月：國際熱氣球嘉年華 7~8月：想飛的季節 高台飛行傘活動、阿美族豐年祭
遊憩活動	飛行傘(滑翔翼)、熱氣球體驗等空域活動、大草原滑草體驗、河階地形觀察活動等。

資料來源：本計畫整理

(二)發展定位

以「運動休閒」、「休閒農業旅遊」與「慢活悠遊」為主要發展方向。因獨特地理與地形條件，成為臺灣發展空域觀光重要

景點之一，結合在地觀光茶園整體環境，以自然環境、壯闊河階農田景觀、新鮮農特產品與美味餐點等，積極推廣慢活悠遊旅行模式。健康、養生及運動等多元旅行模式，提供遊客身心靈的體驗。

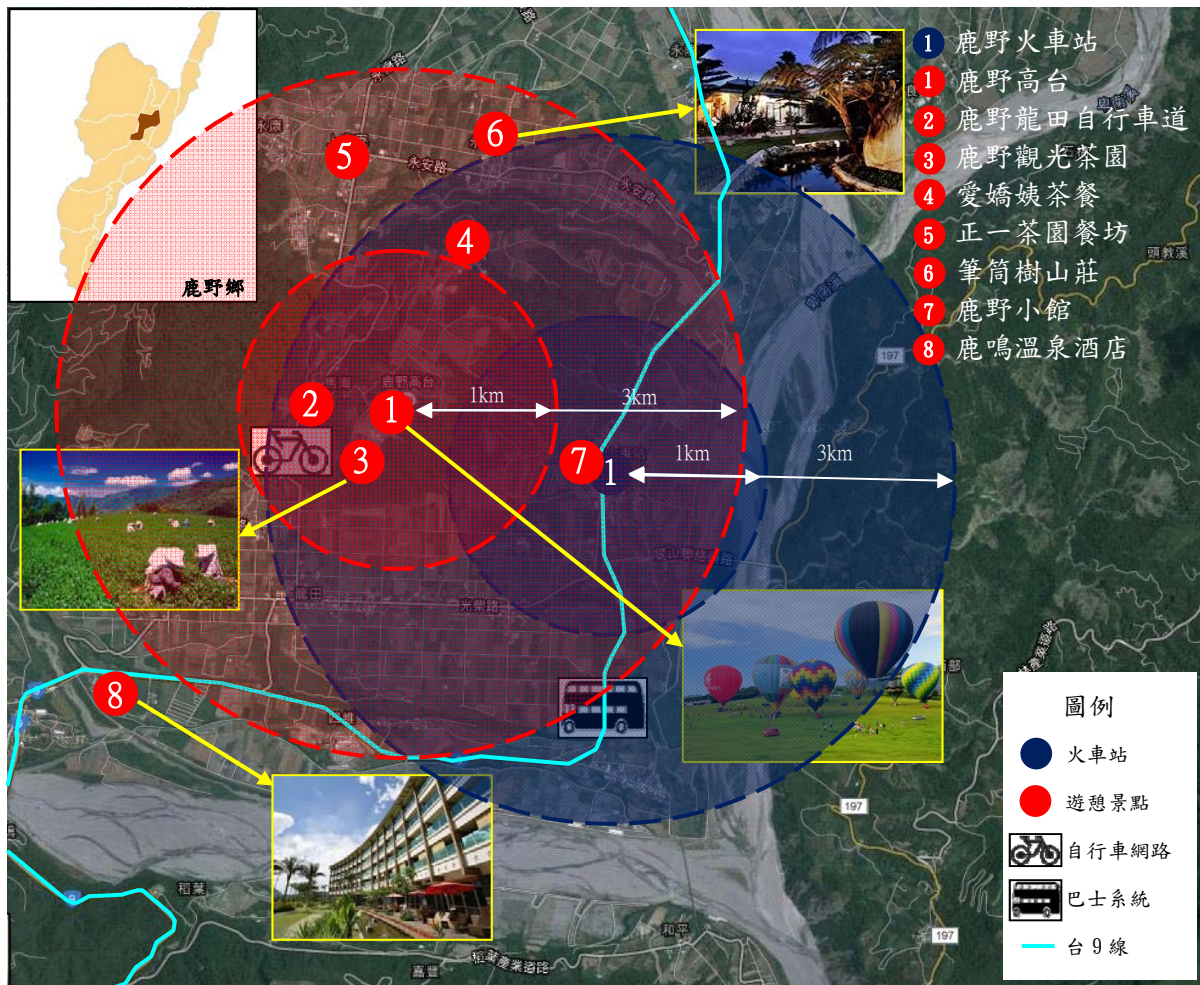


圖 8.2-5 鹿野高台觀光遊憩區說明圖

資料來源：本計畫繪製

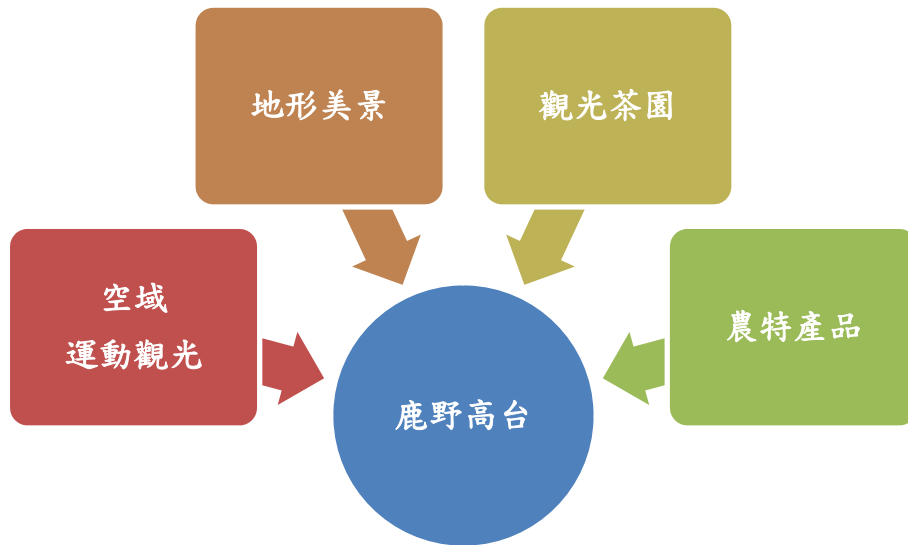


表 8.2-6 鹿野高台觀光定位說明圖

資料來源：本計畫繪製

因此本計畫提出鹿野高台的觀光遊憩發展定位如下：

1. 打造鐵公路運輸之綠色運具接駁系統遊程：考量友善順暢的觀光運輸環境，前往鹿野高台之遊客，配合臺鐵、台灣好行與鼎東客運、DRTS 系統的接駁，營造無縫接駁概念之低碳便利的旅行型態，引導遊客停留時間增加，深入地方進行體驗帶動產業商機。
2. 建立慢遊及居遊模式，提倡深度旅遊之觀光發展：此為一種在地延續與永續發展的旅遊模式。應透過活動吸引遊客參與地方微亮點，帶動深度旅遊之發展。鹿野高台的特殊地理環境造就自然地形、技藝、產業、文化的生活體驗，以慢遊的旅遊型態，建立多日居遊模式，促成深度旅遊之體驗，以及深入推廣地方產業。
3. 發展空域觀光，將觀光遊憩結合環境教育旅遊型態：建立空域運動學習場所。學校及團體的觀光遊憩行為未必在假日發生，因此鼓勵學校及一般團體之旅遊，於平日期間體驗空域活動與知識學習，因應淡旺季旅客差距情形。

(三)環境管理與經營

觀光旅遊在適當的管理下為可維護環境永續之產業，因此為追求觀光遊憩環境的永續經營，應適度針對遊客量進行管制，以

維護實質生態環境、區域遊憩品質及服務水準，提升遊客舒適度與滿意度。

鹿野高台之地理環境、茶園景觀、空域休閒空間與活動為重要在地遊憩資源，本計畫由遊客人數、現有設施及住宿設施等基礎資料分析，歸納相關環境容量資訊，比照現況整理相關環境管理與經營要點如下：

表 8.2-6 鹿野高台環境管理與經營模式說明

類別	說明	管理與經營方式
地理奇景	地理景觀的形成通常歷經千萬年以上，是大自然鬼斧神工的造就。透過由觀光旅遊方式瞭解地理空間產生模式與影響，故此為結合地理景觀之知識與情感的旅遊概念，可作為深度旅遊導覽的重要景點。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 結合在地社區(團)、學校與觀光業者，提供免費或付費之解說導覽模式引領遊客觀看與瞭解地理環境景色。 2. 透過虛擬網站與實體旅客中心提供解說導覽預約服務，由增加資訊管道以推行深入旅遊。 3. 設置相關解說牌設施，指引淡季平日來訪遊客觀看此區地理奇景。
空域環境	特殊高台的地理特性，尤其是夏季上升氣之流旺盛穩定，每年 6-8 月為發展熱氣球、飛行傘活動重點期間，因此空域活動體驗安全性為未來發展重要依據。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 管制與規範體驗空域活動設施業者需提供之相關安全設施與保障。 2. 宣導與告知遊客體驗空域活動時，確認指導之飛行員具相關教練證書。 3. 研擬最大遊憩活動空域面積，注意前後起飛秩序，以策安全。 4. 雲雨、雷雨天後等氣候不良時，不開放空域飛行。
遊客總量	為控制觀光環境之品質，應維持遊憩資源於長期穩定之運作狀態，即是在遊客不會感覺擁擠的條件下，區域環境可承擔的最大限度。鹿野高台園區腹地狹窄，淡旺季遊客量差異甚大，故於旺季期間控管遊客入園總量為重要維護觀光服務品質重要因素。	鹿野高台腹地範圍有限，無法提供大量停車場設施，然本計畫推估 114 年於活動期間瞬間遊客量可吸引 2~2.5 萬人前往，茲就遊客承載量分析，特殊節日大量遊客導致承載力滿載，需透過管制車輛進入與提供大眾運輸接駁等方式，降低遊憩空間擁擠狀態狀態。

資料來源：本計畫整理

(四)交通設施與管制

由於近年來推動節能減碳與永續運輸之綠色交通概念，針對鹿野高台各大眾運輸之交通現況說明如下：

1. 火車：為抵達鹿野鄉最便捷快速之公共運具，具提供長程旅遊、穩定、準時且可運送大量遊客之特性。境內包含三等站-鹿野

火車站。於 6~8 月活動期間前往鹿野高台，可至臺東站或鹿野火車站進行客運轉乘。

2. 巴士系統-公共客運與臺灣好行：鹿野地區客運以鼎東客運山線及「臺灣好行-縱谷鹿野線」為主，其中可直接抵達鹿野高台會場只有「臺灣好行-縱谷鹿野線」可供選擇。
3. 自行車路網系統：建構鹿野龍田自行車道。
4. 徒步系統：作為綠色運具無縫接軌末梢串接模式，一般徒步旅行景點距離應設定於 1km 內，約步行 20~30 分鐘為最適範圍。

表 8.2-7 鹿野高台交通運具服務項目表

運具	服務設施
火車	鹿野火車站
巴士系統	鼎東客運、臺灣好行
自行車路網	鹿野龍田自行車道

資料來源：本計畫整理

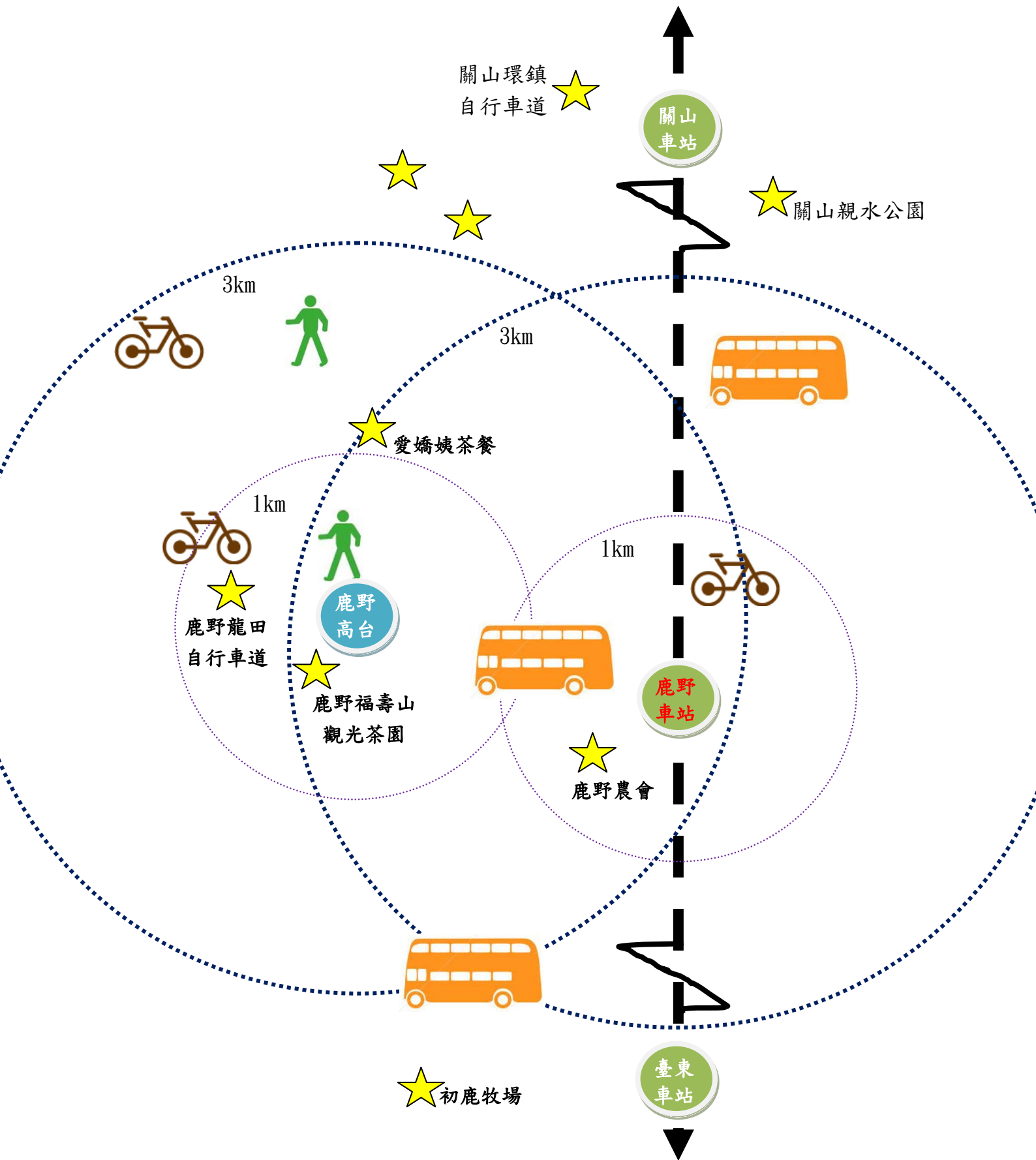


圖 8.2-7 小區域實質操作方案-鹿野高台路網串連圖

資料來源：本計畫繪製

因目前鹿野高台的景點發展困境為淡旺季遊客量極度差異與活動假日人潮暴增、擁塞狀況，為維護旅遊重遊率與遊客滿意度，針對活動期間遊客量暴增之情況，提前宣導相關交通管制路段與時間，一方面透過收取入園費用與車輛數限制管制進入鹿野高台車數，另一方面直接引導車潮前往區域外圍臨時停車場，並以接駁車提供來回接駁服務，進行管制。

而平日無入園管制，並開放路邊單向停車來增加可停車之空間；淡季一般假日開放園區內單邊道路為停車空間使用，並徵收或租用周邊可利用之土地作為假日臨時停車場設施使用，以舒緩交通壅塞情況。

表 8.2-8 鹿野高台交通管制時段說明

時段	交通管制
淡季期間之 平常日	無交通管制，開放路邊單向停車。
淡季期間之 一般假日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開放園區道路單邊停車外，於園區外就近徵收或尋找可利用之公有土地作為假日臨時停車場設施使用。 2. 打造友善順暢的觀光運輸環境，鼓勵旅客配合臺鐵、臺灣好行與客運的接駁，營造無縫接駁概念之低碳便利的旅行型態。 3. 除提供既有之大眾運輸服務外，可以 DRTS 系統模式，結合深度旅遊模式，作為旅遊交通新型態。
旺季期間之活動 時段與連續假日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提前宣導設置相關交通疏導規則與管制範圍。 2. 為提高區域內遊客承載量與舒緩交通壅塞情況，應控管遊客以自用客車或遊覽車等方式直接前往。透過整合地方資源，規劃停車場域與接駁服務，引領遊客以接駁與步行方式參與活動，確保園區內交通順暢。 3. 配合假期及活動期間加強大眾運輸服務班次，並提供相關異業結盟優惠方案，增加遊客使用率。

資料來源：本計畫整理

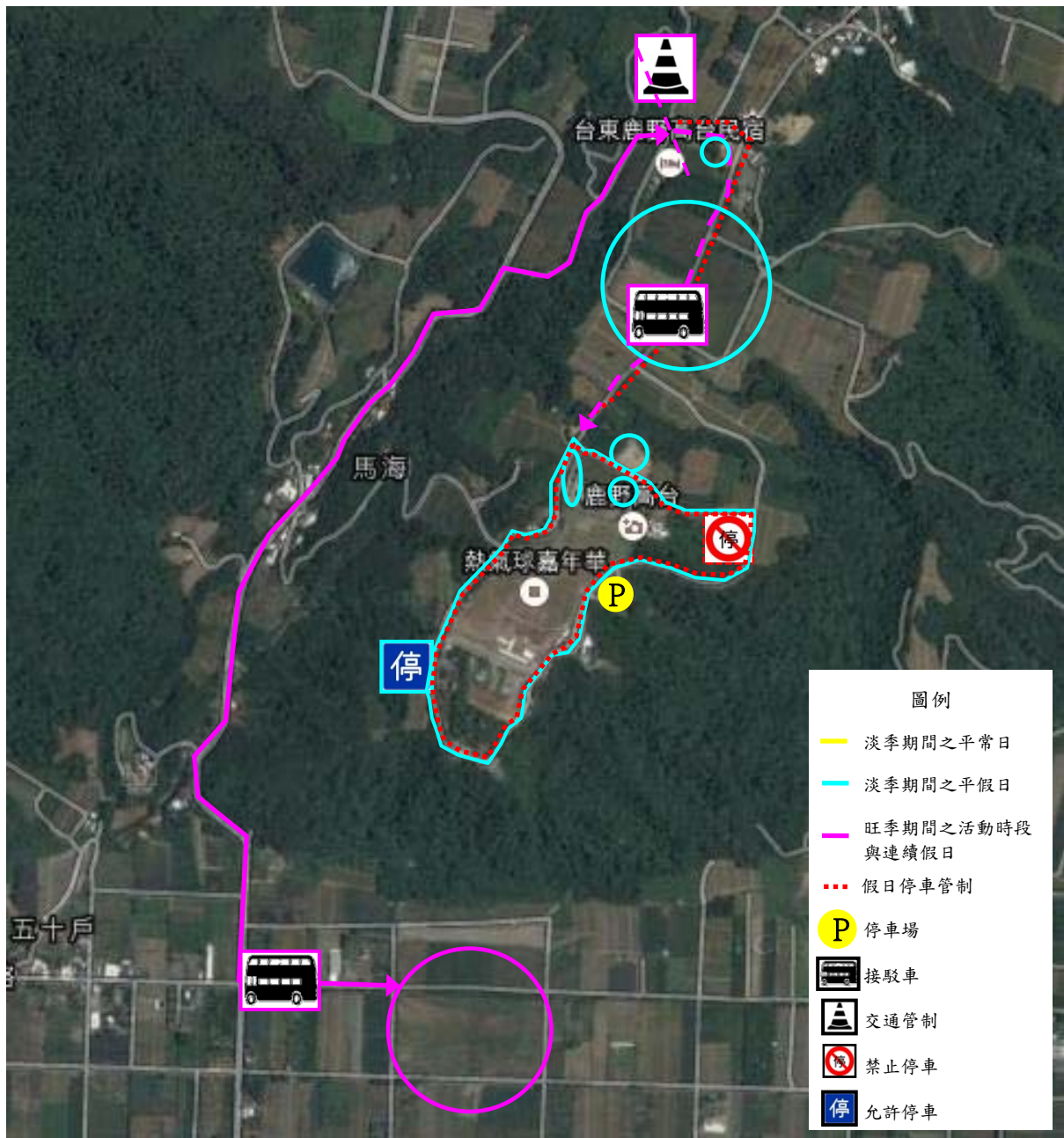


圖 8.2-8 鹿野高台交通管制圖

資料來源：本計畫繪製

(五)實質建設計畫

鹿野高台獨特氣候與地理美景，為發展多元空域遊憩活動重要區域，由花東縱谷空域飛行遊憩系列活動延續至臺灣國際熱氣球嘉年華，使得空域運動觀光活動為鹿野高台新興觀光特色。

為因應遊憩需求與品質提升，除強化既有遊客中心、觀景台、公廁、停車場等公共設施維護與經營管理作為，更應發展具特殊吸引力及在地鄉土特色產業的旅遊環境。落實交通部列管大型觀光亮點建設計畫，將以花東縱谷觀光發行產業量點計畫為重點發展建設。

以發展東部獨特觀光飛行產業之公共建設為發想，與臺東縣政府進行跨域整合，結合管理處提出之鹿野高台飛行場（約 8.8 公頃）、龍田降落場（約 5 公頃）；及臺東縣政府規劃之飛行夢想學校（約 1.8 公頃）等，建置全臺唯一飛行訓練基地及完善空域活動場地，採促進民間投資經營方式開發。透過塑造學習教育場地、活動場地與設施、度假旅館、餐飲等高經濟效益之翱翔樂園，永續經營熱氣球活動並帶動周邊觀光產業經濟效益。

表 8.2-9 鹿野高台實質建設發展計畫

計畫名稱	主辦單位	營運模式	總投資金額	備註
空域活動主題度假村	花東縱谷國家風景管理處	在完成土地開發計畫後，引進民間廠商以 BOT 方式開發投資開發經營；但未來仍將視招商之狀況調整選擇可行的民間參與方式。	1. 民國 91~94 年協議價購之土地取得成本：12,154 萬元。 2. 可行性評估及興辦事業計畫：700 萬元 3. 促參可行性及先期規劃分析、招商：300 萬元 4. 基礎公共設施建設費：2,500 萬元	1. 主辦空域活動主題度假村規劃建置及後續營運管理，並提供鹿野高台及龍田降落場土地 2 公頃土地開發成為空域活動設施用地配套服務區。 2. 未來分收機制依中央(含管理處)與地方政府分別投入金額原則協商分收。
觀光飛行啟蒙基地	臺東縣政府	在完成土地開發計畫後，引進民間廠商以 OT+BOT 方式開發投資開發經營；但未來仍將視招商之狀況調整選擇可行的民間參與方式。	1. 飛行訓練及認證：1,669 萬元 2. 熱氣球起降區周邊電桿地下化工程：3,160 萬元（管理處執行鹿野高台區 1.5 公里） 3. 促參可行性及先期規劃分析費：197 萬(財政部已支應執行) 4. 公共設施建設費：5,081 萬(交通部觀光局、國發會花東基金已支應)	合作將鹿野高台大草皮、龍田降落場及原永安國小永隆分校 1.8 公頃土地（含設施），以促參方式委託民間推動發展熱氣球等空域活動產業，建構觀光飛行啟蒙基地—想飛的夢工場，共 13.6 公頃。

資料來源：本計畫整理



圖 8.2-9 鹿野高台實質建設位置圖

資料來源：交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處，花東縱谷觀光發行產業亮點計畫，104 年

三、跨域整合概念：未來可發展區域及土地權屬

綜合花東縱谷之地理環境、火車站、都市計畫、公路等，以及本計畫觀光遊憩市場發展定位、願景與構想、空間結構發展策略等，以花蓮縣玉里鎮為例，提出未來可發展區域及土地權屬之說明。

(一)玉里鎮簡介

西元 1875 年(清光緒元年)，玉里鎮當時稱「璞石閣」，歸卑南廳所轄。西元 1917 年(日大正 6 年)，東線鐵路通車到此西元 1946 年(民國 35 年)，玉里街改為玉里鎮。玉里鎮位於花蓮縣南

部，花東縱谷中段，秀姑巒溪流貫其中，中央山脈與海岸山脈對峙兩側。北鄰瑞穗，南接富里，西與卓溪鄉比鄰，東與臺東縣長濱鄉之海岸山脈為界。閩籍、客籍、外省籍、原住民各佔 1/4，為多元文化、族群融洽之純樸小鎮。對外之交通運輸服務有花東鐵路，公路則有台 9 線、193 縣道(即「樂德公路」)及台 30 線(即「玉長公路」)貫穿東海岸山脈，是東臺灣交通運輸樞紐。

目前玉里鎮最著名觀光景點為「赤柯山」；海拔約 900 公尺。由於赤柯山地區常年雲霧籠罩，厚重之濕氣及露水，提供了金針生長所需的水份，再加上現地土質鬆軟和地力極佳之紅壤土，收成豐富，農民亦紛紛隨之種植。此後，隨著金針專業區的經營、交通運輸條件的改善和推廣行銷的成功，金針逐漸成為赤柯山最具規模的經濟作物之一，並擠身為臺灣五大金針產地之列。

近年隨著國民旅遊的興盛，慕名而來的遊客逐年增加。為了提升傳統農業的競爭力，使農村的活力再生，花蓮縣政府農業局亦積極推展休閒農業風氣，和鄉鎮公所及農會共同輔導，逐步轉型為精緻的休閒農村，提供遊客完善的食宿與交通服務。如此，夏日花季期間上山遊賞的民眾，除了可以享受高地的涼爽氣溫與潔淨清新的空氣之外，還能藉由便利的食宿服務，體驗山間的農家生活。

花東縱谷國家風景區將玉里鎮定位為「花海之鄉」；主要因赤柯山風景區迷人景緻之金針花海，每年 8 月初至 9 月底為盛開季節，在海岸山脈的丘陵間蜿蜒，起伏於赤柯山上；即使非金針花花期，景象仍舊怡人。

玉里鎮公所為使玉里生活圈優質化，讓玉里成為適居宜養、安定繁榮的優質家園，躍升為花東幸福城鎮。未來期打造玉里鎮成為花東縱谷的耀眼明珠。本計畫整理玉里鎮未來願景，詳表 8.2-10。玉里鎮觀光景點、交通運輸關係，詳圖 8.2-10。其都市計畫範圍之觀光遊憩資源(即「地方特色之亮點、微亮點」)詳表 8.2-11、圖 8.2-11。

表 8.2-10 玉里鎮未來願景表

項目	策略	說明
行銷觀光活動	積極規劃辦理特色旅遊活動，發揮玉里重要資源。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 推動赤柯山四季花卉種植，並結合溫泉季、玉里麵節等活動，期使觀光價值倍增。 2. 鐵路自行車道風景雅緻，發揮創意積極行銷。 3. 設置客城紅橋光雕意象，蔚成玉里特殊景觀。 4. 規劃玉里 193 線阿勃勒自行車黃金路線。
改善休閒設施	善用鎮內公園及運動休閒設施，加強維護管理體系。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 改善各公園長期燈壞不修、草長不剪、樹倒不扶之情形，並增設相關設施成為民眾休閒運動好去處。 2. 修繕舊玉里國小游泳場地，成立鎮立游泳池，提供鎮民休閒運動之重要設施。 3. 檢討並建設文中二運動公園不足之處，以該處廣大的空間，提供鎮民休閒運動。
推動藝文展演	驅策地方文化水準之提升，充實鎮民精神食糧。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 申請中央補助，讓玉里鎮民擁有欣賞優質藝文團體展演之機會。 2. 發掘、培植在地特色團體，形成地方重要藝術人文支柱。 3. 規劃並補助鎮內相關團體、機關及學校，辦理各項藝文活動，增加藝文氣息。 4. 修繕藝文中心內部燈光、冷氣設備，提升展演水準與舒適環境。
提升醫療環境	玉里三大醫療院所需轉診之病患眾多，醫療功能明顯不足，促請升級在地醫療資源。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 增加骨科、眼科、婦產科等專科軟硬設施與門診時段。 2. 增加熱門科別醫生駐診時間。 3. 改善醫療設備與器材。
便利生活機能	良好之生活機能是鎮民安樂之首要條件，積極提升居家生活環境及交通便利性。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 改善玉里市場設施，吸引業者進駐以增加鎮民採購便利性。 2. 玉里圓環人行步道廣而無用，應即謀求改善。 3. 爭取玉里火車站設置電扶梯，方便長者使用。
辦理長青活動	因應高齡化的社會的來臨，讓銀髮族更有精神寄託與休閒活動場所。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 協調鎮內各項休閒設施業者，推出玉里鎮 55 歲以上長者優惠方案。 2. 編列預算委託鎮內熱心社團定期舉辦長青人士藝文及休閒活動。 3. 有效利用閒置空間，讓鎮內退休人員協會、長壽俱樂部、長青團體及婦女團體等各團體有聚會活動的空間。

資料來源：玉里鎮公所網站，暨本計畫整理

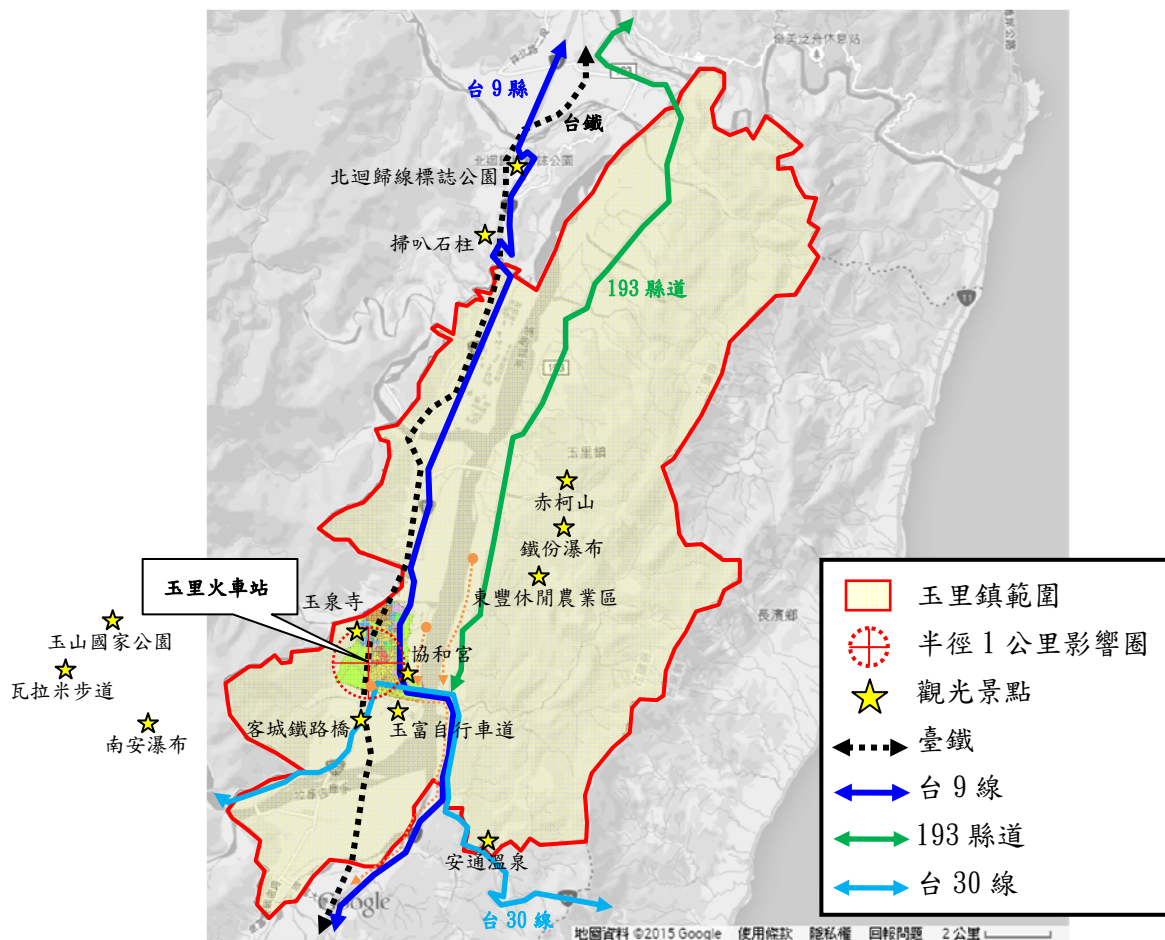


圖 8.2-10 玉里鎮觀光景點與交通運輸關係圖

資料來源：本計畫繪製

表 8.2-11 玉里鎮都市計畫範圍觀光遊憩資源表

類別	編號	名稱	內容
景點／伴手禮	1	廣盛堂	廣盛堂羊羹是花蓮縣玉里鎮的特色伴手禮，羊羹聞名至今已 60 年之久，馳名全省、享譽東部。羊羹最大特色在於素食、香甜 Q 滑、甜而不膩、風味佳，成為來東部旅遊的遊客需購買的伴手禮。
	2	璞石皂房	一顆顆宛如花蓮原產石的手工皂；大理石、蛇紋石、玉石，是讓人再次看到花蓮產石的盛況與石紋的美。不單是欣賞，講究天然用料製成的石皂，不怕化學添加物帶來的刺激，有質感的包裝讓手工皂拿來送禮也合適。璞石皂房除了提供參觀選購手工皂外，同時提供手工皂 DIY，體驗手工皂帶來的滋潤與樸實。

類別	編號	名稱	內容
景點／伴手禮	3	文英手工皂	助人可以是種生活態度，這是文英手工皂坊給人的第一印象。堅持只用在地的天然材料，成功做出一個個天然環保與清潔兼具的手工皂。成為行遍全台的伴手禮，也替玉里手工皂打開知名度，吸引造訪玉里的遊客，進入有趣的手工做皂世界，體驗助人的快樂。
	4	哇好布包米	以契作保價收購方式與農民共同生產稻米，選擇耕作適地、適植的品種、優質的品質、建立自我品牌，提昇生產產品的價值。
	5	精鵠股份有限公司	糧食穀類店家。
	6	璞石藝術文化館	辦理推廣研習班、提供 DIY 體驗，同時嘗試開發文創商品，其中『璞石畫』也帶動另一波石材文創的新風潮。
餐廳	7	璞石閣麵飲坊	為獲得網友評鑑為 4.5 顆星的麵食點心。
	8	東美冰果室	經營圓環古早冰系列冰品已邁入 50 多年，用沖繩黑糖來調理冰品為其特色。
	9	歐媽媽麻醬麵	40 年的傳統老麵店，招牌料理為阿婆親手自做之麻醬麵。
	10	橋頭臭豆腐	30 年老店，臭豆腐搭配特殊配料蘿蔔絲及九層塔產生獨特之風味。
	11	玉里老店燒仙草	以經營 40 多年老店，廣受網路及媒體推薦之古早味小吃。
	12	傳統美食玉里麵	為玉里鎮傳統美食，受網路部落客推薦必吃之名店。
	13	無名蛋餅店	網路部落客推薦之私房小吃，其豆瓣醬加甜辣醬之私房混合醬為其特色。
	14	馬蓋先美食	為玉里鎮有名氣之麵店，網路媒體皆給予好評。
住宿	15	御禮虹喬民宿	這裡環境相當優美，面對玉里地標彩虹橋，且建築內運用 e 化智慧型設備等頂級建材，堪稱玉里帝寶。

資料來源：本計畫整理

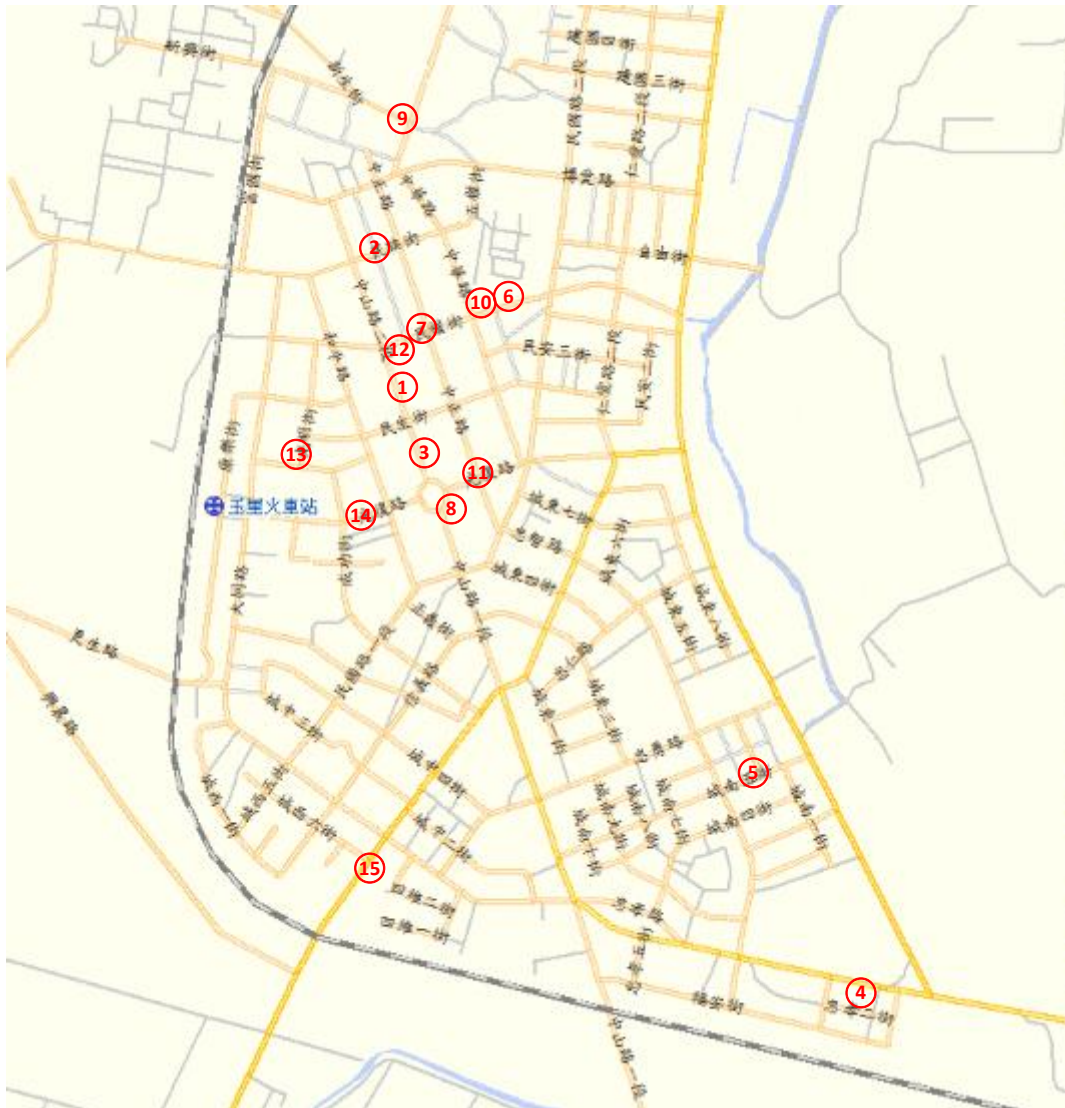


圖 8.2-11 玉里鎮都市計畫範圍觀光景點分布圖

資料來源：本計畫繪製

(二)未來可發展區域與土地權屬說明

玉里鎮對外交通有花東鐵路，公路方面有台9線、193縣道(即「樂德公路」)及台30線(即「玉長公路」)貫穿東海岸山脈，是東臺灣交通運輸樞紐。由圖8.2-10，其觀光景點之發展以都市計畫範圍和鐵、公路交界處最為密集，甚至從都市計畫範圍規劃有綠色運輸；即自行車道路網向外延伸。觀光景點方面則分散於非都市計畫範圍，都市計畫範圍則多以微亮點、私房景點為主。

玉里鎮為花蓮縣南區重鎮，是玉里次生活圈的中心市鎮，具有區域性的商業金融、行政文教、醫療等機能。商業以中山路及圓環一帶為其市區中心。金融中心有臺灣土地銀行玉里分行、花蓮二信玉里分社、郵局、玉溪地區農會等，金融活動十分順暢。除鎮公所外，尚有花蓮縣政府南區服務中心、玉里警察分局、玉里地政事務所、國稅局玉里稽徵所、玉里鎮戶政事務所、稅捐處玉里分處、花蓮林區管理處玉里工作站、監理站玉里分站、交通部公路局第四區工程處玉里工務段等。鎮轄有 1 所高中，3 所國中，12 所國小，學校附設幼稚園 3 所，社區托兒所 7 所，私立托兒所 4 所，區域完整，教育設施普及。醫療設施有行政院退輔會玉里榮民醫院、行政院衛生署玉里醫院、玉里鎮衛生所及私立慈濟醫院玉里分院、個人診所 10 餘所。

花東縱谷國家風景區觀光整體發展計畫期以「慢遊、慢活或深度旅遊」及「宜居、宜遊」和「綠色運輸」之方式悠遊於縱谷地區。故就本計畫宗旨，並以玉里鎮為例，探討都市計畫範圍及非都市計畫範圍之未來可發展區域分析，做為日後花東縱谷其他鄉鎮之規劃依據。

本計畫以觀光發展的角度，透過檢視及配合花東綠色運輸的發展趨勢，挖掘地方多樣化觀光休閒特色資源，營造整體優質遊憩環境意象，以火車站為核心，觀光發展角度，提出多重組合的分區發展，讓其各自具有空間主體性、自主性與可能性，以增加地區觀光吸引力並延長遊客停駐時間。因此，「多元運具」是規劃花東縱谷綠色運輸整體發展之重要整合策略。

1. 都市計畫範圍

以下針對玉里鎮都市計畫範圍之公有土地，進行可利用空間之探討。

本計畫以玉里火車站為中心之半徑 1 公里影響圈範圍的機關用地和兒童遊樂場用地，進行用地篩選，並進一步進行現地勘查，以利挑選出適宜之可利用空間。詳表 8.2-12 和圖 8.2-12、圖 8.2-13。

表 8.2-12 玉里鎮可利用之公有土地一覽表

用地別	編號	筆數	地段	地號	面積(m ²)	所有權人
機關 用地	1	1	玉昌段	1564	1,733.00	中華電信股份有限公司
	2	26	玉昌段	1529-5	211.77	財政部國有財產署
				1531	1,598.00	財政部國有財產署
				1531-1	392.00	行政院農業委員會林務局
				1532	489.00	財政部國有財產署
				1533	50.00	財政部國有財產署
				1534-4	85.00	財政部國有財產署
				1534-5	62.52	行政院農業委員會林務局
				1534-12	159.14	行政院農業委員會林務局
				1535-4	356.00	財政部國有財產署
				1536	511.00	財政部國有財產署
				1537	179.00	財政部國有財產署
				1537-2	152.00	財政部國有財產署
				1538	6.00	財政部國有財產署
				1539	296.63	財政部國有財產署
				1539-1	118.00	財政部國有財產署
				1539-4	8.87	財政部國有財產署
				1547	3,569.00	花蓮縣警察局
				1548	1,982.00	花蓮縣警察局
				1549	1,170.00	花蓮縣警察局
				1549-1	872.00	花蓮縣警察局
				1549-4	117.00	花蓮縣警察局
				1549-6	124.00	財政部國有財產署
				1549-7	11.00	財政部國有財產署
				1550	5,016.00	花蓮縣警察局
				1551	62.00	花蓮縣警察局
				1552	720.00	財政部國有財產署
	3	1	玉昌段	1613	2,506.00	玉里鎮公所
	4	16	玉昌段	1223-8	586.00	玉里鎮公所
				1453-1	62.00	朱○○
				1453-2	38.00	朱○○
				1454	23.00	財政部國有財產署
				1454-1	4.00	財政部國有財產署
				1455	266.00	花蓮縣消防局
				1456	425.00	花蓮縣消防局
				1457	128.00	葉○○
				1458	118.00	湯○○
				1459	260.00	賴○○
				1460	153.00	財政部國有財產署
				1461	140.00	曾○○
				1462	141.00	曾○○
				1462-1	1.00	曾○○

用地別	編號	筆數	地段	地號	面積(m ²)	所有權人
機關用地	4	16	玉昌段	1463	740.00	財團法人臺灣省基督教倫理堂玉里教會
				1464	109.00	財政部國有財產署
				1465	1,586.00	玉里鎮公所
				1465-1	892.00	花蓮縣政府
兒童遊樂場用地	A	1	玉城段	70-1	812.00	蔡○○
				71-1	12.00	李○○
	B	4	玉昌段	1450	16,677.00	玉里鎮公所
				1450-1	17,962.00	玉里鎮公所
				1615	218.00	玉里鎮公所
				1616	234.00	玉里鎮公所
	C	1	玉璞段	185	1,825.00	花蓮縣政府
	D	1	玉璞段	查無資料	1,027.00	花蓮縣政府

註：僅針對火車站為中心之半徑 1 公里影響圈的機關用地、兒童遊樂場用地進行調查

資料來源：本計畫整理

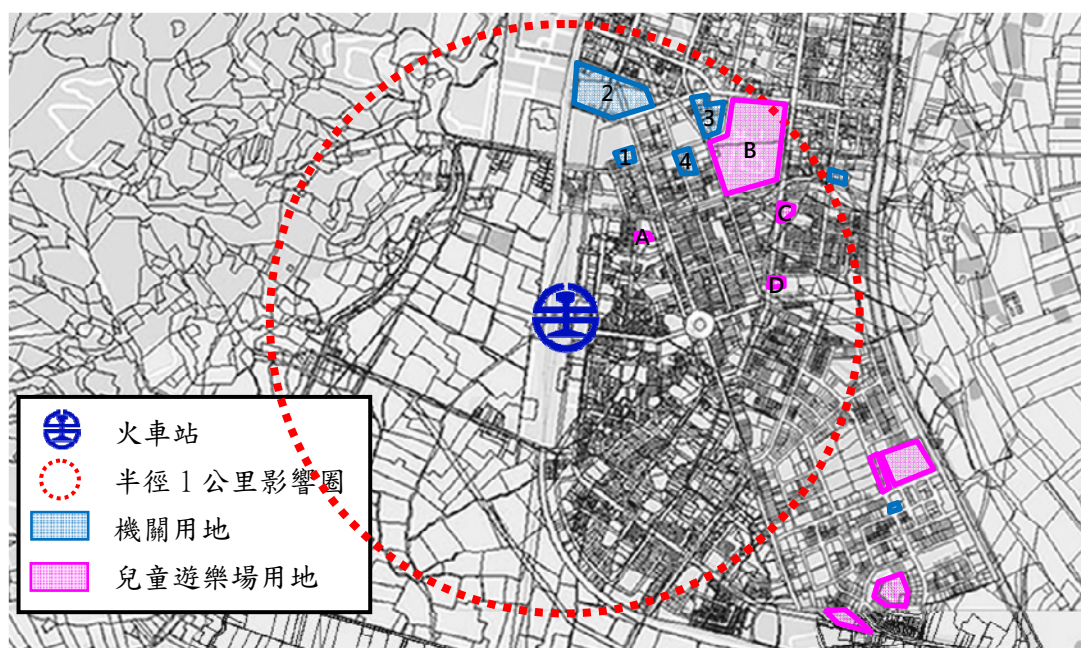
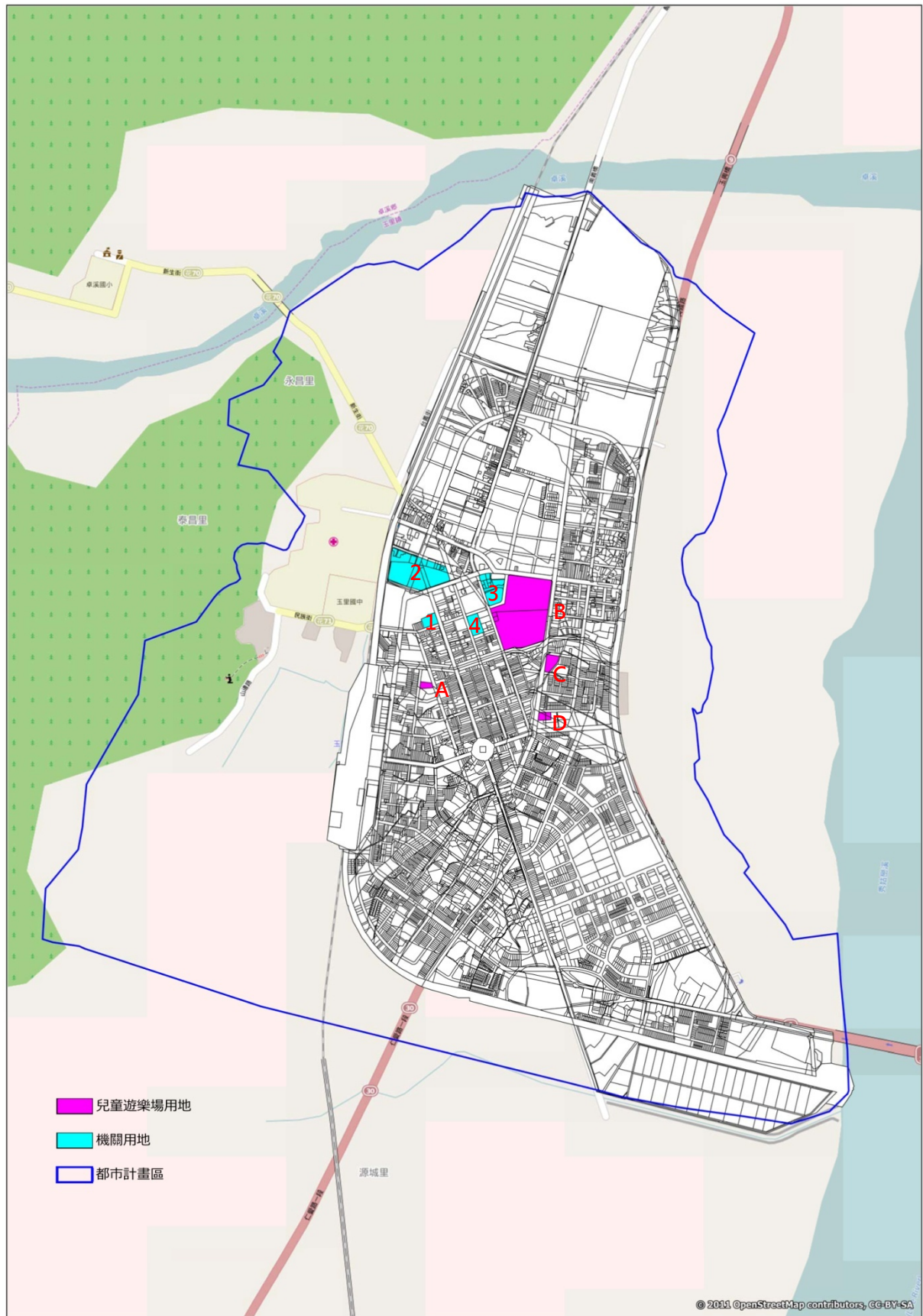


圖 8.2-12 玉里鎮可利用之公有土地分布圖

註：僅針對火車站為中心之半徑 1 公里影響圈的機關用地、兒童遊樂場用地進行調查

資料來源：本計畫繪製

綜上，本計畫以火車站為出口，並以鐵道右側、台 9 線左側及台 30 上側之範圍區域，以 GIS 地理資訊系統進行地籍資料之套疊，詳如圖 8.2-13 所示。



本計畫期藉由花東縱谷之各火車站，建立遊客前往花東縱谷旅遊之出口環境印象，並藉由都市計畫範圍尋找適宜之旅遊服務空間，以促成花東縱谷國家風景區之大區域的觀光策略和形成小區域的深度旅遊。

由表 8.2-12 和圖 8.2-11、圖 8.2-12，獲最適之土地使用為兒童遊樂場用地之編號 B；為玉里國小舊址，由於位於地震斷層帶上，為了顧慮學同安全及校舍維修等顧慮，於是花蓮縣政府在民國 98 年 5 月間將玉里國小遷移。經整理後，保存少數較新的教室、舊校舍、川堂及近百年的茄苳樹，成為玉里鎮一處具歷史遺跡之民生休閒公園。「璞石藝術館(前身為『玉里藝文創作館』)於民國 100 年 3 月進駐，在相關修繕與戶外綠美化等公共設施完成後，使之不僅擔任玉里鎮鎮民之民生休閒公園，更為藝術文化交流學習體驗空間，亦成為自行車車友休憩停留之驛站。

玉里國小舊址就地理位置條件，符合提供火車站、台 9 線、台 30 之遊客一處旅遊資訊服務空間，基地及其週邊提供有地方特色景點(含美食、伴手禮等)、停車空間，亦可舉辦小型活動聚集人潮，新舊空間的營造下足以有效發揮舊空間再利用之契機，建立縱谷中區之「玉里光點-璞石小鎮」，藉此成為交通部觀光局民國 99 年推行國際光點計畫中「東區國際光點計畫：慢遊與自然的臺灣」，期待讓旅客以慢走慢遊的心情，深入體驗花東獨特的魅力具體而微地展現花東的美好。

2. 非都市計畫範圍

玉里鎮屬狹長型且位於中央山脈與海岸山脈間，除台 9 線貫穿外，並與火車站、台 30 線、193 線匯聚於玉里鎮南端(詳圖 8.2-10)，受地理為環境影響及大眾運輸服務待加強下，勢必影響其旅遊環境。

民國 99 年，交通部照顧偏鄉交通推出「中型巴士-需求反應式公共運輸系統(Demand Responsive Transit System, DRTS)」概念，推動叫車「需求」再派車「反應」的創新作法，就是要讓遊客放棄開車也能一路暢玩到底，DRTS 公共運輸新概念足以解決偏鄉交通問題。DRTS 提供叫車服務，業者不必固定出車徒增營運成本外，亦能維持交通需求之服務，除了可降低業者虧損外，也能降低每年政府的財政補貼。目前交通部以墾丁地區為示範點，補助業者添購中型巴士推動 DRTS，將偏遠交通結合觀光旅遊。

民國 105 年交通部公路總局為增進民行便利，擴大推動需求反應式公共運輸（DRTS）專案計畫，目前已初步擇定公共運輸覆蓋率較低的 10 個縣(包括宜蘭縣壯圍鄉、苗栗縣泰安鄉、新竹縣尖石鄉、彰化縣大城鄉、南投縣仁愛鄉、雲林縣、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、臺東縣延平鄉、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮等)優先推動，同時也鼓勵其他如有意願之縣市提案加入。

觀光局推動大眾運輸場站與觀光景點間的「臺灣好行」客運上路有成，在鼓勵綠色運輸之政策下，需再針對觀光旅遊之景點間的接駁斷層做因應，除了鐵道、客運外，未來可期待 DRTS 鼓勵民眾不開車出遊之多元運具新興旅遊模式。

綜上，玉里鎮非市區範圍，不宜設置旅遊服務空間，應以各火車站出口為遊客之進出縱谷地區的門戶，建立花東縱谷的出口印象，再藉由運輸服務需求提供運具，如自行車、中型巴士(DRTS 概念)等，建立本計畫「多元運具」之服務概念。

3. 小結

「花東新車站運動」改建完成後，可與臺鐵以跨域加值方式於瑞穗及玉里火車站內設置遊客服務中心，共同推展花東地區之觀光。

玉里火車站花東縱谷國家風景區之中部區域，屬於花蓮縣南端，能迅速遊走於花東二縣之間，以都市計畫人口數來看，玉里鎮維持有一定之臺鐵乘客數。由表 8.2-11 和圖 8.2-11 之市區觀光景點分布，玉里鎮市區隱藏有許許多多等待去發掘的地方特色空間，且這些特色空間大致上位處於以玉里火車站為出發點之 1 公里影響範圍內。

本計畫參考臺中綠光計畫-范特喜微創文化。范特喜微創文化(以下簡稱「范特喜」)將中興一巷內一整排荒廢 20 多年的自來水公司老宿舍打造成為一個「綠光計畫」文創市集，延續范特喜的四大主題：綠色覺醒、記憶延續、創作熱愛及夢想的加乘，以藝術、人文、創意之三個主軸建立聚落。認為一個城市的進步，不在於豪宅蓋了多少，而是生活在這裡的人能不能時時感受到幸福的小氛圍。范特喜選擇在老舊巷弄中，努力用「人的故事」延續一個城市的軌跡。

范特喜微創文化有限公司成立於民國 100 年，利用閒置老舊建築，以綠建築的概念進行空間改造後，引進微型創業創作者，共同營造「生活創意聚落」。范特喜開始於臺中市西區美村路一段 117 巷內的連棟透天房子，以工業設計為主題，陸續設置一號、二號、三號、五號、八號店鋪，形成第一個巷弄小聚落。民國 101 年以烘焙為主題拓展到中興街與向上北路一帶，完成「范特喜甜點森林」。民國 102 年以「與傳統製造業結合」及「社區閱讀」的概念，繼續深耕在中興街與向上北路一帶，再完成「綠光計畫」與「新手書店」。民國 103 年以短期旅行為主題發展模範社區的街區巷弄，建置青年旅社及創作換宿的空間，以及活化社區活動中心。同年 2 月間成立之育成中心，目標在協助進駐的創業人發展更成熟的商業模式，並媒合資金與人才。

到民國 103 年范特喜已有近 60 家店鋪，工作室和展演空間的群聚聚落，包含創意設計工作者、複合餐飲業、獨立書店、甜點烘焙工作者，以及臺灣傳統在地製造生產，因此范特喜自民國 102 年底開始，積極開展都會以外的鄉鎮，嘗試連結更多在地的工匠技術與文史特色，例如宜蘭縣三星鄉，高雄市美濃區，宜蘭縣頭城鎮烏石港，臺中市清水區等地方。范特喜群聚聚落規劃，詳參圖 8.2-14。2014 草悟道嘉年華活動路線規劃，納入綠光計畫至活動路線中，詳圖 8.2-15。



圖 8.2-14 范特喜群聚聚落規劃散步地圖

資料來源：范特喜微創文化網站



圖 8.2-15 2014 草悟道嘉年華活動路線圖

資料來源：2014 草悟道嘉年華活動網站 <http://www.summer-festival.appseo.com.tw/>

范特喜將建立更多目標，例如規劃中的孩童空間「Fantasy Kids」、「創意基地」...等。范特喜持續結合聚落社區，營造不同主題生活聚落空間，讓聚落像有機體一樣能自我調整，發展獨特的小型社區；也逐步營造社區關懷，為美好生活社區貢獻心力。

綜上，花東縱谷應以各火車站為核心，半徑 1 公里影響圈範圍，參酌范特喜之群聚聚落模式，囊括及建立各種地方特色產業，凝結社區共識，共創社區之觀光發展。以下藉由玉里鎮說明，詳圖 8.2-16。

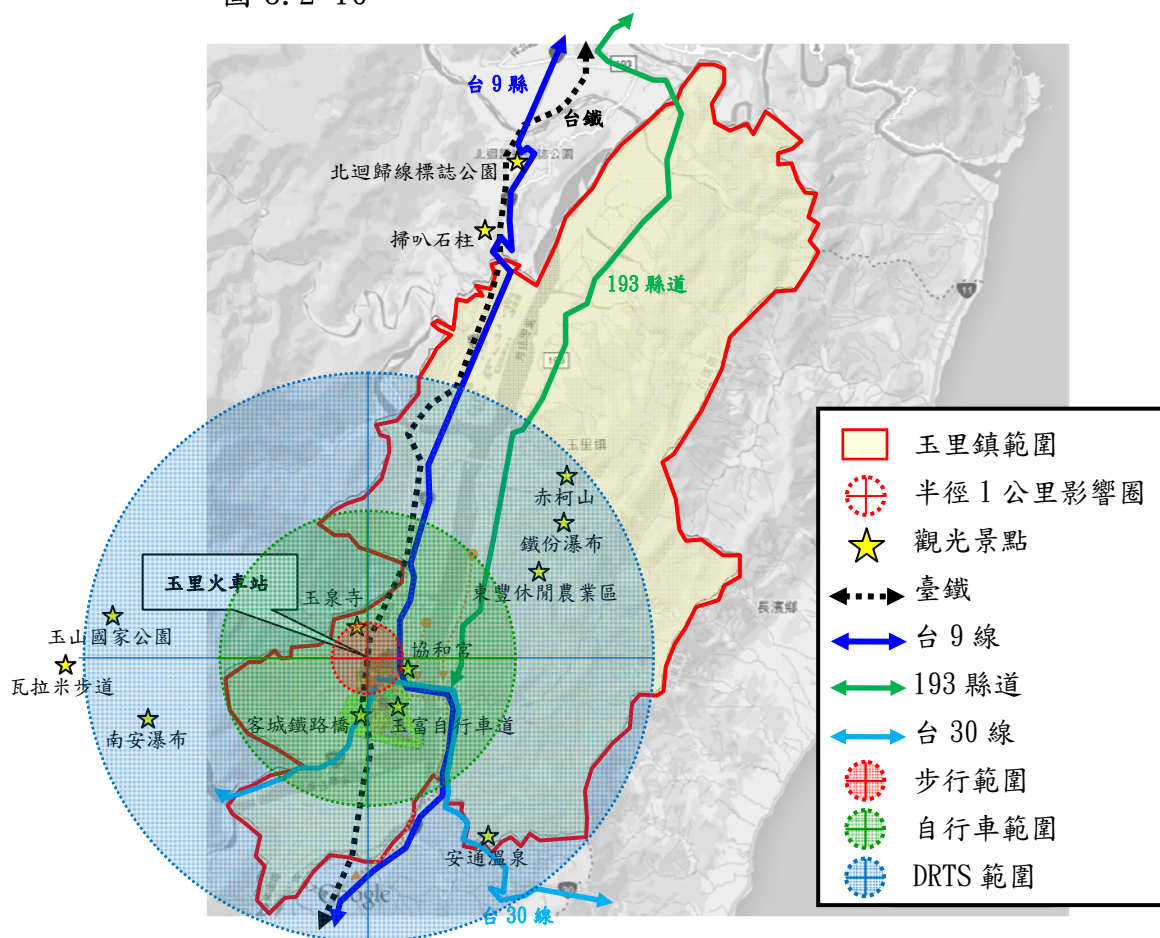


圖 8.2-16 玉里鎮之群聚聚落綠色運輸範圍圖

資料來源：本計畫繪製

8.3 軟體行銷

本計畫於本報告書 7.2 產業行銷推廣模式，針對觀光行銷規劃、異業結盟系統和整合綠色遊程資訊，有其行銷推廣之說明。以下則針對未來花東縱谷在軟體行銷面向，針對銀髮族旅遊、無障礙遊程和穆斯林友善觀光環境，及花東產業六級化等方案具體構想及說明。

(一)銀髮族旅遊

銀髮族居住、休閒、醫療照護的養生活動逐漸蓬勃發展。銀髮族經由觀光旅遊度假的過程中，可以得到身、心、靈放鬆與休息，同時休閒旅遊也可增進銀髮族與人接觸獲得新經驗。尤其透過旅遊不但對於個人有紓解生活壓力、增廣見聞、休閒、社交、娛樂等，對社會也產生許多正面的意義。

老化對銀髮族的生理、心理影響很大，身體組成隨著時間形成自然改變的過程，其改變的過程是漸進的，是所有生命的有機體面對個人功能和外界反應時皆會產生的現象，而且會影響和社會環境的互動。此外，一般來說銀髮族擁有較寬裕的經濟條件及充裕的空閒時間，對觀光旅遊活動有較大的興趣與需求，因此銀髮族的休閒旅遊已成為旅遊市場中重要的一環。為了吸引銀髮族進行休閒旅遊，必須瞭解其從事旅遊活動的需求，才能提供適切的服務。

因此，規劃設計符合銀髮族需求之旅遊，旅遊業者可以安排貼心服務的領隊並給予更優惠的彈性價格以避開旅遊的淡旺季，針對行程的需求與安排須考量銀髮族旅遊的偏好，如山水自然景觀、歷史文化、民族風情、逛街採購商品等並搭配養生餐食與安全衛生的住宿環境，考量便捷與多樣性的交通運輸工具，藉著豐富的旅遊資訊，快速的傳達給大家，讓旅遊者滿足需求。

民國 104 年 5 月，觀光局為輔導業者規劃友善、優質旅遊商品，推廣分眾、分齡樂活旅遊，修訂《輔導建立品牌旅行業獎勵補助要點》，增訂相關補助。但由於宣傳不足，致效果不彰。

民國 105 年 6 月，為宣傳及鼓勵銀髮族旅遊，交通部觀光局經公開招標委託辦理「銀髮族旅遊微電影製作及行銷宣傳」工作，由得標廠商及其合作旅行社規劃推出「老友愛旅行」銀髮族旅遊專案活動，鼓勵年長者相偕旅行。希望藉由本次活動推廣，提供銀髮族與老朋友活絡感情的機會，讓他們有機會透過旅行擴展社交圈，與老友重溫當年美好回憶，讓旅遊變成身心保健的最佳良藥，不但延緩老化，而且越活越年輕。

目前交通部觀光局網站上，針對銀髮族旅遊與旅行社共同推出 1 至 3 日之 13 個旅遊行程，積極打造全方位的樂活旅遊路線，邀請全臺的樂齡銀髮族朋友們，以最便利、貼心的方式體驗各地旅遊行程，並以「養生、樂活」為概念，讓銀髮族也能恣意享受各項幸福遊程。

銀髮族百百款，對於養生、樂活觀念較薄弱之銀髮族群，應鼓勵並協助適時參與相關之研習活動，如利用村里民大會、地方節慶活動、社區衛教活動等方式，提升相關知識及對問題處理的能力。針對單身之銀髮族群，因增促人際互動並發展其嗜好與興趣，鼓勵增加人與人的接觸與環境互動關係，減緩生理機能的老化與單身的孤獨感，並多培養個人嗜好與興趣，以增加休閒活動之選擇與安排。此外，應配合銀髮族體能與簡易律動、甩手、走路等健身活動為輔，選擇花費較少、短程的旅遊活動。

綜上，為能夠讓銀髮族玩得盡興，觀光局雖祭出獎勵措施，除了在旅遊景點、設施等方面，勢必須打造適合銀髮族出遊的旅遊環境與相關服務，在行銷推廣上更須苦心經營，以避免資源浪費。具體構想及說明如下：

1. 客製化旅遊包裝行程：

充分理解銀髮族的需求與困難，提供短程、多樣性、季節性，最優惠的客製化旅遊促銷行程。

2. 延長景點停留時間：

銀髮族因生理、心理老化，致缺乏安全感、活動力退縮、反應遲鈍等，倘停留景點時間匆促，恐造成旅遊壓力，未能達到身、心、靈放鬆與休息之目的。

3. 挹注經費提供偏遠地區之銀髮族：

對於偏遠地區的銀髮族在經濟相對弱勢情況下，結合民間公益團體，給予活動經費的補助，讓銀髮族有機會參與地區辦理的相關節慶旅遊活動(如廟會節日、旅遊進香團、豐年祭、民俗節日)等，增進視野與認知的能力。

4. 透過傳媒及活動設計宣導：

智慧觀光雖為目前政府推行之政策，但部分銀髮族仍對 3C 產品不為熟悉，故應適時利用電視、廣播等資訊媒體提供相關資訊，或專人以活動方式宣導，增進銀髮族對旅遊認知的相關資訊。

(二)無障礙旅遊

過去都認為無障礙旅遊是專門給身心障礙者參與的行程，而行程必須全程有無障礙的硬體環境。其實無障礙旅遊的對象非常廣泛，除了身心障礙者之外，高齡長者、孕婦、嬰兒、兒童等都需要方便的旅遊環境。

無障礙旅遊涉及空間環境、交通運輸、旅遊資源、民俗文化、企業合作和政策支持等。花東縱谷地區之旅遊資源、民俗文化景點豐富，各旅遊景點也逐步改善具無障礙空間，惟景點間的聯結，尚未提供無障礙設施服務，要建構完備的無障礙旅遊，除旅遊地的空間具無障礙環境外，更必須藉助於旅遊地之便利的交通運輸環境，落實無障礙旅遊之服務。

要享受一趟舒適性、便利性、安全性的無障礙旅遊並不困難，除了改善或營造無障礙環境外，亦可以透過隨行人員、服務人員的協助或運用簡單的輔助工具改善、提供需求，就可輕鬆打造無障礙旅遊。具體構想及說明如下：

1. 政府單位與民間企業建立良好合作關係：

政府單位與民間企業具良好合作關係，是建構無障礙旅遊的關鍵之一。藉由民間企業的信任度、對合作關係的承諾、彼此依賴性、民間企業之間的交流(包括協調、交流質量、觀念交換和相互建議)、建設性的衝突解決技巧與民間企業之間產品的相關性等，是影響民間企業參與無障礙旅遊的關鍵因素，也是支持無障旅遊的必要服務。

2. 提供安全、便捷人性化的無障礙環境：

無障礙的服務除了改善或營造無障礙的空間環境之服務外，沒有無障礙坡道的景點或飯店，可透過人力服務或簡式的斜坡板克服環境上的限制，提供給需求者便利的旅遊服務。此外，景點

間的聯結更是無障礙旅遊的另一個重點，因此在交通運輸服務上，應提供低底盤巴士，其優點除了車門有斜坡輔助板，輪椅族可以上車，車箱內並設置輪椅專用停放區，行車時可固定住輪椅，車廂地板距離地面只有 35 公分高，一步階梯就可以上公車，便利老人、孕婦之搭乘，安全大為提升。

3. 建立友善的無障礙服務：

人人都需要便捷的旅遊環境與服務，身心障礙者、高齡長者、孕婦、嬰兒、兒童等更迫切，其所需服務中恐造成一般使用者之不便，故應建立人人具有細心、用心、耐心之行為態度，去面對每一位參與旅遊的朋友，促成輕鬆自在的旅遊行程。

(三) 穆斯林友善觀光環境

全球穆斯林人口年年增加，根據統計，目前穆斯林人口已經突破 16 億大關，隨著穆斯林人口急速上升，約在民國 114 年將增加到 20 億人，佔世界人口的三分之一強，成為各國觀光單位積極爭取市場，為了打造穆斯林友善環境，交通部觀光局近年積極辦理國內穆斯林友善環境建置、參加國際旅展並辦理國際媒體宣傳，並與國外旅遊業者合作。

民國 100 至 102 年，馬來西亞連續 3 年榮獲新加坡 CrescentRating 評選為穆斯林遊客的首選旅遊目的地；更拿下 8.3 分(總分 10 分)的評分，高過阿拉伯、土耳其和印尼等其他以回教為主要信仰的國家；吉隆坡國際機場也被評選為全球最佳穆斯林友好機場。

馬來西亞以「誠信」，讓穆斯林產生信賴感。政府嚴格把關清真餐廳的認證，解除穆斯林旅遊最大疑慮，理所當然成為穆斯林人出遊時的首選目的地。更不斷透過建立程序和準則的發展，進一步加強穆斯林旅遊產品和服務品質，促進馬來西亞作為穆斯林友好最佳旅遊地的可信度。此外，創意行銷也非常重要，馬來西亞利用「感受下雨」作為主要行銷推廣的主軸成效非常好，對於長年身處在沙漠環境的中東國家，成為很大的吸引力。

臺灣若要進攻穆斯林旅遊市場，應多加進行研究並善加規劃。穆斯林很重視家庭旅遊，每年會安排 2 次以上家庭旅遊，每次出國旅遊時間約 10 至 14 天。他們在規劃旅遊行程時必須在飲食、衣著、住宿上特別留意，一切都必須遵守伊斯蘭法。例如：航空餐點必須有穆斯林的餐飲(MOML-Moslem Meal)、住宿房間須有麥加方向的標示、廁所須附設清潔設施、餐廳、公共場所、泳池及 SPA 區最好有專給單一性別或家庭專屬的空間。

民國 102 年觀光局與中國回教協會開始在臺灣積極推動穆斯林友善環境計畫，從宗教信仰及飲食文化下手，除了廣設祈禱室以外，更推動清真餐廳認證等，要讓臺灣的穆斯林旅客能有舒適的觀光環境。

民國 105 年 6 月間，交通部觀光局積極推動穆斯林旅客來臺觀光，沙烏地阿拉伯商務辦事處簽證組長穆罕默德肯定臺灣的友善環境計畫並建議多宣傳，才能吸引更多的穆斯林旅客。他強調，臺灣不僅觀光資源豐沛，民眾也相當友善、好客，對於不同的宗教信仰都非常的尊重與接納。不過，如果臺灣政府能夠與國外的旅行社再加強合作，宣傳臺灣的觀光，以吸引到更多的觀光客。

穆斯林的旅遊需求，跟一般旅遊者一樣，喜歡感受在地文化、人文風情、絕美風景、陽光沙灘等，除體驗地方風情，更是擁有旅遊的美好經驗。只要旅遊資源夠有競爭力，其實都能吸引穆斯林造訪。對穆斯林來說，前往旅遊地進行觀光行為的決定性關鍵因素，在於「友善穆斯林的環境」；穆斯林除了禁吃豬肉製品外，連肉類食品的料理方法也須遵循穆斯林傳統。穆斯林一天要朝著麥加方向朝拜 5 次，因此祈禱室的設置需求即為重要。具體構想及說明如下：

1. 提供洗淨設備和祈禱室，並標示麥加方向

祈禱室或房間內指向麥加方向的標誌設備，對穆斯林來說是必要的。穆斯林一天要禮拜 5 次，禮拜前亦必須清潔自己，因此清淨設備不可或缺。所以於旅遊環境中，諸如景區、飯店、機場、車站、餐廳、飯店、客房等地方需加強落實洗淨設備和祈禱室，並設置麥加方向的標示，在旅遊時便無需花費太多時間在找尋祈禱室等問題，也會增進前來旅遊的意願。

2. 拓展友善的穆斯林餐飲服務

臺灣的穆斯林餐飲認證，細分為「穆斯林餐廳」及「穆斯林友善餐廳」，前者為穆斯林所經營，後者則是願意另外提供穆斯林餐點及環境的一般業者所開設。兩者都必須經過中國回教協會的稽核及勘查，才能獲得清真認證標章。臺灣清真餐廳普及率低的情況下，可藉由臺灣海島特性-海洋資源豐富之海鮮料理，避免食物處理的問題。

3. 感受臺灣人情味的穆斯林旅遊氛圍

加強從業人員之教育訓練，讓他們對穆斯林文化、宗教、人民有充足、深度的瞭解，才能研發出切中需求的旅遊產品及服務。同時，導正臺灣民眾對穆斯林文化的認知誤差等，都是發展穆斯林旅遊的關鍵因素之一。是讓穆斯林來臺旅遊時，感受到臺灣最美麗的風景—濃濃的人情味。

4. 建立獨特特色，並善用在地渲染力和加強廣宣力度

臺灣近年來對於穆斯林友善環境的建構逐漸完善，但資訊滲透度仍嫌不足，穆斯林對於臺灣旅遊資訊仍相對陌生，因此行銷宣傳便相當重要。觀光局近年不斷邀請穆斯林刊物、電視節目、新聞台、部落客達人等媒體到臺灣來體驗各種主題行程，藉由媒體的在地渲染力，打開臺灣在穆斯林市場的知名度外，更應參酌馬來西亞利用「感受下雨」之主要行銷推廣主軸，建立臺灣自己的國家特色，建立花東縱谷自己的環境特色，可以「體驗山水」、「體驗田園」等特色風光為行銷推廣重點，感受花東地區小而美、小而巧的好山、好水。

(四)花東產業六級化

因應花東產業六級化發展方案，推廣旅遊達人服務以及建立旅遊資訊網與 APP 應用軟體，以實體及虛擬網路加強串連地方產業發展亮點，增加遊客對花東縱綠色旅遊的認識外，亦行銷花東縱谷的在地產業。具體構想及說明如下：

1. 促成產業整合，建立環境共享

協助旅遊業者或資訊業者建立住宿資訊交流平台，以不同消費族群需求角度進行推薦。並將不同觀光產業進行整合，如旅遊業者、住宿、餐飲、遊憩設施、交通運輸等，並以優惠措施、便捷服務等方式，吸引旅客購買，促成相關觀光產業之環境利潤共享概念。

2. 強化觀光景點行銷與在地導覽員培訓

藉由觀光景點特色及創新、故事性的行銷手法，發展新旅行型態。同時培養旅宿業者提供深度旅遊導覽服務，增加在地就業機會外，促使東部青年返鄉。

以景點為核心，結合相關服務設施，配合三生概念(指「生活、生態、生存」，「生活」指在地居民的生活與旅客的生活；「生態」指維持原有環境特色；「生存」指建立永續存在的意義，並能和睦相處)，營造舒適慢活的地方氛圍，據以串聯線狀旅遊帶，以需求服務所產生的商機與就業機會，搭配行銷策略與遊程規劃建構整體面狀生活圈。同時考量在地民眾以協會、組織，所創造地方文化能否共享觀光發展所產生的其他價值，來建構在地居民與遊客間所建構的觀光圈概念。

3. 積極對外行銷，形塑花東縱谷優質形象

- (1)強化縱谷北、中、南三區之空間發展結構，建立花東縱谷的整體環境意象。
- (2)與相關旅遊業者合作，提供空間無縫、時間無縫及資訊無縫旅遊環境之輕便旅行服務。
- (3)掌握旅客需求與熱門趨勢，即時媒合最適化資訊，並提供在地導遊與商家導購服務。

4. 藉由資訊產品，推廣地方旅遊環境資訊

藉由智慧型手機 APP 趨勢，旅客外出旅遊可經由所規劃建置之 APP 程式了解地方環境資訊。「來趣我嘉」是旅客去嘉義、阿里山必備的 APP 導覽工具，它提供嘉義吃、喝、玩、樂的實用資訊，並包含導覽、18 鄉鎮介紹、推薦行程、伴手禮及旅宿等

功能，詳細介紹嘉義特色商店與景點，搭配地圖定位輕鬆遊玩嘉義，詳圖 8.3-1。此方式不僅到無紙化，落實綠色旅遊外，同時達到智慧觀光目的。



圖 8.3-1 「來趣我嘉」APP 畫面擷取

資料來源：嘉義縣文化觀光局「來趣我嘉 APP」

5. 落實節能減碳、環保教育之精神

「綠色旅遊」是未來的趨勢，也是一種對環境衝擊最小的旅遊型態，旅遊業者在其中建立良好的措施與獎勵系統，如省水馬桶、省電燈泡等設置；旅客自備環保餐具、毛巾等，旅館將給予回饋，無形中雙方都在落實節能減碳、環保教育的精神。旅遊中也融入公益活動，如將旅客消費的一部分金額作為植樹基金，便達成碳補償，在旅遊的同時回饋自然與社會。

綠色旅遊需要旅遊相關業者以環保意識來規劃或調整生產結構，如善用資訊電子科技、低碳交通方式、服務在地化、設施環保化、活動公益化等。而旅客則要以自我意識來選擇低碳節能的遊玩法，如此才能真正體現綠色旅遊的精神。

8.4 跨域合作

本計畫應聯合轄區各公部門、觀光相關產業及部落發展花東縱谷跨域合作觀光發展平台，以作為後續各觀光發展策略執行並相互配合的溝通窗口與平台，並促使各國公有轄管之原住民保留地可以由部落與公部門共同經營管理。

跨域合作的觀光發展平台任務為協調整合政府各單位相關資源，有計畫的投入花東縱谷國家風景區上各項改善措施，並結合地方部落特色發展部落觀光及各遊憩系統的自明性。

跨域合作觀光發展平台成員由風景區上有關風景區建設、設施改善、環境整建、經營管理等業務相關之中央、地方權責單位、區域策略聯盟及部落守護圈代表組成，詳圖 8.4-1。

(一)公部門

由花東縱谷國家風景區管理處召集相關的公部門、學者專家與地方政府共同研商相關議題，由公部門負責提出解決對策。

(二)區域型策略聯盟

以民間業者與社團法人(旅館業、民宿業、餐飲業、遊樂區業者、旅遊業、特產店、交通業者、社區組織、相關社團等)組成之策略聯盟，亦可於工作小組會議提出相對配合方式，共同激盪出促進地方觀光發展方案。

(三)部落守護圈

以花東縱谷內之主要原住民部落為主體，由各部落頭目、相關代表或意見領袖組成其部落組織，透過結合周邊自然、文化資源發展特色部落觀光，並結合部落周邊屬於原住民傳統領域(原住民保留地)之公有土地，打造與管理處共同經營管理的部落觀光亮點。

公部門(政府機關與公法人)			私部門與學界		
中央單位	縣市政府單位 花蓮縣/臺東縣	相關單位/法人 跨縣市相關單	區域策略聯盟 、社團與學校	部落守護圈	媒體行銷 組織
內政部營建署 財政部國有財產署 交通部觀光局 交通部公路總局 經濟部水利署 文化部 行政院農業委員會 水土保持局 行政院環保署 花東縱谷國家風景區管理處	觀光處/觀光旅遊處 財政處 建設處 農業處 地政處 原住民行政處 文化局/文化處 環境保護局 衛生局	花蓮縣： 秀林鄉、壽豐鄉、鳳林鎮、光復鄉、萬榮鄉、瑞穗鄉、玉里鎮、富里鄉、卓溪鄉，共計 9 個鄉鎮市公所 臺東縣： 池上鄉、關山鎮、海端鄉、鹿野鄉、延平鄉、卑南鄉，共計 6 個鄉鎮市公所 花蓮農田水利會 臺東農田水利會 壽豐鄉農會 光豐地區農會 鳳榮地區農會 瑞穗鄉農會 玉溪地區農會 富里鄉農會 鹿野地區農會 關山地區農會 池上鄉農會	旅行業者 交通運輸業者 住宿業者 餐飲業者 水域遊憩業者 伴手禮/特產業者 非原住民社區發展協會 鳥會、荒野協會 地方社團	花東縱谷要部落： 溪口、壽豐、上下月眉、豐坪、平和、池南、米棧、志學、大榮、長橋、馬太鞍、太巴塢、砂朥越、馬佛、加里洞、烏桿、掃叭頂、娜魯灣、奇美、高寮、下德武、苓雅仔、豐南、富興、電光、利吉、山里、銅門、文蘭、重光、西林村(洛紹)、摩里沙卡、紅葉、初鹿村(卑南)、利稻、初來、霧鹿、瀧下、崙山、卓溪、清水、卓樂、南安、崙天、秀巒、石平、武陵、永康、桃源、鹿鳴、紅葉、馬立雲、水璉	廣播電台 各傳播媒體 地方報 雜誌社 網路媒體

圖 8.4-1 花東縱谷跨域合作觀光發展平台

資料來源：本計畫整理繪製

本計畫之區域系統發展以點、線、面說明，詳圖 8.4-2。後續實質推動之具體方式與其他機關、單位配合部分，詳表 8.4-1。



圖 8.4-2 花東縱谷三核心區域系統發展說明圖

資料來源：本計畫整理繪製

表 8.4-1 花東縱谷跨域合作後續實質推動方式與其他機關、單位配合說明表

區域系統		後續實質推動方式	配合機關、單位	負責事項
點	觀光景點	落實觀光遊憩服務資訊	<ul style="list-style-type: none">交通部觀光局行政院農業委員會水土保持局農委會林務局林區管理處行政院原住民委員會中華民國客家委員會	<ul style="list-style-type: none">導正國人對穆斯林文化的認知誤差持續不斷更新旅遊資訊與對外宣導推廣導覽慢食旅遊文化
		改善無障礙(銀髮族)空間環境	<ul style="list-style-type: none">花蓮縣政府臺東縣政府交通部臺灣鐵路管理局交通部鐵路改建工程局內政部營建署交通運輸業者	<ul style="list-style-type: none">無障礙設施設備洗淨設備、祈禱室(參加方向標示)人員教育訓練
		建立穆斯林友善空間環境		
	服務產業、珍珠據點	改善無障礙(銀髮族)空間環境	<ul style="list-style-type: none">農委會林務局林區管理處住宿業者	無障礙設施設備
		建立穆斯林友善空間環境		洗淨設備、祈禱室(參加方向標示)
		建立穆斯林友善餐飲服務	交通部觀光局	嚴格把關清真餐廳認證
			餐飲業者	遵循穆斯林傳統料理方法
		落實安全遊憩環境與行為	水域遊憩業者	按相關法規提供必要之防範規定
		建立穆斯林友善特色產品	交通部觀光局	嚴格把關與認證
			伴手禮/特產業者	開發符合穆斯林飲食規定之地方特色產品
			各發展協會(團體)	提供適宜穆斯林規定之地方特色產品
	推廣部落觀光	<ul style="list-style-type: none">原住民委員會各發展協會(團體)	強化部落人力資源培訓、體驗部落產品推動和部落遊程推廣	
線	交通動線	提供臺鐵區間車觀光班次	臺灣鐵路管理局	<ul style="list-style-type: none">人員教育訓練提供適宜穆斯林規定之地方特色方案推廣導覽慢食旅遊文化建立部落、生態、人文及古蹟特色旅遊方式
		花東地區客運班次調整	交通運輸業者	
		採用低底盤巴士之服務		
	遊程動線、產業結盟	建立多元旅遊規劃方案	<ul style="list-style-type: none">農委會林務局林區管理處原住民委員會旅行業者各發展協會(團體)各觀光產業	

區域系統		後續實質推動方式	配合機關、單位	負責事項
面	車站區域	提供完善交通運輸服務與旅遊資訊服務	<ul style="list-style-type: none"> 交通部公路總局 交通部臺灣鐵路管理局 交通部鐵路改建工程局 內政部營建署 	<ul style="list-style-type: none"> 無障礙設施設備服務 洗淨設備、祈禱室（麥加方向標示） 人員教育訓練
面	生活圈	強化觀光景點行銷與在地導覽員培訓	<ul style="list-style-type: none"> 農委會林務局林區管理處 行政院原住民委員會 各發展協會(團體) 	<ul style="list-style-type: none"> 提供多元旅遊服務 無障礙及穆斯林友善環境 人員教育訓練
	區域劃分	落實區域整體環境意象	<ul style="list-style-type: none"> 交通部觀光局 農委會林務局林區管理處 東部海岸國家風景區管理處 內政部營建署 原住民委員會 	<ul style="list-style-type: none"> 建立花東縱谷整體環境商圈認知 慢城意象環境營造 推廣部落觀光之店家識別標誌、文創商品及特色活動

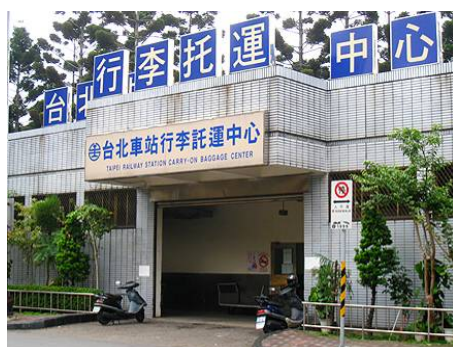
資料來源：本計畫整理

綜上，提出以旅遊期間必要裝備的「行李」進一步說明，其行李打包、運輸、託寄必須考慮與安排的問題，所以在規劃旅遊行程中行李寄放移動的方式仍須評估考量，順著行程寄放及減少移動次數是最節省時間及體力的方法，未來可供寄放行李之服務規劃：

(一)行李寄放服務

1. 火車站行李房

臺鐵除了環島鐵路外，還有平溪、集集一些支線鐵路(目前阿里山森林鐵路也交由臺鐵管理)，一些主要的火車站都有提供便宜的行李寄放服務(行李房)。收費方式是以天數來算，依據行李大小(長、寬、高加起來)有不同的收費。



2. 遊客中心

觀光局在許多景點以及車站設置有遊客中心，可以請服務人員幫忙寄放，但請在遊客服務中心打烊前領回行李，一般的遊客中心下班時間是下午 5 點半。

3. 寄物箱(保管箱)

保管箱設置規格及尺寸大小不同，收費標準也各有不同，一般保管箱設於大眾運輸場站或商場內，部分旅遊景點的服務中心也提供此服務。



4. 鐵馬驛站

規劃有鐵馬驛站之警察局，提供有補充飲水、腳踏車充氣等服務。未來可就服務空間，考量增設置寄放行李之服務。

5. 民宿、飯店

一般而言即使未到入住時間，所預訂之民宿、飯店都會提供行李寄放服務；退房後，也可提供行李寄放服務。順著行程選擇寄放位置，更能節省時間及體力。可另行準備一個較小型之背包，貴重物品自帶。

6. 租車公司

租用汽車的話，行李隨車攜帶，無寄放問題。如果租用機車，一般租車公司皆可寄放行李。

(二)行李運送服務

1. 火車站行李運送系統

臺鐵的行李運送服務，每位旅客可憑乘車票免費託運行李，以 3 件為限，總重量在 40 公斤以內；孩童票以 2 件為限，總重量在 20 公斤以內，超過免費重量應計收運費。行李運抵到達站之日起 2 日以內為免費保管期間，逾期每件每日則額外加收保管費。

辦理行李包裹運送業務車站：基隆、七堵、松山、臺北、萬華、樹林、鶯歌、桃園、中壢、湖口、新竹、竹北、竹南、苑裡、大甲、清水、沙鹿、苗栗、臺中、彰化、員林、田中、二水、林內、斗六、斗南、大林、嘉義、新營、隆田、善化、臺南、路竹、岡山、楠梓、高雄、鳳山、屏東、潮州、林邊、枋寮、瑞芳、雙溪、十分、頭城、宜蘭、羅東、蘇澳新、蘇澳、東澳、南澳、新城、花蓮、吉安、壽豐、鳳林、光復、瑞穗、玉里、池上、關山、臺東。合計共 62 站。

可見臺灣地區搭乘火車到各地遊玩時，皆可利用行李包裹運送服務移動行李，將大幅減輕乘客上下車攜帶行李之不便。

2. 兩鐵環保列車

有鑒於近年來環保意識抬頭，為配合政府推動節能減碳零污染之自行車騎乘活動，特結合臺鐵、鐵馬雙運具，提供民眾以鐵路為交通運具載乘人、車同時抵達目的地，民眾可騎乘單車慢遊於各鄉間小路，享受田野風光，運用鐵道與單車之結合，親身體驗臺灣之美。

3. 宅配、物流方式

宅經濟的崛起，超商在桃園國際機場提供行李宅配服務，出國往返行李一通電話交給宅配通，讓你輕鬆配、簡單行。學生於寒暑假前後，亦可藉由宅配服務，寄送行李，甚至提供優惠措施。故在人手一機的情況下，旅客安排旅行，可利用超商據點寄送與領取行李，即可減少行李考量與安排的問題。