

5-7 交通建設部門

5-7-1 發展目標：營造外快內慢之路網，引導在地深度旅遊

交通建設是花蓮經濟發展及生活移動的主要命脈，以「人本」為永續交通發展之中心主軸，在受自然條件限制的有限發展空間下，如何善用既有資源、加強推廣低碳綠色運具是最重要的發展目標。同時，未來蘇花改和鐵路電氣化完工後，將大幅提升花蓮縣的聯外交通，內部的疏散路網如何建置，將是未來的重要建設議題。

5-7-2 績效指標

交通建設部門之關鍵指標包含：1.新增工作機會(+)、2.二氧化碳人均排放量(-)、3.公共運輸使用率(+)、4.觀光旅遊人次(+)等，各項指標民國 108 年之目標值設定如下：

表 5-7-1 交通建設部門績效指標(不含中央自辦計畫)

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
新增工作機會(+)	人	0	+20	+100 以上
二氧化碳人均排放量(-)	公斤	154.28	-2.76	-19.52 以上
公共運輸使用率(+)	%	4.9	+2.5	+8 以上
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+11.5	+37 以上
家戶可支配所得(+)	萬元	79	+0.12	+0.6 以上

5-7-3 發展構想

一、發展國際級海空雙港，打造完善藍色公路體系

爭取國際航班，升級花蓮航空站的硬體設備。活化花蓮港的使用，港區強化發展遊憩功能及客運機能。

二、加強公共運輸接軌，減少私人運輸使用

未來蘇花改通車後，地方疏散交通非常重要。內部交通建立以人為本的運輸系統，加強大眾運輸、推廣運用小眾運輸、自行車的無縫接軌。

(一)大眾運輸建立無縫接軌，提升便利性：以軌道運輸為主、公路運輸為輔，建立完整的複合運輸轉運系統。

(二)小眾運輸：發展需求反應式及生活型態導向的小眾運輸系統。

(三)自行車道系統除觀光服務外，也朝生活化規劃；加強構築雙鐵(鐵路與鐵馬)運輸及複合式運輸的發展環境，

三、提供人民安全方便的路，給縣民安全回家的路

(一)安全方便的路

完善的地方交通路網為花蓮縣交通最基本的需求，聯外道路的便利和地方層級道路系統의完善和舒適，形成「外快內慢」的交通流動。

(二)安全回家的路

加強道路、橋樑的安全性，保障縣民平安回家的基本權利。

四、創造多樣化的綠色觀光遊憩運輸系統

於觀光遊憩點推廣綠色運具，減少觀光人潮利用大量私人運具破壞環境。

5-7-4 行動計畫

一、中央主辦計畫

屬中央機關主辦計畫計有 2 項，彙整如下表 5-7-2。

表 5-7-2 中央主辦計畫彙整表

計畫編號	計畫名稱	主管機關	主辦機關	期程	經費需求(百萬元)						
					總經費	105-108 年					
						4 年經費	非自償				自償
							中央	地方	花東	其它	
7.1	港埠設施改善工程	交通部	臺灣港務股份有限公司花蓮港務分公司	101-105	281.73	59.00	59.00	0	0	0	0
7.2	台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	交通部	公路總局	99-106	49,200.00	19868.76	19868.76	0	0	0	0

註：7.1「港埠設施改善工程」4年經費僅計算105年、7.2「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」4年經費僅計算105、106年。

二、地方主辦計畫

7.3 【幸福宜居城鄉實踐計畫子計畫 15】鳳林鎮箭瑛大橋改建工程

「鳳林鎮箭瑛大橋改建工程」主要為旗艦計畫 2「幸福宜居城鄉實踐計畫」子計畫 15，內涵為「均發展」。

該行動計畫主要係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.2「提升聯外公路系統之安全性與可靠性」等策略所研提。

(一)績效指標(無)

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1.箭瑛大橋改建工程(107 年)

(三)計畫內容

目前箭瑛大橋左岸橋台凸出堤肩 483 公尺(垂距 390 公尺)，建議儘速改建箭瑛橋梁以確保河防及橋梁安全。故為避免將來箭瑛大橋孤懸於河道中央影響河防安全，且考量箭瑛大橋對地方人文教育之重要性，計畫將箭瑛大橋改建為橋長 960 公尺、橋面寬 9 公尺(含護欄)之橋梁，總面積約 8,640 平方公尺。

箭瑛大橋位於本縣鳳林鎮花 46 線鄉道上，為連結省道台 9 線及縣道 193 線之交通要道，其所跨越之河川為花蓮溪主流。本計畫規劃將舊橋拆除並於原址重建新橋。根據橋梁改建型式方案分析優缺點說明，考量減少深槽區落墩(滿足防洪水利要求)、符合交通需求、造價經費考量及施工性，建議採取「主橋 400M 懸臂工法橋梁+預力 I 梁橋」之新建方式。

隨地方經濟發展及交通網絡健全，此路段車流量增加，現行箭瑛大橋橋面寬度僅 4.38 公尺，長期以來存在車輛會車不易且頻生事故之交通安全問題。改建後之箭瑛大橋計畫橋寬為 9 公尺，將可配置雙車道並提供雙向會車之功能，對地方交通極具助益，並兼顧行人交通安全。

建議結合花蓮當地多族原住民之特色圖騰語彙(如達悟族—船眼、排灣及魯凱族—百步蛇、布農族色塊等圖騰)，將其融合簡化運用展現於景觀護欄之元素，象徵花東當地人文資源豐富及族群的融合；而橋名柱亦可結合原住民之造型意象，彰顯出原民傳統文化。並在建材選擇上使用合乎規範之綠色材料。

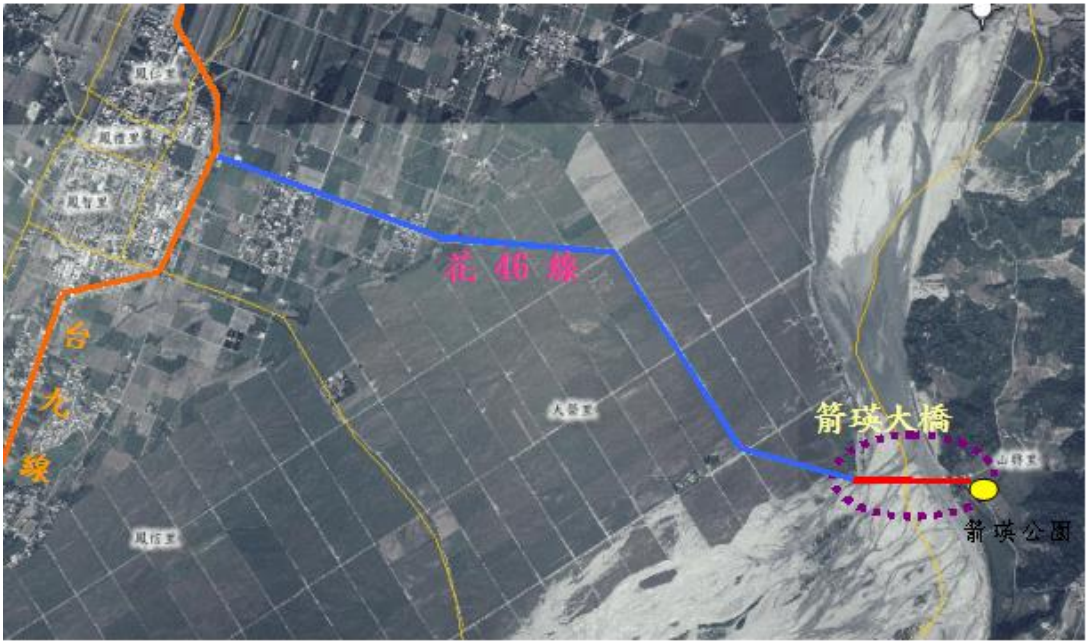


圖 5-7-1 行動計畫 7.3 計畫位置圖





 <p>2011/12/29</p>	 <p>2011/12/29</p>
<p>上部結構</p>	<p>河道現況</p>
 <p>2011/12/29</p>	 <p>2011/12/29</p>
<p>橋梁基礎裸露</p>	<p>橋梁基礎磨損鋼筋外露</p>
 <p>2011/12/29</p>	 <p>2011/12/29</p>
<p>橋墩磨損鋼筋外露</p>	<p>伸縮縫損壞</p>



圖 5-7-2 行動計畫 7.3 箭瑛大橋現況圖

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 107 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部公路總局。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

直接效益為改善後減輕洪災直接損失之效益，包括減少工商業、農林漁牧及住宅等資產損失、公共設施損失、土地流失或土石淹沒土地損失等。此外，還有因橋梁阻水造成水利設施及橋梁沖刷損害，相關單位必須編列預算進行維護及整修。

以「改善後每 1 公頃淹水面積可減少 10 萬元之年平均損失」，本施計畫預計增加 60 公頃之保護面積，另外加上年橋梁維護補強費用 300 萬元，以及橋墩基礎及河床保護工 600 萬元，計算「年計直接效益」為每年減少損失金額 1,500 萬元。

2.不可量化效益

間接效益為減輕洪災期間接損失，包括非工程措施可完成「水災危險區地圖建置」、「水災防災避難疏散圖繪製與宣導」、「水災防災避難疏散警戒值訂定」、「水災防災疏散避難演練」、「防災社區推動」、「洪水與淹水預警系統建置」，可有效保障民眾生命安全，減少傷亡；另本計畫可配合地方推動觀光產業，帶動生態、景觀、休閒遊憩、排水環境營造、補充灌溉水源等增加地方繁榮之效益，依慣例採「直接效益之 20%」估算，其「年計間接效益」約為 300 萬元。

7.4 【幸福宜居城鄉實踐計畫子計畫 16】花蓮地區產業運輸專用道延伸計畫

「花蓮地區產業運輸專用道延伸計畫」主要為旗艦計畫 2「幸福宜居城鄉實踐計畫」子計畫 16，內涵為「重質量」。

該行動計畫主要係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.2「提升聯外公路系統之安全性與可靠性」等策略所研提。

(一)績效指標(無)

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1.利用花蓮溪至花蓮港現有之水防道路及農路，規劃一條供砂石車運輸之替代專用道路。(105-107 年)

(三)計畫內容

花蓮縣砂石因應東砂北運，現因砂石車運輸使用現有市區道路系統，對於地區道路交通之負荷與安全影響頗鉅。花蓮港務公司前曾於 94 年 11 月規劃設計，並於 100 年 4 月完成自由街大排出海口至美崙溪出海口第一期砂石車專用道，有效解決北濱街及海濱街因砂石車經過所帶來之交通負荷與環境安寧衝擊等問題。另為一併解決自由街大排出海口至花蓮溪口間交通負荷及景觀衝突，花蓮縣政府特提出規劃一條具景觀特色的外環道路，除紓解自由街大排出海口南向之交通流量，引導進出港區的大型砂石車由花蓮溪口處引導至外環道路。

利用花蓮溪至花蓮港現有之水防道路及農路，規劃一條供砂石車運輸之替代專用道路。依據範圍內之現況河川區域條件，搭配防汛道路整合及土地分區使用情形，規劃並施設一條專供砂石車運輸之替代外環道路，並提出管理策略，以降低砂石車對交通安全及環境景觀之衝擊。



圖 5-7-3 行動計畫 7.4 計畫位置示意圖

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 107 年。
- 2.中央目的事業主管機關：經濟部、交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)根據既往的資料統計，遊客在假日進入花蓮縣所使用的交通工具以自用轎車為主，佔 60%，其次為火車及飛機。而以火車及飛機進入花蓮縣後從事旅遊活動的交通工具仍以租用汽機車為主，部分團體旅遊遊客則以遊覽車作為交通工具。而本計畫區位於遊客往返花蓮南北需經之區。依據花蓮發展計畫綱要，預估民國 105 年花蓮將達到每年 580 萬之旅遊人次，壽豐鄉也將有 38 萬之旅遊人次，佔約全縣 8%。以目前花蓮觀光遊客平均每人每日花費約 2,800 元計算，花蓮縣未來每年觀光產值將達到 162 億，壽豐鄉亦將達到 12 億。將能大幅改善道路交通服務水準，提昇用路人安全感，增加沿路風景景觀的視覺觀感，改善道路揚塵及空氣污染，增加遊客駐留、漫遊或單車步行的意願，預估將能提昇鳳林鎮 6%每年約 7,000 萬的觀光效益。
- (2)另以砂石車專用道對於砂石產業來看，由於專用道提供砂石車專行的功能，避免砂石車繞進市區及省道，並且節省因號誌及與一般車輛跟車交會煞停車的影響，預估約省 20%油耗費用，以本路段預估 1,200 車次砂石車及 7 公里總油耗推估，每年約可省下約 600 萬油耗費用。

2.不可量化效益

- (1)搭配防汛道路整合及土地分區使用情形，規劃並施設一條專供砂石車運輸之替代外環道路，降低砂石車對交通安全及環境景觀之衝擊。
- (2)為抒解現行道路之運輸負荷並降低砂石車肇事率。
- (3)改善用路人及觀光客對於砂石車造成揚塵、空氣污染、視覺阻擋及用路安全之負面觀感。

7.5 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 1】花蓮市公共自行車租賃系統建置計畫

「花蓮市公共自行車租賃系統建置計畫」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 1，內涵為「重質量」，並襄助旗艦計畫 6「國際低碳觀光推廣計畫」(子計畫 13)。

該行動計畫主要配合中央「公路公共運輸提昇計畫(102-105)」、國家發展委員會「花東產業 6 級化發展方案-便捷運輸策略-推動綠色運輸網」，並對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.3「推動以生活圈為架構之公共運輸系統」、6.4.4「推動社區型巴士、小眾運輸及低碳交通」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-3 行動計畫 7.5 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
二氧化碳人均排放量(-)	公斤	154.28	-1.04	-9.52 以上
公共運輸使用率(+)	%	4.4	+0.5	+3 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

- 1.整備期：公共自行車租賃站體(共 13 站)、路線、設備(公共自行車 500 輛)建置。(105 年)
- 2.營運期：公共自行車租賃營運、車輛調度、維修保養、客服。(106 年後)

(三)計畫內容

花蓮縣政府為鼓勵觀光客以自行車作為短程接駁運具，並結合民宿飯店及伴手禮，整合花蓮市金三角商圈區域型(中山路、中正路、中華路)旅遊景點與伴手禮名店，規劃公共自行車遊程路線，搭配自行車租賃服務，推廣觀光客及民眾使用低污染、低耗能的公共自行車，減少及移轉私人機動車輛之使用，以達改善花蓮市道路交通擁擠、環境污染及能源損耗目的。

同時因應全球氣候暖化、環保意識抬頭，節能減碳、環境保育、降低噪音及防止空氣污染等綠色政策思維，逐漸成為政府重點項目。而規劃推動公共自行車租借系統，作為大眾運輸接駁運具之選擇，目的即在於提供民眾無污染之自行車作為短程交通工具，使民眾減少汽機車使用，具體達成節約能源及降低排放污染氣體，落實建構低碳永續之願景。

- 1.整備期：經費約新台幣 2,700 萬元。

(1)整合金三角商圈規劃租賃站點與路線：本案規劃範圍係以花蓮市區最熱鬧的地段，位於中正路、中華路、中山路的「金三角商圈」，另結合週遭的溝仔尾、一心街、光復街、大禹街、舊鐵道商圈而形成的商業區域，共設置 13 處租賃站，合計約 500 輛公共自行車。

表 5-7-4 行動計畫 7.5 公共自行車租賃站自行車數量表

站次	示範地點	自行車數量
1	花蓮火車站(服務中心)	64
2	自由廣場	32
3	市民廣場	32
4	衛生署花蓮醫院	32
5	統帥飯店	32
6	中山、中正路郵局	32
7	舊鐵道行人徒步區(節約路口)	32
8	花蓮文創園區(中華路口)	32
9	明義國小活動中心	32
10	石來運轉廣場(鐵道文化園區門口)	32
11	南濱公園	32
12	亞士都飯店	32
13	文化局圖書館	32
備用車輛(約一成)		52
合計約 500 輛自行車		

(2)租賃自行車設計：「花蓮市公共自行車租賃系統」建議採用中高品質且易於維修之車款，因公共自行車長期暴露於戶外，且民眾騎乘習慣各異，容易造成車輛損壞，依國內外自行車租賃系統的經驗中，自行車損害造成的損失佔租賃系統維護成本相當高的比例。公共自行車須具備低跨點、鋁合金車架、車燈、夜間反光、等功能。



圖 5-7-4 行動計畫 7.5 公共自行車示意說明圖

表 5-7-5 行動計畫 7.5 公共自行車功能說明

功能	效用
低跨點	男性、女性都可方便騎乘
鋁合金車架	長期暴露外在環境，可防止車輛生鏽
車燈	夜間照明，提高安全性
夜間反光	夜間反光識別，提高安全性
特別標記樣式	防止失竊
隨車鎖	讓民眾臨停時鎖車，提升防竊率

2.營運期

(1)自行車租賃收入

本案建議先期營運可參照國內案例營運現況定價，第 1 個小時以 20 元計算（未滿 1 小時以 1 小時計算），之後以每 30 分鐘 10 元計算，未滿 30 分鐘亦以 30 分鐘計算(暫不將前 30 分鐘免費騎乘優惠納入)。

表 5-7-6 行動計畫 7.5 租賃費用費率說明

項目	單次租車	會員
適合對象	單次租車者	長期使用者
付費方式	晶片信用卡或中華電信手機帳單	悠遊卡
註冊方式	1.各站點 KIOSK 2.站內服務中心申辦	服務中心申辦 官方網站申辦 各站點 KIOSK 申辦
使用費率	第 1 個小時以 20 元計算 之後每 30 分鐘 10 元	第 1 個小時以 20 元計算 之後每 30 分鐘 10 元

計畫設定 13 站共 480 部車每天只有 80%被使用，被使用的車每部車轉換率 5 次，依據每 30 分鐘 10 元、每小時收費 20 元計算，設定平均每次付費 10 元，而每車加上天候因素，只能營業 300 天。本計畫假設租車時必須加入會員，但並不收取會員費，因此並無會員費收入。因此，租賃收入每年約 645,120 元，並設定每年以 1%成長至 3%趨於穩定。

(2)自行車身廣告及燈箱廣告

考量廣告媒體價格及出租率，廣告燈箱平均收入 10,500 元/站/月；出租率以 60%估算，自行車身廣告平均 100 元/站/月；出租率以 80%估算，營收成長率設定由 0%逐步成長至 3%。

表 5-7-7 行動計畫 7.5 廣告收入試算

收入估算項目	單位	數量(每月/1 年合計)	單價	複價
自行車身廣告	輛	448 台*80%*12 個月	100	430,080
燈箱廣告	座	13 站*60%*12 個月	10,500	982,800
總計				1,412,880

(3)工作項目

A.車輛調度

針對車輛監控/調撥、車輛巡迴到站維修、車輛後勤維

修、站體簡易維護、緊急道路救援等作業擬定標準流程，供從業人員確實遵循，提供民眾狀況最佳車輛。調撥車上裝設 GPS 追蹤器及監控電腦，可追蹤各站腳踏車及空位數量，租賃站可即時瞭解調撥車動向，並可統計歷史路程及油耗。腳踏車之調度作業則設定各站「庫存上限」及「庫存下限」數量，若超過「庫存上限」或低於「庫存下限」時，管理系統會顯示紅字，提醒監控及調撥人員注意。

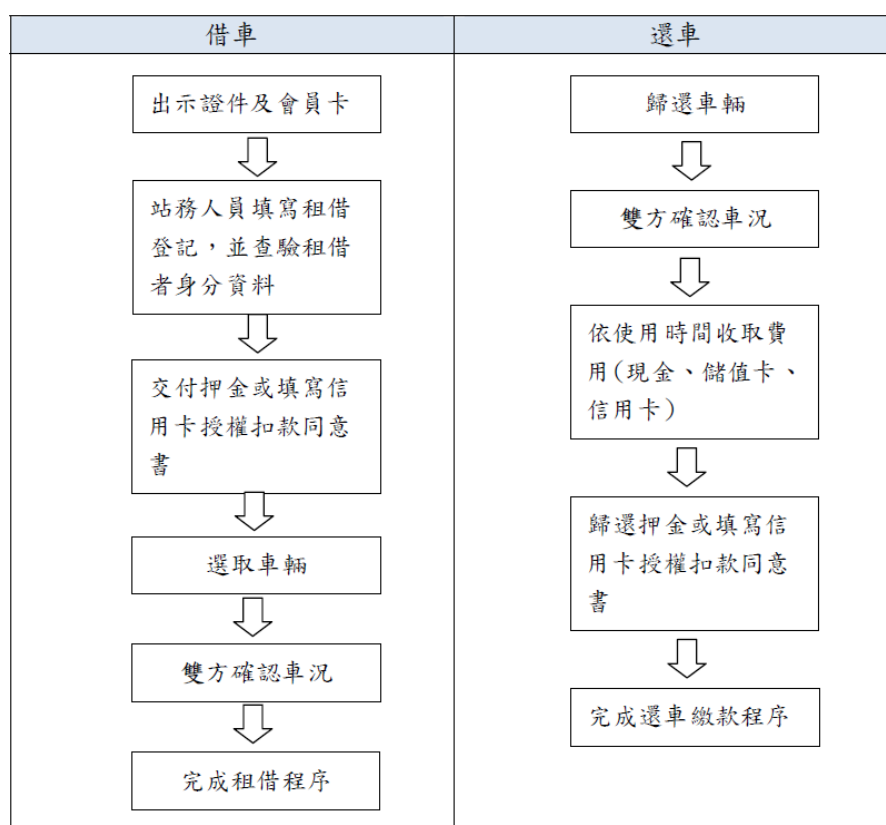


圖 5-7-5 行動計畫 7.5 公共自行車租賃流程圖

B.維修保養

巡檢人員將損壞無法於租賃站現場立即修復之腳踏車載回服務中心，由維修人員給予各項維修措施或更換零件，完修之後並將車輛繼續投入租賃服務行列。另外，配合管理需求實施定期或不定期的腳踏車數量之盤點。而消費者事故發生時，巡檢人員依約定時間內到達事故發生或指定地點，從事道路緊急救援服務。

C.營運客服

設置消費者服務專線、提供服務說明，擬定各項意外事項客戶服務標準作業流程。未來管理單位需擬定公共自行車租賃系統相關規定與辦法，建議草案如下：

D.騎乘規定

- a. 為保障您的安全，使用者租車和騎行前，請熟悉和遵守公共自行車租用服務的各項須知和公共自行車各部件的使用功能，檢查所租自行車各系統的安全性能，租用後如發現有影響安全騎行的問題，請於 3 分鐘內將所租自行車歸還後，重新選擇車輛租用，系統將不予計費。
- b. 12 歲以下的申請人請附法定代理人或監護人的同意書和身份證影本。本系統腳踏車設計為適合 140 公分以上騎乘者。
- c. 未滿 20 歲使用者因人為因素直接或間接破壞腳踏車，法定代理人或監護人應負損壞賠償責任。
- d. 為維護您的安全，租用人請確認自行車在良好的狀態，包括剎車、燈光、轉向、輪胎和傳動軸及踏板。如有任何問題，立即更換另一台自行車。也請勿使用公共腳踏車進行賽車、行騎山地、特技等特殊危險行為。
- e. 使用者有以下情況時，本系統將不提供服務：
 - i. 有違反道路交通安全規則之虞。
 - ii. 不當使用可能會破壞腳踏車。
 - iii. 可能危及其他使用者或第三人。
 - iv. 意圖拆解腳踏車或租賃站相關設施。
 - v. 其它非正常使用腳踏車的情況。
 - vi. 血液中的酒精或藥物濃度超過道路交通法限制。
- f. 腳踏車總載重限制為 120 公斤。
- g. 使用者需支付於自行車租用期間因不當使用腳踏車所生之任何罰款及所生損壞之修復費。
- h. 腳踏車租車期間內保管責任歸租用人。
- i. 置物籃請不要放入重型物品，因為這可能會影響您的平衡、轉向控制以及安全和舒適。
- j. 勿設置過長或將鋒利物伸出籃子外，因為這些可能造成其他行人和騎車人的危險。
- k. 因租用者承載過重所生之事故不在本公司投保範圍內，租用者應為事故所生之相關法律責任自負其責。
- l. 為維護您的權利，腳踏車租用期間不可轉租給其他人；亦不可載人。
- m. 欲臨時停放公共腳踏車，請使用後輪防盜鎖，以防腳踏車失竊。
- n. 天色昏暗時請使用前方照明燈。

E. 會員管理辦法

- a.會員申請：民眾可透過網路或現場申請會員卡，加入會員請詳閱並約定遵守會員相關規定。
 - b.會員卡遺失：持卡人之會員卡如有遺失、被竊、被搶或其他遭持卡人之外之第三人佔有之情形，為避免影響您的權益，應儘速辦理掛失停用手續。會員卡掛失後，此張會員卡將無法再使用租借。
 - c.補發及換發會員卡：會員卡發生遺失或被竊之情形時，且辦理掛失手續後，或發生污損、消磁、刮傷或其他原因導致無法使用，請申請補發新卡。本公司將補發會員卡郵寄至申請入會資料之地址，使用者收到新卡後，即可繼續使用本服務。補換發會員卡每張需收工本手續費新台幣 100 至 200 元。
 - d.退會辦理：辦理退會時須攜帶身份證件、會員卡提出退會申請。
 - e.系統使用者之責任與義務：
 - i.請依個人身體狀況考量是否適合騎乘腳踏車。
 - ii.請閱讀「公共自行車騎乘規定」，並以愛惜公物的態度使用公共自行車，如無法配合，本公司得保留權利要求使用者歸還自行車。
 - iii.使用本服務期間，須就自行車之產權負完全責任。
 - iv.會員卡請勿借出或轉讓他人使用。
 - v.自行交給本系統服務人員前，為保障您每次的騎乘品質，請維護自行車的安全性與完整性。
 - f.自行車遺失或被竊之辦理：腳踏車如有遺失、被竊情形，使用者應立即通報租賃站，並向警方報案。租賃站得向系統使用者請求賠償腳踏車價值。
 - g.賠償：租賃者不當使用造成腳踏車之損害或遺失，租賃站得向系統使用者請求賠償腳踏車價值。
- 3.本計畫將以點線面逐漸擴充方式進行推展，後續將擬訂民間單位申請設置租借站辦法，以增加建置用地之可選擇性，擴大公共自行車服務範圍與效益繼續增加站點並擴大設定範圍。

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 110 年。
 - (1)整備期：105 年 1 月進行租賃站體、設備建置，估計耗費 1 年。
 - (2)營運期：預計於民國 106 年開始營運，特許年間以 6 年計算。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。

3.主辦機關：花蓮縣政府觀光處。

4.協辦機關：花蓮縣政府建設處。

5.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

(1)提供 500 輛公共自行車。

(2)建置 13 個自行車租賃站。

2.不可量化效益

(1)結合花蓮市金三角商圈觀光區域及附近自行車路網，以達到異業結盟之加成效果。

(2)規劃與分析區域自行車遊程，建構花蓮市的甲租乙還之公共自行車租賃服務系統，創造永續低碳的旅遊、通勤交通網絡。

(3)推廣自行車租賃服務系統普及與結合各種公共運輸系統，使公共自行車成為主要的短、中程轉乘接駁運具。

(4)公共自行車租賃系統在使用上更為便利、簡單，可成為都市交通的一環，減緩都市車流量。

(5)滿足民眾的多樣化交通需求，並成為生活化的交通工具。

(6)公共自行車租賃系統普遍受到民眾歡迎，國內外媒體及觀光客亦廣為報導，有助於提昇城市形象及宣傳效果。

7.6 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 2】花蓮縣自行車路網整體服務效能提升計畫

「花蓮縣自行車路網整體服務效能提升計畫」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 2，內涵為「重質量」，並襄助旗艦計畫 6「國際低碳觀光推廣計畫」(子計畫 14)、旗艦計畫 7「文化藝術及景點串連活化計畫」(子計畫 12)及旗艦計畫 8「特色田園地景觀光營造計畫」(子計畫 6)。

該行動計畫主要係對應花東地區永續發展策略計畫中 4.1.4「規劃推動低碳慢遊路網」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-8 行動計畫 7.6 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+1	+3 以上
二氧化碳人均排放量(-)	公斤	154.28	-0.1	-0.48 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

- 1.全縣自行車道標誌、標線、導覽牌示內容整合統一，增進全縣自行車道連貫性，及資訊完整性。(105 年)
- 2.193 線自行車道全路段優質化，改善騎乘環境，鋪面、橋樑、服務相關設施，並串聯各鄉鎮自行車道，健全整體自行車路網。(105-108 年)
- 3.建構資訊相關服務，如推廣手冊、折頁、自行車活動等，建構花蓮整體自行車道資訊完整，並間接增進各觀光景點曝光度。(108 年)
- 4.透過建置網站、APP 等資訊平台，增進自行車道資訊查詢及流通資料方便性。(107-108 年)

(三)計畫內容

為使全縣自行車道路網服務品質再提昇，亦延續體委會所推動之自行車道整體路網串連建設計畫，建構自行車友安全、便利、優質化之騎乘環境，本府研提「花蓮縣自行車路網整體服務效能提升計畫」，完成後將提昇自行車道路網整體服務品質，促進觀光旅遊事業發展。

- 1.全縣自行車道標誌、標線、導覽牌示內容整合統一，增進全縣自行車道連貫性，及資訊完整性。
- 2.193 線自行車道全路段優質化，改善騎乘環境，鋪面、橋樑、服務相關設施，並串聯各鄉鎮自行車道，健全整體自行車路網。
- 3.建構資訊相關服務，如推廣手冊、折頁、自行車活動等，建構花蓮整體自行車道資訊完整，並間接增進各觀光景點曝光度。

- 4.透過建置網站、APP 等資訊平台，增進自行車道資訊查詢及流通資料方便性。

本計畫範圍 193 線花蓮大橋至玉里大橋，自行車道軟硬體設施改善、建置，施作項目包括：危險道路改善、老舊橋梁改建三座、全縣自行車道指示、指標、告示牌、導覽牌更新、景觀綠美化、相關附屬設施；設計全縣自行車路網宣傳摺頁、推廣摺頁、觀光導覽摺頁等相關文宣；建置全縣自行車路網網站、APP 等相關資訊平台。

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 107 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部觀光局。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

將全縣自行車道標誌標線整合統一，增進全縣自行車道連貫性，及資訊完整性，並提出 193 線自行車道全路段優質化，改善騎乘環境，鋪面、橋樑、服務相關設施，串聯各鄉鎮自行車道，健全整體自行車路網；此外建置資訊相關服務，如推廣手冊、折頁、自行車活動等，建構花蓮整體自行車道資訊完整，並間接增進各觀光景點曝光度，最後透過網站、APP 等資訊平台，增進自行車道資訊查詢及流通資料方便性，有效提升花蓮縣全縣自行車道路網服務品質。

2.不可量化效益

提供用路人便捷安全的道路、減少交通壅塞，減輕空氣污染、繁榮地方經濟，提升生活品質、生活品質之提昇、均衡區域之發展、及對政府之向心力等，建議本計畫須儘速加以執行。

7.7 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫3】花蓮縣電動機車推廣設置計畫

「花蓮縣電動機車推廣設置計畫」主要為旗艦計畫3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫3，內涵為「重質量」，並襄助旗艦計畫6「國際低碳觀光推廣計畫」(子計畫15)及旗艦計畫8「特色田園地景觀光營造計畫」(子計畫7)。

該行動計畫主要係對應花東地區永續發展策略計畫中6.4.3「推動以生活圈為架構之公共運輸系統」、6.4.4「推動社區型巴士、小眾運輸及低碳交通」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-9 行動計畫 7.7 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
二氧化碳人均排放量(-)	公斤	154.28	-1.62	-9.52 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

- 1.推廣縣民購買電動機車或汰換二行程老舊機車換購電動機車。
(105-108 年)
- 2.招商建置電動機車能源補充設施至少五處。(106-108 年)
- 3.申請經濟部工業局電動機車能源補充設施，設置於公務單位或學校機構。(107-108 年)

(三)計畫內容

近年來行政院推動「六大新興產業，四大智慧產業，產業榮景再現」，其中四大新興智慧型產業包括了智慧電動車產業，未來台灣將朝低碳高值的產業方向發展，綠色經濟成將為趨勢。而電動機車由於是以馬達來驅動車輛，不排放廢氣，不會造成空氣汙染，而且行走間噪音也遠低於一般機車，是相當理想的交通工具，然而電動機車也有其缺點，主要是續航力低，無法一次行走較長距離，而且充電時間長且充電也較機車不便。

據此，本實施方案提出「花蓮縣電動機車推廣設置計畫」，主要分為兩大部分內容進行，計畫內容涵蓋電動機車推動補助專案計畫、電動機車推廣宣導計畫、電池交換站建置計畫三大面向，在三大面向下建置了數個行動目標，藉由實際地設置與推廣讓花蓮縣朝向永續發展與生態城市的目標邁進，計畫內容詳細說明如下：

1.電動機車推動補助專案計畫

優先以花蓮市與吉安鄉為主要補助範圍，其餘鄉鎮為輔。

- (1)研析設籍花蓮縣現有機車數量、車型、年份及死車資料。
- (2)研擬花蓮縣電動機車補助措施，補助對象須為設籍於花蓮縣達6個月以上之花蓮縣民及法人，且車輛亦須設籍於花蓮縣。
- (3)進行本縣電動機車市場、通路調查分析暨行銷策略調查，並針對105年度補助電動機車行銷策略調查分析，以研議105年度

補助專案合理性及可行性。

- (4)配合節能減碳政策，擬訂補助電動機車補助措施，推廣花蓮縣民眾購買電動機車或汰換二行程老舊機車換購電動機車，以 103 年度花蓮縣電動機車推廣設置計畫中 104 年目標補助 860 輛為基準估算(依每年本縣補助汰舊成長率 22%，輔導至少 5 成以上汰舊車主換購電動機車)；105 年目標補助 1,050 輛，106 年至 108 年亦以每年維持目標補助 1,050 輛，4 年共計補助購買電動機車 4,200 輛。

A.105 年目標：1,050 輛(補助金額 20,000 元/輛)。

B.106 年目標：1,050 輛(補助金額 20,000 元/輛)。

C.107 年目標：1,050 輛(補助金額 20,000 元/輛)。

D.108 年目標：1,050 輛(補助金額 20,000 元/輛)。

- (5)推動民眾購買電動機車，105 年預計補助 1,050 輛，汰舊或直接購買電動機車者，每輛補助 20,000 元，另本縣空氣污染防制基金針對前 100 輛電動機車申請補助之民眾每輛多加碼補助 3,000 元，加碼補助至額滿為止；而民眾汰換二行程老舊機車者，每輛環保署補助 3,000 元外；經濟部工業局於 105 年輕型等級電動機車每輛補助新臺幣 10,000 元、小型輕型等級電動機車每輛補助新臺幣 7,200 元。

2.電動機車推廣宣導計畫

- (1)辦理電動機車試乘或宣導說明會 3 場次，活動辦理前 1 個月提送規劃書至機關審查，經機關審核同意後方可辦理。

A.辦理 1 場次電動機車宣導及補助辦法試乘會，並展示符合經濟部工業局 TES 認可之低污染運具，以供本縣民眾參考及試乘，提高民眾購買欲望。

B.辦理 1 場次電動機車電池交換宣導說明會，規劃邀請電動機車與電動自行車廠商或經銷商及便利商店等，輔導設置人工交換站，增加民眾外出騎乘之方便性。

C.辦理 1 場次騎乘電動機車(含電動自行車及電動輔助自行車)之低碳旅遊宣導會，邀請至少 100 輛之電動機車(含電動自行車及電動輔助自行車)的本縣民眾騎乘參與，以推廣本縣低污染運具之旅遊觀光，建立本縣成為低碳旅遊之觀光重點縣市。

D.配合本縣低碳永續家園計畫暨節能減碳政策宣導計畫，協助辦理低碳宣導活動，以宣導本縣「105 年度新購低污染交通工具補助要點」，鼓勵民眾購買騎乘低污染運具。

E.為了解本縣民眾對購買低污染交通工具之意願及意見，製

作問卷調查表(調查表內容須先提送至機關審查通過)及
宣導摺頁之發放，以提高民眾詳知本縣「105 年度新購低
污染交通工具補助要點」之補助辦法。

- (2)製作推動電動機車之宣導短片 1 部，並委託有線電視播放至少 30 天，並於具播放設備之各景點，如遊客服務中心、火車站或航空站等處播放宣導廣告。
- (3)計畫執行期間委託有線電視跑馬燈播放宣導至少四次、每次三線、每線一日、一日 48 次，宣導內容電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線。
- (4)計畫執行期間委由電台託播每日至少 4 檔次，一檔次 30 秒，宣導內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線。
- (5)計畫執行期間結合清潔車強化宣導效果，計畫執行期間錄製宣導託播帶，委由各鄉鎮市公所於清潔車進行垃圾收運時進行播放，宣導內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線。
- (6)計畫執行期間利用花蓮縣地方平面媒體刊登相關補助廣告，訊息內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線。
- (7)計畫執行期間電子看板託播宣導，內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線等。
- (8)於本縣環保局網站上進行宣導，內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線等。
- (9)製作二行程機車汰舊換購電動機車及單購電動機車補助之宣導摺頁(2,500 份)、宣導海報(300 張)及製作宣導品(2,500 份)；宣導摺頁與宣導品於辦理宣導會時使用，海報須張貼於政府機關佈告欄、公眾場所、機車行、加油站、廣告看板等處，宣導內容包含電動機車補助金額、補助方式、補助期限及客服專線等。
- (10)持續維護花蓮縣環保局設置充電站 51 處，並規劃於 105 年至 108 年間，每年將再增設至少 2 處以上符合經濟部工業局補助建置標準規格之電動機車充電站，每處至少須具 3 個充電插座，促使民眾願意購置電動機車。
- (11)當電動機車推動數量達 500 輛時，規劃邀請電動機車廠商規劃設置人工交換站，可利用便利商店或經銷商即可付費交換充飽電池，增加民眾外出騎乘之方便性。
- (12) 當電動機車推廣數量達 1,000 輛以上，邀請電動機車電池交換系統(符合經濟部工業局電池安全測試)業者自行設置符合行政院環境保護署「電動機車電池交換系統補助」之電動機車電

池交換站 5 處。

表 5-7-10 行動計畫 7.7 執行細目表

支出面項目	執行細目
政府補助、支出	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各時期鼓勵民眾購置電動機車之補助經費。 ➤ 辦理污染車輛宣導會。
委外計畫	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 研析設籍花蓮市現有機車數量、車型及年份，並研擬花蓮市電動機車補助措施。 ➤ 研究花蓮市電池交換系統營運模式與短中長期建構計畫。 ➤ 委託有線電視跑馬燈插播及電子看板託播。 ➤ 製作二行程汰舊換新宣傳海報。 ➤ 相關宣導計畫。 ➤ 追蹤電動機車與電池交換站使用情況及優劣點。 ➤ 協調電動機車業者設置充電站。
民間投資	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 各期電池交換站之設置。 ➤ 設置電池交換站指標與告示牌。 ➤ 電池交換站後續維護費用。 ➤ 電動機車充電站之設置

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 108 年。
- 2.中央目的事業主管機關：行政院環境保護署。
- 3.主辦機關：花蓮縣環保局。
- 4.執行方式：政府與民間企業合作辦理。

(五)預期效益

1.可量化效益

(1)減碳效益

根據估算結果，推行本計畫後，105 年汰換為 1,050 輛電動機車後可減少 237.62 公噸的 CO₂(移動源 CO₂ 排放係數(車用汽油)為 2.263 kg/L)。

(2)節源效益

在每輛二行程老舊機車每年約需消耗 100 公升之汽油下，隨著本計畫推行，原有機車汰換後，105 年新增電動機車可減少汽油使用量 105,500 公升。另一方面，依據高雄市推廣電動機車及電池交換站的經驗顯示，若將一般二行程機車或 10 年以上老舊機車汰換為電動機車時，其電池交換所需費用為原先購置汽油成本的八成，亦即較汰換前可省下兩成的成本。

若欲以具體的數據顯示推行電動機車所帶來的節能效益，亦可由省下的空污費用以及減碳費用雙方面評估。在空污費用方

面，若每輛二行程機車或 10 年以上老舊機車的行駛距離與油耗量同上述假設，且依據行政院環境保護署當前移動污染源空氣污染防治費收費費率，即每公升汽油的空污費在 0.2 元新臺幣的前提下，1,050 輛電動機車可省下的空污費用每年計可達 21,000 元新臺幣。

減碳費用方面，依環保署之移動源 CO₂ 排放係數 2.263 公斤/公升進行減碳量估算，待 1,050 輛機車全數汰換為電動機車時，則每年共可減少 237.62 公噸二氧化碳之排放量(詳見前述「減碳效益」)。若國際上的碳交易價格以每噸碳約 10 歐元計算，並假設換算匯率 1 歐元為 39 新臺幣(依 103 年 12 月公告匯率)，則 105 年之後總減碳費用為新臺幣 92,672 元(假設電動機車台數不變)。

(3) 污染物減量效益

一般機車運行時，除溫室氣體外，亦會產生 NO_x、CO、PM₁₀、PM_{2.5} 及 THC 等空氣污染物。因此，將二行程機車與 10 年以上之老舊機車汰換後，該些空氣污染物排放情形即可減緩。根據林政陽(2010)「機車排放係數及其劣化率之研究」一文當中所估計的二行車輛及老舊機車各污染物排放係數(NO_x 為 0.04 g/km、CO 為 4.03 g/km、PM₁₀ 為 48.3mg/km、PM_{2.5} 為 28.9 mg/km、THC 為 1.22 g/km)為標準，評估該些車輛汰換為電動機車後可減少的污染物排放量。結果顯示，待汰換 1,050 輛電動機車後，每年共可減少污染物排放量：NO_x 為 126 公斤、CO 為 12,694.5 公斤、PM₁₀ 為 152.14 公斤、PM_{2.5} 為 91.03 公斤、THC 為 3,843 公斤。

2. 不可量化效益

- (1) 隨著公共運輸使用日漸普遍，私人運具使用將日益減少，生活與觀光環境將可更加寧適宜人。
- (2) 減少機車的使用，將能減少市區內機車停放於人行步道上的問題，將步道空間還給行人。
- (3) 透過營運虧損補貼經費的提供，將有助於提高業者營運的意願，避免部分長期嚴重虧損之路線淪落廢線的命運。
- (4) 便利無縫的公共運輸環境將在觀光客之間口耳相傳，將可逐漸打開花蓮綠色觀光的知名度，提升花蓮旅遊環境與服務品質的評價。

7.8 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 4】因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫

-1.市區客運新闢路線計畫

「因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-1.市區客運新闢路線計畫」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 4，內涵為「重質量」。

該行動計畫係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.3「推動以生活圈為架構之公共運輸系統」、6.4.4「推動社區型巴士、小眾運輸服務及低碳交通」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-11 行動計畫 7.8 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+5	+10 以上
公共運輸使用率(+)	%	4.9	+2	+5 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

- 1.規劃適合路線並逐步公告新闢路線(105 年)
- 2.設置候車空間 10 站(105 年)
- 3.提供各運公司購車補助(105 年)

(三)計畫內容

計畫目標為研擬各項因應蘇花改通車湧入花蓮縣之交通措施，降低車潮對花蓮既有道路產生之交通衝擊。完善現有公共運輸服務，有效減少小客車使用量並提升公共運輸之搭乘率，同時達到降低交通衝擊之目的。將規劃適合路線並逐步公告新闢路線，建立市區完整路網。

本縣目前客運路線共計 29 條(公路客運 24 條、市區客運 5 條)，行駛區域以花蓮市為中心向外輻射，可分為北線、南線、海線及其他路線。

1.市區客運系統

花蓮地區市區客運路線，共計 5 條路線，分別為花蓮客運營運之 102、105 及 202 線，另太魯閣客運營運 301 及 302 線，以花蓮火車站為中心至海洋公園、七星潭、水源村及東華大學等地區。

表 5-7-12 行動計畫 7.8 花蓮地區市區客運路線一覽表

路線別	起站	迄站	發車班距
102	花蓮火車站	海洋公園	固定時刻
105	花蓮火車站	七星潭	固定時刻
202	花蓮火車站	水源村	固定時刻
301	花蓮火車站	東華大學	固定時刻
302	新城火車站	天祥	固定時刻

2.公路客運系統

本計畫實際調查花蓮地區公路客運行駛路線，共計有 24 條公路客運路線，多數以花蓮車站為中心向外連結其他地區，可分為 3 類型路線營運(南線-沿台 9 線往南至台東、北線-沿台 9 線往北至太魯閣、海線-沿台 11 線往南至各鄉鎮)，依據固定時刻發車，整理如下。

表 5-7-13 行動計畫 7.8 花蓮地區公路客運路線一覽表

路線別	起站	迄站	發車班距	營運路線
1120	富里站	望通嶺	固定時刻	望通嶺線
1121	花蓮火車站	光復站	固定時刻	南線
1122	花蓮火車站	瑞穗	固定時刻	南線
1123	花蓮火車站	花蓮機場	固定時刻	機場線
1125	光復火車站	豐濱	固定時刻	兆豐線
1126	花蓮火車站	洛韶	固定時刻	北線
1127	花蓮火車站	台東站	固定時刻	海線
1128	花蓮火車站	豐田火車站	固定時刻	月眉線
1129	花蓮火車站	太管處暨遊客中心	固定時刻	北線
1130	玉里站	富里站	固定時刻	古風線
1131	花蓮火車站	銅門	固定時刻	南支線
1132	花蓮火車站	崇德	固定時刻	北線
1133	花蓮火車站	天祥	固定時刻	北線
1135	瑞穗	玉里站	固定時刻	樂德線
1136	花蓮火車站	秀林	固定時刻	北線
1137	光復站	富里站	固定時刻	南線
1138	富里站	台東站	固定時刻	富東線
1139	花蓮火車站	壽豐車站	固定時刻	南支線
1140	花蓮火車站	靜浦	固定時刻	海線
1141	花蓮火車站	梨山	固定時刻	北線
1142	光復站	玉里站	固定時刻	南線
1143	瑞穗	紅葉	固定時刻	兆豐線
1145	花蓮火車站	成功	固定時刻	海線
台灣好行	花蓮火車站	大農大富平地森林園區	固定時刻	縱谷花蓮線

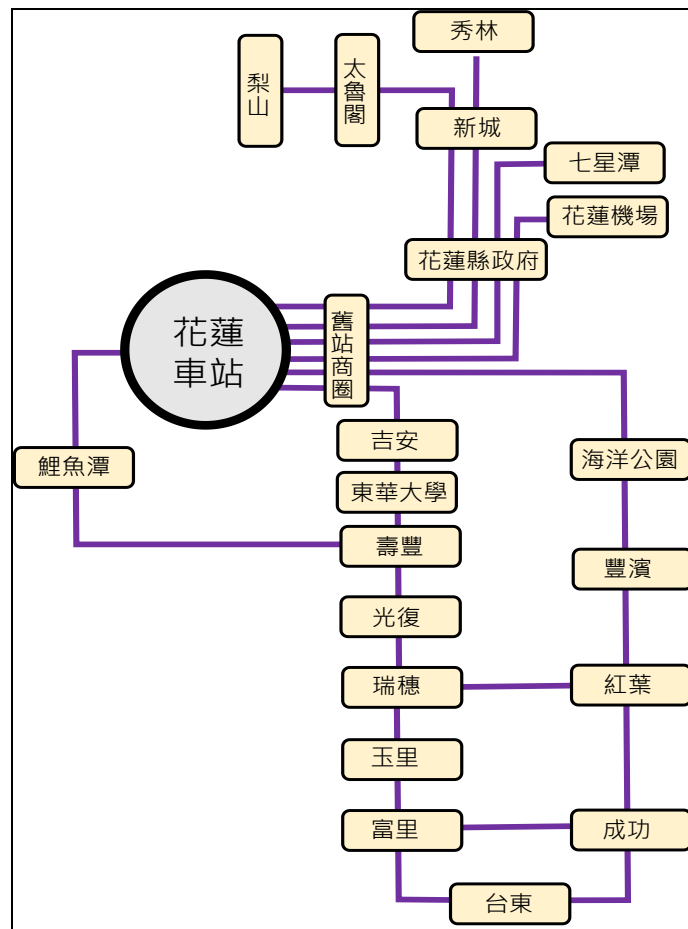


圖 5-7-6 行動計畫 7.8 花蓮公車路網示意圖

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)新增 5 條市區客運路線，每日提供班次約 160 班次，以使用率 30% 估算，每日約可提供 2,160 人次使用。
- (2)以每車平均乘載率 2 人/車進行估算，全日約可轉移 1,080 車次進入花蓮市區，有效降低花蓮市區交通壅塞情形。

2.不可量化效益

- (1)來新闢市區客運路線將可提供市區居民及外地遊客使用，由私

有運具移轉至大眾運輸上，將可達成節能減碳等效益。

(2)現況連續假日期間市區觀光景點周邊交通量較大，現有道路容量已無法負荷尖峰時段交通量，民國 106 年蘇花改通車後增加之車潮將勢必影響現有市區道路交通狀況，未來新闢客運路線將可有效降低道路交通量。

(3)利用市區客運新闢路線可提升花蓮地區大眾運輸能見度，將可培養民眾搭乘大眾運輸習慣。

7.9 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 5】因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫 -2.停車場新建

「因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-2.停車場新建」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 5，內涵為「重質量」。

該行動計畫係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.3「推動以生活圈為架構之公共運輸系統」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-14 行動計畫 7.9 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
公共運輸分配率(+)	%	16.5	+30.0	+45 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1.興建 2 處停車場(105-108 年)

(三)計畫內容

蘇花改工程部分路段預計於 106 年度完工通車，屆時，將有多數車輛自台北行經宜蘭、羅東後進入花蓮，本府為因應蘇花改通車後所可能造成的交通衝擊，將事前規劃並評估建置客運轉運中心與改善市中心停車空間，以利大量車流與乘客能順利停車並集中至轉運站轉乘公共運輸，避免蘇花改通車後，造成本縣交通大亂之窘境。

本計畫於花蓮市外環道路(中央路及濱海路)設置 2 處路外停車場【市區東側(花蓮市福德段)及市區西側(花蓮市四維段)】，並於道路決策點(中央路/台 9 線路口)設置停車場指引牌面，指引民眾至停車場停放，避免進入市區主要幹道，減少市區交通量及停車需求，民眾可於 2 處停車場轉乘接駁公車，停車場未來將開闢往返市區、鯉魚潭及七星潭接駁公車，提高民眾轉乘之誘因，市區停車場選址及轉乘動線如圖所示。

1.東側停車場

本計畫預訂於花蓮市區東側建置路外停車場，選定花蓮市福德段農業區變更為地，停車需求估算約 297 席停車位，故針對停車場車輛需求設置門架等管控設施。初步規劃地上 1 層停車場，總面積 11,880 平方公尺(以每輛小客車 40 平方公尺估算)，未來可建置複合設施，提高民眾便

利轉乘使用。

未來將依據都市計畫規定之停車場用地檢討其附近停車需求及道路狀況，編列預算辦理，或公告獎勵民間投資興建停車場，並依多目標使用方案規定檢討學校公園廣場地下建公共停車場，以提供更多之停車空間。

2. 西側停車場

本計畫預訂於花蓮市區西側建置路外停車場，選定花蓮市四維段農業區變更用地，停車需求估算約 277 席停車位，故針對停車場車輛需求設置門架等管控設施。初步規劃地上 1 層停車場，總面積 11,080 平方公尺(以每輛小客車 40 平方公尺估算)，未來可建置複合設施，提高民眾便利轉乘使用。

未來將依據都市計畫規定之停車場用地檢討其附近停車需求及道路狀況，編列預算辦理，或公告獎勵民間投資興建停車場，並依多目標使用方案規定檢討學校公園廣場地下建公共停車場，以提供更多之停車空間。

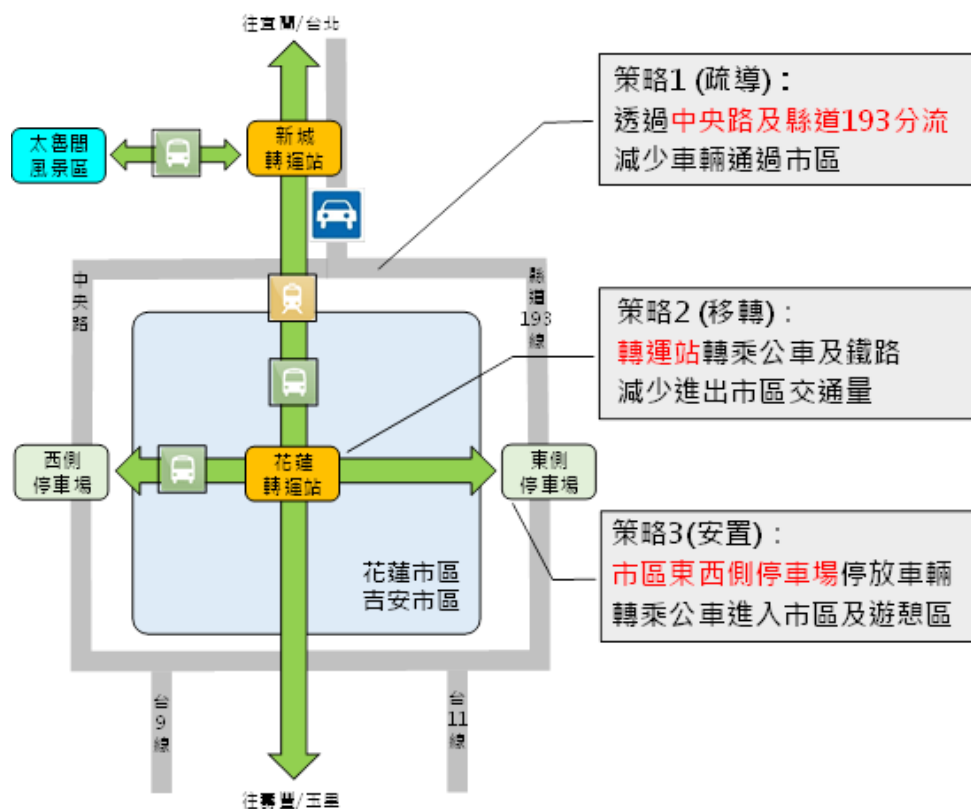


圖 5-7-7 行動計畫 7.9 花蓮地區整體規劃路廊示意圖

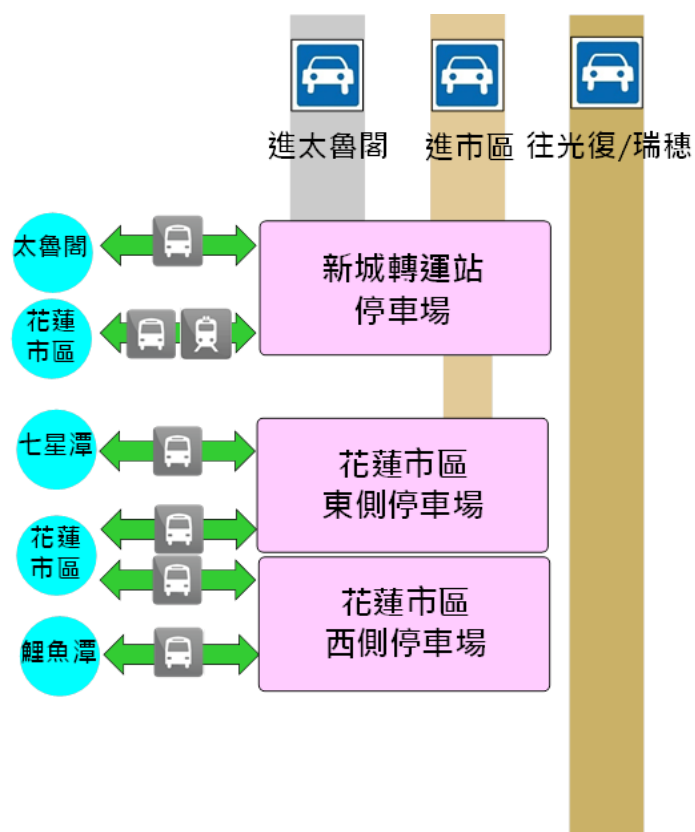


圖 5-7-8 行動計畫 7.9 花蓮市區轉乘動線示意圖

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 108 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部公路總局。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)總計增加停車場車位數約 574 席。(市區東側停車場 297 車位；市區西側停車場 277 車位)
- (2)總計全日減少 1,790 車次。(市區東側停車場減少 942 車次；市區西側停車場減少 848 車次)
- (3)總計增加 5,191 人次搭乘大眾運輸工具。(市區東側停車場增加 2,731 人次；市區西側停車場增加 2,460 人次)

表 5-7-15 行動計畫 7.9 預期效益

項目	設置內容	預期效益
花蓮市區 西側停車場	277 車位	全日可減少 848 輛車次進入市區。 增加 2,460 人次轉乘大眾運輸。
花蓮市區 東側停車場	297 車位	全日可減少 942 輛車次進入市區。 增加 2,731 人次轉乘大眾運輸。

2. 不可量化效益

減少車輛進入市區主要幹道，減少市區交通量及停車需求。

7.10 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 6】因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫 -3.縣道 193 線 9k+000~16k+000（七星潭大橋至北濱外環道）路段拓寬工程

「因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-3.縣道 193 線 9k+000~16k+000（七星潭大橋至北濱外環道）路段拓寬工程」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 6，內涵為「重質量」。

該行動計畫係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.2「提升聯外公路系統之安全性與可靠性」等策略所研提。

(一) 績效指標

表 5-7-16 行動計畫 7.10 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+1	+3 以上

(二) 工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1. 道路單側拓寬為 30 公尺部分，長度為 3,620 公尺（精美路口-港濱路口計 2,500 公尺；民生路（吉林路口）-海岸路（文苑路口）計 1,120 公尺）。
2. 華東橋全橋改建。
3. 道路鋪面改善長度為 3,400 公尺，寬度 20 公尺。
4. 用地取得及地上物補償。
5. 道路沿線涵洞（箱涵）修築。
6. 植栽綠化工程。
7. 路燈、標誌標線等附屬設施。

(三) 計畫內容

縣道 193 線北由新城鄉懷恩橋起南至玉里鎮玉里大橋，總長 110.5 公里，其中 9k+000 至 16k+000 路段，北接七星潭大橋進入七星潭風景特定區銜接台 9 線北上，南下經 193 線銜接台 11 線及台 11 丙線，為花蓮市境內之重要交通要道及運輸道路。

本路段主要服務由七星潭往花蓮港觀光漁市、海濱大道及南濱黃金海岸、彩虹夜市銜接台 11 線及台 11 丙線之車流，現有路況部分路段過於狹窄、彎曲，且尚未依都市計畫(30m)道路寬度開闢，致道路容量不足，大型車行駛不便、會車困難，安全性嚴重不足。

為提升公路服務水準、增加交通容量與行車安全，提高國內旅遊品質之相關景觀及設施改造，並作為台 9 線(現為市區之中正路)紓解車流之市區外環道路，縣府計畫將縣道 193 線 9k+000~16k+000 路段(七星潭至北濱公園)拓寬。計畫位置及現況詳如下圖。



圖 5-7-9 行動計畫 7.10 位置及現況詳圖

預定改善起點 193 線 9k+000 處，位於七星潭聯外高架橋與華西路(花 16 線)交叉口，改善終點 16k+000 為北濱公園砂石車專用道與 193 線交叉口，即位於縣府目前辦理 193 線 0k+000~7k+300 及 17k+500~22k+500(南

濱至花蓮大橋段)等二路段拓寬工程之中間銜接路段。

現況道路寬度介於 9~20 公尺，依據計畫拓寬為 30 公尺部分長度為 3,620 公尺(精美路口-港濱路口計 2,500 公尺；民生路(吉林路口)-海岸路(文苑路口)計 1,120 公尺)，其中新闢路段長度約 1,320 公尺，華東橋全橋改建，其餘路段辦理鋪面改善，長度 3,400 公尺，寬度 20 公尺。

改善路線總長 7,020 公尺，由縣府主辦，第一年辦理委外設計及監造，包括路線沿線用地取得作業，第二、三、四年發包及施工，預計 4 年內完成拓寬工程。

主要工作內容如下：

1.道路單側拓寬為 30 公尺，長度為 3,620 公尺。

雙向四車道計 14 公尺寬、雙向自行車與行人共用道及設施各 5.0 公尺計 10 公尺、中央分隔島 2 公尺。

2.華東橋全橋改建。

本計畫拓寬路線經過華東橋及中山橋，現況華東橋寬度 20 公尺，該座橋梁興建於民國 64 年，須再檢討通洪斷面，且該橋為花蓮地區砂石出口必經路段，砂石車行駛頻繁，依據橋梁檢測資料檢討列入本計畫重建。

3.用地取得及地上物補償。

本路段於華東路東行，預計穿越保護區循花蓮港港埠用地前行，此為本拓寬路段新闢路段，長度約 1,320 公尺，因穿越七星潭保護區(保安林地)及港埠用地，計畫推動需將保安林地解編、用地撥用等納入考量。經套匯路線、都市計畫圖與地籍資料，本計畫沿線預定採單側(東側)拓寬，應徵收土地及地上物補償如下：

(1)用地

沿線須用土地約 75 筆，面積約 75,892 平方公尺，其中應徵收私有土地 5 筆，徵收土地面積約 5,326 平方公尺。依目前規定採市價徵收，計畫階段採公告現值加 1.8 倍計算，土地徵收費用約 4,122 萬餘元(不含公有地及地上物)。公有地部分則循撥用程序辦理。

(2)地上物補償

本計畫道路沿線主要為石材堆置場、部分民宅及工廠，基本上用地範圍內需補償概列 2,000 元/平方公尺，所需費用約為 1,062 萬元整。

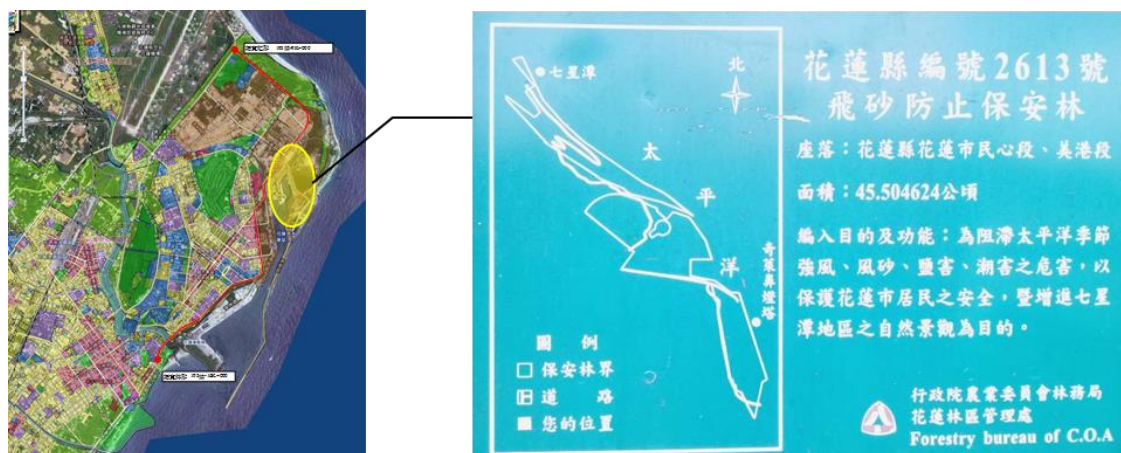


圖 5-7-10 行動計畫 7.10 穿越保護區位置圖

- 4.道路沿線涵洞(箱涵)修築。
- 5.植栽綠化工程：道路沿線二側種植喬木行道樹。
- 6.路燈、標誌標線等附屬設施。
- 7.地下共同管道(電力、電信、光纖等)。

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 108 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)本道路拓寬工程設計規劃雙向四車道、機車道及人行道，符合都市計畫及目前需求
- (2)沿線徵收路段無大型建築物，減少徵收成本，本拓寬道路工程完成後，增加 30 公尺車行道路長度 3,620 公尺、自行車道及人行環境空間 7,240 公尺。
- (3)增建華東橋全橋改建、道路沿線涵洞(箱涵)、設置地下共同管道整合電力、電信、光纖等，有效提升 193 縣道道路品質。

2.不可量化效益

除能銜接砂石車專用道及台 11 線、台 11 丙線，增進車流速度，減少壅塞，亦配合蘇花改通車後由七星潭 193 線分流之觀光車潮，免經過市區直接由本拓寬路段銜接省道台 11 線進入東部海岸，或經由省道台 11 丙線接台 9 線進入花東縱谷，極具疏導車流功能效益。

除此之外，也能提供用路人便捷安全的道路、減少交通壅塞，減輕空氣污染、繁榮地方經濟，提升生活品質、交通改善以利農產品、石材運輸、環境之改善、生活品質之提昇、均衡區域之發展、增加人民生命財產之保障及對政府之向心力等，建議本計畫須儘速加以執行。

7.11 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 7】因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-4.壽豐鄉東華大學聯外道路興建工程

「因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-4.壽豐鄉東華大學聯外道路興建工程」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 7，內涵為「重質量」。

該行動計畫係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.2「提升聯外公路系統之安全性與可靠性」等策略所研提。

(一)績效指標

表 5-7-17 行動計畫 7.11 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+2	+6 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1.規劃調查道路狀況(105 年)

2.道路路線規劃(105-106 年)

(三)計畫內容

省道台 11 丙及縣道 193 線要往壽豐鄉兩地必經之路，現有道路狹窄造成當地居民及東華大學學生用路不便，且目前也缺乏替代道路。區域建設整體發展有迫切需求，完成聯外道路興建工程後，不僅可以完善地方路網、提升區域產業運輸效能，更可縮短城鄉差距。在道路規劃上增設自行車道，已達到區域發展節能減碳之功能，並考量與重要開發區、大眾運輸及節點或重要道路之聯結情形。

1.規劃調查道路狀況

規劃設計時須依都市計畫中心樁引測，沿線鄰房、地上物調查，地下管線及排水調查。

2.道路路線規劃

基於需求面及道路實質條件限制，本計畫拓寬工程時應考量工期、徵收土地、工程成本、維護費用之綜合考量。另為方便用路人，應加強標示導引系統等設施。

目前南北引道為 3 公尺農路，不足以雙向會車，因此規劃東引道長度 200 公尺；寬度 12 公尺。西引道長度 400 公尺；寬度 12 公尺。橋長為 240 公尺；寬度 15 公尺；造型橋設計。



圖 5-7-11 行動計畫 7.11 計畫位置示意圖

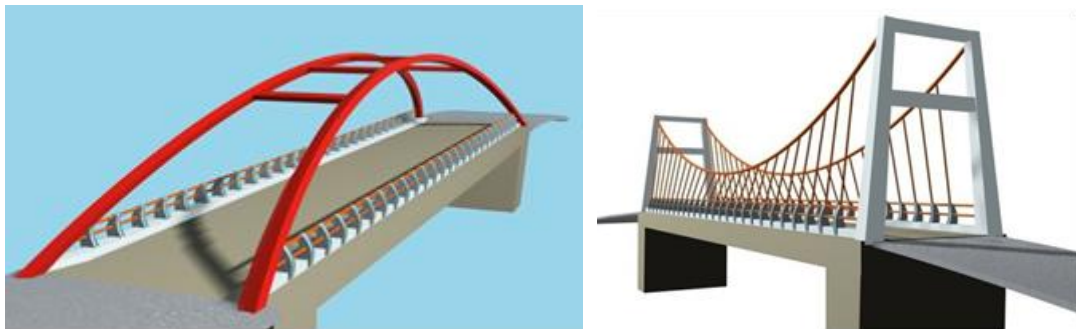


圖 5-7-12 行動計畫 7.11 橋樑段工程示意圖

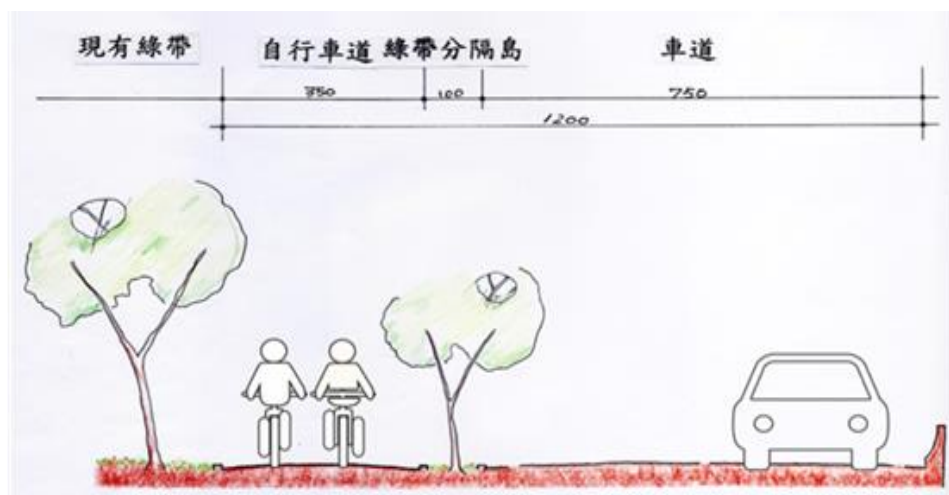


圖 5-7-13 行動計畫 7.11 平面段工程示意圖

表 5-7-18 行動計畫 7.11 執行工程內容

道路現況		建設計畫內容			
長度 (公尺)	寬度 (公尺)	拓寬寬度 (公尺)	總長度(公尺)		
			小計	都計區內	都計區外
600	3	12	600	-	600
					橋樑段長度 (公尺)
					240

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 106 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：公所自辦(壽豐鄉公所)。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)由既有農路寬 3 公尺及現況堤頂道路寬 2.5 公尺增加為 12 公尺，截彎取直縮短村落間行車距離，提供省道台九線至省道台 11 丙之替代道路及增進車流速度。
- (2)增加觀光旅遊人次，預計至 108 年可增加 2 萬人次。

2.不可量化效益

- (1)可由省道台九線行經本道路直接銜接省道台 11 丙線進入東部海岸，或經由省道台 11 丙線接台 9 線進入花東縱谷，減少車輛行車時間，亦可促進地方發展。
- (2)提供用路人便捷安全的道路、減少交通壅塞，減輕空氣污染、繁榮地方經濟，提升生活品質、交通改善以利農產品、石材運輸、環境之改善、生活品質之提昇、均衡區域之發展、增加人民生命財產之保障及對政府之向心力等。

7.12 【低碳人本交通系統建置計畫子計畫 8】因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-5.轉運站新建

「因應蘇花改通車花蓮交通疏流計畫-5.轉運站新建」主要為旗艦計畫 3「低碳人本交通系統建置計畫」子計畫 8，內涵為「重質量」。

該行動計畫係對應花東地區永續發展策略計畫中 6.4.3「推動以生活圈為架構之公共運輸系統」等策略所研提。對應交通部公路總局「公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)」所研提。

(一)績效指標

表 5-7-19 行動計畫 7.12 績效指標

績效指標	單位	現況值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+2	+5 以上
公共運輸分配率(+)	%	16.5	+10	+15 以上

(二)工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1.興建新城轉運站(105-108 年)

2.興建花蓮轉運站(105-108 年)

(三)計畫內容

1.發展策略

蘇花改工程預計於 106 年度完工通車，為避免通車後造成花蓮縣交通重大衝擊，刻正進行轉運站建置前之規劃案。將於蘇花改通車前完成轉運站之建置作業，提昇民眾搭乘公共運輸之意願，降低小客車駛進市中心之數量以避免造成交通衝擊。為了達到本案計畫目標，提出三大策略因應車流成長而帶來的市區道路負擔，分別為：疏導策略、移轉策略與安置策略，以下分別概述：

(1)疏導策略

引導通過性車流行走替代道路，避免車輛進入市區造成市區道路負擔。除拓寬替代道路外，亦可建置大型標識、資訊可變標誌引導小客車，另可搭配各項鼓勵措施，有效縮短通過性車流行車時間。

(2)移轉策略

提供多樣化的轉乘服務，鼓勵進入花蓮市區與太魯閣地區之小客車使用者利用停車轉乘與公共運輸服務，降低車輛湧入機率。多樣化轉乘服務包含路線多樣、費率多樣、轉乘空間多樣與旅行時間多樣等。其中，轉乘空間與轉乘路線可透過完善的轉運站服務做適切之連結。

(3)安置策略

藉由市區適當之停車空間，提供在地與外地民眾車輛停放空間，結合大眾運輸轉乘，有效降低車輛進入市區。由於蘇花改通車將大幅改善蘇花公路行車安全，預計將促進遊覽車經蘇花改進

入花蓮市區，故大型停車場應同時兼備大客車與小客車之停車服務，以達各種車輛適當安置目的。

2. 實質計畫內容

(1) 新城轉運站

本計畫初步選定之新城轉運站用地為新城鄉新興段 121、121-1、122、123、124 等地號(都市計畫公路車站用地)，如圖所示，面積約 2,960 平方公尺。



圖 5-7-14 行動計畫 7.12 新城轉運站用地

新城火車站現況位於台 8 線及台 9 交叉位置，未來蘇花改通車後，進入花蓮市區及太魯閣國家風景區車輛勢必通過新城地區，且現況亦有台鐵車站及公車站等複合式大眾運輸場站，車站周邊亦有公有用地之空地，故未來可提供轉運站使用。

該轉運站未來兼具火車轉運、公車轉運及小客車停車等功能，未來將可攔截由蘇花改南下轉往太魯閣國家風景區及花蓮市區之車輛，民眾可於轉運站停放車輛後轉乘公車進入風景區，亦可轉乘火車及巴士進入花蓮市區觀光，將可有效降低台 8 線交通量(太魯閣風景區)避免因龐大車潮造成沿線交通壅塞，另可攔截進入花蓮市區車輛。

新城轉運站之主要功能為提供進入太魯閣地區之私人機動運具旅客停車轉乘之空間，及提供新城火車站之旅客轉乘公路公共運輸進出太魯閣地區，並可銜接花蓮與宜蘭或台北間之公路公共運輸。

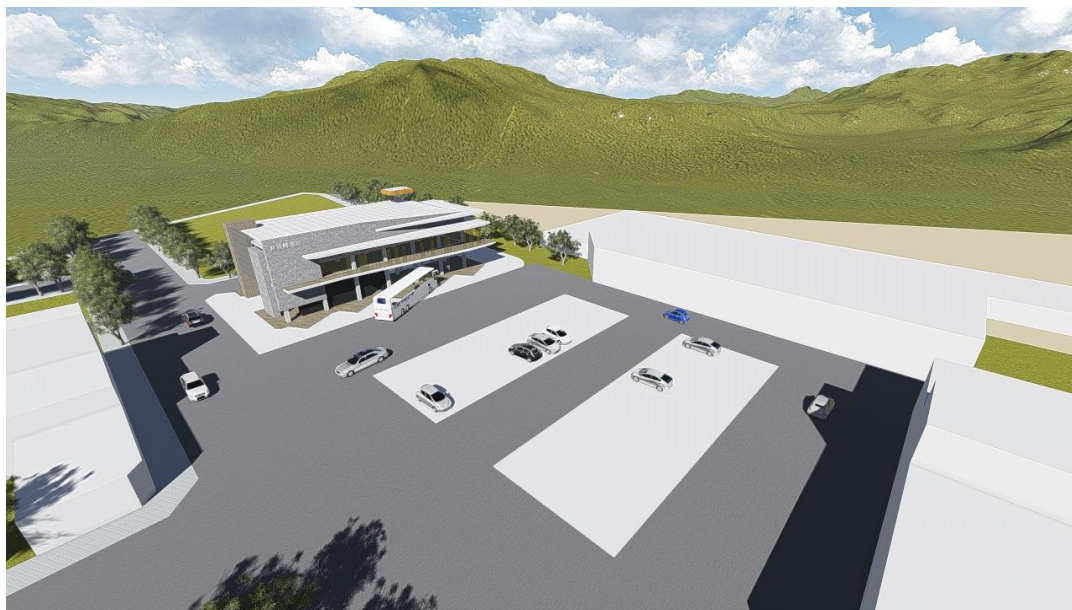


圖 5-7-15 行動計畫 7.12 新城轉運站模擬圖一



圖 5-7-16 行動計畫 7.12 新城轉運站模擬圖二

(2)花蓮轉運站

本計畫初步選定之花蓮轉運站用地為花蓮火車站前花蓮客運車站現址(都市計畫廣場兼停車場用地)，如圖所示，面積約 2,240 平方公尺。

花蓮轉運站規劃為花蓮地區之公共運輸樞紐，花蓮市區與城際之鐵路、公路公共運輸均可在此便利轉乘。設施需求大客車臨停上下客席位，及小客車、機車、計程車接送臨停席位，與計程車排班區。



圖 5-7-17 行動計畫 7.12 花蓮轉運站預定地

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：105 年至 108 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府建設處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

(1)小客車轉乘停車場

新城轉運站提供 219 格位之小型車轉乘停車場；花蓮轉運站提供 3 席小型車臨停席位、3 席機車臨停息位及 3 席計程車臨停席位。

(2)大客車臨停上下客席位

新城轉運站提供遊覽車臨停格位 8 席及客運上下客月台 4

席。花蓮轉運站提供大客車上客月台 6 席、小客車臨停格位 3 席、機車臨停格位 3 席與計程車臨停下客格位 3 席及計程車排班車位 6 席。

(3) 新能源使用

提供電動巴士停靠車位及電動車充電站等設施。

2. 不可量化效益

(1) 節能減碳

新城轉運站將可攔截由蘇花改進入花蓮市區車輛，利用新闢公車路線將可連結轉運站及市區，可達到節能減碳之效益。

花蓮轉運站提供搭乘鐵路旅客轉乘其他運輸工具至目的地，亦可達成節能減碳之效益。

(2) 攔截聯外交通量

新城轉運站位處蘇花改終點處，於端點設置轉運站將可攔截聯外交通量，減少進入市中心車輛。

7.13 【國際低碳觀光推廣計畫子計畫 16】花蓮縣國際包機獎助計畫

「花蓮縣國際包機獎助計畫」主要為旗艦計畫 6「國際低碳觀光推廣計畫」子計畫 16，內涵為「重質量」，並襄助旗艦計畫 7「文化藝術及景點串連活化計畫」(子計畫 13)、旗艦計畫 8「特色田園地景觀光營造計畫」(子計畫 8)及旗艦計畫 9「樂活養生觀光躍昇計畫」(子計畫 4)。

該行動計畫主要配合交通部觀光局「推動境外包機旅客來台獎助要點」，及對應花東地區永續發展策略計畫中 4.1.7「規劃及推動國際觀光產業發展」。

(一) 績效指標

表 5-7-20 行動計畫 7.13 績效指標

績效指標	單位	基準值	108 年目標值	長期目標值
觀光旅遊人次(+)	萬人	1,043	+0.5	+10 以上
新增工作機會(+)	人	0	+20	+100 以上
家戶可支配所得(+)	萬元	79	+0.12	+0.6 以上

(二) 工作指標(相關指標需依實際規劃結果為準，後續將滾動檢討)

1. 推動國際包機政策及獎補助機制。(104-107 年)

2. 推動辦理獎勵旅遊獎補助機制。(104-110 年)

(三) 計畫內容

為彰顯地方特色之觀光活動，並為提升花蓮來客規模及國際能見度，將研擬開發配合節慶活動、會展度假、團體旅遊等空運航程 3 小時範圍內之不同航線的亞太國際包機，藉由包機獎助模式拓展企業或團體前來辦理獎勵旅遊與度假會議之觀光市場，積極招攬國外旅客包機來花蓮觀光。

1.推動國際包機政策及獎補助機制(104-107 年)

(1)獎助對象資格

依據交通部觀光局推動境外包機旅客來台獎助要點，獎助對象為經營國際包機業務之航空公司或送客來臺及辦理國際包機業務，經當地國主管機關或我國立案認定可經營國際包機之旅行社。但大陸地區包機費用之獎助，以經本局核准辦理大陸地區人民來臺從事觀光活動業務，且最近三年未因接待品質不良經本局處分之旅行社為限。

招攬國際旅客從臺澎金馬地區以外之無定期航班及無定期包機飛航的機場前來花蓮旅遊者或經交通部觀光局認可之包機，每架次包機人數達 50 人以上，且預計於花蓮停留至少兩夜以上者。

(2)國際包機補助額度

國際包機以架次計算(來回為一架次)，日本、韓國與香港、澳門地區，新臺幣 30 萬元；其他地區則新臺幣 8 萬元。每架次包機旅客人數超過 150 人，則每架次增加獎助 5 萬。國際包機但旅客未滿 50 人部分，可依旅客人數申請相對應補助獎助金，但旅客人數不得低於 10 人，並仍需符合其他條件。

表 5-7-21 行動計畫 7.13 國際包機獎助金額一覽表

地區	獎助金額	備註
日本、韓國與 香港、澳門地區	新臺幣 30 萬元	每架次包機旅客人數超過 150 人，則每架次增加額 外獎助 5 萬元
其他地區	新臺幣 8 萬元	
國際包機旅客未滿 50 人情況		
41 人以上，但未滿 50 人	補助 4 萬元	
31 人以上，但未滿 40 人	補助 3 萬元	
21 人以上，但未滿 30 人	補助 2 萬元	
11 人以上，但未滿 20 人	補助 1 萬元	

(3)國際包機補助方案

我國境內旅行社或航空公司申請者獎助額度匯率折算方式，以包機抵臺當日臺灣銀行賣出即期參考匯率為依據折算新臺幣；其為假日者，以前一個工作天匯率折算。但依前項申請者，非以包機來臺時，以離臺當日匯率折算。

初步規劃開發國際包機一年預計補助 12 班航次，包含日韓港澳地區 6 航次與其他地區 6 航次。假設以航班架次為計算單位(來回為一架次)，分為日韓港澳地區包機(每架次補助 30 萬)與其他地區包機(每架次補助 8 萬)2 類，並考量每年航班架次之兩類地區包機架次比例各半，次年度航次以首年度航次倍數成長；並依據各年次情況下以固定航班架次比例進行經費補助，第一年 12 班航次補助 228 萬元，第二年 24 班航次補助 456 萬，以此類推，詳表 5-7-3。

表 5-7-22 行動計畫 7.13 國際包機航次補助金額推算表

年次	日韓港澳地區包機航次補助(百萬元)	日韓港澳地區每年航行次數	其他地區包機航次補助(百萬元)	其他地區每年航行次數	補助金額(百萬元)
104	0.3	6	0.08	6	2.28
105	0.3	12	0.08	12	4.56
106	0.3	18	0.08	18	6.84
107	0.3	24	0.08	24	9.12
補助金額總計(百萬元)					22.80

2.推動辦理獎勵旅遊獎補助機制(104-110 年)

研擬「開放辦理獎勵旅遊與會議度假團套裝行程」與「民間團體自辦獎勵旅遊與度假團補助」之獎勵旅遊與度假會議之獎補助行銷機制，彙整花蓮縣境內住宿餐飲、會議空間、交通接駁與觀光景點等觀光產業資源，以增加平日及淡季花蓮境內觀光來客規模，持續擴大花蓮觀光市場與效益。

(1)開放辦理獎勵旅遊與會議度假團套裝行程

以活用既有觀光景點以及觀光綜合發展計畫預定建置之景點，辦理企業或特定團體簡單又有特色的行程，辦理規劃內容以傳統民俗節慶或彰顯地方特色之觀光活動為設計，強調互動及體驗旅遊，並提供補助資源獎勵自行規劃前往花蓮之企業與團體，降低企業與團體於花蓮辦理獎勵旅遊與會議度假之成本。

(2)民間團體自辦獎勵旅遊與度假團補助

本補助方案申請標準(暫定)為「行程中住宿場所為縣府提列重點住宿場所、且 50% 以上行程為縣府所提列之重點景點」，即可事先申請補助。並規劃獎勵旅遊之補助內容，如觀光護照、專屬紀念品、伴手禮、體驗包、優惠票卷及折價卷等基本方式外，以音樂、運動、自然、人文、友善熱情之互動體驗打造出獨有的在地性文化體驗，藉此為來臺度假企業、團體、商務遊客創造出深刻話題性及美好印刻的回憶，同時亦可增加花蓮團體來客規模與觀光經濟活動之強度，獎勵旅遊建議補助內容如下表。

表 5-7-23 行動計畫 7.13 獎勵旅遊建議補助內容

編號	建議補助方案
1	花蓮縣觀光介紹文宣
2	花蓮印象專屬紀念品
3	特色商街合作業者體驗卷
4	有機米體驗包
5	特色農牧產品折價卷
6	溫泉特色商品折價卷
7	伴手禮優惠折價卷
8	自行車租借優惠折價卷
9	飛行體驗及解說

編號	建議補助方案
10	生態教室導覽解說

(3)獎勵旅遊與會議度假團之廣告及宣傳

有鑑於花蓮縣目前較少辦理獎勵旅遊與會議度假相關活動，為提升上述「獎勵旅遊與會議度假團辦理」及「民間團體自辦獎勵旅遊與度假團補助」方案的能見度，特此規劃本計畫廣告及宣傳，其內容說明如下：

- A.製作以獎勵旅遊與會議為訴求之宣傳文宣。
- B.邀集國內大型旅遊業者，提供其企業旅遊部門相關廣宣材料與補助資訊。
- C.規劃辦理對企業福委會、學校行政單位與民間社團之廣宣計畫經由辦理說明會或發放會議與獎勵旅遊專案廣宣素材進行。
- D.針對獎勵旅遊之大型團體，提供行前考察接待及行政協助。提供地方特色景點及文化體驗行前考察及行政協助。

(4)特色經典行程與獎勵補助旅遊規劃

- A.鎖定消費力較高之東北亞旅客及具市場潛力且已有直飛通路之大陸南京線旅客，推出以「高品質的精緻服務」、「在地的人文特色」及「本地製造之精品」為價值主張之企業團體行程。
- B.針對大陸旅客的旅遊特性「想對臺灣近況有更深入了解」、「想實地體驗臺灣氣候」及「見證臺灣歷史的角度」之需求以及較其他國家旅客為低之消費能力，推出以「自然的海岸風光」、「在地的歷史文化」及「實惠伴手禮」為價值主張之企業團體行程。
- C.針對國內企業團體旅遊客群以「接近大自然」、「擺脫壓力，放鬆心情」、「增加家人與朋友情感」及「吃特產及美食」等旅遊主要動機，推出以「休閒景觀度假」、「花蓮特色產品」、「特色小吃體驗」為價值主張之企業團體行程。

表 5-7-24 行動計畫 7.13 獎勵旅遊會議度假團與民間團體自辦獎勵旅遊度假團
成本項目表

項目	人次	經費需求(百萬)	備註
獎勵旅遊與會議度假團辦理	7,700	31	104-110 年執行
民間團體自辦獎勵旅遊與度假團補助	21,000	15	104-110 年執行
總計		46	

(四)計畫時程與主辦單位

- 1.計畫時程：104 年至 110 年。
- 2.中央目的事業主管機關：交通部。
- 3.主辦機關：花蓮縣政府觀光處。
- 4.執行方式：政府自辦。

(五)預期效益

1.可量化效益

- (1)透過國際包機業務的開發，預計每年約可增加 4 至 5 千人的國際觀光旅客前來花蓮觀光，以平均每人每日消費 4,000 元(含住宿)，並以停留兩天一夜方式計算，預計至少可產生 3,200 萬元的經濟效益。
- (2)隨觀光旅遊人次成長，將有助帶動家戶平均所得成長，預期可增加 1,200 元/戶。
- (3)獎勵旅遊與會議渡假團計 7,700 人次(104-110 年)。
- (4)民間團體自辦獎勵旅遊與度假團計 21,000 人次(104-110 年)。
- (5)參與獎勵旅遊與會議渡假企業團體累積消費金額達 6,500 萬以上。

2.不可量化效益

- (1)藉國際包機業務的開發，增加國際觀光曝光率，帶動區域繁華。
- (2)增加現有觀光資源及「觀光綜合發展計劃」新開發景點之旅遊人次。
- (3)建立花蓮辦理與規劃獎勵旅遊與會議渡假之活動經驗及品質之國際形象。